

建設事業の評価について
(意見具申)

平成 28 年 1 月 19 日

大阪府建設事業評価審議会

1 はじめに

平成 27 年度は、再（再々）評価案件 8 件と事前評価案件 4 件の合計 12 件の対応方針（原案）について、審議を行った。

審議にあたっては、従来どおり審議会を公開し、府民意見や意見陳述の公募を行うとともに、審議概要をホームページで公表するなど、透明性の高い審議会運営に努めた。

2 審議対象の基準

審議対象の基準は、12 ページのとおりである。

3 審議結果（審議の詳細は 13 ページから 36 ページを参照）

（1）再（再々）評価

次表に記載の 8 事業について審議を行った。その結果、府の対応方針（原案）は、本審議会に提出された資料と説明の範囲において適切であると判断した。

対象事業と府の対応方針（原案）

事業名	府の対応方針（原案）
【街路事業】	
① 都市計画道路八尾富田林線街路事業	事業継続
② 都市計画道路堺港大堀線街路事業	事業継続
③ 都市計画道路大県本郷線街路事業	事業継続
【道路事業】	
④ 主要地方道枚方富田林泉佐野線 (都市計画道路梅が丘高柳線)道路改良事業	事業継続
【交通安全施設整備事業】	
⑤ 一般府道大阪枚岡奈良線交通安全施設整備事業	事業継続
【砂防事業】	
⑥ 淀川水系宮谷砂防事業	事業継続
【連続立体交差事業】	
⑦ 南海本線・高師浜線(高石市)連続立体交差事業	事業継続
【公園事業】	
⑧ 服部緑地整備事業	事業継続

なお、各事業の審議における主な論点と今後の事業実施において改善・留意すべき事項は、以下のとおりである。

【街路事業】

① 都市計画道路八尾富田林線街路事業

周辺道路の混雑の緩和を図るとともに、広域的な交通ネットワークを強化するため、南阪奈有料道路美原東インターチェンジへのアクセス道路を新設する事業である。

本事業は、平成 8 年度に事業着手したが、平成 20 年 6 月の「大阪府財政再

建プログラム(案)」により、財政難に伴う公共事業費削減のため、ペースダウンせざるを得なくなったことから、事業進捗が遅れていた。その後、平成 24 年 3 月の「大阪府都市整備中期計画(案)」で「事業継続」と位置付けられたことから、残事業区間の 1.0 km について、平成 29 年度末の完成をめざし事業推進中であり、事業継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

平成 29 年度末の完成予定に向けた、事業スケジュールの見込みなどについて説明を求めた。

これに対し、残事業区間の用地買収の交渉を積極的に進める方針であること、また、地形が平坦であり、橋梁などの構造物を必要としないため、用地取得が完了すれば事業推進上の大きな障害はないということについて説明を受けた。

費用便益分析の説明では、平成 42 年の交通量予測に基づく差分図において、各交差点間交通量の 1 日当たり増減台数が示された。この中で、本事業区間のうち南阪奈有料道路北側では約 2,700 台増加しており、北端で T 字に接続する市道郡戸古市線でも、同程度の交通量が増加すると推測されるが、反対に減少していたため、その理由について説明を求めた。

これに対し、本事業区間の整備により、市道郡戸古市線についても同程度の交通量が増加するが、その増加した交通量以上に、事業区間南側に市が新設する道路に転換する交通量が多いため、結果として市道郡戸古市線の交通量が減少しているとの説明を受けた。

なお、今後の道路事業及び街路事業においては、当初から、差分図が示す整備効果等の説明を記載するよう求めた。

② 都市計画道路堺港大堀線街路事業

近鉄南大阪線と交差する現道の府道大堀堺線の混雑の緩和を図るとともに、広域的な交通ネットワークを強化するため、国道 309 号から府道我堂金岡線までの区間において、バイパス道路を整備する事業であり、事業継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

全体事業費約 106 億円のうち、残事業費が約 17 億円であり、工事は事業費ベースで 45%残っているが、この金額で事業完了が可能なのかという点について説明を求めた。

これに対し、工事費は約 25 億円であり、そのうち、約 5 億円を占める西除川渡河橋は完成済みであること、残る道路築造工(約 9 億円)、近鉄跨線橋(約 11 億円)についても一部工事が完了していることから、残事業費 17 億円で完了できるとのことであった。

なお、本事業については、現地視察も実施した。

③ 都市計画道路大泉本郷線街路事業

現道の府道柏原停車場大泉線の踏切による混雑の緩和を図るとともに、広域的な交通ネットワークを強化するため、国道 25 号から市道上市法善寺線まで

の区間において、J R 関西本線との立体交差を含むバイパス道路を整備する事業であり、事業継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

J R との立体交差構造について、橋梁形式（オーバーパス）に比べて事業費が高く、集中豪雨等による道路冠水が懸念される地下道形式（アンダーパス）を採用した理由について説明を求めた。

これに対し、以下のような説明を受けた。

地元市から、アクセス性及び利便性向上のため、市道今町上市線及び市道長瀬川西線と接続させることを求められている。しかし、橋梁形式では縦断勾配の設計基準から取り付けられないため、これら 2 本の市道と接続できる地下道形式を採用したとのことであった。

また、費用便益分析において、計算上の維持管理費は年間約 200 万円としているが、本事業を管轄する土木事務所の年間維持管理費の実績を、同事務所で管理する道路延長で割った平均値を基に算出しているとの説明を受けた。本事業のような地下道形式では、排水ポンプ運転や設備更新の費用が必要であることから、実態に応じた維持管理費の算出を求めた。

これに対し、維持管理費の約 200 万円は、先述の平均値を基に算出した約 162 万円を切り上げたものであり、地下道形式とすることにより必要となる 1 年当たりの経費として排水ポンプ運転費約 20 万円、設備更新費約 5 万円を計上しても約 187 万円であり、200 万円以内に収まっているとの説明を受けた。

さらに、地下道形式とすることで、道路冠水等が懸念されるため、近年の周辺地域での冠水等の状況と対策について説明を求めた。

これに対し、道路冠水対策として排水ポンプ設備を設置しているが、集中豪雨等で冠水した場合に備え、冠水センサー及び冠水表示板も設置することとしており、本事業でも設置するとの説明を受けた。この設備により、センサーで感知した冠水の程度に応じ、赤色回転灯の点灯と同時に「通行注意」や「通行止め」を表示するとのことであった。

周辺地域での状況については、本事業を管轄する八尾土木事務所の管内（東大阪市、八尾市、柏原市）に地下道は 5 箇所あるが、いずれも平成 23 年度に冠水表示板を設置しており、それ以降「通行止め」となったことは無く、「通行注意」についても平成 26 年度に 1 回のみであったとの説明を受けた。

【道路事業】

④ 主要地方道枚方富田林泉佐野線(都市計画道路梅が丘高柳線) 道路改良事業

第二京阪道路の開通に伴う周辺道路の混雑の緩和を図るとともに、広域的な交通ネットワークを強化するため、市道あさひ丘中央線から現道の府道枚方富田林泉佐野線までの区間において、バイパス道路を整備する事業であり、事業継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

用地取得の進捗率は 96% となっているが、今後の事業進捗に大きく影響する箇所が残っているのかという点について説明を求めた。

これに対し、これまで交渉が難航していた箇所は既に関収を完了し、残る8件についても順次交渉を進め、今年度中に買収を終える見込みであり、今後の事業進捗に影響はないとの説明を受けた。

【交通安全施設整備事業】

⑤ 一般府道大阪枚岡奈良線交通安全施設整備事業

歩行者等の安全を確保するとともに、市道加納玉串線との交差点における交通の円滑化を図るため、国道170号から市道加納玉串線までの区間において、歩道の拡幅整備及び右折レーンを設置する事業である。

本事業は、平成20年6月の「大阪府財政再建プログラム（案）」により、財政難に伴う公共事業費削減のため、平成20年度以降、一時休止していたが、前回評価時（平成22年度）の「可能な限り早期に事業を再開すべき」との意見具申を踏まえ、平成24年3月の「大阪府都市整備中期計画（案）」で北側自転車歩行者道のみ整備することとして「事業再開」とした経緯がある。今回、再び南側自転車歩行者道整備を含めた事業計画として、事業継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

北側自転車歩行者道が幅員3.5mであるのに対し、南側自転車歩行者道の幅員を6.5mとしている理由について説明を求めた。

これに対し、本来なら3.5mの自転車歩行者道とするところであるが、本事業では、道路区域と隣接する花園中央公園の計画区域が重複していることから、公園の園路3mを含め、6.5mで整備することとしているとの説明を受けた。なお、費用の2分の1の負担を求めることについて、市と協定を交わしているとのことであった。

また、今回、南側自転車歩行者道の整備を実施することとした経緯について説明を求めた。

これに対し、本事業区間の南側に位置する花園ラグビー場において、平成31年のラグビーワールドカップ開催が決定したのを契機に、東大阪市が公園利用者増加に向けた取組みを推進しており、今後、特に、イベント開催時に歩行者等の集中が見込まれるとの説明を受けた。また、その際には、最寄駅の近鉄奈良線東花園駅だけでなく、公園北側の近鉄けいはんな線吉田駅からの歩道利用者も増加すると想定しているため、南側自転車歩行者道も整備することとしたとの説明を受けた。

なお、交通安全施設整備事業に関しては、費用便益分析の手法が確立されていないということであるが、効果検証は必要であるため、何らかの検証が行えないか検討を求めた。

これに対し、本事業のように、交通事故が多いことから「事故件数」を実施判断の指標の一つとしている事業については、事業完了後5年が経過する年度末までに実施する「事後評価」の際に、整備前後の事故件数等を比較・分析するなど、効果検証を行う予定であるとの説明を受けた。

【砂防事業】

⑥ 淀川水系宮谷砂防事業

土石流の発生による災害から府民の生命・財産を保護するため砂防えん堤を整備する事業であり、事業継続したいとの提案があった。

今年度上半期には用地を取得できる見込みであり、下半期から工事に着手し、平成 30 年度に完成予定であること、工事についても地元関係者の了解が得られていること、事業の必要性についても変化がないことなどを確認した。

【連続立体交差事業】

⑦ 南海本線・高師浜線(高石市)連続立体交差事業

踏切を除却し、沿線の交通渋滞を緩和するとともに、周辺市街地整備や都市及び地域相互間の有機的な連携強化を図るため、羽衣駅と高石駅を含む区間において、鉄道を高架化する事業である。

用地は 100%取得済みであり、工事進捗率は 59%である。平成 28 年春には I 期工事である南海本線下り線の高架切替えを完了させ、引き続き上り線の高架工事である II 期工事に着手する予定であり、事業継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

前回（平成 22 年度）評価時に、事業費が約 67 億円増加していたにもかかわらず、今回、さらに約 67 億円増加した理由について説明を求めた。

これに対し、前回評価時には鉄道が走行していたため調査できなかった箇所の地盤改良が必要となったことや、工事ヤードとして借地を予定していた羽衣駅前再開発事業用地が事業進捗の遅延により更地化されなかったこと、平成 23 年の高架工事着手後の調査で土壤汚染が確認され処理が必要になったことなど、前回評価時に把握・予想することが困難な理由による費用増があるとの説明を受けた。

加えて、本来ならば、前回評価時に計上しておくべきであった内容もあるとの説明を受けた。具体的には、以下のような内容であった。

平成 8 年度の当初計画時に、田畑である民有地を借りてクレーンによる桁架設を予定していた橋梁工事について、宅地化により借地できなくなり、工法変更が必要となった。また、工事ヤードとして予定していた用地と隣接する道路に段差があるため、施工面の高さを合わせる必要が生じた。その他、当初計画時には無かったエレベーターが駅舎に設置されたため、仮駅舎でも設置が必要になったことなどがある。

前回評価時に続き 2 回連続で大幅な費用増加となっており、次回評価時に同じことが起こらないよう、今後、さらに事業費が増加する可能性についても説明を求めた。

これに対し、I 期工事と II 期工事の内容はほぼ同じであり、今回、事業費が約 67 億円増加している中には、I 期工事での実績を基に II 期工事で想定される増額要素も見込んで計上しているため、今後、大幅な費用増となることはないと考えているとの説明を受けた。ただし、土壤汚染対策においては、今後の

調査結果により、工事費が増減する可能性があり、工事に伴う騒音振動対策においては、工事費が縮減する可能性もあるとのことであった。

事業費の増加や事業期間の長期化等により、費用便益比(B/C)が 0.87 まで低下しているものの、残事業B/Cが 3.20 であること、完了すれば踏切が 13 箇所除却され、沿線の交通渋滞が緩和できるなど、事業を継続する効果が大いことを考慮すれば、この時点で事業を中止することは合理的でない。

今後は、事前に想定できない特段の事情がある場合を除き、これ以上の事業費の増加がないように最大限留意し、コスト縮減に努めて事業を進めるよう強く求める。

なお、本事業については、現地視察も実施した。

【公園事業】

⑧ 服部緑地整備事業

既存竹林を保全し、千里丘陵へとつなぐネットワークを形成し、地域の環境・景観の保全やレクリエーション機能の充実、さらには防災公園としての機能充実を図るため公園を整備する事業であり、事業継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

本事業で整備する公園内の主園路が災害発生時の避難路として重要な役割を果たすと考えられることから、防災上の効果について、具体的な説明を求めた。

これに対し、災害時には、千里ニュータウン等を含む、服部緑地北側の周辺住民約 4.7 万人が避難するにあたり、既存の 2 つの避難ルート of 混雑等が想定される中で、本事業で主園路を整備することにより、1 時間当たりの避難可能人数が、約 1.7 万人から約 2.7 万人と約 1 万人多くなるとの説明を受けた。

(2) 事前評価

次表に記載の4事業について審議を行った。その結果、府の対応方針（原案）は、本審議会に提出された資料と説明の範囲において適切であると判断した。

対象事業と府の対応方針（原案）

事業名	府の対応方針（原案）
【施設整備事業】	
① 北①待機宿舎建替整備事業	事業実施
② 城東②待機宿舎建替整備事業	事業実施
【道路事業】	
③ 一般府道長尾八幡線 (都市計画道路内里高野道線)道路改良事業	事業実施
【街路事業】	
④ 都市計画道路大阪瓢箪山線街路事業	事業実施

なお、各事業の審議における主な論点と今後の事業実施において改善・留意すべき事項は、以下のとおりである。

【施設整備事業】

① 北①待機宿舎建替整備事業

昭和36年度の建設で、築後53年が経過し、老朽化が著しいことに加えて、狭隘な居室内にはトイレや浴室もなく、居住水準が極めて低い待機宿舎を建て替える事業である。

建物の構造は鉄筋コンクリート造11階建、延床面積は約2,810㎡で、総事業費は約15.9億円であり、平成31年度の完成を予定しており、事業を実施したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

現在の4階建40室の単身寮を建替えにより、11階建100室とする理由等について説明を求めた。

これに対し、次のような説明を受けた。

平成26年2月に策定された「大阪府警察待機宿舎整備基本計画」では、老朽・狭隘化した待機宿舎の解消と整理統廃合を目的に、計画時点で府内に3,687戸（室）ある待機宿舎を平成35年度末には2,308戸（室）に再編集約する方針となっている。今後は、大阪市内で、老朽化等により廃止する予定の単身寮が7か所・226室に及ぶことから、北①待機宿舎において、所要の室数を確保するため、高層化により単身寮60室を増室する必要があるとのことであった。

② 城東②待機宿舎建替整備事業

世帯用宿舎3棟からなる城東②待機宿舎のうち、昭和33年度及び35年度に建設され、老朽化が著しい2棟を取り壊し、新しく単身寮1棟を整備する事業である。

建物の構造は鉄骨造4階建、延床面積は約2,258㎡で、総事業費は約11.7億円であり、平成31年度の完成を予定しており、事業を実施したいとの提案

があった。

審議では、以下のことを確認した。

現在の世帯用宿舎2棟を取り壊し、70室の単身寮を整備することとした理由について説明を求めた。

これに対し、次のような説明を受けた。

平成26年2月に策定された「大阪府警察待機宿舎整備基本計画」では、老朽・狭隘化した待機宿舎の解消と整理統廃合を目的に、計画時点で府内に3,687戸(室)ある待機宿舎を平成35年度末には2,308戸(室)に再編集約する方針となっている。今後は、大阪市内で、老朽化等により廃止する予定の単身寮が7か所・226室に及ぶことから、単身寮の所要の室数を確保するため、城東②待機宿舎においては、老朽化している1号棟及び3号棟は廃止し、70室の単身寮を整備する必要がある。ただし、築年が比較的浅く、今後の使用に耐えうる2号棟は引き続き世帯用として使用するとのことであった。

【施設整備事業2件(①～②)共通】

待機宿舎の2事業について、敷地面積が1,279㎡の北①待機宿舎は11階建100室であるのに対し、4,021㎡の城東②待機宿舎の単身寮を4階建70室としている理由について説明を求めた。

これに対し、北①待機宿舎は第二種住居地域、城東②待機宿舎は第一種住居地域で規制が異なっているとの説明を受けた。北①待機宿舎は第二種住居地域であるため、道路斜線と隣地斜線による高さ制限が適用され、7階以上の建築には制限があるが、天空率を指標とした斜線制限の特例制度を活用することで、11階建とし、100室を確保することができるとの説明を受けた。一方で、城東②待機宿舎は、北①待機宿舎よりも敷地面積は広いが、第一種住居地域であり、道路斜線、隣地斜線及び日影規制が適用され、敷地北側に対する日影規制により4階建としているとのことであった。

待機宿舎の整備手法として、過去にはPFIを活用した事業もあったが、今回は直接建設方式を採用した理由について説明を求めた。

これに対し、民間の資金や能力の活用等により、効率的・効果的な事業実施や事業コストの削減等を期待してPFIを活用していたが、府が起債により資金調達をした方が金利の面で有利であること等の理由により、平成23年3月以降は、府の事業において、PFI導入は慎重に検討することとしているとの説明があった。また、現状においても、平成23年3月から資金調達等の状況に変わりはないため、本事業についても直接建設方式を採用するとのことであった。

【道路事業】

③ 一般府道長尾八幡線(都市計画道路内里高野道線)道路改良事業

周辺道路の混雑の緩和を図るとともに、広域的な交通ネットワークを強化するため、国道1号から京都府八幡市に建設中の新名神高速道路(仮称)八幡インターチェンジまでのアクセス道路を整備する事業である。

事業延長は枚方市長尾家具町2丁目から高野道1丁目までの1.0km区間、道

路幅員は 22m、総事業費は 62.0 億円で、平成 35 年度の完成を予定しており、事業を実施したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

本事業区間は平成 35 年度末完成予定だが、連続する京都府域区間の一部は平成 28 年度末供用予定であるため、新名神高速道路及び京都府域区間のスケジュールとの整合性について説明を求めた。

これに対し、次のような説明を受けた。

新名神高速道路は、平成 28 年度末に（仮称）八幡インターチェンジから（仮称）城陽インターチェンジ間が開通し、その後平成 35 年度末には全線が開通する予定である。

京都府では、新名神高速道路の一部区間開通時の交通需要に対応するため、（仮称）八幡インターチェンジから都市計画道路山手幹線までの区間を、平成 28 年度末の供用に向けて整備中である。

一方、本事業区間を含む、府境をまたぐ区間（都市計画道路山手幹線～国道 1 号）は、大阪府・京都府ともに平成 35 年度末に供用させることとしている。これは、（仮称）八幡インターチェンジの利用者が大幅に増えることが見込まれる新名神高速道路の全線開通時期に合わせるためである。

以上のとおり、新名神高速道路の事業進捗に合わせ、それぞれの区間について、必要な時期に供用できるよう、京都府とも連携して進めており、整合が図れているとの説明を受けた。

【街路事業】

④ 都市計画道路大阪瓢箪山線街路事業

周辺道路の混雑の緩和を図るとともに、広域的な交通ネットワークを強化するため、府道大阪中央環状線から国道 170 号までの区間において、近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業に伴う道路整備の一環として道路を整備する事業である。

事業延長は東大阪市吉田 6 丁目から若草町 1 丁目までの 0.8km 区間、道路幅員は 16m、総事業費は 22.6 億円で、平成 34 年度の完成を予定しており、事業を実施したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

費用便益比（B/C）が 1.12 と低くなっているため、本事業の整備効果についてより詳しい説明を求めた。

これに対し、周辺には大阪地区渋滞対策協議会において位置付けられている「主要渋滞箇所」や「主要渋滞区間」が多く、本事業の実施により府道大阪中央環状線から国道 170 号までの区間がつながることから、周辺道路の渋滞緩和が見込まれるとの説明を受けた。

4 結び

今回の審議案件の中には、前回及び今回評価時の 2 回連続で大幅に費用が増加している事業があった。この事業では、当初計画時や前回評価時には計上できなかった特段の理由がある費用の増加だけではなく、少なくとも前回評価時

