

建設事業の評価について
(意見具申)

平成21年3月16日

大阪府建設事業評価委員会

1 はじめに

今回、今年度下期の審議結果を踏まえて、事前評価案件4件、再評価案件3件、再々評価案件19件及び事後評価案件1件の合計27件について、意見具申を行うものである。

なお、審議にあたっては従来どおり、委員会審議を公開するとともに、府民意見や意見陳述の公募を行うなど、透明性の高い委員会運営に努めた。

2 審議対象の基準

審議対象の基準は別表[P7]のとおりである。

3 審議結果

審議対象事業（別表[P8-9]）の審議結果は以下のとおりである。

(1)事前評価対象事業（別紙参照[P10-12]）

街路事業【茨木箕面丘陵線（岩阪橋梁）】については「事業実施は妥当」と判断する。

- ・本路線は新名神高速道路へ接続し北大阪地域の幹線ネットワークを形成する都市計画道路であり、本事業区間は独立行政法人都市再生機構（UR）が施行する彩都中部地区へのアクセス道路として府が実施するものである。
- ・本事業の費用便益比(B/C)は平成42年に将来交通ネットワークが完成している前提で交通量を予測し、国のマニュアルに従い算出すると1.9であるが、本事業は当面、中部地区へのアクセス道路であることから、仮に便益計算期間である40年間彩都東部地区や新名神への接続区間が全く整備されないという前提でB/Cを参考値として算出すると0.8となることを確認した。
- ・彩都中部地区は、西部地区のライフサイエンスパーク研究機能を補完し、商品開発型企業の研究開発や生産機能の集積を図ることにより大阪産業の高度化や活性化を目指すもので、生産施設が立地できるよう用途地域や地区計画の変更を行う予定であること、中部地区における直接投資（土地造成、建物建設等）や立地企業による経済面や雇用面での効果が期待されることを確認した。

本事業の着手にあたっては中部地区への企業立地可能性が大きな判断要素であるが、産業拠点開発は必ずしも当初の期待どおりの結果にならないことが多く、また昨今の厳しい経済状況を踏まえると、事業目標が本当に達成されるかどうか懸念される。

- ・この点について、交通の利便性や24時間操業可能などの彩都中部地区の立地特性が企業から高く評価され、立地意向を持つ事前登録企業は本年2月初め時点で15社あること、URが企業の立地意向を見極めて本年春に事業着手するかどうかを判断することを確認した。
- ・また、本事業については「URの整備に合わせ、府が実施」（平成20年6月「財政再建プログラム(案)」）することとし、府の経営企画会議でも今後のスケジュールの中で必要な議論・判断を行うなど慎重に事業を進めることが決定されていることを確認した。
- ・具体的には、府はURの事業着手の判断を確認したうえで岩阪橋梁の調査設計に着手すること、URが立地企業と協定を締結し造成工事に着手することを確認のうえ、岩阪橋梁の用地買収・工事に着手することとするなど、URの事業進捗状況を見極めながら本事業を進めるものであることを確認した。

本事業については企業立地状況を十分に見極めつつ、URによる事業進捗状況を踏まえ慎重に進められたい。また、本事業の進捗に変化がある場合は本委員会に速やかに報告されたい。

連続立体交差事業【京阪本線（寝屋川市・枚方市）】については「事業実施は妥当」と判断する。

- ・本事業区間には開かずの踏切が20箇所(府全体115箇所の約2割)あり、慢性的な渋滞を引き起こしている。連続立体交差事業を実施すること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周辺市街地の一体化や再整備などを目的とした事業である。
- ・本事業は今年度着工準備採択を受けており、事業費(900億円。うち府負担252億円)は、概略設計を基に近隣の連立事業の実績等から算出している。今後、実地測量や土質調査により、事業費算定の精度を上げ、国との設計協議や都市計画決定、環境影響評価手続などを踏まえ、事業費を確定することを確認した。

本事業の事業費確定に際しては、関係者との適切な役割分担のもと府の負担増を招かないよう事業費の抑制に努めるとともに、今後事業費が増加する場合には、その変動理由も含め事業採択前に本委員会に報告されたい。

府営住宅建替事業【太子橋3丁目住宅】及び【伝法住宅】については、いずれも「事業実施は妥当」と判断する。

- ・これらの事業はいずれも大半の住棟が耐震性の低い住宅であることから建替事業を実施するものであり、大阪府営住宅ストック総合活用計画において事業優先順位が高いことを確認した。
- ・太子橋3丁目住宅では全5棟中1棟、伝法住宅では全6棟中1棟がそれぞれ耐震性を満たしているが、住環境の向上、建替えの施工性、バリアフリー化などの観点から、団地内の全住棟を建て替えるものであることを確認した。

(2)再評価対象事業（別紙参照[P13-15]）

府営住宅建替事業【堺南長尾住宅】については「事業継続は妥当」と判断する。

- ・本事業の事前評価時(H15)の建替計画では、府の直接建設方式により管理戸数と同戸数(512戸)を建て替えることとしていたが、事業期間が長期(15年)に及ぶことから工事用進入路について周辺住民の理解が得られなかったため、着手を見合わせていた。
- ・このため建替計画を見直し、PFI手法の導入により事業期間を4年に短縮することで、周辺住民の負担軽減を図り、建替事業の実施について理解を得ていくこととするものであることを確認した。
- ・本建替計画により入居者の仮移転は増えるものの、PFI事業者が一括して仮移転先の紹介や移転事務を行うことで入居者の負担が軽減されることを確認した。
- ・可能な限り事業期間を短縮し工事車両通行による振動・騒音による負担軽減に配慮すること、活用用地については地域活性化につなげることなどをPFI実施方針に定めるとともに、PFI事業契約後、府と事業者が責任をもって周辺住民へ説明を行い、理解を求めていくことを確認した。
- ・PFI事業契約後1年以内を目途に、周辺住民への理解や活用用地の活用など事業の進捗状況を本委員会に報告することを確認した。

大阪府においては平成16年度に府営住宅の建替えと活用用地の売却を一体的に行うPFI手法を導入し6団地において実施されているが、これまでのPFI手法による府営住宅の建替実績を踏まえ、事業効果や居住環境への影響などを検証し、本委員会へ報告されたい。

道路事業【国道309号（河南赤阪バイパス）道路整備事業】については「**事業継続は妥当**」と判断する。

- ・本路線は大阪府と奈良県との主要な府県間道路であり、地域防災計画の緊急交通路にも位置づけられている。本事業区間は幅員狭小・線形不良と渋滞対策ポイント(森屋交差点)の解消を図り、交通量の増大に対応するためのバイパス整備である。
- ・本事業の完成予定年度は未定となっている。今後、安全対策上必要な1期区間の歩道未整備箇所の整備を平成22年度までに進めるが、残る1期区間の4車線化、2期及び3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うえで、本委員会に報告することを確認した。

港湾事業【泉州港】については「**一時休止は妥当**」と判断する。

- ・本事業は関西国際空港2期事業の展開に伴う旅客・貨物の増加に対応した海上アクセス基地として、また完全24時間運用の海上国際空港に直結する我が国唯一の港湾として整備するものである。
- ・本事業は社会情勢や府の財政状況から早期に整備し事業効果を発現することが困難なことから一時休止し、事業計画の再検討後、本委員会の審議を受けたうえで事業を再開するものであることを確認した。

(3)再々評価対象事業（別紙参照[P16-23]）

農空間整備事業【広域営農団地農道整備事業(岩湧地区)】については「**事業継続は妥当**」と判断する。

- ・本事業は南河内地域から泉州地域に至る基幹的農道網の一環として、河内長野市南部の急峻な山地により分断された農業集落や農地を相互に結びつける農道を整備するものである。
- ・当初計画路線の未施工区間の土地（約400名の共有地）について、当初共有地として用地買収する予定であったが、地権者が区分所有を主張したことにより用地の早期取得が困難となったため、今回、事業の早期完了を図るため計画路線の一部を変更するものである。変更ルートに係る道路用地の取得に向けては既に境界確認等で地権者の協力を得ており、今後速やかに取得を開始するものであることを確認した。
- ・前回評価時(H16)と比較して農家戸数の減少に伴う便益の減少はあるが、リサイクル促進効果（発生残土の地区内利用促進）などの項目で便益の増加があることを確認した。
- ・今後事業計画時のルート設定の用地調査にあたっては、土地所有者への聞き取りや地元自治体への照会により登記簿と実際の土地の管理状況の把握に努めることを確認した。

