

令和３年度 第３回大阪市建設事業評価有識者会議

日時：令和４年１月２１日

開会 午前１０時

開 会

○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

ただ今より、令和３年度第３回大阪市建設事業評価有識者会議を開催させていただきます。
本日は大変お忙しい中、ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

私は、本日の進行役を務めさせていただきます、市政改革室大規模事業リスク担当課長の吉田でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、本日ご出席いただいております委員の皆様並びに本市出席者のご紹介についてですが、本年度も３度目の会議ということで、お手元の次第の裏面にある座席表をもって代えさせていただきます。

次に、配付資料を確認させていただきます。

資料の右肩に資料番号を付けております。

【資料１】が、建設事業評価の今後の進め方について、Ａ４の一枚もの。

【資料２】が、事業再評価対象事業の一覧表及び位置図、Ａ４両面印刷の１枚もの。

【資料３】が、長橋住宅地区改良事業の調書及び説明資料

【資料４】が、大阪港内公害防止対策事業の調書及び説明資料

【資料５】が、臨港鉄道整備事業（北港テクノポート線）の調書及び説明資料

【資料６】が、有識者会議における議論の深度化に向けて、Ａ４両面印刷の１枚及び大阪市建設事業評価実施要綱改正案となっております。

以上、資料の過不足等はございませんでしょうか。

では、議事に移って参りたいと思います。ここで報道関係のみなさまにお願いでございます。以降の写真撮影、録画録音につきましては、取材席から前に出ないよう、所定の位置でお願い申し上げます。

それでは、これからの議事進行につきましては、北詰座長にお願いしたいと思います。北詰座長、よろしくお願いいたします。

○座長（北詰委員）

北詰です。本日もよろしくお願いいたします。

では議事を進めます。まず内容１、建設事業評価の今後の進め方について、事務局よりご説明をお願いします。

内容（１）建設事業評価の今後の進め方

○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

ここでは、今年度および本日の進め方・予定について説明させていただきます。まずは、お

手元の「【資料1】建設事業評価の今後の進め方について」をご覧ください。

毎回、同じ資料で恐縮ではございますが、今年度は、大規模事業評価3件と再評価16件の全19事業を対象にしまして、建設事業評価を行っております。

そのうち、表の3段目、本日1月21日については、第3回有識者会議ということで、3事業の事業再評価を予定しております。

建設事業評価、そのうち、本日の事業再評価の実施手順としましては、まずは、事業所管局において、評価対象事業に対する自らの考え方を、評価の視点に沿って調書に整理しております。ここで、評価の視点につきましては、資料の下の方に記載しておりますように、事業再評価では、「事業の必要性」「事業の実施見通し」「事業の優先度」の3つでございます。そのうえで、3つの視点に基づく「事業の今後の対応方針」について、さらにその下、「事業再評価の評価分類」に記載しています「事業継続A」～「事業中止E」の中から選ぶ形で、事業所管局としての対応方針案を調書に記載しております。

本日は、各対象事業の事業の内容、および、さきほどの3つの視点に沿った考え方、および対応方針の案について、ご説明をさせていただきますので、説明で不足する点、不明な点などは質疑応答として、ご確認いただきつつ、調書の記載内容および説明させていただいた内容を前提条件としまして、事業所管局が提示したA～Eの対応方針に対して、「妥当」、あるいは、「調書の修正などの条件付き妥当」、あるいは「保留」などのご意見をいただきたいと考えております。

大阪市といたしましては、毎年、2月に市会への事業予算の来年度の予算要求いたしますが、その際、委員みなさまからいただいたご意見を踏まえたうえで、来年度以降の本市としての事業の対応方針を決定・公表させていただきたいと思っております。

なお、本日のヒアリング対象とする事業については、次の「資料2」対象事業一覧をご欄ください。

14番の「長橋住宅地区改良事業」につきましては、平成9年度に事業着手し、前回の再評価時から5年が経過していますが、cの事業進捗率に記載のとおり、近年は、事業が進捗していないということで4回目の再評価となります。

15番の「大阪港内公害防止対策事業」につきましては、平成13年度に事業着手し、前回再評価から約5年を経過し、4回目の再評価をお願いするものであります。

16番の「臨港鉄道整備事業」につきましては、前回平成30年度に再評価ということで5年は経過しておりますませんが、事業の進捗にいたがしまして事業費を増額する形で事業計画の変更を予定しておりますことから、国庫補助事業として所管省庁からの指示があり、3回目の再評価をお願いするものであります。

ここで、すこしお時間をいただきまして、この後の説明資料につきまして、補足させていただきます。大阪市では、この建設事業評価が、すこしでも効率的に、かつ、市民にとって分かりやすいものなるよう、継続的改善に努めております。ということで、今年度の第1回目の会議と比べて、資料の作り方が全く変わってきておりまして、次の資料3を見ていただき

まして、まずは、調書でございます。調書は、国や他の自治体とも、ほぼ同じ様式を使っておりますが、大阪市では、調書は、事業に対する考え方等を簡潔・的確に記載すべきものと考えておりまして、A4の1枚の表形式でまとめております。

しかしながら、調書だけでは伝わりにくいところを、調書の記載内容をすべて含んだうえで、図や表、写真等を付け加えるなど、より詳細になる形で説明資料を作成し、本日の説明はその説明資料を用いて行いますとともに、会議後には、会議意見の前提となった資料としてホームページ上に公開いたします。こうした資料の作り方につきましては、本日、各事業の議論の後に、「建設事業評価の継続的な改善について」として、すこし時間をいただいておりますので、説明を聞いていて気付いた改善点などがあれば、その時にご意見がいただければ幸いです。長くなりましたが、事務局からの今後の進め方の説明は以上でございます。限られた時間の中、よろしくご審議のほどお願い申し上げます。

内容（２）事業再評価について

ア 長橋住宅地区改良事業

○座長（北詰委員）

それでは次に参ります。内容の２、事業再評価に移らせていただきます。まずは、ア「長橋住宅地区改良事業」について、10分程度で、ご説明をお願いします。

○所管局（都市整備局 鎌田事業推進担当部長）

おはようございます。

長橋住宅地区改良事業を所管しております都市整備局事業推進担当部長の鎌田と申します。よろしくお願いいたします。

大阪市内には、ＪＲの環状線の外周部を中心に防災面や住環境面で課題を多く抱えております密集市街地というものが広がっておりまして、その改修に向けて、重点的に取り組んでいるところでございます。方策といたしましては、基本的にはそれぞれの自主的な建替更新ということで、住宅に対する助成制度なり補助というものを活用して進めておるところでございすけれども、本日ご審議いただく住宅地区改良事業につきましては、自主建替が困難な地域において、非常に限定的に大阪市内で言いますと３ヶ所、西成区と生野区で実施しておりますけれども、国の住宅地区改良事業というものを活用して、こちらは公共の方ですべて買収して、全面的に改修してといった事業を推進するものでございます。ご覧のとおり本日はその中で長橋地区住宅地区改良事業というものについてご審議いただきます。

資料につきましては担当課長から説明させていただきます。

○所管局（都市整備局 武内住宅地区改良担当課長）

住宅地区改良担当課長の武内と申します。よろしくお願いいたします。

資料３説明資料に基づいて、ご説明申し上げます。

１ページめくっていただいて２ページ所在地ということで、事業の対象は、西成区の北西部に位置する長橋２丁目の一部であり、大阪市として特に優先的な取組みが必要な密集住宅

市街地、優先地区に位置付けられている場所でございます。

3 ページ事業目的ですけれども、住宅地区改良事業は、老朽家屋が密集するエリアの環境改善を図るため、法に基づいて、不良住宅の除却、道路公園などの公共施設整備と住宅建設を一体的に行い、住環境の改善と防災性の向上を図るための事業です。

大阪市では、密集市街地対策として自主建替や除却の促進を基本に進めておりますが、一方で、長橋地区のように敷地や道路が狭く、自主的な建替が困難な区域では、災害に強いまちづくりが必要であり、限定的に住宅地区改良事業を実施しているところでございます。

4 ページにいきまして、大阪市では、平成 11 年度に策定された大阪市防災まちづくり計画の中で、防災性向上重点地区を設定し、その中でも、特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地約 1300 ヘクタールを優先地区に指定し、対策を進めていきました。

平成 26 年度には、大阪市密集住宅市街地重点整備プログラムを策定、その後、令和 2 年度に改定するなど、市として、密集市街地の解消に努めており長橋 2 丁目エリアもその対象となっております。

5 ページの事業手法ですが、住宅地区改良事業は、国庫補助事業になり、繰り返しになりますが自主建替が困難なエリアを対象とし、国の指定を受けて進めております。

住宅地区改良法に基づき、行政による用地買収と公営住宅の建設や、道路や緑地などの整備をあわせて行うことにより、不良住宅の除却を進め、良好な住環境を創出する事業として展開しております。

長橋地区は地区面積 1.28 ヘクタール、不良住宅戸数 211 戸で住環境改善に繋がる改良住宅や集会所などの施設、道路、緑地などの整備計画がございます。

6 ページ、お願いします。住宅地区改良事業の流れや概要は、図に記載のとおりでございます。

あと 7 ページ事業概要ですが、経過スケジュールということで、冒頭ご説明ありましたとおり長橋地区は、平成 9 年の 12 月に事業着手をいたしました。地区内の不良住宅 211 戸の除却を目指し、約 1 万 1000 平米の用地を取得し、147 戸の住宅を建てる計画でしたが、事業の長期化に伴い、平成 22 年度に計画を見直し、現在に至っています。今回の評価時点で申し上げますと、進捗率は、事業費ベースで約 74%、用地取得率では約 82%となっております。

続きまして 8 ページ 9 ページをご覧ください。事業の進捗でございます。

こちらの地図はですね、用地取得等の状況を落とし込んだものでございます。

ご覧のとおり、地区の東側は、用地買収がほぼ完了しております。

残る西側はこれまで用地買収が停滞しておりましたが、今般大地主の理解協力が得られるため、今後の進展が見通せる状況となりました。

引き続き、用地買収を進め、9 ページ記載のとおりこの計画を念頭に、必要な整備を行って参ります。

10 ページをご覧ください。

事業費進捗率ということですが、計画当初は総事業費が約 150 億円と見込んでおりましたが、計画変更により約 90 億円としております。

現時点での事業費ベースの進捗率は約 74%でございます。

11 ページは年間事業費の推移ですが、長橋地区の数字は黒塗りの部分になります。

事業の性質上、事業費の多くを用地取得費、住宅建設費が占めるために、年度ごとに差が生じております。ここから先は必要性の視点になりますが、12 ページです。

社会経済情勢等の変化ということで、こちらも冒頭ご説明申し上げましたとおり、密集市街地対策に係る各種計画が、国や大阪市において策定されております。

ニーズの動向といたしましては、高齢化や建物の老朽化が進行していることもあり、早期の事業完了が望まれていると認識しております。

あと 13 ページで事業の効果というところですが、定量的効果を地区整備による便益と、良質な住宅ストック形成の二つの要素で算出しております。

具体的には、ヘドニック法に基づき、不良住宅の除却や道路拡幅・施設整備などの公共施設整備が、周囲に与える土地評価の向上、つまり、推定される地価上昇分を地区整備による便益、また、一方の良質な住宅ストック形成では、建設される改良住宅の家賃収入及び、バリアフリー設備やコミュニティ施設などの整備による効果を便益としているものでございます。

