

建設事業の評価について
(意見具申)

平成17年8月9日

大阪府建設事業評価委員会

1 はじめに

今回、今年度上期の審議案件のうち府営住宅建替事業「出来島住宅」ほか4件を除く事前評価案件3件、再評価案件6件、再々評価案件1件の合計10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、委員会審議を全て公開するとともに、府民意見や意見陳述の公募を行うなど、透明性の高い委員会運営に努めた。

2 審議対象の基準

審議対象の基準は、別紙1 [P4]のとおりである。

3 審議結果

(1) 事前評価対象事業（別表1参照[P6-11]）

公園事業の【服部緑地整備事業】については「事業実施は妥当」と判断する。

- ・ 本事業は、服部緑地の未開設区域11haについて新たに事業認可を取得して事業着手を図るものであり、事業地周辺において急速な宅地化が進むなか、竹林の適正管理を図ることによって景観や環境を保全・活用し、千里丘陵につながる緑のネットワークの形成を図るとともに、災害時の地域の防災拠点（広域避難地・後方支援活動拠点）としての機能の充実を図るものであることを確認した。
- ・ 既設の園内では現在、ボランティア団体が竹林の維持管理を行っており、また、管理手法等のあり方について府民と行政が連携して検討を進めるなど、様々な活動が展開されているところである。本事業についても公園の整備内容の検討等について、これらの団体をはじめ府民と協働しながら進めていく予定であることを確認した。

公園事業の【せんなん里海公園整備事業】については「事業実施は妥当」と判断する。

- ・ 本事業は、せんなん里海公園の未開設区域9.5haについて新たに事業認可を取得して事業着手を図るものであり、港湾埋立事業による基盤整備が完了している人工磯浜部に潮溜まりや管理運営施設等を整備することにより、現在開設している区域を含む施設全体としての利便性や

魅力の向上に寄与するものであることを確認した。

- ・ また、本事業は海の自然とふれあうことのできる魅力ある海辺空間の創造を図るものであり、巡視員の配置、安全講習会の実施及び津波発生時における誘導方策等、必要な安全対策が講じられる予定であることを確認した。

なお、これら公園事業2件を含む府営公園については、民間事業者等が地方公共団体の指定を受けて施設の管理を行う「指定管理者制度」を平成18年度から導入する予定である。今後、指定管理者制度のメリットを最大限活用し、管理運営コストの削減や多面的なサービスの提供を進めていくことを確認した。

待機宿舎建替事業の【大阪府警察金岡待機宿舎（单身寮）整備事業】については「事業実施は妥当」と判断する。

- ・ 本事業は大規模災害等が発生した場合における初動体制を確保するために警察職員を常時、集団で居住させる施設である。大阪府南部地域は单身寮の整備が遅れていることから、今後の新規採用職員の増加に対応するためにも優先的に整備する必要性が高いことを確認した。
- ・ また、本事業の実施にあたっては、PFI手法を採用する予定であり、将来の大規模改修を含め、ライフサイクルコストの縮減に配慮した事業計画となっていることを確認した。
- ・ さらに、待機宿舎整備事業については、平成15年度の寝屋川待機宿舎の意見具申を受け、府として緊急時における入居者の対応マニュアルの策定など具体的な対応方針を既にとりまとめており、本事業についてもこの内容に則した取組がなされることを確認した。

(2) 再評価対象事業（別表2参照[P12-23]）

街路事業の【諸福中垣内線】、【大県本郷線】、【堺港大堀線】、【八尾富田林線】、【大阪岸和田南海線】、モノレール事業の【国際文化公園都市モノレール（阪大病院前～西センター）】については、審議の結果、いずれの事業についても必要性が認められ、かつ、事業進捗上も特段の支障がないと考えられるため、「事業継続は妥当」と判断する。

また、このうち街路事業5件については、広域的な道路ネットワークとしての効果と合わせ、駅へのアクセスの向上等、事業地周辺における効果についてもそれぞれ確認した。

なお、【大県本郷線】、【堺港大堀線】は、いずれも鉄道と交差する道路構造物の設置を伴う事業であることから、今後とも事業の進捗に応じて鉄道事業者と施工方法等について協議を行っていく予定とのことである。

今後、協議の結果、計画内容に変更が生じ、事業費が大幅に増加する場合は、再々評価のサイクルに関わらず、本委員会に対して適宜報告することを確認した。

(3) 再々評価対象事業（別表3参照[P24-25]）

ため池事業の【地域総合オアシス整備事業（金岡地区）】については、審議の結果、事業の必要性が認められ、かつ、事業進捗上も特段の支障がないと考えられるため、「事業継続は妥当」と判断する。

なお、本事業の費用便益比（ B/C ）については、全国一律の基準である農林水産省の算定マニュアルに加えて、地域の実情を踏まえた便益額の算定も行っており、いずれにおいても高い事業効果が期待されることを確認した。

4 結び

これまで本委員会においては、評価にあたって重要な判断要素の一つである B/C について、国のマニュアルの一律的な適用にとどまらず便益項目の設定や地域特性の反映など、府独自の取組も併せて進めていくよう提言してきたところである。

今回、上期の審議においては、地域総合オアシス整備事業において国のマニュアルに基づく算定に加えて地域特性を踏まえた便益額の算定が行われたほか、公園事業の審議に際しては、通常、都市計画決定されている公園区域全体での B/C の算出を行うところ、今回審議する事業地部分に限定した便益額の試算も示された。こうした試みは本委員会の審議にとって有意義であり、府民への説明責任を果たすという観点からも積極的に評価できるものである。他の事業類型においてもこうした検討を進められるよう要望する。

建設事業評価委員会の審議対象基準

		対象基準	評価の視点
建設事業	事前評価	府が新たに実施予定の建設事業のうち総事業費が 10 億円以上と見込まれるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・上位計画等の位置付け ・優先度 ・事業を巡る社会経済情勢 ・事業効果の定量的分析（費用便益分析等） ・事業効果の定性的分析 ・自然環境等への影響と対策 ・代替案との比較検討 など
	再評価	府が実施する建設事業のうち次のいずれかに該当する事業 <ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後 5 年間を経過した時点で未着工の事業 ・事業採択後 10 年間（但し、標準工期が 5 年未満の事業については 5 年間）を経過した時点で継続中の事業 ・事業の進捗状況や社会経済情勢の急激な変化等により評価の必要が生じた事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗状況 ・事業を巡る社会経済情勢の変化 ・事業効果の定量的分析（費用便益分析等） ・事業効果の定性的分析 ・自然環境等への影響と対策 など
	（再々評価）	府が実施する事業のうち再評価実施後、一定期間（5 年）が経過している事業	
	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
主要プロジェクト	事前評価	府が実施又は関与する主要な面的開発事業及び鉄軌道整備事業のうち、事業着手前の事業計画策定段階のもの	<ul style="list-style-type: none"> ・府が関与する理由 ・事業を巡る社会経済情勢 ・事業効果の定量的分析（費用便益分析等） ・事業効果の定性的分析 ・採算性 ・自然環境等への影響と対策 ・代替案との比較検討 など
	事中評価	府が実施又は関与する主要な面的開発事業及び鉄軌道整備事業のうち、現に実施中の事業で、府において見直し案を策定したもの	<ul style="list-style-type: none"> ・府が関与する理由 ・事業を巡る社会経済情勢の変化 ・事業効果の定量的分析（費用便益分析等） ・事業効果の定性的分析 ・採算性 ・自然環境等への影響と対策 ・代替案との比較検討 など

事前評価審議対象事業一覧表(3事業)

