

第2回大阪市行政評価委員会事業再評価部会

- 日 時 平成21年10月21日（水） 14時00分～16時30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、文部会長代理、加茂委員、萩尾委員
 - （大阪市）
 - ・ 建設局
 - 竹内河川担当課長、
 - 高島街路担当課長、横田橋梁担当課長、
 - 佐崎中長期計画担当課長
 - ・ 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）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
 - ・ 港湾局
 - ・ 第1回部会での指摘事項等に関する報告

(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2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、大変お忙しい中お集まりいただきまして、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、私の方で進行をさせていただきたいと思います。

本日は、建設局と港湾局の対象事業につきまして審議を行います。

まず、建設局の質疑応答と審議を行い、その後、港湾局の質疑応答と審議を行いたいと思います。両局の審議ということでございますけれども、10分間程度で本日の審議総括を行いまして、最後に前回部会での審議事項等に対する回答を報告していただきたいと思っております。

それでは、本日、建設局の皆さんに御参集いただいておりますが、どうも御苦労さまでございます。およそ資料説明15分程度でお願いしたいと思っております。その後、15分程度で質疑を行いたいと思っております。時間も限られておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

建設局(竹内課長) それでは、今回の対象事業となっております道頓堀川水辺整備事業につきまして御説明させていただきます。

建設局の河川担当課長の竹内です。どうぞよろしくお願いいたします。

右肩に説明資料1と書いてございます資料で事業概要を御説明させていただきまして、その後、右肩に調書1-1と書いてございます再評価の調書にて御説明をさせていただきます。

まず、説明資料1の道頓堀川水辺整備事業の説明資料でございますが、この資料はパワーポイントが1ページに二シートずつ印刷されておまして、私の説明ではその都度そのパワーポイントのページ数を申し上げたいと思っておりますので、あらかじめ御了承いただきたいと思っております。

まず、1ページ目の下に建設局事業の体系を示しております。今回の事業につきましては、河川事業の中の治水対策、利水環境対策、河川施設の維持の中の青のハッチングがかかってございます利水環境対策という事業に分類されております。

1ページめくっていただきまして、2ページに河川にかかわる事業の種別を整理しております。

大きく河川事業は、治水対策を中心に実施していますが、利水環境対策ということで、親水河川整備も実施しており、水を身近に感じられる遊歩道の整備などによりまして、「潤い」や「やすらぎ」を感じられる水辺空間の創出を図るものということで今回の事業を実施しております。

下の3ページの河川事業の変遷としましては、どうしても大阪は地形の特性等から何度も浸水被害を被っております。従いまして、河川事業につきましては、これまでに護岸の改修などの治水対策を進めてきておりましたが、平成に入りましてから環境対策という視点が出てまいりまして、道頓堀川水辺整備事業につきましては、1995年、平成7年度から事業を行っております。

これにあわせまして、国の方も河川法はこれまで利水、治水を中心とした体系の法整備でしたが、環境という観点が入りまして、河川法が1997年に改正をされておりますし、その後、大阪を取り巻く環境と申しますと、次のページの4ページでございますが、水の都大阪再生ということで、大阪市のほかにも国、府、経済界からの一致団結した形での協議会を設立しまして、平成14年度に「水の都大阪再生構想」ということで、こちらの図面にもございますように、四つの川を中心としまして、これを「水の回廊」と呼んでおりますが、それぞれのゾーンに分けまして、歴史的施設の立地など、それぞれの川に、あるいはまちにあわせたまちづくりを進めることにしております。

ちなみに、この四つの河川の中で、土佐堀川と木津川、堂島川につきましては大阪府の管理河川でございまして、東横堀川、道頓堀川が大阪市の管理河川となっております。

次の5ページに、今回の事業の整備箇所をお示ししております。赤く記しておりますところが今回の事業でございまして、東横堀川水門並びに道頓堀川水門の建設、それから道頓堀川の湊町から日本橋間、約1キロについて、こちらの方の水辺整備事業を実施いたしております。

1ページめくっていただきまして、6ページに水門の建設されている状況の写真、上が道頓堀川水門、下が東横堀川水門ということでお示ししています。また、右側には遊歩道を順次整備をしているわけですが、施工前の状況が左側、施行後が右の状況でございまして、これまでのところに、両岸に遊歩道を整備しているということになります。上が最初にできました戎橋と太左衛門橋の間の遊歩道の様子、下が湊町リバープレイスができております湊町区間の遊歩道の様子になります。

それから、少し戻りますが、本来のこの事業の目的としましては、左側に書いておりますように、まちと川が一体となった賑わいを生み出せる空間として整備をいたしまして、まち全体の活性化を促すということを目的といたしております。

この事業に二つの水門の建設も含んでおりますが、この水門には右上にあります四つの機能を持っております。一つ目は、高潮からまちを守るという防潮機能、水門を閉めるということになります。二つ目は、この道頓堀川、東横堀川については潮の影響を受けまして、干満によって水位が変わるというところがございます、これは水門の開閉によって、水位を制御できるということになります。それから、水位を制御することによりまして、高潮から守りながらこの区間の中に遊歩道整備を実施してきているという因果関係がございます。三つ目は、水位の違う両側の部分に船の航行を可能にするための閘門機能というの也有ります。スエズ運河やパナマ運河と同じような機能になります。それから、後ほど御説明いたしますが、四つ目に水質浄化ということで、二つの水門の操作によりまして、東横堀川、道頓堀川の水質を浄化していこうという機能も持ち合わせております。

下の7ページに遊歩道の整備区間のもう少し細かい地図を示しています。遊歩道につきましては、湊町から日本橋の間、約1キロメートルの区間の整備を実施しております、東側は日本橋になります。堺筋から、西側が御堂筋、四ツ橋筋を超えまして、湊町リバープレイスの前の区間まで約1キロメートルということがございます。

下に標準断面図を示しておりますが、このあたりの道頓堀川の川幅は約30メートルでございます、中央部の12.5メートルを流水断面として確保いたしまして、両側に約8メートルの遊歩道を河川区域内に設置している状況でございます。でき上がりの状況が先ほどの施工後の状態ということになってまいります。

次の8ページに現在の進捗状況をお示ししております。平成21年3月末現在の進捗状況のポンチ絵でございますが、整備済みの部分が黒塗りです。赤の部分が21年度完成となっておりますが、こちらの、「あいあうばし」と読みますが、相合橋から堺筋の間の日本橋の区間につきましても、この前の8月22日に供用開始をいたしまして、今現在この区間も黒塗りになっているということがございます。

両水門と遊歩道につきましては、全体延長1キロメートルのうち約600メートルが既に完成をいたしております、残りの黄色い区間について、現在工事を進めているという状況でございます。

次に、9ページから14ページあたりには、先ほど申しました今回の整備の大きな目的であります川とまちの一体的なまちづくり、川づくりという観点でございます。

9ページにお示ししておりますのは、もともと川というのは治水、利水というのを大きな目的といたしておりましたので、川の区域の中で物を売ったり食べたり、あるいはイベントを実施するというのはできないこととなっております。しかしながら、規制緩和の大きな流れも受けまして、平成16年3月に国の方から河川敷地の占用許可の準則に特例措置が設けられまして、社会実験としての区間の認定を受けた箇所につきましては、地域の合意を得た上で、オープンカフェや、あるいは9ページの右下にありますようなイベントを実施できるようになりました。今回の遊歩道整備区間につきましても、遊歩道の供用に併せて順次その社会実験適用区間を広げているという状況でございます。

次の10ページにそのイベントの様子などを幾つか掲載しています。地域のイベントもありますし、伝統的な歌舞伎の船乗り込みや、難波八阪神社の船渡御というような行事もございます。

11ページには、供用開始しました遊歩道への来訪者数の推移を掲載いたしております。季節ごとに、平日、休日別に遊歩道への来訪者の数を定期的にカウントいたしております。これはイベントの実施日は除いております。通常の平日あるいは休日というデータですが、これも見ていただきましたらわかりますように、全体的に増加傾向にあります。特に、例えば休日の平均でいきますと平成20年度は約9,500人ございまして、16年度に比べまして2.4倍ということで、徐々に増えてきています。また、イベント時は特に人がたくさん集まりまして、今までの最大としましては、平成18年のクリスマスの日には2万6,000人の人が訪れたという実績も残っております。

次に、右上の12ページでございますが、もう一つの観点としまして、舟運の活性化というのも目的の一つでございます。遊歩道の整備にあわせまして、船着場を整備いたしました。今回の整備区間で言いますと、西側から湊町の船着場、太左衛門橋の船着場、日本橋の船着場ということで設置しております。主に観光遊覧船が中心でございますけれども、真ん中にごございます太左衛門橋の船着場におきましては、供用直後に比べまして徐々に利用回数が増してきており、中ほどのグラフでございますように、平成20年度で年間5,600隻の利用がされております。舟運の活性化にも大いに寄与し

ていると考えられます。

また、13ページの下には、「「かわ」と「まち」との一体的な水辺空間づくり」ということで、湊町区間におきましては、背後地にございます再開発の湊町リバープレイスの建物と遊歩道の一体的な整備、あるいは北側は住友倉庫の開発地がありますが、商業施設との一体的な整備も実施していますし、一方で戎橋、太左衛門橋の間にかけては、沿線の建物がこれまで川に背中を向けておりまして、エアコンの室外機などが裏側にありましたが、川に遊歩道ができましたので、遊歩道側に間口、入り口が順次増えてきております。供用開始直後は36軒中1軒だけ間口を開いていただいていたのですが、平成21年3月末現在で36軒中13軒、今年度に入りましてさらに増えているということです。順次、川とまちが一体となった賑わいの向上というのにも促進されていると言えると思います。

めくっていただきまして14ページに、今まで申し上げましたような内容を少し整理して数字をお示ししています。

平成16年、17年度当時に比べまして、平成21年度では来訪者数、船着場の利用回数も増えており、先ほど申しました川側への間口の設置軒数も増えてきております。イベントの件数といいますのは、年に何件というカウントをしておりますが、1日のイベントを1件と数える場合もございますし、あるいは1週間で同じことをされる場合も1件と数えていますので、必ずしも20日だけイベントをしているわけではございません。イベントにつきましても件数は徐々に増えてきており、遊歩道や船着場の整備が集客性の向上や舟運の活性化などの賑わいの創出に寄与していると言えます。

次に、15ページ、16ページにかけましては、道頓堀川につきましては水辺環境整備あるいは河川環境整備と申し上げておりますけれども、どうしても水質がもう一つきれいではないというイメージがございます。それに対する取り組みといたしまして15ページにお示ししておりますのは、二つのでき上がりました水門を使いまして、極力水質のいい水を東横堀川・道頓堀川に流し込もうという水門操作をいたしております。

