

建設事業の再評価について
(意見具申)

平成24年1月26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 8 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、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。

なお、施設の必要性やその規模、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、その理由を確認したところ、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、財政状況が悪化し、より一層、実施する事業の重点化を図る必要がある中で、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について説明を行い、了解を得たとの報告を受けた。

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。

本委員会としては、現地視察も行い、以上のような現状と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、当初の事業計画中止は妥当と判断した。

なお、歩道の無い区間については、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行う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 年度から遅れているが、平成 25 年度には高架化を完了し、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。

⑯ 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 月末に本線部を供用し、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。

⑰ 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。

また、現行の評価方法に加えて、当該区間並びに周辺の現行の走行状況に対して、どのような効果をもたらすのかを示すことが重要と考える。さらに行政としては、将来時点で計画されている地域全体の道路網整備の効果（便益）についても現行の道路網及び交通量との関係から検証することが望まれる。

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	

事業別の審議概要

1. 再評価対象事業 10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	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
1	府営住宅建替	トダバヤクスノキゾエカカ 富田林楠住宅 〔富田林市〕 昭和38・39年度の建設で 老朽化が著しく、居住水準 や耐震性の低い住宅851戸 を建て替える。	敷地面積：9.8ha (住宅敷地：7.8ha、 活用地(売却)：2.0ha) 建替前戸数：851戸 計画戸数：851戸 事業手法：直接建設	事業採択後 10年間継 続中	H14	H26	111.5億円 国：50億円 府：61億円 (153億円) 国：69億円 府：84億円	1.49 (1.22)	工事63%	H13事前評価 事業実施

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または事前評価時の数値。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】

・建設単価や落札率の低下による工事費の減少（約38.6億円減少）をはじめ、全体事業費が約41.5億円減少。

【視点1：事業の必要性】

・本住宅の住戸は老朽化が著しく、住環境が悪化しており、居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保など建替えの必要性に変化はない。

・第1期（232戸）、第2期（180戸）は竣工し、現在、第3期（160戸）の工事中。

・B/Cは、事業費が減少したことにより、事前評価時1.22から1.49へ増加。

【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】

・5期計画のうち、第1期、第2期が竣工しており、第3期が工事中である。工事の進捗は63%であり、代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

・事業の必要性に変わりなく、計画どおり事業が進捗していることから、継続とする。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○事業費について事前評価時から、かなり大幅な落差があるが、その理由は、

⇒建設単価の変更は、平成13年度の戸当たり単価1450万円が1200万円に下落している。もうひとつの落札率の影響は、おおそ80%。

○活用地2haは、住宅が完成してから売却するのか。

⇒活用地には、まだ住宅が建てて入居しており、新しい住宅に転居すると空くようになるので、用地は最後に売却する予定である。

○府営住宅の入居希望者は多いのか。富田林楠住宅はどのような状況か。

⇒「府営住宅の入居状況」については、府営住宅全体では平成21年度末で空家率は3%。応募倍率は、大阪府全体で、21年度で13.2倍。地域別に見ると、大阪市内や北摂地域などの団地では倍率が高い一方、泉北ニュータウンなど応募倍率が低い団地もある。富田林楠住宅は建替え中なので、今住んでいる方が新しい住宅に入居しており、新規募集はしていない。建替事業が完了した第1期、第2期住宅における空家は412戸のうち、6戸。応募倍率は21年度で10.6倍。

○今後の府営住宅の建替事業に対する方向性は、

⇒府営住宅の建替事業については、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。この計画は、耐震化やバリアフリー化を目的とし、18～27年度までの10年間の計画であり、中間年である今年度に点検・見直しの予定となっている。計画では、原則、新たな供給を行わず、現在あるストックを有効活用する方針。今回、評価対象となっている富田林楠住宅のように、従前管理戸数分を建替えることにより、ストックの9割以上を目標に耐震化を進めている。

・一方、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。府営住宅のあり方としては、「住宅としてのストックは、今後の必要性を見極める中で耐震化を実施するとともに、良質なものは可能な限り活用することを基本とし、長期的な視点から世帯数の減少動向や住宅市場全体の状況を勘案し、総合的に施策を展開する。これらにより、将来のストック戸数の半減をめざす。」としている。なお、ストック戸数の半減は、将来の人口・世帯数の減少動向や民間賃貸住宅の空家の状況、大量ストックの保有リスクなどを勘案し、住宅市場全体を活用した新たなスタイルの住宅セーフティネット政策の構築などを前提に、政策目標として設定したものの。

・この方針を踏まえ、現在、府営住宅ストックの建替必要度合いの精査等を進めており、「府営住宅ストック総合活用計画」を見直す予定で、9月に素案を作成し、12月に計画策定予定。

・この見直しを踏まえ、今回評価対象となっている富田林楠住宅についても、今後、計画変更の可能性がある。

事業別の審議概要

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	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
2	港湾	物化ホカウオミササキ 物化ホカウ 堺泉北港汐見沖地区 多目的国際ターミナル整備 〔泉大津市〕 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並びに物流の効率化を図る。	多目的国際ターミナル整備 岸壁 (水深11m、延長260m) 防波堤(延長80m) 泊地浚渫 (水深11m、31,000㎡) 臨港道路(延長1.4km、4車線)	事業採択後5年間継続中 (国の事業評価実施要領が改定され、補助事業は事業採択後5年継続時点で再評価実施)	H19	H24 (H23)	19.8億円 国：9.9億円 府：9.9億円 (26.3億円 国：13.1億円 府：13.1億円)	3.03 (3.14)	工事73%	H18事前評価事業実施

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】(「○」質問、「→」応答、「◆」意見を示す。)

○東日本大震災をうけて、地震や津波に対して、どのような対応を考えているか教えて頂きたい。
 →東日本大震災では、想定外の津波で港湾施設をはじめ、海岸防潮施設等かなり被害をうけており、国の方で、今後、港湾施設の防災面をどうしていくのか検討が進んでいるところである。一番大事なものは、逃げるということ、市民の皆様の安全を確保する必要があるため、逃げるということを重点に検討しているところである。その後、東南海・南海地震が起こった時に大阪湾一帯の津波がどうなるか 国の中央防災会議で検討がなされているが、これを受けて、港湾施設、海岸防潮施設の津波に対する防御をどうしていくか、検討していき、必要なことは随時実施していく。

○中古自動車輸出の実績と今後の見通しについて

→堺泉北港の中古車輸出量の推移は、平成20年まではおよそ10万台までのラインで推移。全国と同様にリーマンショックの影響を受け、平成21年には前年比約70%の約7万台に減少。平成22年は9万台強と、前年比36%の増加であり、全国より回復の傾向が強く見られている。堺泉北港と神戸港の輸出量の推移の比較だが、堺泉北港は平成13年から16年までは全国の伸びと相関し、右肩上がりに増加してきた。以降、平成20年までは10万台から11万台で推移。一方、神戸港は中古車取扱港としては堺泉北港より後発であったために、平成13年から17年までは堺泉北港より少ない状況であったが、全国の伸びと相関して増加し、平成18年に堺泉北港を上回り、平成20年まで伸びを続けている。このことから、現在の堺泉北港の処理能力は約10万台程度が限界であり、そのため、全国規模の増加に対応しきれず、結果として神戸港の増加につながっているのではないかと推察している。平成21年には両港ともリーマンショックの影響を受けて落ち込んだが、平成22年では、堺泉北港が高い伸び率を示しており、同港の需要が高いものと考えている。今後の中古車輸出の見込みだが、平成21年の下落後、リーマンショック前の数字まで戻りつつあるなど回復の基調にあり、今後の増加も見込まれるのではないかと考えている。しかし、東日本大震災の影響による内需の増加など、新たな状況の変化も懸念されているところである。港湾管理者としては、本施設の整備により、中古車の取扱埠頭の集約と広い荷捌き地の確保が可能となり、課題である非効率な荷役形態が解消され、良好な環境が整うことから、積極的なセールスを展開し、誘致に努めてまいりたい。

○事業費の減少理由は、

→汐見地区では、現在大阪湾広域臨海環境整備センターで廃棄物の海面埋立を行っている。その廃棄物の埋立を行う船のために仮設の防波堤を設置している。その防波堤を港湾局の方で利用できないかという話があり、50年もつかどうかをセンターで検討し、追加で補修工事をすれば利用できることが判明したため、防波堤を新たに作る必要がなくなったので、事業費が減少した。また、岸壁は落札率の低下があったので工事費が減少した。

○下水道工事の遅れがどうい状況なのか。

→下水道工事は地元の泉大津市が行っているが、発注にあたって低入札となり、調査に3か月期間を要し、その影響で遅れた。

○既存の防波堤を使うということで、この構造物が50年たないので、その間の更新は当然入っているという理解でよいのか。

→50年もつように、センターの方で更新工事を行う。

→国土交通省の港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルの改訂内容であるが、主な変更点は、海上輸送に係る時間費用原単位と海上輸送費用だが、これらは今回の費用対効果の算定には用いていない。今回の算定では、陸上輸送費用の削減相当額を便益としており、この陸上輸送費用については、マニュアル改訂に伴う変更はなかった。

一方、第2回の委員会まで提示していた費用便益比、B/Cの4.08は、平成18年度の事前評価時に予測した平成23年度の岸壁供用時における中古自動車輸出台数をそのまま変更せずに用いて算定した値である。今回、便益算定の基準年が来年であり、事業着手以降の中古自動車輸出台数の実績が判明していること、また、これまでの審議でいただいた、「中古自動車の台数に応じて便益は変わる」という委員意見も踏まえ、便益算定に用いる中古自動車輸出台数の将来推計を見直し、B/Cを再計算することとした。具体的には、平成18年から22年までの5箇年の堺泉北港の輸出実績値から、岸壁が供用開始する平成24年の輸出量を推計し、事前評価時に4万5千台と推計していた汐見沖岸壁の輸出量を2万8千台に見直した。

費用対効果の算定であるが、汐見沖岸壁が整備されない場合は、代替港からの輸出となる。代替港までの運搬に必要な陸上輸送費相当額が費用対効果の算定における便益となる。今回の場合、近隣で中古自動車の輸出実績があり、同等以上の水深の岸壁がある港となると、神戸港と大阪港となる。神戸港と大阪港では必要となる陸上輸送費用が異なるため、28,000台の中古自動車のうち、それぞれの港の輸出実績に応じて配分すると、神戸港が24,800台、大阪港が3,200台となり、4台積みのカラヤリヤを用いることから、神戸港が6,200台、大阪港が800台となる。この台数に各々の輸送費を乗じること、合計で年間3億3900万円の輸送費用となり、この額が便益となる。費用便益比については、施設の供用年数が50年で、その間の総便益は65億8600万円となり、事業費と維持管理費を合わせた総費用は21億7200万円となる。総便益を総費用で除した結果、今回の事業におけるB/Cは3.03となる。

○実際の中古自動車の搬入元がどこなのか、統計的には把握していないのか

→堺泉北港に中古車を取り扱うオートオークション会場があるので、そこが一つの発生源ということで、堺泉北港からの他港への輸送コストを算定している。

○中古自動車輸送量を10万台で予測しているが、きちんとした根拠のもとに推定されているのか。

→今回の見直しにおいては、来年に供用するので直近の実績が明らかになっており、その実績を踏まえて24年の予測を行っている。そのため、近年の傾向を踏まえれば10万台になると考えている。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または事前評価時の数値。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①

【事業費の変動】

- ・既存防波堤の活用や落札率の低下により、全体事業費約6.5億円の減少。
- 【視点1：事業の必要性】
- ・中古自動車輸出の拠点港としての機能強化並びに物流の効率化を図る本事業の必要性に変化はない。
- ・B/Cは、中古自動車輸出量を見直したことにより、事前評価時点の3.14から3.03に減少。
- ・臨港道路施工にあたり、先行する下水道工事に遅れが生じたため、完成は1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】
- ・平成23年度末に泊地浚渫が完了し、平成24年度に岸壁、臨港道路の整備が完了する予定。
- 【視点3：コスト縮減・代替案】
- ・現在、工事の進捗は73%であり、代替案立案の余地はない。
- 【対応方針（原案）】 → 事業継続
- ・当初計画より完成が1年遅れるものの、今後、事業進捗が遅れる要因もなく、事業の必要性に変化はない。

