

建設事業の評価について

(意見具申)

平成 26 年 7 月 8 日

大阪府建設事業評価審議会

1 はじめに

平成 26 年度審議案件のうち、再々評価案件 3 件の対応方針（原案）について、審議を行った。

審議にあたっては、従来どおり審議会を公開し、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、透明性の高い審議会運営に努めた。

なお、本年度の審議対象案件は 14 件提示されていたが、前述の 3 件については、いずれも一部事業を中断していたことから、審議後は一刻も早く事業を再開したいとの申し出があった。そのため、他の 11 件とは別に、先行して意見具申を行うこととした。

2 審議対象の基準

審議対象の基準は、6 ページのとおりである。

3 審議結果（審議の詳細は 1 ページから 4 ページを参照）

次表に記載の 3 事業について審議を行った。その結果、府の対応方針（原案）は、本審議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。

対象事業と府の対応方針（原案）（一部再開等の定義は 5 ページを参照）

事業名	府の対応方針（原案）
【特定土地区画整理事業】	
① 箕面森町（水と緑の健康都市特定土地区画整理事業）	事業継続
【道路事業】	
② 一般府道豊能池田線（都市計画道路止々呂美吉川線）道路改良事業	事業継続（一部再開）
③ 主要地方道美原太子線（粟ヶ池工区）道路改良事業	事業継続（一部再開）

※審議案件は、いずれも再々評価の対象事業

なお、各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。

【特定土地区画整理事業】

① 箕面森町（水と緑の健康都市特定土地区画整理事業）

箕面北部の丘陵地に、計画戸数約 2,900 戸、計画人口約 9,600 人の都市を建設する事業である。

本事業は、平成 22 年度に、本審議会の前身である「大阪府建設事業再評価監視委員会」で再々評価の審議を行い、第 1 区域については、府の対応方針（原案）は「事業継続」で提案され、委員会としては、「適切である」と判断していた。一方、第 3 区域については、府は、平成 20 年 6 月策定の「財政再建プログラム（案）」で、24 年度末に採算性等を精査の上、基盤整備工事の実施に

ついて改めて判断するとしていた。そのため、第3区域は審議対象から外し、当時の意見具申の中で、「府においては、第3区域の基盤整備工事実施の可否について、企業立地の需要等を厳しく精査した上で改めて慎重に判断されることを望む。」という意見を出していた。今回、企業立地の需要等の検討を経て、府が、第3区域を含む本事業全体の対応方針（原案）を決定したため、改めて審議することとなった。第1区域は、概ね計画どおりに進捗し、事業の必要性についても変化はないこと、第3区域については、平成25年9～10月に、企業の進出意向調査及びヒアリングを行い、進出意向が強いことを確認し、保留地処分の可能性が高いことが見込まれるため、全体として事業を継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

第1区域は、事業完了を予定している平成30年度末までに府の保留地約532区画を販売する計画となっている。平成26年3月末現在、304区画（約57%）が売却済みであるが、今後の見込みについて説明を求めた。これに対し、過去7年間で平均して年間約44区画販売しているので、今後同程度の販売件数で推移していけば、平成30年度までに完売できる見込みであるとの説明を受けた。

費用便益比1.14の算出にあたっては、国土交通省の「土地区画整理事業における費用便益分析マニュアル」に基づき、里山及びオオタカ保全地について、近隣の住宅地の地価を参考に、事業実施により地価が上昇するという前提で便益を算定したとの説明を受けた。しかし、里山等では、住宅地としての整備は行われなため、住宅地と同様の地価上昇が見込めるのか疑問であることから、仮に、これらの区域について事業実施の前後で全く地価が上昇しないという前提で費用便益比を試算するよう求めた。試算した結果、費用便益比は0.94になると説明を受けたが、里山等については、その環境を保全していることにより、住宅地として整備した場合とは異なる便益が発生していると考えられる。そのため、何らかの手法で定量的に効果を測ることができないかという点について説明を求めた。これに対し、公園や森林整備事業など、他事業において国が策定しているマニュアルには、評価すべき効果として、里山等で期待できる効果と類似の項目があるが、算出のための係数や便益原単位は公園等に関するアンケートを用いて設定したものであるなど、評価手法をそのまま里山等に適用するには課題が多いとの説明を受けた。また、里山での環境保全活動や、教育の場の提供などの実績に関して、参加人数などを盛り込んだ具体的な内容を示し、定性的な便益が生じていると説明を受けた。

第3区域の残事業の費用便益比についても試算するよう求めたところ、2.65となるとの説明を受けた。この算定の過程でも、第3区域のうち、実際に整備する25ha以外の山林のままとなる土地についても事業実施により地価が上昇するという前提で、近隣の商業地の地価を参考に便益を算定しているとのことであった。これに対し、事業実施後も山林のままとなる土地については、商業地と同様に地価が上昇するかどうか疑問であることから、仮に、山林については全く地価が上昇しないという前提で費用便益比を試算するよう求めたところ

る、その場合でも、費用便益比は 1.26 と 1 を超えるとの説明を受けた。以上のような説明を受け、第 3 区域の事業着手を含めた本事業全体の継続について、妥当であると判断した。

なお、本事業については、現地視察もあわせて行った。

【道路事業】

② 一般府道豊能池田線（都市計画道路止々呂美吉川線）道路改良事業

「箕面森町（水と緑の健康都市特定土地区画整理事業）」へのアクセス道路〔箕面森町区間〕及び新名神高速道路箕面 I C（仮称）や箕面有料道路（箕面グリーンロード）へのアクセス道路〔国道 423 号重複区間〕として計画され、それぞれのアクセス向上を目的とし、新設道路整備及び現道の拡幅整備を進める事業である。

本事業は、平成 24 年度に再々評価の審議を行った案件である。当時、府では、国道 423 号重複区間は事業を継続するが、箕面森町区間は、箕面森町の第 3 区域の事業実施の方針決定後に整備計画について検討するため休止することとしていた。そのため、事業全体の府の対応方針（原案）は「事業継続（一部休止）」として提案され、審議会としては、「適切である」と判断していた。前述の通り、今回、箕面森町について、第 3 区域の事業継続を含む事業全体の府の対応方針（原案）を決定したため、本年度の審議会において、本事業の箕面森町区間の事業を再開したいとの提案があった。

国道 423 号重複区間については、事業用地は全て取得済みで、本格的な工事に着手しており、新名神高速道路との同時供用（平成 28 年度）を目指している。箕面森町区間は、箕面森町第 3 区域の整備や立地企業の操業時期に合わせた供用（平成 30 年度）を目標としている。

審議では、以下のことを確認した。

新名神高速道路や箕面有料道路から箕面森町の第 3 区域へのアクセス道路としての必要性は理解できるが、第 1・第 2 区域と第 3 区域を結ぶ区間の整備の必要性や歩道などの幅員構成について、どのようなことを考慮して道路の計画を策定したのかという点について説明を求めた。これに対し、国道 423 号と 477 号を結び地域間連携等に資する路線であること、災害等に備えた複数ルートでのアクセスや、商業系の用途地域の土地利用を想定している第 3 区域への様々な方面からのアクセスが必要であることについて説明を受けた。また、第 1・第 2 区域を横断する止々呂美東西線に流入する通過交通の転換を図るためにも、第 1・第 2 区域と第 3 区域を結ぶ区間の道路整備は必要であるとの説明を受けた。幅員構成については、「大阪府道の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例」に基づき、自転車歩行者道を両側に設置し、歩行空間の確保や自転車歩行者道のネットワークの形成を図るとの説明があった。

また、国道 423 号重複区間の山切り工事では、当初の想定より高い位置から中硬岩等が出てきたことなどにより、事業費が増加したとの説明があったので、同区間で事業費がさらに増加する可能性について説明を求めた。これに対し、同区間では切土量の全体 60 万 m³に対し 40 万 m³まで進捗し、今後の工事部分は、

当初想定 of 土質と同等であると把握しており、大きな変動の可能性はないとの説明があった。また、箕面森町区間における今後の事業費の変動要因としては、橋梁形式の変更、工事区間の山切りの土量や用地買収範囲の増減、用地買収に伴う物件の補償方法による用地補償費の変動が考えられるとの説明を受けた。

なお、本事業については、現地視察もあわせて行った。

③ 主要地方道美原太子線（栗ヶ池工区）道路改良事業

現道の美原太子線の交通渋滞の解消を図るため、バイパス整備ならびに鉄道の立体交差化を行う事業である。

本事業は、平成 24 年度に再々評価の審議を行った案件である。当時、府は、平面道路整備については事業を継続するが、鉄道の立体交差化は、今後、鉄道事業者等とコスト縮減の可能性などについて検討を進め、事業の実施判断を見極める必要があるため休止することとしていた。そのため、事業全体の府の対応方針（原案）は、「事業継続（一部休止）」として提案され、審議会としては、「適切である」と判断していた。

本事業箇所に類似した幹線道路に近接する踏切で、平成 25 年度に発生した事故を契機に、再度、鉄道事業者と協議した結果、鉄道との交差箇所の安全性を確保するため、立体交差化を平面道路整備と同時に進めていく必要が生じた。そのため、今回、休止していた立体交差化について、再開したいとの提案があった。

平面道路整備は、用地を 95%取得済みで、主たる工事となる橋梁工事も着手済みであることから、予定どおり平成 30 年に完了することとしている。鉄道の立体交差化については、鉄道事業者との協議の結果、平成 30 年代半ばに鉄道高架を供用する予定である。

