

建設事業の評価について

(意見具申)

平成15年9月8日

大阪府建設事業評価委員会

1 はじめに

本委員会においては、これまで対象としてきた事前評価・再評価に加え、本年度から、再評価実施後一定期間（5年）を経過して継続している事業（再々評価対象事業）についても新たに審議対象に加えることとなった。

このため、予備的評価に基づく重点審議案件の絞込みを行うなど一層効率的な審議に努めているところである。また、再々評価対象事業の安威川ダム事業については、本委員に加え専門委員も参画した検討部会を別途設置し、集中的に審議を行うこととした。

さらに、審議にあたっては、引き続き委員会審議を全て公開するとともに、府民意見や意見陳述の公募を行うなど、透明性の高い委員会運営に努めた。

今回は、今年度上期の審議結果を踏まえて、事前評価案件2件、再評価案件7件、再々評価案件6件の合計15件についての意見具申を行うものであり、引き続き審議中の案件である安威川ダム建設事業、大阪府堺南警察署建替事業、公園事業5件は下期において意見具申を行なうこととする。

2 審議対象の基準

審議対象の基準は、別紙1 [P5]のとおりである。

3 審議結果

(1) 事前評価対象事業（別表1参照[P6-9]）

【大阪河内長野線】

本事業については、以下の理由により「事業実施は妥当」とであると判断する。

- ・本路線は、大阪南部地域を南北に貫く骨格軸となる主要幹線道路と位置付けられている。周辺道路における渋滞状況については緩和傾向にあるが、阪神高速道路大和川線及びその関連側道である府道堺松原線へアクセスすることで、将来大和川線等の完成に伴い想定される交通渋滞の緩和に寄与するものであることを確認した。
- ・本事業施行箇所を含む周辺地区は、地元市の都市計画マスタープランにおいて新都市拠点形成地区と位置付けられていること、また本路線の整備によって地域の活性化など様々な効果が期待できることを確認した。

ただし、本事業施行箇所を含む周辺区域は、本路線供用を契機に市街化区域への編入が予定されているが、今後の開発規制誘導策が必ずしも明確ではないなかでは、沿道を中心に無秩序な開発が生じる可能性がある。このため供用開始時点までに地元市と協力して地区計画等の沿道における具体的な規制誘導方策の導入が図られるよう強く要望する。

【大阪府警察寝屋川待機宿舎整備等事業】

本事業については、高い入居率を維持するための仕組みを検討するとともに、緊急時における入居者の対応マニュアルを今後整備することを条件として、「事業実施は妥当」とであると判断する。

必要性・優先順位

- ・警察職員の集団居住による常時待機体制は、大規模災害等における被害を最小限に食い止めるため、所要の初動体制が確保されるのであれば、その趣旨は理解される。
- ・東部地域の入居率が他地域に比べて低いのは、現在の寝屋川待機宿舎が昭和30年代以降に建築され老朽化・狭隘化が著しいからであり、建て替えによって入居率を一定程度高めることは期待できる。

事業手法

- ・本事業の整備では、民間活力を活用するPFI手法の導入により財政負担の軽減効果が見込まれ、従来方式よりも効率的な整備が進むことが期待される。また、ライフサイクルコストを低減するため、PFI手続において、保守点検等に加えて大規模修繕も含めた事業者からのPFI事業提案について今後検討していくことを確認した。
- ・本事業は府内東部地域に分散している待機宿舎を集約し、建て替えるものであり、土地の高度利用を図ることによって生じる余剰地を売却するなど財政負担を抑制する手法が検討されていることを確認した。

ただし、事業実施の条件として以下のことに取り組むべきである。

- ・待機宿舎は、その設置目的からも、常に高い入居率を維持する必要があり、それを促進するための具体的な仕組みを検討すべきである。
- ・大規模災害等の非常事態において待機宿舎として本来の機能を十分に発揮できるよう、通信連絡体制の確保をはじめ初動体制に不可欠な資機材等の配備、緊急時における入居者の対応マニュアルの整備が必要である。

なお、これらの取組みの結果について、事業完了までに本委員会に報告されたい。

さらに、本事業の審議に際し、

- ・待機宿舎そのものが被災する可能性や通信技術等の技術革新の進歩を考えると、必ずしも集団居住を伴わなくとも緊急的な初動体制を確保できるより効率的な代替手法についても今後検討していくべきではないか。
- ・集団居住を行なう場合でも、指令体制のあり方について時代に即した通信技術を有効活用すべきではないか。
- ・PFI手法の効果的な活用及びストックの有効活用という観点から警察職員だけでなく、一部を府民向けの賃貸住宅としても提供するという視点も必要ではないか。
- ・既存ストックの有効活用を図る上で、大阪府住宅供給公社賃貸住宅等の空き家活用を検討することも重要ではないか。

などの意見があったことを付記しておく。

(2) 再評価対象事業（別表2参照[P10-18]）

再評価対象事業として審議した街路事業の【富田目垣線、富田奈佐原線】
【道祖本摂津北線】、連続立体交差事業の【南海本線(泉大津市)】、砂防事業の【山辺川】
【寺川】
【千塚川】、海岸(高潮)事業の【堺泉北港海岸堺地区】については、審議の結果、事業の必要性が認められ、かつ、事業進捗上も特段の支障がないと考えられるため、いずれも「事業継続は妥当」と判断する。

なお、重点的に審議を行った街路事業の【富田目垣線、富田奈佐原線】の審議過程において、公共事業用地として取得した土地について、工事着手までに相当の時間を要すると予想される場合には、取得用地の有効活用方策について検討していくべきであるとの意見があったことを付記しておく。

また、海岸(高潮)事業の【堺泉北港海岸堺地区】においては、基礎土台の石垣を含む史跡旧堺燈台の保存検討が行なわれているところであり、開放空間として大浜公園等周辺施設と一体利用が図れるよう地元市と協議を進めていくべきである。

また、【富田目垣線、富田奈佐原線】【堺泉北港海岸堺地区】以外の5件については、用地買収率がそれぞれ9割を超えており、投資効果の面からも事業を早期に完成させることが必要である。

(3) 再々評価対象事業（別表3参照[P20-26]）

再々評価対象事業として審議した街路事業の【豊中岸部線、千里中央線】
【千里丘寝屋川線】、【枚方藤阪線】、【茨木寝屋川線】、【南花田鳳西町線】、
連続立体交差事業の【南海本線（泉佐野市）】については、審議の結果、事業のさらなる継続の必要性が認められ、かつ、事業進捗上も特段の支障がないと考えられるため、いずれも「事業継続は妥当」と判断する。

このうち、重点的に審議を行った【豊中岸部線、千里中央線】については、平成10年度時点では工事着手ができていなかったが、現在は工事が進捗しており、今後は計画どおりの完成が見込めることを確認した。

また、【豊中岸部線、千里中央線】以外の5件については、用地買収率がそれぞれ9割を超えており、投資効果の面からも事業を早期に完成させることが必要である。

4 結び

上期の案件審議を通じた意見として、公共事業においては、用地買収価格の適切な算定のあり方や、効率的な用地の取得時期、取得済み用地の有効活用などを十分に検討する必要があるのではないかという意見があった。また施設整備事業においては、既存ストックの有効活用などの代替案との比較検討やライフサイクルコスト低減のための適切な維持管理が重要ではないかなど、様々な問題提起がなされたところである。

今後下期においては、これまでの審議での議論を生かし、上期審議案件で引き続いて審議中の案件（安威川ダム建設事業、大阪府堺南警察署建替事業、公園事業）及び、その他の事前評価案件、再評価案件、再々評価案件の審議を行なう。また、昨年度検討した事後評価については、具体的な案件審議を実施していきたいと考える。