費用便益分析について、費用便益比、いわゆる B/C は、国土交通省のマニュアルに基づき算出しております。

住宅地区改良事業は、地域の福祉的課題の解決を目的として取り組んでいる事業であり、国における新規採択の一定の基準は、B/C が 0.5 以上とされているところです。

今回の分析では、長橋地区の B/C は 1.02 で、国の採択基準を上回っており、費用はある一定の便益も確保される事業であると評価されます。

14 ページ、定性的な効果としては、この改良事業による施設整備によって、住環境の改善や地域コミュニティの活性化が見込まれること、また災害に強いまちづくり、地域防災力の向上などによる不安感の解消などが挙げられると認識しております。

15 ページに記載のとおり、費用便益分析の概要、算出フロー、分析結果は、ここに記載のとおりでございます。

続きまして 16 ページ、事業の必要性の効果なんですけど、長橋地区は、依然として住環境面や防災面で問題を抱えており、自主建替の見込めないエリアですが、改良事業を進めることにより、良好な住環境の実現や、地域防災力の向上などに繋がることから、周辺の密集住宅市街地への波及効果も大きいと考えております。

一定の投資効果も見込まれることから、事業の必要性の評価は A～C、継続としております。

17 ページ、実現の見通しですけれども、平成 22 年度に国と協議の上事業変更し、入居権利者の減少等を踏まえ、改良住宅の建設戸数について見直しを図りました。

事業長期化の理由ですが、そもそもエリア内の老朽家屋をすべて除却するために土地を買

い上げるといふ事業の性質上、多数の権利者との調整交渉に時間を要したこと、また、地区内の未買収地の大部分を占める地権者との交渉が難航したことによりますが、今般その地権者の理解、協力が得られるようになりました。前回評価時点では、令和2年度末完了を目標としておりましたが、昨年度、国との協議により、5年間の計画延長が承認され、現在、令和7年度末の完了に向けて、取り組んでおります。

18 ページ見通しの評価ですが、事業の長期化に伴い住民の高齢化や、建物の老朽化が進んでいる状況です。早期の事業収束に向けて、権利者と積極的に交渉を行った結果、地区の東側は買収がほぼ完了し、進捗が遅れていた地区西側も地権者の理解協力を得られることによって、今後事業が進展する見込みです。現在では7年度末の完了に向け取組みを進めており、評価をBとさせていただきます。

19 ページは、優先度の評価ということですが、長橋地区は、老朽家屋の自主建替が見込めないことから、密集市街地対策の中でも重点化した事業として、住宅地区改良事業に取り組んでおります。事業が遅れると、不良住宅の除却が進まず、事業の関心度が低下すると、協力も得にくくなることもあり、優先度はBとしております。

20 ページ特記事項といたしまして、1点、住宅地区改良事業は、国の法律に基づいて実施しており、事業主体である大阪市は、区域内の不良住宅を除却する義務を負っていることから、私どもとしては、完了まで継続する必要があると認識しているところでございます。

以上のことから、21 ページ8の対応方針、評価としては、予算の範囲内で着実に継続実施するものとして、事業継続Bとしております。

最後に9番の今後の取組方針ですが、令和7年度末の事業収束をめざし、引き続き事業進捗を図ってまいりたいと考えております。資料の説明は以上です。

○座長（北詰委員）

はい。どうもありがとうございました。

調書及び説明資料に基づいて内容と対応方針についてご説明いただきました。

事業再評価ですので、長期間継続中の事業については、先ほど来、おっしゃっておられます必要性、実現性、優先度の3つの視点による評価、事業所管局から提案された対応方針の妥当性について、その視点で判断したいと思っております。

本事業につきましてご意見、ご質問がございましたら、どの先生がたでも結構ですので、自由にご発言いただければと。よろしくお願いいたします。

いかがでしょうか。はい。清水委員お願いします。

○委員（清水委員）

当事業に関しましては、事業の必要性に関して、特に対応が必要ということをご丁寧にご説明いただいたんですけども、それを受けて、事業の対応方針が「B」というのが、私の中ではちょっとすっきりしなくて、これだけ大事で予算をかけて進めてこられて、今地主さんの理解を得られているということであれば、今まさに積極的に進めていただくのもいいのかなと思うんですけど、この対応方針を「A」ではなく、「B」というふうな評価をされた、

ご判断された理由をちょっと教えていただければと思います。

○所管局（都市整備局 武内住宅地区改良担当課長）

ご質問ありがとうございます。

私どもとしては、なぜAではないのかというと、なかなか強制収用とかまでは、検討もしたんですけれども、なかなか法に規定はあるものの、事業認定という面で、難しいかなと。実務上、事業進捗率が9割を超えて残り数件という状況になれば、そういった、確実にその期限までということもできるんですけれども、どうしても事業の性質上、相手のあることなので、丁寧に進めていくということもあり、令和7年度末という目標を掲げながらも、評価としてはBというのが妥当かなと思ってます。

繰り返しになりますけれども、ようやく粘り強い交渉によって、地権者の理解協力も得られるようになったことなので、引き続き、精力的に交渉協議を進めて、買収をして、事業を進めて参りたいというふうに考えております。

○委員（清水委員）

そうなのかという感じがします。対応方針を「A」にしてしまうと強制収用というところまで視野に入れなくてはならないということになるんでしょうか。この評価分類ですと、完了時期を宣言し、重点的に実施するものなのかなと思いますと、今まさに令和7年というところの完了時期は見据えてらっしゃいますし、かなりの優先度のご説明をいただいたような気がしましたので、そうなのか、それでもBなのかというところが気になります。

○所管局（都市整備局 武内住宅地区改良担当課長）

そうですね。やっぱりその、いわゆる地主、地権者の協力、理解は得られたんですけれども、まだその上にお住まいの方で、なかなか、これから理解を求めていかなければいけないところもありますので、ここでAと言ってしまうのはちょっと難しいかな、とはいえ、やはり必要性とか、重要性というのは、私ども認識しておりますので、精一杯やるというところで、ただここでは、Bが妥当かなというふうにとらえております。

○委員（清水委員）

ありがとうございます。そこまでの考えであれば、特段Bに不満があるわけではありません。今回、完成期限を延長したということもありますので、Bにしてしまったからといってこれ以上の期限の延長があまり発生しないことをぜひお願いしたいと思います。

○座長（北詰委員）

はい。ありがとうございます。お答えどおりだと思います。終わりを切ってしまうと、その交渉事にいろいろと影響があるかなと思います。その一方で、これまでずっと粘り強くやってきた大きな機会だと思いますので、例えば特記事項かそういったところに、地権者の理解を得られたことをきっかけとして、なお一層の事業促進が期待されるとか、そういうコメントをつけるようなことがあってもいいのかなと思うんです。というのは一方でやっぱり、もう何回も完成期限を見直していますので、また次回も同じように見直しするっていうことになる、我々評価委員会は何をしていたのかとなりますので。やはり現状を踏まえてそう

いったきっかけを掴んで、事業を加速的に進めていくというようなことについて一言。これはやはり特記事項のところでしょいかね。そういったところを書ければなというふうに思っております。ありがとうございます。また、まとめの時に申し上げたいと思います。

他にももしございましたら。はい。北野委員お願いします。

○委員（北野委員）

事業の実現性に関して、地主の理解を得ることができたことや協力を得られるようになったことが進捗が見込まれる理由としてあげられています。具体的な進捗としては、これまでのような、変化があったのでしょうか。

○所管局（都市整備局 武内住宅地区改良担当課長）

用地買収とか建物の除却をするためには、その面積を測ったり、境界確定したり、建物調査をして評価して、補償するという、その前段階のいろんな作業があるんですけども、まず、もうそこに着手ができているというところ、これは、地主地権者の理解が得られないとできない部分でありますので、一つ事業が大きく進むきっかけであるかなというふうにとらえております。

○委員（北野委員）

契約などについては、何か具体的な進展であったり、内諾があったり、そのような事情の変化はあるのでしょうか。

○所管局（都市整備局 武内住宅地区改良担当課長）

ご承知のとおり、コロナ禍でありますので、なかなか対面で会う機会も少なかったにもかかわらず、今年度も用地買収1件はもうすでに確定していますし、来年度については、未買収の地区の中で、このあたりどうでしょうという話も、もう現に進めておりますので、少しずつではあるんですけども、具体的に着手できてる部分もあるというふうに、実際そういう形で進んでいるところです。

○委員（北野委員）

今回、理解を得ることができた大地主の方についても、計測や測量とかを超えて、契約に向けての具体的な話は進んでいるのでしょうか。

○所管局（都市整備局 武内住宅地区改良担当課長）

そうですね。来年度、あまりここで、そういう個人情報言うのも、詳しくは控えたいと思うんですけども、買収に向けて協議に合意できている物件もあるというところは、説明できるかと思います。

○委員（北野委員）

地主の理解に加えて実際に住んでる方との交渉も始まるということですが、この事業の終了をめざす予定年度が令和7年度と、あまり時間もないように思われますので、今後、延長をなるべく繰り返さないように、その辺の交渉についても、今後進めていただければと考えております。

○座長（北詰委員）

はい。ありがとうございます。他の委員の先生方、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。はい。2人の委員の基本的なトーンは同じかなとは思いますが、ちょっと先ほど私も言いましたけれども、このまま何も言わずにBっていうよりも、そういった地主の方、地権者の方のご理解を得られた点をきっかけとして、なお、加速的にこの事業を進めることが求められると、というようなことを、例えば、特記事項、どうでしょう、どこの項目に書くのが適切なんでしょうか。私としては特記事項かなと思ったんですが。

○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

特記事項、もしくは、今後の話なので、調書の一番最後の「今後の取組方針案」で書いていただくか、どちらかだと思います。

○座長（北詰委員）

わかりました。9番の今後の取組方針のところに書いてよろしいですか。いろいろご意見いただきましたけれども、今日のお話を踏まえたと、調書の9番、今後の取組方針のところに、先ほど申し上げた旨を追記するということを前提といたしまして、この大阪市からのご提案Bを妥当というふうに結論づけてよろしゅうございますか。細かいその表現につきましては、大変恐縮ですが、私の方で少し確認させていただくと、一任という形にさせていただきます。ありがとうございます。