審議では、以下のことを確認した。

便益が前回評価時より大幅に変動していることから、その理由について説明を求めた。これに対し、平成 25 年 4 月に供用した市道や既存の東西方向の市道などを追加し、より実態に即したネットワークを基に便益を算出した結果、走行経費減少便益など各種便益が変動したとの説明を受けた。

4 結び

今回の意見具申の審議対象案件の審議の中で、国が策定している費用便益分析のためのマニュアルにおいて、評価の算出方法が示されていない事業内容の効果について、何らかの定量的な評価ができないかという点について説明を求めた。これに対し、他事業の評価手法等についても検討したが、今回の審議対象事業に、直接適用するのは課題が多いとの説明があった。

今後は、国が策定しているマニュアルで算出方法が示されていない効果項目についても、可能な限り定量的に評価を行うよう努めるとともに、やむを得ず定量的な評価が実施できない場合については、定性的な評価について、できるだけ具体的に説明するなど、事業効果をわかりやすく示すための取組みを求める。

府の対応方針（原案）の定義

府の対応方針（原案）	定 義
事業継続	事業を継続するもの。
事業継続（一部再開）	前回審議において、府の対応方針（原案）を「事業継続（一部休止）」としていたが、再開する準備が整ったため、事業全体として継続するもの。
事業継続（一部休止）	事業全体としては継続するが、一部について休止し、休止部分については一定期間後に再開等について見直しを行うもの。
事業継続（一部中止）	事業全体としては継続するが、一部を中止するもの。
再 開	前回審議において、府の対応方針（原案）を「休止」としていたが、再開する準備が整ったため、事業を継続するもの。
休 止	事業を休止し、一定期間後に再開等について見直しを行うもの。
中 止	事業を中止するもの。

建設事業評価審議会の審議対象基準

類型	対象基準	評価の視点
事前評価	<p>府又は府が設立する地方独立行政法人（以下、府等という）が新たに実施予定の建設事業のうち総事業費が 10 億円以上と見込まれるもの（ただし、事業内容等から代替案の検討が困難な事業を除く）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上位計画等の位置付け ・ 優先度 ・ 事業を巡る社会経済情勢 ・ 事業効果の定量的分析（費用便益分析等） ・ 事業効果の定性的分析 ・ 自然環境等への影響と対策 ・ 代替案との比較検討 など
再評価 ・ 再々評価	<p>府等が実施する総事業費 1 億円以上の建設事業のうち、次のいずれかに該当する事業（ただし、(※) に該当する事業を除く）</p> <p>(1) 事業採択後又は着工準備採択後 5 年間を経過した時点で未着工の事業</p> <p>(2) 事業採択後 10 年間を経過した時点で継続中の事業</p> <p>(3) 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</p> <p>[事業計画又は総事業費の大幅な変更]</p> <p>① 事業を中止、休止（休止後の再開を含む）する場合</p> <p>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</p> <p>③ その他、事業計画を大きく変更する場合</p> <p>(4) 府等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</p> <p>(※)</p> <p>1) 事業内容等から代替案の検討が困難な事業</p> <p>2) 評価時点における進捗率が高い事業のうち、次のいずれかに該当する事業</p> <p>(ア) 工事進捗率 80%以上(事業費ベース)の事業</p> <p>(イ) 翌年度までに完了予定の事業</p>	<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

事業別の審議概要
再々評価対象事業 3件

番号	区分	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	再々評価	特定土地地区画整理	ミオサンマチ(ミストドリ/ケンコウトクテイトクカセ/シキョウ) 箕面森町(水と緑の健康都市特定土地地区画整理事業) (箕面市) 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。	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	評価の必要が生じた事業(第3区域の基盤整備工事実施についての方針決定)	H8	H30(H27)	582億円(582億円)		工事71%(57%) ※仮換地指定率99%(99%)	H22再々評価 第1区域については、販売計画を達成するとともに、可能な限り早期に住みやすい「まち」となるよう、利便性の向上に取り組みたい。 第3区域に関する審議は行っていない。府においては、第3区域の基盤整備工事実施の可否について、企業立地の需要等を厳しく精査した上で改めて慎重に判断されることを望む。

審議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】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

○ 全体の施行面積が313.5haということだが、第1・第2・第3区域、それぞれどこを見ればわかるのか。また、それぞれの区域面積はどこを見ればわかるのか教えていただきたい。また、進出企業はかなり目処が立っているとの回答を得たということだが、どのような企業が教えていただきたい。

⇒ 第1区域・第2区域・第3区域と、お配りしている資料に具体的に地区面積を記載していない。これらの区域については、法定で特に区分しておらず、施行に際し、よりわかりやすく区分させていただいている。地区の面積については、第1区域が約135ha、第2区域が約62ha、第3区域が約117haとしている。

○ 応募した企業の内訳として、物流施設が20社・58.6ha、工場が12社・22.8ha、店舗他が4社・2.3haとなっている。企業の内訳については、企業の戦略もあり、エントリー募集を行う際に、公表しているのは統計した情報のみ公表するというので、それ以外の情報は外部に公表しない条件の下、意向調査をしているので、申し訳ないがこの場で答えできない。

○ どのような物を作る工場なのか、もう少し説明をいただきたいが、それも難しいか。

⇒ 具体的な業務の内容については、どの企業が特定されてしまうかもしれないのでお答えしづらいが、イメージとして、環境にそれほど影響がない工場、例えば、煙が上がるような工場ではなく、住宅地の近傍にあってもさほど影響がないような企業を行う予定はあるか。要するに、インターチェンジに近いことは理解できるが、それだけでこれだけの数が集まるのかということをお伺いしたい。また、りんくうタウンでは、まだ土地が余ってあるか、競合するかもしれないわけであるが、そこは全く考えないでこの話を進めていくのかお伺いしたい。

○ 大阪府全体としての企業誘致に関する見込みとして、どのようにお考えをお答えいただきたい。

⇒ 企業誘致に当たってのインセンティブについては、既存の優遇制度を活用することが可能であると考えているが、まだ企業との交渉もこれからしていく中で、具体的な制度は現段階で決まっていないので、この場でお答えすることは難しいと思うが、何らかの意向はできるような形で箕面市とも協議を進めてまいりたいと考えている。次に、大阪府下のりんくうタウンを含めた土地の需要について、今回応募いただいた企業の意向が一番強かったのが、やはり東日本大震災を契機として内陸思考であるということ、特に北摂地域、大阪の北部でこれだけまとまった土地はなかなかないというニーズをいただいている。沿岸部のニーズと異なるニーズであるため棲み分けができていくと考えている。

○ 2点、伺いたい。1つは、前回評価時の意見具申において、第1区域については、「住みやすい「まち」となるよう、利便性の向上に取り組みむ」とあり、今回の事業の必要性等に関する視点においては、「地域住民及び新住民から施設誘致等まちの成熟を望む声が多い」ということであるが、先ほど説明があったのは学校が主体であった。路線バスの運行や商業施設などの施設誘致はどのように進んでいるのかお聞きしたい。

⇒ もう1つは、交通の利便性について、千里中央は結構遠いが、千里中央に出ればあとは確かに便利であると思う。第1区域からときわ台はそう遠くはなく、阪急にも接続しているが、そちらにアクセスはないのか。

○ 1点目の利便性のための施設誘致については、ご指摘のとおり現在この箕面森町の区域内に、一般的に日常生活で使えるような商業施設はまだ誘致できていない状況である。地区センター、まちの中心部にコンビニエンスストア等はあるが、現状としては、隣接する東ときわ台にまとまった商業施設があるので、そちらを利用されるか、千里中央まで出て買われているという状況である。商業施設の誘致については、大阪府が直接行っておらず、民間の地権者が施設誘致を進めていただいていると聞いており、早期の施設の誘致を大阪府からもお願いしている状況である。

○ 2点目の交通の利便性について、実際に路線バスが出ているのは千里中央方面であり、ときわ台方面については、箕面森町の事業ではないが、豊能町で地域コミュニティのバスが、本数は少ないが運行されている。実態として、箕面森町からときわ台に出て大阪に行くよりも、千里中央に出て地下鉄に换乘の方が速く、東ときわ台などの住民の方も、箕面森町からバスに乗って千里中央へ通われている状況だと聞いている。

⇒ 平成19年にまちびらきをする際に整備を完了しているので、施設の拡充は今のところ計画していない。コンビニエンスストアの他に、保育園も誘致されている。バスは箕面森町内を周回し、最終地区センターから千里中央に出ている状況である。

○ 民間の地権者が商業施設の誘致をされていると聞いているとのことであるが、場所はどこか。

⇒ 地区センター北側の近隣公園と、里山との間に挟まれている部分に商業施設を誘致するというので進めていただいている。

○ 現在のところで想定されている不安要素や不確定要素があれば教えてください。例えば消費税の増税。これは費用便益では計算しないということであるが、それと、建設コストの増加、今後の金利の動向、あるいは大学を誘致するというのであれば18歳人口の件など、不安要素があるようであれば、参考までに教えてください。

⇒ 不確定要素、不安要素ということであるが、特に建設コストは、企業がこれから進出していく中で、なかなか大阪府では読めない部分がある。不安要素や不確定要素ということではないが、企業に土地を引渡してできる時期が平成29年度以降、順次30年度くらいを目標としていることをお示しし、十分踏まえた上で意向を示していただいていると考えている。それ以外で特に具体的にお示しできるものは今のところない。

○ 一番大きいのが建設コストで、それから企業進出のあたりが一番不安であるということであるが、計画を見直すほどの要因は今のところないという理解でよいのか。

⇒ 今、企業にお示している時期で、工事の計画等に特に不安要素というはない。

○ 事業評価審議会では費用便益分析などを中心に伺っているが、市民目線で考えることも一方で言われていて、この事業を実施して大阪府の財政がより悪化するのではないかという心配があると思う。それについては大丈夫かという質問だと思うが、何か今の時点で補足することはあるか。例えば、第3区域については、ほとんど全部売ってしまうので、儲かる分では損はないということか。