建設事業評価委員会の審議対象基準

| | | 対象基準 | 評価の視点 |
|----------|--------|--|--|
| 建設事業 | 事前評価 | 府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 | <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 | 府が実施する建設事業のうち次のいずれかに該当する事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採択後 5 年間を経過した時点で未着工の事業 ・ 事業採択後 10 年間（但し、標準工期が 5 年未満の事業については 5 年間）を経過した時点で継続中の事業 ・ 事業の進捗状況や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 | <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 |
| | （再々評価） | 府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 | |
| 主要プロジェクト | 事前評価 | 府が実施又は関与する主要な面的開発事業及び鉄軌道整備事業のうち、事業着手前の事業計画策定段階のもの | <ul style="list-style-type: none"> ・ 府が関与する理由 ・ 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 ・ 採算性 ・ 自然環境等への影響と対策 ・ 代替案との比較検討 など |
| | 事中評価 | 府が実施又は関与する主要な面的開発事業及び鉄軌道整備事業のうち、現に実施中の事業で、府において見直し案を策定したもの | <ul style="list-style-type: none"> ・ 府が関与する理由 ・ 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 ・ 採算性 ・ 自然環境等への影響と対策 ・ 代替案との比較検討 など |

| 事業名 (所在地) | 上位計画・ 優先度 | 事業を巡る 社会経済情勢 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-----------------------|------------------|------------|-------------|----------------------------------|----------------------------------|--------------|---------|----------------------------------|----------------------------------|---|--|
| 事業概要 | 完成予定年 | | 事業効果の定性的分析 | | | | | | | | | | | |
| <p>(街路) 大阪河内長野線 (松原市)</p> <p>[目的] 大阪南部地域を南北に貫く骨格軸となる主要幹線道路であり、大阪府道路整備長期計画において位置付けている東阪和軸を形成する路線のひとつである。また、阪神高速道路大和川線、都市計画道路堺松原線へアクセスすることで、この地域の都市機能の向上を担うものである。</p> <p>[内容] 延長 約0.5km 幅員 35.0m(4車線) 道路区分 第4種第1級</p> <p>[事業費] 総事業費約37億円 (内訳) 用地費 約30億円 工事費 約7億円</p> | <p>[上位計画] ・大阪府道路整備長期計画 ・大阪府都市基盤整備中期計画(案)</p> <p>[優先度] 本路線は現在整備が進められている都市計画道路堺松原線及び、阪神高速道路大和川線へのアクセス道路であり、府道大堀堺線とネットワーク形成を図ることで、大阪南部地域の著しい東西方向の交通混雑緩和が図られ、また三宅西ランプ及び天美ランプへ接続することから、流通機能等が向上し、この地域の活性化に寄与することから、本事業予定区間の優先度は非常に高い。</p> <p>[完成予定年] 平成22年度</p> | <p>周辺道路の状況 混雑度</p> <table border="1" data-bbox="710 566 1002 1126"> <thead> <tr> <th>東西方向 幹線道路</th> <th>南北方向 幹線道路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>府道 大堀堺線</td> <td>府道 大阪狭山線</td> </tr> <tr> <td>H6 :1.26 H9 :1.27 H11:0.96</td> <td>H6 :0.99 H9 :0.92 H11:0.82</td> </tr> <tr> <td>府道 堺大和高田線</td> <td>国道 309号</td> </tr> <tr> <td>H6 :1.56 H9 :1.67 H11:1.54</td> <td>H6 :1.02 H9 :0.88 H11:0.84</td> </tr> </tbody> </table> <p>関連事業 ・阪神高速道路大和川線 事業主体：阪神高速道路公団 延長：10.8km、H22 供用予定 ・都市計画道路堺松原線 事業主体：大阪府 延長：2.2km、H22 供用予定 ・松原市北部地域開発計画 天美・三宅地区の市街化調整区域(60ha)を対象とし、組合施行による土地区画整理事業を検討 三宅地区については平成14年7月に「松原市三宅地区まちづくり協議会」を設立</p> <p>[地元等の協力体制] 地元市から毎年早期整備要望がなされている。</p> | 東西方向 幹線道路 | 南北方向 幹線道路 | 府道 大堀堺線 | 府道 大阪狭山線 | H6 :1.26 H9 :1.27 H11:0.96 | H6 :0.99 H9 :0.92 H11:0.82 | 府道 堺大和高田線 | 国道 309号 | H6 :1.56 H9 :1.67 H11:1.54 | H6 :1.02 H9 :0.88 H11:0.84 | <p>B / C = 1.57 便益総額 B = 49.7 億円 総費用 C = 31.7 億円</p> <p>歩行者等の安全性向上 (都)堺松原線から周辺の狭小道路へ流れ込む交通が抑制され、周辺道路における歩行者等の安全性が向上 通行車両の安全性向上 周辺の道路は狭小であり、本路線の整備により(都)堺松原線からの交通が円滑に処理されるため、通行車両の安全性が向上 緊急車両の通行 本路線の整備により、円滑な緊急車両の通行ができる。 交通連携機能拡大・土地利用の促進 阪神高速道路大和川線(三宅西ランプ・天美ランプ)へのアクセスが可能になることから、流通機能の向上が図られ、地域の連携・発展に寄与する。 渋滞の緩和 府道大堀堺線とネットワーク形成されることから、大阪南部地域(特に河内天美駅周辺)の交通渋滞の緩和に寄与する。 松原市新都市拠点整備構想への関与 新都市拠点の骨格軸を形成すること等により、沿道の価値の増進効果が期待できる。</p> | <p>自然環境 田畑部(供用後：市街地)を通過する道路(区間)であり、歩道部に植樹帯を設け、緑を還元する。</p> <p>沿道環境 歩道を設置することから、住居と車両通行部の離隔ができ、植樹帯等を歩道に設置することにより沿道環境への影響を緩和する。</p> |
| 東西方向 幹線道路 | 南北方向 幹線道路 | | | | | | | | | | | | | |
| 府道 大堀堺線 | 府道 大阪狭山線 | | | | | | | | | | | | | |
| H6 :1.26 H9 :1.27 H11:0.96 | H6 :0.99 H9 :0.92 H11:0.82 | | | | | | | | | | | | | |
| 府道 堺大和高田線 | 国道 309号 | | | | | | | | | | | | | |
| H6 :1.56 H9 :1.67 H11:1.54 | H6 :1.02 H9 :0.88 H11:0.84 | | | | | | | | | | | | | |

| 代替案との比較検討 | 委員会における主な審議内容 | 評価 |
|--|---|-------------|
| <p>松原市域で阪神高速道路の天美ランプ、三宅西ランプへ直結する道路は本路線のみである。</p> | <p>(必要性とスケジュールについて) 本路線は大阪南部地域を南北に貫く骨格軸となる主要幹線道路と位置付けられている。 周辺道路における渋滞状況については緩和傾向にあるが、阪神高速道路大和川線及びその関連側道である府道堺松原線へアクセスすることで、将来大和川線等の完成に伴い想定される交通渋滞の緩和に寄与するものであることを確認した。 また、本路線は用地買収、工事等について7年程度を要する事業であることから、平成22年開通予定の阪神高速道路大和川線及び府道堺松原線と供用時期をあわせるためには、平成16年度の事業着手が必要であることを確認した。</p> <p>(まちづくりの考え方と寄与について) 地元市では「経済活性化」「地域交流」「安全」など総合的なまちづくりを目指しており、本路線の整備によって地域の活性化など様々な効果が期待できることを確認した。</p> <p>(面整備・規制誘導の見直しについて) ・本事業施行箇所を含む周辺区域は、地元市都市計画マスタープランで、新都市拠点整備地区と位置付けられている。 ・本路線の沿道地域における面整備については、道路供用後の周辺状況を見極めたいとの地元の意向が強く、早期具体化は困難な状況であり、本路線の供用を先行することとなる。 ・本事業施行箇所を含む周辺区域は、本路線供用を契機に市街化区域への編入が予定されているが、今後の開発規制誘導策が明確ではないなかでは、沿道を中心に無秩序な開発が生じる可能性がある。このため供用開始時点までに地元市と協力して地区計画等の沿道における具体的な規制誘導方策の導入が図られるよう強く要望する。</p> <p>(用地費の算出根拠について) 公共事業による用地取得額の算定は、公示地・取引事例・路線価等から試算し、不動産鑑定士の意見を聴いた上で、府財産評価審査会の答申を受けて設定している。 市街化調整区域内農地も、民間取引事例を基に、現況や今後の土地利用見込みなどを総合的に勘案し土地価格を算定しており、本路線についても、周辺の市街化の程度や開発の見込み等から宅地見込み地を前提とした価格に基づき、事業費を算定していることを確認した。</p> <p>(将来土地区画整理がある場合の便益算定について) 国土交通省の要領では、道路整備が沿道や周辺に与える効果(土地の価値増進など)については定量化されていないため、交通機能のみ便益算定している。 なお、本路線の定性的な効果として、新都市拠点の骨格軸を形成すること等により、沿道の価値の増進効果が期待できることを確認した。</p> <p>(阪神高速道路大和川線開通後の通過交通減少の見直し・対応について) 阪神高速道路大和川線開通後におけるこの地域の交通状況を踏まえた本路線の事後評価を行い、その効果を検証するとともに、本事業区間に引き続き南伸区間の整備の必要性についても検証していくことを確認した。</p> <p>(事業予定地の状況と地権者数について) 本事業区間の土地利用状況は、市街化区域に近接していることから、田畑と住宅・店舗等が共に40%程度、池が20%程度となっている(地権者数:22名、27筆)ことを確認した。</p> | <p>事業実施</p> |

