

第1回 大阪市建設事業評価有識者会議

- 開催日時 平成24年11月15日（木） 午前9時30分から午前11時00分まで
- 開催場所 大阪市役所（本庁舎） 7階 市会第3委員会室
- 出席者
（委員） 塚口座長、角野座長代理、高瀬委員、松島委員、水谷委員
（大阪市）
 - ・ 建設局
福西街路担当部長、岸本鉄道交差担当課長、上田街路課鉄道交差担当課長代理、尾崎調整課長、河合業務改革担当課長
 - ・ 都市整備局
阿倍野再開発事務所 野原所長、小田経営担当課長、川上工事調整担当課長、岩崎工事調整担当課長代理
 - ・ 港湾局
渡部防災・施設担当部長、丸山計画担当課長、田邊保全監理担当課長、植村緑地管理担当課長、松井開発調整担当課長、高橋港湾再編担当課長
 - ・ 市政改革室（事務局）
谷川市政改革室長、岡本PDCA担当部長、椎名事業再構築担当課長
- 議題等
 - 1 開会..... 2
 - 2 議事..... 3
 - (1) 平成24年度事業再評価の進め方等について..... 3
 - (2) 事業再評価対象事業の説明・質疑応答..... 5
 - ◇建設局所管 1事業（阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業）..... 5
 - ◇都市整備局所管 1事業（阿倍野地区第二種市街地再開発事業）..... 9
 - ◇港湾局所管 2事業（大阪港北港北地区臨港道路整備事業（耐震改良）・北港南海浜整備事業）..... 13
 - (3) 事業再評価対象事業についての意見聴取..... 21
 - 3 閉会..... 23

1 開会

(椎名事業再構築担当課長) それでは、皆様、おはようございます。

ただいまより、平成24年度第1回の大阪市建設事業評価有識者会議を開催いたします。

私は市政改革室の事業再構築担当課長の椎名と申します。どうぞよろしく願いいたします。

本日は大変お忙しい中、ご出席を賜りましてまことにありがとうございます。今回は平成24年度の第1回目の会議でございますので、まず、委員の皆様をご紹介させていただきたいと思っております。

1枚目の資料の裏側でございます有識者会議委員名簿をごらんになってください。

まず、本会議の座長の立命館大学 理工学部 教授の塚口博司(つかぐち ひろし)様です。

(塚口座長) 塚口でございます。どうぞよろしく願いいたします。

(椎名事業再構築担当課長) 続きまして本会議の座長代理の関西学院大学 総合政策学部 教授の角野幸博(かどの ゆきひろ)様です。

(角野委員) おはようございます。角野でございます。どうぞよろしく願いいたします。

(椎名事業再構築担当課長) コスモ法律事務所 弁護士の高瀬久美子(たかせ くみこ)様です。

(高瀬委員) 高瀬ですよろしく願いします。

(椎名事業再構築担当課長) 京都大学 大学院 工学研究科 准教授の松島格也(まつしま かくや)様です。

(松島委員) 松島でございます。どうぞよろしく願いいたします。

(椎名事業再構築担当課長) 神戸大学 大学院 経営学研究科 教授の水谷文俊(みずたに ふみとし) 様です。

(水谷委員) 水谷でございます。よろしく願いいたします。

(椎名事業再構築担当課長) なお、加茂みどり(かも みどり)様におかれましては、本日は所用のために欠席しておられます。

次に、事務局のメンバーの紹介をいたします。

市政改革室長の谷川でございます。

(谷川市政改革室長) 谷川でございます。どうぞよろしく願いいたします。

(椎名事業再構築担当課長) 市政改革室P D C A担当部長の岡本でございます。

(岡本P D C A担当部長) 岡本でございます。どうぞよろしく願いいたします。

(椎名事業再構築担当課長) それから、私、事業再構築担当課長の椎名と担当係長の吉川と角でございます。

よろしく願いいたします。

(椎名事業再構築担当課長) 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ごあいさつを申し上げます。

(谷川市政改革室長) 改めまして、おはようございます。

本日、建設事業評価有識者会議を開催いたしましたところ、委員の先生方におかれましては、何かとお忙しい中、また朝早くからお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

先生方ご案内のとおり、昨年12月に橋下市長が就任されまして、新しい市政改革に取り組んでまいってきたところでございます。半年以上にわたるプランの策定作業を経まして、この7月末に市

政改革プランを取りまとめさせていただいたところでございます。この新しい市政改革の基調とい
いますか、底流に流れております考え方がP D C Aサイクルを徹底しようということで、成果をし
っかり意識しながら行政運営を進めていくということでございます。そういうことを建設事業に当
てはめますと、事業を漫然と実施するのではなく、その必要性、有効性、社会経済情勢への適合性
等をしっかりと行政自身が見詰め直しまして、市民の皆さんにしっかりと説明していく、そういっ
た姿勢が問われているわけでございます。

ただ、行政ばかりの視点ということではなく、本日お集まりをいただいております先生方の専門
的な視点から、しっかりとご指導、ご意見をちょうだいしながら、そういった振り返り、見詰め直
しを進めていかなければならないというふうに考えております。

財政状況が厳しい中、公共事業の事業費も非常に削られているところではございます。ほんとう
の意味での選択と集中というのが求められているところではございます。平成24年度につきましては
8事業が対象ということで、いろいろご意見をちょうだいするわけではございますけれども、皆様方
におかれましては、ほんとうに忌憚のご意見、ご指導を賜りますようお願い申し上げ、また、こ
の会議が有意義なものになることもあわせてお願い申し上げまして、簡単ではございますけれども、
ごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

(椎名事業再構築担当課長) なお、室長の谷川につきましては、この後、別途公務がございますの
で、ここで退席をさせていただきます。

(谷川市政改革室長) どうぞよろしく願いいたします。

(椎名事業再構築担当課長) それでは、議事に入りたいと思います。これからの議事進行についま
しては、塚口座長にお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

(塚口座長) それでは、これから私のほうで進行させていただきたいと思いますが、今年度も8案
件ということでございます。どうぞ、積極的な、建設的なご意見を賜りますようよろしくお願いし
ます。

それでは、本日は今年度最初の会議でありますので、今年度の事業再評価の進め方等についま
して、事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

2 議事

(1) 平成24年度事業再評価の進め方等について

(椎名事業再構築担当課長) それでは、事業再評価の進め方につきましては、資料1から4を用い
てご説明さしあげたいと思いますが、その前に、資料の一番後ろの方にお付けしております右肩に
参考の1と参考の2とふっております資料をまずご覧ください。

参考資料の1につきましては今年度の再評価の実施方針となっております。

それから、参考の2につきましては別表の形で今年度の対象事業の一覧表となっております。

まず、参考資料1の「実施方針」につきましては、今年度の評価の時期、その視点及び方法など、
基本的な事項をまとめたものでございます。

それから、参考資料2に、今年度の対象事業、合計8事業を「一覧表」としてまとめております。

今年度につきましては「大規模事業評価」の対象事業はございませんので、「事業再評価」の対
象事業についてご意見をいただくこととなっております。

この一覧表の一番右側に、今年度に再評価の対象となる理由を記載しております、その凡例は一覧表の下にあります。それぞれの理由により今年度に対象となる計8事業の評価を行うこととしております。

さて、それでは、資料の最初にもどりまして、資料1の「平成24年度 事業再評価の進め方(案)」をご覧ください。今年度の有識者会議につきましては、3回の開催を予定しておりまして、本日の第1回会議で3所管局の4事業について、それから、次回の12月4日に予定しています第2回会議で2所属4事業について、計8事業に関してご意見をいただきたいと考えております。なお、12月18日開催予定の第3回の会議では、ご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。

そのうえで、とりまとめたご意見を公表させていただきまして、その後、そのご意見を踏まえて大阪市として対応方針を決定し、公表してまいりたいと考えております。

それでは、続きまして、資料2「事業再評価の方法についてでございますが、評価の方法につきましては、昨年度と変わりはありません。まず、手順としまして、この資料の左側の「事業再評価の視点」に基づきまして、「1の事業の必要性」「2の事業の実現見通し」「3の事業の優先度」という3つの視点ごとに、資料の中央にあります「視点ごとの評価の例示」を参考にしてランク分けを行います。そして、この3つの視点のランクに基づき、一番右側のAからEの5段階の評価に分類することとします。