イ 大阪港内公害防止対策事業

○座長（北詰委員）

それでは、次のテーマにまいります。内容2のイ「大阪港内公害防止対策事業」
よろしくをお願いします。

○所管局（大阪港湾局 丸山計画整備部長）

大阪港湾局計画整備部長の丸山でございます。

本日当局から、皆様方にご意見を伺いたいと考えております事業は二つございまして、一つ目は大阪港内の公害防止対策事業ということで、この事業につきましては、大阪港内の主に河川筋におきまして、環境基準を超過したダイオキシン類を含む底質を除去、浚渫することで、大阪港内の水環境の改善を図り、人の健康を保護する上で維持することが望ましいとされる環境基準の達成を目的としてございます。

事業の実施に当たりましては、対象土量が非常に多くなっております。

またコスト的にも非常にかかるということもございまして、事業が長期化してございます。このため、引き続き本事業を継続実施するために、再評価を行い、妥当性につきまして皆様のご意見を伺いたいと考えております。

詳細につきましては担当課長よりご説明申し上げますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○所管局（大阪港湾局 川前工務課長）

大阪港湾局計画整備工務課長の川前と申します。

それでは私の方より説明させていただきます。

大阪港内公害防止対策事業と、お手元の資料 4 説明資料に沿って説明させていただきます。

まず、2 ページでございますが、所在地を示しております。北は正蓮寺川、南は旧住吉川までの 8 エリアとなっております。その中で、凡例で丸囲みのところがございますが、こちらの有機汚泥対策につきましてはすでに完了しており、現在、底質ダイオキシン類対策を進めているところでございます。

3 ページをご覧ください。事業目的でございます。

本事業の目的は、先ほど丸山より説明がございましたように、法律に基づく環境基準を超過したダイオキシン及び有機汚泥を含む底質の除去を行いまして、水環境の改善を図り、人の健康を保護するためでございます。

公害防止対策事業の大阪市全体計画の位置付けのところにございますように底質の除去につきましては、令和元年 6 月の G20 大阪サミットで共有されました「大阪ブルー・オーシャン・ビジョン」に基づきまして、令和 3 年 3 月に府市で策定された実行計画における対策の一つとして位置付けられてるものでございます。

4 ページをご覧ください。事業内容を示しているものでございます。

右側の表にございますように、底質ダイオキシン類対策につきましては正蓮寺川から三十間堀川までの 7 エリアにおいて、約 93 万立方メートル。有機汚泥対策につきましては、安治川と尻無川の約 4 万立方メートルの合計約 96 万立方メートルでございますが、有機汚泥対策につきましては平成 14 年度に完了しているものでございます。

5 ページをご覧ください。

事業内容としまして、事業手法でございますが原位置においての底質の浚渫等による除去を基本としているものでございます。

事業の流れですが、事前の調査におきまして対策が必要な箇所について、周辺の環境監視を行いながら、原位置において浚渫等により、底質を除去するものでございます。

財源等でございますが、本事業につきましては、国の補助事業として実施しておりまして、財源に国費も含まれているものでございます。

関連事業等の整備、進捗状況でございますが、前回の評価におきましては、当面、堤防の耐震対策箇所での事業実施としておりましたが、耐震対策とあわせて実施する場所につきましては令和 4 年度末に概ね完了見込みであるという状況でございます。

6 ページをご覧ください。

事業の概況としまして経過及び事業スケジュールと書かれているところでございます。

一番右端の今回評価時点に沿って説明させていただきます。

平成 13 年度に事業開始しまして、有機汚泥につきましては繰り返しになりますが、平成 14 年度に完了しております。平成 15 年度からはダイオキシン類対策を開始しまして、令和 11 年度の事業完了を目指しているところでございます。

事業規模としましては、有機汚泥につきましては約 4 万立方メートル、底質ダイオキシン類につきましては約 93 万立方メートルというところで、全体事業費としては 147 億円を見込んでいるところでございます。

7 ページをご覧ください。事業進捗を示しているものでございます。

全体計画のうち、約 7 万立方メートルが完了しておりまして、進捗率としては、8%というところでございます。右側の表に、全体量と対策済、残土量を示してるものでございます。

8 ページをご覧ください。

事業費の面から見ました進捗率の状況でございます。

令和 2 年度末の進捗率は約 15%でございまして、前回評価時に比べてやや遅れている状況ではございます。

9 ページをご覧ください。

参考としまして、年間の事業費の推移を示してるものでございます。

公害防止対策事業を含む港湾整備費につきましては、事業開始時の平成 13 年度に比べまして、3 分の 1 程度となっております、公害防止対策事業費につきましては年間 1 から 2 億円で推移しているところでございます。

10 ページをご覧ください。事業の必要性の視点でございます。

一番上にありますとおり、平成 14 年に定められました、底質ダイオキシン類の環境基準を達成するべく、本事業に取り組んでいるところでございます。

一つ飛ばしましてニーズの動向でございますが、大阪港内で、環境基準を超過した底質の平均含有濃度というのは、520 ピコグラム T E Q パーグラムでございまして、環境基準の約 3 倍、最大含有濃度につきましては 7200 と、基準値の最大 48 倍というふうになっておりまして、こういった底質を除去する必要があるとございます。

底質の除去等につきましては繰り返しになりますが、令和 3 年 3 月に府市で策定された「ブルー・オーシャン・ビジョン実行計画」における対策の一つとしても位置付けられており、こうした観点からも、事業実施が必要であると考えてございます。

11 ページをご覧ください。

事業の必要性の視点からの効果というところで、費用便益分析をしたところでございます。国土交通省のマニュアルに基づきまして、事業の効果が波及する範囲の世帯数を受益者として設定して、調査を実施しました。

その結果から本事業の効果を定量的に算出したところ、総便益が 1443 億円、総費用は 125 億円ということで B/C は 11.5 というところでございます。

その下の定性的な効果というところで、事業実施によりまして、生活環境の悪化防止でありますとか、生態系や、自然環境の回復・保全にも寄与すると考えてございます。

次の 12 ページは、参考としまして費用便益分析の概要として示しているものでございまして、便益につきましては公害防止の価値ということで、住民の支払い意志額に基づき算定しているものでございます。

受益者についてはダイオキシン類については大阪市域の居住世帯全体、有機汚泥につきましては汚染範囲から概ね 1 キロ圏内の居住世帯というところで、便益費用につきましては先ほど申し上げましたように便益が 1443 億円、費用が 125 億円ということで、B/C は 11.5 というふうになってございます。

13 ページをご覧ください。

事業の必要性の視点というところで、必要性の評価でございます。

平成 15 年度より基準超過した底質ダイオキシン類の除去等の対策を実施し、住民への被害を防止するために、地方公共団体の責務として取り組んでいるものでございます。

現在、本市の優先課題でございます、堤防耐震化工事を合わせて実施しまして、効率的に進めているところでございますが、令和 4 年度末には完了する見込みでございます。

今後は、濃度の高い箇所を重点的に実施し、効果的な事業推進を図るために、本事業を継続する必要があると考えてございます。

14 ページをご覧ください。事業の実現見通しの視点でございます。

対策につきましては、本事業の全体事業費 147 億円に対しまして、本市の厳しい経済状況から、年度ごとの事業費が約 1 から 2 億円の限られた予算措置となっておりまして、事業が長期化しているというところがございます。また、対策箇所におきましては、船舶航行や荷役作業が頻繁に行われているというところがございます。また、事前の地元調整による様々な制約が生じるなど、現場着手が遅れている箇所もございます。

15 ページをご覧ください。

事業の実現見通しの評価でございます。

対策につきましては、現在、市の優先課題である堤防耐震化工事と合わせて実施しておりますが、今後、濃度の高い効果的な箇所について重点的に実施するものと考えてございます。変更理由にございますように、今後は、これまで以上に事業費を確保し、引き続き地元調整を進めながら、令和 11 年度の事業完了に向けた取り組みを実施するため、今回、評価を、前回の事業継続C、限定的な実施にとどまるものから、事業継続B、予算の範囲内で着実に継続実施するものに見直したいというふうに考えてございます。

16 ページをご覧ください。事業の優先度の視点の評価というところでございます。

重点化の考え方でございますが、本事業につきましては重点化の位置付けはないものの、繰り返しになりますが令和 3 年 3 月策定の「ブルー・オーシャン・ビジョン実行計画」における対策の一つとして位置付けられているものでございます。

次の事業が遅れることによる影響等というところでございますが、本事業は、まだ未完了でございまして、港湾区域内の底質が一部環境基準を超過している場所もございますけれども、水質につきましては毎年モニタリング調査をしており、基準超過をしていないことは確認してございます。しかしながら、事業が遅れることで、底質からの溶出等による環境への影響というものも懸念されることから、早期に事業完了するように、進めていく必要があると考えてございます。続きまして変更理由でございます。

前回の評価におきまして、市の優先課題である、堤防の耐震対策箇所を重点的に実施していくということにしておりましたが、繰り返しになりますが、令和4年度末で概ね対策が完了するという見込みでございますので、今後は濃度の高い箇所を重点的に実施するというところで、評価を見直すこととしてございます。

17 ページをご覧ください。

前回評価におきまして、堤防の耐震対策箇所を優先するために、事業継続C、限定的にとどまるものとしてございましたが、令和4年度末に完了する見込みということで、今後は濃度の高い箇所を重点的に実施するというところで、効果的な事業推進を図るように、事業継続B、予算の範囲内で着実に継続実施するものというふうに評価してございます。

最後の18 ページでございます。

今後の取組方針でございますが、ダイオキシン濃度の高い場所を優先的に予定するなど、効果的な対策を実施し、令和11年の完了を目指すものでございます。

また、公害財特法が昨年度末に失効しまして財源確保が厳しくなるのですが、国等とも調整しながら、財源確保に向けた取り組みを進めていきたいと考えてございます。説明は以上です。

○座長（北詰委員）

はい。ありがとうございます。では本事業についてご意見、ご質問がありましたらよろしくお願ひいたします。いかがでしょうか。はい。清水委員お願いします。

○委員（清水委員）

ご説明ありがとうございます。事業の方針としましては、本日のこの事業であつたりですとか水質改善に資する事業については、是非とも進めていただきたいと思います。

これは多分市民のニーズもあるのかなと思いますので、事業に関してはそのように考えているんですけど、ちょっと2点ほど教えていただきたいことがありまして、まず1点目はこの事業で、ダイオキシン類を浚渫された、この費用の中にはその後の処理まで含まれているのかどうかということをお願いしたい。2点目なんですけども、11ページの方で受益者のところのご説明の時に、ダイオキシン対策としまして魚介類を摂食した大阪市のすべての世帯が対象であると。非常に多いなあと思ひまして。大阪市のすべての世帯の人が大阪でとれた魚介類を食べるという計算方法になるのかということをお願いしたい。おそらくマニュアルに沿ってということになるんだと思ひますけれども、この辺りこの受益者の設定というものが、妥当なのかどうかということをお願いしたい。