| 事業名 (所在地) | 事業手法・上位計画・ 優先度 | 事業を巡る 社会経済情勢 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 |
|---|---|---|---|---|
| 事業概要 | 完成予定年 | | 事業効果の定性的分析 | |
| <p>(待機宿舍) 大阪府警察 寝屋川待機宿舍建替 整備等事業 (寝屋川市)</p> <p>[目的] 待機宿舍は、悪質・巧妙化、広域化、スピード化する犯罪事象の発生時における初期の段階での迅速な対応及び大規模災害、騒じょう事案等の発生時における対応のために必要な集団警察力の確保と動員を図るため、警察官の常時待機体制の確保を目的として設置されている。</p> <p>この中で、大阪府東部地域の中核である寝屋川待機宿舍は、昭和34年から47年にかけて建設された待機宿舍であるが、狭隘であることに加え老朽化が著しいため、早急に建替事業を実施する必要がある。</p> <p>[内容] 戸数：世帯用615戸・ 単身寮130室 構造： 鉄筋コンクリート 5階～14階建(想定) 住居面積： 世帯用3DK64㎡/戸 単身寮24㎡/室 敷地面積： 約31,100㎡ (都市計画公園、 住区内市道を除く。)</p> <p>[事業費] 総事業費 約120億円 うち維持管理費 約9.5億円(30年間)</p> | <p>(事業手法) 民間の資金及び技術的能力を活用したPFI手法を導入。</p> <p>[メリット] ・効率的・効果的な宿舍の整備・維持管理 ・適切な役割分担・リスク分担 ・財政負担の平準化</p> <p>(上位計画) 大阪府行財政計画(案)</p> <p>(優先度) 寝屋川宿舍は東部地域における中核的施設であるが、老朽化により1棟から7棟を閉鎖しており、また、老朽・狭隘であることから入居者が減少しており、早急な整備を図る必要がある。</p> <p>(完成予定年) 平成21年度</p> | <p>(地元等の協力体制) 入居者の同意を得ている。</p> <p>地元住民への説明は、今後、実施方針の公表や特定事業選定手続に合わせて行う。</p> | <p>B / C 待機宿舍の整備による費用便益の測定方法が確立されていないため算出不能。</p> <p>土地の高度利用により待機宿舍内道路やオープンスペースを拡充し、緊急車両の通行の円滑化や歩行者の通行の安全及び地域全体の防災性が向上する。 集会所やプレイロットを整備し、児童や保護者の交流の場として開放し、周辺地域を含めたコミュニティの活性化につながる。 老朽化し、狭隘な施設を魅力ある施設に整備することにより、警察職員の士気を高揚させるとともに、優秀な人材の確保につながる。 プレイロットの整備や団地内緑化により良好で快適な住環境の形成をはかるとともに、地域の街づくりや景観に考慮した宿舍を整備する。 土地の高度利用によって発生する余剰地は売却する。</p> | <p>動植物の生態系への影響 既成団地内での建替事業であり、新たに土地の利用転換を伴わないことから動植物の生態系に影響はない。</p> <p>緑化の推進 建築基準法に基づく寝屋川市の認定基準や、大阪府環境保全条例に定める緑被率30%以上を確保するよう植栽を行う。</p> <p>文化財調査 敷地の北半分は埋蔵文化財包蔵地(茨田郡条里遺跡)であるため、事前に十分な調査を実施し、文化財の保護を図る。</p> <p>産業廃棄物のリサイクル 既設宿舍の撤去工事に伴う廃棄物については、「建設リサイクル法」に基づき、建設資材としてのリサイクルが可能なものについて再資源化に努める。また、新築工事については、再生材の利用に努めていくものとする。</p> |

| 代替案との比較検討 | 委員会における主な審議内容 | 評価 |
|---|---|----------------------|
| <p>増築・改築 昭和34年から47年度にかけて建設されたものであり、住戸の狭隘とともに、建物の構造躯体や外壁、給排水設備、電気設備等、老朽化によるトラブルが頻繁に発生している。</p> <p>このため、1棟から7棟までを閉鎖しており、残りの住宅も住居としての機能性が失われつつあり、今後長期間の使用を考慮すると、増築・改築策はなじまない。</p> <p>なお、増築・改築では土地の高度利用が図れないため、余剰地が発生しない。</p> <p>他の地域への移転 東部地域において必要な待機宿舍の確保を図る事業であり、他の地域への移転はできない。</p> <p>また、東部地域において745戸(室)もの待機宿舍を建設できる府有地はなく、現地建替えしか方法はない。</p> <p>なお、寝屋川待機宿舍の整備完了後は、守口、香里及び長尾の各世帯用宿舍と枚方单身寮を廃止し、寝屋川待機宿舍に整理・統合する予定である。</p> | <p>(設置の目的及び必要性) ・警察職員の集団居住による常時待機体制は、大規模災害等における被害を最小限に食い止めるため、所要の初動体制が確保されるのであれば、その趣旨は理解される。</p> <p>(整備戸数の考え方) ・待機宿舍の整備戸数(府内4地域で計約4,000戸)は、災害発生の初期的段階に従事する部隊編成要員を基に、地理的状況や交通事情等を踏まえて設定されていること、また、現在の54箇所を今後25箇所に集約する再編整備の考え方を確認した。</p> <p>(建替えの優先順位) ・昭和30年代以降に建築された現在の寝屋川待機宿舍は、老朽・狭隘化が著しく、待機宿舍の中での整備(建替)の優先順位が高いことは認められる。 ・大阪府警察においては、これまでも大規模災害・非常事態に備え、待機宿舍を整備してきているが、整備率は平均18.7%であり、全国29.0%、類似都県20.6%と比べ、低い水準であることは認められる。 ・東部地域の入居率が他地域に比べて低いのは、現在の寝屋川待機宿舍が昭和30年代以降に建築され老朽化・狭隘化が著しいからであり、建て替えによって入居率を一定程度高めることは期待できる。</p> <p>(事業手法) ・本事業の整備では、民間活力を活用するPFI手法の導入を検討しており、PFIのなかでも、BTO方式(Build Transfer Operate)を採用することにより財政負担の軽減効果が見込まれ、従来方式よりも効率的な整備が進むことが期待される。 ・また、ライフサイクルコストを低減するため、PFI手続において、保守点検等に加えて大規模修繕も含めた事業者からのPFI事業提案について今後検討していくことを確認した。 ・本事業は府内東部地域に分散している待機宿舍を集約し、建て替えるものであり、土地の高度利用を図ることによって生じる余剰地を売却するなど財政負担を抑制する手法が検討されていることを確認した。</p> <p>(施策面の取組み) ・待機宿舍は、その設置目的からも、常に高い入居率を維持する必要がある、それを促進するための具体的な仕組みを検討すべきである。 ・大規模災害等の非常事態において待機宿舍として本来の機能を十分に発揮できるよう、通信連絡体制の確保をはじめ、初動体制に不可欠な資機材等の配備、緊急時における入居者の対応マニュアルの整備が必要である。 ・なお、これらの取組みの結果について、事業完了までに本委員会に報告されたい。</p> <p>(代替手法の検討) ・府営住宅は所得制限の要件があり、国庫補助制度上の制約がある。また、民間住宅(特定優良賃貸住宅など)はこうした制限はないが、当該地域において想定人数を集団で居住させることができる規模の住宅がないことを確認した。</p> <p>(住居面積及び戸当たり建築単価) ・世帯用宿舍64㎡は、4人家族を想定した面積で、国庫補助の対象となる面積でもあり、待機宿舍としては妥当な広さであることを確認した。また、戸当たり単価は約1,400万円であり、建築単価も妥当なものであることを確認した。</p> <p>(集団居住・ストック活用についての意見) ・待機宿舍そのものが被災する可能性や通信技術等の技術革新が進歩を考えると、必ずしも集団居住を伴わなくとも緊急的な初動体制を確保できるより効率的な代替手法についても今後検討していくべきではないか。 ・集団居住を行なう場合でも、指令体制のあり方について時代に即した通信技術を有効活用すべきではないか。 ・PFI手法の効果的な活用及びストックの有効活用という観点から警察職員だけでなく、一部を府民向けの賃貸住宅としても提供するという視点も必要ではないか。 ・既存ストックの有効活用を図る上で、大阪府住宅供給公社賃貸住宅等の空き家活用を検討することも重要ではないか。</p> | <p>条件付き 事業実施</p> |

