

## 第1回 大阪市建設事業評価有識者会議

- 日 時 平成23年10月6日(木) 午前9時30分～11時00分
- 場 所 大阪市役所 本庁舎屋上(P1)階 会議室
- 出席者 (委 員)
  - 塚口座長、角野座長代理、加茂委員、高瀬委員、松島委員、水谷委員  
(大阪市)
  - ・ 建設局
    - 永井企画室長、尾崎調整課長、浜上道路課長、西川橋梁課長、  
麻生街路課長、石井街路課長代理
  - ・ 市政改革室(事務局)
    - 谷川市政改革室長、岡本行政評価担当部長、生駒行政評価担当課長
- 議 題
  - (1) 平成23年度事業再評価の進め方等について
  - (2) 平成23年度事業再評価対象事業について
    - ・ 建設局所管8事業(豊里矢田線(北田辺)外7事業)

(生駒行政評価担当課長) おはようございます。それでは、定刻になりましたので、ただいまより平成23年度の第1回大阪市建設事業評価有識者会議を開催いたします。

私は、市政改革室行政評価担当課長の生駒でございます。どうぞよろしくお願いたします。

なお、大阪市では職員が軽装をしておりますが、クールビズを10月末まで続けておりますので、御了解いただきますようよろしくお願いいたします。

今回は、10月に御就任いただきました委員の皆様による第1回目の会議でございます。本日は本当にお忙しい中、御出席を賜りまして誠にありがとうございます。

まず、委員の皆様を御紹介させていただきます。

お手元の資料の2枚目でございますが、大阪市建設事業評価有識者会議委員名簿を御覧いただきたいと思っております。

それでは、順次、御紹介いたしたいと思っております。

まず、関西学院大学総合政策学部教授の角野幸博様です。

(角野委員) 角野でございます。よろしくお願いいたします。

(生駒行政評価担当課長) 大阪ガス株式会社エネルギー・文化研究所主席研究員の加茂みどり様でございます。

(加茂委員) 加茂でございます。よろしくお願いいたします。

(生駒行政評価担当課長) コスモ法律事務所弁護士の高瀬久美子様です。

(高瀬委員) 高瀬です。よろしくお願いいたします。

(生駒行政評価担当課長) 立命館大学理工学部教授の塚口博司様です。

(塚口委員) 塚口でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

(生駒行政評価担当課長) 京都大学大学院工学研究科准教授の松島格也様です。

(松島委員) 松島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

(生駒行政評価担当課長) 神戸大学大学院経営学研究科教授の水谷文俊様です。

(水谷委員) 水谷です。よろしくお願いいたします。

(生駒行政評価担当課長) 次に、事務局のメンバーを紹介いたします。

市政改革室長の谷川です。

(谷川市政改革室長) 谷川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

(生駒行政評価担当課長) 市政改革室行政評価担当部長の岡本です。

(岡本行政評価担当部長) 岡本です。どうぞよろしくお願いいたします。

(生駒行政評価担当課長) それから、私、行政評価担当課長の生駒と、担当係長の島津と森山でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、会議の開催に当たりまして、市政改革室長の谷川より御挨拶を申し上げます。

(谷川市政改革室長) 改めまして、おはようございます。

本日は、建設事業評価有識者会議を開催いたしましたところ、委員の皆様方におかれましては、何かとお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

さて、御案内の方もいらっしゃるかと思われませんが、大阪市では今年度から新しい市政改革「なにわルネッサンス2011」という取り組みを進めているところでござ

います。その中で三つの大きな柱立てをいたしまして、一つ目は公共の再編、二つ目は区役所・市役所力の強化、そして、三つ目が行財政基盤の構築ということでございます。

そういう意味で、本日のこの有識者会議におきましては、三つのうちの主に行財政基盤の構築の事務事業の再構築ということと大きな関わりを持っていただくことになるのかなと思っております。

御案内のとおり、公共事業につきましても、様々な状況によりまして長期化しているものがございます。そういうものにつきましては、やはりその事業の有効性、あるいは、社会経済環境への適合性、また、事業の優先度や実現見通し、こういった観点から、私ども行政においてしっかりと見詰め直す必要がございます。そして、市民の皆様にもしっかりと説明責任を果たしていくということが必要となってきているところでございます。

そうしたこともございまして、私ども事業の振り返りを行うに当たりまして、行政だけの目線ではなく、やはり外部の専門家の皆様方からいろいろと御意見、御指導をちょうだいする、そういった観点からこの有識者会議を開催することとさせていただいているところでございます。今年度につきましては、18事業を対象といたします。本日はそのうちの8事業、それと、その前提にあります評価の進め方について御意見、御議論をいただくということでございます。この有識者会議が本当に有意義なものになりますように、委員の皆様方におかれましては、積極的な御意見、御指導いただきますようお願い申し上げます。粗辞ではございますが、私からの御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いたします。

(生駒行政評価担当課長) それでは、議事に入ります前に、新たな会議でございますので、座長の選出をお願いいたします。

座長につきましては、参考資料3にもございますが、大阪市建設事業評価有識者会議開催要領第4条第1項の規定で、委員はその互選により有識者会議の議事を進行する座長を定めるとこととなっております。いかがいたしましょうか。

(加茂委員) 昨年度以前も事業再評価部会長として御尽力いただきました塚口先生にお願いしてはどうかと思います。

(生駒行政評価担当課長) ただいま、加茂委員から塚口委員を座長にとの御発言がございましたが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(生駒行政評価担当課長) 御異議がないようですので、塚口委員に座長をお願いすることといたします。

それでは、塚口委員、よろしくお願いいたします。

(塚口座長) 塚口でございます。私、こういうまとめ役、不慣れでございますし、うまくまとめられるかどうか、非常に心配もしておりますが、皆様方から御推挙を受けましたので、精一杯務めさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

先ほど室長さんがおっしゃいましたように、建設事業というものを市民目線できちり評価していくということは、これは非常に重要なことだと思っておりますので、委員の皆様方の御協力を得まして、そういう方向で公正に評価をさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

(生駒行政評価担当課長) 続きまして、座長代理の指名をお願いいたします。

大阪市建設事業評価有識者会議開催要領第4条第2項の規定で、座長が指名するとなっておりますので、塚口座長、よろしくお願いいたします。

(塚口座長) それでは、私から座長代理を指名させていただきたいと存じます。

恐れ入りますが、角野委員に座長代理をお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

(角野委員) はい。

(塚口座長) ありがとうございます。

それでは、角野委員に座長代理をお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(生駒行政評価担当課長) それでは、これからの議事進行につきましては、塚口座長にお願いしたいと思います。

(塚口座長) それでは、私の方で議事を進行させていただきたいと思っております。

本日は、今年度最初の会議でございますので、まず、今年度の事業再評価の進め方などにつきまして、事務局から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(生駒行政評価担当課長) それでは、私の方から説明させていただきます。

まず初めに参考資料1を御覧いただきたいと思います。後ろの方に入っております

ので、御覧いただきたいと思います。A4判横向きの資料でございます。

この大阪市建設事業評価有識者会議でございますが、これまでの行政評価委員会が23年度より市政改革会議の分科会として再編されましたので、建設事業に係る評価につきましては、従来の事業再評価部会と大規模事業評価部会とを統合いたしまして、独立した有識者会議とし、御意見をお聴きするものでございます。

昨年12月から今年の5月にかけて大規模事業評価部会で議論いただきました近代美術館につきましても、今後この場で進捗状況等について報告させていただくこととなりますので、どうぞよろしくお願いたします。

次に評価対象事業ですが、その後ろの参考資料5を御覧いただきたいと思います。「平成23年度 大阪市事業再評価の実施に関する方針」というものがございます。その3ページ目の「別表」が対象事業のリストでございます。