委員会において確認した事項・主な質疑応答及び意見③

- 10万台というのは当初予定からどれくらい減っているのか。下方修正をどの程度したのか。また、先ほど別の委員が質問されたが、どこから中古車を持ってくるのかかわからない中で、堺泉北港に持ってくる方が適切だという説明は杜撰だと思う。集約化すれば効率性が上がるということについて、他の港よりも非常に便利になるということはあるはずではないのか。便益の算定には入っていないが、そのことによって、ここが使われるようになるという説明が必要ではないか。そうでないと、輸出量10万台が下振れし、8万台になってしまったら、汐見沖岸壁は使われなくなってしまうのか。そうであれば整備は無駄になってしまう。10万台が8万台になっても、汐見5号岸壁や助松埠頭よりもここが使われるというなら良いのではないかと思う。
- ⇒今回、汐見沖岸壁を整備する一番大きな理由は、中古自動車を停めていく大きなバックヤードが必要となること。汐見沖岸壁は後背地が新たな埋め立て地なので、十分広いバックヤードを持った岸壁ができ、中古自動車のターミナルとして新しい機能を発揮できるということで、既存の埠頭から集約することがか一つの売りである。
- 数値の見直しについてだが、汐見沖岸壁の輸出量は当初想定していた45,000台を28,000台に見直し、全体としては、当初は23年の予測としては14万5000台を想定していたが、今回は10万台程度になるということ。
- 陸上輸送について、どこから中古車を持ってくるというのはなかなか難しい問題であるが、堺泉北港にはオートオークション会場があり、そこには必ず中古自動車が集まってくるので、今回は堺泉北港を出発点として陸上輸送費を算定している。
- 輸出先は小さい国が多いが、こういう国に限定されるのか。
- ⇒中古自動車なので、やはり新車購入より中古車購入を考えるような国が輸出先になる。ニュージーランドは自国内に自動車を生産するメーカーがなく、すべて輸入になり、また右ハンドルであることから日本車が強い。
- 主要取引先は小さい国も多く、将来の見通しはどうか。リスクもあるのではないかと。需要との関係で慎重に輸出先の状況も踏まえていくべき。
- ⇒これからはアフリカが伸びてくると考えており、ポートセールスを強化していきたい。
- 便益について、陸上輸送費の削減だけに集中しているが、それ以外の効果も説明してほしい。
- ⇒もともと、汐見埠頭では多様な貨物を扱っていることから、粉体の荷揚げの際、中古自動車に付着してしまっ商品価値が下がってしまうといった問題もあり、そういう転換を解消し、貨物の種類によって岸壁を分けて、作業の効率化を図っていきたいということ。現在、汐見埠頭ではかなり狭いところに分散して中古自動車を置いており、そこから岸壁まで持ってくるのにも時間がかかっているため、今回、汐見沖の広いバックヤードを使い、そこからすぐに輸出できるようにするという効果がある。以上のように、汐見埠頭を新たな中古車輸出のターミナルとして活用していきたい。そのあたりをアピールしてポートセールスを行ってほしい。
- 今説明されたような効果は、定量的に便益として算定するのは難しいということか。
- ⇒定性的には評価できるが、定量的には難しい。
- 今回、汐見沖岸壁を整備することにより、既存の助松埠頭や汐見5号岸壁への影響は考えなくてよいのか。新しい岸壁に集中して、古い施設は使われなくなるということはあるのか。
- ⇒港湾計画では、堺泉北港は、将来的には20万台程度まで伸ばしていきたいとしており、新しい岸壁と助松埠頭、汐見5号岸壁は中古車でやっていくこととしているので、皆さんに使っていただけるよう港湾管理者として努力していきたい。また、一つの岸壁で取り扱える量には限りがあり、新しい岸壁に集中するようになれば既存の岸壁にも分散すると考えており、それでも吸収できなければまた新たに岸壁を整備するなど良い方向に持っていきたい。
- 整備後は、埠頭の使用料を徴することになると思うが、そういった収入については費用便益分析には入っているのか。
- ⇒費用便益分析の算定には、使用料は見込まないことになっており、使用料収入は今回の算定にも入っていない。
- 現状としては、埠頭の使用料は徴収しているのか。またどの程度の収入が上がるのか。
- ⇒岸壁使用料は、岸壁の整備にあたっては多額の費用がかかっているが、それを回収できる料金設定はしておらず、近隣の他の港の使用料も踏まえて料金設定している。公共の埠頭であり、そこを使用し、荷物を取り扱っていただくことで、府民の利益になるということで、使用料の設定を行っている。
- ◆府としてこれだけの公費を投入するのだから、少なくとも、整備したら府民にとってこんなにいいことがあるという説明があって、その補強の説明として、費用便益も提示すればいいと思う。埠頭会社等もあるのだから、採算性の議論も別途資料整理することは大事だと思う。今回の説明では、ここを整備することによって、どういったことがあるのかという定性的な説明が不十分ではないか。例えば、先ほどご質問もあったが、新規の岸壁整備により既に既存の2つの岸壁の取扱量が減少したとしても、新しい岸壁があるから、神戸港に対する堺泉北港の競争力が維持できるなど、単純な費用便益だけで議論するのではなく、将来的に利益がどう見込めるかというポジティブなメッセージが必要だと思う。
- 将来、同様の事業が案件として出てくるのであれば、そういった点も含めて効果を説明するよう注文しておく必要があると思う。

事業別の審議概要

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	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
3	道路交通安全	<p>オサカカサケン 大阪高槻線 歩道整備 〔摂津市～高槻市〕</p> <p>歩行者等の安全確保を目的として歩道整備を行う。</p>	<p>歩道整備 事業延長：640m 道路幅員：20.0m 自転車歩行者道整備 (幅員：4.0m)</p>	<p>事業採択後 10年間継続中</p>	H14	H25 (H16)	<p>4.1億円 国：2.3億円 府：1.8億円</p>	—	<p>用地0% 工事85%</p>	—
4		<p>キョウオサカチユウカクジヨウケン (旧)大阪中央環状線交差点改良 〔豊中市〕</p> <p>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。</p>	<p>交差点改良 事業延長：100m 道路幅員：18.0m 右折レーン設置1箇所 (西行き) 自転車歩行者道拡幅両側 (幅員：2m⇒4m)</p>	<p>事業採択後 5年間未着工</p>	H18	H25 (H20)	<p>1.2億円 国：0.7億円 府：0.5億円</p>	—	<p>用地0% 工事0%</p>	—

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または事前評価時の数値。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】

・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9年遅れ平成25年度となる見込み。
 ・自動車及び自転車・歩行者交通量が非常に多く、交通事故件数も依然多い状況（H8～12：22件、H16～20：20件）である。また、平成22年4月に開校した府立吹田支援学校鳥飼校への通学路にもあることから、歩行空間整備の必要性に変化はない。

【視点2：今後の進捗見通し】

・今年度、用地買収を伴う区間の整備に着手し、平成25年度末完成を目指す。

【視点3：コスト縮減・代替案】

・工事の進捗は85%であり、一部区間は既に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

・財政状況の悪化により、現在までの事業進捗が大幅に遅れているが、当該箇所の自動車や歩行者等の交通量は非常に多く、交通事故件数も依然多い状況であることから、歩行空間整備の必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○何メートルぐらい拡幅し、延長は何メートルなのか。歩道幅分、全部拡幅するのか。

⇒用地買収は約4メートルの拡幅、延長が150メートル弱で約600平方メートルである。歩道部分全部買収という形で考えている。

○特に事故が多発しているところについては、用地買収が済むまでそのままの状態ではなく、一時的に簡単な工事でその安全面を確保されるような所はないか。

⇒事故の内容は把握していないが、歩道が全くないところで歩行者のための幅員が確保できれば、ガードレールで仮に仕切るといったことが考えられるが、今は、用地買収し正規の歩道を作るということを第一に考えている。

○どこで、どのような交通事故が発生したのか。

⇒府警本部の情報から、死亡・重傷事故と歩道整備により防ぐことができるであろう歩行者・自転車関連事故について抽出したところ、本事業箇所については9件発生している。事故の事例であるが、歩行者が昼間、横断歩道がないところを横断しようとして原付自転車にはねられ軽傷を負ったという事故。

夜間に交差点で停止しているトラックに原付自転車が後ろから追突し、死亡したという事故が発生した。

○最近、商店街でも自転車の事故が大きくとりあげられており、当事者が保険にも入っていない事例では被害者は賠償されないという問題がある。今後、安全対策や取締りについてどうしていくべきか。法的には自転車だけの特別な規制はないが、その点について対策はどう考えているか。

⇒事故件数自体は減少しているが、自転車が原因となる事故の割合は増加している。道路交通法上、自転車が歩道を走ってよい場合は限定されており、また、自転車が歩道を走行する際は、歩道の車道寄りを徐行し、人の通行を妨げるときは停止するといったルールがあるが、なかなか周知徹底されていないのが現状。府では、自転車の通行部分明示の指針をつくり、広幅員の歩道において、中央部に白い破線を引いて、自転車はその破線から車道側を走るようにし、周辺の小学校等への周知を警察と協力し、実施しているところだが、まだ大きく広がっていないので、委員のご意見も参考に、今後の対策等に取り組んでいきたい。

○歩道拡幅なので、自転車も歩道を通行することを前提としているのか。

⇒この歩道は幅員が4mなので、自転車は歩道通行可となると思う。

○事故の誘因と道路構造の物理的な条件との因果関係ははっきりしないと、いろいろと対策をとられてもそれが事故削減にどれくらい結びつくか確認できないということが問題。そういうことを専門に分析しているところはあるのか。

⇒歩道のないところに歩道を整備するという事業と、交差点で渋滞するので、右折レーンをつくって交通の流れを円滑にし、それと併せて歩道整備しようという事業。事故削減は期待しているが、車種別や事故発生要因別に分析して、今回の事業内容に反映させるところまでは至っていない。しかし、府では、警察と調整し、府内40か所について、事故危険箇所対策を進めており、大阪市等の道路管理者や学識経験者も入って、発生した事故の要因分析、どういう対策を実施したらいいか等について分析を実施している。

◆整備前・整備後の図面を見る限り、歩道が片側しかないなど、誰が見ても明らかに問題のある道路。歩道拡幅等を実施した上で、なお事故が減少しない際に、そういった細かい分析をすればいいのではないかと。現時点では、そこまでいっていない。細かい分析をする以前の段階の道路ではないかと思う。

◆交通安全に対して重点的に取り組むべき箇所がある中で、対象事業はこういう位置づけであるといったことを説明した上で、あるいは、標準的な道路構造例でいうと、こういう現状はこういう観点からよくないといった解説の上で、ご説明いただくとわかりやすい。

○事前の調査にはなかなかお金がつかない。交差点であればそれほど多額の費用をかける必要はないと思うが、できるだけ有効な改善方法を探るには調査・解析も重要。人手、外部委託等の費用等の問題はあると思うが、このケースだけに限らず、もう少し調査を詳しく実施していく方向でお願いしたい。

⇒事前調査についてはしっかりしていきたい。

【視点1：事業の必要性】

・地元住民の理解が得られるまで交渉を継続してきたことにより事業着手が遅れ、完成が5年遅れて平成25年度となる見込み。
 ・安全安心の確保や渋滞解消に資する事業であり、死亡事故が発生していることから、交差点改良及び歩行空間整備の必要性には変化はない。

【視点2：今後の進捗見通し】

・事業に対する地元住民の理解が得られず交渉が難航していたが、平成22年度までに理解が得られたことから平成23年度から事業着手する。

【視点3：コスト縮減・代替案】

・交差点改良及び歩行空間の確保を目的とした事業であり、代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

