

建設事業の評価について
(意見具申)

平成 25 年 2 月 7 日

大阪府建設事業評価審議会

1 はじめに

大阪府では、平成 24 年 11 月の附属機関条例の改正に伴い、大阪府建設事業再評価監視委員会を廃止し、大阪府建設事業評価審議会が設置され、その役割も以下の通り変更された。

○審議対象にこれまでの再評価・再々評価案件に 10 億円以上の事前評価案件を加える。

平成 24 年度は、再評価案件 11 件、再々評価案件 13 件、事前評価 3 件の合計 27 件の対応方針（原案）について、審議を行った。

なお、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。

府営住宅建替事業については、平成 24 年 3 月に改定した「大阪府営住宅ストック総合活用計画」の説明を受け、それを踏まえて審議を行った。また、都市整備事業についても、平成 24 年 3 月に策定した「大阪府都市整備中期計画（案）」の説明を受け、それを踏まえて審議を行った。

また、過年度の審議において、国道 309 号（河南赤阪バイパス）道路整備事業の工区ごとの整備スケジュールおよび一般府道大阪枚岡奈良線歩道整備事業の対応方針について報告を受けた。

2 審議対象の基準

審議対象の基準は、14 ページのとおりである。

3 審議結果（審議の詳細は 16 ページから 55 ページを参照）

（1）再（再々）評価

対象事業と府の対応方針（原案）（休止・中止等の定義は 13 ページを参照）

事業名	府の対応方針（原案）
① 大阪府営和泉寺田住宅建替事業	事業継続（一部中止）
② 大阪府営貝塚森住宅建替事業	中止
③ 大阪府営泉佐野東羽倉崎住宅（中層耐火地区）建替事業	中止
④ 大阪外環状線（東大阪市）連続立体交差事業	事業継続
⑤ 主要地方道 大阪和泉泉南線 交差点改良事業（山出交差点）	事業継続
⑥ 一般府道 春木岸和田線 道路改良事業	事業継続
⑦ 主要地方道 岸和田港塔原線 単独立体交差事業	事業継続

事業名	府の対応方針(原案)
⑧ 一般府道 本堂高井田線(青谷バイパス)道路改良事業	休止
⑨ 一般府道 安満前島線 道路改良事業	事業継続
⑩ 主要地方道 大阪和泉泉南線(都市計画道路大阪岸和田南海線)道路改良事業	事業継続
⑪ 一般府道 豊能池田線(伏尾バイパス)道路改良事業	休止
⑫ 主要地方道 美原太子線(粟ヶ池工区)道路改良事業	事業継続(一部休止)
⑬ 一般府道 余野茨木線(1工区)道路改良事業	事業継続
⑭ 一般国道 170号 西石切立体交差事業	休止
⑮ 一般府道 豊能池田線(都市計画道路 止々呂美吉川線)道路改良事業	事業継続(一部休止)
⑯ 谷川砂防事業	事業継続
⑰ 川合裏川砂防事業	事業継続
⑱ 新家地区急傾斜地崩壊対策事業	中止
⑲ 原(1)地区急傾斜地崩壊対策事業	事業継続
⑳ 堺泉北港泉北6区緑地整備事業	休止
㉑ 阪南港 阪南2区整備事業(特別会計)	事業継続
㉒ 大泉緑地整備事業	事業継続
㉓ 初谷川川西谷砂防事業	事業継続
㉔ 下音羽川上音羽第一支溪砂防事業	休止

上記の 24 事業について審議した結果、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。

なお、個別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。

① 大阪府営和泉寺田住宅建替事業

昭和 39 年度に建設された 330 戸の住宅の設備等の老朽化、居住水準や耐震性が低いことから建替える計画としていた事業である。本事業については、現地視察もあわせて行った。

本事業は、平成 24 年 3 月に改定した「大阪府営住宅ストック総合活用計画」の建替事業の方針を、「建設戸数はすでに建替事業に着手している団地も含めて、

入居者の居住の安定を確保する上で必要な戸数を基本」としたことから、今後予定していた第3期2棟建替計画（54戸）を中止するとの説明を受けた。

また、これにより、事業費が事前評価時から19.6億円減少し39.5億円となったとの説明を受けた。

なお、第1期、第2期及び平成24年9月に竣工した第3期1棟建替事業により、建替え前の入居者は建替住棟に全て入居済みで、居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保の事業目的は達成されていることを確認した。また、建替住棟の工事は完了しているが、進入路の復旧工事などが残っているため、府の対応方針としては、事業継続（一部中止）としたいとの提案があった。

② 大阪府営貝塚森住宅建替事業

昭和40年度に建設された502戸の住宅の設備等の老朽化、居住水準や耐震性が低いことから建替える計画としていた事業である。

本事業は、平成24年3月に改定した「大阪府営住宅ストック総合活用計画」の建替事業の方針を、「建設戸数はすでに建替事業に着手している団地も含めて、入居者の居住の安定を確保する上で必要な戸数を基本」としたことから、今後予定していた第3期、第4期の建替計画（2棟179戸）を中止したいとの提案があった。

また、これにより、事業費が事前評価時から41.1億円減少し47.4億円となったとの説明を受けた。

なお、第1期、第2期建替事業により、建替え前の入居者は建替住棟に全て入居し、居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保の事業目的は達成されていることを確認した。

③ 大阪府営泉佐野東羽倉崎住宅（中層耐火地区）住宅建替事業

昭和39年度に建設された住宅の設備等の老朽化、居住水準が低いことや、一部の住棟において耐震性が低いことから、470戸を建替える計画としていた事業である。

本事業は、平成24年3月に改定した「大阪府営住宅ストック総合活用計画」の建替事業の方針を、「耐震性の低いもののみ建替え対象」「建設戸数はすでに建替事業に着手している団地も含めて、入居者の居住の安定を確保する上で必要な戸数を基本」としたことから、事業を中止したいとの提案があった。

なお、耐震性の低い住棟の入居者は隣接する簡易耐火住宅地区の建替住棟への移転を完了し、耐震性の確保という事業目的は達成されていることを確認した。

また、耐震性がある住棟については、バリアフリー化に努めるとともに、計画的な修繕等により、良質なストックとして維持保全に努めるとの説明を受けた。

④ 大阪外環状線（東大阪市）連続立体交差事業

城東貨物線の旅客化や「東大阪新都心整備計画」によるまちの活性化に伴い発生が予測される沿線の交通混雑を解消するためにＪＲおおさか東線を高架化するとともに、地域の生活環境及び利便性の向上を図るため側道の整備を行う事業であり、事業継続したいとの提案があった。

平成 20 年 3 月に高架化が完了し、11 か所の踏切は除却され踏切遮断が解消している。側道部分に係る買収予定地 2 箇所のうち 1 箇所は収用手続き中、もう 1 箇所は地権者の同意が概ね得られており、平成 26 年度に工事完了が見込まれているとの説明を受けた。

⑤ 主要地方道 大阪和泉泉南線 交差点改良事業（山出交差点）

泉佐野市の山出交差点において、交通渋滞の解消及び事故防止を図るため、右折レーンの設置及び歩道の拡幅整備を行う事業である。

本事業については、平成 15 年から用地買収のための交渉を進めてきたが、未だ地権者 7 名のいずれの協力も得られていない。平成 20 年度に、本事業の要である交差点直近の地権者から事業に協力する意向が示され、買収契約を締結するべく手続きを進めたものの不調に終わっている。しかしながら、事業の必要性に変更はないことから、事業継続したいとの提案があった。そのため、今後は、交差点直近の権利者を中心に粘り強く交渉を続けていくとの説明を受けた。ただ漫然と理解を得られるのを待つということではなく、工夫できる具体的な方法は他にないか確認したところ、他に代替案はないため、当面の間は引き続き地権者と交渉を続けていくが、一定の期間が経過しても状況が変わらないならば、その時点で方針の転換について検討したいとの説明を受けた。

⑥ 一般府道 春木岸和田線 道路改良事業

岸和田市域における現道はカーブが多く大型車同士のすれ違いが困難な箇所があることから、バイパス整備を行う事業である。また、尾生久米田特定土地区画整理事業区域や府営蜻蛉池公園から国道 170 号へのアクセス道路としても位置付けされていることから、事業継続したいとの提案があった。

本事業の事業用地は 98%取得済みである。残る用地の 3 箇所のうち 2 箇所は任意買収で概ね交渉を終え、1 箇所は交渉と並行して収用手続きを進めており、平成 25 年度を完成予定としているとの説明を受けた。

⑦ 主要地方道 岸和田港塔原線 単独立体交差事業

ＪＲ東岸和田駅周辺の交通混雑解消を図るため、ＪＲ阪和線の高架方式による立体交差化を行う事業であり、事業継続したいとの提案があった。本事業については、現地視察もあわせて行った。

本事業では、用地交渉難航等により事業進捗が遅れていたが、平成 21 年度に用地買収が完了しており、今後、工事進捗が図れることから、平成 20 年代後半を完成予定としているとの説明を受けた。

⑧ 一般府道 本堂高井田線（青谷バイパス）道路改良事業

柏原市域の現道の狹隘部や線形不良箇所を解消し、交通の円滑化や歩行者・自転車の安全対策を図るため、バイパス整備を行う事業である。

本事業は、府の対応方針（原案）が休止とされているため、その理由と次の見直し時期を確認した。事業の必要性に変化はないが、現時点で未着手であることや、事業地の一部に地籍混乱地があり、用地買収の前提となる境界が確定できていないことから用地買収までに相当な期間を要することが予想されている。こうしたことから、早期に効果を発現できる目途がたたないため休止しているが、「財政構造改革プラン（案）」の計画期間が終了する平成 25 年度末までに、「大阪府都市整備中期計画（案）」を見直す予定であり、これにあわせ本事業実施の判断を検討するとの説明を受けた。

⑨ 一般府道 安満前島線 道路改良事業

高槻市域で事業中の都市計画道路十三高槻線の整備を推進するため、現道の車道の拡幅ならびに歩道の整備を行う事業である。また、都市計画道路十三高槻線は平成 30 年度の供用を目途に整備を進めているが、一部用地取得の困難な箇所があり、工事用車両の進入に支障を来している。このため、本路線を新たに工事用車両等の進入路として活用し、早期に整備を図る必要があることから、事業継続したいとの提案があった。

本事業は、事前評価時から事業費が 1.3 億円減少しているが、これは早期に効果を発現するため、都市計画道路十三高槻線（国道 170 号（高槻東道路））交差部及び西側の重点整備に変更したとの説明を受けた。

評価調書に費用便益比が記載されていないため、理由を確認したところ、本事業は、車線数の増加を伴わない現道拡幅及び歩道設置であり、このように、自転車や歩行者の安全確保を主な目的とし、車両の走行時間短縮等に直接つながらない事業においては、費用便益分析の手法が確立されていないためという説明を受けた。また、仮に、国土交通省の費用便益分析マニュアルを適用して費用便益比を算出すると、「走行時間短縮便益」「走行経費減少便益」「事故減少便益」のいずれの便益も極めて小さくなることから、この手法では事業の妥当性を評価することは難しいと考えているとの説明を受けた。

⑩ 主要地方道 大阪和泉泉南線（都市計画道路大阪岸和田南海線）道路改良事業

熊取町域の国道 170 号の交通渋滞を解消するため現道のバイパス整備を行う事業であり、事業継続したいとの提案があった。

本事業では、「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 年度以降一時休止したが、本年度より再開したとの説明を受けた。また、早期に整備効果を発現するため、片側歩道整備に変更することで平成 18 年度の再評価時から事業費を 7 億円減額し、前回評価時の平成 27 年度から 2 年前倒しして 25 年度までに供用を図る見込みであるとの説明を受けた。

⑪ 一般府道 豊能池田線（伏尾バイパス）道路改良事業

池田市域の現道の道路線形の不良区間の解消を図るため、バイパス整備を行う事業である。

本事業は、府の対応方針（原案）が休止とされているため、その理由と次の見直し時期を確認した。残事業費が大きいことや用地買収に課題があるため、早期に効果を発現できる見込みがないとの説明を受けた。また、平成19年5月の箕面グリーンロードの開通に伴い、大型車の交通量、混入率などが減少し、交通の円滑化や歩行者等の安全性に改善傾向がみられることから、今後、箕面森町の開発状況や平成28年度開通予定の新名神高速道路の供用後の交通状況を踏まえ、計画を見直す必要があるとの説明を受けた。

⑫ 主要地方道 美原太子線（粟ヶ池工区）道路改良事業

富田林市域の現道の美原太子線等の周辺道路の交通渋滞の解消を図るため、バイパス整備ならびに近鉄長野線の鉄道高架による立体交差化を行う事業である。

本事業については、用地買収は概ね終えており、平面道路整備については約70%工事が進捗している。そのため、事業継続とするが、鉄道高架による立体交差化については、今後、鉄道事業者等とコスト縮減の可能性などについて検討を進め、事業の実施判断を見極める必要があるため、休止するとの説明を受けた。したがって、府の対応方針（原案）としては、事業継続（一部休止）としたいとの提案があった。

⑬ 一般府道 余野茨木線（1工区）道路改良事業

茨木市域において、歩行者等の安全確保を図るため、車道の拡幅ならびに歩道整備を行う事業である。

本事業は、「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年度以降一時休止したことに伴い、前回評価時から完成時期が4年遅れているが、本年度より再開（事業継続）したいとの提案があった。早期に整備効果を発現するため、片側のみの歩道設置とする計画に変更し事業費を5.6億円削減しており、平成26年度までに供用を図る見込みであるとの説明を受けた。

⑭ 一般国道 170号 西石切立体交差事業

東大阪市域の国道170号の慢性的な交通渋滞を解消するため、国道170号をアンダーパス形式による立体交差を行う事業である。

本事業は、府の対応方針（原案）が休止とされているため、その理由と次の見直し時期を確認した。

平成22年5月の暫定平面交差での供用開始後、一定の渋滞緩和が図られており、今後、大阪瓢箪山線事業が完了する平成28年度以降に周辺の交通状況を検証し、事業実施の判断について見極める必要があるため、事業を休止したいとの提案があった。

⑮ 一般府道 豊能池田線（都市計画道路 止々呂美吉川線）道路改良事業

箕面市域において、箕面有料道路、箕面森町、新名神高速道路へのアクセス道路として、新設道路の整備および現道の拡幅を行う事業である。

本事業については、国道 423 号との重複区間は、用地は取得済みで、本格工事に着手していることや、新名神高速道路の供用に合わせて平成 28 年度の完成を目標にしていることから、事業継続とするとの説明を受けた。しかし、箕面森町区間は、平成 24 年度の箕面森町第 3 区域の事業実施の方針決定後に整備計画について検討するため、事業を休止するとの説明を受けた。したがって、府の対応方針（原案）としては、事業継続（一部休止）としたいとの提案があった。

⑯ 谷川砂防事業

人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、府民の生命・財産を守るため、砂防施設の整備を行う事業であり、事業継続したいとの提案があった。

本事業については、独立行政法人都市再生機構が進めている彩都開発の関連事業として、国と独立行政法人都市再生機構が事業費を 2 分の 1 ずつ負担し、府が実施する事業であるとの説明を受けた。

事業費は、前回評価時から 0.6 億円減少しているが、これは断面形状の変更に伴い用地費及び工事費ともに減額となったとの説明を受けた。

事業用地の取得に際して、地権者と隣接地権者の一部の間で用地境界に関する主張が異なることから、境界の確定に日数を要していた。しかし、現時点で概ね了解が得られており、今年度上半期までには用地境界を確定し、今年度中に用地取得を行う見込みであるとの説明を受けた。また、工事施工については、地元地権者の了解が得られていることから、平成 27 年度までの完成を予定しているとの説明を受けた。

⑰ 川合裏川砂防事業

人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、府民の生命・財産を守るため、砂防施設の整備を行う事業であり、事業継続したいとの提案があった。

本事業については、独立行政法人都市再生機構が進めている彩都開発の関連事業として、国と独立行政法人都市再生機構が事業費を 2 分の 1 ずつ負担し、府が実施する事業であるとの説明を受けた。

事業費は、前回評価時から 2.6 億円増加しているが、これは設計時における想定地質と現地の差異により掘削費用が増額したとの説明を受けた。

用地は全て取得済みであり、工事は概ね完了している。残っている掘削法面の保護工事及び管理用通路の舗装工事は平成 25 年度までに終える予定であるとの説明を受けた。

⑱ 新家地区急傾斜地崩壊対策事業

傾斜 30 度以上、高さ 5 m 以上のがけ崩れの恐れのある急傾斜地において、府民の生命・財産を守るため、急傾斜地崩壊対策施設の整備を行う事業である。

府の対応方針（原案）が中止となっており、その理由を確認した。急傾斜地崩壊対策事業は要望を前提としている事業であり、本事業では、地元市を通じて要望があったが、実際に実施しようとしたところ、一部の斜面所有者から、対策施設整備に関する「無償借地」及び「急傾斜地崩壊危険区域指定」への同意を得られないため、その状況が変わらない限り実施できないとの説明を受けた。

⑲ 原(1)地区急傾斜地崩壊対策事業

傾斜 30 度以上、高さ 5 m 以上のがけ崩れの恐れのある急傾斜地において、府民の生命・財産を守るため、急傾斜地崩壊対策施設の整備を行う事業であり、事業継続したいとの提案があった。

本事業の事業費は前回評価時から 4.9 億円増加しているが、これは、事前評価時から全体計画延長 920m 及び事業費 9.9 億円とすべきところを、それぞれ第一期分のみとしていたことや、また、平成 19 年度の再評価時点においては、延長については第二期分を加えていたが、事業費は第一期分のみとしていたためとの説明を受けた。

また、工事用進入路が 1 箇所しか確保できず、当初の想定よりも 8 年遅れていたが、地元地権者の工事に対する理解や協力も得られ、平成 28 年度の完了を予定しているとの説明を受けた。

なお、本事業の事前評価時及び前回評価時において、事業費が第一期分しか示されておらず、費用便益比の算出上も、第一期分の費用しか計上していないという問題があり、今回修正されたものの、今後、このようなことのないよう、事前評価時から、正確な内容の資料を提示するよう、強く要望する。

⑳ 堺泉北港泉北 6 区緑地整備事業

港湾開発に伴う環境保全の一環として、先端緑地、助松緑道で形成される緑地 9 ha の整備を行う事業である。本事業については、現地視察もあわせて行った。

本事業は、府の対応方針（原案）が休止とされているため、その理由と次の見直し時期を確認した。事業の必要性については変化がないが、「大阪府都市整備中期計画（案）」に基づき、物流対策や防災対策への重点化に伴い、本事業を休止することとし、重点化事業の一つである津波高潮事業が進捗する 5 年後を目途に、計画の見直し及び事業再開を検討する予定であるとの説明を受けた。

㉑ 阪南港 阪南 2 区整備事業（特別会計）

港湾物流機能の強化・拡充や背後市街地の住工混在地域の環境改善などを図

るため、埋立により造成し、基盤整備を行う事業であり、事業継続したいとの提案があった。

本事業については、事業費は前回評価時から約 31 億円減少しているが、これは、企業ニーズや警察協議に基づく区画道路の見直しやそれに伴う供給施設等のインフラ整備の見直し（約 12 億円減額）、事務費・人件費の増加（約 16 億円増額）、償還期間の見直しに伴う金利等の減額（約 20 億円減額）、国有資産等所在市町村交付金（固定資産税相当分）の交付単価見直し及び対象範囲の縮小による減額（約 15 億円減額）によるものであるとの説明を受けた。

今後の進捗見通しについては、埋立およびインフラ整備を終えている用地のうち 97.9%は操業または企業進出が決定しているとの説明を受けた。また、公共事業の減少や公共工事間流用の推進により、残土等の発生量が減少し、竣功期間が 7 年遅れているものの、未造成地については平成 31 年度に埋立を竣功する予定である。その後、企業の進出意向や希望面積等を把握し、最短では平成 32～33 年度にインフラ整備、平成 34～35 年度に道路整備等を実施し、平成 35 年度末に事業を完了する予定であることについて説明を受けた。

⑳ 大泉緑地整備事業

市街地に広い森林を積極的に創出するとともに、広域避難地及び後方支援活動拠点に位置付けられていることから、防災公園としての整備を進める事業であり、事業継続したいとの提案があった。

今後の進捗見通しについては、未買収地の買収見込みは平成 26 年から平成 28 年頃を予定しており、工事を平成 30 年度までに終える予定であるとの説明を受けた。

㉑ 初谷川川西谷砂防事業

人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、府民の生命・財産を守るため、砂防施設の整備を行う事業であり、事業継続したいとの提案があった。

本事業については、用地境界確定に必要な測量面積が 6 ha 存在し、その境界の確定に時間を要していたが、今年度中に完了する見込みであることや、用地の取得については、地権者から同意を得ているため境界確定次第、取得できる見込みであるとの説明を受けた。また、工事については、進入路の設置予定箇所は受益者である豊能町が所有し、特に問題なく進めることが可能であるため、平成 28 年度の完成を見込んでいるとの説明を受けた。

㉒ 下音羽川上音羽第一支溪砂防事業

人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、府民の生命・財産を守るため、砂防施設の整備を行う事業である。

本事業は、府の対応方針（原案）が休止とされているため、その理由と次の見直し時期を確認した。

地権者の相続人の所在の確認に時間を要しており、用地取得の見込みが立っていないとの説明を受けた。「今後の土砂災害対策の進め方」検討委員会の提言に基づく対策実施個所の更なる重点化においても、当面の対策見送り箇所に該当するため、府の対応方針（原案）は休止とし、「大阪府都市整備中期計画（案）」の後継計画策定予定時である平成33年度に、本事業実施の判断を行うこととするとの説明を受けた。ただし、5年後の平成29年度には再々評価の対象となる。

（２）事前評価

対象事業と府の対応方針（原案）

事業名	府の対応方針（原案）
②⑤ 阪急京都線（摂津市駅付近）連続立体交差事業	事業実施
②⑥ 都市計画道路三国塚口線街路事業	事業実施
②⑦ 動物愛護管理センター（仮称）整備事業	事業実施

