

1 はじめに

本委員会においては、本年度から、総事業費10億円以上の事業すべてを対象に事前評価を本格実施するとともに、新たな試みとして、予備的評価による整理を事前に行い、それに基づいて重点審議案件の絞込みを行うなど効率的な審議にも努めているところである。

さらに、主要プロジェクトである、鉄軌道整備事業の西大阪延伸線・中之島新線並びに南河内健康ふれあいの郷については、本委員に加え専門委員も参画した検討部会を別途設置し、集中的に審議を行った。

また、審議にあたっては、委員会審議を全て公開するとともに、府民意見や意見陳述の公募を行うなど、透明性の高い委員会運営に努めた。

今回は、今年度上期の審議結果として、事前評価案件6件、再評価案件6件の12件に、中止報告案件2件を加えた合計14件についての意見具申を行うものである。

今後、下期においては、その他の事前評価案件及び再評価案件の審議を行うとともに、昨年度の意見具申において提言した事後評価を試行実施し、評価システムの充実に向けた具体的な提案も行っていきたいと考えている。

2 審議対象の基準

審議対象の基準は、別紙1 [P7]のとおりである。

3 審議結果

(1) 建設事業評価

事前評価対象事業（別表1参照[P8-]）

【地域IT拠点施設整備事業】

本事業については、以下の理由により、「事業実施は妥当」と判断する。

(ア)必要性

- ・本事業は、府、国、市町村等が行政サービスや管理業務に必要な情報処理を行うサーバ等で構成するデータセンター機能を有する拠点施設を整備する事業であり、その実施により、電子自治体の本格的始動に向けた安全・安心の確保、IT都市の形成に向けた情報基盤の整備、

中小企業のIT化支援による産業の活性化などの事業効果が期待される。

- ・特に大阪においては、本施設がその機能を発揮するために直結することが不可欠なIX（インターネット・エクスチェンジ）の事業者が既に複数進出していること、ブロードバンドネットワークが広がっていること、情報化に関する自治体広域連携が進んでいることなどから、即効的で広範囲にわたる事業効果の発揮が期待される。
- ・さらに、IT拠点施設等の東京一極集中という現状において、本事業により強固なデータ保管機能を整備することは、情報機能における我が国全体のセキュリティ向上にも寄与するものと考えられる。

(1)事業手法

- ・本事業は、一定の条件を満たす既存の民間施設等を買収することにより、短期間に整備するものであり、事業効果の早期発揮やコスト面から合理的な手法であると考えられる。
- ・土地・建物の購入、ネットワーク機器などの整備、運営という各段階に応じて、「公募型プロポーザル方式」や「総合評価一般競争入札」など、民間事業者の提案を最大限活用する手法が採られている。
- ・運営手法については、公共的団体である財団法人に管理委託し、さらに、その受託団体がデータセンターの運営にノウハウのある民間会社に一部業務委託するなど、効率的な運営形態での実施が検討されている。

また、本事業の実施にあたっては、次の諸点に留意されるよう提言する。

- ・情報関連技術の急速な進展の中で、民間ノウハウを十分に活用しながら、その変化に的確に対応できるよう施設整備内容やその後の運営などについて十分検討するとともに、運営段階で想定される事業リスクへの対応等も事業者提案させ、コンペにおける審査基準の重要な項目とするなどの工夫を行う必要がある。
- ・より事業の効果を高めるために、大阪府内にとどまらず、関西全体で利用されるよう関係機関に積極的に働きかけるとともに、大学・学術機関との連携も図っていくべきである。

なお、本事業の審議過程において、急速な技術変革等により弾力的な対応が求められる事業については、地域の実情等に応じて、例えば、既存施設の

賃借による事業実施や、民間のノウハウを事業全体に活用できるPFIによる整備など、事業手法面での一層の創意工夫を図れるよう、国に対して柔軟な国庫補助制度のあり方を要望していく必要があるとの意見があったことを付記しておく。

【大阪中央環状線桑才新町跨道橋（北行）】

本事業については、以下の理由により「事業実施は妥当」と判断する。

- ・本路線に位置する「桑才新町交差点」は、渋滞の緩和や解消を目指す主要な渋滞ポイントとして第3次渋滞対策プログラムに位置付けられており、事業優先度が高い。
- ・既に完了した南行の整備に加え、今回審議対象の北行の両方が整備されることにより、桑才新町交差点での抜本的な渋滞の解消が図られる。

【国道168号（天の川バイパス）・枚方大和郡山線】

両事業については、以下の理由により「事業実施は妥当」と判断する。

- ・両路線は、いずれも地域の渋滞緩和、交通安全の向上に寄与するのみでなく、現在事業中の第二京阪道路の主要なアクセス道路となる路線であり、事業優先度が高いと考えられる。
- ・代替案である現道拡幅案と比較して、経済性、工期などの面で優れていることを確認した。特に、国道168号（天の川バイパス）については、視認性や走行性が高く、安全性に優れている。

なお、第二京阪道路の進捗に変更が生じた場合には、両路線の事業進捗についても、事業効果を適切に発揮できるような対応に努められたい。

再評価対象事業（別表2参照[P16-]）

再評価対象事業として審議した街路事業の「寝屋川大東線」「高石北線」、河川事業の「木野川」、砂防事業の「下止々呂美(3)地区」「平野地区」については、審議の結果、事業の必要性が認められ、かつ、事業進捗上も特段の支障がないと考えられるため、いずれも「事業継続は妥当」と判断する。

このうち、本委員会において重点的に審議を行った「寝屋川大東線」については、用地買収が予定よりも遅れているものの、今後地元の協力を得られる見通しであることを確認した。

なお、寝屋川大東線以外の4件については、予備的評価において、「高石北線」及び「木野川」は用地買収率が、用地買収をともなわない砂防事業の「下止々呂美(3)地区」「平野地区」は工事進捗率が、それぞれ9割を超えており、投資効果の面からも事業をできる限り早期に完成させることが必要であることを確認した。

また、今回の事前評価及び再評価の審議を踏まえ、道路事業において今後とも留意していただきたい事項について次のとおり付記しておく。

- ・審議に際しては、今回、説明のあった大阪府都市基盤整備中期計画(案)における位置付けなど、事業の優先性について明確な説明に努めること。
- ・道路整備に際しては、ライフサイクルコスト低減をめざした効率的な維持管理、景観形成地区における景観形成方針なども踏まえた環境・景観との調和、歩道の段差解消などによるバリアフリー化などに配慮していくこと。

(2) 主要プロジェクト評価対象事業

事前評価対象事業(別添1参照[P23-])

【西大阪延伸線(建設段階)・中之島新線(建設段階)】

本委員会として、鉄道検討部会の報告を踏まえて検討した結果、同部会の結論のとおり、西大阪延伸線及び中之島新線の建設事業への大阪府の関与は妥当と判断する。

また、鉄道検討部会が提言事項として示した、リスクマネジメントなどの事項については、今後十分に留意されたい。

事中(再)評価対象事業(別添2参照[P31-])

【南河内健康ふれあいの郷】

本委員会として、南河内健康ふれあいの郷検討部会の報告を踏まえて検討した結果、同部会の結論のとおり、「南河内健康ふれあいの郷事業」の見直し案による事業継続(造成着手)は妥当であると判断する。

ただし、今後の社会経済情勢等の変化に十分留意し、地価の大幅な変動など事業を取り巻く状況に変化があった場合には、再々評価を実施するなど適切な事業の進行管理に努めること。

また、南河内健康ふれあいの郷検討部会が提言事項として示した、住宅地の処分に際しての事業提案型コンペ方式などの積極的な導入や、スポーツゾーンについての最終的な活用・処分方策の早期とりまとめに、今後十分に留意されたい。

(3) 中止報告案件（別表3参照[P20-]）

大阪府において、事業を中止する下記2案件について報告を受け、承認した。

【犬鳴川砂防事業】

本事業は、土砂災害の防止等を目的として平成10年度に採択され、現在、工事は未着手となっている。今後、泉佐野市犬鳴山整備計画や関連事業などとの調整を図りつつ、計画の再検討を行うことが必要であることから、事業を中止する。

【深日港深日地区防波堤整備事業】

本事業は、フェリーの安全な回頭水域の確保を目的として平成3年度に採択された事業であるが、平成10年にフェリー航路が廃止され、現在、定期航路はなく、現時点において新たな港湾利用者の確保や立地施設の具体化を図り得ないことから、事業を中止する。

建設事業評価委員会の審議対象基準

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

注：今回、審議対象とした地域 IT 拠点施設については、民間施設等の買収という手法で実施の予定である。これは、新たな整備手法である P F I と同様、民間を活用した府の施設整備事業であると考えられるため、新たに事前評価として審議を行ったところである。