上流の水質といいますと、大川と寝屋川から水が流れてきますが、大川の水質は淀川からの水質によりますので、BODが2 mg/lを切るぐらいの水質がございますが、一方寝屋川につきましては、上流域の方ではまだBODが5か10 mg/lというような水質でございまして、潮の満ち引きを活用しまして、引き潮になりますと寝屋川の水が下流に流れ込んでこようとしますので、この図面で言いますと2になります。東横堀

川の水門を閉め切ります。逆に、満ち潮になっているとき、あるいは満潮時前後は水門を開けて大川の水を極力流し込むという形をとっておりまして、この操作によりまして、基本的に東横堀川・道頓堀川の水質は、雨が降らない限りは透明度が1メートルぐらいはございます。汚いというイメージがありますが、それなりの水質の水が流れているということになります。

ただしということで16ページに移りますが、現在、東横堀川・道頓堀川には28カ所の雨水吐き口というのがございまして、年間50日から70日程度、雨の降りましたときに、大阪市下水道方式は合流式ですけれども、下水道管のキャパシティーを超えました汚水まじりの水がこの雨水吐き口から東横堀川・道頓堀川に流れ込んできているという実態がございまして。

従いまして、そのときは一時的に水質も悪くなる、あるいはヘドロが川底にたまるという要因になりますが、こちらにつきましては、今回の事業の対象ではございませんが、「平成の太閤下水」と呼んでおります下水道事業で取り組んでおりまして、東横堀川の少し東側にあります、松屋町筋の下に直径約6メートルの貯留管を現在設置する工事をいたしております、その工事が完成いたしますと、雨が降りましてもこの河川に汚水まじりの雨水が流れてこないということになる予定でございまして。現在のところは、平成25年度完成予定と聞いております。

次の17ページには、事業費の推移を示してございまして。昨今の厳しい財政状況の中で、公共事業費を削減しております、河川事業費につきましても2004年の約40億円から今年度の当初予算は約19億円ということで半減をいたしております。

一方で、ページをめくっていただきまして18ページですが、河川事業費全体はかなり減ってきていますが、道頓堀川の事業費につきましては、19ページの局長改革マニフェストあるいは建設局の経営方針の中でも、選択と集中の中で経済活性化に直結した費用対効果の高い事業費への投資、あるいは水の都大阪の再生に向けた賑わい創出を目指すという重点的な位置づけがございまして、河川事業費が少なくなっていく中でも、道頓堀川の事業費につきましては概ね10億円から15億円程度の予算をずっと確保し続けてきている状況でございまして。

事業の概要については以上でございまして。

続きまして、調書1-1が再評価調書でございまして。

本事業につきましては、平成16年3月に一度再評価をいただいております、5年間

が経過したということで、今回再々評価ということでございます。

事業概要につきましては、先ほど御説明しましたので割愛させていただきまして、事業概要の④の総事業費につきましては、全体事業費は事業採択時点から240億円ということで変化はございません。

ここで一つミスプリントがございまして、事業採択時点（H6. 3）とありますが、こちら（H7. 4）の間違いでございますので、訂正をお願いしたいと思います。

現在の事業の進捗状況につきましては、先ほどお話をしてまいりましたが、現在の予定では、遊歩道の供用につきましては平成22年度に湊町から日本橋間が完成予定でございまして、若干残ります事業、後ろの護岸撤去、栈橋撤去等が平成23年度に実施予定で、平成23年度には事業を完了させるという予定でございます。

現在の事業進捗率は88%でございまして、4の事業が長期化している理由としましては、道頓堀川ですので、御承知のとおり密集市街地でございまして、川の中を施工するときに川側からしか遊歩道整備ができないという施工性の悪さもございまして、あるいは地域、国、警察等との調整にも時間を要している状況でございます。

次のページの本事業の費用便益でございますが、今回につきましては二つの観点からの費用対効果を見込んでおりまして、治水面と環境面でございます。

治水面につきましては、治水、耐震の効果を見込んでおりまして、もう一つの環境面は、この投資効果をどう見込めるかということで作成していますが、資料をめくっていただきまして8ページの下から13ページにかけまして費用便益の概要をお示ししております。

一つ目の便益は、ここでの耐震効果ということで、両川の水門をつくりまして、高潮からその中を守るということにしたわけですが、遊歩道をつくりました区間につきましては、既設の護岸を撤去しまして新たに遊歩道をつくとともに、その遊歩道に耐震対策を実施しているということになります。その場合に、想定された150年に一度程度の地震が起きましたときに、10ページの下にあります遊歩道整備区間の背後地の建物被害が大阪府の想定でその約半分が被害を受けるだろうということでございますので、試算データ等を活用し、直接被害であります家屋、家庭用品等、並びに人身被害等を積算いたしまして、被害想定額として10ページの下にあります548億円という数字が出てまいります。これを治水経済調査マニュアルに基づきます確率計算を行いまして、年平均の被害軽減期待額は2億4,600万円という金額になりました。

次に、環境便益としましてはCVMという手法を用いて計測をいたしております。CVMにつきましては、仮想的市場評価法ということで、アンケート調査を用いることによりまして人々に支払意思額を尋ねまして、市場で取引されていない環境整備のような形の事業につきまして便益を計測する手法でございます。国の方でも平成11年ごろから試案として導入されておりまして、平成20年度あるいは21年度にも新たに環境整備の経済効果の手法として通知がなされておるところでございます。

具体的にどういうことをやりましたかといいますと、次の14ページのアンケートの調査表をご覧ください。写真が二つ下にありますが、もともとの形と新たに遊歩道ができた形をお見せしまして、上の方の3行目あたりにあります事業が税金でなく各世帯から負担金を集めて行う仕組みになっているという状況を想像していただいて、その上でどのぐらいなら1世帯で毎月負担しますかというのを聞いてまいります。下に設問が繰り返しありまして、毎月50円ぐらいなら払いますとか、100円ぐらいまでなら払いますなどの設問を集計したわけでございます。

今年の7月に3日かけて行いまして、16ページにそのアンケート回答者の分布をお示ししております。有効回答者数として607人ございまして、丸の大きさによってその属性を示しておりますが、概ね10キロ以内から遊歩道にお越しの方が約半分、20キロ圏内からが6割というふうに見てまいります。

ここには書いておりませんが、概ね1世帯の年間の支払意思額は2,800円から2,900円という結果が出てまいりまして、これは特にその距離によって差はなかったということが言えます。一方で、その支払意思額に対して対象とする居住者をどこまでにとるかというのがポイントになりますが、今回のアンケートの中でこの道頓堀の遊歩道を知っているかどうか、あるいは利用頻度が年に一、二回以上あるかどうか、あるいは道頓堀の遊歩道も目的の一つとして、ミナミのあたりに来ているかどうかというような感じで聞きましたところ、ちょうど20キロを境に大きな変化が見られました。

その結果、今回の調査につきましては、20キロ圏内の費用便益の集計範囲ということで、先ほど申しました1世帯当たり2,810円という支払意思額につきまして、手法で言いますと、11ページに戻っていただきますけれども、支払意思額2,810円に対しまして20キロ圏内の世帯数であります355万世帯という世帯数を掛けまして、便益の総額を出しているというやり方になります。もちろん世帯数につきましては、今後50年間の便益をサンメーションしておりますので、世帯数も減っているという前提のケースも考

慮して計算を行っております。

最後の13ページに費用便益の整理の表にお示ししておりますが、先ほど申しました治水・耐震便益につきましては年間約2億円、一方、環境面については99億円ということで環境便益は大きく寄与しております。全体としましては、費用便益比は7.65となっております。

冒頭のペーパーに戻っていただきまして、最終的にこの事業につきましての対応方針としましては、事業の優先度も高く、平成23年度事業完了を目指しまして事業進捗率88%ということですので、事業継続の評価Aということの原案をお示ししたいと考えております。

長くなりましたが、説明を終わります。

(塚口部会長) ありがとうございます。

建設局から説明をいただきましたので、委員の皆様方から御質問、御意見をいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

(萩尾委員) 事前にちょっとお話を聞いたんですけれども、あそこを通るたびに、えらい長いことやっているなという、そういう印象を長い間持っていて、遊歩道は早くできているのに、戎橋の仮設のところがずっといつまでもあそこで工事をやっている、これ、いつ終わるんやろうなという印象ですね。これやっているのか、やっていないのかも、あそこを通るだけではわからないような状況で、一般の人は本当にわからないと思うんですよね。いつまでに完成するか、表示してあるんでしょうけど、何か我々が通っていても、ちょっとよく見えないんですよね。私はあの付近が好きなのでよく行くんですけど、何で早くやらんのかなと。まあ話を聞いてみたらそれはわかったんですけども、何かしかし大分長くかかっていますね。

建設局(竹内課長) 御指摘のとおりでございまして、特に戎橋の周辺、あれだけの人通りがある中で、まずこの事業にあわせて戎橋の架けかえも行われたということもございまして。それが10年ほど前から着工していることもございまして、実際、御堂筋の下を遊歩道でつなげるための工事をまだ実施しておりますので、そのために鋼材が置かれているという現状がございまして。

委員御指摘のとおり、本当にあれだけの人通っていただいている、いつまでやっているのかなというイメージを持たれるということを含めると、もう少し大きな表示で、完成時期や、あるいはここでお示ししているように、どこができていて、まだこ

こが残っているというようなことについての表示、案内サインが必要ですね。

(萩尾委員) それと同時に、例えば、こういうようなことがあるから時間かかっているんだ、新聞にそういうのを書いてもらうんですよ。そうすると、ああ、そういうことかということがわかりますよね。だから、何かうまく仕掛けて、やっぱり市民にわかるように、僕も話を聞いたらわかるんですけど、聞かなかつたら、やっているのかやっていないのかわからないという感じです。

建設局(竹内課長) ありがとうございます。

(塚口部会長) この事業、完成予定が平成23年度ということになっておりますけども、今の萩尾委員の御質問を受けまして、23年度でこの道頓堀周辺の事業の、ここの事業の対象でないものもあるのかもわかりませんが、どのあたりまでできるのかというようなところをもう少し御説明いただけませんかでしょうか。

建設局(竹内課長) この遊歩道の整備につきまして、基本的に平成23年度をもってすべて終わるということをごさいますして、架かっている橋梁の改修も一緒にあわせて実施しているわけですが、23年度をもってすっきりした状態になるということをごさいます。

先立ちまして、22年度末をもって何とか遊歩道を通っていただける状態にはさせていただくということでの段階的な整備を今考えているところです。

(塚口部会長) ありがとうございます。

ほかに、文委員さんあるいは加茂委員さん、何か御発言ございますでしょうか。

(文部会長代理) この事業の評価そのものについては全然異議ないんですけども、費用便益分析で用いられたCVMは精度が全然保証されていない手法です。ただそれを使うしかない状況で、それに対して文句を言うのも余り意味ないことなので、ただ単に質問です。この規制緩和の社会実験というのはこの評価には影響はしていないとは思いますが、これはいつまで続けるのか、あるいはこの社会実験をどういうふうにかこれ評価されているのですか。

