

第1回大阪市行政評価委員会事業再評価部会

- 日 時 平成21年9月18日（金） 14時00分～17時00分
- 場 所 大阪市役所 本庁舎屋上（P 1）階会議室
- 出席者 （委員）
 - 塚口部会長、加茂委員、萩尾委員、文委員
 - （大阪市）
 - ・ 建設局
 - 永井企画室長、尾崎事業調整担当課長、
 - 佐崎総務部中長期計画担当課長、高島街路担当課長、
 - 中井鉄道交差担当課長、横田橋梁担当課長
 - ・ 都市整備局
 - 澁谷まちづくり事業部長、車谷生野南部事務所長、黒川住宅地区改良担当課長、励波淡路土地区画整理事務所長
 - ・ 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）部会長代理の指名について
 - （2）平成21年度事業再評価部会の進め方等について
 - （3）事業の実施状況及び調書による自己評価について
 - ・ 建設局
 - ・ 都市整備局

（阿部課長） それでは、定刻になりましたので、萩尾委員がまだお見えではございませんが、平成21年度第1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

ます。

本日は大変お忙しい中、御出席を賜りましてまことにありがとうございます。

私は、本日の進行役を務めさせていただきます、市政改革室行政評価担当課長の阿部でございます。よろしくお願ひいたします。

なお、本市では環境保全への取り組みの一環としまして、6月1日から9月30日まで、庁舎内で開催される会議は、原則としてノーネクタイ、ノー上着の取り組みを進めております。御理解のほどよろしくお願ひいたします。

それでは、本部会の開催に当たりまして、市政改革室長の杉本よりごあいさつを申し上げます。

(杉本室長) 市政改革室の杉本でございます。

委員の皆様方には、本日は大変お忙しいところ事業再評価部会に御出席いただきまして、まことにありがとうございます。

本市では、これまで市政改革を推進しておりますが、5年目に当たります平成22年度までで、予算規模で申しますと累計で2,400億円の削減、公共事業だけで申しますと、そのうち1,400億円の削減という見込みになっておりまして、18年度からスタートいたしました市政改革の計画としては数値目標を達成できるめどが立ったところでございますけれども、実は昨年からの大変な経済不況で今後税収の大幅な減が見込まれているものでございますから、当初計画の達成だけではとても追いつかないような厳しい財政状況に直面しているところでございます。

本市では、施策の転換も含めた抜本的な事務事業の再構築という観点から、今、事務事業の総点検を行っているところでございます。特に公共事業、とりわけ長期にわたっております事業につきましては、この間の社会経済情勢の変化でありますとか、投資効果の観点から改めて事業の再評価をいただきまして、必要性や継続性について検討することが大変重要であると考えております。

本年度は12事業について御審議を賜りたいと考えております。委員の皆様には大変御負担をおかけいたすわけでございますけれども、何とぞ専門的な見地からの御意見を賜りまして、本市事務事業を効果的、効率的に遂行するために反映してまいりたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願ひ申し上げます。

(阿部課長) それでは、本日御出席をいただいております委員の皆様を御紹介させていただきます。お手元の資料、大阪市行政評価委員会専門部会委員名簿をごらんくださ

い。名簿の順で御紹介させていただきます。

本部会の部会長の、立命館大学大学院理工学研究科教授の塚口博司様でございます。

(塚口部会長) 塚口でございます。よろしくお願いいたします。

(阿部課長) 続きまして、大阪ガス株式会社エネルギー・文化研究所主任研究員の加茂みどり様でございます。

(加茂委員) 加茂と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

(阿部課長) なお、これまで部会長代理で御参画いただいております永田先生におかれましては、今年度代わられまして、今年度は加茂委員にお願いしております。何とぞよろしくお願いいたします。

続きまして、社団法人関西経済同友会常任幹事の萩尾千里様でございます。

(萩尾委員) 萩尾です。よろしくお願いいたします。

(阿部課長) 続いて、京都大学大学院経済学研究科教授の文 世一様です。

(文委員) 文と申します。よろしくお願いいたします。

(阿部課長) それでは、事務局よりお手元の参考資料について簡単に御報告させていただきます。

資料の一番下のあたりにございます、参考資料1の諮問書をまずごらんください。本年7月6日付で事業再評価対象事業を継続することの妥当性について市長から諮問がなされておりますので、よろしくお願いいたします。

今年度の事業再評価対象事業は、2枚目の別紙のとおり12件ございまして、事業対象位置につきましては参考資料2にお示ししているとおりでございます。

また、参考資料3、平成21年度大阪市事業再評価の実施に関する方針でございますが、今年度の事業再評価の実施に際して必要な事項を定めたものでございます。評価対象事業、評価の時期、評価の視点、評価分類、評価の方法及び手続、公表の内容と方法を明らかにしております。

報告事項につきましては以上です。

これからの議事の進行につきましては、塚口部会長にお願いいたします。

(塚口部会長) それでは議事を進行させていただきたいと思っております。

まず先ほど御紹介ございましたように、永田部会長代理の退任に伴いまして、新たに部会長代理を定める必要がございます。大阪市行政評価委員会設置要綱によりますと、部会長が部会長の職務代理をお願いする方を指名するということになっております。

したがいまして、私から文委員を部会長代理として指名させていただきたいと存じます。文委員、よろしいでしょうか。

(文委員) はい。

(塚口部会長) どうぞよろしく願いいたします。

それでは、本年度の最初の部会でございますので、今年度の事業再評価部会の進め方につきまして、事務局より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。

(阿部課長) それでは、お手元の資料1をまずごらんください。平成21年度の事業再評価部会の進め方につきまして御説明をさせていただきます。

スケジュール案をお示ししておりますが、今年度は3回程度の開催を予定してございます。本日の第1回につきましては、この後、評価の方法の確認と、評価分類の整理について事務局より御説明申し上げます。その後、今年度対象事業12事業のうち、建設局及び都市整備局の9事業につきまして、各局より自己評価の御説明を申し上げて御審議をいただきたいと思いますと考えております。

第2回目につきましては、10月21日の開催予定を考えておまして、建設局及び港湾局の3事業について御審議をいただきたいと思いますと考えております。

第3回につきましては、11月24日の開催予定を考えておまして、答申案について御審議をいただきたいと思いますと考えております。なお、審議の進捗に応じて部会の開催日程は調整させていただきます。

続いて資料2-1、評価の方法(案)をごらんください。

1ページ目は事業再評価の対象範囲と調書の記載内容をお示ししておりますが、昨年度からの考え方に変更はございません。左の図にございます事業再評価の対象範囲につきましては、従来どおり評価対象である個別事業の妥当性を御審議いただくこととしておまして、事業の全体計画ですとか局長改革マニフェストなど、評価対象事業を超えた上位計画などの御審議は対象外とお願いしたいと思います。

裏面の2ページ目をごらんください。

評価の8つの視点をお示ししておりますが、こちらも従来からの考え方に変更はございません。左側の社会経済情勢等の変化、事業の投資効果、事業の進捗状況、事業進捗の見込み、事業費の見込み(マニフェスト等への対応)の5つの視点につきましては全事業に共通の視点でございます。右側の重点化の考え方、事業が遅れることによる影響、コスト縮減や代替案立案等の可能性の3つの視点につきましては、事業の性

質や状況によって加える項目としてございます。

以上の視点から、評価対象事業について定量的、または定性的に御分析いただき、当該事業を継続することが適切かどうかの評価をお願いいたします。

続きまして資料2-2、A3版の資料をごらんください。

昨年度御審議いただきました中で、評価分類の考え方や分類ごとの違いがわかりにくいといった御意見をいただきましたので、評価の各視点からの事業の評価分析を行う際、評価分類ごとのポイントや要件の目安を今回事務局で整理いたしました。資料の右側でございます評価分類の一番上、事業継続のA、完了時期を宣言し、重点的に実施するものでございますが、これについては主なチェックポイントとして、完了までのスケジュールや重点化の考え方が明確であることを要件としてはどうかと考えております。

続いて2つ目の事業継続B、これは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ものでございますが、主なチェックポイントとしては、事業完了までの見通しがある、事業遅延による影響が大きく着実に実施する必要性が高いということを要件としてはどうかと考えております。

続いて3つ目の事業継続C、これはA、Bより優先度が劣り、限定的な実施にとどまるものでございますが、主なチェックポイントとして3点、事業の必要性は減少していないこと、それから次の再評価までの今後5年間で何らかの事業進捗が見込まれること、それから事業遅延による影響が小さいことといったことを要件としてはどうかと考えております。

それから4点目、事業休止D、複数年にわたって予算の執行を伴わないものにつきましては、一番下でございます事業中止とは一線を画しまして、事業継続に属するものでございますが、いま一度立ち止まった上で、事業の内容や実施時期の見直しを行う必要があるものとして、事業の必要性を再確認する必要がある、あるいは事業の実施時期を見直す必要がある、コスト縮減や代替案により事業効率化の可能性があるとといったことを要件としてはどうかと考えております。また、事業再評価を実施する次の5年以内に事業を再開する場合は、事前に本部会にお諮りすることとしたいと思っております。

なお、国の国土交通省所管の再評価実施要領では、この事業休止というものは特にカテゴリーとしてございませんが、国の評価の中では事業継続に含まれるものと考えて

おります。

そして最後に、事業中止Eでございますが、事業の必要性が大きく減少している、事業手法や事業規模等見直しても事業継続の妥当性がないといったことを要件としてはどうかと考えております。

以上、5つの評価分類につきましては、このような観点でそれぞれの評価の分類を見きわめていただければいかがかなと考えてございます。

資料の御説明は以上です。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。

ただいま本年度の再評価を行う上での考え方を、従来のものに若干新しいものを加えるという形で御説明いただいたわけでございます。委員の皆さん方から、この本年度の評価の進め方につきまして、何か御意見ございましたら承りたいと思っておりますがいかがでしょうか。

ポイントは資料の2-2であります。この右側にある評価分類の中で、従来から事業継続のAから事業中止のEまで5段階に分かれているわけですが、それぞれのカテゴリーの境目が若干わかりにくいのではないかなというような御指摘もございまして、本年度の案では特に事業継続Cと事業休止Dの違い、そのあたりのチェックポイントを明確にするということでお示しいただいているというふうに理解できるわけですが、こういったような考え方で各事業の評価をしていってよろしいかどうか、まず委員の皆様方にお伺いしたいというように思いますがいかがでしょうか。特に御異議ございませんでしょうか。

それでは、今御説明いただいたような考え方及び評価基準でもって本年度の事業の再評価をさせていただくこととしたいと思います。ありがとうございます。

本日は、建設局とそれから都市整備局の対象事業について、具体的に審議を行う予定でございます。まず、建設局の質疑応答、御審議を行い、その後、都市整備局の質疑応答と審議を行いたいと思います。両局の審議後に、およそ10分程度の時間をとりまして、本日の審議の総括を行いたいと思っております。

それでは建設局の皆さん、所定の場所へ御着席ください。どうも御苦労さまです。それでは建設局より六つの事業の説明をいただきたいわけですが、およそ時間も限られておりますので、40分程度でお願いできればと思っております。そしてその後、これもおよそ40分程度で質疑を行いたいと思います。時間が限られておりますので、要領

よく、また必要なところは丁寧に御説明いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

建設局（永井室長） 建設局の企画室長の永井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本局では、都市基盤施設である道路、橋梁、下水、河川を所管しておりまして、本日御審議いただきます対象は、連続立体交差、道路改築の街路事業6件でございます。御審議のほど、どうぞよろしくお願いいたします。資料につきましては、各担当より御説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

建設局（尾崎課長） 道路部事業調整担当課長の尾崎でございます。よろしくお願いいたします。

私の方から、まず街路事業の概要について御説明をさせていただきます。お手元にお配りさせていただいております説明資料1でもって街路事業の概要を御説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず1ページ、建設局の事業の体系でございますが、一般会計、特別会計と予算別に分けております。一般会計の方では、今回再評価となります一般都市計画事業、並びに土木施設整備事業がございます。中を見てまいりますと、都市計画事業は街路事業、土木施設整備事業は道路、橋梁、河川事業がございます。特別会計の方では下水道、有料道路、駐車場、土地先行取得事業があり、こういった事業の体系となっております。

続きまして、2ページを説明いたします。今般、道路について再評価を受けるわけでございますが、道路にかかわる事業の種別としましては、法体系から都市計画法に基づく街路事業、それと道路法に基づく道路事業、こういった二つに分かれてございまして、今回は着色部分のとおり都市計画道路の整備ということで、街路事業の中に道路改築、連続立体交差という内訳がございます。

この街路事業の流れと都市計画法との関係でございますが、資料では3ページでございますが、都市計画決定、事業認可という手続が必要となっております。また、都市計画を打ちますと、計画区域内に私権の制限をかけるということで権利制限が発生するというような事業でございます。