⇒ 企業のニーズは十分あると思う。ただ、売れるからどんどん造成をして売ればよいということではなく、造成することでまたお金がかかるので、今現在そのぎりぎりのラインにおいて、造成の計画、販売の計画を進めており、事業の採算性を判断いただいているということである。

○ 採算性を判断する資料がないような気がする。今ここで判断するのは、今ここで判断されているものであって、それを示しているものか。

⇒ 本年1月に知事を本部長とする府の戦略本部会議において、資料と同じ内容を示し、保留地処分の可能性についてご判断いただいている。

○ 府の幹部はよくわかっていると思うが、委員がわかるような資料になっているかということをお聞きしている。それについて追加的にご説明いただきたい。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の段下()は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

審議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】

- ・事業期間延伸に伴う維持管理費、環境調査費等の増(+3億円)
- ・発注計画等見直し等による減(▲3億円)
- ・事業期間延伸に伴う事務費増(+4億円)
- ・起債利息の変動による減(▲4億円)

【視点1:事業の必要性】

- ・第1区域については、第2区域と合わせて平成26年3月末現在、1,934名・583世帯が居住。地権者、地域住民及び新住民から施設誘致等まちの成熟を望む声が多い。
- ・第3区域については、高速道路へのアクセス性などの優れた交通条件や山林により住宅地と遮蔽された環境となることから誘致施設用地として計画されたものであるが、これに加えて近年東日本大震災の影響で企業の内陸志向が強くなり、主に大型物流施設の用途としてまとまった土地に対するニーズが高まっている。

【視点2:今後の進捗見通し】

- ・第1区域については概ね計画通り事業が進捗している。
- ・第3区域については、現在実施している新名神高速道路事業の残土搬入による粗造成工事の概成時期が、前回評価時から約2年遅れ平成26年度末となるため、工事の完成は平成30年度末となる予定である。また、平成25年9月～10月に実施した企業進出意向調査で募集面積の約3倍の応募があり、ヒアリングを踏まえ応募企業の進出意欲・検討熟度が高いことが確認できたことから、保留地処分の可能性が高いことが見込まれる。

【視点3:コスト縮減・代替案】

- ・第1区域及び第2区域については、既に一般地権者の仮換地指定は完了し、多くの住民が生活を営んでいるため、地権者や新住民の生活に多大な影響を及ぼす大幅な変更は不可能。
 - ・第3区域については、現在建設中の新名神高速道路事業等の建設残土を用いて粗造成工事を行っており、府は粗造成工事完了後に二次造成(道路やインフラ等の整備)を行う計画。
- 以上から、現状において代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続

- ・第1区域については、事業が概ね計画通り進捗し、すでに多くの住民が生活を営まれており、事業の必要性に変化はない。
 - ・第3区域については、企業の進出意向が強いことを確認しており、保留地処分の可能性が高いことが見込まれるため、事業を継続する。
- 以上から、事業継続とする。

審議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】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- ⇒ 事業の採算性に関し、事業費の構成について、支出と財源の内訳をご説明する。土地区画整理事業の全体事業費582億円については、前回評価時から変わっていない。支出については、前回評価時より第3区域の73億円を見込んでおり、第1区域、第3区域それぞれの事業費共に変更はない。財源については、前回評価時より保留地処分金が30億円増加し、その分、大阪府の負担額が30億円減少することとなっている。保留地処分金が増加した理由は次の通り。第3区域は、新名神高速道路事業等の建設残土を用いて、西日本高速道路株式会社が粗造成工事を実施しているが、受け入れをする土量が前回評価時より減少して、粗造成の仕上がり状況が、ひな壇つまり階段状の状況からフラットになることから土地の価値が上がり、保留地処分金の収入に増額が見込まれることになった。
- また、保留地処分金の内訳は、第1区域が108億円、第3区域が90億円で、第1区域については108億円の内、既に68億円を契約、売却済みで、残りは40億円となっている。第3区域については、90億円を今後売却していく。
- 事業の採算性については、第1区域の保留地の販売状況や、昨春秋に実施した企業の第3区域への進出意向調査やヒアリングなどから、進出意欲や検討熟度が高く、保留地処分金収入の確保を見通せる状況になった。また、第1区域については、事業が概ね計画通り進んでおり、80%以上進捗している。
- 前回の審議対象外であった第3区域に関して実施する場合と中止する場合、それぞれを比較して試算したところ、実施する場合は事業費が73億円、保留地処分金収入を90億円と見込んでおり、単純に差引すると17億円のプラスと見込まれる。また、中止する場合には、第3区域の事業費はかかるが、防災工事費約7億円や地権者対応に約60億円を見込んでおり、支出が67億円、収入については「収入なし」となるので、中止する場合の方が大阪府の負担が大きくなると見込まれる。
- 本年1月の、知事を本部長とする府の戦略本部会議では、この保留地処分金収入の見通しが立ったことと、第1区域を含む箕面森町事業区域全体で、実施した場合と中止した場合の府の負担額を比べ、実施した場合の方が府の負担額が小さいことから、第3区域の基盤整備工事の実施を判断している。
- 販売コストの計算について、販売状況としては、57%しか売れていないように見えるが、これはどういう理由なのかお伺いしたい。それとも、これは売れている方なのか。また、企業進出意欲について、ヘクタルで出ているが、企業数ではどの程度かお伺いしたい。意欲が高いというのが57haとなっているが、これが36社中の何社くらいなのか。それから、役員クラスで検討されているというの、36社中の何社くらいなのか。もし、わかるようであればお聞きしたい。
- ⇒ 住宅用の保留地の販売戸数が57%ということであるが、過去7年間で304区画が販売されており、平均すると年間44区画程度の販売件数になり、事業完了を予定している平成30年度までの間、年間44区画程度を販売していけば完売できると見込んでいる。次に、進出意欲のある企業の数について、意欲の高い57haの内訳は36社中26社で、その意欲が高い企業の内訳の中で、役員クラスで検討されている24haの内訳は13社である。
- そうすると、かなりの複数の企業が意欲を持って相当本格的に見込まれているということか。532区画というのは、まだ造成できていないものもあるということか。
- ⇒ 532区画には、まだ造成が完了していない宅地も含まれている。
- 304区画は、造成を終え既に販売できる状態になっている区画のうち、どのくらいの割合になるのか。
- ⇒ まだ造成できていない区画は89区画あり、532区画から89区画を引いた443区画が造成を終えている。この443区画のうち全てを売り出しているわけではなく、販売戦略上、ある程度まとまった区画ごとに販売しているため、443区画全戸が今販売中ということではない。
- そうすると、この57%は、単純に100%のうち57%しか売れていなくて、43%が売れ残っているように思ったが、そういうことではないのか。わりと好調に売れているということか。
- ⇒ ご指摘のように、全てが今売り出し中ということではない。今後大阪府で販売しようとする計画戸数に対しての数値を示しているため、443区画分を用いた進捗率で表すとうすし数字が良くなる。
- とても順調であるように聞こえるが、本当にそれでいいのか。
- 平成26年3月で583世帯が第1区域・第2区域の合計ということになっているが、これから第1区域の304区画を引き算すると、第2区域で増えた分にほぼ近い値だと考えていいか。
- ⇒ 第1区域については、大阪府が保留地として販売する区画と、元々土地を所有していた方が仮換地を受けて土地を売却されている所もあるので、一般の地権者の区画数と保留地の販売区画数、それが両方とも含まれた戸数になっている。第2区域については民間の事業者で販売されているので、具体的な販売成績は大阪府でも把握できないが、箕面市で公表されている人口を見ると、平成26年3月現在で50世帯・150名の方がお住まいになっている。
- 第2区域を売り出したのはいつからか。
- ⇒ 平成24年4月から。
- 大阪府では、最初100戸売れて、19年から22年で100戸、22年から25年で100戸売れており、3年で概ね100戸売っているというペースになっている。民間は戸数だけで見ると短期間でたくさん売っているように見えるがいかかか。
- ⇒ 民間の売り出しが平成24年4月から2年間で、販売戸数はわからないが、お住まいになられている方が2年で50世帯。
- 2年で50であるのだいたい一緒くらいか。
- ⇒ 数字だけ単純に比較すると、大阪府の方がよく売れているということになると思う。
- 大阪府の方が売れているということだと思う。要するに、そんなに不振であるということはないと、少なくとも都市整備部は思っているということだと思う。
- 第3区域の部分で、36社・84ha・募集面積の3倍と書いてあるが、募集面積は25haだけなのか。
- ⇒ 新名神高速道路事業で粗造成する面積がおおよそ25haになるので、それ以上に大阪府で新たに山を切って造成するような想定はしていないという数字である。
- では、第3区域117haは、そのうちの25haだけが造成されると理解すればいいのか。
- ⇒ 宅地となる部分が約25haと想定しており、それ以外に止々呂美吉川線などの道路の整備や公園の整備は別途行う。
- その部分の費用はもろなかかってくると思うが。
- ⇒ その費用は見込んでいる。
- それは、前回の評価時点で既に入っていたのか。
- ⇒ 平成22年度の評価時点でも見込んでいた。
- 前回評価時に比べ、公益施設用地が13ha増え、住宅用地13ha減っているが、これはどういうことか。全体として公共用地は、あるいは事業費等は変わっていないから、特にその部分について収入支出も変わらないと思うが、何か用途変更みたいなことをするのか。
- ⇒ 住宅用地から公益施設用地へ変更する要因として、(仮称)履正社大学の進出があり、面積として約13ha、この部分が変更点である。
- それに伴って特に何かが出てくるわけではないのか。
- ⇒ 大阪府が保留地として販売する部分であるので、住宅の場合でも、公益施設の場合についても、収入支出について影響はない。

