

令和４年度 第１回（早期実施分）大阪市建設事業評価有識者会議

日時：令和４年５月20日

開会 午後３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４年度第１回早期実施分の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。

本日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きましては、昨年度から委員の皆様の変更ございませんことから、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。

それでは、配付資料を確認させていただきます。一番上の次第を除いてではございますが、資料の右肩に資料番号を付けております。

【資料１】が、有識者会議における議論の深度化についてで、A４両面横１枚と

参考資料として、建設事業評価実施要綱及び細則

【資料２】が、建設事業評価の今後の進め方について で、A４縦、１枚

【資料３】が、事業再評価対象事業の一覧表及び位置図 で、A４両面横１枚

【資料４】が、「阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業」でA３縦１枚の調書及び説明資料となっております。また、数に限りがございますが、ご参考に事業のパンフレットを置かせていただいております。

以上、資料の過不足等はございませんでしょうか。

会議の開始にあたりまして、まずは、事務局を代表しまして、市政改革室長の花田より一言、ご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

○事務局（市政改革室 花田室長）

市政改革室長の花田でございます。

委員の皆様方には、非常にご多忙な中ご都合をあわせていただき、建設事業評価有識者会議が開催できますことに心から感謝申し上げます。今年度もどうぞよろしくお願いいたします。

当会議につきましては、事業の効果や効率性等の向上を図るとともに、広く公表を行い透明性の確保を図ることを目的として、委員の皆様には、忌憚のないご意見をたまわり、活発なご議論をお願いしているところであります。

昨年度には、３回の会議で19にものぼる多数の事業をご議論いただいたこともございまして、より深い議論が可能となるよう、資料の工夫や会議運営のあり方について検討してまいりました。

今年度は、委員の皆様から頂戴したご意見も踏まえまして、現地視察の実施や意見聴取の対象事業を絞り込む要綱改定など、運営の改革・改善の努力をしておりますので、後ほどご説明を申

し上げます。

また、本日ご議論いただく事業につきましては、委員の皆様は、先週、現地の状況を視察していただきましたところですが、建設局が所管する「阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業」の1件となります。

本事業のような大規模な公共事業を進めるにあたっては、事業の必要性などについて十分な説明責任を果たし、市民の理解・納得を得ることが重要であることから、冒頭に申し上げた会議の目的にありますように、当会議での説明やご議論を通じて、事業の透明性を確保していきたいと考えております。

委員のみなさま方のご意見・ご議論をたまわりまして、本市事業の適切な推進につなげてまいりたいと存じますので、本日もどうぞよろしくお願い申し上げます。

○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

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）「有識者会議における議論の深度化について」、事務局よりご説明をお願いします。

内容（１）有識者会議における議論の深度化について

○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

引き続き事務局よりご説明させていただきます。お手元の資料１、「大阪市建設事業評価有識者会議における議論の深度化について 継続的改善の取り組み」をご覧ください。この取り組みに関しましては、背景といたしまして、先ほども申し上げました通り令和３年度の建設事業評価有識者会議では３回に分けて、１９事業の評価を行わせていただいております。１事業当たりの議論の時間が非常に限られたということが生じたことから、昨年度第２回建設事業評価有識者会議で、今後のあり方について、会議の形骸化を防止し、議論の深度化を図る観点から委員の皆様にご意見をいただいております。主な意見としまして、事務局が要約させていただいたところでございます。３点ございまして、１点目が数字をもとに客観的な評価を行うため、数字の背景や再評価における時系列などを詳しく見る必要があること。２点目ですが、大阪府だと、現地視察をすることによって様々な情報や観点が入ってくるので、定量的、定性的な情報の補完するために現地視察を実施してはどうかということ。３点目といたしまして、基準を設けて対象事業を絞り込んで欲しいということ。それにより生じた時間で議論をより深めていくことができるということ。他にもたくさんご意見をいただきましたが、要約するとこの３点かと思っております。事務局の市政改革室といたしましては、PDCAサイクルをまわしていくのが、ミッションとなって

いる局でございまして、そういったことから、この会議のあり方につきましても少しでも改善していきたいと思っております、昨年度のご意見を踏まえまして、議論の深度化に向けて、以下の3点について実施を考えております。