まず、視点のうち「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す。投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対して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。

続きまして「2. 事業の実現見通し」におきましては、事業の進捗状況やそれから今後の進捗及び事業費確保の見込みをもとに、完了時期における実現可能性が高いと判断できるものはA、見通しがあると判断できるものをB、一定の進捗は見込まれるものをC、そして、今のままでは進捗は見込めませんが、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、可能性がないものをEとしております。

最後の「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よる影響が大きいかどうかの視点で、遅延による影響の程度に応じましてAからEを区分することとしております。

その上で、基本的な考え方として、3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することとしております。

続きまして、資料3の「平成24年度 事業再評価 対象事業及評価一覧表」につきましては、本日、第1回の会議で対象とする4事業につきまして、そのあとにお付けしております、それぞれの「事業再評価調書」の主要な内容でございますね。それを一覧表の形でまとめさせていただいております。個別の事業についての詳しいご説明は、後ほど、「事業再評価調書」をもとに、事業所管部局からご説明いたしますのでよろしくお願ひしたいと思います。

なお、最後の資料4につきましては、今年度対象の8事業全部でございますが、その位置図をお付けしておりますので、あわせてご覧になってください。

以上、私から今年度の事業再評価の進め方等についてご説明いたしました。どうぞよろしくお願

いたします。

(塚口座長) ただいま、今年度の評価の進め方についてご説明いただいたわけですが、何かご意見ございますでしょうか。昨年度とほぼ同様の方法で行うということでございますが、何かご意見がございましたらと思いますが、よろしいでしょうか。

特にご意見がないようでございますので、ただいまご説明いただきましたやり方で進めていきたいと、こういうふうに思います。

(2) 事業再評価対象事業の説明・質疑応答

(塚口座長) それでは、具体的に、本日、4事業の評価をする必要がございますので、そちらのほうに移ってまいりたいと思います。

まず、建設局の方々が着席しておられますけれども、本日は、各局の所管事業につきまして、説明をお聞きした後、1事業あたり10分程度で各事業に関する質疑を行いたいと思います。その後、所管局には退席いただきまして、各事業につきまして、順番に意見をお伺いしていきたいと、かように思っております。

◇建設局所管 1事業 (阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業)

(塚口座長) それでは、最初の事業でございますが、阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業の説明を、まことに恐縮ですが、5分程度でお願いしたい。非常にタイトな時間で申しわけございませんが、よろしくお願いいたします。

(福西街路担当部長) 建設局の街路担当部長、福西でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

建設局では、道路、橋梁、下水、河川といった社会資本の整備を担当しておるわけでございますが、本日は、先ほどご紹介ありました阪急電鉄の京都線・千里線連続立体交差事業の1件をご審議いただくことになっております。どうぞよろしくお願いいたします。内容につきましては、担当のほうから説明させていただきます。

(岸本鉄道交差担当課長) 建設局鉄道交差担当課長、岸本でございます。よろしくお願いいたします。私のほうから、阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業のご説明をさせていただきます。

今回ご審議いただきます事業につきましては、平成14年度及び19年度に再評価を受けておりまして、その後、5年間経過後も事業中ということで、今回ご審議をいただくものでございます。

それでは、事業の内容につきまして説明させていただきます。

お手元に事業再評価調書というものがあると思います。それに基づきまして説明させていただきます。それと、パンフレットもあるかと思うんですが、これを開いていただきますと、位置図等がございます。それも見ながらご確認をお願いしたいと思います。

本事業は、東淀川区の阪急淡路駅周辺におきまして、阪急電鉄京都線の崇禅寺駅から上新庄駅付近までの3.3キロ、千里線の柴島駅から吹田駅付近までの3.8キロ、全7キロの鉄道高架化の事業でございます。

当事業は、鉄道を現在の地上から高架化することによりまして、17カ所の踏切を除却いたしまして、道路交通の円滑化、踏切事故の解消を図るとともに、鉄道により分断されております市街地の一体化を図るということを目的に行っております。

また、パンフレットの位置図の真ん中で、淡路駅のところで黄色で囲っている部分があるかと思

いますけれども、ここで同時に淡路駅周辺地区の土地区画整理事業と一体となって、今、整備を進めてございます。この目的につきましては、密集市街地の解消とあわせまして、駅前広場や商店街の再編を行い、まちづくりを促進する事業でございます。

この事業で高架化される駅は、崇禅寺駅、淡路駅、柴島駅、下新庄駅の4駅でございます。また、あわせまして附属街路の整備を8路線、延長につきましては約5.9キロ、幅員は6メートルから10メートルの整備を行いたいというふうに考えてございます。

次に、調書の3の①の事業を取り巻く社会経済情勢等の変化をごらんください。

事業区間での列車の通過本数は、事業開始当初から非常に多く、現在でも1日当たり最大998本となっております。踏切で遮断されます交通量につきましても高い値で推移しており、市民生活に大きな影響を及ぼしております。踏切除却の必要性は依然として高いものとなっております。

今回の評価では、踏切遮断時間が1時間で40分以上の開かずの踏切と言われている箇所が、5カ所から今回4カ所に減ってございますけれども、この1カ所につきましても、遮断時間につきましては39分ということで、1分足りないというだけで、依然、対策の必要性は高いというふうに考えてございます。

建設局の運営方針におきましても、「安全・安心で快適な市民生活、活力あふれる都市活動を支える都市空間の実現」というものを目標にいたしまして、その事業の位置づけと重点的に取り組む方針をホームページなどで公表しているところでございます。

②の定量的効果の具体的な内容でございますが、交通円滑化効果といたしまして、走行時間の短縮、走行経費減少、交通事故減少の3つの便益を挙げてございます。

③の費用便益分析でございますけれども、平成20年に国土交通省が改訂いたしました費用便益分析マニュアル（連続立体交差事業編）の手法に基づいて算出しております。

なお、事業の費用便益比は1.34となっております。平成19年度の再評価では1.99となっておりますけれども、その中で大きく下がった原因といたしましては、マニュアルの改訂により、総便益全体の95%を占めます移動時間短縮便益算出の根拠となる車種別の時間価値の原単位が、前回再評価時に使用した単位から、16から大体37%減ってございます。内容は、燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費を含む、減少した原因としましては、自動車類の燃費の向上等により減少したものと考えられます。

④の定性的効果の具体的な内容でございますが、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緊急車両の進入路の確保など防災性の向上、市街地整備の促進及び沿道土地利用の高度化、高架下利用の促進、広域的な道路ネットワークの充実の5つの項目を挙げております。

⑤の事業の必要性の評価ですが、本事業は、阪急電鉄京都線・千里線を高架化することにより、17カ所の踏切を除却し、道路交通の円滑化と踏切事故の解消を図るとともに、淡路駅周辺の密集市街地におきます土地区画整理事業と連携して一体的な都市基盤整備を図るものであり、防災や市民生活の基盤となる道路ネットワークの充実とともに、淡路駅周辺のまちづくり及び商店街の活性化に必要不可欠な事業であると考えておりまして、評価をA～Cとしております。

裏面の4の事業の実現見通しの視点でございますが、本事業は平成8年度に事業着手し、完了予定年度は平成32年度としてございます。

事業規模、総事業費は調書記載のとおりでございます。平成24年3月末の進捗率は、事業費ベースで21%となっております。平成19年度の前回事業再評価時の平成24年3月末の予定進捗率は20%となっております。予定どおり進捗をしてございます。

④の事業内容の変更状況とその要因でございますが、事業費において、鉄道構造物の耐震基準が改定されたことによります設計変更に伴い事業費の精査を実施したところ、工事費が増額となり、前回再評価時点より12億円の増額となっております。

また、千里線終点方におきまして、地下埋設物等の現地調査を踏まえ、現軌道との取付区間におけます鉄道線形を精査した結果、事業延長が約200メートル延伸することになりました。

⑤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、用地取得におきまして、当該地は用地境界が不明確な箇所が多くございまして、用地取得に先立つ境界確定に相当の期間を要していることに加え、着手以降、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いる状況でございます。

⑥の事業を進捗させるための対応策としまして、用地取得の難物件の買収につきましては、土地収用制度を活用し、計画的な進捗を図ってまいります。平成20年9月より用地取得の完了しました箇所から順次工事着手を行っており、現在は全8工区で同時並行し、効率的な工事進捗を図っております。