○所管局（大阪港湾局 川前工務課長）

1点目の事業費につきましては、浚渫だけではなく、その後の処理も含めた費用ということで算定をしているところでございます。

2点目の受益者でございますが、魚介類を主としたと書いてございまして、直接それを食べるというだけではなく触れることも含めて考えてございますので、市域全体を対象として

設定しているところでございます。

○座長（北詰委員）

アカデミックには踏み込むとややこしくなりますが、どうしていくかについては、マニュアル通りというか、そういう考え方で僕はいいと思います。いろいろ、本当は設定の違いがあるとは思いますが。はい、どうぞ。玉岡委員。

○委員（玉岡委員）

B/C で、他の自治体で同様の事業をやっている場合に、やっぱり 10 を超えるような高い値になっているのかっていうことと、それと財政派ですのちょっとお金のことも気になって、今後国から補助が無くなるかもということで、財源として、国からの補助と地方債になっていますけれども、その内訳が今後どうなっていくって賄えるのかって、ちょっと懸念しておりまして、今の時点での見込みをお話いただけると。

○所管局（大阪港湾局 川前工務課長）

令和 2 年度末に財特法が廃止されたというところがありますが、その後も、国の方から同等の財政措置が、令和 7 年度末まで続くこと示されておりまして、我々としましては、まだ公害防止対策事業として事業しなければならない状況でございますので、引き続きそういった財源の確保に向けて、国等と調整していきたいというふうに考えてございます。

○座長（北詰委員）

最初の質問は、同じような事業で他の自治体で B/C が 10 を超えるものがあるのか。というようにお話だったと思いますが、そのご回答は。

○所管局（大阪港湾局 川前工務課長）

そちらの方につきましては、申し訳ございませんが、他の自治体の B/C のところまで、現在、把握しておりません。

○委員（玉岡委員）

問題にしませんでしたけど、便益の算定で、過大に出るようになっているのかなというのは、推測ですけど。

○座長（北詰委員）

アカデミックに申し上げますと、環境の被害をベースにした B ですので、立場によって違うんですけど、私の観点からすれば、比較的多めに出る傾向なんですね。ただ、11 ですからね。これができるだけ小さく見積もるとか、或いは極めて論理的に原理的にやったとしても、B/C が 1 より下回るとかいう数字ではないと思いますので、直感的に、この算出した数字について、そのまま信じるのはちょっと、私自身も、気味が悪いんですが、しかしながら有効性であるとか、この B/C の結論に基づく必要性については疑う余地がないという考え方を持っています。はい、他にいかがでしょうか。瀬木委員。

○委員（瀬木委員）

ただいまの質問にも関連するのですが、8 ページの資料、今後の進捗見通しとして、令和 11 年度には完了する予定である見込みが書かれておりまして、その根拠として、これ

までの、堤防の耐震対策が完了するので、そのお金を回せるようになる。ということだと思
うんですけども、その際に、他の事業との兼ね合いといいますか、この環境対策に予算を
投入するということであればこの見込みになると思うんですけども、この事業の他に予
算が回されるような、優先度が高い重要度の高い事業といったものがあるのかどうか、それ
にどれぐらいお金が取られるのか。そういった見通しがございましたら教えていただきま
すと幸いです。

○所管局（大阪港湾局 川前工務課長）

私の説明が不足していたのかもしれませんが、堤防の耐震対策が終わったからこちらにお
金を投入するという説明をしたつもりではなく、これまでの対策というのが、堤防耐震対策
とあわせて箇所を選定していたというところでございます。

そのため濃度が高くても低くても堤防耐震対策を行うところに合わせて、これまでは事業
を実施してきました。

このため、今後はその堤防耐震対策というのが一定完了しますので、濃度の高いところを中
心に進めていこうという視点で考えており、堤防耐震対策事業のお金を投入するという説
明をしたつもりではございませんでした。説明が分かりにくかった点、お詫び申し上げます。

○座長（北詰委員）

よろしいでしょうか。はい、北野委員お願いします。

○委員（北野委員）

対応方針案としましては、事業継続Bということで予算の範囲内で着実に継続実施するも
のと考えられていますが、その点についてお聞きします。事業の必要性の説明箇所において、
ダイオキシン類の含有濃度が環境データで、約 3.5 倍、最大 48 倍と記載されていますが、
このような環境基準を超えるものであっても、予算の範囲内で着実にというBという方針
で、特に健康上の問題等が生じないということなのか。先ほど水質モニタリングの説明では、
現状では問題がないと書かれていましたが、Bという方針で足りるのか、場合によっては、
もう少し優先順位を上げることというのもあり得るのか、その辺り教えていただけますで
しょうか。

○所管局（大阪港湾局 川前工務課長）

おっしゃる通り、底質ダイオキシン類の含有量としては超過しているというところがある
のですが、その水質には基準値を超過しているというのは、今のところ見つかっていないと
いうところがございます。説明のところにもございましたが、今後、溶出による基準超過が、
起こりえないとも限らないので、なるべく早く対策を実施する必要があると考えていると
ころでございます。

○委員（北野委員）

ありがとうございます。

○座長（北詰委員）

他もしございましたら。はい、綴木委員。

○委員（綴木委員）

今回はB評価になるということで、予算の範囲内ということになりますが、今後必要となる予算を算定し確保されていると考えて良いですか。

○所管局（大阪港湾局 川前工務課長）

来年度ということですか。

○委員（綴木委員）

はい。

○所管局（大阪港湾局 川前工務課長）

もちろん考えております。

○委員（綴木委員）

そうするとこの案件に対して、公害対策事業というのであれば、やらなくてはいけない、また、止めることができないものであり、中止することができない事業を評価するっていうものに対してちょっと疑問があるというか、この事業を中止するものとかいうことが選択できるのかどうかという疑問を持ちました。

それと、今回、対応方針がBということで、予算の範囲内で着実に継続実施するというのであれば、この今まで毎年 1,2 億円の限られた予算でこれまでやってこられたということであれば間に合わないことから、もう少し踏み込んだご説明をしていただけないかなと。完成時期が令和 11 年度で決まっていて、来年度予算も決まっていて、評価もBであるならば、今後の予算の確保に関して、もう少し踏み込んでご説明いただけないかなと思っているのですが、いかがでしょうか。

○所管局（大阪港湾局 川前工務課長）

これまでの経過としまして年間 1 から 2 億円というところではあったのですが、今後、濃度の高いところを中心にやっていくところをございまして、事業費は、少し上がっていくのかなとは考えてございます。

それに合わせた予算の確保に向けて、当方としても、努力していくところではございます。ただ、どうしても財源全体のお金には限りがございますので、その中でのやりくりというところがございまして、Bという評価をしているところでございます。

○委員（綴木委員）

はい、ありがとうございます。

○座長（北詰委員）

はい、ありがとうございます。お金がたくさんあれば、やりたいにこしたことはないでしょうけど。少なくとも、底質なので、今の河川の水のところに流出してるわけではないということがまず一つあるんだろうと思います。

しかも、少なくともこれまでよりもスピードアップするというふうにおっしゃっているので、決して我々全部が納得したわけではないけれど、これまでに比べれば進めるということになるので、一定の評価をしてもいいのかなというふうに思っています。

ですが、もちろんモニタリングの結果、何かの理由で流出量が増えて、水そのものの方にね、ダイオキシンが出てきたら当然緊急の対応をとっていただくということは前提なんだろうと思いますけど。底質の中で、おとなしく寝ていただくということを何とか考えて、それを前提にすれば、令和7年度ですかね、国が同等の補助をしていただける範囲内の時に、高濃度の比較的急ぐところを、とにかく何とかやっつけてしまおうという考えに、一つの妥当性があるのかなというふうには考えております。

ただもし、多くの先生方からですね、割と同じようなトーンでご意見ありましたので、何か調書の方で、より加速的にするような文言でありますとか、それから、先ほど言うておられましたように、他の事業とのバランスでこの事業を当然どんどん要求して来年度以降もしていくわけでしょうけど、この事業をより必要だということで、調書としての書きぶりとして、この委員会としてですね、後押しをするような表現がもしありましたら、ご提案いただければと思います。よろしゅうございますか。

私自身は、大阪市でご説明いただいたところで、現状としては、現実解かなと思ってるんですが、よろしゅうございますか。

はい。じゃ、この今行われた議論、議事録に残っていますし、それがこの委員会としては、ほんとはもう少し頑張っしてほしいというようなトーンが残っているということが議事録で確認できるということで、それを前提といたしまして、今回のご提案すなわち、対応方針Bというのは妥当という判断でまとめさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

はい。この点についてはこれで終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

ウ 臨港鉄道整備事業（北港テクノポート線）

○座長（北詰委員）

次は、ウの臨港鉄道整備についてお話を伺いたいと思います。よろしくお願いします。

○所管局（大阪港湾局 丸山計画整備部長）

引き続きまして大阪港湾局丸山でございます。大阪港湾局からは、もう1件お願いいたします。臨港鉄道整備いわゆる北港テクノポート線です。本事業は国際観光拠点及び国際物流拠点の形成を目指す夢洲において、この実現に向けまして、本路線を整備することで、幹線道路網の交通負荷を軽減し、港湾物流の円滑化を図り、さらには、増大いたします旅客需要にも対応するということを目的としてございます。

さらに皆様ご承知の2025年の大阪関西万博の会場となります夢洲への主要なアクセスルートにも位置付けられております。万博が令和7年度の開催であり、それまでの開業に向けまして、昨年度、令和2年7月より工事着工してございますけれども、現場状況の変化或いは事業計画の見直しということが生じまして、その対策費用等に事業費が当初に比べて約4割ほど増加するというような形になってございます。このため、改めまして事業再評価を行いまして事業継続の妥当性につきまして、皆様のご意見を伺いたいというふうに考えてござ

います。

詳細は担当課長よりご説明申し上げますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○所管局（大阪港湾局 小林臨港鉄道整備担当課長）

大阪港湾局臨港鉄道整備担当課長の小林といいます。よろしくお願いいたします。

それでは北港テクノポート線の整備事業ということで資料 5 のパワーポイントの方で説明させていただきます。

第 1 回の評価の時に事業の概要につきましては、ご説明をさせていただいておりますので、経過及び今回の費用の増嵩について、詳しく説明をさせていただきたいというふうに思っております。