まず1点目が、調書作成要領の改定ということで、昨年度の3回目から既に実施済みでございますが、やはり限られた時間の中で有効な議論を進めていくためには、わかりやすい資料が必要ということで、資料について、記載すべき事項を簡潔に1枚にまとめた調書、および、数字の背景等、より詳細な内容を記載するとともに、図表や写真等を活用することによって、わかりやすく説明できるようにする、調書説明資料の2部構成にしまして、わかりやすい資料の作成に努めているところでございます。

2点目が、今年度からの新たな取り組みでございますが、現地視察の実施ということで、現地の状況を確認することによって、事業への理解が深まるということがございまして、つい先週は現地視察にご足労いただきましてどうもありがとうございました。

3点目でございますが、建設業評価実施要綱の改正ということで、より掘り下げた議論が必要な事業への時間を確保するため、建設事業評価実施要綱を改定し、有識者会議の対象を絞り込むことができるように要綱を改正しております。

その内容につきましては、裏面に参考として、建設事業評価実施要綱の主たる改正事項として添付させていただいておりますが、今回変更のあった点といたしまして、囲みの中に下線部をつけております。ただし、すでに有識者等の意見を聴取したと認められる事業につきましては、本条に規定する有識者会議の案件聴取を省略することが、できるという部分を追加させていただきまして、すでに意見を聴取したと認められる事業につきましては、別途細則のほうで、その下段に3点あげさせていただいております、1点目が過去5年間の間に都市計画審議会において審議され実施している事業、2点目としまして、過去5年間の間に必要性等について、外部の視点からの意見を聴取して大阪市として実施の方針を決定している事業、3点目といたしまして、事業再評価対象事業で、前回評価における意見聴取対象事業として、事業計画や必要性が社会経済情勢等により変更が生じていない事業、ということにさせていただいております。この要綱の改定につきましては、これは案の段階で昨年度第3回会議にてご議論いただきましたが、実際には、今年度、この要綱によって進めながら、その時の状況を見ながらさらに確認させていただいて改善に努めていきたいと考えております。また、省略することができることにしておりますので、例えば市民に密着した事業等の省略することができる事業であっても、委員の意見をいただいてその結果必要に応じて会議での意見聴取を実施するよういたしております。

引き続きご意見をいただきながら、継続的な改善に努めていきたいと思っておりますので今後ともどうぞよろしくご意見をお願いいたします。

○座長（北詰委員）

はい、ありがとうございます。

昨年度のわれわれ委員の意見を踏まえて改善いただいたということで、まずは、実際にやってみて、その上で、また変えていくべきことがあれば、どんどん改善していくということを確認しておりますので、今後、進めていく中で何かございましたら、ご意見を述べていただければと思

います。

内容（２）建設事業評価の今後の進め方

○座長（北詰委員）

それでは、続きまして内容（２）「建設事業評価の今後の進め方について」、事務局より説明をお願いします。

○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

続きまして事務局からご説明申し上げます。

右肩資料２、Ａ４縦１枚の、「令和４年度建設事業評価の今後の進め方について」をご覧ください。今後の進め方としまして今年度１年間の予定をお示しさせていただいております。

まず日程の欄の最上段でございますが、５月２０日、本日でございますが、第１回早期実施分ということでございます。

内容につきましては、別途資料４を、その下側に付けさせていただいておりますが、連続立体交差事業、「阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業」の１件でございます。

５回目の事業再評価となっております、国庫補助事業として所管省庁の求めに応じまして、実施させていただくものでございます。本日の予定といたしましては資料２に戻りまして、所管局より事業内容を説明させていただきまして、質疑応答、引き続き意見聴取と書いておりますが、委員意見の取りまとめをしていただければと考えております。委員意見取りまとめの結果、引き続き議論が必要となりました場合には、その下段に、必要に応じて開催とさせていただいております。６月２０日に日程を確保させていただいておりますので、第２回早期実施分といたしまして、引き続き本事業につきまして、追加の説明、質疑応答それから、意見聴取を予定しております。そのあとは例年の通り、第１回、第２回、第３回を９月、１１月、１月ごろに予定しております。基本的に第２回が事業の対応方針等の説明、第３回が追加説明の回としてまいります。また、年間の対象事業予定の一覧を第１回の９月に説明をさせていただきまして、その時に意見聴取をする、しない、という判断をしていただこうと考えております。その中で、予定はしてないけれども聴取しようというものがございましたら、第２回または第３回の有識者会議の際に意見聴取の追加をしていきたいと考えております。

なお、今年度の対象事業につきましては、まだ精査中でありまして９月の第１回の方で説明させていただきたいと思っております。

また、参考に資料２の下段に、本建設事業評価、大規模事業評価および事業再評価の評価の視点を参考に添付させていただいておりますのでご参照ください。事務局からは以上でございます。

