令和４年度　第1回大阪府建設事業評価審議会都市整備部会議事概要

日　　時　令和４年５月17日（火）　10:22～11:55

場　　所　大阪府立男女共同参画・青少年センター4階大会議室３

出席委員　内田部会長・織田澤委員・小谷委員・兒山委員・前田委員・横山委員（６名）

議　　題　（１）部会長代理の指名

（２）審議対象事業について

　　　　　（３）その他

【議事概要】（◆部会長、事務局等の説明等、〇委員の発言、⇒部局等の応答）

1. 部会長代理の指名

◆［部会長］

大阪府建設事業評価審議会 都市整備部会 運営要領により、私から部会長代理を指名することができる。今年度は大阪府建設事業評価審議会と同様に、都市整備部会も織田澤委員を指名したい。

○委員：承知。

1. 審議対象事業について

①大阪モノレール延伸事業

◆［部会長］

　本日は、「大阪モノレール延伸事業」と「都市計画道路三国塚口線　街路事業・延焼遮断帯整備促進事業」について説明を聞き、審議を行いたい。まず、「大阪モノレール延伸事業」についてご説明をお願いする。

◆［都市整備部　鉄道推進課］

　資料6-1「大阪モノレール延伸事業の再評価」に基づいて報告。

◆［部会長］

　　ご質問等はないか。

○委員：審議すべきは、延伸事業全体に関する評価なのか、新たな新駅設置に関する評価なのか。新たな駅の設置に対する意思決定ではなく、変更された延伸計画そのものを評価する観点で議論を進めることでよいか。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

延伸事業全体の再評価であるとしているが、新たに駅を追加する点が、前回評価との変更点であるため、その点について審議願いたい。

○委員：新駅追加の判断と工場跡地の民間開発との進行の兼ね合いについて確認したい。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

モノレール延伸事業の事前評価時は、この民間開発は具体化していなかった。その後、民間開発が具体化し、地元市である門真市・守口市の費用負担も含めて新駅設置に関する意思決定を行い、今般の事業変更に至った。

○委員：新駅隣接の民間開発において、新たな自動車需要が発生すると考えられる。新駅設置に伴い公共交通への転換による環境改善が見込まれているが、環境改善便益には民間開発によって増加する交通需要の影響は考慮されているのか。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

需要予測は民間開発による影響を考慮しており、近辺の自動車交通量が増加するという予測であるが、新駅の追加により、全体の自動車交通量のうち、一部が公共交通へ利用転換されるという評価となっている。

○委員：民間開発による自動車交通量の増加が見込まれるが、交通空白地に駅ができることによる公共交通への利用転換の便益がより大きい、という理解でよいか。例えば環境改善便益のCO2削減の数値が、駅が一つできることによって算出される値なのか、民間開発を差し引いてこの数値になっているのか判断できない。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

今回は、民間開発を前提として、駅がある場合またはない場合で自動車交通需要予測を行っており、単純に民間開発による自動車交通需要の増加より公共交通への転換が上回るかどうかは明確にお答えできない。

◆［部会長］

民間開発がなかったケースは想定していないのか。具体的な数値はないのか。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

民間開発がない場合の需要予測も行っているが、今回説明した資料では、民間開発がある前提で新たな駅を設置することによる便益を提示している。

◆［部会長］

民間開発を含めた自動車需要の増加予測で、近辺では自動車交通が集中するが、新駅設置による公共交通への転換によって、環境への悪化度合いが減少する。その減少を環境改善便益とするという事業評価のマニュアルに従ったという理解でよいか。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

　ご指摘の通り。

◆［部会長］

事業評価のマニュアルに従った考え方としてはこれで良いかと思うが、民間開発がない場合の駅のありなしにおいても、整理してご説明いただければと思う。

○委員： 資料12ページにおける環境改善便益について、先ほどのご説明があったとおり民間開発がある前提で、モノレールができたことによる自動車交通の混雑緩和便益を算出考慮されているのか。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

11ページで示す通り道路混雑緩和便益も算出している。

○委員： 11ページで示されているのは延伸事業全体の便益であり、新駅が追加されたことに着目して算出された便益ではないということで間違いないか。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

