

### 第3回大阪市行政評価委員会事業再評価部会

- 日 時 平成21年11月24日（火） 14時00分～16時00分
- 場 所 大阪市役所 本庁舎地下1階 第9共通会議室
- 出席者 (委員)
  - 塚口部会長、文部会長代理、加茂委員、萩尾委員
  - (大阪市)
  - ・ 港湾局
    - 渡部計画担当課長、美濃出開発調整担当課長
  - ・ 市政改革室（事務局）
    - 杉本市政改革室長、吉村行政評価担当部長、阿部行政評価担当課長

#### ○ 議 題

##### (1) 答申に向けての部会意見とりまとめ

- ・ 第2回部会での指摘事項等に対する報告
- ・ 答申案の審議

(阿部課長) それでは、定刻になりましたので、ただいまより平成21年度第3回大阪市行政評価委員会事業再評価部会を開催させていただきます。

本日は、大変お忙しい中、御出席を賜りまして誠にありがとうございます。

それでは、議事次第に従いまして、本日の議題に入りたいと思います。

これからの議事進行につきましては、塚口部会長をお願いいたします。

(塚口部会長) それでは始めさせていただきますが、今回は本年度予定しております最終回となります第3回の評価部会でございます。今まで同様、円滑な審議に御協力いただきますよう、どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、議事次第に従いまして進めたいと思います。まず第2回部会での指摘事項につきまして、港湾局より説明をいただいた後に質疑を行いたいと思います。そして、その後に答申案の審議を行いたいと思います。

それでは、まず港湾局より、第2回部会での指摘事項につきまして、おおよそ15分程度で御説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

港湾局（渡部課長） それでは、平成21年10月21日の第2回事業再評価部会で御審議いただきました港湾整備事業及び土地造成事業に関する提出資料のうち、港湾局対象事業一覧表、港湾整備事業実施状況説明資料、調書及び附属資料について、資料の修正及び追加をいたしましたので説明させていただきたいと思っております。

それでは、まず計画担当課長の渡部でございます。よろしくお願ひいたします。私の方からは、まず港湾整備事業、臨港鉄道整備事業（北港テクノポート線）に關します提出資料のうち、港湾整備事業実施状況説明資料、調書及び附属資料について、修正、追加がございましたので説明をさせていただきます。

お手元の追加資料1-1、1ページをごらんいただきたいと思ひます。追加資料、平成21年度第2回事業再評価部会における資料の修正等について（港湾局）でございますが、これの1ページ目、中段に、①臨港鉄道事業（北港テクノポート線）と表記しておりますので、これ以下をごらんいただきたいと思ひます。

まず、説明に入る冒頭に確認をさせていただきたいと思ひますが、港湾整備事業実施事業説明資料3ページ目、事業の概要（目的）の欄におきまして、鉄道の導入空間、すなわちここではインフラ部と呼んでおりますけれども、この導入空間の整備を市が港湾整備事業として行う理由を明確にするため、1ページ目の下段にございますように、下線部の説明を当初の資料に加えてございます。加えた部分は、「本鉄道路線は、大阪港の幹線道路網（咲洲～夢洲～舞洲～此花区）の補助的機関として、交通のうち人流を分担することにより、物流を主とする幹線道路網の交通の改善を図ることを目的としている。そのため、物流の効率化という港湾整備本来の目的を果たすという観点から、港湾管理者である本市が港湾整備事業として鉄道の導入空間（以後インフラ部とする）を整備する。」と追加してございます。

以上でございます。

次に、追加資料1-1の2ページ目をごらんいただきたいと思ひます。調書1ページ目から2ページ目に記載しておりました四つの項目につきまして、用語の整理という観点と、それから誤植の修正という観点で修正を行ってございます。

2ページ目、まず冒頭でございますが、調書1ページ目の2の事業概要、②事業目的につきましては、（修正）の欄、「鉄道」と表記していたところを「鉄道路線」、あるいは、てにをはの修正として、「として」というふうに修正をしております。

調書2ページ目につきまして、5の事業投資効果の分析、定量的分析、①の定量的効

果の具体的な内容、効果項目におきまして、「負担」としていたところを「負荷」という用語に修正をさせていただきます。

調書2ページ目、同じく③費用便益比の効果項目につきましては、総便益1,455.4億円及び総費用1,018.9億円、これが正確でございますので、誤植を修正させていただきます。

それから、調書の2ページ目、5の事業投資効果分析の定性分析の効果項目につきましては、これも、てにをはの修正をさせていただきます。

それから附属資料7ページ目、費用便益分析の概要に関する修正につきましては、お手数でございます、追加資料の1-2に表記してございますので、追加資料1-2をごらんいただきたいと思います。

前回の部会の委員の御質問も踏まえまして、費用便益分析の算定の手順と流れについて説明を加えてございます。初めに分析の考え方について、再度御確認をさせていただきますと、本鉄道路線は運輸政策審議会答申第10号、大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画についての中で位置づけられた鉄道網を構成する鉄道路線の一つでございますので、大阪圏の活性化を図る上で不可欠なプロジェクトの円滑な推進に適応するという観点からも整備する必要があるとされた鉄道路線でございます。そのため、本鉄道路線がかかわる鉄道網全体をとらえた便益を計測するといった考え方もあるかもしれませんが、本事業の目的が先ほど説明申しましたように、物流を主とする幹線道路網の交通の改善を図ることとしており、また、本事業が港湾整備事業として国土交通省により補助採択を受けた事業であることから、港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル、これは国土交通省の示してるガイドラインでございますけれども、に従いまして、本事業の鉄道路線に計測対象を限定し、利用者の多い夢洲地区発着の鉄道利用者を主な対象に便益を計測したものでございます。

それでは、修正点、追加点について説明に入ります。まず、お手元の追加資料1-2の2ページ目の下段をごらんいただきたいと思います。2ページ目の下段に、図-2、臨港鉄道整備事業（北港テクノポート線）の便益算定までの流れと題しましたフロー図を掲載してございます。便益の計測では鉄道整備事業全体の事業をもとに鉄道を整備する場合、これはいわゆるWith時でございます、と鉄道を整備しない場合、これがWithout時でございますが、それぞれについて鉄道利用の移動時間、移動費用、そして周辺道路の交通負荷を計測いたしまして、鉄道整備の有無による差を鉄道事業全体の

便益といたしております。さらに、港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルに従いまして、この鉄道事業全体の便益を臨港鉄道整備事業の費用、すなわちインフラ部の事業費により案分いたしまして、臨港鉄道事業の便益といたしておるものでございます。

続きまして、追加資料1-2の3ページ目をお開きいただきたいと思います。こちらに前ページに書いております流れ図のさらに詳細な部分を表記してございます。

3ページ目中段に記載している図面をごらんいただきたいと思います。鉄道を整備しない場合、いわゆる**Without**時の便益の算定の考え方をあらわしております。この場合、当初想定しておりました夢洲地区の鉄道利用者は、当該鉄道路線以外の代替交通手段を利用して目的地まで移動することとなります。その一つは、図中、**Without**時の上段に示す流れ、すなわち目的地まで車、いわゆる自動車で移動する場合がございます。この場合、**With**時と比べ、周辺道路の交通量が増加するということとなります。

ここで申します周辺道路とは、同じく3ページの下段に書いております図-4、交通負荷軽減を計測する周辺道路に示している路線でございまして、図中、赤色の臨港道路に連続いたします緑色、ピンク色、黄色、この三つの路線を周辺道路としてございます。この周辺道路の交通量の増大の結果、自動車の走行速度が低下し、移動時間が多くかかるということとなりますので、このような周辺道路の交通負荷の増加に伴う自動車での移動時間の差を算定いたしまして、周辺道路の交通負荷軽減便益といたしております。

もう一つは、図中、下段になりますけれども、**Without**時の下段に示しております、すなわち最寄り駅までバスなどで移動した後、既設の鉄道を利用して移動するという場合がございます。この場合は、その代替ルートを想定いたしまして、**With**時と比べ、目的地までの移動時間、それと移動費用の差を積み上げまして、移動時間便益と移動時間費用便益を求めております。

以上が、臨港鉄道整備事業の費用便益分析算定の手順と流れについて追加したものでございます。

なお、前回の部会の委員の御質問にありました、周辺道路の交通負荷軽減便益と鉄道便益に関する便益の金額に関しましてでございますけれども、前者の計測対象、いわゆる周辺道路に対する便益の計測対象が、1日約14万台という自動車を対象としているものに対し、後者の計測対象、いわゆる鉄道利用に関する便益につきましては、