| 事業名 (所在地) | 進捗率 (H15.3) | 事業を巡る 社会経済情勢の変化 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 |
|---|---|---|--|---|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | |
| <p>(街路) 富田目垣線、富田奈佐原線 (茨木市、高槻市)</p> <p>[目的] 本路線は、高槻市南西部と茨木市東部を通過し、府道大阪高槻京都線及び国道171号に結節する幹線道路である。 現道の府道鳥飼八丁富田線の幅員が狭小で歩道も無いことから、道路の拡幅整備を行い、自動車交通の円滑化及び歩行者等の安全確保を図る。</p> <p>[内容] 延長 0.8 km 幅員 22.0 m (2車線) 道路区分 第4種第1級</p> <p>[事業費] 全体事業費 約50億円 (内訳) 用地費約46億円 工事費約4億円</p> | <p>用地 80% 工事 0%</p> <p>現道や周辺道路が狭小であることから、暫定的な整備を行うことにより、交通流の円滑化と交通安全性の向上が図れる。</p> | <p>(現道) ・府道鳥飼八丁富田線 幅員w = 5 ~ 8 m 混雑度 H6 : 0.51 H9 : 0.84 H11: 1.07 24時間交通量 H6 : 5,547台 H9 : 8,724台 H11: 12,094台</p> <p>・幅員が狭く、歩道もないため、非常に危険な状態である。 ・混雑度、交通量とも増加傾向にあり、混雑している。</p> <p>(周辺道路の状況) ・府道茨木寝屋川線 混雑度 H6 : 1.56 H9 : 1.46 H11: 1.43 24時間交通量 H6 : 15,988台 H9 : 15,090台 H11: 15,851台</p> <p>・混雑度、交通量とも若干減少傾向にあるものの、依然として混雑している。</p> <p>[地元等の協力体制] ・地元は事業に協力的である。 ・交通量の増大に伴う渋滞緩和並びに交通安全確保の観点から早期整備が望まれている。</p> | <p>B / C = 2 . 3 3</p> <p>便益総額 B = 約124億円 総費用 C = 約53億円</p> <p>・現道拡幅、歩車分離による交通安全機能の向上 ・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保 ・道路拡幅による延焼遮断機能の向上 ・道路空間拡大によるライフライン導入空間の確保 ・周辺狭小道路への迂回交通量減少による安心・安全性の向上 ・地域間交流連携の強化 ・物流の効率化の支援 ・十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上 ・周辺狭小道路の迂回交通量減少による快適性の向上</p> | <p>・道路の整備により旅行速度が向上し、CO²の排出量が削減される。 ・植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</p> |

| 委員会における主な審議内容 | 評価 |
|---|------|
| <p>(本事業路線整備に伴う府道茨木寝屋川線の渋滞緩和効果について)</p> <p>大阪高槻京都線や高槻茨木線等の東西道路と結節する南北道路が少ないことから、本事業路線整備により、府道茨木寝屋川線の渋滞緩和にも一定の効果があることを確認した。</p> <p>なお、現時点で定量的な効果を示すことは困難であるが、今後、事業完了後における交通状況を踏まえ、本事業の事後評価を行い、その効果を検証していくことについて確認した。</p> <p>(北摂地域における交通ネットワーク整備の考え方について)</p> <p>大阪府道路整備長期計画に基づき、広域交通ネットワークとしての基幹軸の整備並びに広域基幹軸と緊密に連結する地域内の幹線道路網の整備に努めており、北摂・三島地域においては、広域基幹軸として都市計画道路十三高槻線をはじめとする京阪軸の整備を進める一方、本事業路線整備のほか、都市計画道路茨木寝屋川線や主要地方道大阪高槻線など地域内における広域基幹軸との連結整備に取り組んでいることを確認した。</p> <p>(用地買収と工事着手との関係について)</p> <p>本事業は、平成6年度の事業採択後、地元協議を経て平成12年度より用地買収に着手したが、狭隘区間で一部残っていた物件移転補償が平成14年度に解決したことから、今年度、工事着手する予定であることを確認した。</p> <p>(用地取得後、工事着手までの間の遊休地について)</p> <p>公共事業用地として取得した土地について、工事着手までに相当の時間を要すると予想される場合には、取得用地の有効活用方策について検討していくべきであるとの意見があった。</p> | 事業継続 |

| 事業名 (所在地) | 進捗率 (H15.3) | 事業を巡る 社会経済情勢の変化 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 |
|--|---|--|---|---|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | |
| <p>(海岸(高潮)) 堺泉北港海岸堺地区 (堺市)</p> <p>[目的] 既往最大である伊勢湾台風級の台風が、大阪に甚大な被害をもたらした室戸台風コースで北上した時を想定した計画台風に対応できるよう、護岸の改良及び液状化の対策を施し、背後住民等の生命・財産の保全を図ることを目的とする。</p> <p>[内容] 事業延長 L = 3,165m 護岸改良 2,020m 胸壁改良 1,145m 水門改良 2基</p> <p>[事業費] 全体事業費 約 70.8 億円</p> | <p>用地 - % 工事 52%</p> <p>高潮からの防ぎよ効果は、事業完了することにより発現される。</p> | <p>事業採択の理由 護岸は昭和40年までに整備されたものであり、現状の天端高さ(0.P.+5.50)では計画台風に対応できる天端高さ(0.P.+6.00)に不足し、かつ老朽化も進んでいる。 また、水門は昭和28年に建造されたものであり、老朽化が著しく、機能低下を招いている。 なお、阪神・淡路大震災(平成6年度)を受け、全国的に液状化対策を踏まえた整備がより一層重要視されるようになった。</p> <p>海岸法による事業の位置付け 平成11年に海岸法が改正され、防護のみではなく環境及び利用面を配慮した整備を行う必要が示された。 また、大阪湾沿岸海岸保全基本計画においても当該地区へ防護機能の確保・環境回復創造・魅力ある景観の創出・海岸利用の促進といった海岸整備方針を定めた。</p> <p>[地元等の協力体制] 地元市から早期安全確保、早期完了の強い要望があるとともに、事業に対する協力体制を示している。</p> | <p>$B / C = 2.47$</p> <p>便益総額 $B = 181.3$ 億円</p> <p>総費用 $C = 73.5$ 億円</p> <p>海とふれ合えることのできるオープンスペースとして整備を行うことによって、景観や明るさが向上し、防犯上からも好ましい環境となり、また、人々の憩いの場となることで背後住民及び就業者等の居住や就業への活力を与え、快適性を向上させる。</p> | <p>・海とふれ合えることのできるオープンスペースとして整備を行う。</p> <p>・隣接する大浜公園や歴史的価値のある史跡堺旧燈台と調和のとれた海岸線の整備を行う。</p> |