河川(高潮対策)事業【神崎川筋】、【旧淀川筋】、【津田川】、河川(耐震対策)事業【西大阪地区】、河川(改修)事業【穂谷川】、【落堀川】、【飛鳥川】、【梅川】、【佐備川】、【牛滝川】、【春木川】及び河川(総合治水対策)事業【寝屋川流域】については、いずれも「事業継続は妥当」と判断する。

- ・これらの事業については、いずれもブロックごとに策定した河川整備計画（淀川水系神崎川下流ブロック及び大和川水系石川ブロックは現在、河川整備委員会に諮問中）に位置づけられ、前回評価時と同様、計画的に事業が進捗していることを確認した。なお、河川(総合治水対策)事業【寝屋川流域】については、今後、河川整備計画等の見直しが行われた時点で速やかに本委員会に報告するものであることを確認した。

海岸事業【堺泉北港海岸堺地区高潮対策事業】、公園事業【山田池公園】、【蜻蛉池公園】、連続立体交差事業【南海本線(泉大津市)】、【南海本線(泉佐野市)】及び街路事業【富田目垣線、富田奈佐原線】については、いずれも「事業継続は妥当」と判断する。

- ・これらの事業については、事業を巡る社会経済情勢に大きな変化はなく、前回評価時以降、事業が計画的に進捗していることを確認した。

(4)事後評価対象事業（別紙参照[P24]）

事後評価対象事業として、道路事業【大阪中央環状線桑才新町跨道橋(北行)】について審議を行った。

- ・本事業は大阪中央環状線の慢性的な渋滞を緩和するボトルネック対策として、混雑度の著しい桑才新町交差点において、南行の立体交差化(H9)に引き続き北行の立体交差化(H19)を行ったものであり、旅行速度や渋滞長が大幅に改善されるなど、本事業による整備効果が発揮されていることを確認した。
- ・事前評価時(H14)における整備後の旅行速度は 18.2km/h と想定していたが、実際は 32.8km/h となった。これは本跨道橋の供用に伴い、周辺交差点の信号時間が調整されたことにより、桑才新町交差点の渋滞が改善されたためであった。府の厳しい財政状況の中で効果的、効率的に事業に取り組むため、当該事業箇所だけでなく、周辺の交通状況や事業計画を考慮した整備効果を十分検証したうえで、事業に着手すべきであることを確認した。

今後同種の事業を計画・実施するにあたっては、本事後評価による学習事項として以下の点に留意し取り組むことを要望する。

- ・ハード面の整備だけでなく、ソフト面の運用方法（信号制御など）を含めた総合的な事業効果を把握し、積極的に事業計画に反映すること。

- ・事業効果については、測定の時点や地点を可能な範囲で広げて検証を行うこと。
- ・計画時の事業目的や効果が完成後どのように達成されたか、府民に的確に伝わるような資料作成に努めること。

4 結び

今回「茨木箕面丘陵線（岩阪橋梁）」の事業効果について、国のマニュアルに基づいて算出した費用便益比(B/C)に加え、彩都中部地区開発へのアクセスに限定したB / Cを参考値として算出するなどの手法により検証を行った。事業の妥当性を判断する場合、国のB / Cに限らず地域の実情に即して定量的効果を検証することは、本委員会の審議にとって有用であり、今後も必要と判断される場合には事業効果を説明する幾つかの数値を提示することを要望する。

また、過去にも指摘したことであるが、本委員会で示された論点を踏まえた的確な説明ができず委員の質問に明確に答えられないことから、審議が長引くケースが今回も見受けられた。府の厳しい財政状況の中で、事業の必要性や妥当性を明快に説明することが一層求められると考えるが、本委員会の効率的、効果的な運営を行うためにも各事業の論点に的確に応える資料の提示や説明に努められたい。

建設事業評価委員会の審議対象基準

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	府が実施する建設事業のうち次のいずれかに該当する事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採択後5年間を経過した時点で未着工の事業 ・ 事業採択後10年間（但し、標準工期が5年未満の事業については5年間）を経過した時点で継続中の事業 ・ 事業の進捗状況や社会経済情勢の急激な変化等により評価の必要が生じた事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の進捗状況 ・ 事業を巡る社会経済情勢の変化 ・ 事業効果の定量的分析（費用便益分析等） ・ 事業効果の定性的分析 ・ 自然環境等への影響と対策 など
(再々評価)	府が実施する事業のうち再評価実施後、一定期間（5年）が経過している事業	
事後評価	府が実施した建設事業のうち完了後概ね5年程度経過した事業のうち代表的事例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業効果やコスト等について計画時の想定と実績を比較し分析など

審議対象事業一覧表(27件)

【事前評価】(別紙参照[P10-12])

事業名	所在地	事業概要	事業費 (億円)	審議結果
街路事業				
茨木箕面丘陵線(岩阪橋梁)	茨木市	延長 0.28km 橋梁工 148m 街路築造工 132m	17	事業実施
連続立体交差事業				
京阪本線(寝屋川市・枚方市)	寝屋川市 枚方市	延長 5.5km 高架化駅 3 駅 踏切除却数 21 箇所	900	事業実施
府営住宅建替事業				
太子橋 3 丁目住宅	大阪市旭区	戸数 130 戸	23	事業実施
伝法住宅	大阪市此花区	戸数 210 戸	36	事業実施

【再評価】(別紙参照[P13-15])

事業名	所在地	事業概要	採択 年度	進捗率 H20.3 用地・工事	事業費 (億円)	審議結果
道路事業						
国道 309 号(河南赤阪バイパス)	河南町 千早赤阪村	延長 2.64km 橋梁工 33m	H11	70%・36%	76	事業継続
港湾事業						
泉州港	泉佐野市	岸壁 0.23km 防波堤 0.2km	H11	-・25%	130	一時休止
府営住宅建替事業						
堺南長尾住宅	堺市北区	戸数 443 戸	H21 (予定)	-・0%	71.4	事業継続

事業採択後 5 年間を経過した時点で未着工

【再々評価】(別紙参照[P16-23])

事業名	所在地	事業概要	採択 年度	進捗率 H20.3 用地・工事	事業費 (億円)	審議結果
農空間整備事業						
広域営農団地農道整備事業(岩湧地区)	河内長野市	道路築造工 4.57km 橋梁工 2 基	H6	66%・64%	107.6	事業継続
海岸事業						
堺泉北港海岸堺地区高潮対策事業	堺市堺区	護岸改良 2.02km 胸壁改良 1.15km	H6	-・73%	70.8	事業継続
河川(高潮対策)事業						
大阪地区(神崎川筋)	大阪市	防潮堤整備 35.8km 護岸整備 1.5km	S35	-・35%	1,883	事業継続
大阪地区(旧淀川筋)	大阪市	防潮堤整備 34.42km 護岸整備 18.3km	S35	-・85%	847	事業継続
大阪地区(津田川)	貝塚市	防潮堤整備 1.15km 道路橋 1 橋	S54	84%・86%	28	事業継続