計測対象が1日の鉄道利用者である5万人ということとしておることから、周辺道路の交通負荷軽減便益の方が計測対象の母数が大きい、すなわち影響が大きく、結果的には金額についても大きな値を示すという結果になってございます。

以上、簡単でございますけれども、港湾整備事業に関します第2回部会の提出資料の修正及び追加につきまして御説明申し上げます。

以上でございます。

**港湾局（美濃出課長）** 続きまして、咲洲東地区土地造成事業につきまして説明させていただきます。

追加資料の1-1の3ページに咲洲東土地造成事業ということで、②番で載っております。咲洲東土地造成事業については、遊休化している木材整理場、これは水面なんです、それを活用しまして、国の直轄で整備します岸壁の背後に5ヘクタールの埠頭用地及び15ヘクタールの流通施設用地を造成するという事業でございます。

前回の部会での指摘事項につきましては、この流通施設用地の方について、事業休止に至る考え方が、その中では売却収益が見込めないという表現もあって、うまくつながらないということで、事業休止という判断につながるような表現に修正する必要があるのではないかという御指摘をいただいております。このため、資料の修正をしております。

まず一つ目が、前回の資料の説明資料3の2ページ目、本資料の5ページ目にありますが、本事業の色塗りのところ、港営事業会計の施設提供事業というところの色が塗られておりませんでしたので、これを色づけし、対象事業として埠頭用地を造成する施設提供事業もあるというふうに修正をしております。

2点目が調書の変更で、調書の6番及び9番及び11番を変更しております。調書の6番、事業を取り巻く社会経済情勢等の変化についての修正ですが、まず【埠頭用地・流通施設用地】のところにつきましては、修正のところにアンダーラインを引いていますように、「南港東岸壁などその他事業については進捗をおくらせることとしたが、集中的に実施してきた主要事業の整備がおおむね完了した。」というふうに、凡例を明確にし、わかりやすく書き直しております。

次の【流通施設用地】ですが、「当初見込んでいた売却収益が見込めない状況となっている」という表現につきまして、「物流・産業用地の需要が高まっている」、また「航空貨物施設の需要が減少している」、そういう表現があるんですが、これらの並べ

方をきちっとしまして、修正の【流通施設用地】のところがございますように、「大阪港における航空貨物専用取扱施設の需要は減少している。反面、近年、大阪港及びその周辺では、大型物流倉庫や大規模工場の進出が相次ぐなど、臨海部における物流・産業用地の需要が高まっている。」と、表現がつながるようにしてございます。また、当初見込んでいた売却収益が見込めないことに対しては、「土地価格は下落しつつあり、埋立事業としての事業性は下がっているので再検討が必要」という表現に改めてございます。

続いて、調書の3-1の9番、今後の事業進捗の見通しのところですが、【流通施設用地】のところの「必要性や投資効果等について」という表現につきまして、投資効果については、今回、費用対効果も出しておりますので、「必要性や事業性等について再検証する必要がある。」というふうに修正をしております。必要性についても需要動向の分析について再検証するという事を考えてございます。

続きまして、調書の3-1の11、対応方針ですが、【流通施設用地】のところにつきまして、「物流・産業用地の需要に期待できる」という表現につきましては、逆に「物流・産業用地の需要に対応する必要がある。」というふうに修正をしております。また、投資効果については、今回、費用対効果も出していますので、「事業性」ということで、「区域の見直しや護岸断面の見直しなどにより、改善できる可能性がある。」というふうに変更してございます。最後は「物流・産業用地としての需要動向の分析や事業費削減による事業性について再検証する。」というふうに修正し、対応方針の事業休止（評価D）という判断につながるように変更させていただいています。

資料6ページにありますように、事業の進捗状況の中で、今後の進捗見込みについて、直轄事業の表現が余り併記されておりましたので、6ページの上のとおり追加をさせていただきます。

さらに物流・産業用地の需要動向や用地の必要性があるということに対しまして、追加資料1-3をごらんいただきたいと思っております。遊休化した水面木材整理場を有効活用していくために、この土地造成事業をするのですが、土地造成した土地が本当に必要があるのか、特に物流・産業用地ということで考えてございますが、ほかにも大阪港の中で埋め立てられて残っている用地がたくさんあるんじゃないのかという御指摘もありますので、その辺を簡単に整理をさせていただきます。表1がその大阪港の埋立地処分面積の総括表ということで、この中で未処分というのがございます。合

わせて約94ヘクタール、まだ残っておりますが、このうちの物流・産業用地がどれだけあるかという、約2ヘクタール弱しかもう既に残っていないという状態です。コスモスクエアでありますとか、鶴浜については大体が業務・商業用地となっております。舞洲については、舞洲の西側をスポーツアイランドとしておりますが、その部分に約20ヘクタール弱のスポーツ関連施設用地が残っているという状態で、物流・産業用地については、この咲洲、舞洲等については非常に不足をしているという状況がわかる資料にしてございます。

あと、今後の見通しの中で、夢洲というところにおいて、現在、物流・産業用地を整備していこうということを考えてございますが、この部分は非常に大規模な工場でありますとか、物流施設というものを立地させようということで考えてございます。そういう点で、この南港東地区の土地造成事業については、高速道路等も非常に近いこともあります、ニュートラムという鉄道ですが、そういうものに非常に近接しているという特徴もございますので、そういう利点もあって、比較的小規模な物流・産業用地として活用していきたい。今後の見通しとしても、この咲洲東地区の土地に対する需要は十分あるというふうに考えている、それがわかってもらえるような資料としまして、追加資料1-3を追加させていただきます。

もとに戻って、一番最初の資料3の【港湾局対象事業概要一覧表】のところも、先ほどの対応方針と同じような表現に修正をさせていただいています。

以上、港湾局関係の修正等の御説明でございます。

(塚口部会長) ありがとうございます。

それでは、港湾局から説明がございました資料の追加資料の1-1から1-3につきまして、委員の皆さんから御質問、御意見ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

まず、費用便益分析などにつきまして、文先生の方から何か御意見ございましょうか。

(文部会長代理) そうですね、この評価の結果そのものに対しては、もう全然異存はなくて、前に言ったのは、直接便益と間接便益で、間接便益の方がすごく大きいのは異例なことじゃないかというふうに申し上げました。それと関連して、1-2の2ページの左の算定までの流れ、これ鉄道未整備の場合、代替交通手段ということで、鉄道と自動車両方あるということになってますけども、未整備なのに代替交通手段に鉄道が含まれるというのは、どういうものなんですか。

**港湾局（渡部課長）** 夢洲からは自動車で島外へ出ます。その後、最寄り区の中に、例えば此花区でございますと、JR桜島線、今、ゆめ咲線と称してはありますが、これの桜島駅を最寄り駅としてございます。そこまでバスで行きますと西九条という駅までバスが出ておりますので、そこで既設の鉄道に乗りかえられて、本来の目的地まで行かれるというパターンがございます。また、もう一つは夢洲から南に回りまして、いわゆるコスモスクエアの駅まで出てきて、こちらから市営地下鉄に乗りかえられて行くといったパターンがございます。こういうことを指してございます。

**（文部会長代理）** わかりました。そして、これ今のはWithout時ですけども、Withの場合、鉄道が整備されても自動車という手段は残るんですよね、当然。ということだったら、Withoutのときに代替交通手段として鉄道と自動車があげられているのなら、Withのときもやっぱり自動車と鉄道と代替交通手段があるはずですね。そしてその分担率が整備によって変わってくるという結果、何かいろんな便益が出てくるはずでしょう。こっちの方にもやっぱり自動車と鉄道、こっちの方にも自動車と鉄道、そのそれぞれの差で自動車の所要時間の差が交通負荷が軽減便益で出てくるし、鉄道のやっぱり移動時間の差というのが、この移動時間便益とか移動費用便益という形で出てくるはずなんで、ここでは鉄道の二つのWithとWithoutを比較してるんですけど、本当はこっちなんですね、こっちの方でも比較してこれを出すべきで、それが軽減便益になるはずなんですけども、Withoutのときに計算したやつで軽減便益が出てくるというのは、何かちょっとアンバランスというか、整合がとれない感じはするんですけども、多分計算はそういうふうに行っていると思うんですけど、この図、流れのフローチャートの書き方がWithの場合とWithoutの場合と非対称になってるんですね、というのが一つあります。ですからここにもWithの場合にも自動車の分担率、それに基づいて自動車の移動時間が減るといような形にされた方がいいと思います。