⑦の事業の実現見通しの評価ですが、用地取得並びに工事の進捗については、事業を進捗させる対応策として述べましたが、今後、工事が本格化すると多額の事業費が毎年必要となり、大阪市及び国におきましても財政状況が大変厳しく、公共事業費の予算確保が課題になっております。評価につきましてはBとしております。

予算確保が厳しい中、平成32年度事業完了に向けまして、国等に予算確保に向けた協議、要望等を行い、本市予算の重点化を図ることにより、完了年度に向け着実に進めてまいりたいと考えております。

次に、5の事業の優先度の視点の評価でございますが、その中の重点化の考え方といたしまして、17カ所の踏切除却により、道路交通の円滑化、踏切事故の解消を図るとともに、鉄道により分断されております市街地の一体化を図るため重要であると考えてございます。

鉄道の高架化と側道の整備により、災害時におけます避難路及び緊急車両の進入路の確保など、防災性の向上に寄与する。淡路駅周辺地区の土地区画整理事業は平成32年度事業完了を目指しており、事業工程の整合を図る必要があるというふうに思います。局運営方針におきましても重点的に取り組む主な経営課題に位置づけており、重点的に予算を投資し事業を推進する、の4点を挙げてございます。

2つ目の、事業がおくれることによる影響でございますが、鉄道の高架化による踏切の除却、道路交通の円滑化、踏切事故の解消、防災性の向上、高架下利用の促進等の効果発現のおくれや、鉄道により分断されている市街地の一体化がおくれることとなります。

広範囲にわたる工事に伴う沿道住民の生活環境の悪化が長期化するとともに、淡路駅周辺地区内においての高架切りかえ後の鉄道跡地に換地されます予定の地権者の生活再建がおくれるなど、土地区画整理事業の進捗に直接影響を及ぼすものとなります。

事業の遅延により、道路ネットワークの構築、渋滞緩和、交通安全性・防災性の向上などの事業効果の発現がおくれることが考えられます。

以上のような理由によりまして、評価をAとしております。

次に、7の対応方針ですが、事業の必要性及び事業の重点化の考え方、事業がおくれることによる影響等を今まで説明してまいりました。本事業は、用地取得交渉は一部難航しておりますが、取得率につきましては、前回評価時から約5%進捗し、87%となっております。

今後は、土地収用制度を活用し計画的な進捗を図るとともに、用地取得の完了した箇所から順次工事着手を行い、全8工区で工事進捗を図ってまいります。また、局運営方針におきます重点的に取り組む主な経営課題にも位置づけており、今後も引き続き、淡路駅周辺地区土地区画整理事業と連携しながら、重点的に予算を投資し、平成32年度の事業完了を目指すことといたしております、事業継続（A）としてございます。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

[建設局所管1事業にかかる質疑]

(塚口座長) ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました連続立体交差事業につきまして、委員の皆様方からご質問がございましたら承りたいと思います。よろしくお願いいたします。

いかがでしょうか。どうぞ。

(松島委員) そうしましたら、事業費の進捗のところについてお聞きをしたいんですけれども、当初の計画からしますと、私はどこを見ているかという、具体的に言いますと、再評価調書の後ろのほうのスライドの形式になっている7枚目のグラフの載っているところでございますが、当初、24年度に完成予定で、現在のところ、それが今32年に完成予定というふうになっておまして、これまでの進捗率を見ていると、大体1%から二、三%ずつぐらい毎年上がっていると。今後の予定としては、これがわりとスピードアップするという見込みになっておるわけですが、これまでおられてきた理由というのは、先ほどご説明あったようにいろいろあったかと思うんですけれども、主として用地買収が難航というのがあったというふうにおっしゃっていたので、ということは、もし用地買収がスムーズにいってればもう少し事業が進んだ、要するに事業費をもっとかけられたと。けれども、用地買収ができなかったから、事業費としてはある程度あったけれどもできなかったと考えたらいいのか。もしくは、事業費自体がほんとうに足らなかったから進まなかったのかと。どちらなんだろうかとこのことを確認したい。

というのも、もし事業費自体が足らなかったとすると、今後、これだけ急激に伸びるといのはなかなか難しいんじゃないかというふうに考えられるわけですが、その辺、いかがでしょうか。

(岸本鉄道交差担当課長) 2つございまして、1つは、用地取得が難航しているというところがございまして。用地取得につきましては、事業認可を平成9年度にいただきまして、それからすぐに入っているんですけれども、延長7.1キロございまして、件数も結構多く、その部分での地権者の方々も相当多うございまして。その中で、やはり収用制度を活用しないと結論が出ないというところがまだ残ってございます。例えていいましたら、下新庄駅付近というのがちょっと残っていて、そこら辺が入れないというような一部用地取得の問題があります。

それと、やはり今の財政状況が非常に厳しいという中で、これだけの大事業でございまして、その年度、やっぱり何十億、数十億の単位が必要になってございまして。先ほど福西のほうから申しましたように、建設局といたしましても、道路、河川、下水という、ありとあらゆる生活基盤というか都市基盤を構成する事業を担当してございまして、集中的といいながら、やはり阪急だけに1事業だけに集中というわけにいかないの、そこが非常に難しいところで、最大限努力を局の中で事業費確保を進めてきているという状況でございまして。

(松島委員) 今後の見込みについては、そうすると、重点化の方針があるともう少しこちらのほうに、たくさん事業がある中でも、より重点化できる見込みはあるということなんだろうかと。

(岸本鉄道交差担当課長) 大阪市としましては、ある程度最大限の事業費を確保した上で財政的にはいけるんですけれども、ただ、今厳しいのは国のほうが特に厳しいという中で、例えていいましたら、この事業で100億の要望をしたとしても、すべて100億ついてくるかというところは非常に厳しくて、そこを今、国と何とか、こういう事業の特異性といいますか、1年で終わらない事業でございますので、やっぱり平成32年事業完了という長期にわたるスパンでの各年度の予算確保に向けて、国のほうのご理解、ご協力を賜るような協議を今進めているという状況でございます。

(松島委員) そうすると、わりと難しい状況の中でも、ある程度の見込みはあるということで、このグラフは書かれているというふうに理解してよろしいんですか。

(岸本鉄道交差担当課長) そうです。はい、そういうことです。

(松島委員) わかりました。

(塚口座長) どうもありがとうございました。

ほかにどうでしょうか。どうぞ。

(角野委員) 区画整理事業と今一緒にというか並行してやっていますが、そちらの進捗状況とこの進捗状況の関係はどうなっているのか。

(岸本鉄道交差担当課長) 区画整理事業とこの事業との関連性と申しますのは、区画整理事業で新たに新鉄道敷を確保していただくということで今進んでおりまして、若干まだその新鉄道敷のところでは物件が残ってございますけれども、平成25年度概成ということで区画整理事業のほうは今動いてございます。そういう中で、淡路駅の部分ですけれども、お互いの進捗をチェックしながら進めているということで、今、淡路駅では、大体、事業費ベースでいきましたら76%、個別というか戸数、地権者の立ち退きとか移転をされている戸数ベースでいきましたら87%という進捗を進められております。で、先ほど申しましたように、平成25年度概成ということを目指して、今、最後の仕上げの部分で動いていただいております。ですから、そこは順調というか、工程は調整をしながら進んでいるというところでございます。

(塚口座長) ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、質問が出尽くしたようでございますので、建設局の事業に対する質疑応答については、これにて終了したいと思います。どうも建設局の皆さん、ご苦労さまでございました。

◇都市整備局所管 1事業 (阿倍野地区第二種市街地再開発事業)

(塚口座長) それでは、時間も押しておりますので、引き続きまして、都市整備局所管事業についての説明及び質疑応答に移りたいと思います。

都市整備局の皆様方、どうぞご着席ください。

それでは、先ほども申し上げましたが、非常に短い時間で恐縮ですけれども、5分程度で簡単にご説明いただきまして、その後、質疑に移りたいと思いますので、よろしくお願ひします。

(野原阿倍野再開発事務所長) 都市整備局の阿倍野再開発事務所長の野原でございます。

私どもの阿倍野再開発事業でございますが、大変長期にわたる事業となっておりますところでございまして、事業再評価の機会を与えていただきますのは今回が4回目となっております。しかしながら、ようやく事業の収束時期が見えてきたということでございますので、本日はどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