こちらに本年度の事業再評価の実施方針を記載しております。今年度につきましては大規模事業がございませんので、事業再評価対象事業のみがこの有識者会議の対象となっております。

一覧表の下に再評価の対象となる理由を記載しておりますが、これにより、今年度はこの一覧表にある5所属全18事業を対象に事業再評価を行うこととしております。

それでは、資料1を御覧いただきたいと思います。「平成23年度 事業再評価の進め方(案)」について御説明いたします。

今年度は3回程度の開催ということで予定をしております。本日の第1回で1所属8事業、それから、11月2日に予定している第2回で5所属10事業について御意見をいただきたいと考えております。11月24日開催予定の第3回では意見のとりまとめをさせていただきたいと思っております。

続きまして、資料2「事業再評価の方法について(評価の視点と評価分類の整理)(案)」ということで、案を御説明いたします。

評価の手順として、まず、そのポイントですが、左側の事業再評価の三つの視点に基づきまして、それぞれの視点ごとに、真ん中にごございます評価の例示を参考にしてレベル分けを行っていただきます。そして、この三つの視点でのランク付けに基づき、一番右のAからEの5段階の評価に分類いたします。

まず、「1. 事業の必要性」でございますが、事業をめぐる社会経済情勢等の変化に適合しているか、投資効果、費用対効果があるかどうかという視点でございまして、

投資効果があり、社会経済情勢の変化に対して現在も適合しているものはC以上ということでAからC、投資効果はあるが、変化に適合していないものはD、投資効果がないものをE、としております。

続いて「2. 事業の実現見通し」では、事業完了時期の実現可能性はどうかという視点で、事業完了の目途やスケジュールについて、進捗状況などから見て実現の可能性が高いと判断できるものをA、おおむね見通しがあると判断できるものをB、当面、権利者の買取請求に応じて用地取得を進めるなど、今後5年間で一定の進捗が見込まれるものをC、今のままでは進捗は見込めないが、一旦立ち止まって検討することにより進捗を阻害する要因を排除できる可能性があるものをD、可能性が見込めないものをEとしております。

最後に「3. 事業の優先度」では、重点化の考え方を考慮した上で、事業が遅れることについて影響が大きいかどうかの視点で、事業遅延の影響の大きさに応じてAからEとしております。

その上で、基本的な考え方として、三つの視点の中で最も低いランクを適用いたしまして、右に記載しております事業継続のAからC、事業休止のD、事業中止のEの五つの評価に分類いただきたいと考えております。

なお、一番下に記載しておりますが、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評価するものでございます。したがって、事業の全体計画や運営方針など、評価対象事業を超えた上位計画等は評価の対象外としております。

資料の説明は以上です。よろしくお願いたします。

(塚口座長) ありがとうございます。

従来の評価の方法と大枠は変わっていないわけですが、ややそのプロセスを改善して、分かりやすくといいたいでしょうか、一足飛びに最終評価になるのではなくて、もう少し丁寧に見ていこうということであろうかと思えます。

それでは、委員の皆様方から、こういった進め方でよろしいかどうか、あるいは何か御意見がございましたら承りたいと思えます。いかがでしょうか。

よろしゅうございましょうか。

それでは、ただいま説明の評価方法に沿って会議を進めてまいりたいと思えます。

本日は、8事業を審議するというところでございますので、建設局所管の事業再評価

対象事業について説明をお受けした後に、およそ25分程度で全体に関する質疑を行いたいと思います。その後、所管局には御退席いただきまして、各事業について順に意見を確認していきたいと思っております。

それでは、建設局の皆さん、御着席をお願いいたします。どうぞ、前の方でお願いいたします。

それでは、建設局の皆様、御着席をお願いいたします。

では、建設局所管8事業の説明をお願いしたいと思いますが、時間が限られておりますので、およそ30分程度でお願いいたします。どうぞよろしくをお願いいたします。

(永井企画室長) 建設局企画室長の永井でございます。初めに一言、御挨拶いたします。本日、建設局より道路・橋梁・街路の3部門8事業の御審議をお願いしております。時間も限られておりますので、簡潔な説明に努めてまいります。どうぞよろしくをお願いいたします。

(麻生街路課長) 道路部街路課長の麻生でございます。私の方からは、五つの街路事業につきまして、御説明させていただきたいと思っております。

本日御審議いただきます五つの街路事業は、全て平成18年度に再評価を受けておりまして、「事業再評価した年度から5年間の経過後の年度で継続中のもの」に該当するものでございます。

それでは、調書1「豊里矢田線（北田辺）」につきまして、御説明させていただきます。

別紙1のスライドの1枚目「事業概要」を御覧ください。本路線は、東淀川区から松原市に至ります市東部を南北に縦貫する幅員25mの幹線道路でございます。当該区間は東西に横断する国道25号などの幹線道路を南北に結ぶルートとなっております。また、本地域の機能的な道路ネットワークの構築や並行する南北幹線道路や周辺道路の渋滞緩和を図るとともに、電線類を地中化しまして、無電柱化を行うことで安全で快適な道路空間を確保することを目的としております。また、本地域は、「大阪市防災まちづくり計画」におきまして防災性向上重点地区に位置付けられていることから、防災性の向上にも寄与する事業であると考えております。

調書の「3 事業の必要性の視点」の「①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化」でございますが、平成18年度に国土交通省が密集市街地の災害時の被害を軽減するため防災環境軸となる都市計画道路の整備に対しまして、完了期間と防災機能概成を

宣言した路線につきまして、重点的な支援を実施することになりました。これを受けまして、本市におきましても、事業実施中の路線の選択と集中を行い、一定期間内に事業効果の発現が見込める重点整備路線と完了期間宣言防災路線につきまして、重点的に整備を行うという運営方針を建設局のサイトで公表しているところでございます。本路線は、用地取得率が高く5年以内に防災機能概成が見込めるため、完了期間宣言防災路線に位置付けております。「②定量的効果の具体的な内容」でございしますが、交通円滑化効果としまして、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の三つの便益を挙げております。他の4事業も同様となっておりますので、以降の事業の説明で同様の内容のものにつきましては、説明を省略させていただきます。「③費用便益分析」でございしますが、平成20年に国土交通省が改訂しました「費用便益分析マニュアル」の手法に基づき算出しております。他の4事業につきましても、同様に算出しております。本事業の費用便益比は2.71となっております。「④定性的効果の具体的な内容」でございしますが、機能的な道路ネットワークの充実、交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善、災害時における避難路及び災害遮断帯などの防災空間の確保、安全で快適な歩行者空間の確保、沿道土地利用の高度化、水道・ガス・電気等の供給処理施設の収容空間の確保の六つの項目を挙げております。他の4事業につきましても、同様でございます。「⑤事業の必要性」でございしますが、本路線は東西に横断する幹線道路を南北に連絡するもので、本地域の機能的な道路ネットワークを構築し、周辺道路の渋滞緩和を図るため重要であると考えております。

「4 事業の実現見通しの視点」の「①経過及び完了予定」でございしますが、平成9年度に事業着手しまして、平成27年度の完了予定としております。「②事業規模」と「③総事業費」は記載のとおりでございまして、平成23年3月末の「進捗率」としましては、事業費ベースで83%となっております。「④事業内容の変更状況とその要因」でございしますが、事業費を精査しましたところ、補償費が増額となり、前回の再評価時点より15億円の増となっている状況でございます。「⑤未着工あるいは事業が長期化している理由」でございしますが、用地取得におきまして、事業採択時点以降、土地価格が下落傾向にあることなどから、用地買収が難航しており、事業が長期化している状況でございます。他の4事業につきましても、同様の理由で事業が長期化している状況でございます。「⑦今後の事業進捗の見通し」でございしますが、防災機能は平成21年度に概成しまして、用地が確保できた区間から整備しているところでござ



