

事業別の審議概要

1. 再評価対象事業 6件

番号	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	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
1	道路交通安全	<p>コトノキョウ170ノウ 国道(旧)170号 交差点改良 〔藤井寺市〕</p> <p>藤井寺市の土師ノ里交差点において、交通事故防止を図るため、右折レーン及び歩行者道を拡幅整備する。</p>	<p>交差点改良 事業延長：220m 道路幅員：12.0～15.0m 鉄道上橋梁架替 右折レーン設置2箇所 (南行き、北行き) 歩行者道拡幅両側 (幅員：2m⇒2.5m)</p> <p>※関連事業 「堺大和高田線交差点改良」</p>	事業採択後 10年間継続中	H13	H23 (H22)	17億円 ※内訳 国：8.5億円 府：8.5億円	用地91% 工事68%	-
2	道路交通安全	<p>カイヤマトリカガセ 堺大和高田線交差点改良 〔藤井寺市〕</p> <p>藤井寺市の土師ノ里交差点において、交通事故防止を図るため、右折レーン及び自転車歩行者道を拡幅整備する。</p>	<p>交差点改良 事業延長：250m 道路幅員：18.5m 右折レーン設置2箇所 (東行き、西行き) 自転車歩行者道拡幅両側 (幅員：2m⇒4m)</p> <p>※関連事業 「国道(旧)170号交差点改良」</p>	事業採択後 10年間継続中	H13	H23 (H22)	14億円 ※内訳 国：7億円 府：7億円	用地100% 工事74%	-
3	道路	<p>オオサカチュウカウツウノウ 大阪中央環状線鳥飼大橋(北行)架替 〔守口市・摂津市〕</p> <p>耐震性の確保、慢性的な交通渋滞の解消及び歩行者等の安全確保を図るため、車道拡幅、自転車歩行者道設置を含む旧橋の架替えを行う。</p>	<p>事業延長：950m 橋梁架替 延長：554m 道路幅員：16.25m (3車線、自転車歩行者道片側)</p>	事業採択後 10年間継続中	H13	H27 (H25)	150億円 ※内訳 国：78億円 府：72億円	用地 1 工事51.3%	-

※年度、事業費、事業進捗率の下段()は計画時または事前評価時の数値。変更のないものは記載せず。

委員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】

- ・土師ノ里交差点で交差する本路線及び堺大和高田線ともに右折専用車線がなく、右折車による交通渋滞や事故が多発していることから、事故防止及び歩行者等の安全確保を図るため、右折レーン2箇所及び歩行者道を拡幅する事業で、平成13年度に事業着手。
- ・本事業箇所では依然として渋滞及び事故が多発（平成17～19年度：20件）しており、事業の必要性に変化は見られない。
- ・用地交渉が難航したため、完成は1年遅れの平成23年度となる見込み。
- ・鉄道上橋梁の施工等に係る鉄道事業者との協議、交差点改良に係る警察協議とも完了している。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・用地協力が得られる目途がたったため、今後の進捗に大きな支障となる要因は見込まれていない。
- ・平成22年度に橋梁架替及び用地交渉を行い、その後、右折レーン及び歩行者道を整備し、平成23年度に完了見込み。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は91%取得済み、工事も68%進捗している。平成23年度完了予定であり、代替案立案の余地はない。

【部局の対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・用地交渉が難航したため遅延しているが、用地協力が得られる見込みとなり、遅延要因が解消されたことから、平成23年度の完成が見込まれている。事業箇所では、依然として渋滞、事故が多発しており、必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

- 用地買収は、どのように行うのか。また、どの程度の期間を見込んでいるのか。
⇒交通安全事業は、地域の方に望まれることを前提に、ある程度の合意を得ながら事業に入っていくため、収用により強制的に用地を取得することは難しい。境界に争いがある場合や価格が折り合わない場合など、個別の事情により事業の進捗が見通せないケースもある。
- 用地交渉の状況と今後の見通しは。
⇒民々の境界未確定（7筆・関係地権者4名）。平成22年6月に境界委員会を実施、現在、境界の調整中で、平成22年度末までに買収を完了する予定。

【視点1：事業の必要性】

- ・土師ノ里交差点で交差する本路線及び国道（旧）170号ともに右折専用車線がなく、右折車による交通渋滞や事故が発生していることから、事故防止及び歩行者等の安全確保を図るため、右折レーン2箇所及び自転車歩行者道を拡幅する事業で、平成13年度に事業着手。
- ・本事業箇所では依然として渋滞及び事故が多発（平成17～19年度：12件）しており、事業の必要性に変化は見られない。
- ・用地交渉が難航したため、完成は1年遅れの平成23年度となる見込み。
- ・駅舎改良に係る鉄道事業者との協議、交差点改良に係る警察協議とも完了している。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・用地協力が得られ、買収は完了済み。今後の進捗に大きな支障となる要因は見込まれていないことから、平成23年度に完了する見込み。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は100%取得済み、工事も74%進捗している。平成23年度完了予定であり、代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・用地交渉が難航したため遅延しているが、用地協力が得られ、遅延要因が解消されたことから、平成23年度の完成が見込まれている。事業箇所では、依然として渋滞、事故が発生しており、必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

- 用地交渉の状況と今後の見通しは。
⇒本路線の整備により土地が利用しにくくなる地権者から協力が得られていなかったが、協力が得られ、既に買収済み。

【視点1：事業の必要性】

- ・耐震性の確保と慢性的な交通渋滞の解消、歩行者等の安全確保を図るため、平成14年度に橋梁の架替事業に着手。
- ・平成22年2月に新橋の車道部分が完成し暫定供用（3車線）を開始。
- ・現在、歩行者等が淀川を渡るための歩道橋は、南行き車線にしか設置されていないため、下流側の住民は、大きく迂回してこの歩道橋を利用しなければならない。このため、旧橋を撤去し、北行き橋梁にも新たに自転車歩行者道を設置し、歩行者等の安全と利便性を確保する必要性に変化はない。また、河川占用許可の条件により、防災上の観点から旧橋を撤去する必要がある。
- ・公共事業費の削減により事業進捗がペースダウンしたため、完成は2年遅れの平成27年度となる見込み。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・平成23年度から26年度に旧橋撤去、平成27年度に自転車歩行者道の設置を予定。
- ・今後の進捗に大きな支障となる要因は見込まれていない。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・旧橋撤去について、コスト縮減の観点から撤去方法を検討し、コスト縮減に努める。
- ・平成22年3月に新橋の車道部分が完成し暫定供用（3車線）を開始しており、代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・公共事業費の削減により事業進捗がペースダウンしたため、完成は2年遅れの平成27年度の予定だが、旧橋撤去及び自転車歩行者道設置の必要がある。

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

- OB/Cの変動理由は。
⇒国の算出マニュアルの変更（原単位・検討期間）、将来交通量予測の変更、走行時間短縮便益算出の対象となる範囲の変更により、前回評価時の1.93から2.08に変動。

事業別の審議の状況

番号	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	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
4	道路	ヒラカトシガハヤツイミサレン (カカオカクハレン) 枚方富田林泉佐野線 (梅が丘黒原線) 〔寝屋川市〕 第二京阪道路の供用に伴い集中する交通を分散し、渋滞緩和を図るため、新たに枚方富田林泉佐野線のバイパスを整備する。	道路築造 事業延長：1.6km 道路幅員：16.0m (2車線、自転車歩行車道両側)	事業採択後 10年間継続中	H13	H28 (H19)	116億円 (104億円) ※内訳 国：50億円 府：66億円 (うち増額分) 国：7億円 府：5億円	用地90% 工事45%	-

※年度、事業費、事業進捗率の下段()は計画時または事前評価時の数値。変更のないものは記載せず。

委員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】

- ・平成16年度に策定された無電柱化計画の実施に伴い工事費が約3.2億円増加。
- ・土質調査により、土留め工法の見直しが必要となったため、工事費が約3.3億円増加。
- ・地元及び警察との協議により、市道太秦打上線との接続部の迂回路の見直しが必要となったことにより、工事費が約1.5億円増加。
- ・補償対象物件の精査により、補償費が約4億円増加。
- ・本路線はJR学研都市線とも交差するため、今後、JR西日本との協議により、事業費が変動する可能性がある。