○座長（北詰委員）

今年度の会議の予定については、ただいま説明のあった内容で進めてまいりたいと思います。委員の皆さんもよろしいでしょうか。

内容（３）事業再評価について

ア 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業

○座長（北詰委員）

それでは、内容（３）事業再評価のア「阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業」の説明を30分程度でお願いします。

○所管局（建設局 橋本理事）

建設局理事の橋本でございます。よろしくお願いいたします。

本日対象となっております阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業でございますが、本事業延長約7キロメートルにもわたる現在平面を走行しております鉄道の高架化を行う事業でございます。交通の円滑化や、鉄道により分断された市街地の一体化を促進して、本市の街づくりを大きく進める事業でございますが、一方で、事業進捗に伴いまして事業の完了予定に約4年の遅れ、全体事業費に約700億円の増額が生じております。

そのために先ほどお話がありました補助事業として、国との事業計画の変更に係る協議を進めてきたところでございますが、変更内容を踏まえまして、本有識者会議におきます事業継続の妥当性をご審議いただきました結果を国に報告していく必要がございます。この時期に早期実施分としてのご議論をお願いしているものでございます。ご協力いただき本当にありがとうございます。

また先ほどお話にもありました本日の会議の開催に先立ち、先週には貴重なお時間をお借りしまして現地を視察していただきまして重ねてお礼申し上げます。

また現地で見ていただきましたように非常に大掛かりな事業で、しかも長期にわたっておりますので、地域の方々や、市民の方々の理解をいただきながら、着実に事業を実施していきたいと考えておりますので、いろいろご意見をいただければと思っておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。それでは具体的な説明を資料に沿ってさせていただきます。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業の事業再評価について説明させていただきます。

私、本事業を担当しております建設局道路河川部鉄道交差担当課長の竹田でございます。まず資料3は今回の事業再評価の対象事業一覧表として本事業の前回の事業再評価の概要と今回の再評価の概要の総括的な表を作っております。今回、事業再評価5回目となります。裏面に事業の位置図を添付しております。具体的な事業の内容につきましては、資料4の事業再評価調書と資料4説明資料を付けさせていただいております。併せまして本事業のパンフレットもご用意させていただいておりますので、それらでご説明させていただきます。

まず資料4の調書の1の事業目的と、2の事業内容につきましては、パンフレットを用いましてご説明させていただきたいと思っております。まず、パンフレットをお開きいただきまして本事業は阪急電鉄京都線と千里線が交差する淡路駅を中心とし、京都線3.3キロメートル、千里線3.8キロメートルの合計7.1キロメートルを高架化し、開かずの踏切4カ所を含みます17カ所の踏切を

除却するものでございます。これによりまして交通円滑化、踏切事故の解消、鉄道に分断された市街地の一体化を図るものでございます。鉄道の高架切替後には、現在線を撤去いたしまして、住居が連なる区間の高架沿いには、都市環境の保全に配慮いたしまして、緑色の線で記載しております8路線5.9キロメートルの側道整備も行っております。

また、別途街路事業といたしまして、淡路駅の南側を東西に通っております都市計画道路の歌島豊里線の整備を予定しております。

歌島豊里線につきましては、図の方を見ていただきますとおり府道大阪高槻京都線から都市計画道路西淡路南方線までの区間が事業中でございまして、連立事業の影響範囲を除きまして平成28年度に概成してございます。完成後は淡路駅周辺から新大阪駅へのアクセスルートとなっていく路線となっております。ここからは資料4の説明資料も用いていきたいと思っております。

資料4の9ページをご覧くださいませでしょうか。

連続立体交差事業は国が定める要綱に基づき、都市計画事業として大阪市が事業主体となり、大阪市と鉄道事業者である阪急電鉄の協定により事業を実施してございます。本事業は平成9年1月に事業認可を受け事業着手、平成20年9月に鉄道高架工事に着手いたしました。

事業費の負担割合としまして、全体事業費に対し都市側が約91.5%、鉄道側約8.5%としておりまして、都市側負担のうち55%が国からの補助、45%が市費という構成になっております。10ページをお開きいただけますでしょうか。本事業と併せまして本連立事業区間の一部を含む淡路駅周辺におきまして土地区画整理事業を行っておりまして、淡路駅前の交通円滑化と安全で快適な歩行者空間の確保並びに密集市街地の解消による防災性の向上など、健全な市街地としての整備を進めており、事業の進捗率は令和3年度末時点で、建物移転が100%、道路整備が約72%となっております。続きまして3番の事業の概況についてご説明いたします。