事業名 (所在地)	上位計画・ 優先度	事業を巡る 社会経済情勢	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境 等への影 響と対策
事業概要	完成予定年			
<p>(公園) 服部緑地整備事業 (豊中市、吹田市)</p> <p>【目的】 服部緑地は、昭和16年に久宝寺、大泉、鶴見の各緑地とともに大阪都市計画緑地として計画決定された大阪四大緑地の一つである。大阪府公園基本構想においては「健康と生きがい」を支える公園」として位置づけ、豊中市と吹田市にまたがり、千里丘陵の西端に位置する北大阪地域のレクリエーションの拠点となっている。</p> <p>当緑地は、天然の竹藪、松林と大小10数個の池によって代表される自然環境豊かな公園であり、未整備地も竹林とその景観を保全するために都市計画法55条の指定地とした。しかし近年周辺地域の急速な開発が進む中、未整備地の整備の必要性が高まったことから、今回事業着手し公園整備を進めて、既存竹林を保全し、千里丘陵へとつなぐネットワークの形成を図ることにより、地域の環境・景観の保全やレクリエーション機能の充実、自然環境との共生フィールドの醸成、さらには防災公園としての機能充実を行うものである。</p> <p>【内容】 ・都市計画決定面積142.0ha 開闢面積126.3ha (H17.3末) 新規事業認可予定面積11.0ha</p> <p>・主な施設 散策路、草地の広場、竹の散策見本園、自然観察ゾーン(円形花壇、こどもの国、ちかくの森、陸上競技場、プール、野球場、乗馬センター、テニスコート、都市緑化植物園、民家集落博物館、野外音楽堂、レストラン、ユースホステル) 大字は未整備地内の計画施設</p> <p>【事業費】 全体事業費 都市計画区域全体 約236.0億円 (用地費 約102.5億円) (工事費 約133.5億円)</p> <p>うち新規事業認可予定区域 約88億円 (用地費 約77億円) (工事費 約11億円)</p>	<p>【上位計画等の位置付け】 ・大阪府公園基本構想 ・大阪府広域緑地計画 ・大阪府地域防災計画 ・大阪府都市基盤整備中期計画(案) ・豊中市地域防災計画 ・吹田市地域防災計画</p> <p>【優先度】 周辺地域の急速な大規模マンションなどの宅地開発に伴い、未整備地の貴重な竹林等の自然環境を保全・活用、地域環境や景観の保全を図るために、早急な事業着手が必要となっている。</p> <p>【完成予定年】 平成30年度(事業認可予定区域)</p>	<p>都市環境の保全</p> <p>・20世紀に産業発展が生み出した公害と、開発行為により急激に進んだ自然の減少は、都市に住む人々の健康への被害や有機化学物質による環境汚染、生態系への影響、地球温暖化など、自然環境や生活環境はもちろん地球規模での環境への影響にも深刻な問題をもたらしている。一刻も早く適切な対策を講じ、環境優先の視点に立って、環境への負荷を一層低減させ、環境保全を図ることが必要となっている。</p> <p>・新・生物多様性国家戦略(H14.3見直し)の決定や、自然再生推進法(H15.1)、景観・緑三法(H16.12)などの新しい法律が施行されるなど、地域における自然環境の保全・復元や美しい景観、豊かな緑の形成の促進に係る方針や法の整備が進められている。</p> <p>竹林の保全</p> <p>千里丘陵の竹林は、この地域の原風景ともいえる貴重な自然であり、1982年に朝日新聞社と森林文化協会が全国から公募して選定した「日本の自然100選」に、平成元年には府民が投票・選定した「大阪みどりの百選」にも選ばれるなど、この地域を代表する景観となっている。しかし、この竹林も開発の波に飲み込まれて年々失われる状況にあることから、竹林の保全・活用を行い、美しい貴重な竹林景観を後世に伝えて行くことが必要となっている。</p> <p>緑のネットワーク</p> <p>北大阪地域は、周辺の北摂山系、淀川、猪名川と、市街地の中央を貫く中央環状緑地群を緑の骨格として、大規模公園等の緑の拠点やその他の大小さまざまな緑を有機的に結び、連続性を確保している。その中でも服部緑地から千里緑地、北摂山系へと続くネットワークは、淀川緑地軸と北摂山系を結ぶ南北の緑のネットワークであり、大阪府の都市軸であり、景観形成地域として指定されている新御堂筋とも平行しているなど、広域的に重要な緑のネットワークとして位置づけられる。こういった現存する貴重な緑地は、府民連携して守り、つなげて、ネットワークを充実し、持続していくことが重要である。当未整備地は服部緑地と千里緑地を結ぶ重要な結節点となっている。</p> <p>防災機能の付加(避難路、遮断緑地)</p> <p>阪神淡路大震災、東南海・南海地震の発生予測などから、西日本においても住民の防災意識は高まり、防災施設の整備が求められている。</p> <p>【地元等の協力体制】 服部緑地やその中にある都市緑化植物園において、定期的に活動しているボランティア団体は現在8団体あり、それぞれが服部緑地の特性を活かして独自の活動を行っている。主な団体と活動内容を下記に示す。</p> <p>・竹レンジャー 都市緑化植物園で始まったボランティア団体で、竹林の管理や竹炭づくり、竹を使ったクラフトなど、府民参加のもと月2~3回様々な活動を行っている。</p> <p>・服部緑地自然を育てる会 服部緑地の生き物とのふれあいをテーマとしたワークショップの参加者により設立された団体で、公園の整備や管理手法に関する提案や、府民参加のもと湿地の再生、水環境の回復、昆虫の集まる草地管理など、月2回の様々な活動を行っている。</p>	<p>B/C = 4.21</p> <p>総便益B = 約2,231.8億円</p> <p>総費用C = 約529.8億円</p> <p>都市計画決定区域で算出</p> <p>【安全・安心】</p> <p>・自然環境の保全・創出は、地球温暖化の防止、ヒートアイランド現象や微気象の緩和、大気浄化など、都市生活者にとって重要な生活環境の保全・改善を促進する。</p> <p>・地域の人々に関するおみや安らぎ、憩いや癒しの場を提供できる。</p> <p>・非常時には、火災の延焼を防止するグリーンベルトや避難広場へつながる避難路となるなど、府民を災害から守り、被害の拡大を防ぐ。</p> <p>【活力】</p> <p>・竹林を活かした緑豊かな空間に草地の広場や休憩所、散策園路等を整備し、ポーツや散策、休憩や自然環境学習などに利用できる場を提供すること、人々の出入りを解消し、心身の健康と活力を増進する。</p> <p>・樹林地を整備することで、自然観察や環境学習、維持管理などにおけるボランティア活動のフィールドを提供し、地域活動や府民協働のさらなる拡大や活性化が期待できる。</p> <p>【快適性】</p> <p>・この地域の昔ながらの竹林空間を守り、生物多様性に資する良好な樹林地として整備することにより、美しい竹林景観や生き物、植物などの自然とふれあい、楽しむなど快適な空間を提供し、心身のリフレッシュが図られる。</p> <p>・南北に細長い丘陵地という地形を活かし、周辺地域の緑の核になると共に、新御堂筋からの連続性や眺望など、快適な都市景観を形成する。</p> <p>・施設や空間の設計にユニバーサルデザインを導入することにより、高齢者や障害者などすべての人々が快適に利用できる。</p> <p>【レクリエーション機能】</p> <p>・主に竹林からなる樹林地をベースとする散策やウォーキング、休憩、自然観察や環境学習など自然とふれあえる静的レクリエーションの場を提供する。</p>	<p>当地区は、現在十分な管理がされていないため、密生し、林内への日差しがささき、良好な竹林景観とはなっていない。また、下草がないため表土が流れ、枯れ木も残されたままの状態となっている。</p> <p>・千里丘陵を代表する風景である竹林を保全することにより、その美しい竹林景観を後世に残し伝える。</p> <p>・現況の竹やその他の常緑広葉樹林等により構成された樹林地を保全・活用することによって、林床環境の改善を行い、生物多様性に資する良好な樹林を形成し、生き物にとっても棲みやすい自然環境とし、人と生き物・植物とのふれあいの場を確保、復元する。</p>

代替案との比較検討	委員会における主な審議内容	評価
<p>・当対象地は、大部分を占める竹林を保全するため、都市計画法55条地の指定を行った地区であり、加えて南北に長い土地形状、丘陵地となった地形等の条件により、施設計画が限定されることから、代表的な整備計画1案の作成とした。</p> <p>・整備計画は、府で策定した「生き物とふれあえる服部緑地基本計画」(H15)に基づき、生き物や植物など自然の視点に立って、策定を行なった。</p>	<p>(上位計画等における服部緑地の位置づけ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・服部緑地は、大阪府公園基本構想においては、あらゆる人々が心の豊かさと健康を増進し、生涯にわたって芸術文化、スポーツを楽しめるように、多様な機能を備える、「健康と生きがいを支える公園」と位置づけられ、北摂地域のみどりの拠点となっていることを確認した。 ・また、大阪府防災計画における広域避難地及び後方支援活動拠点に指定されていることを確認した。 <p>(事業の必要性及び優先性について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は服部緑地の未開設区域11.0haについて新たに事業認可を取得して事業着手を図るものであり、事業地周辺において急速な宅地化が進むなか、竹林の適正管理を図ることによって景観や環境を保全・活用し、千里丘陵につながる緑のネットワークの形成を図るとともに、災害時の地域の防災拠点(広域避難地・後方支援活動拠点)としての機能の充実を図るものであることを確認した。 <p>(整備手法・内容について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備にあたっては、「竹の散策見本園」、「草地の広場」など、現況の竹林等を保全・活用する整備内容とし、既開設区域、周辺地域とのアクセス等を考慮しながら、段階的に供用を図る予定であることを確認した。 ・今後、ワークショップなどを開催し、府民の意見も取り入れながら、施設内容や配置計画などを策定していく予定であることを確認した。 <p>(維持管理について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業地の整備後の維持管理費については、既開設区域の実績値(299円/m²・年)をもとに新規事業認可区域を対象に算出していることを確認した。 ・既開設区域の維持管理業務については、民間事業者等が地方公共団体の指定を受けて施設の管理を行う「指定管理者制度」を平成18年度から導入する予定である。今後、指定管理者制度のメリットを最大限活用し、管理運営コストの削減や多面的なサービスの提供を進めていくことを確認した。 ・事業地の維持管理業務については、整備中は府が行い、公園開設の告示後に指定管理者に引継ぐ予定であることを確認した。 <p>(府民活動との連携について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既設の園内では現在、ボランティア団体が竹林の維持管理を行っており、また、管理手法等のあり方について府民と行政が連携して検討を進めるなど、様々な活動が展開されているところである。本事業についても公園の整備内容の検討等について、これらの団体をはじめ府民と協働しながら進めていく予定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"> ・公園事業の費用便益比(B/C)については、国土交通省によるマニュアルに基づき、都市計画決定区域で算出しており、既開設区域を含む公園全体としてみた場合、事業効果は一定得られる見込であることを確認した。 ・なお、本事業区域における間接利用価値(環境・防災)の便益を面積ベースで試算したところ、約117.7億円程度の便益が見込まれることを確認した。 	事業実施