【視点1：事業の必要性】

- ・第二京阪道路の供用に伴い事業箇所付近（寝屋川市東部地域）のさらなる交通集中が見込まれたため、これらを分散し渋滞解消を図るため、平成13年度に事業着手。
- ・平成22年3月20日の第二京阪道路供用開始に合わせて、第二京阪道路を挟む800m区間の供用を開始。
- ・第二京阪道路の完成に伴い、交通渋滞も一時的に緩和されているものの、今後、第二京阪道路の交通量増加が見込まれており、周辺交通ネットワークの必要性は当初計画時点と変わらない。
- ・用地交渉の難航及び公共事業費削減の影響により、完成は9年遅れの平成28年度となる予定。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・平成22、23年度に用地交渉、平成24から28年度に道路整備を予定。
- ・用地協力が得られる目途がたったため、事業費確保のほかには、今後の進捗に大きな支障となる要因は見込まれていない。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は90%取得済み、工事も45%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

- ・用地交渉が難航したため遅延しているが、用地協力が得られる見込みとなり、遅延要因は解消されている。しかし、公共事業費の削減により、事業進捗がペースダウンしたため、完成は平成28年度となる見込みである。第二京阪道路の開通に伴う交通量増加に対応する必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

- 用地交渉の状況と今後の見通しは。
⇒用地境界を特定するに当たり、共有地名義の土地について、地権者（67名）の特定に日数を要した。既に地権者は特定済みで、今年度中に境界立会を完了し、平成23年度末までに買収を完了する予定。
- こうした事業は完成まで長期間かかるが、完成時の交通量は考慮しているのか。
⇒将来交通量の予測を考慮している。交通量予測は10年程度で見直されるので、再評価でB/C（費用便益比）を算出する際には、最新の交通量予測を反映させている。
- 鉄道交差点の事業費は大幅に変動するケースが多い。現状の積算と今後想定される変動要因を教えてください。
⇒本事業は跨線橋で鉄道を跨ぐ計画になっている。跨線橋の工事は、道路になる上部工と橋脚になる下部工で構成。上部工は、工場での製作費、現場まで運ぶ輸送費、橋を脚にかける架設費、道路面や壁を作る床版工で、下部工は、土工、基礎工、コンクリート工である。工事費は、これらの費用とそれぞれの間接工事費の合計で、本事業では約4億円を見込んでいる。工事費は過去の類似した工事の実績を基に積算しているが、今後、変動するかどうかは、鉄道事業者との詳細な協議を行うまで分からない。
- 鉄道事業者との本格的な協議に入るのが遅すぎるのではないかと。
⇒跨線橋は「道路橋示方書」という基準に従って設置しなければならないが、あまり早く詳細設計を行うと、施工までの間に、その基準が変更されるリスクがあるので、通常は跨線橋の工事が近づいてきた時点で、詳細な協議を行っている。
- B/Cの変動要因は。
⇒前回と今回の評価における費用便益分析の変更点は次の4点。国土交通省の費用便益分析マニュアルの改訂（平成20年11月）に伴う「走行時間短縮便益の原単位」の見直し（70.65から47.34へ）と「検討期間」の見直し（40年間から50年間へ）、国土交通省の調査に基づく「全国交通量予測値」の変更（年間8,876億台キロから年間7,190億台キロへ）、「走行時間短縮便益算出の対象となる範囲」の変更（特定路線から影響を受けるすべての路線）。
- 事業費増加の詳しい理由は。
⇒事業費は、補償件数等の増加で約4億円、無電柱化工事の追加で約3.2億円、掘割区間の土留め工法の見直しで約3.3億円、迂回路の追加工事で約1.5億円、合計で約12億円増加している。補償件数等の増加は、事業着手後に本路線と周辺市道等との取付方法や生活道路の機能復旧について地元と協議した結果、買収用地、補償件数が増加したことに加え、一部物件で補償費の算定方法を同一敷地内での再築から移転に変更する必要が生じたことによるもの。無電柱化工事の追加は、本路線の無電柱化は平成16年3月に決定したため、事業採択時の平成13年度には費用を計上できなかったことによる。掘割区間の土留め工法の見直しについては、土を掘る前に行う土留めの際に地質を調査したところ、汚泥や腐食土が存在する軟弱地盤であることが判明したことから、良質な土への入替えが必要になったものである。迂回路の追加工事は、地元や警察との協議により、本路線と市道太秦打上線との交差点を当初計画の豊野浄水場南交差点から少し離れた場所に設ける形に変更したため、市道を付け替える必要が生じたことによるもの。付替工事は車を通行させたままで行わなければならないため、仮設の迂回路を設ける必要が生じた。
- 土壌の状態は、事前にきちんと調査をしていれば、初めから分かるのではないかと。
⇒当初の工法は、事前に土質調査を行った上で計画されたものだが、その調査の際には、腐食土等の柔らかい土のある場所が特定できなかった。こうした工事では、事業着手後の設計段階で土質調査を行うが、この時点では、まだ用地を買収できていないので、調査を行うにしても一定の限界がある。

事業別の審議の状況

番号	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	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
5	道路	<p>材カハヲカサレシ 大阪枚岡奈良線 〔東大阪市〕</p> <p>東大阪市の中心的市街地形成地域において、右折車による渋滞の解消、自転車、歩行者の安全確保を図るため、右折レーンを設置するとともに自転車歩行者道を拡幅する。</p>	<p>道路改良 事業延長：450m 道路幅員：25.0m 右折レーン設置2箇所 (西行き、東行き) 自転車歩行者道拡幅両側 (幅員1.5m⇒3.5m、8.0m)</p>	事業採択後10年間継続中	H13	未定 (H24)	32億円 ※内訳 国：18億円 府：14億円	用地85% 工事59%	-
6	街路	<p>ヒラカフジカサレシ 枚方藤阪線 〔枚方市〕</p> <p>歩車分離による交通混雑の緩和と歩行者等の安全確保を図るため、現道(杉田口禁野線)の交差点改良及び自転車歩行者道の整備を行う。</p>	<p>道路改良 事業延長：0.6km 道路幅員：16.0m 交差点改良 自転車歩行者道設置両側</p>	事業費3割以上増加	H17	H27 (H22)	24億円 (18億円) ※内訳 国：13.2億円 府：10.8億円 (うち増額分) 国：3.3億円 府：2.7億円	用地78% 工事1%	H16事前評価・事業実施

※年度、事業費、事業進捗率の下段（ ）は計画時または事前評価時の数値。変更のないものは記載せず。

委員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】

・本路線の歩行者道幅員は狭い部分で1m程度しかなく、通勤時間帯には自転車及び歩行者が車道を通行し、また右折車を原因とする慢性的な交通渋滞も発生して非常に危険な状態である。歩行者等の安全を確保し、渋滞解消を図る必要性に変化はない。

・用地85%、工事59%の進捗であるが、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年度以降一時休止中(平成20年度第3回建設事業評価委員会において報告)。

・地権者からの事業地の買取請求には対応しており、今後も対応する必要がある。

【視点2：今後の進捗見通し】

・事業費予算化の目的が立たないことから、今後の見通しは立っていない。

・但し、歩行者の安全対策等の暫定整備については今後も対応する必要がある。

【視点3：コスト縮減・代替案】

・用地は85%取得済み、工事59%進捗しており、代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】 ⇒ 休止

