平成27年度　第３回建設事業評価審議会議事概要

日　　時　平成27年7月31日（金）　14時30分～17時

場　　所　大阪赤十字会館４階401会議室

出席委員　多々納会長・碓田委員・南島委員・水谷委員・村上委員　（５名）

議　　題　（１）審議対象事業について

　　　　　（２）その他

【議事概要】（◆会長、事務局等の説明等、○委員の発言、⇒部局等の応答）

◆［会長］

「平成27年度 第３回 大阪府建設事業評価審議会」を始めていきたいと思う。本日の審議の予定について、まず確認させていただく。

前回の審議では、第１回目の審議会での課題に対し街路事業３件と道路事業１件、交通安全施設整備事業１件の補足説明を受け審議を行った。続いて、砂防事業１件、連続立体交差事業１件の説明を受け審議を行った。

　本日は、街路事業と交通安全施設整備事業について、前回さらにご質問いただいたので、その質問に対する追加の説明を聞き、審議して行きたいと思う。

次に、前回は時間の都合で説明が途中となった連続立体交差事業について、改めて説明をお聞きし審議したいと思う。

その後、公園事業の再評価１件と警察待機宿舎建替整備事業の事前評価案件２件の説明を聞き、時間の許す限り審議を進めていきたい。

それでは、事務局から本日の資料の確認をお願いする。

◆［事務局］

資料１－１：追加説明資料①（第２回審議会での審議実施事業）

資料１―２：追加説明資料② (連続立体交差事業）

資料１―３：追加説明資料③（公園事業）

資料１―４：追加説明資料④（施設整備事業）

資料２ー１：再評価（再々評価）審議案件の概要及び事務局確認内容

資料２―２：事前評価審議案件の概要及び事務局確認内容

参考資料：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

なお、府民意見と意見陳述に関して、平成27年６月５日から平成27年７月６日までの間に募集を行ったが、ご意見は無かった旨、ご報告させていただく。

（１）審議対象事業について

◆［会長］

それでは審議に入る。

「都市計画道路八尾富田林線街路事業」については、費用便益分析の根拠となる差分図において、本事業の有無による各リンクの交通量増減値に、若干理解しがたい点が前回の審議で指摘があり、再度確認いただくようお願いしていた。また、理解し易くなるように、方向別の表示が可能かどうかについても質問があった。その結果について、ご説明いただきたい。

また、対応方針（原案）について、整備の必要性など判断理由に至るまでの経過説明の文章が非常に長く、全体的に分かり難いという意見があった。この点についても、修正した内容の説明をお願いする。

◆［都市整備部道路整備課］

資料１－１「追加説明資料①」に基づいて説明。

・「差分図で、事業区間と市道郡戸古市線の接続部の数値配分が不自然。事業区間の交通量が27百台/日増えるのであれば、市道郡戸古市線の交通量も同程度増えると思うが、減っているのは理解できない。方向別に示されれば分かり易いと思うので、対応の可否について検討されたい。」とのご意見をいただいた。

・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。

・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。

・対応方針（原案）について、前回文章が分かり難いとのご指摘いただいたので、全体的な文章の構成を見直した。

◆［会長］

対応方針（原案）について、「（･･･であり、）事業進捗は順調である。（･･･であり、）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。」という様にまとめると理解しやすい。

⇒［都市整備部道路整備課］

修正させていただく。

◆［会長］

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来ることによって、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。

⇒［都市整備部道路整備課］

はい。

◆［会長］

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。

⇒［都市整備部道路整備課］

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。

◆［会長］

では、この件については、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいか。

○　異議なし。

◆［会長］

それでは、この件に関しては、「事業継続」として進めさせていただくこととする。

なお、対応方針（原案）については、最終修正案を事務局と調整のうえ、次回報告とする。

◆［会長］

続いて「一般府道大阪枚岡奈良線交通安全施設整備事業」について。こちらについては前回、南側の歩道整備を再開することに加え、隣接する公園との関係や駅からのアクセスなど整備の必要性、それを踏まえた対応方針（原案）の修正について、委員からご意見をいただいた。それについての説明をお願いする。

◆［都市整備部道路整備課］

・前回、委員から、近鉄けいはんな線吉田駅から公園にアクセスする歩行者が増えるのなら、それも記載してはどうかというアドバイスをいただいた。

　７ページの図は、公園と鉄道駅との位置関係を表したもの。まず、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）についても、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した。また、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した。