それと、これトータルの、これテクノポート線ができてできなくても、貨物自動車は同じという想定ですね。

**港湾局（渡部課長）** そうでございます。

**（文部会長代理）** それで旅客の一部が自動車から鉄道に移るという想定で、このここでの14万台というのは、これは交通量の変化分なのか、それとも今、通っている交通量なのか、それとも整備された場合の交通量なのかがわからないですね、これ、14万台というのは、いつの時点のどういう交通量なんでしょうか。

港湾局（渡部課長） 14万台といいますのは、この三つの路線に鉄道が未整備の場合、現状の交通量にオンされた交通量を含めたトータルの台数になります。

（文部会長代理） 現状の交通量ですか。

港湾局（渡部課長） 現状の交通量、交通センサス等々で交通量が出ておりますので、その数値に鉄道が未整備の場合、流れ込んでくる新たな負荷を足したもの。

（文部会長代理） 新たな負荷というのはどういうことですか。未整備というのは今でも未整備だし、将来も未整備なわけですね、未整備のケースというのは。

港湾局（渡部課長） はい。こちらは鉄道を整備した場合、先生が御指摘のようにWithとWithoutを比較してございますので、この場合は当初想定、Withの場合、すべて鉄道を利用するという対象者がどういうふうに交通経路を切りかえられるかという比較をしておりますので、この場合は10万人、夢洲地区の鉄道利用者、このページ2の図2の一番頭の部分になりますけれども、この10万人のうちWithの場合は10万人が丸ごと鉄道利用することになりますけれども、Withoutの場合は10万人がこの路線が結合できないんで、そういう意味ではオール自動車で移動する方々を5万人、それから大体途中の鉄道駅まで自動車で行かれる方を5万人と振り分けまして、代替交通手段をすべて自動車だということになりますと、鉄道駅の先の交差点部分で非常に渋滞が、交通負荷が高くなるということで、この5万人の振り分けた車が乗っかってくると。

（文部会長代理） その結果として14万台ですか。

港湾局（渡部課長） 14万台が影響を受けると。

（文部会長代理） これは貨物と旅客の自動車の合計ということですか。

港湾局（渡部課長） そうですね、当該路線を走行するであろう交通量でございます。

（文部会長代理） これはその将来時点ということですね。

港湾局（渡部課長） そうです。

（文部会長代理） 今現在は本当に14万台、通ってるんですか。

港湾局（渡部課長） 済みません、ちょっとそこを把握しておりません、申しわけございません。

（文部会長代理） それとWithのときに14万台が何台になる。だからWithのときは5万人分が鉄道に行くわけですからその分だけ、だから交通負荷軽減ということは交通量減るということですね、この14万台よりも、どれぐらい減るんですかね。

港湾局（渡部課長） この場合、5万人が代替交通手段として自動車を利用すると考えて

おりまして、1台当たり何人乗るかという想定がここに出てくるわけですけど、今のところ約、おおむね2人と見ておりますので、単純で計算しますと半分の2.5万台、2万5,000台が減少することになります。

(文部会長代理) この14万台よりも。

港湾局(渡部課長) そうです。

(文部会長代理) そうですか。ということは、この軽減便益というのは14万台から2万5,000引いて、そこに移動時間、交通負荷軽減による短縮分を掛けたもので出てくるということですね、多分そういうことだと思いますけども。はい、わかりました。

(塚口部会長) 余り細部についての議論はできませんが、さっき文委員が質問されたこのWith時の鉄道利用者というのは、全部鉄道を利用するということになるんですか、分担率は考えてないんですか。

港湾局(渡部課長) 便益を求める際に、冒頭御説明申し上げましたが、便益の対象として、もう初めからこの路線、鉄道路線を利用する人を対象として便益をカウントしています。ですから、その鉄道利用者を出すに当たっては、前段で当然のことながら機関分担率というのが出ております。

(塚口部会長) ああ、それは考えてるんですね。

(文部会長代理) だから普通は多分、Withoutの時点ベンチマークにしてやるんですけど、ここはできた時点ベンチマークにして、それが多分10万人通るだろうと、それなかったら多分5万人は車を使ってるだろうという比較なんで、何を比較の基準にするかという違いだと思います。

(塚口部会長) そういうことですね。

(文部会長代理) それはオーケーだと思います。

(塚口部会長) はい、わかりました。

そしたら、そのほかに萩尾委員さん、加茂委員さんから何か御発言ありますでしょうか。よろしゅうございましょうか。わかりました。

それでは、前回、我々の方で指摘いたしました事項につきまして、港湾局の皆さんにお答えいただけたと、こういうふうに思いますので、特に委員の方から追加の質問がございませんので、これにて港湾局との質疑応答は終わりたいと思います。港湾局の皆さん、どうも御苦労さまでございました。御退席いただいて結構でございます。

それでは、ただいまより答申案の審議に移りたいと思います。これまでの部会では、

12事業について担当局の皆さんから説明いただきまして審議を行いました。その際に出されました委員の皆さん方からの意見を踏まえまして、事務局で答申案を作成していただいております。本日はこの案をもとにいたしまして、委員の皆様方からさらに御意見を伺いまして答申をまとめていきたいと思っております。

本日、港湾局の説明をいただきましたので、港湾局の審議から答申案の審議を行いたいと思っております。その後、建設局、都市整備局ということで審議を行いたいと思っておりますので、港湾局の答申案の御説明をお願いしたいと思っております。よろしく申し上げます。

(阿部課長) それでは、個別事業の再評価の内容につきまして、港湾局から御説明させていただきますが、その前に資料1-1をごらんください。A3の一覧表でございます。事業種別ごとに対象事業の評価結果を一覧表にしてございます。表の一番上の欄でございますが、評価に当たって五つの区分を設けております。一番左から二つ目の欄ですが、完了時期を宣言し、重点的に実施する事業継続Aが4件ございます。それから、その隣の欄ですが、Aより優先度は劣るものの、予算の範囲内で着実に継続実施する事業継続B、これが2件。その隣のA、Bより優先度が劣り、限定的な実施にとどまる事業継続C、これが5件でございます。そして複数年にわたって予算の執行を行わない事業休止Dが3件ございます。事業中止Eはございません。

諮問は12事業でございますが、2事業について対象事業を分割して評価しておりますので、評価件数は全体で14件となっております。

それから、続いて資料1-2をごらんください。同じくA3の資料でございますが、対象事業ごとの事業データと所管局の自己評価を左半分に記載してございます。また、右半分は今回の答申案での評価と留意事項をお示ししております。答申案での評価につきましては、これまでの部会での御審議で、所管局の自己評価を覆すような御意見はなかったため、所管局の自己評価と同じ内容となっております。

それでは、これらの資料は適宜御参照いただくこととしまして、資料2の平成21年度事業再評価についての答申案を御説明いたします。資料2をごらんください。

まず1ページ目、前文でございますが、この間の審議の経過や答申の趣旨などを記載しております。

次に第1、事業再評価対象事業でございますが、本資料の最終ページでございます別紙のとおり、合計12事業でございます。

第2、事業再評価の評価方法につきましては、1の評価の視点に掲げております事業

の必要性、事業の実現見通し、それから事業の優先度の点から見た八つの視点で事業継続の妥当性について御審議をいただき、それから2の評価の分類に掲げております事業継続A、B、C、それから事業休止D、事業中止Eの5段階の評価を行っております。評価の視点及び評価の分類の詳細につきましては、第1回部会で御了解いただいたとおりでございますので、内容の説明は省略させていただきます。

それでは、第3の再評価事業についての評価でございますけれども、部会長から御指示のありましたとおり、港湾局所管の港湾整備事業2事業から御説明させていただきます。資料の15ページをごらんください。

まず、11の臨港鉄道整備事業（北港テクノポート線）でございます。

事業の概要は住之江区の地下鉄コスモスクエア駅から夢洲、舞洲を経由し、此花区の新桜島に至る鉄道路線である北港テクノポート線の導入空間、いわゆるインフラ部を整備するものでございます。本事業により臨海部における交通需要への対応を図ることを目的としてございます。

事業の経過でございますが、平成12年度に国の事業採択を受け、平成21年度に夢咲トンネルが完成し、2.4キロメートルが整備済みで、事業進捗率は39%でございます。

事業が長期化している理由は、公共事業の抑制に伴い、埋立材となる浚渫土砂や建設残土等の発生量が減少し、その受け入れ場所である夢洲の埋立工程が遅延してきたため、夢洲を経由する本事業の進捗も遅れており、事業完了予定年度は平成33年度と事業採択時の予定より14年間延ばしております。