・平成20年度策定の「財政再建プログラム(案)」(H20~H22)により、建設事業費が原則2割削減されることとなり、道路事業においても、都市整備部

で定めた方針に基づいてさらなる事業の重点化を図った。重点化に当たって、大きくは、大阪の骨格を形成する道路整備等を「骨太」、それ以外の道路整備を「府民密着」の二つに分け、「骨太」のうち、第二京阪・大和川線関連は、完成予定を遅らせることなく進める「着実に整備」に、第二京阪・大和川線関連以外の事業は、完成予定年度が遅れる「ペースダウン」に分類した。「府民密着」としてバイパス整備や現道拡幅については、平成20年度の時点で、進捗状況から早期の概成が可能な路線を「着実に整備」に、逆に、早期の概成が見込めないと判断した事業を「一時休止」に分類した。この結果、本事業については、その時点で用地76%、工事59%進捗していたが、なお残事業費が大きく、早期の概成が難しいことから、やむを得ず平成20年度から

平成22年度までの間、一時休止の取扱いとした(同(案)を受け、道路・街路事業のうち17箇所を一時休止としている)。
なお、「財政再建プログラム(案)」を受けて一時休止とした路線については、集中改革取組期間が今年度で終了することから、地元状況も踏まえ、幅員や整備区間の縮小などにより、あと少しの投資で早期に効果が発現できるような箇所について、残事業を進めて完成させる、などの対応を考えており、年度末を目途に検討していく。

【主な質疑応答及び意見】(「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。)

○地元は一時休止という方針を納得しているのか。

⇒地元には、財政再建プログラム(案)策定の際、財政状況を考慮すると、本路線を一時休止とせざるを得ないが、すでに用地買収の交渉が開始されている箇所もあるので、地権者からの用地買取りの申し出への対応や最低限の安全対策は実施することとし、その旨説明している。

○地権者からの事業地の買取請求には対応することだが、予算がない中、買取費用はどこから出すのか。また、中止にした場合はどうなるのか。

⇒休止の場合、事業予算としては措置できないが、地権者の生活の見込みを変えてしまうことは避けなければならないので、全体の枠の中で工夫して対応していくことになる。また、中止の場合は、以後の事業は全く行わないということなので、請求があっても買い取ることはできない。

【事業費の変動】

・事業着手後に無電化を推進する路線として位置付けられたため、歩道の地下に電線共同溝を設置する工事費として約3億円を追加。

・当初計画時、下落傾向が続いていた買取予定地の地価が上昇に転じたため、用地費が約1.5億円増加。

・移転補償の対象物件が見込みより増加したため、補償費が約1.5億円増加。

【視点1：事業の必要性】

・本路線は幅員狭小で歩行者道が両側とも未設置であることから、慢性的に交通混雑が発生している。沿道には枚方市民病院、関西外国語大学などがあり、現在も交通量は多い。特にラッシュ時は歩行者、自転車、自動車と混雑し、依然として危険な状態にあることから、事業の必要性に変化はない。

・B/Cは、国のマニュアル改訂(平成20年度)に伴い、走行時間短縮便益を算出するための時間価値の原単位が大幅に減少したこと、事業費が増加したこと

などにより、事前評価時点の4.65から2.32に低下。

・用地交渉が難航したため、完成は5年遅れの平成27年度の予定。

【視点2：今後の進捗見通し】

・未買収地は収用手続きによる確保を検討することとしており、遅延要因は解消する見込み。

【視点3：コスト縮減・代替案】

・工事進捗は1%であるが、用地は78%取得済みであり、本事業区間と接続する天津橋工区(枚方市施工)も進んでいることから、代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】 ⇒ 事業継続

・用地交渉の難航により遅延しているが、未買収地は収用手続きによる確保を検討することとし、遅延要因は解消する見込みで、必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】(「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。)

○用地交渉の状況と今後の見通しは。

⇒3件について、府が提示している土地評価方法や価格、移転補償の考え方に不満があるため、地権者が買収に応じていない。今後も任意交渉を継続するが、

完成予定年次に影響しないよう、一定の時点で買収の見込みについて判断し、収用を検討する。

○B/Cの変動理由は。

⇒国の算出マニュアルの変更(原単位・検討期間)、将来交通量予測の変更、走行時間短縮便益算出の対象となる範囲の変更、事業費の増加により、前回評価時点の4.65から2.32に変動。

○無電柱化の工事費は、もとの道路事業費に含めるべきものなのかどうか教えてほしい。無電柱化と道路整備の目的は異なるが、別々に工事するよりも同時に行うほうが効率的だという理由で含めているのか。もし、目的が異なるのであれば、道路事業費に追加するのではなく、無電柱化事業として事業費を別に計上すべきではないか。

⇒法律では、電線共同溝の整備目的を「安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備」としており、その位置づけを「道路の付属物」としている。国の補助申請手続きにおいても道路整備と一体的に扱うこととされていることから、その予算を道路事業の予算に追加計上している。なお、今回の審議対象案件のうち無電柱化する路線は3路線である。このうち、枚方富田林泉佐野線(梅が丘黒原線)と枚方藤阪線は、今年度の再評価が無電柱化決定後、初めての評価とな

るため、今回その費用を計上しているが、堺港大堀線は、前回再評価時点で既に無電柱化が決まっていたため、今回、事業費に変動はない。

○無電柱化する路線を指定するのは誰なのか、どのような手続きで決まるのか教えてほしい。

⇒府では、平成16年4月に国が策定した無電柱化推進計画により、道路、街路を新設する際には、原則として、無電柱化する方針としているが、実施に当

り、事業費増加の詳しい理由は、

⇒事業費は、買取予定地の地価の上昇で約1.5億円、無電柱化工事の追加で約3億円、補償対象物件の増加で約1.5億円、合計で約6億円増加している。買取予

定地の地価の上昇は、計画時は下落傾向にあった地価が、買収時には上昇に転じたことによるもの。無電柱化工事の追加は、本路線の無電柱化の協議が整ったのが平成19年3月であり、当初計画時の平成16年度に費用を計上できなかったことによる。補償対象物件の増加は、事業着手後に詳細な物件調査を

行った結果、移転補償の対象物件が増加したものの。

○昨年度は全国的に地価が下落している。特に大阪の下落は大きかったと思うが、この地点だけが上昇しているのは、この事業が実施されているからではないのか。作為的なものを感じるので、周辺の他の地点についても、地価のデータを整理し、確認すべき。

⇒資料のグラフは本路線の標準となる住宅地の公示価格をもとに作成したもの。枚方市内の他の住宅地3地点の公示価格を確認したところ、当該地点と同じ動

きであった。なお、買取価格は、公示価格をもとに不動産鑑定を行い決めており、その際、周辺地域の価格も勘案している。公共事業の場合は、足元を見て売れるのを渋れば価格が上がるとか、素直に早く売れば価格が下がるといったことは絶対にない。

○補償対象物件の増加について、なぜ最初から分からなかったのか。

⇒計画時は、図面で道路の計画線を確認し、現地で計画線にかかる物件を目測で判断する。本事業では、この時点で17件と判断していたが、着手後に詳細

事業別の審議の状況

2. 再々評価対象事業 8件

番号	類型	事業名〔所在地〕・概要	事業内容	再々評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
7	府営住宅建替	岸和田大町住宅 〔岸和田市〕 昭和38・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本住宅480戸を建て替える。	敷地面積：6.3ha（住宅敷地：3.9ha、活用地（売却）：2.4ha） 建替前戸数：480戸 計画戸数：480戸 事業手法：直接建設	再評価後5年経過	H13	H25 (H23)	65億円 (71億円) ※内訳 国：29億円 府：36億円 (うち減額分) 国：2.7億円 府：3.3億円	用地工事68% (15%)	H17再評価・事業継続
8	道路	国道480号（父鬼バイパス） 〔和泉市〕 府と和歌山県を結ぶ広域幹線道路であるが、勾配が急峻で幅員も狭小であることから、両府県でバイパス整備を行う。	道路築造 事業延長：7.3km うち府事業区間：4.5km (直轄代行区間：2.8km) 道路幅員：10.5m（2車線） 歩道片側（幅員3.0m、和泉市松尾寺町から第2トンネル坑口2.1km）	再評価後5年経過	H8	H27 (H25)	140億円 (221億円) ※内訳 国：77億円 府：63億円 (うち減額分) 国：45億円 府：36億円	用地64% (47%) 工事47% (21%)	H17再評価・事業継続