に計上しておくべき費用が適切に計上されていなかったため、今回の費用増加となったという内容も含まれていた。これは、大阪府建設事業評価実施要綱に定められている「建設事業の効率性及び実施過程の透明性の一層の向上を図る」という建設事業評価の目的からしても問題である。

今後は、各評価時点で把握しておくべき費用を正しく計上するよう強く求める。さらに、将来的に事業費の増減に影響を及ぼす可能性のある要素についても、評価時点において、可能な限り提示・説明するよう求める。

また、維持管理費について、実態を踏まえた積み上げを行わず、平均値から算出している案件があった。今回の案件では、切り上げを行った結果として、維持管理費の金額に影響はなかったが、今後、各事業の費用便益分析の際には、その事業の性質に応じて、できる限り実態に基づく現実的な維持管理費を積み上げて算出するよう求める。

本評価制度の対象事業には、投資効果を分析する手法が確立されていないことから、費用便益比が示されない事業種別もある。また、費用便益比が示される事業であっても、国が定めるマニュアルによる算出手法では、期待している事業効果の一部が反映されないという事業もある。今後は、府民への説明責任を適切に果たすため、こうした事業の効果についても、定性的な説明はもちろんのこと、可能な限り、定量的な説明を行うよう努められたい。

府の対応方針（原案）の定義

府の対応方針（原案）	定 義
事業継続	事業を継続するもの。
事業継続（一部再開）	前回審議において、府の対応方針（原案）を「事業継続（一部休止）」としていたが、再開する準備が整ったため、事業全体として継続するもの。
事業継続（一部休止）	事業全体としては継続するが、一部について休止し、休止部分については一定期間後に再開等について見直しを行うもの。
事業継続（一部中止）	事業全体としては継続するが、一部を中止するもの。
再 開	前回審議において、府の対応方針（原案）を「休止」としていたが、再開する準備が整ったため、事業を継続するもの。
休 止	事業を休止し、一定期間後に再開等について見直しを行うもの。
中 止	事業を中止するもの。

建設事業評価審議会の審議対象基準

類型	対象基準	評価の視点
事前評価	<p>府又は府が設立する地方独立行政法人（以下、府等という）が新たに実施予定の建設事業のうち総事業費が 10 億円以上と見込まれるもの（ただし、事業内容等から代替案の検討が困難な事業を除く）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上位計画等の位置付け ・ 優先度 ・ 事業を巡る社会経済情勢 ・ 事業効果の定量的分析（費用便益分析等） ・ 事業効果の定性的分析 ・ 自然環境等への影響と対策 ・ 代替案との比較検討 など
再評価 ・ 再々評価	<p>府等が実施する総事業費 1 億円以上の建設事業のうち、次のいずれかに該当する事業（ただし、(※) に該当する事業を除く）</p> <p>(1) 事業採択後又は着工準備採択後 5 年間を経過した時点で未着工の事業</p> <p>(2) 事業採択後 10 年間を経過した時点で継続中の事業</p> <p>(3) 事業計画又は総事業費の大幅な変更、社会経済情勢の急激な変化等により評価の必要が生じた事業</p> <p>〔事業計画又は総事業費の大幅な変更〕</p> <p>① 事業を中止、休止（休止後の再開を含む）する場合</p> <p>② 総事業費が 3 割以上（総事業費が 10 億円未満の事業は 3 億円以上）増減する場合</p> <p>③ その他、事業計画を大きく変更する場合</p> <p>(4) 府等が実施する事業のうち再評価実施後、一定期間（5 年）が経過している事業</p> <p>(※)</p> <p>1) 事業内容等から代替案の検討が困難な事業</p> <p>2) 評価時点における進捗率が高い事業のうち、次のいずれかに該当する事業</p> <p>(ア) 工事進捗率 80%以上（事業費ベース）の事業</p> <p>(イ) 翌年度までに完了予定の事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の進捗状況 ・ 事業を巡る社会経済情勢の変化 ・ 事業効果の定量的分析（費用便益分析等） ・ 事業効果の定性的分析 ・ 自然環境等への影響と対策 など

事業別の審議概要

1. 再(再々)評価対象事業 8件

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
1	再々評価	街路	トシケイカウロヤオトダハヤシエンカイロジキョウ 都市計画道路八尾富田林線街路事業 (羽曳野市・堺市) 国道170号等の交通混雑の緩和を図るとともに、南阪奈道路へのアクセスとして、南河内地域における南北方向の主要幹線道路となる本路線を新設する。	道路築造 事業延長:1.9km 道路幅員:25.0m (4車線、自転車歩行者道両側)	再々評価後 5年経過	H8	H29 (未定) ※前回は、「財政再建プログラム(案)」の方針に基づき平成20年度以降事業ペースダウンのため「未定」とした。	90億円 国:49.5億円 府:40.5億円	1.39 (1.66)	用地88% 工事56% (36%)	H22 再々評価

【視点1:事業の必要性】
・本事業区間の整備により、南阪奈有料道路美原東ICへのアクセス道路として、広域的な幹線道路ネットワークを強化し、周辺道路の交通分散化、歩行者等の安全を確保することができる。

【視点2:今後の進捗見通し】
・平成16年3月に南阪奈有料道路からさつき野住宅まで0.4km区間を供用開始。
・前回評価時点(H22)では、事業継続を検討中であったため、完成予定時期未定としていたが、その後、大阪府都市整備中期計画(案)により、引き続き事業を継続することを決定。
・平成25年7月に市道郡古市線から市道河原城羽曳が丘西1号線までの0.5km区間を供用開始。
・今後、集中的に用地買収を進め、平成29年度に完成予定であることから、事業を継続する。

【視点3:コスト縮減・代替案】
・用地については、全体で88%取得し、整備中區間についても約80%取得しており、本整備區間の一部區間(延長0.9km)は既に完成し供用済みであることから、代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続
・本事業區間1.9kmのうち、0.9kmが完成し、残事業區間1.0kmについても、事業用地の80%を取得済みである。今後、集中的に用地買収を進め、平成29年度の完成を予定しており、事業の進捗は順調である。
・広域的な幹線道路ネットワークの強化、周辺道路の交通分散化、歩行者等の安全確保を目的とする事業の必要性に変化はない。
以上の理由により、事業を継続する。
※平成16年3月に本事業區間1.9kmのうち南側0.4km区間を供用開始したが、平成20年6月の大阪府財政再建プログラム(案)により、財政難に伴う公共事業費削減のため事業進捗をペースダウンした上、残事業區間1.5kmを2區間(0.5km+1.0km)に分割し、北側0.5km区間を先行整備することとしたため、前回評価時(平成22年度)は、完成予定時期を「未定」としていた。
その後、平成24年3月の大阪府都市整備中期計画(案)では「事業継続」と位置付け、平成25年7月に北側0.5km区間を供用開始しており、残事業區間1.0kmについて事業推進中である。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)
○ 事業着手から20年ほど経過しているにも関わらず、用地進捗率が前回評価時の88%から変わらず、用地買収が全然進んでいないのは、特定の人との交渉が難航しているのか、それとも別の理由があるのか。
⇒ 平成20年度の財政再建プログラム(案)により、事業進捗を「ペースダウン」せざるを得なくなったため、全区間を一気に進めるのではなく、用地取得が完了していた北側區間の整備を集中的に進めることとした。北側區間は平成25年度に供用開始したので、今後は未整備區間の用地買収を進めていく。なお、ご指摘のようにまだ用地買収に協力していただけていない箇所や、土地の境界が確定していない箇所もあるが、今後は集中的に進めていく予定である。
○ 前回評価時から用地買収が進捗していないのに、平成29年度に完成する予定というのは、非常に楽観的ではないか。
⇒ 用地取得にあたり交渉は進めていくが、都市計画法の事業認可を取得しているため、状況によっては土地収用も視野に入れている。
○ もし用地買収ができなければ、収用してでも平成29年度末までに完成させるということか。
⇒ はい。
○ しかし、今からだと時間が非常に短いと思うが。
⇒ 採決の手続きをしなければならぬが、この區間は地形が平坦であり、橋などの大きな構造物もないので、工事着手ができれば完成までそれほど時間を要さない。
○ そこまでしてでもやらなければならないと認識しているということか。
⇒ そのとおり。
○ 事業區間を3分割し、中央區間の整備着手を最後にしているが、中央區間を先に整備しなかったのは距離の問題か。
⇒ まずは、南阪奈有料道路への接続のために南側區間の整備を優先し、次に北側の現道接続區間を整備した。
○ 南側區間の次に、中央區間ではなく北側區間を整備することとしたのは、費用面で何らかの要因があったのか。
⇒ 本事業は財政再建プログラム(案)により、事業進捗をペースダウンせざるを得なくなり、また、中央區間には過去から用地交渉が難航していた箇所があったため、確実に工事着手できる北側區間を先行して整備した。

○ 八尾富田林線の費用便益比の減少率が、他の路線と比べて大きいのはどのような理由か。
⇒ 費用便益比は3路線ともに減少しているが、全てに共通するのは、完成予定時期が遅れているためである。前回評価時から堺港大堀線が1年、大黒本郷線が5年、八尾富田林線は前回未定としていたが、計算上の年度で比べると7年遅れている。供用開始年度が遅れば遅れるほど便益が減少するので、前回評価時から最も完成予定時期が遅れている八尾富田林線の費用便益比が他の2路線と比べて大きく減少した。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 差分図で、事業箇所は 2,700 台だけ増えており、事業箇所の南側はかなり増えているのに、北側の交通量が増えてないのはなぜか。
- ⇒ 計算上は、こうなっている。
- 交通量はどこかに転換するはずであるが、図中の数値は方向別の交通量か。上りと下りは同じ交通量なのか。
- ⇒ 合計値である。
- 転換によって減った交通量が増えた交通量より非常に多い気がするが。
- ⇒ 元々交通量がない新規路線と、交通量がある既存路線の増減によるものなので、数字だけを見ると合わなくなる。
- この事業箇所の南側は、この道路ができたことにより交通量が増えている。北側のリンクのどこかが、2,700 台分の影響を受けているはずだが。
- ◆ 事業箇所の北側部分の交通量がいずれもマイナスなので、事業箇所だけで新たに交通量が 2,700 台発生するというのであればわかるが、そうではない限り理解できない。交通量について、方向別ではなく合計で表示しているの、理解を難しくしているのだと思う。今後は、誤解が生じないように、方向別で表示するようにお願いしたい。
- 技術的に可能か。
- ⇒ 現在は、方向別で出してもらった仕様にはなっておらず、そのように表示しようとする金銭面で負担が発生するため、今のスキームでは難しい。
- 均衡配分しているのであれば、交通量予測の過程で方向別交通量を計算していると思うので調べてほしい。それでわからなければ仕方ないが、次回報告してほしい。
- ⇒ 方向別交通量は、計算過程では算出しているが、B/Cの算出の際に必要なデータとしては、両方向合算した交通量をアウトプットデータとしているので、今回、方向別交通量データは作成していない。
- ⇒ 今回の事業区間に道路が整備されると、北側を東西に通る市道郡戸古市線の交通量もその分若干増加する。しかし、本事業区間の南端部分が整備されることにより、南側を東西に通る道路がつながり、交通量が大幅に増加することから、東西方向の大きな交通の流れが、事業区間の北側から南側に変わり、結果として市道郡戸古市線の交通量が減少している。
- 差分図の説明について、事業区間のうち、南の方の+142 百台/日となっている部分が出ることによって、東西方向の交通の流れにおいて、事業区間北側に比べて、南側の方が交通容量が大きくなったため、南側の方に多く流れる。本事業の整備効果を見る時に、南北方向の流れを見てしまいがちだが、実は東西方向の交通の流れに対する影響が大きいとの理解でよいか。
- ⇒ はい。
- ◆ 今回はいいが、今後は、例えば、「(図から、こういうことが)確認できる。」という様に、図で説明したい内容を記載していただきたい。
- ⇒ はい。今後は当初から、図を用いて説明する内容も記述するよう留意する。
- 新しい道路ができて交通量が減るところはいいが、1 日に 1 万 2,700 台も増えるところでは、沿道の方々には悪影響を受けると思うが、そういうことは気にしなくていいのか。1 万 2,700 台増加するところのリンク容量は何台か。
- ⇒ 1 万 8,600 台。
- 現況の交通量は何台か。
- ⇒ 新設なのでゼロである。
- では、何車線の道路か。
- ⇒ ご指摘の区間は、市が事業中の新設道路であり、八尾富田林線と合わせて整備される。
- 今回整備する八尾富田林線のリンク容量は何台か。
- ⇒ 1 万 9 千台。
- ほぼ同じということは、八尾富田林線と同じく 4 車線か。
- ⇒ はい。
- ◆ 4 車線の大きな道路ができるのであれば、それだけ交通量が増えても大丈夫だと思う。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
2	再々評価	街路	トシケイカドウロサカイコウオオホリセンガイロジキョウ 都市計画道路堺港大堀線街路事業 〔松原市〕 松原市域を東西方向に連絡する堺大和高田線、大堀線線の慢性的な交通渋滞の緩和を図るため、本路線を新設する。	道路築造 事業延長：1.1km(1.0km) 道路幅員：16.0m (2車線、自転車歩行者道両側) 西除川渡河橋：1橋 近鉄跨線橋：1橋	再々評価後 5年経過	H8	H29 (H28)	106億円 (102億円) 国：58.3億円 府：47.7億円	1.34 (1.41)	用地 99% 工事 55% (31%)	H22 再々評価

【視点1:事業の必要性】
・本事業区間の整備により、周辺道路の交通分散化、自動車交通の円滑化による道路ネットワークの強化や歩行者等の安全を確保することができる。
【視点2:今後の進捗見通し】
・用地は99%取得済みである。
・西除川渡河橋については、平成23年に施工完了しており、府道大阪狭山線より西側を今年度末に供用予定である。
・近鉄跨線橋については、平成28年に施工完了予定である。
・橋梁部以外についても、平成29年度完了予定である。
【視点3:コスト縮減・代替案】
・用地については、99%取得済みであり、また工事についても、主要構造物である近鉄跨線橋に着手しており、今後のコスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続
・事業用地は99%取得済みであり、主要構造物の橋梁工事2橋のうち、西除川渡河橋が完成しており、府道大阪狭山線より西側を今年度末に供用予定。近鉄跨線橋は、平成28年度完成予定。橋梁部以外についても、鋭意施工中であり平成29年度完成を予定している。
・周辺道路の交通分散化、自動車交通の円滑化による道路ネットワークの強化、歩行者等の安全確保における事業の必要性に変化はないため、事業を継続する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)
○ 図に、府道大堀堺線が2箇所あるが、どのような違いがあるのか。
⇒ 現道と新道である。バイパス道路なので、新道にも同じ府道名を付けている。
○ どちらが現道か。
⇒ 元々あった北側の道路が現道である。
○ 北側の道路の交通渋滞を緩和させるものか。
⇒ はい。現道が鉄道と平面交差しているため、バイパス道路を整備することにより、交通混雑を緩和させる。
○ 差分図を見ると、事業箇所接続している南側の府道大堀堺線は交通量が増えているので、区別して記載してもらった方がよい。
⇒ 資料の修正
○ 北側の府道大堀堺線の交通量が減ることによる踏切部での渋滞解消というのは、この差分図だけを見ればいいのか。踏切の遮断時間は、それほど問題ではないのか。
⇒ それほどの問題ではない。道路幅員の狭い北側の府道大堀堺線にはかなりの交通量があり、今回整備する堺港大堀線に交通量を分散させるのが主な目的である。
○ 全体事業費は4億円増えたが、残事業費はかなり減っているため、事業が進捗したということだと思うが、工事が45%残っているが、17億円でできるということか。
⇒ はい。ちなみに、工事費は追加した0.1kmを含めて25億円であり、内訳は、道路築造工事が約9億円、西除川渡河橋が約5億円、近鉄高架橋が約11億円である。渡河橋は完成しており、道路築造も西除川以西は今年度末供用予定でほぼ完成しているため、現在工事中の高架橋が残事業の大部分を占めている。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
3	再々評価	街路	トシケイカウオオカタホコウセンカイロジキョウ 都市計画道路大県本郷線街路事業 〔柏原市〕 JR 柏原駅周辺の交通混雑の緩和を図るため、JR関西本線と地下で立体交差する道路を新設する。	道路築造 事業延長:0.6km 道路幅員:20.0m (2車線、自転車歩行者道両側) JRアンダーパス:1箇所	再々評価後 5年経過	H8	H32 (H27)	72 億円 国:39.6 億円 府:32.4 億円	1.05 (1.10)	用地 99% (91%) 工事 20% (14%)	H22 再々評価