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 便益も費用も前回評価時から率は10%とわずろく変わっていないが、金額として両方とも見ると、70億、80億も変動しているが、なぜか。
- ⇒ 一番大きい要因として、評価の基準年度の見直しで、前回評価時から、これは平成10年に着工して毎年事業費を支出しているが、現在価値に置き直す際に、過去の費用が社会的割引率を用いて高く算出されコストが増えている。便益も同様に、過去に使用収益を開始した、既に便益が発生している部分についても評価時点が前回よりも5年後ろに送っているので、その分の計算で両方とも額が大きくなっていると考えている。
- 前回評価時の総地代差の方が現在の総地代差よりも大きくなっているが、前回の方が便益は大きくないといけないのではないのか。
- この開発によって、前回評価時は、年あたり39.6億円の利益が得られ、今回は31.6億円になったということであると思うが、そうすると便益が減らなければいけないはずが増えている。前と比べていないからわからないのだと思うが、変動の要因を書いていたが、それはなぜかということを中心に分析してもらった方がいい。実際にはマニュアルも変わっていないけれど地価もそんなに大きな変動がないはずである。地価公示はそんなに大きくこの間に増えたか。
- ⇒ 地価公示は下がっている。
- すると、なぜ増えるのか。評価時点を後年度に送ったからか。
- ⇒ それも含まれるが、それ以外については、ご説明してなかった。事業の見直しの際に、オオタカ保全地と里山と呼んでいる部分については、大阪府が仮換地を受けてオオタカの保全を行っていくこととしているが、平成22年度評価時は、このオオタカ保全地等については、使用収益の開始をもう少し後ろということで算定していた。実態として大阪府は仮換地を受けて、オオタカの保全活動や、里山についてはNPO法人とどろみの森クラブに実際に管理をしていただき、既に使用収益が発生していたため、その二つの土地について使用収益の開始時期を、前回評価時から見直しを行っている。
- 総地代差が、前回評価時に比べ減少していたが、これに対し、便益が増加していると記載されており、なぜそういうことが起きたのか説明していただきたい。
- ⇒ 土地区画整理事業については、事業の実施期間中においても、土地の利用開始に応じて段階的に便益を計上することとしている。総地代差が減少しているのに便益が増加した理由であるが、今回の評価時の費用便益分析において、実態に合わせて便益を算定し直しており、前回評価時から一部見直しをしている。具体的には、第3区域については、粗造成工事の遅延により、土地の利用開始時期を平成27年度から平成30年度と算定時期の見直しをしている。また、大阪府の仮換地であるオオタカ保全地や里山については、まちびらきの開始時期から実態的に管理を行っていたので、平成19年度のまちびらきの時期から便益を算定することとしている。その結果、今回評価時のB/Cは1.14となった。また、仮にオオタカ保全地と里山の便益の発生時期を、前回評価時と同等とした場合のB/Cは1.03となる。そのときの総地代差、総便益は、ともに前回評価時から減少する結果になっている。前回の課題にはなかったが、参考に残事業の費用便益分析を行っているので、ご説明をさせていただきたい。第1区域については、事業が概ね計画通りに進捗しているため、今後実施する第3区域について、残事業の費用便益分析を行った。第3区域の内、施設誘致地区の約72haについて、事業費が73億円、維持管理費は区域全体の面積案分、1年あたり230万円、道路や公園など公共用地の増加分に相当する用地費を費用とし、土地の使用開始時期を平成30年度として費用便益分析を行うと、B/Cは2.65という結果になった。
- また、オオタカ保全地や里山については、事業を行わない場合は市街化調整区域の無接道の山林であるが、事業の実施により市街化区域となり、宅地に接道する道路や、下水道等のインフラ整備がなされ、宅地としての価値は上昇していると考えている。
- 土地区画整理事業の計画書は、オオタカ保全地、里山ともに宅地であり、費用便益マニュアルに基づき、宅地として便益を計算した結果1.14となった。しかし、オオタカ保全地等の山林の状態の宅地については、評価する方法はマニュアルには示されていない。マニュアルに基づく計算ではないが、極端な例として、里山やオオタカ保全地では便益が発生しない、事業がない場合と同じ価格と仮定して費用便益分析を行うと、B/Cは0.94となり、概ね1となった。
- 第3区域の残事業についても、他事業で粗造成される部分が約25haで、その部分を大阪府が2次造成を行い宅地化するが、残りの約29haについては、山林の状態の宅地も存在する。先ほど同様に、マニュアルによる計算ではないが、仮に便益が発生しない、事業がない場合と同じ価格と仮定して費用便益分析を行うと、B/Cは2.65から1.26となった。オオタカ保全地や里山などの山林の状態の宅地について、仮に便益が発生しないと仮定した場合のB/Cも概ね1であり、残事業のB/Cも1以上あることから、事業を継続することとしている。
- ◆ 区域の中で何も手を付けない所の評価については、マニュアルに記載がないので、それを宅地として解釈した評価がなされている。しかし、全く何も手を付けない現地で、将来も換金することがないと仮定した場合には、B/Cは0.94になり、事業全体としては、B/Cが1よりも低いということになるので、仮に今、これを実施する、しないという議論をするのであれば、効率性の観点からは、いろいろと問題があることになるかもしれない。ただ、今は既に事業が進んでいるので、追加的にお願いしたいのは、投資し終わったものについて、B/Cをそれぞれ議論するのは合理的ではなく、今後の事業に関してB/Cを見るということは、追加的に事業を実施するかどうか、継続するかを判断するには重要である。通常、この審議会ではしていないが、依頼して試算していただいた。
- その結果、山林を宅地並みに評価するとB/Cは2.65となり、山林の状態として評価するとB/Cは1.26ということを追加して説明いただいた。
- 先ほど、里山とオオタカ保全地の便益を0にすると、B/Cは1を切ってしまうということであるが、別の観点から見ると、私たちが自然を守り、里山やオオタカ保全地を残しておくことには、もちろん意味があると考えているので、それは別の、便益があると考えればよいと思う。オオタカ保全地はともかく、里山は、例えば学習に使っているとか、単純にきれいに里山として残しているとか、そういった例があれば教えていただきたいと思う。要するに、里山で残すということに意味があると判断するので、便益は多分ゼロでなくプラスと考えていいと思うが、そう考えるときに、実際データがあるのか教えていただきたい。
- ◆ このように「保全する」ということについても、やはり、そのことに対して何らかのプラスの効果があるということだと思う。
- 里山を保全することに対して、生物多様性がどれだけ効果があったか、二酸化炭素の吸収がどれだけあるのか、そういうことを明確にしていけないと、宅地の地価が上がったというだけの評価では、今後事業を進めにくくなるのではないかとと思う。それをもう少し明らかにしておく方が、これから環境に対する事業というものの方がやりやすくなると思う。実際、このような評価は、これまで明らかにされてきたのか教えていただきたい。
- 土地区画整理事業の今回の範囲内では難しいのではないかとと思う。昨年の例で見ると、埋立地に公園をつくるという例があり、CVM(Contingent Valuation Method 仮想的市場評価法)を使って価値を出していた。
- その手法しかないのか。
- もともと事業のwithとwithoutで算出するものなので、何もない所に森林をつくったと言う話なら、二酸化炭素の吸着量という議論があると思うが、既にある所にそれを計上するというところである。
- 現状維持ではなく、手入れすることによって吸着量が上がったという換算はどうか。吸着量が何パーセントという値が出ているのかは知らないが。
- 現状と違うということであれば、そういうこともありうると思う。それがどの程度の換算になるのか、そのあたりのことはわからないが、仮に里山やオオタカ保全地の便益を0と仮定した費用便益分析で見ても、全事業で0.94、残事業でも、低く見積もっても1.26ということであれば、効率性で見ても、それほど大きな問題がないと思う。
- 前回の評価時と比べると、今回は便益も増えているが費用も増えている。事業費自体が増えていないのであれば何が増えたのか。用地費なのか。公共用地率は、資料を見ている限り、あまり変わらないと思うが、これが増えたのはなぜか。
- ⇒ 公共用地率は前回と変わらない。費用が変動しているのは、便益の発生と用地費の計算がリンクしており、公共用地増加分に相当する用地費については、便益が発生した時にその用地費が発生するという形で計算すると、マニュアルに定められているので、発生時期の変動と評価時点が、今回は前回から遅くなったことで、過去に発生した費用が、現在価値で割り戻す時に高く出た。
- 要するに、現状は地価が上がっているから、費用が増えていると理解した。
- 里山の価値の評価に関しては、今すぐ答えを聞かないといけないか。
- 住宅地のままで計算しているのは、よくないと思う。
- 私からの提案であるが、評価調査そのものを修正していただきたい。これらの地域について、宅地並みの計算を用いた場合と、土地の変化がないと見込んだ場合の両方のケースのB/Cを書いていただきたい。実際にはその間に入ると思う。
- 費用に関しても同じことだと思うが、同様にやっていただいて、その両方を見て、私たちは判断したい。
- もう1点追加したいのは、通常は書いていないが、残事業のB/Cも評価調査に書いていただいて、それに対して評価を残しておくことにした方がいいと思う。
- 将来売却ができない、将来土地の事業項目の変更ができない場合、実際には、便益はそこでは発生しない。名目上、宅地と呼んでいるだけで、変わっていない。接道ができただけで、その土地利用変更を認めないわけであるから、基本的には、そこに便益が発生するはずがない。
- そういうケースも含めて書いていただきたい。マニュアルがあるとかないとかの問題ではなく、もともとマニュアルがないことをされているかと思っている。
- ここで判断では、その点を見ると、便益の低いケースをみたくとも、事業採算性にはあまり問題はない。もちろん、里山やオオタカ保全地として残すことに対して、より積極的な価値については考慮されていないが、若干プラスがある。これが、よくなくても悪くなることはないで、それで「了」とすることができると思う。
- ⇒ 里山について、土地区画整理事業上のB/Cの算定手法には評価する方法がないが、他の事業で、類似の効果についてどのように評価しているのが調べた結果をお示している。1つ目は大規模公園、2つ目は自然公園、3つ目は林野公共事業。それぞれ、個々の事業に応じてアンケート等を用いたパラメータ設定等がなされており、そのまま箕面森町の里山にあてはめることは困難と考えている。
- 定性的には、「教育の場の提供」、「森林の管理・保全、荒廃の防止」、「里山体験」等を実施している場合、効果があると考えている。
- 評価調査の「事業の投資効果」の欄に、仮に、里山・オオタカ保全地の地価を整備前と同等と仮定した場合のB/Cを参考数値として記載した。また、第3区域の平地25ha以外の山林の地価を整備前と同等と仮定した場合のB/Cについても参考数値としてお示した。
- いろいろ説明があったが、実際にはどうしたいのか。他の算定手法にあてはめて便益の算出はしないのか。
- ⇒ 他の事業ごとの算定手法の紹介はさせていただいたが、それをこの事業にあてはめることは難しいと考えている。
- 公園の分は援用できないと思うが、オリジナルで算定するのは難しいということなら、修正案のとおり、1.14と0.94を併記しておくことで仕方がないと思う。
- 今回は仕方がないが、今後もこれでいいのかと疑問に思う。
- ◆ 本事業のマニュアルでは算定手法がないというところだと思うが、何らかの手法を使って適切に便益を算定すべきではないか。国の補助金をもらうための審議会ではないので、国のマニュアルには算定手法がないから算定できないという説明は適切ではないと考える。府民への説明としては何らかの手法で便益を算定した方がいいと思う。マニュアルに算定手法がないので算定しないという説明は撤回してほしい。
- ⇒ 資料を修正させていただく。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