※年度、事業費、事業進捗率の下段（ ）は計画時または事前評価時の数値。変更のないものは記載せず。

委員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】

- 建設単価の低下による工事費の減少（約5億円減少）をはじめ、全体事業費が約6億円減少。
- 【視点1：事業の必要性】
- 本住宅の住戸は老朽化が著しく、耐震性が確保されていない。全480戸のうち365戸は浴室が設置されていないなど居住水準が低く、115戸はエレベーター未設置の中層住棟であり、建替えの必要性に変化はない。
- 文化財調査の実施時期及び範囲に変更があったため、完成予定は2年遅れの平成25年度となる見込み。
- 本住宅の応募倍率は28倍（平成21年度：応募者数84/募集戸数3）。平均応募倍率（平成19～21年度）は、岸和田市域で約9倍。
- 第1期（178戸）、第2期（167戸）は竣工し、現在、第3期の工事中。
- 【視点2：今後の進捗見通し】
- 今後の事業進捗の支障となる要因は見込まれていない。
- 【視点3：コスト縮減・代替案】
- 現在、工事の進捗は68%であり、代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- 文化財調査の変更の影響により完成予定が2年遅れるほかは、概ね計画通りであり、必要性にも変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

- どのような団地が建替えの対象となるのか、考え方を教えてほしい。
- ⇒建替えなどの事業は「大阪府営住宅ストック総合活用計画」に基づき実施されており、この中で、木造簡易耐火住宅約2,000戸、昭和20、30年代建設の中層耐火住宅約10,000戸、昭和40年代建設の中層耐火住宅のうち耐震性が無い約16,000戸が、建替えの対象に位置づけられている。これらは、耐震性が無いが、耐震性があっても老朽化が著しい住宅であり、本事業の対象団地もこれらに含まれている。なお、耐震性が無い高層住宅約14,000戸は耐震改修の対象としている。これら以外は、耐震性が有れば建替えや耐震改修の必要がないので、必要に応じて高齢者向け改善団地やバリアフリー中層住宅などが

【事業費の変動】

- 当初は全区間（7.3km）を府が施行する計画であったが、平成20年度に和歌山県との府県境をまたぐ4.1km（うち府域は2.8km）区間を国が代行して事業実施することとなったため、事業費が約81億円減少。
- 【視点1：事業の必要性】
- 増加する府県間交通需要への対応と歩車分離による地域住民の安全確保を図るため、バイパスを整備する事業であり、平成8年度に着手。
- 買収予定地に地籍混乱箇所があり、地図訂正に時間を要しているため、完成は2年遅れの平成27年度となる見込み。
- 和歌山県側の事業は平成21年度に完了しており、国の代行整備区間も含め、早期に事業を完了させる必要性に変化はない。
- 【視点2：今後の進捗見通し】
- 地図訂正は平成22年度中に完了し、その後用地交渉に入る予定。第2トンネル開通予定である平成25年度までに買収を完了し、国による第3トンネルの開通と合わせて平成27年度に完成する見込み。
- 用地協力は得られる見込みが立っており、今後の進捗に大きな支障となる要因は見込まれていない。
- 【視点3：コスト縮減・代替案】
- 用地は64%取得済み、工事も47%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

- 用地買収が難航したため遅延しているが、遅延要因が解消される見通しとなったことから、平成27年度の完成が見込まれている。和歌山県側はすでに事業

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

- 用地交渉の状況と今後の見通しは。
- ⇒地籍（約130筆）が混乱しており、所有者不明地も存在することから、境界確定及びその沿革調査に日数を要した。現在、筆数ベースで約9割は境界立会済みであり、境界確定後買収する。
- B/Cの変動理由は。
- ⇒前回評価時は、全区間（7.3km）が府施行であり、その区間を対象にB/C（2.3）を算出。今回は、一部区間が直轄代行（国が代行して整備）事業となったため、府施行区間（4.5km）を対象に、国の算出マニュアルの変更（原単位・検討期間）、将来交通量予測の変更、走行時間短縮便益算出の対象となる範囲の変更を踏まえてB/C（1.2）を算出。
- 一部の区間について、国が代行整備することとなった理由は。
- ⇒国の技術支援があったほうが望ましい箇所や事業規模が大きい場合に、国が直接整備する制度であるが、今回は、事業費負担の観点から、適用が望ましいと判断した。なお、事業費については、従前の補助事業であれば事業費の9割が、現在の交付金制度であれば5割が国から交付されるが、直轄代行の

事業別の審議の状況

番号	類型	事業名〔所在地〕・概要	事業内容	再々評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
9		<p>材カ 妹ノウケン 大泉本郷線 〔柏原市〕</p> <p>JR柏原駅周辺の交通混雑の緩和を図るため、JR関西本線と地下で立体交差する道路を新設する。</p>	<p>道路築造 事業延長：0.6km 道路幅員：20.0m (2車線、自転車歩行者道両側)</p>	再評価後5年経過	H8	H27 (H22)	<p>72億円 (77億円)</p> <p>※内訳 国：39.6億円 府：32.4億円</p> <p>(うち減額分) 国：2.7億円 府：2.3億円</p>	<p>用地91% (57%) 工事16% (3%)</p>	H17再評価・事業継続
10	街路	<p>ヤトノダバヤケン 八尾富田林線 〔堺市・羽曳野市〕</p> <p>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として、南河内地域における南北方向の主要幹線道路となる本路線を新設する。</p>	<p>道路築造 事業延長：1.9km 道路幅員：25.0m (4車線、自転車歩行者道両側)</p>	再評価後5年経過	H8	未定 (H22)	<p>90億円 (85億円)</p> <p>※内訳 国：49.5億円 府：40.5億円</p> <p>(うち増額分) 国：2.7億円 府：2.3億円</p>	<p>用地88% (78%) 工事36% (33%)</p>	H17再評価・事業継続

※年度、事業費、事業進捗率の下段()は計画時または事前評価時の数値。変更のないものは記載せず。

委員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】

- ・用地補償費が見込みを下回ったため用地費が約5億円減少。
- ・JR関西本線との交差部分（地下での立体交差）の施工について、JR西日本と協議中であり、今後、事業費変動の可能性はある。
- 【視点1：事業の必要性】
- ・事業箇所周辺においてJR関西本線と交差する道路は、柏原停車場大泉線のみであるが、当該路線は幅員狭小で歩行者道未設置であるため、慢性的な交通混雑が発生している。踏切部分の渋滞を始めとした交通混雑を解消し、歩車分離による歩行者等の安全確保を図るため、本区間を整備するものであり、事業の必要性に変化はない。
- ・B/Cは、国のマニュアル改訂（平成20年度）に伴い、走行時間短縮便益を算出するための時間価値の原単位が大幅に減少したことなどにより、前回再評価時点の1.87から1.10に低下。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・用地交渉が難航したため、
- ・難航していた用地交渉に目途がついたため、今後の進捗に大きな支障となる要因は解消された。
- ・JR関西本線との交差部分（地下での立体交差）に係るJR西日本との施工協議は平成24年度に完了し、平成25年度から工事着手の予定。
- 【視点3：コスト縮減・代替案】
- ・用地は91%取得済み、工事は16%の進捗であり、一部区間で供用を開始していることから、代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・用地買収が難航したため遅延しているが、用地協力が得られる見込みとなったため、平成27年度の完成が見込まれている。事業の必要性にも変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

- 用地交渉の状況と今後の見通しは。
⇒3件について代替地の要望があり、その選定に時間を要した。1件は昨年度に契約を締結済みで、平成23年度には当該地の買収が完了する見込み。残物件2件は、収用を検討中。
- B/Cの変動理由は。
⇒国の算出マニュアルの変更（原単位・検討期間）、将来交通量予測の変更、走行時間短縮便益算出の対象となる範囲を変更したことにより、前回評価時の1.87から1.10に変動。
- 前回評価時から事業目的が変わっていないか。
⇒平成17年度の前回評価時から、事業目的に変化はない。[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。（参考：意見具申・平成17年8月9日）]
- 鉄道交差部の積算内訳は。
⇒本事業は地下道で鉄道をくぐる計画になっている。地下道は、地下道本体の築造工、本体を線路の下へ押し入れるけん引工、それに伴う仮設工で構成さ