【視点1:事業の必要性】
・周辺道路の交通分散化、自動車交通の円滑化による道路ネットワークの強化や歩行者等の安全を確保することができる。
【視点2:今後の進捗見通し】
・用地は99%取得済みである。
・本整備区間の国道25号から市道今町上市線までの0.15km区間は既に完成し供用済みである。
・JR関西本線との交差点のアンダーパス工事についても、本年度より着手し平成32年度に完了する予定である。
【視点3:コスト縮減・代替案】
・用地については、99%取得済みであり、本事業区間の国道25号から市道今町上市線までの0.15km区間は既に完成し供用済みであることから、代替案立案の余地はない。
【対応方針(原案)】⇒事業継続
・用地交渉に日数を要したが、難航していた箇所の用地買収が完了し、事業用地は99%を取得済み。
・本事業区間のうち国道25号から市道今町上市線までの0.15km区間は完成し供用済みであり、主要構造物であるJRアンダーパス工事についても、本年度着手し平成32年度完了予定で、事業全体では59%の進捗率である。
・周辺道路の交通分散化、自動車交通の円滑化による道路ネットワークの強化や歩行者等の安全確保を目的とする事業の必要性に変化はないため、事業を継続する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)
○ 1km 当たり 200 億円だと、小さい地下鉄と変わらない。
○ 確かにそうだが、電車の運行に影響を与えないように施工しなければいけない等、色々な条件や制約があり、費用が高むのかもしれない。
○ 工事進捗率が20%と低いのは、アンダーパスの工事費が大きいかからか。
⇒ そのとおり。工事費36億円のうち、アンダーパス工事が半分以上の20億円を占めている。
○ アンダーパス形式だと、橋梁形式に比べて事業費が倍ほど掛かると思うが、アンダーパス形式を採用したのは、住民の方々からの要望によるものか。
⇒ JR線を橋梁で越えるとなると、平面交差で取り付きたい道路を跨いでしまうため、区間長が短くて済むアンダーパス形式を採用した。
○ 車の方が車高が低いのでそれほど深くなくてよいが、鉄道を越えるにはかなり高くしなければならないということか。
⇒ そのとおり。橋梁形式であれば、JR線東側の市道長瀬川西線や、西側の市道今町上市線との交差点が作れない。
○ では、アンダーパスの区間長は、非常に短いということか。
⇒ はい。
○ アンダーパスの延長はどれくらいか。
⇒ 手元に資料がないので正確な数字は分からないので、確認して次回(第2回)で報告する。
⇒ この2本の市道との交差について地元市と協議した際に、「橋梁で跨いでしまうと、この2本の市道からは本線に乗れないので、アクセス及び利便性の向上のため平面交差として欲しい。」との要望があり、これを前提条件として検討した。鉄道を橋梁形式でオーバーパスする場合の図で説明。JR線西側について、市道今町上市線に平面で接続すると縦断勾配が15%となるが、これは、JR線より市道今町上市線が3mほど低い位置にあり急勾配となっているためである。東側についても11%となり、ともに道路設計基準である道路構造令に決められた縦断勾配の上限基準値7%を満足しないため不採用とした。また、アンダーパスにする場合の図で説明。東西の市道への取り付けは、ともに上限基準値の7%を満たすことから、アンダーパスを採用した。
○ 本事業の年間維持管理費が約200万円となっているが、アンダーパスの排水の維持管理費も含めて、たった200万円では足りるのか。
⇒ 維持管理費については、各路線を管理している土木事務所ごとに年間維持管理費の実績を調べ、事業の延長により算出している。この事業箇所は、延長が0.6kmと短いため安くなっている。
○ 実際はもっとかかると思っているのか、それともこれで適切だと思っているのか。
⇒ ポンプ設置などの個別条件は考慮せず、事務所全体の実績から平均的な維持管理費として算出しているため、若干の不足があるかもしれない。
○ 堺港大堀線の橋梁もそうだが、特殊構造物の維持管理費については、他と比べてお金の掛かると思うので、過小にするのではなく、現実的な金額にすべきではないか。大阪府は、維持管理に多くの力を注いでいるのか。
⇒ 各施設において長寿命化を重点的に進めているので、力を入れている方だと思う。
◆ 長寿命化をすれば維持管理費は少なくなると思うが、いい機会なので、維持管理費の適正な算出方法について考えていただき、本審議会の資料等に反映できるようにしてほしい。
⇒ 維持管理費の約200万円は、道路を管理する八尾土木事務所の実績を基に算出するが、本事業の延長0.6kmにより162万円となることを切り上げて約200万円とした。排水ポンプ設備にかかる維持管理経費として、運転経費は八尾土木事務所の実績から1箇所あたり年間約20万円、設備更新費はポンプ1基あたり約50万円が2台で約100万円となるが、耐用年数が20年であるため、1年あたりに換算すると年間約5万円、合計すると25万円となり、先述の維持管理費162万円と合わせても187万円であり、200万円以内に収まっている。また、B/Oを算出し直したが、結果に変動は無かった。なお、今回のご意見を踏まえ、今後、B/Oを算定する際には、事業の性質に応じてできる限り現実的な維持管理費を積み上げて算出していく。
○ アンダーパスは防災上気になるところだが、水害対策等はどう考えているのか。
⇒ 雨水排水については、ポンプ設備を設置するので大丈夫である。
○ 大和川流域は、水害で年に数回浸かっているというイメージがあるが、ここでの浸水実績はどれくらいあるのか。
○ アンダーパスにせざるを得なかったとのことだが、最近ではゲリラ豪雨の頻度が高まっているため、とても怖い気がする。
⇒ 冠水実績等については、冠水に備えて排水ポンプ設備を設置するが、さらに、ゲリラ豪雨等で排水能力を上回り道路が冠水した場合、ドライバーに危険を知らせる装置(冠水センサーと冠水表示板)を設置する。冠水センサーが冠水を感じた場合、表示板上部の赤色回転灯が回転すると同時に、水深5センチで「通行注意」、水深20センチで「通行止め」という表示が出る仕組みである。また、近隣箇所での冠水実績についてのご質問についてであるが、事業を所管している八尾土木事務所の管内(東大阪市、八尾市、柏原市)にアンダーパスは5箇所あるが、いずれも平成23年度に冠水表示板を設置している。設置以降の実績については、「通行止め」は無く、「通行注意」は平成26年に1回のみであった。
○ 冠水対策の冠水センサーと冠水表示板は、当初から設置を計画していて、既に工事費に含まれているのか確認してほしい。
⇒ 当初から工事費に含んでいる。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 今回、アンダーパスを取り付ける交差道路の説明のため、市道今町上市線と長瀬川西線を概要図に追記されているが、差分図には記載がない。市道今町上市線は狭く、車がすれ違うのが厳しいぐらいの道路なので、近隣の方から一方通行にしてほしいという要望もあると聞いているが、今回の事業区間の整備により更に交通量が増え、混雑することになるのではないかと。
- ⇒ 市道今町上市線と市道長瀬川西線については、計算上は交通量を考慮していない。市道今町上市線のご指摘の箇所は、事業箇所より北側のことか。
- そのとおり。差分図で、市道今町上市線の交通量を示すことはできるか。
- ⇒ できない。
- 北側は旧道のままで、重要文化財の家屋等が連なっているため、拡幅は無理だと思う。現在、国道 25 号が朝夕混雑するため、その時間帯は抜け道になっているが、事業箇所と交差することにより、さらに交通量が増すことが予想される。また、近隣にある商店街は、歩行者が非常に多いのに車が通っているが、この道路ができれば、車が通らないようになるのかなどの見通しがわかれば教えてほしい。
- ⇒ その商店街は、道路が非常に狭いため、交通の安全確保を図っていくところだが、最終的に何トン規制になるなどはまだ決まっていない。最終的には市道となる予定なので、今後、市と協議していく。
- 周辺で生活をする人にとっては、非常に大きな問題だと思う。この事業のアンダーパス設置個所のすぐ近くに柏原小学校があり、児童も大勢通る。アンダーパスだと、夜間は特に暗くなり、人通りもそんなに多くないので、犯罪等が起きたりしないか心配である。
- ⇒ 50m程の地下道であり、照明灯を設置する予定である。車が増えて前より危なくなるのではとのご意見については、歩道を整備し、可能な限り交通の安全が確保できるように考えていきたい。
- ◆ いろいろ懸念があるとのことなので、今後、ご検討いただきたい。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
4	再々評価	道路	シュヨウチホクドウヒラカ外シダハヤシスミサセン(トシケイカドウロウメガオカカヤナキセン)ドウロカイヨウジキョウ 主要地方道枚方富田林泉佐野線(都市計画道路梅が丘高柳線)道路改良事業 [寝屋川市] 第二京阪道路の供用に伴い集中する交通を分散し、渋滞緩和を図るため、新たに枚方富田林泉佐野線のバイパスを整備する。	道路築造 事業延長:1.6km 道路幅員:16.0m (2車線、自転車歩行者道両側) JR跨線橋:1橋	再評価後5年経過	H13	H32(H28)	116.0億円 国:63.8億円 府:52.2億円	1.17(1.28)	用地 96% (93%) 工事 52% (44%)	H22 再評価

【視点1:事業の必要性】

・第二京阪道路を軸とした交通ネットワークを形成し、周辺地域における交通の円滑な処理を図るため、第二京阪道路と主要地方道枚方富田林泉佐野線のアクセス道路として、本事業区間の整備を行う必要性に変わりはない。

【視点2:今後の進捗見通し】

・本整備区間の市道あさひ丘中央線～第二京阪道路～市道明和1丁目1号線までの0.8km区間は既に完成し供用済みである。
 ・用地は96%取得済みであり、残区間の施工も順次進めており、平成32年度に完了する予定である。

【視点3:コスト縮減・代替案】

・用地は96%取得済み、工事も52%進捗しており、本事業区間のうち、市道あさひ丘中央線～第二京阪道路～市道明和1丁目1号線までの0.8km区間は既に完成し供用済みであることから、代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続

・用地交渉に日数を要したが、難航していた箇所の用地買収が完了し、用地は96%を取得済み。
 ・事業全体では78%の進捗であり、本整備区間のうち市道あさひ丘中央線～第二京阪道路～市道明和1丁目1号線までの0.8km区間は既に完成し供用済みである。
 ・また、周辺道路の交通混雑を緩和し、道路ネットワークの強化や歩行者等の安全確保を目的とする事業の必要性に変化はないため、事業を継続する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 用地進捗率は96%であるが、事業進捗に影響が少ないところが残っているのか、それとも大きく影響するところが残っているのか。
 ⇒ これまで神社との交渉が難航していたが、買収することができた。残りは8件あるが、順次交渉を進め、今年度中には全て買収を終える見込みであり、今後の進捗には影響はないものと考えている。
- 標準横断面では両側に自転車歩行者道があるが、JR跨線橋では幅員も狭く、片側歩道になっている。なぜ、このような道路しかできないのか。
 ⇒ この跨線橋は、JR線を跨いで現道の枚方富田林泉佐野線に接続するが、歩行者の利用に関する需要からすると片側歩道で十分足りると考えている。
- しかし、標準横断面では中央帯が3mあり、路肩もあって余裕があるが、JR路線橋では車道と路肩だけである。JR線をオーバーパスするにはループ状に旋回して下りていくが、これではとても狭いと思う。
 ⇒ 本事業は、第二京阪道路というかなり大きな幹線道路に取り付けるため、交差点には右折レーンを設けないといけなことから中央帯を設けており、余裕をもった断面にしている。跨線橋では、ご指摘のとおり現道に向かってループ状に下りていくが、車が通るのに必要な幅員で設計している。
- 跨線橋は大抵このようになっているが、運転者にとっては、中央帯が無くなり対面交通になるため、急に狭くなったようになり少し怖く感じる。また、事故が心配である。
- 工事の進捗率は半分ぐらいだが、工事が完了していないのは、跨線橋と構造物か。
 ⇒ そのとおり。
- 構造物とは何か。
 ⇒ 擁壁である。
- どこに擁壁を造るのか。
 ⇒ 事業箇所は地形的に高低差があり、この道路を市道に取り付けるためには、本線の横に側道が必要になる。その本線と側道の境界部分に擁壁を造る。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
5	再々評価	交通安全施設整備	イッパンプオオサカヒラオカナラセ ンコウツウアンセンシセツセイビ ンギョウ 一般府道大阪枚岡奈良線交通安全施設整備事業 (東大阪市) 東大阪市の中心的市街地形成地域において、右折車による渋滞の解消、自転車、歩行者の安全確保を図るため、右折レーンを設置するとともに自転車歩行者道を拡幅する。	道路改良(交通安全) 事業延長:900m 道路幅員:25m 自転車歩行者道拡幅両側 右折レーン設置	再評価後 5年経過	H13	H31 (未定) ※前回 は、「財政 再建プロ グラム (案)」の方 針に基づ き平成20 年度以降 事業休止 中のため 「未定」と した。	32億円 国:17.6億円 府:14.4億円	—	用地 88% (85%) 工事 68% (59%)	H22 再評価・休止 (府の財政状況から、現在すでに一時休止していることは理解できるが、歩行者の安全確保という事業目的や総事業費32億円のうちすでに26億円が投資済みであることを考慮すると、可能な限り早期に事業を再開すべき) ※H24 再開

【視点1:事業の必要性】

・本事業区間においては、依然として事故件数が多いことから、歩行者等の安全確保を目的とする事業の必要性に変化はない。
・花園ラグビー場での平成31年ラグビーワールドカップ開催決定を契機に、東大阪市が公園利用者増加に向けた取組みを推進しており、今後、特にイベント開催時において、歩行者等の集中が見込まれる。また、その際には、最寄駅である近鉄奈良線 東花園駅だけでなく、近鉄けいはんな線 吉田駅からのアクセス等による歩道利用者が増加するものと想定している。このため、南側歩道についても、隣接する公園と一体的整備が図れるよう市と協議を進め、拡幅整備を実施することが必要である。

【視点2:今後の進捗見通し】

・用地買収については、約88%が完了している。
・今年度に車道及び北側歩道整備が完了予定あり、引き続き、南側歩道についても順次施工を行い、平成31年度に完了する予定である。

【視点3:コスト縮減・代替案】

・用地については、88%取得済みであり、工事についても、今年度に車道及び北側歩道整備を完了予定である。
・また、本事業区間900mのうち国道170号交差点から560m区間は既に完成し供用済みであることから、コスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続

・本事業は、平成20年6月の大阪府財政再建プログラム(案)により、財政難に伴う公共事業費削減のため平成20年度以降「一時休止」していたが、前回評価時(平成22年度)の再評価監視委員会での「可能な限り早期に事業を再開すべき」との意見具申を踏まえ、平成24年3月の大阪府都市整備中期計画(案)で、北側歩道のみ整備することとして「事業再開」した経緯がある。

・平成27年4月1日現在、事業全体で82%進捗しており、用地については88%取得済みである。工事についても68%進捗しており、北側歩道及び車道整備は今年度完成する予定で、事業の進捗は順調である。

・本事業区間においては、依然として事故件数が多いことから、歩行者等の安全確保を目的とする事業の必要性に変化はない。

・花園ラグビー場での平成31年ラグビーワールドカップ開催決定を契機に、東大阪市が公園利用者増加に向けた取組みを推進しており、今後、特にイベント開催時において、歩行者等の集中が見込まれる。また、その際には、最寄駅である近鉄奈良線 東花園駅だけでなく、近鉄けいはんな線 吉田駅からのアクセス等による歩道利用者が増加するものと想定している。このため、南側歩道についても、隣接する公園と一体的整備が図れるよう市と協議を進め、拡幅整備を実施することが必要である。

以上の理由により、事業を継続する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 南側の歩道幅員は6.5mであるが、どのような空間をイメージしているのか。
⇒ 市の都市計画公園と隣接しており、なるべく広い歩道を確保するため、南側歩道の幅員を6.5mとしている。6.5mの一部分は植樹帯を設置する予定である。
- 平成26年度の事故件数18件のうち10件は、自転車と歩行者による事故であるとの説明であったと思うが、自転車と歩行者との衝突回避を目的とするのであれば、自転車専用道路を設置するという案でもよいのでは。
⇒ 自転車と歩行者が絡む事故とは、自転車と歩行者同士の事故だけではなく、自動車と自転車、原動機付自転車と歩行者等、自転車または歩行者が当該者となる事故である。
- 通常の歩道幅員である3.5mよりもかなり広い6.5mにする理由が、植樹帯を設置することであるならば、公園の支援になるのではないかと。植樹等は公園が整備すれば、歩道幅員は3.5mでもよくなる。そうすれば、残りの3mで交通の安全性を高めたり、ランニング道路にする等、他の案も考えられる。なぜ、道路事業で植樹をしなないといけないのか、その理由を説明してほしい。
⇒ 一般的な道路でも歩道に植樹をしており、公園の機能として植樹するものではない。
- 街路樹みたいなものか。
⇒ 低木植栽である。
- 北側の歩道に植樹はあるのか。
⇒ ある。
- 写真の北側完成断面に対し、南側はこれ以上に植樹するため3m広げるとのことか。
⇒ そのとおり。
- 北側の自転車歩行者道が3.5mであるのに対し、南側の自転車歩行者道は6.5mと非常に広がっているため、自転車や植栽など用途を踏まえた幅員の根拠について、説明してほしい。
⇒ 南側自転車歩行者道の幅員6.5mについて(第2回審議会)横断面図とイメージ図を提示。歩道について、隣接する東大阪市の都市計画公園花園中央公園の区域を入れて、歩道と公園の園路が兼用工作物として重複していることを記載している。東大阪とも協議した結果、公園利用者が多く見込まれるため、歩道3.5m、園路3mを合わせて幅員を6.5mとしている。
- では、もともと公園用地の中に、この道路がはみ出しているということか。
⇒ 双方の区域が重複している。
- 現況は、公園の用地であるのか。
⇒ 現況では部分的に歩道ができていて、未買収のため民地が残っているところがあり、今後の整備については、道路と公園の用地買収と一緒に進めていく予定である。
- 事故の件数は、北と南ではどちらが多いのか。
⇒ 警察から確認しているのは当該箇所の件数だけで、具体的な内訳まではわからない。
- 北側は平成27年度に完成し、南側はあと4年かかるとのことか。
⇒ はい。
- 整備してみないと、事故件数がどれくらい減るのかわからないということか。
⇒ そのとおり。
- 歩道を拡幅すると本当に事故は減るのか。この審議会でも、交通安全事業はたくさん審議しており、事業実施(継続)することとしてきているが、これまでは、審議する際に交通事故件数だけを調べているのか、それとも事後に整備効果についても調べているのか。
⇒ 交通事故の件数については、府警本部に依頼をして入手しているが、今ご指摘いただいたように、審議していただく際に確認しているだけで、事業が完了した後の確認はしていない。
- ◆ では、今年でなくてもよいが、この整備によりどんな効果があったか、また、今後整備する時に、今は3.5mを標準の幅員としているが、6.5mないと足りなかった等、他にも検証できることがあるかもしれないので、科学的裏付けをもって言うように今後の検討をお願いしたい。
- ⇒ 交通安全事業の効果検証については、費用便益分析の手法が確立されていないが、本事業のように交通事故が多いことから「事故件数」を指標の一つとしている事業については、事後評価時に、「整備前と整備後の事故の件数等」を比較・分析し整備効果の検証を行うこととしたい。
- ◆ 交通安全事業について、説明もあつたように、今後は整備後の効果検証を行ってほしい。検証を行った結果、もし効果が無かったのであれば、その理由を調べていただき、次の交通安全事業に活かされたいと思う。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 北側歩道の整備しかしていないのに全体で82%進捗しているとのことだが、残事業費が6億円しかないのは、用地のほとんどが買収できているということか。
- ⇒ 南側の用地は休止するまでの間に買い進めており、買収できていないのは4件である。
- 用地はほとんど買収済のため残事業費が非常に少ないということだが、事業の規模からすると少なく感じるが、間違いはないか。
- ⇒ はい。
- ラグビーワールドカップは全国何箇所かで開催するが、あくまでも一過性のものであり、このためだけに、この道路を整備するというは理解しがたい。典型的な箱モノなので、イベントが終わるとオーバースペースであったというのはよくある話である。ワールドカップの開催がこの歩道を整備する理由であるのなら、花園ラグビー場の収容人数がどれくらい増えるのかを確認させてほしい。
- ⇒ ワールドカップの開催にあたり、花園ラグビー場の改修をすることについては、東大阪役所に確認している。
- ワールドカップは短期間の開催なので、かなりの集客人数になるのであれば、道路を歩行者天国にしてしまうという選択肢もあるはずである。プロのチームが、将来にわたり年間を通して使用することがわかっているのならともかく、ワールドカップはあくまでも一過性のイベントである。
- 元々両側とも歩道整備をする予定であったものを、北側歩道だけの整備にコストカットした経緯があるのに、それを南側も含めた両側の整備に戻す理由がたった2ヶ月のワールドカップ開催のためだけで、かつ歩道幅員を6.5mにするというのは理解しがたいので、説明を十分いただきたい。
- ⇒ 現在も南側は交通安全上非常に危険な状態であり、ラグビーワールドカップの開催の有無に関係無く南側歩道の拡幅をする必要があり、その考え方は変わっていない。南側は、市の都市計画公園区域と重なっており、今後どのように整備するか市と協議を進めていたが、平成24年時点で協議が整っておらず、両側とも歩道が狭い状態では危険であったため、北側歩道の整備を先行して進めた経緯がある。今年度、北側歩道の整備が完了するが、南側にも相当危ない箇所があるので、ラグビーワールドカップの開催とは関係なく歩道を整備し、歩行者等の安全を確保するために歩道の拡幅をしていきたいと考えている。なぜ6.5m必要かの説明にはなっていないが、南側歩道の整備をする理由については、このように考えている。
- では、対応方針(原案)の判断の理由に、ワールドカップの開催について記載しているが、間違いということか。
- ⇒ 前回から変動した理由の1つとして記載している。
- 対応方針(原案)の判断の理由に、「可能な限り早期に事業を再開すべき」との意見具申を踏まえ、平成23年度の大阪府都市整備中期計画(案)において、北側歩道のみ整備するコスト縮減策を前提に事業を再開した。」とあるが、「前提に」という言葉がわかりにくい。南側は協議中であるが、着手可能な北側だけでも早急に着手したいという言い方をしないとわからないので、修正をお願いしたい。
- また、市との協議が整いそうであり、南側についても事業着手の目的が立ったという理由であればよいが、ラグビーワールドカップの開催により歩行者がかなり増えるため、歩道を拡幅しなければならぬという理由だけでは難しいと思う。
- ⇒ 事業再開の経緯について。(第2回審議会)
 - ・平成20年6月策定の大阪府財政再建プログラム(案)による公共事業費削減のため、平成20年度以降休止していた。
 - ・前回平成22年度の再評価では、事業継続について検討中のため、対応方針を「休止」としたが、「歩行者の安全確保という事業目的や執行済み額を考慮し、可能な限り早期に事業再開すべき。」との意見具申をいただいた。
 - ・平成24年度第5回再評価監視委員会の報告事項として、平成24年3月策定の大阪府都市整備中期計画(案)に基づき、これまでの整備方針であった両側歩道整備から北側のみ歩道整備に監視計画を変更し事業を再開した。
 - ・本事業箇所隣接する花園中央公園内の花園ラグビー場で、平成31年にラグビーワールドカップが開催されることが決定し、東大阪市内では、ラグビー場の改修や事業区間に接する花園中央公園北側拡張整備を計画している。また、花園ラグビー場は、これまでラグビー以外で殆ど使用されていなかったが、平成27年4月1日に近畿日本鉄道から東大阪市内に所有権移転したことから、ラグビーワールドカップ開催後も、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のキャンプ地やその他の大規模スポーツ大会をはじめ、コンサート等の各種イベントの誘致にも努めていくこととしている。
 - ・今年度、北側歩道と車道整備が完了し、また、先ほどの東大阪市の取組み等を踏まえ、今後沿道利用者の増加が見込まれることから、歩行者の安全確保のため、南側歩道についても整備を行うこととする。
- ⇒ 対応方針(原案)については、南側歩道の整備理由として、ラグビーワールドカップの開催という記述を削除し、東大阪市内による集客の取組み等を踏まえて、今後も沿道利用者の増加が見込まれるという内容に訂正した。
- 公園の北側に駐車場がいくつかあるので、駐車場に車を停めて公園に行く人がいれば、その人たちは歩きやすいかもしれないが、近鉄奈良線は公園の南側を走っており、本事業で整備する歩道の大部分は駅からのアクセス道としては、ほぼ機能しないと思う。この事業の整備計画で、駅までのアクセス道として位置付けていないのか。
- ⇒ 東花園駅(近鉄奈良線)からのアクセス道としては考えていない。
- 吉田駅(近鉄けいはんな線)方面からのアクセス道ということか。
- ⇒ はい。都市計画道路加納玉串線は6車線の市道である。こちらで車を降りて、ラグビー場に行く人がかなりいると聞いているので、歩行者数は結構あると考えている。
- ほとんどの人は、東花園駅から歩くのだと思うが。
- 駐車場等からの歩行者数がどの程度あるという具体的な数字はわからないのではないか。
- ⇒ 平成24年度の再評価監視委員会では歩道整備を北側だけにしていたものを、今回、南側についても整備するという方針転換については、ラグビーワールドカップを契機に、東大阪市内でもラグビー場の集客に力を入れていこうという判断が影響している。
- 歩道幅員を3.5mではなく、6.5mにすることについては、公園区域と重複していることや、東大阪市内に一定の費用負担を求めるといったことが影響しており、以上のことから、南側歩道についてもやはり整備が必要との判断に至っているということだと思う。
- 南側だけが6.5mの歩道となっているが、公園の周囲の他の道路にも広い幅員の歩道ができるのか。
- ⇒ いいえ。
- それで、アクセスも含めて全体としてどう良くなるのか。これは、その地域のトータルデザインとして、こういう歩道が必要だというロジックになるのではないと思う。先ほどご質問でもあったように、アクセスの導線部分がきちんと整備されるのかとか、それとどう連動しているのかとか、疑問に思うのは当然ではないか。
- ⇒ 吉田駅からのアクセスについては、市の都市計画道路である加納玉串線が既に整備されており、そこから公園までの間の歩道を今回整備する。
- この歩道が整備されると、多くのお客さんが一時的に来る場合でも、歩行者の駅からのアクセスとして、安全に通行できるようになるという導線を確保できるのか。
- ⇒ はい。
- 吉田駅からは、どの程度離れているのか。
- ⇒ インターネットで検索すると、東花園駅から徒歩10分、吉田駅から徒歩15分である。
- 歩けない距離ではない。それであれば、「吉田駅からのアクセスも考慮している。」という理由を記載したほうが良いと思う。
- ⇒ 鉄道利用者について、ラグビー場へは公園南側の近鉄奈良線東花園駅が最寄り駅で、徒歩約10分。北側の近鉄けいはんな線吉田駅からは徒歩約15分であり、こちらからもアクセスが想定される。さらに今後、東大阪市内では、花園中央公園や花園ラグビー場への利用者増加に向けた取り組みを積極的に推進していることから、今回、本事業区間南側の歩道についても利用者の増加が見込まれる。特にイベント開催時は、一時に利用者の集中も予想されることから、安全確保のため、南側の歩道整備が必要であると考えている。(対応方針(原案)に、公園でのイベント開催時における一時的な人の集中も含め、吉田駅からの公園利用アクセス等による歩行者の増加が見込まれる旨を追加。)
- なぜ6.5m必要なのかということを理解したかったが、結局はイベント対応で、市を支援していきたいとしか聞き取れなかった。
- ⇒ 今後、公園利用者が増えると見込まれるので、歩道幅員を6.5mにしている。
- 御堂筋でさえ、歩道幅員は4mぐらいであり、植栽を入れても6mまでだと思う。それ以上に歩道幅員を確保する必要性が理解できたらいいが、今の説明ではわからない。
- ⇒ 人、自転車、車いすなど必要幅員の積み上げにより、この幅員が必要だと説明できればいいが、今回は、道路と公園の区域が重複しているため、見かけ上広がっているとしか言えない。委員のご指摘は、過大だということか。
- 過大かどうかの判断材料を、はっきり示してほしい。確かに6.5m必要だというのがあればそれでかまわないが、今のところ必要性としてあげているのは、ワールドカップの他、公園の活用が増えるからということしか説明していない。
- もう一度、6.5mにする理由をわかるように説明していただきたい。
- ⇒ 道路と公園区域が重複しているため、本来であれば3.5mの歩道でいいが、公園の園路として3m、合わせて6.5m整備することとしている。公園と重複しているということから、このように広い幅員としているが、幅員については市と協議しており、また2分の1の費用負担を求めることで、市と協定を交わしている。
- 園路の3m分については市が負担するので、大阪府は払わないということか。
- ⇒ そのとおり。
- 管理費はどうするのか。
- ⇒ 双方で管理するため、それぞれで支払う。
- それであれば、多少は理解できる。
- しかし、イメージ図を見る限りでは、園路は公園の中にあるのではないか。
- ⇒ 公園の中にもあるが、公園の外にも園路として位置付けられている。しかし、見かけ上は歩道の一部になっている。
- この絵で本当に合っているのか、園路が2本並行してあるように見える。
- ⇒ これは一部分の断面を切り取ったものであり、公園内の園路が、この位置にずっと沿ってあるわけではない。
- 歩道幅員を6.5mと表示しているが、その内の3.5mだけ府が用地買収をして整備をし、管理もするという理解でよいか。
- ⇒ はい。
- それであれば納得できる。
- もう少し公園と歩道が連携しているようなイメージにならないといけないのではないと思う。
- ⇒ 今後、市と協議していきたい。
- わざわざ公園が外側に園路を出して整備することの意義について、もう少し説明ができればいいと思う。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 花園ラグビー場があり、イベントが開催されることにより、歩道を歩く人が一時的に大勢集まるという性質があるので、安全に、快適にアクセスできるようにしなければいけないということがこの事業の重要なところか。単に歩道を整備するというよりは、利用のイメージと、全体のデザインとの関係で説明していただけると納得しやすい。
- 「府と市が一体となって、緑豊かな道をつくる。」という部分を前面に押し出して、それを理由にしたらいいと思う。一体的に整備することは素晴らしいことだと思うので、その部分をはっきり示されたら、納得のいく事業であると思う。
- ⇒ 手法については、これから市と協議していきたいと考えている。
(対応方針(原案)に、隣接する公園と一体的整備が図れるよう市と協議を進める旨を追加。)