◆［会長］

対応方針（原案）について、「（･･･の経緯から）事業再開した。（･･･であり、）事業進捗は順調である。（･･･であり、）南側歩道の整備が必要である。（･･･であり、）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。」という様にまとめると理解しやすい。

⇒［都市整備部道路整備課］

修正させていただく。

◆［会長］

では、この事業について、対応方針（原案）のとおり「事業継続」としてよろしいか。

○　異議なし。

◆［会長］

それでは、この件に関しては、「事業継続」として進めさせていただくこととする。

なお、対応方針（原案）については、最終修正案を事務局と調整のうえ、次回報告とする。

◆［会長］

では、続いて「南海本線・高師浜線連続立体交差事業」の審議に移る。

前回の審議において、幾つか議論があった。時間の都合もあり、説明が途中になったこともあるが、前回評価時と今回、２回続けて費用が大幅に増加している理由、あるいは、個々の変更項目に関しての説明も分かり難いところもあり、各変更項目について変更に至った経緯と変更金額の妥当性がわかるような説明をお願いする。

◆［都市整備部都市交通課］

資料１－２「追加説明資料②」に基づいて説明。

・本路線は、大阪市と和歌山市・関西国際空港を結ぶ幹線鉄道であり、とりわけ、本事業区間のラッシュ時における踏切遮断は長時間にわたり、踏切部で発生する交通渋滞が著しい。そこで、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、都市及び地域相互間の有機的な連携強化などを図るため整備する。

・事業箇所は、高石市東羽衣１丁目から綾園７丁目。

・事業延長は、南海本線3.1km、高師浜線1.0km、全体で4.1km。

・除却される踏切は13箇所あり、対象駅は羽衣駅と高石駅

・全体事業費は、約617億円で、前回評価時から67億円増加。残事業費は約202億円。

（内訳）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％）

※今回評価分の内訳は、国との協議未了のため想定負担割合としている。

・完了予定年度は平成33年度で、用地交渉等が難航したため、事業期間を前回評価時から２年延伸している。今後は、平成28年春に下り線高架切替え、平成31年春に上り線高架切替え、平成33年春に高師浜線の高架切替えを行い、平成33年度末に事業完了予定。

・事業の進捗率は全体67％で前回評価時から25％増加、用地100％で前回評価時から9％増加、工事59％で前回評価時から31％増加。

・費用便益比は0.87で前回評価時から0.2減少。

・残事業Ｂ／Ｃは3.2。

・対応方針（原案）は「事業継続」と提示。

（判断の理由）

・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ことから、事業を継続する。

・南海本線の施工手順は12～21ページのとおり。

・前回評価時と比べて事業費が67億円増加したが、変更額及び変更理由については、22～70ページのとおり。

①施工計画変更＋19.6億円

　(1)地盤改良（地盤力の現地精査）＋3.7億円

・平成23年の高架工事着手に伴い、仮線切替後、工事ヤードの地盤の力を調査したところ、改良材により地盤の力を強化することが必要であることが確認された。大型重機の転倒防止による列車の安全確保を図るため、安定処理工による施工計画の変更を行った。なお、調査箇所は従来の鉄道が走行していた箇所で、仮線切替後にしか調査できなかったため、前回評価時はわからなかった。

(2)仮設桟橋設置（工事ヤードの構築）＋1.9億円

・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年までには更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ため、工事進捗への影響を最小限に抑える方法を検討することになった。

・以上の理由から、連立事業用地内での施工を検討し、大型重機を設置するスペースを桟橋にて確保することとなった。

(3)ＰＣ桁架設（架設工法の変更）＋7.2億円

・道路横断部や渡河部等においては、橋りょう構造を採用している。当初計画時は、　民有地（田畑）を借地して、クレーンによる架設を１８箇所予定していたが、借地予定としていた用地が宅地となっており、確保できなかった。

・側道用地を含む連立事業用地内で架設可能か再検討の結果、クレーンによる架設　が施工できない箇所が判明したため、施工方法の変更について用地買収も含め　総合的に検討した結果、全箇所を架設設備の転用により、施工性が最も優れて　いるガーダー架設工法で行うこととした。

・この費用については、平成22年の前回評価時に計上しておくべきものだったものであり、申し訳ない。

(4)施工基面整備（工事ヤードの構築）＋1.9億円

・平成20年の高架橋設計時には、事前に現地確認すべきだったが、していなかった。

・平成23年の高架工事着手時に現地確認したところ、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ことがわかり、大型重機等の利用に支障をきたすことから、盛土により施工面の高さを合わせた。