審議会において確認した事項・主な質疑応答及び意見⑤

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 「評価対象が自然公園事業とされ、里山の便益を算定するには課題が多い」といった説明はおかしいのではないか。「マニュアルが違うから」ではなく、これらの手法を適用することが適当でないと考えるなら、その理由をきちんと記載すべき。国の下請けとして、補助事業のための評価を審議しているのではないので、「国が示しているマニュアルと違うから」ではなく、できるだけ府民に対して丁寧に説明をしていく、そういう観点で資料は作成してほしい。
- ⇒ 実際には、今回の事業では、定性的な便益はあると考えているのか。
- ⇒ 定性的な便益は、少なからずあると考えている。
- ◆ 当該事業のマニュアルに算定手法がないとしても、何らかの便益を算出することは可能なはず。今後、できるだけ算定するよう努力すべき。少なくとも、 $B/C=1.14$ を算定した際の、里山及びオオタカの保全地の地価評価の手法についても記載すべき。
- 実施する場合と中止する場合で73億円と67億円で、わずか6億円しか違わないが、具体的に、何が違うと6億円違うのか。
- ⇒ 費用については、実施する場合、宅地の整備や道路の整備費等を計上するが、中止する場合、それらに係る工事はゼロになる。しかしながら、管理柵の設置や砂防ダムのような防災対策上の工事に係る費用と、第3区域に土地を所有している仮換地を受けた地権者が、無接道で使えない土地になるため、現在評価をしている価格と現状の山林の価格との差額を、土地利用相当額として見込んだ費用を計上している。
- プラスアルファに係るコストは、宅地整備と道路整備の費用が主なもので、中止する場合は、地権者対応がプラスアルファでかなりかかるということなのか。防災工事と地権者対応は、どのぐらいの比率なのか。
- ⇒ 防災工事等に約7億円、地権者対応に約60億円を見込んでいます。
- 今の話は、最大補償するのであれば、ここまでなら合理的であるという金額なのか。
- ⇒ 評価額と従前の価格との差額で計算している。
- ⇒ 実際には、実現するとは限らないので、交渉上は、その間で落ち着く可能性は高いと思う。
- 60億円というのは、若干少なくなる可能性はあるが、支出と収入差を見ると、実施する場合と中止する場合は、実施したほうが採算上は得であるということとは変わらないと思う。
- 90億円の保留地処分金収入は、どのぐらい確からしい話なのか。第3区域の保留地への進出意欲が高いとのことであったが、確実にはけるのかどうか、府の財政にとって大事ことだと思う。ヒアリング状況や企業の進出意向調査などでは、どれぐらいの確度の話なのか。前回の意見具申で厳しく精査と書かれていたので、そのような趣旨で質問させていただきたい。
- ⇒ 第3区域の保留地処分金収入の確度ですが、実際に、企業とヒアリングを実施している中で、役員クラスでこの時期に欲しいと、具体的な事業計画等を見せていただきながら、企業の検討熟度を確認している。契約を交わしたわけではないので、確実であるところでは言い切れないが、かなり高いと判断している。
- 90億円はどのぐらいの幅があると考えればいいのか。
- ⇒ 鑑定を取っており、鑑定額を1㎡あたり5万円として、保留地の面積に乗じて算定している。鑑定価格で売却するというわけではない。多くの企業が関心を持っており、売却の方法により高く売れる可能性も十分見込めると思う。
- 計算上の数字ではなく、だいたいこのぐらいの幅で考えているというような経験測というものは特にないか。ケースバイケースで全然違う話であるので、ひとまず、この計算で議論していくしか今のところは方法がないということか。
- ⇒ 事業の採算性の面で、最低限の収入として取らなければいけない額が90億円であり、そこから増加する分については、高くなればなるほど、採算性はよくなると考えている。
- これは、ミニマムの目標ということで掲げていると理解した。
- 最低限の達成目標が90億円、そういう理解でいいか。5万円であると、単純に25haでは125億円になる。
- ⇒ 25haのすべてが売却できる保留地ではなく、一般の方の宅地もあるので、それも含めて25ha、保留地については、だいたい20haを見込んでいます。
- 20haが5万円では100億円になるところを、少し控えめに90億円最低目標ということであると思う。
- (便益の算定式の)B1からB8は、地価関数ではなく、X1からX8の変数に対するパラメータであるので、表記を直された方がいい。
- ⇒ 便益算定に用いる算式の注釈や図表の方法について、B1からB8に地価関数と表現していたが、マニュアルに記載されている、各説明変数の偏回帰係数という表現に修正した。表中の表現も同様に修正した。

番号	区分	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	再々評価	道路事業	イッパンドウトヨイケタセン(シケイカグワロトロモシカワセン)トウロカイヨウシギョウ 一般府道豊能池田線(都市計画道路止々呂美吉川線)道路改良事業〔箕面市〕 箕面有料道路、箕面森町、新名神高速道路へのアクセス道路として、新設道路の整備および現道の拡幅を行う	道路築造 事業延長:1.3km 道路幅員:14.0~25.0m (2~4車線、自転車歩行者道両側)	評価の必要が生じた事業(事業の一部再開)	H10	国道423号重複区間 H30 箕面森町区間 H32 (未定)	92.4億円(104億円) 国:50.8億円 府:41.6億円	1.7(2.1)	用地28%(21%) 工事13%(4%)	H24再々評価