・事業実施について、地元住民の理解が得られるまで交渉を継続してきたことにより事業着手が遅れたものの、地元住民の理解が得られ、また死亡事故が発生するなど事業の必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○5年間未着工ということで、どんな状況があったのか。

⇒事業に対する反対があり、説明会ができなかったが、ここ数年この区間も含め本路線で7件の死亡事故が起こっており、地元住民の方も意識を変えてきていただき、今年度から事業着手で考えている。

○死亡事故の内容は把握しているのか。

⇒事業区間近辺で起こった事故は、今回事業予定区間の東端の市道との交差点を横断中の事故だと聞いている。渋滞していることと、歩道が狭いので、飛び出してきた自転車、歩行者を視認するまでの時間がかかった。歩道を拡幅することによって、自動車から歩行者や自転車の飛び出しの確認がしやすくなるということで交通安全性の向上につながる。

○どこで、どのような交通事故が発生したのか。

⇒府警本部の情報から、死亡・重傷事故、自転車・歩行者関連事故に加えて、この事業については右折レーンの設置による渋滞の解消も目的としているので、追突事故についても追加して抽出したところ、12件の事故が発生している。事故の事例としては、普通自動車に原付自転車が後ろから追突したというもの。また、特徴的な事故としては、死亡事故だが、いずれも自転車が交差点を横断しようとしたところ自動車ぶつかって発生したものの。

事業別の審議概要

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	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
5	道路交通安全	ヒカチバシセ 枚方茨木線 歩道整備 〔茨木市〕 歩行者等の安全確保を目的として歩道整備を行う。	歩道整備 事業延長：90m 道路幅員：12.0m 歩行者道整備（幅員：2.5m）	事業採択後 10年間継続中	H14	H25 (H15)	1.15億円 国：0.6億円 府：0.5億円	—	用地22% 工事15%	—
6		シラエバシセ 三島江茨木線 歩道整備 〔茨木市〕 歩行者等の安全確保を目的として歩道整備を行う。	歩道整備 事業延長：400m 道路幅員：11.0m 歩行者道整備（幅員：2m）	事業採択後 10年間継続中	H14	中止 (H18)	4.2億円 国：2.3億円 府：1.9億円	—	用地3% 工事12%	—

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段（ ）は計画時または事前評価時の数値。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】

- 財政状況の悪化により、交差する（都）富田目垣線（府道鳥飼八丁富田線）の事業完了後（22年度）の着手としたため、完成が10年遅れて平成25年度となる見込み。
- 当該箇所の交通量は依然多く、事故件数も大幅に増加（H8～12：5件、H16～20：22件）していることから、歩行空間整備の必要性に変化はない。

【視点2：今後の進捗見通し】

- 交差する（都）富田目垣線（府道鳥飼八丁富田線）の事業が平成22年度完了したため、引き続き当該路線の事業に平成23年度着手し、平成25年度末の完了を目指す。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- 歩道設置以外に代替案立案の余地は無い。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- 財政状況の悪化により、交差する（都）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、現在までの事業進捗が大幅に遅れているが、当該箇所の自動車や歩行者等の交通量は依然多く、事故件数も大幅に増加していることから、歩行空間整備の必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 事業採択から10年も経過しており、もっと早くできなかったのかと思う。もっと早くできていればここに示されている事故もいくつかは防げたのではないか。進捗を急ぐべきだと思う。予算的に厳しいから進捗が遅れたということか。
- ⇒交通安全事業全体の予算が減少している中、ここでは南北方向の道路整備を優先したこともあり、用地買収も進んでいない状況。他の優先順位の高い路線や用地買収が7～8割進捗している事業の完成を優先したという意味で、「財政状況の悪化により進捗が遅れた」という説明をした。財政状況の悪化により、この事業の進捗状況から優先順位が低下してしまった。そのために、本来なら防げたかもしれない事故が発生しているということもあり、3年間で完成させたいことから、25年度を完成目標としている。

- 当初の計画では事業期間は1年間。14年度の時点でお金があれば1年間でできたものが、お金がなかったので実施しなかったように見える。25年度に完成できるのか。また、土蔵等のある古い家があるが歩道の幅は本当にできるのか。

- ⇒当初、1年を予定していたのは、南北方向の道路と一緒に事業を進めていく考えであったが、実施できなかったため、今回3年間としている。幅は、両側幅を考慮しており、大きな土蔵のある家にはかからないと考えている。実効性という点については、まだすべての地権者に同意をいただいているわけではなく、これから説明を行うところである。

【視点1：事業の必要性】

- 歩行空間整備の必要性に変化はないものの、一定の歩行空間が確保されているなど他事業と比べて当該箇所の事業化の優先順位は高くなく、また財政状況が悪化するなか事業着手できない状態が継続しているため中止する。

【視点2：今後の進捗見通し】

- 財政状況が悪化するなか、本路線については事業着手の目途が立たないことから中止する。

【対応方針（原案）】 ⇒ 中止

- 歩行空間整備の必要性に変化はないものの、一定の歩行空間が確保されているなど他事業と比べて当該箇所の事業化の優先順位は高くなく、また財政状況が悪化するなか事業着手できない状態が継続しているため中止する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 現況は、全事業区間を通して途切れずに歩行空間は確保されているのか。

- ⇒確保されていない区間もある。

- 評価調書によると、平成8～12年にはなかった事故件数が、平成16～20年には5件となっていることについてどう考えるか。また、地元要望について、当初、地元市等からの要望が出されていたが近年はなくなっているということだが、これは積極的な要望が出されていないということなのか、地元が実際にどう考えているのか確認しているのか。

- ⇒この区間については、平成8～12年度には事故がなかったが、この5年間では事故が発生しており、事業継続を検討する上で考慮した点だが、他の事業箇所より事故は少ないという判断をしている。また、地元要望については、地元へ話を聞きに行って確認したということではなく、近年、地元市から整備要望がないということで記載している。

- 地元から要望ないということについて懸念がある。一度要望して、府からよい回答があったので、安心してることがあるのではないか。中止の説明をすれば、また地元からの要望については、状況が変わってくるのではないか。どのような形で優先順位をつけているのか。

- ⇒歩道整備の優先順位の考え方としては、現状で歩道があるかないか、自動車や自転車の交通量がどの程度か、通学路等に該当しているのか、交通バリアフリー法による重点整備地区の中の特定道路に位置付けられているかについて定性的、定量的な評価として考慮している。その次に地元からの要望のあるなし、地元がこの事業に対して用地買収にどの程度協力していたのか定性的な判断を加えて優先順位を考える。また、用地買収なしで現道の幅員内での対応が可能かといった点も勘案して優先順位を考えている。

- 継続としている事業については、すべて毎年積極的に要望があるのか。委員会としては、府が継続・中止等を判断したプロセスの監視が重要な役割。

- 中止する場合、地元の自治会等で説明してからでないかと委員会としては中止が妥当という判断はしにくい。まずは、継続する分については常に要望が出されているのか確認したい。

- ⇒毎年1回は市から府に対して要望が出される。枚方茨木線については要望があった。大阪高槻線については高槻市からの要望はなかったが、近隣の支援学校から要望をいただいている。

- 地元要望について、市から地元住民の意向について確認してもらわないと、委員会として判断がしにくい。整備の必要がないというわけではない。事故もゼロではないし、地元の意向について確認を取ったうえで報告してほしい。

- 實際上、どうして中止するにいったかの理由が重要。単に「財政状況が悪化しているから」というのは説明が足りない。優先順位について説明をもう少ししていただきたい。また、用地買収について、地元と交渉しているのか。写真を見ていると、幅が本当にできるのか疑問。こういう場合は、非常に熱心な地元要望がないと実施できないなど、納得できる理由について説明されたい。以上2点についてお願いしたい。

- ⇒事業中止の理由について、平成13年度に、全体400mの事業区間について評価をしたが、地元自治会には、危険なところから事業を実施するというところで、全体事業については説明していない。平成15年度に要望があった20m区間を整備後は、地元自治会からの幅要望等はない。

- 府の歩道整備の予算は、平成13～16年度当時は、約60～80億円の年間予算だったが、今年度は約30億円と半分程度に落ち込んでおり、過去のような事業実施はできないため、ある程度優先順位をつけて絞り込みを行わないといけない。

- 本事業区間については、4分の3の区間において一定の歩道が確保されており、現在の基準では事業実施対象にならない。歩道のない区間については、広い路肩があるということで、路肩のカラー化、ポストコーンや柵の設置等により、用地買収を実施せずに現道の中である程度の交通安全対策ができることから、こうした取り組みは前向きに進めていく。

- 以上のことから、本事業については、最も危険な箇所であった歩道のない区間については既に歩道整備済で安全確保ができたこと、また、一定の歩道があり事業としての優先順位が低いこと、現道内で一定の交通安全対策という代替対応が可能であることから、中止することとしたい。

事業別の審議概要

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	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
7	砂防	ヒガシノシキ 東谷支溪 〔茨木市〕 土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を促進する。	砂防えん堤工 堤高：7.0m 堤幅：37.0m	事業採択後 5年間未着工	H19	H28 (H23)	2億円 国：1億円 府：1億円	2.60 (2.64)	用地0% 工事0%	—
8		ニヨイノシキ 如意谷支溪 〔箕面市〕 土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を促進する。	砂防えん堤工 堤高：9.0m 堤幅：40.0m	事業採択後 5年間未着工	H19	H30 (H25)	2.5億円 国：1.2億円 府：1.2億円	11.15 (11.61)	用地0% 工事0%	—

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段（ ）は計画時または事前評価時の数値。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】

- ・B/Cは、事業期間延伸により事前評価時2.64から2.60へ減少。
- ・用地交渉が難航し、完成が5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20年度に境界確定は完了し、地権者5名のうち1名が事業実施に反対しているものの、地元住民からも説得にあたっていただき、用地買収の協力が得られるよう交渉中である。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・土石流の危険を回避するためには砂防えん堤の設置が必要不可欠であり、コスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・用地交渉の難航により、当初の計画より進捗は遅れているもの、事業の必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○土石流危険渓流に指定されているのか。建築規制等がかかっているのか。

⇒土石流危険渓流ということで、危険箇所になっている。ここは建築規制はかかっている。土砂災害防止法の網をかけると、住宅については土砂災害が発生した場合でも耐えられる構造にするとか、立地抑制等ということで危険な場所には建物は建てない等の規制がかかるが、ここはまだこの法律の対象にはなっていない。

○えん堤をつくることを仮にやめたらどうなるのか。

⇒100年に1度くらいの雨が降ると、溪流に溜まっている土砂等が流出し、3%の勾配がある地形のところでは影響が出ると想定しており、えん堤がなければ、今想定している範囲までは土砂流出が考えられるということ。用地交渉が難航しており、仮にえん堤ができない場合は、ソフト面の対策を考えていくことが必要。下流域の方にいざというときに避難行動がとれるようなハザードマップの作成や、市町村による避難勧告等の指示をしていただくことになる。

○事業は誰が要望してきたのか。

⇒要望ということではなく府が決定している。

○小学校の通学路どこののか。

⇒清溪小学校への通学路は、氾濫区域内に含まれている。

○用地交渉の取組み状況は。

⇒地権者5名のうち1名が事業実施に反対されている。反対されている方の所有地がえん堤をつくる箇所になっており、そこが買えないと事業が実施できない。平成21年3月から協議を続けており、今年の5月にも協議を行ったが、理解が得られていない状況である。

○1名の方はなぜ反対しているのか。

⇒事業着手時は特に反対もなく、測量・境界確定は完了している。砂防施設の図面を説明させていただいたところ、「私の土地はきれいに整備しており、土砂流出の心配はない。事業の必要性はない」ということで、土地を手放したくない気持ちを持っているようだ。