11ページをお開きいただけますでしょうか。

まず、事業期間につきまして、前回評価時は令和9年度としておりましたが、今回の評価では令和13年度に変更いたしまして、4年の延伸をさせていただいております。また、全体事業費につきましても前回1,625億円に対しまして、今回は2,326億円と約700億円の増額をさせていただいております。事業期間、全体事業費の変更理由について内容を説明させていただきます。

12ページをお開きください。

事業期間につきましては工程表にお示ししておりますとおり、上段の用地取得が4年遅れたことに伴い、事業期間が4年延伸となったものでございます。その内容といたしましては鉄道の高架化工事に必要となります事業用地の取得について、土地収用の手続きと並行して訴訟が必要となり、これらの手続きに時間を要したためでございまして、当初平成28年度末取得完了目標としておりましたが、明け渡し令和2年度末完了となったことによりまして、4年の遅れが生じ、事業完了時期を令和9年度末から令和13年度末に変更させていただいております。続きまして

全体事業費の増額についてご説明いたします。

13 ページをお開きください。

全体事業費の増額につきましては、今回約 700 億円の増額を見込んでおりまして、主な増額要因としましては、工事費の高騰、現地詳細調査により判明した設計変更、安全性の確保の 3 項目を挙げてございます。最も大きな要因といたしましては表の 3 段目に記載している、平成 28 年に発生した新名神高速道路の落橋事故を踏まえた国からの通知によりまして、橋梁架設工事の安全対策の強化が必要となったこと、続いて表の 2 段目に記載している現地詳細調査により判明した設計変更が挙げられます。内容につきまして少し詳しく説明させていただきます。

14 ページをお開きください。

今回の事業におきましては、阪急電鉄の高架が JR 東海道新幹線や JR おおさか東線などの上空を越える構造となっております、一例といたしまして JR 東海道新幹線との交差部の変更内容を示しております。現在協議を進めてございます JR 東海からのご意見を踏まえまして、JR 東海道新幹線への落橋リスクを軽減するため、図の左側でございますとおり、橋梁の本体構造の変更、また、右側の図でございますとおり、送り出しによる橋梁の架設工法について、架設桁などの追加が必要となっております。

続きまして 15 ページをお開きください。

次に現場詳細調査により判明した設計変更につきまして、杭基礎の構造変更の一例でございます。杭基礎の施工に当たり、現地で詳細の土質調査を行ったところ、杭の先端を支持する良質な地層が局所的に深くなっており、杭基礎の長さを 16 メートル伸ばす必要が生じた事例を示してございます。これらの事例のほかにも、想定する地層と異なることが判明した箇所におきまして、基礎杭や土留矢板の施工にあたって地質性状に応じた追加対策を実施しております。

続きまして 16 ページをお開きください。

地中障害物の一例といたしましてコンクリート構造物や所有者不明の管路の事例を示しております。併せまして、土壤汚染に伴う汚染土の撤去処分等も実施してございます。資料が前後して申し訳ございませんが 13 ページにお戻りいただけますでしょうか。これら現地詳細調査により判明しました設計変更で 210 億円、安全性の確保で 381 億円の増額に加えまして、今後の労務費や資材費の上昇に伴い想定される工事費の高騰 136 億円の増額を見込んでございます。またコスト縮減の取組みとして、現場詳細調査に基づき、鉄道本体構造物の構造や施工方法の見直しを行うとともに、橋梁架設作業の効率化などにより、約 33 億円のコスト縮減を行ってきたところでございます。このような増額要素並びにコスト縮減を踏まえまして、全体事業費として約 700 億円増の 2,326 億円といたしております。

17 ページをお開きください。

事業の進捗状況でございます。資料には主な箇所の写真を掲載しておりますが、現在事業は最

盛期を迎えておりまして、各工区において構造物の構築が進捗している状況でございます。下段中央の写真を見ていただきますと淡路駅がホーム部分も含めできつつある状況でございます。下段右側の写真でございますが、おおさか東線と千里線の交差部の大規模な橋梁について令和2年度に架設作業が完了しております。現在京都線との交差部の橋梁の架設作業中でありまして上段右側の写真は神崎川渡河部の橋梁架設の状況で現在架設作業中でございます。