上記の3事業について審議した結果、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。

なお、個別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。

②⑤ 阪急京都線（摂津市駅付近）連続立体交差事業

阪急京都線（摂津市駅付近）を連続立体交差化し、側道を整備する事業である。事業区間は阪急京都線の摂津市と茨木市に跨る延長2.1kmである。列車運行本数が多いため、踏切遮断時間も長く、除却対象の踏切5箇所のうち、4箇所は、ピーク時には1時間当たり遮断時間が30分を超えるなど、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。そのため、連続立体交差化や側道の整備により、踏切事故の解消や沿線の交通渋滞を緩和するとともに、鉄道により分断されていた地域の連携強化を図るものである。

総事業費375億円の負担の内訳は国192億円、大阪府100億円、地元市57億円、鉄道事業者26億円で、平成45年度の完成を予定しているとの説明を受けた。

本事業の代替手法として、鉄道の地下化及び道路オーバースタックとの比較検討を行ったところ、地下化については、地下埋設物や河川等が支障になることから困難であるとの説明を受けた。道路オーバースタックについては、連続立体交差事業と同程度のコストとなるが、新たな地域分断が生じること、高架橋直近の交通に制約がかかること、歩行者等の上下移動の負担が生じることから、連続立体交差化が最適であると判断したとの説明を受けた。

②⑥ 都市計画道路三国塚口線街路事業

大規模地震時や大火時の避難路や延焼遮断帯の機能を有する防災環境軸とし

での役割を担い、広域緊急交通路を補完する道路として防災機能を向上するとともに、交通の円滑化や交通安全対策を図るため、現道を4車線に拡幅し、右折レーン・自転車歩行者道を設置する事業である。

事業延長は1.0km、総事業費は77.8億円で、その負担内訳は国42.8億円、大阪府35億円となっており、平成35年度の完成を予定している。また、都市計画道路穂積菰江線との交差点付近の220m区間については、平成19年度に事前評価済みであり、平成24年度末に暫定2車線で完成予定であるとの説明を受けた。

代替手法として、バイパス整備及び歩道拡幅との比較検討を行ったところ、バイパス整備については、周辺が市街化していることから困難であり、密集市街地対策として当該区間での施行が必要であるとの説明を受けた。また、将来の山手幹線（兵庫県内の都市計画道路）からの接続に際し、都市計画幅員の4車線整備が必要であり、歩道拡幅のみでは流入交通の対応ができないことから、現計画が最適であるとの説明を受けた。

⑰ 動物愛護管理センター（仮称）整備事業

動物収容能力の向上や飼育環境の改善、動物愛護精神の普及啓発を図ることにより、引取り数の削減と譲渡を推進し殺処分ゼロを目指すため、狭隘で老朽化している現施設を廃止し動物愛護管理センター（仮称）を整備する事業である。

事業内容は、鉄筋コンクリート造2階建ての愛護啓発・事務管理棟と動物愛護収容・措置棟による施設学習型ゾーン、ドッグラン・イベント広場による自然活用型ゾーン、施設建設予定地に存する既存農地の代替農地等の整備である。総事業費は20億円で、平成28年度に供用開始予定であるとの説明を受けた。

事業効果について確認したところ、収容能力の向上や飼育環境の改善により動物の譲渡を推進すること等について説明を受けたが、譲渡頭数や啓発事業への参加者数の目標値が過大であると考えられるので、現実的な数値を提示するよう求めた。

その後、近隣府県の施設や既存の府施設における実績等を参考とした目標値が提示されたが、供用後は、その数値が達成できるよう努めること、また、達成状況についても随時点検していくよう求めた。

4 報告案件

国道309号（河南赤阪バイパス）道路整備事業については、平成20年度の再評価案件として審議を行った。その際、「事業実施は妥当」と判断していたが、残るⅠ期区間の4車線化、Ⅱ期及びⅢ期区間の整備については、府の財政状況を踏まえ事業スケジュールを見極めた上で、報告することとなっていた。

平成24年3月に策定した「大阪府都市整備中期計画（案）」の方針に基づき、Ⅲ期区間を休止することで36億円のコスト削減を図り、Ⅰ・Ⅱ期区間については継続（再開）するとの説明を受けた。

I 期区間については平成 24 年度に 4 車線化に着手し完成する予定で、II 期区間は平成 24 年度に着手し平成 20 年代後半に完成する予定、III 期区間は II 期区間開通後の交通状況を踏まえ、事業再開の判断を見極めるとの説明を受けた。

次に、一般府道大阪枚岡奈良線歩道整備事業については、平成 22 年度の再評価案件として審議を行っており、府の対応方針（原案）は「財政再建プログラム（案）」の方針に基づき「休止」として提示していたが、「早期に事業を再開すべきである」との意見が出されていたものである。

平成 24 年 3 月に策定した「大阪府都市整備中期計画（案）」の方針に基づき、本事業は、両側歩道整備から片側歩道整備に見直すことにより 3 億円の縮減を図り、事業を継続（再開）するとの説明を受けた。

5 結び

平成 24 年 11 月の附属機関条例の改正に伴い、大阪府建設事業再評価監視委員会を廃止し、大阪府建設事業評価審議会が設置され、審議対象にこれまでの再評価・再々評価案件に総事業費 10 億円以上の事前評価案件を加えることとなった。

なお、本審議会の目的は、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ことであり、この目的には変更はない。

今回の審議では、府の対応方針（原案）で休止とされている案件が 7 件あり、審議会としては、次回の実施判断時期及び理由を確認し審議を行った。

審議にあたり、いくつかの事業については、上位計画や関連する計画における位置づけについて丁寧に説明されたが、これは事業を理解する上で、非常に有効であった。今後も、可能な限り、上位計画等における位置づけについて説明するよう努められたい。

また、今回の審議で、前回評価時に提示された資料の事業費が一部しか計上されていなかったことが明らかになった事業や、費用便益比の算出に誤りがあったとして修正された事業があったが、今後は、当初から正確かつ十分な資料を提示するよう、強く要望する。

さらに、費用便益比の算出に係る詳細資料についても、審議会の中で、必要に応じ随時閲覧できるよう準備されたい。

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。
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	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	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 事業採択後 10 年間（事業実施期間が 5 年以内の事業で大幅に伸びる見込みの事業については、事業採択後 5 年間）を経過した時点で継続中の事業 ・ 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>[事業計画又は総事業費の大幅な変更]</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 事業を中止、休止（休止後の再開を含む）する場合 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 ③ その他、事業計画を大きく変更する場合 	<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	

事業別の審議概要

1. 再(再々)評価対象事業 24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	再評価	府営住宅建替	イミカシユカカ 和泉寺田住宅 〔和泉市〕 昭和39年度の建設で老朽化が著しく、居住水準や耐震性の低い住宅276戸(330戸)を建替える。	敷地面積：2.93(2.93)ha 住宅用地：1.91ha (2.32ha) 活用用地：1.02ha (0.61ha) 戸数：276戸(330戸)	事業採択後 10年間継続中	H14	H26 (H22)	39.5億円 国：19.75億円 府：19.75億円 (59.1億円) 国：29.55億円 府：29.55億円	1.24 (1.30)	工事99%	H14事前評価 事業実施
2	再評価	府営住宅建替	カゲカモリジユカカ 貝塚森住宅 〔貝塚市〕 昭和40年に建設された簡易耐火住宅の老朽化が著しい住宅や、中層耐火住宅の設備水準の低い住宅323戸(502戸)を建替える。	敷地面積：3.1(5.03)ha 住宅用地：1.85ha (4.35ha) 活用用地：1.25ha (0.68ha) 戸数：323戸(502戸)	事業採択後 10年間継続中	H13	H24 (H26)	47.4億円 国：23.7億円 府：23.7億円 (88.5億円) 国：44.25億円 府：44.25億円	1.13 (1.25)	工事100%	H13事前評価 事業実施

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【事業費の変動】

- ・「大阪府営住宅ストック総合活用計画」の建替事業の方針を、「建設戸数はすでに建替事業に着手している団地も含めて、入居者の居住の安定を確保する上で必要な戸数を基本」とし、第3期2棟建替計画を中止すること等による事業費の減額（19.6億円）

【視点1：事業の必要性】 ⇒

- ・居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保などの事業の必要性は変わらず、現在施工中の第3期1棟建替事業完了により、従前入居者は建替住棟に全て入居する予定であり、居住の安定が確保できる。
- ・「大阪府営住宅ストック総合活用計画」の建替事業の方針に基づき、現在、施工中の事業以降の事業継続の必要性は低いため、事業計画を変更（縮小）し、第3期2棟建替事業は中止する。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・現在、施工中の第3期1棟建替事業は、平成24年9月竣工、10月に従前入居者は建替住棟に全て入居完了予定であり、事業の支障となる要因は見込まれてない。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・現在、施工中の第3期1棟建替事業は、平成24年9月竣工、10月入居完了予定であり、代替案立案の余地はない。
- ・今後予定していた第3期2棟建替事業については、中止する。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続（一部中止）

- ・現在施工中の第3期1棟建替事業の必要性に変わりはなく、事業の支障となる要因は見込まれていないため、継続とする。
- ・第3期1棟建替事業完了により、従前入居者は建替住棟に全て入居し、居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保などの事業目的は達成されるため、今後予定していた第3期2棟建替事業は、中止する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○ 計画変更理由と事業の遅延理由は、

⇒ 府営住宅について、従前は現戸数を建替える方針としていたが、方針見直しにより「建替前の入居者戸数」のみ建替えることとした。今回の事業では、第3期第1棟の建替えにより、「建替前の入居者」の方が全員入居できたので、第2棟については中止したいということである。事業遅延の理由は、建替工事のための車の進入路を確保する必要があるが、沿道の方々の理解を得るのに時間を要したということである。

○ 工事用進入路について、地元の理解を得るまでどの程度時間がかかったのか。

⇒ 2年間ほど調整に要した。結果的に、当初予定していた進入路では同意が得られなかったため、別の場所に民間企業の土地を借りて工事用進入路を整備し、工事を実施している。工事終了後は、その借地も復旧した上でお返しする必要があるため、そのための期間も含めて事業年度が26年度まで延びることとなった。

○ 計画を一部中止して生み出されることになった用地をどう活用するかは決まっているのか。

⇒ まだ方針は決まっていない。今後、地元市等と協議を進め、方針を固めていく。

【事業費の変動】

- ・「大阪府営住宅ストック総合活用計画」の建替事業の方針を、「建設戸数はすでに建替事業に着手している団地も含めて、入居者の居住の安定を確保する上で必要な戸数を基本」とし、第3期、第4期の建替計画（2棟179戸）を中止すること等による事業費の減額（41.1億円）。

【視点1：事業の必要性】

- ・居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保などの事業の必要性は変わらず、第1期、第2期建替事業により、従前入居者は建替住棟に全て入居し、居住の安定が確保できる。
- ・「大阪府営住宅ストック総合活用計画」の建替事業の方針に基づき、今後予定していた第3期、第4期の建替計画の事業継続の必要性は低いため、中止する。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・第1期、第2期建替事業は既に完了しており、従前入居者は建替住棟に全て入居済みである。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・今後予定していた第3期、第4期の建替計画については、中止する。

【対応方針（原案）】 ⇒ 中止

- ・第1期、第2期建替事業により、従前入居者は建替住棟に全て入居し、居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保などの事業の目的は達成されており、今後予定していた第3期、第4期の建替計画については、中止する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○ 記載の仕方の問題だと思うが、方針変更により、一部中止するという内容で、その進捗状況が異なっているだけで、対応方針原案が「事業継続」、「中止」と全く異なった判断をしているように見える。記載方法についてどう考えるか。

⇒ 意見具申では、府の対応方針原案と委員のご意見とあわせて、個々の事業について「どういった説明を受けた」といった内容を記載させていただくので、内容を見ていただければ、誤解がないようにできると考えているが、一覧表の部分だけを見ると、1つは「事業継続」、もう1つは「中止」とならざるを得ないが、内容説明のところで記載することをご理解いただけないかと考えている。

○ もう少しわかりやすくするなら、「事業縮小」といったことを記載してもらえればと思う。

⇒ 「事業縮小により中止」といった記載をするということであればよい。

○ 全体の方針を変えるという提案があったということであり、個々の事業について「継続すべきか中止すべきか」といったことを審議するというわけではないと思ったので、それなら「事業縮小」といった記載にした方がいいのではないかと思ったということ。検討してもらえればと思う。

⇒ 今後、検討させていただく。

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)
3	再評価	府営住宅建替	伊ミルガシハラギシユウカ 泉佐野東羽倉崎住宅（中層耐火地区） 〔泉佐野市〕 昭和39年度に建設された住宅の設備等の老朽化や耐震性が低いことなどから建替える計画としていたが、入居者を隣接する耐震性のある住棟へ移転することにより居住環境を確保できることから建替えない計画に変更する。	敷地面積：－（3.28ha） 住宅用地：－（2.98ha） 活用用地：－（0.3ha） 戸数：－（470戸）	事業計画の大幅な変更	H19	－ （H37） 0.1億円 国：500万円 府：500万円 〔 78.8億円 〕 国：39.4億円 府：39.4億円	－ （1.26）	－	H19事前評価 事業実施	

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【事業費の変動】

- ・「大阪府営住宅ストック総合活用計画」の建替事業の方針を、「耐震性の低いもののみを建替え対象」「建設戸数はすでに建替事業に着手している団地も含めて、入居者の居住の安定を確保する上で必要な戸数を基本」とし、事業中止することによる事業費の減額（78.7億円）

【視点1：事業の必要性】

- ・耐震性の低い住棟の入居者は簡易耐火住宅地区の建替住棟へ移転し、耐震性の確保についての当初の事業の必要性は充足。
- ・「大阪府営住宅ストック総合活用計画」の建替事業の方針に基づき、事業継続の必要性は低いため、中止する。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・耐震性の低い住棟の入居者は簡易耐火住宅地区の建替住棟へ移転を完了している。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・当初計画していた中層耐火住宅建替計画については、中止する。

【対応方針（原案）】 ⇒ 中止

- ・耐震性の低い住棟の入居者は簡易耐火住宅地区の建替住棟へ移転を完了しており、耐震性の確保についての目的は達成されており、当初計画していた中層耐火住宅建替計画については、中止する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○ 地元には説明しているのか。

⇒ 住民説明会を開催し、説明済みである。

○ 維持管理を行うことで耐用年数が伸びるのか。

⇒ 適正に維持管理していけば、70年の耐用年数を超えても活用できる可能性はあると思う。

○ 維持管理費を負担して延命化を図る必要があるのか。もう、公営住宅を直接提供する時代ではないのではないのか。今後、数を減らしていくなら、延命化のための維持管理費を負担する必要があるのか。

⇒ 延命化するかどうか別として、耐用年数を全うするよう、適正な維持管理に努めていくということ。

○ 昭和37年であれば現在とは耐震基準が違うと思うが、それでも現行基準に照らして耐震性があるという根拠をはっきりさせておきたい。

⇒ 今回、耐震性があると判断した住宅は、ほとんどが壁式構造となっている。この構造については、耐震基準は見直しされていない。昭和56年の建築基準法改正で見直されたのは、「ラーメン構造」、柱と梁で建物構造を支えている構造形式である。そのため、ラーメン構造の建物については、旧基準で建設していると現行基準には全く合わないが、壁式構造の建物については、現行基準を満たしているということ。

○ 耐震性がある住棟とない住棟は竣工年度と構造が違うのか。

⇒ 竣工年度は一緒だが、住棟により構造が異なっている。

○ 活用用地の活用方法等についてまだ方針決定されていないが、今後、どのようなスケジュールで決定していくのかなど説明できないか。

⇒ これまで建替えについては耐震化・老朽化解消のため行い、余った土地を民間に活用していただくという方針だった。これまでも社会福祉施設や保育施設等に活用されたケースもあったが、それは土地が余ってから検討した結果、そうなったというもの。今回は、建替え計画を行う前の段階から、活用用地についてどうしていくか、地元市と協議していくということ。今回の対象事業についても、今後、地元市と協議して活用方針を検討していく。

○ 撤去費用はどうなるのか。事業に計上している0.1億円で撤去できるのか。

⇒ 0.1億円はこれまでかかった調査・設計費用。撤去自体は今後、行っていくが、府が直接撤去するか、そのまま売却するかも含めて検討していくということ。

○ 現状有姿で売却しても、売却額には影響するので、実態としては撤去費用が発生する。概算でもいいので撤去費用を示してほしい。

⇒ 撤去戸数は6棟、144戸。撤去に係る事業費は約1.1億円。内訳は、設計等に係る調査費が約466万円、工事費が約1.03億円となっている。撤去については、府営住宅の建替事業とは切り離し、別事業とさせていただいているので、調書の費用には記載していない。

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	再評価	連続立体交差	材材カトカッ ヨケセルンガ クリツクイカサ シギョウ 大阪外環状線連続立体交差事業 【東大阪市】 城東貨物線の旅客化や沿線の交通混雑を鉄道の高架化により解消を図るとともに、地域の生活環境及び利便性の向上を図るため、側道の整備を行う。	事業区間：2.2km 高架化駅：長瀬駅 除却踏切数：11箇所	再評価後5年経過	S58	H26 (H21)	164億円 国：47億円 府：31億円 市：16億円 大阪外環状鉄道線：70億円	4.03 (2.13)	用地91% (83%) 工事99% (76%)	H19再評価 事業継続

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見②

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 未買収の用地はどこか。
⇒ 2箇所ある。（図面で説明）
- 現在は道路として機能していないのか。
⇒ 1箇所は行き止まりだが、もう1箇所は一定の幅員があるので通れるようになっている。
- 未買収2箇所の買収について、1箇所は買収により行き止まりが解消され、もう1箇所は十分な幅員の道路となるということか。
⇒ そのとおり。
- 費用便益比がかなり大きく変わっているがなぜか。
⇒ 前は府独自の方式で算出していたが、今回は国土交通省の費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>に基づいて算出したため、違いが生じている。
- 費用便益比について、「交通事故減少便益」がマイナス3億円となっているが、なぜマイナスになっているのか。事業実施することによって交通事故が増えるということなら、何らかの処方箋が必要なのではないか。
⇒ 現在の便益計算は、「踏切があるとき」と「踏切がないとき」で比較。「移動時間」については、事業が完成すれば非常に便益が上がるが、踏切がなくなれば移動スピードが上がるので、スピードが上がるために事故が生じやすくなるという計算式となっている。
- 時間が短縮されれば走行距離は短くなるのではないか。
⇒ 踏切がなくなれば移動時間は短くなるが、走行距離は必ずしも短くなるとは限らない。
- 連続立体交差ということは、複数の踏切が同時に除却されるので、それ以外の要素が変わらなければリンクの延長が変わることがあるのか。
⇒ 通常、一番短いルートということで、細い道であってもそこを選択していたのが、踏切除却により、より広い、走りやすい道路を選択することが発生する。
- 踏切があるときから、待ち時間はほとんど変わらない。それ以外の要素が変わらないならば最短ルートを使い続けるような気がするが。
⇒ 例えば細い道路で、踏切があることによって、車だけではなく人の交通も滞留している、そういう道を選択していたのが、踏切除却により、人の通行も細い道路でありながら出てくるということであれば、広い道路を選択する方が走行性が良くなるということもある。より走行しやすいルートを選択するケースが出てくるのだと思う。
- シミュレーションにあたって、四段階推定法が何かを使っていると思うが、そんな要素を実際に入れているのか。
⇒ 同じ待ち時間であっても、幅員が広い道路の方が、踏切で遮断される交通量が多くなるので、踏切除却により、幅員が広い道路の方が狭い道路よりもスピードが速くなる。
- 事業の前でルート選択の基準が変わっている。整備前は最短ルートで、整備後は走行時間でルールを変えているが、それもマニュアルで決められているのか。
⇒ 結果的に、走行時間短縮を選択したために、移動時間短縮便益の方にその便益が乗っかっているような状態になり、その反動で走行経費や交通事故減少便益はマイナスとなっている。トータルでは、大きな移動時間短縮便益が出ており、効果がある事業。
- 言っていることはわかるが、ルールを変えることによって、時間短縮便益を稼いでいるようにも見える。
- マニュアルに基づいて実施しているので、配分ルールそのものは事前も事後も同じものを使っているはず。どういう方法で配分を行ったのか、その結果、どういうルート変化が生じてこういう結果になったという説明すれば理解できるが、定性的に「こういうことが増えたのではないか」という説明をされるのでわかりにくい。まずは、具体的にどういう手法を使って算定したのかを説明すべき。委員も全員が専門家ではないが、説明されればわかる人もいる。委員長おっしゃるように、これまでの説明が、「事前と事後で配分ルールを変えてやっている」というように聞こえる。実際にはそうではないと思うので、再度説明されたい。
⇒ 配分方法は変えていないが、道路のルート選定の選択肢が増えたことにより…。
- 結果としてそういうことになったという説明をされているが、そうではなく、四段階推定法でも均衡配分でもいいが、マニュアルに記載されていると思うが、どの手法で算定したのか、ということを知りたい。
⇒ 予測手法は、道路事業と同じように、三段階推定法で予測している。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下端（ ）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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見①

【視点1：事業の必要性】

- ・ 都心部の混雑緩和、地域の実生活環境および利便性の向上を図るため、鉄道の高架化や鉄道高架沿いの関連側道を整備することを目的としており、必要性については変化がない。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・ 平成20年3月に高架化完了し踏切遮断が解消
- ・ 側道部分に係る買収予定地2箇所のうち1箇所は取用手続き中、もう1箇所は地権者の同意が概ね得られている。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 平成20年3月に高架化が完了しており、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

- ・ 平成20年3月に高架化完了し踏切遮断が解消しており、側道整備についても、平成26年度に工事完了が見込まれており、必要性に変化はないことから、継続する。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見③