事業名	所在地	事業概要	採択年度	進捗率 H20.3 用地・工事	事業費 (億円)	審議結果
河川(耐震対策)事業						
西大阪地区	大阪市	護岸補強 27.64km	S52	-・83%	758	事業継続
河川(改修)事業						
穂谷川	枚方市	護岸工 7.7km 道路橋 12橋	S55	90%・91%	82	事業継続
落堀川	松原市 藤井寺市	護岸工 3.7km 道路橋 13橋	S61	13%・61%	35	事業継続
飛鳥川	羽曳野市 太子町	護岸工 3.7km 道路橋 13橋	S53	78%・63%	68	事業継続
梅川	河南町 太子町	護岸工 3.1km 道路橋 8橋	S55	28%・63%	54	事業継続
佐備川	富田林市	護岸工 1.9km 道路橋 8橋	S55	73%・69%	28	事業継続
牛滝川	忠岡町 岸和田市	護岸工 7.4km 道路橋 25橋	S61	35%・39%	238	事業継続
春木川	岸和田市	護岸工 4.2km 道路橋 13橋	S56	98%・86%	110	事業継続
河川(総合治水対策)事業						
寝屋川流域	東部大阪地 域	河道改修(28河川)111km 分水路改修 5箇所	S63	97%・63%	10,082	事業継続
公園事業						
山田池公園	枚方市	事業認可面積 74.8ha (都市計画面積 75.2ha)	S46	99%・78% (99%・78%)	502 (506)	事業継続
蜻蛉池公園	岸和田市	事業認可面積 92.8ha (都市計画面積 124.7ha)	S55	81%・64% (61%・55%)	455 (557)	事業継続
連続立体交差事業						
南海本線(泉大津市)	泉大津市	延長2.4km 高架化駅2駅 踏切除却数8箇所	H6	99%・69%	453	事業継続
南海本線(泉佐野市)	泉佐野市	延長2.8km 高架化駅1駅 踏切除却数9箇所	S62	100%・96%	533	事業継続
街路事業						
富田目垣線、 富田奈佐原線	茨木市 高槻市	延長0.69km 街路築造工 0.69km	H6	98%・80%	52	事業継続

【事後評価】(別紙参照[P24])

事業名	所在地	事業概要	採択 年度	完成 年度	事業費 (億円)
道路事業					
大阪中央環状線 桑才新跨道橋(北行)	門真市	延長 0.5km	H15	H19	21.3

事業費は現時点での予定。

進捗率は「用地」は面積ベース、「工事」は事業費ベース。

公園事業の進捗率及び事業費のカッコ書きは都市計画面積分の数値。

審議対象事業の詳細については、府のホームページ(下記URL)を参照。

(<http://www.pref.osaka.jp/gyokaku/hyoka/kensetsu-pro/index.html>)

主な審議内容(事前評価対象事業)

事業名(所在地)	(街路)都市計画道路茨木箕面丘陵線(岩阪橋梁)(茨木市)
審議結果	事業実施
<p>(事業の概要・目的)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・茨木箕面丘陵線は、新名神高速道路へのアクセスとなる北大阪地域の幹線ネットワークであるとともに、国際文化公園都市(彩都)の骨格を成す都市計画道路であり、これまでも、彩都西部地区のまちびらきに合わせ、道路整備などを行ってきた。 ・本事業区間は、現在供用している彩都西部地区と今後開発に着手する中部地区とを結ぶための道路整備(岩阪橋梁)を行うものである。独立行政法人都市再生機構(UR)が施行する中部地区は、大阪を支える産業拠点を形成することを予定しており、本事業は、URによる中部地区の整備に合わせて、その中部地区へのアクセス道路として府が実施するもので、彩都への企業誘致のために必要不可欠なものである。 	
<p>(事業効果について)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・本都市計画道路は、彩都全体の骨格軸、新名神高速道路へのアクセスなど将来ネットワーク形成の役割を担うもの。平成42年にこれら予定される道路が完成している前提で交通量を予測し、国土交通省のマニュアルに従い算出するとB/Cは1.9であることを確認した。 ・仮に、彩都東部地区や新名神アクセスが便益検討期間である40年間全く整備されない前提で、中部地区の発生交通量のみだと想定し、B/Cの参考値を算出すると0.8であることを確認した。 ・この算定に用いる際の便益(B)とは、既存道路から整備道路を利用することによる「移動時間短縮」「走行経費減少」と、既存道路の「交通事故減少」で構成しており、受益者は、茨木箕面丘陵線及び既存道路を通行する者を指す。中部地区完成時には、既存道路を利用する周辺住民及び中部地区へのアクセスを目的とする通行者が受益者となることを確認した。 ・また、中部地区の開発整備に伴う直接投資(土地造成、建物建設等)による波及効果や、立地企業による事業活動による経済効果が見込まれるとともに、約4500人の雇用創出(計画人口)が期待できることを確認した。 ・そもそも、彩都は、北大阪の立地特性を活かし、ライフサイエンス分野の研究開発をはじめ学術・文化の交流拠点を形成するものとして位置づけ。中部地区は、西部地区ライフサイエンスパークの研究機能を補完しつつ、商品開発型企業の研究開発や生産機能の集積を図り、大阪産業の高度化や活性化につなげる地区を目指すとしている。西部地区が生産施設の立地に厳しい制限を課していることを踏まえ、中部地区は、研究施設のほか生産施設が立地できるよう用途地域や地区計画の変更を行う予定であることを確認した。 	
<p>(事業の今後の見通し)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・国の特殊法人改革により、URによるニュータウン事業は平成25年度までに工事完了することになっており、中部地区整備は平成21年春には事業着手をする必要があることを確認した。 ・一方、平成21年2月時点で企業立地意向は15社が事前登録、うち5社は強い立地意向を確認。URは平成21年春にこれを見極めて着手判断するとしていることを確認した。 ・府では、本事業については、URの事業着手・進捗の動きを十分見極めて慎重に進めることを確認した。(H20.12.8経営企画会議、H21.1.30平成21年度当初予算知事ヒア) ・具体には、URの事業着手の決定判断(平成21年春)を確認し、府は岩阪橋梁の調査設計に着手することとする。また、URは立地企業との募集・協定締結し、造成工事に着手することに合わせて、府は岩阪橋梁の用地買収・工事に着手することとするなど、適宜URの進捗状況を見極めながら進められることを確認した。 ・なお、事業進捗状況に変化がある場合は、本委員会に速やかに報告することを確認した。 	

主な審議内容(事前評価対象事業)

事業名(所在地)	京阪本線(寝屋川市・枚方市)連続立体交差事業(寝屋川市・枚方市)
審議結果	事業実施
<p>(事業の概要・目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間には、開かずの踏切が20箇所(府全体(115箇所)の約2割)あり、慢性的な渋滞を引き起こしている。連続立体交差事業を実施することにより、踏切事故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周辺市街地の一体化や再整備などを目的として計画された事業である。 <p>(事業費)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は今年度着工準備採択を受けており、事業費(900億円。うち府負担252億円)について、工法、設計数量等は国費調査時に概略設計を基に算出し、近隣の連立事業の実績等から事業費を算出していることを確認した。今後、実地測量や土質調査により、事業費算定の精度を上げる。また、国との設計協議や都市計画、環境影響評価手続きなど踏まえ、事業費を確定することとなるが、事業費が大幅に変わることになれば、その変動理由も含め事業採択前に委員会に報告することを確認した。 <p>(高架化に伴う環境影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高架化に伴い環境影響が懸念されるのは、電波障害・騒音・振動・日照の影響の4つがあることを確認した。電波障害について、他の事業箇所では、共同アンテナの設置、個別アンテナを設置することにより改善措置を講じており、本事業も同様の対策を考えていることを確認した。ただし、地上デジタル放送化に伴い、従来のアナログ放送の補償対象範囲が約10%に低減される見込みである。騒音、振動について、他の事業箇所では、環境側道の整備、ロングレール化及び弾性枕木の採用、高架橋の高欄は遮音性の高い鉄筋コンクリート構造とするなどの対策を行った結果、事業前より事業完了後の方が低い値となっていることを確認した。日照の影響について、他の事業箇所では、環境側道の整備などにより補償の実績はほとんど見られないが、補償が必要となった場合は基準に基づいた金銭補償を行うことを確認した。 ・なお、本事業は事業着手前に、あらかじめ環境影響評価を行うとともに、事業の完了後の事後調査を実施し、環境の保全について適切な対策を行う環境アセスメントの対象となっていることを確認した。 <p>(事業効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比は、1.7を見込んでいることを確認した。(総事業費約900億円に対し、総費用約520億円であるのは、現在価値に換算した数値であることから) ・踏切除却により踏切事故が解消されるとともに、横断道路の渋滞緩和、緊急車両の通行が容易になることを確認した。 ・鉄道の高架化により市街地の分断が解消され、高架下に公共施設や商業施設が整備され、利便性が向上し、地域コミュニティの活性化が図られることを確認した。 ・駅の高架化にあわせて、駅前周辺の街づくりを一体的に進めることにより駅前広場や駅周辺の道路整備が促進され、交通結節機能の向上、地域の活性化やバリアフリー化が図られる。また、周辺道路の整備が可能となり、駅利用交通と広域幹線道への通過交通が分離されることを確認した。 ・現在の側道は概ねの区間で歩道未設置もしくは片側歩道程度の整備となっているが、仮線用地を利用することにより歩道整備が可能となることを確認した。 <p>(他の連立事業の実施後の定性的効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他の連立事業の実施後に、沿線ゾーンにおいて、都市機能の集約が図られ、沿線の地価の下落は沿線以外に比べて緩やかになっている。また市民の満足度が約80%以上に達しているというアンケート結果も出ていることを確認した。 <p>(地元等の協力体制)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・寝屋川市は2008年2月に「寝屋川市香里園駅周辺地区まちづくり構想」を策定し、枚方市は2008年3月に「枚方市京阪沿線(枚方市駅以南)まちづくり構想」を策定していることを確認した。 ・両市とも今後、まちづくりの構想の具体化のために、行政だけでなく、さらに多くの市民や事業者等と一体となって、まちづくりの推進を目指すとともに、市民活動の組織化や実践など、産学公民協働によるまちづくりを推進していく予定であることを確認した。 <p>(今後の見通し)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後3～4年かけ、現地測量、土質調査、鉄道設計、環境調査を行い、都市計画決定・環境影響評価の手続きを行った後、事業認可を取得する。事業着手後、用地買収に概ね6～7年、工事に概ね10年程度かけて行うことを確認した。 ・西側地区のほとんどが密集住宅地区であるが、関連側道の整備により、これらの地区の道路交通環境は改善されることを確認した。 	