事前評価審議対象事業一覧表（3事業）

事業名 (所在地)	上位計画・ 優先度	事業を巡る 社会経済情勢	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境 等への影 響と対策
事業概要	完成予定年		事業効果の定性的分析	
<p>(公園) せんなん里海公園 整備事業 (阪南市、岬町)</p> <p>【目的】 せんなん里海公園は、阪南市・岬町にまたがる淡輪・箱作海岸と、その後背地を含んだ、泉州地域を代表する「海と人の新しいふれあいの場」として、また海と人が慣れ親しむことができる「里海」として、ビーチバレー競技場や、海辺の生き物、海浜植物などが観察できる人工磯浜などの整備を行い、すでに他事業で設置されているヨットハーバー・府立青少年海洋センターなどのマリンスポーツ施設と一体となることで、「海洋性レクリエーションの拠点」となる公園を目指すものである。</p> <p>今回の事業区域では、里海を象徴する親水空間である人工磯浜、施設の利用や管理運営の拠点施設等を整備することにより、海の自然が理解できる、魅力ある海辺空間の創造を図るものである。</p> <p>【内容】 ・都市計画決定面積 61.8ha 開闢面積 29.2ha (H17.3未現在) 新規事業認可予定面積 9.5ha</p> <p>・主な施設 人工磯浜、里と海の交流館 (児童遊戯場、海岸プロムナード、多目的広場、ビーチバレー競技場、ヨットハーバー、府立青少年海洋センター) 大字は未整備地内の計画施設</p> <p>【事業費】 全体事業費 都市計画区域全体 約 89.4 億円 (用地費 約 16.3 億円) (建設費 約 73.1 億円)</p> <p>うち新規事業認可予定区域 約 11.4 億円 (用地費 約 - 億円) (建設費 約 11.4 億円)</p>	<p>【上位計画等の位置付け】 ・大阪府公園基本構想 ・大阪府広域緑地計画 ・大阪府都市基盤整備中期計画(案)</p> <p>【優先度】 平成18年度には現事業認可区域の整備が概成することに引き続き次期整備計画区域の事業認可(H18～H22)を取得し、残りの区域の整備を進める。</p> <p>【完成予定年】 平成22年度(事業認可予定区域)</p>	<p>当公園は、昭和45年にその前身となる阪南地域の「南海海浜緑地」と岬町の「岬海浜緑地」として計画決定された。昭和47年からは府港湾局の淡輪・箱作海岸環境整備事業により、人工の砂浜や磯浜、海水浴場等が整備され、平成8年度に完了した。また公園事業としては、平成5年3月に両緑地の一体的整備を図り、府民に快適なレクリエーションと憩いの場を提供するため、後背地の丘陵部を含み、「せんなん里海公園」として計画決定変更を行った。さらに平成14年3月には、人工磯浜と階段護岸を追加して都市計画区域の変更を行った。</p> <p>当公園は、大阪府広域緑地計画(H11.3)では、五大水辺空間(河川臨海部)周辺三山系、中央環状緑地群で構成される緑のネットワーク化において、臨海部における緑の核の一つとして位置づけている。</p> <p>急速な高齢社会の進展、障害者の社会参加意識の高まりなど、社会状況の変化に対応して「大阪府福祉のまちづくり条例」(H15.4)が改正された。公園においては、適合させることが望ましい誘導基準から適合必要な整備基準へと必要性が強化された。</p> <p>新・生物多様性国家戦略(H14.3見直し)の決定や、自然再生推進法(H15.1)、景観・緑三法(H16.12)などの新しい法律が施行されて、地域における自然環境の保全・復元や美しい景観、豊かな緑の形成の促進に係る方針や法の整備が進められるなど、ますます自然環境の保全や復元の重要性が高まっている。</p> <p>当公園は、現在の事業認可区域の整備を平成18年度に概成し、引き続き平成19年度から、最後の整備区域である人工磯浜とその対岸埋立地の一部を含めた、今回の事業認可区域(9.5ha)の整備に着手し、平成22年度までには公園全体の概成を目指すものである。</p> <p>【地元等の協力体制】 せんなん里海公園では、地域の住民を中心に「うみべの森を育てる会」や「ハーブタペストリー香の会」など現在10団体約1300人程の方々によって、樹林地の維持管理や花壇管理、小学校の総合学習のサポート、海岸清掃、自然観察会や環境学習、またビーチバレー等ビーチスポーツの普及活動など、さまざまなボランティア活動が行われている。</p> <p>平成15年度からは、地域住民や学識者、地元有識者、ボランティア活動団体などの参加により、ワークショップ方式で、「海辺の生き物とのふれあい」を目的とした、人工磯浜の整備や管理手法について検討を進めている。</p>	<p>B / C = 4 . 3 7</p> <p>総便益 B = 約 665.8 億円</p> <p>総費用 C = 約 152.5 億円</p> <p>都市計画決定区域で算出</p> <p>【安全・安心】 ・自然環境を保全・創出することで、大気浄化や地球温暖化の防止、ヒートアイランド現象の緩和など、都市環境の改善が図られ、都市生活者にとって安全・安心につながる。 ・施設整備に合せて、施設の利用管理運営においてボランティアとの協働の仕組みをつくることで、海辺を楽しみ理解し、安全で安心して利用できる。</p> <p>【活力】 ・個人の活力 公園を利用して周辺住民の散歩やジョギングなど個人の体力に応じた運動が可能であり、病気を予防することや心身を鍛えることができる。 ・地域の活力 多目的広場などの施設整備により、様々なイベントが実施され、地域住民のコミュニティ活動が活性化される。 ・さらに多くのボランティア活動を積極的に支援することにより、府民や地域住民の自己実現や社会参加などの活性化が図られる。</p> <p>【快適性】 ・潮風、磯の香り、潮騒など様々な海辺の自然を五感で感じ取り、海辺の生き物や海浜植物などの生き物とふれあうことで、精神的にリフレッシュできる。 ・高齢者や障害者などすべての人が利用できる施設づくりに配慮することにより、来園者が安全で快適に利用できる。</p> <p>【レクリエーション機能】 ・大阪府において唯一、豊かな自然環境が保全、復元された、広大で貴重な海辺空間で、マリンスポーツや海辺での生き物とのふれあい、磯遊びやバーベキューなど、様々な形で海辺の自然にふれあえるレクリエーションの場となる。</p>	<p>人工磯浜は、里海を象徴する空間となるよう、海辺の生態、特に磯の生態に着目した大阪湾最大の海辺の親水空間として整備し、府民が海の自然を理解し、海に引きつけられる魅力ある空間に創造することを旨とする。そのため整備時には、自然環境への影響をできるかぎり低減させ、海辺の生き物や海浜植物、野鳥の生息場等として、より一層自然環境を向上させるよう、以下のような考え方で整備を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海辺の生物の生息に配慮した環境づくり ・海辺の多様な自然や風景づくりを旨とした整備 ・海辺の自然と人間の係わりをテーマとして、子どもから高齢者まで府民誰もが気軽にその海辺の自然の姿や歴史を理解し、体感することで楽しめる親水空間の整備

