

建設事業の再評価について

(意見具申)

【素案】

平成 23 年 12 月 日

大阪府建設事業再評価監視委員会

1 はじめに

平成 23 年度は、再評価案件 10 件、再々評価案件 7 件の合計 17 件の対応方針（原案）について、審議を行った。

なお、審議にあたっては、従来どおり委員会審議を公開し、府民意見や意見陳述の公募を行うとともに、審議概要をホームページで公表するなど、透明性の高い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（P11）のとおりである。

3 審議結果（審議の詳細は P12 から P34 を参照）

（1）再評価対象事業

再評価対象事業と府の対応方針（原案）

事業名	府の対応方針（原案）
① 府営富田林楠住宅建替	事業継続
② 堺泉北港汐見沖地区多目的国際ターミナル整備	事業継続
③ 主要地方道 大阪高槻線歩道整備	事業継続
④ 主要地方道 （旧）大阪中央環状線交差点改良	事業継続
⑤ 一般府道 枚方茨木線歩道整備	事業継続
⑥ 一般府道 三島江茨木線歩道整備	中止
⑦ 東谷支溪 砂防事業	事業継続
⑧ 如意谷支溪 砂防事業	事業継続
⑨ 父鬼川側川 砂防事業	中止
⑩ 宝持山地区 急傾斜地崩壊対策事業	中止

上記の再評価対象 10 事業の府の対応方針（原案）について審議した結果、①から⑤、⑦、⑧、⑩の ~~89~~ 事業の対応方針（原案）については、本委員会に提出された資料と説明の範囲において、適切であると判断した。⑥については、委員会として、今後の対応方策について意見を付した上で、府の対応方針（原案）は妥当であると判断した。⑨については、事業目的や府の役割を考慮し、事業継続すべきと判断した。

なお、個別事業の審議における主な論点と今後の事業実施において改善・留意すべき事項は、以下のとおりである。

① 府営富田林楠住宅建替

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住宅 851 戸を建て替える事業である。

事業費の減少については、建設単価や落札率の低下による工事費の減少が主な理由であるとの説明を受けた。

府営住宅の建替事業については、平成 19 年 1 月に策定した「府営住宅ストック総合活用計画」に基づき実施しているが、平成 22 年 10 月に公表した「財政構造改革プラン（案）」において、府営住宅ストックについては将来的に縮小を図るとしたところであり、この方針を踏まえ「府営住宅ストック総合活用計画」を見直す予定で、本住宅についても、今後、計画変更の可能性があると説明を受けた。

② 堺泉北港汐見沖地区多目的国際ターミナル整備

荷捌き地が狭く多様な貨物が輻輳し非効率な荷役形態を解消するため、岸壁を新設し、中古自動車輸出の拠点港としての機能強化と物流の効率化を図る事業である。

本事業は、国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領が改定され、国の補助事業は事業採択後 5 年継続時点で再評価を実施することとなったため、今回、審議対象となった。事業費減少の主な理由は、他事業者が設置した防波堤の活用や落札率の低下によるものであること、泉大津市が行う下水道工事に遅れが生じたため、完成予定は、事前評価時の平成 23 年度から 1 年遅れの平成 24 年度となる見込みであることについて説明を受けた。

中古車輸出量の推移と今後の見通しについて確認したところ、平成 20 年まではおよそ 10 万台で推移しており、だが、リーマンショックの影響を受け平成 21 年に約 7 万台に減少したが、平成 22 年は約 9 万台に回復し、汐見沖岸壁の供用開始時の平成 24 年度には約 10 万台の輸出量を見込んでいるとの説明を受けた。今後の増加も見込まれると考えているが、港湾管理者としては、利用者への積極的なセールスを展開し誘致に努めていきたいとの説明を受けた。

なお、施設の必要性やその規模、並びに社会的便益の算出方法については、事前評価時と同様に、多くの意見があったことを付しておきたい。

③ 主要地方道 大阪高槻線歩道整備

大阪高槻線の摂津市から高槻市の区間について歩行者の安全確保を目的として歩道整備を行う事業である。

本事業は、財政状況の悪化により、用地買収を伴う区間の整備に着手できなかったため、完成は事前評価時の平成 16 年度から 9 年遅れの平成 25 年度となる見込みとの説明を受けた。また、本事業区間では、平成 16 年から 20 年の 5