資料4ページでございます。事業の変遷ということで、大阪市の場合は1946年、昭和21年に復興都市計画街路として64路線、367kmが決定されておりまして、70年の万国博

覧会、さらには90年の花博といったものを契機に着実に都市計画道路の整備を量的拡大、さらには質的拡充というふうに進めてきております。

続きまして、この都市計画道路事業の目的でございますが、大きくは交通機能、空間機能、市街地形成機能など、下の表にございますように多様な機能を持っているものでございます。

次へ行かせていただきまして、資料の6ページでございます。現在の都市計画道路の計画決定延長でございますが、平成20年3月現在末で524km、185路線となっております。整備延長の方でございますが、7ページのグラフをご覧いただきたいんですが、黒の折れ線グラフが整備計画延長でございまして524km、それに対しまして赤の折れ線グラフが整備済延長で380kmということで、現在73%の進捗でございます。これらの整備につきましては、緑の折れ線グラフのとおり、自動車保有台数、これは大阪市域内の保有台数でございますが、この伸びにあわせて着実に計画道路網をつくってきているということでございます。

次に、8ページでございます。都市計画道路の整備事例でございます。これは北区の本庄西天満線という都市計画道路、黄色の部分の道路を整備した事例でございます。これまでは赤の部分での迂回が必要であったものが、黄色のルートができることによって新御堂筋へのアクセス強化が図られております。さらには写真にございますように、平成11年当時は、沿道には木造家屋があったものが高度利用化が図られ、平成16年にはマンション等が建ち並んでおります。9ページではその結果、平面図に赤い線で今回整備しました本庄西天満線がございまして、そのエリアの中にあります水色の西天満3丁目地区におきましては、棒グラフのように人口が約1.5倍に伸びているということで、土地の高度利用とともに人口の集積が図れるというような、まちづくりにも寄与するといった事業でございます。

続きまして、資料の10ページでございます。こういった事業につきまして、市民、利用者からどのような苦情や要望があるかということで、上の表が市民の声という大阪市の広聴の仕組みでございますが、3番にございますように事業を早くやってほしいという問い合わせが約3割ございます。さらには電話で直接の問い合わせにしましても、下の表にございますように、内容的には事業化予定の問い合わせということで、早く整備を進めてほしいというものが35%ございます。

現在の都市計画道路の整備の考え方でございますが、事業認可をとっている都市計画

道路は約39kmございます。しかしながら、予算が制約してまいりますので、その進め方としまして、重点整備路線というように我々呼んでおりますが、一定期間内に完了させる路線を公表し、重点的に整備を進めているところでございます。それが11ページの図にございますように、1番から8番の路線であり、重点的に整備しております。

また、もう一つは、完了期間宣言防災路線というもので、これは国の方針でもございます防災対策ということで、密集市街地に位置する都市計画道路を、完了期間を宣言し重点的に整備する、こういったやり方もしております。ここまでの道路改築の概要でございます。

次からは連続立体交差事業の内容でございます。まず目的につきましては、これは慢性的に渋滞している多数の踏切の除却、あるいは新設道路との立体交差を一挙に実現するというものでございます。目的は、踏切遮断による交通渋滞、踏切事故の解消、以下まちづくりの観点など、非常に整備の効果の高い事業でございます。

これまでの市の立体交差事業の実施箇所でございますが、13ページのところにございますように、これまで116カ所の踏切除却を進めてきております。現在は3路線、約9.6kmにおいて事業中でございます。2路線、3.6kmについては着工準備採択を取得しているという状況でございます。図の中の丸い赤で囲んでいるところが、今回対象の再評価路線でございます。

続きまして14ページでございます。これは連続立体交差事業の整備事例でございます。JR阪和線でございます。左側の写真が整備前に踏切で渋滞が発生しているところであり、右側の写真が高架化され、高架下の都市計画道路の交通がスムーズに流れているというものでございます。

15ページのグラフは、先ほど申し上げました整備済みの32kmの鉄道の立体化、116カ所の踏切除却をどのようなペースで進めてきたかというもので、グラフの勾配を見てもおわかりのように着実に実施をしてきているという状況でございます。

16ページからは、全国の踏切の状況で、まず16ページは踏切事故件数、これは1年間でございますが、日本全国で352件がまだ発生しております。さらには死傷者が約300名、年間発生しているということでございます。17ページは踏切の中でも、特に開かずの踏切という、ピーク1時間当たり40分以上遮断されている踏切がどれだけあるかというものでございますが、大阪府域内に全国の約2割、その中で大阪市においては29カ所、そういった踏切があるというものでございます。

その内訳が次の18ページの大阪市内の開かずの踏切のリストでございます。この中の6番が、今回再評価の中に入っている踏切でございます。

19ページは、大阪市内の踏切の減少数等を細かく説明したものでございます。

次に、20ページへ移りまして、街路事業の予算の推移というものについて御説明をいたします。街路事業につきましては、2009年度につきましては246億円、2004年度と比較しますと85%という縮減となっております。次の21ページがさらに街路事業費の内訳となっております。道路改築、これはオレンジ色の部分でございますが、2009年度、95億円の事業費でございますが、2004年度と比べますと70%、連続立体交差は、黄色の部分でございますが、2009年度は35億円ということで、2004年度の約6割となっております。

最後でございますが、22、23ページの資料でございます。こういった事業につきまして、建設局のマニフェスト、あるいは建設局の経営方針を公表しておりまして、その中にどのように位置づけをしているかということでございます。局長改革マニフェストの中では、公共事業費を5年間で4割削減することとしており、平成17年度予算253億円が平成22年度では137億円となっております。そういう中で具体的な取り組みとしましては、継続事業を収束させるとしておりまして、長大橋の整備など、ものによっては休止もしていくとしております。また、事業の集中による効果的な対応というような取り組み方をしていきたいと考えております。

経営方針では、経営課題として、選択と集中、すなわち、先ほど申し上げました重点整備路線のようなやり方、さらには費用対効果の高い事業、連続立体交差、こういったものに集中していくというような取り組みを進めてございます。

最後に、今後の街路事業と書いておりますが、国の街路事業の進め方を簡単に書いておりまして、国としましても連続立体交差、あるいは完了期間を宣言した道路の整備の進め方、こういったものを重点的に実施していくとしております。それを受けまして、大阪市としても、市の方針として、重点整備路線、あるいは連続立体交差、こういったものを進めていくというように考えております。

24ページには、今回御審議いただきます再評価箇所6事業の位置について掲載をいたしております。

私の方から、街路事業の概要について、以上で説明を終わらせていただきます。

建設局（佐崎課長） 引き続き各個別の事業について説明させていただきます。

まず、J R片町線・東西線連続立体交差事業でございます。私は、建設局総務部中長期計画担当課長の佐崎でございます。よろしくお願いいたします。

調書は1-1でございます。調書の流れに従いまして説明させていただきます。

この事業でございますが、再評価実施後5年間経過しておりまして、2回目の再々評価ということでございます。

所在地につきましては、都島区の片町2丁目から城東区の新喜多2丁目でございます。

調書の7ページに現況の図面がございます。J Rの東西線でございますが、京橋駅を挟みまして西側は昔の片町駅がございましたところから、東側につきましては鯉江とございますが、城東貨物線との分岐路のあたりまで、延長といたしましては1.3km、現況図で丸印の新喜多、馬の口、鯉江の3カ所の踏切を除却し、J R京橋駅を地下化する事業でございます。

この事業の目的でございますが、このJ R片町線・東西線を地下化することによりまして、都市計画道路の整備を促進し、踏切をなくして交通渋滞を緩和すること、あるいは地域分断を解消して、都市防災機能の向上を図ることによって都市の再生を図るというものでございます。

また、本事業は土地区画整理事業との同時期施行を考えておりまして、交通ターミナル機能の強化、あるいは都市空間の形成など、地域の活性化を図って拠点にふさわしいまちづくりを行うことにしております。

調書2番の④にあります総事業費でございますが、この事業は平成12年4月に着工準備採択を国からいただいておりますが、その時点では約400億円ということで計画しておりましたが、平成16年3月に再評価を受けておりまして、その時点では事業費の精査をして約650億円ということで現在進めております。事業費につきましては前回の再評価時点から変更はございません。

事業の進捗状況でございますが、平成12年度に先ほども説明しましたが着工準備採択をいただきまして、調書の2ページの事業の進捗状況にございますが、現在まで地域の地形や面積を把握するための測量や、地下化ルートの線形確定に向けたJ R西日本、それから関西高速鉄道等の鉄道事業者など関係機関との協議及び概略設計を実施してきております。

調書の3番の進捗状況につきましては、既に投資したものにつきましては約2億円となっております。

調書の4番の未着工あるいは事業が長期化している理由でございますが、事業化の前段階でございます着工準備採択をいただいてから、今説明しましたような測量、地質調査、あるいは鉄道事業者との協議、調整などに時間を要していたということでございます。それから、JRおおさか東線、これは城東貨物線を複線化、旅客化する事業でございますが、こちらの方の線形の計画変更や京橋駅の構造変更に起因する本事業の線形の見直しをしております、事業に時間を要していたところでございます。

調書の5番に移らせていただきますが、本事業の効果の分析でございます。本事業のB/Cは、調書5番の③でございますが、費用便益比といたしましては1.4を見込んでございます。具体的な内容としましては、調書5番の①でございますが、移動時間の短縮便益、走行経費減少便益、それから交通事故減少便益、歩行者への効果、これらを勘案して一定の算定をしております。

これ以外に定性的な効果を6点ほど考えておりまして、それにつきましては地域分断の解消や市街地の一体化による土地利用価値の向上、それから旧鉄道敷きなどの鉄道上部空間の有効活用、あるいは区画整理事業、民間投資の誘発など、まちづくりの促進、それから地下化によります沿線地域の騒音などの生活環境の改善、事業にあわせました鉄道施設のバリアフリー化などの改良、それから関連事業と都市計画道路の整備促進でございます。

調書6番のこの事業を取り巻きます社会経済情勢等の変化でございますが、この路線につきましては、現在でも最大で1日に423本の列車が運行されておりました、ピーク時の踏切遮断時間は長く、踏切除却の必要性は依然として高いと考えております。ただし大阪市の財政状況は非常に厳しくなっておりまして、公共事業費を5年間で約40%削減、起債発行額を5年間で約49%削減するということで、本格的な事業の実施につきましては、関連事業等の進捗状況を見極めたうえで行なっていくことにしており、積極的な投資は図っていないところでございます。本路線につきましては、現在のところ重点的に整備するという事業にはなっておりません。

調書の9番の今後の事業の進捗の見通しでございますけれども、JRおおさか東線の計画変更によります路線の調整を行ってまいりましたが、このおおさか東線の計画決定が既にされております。それから周辺の開発機運も高まってきておりました、事業化に向けた概略設計、鉄道事業者等の関係機関との協議を引き続き行っていきたいと考えております。その後、他の事業の進捗状況、あるいは経済情勢の変化によりまし

て、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ことにしております、その時点で円滑に事業着手ができますように、今後、都市計画決定とか事業認可取得等の行政手続きの取得に向けた検討を行ってまいりたいと考えております。

以上のことから、対応方針といたしましては事業継続の評価Cと考えております。

説明は以上です。

建設局（高島課長） 引き続きまして、対象事業概要一覧表のナンバー2から5までの4路線を説明します。街路担当課長の高島です。

それでは、お手元の調書1-2の新庄長柄線、資料3では2番目でございます。限られた時間でございますので、調書の要点につきまして御説明をさせていただきたいと思っております。なお、この事業の担当につきましては、私ども街路担当と、中長期計画担当と橋梁担当の3担当でございますが、代表して私の方で説明させていただきます。

この路線の再評価でございますが、調書の1番で、再評価実施後5年間が経過している事業でありまして、2番目の④で再々評価の2回目としておりますが、既に平成16年に1回目の再評価をしております、2回目という形になっております。

路線の概要と必要性でございますが、まず調書の6ページをご覧くださいと思います。この路線につきましては、南端が梅田の西端でございます、そこから大川の支川がある毛馬のあたりにつながる、谷町筋から続く路線でございます。北区の長柄東から堤防沿いに進みまして、川向こう北側でございますが東淀川区の菅原に至ります2.6kmが事業区間でございます。工区といたしまして、上から菅原工区と淀川渡河部という形にさせてもらっております。

南側の渡河部につきましては2,060mであり、北側の菅原工区につきましては、淀川北岸線と歌島豊里線の間で540mでございます。

この路線の必要性としましては、新たに淀川渡河部の整備によりまして、図面の左側の黒い太い線がございますが新御堂筋、あるいは阪急の千里線のすぐ近くでございます長柄橋、図面では右側の太い南北の橋梁でございますが菅原城北橋、こういった淀川を渡河いたします橋梁部分の混雑の緩和を図るということでございます。さらに菅原工区でございますが、ここは渡河部の取り付け区間となりますとともに、都市計画道路でございます淀川北岸線と歌島豊里線とを接続いたしまして、淡路駅、あるいは凡例で隠れておりますが、新大阪駅に通じるネットワークを形成してまいります。