・また、仮線の施工箇所に水道管が埋設されていたが、その水道管の移設についての計上が漏れていた。

・この費用については、平成22年の前回評価時に計上しておくべきものだったものであり、申し訳ない。

 (5)仮駅舎（エレベーターの設置）＋2.3億円

・平成８年の当初計画時には、羽衣駅及び高石駅にエレベーターが無かったため、エレベーターの設置を予定していなかったが、平成21年の仮駅舎施工時には、両駅ともにエレベーターが設置されていたことから、関係機関と協議の結果、仮駅舎についてもエレベーターの設置が必要となった。しかし、エレベーターが設置できない箇所については、階段昇降機を設置し、機能の確保を行った。

・この費用については、平成22年の前回評価時に計上しておくべきものだったものであり、申し訳ない。

 (6)残土処理（残土処理方法の変更）＋2.6億円

・掘削で発生する残土は、埋戻しに再利用するため、別途道路事業用地に仮置きを予定していたが、平成２３年の高架橋工事の着手に伴い、再度、現地地元調整の結果、残土仮置き予定地としての利用に協力を得られなかったため、残土処分せざるを得なくなった。

②環境対策＋33.4億円

 (1)鋼矢板打設工法（設置工法の変更）＋10.8億円

・高架に伴う工事が原因となる損失事案（家屋の傾き、ひび割れ等、建物への不具合）が発生し、そのまま継続すると、更なる損失が想定されたため、地元住民との協議により、「オーガ併用圧入」から、より振動を低減できる工法「先行削孔+油圧圧入」に変更することで合意を得た。

(2)コンクリート撤去（取壊し工法の変更）＋9.1億円

・駅舎・ホーム等の撤去等コンクリート構造物の取壊しにおいて、当初、標準工法の低騒音型・低振動型機械大型ブレーカーの使用を予定していた。

・平成23年取壊し着手後、工事の騒音・振動に対し、地元住民より苦情が寄せられた。簡易測定の結果、騒音規制法・振動規制法の基準値（騒音85dB・振動75dB）を超えていることが判明した（騒音86.1dB・振動85.5dB）ため、工事においては更なる騒音・振動低減工法（騒音・振動対策で検討される一般的な手法）に変更することで合意を得た。

(3)杭頭処理（騒音対策追加）＋1.2億円

・高架橋基礎杭の杭頭処理工（560本）において、想定される標準工法の中で最も　騒音振動が低減できる低騒音型・低振動型機械を使用することを予定していた。

・杭頭処理工着手後、取壊しによる騒音が発生し、沿道住民より苦情が寄せられた。　簡易測定の結果、騒音規制法の基準値（85dB）を超えていることが判明した　（85.6dB）ため、他に考えられる工法は無いこともあり、地元住民との協議の結果、防音シートによる騒音対策を追加することで合意を得た。

(4)仮設高欄設置撤去（騒音対策追加）＋1.9億円

・下り線高架後、電車が走行すると、上り線側は防音設備が無いため、騒音振動が発生することから、下り線と上り線との線間部に仮設高欄（3.1km）を設置し、沿道環境に対する騒音軽減を図った。

(5)軌道構造見直し（騒音振動対策変更）＋10.4億円

・平成８年計画当時、主流であったバラスト軌道による軌道構造を採用していたが、　平成24年に連立事業の手引きが改訂され、更に騒音・振動が低減できる軌道構造（弾性直結軌道）が標準となった。

・しかし、弾性直結軌道より更なる振動低減効果が期待されること、既に遅れている工事の工期短縮を図れることから、最新の軌道構造（ラダー軌道）を採用した。

③安全対策＋4.6億円

(1)踏切監視員（協議による増員）＋1.2億円

・平成23年２月に踏切内に車が進入、立ち往生し、１名が死亡する事故が発生。

・事故を受け、警察・地元から線路間距離が長くなる踏切の安全対策を求められ、　踏切13箇所において、事故後2年間で延べ7,925人を配置。

(2)交通誘導員（協議による増員）＋3.4億円

・平成23年２月の事故を受け、警察・地元から工事中の安全対策を求められ、工事用車両の出入り口等工事要所全21箇所に交通誘導員の増員等による増額が生じた。また、工程の遅れを取り戻すため、土曜日も工事をすることとした。