<p>事業名(所在地)</p>	<p>(府営住宅建替) 太子橋3丁目住宅(大阪市旭区) 伝法住宅(大阪市此花区)</p>
<p>審議結果</p>	<p>事業実施</p>
<p>(上位計画における位置付け・事業の必要性について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、住宅に困窮する低所得者の居住の安定の確保のため行うものであり、また、昭和40、41年度に建設された本住宅は、大半の住棟が耐震性の低い住宅であることから、建替事業を実施する。これにより、耐震性の向上や屋内外のバリアフリー化、及びオープンスペースの確保など良好な住宅及び住環境を整備する。 大阪府営住宅ストック総合活用計画に建替対象として位置づけられている。 太子橋3丁目住宅では全5棟中1棟、伝法住宅では全6棟中1棟だけ耐震性のある住棟があるが、住環境の向上、建替えの施工性、バリアフリー化などストック活用の効率性等の観点から、全住棟を建替えることを確認した。 太子橋3丁目住宅の入居率は、95.7%、平均応募倍率(H17~19)は13.5倍、伝法住宅の入居率は、94.6%、平均応募倍率(H17~19)は34.8倍で公営住宅需要があることを確認した。 <p>(府営住宅建替えの基本方針について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ストック総合活用計画では、これまで蓄積してきたストック(約380団地、13万8千戸)を有効活用することを基本に中層耐火住宅の建替対象として老朽化が著しく居住水準の低い昭和20・30年代の住宅に加え、新たに昭和40年代の耐震性の低い住宅を位置付けていることを確認した。 <p>(事業手法について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現地建替え、直接建設で行う。 建替戸数は現管理戸数(太子橋3丁目住宅:130戸、伝法住宅210戸)とすることを確認した。 太子橋住宅は、1期での建替えとし完成は平成23年度を予定している。 伝法住宅は、3期での建替えとし完成は平成28年度を予定している。 <p>(土地利用について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 土地利用の検討においては、都市計画や周辺市街地の状況など敷地条件への対応等を踏まえ、社会的資産の有効活用という観点から可能な限り土地の高度利用に努めていることを確認した。 駐車場等の各施設や、緑豊かな広場等のオープンスペースが確保された計画としていることを確認した。 建替えにあたっては、府自然環境保全条例で規定される敷地面積の20%以上の緑地を確保することを確認した。 <p>(良好なコミュニティの形成等について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 太子橋3丁目住宅:住宅計画地東側の歩行者専用通路に沿って、プレイロット等を設け、生活動線とコミュニティスペースの一体化を図ることで、コミュニティ形成を促進することを確認した。 伝法住宅:敷地西北側に広場を整備することにより、周辺住民に対しても開放的な空間とし、出会いと憩いの場となるよう配慮していることを確認した。 <p>(安全で安心して暮らせる住まいづくりについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> 適正な水準の規模・設備を備えた住宅を低廉な家賃で供給し、住宅に困窮する世帯の居住の安定を図る。 事故の防止に配慮し、段差解消や手すりの設置など、住戸内だけでなく、団地内通路等屋外についてもバリアフリー化に努め、安全で安心して暮らせる生活の場を提供することを確認した。 住宅を建替え、耐震性の向上を図る。また、高度利用等による土地の有効活用により、基準に対して十分なオープンスペースを確保し、地域全体の防災性の向上に寄与することを確認した。 太子橋3丁目住宅においては、周辺道路や隣接家屋の状況を踏まえ、計画敷地の外周を整備し、周辺地域の生活機能、安全性を高める。また、水とみどりが豊かな淀川がランドスケープの中で一体化し、自然とのつながり、まちとのつながりが生き生きとした景観を創出するよう配慮することを確認した。 伝法住宅においては、敷地西側・北側が低層住宅に隣接しているため、既存住宅ゾーンに対し、日影・通風に十分配慮した住棟配置とすることで、既存住宅ゾーンのプライバシーや日照を確保し、圧迫感の軽減を図る。また、敷地周辺部に緑地帯及び歩道を設けることにより、周辺環境の向上及びまちなみの景観形成に配慮することを確認した。 <p>(市町村・住民等との協議状況について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 太子橋3丁目住宅:建替えについて、平成21年1月時点で約96%の入居者から同意を得ていることを確認した。 伝法住宅:建替えについて、平成21年1月時点で約95%の入居者から同意を得ていることを確認した。 	

主な審議内容(再評価対象事業)

事業名(所在地)	(道路) 国道309号(河南赤阪バイパス)道路整備事業(河南町・千早赤阪村)
審議結果	事業継続
<p>(事業の概要・目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪府の南東軸を形成する本路線は、地域防災計画の緊急交通路にも位置づけられ、奈良県との交流、連携にも寄与している。 ・本事業は、幅員狭小・線形不良区間の解消を図ること、また、第3次渋滞対策ポイント(森屋交差点)の解消と交通量の増大に対応するためのバイパス整備である。 <p>(事業の進捗状況と今後の見通し)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業費は、計画策定時から変更がないことを確認した。今後は、残事業の実施にあたり地元協議や現場特性等による構造・規格変更に伴う事業費変動の可能性があることも併せて確認した。 ・平成19年度末の事業進捗率は、用地70%、工事36%となっており、平成16年度に1期区間の車道部が暫定2車で開通したことにより一定の効果発現があることを確認した。 ・本事業の完成予定年度は、未定としている。これは、安全対策上必要な1期区間の歩道未整備箇所の整備を平成22年度までに進めるが、残る1期区間4車線化、2期・3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うえで、委員会に事業進捗を報告することを確認した。 <p>(事業を巡る社会経済情勢の変化及び事業効果について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道は、幅員狭小であるにもかかわらず依然として大型車混入率が高く、通行に支障をきたしていることを確認した。 ・京奈和自動車道の開通及び沿道開発に伴い、交通量増加が見込まれることを確認した。 ・計画時点では費用便益の分析手法が確立されておらず算出していなかったB/Cについては、現時点で2.48となっており、バイパス整備により移動時間短縮などの事業効果が見込まれることを確認した。 	

主な審議内容(再評価対象事業)