次に詳細でございますが、7ページをご覧くださいと思います。まず渡河部でこ

ございますが、写真①が北側でございまして、淀川の横断部分から写真⑤の毛馬のあたり、そして写真⑦の城北公園通りに通じる区間でございます。渡河部につきましては、これまで事業認可前の調査を実施してきておりまして、河川管理者との協議を進めておりますが、事業認可、すなわち事業化にはまだ至っておりません。

続きまして、菅原工区でございますが、8ページをご覧いただきたいと思っております。下側の図面で右側が北でございまして、写真①が渡河部から渡ってきます橋が中央分離帯で取りつく箇所でございます。それから写真③までの間が事業区間でございます。①付近には破線の括弧で囲っております現在事業中の淀川北岸線と西から淀川通りが交差しております。それから③の部分の交差点でございまして、ここは西から事業中の歌島豊里線、東へ大阪高槻線といった高槻の方への道路が交差しております。さらに交差点の付近でございまして、外環状線（事業中）という破線の囲いが真ん中に入っております。ここでは現在、外環状線の交差工事が行われておりまして、先日、計画幅員40mでの新しい桁がかかりました。なお、歌島豊里線と外環状線の交差工事については、平成23年度までに完了を予定しております。本区間につきましては、現況23mでございまして、東側、図面では下側に拡幅しまして、渡河部の取付けも含めて40mの計画でございまして、災害時の避難路にも位置づけられておりまして、電線類の地中化をあわせて計画しております。

用地取得の進捗につきましては、図面にメッシュがかかっておりますところがまだ未取得となっているところでございまして、面積ベースで4割弱という状況でございます。工事進捗は先ほど御紹介いたしました鉄道の工事等が進んでおりますので3割弱でございます。

調書の2ページをご覧いただきたいと思っております。事業の進捗と今後の進捗の見込みということで、事業が遅延した理由を挙げさせていただいておりますが、菅原工区につきましては、土地価格が下落傾向にあるといったことで、用地買収が難航しております。また財政状況がさらに悪化している中で、予算確保が難しい状況にあることから長期間に及んでおります。渡河部につきましては、財政状況がさらに悪化している中で予算確保も難しく、事業着手自体をまだ行っていないという状況でございます。

これらへの対応、対処でございまして、菅原工区では、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いまして、一定の事業効果の発現

を目指したいとしております。今後、限られた予算の中で順次買い取り要望、地権者からの要望に対応した中で着実に事業を実施して、残りの事業用地の取得を行いまし、平成27年度前後の完了を目指していきたいと考えております。

それから渡河部の方は、先ほど全体の概要で紹介いたしましたように、マニフェストの方針の中で当面事業休止という位置づけをしております。今後は、渡河部の整備に向けた環境が整った時点で円滑に事業が着手できますように、関係機関との調整やコスト縮減に向けた検討を引き続き行いたいと思っております。

続きまして、5ページで、もしこの事業がおくれたら影響がどうなるかということ、簡単に説明させていただきます。遅延したときの課題ということで幾つか挙げさせていただいておりますが、一つは淀川の渡河交通の混雑緩和を凶れない、さらに、接続する歌島豊里線の整備や外環状線の鉄道高架の工事が完了いたしますと、自動車交通の増加が予測されております。また利用者にとってみますと、渡河部の事業休止によりまして、道路ネットワークが不十分なままで事業効果の享受が遅れることが考えられます。

これらの課題の解消といたしまして、一つは事業が遅れることによる影響を最小限に抑えていくことで、特に菅原工区でございますけども、まとまった用地が確保できた段階から歩行者空間として整備を行う。二つ目は渡河部でございますが、引き続き関係機関との調整やコスト縮減に向けた検討を行っていきます。それから、三つ目の買取要望につきましては、対応を速やかに行わせていただきまして、権利者への影響を最小限に抑えてまいります。最後の四つ目でございますが、未認可区間であります渡河部でございますが、この区間につきましては、一定の要件を満たしますと、建築物等の建築が可能な状況になっております。

以上が概要でございます。次に、調書の5番に事業投資効果の分析ということで、③の費用便益比B/Cにつきましては5.69という値が算出されております。

調書の10番、特記事項ということで、冒頭に申しました前回の評価でございますが、菅原工区につきましては平成16年度の再評価の対応方針は事業継続であり、現在、その方針で事業を進めさせていただいております。次に淀川渡河部につきましては、事業継続でございますが、付記がございまして、事業着手に長期間を要することが想定される場合は、事業継続か一旦中止かの十分な検討をすべきとされております。

これらを踏まえまして、11番の対応方針でございますが、菅原工区につきましては事

業継続Cとさせていただきます。渡河部につきましては事業の休止ということで、評価のDといった形で考えております。

以上が新庄長柄線でございます。

続きまして、調書の1－3の大和川北岸線をご覧いただきたいと思っております。

調書の1－3の大和川北岸線でございますが、これについては再々評価ということで本日御審議いただいております。

場所につきましては、調書の6ページでございますが、大和川右岸の東西の道路でございます。住之江、あるいは大阪港へのアクセス道路でございます。その少し北側には長居公園がございますが、長居公園通りの混雑緩和といった効果もございます。

詳細は次の7ページでございます。図面の左端、西端に網のメッシュがかかるところがございます。約50mの区間でございますが、この部分の用地の取得ができておらず、北側、図面でいう上側の歩道の整備ができていないという状況です。写真①でございますが、ガードレールが見えるところでございます。この部分が未整備となっております。その前後につきましては、既に3mの歩道が整備されております。この部分が整備できれば、事業が完了いたします。

調書の1ページ、2ページでございますが、状況の変化としましては、自動車交通量が平成17年には増加しており、約34%の増加となっております。

事業進捗、今後の見込みということで、調書の2ページでございます。遅延した原因としまして、やはり土地価格下落等によりまして用地買収が難航している、あるいは予算確保が厳しい状況でございますが、対応としましては、残事業が、調書7ページの網かけの部分、それから小さなところを含めまして用地取得が3件ということで、残りわずかでございます。残事業費としましても1億2,000万円余りでございますので、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したいと考えております。

こういったことから、調書の11番、対応方針をご覧いただきたいと思っておりますが、本事業については事業継続のBという評価をいたしております。残事業が限られておりますので、着実に事業進捗を図っていきたいと思っております。

続きまして、桜島守口線、調書の1－4をご覧いただきたいと思っております。調書の1番でございますが、事業採択後10年間を経過した時点で継続中の事業ということで御審議をいただきます。

調書の6ページをご覧いただきたいと思います。桜島守口線は都心から、西側の臨海部、あるいはU S Jなどの、東西を結ぶ幹線道路でございます。赤線で示しております西側が国道43号と交差いたします梅香交差点でございます。交差点の手前、西側の部分、ピンクに塗っておりますところは、事業中となっておりますが、既に道路整備が完了しております。

本事業区間は、特にU S Jが開業されたこともございまして、休日の交通量が非常に増加しております。この区間前後は、完了しておりますが、この区間では車道の幅、あるいはその車線数に変則になってございまして、ボトルネックになっている区間でございます。

7ページが詳細の図面でございます。左側が西でございます。北側、図面の上方に6mの拡幅を予定しております。南側につきましても全体の拡幅にあわせて歩道の拡幅を予定しております。あわせて車道の整備を行うというものでございます。メッシュの網かけの部分の用地の取得が残っております。進捗率につきましては、事業費ベース、面積ベースとも7割程度でございます。写真②で少し建物が張り出して見えるところがございます。こういった形で部分的にまだ用地取得ができておらないところがございます。その手前の横断歩道の幅が現在の道路でございまして、そこから建物までの間の用地が既に確保されており、確保された用地については仮舗装をしているといった形になっております。将来は今の歩道のあたりが車道に変わるといった形になります。

調書2ページの事業進捗と今後の見込みにつきまして、事業の遅延等の理由ですが、調書1-3と同様、土地の価格の下落傾向、あるいは財政状況といったものがございまして、今後の対応としましては、買収を完了いたしました用地については今後も引き続き仮舗装を行ってまいりまして、不連続ではございますが、順次歩行者の空間を確保していくといったことで、一定の事業効果を発揮してまいります。事業完了としましては、平成27年度の完了を目指していきたいと考えております。

なお、事業がおくれることによります影響としましては、調書の5ページでございまして、事業者の視点ということで、自動車交通量が増加している、特に休日の交通量が増加しておりますが、こういったものに対応しての交通の円滑化が図れない、あるいは利用者の視点としましては歩行空間確保といったものが遅れていくこととなります。これにつきましては、先ほど申しましたように順次仮舗装等を行って、歩行者空

間の確保を行い、あるいは買い取り要望等については早急に対応いたしてまいりたいと考えております。

調書の5番の事業投資効果の分析でございますが、費用便益比B/Cにつきましては2.72となっております。

調書の11番の対応方針といたしましては、事業継続の評価Cということで考えております。

最後に、東野田河堀口線、調書1-5をご覧くださいと思います。

これにつきましては、事業着手後10年が経過ということで、再評価という形になっております。

まず、調書の6ページでございますが、北側に大阪府庁、あるいは大阪府警本部の前から上本町六丁目へ通じる南北の道路でございますが、周辺等に神社仏閣が多く、また都心回帰ということでマンション等の建設が進んでおります。それらを背景に歩行者、あるいは自転車の交通量が増加しております。今後、防災性、あるいは景観の向上などの観点から電線類の地中化もあわせて予定しております。

詳細につきましては次の7ページでございますが、図面の左側が北側でございます。西側、図面でいいますと下側でございますが、下側の方に3メートルの拡幅を計画しております。南の約4分の1程度は既に歩道整備が完了しておりますが、残りの区間につきましては、西側の歩道の整備ができておらないという状況でございます。写真①のところに「たばこ」と書いてありますが、こういったところがまだ未買収地として残っております。手前に見える歩道はまだ仮整備でございますが、最終的な幅員は確保はされておられません。写真②でございますが、これは南から北を見たところで、車道上にガードレールがあり、この先がまだ整備されていないという状況でございます。

調書の2ページの今後の進捗の見込みあるいは対応でございますが、ある程度連続性のある用地が確保された段階で、歩行者空間の整備を行ってまいりまして、一定の事業効果を目指したいと考えております。限られた予算の中でございますので、順次買い取り要望等に対応いたしまして、残る事業用地の取得を行っていききたいと考えており、平成27年度での事業完了を目指しております。

調書の5番の事業投資効果の分析でございますけれども、費用便益比B/Cは4.31となっております。

それから調書の11番の対応方針でございますが、事業継続の評価Cとしており、順次

限られた予算の中で進めたいと考えております。

以上でございます。

建設局（中井課長） それでは、引き続きまして淀川北岸線（十三）、調書の1－6の説明をさせていただきます。建設局道路部鉄道交差担当課長の中井でございます。よろしく願いいたします。

調書の5ページを見ていただきますと、左側に地図がございまして、右側のその拡大図にあるように、阪急十三駅のすぐ南側で、国道176号と交差しております淀川北岸線の阪急の下をくぐりますアンダーパス部の改良事業でございます。

調書の1番ですが、事業採択後10年を経過した時点での継続中の事業ということで、本事業につきましては、先ほど申し上げましたように阪急電鉄との交差部におきまして、現在、桁下高さ3.2mの東行き2車線の一方通行となっておりますアンダーパスを改良いたしまして、3.8mの桁下高さを確保するとともに、4車線に拡幅し、東行き、西行きともども交通を確保するという事業でございます。広域的な自動車交通の円滑化を図るとともに、災害時の緊急輸送路、避難路としての防災性の向上を図るものでございます。

本事業につきましては、平成15年3月に工事着手いたしまして、平成20年3月に拡幅部、南側の2車線でございますが、拡幅部の躯体の工事が完了し、今現在、暫定的に供用いたしております。本事業につきましては、平成22年度事業完了を予定しております。

事業進捗といたしましては、現在93%ということで、調書の4番でございますが、当初は10年以上ということで、実質14年間の工事期間を見込んでおりましたけども、コスト縮減、工期短縮等を努力した結果、3年間の事業期間の短縮を図れておまして、来年度、平成22年度の事業完了の予定となっております。

調書の5番ですが、本事業につきましては、先ほど申しましたように、事業進捗が90%以上ということで、費用便益比B/Cの定量的分析については省略いたしております。定性的な分析につきましては、記載していますように、先ほど概要を説明したとおりでございます。

本事業につきましては、重点整備路線という位置づけではございませんが、大規模構造物を構築するという事業でございまして、着手後中断できないということで、予算の範囲内で着実に進めてまいりました。本事業につきましては、来年度、平成22年度