建設局(竹内課長) この国の規制緩和、社会実験のスキームといいますと、国の方からも平成23年度末まで特別措置という形で実施していきませんが、この取り組みをしていますのも全国で箇所数が増えてまいりまして、国としましては、法律そのものとして一定の仕組みの整ったところは恒常的にこの規制緩和をやっという動きがございまして、逆行することは少なく、この状態で恒常化されていくと今は考えら

れます。

それから、今回の評価につきましては、どちらかといいますと、賑わい、あるいは川とまちが一体となるという事と、この規制緩和は、ある意味、一体的なものですので、評価そのものに、規制緩和が取り込まれていると解釈をしております。

(文部会長代理) この社会実験をやっている最中にこういうCVMの調査なんかがされたということですか。

建設局(竹内課長) はい。遊歩道が一部できまして、そこへの来訪者を対象にアンケートができたこともありますので、イベントの日も、それから平日の日も、何も無い日、休日も調査を行いました。

(文部会長代理) ほかの道路とかでやっている社会実験なんていうのは実際にお金をかけてやっているんですけど、こちらの方は社会実験といってもお金はかかっていないですね。

建設局(竹内課長) そうですね、賑わいを創出していただくのは民間の方が申し込んできてされますので、仕組みをつくるための段取りの手間賃というのは要りますけれども、それだけです。

(文部会長代理) ただ、この社会実験の意味というのは、規制緩和というのを本格的に導入する準備として、こんなことをやって何か問題が生じないかどうかということを確認するためにやる、という理解でよろしいですか。

建設局(竹内課長) そういうことです。

(塚口部会長) ありがとうございます。

加茂委員さん、よろしいですか。

(加茂委員) はい。

(塚口部会長) それでは、ほかに御意見もございませんようですので、私のお聞きしたかったことも文先生がお聞きになっていましたので、私もほかに特にございませんので、建設局からの御説明につきましては、これで終了させていただきたいと思っております。

また、委員の方々で後日お気づきの点がございましたら、事務局までメール等でお知らせいただければと思います。よろしく申し上げます。

では、建設局の皆様、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、次に進みたいと思っておりますので、港湾局の皆さん方、御着席をお願いいたし

ます。

どうも御苦労さまでございます。

それでは、港湾局より資料の説明をおよそ30分ぐらいでお願いしたいと思います。そして、その後、およそ40分程度で質疑を行いたいと思います。

では、時間も限られておりますので、要領よく御説明をお願いしたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

港湾局（渡部課長） それでは、よろしくお願いを申し上げます。

お手元の資料、港湾局対象事業概要一覧表の港湾整備事業のうち、臨港鉄道整備事業と咲洲東土地造成事業の2点について説明をさせていただきます。

まず最初に、臨港鉄道整備事業につきまして、私、港湾局計画整備部計画担当課長の渡部から概要について説明させていただきたいと思います。よろしくお願ひ申し上げます。

お手元の資料、右肩上に説明資料2と書かれております資料に基づきまして、港湾整備事業の実施状況を説明させていただきます。

なお、ページ数の表現につきましては、このパワーポイントのページ数をもって表現させていただきますのでよろしくお願ひ申し上げます。

まず、臨海鉄道整備事業（北港テクノポート線）でございます。

パワーポイントの資料2ページ目に本事業の体系の位置づけについて表記してございます。この事業は、港湾法の第2条に規定されております特定重要港湾におきまして、同じく港湾法で規定をされております道路及び鉄道等の臨港交通施設を整備するという位置づけから、港湾局の事業の一般会計第2部の改修（特重）事業として位置づけでございます。

また、夢洲や舞洲などの埋め立て地の開発の促進につながることから、受益者負担の考え方を導入し、港営事業会計、この中の大阪港埋立事業としても位置づけております。この改修（特重）事業と大阪港埋立事業の2者の合併事業として実施をしているものでございます。

次に、この事業の概要についてでございますが、パワーポイント資料の3ページ目をごらんいただきたいと思います。

臨港鉄道整備事業は、大阪港の海面を埋め立てて造成をいたしております咲洲、そして夢洲、これはまだ現在埋め立て工事中でございますが、舞洲を経由いたしまして、

此花区及び住之江区の在来臨海部、そしてその先の都心部とを結び、臨海部における交通需要に対応する交通機関となります。鉄道の導入空間を確保しようということで整備を進めているものでございます。

事業区間は、この3ページ目の四角、中ほどに書いてございますとおり、咲洲にある地下鉄中央線の終点駅コスモスクエア駅から夢洲、そしてその北の舞洲、そして東に向かいまして此花区の新桜島を結ぶ延長7.5キロメートルでございます。

事業スキームについてですが、本事業は、株式会社大阪港トランスポートシステムが当時の運輸省、現在の国土交通省より、鉄道事業許可及び工事施工認可を得て、鉄道事業を行うものでございます。

具体的には、この株式会社大阪港トランスポートシステムは、鉄道の軌道、駅舎建築設備、車両などを整備いたしまして、実際に鉄道事業を経営するということとなります。この株式会社大阪港トランスポートシステムが整備します部分を私どもインフラ外部と称しております。以降、インフラ外部と称するものは、株式会社大阪港トランスポートシステムの整備事業と御理解いただきたいと思います。

一方、私どもの大阪市港湾局が実施します整備事業は、大阪市が先ほど申しました特定重要港湾の大阪港の港湾管理者という位置づけになっておりますので、港湾整備事業の一環として、鉄道事業者である大阪港トランスポートシステムが将来的に専用使用する鉄道の導入空間、これをこの資料の中ではインフラ部と称していますが、このインフラ部を整備するという事業分担をしてございます。今回、事業評価いただきます対象となりますのは、私ども港湾局が実施していますインフラ部の整備に当たります。

なお、このインフラ部の整備事業は、総額1,140億円となっているものでございます。

次に、本事業、港湾局で今実施しておりますインフラ部の事業の変遷でございますが、パワーポイントの4ページ目に表でお示しております。

北港テクノポート線は、平成元年の運輸政策審議会答申第10号、これは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で大阪圏における鉄道のマスタープランに当たりますが、ここに位置づけられました。この時点では、おおむね平成17年を目標に整備に着手することが適当である区間ということで、新規路線として位置づけられたものでございます。

事業としましては、平成10年に咲洲と夢洲を結ぶ臨港道路が国の直轄事業として採択

をされ整備が進められることとなり、この道路の基本設計にあわせ、鉄道の基本断面、工法等の検討を行いました。その上で、咲洲・夢洲間につきまして、道路と鉄道の一体構造である海底トンネルとすることが決定されました。これに基づき、平成11年、大阪港の港湾計画の一部を見直し、北港テクノポート線のインフラ部について港湾整備事業で行うという位置づけを正式に行ったものです。

このような手続を踏まえ、平成12年、株式会社大阪港トランスポートシステムが国土交通大臣から鉄道事業許可及び工事の施工認可を受けまして、あわせて国直轄事業の道路整備事業も着手されることになりましたので、道路と一体構造であるインフラ部についても着工した次第です。

着工後、おおむね10年かけ、今年の8月に夢咲トンネルの道路部分が開通しました。これに先立ち、インフラ部の躯体部分が概成しているわけですが、当初に株式会社大阪港トランスポートシステムが受けました工事施工認可の工事完成期限が実は平成20年3月末まででございました。そのため、株式会社大阪港トランスポートシステムは、工事の完成期限を平成25年3月末まで延長するための申請を国土交通大臣に行いまして、許可を受けた状態になっております。

この間に起こりました社会情勢等の変化につきまして、簡単に御紹介します。パワーポイントの資料の5ページになりますが、事業採択時、北港テクノポート線は、運輸政策審議会第10号答申に基づき、17年を目標に整備に着手することが適当である区間として位置づけられました。その後、平成16年10月に運輸政策審議会10号答申を踏まえ、近畿地方交通審議会第8号答申近畿圏における望ましい交通のあり方というものが改めて出されました。この中でも、北港テクノポート線の位置づけに変化はないということでございます。

一方で、この事業を進める上では、路線を計画している夢洲の底地ができておりませんと工事ができないということがございます。この夢洲につきましては、埋め立て用材として、いわゆる購入土砂、山を削って取ってきた土を使うのではなく、大阪港の港湾工事から発生する浚渫土砂、あるいは大阪市の公共事業から発生します建設残土をリユースすることによって、埋め立てを進めるという事業免許になってございます。

ところが昨今、不況のあおり、あるいは大阪市の厳しい財政状況を反映して、事業の選択と集中ということで公共事業の抑制をしているものでございますから、いわゆる建設残土ですとか浚渫土砂の発生が抑えられてしまい、埋め立て工程が結果的に長期

化しているという状況でございます。

本事業の進捗状況でございますけれども、パワーポイントの資料の6ページになります。

本事業の事業費は1,140億円ですが、現在、事業費ベースで申しますと、進捗率は38.9%、すでに444億円を執行してございます。この中身は、先ほど説明致しました咲洲と夢洲間を結ぶ夢咲トンネルの工事に要した費用がほとんどでございます。

パワーポイントの資料7ページに移りますが、先ほども申し上げたように、本市の財政状況も非常に厳しい状況になっておりまして、港湾局におきまして、この10年間でおおむね一般会計ベースで半減しており、事業そのものをかなり絞り込んできているというのが現状でございます。

今後の事業の見通しでございますが、パワーポイントの8ページの図をごらんいただきたいと思っております。図面上、左の部分に破線、点線と黒丸の太線で囲っているところが夢洲でございます。この夢洲では、スーパー中樞港湾の夢洲コンテナ埠頭が今年10月から本格的に運用を開始しております。また、この埠頭及び背後地におきまして、まだまだ規模は小さいですが、土地造成が進んでおり、平成22年度以降、段階的に土地利用を開始できる地域が出てまいります。これは図面上、黒い太枠で囲んでいるところにつきましては、私ども先行開発地区と呼んでおりまして、専ら物流あるいは産業系の土地利用を優先して土地利用を進めてまいりたいと考えています。

その西側の部分につきましては、私ども将来開発地区と呼んでおりまして、引き続き浚渫土砂あるいは建設残土、そして一番西側には、現在、大阪市独自の一般廃棄物の処分場もございますので、このような処分地の造成を引き続き継続していこうと考えております。将来開発地区につきましては、おおむね10年後には、その一部の造成を終えたいと考えてございます。

こうした状況をふまえ、臨港鉄道整備事業につきましては、夢洲の開発あるいはその周辺部の臨海部の開発状況を勘案して事業を進めたいと考えております。夢洲の土地造成がかなり長期化しておりますので、夢洲の先行開発地区の土地利用ですとか、将来開発地区の土地造成が進むまでの間、本事業については、休止したいと考えてございます。