○1名が事業実施に反対されているということだが、協議しても理解が得られない場合は最終的にどうするのか。

⇒反対されている方は、現地での立会や用地境界の確定までは了解を得ていたが、用地を買収する段階になってから、理解が得られなかったというもの。公共事業では、強制的に収用を行う場合もあるが、砂防事業の場合は、現時点ではそこまでは考えていない。今回の台風12号による他県での被害等も説明し、粘り強く交渉し、事業の必要性を理解していただきたいと考えている。大阪府では、他にもこうした事業を必要とする箇所が相当数あり、どうしても地権者の理解が得られない場合は、ハード対策は諦めて、ハザードマップの作成などのソフト対策で、いざという時に避難していただくということもお願いしていかざるを得ないと考えている。

○上流側や下流側などに設計変更することは難しい状況か。

⇒あまり上にえん堤をつけると上でしか土砂を捕捉できない。一番適切な位置で計画しており、少しずらした程度ではその方の土地を外すことができない状況。

【視点1：事業の必要性】

- ・B/Cは、事業期間延伸により事前評価時11.61から11.15へ減少。
- ・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、事業着手が遅れ、完成が5年遅れの平成30年度となる見込み。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・用地取得できるよう地元住民・地権者と調整を図り、早期に本体工事に着手する。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・土石流の危険を回避するためには砂防えん堤の設置が必要不可欠であり、コスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・財政再建プログラム（案）による建設事業費削減の影響で、当初の計画より進捗は遅れているが、事業の必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

⇒用地取得できるよう地元住民・地権者と調整を図り、早期に本体工事に着手する。

事業別の審議概要

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	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
9		父鬼川側川 〔和泉市〕 土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を促進する。	砂防えん堤工 堤高：5.0m 堤幅：44.2m	中止	H10	中止 (H23)	2.5億円 国：1.2億円 府：1.2億円	1.67 (2.64)	用地0% 工事0%	H19再評価 事業継続

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段（ ）は計画時または事前評価時の数値。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】

・事業の必要性に変化はないが、えん堤構造の見直し提示等用地交渉を重ねてきたものの、協力が得られず、今後においても着工の目途が立たないため中止する。

【視点2：今後の進捗見通し】

・用地交渉を重ねてきたものの協力が得られず、今後においても着工の目途が立たないため中止する。既に、砂防えん堤が、本事業の設置箇所より上流側に1基整備されている。

・土砂災害に対する啓発活動として、平成22年度に府市及び地元住民とのワークショップを開催し、地域版ハザードマップを作成。

【視点3：コスト縮減・代替案】

【対応方針（原案）】 ⇒ 中止

・用地交渉を重ねてきたものの協力が得られず、事業進捗の見込みがないため、中止する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○東谷支浜と父鬼川側川でなぜ対応方針原案が異なるのが疑問。最初に「必要」と判断したのに用地交渉が進まないから中止というのはどう判断したらいいのか。

⇒本事業は、平成10年度から事業着手し、交渉を続けているが、土地を売却したくないという地権者が2名おり、えん堤の位置を決めることができなくなっている。他の事業と異なり、本事業箇所には、既にえん堤が一つあり、11%とはいえ捕捉できている。事業継続とした案件については、捕捉が0という状況。府ではこのような箇所が1009箇所あり、最低でも人家に近いところにえん堤を一つ作っていく方針である。父鬼川については、1つえん堤があり、用地買収が進まないことから、他の危険箇所に事業実施を移りたいという思いで中止としている。

○中止すれば、その分の予算を他の優先すべき事業にまわすことができるのか。それが可能なら、あいまいにしておくよりも、早く中止して他の事業で使えるようにした方がいいのではないのか。

⇒砂防事業については、要対策箇所（保全人家5戸以上）が1009箇所ある。現在対策が終わっているのは340箇所であり、まだ669箇所の対策が必要な箇所が残っているので、中止案件の予算はそちらの対策に回していきたい。

○事業の取組み状況は。

⇒平成22年の春に、地元の自治会長並びに和泉市に事業継続は困難であることについて説明している。それに基づき、地域の避難体制を整備することとし、地域版のハザードマップを作成している。地権者16名のうち、1名が事業実施に反対されている状況である。昨年8月から、警戒避難体制の整備のため、地元住民、和泉市と府が連携し、ワークショップを開催している。今年2月に地域版ハザードマップを作成している。

今後、砂防事業の実施にあたっては、最初の関係者への説明段階で、今後、用地境界確定の立会や用地買収への協力をお願いするということについて丁寧に説明し、関係者の意向を早期に把握した上で、事業を進めていきたいと考えている。

○砂防事業の場合、法律上、府は対策を実施する義務があるが、一人の人が反対しているから中止するということがどうなのかということだと思う。どうしても必要なものであれば、強力に実施すべきだと思う。対策を実施しないであいまいにしていると、人命に影響が出れば、府の責任を免れないのではないのか。

○急傾斜地崩壊対策事業とは異なり、地権者の説得を続けるしかないのではないのか。どうしても説得できない場合、収用できるかどうかはわからないが、反対している地権者の土地を避けて対策することはできないのか。

⇒既にあるえん堤との間の距離の問題もあり、適切な位置を計画で判断しており、簡単にすらすらというものではない。収用というご意見もあるが、他府県にも問い合わせたが、実際に収用して砂防えん堤を整備した事例はなかった。本事業と同様、用地買収が難航し、事業が遅れている間に災害が発生し、その場合は緊急を要するので、災害関連で事業を早期に実施する必要があるということで収用を実施した例は他県であったが、まだ災害が発生していない段階で収用を行った事例はなかった。

○砂防事業で、何らかの理由で事業が進捗していない事例は全国的にもたくさんあると思うが、他府県も含めて、「中止」してしまう事例はあるのか。

⇒中止事例はない。休止扱い。

◆この事業は中止ではなく、継続して説得を続けるべきではないか。砂防事業については肅々と継続していただくことが妥当。

◆19年度の再評価時にも事業継続としているので、今回も「事業継続」として引き続き粘り強く交渉されたい。

事業別の審議概要

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	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
10	急傾斜	納ジヤマチ 宝持山地区 〔箕面市〕 がけ崩れによる災害から府民の生命・財産を守るため、傾斜30度以上、高さ5m以上のがけ崩れの恐れのある急傾斜地において、急傾斜地崩壊対策施設の整備を推進する。	擁壁工 延長：240m	中止	H20	中止 (H24)	2億円 国：0.9億円 府：1.1億円	5.36 (4.93)	工事0%	—

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段（ ）は計画時または事前評価時の数値。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】

- ・急傾斜地崩壊対策事業については、本来は斜面所有者が対策を行うべきものであるが、所有者の施工が困難とみられる場合は、市町村・地元住民・地権者から要望により府が施工している。用地取得は行わない。
- ・本事業については、地元からの要望書が提出されたことから事業に着手したが、工事を行うにあたり必要となる「急傾斜地崩壊危険区域」の指定について、地権者全員の同意が得られないことから中止する。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・区域指定の対象となる土地の地権者の同意が得られず着工の目的がたたないため中止。
- ・土砂災害防止法による区域指定や市の警戒避難体制の確立、危険箇所のパトロールの実施、ハザードマップ・土砂災害警戒情報により地元住民への指導周知を徹底する。

【視点3：コスト縮減・代替案】

【対応方針（原案）】 ⇒ 中止

- ・急傾斜地崩壊対策事業は、市町村・地元住民・地権者から要望を受けての事業であるものの、事業を行うための「急傾斜地崩壊危険区域」の指定について地権者全員の同意が得られていない状況では対策工事を行うことができないため中止。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○土地所有者が実施すべきものだが、要望がある場合に行政で実施することになっており、急傾斜地崩壊危険区域の指定を受けることを拒否され、地権者全員の同意が得られないということか。

⇒急傾斜地崩壊対策事業の場合は、砂防事業とは事業内容が異なり、用地取得は必要ないが、危険区域の指定を行うので、今後、家の建替等を行う際には許可が必要になってくる。区域指定されると土地・建物の価値に影響が出ることを懸念して、反対されているのではないかとと思う。

○この箇所では土砂災害防止法での地域指定はまだか。その指定については住民の同意は必要ないのか。

⇒まだ指定されていない。土砂災害防止法での地域指定には地権者の同意は必要ない。

○土砂災害防止法で指定されれば「危ない」と指定されることに変わりはないのではないかと。

⇒そのとおり。指定されれば、家を建て替える際に、鉄筋コンクリート構造にするなど、土砂災害に耐えうる建築にする等の規制がかかることになる。

○事業を実施したら景観や居住環境が相当悪くなるのか。

⇒本事業箇所は、斜面の長さが30m以上とかなり長いので、斜面全体をおさえるような工法ではなく、土砂が落ちてきても捕捉できる擁壁をつくるという工法を計画していたので、斜面全体の線はそのままとなり、それほど景観に影響が出るということではない。

○それでは、価値が落ちるとするのは資産的価値の問題だけということか。

⇒区域指定によって土地の資産価値が低下するという点で反対されている。

○中止すれば、その分の予算を他の優先すべき事業にまわすことができるのか。それが可能なら、早く中止して他の事業で使えるようにした方がいいのではないかと。

⇒急傾斜地崩壊対策事業についても要対策箇所は683箇所あり、今現在167箇所について対策済だが、まだ516箇所残っており、中止になればその事業費は

次の箇所に使っていきたい。

今後は、市町村から要望書が提出された段階で、区域指定についての同意書の提出を徹底することにより、円滑に事業を実施していきたい。

「同意の意義と効果」については、同意書を取ることで、工事が円滑に進むことになると思う。急傾斜地の場合、用地買収は伴わないため、売買契約等はないが、同意書には契約と同様の効果があると考えている。そのため、市町村長からの要望提出時の同意書提出を徹底していきたい。

○人命に影響があった場合、府の責任になるのではないかと。

⇒災害が発生した場合の責任の所在については、他府県の事例についても調査を行った。工事が滞っている中で災害が発生した例は3件あったものの、訴訟

に発展した例はなかった。これらについては、災害発生後、反対されていた方も同意されて、事業が円滑に進んだと聞いている。大阪府においても、過去にそういった事例はない。

今回の台風12号では奈良県・和歌山県等で大きな被害があった。市町村が避難勧告を出していなかったり、危険な箇所であることを住民の方が知らなかったという例もあり、今後は、ソフト面での対策を充実し、十分、住民の方に対する危険箇所の周知を徹底していく必要があると考えている。今後、訴訟に発展するような事例があれば、注目していきたいと考えている。急傾斜地崩壊対策については、基本的には土地所有者が土地の保全を図る必要があるため、府としては責任はないと考えている。

○地元の方は、本来自分たちが実施すべき事業であり、同意せずに事業が実施できない場合、府に責任はないといったようなことを、よく理解できているのか。

⇒関係者は38名だが、今回反対されている8名の方は、斜面所有者ではなく、区域指定の対象となる地域にお住まいの方。土地の価格・価値が下がることが反対されている理由だと聞いている。もともと自治会から要望が出されており、危険な箇所に対策が必要であるということについては、理解されていると考えている。

○事業が必要であることに変わりはないのではないかと。

⇒今回、審議していただいた結果を市に報告しないといけないと考えている。これまで、府の池田土木事務所と市で調整もしているため、市には「この事業は区域指定の同意が得られないので実施できない」ということについて、口頭では説明していると思うが、市長からの要望書に対して、「中止します」といった正式通知を行ったわけではない。本事業については、箕面市も区域指定の同意が得られないので中止せざるを得ないという状況について知っており、今回の委員会での審議結果をご報告することになると思う。

○委員会とは関係なく、府として「箕面市から要望があり事業を進めてきたが、関係者の区域指定の同意が得られないので、事業を中止したい」ということについて、正式に、箕面市から文書で回答をもらってほしい。その回答を委員会で報告していただきたい。

⇒念のため箕面市に文書で確認する。箕面市にもソフト面での適切な対応をお願いするという文面になると思う。今後、全員の同意が得られるなど、条件が整って再度要望をいただければ、優先的に再開できるということではないが、再度実施を検討をさせていただくということについても説明する必要があると考える。