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
6	再評価	砂防	ホドカワスイケイミヤタコサホウソウキョウ 淀川水系宮谷砂防事業 〔箕面市〕 土石流の発生による災害より府民の生命・財産を保護するため、砂防えん堤を整備する	砂防えん堤：1基 堤高：8.5m(10.5m) 堤長：40.0m(52.5m)	事業採択後 5年間未着工	H23	H30 (H27)	2.2億円 国：1.1億円 府：1.1億円	2.04 (2.19)	用地0% 工事0%	H22 事前評価

【視点1:事業の必要性】

・当該溪流の氾濫区域内に存する人家・病院などの保全対象施設を未然に土石流から守る手法として、砂防えん堤の整備の必要性については変化がない。

【視点2:今後の進捗見通し】

・事業用地の取得に際して、用地境界の確定に日数を要していたが確定したため、平成27年度上半期に用地を取得する見込みである。
・工事施工については、病院等関係者の了解が得られていることから、平成27年度より着手し平成30年度の完成を予定している。

【視点3:コスト削減・代替案】

・本溪流において土砂災害の被害を防ぐためには、砂防えん堤による対策以外にない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続

・用地境界は既に確定し、用地取得時期についても平成27年度上半期と見込んでいます。
・工事についても、病院等関係者の了解が得られており、平成27年度より着手し平成30年度の完成を目指している。
以上より、事業の必要性については変化がなく、工事進捗の見込みも立っていることから、継続する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- えん堤の施設規模が小さくなったが、取付構造物を追加することになったため、トータルで事業費は変わらないという説明だったが、前回評価時と場所が変わったということか。
⇒ 位置は若干ずれている。
- 詳細な地形がわかり、設計変更したという理解でよいか。
⇒ そのとおり。
- 参考ではあるが、新たな重点化方針に基づく評価はCランクに相当するところが、病院1施設と人家3戸が保全対象としてあるのになぜCになるのか。
⇒ 流域面積が少し小さいため、危険度の評価が低くなる。
- ここは特別警戒区域ではないのか。
⇒ 病院は、警戒区域の中には入っているが、特別警戒区域ではない。
- 航空写真の下の方にある白い建物が病院か。
⇒ そのとおり。
- 写真の赤い線は何か。
⇒ 氾濫域を表している。
- 特別警戒区域はどこまでか。
⇒ 特別警戒区域は、衝撃力から家を破壊するような勢いで、かなり広域の面積が出る場合のみ発生する。ここは、谷の出口の勾配が緩いために面では出ずに、点で出ている程度である。谷の出口辺りで強い力は生じるものの、それが下流には行っていない。
- この赤いところが警戒区域か。
⇒ そのとおり。
- 本事業は用地買収の目的が立ったということだが、昨年一昨年も、それまでは目的が立っていなかったものが、再評価(再々評価)時には目的が立ったので、事業を継続するというものが多かったが、これまでの事業もその後順調に進んでいるのか。
⇒ はい。
- 病院の規模はどれくらいか。
⇒ 病床数は104床で、24時間対応している。
- えん堤ができると、この病院は保全されるのか。
⇒ 土石流からは保全される。
- 非常に大きな土石流が起きて、えん堤を乗り越えることはないのか。
⇒ 斜面崩壊の規模などによっては、逃げなくてもいいというわけではないが、入院されている患者さんなどは、他の区域に避難されるよりも、同じ建物の中で2階以上に垂直避難することにより、安全性は高まると思う。
- えん堤が無ければとても危ないが、できれば安全性が高まるということか。
⇒ はい。
- ◆ 本事業については、先ほど説明があったように、今の府の基準からすると優先されるべきものではないが、既に用地取得の目的も立っており、病院等の保全対象施設もある中で、事業に着手しているのであれば、早く完成させてほしいと思う。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
7	再々評価	連続立体交差	ナカイホンセン・タカシハマセン ゾクタイコウサジギョウ 南海本線・高師浜線 (高石市)連続立体交差事業 (高石市)	事業区間:4.1 km 南海本線:3.1km 高師浜線:1.0km 高架化駅:羽衣駅、高石駅 踏切除却数:13箇所	再々評価後 5年経過	H8	H33 (H31)	617億円 (550億円)	0.87 (1.07)	用地 100% (91%) 工事 59% (28%)	H22 再評価 (現在、鉄道は上り線を仮線に切り替え、仮設ホーム、仮踏切で運行されていることから、利用者の安全確保の観点からも、これ以上、工期を延伸させることなく、現時点での計画通り高架化を完了されたい)

【視点1:事業の必要性】

・用地交渉が難航していたことから、完成予定が2年遅れとなる見込みだが、本事業区間のラッシュ時における踏切遮断は依然として長時間にわたり、踏切部で発生する交通渋滞が著しいため、事業の必要性に変化はない。平成 28 年春に南海本線下り線、平成 31 年春に南海本線上り線、平成 33 年春に高師浜線の鉄道高架化を予定しており、その時点で踏切の遮断時間が解消され、交通渋滞の緩和に効果がある。
・また、上り線については、平成 21 年 11 月に、下り線については、平成 23 年5月に仮線切替えを行い、現在は仮設ホーム、仮踏切で運行しており、利用者の安全に対するリスクの長期化を避けるためにも早期の完成が必要である。

【視点2:今後の進捗見通し】

・用地買収は 100%完了しており、平成 28 年春南海本線下り線、平成 31 年春南海本線上り線、平成 33 年春高師浜線の高架化完了予定。環境側道等の整備を行い、平成 33 年度末事業完了予定。
・用地買収が難航していたことから、完成予定が2年遅れとなる見込みだが、鉄道工事は順調に進んでおり、その他の状況に大きな障害はない。

【視点3:コスト縮減・代替案】

・今後着手する上り線高架工事において、コンクリート構造物の取壊し等騒音振動が発生する工事については、騒音振動測定を再度実施し、その結果によっては、より経済的な対策工法で実施できることから、コスト縮減の可能性はある。一方、土壌汚染対策については、今後の汚染深度等の調査結果により、事業費増減の両方の可能性がある。
・工事進捗は 59%、用地は 100%取得済みである。また、平成 21 年 11 月に南海本線上り線、平成 23 年5月に南海本線下り線の仮線切替えを行い、平成 28 年春の下り線高架切替えに向け、鉄道工事は順調に進んでおり、代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続