の事業完了が確実ということで、全区間、桁下高さ3.8mによります供用を目指しております。

対応方針、自己評価でございますが、事業進捗が90%を超え、かつ平成22年度事業完了することが明確でありますので、事業継続のAとさせていただきます。

以上でございます。

(塚口部会長) ありがとうございます。

ただいま建設局から御説明いただきました6事業でございますね、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。どの事業に対する御質問でも結構でございますので、何か御指摘いただくことがございましたらお願いしたいと思います、およそ40分程度で終了したいと思っております。何か御意見ございますか。

(文部会長代理) 2番目の資料1-2、新庄長柄線で、これは菅原工区と渡河部とを分けて、菅原工区はCで、渡河部がDという評価なんですけども、これはなぜ、ばらばらにして違う評価にしたのでしょうか。確かに感じでは渡河部はものすごく事業費が大きいですね、だから予算の関係から財政的事情から手つけられないというような感じがするんですけども、ただ、渡河部をDにして菅原工区は継続して本当に効果があるのかというのがちょっと疑問ですね、単独で効果があるのか。

それとB/Cを見ると、これ確かに大きい値が出ているんですけども、これはもう菅原工区と渡河部を一遍にやった場合の効果ですね。こういうふうに取り組み方を変えるのであれば、別々に出してもらったのも一つのやり方じゃないかというふうに思います。

それと、これDということですから当面やらない、Cも限定的にしかやらないということですから事業が遅れることになるんですけども、特にDの方、この資料1-2の5ページを見ると、事業が遅延することで発生が想定される課題が左にあって、遅れることで何かこういう問題が生じるから、その影響を軽減するために何かするんだという対応が右側にあるんですけども、そういうふうにはなっていないんですね。ですから例えば左側に混雑緩和を図れないとか、交通の円滑を図れない、これに対して右側のどこにその対応が書かれているのか、よくわかりません。この事業の範囲の中だけで対応するのは難しいと思うんですけども、これは交通の流れですから、例えば渡河部、淀川を渡る橋がかけられないとしたら、その東側とか右側に別の橋があるわけで、そっちの流れを円滑化するように、また別の道路で対応するなど、ネットワー

クで対応する、あるいは対応できるんだとか、そういう書き方が必要なんじゃないかというふうに思います。

(塚口部会長) ただいま新庄長柄線についての御質問、およそ3点あったかと思いますが、それについて担当部局、どのようにお考えでしょうか。

建設局(高島課長) それでは、まず私の方から菅原工区だけで効果があるのかということと、それから費用対効果の値がどうかという点についてお答えさせていただきます。

菅原工区につきましては、調書の8ページをもう一度ご覧いただきたいと思うのですが、先ほども少し御説明させていただきました内容と重複いたしますが、特にこの区間につきましては、図の右上側にございます歌島豊里線を現在新大阪の方から道路整備を進めており、それから左下側にございます淀川北岸線、これはまだ事業中で完了の予定は若干まだ先になるかと思いますが、これらの幹線道路をちょうど結ぶ区間でございます。これらの幹線道路の整備が進みますと、将来的に、ネットワークという意味からも、この菅原工区だけでも道路の整備の必要性が高いと、私どもは考えております。また順次用地を取得してきているといったことから、買い取り要望等の対応は必要ではないかと思っております。

それから費用対効果B/Cの点でございますが、御指摘のように、確かに全体での値しか出しておりません。最終的に事業が完了した時点での費用対効果が必要でないかということで全体で算出しております。別々に算出いたしますと、数字の意味が変わる可能性がございます。本日は別々に算出したものを用意しておりませんので、改めて用意させていただいて御説明させていただきたいと思っております。

建設局(横田課長) それでは3点目のネットワークでの対応についてのお答えをさせていただきます。橋梁担当課長、横田でございます。

先ほど文委員の方から御指摘いただきましたネットワークでの対応ですが、確かに今回、新庄長柄線の渡河部の整備によりまして、その西側にあります新御堂筋への渋滞の緩和等、非常に効果がある事業でございます。御指摘のように新御堂筋の渋滞緩和につきましては、この新庄長柄線だけが渋滞緩和につながる訳ではございません。別の対策等を我々も行ってきております。例えば、梅新南のランプのように新設でランプを設けたり、あるいは茶屋町ランプのように南行のランプを設置することによって、新御堂筋の渋滞緩和を図っておりまして、今回、この調書の中には課題への対応ということでは、対応内容が漏れているところがございます。ご説明させていただいたよ

うな別の対応も事業としては実施しておりますので、別事業やネットワークとしての対応などの表現がここに必要であれば、盛り込んでまいりたいと考えております。

(塚口部会長) そういうお答えでしたが、文先生いかがですか。

(文部会長代理) そうですね、最後のところで課題への対応という箱なんで、今、最後におっしゃったこと、入れた方がいいようには思うんですね、ネットワークとして対応するという内容です。それとやめても何とかなるという、何とかならないにしても、何か対応はしてるんだという内容です。

(塚口部会長) 関連して、この新庄長柄線について御指摘はございませんでしょうか。

それでは私から関連で、ひょっとしたらこれは御説明いただいたというふうに認識されてるかもわかりませんが、本来、二つに分けずに評価してもいいものを、渡河部とそれ以外に分けてるわけですけれども、渡河部の橋梁の整備も含めた道路建設ができない場合でも、この新庄長柄線の菅原工区の整備というものは必要であるということはどこかで示されているのでしょうか。つまり渡河部は重要なネットワーク上にあるというのはよくわかるんですけれども、その渡河部に橋梁がない場合、現状の菅原工区の道路で対応できない、しにくいというようなところで、何か御説明ございませんでしょうか。

建設局(高島課長) 例えば今、部会長御指摘の渡河部ができないときに、周辺の交通量の将来予測をした場合に、菅原工区ではどのくらいになって、どういった対応になるかということかと思いますが、現時点でそこまでのきちっとした客観的な交通量の増加というところまではできておりません。先ほど来、何度も申し上げて大変恐縮ですが、主要な道路整備が順次でき上がってまいりますので、当然この区間での交通量が増えていこうとといったことを予測した前提で考えております。

(塚口部会長) わかりました。

ほかには。

(文部会長代理) それに関連して、ほかの事業との関係が非常に深いというお話だったんですけれども、だとしたらB/Cの前提条件として、この別の事業と一緒にになったらこれだけふえる、そうでなかったらこれだけですというような感じを出してもらってもいいかもしれないですね。ここでの想定は、ほかの道路は今のままで、この道路だけできたら、あるいは渡河部とこの菅原工区全部一遍にできたらこれだけですよという話なんですね。

建設局（高島課長） はい、そのとおりでございます。

（文部会長代理） これにほかの道路ができた上でこの道路をつくれば、当然、値変わってきますよね、B/Cは。よくあることなんですけども足し算じゃないんですね、Aという事業とBという事業があって、全体の効果がA足すBじゃなくて、いろいろ複雑とは思いますが、何かそういう想定できる範囲の中でも、やっぱりそういうことも必要なと、必ずやってくれというわけじゃないんですけど。

（塚口部会長） 先ほど、B/Cについてはもう少し詳しくというふうな御発言がありましたので、そのあたりで可能な範囲で対応していただければと思います。

それでは、時間もございますので、ほかの事業につきまして、今の事業でも構いませんけども、できればほかの事業についても御意見いただきたいと思います、いかがでしょうか。

加茂委員さん、何かございますか。

（加茂委員） 済みません、もう少し後ほど。

（塚口部会長） そうですか。

萩尾委員さん、いかがでございましょうか。

（萩尾委員） 結構です。

（塚口部会長） そうですか。

文部会長代理、いかがですか。ほかもよろしいですか。

ちょっと確認をさせていただきたいと思いますが、最初に御説明いただきましたJR片町線・東西線の連立事業でございますけれども、御説明は理解できたつもりでございますけれども、今後、都市計画決定などの行政手続を進めることとしていくということでございますけれども、進捗率がこういったような状況であるということで、難しい事業であろうかなと思います。それから必要性は高いと思うわけですが、今後きっちりと進めていくと、そういう考えはきちっと持っておられるわけですね、言わずもなかもわかりませんが、少しほかのものと進捗率あたりが違いますので、確認でございます。

建設局（佐崎課長） 今現在、これまでの進捗が図れてないという点につきまして、2点課題があり、一つは財政的な事情もございましたし、もう一つはJRなど鉄道事業者との課題の調整というのがございました。その課題につきましてはおおむね今のところはなくなっていると思っております。

調書の4ページに重点化の考え方がございますが、棒グラフに大阪外環状線や阪急京都線・千里線とありますが、今実施中の連続立体交差事業の状況でございまして。これとJR東海道線支線、北ヤードのところを通っております貨物線の地下化という事業と、JR片町線・東西線、本事業、この2事業の着工準備というのがございます。

JR東海道線支線につきましては、これからも北ヤードの開発も進みますので、こちらの方が若干先行して事業をしていこうということもありますが、大阪外環状線もほぼ終わってございますので、この2線の事業の実施状況を見ながら、スムーズにJR片町線・東西線に入っていきたいと思っております。この5年間の再評価の期間の中では、必要な手続は適切な時期にやっていきたいと考えております。

(塚口部会長) ありがとうございます。

それでは、六つの事業がございましたわけですが、そのほかの事業につきまして御指摘いただくことがございましたらと思いますが、よろしいでしょうか。

(文部会長代理) あと細かいことですが、今の片町線の立体交差のところ、定性的分析というところで、効果項目ということであったんですけども、この辺のやつは土地利用価値は実は定量的分析の中にもう既に含まれているようなものだと思うんです。有効利用というのは、土地空間が生まれて、それを売れば何か収入になるとか、そういうものもあるし、あと騒音などの改善とか、これもある程度定量化できるんじゃないかという気はしてるんですけども、定性的というよりも定量化できるんじゃないか。もしそれを入れると費用便益比はもっと上がるんじゃないかという気はするんですけども。

建設局(佐崎課長) この算出方法ですが、調書5番の②に書いてございますように国土交通省より平成20年11月に出了たマニュアルに基づいて算出しております、その中で算出できる項目としてここに挙げてございます。今先生おっしゃいましたように、さらに定量的な工夫というものも、余地はあるかとは思っております。勉強させていただいて、考えてまいりたいと思います。

(塚口部会長) 前年度にもこういうケースがあったかと思いますが、マニュアルどおりでまず計算していただいて、参考値といたしまして、その他の便益も可能なものは計測して、別のB/Cを求めていただく。むしろそういたしますとB/Cは大きくなりますから、よりこの事業の必要性を主張するというものになるんだと思います。今、文部会長代理が言われましたように、マニュアルにとらわれずに、もう少し柔軟

に考えると別の計算値が出てくると思いますので、そのあたり参考値として提示できるものであれば、提示いただければと思います。

どうぞ。

(加茂委員) 済みません、初めてですのでちょっと用語の定義がわからないものがあるとお伺いしたいのですが、この中で事業のBとCはどちらがうのでしょうか。1-4の桜島守口線であるとか、1-5の東野田河堀口線、これを例にとりますと、完了予定が平成27年度で、今後の見通しとしては27年度に事業完了を目指していくといいながら、限定的な実施にとどまるというのは、どの部分がどう限定されるのか、当初の100%の実施に対して何を限定的というのでしょうか。この評価分類だけを見ますと、限定的な実施というのは、本当は100%やりたいんだけど、70%ぐらいの限定的な部分に対して実施をしますというふうに私はとったんですけども、御説明を聞くと、何となく粛々と目指しますといったふうに、見えましたので、Cとなっている限定的というのは一体どこの部分のことなのかなというのがちょっとわからなかったんです。

(塚口部会長) それは、事務局の方からお願いします。

(阿部課長) 評価区分の「限定的な実施にとどまる」という趣旨は、プランの一部をやる、あるいは一部を止めるというのではございませんで、予算の限界があることもあって、実施するに当たってはそのスピード感が遅くなる、そういう趣旨の意味づけでこの評価を設定してございます。BとCの違いにつきましては、最終的にその事業を中止しない限りは、いずれかの時期に当初の計画どおりやり切るわけですが、そのやり切るまでの時間を事業継続のAについては完了時期を宣言して集中的に予算を配分していく、Bについては、Aほどではないけども、予算の中で何とかやりくりをしていく、もう少し進めていく、Cは予算が限られますので、積極的に大阪市が、例えば用地買収をしに行くということではなくて、地権者の方から用地の買い取り要望等があったものに対して限定的に対応するという、受け身の立場でかかわっていきたくいと、そういう区別でございます。

(加茂委員) ということは、その予算削減の可能性も残しつつやりますという、そういうことなんですか。削減をするというわけではなくてスピードの話なのですか。

(阿部課長) はい。

(加茂委員) わかりました。

(塚口部会長) それでは、建設局関係の6事業につきまして、ほかに御指摘はございま

せんでしょうか。

そういったしましたらこのあたりにしておきたいと思いますが、後ほどお話しした方がいいのかもわかりませんが、建設局の皆さんが今いらっしゃる前で、この時点まででお願いしておきたいこともございますので、それをまず申します。