審議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】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 第3区域の土地利用が当初は住宅で計画されていたものが、工場等の施設誘致に用途が変わってきて、道路構造も見直しをされたと思うが、両側3mの歩道の必要性については検討されているのか。
 また、第3区域から新名神あるいは箕面有料道路へのアクセス道路として必要不可欠であると書かれているが、第1区域とを結ぶ橋梁は必要なのか、道路が途中で終わるのは非常に不自然な話ではあるが、土地利用が住宅地から工業用地に変わっていく中で、結ぶ必要性が非常に弱まってきたと思うが、どう理由からこの道路を造るのか。
- 難しい質問だと思うが、答えはおそらく時間がかかると思う。
 ⇒ 第3区域が住宅地から商業地に変わったという話があったが、当初計画時から施設誘致地区に変わりはなく、事業見直しによって特に内容等は変わっていない。用途地域が、現状では第2種住居地域ということになっているが、今現在エントリー募集をいただいている企業の施設が立地可能となるように用途の見直しも含めて手続きを進めている状況であるので、当初の目的から内容が大きく変わっているわけではない。
- 例えば、工業的な企業を主として考えているのであれば、両側に歩道を3mずつ設置するほど歩行者のことを考えなければいけないのか。また、いずま谷を横断する橋梁を考えているが、例えば工業用地であるならば、住宅地からなぜそこを直結しなければならないのか。物流の話だけであれば、むしろ通過交通を排除すると考えたら、極端になるかもしれないが、外した方がいいと考えられるのではないかとこの趣旨でのご質問だと思う。
 変わっていないから、変えなくてもいいという議論ももちろんあるかもしれないが、今のご質問にもお答えいただかなければいけないのではないと思う。
 ⇒ 現時点では都市計画で定められた両側歩道で進めている。今後、必要に応じて断面構成を見直しする際、第3区域に立地する企業によっては、考慮すべき一つの要因となると思う。
- それによって幅員が違うと思う。幅員が違う場合は、もちろん整備費用ももう少し違ってくと思う。
 今の質問については、きちんとお答えいただけたほうがいいと思うので、今の選択肢を提示されるということの意義についてももう少し明確にさせていただきたい。
 ⇒ いずま谷の区間の必要性に関するご質問についてお答えしたい。まず、道路はネットワークで考えるものであり、差分図に示すように止々呂美吉川線はインターチェンジから箕面森町(いずま谷区間を含む)を経由し国道477号(ときわ台方面)まで交通量の増加が見込まれており、ネットワーク上、道路は必要であると考えている。
- ときわ台や他の地域の人達が、ここはアクセス道路として使うだろうという想定をされて計算をしているということか。
 ⇒ その通り。
- それも一つの重要なポイントだと思うが、ときわ台の皆様がこの道路がとても便利になると考えているのか。
 ⇒ 実際、個別に確認しているわけではないが、今はあくまでもこのネットワークを推計した上では、需要が発生すると考えている。
- 要望みたいなものは何かあるのか。
 ⇒ 評価調書の地元等の協力体制等に記載の通り、箕面市・豊能町からの早期整備の要望はある。
- 第3区域は物流施設等を前提に考えていると思うが、資料では、店舗も含まれているので、住民の方が第3区域に行くようなニーズもあると思うが、そういうことは考えているのか。
 ⇒ エントリー募集に応募した企業のうち、店舗は、その他店舗に含まれているが、これから土地を販売していくので現段階では決まっていない。第3区域は施設を誘致する地区であるが、第1区域・第2区域からの需要なども含めて、道路ネットワーク以外に、この地域に来られることも想定した上で、現在の道路の計画になっている。具体的にどの工場という話があったが、工場が来ると決まっているわけではなく、物流施設や商業施設が立地可能な用途を考えているので、片側の歩道に限定するのは、今の段階では難しい。
- 片側の歩道にすることではなく、このように造った方がいいと思うからそうされているので、その理由は何か伺っている。要するに、このような用途を想定されるのであれば、それほど歩行者がたくさん出るわけでもないで、ゆったりした歩道がなくてもいいのではないかと問われても、こういう理由で造りたいということを説明されればいいと思う。
- 土地区画整理事業の中にも都市計画道路が入っているが、ある所だけ広くて、ある所だけ狭いようなことはできないだろうから、一貫して整備していくという話になると思うが、土地区画整理事業の中に入っている都市計画道路の形状と、今ここで議論している都市計画道路の形状は、基本的には同じものであると考えればいいのか。
 ⇒ その通り。
 ⇒ 国道423号重複区間は片側4車線か。
 ⇒ 両側4車線。
 ⇒ 歩道は3mであるが、1m50cmは何か。側溝か。
 ⇒ 計画上、植樹帯となっている。
 ⇒ 箕面森町区間は、植樹帯も何もないのか。中央分離帯もないのか。
 ⇒ 対面2車線であるので、中央分離帯はなく、植樹帯も計画していない。
 ⇒ 歩道と車道の分離のためのエリアみたいなものはほとんどなく、歩道は3mあるけれども、そこに木が植わっているという感じではないのか。
 ⇒ 通常の縁石等の構造的な分離のみの計画になっている。
 ⇒ いくつか疑問点がだったので、ご検討いただき、審議会にお返しいただきたいと思う。
- ⇒ 道路の計画全体から説明をさせていただく。都市計画道路止々呂美吉川線は、国道423号の箕面市下止々呂美と国道477号の豊能町東ときわ台を結び、新名神高速道路の箕面インターチェンジと箕面有料道路から箕面森町へのアクセスと、地域間連携、交流・物流の効率化に資する路線である。
 箕面森町におけるリダンダンシーの観点から必要なことに加え、第3区域は商業系の用途地域の土地利用を想定していることから、さまざまな方面からのアクセスが求められる。
 これらのことから、第3区域へのアクセスは一方のみではなく、複数ルートからのアクセスが必要と考えている。
 また、箕面森町の居住区域内の主要道路として止々呂美西線が位置付けられており、止々呂美吉川線を整備することにより、新名神高速道路や箕面有料道路へのアクセス交通、第3区域へのアクセス交通などの通過交通を排除することができると考えている。
 これらのことから、土地区画整理事業区域間を結ぶ橋梁については、必要なものと考えている。
 次に、歩道等の幅員構成の考え方について説明させていただく。本府では、「大阪府道の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例」(平成25年4月1日施行)を定めており、条例に基づき歩行空間の確保、土地景観の形成等として、自転車歩行者道を両側に設置することとしている。本事業により、歩行空間を確保し、自転車歩行者道のネットワークを形成することができる。
 第3区域の歩行者のニーズについては、量的にお示しすることはできないが、資料に施設立地イメージを付けている。このような施設が立地することを想定して道路をイメージしていただければよいと思う。施設は、もちろん特定することはできないが、歩行者が区域内の移動、住居区域やその他の区域外へ移動することも十分考えられる。これらのことから、歩道は両側に必要と考えている。区域外は、資料に記載の通り。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

審議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】

- [国道423号重複区間]
- ・中硬岩等が想定より高い位置からでてきたこと等に伴う工法変更(+2.4億円)
- [箕面森町区間]
- ・用地単価の見直しによる変更(▲6.5億円)
- ・橋梁の構造形式の見直し(▲7.5億円)

【視点1:事業の必要性】

- ・本事業は、新名神高速道路の箕面IC(仮称)や箕面有料道路から「水と緑の健康都市(箕面森町)」へのアクセス道路として、地域間連携・交流、物流の効率化に資するため必要である。
- ・平成25年9～10月に実施された箕面森町第3区域の企業進出意向調査で募集面積の約3倍の応募があり、ヒアリングを通じて応募企業の進出意欲・検討熟度は高いことを確認し、保留地処分についても十分な見通しが立ったことから、同区域の基盤整備工事の実施を決定した。それに伴い、一部休止していた箕面森町区間について、事業を再開する。

【視点2:今後の進捗見直し】

- ・国道423号重複区間については、事業用地は全て取得済みで、本格的な工事に着手しており、新名神高速道路と同時供用を目標としている。(目標:H28年度)
- ・箕面森町区間は、箕面森町第3区域の整備や立地企業の操業時期に合わせた供用を目標としている。(目標:H30年度)

【視点3:コスト縮減・代替案】

- ・国道423号重複区間については、本格的な山切り工事に着手しており、土質により事業費を見直しているが、今後のコスト縮減や代替案立案の余地はない。
- ・箕面森町区間については、橋梁など道路構造物の見直しにより事業費を縮減している。

【対応方針(原案)】⇒事業継続(一部再開)

- ・国道423号重複区間は、事業用地を全て取得済みで、工事は計画通り、新名神高速道路の供用に合わせて、完成する予定であることから継続する。
- ・また、箕面森町区間は、箕面森町の第3区域から新名神高速道路、箕面有料道路へのアクセス道路として必要不可欠であり、同区域の整備や立地企業の操業時期に合わせた供用を目標としているため、事業を再開する。