・現在までの進捗は当初計画からは大幅に遅れているが、遅延要因が解消され、用地買収も 100%完了しており、今後は計画通りの完成が見込まれている。
・踏切除却による踏切事故の解消、交通渋滞の緩和等、必要性にも変化はない。
・事業費は当初計画時より大幅に増えているが、本事業を中止することによる影響に比べ、事業を継続することの効果が大きいと見込まれる。
以上の理由により、事業を継続する。
ただし、本事業については、既に事業費が当初計画時より大幅に増加していることから、今後は、土壌汚染の深度等、事前に想定できない特段の事情がある場合を除き、これ以上の事業費の増加がないよう最大限留意し、コスト縮減に努めて事業を進める。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- これは再々評価案件だが、前回評価時に前々回から増加した事業費はいくらか。
⇒ 今回と同じ 67 億円の増額であり、内訳は、耐震工事で 51 億円、仮線の環境対策で 16 億円である。
- 今回の変更内容にも環境対策に関するものがあるが、なぜ、前回評価時または当初計画時に今回の変更項目が反映できなかったのか。今回、B/C が 0.87 まで低下しているため、当初は費用を低く見積もり、B/C を高く見せておいて、後からどんどん費用を足していったような見方もできる。そのようなことはないか。
⇒ そのようなことは全くない。前回の再評価時には耐震基準の改定などもあり、本体工事着手の直前でないと最新の耐震設計ができないとの理由で、ご了承いただいた。今回の変更内容については、仮線切替前に電車が走っていた箇所を掘削し始めて、初めて判明した土壌汚染対策や、沿線の借地交渉が成立しなかったために工法変更を余儀なくされたことによるもの等である。
- 土壌汚染について、汚染土の処理とは、汚染土を撤去したということか。
⇒ そのとおり。
- 撤去した汚染土は、どうするのか。
⇒ 指定の処分場に搬出している。
- 費用はそれも含めてのものか。
⇒ そのとおり。
- 汚染土の搬出にあたっては、土壌汚染対策法で一定のルールがあり、10mメッシュで各交点ごとに深さ方向に深度調査を行い、汚染物質が出ない範囲まで除去するということとが定められている。箇所によっては、表層 1mで済んだところもあれば、3mまで搬出処理をしたところもあり、調査費を含めて、約5億円必要となっている。
- 汚染土は最深部で 3.5mぐらいのことだが、地下水への影響はないのか。
⇒ 影響調査を実施したが、周辺の井戸などを確認したところ、汚染は認められなかった。
- そもそも何が検出されたのか。
⇒ 鉛である。
- なぜ、そのようなものがあるのか。
⇒ 自然由来という判断である。
- 鉛が出たのは 51 ページに示された範囲だけか。
⇒ はい。調査は、事業範囲全てについて実施することになっており、仮線切替前の軌道敷きについては、全線で調査した。
- 高架に伴う工事が原因の損失事案で、ひび割れ等があったのは、近接の家屋か。
⇒ そのとおり。
- 補償はあるのか。
⇒ 公共事業においては工事損失補償というものがあり、工事の前後に調査を行い、その比較により(経年劣化を除く)家屋の変状に対して補償するという規定になっている。今回は工事途中段階ではあるが、近隣家屋への被害が起きたため、工法変更を行った。
- 工法は変更しても、既に傾いた家屋等に対してはどうか。
⇒ 大きな傾きではなかったが、一部家屋では既に補修工事を実施している。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 仮駅舎では、エレベーターの設置は必須ではないと思う。関係機関と協議の結果設置することになったとのことだが、具体的にどういう経緯で設置することになったのか教えてほしい。
- ⇒ 平成8年の当初計画時点では、羽衣駅、高石駅ともにエレベーターが設置されていなかったため、仮駅舎のエレベーターに係る費用は計上していなかった。その後、昨今の公共交通機関の移動等円滑化整備促進もあり、障がい者の方等の移動をスムーズにするということで、両駅にエレベーターが設置された。仮駅舎施工時には既に両駅ともエレベーターが設置されていたため、工事中であっても機能を確保することが望ましいことから、仮駅舎にもエレベーターを設置することとした。しかし、エレベーターが設置されたのは平成22年の前回再評価時以前のことで、本来であれば、前回評価時に計上すべきであったが漏れていた。
- 新駅舎のエレベーターは、また新しく購入するのか、それとも現在仮駅舎に設置しているものを再利用するのか。
- ⇒ 使えるものは使うが、階段昇降機は新駅舎には不要なので使わない。
- エレベーターは2億円以上もあるが、新駅切替時には廃棄するのか。
- ⇒ 一晩で切替える必要があり、転用が効かないため、廃棄処分となってしまう。
- 何年間使用するのか。
- ⇒ 平成21年の仮駅舎設置から平成32年の新駅舎完成までの約10年間。
- 仮駅舎というイメージから、1、2年の使用という印象を受けてしまうが、実際には10年間使用すること。ちなみに、エレベーターの法定耐用年数は何年か。
- ⇒ 17年。
- ◆ つまり、耐用年数の半分以上は使用するという。もちろん転用できない訳ではないかもしれないが、機械設備であり撤去費用やメンテナンスなどのことも考えると、概ね許容できる範囲かと思う。
- 仮設高欄は、下り線だけが高架化されている期間中の仮設物という理解でよいか。非常に高いと思うが、列車の運行速度を少し落としてもらう等、他の手段により設置しないという選択肢はないのか。
- ⇒ 鉄道の定時性からすれば減速走行は非常に厳しい。仮設高欄がないと、何も遮るものがないので、今回やむを得ず設置することとした。
- それならば、連続立体交差事業はこの工事が初めてではないはずなので、当初から仮設高欄が必要なのかがわかっていたのではないのか。
- ⇒ おっしゃるとおり、平成8年の当初計画時には計上していなかった。近年の環境意識の高まりがあり、また、仮線を切替えた際には、民家にかかり近接して列車が走行するので、沿線の方にご不便を掛けるという経緯もあり、設置することになった。
- 平成24年に羽衣駅前の再開発が休止になり、利用計画が見直しになったということだが、具体的にどうなったのかを説明してほしい。
- ⇒ 当初計画時は、羽衣駅前再開発事業用地の借地を予定していた。平成24年に羽衣駅前再開発事業の組合が設立され、事業の推進を図っていたが、組合と特定業務代行者との協議調整が難航し、平成25年12月に業務代行の解消に至った。このことに伴い、借地を予定していた再開発事業用地の利用計画が白紙に戻り、本事業での借地予定であった平成25年までには平地化されなかったことから、連立事業での借地使用が困難となった。
- 軌道構造の見直しは、変更増67億円のうち約10億円を占めているが、弾性直結軌道の費用とバラスト軌道の費用の差はどれぐらいか。
- ⇒ 建設費の比較では、バラスト軌道に対し弾性直結軌道は約1.4倍。今回採用したラダー軌道は約1.5倍。
- 弾性直結軌道とラダー軌道の工事費には、あまり差がないということか。前回の再評価が平成22年で、平成24年に連続立体交差事業での標準軌道構造が弾性直結軌道になったという説明がある一方で、最新のラダー工法を採用したとの説明が理解できなかった。費用に差がないということは、工期短縮が最大の採用理由か。
- ⇒ はい。当初の工程から、かなりの遅れが生じているので、7カ月近くの工期短縮が見込めるラダー工法を採用した。
- 採用理由が「騒音・振動低減」なのか「工期短縮」なのか分かりづらい説明資料になっている。標準工法なのだから、普通は弾性直結軌道を採用するのではないと思うが、その辺が首尾一貫していない。もう少し説明力のある書き方があるのではないかと思う。
- ⇒ 修正させていただく。
- 1.4倍と1.5倍の差0.1は小さいように感じるが、金額にすると実は約2億円。つまり、7カ月の工期短縮を図るために、約2億円の費用を投じるということ。それだけの意味があるということか。
- ⇒ はい。平成8年に着手してから、用地買収にかなりの時間を要した。委員ご指摘のとおり、ラダー軌道採用には、振動の低減効果もあるものの、全体工程の遅れを取り戻し、少しでも早く完成するため、工期短縮を優先させたのは事実である。
- ◆ これは、費用が大きい事業であるが、言い換えると、事業効果が大きい事業でもある。従って、7カ月でも早く完成すれば、その分の効果は大きいということ。しかし、これは感覚的なものなので、具体的に、効果と判断の根拠を示していただきたい。
- ⇒ ラダー軌道採用の判断について。(第4回審議会)
- 工事費では、弾性直結軌道はバラスト軌道の約1.4倍。ラダー軌道はバラスト軌道の約1.5倍。また、ラダー軌道採用により、弾性直結軌道に比べ約7カ月の工期短縮を図ることができる。当初は、バラスト軌道採用で24.5億円を予定していたが、変更後、ラダー軌道の採用により34.9億円となり、10.4億円の増加となっている。弾性直結軌道の工事費は、先述の比率から逆算して34.9億円/1.5×1.4=32.6億円となり、ラダー軌道との差は2.3億円。7カ月間にかかる経費は、現場管理職員と列車見張員の人員費、現場借地料など合わせて1.1億円。よって、ラダー軌道採用により弾性直結軌道に比べ工事費は2.3億円増加となるが、7カ月の工期短縮により経費が1.1億円縮減されるため、結果として1.2億円の増加である。さらに、工事中の騒音振動など沿線住民への負担が7カ月軽減されること、踏切除去による事業効果や高架下利用等による便益の早期発現が見込めることから総合的に判断し、ラダー軌道を採用した。
- 平成24年に改訂された連立事業の手引きの中で、最新の軌道構造については、どのように書かれているかお聞きしたい。
- ⇒ 弾性直結軌道と書かれている。
- 手引きの中にはラダー軌道のことは記載がないという理解でよいか。
- ⇒ はい。
- 手引きに記載のないものを採用するというのは、よくあることか。
- ⇒ 委員ご指摘のとおり、原則的には、手引きを基に設計を行うが、今回は特に、事業が大幅に遅れているという中で、1.2億円の増加にはなるが、工期7カ月短縮の方を、採用の判断基準として優先した。
- 概算でいいが、仮に7カ月短縮すると、便益額はどの程度増えるか。
- ⇒ 単純計算で、直近の1年間で約24億円なので、7カ月では7/12で約14億円。本来の連立の事業効果である踏切除去や高架下利用などが早まり、早期の効果発現が見込めるため、今回採用判断するに至った。
- 言い換えれば、遅れれば発生する損失であると言える。従って、1億円程度の費用増加であっても、効果の発現という観点から見ると十分効果が見込めると判断されたとの理解でよいか。
- ⇒ はい。
- 近隣住民の苦情によって工法を変えたというが、例えば騒音対策工など、また変わりはしないか。
- ⇒ 騒音もあるが、振動は伝わり方が土の性質によって若干変わるかもしれない。同じ工法を今後のⅡ期工事でも採用する予定だが、振動の増加が生じれば、何らかの対応が必要になるかもしれない。
- 更に、振動低減効果が高い工法があって、それが更に費用が高いということか。
- ⇒ いいえ。他にあまり工法的な選択肢がない。
- ◆ これ以上は対応困難ということか。
- ⇒ はい。
- どんどん費用を足し合わせていっているように思うが、そのようなことはないか。また、騒音対策で、「住民から要請があったので変更する。」という説明をたくさん受けたが、それは本当に必要なものなのか。事業が動き始めているので、少々お金が掛かってもらえないと損という感じになっているような気がするが、あまりにも費用の増加が大き過ぎる。費用の縮減について、何か工夫したものはないのか。いろいろ頑張ってみたが、これだけの費用増加は仕方がないということなのか。このような費用増加があった場合には、どこに報告をして、どこが許可するのか。その点についても教えてほしい。
- ⇒ 本事業は、大阪府、高石市、南海電鉄の3者が共同で実施している事業であり、工事費の変更については3者で判断する。国費もいただいているので、国とも協議し、認めてもらえれば費用を増加することができる。その前段として、本日も審議いただいている。
- 国とはまだ協議していないのか。
- ⇒ はい。
- 高石市や南海電鉄との協議は、終わっているのか。
- ⇒ はい。
- 大阪府と高石市と南海電鉄の負担割合はどうなっているのか。
- ⇒ 基本的には、全体事業費のうち、概ね1割が鉄道負担となっており、残り9割のうちの約半分が国、残り半分を府と市が2対1で負担することとなっている。
- 大阪府、高石市、南海電鉄も増加した費用の負担については了承済みということか。
- ⇒ はい。
- 事業費617億円、もしくは、国の了承が得られていないのであれば前回の550億円でもいいが、国、大阪府、高石市、南海電鉄の費用負担の内訳を金額で示して欲しい。
- ⇒ 内訳は、前回評価550億円(国250億円、府167億円、市83億円、鉄道事業者50億円)、今回評価617億円(国48%、府28%、市14%、鉄道事業者10%)。なお、今回評価の内訳は、国との協議未了のため想定負担割合。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 「事業の投資効果」の「変更要因の分析」欄に、「建設期間の長期化及び事業費の増加によるB/Cの減」と簡単に記述されているが、ここは、前回評価時とコストの面が大きく変わっているので、事業費増加の内容について、もう少し分析的に書いた方がよいと思う。
- 建設期間が長期化したこと、つまり供用開始時期が遅延したことが便益(B)にどのように影響しているかということを書くべき。その両方を合わせてこうだという様に書くのと良い。しかし、平成 22 年の前回評価時に比べると、供用開始時期が遅延したことで、便益は減ると思うが、増えているのは何故か。移動時間短縮便益が増えているが、マニュアルが変わったのか。
- ⇒ マニュアルは同じ。
- では、何が変わったのか。
- ⇒ 基準年が平成 22 年から 27 年に変わっているのが大きい。
- また、交通量推計の前提条件が変わっている。平成 22 年度の前回評価時点では、交通量の配分手法を分割配分としていたが、今回は利用者均衡配分に変えている。
- B/C算出において、建設期間が長期化したことや基準年が変わったことが費用や便益にどう影響しているかについて説明いただきたい。それらを合わせて、B/Cがどう変わったという説明をいただき、その上でどう判断をするかということらにつなげられるようにして欲しい。また、交通量配分の手法を、以前は分割配分で、今回は均衡配分としている理由についても、併せて説明をいただきたい。B/Cは費用増加によって減少、0.87となり1.00を割り込んでいるものの、残事業B/Cが3.20あることを考慮すれば、事業を止めるほどではないと思う。
- ⇒ 費用便益分析について。(第4回審議会)
 - ・交通量推計に伴う前提条件の変更について。
 - 前回評価時には、交通量配分手法として分割配分を採用していたが、今回は、大阪府の将来交通量予測における現況再現性を比較した結果、利用者均衡配分を採用している。この結果、単年度便益では、いずれの便益項目においても、前回評価時(平成 22 年)より減少している。
 - ・総便益が増加した理由について。
 - 前述の単年度便益をもとに、マニュアルに基づき総便益を算定した結果、前回の評価時と比較して、移動時間短縮便益と走行経費減少便益の2項目は増加し、交通事故減少便益は減少する結果となった。単年度便益が減少しているにも関わらず、移動時間短縮便益と走行経費減少便益が増加している理由は、現在価値化における基準年次から供用開始年次までの期間の違いにある。「費用便益分析マニュアル(連続立体交差事業編)」では、算出した単年度便益の値を基に、社会的割引率(4%)を用いて現在価値に換算して分析することが示されている。社会的割引率とは、時間軸上の価値を補正し、同じ財に対する現在と将来の交換比率を示すもので、将来の便益と現在の便益は実質的な価値が異なり、現在の便益に比べて将来の便益の価値が低いものとされており、この価値の低減度合いを示すものである。
 - 具体的に、前回評価時は、基準年次(平成 22 年)から供用開始年次(平成 32 年)までの期間は 10 年であるのに対し、今回評価では、基準年次(平成 27 年)から供用開始年次(平成 34 年)までの期間は7年と短くなっており、社会的割引率による低減度合いの影響が小さくなっている。具体的には、仮に前回評価時と今回評価時の単年度便益額が同じであっても、基準年次と供用開始年次が近い今回の方が、現在価値化すると便益が増加する結果となる。
 - ・総費用が増加した理由について。
 - 前回評価時に比べ今回の事業費自体は増えているが、マニュアルに定められた計算に基づき現在価値化することにより、さらに費用の差が大きくなる。具体的には、仮に前回評価時と今回評価時の事業費が同じであっても、基準年以前の費用は前回評価時より今回の方が大きくなるため、現在価値化すると費用が増加する結果となる。
 - ・交通流円滑化による交通事故減少便益の算定方法について。
 - マニュアルの算定方法では、連続立体交差事業の整備前後で、自動車交通量が増加したリンクでは、交通事故損失額が大きくなり、交通事故減少便益がマイナス値となる。交通流円滑化による交通事故減少便益(単年度便益)の算定結果を図で提示。鉄道高架化後に自動車交通量が特に集中している南海中央線では大きなマイナス便益(-2.4 億円)が発生している。この影響が大きく、エリア全体としてマイナス 0.5 億円の便益額となっている。
 - 以下、まとめ。
 - * 交通量配分手法見直しの影響により、単年度便益は一律減少している。
 - * 基準年次の変更(H22→H27)により、現在価値化した便益が増加している。
 - * 交通事故減少便益は、鉄道高架化により「踏切事故解消便益」は増加するものの、「交通流円滑化による交通事故減少便益」が減少した影響を受け、前回と比較して、大きく減少している。
 - * 事業費の増加及び基準年次の変更(H22→H27)により、総費用は増加している。(仮に、事業費や事業期間等に変更がなく、基準年次の変更のみであれば、総便益及び総費用ともに増加するが、費用便益比(B/C)は同じとなる。)
 - * 今回評価の費用便益比(B/C)が前回評価時と比較して減少した要因は、事業完了が2年遅れたことと事業費が 67 億円増加したことである。
- 高師浜線は、20 分に1本ぐらいいか電車は走っていないと思うが、高師浜線と南海本線では高架化の事情が違うと思うが、どう考えて加羅橋駅まで高架化するのか。
- ⇒ 高師浜線だけの踏切は無く、南海本線との並走区間に踏切がある。
- 加羅橋駅は高架にするのか。
- ⇒ 加羅橋駅から終点の高師浜駅までは、45 年ほど前に別の事業で高架になっている。高師浜線は、南海本線羽衣駅から分岐しており、その並走区間がまだ平面軌道となっているため、その部分を加羅橋駅に向かって高架化していく。
- 高師浜線を高架化しなければ踏切は残り、20 分に 1 回閉まるということか。
- ⇒ はい。ただし、朝夕は 15 分に1回である。
- 高師浜線全線を高架にするという計画か。
- ⇒ そのとおり。
- 平成 22 年の前回評価時には、上り線を仮線に切り替えている状況で費用の見込みを算出して議論された。そのために、今回、事業費の1割を超える費用増が出てきた。そして、これは前回評価時にもほぼ同じぐらい費用増を出している。また更に事業費が膨らむとなると、さすがにどうかと思う。現在、事業として見たときに、どこまで進んでいるのか、そして、これからどういものが残っているのか、いないのかという点について説明願いたい。
- ⇒ 下り線がまもなく高架化し、I 期工事が完了する。今回増額している 67 億円には、続いて着手する上り線の高架化工事である II 期分も見込んでいる。II 期の工事内容は I 期とほぼ同じなので、I 期での実績を踏まえて事業費を見込んでいる。現在は I 期工事中で、事業全体の約半分がまもなく終わるという状況である。
- 既に事業費の3分の2を消化している。残り3分の1の事業費で、約半分残っている工事を完成させるのに、不確定要素はないのか。
- ⇒ 総事業費の約 17%を占める用地買収が 100%完了している。今回の変更追加分があれば、完成できる見込みである。
- 調書では、工事の進捗状況は 59%となっているが、今後の費用増加につながる不確定要素は何かあるか。
- ⇒ 今回 II 期分も見込んでいるので、今後大きな変更増はないと考えている。
- 二つ続けて大幅な変更増を繰り返している。本当にいいのか疑問である。周辺への影響という点で、今後、何か工法変更を強いられそうな懸念など全くないのか。
- ⇒ 一つの変更要素として、今後埋戻しに使用する土を他事業からの流用で賄う予定としているが、調整がつかなかった場合は購入となり、最大で 2.5 億円増加する可能性がある。今後の工事は、ほぼこれまでと同じ工程の繰り返しなので、残事業については、今回お示した事業費の範囲内で収めたいと考えている。ただ、全くないと言い切れるかという点、地中の状況は見えないので、厳しいところは否めない。
- 今後何かあるかどうかは分からないが、少なくとも不確定な部分は見込んでいただき、議論できるように準備していただきたい。
- 今後、確実に調査しなければならないことはあるか。また、「現地でも着手してみないと分からない」もので、現時点でわかっていることはあるか。また、仮下り線を切り替えた時に、何かまた費用増につながる要素があるか。
- ⇒ 例えば、土壌汚染対策では、今後の対策費用を I 期での結果をもとに見込みで計上しているが、土壌汚染というのは、どこまで深く浸透しているか、実際に調査してみないと分からない。そういう不確定要素はある。
- 前回の轍を踏まないため、次回に向けての変動要因について、きちんと議論したかが、今回問われているところだと思う。現時点で予測できる変動要因は、もう少し追加説明いただきたい。
- ⇒ 今後の事業費変動の可能性について。(第4回審議会)
- (事業費削減の可能性のある要因)
 - ・環境対策工においては、現時点では、II 期工事に降も I 期工事と同じ工事工法の採用を予定しているが、下り線高架化が完了すれば、仮線による騒音等の低減が見込まれることや、II 期工事の施工位置が I 期の施工位置と変わること、沿線住民との距離が変わることから、II 期工事着手時に再度騒音振動測定を実施し、改めて工法選定を行うので事業費削減の可能性はある。
 - ・コンクリート構造物の取壊し工において、ワイヤーソーから大型プレーカーによる工法変更による削減額は最大で約4億円。
 - ・杭頭処理工において防音シートの削減額は最大で約 0.7 億円。
- (事業費増加の可能性のある要因)
 - ・掘削で発生する残土については、埋戻しに再利用するため、当初は別途道路事業用地に仮置きを予定していたが、地元住民の理解を得られず処分せざるを得なくなったため 2.6 億円増としている。この場合、埋戻し土については、できる限り他事業の発生土を流用する前提としているが、予定している事業の遅延等で調整がつかない場合は、土を購入する必要があるため最大で約 2.5 億円増加の可能性はある。
- (事業費増加又は削減の可能性のある要因)
 - ・土壌汚染対策費については、II 期工事分としては、対策が必要な想定面積から I 期工事の6割程度にあたる 1.9 億円を計上している。もし、想定よりも汚染範囲及び深度が大きい場合は、さらに事業費増加の可能性があり、逆に、想定よりも汚染範囲及び深度が小さい場合は、最大で約 1.7 億円削減の可能性もある。
- 事業費の変動の可能性について、幾つかの点では事業費削減の可能性が残されているということだったが、もう一方で埋戻し土の購入など増加の可能性もあるとのことであった。また、土壌汚染対策については、削減の可能性もあるが、増加する可能性もあるとの説明であった。それでも、I 期工事の実績から II 期工事分の対策費を見込んでいるため、大幅な増加はないだろうと思うが、それは間違いないか。
- ⇒ はい。調査しないと断言はできないが、I 期とほぼ同じ深さまで汚染が進んでいるという想定で今回は計上しているため、ほぼ間違いない。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 調書の「コスト削減や代替案立案等の可能性の視点における判定(案)」のところで、コスト削減の可能性についても、何か取り組んだことがあれば書いていただいた方が良くと思う。
- ◆ 「コスト削減に何か努力しました」みたいなものが、文章中にあまり見えて来ない。努力しても67億円かかるというのが見えてくるような記述にできないかというのが率直な感想。
- 本当に費用削減の努力したのかということ。こういうところは苦労して、こういう協議して、こういう削減努力したとか、そういうのが少しあった方が良くと思う。今のままだと、言われるがまま変更した、という印象が強い。地元住民との交渉の中で、費用を削減できる方法を考えたとか、何かないのか。本当はあるが、説明がなかっただけなのか。
- ◆ 言われるままやっている訳ではないが、必要最低限これだけは対応しなければならなかった、費用削減の努力もしているということ、可能な限り調書にも書いていただくようにした方が良くと思う。
- この事業の論点は、率直に言って、コストをどれだけ抑えるかということだと思う。前回から今回までのたった5年で500億円から650億円と1.3倍という、とんでもない増え方をしているのだから、対応方針(原案)に、費用削減に努めるとの宣言をいただきたい。必要性に関して異議は無く、事業継続にも賛成。ただ文書として、費用削減に努めるという内容を盛り込んでいただきたい。恐らくまた5年後に、この評価審議会に諮られると思うので、また増加したということは避けていただきたい。
- この点については、調書の「コスト削減や代替案立案等の可能性の視点」欄に、今後コスト削減に努める具体的な内容を書いていただきたい。また、対応方針(原案)の「以上の理由により、事業を継続する。」の後に「ただし、」と入れていただいて、例えば「今後大幅な事業費の増加がないように、引き続きコスト削減に努めていく。」のような文章を入れていただきたい。
- 今の指摘について、事業所管部局が作成する調書にそれを書くべきなのか、それとも、むしろ意見具申で強調した方がいいのか。部局では、コスト削減の可能性ということ、あるいは対応方針(原案)の判断の理由になるのか分からないが、この様式の中に書く余地があるのかどうか確認させていただきたい。
- ⇒ 書くとするは、「コスト削減や代替案立案等の可能性の視点」と思う。ご説明をさせていただいたとおり、I期分の実績をもとにII期分も想定して67億円の中に含めて計上しており、II期工事では施工箇所が変わることから、改めて騒音振動測定や土壌汚染など現地調査をし、その結果に応じて工法等の見直しも検討していくので、若干追記することは可能。
- 調査をしないと確定的なことが言えないので、その中で工夫することはできないということか。
- ⇒ はい。そのつもりで、削減の努力は続けていきたいと思う。
- その上で、意見具申の中で言った方が、むしろ落ち着くのかなというように思う。
- 意見具申にはもちろん書くと思うが、これだけだと、少し物足りないと思う。むしろ、対応方針(原案)の「以上の理由により、事業を継続する。」の留保事項として、自発的に示す方が収まりはいいのではないかとと思う。
- ⇒ 本日も説明した内容については、残るII期、III期についてもそのような姿勢で臨みたいということなので、調書には盛り込めると思う。
- ◆ 何れにしても意見具申では、やはり事業費の膨張がこれだけ続いているということについては、若干、触れざるを得ないと思う。
- ◆ 「参考」で示された「国土交通省と自治体による勉強会で検討した新手法による試算」で、検討中の追加便益を加味してB/Cを算出した結果が1.01になるとの説明であった。これは参考として評価調書に載せておいてもいいと思う。
- ◆ 事業そのものについて、中止すべきとかそのような議論は、今のところはないと思う。先ほど委員から意見があった通り、いかに今後の費用増を抑えるか、もしくは、増加した費用を如何に削減していくか、というところにポイントがある。あるいは工期を如何に短縮するか、ポイントをどのように見るか等あるにせよ、事業を早期に、できるだけ経費を少なくしながら実現するということが必要だ、という視点では変わらない。つまり、継続するという点について異論はないところだと思う。従って、本件については、先ほど事業所管課にお願いした留意事項を明確に打ち出すという前提で、対応方針(原案)のとおり、「事業継続」として承認することとさせていただく。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
8	再評価	公園	ハットリョクセセイジギョウ 服部緑地整備事業 (豊中市・吹田市) 北部大阪地域の貴重な空間を緑豊かな公園として拡大することにより、環境保全やレクリエーション機能の充実等を図るとともに、広域避難地・後方支援活動拠点としての防災機能の拡充を行う。	都市計画決定面積 :138.4ha 開設済面積 (H26 年度末):126.3ha 事業認可取得面積 : 7.6ha (事業認可区域の主な整備予定施設) 散策園路、竹の散策見本園、自然観察ゾーン (開設済区域の主要な施設) 円形花壇、こどもの楽園、ちかくの森、陸上競技場、プール、野球場、乗馬センター、テニスコート、都市緑化植物園、民家集落博物館、野外音楽堂、レストラン	事業採択後 10年間継続中	H18	認可区域 H34 (H24)	認可区域 28.5 億円 (88.0 億円) 全体 218.1 億円 (236.0 億円) 国:72.0 億円 府:146.1 億円	4.06 (4.21)	認可区域 用地 91% (13%) 工事 0% (0%) 全体 用地 51% (25%) 工事 91% (92%)	H17 事前評価

【視点1:事業の必要性】

・服部緑地は、昭和16年に久宝寺、大泉、鶴見の各緑地とともに大阪都市計画緑地として計画決定された大阪四大緑地の一つである。大阪府公園基本構想においては「健康と生きがいを支える公園」として位置づけ、豊中市と吹田市にまたがり、千里丘陵の西端に位置する北大阪地域のレクリエーションの拠点となっている。
・周辺地域での大規模マンション建設等の急速な宅地開発が進んでいるため、竹林の適正管理を図ることにより景観や環境を保全・活用することが必要である。
・大阪府地域防災計画において後方支援活動拠点として位置付けられており、災害時の重要な防災拠点となっている。また豊中市、吹田市の地域防災計画において広域避難場所として位置づけられており、今回評価対象区域において安全な避難路の確保を行い防災機能の充実を図るものである。