18 ページをお開きください。

事業進捗率については事業費ベースで示させていただいております。前回評価時におきましては増額前の事業費 1,625 億円に対しまして平成 28 年度末時点で 47%でございましたが、今回令和 3 年度末時点では増額後の事業費 2,326 億円に対しまして 58%の進捗率となっております。

19 ページをお開きください。

用地取得の状況でございます。前回評価時の残物件としましては、左上の四角囲み二つを合計しました 16 件、892 平方メートル進捗率 93%に対しまして、今回評価時点では残物件 9 件、84 平方メートルということで進捗率といたしましては 99%まで進捗している状況でございます。今回事業期間延伸の原因となりました令和 2 年度末に完了した用地取得によりまして高架化工事に必要となる事業用地の確保が完了いたしまして、今後支障なく高架化工事を進めていくことが可能となりました。残る 9 件の用地につきましては側道整備に必要な用地でありまして、今後権利者との任意交渉を進めつつ、困難な状況となれば土地収用法に基づく手続きを視野に事業期間に遅れが生じないように対応を図ってまいりたいと考えてございます。

20 ページをお開きください。

参考といたしまして、本市の連立事業、この阪急連立事業とその他 1 事業ございまして、合わせて 2 事業の決算額の推移を示してございます。本事業は平成 30 年度までは交付金事業として進めてまいりましたが、令和元年度より国として計画的かつ集中的に支援するための個別補助事業に採択されており、以降は約 200 億円ペースで推移してございます。国からは事業を円滑に進めるうえで必要となる事業費は配分いただけている状況でございます。続きまして 4 番の事業の各視点に対する評価についてご説明してまいります。4 番の事業の必要性の視点でございます。

資料の 21 ページでございます。

本事業を取り巻く社会経済情勢等の変化というところでございます。鉄道事業者が実施しました令和元年度の踏切道実態調査におきまして、本事業で除却予定の 17 カ所の踏切のうち、ピーク時に 1 時間当たり 40 分以上閉鎖をしております開かずの踏切が 4 カ所ございます。その中で最大の箇所におきまして 1 時間のうち 50 分閉鎖している状況でございます。また、業区間内の踏切において死亡事故だけで 5 年の間に 6 件発生していることから、安全面、環境面などから依然として踏切除却の必要性は非常に高いと考えてございます。また本事業区間と交差する都市計画道路歌島豊里線のうち、事業中でございます淡路と新大阪を結ぶ区間は連立事業箇所を除いて概成

しておりまして、本路線の効果発現のためにも連立事業の実施が必要となってございます。特に現在進められております新大阪駅周辺地域まちづくり方針の検討におきましても、中心部である新大阪エリアを補完するサブ拠点として淡路駅エリアが含まれており、淡路駅エリアにおける新たなインパクトとして本事業とともに歌島豊里線の整備が位置付けられるなど、淡路から新大阪へのアクセスルートとして必要となってございます。そのほか、平成 30 年度末におおさか東線の開業によりまして JR 淡路駅が直近に設置されまして、交通結節点としての機能を効果的に発揮させる必要がございます。このような社会経済情勢の変化からも本事業の必要性が高まっているものと考えてございます。

続きまして 22 ページをお開きください。

事業の投資効果ということで費用便益分析についてご説明いたします。国土交通省から示されております連続立体交差事業の費用便益分析マニュアルに基づきまして、定量的な効果として交通円滑化に伴う 3 つの便益を算出してございます。1 つは移動時間短縮便益、次に走行経費減少便益、それと交通事故減少便益の 3 つの便益を算出してございます。分析結果といたしましては、今回の B/C は 1.17 という結果になってございます。その他定性的な効果といたしまして、交通円滑化に伴う環境改善、側道の整備や踏切除却、交差道路整備に伴う避難路や緊急車両の進入路確保など防災性の向上、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といった効果が生じるものと考えてございます。

23 ページをご覧ください。

3 便益のうち、最も大きな割合を占めております移動時間短縮便益につきましてご説明いたします。交通量の推計方法といたしましては、平成 22 年センサスベースの OD に基づく予測値を用いておりまして、整備予定の都市計画道路も含め、将来道路ネットワークを道路網として設定しております。右上の図にございますとおり、連立事業を実施することによりまして整備が可能となる庄内新庄線、歌島豊里線を計画路線、既存の十三高槻線、淀川北岸線を競合路線とした場合に、①の表にあるとおり、東西方向 1 日当たり約 82,700 台の交通量に対しまして、計画路線の 2 路線の整備前後において旅行速度が改善し、例えば、淀川北岸線の交通量が歌島豊里線等に転換され、旅行速度が整備なしの时速 8.5 キロメートル毎時から、整備ありの 45.7 キロメートル毎時に改善しまして、移動時間が短縮されております。