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 今の議論は、経路選択はどのような手法を使って算定しているのか。今すぐ答えられなくてもいいが、定性的な説明だけをされても誤解される可能性もあるので、どのような手法を用いて算定したのかということセットで説明されたい。きちんとやっていることは間違いのないと思うので、次回でもいいので補足説明してほしい。
- ⇒ 次回、具体的に説明させていただく。
- ⇒ 前回は、走行経費減少便益について、踏切除却後に選択した最速ルートが走行距離としては長くなるというケースをイメージして説明させていただいた。今回は、実際に行った交通需要予測、シミュレーションの中で発生した具体的なケースを事例として説明したい。今回のシミュレーションは、平成17年の道路交通センサスに合うように現況再現をし、2車線道路、片側1車線の平均旅行速度は時速30～35kmに設定している。整備前の踏切部の平均旅行速度は時速20～23kmで設定している。整備後については、踏切除却箇所の平均旅行速度は時速30～35kmで設定している。実際のシミュレーションだが、今回、逆転したケースについて、具体的なルートをお示ししている。左側が「整備前」、右側が「整備後」。整備前は、ルート①よりも距離が短く、時間も早いルート②を選択している。整備後は、距離が長いものの、わずかながら時間が早いルート①を選択している。その結果、整備後の走行経費が増加し、マイナス便益が発生している。シミュレーション上の条件として、鉄道と交差するリンク、これは交差点から交差点の間だが、踏切あり・なしの効果が出るように設定されており、このケースでは、二つのルートで速度の速くなった区間の距離に違いがあるために逆転している。
- ・ 次に、交通需要推計の手法について説明したい。資料2の2ページをご覧ください。交通流の推計手法としては、発生集中交通量の推計、分布交通量の推計、路線配分という三段階で推定する手法を採用している。平成17年道路交通センサスをベースに、平成42年予測のOD表を作成している。実際の交通量の配分は、「分割配分法」を採用している。この「分割配分法」は、一度にOD交通量を配分するのではなく、数回に分けて、今回は5分割して、そのステップごとにリンク速度を更新しながら最短経路探索を行い、配分するもの。したがって、ステップごとの経路の所要時間は、リンクの交通量、これがQになるが、それと旅行速度のV、この関係からなるQ-V式を用いて、毎回のリンク速度を決定して計算している。毎回というのは、速度は交通量によって変化するため、交通量が増えれば速度が低下するという相関関係がある。そのステップごとにリンク速度を計算して決定して、それで所要時間を算出している。
- 整備前・整備後で逆転現象が起きるのは、ルート①ではあり・なしで+12km、ルート②では、+10kmになっていることが要因だと思うが、23kmや20kmは道路交通センサスの実際の値で、30とか35kmというのは、どうやって出しているのか。踏切が閉まっている時間が単に開くだけならば、同じ速度を上げれば良いと思うが、ここで、+10kmと+12kmで差が出てしまうのはなぜか。
- ⇒ 平成17年の道路交通センサスは、測定箇所は細かく設定されている訳ではないが、交通量の実測の測定箇所、2車線道路の平均旅行速度が現況再現の中で30～35kmということでシミュレーション上、再現した。踏切の部分の旅行速度については、実際の調査等を参考に、今回のシミュレーション上、20～23kmということで設定している。踏切あり・なしのケースで、一定の同じ速度を加算するというのも考えられるが、率でスピードが増えるという形で想定している。今回、逆転している大きな要因としては、効果が現れているリンクの距離が910mと660mで、この距離の差が逆転に影響している。実際のシミュレーション上は、道路の交差点から交差点までを効果がある区間として機械的にシミュレーションしているのだから、結果としてこうなっているということ。
- もっと広い範囲で均衡配分後、35kmと、ほぼ自由走行速度になっているのか。それとも、車線数等で自由走行速度が決まっているのか。
- ⇒ この予測手法では、分割配分法ということで、このケースでは5分割で配分しており、均衡配分法は用いていない。5回に分けてシミュレーションをするということで、それぞれの配分結果で、各リンクのスピード、交通量を求める。したがって、交通量が増えれば、各分割した予測のステップの中では、スピードが変わってくるケースも出てくる。今回、提示しているのは最初の分割の段階であり、現況再現等で設定している30～35kmの条件でこのような逆転現象が生じるというシミュレーションの結果となっている。
- 手法は説明で理解できたが、率でしているのが問題。普通絶対値で上がらないといけないと思う。同じ速度を加算した方がよかったのではないか。
- 2ページの資料で言うと、V1を変えただけなのではないか。そうではなくて、近似的に配分交通量を求めるために分割配分法を用いるが、最初の段階なら、何も変わらないはず。5回分割配分した結果として、30km、35kmという結果になったということだという説明でないとはいけないのではないか。そういうことなら、その区間はもうほとんど渋滞しなくなったということか。そういう理解でいいか。
- ⇒ 最初の段階での分割配分ではV1。30～35kmのスピードでの配分となる。
- V1とかV2というのは道路の形状で決まっている。各道路のリンクにあわせてこういうカーブがあると仮定して計算をスタートする。混んでくると、速度がV1からV2の間どこかになる。しかし、最初の段階ではV1は30kmと設定したところは、30キロまでしかいかないし、35kmと設定したところは35kmまでしかいかない。しかし、今の計算でやってきたことの結論が30～35kmということなら、いろいろ計算した結果としてそうなったということではないか。
- ⇒ 何分割目まではVも変化してくるので、ルート選定の選択が変わるケースが出てくる。これは分割配分法で実施しているのだから、Qが変わればそのような結果が出てくる。
- 1回目の配分計算で、例えばQを0、つまりQ1より小さい値としておいて、実現するスピードがV1になるという想定はそれでいいが、実際には、これを整備したことによって渋滞解消につながるという話なので、実際に配分をステップでやるなら最後の5ステップ目でどうなったかという結論の説明が必要ではないか。
- 5回終わった後が整備後ではないのか。
- ⇒ 均衡配分であれば、最終的な結果が最適になるが、今回のやり方では、5回目の配分が最終的な結果ということではない。便宜的に5回に分けてやる。ステップによって結果は異なってくる。積み上げた結果がトータルの便益になる。
- 需要曲線が変わるときに、途中のところで、少しずつ交通量をシフトさせながら計算し、それぞれの段階で全部出して、それぞれの場所についてうまく積分するような計算をしているということだと思う。手法について、いろいろ議論はあるとしても、この手法を探れば、途中の段階で逆転現象が発生することをもっと、理解してほしいということだと思う。

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)
5	再評価	道路交通安全	材物イミセンケン 大阪和泉南線 〔泉佐野市〕 山出交差点において、交通渋滞及び事故防止を図るため、右折レーンの設置及び歩道の拡幅整備を行う	交差点改良 事業延長：150m 道路幅員：15.0m 右折レーン設置1箇所（北行き） 自転車歩行者道拡幅両側（幅員：1.6m⇒2.5m）	事業採択後10年間継続中	H15	H27 (H19)	4.0億円 国：2.2億円 府：1.8億円	—	用地0% 工事0%	H14事前評価事業実施

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【視点1：事業の必要性】

・ 安全安心の確保や渋滞解消に資する事業であり、自動車及び自転車・歩行者交通量や交通事故件数も依然多い状況であり、事業の必要性に変化はない。

【視点2：今後の進捗見通し】

・ 地権者7名のいずれも協力が得られていないが、平成20年度に入ってから、本事業の要である交差点直近の地権者より事業に協力する意向が示され、買収契約を締結するべく手続きを進めたものの結果的に不調に終わっている。今後は、交差点直近の権利者を中心に粘り強く交渉を続けていく。

【視点3：コスト縮減・代替案】

・ 歩行空間確保や交差点改良を目的とした事業であり、代替案立案の余地はなく、現計画が最適である

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

・ 自動車及び自転車・歩行者交通量や事故件数も依然多く、事業の必要性に変化はないことから、継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 地権者の協力得られないようだが、このまま事業継続して、同意が得られる見込みはあるのか。
⇒ 改良の事業自体の必要性は理解されているが、地権者は現地で事業を実施されているので代替地確保等が課題となっている。もうしばらくは協議を重ねていきたい。このままの状態が続くのであれば、ある程度の時期では見直す必要があると考えているが、現時点では引き続き協議を行っていきたい。
- かなり見込みはあると考えているのか。
⇒ 事業自体に反対というわけではないので、協議を続けさせていただく余地はあると考えている。
- 7名の方のうち、1名が大部分を持っているのか。
⇒ というよりも、交差点の直近部分が買収の必要性が高い。そこが買えないと他を買収できても事業実施できないため、そこに重点化して取り組んでいる。
- 他の地権者とは交渉していないのか。
⇒ 他の地権者とも交渉しているが、交差点の直近の地権者と重点的に交渉しているということ。
- どうしても地権者の同意が得られない場合、右折レーンの設置と歩道拡幅以外の方法はあるのか。
⇒ 現在の幅員のままの工事手法についても、今後考えていく必要が出てくるかも知れないが、現時点では粘り強く交渉していきたいということ。
- 形態的に他の代替案があるかといったお話だったが、地権者へのアプローチとして他の方法はないのか。例えば、地域の小学校なども巻き込んで、ヒヤリハットマップをつくるといった交通安全活動があると思うが、地権者に対して早く売ってくれるようお願いするだけでなく、これだけ膠着している中では、地域全体でどこが危ないのか認識するための活動から取り組んでいくなど、他の方策を検討する必要があるのではないのか。
⇒ 地域の方の協力も得ながら事業を進めていきたい。
- この事業の主要な目的は、渋滞解消と事故対策のどちらなのか。渋滞対策ならば右折レーンの設置は必須だと思うが、事故対策においてもそんなに重要なのか。
⇒ 起こっている事故の形態を見ても右折レーンが必要と考えている。事故対策をメインに対策を講じたいと考えている。
- 事故対策として、この事業を実施することでどのような効果が見込まれるのか。また、図面の写真で見ると反対側の方が空いているように見えるが、こちら側に拡幅することはできないのか。
⇒ 建物が無い方は、店舗の駐車場となっており、それがなくなれば店舗が利用できない。左右ともに土地利用の状況はあまりかわらない。
- 必要性が非常に高いというなら、もう少し説明してほしい。かなり時間が経っているので、漫然と「ご理解を得られるのを待つ」ということではなく、工夫できるものは工夫するという具体的な話を聞きたい。また、「中期計画」の考え方ではこういう事業はどう位置付けられているのか。交通安全対策として非常に重視すべき事業ということなのか、そうでもないが、既に着手しているので、今後も継続していくということか。説明してほしい。
⇒ 事業実施について、できる工夫がないか検討もしていきたい。「中期計画（案）」の中では、「交通安全事業」については、この事業を10年間で実施するといったことまでは定めていない。
- 調書で「代替案はない」としているが、これほど事業が進捗していない中で、ただ「粘り強く実施したい」という案で持ってこられてもどうかと思う。今年度の審議の中で工夫の余地等について説明してほしい。
⇒ 交通安全事業の代表的事業としては、歩道整備と交差点改良事業がある。これらの事業については、「大阪府都市整備中期計画（案）」において、個別の箇所ごとに位置づけをしているわけではなく、基本的な整備方針・進め方を決めており、現在着手している箇所を優先的に整備することとしている。新規の事業着手にあたっては、交通事故や渋滞の発生状況等を総合的に勘案し、事業の必要性や優先度を検討して決定する。本事業については、右折レーンがないので、交通渋滞解消のため設置するというもの。資料2の13ページに過去5年間に事業箇所付近で発生した主な事故を掲載。5年間で25件の事故のうち、右折事故、追突事故を抽出している。「西側拡幅の用地買収がうまくいかないなら、東側に拡幅してはどうか」という前回いただいたご意見についてだが、東側についても店舗の駐車場があり、用地買収が困難なのは同様。また、用地買収を行わないで複合レーンを設置することで対応も検討したが、警察と協議した結果、却って事故リスクが高まるのではないかと採用できなかった。結果として代替案はなく、当面の間は、引き続き、用地買収を行うため地権者と粘り強く交渉していきたいが、一定の期間が経過しても状況が変わらないならば、その時点で方針の転換についても検討したい。

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)
6	再評価	道路	ルキツカゲセン 春木岸和田線 〔岸和田市〕 並走する現道の春木岸和田線の交通渋滞対策および蜻蛉池公園へのアクセス道路としてバイパス整備を行う	道路築造（バイパス） 事業延長：2.9km 道路幅員：20.0m (2車線、自転車歩行者道両側)	事業採択後 10年間継続中	H13	H25 (H26)	38億円 国：20.9億円 府：17.1億円	2.7 (-)	用地98% 工事56%	—
7	再評価	道路	キワカクコトノハラセン 岸和田港塔原線 〔岸和田市〕 JR東岸和田駅周辺の交通混雑解消を図るため、JR阪和線の高架方式による立体交差化を行う。	鉄道高架化 事業延長：2.1km 踏切除却：7箇所	事業採択後 10年間継続中	H14	H20年代 後半 (H24)	260億円 国：143億円 府：78億円 市：39億円	2.8 (-)	用地100% 工事13%	H13事前評価 事業実施 再評価時点等の一定期間後に、当初の想定との相違を検証することが重要
8	再評価	道路	ホドウカケイセン 本堂高井田線 (青谷バイパス) 〔柏原市〕 現道の狭隘部や線形不良箇所を解消し、交通の円滑化や歩行者・自転車の安全対策を図るため、バイパス整備を行う。	道路改築（バイパス） 事業延長：440m 道路幅員：7.0m (2車線、歩道整備なし)	事業採択後 5年間未着工	H20	未定 (H24)	7.0億円 国：3.85億円 府：3.15億円	0.1 (-)	用地0% 工事0%	H19事前評価 事業実施

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【視点1：事業の必要性】

- ・並走する現道の香木岸和田線はカーブが多く、大型車両の対面通行が困難な箇所があることから、バイパスを整備することにより、現道の交通負荷を軽減し、沿道環境を改善する。
- ・尾生久米田特定土地区画整理事業区域や近年入場者数が増加傾向にある府営蜻蛉池公園から広域幹線道路の国道170号へのアクセス道路として必要である。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・事業用地は、98%取得済みであり、残る用地はの3箇所のうち、2箇所は任意買収で概ね交渉を終え、1箇所は交渉と並行して収用手続きを進めており、平成25年度完成予定としている。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は98%取得済み、工事は56%進捗しており、代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・用地は98%取得済み、工事は56%進捗しており、今後、用地の進捗が見込まれ、平成25年度完成を予定しており、事業の必要性に変化はないことから、事業を継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- ・特に意見なし。

【視点1：事業の必要性】

- ・ラッシュ時の踏切遮断時間は依然として長時間で交通渋滞が発生しており、早期に鉄道を高架化する必要がある。また、鉄道の高架化に合わせて府道を拡幅することにより、円滑な交通の流れの確保や環境改善に寄与することができる。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・用地交渉難航等により、事業進捗が遅れていたが、用地買収は平成21年度時点で完了しており、今後の工事進捗が図られる。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は全取得済みであり、工事は13%の進捗であるが、コスト縮減や代替案立案の余地はなく、現計画が最適である。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・用地交渉難航等により、事業進捗が遅れていたが、平成21年度に用地買収が完了したことに伴い、今後の工事進捗が図れ、事業の必要性に変化はないことから、事業を継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 用地買収が遅くなったので工事が遅延していたが、100%買収できて、円滑に事業を進められるようになったのに、完成予定時期について明確に記載できない理由はあるのか。
- ⇒ 用地取得は完了し、工事発注の用途はついたが、実際の工事はJR西日本に委託して実施する。JRとの協議の中で、スケジュールの不確定要素の一つとして文化財調査があること、また、発注先の業者によってどのくらいの工期短縮が図れるかまだわからないということで、そのあたりがはっきりしてくれば、完成予定時期も確定できる。

- 先ほどの「連続立体交差事業」と事業の種類が違うのはなぜか。

- ⇒ 国の事業種別において、「連続立体交差事業」は鉄道を高架化することが目的の場合で、本路線の場合、本来、道路を高架化するという選択もあり得るのだが、その手法を採ると周辺のまちづくりや近隣幹線道路との接続がうまくいかないということもあり、道路側の高架化等の費用相当分をもって鉄道の方を上げていくということで種別は異なっている。

【視点1：事業の必要性】

- ・事業箇所は、狭隘かつ急勾配で線形が悪く、大型車両の通行が出来ないため、円滑な交通の流れ、歩行者・自転車の安全性を確保する必要性については変化がないが、現時点では、未着手であることや、事業地の一部に地籍混乱地があり、用地買収までに相当期間有することが予想され早期に効果を発現できる見込がたっていない。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・現時点では未着手であることや、事業地の一部に地籍混乱地があり、用地買収までに相当期間有することが予想され、早期に効果を発現できる見込がたない。今後、「財政構造改革プラン（案）」の計画期間が終了する平成25年度末までに行う「大阪府都市整備中期計画（案）」の見直しの中で、本事業実施の判断を検討する。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・本地区は家屋が連たんしており、拡幅工事が困難であることから、代替案、コスト縮減は難しい。

【対応方針（原案）】 ⇒ 休止

- ・事業の必要性に変化がないが、現時点で未着手であり、早期に整備効果を発現できる見込がたないため、休止とし、平成25年度末までに行う「大阪府都市整備中期計画（案）」の見直しの中で、本事業実施の判断を検討する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 「財政再建プログラム（案）」の中で休止方針が出されたので、全く何もしてなかったのか、それとも地元に入っているいろいろな理由で、その後、「財政再建プログラム（案）」が出されたので未着手となったのか。
- ⇒ 事業費の投入は全くしていないが、地元に入って土地の状況調査等は実施していた。山林で地籍混乱が生じており、その整理をしないと事業は進まない状況。地域からの実施要望はあり、B/Cは低い防災の観点からは必要性がある事業ではある。地元市と協議した上で、次回判断したい。

- 交通安全事業の「大阪和泉泉南線」の右折レーンと事業が進捗していないという点では似ているケースに思うが、片方は実施して片方は実施しないという判断の違いはなぜ出てくるのか。また、なぜ本事業ではB/Cを算出しているのに、交通安全事業ではB/Cを出さないのはなぜか。

- ⇒ この事業自体、B/Cを出すことが適当なのかと思う。府県間道路だが交通量は非常に少なく、バイパスを整備しても交通量が増える見込みはあまりない。地域の防災性の向上という側面が非常に強い道路。B/Cは一つの指標であり、経済性の視点で見るとは測れない事業だと思う。交通安全事業と道路事業の性格の違いだが、交通安全事業はその時々事故状況や先日の亀岡の通学路の事故など、そういう社会事象が起こったときに素早い対応が求められるのが交通安全事業。道路事業は一定の区間を用地買収しながら進めていくものが大半である。また、財政再建プログラム（案）のもとで休止決定されたものについて、今後、状況の変化を見極めながら判断する。交通安全事業は、その時々必要性の高いところに柔軟にシフトするというご理解いただきたい。

- 今の説明はよくわかるが、本事業の「防災性」は何を意味するのか。「交通安全」という意味にも取れる。防災性について具体的に説明していただきたい。

- ⇒ 集落の中を現道が走っており、道路ぎわに古い民家が建っていることから、地震があると倒壊家屋により道路が寸断される可能性がある。地域住民にとつては、この道路しか市街地に出られる道路がないため、災害時に強い道路にしていく必要がある。集落の中を通るよりも集落をはずれたところを通る方がよいということから、バイパスを整備するというもの。

- この事業効果を受けられるのは、地域住民か、それとも通過する人か。

- ⇒ 通過する交通量は非常に少ない。直接的に効果を受けられるのは地域住民である。

- 地域住民にとっての防災的な効果があるということか、これはなかなか経済的な効果としては評価しにくい。

- できないことはないが、なかなか便益は出にくい。今回は休止だからいいが、事業実施する場合は、防災面での効果について、もう少し根拠の説明がほしい。

- ⇒ 地元市との協議を踏まえ次回再判断する際には、ソフト面で防災対策をどうするのかといったことも含めて検討したい。

- 走行時間短縮が重要な事業実施判断要素のようだが、最近、自転車による観光も増えていると思うが、サイクリングなど楽しむための道をつくってもいいという評価があってもよいのではないか。ここはそういう使い方ができるのではないか。

- ⇒ 周辺の実態を踏まえ、観光的な視点も含めて検討したい。

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)
9	再評価	道路	アマイジマセ 安満前島線 〔高槻市〕 事業中の都市計画道路十三高槻線の整備促進のため、車道の拡幅ならびに歩道の整備を行う	道路築造（現道拡幅） 事業延長：260m 道路幅員：9.5m （2車線、歩行者道片側）	事業採択後 5年間未着工	H20	H30 (H26)	1.7億円 国：0.935億円 府：0.765億円 〔 3.0億円 〕 国：1.65億円 府：1.35億円	—	用地0% 工事0%	H19事前評価 事業実施

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【事業費の変動】

- ・ 早期に効果を発現するため、都市計画道路十三高槻線（国道170号（高槻東道路））交差部及び西側の重点整備に変更した。（1.3億円減額）

【視点1：事業の必要性】

- ・ 平成30年度の供用を目的に都市計画道路十三高槻線の整備を進めているが、一部用地取得の困難な箇所があり、工事用車両の進入に支障を来している。このため、本路線を新たに工事用車両等の進入路として活用し、早期に整備を図る必要がある。
- ・ 現道を拡幅し歩道を設置することにより、歩行者等の安全が確保できる。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・ 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年度以降一時休止し完成時期が4年遅れているが、本年度より再開し、早期に整備効果を発現するため、事業区間を都市計画道路十三高槻線の西側区間を重点的に整備する計画に変更しており、平成30年度までに供用を図る見込みである

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 都市計画道路十三高槻線の西側区間を重点的に整備する計画に変更してコスト縮減を図っており、代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・ 新名神高速道路の供用に向け、関連道路である都市計画道路十三高槻線の工事用進入路として早期整備の必要性が高まり、区間を縮小するなどのコスト縮減を図り、平成30年度までに供用を図る見込みであることから、事業を継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 当初の目的を変更したのか。もともとの目的は何だったのか。工事用進入路の確保というだけなら、十三高槻線の事業の中に含めてよいように思う。
- ⇒ 幹線道路の十三高槻線とこの道路が平面交差するもの。現状の路線に幅員がないため、信号待ちで滞留は発生している。また、十三高槻線の工事のためにも本路線が必要である。地元から、車の離合が難しい幅員の状況なので、車が通りやすく整備してほしいという要望がある。右側の今回実施を見送る部分は、車の相互が離合できる部分であることから、必要性の面で優先度の高い部分を今回事業再開したいということ。幹線道路ができることで、将来的に交通量が増えることも予想されるので、整備が必要。また、十三高槻線は遅くとも27年に着工が必要であり、この道路については完了予定は30年度だが、27年には工事用進入路として暫定的に効果を発現させたい。