代替案との比較検討	委員会における主な審議内容	評価
代替案なし	<p>(上位計画等におけるせんなん里海公園の位置づけ)</p> <ul style="list-style-type: none"> せんなん里海公園は、大阪府公園基本構想において、海浜に立地する特性を活かした海浜型のレクリエーションの中核拠点とし、海と人とのふれあいの場を提供する、「海に親しむ公園」と位置づけられ、大阪湾岸部のみどりのネットワークの拠点施設であることを確認した。 <p>(事業の必要性及び優先性について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、せんなん里海公園の未開設区域9.5haについて新たに事業認可を取得して事業着手を図るものであり、港湾埋立事業による基盤整備が完了している人工磯浜部に潮溜まりや管理運営施設等を整備することにより、現在開設している区域を含む施設全体としての利便性や魅力の向上に寄与するものであることを確認した。 <p>(整備手法・内容について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業予定地は、「人工磯浜」を前提として基盤整備がされていることから、それを踏まえた整備計画案となっており、ワークショップ等における府民意見を反映したものとなっていることを確認した。 整備については、現状の人工磯浜の形態を活かし、潮溜まり(タイドプール)などを整備するとともに、管理運営施設を整備すること確認した。 今後、ワークショップなどを開催し、「海は危険である」との共通認識に立ち、開設後の行政と府民の役割分担も踏まえ、施設内容、配置計画などを協働で検討して行く予定であることを確認した。 <p>(維持管理について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業地の整備後の維持管理費については、既開設区域の実績値(343円/m²・年)をもとに新規事業認可区域を対象に算出していることを確認した。 既開設区域の維持管理業務については、民間事業者等が地方公共団体の指定を受けて施設の管理を行う「指定管理者制度」を平成18年度から導入する予定である。今後、指定管理者制度のメリットを最大限活用し、管理運営コストの削減や多面的なサービスの提供を進めていくことを確認した。 事業地の維持管理業務については、整備中は府が行い、公園開設の告示後に指定管理者に引継ぐ予定であることを確認した。 <p>(安全への配慮について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は海の自然とふれあうことのできる魅力ある海辺空間の創造を図るものであり、巡視員の配置、安全講習会の実施及び津波発生時における誘導方策等、必要な安全対策が講じられる予定であることを確認した。 <p>(府民活動との連携について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 既設の園内では現在、「環境ふれあいワークショップ」の実施やボランティア活動、地元幼稚園、小学校、大学等と連携したイベントの開催など府民との協働事業を実施されている。今後においても、隣接する青少年海洋センターとの連携やインストラクターを活用した自然観察会の開催、イベント運営、清掃活動など、府民との協働による多様な連携を図る予定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"> 公園事業の費用便益比(B/C)については、国土交通省によるマニュアルに基づき、都市計画決定区域で算出しており、既開設区域を含む公園全体としてみた場合、事業効果は一定得られる見込であることを確認した。 なお、本事業区域における直接利用価値の便益を面積ベースで試算したところ、約17.7億円程度の便益が見込まれることを確認した。 	事業実施

事前評価審議対象事業一覧表（3事業）

事業名 (所在地)	上位計画・優先度	事業を巡る 社会経済情勢	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等への 影響と対策
事業概要	完成予定年		事業効果の定性的分析	
<p>(待機宿舎建替) 大阪府警察金岡待機 宿舎(单身寮)整備事業 (堺市)</p> <p>【目的】 待機宿舎は『大規模災害等が発生した場合の初動措置を行う体制を確保することができるよう、常時職員を集団で居住させるための施設』として設置されているもので、警察職員の集団居住による常時待機体制によって、大規模災害等における被害を最小限に食い止めるための所要の初動体制が確保されるものである。 この中で、大阪府南部地域の拠点である金岡待機宿舎(世帯用264戸・单身寮100室)は狭隘であり、かつ、老朽化が著しいことから、平成8年に撤去し、世帯用宿舎(340戸)は平成11年に竣工したが、单身寮については、未整備であるため、早急に建替事業を実施する必要がある。</p> <p>【内容】 敷地面積：0.41ha 室数：220室 構造：鉄筋コンクリート造9F(想定) 住居面積： 約24㎡/室</p> <p>【事業費】 総事業費：約43億円</p>	<p>【上位計画】 大阪府行財政計画(案)平成16年(2004年)版 ・民間活力の活用(PFI事業) 警察職員待機宿舎の計画的集約化とPFI方式など民間活力の活用により、効率的な整備を図る。</p> <p>【優先度】 当府の地勢は、大阪市内、淀川以北の北部地域、大和川以南の南部地域及び中河内の東部地域に分けることができ、これは大規模災害が起こる可能性の高い、上町断層系の大阪市内、有馬高槻構造線の北部地域、中央構造線の南部地域及び生駒断層系の東部地域と重なる。このことから、各地域に分散して待機宿舎を整備する必要がある。 金岡待機宿舎(世帯用宿舎及び单身寮)は、南部地域における拠点待機宿舎であり、現在单身寮用地は更地の状態であるため、早急に建替事業を実施する必要がある。</p> <p>【完成予定年】 平成21年度</p>	<p>【既存待機宿舎の状況】 現在、府下53か所に約3,900戸(室)を確保しているところであるが、その約7割は昭和30～40年代建設されたものであるため、狭隘であることに加え、老朽化が著しい。</p> <p>【今後の整備計画】 待機宿舎は、『大規模災害等が発生した場合の初動措置を行う体制を確保することができるよう、常時職員を集団で居住させるための施設』として設置されているもので、計画的集約化とPFI方式など民間活力の活用により、約4,000戸(室)の効率的な整備を図る。</p> <p>【地元等の協力体制】 地元住民への説明は、今後、実施方針の公表や特定事業選定手続きに合わせて行う。</p>	<p>B / C</p> <p>待機宿舎の整備による費用便益の測定方法が確立されていない。</p> <p>【安全・安心】 ・警察職員の集団居住による常時待機体制によって、大規模災害等における被害を最小限に食い止めるための所要の初動体制が確保される。 ・オープンスペースを確保し、歩行者通行の安全及び防災性が向上する。</p> <p>【活力】 ・品質・機能・安全性について魅力ある施設を整備することにより、警察職員の士気を高揚させるとともに、優秀な人材の確保にもつながる。</p> <p>【快適性】 ・緑化により良好で快適な住環境の形成を図るとともに、地域の景観に考慮した宿舎を整備する。</p> <p>【その他】 ・土地の高度利用によって発生する余剰地は、別途売却する。</p>	<p>【動植物の生態系への影響】 既成団地内での建替事業であり、新たに土地の利用転換を伴わないことから、動植物の生態系に影響はない。</p> <p>【緑化の推進】 堺市の宅地開発に関する指導基準や、大阪府環境保全条例に定める緑被率を上回るよう植栽を行う。</p> <p>【文化財調査】 事前に試掘を行い、文化財の保護を図る。</p> <p>【リサイクル】 新築工事については、再生材の利用に努めていくものとする。</p>

代替案との比較検討	委員会における主な審議内容	評価
<p>【他地域への移転】 南部地域において必要な待機宿舍の確保を図る建替事業であり、他の地域への移転はできない。</p> <p>また、現敷地は堺東警察署に近く、地下鉄御堂筋線(新金岡駅)、府道大阪高石線及び大阪中央環状線等の交通の便が良いことから、他の地域への移転は考えられない。</p> <p>【他の单身寮の集約化】 金岡单身寮の整備後は、都島单身寮(68室)ほか2单身寮を廃止し、金岡单身寮に整理・統合する予定である。</p>	<p>(事業目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 待機宿舍は、大規模災害等が発生した場合における初動体制を確保するために警察職員を常時、集団で居住させるための施設であることを確認した。 <p>(事業の必要性について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪府南部地域は单身寮の整備が遅れていることから、今後の新規採用職員の増加に対応するためにも優先的に整備する必要性が高いことを確認した。 <p>(整備戸数の考え方について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 待機宿舍については、大阪府の地理的状況、人口分布、交通事情等を踏まえ、府下を4つの地域に分け、それぞれの地域で最低数百人規模以上の要員が確保できるよう既存の宿舍の集約を図る予定であり、府南部地域においては、現在の13か所、1142戸(室)を、6か所、1330戸(室)に集約・再編していく予定であることを確認した。 <p>(整備手法・内容について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の実施にあたっては、PFI手法を採用する予定であり、将来の大規模改修を含め、ライフサイクルコストの縮減に配慮した事業計画になっていることを確認した。 <p>(余剰地の活用計画について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業において土地の高度利用により生じた余剰地約2,000㎡については、堺市への売却にむけ調整中であることを確認した。 <p>(旧金岡待機宿舍の撤去について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧金岡待機宿舍(世帯用宿舍264戸・单身寮100室)は、平成8年に建築後約30年で撤去されていることからその理由について確認したところ、「旧宿舍は狭隘であり、かつ、老朽化が著しく住環境が悪化していたこと。また、大阪南部地域における拠点となる待機宿舍を整備する必要があったことから撤去した。」との説明を受けた。今後は、既存の府有建築物の建替え、撤去等にあたっては、施設の長期有効活用の観点からの十分な検討をすることを求める。 <p>(待機宿舍整備事業全般における取組みについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> 待機宿舍整備事業については、平成15年度の「寝屋川待機宿舍整備等事業」の意見具申を受け、府として緊急時における入居者の対応マニュアルの策定など具体的な対応方針を既にとりまとめており、本事業についてもこの内容に則した取組がなされることを確認した。 	事業実施

