

平成23年度 第7回建設事業再評価監視委員会議事概要

日 時 平成23年11月14日(月) 10時~12時

場 所 大阪赤十字会館 4階 401会議室

出席委員 松澤委員長・加茂委員・小池委員・多々納委員・土居委員・新川委員・星野委員

議 題 (1) 審議対象事業について
(2) 意見具申素案について
(3) その他

【議事概要】(◆委員長、事務局等の説明等、○委員の発言、⇒部局等の応答)

(1) 審議対象事業について

◆[委員長]

前回の委員会では、道路事業1件、街路事業3件の順で追加の説明を聞き審議を行い、砂防・急傾斜地崩壊対策事業について、更に追加となった事項の説明を聞き審議を行った。

本日は、前回の委員会で説明できなかった港湾事業の「堺泉北港汐見沖地区多目的国際ターミナル整備」について、国土交通省の費用便益分析マニュアル改訂に伴い費用便益分析の数値変更について説明していただきたい。

その後、これまでにいただいたご意見や質疑応答を踏まえ、意見具申(素案)を作成しているので、この素案について審議を行いたい。

意見具申(素案)は、本文と審議概要で構成されているが、本日は、本文について項目ごとに確認していきたいと考えているので、よろしくお願ひしたい。

それでは、事務局から本日の資料について説明をお願いしたい。

⇒[事務局]

- ・資料1「審議等スケジュール(案)」
- ・資料2「追加説明資料」
- ・資料3「意見具申(素案)」
- ・参考資料「平成22年度意見具申」

◆[委員長]

それでは、堺泉北港汐見沖地区多目的国際ターミナル整備について、第1回、第2回の委員会で審議を行ったが、国の「費用便益効果分析マニュアル」の改訂があり、費用便益分析比の数値が変更になっているため、その内容について、都市整備部から説明をお願いしたい。

◆都市整備部から、②の港湾事業「堺泉北港汐見沖地区多目的国際ターミナル整備」の費用便益分析について説明。

- ・今回、費用対効果の算定に用いる中古自動車輸出量の推計値及び費用便益比を見直したので説明させていただきたい。資料2の1ページをご覧ください。まず、港湾整備事業における効果の把握方法について説明させていただきたい。今回の汐見沖岸壁を整備することにより、貨物である中古自動車を当岸壁から直接船積みし、輸出することが可能となる。整備しない場合は、近隣の大坂港や神戸港にカーキャリアーで陸上輸送し、そこから輸出するこ