ご指摘の通り、新駅周辺のみをピックアップして算出はしておらず、延伸事業全体における道路混雑緩和便益を算出している。

◆［部会長］

道路混雑緩和便益を算出しようとすると、ゾーンネットワークの配分も必要になるはずであるがどうか。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

確認させていただく。

○委員：資料3ページにおけるモノレール利用者が3万7000人から5万5000人に増加したことについてお聞きしたい。新しい駅ができれば利用者が増えることは当然であるが、資料10ページの需要予測の算出条件を確認すると、商業施設の従業員はプラスマイナスゼロとなっており、商業施設ができることで来訪者が増加することが要因の一つと考えられるが、それ以外に利用者が増加する要因があれば教えていただきたい。また、過去にモノレールを延伸した彩都線の、当時の需要予測と開業後の実績値についての検証などされて、活かされているのかを確認したい。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

一点目の利用者の増加については、ご指摘のとおり商業施設の買い物客の増加を見込んでいる。その他の要因としては、新駅の箇所は、元々公共交通が少ない交通空白地に位置しているため、通勤や通学などの利用者転換を一定数見込んでいる。また二点目の彩都に延伸した際の需要予測と実績との差については、明確な数値を持ち合わせていないので確認させていただく。

◆［部会長］

改定すべき点を反映してマニュアルも改定されていると思うが、国が策定している鉄道プロジェクトの評価マニュアルをそのまま適用したのか。例えば彩都への延伸のような過去の経験を踏まえ、府独自で工夫した点などはないか。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

今回の需要予測では、鉄道プロジェクトの評価マニュアルを使用している。ただし需要予測算出条件を設定する際、沿線の開発があるもののうち確実と見込まれるもののみを考慮するなど、過大にならないように留意はしている。

○委員： 10ページの平成42年予測の商業施設への来訪者数のうち何パーセントがモノレールを利用するかについて過大評価とならないように精査されているということでよいか。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

ご指摘の通り、過大にならないよう算出しているが、何％と設定したか今手元にない。

○委員：資料10ページにおける、従業人口について、松生町地区商業施設における増加人口が5000人、パナソニック移転による減少人口が5000人である予測をされているが、業種が異なるにも関わらず同じであることに違和感があるため、数値の根拠を教えてほしい。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

　資料には5,000人と記載しているが、正確には約4,500人を見込んでいる。算出根拠としては、周辺の同規模の商業施設として近年開発された万博記念公園地区のエキスポシティの従業者数の実績をもとに面積比較で推定している。

○委員：まちづくりに携わりその様子をみている立場としての意見になるが、こういった大規模商業施設がいつまでもあるとは限らないという中で、交通空白地対策とするなら、もう少し南側の方が不便地域解消としては価値があると思う。

◆［部会長］

　5ページの維持管理費の見積もりについて、事前評価時と比較すると金額が微妙に増えているが、妥当性を説明していただきたい。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

　駅が追加されることによる、エレベーターやエスカレーターといった施設の保守点検費用を積み上げて、年間で約300万円の維持管理費の増加を見込んでいる。これは延伸区間の他の駅と同程度であり、また、既存の営業線の実績を踏まえた金額である。

○委員：コメントになるが、事前評価時は工場跡地の民間開発がない前提条件で、モノレール延伸事業全体の便益を算出しており、今回変更した評価には民間開発があるという前提条件で新駅設置の有無で便益を算出していることから、資料等について整理がつかずわかりにくくなっているため、そのあたりを明記しながら誤解がないように比較評価資料を整えてほしい。

また鉄道の費用便益マニュアルには感度分析について記述があるのか。私が関わった過去の評価案件において、当初の予測よりも地盤条件が悪く、事業費が増大した件について、これまでの経緯、経験や専門家の意見などを反映しながら、基本的なリスクを見積もっていくことが重要であると進言したことがある。本案件に直接かかわる話ではないが、事業のリスクの予測については、行政の信頼性にかかわる重要な問題だと思うので、府庁内全体として取り組んでほしいと、要望を申し上げておく。

○委員：商業施設の開業がモノレールの開業より先だが、人が集まるところで工事を継続していく過程において配慮すべき点があるかと思うが、モノレール建設時の安全費等の事業費増加の恐れについて、どのような認識なのか教えてほしい。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