か年で、死亡・重傷事故や自転車・歩行者関連の交通事故が 9 件発生しているとの説明を受けた。

④ 主要地方道 (旧) 大阪中央環状線交差点改良

豊中市の桜塚交差点において、交通事故防止を図るため、右折レーン及び歩道を拡幅整備する事業である。

本事業は、事業採択後 5 年間未着工のため、今回、再評価の審議対象となった。住民の理解が得られるまで交渉に時間がかかったが、今年度事業着手し、完成は事前評価時の平成 20 年度から 5 年遅れの平成 25 年度となる見込みとの説明を受けた。また、本事業区間では、死亡・重傷事故、自転車・歩行者関連の交通事故、追突事故が、平成 16 年から 20 年の 5 か年で 12 件発生しているとの説明を受けた。

⑤ 一般府道 枚方茨木線歩道整備

枚方茨木線の茨木市内において歩行者の安全確保を目的として歩道整備を行う事業である。

本事業は、財政状況の悪化により、交差する「都市計画道路 富田目垣線(府道鳥飼八丁富田線)」の事業完了後の着手としたため、完成は事前評価時の平成 15 年度から 10 年遅れの平成 25 年度となる見込みとの説明を受けた。

⑥ 一般府道 三島江茨木線歩道整備

三島江茨木線の茨木市内において歩行者の安全確保を目的として用地買収を伴った歩道整備を行う事業である。本事業については、現場を視察した上で審議を行った。

本事業は、府の対応方針(原案)が中止とされているため、その理由を質確認したところ、事業採択の翌年度である平成 15 年度に、最も危険な場所であった一部区間については、事業採択の翌年度である平成 15 年度に歩道整備を行ったものの、財政状況が悪化するし、より一層事業の重点化を図る必要がある中で、用地買収を伴う歩道整備の実施が困難で、本格的な事業着手の目途が立たないこと、本事業区間については、4 分の 3 で一定の歩道が確保されており、歩道のない区間でも広い路肩があり、現道のままで一定の交通安全対策が可能であること等により、他の事業箇所と比べて事業化の優先順位は高くないことから当初の事業計画について中止の判断に至ったを行ったとの説明を受けた。

なお、茨木市に対しては、以上のような理由から事業を中止する判断に至った現状ということについて、説明を行い、了解を得たとの報告を受けた。報告を行った。

また、当初の歩道整備は中止しても、今後の対応として、歩道の無い区間では、路肩のカラー化、ポストコーンや柵の設置などにより用地買収を行わなくても可能な交通安全対策を行っていくとの説明を受けた。があり、

本委員会としては、現地視察も行い、以上のような現状並びに歩道の無い区

間についての大阪府の今後の交通安全対策の方向性についても理解できたことから、当初の事業計画事業中止は妥当やむを得ないと判断した。

なお、府から説明のあった今後の対応については、柵を設置するなど、歩行者の安全を確保するための最大限の対策を講じることを強く要望する。

⑦ 東谷支溪 砂防事業

土砂災害を防止するため、砂防えん堤の整備を行う事業である。

本事業は、事業採択後 5 年間未着工のため、今回、再評価の審議対象となった。現地での用地境界確定の立会までは地権者全員から協力を得ていたが、地権者 5 名のうち 1 名との用地交渉が難航しており、用地取得できないため未着工となっている。今後、事業の必要性を理解していただくよう、引き続き粘り強く交渉していくとの説明を受けた。

⑧ 如意谷支溪 砂防事業

土砂災害を防止するため、砂防えん堤の整備を行う事業である。

本事業は、財政再建プログラム（案）による建設事業費削減の影響で事業着手が遅れており、事業採択後 5 年間未着工のため、今回、再評価の審議対象となった。当初の計画から遅れてはいるが、事業の必要性に変化はないことから、今後、用地取得できるよう地権者等と調整を図り、早期に本体工事に着手するとの説明を受けた。