【事業費の変動】

- ・一部区間の構造を変更する必要が生じたことから、工事費が約6億円増加。
- ・地価下落により、用地費が約1億円減少。
- 【視点1：事業の必要性】
- ・周辺道路である国道170号の混雑緩和を図るとともに、南阪奈道路へのアクセス道路として、郡戸古市線からさつきの住宅までの1.9km区間を整備するものであり、事業の必要性に変化はない。
- ・南阪奈道路からさつきの住宅までの0.4km区間は、平成16年3月に供用開始。
- ・さつきの住宅から美原太子線までの0.7km区間も別事業として完了しており、供用済み。
- ・公共事業費の削減により事業進捗がペースダウンしているため、市道郡戸古市線から市道河原城羽曳が丘西1号線までの0.5km区間（1期）と市道河原城羽曳が丘西1号線から南阪奈道路までの1.0km区間（2期）に分け整備中。
- ・現在、1期区間の整備を優先的に進めており、用地100%、工事40%の進捗で、平成24年度に完成する見込み。
- ・2期区間については、用地80%、工事0%の進捗で、財政の見通しが明らかになった段階で事業スケジュールを見極めることとしており、完成予定時期は未定。
- ・B/Cは、国のマニュアル改訂（平成20年度）に伴い、走行時間短縮便益を算出するための時間価値の原単位が大幅に減少したことなどにより、前回再評価時点の4.32から1.66に低下。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・公共事業費の削減により事業進捗が大幅にペースダウンしているほかは、事業進捗の支障となる要因は見込まれていない。
- 【視点3：コスト縮減・代替案】
- ・本事業区間全体で、用地は88%取得済み、工事は36%の進捗であり、一部区間で供用を開始していることから、代替案立案の余地はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

- B/Cの変動理由は。
⇒国の算出マニュアルの変更（原単位・検討期間）、将来交通量予測の変更、走行時間短縮便益算出の対象となる範囲の変更により、前回評価時の4.32から1.66に変動。
- さつき野住宅の規模は。
⇒総面積約76.5ha、総戸数約1,980戸、総人口約7,000人。
- 事業費増加の詳しい理由は。
⇒一部区間の構造を変更する必要が生じたため、前回評価時に比べ工事費が6億円増加している。変更するのは2期区間の北側約150mで、掘削構造をボックス構造に変更した。本路線は市道河原城17号線及び15号線と3箇所で交差するため、当初、この3箇所でも道を分断し、掘削の外側に側道を設け、橋を一つ架ける計画であったが、地元協議において反対意見が出された。地元は、もとの市道の機能確保を強く要望されたため、市道河原城17号線の分断を回避

事業別の審議の状況

番号	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	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
11	街路	<p>材カキワダナカイセ (オジノカ)</p> <p>大阪岸和田南海線 (王子工区) 〔和泉市〕</p> <p>和泉市域における南北方向の交通混雑解消を図るため整備する本路線のうち、北信太駅前線から地区内計画4号道路までの0.6km区間(王子工区)を新設する。</p>	<p>道路築造</p> <p>事業延長：0.6km 道路幅員：22.0m (4車線、自転車歩行者道両側)</p>	再評価後5年経過	H8	H24 (H20)	57億円	用地93% (87%) 工事76% (67%)	H17再評価・事業継続
							<p>※内訳 国：31.3億円 府：25.7億円</p>		
12		<p>カクワカホリセ</p> <p>堺港大堀線 〔松原市〕</p> <p>松原市域を東西方向に連絡する堺大和高田線、大堀堺線の慢性的な交通渋滞の緩和を図るため、本路線を新設する。</p>	<p>道路築造</p> <p>事業延長：1.0km 道路幅員：16.0m (2車線、自転車歩行者道両側)</p> <p>西除川渡河橋：1橋 近鉄高架橋：1橋</p>	再評価後5年経過	H8	H28 (H22)	102億円	用地99% (86%) 工事31% (0%)	H17再評価・事業継続
						<p>※内訳 国：56.1億円 府：45.9億円</p>			

※年度、事業費、事業進捗率の下段()は計画時または事前評価時の数値。変更のないものは記載せず。

委員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】

- ・和泉市域を南北に結ぶ大阪和泉南線及び国道26号では、依然として慢性的な渋滞が発生しており、本事業の必要性に変化はない。
- ・地区内計画4号道路から富田林泉大津線までの0.5km区間は、本路線と同じ断面で供用済み。
- ・B/Cは、国のマニュアル改訂（平成20年度）に伴い、走行時間短縮便益を算出するための時間価値の原単位が大幅に減少したことなどにより、前回再評価時点の2.83から1.20に低下。
- ・公共事業費の削減に伴う事業のペースダウンと用地買収の難航により、完成は4年遅れの平成24年度となる見込み。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・未買収地は地籍混乱地であるため、買収に難航しているが、平成23年度に収用案件登録を予定しており、遅延要因は解消される見込み。

【視点3：コスト削減・代替案】

- ・用地は93%取得済み、工事は76%の進捗であり、本路線から富田林泉大津線までの区間が供用済みであることから、代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・事業費削減と用地買収の難航により遅延しているが、遅延要因が解消される見通しとなったため、平成24年度の完成が見込まれている。事業の必要性にも

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

○用地交渉の状況と今後の見通しは。

⇒地籍（約8筆）が混乱しており、民々境界について不確定な部分の用地取得に予想以上の日数を要している。引続き、境界確定について合意が図られるよう交渉を行い、境界確定後買収を行う。

○B/Cの変動理由

⇒国の算出マニュアルの変更（原単位・検討期間）、将来交通量予測の変更、走行時間短縮便益算出の対象となる範囲の変更により、前回評価時の2.83から1.2に変動。

○この区間が完成すれば、渋滞は解消されるのか。

⇒当該事業区間の西側にある国道26号を北方向に通行する際に、府道富田林泉大津線から当該路線を通り、市道北信太駅前線から府道泉大津美原線へ抜けることができるようになるので、国道26号の渋滞解消に効果があると考えている。

○現在では、市道北信太駅前線や府道富田林泉大津線は、スムーズに流れているのだが、どの程度の道路なのか。また、当該事業区間を通した途端に、これらの道路や他の場所で新たな渋滞が発生する心配はないのか。

⇒市道北信太駅前線、府道富田林泉大津線とも通常の2車線道路で、当該路線の供用済区間、事業中区間も2車線道路である。この市道や府道では、交通量が増えて便益が低下することが予測されるが、国道26号や府道大阪和泉南線の混雑が解消されることで、それ以上に便益が上がるため、トータルではコスト以上の効果が期待できると考えている。

○便益などよりも実質のほうが大事。実際に新たな渋滞が発生する恐れはないのかどうかを聞いている。新たな渋滞が発生し、交通事故が増えるようなことがあれば、その渋滞は進まないほうがよいように思う。

【事業費変動の可能性】

- ・現時点で事業費に変動はない。
- ・近鉄南大阪線との立体交差部分の施工について、近鉄と協議中であり、今後、事業費変動の可能性はある。

【視点1：事業の必要性】

- ・松原市域を東西に結ぶ大堀堺線及び堺大和高田線では、依然として慢性的な渋滞が発生しており、本事業の必要性に変化はない。
- ・本路線の東端から国道309号までは、本路線と同じ断面で供用済み。
- ・B/Cは、国のマニュアル改訂（平成20年度）に伴い、走行時間短縮便益を算出するための時間価値の原単位が大幅に減少したことなどにより、前回再評価

時点の4.19から1.41に低下。

- ・公共事業費の削減により事業進捗がペースダウンしたため、完成は6年遅れの平成28年度となる見込み。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・平成22、23年度に西除川渡河橋、24年度に近鉄高架橋の施工を予定。
- ・公共事業費の削減により事業進捗がペースダウンしたほかは、事業進捗の支障となる要因は見込まれていない。