事業の必要性についてですが、運輸政策審議会答申で位置づけられた北港テクノポート線は、人流を分担することにより物流を主とする大阪港の幹線道路網の交通改善を図ることを目的としております。本事業は本市が港湾整備事業としてインフラ部を整備し鉄道事業を推進するもので必要性は認められるとしております。

また、大阪港港湾計画を前提に平成28年度に事業再開し、平成33年度に完成するとの想定で、国のマニュアル等に基づき算出した費用対効果は1.4とのこととです。

事業の実現見通しは、夢洲の先行開発地区の土地利用やその後背地の造成が進むまでの当面の間は事業休止せざるを得ない状況です。

部会の意見としましては、臨海部のアクセスを向上させる鉄道事業を推進する上でインフラ部の整備は必要であると認められるものの、当面、夢洲の土地造成や土地利用が進むまでの間は事業を休止することは妥当であると考えられることから、評価は事

業休止D、複数年にわたって予算の執行を行わないものとする。

なお、臨海部の今後の進捗を注視し、事業を再開する場合は、事業継続の妥当性について、改めて部会の審議を受けられたいとしております。

続いて、12、咲洲東土地造成事業でございます。

本事業の概要は、咲洲東の遊休化した木材整理場において、国の直轄事業による南港東岸壁の背後に埋め立てによる土地造成を行うもので、本事業により岸壁背後の埠頭用地を確保しますとともに、国際航空貨物の増大に対応するための流通施設用地を確保することとしております。

事業の経過でございますが、平成12年度に埋立免許を取得して工事着手しておりますが、埋立による土地造成の進捗はございません。なお、本事業場所に隣接する北側で平成8年度から国の直轄事業により南港東岸壁の整備が進められており、岸壁の一部が整備済みでございます。

事業が長期化している理由は、国事業の南港東岸壁整備の完了年度が平成19年度末から26年度末と7年延ばされたこと、それから本事業は埋立に当たり、南港東岸壁を締め切り護岸と活用すること、また埋立完了後は岸壁と一体的な土地利用を図ることから、事業完了予定年度は平成27年度と事業着手時点の予定より8年間延ばしております。

事業の必要性についてでございますが、埠頭用地については、国の南港東岸壁と一体利用を図るため、同事業の進捗にあわせて事業実施する必要があるとしております。また、流通施設用地については、国際航空貨物専用取扱施設としての需要は減少している反面、臨海部における物流・産業用地の需要が今後見込まれており、適地が不足しているため、その受け皿として活用できる可能性があるとしております。

国のマニュアル等に基づき算出した費用対効果は、事業全体では1.33、埠頭用地を単独で整備した場合は1.01とのことです。

今後の事業の実現見通しは、埠頭用地については、今後は国の南港東岸壁の事業進捗にあわせて整備を進めることとしております。また、流通施設用地については、物流・産業用地としての需要動向の分析や事業費削減の可能性について再検証する必要があるため、事業を休止することとしております。

部会の意見としまして、埠頭用地については国の直轄事業である南港東岸壁の進捗を見ながら一体的に整備することとしていることから、評価は事業継続C、限定的な実

施にとどまるものとする。流通施設用地については、需要動向の分析や事業費削減の可能性の再検証を行う必要があるため、評価は事業休止D、複数年にわたって予算の執行を行わないものとする。

なお、事業を再開する場合や国の事業計画に変更が生じた場合は、事業継続の妥当性について、改めて部会の審議を受けられたいとしています。

以上、2件、港湾局の事業について御説明をさせていただきました。御審議をよろしくお願いいたします。

(塚口部会長) ありがとうございます。

事業名11、臨港鉄道整備事業と、それから12、咲洲東土地造成事業、この二つにつきまして御説明いただきました。まず、臨港鉄道整備事業については、ご説明いただいたような認識のもとで評価は事業休止Dと御提案でございますし、また咲洲東土地造成事業につきましては、埠頭用地につきましては継続C、それから流通施設用地に関しましては事業休止Dと、こういったような案でございます。これにつきまして委員の皆さん方から御意見をいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

前回の質疑を踏まえて、港湾局から追加の説明を先ほど承ったところでございますが、それによって委員の皆様方で何かこういう案で不都合であるという御意見、あるいはまた説明の仕方について何か不適切なところがあれば御指摘をいただきたいと思えますけれどもいかがでしょうか。おおよそこういうところでよろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは港湾局の事業につきましては、今、事務局が提案されたとおり、これは私たちの意見も踏まえた上での御提案でございますけれども、11番についてはD、それから12番につきましては、埠頭用地に関してはC、それから流通施設用地についてはD、こういうような形で取りまとめさせていただきたいと思えます。

それでは、続きまして建設局部分の答申案につきまして検討したいと思えますので、事務局から御説明をお願いいたします。

(阿部課長) それでは、続きまして建設局の連続立体交差事業、街路事業、河川事業の7事業につきまして、一括して御説明をいたします。資料の3ページをごらんください。

まず1のJR片町線・東西線連続立体交差事業でございます。

事業の概要でございますが、JR片町線・東西線のうち、京橋駅付近の一部区間を地

下化するもので、本事業の実施により都市計画道路の整備を促進させ、踏切3カ所をなくし、交通の円滑化を図りますとともに、地域分断を解消し、都市防災機能の向上を図ることとしてございます。本事業と同時期に別途、土地区画整理事業を行い、拠点地区にふさわしいまちづくりを行うこととしています。

事業の経過でございますが、平成12年度に国の着工準備採択を受け、測量・地質調査の実施や関係機関との調整及び概略設計を進めてございますが、用地取得ですとか工事の進捗はなく、工事完了時期も未定でございます。

事業が長期化している理由ですが、鉄道事業者等との調整に時間を要していることや、本市の財政状況が悪化している中で、他の大規模事業と並行した本事業の本格的な遂行が困難となっていることから事業が長期化しているとのことです。

事業の必要性についてですが、事業区間での列車の通過本数は、最大で1日当たり423本と多いため、踏切で遮断される交通量についても高い値となっております。そのため、踏切除去の必要性は高いとしております。

また、国のマニュアルに基づき算出した費用対効果は1.40とのことでございます。

事業の実現見通しでございますが、本事業は進捗率が低く、事業効果の早期発現が困難であり、当面、重点的に予算を投入する事業には位置づけられていないため、整備に向けた環境が整った時点で本格的な着工を目指すものとし、今後5年間に事業化に向けた概略設計や関係機関との協議を行いながら、周辺の開発動向等を踏まえて都市計画決定を行うこととしてございます。

部会の意見でございますが、事業の必要性は認められるが、今後5年間の進捗としては、事業化に向けた関係機関との協議等を行い、都市計画決定を行うにとどまることから、評価は事業継続C、限定的な実施にとどまるものとする。

事業の遅延により道路交通の円滑化や踏切事故の解消など、安全・安心な市民生活に資する基盤整備がおくれるため、周辺の開発動向などを踏まえて、都市計画決定・事業認可取得等の行政手続を円滑に進められたい。また、事業効果を高める観点から、同時期に施行が予定されている土地区画整理事業と適切に連携するよう対応されたいとしています。

次に、街路事業の2、新庄長柄線（菅原工区・淀川渡河部）でございます。資料の4ページをごらんください。

事業の概要は、淀川を渡河し、長柄堺線と市北東部を直結する路線を整備するもので、

本事業の実施により長柄橋などの淀川渡河交通の混雑緩和を図るとともに、市北東部と都心部との連絡強化を図ることとしています。

事業の経過ですが、平成7年度に国の事業採択を受けて、淀川渡河部は事業認可の取得に向けた調査や河川管理者との協議を行ってまいりましたが、用地取得や工事の進捗はございません。菅原工区は平成12年度に事業認可を受けて着工し、大阪外環状線の立体交差化事業にあわせて道路の拡幅整備を実施するとともに、用地の買い取り要望に随時対応しており、事業進捗率は15%でございます。

事業の長期化の理由ですが、淀川渡河部は財政状況が悪化し、予算確保が難しいため、事業着手が困難な状況です。菅原工区は土地価格の下落傾向が続いたことなどにより、事業買収が難航し、また予算確保も難しいため、事業完了予定年度は平成27年度と、前回、再評価時点の予定より4年間延ばしています。