議論はおおむね新庄長柄線関係になっているかなと思います。渡河部分とその他に分けてやりますので、そういった二つの部分に分けて例えばB/Cを求めるというふうなときに、もう少し説明を詳しくしていただいた方がいいのではないかとということでございました。いろいろと前提もございまして、一体としたB/Cではなくて、もう少し前提をはっきりしたものをお示しいただければありがたい、こういう意味であります。

それから、パワーポイントの5ページのところにございます事業がおくれることによる影響、このあたりについては、本来のこの課題への対応というものに当たる表現にさせていただきたいということでございます。

それから、この課題の対応の中に入ってくるかも知れませんが、ネットワークとしての対応ということをもう少し前を出して、当該部分だけで評価をするというよりも、ネットワーク的な視点も必要ではないかということも頭に入れて、若干修正いただければというふうに思います。

それでは、ほかに御指摘がございませぬようでしたら、建設局関係の質疑は終わりたいと思います。

ただ、委員の皆様方は、今後何か本日言い残したことがあるということがもしございましたら、事務局まで御連絡いただければというふうに思います。

それでは建設局の皆さん、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、5分程度休憩してよろしいでしょうか。5分ぐらい休憩いたしまして、35分に再開いたします。

(休 憩)

(塚口部会長) それでは私、さっき35分と言いましたですけども、加茂委員が、少しお急ぎだということもありますから、再開させていただいてよろしいでしょうか。

(阿部課長) 萩尾委員におかれましては、急用で途中退席されましたので御報告させていただきます。

(塚口部会長) それでは再開をさせていただきたいと思います。

引き続き都市整備局及び三つの事業につきまして資料説明を30分程度でお願いしたいと思っております。その後、およそ40分程度で質疑応答を行いたいと思っておりますので、説明、要領よく、かつ重要なところは十分に御説明いただければと思っておりますのでよろしくお願いたします。

都市整備局(車谷所長) 都市整備局の生野南部事務所長の車谷と申します。よろしくお願いたします。

それでは、私の方から住宅市街地総合整備事業と住宅地区改良事業を一体的に実施しております生野区南部地区整備事業につきまして、説明資料2を補足的に利用しながら、調書の2-1に沿って説明させていただきます。

調書2-1の表側であります、1番としまして、再評価理由は国庫補助事業で、前回平成16年度の再評価実施後、5年間を経過したものでございます。

次に事業概要ですが、本市では、JR環状線外周部を中心に密集市街地が分布しております。中でも生野区南部地区は、特に老朽木造住宅が密集しておりまして、道路や公園など、公共施設が未整備で、防災面や住環境面で多くの課題を抱えております。生野区南部地区整備事業は、本市の密集市街地整備のモデル事業として、国の補助事業である住宅市街地総合整備事業を活用するとともに、民間による取り組みだけでは効果的な整備や事業実施が期待できない区域について、住宅地区改良事業を限定的に実施することにより、住環境の改善と防災性の向上を図っているものでございます。

事業エリアにつきましては、1枚めくっていただきまして、1ページの地図に示していますように、生野区の南西部に位置しておりまして、対象面積は98.5ヘクタールでございます。

事業内容につきましては、1枚めくっていただきまして、2ページの左の図に緑、青、オレンジの3色で示しておりまして、まず緑色で示しております住宅市街地総合整備事業の拠点開発型であります、これは都市計画道路や主要生活道路、都市計画公園といった公共施設を整備するとともに、こういった公共施設の整備により、住宅を失われる方の受け皿住宅としての都市再生住宅を建設しております。

次に、青色であらわしております住宅市街地総合整備事業の密集住宅市街地整備型ですが、さまざまなメニューがございますので、別冊の方をあけていただきまして説明させていただきたいと思っております。説明資料2の18から21ページをあけていただきたい

と思います。

18ページは民間老朽住宅の建替促進事業でございます。写真のような老朽住宅をマンションなどに建替える場合に、建設費の一部を補助する制度でございます。図の中段左から2番目の枠囲いに書いておりますが、平成20年度からは新たな制度として、古くなった住宅を解体するだけでも、その費用の一部を補助するという老朽木造住宅緊急除却制度を実施しております。また18ページの下段、一番左の枠囲いに書いておりますが、これまで主に道路・公園事業の受け皿住宅として利用しておりました都市再生住宅につきまして、建替や除却を実施する際に、従前居住者の移転先として利用できる新たな制度を平成21年度から当地区に限定いたしましてスタートしております。

19ページは狭あい道路拡幅整備事業でございます。幅員4メートル未満の道路に面した敷地で建替を行う場合に、建築基準法に基づいて後退した部分を建築主の了解を得て市が舗装する事業でございます。また、自ら舗装する場合にも補助する制度も設けているところであります。

20ページはまちかど広場の整備であります。不燃化の促進と災害時の一時避難場所や地域防災活動の場として、200から300㎡程度のポケットパークの整備を実施しております。広場の整備に当たりましては、地域住民の参加によるワークショップ方式を活用して計画を進めておりまして、広場の完成後は日常の維持管理であるとか、防災訓練や夏祭りといったイベント開催などの住民の主体的な活動を通じて、コミュニティの活性化や地域防災力の向上に大きく貢献しているところであります。

21ページは耐震診断、耐震改修の促進でございます。住宅の耐震化のスピードアップを図るために、下の図にもあるように、平成20年度からは比較的安い費用でも耐震改修が行えるように、簡易型耐震改修や耐震シェルターについても補助メニューに加えておりますし、平成21年度からは耐震改修の補助率を23%から50%に大幅に引き上げるなど、補助制度を拡充しております。

調書の2枚目の方に戻っていただきたいと思います。調書2枚目の裏側の2ページありますが、事業の説明でありまして、三つ目の図にオレンジ色で表しておりますのが住宅地区改良事業の実施地区でございます。これは地区内でも特に不良住宅が密集し、道路が狭く、狭小な敷地が多いなど、民間の自主建替が見込めないエリアに限定しまして、不良住宅の除却と道路・公園や受け皿住宅であります改良住宅の建設を一体的に行っているものであります。

生野区南部地区整備事業の実施に当たりましては、右の3ページに書いておりますが、事業区域内の住民の方々に組織されました生野区南部地区まちづくり協議会と連携、協働しながら進めております。まちづくり協議会は3ページの図に表しておりますように、総会や常任委員会、また住宅地区改良区域内での住民で組織された生野東地区部会、それからまちかど広場の計画の際に組織されるまちかど広場部会において意見交換を行い、地域住民の声を事業に反映させております。また、完成しましたまちかど広場の日常管理やイベント開催などにつきましては、各広場で管理運営委員会を組織し、またまちかど広場連絡会で意見交換を行いながら進めております。

調書の表側に戻っていただきたいと思っております。2番、事業概要の③、事業規模の欄に、今申し上げた三つの事業の整備内容を書いております。

④の総事業費につきましては、事業採択時点は965億円でありましたが、事業量の変更や土地価格の下落を勘案いたしまして、今回、再々評価時点では615億円となっております。

3番の事業の進捗状況であります。事業完了予定は当初平成21年度を予定しておりましたが、調書の一番下の4、未着工あるいは事業が長期化している理由のところにも書いておりますように、複数の地主の反対により用地取得が遅れていることなどから、平成31年度までの延長を予定しております。

主な事業の進捗率につきましては、3枚めくっていただきまして、4ページをご覧ください。4ページであります。事業の進捗状況、都市計画道路河堀口舎利寺線につきましては、880メートル区間のうち140メートルが一部整備済みでありまして、用地取得率は74%であります。主要生活道路生野東西線と生野南北線は、それぞれ用地取得率が88%と56%になっておりまして、住宅地区改良事業におきましては用地取得率が40%、改良住宅が3棟107戸完成しております。また民間老朽住宅の建替促進につきましては、62戸の住宅が完成しております。

調書の裏面に戻っていただきまして、5番の事業投資効果の分析のところですが、住宅市街地総合整備事業の拠点開発型と密集住宅市街地整備型、それから住宅地区改良事業の生野東第1地区と第2地区の計四つの事業につきまして、国土交通省の費用対効果分析マニュアルに基づき、各事業ごとそれぞれに費用便益を計測し、分析しております。各事業の整備内容によって費用、便益とも多少視点が異なるのですが、主な費用といたしましては、用地取得費、不良住宅買収除却費、道路・公園住宅等の

工事費及び整備後の維持管理費などがございます。また主な便益といたしましては、各事業実施後の土地評価向上益、事業により建設される住宅の家賃収入や残存価値、事業区域内の防災性の向上による保険料の軽減額などとなっております。各事業ごとに分析した結果、それぞれの費用便益比は調書に書いてますような数字となっております。四つの事業の総費用に対する総便益の比を算出したしまして、生野区南部地区整備事業全体で1.25となっております。

今後の事業の進捗の見通しでございますが、調書の9番のところにも書いてますように、行政が主体的に実施しております道路公園事業や住宅地区改良事業につきましては、用地取得に反対している大地主に対するまちづくり協議会や地元住民の働きかけが近年活性化していることでもありますので、進捗する見通しが強まってきていると思っております。また、民間老朽住宅の建替促進などにつきましては、平成19年度より実施しております制度の説明会や個別相談会の開催に加えまして、老朽住宅の所有者への個別訪問による直接的な働きかけというのを今年度から始めているところでございまして、今後とも普及啓発活動を積極的に実施しながら進めてまいります。

調書裏面の最後、11番の対応方針であります。密集市街地整備は極めて重要な喫緊な課題でありまして、都市整備局の経営方針におきましても、老朽住宅密集市街地における防災性及び住環境の向上を早急に対応すべき課題として掲げております。中でもこの生野区南部地区は、特に防災面や住環境面での多くの課題を抱えていることから、密集市街地の整備の全体を牽引するという役割を担うモデル事業として位置づけられておりまして、先ほどまで御説明申し上げましたさまざまな事業を実施してございまして、老朽住宅の更新などにつきまして、一定程度進んではきておりますが、まだ十分には改善されたとは言えない状況にあります。今後はまちづくり協議会とより一層連携、協働をしながら、用地取得を集中的に実施しまして、道路・公園や受け皿住宅の整備を計画的に進めていきたいと考えております。

また、地域住民への広報や啓発というものを一層強化するとともに、21年度から導入しております都市再生住宅を活用して民間老朽住宅の建替を促進する制度など、新たな制度の取り組みや、また現行制度の拡充を行うことによりまして、民間老朽住宅の建替や狭あい住宅の拡幅整備などを推進し、平成31年度の事業完了を目指して着実に事業を実施していきたいと考えてございまして、評価につきましては事業継続Aと考えております。

説明は以上でございます。

都市整備局（黒川課長） 同じく、都市整備局の住宅地区改良担当課長の黒川でございます。

それでは引き続きまして、旭住宅地区改良事業につきまして説明をさせていただきます。それでは調書の方の資料をごらんいただきたいと思います。

1枚めくっていただきまして、1ページをごらんください。

大阪市内には環状線の外周部等で戦災による焼失を免れた地域を中心に、老朽化した共同住宅や長屋などの密集市街地が広く分布しておりまして、防災面や住環境面で多くの課題を抱えているという状況でございます。私ども、こういった密集市街地の整備に当たりましては、民間による自主更新を基本としまして、民間老朽住宅建替促進事業など、さまざまな支援策を実施しているところでございますが、特に老朽住宅が密集し、自主建替が困難な地域におきましては、限定的に住宅地区改良事業を実施いたしております。

旭地区は、老朽住宅が多く存在する西成区北西部の中でも特に不良住宅が密集しておりまして、狭小な敷地や未接道敷地が多いなど、自主建替が見込めないことから住宅地区改良事業を実施いたしておるところでございます。

旭地区の住宅地区改良事業は、面積にして0.81ヘクタールの区域内でございますが、この区域内の不良住宅を除却するとともに、従前居住者のための改良住宅の建設や道路、公園、集会所、駐車場等の施設の整備、オープンスペースの確保等を一体的に行い、防災面の向上と居住環境の改善を図るものでございます。なお、事業の実施に当たりましては、地区内が密集し、改良住宅を建設するスペースがないことから、地区外に用地を確保し、実施をしておるところでございます。

下の位置図の方をごらんいただけますでしょうか。赤色の斜線部分が旭地区でございますが、加島天下茶屋線、通称なにわ筋のすぐ西側に位置しておりまして、近くに鶴見橋商店街がございます。最寄り駅で申しますと地下鉄花園町駅から西へ約600メートルのところとなります。東側の白い四角の部分は地区外改良住宅建設用地となっております。右の表にありますように、不良住宅戸数は119戸、不良住宅率は85%でございます。