いますが、残る用地取得を早急に進め、重点的に事業を実施し、平成27年度の整備完了をめざして進めてまいりたいと考えております。

「5 事業の優先度の視点」でございますが、一つ目の「重点化の考え方」につきましては、お手元に「説明資料1 街路・道路・橋梁事業実施状況説明資料」がございますが、こちらのスライドの32枚目「今後の街路事業について」に記載しております。その「大阪市の街路事業」で、事業実施中の路線を三つのグループに分けて説明しております。まず、一つ目の「重点整備路線、完了期間宣言防災路線」でございますが、これにつきましては、本路線も含んでおりまして、完了年次を公表いたしまして、重点的に整備を進めていくこととしております。二つ目の「他事業関連路線、鉄道・立体交差事業関連路線」は、他事業と連携して進めることが事業進捗上有利な箇所や他事業の進捗に合わせる必要のある路線に重点的な投資を行うこととしております。三つ目の「その他路線」でございますが、これにつきましては、当面積極的に用地買収を行わず、権利者からの買取要望には対応することとしまして、事業実施中の重点整備路線が完了次第、次の重点整備路線として位置付けを行うこととしております。

調書の方に戻っていただきまして、「5 事業の優先度の視点」の二つ目の「事業が遅れることによる影響」につきましては、道路ネットワークの構築、周辺道路の渋滞緩和、交通安全性や防災性の向上などの事業効果の享受が遅れることが考えられます。

「6 特記事項」でございますが、前回の再評価における対応方針では「事業継続（評価C）」としておりました。

最後に、「7 対応方針（原案）」でございますが、前回の再評価後に完了期間宣言防災路線に位置付け、重点的に事業を実施してきましたが、今後とも本地域の機能的な道路ネットワークの構築や周辺道路の渋滞緩和を図るとともに、交通安全性や防災性の向上を図るため、重点的に事業を実施し、平成27年度の整備完了をめざすものとして、「事業継続（評価A）」としております。

続きまして、調書2「河堀口舍利寺線」につきまして、御説明させていただきます。

別紙1のスライドの1枚目「事業概要」を御覧ください。本路線は、生野区の幹線道路を東西に連絡します幅員15mの補助幹線道路でございまして、当該区間は豊里矢田線と森小路大和川線とを結ぶものでして、防災や住環境面で多くの問題を抱えております生野区南部地区に位置し、面的な老朽住宅密集市街地整備と一体的に整備す

ることによりまして、当地区の防災性の向上や地区内交通の幹線道路へのアクセス性の向上を図るとともに、電線類を地中化しまして、無電柱化を行うことで安全で快適な道路空間の確保を図るものでございます。

調書の「3 事業の必要性の視点」の「①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化」でございますが、平成19年に本地区の住民より本路線の早期整備を求める嘆願書が提出されております。「③費用便益分析」につきましては、本事業の費用便益比は3.28となっております。「⑤事業の必要性」でございますが、本路線を含む生野区南部地区は、老朽化した住宅密集地ございまして、狭隘な道路が多く、また、公園などのオープンスペースの不足で、災害時に大きな被害を受ける恐れがございます。地区中央部を東西に貫通する本路線の早期整備を求める嘆願書が地元住民より提出されるなど、必要性は高まっていると考えております。

「4 事業の実現見通しの視点」の「①経過及び完了予定」でございますが、平成9年度に事業着手しまして、平成31年度の完了予定としております。「②事業規模」と「③総事業費」は記載のとおりございまして、平成23年3月末の「進捗率」としましては、事業費ベースで75%となっております。「⑦今後の事業進捗の見通し」でございますが、事業実施の必要性は高い状況であることから、予算の範囲内で着実な事業実施に努め、面的整備の完了年度でございます平成31年度の事業完了をめざして進めてまいりたいと考えております。

「6 特記事項」でございますが、前回の再評価における対応方針では「事業継続（評価C）」としておりました。

最後に、「7 対応方針（原案）」でございますが、住環境面、防災面などで多くの問題を抱えております生野区南部地区を横断する補助幹線道路としまして、自動車交通の円滑化及び歩行者等の安全性の確保の必要性は依然として高いことから、予算の範囲内で着実な事業実施に努め、平成31年度の事業完了をめざすものとしまして、「事業継続（評価B）」としております。

続きまして、調書3「鞍作線」につきまして、御説明させていただきます。

別紙1のスライドの1枚目「事業概要」を御覧ください。本路線は、平野区におきまして、東大阪市との境界から主要地方道大阪港八尾線までの間を南北に結ぶ幅員16mの補助幹線道路ございまして、本路線が存在する加美地区では住宅整備が図られ、住宅地と幹線道路とを連絡する道路として整備を行うものでございます。現道は、

歩道が未整備の区間や歩道幅員が狭い区間の区画道路となっておりまして、本路線を補助幹線道路として整備することで住宅整備により増加しました歩行者等の安全性の確保や幹線道路へのアクセス性の向上を図るものでございます。

調書の「3 事業の必要性の視点」の「①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化」でございますが、本路線は、先ほど「重点化の考え方」で御説明いたしました「その他路線」に位置付けられておりまして、年次計画どおりの予算確保が難しい状況となっております。「③費用便益分析」につきましては、本事業の費用便益比は、2.00となっております。「⑤事業の必要性」でございますが、加美地区の住宅整備が既に完了していることから、道路利用者が増加しておりまして、連続性のある歩行者空間の確保など、その必要性は高まっており、また、将来的には、東大阪市との交通ネットワークの形成の上でも必要性は高いと考えております。

「4 事業の実現見通しの視点」の「①経過及び完了予定」でございますが、平成9年度に事業着手しまして、平成27年度の完了予定としております。「②事業規模」と「③総事業費」は記載のとおりでございますが、平成23年3月末の「進捗率」としましては、事業費ベースで88%となっております。「⑦今後の事業進捗の見通し」でございますが、事業実施の必要性は高い状況ではございますが、限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しく、限定的な事業実施とならざるを得ない状況となっております。

「6 特記事項」でございますが、前回の再評価における対応方針では「事業継続（評価C）」としておりました。

最後に、「7 対応方針（原案）」でございますが、重点的な予算配分は難しい状況でございますが、自動車交通の円滑化や歩行者等の安全性の確保の必要性は高いことから、まとまった用地が確保された区間におきまして、暫定的に歩道整備を実施するなど、事業遅延による課題の対応に努めるものとしまして、「事業継続（評価C）」としております。

続きまして、調書4「尼崎堺線（西成南）」につきまして、御説明させていただきます。

別紙1のスライドの1枚目「事業概要」を御覧ください。本路線は、尼崎市から堺市の臨港地域を結ぶ「新なにわ筋」の愛称で親しまれている幹線道路でございまして、当該区間は、東西に走る国道43号から木津川平野線までの区間で、湾岸地域を通過

しているため、大型自動車の交通量が非常に多いところがございます。「大阪市地域防災計画」では避難路に位置付けられておりまして、また、本地域は、工場跡地に大型店舗等が進出するなど、生活圏へと年々変化しております。その結果、歩行者や自転車等の交通量が増加傾向にありますが、現道の歩道の幅員が狭いため、歩道の拡幅整備に併せて無電柱化を行うことで、安全で快適な歩行者空間の確保を図るとともに、自動車交通のアクセス強化を図るものがございます。