| 委員会における主な審議内容 | 評価 |
|---|------|
| <p>(本事業の優先度について) 防護区域は交通機関や商業施設などの市街化が形成されており、大阪府都市基盤整備中期計画(案)では最優先として位置付けられ、本事業の優先度が高いことを確認した。</p> <p>(想定している災害規模の妥当性と施設水準について) 現在の高さ基準は過去の大型台風襲来を踏まえ昭和40年代に恒久対策として策定したものであるが、近年実施した高潮点検等でも必要性については変わりなく、社会経済情勢が変化しているとはいえ、現在も基準は妥当であることを確認した。</p> <p>(施設のアメニティ機能について) 海が見えるよう傾斜護岸としており、景観面にも配慮していることを確認した。 なお、開放空間として大浜公園等周辺施設と一体利用が図れるよう、地元市と協議を進めていくべきである。</p> <p>(史跡旧堺燈台について) 現在学識経験者等で構成される史跡旧堺燈台調査委員会で、その歴史的価値も考慮して、燈台及び基礎土台の石垣も含め保存方法等を検討中であることを確認した。</p> <p>(ハザードマップ作成など総合的な防災の取組みについて) 今後、津波シミュレーションに関するハザードマップ作成を検討していくことについて確認した。</p> <p>(事業の遅延理由について) 液状化対策の基準の変更に伴う費用増加などが事業遅延の主な原因であることを確認した。</p> <p>(海岸法改正に伴う影響について) 本事業は平成11年の海岸法改正前から環境面・快適性を取り入れた整備内容としていたため、法改正による影響はなかったことを確認した。</p> <p>(安全施策についての取組み姿勢について) 安全・安心施策は経済再生施策、環境施策ともども重要であり、今後ともバランスをとりながら順次進めていくという府の考え方について確認した。</p> | 事業継続 |

| 事業名 (所在地) | 進捗率 (H15.3) | 事業を巡る 社会経済情勢の変化 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 | 評価 |
|---|--|---|---|---|-------------|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | | |
| <p>(街路) 道祖本摂津北線 (茨木市)</p> <p>[目的] 都市基盤整備公団が基盤整備を進めている彩都(国際文化公園都市)と大阪市内とを大阪中央環状線を介して結節し、彩都の交通動脈としての機能を担うとともに、併せて整備を進めているモノレールの導入空間としての機能を発揮する。</p> <p>[内容] 延長: 0.4 km 幅員: 22~48 m (4車線) 道路区分: 第4種第1級</p> <p>[事業費] 全体事業費 約2.8億円 (内訳) 用地費約1.7億円 工事費約1.1億円</p> | <p>用地 95% 工事 15%</p> <p>彩都の一部まちびらき(H16春)にあわせて暫定2車線の整備を行うことから、アクセス機能は確保できる。</p> | <p>(現道の状況) ・府道茨木摂津線 混雑度 H6 :1.20 H9 :1.45 H11:0.97</p> <p>24時間交通量 H6 :4,345台 H9 :5,216台 H11:2,935台</p> <p>[地元等の協力体制] ・本事業とあわせて地元市が駅前広場の整備を計画しており、市は協力的である。 ・彩都へのメインのアクセス道路であることからまちびらきにあわせた整備が望まれている。</p> | <p>B / C = 2 . 6 0</p> <p>便益総額 B = 78億円 総費用 C = 30億円</p> <p>・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保 ・道路空間確保によるライフライン導入空間の確保 ・彩都の支援 ・地域間交流連携の強化 ・物流の効率化の支援 ・良好な都市景観の形成</p> | <p>・道路の整備により旅行速度が向上し、CO²の排出量が削減される。</p> <p>・植樹帯の設置により、緑の回復に努める</p> | <p>事業継続</p> |

| 事業名 (所在地) | 進捗率 (H15.3) | 事業を巡る 社会経済情勢の変化 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 | 評価 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------------------|---|--|------------------|------|-------|-------|--------|-------|---------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|---------|-------|--------|-------|--------|-------|---------|-------|--------|---|---|-------------|
| 事業概要 | 途中段階 の効果 | | 事業効果の定性的分析 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>(連続立体交差) 南海本線 (泉大津市)</p> <p>[目的] 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、踏切を除去し、沿道の交通渋滞を緩和するとともに、鉄道による市街地分断を解消するものである。</p> <p>[内容] 延長：2.4 km 高架化される駅：松ノ浜駅、泉大津駅 踏切除去数：8ヶ所</p> <p>[事業費] 全体事業費 約480億円 (内訳) 用地費 約186億円 工事費 約294億円 (国 29.5%・府 35.5%・市 17.7%・鉄道 17.3%)</p> | <p>用地 96% 工事 25%</p> | <p>(電鉄の運行状況) 列車本数(日) 遮断時間(日) (上:計画時点、下:再評価時点)</p> <table border="1"> <tr><td>:370</td></tr> <tr><td>:6.62</td></tr> <tr><td>:445</td></tr> <tr><td>:8.46</td></tr> </table> <p>(踏切交通量(日)) (上:計画時点、下:再評価時点)</p> <table border="1"> <tr><td>北助松6号</td><td>3,340台</td></tr> <tr><td>松ノ浜2号</td><td>11,617台</td></tr> <tr><td>松ノ浜3号</td><td>2,843台</td></tr> <tr><td>泉大津1号</td><td>2,153台</td></tr> <tr><td>泉大津2号</td><td>9,344台</td></tr> <tr><td>泉大津4号</td><td>3,079台</td></tr> <tr><td>北助松6号</td><td>3,242台</td></tr> <tr><td>松ノ浜2号</td><td>17,694台</td></tr> <tr><td>松ノ浜3号</td><td>4,175台</td></tr> <tr><td>泉大津1号</td><td>3,074台</td></tr> <tr><td>泉大津2号</td><td>11,995台</td></tr> <tr><td>泉大津4号</td><td>3,400台</td></tr> </table> | :370 | :6.62 | :445 | :8.46 | 北助松6号 | 3,340台 | 松ノ浜2号 | 11,617台 | 松ノ浜3号 | 2,843台 | 泉大津1号 | 2,153台 | 泉大津2号 | 9,344台 | 泉大津4号 | 3,079台 | 北助松6号 | 3,242台 | 松ノ浜2号 | 17,694台 | 松ノ浜3号 | 4,175台 | 泉大津1号 | 3,074台 | 泉大津2号 | 11,995台 | 泉大津4号 | 3,400台 | <p>B / C = 2.42</p> <p>便益総額 B = 948.6億円 総費用 C = 391.4億円</p> | <p>・既成市街地における既存の鉄道の立体交差事業であり、新たに自然環境に与える影響はほとんどない。</p> <p>・渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与</p> | <p>事業継続</p> |
| :370 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| :6.62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| :445 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| :8.46 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 北助松6号 | 3,340台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 松ノ浜2号 | 11,617台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 松ノ浜3号 | 2,843台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 泉大津1号 | 2,153台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 泉大津2号 | 9,344台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 泉大津4号 | 3,079台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 北助松6号 | 3,242台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 松ノ浜2号 | 17,694台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 松ノ浜3号 | 4,175台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 泉大津1号 | 3,074台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 泉大津2号 | 11,995台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 泉大津4号 | 3,400台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | なし | <p>[地元等の協力体制] 地域住民の事業早期完成に対する要望が強い。</p> | <p>・踏切事故が解消される。</p> <p>・渋滞緩和により緊急車両の通行が容易となる。</p> <p>・駅及びその周辺の整備にあわせ、バリアフリー化が促進</p> <p>・鉄道で分断されていた地域が一体化することで、発展・活性化が図られる。</p> <p>・渋滞緩和によりバス等の定時性が確保される。</p> <p>・高架化に伴い鉄道の騒音の改善が図られる。</p> <p>・渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音、地球温暖化等の改善に寄与する。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 事業名 (所在地) | 進捗率 (H15.3) | 事業を巡る 社会経済情勢の変化 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 | 評価 |
|--|--|---|---|--|------|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | | |
| (砂防) 山辺川 (能勢町) | 用地 100% 工事 50% | なし | $B/C = 2.24$ 便益総額 $B = 51.5$ 億円 総費用 $C = 23.0$ 億円 | 砂防ダムにより、渓床、溪岸の侵食が防止されるため、堆砂敷より上流の樹木を保全できる。 | 事業継続 |
| [目的] 都市に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流において砂防施設の整備を促進し、土石流等の土砂災害に備える。 | | [地元等の協力体制] 町から強い要望があり、全面的な協力体制を得ている。 | | | |
| [内容] 砂防えん堤 1基 堤高：18.0m 堤長：75.0m | | | | | |
| [事業費] 全体事業費 約20.0億円 | | | | | |
| (内訳) 用地費約7.6億円 工事費約12.4億円 | ・えん堤高7mまで施工済。 ・えん堤高7mまでの土砂整備効果が見込まれる。 | | ・土砂災害による被害の軽減が図れる。 ・砂防ダムについて化粧をし、周辺に調和するよう配慮する。 | | |