事業休止の間ですが、夢洲地区の埋立工程や、鉄道事業者である株式会社大阪港トランスポートシステムと今後の工事工程について調整を進めたいと考えております。

また、概成している夢咲トンネルの部分は、一体構造である道路の維持管理にあわせ、躯体の維持管理を並行して行ってまいりたいと考えております。

結論的には、調書の2-1の対応方針の原案の中で書かせていただいておりますが、本事業につきましては、一旦休止とさせていただいて、臨海部の開発の動向にあわせて工事工程の見直しさせていただきたいと考えております。

簡単ではございますが、臨港鉄道整備事業についての説明は以上でございます。

港湾局（美濃出課長） 続きまして、咲洲東土地造成事業につきましては、説明資料3及び調書の3-1をもちまして御説明申し上げます。

私、開発調整担当課長、美濃出と申します。よろしく申し上げます。

まず、咲洲東土地造成事業につきましては、2ページ目のところ、港湾局の事業で港営事業会計というところの事業をやっています。あと、埋立事業の咲洲土地造成事業ということで、ちょっと抜けているんですが、施設提供事業というものについてもこの咲洲土地造成事業が入ってございますんで、もう一つ上も色をつけていただければというふうに思います。港営事業会計の施設提供事業及び大阪港埋立事業、この二つでもって土地造成を進めていっているものです。

3ページ目の事業の概要及び目的のところですが、この上にございますように、木材整理場、外国から木材を輸入、原木を輸入したときに、この木材整理場というものを活用しまして、そこで木材を一時置いて、それを貯木場というところに持っていく、その前の場所ということで整備したところが、輸入木材ほとんどが製材化されて日本に来るという時代が変わっていますので、この木材整理場という水面が非常に遊休化してきた。この場所を、逆に木材を保管する陸上貯木が足りないということもございまして、そういう木材を取り扱う埠頭及び置く場所、さらにこの場所のすぐ西側には航空貨物基地が整備してございます。これの拡張用地ということで流通施設用地をあわせ、この木材整理場約40ヘクタールのうち20ヘクタールを埋め立てていこうという事業でございます。

6ページ目に、その埋め立てのところの事業計画及び事業箇所図という形に載せています。オレンジ色のところは、実はこの咲洲東土地造成事業ではない、実は密接に関連している岸壁の事業、これは実は直轄事業で進めてございます。その背後に埠頭用地、ここで言いますと、仮置場用地及び荷さばき地と書いたようなところ、これは5ヘクタール。さらに、その背後に上屋用地、黄色のところを中心に約15ヘクタールを

流通施設用地として土地造成していこうというものでございます。

4 ページ目にちょっと戻っていただいて、この事業の変遷でございますが、平成9年に港湾計画の改訂を行っています。ここに13メートルの岸壁及びその背後の埠頭用地、そしてその背後の流通施設用地を計画したところでございまして、平成12年11月にこの20ヘクタールの埋立免許を取得してございます。平成13年には着工しまして現在に至っているところです。

一方、直轄事業でやっています岸壁につきましては、平成9年に基本的には設計等に着手をしたということで、平成9年着手となっております。平成17年には、ちょうど10年たつということで直轄事業の再評価もかかっているところでございますが、継続という形になっているところです。

続きまして、調書の3-1に進んでいただいて、この中の総事業費でございますが、一応埠頭用地が48億円、流通施設用地が103億円、合わせて151億円の事業費ということで、事業採択時点及び再評価時点でも同じとなっております。

一方、事業の進捗状況ですが、3番の②のところですが。既投資額につきましては、約13億円投資をしてございます。埠頭用地で7.4億円、流通施設用地で5.4億円、合わせて13億円を投資。全体の8.5%の進捗率というところになってございます。

経過及び完了予定ですが、先ほどの岸壁が17年度の再評価にかかっています。その中で夢洲なりそういうところの、夢洲のコンテナ埠頭の整備を優先していくということで、もともと平成12年から19年ということをやっていたところですが、その完成を平成26年度末というふうに延長してございます。つきましては、その背後の埠頭用地につきましても完成を平成26年及び27年度という形に今回変更していくこととなります。

4番目の事業が長期化している理由ですが、先ほども御説明しましたけど、夢洲のコンテナターミナル、夢咲トンネル、これが大阪港の直轄事業のメイン事業になっていきます。これらを優先するというので、この咲洲東の13メートルの岸壁につきましてはそれが完了した後ということになりまして、平成26年度末の完成を目指すこととしたということで、それと一体的に整備する必要がある埠頭用地及びその背後の流通施設用地がおくれたということになってございます。

続きまして、この施設の効果の分析ということで、基本的には港湾整備の費用対効果分析マニュアルなり指針なり、港湾投資の評価に関する解説書に基づきまして分析を

してございます。費用便益比としましては、全体の投資でB/Cで1.33というような形になっています。

このときの効果といたしましては、この埋め立てに陸上土砂の処分を行うということで、本来、陸上土砂につきましては、フェニックスとか、そういうところへ行きますので、そういうものの公共事業の中で再利用できるということのメリット。及びそれに近い場所でそういうものの再利用ができるということの排気ガスの減少。最終的には土地ができますので資産の創出、そういうものを効果というふうに取り上げさせていただいて、先ほどのマニュアルに基づきますと、B/Cが1.33という形になります。

一方、この事業を取り巻く社会情勢というところですが、6番目のところにも書いてございますが、一応この事業につきましては、もともと木材の製材化が進んで整理場が遊休化し、それを活用するために岸壁と一体の木材を取り扱う埠頭を確保すること、かつ国際航空貨物の増大に対する流通施設用地を確保すること、これについて現在の状況で言いますと、木材整理場の利用水準、今でもほとんど利用されておられませんので低い状態です。ただ、岸壁につきましては、先ほども御説明しましたように、スーパー中枢港湾の整備等を進めた結果、その後になっていますので完成時期がおくれている。さらに、その背後の航空貨物の増大の件ですが、こちらはちょっと関西国際空港からの輸入貨物がこの時点で通関も非常に難しいということで、その航空貨物の需要増大が見込めなくなっているということで、その需要が減退しているという状況にあります。

ただ一方、大阪港周辺では、実は大規模物流倉庫及び工場等の進出が相次いでおります。資料の5ページ目にその状況をあらわしてございます。咲洲及び舞洲及び在来地区で多くの物流・配送拠点が立地をしているというところがございます。また、堺、平林、尼崎にも大きな工場が立地をしているところがございます。こういう状況もあって、現在、この土地造成事業を取り巻く環境になっているというふうに考えております。

今後この事業のコスト削減につきまして、例えば流通施設用地でしたら、護岸をもう少し安くつくる方法を検討したりというところを目指していく必要があるということもございます。ただ、埠頭用地につきましては、やっぱり岸壁と一体的ということもございますので、これにあわせて整備を行っていく必要があるというふうに考えてございまして、今後の事業の進捗の見通しにつきましては、埠頭用地につきましては岸

壁の進捗にあわせて行うこと、流通施設用地につきましては、必要性や投資効果についても一度再検証する必要があるというふうに考えてございます。

その結果、対応方針としましては、埠頭用地5ヘクタールにつきましては、岸壁と一体となって整備をしていくという方針。及び流通施設用地につきましては、航空貨物の需要の対応の必要性も削減していますが、今後、大阪港のそういう物流及び産業の立地の需要そのものは残っていくと考えられますので、そういう状況も判断しつつ再検証することとしまして、一応事業休止という形を考えてございます。

咲洲東土地造成事業につきましての御説明は以上です。

(塚口部会長) ありがとうございます。

それでは、委員の方から質問したいと思います。御意見ございますでしょうか。

(文部会長代理) まずはテクノポート線のことです。御説明で事業評価については大体これでいいと、妥当な判断だと私は思うんですけども、ちょっと質問が幾つかあります。これはインフラ部分をこの大阪市の事業としてやると。そのインフラの上に鉄道を敷いて、それで鉄道事業をやるということなので、普通何か地下鉄だったらトンネルもその鉄道事業者がつくるんじゃないんですか。だから、そういう意味では、ちょっと鉄道事業者の負担は軽いということになるんでしょうかね。普通の上下分離とは違うんですけど、何かインフラと鉄道で分けているという意味では上下分離みたいな形なんですけど、その場合、これ大阪港トランスポートシステム、OTSですか、これはインフラの使用に対して何か使用料とかを払っているんでしょうか。

港湾局(渡部課長) OTSがインフラ部の使用について使用料を払っているかどうかという御質問でございますが、当面、基本的には鉄道自体が社会資本として重要な位置づけもあるということで、使用料については取らないという考えでございます。

(文部会長代理) ということは、やっぱりもしほかの地下鉄とかがインフラも皆事業者が使うとしたら、これは負担が軽いということになるんですね。

港湾局(渡部課長) 鉄道の整備について地元の自治体の関与がどうあるべきかというのは、この路線だけではございませんで、これ灰聞によるんですけど、平成4年ごろから運輸政策審議会の中でかなり議論が続けられ、傾向的には今、文先生がおっしゃいましたように、上下分離方式を採用される事例が非常に多くなってきているというのが現状だというふうに聞いております。

大阪港におきましては、実は港区の大阪港駅と咲洲のコスモスクエア駅を結ぶ路線に

つきまして、開業当初は、本事業と同様に本市がインフラ部を整備し、その導入空間にO T Sがインフラ外部を整備して鉄道を運営したといった形態をとっておりました。それを踏襲し、今回の北港テクノポート線の事業スキームになってございます。

(文部会長代理) 普通の上下分離とは違うとは思いますが、上下分離だとしたら、インフラに対する使用料を払わないというのはかなり異例だと思いますね、これはただのコメントですけども。

それと、質問は、この同じ説明資料の2ですね、この中で一番最後の7ページのところで、この費用便益分析なんですけど、鉄道利用に関する便益というのが①と②が469億円、93億円。これは普通で言ったら直接便益に相当するもので、この③というのが周辺道路の交通負荷軽減ということで、これが1,824億円ということで、間接便益の方が直接便益よりはるかに大きいというのもかなり異例なんですけども、こういうことになった原因を教えてくださいたいことが一つです。

もう一つは、この表にある費用、インフラ部の整備費・大規模補修費というのが1,019.5億円となっていますね。ところが、このほかの調書のところとか、そのすぐ上に書いてある建設費のところだと1,140億円という数字がずれてるんですけども、これはどういうことなんでしょうか。

港湾局(渡部課長) まず2番目の御質問の方でございませけれども、数値がずれている点につきましては、費用便益分析結果の枠外に書かせていただいておりますが、社会的割引率、デフレーターを考慮し算定しているからでございませ。今回は、平成21年度ベースにすべての金額を合わせるため、デフレーターでございませとか、社会的割引率というものを考慮した結果、この費用便益分析の数字が出てくるものです。このデフレーターですとか社会的割引の影響の結果、ここがずれているということになってございませ。