調書の「3 事業の必要性の視点」の「①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化」でございますが、本路線は、「その他路線」に位置付けられておりまして、年次計画どおりの予算確保が非常に難しい状況となっております。「③費用便益分析」につきましては、本事業の費用便益比は2.01となっております。「⑤事業の必要性」でございますが、大型車の交通量が非常に多く、沿道利用が生活圏に変化してきておりまして、現道の狭い幅員の歩道のままでは交通安全上問題があり、歩道の拡幅整備の必要性は高いと考えております。

「4 事業の実現見通しの視点」の「①経過及び完了予定」でございますが、平成9年度に事業着手しまして、平成27年度の完了予定としております。「②事業規模」と「③総事業費」は記載のとおりでございますが、平成23年3月末の「進捗率」としましては、事業費ベースで55%となっております。「⑦今後の事業進捗の見通し」でございますが、事業実施の必要性は高い状況ではございますが、限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しく、限定的な事業実施とならざるを得ない状況となっております。

「6 特記事項」でございますが、前回の再評価における対応方針では「事業継続（評価C）」としておりました。

最後に、「7 対応方針（原案）」でございますが、重点的な予算配分は難しい状況でございますが、自動車交通の円滑化や歩行者等の安全性の確保の必要性は高いことから、まとまった用地が確保された区間におきまして、暫定的に歩道整備を実施するなど、事業遅延による課題の対応に努めるものとしまして、「事業継続（評価C）」としております。

それでは最後の、調書5「十三吹田線」につきまして、御説明させていただきます。

別紙1のスライドの1枚目「事業概要」を御覧ください。本路線は、淀川区から東淀川区を結び、隣接の吹田市に至る幹線道路でございますが、既に吹田地域では阪急

電鉄千里線の交差部でアンダーパスの建設が進められており、本路線の整備によりまして市の北東部から吹田市域への幹線道路ネットワークが形成されることとなります。また、本地区は6m未満の狭い幅員の道路が多く、防災上の課題を解決する上でも重要な路線となっております。本路線を整備することで、機能的な道路ネットワークを構築し、交通安全の確保を図るとともに、電線類を地中化しまして、無電柱化を行うことで安全で快適な道路空間の確保を図るものでございます。

調書の「3 事業の必要性の視点」の「①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化」でございますが、本路線は、「その他路線」に位置付けられておりまして、年次計画どおりの予算確保が非常に難しい状況となっております。「③費用便益分析」につきましては、本事業の費用便益比は、1.51となっております。「⑤事業の必要性」でございますが、淀川区から吹田市に至る幹線道路ネットワークの形成、また、幅員が狭い道路が多い本地域の歩行者等の安全性や防災性の向上が図れることから、整備の必要性は高まっていると考えております。

「4 事業の実現見通しの視点」の「①経過及び完了予定」でございますが、平成9年度に事業着手しまして、平成27年度の完了予定としております。「②事業規模」と「③総事業費」は記載のとおりでございますが、平成23年3月末の「進捗率」としましては、事業費ベースで18%となっております。「⑦今後の事業進捗の見通し」でございますが、事業実施の必要性は高い状況ではございますが、限られた予算の中で本路線への重点的な予算の配分は難しく、限定的な事業実施とならざるを得ない状況となっております。

「6 特記事項」でございますが、前回の再評価における対応方針では「事業継続（評価C）」としておりました。

最後に、「7 対応方針（原案）」でございますが、重点的な予算配分は難しい状況でございますが、地権者の買取要望への対応などによりまして事業遅延による課題の対応に努めるものとしまして、「事業継続（評価C）」としております。

以上で街路事業の御説明を終わります。

**（塚口座長）** 若干、時間が超過気味ですので、少し急いでお願いいたします。

**（浜上道路課長）** 道路部道路課長の浜上でございます。続きまして、道路事業について、説明させていただきます。よろしくお願いたします。道路事業は調書の番号が少し飛びまして、調書8の市道西成区第369号線と調書9の主要地方道住吉八尾線との

2路線でございます。

まず、調書8「市道 西成区第369号線 道路改良事業」について、説明させていただきます。

「1 再評価理由」につきましては、「事業開始年度から起算して5年目の年度において継続中のもの」に該当いたします。

「2 事業概要」につきましては、別紙1の冒頭のスライドの1枚目にも記載しております。「②事業目的」でございますが、本路線は大型自動車の交通量が非常に多く、周辺地域における重要な補助幹線道路となっております。現状幅員約5.5mの道路ですが、歩道のある13mの道路に拡幅いたしまして歩車道の分離を行うことにより、自動車交通の円滑化や歩行者等の通行の安全性の確保とともに、防災性の向上を図ることとしております。

「3 事業の必要性の視点」の「①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化」につきましては、現在も事業着手時と変わらず、道路改良の必要性は高い状況だと考えております。「②定量的効果の具体的な内容」につきましては、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少、歩行者の安全性・快適性の向上の四つの便益を考えておりまして、この考え方は、この後で説明させていただきます住吉八尾線についても同様でございます。「③費用便益分析」についてですが、道路事業も、先ほどの街路事業と同様に「費用便益分析マニュアル」や平成11年に道路投資の評価に関する指針検討委員会で示されました「道路投資の評価に関する指針（案）」に準じて算出しております。本事業の費用便益比は1.65となっております。「④定性的効果の具体的な内容」につきましては、機能的な道路ネットワークの充実や交通流の円滑化に伴う沿道環境の改善、災害時における避難路及び災害遮断帯などの防災空間の確保といったものなどが挙げられまして、次に説明いたします住吉八尾線についても同様でございます。

「⑤事業の必要性」につきましては、本路線は周辺地域の経済産業を支える重要な補助幹線道路として利用されておりますので、円滑な車両通行を確保する必要があります。また、緊急避難場所に指定されております西成公園や西成高校などの公共施設にも面しておりますことから、歩行者や自転車の安全な通行を確保するために必要であると考えております。

「4 事業の実現見通しの視点」でございますが、調書に記載のとおりでございます。なお、「進捗率」につきましては、用地取得率が61%、工事進捗率は暫定整備で

ありますが6%となっております。「⑤未着工あるいは事業が長期化している理由」といたしましては、先ほどの街路事業と同様に、土地価格が下落傾向にあることなどから用地取得が難航しているということが主な理由でございます。これにつきましては次の住吉八尾線も同様でございます。「⑦今後の事業進捗の見通し」につきましては、事業用地の確保について公有地の整理や民有地の買収を進めまして、一定区間の用地確保が完了した箇所から順次整備を行い、平成26年度の事業完了をめざしてまいりたいと考えております。

「5 事業の優先度の視点」でございますが、「重点化の考え方」は、別紙1のスライドの4枚目の「事業費の見込み」のところグラフを見ていただくと分かりやすいのですが、道路事業では事業費が非常に削減されていく中で、既存の道路舗装に対する維持管理費の確保が最優先の課題となっております。一方、我々が行っております道路改良事業としては、市内に多数ある改良が必要な道路の中から、緊急性が高く、集中的に整備する必要がある箇所を抽出して集中投資をすることにしておりまして、本路線や、次に説明します住吉八尾線において事業の進捗を図っているところでございます。

最後に、「7 対応方針」でございますが、本事業の必要性は依然として高いと考えておりまして、用地取得率も一定あります。先ほども申しました道路整備に順次着手していることもありますので、予算の範囲内で着実な事業実施に努め、平成26年度の事業完了をめざすこととし、「事業継続（評価B）」としております。

続きまして、調書9「主要地方道 住吉八尾線 道路改良事業」でございますが、先に説明いたしました西成区第369号線と同じ内容については、説明を割愛させていただきますので、よろしく申し上げます。