審議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】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 第3区域内の道路は植樹帯があるが、植樹帯がない2車線道路とは違うものと理解していいのか。
- ⇒ 2車線道路は区域外断面のことで、区域外というのは、この箕面森町の土地区画整理区域の外という意味で、今回の審議にお諮りいただいている止々呂美吉川線は、土地区画整理区域外の事業で、この植樹帯のない全幅14mの断面についてご審議いただきたい。
- また、第3区域内は、高い沿道利用が見込まれるため植樹帯を計画している。
- 前回、橋を架けないで止めればいいのかという議論があったが、それについてはよいか。
- やはり、物理的に無理だろうということは、わかっていながら質問させていただいた。単に交通量があるから、確保できそうだからということより、緑のネットワークとか、生態系の連携とか、そういう話の中の位置づけをしておいた方がいいと思ひ質問をさせていただいた。今の断面を見たので、了解した。
- ◆ 土地利用の用途について、商業系を見込まれているということであるが、物流施設などといった話もあったと思うが、それによって、この第3区域の位置づけも変わってくると思う。
- 商業系で、仮にショッピングセンター的なものが立地するのであれば、それは、第1区域などからアクセスできないともったいない。一方、物流系で、域外からの通過交通が第1区域に入ることないということであれば、あまりつながらなくていいと思う。あるいは、業務系の交通で、第1区域を通過しないと高速に入れないのが、ここがあるので、こちら側のバイパスに入っていけるなど、いろいろな観点がある。
- 事業費の変動について、国道423号重複区間で岩盤線が想定と異なっていたから工法を変更したということであるが、どのように工法を変更したのか。代替案があったのか、なかったのか。また、工事進捗率が27%であるが、今後の進捗によりまだ変更の可能性はあるのか、ご説明いただきたい。
- ⇒ 当初、高い位置から順に軟岩1・軟岩2と想定していたが、実際には中硬岩が出てきたことから、それに適した工法に変更したため増額が発生している。また、現道上での発破等が認められないことから、大型ブレーカー掘削以外に代替案はない。下の層は元々の想定どおりで、工事を進めている。
- 山切りの進捗率はどれくらい進んでいるのか。事業費のプラス要因であるため、今後また変わる可能性があるのか教えていただきたい。
- ⇒ 国道423号重複区間の山切り工事の事業費増加については、当初想定していた位置より浅い位置から中硬岩が出てきたため、中硬岩の掘削量が増加し増額となった。山切りの進捗状況については、切り土量が全体で60万㎡の内の40万㎡進んでいる。断面図に示す点線より下側が、当初の工事発注時に中硬岩と想定した所で、ハッチングの赤色部が、実際に中硬岩が出てきた所であり、現在、下から3段目の所まで山切りが進んでいる状況で、当初の中硬岩を想定していた箇所とほぼ近く、土質の状況を概ね把握できているため、今後、大きな変動はないものと考えている。
- 次に、2つ目の事業費の変動理由として、箕面森町区間の用地単価の見直しにより変更を行っている。前回評価時は、平成16年度に算定した単価、今回は平成22年度に算定した単価を用いて算定している。
- 次に、3つ目の事業費の変動理由として、橋梁の構造形式の見直しを行っている。
- 第3区域間を結ぶいすゞ谷にかけける橋梁について、当初、余野川ダムとの景観の調和に配慮した鋼製アーチ橋を計画していたが、今回は、安価なPC2径間連続ラーメン橋に見直しを行っている。
- 今後考えられる事業費変動要因として、箕面森町区間については、工事着工前に現地での調査業務を実施していくことにより、橋梁形式の変更や土木工事区間の山切りの土量の増減、土木工事区間の用地買収範囲の増減による事業費の変動、用地買収に伴う使用物件の補償方法による用地補償費の変動が考えられる。
- 断面図は当初からもっとも変更が大きかった断面で、場所によって違うと思うが、事前調査が十分ではなかったということか。
- ⇒ 事前調査として、一般的なボーリング調査と弾性波探査を行っている。弾性波探査で軟岩Ⅱと想定されていた箇所でも中硬岩が出てきたということ。現在は想定通り進んでいる。
- 道路の便益が前回の再々評価時は224.1億円で、今回は143.4億円になっていて、変動要因は交通量及び事業費の見直しによる変動が生じているということであるが、平成17年度道路交通センサスから平成22年度道路交通センサスでは、府域全体で交通量の減少傾向にあり、本路線でもその傾向がみられるということか。ずいぶん減っているようであるが、どういう想定で何が変わっているのか教えていただきたい。
- マニュアルが一緒で、供用開始も目標は変わっていないと思うが、何が便益を大きく変えているのか補足していただきたい。
- ⇒ 供用開始年度は平成27年度から今回は32年度に変えている。その点で現在価値としては差がでている。平成24年度の時点では、箕面森町の発生集中交通量について、定住人口を9,600人として発生集中量を見込んでいたが、現時点では6,300人に見直したことにより、発生集中量が減少したため、便益が下がったと考えている。
- 計画人口も9,600人から6,300人に変更になっているのか。
- ⇒ 計画人口の変更については、(仮称)履正社大学の進出によって住宅の面積が減っているため、6,300人としている。交通量の予測に際しては、それらの最新のデータを用いて分析している。箕面森町事業で説明した計画人口は、現在の土地区画整理事業の事業計画上の人数であり、これから実際の手続きとして変更していくこととしているので、予定の数字を説明できていなかったということである。
- そうすると、区画整理事業のB/Cも変わるということか。
- ⇒ 区画整理事業の便益については土地の地代だけに着目しているので、計画人口の影響はない。
- ヘドニックなので、ここは変わらず、道路だけ変わるということか。
- ⇒ その通り。
- 橋の構造を変えてコストをカットするというところであるが、ここにはもうダムは造らないことで確定しているのか。それとも当面造らないだけなのか。これだけを見ると、将来ダムを造ると橋脚が水没するように見えるので、今コストカットして、こういう構造の橋を造って、将来ダムにしても大丈夫なのか。
- ⇒ 現在は河川であるが、将来のダムを含めて橋脚を立てる前提で国と協議を始めているので、問題はない。
- これによって、コストがもう既にカットされている前提で話をしているということか。
- ⇒ アーチ形式のような特殊な橋梁は非常に高くなるので、今回の見直しにおいては、桁橋のような一般的な形式の橋梁にするだけでもかなりのコストカットができ、目標としてはそこに橋脚を立てたいという思いがある。
- 橋脚がダムで水没していても、構造上別に問題はないのか。
- ⇒ 池の中に橋脚を立てるケースなどもあり問題はない。それを前提に、国と協議をしている。
- 費用は92.4億円と85.2億円との違いは何か。
- ⇒ 92.4億円は事業費を単純に積み上げたもの。86.1億円は現在価値で、将来のコストは社会的割引率4%を割り戻して算出しているため、安くなっている。

番号	区分	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	再々評価	道路事業	ショウチホウウトウミハラタイシセン (アワカイコウク)ドウロカイヨウ ジギョウ 主要地方道美原太子線(粟ヶ池工区)道路改良事業 (富田林市) 現道の美原太子線の交通渋滞の解消を図るため、バイパス整備ならびに鉄道の立体交差化を行う。	道路築造(バイパス) 事業延長:0.4km 道路幅員:16.0m (2車線、自転車歩行者道両側) 鉄道高架による立体交差化 高架延長:0.91km(0.98km) 幅員:9.5m 踏切除却数:2箇所	評価の必要が生じた事業(事業の一部再開)	H9	H30年代半ば(未定)	70.7億円(63億円) 国:38.9億円 府等:31.8億円	1.1(1.1)	用地95%(95%) 工事8%(9%)	H24再々評価

審議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】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 交通事故減少便益は9.9億円、そのうち、歩行者・自動車による踏切事故が交通事故減少便益に含まれている。これは、平成12年の喜志2号踏切の事故によるもので、マニュアルには過去5年間の事故を計算すると記載があるが、これを入れていいのか。
- ⇒ 交通事故減少便益について、前回提示した数値は、平成12年の死亡事故以降の5年間の平均となっていたが、今回、平成21年から平成25年までの平均にデータを修正させていただいた。その結果、交通事故減少便益を9.9億円から4.3億円に修正した。また、総便益も77.3億円から71.7億円に修正し、費用便益比は1.2から1.1となり、1以上を確保していることを確認した。
- ◆ 交通事故減少便益についての修正は、過去5年ということが、どれだけの意味を持つのかよくわからないので、絶対にこうでなければいけないというわけではないと思う。仮にマニュアルに沿って算出するとこのようになったということだと思う。
- 何か合理的な理由があれば、マニュアル通りに計算しなくてもよいと思うが、その部分の説明をいただければと思ったが、そうでなければマニュアルに沿って計算すればよいと思うが、何か考えがあつてのことではないのか。もし、あれば説明いただいて、別に修正がなくてもいいかと思う。
- ⇒ 当初は、過去に死亡事故があつたので、死亡事故は大きな意味合いを持つということもあり、我々も反映しておくべきであるという思いはあつた。ただ、委員のご指摘を受け、5年とマニュアルには書かれてあり、数字を計算した結果、B/Cは1.1を確保できたので、今回はマニュアルに則つた方がいいと判断している。
- ◆ 費用便益は、マニュアルに即さないといけないうことでは必ずしもないと思う。プラスアルファの地域特性の説明は、しっかりと書き込み、説明するというので、ここでも繰り返しそのような話はあるかと思うが、それでいいと思う。必要なのは、むしろ説明のほうにアクセントがあるとご理解いただければ幸いである。
- 平成24年度の再々評価時点の便益は51億円であつたが、今回は77.3億円に増えている。事業費が増えたのはわかるが、便益が増えたのはなぜか。
- ⇒ 市道甲田桜井線の開通に伴い、ネットワークに追加したことにより、新美原太子線の交通量が増え、便益が大きく上がったと考えている。
- 甲田桜井線の供用により、ネットワークが変わつたということであれば、その部分の説明をしてほしい。周辺の交通量では美原太子線は同じ台数が書いてあるが、新美原太子線も少し増えているけれども、そんなに変わるようには見えない。※印でそれを書いてあるが、もう少し何か書かないとわからない。2年前から急に便益が増えたというのはおかしい。
- ⇒ 前回評価時(平成24年度)では、走行時間短縮便益が65億円、走行経費減少便益がマイナス9.7億円、交通事故減少便益がマイナス4.6億円と総便益が50.7億円となつていたが、今回については、走行時間短縮便益が60億円、走行経費減少便益が7.4億円、交通事故減少便益が4.3億円となり、走行時間短縮便益についてはマイナス5億円、走行経費減少便益は17.1億円のプラス、交通事故減少便益は8.9億円のプラスとなっている。
- 今回の評価では、平成25年4月の市道の甲田桜井線が開通されたことに伴い、前回評価時点(H24)からより現実的なネットワークを再現して算出を行った。平成24年度は、今回ネットワークに追加した道路が考慮されていなかったこともあり、美原太子線のバイパスが開通した場合、20,200台の交通量が発生するという結果になっている。Q-V式より、交通量が15,400台から23,900台までの範囲では、交通量の増加に応じて速度が低下するが、15,400台以下では自由速度で走行できることを示している。前回評価時は、事業区間は2万台以上の車が発生することとなつていたので、速度は低く走行経費が掛かり、便益も小さい結果になっている。今回は、より実態に即して平成25年4月に開通した市道甲田桜井線をはじめ、東西方向の市道を考慮した結果、美原太子線へ流入する負荷が前回より軽減され、走行経費減少便益がマイナスからプラスに転じたことが要因の1つと考えられる。
- 走行経費減少便益は、延長、車種別の交通量、車種別の走行経費原単位の積を整備前と整備後の差により求められるので、原単位が非常に影響する計算になっている。
- 次に、変動した要因として、交通事故減少便益の増加が上げられる。
- 交通事故減少便益については、4車線と2車線の道路であれば、2車線の道路の方が損失額は大きく算出される。すなわち、整備後の4車線道路への交通量が増えれば便益が増え、2車線道路の交通量が増えれば便益が減ることになる。美原太子線付近の代表的な4車線道路は、国道170号と、国道309号である。平成24年度は東西方向の市道を考慮していなかったことから、美原太子線の整備に伴う影響は国道309号まで及び約5,000台の交通量が減少し、他の2車線道路に流れる結果になっている。そのため、整備後の2車線道路の事故の損失額が大きく、事故減少便益がマイナスになっていたと考えられる。
- 今回のネットワークを用いた場合、美原太子線の整備に伴う影響は、付近の東西道路を見込むことで、国道309号は影響範囲外となっている。一方、同じ4車線道路の国道170号の交通量は増えていることから、(前回より4車線道路の交通量が増加し、2車線道路の交通量が減少したことにより)交通事故減少便益はプラスに転じている。
- 今の点については、評価調査の「変動要因の分析」の欄に追記いただきたい。調査には、「周辺ネットワークの見直しによる変動が生じている」とざらっと書いてあるが、マニュアルに沿って計算した結果、評価時点が変わつたので、死亡事故が反映されなくなったことなど、便益が減少した理由についてももう少し詳しく記載いただきたい。また、便益が増えたことについても合わせて、エッセンスをいつまんでわかりやすく記載いただきたい。
- ⇒ 変動要因について、次の通り修正した。
- 「H25.4の市道甲田桜井線の開通に伴い周辺ネットワークを見直した結果、交通容量が増加し交通量が分散され、速度低下が軽減されたことにより走行経費減少便益が増加した。
- 「踏切事故の時点修正により交通事故減少便益が減少し、2車線道路の交通量の減少に伴い同便益が増加し、全体として同便益が増加した。」
- 「まだ少しわかりにくいので、「交通事故減少便益が減少したものの、2車線道路の交通量の減少に伴い同便益が増加したため、」と修正してほしい。
- 「走行経費減少便益は、わかりにくい。「走行経費が減少したことによって便益が増加した」といった説明ではないのか。
- ⇒ 「走行経費減少便益」は指標として、1つの単語としてマニュアルに記載されている。「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」、「走行時間短縮便益」の3つの便益があるので、こういう表現にしている。
- 「走行時間短縮便益」については記載しないのか。
- ⇒ 「走行時間短縮便益」は大きな変動要因ではないので、記載していない。
- 「走行時間短縮便益」についても変動はしているので、記載した方がいいのではないのか。
- ⇒ 記載する。
- 鉄道を高架にするまでは踏切は残るのか。
- ⇒ その予定。
- 高架する際、近鉄が別に用地を準備しなくても、既存の土地を活用することにより、工事費だけで賄えるのか。
- ⇒ 土地は、今通っている所の横の田んぼを借地し、そちらに仮線を作りレールを引いて、電車を一時的にそちらへ振り、空いた現在の鉄道の位置に高架を作りレールを引いて、それをまた戻し、最終的に仮線を撤去する予定である。その間、土地を借りて作業をするということ。
- 地主は貸すことに同意されているのか。
- ⇒ 本件については、非常に地元の方々からの要望が強い事業であるので、概ね大丈夫だろうと思う。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段()は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