事業の必要性についてでございますが、長柄橋などにおける淀川渡河交通の混雑緩和のため、事業の必要性は認められるとしています。

国のマニュアル等に基づき算出した費用対効果は5.69で、菅原工区単独で現状の4車線を6車線へ拡幅する暫定整備を行うこととした場合は1.89とのことでございます。

事業の実現見通しでございますが、建設局長改革マニフェストでは長大橋の整備は中止、または休止することとしており、淀川渡河部については事業を休止しつつ整備に向けた環境が整った時点で円滑に事業着手できるよう、引き続き関係部署との調整やコスト削減等の検討を行うこととしています。菅原工区については、大阪外環状線の立体交差化工事にあわせて道路拡幅整備は、平成22年度末の完成に向けて実施し、その他の部分については買い取り要望への対応等により、関係権利者への影響を最小限に抑えつつ、ある程度、連続性のある用地が確保できた段階で、暫定的な歩行者空間の整備を行うとともに、平成27年度までに暫定整備を行いまして、渡河部の事業が進捗すれば完成を目指すこととしてございます。

部会の意見としましては、事業の必要性は認められるものの、淀川渡河部については当面、予算の重点配分は難しく、事業実施の見通しが立たないことから、評価は事業休止D、複数年にわたって予算の執行を行わないものとし、菅原工区については淀川渡河部の進捗が見込めず、事業完了へのめどが立たない状況であるが、単独での暫定整備でも事業効果が認められ、当面は買い取り要望等への対応が必要であることから、評価は事業継続C、限定的な実施にとどまるものとする。

なお、淀川渡河部の事業を再開する場合は、事業継続の妥当性について、改めて部会の審議を受けられたいとしています。

続きまして、5ページ、3、大和川北岸線（公園南矢田工区）でございます。

事業の概要は、大和川の右岸を東西に連絡する幹線道路の延長590メートルを整備するもので、本事業の実施により、大阪市南部の機能的な道路ネットワークを構築し、長居公園通等の大阪市南部の東西幹線道路の渋滞緩和を図ることとしています。

事業の経過でございますが、平成7年度に国の事業採択を受けて着工し、一部区間を残しておおむね完成しており、事業進捗率は95%です。

事業が長期化している理由は、土地価格は下落傾向にあること等により用地買収が難航し、また財政状況が悪化し、予算確保が難しいため、事業完了予定年度は平成25年度と前回再評価時点の予定より7年間延ばしてございます。

事業の必要性につきましては、一部区間を残しておおむね完成しており、事業効果は既に発揮しているが、本路線の概成により、歩道未整備区間における歩行者の安全性の確保の必要性が高まっており、可能な限り早期に歩道の連続性を確保する必要があるとしてございます。

事業の見通しについては、重点整備路線には位置づけておりませんが、残りの用地取得すべき件数が少なく、事業進捗率も95%と高いことから予算の範囲内で着実に事業進捗を図り、平成25年度の事業完了を目指すこととしてございます。

部会の意見としましては、重点整備路線に位置づけられていないものの、事業進捗率が高く、事業完了のめどが立っており、残る歩道未整備区間における歩行者の安全性の確保に向け、着実に継続実施を図る必要があることから、評価は事業継続B、予算の範囲内で着実に継続実施するものとするとしてございます。

続きまして、4番目の桜島守口線（四貫島工区）でございます。

事業の概要は、臨海部と都心部を連絡し、避難路でもある主要幹線道路の延長約480メートルについて、U S Jの開業に伴い自動車交通量が増加していることなどから、計画幅員40メートルに拡幅するものでございます。本事業の実施により、自動車交通の円滑化及び歩行者や自転車の交通安全対策を図るとしています。

事業の経過は、平成12年度に国の事業採択を受けて着工し、買収を完了した用地については不連続ですが順次仮舗装を実施し、歩行者空間としてございまして、事業進捗率は65%です。

事業が長期化している理由は、土地価格が下落傾向にあること等により用地買収が難航し、また財政状況が悪化し、予算確保が難しいため、事業完了予定年度は平成27年度と事業採択時の予定より11年間延ばしております。

事業の必要性につきましては、自動車交通量は特に休日は混雑の発生が見込まれ、また、歩行者の通行量も依然として多く、避難路としても重要であるとしています。

国のマニュアル等に基づき算出した費用対効果は2.72とのことです。

事業の実現見通しは、本路線は事業進捗率が低く、事業効果の早期発現が困難であり、重点的に予算投入を行う重点整備路線には位置づけていないため、買い取り要望等への対応など、限定的な事業実施により残る事業用地の取得を行い、平成27年度の事業完了を目指すこととしているとしています。

部会の意見でございますが、事業の必要性は認められるものの、重点整備路線には位置づけてられておらず、当面大きな事業進捗は見込めない状況であるが、買い取り要望等への対応が必要であることから、評価は事業継続C、限定的な実施にとどまるものとするとしています。

続きまして、五つ目の東野田河堀口線（上本町工区）でございます。

事業の概要は、主要ターミナルである天王寺地区へ至る幹線道路の延長1,040メートルについて歩道が整備されていない区間があり、交通安全上、大きな問題を有しているため、計画幅員27メートルに拡幅し、歩車道の分離を行うもので、本事業の実施によりまして、自動車交通の円滑化及び歩行者や自転車の通行の安全性の確保を図ることとしています。

事業の経過ですが、平成12年度に国の事業採択を受けて着工し、用地取得率は45%となっておりますが、工事の進捗はございません。

事業が長期化している理由は、土地価格が下落傾向にあること等により用地買収が難航し、また財政状況が悪化し、予算確保が難しいため、事業完了予定年度は平成27年度と、事業採択時点の予定より9年間延ばしています。

事業の必要性につきましては、都心東部において国道1号線より天王寺地区へ至る南北方向の幹線道路であり、自動車交通量は依然として多く、歩道未整備区間における歩行者の安全性確保の必要性が高まっており、早期に歩道を確保する必要性があるとしています。

国のマニュアル等に基づき算出した費用対効果は4.31とのことです。

事業の実現見通しにつきましては、事業進捗率が低く、事業効果の早期発現が困難であり、重点整備路線には位置づけていないため、限定的な事業実施により、残る事業用地の取得を行い、平成27年度の事業完了を目指すこととしております。

部会の意見といたしましては、事業の必要性は認められるものの、重点整備路線に位置づけられておらず、当面大きな事業進捗は見込めない状況であるが、買い取り要望等への対応が必要であることから、評価は事業継続C、限定的な実施にとどまるものとしております。

続いて、6番目の淀川北岸線（十三工区）でございます。

事業の概要は、阪急電鉄との交差部のアンダーパスを改良し、西行き車線を確保するとともに、東行き車線の高さを3.8メートルにするもので、本事業の実施によりまして、大阪市北部の東西方向の幹線ネットワークを形成するとともに、災害時の緊急輸送路、避難路としての防災機能の向上を図ることとしております。

事業の経過は、平成12年度に国の事業採択を受け、平成14年度に着工し、西行きの拡幅部は既に完成してございまして、事業進捗率は93%です。

事業の長期化については、もともと事業完了まで10年以上の事業期間を必要とするものでございましたが、事業完了予定年度は平成22年度と、事業採択時の予定より3年間短縮してございます。

事業の必要性については、大阪市北部の東西方向の唯一の幹線道路で、当該箇所において東行き一方通行となっておりますが、自動車交通量は依然として多く、混雑が見込まれ、交通ネットワーク機能の観点から整備の必要性は極めて高く、防災上も重要な路線であるとしてございます。

事業の実現見通しにつきましては、平成22年度の事業完了予定で、事業進捗率が90%を超え、事業効果の早期発現が喫緊の課題であるとしております。

部会の意見としましては、事業の緊急度が極めて高く、事業の平成22年度完了に向けて重点的に実施していくことから、評価は事業継続A、重点的に実施するものとするとしております。

最後に、河川事業の7、道頓堀川水辺整備事業でございます。

事業の概要は、大阪市の中心部を流れる道頓堀川、東横堀川の上下流に2基の水門を建設し、川沿いの遊歩道の延長1キロを整備するもので、本事業の実施により、川と町が一体となった水辺空間が整備され、にぎわいの創出を図ることとしてございます。