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 都市計画道路 諸福中垣内線 (大東市)</p> <p>【目的】 大東市を東西に貫く 幹線道路であり、大阪と 奈良とを結ぶ主要幹線 である主要地方道大阪 生駒線の慢性的な交通 混雑を緩和するものと して、道路新設するもの である。</p> <p>【内容】 延長 0.7km 幅員 16.0m 道路区分 第4種2級 2車線道路</p> <p>【事業費】 全体事業費約 48 億円 (内訳) 用地費 約 44 億円 工事費 約 4 億円</p> <p>うち投資済事業費 約 27 億円 (内訳) 用地費 約 25 億円 工事費 約 2 億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>事業着手年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>完成予定年度 計画時 H14 再評価時 H20</p> <p>分析 JR 学研都市線から 約 300m 区間につい て、重点的に事業進捗 を図っている。</p> <p>進捗状況 用地 70% 工事 50%</p> <p>・JR 学研都市線から約 300m 区間を先行整備 し、整備効果を発現し ながら事業推進に努 める。</p>	<p>【諸状況】 1. 周辺道路の交通量等の 状況 大阪生駒線 交通量 24,251 台/24h(H 6) 22,647 台/24h(H11)</p> <p>混雑度 1.86(H 6) 1.72(H11)</p> <p>旅行速度 7.0km/h(H 6) 14.7km/h(H11)</p> <p>【地元等の協力体制】 交通量、混雑度ともに減少傾 向であるが、依然として、交通 混雑していることから、早期整 備が望まれている。</p>	<p>・ B / C = 3 . 3 4</p> <p>総便益 B = 約 1 5 8 . 7 億円</p> <p>総費用 C = 約 4 7 . 4 億円</p> <p>算出根拠 国土交通省 「費用便益分 析マニュアル」</p> <p>【安全・安心】 歩車道分離による歩行者・自 転車の安全性の確保</p> <p>【活力】 物流の効率化の支援 地域間交流連携の強化</p> <p>【快適性】 十分な幅員が確保された歩道 による快適性の向上 周辺狭小道路の迂回交通量減 少による快適性の向上</p>	<p>道路の整備によ り旅行速度が向 上し、CO₂の排出 量が削減され る。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、大阪と奈良を東西に結ぶ幹線道路であり、本路線の整備により慢性的に混雑している府道大阪生駒線の交通渋滞の緩和に寄与するものであることを確認した。 <p>(事業進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街路事業の特性として、都市化の進展の著しい都市部において都市計画道路を整備することから、用地買収にあたっては権利者間の調整等に時間を要することが多いが、本事業については用地買収の進捗率が70%であり、また、JR学研都市線から東側約0.3kmについては平成17年6月から部分供用されるなど、事業が一定進捗していることを確認した。 ・今後の事業推進上も特段の支障がないことから、引続き事業進捗に努め、平成20年度の完成予定であることを確認した。 <p>(地元の協力体制について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元大東市が用地買収交渉委託を行っているなど、引続き、地元の協力を得て事業推進を図る。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況の変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費の変化について(約12億円の減) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における事業費 約60億円(内訳:用地費約56億円、工事費約4億円) 現時点での事業費 約48億円(内訳:用地費約44億円、工事費約4億円) <ul style="list-style-type: none"> ・用地費については、地価下落による用地補償単価の見直しにより減額となった。 ・完成予定について(6年の延長) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における完成予定年度 平成14年度 現時点での完成予定年度 平成20年度 <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収の難航により、完成予定年度が6年延長となった。 	事業継続

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 都市計画道路 大県本郷線 (柏原市)</p> <p>【目的】 (旧)国道 170 号と国道 170 号とを結ぶ幹線道路であり、JR 関西本線とアンダー交差し JR 柏原駅周辺の交通流を円滑に処理するとともに、JR 柏原駅前再開発事業区域への唯一のアクセス道路として、道路新設を行うものである。</p> <p>【内容】 延長 0.6km 幅員 20.0~22.0m 道路区分 第4種2級 2車線道路</p> <p>【事業費】 全体事業費約 77 億円 (内訳) 用地費 約 40 億円 工事費 約 37 億円</p> <p>うち投資済事業費 約 27 億円 (内訳) 用地費 約 26 億円 工事費 約 1 億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H 8 再評価時 H 8</p> <p>事業着手年度 計画時 H 9 再評価時 H 9</p> <p>完成予定年度 計画時 H14 再評価時 H22</p> <p>分析 国道 25 号から(都)上市今町線の区間について重点的に事業進捗を図っている。</p> <p>進捗状況 用地 57% 工事 3%</p> <p>・再開発事業へのアクセスとして、国道 25 号から(都)上市今町線までの区間(約 120m)について、再開発事業の完成と併せて供用することとしている。</p>	<p>【諸状況】 1. 周辺道路の交通量等の状況 柏原停車場大県線 交通量 1,274 台/24h(H 6) 1,750 台/24h(H11) 混雑度 0.70(H 6) 1.18(H11) 旅行速度 14.3km/h(H 6) 13.4km/h(H11)</p> <p>【地元等の協力体制】 交通量、混雑度ともに増加しており、依然として交通混雑していることから、早期整備が望まれている。</p>	<p>・ B / C = 1 . 8 7</p> <p>総便益 B = 約 1 4 0 . 7 億円</p> <p>総費用 C = 約 7 5 . 3 億円</p> <p>算出根拠 国土交通省 「費用便益分析マニュアル」</p> <p>【安全・安心】 歩車道分離による歩行者・自転車等の安全性の確保</p> <p>【活力】 物流の効率化の支援</p> <p>[快適性] 十分な歩道及び車道の確保による快適性の向上 JR 柏原駅へのアクセス性向上</p>	<p>・道路の整備により旅行速度が向上し、CO₂の排出量が削減される。 ・植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業は、国道170号と(旧)国道170号を結ぶ都市計画道路のうち国道25号と(都)法善寺築留線の間を整備することにより、JR柏原駅周辺の交通流を円滑に処理するとともに、(都)上市今町線と接続することにより、JR柏原駅前再開発区域へのアクセスを確保するものであることを確認した。 <p>(事業の進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道25号から柏原市が施行する駅前再開発区域へのアクセス道路として整備されている(都)上市今町線までの区間について再開発事業の完成(平成18年度)に併せて暫定供用を予定していることを確認した。 今後の事業進捗上も特段の支障がないことから、用地買収を平成18年度までに完了し、平成22年度完成予定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"> 本事業の費用便益比(B/C)は、国土交通省の費用分析マニュアルに基づき算出した場合、1.87であり、総便益約140.7億円のうち、約135億円が走行時間短縮便益である。 JRを横断する東西方向の交通の円滑化が図られるとともに、鉄道とアンダー交差となることにより安全性が向上する。また、JR柏原駅へのアクセス性が向上するとともに、駅周辺の通過交通が転換されることにより、交通流の円滑化が図られる。 <p>(鉄道事業者との協議について)</p> <ul style="list-style-type: none"> JR関西線との交差については、鉄道事業者(JR)と交差方法(アンダーパス形式)等についての設計協議を終え、現在、平成18年度の鉄道事業者との協定締結に向け協議中である。 立体交差区間に係る事業費(約22億円)については、既に鉄道事業者との協議を終えていることから、今後、大きく変動する要因は少ないとのことである。 今後、鉄道事業者との協議の結果、計画内容に変更が生じ、事業費が大幅に変動する場合は、再々評価のサイクルに関わらず、本委員会に対して適宜報告することを確認した。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業費の変化について(約1億円の増) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における事業費 約76億円(内訳:用地費約45億円、工事費約31億円) 現時点での事業費 約77億円(内訳:用地費約40億円、工事費約37億円) <ul style="list-style-type: none"> 用地費については、地価下落による用地補償単価の見直しにより減額となった。 工事費については、主に鉄道事業者との協議の結果鉄道運行の安全の確保を図るための対策費が増額となったこと及び、無電柱化推進計画により電線共同溝工事を追加したため工事費が増額となった。 完成予定について(8年の延長) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における完成予定年度 平成14年度 現時点での完成予定年度 平成22年度 <ul style="list-style-type: none"> 用地買収の難航により、完成予定年度が8年延長となった。 	事業継続