資料めくっていただきまして、6 ページでございます。

事業の概況、進捗状況ということでございまして、北港テクノポート線につきましては、現在の地下鉄中央線コスモスクエア駅から夢洲まで 1 駅延伸をしていくということで、平成 12 年から着手してございます。夢洲に入ったところをこの 6 ページの図面で言いますと約 2.3 キロ、この区間につきましてはもうすでに鉄道を通すための空間が完成してございます。今回、本事業を再開させていただきまして、夢洲内の 0.9 キロ、陸上部のシールドの線路部分それから（仮称）夢洲駅の部分ですね。この部分について工事を進めていくということで、工事延長といたしましては 0.9 キロ、完成までの残事業費としましては約 321 億円、インフラ部ということになってございます。

次のページ 7 ページめくっていただきまして、事業の進捗率ということで、一番真ん中の太い線のところでございますが、平成 12 年より事業を開始をしてございまして、平成 21 年に、事業休止ということで、そこからは進捗が横ばいになってございます。

平成 29 年に夢洲まちづくり構想を策定いたしまして、平成 30 年度の再評価で事業を再開させていただいておりますが、昨年度、令和 2 年から再開をして、進捗が伸びてございます。

令和 6 年度に鉄道開業ということで、完成をさせていただきたいと思っております、令和 7 年度の万博開幕までに、開業をさせていくということでございます。

一部駅舎の出入口につきましては、万博閉幕後、整備ということで一部残っております。これが令和 9 年まで事業が継続していくということになってございます。

それから 8 ページでございます。

総事業費の変更ということで、南ルートの全体事業費は当初 540 億円。

そのうち、鉄道通すための空間を整備するインフラ部、これが 250 億円。

鉄道事業者の会社事業ということでインフラ外部 290 億円となっておりまして、評価の対象といたしましては、このインフラ部分の 250 億円になります。

これが新聞の記事でも出ましましたが今回費用増嵩ということで、インフラ部が 96 億円の増高で 346 億円になってございます。

インフラ外部につきましては、一部車両費を、別途運行者の方でも負担していくということ

で、会社事業のO T S等の事業費としましては、インフラ外部 230 億、全体として 576 億円ということになってございます。

下段のところに、増額理由というふうに書いてございます。

項目はここに書かせていただいておりますけども、次のページ以降ですね、図面を交えて説明させていただきます。

9 ページでございます。主な増額理由の 1 点目でございます。

（仮称）夢洲駅の本体工事に伴う仮設工の増強ということでございまして、夢洲駅は、右側の図面にございますように完全地下構造、地下二層階構造になってございます。

埋め立てが完了した地盤を一旦掘削をして、この夢洲駅を構築をしていくということで、掘削する際には、仮設の土留壁ということで両サイドに土留壁を事前に地中に打ち込みます。駅舎のところを掘削する際には、地盤が盛り上がってこないように、不透水層と言われております水を通さない、沖積粘土というふうに書いてございますが、ここまできちんと土留壁を貫入をさせて、水の流れをシャットアウトして掘削をしていくということで、当初はこの沖積粘土層の天端を決めてございましたが、追加の土地調査で、この粘性土の中に、少し砂分が含まれるというところが、確認をされてございます。

この砂分含んだところから水みちとなって、土砂が周りから盛り上がってくるという危険性が判明したということでございましてその対策として、さらに、土留壁を 7 メートル増大して、きちんと遮水できる層まで仮設の壁を打ち込むという必要が生じたというのが 1 点でございます。

それから 2 点目でございます。シールドマシンの 1 機増設ということで、右側の図面に書いてますように（仮称）夢洲駅からシールドを発進させまして、一番左側に図面でお示ししてる、シールドマシンが到達する空間をすでに構築してございます。

こちらで、シールドを U ターンさせて、再度（仮称）夢洲駅まで戻っていくということで、上り線下り線を構築するという計画でございました。

平成 21 年から、事業を休止してございましたので、今回改めてシールドマシンの実施設計を行っております。その中で途中の地盤改良材、こういったものを、切断していく機能を実施設計いたしますと当初の予定よりも 1.7 メートルマシンが増大するというところでございまして、そうなりますと、U ターンさせるためには 1 度、マシンを分解する必要が生じました。ただこのマシンを一旦分解して、この現場で再度、溶接をして組み立てるということになりますと、その溶接の熱によって、変形もします。

工場できちんと円形のマシンを精度良く構築をする必要がございますが、この円形をきちんと確保できなければ、再度掘進した際に、土砂が流入してくるという危険性もございまして、すでに構築をしたトンネルと接することで、トンネルの品質を低下させるという恐れが生じてくるということが判明してございます。

こういったことを避けるために、上下線それぞれ、シールドマシン 1 機ずつで掘進する必要が生じたということでございます。

それから3点目でございます。シールド掘進工事における防爆対策、到達防護工法の変更ということで、昨年、シールドの工事の実施設計を進める中で、地中のメタンガスの存在が明らかとなってきました。

通常シールドで掘削する際には、この真ん中の図にあるように、掘削した土砂は、トンネル坑内をこのトロッコで運搬をして地上に排出をするんですけども、この坑内の空気と触れることで、爆発濃度に達してしまうという危険性が明らかになってきてございます。

ですので、右側に書いてございますように、パイプの中を圧送して、空気に触れずに地上に排出するという必要が生じてございます。

こういった設備、それから土砂の流動性を持たせるという変更、こういったものが必要になってございます。

それから到達立坑部の地盤改良工法の変更ということで、図面でお示しできてないんですけども、先ほどの前ページのシールドが到達する立坑、こちらにシールドマシンが到達する瞬間が、土砂が流入してくる危険が高いということで、立坑の周りを事前に地盤改良して、土砂が崩れないよう、対策をするという必要がございます。

当初高圧噴射工法と言いまして、セメント材を高圧で噴射していくような工法を想定してございましたが、こちらのところにも少し礫分のある地層が判明してございます。

この高圧噴射の方法ですと、礫の背後にセメントが回り込まないということで、一部、水みちが残る可能性があるというが判明し、浸透型の薬液注入ということで、圧力をかけて、そういう礫部の背後にも、改良できる工法に変更する必要が生じたものでございます。これが3点目でございます。

4点目でございます。シールド掘進範囲の地中障害物撤去ということで、これは、地中障害物と書いてございますが、埋め立て造成で必要になる内護岸ということでございます。夢洲は全体390ヘクタールある非常に広い埋め立て地でございます。

この洲を四つに区域を分けながら、浚渫土砂や建設残土こういったものを埋め立て、受け入れしてございまして、そのための仮の締切壁というものがこの右側にあるように、鋼材を二重にした仕切壁を構築してございます。

当初はこれの右側に土砂を受け入れ、まだ左側は海面の状態、右側が終われば左側を埋め立てるというふうに、順次、この仕切壁を用いて造成をしてきたものです。

現在はもう両方埋め立て完了してますので、すべて地中に埋まっているという状況です。

このタイロッドと呼ばれる棒鋼の鋼材があり、これで2枚の矢板を締結しているということで、当初はこのタイロッドがシールドの掘進範囲に入っていないと想定してございましたが、実際に現場に入って重機を入れてこの地中の、この内護岸というものの高さをきちんと掘削して調べますと、想定より少し下がっていたということで、タイロッドがシールドの掘進範囲に、重なっているということが判明してきてございます。

シールドマシンというのは、岩盤とか、鋼矢板という強固なものでしたら、きちんと削り取って掘進することが可能なんですけども、こういう棒状の鋼材こういったものは、マシンに

巻き付いてしまう可能性があるということで、これ方は、シールドの専門家の方にも、ご相談をさせていただいて、事前に撤去しなければ掘進が止まってしまうということで、事前に撤去するということを選択をさせていただいたというのが4点でございます。

それから次の11ページを見ていただきまして、夢咲トンネル区間における線路部排水工事の施工方法の変更でございます。

すでに夢洲まで完成している区間がございますけれども、この空間にも、電車についている雨水とか、それから、清掃時の水、こういったものを排水するための排水コンクリートを打設したり、電車を通すためのレールを搬入したりする必要がございます。

搬入口を当初6箇所用意してございましたが、もうすでに平成21年に夢咲トンネルによる道路が開通してございます。

この道路の下を、鉄道の空間を設けておりまして、当初は、その道路を1車線規制しながら、材料搬入していくということで計画してございましたが、かなり物流機能も進んできてございまして、交通も増えてございます。

今の状況で、この1車線規制するということは難しいという状況がございまして、そういった関係からも、今現状として使える開口が2箇所になっているということで、この2箇所の材料を搬入する開口部を使って、施工するためには、約1キロメートルの距離を、コンクリートを圧送する必要がございます。

そのためのコンクリートの流動化を図ったり、強度を上げたりする必要が生じたという。これが5点目でございます。

6点目は（仮称）夢洲駅出入口の整備位置の変更ということで、当初はこの夢洲駅の真上の道路に、出入口を設けるということで計画してございましたが、まちづくり構想を策定して、観光外周道路を位置付けた、観光外周道路を跨いで、お客様を地上に上げていくということが生じたということで、幅員34メートルございますが、この道路を地下で横断するという必要が生じたのが6点目でございます。

それから最後になりましたが7点目でございますが、沈下影響による既設夢咲トンネル区間の線路部中床板の一部撤去ということで、下の左下を書いてます、箱型の構造物、これが今回完成しているトンネルの縦断面図などをお示ししているものでございますが、向かって左側が海面、向かって右側が夢洲の陸上トンネル部ということになります。

右側に少し詳細に書かせていただいておりますが、この埋め立て地の境で、沈下により26センチほど段差ができていくということで、鉄道の空間の天井が少し下がってきていくということで、ここを少し削り取って、鉄道を通す空間を確保する必要が生じたと言うのが7点目でございます。

こういった要素で、今回インフラ部分の費用増嵩96億円と算定してございます。

それから、13ページでございます。

事業の必要性の視点ということで、事業を取り巻く社会情勢等の変化ということで、北港テクノポート線事業は平成12年に事業採択をして着手してございます。

この段階では、夢洲では浚渫土砂や建設残土の受入場所ということで活用してきてございまして、前回評価いただいた平成 30 年の段階では、夢洲まちづくり構想を策定し、大阪・関西万博の開催地として、夢洲が決定されました。

さらに現在の状況といたしましては、I R 事業者の公募手続きも開始され、令和 2 年 6 月には、万博の跡地になります、夢洲 2 区の一部も埋め立てが完了してございます。