早速、担当課長からご説明させていただきます。

(川上阿倍野再開発事務所工事調整担当課長) 阿倍野再開発事務所の工事調整担当課長、川上とい

います。よろしくお願いいたします。

事業名称ですが、阿倍野地区第二種市街地再開発事業ということでありまして、事業再評価の理由としましては、国庫補助事業で事業を再評価した年度から5年が経過した後の年度で事業継続中ということでございます。

所在地につきましては、阿倍野区阿倍野筋1丁目、2丁目、3丁目及び旭町1丁目、2丁目、3丁目ほかということで、付属資料のほうに、細かい場所というのが2ページに載っております。

事業目的としましては、天王寺阿倍野ターミナルに位置した高いポテンシャルを持つ地域でありまして、商業、住宅等が混在し、戦前からの老朽木造建物が密集し、道路や公園等の公共施設が不足していたため、住環境の改善の観点や防災性の観点から整備が必要な地域でありました。

本事業は、土地の高度利用と都市機能の更新を目的に、再開発ビルと道路・公園等の公共施設を総合的に整備して、安全で安心な住みよいまち、にぎわいと魅力あるまちの形成を図ることを目的としております。

事業内容としましては、施行区域約28ヘクタールで、施設建築物としては29棟、延べ床面積が72万8,000平米、公共施設整備としましては、都市計画道路が17路線、都市計画公園としまして3箇所、自転車駐車場として2カ所。

事業を取り巻く社会経済情勢等の変化ということで、老朽木造建築物の密集化の形態が、土地の高度利用による新たな施設建築物に更新され、地区内の道路整備や公園整備もほぼ完成しており、防災性の高いまちが形成されております。市街地再開発事業で整備した「あべのキューズタウン」が平成23年にオープンして、来場者が増加している状況にあります。

阿倍野地区の地価につきましては、22年度に下げどまって、23年度から上昇に転じているということでございます。

2番目の定量的効果の具体的な内容としましては、施設建築物の整備による効果としまして、利便性、収益性の向上、地価水準の向上の便益が考えられます。

それから、公共施設整備による効果としまして、利便性、快適性、収益性の向上に伴う地価水準の向上の便益が考えられます。

3番目の、費用便益の分析ですが、国土交通省で監修されております市街地再開発事業の費用便益分析マニュアル案、これを参考にして出しております。結果としまして、費用便益比は1.95となっております。

4番目の定性的な効果の具体的な内容としまして、住宅床の整備拡大により、地区内の住宅戸数が増えることで世帯数が増加し、にぎわいのあるまちづくりが醸成される。それから、施設建築物の不燃化によって防災性が向上し、地域住民の安全性や安心感が向上する。また、道路整備によって交通の利便性が向上し、緊急車両等が地区内に容易に入ることができます。また、延焼防止効果も期待できます。公園の整備によっては、憩いの空間が確保されて、災害発生時の避難場所としても利用ができます。地域住民の快適性や防災性が向上します。それから、自転車駐車場の整備により、放置自転車の減少が図られ、歩行者の通行環境が改善されます。新しく市街地の景観が形成されることにより、地区のイメージや快適性が向上し、居住者や来場者の満足感が向上するということでございます。

事業の必要性の評価としましては、住環境や防災上の課題を有する当地区においては、市街地再開発事業の施行により、土地の高度利用や道路・公園等の公共施設の整備を行うことで防災性や利便性、快適性の向上が図られ、住環境の改善や地区の収益力の増進に資することから、事業の必要

性は高いということで、評価はAにさせていただきます。

それから、事業の実現性の見通しの観点ですが、今回は4回目の事業再評価になります。事業の開始は昭和51年度、着工が53年度、完了予定としては平成27年度を予定しております。

地区全体としては約28ヘクタールで、このうち、現在、施設建築物では97%が完了しています。道路整備につきましては67%、用地買収はすべて完了しております。全体としての進捗率は82%でございます。

事業費につきましては、全体4,820億円に対して4,670億円で、進捗率としては97%。前回19年の評価以降、施設建築物の賃貸経費の精査により総事業費が、約80億円軽減が図れたということです。それから、施設建築物の工事進捗に合わせた道路整備の年次計画を精査したところ、前は24年度に事業完成する予定でしたが、今回は27年度ということで、3年ほどおくれることになっております。

それから、事業が長期化している理由ですが、これは事業の区域が非常に広大で、関係する権利者が多数のため、事業に関する調整に時間を費やしたということです。それから、事業区域の一部で事業の取り消し訴訟がありまして、それに約10年間を要したこと。それから、バブル経済の崩壊を受け、核のテナントの撤退によりまして、施設規模の内容の見直しとか、新たな事業協力者の選定に期間を要したということで長期化しております。

今後のコスト縮減とか代替案の可能性なんですが、コスト縮減につきましては、道路工事における使用材料の見直しなどによる工事費の縮減と、事業の早期収束による経費の低減に努める予定でございます。

事業実現の見通しの評価としましては、用地買収はすべて完了しており、施設建築物については、計画している29棟のうち現時点で27棟が完成しており、残る2棟も今年度中に完成する予定です。道路整備につきましては、17路線のうち12路線が完成しており、未整備の5路線につきましても、現在では全路線で工事着手しており、工事完成予定年度である27年度の完成を見込んでおります。ということで、評価はAにさせていただきます。

5番目の事業優先度の視点の評価としまして、都市整備局の局運営方針における取り組みとしまして、「天王寺・阿倍野ターミナル周辺地区の活性化と、当事業の多額の収支不足をこれ以上悪化させないために、早期の事業完成を図る」としており、事業の優先度は高いということで、評価はAとさせていただきます。

特記事項としまして、本事業の東側に位置します、日本一の高さとなる超高層ビル「あべのハルカス」が、26年春に向けて今現在工事中であるということです。

7番目の対応方針としまして、住環境や防災性の課題を有する当地区としましては、土地の高度利用及び公共施設を総合的に整備することで住環境の改善が図れるため、再開発事業の必要性は高く、事業進捗については、計画した29棟の施設建築物は今年度ですべて完成する予定であり、道路整備についても、計画した17路線のうち12路線が整備完了して、残る5路線についても全線で工事着手しており、事業は27年度完成に向け進捗しております。

また、当事業の多額の収支不足をこれ以上悪化させないために、早期の事業完成を図る必要があることから、事業継続（評価A）とするということにさせていただきます。

以上であります。

(塚口座長) ありがとうございます。

それでは、ただいまの阿倍野地区第二種市街地再開発事業に関しまして、ご質問がございましたらお受けしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

どうぞ。

(角野委員) 阿倍野再開発については、随分ご苦労されていることは理解はしておるんですけども、それで、進捗率がかなり進んでいて、いよいよ仕上げの段階ということで、今、12ページ、13ページの資料をちょっと見ていまして、結局、今のまま進めると、建物はもう残りの2棟も完成する予定ですね。ですから、つまり事業としてのあと道路の部分に絞り込まれてするというふうに理解すればいいんですね。

(川上阿倍野再開発事務所工事調整担当課長) はい、そうです。

(角野委員) 例えば道路だったら30何%分と、それと、その中に何か都市公園も入っているようにこの地図を見るとありますけれども、ということですね。

(川上阿倍野再開発事務所工事調整担当課長) そうです。

(角野委員) この道路に隣接している街区の整備というのは、どういう状況なんでしょう。今から整備しなければいけない道路の横の土地といいますか、宅地等。

(川上阿倍野再開発事務所工事調整担当課長) それは、公共建築物のところは市有地といいますか、ほとんど完成していますので、残りは道路。

(角野委員) ほんとうに道路だけですか。

(川上阿倍野再開発事務所工事調整担当課長) はい、道路です。

(角野委員) わかりました。

(塚口座長) いかがでしょうか。

どうぞ。

(高瀬委員) 先程の質問に関連しますが、2ページ目の4の事業規模の進捗状況について、平成19年と24年を比べますと、道路のほうは60%が67%となっています。平成27年度まで要するに33%の着工ということになると思います。この進捗状況で行くと、道路が若干おくれていて、用地買収と建築物を優先されたということになります。4年間で60%から67%の進捗ですが、平成27年までで全部完成できる可能性はあるのでしょうか。完成が平成27年より遅れることもありますか。