○今回、こういうケースは初めてなのかもわからないが、きちんと文書で残してほしい。この委員会はプロセス、府が一定の判断に至った手続きを審議することが役割なので、きっちりやっていただきたい。

事業別の審議概要

2. 再々評価対象事業 7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	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
11	砂防	<p>かたじけなく 甘南備川 〔富田林市〕</p> <p>土砂災害から、府民の生命・財産を守るため、人家等に直接的に土砂災害を及ぼす恐れのある溪流について、砂防施設の整備を促進する。</p>	<p>砂防えん堤工 堤高：9.5m 堤幅：36.0m</p>	再評価後 5年経過	H8	H26 (H22)	<p>3億円 国：1.5億円 府：1.5億円</p>	1.53 (1.84)	<p>用地99% 工事36%</p>	H18再評価 事業継続
12	施設整備	<p>ミナトカガカ ウチカガカウエニカ 岬町多奈川地区 多目的公園整備 〔岬町〕</p> <p>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。</p>	<p>施設整備 事業面積：約128ha 道路整備、緑地整備、水路整備</p>	再評価後 5年経過	H9	H24	<p>67億円 府：67億円</p> <p>〔 69億円 〕 府：69億円</p>	—	<p>用地90% (0%) 工事78% (17%)</p>	H18再評価 事業継続

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段（ ）は計画時または事前評価時の数値。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】

- ・B/Cは、事業期間延伸により前回評価時1.84から1.53へ減少。
- ・用地交渉が難航し、本体工事の着工が遅れ、完成が4年遅れの平成26年度となる見込み。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・地権者7名のうち1名が事業実施に反対しているものの、用地買収の協力が得られるよう交渉中である。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・土石流の危険を回避するためには砂防えん堤の設置が必要不可欠であり、コスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・用地交渉の難航により、当初の計画より進捗は遅れているもの、事業の必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- 用地交渉のこれまでの経過は、99%取得済なのに、あと1名だけ残っているのはなぜか。
⇒事業着手時には問題がなかったが、その後、別件で府に対し不信感を持たれたことがあり、反対となった。用地買収、工事に着手しているが、地権者7名のうち1名の方の協力を得られていない状況。平成19年11月に協議を行って以降、協議にも応じていただけない状況であり、今年の3月には、地元自治会長他に現在の状況を報告している。
- 99%用地買収完了しており、あとの1%の用地がこの反対されている方の土地ということか。
⇒砂防えん堤をつくる場所に土地を所有されている。
- もっとも重要な1%の用地が取得できない中で、99%取得してしまっているというのはどういうことか。
⇒他の用地もすべて必要な土地ではあるが、砂防事業の場合、えん堤が入る部分と砂が溜まる部分も用地買収する。用地買収もかなり進んでおり、工事も進めているので、継続していきたい。
- どうしても地権者の協力が得られない場合はどうするのか。
⇒取得済の用地内で、えん堤の位置や幅等の見直し等検討せざるを得ない。今年度から検討していきたい。
- その方が納得しなかったら10年でも20年でも継続するのか。
⇒休止や一時中止も考えないといけない。

【事業費の変動】

- ・落札率の低下により、全体事業費約2億円の減少

【視点1：事業の必要性】

- ・関西国際空港二期事業の土砂採取跡地である当事業箇所において、植物の生息環境の復元や地区内再生森林の再生及び周辺自然林の保全を目指して、府民の癒し・憩いの場を提供できるよう事業を進めている。

- ・パートナー事業者について、平成22年9月に進出候補事業者を3社選定し、進出実現に向けて、交渉しているところであり、経済活性化効果が期待できる。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・パートナー事業者の進出状況により、道路整備が遅延する可能性があるが、道路以外の緑地等の整備については、計画どおりであり平成24年度末完成予定。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は90%取得済み、工事も78%進捗しており、コスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・当該事業は事業の必要性が高く、またパートナー事業者の進捗状況により道路整備が遅延する可能性はあるが、道路以外の緑地等の整備については計画どおり平成24年度に完成する見込みであるため、継続。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

- パートナー事業者とはどういうところか。
⇒まだ候補の段階だが、太陽光発電の事業者が21ha、水耕栽培の事業者が1ha、肥料製造の事業者が2haの進出希望がある。その3社と交渉中。
- 進出企業は、それ以上は増えないのか。
⇒まだ9.6ha残るので、今年から来年にかけて募集を行う。
- 用地90%という意味はということか。買収したという意味ではないのか。
⇒土砂採取前にすべて買収済だが、間に土地開発公社を入れているため、買戻し分が10%残っているということ。
- 公園の部分は相当利用者が見込まれるのか。
⇒府民全体というよりは岬町の方が中心に利用されることになると思う。一部のグラウンドは岬町に貸し出しているが、土日はほぼ稼働している状況。
- 駐車場は十分あるのか。
⇒健康交流ゾーンに90台ある。
- 費用便益分析の手法が確立されていないので算出できないと記載しているが、どういう点が難しいのか。公園整備は公園なりに評価できるだろうし、事業用地の開発はまたそれなりに評価できるように思うが、どこが難しいのか。今後もこのままずっと投資効果の評価を行わず進めていくつもりか。
⇒そうすると、何を根拠に我々は判断すればよいのか。
- ⇒評価は難しい。進出企業の業種や事業内容、どういった雇用を生み出すかがわからない中での便益の算出が難しい。
- 企業進出後の便益は確かに求めにくいのかも知れないが、何らかの方法は考えられないか。関空への土砂の提供についての便益は直接的には算出することはできないから全体としては十分バランスが取れているのかも知れないが、公園と事業活動ゾーンについての数値は出すべき。
⇒本事業は、「事業活動ゾーン」と公園を併設したものであり、こうした事業については、費用便益分析の手法が確立されていないため、算出していないが、何か他の施設の手法を準用するなどして算出できないかというご質問をいただいたので、参考として都市公園整備の費用便益分析を算出する「大規模公園費用対効果分析マニュアル」を準用し、試算した結果、B/Cは1.11となっている。
- 残っている工事はどのゾーンか。
⇒ほとんど出来上がっているが、道路の表層や公園の植栽、周回道路のフェンス等、一部の工事が残っている状態。
- ここに進出する事業は雇用前提にするのは無理ではないか。岬町は人を提供できる場所ではないのではないのか。
⇒町は、雇用は大事なポイントとらえている。太陽光発電はあまり雇用効果はないが、水耕栽培については、一定の雇用は生み出される可能性がある。
- 農業に近い形の土地を利用する形の事業。雇用はあまり前提として考えることは難しい事業ではないか。
⇒バランスよく応募してもらえればいいが、今のところは3社しか応募がなかった。また、問い合わせも来ているので、今後も募集の中で違った分野の事業者の応募も考えられる。ただ、雇用を多く生み出すような団地ではないと思う。
- 用地は売却することになるのか。
⇒賃貸。定期借地方式となっている。
- 維持管理費の年間1500万円の内訳はなにか。
⇒草刈や道路の清掃等。
- 法面が崩れるといったことは想定していないのか。
⇒まったく想定できないというわけではないが、土砂採取が終わった18年度から植栽を行っており、かなり大きくなっている。
- ここは水道、下水道等のインフラは入ってこないのか。また、ピオトープ等のメンテナンスはどうするのか。
⇒下水道は入ってこない。水道は入ってくる。ピオトープは進出企業に組織を設けていただき、公園の一部として共同で管理するというのも考えていく。
- 府が管理する人員を配置するのか。
⇒基本的には町が管理する。賃借料の一部を管理費にまわすこととなっている。

事業別の審議概要

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	費用便益比	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>近鉄奈良線 〔東大阪市〕</p> <p>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。</p>	<p>事業区間：3.3km 高架化駅：若江岩田駅、河内花園駅、東花園駅 除却踏切数：9箇所</p>	再々評価後5年経過	H4	H28 (H23)	<p>633億円 国：282億円 府：187億円 市：94億円 近鉄：70億円</p> <p>613億円 国：273億円 府：181億円 市：91億円 近鉄：68億円</p>	1.31 (2.21)	<p>用地92% (95%) 工事65% (25%)</p>	H18再々評価 事業継続
14	街路	<p>豊中岸部線、千里中央線 〔吹田市〕</p> <p>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。</p>	<p>道路築造 事業延長：0.9km 道路幅員：22.0m (4車線、自転車歩行者道両側)</p>	再々評価後8年経過	H1	H24 (H18)	<p>54億円 国：29.7億円 府：24.3億円</p> <p>56億円 国：30.8億円 府：25.2億円</p>	4.26 (6.44)	<p>用地100% (82%) 工事91% (49%)</p>	H15再々評価 事業継続

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段（ ）は前回評価時の数値。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】

- ・下記の理由により全体事業費で約20億円増額
 - *若江岩田駅南側駅前空間の整備内容の確定による、自転車歩行者専用道路整備の追加（5億円）
 - *工事用進入路の位置変更等による増額（5億円）。
 - *仮線切替に伴う工事期間中の踏切安全対策の強化による増額（10億円）

【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9箇所を除却する事業であり、本事業区間の踏切における遮断時間（約9.2時間/日）は依然として長く、事業の必要性に変化はない。
- ・B/Cは、将来交通量予測の見直しと国のマニュアル改訂（平成20年度）に伴い、前回評価時2.21から1.31へ減少。
- ・工事用進入路の位置変更に伴う工事工程の見直し、および文化財調査範囲の拡大等により工事期間を延長したため、完成は5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25年度に高架化が完了し、平成28年度末に事業完了の予定。
- ・未買収地は将来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28年度の事業完了に向け、引き続き交渉を行う。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は92%取得済み、工事は65%進捗しており、平成22年5月に奈良行きの高架切り替えを行っていることから、コスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・工事用進入路の変更に伴う工事工程の見直し等により遅延しているが、平成25年度の高架化完了、平成28年度の事業完了が見込まれている。事業の必要性にも変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○文化財調査の範囲拡大について、現在線の部分は当初調査対象になっていなかったのか。高架部分の本格調査についても事業費が追加される必要があるのではないかと。現在下り線の部分について、さらに事業費追加されることはないのか。
⇒高架部分の試掘調査の発掘状況により、全面的に本格調査が必要となったので、現在下り線の部分についても範囲が拡大された。高架部分については、再評価時点ですでに本格調査の事業費は積算に入れていたので、今回の事業費変動はない。現在下り線の分については追加されることはないが、現在上り線の部分については、現時点では試掘しか積算に入れていないので、本格調査ということになれば追加される可能性がある。

○自転車歩行者専用道については、連続立体交差事業に含まれるものなのか。
⇒連続立体交差事業では、両側に環境側道を整備している。今回、道路計画が確定したということで事業費を見直した。

○発注者別の工事発注金額はどうなっているのか。
⇒高架化工事については、ほとんど近鉄が実施する。全体事業費633億円のうち、工事費は492億円であり、その内訳は、近鉄が発注を行う分が487億円、府が安全対策として発注を行う分が1億円、東大阪市が側道工事として発注を行う分4億円である。

○B/Cについて、走行経費減少便益が前回評価時の77億円から106億円に増えているのは何故か。
⇒20年度の国のマニュアル改訂に伴い、原単位が変わり、特に大きく変化した乗用車については、11.31円/台・kmから16.65円/台・kmに変化。この変化により、年間の便益額が、前回評価時の約5億円から今回約7億円と約4割増の変動があった。主な要因としてはガソリン価格の上昇があり、平成16年では税抜き価格で40円/ℓから平成20年では80円/ℓとなっている。

○当初予定より5年くらい遅れているが、この種の事業としては、進捗状況は普通なのか。
⇒連続立体交差事業は長期にわたるものが多い。この事業は平成4年の都市計画決定であり、25年度には高架化は完了する。