- 評価調書上、当初の目的が書かれていないので、それは書いていただきたい。また、道路改良事業についてはB/Cを出さないのか。

- ⇒ その点も含めて調書の記載方法については再検討・修正させていただきたい。

- 評価調書自体の「目的」のところを修正してほしい。

- ⇒ 「目的」のところの修正ではなく、現状についてより詳細に記載させていただきたい。「目的」は現在記載している内容から変わっていない。今回、休止から再開するにあたっての事情等についてより詳細に記載させていただきたい。

- 本路線は非常に短い。この先はどこから進入してくるのか。

- ⇒ 東海道新幹線の側道があり、そこから進入できる。

- 現道拡幅事業ではなぜ費用便益比を算出できないのかというご質問と、評価調書の記載内容についてお伺いする。

- ⇒ ・ 歩道設置等、安全・安心を確保するための交通安全系の事業は、一般的に自転車や歩行者の安全確保を目的としており、例えば車道のみで構成され、路肩が非常に狭い道路において、現道に歩道を付加するといった事業については、費用便益分析の手法が確立されていないのが現状。

- ・ 仮に、このような事業に、国土交通省の費用便益分析マニュアルを適用した場合、安満前島線や余野茨木線のような事業の場合、どういったことが生じるかについて、資料2の4ページをもとに説明したい。

- ・ 1つ目の「走行時間短縮便益」について、例えば歩道のみを設置する場合、交通量は整備前後で大きくは変わらない。移動時間についても、バイパスのように新たに整備する場合と異なり、歩道設置することにより、走行性が改善され、多少スピードが速くなることも想定されるが、移動時間が大幅に短縮されるほどの効果はないと考えられる。2つ目の「走行経費減少便益」を構成するパラメータとなる交通量や整備延長についても同じことが言える。3つ目の「事故減少便益」についても、交通量、整備延長、交差点の箇所数に定数を乗じて算出することになっている。交通安全を目的とする事業では、自転車や歩行者の交通量に対する事故件数の減少で評価する必要があるが、国土交通省の費用便益分析マニュアルでは「事故減少便益」の「交通量」には自転車・歩行者の交通量は入っていない。このように、交通安全系の事業では、3つの便益が極めて小さくなることから、このマニュアルを適用して費用便益比を算出し、事業の妥当性を評価することは難しいと考えている。

- ・ 次に、資料2の5・6ページをご覧ください。前回、事業をめぐる社会経済情勢等の変化について、より詳細に記載するという宿題をいただいたので、その点について説明させていただきたい。十三高槻線は、新名神高速道路にあわせて平成30年に供用開始予定だが、171号から十三高槻線に入っていくところにも大型物件があり、移転に長期間要することから、十三高槻線を早期整備するため、安満前島線の事業も推進することとしている。進入ルートについては171号から新幹線側道、安満前島線を通って十三高槻線に入っていくことになる。以上のような事情について、資料2の6ページの「事業を巡る社会経済情勢等の変化」の「修正後」のとおり、より詳細に説明する記載に変更した。

- 歩道を設置するだけで、安全性がどれだけ高まるかということに伴う効果について、この手法では計算できないということを説明されたと思う。そこだけの事業ならそうかも知れないが、今回の事業では、現道5.5mで行き違いが難しい道路を、9mにし、歩道が2.5m、車道が片側3m幅員、路肩を併せれば3.5mにグレードアップすることなので、走行時間の短縮にも影響があり、ネットワークとしての効果が出てくるのではないかと一般的に考えるのではないか。一般論として、交通安全系事業について説明されたが、この事業については別の考え方はあるのではないかと。もし算出しているなら示してほしい。

- ⇒ 簡易な手法で算出し、0.5を下回る結果になった。将来交通量がこのネットワークの中では多い方ではなかったため、こういった結果になっていると思う。

- この場合は、便益比が問題ではなく、走行時間短縮でも効果があるということがわかればいい。1億円いかないくらいの金額分、走行時間短縮になるということか。

- ⇒ そのとおり。

- 費用便益比について記載してもらった方がいいか。

- 「費用便益比」として記載すると誤解を招くおそれがあるので、「備考」として、試算した結果、この程度の便益は期待できるということを記載するのならばよいと思う。

- ⇒ 委員お示しの方向で記載させていただく。

- 前回の委員会でご指摘を受けた、道路事業の評価調書の記載内容の修正等について説明願いたい。

- ⇒ 前回の委員会、便益について、算出可能な分を記載するようにというご意見をいただいております。今回、評価調書に追加記載している。具体的には、「国土交通省費用便益分析マニュアルを適用し、便益を試算すると、時間短縮便益が約1億円となる。（走行経費、事故減少は0）」という内容を追記している。

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)
10	再 々 評 価	道 路	材料イミセンセン(トンイカドカワ ワガナカイト) 大阪和泉南線 (都市計画道路大 阪岸和田南海線) 〔熊取町〕 熊取町域の国道170号の 交通渋滞を解消するため現 道のバイパス整備を行う。	道路築造 事業延長：0.9km 道路幅員：9.75/22.0m (暫定2車線、自転車歩行者道 片側)	再評価後 5年経過	H9	H25 (H27)	43億円 国：23.65億円 府：19.35億円 50億円 国：27.5億円 府：22.5億円	2.2 (3.5)	用地95% (78%) 工事73% (43%)	H18再評価 事業継続

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【事業費の変動】

- ・ 早期に整備効果を発現させるため、片側歩道整備に変更する。(7億円減額)
- 【視点1：事業の必要性】
- ・ 平成22年末にバイパス区間が供用したことにより、現道拡幅区間では交通量、事故件数が増加し、死亡事故も発生していることから、歩行者の安全を確保するため、現道を拡幅し歩道設置する必要がある。
- 【視点2：今後の進捗見通し】
- ・ 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年度以降一時休止したが、本年度より再開し、早期に整備効果を発現するため、片側のみの歩道設置に計画を変更しており、2年前倒しし平成25年度までに供用を図る見込みである。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 片側歩道整備に計画変更しコスト縮減を図っており、用地は95%取得済みで、工事も73%進捗しており、代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続

- ・ 平成22年末のバイパス区間の供用後、交通量が増加したことに伴い早期整備の必要性は高まっているため、片側歩道整備によるコスト縮減を図り、2年前倒しして供用を図る見込みであることから、事業を継続する。

【主な質疑応答及び意見】(「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。)

- 「大阪府都市整備中期計画(案)」の考え方の中では「早期効果発現が可能なもので、地元合意が得られる」という条件も示されているが、この事業については既に地元の同意が得られているのか。
⇒ 本事業については、熊取町が間に入って、地元の合意形成を図っていただいているという経緯もあり、事業再開後は円滑に進むものと考えている。
- 断面図も示されているが、車道幅員等道路の計画が変更されている。2.75mと狭くなっている。他の区間との整合性は。
⇒ バイパス区間は4車線で、拡幅区間の手前で2車線に絞り込んでいるのが現状。バイパス供用後に死亡事故が発生したこともあり、早く歩行者の安全を確保する必要があることから、既に用地買収できている範囲で早期に歩道をつくろうということで事業の見直しを行った。2.75mは最低限の幅員。
- 将来的に4車線にすることはあるのか。
⇒ 国道170号に最終的に接続することで道路ネットワーク効果がでるので、そちらを先に整備したい。その後の交通状況を見て最終の形を判断したい。
- 歩道を片側だけにすることだが、安全性の面でどうか。
⇒ 現在は全く歩道がない状態。片側でも歩道ができることで効果はある。早期に効果を発現させたいということでこの手法を採っている。
- 手続きについて、これで事業継続して、2車線で完成した時点でこの計画自体は一応クローズになり、また4車線にする場合は新たな事業として実施するのか。
⇒ 事業としては、一旦クローズすることになる。この路線に追加で投資するのか、あるいは次の区間に先に投資するのか判断することになるが、先に伸ばすことを優先させたいと考えている。

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)
11	再々評価	道路	トヨタがむ(アオバ)バス 豊能池田線 (伏尾バイパス) 〔池田市〕 道路線形の不良区間の解消を図るため、バイパス整備を行う。	道路築造(バイパス) 事業延長: 1.4km 道路幅員: 13.0m (2車線、自転車歩行者道両側 〔トンネル部除く])	再評価後 5年経過	H9	未定 (H25)	57億円 国: 31.35億円 府: 25.65億円	1.3 (1.5)	用地82% (64%) 工事20% (13%)	H18再評価 事業実施

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【視点1：事業の必要性】

- ・ 現道は、平成27年度完成予定の北部の水と緑の健康都市（箕面森町）や、平成28年度開通を目指す新名神高速道路と接続することや、道路線形の不良や歩道の未整備により交通の円滑化や安全性の向上を図る必要がある。

【視点2：今後の進捗見直し】

- ・ 現時点では、残事業費が大きいことや、用地買収に課題があることから、早期に効果を発現できる見込みが立たない。
- ・ 事業の必要性に変化はないが、平成19年5月の箕面グリーンロードの開通に伴い、大型車の交通量、混入率などが減少し、交通の円滑化や歩行者等の安全性に一定の改善傾向がみられる。今後、箕面森町の開発状況や新名神高速道路の供用後の交通状況を踏まえ、再度計画を見直し、事業実施の判断を見極める。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 地形上の制約や走行性の観点から、現計画が最適であるが、コスト縮減の観点から再度計画を見直す必要がある。

【対応方針（原案）】 ⇒ 休止

- ・ 残事業費が大きいことや用地買収に課題があることから、早期に効果を発現できる見込みがないことや、平成19年5月の箕面グリーンロードの開通に伴い、大型車の交通量、混入率などが減少し、交通の円滑化や歩行者等の安全性に一定の改善傾向がみられることから事業を休止する。今後、箕面森町の開発状況や新名神高速道路の供用後の交通状況を踏まえ、再度計画を見直し、事業実施の判断を見極める。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 需要が明確でないということなら、需要予測も見直ししなければならないと思う。便益の下方シフトの可能性について、盛り込まれていないのではないか。そういう試算等を行っているのか。

⇒ 平成42年の需要予測ベースで費用便益比は算定しているが、変動要因、リスクとして、箕面森町が今後どうなるかという問題がある。本日審議予定の豊能池田線（都市計画道路止呂美吉川線）についても今後、どうなるか未定であり、これを見込んだ需要予測はまだ現段階では行っていないという状況。下振れでどうなるかといった算定まではまだ現段階ではできていない。

- それなら、記載されている80.5億円という便益は何なのかということになる。便益は十分にあるように見えるので、「何で止めるのか」ということになる。
- ⇒ 「財政再建プログラム（案）」に基づく見直しの中で、早期効果の発現が期待できる事業に重点化するという方向性の中で、この事業については投資効果が早期に得られないということから、平成20年に一旦休止させていただき、今回の「中期計画」においても引き続き休止とさせていただいたこと。

- 絞切型に「こういう数字があるが、こういう方針でやっているのだからですか」という説明になっているが、もう少し丁寧な説明をしてほしいというのが、全般を通じて申し上げていること。こういう方針はこういう根拠があって変えているということなら、そこについて説明をわかるようにデータや資料を揃えてほしい。それがそろっていないように見えるのでいろいろ質問することになる。何か資料があるなら提示してもらい、調書の記載にも反映してもらった方がわかりやすい。

⇒ 当初のデータ以外に、効果を示すデータがないのが実情。休止路線についてどうしていくかについては、次の「中期計画」見直し時に方向性を検討していく必要があると考えている。現段階では、もともと事業効果を示すしかないということでご理解いただきたい。現時点で下方するのではないかというデータをお示ししていない。ではなぜ対応方針原案を「休止」としているのかということだと思ふ。平成20年の財政再建プログラム（案）策定時に「一時休止」とした事業のうち、再開するもの、引き続き休止するものについて、今回の「都市整備中期計画（案）」策定時に判断した。その際の考え方が、①整備の必要性が増大、②事業費を一定縮減できるという2つの条件を満たすものうち、早期に効果が発現できるものについて再開するという方針となっている。この「豊能池田線（伏尾バイパス）事業」については、少なくとも必要性が増大しているという状況ではなく、今後、まだ確認が必要であるということ、また、残事業費が大きく早期効果発現ということが期待できないことから、「中止」するわけではないが、現段階では「再開しない」ということで、対応方針原案を「休止」とさせていただいた。便益自体が当初想定時から変動しているのではないということはあるが、現時点ではまだ出していないので、次回再開する際にもう一度チェックさせていただくこととしている。

- 「再開・引き続き休止」の考え方について、府民から見てよくわかるような説明が大切。箕面森町のアクセス道路として考えているが、「非常に緊急性が高い道路ではない」とか、当初思っていた需要について下振れのリスクがあるといった留意事項が記載されている方がわかりやすいのではないかとと思う。評価調書の便益のところは、「これはあくまでも、事業当初に考えたような形で住宅立地が進み、交通量が增大するというシナリオに基づくもので、今後下振れのリスクがあり、それを見極めてから判断の方が適切であると考えている」といったような注書きをしてもらえればわかりやすいと思う。

⇒ 調書の「事業を巡る社会経済情勢等の変化」のところに、平成19年に箕面グリーンロードが開通していることについて記載しているが、有料道路ではあるがバイパス効果によって、ある程度、大型車混入率を見ると、平成17年と比べてかなり軽減されている。この路線の整備目的の一つに、現道は土砂災害によって通行止めが発生することがあるが、大阪府道路公社と協定を結び、現道が通行止めの際は無料で行回ることができることとした。先行してできあがったバイパス等を活用して現道の不足を補うような取組みもあわせて行っている。現時点での再開は難しい状況だが、現道の足りない部分も別の手立てで補っていくことについてご理解いただきたい。

- 現計画を見直して費用を縮減しても必要性が増大していないといった説明の方が納得できる。
- ⇒ 歩行者の通行が見込める部分については歩道をつけるが、トンネル部から右手の部分は歩道をつけずに車道のみを確保する計画。コスト縮減に向けた計画についてだが、さらにどういったコスト縮減策が可能なのかについてはさらに検討していきたい。ただ、現段階ではさらに、どういったコスト縮減策がとれるか具体的な検討はできていない。

- この路線にこだわっているわけではないが、「過大な計画」になっているのではないかと誤解にならないよう説明した方がよいということ。
- 高速道路ができることは確実で、どれくらい箕面インターチェンジを利用するかということもデータ上でわかっていると思うが、このバイパスをつくらなかったとしても、慢性的な渋滞にはなりそうもないということが、現時点でわかっていることか。
- ⇒ この事業の場合、バンクする、渋滞対策というより線形が悪いため、走行性をあげるという目的。渋滞するほどの箇所ではないということ。

- 便益の下振れの可能性について、また、状況にあわせて見直しをした上で、改めて評価すべきではないのかということ。「都市整備中期計画(案)」の考え方に基いて判断する際に、現計画のままでは判断するのがいいのか、計画を見直しした上で判断するのがいいのかという問題だと思う。

- 休止をする方針がほぼ動かないから、あまり手間をかけたくないということだと思ふ。この事業について、方針を見直しして再開するという案件であれば、計画の見直し等について検討し、必要性について説明されると思う。おそらく、箕面グリーンロードの開通の影響がかなり大きいのではないかと、それにより、この道路の整備の意義があまり小さくなっていくということではないかと思ふ。そういうことなら、あまり急がなくてもいいというも納得しやすい。記載方法として、今は、この事業をある程度守りながら、休止しようとするからこういう形になるが、もう少しわかやすくするならば、「ある程度の代替性は既に確保されていて、アクセス等の問題はあまり生じないが、事業実施により走行性の改善など効果は期待できるので、将来的に存続ということも視野に置きたい。」ということなのだと思う。調書の「事業の必要性等に関する視点における判定」のところでも大型車混入率だけでなく、もう少し踏み込んだ書き方をしているのか。

⇒ 箕面グリーンロード開通により、一定の機能を担ってもらえる部分があることも事実だが、防災性の部分と、利用者が異なる部分もある。先行して有料道路が開通した状況も踏まえ、事業自体の見直しを行っていきたくて考えているが、まだそこまで検討が進んでいない。他の路線も含めて、計画見直しした上で審議会にお諮りして、再開することになるのか、中止というケースも出てくるかというところが、現時点ではそこでお示しできる段階ではないということ。

- もう少し調書上も必要性等についての追加説明を記載した方がわかりやすいのではないかと。
- ⇒ データに基づく分析の部分について少し追加したい。開発見込みについては不透明な部分があるが、そのあたりも含めてもう少し丁寧に記載させていただきたい。

- 休止という対応方針についてはよいか。「休止」の場合はいつ見直すのかはっきりさせるという方針だったと思うが、この事業はいつ見直すのか。
- ⇒ 財政状況を踏まえた判断になるが、「都市整備中期計画（案）」の見直し時点が次のタイミングになると思う。25年度に「中期計画（案）」について見直すこととしている。24年3月に策定した、今後10年間についての計画であり、普通ならば中間年で見直すということになると思うが、府全体の「財政構造改革プラン」の期間との関係で、25年度の時点で一度見直す必要がある。

- 27年の箕面森町完成や28年の新名神開通後の状況を見たと、という方がわかりやすいと思う。
- ⇒ 25年度の時点でも、まだ、検討材料がそろっていない案件もあり、この路線に限らず、引き続き「休止」となるケースもあると思う。その場合、また状況判断が可能になった段階で再度判断する必要がある。

- 前回の委員会でご指摘を受けた、道路事業の評価調書の記載内容の修正等について説明願いたい。
- ⇒ 対応方針（原案）の記載内容の「箕面グリーンロード開通による大型車の交通量、混入率の低下などから、一定改善傾向が見られるものの」のうち、「一定改善傾向」の具体的な内容がわかりにくいというご指摘をいただいていたので、今回、「箕面グリーンロード開通による大型車の交通量、混入率の低下などから、交通の円滑化や歩行者等の安全性に一定の改善傾向が見られる」と修正させていただいた。また、便益について、注釈をつけるべきというご意見をいただけており、今回、「※便益は、箕面森町第3区域の完成（H27年度予定）を前提に算出しており、今後の開発動向によって便益は減少する可能性がある。」という内容を追加させていただいた。

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)
12	再々評価	道路	ミナライセン(アガイコウ) 美原太子線 (栗ヶ池工区) 〔富田林市〕 現道の美原太子線の交通渋滞の解消を図るため、バイパス整備ならびに鉄道の立体交差化を行う。	道路築造(バイパス) 事業延長: 0.4km 道路幅員: 16.0m (2車線、自転車歩行者道両側)	再評価後 5年経過	H9	平面道路 H29 立体交差 未定 (H30)	63億円 国: 34.65億円 府: 28.35億円	1.1 (1.6)	用地95% (71%) 工事9% (4%)	H18再評価 事業実施
13	再々評価	道路	ヨノイノヲセン(1コウ) 余野茨木線 (1工区) 〔茨木市〕 歩行者等の安全確保を図るため、車道の拡幅ならびに歩道整備を行う。	道路築造(現道拡幅) 事業延長: 1.6km 道路幅員: 16.0m (2車線、自転車歩行者道片側)	再評価後 5年経過	H9	H26 (H23)	39.4億円 国: 21.67億円 府: 17.73億円 { 45.0億円 } 国: 24.75億円 府: 20.25億円	—	用地66% (61%) 工事75% (71%)	H18再評価 事業継続

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【視点1：事業の必要性】

- ・ 現道を含む周辺道路の慢性的な交通渋滞の解消や歩行者等の安全確保を図るため、本路線の整備を早期に整備する必要がある。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・ 平面道路整備については、用地は概ね取得済みであり、主たる工事である橋梁工事も概ね整備を終えている。
- ・ なお、鉄道高架による立体交差化については、今後、鉄道事業者等とコスト縮減の可能性などについて検討を進め、事業の実施判断を見極める。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 平面道路整備については、約70%工事が進捗しており、見直しの余地はない。
- ・ 鉄道の高架化については鉄道事業者等とコスト縮減の可能性などについて検討を進める。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続（一部休止）

- ・ 事業の必要性については変化がなく、用地買収を概ね終え、平面道路整備については約70%工事が進捗していることから、事業を継続することとし、鉄道高架による立体交差化については、今後、鉄道事業者等とコスト縮減の可能性などについて検討を進め、事業の実施判断を見極めるため、事業を休止する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 費用・便益ともに立体交差をしないなら変わらぬと思うのでそれも示してもらいたい。渋滞解消が主な目的なのであれば、立体交差を進めていかないといけないのではないと思うが、どう考えているか。
- ⇒ 鉄道事業者とは交差方式について検討を進めてきている。道路の方が下に行く、上に行くという手法が一番コスト縮減につながるが、この事業の場合、取り付け道路との関係でそれができないので、計画し、鉄道を高架することとしている。鉄道高架部分については、休止としているが、踏切を新設道路につくるのは事故防止の観点からも鉄道事業者には理解が得られないということもあり、鉄道高架を再開する方向で、経費縮減等の検討をしているところ。
- 鉄道の方を上げないといけないのか。
- ⇒ 鉄道よりも道路を高架化等するほうがいいのだが、取り付け道路との関係で、手法としては道路を上げ下げすることは困難。
- 鉄道の高架化費用が入っているのが、この40億円か。
- ⇒ 調書に事業費の内訳を記載している。鉄道高架費が43億円、平面道路費15.5億円。
- 費用便益比の算出にあたっては、すべての費用・便益を含んでいるのか。
- ⇒ すべて含んでいる。
- 計画変更するのなら、変更後の内容で資料を示してもらわないと判断しにくい。
- ⇒ 計画を変更し、一部でも「中止」とする場合は、当然変更後の内容でご説明するが、現時点ではあくまで「休止」であって、計画どおり再開実施する可能性もある。そのため、現時点では全体計画を前提とした資料をお示ししている。