| 事業名 (所在地) | 進捗率 (H15.3) | 事業を巡る 社会経済情勢 の変化 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 | 評価 |
|--|---|--|--|------------------|--------------|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | | |
| (砂防) 寺川 (大東市) | 用地 100% 工事 75% | なし [地元等の協力体制] 地元の全面的な 協力あり。 | B / C = 3 . 9 2 便益総額 B = 75 . 9 億円 総費用 C = 19 . 4 億円 | 特になし | 事業 継 続 |
| [目的] 都市に直接的に土砂災 害を及ぼす恐れのある 溪流において砂防施設 の整備を促進し、土石 流等の土砂災害に備え る。 [内容] 溪流保全工 護岸工：354.0m [事業費] 全体事業費 約10.2億円 (内訳) 用地費約4.2億円 工事費約6.0億円 | ・護岸工233 m施工済。 ・護岸工233 m完成分の土 砂整備効果が 見込まれる。 | | 土砂災害による被害の軽減 が図れる。 | | |

| 事業名 (所在地) | 進捗率 (H15.3) | 事業を巡る 社会経済情勢の変化 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 | 評価 |
|---|------------------|--|---|--|------|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | | |
| (砂防) 千塚川 (能勢町) | 用地 100% 工事 0% | なし [地元等の協力体制] ・市の全面的な協力あり。 ・工事用進入路にあたる土地所有者の理解が得られない。 | B / C = 9 . 6 5 便益総額 B = 45 . 5 億円 総費用 C = 4 . 7 億円 | 砂防ダムにより、溪床、溪岸の侵食が防止されるため、堆砂敷より上流の樹木を保全できる。 | 事業継続 |
| [目的] 都市に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流において砂防施設の整備を促進し、土石流等の土砂災害に備える。 [内容] 砂防えん堤1基 堤高：14.5m 堤長：78.0m [事業費] 全体事業費 約4.5億円 (内訳) 用地費約1.8億円 工事費約2.7億円 | なし | | 土砂災害による被害の軽減が図れる。 | | |

| 事業名 (所在地) | 進捗率 (H15.3) | 事業を巡る 社会経済情勢の変化 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 |
|--|--|--|---|--|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | 前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要 |
| <p>(街路) 豊中岸部線、千里中央線 (吹田市)</p> <p>[目的] 吹田市中央部に位置する千里ニュータウンから発生する自動車交通の円滑化を目的とし、混雑する府道豊中摂津線のバイパスとして整備をしている。</p> <p>[内容] 延長：0.9km 幅員：22.0m (4車線) 道路区分 第4種第1級</p> <p>[事業費] ・全体事業費約5.6億円 (内訳) 用地費 約4.4億円 工事費 約1.2億円 ・投資事業費約4.2億円 (内訳) 用地費 約3.6億円 工事費 約0.6億円 再評価時点における事業費 約5.2億円</p> | <p>事業採択年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元 事業着手年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元 完成予定年度 計画時 H7 再評価時 H15 再々評価時 H18</p> <p>分析 用地買収の遅れのため3年延長</p> <p>進捗状況 再評価時 用地 74% 工事 0% 再々評価時 用地 82% 工事 49%</p> <p>周辺道路が狭小であることから、暫定的な整備を行なうことにより交通流の円滑化と交通安全性の向上が図れる。</p> | <p>(周辺道路の状況) ・府道豊中摂津線 混雑度 H2：1.41 H6：1.48 H9：1.52 H11：1.62</p> <p>24時間交通量 H2：18,067 H6：19,814 H9：19,824 H11：22,087</p> <p>[地元等の協力体制] ・地元市である吹田市に用地買収を委託しており、府・市連携のもと事業推進を行なう。 ・交通量の増大に伴う、渋滞緩和並びに交通安全の確保の観点から早期整備が望まれている。</p> | <p>B / C</p> <p>・計画時点：算出なし</p> <p>・再評価時：4.89 便益総額 B = 253億円 総費用 C = 52億円</p> <p>・再々評価時：6.44 便益総額 B = 442億円 総費用 C = 68億円</p> | <p>・道路の整備により旅行速度が向上し、CO²の排出量が削減される。</p> <p>・連続植樹帯の設置により、緑の回復に努める</p> <p>[意見具申]事業継続 [対応方針]事業継続</p> |

| 委員会における主な審議内容 | 評価 |
|--|------|
| <p>(完成時期について) 平成10年度時点では工事着手ができていなかったが、現在は工事が進捗しており、計画どおりの完成が見込めることを確認した。</p> <p>(地元の協力体制について) 用地買収に伴う反対はあったが、事業区間沿道では新たに住宅開発が進んでおり、それ以外には特に大きな反対はないことを確認した。</p> <p>(用地買収方法について) 用地買収の委託は、地元市が事業に積極的に関与することにより、その円滑な推進効果が期待される場合行うものであり、本事業においても買収価格等の適切なチェックを行いながら委託を行っていることを確認した。</p> <p>(維持管理費の額について) 費用便益算出に使用している維持管理費は、国土交通省のマニュアルに基づくものであることを確認した。</p> <p>(B/Cの便益算定について) 国土交通省マニュアルの便益算定期間が、完成後30年間から40年間に変更となったため、便益が大幅に増加したことを確認した。</p> | 事業継続 |

再々評価審議対象事業一覧表（6事業）（別表3）

（2/6）

| 事業名 （所在地） | 進捗率 （H15.3） | 事業を巡る 社会経済情勢の 変化 | 事業効果の定量的分析 （費用便益比） | 自然環境等への 影響と対策 | 評価 |
|--|---|--|--|--|-------------|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | 前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要 | |
| <p>（街路） 千里丘寝屋川線 （寝屋川市）</p> <p>〔目的〕 一級河川淀川を渡河し大阪北部と東部を結ぶ主要幹線道路であり、大阪府道路整備長期計画において、渋滞が激しい大阪中央環状線と大阪外環状線を補完するための新環状ラインを形成する路線のひとつと位置づけられている。</p> <p>〔内容〕 延長：1.2km 幅員：32～46.5m （4車線） 道路区分： 第4種第1級</p> <p>〔事業費〕 ・全体事業費 約215億円 （内訳） 用地費約171億円 工事費約44億円</p> <p>・投資事業費 約200億円 （内訳） 用地費約170億円 工事費約29億円</p> <p>再評価時点における事業費 約226億円</p> | <p>事業採択年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元</p> <p>事業着手年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元</p> <p>完成予定年度 計画時 H7 再評価時 H11 再々評価時 H19</p> <p>進捗状況 再評価時 用地 99% 工事 57%</p> <p>再々評価時 用地 99% 工事 65%</p> <p>・H13年1月に一部2車線区間とし全線供用 ・H14年10月に全線4車線で供用 ・現在、約19,000台/日が利用している。</p> | <p>（現道の状況） ・府道八尾茨木線 約19,000台/日利用 京都守口線との交差点飽和度 = 0.89</p> <p>（周辺道路の状況） ・府道京都守口線 混雑度 H6：1.69 H9：1.30 H11：1.33</p> <p>・府道木屋門真線 混雑度 H6：1.36 H9：1.13 H11：1.36</p> <p>・府道枚方交野寝屋川線 混雑度 H6：1.12 H9：1.45 H11：1.31</p> <p>〔地元等の協力体制〕 沿道の自治会から、渋滞緩和に伴うCO²削減などの沿道環境を早期に向上させるよう整備促進が望まれている。</p> | <p>B / C</p> <p>・計画時点：算出なし</p> <p>・再評価時：算出なし</p> <p>・再々評価時：1.91</p> <p>便益総額 B = 537億円</p> <p>総費用 C = 280億円</p> <p>・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保</p> <p>・道路空間確保によるライフライン導入空間の確保</p> <p>・周辺狭小道路への迂回交通量減少による安心・安全性の向上</p> <p>・地域間交流連携の強化</p> <p>・物流の効率化の支援</p> <p>・十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上</p> <p>・周辺狭小道路の迂回交通量減少による快適性の向上</p> | <p>・道路の整備により旅行速度が向上し、CO²の排出量が削減される。</p> <p>・連続植樹帯の設置により、緑の回復に努める</p> <p>・植樹帯の構造を高くするとともに、排水性舗装により、沿道の騒音規制に努める。</p> <p>〔意見具申〕 〔対応方針〕事業継続</p> | <p>事業継続</p> |