【事業費の変動】

- ・地価の下落により用地費が減少したため、約2億円減少。
- 【視点1：事業の必要性】
- ・本事業は、平成22年3月に一部区間が供用し、豊中摂津線の渋滞解消のためにも残る区間の早期完成が必要である。
 - ・B/Cは、将来交通量予測の見直しと国のマニュアル改訂（平成20年度）に伴い、前回評価時6.44から4.26へ減少。
 - ・用地交渉が難航し、残り1件の用地取得については、平成22年度に収用裁決により取得したため、完成が6年遅れ平成24年度となる見込み。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・平成22年度に用地取得が完了したため、順次工事着手を進めていく。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は100%取得、工事は91%の進捗であり、平成22年3月に一部区間（0.6km）が供用しており、コスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・現在までの進捗は大幅に遅れているが、残り1件について平成22年度の収用裁決により用地取得が完了したため、遅延要因が解消され、現時点において計画通り平成24年度の完成が見込まれる。周辺道路は依然として混雑しており、災害発生時の緊急輸送路の確保する必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○前回評価時と比べ、全体の事業費が減少しているのに、費用便益算出上の「C（コスト）」は増えているが、この理由は何か。
⇒「C（コスト）」については、基準年に割り戻すときに、どうしても当初の設定と違った形で「C（コスト）」が発生するので数字が変化している。

○どうして5年経過時に評価対象から漏れてしまったのか。
⇒単純なミス。チェック漏れであり申し訳ない。
○これは外部から指摘を受けたのか、それとも内部で気付いたのか。
⇒内部で気付いたもの。

○「広域避難地」とはどこか。また、どの範囲の住民の方がそこに避難することになるのか。アクセスはどう改善されるのか。
⇒吹田市が指定している「広域避難地」であり、「千里南公園」のこと。対象人口は約2万7千人。現在、豊中摂津線が主要なアクセスだが、今回、豊中岸部線、千里中央線を整備することにより、避難経路が複数になることで、定性的な効果があるだろうということ。主に、広域避難地に入りする医療・消防等の救急車両や物資の運搬車両のアクセスがスムーズになると考えている。

○現況写真の左側には歩道が確認できるが、右側には極めて美しくない擁壁があるが歩道はこの上にあるのか。
⇒そのとおり。傾斜地であるため、どうしてもこういう形状になってしまう。

○歩道が上がっている方の地下埋設物はどうなっているのか。
⇒地中化の分は反対側の歩道に寄せている。

○事業費の問題もあると思うが、このような擁壁は景観上美しくないので、もう少し知恵を絞ってほしい。一回造ってしまうと、長期間にわたってこの景観を見ることになってしまう。多額の費用をかけて整備してほしいということではないが、スリットを入れるなど、できる範囲で努力してほしい。
⇒限られた事業費ではあるが、スリットを入れる等の工夫は、現在の条件の範囲内で可能だと思うので、今後の事業では改善していきたい。
◆財政状況が苦しいことは理解しているが、大阪府の資産づくりをしているという観点も重要だと思うのでよろしくお願ひしたい。

○再々評価後8年間経過してしまい、この3年間気づけなかったということだが、所管部局もそうだが、事務局がチェックできていないことも問題。なぜチェックできなかったのか説明するとともに、また、今後こうしたことのないようにしていただきたい。
⇒これまでは、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（例えば、今年度の場合なら、「平成18年度に再評価・再々評価を実施した事業で現在も継続中又は未着工のもの」等）について提示して、該当する事業を各部局でピックアップしてもらっていた。今回の豊中岸部線、千里中央線のケースは、その過程で漏れていたもの。事務局もチェックできていなかったもので、たいへん申し訳ない。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、毎年度の照会の際に、事務局から、対象となりうる事業の一覧表を各部局に提示し、個別の事業について、各部局で「事業継続中ではないか」「未着工ではないか」をチェックしてもらうこととしたい。

事業別の審議概要

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	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
15	街路	ジュウカクガキケン(コブキチヨウカク) 十三高槻線(寿町工区) 〔吹田市〕 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。	道路築造 事業延長：0.7km 道路幅員：22.0m (2車線、自転車歩行者道両側)	再評価後 5年経過	H9	H25 (H22)	86億円 国：47.3億円 府：38.7億円 (81億円) 国：44.6億円 府：36.4億円	1.5 (2.9)	用地100% (91%) 工事63% (7%)	H18再評価 事業継続

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】(「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。)

- 便益データについて、プラス便益79億円、マイナス便益73億円とその差が小さく、便益が見えにくい。
⇒交通量が多い道路ではプラス・マイナス双方ともに出やすい傾向があり、この路線の場合は新設なのでマイナス便益が出やすいが、当該区間に平行する道路ではプラス便益が出やすくなる。それぞれの路線の特性により便益の出方が異なってくる。既存道路の拡幅の場合はプラス・マイナスの便益の数値が小さくなる傾向があると思う。
- 5億円の事業費増が問題。事業費増の理由として「地元住民との協議による工法変更」という記載が多いが、はじめからなぜきちんとした地元住民への対応ができなかったのか。地元住民に責任を転嫁しているのではないか。
- 地元住民の「わがまま」的要素がかなり強いものから、当然対応すべきところが欠けていたために後々対応する必要がでてきたところまで、いろいろな段階があると思うが、この表現ではどのくらいのことなのかかわからない。委員会としては、「当初から見込むことは難しかったことだが、協議の結果、そんなにわがままを聞いて振り回されたわけではなく、妥当な対応をした」ということで説明されれば理解できるが、ただ「言われたからやりました」ということばかり記載されていると疑問に思う。かなりの振動だと思つので、どうして最初から対応しなかったのかと思うが、資料の記載方法として、「当初から見込むほどではないが、中庸なところなのだ」ということが記載されていないと、疑問を感じるということ。
⇒地元住民の方に責任を転嫁するという気持ちはないが、記載方法については、「沿道環境対策のため」という表現に修正する。地元住民への説明については、事業着手時に、「事業認可を取得した」ということで、計画の内容や環境対策についても説明するもの、工事中のことまで説明できない。具体的な設計・工事内容の説明も、早い段階ではまた設計基準や積算基準が変わってしまうので、実際に工事にかかる1～2年前に設計し、それから地元住民に説明することになる。このように間が空いてしまう中で、事前の段階では地元住民の声を把握しきれない中で、当初の工事費算出を行っているところはあると思う。地元住民以外の地下埋設物業者とも計画段階、事業認可段階から協議はするが、細かい施工方法については、地元住民に工事内容を説明する前になってしまう。用地取得ができて、具体的な工事内容が見えてくる中で、この場合だと吹田市から、工事中についてもう少し配慮してほしいということを追加対策が求められた。また、地元住民からも、構造物の撤去に当たって、外に出してから壊すといった騒音が出にくい工法に変更した。記載方法については修正したいが、対策としては、比較的「手厚い」ものとしているのが実情。
- 地元協議の手順や、対応方法についてマニュアル化やルール化はしているのか。
⇒マニュアル化はしていない。地元住民にご説明する際には、ある程度事業内容が固まってからでないと質問に対応できないこともある。
○どんな事業でも地元「対策委員会」設置を要請するのか。
⇒「対策委員会」を設置することは求めている。基本的には自治会等に相談した上で住民への説明会を実施するが、路線によっては、地元の方が「対策委員会」等をつくっているところもある。
- 沿道の住民の方の立場からすれば手厚い対策の方がいいが、事業によって、手厚い場合と薄い場合があるように感じる。今回はかなり手厚い対策ではないかを感じる。事業によって手厚い・薄いという違いが生まれにくいような方法はできないかということが気になる。
⇒「手厚いのではないか」ということについては、この路線の特性として、幅が22mと比較的狭い中で、住民の方に近いところがあって、一般的な工事に比べると少し手厚いのかも知れないが、特性に見合った手厚さではないかと思う。場所によってそれぞれの事情があるので、それを勘案した調整が必要だと思う。
- ボックスの上の歩道・自転車道について、なぜ歩道が上り下りになっていて真ん中を自転車道としているのか理解できない。歩道と自転車道でいいのではないか。歩道が両側にあって間に自転車道があるのは柵も2つ必要になるし、非効率ではないか。
⇒歩道と自転車道の幅員構成についてだが、前回、完成イメージのバースと断面図をお示したところ、資料について確認したところ、自転車と歩行者を分けるという基本方針についてお示しするために提示させていただいた資料だが、あくまでもイメージであり、この構造で決定しているわけではない。今後、委員のご意見や地元市や自治会との協議等を踏まえ、整備内容を検討・決定していきたい。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()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】

- ・下記の理由により全体事業費が5億円増額
 - *沿道環境対策のため、構造物撤去工について騒音振動を低減する工法に変更したことによる増額（2.5億円）
 - *地下埋設物設置工事について、騒音振動を低減するため開削工法から推進工法へ変更したことによる増額（0.5億円）
 - *地下埋設物事業者との協議により、地下埋設物保護のため地盤改良を追加したことによる増額（1.5億円）
 - *地元住民及び警察との協議により、新たに車両及び歩行者の通行スペースを確保することによる増額（0.5億円）

【視点1：事業の必要性】

- ・本事業箇所の周辺道路は依然として交通量が多く渋滞が発生しており、早期完成が必要である。
- ・沿道環境対策による施工方法の見直し、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、完成が3年遅れ平成25年度の見込み
- ・B/Cは、将来交通量予測の見直しと国のマニュアル改訂（平成20年度）に伴い、前回評価時2.9から1.5へ減少。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・用地取得済みであり、沿道環境対策による施工方法の見直し及び地下埋設物事業者との工程調整も終了したため、今後、事業進捗が遅れる要因がなく、既に阪急千里線との交差部の工事に着手していることから、整備を進めていく。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は100%取得、工事は63%の進捗であり、阪急千里線との交差部の工事に着手していることから、コスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 → 事業継続

- ・沿道環境対策による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、完成が遅れるものの、遅延要因は解消され、現時点において計画どおり平成25年度の完成が見込まれる。周辺道路における渋滞の解消と歩行者等の安全を確保する必要性に変化はない。