事業名 (所在地)	上位計画・ 優先度	事業を巡る 社会経済情勢	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等への 影響と対策
			事業効果の定性的分析	
<p>事業概要</p> <p>(施設整備) 地域IT拠点施設</p> <p>[目的] 府、国、市町村等が行政サービスや管理業務に必要な情報処理を行うサーバ等を、24時間万全な体制の下活用できる、セキュリティの高い、高機能なデータセンター機能を有する施設を都市基盤として整備し、もって、IT都市の形成を促進する。</p> <p>[内容] (所在地) 未定・提案公募による。 (機能) 電子自治体の推進 ・電子府庁情報サービス ・電子市町村情報サービス 産業の活性化 ・情報関連企業向けサーバ ・IPv6などの先進的技術の実証実験の場の提供 情報ネットワークのセキュリティの確保 ・高度なバックアップサービス (事業費) 4.5億円(MAX) [事業手法] ・民間施設等のスペースを買収し、公の施設として運営。 ・基本的な考え方や手続きを示した実施方針を策定・公表することを検討中。 ・その後、整備段階に応じ、公募型プロポーザル方式や総合一般競争入札など、民間事業者の提案を最大限活用する。</p>	<p>[上位計画] 「e-Japan重点計画」 「e-Japan2002プログラム」 大阪府総合計画 「多彩な生活や産業を支える情報化の推進」 電気通信格差是正事業対象事業 =国(総務省)の対象補助事業 (平成13年度2次補正事業)</p> <p>[緊急性] 2005年の電子政府・電子自治体の実現に向け、許認可申請やホームページ運営などの24時間運用への対応 自ら施設整備ができない府内の中小企業等のデータや、国をはじめ東京など国内の情報を処理する機関の保有するデータをバックアップすることによるネットワーク全体の安全性の確保</p> <p>平成14年度事業完了予定</p>	<p>[事業目的に関する状況] 1.自治体ホームページの役割の増大、電子申請等のサービスの拡大 2.中小企業のIT化の遅れ 3.情報関連ビジネスが東京に集中 4.ネットワーク社会のセキュリティ・安全性が脆弱 5.実証実験に必要な公共的な環境が不足</p> <p>[地域の状況] ・大阪府内の都市部には、光ファイバーなどの通信インフラが整備されており、IT関連の企業集積も見られる。 ・IT事業者、2社の大阪進出</p> <p>[地域等の協力体制] ・大阪市調整中 ・その他の市町村調整中</p>	<p>経済効果 250億円</p> <p>(根拠) DC本体の売上げに対し、ハードウェアで2倍、ソフトウェアで6倍、インターネット全体で20倍の売上げが上がっている。(近畿経済産業局調査)</p> <p>安全・安心の確保 ・電子自治体の本格的始動に向け、耐震など災害に強く、24時間365日安全に稼働することを確保することは必須。また、ネットワーク社会においてセキュリティが高いサーバが整備されることは安心した住民生活につながる。 IT都市の形成に向けた情報基盤の向上 ・e-ふちよう、電子自治体推進の先進的モデル自治体の実現。 ・IPv6など新たな技術を活用することにより、IT人材の集積拡大など、都市間競争の武器として、大阪のポテンシャルの向上。 産業の活性化 ・中小企業へのIT化支援として、ASPサービスなど、安定的かつ低廉なサービスの提供。</p>	<p>自然環境への影響なし。</p> <p>(新たな土地利用転換を伴わない)</p>

代替案との比較検討	委員会における主な審議内容	評価
<p>府が土地を購入し、新たに建築する場合</p> <p>・施設の性格上、大阪の都心部がその整備場所として有力。 しかし、予算の制約があるなかで、大阪の都心部に平屋又は2階建ては非効率。</p>	<p>(必要性) ・本事業は、府、国、市町村等が行政サービスや管理業務に必要な情報処理を行うサーバ等で構成するデータセンター機能を有する拠点施設を整備する事業であり、その実施により、電子自治体の本格的始動に向けた安全・安心の確保、IT都市の形成に向けた情報基盤の整備、中小企業のIT化支援による産業の活性化などの事業効果が期待される。 ・特に大阪においては、本施設がその機能を発揮するために直結することが不可欠なIX(インターネット・エクスチェンジ)の事業者が既に複数進出していること、ブロードバンドネットワークが広がっていること、情報化に関する自治体広域連携が進んでいることなどから、即効的で広範囲にわたる事業効果の発揮が期待される。 ・さらに、IT拠点施設等の東京一極集中という現状において、本事業により強固なデータ保管機能を整備することは、情報機能における我が国全体のセキュリティ向上にも寄与するものと考えられる。</p> <p>(事業手法) ・本事業は、一定の条件を満たす既存の民間施設等を買収することにより、短期間に整備するものであり、事業効果の早期発揮やコスト面から合理的な手法であると考えられる。 ・土地・建物の購入、ネットワーク機器などの整備、運営という各段階に応じて、「公募型プロポーザル方式」や「総合評価一般競争入札」など、民間事業者の提案を最大限活用する手法が採られている。 ・運営手法については、公共的団体である財団法人に管理委託し、さらに、その受託団体がデータセンターの運営にノウハウのある民間会社に一部業務委託するなど、効率的な運営形態での実施が検討されている。</p> <p>(提言事項) ・情報関連技術の急速な進展の中で、民間ノウハウを十分に活用しながら、その変化に的確に対応できるよう施設整備内容やその後の運営などについて十分検討するとともに、運営段階で想定される事業リスクへの対応等も事業者に提案させ、コンペにおける審査基準の重要な項目とするなどの工夫を行う必要がある。 ・より事業の効果を高めるために、大阪府内にとどまらず、関西全体で利用されるよう関係機関に積極的に働きかけるとともに、大学・学術機関との連携も図っていくべきである。</p> <p>(国庫補助制度のあり方) ・急速な技術変革等により弾力的な対応が求められる事業については、地域の実情等に応じて、例えば、既存施設の賃借による事業実施や、民間のノウハウを事業全体に活用できるPFIによる整備など、事業手法面での一層の創意工夫を図れるよう、国に対して柔軟な国庫補助制度のあり方を要望している必要がある。</p>	<p>事業実施は妥当</p>

事業名 (所在地)	上位計画・ 優先度	事業を巡る 社会経済情勢	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等への影響 と対策
			事業効果の定性的分析	
事業概要 (道路) 桑才新町跨道橋(北行) (門真市)	[上位計画] 第3次渋滞対策プログラム 大阪府都市基盤整備中期計画(案)	[周辺の道路網の状況] (1)高速道路 ・第二京阪道路が大 阪中央環状線に接 続 ・大阪中央環状線に 並行して近畿自動 車道(整備済) (2)主要な幹線道路 ・国道163号、大 阪中央環状線、八 尾枚方線、八尾茨 木線等 (3)大阪中央環状 線の交通状況 (H11センサス) 交通量 83,671台/日 混雑度 2.01 ピーク時旅行速度 10.4 km/h	B/C=8.2 便益総額 B=150.6億円 総費用 C=18.3億円	自然環境 既存市街地におけ る既存道路の立体交 差化であり、新たに自 然環境に与える影響 はほとんど無い。
[目的] 大阪府道路網の骨 格を成す府道大阪中 央環状線は、交通量も 多く慢性的な渋滞が 随所で発生しており、 その対策は重要な課 題となっている。 そこで、主要な渋滞 地点である桑才新町 交差点の抜本的な対 策として、本線北行き の立体交差化を行う。	[優先度] 既に南行の立体交 差化が完了しており、 交差道路を含めた渋 滞緩和効果を発揮す るためには、北行の立 体交差化の早期完成 が必要。 また、既存道路用地 内での立体交差化で あり用地買収を伴わ ないため、確実な事業 進捗が図れるととも に事業効果も大きい。	(H11センサス) 交通量 83,671台/日 混雑度 2.01 ピーク時旅行速度 10.4 km/h (4)周辺の大坂中央環 状線交差点の状況 ・H元 稗島(北行) 立体交差化完了 (花博関連) ・H9 桑才新町(南 行)立体交差 化完了	緊急車両の通行 立体交差化により、 渋滞緩和及び交差 点減少により緊急 車両の通行が容易 になる。 物流の効率化 府道大阪中央環状 線は車両大型化(2 5t化)対応路線で あり、当該区間の渋 滞緩和により物流 の効率化に寄与す る。 渋滞の緩和及び交 通事故減少 立体交差化により 渋滞が緩和され、定 時性が確保される。 また、交差車両も激 減することから、事 故の減少について も期待される。 環境改善 渋滞の解消に伴い、 大気汚染、騒音等の 改善が図られる。 経済性 既存道路用地を利 用して立体交差化 を実施(既存ストック の活用)すること からコスト縮減が 図られる。	沿道環境 沿道環境に対して は、防音壁等による騒 音の低減。 渋滞緩和による大 気質への負荷物質の 排出量の抑制に寄与。
[内容] 立体交差事業(交差 道路:府道深野南寺 方大阪線) 延長 約500m (うち橋梁部 約300m) 幅員 10.8m (3車線) 事業費 19.8億円	完成予定年 H18完成目標			

代替案との比較検討	委員会における主な審議内容	評価
[比較案] 本線高架案(原案) 本線地下案(代替案)	(上位計画の位置付け) ・本路線に位置する「桑才新町交差点」は、渋滞の緩和や解消を目指す主要な 渋滞ポイントとして第3次渋滞対策プログラムに位置付けられており、事業 優先度が高い。	事業実施 は妥当
[比較検討] 1. 経済性 約20億円 約57億円 2. 工期 約4ヵ年 原案より長期間 (施工延長も長く、全て 現地での施工となる) 3. 施工性 十分な迂回路幅員が 確保できる等 迂回路幅員が狭くな る等 4 その他 定期的に塗装の塗り 替えが必要 道路(トコ)照明、排水 設備の維持管理及び 定期的な更新が必要 となり、原案に比べ維 持管理費が高くなる	(完了部分(南行)との関係) ・既に完了した南行の整備に加え、今回審議対象の北行の両方が整備されるこ とにより、桑才新町交差点での抜本的な渋滞の解消が図られる。 (今後の事業優先性の説明) ・今後の道路事業の審議に際しては、今回、説明のあった大阪府都市基盤整備 中期計画(案)における位置付けなど、事業の優先性について明確な説明に 努める必要がある。 (今後の道路整備に際しての留意点) ・道路整備に際しては、今後とも、ライフサイクルコスト低減をめざした効率 的な維持管理、景観形成地区における景観形成方針なども踏まえた環境・景 観との調和、歩道の段差解消などによるバリアフリー化などに配慮していく 必要がある。	