⑨ 父鬼川側川 砂防事業

土砂災害を防止するため、砂防えん堤の整備を行う事業である。

本事業は、府の方針として事業を中止するため、今回、再評価の審議対象となった。対応方針（原案）を中止とした理由を確認したところ、平成 10 年度に事業着手したが、用地買収に反対している地権者 1 名と、えん堤構造の見直しを提示するなど、用地交渉を重ねてきたものの、協力を得られず、今後も着工できる目途が立たないこと、父鬼川側川には既にえん堤が 1 基あること、他にも同様の事業を必要とする危険箇所が多数残っており、事業進捗が可能なところから対策をすすめていきたいということから、中止とする判断を行ったとの説明を受けた。

平成 22 年に、自治会役員及び和泉市に、用地買収に協力が得られないため事業継続は困難であることについて説明しており、ソフト対策として、警戒避難体制の整備のため、住民、和泉市と府が連携し、地域版ハザードマップを作成している。また、今回は事業を中止しても、今後、地権者から用地買収の了解が得られるなど事情の変化があれば、再度、事業化の検討は行っていくとの説明を受けた。

本委員会としては、用地買収が進まないため、事業協力が得られる他の危険箇所に費用等を投入していきたいということは理解できるが、当事業箇所については、府が危険であると判断し事業着手を行ったものであり、事業の必要性には何ら変化がないことから、引き続き、用地協力が得られるよう努力し、事

業継続すべきとの判断に至った。

なお、今後、砂防事業の実施にあたっては、対策箇所の重点化を図り、事業の円滑な進捗のため、地権者等を対象に実施する、最初の事業説明会において、事業協力の確認を徹底し、協力を得られるところから着手していくとの説明を受けた。

⑩ 宝持山地区 急傾斜地崩壊対策事業

がけ崩れによる災害を防止するため、傾斜 30 度以上、高さ 5m 以上のがけ崩れの恐れのある急傾斜地において、急傾斜地崩壊対策施設を整備する事業である。

本事業は、府の方針として、事業を中止するため、今回、再評価の審議対象となった。対応方針（原案）を中止とした理由を確認したところ、急傾斜地崩壊対策事業は、法律で、当該急傾斜地の所有者等が施行することが困難又は不相当と認められるものについて府が施行するものとなっており、府が施行するには地元住民や市町村長からの要望を前提としている。本事業については、箕面市長を通じて府が施行するよう要望があったことから、事業化することとしたが、府が施行する際に必要な急傾斜地崩壊危険区域の指定について、関係する土地所有者等からその同意を得ることができないため事業を中止する判断を行ったとの説明を受けた。

既に、府からの説明を受けて、自治会長から住民へは急傾斜地崩壊危険区域の指定に関係者全員の同意が得られないことから、事業が継続できないことについて通知がなされており、今後、ソフト対策として、危険箇所の周知、警戒避難体制の整備、避難訓練の実施や啓発活動を行っていくこと、また、今回、事業を中止しても、今後、関係者全員から区域指定の了解が得られるなど、事情の変化があり、改めて要望が出されれば、再度、事業化の検討は行っていくとの説明を受けた。

また、地元市長の要望について、現在の見解を確認したところ、箕面市長から「区域の指定について住民等の理解が得られない現状では、事業中止もやむを得ない」との回答があったということについて説明を受けた。

以上のことから、本事業については、中止もやむを得ないと判断した。

また、今後の急傾斜地崩壊対策事業の進め方としては、着手後、急傾斜地崩壊危険区域の指定に同意が得られない等の理由で中止となることがないように市町村長から要望を受ける際に、関係者全員の区域指定への同意書の提出を徹底していくとの説明を受けた。

(2) 再々評価対象事業

再々評価対象事業と府の対応方針（原案）

事業名	府の対応方針（原案）
⑪ 甘南備川 砂防事業	事業継続
⑫ 岬町多奈川地区多目的公園整備	事業継続
⑬ 近鉄奈良線（東大阪市） 連続立体交差	事業継続
⑭ 都市計画道路 豊中岸部線・千里中央線	事業継続
⑮ 都市計画道路 十三高槻線（寿町工区）	事業継続
⑯ 都市計画道路 和泉中央線	事業継続
⑰ 一般国道371号（石仏バイパス）	事業継続