委員会において確認した事項・主な質疑応答及び意見③

- 当初の目的は渋滞解消だと思うが、便益の図面を見ても、どこで渋滞解消されたのかわからない。そもそも、当初の意図としては、どこの渋滞を解消しようとしていたのか。最大のプラス便益が発生している区間の時間短縮もわずか0.1分。また、「防災性向上」はもともとの目的には入っていなかったと思うが、アンダーパスでしかも二層になっており、地震時の避難にはいいかも知れないが、水害時は却ってネックになってしまう箇所であり、緊急避難路や消防活動ということ言うなら、このあたりに密集住宅地があって、消防署がこちらにあるので到着までの時間が短縮される等、より具体的な内容を説明してほしい。今後、定性的な効果の説明資料についても工夫してほしい。
- ⇒渋滞解消箇所については、大阪高槻京都線の平成17年の交通量と今回B/C算出のために使用している平成42年の交通量の予測値を抜き出した数値。示している区間で28%減、10%減、25%減となっている。あくまでも平成42年度推計値や他の道路ネットワークができていたという前提であり、参照的な数値ではあるが、この資料からも十三高槻線の整備により、大阪高槻京都線の交通量が減少し、渋滞が緩和するという事を説明するものとして一定の意味があると考えている。
- 定性的な整備効果については、本路線の整備により、移動距離が500m短縮でき、踏切横断の必要もなくなることから、救急車の移動時間が4分から1分になる。3分短縮できることにより、どのような効果があるかということだが、「カーラーの救命曲線」とおり、4分後に応急手当をした場合の死亡率は約75%であるのに対し、1分後に応急手当ができれば約0%となる。こういう到達時間の短縮が、救急医療現場の中でも効果として見られるということで、具体的な効果の例として追加させていただいた。
- 現状はどこで渋滞しているのか。
- ⇒国道479号と大阪高槻京都線の2つの路線の渋滞が激しい。十三高槻線全線は、大阪高槻京都線のバイパスであり、全線がつながることにより、渋滞解消に資すると考えている。平成30年頃には中央環状線から内側、大阪市寄りまで十三高槻線が一本の線としてつながるので、そのバイパス効果は大きいと考えている。防災性向上については、十三高槻線自体が大阪府の「広域防災交通路」ということもあり、分断された地域の防災性を高めるとともに、災害発生時に、この路線が通ることによって全体にも影響を及ぼすような効果が発生すると考えている。
- 交通量の減を一つの効果の指標としてとらえているが、全てのネットワークができた場合を想定したものであり、もし、この区間が整備されなかったらということを示したのではない。
- ⇒北大阪については、平成17年と42年のOD、交通量の発生については、ほぼ変わらないという予測になっている。そういう前提の中で、まだ工事中の区間もあるが、十三高槻線が市内から大阪中央環状線まで開通すれば、やはりバイパスとして効果があるだろうということを示した。
- ⇒平成42年のネットワークで、寿町工区の整備がなかった場合については、整備あり・なしであまり数値は変わらない。その理由は、寿町工区の周辺では道路ネットワークの整備が大幅に進み、42年の推計では、同工区とほぼ平行する「庄内新庄線」が整備されることになる。これが、ほぼ十三高槻線と同じような機能を有していることが影響して、ネットワークの分析上、寿町工区の整備あり・なしであまり差がないという結果になったのではないかと考えている。なお、十三高槻線の寿町工区は、平成25年度末に供用予定だが、庄内新庄線は大阪市内に問い合わせたところ、阪急淡路駅周辺の連続立体交差事業に関係しており、高架化後に整備予定のため、高架時期が平成29年度末で、早くても平成30年度以降の整備となることであった。
- 最初から、府と大阪市との間で計画について連携できれば、また違ったことになったかもしれないのか。
- ⇒まだ市では事業認可も得ていないので、調整の余地もあるかも知れないが、庄内新庄線は他の役割もあると思うので、現時点でははっきりしたことは申し上げられないが、機能が一部ダブっていることは否定できないと思う。
- ◆平成42年のネットワークはあくまでも仮想であり、本当にすべての道路ができるかどうかはわからない。そういうものを前提に、また、ODも将来予測で算定しており、将来、他のすべてのネットワークが整備された場合、つまり、一番効果が低くなると仮定した場合に、この程度の影響が出るということなので、これだけをもって、直ちに便益がないとは言いかねると思うが、一方で、平成17年と42年を単純に比較して効果が出るというのも言い過ぎだと思う。本当はどのくらいのところを見るべきか、効果はどの程度か、もう一歩、説明する資料をつくった方がよかったと思う。

事業別の審議概要

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	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
16	街路	伊予市 和泉中央線 〔和泉市〕 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。	道路改良 事業延長：0.6km 道路幅員：33.0m (4車線、自転車歩行者道両側)	再評価後 5年経過	H9	H24 (H22)	124億円 国：68.2億円 府：55.8億円 (104億円) 国：57.2億円 府：46.8億円	1.48 (3.5)	用地98% (97%) 工事90% (22%)	H18再評価 事業継続

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段（ ）は前回評価時の数値。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】

- ・下記の理由により全体事業費が20億円増額。
 - *当初想定していた土質状況と異なるため、仮設材を残し地盤改良範囲を追加したことによる増額（3.5億円）
 - *地下埋設事業者との協議により、地下埋設物保護のため地盤改良を追加したことによる増額（3億円）
 - *文化財調査範囲拡大による増額。（1億円）
 - *工事期間の延伸による安全費の増額（0.5億円）
 - *物件調査を行った結果、補償費が増額。（12億円）

【視点1：事業の必要性】

- ・本事業は、平成23年3月に本線部分が供用し、現在側道部の整備を行っており、沿道の利便性を確保するため早期完成が必要である。
- ・文化財調査の調査範囲拡大、仮設工法変更に伴う工期延期により、完成が2年遅れ平成24年度となる見込み。
- ・B/Cは、将来交通量予測の見直しと国のマニュアル改訂（平成20年度）に伴い、前回評価時3.5から1.48へ減少。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・前回評価時から、文化財調査の調査範囲拡大、仮設工法変更に伴う工期延期により完成が2年遅れるが、平成23年3月末に本線部が供用し、24年度末の完成に向け、現在側道部の整備を行っている。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は98%取得済み、工事は90%の進捗であり、本線部分はH23年3月に供用済みであることから、コスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・現在までの進捗は、文化財調査の調査範囲拡大、仮設工法変更に伴う工期延期により遅れているが、遅延要因が解消され、現時点において計画通り平成24年度の完成が見込まれる。周辺道路における渋滞の解消と歩行者等の安全を確保する必要性に変化はない。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○震災を契機に地盤に対する意識を変えて、特に湾岸地域においては、最初から地盤が脆弱だという前提で、十分な地盤調査を徹底しないといけないのではないかと。

⇒地盤改良は見込んでいたが、見込み範囲が足りなかったということなので、今後、特に湾岸地域においては、より丁寧な事前調査を行っていきたい。補償費について、前回評価時に説明した額が事実と異なっていたことについてはたいへん申し訳ない。今回確認したところ、計画段階での補償費の見積もりは全般に低めだったようで、いずれの物件についても補償費が計画段階から比べて増額になったようだ。

○直接この事業には関係ないが、事業者の立場で言うと、資料には定性的効果として「駅前再開事業との一体整備によるまちの賑わいの創出」と記載しているが、現状のこの周辺の商業施設はどうなっているのか。また、開発により、もともとの地元の商人が活性化されるのか。大店立地法により、地元の事業者が壊滅状態になってしまう現状があちこちで見られる。そういうことも踏まえた協議を、どこかで実施しないといけない。市がやるべきなのだと思うが、そういうことを十分検討する必要があるということについて府からも提言してほしい。そうでないと地元の事業者もまちもつぶれてしまう。

⇒まちとしては人の流れがスムーズになるという点では改善されているのではないと思う。また、地域の方にも配慮というご意見もあったが、今回、地元からの要望もあり、事業完成後も踏切も残すことになった。これは、おそらく、地域の方の利便性を確保し、商業施設へのアクセス等も考慮し、異例なことだが、計画を見直したのだと思う。再開する場合には、当然、市を中心に地域の方と話し合いが持たれていると思うが、我々道路事業の担当としても、そういった視点を持って対応していきたい。

○再開事業と道路との調整するような場はあるのか。

⇒再開を実施する場合、アクセスが大きなポイントになるので、当然、調整はしているが、どこまで細いところまで配慮が行き届いているかということについては、地元市の再開におけるリーダーシップの状況等により、地域によっても異なる。我々としては道路はまちづくりとセットという考え方で進めている。

○この踏切はひどい渋滞だったので、車両に関しては解消されたと思うが、立体交差にしたのに上の踏切が残っているということだが、上に踏切があったら、人間はわざわざ下へ行くかなということが疑問。カルバートの中に歩道をつくるということになっているが、どの程度利用されているかについて、調査する予定はあるのか。

⇒歩道については現在工事を進めているところ。上下移動の円滑化のため、エレベーターを設置することを検討しているが、踏切が残ることになったのに、利用されるのかといった課題もあり、府と市の間で調整を進めている。

○文化財調査の範囲拡大の理由は。

⇒文化財調査の対象範囲の拡大は、対象のエリアが拡大したということではなく、想定していたより深い場所にあったため、掘削土量が増え、土留矢板が必要になったということ。

○想定が間違っていたということか。

⇒ポイントごとに試掘して想定していたが、一部の区間では、試掘から想定していたところより深いところから出土したということ。

○補償額12億円増額の理由は。

⇒補償額の増額について、事業計画の段階で、建物内部に入れていた。ただことは困難であるため、外観から推定して補償費を算出しており、過去の実績を参考にしているが、結果としてその見込みが低く、全般的に補償費があがってしまった。特に、この付近は商店が多く、補償費が増額になってしまったという説明をさせていただいていたが、建物種別による増加率は、商店は10戸あり、43%増。店舗付き家屋54戸で72%増。一般家屋は8戸で22%増となっており、見積りとの乖離については、商業系の物件の方が大きくなっている。実際に物件調査を行う際には、土地家屋調査士等の専門家に見積もりをお願いし、大きな物件については、府の財産評価審議会上に諮って決定するので、適正性は確保されていると考えている。

○前回評価時に、外観で算定して、中に調査に入ったら額が上がってしまったということについて、聞いた覚えがある。今回初めて聞いたということではない。

⇒前回評価時に説明しているが、額が異なっていたということ。

○当初、渋滞対策で始めた事業だと思うが、どこが渋滞解消されるのか資料ではわからない。どこの渋滞解消が図れるのか、定性的な効果でもいいで、もっとわかるような資料にすべき。もう一つは、補償額増額について、前回評価時に説明すべきことを、部局も事務局も見逃していたということだが、これはわざとであれば大問題。これについては、委員会として毅然とした態度をとるべき。今後そういうことがないように、体制を取ってもらうことが必要。

⇒渋滞解消箇所は、事業箇所。整備後に渋滞ポイントが移動するということもあるので、図面の国道26号交差点部に渋滞が移っていないかということだが、二車線で右折レーン等がなかったが、片側三車線となり、特段渋滞は発生していない。

◆本事業の補償費については、既に支出してしまっているが、今後は見積りに対してより慎重にしていってほしい。

事業別の審議概要

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	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度 (付帯意見など)
17	道路	コドカ371号(伊勢トバイパス) 国道371号 (石仏バイパス) [河内長野市] 府と和歌山県を結ぶ広域幹線道路であるが、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。	道路築造 事業延長：6.1km 道路幅員：7.5～9.0m (2車線、歩道なし)	再々評価後 5年経過	H4	第2工区：H20年代後半 第3工区：第2工区完了後着手 (H26)	260億円 国：143億円 府：117億円	1.4 (2.8)	用地99% (99%) 工事57% (50%)	H18再々評価 事業継続

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は前回評価時の数値。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

【視点1：事業の必要性】

- ・現道はカーブが多く、一部大型車両同士の擦れ違いが困難な箇所もあり、事故も発生している。事故件数（H8:23件、H12:19件、H16:16件、H20:20件）
- ・ハイバス整備により、大阪府と和歌山県の連携の強化、物流の効率化、安全安心の確保、沿線住民の利便性の向上が図られる。
- ・本路線は広域緊急交通路に位置づけられているが、22年に土砂災害が発生（1か月通行規制実施）しており、安全・安心対策の必要性が増している。
- ・同路線の和歌山県域の道路整備も進捗している。（5.5kmのうち2.3km供用済み）
- ・B/Cは、将来交通量予測の見直しと国のマニュアル改訂（平成20年度）に伴い、前回評価時2.8から1.4へ減少。

【視点2：今後の進捗見通し】

- ・事業用地は99%取得。
- ・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進捗がペースダウンしているものの、第2工区については、残る1件の事業用地取得を進め、残工事を引き続いて推進し、20年代後半の完成を目指す。

【視点3：コスト縮減・代替案】

- ・用地は99%取得済み、工事も57%の進捗であり、一部区間は既に供用済み（1.8km）であり、コスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針（原案）】 ⇒ 事業継続

- ・建設事業費削減の影響で事業進捗がペースダウンしているが、事業必要性の変化はないため、事業継続する。

【主な質疑応答及び意見】（「○」質問、「⇒」応答、「◆」意見を示す。）

○和歌山県側の進捗状況はどうなっているのか。

⇒和歌山県側の整備目標は平成25年度完成予定。大阪府よりも和歌山県側の方が進んでいるのが現状。

○費用便益分析は和歌山側の路線を含んでいるのか。

⇒大阪府側のみで算出している。

○京奈和自動車道について、一部暫定供用されているが、どれぐらいの交通量があるのか。

⇒高野北ICから高野南ICまで開通しており、最新の平成22年度の道路交通センサスでは、概ね1万台強の交通量となっている。これと並行する国道24号の交通量は京奈和自動車道の開通により下がっているが、高野南～橋本IC間の断面で見ると、両方合わせた交通量が3000台くらい逆に増えている。一定の交通需要の誘発効果が、こういった高規格の自動車道が開通することによって現れていると考えている。