それでは引き続きまして2ページでございますが、現況図ということになっております。下に旭地区の写真を掲載いたしております。③、④の写真をごらんいただきます

とよくわかると思いますが、昔ながらの狭い路地に老朽住宅が密集している状況となっております。上の図の中央部分、ピンク色の南北に走るなにお筋に沿って東側に地区外建設として改良住宅31戸が平成16年に完成をいたしております。この住宅の写真が下の⑥でございます。

次に3ページでございますが、上が建設計画図でございまして、左上部分に今年度3戸連、14戸の住宅を着工する予定といたしております。下の図は用地取得進捗図で、青色部分が取得済み、薄いピンク色の部分が未取得でございまして、用地取得率はそこに書いておりますように29.84%となっております。

それでは次に4ページ、社会経済情勢等の変化でございます。事業採択時は全体事業費82億円、完了予定年度平成21年度でございましたが、現在、全体事業費55億円、完了予定年度は平成26年度に延長をいたしております。この事業費の変更は、建設コストの縮減、土地価格の下落等の社会経済情勢の変化を勘案して見直しを行ったものでございます。

右側の現在のところですが、大地震の発生が危惧される中、老朽住宅密集市街地の整備は喫緊の課題となっております。旭地区では除却すべき不良住宅が残存し、住環境や防災面での課題を抱えており、事業の必要性は変わっていないと考えております。

次に5ページ、事業の進捗状況。今後の見込みでございますが、現在の用地取得進捗率は左上の表にありますように約30%、残事業費は右側にありますように約32億円で、内訳はその下の枠内のおりでございます。下の部分に事業の遅延理由等を記載しておりますが、未買収地の大部分を占める複数の大型地主など、皆さんそれぞれ個別の事情を持たれており、昨今の厳しい経済状況の中、現在のところ事業協力まで至っていない状況でございます。また、土地、建物の権利関係が輻輳していることも事業が長期化してきた要因の一つになっていると考えております。ただ、地区内居住者の高齢化、建物の老朽化が進んでおり、居住者の皆さんから事業の早期進捗を求める声が増しに高まってきている状況でございまして、私どもといたしましては、大型地主など権利者の方々に対しまして、より積極的、集中的に交渉を行い、遅くとも平成23年度中には事業協力を取りつけ、平成26年度の完了に向け事業を進めてまいりたいと考えております。

次に6ページ、費用対効果分析の考え方と手法でございますが、この事業によりまし

て、上の表にございますようにさまざまな効果が期待できますけれども、そのうち費用対効果分析が可能な地区整備効果と住宅整備効果を分析対象といたしておりまして、この二つの効果につきまして計算をいたしまして、費用便益比につきましては、7ページの下にございますように1.03となっております。

続きまして、8ページに参りまして、局長改革マニフェスト等における本事業の位置づけでございます。まず局経営方針においては、老朽住宅、密集市街地における防災性及び住環境の向上を重要な施策の一つとして掲げております。その中で旭住宅地区改良事業は、自主建替が困難な地域において限定的に実施しているものでございます。また局長改革マニフェストでは、官民協働の推進の中で密集市街地の整備を効率的、効果的に進めるため、地域住民との連携、民間等との協働により戦略的事業を推進するとうたっておりまして、改良事業におきましても地域住民により組織されたまちづくり協議会との協働を図り、住民の皆さんの御意見をお聞きしながら事業を進めているところです。

次に、9ページでございます、事業が遅れることによる影響ですが、真ん中の枠内にありますように、事業者の視点からは地震時の倒壊、火災時の延焼の危険や、自主的な建替が期待できない点を挙げております。また事業関係者の視点として、防災面、住環境面に課題を抱えた地域に住み続けなければならないとか、地区の高齢化の問題を挙げております。私どもといたしましては、下の課題への対応にありますように、一層の効率的、効果的な事業推進を図るとともに、高齢化の問題につきましては、従前居住者の移転後、改良住宅に空き家が発生した場合に、子育て世帯や新婚世帯向けとして公募するなどの方策によりまして、コミュニティーミックスを図り、活力あるまちづくりを進めてまいりたいと考えております。

それでは、最後に調書の方に戻っていただきまして、1枚めくっていただきまして、裏面11、対応方針でございます。本市にとりまして密集市街地の整備は喫緊の課題となっておりますが、この中で住宅地区改良事業は自主的な建替が困難な地域において限定的に実施いたしておる事業であり、大きな課題となっている防災面、住環境面の向上にとって必要な事業であることから、事業継続、評価Bといたしております。平成26年度の事業収束に向けまして、今後より一層効率的、効果的な事業推進に努めてまいりたいと考えております。

説明は以上でございます。

都市整備局（励波所長）　続きまして、調書4－1の大阪市都市計画事業、淡路駅周辺地区土地区画整理事業の再評価について御説明いたします。私、淡路土地区画整理事務所の所長の励波といいます。どうぞよろしくお願いいたします。

淡路駅地区につきましては、今回再々評価というような形で、平成7年の事業採択時点で、再評価は平成16年時点ということで、今回3回目になっております。

事業地区の場所につきましては、パワーポイント7、附属資料7のところを見ていただきますとおわかりのように、阪急淡路駅、京都線と千里線が交差する乗りかえ駅でございます。これについては、大阪梅田駅から約10分の位置にある駅でございます。施行地区の北サイドにつきましては現在も貨物線、南サイド、図面でいいますと左手、青い線で描かれてますが、都市計画道路歌島豊里線に挟まれた8.9ヘクタールの区域で、事業を実施しようとしているところです。

事業目的にもございますように、この阪急淡路駅の今、東側に沿道型の商店街が形成され、その周囲は主として低層の木造住宅が密集している住宅地でございます。そのほとんどが老朽化した建物でございます。また道路についても一部幅員が6メートルの道路があるのみで、ほとんどが4メートル以下の狭隘な道路となっております。緊急車両も通れないような状況でございます。このような防災上、早急な対策が必要であるということで、本事業は別途に行われています阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業にあわせまして、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、並びに防災性の向上と健全な市街地としての整備を図ることを目的といたしまして、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等、良好な住宅地としての整備を図ることを目的として実施をいたしております。

事業の進捗状況のところを見ていただきたいと思います。今回、施行期間といたしまして平成32年度まで、前回の平成21年度から大幅な11年というような施行期間の延長をいたしております。これにつきましては、4番でも書いておるところなんですが、当事業と関連します同時施行であります阪急京都線・千里線連続立体交差事業が平成29年度に高架切りかえ、平成32年度に事業完了を予定して進められておりまして、この連続立体交差事業の工程と整合を図るために、昨年、平成20年度に事業計画を変更いたしまして、平成32年度の換地処分という形で事業期間の見直しを行ったところでございます。

前回の事業スケジュールとの関係につきまして、パワーポイント4ページでお示しさせていただいてるのでござんください。そこに事業期間延長の理由と今後の事業進捗見込みという形で整理をさせていただいております。当初は平成21年度換地処分というような工程でありましたが、先ほども御説明いたしましたように、関連します阪急連続立体交差事業が、現在計画で下段のスケジュールに変わっております、お示ししていますように、平成29年度末高架切りかえで、その後に旧線の撤去、整備が必要になってまいります。その関係で当区画整理事業におきましても、阪急の切りかえ後の整備としまして、現在の鉄道の西側の公共施設整備の期間として3カ年を見まして、平成32年という形で延長をさせていただいているところです。

具体的に、この上のパワーポイント3を見ていただきますと、上の図面は現在の平成21年度以降の要建物移転の状況を示しております、黄色で塗っています部分が現在残ってる建物の状況でございます。下の21年度以降、道路整備工事工程等ということでお示ししています図面については、黄色で塗っておりますのが新しい連立事業の軌道になります。その図面でいいますと下の部分、そこについて今現在、黒く塗っておりますのが整備済みの道路でございます、この赤の部分につきましては、平成25年度までに建物移転等を終えて概成をしていって、黄色から上の西になりますが、これについては高架切りかえ後の整備ということで、3カ年をかけまして32年度までに整備をしてみたいと考えております。

調書に戻っていただきまして、5番の事業投資効果の分析等のところでございますが、定量的評価の考え方としまして、区画整理事業につきましては二つの考え方で評価をいたしております。一つは区画整理事業における費用便益という考え方と、もう1点、街路事業における費用便益という考え方で整理をしております、3番目で書いておりますように、費用便益につきましては、区画整理事業におけるB/Cについては1.24、街路事業に関する便益につきましては1.15という結果になっております。

あと6番目の事業を取り巻く社会情勢等の内容につきましては、資料のパワーポイント1で簡単にまとめております。1番目のポイントについては現況でございまして、駅周辺の市街化が進み、戦禍を受けずに駅前商店街を中心に住居一体となった市街地への発展してきた地区でございまして、老朽化した木造住宅が密集する住宅として利用されてる面を分散して、防災上問題があった内容につきましては、区画整理事業として良好な市街地の形成に向けてのまちづくりを行っているところです。地区内におき

ましては、事業途中で菅原5丁目地区第一種市街地再開発事業という共同建てかえが行われまして、建物の不燃化に対する取り組みが進められております。

また、まちづくりの進め方としましては、地区内の地権者の代表であります土地区画整理審議会のほか、権利者及び住民により淡路まちづくり委員会が組織されておりまして、事業の実施全般にわたって、この地元意見等を集約しながら事業を進めておるところでございます。

9番目の今後の事業進捗の見通しのところを説明させていただきます。連立事業の高架化が平成29年度ということで、今後の事業スケジュールとしましては、平成25年度に阪急線東側のまちを概成するということで、高架化工事の用地確保に向けた建物移転等を進めていきます。その後、26年度から阪急の高架化の、平成29年度の切りかえの間は進捗率の推移を見ていただきますと、ずっと並行な状態になっておるわけなんです。この間につきましては、阪急線の東側サイドの淡路駅前線の本整備としまして、電線類の地中化等を行ってまいる予定をいたしております。その後、高架化が終わりました以降につきましては、鉄道の西側の整備を進めまして、平成32年度に換地処分を行う予定となっております。

最後に対応方針としましては、事業継続として評価Aとっております。これにつきましては、引き続き連続立体交差事業と連携しながら、平成25年度、阪急線東側のまちの概成、平成29年度末の高架切りかえ後の阪急線西側のまちの整備を行い、平成32年度換地処分を目指していくということで、一定の事業目標を持って事業を進めていくという観点から、評価Aといたしておるところです。

どうぞよろしく申し上げます。

(塚口部会長) どうもありがとうございました。

それでは、都市整備局関係の3事業について御説明をいただきましたので、委員の皆様方からどの事業に対してでも結構でございますので、御意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

(文部会長代理) 最初の生野南部、これ三つの事業を同じ地区にやられていることなんですけども、この緑の方のところに住宅市街地総合整備事業、拠点改良型、ここに都市再生住宅の建設というのがありまして、こちらの右側のオレンジのところ、住宅地区改良事業のところにも、これ改良住宅の建設があって、これ何かやっていることは同じような感じなんですけども、名前が違うのはやっぱりこれはお金の出どころが違うと

いうこと以外に何かあるんですか。

都市整備局（車谷所長） それぞれ住宅という意味では一緒なのですが、まず事業の国の補助メニューが違うことと、それから緑色のこの都市再生住宅は、先ほど説明させていただきましたように、道路・公園などの整備で住宅を失う方のための住宅。改良住宅の方は改良区域の除却によって失うものということでの色分けであります。

（文部会長代理） やっていることは同じということですね。それでこれ例えばどちらかの方で過不足があった場合に、調整とかそんなことができるものなんでしょうか。

都市整備局（車谷所長） もともとはそういうふうに色分けはしてるわけですけども、事業は一体的に実施しておりますので、そういうところは結構融通をきかせてるというんですか、現場対応という形で事業実施に当たっては相互利用もしておるところです。

（文部会長代理） それと、先ほど道路のところと言ったことと今度は逆で、道路のところは本来、一体的なものを分けて評価されているんですね。ここはいろんな事業が一つの地区の中でいろいろやられていると、これを一体としてAと評価されているということなんですけども、これはやっぱり逆じゃないかと思うんですね。この地区、道路の場合は片一方ができて片一方ができてないと、つながって初めて意味あるものですから、このいろんな地区整備事業というのは、地区のこっこの端っこの方と、こっこの端っこの方と余り関係ないですよ。だからそういう意味で、全部一括して評価するというのはどうなんだろうという、ですから実際この調書なんか見ても、いろんな事業ごと、それで一つの事業の中でも幾つかのやつがあるわけですね。だからその中でやっぱり要るやつ、要らんやつ、そういう感じでこっこの場合は評価した方がいいんじゃないかと思うんですけども、どうなんでしょうか。