(川上阿倍野再開発事務所工事調整担当課長) 進捗率というのは道路の延長で出していまして、今後整備が残っているのが広幅員の道路整備であり、自動車などの交通を通しながら整備しますので、全体を整備するというのではなくて、計画幅員のうち、先ず歩道整備を行って続いて車道整備を行うこととなりますので、計画幅員の道路整備が完成してはじめて進捗率に反映することができるため、進捗率の数値上は進捗していないように見えますが、現場の工事は進捗しています。進捗率としては延長で出していますので、その考え方というか、数値の出し方としては進捗とは直接リンクしていないこととなります。

(塚口座長) 27年度、あと3年ぐらいではもう全部。これ、幅が問題だからと、そういうことですね。

(川上阿倍野再開発事務所工事調整担当課長) はい、そうです。

(塚口座長) ほかにいかがでしょうか。

先ほどの道路進捗率について確認しておきますけれども、要するに、計画された幅員になるまでは、この道路が築造されたとはみなさないんですね。そういう意味ですね。

(川上阿倍野再開発事務所工事調整担当課長) そうです。

(塚口座長) はい、わかりました。

それでは、都市整備局の皆さん、ご苦労さまでございました。

それでは、引き続きまして、港湾局所管事業について、ご説明及び質疑に移らせていただきます。港湾局の皆様方、どうぞご着席ください。

それでは、港湾局所管、大阪港北港北地区臨海道路整備事業、これは耐震改良でございますが、この事業と北港南海浜整備事業の説明を、2事業でございますが、10分以内でお願いしたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

◇港湾局所管 2事業 (大阪港北港北地区臨海道路整備事業(耐震改良)・北港南海浜整備事業)

(丸山計画担当課長) 港湾局計画整備部計画担当課長、丸山でございます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、私のほうから、臨海道路整備事業(耐震改良)のほうについてご説明申し上げます。

資料といたしまして、調書もございますけれども、事業概要を記載してございます別紙のほうを中心に説明させていただきたいと思っております。

此花大橋の耐震改良ということでございまして、場所は、その下に図がございますけれども、此花区の北港2丁目と、それから舞洲を結んでおります延長が約1.6キロ、幅25メートルほどの4車線の吊り橋構造でございまして、構造につきましては、その資料の一番後ろの、シートナンバーでいいますと13というところに図が出てございますけれども、舞洲から北港2丁目、北港2丁目側につきましては、阪神高速の高架橋と橋脚を共有するという構造になってございます。

この此花大橋でございますけれども、シートナンバー2の位置図のほうに戻っていただきまして、此花大橋の南西のところに夢洲コンテナターミナル(耐震強化岸壁)というのがございますけれども、災害発災時にこちらで揚がります貨物を市内陸部へ円滑に運ぶという幹線貨物輸送ネットワークの一部ということで、地域防災計画におけます緊急交通路として位置づけられてございまして、レベル2地震、大阪市の場合でいきますと、上町断層帯を震源とする地震でございますけれども、これが起こっても橋としての機能回復がすぐになし得るような橋梁にするということの事業でございます。

めくっていただきまして、シートナンバーの3番、4番でございますけれども、事業開始時からの、変更点でございますけれども、1つ大きな点としましては、対象としてございます施設が大きく増えてございます。先ほどと同じ一番後ろの図、シートナンバー13を見ていただくといいんですけれども、当初は舞洲側の、A1というところがございまして、橋台ですね、そこからP8番までの橋脚、ここまでの区間を対象としてございました。といいますのは、先ほど申し上げましたとおり、東側のところにつきましては阪神高速との共有部分ということもございまして、阪神・淡路大震災が起こった直後に、阪神高速のほうは橋脚の補強を先行してやっておられましたので、この東側の共有部分につきましては、阪神高速さんに負担金をお支払いするというような形でできないかということで協議をしていたというところでございます。

その後、協議が進まないところもございまして、それぞれの部分はそれぞれでやりましょうとい

うことで、橋脚を除きます桁の部分の補強、それについては大阪市の分は大阪市でやるということになりまして、施設の数が大きく増えてございます。

その後、設計を進めていく中で、耐震化が必要でない一定の強度が確保されているという施設もございましたので、結果、もとは10であったものが、今19施設というふうになってございます。

そのほかに、詳細設計の中でコスト全体を見直してございまして、後ほど出てまいりますB/Cにも関係してまいりますけれども、総事業費というのが削減されてございます。これは、当初、耐震化の工種としまして、変位制限でありますとか支承補強、更には落橋防止等々、いろんなことを計上しておったんですけれども、詳細設計をした結果、変位制限のみとなっている部分がかかなり多くなっている。さらに、その変位制限の方向も、橋脚方向、それから横断方向とございましたけれども、1方向で済んだというところもございまして、そういったこともあって、かなり総事業費も抑えられてございます。

それから、先ほど申し上げましたコンテナターミナルは、平成21年に全体3バース、1,100メーターが完成してございまして、ここからの貨物量が、平時ですけれども、非常に増えてきているということで、それに伴います車両も増えてきているということで、警察並びに関係者から、工事の実施に当たっては、交通の支障にならないようにというような指導がございました。

そういったこともございまして、シートナンバー4番のところでございますけど、事業期間が平成23年から26年ということで3年間延びてございまして、進捗についても、当初よりも若干おくれってきているという状況になってございます。

ただ、この耐震化事業の必要性ということでございまして、シートの5、6のところでございますけど、耐震化、市民の生命、財産を守るという意味で非常に重要な事業でございますので、港湾局といたしましても、局経営方針に掲げて、重点事項ということで取り組んでございます。これまでも夢洲からは南側ルートを中心として進めてまいりましたけれども、今回、此花大橋を完成する、さらには、最終的には新木津川大橋、シートナンバーの2番を見ていただきますと位置関係がございまして、それを32年度に完成することで、臨海部の主な橋梁については耐震化が完了するというふうに考えてございます。

費用便益の算出のほうでございまして、シートナンバーの8番から10番までございまして、便益としては3つ考えてございます。

1つは、ウイズアウトということで、地震のときに耐震化されていないと通行できない、南港のほうへ迂回することに伴います経費、余計な費用がかかるということで、ウイズとウイズアウトの差額、それを便益として。もう1点は、時間がかかるということの時間効果、それを便益として計算してございます。3点目としましては、被害回避効果ということで、耐震化事業に取り組まなければ復旧のための追加的な建設費というのが必要であったということで、その復旧のための費用が回避できたという効果ということで計上してございます。

これは便益の期間50年間ということで計算してございまして、3つ便益を計算しておりますので、かなりの金額になってございまして、費用につきましては、もちろん当初建設費よりは耐震化にかかる費用というのはかなり下がってございまして、維持管理費を加えても、B/Cとしては6.5という高い数字になっているところでございます。

こうしたところから、調書の最後のところでございますけれども、港湾局といたしましては、対応方針としまして、緊急時におけます交通確保ということで必要性が高いということもございまして、事業継続評価Aというふうにしてございます。

説明は簡単ですが以上でございます。

(植村緑地管理担当課長) では、引き続きまして、港湾局の緑地管理担当課長、植村と申します。よろしく願いいたします。

北港南海浜整備事業につきましてご説明いたします。

まず、再評価の理由につきまして、調書に記載してございますように、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というのに該当しておりまして、平成19年度に事業再評価を実施したところでございます。

調書の2事業概要の②事業目的をごらんください。

本事業は、人工的に砂浜、磯場や干潟を創出することにより、自然環境と調和した生態系の豊かな海浜施設を整備するもので、海の水質浄化能力を高め、良好な港湾環境の形成を図るものでございます。これにより、市民の憩いの場であるとか体験型の環境学習の場を提供しようとするものでございます。

次に、所在地でございますけれども、別紙1の位置図をごらんいただきたいと思います。夢洲の北西部及び南西の一部、斜線部分が対象区域となります。もう少し詳しいものといまして、別紙1の4ページに現況の航空写真と完成予想平面図がございます。左側の平面図におきまして、本事業は、おおむね3つの工区に分けられ、上から全体の大体3分の2が砂浜と磯場、残りの3分の1が干潟を計画しておりまして、全体が30ヘクタールでございます。