【事業費の変動】

- ・ 早期に整備効果を発現させるため、片側歩道整備に変更する。（5.6億円減額）

【視点1：事業の必要性】

- ・ 車道を拡幅し歩道を設置することにより、交通安全の確保を図る。また、右折レーンを設置することにより、交差点付近の渋滞緩和を図る。平成24年1月に彩都（国際文化公園都市）中部地区開発の着手判断がなされ、平成27年のまちびらき後、交通量が増加することが予測されるため、早期に事業を完了する必要がある。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・ 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年度以降一時休止し完成時期が4年遅れているが、本年度より再開し、早期に整備効果を発現するため、片側みの歩道設置に計画を変更しており、平成26年度までに供用を図る見込みである。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 片側歩道整備に計画を変更しコスト縮減を図っている。また、本事業は現道拡幅や右折レーンの設置を目的とした事業であるため代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・ 彩都中部地区の着手判断がなされ、まちびらき後に交通量が増加することが予測されることから、交通安全対策や渋滞対策を早期に行う必要性が高まっているため、片側歩道整備によるコスト縮減を図り、平成26年度までに供用を図る見込みであることから、事業を継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 前回18年度再評価時は「事業継続」としていたが、20年度には「休止」となったのはなぜか。
- ⇒ 「財政再建プログラム（案）」は平成20年度に就任した当時の知事の全庁方針により策定したもので、平成18年度の段階ではその方針はまだ示されていなかったため、事業継続としていた。
- 「財政再建プログラム（案）」策定時の4年前には、彩都の中部地区の判断がまだ出ていなかったため、休止にしていたが、今回、その方針が示されたので、再開するということか。
- ⇒ そのとおり。
- 現道拡幅して、制限速度をあげるということはないのか。もしそうなら、走行時間短縮便益を算出する必要があるのではないのか。
- ⇒ この事業についても、安海前島線と同じように便益を試算しているため、参考として、時間短縮便益としては一定効果があるということについて記載したい。
- 残事業費が8億円程度であり、その事業費に対しては結構効果が高いと思うので、そういうことも記載されてはどうか。
- ⇒ 記載させていただく。
- 前回の委員会でご指摘を受けた、道路事業の評価調書の記載内容の修正等について説明願いたい。
- ⇒ 可能な便益を試算した結果について、「国土交通省 費用便益分析マニュアルを適用し便益を試算すると、時間短縮便益約27億円、経費減少便益約0.3億円（事故減少は0）となる。」と追記している。

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)
14	再 々 評 価	道 路	コトノ170号(西石切) 国道170号(西石切 立体交差事業) 〔東大阪市〕 国道170号や国道308号の 慢性的な交通渋滞を解消す るため、国道170号を7ンダ ーパス形式による立体交差を 行う。	道路築造(立体交差) 事業延長:0.84km 道路幅員:34.0m (4車線、自転車歩行者道両 側)	再評価後 5年経過	H10	未定 (H29)	160億円 国:88億円 府:72億円	1.1 (1.3)	用地98% 工事12% (10%)	H19再評価 事業実施
15	再 々 評 価	道 路	トヨイカセ(箕面) 豊能池田線(都市 計画道路止々呂美 吉川線) 〔箕面市〕 箕面有料道路、箕面森 町、新名神高速道路へのア クセス道路として、新設道 路の整備および現道の拡幅 を行う	道路築造 事業延長:1.3km 道路幅員:14.0~25.0m (2~4車線、自転車歩行者道 両側)	再評価後 5年経過	H10	4車線区間 H30 2車線区 間 未定 (H27)	104億円 国:57.2億円 府:46.8億円	全線 2.1 (2.8) 4車線 区間の み 1.4 (-)	用地21% 工事4% (0%)	H19再評価 事業実施

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【視点1：事業の必要性】

- ・ 国道170号の慢性的な交通渋滞の緩和を目的とした国道308号との交差点の立体交差化事業（アンダーパス形式）であるが、平成22年5月の暫定平面交差での供用開始後、一定の渋滞緩和が図られている。今後、大阪瓢箪山線が完了する平成28年度以降に周辺の交通状況を検証する必要がある。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・ 大阪瓢箪山線事業が完了する平成28年度以降に周辺の交通状況を検証し、事業実施の判断について見極める必要がある

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 大阪瓢箪山線事業が完了する平成28年度以降に周辺の交通状況を検証し、コスト縮減や代替案立案等の可能性について検討を行う必要がある

【対応方針（原案）】 ⇒ 休止

- ・ 平成22年5月の暫定平面交差での供用開始後、一定の渋滞緩和が図られており、今後、大阪瓢箪山線事業が完了する平成28年度以降に周辺の交通状況を検証し、事業実施の判断について見極めるため、事業を休止する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 今まで実施してきたことの効果の把握はしているのか。
⇒ 交差点改良による効果は一定あったと考えている。国道170号南北方向で、混雑度が平成17年度に1.57だった数値に対し、交差点改良により1.23になっている。国道308号線については大きな混雑度の変化は見られない。また、交差点飽和度という、交差点での渋滞を図る数値もあり、資料には掲載していないが、この面でも一定の効果がある。平成3年11月時点で1.36、これは1以上の場合、1回の信号でその交差点の交通量をさばくことができない状態を表しているが、平成22年10月の交差点改良後では1を切る状況になっているので、十分効果があったと考えている。
- 追加的に投資する必要があるかどうか判断するためには、現在までの投資効果について検討しておく必要があるのではないか。今回の審議には間に合わないと思うが、次回、上げるときがあるなら、そういうことも示してほしい。
- 立体交差に関する費用は既に投資しているのか。
⇒ まだ投資していない。

【視点1：事業の必要性】

- ・ 本事業は、平成28年度の開通を目指す新名神高速道路の箕面IC（仮称）をはじめ、箕面グリーンロード、「水と緑の健康都市（箕面森町）」へのアクセス道路として、地域間連携・交流、物流の効率化に資するため必要である。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・ 国道423号重複区間については、事業用地は全取得済みで、本格的な工事に着手しており平成28年度の新名神高速道路供用にあわせることを目標としている。
- ・ 箕面森町区間は、平成24年度の箕面森町第3区域の事業実施の方針決定後に、整備計画について検討する必要がある。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 国道423号重複区間については、本格工事に着手していることから、コスト縮減や代替案立案の余地はない。
- ・ 箕面森町区間については、箕面森町第3区域の事業実施の方針決定後に、コスト縮減や代替案等の検討を行う。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続（一部休止）

- ・ 国道423号重複区間は、事業用地は取得済みで、本格工事に着手しており、新名神高速道路の供用に合わせて平成28年度に完成を目標にしていることから事業を継続とし、箕面森町区間は、平成24年度の箕面森町第3区域の事業実施の方針決定後に整備計画について検討するため、事業を休止する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- こういう場合は、事業継続の分についてのコスト、効果を示してほしい。
⇒ 調書上に記載している。全線ではB/Cは2.1、今回事業継続する部分は1.4とそれぞれ算出している。
- 費用便益比の値だけで判断するのはふさわしくないということは理解しているが、なぜ「休止する部分の方が、費用便益比が高いのか」という疑問が生じる。
⇒ 箕面森町区間については、箕面森町の第3区域が開発される前提で出している便益なので、それが実施されないとすれば、便益がかなり落ちることになると思う。仮に、第3区域の事業が中止になれば、本道路事業も中止になる。第3区域をどういう用途に土地利用していくかということも、今後の変動要因となると思うので、それを踏まえて事業の必要性についても、再度、検証する必要があると考えている。
- 事業継続する区間の費用便益比1.4について、今回休止としている箕面森町区間の事業を中止した場合には数値が変わってくるのか。
⇒ 変動する可能性はある。
- 実施しない場合の費用便益比も出した方がよいのではないのか。
⇒ 計算ができるかどうか、検討させていただきたい。
- 前回の委員会でご指摘を受けた、道路事業の評価調書の記載内容の修正等について説明願いたい。
⇒ 費用便益比について、資料2の3ページの「修正後」の欄のとおり修正させていただいた。また、補足として「※便益は、箕面森町第3区域の完成（H27年度予定）を前提に算出しており、今後の開発動向によって便益は減少する可能性がある。」という内容を追記している。また、前回資料に参考値として記載していた「箕面森町区間」の費用便益比については、今回、休止させていただく区間ということもあり、調書から削除させていただいた。第3区域が開発されなかった場合の便益が算出できるかどうかというご質問をいただいていたが、便益算出のための専用プログラムが必要となり、再度委託発注しなくてはならないことから、今回、算出はできないということでご了承をいただきたい。

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)
16	再評価	砂防	谷川砂防事業 〔茨木市〕 土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を行う。	溪流保全工 事業延長：0.7km	再評価後5年経過	H10	H27 (H23)	5.4億円 国：2.7億円 UR：2.7億円 〔 6.0億円 国：3.0億円 UR：3.0億円 〕	1.01 (1.52)	用地80% (46%) 工事26% (0%)	H19再評価 事業実施

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【事業費の変動】

- ・事業計画範囲の縮減に伴う用地費及び工事費の縮減（0.6億円減額）

【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・道路などの保全対象施設を未然に土砂災害を防止する手法として、溪流保全工事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一部隣接地権者の民用地境界に関する主張が異なることから、用地境界の確定に日数を費やしていたが、現時点で概ね了解が得られている状況であるため、今年度上半期までには用地境界を確定し、今年度中に用地取得を行う見込みである。
- ・また、工事施工については、地元地権者の了解が得られていることから、平成27年度までの完成を予定している。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・事業計画範囲を縮減することにより、用地費及び工事費の縮減を図った。
- ・本溪流において土砂災害の被害を防ぐためには、溪流保全工による対策以外に無い。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・用地については、今年度取得する見込みであり、工事についても地元地権者の理解が得られていることから、平成27年度までの完了を見込んでいる。また、事業の必要性については変化がないことから、継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 事業計画範囲の縮減により用地費及び工事費縮減を図ったということだが、具体的に何を変更したのか。
 - ⇒ 資料2の8ページの右端の図面をご覧ください。上の図が当初予定していた、景観に配慮した石積みを用いた工法の断面図だが、下の図面のようなブロック積みを用いた工法に変更したことにより、用地質収範囲が狭くなりコスト縮減を図った。
- 安全性、性能の面では変わらないのか。
 - ⇒ 安全性の面では必要な機能は確保している。
- もともとは景観については配慮することとしていたが、後に、6千万円かけるほどの景観の価値がないという判断をしたということか。認識を変えたということか。
 - ⇒ 計画時と比較して、府の財政状況が悪化し、砂防事業自体がなかなか思うように実施できない中で、安全面の機能だけは確保するという方向で見直しをされたものだと思う。そういった観点があったことは間違いない。
- 景観については費用をかけることは難しいというのはどうしようもないのか。そもそも、ここはあまり景観に配慮する必要がなかったということか。個別案件というより、何を基準に判断するのか全体の考え方を知りたい。ここは、人からは見えるところなのか。
 - ⇒ あまり人から見られるような場所ではないということも影響していると思う。
- また、生態系への配慮もあると思うので、すべてを切り捨ててしまうのはどうかと思う。
 - ⇒ 生態系に配慮するという点では、砂防の流路工なので、河床をコンクリート張りにするケースもあると思うが、ここはそうではなく土の河床でと考えているので、環境面は考慮している。
- 費用便益比について、コストを削減したにも関わらず、下がっているのはなぜか。
 - ⇒ 前回の分析データが残されておらず、把握できていないが、一般的には事業期間が伸びれば便益は下がる傾向にある。
- 道路等交通の場合は、時間短縮が便益の大半を占めるが、砂防事業における便益というのはどういうものを算定しているのか。
 - ⇒ 想定氾濫区域内における人家や田畑を守ることなどで、例えば人家1軒いくら、田んぼ1haについていくらといった計算を積み上げて算出している。
- 平成19年の前回評価時から、便益が2割近く減っているが、その間に人家や田畑の価値がそれほど下がっているということはないと思うが…。
 - ⇒ 原単位自体はあまり変わっていないと思うが、完成までの期間が長引くほど便益が小さくなるといった算定方法になっている。
- 事業継続には影響はないが、費用便益比の算定については少し疑問を感じる。
 - 全体事業費と費用便益比の算定上のコストの額が異なっているのは現在価値化の影響か。
 - ⇒ そのとおり。
- 保全対象人家の最低戸数といったルールはあるのか。
 - ⇒ 10戸以上が公共事業採択の要件になっている。
- 前回の委員会でご指摘を受けた、費用便益比について説明願いたい。
 - ⇒ 前回、ご指摘いただいた費用便益分析について、資料2をご覧ください。費用便益分析について、一覧表で示しているが、かっこ書きが、前回の委員会でお示しした数値である。前回委員会では、「前回評価時の算出根拠のデータが見当たらない」という説明をしていたが、国土交通省への報告データが残っていたので、その内容について今回、ご説明させていただく。砂防事業における費用便益分析については、「谷底部」と「扇状地部」について便益を算出することになっている。今回の砂防事業については、「谷底部」については評価項目がないので、「扇状地部」のみ算出している。主な評価項目としては、直接被害として、一般試算（家屋など）、農作物、公共土木施設、人命損傷がある。間接被害としては、営業停止被害、応急対策費用等となっている。「谷川砂防事業」について、前回評価（再評価）時点では、「扇状地部」で計上すべき資産を「谷底部」で計上していた誤りがあったので、今回、8.36億円から7.76億円に修正し、費用便益比を1.52から1.41に修正した。今回の再々評価時の算出時にも家屋被害に係る評価単価についての単純ミスをしており、見直した結果、便益を6.72億円から6.49億円に修正し、費用便益比を1.04から1.01に修正している。
- 便益について修正したという説明はあったが、谷川砂防事業について、資料1に記載されている事業費と費用便益比の算出時の費用の額が異なっているのはなぜか。
 - 費用については、今回の誤りで修正したということではなく、「現在価値化」のために異なっているということか。
 - ⇒ そのとおり。
- 直接被害と間接被害の割合はどうなっているのか。
 - ⇒ 今回の対象案件では、間接被害を含めている事業はない。直接被害のみ計上している。
- 「間違っていた」ということでの訂正が多い。最初の段階からもう少し精査した資料で出していただきたい。
 - ⇒ 今回、訂正箇所が多く申し訳ない。今後は、より丁寧にチェックした上で資料提示をさせていただきたい。

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)
17	再評価	砂防	カクハカクハカクギョ 川合裏川砂防事業 〔茨木市〕 土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を行う。	溪流保全工 事業延長：3.7km	再評価後 5年経過	H10	H25 (H22)	27.2億円 国：13.6億円 UR：13.6億円 (24.6億円) 国：12.3億円 UR：12.3億円	4.63 (5.99)	用地100% 工事99% (57%)	H19再評価 事業実施

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【事業費の変動】

- ・ 設計時における想定地質と現地の差異による掘削費用の増額（約2.6億円増額）

【視点1：事業の必要性】

- ・ 当該溪流の氾濫区域内に存する国際文化公園都市（彩都西部地区）の家屋や公共公益施設を未然に土砂災害から守る手法として、溪流保全工事の必要性について変化がない。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・ 用地は全て取得済みであり、概ね工事が完了しており、残りの工事である掘削法面の保護工事および管理用通路の舗装工事を平成25年度までに終える予定である

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 工事の進捗率は99%であり代替案の余地はない

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・ 工事の進捗率は99%であり代替案の余地はなく、平成25年度までに完了する予定であり、事業の必要性についても変化がないことから継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 国と都市再生機構の負担の比率は決まっているのか。
⇒ 一般的に都道府県が砂防事業を実施する場合は国・都道府県各1/2負担となっている。今回は都市再生機構が彩都開発を行うことで必要になった事業であるため、事業主体は府であるが、府負担分の1/2を都市再生機構が負担している。
- 費用便益比について、前回評価時から大幅に変わっているのはなぜか。
⇒ 今回審議対象事業については、すべて過去データが残っていないので詳細はわからない。申し訳ない。
- なぜ資料がないのか。問題ではないか。
⇒ たいへん申し訳ない。直前まで探していたが見つからないのが現状。
- データが失われているということは問題だと委員のみなさんが思われているだろうが、本事業の進捗状況は用地100%、工事99%であり、対応方針については見直す余地はない。
- とはいえ、事業費が上がっているにもかかわらず、5.99が8.05へと費用便益比が大幅に上がっているの、何らかの説明が必要ではないか。前回の手法がわからないとしても、何らかの要因分析がないといけないのではないか。
⇒ どういった対応ができるのか検討させていただきたい。
- 例えば、同じやり方で概算してみるといったことができないうか。
⇒ できるかどうかも含めて検討させていただきたい。
- 府が費用を半分負担する谷川の場合は景観に配慮した当初計画であったが、URが負担する川合裏川については当初からあまり景観に配慮していないというのはなぜか。こういう場合は計画はどちらが行うのか。
⇒ 今回審議対象の砂防事業2件はいずれも国とURで費用負担するもの。
⇒ 計画は府が立案している。
- それではなぜ、こちらだけは景観に配慮しない当初計画となっているのか。府が立案するのなら、もっと環境に配慮した案にしてもよかつたのではないか。
⇒ 今後、そういう点も配慮していきたい。
- 国土交通省の砂防事業の費用便益分析マニュアル（案）改正により、算定方法はかなり変わったのか。
⇒ 単価が変わっているというところはあるが、考え方自体はあまり変わっていない。例えば、以前は、浸水後の清掃代等は計上するようになっていなかったが、そういった費用も計上してよいということになったといった点は変わっている。
- 前回の委員会でご指摘を受けた、費用便益比について説明願いたい。
⇒ 前回評価時の数値について、便益算出において計上する公共公益施設（道路）の評価を見直した結果、142.53億円から138.86億円に修正し、費用便益比を5.99から5.83に修正している。また、今回の再々評価においては、「谷川砂防事業」と同様に家屋被害における評価単価に係る単純ミスをしていたため、便益を289億円から166.26億円に修正し、費用便益比を8.05から4.63に修正している。

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)
18	再評価	急傾斜	シナゲチキョウケイヤチホカタイイサツギョウ 新家地区急傾斜地崩壊対策事業 〔泉南市〕 がけ崩れによる災害から府民の生命・財産を守るため、傾斜30度以上、高さ5m以上のがけ崩れの恐れのある急傾斜地において、急傾斜地崩壊対策施設の整備を行う。	擁壁工 延長：250m	事業採択後5年間未着工	H20	— (H24)	3.0億円 国：1.35億円 府：1.65億円	6.67 (6.61)	用地0% 工事0%	—
19	再評価	急傾斜	ハラ(1)チキョウケイヤチホカタイイサツギョウ 原(1)地区急傾斜地崩壊対策事業 〔高槻市〕 がけ崩れによる災害から府民の生命・財産を守るため、傾斜30度以上、高さ5m以上のがけ崩れの恐れのある急傾斜地において、急傾斜地崩壊対策施設の整備を行う。	擁壁工 事業延長：920m	再評価後5年経過	H10	H28 (H20)	9.9億円 国：4.7億円 府：5.2億円 〔5.0億円〕 国：2.4億円 府：2.6億円	2.22 (4.64)	用地— 工事64% (73%)	H19再評価 事業実施

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【視点1：事業の必要性】

- ・ 人家・道路などの保全対象施設をがけ崩れによる崩壊土砂から守る対策として、擁壁を整備する必要性について変化はないが、地権者の同意を得る見込みがないため中止する。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・ 急傾斜地の対策要望については、市、斜面所有者、地元自治会および影響範囲57名の地権者から要望を受け事業に着手したものの、一部の斜面所有者から対策施設整備に関する「無償借地」および「急傾斜地崩壊危険区域指定」への同意を得る見込みが無い

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 本箇所の長大斜面においてがけ崩れの被害を防ぐには、崩壊土砂を捕捉する待受け式擁壁工以外の工法は無い。

【対応方針（原案）】 ⇒ 中止

- ・ 人家、道路などの保全対象施設をがけ崩れによる崩壊土砂から守る対策として、擁壁を整備する必要性について変化はないが、地権者の同意を得る見込みが立たないことから、事業の継続は困難であるため、中止する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○ 今回、「休止」ではなく「中止」するということは、もう事業は実施しないということか。

⇒ 急傾斜地崩壊対策事業は、要望を前提としている事業。もともと要望があったが、実際に事業を実施しようとしたところ斜面所有者の同意が得られないという状況なので、その状況が変わらない限り、実施できないということ。

○ 今回、事業を中止することについて、要望された地元住民等への説明は既に済んでいるのか。

⇒ 地元市及び住民に説明している。危険箇所であることは間違いないが、区域指定等へ同意が得られないと事業は実施できないため、中止せざるを得ないと判断している。

○ 中止して災害が起こった場合はどうなるのか。

⇒ 基本的には、斜面所有者が対応しないと見えない。ソフト対策を実施していくが、法律上、ハード面については同意を得られないと実施できない。

○ この地区は、土砂災害警戒区域の指定は受けているのか。

⇒ 対象とすべきところは府内に8000箇所程度あり、まだ約2400箇所しか指定できていないが、今後5年程度で府としては全体の指定をしていきたい。

○ 事情は理解できるが、ソフト面では対応しないと見えない。

⇒ 警戒区域の指定を行えば、ハザードマップ等作成していくことになる。まだまだハード整備を実施すべき箇所がたくさん残っており、同意が得られないところは中止し、得られるところから実施していく必要があると考えている。ソフト対策の充実で対応していきたいと考えている。

○ 図面上では小さく見えるが、この擁壁で保全できるのか。

⇒ これは、「待ち受け擁壁」ということで、がけ崩れの土砂を受けるポケット。今回の場合、範囲が広いので、すべてを覆う方式では多額のコストがかかるため、「待ち受け擁壁」の手法を探る計画だった。ポケットの上にはネットもあり、倒木等も受けられるようになっている。「深層崩壊」のような災害への対応には不十分だと思うが、表層すべりには対応できると考えている。

○ 地図を見る限り、従来からある集落ではなく、新たに宅地開発をした地域に見えるが、開発業者ではなく、斜面所有者に責任があるのか。

⇒ やはり開発した業者が対策を行うべきだと思う。土砂災害防止法は平成13年に施行されたため、それ以前の開発は対象となっていないが、今後は、同法により、一定開発が規制されることになる。

○ 前回の委員会でご指摘を受けた、費用便益比について説明願いたい。

⇒ 急傾斜地崩壊対策事業の費用便益分析方法についてだが、砂防事業と同様の評価項目となっている。今回の再評価時の算出における、家屋資産に係る効果費用未計上の誤りがあったので、便益を10.08億円から18.15億円に修正し、費用便益比を3.71から6.67に修正した。