都市整備局（車谷所長） 例えばこの調書の4ページに、今、主な進捗状況を書いておるわけですけども、例えば改良事業と、例えば東西線とか、改良事業と河堀口舎利寺線というのが敷地によってはまたいでいくところがありますので、当然、そういう面ではトータルの事業として進行していかなきゃならないと思いますし、そういう状況と、下の進捗率もありますけども、東西線などは88%、都市計画道路河堀口舎利寺線の方も74%ということで、かなり進んでるところでありますし、両方の改良と道路とまたいでる地域などを、その辺が進んでいくと面的な部分で改良の次の奥の部分に進んでいくという相乗効果もあり、今の進捗状況も踏まえて、今同時にやっていっていることが現実的には妥当ではないかという考え方であります。

(文部会長代理) それと、たしかこれ何年か前に、3年ぐらい前に同じこの生野南部地区の中にある都市計画道路の再評価ってやったことあると思うんですけども、そのときはやっぱり別々にやっているんですね。本当はそれこそこっちに入れて、だから道路と住宅とか、そういう感じで関係あるんだったらそれは一緒に評価したらいいでしょうし、ただ何か広場整備だとか、住宅でもあっちとこっちだとか、こういうのは別々に評価してもいいような気はするんですよ。だから何かそういう何がよくて何がというようなことで、評価の方法が変わるというのもどうかとは思いますが、何か感じとしては、先ほどの道路の場合は分けられないものを分けて評価しているし、こちらは分けれるものを一緒に評価してるという感じなんですね。御説明で道路と住宅、それでそれがだんだんというのは理解しましたけど。

(塚口部会長) もし続けて何か御説明いただけることございましたら、お答えいただきたいと思います。

都市整備局(車谷所長) 先ほど言いましたように、道路と住宅のあわせた形で進んでいくのがまずいいのかなというのが先ほど申し上げた理由でありまして、それとあと道路の方は、18年度にこの河堀口舎利寺線の方も評価を受けて、その中で住宅地区改良事業の区間については、その事業の進捗にあわせて実施されたいという意見もいただいておりますし、この生野南部事業における位置づけについては、今申し上げました18年度の評価のこと、特段どういうんですか、齟齬がないというイメージを持っております。

都市整備局(澁谷部長) 済みません、まちづくり事業部長の澁谷でございますが、以前、河堀口舎利寺線について建設局で評価を受けたときは、全体の長い河堀口舎利寺線全体についての評価を受けた、その中でこの事業地区内については、その事業の実施状況にあわせて進めていきなさいというようなコメントもいただいております。この事業地区そのものは、約100ヘクタール全体が幹線道路で囲まれているので、この間の河堀口舎利寺線というのは、この事業全体で見ると方がよりいいのではないかと考えているという、全体の評価ですけど。

(塚口部会長) それでは、加茂委員さん、ひょっとしたら時間的にもうお急ぎかもわからないので、もし何かありましたら、さきに御発言いただければと思いますけれどもいかがでしょうか。

(加茂委員) 済みません、ありがとうございます。

(塚口部会長) よろしいですか。

それでは、私から文部会長代理の発言に関連して少し教えていただきたいことがありますんですが、まずこの生野区の南部地区整備事業でありますけれども、これA評価ということになっているんですけれども、幾つかの事業が異なる事業が合わさった形で事業が行われているんですけれども、A評価とする上で、この事業の目指すべき目標といえましょうか、どういうふうになればこの事業が完成するのか、そのあたりがもう一つ見えにくいんですけれども、その件はいかがなんでしょうか。幾つかの事業がありますんで、それぞれ目的が違う、目標が違うのかもわかりませんが、この三つの異なる事業をあわせて一つの地区で評価していくということになりますと、その目指すべき水準というのがもう一つよくわからないんですが、少し御説明いただけませんかでしょうか。

都市整備局(車谷所長) 生野区南部事業は、この三つの事業が一体的に実施することによって、その相乗効果が全体の事業推進にとって効果的だと思って進めているところであります。とはいえそれぞれの事業量というんですか、事業目標というのが調書の表の方にも掲げられておまして、それですなわち道路、公園等の整備が完了し、住宅地区改良事業が終了し、それに加えて密集市街地の一定の目標が終われば、事業そのものとしては完了していくというような形になってますので、そういう面で三つの相乗効果というものを期待しながら、今、それぞれの事業目標をなし遂げていきたいというふうには思っております。

(塚口部会長) 事業概要のところに記載されているものを足し合わせたもの、これがつまり当該事業の目標であると、これすべて達成されて完成という、そういうことですね。

都市整備局(車谷所長) 三つの相乗効果により、それぞれ単独でするよりもかなり進むというふうに考えております。

(塚口部会長) はい、わかりました。

それから私、もう一つお聞きしたいことがございまして、この生野区南部地区整備事業と、それから旭住宅地区改良事業でございますが、前者の方は評価Aになっておまして、後者の方は評価Bになっております。しかし、対応方針のところを見ますと、余り変わらないような表現になっているのではないかなと思うんですけれども、AとBの差というのは明確に出てきているんでしょうか。

都市整備局（車谷所長） 生野南部事業につきましては、先ほどから申してまず拠点型、密集型、改良事業という三つの事業メニューを一体的に実施しておりまして、それはいわゆる密集市街地の優先地区1,300ヘクタールの全体を牽引するモデル事業ということになっております。そういう意味で、局内の位置づけが異なるというんですか、そういう意味で、生野南部はA評価と考えております。

（塚口部会長） それから旭の方、旭住宅地区改良事業は、これはどうしてBなんですか。

都市整備局（黒川課長） A評価の方は局経営方針で重点化の位置づけがあるものということでございますけども、私ども旭住宅地区改良事業につきましては、局の経営方針におきまして、重要な施策の一つとして老朽住宅、密集市街地における防災性及び住環境の向上ということで、それが掲げられておりまして、住宅地区改良事業も含まれております。ただ、経営方針の中でいわゆる目標設定というところまでの位置づけはございません。あと一つ、先ほども申しましたように、住民も高齢化しておりまして、また建物の老朽化が一層進んでおりまして、地震による倒壊とか火災が起こったら、延焼がひどくなるとかいったことが危惧されるんですけども、そうした事業遅延の影響が大きく、完成に向け着実に事業を実施する必要があるということ、それと、あとA評価としては完了時期を宣言するということなんですけども、なかなか権利者との交渉の関係から、平成26年度の事業収束に向け、完了時期を宣言するとまではいきませんが、おおむね見通しがついているということで、B評価といたしております。

（塚口部会長） 今の御説明を聞きますと、ますますAとBの差がわからなくなってきたんですけど。要するに片一方は31年度事業完了を目指してと書いてあって、もう一つは26年度の事業収束に向けてという表現が違うんだということなんでしょうけれども、どうもAとBのこの差異が説明ができてないような気がいたしますけど。

都市整備局（澁谷部長） 塚口先生がおっしゃっているように、我々も本当に迷ったところではあるんですけども、基本的に都市整備局としては密集市街地、環状線の外側に1,300ヘクタールが現にあると。もう地震が来ると言われてる中で何とか先に手を打たなくてはいけない、これはもう基本でありまして、局経営方針の中でも密集市街地整備というのを先に促進していくんだという話はあるんですけども、その中でその事業をどうしていくかというのが、局経営方針つくるもっと前からあったんですけども、そのやり方として、1,300ヘクタールを一度に何でもかんでもやれるわけじゃございませんので、まず生野区南部地区事業で、先ほどもモデル事業と何回も出てますけども、

そこでいろんなまちかど広場にしろ、狭あい道路の拡幅にしろ、そういうものを試してみたいものがあったら1,300ヘクタール全体でやろうとか、そういうやり方をやってきたというのが1点です。あと生野区南部地区整備事業の場合は公共のかかわり度が、特に公共施設、道路とか広場とか、そういうところが官のかかわり度が高いものですから、何としても優先したいなという思いがございまして、そこに少しちょっと差をつけたということでございます。

(塚口部会長) わかりました。

ほかに何かございますでしょうか。

(文部会長代理) 三つ目の淡路のところ、先ほど事務局のAとBとCの違いとかいうことで、スピードの違いだということをおっしゃったんで、その関係で言うと、淡路のやつですと2ページのところはこの残事業の内容、進捗状況とか書いて、これお金をどのぐらいこれからつけていく予定、スケジュールを書いてあるわけですね。だからこれで見ると、ああBなのか、Aなのかというのはこの切り方で、その観点から言うと、この淡路が何でAなのかというのは、また同じような疑問が出たりするんですけども、例えば23年度、これ立体交差事業の工事、それにあわせてここ23年度以降はもう一応ストップするわけですね。だからそんなことから考えると、Bあるいはこの23年度以降にしたらCに近いんじゃないかという感じもするんですけども。ただ、いずれにしてもこの淡路のやつ以外は、この図がないので、スピードの違いがわからないので、AなのかBなのかわからないということにもなってるんじゃないかと思えますけども。

(塚口部会長) 担当課からございますか。

都市整備局(励波所長) ちょっと淡路の御指摘の点、改めて説明させていただきます。

連立事業と同時施工になっておりまして、この淡路駅、この整備区域内につきましては、今の現軌道と別線方式といいますか、連立の軌道用地を換地手法により隣接して確保いたしております。連立事業が平成29年度高架化切りかえというスケジュールで進んでおりまして、それにあわせて区画整理事業の進捗としましては、当然、建設用地があいて、高架化後の工事の期間等も必要になってまいりますので、そういう面から区画整理事業の建物移転、それと用地確保に向けて、平成24年度までには連立に絡む用地を確保し、残りの建物移転についても25年度までには完了して、今の鉄道から東側、図面でいいますと下の方につきましてはまちの概成を図ってこうというよう

な考え方をしております、19年度に阪急京都線・千里線の連続立体交差事業としての再評価の時点でも、継続Aという形で認定というか、いただいております関係もございまして、同時施工である区画整理事業については、あわせた継続Aというのが妥当であろうという判定として考えております。

(塚口部会長) A評価の考え方ですけれども、本日の資料の2-2のところに書いてございますように、完了までのスケジュールが明確であるということですから、仮にここ一、二年とまっけていても、その後、重点的にその予算をつけていくという、そういうスケジュールが明確であれば、それは差し支えないのではないかなというふうには思います。スピード感というのも、5年なら5年というような期間の中で考えていただければいいと思いますから、そのあたりで御理解いただければいいかなと思います。

ほかにございませんか、どうぞ。

(加茂委員) 済みません、感想めいたお話になるかもしれないんですけれども、生野区の南部地区整備事業ですが、私自身はこれ三つの事業を総体的に総体としてやっていくについては、余り違和感を感じません。というのは私は住宅、住環境が専門なんです、人の暮らしとか、住宅というもの、暮らしというものは、いろいろな要素の総体として評価されていかなければいけない部分がやはりどうしてもあります。住環境というのは広場があれば住環境がいいとか、道路があれば住環境がいいということではなくて、やはりいろいろな要素の総体として整備されていく部分はどうしてもあるとは思っています。

ただ、そういう意味でこの生野区の南部地区の密集市街地事業というのは、本当に結構鳴り物入りでというか、密集市街地の整備事業ということで、すごく注目されて始まった事業です。ですからこの密集市街地の住環境を改善していくという意味で、大阪市さんが理想の住環境というのをどういうふうと考えていくかということ、図らずも示してしまうような地区になっていると思いますので、三つの事業が終われば完了ですというご回答だったんですが、できれば住環境を、どういう住環境を理想として、どういう住環境に改良できればいいのかというところまで御回答いただければ本当はよかったのかなという気がちょっといたしました。

あともう1点、旭住宅地区に関しましては2点気になる点がございまして。

まず一つは、とても危ないので早くやってほしいという声があったというふうにおっしゃったんですが、その割にはB/Cは1.03ということなんです。1.03と聞くと、

ほかの数ポイントとか、1.5何ぼとか、場合によっては4.何ぼとかいうのに比べると、B/Cというのには限りなく1に近いような印象になってしまうんですけども、危ないから早くやってくださいという声があるというのは、すごく喫緊の課題のように聞こえたんですけども、本当に危ないのであれば、その1.03というのは本当にそうなんですかというのが素人の素朴な疑問として1点ありました。

あともう1点、私はこの評価部会で計画の中身についてどこまで言うのかというのが、本当は議論の対象にはならないのかもしれないなというふうにちょっと思うんですが、この旭地区事業というのは、地区外建設用地として2カ所つけ加えて購入されているんですね。確かに密集していて、ちょっと住環境としてよくないところを、地区外建設用地を2カ所買い足して広げて整備していくということなんですけれども、その建設計画図を見たときに、全体として最終的に広げた用地も含めた全体計画の整合性、良し悪しというものをどの程度意識された計画だったのかなというのが、少し疑問として残るんです。というのはこれ、6番の写真を見ましても、周辺の地域と比べますとずっと高い、ほかの周辺の住環境と少し違う、異質な高さのものを建てていて、そもともとの用地のところというのは、駐車場がどんと広くて、低層のものがあって、この地区外住宅建設用地も含めた全体の住環境の最終形の理想像というのをどこまで考慮されたのかなというのを、少し疑問に思います。この再評価部会というのが、そういう計画の中身にまで言及するような部会ではないのかもしれないので、これは感想ということでお伝えしようと思いました。