「1 再評価理由」につきましては、「事業再評価した年度から5年間が経過後の年度で継続中のもの」に該当いたします。

「2 事業概要」につきましては、先ほどと同様に別紙1の冒頭のスライドの1枚目にも記載いたしております。「②事業目的」でございますが、本路線につきましては、大阪市と八尾市とを結ぶ補助幹線道路で沿道には枯木町公園等が位置しております。通学路やバス路線でもあることから、自動車交通量、歩行者等の通行量が多い状況となっております。現在の幅員約5mの道路を両側に歩道を有する幅員11mの道路に拡幅いたしまして、歩車道の分離を行うことにより、先ほどと同様に自動車交通の円

滑化や歩行者等の通行の安全性の確保とともに、防災性の向上を図ることといたしております。

「3 事業の必要性の視点」の「①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化」につきましては、平成18年度に実施いたしました事業再評価の時点から、現在も変わらず道路改良の必要性は高い状況だと考えております。「③費用便益分析」ですが、本事業の費用便益比は1.66となっております。「⑤事業の必要性」につきましては、本路線の北側に都市計画道路大和川北岸線が平成16年度に完成しておりますが、東端の大阪狭山線へは高架で接続していないため、今後も南方面への通行には本路線を利用しなければならず、路線バスの安全な走行確保、通学路の安全対策、緊急車両の円滑な通行の確保のためにも、この道路整備が必要であると考えております。

「4 事業の実現見通しの視点」でございますが、調書に記載のとおりでございます。なお、「進捗率」につきましては、用地取得率は76%に達しておりますが、工事進捗率については0%となっております。「⑦今後の事業進捗の見通し」につきましては、道路整備着手に向けて用地の取得に努めまして、取得が困難な物件については土地収用への移行も視野に入れまして、地権者との交渉を継続するよう考えております。また、用地確保が一定区間完了した箇所から順次道路整備を行い、平成26年度の事業完了をめざしてまいりたいと考えております。

「6 特記事項」になりますが、平成18年度に実施しました事業再評価における対応方針は「事業継続（評価A）」でございました。

最後に、「7 対応方針」でございますが、本事業の必要性は依然として高い状況であります。用地取得率は高いものの、先に説明させていただきましたように道路事業の優先度の視点における本事業の位置付け等を踏まえまして、予算の範囲内で着実な事業実施に努め、平成26年度の事業完了をめざすこととし、「事業継続（評価B）」としております。

道路事業の御説明は、以上でございます。

**（西川橋梁課長）** 道路部橋梁課長の西川と申します。続きまして、調書10「主要地方道 大阪狭山線（下高野橋）橋梁架替事業」について、御説明いたします。

別紙1のスライドの1枚目「事業概要」を御覧ください。本路線は、東住吉区から大阪狭山市に至る幹線道路でございまして、大和川を渡る下高野橋は昭和2年に架橋され、既に約80年が経過し、老朽化が著しい上に、歩道、車道ともに幅員が狭く、



治水面においても橋脚数が多いなど、多くの課題を抱えております。一方、本路線は地域に密着した生活道路として広く利用されておりますので、安全で快適な道路交通の提供と確保を目的としております。

調書に戻っていただきまして、順番が前後しましたが、「1 再評価理由」でございますが、本事業は平成14年度の着工から10年経過してございまして、「事業開始年度から起算して5年目の年度において継続中のもの」に該当するものでございます。

次に「3 事業の必要性の視点」の「①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化」でございますが、本市の管理橋梁につきましても、非常に高齢橋と言われる古い橋梁が多くございます。近年の財政状況を踏まえますと、これまで以上に効率的・効果的な維持管理が必要になってくると考えております。そのため、機能性・健全性・経済性等を総合的に評価しまして架け替えか延命化かの判定を行うなど、計画的な維持管理を実践しているところでございます。次に、「②定量的効果の具体的な内容」につきましても、調書に記載のとおりでございます。「③費用便益分析」につきましても、費用便益比が2.10となっております。また、「④定性的効果の具体的な内容」につきましても、架け替えによる地震等の災害リスクの減少であるとか、治水上の環境改善、安全で円滑な通行空間の確保などの効果が発現するものと考えております。よって、「⑤事業の必要性」としましては、老朽化が年々深刻さを増す中で、狭隘道路の解消、治水環境の改善などの面で事業の必要性は非常に高いと考えております。

続きまして、「4 事業の実現見通しの視点」でございますが、着工が平成14年度、今年度には架け替えの新しい橋の架設を完成させ、27年度に事業を完了する予定となっております。「進捗率」につきましても、用地面積880㎡のうち約80%取得の進捗でございます。また、事業費ベースでも、約72%投資の進捗となっております。

「⑤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、本事業は河川内の工事でございますので、11月から翌年5月末までのいわゆる非出水期間のみ工事が認められるもので、当初より長期にわたる事業となっておりますことと、もう一つ、本橋南詰の取付部に不法占拠物件が事業開始前からございまして、その解消に時間を要したため、長期化しているということでございます。「⑦今後の事業進捗の見通し」でございますが、不法占拠物件の解消につきましても本年度で既に解消が図られましたので、新橋架設につきましても今年度で完了させ、今後は既設橋梁を撤去しまして、平成27年度の事業完了をめざしていきたいと考えております。

「5 事業の優先度の視点」でございますが、先ほども申しましたように、本市の橋梁の架け替えに当たっては、総合的に評価しまして、架替選定を行っております。本橋につきましては、架替橋梁として選定されたもので、建設局の運営方針におきましても、老朽化した橋梁の改築・更新の実施橋梁に位置付けて、重点化を図っているものでございます。

最後の「7 対応方針（原案）」でございますが、下高野橋の老朽化につきましては、先ほども申しましたように年々深刻さを増しておるところで、狭隘道路の解消、治水環境の改善など、事業の必要性は依然として高いものと考えております。現在は新橋架設もほぼ完了しておりますことから、事業完了までの目途も立っておりますので、「事業継続（評価A）」と考えております。

橋梁事業の御説明は、以上でございます。

（塚口座長） ありがとうございます。急がせまして、申し訳ございませんでした。

それでは、ただいまの8事業につきまして、委員の皆様方から御意見、御質問等がございましたらお願いしたいと思います。どの事業からでも結構でございますので、いかがでございましょうか。

（松島委員） どの事業がというのではなく、全体について、お聴きしたい点がございます。それは、総事業費のところでございますが、前回の再評価時点又は事業開始時点に比べて変わっているものと変わっていないものがあるかと思いますが、その理由を御説明いただきたいと思います。また、もし各段階で何か変わっているものがあるとすると、今後の見通しについても増加が見込まれるなど、そういったことがあるのか、ないのか、といった点について御説明いただければと思います。

（塚口座長） 全体ということでよろしいですね。

（松島委員） そうです。

（塚口座長） では、お答えいただけますでしょうか。事業費関連の動きでございます。

（尾崎調整課長） 道路部調整課長の尾崎でございます。よろしくお願いたします。

まず、街路事業の説明であったかと思いますが、街路事業につきましては、用地取得費あるいは建物を撤去してからの補償費、こういったものが必要となっております。これらの費用につきましては、土地の価格変動や建物の劣化具合などによりまして、額が変わってまいりますので、当然変化するものと考えております。これは経年により変化してまいりますので、その精査の結果によるものでございます。一方、工事費

につきましても、事業開始後もいろいろな技術的な検討を行いますので、そういった検討によって増減が生じて変化してまいります。なお、工事完了が近いような事業につきましても、今後もその事業費で完了できるというのが一般的であると考えております。

以上でございます。

(松島委員) 例えば完了予定が延びた事業が幾つかあるかと思うのですが、その場合に事業費が単純に増加するのが普通だと何となく考えるのですが、それでも変わっていないということの理由は、どちらに当たるのでしょうか。