まず、商業施設の開発計画にあたっては、開発事業者が道路管理者と交通管理者などとの協議を行い、交通渋滞が起こらないように周辺の道路改良も併せて検討している。また、モノレール工事時の安全対策費用等については、今後、詳細設計の中あるいは工事実施に当たり、道路管理者と交通管理者などと対策を協議していく。

○委員：請願駅であるので、事業変更に伴う費用を門真市および守口市も負担するということだが、駅は門真市域になるが、費用の負担比率を教えてほしい。

また12ページの利用者便益において時間短縮便益と乗換利便性向上便益について、違いを教えてほしい。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

今回設置する新駅の位置は門真市域となるが、守口市との市境に非常に近く、将来の駅利用者という意味で守口市民も多く利用することを想定して、費用負担は門真市と守口市が一対一で均等に負担する。

時間短縮便益と乗換利便性向上便益について、時間短縮便益はモノレールを利用することによる移動時間自体が短縮する便益を計上しており、乗換利便性向上便益は、駅での乗り換え・乗り継ぎについての便益を計上している。

◆［部会長］

　マニュアルに規定されている考え方ということで間違いないか。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

　そのとおり、マニュアルに規定されている考え方のとおりに算出している。

○委員：承知した。乗換利便性向上することで時間短縮にもなるが、それについては時間短縮便益に計上されているのか。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

便益を重複して計上しないように算出しているが、マニュアルを再度確認してご説明させていただく。

○委員：新駅の維持管理費についてはモノレール運行会社にて確保できるという説明があったが、判断根拠を教えてほしい。

⇒［都市整備部　鉄道推進課］

今回の新駅設置にあたり、会社の経営計画や民間開発の有無、新駅を設置して利用者が増えるメリットなどを含め、総合的に会社において採算性を確認している。

◆［部会長］

　今回の審議は、新駅だけでなく延伸事業全体に関する再評価であるのに対し、新駅追加に着目した資料構成であったため分かりづらい印象。そのため、事業課には資料を再整理してもらい、次回引き続き審議する形としたい。

委員の皆様にはあくまでもB/Cを基本としつつ、ほかの定性的な要因も考慮し、新駅だけではなくこのモノレール延伸を五つの駅で実施していくことの事業の妥当性を判断するために議論していただきたい。

②都市計画道路三国塚口線　街路事業・延焼遮断帯整備促進事業

◆［都市整備部　道路整備課］

　資料6-2「都市計画道路三国塚口線　街路事業・延焼遮断帯整備促進事業の再評価」に基づいて報告。

◆［部会長］

会場の時間に限りがあるため、次回に継続することを前提として、各委員には説明不足と感じる箇所、懸念事項を指摘していただく。

○委員：事前評価と比べてＢ／Ｃが大幅に下がっていることについて適切な説明が必要である。

根拠となるデータにおいて、より慎重な評価を行った結果、1.5を確保しているという説明があればよい。

○委員：資料の数値の妥当性は理解できるが、事前評価と再評価におけるＢ／Ｃの差について丁寧な説明が必要である。また残る用地買収箇所についても滞りなく進むものであるかについて言及いただきたい。

○委員：Ｂ／Ｃの変化についてご説明いただきたい。また府県境区間の未事業区間0.4ｋｍにおける、今回の交通量の配分の取扱いについて教えてほしい。

○委員：Ｂ／Ｃの変化についてご説明いただきたい。

○委員：用地費増加の要因ついて詳細に説明をいただきたい。

◆［部会長］

Ｂ／Ｃの変化について、事前評価は分割配分法であったものを均衡配分に変更したことで数値が大きく変わったことについて、定性的な説明を含めて手法の特性との関係が分かるように説明が必要である。審議は第２回開催時に行うものとする。

1. その他

◆［部会長］

資料公表については次回審議に用いる（修正した）もので行い、府民意見募集とともに第２回審議会後に行うこととしていただきたい。

◆（現地視察について）

　日　　時：令和４年７月５日（火）、８日（金）

視察場所：都市計画道路三国塚口線街路事業・延焼遮断帯整備促進事業[豊中市]

◆（第２回審議会について）

　日　　時：令和４年６月２３日（木）14:00から16:30まで（予定）

審議内容：① モノレール延伸事業

　　　　　② 都市計画道路三国塚口線街路事業・延焼遮断帯整備促進事業[豊中市]

以上