それから昨年 9 月には、I R 運営事業者予定者を選定してございます。

そういった状況の変化がございまして。

下の段にニーズの動向を書かせていただいておりますが、北港テクノポート線をめぐりましては、平成 12 年に着手してございますが、その時点では、結果としてできた夢洲の土地、これを物流業務商業、住居、こういった土地利用を計画してございましたが、その間、市の財政悪化に伴って公共事業の圧縮をしてきてございます。

そのために結果として、埋め立て材となる残土も抑制されたということで、処分地としての夢洲は延命化されてございます。その間物流をメインとした用途に切り替えるということで、土地利用の転換を図ってきてございまして、そのために鉄道の事業といたしましては、事業休止してきてございます。

平成 29 年にまちづくり構想を策定いたしまして新たに国際観光拠点が位置付けられます。多くの人々が集まる拠点ということになりますので、鉄道事業再開ということで進めさせていただいているといった状況でございます。

それから 14 ページでございまして。

事業の必要性の視点ということで、事業の効果といたしましては、定量的な効果と、定性的な効果ということで 2 種類あります。定量的な効果といたしましては、移動コストの削減や交通事故の減少、これらの受益者は利用者となります。

既存道路の混雑緩和ということで受益者は地域社会、費用便益分析につきましては、港湾整備事業の費用対効果の分析マニュアル、このマニュアルに沿って、算出してございまして、今回夢洲までの南ルートでの費用便益分析につきましては結果 3.97 となっております。次のページ以降、詳細説明させていただきます。

定性的な効果といたしましては鉄道路線を導入することによりまして、大量、高速、定時性の高い鉄道が整備されますので、臨海部へのアクセスは向上するといった点。

それから自動車・バス利用から、鉄道利用に転換されますので、道路混雑が緩和され沿道の騒音や振動が軽減されるといった効果もございまして。

定量的な効果につきましては、15 ページでございまして。

内訳の分析結果ですけれども、便益につきましては、移動時間コストの削減額、それから移動コストの削減額、この二つは鉄道を利用される乗客の効果ということになります。

移動時間コストの削減額につきましては、3994 億円、例えば北区梅田から夢洲に移動する際、鉄道がなければ、コスモスクエア駅まで来てバスに乗り換えてということで、およそ 39 分かかります。鉄道ができますと夢洲まで 29 分ということで約 10 分短縮されるという、

そういった効果がございます。

それから移動コストの削減額でございますが、これは乗客の料金になります。

マイナス 405 億円ということで算定してございますが、これは鉄道が夢洲まで、延びなければ、コスモスクエアまで電車料金、そこから夢洲までバス料金ということで、それが夢洲まで延びますと、夢洲まで電車料金ということで、料金は減る方向になります。

ただ、夢洲まで電車がなければ、車で移動される方が、新たに電車に乗られるという変化もございます。この場合は電車料金ということでは、車では 0 円ですので、新たに追加料金が発生するというので、マイナスの評価とさせていただきます。

車でも実際に移動するために費用はかかりますけども、電車料金ということで、この部分については、厳し目のマイナスの評価をさせていただきます。

それから交通事故の減少、③番、それから既存道路の混雑緩和、これらは自動車の交通量が減るという、そのための効果ということでございます。

交通事故の減少につきましては 12.2 億円。

これは電車への利用の転換により交通量が減ります。

そのために当然交通事故の発生確率も減ってくるということで、そのための効果でございます。

それから既存道路の混雑緩和ということで、これも鉄道への利用の転換により、自動車交通量が減少しますそのための、移動コストの削減額、それから移動時間も短縮されるという効果もございますので、これらの効果を 2647 億円ということで算定してございます。

経済効果としましては 6248 億円、今回インフラ部分の評価を受けさせていただきますので、インフラ部とインフラ外部の事業費の比率で、5291 億円という効果を算定してございます。これらの効果は下に算定の条件を書かせていただいております。

検討期間としましては、供用開始後 40 年間、社会的割引率は 4%ということで、計算してございます。それから費用でございます。

インフラ部の事業費につきましては 1319 億円。

これは先ほど説明させていただきました、96 億円の費用も加算してございます。

それから、インフラ外部の費用としましては 238 億円。

管理費の運営費として 14.7 億円、この管理運営費といたしましては、今回トンネル構造となりますので、継手部がでございます。

継手部からは水が染み込んでこないように、止水ゴムを設置してございます。

この止水ゴムがトンネル内部で火災が生じたときに、損傷しないように、耐火板と呼ばれる防護板を設置してございます。

これを、約 10 年に 1 度交換するという想定をしてございまして、これらの取り換え費ということで計上してございます。総費用といたしまして、1334 億円。

便益として 3.97 と算定してございます。

それから 16 ページでございます。

事業の必要性の評価ということで、今回鉄道路線、本路線の整備によって、人流と物流を分離をする。そのことによりまして、幹線道路網の交通負荷を軽減して港湾物流の円滑化を図ること。それから、3点目に書いてございますように、今回万博の主要な交通手段となる、それから夢洲まちづくり構想でも位置付けております国際観光拠点の形成を支える主要な交通アクセス手段となるということで、必要性としては、事業継続A～Cと書かせていただいております。

それから17ページでございます。

実現見通しの視点ということで、二つ目中段になりますけども、未着工あるいは事業が長期化している理由ということで、平成12年に着手してしばらく事業休止しておりましたけども、今回、令和2年度から再開させていただいております。

令和6年度に鉄道開業をいたしますが、令和9年度まで少し事業期間として延長させていただいてるのが、この4点目になります。

(仮称)夢洲駅の一部の出入口、こちら、I Rの予定地のところに、出入口を設けてございますが、今回I Rにつきましては万博後の開業ということになってございます。

万博開催までに、この観光外周道路を確実に供用していくということで、埋設工事、それから道路工事に入っております。いろんな工事が輻輳をしております。その下に、通路を設けるということになります。厳しい工程調整をして進めるということ、万博後の整備にすれば、効率よく工事を進められるということで、I Rの開業が万博後になりましたので、そこだけは令和9年度までに完成をさせていくということで、3年ほどですね、長期化しているということでございます。

それから、一番下にありますコスト削減、代替案立案等の可能性ということで、今回夢洲においては地盤改良をしまして、プラスチックボードドレーンと呼ばれる改良材が地中に入っております。

先ほど駅舎を構築するための土留壁というものを構築する際には、通常は事前に除去する必要がありますけども、今回これらのプラスチックボードドレーンを同時にかき上げて、土留壁を構築できる、そういう工法を採用させていただいております。そのためにこの事前撤去といったものがコスト削減できているということでございます。

それから、土留壁を支えるため、掘削していく際には、周りの土砂が崩れないように鋼材で支える必要がございます。

こういった鋼材も、通常3メートル間隔で、設置するところを、力を分散するという工夫をしまして、この間隔を広げてございます。

こういったことで、鋼材使用量を減少させて、作業効率を上げるという取組も行っております。

それから18ページでございます。

事業の実現の見通しの評価ということで、こういった増額要素も出てきてございますが、コスト削減策や効率性の検討もさせていただいております。

想定していた現場条件の違いによって事業費は増加してございます。

96 億円という費用が増加してございますが、令和 6 年度の開業に向けて、現場の方は着実に進められているということで、令和 9 年度の事業完成が見込めるということで、見通しについて A とさせていただいています。

19 ページでございます。

優先度の視点でございます。

重点化の考え方といたしまして、大阪の成長戦略、ここにも、人流を支える鉄道アクセスネットワークの強化と、これの具体的取り組みの一つとして位置付けられております。

本事業を実施する必要性は高いと考えてございます。

それから事業が遅れることによる影響ということで、事業が遅れますと、国際観光拠点の形成に伴う交通需要に対応することができないほか国際物流拠点の円滑な港湾物流を阻害する懸念がございます。

大阪・関西万博の開催においても、会場への来場者の輸送計画に対応できないことから、優先度の視点からも評価としては A と記載させていただいております。

それから 20 ページでございます。

特記事項ということで今回記載させていただいております。

前回再評価の平成 30 年度と、今回の評価の便益分析の考え方ということで、前回 30 年度の再評価の際には、右側にあります国際観光拠点 1 期の集客人口をもとに算定させていただいております。

今回は、先ほど申しましたように、夢洲 2 期の土地造成を完了してございますし、I R の手続きも予定通り進んでございます。

3 期と言われる一番南側の土地造成にも着手をしてございますので、夢洲の観光拠点形成を着実に進めることができているということで、3 期までの集客人口をもとに便益を算定させていただいております。

それから 21 ページでございます。

対応方針案ということで、事業の必要性の評価、実現見通しの評価、優先度の考え方、これらを踏まえまして、夢洲までの南ルートにつきましては、引き続き、事業継続 A と考えてございます。

ただ、舞洲や此花に向かう北ルートにつきましては引き続き事業休止 D とさせていただいております。

最後に 22 ページでございます今後の取組方針といたしまして、国際観光拠点、それから国際物流拠点、これらの十分な機能を発揮するために、人流と物流を的確に分離する必要があります。港湾物流の円滑化を図る必要がありますので、着実に進めていきたい。

それから、大阪・関西万博の開催も決定し、手続きを進めております。

来場者輸送にも対応するために、令和 6 年度までに、本路線の鉄道整備を進める必要があります。先ほど申しました北ルートにつきましては、2 期 3 期の開発における段階的な土地

利用に応じまして、鉄道の事業主体、運営主体など、整備方針が決まった段階で改めて、この有識者会議に諮りたいと考えてございます。

北ルートにつきましては、引き続き事業休止Dと考えてございます。

説明は以上です。

○座長（北詰委員）

はい。ありがとうございます。

では本事業についてご意見、ご質問がありましたらよろしくお願いいたします。

いかがでしょうか。はい。清水委員お願いします。

○委員（清水委員）

ご説明ありがとうございました。必要性ですとか万博、あとI Rということが、現実の話になってきていることを考えますと、必要なんだろうなということは私としては十分理解をさせていただいたと思います。

その上でちょっと教えていただきたいのは、今回のこの事業評価ですけれども、南ルートと北ルートということで、一つの事業を二つに分けて評価をするこの方法ですね。こういったやり方がこれまでもされてきたのかどうなのか、費用とかあくまで一体のものとして考えていくのかなと思った時に、ちょっとこの評価方法というのが難しいなと思って見せていただいていたいました。

また関連するんですが15ページの方で、便益を算出していただいています。これについてあまり詳しくないんですけど、便益の部分に関しましてこれ南ルートが出来ればということでの便益かと思っています。そうすると概算の費用は全体の費用なのかなあというところと私は理解して間違ってたらすいません。その辺りBとCの考え方ですね。費用のところがもう少し小さくなって南ルートで比較しないと、適切じゃないんじゃないかという気がいたしました。このあたりちょっと計算というものが、もちろんマニュアルに沿ってということかと思うんですけども、同じく妥当性ですね、この計算式でいいのかということを教えていただきたいんです。