続きまして、社会経済情勢の変化についてでございますけれども、別紙1の5ページをごらんいただければと思います。

旧運輸省におきまして昭和63年度に、水質の改善を図るための海域環境創造事業、いわゆるシーブルー事業が創設されまして、平成6年度に環境と共生する港湾、いわゆるエコポート政策が策定されました。平成12年の港湾法の改正にその政策が反映されまして、環境の保全が法の目的に追加されることになりました。

一方、大阪市においても、市民を対象とした意識調査において、水辺と触れ合う豊かなまちへの要望が高く、港湾部の環境対策の必要性があることから、夢洲の水際線に砂浜や干潟を有した緑地を計画し、平成9年にエコポートモデル港の指定を受けております。その後、平成10年に事業採択を受けております。

工事につきましては、平成13年度に現地着工をしております。

既に実施しました整備工事の概要でございますけれども、別紙1の3ページをお開きください。平面図の左上の部分、実線で囲まれている部分があるんですけれども、工事に着手した箇所でございます。

工事内容といたしましては、人工的に砂浜をつくり、沖合100メートルの位置に砂を波から守る堤防を築く必要がありまして、そのために、粘土層で軟弱であります海底地盤を改良するという工事でございます。

具体的には、海底の地盤に砂の杭を打設し、その上に厚さ2.5メートルの盛土を行うもので、その荷重により粘土層にある水が砂杭を通り徐々に排水され、その結果、地盤としての強度が増加するというところでございます。平成16年度までその地盤改良工事を行いまして、その後、地盤の強度が増加するまで、一時、次の工事を休止しておりました。

この地盤改良工事費用は11億円でございます、進捗率が11%という状況でございます。事業費につきましては、調書の2枚目でございますけれども、③に記載してございます。

次に、事業が長期化している理由でございますけれども、地盤の強度増加を図るため事業を一時休止しておりましたが、その間に市の財政状況が厳しくなり、港湾局においても事業費を抑制するため事業の選択と集中が求められ、続いて平成19年度の事業再評価におきまして、事業継続Dでございますけれども、複数年にわたって予算執行を伴わないものと評価されてございます。

その後の状況といたしましては、別紙1の6ページですけれども、事業が遅延した要因とその状況というところで取りまとめてございますけれども、夢洲の土地利用の進捗状況と合わせた当事業の整備が必要と考えておりまして、近年の大阪市内の河川、港湾におけるしゅんせつ工事の減少、建設発生土における工事間流用の促進などから、夢洲地区におけるしゅんせつ土砂や陸上残土の受入量が減少し、その結果として埋立事業が遅延しておりまして、平成24年3月には埋め立ての竣功期限の延伸を行い、平成37年に延伸しております。

また、財政状況については、近年さらに厳しい状況が続いておりまして、平成23年、24年度の港湾局の運営方針では、重点的に取り組む主な経営課題を優先して実施しており、同じ緑地化事業の中でも選択と集中を検討し、防災緑地を優先して整備を実施しており、他の重点事業を優先せざるを得ない状況となっております。

次に、別紙1の9ページのところでございますけれども、事業が遅れることによる影響につきまして、まず、先行投資いたしました地盤改良と盛砂の工事費用につきましては、構造物のように老朽化するものではないこと、また、海中にあることから維持費用も生じておりませんので、遅延によるさらなる経費の負担は発生いたしません。

また、事業が完成しないということでございますので、その目的である自然環境の保全や水質浄化能力の回復、及び市民の体験型学習の場の提供も当然ながら達成できないということでございます。

次に、調書の③費用便益の分析のところでございます。

本事業は、前回、平成19年度の事業再評価時に事業休止とされ、現在も休止中の状況であり、再開の見通しも立っておらず、既存の整備箇所の維持管理費用も含めて新たに費用が発生していないことから、平成19年度に算出しました数値をもとにB/Cを再計算し、経費の節減を図っております。

別紙1の10ページをごらんいただきまして、最新のGDPデフレーター値及び建設費用デフレーター値を用いまして、再計算をしました結果、総便益は上昇し、総費用は減少しており、結果としてB/Cは2.61と、0.07上昇してございます。

次に、⑦の事業の実現の見通しでございます。

別紙1の6ページ、航空写真をごらんいただきたいと思っております。

埋め立ての竣功した区域から順次地盤整備を進め、土地利用を図っているところでございます。第2期開発用地の土地利用が進むことにより、当該海浜施設予定地までの交通基盤も確保される見込みであることから、第2期開発用地の開発開始予定年度に合わせまして平成35年度の事業再開に向け準備をしまいたいと考えておるところであります。

すいません。同じ6ページの下から2行目のところで、ちょっと誤字がございまして、訂正をしていただきたいと思っております。6ページの下から2行目にあります「第3期開発用地」と書いておりますけど、これは「第2期開発用地」でございます。訂正させていただきます。申しわけございません。

次に、調書の最後の部分の対応方針につきましてでございますけれども、大阪湾の生態系及び自

然環境の保全・向上のための必要性及びその重要性は変わらず高いものであると認識しておりますが、当面は事業休止せざるを得ない状況でございますので、事業休止（D）としております。

休止の間につきましても、事業費の削減などの検討を行い、周辺の開発状況も考慮し、事業再開に向け調整を図って参りたいと考えております。

（塚口座長） ありがとうございます。

続きまして新人工島土地造成事業についてですが、報告のみであり、今回の対象ではないということはご了解いただきたいと思っております。それでよろしゅうございましょうか。

それでは、続けて人工島のご報告をいただきまして、その後、対象物件についてご検討いただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

（丸山計画担当課長） それでは、新人工島の土地造成事業についてご報告させていただきます。

縦書き1枚のA4のものがございます。

場所につきましては、下側に位置図がございますけれども、大阪港の一番西の端、点線で囲っておりますところが新人工島でございまして、一番西側はフェニックス事業ということで、広域の近畿2府4県から発生します廃棄物を埋め立て処分する場所となつてございまして、その東側、2-1区、2-2区と書いてありますところが事業再評価の対象で、本市の事業ということで、これまで、浚渫土砂あるいは陸上残土を処分する場所として、護岸建設ということで事業を平成13年度に着手してまいりました。

平成18年度の事業再評価におきまして、護岸建設にかかります費用は、土地売却によります売却収入で償還するというスキームだったんですけども、そのスキームには疑問が残る、将来、市にとっての大きな負担とならないよう、事業のあり方を十分に検討されたいということで、隣接しております1区のフェニックス事業との取り合い部分、共有する護岸だけを限定して、22年度より事業休止というふうにしてまいりました。

さらに、23年度の事業再評価におきましても、事業を再開する場合には事業の妥当性について改めて事業再評価を実施されたいということで、事業休止ということで取り組んでまいりました。

今般、国の直轄事業として新島の南側で、主航路の浚渫が実施されてございますけれども、国のほうから、この主航路の浚渫を早期にかつ経済的にするために、新島の2-1区、ここを土砂処分場として活用したいというお話がございました。ここを活用することによりまして、近くで土砂の処分場ができるということで、非常に早く安くできる。現在の主航路の浚渫土砂は、大阪港から約15キロ南の阪南港というところで処分してございますので、かなり時間も、それから効率も悪いということで、これを工法も、それから、浚渫土砂の処分場も変えることで、安く早くしたいというお話がございました。我々としましても、本市にとっての大きな負担とならない、新たな事業スキームであるというふう判断しまして、この2-1区については国に事業継承して、直轄の土砂処分場として活用してまいりたいということでございます。

なお、2-2区につきましては、引き続き市の事業として、事業休止（D）のままで存続したいというふう考えております。

以上でございます。

[港湾局所管2事業にかかる質疑]

（塚口座長） ありがとうございます。

それでは、この新人工島土地造成事業につきましては、報告をしていただくことにとどめたいと思います。

では、先ほどご説明ございました臨港道路整備事業と海浜整備事業、これにつきまして、委員の皆様方からご意見を賜りたいと思います。よろしく申し上げます。

どうぞ。

(水谷委員) 道路事業の橋梁のところ、2点ご質問したいと思います。

計画書を見させていただいて、必要性はよくわかっております。1点は、だいたい残りが2億6,000万円ですから、年間でいうと大体9,000万円ぐらい消化して、あと3年でやるとするとそれぐらいですよ。港湾局が持っている事業予算規模が74億円なので、年間2%ぐらいの消化をすればいけるのかなと思うんですが、優先順位Aという形でやっているの、財政上可能なかどうかというところが、それは大丈夫かということが1点。