【視点2:今後の進捗見直し】

・事業認可区域の用地買収は、約91%進捗している。
・買収済みエリアから順次工事に着手予定であり、平成34年度の完成を見込んでいる。

【視点3:コスト縮減・代替案】

・事業認可区域における事業費の約73%は用地費である。
・竹林を保全・活用するため、施設整備は必要最小限としており、工事費については、造成工事、植栽工事、排水、電気・給水等の施設工事など、公園事業として必要な基盤となる工事であり、コスト縮減の余地はない。
・当対象地は、事業地周辺において急速な宅地化が進む中、竹林の適正管理を図ることによって景観や環境を保全・活用し、千里丘陵につながる緑のネットワークの形成を図るとともに災害時の地域の防災拠点としての機能の充実を図るものであることから、代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続

・周辺地域での大規模マンション建設等の急速な宅地開発が進んでいるため、竹林の適正管理を図ることにより景観や環境を保全・活用する。
・大阪府地域防災計画において後方支援活動拠点として位置付けられており、災害時の重要な防災拠点となっている。また豊中市、吹田市の地域防災計画において広域避難場所として位置づけられており、認可区域において安全な避難路の確保を行い防災機能の充実を図るものである。
・財政再建プログラム案(H20～H23)及びその後の財政構造改革による事業費の圧縮に伴い事業進捗が遅れているが、事業認可区域の用地買収は約91%進捗しており、買収済みエリアから順次工事に着手予定であり、平成34年度の完成を見込んでいる。
以上のことから、事業を継続する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 進捗状況で用地取得率が91%であるが、100%にならないと、工事着手が出来ないのか。
⇒ 未買収の土地は、本事業にとって非常に重要な部分で、取得できないと開設できないが、工事に着手できる部分がゼロではないので、出来るところから少しずつでも工事を進めていく。具体的には、用地交渉と並行して、南の端から園路の整備や基盤造成などの工事に着手する。
- 因みに、その未買収地が買えないと、どうなるのか。
⇒ 未買収地は、主要施設である主園路の重要なところにある。主園路を迂回させるとなると、大きな段差が出来てしまうため、必ず必要な土地だと考えている。
- 用地交渉の状況はどうなっているのか。
⇒ 大阪府の財政状況が急激に悪くなったため、予算状況に応じて交渉を進めている。特に強硬に反対されている訳ではない。
- 特段大きな障害だとは見なしていないのか。それとも、大きな障害と考えているのか。
⇒ 所有者の意向があるので、意向に沿った形で買収交渉していけば、3年ほどで解決できるのではないかと考えている。
- 重要な場所ではあるが、特に大きな障害ではない。そういう認識か。
⇒ はい。
- 調査の「地元等の協力体制等」の欄で、平成27年の再評価時点のところでは、公園で活動しているボランティア団体とその活動内容、指定管理者の関わり等について書かれていて、「変動要因の分析」欄には、「指定管理者制度の導入」と書かれている。その趣旨、意図を教えてください。
⇒ もともと公園ではボランティア活動が行われていたが、平成18年に指定管理者制度を導入したことから、民間のノウハウを持った方が多くいる指定管理者の新しい発想で、ここでは「みどり文化地域を育てる協議会」が新しく設置された。この協議会の中で、鉄道事業者や大学、地元の方などが定期的に集まって、服部緑地を盛り上げていくための様々な意見交換を積極的に行う場が生まれ、公園の利活用や活性化が図られているということを記載している。
- 指定管理者が間で媒介となって、住民参加が加速したということでしょうか。
⇒ はい。
- ならば、「変動要因の分析」欄には、「指定管理者制度の導入」よりは、今説明された内容の方がふさわしいと思う。
⇒ (評価調書を「平成18年度に指定管理者制度を導入したことにより、指定管理者の発案による協議会が発足し、地域活性化を目的としたイベント等が積極的に実施されている」と修正した)
- 今回の案件は、前回評価時に比べて劇的に費用縮減が図られている筈だということ。事業費だけでも前回評価時の88億円から、3分の1程度になっている。その上、管理費も半分ぐらいになっている。そこだけ見れば、かなりのB/Cの向上が見込める筈。
⇒ B/Cは、服部緑地全体を対象にしているため、今回整備する区域の事業費が下がっても、全体事業費への影響は小さい。また、管理費についても、昭和25年に開園しているため、それ以降の管理費がずっと掛かっており、たとえ今後の管理費が半分になったとしても、既投資分が影響し、B/Cへの影響は大きくない。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 防災ルートに寄与する、避難路に寄与するというのは、B/Cに反映されているのか。
- ⇒ 避難路としての機能は、B/Cの評価には反映されない。評価する手法があれはいいと思う。
- 例えば、これが無かった場合、どれくらい避難に時間がかかるのか、あるいは、避難できない人がどれくらい出てくるのか、そういったものは全然ないのか。千里ニュータウンから服部緑地への避難について、本事業により新たに避難路ができて容量が増えることにより、今までに比べて1時間当たり何倍ぐらい人が逃げられるようになるのだから、何かもう少しわかりやすい指標みたいなものがないか。避難路の効果について、定量的に説明願いたい。
- ⇒ 避難路の整備効果について。(第4回審議会)
- 災害時に服部緑地へ逃げることで避難路として、事業区域の西側と東側にそれぞれ避難ルート1、避難ルート2がある。防災公園としての役割上、今回の整備により、災害時に北の方から逃げて来られる方の避難路が新しく1本増えるため、防災上の効果がある。まず、避難に有効な幅員を、歩道部で試算した。西側の避難ルート1は、片側2.2mの歩道が両側にあるので、4.4mの歩道幅員となる。東側の避難ルート2は国道423号だが、こちらも2.0mの歩道が両側にあるので4.0mの歩道幅員となる。今回、服部緑地内に整備する園路の最小幅員は5.0m。国土交通省、当時の建設省では、「防災公園計画・設計ガイドライン」があり、その中で、1時間あたりの避難可能人数を計算する式がある。避難路の幅員(m)に単位当たり計画流動係数(幅員1m当たり1分間に何人移動するかというもの)と計画避難時間(分)を掛けると、1時間当たりの避難可能人数が試算できる。公園整備前は、ルート1が4.4m、ルート2が4.0mと合わせて8.4mの避難可能な歩道区域があり、それを幅員1m当たり1分に33人が移動すると60分かかるので、計算上16,632人が1時間で移動できる。公園整備後で同じように計算すると、1時間当たり26,532人が移動できる。人数にすると、6割ぐらい増える計算。今回整備区域を想定する最大の避難利用者数はおよそ約4.7万人なので、整備前だと、4.7万人全員が、この2つの避難ルートを通ってくと、およそ3時間かかる。緑地整備後であれば、2時間ほどで避難することができる。そのような試算ができる。
- 今回の整備により、1時間当たり約1万人多く避難できるようにするのとあるが、服部緑地へ避難する方の想定人数はどのくらいか。
- ⇒ 防災公園は、2km圏内の方が避難して行くことを想定している。今回の整備区域の場合、約4.7万人の避難者が利用すると想定している。
- ◆ 避難に3時間弱ぐらい要するものが、今回の整備後は2時間弱に短縮できる。これは大いに意義のあることだと思う。
- 間接利用価値の算出について、マニュアルの改訂により効用関数のパラメータ値が低下した影響により便益額が減少したとあるが、よく理解できなかった。次回、改めて説明して欲しい。また、直接利用価値の算出に使った需要関数があると思うので、どういう関数式でどういう変数なのか教えて欲しい。併せてグラフで、本来は無限になる旅行費用の上限値Yuをどのように決めているか教えて欲しい。
- ⇒ (第4回審議会にて回答)
- ・直接利用価値の算出と旅行費用の上限値Yuの決定方法について。
直接利用価値の算出にあたっては、服部緑地の誘致圏である42市区町単位で、どの公園を選択するか公園別の利用選択率を算出し、公園ごとの需要量(総年間利用回数)を算出する。そして、需要関数を導き出すという流れ。まず、公園を選択する確率は、今回の場合、42市区町、72公園が選択対象になっている。また、年齢によっても選択率等が変わるので、年齢を4区分に分けている。直接利用価値の算出に用いる主な関数式を提示。1つの公園当たりの、ある市区町からある公園に行くときの需要量、年間にその公園に何回行くという需要量が計算される。需要量の計算をする、旅行費用と需要量の年間の回数を、グラフをもって需要関数を導き出す。例えば、公園から遠く離れた所に住み、年間に旅行費用が非常にかかる方でも、年間利用回数が0(ゼロ)でない場合は、X軸の0に近く、Y軸の上の方にプロットされる。逆に、公園の近くに住んでいて、旅行費用がほとんどかからず、年間に何度も利用している方は、Y軸の0に近く、X軸の右の方にプロットされる。しかし、グラフとしてはX軸およびY軸と交差しないので、現実的な範囲として便宜上、旅行費用の上限値Yuを設定している。上限値Yuは、利用圏内で最も旅行費用の大きい市区町の旅行費用となっており、誘致圏では15kmでの設定の中で、最も旅行費用が大きくなる方のデータとなる。これは、年齢区分ごとを選択率や交通機関の利用などで変わるので、例えば、年齢区分が15歳から19歳の方だと、豊能町で6,362円という数字になる。なお、ここで言う旅行費用とは、実際の交通費だけではなく、交通機関の所要時間に時間価値を掛けただけの公園の利用料金等を加味したものである。
- ・間接利用価値の算出について。
間接利用価値の算出は、マニュアルでは効用関数法を使って算出することとなっている。効用関数法とは、簡単に言うと、その公園がある場合とない場合について、個々の世帯ごとの満足度をそれぞれ算出し、その差を貨幣価値に換算することで評価するもの。今回の場合、服部緑地の対象である42の市区町それぞれから、服部緑地やほかの競合する公園の効用値を算出し、服部緑地がない場合の各世帯の満足度と、服部緑地がある場合の満足度を計算し、その差が服部緑地の世帯単位の便益となる。効用関数式を提示。効用値の計算は、公園の緑地面積と広場面積、公園からの距離、防災拠点機能の有無、世帯の所得と負担額を変数として計算する式となっている。なお、それぞれにパラメータが設定されているが、このパラメータは、全国的なアンケート調査をもとに算出されている。今回と10年前の前回評価時の効用関数式を並べて比較している。どちらも同じような式ではあるが、今回と前回評価時とは、マニュアルの改訂がなされ、大きく変わっているところがある。面積の算出では、今回は、緑地面積と広場面積の合計値に対して効用値を計算するようになっているが、前回は、緑地面積だけで計算した環境の価値と、広場面積だけで計算した防災の価値を、それぞれ計算してから最後に合算するようになっており、パラメータが変わらなければ、同じ面積であっても、前回よりも今回の方が小さくなるように、計算式が変更されている。次に、先ほど計算された効用値から、世帯ごとの満足度を計算する。満足度は、公園を一切利用しない場合の効用値、公園aを利用する場合の効用値、公園bを利用する場合の効用値、それぞれを足し合わせて計算することになっている。単純に、公園が1つもないということであれば、満足度は効用値と同じになり、もちろん公園がないので0になる。公園が1つだけある場合は、その公園を「利用する」と「利用しない」という選択肢が計算されることになる。複数あれば、公園を使わない場合、1という公園を使う場合、2という公園を使う場合、3という公園を使う場合、全部を足して計算することになる。それぞれの満足度、今回は72の公園があるため、全部が選択肢として選べる時の満足度と、服部緑地が無くなってしまった場合の満足度の差が、服部緑地の満足度ということになるので、それをパラメータで割ったものが個々の世帯の月間便益額として計算される。各市区町全体で計算されるので、個々の世帯の月間便益額に12か月を掛け、世帯数を掛けたものが、1つの市区町から服部緑地に対する単年度便益額となる。総便益額は、42各市区町の単年度便益額をプロジェクトライフ50年で計算するが、服部緑地は部分供用、全体供用できるので、9ページの図のように、各タイミングでの単年度の総便益額を計算し、その間を線形比例するものとして計算する。
- ・具体的に服部緑地の間接利用価値について、特に大きく下がっていたので質問をいただいた。その理由を、今の説明に沿ってご説明させていただく。
まず、先ほどの説明どおり、効用値の算出から始まるが、効用値の算出は先ほどの説明どおり面積や距離、パラメータなどから計算される。今回、面積については、開設区域の面積は、当初から変わっていないが、関数式が変わったことにより、面積の部分の数値が変わる。また、この10年間で式とパラメータが大きく変わっており、面積に関するパラメータ、防災拠点機能に関するパラメータ、負担金に関するパラメータが、それぞれ効用値が増える方向に働いている。距離に関するパラメータも数字が下がっているが、パラメータがマイナス値のため、こちらは効用値が増える方向に働いている。こうして効用値の計算で、式の変更やパラメータの変更によって、効用値と満足度が減少するという傾向がある。次に、世帯の便益額の算出において、服部緑地がある豊中市の近隣5市区町について、単年度当たりの便益額を、いくつかピックアップして計算した結果を12ページに示すが、近隣において54%減ないし73%減と、1世帯当たりの便益額が大幅に下がっているという状況である。
以上のことにより、効用値の算出、満足度の算出、世帯の便益額の算出、総便益額の算出、と順番に計算していく中で、効用値の算出における式とパラメータ値の変更によって、間接利用価値そのものが、半分ぐらいに減る結果となっている。
- 旅行費用の上限値Yuについては、確率的な選択を与えているということ、上限は与えても、あくまで確率的なものに過ぎない。値自身は非常に小さくなっている筈。そこだけ確認しておきたいと思うが、選択率はどのくらいか。
- ⇒ 一番遠い市区町で0.2%。
- ◆ 範囲設定の考え方である。無限に広い空間を対象にして調べるのは効率的ではないので、ある程度の広がりまで見て現実的には対応するということだと思う。
- 直接利用価値は利用圏域、間接利用価値は近隣5市区で考えたことだが、違いは何か。
- ⇒ 直接利用価値は、実際に服部緑地に来られる来園者が、どのぐらいの距離から来られているのか、服部緑地で行った利用者アンケートを基に算出しており、距離で言うと半径15km圏域にお住いの方が大体8割以上で、直接利用価値の利用圏域は、15km圏内の市区町の方として計算している。対して、間接利用価値は半径40km圏域で算出している。マニュアルでは、最大で40kmとされており、これは40kmを超えると間接利用価値はほぼ0(ゼロ)になるため。なお、今回、お示した5市区は、42市区町のうち、服部緑地に来られる来園者の多い近隣の市区町として参考にピックアップしたものである。
- 言い方を変えると、これ以上遠い所は、防災や環境の価値を計算してもあまり意味がないという理解でいいか。
- ⇒ はい。
- ◆ 要するに、今の質問は、2つの違う項目で計算をしているが、一方を小さく、一方を大きく探って、それで項目の整合性は取れているのかということ。これは、両方同じにしても、別にいいと思う。ただ、防災などの機能では、おそらく距離減衰の効果が大きい。何kmも離れた遠くの人が、わざわざ逃げて来ることはない、ある程度近隣にしておくことには意味がある。しかし、そのことにより、100%反映することにはならない。幾らか取り逃がしているところはある筈だが、それは先ほどの説明で0.2%とあったので、そこまで分かっている、より説得力がある。そういう理解でいいか。
- はい。しかし本当は、生物多様性という視点で見ると、間接的な効果は変わってくると思う。
- 生物多様性などになると、距離の減衰効果は出てこないという話をしなければいけない。そのようなものはマニュアルに載っているか。
- ⇒ マニュアルに間接利用価値の対象項目が載っている。その中で、生物多様性に関するものとして、都市環境維持・改善の項目で、動植物の生息・生育環境の保存といったことも間接利用価値の評価対象となっている。その他にも景観や防災の観点も勿論あるので、それらも含め、服部緑地の活用を判断する時の対象として評価をしている。単体で評価するよりは総合的に効用関数法の中で価値に関する計算がなされるので、生物多様性の部分だけの価値は幾らか、ということではないと理解している。
- ◆ マニュアルで、どこまでの内容を含んでいるのか分からない。どんな種かなど色々な要素があるので、今回に関しては竹林の価値のようなことになるかもしれないが、この辺りについてカバーするには、この便益評価法では無理。評価するには、カスタマイズしてやらないといけない。その観点から言うと、最終便益としては取り逃がしている部分もまだあるかもしれない。

事業別の審議概要

2. 事前評価対象事業 4件

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	事前評価要件	事業採択予定年度	完成予定年度	事業費	費用便益比
1	事前評価	施設整備	<p>キタ①タイキシユクシャテカエセイビシキョウ 北①待機宿舎建替整備事業 (大阪市北区)</p> <p>老朽化が著しく、かつ各居室が狭隘である待機宿舎の建替整備を図る。</p>	<p>(単身寮) 戸数:1棟 100室 (23㎡/室) 構造:鉄筋コンクリート造 11階建 延床面積:2,810㎡ <内訳>居室(100室 2,300㎡),事務室(1室 21㎡), 多目的室(1室 92㎡),倉庫(2室 46㎡), 共用トイレ(3箇所 18㎡),洗濯室(10室 48㎡), その他共用施設(廊下,階段,エレベーターなど 285㎡) 敷地面積:1,279㎡</p>	実施設計の予算化を予定している前年度	H28	H31	15.9億円 府:15.9億円	待機宿舎整備事業に係る投資効果を分析する手法は確立されていない。

【上位計画等における位置付け】
 ・大阪府警察待機宿舎整備基本計画(平成 26 年 2 月)

【事業を巡る社会経済情勢等】
 ・現在、府下に 3,687 戸(室)を確保しているところであるが、その約6割は昭和 30 年代から昭和 40 年代に建設されたものであり、各居室が狭隘であることに加え、老朽化が著しい。
 ・再編集約により、廃止する宿舎の土地売却益を財源として建替整備を進め、平成 35 年度末までに 2,308 戸(室)とする。

【定性的分析(安全・安心、活力、快適性等の有効性)】
 ・警察職員の集団居住による常時待機体制によって、大規模災害等における被害を最小限に食い止めるための所要の初動体制が確保される。
 ・品質、機能、安全性について魅力ある施設を整備することにより、警察職員の士気の高揚を図る。

【事業段階ごとの進捗予定と効果】
 ・平成 26 年度 :基本計画作成
 ・平成 27 年度 :基本設計
 ・平成 28 年度 :実施設計
 ・平成 29 年度 :撤去工事
 ・平成 29~31 年度 :本体工事

【代替手法との比較検討】
 ・昭和 36 年度に建設され、築後 53 年が経過し、老朽化が著しく、また各居室が狭いことに加え、トイレ、浴室も設置されていない昔ながらの構造となっていることから、増築や改修には適さない。
 ・府では、民間の資金や能力の活用等により、効率的・効果的な事業実施や事業コストの削減等を期待して、PFIを活用していたが、府が起債により資金調達をした方が金利の面で有利であること等から、平成 23 年3月以降は、PFI導入については慎重に検討することとしている。現状においても、資金調達等の状況に変わりはないことから、本事業についても直接建設方式を採用することとした。
 ・府(市)営住宅は、公営住宅法で、住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で賃貸等することが目的とされており、待機宿舎として活用することはできない。
 ・また、待機宿舎では、集団警察力を確保し、他の民間人入居者を犯罪の脅威等に巻き込まないため、1棟単位での借上げが前提となるが、大阪府住宅供給公社とJR都市機構の賃貸住宅では、1棟単位での賃貸借は行っていない。
 以上のことから、建替え以外に代替案立案の余地はなく、事業手法としては直接建設方式を採用することとした。

【自然環境等への影響と対策】
 ・大阪府自然環境保全条例に定める緑化率を確保する。
 ・省エネルギー型機器や断熱性の高い部材の使用、居室採光の十分な確保等による地球環境保全に努める。

【その他特記事項】
 ・「大阪市の建築物における駐車施設の附置等に関する条例」に基づき、10 台分(室数の 10 パーセント)の駐車スペースが必要であることに加えて、入居者の駐輪場やバイク置場を設置する必要がある。本事業に必要な 100 室を確保するためには、11 階建とする必要があるが、本事業箇所の用途地域は第二種住居地域で、道路斜線と隣地斜線による建物の高さ制限が適用されることから、7階以上の建築には制限がある。しかし、建築基準法改正(平成 15 年1月1日施行)により導入された、天空率を指標とした斜線制限の特例制度を活用することにより、建物全体として 11 階建 100 室を確保することが可能となる。