(尾崎調整課長) 具体的にどこを見たらよろしいでしょうか。

(松島委員) 例えば調書2の河堀口舍利寺線は、再評価時点では総事業費が55億円で、完了予定が27年度となっておりますが、今回の再々評価時点では完了予定が31年度に延びているにもかかわらず、総事業費は変わらないというところですか。

(尾崎調整課長) その点につきましては、事業規模にもよるのですが、精査する段階で残りの残存物件を個々に精査しております。路線価等も見ながら精査しておりますが、そういった中で、特に今のところ、特段あまり変化がなかったということで、これらの費用を横ばいに入れておりますので、総事業費に変化は生じておりません。

(松島委員) そうすると、遅延による増加というものはなく、極端な話、何年に終わろうとも、地価が変わらなければ、基本的には総事業費は一定であると考えてよろしいのでしょうか。

(尾崎調整課長) そうです。地価と建物の補償の考え方の部分から見ますと、そういうことになります。

(塚口座長) ほかに、いかがでございましょうか。

(水谷委員) 全ての事業に関して必要性があるというのは分かったのですが、全体的に記載されている街路事業や道路事業で遅延している理由が用地買収で、地価が下落していて買収になかなか応じてくれないのだという御説明がありました。例えば調書2の河堀口舍利寺線のところでも、住民の方も必要性を認識されていて、嘆願書を提出しているにもかかわらず、用地買収ができないという状況であると、限られた予算の中で継続するのが大丈夫なのかという疑問が出てきます。そうすると、用地取得率が相対的に低いようなところでは、本当に事業を継続できるのかどうかを説明していただければと思います。特に評価Bや評価Cについて。似たような状況になっているの

にもかかわらず、ある事業は評価Bに、ある事業は評価Cになったりしている。その理由が何であるのかが知りたいところです。

(塚口座長) これは、街路事業と道路事業の全体を通してということをございしょうか。

(水谷委員) 例えば、街路事業で調書2の河堀口舍利寺線が評価Bに、調書3の鞍作線や調書4の尼崎堺線や調書5の十三吹田線では評価Cになっていますよね。特に用地取得率が、調書2の河堀口舍利寺線では74%で、調書3の鞍作線は88%、調書4の尼崎堺線は82%となっています。費用便益比を見ると、調書2の河堀口舍利寺線の方が高いので当然その必要性は分かるのですが、評価Bと評価Cとの違いについて、何に基づいて判断されたのかということの説明をいただければと思います。

(塚口座長) 街路事業に関しまして御説明をお願いいたします。

(麻生街路課長) 河堀口舍利寺線は生野区南部地区に位置しておりますが、密集市街地でございますので非常に防災性などに問題があり、他にも生野区南部地区で防災性の向上を目的とした整備事業を実施しております。本路線につきましては、第4次地震防災緊急事業五箇年計画の中で消防活動が困難な地域を解消する道路として位置付けられております。一方、平成31年度までに一体的な事業完了をめざすという目標がございますので、これに合わせて、当局の方でも一体的に進めているところでございます。

(尾崎調整課長) 少し補足の説明をさせていただきます。

「説明資料1」を御覧いただきたいと思います。先ほどの事業の説明でも少し触れておりましたが、スライドの32枚目「大阪市の街路事業」というところで街路事業全体の進め方を書いております。その中で、重点整備路線と完了期間宣言防災路線という二つの路線の位置付けを記載しております。これにつきましては、用地取得率が高く整備効果が早期に発現できる路線、こういったものについては、少し投資すれば効果が発現できるといったことで、評価Aといたしまして、事業継続していきたいということがございます。一方、調書5の十三吹田線で特に見られますように、用地取得率がこの路線につきましては55%ということで低率になっておりますが、こういった路線に幾ら重点的に投資しましてもすぐに効果が出ないといった状態ですが、当然整備はしないといけないので、休止や中止ということにはならず、評価Cということで、限られた予算の中で限定的な事業継続をしていかなければならない。大体、

こういう考え方で評価させていただいております。

(塚口座長) よろしゅうございましょうか。

(水谷委員) 用地取得率でいうと、例えば、評価Bの河堀口舍利寺線では74%であり、26%はまだ取得されていない。防災上の関係、いろいろなことを考えたときに必要だということで、嘆願書が提出されているにもかかわらず、住民が用地買収に応じてくれない。その点がちょっと気になる場所なのです。決して必要性がないと言っているつもりはないのですが、ほかの人にも分かるような説明をしていただかないと。こういう財政状況が厳しいときには、多分理解が得られないのではという気がします。用地取得率や工事進捗率を調書3の鞍作線や調書4の尼崎堺線と比べると、用地取得率が若干低いですが、投資効果が発現する割合は非常に高いので、調書2の河堀口舍利寺線の方を集中的に投資する方向で進めたい。そういう理解でよろしいでしょうか。

(尾崎調整課長) 今、委員からコメントをいただきましたように、私どもとしましても、調書2の河堀口舍利寺線の評価Bとしておりますのは、生野区南部地区の密集市街地という、大阪市としても大きな課題を持っているところ。こういった課題に対して、これを解決していくべしということで、そういう意味で、調書3の鞍作線の方が用地取得率で高い状況でありましても、まちづくり上の課題があるので、これについては「解決していくべし」といった意味で、優先順位を上げて評価Bとさせていただいております。委員の御指摘のとおりでございます。

(塚口座長) ありがとうございます。

全体を通して、何か御質問はございますでしょうか。8事業全体に関する御質問は、建設局の方がいらっしゃるときに全てお出しいただきたいと思っております。全体を通しての御質問が出ないということでありましたら、最初の調書1から調書10までの(調書6及び調書7を除く)8事業に関しまして、それぞれ個別の御質問があるかどうかということを私の方でお尋ねさせていただきたいと思っております。

それでは、調書1の豊里矢田線に関しまして、何か御意見・御質問はございませんでしょうか。

特にないようでございますね。

調書2の河堀口舍利寺線につきましては、いかがでございましょうか。

こういうふうに私がお聴きして、最後にもう一度、全体を通して何か御質問はございませんかとお尋ねしたいと思います。まず、個別の事業につきましてお気付きの点

がございましたら御指摘いただきたいと思います。

そうしましたら、調書3の鞍作線については、いかがでございましょうか。

調書4の尼崎堺線については、いかがでございましょうか。

(角野委員) 尼崎堺線について、調書8の道路事業の市道西成区第369号線とかなり近い位置にありますよね。もちろん街路と道路とで性格が違うということの理解は、ある程度しているつもりなのですが、街路事業の尼崎堺線の位置と道路事業の市道西成区第369号線の位置とが近いという点で、この相互の関連について何らか考えておく必要があるのかどうか、全く別のものとして見ておくことで良いのかどうか、ということをお教えいただければと思います。地図で拝見する限り、尼崎堺線は調書8の市道西成区第369号線の東側に工場か何か、学校か、何かよく分かりませんが、それらを挟んでいるように見えるのですが、どうなのでしょう。

(尾崎調整課長) お答えいたします。

まず、調書4「尼崎堺線(西成南)」別紙1のスライドの8枚目を御覧いただきたいと思います。A3判のとじた資料でございます。この一番下に尼崎堺線の計画幅員を掲載しております。この幅員では、車道を4車線とるということで、尼崎堺線につきましては、大阪市の湾岸地域の南北の幹線道路という位置付けでございます。一方、調書8「市道 西成区第369号線 道路改良事業」についても同様の資料、別紙1のスライドの8枚目を御覧いただきたいと思います。こちら先ほど同様に道路の基本断面を右側に掲載しておりますが、こちらは車道の幅員が7mということで、ここは対面の1車、1車ということで、これは南北の幹線道路ではなく、地区内の交通を処理する交通安全に寄与するような生活系の道路でございます。こういったことで、御質問の関連性ということでございますが、道路の性格としまして、幹線道路と生活道路という道路の使い方の違いがあるということで、特にこのネットワークを相互に活用しながら道路ネットワークを構築するということは、大きな視点ではあるのかも分かりませんが、考えておりません。道路の機能が違うということでございます。