【視点3：コスト削減・代替案】

- ・用地は99%取得済み、工事は31%の進捗であり、本路線から国道309号までの区間が供用済みであることから、代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・公共事業費の削減により事業進捗がペースダウンしたほかは、事業進捗の支障となる要因はなく、平成28年度の完成が見込まれている。事業の必要性にも

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

○B/Cの変動理由は。

⇒国の算出マニュアルの変更（原単位・検討期間）、将来交通量予測の変更、走行時間短縮便益算出の対象となる範囲の変更により、前回評価時の4.19から1.41に変動。

○鉄道交差部の事業費の積算内訳は。

⇒本事業は跨線橋で鉄道を跨ぐ計画になっており、工事の内容は枚方富田林泉佐野線（梅が丘黒原線）と同じである。本事業における跨線橋の工事費としては約11億円を見込んでいる。

事業別の審議の状況

番号	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	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
13	連続立体交差	<p>ナカイトセン・カシハマセン レンガクリ タイカサ</p> <p>南海本線・高師浜線連続立体交差 〔高石市〕</p> <p>交通渋滞と市街地分断の解消を図るため、高石市の南海本線3.1km及び高師浜線1.0km区間において、鉄道を高架化し踏切13箇所を除却する。</p>	<p>事業区間：4.1km (南海本線：3.1km、高師浜線：1.0km) 高架化駅：羽衣駅、高石駅 除却踏切数：13箇所</p>	再評価後5年経過	H8	H31 (H24)	550億円 (483億円)	用地90% (84%) 工事28% (14%)	H17再評価・事業継続

※内訳
 国：250億円
 府：167億円
 高石市：83億円
 南海：50億円

(うち増額分)
 国：31億円
 府：20億円
 高石市：10億円

※年度、事業費、事業進捗率の下端()は前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

委員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】

・耐震基準の見直し（鉄道構造物等設計標準・同解説 耐震設計、平成11年10月）に伴う橋梁等の構造変更等により工事費が約67億円増加。

【視点1：事業の必要性】

・本事業区間におけるラッシュ時の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ことから、渋滞緩和等を図るため鉄道を高架化し踏切13

箇所を除却する事業であり、平成9年度に着手。本事業区間の踏切における交通遮断量は依然として多く、事業の必要性に変化はない。

・平成20年度の将来交通量予測の見直しと国の算出マニュアル変更の影響により、B/Cは前回再評価時点の1.67から1.07に低下。

・用地交渉が難航したため、完成は7年遅れの平成31年度となる見込み。

【視点2：今後の進捗見通し】

・平成28年度末に南海本線、30年度末に高師浜線の高架化完了の見込み。

・未買収地は将来の側道となる箇所であり、鉄道高架化工事の支障とはならない。平成31年度の完成に向け、引き続き交渉を行う。

【視点3：コスト縮減・代替案】

・用地は90%取得済み、工事は28%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

・用地買収が難航したため遅延しているが、遅延要因が解消される見通しとなったため、平成31年度の完成が見込まれている。事業の必要性にも変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

○事業費の変動理由は、

⇒耐震工事（約51億円増）については、用地買収の遅れにより本体工事着手の目途が立ったのが平成20年7月であるため、前回再評価時点では、費用計上で

きなかったもの。環境対策（約16億円増）については、地元説明会で騒音・振動の軽減について強い要望があり、地元市など関係者と協議した結果、仮線

等の路盤改良や防振枕木等の対策を実施することとなったもの。

○用地交渉の状況と今後の見通しは、

⇒未買収地2件とも、府が提示している価格に不満があるため、地権者が買収に応じていない。1件は平成22年1月に土地収用を申請済みで現在審理中。残る

1件も任意交渉を継続しつつ、土地収用の申請手続きを進め、平成23年度末までに買収を完了する予定。

○B/Cの変動理由は、

⇒国の算出マニュアルの変更（原単位・検討期間）、将来交通量予測の変更、事業費の増加により、前回評価時の1.67から1.07に変動。

○南海本線の踏切箇所数、踏切事故件数は、

⇒踏切は132箇所。警察による現場検証の結果、事故扱いとなったものの件数は、平成18年度：3件、19年度：1件、20年度：3件、21年度：1件、22年

度（4月～8月）：3件

◆現場を見たが、踏切の距離が長い上に、電車が頻繁に通過するので、高齢の方には危険だと感じた。工事を早く進めるべきだと思う。

○前回の評価時点では、耐震基準の変更に伴い変動する工事費を計上できなかったということだが、平成11年には基準の見直しがあり、いずれ工事費変更の

必要が生じるという予測はできず、のぞけないか

○防音防振対策の追加による事業費の増加について、1m当たりの単価では40万円増加していることになる。感覚的には高いと感じるが、もう少し安価な方

法はなかったのか。

⇒本事業の防振対策では、深さ1mのところまで地盤を改良し、枕木も通常のものではなく、防振対応のものを使用、さらに、バラストの下にゴム製のマット

を敷いている。また、騒音対策では、地面から約2mの高さのところまで、吸音盤を貼り付けており、こうしたことを積み重ねると、どうしても、この金額

になってしまう。

○事業完成後、思っていた以上に騒音や振動がひどくなった場合などの対応は、

⇒現在は工事途中なので、住宅に近い位置に仮の線路を敷いているが、完成後は高架に上がり、両脇に幅6mの環境側道という空間ができ、列車からは遠ざか

る。また、高架橋はしっかりと杭を打って造っており、壁もできるので、基本的には高架後のほうが、振動、騒音は軽減される。ただし、場所によっ

事業別の審議の状況

番号	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	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
14	土地区画整理	<p>ミノポンマサ(ミズトミドリノカコト) ト イトチカカセリ)</p> <p>箕面森町(水と緑の健康都市特定土地区画整理) 〔箕面市〕</p> <p>箕面北部丘陵に計画戸数約2,900戸、計画人口約9,600人の都市を建設する。</p>	<p>面積：約313.5ha 地権者数：約300人 計画戸数：約2,900戸 計画人口：約9,600人</p>	再評価後5年経過	H8	H27	582億円 (583億円)	<p>用地— 工事57% (36%)</p> <p>※仮換地指定率99% (93%)</p>	H17再評価・事業継続 「余野川ダム事業が休止された場合、本事業に様々な影響が及ぶことが考えられることから、調整池やダム予定地の良好な管理等について適切な対策が講じられるよう、国と十分協議を進められたい。」

※内訳
国：46億円
府：368億円
保留地：168億円

(うち減額分)
府：1億円

委員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】 (「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。)