事業名(所在地)	(港湾)泉州港 北港地区 港湾整備事業(泉佐野市)
審議結果	一時休止
<p>(事業の概要・目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西国際空港 2 期事業の展開に伴う旅客・貨物の増加に対応した海上アクセス基地として、また完全 24 時間運用の海上国際空港に直結する我が国唯一の港湾として、新しい輸送体系である「SEA & AIR」や、ゆとりと豊かさを求める人々のニーズに対応した「FLY & CRUISE」の実現などを目的とする。 <p>(事業の進捗状況と今後の見通し)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、平成 11 年から事業着手し 10 年を経過し継続事業中であることを確認した。 ・事業費は、計画時点と変更がないことを確認した。 ・平成 19 年度末の事業進捗率は、工事 25% (用地取得不要) となっていることを確認した。 ・本事業は社会情勢や府の財政状況から早期に整備し事業効果を発現することが困難なことから一時休止し、事業計画の再検討後、委員会の審議を受けたくえで事業を再開するものであることを確認した。 <p>(事業を巡る社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H13 年以降、度重なる大阪府行財政改革に係る建設事業の見直し(縮減)に伴い、泉州港整備においても、近年では年間約 1 億円(公共事業費の約 1%) 程度の進捗となってきたことを確認した。 ・この状況下、関空 2 期事業との連携を図り、埋立事業者(用地造成)において設置していた水質汚濁防止膜など付帯施設を利用することによりコスト縮減に努めてきた。しかしながら、H19 年に 2 期事業の護岸整備が完了したことから、府独自で付帯施設の設置を行う必要が生じたことを確認した。(約 3,000 万円が必要) ・更に今回の財政再建プログラムにより、重点投資による早期効果発現が困難であることから、泉州港整備の一時休止は止むを得ないと判断したことを確認した。 <p>(事業効果について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで岸壁部の地盤改良を進めてきており、事業再開時には手戻りなく躯体の岸壁工事に着手することができることを確認した。 	

事業名(所在地)	(府営住宅建替) 堺南長尾住宅(堺市北区)
審議結果	事業継続
<p>(事業の概要・目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、住宅に困窮する低所得者の居住の安定の確保のため行うものであり、昭和 28,29 年度に建設された本住宅は、設備等が老朽化しエレベーターがないなどバリアフリー化ができていないことから建替事業を実施する。これにより、専用の浴室の設置や屋内外のバリアフリー化、オープンスペースの確保など良好な住宅及び住環境を整備する。 ・大阪府営住宅ストック総合活用計画に建替対象として位置づけられている。 ・本住宅の募集停止前の入居率は、98.4% (H14.3 末)、平均応募倍率 (H12～14) は 3.6 倍で公営住宅需要がある。 <p>(事業の進捗状況について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前評価時(H15)の建替計画では、府の直接建設方式により、管理戸数と同戸数 (512 戸) を建替えることとしていたが、事業期間が長期に及ぶ (15 年) とともに、工事中進入路が狭小であり進入路について周辺住民の理解が得られなかったため、着手を見合わせていた。 <p>(PFI 手法への変更の妥当性について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・このため建替計画を見直し、PFI 手法を導入することにより事業期間の短縮を図る (15 年 4 年) こととし、周辺住民の負担の軽減を図り、建替事業の実施について理解を得ていくこととしていることを確認した。 <p>(活用用地の創出について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PFI 手法では、建替事業費のうち国費と起債を除いた府単独費に活用用地の処分益を充当し、新たな財政負担を伴わない事業方式としている。 ・計画変更により創出する活用用地においては、活力ある地域づくりを図るため、地元市と協議・調整しながら、多様な住宅や地域の活性化につながる施設の導入を図り、周辺地域を含めた地域のまちづくりに寄与することを確認した。 ・活用用地において地元市等の活用意向があった場合、実施方針や事業コンペの条件等に反映していくことを確認した。 <p>(入居者への影響、居住水準の維持について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現入居戸数を確保した上で建替戸数を 69 戸減 (512 戸 443 戸) とした計画に変更し、戸数密度の上昇を抑えるとともに、関係法令等を遵守し、必要な緑地、広場や日照時間を確保するなど良好な住環境の形成に努めることを確認した。 ・府営住宅の要求水準等の遵守について、設計、施工、完了など各段階で府が確認・検査することを確認した。 ・計画変更により、入居者の仮移転は増えることになるが、PFI 事業者が一括して仮移転先の紹介や移転事務を行うことで入居者の負担が軽減されることを確認した。 <p>(周辺住民の理解について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り事業期間を短縮し、工事車両通行による振動、騒音による負担の軽減を図ることを確認した。 ・住民の交流の場となる集会所や公園を整備するとともに、基準に対して十分なオープンスペースを確保し、地域全体の防災性の向上に寄与することを確認した。 ・周辺自治会に対し、事業の節目にあわせ、進捗状況について適宜説明を行うことを確認した。 ・PFI 事業契約の締結後、具体的な計画内容、工事方法やスケジュールについて、改めて府と選定事業者が、事業実施への理解を得られるよう周辺住民へ十分な説明を行っていくことを確認した。 ・仮移転の実施期限となる PFI 事業契約後 1 年以内を目途に委員会に状況報告を行うことを確認した。 <p>(市町村・住民等との協議状況について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建替計画の見直しに伴い、改めて入居者への説明を実施。今後、入居者同意を取得していくことを確認した。 ・活用用地の活用意向等について、地元市と協議中である。 	

主な審議内容(再々評価対象事業)

事業名(所在地)	(農空間整備)広域営農団地農道整備事業(岩湧地区)(河内長野市)
審議結果	事業継続
<p>(事業の概要・目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南河内地域から泉州地域に至る基幹的農道網の一環として、河内長野市南部の急峻な山地により分断された農業集落や農地を相互に結びつける農道(総延長 L = 5.52 km 幅員 W = 9.0 m)を整備し、農産物の輸送体制の強化、地域交流の促進及び生活利便性の向上等を図ることにより、農業・農村地域の振興と定住環境を改善するもの。 <p>(事業の進捗状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は平成6年度に事業着手し、平成19年度末の事業進捗率は、工事64.1%、用地買収66%となっていることを確認した。 ・当初計画路線の未施工区間の土地(約400名の共有地)について、当初共有地として用地買収する予定であったが、地権者が区分所有を主張したため、用地の早期取得が困難となったことから、事業の早期完了を図るため、計画路線の一部見直しを行ったことを確認した。 ・ルート見直しにあたっては、共有地を避けるとともに建設発生残土を地権者の協力を得て沿道の谷に処分出来るルートの選定を行ったことを確認した。 ・全体事業費が再評価時から約20.4億円の増額となっており、これはルート変更に伴うトンネルや橋梁の延長、のり面保護工の実施などにより増加しているが、一方で工事残土の流用により事業費の縮減を図っていることを確認した。 ・上記事業費の増加や、大阪府財政改革プログラム(案)(H20.6策定)による事業費配分を見直したことにより、事業完了が5年間遅れ平成25年となることを確認した。 <p>(事業をめぐる社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回評価時(H16)より、府内の農地面積、農家戸数は減少傾向にあることを確認した。 ・「大阪府都市農業の推進及び農空間の保全と活用に関する条例」(平成20年4月施行)に基づき農地の貸し借りの促進等の対策をきめ細かく実施するなど、農地減少の抑制に努めていることを確認した。 ・周辺道路である国道371号の混雑度は、依然として高い状況にあることを確認した。 <p>(事業効果について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回評価時(H16)と比較して受益戸数の減少に伴う便益の減少はあるが、リサイクル促進効果(発生残土の地区内利用促進)などの項目で便益の増加があることから、便益総額は増加していることを確認した。(H16:241億円 H20:246億円) ・B/Cは総費用が増加したため、若干低くなっているが、事業効果は依然として認められることを確認した。(B/C 2.77(H16) 2.29(H20)) <p>(今後の進め方について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・変更後のルートにかかる道路用地の取得に向け、既に境界確認等で地権者の協力を得ており、今後速やかに地権者との交渉を開始することを確認した。 ・今後事業計画時のルート設定時の用地調査にあたっては、土地所有者への聞き取りや地元自治体への照会により登記簿と実際の土地の管理状況の把握に努めることを確認した。 	

主な審議内容(再々評価対象事業)