上記の再々評価対象7事業の府の対応方針（原案）について審議した結果、本委員会に提出された資料と説明の範囲において、対応方針（原案）は適切であると判断した。

なお、個別事業の審議における主な論点と今後の事業実施において改善・留意すべき事項は、以下のとおりである。

⑪ 甘南備川 砂防事業

土砂災害を防止するため、砂防えん堤の整備を行う事業である。

本事業は、用地買収について99%取得済みであり、7名の地権者のうち1名の事業協力が得られていない状況であるが、粘り強く交渉していくとともに、交渉を重ねても協力が得られない場合を考慮し、並行して、取得済の用地内でえん堤の位置などの見直しの検討を行うとの説明を受けた。

⑫ 岬町多奈川地区多目的公園整備

関西国際空港二期事業の土砂採取跡地に、協働・環境・健康をテーマとした「公共と民間が協働で創造する新しい多目的公園」を整備する事業である。

本事業は、道路の表層や公園の植栽、周回道路のフェンス等工事が残っているが、完成は当初の予定どおり、平成24年度となる見込みであること「事業活動ゾーン」では、企業誘致を行うため平成22年9月に進出候補事業者を3社選定し、現在交渉中であるとの説明を受けた。

また、本事業については、費用便益分析の手法が確立されていないため算出していないが、何らかの方法で試算できないか確認したところ、国土交通省の「大規模公園費用対効果分析マニュアル」を準用し、参考として試算すると、B/Cは1.11となるとの説明を受けた。

なお、本事業については、今後、府の追加支出が生じないように努力されたい。

⑬ 近鉄奈良線（東大阪市） 連続立体交差

交通渋滞と市街地分断の解消を図るため、東大阪市の近鉄奈良線 3.3km 区間において、鉄道を高架化し踏切 9 箇所を除却する事業である。

本事業は、平成 18 年度の再々評価時より事業費が 20 億円増加しているが、その主な理由は、若江岩田駅南側の自転車歩行者専用道路整備追加、工事中進入路の位置変更、工事期間中の踏切安全対策の強化との説明を受け、その必要性を確認した。また、工事中進入路の変更に伴う工事工程の見直し等により、完成は再々評価時の平成 23 年度から遅延しているが、平成 25 年度には高架化完了し、平成 28 年度の事業完了が見込まれているとの説明を受けた。

⑭ 都市計画道路 豊中岸部線・千里中央線

吹田市に位置する千里ニュータウンから発生する自動車交通の円滑化を図るため、府道豊中摂津線のバイパスとして整備する事業である。

本事業については、用地買収が難航し、進捗は大幅に遅れているが、未買収であった用地について平成 22 年度の収用裁決により取得が完了したため、完成は再々評価時の平成 18 年度から 6 年遅れの平成 24 年度となる見込みとの説明を受けた。

なお、本事業は、平成 15 年度に再々評価を実施した事業であり、本来であれば、平成 20 年度に再々評価を実施すべきであったが、事業所管部局で今年度の評価対象事業のチェックを行ったところ漏れていたことが判明し、今回、8 年経過し再々評価を行うことになった。これについては、事務局でもチェックできていないことが問題であり、今後、このようなチェック漏れを防ぐための検討を求めたところ、毎年度、事務局から各部局に次年度の評価対象事業の照会を行う際、一定の期間の経過により評価対象となる可能性のある事業については、一覧表を作成し、個々の事業ごとにチェックするよう、照会方法を改めるとの説明を受けた。

⑮ 都市計画道路 十三高槻線（寿町工区）

吹田市南部における国道 479 号や大阪高槻京都線の慢性的な交通渋滞を解消するため、大阪市へアクセスし阪急千里線を地下で立体交差するバイパス道路を新設する事業である。

本事業では、再評価時から事業費が 5 億円増加しているが、その主な理由は、既存の構造物撤去工の変更、地下埋設物設置工事の変更、地盤改良工の追加、工事期間中の側道部分の幅員確保等であるとの説明を受け、その必要性を確認した。