(文部会長代理) それは費用便益分析、多分現在価値ということですか。

港湾局(渡部課長) はい、現在価値化でございませ。

(文部会長代理) すると、この1,140億円とかというのは現在価値じゃないんですか。

港湾局(渡部課長) その1,140億円は、公表している事業費でございませ。

(文部会長代理) ですから、その時点をそろえてやると、同じ額にならないといけないはずなんじゃないですか。これもやっぱり現在価値でやるんじゃないんですかね。だから、1,140億円という数値はどういう意味でできて、この⑤に出てきている数値はど

ういう意味でできているのかということです。名目は全く同じですね。

港湾局（渡部課長） はい、そうです。

（文部会長代理） 名目は同じで、同じものをこういうふうに行っているわけですから、どっちかにそろえた方が混乱ないとは思いますが。

（塚口部会長） 調書の2-1の裏面を見ますと、1,019.5億円となっていますよね。この辺、少し御説明をしていただいた方がよろしいですね。

港湾局（美濃出課長） 港湾投資の方のマニュアルでは、いわゆる建設するために必要なコストを、どこまで幾らと年次別に張りつけたうえで、それらを単純に合算したものを工事費イコール事業費ととらえています。その事業費をもとに、年次を経過した時点において社会的割引率4%を見越し、その数字が修正されてくるという形になっています。一方、便益の方もその時点を完成するときを生じるということで、その便益の方も下げると。

（塚口部会長） 文委員は便益のことは全く言っていませんでしょ。

港湾局（美濃出課長） はい。

（塚口部会長） 費用に限定して、本来現在価値にしたら同じ数値にならないとおかしいのではないかという質問ですけどね。

（文部会長代理） ですから、⑤が現在価値だとしたら、1,140億円というのはどういう数値なのかということです。

（阿部課長） ちょっと事務局が補足させていただきます。

1,140億円は総事業費を単純合計したものでございまして、それに対してB/Cの費用については、年次計画に基づいて、例えば10年間で徐々に作る、なおかつそのイニシャルコストに加えて維持管理費も含めて、今後50年間の総費用を、国のマニュアルで言いますと、金利分4%で現在価値に割り戻すということです。事業期間に応じた現在価値化する際に金額が異なってまいります。

（文部会長代理） ですから、この1,140億円というのは、もしかしたら5年後にかかったとしても5年後にかかった名目のやつが今だと。だから割引していないものだという事なんですか。

（阿部課長） はい、そういうことです。

（文部会長代理） それだったらわかる。ただ、これもしそうするんだったら、これ同じ名目で同じページに整備費・大規模修繕という数字があつて、同じページにここで整

備費・補修費でやって違う数字が上がってくるのは、何かやっぱり混乱生まれるような気がしますね。

そうか、だから一応米印で注記してあるのか。割引したものなので違った数値になっているとまで書いたら納得できるかなという気がしますね。違った数字になっているけども、その理由はこのような現在価値でやっているんだと。1,140億円というのはこの名目でやっているんだということですね。

港湾局（渡部課長） はい。

（塚口部会長） 余り親切な資料づくりではないけど、間違いではないということわかりました。もう少しわかりやすくしていただければありがたいと思います。

（文部会長代理） 始めに言った、直接便益と間接便益の質問についてはどうでしょうか。

港湾局（渡部課長） 私どもは、シミュレーションをする際に前提条件を整えておりまして、国土交通省が策定されているマニュアルに従った計算をモデルに入力してございますので、結果的にこういうような数字が出てしまったということでございます。

（文部会長代理） 多分想像するに、同じモデルでもその前提条件を入れるのはこちらの仕事ですよ。

港湾局（渡部課長） はい。

（文部会長代理） だから、前提条件を変えればまたいろんな結果が変わってくるんで、前提条件が何か特別なものがあつたからこういう結果が出てきたと思うんですけどね。まあ埋立地でもし立地が進んでいなかったら、鉄道利用者がそんなにいないだろうということで直接便益がすごく小さくなったんだろうということですけども、だとしたらこの道路で交通負荷がこんなに軽減されるということは、道路交通は相当あるということですね。だから、鉄道利用に比べて道路交通が相当あるというのは何なのか。みんな鉄道があつても鉄道を使わずに車ばかり使うのか。それとももう一つ考えられるのは、ここに入っている道路負荷というのはほとんど貨物自動車のものなのか、そっちの方ですか。

港湾局（渡部課長） そういうことだと考えられます。

（文部会長代理） どっちにしても、人は余り住んでいないということなんで、鉄道をつくっても余り乗らないという、乗ろうという人自体が少ないということなんですね、ここでの前提条件として入れているのは。

港湾局（渡部課長） この夢洲にといいますか、臨海部に限って言いますと、一般の市

街地とは全く違うところが、先ほど部会長代理がおっしゃられましたように、港湾の貨物を運送する車両が、鉄道ではなく自動車交通に頼り切っておりますので、その発生、集中台数が極めて多い地区であるという点でございます。

(文部会長代理) もしそうだとしたら、鉄道をつくったから、普通はこれ鉄道と道路があって、鉄道をつくって一般道路の負荷が減少するということは、道路から鉄道に客が移るなりしたから道路の負荷が軽減するんですけど、もともと鉄道に乗りようがない貨物なのに、やっぱりそっちに行くのは何か変な感じがしますね。人だったら、道路を使っている人が鉄道できたから車やめて鉄道に行くと、そうすることによって、結果的に道路利用が減るとというのがここに入ってくる数字なんですね。ですから貨物というのはやっぱりちょっと違うかなと思います。1,800対、合わせても550ですから、直接便益が間接便益の3分の1というのは、ちょっと信じがたい数値ですね。

(加茂委員) その関連で。

(塚口部会長) どうぞ。

(加茂委員) 済みません。それによく似た質問になるのかなと思いながら聞いていたんですけども、要は特にこういった便益がこのテクノポート線の建設理由というか必要性になっていると思うんですよね。それで、休止と提案されている理由が、夢洲の開発がおくれたから休止するということなんですけれども、そもそも鉄道が必要であった必要性というものが、この夢洲の開発の遅延によって低くなったというふうに理解していいのかどうか。要するに休止提案の理由として、夢洲の開発の長期化というのが挙げられているんですけれども、そもそも鉄道が必要であった必要性というのは、この夢洲の開発状況とリンクするものだというふうに理解をしいんですよねという質問です。多分その必要性というのはこの便益だったのではないかというふうに思います。

(塚口部会長) ありがとうございます。

そもそもその必要性が低下しているのかどうかというふうなことでございますけれども、そのあたり何か担当部局の御見解はございますか。

港湾局(渡部課長) この鉄道自身の路線につきましては、先ほど説明しましたように、運輸政策審議会の中で、単純な単線の路線の必要性だけではなくて、大阪圏域の中で鉄道網としてあるべき姿、そのネットワークとしての必要性がうたわれております。これについては、私どもとしては、その位置づけというか、その必要性は変わってい

ないと考えております。

ただ、事業を進める上で必要な土地ができておりません。夢洲は、まだ埋め立て中ですので、その埋め立て中の土地には構造物を建設するといった開発を行うことができません。つまり、開発が停滞しているのではなく、その前提となる土地造成がおこなわれている状況でございます。この土地造成の工程を見きわめまないと、その次のステップである鉄道事業さらには夢洲の開発が進められませんので、根っこはその土地づくりにあるというふうにお考えいただければと思います。必要性については答申どおり変わっていないというふうに考えてございます。

(塚口部会長) いかがでございましょうか。

(加茂委員) わかりました。

(塚口部会長) そうしますと、運政審で必要だと認められたから、その必要性というものは変わっていないと言いましょか、その運政審の考えを踏襲したいということでございますね。もう一点同じようなことでお聞きしたいと思えますけれども、先ほどの文委員からの御質問の中で、周辺道路に発生する便益と鉄道利用に関する便益との値がかなり違うというような、一般的な傾向と違うということだったんですけど、そもそも鉄道利用にかかわる便益を算定する場合の交通需要というものはどういうふうに算出されておりますか。今のところ、現に土地がないわけですし、実際的な交通は発生しようがないわけですが、この試算をされますときの前提としてどういう数字をお使いになっているんですか。

港湾局(渡部課長) 試算のベースになってございますのは、整備をする際に予め策定する港湾計画の土地利用計画でございます。

この夢洲につきましては、平成18年12月の大阪港全体の計画を見直す大きな計画変更におきまして、いわゆる埠頭として利用する区域、産業誘致のために活用する区域、さらには、例えば業務商業施設、住居地域、公園、下水処理場施設といったような都市的な利用をする区域などを適切に配置した土地利用計画というものをとりまとめております。その土地利用計画の個々の区分に応じて、発生する人の流動数というものを設定してございます。

その動き方につきましては、平成12年のパーソントリップ調査の結果をふまえ精査しております。夢洲は、海に囲まれた島でございますので、出入りとしては夢舞大橋という道路を通じて舞洲方面と出入りするか、あるいは夢咲トンネルという道路を通じ

て咲洲方面と出入りするか、あるいはそれぞれの方面と鉄道を利用して出入りするかといった、大きく言えば4種類の動き方がございます。この4種類の分担率、具体的には交通手段分担率につきまして、鉄道アクセスや土地利用等の観点から類似している咲洲北部の区域の値を参考にして設定してございます。

(塚口部会長) わかりました。

最後に文先生、最初の御質問に対する答えはこれでよろしいでしょうか。

(文部会長代理) この事業を取り巻く状況というのはもう全く理解できますし、評価の結果そのものも妥当なものだとは思いますが、その根拠を示す資料で幾つか疑問があるということなんで、またそれを出してほしいということ、それだけです。

(塚口部会長) わかりました。

萩尾委員さん、何かございますか。

(萩尾委員) 結構です。

(塚口部会長) それでは、もう一件の土地造成事業の方ですね、咲洲東土地造成事業、こちらの方の質疑に移りたいと思います。

御意見ございませんでしょうか。

(文部会長代理) 質問なんですが、説明を聞いていてちょっとわからなかったのが、国際航空貨物の需要が減退しているということですが、これ空港からすごい離れている場所なんですけど、どういうふうに国際航空貨物とつながっている場所なんですか。

港湾局(美濃出課長) お答えします。

ちょうどこの土地造成の場所のすぐ西に南港航空貨物基地というのがございます。それは、実は関西国際空港が都心から約40キロ外れているということで、その場所に航空貨物を集めて、そこから集中輸送をかけ、特に関西国際航空は橋がありますんで、非常に輸送にお金がかかるということもありまして、当時、市内のそういう航空貨物を集める場所ということで南港航空貨物ターミナルというものを設置しています。