事業名 (所在地)	上位計画・ 優先度	事業を巡る 社会経済情勢	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等への 影響と対策
			事業効果の定性的分析	
事業概要 (道路) 国道168号(天の川 バイパス) (枚方市～交野市) [目的] 現在事業中の第二京 阪道路供用後の周辺地 域での交通の円滑な処 理を図るため、アクセ ス道路となる本路線の 整備を図るものであ る。 [内容] 延長 約800m 幅員 2.5～3.1m (4車線) 道路規格 3種2級 事業費 約58億円	[上位計画] レインボー計画21 大阪府都市基盤整 備中期計画(案) [優先度] 限られた投資で最大 限の効果をあげるため 策定された「大阪府都 市基盤整備中期計画 (案)」において今後1 0年間に実施を予定し ている道路事業58箇 所に位置付けられてい る。第二京阪道路の供 用が中期計画の後期 (H18～22)に予定され ており、そのアクセス 道路として第二京阪道 路供用までに整備を行 う必要がある。 完成予定年 H19完成目標	[周辺の道路網の状況] (1)高速道路 第二京阪道路(本整 備区間に接続):事業中 (国土交通省・JH) 一般国道307号～門 真市:事業中 北部に第二名神高 速道路(平成10年12 月25日施行命令) (2)主要な幹線道路 京都府と大阪市街地 を結ぶ道路 一般国道1号を含め 慢性的な渋滞が発生 している状況 これを緩和す るため、第二京阪道路 の整備が進められて いる。 を結節する道路 幅員狭小で線形の悪 い道路が多い。 第二京阪道路供用 に伴い、現道と第二 京阪道路を適切にア クセスする道路の整 備が必要。 第二京阪道路の主な アクセス道路 (都)枚方東部線(一 般国道307号・府道 枚方高槻線)[整備 中]等 [地元等の協力体制] 第二京阪道路整備に 伴い、枚方、交野両市 からは本区間の整備要 望がなされている	B / C = 3.89 便益総額 B = 190.41 億円 総費用 C = 48.97 億円 通行車両の安全性の 向上 現国道168号は線 形が不良であり、こ れが改善されるため 安全性が向上 歩行者等の安全性の 向上 第二京阪道路から周 辺の狭小道路へ流れ 込む交通が抑制され る、周辺道路におけ る歩行者等の安全性 が向上 緊急車両の通行 新しい道路の整備に より、緊急車両の通 行が容易になる。 交通連携機能拡大・ 土地利用の促進 第二京阪道路を利用 して京都府、大阪市 街地へ連絡する交通 ネットが形成される ことから、地域間連 携・発展に寄与する。 渋滞の緩和 第二京阪道路と一体 的に機能し、周辺道 路の渋滞の緩和に寄 与する。	自然環境 市街地部を通 過する道路であ り、自然環境への 影響は殆どない。 沿道環境 第二京阪道路 供用による交通 量の増加が見込 まれるが、本路線 の整備により第 二京阪道路を利用 する交通を円 滑に処理できる ことから、縁道環 境への影響は軽 微なものとなる。 また、植樹帯の設 置により沿道環 境への影響を緩 和する。

代替案との 比較検討	委員会における主な審議内容	評価
[比較案] バイパス整備案(原 案) 現道拡幅案(代替案) [比較検討] 1. 経済性 約58億円 約62億円 2. 工期 約5年 原案より長期 ・沿道に住居が多く立 地し、用地買収に時間 を要する ・現道交通の切回しが必 要 3. 施工性 優位 ・全面施工が可能 原案より劣る ・現道交通を通しながら の施工 4 その他 ・ほぼ直線の線形で、視 認性や走行性が高く、 安全性に優れる。 ・第二京阪道路関連と一 般交通との機能分担 が図られるため、円滑 な交通処理が可能と なる。 ・屈曲部や曲線部があ り、原案に比べ、視認 性や走行性に劣る。 ・機能分担が図られない ため、交通が輻輳す る。	(事業優先度) ・本路線は、地域の渋滞緩和、交通安全の向上に寄与するのみでなく、現在事業中の第二京阪道路の主要なアクセス道路となる路線であり、事業優先度が高いと考えられる。 (代替案との比較検討) ・代替案である現道拡幅案と比較して、視認性や走行性が高く、安全性に優れているとともに、経済性、工期などの面で優れていることを確認した。 (第二京阪道路との整合) ・第二京阪道路の進捗に変更が生じた場合には、本路線の事業進捗についても、事業効果を適切に発揮できるような対応に努める必要がある。 (今後の事業優先性の説明) ・今後の道路事業の審議に際しては、今回、説明のあった大阪府都市基盤整備中期計画(案)における位置付けなど、事業の優先性について明確な説明に努める必要がある。 (今後の道路整備に際しての留意点) ・道路整備に際しては、今後とも、ライフサイクルコスト低減をめざした効率的な維持管理、景観形成地区における景観形成方針なども踏まえた環境・景観との調和、歩道の段差解消などによるバリアフリー化などに配慮していく必要がある。	事業実施 は妥当

事業名 (所在地)	上位計画・ 優先度	事業を巡る 社会経済情勢	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等への 影響と対策
			事業効果の定性的分析	
事業概要	完成予定年			
(道路) 枚方大和郡山線 (交野市)	[上位計画] レインボー計画21 大阪府都市基盤 整備中期計画(案)	[周辺の道路網の状況] (1)高速道路 第二京阪道路(本整 備区間に接続)事 業中(国土交通省・J H) 一般国道307号~門 真市:事業中 北部に第二名神高 速道路(平成10年12 月25日施行命令) (2)主要な幹線道路 京都府と大阪市街地 を結ぶ道路 一般国道1号を含め 慢性的な渋滞が発生 している状況 これを緩和す るため、第二京阪道 路の整備が進められ ている。 を結節する道路 幅員狭小で線形の悪 い道路が多い。 第二京阪道路 供用に伴い、現道と第 二京阪道路を適切に アクセスする道路の 整備が必要。 第二京阪道路の主な アクセス道路 (都)枚方東部線(一 般国道307号・府道 枚方高槻線)[整備 中]等	B / C = 3 . 7 6 便益総額 B = 58.54 億円 総費用 C = 15.58 億円	自然環境 田畑部を通過 する道路(区間) であり、自然環境 への影響は殆ど ない。 沿道環境 第二京阪道路 供用による交通 量の増加が見込 まれるが、本路線 の整備により第 二京阪道路を利用 する交通を円滑 に処理できる ことから、沿道環 境への影響は軽 微なものとなる。 沿道は田畑で あり、影響は軽微 なものとなる。
[目的] 現在事業中の第二 京阪道路供用後の周 辺地域での交通の円 滑な処理を図るため、 アクセス道路となる 本路線の整備を図る ものである。	[優先度] 限られた投資で最 大限の効果をあげる ため策定された「大阪 府都市基盤整備中期 計画(案)」において 今後10年間に実施 を予定している道路 事業58箇所に位置付 けられている。第二京 阪道路の供用が中期 計画の後期(H18~22) に予定されており、そ のアクセス道路とし て第二京阪道路供用 までに整備を行う必 要がある。	[地元等の協力体制] 第二京阪道路整備に 伴い、交野市からは本 区間の整備要望がなさ れている。	通行車両の安全性の 向上 周辺の道路は狭隘で あり、本路線の整備 により第二京阪道路 からの交通が円滑に 処理されるため、通 行車両の安全性が向 上 歩行者等の安全性の 向上 第二京阪道路から周 辺の狭小道路へ流れ 込む交通が抑制さ れ、周辺道路におけ る歩行者等の安全性 が向上 緊急車両の通行 新しい道路の整備に より、緊急車両の通 行が容易になる。 交通連携機能拡大・ 土地利用の促進 一般国道1号と第二 京阪道路を連絡する 交通ネットが形成さ れることから、地域 の連携・発展に寄与 する。 渋滞の緩和 第二京阪道路と一体 的に機能し、周辺道 路の渋滞の緩和に寄 与する。	
[内容] 延長 約450m 幅員 14~22m (2車線) 道路規格 4種2級 事業費 約18億円	完成予定年 H19完成目標			

代替案との 比較検討	委員会における主な審議内容	評価
[比較案] バイパス整備案(原 案) 現道拡幅案(代替案) [比較検討] 1. 経済性 約18億円 約25億円 2. 工期 約5年 原案より長期 沿道に住居等が多く 立地し、用地買収に 時間を要する 現道交通の切回しが 必要 3. 施工性 優位 全面施工が可能 原案より劣る 現道交通を通しながら の施工 ・JR横断部の処理が 必要 4 その他 ・ほぼ直線の線形で、 視認性や走行性が高く、 安全性に優れる。 ・第二京阪道路関連と 一般交通との機能分 担が図られるため、 円滑な交通処理が可能 となる。 ・屈曲部や曲線部が あり、原案に比べ、 視認性や走行性に劣 る。 ・機能分担が図られな いため、交通が輻輳 する。	(事業優先度) ・本路線は、地域の渋滞緩和、交通安全の向上に寄与するのみでなく、現在事業 中の第二京阪道路の主要なアクセス道路となる路線であり、事業優先度が高い と考えられる。 (代替案との比較検討) ・代替案である現道拡幅案と比較して、経済性、工期などの面で優れていること を確認した。 (第二京阪道路との整合) ・第二京阪道路の進捗に変更が生じた場合には、本路線の事業進捗についても、 事業効果を適切に発揮できるように対応に努める必要がある。 (今後の事業優先性の説明) ・今後の道路事業の審議に際しては、今回、説明のあった大阪府都市基盤整備 中期計画(案)における位置付けなど、事業の優先性について明確な説明に 努める必要がある。 (今後の道路整備に際しての留意点) ・道路整備に際しては、今後とも、ライフサイクルコスト低減をめざした効率 的な維持管理、景観形成地区における景観形成方針なども踏まえた環境・景 観との調和、歩道の段差解消などによるバリアフリー化などに配慮していく 必要がある。	事業実施 は妥当