- B/Cの変動理由は、
⇒国の算出マニュアルの変更(検討期間)、地価の変動により、前回評価時の1.05から1.17に変動。
- 事業費の変動理由は、
⇒里山住宅地の区画道路はカーブが多いことから、電力事業者等との協議で多数の電柱や支線が必要となることが判明した。このため里山住宅地の保留地
分譲の推進やまちのコンセプト等を考慮し、本区画道路の無電柱化を行うこととし、工事費が約2億円増加した。
- ◆提出された府民意見は、「赤字がこれ以上増えるのを防ぐためにもこの事業を中止すべき」という趣旨だと思うが、意見に対する府の見解が、「これはやります」としか書かれていない。説明としては、「すでに入居されている方がいて、その方たちの生活を快適な状態に保つためにも、途中で止めるわけにはいかない」という事情を丁寧に書き込む必要があると思う。(第5回委員会において説明を追加、資料を公表済み)
- この事業を大阪府が実施することとしたそもその理由は、
⇒国による余野川ダムの建設に伴い、地元から、周辺の開発も要望されていたが、できるだけ良好な街づくりを行うためには、公的な開発が望ましいということ、大阪府が実施するという判断をしたもの。その後、オオタカの営業が確認されたことなどから、平成13年度に大幅な計画見直しが行われた。
- 余野川ダムの国での廃止手続きの進み具合とダム用地や調整池について、説明してほしい。
⇒平成17年7月1日に近畿地方整備局が「淀川水系5ダムについての方針」を発表し、その中で、余野川ダムは当面実施しないという考え方が示されこれらを踏まえ、近畿地方整備局が平成21年3月31日に「淀川水系河川整備計画」を策定した。この河川整備計画は、淀川水系のうち国が直接管理する区間を対象としており、計画期間は概ね30年である。余野川ダムに関する記述は、整備計画(案)と同じだが、余野川ダム事業のために、すでに整備した施設や取得済みの事業用地約80ヘクタールについては有効利用を図りつつ、適切に管理すると記載されている。
なお、国が取得したダム事業用地のうち4.1ヘクタールについて、箕面市が「(仮称)止々呂美ふるさと自然館」(野外活動緑地)として使用することで国と合意し、箕面市と国との間で、本年6月に確認書が締結された。箕面市が使用する期間中、当該区域の維持管理は箕面市が行うことで合意している。
- 第3区域を除く事業費の内訳を説明してほしい。
⇒第2区域は民間で開発されるので、全体事業費に第2区域の事業費は含まれていない。第1区域と第3区域の区画整理の合計事業費は582億で、そのうち
工事費は468億円。投資済事業費は、全体で334億円、工事費は246億円。なお、第3区域にはまだ着手していないので、投資済事業費はすべて第1区域のものである。残事業費は248億円で、そのうち工事費は222億円。このうち第1区域は149億円、第3区域が73億円である。さらに第1区域の149億円のうち、整備済未払いが79億円となっているが、これは、工事は完了しているが、支払いが残っているもので、平成27年度まで分割して支払う契約になっている。今年度以降、整備していく部分は70億円である。
- 地権者の換地部分は、一定の区域にまとまっている訳ではなく、府の保留地と入り組む形になっているので、地権者の土地だけを整備することはできない。また、小さい公園があるが、ここは、ほぼ防災だけの工事となっており、指摘の趣旨に概ね合う金額が70億円と考えている。
- ◆現地を視察し、自然環境が良くても、交通の便ではかなりハンディがあるように感じた。提出された府民意見について、現時点での評価としては理解できるものだが、すでに入居されている288世帯の方々の生活には配慮しなければならないので、大阪府の見解についてもやむを得ないと思う。

※年度、事業費、事業進捗率の下端()は前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

委員会において確認した事項・主な質疑応答及び意見 ①

【事業費の変動】

- ・里山住宅地の無電柱化への対応等により、工事費が約2億円増加。
- ・事務執行体制の見直し等により、事務費が約3億円減少。

【前回評価時の意見への対応】

- ・余野川ダム事業については、平成21年3月策定の淀川水系河川整備計画において休止することとなり、本事業の完了を予定している平成27年度までにダムが整備されることはなくなった。国との協議において、調整地も含めたダム事業用地の適正な維持管理については、地元市も含めた上で概ね合意。

【視点1：事業の必要性】

- ・本事業は、約300名の地権者が所有する約313.5ヘクタールにおける区画整理事業であり、平成8年度に着手。
- ・平成11年に事業地内でオオタカの営業が確認され、その保全方策や社会経済情勢の変化を踏まえ、採算性を点検・精査して大幅な事業見直し案を平成13

年に公表し、平成15年度に都市計画、事業計画を変更。

- ・第1区域については大阪府が直接造成する区域とし、一部を除く一般地権者への換地を第1区域に集約している。
- ・事業計画は、平成17年度の前回再評価時から大きな変更はないが、平成20年度策定の財政再建プログラム（案）において、第1区域は事業の完成を目指し、第3区域は粗造成の概成が見込まれる平成24年度末に採算性等を精査の上、基盤整備工事の実施を判断するものとされた。（第2区域は民間地権者が

開発）

- ・第1区域約1,200区画の宅地のうち約800区画については、平成19年度に完成し、平成22年8月末現在で288世帯、944人が居住しており、まちの成

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・第1区域における府の保留地である住宅地583区画については、平成19年10月から順次販売を開始し、平成22年5月末現在、販売241区画のうち159区画が契約済み。平成27年度までに販売を完了するため、平成22年10月から保留地販売支援業務の参画企業を1社から6社に拡大し、引き続き、住宅市況に

適応した柔軟な販売戦略を展開することで年間約60～80区画の販売を目指す。粗造成地区の完成宅地化工事等、残工事についても大きな支障要因はな

- ・平成27年度までに完了する見込み。
- ・第2区域は、民間地権者が開発中。
- ・第3区域の基盤整備工事の実施は、平成24年度末時点で判断。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・工事は57%進捗しており、一般地権者に対する仮換地指定はすべて完了している。また、完成宅地では仮換地や契約済の保留地において住宅建築が進んでいるため、大幅な変更は極めて困難である。
- ・府費負担軽減のため、工事費のコスト縮減の他、国費の増額や事務所経費の縮減等あらゆる場面においてコスト縮減に努める。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・平成15年度の事業計画等の変更、並びに平成17年度の再評価後は、ほぼ計画通りに事業が進捗しており、引き続き平成20年度策定の財政再建プログラ

委員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】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

○第3区域の地権者も第1区域に仮換地の権利を持っているとの説明を聞いたが、このことは、平成24年度に第3区域の基盤整備事業の実施の可否を判断する際の支障とならないのか。

⇒第3区域には、大阪府住宅供給公社の仮換地を集約している。もともと第3区域に土地を持っていた民間地権者は、第1区域に集約して仮換地を行っているが、本人の希望で第3区域内に仮換地した民間地権者も2名おられる。仮に第3区域の基盤整備工事を実施しない場合は、その2名の地権者に、例えば、

第1区域に仮換地を変わっていただくなど相談し、その合意が必要になる。

○残事業費は、第1区域と第3区域に区別されているが、実は第3区域まで一体的に整備しなければ完結しないということはないのか。第3区域のゴーサインを出すか出さないかは、平成24年度の時点で状況に応じて、フリーハンドの判断ができると理解して良いのか確認したい。

⇒今回の再々評価とは別に、平成24年度末には、第3区域の基盤整備工事を実施するかしないかを判断する。このことは、平成20年度の財政再建プログラム（案）に記載されており、今年度策定した財政構造改革プランにも同じ表現で記載されている。第3区域は誘導施設用地なので、施設誘致の可能性等を調査した上で、改めて判断することとしている。

○第3区域を実施しない場合、区画整理事業の精算は、どの時点で行うのか。

⇒第3区域を実施しない状態で精算する。その場合は、事業計画の変更が必要となる。

○平成15年の計画変更で、事業規模は随分縮小したと聞いている。半分ほどになったのではないのか。

⇒平成8年度に策定した当初計画では、面積約314ヘクタール、地権者約250人、計画戸数約5,000戸、計画人口約16,500人、事業費約1,326億円、平成11年に事業地の中でオオタカの営業が確認されたため、その保全方策を検討する中で、社会経済情勢の変化を踏まえ採算性を点検精査し、平成13年2

月に、大幅に縮小した形での事業見直し案を公表し、平成15年度に都市計画及び事業計画を変更した。

平成17年度の再評価は、変更後の事業計画に基づきご審議いただいた。変更後の計画では、面積約314ヘクタール、地権者約300人、計画戸数約

2,900

戸、計画人口約9,600人に縮小した。これらの計画変更に加えて、大阪府が直接造成する区域を縮小し、第2区域を民間地権者で開発することとしたため、事業費は約583億円で減少、保留地処分収入は約168億円、国費は約46億円、府負担額は約369億円となっている。

主な土地利用としては、公共施設用地約119ヘクタール、公益施設用地約6ヘクタール、オオタカ保全地等である環境保全用地約25ヘクタール、住宅用

地はすべて戸建住宅用地として約108ヘクタールとした。ほかに誘導施設用地が約55ヘクタールあり、これを第3区域としている。

今回の再評価も平成15年度に見直した事業計画に基づきご審議いただいております。事業費が約1億円減少するほかは、前回評価時から変化はない。

○住宅地に必要な商業施設や文化的施設ができてない。商業施設を誘致できる可能性はあるのか。どのように考えているのか教えてください。また、居住されている人は、素晴らしい街になるという将来のビジョンを描かれて、購入されていると思う。計画が変わることで、住民から苦情などはないのか。