事業名(所在地)	(海岸)堺泉北港海岸堺地区高潮対策事業(堺市堺区)
審議結果	事業継続
<p>(事業の概要・目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、既往最大である伊勢湾台風級の大型台風が大阪に甚大な被害をもたらした室戸台風コースで北上した時を想定した計画台風による高潮と津波を伴う海溝型地震に対応できるよう、護岸の改良及び液状化の対策を施し、背後住民等の生命・財産の保全を図ることを目的とする。また、整備にあたっては、環境及び親水性に配慮し、海と触れ合うことのできるオープンスペースとしての整備及び隣接する公園や歴史的価値のある史跡(堺旧燈台)との調和を図る。 <p>(事業の進捗状況と今後の見通し)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業費は、再評価時点との変更がないことを確認した。 ・本事業は、平成15年の再評価時点から5年を経過し事業継続中であることを確認した。 ・平成19年度末の事業進捗率が工事73%(用地取得不要)となっている。現在、北側護岸の改良工事を施工中で着実に進捗しており、事業全体の完成についても平成27年度となる見込みであることを確認した。 <p>(事業を巡る社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今世紀前半にも発生の恐れのある東南海・南海地震に対応するため、平成15年に、「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」が施行され、これに基づき、対策を推進すべき地域として、大阪湾に面する府下12市町全てが指定を受けており、様々なハード・ソフト対策が講じられている。 <p>このことから、高潮対策に加え、地震・津波対策の面からも当該事業の重要性が高まっていることを確認した。</p> <p>(事業効果について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで、護岸改良及び水門改良を進めてきているが、事業が完結することにより、背後地の密集市街地及び南海本線堺駅並びに国道26号線等の公共施設を浸水等の被害から防止し、府民の生命・財産の安全性を確保することができることを確認した。 ・南側部分では既に護岸改良(階段護岸)が完成しており、親水性を確保したオープンスペースが創出されていることを確認した。 	

主な審議内容(再々評価対象事業)

事業名(所在地)	(河川(高潮))神崎川筋(大阪市)、旧淀川筋(大阪市)、津田川(貝塚市) (河川(耐震))西大阪地区(大阪市)
審議結果	事業継続

(事業の概要・目的)

- これらの事業は、伊勢湾台風級の超大型台風が、大阪湾に最悪のコースで満潮時に来襲したときの高潮を想定し、耐震性能を有する防潮施設を整備するものであり、これにより海溝型地震による津波にも対応しうる安全度を確保する。また、上流域を含み、計画雨量に対する洪水に対応するため、河道の拡幅及び河床の掘削を実施する。
- いずれの事業も、ブロックごとに策定した河川整備計画に位置づけられている(神崎川筋(淀川水系神崎川下流ブロック)については現在河川整備委員会にて諮問中)。

(事業の進捗状況と今後の見通し)

- 完成予定年度を変更する事業があるが、その理由は下表のとおりであることを確認した。
- 事業費について今回変更はないが、下記の場合には事業費の変動が予想されることを確認した。
 - 橋梁の嵩上について、橋梁管理者との協議により、想定する構造等に変更が生じた場合
 - 防潮堤の耐震性能について、平成19年3月に公表された指針により、新たに照査を実施予定であり、その結果上位計画に変更が伴った場合
 - 河床掘削について、底質の汚染状況によって、環境面での対策が必要となる場合
- 平成19年度末の事業進捗率は、以下のとおりであり、いずれの事業も計画的に進捗を図っていることを確認した。

事業名	完成予定年度	変更理由	用地買収率	工事進捗率
神崎川筋(高潮)	H35 H49	投資計画の見直し	-	35%
旧淀川筋(高潮)	H24 H32	投資計画の見直し	-	85%
津田川(高潮)	H18 H22	用地買収の遅れ	84%	86%
西大阪地区(耐震)	H27 H27	変更なし	-	83%

完成予定年度は、前回評価時との比較

(事業を巡る社会経済情勢の変化)

- 計画時点と比較し、都市化により浸水区域内の家屋数が増加していることを確認した。

(事業効果について)

- 本事業を実施することにより、高潮や津波から、府民の生命や財産を守ることができることを確認した。
- また河床掘削を行うことにより、上流域における浸水被害を軽減することを確認した。

(自然環境等への影響と対策について)

- 河川底質のダイオキシン類の環境基準設定に伴い、工事施工中の汚濁拡散防止対策や環境監視を実施していることを確認した。

(ソフト対策について)

- 津波ハザードマップ、洪水ハザードマップに加え、潮位・水位を公表するなどソフト対策による住民の安全・安心の充実を図っていることを確認した。

主な審議内容(再々評価対象事業)

事業名(所在地)	(河川(改修)穂谷川(枚方市)、落掘川(松原市・藤井寺市)、飛鳥川(羽曳野市・太子町)、梅川(河南町・太子町)、佐備川(富田林市)、牛滝川(忠岡町・岸和田市)、春木川(岸和田市))																																											
審議結果	事業継続																																											
(事業の概要・目的)																																												
<ul style="list-style-type: none"> ・河川の洪水被害から府民の生命・財産を守るため、全体計画・河川整備計画に基づく河川改修により洪水による被害を防止し、豊かな生活環境を築くための事業である。 ・いずれの事業も、ブロックごとに策定した河川整備計画に位置づけられている。(飛鳥川、梅川、佐備川については現在河川整備委員会にて諮問中) 																																												
(事業の進捗状況と今後の見通し)																																												
<ul style="list-style-type: none"> ・事業の完成予定年度について、前回評価時から変動のあった3事業の理由は下表のとおりであることを確認した。 ・事業費について、前回評価時から変動のあった「春木川」については、JR橋梁改築費について、設計基準の変更及び安全対策費の増大により、当初想定金額から増大したため、事業費を96億円から110億円に変更したものであることを確認した。 ・平成19年度末の事業進捗率は、下表のとおりであり、いずれの事業も工事完成予定年度へ向けて特段の支障はないことを確認した。(「落掘川」と「梅川」について、工事進捗率と用地買収率の差が大きいのは、用地取得の不要な箇所が工事進捗しているためであり、特段の課題があるわけではない。) 																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業名</th> <th>完成予定年度()</th> <th>変更理由</th> <th>用地買収率</th> <th>工事進捗率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>穂谷川</td> <td>H23 H28</td> <td>用地買収の遅れ</td> <td>90%</td> <td>91%</td> </tr> <tr> <td>落掘川</td> <td>H20 H27</td> <td>用地買収の遅れ</td> <td>13%</td> <td>61%</td> </tr> <tr> <td>飛鳥川</td> <td>H32</td> <td>変更なし</td> <td>78%</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>梅川</td> <td>H32</td> <td>変更なし</td> <td>28%</td> <td>61%</td> </tr> <tr> <td>佐備川</td> <td>H32</td> <td>変更なし</td> <td>73%</td> <td>69%</td> </tr> <tr> <td>牛滝川</td> <td>H50</td> <td>変更なし</td> <td>35%</td> <td>39%</td> </tr> <tr> <td>春木川</td> <td>H22 H25</td> <td>用地買収の遅れ</td> <td>98%</td> <td>86%</td> </tr> </tbody> </table>					事業名	完成予定年度()	変更理由	用地買収率	工事進捗率	穂谷川	H23 H28	用地買収の遅れ	90%	91%	落掘川	H20 H27	用地買収の遅れ	13%	61%	飛鳥川	H32	変更なし	78%	63%	梅川	H32	変更なし	28%	61%	佐備川	H32	変更なし	73%	69%	牛滝川	H50	変更なし	35%	39%	春木川	H22 H25	用地買収の遅れ	98%	86%
事業名	完成予定年度()	変更理由	用地買収率	工事進捗率																																								
穂谷川	H23 H28	用地買収の遅れ	90%	91%																																								
落掘川	H20 H27	用地買収の遅れ	13%	61%																																								
飛鳥川	H32	変更なし	78%	63%																																								
梅川	H32	変更なし	28%	61%																																								
佐備川	H32	変更なし	73%	69%																																								
牛滝川	H50	変更なし	35%	39%																																								
春木川	H22 H25	用地買収の遅れ	98%	86%																																								
完成予定年度は前回評価時との比較																																												
(事業効果について)																																												
<ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、想定氾濫区域内資産の保護などの事業効果が見込まれることを確認した。 ・本事業の費用便益比(B/C)については、治水経済調査マニュアルに基づき、便益として想定氾濫区域内資産の被害軽減期待額を算出するとともに、費用として総事業費及び供用開始後50年間の維持管理費を盛り込み算出していることを確認した。 																																												
(自然環境等への影響と対策について)																																												
<ul style="list-style-type: none"> ・全体計画・河川整備計画に沿って、自然環境の保全と回復に配慮した改修を実施していることを確認した。 																																												
(ソフト対策について)																																												
<ul style="list-style-type: none"> ・河川の水位情報、浸水想定区域図を公表し、ソフト対策にも積極的に取り組んでいることを確認した。 																																												