とになる。このように岸壁を整備すれば、他の港までの陸上輸送費用が削減できることから、この陸上輸送費相当額が便益となる。

- 2ページをご覧ください。次に、国土交通省の港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルの改訂内容についてご説明したい。マニュアルの主な変更点は、海上輸送に係る時間費用原単位と海上輸送費用だが、これらは今回の費用対効果の算定には用いていない。今回の算定では、陸上輸送費用の削減相当額を便益としており、この陸上輸送費用については、マニュアル改訂に伴う変更はなかった。
- 3ページをご覧ください。今回のマニュアル改訂では、本事業の費用対効果は見直す必要はなかった。一方、第2回の委員会まで提示していた費用便益比、B/Cの4.08は、平成18年度の事前評価時に予測した、平成23年度の岸壁供用時における中古自動車輸出台数をそのまま変更せずに用いて算定した値である。今回、便益算定の基準年が来年であり、事業着手以降の中古自動車輸出台数の実績が判明していること、また、これまでの審議でいただいた、「中古自動車の台数に応じて便益は変わる」という委員意見も踏まえ、便益算定に用いる中古自動車輸出台数の将来推計を見直し、B/Cを再計算することとした。具体的には、平成18年から22年までの五箇年の堺泉北港の輸出実績値から、岸壁が供用開始する平成24年の輸出量を推計し、事前評価時に4万5千台と推計していた汐見沖岸壁の輸出量を2万8千台に見直した。
- 4ページをご覧ください。次に、推計方法についてご説明したい。まず、堺泉北港の中古自動車輸出台数の実績値について、輸出先の国別に傾向を分析した。その結果、年間5千台以上の輸出量がある国とそれ以外の国で異なる傾向が見受けられた。4ページのグラフは、年間5千台以上の輸出量がある国の五箇年の取扱量を示したものである。リーマンショックにより一時的には落ち込んだが、傾向的には増加傾向であり、平成23年の上半期の実績も、前年の同時期と同様、増加傾向であることから、平成24年には6万台になるものと推計した。
- 次に、5ページをご覧ください。その他の輸出国については、平成18年から20年まで、概ね4万7千台で推移してきた。その後、リーマンショックの影響を受けて減少したが、平成22年は回復傾向に転じており、23年上半期の実績も前年同時期と同様、増加傾向にある。このため、平成24年には4万台になると推計した。以上の2つの推計から、平成24年における堺泉北港の中古自動車輸出台数は10万台と推計した。
- 7ページをご覧ください。次に、今回対象となる汐見沖岸壁の中古自動車輸出台数の推計について説明させていただきたい。汐見沖岸壁を整備することで、汐見埠頭を取扱貨物別に再編し、物流の効率化・港の機能強化を目指している。現在、堺泉北港で取り扱っている中古自動車を汐見沖岸壁、汐見5号岸壁、助松埠頭に集約し、汐見地区の貨物の混在の解消、これによる物流の効率化を図っていく。堺泉北港全体の中古自動車輸出台数の平成24年推計値は10万台だが、この集約により、既存の助松埠頭で4万3千台、汐見5号岸壁で2万9千台、汐見沖岸壁で2万8千台を取り扱っていくことになる。以上から費用対効果の算定に用いる汐見沖岸壁の中古自動車輸出台数を2万8千台としたものである。
- 8ページをご覧ください。次に、費用対効果の算定について説明させていただきたい。汐見沖岸壁が整備されない場合は、代替港からの輸出となる。代替港までの運搬に必要な

る陸上輸送費相当額が費用対効果の算定における便益となる。今回の場合、近隣で中古自動車の輸出実績があり、同等以上の水深の岸壁がある港となると、神戸港と大阪港となる。神戸港と大阪港では必要となる陸上輸送費用が異なるため、2万8千台の中古自動車のうち、それぞれの港の輸出実績に応じて配分すると、神戸港が2万4800台、大阪港が3200台となる。中古自動車の陸上輸送には4台積みのカーキャリアーを用いるものとし、2万8千台÷4台で、7千台がカーキャリアーの総数となる。港ごとの配分では、神戸港が6200台、大阪港が800台となり、この台数に各々の輸送費を乗じることで、合計で年間3億3900万円の輸送費用となり、この額が便益となる。

- ・9ページをご覧ください。最後に、以上の便益を用いて算定した費用便益比について説明させていただきたい。施設の供用年数が50年で、その間の総便益は65億8600万円となり、事業費と維持管理費を合わせた総費用は21億7200万円となる。総便益を総費用で除した結果、今回の事業におけるB/Cは3.03となる。

○ 本事業については、18年度の委員会で事前評価を行った際、いろいろ質問が出た。一つは輸出量の予測について、当時は非常に大きな数値が示されていた。平成20年代後半の中古自動車輸出量は19万7千台という予測がされていたが、今回、修正したものが示された。もう一つは便益のとらえ方が、陸上での輸送コストが減少するということだが、ソーシャルコストベネフィットという考え方からはどうなのかという質問が出されたと記憶している。今日のご説明を受け、みなさんのご意見をいただきたい。ただ、事業としては既に工事73%まで進捗している状況である。

○ 資料の8ページに、神戸港、大阪港それぞれの陸上輸送費の1台あたりの額が記載されているが、これは堺泉北港から大阪港、神戸港までの経費ということか。

⇒[都市整備部]

そのとおり。

○ 実際の中古自動車の搬入元がどこなのか、統計的には把握していないということか。

⇒[都市整備部]

そのとおり。堺泉北港に中古車を取り扱うオートオークションがあるので、そこが一つの発生源ということで、堺泉北港からでコストの算定をしている。

○ 中古自動車輸送量を10万台で予測しているが、きちんとした根拠のもとに推定されているのか。もし7万2千台であれば工事は必要ないということになってくる。10万台というのが工事实施の根拠になっていると思うので、算定のきちんとした根拠が必要だと思う。

⇒[都市整備部]

今回の見直しにおいては、来年に供用するので直近の実績が明らかになっており、その実績を踏まえて24年の予測を行っている。そのため、近年の傾向を踏まえれば10万台になると考えている。