事業の経過は、平成7年度に国の事業採択を受けて着工し、これまでに水門2基と遊歩道整備450メートルが完成しておりまして、事業進捗率は88%です。

事業が長期化している理由でございますが、水上施工に限られるなど、現場の施工条件が厳しく、また船舶を通しながらの施工となるため、効率的な事業進捗を図ることができないことに加え、地元や国等との協議を要することから、当初から長期に及ぶことが予定されておりました。事業完了年度は平成23年度と、前回再評価時点の予定より1年間延ばしてございます。

事業の必要性については、水門を建設し、遊歩道を整備することにより、貴重なオープンスペースとしてにぎわいの創出に寄与するほか、耐震・防災性の向上や水質の浄化を図ることとしておりまして、事業の必要性は高いとしています。

国のマニュアル等に基づき算出した費用対効果は7.65とのことでした。

事業の実現見通しは、事業進捗率が88%と高く、平成23年度の事業完了を目指しております。

事業の優先度は、大阪の魅力あるまちづくりの中核として、また新しい水の都大阪再生のリーディングプロジェクトとして本事業実施の重要性は高く位置づけされております。

部会の意見としましては、水の都大阪再生のリーディングプロジェクトとして位置づけられ、事業の重要性が高く、平成23年度事業完了に向けて重点的に実施していくことから、評価は事業継続A、重点的に実施するものとする。水の都大阪再生に向けてハード面の整備だけでなく、にぎわいを創出するためのソフト面の取り組みを継続して実施し、整備効果を十分発揮されるよう図られたいとしてございます。

説明は以上です。ただいまの7事業につきまして、御審議をよろしく申し上げます。

(塚口部会長) ありがとうございます。

それでは、建設局の7事業につきまして、評価結果並びにその結果に至るまでの説明、これにつきまして委員の皆様方から御意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。加茂委員さん、何かございませんでしょうか。ございませんか。萩尾委員さん、いかがでしょうか。

それじゃちょっと私から、ささいなことなんですけど、ちょっと申し上げたいのです。9ページをごらんいただけますでしょうか。淀川北岸線に関するものでして、事業が長期化している理由の説明なんですけれども、この文章を読みますと、10年以上の事

業期間を必要としていたが、事業完了予定年度は平成12年度の事業採択時では平成25年であったものを、22年度と3年間短縮していると、こういう文章なんですけれども、これは長期化している理由なんですか。

(阿部課長) はい、御指摘のとおり、ストレートに書きますと事業期間は短縮しておるんですが、そもそもこの事業再評価制度が事業採択して10年経っても終わっていないものを再評価の対象とするということになっておりまして、なぜ10年以上もかかるような事業だったのかというところを既存の鉄道の機能を維持しながら工事することから、当初から10年以上、普通に考えても工程上かかってしまうということ、単純に書けばよかったところかと思えます。ただ、実際10年以上かかっているんだけど、それでも3年間短くしたという努力を少し盛り込んでございますので、余計なことを書いているかと思えます。

(塚口部会長) これは長期化している理由としてはいかがでしょうか。

(文部会長代理) 文章をもうちょっと、まとめてはどうですか。

(塚口部会長) 少しすっきりした方がいいと思いますね。おっしゃってる意味はわかりますよ、わかりますけども、この数行のコンパクトな文章にまとめるということになると、ちょっと手を入れていただけないかなというのが1点でございます。

それからもう1点は、5ページをごらんいただけますでしょうか。これは新庄長柄線の渡河部の説明のくだりなんですけど、事業の実現見通しのところで、なお書きの中で、なお、事業休止による影響に対応するため、現状の路線で構成される道路ネットワークが十分に機能するよう、周辺道路の基盤整備に努めていくこととしているとございますが、ここで周辺道路とはどういうものなんですか。もしもこの周辺道路の基盤整備でもって現状の道路ネットワークをやや強化するということで事足りるのであれば、もうこの渡河部は要らないというような形に解釈できませんでしょうか。要するにこの渡河部がネットワークとして必要であるとするならば、ここの表現を多少慎重に書く方がいいと思うんですけど。

(阿部課長) はい、ここの記述に関しましては、部会の際に文先生から渡河部の整備が行われないことで交通ネットワークに影響が出る、それは否定できないんですけども、遅れることの影響をどのように圧縮するかに関しては、本筋の道路整備はできないけども、他の周辺道路の代替措置をきちんと機能させることで、その影響を最小限に圧縮するよう、道路ネットワークが機能するような整備を一方で配慮するようという

御指摘もございましたので、局からもそういうセカンドベストの対応をしたいという説明がございました。

(塚口部会長) いや、だからそういうニュアンスでいいと思うんですけど、基盤整備と書いてますでしょう、周辺道路の基盤整備。基盤整備というニュアンスはかなり大々的に整備していくようなニュアンスに受け取れませんか、これでよろしければよろしいですけども。つまりテンポラリーにと申しませうか、現状のネットワークをできるだけ活用するような部分的な整備というニュアンスが出た方がいいかなと思いますけれど。

(文部会長代理) これ僕も記憶あるんですけど、事業がおくれると、この想定される便益の発生がおくれることで生じる問題があって、それに対する対応というのを書くところがあるんですね、調書のところに。以前の調書では、それぞれの課題への対応という形で書かれていないじゃないかというような話をしたと思います。

(塚口部会長) そうですね、言われましたね。

(文部会長代理) だからこの場合は、遅れても周辺のネットワークで対応できるというようなことを、ここに書いてはどうかというようなことだったですね。

(塚口部会長) 言われましたね。

(文部会長代理) ただ、それで十分じゃないんで、だからここで、もしこの実現見通しというところでそういうことを書くんだったら、現状の路線で構成される道路ネットワークが十分に機能するではなくて、最低限機能するよとした方がいいのではないですか。

(塚口部会長) 十分がちょっと。

(文部会長代理) 十分だったら要らんじゃないかということになるじゃないですか。

(萩尾委員) 基盤がもうだから要らないわけですよ、整備にしてはどうですか。

(文部会長代理) 十分じゃなくて最低限、最小限。それとも遅延の影響を最小限にとどめるよう、という表現でしょうか。

(塚口部会長) それはいいかもわかりませんね、最小限にとどめるよう。

(文部会長代理) 周辺道路の整備を行う。

(塚口部会長) 周辺道路の整備に努めるの方が何かすっきりするように思いますけどね。おっしゃってることは特に異存、私もございませんので。

(文部会長代理) それと調書に書かれたことをここに書こうと思うと、これに対応する

のを書くところというのはここしかないわけですからね。

(阿部課長) わかりました。ここの記述については、局の説明事項を部会で確認いただいたり、あるいは説明不十分な点について御質疑いただいて確認を求めた部分でございますが、御趣旨はわかりましたので、誤解のないように修正させていただきます。

(塚口部会長) 十分に機能すると書いてしまうと、少し後、心配なんです。

それからもう1点、これこそささいな問題でありまして、行政用語として使われてるかどうかを確認したいんですが、3ページです。3ページのJR片町線云々の連立の事業でございますが、地域分断という言葉があります、二つ目の・の2行目です。地域分断を解消しとございますが、私の感覚としては地区分断だと思うんですが、もし行政の方で地域分断という用語を頻繁に一般的に使われるものであればこのままで結構ですし、そうでないんだったら地区分断にしておいた方が一般的かなというふうにも思います。それいかがなんでしょうか。要は地区分断というのはこういった鉄道とか幹線道路でもって両側のコミュニティーが分断されるとか、そういうことであって、それほど広範囲なものでもない、ある限られた空間の中での分断かなというふうに思っています。

(阿部課長) 意味としましては、多分この鉄道で交通遮断されておる区間が1.3キロということで、ピンポイントではなくて面的に。

(塚口部会長) わかりました。

(阿部課長) かなりの範囲が交通阻害されているという趣旨を表現したいんじゃないかなと思います。

(塚口部会長) わかりました。そういうことを踏まえての用語の利用であれば、それはそれで結構だと思いますよ。いや、私こういう研究してますので、どちらかというところ地区分断の方がよいのではないかというだけの話でして、結構でございます。

(阿部課長) 所管局に確認いたします。

(塚口部会長) それでは、委員の皆様方には特に御意見がないということでございましたので、建設局の7事業につきましては、事務局御提案の形でもって部会の意見というふうに、評価とさせていただきたいと思っております。