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 都市計画道路 堺港大堀線 (松原市)</p> <p>【目的】 松原市域を東西に貫く幹線道路であり、松原市域の主要東西幹線である主要地方道堺大和高田線や一般府道大堀堺線の慢性的な交通混雑を緩和するものとして、道路新設するものである。</p> <p>【内容】 延長 0.9km 幅員 16.0~27.0m 道路区分 第4種2級 2車線道路</p> <p>【事業費】 全体事業費約102億円 (内訳) 用地費 約70億円 工事費 約32億円</p> <p>うち投資済事業費 約52億円 (内訳) 用地費 約52億円 工事費 約0億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>事業着手年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>完成予定年度 計画時 H14 再評価時 H22</p> <p>分析 H17年度に用地取得を完了する予定である。</p> <p>進捗状況 用地 86% 工事 0%</p> <p>・一般府道我堂金岡線から主要地方道大阪狭山線までの区間を先行整備し、整備効果を発現しながら事業推進に努める。</p>	<p>【諸状況】 1.周辺道路の交通量等の状況</p> <p>大堀堺線 交通容量 約7,470台/24h 交通量 8,484台/24h(H6) 8,201台/24h(H9) 8,852台/24h(H11)</p> <p>堺大和高田線 交通容量 約11,290台/24h 交通量 17,591台/24h(H6) 17,171台/24h(H9) 18,943台/24h(H11)</p> <p>【地元等の協力体制】 依然として交通量が交通容量を超えており、交通混雑していることから、早期整備が望まれている。</p>	<p>・B/C=4.19</p> <p>総便益 B=約471.5億円</p> <p>総費用 C=約112.6億円</p> <p>算出根拠 国土交通省「費用便益分析マニュアル」</p> <p>【安全・安心】 歩車道分離による歩行者・自転車の安全性の確保</p> <p>【活力】 物流の効率化の支援 地域間交流連携の強化</p> <p>【快適性】 十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上 近鉄河内天美駅へのアクセス性向上</p>	<p>・道路の整備により旅行速度が向上し、CO₂の排出量が削減される。</p> <p>・植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線は、松原市域を東西に貫く路線であり、松原市域の主要幹線路線である主要地方道堺大和高田線や一般府道大堀堺線の慢性的な交通混雑を緩和するものであることを確認した。 <p>(事業の進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地買収の進捗率が約86%となっており、17年度中に用地買収を完了する予定であり、現在、用地買収が完了した箇所から埋蔵文化財調査を行っていることを確認した。 今後の事業進捗上も特段の支障がないことから、鉄道との立体交差部分については平成18年度から、街路築造については平成19年度から工事に着手し、平成22年度完成予定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"> 本事業の費用便益比(B/C)は、国土交通省の費用分析マニュアルに基づき算出した場合、4.19であり、総便益約471.5億円のうち、約458億円が走行時間短縮便益である。 本事業区間が整備されることにより、主要地方道大和高田線、一般府道大堀堺線の交通量の約4割程度が移行すると見込まれ、慢性的な交通混雑の緩和が図られる。 歩道整備がされることに伴い、歩行者、自転車の河内天美駅へのアクセス性の向上が図られる。 <p>(鉄道事業者との協議について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 近鉄南大阪線との交差については、鉄道事業者(近鉄)と交差方法(オーバーパス形式)等についての計画協議を終え、今年度、施工方法・安全対策方法や本施工に伴い移設等が発生する鉄道施設の設計等について協議(設計協議)を行う予定である。 立体交差区間に係る事業費(約18億円)については、今後、鉄道事業者との設計協議、施工協議により、列車運行の安全確保を図るために必要な対策が具体的にになった際に、工事費の変動を生ずる可能性があるが、これまで同種の工事の実績が多くあり、それを基本に現在の事業費を算出していることから、大きく変動する要因は少ないとのことである。 今後、鉄道事業者との協議の結果、計画内容に変更が生じ、事業費が大幅に増加する場合は、再々評価のサイクルに関わらず、本委員会に対して適宜報告することを確認した。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況の変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業費の変化について(約5億円の減) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における事業費 約107億円(内訳:用地費約75億円、工事費約32億円) 現時点での事業費 約102億円(内訳:用地費約70億円、工事費約32億円) <ul style="list-style-type: none"> 用地費については、地価下落による用地補償単価の見直しにより減額となった。 完成予定について(8年の延長) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における完成予定年度 平成14年度 現時点での完成予定年度 平成22年度 <ul style="list-style-type: none"> 用地買収の難航により、完成予定年度が8年延長となった。 	事業継続

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 都市計画道路 八尾富田林線 (羽曳野市、堺市)</p> <p>【目的】 南河内地域の南北方向の主要幹線道路であり、国道170号等の主要幹線の交通混雑の緩和を図るとともに、南阪奈道路へのアクセスとして、道路新設するものである。</p> <p>【内容】 延長 1.9km 幅員 25.0m 道路区分 第4種1級 4車線道路</p> <p>【事業費】 全体事業費約85億円 (内訳) 用地費 約52億円 工事費 約33億円</p> <p>うち投資済事業費 約52億円 (内訳) 用地費 約41億円 工事費 約11億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>事業着手年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>完成予定年度 計画時 H14 再評価時 H22</p> <p>分析 南阪奈道路供用に併せて、南阪奈道路～さつき野住宅までの約0.4kmについて供用</p> <p>進捗状況 用地 78% 工事 36%</p> <p>・本路線の整備により、主要地方道美原太子線と南阪奈道路（美原東インター）が接続され、周辺地域の交通の利便性が向上した。</p>	<p>【諸状況】 1. 周辺道路の交通量等の状況 国道170号 交通容量 約39,140台/24h 交通量 47,818台/24h(H6) 48,745台/24h(H9) 49,224台/24h(H11)</p> <p>国道309号 交通容量 42,040台/24h 交通量 52,461台/24h(H6) 41,418台/24h(H9) 41,809台/24h(H11)</p> <p>【地元等の協力体制】 依然として交通量が交通容量を超えており、交通混雑していること、南河内地域の発展のため、早期整備が望まれている。</p>	<p>・ B / C = 4 . 3 2</p> <p>総便益 B = 約 3 8 5 . 3 億円</p> <p>総費用 C = 約 8 9 . 2 億円</p> <p>算出根拠 国土交通省 「費用便益分析マニュアル」</p> <p>【安全・安心】 歩車道分離による歩行者・自転車の安全性の確保</p> <p>【活力】 物流の効率化の支援 地域間交流連携の強化</p> <p>【快適性】 大阪市中心部方面等への利便性向上</p>	<p>・道路の整備により旅行速度が向上し、CO₂の排出量が削減される。 ・植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、南河内地域における南北方向の主要幹線道路であり、渋滞の著しい国道170号等の交通混雑の緩和を図るとともに南阪奈道路へのアクセス性の向上や周辺地域の利便性の向上に寄与するものであることを確認した。 <p>(事業進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街路事業の特性として、都市化の進展の著しい都市部において都市計画道路を整備することから、用地買収にあたっては権利者間の調整等に時間を要することが多いが、本事業については用地買収の進捗率が78%であり、また、平成16年3月には南阪奈道路の供用に併せ本路線の一部(約400m)が供用されるなど、事業が一定進捗していることを確認した。 ・今後の事業推進上も特段の支障がないことから、引続き事業進捗に努め、平成22年度完成予定であることを確認した。 <p>(地元の協力体制について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地元市で八尾富田林線整備促進協議会が設置され、南河内地域の発展のため早期整備が望まれている。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況の変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費の変化について(約7億円の減) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における事業費 約9.2億円(内訳:用地費約5.4億円、工事費約3.8億円) 現時点での事業費 約8.5億円(内訳:用地費約5.2億円、工事費約3.3億円) <ul style="list-style-type: none"> ・用地費については、地価下落による用地補償単価の見直しにより減額となった。 ・工事費については、工事内容の精査によるコスト縮減により減額となった。 ・完成予定について(8年の延長) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における完成予定年度 平成14年度 現時点での完成予定年度 平成22年度 ・用地買収の難航により、完成予定年度が8年延長となった。 	事業継続