【事業費の変動】

- ・ 事業着手時は、全体計画延長920mおよび事業費9.9億円を計上するべきところをそれぞれ第一期分のみとしていた。また、前回再評価時点では、第二期分を加えた全体計画延長としたが、事業費は第一期分のみとしていた。その結果、前回評価時との全体事業費の差異が生じた。（4.9億円増額）

【視点1：事業の必要性】

- ・ 人家・道路などの保全対象施設をがけ崩れによる崩壊土砂から守る対策として、擁壁を整備する必要性について変化はないため、継続する。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・ 当該地区は約1kmにわたる対策が必要であるが、現地の状況より工事用進入路が一箇所しか確保できず、当初の想定よりも8年遅れていたが、地元地権者の工事に対する理解や協力もあり、現段階では進捗が図れ、平成28年度の完了を予定している。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 本箇所の長大斜面においてがけ崩れの被害を防ぐには、崩壊土砂を捕捉する待受け式擁壁工以外の工法は無い。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・ 工事用進入路の確保に係る地権者との調整に時間を要し、完成年次が8年遅れたが、地元の工事に対する理解や協力を得ており、事業の必要性については変化がないことから、事業を継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○ 事業費について、なぜ第1期分しか計上していなかったのか。

⇒ 非常に工事延長が長いということもあり、ある程度詳細に検討した区間とします1期分だけを資料として作成していたもので、事業費としては2期分については漏れていた。

○ 府の方で範囲を決められているように聞こえるが、この事業は要望事業。当初の要望は1期分だけだったのか。

⇒ 要望としては全延長で出てきたが、当面、早期に実施するものとして1期分の設計等を実施した。

○ それであれば、当初から全延長分で工事費を計上する必要があるのではないのか。

⇒ ご指摘のとおり。

○ 費用便益比のコストは1期分だけということだと思うが、便益はどこまで含めているのか。

⇒ 詳細不明だが、便益は全体分が含まれていると推測している。

○ これはまずいと思う。着手してしまえば、残りも実施せざるを得なくなるだろうと考えていたとらえられても仕方がない。

○ 穿った見方をすれば、わざと当初はコストを低くしておいて、優先順位をあげたように見られかねない。

○ こういう問題については、どういう対応が取れるのか。

⇒ 事業実施の対応方針は、他の要素も含めてご判断いただくことになるが、過去のケースでは、意見具申の中で事業実施の判断とは別に、「こういう点が問題だ」といった内容を記載していただく方法があり、今回も、そういった対応が考えられると思う。

⇒ 事業経過について調べたところ、平成10年～19年度の第1期で4.27億円であった。前回再評価は平成19年度に実施しているので、本来、その時点で、平成28年度まで第2期工事が続くということで、事業費全体を9.9億円に修正すべきであったと考えている。

○ 前回の委員会でご指摘を受けた、費用便益比について説明願いたい。

⇒ 急傾斜地崩壊対策事業の費用便益分析方法についてだが、砂防事業と同様の評価項目となっている。今回の再評価時の算出における、家屋資産に係る効果費用未計上の誤りがあったので、便益を14.87億円から24.74億円に修正し、費用便益比を1.34から2.22に修正した。

○ 完成予定年度について、評価調書上では28年度となっているが、事業を所管する土木事務所のホームページ上では27年度となっている。どちらが正しいのか確認していただきたい。

⇒ 事務所に確認したところ、28年度が正しいということなので、今回、HPの方を訂正させていただいた。

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)
20	再評価	港湾	緑地整備 堺泉北港 泉北6区 緑地整備 【泉大津市・高石市】 港湾開発に伴う環境保全の一環として、先端緑地、助松緑道で形成される緑地9haの整備を行う。	緑地整備 整備面積：9ha 先端緑地部7ha 助松緑道部2ha 先端緑地：野鳥が集う干潟 展望原っぱ 助松緑道：延長1,000m 幅 20m	再評価後5年経過	H4	未定(H26)	15.2億円 国：7.6億円 府：7.6億円	2.54(4.48)	工事84% (77%)	H19再評価 事業継続

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 現在、緑地には人が出入りできるのか。
⇒ 工事中ということで、閉め切っている状態。
- 干潟は既にできあがっていて、あとは原っぱと人が入るための通路等を整備するということか。
⇒ 干潟に飛来する鳥を観察するための通路や観察小屋等の整備が残っている。
- 飛来してきている実績はあり、生物の生息環境としては回復できたが、人が入れる親水空間等がまだ整備できていないということか。
⇒ そのとおり。
- 事業休止は問題ないと思うが、環境保護団体等との今後の展開は何か考えているのか。
⇒ 平成14年度の再評価時点で地元市民の意見も聴取して計画を見直すようご意見をいただいたこともあり、現在まで引き続いて、野鳥の会などに入っていたいでワークショップを実施している。
- 管理運営を公募し、協定を結んで環境団体等に実施してもらえばいいのではないかと。そういう考えはないか。
⇒ 現在は、事業休止方針なので、そういう段階ではないと考えている。
- 親水空間として位置付けるのか、サンクチュアリ的に人が入れないようにするのか、その位置づけを明確にしておく必要があるのではないかと。それを明確にしないままだと干潟をつくったこと自体が無駄になるのではないかと。休止中ということでそのままにしておいてよいのか。
⇒ 津波高潮対策事業の進捗状況を踏まえて28年度を目途に、次回判断したい。
- ということは、4年間は閉め切って、サンクチュアリのままにしておくということか。
○ 休止なので、今は何もできないということなのかとも知れないが、お金をかけずに管理する方法等を検討していけばいいのではないかと。また、再開時も、当初想定していたとおりの内容で再開するかどうかということも検討する余地があるのではないかと。28年度までの間もそういうことを検討していてもいいのではないかと。
⇒ ここでいう「休止」は工事費を投入できないということ。当初計画を実施することは休止するという意味であり、新たな検討を何もしないということではない。
- 野鳥の会など、ワークショップのメンバーからは、人が入れる空間にするのがいいか、人が容易には入れないサンクチュアリの方がいいか、どちらの意見が出されているのか。
⇒ 人と自然が共存できることを大前提としたワークショップなので、そういう議論にはなっていない。
- ワークショップを実施されるのはいいが、特定の人の意見しか反映できない。今はどういった意見が出ているのか。
⇒ 現在は、事業休止ということで説明しているため、あまり積極的な意見は出されていない。
- ワークショップは年1回程度の継続はしているのか。
⇒ 継続している。できる範囲での生物調査等も実施している。
- 28年度まで、単に「休止」という判定でよいのか。それまで検討されないというのはいかがか。
⇒ ここでいうところの「休止」は、当初計画していた内容は当面休止ということになるが、それまでの間、何も検討しないのかということご意見かと思うので、それについては意見具申に記載していただくこともできると思うが、評価対象事業の対応方針としては「休止」とせざるを得ないと考えている。
- 判定として、休止、中止、事業継続しかないのか。「見直し」といった別のカテゴリーはないのか。
⇒ 仮に、「こういう内容を見直した上で実施すべき」といった委員のご意見があれば、対応方針の判定としては「事業継続」となると考えている。その上で、意見具申に、「ただし、こういう見直しをした上で実施すべき」といった記載をしていただくことになると思う。
- 仮に事業を中止した場合、所管部局も変わってしまうのか。
⇒ 仮に現時点で事業中止しても所管は港湾局であり、変わらない。
- 財政再建プログラム(案)策定時から休止が継続しているということだが、単純に言えばお金がないので休止したが、再開時は時代に応じて見直しは必要かも知れないか、経済状況は改善すれば再開するということか。
⇒ 近い将来、府の財政状況が劇的に改善する見込みはないと思うが、現在進めている津波・高潮対策事業が進んでいけば、こちらの事業にも予算をわりあてることが可能になると思うので、28年度を目途に再検討したいと考えている。
- 審議会での審議としてはどうするか。対応方針については「休止」妥当とした上で、次回判断するまでの間に検討すべき内容、例えば「有効な活用方法等について、より幅広く市民の意見を聞きながら継続的に検討をしていただきたい」といったことについて意見具申の中で記載するということがよいのか。
○ そういうことでよいと思うが、28年度まで待たずに、運用について検討するということに記載したい。
○ 運用、使い方について検討していただくということ。28年度までは見直しはできないのか。
⇒ 28年度というのは、工事費が振り回られるようになる用途ということであり、その時点で再開したいと考えているが、再開するためには、そのままの計画でよいのかどうか再検討が必要ということに記載している。
- ここで議論しているのは、既にこれだけ費用を投入した事業について、28年度まで何も活用せずに置いておくのかということかと思う。
⇒ 活用となると、人に入っていく必要がある。現時点では、安全に人に入っていくような施設整備ができていない状態なので、工事が完成してから活用していくということでもよろしくお願ひしたい。
- 民間では、つくったものをすぐに運用しないと勿体ないという発想になる。方針決定するまで置いておくというのはいかがか。早く運用すべき。当面、人が容易に入れないサンクチュアリでもいいが、その場合は飛来数を算定するなど、これまで投資した事業効果を確認していく必要があるのではないかと。対応方針は「休止」でもいいが、意見具申の中で、そういった点を配慮した記載をしていただきたい。

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【視点1：事業の必要性】

- 海辺において府民や港湾内就業者が自然に親しみ、憩える水際空間を形成するとともに、人や生物にとって良好な海辺環境を創出することの必要性に変化はないが、「財政再建プログラム(案)」の策定された平成20年度から事業休止をしている。「大阪府都市整備中期計画(案)」の重点化事業の一つである津波高潮事業が進捗し、財源の確保ができるまで、事業を休止する。

【視点2：今後の進捗見通し】

- 助松緑道については平成15年度に供用開始を行なった。
- 先端緑地については、干潟の造成はほぼ完了したが、通路や原っぱ等の整備を残し、財政再建プログラム(案)の策定された平成20年度から事業休止をしている。
- 「大阪府都市整備中期計画(案)」の重点化事業の一つである津波高潮事業が進捗する5年後を目途に、計画の見直し及び事業再開について検討する予定であり、その間事業を休止する。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- 地元関係者とのワークショップを通じて、野鳥や水生生物等の集まる良好な水辺環境を維持していくために必要な施設を精査し、整備計画を見直した上で整備を再開することとする

【対応方針(原案)】 ⇒ 休止

- 事業の必要性については変化がないが、「大阪府都市整備中期計画(案)」に基づき、物流対策や防災対策への重点化に伴い、本事業を休止することとし、重点化事業の一つである津波高潮事業が進捗する5年後を目途に、計画の見直し及び事業再開について検討する予定であることから、事業を休止する。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。)

○ 「事業再開までの先端緑地の活用」及び「現時点の整備効果の検証」について伺いたい。

⇒ 5年後の事業見直し時点までの活用について説明したい。本事業は、助松緑道と先端緑地の2つで構成されている。助松緑道は平成15年度に工事完了し、供用開始済。残る先端緑地については、進捗率56%の状態です。先端緑地を府民に開放するためには、利用者の安全を確保するための施設と野鳥と共存するための施設整備が必要。利用者の安全を確保するための施設としては、アクセス道路、観察用通路の整備や安全柵の設置が必要。野鳥との共存を図るための施設としては、人と野鳥との距離を保つための干潟周辺への立ち入り制限施設や、野鳥を驚かせずに観察できる施設の整備が必要。こういった施設がない状況で先端緑地を開放すれば、利用者の安全を確保できないほか、干潟を保護することもできず、野鳥が集まらなくなってしまうおそれがある。そのため、事業休止期間中の先端緑地の開放は困難であり、この期間を利用して、事業再開までに必要な検討を行っていきたく考えている。

事業再開までに検討する項目としては、整備内容の再検討ということで、現在の干潟の状況を考慮した観察施設等の位置の再検討や、コチドリ(産卵が確認されたため、チドリ類の営巣地)について検討したいと考えている。また、施設整備にあたって、設置や維持管理に費用のかかる休憩所等の必要性についても精査したい。

さらに、事業完了後の運用方法の検討として、野鳥との適正な距離を取るには、どこまでを利用区域にできるかや、干潟観察のためにシギ・チドリなどの渡り時期と、それ以外の時期で利用区域の範囲を変えるかなどの検討が必要。また、干潟への無断侵入等も考えられるので、その防止方法も検討したい。

こうした案件について、事業休止期間中に、ワークショップ、地元市、地元市民、港湾の中で働く人たちの意見を聞きながら検討を進めていきたい。

次に、これまでの先端緑地の整備効果について、資料2の11ページに基づき報告したい。ワークショップメンバーの調査によって確認された野鳥の数についてお示している。2007年は4月4日～5月6日の間、2012年は4月4日～5月12日の間にもっとも多く確認された日のデータである。当日の気候等によっても集まってくる鳥は変わってくるので一概には言えないが、データからは、全体として集まってくる野鳥の種類は、増加傾向であるとされている。特に、トウネンという鳥は、近年大きく活動を増やしており、今年の5月12日に、400羽を超える数が確認されている。また、野鳥のエサとなる干潟生物も増えてきており、昨年初めてワークショップメンバーで干潟調査をしたところ、一般的な干潟生物のほか、環境省のレッドデータブックに載っているフトナナリやハクセンシオマネキなども確認された。

○ 干潟への無断侵入の防止措置が必要という説明があったが、そういうことが実際にあるのか。

⇒ 干潟なので、春にはあかりを採りに来るといったことはある。そういったことへの対策の検討が必要。

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)
21	再評価	港湾	ハンコウハンナン2地区(トクベツカケイ) 阪南港阪南2区整備 (特別会計) [岸和田市] 港湾物流機能の強化・拡充や背後市街地の住工混在地域の環境改善などを図るため、埋立により造成し、基盤整備を行う。	港湾整備 用地造成：77.7ha 道路：5.3km 護岸：6.5km 防波堤：0.9km インフラ整備：1式	再評価後 5年経過	H10	H35 (H28)	499億円 国：0億円 府：499億円 530億円 国：0億円 府：530億円	— (—)	工事75% (71%)	H19再評価 事業継続

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【事業費の変動】

- ・ 企業二一ズや警察協議に基づく区画道路の見直しやそれに伴う供給施設等のインフラ整備の見直し（約12億円減額）
- ・ 事務費・人件費の増加（約16億円増額）
- ・ 償還期間の見直しに伴う金利等の減額（約20億円減額）
- ・ 国有資産等所在市町村交付金（固定資産税相当分）の交付単価見直し及び対象範囲の縮小による減額（約15億円減額）

【視点1：事業の必要性】

- ・ 本事業は、港湾物流機能の強化・拡充、清掃工場移転用地の確保、背後市街地の住工混在地域の環境改善、建設残土等のリサイクルの推進を目的として実施している。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・ 埋立およびインフラ整備を終えている用地のうち、97.9%は操業または企業進出が決定している。また、公共事業の減少や公共工事間流用の推進により、残土等の発生量が減少し、竣功期間が7年遅れているが、未造成地については、平成31年度に埋立を竣功する予定である。その後、企業の進出意向や希望面積等を把握し、最短では平成32～33年度にインフラ整備、平成34～35年度に道路整備等を実施し、平成35年度末に事業を完了する予定である。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・ 工事の進捗は75%であり、コスト縮減の可能性や代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・ 事業の必要性については変化がなく、埋立およびインフラ整備を終えている用地のうち、97.9%は操業または企業進出が決定していること、また、未造成地については、企業の進出意向や希望面積等を把握し、平成35年度末に事業を完了する予定であること。また、本事業は、採算性を随時確認しており、将来的には収支の均衡が図られる見込みであることから、事業を継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 当初は造成地を企業に分譲することとしていたのを定期借地にするという方針変更はいつしたのか。
⇒ 平成17年に賃貸借契約を導入。実際には平成22年2月に1社目の契約を行った。
- そうであれば、償還金利の減額は、平成19年度の前回評価時に反映しておくべきではなかったのか。
⇒ 当初考えていた30年償還から、平成21年に20年償還に変更したため、19年度の時点ではまだ決まっていなかったためで反映できなかった。
- 資料2の22ページのグラフについて、平成19年度に予測したのであれば、2つのグラフについて19年度までは実態にあわせた同じ数値にしないといけないのではないか。
⇒ ご指摘のとおり、当初計画のままのグラフにしていた。修正させていただく。
- どこまで埋立しているのか。工事の進捗率は75%となっているが、審議にあたっては、実際にどこまで埋め立てているかも見るべきではないか。
⇒ 事業費ベースでは75%だが、土量投入ベースでは57%となっている。
- 事務費増について、事業期間が伸びたのは理解できるが、増額後の29億円の内訳もわからないので、もっと詳細に説明してほしい。
⇒ 再評価時にお示した従事職員数6人固定から、年度ごとに必要な人員数を計上する方法に見直している。詳細については、次回、説明させていただきたい。
- 「埋立造成に係るグラフの修正及び事業費の内訳」についてお伺いしたい。
⇒ 資料2の12ページのグラフについて、平成19年度の再評価時点と今回の再々評価時点のいずれも計画ベースでグラフを作成していたことについてご指摘をいただいた。平成19年度以前については実績値とし、今回の再々評価のグラフについては、7年間延期した形で作成させていただいた。もう一点、人件費と事務費の考え方の内訳について、ご質問をいただいていた。資料2の13ページをご覧いただきたい。矢印より上の部分が、平成19年度再評価時点の積算方法であり、平成10～28年までの19年間について算定したもので、矢印より下の部分が、今回の再々評価時点での積算であり、平成10～35年までの26年間分算定したものである。考え方は、平成22年度までと23年度以降で変えている。平成10～22年度までは、阪南2区事業費に係る人件費という設定がなく、特別会計事業全体の事業費の中で、阪南2区の事業費を按分で算出している。事務費についても同様の方法を探っている。平成23年度以降の分については、人件費について設定があるので、阪南2区従事職員数/全職員数に、23年度実績の人件費又は事務費を乗じ、さらに期間（13年間）を乗じて算出している。
- なぜ、今回の算出では、期間によって算出方法のルールを変えたのか。国の制度が変わった等の理由があるのか。
⇒ 23年度から大阪府において、「新公会計制度」が導入され、事業ごとの人件費設定がされることになったため、算出方法を変えている。
- 再々評価時点の算出について、平成10～22年度については、過去のことなので、実績値があるのではないかと。なぜ按分しないと算出できないのか。
○ 過去の分については、人件費や事務費についての実績値は把握しているのか。
⇒ 事業費については実績値があるが、22年度以前は、その中で人件費といった分類はできない。23年度からは事業ごとの人件費設定を行うようになったということ。
- 23年度以降の事務費の算定式はどこに記載しているのか。
⇒ 同じ算定式を使っている。13ページの資料では、かっこ内が事務費となっている。

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)
22	再評価	公園	林イミヨク 大泉緑地 〔堺市・松原市〕 市街地に広い森林を積極的に創出し、自然的大空間を形成するとともに、広域避難地及び後方支援活動拠点に位置付けられていることから、防災公園としての整備を進める。	都市計画決定面積 123.0ha 開設面積 101.5ha (H24.3末) 主要施設 大芝生広場、園路、児童遊戯場等	再評価後5年経過	S39	H30 (H25)	677.2億円 国：431.5億円 府：245.7億円	3.48 (2.89)	用地59% (58%) 工事89% (87%)	H19再評価 事業継続
23	再評価	砂防	砂防えん堤 1基 初谷川川西谷砂防事業 〔豊能町〕 土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を行う。	砂防えん堤 1基 高さ 13.0m 幅 48.0m	事業採択後5年間未着工	H20	H28 (H24)	3.0億円 国：1.5億円 府：1.5億円	3.65 (3.28)	用地0% (0%) 工事0% (0%)	H19事前評価 事業実施