事業名 (所在地)	進捗率 (H14.3)	社会経済情勢等の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等への 影響と対策
			事業効果の定性的分析	
事業概要 (街路) 寝屋川大東線 (門真市)	用地: 54% 工事: 0%	(現道) 市道島頭太子田線 幅員 w = 8 ~ 12m 幅員が狭く、歩道も無いなど 危険な状態である。 (周辺道路の状況) 府道八尾茨木線 混雑度 0.49 (平成6年) 1.19 (平成9年) 1.04 (平成11年) 府道八尾枚方線 混雑度 1.85 (平成6年) 1.71 (平成9年) 1.65 (平成11年) 各道路とも混雑度は若干減 少傾向にあるものの、依然と して混雑している。	B / C = 9 . 25 便益総額 B = 752 . 4億円 総費用 C = 81 . 4億円	道路の整備により 旅行速度が向上し、 CO2の排出量が削 減される。 連続植樹帯の設置 により、緑の回復に 努める。
目的 ・門真市域の南北の 幹線道路であり、 大阪府道路整備長 期計画において、 渋滞が激しい大阪 中央環状線と大阪 外環状線を補完す ための新環状ライ ンを形成する路 線のひとつと位置 づけられている。 ・また、国土交通省 及び日本道路公団 において事業が進 められている第二 京阪道路へのアク セス機能も担う。	あり 現道や周辺 道路が狭小 であること から、暫定的 な整備を行 うことによ り、交通流の 円滑化と交 通安全性の 向上が図れ る。	(関連事業) 第二京阪 事業主体 国土交通省 日本道路公団 供用予定 京都側～枚方北 IC まで H14年度末 全線供用 H10年代後半 用地買収状況 大阪府域 78% 都市計画変更時点では、21 世紀初頭の供用をめざして いたが、現時点では部分供用 と全線供用の2段階の供用 となった。	現道拡幅による歩行 者車分離による安全 性の確保 災害発生時の緊急輸 送路、避難路の確保 道路空間確保による ライフライン導入 周辺狭小道路への迂 回交通量減少による 安心・安全性の向上 地域間交流連携の強 化 物流の効率化の支援 十分な幅員が確保さ れた歩道による快適 性の向上 周辺狭小道路の迂回 交通量減少による快 適性の向上	採択年度 平成 5年度 事業費 75億円 延長 0.7Km

委員会における主な審議内容	評価
(用地買収今後の見込み等) ・用地買収が予定よりも遅れているものの、今後地元の協力を得られる見通しであることを確認した。 (第二京阪道路との整合) ・第二京阪道路の進捗に変更が生じた場合には、本路線の事業進捗についても、事業効果を適切に発揮できるように対応に努める必要がある。 (今後の事業優先性の説明) ・今後の道路事業の審議に際しては、今回、説明のあった大阪府都市基盤整備中期計画(案)における位置付けなど、事業の優先性について明確な説明に努める必要がある。 (今後の道路整備に際しての留意点) ・道路整備に際しては、今後とも、ライフサイクルコスト低減をめざした効率的な維持管理、景観形成地区における景観形成方針なども踏まえた環境・景観との調和、歩道の段差解消などによるバリアフリー化などに配慮していく必要がある。	事業継続 は妥当

事業名 (所在地)	進捗率 (H14.3)	社会経済情勢等の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策	評価
			事業効果の定性的分析		
事業概要 (街路) 高石北線 (高石市)	用地: 92% 工事: 40%	府道信太高石線 (w = 6m) 大型車の通行禁止規制 混雑度 0.99 (平成6年) 1.04 (平成9年) 1.16 (平成11年) 府道信太高石線の混雑度は 増加傾向にある。 南海本線・高師浜線連続立体 交差事業 [区間] 高石市東羽衣 1 丁 目～綾園 7 丁目 [延長] L=4.1 km [踏切除却数] 13 箇所 [進捗状況] 用地 54% 工事 7%	B / C = 3.6 便益総額 B = 140.2 億円 総費用 C = 38.9 億円	道路の整 備により旅 行速度が向 上し、CO2 の排出量が 軽減される。 連続植樹 帯により、緑 の回復に努 める。	事業 継続 は 妥当
目的 ・高石市の中心部を 東西に連絡する一 般府道信太高石線 のバイパスとして 整備を行い、関連 する南海本線・高 師浜線連続立体交 差事業と合わせ て、高石市域の東 西交通の円滑化を 図り、地域の交 流・発展を促す。 採択年度 平成 5 年度 事業費 31.6 億円 延長 0.6 Km	あり 連立事業の 工事に進入 路として暫 定道路整備 を予定して おり、周辺道 路の交通流 の円滑化と 交通安全性 の向上が図 れる。	緊急輸送路、避難路の 確保 開発支援 地域間連携の強化 物流の効率化 沿道地域の移動円滑 化			
事業概要 (河川) 木野川 (能勢町)	用地: 100% 工事: 39%	河川事業 ・想定氾濫区域: 66ha ・浸水戸数 : 80戸 関連事業 ・東郷地区圃場整備事業 85ha 完了 (S62~H13) ・地或改善事業 29ha 完了 (H2~H9) ・国道 477 号バイパス事業 L = 3,000m W = 10.5m 事業中 (H8~H18)	B / C = 22.0 便益総額 B = 284.74 億円 総費用 C = 12.96 億円	洪水時の 目標水位を 確保するた め、概ね全 区間で河積 の確保が必 要となり、 河川環境に 影響を与え てしまいが ちが、ホタル ブロック、 木工沈床、 蛇籠等を設 置することに より、水生 生物・水生 植物群の生 息しやすい 環境の河川 改修とする。	事業 継続 は 妥当
目的 ・圃場整備事業関連 で河道付替え工 事実施であるが、 板柵での仮護岸 河道であり時間 雨量 50 ^{mm} 相当 (1/10 確率降雨) に対 して流下能力が 大きく不足して おり、洪水に よる被害を防 止するため河 川改修を進め る 採択年度 平成 5 年度 事業費 12.15 億円 延長 1.8 Km	あり 改修済み箇 所から氾濫 防止が図ら れる。	浸水被害の軽減 交流拠点の形成			

事業名 (所在地)	進捗率 (H14.3)	社会経済情勢等の変化	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	自然環境等 への影響と 対策	評価
			事業効果の定性的分析		
事業概要 (砂防) 下止々呂美(3)地区 (箕面市)	用地: - % 工事: 94%	箇所概要 斜面状況 [高さ 30m、勾配 42度] 保全対象 [人家 15 戸、市道 350m]	B / C = 1.39 便益総額 B = 7.06 億円 総費用 C = 5.09 億円	特になし	事業 継続 は 妥当
目的 ・がけ崩れによる災 害から府民の生命 を保護するため、 傾斜 30 度以上、高 さ 5m 以上のがけ 崩れの恐れがある 急傾斜地におい て、急傾斜地崩壊 対策施設の整備を する。 採択年度 平成 5 年度 事業費 4.5 億円 延長 0.42 Km	あり 工事概成ご とに部分効 果を発揮す る。	<災害発生の危険度> ・当箇所は、平成 5 年 8 月の 豪雨 (時間最大雨量 25 mm / h、総雨量 110mm) によ りがけ崩れが発生した。 引き続きがけ崩れの危険 性が高い。	砂防施設を設置し、急 傾斜地崩壊危険箇所 の安全性を向上させ る。		
事業概要 (砂防) 平野地区 (豊能町)	用地: - % 工事: 92%	箇所概要 斜面状況 [高さ 20m、勾配 30度] 保全対象 [人家 12 戸、町道 320m]	B / C = 1.32 便益総額 B = 6.94 億円 総費用 C = 5.27 億円	特になし	事業 継続 は 妥当
目的 ・がけ崩れによる災 害から府民の生命 を保護するため、 傾斜 30 度以上、高 さ 5m 以上のがけ 崩れの恐れがある 急傾斜地におい て、急傾斜地崩壊 対策施設の整備を する。 採択年度 平成 5 年度 事業費 4.7 億円 延長 0.4 Km	あり 工事概成ご とに部分効 果を発揮す る。	<災害発生の危険度> ・当箇所は、平成 5 年 7 月の 豪雨 (時間最大雨量 25 mm / h、総雨量 105mm) によ りがけ崩れが発生した。 引き続きがけ崩れの危険 性が高い。	砂防施設を設置し、急 傾斜地崩壊危険箇所 の安全性を向上させ る。		

事業名 (所在地)	進捗率 (H14.3)	社会経済情勢等の変化(計画時)
事業概要	現段階での整備効果	
(砂防) 犬鳴川通常砂防事業 (泉佐野市)	用地：0% 工事：0% 砂防計画としての流路工及び砂防堰堤の設計について一部完了しているが、関係機関との調整を現在も継続しており、事業については未着手の状況である。	渓床、山腹斜面に不安定な土砂が堆積し、今後の降雨等により流出して土砂災害が発生する危険性がある。 地域の発展のために地元市から強い要望があり、泉佐野市犬鳴山整備計画と一体となった砂防計画を策定し、市及び地域住民の協力を得て効果的に事業を推進する。
目的 土砂流出による下流河川の河床上昇に伴う洪水氾濫や土石流等の土砂災害を防止するとともに、犬鳴山地区の地味づくりを支える砂防事業として、流域において砂防設備の整備を実施する。		
内容 砂防堰堤2基 外 床固工・流路工・山腹工 1式		
事業費 3.65 億円 (内訳) 工事費 2.66 億円 用地費 0.99 億円		
事業採択 平成10年度		
(港湾) 深日港深日地区防波堤整備事業(岬町)	用地：- % 工事：51.8% フェリーが冬期風浪等による横風から安全な回頭が出来るよう整備していたが、対象船舶がないこと、51.8%しか完成していないことから現時点で効果は発現されていない。	利用状況 ・昭和24年の高速艇(深日～洲本)就航を契機にフェリー等定期航路が相次いで開設されるなど、淡路島や四国徳島と南大阪を結ぶ海上交通の拠点港として利用されていた。 取扱貨物量の状況 ・取扱貨物量は、昭和56年の620.8万ト/年から平成3年は784.8万ト/年になるなど順調に増加する傾向にあった。 港湾施設の状況 ・昭和30年までに整備された施設であり、築後40年程度経過していることから老朽化や陳腐化が著しく、また、船舶の大型化に対応するためにも新たな係留施設を整備する必要が生じていた。 ・フェリー利用者は、船舶の大型化に伴い既存泊地内での回頭が困難なことから外港での回頭を余儀なくされていたが、冬期風浪等による横風を受け安全な回頭が出来ないことから沖合防波堤の新設を強く求めていた。 ・フェリー以外の利用者も、プレジャーボート係留に伴う泊地内の利用性の向上や荷捌地の拡充整備などを求めていた。 港湾整備計画の策定 ・既存施設の老朽化、陳腐化に対応し、また、上記利用者の要請に応えるため、新たなふ頭や沖合防波堤の整備を柱とする深日港再整備計画を策定。 ・フェリーの回頭エリアの静穏度を確保し、航行の安全に資するための防波堤整備を第8次港湾整備5ヵ年計画に位置付け、整備事業に着手した。
目的 狭隘な泊地を解消し、冬期風浪等による横風からフェリーの安全な回頭水域を確保すること。		
内容 防波堤 L = 390m		
事業費 全体事業費 18.8 億円 (投資済み額 9.75 億円)		
事業採択 平成3年度 フェリー定期航路が廃止されたため、平成10年度から休止中		