提示された資料では、どこで渋滞が解消されるのかわかりにくいため確認したところ、十三高槻線は大阪高槻京都線のバイパスであり、大阪中央環状線から大阪市まで完成すれば、大阪高槻京都線の渋滞解消が図れるとの説明を受けた。

工期については、施工方法の見直し及び地下埋設物事業者との工程調整に時間を要したため、完成は再評価時の平成 22 年度から 3 年遅れの平成 25 年度となる見込みとの説明を受けた。

⑩ 都市計画道路 和泉中央線

JR 和泉府中駅周辺の交通混雑緩和を図るため、JR 阪和線を地下で立体交差する道路を新設する事業である。本事業については、現場を視察した上で審議を行った。

本事業では、平成 18 年度の再評価時から事業費が 20 億円増加しており、その主な理由は、地盤改良工の追加、文化財調査範囲拡大、補償費の増額等であるとの説明を受けた。補償費については、計画段階で他路線の実績を参考に算定したが、事業箇所が駅に近接する場所であることと、商業施設等の営業補償が想定以上であったことにより増額したとの説明を受けた。

工期については、文化財調査の調査範囲拡大、仮設工法変更に時間を要したため、再評価時の平成 22 年度から 2 年遅れ、平成 23 年 3 月末に本線部が供用し、完成は平成 24 年度となる見込みとの説明を受けた。

なお、補償費については、平成 18 年度の再評価時の説明では、増額分が総事業費に反映されていなかったとの報告があったが、今後は、増額した費用の内訳や増額理由等を含めて正確に説明し、このような事が発生することのないよう、強く求める。

⑪ 一般国道 371 号 (石仏バイパス)

府と和歌山県を結ぶ広域幹線道路であり、交通渋滞解消と交通事故減少を図るため、両府県でバイパス整備を行う事業である。

本事業は、財政再建プログラム（案）による建設事業費削減の影響でペースダウンしているため、第 2 工区については平成 20 年代後半の完成を目指し、第 3 工区については第 2 工区完成後着手の予定であるとの説明を受けた。

本事業について、もう少し早く事業推進できないかという点について確認したところ、限られた財政制約の中で、府としては、平成 21 年度までは第二京阪道路に関連する道路に集中して投資し、今後は、新名神高速道路のアクセス道路の整備に集中投資する必要がある、本事業のような路線へも投資していきたいが、開通期限が迫っている路線に投資を集中せざるを得ないのが現状であるとの説明を受けた。

4 道路・街路事業の B/C（費用便益比）について

昨年度の意見具申において、道路・街路事業の B/C（費用便益比）について、「整備の前後や前回評価時点との比較が可能な形でのデータ等、事業効果を分かりやすく示す資料の作成に努められたい。」「便益に関してはその根拠や内容を分かりやすく示すよう強く要望する。」と示した。

これを踏まえ、本年度の第 1 回委員会において、道路・街路事業の費用便益分析について、「基本的な考え方」と、金銭で算出が可能な「走行時間短縮便益」「走行経費減少便益」「交通事故減少便益」のうち特に値が大きい「走行時間短縮便益」の算出方法について説明を受けた。今年度の評価対象案件において費用便益分析の説明を行う際には、データが整理されている事業については具体的な便益発生箇所を図面で示し、すべての道路・街路事業について定性的な事業効果についてより詳細な説明を行うこととし、今後、費用便益分析の委託発注を行う際には、図面作成用のデータ整理を仕様書で示し、すべての評価対象案件について、図面によるわかりやすい説明ができるようにしたいとの説明を受けた。

5 今年度評価対象であった道路事業について

今年度評価対象であった道路事業 4 件〔豊能池田線（伏尾バイパス）、余野茨木線（1 工区）、美原太子線（栗ヶ池バイパス）、大阪和泉南線〕については、現在、一時休止中であり、都市整備中期計画の策定とあわせて議論し、事業再開等について府の方針を示すこととしている。当初の予定では、11 月ごろを計画の策定の時期として進めていたが延期される方向となり、上記の道路事業 4 件の対応方針（原案）を今年度の委員会では提示できなくなったため、平成 24 年度以降に審議をお願いしたいとの報告を受けた。