主な審議内容(再々評価対象事業)

事業名(所在地)	(河川(総合治水))寝屋川流域(東部大阪地域)
審議結果	事業継続
<p>(事業の概要・目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地盤が低く、浸水被害が頻発する寝屋川流域において、流域住民(約 280 万人)の生命と財産を水害から守るため、外水氾濫に対して 1/100、内水浸水に対して 1/40 の治水安全度を確保する。 ・本事業は、淀川水系寝屋川ブロック河川整備計画(H14.7)に位置づけられている。 <p>(事業の進捗状況と今後の見通し)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、平成 18 年度に流域市とともに検討を行い「寝屋川流域水害対策計画」が完成目標を 30 年後として策定されたことから、完成予定を平成 44 年度から平成 48 年度に変更したことを確認した。 ・事業費は、H15 の再々評価時点と変更がないことを確認した。 ・平成 19 年度末の事業進捗率は、工事 63%となっており、工事完成予定年度へ向けて特段の支障はないことを確認した。 <p>(事業を巡る社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H15 の再々評価時点と比較し、想定氾濫区域内の戸数や重要公共施設が微増しており、依然として被害ポテンシャルは高いことを確認した。 ・S 63 以降以降 1000 戸以上の大規模な浸水被害が 10 回発生、H15 の再々評価以降も本年 8 月 6 日の集中豪雨により寝屋川市・枚方市で約 2,500 戸の浸水被害が発生。浸水解消に向け、地元要望が高まっていることを確認した。 ・寝屋川流域は着実に治水施設の整備が推進しており、その効果は認められるが、未だ厳しい治水環境にあることを確認した。 ・平成 16 年 3 月、寝屋川流域は洪水予報河川に指定されており、浸水想定区域図や水位情報などの公表を行っていることを確認した。 ・平成 18 年 1 月、寝屋川流域が「特定都市河川浸水被害対策法」に基づく「特定都市河川」の指定を受け、浸水被害の防止対策がより一層総合的に進められることとなったことを確認した。 <p>(事業効果について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再々評価に際して、費用便益分析を行っており、前回に再々評価に比べ精度を上げて分析した結果、B/C が 6.59 (前回 5.77) と依然として事業効果が見込まれることを確認した。 <p>(今後の見通し)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、河川整備計画等の見直しがされた時点で、速やかに委員会に報告することを確認した。 	

主な審議内容(再々評価対象事業)

事業名(所在地)	(公園)山田池公園整備事業(枚方市) 蜻蛉池公園整備事業(岸和田市)				
審議結果	事業継続				
(事業の概要・目的)					
<ul style="list-style-type: none"> 両公園は、「大阪府広域緑地計画(H11.3)」の中で、大阪府の骨格となるみどりのネットワークの一つに位置付けられており、都市周辺の環境を保全する重要な水と緑のオープンスペースとして整備を進めている。 山田池公園は、北地区については山田池を中心に池周辺の丘陵地の樹林や竹林などを保全しながら整備し、南地区については、広大な芝生広場とせせらぎ水路を中心とする開放的なゾーンとして整備を進めている。 蜻蛉池公園は、蜻蛉池をはじめ大小30余りの溜池と既存の樹林地を活かし、南部地区はスポーツなどの動的レクリエーションゾーン、北部地区は既存樹林地を活かした静的レクリエーションゾーン、中部地区は両地区の間ゾーンとして整備を進めている。 					
(事業の進捗状況と今後の見通し)					
<ul style="list-style-type: none"> 両公園の事業費は、再評価時点との変更はないことを確認した。 両公園の公園全体としての事業期間は未定であるが、事業認可区域の完成予定年度は、財政再建プログラム案により事業費配分を見直したことに伴い、再評価時点と比較して、山田池公園は平成20年度から平成25年度に、蜻蛉池公園は平成22年度から平成27年度に延伸予定であることを確認した。 平成19年度末の事業認可区域の事業進捗率は、下表のとおりであり、いずれの事業も工事完成予定年度へ向けて計画的に進捗していることを確認した。 					
		事業進捗率		開設状況	
公園名	用地	工事	開設面積	事業認可面積	開設率
山田池公園	99%	78%	62.2ha	74.8ha	83%
蜻蛉池公園	81%	64%	51.0ha	92.8ha	55%
(事業を巡る社会経済情勢の変化)					
<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、障がい者等の日常生活等における移動等の利便性等の向上を図るため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が施行(H18.12)された。また、これを受けて公園施設の整備を行う際の具体的な指針として「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」が策定(H20.1)されたことを確認した。 					
(事業効果について)					
<ul style="list-style-type: none"> 山田池公園の花壇管理を行う「山田池公園花のクラブ」ボランティアや公園清掃ボランティアなど11団体約390名が活動中である。また、障がい者や高齢者などの公園案内をするヒーリングガーデナー(サポートボランティア)も活動していることを確認した。 再評価時の意見具申における要望を踏まえ、蜻蛉池公園の「ふれあいの森」は、ボランティア団体も含めたワークショップでの検討結果に基づき、身近な環境学習の場として整備を行った。平成19年度の開設後も、既存の樹林地を保全し、多様な生物が生息する森づくりを目指して、ボランティア団体が間伐や炭焼きなどの活動中であることを確認した。 					
		開設面積		年間来園者数	
公園名	H14年度末	H19年度末	H14年度	H19年度	
山田池公園	45.4ha	62.2ha	42万人	81万人	
蜻蛉池公園	36.5ha	51.0ha	77万人	84万人	

主な審議内容(再々評価対象事業)