(角野委員) ということは、相互に交通が行き来するというような可能性は極めて低いわけですね。

(尾崎調整課長) はい。

(角野委員) 分かりました。

(塚口座長) ありがとうございました。

それでは、引き続きまして、調書5の十三吹田線については、何か御質問はございますでしょうか。

調書8の市道西成区第369号線道路改良事業については、いかがでございましょうか。

調書9の主要地方道住吉八尾線道路改良事業については、いかがでございましょうか。

調書10の主要地方道大阪狭山線（下高野橋）橋梁架替事業については、いかがでございましょうか。

**（松島委員）** 本事業は、昭和2年に架橋のかなり古い橋の架け替えということで、例えば、このまま放っておくといつ壊れてしまうか、どういった時点で機能がなくなってしまうか、といった試算はされていますでしょうか。

**（西川橋梁課長）** 調書10の別紙1のスライドの5枚目のところですが、「老朽化橋梁の改築・更新の実施方針」という資料が付いているかと思えます。放っておけばいつ壊れてしまうか、というのはなかなか難しいのですが、こういう古い橋梁につきましては、ここに記載しておりますように、架替検討マトリクスというもので、まずは、1次選定をいたしております。機能性と健全性をマトリクスで1次選定して、そこで架け替えがある程度必要かと思われる橋梁につきましては、今度、2次選定でライフサイクルコストとして50年を想定して延命化した場合、どれぐらいの維持管理費が掛かるのかを試算をして最終的に架替橋梁を選定することにしております。具体的な数字が示せなくて申し訳ないのですが、この橋も同様の検討を行いまして、架け替えということになっております。

**（松島委員）** そうしますと、ここで試算されております費用便益分析で、この事業を実施しない場合というのは、要は、このまま維持補修で延命化した場合を比較の対照としているということよろしいのでしょうか。この事業を実施した場合というのは、新しく架け替えということですがけれども、それを実施しない場合というのは、現状の橋を維持補修等で延命化が適切に図られた場合と考えてよろしいのでしょうか。

**（西川橋梁課長）** そうです。

**（塚口座長）** ありがとうございます。

それでは、本日議論しております8事業につきまして、全体を通して何か御意見・御質問がございましたら、お願いいたします。

(角野委員) 特に街路事業で進捗の遅い理由として、地価の下落によりなかなか買収に応じてもらえないというのがたくさんあったのですが、もしそれでも、進捗を早めるために、いわゆる地権者に対して市場価格より若干上積みしてでも事業の進捗を図るというような、そういう制度はあり得ないのでしょうか。昔でしたら値段が高過ぎて進まないというのはよく分かるのですが、それが安過ぎて進まないというのは、不思議なものだなという気がします。

(麻生街路課長) その辺は担当している部局が他にございまして、詳しいことは言えませんが、基本的に上積みはございません。飽くまでも基準に基づいて積算しているということでございます。

(角野委員) そうすると、地道に説得していくということに尽きるということですね。

(麻生街路課長) それか収用制度を使いながら、慎重な対応になるかと思えます。

(角野委員) そうすると、地価がますます下落していくと、ますます難しいという状況が起こってくるということですか。

(麻生街路課長) 下落傾向ではございますが、ある程度下がりながらも止まるという、そのような状況なのですが、補償内容に御理解いただけず、時間を要する場合もございますので、協力してもらいながら事業を進めなければいけないと考えております。

(角野委員) 「これ以上延ばすともっと下がりますよ。だから、今のうちに…」というような話もあり得るということですか。

(麻生街路課長) その辺の状況を見ながら、話を進めておりますので、やはり早く事業の進捗を図っていきたいと考えております。

(角野委員) 分かりました。

(塚口座長) ありがとうございます。

それでは、およそ予定の時間となっておりますので、この辺りで建設局所管の事業に関する質疑応答を終了してよろしゅうございましょうか。

それでは、建設局の皆様、ありがとうございます。御退席していただいて結構でございます。

(建設局職員 退席)

(塚口座長) さて、本日は建設局所管8事業の質疑を行ったわけですが、取りまとめの方向について、お諮りしたいと思います。

どういう視点でお考えいただくかということでございますが、各局の自己評価など



が妥当であると思われる方、あるいは妥当でないと思われる方、こういった説明が不足しているのか、あるいはどこに疑問点があったか、こういったことを御指摘いただければと思います。また、次回に追加説明を求めるべきか、あるいはまた、追加資料の提出を求める必要があるかどうか、また、個別の事業につきまして、特に意見がないかどうか、こういったことを言っておきたいとか、そういうことがございましたら、御議論いただきたいと思います。要するに、自己評価の妥当性、それから、追加説明、追加資料の提出、こういったものを求めるのか、それから、その他の御意見があれば御議論いただきたいと思っております。

各事業を順番に対象にして議論していきたいと思っております。

調書1の豊里矢田線からまいります。豊里矢田線につきまして、私が今申し上げたような視点から見まして、委員の皆様方から何か御意見等はございますでしょうか。こういう資料を追加して欲しいとか、現在示されております自己評価に若干の疑問があるとか、どういう視点からでも結構でございますが、何かございますでしょうか。

(高瀬委員) 個別というよりか、もしかしたら全体ということになるのかもしれないのですが、未着工の理由として、先ほどから議論されているように、地価の下落傾向で用地買収が難航し、事業が長期化しているというのが全てに共通して出ていると思うのです。その中で必要性とかと現在の進捗状況で評価がA・B・Cと分かれていると思うのですが、建設局の方の視点ではなくて、用地買収が難航しているときの大阪市全体の視点、どの段階まで行ったら、あるパーセンテージで土地収用法を適用する、何かそういう基準というのでしょうか、そういうものがあれば、それでこの事業が「その中のこの段階なので、もう少ししたら収用まで行くのです」というのがあればA・B・Cという評価が判断しやすいように思います。これは多分、追加資料なり、判断基準なりで説明していただきたいと思っております。

以上です。

(塚口座長) これはどの事業というのではなくて、地価の下落に伴う用地取得の難航、この辺りの考え方についてでしょうか。

(高瀬委員) 調書1の事業に関しましては評価Aなのですが、先ほどから出ております特に評価Bと評価Cとの区別ですね。評価Aの必要性は、何か別の観点からも分かるような気がするのですが、特に評価Bと評価Cとの評価の分け方が分かりにくいように思っております。

(塚口座長) ということは、いかがいたしましょうか。追加資料ということであるのか、あるいは、もう一度お越しいただいて御説明いただいた方がよろしいのでしょうか。

(高瀬委員) 建設局の方がというのではなく、大阪市全体としての考え方ということであるのかと思います。だから、追加資料か、追加説明かは、お任せいたしますので、こちらの判断材料になればと思っております。