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 都市計画道路 大阪岸和田南海線 (和泉市)</p> <p>【目的】 和泉市域を南北に貫く幹線道路であり、大阪と和歌山を結ぶ主要幹線である主要地方道大阪和泉泉南線等の慢性的な交通混雑を緩和するものとして、道路新設するものである。</p> <p>【内容】 延長 0.6km 幅員 22.0～27.5m 道路区分 第4種1級 4車線道路</p> <p>【事業費】 全体事業費約57億円 (内訳) 用地費 約42億円 工事費 約15億円</p> <p>うち投資済事業費 約38億円 (内訳) 用地費 約31億円 工事費 約7億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>事業着手年度 計画時 H8 再評価時 H8</p> <p>完成予定年度 計画時 H14 再評価時 H20</p> <p>分析 (都)北信太駅前線から地区内3号計画道路までの区間について重点的に事業進捗を図っている。</p> <p>進捗状況 用地 83% 工事 52%</p> <p>・(都)北信太駅前線から地区内3号計画道路までの区間を先行整備し、整備効果を発現しながら事業推進に努める。</p>	<p>【諸状況】 1. 周辺道路の交通量等の状況 大阪和泉泉南線 交通容量 約11,020台/24h 交通量 15,166台/24h(H6) 13,625台/24h(H9) 13,188台/24h(H11)</p> <p>国道26号 交通容量 55,340台/24h 交通量 71,653台/24h(H6) 67,824台/24h(H9) 75,109台/24h(H11)</p> <p>【地元等の協力体制】 依然として交通量が交通容量を超えており、交通混雑していることから、早期整備が望まれている。</p>	<p>・ B / C = 2 . 8 3</p> <p>総便益 B = 約 1 7 3 . 7 億円</p> <p>総費用 C = 約 6 1 . 4 億円</p> <p>算出根拠 国土交通省 「費用便益分析マニュアル」</p> <p>【安全・安心】 歩車道分離による歩行者・自転車の安全性の確保</p> <p>【活力】 物流の効率化の支援 地域間交流連携の強化</p> <p>【快適性】 十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上</p>	<p>・道路の整備により旅行速度が向上し、CO₂の排出量が削減される。 ・植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、大阪と和歌山を南北に結ぶ幹線道路であり、本路線の整備により慢性的に混雑している府道大阪和泉泉南線や国道26号の交通混雑緩和に寄与するものであることを確認した。 ・なお、本事業区間を整備することにより、当面、事業地周辺の地域の交通ネットワークの向上にも寄与し、周辺道路の渋滞緩和が図られることを確認した。 <p>(事業進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街路事業の特性として、都市化の進展が著しい都市部において都市計画道路を整備することから、用地買収にあたっては権利者間の調整等に時間を要することが多いが、本事業については用地買収の進捗率が83%であり、事業が一定進捗していることを確認した。 ・今後の事業推進上も特段の支障がないことから、引続き事業進捗に努め、平成20年度に完成予定であることを確認した。 <p>(地元の協力体制について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・依然として周辺道路の交通量が交通容量を超えており、交通混雑していることから早期整備が望まれている。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況の変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費の変化について <ul style="list-style-type: none"> 計画時における事業費 約5.7億円(内訳:用地費約4.4億円、工事費約1.3億円) 現時点での事業費 約5.7億円(内訳:用地費約4.2億円、工事費約1.5億円) <ul style="list-style-type: none"> ・用地費については、地価下落による用地補償単価の見直しにより減額となった。 ・工事費については、工法の見直しにより増額となった。 ・完成予定について(6年の延長) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における完成予定年度 平成14年度 現時点での完成予定年度 平成20年度 <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収の難航により、完成予定年度が6年延長となった。 	事業継続

再評価審議対象事業一覧表（6事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析	
<p>(街路) 国際文化公園都市 モノレール (阪大病院前～ 西センター) (茨木市、箕面市)</p> <p>【目的】 国際文化公園都市モノレールは北摂丘陵に事業展開する国際文化公園都市(彩都)への主要な交通アクセスとして、重要な都市基盤として整備されるものであり、沿線市街地への公共交通サービスにも寄与する。</p> <p>【内容】 事業区間 阪大病院前～西センター 事業延長 4.3km インフラ整備 支柱建設 203基 軌道桁架設 393橋</p> <p>【事業費】 全体事業費約 185 億円 (内訳) 用地費 約 - 億円 工事費 約 185 億円</p> <p>うち投資済事業費 約 142 億円 (内訳) 用地費 約 - 億円 工事費 約 142 億円</p>	<p>事業採択年度 計画時 H 8 再評価時 H 8</p> <p>事業着手年度 計画時 H 8 再評価時 H 8</p> <p>完成予定年度 計画時 H15 再評価時 H18</p> <p>分析 平成 19 年春の開業に向けて整備を進めている。</p> <p>進捗状況 用地 - % 工事 77%</p>	<p>【諸状況】 1. 彩都の状況 事業主体 都市基盤整備公団 (現: 独立行政法人 都市再生機構)</p> <p>事業期間 平成 6 年～24 年度 (H16 年度 一部まちびらき)</p> <p>開発面積 742.6ha 計画人口 居住人口 50,000 人 施設人口 24,000 人</p> <p>【地元等の協力体制】 本事業と併せて地元市が駅前広場の整備を計画しており、市は協力的である。 彩都へのメインアクセスであることから、早期に整備されることが望まれている。</p>	<p>・ B / C = 2 . 0 6</p> <p>総便益 B = 約 1 , 2 1 8 億円</p> <p>総費用 C = 約 5 9 1 億円</p> <p>B / C 算定区間 国文モノレール 期事業 (阪大病院前～東セター) 算出根拠 「都市モノレール及び新交通システムの費用便益分析マニュアル(素案)」(11 年 3 月)</p> <p>【安全・安心】 自動車交通量の削減による、交通事故の抑制</p> <p>【活力】 鉄道不便地の解消 鉄道ネットワークの構築に寄与 国際文化公園都市の成熟に寄与する 沿線市街地の活性化に寄与する</p> <p>【快適性】 交通渋滞の緩和 環境負荷の小さい鉄道に転換することによる環境改善 定時制の確保</p>	<p>計画路線は重要な動植物が生息している地域若しくは生息している可能性がある地域を一部通過することになるが、既存道路等の区域内に計画しており、生息環境の改変は少ないものと考えられ、影響は極めて少ないと予測するため、環境保全目標を満足する。</p>

委員会における主な審議内容	評価
<p>(本事業の目的について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は国際文化公園都市(彩都)への主要な交通アクセスとして、重要な都市基盤として整備するものであることから、国際文化公園都市事業においては必要不可欠なものであり、沿線市街地への公共交通サービスの向上にも寄与するものであること確認した。 <p>(大阪府の施工範囲について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モノレール事業全体のうち、モノレールの支柱、桁、及び駅等の基本構造物(インフラ部分)については、府が施工し、車両や電車線等の整備については運行会社が担当することとなっていることを確認した。 <p>(事業進捗状況と今後の見通しについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の現時点における事業進捗は77%であり、モノレールの平成19年春の開業に向けて、平成18年度末事業完了に向け整備を進められており、今後の事業進捗上も特段の支障がないことを確認した。 <p>(本事業の便益について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の費用対効果(B/C)については、国土交通省のマニュアルに基づき、運行に係る部分について除外し算出している。主な便益は、モノレールが整備されることによる時間短縮効果などの利用者便益であることを確認した。 ・なお、供給者便益については、財務分析により運行会社が採算性を取れるよう料金設定が行われるため、純便益は発生しないことを確認した。 <p>(彩都への公共アクセス手段について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在運行されている千里中央駅からのバス路線については、モノレールが開業するまでの暫定的な交通手段であり、モノレールが開業した際には、バス路線は廃止される予定であるが、バスに比べモノレールの方が定時性や運行本数において優れていることからモノレールに移行しても利用者の利便性が落ちることはないことを確認した。 <p>(計画時との状況の変化について)</p> <p>計画時と現時点における事業の状況の変化について、下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費の変化について(約24億円の減) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における事業費 約209億円(工事費のみ) 現時点での事業費 約185億円 駅舎等の建設において使用する材料の単価精査を行った結果、事業費の削減が図れた。 ・完成予定年度について(3年の延長) <ul style="list-style-type: none"> 計画時における完成予定年度 平成15年度 現時点での完成予定年度 平成18年度 本事業は彩都のまちびらきから3年後に開業することを目標に事業をすすめているが、彩都のまちびらきが当初計画時点より3年遅れたため、本事業についても完成予定年度が3年遅れた。 	事業継続