済みません、以上です。

(塚口部会長) まず担当部局の方からお答えを適切にお願いできますでしょうか。

都市整備局(車谷所長) 生野区南部事業は、密集市街地の整備ということで、当然一番の目標は住環境の改善とか、防災性の向上ということを目的にしております、またそれにより結果的に居住地魅力というものが高まっていくということで、住み続けられる町というんですか、にぎわうまちづくりというものにつながるという、そういう目標といいますか、イメージを持っております。

都市整備局(黒川課長) まず旭地区のB/Cでございますが、先ほどちょっとB/Cの説明のときにお話はしたんですけども、住宅地区改良事業につきましては、さまざまな効果、6ページの方に地域波及効果なり政策誘導効果、いろいろな効果がございませぬ。その中で先ほど申しましたように住宅整備効果、地区整備効果ということで効果

を算出するんですけども、なかなか費用対効果という面ではほかの事業と違って、そう大きく数字としては出てこないということでございまして、例えば国の新規の事業の採択基準におきましても福祉的な役割を持つとともに、地域波及効果や政策誘導効果が期待できる住宅地区改良事業については、費用対効果という効率性の観点からのみ評価することは不適切であることから、費用対効果が例えば0.5を下回る事業であっても福祉的役割に該当すれば採択するということになってございまして、ほかの事業は高い数値となっているようですけど、ちょっと住宅地区改良事業というのは、また違った側面があるかと思えます。

それともう1点、地区外の住宅建設なり、あるいは地区内の計画のお話ですけど、旭地区の改良地区内は、もともと住宅が密集しておりまして、改良住宅を建設するスペースがないということで、地区外に用地を取得して、地区外に住宅を建設しまして、買収を終えた従前居住者に順次入居いただいて、こちらの地区内にスペースができた段階で地区内に住宅を建てるという手法で事業を進めております。地区外建設の住宅につきましては、できるだけ多くの従前居住者の方々が入居できますように、また事業の進捗が早く図れるように高層住宅といたしております。

地区外建設の住宅の写真のお話で、周りとは異質ではということでございまして、この住宅は、なにわ筋に面しておりまして、あと周囲が市営住宅、保育所となっております。その分に関しては、高層でも町並みに違和感はないのかなと考えております。先ほど申しましたように、できるだけ多くの従前居住者の方が入居できて、事業の進捗が図れるようにということで、8階建ての高層住宅となったということでございます。

あと地区内につきましては、もともと老朽住宅が密集しておりまして、将来的に例えば火災の延焼防止、災害時の避難先などの防災面だけではなく、周辺住民の方々を含めた憩いの場である、公園などの提供等も考慮して、できる限り緑地とか公園とかを多くとることといたしております。ああいった計画図になっておる次第でございます。

都市整備局（澁谷部長） 事業のスタート時点、どうしても老朽住宅で待っていらっしゃる方が非常にたくさんいて、希望もたくさんございますので、できるだけ早く入れてあげたいということもございまして、そういう意味では、スタート時点、どうしてもちょっと高くなっていったというようなきらいはあるかなとは思いますが。

ただ、この事業進捗の中で全体像も変わってきたりもしますし、例えば生野南部ですと、改良住宅745戸だったものを650戸ほどに下げておりますし、実際進めていく中で、先ほど生野東地区部会という改良事業について地元の方々といろいろ意見交換をしながらやっているんですけども、そういう中でも当初の計画より少し下げたような中層がいいんじゃないかというような話があってこういう形にもなっておりますので、改良事業についても、ちょっと現時点なり、もうちょっと進んだ時点で見直しというのもあるかと考えております。

(塚口部会長) 先ほど加茂委員からございましたB/Cですけど、これは事業ごとにそれぞれマニュアルがありまして、そのマニュアルの中身が違いますので、だから同種の事業の中でB/Cが大きい、小さいというのを比較することは、これは妥当なんですけれども、異なる事業、異なるマニュアルで出てきたB/Cを直接比較するというのは、時々意味がないこともありますので、都市整備局で担当されているような事業においてはB/Cが低いということが多いです。

ほかに御指摘いただくことはございませんでしょうか。

そういたしますと、このあたりで終了したいと思いますが、後ほど委員の方で議論いたしまして、若干補足の資料をお願いすることになるかもわかりませんが、その節はよろしく願いいたします。

それから委員の皆様方には、またお気づきでしたら事務局へメール等でこの都市整備局関係の事業に関する御意見をいただければと思います。

それでは都市整備局の皆さん、どうもありがとうございました。御苦労さまでした。

それでは、本日、建設局とそれから都市整備局、合計9事業の審議を行ったわけでございますけれども、10分程度、時間残っておりますので、本日の審議の総括を行いたいと思います。

まず建設局の六つの事業でありますけれども、この事業につきまして、評価に行くまでに、まず説明の中で何がしか疑問な点とか、そういうものはなかったでしょうか。私と文先生と2人だけになる形になるんですけども、文先生の方から何かございましたら。

(文部会長代理) いえ、特にございません。

(塚口部会長) よろしいですか。

そしたら追加説明ですけど、これは先ほど建設局の方がおられるときにも申し上げま

したが、一つの街路を二つの部分に分けているということでもありますので、渡河部とその他というのは性格が大きく変わりますけれども、もう少しB/C等を何がしかの前提を置いて、精緻なものにさせていただけないかというお願いをいたしました。そのものを出していただければと思いますし、それから遅延の影響のところは、それにふさわしい表現にさせていただくということでございます。それからネットワークとしての対応とか、そういったところもつけ加えていただくというようなことではございますが、そのほかに何か建設局の方に求めるものはありませんでしょうか、追加資料、あるいは追加説明という意味ですけれども。今、私が申し上げたようなことでよろしいでしょうか。

それでは、そういたしまして、次回、再度説明を求める事業はあるかどうかということではございますが、この新庄長柄線とそれからJR片町線・東西線、このあたりが中心であったわけですが、今、私が申し上げたようなところでメモが出てくれば、あえて御出席いただかなくてもいいという判断もできますがいかがでしょうか、もう一度来ていただいた方がよろしいでしょうか。

(文部会長代理) いや、それは判断してください。

(塚口部会長) 事務局、どうお考えでしょうか。

(阿部課長) それぞれまずどんな資料が出てきたかというのを、一度事前にごらんいただいて、部会長と御相談させていただいてはいかがでしょうか。

(塚口部会長) そうですか、もしきちっとした資料が出てくればよろしいですし、多少DとCというのはデリケートなところでもございますので、そのあたりはもし必要が生じたら御出席いただくという形にしてはと思います。

それで、この建設局関係の6事業につきまして、B、C、D、それからAもございませぬ、A、B、C、D、四つの区分に評価が分かれておりますけれども、最終的な議論というのは最終回に行うというふうにいたしまして、極端にこれは不都合であるとか、そのあたりがもしありましたら、私と文先生しかいないので、文先生どうですか。

(文部会長代理) いや、ひっくり返すとか、そういうものはないです。

(塚口部会長) 私もそう思います。

では、おおよそこういうところかなというわけではあります。

(阿部課長) 1点、文先生からJR東西線のB/Cの検討について、マニュアルどおり

じゃなくて、もし可能であればもう少し精緻な検討をとということでしたが、できるのであればということによろしいでしょうか。

(文部会長代理) ええ、できればいいですね。多分そんなに大きくは変わらないと思うんですよ。実際、時間短縮とかに比べると、環境とかそういうのはもう、けたが違うぐらい小さいので、そんな評価に影響を与えるようなものではないと思います。

(塚口部会長) そうですね、これは淡路のこの連立評価、一昨年だったですかね、そのときにも文委員から同じような御意見があって、そしてマニュアルにはないけれども、補足的なというか、参考としてのB/Cをつけていただいたのではないかと思いますので、恐らくある試算であるということであれば特に問題はないと思うので、つけ加えていただけるんならつけ加えていただいた方がいいんじゃないでしょうか。それはむしろ事業の必要性、効果、これを大きくするという、そういうものになると思いますけどね。できればお願いしたいと思います。ただ、この評価の上では、よりB/Cを高めるという方向でありますから、それによって我々のこの判断が変わるとい、そういうものではありませんね。

それでは、都市整備局の三つの事業の方に移りたいと思いますが、同じようなところ、文先生にお伺いしますが、説明で疑義とか問題点、あるいはこの追加資料、説明を求めるようなものは特にございますか。

(文部会長代理) 特にございません。

(塚口部会長) よろしいですか。

そういたしますと、私は、この説明を聞いてある程度理解はしたつもりなんです、旭住宅地区改良事業ともう一つの生野区の南部地区整備事業について、同じような対応方針で、片一方がA、片一方がBということになっていますので、この生野区の方の南部地区整備事業を重視するというのであれば、どういう理由でもってこれがA評価になっているんだということ、もう少し書いていただいた方がいいのかなというようにも思いますが、文先生どうですか、その辺はこれで言い尽くされているでしょうか。

(文部会長代理) さっきスピードの話がありましたから、一番後ろの淡路の方には進捗率の図がありましたよね。こっちの生野とか旭とかにも、もしこんな資料があればいいですが。

(阿部課長) 先ほど評価分類の御説明で、私、特にCとA、Bの違いを意識して、Cに

については限定的なもので遅延による影響も小さいということで少しスピードが落ちる。それに対してAとBは、ちょっと私の説明が不十分でございました。事務局の理解としましては、AとBの違いはこの資料の2-2で書かせていただいておりますけども、局としての事業の重点化と、実現見通しに関してはどちらも完了まで一定の見通しが立っている、そこはさほど差がなくて、むしろ予算を重点的に配分してやっていく必要があるというあたりの判断の違いではないかと思っております。

先ほど、都市整備局からの御説明はありませんでしたが、事前に事務局でヒアリングしたときの私どもの理解は、生野区南部地区事業については100ヘクタールという大規模な事業で、1,300ヘクタールの優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地の中のかなりのウェートを占める大きな事業で、その整備効果が非常に大きい。それに対して旭地区は0.8ヘクタールという非常に限られたエリアでの話なので、局事業としてやることで、周りに波及効果がどれくらいあるかと考えると、その100ヘクタールを重点的にやりたいというのが局の意思なのかなというふうに解釈しておりました。ただ、今日の説明でそういう話まで出ておりませんでしたので、改めて局の方に確認させていただきたいと思います。

(塚口部会長) そのあたりもう少し明確にしておいていただけたらいいかなと思いますけど。

(文部会長代理) ということは、ここで資料2-2にあるような評価分類とは違う形でA、Bをつけている、そういう感じがあるということでしょうか。

(塚口部会長) そうじゃなくて。

(文部会長代理) 優先度が高いからAということでしょうか。

(塚口部会長) この重点化の考え方が明確であるという、局としての方針がきちっと説明されていると、より明確であるというところかなと思いますけど。どちらもこのスケジュールは一応ははっきりしているわけですね、到達時点、そこへ行く道筋というのははっきりしているということでは、それほど差がないと思うんですけども、二つ目の重点化の考え方が明確であるというのと遅延の影響でしょうかね、このあたりのところで若干A、Bの差が出てくるのかなと思いますが、私はこれ決して別のファクターをつけ加えてるというものではないと思うんですけどね。

そのあたりもう一度、担当部局に確認をいただいた上で、若干加筆をしていただくということをお願いできたらと思います。

この辺につきましても、一応加筆修正していただいて、それをお見せいただいて、およそ我々の意図が通じているということでもございましたら、あえてお越しいただかなくても結構ですけれども、もしもう少し直接お伺いしたいというようなことが生じましたら御足労いただくという形でよろしゅうございましょうか。

(阿部課長) 承知しました。

(塚口部会長) わかりました。

それでは、それからもう一つ、この都市整備局の3事業についても、この結果を大きく覆さなければならないということでは、どうもないようですね。

それでは、そういうところをもちまして、本日おおよそのことは終わったかと思いますので、事務局にお返しいたします。

(阿部課長) 長時間の審議、まことにありがとうございました。

ただいま部会長から御指摘いただいた点につきましては、各局と調整して、次回資料を作成の上、提出させていただきます。

第2回の再評価部会につきましては、事前に調整させていただいておりますとおり、10月21日、水曜日、午後2時から、場所はこの会場で開催したいと考えております。次回は本日の宿題とともに、建設局の河川事業と、それから港湾局の事業、計3事業を審議する予定となっております。なお、追ってまた御連絡させていただきますので、よろしく願いいたします。

御連絡は以上でございます。

(塚口部会長) それではこれで終了させていただきたいと思えます。どうも御苦労さまでした。