社会経済情勢等の変化(現時点)	事業の休止・中止に対する影響	
	地域への影響	他計画・関連事業への影響
<p>渓床、山腹斜面に不安定な土砂が堆積し、今後の降雨等により流出して土砂災害が発生する危険性がある。(同左)</p> <p>泉佐野市犬鳴山整備計画との調整が今後とも十分に必要のため、砂防計画の進捗についても見直しが必要となった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・砂防事業を単独で着手しないことにより、将来において効果的かつ効果的な事業実施が行え、より地域のニーズにも応えることができる。 ・犬鳴川流域は、水と緑の自然環境に優れており、事業実施にあたっては、特に自然環境への配慮が必要であるが、関連事業との整合を図ることによって環境への負荷を軽減することができる。 ・土砂災害の危険性がある溪流としては変わりが、上流域での継続的な治山事業の実施等により近年の土砂流出状況は比較的安定傾向にあることが伺われ、また、継続して砂防事業についてもソフト対策の拡充を図ることから、当面の影響は少ないものと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・泉佐野市犬鳴山整備計画については、双方の事業進捗の調整により影響はない。 ・国定公園及び治山事業については、事業区域等の調整により、当面の砂防事業の休止による影響はない。 ・また、今後も犬鳴川砂防事業の実施については、その必要性から継続して検討するものであり、その都度関連事業等との調整を行っていく。
<p>利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・明石海峡大橋の開通(H10.4)など高速道路等周辺道路網の整備に伴うフェリー輸送事業等の経営の悪化などを背景に航路の再編が次々と進められ、本港においても定期航路の廃止が相次ぎ、平成10年1月に淡路島へのフェリー航路が廃止され、H11年9月には高速艇も廃止された。現在、定期航路はない。 <p>取扱貨物量の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在は、一般貨物船の利用にとどまっている状況にあり、平成11年以降の取扱貨物量は、4万ト/年程度にとどまっている。(砂・砂利、水産物) <p>地域の状況等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フェリーや高速艇等の航路の廃止により周辺地域が衰退したことから、地域住民や地元町は地域の活性化に向けたまちづくりと一体となった本港の新たな整備計画の立案と整備事業の継続を強く望んでいる。 ・フェリー・高速艇など航路の再開の見込みがたつておらず、海上交通の拠点港としての役割が著しく低下しており、既定計画の見直しを行なう必要が生じている。 ・まちづくりと一体となった新たな計画策定を終えるまで事業の一旦中止は止むを得ないと判断した。 	<p>地元住民や町は、地域の活性化に向けた整備事業の継続を望んでいるが、現時点においては新たな港湾利用者の確保や立地施設の具体化を図りえず、新たな計画策定が困難であることから、事業の一旦中止も止むを得ないとしている。</p>	<p>岬町の総合計画では「交通港としての役割が低下していることから、今後は単一的な交通機能だけでなく、住民間の交流、住民と来訪者との交流が図れる、観光・レクリエーションや商業・学習機能などの複合的な機能を持つ交流港としての機能転換を図る。」として位置付けており、現在、本府と岬町との間で本港の活性化に係る新たな整備計画策定に向け検討を進めている。</p>

平成 14 年 6 月 3 日

大阪府建設事業評価委員会委員長 三野 徹 様

大阪府建設事業評価委員会
鉄道検討部会長 岡田 憲夫

鉄道検討部会の審議結果について（報告）

このたび、大阪府建設事業評価委員会の事前評価案件である西大阪延伸線及び中之島新線の建設について、本部会で審議を行ったところ、下記のとおり結果となりましたので報告いたします。

記

1 対応方針について

西大阪延伸線及び中之島新線の建設事業については、調査着手段階の事前評価において指摘した事業リスク等の事項を含め、改めて調査結果等に基づいて検討した結果、大阪府の関与は妥当と判断する。

（理由）

(1) 事業の社会的必要性について

両事業は、市街地再開発拠点への対応、鉄道の混雑緩和、鉄道サービスの高度化などの課題に対処する路線であり、加えて、西大阪延伸線については、阪神地域と阪奈地域を結ぶ広域的な鉄道ネットワークの形成に寄与すること、また、中之島新線については、中之島西部地区の再開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、将来の広域鉄道網の形成に資する路線であることから、いずれも社会的必要性の高い路線であることを改めて確認した。

(2) 大阪府の関与について

調査着手段階の事前評価において、償還型上下分離方式に基づき設置される第3セクターに対し地方自治体が出資及び補助という形で参画するフレームを前提として、両事業が府民の利便性の向上や公共交通と自動車交通が調和した交通体系の形成など、事業効果が期待されることから、府の関与の必要性について確認した。加えて、現在、府が策定を進めている「大阪府交通道路長期計画（仮称）」においても、人の移動は公共交通へ転換する必要があるとの理念が掲げられ、道路、鉄軌道の役割分担に応じた、効率的な整備や相互連携、駅等へのアクセス性の向上など公共交通に転換しやすい交通環境の整備に取り組むとされており、両事業への府の関与の必要性があることを改めて確認した。

(3) 事業計画について

リスクへの対応について

調査着手段階の事前評価において、第3セクター方式におけるリスク管理の重要性を指摘したところであるが、今回、事前の想定から乖離した事象が発生した場合のリスクの対応について、特にコストの側面から検討が行われた。

まず、両事業のリスク負担については、鉄道施設は基本的に民間鉄道事業者が整備するという考え方にに基づき、鉄道施設整備に係るリスクは民間鉄道事業者（第二種鉄道事業者）が負担することを原則とし、「府の負担額は、当初の事業費に所定の出資率・補助率により算出した額を上限とする。ただし、天災地変の場合は、府、市、電鉄会社で協議する。」という基本的考え方が、関係者間で合意されていることを確認した。

建設段階の主要なリスク要因である建設事業費については、昨年来実施されてきた土質調査により、事業費の増嵩につながる要因はないとの調査結果が得られていること、あわせて、工事に関する河川管理者との協議については、特に支障なく進んでおり、これまでのところ河川管理者から、工事の遅延や事業費の増嵩の要因となるような問題点の指摘や条件の付与がなされていないことを確認した。

また、運営段階の主要なリスク要因である需要については、第二種鉄道事業者において、国が実施した都市鉄道調査（平成13年3月）と同一の需要予測モデルを用いて、再度、予測が行われているが、その際、開発による発生需要を開業年度での予測値に据え置くなど、より厳しい想定のもとで精査されていることを確認した。

さらに、リスク項目を細分化して想定し、その内容、抑制方法又はそれに代わる対応方法、リスクの程度の予測、役割分担等について吟味す

る試みが示され、それがリスクを精査する上で一定の有用性を持ち得ることを確認した。

事業採算性について

線路・施設等の建設・保有を行う第三種鉄道事業者（大阪府、大阪市及び民間が出資する第3セクター）は、列車の運行を行う第二種鉄道事業者（民間鉄道事業者）から支払われる線路使用料を、建設に要した借入金の償還に充てることとなっている。この第三種鉄道事業者の採算性については、上記のような事業費や需要の想定のもとで、西大阪延伸線の場合、損益収支で開業後40年目、資金収支で開業後30年目に償還完了の予定であること、中之島新線の場合、損益収支で開業後40年目、資金収支で開業後32年目に償還完了の予定であることを確認した。

2 提言事項

本部会としては、今後、次の諸点に留意されるよう提言する。

今回評価を行った事業のように、投資額を事業収入で回収するような事業については、事前に事業リスクの予測と分析を行い、その抑制又はそれに代わる対応方法について検討を行うことが必要である。今回の評価にあたっては、そうした考え方に基づいて、リスク項目を細分化して想定し、その内容、抑制方法又はそれに代わる対応方法、リスクの程度の予測、役割分担等についての一定の検討を試みたところである。今後、両事業を進めるにあたっては、関係者間で調整の上、今回検討された内容が活かされるよう努められたい。

また、今後の建設事業の事前評価において、事業の必要性、効果の点検にあわせて、事業計画の妥当性を点検する際には、リスクマネジメントの考え方を取り入れて、精査を行うことが重要である。

両事業のように、第3セクターに対し、国、地方自治体、民間が出資又は補助という形で参画するフレームのもとで事業を進めていく場合、建設事業費を抑制し、より効率的な事業実施を図れるよう、関係者間で環境整備に努めることが重要である。さらに、第3セクターの経営状況についても十分な情報開示が行われるように関係者間で調整していくべきである。

評価システム改善のための今後の課題として、事前評価段階で指摘された事項が再評価などの機会に検証される仕組みが必要である。なお、このような検証を行う場合、検証そのものにかかるコストにも適切な考慮を払うべきである。