実際、大手の航空貨物社から立地をしていただいているんですが、現状で言いますと、実はここから輸出については集中輸送できるような体制になりました。ただ、どうしても輸入については空港で通関しなければならず、ここで通関することができないので、片荷輸送といいますか、そういう状態にならざるを得なくて、実は現在、この航空貨物基地は、一応海の貨物、陸の貨物も可能な総合物流施設に現状は変わってござ

います。

当初の段階では、その航空貨物基地を、さらに関空の2期計画等ございましたので、その拡張用地という需要も考えまして、埋め立ての当初の計画に入っていたということころです。

(文部会長代理) ということは、空港に着いた荷物をその空港からそれぞれのところに持って行くんじゃなくて、まとめてここに集めてここでやると、物流基地みたいなもんですね。

港湾局(美濃出課長) はい。

(文部会長代理) その場合は、もう陸路で行くわけですね。

港湾局(美濃出課長) はい。

(文部会長代理) はい、わかりました。

(萩尾委員) ちょっと教えてほしいんですけどね、南港と夢洲、咲洲というのは開発自体の理由は違うんですけども、今、WTCがああいう状態になっていますね。ATCも苦戦していますし、ハイアットホテルもかなり苦戦していますよね。南港自体がもう相当苦戦しているんですよ。そういうときに、こちらの開発はどういうふうに将来影響していくんでしょうか。

港湾局(美濃出課長) 南港、実はこれ全部で1,000ヘクタールの埋立地になっています。先ほどのコスモスクエアはそのうちの約150ヘクタール。南港のやっぱり大半は土地が港湾機能なり物流機能が中心になっています。実は、その需要そのものは今もあって、逆に物流用地が足りないような状態になっているというのが現状です。

ただ、今、委員言われましたように、コスモスクエアの業務、商業機能の強化ということ、この活性化というのは我々として非常に課題であると。新たに今、新しい位置づけ等を実はつけながら、実際議会等でもいろいろ議論されていますが、一応この部分については、実はこの最初のコスモスクエアと夢洲とうまくマッチングするような形でやっぱりもう一度活性化していきたいと、そういう思いを持って、南港のその他の物流はやはり非常に都心にも近い、特に輸入が中心になってきたこの時代の中では、神戸よりもやっぱり都心に非常に近いというメリットはありますし、関空よりも多くの貨物というか、実際貿易、輸入で言えば関空の輸入よりも大阪港の輸入の方がずっと大きいと、そういうところもありますので、そういう機能はそういう機能でやっぱりきちっと守り発展させつつ、コスモスクエアとか夢洲の付加価値というか、も

のづくりの研究なり、外国との貿易、交流の場として、もう一回再生できるように取り組んでいこうと、今はそういう気持ちで、ちょっと物流とは分けて、コスモからは基本的に物流の影響をできるだけ少なくするという思いでやっています。

(塚口部会長) 他にいかがでしょうか。

(港灣局) 部会長、よろしゅうございますか。

(塚口部会長) はい。

港灣局(渡部課長) 先ほどの、臨港鉄道整備事業の資料につきまして、1箇所、数字のミスプリントがございましたので修正をさせていただきたいのと、先ほど文先生の方から御質問ございました直接、間接のときの考え方について、説明を簡単にさせていただければと思うんですけど。

(塚口部会長) お願いいたします。

港灣局(渡部課長) まず、大変申しわけございません、説明資料の2の7ページ、先ほど文先生から御指摘のございました費用便益分析結果の金額の中の下から2番目、費用が1,019.5億円となっておりまして、これ正しくは1,018.9億円でございます。転記ミスでございます、申しわけございません。費用便益1.4につきましては、これは変更ございません。

先ほどの文先生の御質問ですけれども、この間接便益の考え方ですが、対象となる周辺道路につきましては、此花区、港区、住之江区に走っております幹線道路、この3本を対象としてございます。鉄道を整備した場合の夢洲から発生した鉄道利用者数を仮に100%といたしますと、鉄道未整備の場合、この対象路線に並行いたします鉄道を利用する方々が38%まで大きく減少し、それ以外の当初の鉄道利用者は自動車、バス等を御利用になるという設定にしています。そのため、非常に間接便益が大きくなるという結果になっていると考えています。

詳しくは、詳細な資料をお持ちして、説明させていただければと思います。

(文部会長代理) 多分、詳細な資料を見てもわからないと思うんですけど、鉄道利用客がもともと余りいないということですよ。ですから、鉄道ができると今まで鉄道以外のものを使っていた人たちの一部が鉄道に移ると。ですから、今までのところが全部が鉄道に行くわけじゃないですよ。だから、それを考えると、どう考えても直接便益の方が大きくなりませんかとおかしいんですけどね。

港灣局(渡部課長) あともう一つは、移動時間・移動費用の削減効果の程度は、夢洲と

結ぶ相手先の地区の問題がございます。一番便益が大きくなるエリアは、此花区や港区といった、今までですと、ぐるっと迂回しなければアクセスできないような地区になります。ところが、パーソントリップのODそのものが、日本全国をリンクしており、距離が長くなれば長くなるほど、その便益の値は相対的に小さくなります。そのため、移動費用・移動時間に関する効果は、周辺道路の交通負荷軽減便益よりも、絶対値として小さくなり、結果的にお示しした値となっております。

(文部会長代理) ちょっとわからないですね。

(塚口部会長) 担当部局の方からもう少し詳しい説明資料を出すというふうにおっしゃっておりますから、とりあえずそれを見せていただいて、もう一度考えさせてください。

(文部会長代理) 評価そのものは全然僕は妥当だと思うんですよ。その根拠となる資料は何かやっぱり納得、説得力のある資料が必要かなと思うんで、それだけです。

(塚口部会長) ありがとうございます。

土地造成事業についてはよろしいでしょうか。

そしたら私の方から一つ質問させていただきます。

調書3-1の裏面がございます「事業を取り巻く社会経済情勢等の変化」の中で、下から二つ目の項目でございますが、「景気の低迷などの影響により土地価格が下落し、当初見込んでいた売却利益が見込めない状況となっている。」と記載されています。

一方、費用便益分析を行う場合の便益なんですけれども、土地の残存価値がございすけれども、要するに売却できない、売却利益が見込めないというふうに明記されているわけです。しかし、それを市で持っている分には残存価値として価値のあるものだというふうに書いてあるわけなんですけれども、そのあたりの矛盾はございませんか。

港湾局(美濃出課長) この事業ですね、どちらかという、埠頭用地の方は賃貸で貸して、それで収益をとってきた。流通施設用地の方は、基本的には土地を売却してということ、その土地造成事業、土地造成に約100億円がかかると。うち売れる土地が13haとか12haとか、そういう土地でやっていきますと、基盤とかを含めますと、いわゆる土地造成原価と時価が逆転すると会計が非常に難しい。ただ、実際ここも護岸が少し長いので、そういう状況に落ちつつあると。B/C、費用対効果の出す方の費用は、便益の方は現在の時価を使っていますんで、この時価が発生するという取り扱いをしています。

そういう状況の中で、ここにも書かせてもらっている、一つは需要の問題と、もう一つはやっぱり事業をもう少し見直して事業費を落とさないと、この事業難しいなというふうに思っていますので、その事業費の落とし方みたいなのところについてももう一度検討したいということで、今回、休止も含めてできないか、事業費の方も削減の方の検討もしていきたいというふうに考えています。

(塚口部会長) いや、その評価については御提案のもので私個人的には納得できるものであるんですけども、その結論に至るまでの論旨ですよ、それが先ほどの北港テクノポート線と同じように、若干混乱しているとは申しませんが、少しわかりにくい説明になっているのではないかと思います。その辺は十分に説明し切っているというふうにお考えでしょうか。

港湾局(美濃出課長) ちょっと説明の仕方が悪かったのかもしれないんですけど、考え方はこういう目的でつくって、今、時代の変化がこうあると。一方、埠頭用地と流通施設用地という大きく二つの施設がある。その中で、埠頭用地の方については、実は岸壁の影響が非常に大きいし、そこは今、国の方がいくことになっていますので、それは一体的に進める。流通施設用地の方は、当初考えていた需要が少し違う。ただ、土地としての需要は、いわゆる先ほどの商業・業務用地ではない物流・産業用地の方は非常に今高いので、そういうことを考えると将来的には需要がある。

ただ、現状では、今、土地造成原価と時価の差がある、厳しくなっているんで、事業費の見直しも含めて、土地をつくる時期も含めて見直したいということなので、ちょっと理解が足りないんですが。

(塚口部会長) わかりました。多少説明を補足していただいた方がいいかなとは思いますが、おっしゃっていることは十分理解しております、表現の問題です。

ほかに。

(文部会長代理) もう一つ、そのすぐ下なんですけど、その事業を取り巻く社会経済情勢等の変化ということで、その下に「近年」ということで、途中を略して、「進出が相次いでおり、物流・産業用地の需要が高まっている」ということですから、これはそのニーズが高まっているということで、それはここでの対応方針というか、そのどこにつながってくるんでしょうか。この条件の変化というのは、埠頭用地と流通施設用地のどちらにかかってくるものなのか、ということです。

港湾局(美濃出課長) 流通施設用地の方に基本的にはかかってくるというふうに思って

います。1点目の「相次いでおり」、「高まっている」というのは、下の事業休止と関連するのかなど。

(文部会長代理) だったら続けたらいいじゃないかということになりませんか。

港湾局(美濃出課長) なんですけどね。どっちかという、我々としては中止ではないというところに思いを置いています。いや、本当に需要がなかったら今の時点だと余り投資もしていないのでということも一つはあるなどは思っているんですが、本当に需要がないのかという、夢洲とか、別なところも順次できていきますんで、ほんとはいつの時点に要るのかみたいなのところもきちっと押さえる必要があるのかなという事です。

(文部会長代理) ということは、今、継続するほどの需要はないけれども、中止してしまうと、この需要にはこたえられなくなると、そういう意味ですね。

港湾局(美濃出課長) はい、どちらかという。

(塚口部会長) ほかに御質問、御意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、ほかにないようでございますので、港湾局についてはこれで終了させていただきたいと思えます。委員の皆様方、もし何か後日お気づきの点がございましたら、事務局までメール等でお知らせください。

港湾局の皆さん、どうも御苦勞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。

本日、建設局と港湾局の合計3事業の審議を行ったわけではありますが、多少、本日の審議の取りまとめをしたいと考えております。

皆様、資料の4をごらんいただきたいと思えます。

資料4の中で、本日議論いたしましたのは、咲洲東土地造成事業、それから臨港鉄道整備事業、咲洲東土地造成事業、この造成事業は埠頭用地と流通施設用地の二つに分かれておりますけれども、これらでございます。それから、建設局の道頓堀川水辺整備事業でございます。これにつきまして、まず説明を承ったわけでございますけれども、その説明に対して疑義あるいは問題点、こういったものはございませんでしょうか。