| 事業名 (所在地) | 進捗率 (H15.3) | 事業を巡る 社会経済情勢の 変化 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 | 評価 |
|--|---|--|--|---|-------------|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | 前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要 | |
| <p>(街路) 枚方藤阪線 (枚方市)</p> <p>[目的] 枚方市中央部を東西に結ぶ幹線道路であり、枚方市中心部における交通渋滞緩和と交通安全対策を目的とし、現道拡幅整備を行うものである。</p> <p>[内容] 延長：1.4 km 幅員：16.0m (2車線) 道路区分： 第4種第2級</p> <p>[事業費] ・全体事業費 約5.2億円 (内訳) 用地費約4.4億円 工事費約8億円 ・投資事業費 約4.7億円 (内訳) 用地費約4.0億円 工事費約7億円 再評価時点における事業費 約5.8億円</p> | <p>事業採択年度 計画時 S6.3 再評価時 S6.3 再々評価時 S6.3</p> <p>事業着手年度 計画時 S6.3 再評価時 S6.3 再々評価時 S6.3</p> <p>完成予定年度 計画時 H5 再評価時 H12 再々評価時 H17</p> <p>進捗状況 再評価時 用地 82% 工事 64%</p> <p>再々評価時 用地 91% 工事 92%</p> <p>20～30mの用地が確保できた段階において、順次、拡幅整備を行うことにより、歩行者の交通安全の確保並びに、自動車交通流の円滑化が図れる。</p> | <p>(現道の状況) ・府道杉田口禁野線 混雑度 H6：1.40 H9：1.27 H11：1.11</p> <p>(周辺道路の状況) ・府道枚方高槻線 混雑度 H6：0.73 H9：0.83 H11：0.76</p> <p>・府道枚方富田林泉佐野線 混雑度 H6：1.97 H9：1.55 H11：1.59</p> <p>[地元等の協力体制] 地元自治会を含む6団体から早期拡幅要望を受けている。</p> | <p>B / C</p> <p>・計画時点：算出なし</p> <p>・再評価時：2.49 便益総額 B = 約14.2億円 総費用 C = 約5.7億円</p> <p>・再々評価時：1.85 便益総額 B = 約12.6億円 総費用 C = 約6.8億円</p> <p>・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保 ・道路空間確保によるライフライン導入空間の確保 ・歩車分離による交通安全機能の向上 ・地域間交流連携の強化 ・物流の効率化の支援 ・幅員が確保された歩道による快適性の向上</p> | <p>・道路の整備により旅行速度が向上し、CO²の排出量が削減される。 ・植樹帯の設置により、緑の回復に努める</p> <p>[意見具申] - [対応方針]事業継続</p> | <p>事業継続</p> |

再々評価審議対象事業一覧表（6事業）（別表3）

（4 / 6）

| 事業名 （所在地） | 進捗率 （H15.3） | 事業を巡る 社会経済情勢の変化 | 事業効果の定量的分析 （費用便益比） | 自然環境等への 影響と対策 | 評価 |
|--|---|---|--|--|------|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | 前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要 | |
| <p>（街路） 茨木寝屋川線 （茨木市）</p> <p>[目的] 本路線は、茨木市の市街地中央を縦貫して寝屋川市へと至る幹線道路である。本事業は、府道八尾茨木線の道路幅員が狭小で、歩道もないことから、自動車交通の円滑化と歩行者等の安全確保を図るため、道路の拡幅整備を行うものである。</p> <p>[内容] 延長：0.7 km 幅員：20～44.5m（4車線） 道路区分： 第4種第1級</p> <p>[事業費] ・全体事業費 約9.6億円 （内訳） 用地費約5.9億円 工事費約3.7億円</p> <p>・投資事業費 約9.4億円 （内訳） 用地費約5.9億円 工事費約3.5億円</p> <p>再評価時点における事業費 約8.2億円</p> | <p>事業採択年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元 事業着手年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元 完成予定年度 計画時 H7 再評価時 H14 再々評価時 H15</p> <p>進捗状況 再評価時 用地 83% 工事 68%</p> <p>再々評価時 用地 99% 工事 86%</p> | <p>（現道の状況） ・府道八尾茨木線 混雑度 H6：1.54 H9：0.95 H11：1.18</p> <p>24時間交通量 H6：5,150台 H9：2,335台 H11：4,374台</p> <p>[地元等の協力体制] ・地元市である茨木市に用地買収を委託しており、府市連携のもと事業推進を行う。 ・交通量の増大に伴う渋滞緩和並びに交通安全の確保の観点から早期整備が望まれている。</p> | <p>B / C</p> <p>・計画時点：算出なし</p> <p>・再評価時：4.70 便益総額 B = 377億円 総費用 C = 80億円</p> <p>・再々評価時：5.19 便益総額 B = 664億円 総費用 C = 128億円</p> <p>・歩車分離による交通安全機能の向上 ・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保 ・道路拡幅による延焼遮断機能の向上 ・周辺狭小道路への迂回交通量減少による安心・安全性の向上 ・地域間交流連携の強化 ・物流の効率化の支援 ・十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上 ・周辺狭小道路の迂回交通量減少による快適性の向上</p> | <p>・道路の整備により旅行速度が向上し、CO₂の排出量が削減される。</p> <p>・連続植樹帯の設置により、緑の回復に努める</p> <p>[意見具申] - [対応方針]事業継続</p> | 事業継続 |

| 事業名 （所在地） | 進捗率 （H15.3） | 事業を巡る 社会経済情勢の 変化 | 事業効果の定量的分析 （費用便益比） | 自然環境等への 影響と対策 | 評価 |
|--|--|--|---|--|------|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | 前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要 | |
| <p>（街路） 南花田鳳西町 線 （堺市）</p> <p>[目的] 本事業は、府道我道 金岡線から市道5 2号線、向陵金岡線 を経て、主要幹線道 路である府道大阪 中央環状線に至る 自動車交通が、幅員 の狭小な現道や市 道の交通渋滞を発生 させ、交通安全上も 支障をきたしている ため、府道我道金岡 線のバイパスとして 整備するものである。</p> <p>[内容] 延長：0.4 km 幅員：22.0m （4車線） 道路区分： 第4種第1級</p> <p>[事業費] ・全体事業費 約30億円 （内訳） 用地費約25億円 工事費約5億円 ・投資事業費 約26億円 （内訳） 用地費約24億円 工事費約2億円 再評価時点にお ける事業費 約40億円</p> | <p>事業採択年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元 事業着手年度 計画時 H元 再評価時 H元 再々評価時 H元 完成予定年度 計画時 H7 再評価時 H13 再々評価時 H16</p> <p>進捗状況 再評価時 用地 63% 工事 5% 再々評価時 用地 91% 工事 20%</p> | <p>（現道の状況） ・府道我道金岡線 混雑度 H6：1.00 H9：0.73 H11：0.74</p> <p>（周辺道路の状況） ・市道金岡52号線 幅員：6m ・市道向陵金岡線 幅員：4～6m</p> <p>[地元等の協力体制] ・地元市である堺市 に用地買収を委託 しており、府市連携 のもと事業推進を 行う。 ・交通量の増大に伴 う渋滞緩和並びに 交通安全の確保の 観点から早期整備 が望まれている。</p> | <p>B / C</p> <p>・計画時点：算出なし</p> <p>・再評価時：2.10 便益総額 B = 約82億円 総費用 C = 約39億円</p> <p>・再々評価時：2.65 便益総額 B = 約96.7億円 総費用 C = 約36.5億円</p> | <p>・道路の整備により 旅行速度が向上し、 CO²の排出量が削減 される。 ・連続植樹帯の設置 により、緑の回復に 努める</p> <p>[意見具申] - [対応方針]事業継続</p> | 事業継続 |