(塚口座長) ありがとうございます。

事務局の方で何かございますでしょうか。

(生駒行政評価担当課長) もし必要でしたら、その辺りの考え方を、次回に建設局から資料として提出していただくということで対応したいと思います。

(加茂委員) 似たような話なので、これをどなたに聴けば良いのかちょっと迷ったのですが、全体的に道路と街路とで、A・B・Cという評価をどう判断したのか。恐らく違う人格の人が付けたのではないかという気がします。ただ、こちら側で道路と街路の説明を順番に全部聴いてしまうと、調書8と調書9の道路事業が評価Bで、調書3の街路事業が評価Cというのはなぜなのかと思ってしまう。例えば、用地取得率は調書3の街路事業の方が高いですし、事業費ベースの進捗率を見ますと、調書3の街路事業は88%で、調書8と調書9の道路事業の方は60%台なのです。だから、評価Cの街路事業の中で、例えば、調書4と調書5は事業費ベースの進捗率が55%と18%ということですので、評価Cなのかと思うことにしまして、事業費ベースの進捗率が88%で、評価Cの調書3の街路事業は、費用便益比が2.00であり、一方、評価Bの調書8と調書9の道路事業では、費用便益比が1.65と1.66です。評価Bの調書2の街路事業で費用便益比が3.28というものがありますが、そういう意味で、個々の質問ではないと思うのです。道路と街路の説明を一緒に聴いてしまうと、これはどうも違う人格の人が、違う判断基準で評価したのではないと思われる部分があります。少し疑問に感じますので、その辺りの考え方を少し答えていただけたらと思います。

(塚口座長) 事務局から何かございますでしょうか。

(生駒行政評価担当課長) 事務局でお聴きしておりますのは、いわゆる評価Cの方は、どちらかといいますと歩道整備だったと思います。歩行者の安全な通行の確保という観点で、車道そのものはある程度整備できていたと思います。調書8と調書9の道路につきましては、道路そのものが狭く、安全な通行の確保の観点から、やはり緊急性

という面で、少しレベルが高いというようなお話を聴いております。必要でしたら、その辺りも、また次回の説明資料として、追加で提出していただこうかと思えます。今お聴きしてもよろしいのですが、どういたしましょうか。

(塚口座長) どういう立場で御発言いただくかということですが、もし可能ならば、形式的ではございますが、説明者席へお一人で結構でございますから、お越しいただきまして、御説明いただけますでしょうか。

次回でも結構でございますが、今説明いただけるものでしたら、お願いいたします。

(尾崎調整課長) 限られた時間内の話ですので、納得いただけるかどうかは別といたしまして、まずは大きな考え方としまして、今回の資料に出ております評価分類というもので、個々の事業ごとに基本的にはチェックをしてございます。今、それで評価を横並びにしたときに、その考え方として評価Bと評価Cとの区分が不明確ではないかという御質問かと思われます。それで、街路事業の場合、完了期間宣言防災路線だとか重点路線だとかで、そういう事業期間を明確にて実施する。用地取得率が高い場合、こう評価して事業を進めております。一方、道路事業の場合には、そういった基準を設けずに現在事業をしているのが実情でございます。そういったことから、評価A・評価B・評価Cの考え方が統一的に出来ているかということ、現在、個々の事業ごとの関係、道路事業も入っておりますので、出来ていないというのが実態でございます。次回はそういったところの説明がもう少しできますよう整理させていただくとお答えさせていただきます。

(塚口座長) ありがとうございます。

本日、最初に御説明いただきました資料2「事業再評価の方法について」ですが、これは建設局の事業だけでなく、他の局の事業も通して、全事業を通して、こういう考え方ということでございますから、道路事業も街路事業もこの方針で基本的に評価しているということでございますから、加茂委員の御質問に対しまして、次回に追加資料というものを御用意いただけますでしょうか。

(尾崎調整課長) はい。

(塚口座長) よろしくお願いいたします。

では、ほかにもございますでしょうか。

(松島委員) 私も個別というよりも全体に関してなのですが、特に街路事業のところ、重点整備路線や完了期間宣言防災路線などの位置付けがございまして、これに基づい

て事業が行われている。その結果、進捗率が当然高くなるわけですが、そもそもどうしてこれが重点整備路線となったのか。そのプロセスについても、次回説明していただけると、より判断がしやすくなるかと思います。

(塚口座長) それにつきましては、事業評価におきまして、重点整備路線かその他か、ということが根拠になってきたわけでございます。ただ、そういう説明の仕方ではなく、松島委員が言われましたように、なぜ重点整備路線になっていたかということの一つ掘り下げて、そればかり詳しくというのはなかなか無理でしょうが、その一つを掘り下げて、こういう理由で重点整備路線になっているのです、といった説明をしていただいた方が納得しやすいと思います。昨年、一昨年においても、その辺のことをお聴きしているのかも分かりませんが、この会議は、昨年度と同じような機能を持つてはおりますが、組織としては違っておりますので、今の松島委員の御質問に対して、次回に何がしかの資料を用意して御説明いただければと思います。

ほかに何かございませんでしょうか。

私、承っておりますのは、この一つ一つの評価について、その是非をいたしましても、前提が少し分かりにくいというようなことでもございましたので、あえて自己評価の妥当性について委員の皆様方に意見をお聴きするというのではなくて、追加説明、追加資料、こういったものの必要性についてお聴きしたいと思います。どの事業でも結構でございます。もう少し、全体ではなくて個々の、今のところ、全体として局にお願いしたことがございますけれども、個別の事業につきまして、もう少しこの部分の補足説明をして欲しいとか、そういう御意見がございましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

全体の枠組みや考え方のところでかなり大きな宿題も出ておりますが、個別の事業について、全体的なお答えをしていただければ、判断ができるような状況になりますでしょうか。

(角野委員) 個別にということで、街路事業の十三吹田線、調書5なのですが、前回の再評価から比べて進捗率が同じ18%でほとんど進捗していないということで、事業継続の意義といいますか、必要性はあるという辺りで、なぜ全く進捗しなかったのかということの説明していただけたらと思います。他にも進捗率が前回の再評価から余り伸びていないものもあるのですが、取り分け、この事業が気になったものですから、少し説明していただけたらと思います。

(塚口座長) これは宿題にいたしましょうか。今、この場の質疑にいたしましょうか。

どちらの方がよろしいでしょうか。それでは、形式的なことで申し訳ございませんが、こちらの説明者席でお答えいただければと思います。よろしくお願いいたします。

(石井街路課長代理) 街路課の石井と申します。よろしくお願いいたします。

十三吹田線につきましては、前回の事業再評価におきましても事業継続の評価Cという判定で、ある一定の範囲内で事業を進めるということで、地権者からの買取要望があった場合のみ用地を取得していくというように進めております。その際に、特に一般財源は事前に用意しておりませんので、別の先行取得事業会計というもので対応しております。そこでの一定の買取要望に応じるという形での事業進捗はございます。

(塚口座長) ありがとうございます。

では、他に個別、全体、どちらでも結構でございますが、何か御意見等はございませんでしょうか。建設局に追加の説明あるいは資料というものをお願いする場合には、この場で御意見をいただければありがたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、特にならぬでございますので、本日の会議はこれにて終了させていただきたいと存じますが、何分、この資料、結構大部でございます。したがって、後日、もしお気づきの点がございましたら、事務局へ何らかの方法でお知らせいただければ、事務局で対応していただけるかと思っております。お気づきの点がございましたら、遠慮なく事務局へお知らせください。

それでは、事務局から何か連絡事項等、ございますでしょうか。

(生駒行政評価担当課長) 熱心な討議、ありがとうございます。

座長からも、今、御案内ございましたが、本日の案件につきまして、追加で御質問等がございましたら、メールで事務局までお知らせをいただきたいと思います。

次回の第2回の会議でございますが、11月2日水曜日の9時半から12時までの予定で開催を考えております。

対象事業は建設局所管2事業、ゆとりとみどり振興局所管2事業、都市整備局所管1事業、港湾局所管4事業、水道局所管1事業の計10事業となっております。これに加えて、本日の案件で宿題となりました建設局の事業につきましても御議論いただきたいと思います。御案内は追ってお送りいたしますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

(塚口座長) それでは、本日の第1回大阪市建設事業評価有識者会議を終了したいと思います。委員の皆様方には、円滑な会議運営に御協力いただきまして、誠にありがとうございました。これにて終了いたします。ありがとうございました。

— 了 —