④調査費等＋5.4億円

 (1)土壌汚染対策（汚染土壌等処理の追加）＋5.0億円

・平成23年の高架工事着手後、掘削作業により土壌汚染が確認された。その土壌汚染調査及び土壌汚染調査結果に基づく汚染土壌の処理のため増額が生じた。

 (2)調査費（騒音振動測定）＋0.4億円

・仮線切替後、線路が近づいたことにより、沿道住民から振動騒音悪化による苦情があった。そのため、騒音振動測定を行うこととなった。

⑤用地補償費＋4.0億円

 (1)物件移転補償費（物件移転補償）＋3.0億円

・収用物件2件…（土地0.05億円+物件0.05億円）H25.2.12収用裁決

　　　　　　　　（土地0.05億円+物件0.15億円）H25.2.12収用裁決

　＊当初は、収用物件である建物のうち、事業区域にかかる部分のみ補償（切取補償）することとしていたが、収用裁決の結果、建物全部の補償（移転補償）となった。

・その他物件1件…（土地0.7億円+物件2.0億円）H25.3.29移転完了

　＊想定以上に建物及び基礎が強固であった。

　＊コンピューター機械類が予想以上に多かった。

 (2)用地買収費（用地交換）＋1.0億円

・平成24年に用地買収が完了し、全体面積が確定したことから、用地交換についての目途が立った。

・府・市・鉄道事業者で面積等の詳細確認を行ったところ、都市計画事業施行者が取得した鉄道用地より残存鉄道用地の面積の方が多いことがわかり、鉄道事業者側から用地を買収する必要が生じた。

◆［会長］

本件について、ご意見、ご質問等はないか。

○　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。そして実は、前回評価時にもほぼ同じぐらい費用増を出している。まだ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、これからどういう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。

⇒［都市整備部都市交通課］

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。

◆［会長］

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。

⇒［都市整備部都市交通課］

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。

◆［会長］

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。

⇒［都市整備部都市交通課］

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。

◆［会長］

２回続けて大幅な変更増を繰り返している。本当にないのか疑問である。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。

⇒［事務局］

先ほど事業所管部局から、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、との説明があった。

⇒［都市整備部都市交通課］

事務局から補足いただいたように、埋戻し土が不確定要素としてはある。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と、地中の状況は見えないので、厳しいところは否めない。

◆［会長］

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とか。

⇒［都市整備部都市交通課］

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。

◆［会長］

他に、質問等はないか。

○　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。

⇒［都市整備部都市交通課］

54ページの表に記載のとおり、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。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。

⇒［都市整備部都市交通課］

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かと思うが、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。

⇒［都市整備部都市交通課］

修正させていただく。

◆［会長］

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。

⇒［都市整備部都市交通課］

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。

◆［会長］

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。

⇒［都市整備部都市交通課］

はい。次回お示しする。

○　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。

⇒［都市整備部都市交通課］

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。

⇒［都市整備部都市交通課］

いいえ。他にあまり工法的な選択肢がない。

◆［会長］

これ以上は対応困難ということか。

⇒［都市整備部都市交通課］

はい。

◆［会長］

他に、質問等はないか。

○　前回も触れたが、エレベーターは２億円以上もするが、新駅切替時には廃棄するのか。

⇒［都市整備部都市交通課］

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。

◆［会長］

何年間使用するのか。

⇒［都市整備部都市交通課］

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。

◆［会長］

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年間使用するとのこと。ちなみに、エレベーターの法定耐用年数は何年か。

⇒［都市整備部都市交通課］

17年。

◆［会長］

つまり、耐用年数の半分以上は使用するということ。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。

◆［会長］

他に、質問等はないか。

○　67億円増加するということだが、増えた分は国、府、市、鉄道事業者間で、どういう割合で負担することになるのか。

⇒［都市整備部都市交通課］

国との協議が終わっていないため、確定した数字ではないが、８ページに示している想定負担割合のとおりである。基本的には、当初から完了まで負担割合は同じである。

◆［会長］

他に、質問等はないか。

○　調書の13ページ「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良いと思う。

◆［会長］

　建設期間が長期化したこと、つまり供用開始時期が延びたことが便益(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、供用開始時期が延びたことで、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。

⇒［都市整備部都市交通課］

マニュアルは同じ。

◆［会長］

では、何が変わったのか。

⇒［都市整備部都市交通課］

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。

◆［会長］

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、その上でどういう判断をするかというところ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1.0を割り込んでいるものの、残事業Ｂ／Ｃが3.2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。