それから2点目は、耐震事業のことなので、やり方として、橋梁のA1からP8、それからP8からP20、そういうふうな形でやっていますよね。もしこれ、途中で地震が生じたりして破壊されるようなことがあると、せっかく事業、スピードが命なんですけれども、そこまで予算の関係でできないので、順序ですよ、施工する順序とかというのを、例え途中で起こったとしても甚大な被害が起きないように、そういうことも考慮して計画を立てられているのかどうかの2点を、ちょっとお教え願いたいと思います。

以上です。

(丸山計画担当課長) 1点目の財政上の件でございますけれども、もちろん優先順位はAということで、港湾局としてもできるだけ財源の確保ということに努めておまして、できれば前倒ししてでもこの耐震化というのは完了したいという思いで取り組んでございます。

ただ、お金以外の面で、車両を通行させながらの工事ということになりますので、やはり通行規制との関係等もございまして、お金があれば早くできるということだけでもないのかなという気はしてございますが、我々としては重点的に、財政的にも集中させることで早くやりたいというふうに思っております。

(田邊保全監理担当課長) 港湾局保全監理担当課長の田邊でございます。

施工の順序でございますけれども、施工途中段階での耐震性の照査というのは、これはやってはおりません。けれども、シート番号の13ページに全体の立面図、側面図をつけさせていただいておりますけれども、これ、端から端まで一体の構造物ではございませんので、やはり設計計算も分割してやっております。

例えばA1からP1、これは舞洲側で1つの橋梁という扱いをしてございます。それから、そこから先の海を渡る部分でございますけれども、P5からP8までの吊り橋の部分、これは一体の構造物、それから、此花区側のP8からA2までが一体、この3つに分かれておまして、A1からP8までは既に補強工事が終わってございますので、最悪、未施工の部分が少し被害が出て、こちらに影響することはないというふうに一応考えております。途中段階での耐震性という意味では、そのように考えているところでございます。

(塚口座長) よろしいでしょうか。

どうぞ。

(松島委員) 今の耐震のところと関係するんですが、費用便益分析のところ想定されている地震動は上町断層だということになっておるんですが、最近、東南海・南海の話がわりともっぱらな雰

困気になっていまして、1つ目は、東南海・南海が仮に起きたとしても耐えられるような耐震構造になっているのかどうかということが1点と、それから、ネットワークとして、もしこれが起こったときに便益が若干変化する可能性もあるかと思うんですけれども、その辺の想定はどうされているかということをお教えいただけますか。

(田邊保全監理担当課長) まず東南海・南海地震でございますけれども、今回の耐震設計に際しまして、東南海・南海の地震を想定した補強はやってございます。ただ、採用しております地震波形といいますのは、東北の地震以前に府市でつくった地震波形でございますので、いわゆる東南海地震と南海地震が同時発生した場合のマグニチュード8.6の地震動を想定してございますので、ここは、東北地震以降言われております例えばマグニチュード9だとかといった、ものすごく大きな海溝型地震まではちょっと想定は、この耐震設計ではしきれていないというところでございます。

(丸山計画担当課長) ネットワークに関しましては、別紙の位置図のところでございますけれども、夢洲コンテナターミナルを中心として、南側につきまして、夢咲トンネルは平成21年に供用開始したばかりで既に耐震化は終わっていますので、南側、大阪港咲洲トンネルを経由して港区、それから住之江区を通過して南港大橋、さらに東側の平林大橋、柴谷橋を通過しての住之江区方面ということで、南側方向へはネットワークは既に耐震化が完了してできてございますので、そちらの方向への迂回ということになるのかなと思っております。

以上です。

(塚口座長) ほかに、いかがでしょうか。

どうぞ。

(角野委員) 緑地のほうですけれども、事業(D)で休止した場合、地図でいうと3番のところかな、着手済みの地区にはどのような形で放置されるのかということか、現況どうなっているのかということと、それから、ここはどういうふうに維持管理されるのかということをお教えください。

(植村緑地管理担当課長) 現状は、先ほど申し上げましたように、地盤改良ということでございまして、砂杭を打設し、その上に2.5メートルの盛砂をしたということで、水面下でございます。

(角野委員) 水面下なんですね。

(植村緑地管理担当課長) はい。したがって、維持管理もする必要がないという現状でございます。

(塚口座長) いかがでしょうか。

私から1つだけ。臨港道路整備事業のほうでございますが、これの費用便益比についてご質問したいんですが、これは道路整備ですからやや高い目にB/Cが出てきているのかなと思うんですけれども、通常、街路事業でございまして他の事業と比べるとB/Cは結構高い目に出ると思うんですけれども、この場合、6.5ということになっておりますけれども、便益で、先ほどご説明になったんですけれども、どういうところがこの便益を押し上げているということになるのでしょうか。

(丸山計画担当課長) 便益は3点見てございまして、やはり通行できない場合の時間的価値、あるいは費用削減効果の2点は、この橋梁の存在ありなし、そういうことに関しては橋梁新設と共通する部分ではありますので、便益は今現在としては少し大き目になっている側面もあるのかなというふうには思っております。そういったところがB/Cを押し上げている要因かなと思っております。

一方で費用のほう、Cのほうもかなり当初よりも詳細設計を進める中で、当初は23億6,000万円が7億5,000万円と3分の1ほどになってございますので、当初のコストの見方がどうだったのかという反省点はあるんですけれども、実際にはかなり事業費も安くなっていますので、そういった

点も、両方でB/Cが大きくなっているのかなど。

(塚口座長) ありがとうございます。

ほかにございますか。

どうぞ。

(松島委員) 緑地のほうでございしますが、いただいている図で、例えば6枚目の右下のところを見ますと、先行開発地区が東側のほうにあって、あと、順番にメガソーラーがあって、あと2期開発という形になっているわけですが、ここの周辺の、ちょっと先の話になるんですけど、開発された後にどういった計画がされているかということと、今回の対象となっている地域がどういう形で使われるかということはかなりリンクしてくるかと思うんですけども、このメガソーラーというのは、おそらくこれは当初の計画にはなかったものだと思います。そうすると、この緑地をどういった形で使われるかというのを考えたときに、仮に35年以降でそうなったとして、このメガソーラーというのはどうなっているのかと。当初はおそらく何か住宅のようなものも考えられておったんじゃないかと思うんですが、そういった人たちが使われるという想定をしていたんじゃないかと思うんですけども、その想定については、35年以降にはなるんですけども、変更がないかどうかということをお聞かせいただけますでしょうか。

(植村緑地管理担当課長) 先に、メガソーラーの件でございすけれども、このメガソーラーにつきましては、約20年の契約ということで、限定的な事業と我々は考えております。といいますのは、長期化する廃棄物処分場が土地利用をするのに時間がかかりますので、と言いますのは、法律が改正され、処分場の閉鎖ですとか廃止の手續にかなりの年数を要し、水質がよくなるまで土地利用ができないという状況が続きますので、その状況での有効活用の事業とを考えております。

それと、あと、このメガソーラーの区域と我々が今考えております海浜エコポート事業エリアとは重なるものでございませぬ。全く別のエリアということでございまして、同時の施工が可能というふうに考えております。

(松井開発調整担当課長) それで、今のメガソーラーの場所ですね。これにつきましては、20年間メガソーラーで使いますけれども、エコポート事業が計画されていた当時というのはオリンピック招致のときだったんですけども、夢洲の真ん中の部分は住宅を持ってきて、このメガソーラーのところは1区と言っているんですけど、ここの部分については緑地系で使おうということにしております。

今はどうかということなんですけれども、ここはご承知のように廃棄物で埋め立てておりますので、地表面から下は非常に利用に制限がかかるということで、将来的にも高い構造物とかそういった建物は建設が困難なので、緑地的な扱いをしていかざるを得ないのかなど考えておりますので、その辺についてはその当時と変更はないということで、前面のエコポート事業とはそごを来さないのかなど考えております。

(松島委員) そうすると、ここでされているエコポート事業というのは、夢洲の中に将来お住まいになれるかもしれない方が使われるというよりは、むしろもっと広域的な利用を想定されていると、それについては変更がないというふうに考えてよろしいんですか。