それでは、最後に都市整備局の部分につきまして御説明をお願いいたします。

(阿部課長) それでは、都市整備局の3事業について一括して御説明をさしあげます。資料の10ページをごらんください。

8番、生野区南部地区整備事業でございます。

事業の概要は、密集市街地の中でも特に防災面や住環境面で様々な問題を抱えております生野区南部地区98.5ヘクタールにおきまして、道路・公園等の整備や都市再生住宅の建設、老朽住宅の建替えや狭あい道路の拡幅整備等への支援とともに、不良住宅の除去や改良住宅の建設を行うなど、総合的な実施によりまして住環境整備と防災性向上の促進を図ることとしてございます。

事業の経過でございますが、平成7年度に国の事業採択を受けまして事業着手し、都市計画道路は延長140メートル、都市再生住宅は3棟175戸、改良住宅は3棟107戸、民間老朽住宅の建てかえ促進は62戸などが完了しており、事業進捗率は42%となっております。

事業が長期化している理由でございますが、用地買収が難航していることに加え、建物所有者等の高齢化などの要因により老朽住宅の建てかえが進まないこともあり、事業完了予定年度は平成31年度と、前回再評価時点の予定より10年間延ばしてございます。

部会で審議、確認いただいた事項でございますけれども、事業の必要性については、密集市街地の中でも特に課題を抱えている生野区南部地区において、防災性の向上と住環境の改善を図るため本事業の必要性は高いとしてございます。

国のマニュアルに基づき算出した費用対効果は、事業全体では1.25とのことでございました。

事業の実現見通しは、民間による自主更新を推進するとともに、生野区南部地区まちづくり協議会と連携・協働して、難航している用地買収を集中的に実施することにより、道路・公園・改良住宅の整備を計画的に進め、平成31年度事業完了を目指しております。また、平成26年度までの5年間において、当面の中期計画が示されるなど、事業完了までのスケジュールが明確になっているとしています。

事業の優先度でございますが、老朽住宅密集市街地における防災性及び住環境の向上は本市の喫緊の課題であり、本事業は本市の密集市街地整備全体を推進していくモデル事業として事業全体の牽引役を担うとしてございます。

部会の意見としましては、本市のまちづくりにおける喫緊の課題である密集市街地整備を牽引するモデル事業として位置づけられ、事業の優先度が極めて高く、また平成26年度までの事業計画も示されているなど、平成31年度事業完了までのスケジュール

が明確に示されていることから、評価は事業継続A、重点的に実施するものとする。平成31年度の事業完了に向け、当面は平成26年度の中期目標達成を目指し、3事業手法を一体的・集中的に実施するメリットを最大限生かし、相乗効果を発揮させながら事業の着実な実施を図られたいとしてございます。

9番、旭住宅地区改良事業でございます。

事業の概要は、細街路率が高く、狭小な敷地や未接道敷地が多いなど、自主建替えが困難な旭住宅地区0.81ヘクタールにおきまして、不良住宅を除却するとともに、健康で文化的な生活を営むことができる住宅を建設する住宅地区改良事業を実施するもので、本事業の実施により、不良住宅が密集する住宅市街地の環境の改善を図ることとしてございます。

事業の経過は、平成12年度に国の事業採択を受けて事業着手し、地区外に確保した建設用地に改良住宅1棟31戸が完成しており、事業進捗率は42%でございます。

事業が長期化している理由は、未買収地の大部分を占める複数の大型地主との事業協力への合意にまで至っていないほか、土地建物の権利関係が輻輳していることもあり、事業完了予定年度も平成26年度と、事業採択時点の予定より5年間延ばしてございます。

部会で御確認いただいた内容ですが、事業の必要性は細街路率が高く、狭小な敷地や未接道敷地が多いなど、自主建替えが見込めない当地区において、住宅地区改良事業を実施する本事業の必要性は高いとしてございます。

国のマニュアルに基づき算出した費用対効果は1.03とのことでした。

事業の実現見通しは、地域のまちづくり協議会を通じて住民との協働・連携を図りながら、今後も引き続き各権利者との用地交渉を積極的・集中的に行い、遅くとも平成23年度中には事業協力を取りつけ、平成26年度に事業完了することとしてございます。

部会の意見といたしましては、密集市街地整備の重点事業としての位置づけはないものの、事業開始後9年近く経過し、住民の高齢化や建物の老朽化が進む状況にあり、防災面からも事業の早期収束を図る必要性が高く、事業完了までのめどが明確であることから、評価は事業継続B、予算の範囲内で着実に継続実施するものとする。平成26年度の事業完了に向け、当面は中間目標としている平成23年度中における地域の事業協力の取りつけに向けて、より一層、積極的な用地取得交渉に努めるなど、事業の着実な実施を図られたいとしてございます。

最後に、10番の淡路駅周辺地区土地区画整理事業でございます。

事業の概要は、密集市街地で防災上早急な対策を必要とする淡路駅周辺地区8.9ヘクタールにおきまして、阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業の実施にあわせ、駅前広場、幹線道路及び公園等の公共施設の整備改善を行うとともに、駅前街区における土地の高度利用の促進と良好な住宅地としての整備を図るもので、本事業の実施により、淡路駅周辺の交通の円滑化と、安全で快適な歩行者空間の確保、防災性の向上、健全な市街地としての整備を図ることとしてございます。

事業の経過は、平成7年度に国の事業採択を受け、平成8年度に着工し、これまでに都市計画道路と区画道路をあわせて、街路築造は38%、建物移転は71%などの進捗を見えています。

事業の長期化の理由でございますが、当事業と同時に実施されている連立事業は、平成29年度高架切りかえの予定で進められており、阪急線西側の整備については、高架切りかえ後にしか着手できないため、事業完了年度は平成32年度と、前回再評価時点の予定より11年間延ばしております。また、地区内の建物のほとんどが要移転となっているため、建物の移転協議に時間を要し、事業遅延の一因となっております。

事業の必要性につきましては、商店街や老朽化した木造住宅が密集する住宅地において、建物の建て詰まりを解消し、防災性の向上を図るとともに、連立事業とあわせて駅周辺の交通の活性化を図ることにより、駅前商店街の商業活動の活性化を図るなど、事業実施の必要性は高いとしてございます。

国のマニュアルに基づき算出した土地区画整理事業全体の費用対効果は1.24、土地区画整理事業のうち街路整備効果を算出した費用対効果は1.15とのことです。

事業の実現見通しは、建物移転率は約71%と進捗しており、平成25年度には阪急線東側の町の整備が概成する見通しで、阪急線西側の町の整備については連立事業による鉄道の高架切りかえ後に着手し、平成32年度に整備終了するとしてございます。

事業の優先度でございますけれども、土地区画整理事業の遅延は連立事業の工事進捗に大きな影響を与えるため、両事業は緊密に連携し、計画的に事業を進め、早期の事業効果発現を図る必要があるとしてございます。

部会の意見といたしましては、防災性の向上及び駅周辺の交通の円滑化など、事業実施の必要性が極めて高く、連立事業とも緊密に連携し、計画的に事業を推進していくこととしており、事業完了までのスケジュールも明確であることから、評価は事業継

続A、重点的に実施するものとする、平成32年度の事業完了を目指し、同時施行である連立事業と連携し、事業の効率的な実施を図りたいとしてございます。

説明は以上でございます。以上3件の御審議をよろしくお願いいたします。

(塚口部会長) ありがとうございます。

それでは、都市整備局関連の3事業につきまして、御意見をいただければと思います。いかがでしょうか。特に御発言はございませんでしょうか。文先生、何か。

(文部会長代理) 細かいことですが、生野のところは、例えば11ページを見ると不良住宅の除去となっていて、旭の方は除却になってるんで、除却でしょうね。

(阿部課長) はい。

(塚口部会長) どの部分ですか。

(文部会長代理) ここですね、11ページのところに。

それと、同じ生野区南部のところで事業が長期化している理由のところ、これも文章の終わり方が、長期化している理由という項目に対する文章だったら、何々であるためであるとか、そういうものであるんですけども、これは事業が長期化しておりというところまでは、だからそこでいいと思うんですね。だから、ここで文章を一つ切った方がいいんじゃないですかね。

(阿部課長) はい。

(文部会長代理) 進まないこともあり事業が長期化していると。それに伴い、その状況を受けて10年間延ばした。だから後ろの2行は注意というか、なお書きのような感じですね。