⇒［都市整備部都市交通課］

はい、次回説明させていただく。

◆［会長］

それから、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。現時点で予兆できる変動要因は、もう少し追加説明いただきたい。

⇒［都市整備部都市交通課］

はい。

○　調書の「コスト縮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、コスト縮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いかと思う。

○　「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。

◆［会長］

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か良いかと思う。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。

⇒［都市整備部都市交通課］

確認する。

◆［会長］

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、費用縮減の努力もしているということを、可能な限り調書にも書いていただくようにした方が良いと思う。

◆［会長］

他にご意見、ご質問はないか。

◆［会長］

各視点における判定（案）の欄について、それぞれ個々に「…であることから継続する。」という風に書いてあるが、好ましくない。例えば、事業の必要性等に関する視点における判定（案）であれば、「･･･が必要であることから継続する。」とあるが、「･･･が必要である。」とすべき。

また、対応方針（原案）ついては、判断の理由を列挙した後に、最後に「以上の理由により、事業を継続する。」とまとめるのがよい。

◆［会長］

あと、81ページに「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。これは載せておいてもいいと思うが、いかがか。

○　「参考」ならば結構かと思う。

◆［会長］

では、このまま「参考」ということで取り扱わせていただく。

◆［会長］

では、委員からあった質問や意見について、次回説明をいただき、再度議論していきたいと思う。

◆［会長］

では、次に、今回新しく審議する公園事業の「服部緑地整備事業」の説明をお願いする。

なお、誠に申し訳ないのだが、本日もう一つ予定されている警察の案件については、時間の都合上、次回以降に持ち越しとさせていただく。

◆［都市整備部公園課］

資料１－３「追加説明資料③」に基づいて説明。

・再評価の理由は、事業採択後10年間を経過した時点で継続中。

・7月29日に大阪府都市計画審議会で都市計画変更の審議を行い、面積が若干減っている。都市計画審議会の中では「異議なし」ということで、審議いただいたところであり、事務手続きを経て公告となる。正式な都市計画決定は８月中旬となるが、本日の審議では、都市計画審議会での審議結果を踏まえて、面積が減った状態での審議を願いたい。

・都市計画変更に伴い、面積や事業費の変更などを行っている。

・用地価格について、過年度実績額で価格を設定していたが、一部で最近の鑑定価格と大幅に乖離があったため、見直しを行った。また、Ｂ／Ｃの算出に誤りがあったため、その修正も併せて行った。

・完成予定年度について、記載誤りがあったため、修正している。

・図面について、今回の都市計画変更に伴って変更している。

・今回の事業の計画地の平面図について、誤りがあったため、調書の図面を修正している。

・服部緑地は、大阪市の北側で豊中市・吹田市にまたがる「健康と生きがいを支える公園」として開設しており、上位計画は、「大阪府公園基本構想」、「大阪府都市基盤整備中期計画（案）」。

・防災公園としての位置づけもあり、「大阪府地域防災計画」では、平成９年から後方支援活動拠点として、豊中市と吹田市の地域防災計画では、それぞれ昭和50年と昭和57年から広域避難場所としての指定を受けている。

・都市計画変更後の計画面積138.4haのうち、平成27年3月末現在で126.3haを開設済み。

・公園整備としては、昭和16年に都市計画決定を行い、昭和25年に現在の開設済み区域126.3haを開設。その後は特に拡張工事は行っていなかったが、10年前の平成18年に事業認可を取得して、北側への拡張工事を現在進めているところ。

・主な施設は、陸上競技場、プール、児童遊戯場、日本民家集落博物館、都市緑化植物園など。府内で最も多くの方に利用されている公園である。

・全体事業費は約218.1億円で、前回評価時から約17.9億円減少。

　うち、事業認可区域の事業費は約28.5億円（用地費20.9億円、工事費7.6億円）で、前回評価時から約59.5億円減少。

・事業の進捗率は、公園全体で75％（用地51％、工事91％）、事業認可区域で67％（用地91％、工事０％）。

・再評価の対象区域は、平成18年度に事業採択された7.6haの事業認可区域である。

（なお、前回の評価時点では、事業認可の予定区域ということで11.0haとしていた。）

・工事費7.6億円の内訳は、造成費が約0.7億円、施設整備費が約2.1億円、植栽費が約4.8億円。

・「北の森エリア」は、千里緑地と接続するエリア。公園の北端としてエントランス機能を持たせるエリアである。南側の「南の森エリア」は、さまざまな施設がある開設済み区域と接続するエリアである。中央部の「竹林散策エリア」は、竹林やため池、千里丘陵の尾根部に当たる地形など現況の自然を出来る限り効果的に保全・活用しながら、散策などが楽しめるエリアである。