説明が若干不十分でありますとか、それに伴いまして追加資料を求めるということは今後行いたいと思えますけれども、全体を通しましてその評価が非常に不適切であるとか、そういったことはございませんでしょうか。担当部局の御説明と、それから評

価というのはこういう方向でよろしいでしょうか。特に否定的な御発言も質疑の中で出てこなかったように思いますが、そういう認識でよろしいでしょうか。

そういたしますと、最初の道頓堀川水辺整備事業に関しまして、何がしか新たな説明を求めるといようなことも、ございませんでしょうか。

ございませんね。それでは、特に大きな問題はなかったということにいたしましょう。

それから、順番に参りますが、臨港鉄道整備事業（北港テクノポート線）に関してですが、これにつきまして幾つかの議論があったかと思えますけれども、文先生、どうでしょう。何がしか詳細な資料を出すというふうに担当局が言っていますから、とりあえずそれをいただくということにしてよろしいでしょうかね。

(文部会長代理) 余り詳細だと、数字がたくさんあっても僕らはわかりませんので。

(塚口部会長) 詳細にというのは、細かい資料というのではなくて、考え方の筋道ですね。

(文部会長代理) そうですね。

(塚口部会長) それを出していただくということにさせていただきますでしょうか。

(文部会長代理) はい。

(塚口部会長) その内容によりましては、次回、もう一度御説明をいただくということになるかもわかりませんし、筋道がきちっと書いてあればお越しいただかなくても結構かと思えます。

事務局をお願いしておきますけれど、追加資料をいただきたいと思えますけれども、それは何も細かな数値がたくさん書いてあるような資料をお願いしているのではなくて、筋道ですね、どういうふうに考えて評価しているんだと、そちらで結構ですので、よろしく願いいたします。

(阿部課長) はい、わかりました。

(塚口部会長) それから、咲洲東地区造成事業でございますが、最終的な評価はともかくといたしまして、一つの事業を二つに切り分けまして、埠頭用地に関するものと流通施設用地に関するものと二つに分けて評価しているわけでありまして、事務局、これはこういう形で二つに分けて評価してよろしかったですね。

(阿部課長) はい。今回、都市計画道路新庄長柄線につきましても、渡河部と菅原工区とに分けて評価をいただく前提で御説明しておりますので、同じことかと考えております。

(塚口部会長) わかりました。

それで、この土地造成事業につきまして、何か追加的な説明を求めていくべきでしょうか。質疑の中でも出てまいりましたですけれども、埠頭用地に関しては、これは事業継続Cという評価を提案されております。そして、流通施設用地に関しては、事業休止Dという評価をされておりますので、できればこの事業の必要性などについて、もう少し簡潔にわかりやすく表現をしておいていただいた方がいいのではないかなと思います。ただ、これは内容がわからないと言っているわけではなくて、もう少し筋道の立った、要はわかりやすい表現に改めていただけたらいいと思います。追加の資料を提出していただくという必要はございますか。若干この表現を変えていただいた方がいいかなとも思うんですけれども、何か新たな資料を提出いただくという必要はありますか。特にございませんか。

それでは、担当部局にお伝えをしておいていただきたいと思います。建設局の道頓堀川水辺整備事業については、こちらから特に改めてお願いすることはございません。それから、北港テクノポート線に関しましては、費用対効果の考え方をもう少し筋道立ててお示しいただきたいということ。それから、咲洲東土地造成事業に関しましては、C評価、D評価に至る筋道をもう少しわかりやすく御説明しておいていただければと、こういうふうなお願いでございます。

およそ本日の3事業に関しましては、このような形で取りまとめをさせていただければと考えております。

多少時間も押しておりますけれども、次に前回、第1回部会での御指摘事項等について報告をしていただきたいと思います。

これは事務局の方からお願いできますでしょうか。

(阿部課長) 前回部会で検討の指示をいただいた事項が4点ございましたので、まずその内容を確認させていただきます。

1点目は、建設局の都市計画道路新庄長柄線に関しまして、事業がおくれる影響は他の路線の道路ネットワークで対応できる見通しを盛り込むようにという御指示がございました。

それから2点目としては、同じく新庄長柄線に関して、菅原工区と渡河部に分けてB/Cを算出することができないかということでございます。

それから3点目、JR片町線・東西線連続立体交差事業に関して、できる範囲で定性

的な効果を定量的に便益算定できないかという御指示がございました。

そして最後に、4点目として都市整備局の生野区南部地区と旭地区の各事業の評価について、AとBに分かれる違いがわかりづらいということで、重点化の考え方と対応方針の違いをわかりやすく説明するようにという4点がございました。

それでは、建設局から追加資料に基づいて、まず御説明をさしあげたいと思います。

(塚口部会長) どうも御苦労さまです。それでは、御説明をよろしく願いいたします。

建設局(高島課長) 建設局の街路担当課長の高島でございます。よろしく願いします。

お手元の追加資料に沿いまして御説明させていただきたいと思います。

前回の9月18日の第1回事業再評価部会で御審議いただきました街路事業のうち、御提出させていただきました資料で一部修正がございます。さらに今、御案内がございました御指摘の点についての説明の資料につきまして追加をさせていただいております。

まず、お手元の追加資料の順でございますが、1-1の最初の対応のところでございます。これにつきましては、前回の建設局対象事業概要一覧表ということで、資料3という表をつけさせていただいておりますが、その中で新庄長柄線の評価に対する局の考え方で、前回は「自動車交通量の増加が予想され」と表現をさせていただいておりましたが、渡河部を除く菅原工区、あるいは周辺の道路の整備によりまして自動車交通の流れがかなり変化するということが詳細の分析でわかってまいりました。修正にありますように、「自動車交通の流れの変化が予想される」といった表現に変えさせていただきますたいと思っております。

その次に、実施状況説明資料の説明資料1で、街路事業全般について御説明をさせていただきましたが、その中で都市計画道路の整備状況につきまして、数字の間違い等がございましたので、ここで訂正させていただきたいと思っております。

まず、平成につきましては年度が21年、延長につきましては、計算が間違っております。524キロのうち383キロが完成しますと、残りが141キロという形で数字の訂正をさせていただきますたいと思っております。

その次に、①につきましては後ほど中長期計画担当の方で御説明させていただきますので、先に②の方をご説明いたします。

②が新庄長柄線の菅原工区と渡河部でございますが、お手元の資料のとじ込みの追加資料1-3をお開きいただきたいと思います。

ここで渡河部を除いた場合の現況交通量をもとにしたB/C、費用便益の検討をさせていただきます。

前提条件といたしましては、道路網が完成した状態での費用便益算定ではなく、渡河部を除く周辺事業中路線が供用されることを想定いたしまして、自動車交通の流れの変化に対応した暫定整備を行うことを前提にしております。現況交通量をもとにした費用便益の試算を行っております。

1でその条件といたしまして、供用年につきましては、渡河部を除く菅原工区におきまして平成27年に工事を完成、平成28年供用としております。それから、交通量の観測年につきましては、平成17年としておりまして、平成17年度道路交通センサスをもとに算出をしております。

次に、2の暫定整備のB/Cの算出の考え方でございますが、現況の交通量をもとにいたしまして、菅原工区、資料の図のゼブラ線を入れているところでございますが、その部分が平成27年に工事が完成いたしまして、平成28年にはその部分が渡河部を除いて供用します。周辺の事業中の道路につきましては、西の方から西淡路南方線、その一つ東側に十三吹田線、それから北の方に十三高槻線、さらに東の方の淀川沿いに淀川北岸線、これらの路線が供用を予定しております。供用されるということを条件にしております。

さらに、平成30年には阪急淡路駅周辺の高架化の事業並びに交差する道路が完成します。図面では青く着色している部分です。下から阪急と交差している歌島豊里線、それから、もう一つ上の新幹線側道、これらの路線が供用されることで、東西あるいは南北の交通の流れが大幅に変化します。これらを前提として、交通量の配分を行っております。

菅原工区の道路断面といたしましては、渡河部の部分を幅17メートル中央部分にて確保してまいります。現在、菅原工区の車線数は4車線でございますが、将来は渡河部も4車線で整備され、計8車線になります。暫定整備として渡河部の部分を活用いたしまして、現在の4車線を6車線に整備することとしており、それをもとにB/Cを算出いたしました。

条件は以上でございます。

その結果としまして、資料右側の表にお示ししておりますが、簡単にポイントだけを御説明させていただきます。3の①の二つの表のうち、上の表の左側、黄色に着色し

ているところでございますが、当該区間の北行きの交通量が平成28年度供用時点では1万9,200台余り、南行きが2万9,100台余りとなります。先ほどの条件のとおり、当該区間を6車線に整備をし、さらに右折付加レーンといった交差点での右折対策といったものを行います。

そういたしますと、交通量は、①の下の表の計画道路整備ありの場合の右側、ピンクに着色しているところのようになり、その時点での交通量は、先ほど申し上げました周辺の道路の整備ができ上がってきまして大きく変化いたします。北行きは、1万9,100台余りでそれほど変化はいたしません、南行きにつきましては1万8,400台余りとなります。交通容量が2車線の場合は1万4,400台でございますが、3車線では2万1,600台ということになりまして、これにより混雑度は0.89あるいは0.85といった数字まで落ちてまいります。

これらをもとに、③の便益等を算出いたしますと、⑤で費用対便益比が1.89となります。従いまして、渡河部を整備する前に、菅原工区だけを暫定的に整備することでもかなり事業効果が高いということで事業継続Cとしており、引き続き事業を継続させていただきたいと考えております。

以上が資料1-3の説明でございます。

資料にはお示ししておりませんが、前回の事業再評価委員会において、全ての整備が終わった場合、すなわち、渡河部の整備が終わった場合のB/Cを算出するときには、周辺道路である歌島豊里線や淀川北岸線の整備ができていない前提で算出しているのかどうかという御質問がございました。私、そのときには、そうですということで、できていない前提で算出しているとお答えをさせていただきましたが、算出するときには、歌島豊里線、淀川北岸線の整備ができていない前提で算出しておりますので、この場で訂正をさせていただきたいと思っております。

次に、もう一度最初の追加資料1-1の方にお戻りいただきたいと思っております。

今、御説明いたしましたのは1ページの②の最初のところ、追加資料1-3のところでございます。次に、二つ目でございますが、前回の事業再評価部会資料の調書1-2で5番目に事業投資効果の分析の算出方法という欄がございまして、そこで算出の根拠資料をお示ししております。前回は、ここにお示ししておりますような費用便益分析マニュアルと記載しておりましたが、最新の資料に改めさせていただきたいと思っております。太字で記載しておりますが、全体としては費用便益分析マニュアル、