○ 事業がかなり進捗している中で、この段階で差し止めはよほどのことがないと難しいだろう。10万台というのは当初予定からどれくらい減っているのか。下方修正をどの程度したのか。また、先ほど別の委員が質問されたが、どこから中古車を持ってくるのかわからない中で、堺泉北港に持ってくる方が適切だという説明は杜撰だと思う。委員に対する答えとしては不十分。集約化すれば効率性が上がるということについて、他の港よりも非常に便利になるというこ

とがあるはずではないのか。便益の算定には入っていないが、そのことによって、ここが使われるようになるといった説明が必要ではないか。そうでないと、輸出量 10 万台が下振れし、8 万台になってしまったら、汐見沖岸壁は使われなくなってしまうのか。そうであれば整備は無駄になってしまう。10 万台が 8 万台になっても、汐見 5 号岸壁や助松埠頭よりもここが使われるというなら良いのではないかと思う。

⇒[都市整備部]

今回、汐見沖岸壁を整備する一番大きな理由は、中古自動車を停めていく大きなバックヤードが必要となること。汐見沖岸壁は後背地が新たな埋め立て地なので、十分広いバックヤードを持った岸壁ができ、中古自動車のターミナルとして新しい機能を発揮できるということで、既存の埠頭から集約するということが一つの売りである。

数値の見直しについてだが、汐見沖岸壁の輸出量は当初想定していた 4 万 5 千台を 2 万 8 千台に見直し、全体としては、当初は 23 年の予測としては 1 4 万 5 千台を想定していたが、今回は 10 万台程度になるということ。

陸上輸送について、どこから中古車を持ってくるというのはなかなか難しい問題であり、把握できていないのが実情。堺泉北港にはオートオークション会場があり、そこには必ず中古自動車が集まってくるので、今回は堺泉北港を出発点として陸上輸送費を算定させていただいている。

○ 堺泉北港以外の関西の中古車輸出基地はどのような状況か。

⇒[都市整備部]

関西では、神戸港と堺泉北港が中心。

○ 日本海はどうか。ロシアなど、中古車需要が大きいのではないか。

⇒[都市整備部]

日本の中古自動車輸出量は、平成 22 年の実績では、1 位が横浜港、2 位が名古屋港、3 位が川崎港、4 位が神戸港、5 位が堺泉北港、6 位に日本海側の富山港となっている。

○ どの程度中古自動車は輸出されているのか。

⇒[都市整備部]

日本全国で、平成 22 年は 8 4 万台。

○ 九州には輸出基地はないのか。

⇒[都市整備部]

1～5 位の堺泉北港までで、ほとんど 4 分の 3 を占めている。堺泉北港は平成 22 年の値で 11% のシェアを有している。

○ 関西では、神戸港と堺泉北港か。神戸港はどのくらいの輸出量か。

⇒[都市整備部]

神戸港は平成 22 年で 1 2% のシェア。

○ そうであれば堺泉北港は強化しないとイケない。輸出先は小さい国が多いが、こういう国に限定されるのか。

⇒[都市整備部]

中古自動車なので、やはり新車購入より中古車購入を考えるような国が輸出先になる。ニュージーランドは自国内に自動車を生産するメーカーがなく、すべて輸入になり、また右ハンドルであることから日本車が強い。

○ 主要取引先は小さい国も多く、将来の見通しはどうか。リスクもあるのではないか。需要との関係で慎重に輸出先の状況も踏まえていくべき。

⇒[都市整備部]

これからはアフリカが伸びてくると考えており、ポートセールスを強化していきたい。

○ 便益について、陸上輸送費の削減だけに集中しているが、それ以外の効果も説明してほしい。

⇒[都市整備部]

もともと、汐見埠頭では多様な貨物を扱っていることから、粉体の荷揚げの際、中古自動車に付着してしまって商品価値が下がってしまうといった問題もあり、そういう輻輳を解消し、貨物の種類によって岸壁を分けて、作業の効率化を図っていきたいということと、現在、汐見埠頭ではかなり狭いところに分散して中古自動車を置いており、そこから岸壁まで持ってくるのにも時間がかかっているので、今回、汐見沖の広いバックヤードを使い、そこからすぐに輸出できるようにするという効果がある。以上のように、汐見埠頭を新たな中古車輸出のターミナルとして活用していきたい。そのあたりをアピールしてポートセールスを行っていきたい。