・施設計画は、大きな建築物はなく、全延長約２kmの散策園路が一番のメイン施設である。散策園路は、尾根沿いに配置し、緩やかな曲線、緩やかな勾配となるよう計画することで、大きな造成を減らし、自然地形を楽しんでいただける計画としている。また、元々あった溜め池をリニューアルした自然観察池や草地の広場、竹林など自然を楽しめるような施設構成となっている。

・事業計画地にある「千里丘陵の竹林」は「21世紀に残したい日本の自然百選」にも選ばれ、この地域の原風景である。大阪府でこの「自然百選」に選ばれたのは２箇所だけであり、非常に重要なもの。15ページの写真で比較すると、昭和54年には服部緑地以外でもたくさんの竹林が残っていたが、平成14年には区画整理など宅地開発が進み、急速に竹林が失われている状況であり、現在では、千里丘陵に残された非常に貴重な竹林となっている。

・また、防災公園としての機能を担っており、広域避難場所と後方支援活動拠点に指定されている。今回の事業は、公園北側に広がる「千里ニュータウン」等から服部緑地に逃げるための避難路確保という効果が高いと考えている。想定避難者数は、千里ニュータウンからは約２万人。事業区域の東西地域からは約2.7万人ほどが想定されており、合わせて約4.7万人が、被災時にはこの通路を使う可能性があると考えている。

・費用便益比は4.06で、前回評価時から0.15減少。

・維持管理費は、「指定管理者制度」の導入により、前回評価時点から減少。

・残事業Ｂ／Ｃは1.24。

・完成予定年度は平成34年度（前回評価時は平成24年度）。

　用地買収は９割ほど完了しているが、予算が少なくなったことが事業進捗が遅延している最大の要因。今後、用地買収を進めつつ、工事も進め、平成34年度の完成を予定。

・対応方針（原案）は、「事業継続」と提示。

◆［会長］

では、本件について質問等いただきたい。

○　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。

⇒［都市整備部公園課］

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。

⇒［都市整備部公園課］

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。

⇒［都市整備部公園課］

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。

◆［会長］

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。

⇒［都市整備部公園課］

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。

◆［会長］

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。

⇒［都市整備部公園課］

はい。

◆［会長］

他に、ご質問は。

○　調書の「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、意図を教えていただきたい。

⇒［都市整備部公園課］

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、住民参画が加速したということでよいか。

⇒［都市整備部公園課］

はい。

○　了解した。「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。

○　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ー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ので、次回、改めて説明して欲しい。

◆［会長］

マニュアル改正の経緯なども少し見て、補足説明をいただければと思う。

⇒［都市整備部公園課］

はい。

○　28ページの間接利用価値の算出に用いている効用関数と同じく、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、併せて教えて欲しい。

それと、26ページのグラフで、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。

◆［会長］

マニュアルに書いてあると思うので、それを次回説明できるようお願いする。

⇒［都市整備部公園課］

はい。

○　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。

⇒［都市整備部公園課］

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ばいいと思う。

◆［会長］

例えば、これが無かった場合、どれぐ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ぐらい出てくるだとか、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、今までに比べると１時間当たりに何倍ぐらい人が逃げられるようになるのだとか、何かそういう少しわかりやすい指標みたいなものがいくつかあればいい。

⇒［都市整備部公園課］

準備のうえ、次回説明する。

◆［会長］

他に質問等はないか。

それから、やはり気になるのは、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。

⇒［都市整備部公園課］

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年に開園しているので、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。

◆［会長］

では、本件についても、次回にご説明をいただいて、その上で最終的な結論を下したいと思う。

地元の協力体制のところの変動要因分析が、指定管理者制度を導入したからということでは分かりづらいので、そこをもう少し補足説明願いたい。それからＢ／Ｃについて、間接利用価値と直接利用価値について、マニュアルを踏まえ、もう少し詳しく説明願いたい。

それから、避難路の効果について、定量的に説明願いたい。

以上をもって、本日の審議会を終了する。長時間のご審議ありがとうございました。

以上