そのうちの街路事業における分析マニュアルという正確な表現にさせていただきたいと思えます。

続きまして、2ページにお移りいただきたいと思えます。

同じ調書1-2の中で6番目の項目といたしまして、事業を取り巻く社会経済状況等の変化というところでございますが、これにつきましては、先ほど申し上げました「自動車交通量の増加」という表現をさせていただいておりましたが、先ほどのB/C等の検討結果により「自動車交通の流れの変化」と修正をさせていただきたいと思えます。

それから、同じく調書1-2の9番目の今後の事業進捗の見通しというところで、前回「平成27年度の事業完了を目指していく」と表現をしておりましたが、もう少し詳細に記述をさせていただきたいと思っております。修正の部分のように「なお、渡河部の事業進捗を見ながら平成27年度には、周辺道路整備による自動車交通の流れの変化に対応した暫定整備を行い、渡河部の事業が進捗すれば完成を目指す」と記述を改めさせていただきたいと思えます。

それから、三つ目の11の対応方針、それから四つ目の社会経済情勢等の変化につきまして、これも先ほどと同じように、「自動車交通の増加」という表現を「交通の流れの変化」と変えさせていただきたいと思えます。

それから次に、五つ目の付属資料の2ページ目の事業進捗状況及び今後の進捗見込みというところであります。これは資料の4ページをあけていただきたいと思えます。

4ページで上の方が今回、修正させていただきたいものでございますが、下と比較していただきますと、右側の菅原工区の対応の部分で、一番最後の「平成27年度までに事業完了を目指していく」という記述がございまして、「渡河部の事業進捗を見ながら」といった、先ほどと同じ表現に変えさせていただきたいと思っております。

それから、資料の5ページにつきまして、担当から説明させていただきます。

建設局（横田課長） 橋梁担当課長の横田でございます。

前回、新庄長柄線の淀川渡河部につきまして、Dの事業休止ということで御説明させていただいた中で、委員の方から、渡河部の事業が仮に遅れることがあっても、道路ネットワークの整備により対応していくという趣旨を代案として追記したらどうかという御助言をいただいております。

それにつきまして、この資料の5ページ目をご覧くださいと思えます。

上段に変更後の表記をしております。課題への対応のところ、一番上の右肩の四角の中のアンダーラインで示しているところが今回追記をさせていただいた表現でございます。「また、現状の路線」、これは既存橋梁の長柄橋や豊里大橋により「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」という表現を追加させていただきたいと思っております。

新庄長柄線につきましては以上でございます。

建設局（高島課長） 続きまして、資料の2ページを私の方から引き続いて御説明させていただきますと思います。

2ページの③桜島守口線です。調書1-4の5の欄の事業投資効果の分析の根拠でございますが、これも前は二つ、街路事業における費用便益分析マニュアルと投資の評価に関する指針を記述しておりましたが、正確な表現ということで、費用便益分析マニュアルを追記させていただきまして、道路投資評価に関する指針の表現を修正させていただきたいと思っております。

最後に、3ページの東野田河掘口線でございますが、これも同じように事業投資効果の根拠につきまして正確な表現をさせていただきたく、2カ所の部分について表現を修正させていただいております。

それでは、①の方へ戻らせていただきます。

建設局（佐崎課長） 追加資料1-1の1ページ目の中段でございます①JR片町線・東西線連続立体交差事業でございます。

これにつきましては、前回の事業再評価会におきまして、事業投資効果のところ、定性的効果として挙げていた6点の内容について、定量化できないかという御助言をいただきまして、検討してまいりましたものでございます。

説明内容は追加資料1-2にまとめてございます。

この定性的効果の便益算定でございますが、6点ありましたうちの①、③、④、⑤、⑥の5項目につきましては、この連続立体交差事業を契機といたしまして、民間投資や他事業を誘発することによって達成できる間接的な効果であると考えておきまして、その効果につきましては、ほかの投資があって実現できるものでございますので、この効果を本事業の便益として計上するというのは難しいのではないかと考えております。しかしながら、これらの定性的な効果につきましては十分にあるのではないかと考えているところでございます。

②につきましては、鉄道の上部空間、旧の鉄道敷きなどが地下化によって生まれますので、その有効活用についての定量的な評価でございます。

この項目につきましては、旧マニュアルと書いてございますが、平成11年3月に国土交通省から出された連続立体交差事業の費用便益分析マニュアルの中に、高架化に伴います高架下の利用便益の算定方法が記載されております。連続立体交差事業によって高架化されますと、高架の下に新たな土地が生まれますので、その土地の利用便益を算定する方法が記載されていたものでございます。

この方法で便益を算定できないかと検討いたしました。この方法につきましては、都市側が優先的に利用できる空間の割合が高架化と地下化とで考え方が異なることや土地の利用便益が高架下では、高さによる制限が入っている値となっていることから、地下化の場合の条件と異なりますので、今後、さらに検討する必要があると考えておりました。この方法により算出した数値を地下化をした場合の便益として十分に説明できる数値として表わすというのは難しいのではないかと判断しております。

いずれにいたしましても、①から⑥までの定性的な効果につきましては、事業を実施する上で重要な投資効果であると考えておりますので、定量化については、今後も引き続き検討していくべき課題であると認識しております。よろしくお願いたします。
(阿部課長) 続いて、都市整備局の追加資料につきましては事務局より御説明させていただきます。

お手元の資料、まず追加資料2-2を先にごらんください。

生野区南部地区整備事業と旭住宅地区改良事業における評価の違いについてでございますが、まず生野区南部地区は密集市街地の中でも特に老朽住宅が密集し、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いることから、そこに記載しております3つの事業手法により一体的に整備を実施し、その相乗効果も得ながら、地区全体の住環境と防災性の向上を図っております。そういう密集市街地整備全体を牽引する役割を担うモデル事業として位置づけられております。また、事業エリアが98.5ヘクタールと大規模で、本事業の実績が密集市街地全体の事業推進に大きく影響を及ぼすほか、都市計画道路などの整備も実施してございまして、特に公共性が高いと考えられます。したがって、本市の密集市街地整備事業の中でも、特に重点的に進めていく必要があるということで、評価については事業継続Aとしております。

一方、旭住宅地区改良事業につきましては、住宅地区改良事業の手法を用いて、老朽

密集市街地のうち自主的な建てかえが困難な地域に限定して実施しておるもので、面積0.81ヘクタールという狭い区域で防災面と居住環境の改善を図ることを目的としておりますが、局経営方針で目標設定までの位置づけはしていないというものです。しかし、地震や火災による被害が危惧されるなど、事業がおくれる影響が大きく、着実に事業実施を図る必要があるため、評価については事業継続Bとしたということでございまして、二つの事業については重点化の位置づけが異なるため、それぞれ異なる自己評価をしているということでございました。

続いて、資料2-1をあわせてごらんいただきたいのですが、資料の修正について御説明をさせていただきます。

第1回部会提出資料のうち、都市整備局対象事業概要一覧表、それから事業再評価調書について、一部誤った記載がございましたので訂正いたします。

訂正内容は、ただいま申し上げました重点化の位置づけに関して、生野区南部地区整備事業の局の対応方針原案等を修正いたしますとともに、事業採択年度について、国の定義である予算化された年度の平成6年に修正したいというものでございます。

また、建設局でも御説明がありましたけれども、費用便益分析のマニュアル名が正確でなかったために、旭住宅地区改良事業と淡路駅周辺地区土地区画整理事業について、マニュアル名を訂正させていただきます。

資料の御説明は以上でございます。よろしく御審議をお願いいたします。

(塚口部会長) ありがとうございます。

それでは、追加説明をいただいたわけでございますけれども、これに関しまして委員の皆様方からさらなる御質問、あるいはその他御意見ございましたら承りたいと思っておりますけど、いかがでしょうか。およそ我々の要望におこたえいただいていると思っておりますが、特に御発言はございませんか。よろしいですか。

それでは、どうぞ。

建設局(佐崎課長) 追加資料1-1の説明で1箇所飛ばしておりましたので、ご説明させていただきます。

1ページの①JR片町線・東西線連続立体交差事業の二項目、事業投資効果の分析、定量的効果の具体的な内容の修正でございます。前回の再評価部会資料の調書1-1では、定量的効果について、移動時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益に加えまして、4番目に歩行者への効果を記載させていただいております。それに

対しまして、前回の再評価部会資料9ページの具体的な便益の計算では、歩行者への効果は移動時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の各便益に含めて計算しており、便益としましては3項目にしていることから、資料間の整合をとるために、4番の歩行者への効果という記載を削除させていただきます。

(塚口部会長) ありがとうございます。

最後にもう一度お伺いいたしますけれども、委員の皆様方、さらなる御質問はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、建設局の皆様、どうも御苦労さまでございました。

それでは、本日の3事業の審議が終わりまして、前回から通して見渡してみますと、全部で何事業でしたかね。

(阿部課長) 事業は全部で12事業でございます。2事業が評価を2つに分けていますので、評価の区分に関しては14件になります。

(塚口部会長) そうですか。12事業につきまして、説明を承って質疑をしたわけがございます。

それで、今後の予定でございますけれども、次回、第3回目でもって最終的な評価をしまいたいと思っております。次回は担当部局にお越しいただかなくても、追加の書類を出していただければ、我々だけで審議をすればいいかなと思うんですが、委員の皆さん方、どういうふうにお考えでしょうか。港湾局の皆さんに御出席いただく方がいいでしょうか。文先生、どう思われますか。もう一回来てもらいましょうか。

(文部会長代理) さっきの話ですか。

(塚口部会長) そうです。

(文部会長代理) 資料でわかれば、どちらでも御判断いただけたらと思います。

(阿部課長) 資料ができ次第、一度御説明さしあげて、わかりにくいようであれば直接説明を求めるようにさせていただきます。

(塚口部会長) そういう形で対応させていただきますでしょうか。きちっとすっきりしたまめになっておれば、わざわざ来ていただくこともなかろうかと思えます。

それでは、次回ですね、12事業、見方によりましては14事業になるかもわかりませんが、それに対する評価をするということで、本日はこういうところでよろしいでしょうかね。

それじゃあ、あと事務局、お願いします。

(阿部課長) 長時間の御審議、まことにありがとうございました。

部会長からもございましたけども、次回、第3回の部会では、本日の追加説明依頼事項の御報告とともに、答申案の御審議をいただきたいと思います。日程については、事前に調整させていただいておりますとおり、11月24日の火曜日、午後2時から、次回は場所が変わりまして、この庁舎の地下1階の第9会議室を予定してございます。御多忙中恐縮ですが、御出席の方よろしくお願いいたします。

以上でございます。

(塚口部会長) それでは、これで閉会いたします。

どうも御苦労さまでございました。

(阿部課長) ありがとうございました。