○所管局（大阪港湾局 小林臨港鉄道整備担当課長）

ありがとうございます。

今回評価させていただいてますのは、一旦夢洲のまちづくりというものが新たに国際観光拠点として位置付けられまして、夢洲までの交通アクセスは非常に重要だということで、北港テクノポート線といたしましては、此花までの全体路線でございますが、一部夢洲まで一駅延伸するということで、南ルートと言っている範囲ですね、こちらまでの事業を再開するための評価ということで、再評価させていただいております。

このように事業を分割して、評価している事例が他にあるのかというのは、今お答え出来ないんですけども。一旦は夢洲まで延伸して夢洲の交通アクセスに対応していくための評価ということで、こちらまでの評価をさせていただいてるのが、まず1点でございます。

15ページの費用対効果、B/Cを算定する上での費用ということで、こちら、今回夢洲まで

の費用ということで算定してございます。全体の事業費ではございません。

夢洲まで、南ルートを整備する上で必要になってくる費用と効果ということで算定させていただいております。

○座長（北詰委員）

南ルートの費用分の南ルートの便益ですね。

○所管局（大阪港湾局 小林臨港鉄道整備担当課長）

そうですね。もうすでに完成している部分がございますして、夢洲まで空間完成してるところ、これは費用として入れてございます。今回のコスモスクエア駅から夢洲までの整備費用ということで計上しています。

○座長（北詰委員）

はい。どうもありがとうございます。次、他にございましたら。大きな案件ですので。

皆さんのご意見を伺いたいと思いますが。いかがでしょうか。

○委員（玉岡委員）

ご説明ありがとうございます。資料 5 の、事業再評価調書の 5 番目の実現見通しの評価の最後なんですけども、事業費の増加が判明しているものの完成が見込めるということで、多分技術的な見通しがたったので見込めるということだと思のですが。前提として B/C の話もありましたけども、それに必要な費用はきちんと工面できるというのが大前提で、B/C の C の方が、財源確保できるというて、今後不測の事態が生じてまた工事費が増えるということが起こり得るかもしれませんけども、ちょっと表現はきついですけど幾らでも事業費が増えたとしても、その分財源はちゃんと確保して、優先度は高いものなので、必ずやり遂げるんだというふうに読めたんですけども、そういうことで構わないのかっていうこと。あと、ちょっとこの会議の権限の範囲に入るかわからないんですけども、全体として別途、2025 年という一つの目標があって、その後も残るわけですので、IR があって年間 2,000 万人の来客が見込めるとかっていうことで、直接この建設事業に関わるのではないかと思うんですけども、もし 2,000 万人が来ない場合とか、いろんなことを想定した上で、ワーストシナリオ、というのを考えた上で、場合によっては何ていうか延伸しなくても、ちょっと不便ですけども従来の交通手段で、想定される利用者を賄えるのかっていうことは考えられますので、全体のなんて言うかこの鉄道事業の前提となる開発について、将来の見通しを甘く見通すと鉄道事業に関しても、近隣でいうと、神戸市とか京都市さんの例がありますので、将来ちょっと、運営者が大変だということは十分ありえますので、それについてちょっと何かあれば。

○所管局（大阪港湾局 小林臨港鉄道整備担当課長）

ありがとうございます。

今回かなり増嵩しているということで、当然これから市会にも、お諮りさせていただいて、議論いただくということでその上で、確実に予算を確保していきたいと、思っております。それから 2 期 3 期も含めて 3,500 万人の来場者を見込むということで、これが下回った場

合の、感度分析を行っております。

需要につきまして、10%下回った場合、それから上回った場合ということで想定してございます。

今の想定はB/C3.97に対しまして、需要が（見込みに対して）10%を下回った場合には、B/Cは3.6と算定してございます。

それからコストが（見込みに対して）10%上がった場合、この場合も、B/Cは3.6と算定してございます。

我々としては、今回見込める増嵩要素というものはきちんと見込んでおりますので、さらに増えるんじゃないかというのは、ほぼなく多めに見込んでいると考えてございます。

それから、今、ご意見いただきました、例えば鉄道手段がなかったとしても、車で移動すると。こういうことも当然考えられることではありますけども。夢洲の東側はすでに物流機能として稼働してございます。

今回新たに洲の中央部分を国際観光拠点として位置付けましたけども、交通手段としては、橋梁なりトンネルで夢洲への自動車交通手段としても確保されていますが、この国際観光拠点に来る方がすべて車で来るということになると、やはりこの自動車の対応というのが非常に厳しくなってきます。

道路が混雑しますと、国際物流拠点としても位置付けております、夢洲の東側の夢洲コンテナターミナル、これは大阪港の主要なターミナルになります。

こちらに接続する港湾道路、こちらもしっかりと機能させないと、経済圏への悪影響がありますので、鉄道を整備することで、人は、鉄道、貨物は自動車と的確に分離をして、この物流も円滑化していく。

ということが非常に重要だと考えてございますので、やはり国際観光拠点として、整備するに当たりましては、この鉄道整備が重要と考えております。

○座長（北詰委員）

他の先生方がいかがでしょうか。

はい。綴木委員。

○委員（綴木委員）

今回予算が96億円増加ということなんですが、完成期間までそんなに時間はありませんし、この予算がまた増額されるというようなことは多分ないとは思いますが、コロナ禍で物流が止まったり、それからいろいろ資材も上がってはいると思いますので、人件費も上がってますよね。ですから、再度、もう一度予算が足りなくなりました、というようなことがないように、是非ともしていただけたらと思います。お願いになります。

○所管局（大阪港湾局 小林臨港鉄道整備担当課長）

ありがとうございました。

工事を進めていく中でまだこれからシールドの掘進工事も始まっていくことになります。

そういった中でも、受注者からの提案もいろいろ受けながら、コスト削減にはいろいろ対応

していきたいと思ってございます。きちんと予算管理しながら進めていきたいと思っております。

○座長（北詰委員）

お願いって言いましたが、やはりこの委員会としては、それを強く要望するというような言い方でいいと思います。それを受けていただいたという感じだと思いますが。

はい。瀬木委員。

○委員（瀬木委員）

今回の事業の重要性として、国際物流拠点としての機能を発揮するための、トラックと人流の分離というお話を伺いましたが、それについては便益の方で評価されてるのでしょうか。つまりこの便益で、おそらく既存道路の混雑緩和の便益が入ってるんじゃないかと、考えたんですけどもその理解であってますでしょうか。

○所管局（大阪港湾局 小林臨港鉄道整備担当課長）

その通りでございます。

便益の④番ですね、既存道路の混雑緩和というところで、この夢洲への来場者が、鉄道に分担されるということで、自動車交通量が減るという効果に計上されています。

○委員（瀬木委員）

2000 万人の来客が全員、車で夢洲に来たと。その場合の、激しい混雑が解消される便益はここに表れてるということでしょうか。

○所管局（大阪港湾局 小林臨港鉄道整備担当課長）

夢洲への来場者 2,000 万人がすべて電車ということではないですけども。

交通手段の分担をきちんと導入して予測しています。

○委員（瀬木委員）

ありがとうございます。

○座長（北詰委員）

はい。北野委員

○委員（北野委員）

今回の事業評価では、インフラ部分を対象にした検討がなされていますが、実際の完成後の使用においては、インフラ外部との連携を十分考慮する必要があると思います。経済状況の変動やコロナウイルス等感染症等の影響により、インフラ外部の関係において、今後懸念すべき事情や事情変更がありうる可能性など、現時点で把握されてることや、検討されてることがあれば、教えていただけるでしょうか。

○所管局（大阪港湾局 小林臨港鉄道整備担当課長）

ありがとうございます。

インフラ外部につきましては鉄道事業者である大阪港トランスポートシステム株式会社が整備します。

レールを設置したり、電気設備、それから改札機を設置したりということで、こういった整

備になりますので鉄道事業者さんの方で算定をさせていただいてます。インフラ外の費用がどれだけ増減するか、増嵩する可能性というのは物価上昇が確かにございますけども、できあがった空間の中にレールを設置したり、設備を設置したりということになりますので、今回のような地盤状況などでの費用増加は、ないかと考えてございます。

人件費とか、材料の高騰ですね、そういったものが少しあるかと思えますけども、それ以外の大きな変動っていうのはないのかなと思っております。

○委員（北野委員）

特定の鉄道事業者というわけではないのですが、ニュース等で見ていますと、鉄道事業者においても、経営状況が悪化し、経営方針の変更をするような事例もお聞きすることがあります。仮に今回の事業においても鉄道事業者の経営方針に変更等があれば事業全体にも影響が出てくると思うのですが、今の時点で何か懸念されていることはありますか。

○所管局（大阪港湾局 小林臨港鉄道整備担当課長）

今の段階では、そういうのは聞いてございません。

何か悪化するような、そういったところもないかと思います。

○委員（北野委員）

ありがとうございます。

○座長（北詰委員）

はい。他ありますでしょうか。はい、清水委員どうぞ。

○委員（清水委員）

南ルートの方は細かくご説明いただいたのですが、調書の方では、北ルートにも触れておられて事業休止Dということなんですが。これについて調書の中で理由ですとか、今後の方針のところには触れてらっしゃるかと思うんですけども、理由のところはこの、なぜ北ルートをDとしたのかということを書かなくていいのかなということがちょっと気になったのと、今回総予算の中で南ルートで790億となると、おそらく北ルートの部分を完成するのが残りの金額ではかなり厳しくなるのかなという気がしております。これはコメントです。

お答えはなかなか難しいかと思えますので。おそらく北ルートを事業再開するとなった場合には、かなりの事業費の見直しが必要になるかなと思います。ですので、そのあたり、十分にご検討いただきたいということと、今回南ルートで増額になって、いろんな技術的検討がされたかと思うんですけども、その点もしっかり北ルートで踏まえていただきまして、今回の経験この増額になってしまったというところの必要性は私としては理解をしたつもりですので、それを繰り返さないようにくれぐれもお願いしたいなと思っております。

○所管局（大阪港湾局 小林臨港鉄道整備担当課長）

はい。ありがとうございました。

調書では北ルートは事業休止Dとさせていただいておりますけども、夢洲の開発が進められていくということで、Ⅱ期Ⅲ期の、開発の状況を見ながら、さらに北ルートというものを、どこまでやっていくかというのを再度検討が必要かと思っております。今の段階では

南ルートを重点的に進めていくということで、北ルートについては引き続き事業休止 D とさせていただきます。

また、北ルートの整備時にはきちんと今回の経験で増嵩要素が判明してございますので、夢洲全体のまちづくりを見ながら、また再度北ルートを検討する際にはきちんとそういう経験したことを活かしながら、事業費を精査した上で判断をしていきたいと思っております。