主要プロジェクト事前評価審議対象事業一覧表（2事業）

事業名 [所在地]	府の関与	事業を巡る 社会経済情勢	事業効果の定性的分析
事業概要	事業の進捗予定	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	採算性
<p>〔事業名〕 〔鉄道〕 西大阪延伸線（建設段階） [大阪市]</p> <p>〔事業概要〕 目的 都市の生活基盤として必要な都市鉄道ネットワークの形成</p> <p>事業手法 償還型上下分離方式を採用 第3セクター（第3種鉄道事業者）が線路・駅舎等のインフラを整備し、電鉄会社（第2種鉄道事業者）が列車の運行を行う方式であり、第3セクターは建設時の借入金を、電鉄会社からの線路使用料で賄う。</p> <p>区 間 阪神西九条駅 ～近鉄難波駅</p> <p>事業主体 運営：阪神電気鉄道株 建設・保有： 西大阪高速鉄道株</p> <p>延 長 L = 3.4 km</p> <p>事業費 約 1,071 億円</p> <p>上位計画 運輸政策審議会答申第10号（平成元年5月）において、「目標年次までに整備することが適当である路線」との位置付け。</p>	<p>〔府が関与する理由〕 ・阪神地域と阪奈地域を結ぶ広域的な鉄道ネットワークに寄与するとともに、阪神電鉄と近畿日本鉄道との相互直通運転を実現することから、乗り継ぎ利便性も高まり、府民の利便性向上に役立つため。</p> <p>・地下高速鉄道建設補助フレーム上、補助の受け皿としての第3セクターが必要となるため。</p> <p>〔関与の内容〕 同補助フレームに基づき、出資・補助を行う。</p> <p>〔進捗予定〕 平成13～14年度 詳細調査・設計・許認可申請 平成15年度 建設工事着手 平成20年度 工事完了</p>	<p>〔事業を巡る情勢〕 ・大阪における鉄道網は放射状に広がる都市間鉄道と、都心部を結節する都市内鉄道で構成されているが、これらの結節性が悪く、連続性を持った鉄道ネットワークが求められている。</p> <p>・臨海部及び都心南部の開発整備の円滑な推進を支援するために、広域的なアクセス機能の強化が必要とされている。</p> <p>・都心部の本路線沿線においては、地形上の制約から既存鉄道駅へのアクセス性やバス路線の利便性が十分でなく、また、大量の自動車交通の発生により終日にわたる道路の混雑を生起している。</p> <p>〔費用便益比〕 B/C = 2.16 (30年間) 2.59 (50年間) 総費用 C = 869.2 億円 (30年間) C = 874.1 億円 (50年間) 総便益 B = 1,881.2 億円 (30年間) B = 2,266.6 億円 (50年間)</p>	<p>〔定性的評価〕 ・渋滞緩和 ・緊急車両の通行 ・事故の減少 ・環境改善効果 ・沿線地域の活性化 ・乗り継ぎ利便性 ・広域鉄道ネットワークの形成</p> <p>〔採算性〕 第3セクターの採算性は、損益収支で開業後40年目に借入金の償還完了、資金収支で開業後30年目に償還完了することとなっている。</p>

自然環境への影響と対策	委員会における主な審議内容 (2事業共通)	評価 (2事業共通)
代替案との比較検討		
<p>〔自然環境への影響〕 本事業については事業規模が大きいことから、調査業務と並行して、大阪市の環境影響評価を行っていく。</p> <p>〔代替案との比較検討〕 本事業においては、過去の経緯から、既に用地買収を行っている部分もあり、路線線形がほぼ確定しているため、ルートを選定について検討の余地は少ない。</p> <p>ただし、駅位置や駅出入口口などの詳細については、今後の調査業務の中で検討していく。</p>	<p>〔事業の社会的必要性について〕 両事業は、市街地再開発拠点への対応、鉄道の混雑緩和、鉄道サービスの高度化などの課題に対処する路線であり、加えて、西大阪延伸線については、阪神地域と阪奈地域を結ぶ広域的な鉄道ネットワークの形成に寄与すること、また、中之島新線については、中之島西部地区の再開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、将来の広域鉄道網の形成に資する路線であることから、いずれも社会的必要性の高い路線であることを改めて確認した。</p> <p>〔大阪府の関与について〕 調査着手段の事前評価において、償還型上下分離方式に基づき設置される第3セクターに対し地方自治体が出資及び補助という形で参画するフレームを前提として、両事業が府民の利便性の向上や公共交通と自動車交通が調和した交通体系の形成など、事業効果が期待されることから、府の関与の必要性について確認した。加えて、現在、府が策定を進めている「大阪府交通道路長期計画（仮称）」においても、人の移動は公共交通へ転換する必要があるとの理念が掲げられ、道路、鉄道の役割分担に応じた、効率的な整備や相互連携、駅等へのアクセス性の向上など公共交通に転換しやすい交通環境の整備に取り組みとされており、両事業への府の関与の必要性があることを改めて確認した。</p> <p>〔事業計画について〕 リスクへの対応について 調査着手段の事前評価において、第3セクター方式におけるリスク管理の重要性を指摘したところであるが、今回、事前の想定から乖離した事象が発生した場合のリスクの対応について、特にコストの側面から検討が行われた。</p> <p>まず、両事業のリスク負担については、鉄道施設は基本的に民間鉄道事業者が整備するという考えに基づき、鉄道施設整備に係るリスクは民間鉄道事業者（第2種鉄道事業者）が負担することを原則とし、「府の負担額は、当初の事業費に所定の出資率・補助率により算出した額を上限とする。ただし、天災地変の場合は、府、市、電鉄会社で協議する。」という基本的考え方が、関係者間で合意されていることを確認した。</p> <p>建設段階の主要なリスク要因である建設事業費については、昨年来実施されてきた土質調査により、事業費の増高につながる要因はないとの調査結果が得られていること、あわせて、工事に関する河川管理者との協議については、特に支障なく進んでおり、これまでのところ河川管理者から、工事の遅延や事業費の増高の要因となるような問題点の指摘や条件の付与がなされていないことを確認した。</p> <p>また、運営段階の主要なリスク要因である需要については、第2種鉄道事業者において、国が実施した都市鉄道調査（平成13年3月）と同一の需要予測モデルを用いて、再度、予測が行われているが、その際、開発による発生需要を開業年度での予測値に据え置くなど、より厳しい想定のもとで精査されていることを確認した。</p> <p>さらに、リスク項目を細分化して想定し、その内容、抑制方法又はそれに代わる対応方法、リスクの程度の予測、役割分担等について吟味する試みが示され、それがリスクを精査する上で一定の有用性を持ち得ることを確認した。</p> <p>(2 / 2 に続く)</p>	<p>大阪府の関与は妥当</p>

主要プロジェクト事前評価審議対象事業一覧表（2事業）

事業名 [所在地]	府の関与	事業を巡る 社会経済情勢	事業効果の定性的分析
事業概要	事業の進捗予定	事業効果の定量的分析 (費用便益比)	採算性
<p>事業名] 〔鉄軌道〕 中之島新線(建設段階) [大阪市]</p> <p>〔事業概要〕 目的 都市の生活基盤として 必要な都市鉄道ネット ワークの形成</p> <p>事業手法 償還型上下分離方式を 採用 第3セクター(第3種 鉄道事業者)が線路・ 駅舎等のインフラを整 備し、電鉄会社(第2 種鉄道事業者)が列車 の運行を行う方式であ り、第3セクターは建 設時の借入金を、電鉄 会社からの線路使用料 で賄う。</p> <p>区 間 京阪天満橋駅 ～玉江橋駅(仮称)</p> <p>延 長 L=2.9 km</p> <p>事業主体 運営：京阪電気鉄道株 建設・保有： 中之島高速鉄道株</p> <p>事業費 約1,503億円</p> <p>上位計画 運輸政策審議会答申第 10号(平成元年5月) において、「目標年次ま でに整備に着手するこ とが適当である路線」 との位置付け。</p>	<p>〔府が関与する理由〕 ・中之島西部地区の再開発 に伴い発生する輸送需要 に対応するとともに、なに わ筋線との結節により、将 来の広域鉄道網形成に資 する路線であることから、 府民の公共交通利便性向 上に役立つものであるた め。</p> <p>〔関与の内容〕 同補助フレームに基づき、 出資・補助を行う。</p> <p>〔進捗予定〕 平成13～14年度 詳細調査・設計・許認可 申請 平成15年度 建設工事着手 平成20年度 工事完了</p>	<p>〔事業を巡る情勢〕 ・大阪都心部においては、 東西の都市軸を結ぶ公共 交通、特に大量輸送機関と して鉄道サービスの整備 が必要とされている。 ・中之島西部地区はホテル 、病院、オフィスビル等 の大阪の主要な施設が集 積しているが、アクセス手 段は徒歩かバスに依存し ている。 ・同地区では今後開発によ りオフィスビルの他、美術 館等の文化施設等の整備 が計画されており、従業 者・来訪者の輸送需要へ対 応する必要がある。 ・中之島地区の国際交流機 能並びに文化・学术交流機 能を促進していく上でも、 広域的鉄道ネットワーク の充実が不可欠。</p> <p>〔費用便益比〕 B/C = 2.3 (30年間) 2.7 (50年間) 総費用 C = 1,046 億円 (30年間) C = 1,048 億円 (50年間) 総便益 B = 2,403 億円 (30年間) B = 2,870 億円 (50年間)</p>	<p>〔定性的評価〕 ・渋滞緩和 ・緊急車両の通行 ・事故の減少 ・環境改善効果 ・沿線地域の活性化 ・乗り継ぎ利便性 ・広域鉄道ネットワーク の形成 ・騒音低下</p> <p>〔採算性〕 第3セクターの採算 性は、損益収支で開業後 40年目に借入金の償 還完了、資金収支で開業 後32年目に償還完了 することとなっている。</p>

自然環境への影響と対策	委員会における主な審議内容 (2事業共通)	評価 (2事業共通)
代替案との比較検討		
<p>〔自然環境への影響〕 条例上、環境アセスメ ントの必要な無いが、事 業規模等を考慮して、調 査業務と並行しながら大 阪市の環境影響評価技術 指針を基に評価を行い、 必要な対策を講じる。</p> <p>〔代替案との比較検討〕 都市鉄道調査におい て、4ルート(天神橋ル ート、難波橋ルート、土 佐堀ルート、肥後橋ル ート)について、利便性、 交通ネットワークの充 実、用地買収、施工面等 の観点から比較検討さ れ、本案である天神橋ル ートが採用された。 なお、駅位置や出入口 等の詳細については、詳 細設計とあわせて検討し ていく。</p>	<p>(1/2からの続き)</p> <p>事業採算性について 線路・施設等の建設・保有を行う第三種鉄道事業者(大阪府、 大阪市及び民間が出資する第三セクター)は、列車の運行を行う 第二種鉄道事業者(民間鉄道事業者)から支払われる線路使用料 を、建設に要した借入金の償還に充てることとなっている。この 第三種鉄道事業者の採算性については、上記のような事業費や需 要の想定のもとで、西大阪延伸線の場合、損益収支で開業後40 年目、資金収支で開業後30年目に償還完了の予定であること、 中之島新線の場合、損益収支で開業後40年目、資金収支で開業 後32年目に償還完了の予定であることを確認した。</p> <p>(提言事項) 今回評価を行った事業のように、投資額を事業収入で回収する ような事業については、事前に事業リスクの予測と分析を行い、 その抑制又はそれに代わる対応方法について検討を行うことが 必要である。今回の評価にあたっては、そうした考え方にに基づ いて、リスク項目を細分化して想定し、その内容、抑制方法又はそ れに代わる対応方法、リスクの程度の予測、役割分担等について の一定の検討を試みたところである。今後、両事業を進めるにあ たっては、関係者間で調整の上、今回検討された内容が活かされ るよう努められたい。 また、今後の建設事業の事前評価において、事業の必要性、効 果の点検にあわせて、事業計画の妥当性を点検する際には、リス クマネジメントの考え方を取り入れて、精査を行うことが重要で ある。 両事業のように、第3セクターに対し、国、地方自治体、民間 が出資又は補助という形で参画するフレームのもとで事業を進 めるよう、関係者間で環境整備に努めることが重要である。さら に、第3セクターの経営状況についても十分な情報開示が行われ るよう関係者間で調整していくべきである。 評価システム改善のための今後の課題として、事前評価段階で 指摘された事項が再評価などの機会に検証される仕組みが必要 である。なお、このような検証を行う場合、検証そのものにかか るコストにも適切な考慮を払うべきである。</p>	