(塚口部会長) はい。

(萩尾委員) 不良住宅とは、市営住宅と民間住宅の両方を言っているのでしょうか。

(阿部課長) 生野区南部地区の場合はすべて民間の住宅でございます。

(萩尾委員) 民間の住宅を不良住宅と決めつけていいんですか。老朽化とか、防災上問題であるというような表現はできませんか。

(阿部課長) 国の住宅地区改良事業の制度の中で「不良住宅」という定義がございます。

(萩尾委員) 不良住宅に住んでいる人たちは、そういうことを言われてもどうなんですか。これは住む人が言うんだったらいいけど、行政が不良住宅ということを使う以上は、市の場合だったら市の基準があるでしょうけど、民間の人が勝手に住んでるのに不良住宅だと言うのはどうなんですか。

(阿部課長) 確かに。

(萩尾委員) 防災上問題があるとか、老朽化しているとか、何か、要するに環境上よくないというような言い方だったらいいけども、民間の住宅を不良住宅と決めつけるのはどうかと思います。今までこういう使い方して問題にならなかったですか。問題ならなかったら別にいいですよ。

(阿部課長) はい、この呼び名については、住宅地区改良法の中で位置づけられている名称でございまして、大阪市で独自に使っている呼び名ではございません。

(萩尾委員) じゃあ国公認の言い方ですか。

(阿部課長) はい。その不良住宅とは何ぞやというのは、住宅の構造や設備の不良度について、幾つかの判定基準が政令で定められておりまして、その基準に該当するものは不良住宅であると。

(萩尾委員) 国としても、これかなり強制力を持ってるわけですね。

(阿部課長) 改良地区を指定するときは、都市計画審議会の議を経て、告示することになってございます。

(文部会長代理) 図面の上で、この家は不良住宅であるとかいうて書いてあるんだから確かに気分悪いでしょうけどね。

(萩尾委員) それは要するに国や行政が不良住宅だという、住んでいる人に言うということはちょっとどうですかね。

(阿部課長) 先生の御趣旨はそのとおりだと思います。

(萩尾委員) 民間の住宅ですよ。

(阿部課長) 普通は、私有財産に税金を投入することは非常に限定的に対応すべきものかと思います。その意味で国の方で、憲法で定めている健康で文化的な最低限の居住環境を満たしてない住宅については、公費で除却するなり、建て替える必要があるということで、この住宅地区改良事業が非常に限定的でありますけれども、今まではスラムクリアランスの一環でされてきたという経過がございますので、公共的に見て余り居住にふさわしくない住宅であるというようなことだと思います。

(萩尾委員) 指定されてないところでも不良住宅いっぱいありますよね。

(阿部課長) 地区指定については、戸数密度ですとか、ある程度の要件がありますので、散発的に建っている住宅のエリアではこの事業は使えない状況ではございます。

(塚口部会長) 国の制度としてきちっと地区要件を定めているわけですよ。

(阿部課長) はい、そういうことです。

(塚口部会長) だから、それ以外のところにいきなり不良住宅とか、そういうレッテルを張るというのではありませんよね。

(阿部課長) はい。

(文部会長代理) そのいわゆる不良住宅がぽつんと一つだけ建っていて、ほかに迷惑かけないんだっただいいですけども、不良住宅が密集することで、一旦何か災害が起きたら、ほかにも被害が及ぶんで、そこに多分、公的な介入の根拠があるんだと思いますね。

(塚口部会長) そうですね。

それでは、ほかにこの都市整備局の3事業につきまして、御意見はございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

都市整備局の3事業については、事務局提案の評価でもって私たちの答申案とさせていただきますたいと思います。ありがとうございました。

それでは、12事業につきまして、一通り結論を出したわけでございますけれども、最後に整理をもう一度させていただきますたいと思います。資料の1-2をごらんいただければと思います。1-2に答申案が記載されておりますが、最後でございますから、一応確認をさせていただきます。JR片町線・東西線連続立体交差事業につきましては評価Cということで、評価の内容は記載のとおり、また留意事項がついてございます。この部分につきましては、これによろしゅうございますね。

それから、新庄長柄線でございますが、この場合には菅原工区と、それから淀川渡河部と二つに分かれておまして、菅原工区につきましては評価C、淀川渡河部につきましては評価Dということでございます。これにつきましても、渡河部に関しまして事業を再開する場合には、事業継続の妥当性について部会の審議を受けられたいという留意事項がございます。それから、この事業につきましては、資料2の5ページにございます事業の実現見通しのところの最初の黒丸であります。ここにつきまして若干修文をお願いしたいと思います。

それから、大和川北岸線でございますが、これにつきましては評価Bでございます。

それから、桜島守口線につきましては評価Cでございます。

東野田河堀口線につきましても評価Cであります。

次に、淀川北岸線でございますが、これにつきましては評価Aでございます。そして

この事業につきましては、事業が長期化している理由、資料2の9ページであります  
が、この理由について少し修文をお願いしたいと、こういうふうに思います。

それから、道頓堀川水辺整備事業でございますが、これについては評価Aでござい  
ます。

次に、都市整備局の3事業でございますが、生野区南部地区整備事業につきましては  
評価Aであります。そしてこれにつきましては、資料2の11ページにございますよう  
に、不良住宅の除去、除却というのがございますが、除却にしていだければと思  
います。それから事業が長期化している理由につきましても、やや修文をお願いでき  
ればと思います。

それから、旭住宅地区改良事業であります。評価はBでございます。先ほどの生野  
区南部地区整備事業と同じように、これにつきましても留意事項がついてございま  
す。そして事業が長期化している理由につきましても、先ほどの生野区南部地区整備  
事業と同じように若干の修文をお願いしたいと思います。

最後に、整備局の最後で淡路駅周辺地区土地区画整理事業についてでございます  
が、これについてはAという評価でございまして、若干の留意事項がついてございま  
す。

それから、港湾局の事業でありますけれども、臨港鉄道整備事業（北港テクノポー  
ト線）につきましてはDという評価でございまして、事業を再開する場合には、その  
妥当性について改めて部会の審議を受けられたいという留意事項がついてございま  
す。

咲洲東土地造成事業のうち、埠頭用地につきましては評価C、そして流通施設用地に  
ついては評価Dということでございまして、この流通施設用地につきましては、事業  
再開する場合には、事業の妥当性について改めて部会の審議を受けられたいという  
留意事項がついてございます。

一応こういうようなことで、部会としての答申案にしたいと思いますが、よろしゅう  
ございましょうか。ありがとうございます。

では最後に、この12事業の個別評価について審議したわけでございますが、全体を通  
しまして何か委員の皆様方から御発言がございましたらと思いますが、いかがでしょ  
うか。今年度のこの審議を振り返ってとか、どのような視点からでも結構でござ  
いまして、何か御発言ございましたらと思いますが、特にございませんか。ありがと  
うございます。

それでは、12事業の評価と全体の評価について一通り議論いたしました。若干の修文

を事務局にお願いもいたしました。おおよそ皆様方の御了解がいただけるような事項でございますので、できれば修文の結果につきましては私に御一任いただきまして、その後に、私が一応、目を通させていただいて、その後に委員の皆様方に最終確認をお願いするという形で進めさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、本部会はこれにて終了したいと思います。3回の部会を開催いたしました。それぞれの会合におきまして、皆様方から積極的に御意見賜り、また円滑な議事運営に御協力いただきましたことを感謝いたします。

それでは、事務局から何かございましたらお願いいたします。

(阿部課長) 委員の皆様、大変ありがとうございました。事務局案の不十分な点につきましては、ただいま部会長からもございましたとおり、部会長と修正の取りまとめをさせていただきたいと思います。今後の予定としましては、12月中に答申を行っていただく予定でございます。また答申に対する本市の対応方針につきましては、来年の2月を目途に公表させていただく予定でございます。

それでは、部会の閉会に当たりまして、市政改革室行政評価担当部長の吉村より一言ごあいさつを申し上げます。

(吉村部長) 行政評価担当部長の吉村でございます。

本来であれば、市政改革室長の杉本が参りましてごあいさつ申し上げるべきところ、所用ございまして参っておりませんので、私の方から一言お礼を申し上げたいと存じます。

委員の皆様におかれましては、御多忙中のところ、12事業につきまして3回にわたり精力的な御審議を賜りまして、貴重な御意見をいただきありがとうございます。大阪市としましては、今日の極めて厳しい財政状況を克服し、持続可能な行財政基盤を確立するためにも、施策、事業のより一層の選択と集中が必要と考えておりまして、この間いただきました皆様方の御意見や答申の内容を十分に踏まえまして、市として対応方針を定めていきたいと考えております。委員の皆様におかれましては、今後とも引き続き御指導、御助言を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

簡単ではございますけれども、部会の閉会に当たりましてごあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

(阿部課長) ありがとうございました。