6 審議対象案件の確認について

審議対象案件の抽出は、事務局が、毎年、翌年度の対象案件について各部局に照会する際、一般的な基準について提示し、該当する事業を各部局で抽出しているが、今回の豊中岸部線・千里中央線のケースは、その過程で抽出から漏れていたものである。今後、こうした漏れを防ぐため、一定の期間の経過により評価対象となるものについては、各部局への照会の際に、事務局から、対象となりうる事業の一覧表を提示し、個別の事業についてチェックすることとしたいとの説明を受けた。

7 結び

本委員会の目的は、建設事業の効率性及び実施過程の透明性の一層の向上を図ることである。

今回の審議では、対応方針（原案）で中止とされている案件があり、委員会としては、中止するという判断に至った過程や事業の必要性等を確認し審議を行った。府の判断により事業着手したものの、住民等の協力が得られないため事業中止にすることは、やむを得ないケースもあると考えるが、今後の事業着手にあたっては、できる限り、調査設計等の費用投資が無駄にならないよう、関係者には最初の段階から丁寧に説明を行い、協力意向の確認を行うよう望む。

また、審議資料においては、その事業の実施により、何を改善したいのか、それがどう効果として現れるのかなど事業効果を分りやすく示す資料の作成に努められたい。

建設事業再評価監視委員会の審議対象基準

類型	対象基準	評価の視点
再評価	<p>府が実施する建設事業のうち次のいずれかに該当する事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後 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 ・事業計画又は総事業費の大幅な変更、社会経済情勢の急激な変化等により評価の必要が生じた事業 〔事業計画又は総事業費の大幅な変更〕 <ol style="list-style-type: none"> ①事業を中止、休止（休止後の再開を含む）する場合 ②総事業費が 3 割以上（総事業費が 10 億円未満の事業は 3 億円以上）増減する場合 ③その他、事業計画を大きく変更する場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗状況 ・事業を巡る社会経済情勢の変化 ・事業効果の定量的分析（費用便益分析等） ・事業効果の定性的分析 ・自然環境等への影響と対策など
(再々評価)	府が実施する事業のうち再評価実施後、一定期間（5 年）が経過している事業	

平成23年度 開催状況

年 月 日	開 催 内 容
平成23年6月7日	第1回委員会 事業概要説明（再評価）
平成23年6月24日	第2回委員会 事業概要説明（再評価） 個別事業審議
平成23年8月3日	第3回委員会 事業概要説明（再評価・再々評価） 個別事業審議
平成23年8月19日	第4回委員会 事業概要説明（再々評価）
平成23年9月5日 7日	現地視察 三島江茨木線歩道整備 都市計画道路 和泉中央線
平成23年9月15日	第5回委員会 事業概要説明（再々評価） 個別事業審議
平成23年10月24日	第6回委員会 個別事業審議
平成23年11月14日	第7回委員会 個別事業審議 意見具申（素案）の審議
平成23年12月 日	第8回委員会 意見具申の取りまとめ

大阪府建設事業再評価監視委員会 委員名簿

	いわい たまえ 岩井 珠恵	ヴィジュアルデザイナー
	かも 加茂 みどり	大阪ガス株式会社エネルギー・文化研究所 主席研究員
	こいけ しゅんじ 小池 俊二	株式会社サンリット産業 代表取締役会長
	しもむら まさみ 下村 眞美	大阪大学大学院高等司法研究科 教授
	たたの ひろかず 多々納 裕一	京都大学防災研究所 教授
	どい としき 土居 年樹	天神橋三丁目商店街振興組合 理事長
○	にいかわ たつろう 新川 達郎	同志社大学大学院総合政策科学研究科 教授
	ほしの さとし 星野 敏	京都大学大学院農学研究科 教授
	まがた ひでお 曲田 秀男	株式会社曲田商店 代表取締役社長
◎	まつざわ としお 松澤 俊雄	大阪市立大学大学院経済学研究科 教授

(敬称略・50音順) ◎：委員長 ○：委員長代理

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/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。