平成 14 年 5 月 31 日

大阪府建設事業評価委員会委員長 三野 徹 様

大阪府建設事業評価委員会

南河内健康ふれあいの郷検討部会長 増田 昇

南河内健康ふれあいの郷検討部会の審議結果について（報告）

このたび、大阪府建設事業評価委員会の事中評価案件である南河内健康ふれあいの郷事業について、本部会で審議を行ったところ、下記のとおり
の結果となりましたので報告いたします。

記

1 対応方針について

「南河内健康ふれあいの郷事業」の見直し案による事業継続（造成着手）
は妥当である。

ただし、今後の社会経済情勢等の変化に十分留意し、地価の大幅な変動な
ど事業を取り巻く状況に変化があった場合には、再々評価を実施するなど
適切な事業の進行管理に努めること。

（理由）

(1) 必要性及び事業効果

住宅供給公社により昭和 59 年に買収が完了していた事業用地において、
本事業は、平成 4 年、明るい長寿社会の実現に向け、スポーツを楽しみ、
また居住環境をも備えた地域整備を一体的に行い、良好なまちづくりを進
めるものとして構想されたものであるが、その後の社会経済情勢の変化を
踏まえ、計画の見直しが行われた。

このたび、住宅ゾーンについては、住宅供給公社事業として、戸建住宅を主体とした約400戸の住宅開発を行うこと、またスポーツゾーンについては、拠点スポーツ施設構想を抜本的に見直すこととし、当面、北地区については地域開放型の広場として暫定利用することを内容とする見直し案が示された。

本見直し案において、住宅ゾーンは、隣接する大規模な既成住宅地と整合のとれた整備を図ることにより、良好なまちづくりなどの事業効果を発揮させる意義が認められることを確認した。なお、本住宅事業において発生する損失については、住宅供給公社の経営改善計画において、公社事業全体の収支計画の中で処理がなされることを確認した。また、仮に住宅ゾーンの開発が延期された場合、土地保有コストの累積という形で住宅供給公社の経営改善に影響を及ぼすことから、できる限り早期の分譲処分が必要であることを確認した。

あわせてスポーツゾーンは、最終的な活用・処分方策が確定するまでの間、地域住民がスポーツ・レクリエーションに利用できる開放型空間として有効活用されるものであり、住宅供給公社の維持管理コストについては、地元市における応分の負担について協議を進めるなど、その軽減に努めていることを確認した。

(2) 事業実施の熟度

本事業は、用地買収完了以降、計画内容の検討・見直し及び開発に関する地元市等との各種協議調整などにより事業着手されていなかったが、以下のとおり、現時点で事業実施の条件が概ね整っていることを確認した。

- ・当該地域の市街化区域への編入、地区計画など都市計画の決定、開発地区内外の道路、公共下水道等関連公共施設の整備に関する所要の手續等が完了しつつある。

- ・本事業区域内を通る南阪奈道路及び同側道が平成15年度末に供用開始される予定であり、住宅整備をはじめ土地利用の効果がさらに高まることが期待される。

- ・地元市からも事業の着手についての強い要望があり、事業推進にあたり着工同意などの地元の協力を得られる見通しである。

(3) 住宅ゾーンの開発計画について

住宅ゾーンの開発計画は、地域の住宅需要動向の調査結果を踏まえ戸建住宅を主体とした土地利用計画へ見直したものであり、市場調査会社等へのヒ

アリングや民間ハウスメーカーへの参画意向の確認などを通じ、需要・採算面で一定の見通しがあることを確認した。さらに、計画的な市街地形成を誘導するため、地元市により地区計画が定められていることを確認した。

また、住宅分譲の事業リスク軽減のため、事業提案型コンペ方式、宅地卸や共同分譲方式、販売協力の義務付けなどの多様な販売促進手法を検討していることを確認した。

(4) 住宅・スポーツゾーンの一体的造成について

本見直し案においては、現段階で、最終的なスポーツゾーンの活用・処分方策が確定していないが、以下のとおり、住宅ゾーンとスポーツゾーン（北地区）の一体造成が妥当であることを確認した。

・住宅ゾーンのみを造成した場合、土砂流出などの防災上の危険性や景観上の問題などが発生する恐れがあるとともに、事業コストの面からも、擁壁設置をはじめ防災措置や、事後的にスポーツゾーン（北地区）を造成する場合の環境対策など、結果的にトータルコストの増大を招く。

・スポーツゾーン（北地区）については、今後、関係者により、最終的な活用・処分方策の検討が進められる中で、それまでの間は暫定利用の形で地域開放型の広場として有効活用されるものであり、住宅供給公社の維持管理コストについては、その軽減に努めている。

2 提言事項

本部会としては、今後、次の諸点に留意されるよう提言する。

住宅地の処分については、住宅供給公社において、造成後4年間で分譲を完了する計画となっており、できるかぎり事業リスクの軽減を図るため、現在検討されている事業提案型コンペ方式などを積極的に導入すべきである。

また、スポーツゾーン（北地区）については、その住宅供給公社のリスクを考慮し、地域開放型の広場としての管理方法を確定した上で暫定利用を行いつつ、最終的な活用・処分方策を早期にとりまとめるべきである。

主要プロジェクト事中評価審議対象事業

事業名 [所在地]	府が関与する理由・内容	事業を巡る 社会経済情勢	定性的評価	
事業概要	上位計画等の位置づけ	効率性 (費用便益比)	採算性	
<p>〔事業名〕 南河内・健康ふれあいの郷[羽曳野市]</p> <p>〔事業概要〕 目的 明るい長寿社会の実現に向け、誰もが緑豊かな自然と親しみながらスポーツ・レクリエーションを楽しみ、またゆとりと潤いのある居住環境をも備えた地域整備として「南河内健康ふれあいの郷」構想を府が発表したもので、これを踏まえ、大阪府が総合調整を行う必要がある。</p> <p>事業主体 大阪府 総合調整及びスポーツゾーンの整備内容等の検討</p> <p>府住宅供給公社 全体造成及び関連公共施設等の整備、住宅地供給</p> <p>計画面積 約25.3ha 住宅ゾーン13.1ha スポーツゾーン10.5ha 事業費 約235億円</p> <p>事業期間 造成H14～16年度 分譲H16～19年度</p> <p>見直し案 スポーツゾーン 施設を凍結し、関係者と協議。確定まで北地区は広場暫定利用(5年間)南地区は市活用協議中 住宅ゾーン 戸建住宅主体約400戸</p>	<p>〔府が関与する理由〕 ・明るい長寿社会の実現に向け、若者からお年寄りまで誰もが緑豊かな自然と親しみながらスポーツ・レクリエーションを楽しみ、またゆとりと潤いのある居住環境をも備えた地域整備として「南河内健康ふれあいの郷」構想を府が発表したもので、これを踏まえ、大阪府が総合調整を行う必要がある。</p> <p>〔関与の内容〕 ・大阪府が中心となって、羽曳野市や関係者と区域全体の土地利用、関連公共施設などの総合調整や、スポーツゾーンの今後のあり方の検討を行う。</p> <p>〔位置付け〕 大阪府府財政計画(案)H13.9 「土地造成の着手については、外部の専門家等による評価を行い、住宅開発計画の採算性等を点検した上で判断する。今後、スポーツゾーンのあり方については、関係者と協議を進める。」 大阪府住宅供給公社経営改善計画 H13.8 「住宅ゾーンについては、民間活力の導入等により早期の販売を目指す。また、スポーツゾーンの土地利用や処分については、今後、大阪府をはじめ関係者と協議していく。」</p>	<p>〔進捗状況〕 事業経過 昭和45年12月～：公社用地取得 平成3年9月：府新総計位置づけ 平成4年10月：南河内健康ふれあいの郷構想発表 平成10年9月：府財政再建プログラム(案)「同構想は開発整備条件の調整をすすめる。拠点スポーツ施設は凍結。」 平成12年4月：府都計審を経て、市街化区域へ編入</p> <p>進捗状況 平成12年11月「羽曳ヶ丘団地開発に関する基本協定書」締結 平成13年度～関連公共施設の整備着手(道路、下水等) 平成13年度まで約146億円執行済(用地費、保有コスト、関連公共施設整備負担等) 現在、地元市等と開発に関する詳細な協議中</p>	<p>〔事業を巡る情勢〕 ・区域を横断する南阪奈道路が事業中 H2.12都市計画決定 H9.8事業許可 H15度末供用予定</p> <p>延長 = 12.0km (全線延長 = 16.9km)</p> <p>施工： 大阪府道路公社(施工区間により施工者が異なる。)</p> <p>・近年の地価の下落傾向が続く中で、損失の増加の抑制には早期開発整備が必要</p> <p>・地元自治会等から羽曳野市への開発に対する要望を踏まえ、市、公社、地元自治会等で協議し、開発計画を調整してきた。</p> <p>〔費用便益比〕 B/C = 1.40(40年間) 費用 C = 87.8億円 便益 B = 123.1億円</p>	<p>〔定性的評価〕 ・都市基盤の整備 ・福祉のまちづくり ・コミュニティ活性化 ・住環境形成 ・良好な環境の形成</p> <p>〔採算性〕 住宅ゾーンは、造成完了後4ヶ年(H16～19年度)で完売を目指す。 販売リスクの分散と宅地処分収支の向上を図るため、事業提案型コンベ方式の発注方法を採用予定。 事業収支は公社経営改善計画では、住宅ゾーンは21億円の損失、スポーツゾーンは63億円の損失を見込み、計画的に処理する。</p>