⇒府の保留地販売は、平成15年度に変更した事業計画に基づき、平成19年10月から開始しているため、保留地の購入者には、現在の事業計画をご理解いただ

いただいていると考えている。また、地権者の方には、平成15年度の事業計画変更時に、変更内容を説明している。スーパー等の生活利便施設については、

○この事業が全て完了した後のフォローも必要ではないか。大阪府が直接売っているのだから、販売した責任は府に付いて回ると思う。事業完了後の維持管理や補修については、どう考えているのか。

⇒道路、公園などの公共施設は箕面市に移管するが、移管前に必要な補修を大阪府が行い、移管後の維持管理は箕面市が行うこととなっている。また、大阪府が販売している保留地については、引き渡し後2年間の瑕疵（かし）担保期間を設定している。里山とオオタカ保全地については、換地後、府有地になる

ので、府が維持管理していく。

○第3区域について、粗造成を行えば、そのまま放置できずに結局、基盤整備を実施しなければならないのではないか。粗造成で止めることはできるのか。

⇒粗造成は、西日本高速道路株式会社が行う。第3区域は、新名神の工事に伴い発生する残土の受入先であり、府が基盤整備を実施しない場合は、西日本高速

道路・街路事業の事業効果に関する主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】（「○」は質問、「⇒」は応答、「◆」は意見を示す。）

都市整備部から道路、街路事業のB（便益）とC（費用）の内訳等について追加説明（第4回委員会資料4・P5）。

・資料は、左から事業名、評価時点、便益と費用の内訳を記載。走行時間短縮便益とは、例えば渋滞が解消し、当該区間の通り抜けにかかる時間が短縮することによる便益で、走行経費減少便益は、渋滞の解消によりガソリン等の経費が減少することによる便益である。交通事故減少便益は、道路の改良等で交通事故が減ることによる便益である。

・国土交通省のマニュアル改訂により、B/Cの検討期間が40年間から50年間に変更されたため、前回評価時の便益は40年間分、今回は50年間分を積み上げた金額である。

・費用は、建設費と維持管理費で、便益と同じく、前回評価時の費用は40年間分、今回は50年間分を積み上げた金額である。これらの費用で便益を割ったものがB/Cである。

・参考として、当該区間の予測交通量と走行速度を記載している。予測交通量とは1日に通行する自動車の台数で、今回は平成32年時点を予測した数値、今回は平成42年を予測した数値である。走行速度は、予測交通量をもとに算出した数値である。

・なお、費用、便益ともに、ある時点を基準年として算出しているため、評価調査等の資料に記載している費用等の額とは一致しない。また、第2回委員会説明したとおり、平成17年度の再評価で示したB/Cの便益は、特定の競合路線を対象に算出していたが、今回は、影響を受ける路線すべてを対象として

いる。この数値をどう評価すれば良いのか。この数値を出す目的を教えてください。

⇒これらの事業は国土交通省の補助を受けて実施しているが、B/Cが1未満の事業については国から補助の承認を受けられないため、事業を継続するかどうかの判断の目安となっている。また、国において、他府県の事業も含めてどの事業を優先的に補助していくかを検討する際に、全国統一的な指標が必要だと聞いている。

◆南海本線の連続立体交差事業のB/Cは1.07と低いが、実際に現場を見れば、非常に大切な事業だということが分かる。この数値と肌感覚とが乖離しているように感じる。実態を見ると、この数値だけで事業継続の可否を決めるべきではないと思う。

○これらの事業効果をどう考えているのか示してほしい。道路事業の便益のほとんどは、走行時間の短縮という形で出てくるので、事業を行う前と、事業を行った後の交通量や走行速度を比べて判断すべきだが、そのところが見えてこない。

資料では、国道480号の交通量が前回評価時点での将来予測値が5,100台、今回は4,667台で減少しているが、走行速度は持続51kmから36kmに低下している。また、大泉本郷線でも、交通量は3分の1に減少しているのに、走行速度が低下している。これらはどう理解すれば良いのか。

⇒今回は、まず混雑度を算出し、混雑度から走行速度を出していた。混雑度とは、当該道路の交通容量で実際の交通量を割った数値である。それに対して今回は、主要な出発地と目的地を定め、出発地から目的地へ行くために通るそれぞれの道路について、いろいろな指標に基づき、走行速度を想定し、求めら

る。八尾富田線では、今回の交通量が2,700台だが、もし、最初からこの予測であれば着手しなかったかもしれない。前回の便益は40年間分、今回は50年間分

で算出しているため、単純に考えると便益は1.25倍になる。検討期間が延びても費用はそれほど変わらないので、仮に今回は1.25だったとして、前回

同様40年間分の便益で計算し直せば1ぎりぎりかもしれない。こうした場合、設定を少し変えると1を割り込む可能性もあり、B/Cだけで効果を計るのは危ういと感じる。そのため、事業の効果を費用、便益だけで計らずに、もう少し分かりやすい数値で説明してほしい。資料では、前回評価時と今回の数値を併記しているが、そうではなく、事業の実施前と完了後の交通量や混雑度を示すことができれば、分かりやすいと思う。

都市整備部から、堺港大堀線を例として、走行時間短縮便益の計算方法と代表的な周辺路線の交通量、走行時間について追加説明（第5回委員会資料3・P4～7）。

・道路の便益は走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益からなるが、最も数値が大きい走行時間短縮便益の計算方法を説明する。まず、当該区間の影響範囲全域において、当該区間を整備していない場合と整備した場合の二つのケースで走行時間費用を算出する。これは、交通量に走行時間と時間単位の原単位を乗じた値である。原単位は自動車の種類によって異なり、乗用車の場合は1分1台で約40円。これに365日をかけて、年間の走行時間費用を算出する。

・この計算を当該区間の整備により影響を受けるすべての道路について、整備していない場合と整備した場合のそれぞれで行い、道路ごとに走行時間費用を算出する。整備していない場合の走行時間経費の合計から整備した場合の走行時間経費の合計を差し引いた値が、1年間の走行時間短縮便益であり、

これを50年間分積み上げた値でB/Cを算出している。

・こうした計算の結果、堺港大堀線の1年間の走行時間短縮便益は7.88億円となり、現在価値化の処理を行った上で、50年間分を積み上げた値が134億円

○資料では、整備ありの場合と整備なしの場合で走行時間に変わらない路線が多い。単純に考えると、整備すればスピードは上がって走行時間は短縮されるのではないかと。時間が短縮されないのなら、渋滞対策にはならない。

⇒交通量が増減があっても、一定量の範囲内であれば、走行時間が変わらないケースはある。例えば制限速度が時速40kmの道路であれば、いくら交通量が少なくても時速40km以上にはならないものとして計算している。

○堺港大堀線を整備した場合に、走行時間は変わらないが交通量が増える大阪河内長野線や大堀堺線では、逆に込み合ってしまう。整備しない方が良いのではないかと。

⇒大阪河内長野線は計画道路で、このような交通量の増加を見越して計画し、現在、整備中である。堺港大堀線の開通により大阪河内長野線の交通量も増加すると想定している。この計算は、平成42年での予測を前提とし、平成42年時点で、堺港大堀線を整備しなかった場合と整備した場合の周辺道路の交通量、走行時間の予測値を示したものである。

◆仮定が二つ重なっているため分かりにくいと思う。大阪河内長野線は平成42年に出来ているという仮定のもと、堺港大堀線が出来ていなかったら、2,800台、堺港大堀線が出来たら12,200台が通行するという予測であるが、どちらの場合でも、大阪河内長野線の容量が十分なので、スピードは変わ

らないという意味だと思う。提示された資料では分かりにくいですが、計算の方法としては適当であると考えられる。