○ 今説明されたような効果は、定量的に便益として算定するのは難しいということか。

⇒[都市整備部]

定性的には評価できるが、定量的には難しい。費用便益分析については国のマニュアルどおり算定した。

○ 今回、汐見沖岸壁を整備することにより、既存の助松埠頭や汐見5号岸壁への影響は考えなくてよいのか。新しい岸壁に集中して、古い施設は使われなくなるといったことは考える必要はないのか。

⇒[都市整備部]

それは可能性としては否定できないが、港湾計画では、堺泉北港は、将来的には20万台程度まで伸ばしていきたいとしており、新しい岸壁と助松埠頭、汐見5号岸壁は中古車でやっていくこととしているので、皆さんに使っていただけるよう港湾管理者として努力していきたい。

また、一つの岸壁で取り扱える量には限りがあり、新しい岸壁に集中するようになれば既存の岸壁にも分散すると考えており、それでも吸収できなければまた新たに岸壁を整備するなど、良い方向に持っていきたい。

○ 前回、平成18年度の事前評価時には、便益について、なぜ陸上輸送費が便益になるのかということでもかなり質問させていただいた。当時は中古車を積んだトラックが走行することによる道路や環境に与える負荷も含めて便益を出しておられたように記憶しているが、今回は陸上輸送コストの減少だけを便益として算定しているのか。

⇒[都市整備部]

そのとおり。

○ 陸上輸送コストも便益だとは思いますが、前回評価時は、社会的影響も便益算定に入れていたのか。

⇒[都市整備部]

前回は費用便益分析としては同じ算定方法だった。

○ 国のマニュアルどおりということか。整備後は、埠頭の使用料を徴することになると思うが、そういった収入については費用便益分析には入っているのか。

⇒[都市整備部]

費用便益分析の算定には、使用料は見込まないことになっており、使用料収入は今回の算定にも入っていない。

○ 現状としては、埠頭の使用料は徴収しているのか。またどの程度の収入が上がるのか。

⇒[都市整備部]

岸壁使用料は、一般会計で徴収しているが、岸壁の整備にあたっては多額の費用がかかっているが、それを回収できる料金設定はしておらず、近隣の他の港の使用料も踏まえて料金設定している。公共の埠頭であり、そこを使用し、荷物を取り扱っていただくことで、府民の利益になるということで、使用料の設定はさせていただいている。

○ 結局、国土交通省のマニュアルがよくないということになるが、府としてこれだけの公費を投入するのだから、少なくとも、整備したら府民にとってこんなにいいことがあるという説明があって、その補強の説明として、費用便益も提示すればいいと思う。埠頭公社等もあるのだから、採算性の議論も別途資料整理することは大事だと思う。今回の説明では、ここを整備することによって、どういういいことがあるのかという定性的な説明が不十分ではないか。例えば、先ほどご質問もあったが、新規の岸壁整備により仮に既存の2つの岸壁の取扱量が減少したとしても、新しい岸壁があるから、神戸港に対する堺泉北港の競争力が維持できるなど、単純な費用便益だけで議論するのではなく、将来的に利益がどう見込めるかというポジティブなメッセージが必要だと思う。

将来、同様の事業が案件として出てくるのであれば、そういった点も含めて効果を説明するよう注文をしておく必要があると思う。

○ そのとおりだと思う。いただいたご意見等も参考に、後ほど意見具申素案の審議の中で意見交換させていただきたい。

◆ [委員長]

それでは、次に、十三高槻線（寿町工区）について、前回の委員会で本路線と平行する「大阪高槻線の交通量」について、ご質問をいただいているので、都市整備部から説明をお願いしたい。