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【視点1：事業の必要性】

- ・現在、想定外地震への対応など地域防災計画の見直しが進められ、防災公園の整備の必要性が求められている。本事業により、松原市域からの避難者の避難路・緊急車両ルートが確保され、避難住民に対する安全性が増大し、地域防災機能の向上につながる。また、公園整備により、堺市・松原市の緑の基本計画に示される、緑の骨格軸を形成する拠点として、みどりのネットワーク化につながり、地域の人々にうるおいと安らぎ、憩いや癒しの場を提供できる。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・未買収地の買収見込みは平成26年から平成28年頃を予定しており、工事を平成30年度までに終える予定である。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は59%、工事は89%進捗しており、防災公園としての整備が必要不可欠であるため、代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・用地買収は平成28年頃終える見込みであり、遅延要因が解消され、平成30年に工事を終える予定である。また、従来の必要性に加え、防災公園としての必要性も高まってきていることから、継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 費用便益比については、今回は記載されていないのか。
 - ⇒ 現在、算定中であり、次回提示させていただく。
- ⇒ 公園の便益については直接利用価値と間接利用価値がある。直接利用価値は旅行費用法で算出する。間接利用価値は、環境価値や防災価値などがある。
- 用地の進捗率59%というのは、どの範囲に対するパーセンテージなのか。123haに対するものではないと思うが。
 - ⇒ 今回の事業部分、資料2の19ページの地図の「事業地」のうち59%ということ。
- それなら、評価調書や資料1の「審議案件の概要及び事務局確認内容」等の記載もそれがわかるようにすべきではないか。
 - ⇒ 修正させていただく。
- 防災については府の地域防災計画が根拠ではないのか。評価調書のその他の欄に記載することはできないのか。その要素が別の公園整備の計画に吸収されているから書かれていないから書かなくていいのか。
 - ⇒ また、今回、防災価値が費用便益の中に組み込まれるということだが、これは費用便益比について国の考え方が変わったということか。それなら、これまで定性分析の中で書かれていたものが費用便益比に反映されるということか。算定根拠が変わってくるから現在作業中ということか。
 - ⇒ そのとおり。
 - 「想定外地震への対応が地域防災計画の見直しの中で議論されている」と記載されているが、「想定外」であれば、対応は困難なのではないか。費用便益比への影響がある話なのか。
 - ⇒ 「想定外地震」という表現は、地域防災計画の記載にあわせている。費用便益分析については特に影響はない。
 - 19ページの「未事業地」はどうなっているのか。
 - ⇒ 都市計画は決定しているが、民有地のままの状態。
 - それが用地買収の対象なのか。
 - ⇒ 用地買収を行うのは「事業地」の範囲。
 - 「未事業地」についてはかなり時間がかかるのではないか。
 - ⇒ おっしゃるとおり。公園自体が長期間にわたる事業が多い。都市計画決定についても見直しが必要という意見もあり、この3月に府営公園の都市計画見直し方針を出した。今後、3年間くらいで見直しを行っていく。大泉緑地については見直し対象となる。
 - 前回の委員会でご指摘を受けた「大泉緑地の評価調書の修正（進捗率の記述）」及び費用便益比について都市整備部から説明をお願いしたい。
 - ⇒ ・資料6の4ページをごらんください。評価調書の事業の進捗状況について、「修正後（追記）」のとおり、全体に加えて、かっこ書きで事業地面積に対する進捗率を記載させていただいた。
 - ・次に、費用便益比についてだが、国土交通省の大規模公園費用対効果分析手法マニュアル（以下、マニュアル）に基づいて、直接利用価値と間接利用価値を足したものを便益とし、整備費用（用地費＋施設費）と維持管理費を足したものを費用として算出している。
 - ・具体的な流れとしては、まず、利用者アンケート結果により、誘致圏を設定し、その範囲内に市役所等が含まれる自治体を「検討対象ゾーン」として設定する。同対象ゾーン内の類似の公園が「競合公園」であり、今回の場合、29公園ある。
 - ・直接利用価値の算出方法だが、まず、検討対象ゾーン内の自治体の人口や年齢構成、人口密度等から同ゾーン内の「公園需要量」を算出する。次に、大泉緑地とその他の競合公園それぞれについて、その公園が有する施設規模や機能等から公園ごとの「利用者容量」を算出する。算出した「利用者容量」から、検討対象ゾーン全体の「公園需要量」のうち、大泉緑地にはどれだけ配分されるかを算出する。次に、対象公園（大泉緑地）の「公園需要量」から利用する交通機関別に旅行費用を算出する。こうして算出した「旅行費用」全体が、大泉緑地の「直接利用価値」になる。
 - ・次に、間接利用価値の算出方法だが、これは、「環境価値」と「防災価値」に分けて、それぞれの公園の面積や各自治体からの距離等からゾーン全体の効用価値を算出し、対象公園（大泉緑地）がある場合とない場合のゾーン全体の効用価値の差が、その公園の「間接利用価値」となる。
 - ・今回、直接利用価値＋間接利用価値の総便益が209,003百万円となり、総費用が60,117百万円であることから、費用便益比は3.48となる。
 - かなり高い便益が出ている。マニュアルに従って算出すればそうなるのかと思うが、実態としてこれほど大きな価値があるのか。
 - ⇒ 算出方法上、人口密度の高いところに設置する公園は、便益が高く出やすくなっている。大泉緑地の場合、大阪市・堺市といった人口が多い地域を含んでいるので、便益も高くなっている。
 - 「直接利用価値」というのが、実際行った人にどれだけ効用があったかということではなく、ポテンシャルとしてこれだけあるという意味か。マニュアルの算出方法がそうになっているのか。
 - ⇒ そのとおり。人口等の基礎データをあてはめるとほぼ自動的に算出される方法になっている。全国統一の方法なので、大阪のような人口密度の高いところでは、便益がかなり高く算出されやすい。
 - 交通機関別の旅行費用について、徒歩・自転車も貨幣価値に換算できるのか。
 - ⇒ 徒歩・自転車についてもマニュアルで単価が決まっている。
 - 間接利用価値の具体的な算出方法はどのようなものか。
 - ⇒ 1世帯あたり2000円/年くらいの価値という出し方をしている。公園がそばにあれば、例えば家賃が2000円くらい上がってもいいだろうと思えるといった価値。緑地があったほうがいいということを経済価値化したもの。緑地面積と距離から算出するが、計算方式は非常に複雑になっている。
 - ⇒ 具体的な式は非常に複雑なものようだが、考え方としては、それぞれの公園の面積や各自治体からの距離等から検討対象ゾーン全体の効用価値を算出し、対象公園（大泉緑地）がなかった場合の効用価値を除いたものを間接利用価値として聞いています。対象公園がある方が、当然、緑地等の面積も増えるので、プラスの価値が出る。
 - 公園からの距離というのはどことの距離のことか。
 - ⇒ 検討ゾーン内の各自治体の役所の位置から公園までの距離という算出方法を採用していると聞いています。
 - 間接利用価値について、「防災価値」は、マニュアル上、いつから評価することになったのか。
 - ⇒ いつから入ったかはわからないが、今回のマニュアルには規定されているため、今回示している費用対効果は、防災価値を含んだ形で算出している。

【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や道路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ため継続する。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・用地境界確定に必要な測量面積が6ha存在し、隣接する民境界の確定に時間を要していたが、今年度中に境界確定を完了する予定である。
- ・用地の取得については、地権者から同意を得ているため境界確定次第、取得の見込みである。
- ・工事については、進入路の設置予定箇所は受益者である豊能町が所有し、特に問題なく着手して進めることが可能であるため、平成28年度の完成を見込んでいる。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・本溪流において未然に土石流の被害を防ぐためには、砂防えん堤による対策以外に無い。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・用地については、今年度取得する見込みであり、工事についても地元の理解が得られていることから、問題なく着手して進めることができ、平成28年度の完成を見込んでいる。また、事業の必要性については変化がないことから、継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

意見なし

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）
24	再評価	砂防	下音羽川上音羽第一支溪砂防事業 〔茨木市〕 土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を行う。	砂防えん堤 1基 高さ 8.5m 幅 38.0m	事業採択後5年間未着工	H20	— (H23)	2.0億円 国：1.0億円 府：1.0億円	1.59 (2.51)	用地0% (0%) 工事0% (0%)	H19事前評価 事業実施

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

- 【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）
- 新たな基準では「D判定」となっているが、災害発生の危険度及び災害発生時の影響の観点とは異なる観点で判断したのか。
⇒ 委員会の提言をいただく前に、既に着手している事業については、A判定でなくても事業継続する方針であるが、本事業については、用地買収の目処が全くたつておらず、未着手であるという状況を踏まえて、「休止」としている。
 - 既に着手している事業の実施継続の判断は、新基準の判定とは別だということか。
⇒ そのとおり。但し、本事業については、用地取得という別の問題があり、結果として休止したいということ。
 - 新規で着工する場合は、新しい基準を「ルール」とするのか、それともやはり参考程度にするのか。
⇒ 市町村との意見交換の結果にもよるが、府としては新しい基準を「ルール」としたいと考えている。
 - 必要性に変化はないということなら、今後、ずっと再評価として出続けるのか。
⇒ 「休止」とする案件については、次回見直し時期を明示した上で、出させていただくこととしているが、砂防事業については、より優先順位が高い事業がたくさん残っている中で、次に見直しできる時期がいつかということを示しにくい。しかし、事業の必要性については、要援護施設や人家等がなくなるといった事情の変化があれば別だが、そうでない限りは、変化しないので、優先順位が低いからといって「中止」とするのは困難という事情があり、砂防事業については、特別に次回見直し時期を明示しないで「休止」という対応方針をあげさせていただいている。
 - 費用便益比が変わっている理由は何か。
⇒ 新しい国土交通省の砂防事業の費用便益分析マニュアル（案）（以下、マニュアル）で、保全人家等の資産価値の評価額の変化等により変わっている。
 - 資料5について、「視点1：事業の必要性」及び「視点3：コスト縮減・代替案」の判定について、「休止」としているが、その内容からは「事業継続」という判断になるので、この項目は「事業継続」とし、但し、「視点2：今後の進捗見通し」の影響が大きいため、全体としての判断は「休止」とするという記載にした方がよいのではないか。
⇒ 修正させていただく。
 - 一つ前の砂防事業も同じだが、費用便益比の出し方がマニュアルが変わったという説明をしているが、どういう風になったのか示してほしい。また、「休止」について、「中止」とはどう違うのか。整理しておく必要がある。
⇒ マニュアル自体の内容に大きな変更はない。資産価値の原単位が5年前の評価時点から変わっているため費用便益比が変わったということである。
 - 原単位が下がったということだが、一つ前の砂防事業、初谷川川西谷では逆に上がっているのはなぜか。
⇒ 事業箇所の地域によって異なる。
 - 保全対象人家の戸数が変わったといったことはないのか。
⇒ そういうことではない。事業箇所の地価などが影響するので、地域によって上がったり下がったりする。
 - 初谷川川西谷については、7戸から8戸に保全人家も増えているのではないか。
⇒ それも理由の一つだが、もう一つは、町域における一軒当たり家屋の平均床面積が変わったということも影響している。
 - それは原単位が変わったということか。実際に事業箇所の保全人家の面積が変わったわけではないが、簡易計算法を適用するとそういうことになるということか。
⇒ そのとおり。
 - もう一つの事業では、人家数は変わっていないが、原単位がそんなに変わったのか。変わったときは、こういう理由で変わったとわかるように説明してもらえないと困る。初谷川の場合、Bが10近くあるので、1軒あたり1億ちょっと便益が出るようになってしまうが、これはどういうことか。
⇒ 家屋に加えて、要援護者施設の方も含まれている。
 - だいたいどれくらいの比率になっているのか。
⇒ 便益の積み上げの分ていうと、50%程度が公共公益施設、20%程度が家屋、20%程度が人的被害、10%程度が農作物・道路等の被害という割合になっている。
 - 初谷川川西谷と下音羽川上音羽第一支溪の便益の大きさは、人家だけで見たらあまり差はないが、要援護者施設の数の差が大きく影響しているということか。
⇒ そのとおり。
 - ここだけ細かい点を議論しようというつもりはないが、これまで何度も言ってきたことだが、費用便益比の算定方法や原単位等が変わったことで、大きく前回評価時から変わっている場合などは、どこが変わったのかがわかるように、詳しい算出根拠の資料を手元に置いておいてほしい。そうすれば必要なところがあればチェックできる。今回の砂防事業2件について言えば、あとで補足でもいいので、資料を示してほしい。
⇒ 次回、資料を用意させていただく。

※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。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【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や道路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ため継続する。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・本事業用地については、権利者が1名でその相続人の所在の確認に時間を要し、用地取得の見込みが立っていない。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・本溪流において未然に土石流の被害を防ぐためには、砂防えん堤による対策以外に無い。

【対応方針（原案）】 ⇒ 休止

- ・現在のところ用地買収の見込みが立っていない。
- ・「今後の土砂災害対策の進め方」検討委員会の提言に基づく対策実施箇所の変更重点化において、当面の対策見送り箇所該当する。以上の理由により、事業の必要性については変化がないものの、整備の優先順位により当面の期間休止とする。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 次に、休止と中止の違いの問題がある。砂防事業については、他に優先的に実施すべき事業がかなり多いので、次期見直し時期を明示せずに「休止」としたいということだが、これについてどう取り扱うか。
- 1000箇所ある中で、現時点で事業採択されている箇所は何箇所あるのか。
⇒ 30数箇所である。
- 30数箇所が最優先で実施すべき箇所と考えていいのか。
⇒ 今後の新規事業については、今回ご説明させていただいた基準で評価することになるが、これまでは、対策が必要な箇所、特に要援護者施設がある箇所を優先的に実施してきてはいるが、点数をつけてやってきたわけではない。また、砂防事業の性質の観点からは、既にえん堤が半分立ち上がっているようなものを、途中まで進めている事業については継続すべきと考えている。本事業は、未着工であるため、継続するかどうかの議論をしていただくことができる。
- 未着工だからこそ、わざわざ「休止」にして30数箇所の中に入れておく必要があるのかということ。1000箇所のリストには残しておけばよい。事業としては必要だが、優先的に今後数年間で実施すべき事業ではないため、「中止」にした上で、1000箇所のリストには残しておけばよいのではないかと。今のような形で、ずっと「休止」にしておくというのはどうかと思う。「中止」「事業継続」「休止」に加えて、「無期限休止」という新たなカテゴリーをつくるというのはどうか。進捗が難しくても必要性が高いものであれば、「事業継続」とすべきであるし、相当な期間、何もできないということであれば、「中止」すべきではないか。
- 設計まで実施しているのに、進捗できないからといって「中止」とするのはどうか。
- 「休止」する場合は、いつ再判断するかを明示することとなっている。
- 必要性が変わってなくても、進捗が非常に困難な場合、現時点では「中止」とすることも検討してはどうか。
- 実施要綱の第4条の2で評価対象から外して預かっておく、評価できるようになった時点で評価するというところでどうか。
⇒ 委員の先生方によって考え方は異なるのではないかと。
- 再評価時点で、全く進捗していないという状況を踏まえて評価すべきではないか。ここに諮らなくてもいいようなリストをたくさんつくるのか、ということが問題。仮にそういうことになるなら、休止案件も含めたリストを公表する等といった対応が必要ではないか。「無期限休止」といのは慎重に考えるべき。もともと「時のアクセス」という目的からすると、「休止」にするなら、何年か経過した段階で報告すべき。
- 「無期限休止」についてはまずいと思う。その前提で、「事業継続」、「中止」、「休止（但し、次回見直し期限明示）」というカテゴリーの中で、判断したいと思う。
- 実施判断時期について、都市整備部から説明をお願いしたい。
⇒ 本事業の必要性に変化はないが、優先順位が低いので、「当面の期間休止したい」ということで対応方針（原案）をお示ししたが、次回、いつ見直しを行うのか具体的に示す必要があるというご意見をいただいたので、「大阪府都市基盤整備中期計画（案）」の後継計画策定予定の平成33年度に見直しを行うということで追記させていただいた。ただし、本事業は再評価案件なので、5年後には再評価対象になる。
- ⇒ 前回の審議会において、事務局から「休止」の場合は、次回の評価時期に全く審議会への報告等行わないかのような説明をしていたが、そうではなく、やはり、5年後の再々評価対象となると考えており、保全対象人家がなくなるなど、特段の事情の変化がなければ、休止方針自体に変化はない可能性が高いものの、評価の対象外となるということではない。事情の変化等がなければ、実質的にはご報告といった形になるかも知れないが、評価対象案件となるということ。また、建設事業評価制度上の再々評価時期とは別に、砂防事業全体について、次期いつ見直しを行うのかといえ、平成24年3月に策定した「都市基盤整備中期計画（案）」の後継計画策定予定の平成33年度を予定しているということ。
- 次に事業を見直す際に、「中止」にする基準・条件等があれば示されたい。
⇒ 砂防事業の場合、事業の必要性が変化することはあまりないが、仮に、保全対象人家など、守るべきものがなくなったという場合は、事業の必要性がなくなるので「中止」ということもあり得ると考えている。

事業別の審議概要

2. 事前評価対象事業 3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	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比
25	事前評価	連続立体交差	<p>ハンキョウキョリセン（セツツシイキフキン）レンゾク リツタイコウサジギョウ</p> <p>阪急京都線 （摂津市駅付近） 連続立体交差事業 〔摂津市・茨木市〕</p> <p>阪急京都線（摂津市駅付近）を連続立体交差化し側道を整備することにより、沿線の交通渋滞を緩和するとともに、地域の連携強化を図る</p>	<p>鉄道の高架化及び側道の整備 延長2.1km（摂津市：1.5km、 茨木市0.6km） 高架化される駅：摂津市駅 踏切除却数：5箇所</p>	<p>基盤整備事業 （事業費の予算化を予定している前年度）</p>	H25	H45	<p>375億円 国：192億円 府：100億円 市：57億円 鉄道：26億円</p>	2.92

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【上位計画等における位置づけ】

- 大阪府都市整備中期計画（案）
- 大阪府が管理する道路上の踏切で、全国踏切交通実態総点検結果（国公表H19.4）による緊急対策踏切の位置づけがあり、踏切除却計画が具体化されている。また、費用便益分析結果が1以上であり、地元市および鉄道事業者と立体交差化に向けた協議熟度が高まっている。

【事業を巡る社会経済情勢】

- ・ 列車本数が1日当たり約630本運行し、踏切遮断時間は1日当たり約9時間となっている。（H19調査）
- ・ 除却する踏切5箇所のうち4箇所はボトルネック踏切となっている。（H19調査）
- ・ 踏切事故数は、S60からH19までの間に5箇所の踏切で13件発生している。

【定性的分析（安全・安心、活力、快適性等の有効性）】

- ・ 踏切除却により踏切事故が解消される。
- ・ 踏切を除却し渋滞が緩和されることにより、緊急車両等の通行性が向上し、バス等の定時性が確保されるとともに、大気汚染・騒音等の改善が図られる。
- ・ 鉄道の高架化及び環境側道の整備により市街地の分断が解消し、高架下に公共施設や商業施設が整備され、利便性の向上、地域コミュニティの活性化が図られる。
- ・ 鉄道高架化により、騒音の改善が図られる。

【事業段階ごとの進捗予定と効果】

- ・ H20～22 連続立体交差事業調査
- ・ H23～24 関係機関協議
- ・ H25～28 社会資本整備計画へ位置付け、測量・設計等、比較設計協議、都市計画決定、詳細設計協議
- ・ H29 都市計画事業認可（予定）（事業認可期間：H29～H45）
- ・ H45 事業完了（予定）

【自然環境等への影響と対策】

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 列車の走行に伴う騒音・振動を低減させるため、ロングレール化や弾性枕木の採用や、高架橋の高欄を遮音性の高い鉄筋コンクリート構造とする。

【代替手法との比較検討】

- 地下化
 - トンネル躯体の施工に際し、地下埋設物（流域下水道山田幹線）や河川（山田川）等が支障となることから不採用とする。
- 道路のオーバーパス
 - 事業費はほぼ同程度であるが、駅周辺の既成市街地での立体交差となるため、新たな地域分断が生じることや高架橋直近の交通に制約がかかること、さらに歩行者等の通行に上下移動の負担がかかることから不採用とする。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- まちづくりについて、地元商店街等とのすりあわせはできているのか。地元の商店がダメージを受けないかといった点はどうか。
 - ⇒ 高架下利用については、15%程度は地元市が公共的に利用し、鉄道事業者がその他の部分をテナントとして利用するが、連続立体交差事業については、進捗に時間がかかるので、その中でどう利用するかを検討していくが、市を通じて、地元の意見も聴いて実施していきたい。
- この周辺は、荻木・高槻でも高架下利用が行われているが、そこに外から様々な飲食業も進出してくる。地元商店も含めてバランスよく、良い効果生まれるよう、摂津市も一緒に考えていってほしい。
- ⇒ これだけの大規模事業なので、相乗効果が生まれるよう、鉄道事業者や地元市と一緒に取り組んでいきたい。
- 地元の商店街との調整の進捗状況はどうなっているか。
 - ⇒ 摂津市としては、新たな商業空間の開発ではなく、マンションなどの住宅や市のコミュニティセンター等を核とする開発を行っていく方向で考えていると聞いている。
- 周辺住民は増えることになるのか。
 - ⇒ 具体的な戸数のデータは今日もってきていないが、かなり戸数は増えるという話がある。
- 供用開始が45年ということだが、それまでの間はどのような風イメージしたいのか。踏切等の状況は随時改善されるのか。時間的なイメージを知りたい。
 - ⇒ 鉄道高架化後の側道整備まで完了する予定年度が45年度となるということで、それまでも片側を高架化するなど、徐々に効果が出てくる。
- 事業期間中に徐々に便益が発生していくものとなるか、それも踏まえた費用便益比となっているのか。
 - ⇒ 費用便益比は、最終の完了形のもので計算している。
- それまでの間はマイナスの便益が発生しているのではないのか。
 - ⇒ 事業中でも状況は悪くはならないと考えている。
- 20年の間には圏域人口も大きく変わるなど、今後、社会情勢等の変化があるのではないのか。20年後に初めて便益が発生するという形で費用便益比を算出しているならば、社会情勢等の影響を踏まえていないのはおかしいのではないのか。
 - ⇒ 交通量は将来予測を反映させている。
- 交通量は増えるのか、減るのか。
 - ⇒ 全体では減少傾向となっている。
- 何%程度の減少となるのか。
 - ⇒ 次回お示ししたい。
- 将来設定ははっきりさせておいた方がいいが、一般論としては、便益が将来減るような場合、現時点で便益が出ている場合は実施すべき。事業期間中のマイナス効果が考慮されていないのであれば少し気になる。それ以外のところでは、いい事業だと考えられる。
 - 次回に向けた追加資料の準備等について意見はないか。
 - ⇒ 将来交通量の予測データについては次回、お示ししたい。
- 「費用便益の算定期間は供用開始から50年」としているが、これはマニュアル上の規定によるのか。
 - ⇒ そのとおり。
- 先ほどの砂防事業同様、費用便益比の算出の根拠となる資料を閲覧できるよう用意しておいてほしい。
- 将来交通量の予測について、都市整備部から説明をお願いしたい。
 - ⇒ 交通量の将来予測により費用便益比を算出しており、平成17年の現況交通量に対し、42年の予測交通量の伸び率を示したもので、平成17年に対して、42年では、大阪府は0.99、近畿でも0.99とほぼ横ばいであり、全国では0.95という傾向になっている。
- 現況交通量について、7年前の2005年のデータを用いているが、2010年のデータを使うことはできないのか。
 - ⇒ 平成17年度のセンサスペースで将来予測したものが最新のデータである。
- パーソントリップだと、2000年から2010年では車は減っていると思うので、0.99という予想も少し変わって出てくるのではないのか。予測はなかったとしても、3年ごとくらいに道路交通センサをとっていると思うので、2005年と最新とで実数値でどれくらいの違いが出てくるか教えてほしい。
 - ⇒ 17年のセンサスに対し、22年度では約1割減少という傾向になっている。
- それならば、今から交通量が1割アップしないといけないということになるが、難しいのではないのか。
 - 最新の傾向を見ると、費用便益比にも影響が出るのではないのかというご指摘かと思う。
 - ⇒ 前回審議会でお示しした感度分析の資料のとおり、交通量の1割増減があった場合でも一定の費用便益比が出るという結果になっている。