再々評価審議対象事業一覧表（6事業）（別表3）

(6/6)

| 事業名 (所在地) | 進捗率 (H15.3) | 事業を巡る 社会経済情勢の 変化 | 事業効果の定量的分析 (費用便益比) | 自然環境等への 影響と対策 | 評価 | | | | | | | | |
|---|---|--|-----------------------|---------------------------|----|-------|-----|---------|--|-------|--|--|------|
| 事業概要 | 途中段階の効果 | | 事業効果の定性的分析 | 前回再評価時の意見具申・ 府の対応方針の概要 | | | | | | | | | |
| <p>連続立体交差) 南海本線 (泉佐野市)</p> <p>[目的] 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、踏切を除去し、沿道の交通渋滞を緩和するとともに、鉄道による市街地分断を解消するものである。</p> <p>[内容] 延長：2.8km 高架化される駅：泉佐野駅 踏切除去数：9箇所</p> <p>[事業費] ・全体事業費 約562億円 (内訳) 用地費約137億円 工事費約425億円 (国30%・府24%・市12%・鉄道34%) ・投資事業費 約401億円 (内訳) 用地費約137億円 工事費約264億円 再評価時点における事業費 約373億円</p> | <p>事業採択年度 計画時 S62 再評価時 S62 再々評価時 S62 事業着手年度 計画時 S62 再評価時 S62 再々評価時 S62 完成予定年度 計画時 H7 再評価時 H18 再々評価時 H18</p> <p>進捗状況 再評価時 用地 100% 工事 41% 再々評価時 用地 100% 工事 63%</p> <p>・H7.3に 期区間の高架完了により、踏切2箇所除去 ・H14.5に上り線(なんば行き)高架代替完了により、踏切遮断時間が減少</p> | <p>全踏切における踏切交通量及び踏切遮断時間</p> <p>踏切交通量 (台/日) 平均踏切遮断時間</p> <table border="1"> <tr> <td>H6</td> <td>:12,632</td> </tr> <tr> <td></td> <td>:5.66</td> </tr> <tr> <td>H14</td> <td>:40,951</td> </tr> <tr> <td></td> <td>:8.99</td> </tr> </table> <p>[地元等の協力体制]平成18年度の完成に向けて、引き続き地域住民の協力を得て事業の進捗に務める。</p> | H6 | :12,632 | | :5.66 | H14 | :40,951 | | :8.99 | <p>B / C</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画時点 : 算出なし ・再評価時 : 算出なし ・再々評価時 : 1.82 <p>便益総額 B = 636.7億円 総費用 C = 349.2億円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故が解消される。 ・踏切除去及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易となる。 ・駅及びその周辺の整備にあわせ、バリアフリー化が促進 ・鉄道で分断されていた地域が一体化することで、発展・活性化が図られる。 ・高架化に伴い鉄道の騒音の改善が図られる。 ・渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音、地球温暖化等の改善に寄与する。 | <p>・既成市街地における既存の鉄道の立体交差事業であり、新たに自然環境に与える影響はほとんどない</p> <p>・渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与</p> <p>[意見具申] - [対応方針] 事業継続</p> | 事業継続 |
| H6 | :12,632 | | | | | | | | | | | | |
| | :5.66 | | | | | | | | | | | | |
| H14 | :40,951 | | | | | | | | | | | | |
| | :8.99 | | | | | | | | | | | | |

上 期

審 議 日 程

| 年 月 日 | 審 議 経 過 |
|--------------------------|--|
| 平成 15 年 4 月 25 日 | 第 1 回委員会 委員長選出 事業概要説明（事前評価・再評価・再々評価） |
| 平成 15 年 5 月 14 日 15 日 | 現地視察 安威川ダム |
| 平成 15 年 6 月 2 日 | 第 1 回安威川ダム部会 事業審議 |
| 平成 15 年 6 月 10 日 | 第 2 回委員会 個別事業審議 |
| 平成 15 年 6 月 18 日 | 第 3 回委員会 個別事業審議 |
| 平成 15 年 6 月 23 日 | 第 2 回安威川ダム部会 府民による意見陳述、事業審議 |
| 平成 15 年 6 月 30 日 | 第 4 回委員会 個別事業審議 |
| 平成 15 年 7 月 15 日 | 第 1 回専門部会 個別事業論点整理 |
| 平成 15 年 7 月 29 日 | 第 5 回委員会 個別事業審議 |
| 平成 15 年 9 月 8 日 | 第 6 回委員会 意見具申とりまとめ |

大阪府建設事業評価委員会 委員名簿

| | | | | |
|---------|---------|----------------|---------|-----------------------|
| いわ 岩 | い 井 | たま 珠 | え 恵 | (株)クリエイティブフォーラム 代表取締役 |
| おお 大 | の 野 | たか 隆 | お 夫 | 大阪商工会議所専務理事 |
| おか 岡 | だ 田 | のり 憲 | お 夫 | 京都大学防災研究所教授 |
| かし 柏 | はら 原 | し 士 | ろう 郎 | 大阪大学大学院工学研究科教授 |
| かわ 川 | かみ 上 | ひろ 博 | こ 子 | 弁護士 |
| さ 佐 | えき 伯 | じゅん 順 | こ 子 | 同志社大学文学部社会学科教授 |
| にい 新 | かわ 川 | たつ 達 | ろう 郎 | 同志社大学大学院総合政策科学研究科教授 |
| ます 増 | だ 田 | のぼる 昇 | | 大阪府立大学大学院農学生命科学研究科教授 |
| みつ 三 | の 野 | とおる 徹 | | 京都大学大学院農学研究科教授 |
| わた 綿 | ぬき 貫 | しんいちろう 伸 一郎 | | 大阪府立大学経済学部教授 |

(五十音順・敬称略 委員長 委員長代理)

専門部会 委員名簿

| | | | | |
|----|----|--------|----|----------------------|
| かし | はら | し | ろう | |
| 柏 | 原 | 士 | 郎 | 大阪大学大学院工学研究科教授 |
| にい | かわ | たつ | ろう | |
| 新 | 川 | 達 | 郎 | 同志社大学大学院総合政策科学研究科教授 |
| ます | だ | のぼる | | |
| 増 | 田 | 昇 | | 大阪府立大学大学院農学生命科学研究科教授 |
| みつ | の | とおる | | |
| 三 | 野 | 徹 | | 京都大学大学院農学研究科教授 |
| わた | ぬき | しんいちろう | | |
| 綿 | 貫 | 伸 一 郎 | | 大阪府立大学経済学部教授 |

(五十音順・敬称略 部会長)

安威川ダム部会 委員名簿

| | | | | | |
|---|----|----|--------|-----|------------------------|
| | いわ | い | たま | え | |
| | 岩 | 井 | 珠 | 恵 | (株)クリエイティブ・フォーラム 代表取締役 |
| * | なか | がわ | | はじめ | |
| | 中 | 川 | | 一 | 京都大学防災研究所教授 |
| | にい | かわ | たつ | ろう | |
| | 新 | 川 | 達 | 郎 | 同志社大学大学院総合政策科学研究科教授 |
| * | まき | むら | ひさ | こ | |
| | 槇 | 村 | 久 | 子 | 京都女子大学現代社会学部教授 |
| | ます | だ | のぼる | | |
| | 増 | 田 | 昇 | | 大阪府立大学大学院農学生命科学研究科教授 |
| | わた | ぬき | しんいちろう | | |
| | 綿 | 貫 | 伸 一 郎 | | 大阪府立大学経済学部教授 |

(五十音順・敬称略 部会長 *部会専門委員)