審議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】

- ・線形、高架構造物の割り付けの見直しによる構造の変更(▲1.0億円)
 鉄道高架延長 0.98km ⇒ 0.91km
 高架構造区間延長 0.58km ⇒ 0.44km
- ・鉄道構造物等設計標準・同解説の改定に伴う設計の見直しによる構造の変更(+8.7億円)

【視点1:事業の必要性】

- ・国道170号と旧国道170号を東西に結ぶ現道美原太子線等の周辺道路は、近鉄長野線を横断することから、踏切の遮断等によって渋滞が発生している。また、並行する現道は、広域緊急交通路に位置づけられているが、近鉄長野線の踏切付近は、幅員が狭隘であることから、渋滞解消、緊急・災害時の緊急車両用道路等の機能を確保するため、バイパスを整備する必要がある。
- ・これまで鉄道の立体交差化は休止し、暫定的に平面交差による整備を予定していたが、本事業箇所に関連した幹線道路に近接する踏切での事故を契機に、再度、鉄道事業者と協議した結果、鉄道・道路交差箇所の安全性を確保するため、鉄道高架化を平面道路整備と同時に進めていく必要が生じた。

【視点2:今後の進捗見通し】

- ・平面道路整備については、用地を95%取得済みで、主たる工事となる橋梁工事も着手済みであり、今年度より残区間の本格的な整備を行う。
- ・鉄道の立体交差化については、鉄道事業者との協議の結果、平成30年代半ばに鉄道高架を供用する予定である。

【視点3:コスト縮減・代替案】

- ・平面道路整備については、既に主な構造物である橋梁に着手しており、現時点においてルートの変更を行うことは非効率であるため、代替案立案の余地はない。
- ・鉄道立体交差化については、鉄道事業者等との協議で、施工延長、本体高架構造物の割り付けなど比較検討を行い、施工延長の縮減及び一部構造の見直しを行った。

【対応方針(原案)】⇒ 事業継続

- ・平面道路については、用地買収を概ね終え、工事は約34%進捗し、事業の必要性に変化はないため、継続する。
- ・これまで鉄道の立体交差化は休止し、暫定的に平面交差による整備を予定していたが、鉄道・道路交差箇所の安全性を確保するため、鉄道の立体交差化を再開する。

審議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】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 踏切は、今は新設ができないが、それを付け替える時はどうするのか。踏切の場所は移動させるのか。
- ⇒ 付け替える際には、踏切を封鎖して南側にある3号踏切に迂回していただく予定をしている。今回、新たに踏切を設けるわけではなく、仮に踏切を設ける場合、他の踏切と統合して踏切の数を減らすようにしている。
- 数を変えなければ、動かすことは可能なのか。
- ⇒ そこは協議にのっていただいている。他にも、一次的な踏切については、協議できるとことになっているので、将来高架をすると前提とした暫定の踏切であるということをお話する予定である。
- それは近鉄とよく相談してもらわないといけない。渋滞解消を主たる目的としているのに道路をここまで作って、何も進んでない状況ですと置いておくわけにはいかないと思う。とはいえ、踏切事故の問題はあるので、鉄道事業者としての責任もあるので、協議していただきたいと思います。
- ・前回はどちらかというコストが見合わなく、高架するほどのことはないという方向性での議論だったと思う。しかし、安全性を担保するために高架やむなしと大阪府で判断され、今回も一度、提示いただいたことである。その間に山陽電鉄で事故があったとはいえ、情勢としてはどうい違いがあると判断したらいいのか。大阪府がなぜそのように考えを変えられたか、もう少し詳しい説明をいただきたい。
- ⇒ 前回評価時点では、近鉄とはあくまでも将来の立体交差という表現だけを残り、平面交差を先に暫定的に行うことについてご審議いただいていた。その後、山陽電鉄の事故が起こり、近鉄が再度考え直したいとの意向を受けて、高架の実施時期などについて議論を重ねてきた。さらに、高架のコストが非常に高いこともあり、市道についても踏切がなくなるメリットがあるため、富田林市と一緒に共同事業者となっていた方向で、協議を進めている。それについては、一定の目処が見えそうであることから、早期に事業を着手するため、今回、お諮りいただいている次第である。
- 評価調書に代替案の選択の余地がないことを書かれているが、高架あり・高架なしで比較されて検討した結果、高架ありという判断をされていると思う。どのように代替案の検討をされたのか、教えていただきたい。
- 前回審議時には、元々高架案があったが、高架部分を休止し、平面部を先に進めることとしていたので、今回、それを再開するというのであれば、高架案が復活するということから、他の代替案を考えるという議論では、前回、審議に通っているので非常に難しいと思う。
- ⇒ 前回、「平面交差については既に主な構造物である橋梁に着手していることから、代替案の立案の余地はない。」としていたが、「平面道路整備については、主な構造物である橋梁に着手しており、現時点において、ルートの変更を行うことは非効率であるため、代替立案の余地はない」とわかりやすく文章を追加した。鉄道立体交差については、「鉄道事業者との協議で、施工延長、本体高架構造物の割り付けなどの比較を行い、施工延長の縮減および一部構造物の見直しを行った。その結果・・・」と記載していたが、実際、鉄道との立体交差については、過去の審議において、鉄道高架が有効であるという結果が出ているので、本件については、「延長と一部構造の見直しを行った」という表現に修正した。

平成 26 年度 開催状況 (※)

年 月 日	開 催 内 容
平成 26 年 4 月 28 日	第 1 回 事業概要説明
平成 26 年 5 月 16 日	第 2 回 個別事業審議
平成 26 年 5 月 22 日 23 日	現地視察 箕面森町 一般府道豊能池田線（都市計画道路止々呂美吉川線）
平成 26 年 5 月 30 日	第 3 回 個別事業審議
平成 26 年 6 月 20 日	第 4 回 意見具申（素案）の審議
平成 26 年 6 月 27 日	第 5 回 意見具申の取りまとめ

※箕面森町（水と緑の健康都市特定土地地区画整理事業）、一般府道豊能池田線（都市計画道路止々呂美吉川線）道路改良事業、主要地方道美原太子線（栗ヶ池工区）道路改良事業の 3 事業の審議に係るスケジュールのみを記載

平成 26 年度 大阪府建設事業評価審議会 委員名簿

- うえおか のりこ
上岡 典子 (有) ULAN 環境工房 代表
- うすだ ともこ
碓田 智子 大阪教育大学教育学部 教授
- おおはま
大濱 しのぶ 関西学院大学法学部 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
- なじま かずひさ
南島 和久 神戸学院大学法学部 准教授
- みずたに じゅん
○ 水谷 淳 神戸大学大学院海事科学研究科 准教授
- むらかみ あきら
村上 章 京都大学大学院農学研究科 教授

(敬称略・50音順) ◎：会長 ○：会長代理

審議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。