【対応方針(原案)⇒事業実施】
 ・待機宿舎は、大規模災害等の発生時において、大量の警察力を迅速に動員し、初動措置を行うための体制を確立するために必要不可欠な施設である。
 ・平成 26 年2月に策定した待機宿舎整備基本計画では、府内に 43 か所ある待機宿舎を 16 か所に整理統合することとしている。
 ・北①待機宿舎は、築後 53 年が経過し老朽化が著しく、各居室にトイレや浴室がなく居住面積も 13 ㎡と非常に狭いことから、建替を行い、居室を広げトイレ等を設置するなど居住水準の改善を図る。また、上記計画に基づき、今後、府内において老朽化等により廃止予定の単身寮が9か所・308 室に及ぶことから、高層化することで、60 室を増室し、単身寮 100 室を確保する。
 以上の理由により、事業を実施する。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	事前評価要件	事業採択予定年度	完成予定年度	事業費	費用便益比
2	事前評価	施設整備	<p>ジョウトウ②タイキシュクシャタカエセイジキョウ 城東②待機宿舎建替整備事業 [大阪市城東区]</p> <p>老朽化が著しい待機宿舎の建替整備を図る。</p>	<p>(単身寮) 戸数:1棟 70室 (23㎡/室) 構造:鉄骨造 4階建 延床面積:2,258㎡ <内訳>居室(70室 1,610㎡),事務室(1室 39㎡), 多目的室(1室 70㎡),倉庫(1室 53㎡), 共用トイレ(3箇所 21㎡),洗濯室(4室 84㎡), その他共用施設(廊下,階段,エレベーターなど 381㎡)</p>	実施設計の予算化を予定している前年度	H28	H31	11.7億円 府:11.7億円	待機宿舎整備事業に係る投資効果を分析する手法は確立されていない。

【上位計画等における位置付け】
 ・大阪府警察待機宿舎整備基本計画(平成26年2月)

【事業を巡る社会経済情勢等】
 ・現在、府下に3,687戸(室)を確保しているところであるが、その約6割は昭和30年代から昭和40年代に建設されたものであり、各居室が狭隘であることに加え、老朽化が著しい。
 ・再編集約により、廃止する宿舎の土地売却益を財源として建替整備を進め、平成35年度末までに2,308戸(室)とする。

【定性的分析(安全・安心、活力、快適性等の有効性)】
 ・警察職員の集団居住による常時待機体制によって、大規模災害等における被害を最小限に食い止めるための所要の初動体制が確保される。
 ・品質、機能、安全性について魅力ある施設を整備することにより、警察職員の士気の高揚に繋がる。

【事業段階ごとの進捗予定と効果】
 ・平成26年度 :基本計画作成
 ・平成27年度 :基本設計
 ・平成28年度 :実施設計
 ・平成29年度 :撤去工事
 ・平成29～31年度 :本体工事

【代替手法との比較検討】
 ・昭和33年度に建設された1号棟及び昭和35年度に建設された3号棟は築後54年以上経過し老朽化が著しいこと、また、基本計画に基づきここで単身寮70室を確保する必要があることから、改修等には適さない。
 ・府では、民間の資金や能力の活用等により、効率的・効果的な事業実施や事業コストの削減等を期待して、PFIを活用していたが、府が起債により資金調達をした方が金利の面で有利であることから、平成23年3月以降は、PFI導入については慎重に検討することとしている。現状においても、資金調達等の状況に変わりはないことから、本事業についても直接建設方式を採用することとした。
 ・府(市)営住宅は、公営住宅法で、住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で賃貸等することが目的とされており、待機宿舎として活用することはできない。
 ・また、待機宿舎では、集団警察力を確保し、他の民間人入居者を犯罪の脅威等に巻き込まないため、1棟単位での借上げが前提となるが、大阪府住宅供給公社とUR都市機構の賃貸住宅では、1棟単位での賃貸借は行っていない。
 以上のことから、建替え以外に代替案立案の余地はなく、事業手法としては直接建設方式を採用することとした。

【自然環境等への影響と対策】
 ・大阪府自然環境保全条例に定める緑化率を確保する。
 ・省エネルギー型機器や断熱性の高い部材の使用、居室採光の十分な確保等による地球環境保全に努める。

【その他特記事項】
 ・世帯用宿舎のまま残す2号棟と24台分の駐車スペース(2号棟用)を除いて建築しなければならないため、建築位置が制限される。また、大阪市の建築物における駐車施設の設置等に関する条例に基づき、7台分(室数の10パーセント)の駐車スペースが必要であることに加えて、入居者の駐輪場やバイク置場が必要である。敷地の用途地域は、第一種住居地域で、建物の高さを制限する規定は、道路斜線、隣地斜線及び日影規制が適用されるが、敷地北側に対する日影規制により4階建70室としている。

【対応方針(原案)】⇒事業実施
 ・待機宿舎は、大規模災害等の発生時において、大量の警察力を迅速に動員し、初動措置を行うための体制を確立するために必要不可欠な施設である。
 ・平成26年2月に策定した待機宿舎整備基本計画では、府内に43か所ある待機宿舎を16か所に整理統合することとしており、城東②待機宿舎においては、築後54年以上経過し老朽化が著しい世帯用宿舎2棟を取り壊し、単身寮を70室確保するため建替整備するものである。
 以上の理由により、事業を実施する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

〔施設整備事業2件共通〕

- 昨年は、審議をした後に、大幅な延床面積の変更があったと記憶しているが、今回の案件では、そのようなことはないか。
- ⇒ はい、査定面積も確定している。
- 前回の経緯を再度説明して欲しい。どうしてそのようなことになったか。
- ⇒ 前回は、事前の調整不足により、審議後に予算の査定で面積が減らされたという経緯であった。
- 今回はどうか。
- ⇒ 予算の査定は終わっている。昨年のようなことはない。

- 敷地面積が広い城東②の方が4階建て、敷地面積が狭い北①が11階建てとなっているが、これは用途規制や高度規制等によるものか。
- ⇒ 建築規制もあるが、あくまで待機宿舍の必要室数から4階建ての計画としたものである。
- では、必要戸数の説明はあるか。調書には「基本計画に基づいて」としか記載がないが、どのような理由から70室と決めたのか。
- ⇒ 必要戸数については、評価調書の「事業目的」欄に、現状と平成35年度末の状況を比較した整備計画表を付けている。最終的には、その計画に持って行くために、今回の戸数を整備することとしている。
- これでは、北①なのか城東②なのか分からないが、どのように見ればいいのか。大阪市内地域に11カ所ある単身寮を5カ所に集約する内、今回2カ所の事業を実施するということが。
- ⇒ はい。
- だとすると、残りは3カ所で140室なので、単純に割れば低層の建物となるがどうか。
- ⇒ 残りは、既存の建物を活用することになっており、低層階のものが多く。
- 既存の寮は、6畳一間で風呂やトイレは共用ではないのか。
- ⇒ 全ての宿舎を、建て替える計画ではない。既存宿舎を活用しながら、どうしても、古くて修繕ができないような宿舎を、順次集約しながら建て替えて行くという計画なので、低層階のものもある。
- 計画については分かった。建て替えに当たり、もっと集約して、城東②を11階建てにしてしまえば、2カ所だけで310室ぐらいできるのではないかと、というような話になる。残りを売却すれば、60%、容積率300%であり、城東②待機宿舎は、第一種住居地域のため、建ぺい率60%、容積率200%である。つまり、都市計画法上の制約から、北①待機宿舎の方が建築物の容積を多く取れるため、北①の高層化を図っている。
- ⇒ 大阪市内の市から借りている土地もあるので、全てが売却できる土地ではない。それと、全てを集約するというのも考え方の1つだが、分散させた方が、警察活動上、効率的に活動できるという利点もあるので、そのようなことを総合的に判断した上で計画となっている。
- 今、そのような質問になってしまふのは、大阪府警全体で2,308戸にするといった計画の中で、この2カ所がどのような位置付けになっているのかが分からなくなってしまうからである。どの地区に何室あるという一覧が簡単な表があれば、府内に散らばっていることも確認できると思う。そのようなものを示していただければ理解が進むと思う。
- ⇒ (整備計画を表にした資料を府警本部から委員に配付)今お配りした資料は、平成26年2月現在、大阪市内、北部、東部、南部地域にある待機宿舎について、名前は伏せているが、それぞれ戸(室)数を記しており、総数が43カ所3,687戸(室)であるものが、平成35年度末の計画終了後には16カ所2,308戸(室)になるが、その内訳を表したものである。
- ⇒ 先ほど、大きな敷地に70室、小さな敷地に100室はおかしいのではないかと、ご指摘があったが、北①待機宿舎は、都市計画の用途地域が第二種住居地域のため、建ぺい率60%、容積率300%であり、城東②待機宿舎は、第一種住居地域のため、建ぺい率60%、容積率200%である。つまり、都市計画法上の制約から、北①待機宿舎の方が建築物の容積を多く取れるため、北①の高層化を図っている。
- それに適正かどうかを判断するところではないが、北①待機宿舎の容積率は大丈夫なのか。
- ⇒ はい。
- ⇒ 大阪市内11カ所406室ある単身寮については、今後老朽化等により廃止予定の単身寮が7カ所226室に及ぶ。
- 北①待機宿舎建替整備事業においては、大阪市内地域で必要な単身寮310室の内、100室を確保するため、高層化により単身寮60室を増室し、建替整備を行うものである。「大阪市の建築物における駐車施設の附置等に関する条例」に基づき、10台分(室数の10パーセント)の駐車スペースが必要であることに加えて、入居者の駐輪場やバイク置場を設置する必要がある。本事業に必要な100室を確保するためには、11階建てとする必要があるが、本事業箇所の用途地域は第二種住居地域で、道路斜線と隣地斜線による建物の高さ制限が適用されることから、7階以上の建築には制限がある。しかし、建築基準法改正(平成15年1月1日施行)により導入された、天空率を指標とした斜線制限の特例制度を活用することにより、建物全体として11階建て100室を確保することが可能となる。
- また、城東②待機宿舎建替整備事業においては、大阪市内地域で必要な単身寮310室の内、1号棟と3号棟を解体し、撤去後は、70室の単身寮1棟を建設するものである。世帯用宿舎のまま残す2号棟と24台分の駐車スペース(2号棟用)を除いて建築しなければならないため、建築位置が制限される。また、大阪市の建築物における駐車施設の附置等に関する条例に基づき、7台分(室数の10パーセント)の駐車スペースが必要であることに加えて、入居者の駐輪場やバイク置場が必要である。敷地の用途地域は、第一種住居地域で、建物の高さを制限する規定は、道路斜線、隣地斜線及び日影規制が適用されるが、敷地北側に対する日影規制により4階建て70室としている。
- 整備する戸数が違うのは、第一種住居地域か第二種住居地域かによって適用される規制が違うからということか。
- ⇒ そのとおり。
- 第一種住居地域では、道路斜線、隣地斜線及び日影規制により建物の高さが制限され、第二種住居地域では、道路斜線と隣地斜線により建物の高さが制限されるが、日影規制は無く、天空率制度を活用することにより高さの制限を緩和することができるということか。
- ⇒ そのとおり。

- 今配られた資料でお聞きしたい。例えば、この表を見ると、現在から整備終了後に至る市内では、昭和41年の築年度の寮が2つあり、これなどは、平成31年度には築年数がおよそ54～55年になると思うのだが、このようなものも改築の対象にならないのか。
- ⇒ 具体的に名前は言えないが、警察署の敷地内に建てられているものもあり、建て替えの際に、一部分だけを建て替えることが不可能な宿舎もある。もし、建て替えるのであれば、警察署と一体的に進めなければならないものもあり、まずは、減らした時に建て替えられるところから実施していく計画である。そうした古い宿舎については、次期計画の中に、盛り込んでいこうと考えている。

- 今、配付された資料は、待機宿舎整備基本計画の抜粋編か。
- ⇒ 本編になる。
- ◆ だとすると、これしかないということなので、確認すべきことは、計画に沿った内容であるかどうか、つまり、本事業が計画に示された目標を果たすための整備の一部であるということ。そして、費用削減の可能性はあるかどうかだと思う。
- 基本計画はどのようなレベルの計画なのか伺いたい。警察本部として決められたものか。
- ⇒ 警察本部、組織としての計画である。
- 行政部局は全く絡まずに、警察の計画ということか。
- ⇒ 警察部局の計画である。

- 基本計画に民間活力の導入と書かれていて、過去の他の待機宿舎ではPFIという手法も採られているようだが、ここでは行わないのか。
- ⇒ PFIで整備した宿舎はある。ただ今回の事業では、土地売却益を財源とするため、10年から最長30年の分割払いとなるPFIは馴染まず、直接建設方式とした。もう1つの理由は、直接建設方式の方が短い期間で完成するという利点があること。この事業計画を立てる際には、PFIも検討していたが、完成までの期間が長いということもあり、PFIではなく、直接建設方式を採用している。
- 土地の売却益は、幾らほど見込んでいるのか。
- ⇒ 最終の平成35年度末で、土地の売却益は92億8000万円あまりを見込んでいる。
- 92億8000万円は、予算の15億円とか11億円の中に、どの程度入っているのか。これは予算額なので、これとは別に92億8000万円があるという理解でいいか。
- ⇒ 全体の売却益が概算で約90億円。そこから、建設費などの今回の事業費を除くと、約40億円がプラスになる試算である。
- PFI採用の余地はあるのではないかと。
- ⇒ そこは先ほど申し上げたように、PFIは完成までに長い期間が必要となる。現在、計画に基づき待機宿舎を順次減らしているため、建替に時間が掛かってしまうと、整備がいついかないうちになるので、建替に要する期間が短い直接建設方式としている。
- PFIについては、基本計画に謳われているので、それをしないということであれば、「代替手法との比較検討」等で説明していただく必要があると思うが、そこはどうか。
- ⇒ 基本計画では、そもそも直接建設方式となっている。
- そうすると、本文に書いてある民間活力の導入というのはPFIのことを言っている訳ではないということか。
- ⇒ 以前の計画では、PFIなどによる民間活力の導入についても検討する、というようになっていたが、先述のような理由に基づき、直接建設方式にしたということである。
- そうすると、以前は、PFIのことも書いていたが、改訂を重ねる中でPFIが消えて、直接建設方式に変更されていったということか。
- ⇒ そのとおり。
- その説明ぐらいいいのかと思う。PFI自体が、先ほどの話では、個々の案件について適用を判断するという様な説明だったので、1件1件の調書の中に、その他特記事項でもいいが、書いていただいてもいいのではないかと。
- 費用削減の話は重要なので、「代替手法との比較検討」欄に、直接建設方式を採用した理由、例えば民間活力の導入や公的経営住宅の借上げ、家賃補助などの事業手法と比較検討した結果を記載してほしい。
- まず、基本計画で見ると、「公的経営住宅の借上げ」とあるので、別に、これを建て替えずに、どこかの府営住宅があるのでそれを使うとか、そういうことでもいい筈だということになって、建設費などは、丸々要らないという状況になってしまうかもしれない。整備手法を決定する上でそれについても検討しているなら、そのことも調書に記載してほしい。
- ⇒ 評価調書に記載。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 入居率はどうなっているか。
- ⇒ 率は出ていないが、平成 26 年度の毎月の入居数を平均したデータでは、世帯用宿舎と単身寮を合わせ 2,445 戸(室)だった。9月1日現在の入居率は 69.4%で、入居数は 2,256 戸(室)となっているが、まもなく警察学校卒業生約 80 名が単身寮に入居する予定である。
- 建て替えれば入居率が上がっていくのは間違いないと思うが、建て替え整備後の、入居率の目標はどのぐらいか。目標は持っていないのか。
- ⇒ 持っていない。
- 入居率が 69.4%(H27.9.1 現在)しかないのに建て替えていくという話だが、待機宿舎という割に、入居率がそんなに低くていいのか。
- ⇒ 単身寮だけで見ると、そこまで低い状況ではなく、76.8%(H27.9.1 現在)である。参考として、最近建て替えた堺市にある単身寮は 92.7%(H22 建替え)、寝屋川市にある単身寮は 88.5%(H20 建替え)の入居率である。入居率を押し下げているのは、世帯用の古い宿舎で、中には入居率が 50%に満たない宿舎もある。また、老朽化が著しく雨漏り等で住めない部屋があったり、あるいは順次宿舎の廃止を進めているため、事前に入居制限をかけている宿舎もあり、これも待機宿舎全体としての入居率を下げている要因である。ただ、整備を進めていく過程で入居率は上がり、計画で必要としている入居数が確保されるものと考えている。
- 待機宿舎とは何か。私のイメージでは、要員を確保するために強制的に入居されるものかと思っていたが、そうではないのか。
- ⇒ 原則、入居することとなっているが、例えば警察学校を卒業した地方出身者には積極的に案内をするが、大阪に居住している者を強制的に入居させる、ということはない。
- ⇒ 「大阪府警察待機宿舎管理規程第4条第2項」で、「新たに採用された職員は、待機宿舎に入居するものとする。(後略)」と規定しており、入居を義務付け、この体制を確立している。
- 今回の説明では、新たに採用された職員は待機宿舎に入居するのが義務だと説明であったが、前回の説明では、待機宿舎に好んで入居する職員は少ないと説明をされており、内容に整合性がないように思うがいかがか。
- ⇒ 待機宿舎への入居を義務付けはしているが、ただし書きで、待機宿舎に入居しないことについて相当の理由がある場合及び職員を待機宿舎に入居させることができない場合は、この限りではないとしており、家庭に事情がある場合等により入居していない職員もいる。
- 待機宿舎が狭くて生活しにくいからというのは理由にはならないということか。
- ⇒ そのとおりだが、雨漏り等して入居できない待機宿舎もある。
- そうであれば、建替える理由として、本来であれば新規採用職員は義務として入居しなければならないが、老朽化によりあまりにも居住水準が低すぎて入居できない状況であるため改善したいと記載したほうがいいのではないのか。
- ⇒ 今年は新規採用職員のうち 247 人が待機宿舎に入居した。年間で約 800 人卒業するが、全員入居できるキャパシティはなく、また、そこまでの警察力は求めていない。入居年限等により待機宿舎を出ていく職員数を考慮して、毎年平均して入居するほうがよいと考えている。
- 今後、待機宿舎が建替えられることによって、希望しても入居できない人が出てくるのではないのか。
- ⇒ 可能性がないわけではない。
- そうなると、さらに待機宿舎を整備することになるのか。
- ⇒ 新規採用職員が入居することになる単身寮については、「大阪府警察待機宿舎整備基本計画」により、平成 35 年度末までに 1,180 室整備することとしており、これ以上に増えることはない。
- 「大阪府警察待機宿舎管理規程」では、相当の理由がある場合を除き待機宿舎に入居することになっているので、新規採用職員全員が入居できる待機宿舎を整備しているように見えるが、そうではないということか。
- ⇒ 待機宿舎は集団警察力を確保するためのものであり、すべての警察官を入居させることを目的としていない。
- それでは、規程と実態が異なるということか。
- ⇒ 警察学校を卒業する際には、本人の事情を考慮して待機宿舎に入居するように指導しているが、勤務地から近い場所に居住している職員には敢えて待機宿舎に入居することを求めず、他府県からの採用者を優先して入居させている。
- 先ほど、待機宿舎の入居期間に制限があるとうかがったが、詳しく説明してほしい。
- ⇒ 単身寮は 7 年、世帯用宿舎は 10 年であるが、本人の事情により規程でそれぞれ最大 5 年間延長することができる。
- 待機宿舎に入居した人には、災害が発生したら必ず駆け付けるなど、何らかの義務が発生するのか。
- ⇒ そのとおり。
- 入居しなければ駆け付けなくてもいいのか。
- ⇒ 警察職員は、待機宿舎に入居しなくても、当然府民のために、何らかの緊急事態が発生すれば出動するという責務がある。ただ、待機宿舎にあっては、大規模災害等の発生時に大量の警察力を迅速に動員して位置付けられており、警察本部からの非常招集命令が到達し易いので、何らかの緊急事態が発生すれば迅速に人命救助や交通規制にあたるといった初動措置が可能となる。入居率は低く思われているかも分からないが、整備目標である 2,300 人は確保できている。
- 建て替えにより、家賃は大きく上がるのか。
- ⇒ 上がると思う。建築費用に基づいて家賃が設定される。まだ、家賃が幾らになるかは分からない。
- 古い寮だと、居室しかないのに、食堂など共用スペースがあったかと思うが、今回、建て替えて新しくなると、普通のワンルームマンションのように、共用スペースは無くなるのか。
- ⇒ 集会所はある。
- 図面に記載がないが、新しい寮にはベランダはないのか。
- ⇒ ベランダはある。漏れているので修正する。
- 待機宿舎の必要性がはっきりと理解できない。民間の賃貸や家賃補助でもいいのではないかとか、色々な手法があると思う。例えば、関西電力や大阪ガスにも、このような宿舎があるのか、また消防はどうなのかとも思うが、必要性の説明が少し弱かったので、もう少し補足していただければと思う。
- ⇒ 先ほど、公的経営住宅の借上げでもいいのかというご意見をいただいたが、府営住宅、住宅供給公社、UR 都市機構には、過去に問い合わせしている。大阪府の府営住宅は、低所得者を対象とした賃貸住宅なので、警察官の収入では入れないとの回答だった。また、待機宿舎は集団警察力の確保のため、1棟単位での借上げを前提としているが、住宅供給公社とUR都市機構からは、1棟貸しは行っていないとの回答で、借上げは出来ないという結論に至った。
- 必要性がどうかということも聞かれていたのであって、どのような交渉をされたのかを聞いているのではないと思う。必要性については、待機宿舎が 2,308 戸(室)必要という量は書いてあるが、この事業に関しての戸数や事業手法が妥当かどうかという部分が弱いので、それを必要性として書いて欲しいということかと思う。
- 必要性について、これが理由になるかどうかは分からないが、大阪府だけに待機宿舎がある訳ではなく、他府県警察にも、当然待機宿舎がある。警察には待機宿舎が必要だと、警察庁自体がそうになっている。必要性は先ほど申し上げたように、あくまでも集団警察力を確保して、大規模災害等が発生した時には、警察として行うべきことをきっちりやる。このような目的が必要性だと思う。民間企業の話もされたが、企業は企業なりに、それなりの責務があると思う。警察は人命救助という大きな使命があるので、そのためにこの施設が必要だと、このようなことが必要性だと思う。
- ⇒ 待機宿舎とは、大規模災害等の発生時において、大量の警察力を迅速に動員し、初動措置を行うための体制を確立するために、警察職員を居住させる施設である。
- ⇒ 前回の審議で、他府県警察や消防にも大阪府警察待機宿舎と同様の待機宿舎が整備されているのかとご質問があり、これについて調べたところ、他府県警察にも整備されており、また、消防でも火災・災害等の緊急事態に対処するために整備されていることがわかったので、ご報告させていただく。
- この宿舎は、ここに整備することによって、集団警察力の確保に寄与する、ということか。
- ⇒ ここに整備するというよりは、府内の 4 つの地域に整備すること、ここになくてもならないということではなく、全体の整備の中でここに建てる、という位置付けである。
- ◆ 整備計画の中で、市内地域に整備する寮として 310 室のうち、今回整備する 2 宿舎で 170 室、そのうち北①待機宿舎は 100 室を担う宿舎なのであると。それ自身重要な施設であるとか、そのように書けばいいのではないのか。必要性の観点では、先ほど言ったとおり、直接建設方式で建て替えることが必要なのかを問われているだけなので、その方が効率的である理由、警察の独自性から見て重要である理由などをどこかに書いて貰いたい。何れにしても、「待機宿舎とは何か」を書いただけで、個々の事業が、それで正当化されるものではない。個々の事業の正当性、妥当性を主張されるように記述してもらえばいいと思う。
- ⇒ 直接建設方式について、以下の通り検討し採用した。(評価調書に記載)
 - ①民間活力の導入の検討
 - 府では、民間の資金や能力の活用等により、効率的・効果的な事業実施や事業コストの削減等を期待して、PFIを活用していたが、府が起債により資金調達をした方が金利の面で有利であること等から、平成 23 年3月以降は、PFI導入については慎重に検討することとしている。現状においても、資金調達等の状況に変わりはないことから、本事業についても直設建設方式を採用することとした。
 - ②公的経営住宅の借上げの検討
 - 府(市)営住宅は、公営住宅法の目的に合致しないため、活用できない。(公営住宅法第1条:この法律は、国及び地方公共団体が協力して、健康で文化的な生活を営むに足る住宅を整備し、これを住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で賃貸し、又は転賃することにより、国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することを目的とする。)また、待機宿舎では、集団警察力を確保し、他の民間人入居者を犯罪の脅威等に巻き込まないため、1棟単位での借上げが前提となるが、大阪府住宅供給公社とUR都市機構の賃貸住宅では、1棟単位での賃貸借は行っていない。
- 「代替手法との比較検討」で、公的経営住宅の借上げのみを検討しているが、民間住宅について検討していない理由はあるのか。
- ⇒ 前回の審議会で配付させていただいた「大阪府警察待機宿舎整備基本計画」の中に、「公的経営住宅の借上げ、民間活力の導入等の継続検討」という記載があり、この検討内容について委員からご質問があったため、今回お示しさせていただいた。
- では、「大阪府警察待機宿舎整備基本計画」では、なぜ公的経営住宅に絞ったのか。
- ⇒ 先ほどご説明させていただいたが、待機宿舎は1棟単位での借上げが必要になることから、民間住宅にはなじまないため、公的経営住宅のみとした。
- 北①待機宿舎の評価調書に、「トイレや風呂もなく、居住環境が極めて劣悪である」という表現がいくつかあるが、「風呂」は口語表現であるので「浴室」に修正し、「居住環境」と言うともう少し広い概念になるので、「居住水準が極めて低い」とされてはどうか。また、今回は居室に台所を整備されることだが、食堂は整備しないのか。
- ⇒ 評価調書については、そのとおり修正させていただく。食堂は整備しない。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 評価調書の事業内容欄に、居住面積の記載はあるが、集会室等の共用部分の内訳についても記載すべきではないか。
北①待機宿舎については建替え前後、城東②待機宿舎については建替え後の共用部分について、面積も含めて追記をお願いする。
- ⇒ 各評価調書の事業内容欄に、延床面積の内訳として、居室以外の共用スペースをそれぞれ追記させていただいた。また、追加説明資料では、延床面積の内訳として、共用スペースを含めた、待機宿舎の室数、面積を表に示している。なお、北①待機宿舎については、新旧待機宿舎を比較しており、居室は現宿舎 13 m²の6畳一間 40 室から新宿舎 23 m²のワンルーム 100 室に増室。事務室は管理人室として寮監が使用。多目的室は、出勤時に指揮命令を行うための指揮室のほか、寮監による寮生への指導教養、体力増強のためのトレーニングルーム等として使用する。倉庫は、大規模災害発生時に必要な資機材を格納するためのものであり、洗濯室は、現宿舎と同様に、各階に共用のものを設置する。トイレ、洗面所、炊事場、浴室については、新宿舎では個々の居室内に設置するため、共用のものは廃止とする。ただし、トイレについては、家族の面会、来訪等もあるため、1階のみ、共用の男性、女性、多目的トイレを各1室設置する。また、城東②待機宿舎については、世帯用宿舎から単身寮への建て替えであるため、新宿舎の内訳のみ示している。居室は 23 m²のワンルーム 70 室、他の共用スペースについては、北①待機宿舎と同様に整備する。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	事前評価要件	事業採択予定年度	完成予定年度	事業費	費用便益比
3	事前評価	道路	イッパンドウナカオヤワセンドウロ カイヨウシギョウ 一般府道長尾八幡線 (都市計画道路内里高野道線)道路改良事業 (枚方市) 新名神高速道路(仮称)八幡ICへのアクセス道路として、周辺道路の交通混雑緩和や広域交通ネットワークの強化を図るため、本路線を整備する。	道路築造 事業延長:1.0km 道路幅員:22.0m (4車線、自転車歩行者道両側)	実施設計の予算化を予定している前年度	H28	H35	62.0億円 国:34.1億円 府:27.9億円	2.12