◆都市整備部から⑯「十三高槻線（寿町工区）」に平行する「大阪高槻線の交通量」について説明。

- ・資料2の10ページをご覧ください。前回の委員会、十三高槻線と平行する大阪高槻京都線の3断面について、将来ネットワークが完成したと想定する42年の予測値と17年の実測値の比較を参考として出させていただいたもの。この資料について、委員から、「平成42年のネットワークで、寿町工区の整備がなかった場合はどうなるのか」というご質問をいただいたので、今回、11ページの資料を出させていただいている。左側の図面に整備あり・なしの数値を記載している。我々としても意外だったが、整備あり・なしであまり数値は変わらない。その原因について分析したところ、寿町工区の周辺では道路ネットワークの整備が大幅に進み、42年の推計では、同工区とほぼ平行する「庄内新庄線」が整備されることになる。これが、ほぼ十三高槻線と同じような機能を有していることが影響して、ネットワークの分析上、寿町工区の整備あり・なしであまり差がないという結果になったのではないかと考えている。なお、十三高槻線の寿町工区は、かなり整備が進んでおり、平成25

年度末に供用予定だが、これに対し、庄内新庄線は大阪市に問い合わせたところ、阪急淡路駅周辺の連続立体交差事業に関係しており、高架化後に整備予定のため、高架時期が平成29年度末で、早くても平成30年度以降の整備となるとのことであった。

○ 10ページの前回資料と11ページの今回資料の違いについて確認したい。

⇒[都市整備部]

前回の資料は、本事業の整備を行うことを前提に、現状と将来の平成42年の交通量予測値を比較したものであり、その数値を見ると、交通量が減少しているため、一定、整備により、大阪高槻京都線の渋滞緩和に効果があるのではないかと示したものでした。

今回お示した11ページの資料は、前回の説明の際、本路線の整備がなかった場合はどうなるのかというご質問をいただいたので、確認したところ、42年の交通量は整備のある・なしであまり影響がないということで、その原因を分析したところ、南側に庄内新庄線という大阪市が整備予定の都市計画道路があることが、影響しているのではないかと考えている。あくまでも将来の平成42年のネットワークを想定しての話なので、必ずこうなると言えるかどうかはわからないが、そういうことが考えられるのではないかと示した。

○ 最初から、府と大阪市との間で計画について連携できれば、また違ったことになったかもしれないのか。

⇒[都市整備部]

まだ市では事業認可も得ていないということなので、まだ調整の余地もあるかも知れないが、庄内新庄線は他の役割もあると思うので、現時点ではっきりしたことは申し上げられないが、機能が一部ダブっていることは否定できないと思う。

○ 事前に府と大阪市の事務レベルで調整する必要があるのではないかと。府民・市民から見ると不思議に思う。

○ 平成42年のネットワークはあくまでも仮想であり、本当にすべての道路ができるかどうかはわからない。そういうものを前提に、また、ODも将来予測で算定しており、将来、他のすべてのネットワークが整備された場合、つまり、一番効果が低くなると仮定した場合に、この程度の影響が出るということなので、これだけをもって、直ちに便益がないとは言いかねると思うが、一方で、平成17年と42年を単純に比較して効果が出るというのも言い過ぎだと思う。じゃあ、本当はどのくらいのところを見るべきか、効果はどの程度か、もう一步、説明する資料をつくった方がよかった。交通量配分の計算が市内でできないなら、費用がかかる話なので大変かもしれないが、ストレートに考えれば、17年のネットワークで、この十三高槻線だけ開通したらどの程度の効果が発生するのかということも、近々には発生する効果である。だから、ここまでの資料だと少し説明が苦しいので、17年のネットでの効果があるなら、追加した方が資料としては理解しやすくなるのかなと思う。

○ 答申の最後のB/Cのところ、今、委員が仰った点について、今後の注文として入れたいと考えているので、その時に説明する。評価方法は難しいし、国のマニュアルに従って実施しないといけないのはわかるが、透明性を向上させるため、よりわかりやすい説明をしていただきたいということである。本事業の進捗状況はどうなっているのか。

⇒[事務局]

用地が100%、工事が63%。

⇒[都市整備部]

25年度末には供用予定。

(2) 意見具申素案について

◆ [委員長]

それでは、意見具申（素案）について、審議したい。

まず、1～2ページの「1 はじめに」から「②堺泉北港汐見沖地区 多目的国際ターミナル整備」まで、事務局から読み上げていただきたい。

◆事務局から、「1 はじめに」から「②堺泉北港汐見沖地区 多目的国際ターミナル整備」までを読み上げ。

○ 堺泉北港汐見沖地区の多目的国際ターミナル整備について、先ほどの説明では、10万台の輸出量を十分見込んでいるという印象を受けたが、この文章では10万台の見通しについて、あいまいな感じになっているので、もう少し記載方法を考えてはどうか。