○3000台というのは、24号線で3000台増えたということか。

⇒橋本ICと橋本東ICの間の現道の交通量が、平成17年度で約2万3000台あったが、平成22年度の現道の交通量は約1万5000台、京奈和自動車道とあわせて2万6000台となっており、交通センサスでは全国的には交通量が下がっているところが多いが、ここでは、逆に3000台増えているということ。

○橋本東ICと五條ICの間など、その前後も同じような状況か。

⇒橋本東ICのもう少し奈良よりで測っており、平成22年度の現道は1万3000台であり、京奈和自動車道とあわせて、2万7000台という状況であり、平成17年度の24号線の交通量は2万台であり、この断面で見ると7000台増えている。

○このあたりでは結構需要があるということか。

⇒奈良側はまだ開通見込みがはっきりしていないが、和歌山側については、平成27年度の開通目標で、湾岸の方までネットワークがつながっていくので、かなり交通量としては伸びてくるものと考えている。

○この事業は、建設事業費削減の影響で事業進捗が遅れているが、必要性に変化はないため、継続するということだと思うが、事業推進のペースを上げるわけにはいかないのか。

⇒限られた財政制約の中で、平成21年度に第二京阪道路が開通したが、府では、21年度まではこの第二京阪道路に関連する道路に集中して投資してきた。今後は、新名神高速（平成30年に供用予定だが、NEXCOは2年前倒して28年に供用したいとしている）のアクセス道路の整備に集中投資する必要がある。我々としても、本事業のような着手路線にもっと投資していきたいというおもいはあるが、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。

○ペースダウンの意味がわかりにくい。中断するのか。

⇒休止路線という扱いをするのではなく、限られた財源の中で着実に進めていく。

○どの程度のペースで進めていくのか。

⇒全体の道路事業の中で、投資量が毎年変わってくる。その中で振り分けられる予算ということになるので、固定的な形でお示しすることが難しい。

○昨年、一昨年はどういったペースで進めてきたのか。

⇒平成18年度から本年度までの当初予算の事業費を示しているが、特に、平成20年度から財政再建プログラム（案）の関係で、事業費予算が削減されている。本路線については、たとえば一時工事をストップし、後に集中投資したらどうかというご意見もいただいたが、和歌山県側では平成25年度完成を目標に工事が進められており、一旦この事業を止めるというのは難しい中で、一定程度、着実に事業を進めている。

◆ここまで来ている以上、この事業については事業継続する必要はある。どう実施していくかは行政の条件もいろいろあると思うので、タイミングを見ながら実施していくしかないだろう。中断するというのは問題だと思う。

道路・街路事業のB/C（費用便益比）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/C（費用便益比）について説明（第1回委員会資料6）。

- 費用便益分析の目的は、社会・経済的な側面から各個別事業の妥当性を評価することにより、より効率的かつ効果的に事業を推進することと考えている。
 - 道路整備事業は、様々事業効果が発生しており、事業効果の分類例として、道路利用面では、走行時間短縮、走行費用減少、交通事故減少、いわゆる三便益の他に、走行快適性の向上、歩行者の安全性、快適性の向上がある。環境面では、大気汚染、騒音、景観などがある。住民生活面では、ライフライン施設による道路空間の利用、それから、災害時の代替路の確保、交流機会の拡大などがある。地域経済面では、新規立地に伴う生産増加あるいは雇用・所得の拡大などが示されている。このように事業効果は多岐にわたっており、この他にも安全安心の観点から、救急医療や、落石による危険除去、踏切待ちによるイライラの解消などの項目も指摘されている。
 - これらの効果のうち、現在、採用している費用便益分析は、現時点で十分な精度があり、金銭での算出が可能な「走行時間短縮」「走行経費減少」「交通事故減少」の3つの効果に限り算定している。
 - 現在、採用している便益算出の考え方について説明する。大阪府では、平成21年度にB/Cの一斉点検を実施している。まず、この時点での現実の道路ネットワークをもとに平成42年時点の道路ネットワークモデルを設定し将来交通量を推計する手法を採用している。その上で、検討対象となる道路を「整備する場合」と、「整備しない場合」のそれぞれの場合の供用開始後、50年間の便益、それと事業費と維持管理費を合算した整備に伴う費用額を算出して、便益と費用を比較している。
 - 将来交通量の推計の考え方については、平成17年の全国道路交通センサスのデータをもとに、国の方が、将来の人口、あるいは今後の経済動向を見通して平成42年時点の全国の自動車OD推計値（Origin（出発地）、Destination（目的地））というものを作成されているが、それを基礎データとして作成した平成42年度の大阪府の道路ネットワークモデルをつくり、それに交通量配分を行って推計した。なお、道路ネットワークモデルについては、道路の車線数や車線幅員、走行状況を設定しモデル化したものである。
 - 交通量配分の代表的な方法としては、分割配分法と均衡配分法があるが、大阪府では両方の方法で試算を行い、実測データに近い値が得られた分割配分法を採用している。
 - 走行時間短縮便益算出方法について、従来行っていた算定方法と平成20年11月に改訂された国のマニュアルの算定方法の2つの方法について概要の説明をする。まず、走行時間短縮便益については従来の方、対象路線を整備しない場合の総走行時間費用から、整備する場合の総走行時間費用を引いて求めるものとなっている。便益を算定する範囲を整備路線と競合する数本の路線に限定した上で、交通量を配分する。道路を整備する場合には、各路線の配分交通量が少ないため、整備しない場合と比べて走行時間が短くなる。この方法は、計算は容易であるが、評価の対象が限定的であるということが弱みとなっている。なお、この方法についても整備路線交通量を国の将来OD推計値、それから大阪府の道路ネットワークモデルにより配分しており、信頼できる基礎データを使用した分析方法であり、一定の精度は、確保されていると考えている。
 - 国のマニュアルに基づく算定手法では、一定の範囲で将来道路ネットワークモデルを設定する。この方法は、ネットワークモデルの設定により、先ほどのものと比べると、より現実に即したものとなっており、それがメリットであるが、従来のもものと比べて計算が必要ということで分析に費用がかかる。整備区間の具体的な計算方法を示しているが、このような新しい道路を整備する場合は、整備しない場合の費用はゼロ、便益は、整備しない場合から整備する場合をひくということなので、計算上、マイナスになる。
 - 交通量と所要時間には、交通量が多くなるにつれて所要時間の値が大きくなるという関係がある。このため、整備がある場合の交通量と所要時間の組み合わせを場合分けすると、4つに分類される。順番にその4つを説明すると、パターン1では、道路整備がある場合の交通量、所要時間が、当該路線の整備が無い場合と比べて、共に少なくなるということ、便益はプラスになる。パターン2では、所要時間は変わらないが、交通量が少なくなるということ、この場合も、便益はプラスになる。パターン3では、所要時間は変わらないが、交通量が多くなるということ、便益はマイナスになる。パターン4については、交通量、所要時間共に大きくなり、便益はマイナスとなる。ということで、便益がプラスとなるのは、パターン1、2の場合になる。
 - 豊中岸部線の整備により、時間短縮便益がどこに、どのくらい発生しているかということを図化した。マイナス便益が大きいのは、整備対象区間を含む豊中岸部線。プラス便益が大きいのは、豊中岸部線に平行する北側の府道、それから南側の市道、さらに南側の府道。このように、着色された路線を区切ると南北方向約9キロメートル、東西方向約12キロメートルの範囲に収まっており、便益の多くが、豊中岸部線の場合、検討路線の周辺に発生していることがわかる。残りの3割については、これ以外のネットワーク全体で発生している。
 - なお、このデータを作成するには、データ整理が必要であり、21年度にB/Cの一斉点検を行った中では、このような図面作成用のデータ整理を仕様書で示していない。このため、今後、予定している個別箇所説明では、データのある3路線について、この資料と同等の説明をさせていただきたい。また、今後費用便益分析をするにあたっては、図面化を仕様書で示し、分かりやすい説明ができるように義務づけていきたいと考えている。
 - 個別箇所の説明にあたっては、国のマニュアルで算定している三便益以外に、図面や写真等を活用し、各路線の様々な事業効果についても説明をさせていただきたいと考えている。
- 今日はすぐには道路の議論はしないが、昨年度の宿題として気になったことと、道路関係が非常に多いことから、ご説明いただいた。審議になれば、可能なものはこれを示していただく。
- ⇒作成できるものは示していく。データが無いものについてはご容赦いただきたい。
- 今日の説明は一定理解したつもりではいるが、基本的には今日の例でいうと走行時間短縮便益の効果を狙った路線であればこれでよいが、先程委員長から話があったように、歩行者の安全や周辺住宅に対する環境影響という観点に着目すると、すべての道路事業が今回出しているような計算では済むわけでなく、このあたり今後どういう方針で費用便益の議論をしていくことになるのか見通しがあれば教えていただきたい。
- ⇒数値化できない効果はたくさんあり、それらについては最後の資料になるが、定性的なものについては、図面や写真などを使って整備効果を詳しく説明していきたい。
- 確かに見た目、感じというのも良くわかるが、やはり何がしか客観的な根拠がほしい。全てができるとは思っていないが、計量化する努力は必要ではないか。例えば環境指標の計量化などの努力も大阪府独自で考えられるのではないかと。
- ⇒例えば、CO2の削減は数値化しやすいが、新たに整備する際に発生するCO2は数値化が難しい。なかなか3便益以外は計測が難しいので、大阪府独自というのは難しい。
- ライフサイクルコストの問題は各種の建設事業に取り入れられ始めているが、この道路建設にも応用可能ではないか。そういうこともあり、温暖化の算出については、環境問題の一部ではあるが、検討の余地があるのではないかと感じたがどうか。
- ⇒できるだけそういった情報も用意したい。国のほうが、今回の大震災を受けて、災害時の役割についてはこれを定量化するような見直しを進めているという話も聞いているので、そういう情報は早めに把握して、中で議論ができるのであれば、そのような取り組みをしていくことも考えたい。
- 示せるものは、一定の国の方針に沿って示す。他の指標を定性的に、特に事故なんかは定量的にするのは難しいが、できるだけ定性的なものも記述した上で、定量化についても努力していただく。

今年度評価対象であった道路事業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（粟ヶ池バイパス）、大阪和泉南線〕の現在の状況について説明。（第5回委員会資料3P1,2）

- 4件の道路事業は、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、再開等についての府の方針を出すこととしている。同計画は、人口減少白書や府の成長戦略とあわせて考えていくものとしている。その中で、まだ確定はしていないが、知事選がこの秋に行われる可能性があり、もともと11月ごろを成案の時期として進めていた計画が全庁的な動きとして延期される方向であり、都市整備中期計画も年度末を目途に策定を進めていく予定となった。そのため、同計画を基に4件の道路事業の対応方針（原案）をお示しする予定であったが、今年度の委員会では提示できなくなったことについてご報告し、おわびしたい。
 - 今後は、来年の3月末を目途に成案とすることを目標としており、それに先立つ庁内の合意形成も8月末を予定していたが11月末以降になる予定。
 - 府議会調整についても、9月議会で調整を図っていく予定であったが、来年2月議会で調整する方向で考えている。
 - 計画についてのパブリックコメントについても、9～10月に行う予定であったが、2月以降に行う方向で考えている。
 - 以上のことから、今年度予定していた4件の道路事業については、24年度以降にご審議をお願いしたいと考えている
- この4路線については再評価・再々評価案件であるから、現在、継続中なのか。
- ⇒昨年度審議していただいた「大阪枚岡奈良線」と同様、財政再建プログラム（案）の影響で一時休止しているもの。「大阪枚岡奈良線」についても、同様に中期計画の中で方針決定し、昨年度いただいたご意見への対応方針を公表する必要がある。
- 「一時休止」とはどれくらいの期間を想定しているのか。
- ⇒特に期間を設定している訳ではない。いろんな状況の変化が生じ、一定程度、事業を再開する必要性が高まれば再開していこうと考えているところ。
- 明確な定義があるわけではないということ。
- ⇒財政的に厳しい状況で、すべての事業を実施することが困難な中で、トータルで17路線について一時休止としている。

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12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。