自然環境への影響と対策	委員会における主な審議内容	評価
代替案との比較検討		
<p>〔自然環境への影響〕 大阪府自然環境保全条例に基づき、対象区域の約6%以上を公園・緑地として確保し、緑の回復に努める。</p> <p>〔代替案との比較検討〕(代替案) 「住宅ゾーンと一体的に造成することとしているスポーツゾーンの北地区を造成せずに、住宅ゾーンのみを造成し、スポーツゾーンは土地利用のあり方が確定した段階で造成する案」については、 ・宅地の防災上の観点 ・効率的な造成工事上の観点 ・住宅供給後のスポーツゾーンの大規模な造成工事による住環境への影響 などの観点から困難。</p> <p>(事業廃止の場合の影響) 土地処分の最終見通しのないまま、大きな損失を抱えることになり、公社の経営に重大な影響が生じる。 ア)事業を廃止した場合、当該開発用地を民間が取得する意向もなく、転売が困難。 (理由) ・市との開発協議(地区計画変更、関連公共施設整備)のやり直し等に長期間を要する。 ・一括購入するには規模が大きすぎる。 ・未造成で開発時期が未定な物件で、リスクが大き過ぎる。等 イ)大阪府としても土地利用目的が定まらない状況で、買い取ることは困難。</p>	<p>(必要性及び事業効果) 住宅供給公社により昭和59年に買収が完了していた事業用地において、本事業は、平成4年、明るい長寿社会の実現に向け、スポーツを楽しみ、また居住環境をも備えた地域整備を一体的に行い、良好なまちづくりを進めるものとして構想されたものであるが、社会経済情勢の変化を踏まえ計画の見直しが行われた。住宅ゾーンは、住宅供給公社事業として、戸建住宅を主体とした約400戸の住宅開発を行うこと、スポーツゾーンは、拠点スポーツ施設構想を抜本的に見直し、当面、北地区は地域開放型広場として暫定利用の見直し案が示された。住宅ゾーンは、隣接する大規模な既成住宅地と整合のとれた整備を図ることにより、良好なまちづくりなどの事業効果を発揮させる意義が認められることを確認した。なお、本住宅事業において発生する損失については、住宅供給公社の経営改善計画において、公社事業全体の収支計画の中で処理がなされることを確認した。また、仮に住宅ゾーンの開発が延期された場合、土地保有コストの累積という形で住宅供給公社の経営改善計画に影響を及ぼすことから、できる限り早期の分譲処分が必要であることを確認した。 あわせてスポーツゾーンは、最終的な活用・処分策が確定するまでの間、地域住民がスポーツ等に利用できる開放型空間として有効活用されるもので、住宅供給公社の維持管理コストは、地元市の応分の負担の協議を進めるなど、その軽減に努めることを確認した。(事業実施の熟度) ・当該地域の市街化区域への編入、地区計画など都市計画の決定、開発地区内外の道路、公共下水道等関連公共施設の整備に関する所要の手続き等が完了しつつある。 ・南阪奈道路の供用開始により土地利用効果がさらに高まる。 ・地元市からも、事業化の強い要望があり、協力見通しもあることを確認した。 (住宅ゾーンの開発計画について) 住宅ゾーンの開発計画は、地域の住宅需要動向の調査結果を踏まえ戸建住宅を主体とした土地利用計画へ見直したものであり、市場調査会社等へのヒアリングや民間ハウスメーカーへの参画意向の確認などを通じ、需要・採算面で一定の見通しがあることを確認した。さらに、計画的な市街地形成を誘導するため、地元市により地区計画が定められていることを確認した。 また、住宅分譲の事業リスク軽減のため、事業提案型コンベ方式、宅地卸や共同分譲方式、販売協力の義務付けなどの多様な販売促進手法を検討していることを確認した。 (住宅・スポーツゾーンの一体的造成の合理性) 現段階で、最終的なスポーツゾーンの活用・処分策が確定していないが、以下のとおり、一体造成が妥当であることを確認した。 ・住宅ゾーンのみを造成した場合、土砂流出などの防災上の危険性や景観上の問題などが発生する恐れがあるとともに、事業コストの面からも、擁壁設置をはじめ防災措置や、事後的にスポーツゾーン(北地区)を造成する場合の環境対策など、結果的にコストの増大を招く。 ・スポーツゾーン(北地区)は、今後、関係者により、最終的な活用・処分策の検討が進められる中で、それまでの間は暫定利用の形で地域開放型の広場として有効活用されるものであり、住宅供給公社の維持管理コストについては、その軽減に努めている。 (提言事項) 住宅地の処分は、住宅供給公社において造成後4年間で分譲を完了する計画となっており、できるかぎり事業リスクの軽減を図るため、現在検討の事業提案型コンベ方式などを積極的に導入すべきである。また、スポーツゾーン(北地区)は、その住宅供給公社のリスクを考慮し、地域開放型の広場としての管理方法を確定した上で暫定利用を行いつつ、最終的な活用・処分策を早期にとりまとめるべきである。</p>	<p>見直し案による事業継続(造成着手)は妥当。ただし、今後の社会経済情勢等の変化に十分留意し、地価の大幅な変動など事業を取り巻く状況に変化があった場合には、再々評価を実施するなど適切な事業の進行管理に努めること。</p>

上期

審 議 日 程

年 月 日	審 議 経 過
平成 14 年 4 月 5 日	第 1 回委員会 委員長選出 事業概要説明（主要プロジェクト事前評価・事中評価、 建設事業事前評価・再評価）
平成 14 年 4 月 12 日 15 日	現地視察 南河内健康ふれあいの郷
平成 14 年 4 月 18 日	第 1 回南河内健康ふれあいの郷検討部会 南河内健康ふれあいの郷事業審議
平成 14 年 4 月 26 日	第 1 回鉄道検討部会 鉄軌道事業審議
平成 14 年 5 月 9 日	第 2 回南河内健康ふれあいの郷検討部会 南河内健康ふれあいの郷事業審議 第 2 回鉄道検討部会 鉄軌道事業審議
平成 14 年 5 月 17 日	第 2 回委員会 個別事業審議
平成 14 年 5 月 31 日	第 3 回南河内健康ふれあいの郷検討部会 南河内健康ふれあいの郷部会報告とりまとめ
平成 14 年 6 月 3 日	第 3 回鉄道検討部会 鉄道検討部会報告とりまとめ
平成 14 年 6 月 5 日	第 3 回委員会 個別事業審議
平成 14 年 6 月 7 日	第 1 回専門部会 個別事業論点整理
平成 14 年 6 月 26 日	第 4 回委員会 意見具申とりまとめ

大阪府建設事業評価委員会 委員名簿

いわ 岩	い 井	たま 珠	え 恵	(株)クリエイティブフォーラム 代表取締役
うえ 上	の 野	ゆう 祐	こ 子	(株)マーケティングダイナミックス研究所 代表取締役
おか 岡	だ 田	のり 憲	お 夫	京都大学防災研究所教授
かし 柏	はら 原	し 士	ろう 郎	大阪大学大学院工学研究科教授
かわ 川	かみ 上	ひろ 博	こ 子	弁護士
にい 新	かわ 川	たつ 達	ろう 郎	同志社大学大学院総合政策科学研究科教授
ふじ 藤	もと 本	あき 明	お 夫	関西経済連合会専務理事
ます 増	だ 田	のぼる 昇		大阪府立大学大学院農学生命科学研究科教授
みつ 三	の 野	とおる 徹		京都大学大学院農学研究科教授
わた 綿	ぬき 貫	しんいちろう 伸一郎		大阪府立大学経済学部教授

(五十音順・敬称略 委員長 委員長代理)

専門部会 委員名簿

おか	だ	のり	お	京都大学防災研究所教授
岡	田	憲	夫	
かし	はら	し	ろう	大阪大学大学院工学研究科教授
柏	原	士	郎	
にい	かわ	たつ	ろう	同志社大学大学院総合政策科学研究科教授
新	川	達	郎	
ます	だ	のぼる		大阪府立大学大学院農学生命科学研究科教授
増	田	昇		
わた	ぬき	しんいちろう		大阪府立大学経済学部教授
綿	貫	伸	一郎	

(五十音順・敬称略 部会長)

鉄道検討部会 委員名簿

	うえ	の	ゆう	こ	(株)マーケティング・データミックス研究所 代表取締役
	上	野	祐	子	
	おか	だ	のり	お	京都大学防災研究所教授
	岡	田	憲	夫	
*	こ	ばやし	きよ	し	京都大学大学院工学研究科教授
	小	林	潔	司	
*	しょう	じ	けん	いち	神戸大学大学院経営学研究科教授
	正	司	健	一	
	にい	かわ	たつ	ろう	同志社大学大学院総合政策科学研究科教授
	新	川	達	郎	

(五十音順・敬称略 部会長 *部会専門委員)

南河内健康ふれあいの郷検討部会 委員名簿

	いわ	い	たま	え	(株)クリエイティブ・フォーラム 代表取締役
	岩	井	珠	恵	
*	か	とう	あき	のり	関西学院大学総合政策学部教授
	加	藤	晃	規	
*	たか	ぎ	あきら		不動産鑑定士
	高	木	彰		
	ます	だ	のぼる		大阪府立大学大学院農学生命科学研究科教授
	増	田	昇		
	わた	ぬき	しんいちろう		大阪府立大学経済学部教授
	綿	貫	伸	一郎	

(五十音順・敬称略 部会長 *部会専門委員)