事業名(所在地)	(連立)南海本線(泉大津市)連続立体交差事業 (泉大津市) 南海本線(泉佐野市)連続立体交差事業 (泉佐野市)																		
審議結果	事業継続																		
(事業の概要・目的)																			
<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、大阪市と和歌山市・関西国際空港を結ぶ幹線鉄道であり、鉄道のラッシュ時における踏切遮断は長時間にわたり、踏切部で発生する交通渋滞が著しい。本事業は、この恒常的な渋滞を解消することにより、周辺市街地整備、都市及び地域相互間の有機的な連携強化などを目的としている。 ・泉大津市域については事業区間 2.4 kmにわたる鉄道高架化により、松ノ浜駅、泉大津駅の高架化ならびに 8 箇所の踏切が除却され、また泉佐野市域については事業区間 2.8 kmにわたる鉄道高架化により、泉佐野駅の高架化ならびに、9 箇所の踏切が除却される。事業完成により踏切事故が解消されるとともに、踏切遮断による交通渋滞が緩和される。 																			
(事業の進捗状況と今後の見通し)																			
<ul style="list-style-type: none"> ・平成19年度末時点の進捗状況は下表のとおり。いずれの事業も鉄道の高架化は実施済みあるいは目途がたっていることを確認した。安全上の観点と市との共同事業であることから、現地の工程を遅らせることなく優先して進捗させることとしていることを確認した。 																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">事業名</th> <th style="width: 15%;">完成予定年度()</th> <th style="width: 30%;">変更理由</th> <th style="width: 15%;">用地買収率</th> <th style="width: 20%;">工事進捗率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>泉大津市</td> <td>H19 H27</td> <td>用地買収の遅れ</td> <td style="text-align: center;">99%</td> <td style="text-align: center;">69%</td> </tr> <tr> <td>泉佐野市</td> <td>H18 H22</td> <td>既設の地下通路の撤去遅れ</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td style="text-align: center;">96%</td> </tr> </tbody> </table>					事業名	完成予定年度()	変更理由	用地買収率	工事進捗率	泉大津市	H19 H27	用地買収の遅れ	99%	69%	泉佐野市	H18 H22	既設の地下通路の撤去遅れ	100%	96%
事業名	完成予定年度()	変更理由	用地買収率	工事進捗率															
泉大津市	H19 H27	用地買収の遅れ	99%	69%															
泉佐野市	H18 H22	既設の地下通路の撤去遅れ	100%	96%															
(泉大津市)																			
<ul style="list-style-type: none"> ・再評価時点から約 27 億円の減額となっているが、これは地価下落による用地費の減額が約 78 億円、また、耐震基準の見直しに伴う橋梁等の構造変更による工事費の増額が約 51 億円の 2 点の要素であることを確認した。 ・高架工事については、H20 年 6 月になんば行片側高架切替が完了しており、踏切遮断時間が約 4 割減少されたことを確認した。(踏切遮断時間：42 分 24 分) 																			
(泉佐野市)																			
<ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費は、再評価時点から約 29 億円の減額となっているが、これは国土交通省との詳細設計協議(H18.4)により、駅舎部(ホーム部)の整備計画を 4 面 5 線から 3 面 4 線に構造変更したことによる工事費の減額を図ったためであることを確認した。 																			
(事業を巡る社会経済情勢の変化及び事業効果について)																			
<ul style="list-style-type: none"> ・両事業を実施することにより市街地の分断が解消されることを確認した。また、駅の高架化にあわせて駅前周辺などの街づくりを一体的に進めることにより、駅前広場や駅周辺の道路整備が促進され、交通結節機能が向上し地域の活性化が図られることを確認した。さらに、高架下に公共施設や商業施設が整備され、地域住民の利便性が地域のふれあいの場の創設などの効果が期待できることを確認した。 ・両事業の整備により移動時間短縮便益、走行経費減少便益等の事業効果が見込まれることを確認した。 																			
(泉大津市)																			
<ul style="list-style-type: none"> ・H11 年度調査の交通量実測データと H19 年度の交通量実測データの比較から、踏切交通量は減少しているが、列車本数が増加したため、踏切遮断交通量は依然として高く、今後も引続き、踏切による交通渋滞が予想されることを確認した。 ・費用便益比(B/C)が再評価時(H15)2.42 から今回 1.62 に変更している。その理由として、Bについては、「移動時間短縮便益、走行経費減少便益」が H11 年度の交通量実測データと H19 年度の交通量実測データの比較から、踏切交通量は減少しているが、列車本数の増加による踏切遮断交通量の若干の伸びがあったため増額したこと、Cについては耐震基準の見直しに伴う橋梁等の構造変更により工事費が増額したことによるものであることを確認した。 																			
(泉佐野市)																			
<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比(B/C)が再評価時 1.82 から今回 2.13 に変更している。その理由として、Bについては、「移動時間短縮便益、走行経費減少便益」が H14 年度の交通量実測データと H18 年度の交通量実測データの比較から、交通量の伸びがあったため増額したこと、また、Cについては駅舎部(ホーム部)の整備計画を 4 面 5 線から 3 面 4 線に構造変更することによる工事費が減額したことによるものであることを確認した。 																			

主な審議内容(再々評価対象事業)

事業名(所在地)	(街路)都市計画道路富田目垣線、富田奈佐原線(茨木市・高槻市)
審議結果	事業継続
<p>(事業の概要・目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、高槻市南西部と茨木市東部を通過し、府道大阪高槻京都線と国道171号へ結節する全長6.3kmの都市計画道路である。本事業は府道鳥飼八丁富田線の道路幅員が狭小で、歩道もないことから、自動車交通の円滑化と歩行者等の安全確保を図るため、道路の拡幅整備及び電線共同溝の整備を行うものである。 <p>(事業の進捗状況と今後の見通し)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業費は、約50億円から約52億円となり、2億円の増額となっている。要因としては、文化財本格調査の追加、電線共同溝の沿道利用の変化による埋設管の追加及び一部区間の埋設工法等の変更によるものであることを確認した。 ・現在の進捗状況は用地98%、工事80%となっており、用地買収が完了した箇所より順次工事を行い、延長690mのうち、起点より約300m区間については、平成18年5月に供用開始を行っている。今後は用地買収を行い、平成22年度末までに残る区間の供用を目標に事業を実施していることを確認した。 <p>(事業を巡る社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道である府道鳥飼八丁富田線については、混雑度はやや減少意向にあるものの交通量は若干増加意向にあり依然として混雑している。また、周辺道路の状況についても、交通量及び混雑度ともに依然として混雑している状況であることを確認した。 <p>(事業効果について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比(B/C)は2.03となっており、本事業を実施することにより、周辺道路の渋滞緩和が図られることにより、走行時間短縮便益などの事業効果が見込まれることを確認した。 	

主な審議内容(事後評価対象事業)

事業名(所在地)	主要地方道大阪中央環状線桑才新町跨道橋(北行)(門真市)
審議結果	
<p>(事業の概要・目的)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、大阪府における交通の大動脈である大阪中央環状線の慢性的な渋滞を発生させる一因である桑才新町交差点において、平成9年度に供用した南行に引続き北行の立体交差化を実施し、ボトルネック対策を講じることにより、大阪中央環状線の円滑な交通を目的とする。 <p>(事業におけるコストの考察)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業費は、約20億円から約21億円となり、1億円の増額となっている。要因としては、現道上の作業に必要な安全施設等の仮設費が増額していることによるものであることを確認した。 ・事業期間については平成15年度から平成17年度までの3年間で予定していたのに対し、実際は平成19年度までの5年間で要している。期間が延伸した要因としては、警察協議等各関係機関との協議及び調整により、迂回路や仮設道路の切替等に日数を要したためであることを確認した。 <p>(事業を巡る社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該交差点は、南行完成後においても渋滞指標である飽和度の基準値を超え、慢性的な渋滞が発生していたが、本事業の完了後は、飽和度の基準値を大幅に下回り、渋滞解消されていることを確認した。 <p>(事業効果について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業が完成したことにより、交差点の渋滞緩和が図られ、旅行速度が大幅に上昇したもので、走行時間短縮便益が飛躍的に向上した結果であることを確認した。 ・当初18.2km/hと想定していた整備後の旅行速度が、実測では32.8km/hとなったことから費用便益比(B/C)が事前評価時の8.2から17.8と倍以上に上がっている。これは、本跨道橋の供用に伴い、近隣交差点での信号時間の調整が実施され、想定以上に渋滞が改善されたことによるものであることを確認した。 <p>(同種事業への取組みについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本府の厳しい財政状況の中で効果的、効率的に事業に取り組むため、当該事業箇所だけでなく、周辺の交通状況や事業計画を考慮した整備効果を十分検証したうえで、事業に着手すべきであることを確認した。 	

平成 2 0 年度下期 審議日程

年 月 日	審 議 経 過
平成 20 年 11 月 10 日	第 4 回委員会 事業概要説明（事前評価・再評価・再々評価）
平成 20 年 12 月 15 日	第 5 回委員会 事業概要説明（事前評価・再評価・再々評価） 個別事業審議
平成 20 年 12 月 24 日	第 6 回委員会 個別事業審議
平成 21 年 1 月 23 日	第 7 回委員会 個別事業審議
平成 21 年 2 月 12 日	作業部会 個別事業論点整理
平成 21 年 3 月 12 日	第 8 回委員会 個別事業審議・論点整理（事前評価・再評価・事後評価） 意見具申とりまとめ

大阪府建設事業評価委員会 委員名簿

いわ 岩	い 井	たま 珠	え 恵	(株)クリエイティブ・フォーラム 取締役会長
おか 岡	だ 田	のり 憲	お 夫	京都大学防災研究所教授
かし 柏	はら 原	し 士	ろう 郎	武庫川女子大学生生活環境学部教授
か 加	も 茂	みど みどり		大阪ガス(株)エネルギー・文化研究所主任研究員
しも 下	むら 村	まさ 眞	み 美	大阪大学大学院高等司法研究科教授
にい 新	かわ 川	たつ 達	ろう 郎	同志社大学大学院総合政策科学研究科教授
ほし 星	の 野	さと 敏	し 敏	京都大学大学院農学研究科教授
ます 増	だ 田	のぼ 昇	る 昇	大阪府立大学大学院生命環境科学研究科教授
まつ 松	さわ 澤	とし 俊	お 雄	大阪市立大学大学院経済学研究科教授
(五十音順・敬称略)				委員長 委員長代理(部会長) 部会委員)

委員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/hyoka/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。