番号	区分	類型	事業名〔所在地〕・概要	事業内容	事前評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比
26	事前評価	街路	トナカドノミカガキ 都市計画道路 三国塚口線 〔豊中市〕 大規模地震時や大火時の避難路や延焼遮断帯の機能を有する防災環境軸としての役割を担い、広域緊急交通路を補完する道路として防災機能を向上するとともに、交通の円滑化や交通安全対策を図るため現道を4車線に拡幅し、右折レーン・自歩道を設置する。	○道路築造（現道拡幅） ・事業延長：1.0km 〔一部整備中の220m区間を含む〕 ・道路幅員：27.0m （4車線、自転車歩行者道両側） ○電線共同溝築造	基盤整備事業 （事業費の予算化を予定している前年度）	H25	H35	77.8億円 国：42.8億円 府：35.0億円	5.67 【参考】 府県間部を含めた全区间1.5kmの費用便益分析2.09

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【上位計画等における位置づけ】

- 大阪府都市整備中期計画（案）
広域連携の強化に資する府県間道路で、費用便益分析結果が1以上である。

【事業を巡る社会情勢】

- ・平成7年の阪神・淡路大震災を契機に、災害に強いまちづくりを進めることや渋滞緩和や交通安全等に配慮して、平成8年に国道176号から大阪池田線までの区間の都市計画幅員を16mから27m（2車線から4車線）に変更を行った。
- ・豊中市が施行する交差道路（都市計画道路穂積菟江線）付近の約220m区間を施工中であり、平成24年度末に暫定2車線で供用予定である。
- ・兵庫県域では、本路線と接続する山手幹線を平成22年10月に供用済みである。
- ・大阪府域では、都市計画道路庄内新庄線の整備を三國東地区土地区画整理事業を進めており、将来、大阪市境の神崎川から国道176号までの都市計画の未決定区間と接続することにより、さらなる交通ネットワークの強化が見込める。

【定性的分析（安全・安心、活力、快適性等の有効性）】

- ・大火発生時の延焼遮断機能の向上、避難路の確保
- ・災害発生時の広域緊急交通路の補完機能
- ・バリアフリー基準に沿った歩道整備
- ・電線類の地中化による安全・快適な歩行空間の創出
- ・歩道整備による交通安全性の確保

【事業段階ごとの進捗予定と効果】

- 以下の順で整備を実施
- ① 穂積菟江線交差部（整備中区間） ⇒ 新たな流入交通に対応
 - ② 阪急西側線～府道大阪池田線 ⇒ 府道大阪池田線付近の渋滞を緩和
 - ③ 国道176号～穂積菟江線交差部 ⇒ 国道176号付近の渋滞を緩和
 - ④ 穂積菟江線交差部～阪急西側線 ⇒ 全区間4車線供用

【自然環境等への影響と対策】

- ・植樹帯の整備により緑を創出する。
- ・広幅員の歩道（4.0m）や植樹帯（1.5m）の整備により、騒音の発生源から距離を設けるとともに、低騒音舗装を採用することにより、騒音を低減する。
- ・広幅員の歩道（4.0m）や植樹帯（1.5m）の整備により、振動の発生源から距離を設け、振動を低減する。
- ・渋滞緩和により、排気ガス等の低減効果が期待される。

【代替手法との比較検討】

- ハイパス整備
周辺は市街化していることからハイパス整備は困難。密集市街地対策として当該区間での施行が必要。
- 歩道拡幅
将来の山手幹線との接続に際し、都市計画幅員の4車線整備が必要であり、歩道拡幅のみでは流入交通の対応ができない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 資料4では事業採択予定を25年としており、資料5の23ページでは、基準年を24年として費用便益比を算出しているのはなぜか。
⇒ 事業を実施するのは25年からだが、費用便益比を出すのは、あくまでも現時点を基準年とするということで、24年を基準年として算出している。

- 資料5の25ページの走行時間短縮便益の図は非常に参考になるが、整備箇所を局所的に見るとマイナスの便益が出ることになるのか。
⇒ そのとおり。
- そうすると、用地買収など事業に協力した周辺の住民等にとっては、あまりいい効果が出ないということにならないか。一方で、資料5の12ページの説明では、整備箇所が渋滞が解消されるかのような内容になっていた。その説明と、このデータとでは話がつながらないのではないかと。整備箇所では渋滞も悪化するようになるのではないかと。

- ⇒ 渋滞状況については、現状の2車線によるもの。費用便益比の算出にあたっては、4車線化して交通容量を大きくした上でたくさん車を流そうというもの。整備箇所自体は交通容量が増えることになるので、マイナスの便益となる。広幅員の道路を整備するということで、全体としてはプラスの便益になるが、整備箇所だけを局所的に見るとマイナスの便益となるということだと思う。

- 全体としてプラスの便益が出ることはわかるが、資料5の12ページに記載している整備箇所の交通渋滞は解消されないのではないかと。
⇒ 現在の2車線と将来の4車線を比較している。今よりは交通容量は増えるので、渋滞はなくなると思うが、便益としては下がってしまう。

- 他から車が流入し、通過するための所要時間が長くなるから便益がマイナスになるのではないかと。
⇒ 便益上はマイナスになるかも知れないが、容量が大きくなるので、処理能力は上がっている。

- それは理解している。
⇒ 右折レーンがないことも現在の渋滞の大きな要因になっているので、右折レーンを整備することによって、渋滞は解消できると考えている。
- 局所的にはマイナス便益になっているので、整備箇所の渋滞解消というのは違うのではないかと。全体では改善されるというのは理解できるが、整備箇所だけを見ると交通容量が流入してマイナスになるのではないかと。この場所の渋滞が解消できるかのような説明になっている。資料上の問題か。
⇒ 4車線化で容量が増える。その増えた容量に対して、どの程度の交通容量が流入してくるかという問題になるが、一定、今の状態は解消できると考えている。ただ、交通容量が増えるので、便益としてはマイナスになっている。

- 時間が短縮されない限り、マイナスになってしまうのではないかと。
○ 私の理解でも、局所的に見ればマイナスになると考える。トータルではプラス便益になるということは理解できる。
⇒ 委員のおっしゃるとおり、結果的にマイナス便益が出ているが、地域全体を見れば便益が出ているということになる。ただし、局所的な改良も今回、行うこととしているので、そういった点は反映されていない。

- トータルでは便益が出ているということではないかと。
○ その点では理解できる。
⇒ 整備された道路は周辺住民の方にとっても利用しやすい道路になると考えている。

- 歩道について、資料では自転車も歩道を走行する形で示されているが、道路交通法上、自転車は原則として車道を走ることになっているのではないかと。
⇒ 自転車は「車両」なので、委員がおっしゃるとおり、本来は車道を走ることになるが、車道走行には危険もあるので、警察も、幅員の広い歩道については、自転車も通行できるということとしている。大きな流れとして、国でも自転車専用レーンの整備等について、どうしていくのか検討されていると思う。そういう方針が決定すれば、府としてもこれに沿った整備を行っていくことになると思うが、現在は、自転車や車いすなどが利用できる幅員の広い歩道を整備することとしている。

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
27	事前評価	動物愛護	ドッグ・ケア・センター（仮称）セビジギョウ 動物愛護管理センター（仮称）整備事業 〔羽曳野市〕 動物の愛護の普及啓発を中心とした動物行政に転換に向け、動物愛護管理センター（仮称）を整備し、動物収容能力の向上や飼育環境の改善、動物愛護精神の普及啓発を図り、動物の引取り数の削減と譲渡を推進し、殺処分ゼロを目指す	○敷地面積 約1.7ha ○事業内容 (1)動物愛護管理センター（仮称）整備事業 ・施設学習型ゾーン整備 約7,000㎡ 建築延床面積（RC造2階建） 2,500㎡ ◇愛護啓発・事務管理棟 706㎡ （事務室、指導面談室、ふれあい・しつけ方施設、会議室等） ◇動物保護収容・措置棟（焼却含む） 1,794㎡ （収容施設、治療・検査室、焼却炉含む措置施設等） ・自然活用型ゾーン整備 約10,000㎡ ◇ドッグラン、イベント広場、東屋、散策路 (2)代替農地整備事業 約7,000㎡ ◇センター予定地において、 （独）大阪府立環境農林水産総合研究所が有している農業的機能を移転する。 ：ハウス11棟（1,333㎡）、ガラス温室1棟（213㎡）、農業用車両庫（250㎡）、農地・通路（5,200㎡）	施設整備事業（実施設計の予算化を予定している前年度）	H25	H28	20億円	—

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 44ページの現状及び整備後の資料について、廃止する施設は老朽化しているのか。
⇒ 犬管理指導所は昭和48年にできた施設で約40年間経過している。動物一時保護センターは、施設を借りているもので、府所有ではない。
- 事業の効果について、現状と事業実施後の比較等で、もう少し数値的に説明できないか。
⇒ 取扱い頭数は減少しているが、譲渡率を上げていくために施設が必要だと考えている。平成22年度犬取扱い頭数1168頭。そのうち、新しい飼い主に譲渡できたのは268頭。ねこは、3297匹。うち譲渡できたのは45匹。
- ⇒ 少し補足で説明したい。現施設は狭隘なので、本事業により、収容施設もかなり広がると聞いている。引取り頭数が減少傾向の中で、なぜ広げる必要があるのかという疑問があるかと思うが、現施設は1頭あたりの広さ等が、十分に確保できていないということだと思う。引取り頭数としては減少しているが、より良好な環境を確保することで譲渡できるだけ進めていくためには、現施設では不十分であるため、広げる必要があるということだと思う。
- そういうことをもう少し、効果として記載してもらった方がよい。他の事業が緻密な計算をしているのに対し、かなり抽象的な表現になっているので、施設整備による効果について、追加資料を作成し、次回説明してほしい。新施設整備の前と後で何が変わるのかということの説明をいただくことが大事だと思う。
⇒ 次回お示ししたい。
- 特に、整備前と整備後で何が変わるのかという点についてわかるよう説明してほしい。
- 他府県でもこのような施設はあるのか。どの程度の規模・費用で整備しているのか。
⇒ 和歌山県の場合、総敷地面積が9.5ha、うち施設床面積が4155㎡の施設で、奈良県は2ha、施設の延べ床面積は1322㎡となっている。
- 奈良県の規模に近いようだが、奈良では県民が一般的に多く利用しているのか。
⇒ 奈良県では、動物のふれあい用の施設も併設しており、そういう施設も活用してかなり利用されていると聞いている。
- 市民感覚として、他府県でどの程度の規模の施設があって、どの程度利用されているかといった情報を提供してもらった方が理解しやすい。
- そういった資料も提示した方がいい。
- 動物愛護機能を追加するということだが、具体的に何を実施するのか。
⇒ 現施設では有していない、しつけ方・ふれあい教室の施設を設けて、しつけ方等を指導する教室などを行っていきたいと考えている。
- ここにいけば、しつけ方等がわかるということが、なかなか府民の方にはわかりにくいと思うので、整備後のことになると、広報に努めていただきたい。
- 今回のセンター整備に伴い廃止する施設はどうなるのか。今回、新設する施設は不便に見えるが、府民からすれば大阪市内の方が便利だと思うが、利用者の利便性等についてはどうなのか。
⇒ 現施設はそもそも狭隘で、増築等による対応はできなく、施設の性質上、都心部で整備することは難しい面もある。
- 廃止される予定の3施設はどうなるのか。
⇒ 公衆衛生研究所と合築である犬管理指導所については、全体の森ノ宮構想の中で検討されている。高槻市にある動物一時保護センターについては、森林組合の施設を活用させていただいているので、府では施設を保有していない。
- ⇒ 藤井寺分室は、保健所内に設置しているので、施設としてはそのまま残ることになる。
- 府の条例は13年度に策定。法律は18年度に改正。今回の推進計画は、この法改正を受けて国が指針を定め、それに基づいて推進計画を策定しないといけないという説明が府担当部局のHPで示されているが、条例との関係はどうなっているのか。国が法改正すれば、条例も改正する必要はないのか。その条例に基づいて推進計画を策定しているのではないのか。府の政策としてはどういう位置づけになっているのか気になる。
- 法と条例と推進計画の位置づけについて、次回説明をお願いしたい。
⇒ 示させていただく。
- 地元との調整はどういう状況になっているのか。
⇒ 平成22年度から、地元市と調整している。23年度には地元自治会の役員に基本構想も説明させていただいている。あわせて、整備するセンターに近い地域の自治会に対しては、回覧板等でも情報提供をさせていただいている。現在も、地元自治会と周辺環境について協議をさせていただいている。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見

【上位計画における位置づけ】

○ 大阪府動物愛護管理センター（仮称）基本構想（平成24年3月策定）

【事業を巡る社会経済情勢】

- ・ 核家族、少子高齢化などに伴い、犬やねこなどの愛玩動物を飼養する人が増加するとともに、その価値も単なる「愛玩物」から、潤いや安らぎをもたらす家族の一員として捉える人が多くなるなど、生活における動物の重要性は高まっている。
- ・ 一方で、動物の不適正飼養による近隣とのトラブルや安易な飼育放棄、動物虐待などが社会問題となっている。
- ・ また、野生鳥獣については、都市化の進展等により、交通事故や建築物への衝突など、傷つく野生鳥獣が増え、自然保護や生物多様性の保全の観点から対策が求められている。
- ・ 大阪府では、人と動物が共生出来る社会の実現を目指し「大阪府動物愛護管理推進計画」を策定し、動物愛護行政を推進する中、現在の動物関連施設は、老朽化が著しく、狭あいであるため新たな事業展開を図ることができないことや、一部施設が遠隔地にあり、府獣医師が行う治療行為や見学者の来場に極めて不便であり、適正飼養の普及啓発など動物愛護行政を推進していく拠点となる新たな拠点施設が必要となっている。
- ・ 傷ついた野生鳥獣の救護については、「大阪府鳥獣保護事業計画」に基づいて、野生復帰を目指した救護活動を実施しているが、リハビリに必要な施設がないことから、保護飼養等の拠点施設が必要である。

【定性的分析（安全・安心、活力、快適性等の有効性）】

- ・ 現在は、動物種ごとに分かれている相談窓口や収容（飼養）場所が、動物愛護管理センターに機能集約されることで、府民へのサービス向上及び事業の効率化が図れる。
- ・ 愛護機能を付加し、動物の保護収容能力、飼育環境を改善した施設整備することにより、動物愛護精神の普及、譲渡事業の推進、引取り数削減に取り組み、殺処分ゼロを目指し、人と動物が共生できる社会の実現につなげることが出来る。
- ・ 災害等緊急時については、関係機関等と連携協力の下、救護体制の拠点施設とし、動物の救護及び人への危害防止等により、府民の安全、安心を確保する。

【事業段階ごとの進捗予定と効果】

- ・ 平成23年度 基本構想
- ・ 平成24年度 基本計画
- ・ 平成25～26年度 基本設計・実施設計
- ・ 平成26年度末～平成28年度 工事

【自然環境等への影響と対策】

- 排水処理対策について
動物排水については、施設内でメッシュバスケットを備えた粗集器で、体毛や糞などの固形物を濾し取るなどの対策を講じた後、下水道本管へ放流するため環境への影響は少ない。
- 防臭対策について
1日1回以上は、清掃・洗浄・殺菌消毒を行ない、悪臭発生源を抑制するとともに、動物を飼育する建物を密閉構造とし、臭気の漏出を防止する対策を講じる。併せて、脱臭装置を設け、臭気物質を除去した後に排気することにより環境への影響を軽減。
- 防音対策について
動物保護収容する部屋等は、密閉構造とするなどの対策や、動物の運動場の整備箇所や運動時間を工夫することにより環境への影響を軽減する。
- 焼却炉について
不完全燃焼や冷却再合成を防ぐ焼却炉を選定するとともに、動物以外のものを焼却しないなど、ダイオキシンの発生を抑制する対策やサイクロン集塵機により、排ガスを無煙化する対策を講じることにより環境への影響は少ない。

【代替手法との比較検討】

- ・ 動物愛護機能を付加し、動物保護収容能力、飼育環境を改善した施設整備をするためには、一定の面積が必要であるため、現在の犬管理指導所での増築整備は困難である。
- ・ なお、森之宮地区にある犬管理指導所は、平成23年2月に策定された「府立成人病センターの移転を前提とした大手前・森之宮地区の土地利用基本計画」（素案）において、森之宮地区におけるまちづくり計画地の一部として検討されており、平成28年度には撤去を予定。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 前回の質問等を受けたその対応について説明をお願いしたい。
⇒ 「動物愛護管理推進計画」の条例での位置付けについては、18年6月に施行された法律の中で第5条と第6条が追加になったことで、大臣は基本指針を定めなければならないこと、第6条で都道府県は基本指針に即して1番から5番までの事項について「動物愛護管理推進計画」を定めなければならないことになっている。「動物愛護管理推進計画」については、法律で直接策定することを義務付けられているので、他府県においても同様の内容になっている。そのため、特に、条例は改正せずに、法律に直接基づいて「動物愛護管理推進計画」を作成している。次に、「動物愛護管理推進計画」において、動物愛護や適正な飼養に関する普及啓発を行う基幹的な拠点となりうる施設等のあり方を検討することとしており、動物愛護に適正な施設を整備するという方針に基づき、同センターを整備することとしている。
- 次に、近隣の類似施設の比較については、兵庫県・和歌山県・奈良県の施設を参考にさせていただいた。兵庫県については、敷地面積約1.2ha、施設延床面積2300㎡、主な施設は事務管理関連施設、動物保護収容関連施設、シアタールーム、図書ルームなどを備えた学習館やしつけ方教室などの啓発関連施設がある。和歌山県は、敷地面積約9.5ha、施設延床面積約3700㎡、事務管理関連施設、動物保護収容関連施設、オリエンテーションホール、展示室、図書室、飼育体験やふれあいのできる研修室などの啓発関連施設がある。奈良県は、敷地面積2ha、施設延床面積1300㎡、事務管理関連施設、動物保護収容関連施設、展示コーナーなどの啓発関連施設がある。また、施設は、県のうだ・アニマルパークの一部に設置されており、パーク内に動物愛護啓発関連施設の動物学習館がある。
- 次に、整備によって得られる効果について説明する。収容能力については、犬猫合わせて34頭が整備後200頭、収容面積は大猫合わせて110㎡が整備後480㎡。次に、飼養管理について、犬は現在集合飼が主となっているが、整備後、個別飼管理を行うことによりストレスを感じさせないように対応する。その他、譲渡対象の犬の運動、訓練等できる運動場や猫の室内飼育体験室を整備し、飼育環境を良くしていく。これらにより、譲渡頭数を犬猫合わせて約300頭を整備後約1600頭に増やす施設にする。あわせて、しつけ方教室の機会を増やし、飼育体験やふれあい等ができる施設を整備する。また、啓発活動についても、現在は保健所の会議室で行っているものを動物と一緒にしつけ等を体験できる施設を整備する。参加人数については、330人を3200人に増やす予定である。窓口については、現在の犬管理指導所、動物一時保護センター、保健所の機能を集約し、動物愛護管理センターと3つの支所にて運営する予定である。以上のことを踏まえ、譲渡の推進、引取り頭数の削減、窓口集約による効率化を図る。
- 4ページの得られる効果の推定値について、譲渡数が犬1000頭、猫580頭はどういう根拠でされたか。最も気になるのは、動物愛護の啓発に係る参加人数3200人は、実績からすると10倍であるが、どういう根拠で導かれるのか。
⇒ 取扱い頭数の推定については、現在までの過去5年間の取扱い頭数の推移を用いて算出しており、減少傾向にある。譲渡頭数は、譲渡可能な頭数を推計している。また、啓発活動として、しつけ方教室、飼育体験、ふれあい体験、小学生の校外学習としての受入を想定している。現状は月1回で年12回であるが、それを例えば月2回にするとか、ふれあい教室は、週2回、月8回で想定している。
- これを推定するのであれば、もう少ししっかりした根拠があると思う。今は、こうあってほしいというのが推計値になっているので目標値ではないか。何か努力を示す必要がある。
- 法律と条例との関係の説明があり、「動物愛護管理推進計画」は国法に基づいて行うという説明であったかと思うが、大阪府が進めている事業は、国法に基づく施策と条例に基づく施策があるということか。今回の「動物愛護管理推進計画」は条例に基づいていない施策であるという理解でよいか。
⇒ その通り。ただ、条例は法律を受けて作っているため、条例の中には適正な飼養や措置といった具体的なことは書いている。事業自体は法律に基づいて実施している。
- 効果の見方についてであるが、計画は平成30年3月31日までとなっているが、それが10年間続くというのはどうかと思う。経験を積んだ上で見直しをするという考えをもっているか。
⇒ 「動物愛護管理推進計画」の中で数値目標を定めている。施設ができればその数値目標も変える。概ね5年ごとに見直しを行う。
- 譲渡頭数や啓発事業への参加者数の数値に関しては、目標値といえども、若干現実離れしたものであるため、説明いただいた数値ではなく根拠のある数値をご検討いただきたい。
⇒ 28年の開設時にどのくらいの数値にするのか検討する。
- 検討した結果、施設開設時の譲渡目標値として、犬は600頭、猫は150頭、啓発関連の参加人数は1,340人と想定した。
⇒ 供用後は、その数値が達成できるよう努め、また、達成状況についても随時点検していただきたい。

平成 24 年度 開催状況

年 月 日	開 催 内 容
平成 24 年 6 月 11 日	第 1 回 事業概要説明
平成 24 年 6 月 21 日	第 2 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 24 年 7 月 9 日	第 3 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 24 年 7 月 20 日	第 4 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 24 年 8 月 27 日	第 5 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 24 年 11 月 21 日 22 日	現地視察 岸和田港塔原線 和泉寺田住宅 堺泉北港泉北 6 区
平成 24 年 11 月 30 日	第 6 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 24 年 12 月 14 日	第 7 回 事業概要説明 個別事業審議 意見具申（素案）の審議
平成 25 年 1 月 17 日	第 8 回 個別事業審議 意見具申の取りまとめ

※第 1 回から第 5 回については、大阪府建設事業再評価監視委員会として開催

平成 24 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

おおはま
大濱 しのぶ

関西学院大学法学部 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

どい としき
土居 年樹

天神橋三丁目商店街振興組合 理事長

なじま かずひさ
南島 和久

神戸学院大学法学部 准教授

ほしの さとし
◎ 星野 敏

京都大学大学院地球環境学堂 教授

みずたに じゅん
水谷 淳

大阪商業大学経済学部 准教授

(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。