⇒[都市整備部]

この文章は前回までの審議内容を反映したものだと思うので、修正について事務局と相談する。

⇒[事務局]

次回までに、平成24年には10万台の輸出量を見込んでいるということについて明記する方向で文章を修正する。

○ 府営住宅について、空き室はどれくらいあるのか。

⇒[住宅まちづくり部]

府営住宅全体で約4%程度、13万8千戸のうち、5千戸程度空き室となっている。

○ なぜ入居しないのか。アクセスが不便といった問題なのか。

⇒[住宅まちづくり部]

ずっと入居しないということではなく、退去等により、空いた場合、募集して入れ替えていくということ。ただし、府南部など一部継続して空き室となっている戸数が多いところもある。

○ そういった継続している空き室分も含めて、全体で4%ということか。

⇒[住宅まちづくり部]

そのとおり。

○ 地域によって整備や改修の方針は変更しているのか。

⇒[住宅まちづくり部]

財政構造改革プラン（案）の中で、府営住宅については縮小していくというという政策的な方向を打ち出したので、それを踏まえ、具体的にどう進めていくかについて、ストック活用総合計画の見直しの中で検討を進めている。

○ 堺泉北港汐見沖地区の「多目的国際ターミナル」という事業名の意味は何か。

⇒[都市整備部]

港湾計画の中では、汐見沖にはまだ、他にいくつかバースか整備する計画がある。今回、そのうちの1つ目を整備させていただいており、その取扱い貨物のメインは中古車であるが、今後、整備する予定のバースにおいては、それ以外の貨物も扱うこととしているため、全体として、港湾計画は「多目的国際ターミナル」という名称としている。

○ 他の岸壁を整備する場合の事業評価はどうなるのか。

⇒[都市整備部]

違う岸壁を整備する場合は、同じ名称で出させていただくことになる。

◆ [委員長]

次に、2～3ページの「③主要地方道 大阪高槻線歩道整備」から「⑥一般府道 三島江茨木線歩道整備」までの道路交通安全事業4件を読み上げ。

○ 三島江茨木線の歩道整備事業について、府の対応方針原案は中止とされているが、もともと市から要望があって事業化したのではないのか。また、中止の方向について地元住民や茨木市に直接説明しているのか、再度確認したい。

⇒[都市整備部]

三島江茨木線については、これまで本委員会で審議いただく中で、主として①一定の安全確保は図られたのか、②財政状況が悪化したから事業を中止するのか、事業の優先順位はどうなっているのか、③残った区間の安全対策はどうするのか、④地元からの要望はないのか、の4点についてご意見をいただいたと思う。本事業については、平成13年度に、全く歩道のない一部区間について、地元自治会から強い要望があった。この区間については、平成15年度に用地買収にご協力を得て歩道整備を完了している。この事業を計画した際は、まだここまで財政状況も悪化していなかったこともあり、府として、要望のあった20mの区間だけではなく、歩道の狭い区間400mについても整備しようという計画を立てたが、地元市や自治会には全体計画については説明していなかった。その後、府の財政状況が悪化し、道路整備の事業費が約半分になる中で、優先順位を検討し、現在は、全く歩道のないところを優先して事業実施していく方針となっている。その観点から本事業を見ると、狭いながらも両側に一定の歩道があり、歩道がない区間についても幅の広い路肩があり、この区間については用地買収をして歩道を整備するのではなく、柵やポストコーンの設置、路肩のカラー化するなどの安全対策が可能であることから、既に実施した歩道整備とあわせて、一定の安全の確保はできたと考えている。また、地元からの要望については、全体計画については説明を行っていないこともあり、地元市及び自治会から平成15年度以降は要望がないということの説明させていただいたところ、委員から、茨木市に報告し、意向を確認すべきというご意見をいただいたので、先月末に茨木市担当課に説明に伺い、報告と意向の確認を行った。茨木市からは、「事業主体である府の意向は尊重するが、現道の安全対策はお願いしたい」と言われたので、道路管理者として危険な箇所の安全確保は行っていくという説明を行い、ご了解をいただいた。

○ 意見具申には、「茨木市に対しては報告を行ったという説明を受けた」だけではなく、「同市の了解を得たという報告を受けた」ということについても記載したらいいのではないか。