【上位計画等における位置付け】

・大阪府都市整備中期計画(案)H24.3

【事業を巡る社会経済情勢等】

・新名神高速道路は、平成35年度末の全線開通を目指し、西日本高速道路㈱が事業中である。
・京都府境から都市計画道路山手幹線までの区間は、京都府が同時期に道路整備する。また、都市計画道路山手幹線から新名神高速道路(仮称)八幡ICまでの区間は、平成28年度末の新名神高速道路(八幡～城陽間)の開通に合わせ、京都府が事業中である。

【定性的分析(安全・安心、活力、快適性等の有効性)】

・歩車道分離により歩行者・自転車の安全が確保される。
・国道1号と新名神高速道路の1次アクセス道路であり、物流効率化に繋がる。
・大阪府と京都府を繋ぐ府県間道路であり、地域間交流連携の強化に繋がる。
・平成35年度の新名神高速道路全線開通に合わせ、国道1号から八幡ICへのアクセス性が向上する。
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。

【事業段階ごとの進捗予定と効果】

・平成28年度 : 用地測量・詳細設計
・平成29～32年度 : 物件調査・用地買収
・平成33～35年度 : 工事

【代替手法との比較検討】

・周辺状況や並行する新名神高速道路等への接続状況を検討した結果、代替手法との比較検討の余地はない。

【自然環境等への影響と対策】

・周辺道路の交通混雑が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。

【対応方針(原案)】⇒事業実施

・本路線は、新名神高速道路(仮称)八幡ICへのアクセス道路として、必要不可欠な道路であり、平成35年度末全線開通に合わせて整備することで、自動車交通の円滑化により、周辺道路の交通混雑緩和や広域交通ネットワークの強化が図られる。
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性も向上する。
以上の理由により、事業を実施する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 京都府の事業である府道八幡インター線は、本事業より7年前に整備が完了するとのことだが、その7年間に国道1号から府道八幡インター線に入るには、事業箇所よりもっと北側から入ることになるのか。
- ⇒ 狭い2車線の道路だが、本路線の北側に山手幹線があり、そちらから入ることになる。
- 狭い道路だということなので、通行に支障がないのか不安である。また、本事業と府道八幡インター線の完了時期に7年も差があるのはいかがなものか。
- ⇒ 新名神高速道路の整備が事業凍結により約10年遅れたため、本事業の整備も遅れた。
- 地元説明の際には、なぜもう少し早くできないのかと思われるだろうし、事業効果の発現も遅れてしまう。
- ⇒ 平成24年4月に本事業の整備が決定し、すぐに進めたが、平成35年度末に完成予定である。
- 平成35年度末の新名神高速道路の全線開通に合わせるのであれば、今年度急いで評価する必要がないのではないか。
- ⇒ 平成28年度に用地測量と詳細設計、平成29～32年度に物件調査と用地買収、平成33～35年度に工事を予定しており、今年度評価していただかないと間に合わない。
- 地元市の協力体制はどうなっているのか。
- ⇒ 本事業に合わせて市の道路や公園も都市計画変更をする等協力的であり、早く整備してほしいとのことである。また、地域から整備の要望もある。
- 本事業は、都市計画変更により、当初と比べて用地買収の方法等は変わったのか。
- ⇒ 新名神高速道路は開削ボックス工法で、ボックスを並べてその上に長尾八幡線を走らせる予定であったものを、シールド工法で地下に掘削することにより、用地買収をせずに区分地上権(工作物を所有するため、地下または空間について、その上下の範囲を定めて設定される地上権)の設定をすることとした。よって、本事業は、現道の拡幅と道路の新設により整備することとなったため、府独自で用地買収が必要となった。
- 移転対象が多数あるため、用地交渉をがんばらないといけないということか。
- ⇒ そのとおり。
- 新名神高速道路はトンネルになるのか。
- ⇒ 京都府境から京阪本線の東側まではトンネルである。
- 新設部は現在道路ではないところを買収して進めるのか。
- ⇒ そのとおり。
- それでは、用地買収にかなり時間を要することになる。平成28年度にできる京都府の府道八幡インター線の進捗状況はどうなっているのか。
- ⇒ 4車線の道路を整備する予定であり、順調に進んでいる。
- 全体事業費約62億円の内訳はどうなっているのか。
- ⇒ 調査費約1億円、用地費約54億円、工事費約7億円である。
- 西日本高速道路㈱が新名神高速道路の整備のために用地買収した土地を、この事業に使うことはないのか。
- ⇒ 大規模な会社があるので、合同で用地買収することはあるが、新名神高速道路のために買収した土地を本事業に使うことはない。新名神高速道路もこれから用地交渉が入るが、新名神高速道路は区分地上権を設定することになっている。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	事前評価要件	事業採択予定年度	完成予定年度	事業費	費用便益比
4	事前評価	街路	ドシケイカク・ウロオオサカヒョウナンヤ マセンガイロシキョウ 都市計画道路大阪瓢箪山線街路事業 (東大阪市) 府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化し、周辺道路の慢性的な交通渋滞の緩和を図るため、本路線を整備する。	道路築造 事業延長:0.8km 道路幅員:16.0m (2車線、自転車歩行者道両側) 恩智川渡河橋:1橋 長門川渡河橋:1橋	実施設計の予算化を予定している前年度	H28	H34	22.6億円 国:12.4億円 府:10.2億円	1.12

【上位計画等における位置付け】

・大阪府都市整備中期計画(案)H24.3

【事業を巡る社会経済情勢等】

・近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業において、平成26年9月に全線高架化が完了し、隣接する一体整備区間の都市計画道路大阪瓢箪山線約1.2km区間については平成31年度供用開始に向け事業中である。
・また、本事業区間の周辺は、大阪地区渋滞対策協議会において、主要渋滞箇所や主要渋滞区間として、位置付けられており、交通渋滞が地域の課題となっている。

【定性的分析(安全・安心、活力、快適性等の有効性)】

・歩車道分離により歩行者・自転車の安全が確保される。
・府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化し、周辺道路の交通渋滞を緩和することにより、物流効率化に繋がる。
・国道170号から駅(東花園駅、河内花園駅、若江岩田駅)へのアクセス性が向上する。
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。

【事業段階ごとの進捗予定と効果】

・平成28年度 : 用地測量・詳細設計
・平成29～31年度 : 物件調査・用地買収
・平成32～34年度 : 工事

【代替手法との比較検討】

・近鉄連立事業等周辺の整備状況を検討した結果、代替手法との比較検討の余地はない。

【自然環境等への影響と対策】

・周辺道路の交通混雑が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。

【対応方針(原案)】⇒事業実施

・本事業区間の整備により、府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化するための一連の事業が完成し、周辺道路の交通渋滞を緩和できる。
・本路線は近鉄奈良線と並行して整備を行うため、駅(東花園駅、河内花園駅、若江岩田駅)へのアクセス性が向上する。
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性も向上する。
以上の理由により、事業を実施する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- この事業によりかなりの効果があるとの説明を受けたが、差分図を見ると、主要渋滞区間の交通量があまり減っていないのはなぜか。
⇒ 交通量は微減であるが、2車線の道路が4車線になり交通容量が増えるため、渋滞は減ると考える。
- 府道八尾茨木線と府道大阪東大阪線は、平成42年の時点で両方とも2車線から4車線になるのか。
⇒ 府道八尾茨木線のみ4車線になる。
- 府道八尾茨木線が4車線になっていることを想定して算出したのであれば、府道大阪東大阪線の交通量にあまり変化がないのはおかしい。
○ 「並行する既存道路の慢性的な交通渋滞を緩和できる」との記述が評価調書に数カ所あるが、差分図を見るとそれほど緩和できていないので、このままの記載では矛盾があると思う。
⇒ 「並行する」と「慢性的な」を削除し、評価調書を修正させていただく。
⇒ (第6回審議会)
- 府道八尾茨木線と府道大阪東大阪線の主要渋滞区間における事業効果が大きくなる説明資料となっていたが、減少する交通量の値は小さく、差分図と説明が合っていない。そのため、本事業の整備により府道大阪中央環状線から国道170号までの区間がつながること、また、本路線への交通転換が図られ、周辺道路の交通量が減少することのみを記載することとし、「周辺道路の交通渋滞を緩和できる」に修正した。また、「本事業区間の北側及び南側を東西に通る、府道八尾茨木線と府道大阪東大阪線は、大阪地区渋滞対策協議会においても、主要渋滞区間として、位置付けられており」を「本事業区間の周辺は、大阪地区渋滞対策協議会において、主要渋滞箇所や主要渋滞区間として、位置付けられており」に修正した。
- 府道八尾茨木線はよく渋滞しているが、4車線道路になるのはいつか。
⇒ 平成24年3月策定の大阪府都市整備中期計画(案)では、今後10年以内に着手する路線として位置付けられていない。都市計画道路としては残っているが、いつ着手するかは未定である。
- 府道八尾茨木線はどこまで出来ているのか。
⇒ 国道170号から市道加納玉串線までは、今年度に4車線化供用する予定。市道加納玉串線から河内警察署付近までは、現在は2車線であるが、既に車道幅としては4車線化が可能な幅員が確保されており、上記区間の完成を受けて今後4車線化する。河内警察署から府道大阪中央環状線までは、これらが完成した後現在の2車線(幅員約12m)から4車線(幅員約25m)に拡幅する予定である。
- 計画道路の有無が交通量の配分に与える影響は大きいので、大阪府のネットワークを全て入れて算出するのは難しいかもしれないが、もう少し狭い範囲で交通量の推計をして、費用便益比を簡易に試算できる方法を考えることはできないか。
国土交通省がマニュアルによりこのように算出するように示しているのだと思うが、本路線以外は現実的な数字で算出しなと、意味が無くってしまう。費用便益費は、平成42年時点において本事業路線がある場合とない場合の便益差により算出しているが、算出の基礎となる将来交通量推計において、計画道路の有無や道路幅も前提としているため、周辺道路の整備予定が変わると本事業の結果にも影響を与える。今回の場合、B/Cは1.12と低いため、この影響は無視できない。ケースに応じて、簡易に検証できる方法がないか検討してほしい。
⇒ 考えてみたが難しい。
- ◆ 示された費用便益比は、府道八尾茨木線が4車線で完成しているという前提で計算している。本事業が完成した時に、予定通り府道八尾茨木線が拡幅整備されていればよいが、そうでなければ、本事業を整備する効果はより大きくなる苦である。なお、試算については、国が定める費用便益分析マニュアルの算出手法がこのようになっていることや、算出に相当の費用を要することから、困難ということであった。
- 近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業との一体整備区間は何車線の道路か。
⇒ 2車線である。
- その道路が本事業区間につながるのか。
⇒ そのとおり。
- 近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業との一体整備区間(1.2km)が供用開始される時期は。
⇒ 平成31年度末である。
- 本事業箇所を別事業とせずに、近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業と同一事業として、府道大阪中央環状線から国道170号までとすることができなかったのはなぜか。
⇒ 府道大阪中央環状線から都市計画道路加納玉串線までは、近鉄奈良線高架下の側道となっているが、本事業区間である都市計画道路加納玉串線から国道170号までの高架下には恩智川と近鉄電車の車庫があり、同様の形態で高架下の側道として整備することができなかったため、本事業は別事業として南側にずらして整備することとした。都市計画も別事業として決定している。

審議会における主な質疑応答及び意見

- B/C が 1.12 と低い、今後、費用が増加するようなことはないのか。
- ⇒ 全体事業費は約 22.6 億円で、内訳は、調査費等約 0.3 億円、用地費約 12.7 億円、工事費約 9.6 億円である。また、工事費の内訳は、道路築造工約 2.5 億円、舗装工約 1.5 億円、橋梁工 2 橋で約 5.6 億円である。地権者への補償費及び橋梁工については、概算額で計上しているため、今後の詳細な調査や設計により事業費が変動する可能性があるが、これまでの実績等により算出しているため、それほど差はないと考えている。
- 便益が発生するとの説明を受けたが、あまり発生しているようには思えない。費用便益費がそれほど高くないのはなぜか。
- ⇒ 費用及び便益は精査して算出したが、このような値となった。なお、事業期間は平成 34 年までとなっているため、今後の価格の変動はそれほどないと考える。整備後は東大阪市が市道として管理することになっており、東大阪市が用地買収を含め、全面的に協力して事業を進めていく予定である。
- その他の不確定要素としては、遺跡が出たり、用地交渉が難航することだと思うが、近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業との一体整備区間では、どうだったのか。
- ⇒ 用地買収に時間はかかっているが、その他の要素により遅れたとは聞いていない。
- 用地買収の対象はどれくらいあるのか。
- ⇒ アパート・共同住宅 2 箇所、倉庫・町工場 10 箇所、店舗 5 箇所、住宅 11 軒。
- 用地買収の交渉は東大阪市がするとのことだが、交渉が難航した場合はどうするのか。
- ⇒ 大阪府が交渉することになる。

平成 27 年度 開催状況

年 月 日	開 催 内 容
平成 27 年 5 月 28 日	第 1 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 27 年 6 月 18 日	第 2 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 27 年 7 月 31 日	第 3 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 27 年 9 月 14 日	第 4 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 27 年 9 月 18 日 30 日	現地視察 都市計画道路堺港大堀線街路事業 南海本線・高師浜線(高石市)連続立体交差事業
平成 27 年 10 月 16 日	第 5 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 27 年 11 月 27 日	第 6 回 個別事業審議 意見具申(素案)の審議
平成 27 年 12 月 18 日	第 7 回 意見具申(案)の審議

平成 27 年度 大阪府建設事業評価審議会 委員名簿

- うえおか のりこ
上岡 典子 (有) ULAN 環境工房 代表
- うすだ ともこ
碓田 智子 大阪教育大学教育学部 教授
- たたの ひろかず
◎ 多々納 裕一 京都大学防災研究所 教授
- なじま かずひさ
南島 和久 神戸学院大学法学部 准教授
- みずたに じゅん
○ 水谷 淳 神戸大学大学院海事科学研究科 准教授
- むらかみ あきら
村上 章 京都大学大学院農学研究科 教授

(敬称略・50音順) ◎：会長 ○：会長代理

審議会の審議概要等の資料については、府のホームページに掲載しています。
(<http://www.pref.osaka.jp/gyokaku/kensetsu-pro/index.html>)
また、府政情報センター、事務局（行政改革課）に備え付けています。