(松井開発調整担当課長) はい。今、国際戦略総合特区の中でも、エコライフ、グリーン関係の生産拠点誘致なり、また、それを支える物流拠点にしていこうということにしておりますので、住宅については今、計画からちょっと除いているという状況でございす。

(松島委員) わかりました。

(塚口座長) よろしゅうございますか。

それでは、港湾局の皆様、どうもご苦労さまでございました。ご退席していただいて結構でございます。

(3) 事業再評価対象事業についての意見聴取

(塚口座長) それでは、時間も押しておりますが、ほんの少しだけ延長をお許しいただきたいと思ひまして、予定の議論を行っていきたくと思ひます。

本日、3局から4事業の説明があり、質疑を行ったわけですけれども、次の3点について確認作業をしていきたくと思ひます。

まず1点でございますが、各局の自己評価が、これは資料の3に記載されておりますが、こういう自己評価が妥当であるかどうか、あるいは妥当でないという場合には、どういった点が説明不足であるか、どこに疑義があるかなどについてお伺ひしたいと思ひます。

2点目は、今回の会議で再度追加説明を求める必要があるかどうか、あるいは追加資料の提出が必要であるかどうかという点でございます。

3点目が、各事業につきまして、特に付すべき意見、つまり附帯意見でございますが、こういうものがあるかどうか、こういったことを確認してまいりたいと思ひます。

それでは、まず、最初の調書1、阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業について、今申し上げました3つの観点から、何かご意見がございますでしょうか。

まず、担当部局は自己評価Aとしておりますが、これについては、何か疑義がございますでしょうか。特にないと考えてよろしゅうございまいしょうか。

ありがとうございます。

そういたしますと、追加資料とか附帯意見とか、そういうものも特にございませんでしょうか。どうぞ。

(水谷委員) これ、前回のときにもたしか話が出たと思うんですけれども、この事業そのものじゃないんですけど、土地収用とかがおくれることによってどんどん長期化するの、一担当部局の問題ではない、市全体でのやり方を考えなきゃいけないということだと思ひますね。

例えば、どっちを先に収用、民間の収用をしてしまうと、もうそれは公の土地ですよ。例えば税収が固定資産税とかそういうのが減少とかになってしまふし、そしたら早く事業を進めるために工事をやったほうがいいというのがあるので、そういうことも含めて市としては考えていただかないといけない、スピードアップ等も含めて。そういうやり方というの、この個別じゃなくて、全体をもう一回確認をしたほうがいいのじゃないかという意見です。

(塚口座長) 附帯する意見としましても、個々の事業に対する分、あるいは担当局に対する意見というのではなくて、市全体というような感じですね。

(水谷委員) そうですね。

(塚口座長) そういうものの扱い方について、どうお考えでしょうか。

(椎名事業再構築担当課長) 全体としてご意見をちょうだいしたというまとめ方は可能かと思ひます。

(塚口座長) では、そういうふうな形にさせていただきたいと思ひます。

この連立事業につきまして、特にご意見はございますでしょうか。

それでは、一応、意見はないということにさせていただきます。

調書2でございます。阿倍野地区第二種市街地再開発事業については、いかがでしょうか。

まず、担当局の自己評価はAということになっております。あと、道路整備が若干残っているという状況でございます。何かご意見ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

ありがとうございます。

それでは、調書3であります。大阪港北港北地区臨港道路整備事業（耐震改良）でございますが、これについては、いかがでございますでしょうか。局評価はAとなっておりますが、これについては、何かご意見ございますでしょうか。

まず、Aという局評価が妥当であるかどうかということの確認をさせていただきたいと思いますが、何か他のご意見ございますでしょうか。

それでは、特にないようでございますので、何か追加の資料を求めたり、そういうことは必要でございましょうか。

特にないようでございますから、この3件につきましては、おおむね局の自己評価が妥当であるというふうに判断させていただければと思います。

調書4でございますが、北港南海浜整備事業、これは担当局がD評価をしておりますが、それからまた、かなり不確実な要素が加わってくるかとは思いますが、この4つ目の事業についてはいかがでしょうか。

どうぞ。

(松島委員) 僕が最後にちょっと質問させていただいたところでもあるんですが、当初は、オリンピックをやって、その跡地は多分住宅をつくって、その住民たちがそれなりに使うだろうという想定をされていたと思うんですね。おそらく現在は全く違う絵があるんじゃないかと思われるんですが、そこについての記載はあまりなかったように思うんです。

中止すべきかどうかということところはちょっと難しいところもあるんですけども、どういった利用を想定されているのかということについては、もう一度、ご足労ですけど、そこを説明いただけるほうがいいんじゃないかと。

(塚口座長) 今後の利用？ ソーラーの利用？

(松島委員) ここで仮にエコポートが完成したとして、それをどういった利用をされるというのを想定されているのかと。完成した暁にはですね。それと、おそらく事業採択時ですとか前回の再評価時とも変わってきているんじゃないかというふうに思っています。

(塚口座長) それは特に記載がなかったわけですね。事務局、そういう理解でよろしゅうございましょうか。どのような利用を想定して、この事業の当初とは若干違った利用にならざるを得ないわけではありますが、そのあたりについては、特にここに記載されている内容以上の情報はないと考えてよろしいでしょうか。

(椎名事業再構築担当課長) はい、そうでございます。

(塚口座長) そうすると、松島委員が言われましたような追加の資料というものを用意していただければと思いますが、それはどうでしょう。資料だけでよろしいか。もう一度、説明に来ていただくほうがよろしいでしょうか。

(松島委員) ただ、事業の評価自体を変えるものではなさそうな気がしますので、資料だけでよろしいんじゃないでしょうかと私は思います。

(塚口座長)　そうですか。そういたしますと、局の自己評価がDでありますので、これを、よほどのことがない限り、我々のほうでCということにはしにくいかと思うんですね。ここでEのほうにランクを下げるというふうにすべきだという、DかEかというのがものすごく議論の対象になるんだったら、もう一度来ていただくほうがよろしいんですけれども、お伺いいたしますけれども、EかDということでございましたら、どういうふうにお考えでしょうか。

(高瀬委員)　事業全体が書けていないのでということで、多分、今資料をいただいても、その判断をすることがなかなか難しかろうと思うんですね。ただ、EということではなくてDということで、それなりのお考えなり資料なりは多分あるんだろうと思うんですね。だから、私としては、なかなかEとは言えないという状況だろうということは想定できますので、ただ、Dということの根拠ももう少し知りたいという部分がございますので、それを示していただければ、こちらの評価としては後で議論するとして、来ていただくまでもないですね。

(塚口座長)　わかりました。そういたしますと、松島委員ご提案の、現時点において将来どのような利用を想定しておられるのか、このあたりについて、これはわかる範囲でということをつけ加えていただきたいと思いますと思いますけれども、若干の資料を用意いただきたいと思います。で、次回にご提出いただくという、次回まででもよろしいわけですけれども、来ていただく必要はございませんけれども、事務局を通じて我々にお知らせいただくと、そういうことはできますでしょうか。

(椎名事業再構築担当課長)　はい、結構でございます。

3 閉会

(塚口座長)　では、お願いします。

そういたしますと、一応こういうことで本日は終了させていただきたいと思いますが、一般論として、前回もお伝えしたかと思っておりますけれども、本日の資料に基づきまして後日何かお気づきの点がございましたら、事務局へメール等でお知らせいただければというふうに思っております。これは一般論でございますので、本日のこの4案件に特に限定したものではありませんが、重ねて申し上げます。

それでは、事務局から、あと何かございますでしょうか。

(椎名事業再構築担当課長)　長時間にわたりまして、今日は本当にありがとうございました。

今、座長からもございましたが、委員の皆様方におかれましては、追加でご質問等がございましたら、また事務局のほうへメールでお願いしたいと思います。

次回、第2回会議につきましては、12月4日火曜日の9時40分から12時までの開催を予定しております。対象事業は港湾局の2事業と、ゆとりとみどり振興局の2事業の計4事業でございます。

また、ご案内のほうは追ってお送りいたしますので、よろしくお願いたします。

事務局のほうからは以上でございます。

(塚口座長)　それでは、これで終了いたします。どうもありがとうございました。

— 了 —