再々評価審議対象事業一覧表（1事業）

事業名 (所在地)	進捗率 (H17.3)	事業を巡る 社会経済情勢の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)
事業概要	途中段階の効果		事業効果の定性的分析
<p>(ため池) 地域総合オアシス事業 金岡地区 (堺市)</p> <p>【目的】 本地区は、堺市の東部地域に位置するため池（5ヶ所）について、老朽化した施設の改修を行い、洪水などにおける決壊や溢水などによる災害を未然に防止し、地域の安全なまちづくりを行うとともに、親水性の向上や水辺環境の保全に整備を行い、地域の人々に「つるおい」と「やすらぎ」を与える快適な水辺環境を創造する。 また、地震等の災害時に、ため池の水を防火用水などに活用するため、防災ネットワークとしての水路整備などを行い、災害に強い地域づくりを目指す。</p> <p>【内容】 ため池改修5ヶ所 (森池、菅池、長池、堂ヶ池、寺池) 保全施設整備 1式 防災施設整備 1式</p> <p>【事業費】 全体事業費 約 11.4 億円 (約 10.6 億円) 内用地費 (約 - 億円) 内工事費 約 11.4 億円 (約 10.6 億円)</p> <p>うち投資済事業費 約 9.6 億円 (約 3.7 億円) 内用地費 (約 - 億円) 内工事費 約 9.6 億円 (約 3.7 億円)</p> <p>()内の数値は再評価時点のもの</p>	<p>事業採択年度 計画時 H 8 再評価時 H 8 再々評価時 H 8</p> <p>事業着手年度 計画時 H 8 再評価時 H 8 再々評価時 H 8</p> <p>完成予定年度 計画時 H13 再評価時 H15 再々評価時 H19</p> <p>(分析) 評価時に想定していた年度事業費が確保できず、4年延長した。</p> <p>(進捗状況) 再評価時 用地 - % 工事 35% 工事中 2 箇所 未着手 3 箇所</p> <p>再々評価時 用地 - % 工事 84% 完了 2 箇所 工事中 1 箇所 未着手 2 箇所</p> <p>改修済のため池において、決壊及び溢水被害の防止が図られている。 親水・景観等の整備を行った施設において、快適な水辺環境を府民に提供している。</p>	<p>【諸状況】 防災機能 <被害想定区域> 10.65ha ・浸水想定戸数 2,081 戸 (計画時) 2,082 戸 (再評価時) 2,165 戸 (現時点)</p> <p>近隣小学校における学習活動の回数 ・平成 12 年：0 回 ・平成 16 年：7 回 上記活動に、地元水利組合等も参加。 ため池下流水路を活用した防災訓練 ・平成 12 年度 H13.1 実施 ・平成 16 年度 H13.1 実施以降、毎年 1 月に実施 H12～16：5 回実施</p> <p>【地元等の協力体制】 ・「金岡地区オアシス推進委員会」を推進母体としてコミュニティが形成され、ため池環境整備内容等について検討し、それに基づき、事業を実施している。 ・森池の一部に新たに造成したオアシス農園は、すべての区画（89 区画）が利用されており、その管理は地元の金岡町自治連合会が管理主体となり運営されている。 ・近隣小学校の環境学習活動において地元水利組合等が参加し、地域住民の世代間交流の活性化が図られている。 ・ため池の水を活用した防災訓練の実施により、地域住民の防災意識の高揚及び地域防災力の向上が図られている。</p>	<p>計画時点 : 8 . 1 3 総便益 B = 約 55.3 億円 総費用 C = 約 6.8 億 (総事業費 C=9.17 億円)</p> <p>再評価時 : 7 . 0 7 総便益 B = 約 57.14 億円 総費用 C = 約 8.08 億円 (総事業費 C=10.53 億円)</p> <p>再々評価時 : 6 . 5 1 総便益 B = 約 74.16 億円 総費用 C = 約 11.38 億円</p> <p>「解説 土地改良の経済効果」</p> <p>【安全・安心】 ・洪水時における決壊及び溢水被害の未然防止、安全・安心な生活環境が形成される。 ・火災発生時の防火用水や、震災時の生活用水として活用できる。 ・多目的広場を災害時の防災拠点として活用できる。 ・平成 12 年度より、ため池の水を活用した防災訓練が毎年実施され、地域住民の防災意識が高揚し、また、地域防災力の向上が図られている。</p> <p>【活力】 ・農業用水の確保とともに施設管理の省力化が図られ、地域農業の振興に寄与する。 ・整備された施設(遊歩道・オアシス農園等)の利用による地域住民の交流及び活性化が図られている。</p> <p>【快適性】 ・水と緑豊かな水辺環境の創出により、快適な生活環境及び周辺地域資源と調和した美しい水辺景観が形成される。</p> <p>【その他】 ・オアシス農園・多目的広場が造成され地域住民に提供される。 ・ため池をフィールドとした環境学習が行える。 ・ため池の多面的機能が保全される。</p>

自然環境等への影響と対策	委員会における主な審議内容	評価									
前回再評価時の意見具申と府の対応方針の概要											
<p>寺池には、絶滅が危惧される野生植物として位置づけられた「オオミクリ」(富栄養湿地に自生する多年草)の生息が確認されており、改修に伴う生息環境への影響を必要最小限とする対策を検討。</p> <p>改修方法については、ため池内でのオオミクリの移植など、その保全方法について関係者と協議を進める。</p>	<p>(再評価以降の状況変化) 再評価以降の状況変化として下記の内容を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費 事業費を11.4億円(0.8億円増)に計画変更した。 再評価時において想定されなかったものとして、事業期間中、個々のため池について順次、詳細調査や詳細設計を行っているが、その結果、長池の多目的広場造成箇所におけるヘドロの改良工事が必要となった。 ワークショップの取り組みによる計画内容の変更が生じた。 ・B/C 再評価時点は、本体工事のみの費用・便益を計上していたが、再々評価時においては、環境整備に係る水辺環境効果についても、費用・便益を勘案して算出した。(国のマニュアル変更) (参考) 	事業継続									
【意見具申】 事業継続	<table border="1" data-bbox="584 882 1313 1039"> <thead> <tr> <th></th> <th>再評価時の算定方法</th> <th>今回の算定方法</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>再評価時</td> <td>7.07</td> <td>5.42</td> </tr> <tr> <td>再々評価時</td> <td>8.93</td> <td>6.51</td> </tr> </tbody> </table>		再評価時の算定方法	今回の算定方法	再評価時	7.07	5.42	再々評価時	8.93	6.51	
	再評価時の算定方法	今回の算定方法									
再評価時	7.07	5.42									
再々評価時	8.93	6.51									
【対応方針】 事業継続	<p>なお、再々評価時の環境整備に係る水辺環境効果については、CVM調査による効果で算出し、本体工事(防災効果)とあわせB/Cは7.12となった。</p> <p>(地域住民との協働)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水利組合、自治会を中心とした「金岡地区オアシス推進委員会」を設立し、ため池の環境整備内容等について協議を行い整備している。 ・菅池では、近隣の小学校と連携し水生植物の植栽やこれを利用したものづくりなどの環境学習を実施している。 ・防災ネットワーク水路として、ため池の水を下流の水路に放流し消火活動を行う防災訓練を年1回実施し、地域住民の防災意識の高揚及び地域防災力の向上を図っている。 <p>(事業の進捗状況及び今後の整備予定について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、ため池2箇所(森池・菅池)が完了し、約84%の進捗となっている。今後、長池の広場整備や未着手の寺池と堂ヶ池の防災工事を実施し、平成19年に事業完了する。 <p>(事業効果について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災工事の完了した菅池・森池・長池では、決壊や溢水被害の防止が図られている。 ・森池では、89区画のオアシス農園が開園し、全ての区画が地域住民により農園として利用されている。 ・親水整備の完了している森池・菅池・長池の一部では、散策やジョギングなど憩いの場としての利用や通勤・通学など生活道路としての利用が図られている。 <p>(自然環境等への配慮について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オオミクリ(大阪府絶滅危惧類)の生息が確認されている寺池では、堺植物同好会などと協議し、その保全を前提としたため池の改修を実施する。 										

上期

審議日程

年 月 日	審 議 経 過
平成 17 年 4 月 12 日	第 1 回委員会 委員長選出 事業概要説明（事前評価・再評価・再々評価）
平成 17 年 4 月 27 日 5 月 11 日	現地視察 公園事業服部緑地、街路事業堺港大堀線
平成 17 年 5 月 30 日	第 2 回委員会 個別事業審議
平成 17 年 6 月 21 日	第 3 回委員会 個別事業審議
平成 17 年 7 月 7 日	第 1 回専門部会 個別事業論点整理
平成 17 年 8 月 9 日	第 4 回委員会 府営住宅建替事業論点整理 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)クエイク・フォーラム 代表取締役
おお 大	の 野	たか 隆	お 夫	前大阪商工会議所専務理事
おか 岡	だ 田	のり 憲	お 夫	京都大学防災研究所教授
かし 柏	はら 原	し 士	ろう 郎	武庫川女子大学生生活環境学部教授
かわ 川	かみ 上	ひろ 博	こ 子	弁護士
さ 佐	えき 伯	じゅん 順	こ 子	同志社大学社会学部メディア学科教授
にい 新	かわ 川	たつ 達	ろう 郎	同志社大学大学院総合政策科学研究科教授
ます 増	だ 田	のぼる 昇		大阪府立大学大学院生命環境科学研究科教授
まつ 松	ざわ 澤	とし 俊	お 雄	大阪市立大学大学院経済学研究科教授
みつ 三	の 野	とおる 徹		京都大学大学院農学研究科教授

(五十音順・敬称略 委員長 委員長代理)

専門部会 委員名簿

かし 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
にい 新	かわ 川	たつ 達	ろう 郎	同志社大学大学院総合政策科学研究科教授
ます 増	だ 田	のぼる 昇		大阪府立大学大学院生命環境科学研究科教授
まつ 松	ざわ 澤	とし 俊	お 雄	大阪市立大学大学院経済学研究科教授
みつ 三	の 野	とおる 徹		京都大学大学院農学研究科教授

(五十音順・敬称略 部会長)