○座長（北詰委員）

私からも、ぜひ、今回の増加要因についての、反省であるというか、復習をしていただいて、別に北ルートだけに限らず、大阪が抱えているいろんな事業について、その経験を活かしていただいて、こういったケースが限りなく少なくなるように情報共有をしていただければというふうに思います。

それでは皆様からのご意見、ご質問につきましてはいですね、適切にお答えをいただいたかなというふうに思います。

ですので調書を書き加えたり修正するということはございますでしょうか。お伺いしてる範囲では必要ないかなと思います。

では、この委員会としてはですね、大阪市からご提案がありました事業継続 A というご判断を妥当としたいと思えます。どうもありがとうございました。

内容（３）建設事業評価の継続的な改善について

○座長（北詰委員）

それでは、内容 3 としまして「建設事業評価の継続的な改善について」を事務局よりご説明お願いいたします。少しかいつまんで、お願いします。

○事務局（吉田大規模事業リスク担当課長）

まずは、本日限られた時間の中で、活発なご議論をいただきありがとうございました。

本日の会議の冒頭に説明させていただきました資料の作り方を含めまして、今から説明させていただきます資料 6 について、ご議論をいただければと思っております。

簡単にということですので、背景・目的につきましては第 2 回会議の議論を踏まえているということで割愛させていただきまして、主たる改正内容としましては、目的がこの会議の形骸化を防ぐため、十分時間をとって議論をしていくということでございまして、そのためにはそもそも件数が多いということで、もうすでに有識者等に意見を聴取したと認められる事業につきましては、意見聴取を省略できるというのが骨子であります。その際、事業評価そのものは、今回のように調書を作って、局としての事業方針を策定してそれをホームページに掲載して、市民に問うていくという事業評価のプロセスは、させていただきたいのですけども、その際の、有識者の意見聴取は省略することができるということです。

具体的に言いますと参考 3 のところに書かせていただきましたように、総事業費が 3 割以上、今日のテクノポート線事業の場合は 4 割増えておりましたが、そういったところとか、整備効果が 3 割以上減少した場合、中止休止をするような場合、その他、必要性や実現

見通し、優先度等が大きく低下するような、定性的な理由がある場合ってというのは、各局の自己評価に基づいてでございますが、そうした事業については、改めての意見聴取が必要と思っております。

さらに1枚めくっていただきまして裏面でございますが、今後ですね、今年度は、それぞれの1,2,3回にそれぞれ事業を分けてやったんですけども、時間をかけるということで、同じ事業を、2,3回に分けて、その変わり1回あたり2,3件かけるんですけども、そういうふうにしていけば時間が取れるのではないかと考えておまして、第1回の中ではですね、事業計画を変更しないものは調書も割とすぐできると思いますので、第1回のところで調書と、対象事業の一覧を出させていただきまして、基本的には、基準に基づき議論の必要な事業はすべて議論対象とさせていただいた上で、1回目の会議で事業一覧を見ていただいて、議論の対象として追加が必要な事業については、付け足しで2回3回目の会議で議論させていただくというようなことを考えております。

現地踏査をするとわかりやすいという意見もありましたので、第1回は、どこかの現地に行って、現地で事業説明をさせていただきながら、対応方針案の説明とか質疑とかは2回目3回目の会議に分けて進めさせていただく、このような形で、来年度以降進めさせていただけたらどうかと思っております。事務局からは以上でございます。

○座長（北詰委員）

はい。ありがとうございます。前回の会議でご意見がありました、この会議のあり方についての改善提案ということでございますので、先生方の率直なご意見があれば、いかがでしょうか。はい、清水委員。

○委員（清水委員）

事前に案件についてフィルタリングしていただくというのはいいかなと思います。どうしても毎回、今回3回させていただいてはいますけれども、来て、意見軽く交わして大体そのままになってしまうと形骸化ってふうなご指摘がありましたけどその通りだなと思います。事前説明の時にもお伺いしましたが、例えば街路事業であつたりとか、もう本当に事務的に処理できるというものを、先に書面かもしれませんが済ましてしまって、かけるべきところに時間をかけるというやり方を取らせていただければこの委員会の意味というのは非常に質が良くなるのかなというふうに思いました。

ただなんですけど今回ですと今年度ですね、全体で再評価が16件、大規模が3件という中で、この中の幾つぐらいが対象になるのかなというのがちょっと気になりまして。あまり少なくなりすぎて、フィルタの目が粗くなりすぎてしまうのもちょっとどうなのかなあという気がして、でもその線引きが難しいのかなと思って聞かせていただきました。

○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

今年度で言いますと、第2回目に会議にありました、うめきたの3事業、八尾のヘリポートの事業、本日で言いますと、事業費が3割以上増えましたテクノポート線の延伸事業の3件が、単純なこのルールに従ったフィルタリングでは、議論の対象となります。

評価対象事業はすべて、年度の第1回目の会議で事業概要を簡単に触れさせていただいて、その中で追加が必要であれば、追加できるという考えなので、第1回会議で、追加すべき事業がないかを議論していただいて、2回目3回目に会議で実際に追加して議論していただくと、そのような考え方で思っております。

来年度以降ですね年度によって件数の多い少ないというのがございます。まだ確定はしてないんですけども、5年前に再評価した案件ということで言いますと来年4件、その次が15件ということで年度にばらつきがありますので、時間のある時ないときによって、件数を見ながらですね、そういったご意見をいただきながら、その年度の議論いただく事業を決めて、進めさせていただけたらと思っております。以上でございます。

○委員（清水委員）

時間があるから、事業が多い少ないっていうので、議論対象事業を決めるのは、それでいいのかなって感じがします。今年少なかったから全部やる。来年多かったからちょっと、年度によってすごいそのバランスのばらつき、対象の質が変わってしまうということが継続的な委員会としていいのかなというのがちょっと気になりました。

また、今年度の部分で、対象をご説明いただきましたけど、私としては最初にやらせていただいたこどもセンターの件であったり今回のような改良住宅、住宅の件ですね、ああいった市民の方の生活に近いものなんかは、対象とさせていただいた方がいいんじゃないかなという気がしましたので、その辺りなんですけど先ほどと同じで線引きですね、ていうものを中身まで見てってなってくると、なかなか難しいなというどういう線を引くのが適切なのかというのが難しいなと思いました。

○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

訂正させていただきます。時間があるから増やすのではなくて、最低限必要と思われるものはすべて盛り込んだ上で、時間の余裕がある時にはそういった普段なら議論しないようなところもさらに付け加えてさせていただけたらと思っております。

こども相談センターのところにつきましては、ソフトウェアの施策評価のところで大分議論がされているので、有識者の意見を聴いているかというフィルタリングで言いますと、議論対象にしないに該当します、ですけども、改めてそういったことも踏まえた上で、この会議の場で議論をさせていただくっていうのは、規定が省略できるという規定にさせていただいておりますので、第1回目の時の、その時に議論対象に追加していただきまして、会議の時間、ボリュームが増えるかもしれませんが、追加して議論していただきたいと思っております。

○座長（北詰委員）

ですから1回目とりあえず調書も含めて全部出るんですよ。今回のここに書いてある基準でいって例えば3件だとしても、いやこれはやりたいっていうことをこの委員会で言えば、2回目3回目に、俎上に上げるということだと思います。

その上で、例えば1ページの黒丸四つの基準ですがこの基準に、例えば清水委員がおっしゃ

ったような、市民の生活に近いものは、積極的に取り上げるというものをここに書きちゃうか、いや、それはもう1回目のリストの中で、各委員の判断に任せるかっていう、そういう違いの問題だと思います。それをだからルールづくりにするかどうかですね。よろしゅうございますか。

ちょっと12時過ぎてしまってるんですけども、一応前回改善提案という形で、この委員会自身のPDCAサイクルを回すところでも重要なところなんで、もし皆さんご意見がありましたら。

○事務局（市政改革室 花田室長）

ちょっとよろしいですか。

○座長（北詰委員）

はい、どうぞ。

○事務局（市政改革室 花田室長）

今ですねそういうふうに提案を申し上げましたけれども、実際今回変えますのは実施要綱の改正ということでございますので、その中ではその細かいところまではですね、ここの4つのポツ以外認めないという意味ではございませんので、一旦実施要項を少し柔軟に変えさせていただいた上で、1回目の時に、十分ご議論いただけたらというふうに思っておりますので、どんどん良いものに変えていくってことについては、苦勞をいとわないようにしたいと思っておりますので、引き続きご議論いただくということで今日は、この本来のこちらの方の手続きですけれども要綱の改正について、ご了解をいただくという方向で、よろしくお願い致します。

○座長（北詰委員）

はい。ありがとうございます。

1回出てきて、ここでわからなかったのが2回目に追加で情報くださいとか、それがまたわからなかったら3回目、追加で情報くださいっていうやり方ができるといいですね。結構いろいろと、聞けるんですよ。今日聞いて今日お答えもらおうと思ったら、大変な作業って思うんだけど、間に、もう数ヶ月あるんだったらちょっとやってもらおうかみたいなことができるんで、このスタイルがいいかなと個人的には思っております。

あと現地が見れるほうがいいというのも、私自身はそう思っておりますので、すいません。これもいろいろなご意見を踏まえた上での事務局からのご提案ですので皆さんのご意見がすでに反映されていると考えさせていただいて、今お話がありましたように、まずこの要綱の変更でやらしていただいて、その中で、また実際にやってみて、その上で、また変えていくことがあれば、どんどん変えていけるということを確認した上で、この要綱の変更で進めたいと思っております。よろしゅうございますでしょうか。

では、そういう形にさせていただきます。本日の私の役割、これぐらいかな。会議の円滑な進行にご協力いただきましてありがとうございます。

事務局から今後の予定につきまして、連絡事項がありましたらよろしくお願い致します。

○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

委員の皆様には長時間にわたり誠にありがとうございました。事務局からの連絡事項でございます。

この後1月中を目途に、委員意見の公表を予定しております。意見については、概ね各回、まとめていただいていると思いますので、公表できていると思います。その中で、今日の調書の修正のうえ妥当とする住宅地区改良事業については、座長一任ということで早急に調整させていただきたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

並行しまして議事録を作成いたしますので確認をお願いしたいと思っております。

3点目に、来年度以降の会議の進め方もそうなんですが、今年度は任期途中ということで来年度も同じ体制で引き続きさせていただくというふうをお願いしたいと思っております。引き続きよろしくお願いしたいと思っております。

連絡事項としては以上でございます。

それでは以上をもちまして第3回大阪市建設事業評価有識者会議を終了させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。