⇒[都市整備部]

茨木市に説明した際には、「府道に関することで府の判断にお任せします。今回の事業を中止する事情は了解しました。引き続き、本路線については道路管理者としての安全確保に努められたい」との回答があった。

○ それならば意見具申の内容として記載すべきではないか。

⇒[都市整備部]

事務局と調整させていただく。

○ 「中止の報告をした」というよりも、「現状を説明し、市の意向を確認した」と記載した方

がいいのではないか。その上で、市としても府の事情を理解され、府の判断を尊重すると回答されたということではよいのではないか。今の文章では、委員会審議前に「事業中止を決定した」ような記載になってしまっているの、修正した方がいい。

本事業については、府としては、他の路線と比べて、現在の整備状況を考慮すると、優先度が必ずしも高くないと判断し、中止したいということだと思う。それについて、本委員会としては、現場も視察し、いろいろな状況も聞いて、そういう提案が理解できるということだと思う。そういう状況はよく理解できたので、中止という判断はやむを得ないということではいいと思うが、文章上、府の説明を受けて、委員会としても状況を確認し、その点については理解できたといった文章を追加してもらいたい。

- 「財政状況が悪化する中で、用地買収を伴う歩道整備の実施が困難で」という文章では、「用地買収自体が困難」といった印象を受けるので、文章を見直してほしい。
財政状況悪化する中で、優先順位が低くなり、他の対策で一定の安全対策が可能であるということだと思うので、それを踏まえて文章の修正を検討していただきたい。
- 用地のことではなく、事業のプライオリティの問題が主な理由なのに、この文章では、用地買収がうまくいかないことが理由のように見えてしまうので、この事業箇所では既に一部区間の対策をしており、整備水準が比較的高いということを先に記載すればよいと思う。
- また、「目途が立たない」という表現はやめてほしい。本事業の府負担は1億9千万円であり、それがどうにも府として負担できないということではなく、優先順位の問題だと思うので、現在の文章では「用地が買えない」ことが主たる理由であるかのようにになってしまうので、修正をお願いしたい。

◆ [委員長]

次に、3～4ページの「⑦東谷支溪 砂防事業」から「⑨父鬼川側川 砂防事業」の砂防事業3件について事務局から読み上げていただきたい。

◆事務局から、「⑦東谷支溪 砂防事業」から「⑨父鬼川側川 砂防事業」の砂防事業3件を読み上げ。

○ 父鬼川側川の砂防事業については、府の対応方針原案は中止で提示されていたが、委員会としては「用地協力が得られるよう努力し、事業継続すべき」という判断をしたということか。

⇒[事務局]

府の対応方針原案としては中止で提示させていただいたが、前回までの委員会での審議としては「中止は認められない」というご意見をいただいた。

○ 「事業継続」としても、状況に変化がなければ、5年経ったらまた審議対象として出てくるのではないか。中止と継続以外に休止等のカテゴリーはないのか。

○ 過去の委員会の議論で、休止ではあいまいになるので、委員会としてはそういうカテゴリーは設けない方針としている。

◆ [委員長]

次に、5ページの「⑩宝持山地区 急傾斜地崩壊対策事業」について事務局から読み上げていただきたい。

◆事務局から、5ページの「⑩宝持山地区 急傾斜地崩壊対策事業」を読み上げ。

- ・ 箕面市長への事業中止についての確認・回答について報告。

- 委員会での審議の経過についてよくまとめており、これでいいと思う。
- 委員会としての判断について、府の対応方針原案が中止以外の案件については、「…という説明を受けた」という記載になっているがこれでいいのか。

⇒[事務局]

原案どおりというご判断をいただいた分については、1 ページに「適切であると判断した」と記載させていただいており、その他の審議における主な論点と改善・留意すべき事項について、個々の事業ごとに記載している。

- これまでもこういう様式なのか。

⇒[事務局]

同じ様式で記載している。

- 固定する必要はないと思うので、一覧表に 1 列追加し、委員会の結果を記載すべき。

⇒[事務局]

修正させていただく。

◆ [委員長]

予定の時間となったので、再々評価案件以降は次回にお願いしたい。本日はこれで終了する。長時間ご審議いただき、お礼申し上げます。

以上