その他、マニュアルの改訂もございまして前回評価時は平成 20 年のマニュアル、今回は令和 4 年 2 月にマニュアルが改訂されましたので、それに伴います原単位の増、踏切事故の回数などを反映いたしまして、②の表のとおり便益は年間で約 200 億円、50 年間の便益総額の現在価値としては約 3,000 億円生じる試算となっております。また費用につきましては、③の表のとおり今回の全体事業費の増、約 700 億円を反映いたしまして、阪急負担を除きます都市側負担分の単純合計で約 2,130 億円、令和 4 年の現在価値に換算いたしますと約 2,570 億円となり、④に記載のとおり

り便益を費用で割りました B/C は、1.17 となっております。

24 ページをお開きください。

参考として交通量の推計について前回との比較をしております。先ほど説明させていただきまして、今回費用便益分析マニュアル（令和 4 年 2 月版）に基づきまして、平成 22 年センサスペースの OD を用いました三段階推計法に基づいて推計された令和 12 年の交通量と整備予定の都市計画道路も含めた将来道路ネットワークを設定してございます。それに対しまして、前回評価時は将来ネットワークの形成を考慮せず、現況交通量に伸び率を乗じる方法で狭い範囲で推計した高架切替後の平成 37 年の交通量と現況道路ネットワークということで設定してございました。左下の図は今回の推計における道路ネットワークのイメージを示したものでございます。本来であれば都市計画道路歌島豊里線等の整備やその他の都市計画道路の事業進捗、豊里矢田線や内環状線等の事業進捗等によりまして、広域環状軸や広域放射軸を形成いたしまして、市内中心部から交通流の転換など、広域的なネットワーク化が進むことから、結果といたしまして淡路周辺に流入する交通量が増えることが見込まれ、広く大阪全体の将来の道路ネットワークを考慮し、より精緻に交通量の推計を行ったものとなっております。それに対しまして前回は歌島豊里線などのポテンシャルや広域的な交通流の転換を見込まず、将来道路ネットワークと比較して狭い範囲で配分した推計によりまして、交通量を少なく見積もることとなり B/C が低く出る安全側の分析結果としてございました。その結果、断面交通量の比較のとおり、日当たり約 25,000 台の差が発生することになってございます。参考までに前回評価時の状況で今回と同様の方法で費用便益分析を実施した場合、B/C は 1.67 となっております。

25 ページをお開きください。

以上のような本連立事業の定量的、定性的効果や土地地区画整理事業による淡路駅周辺のまちづくりとして必要不可欠な事業であることなどを踏まえまして、事業の必要性の評価としては A～C（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合）と評価してございます。

26 ページをお開きください。

事業の実現見通しの評価でございます。事業内容の変更につきましては、期間延伸等、増額の理由は先ほどご説明したとおりでございます。3 つ目のコスト縮減、代替案立案等の可能性につきましては、今後工事を進めるなかで専門家やコンサルタントなど第三者を活用いたしまして、事業費や工程等の適切な管理とともにコスト縮減や工程短縮の検討を行うなど、阪急電鉄とともに徹底した事業リスク管理に取り組むこととしてございます。

27 ページをお開きください。

事業の実現見通しについて、令和 2 年度末に高架構造物の構築に必要な用地取得がすべて完了したことから、すべての工区において用地買収の遅れによる支障がなく今後工事が進められる状況となっております。側道整備に必要な用地取得については、高架切替を目途に取得

を完了しておく必要がありますことから、引き続き任意交渉による取得に向け交渉を継続しまして、交渉が難航する場合は土地収用の手続きも視野に、事業期間に遅れが生じないよう対応してまいりたいと考えております。現在は着実に工事が進捗しており、令和元年度から個別補助事業として採択され、以降継続的に国費が確保できている状況でございます。

これらのことから令和 10 年度の高架切替、令和 13 年度の事業完成が見込まれ、評価を A（完了時期の実現可能性が高い）としてございます。

28 ページでございます。

事業の優先度の視点の評価でございます。重点化の考え方といたしましては、本事業は建設局の運営方針において、都市交通を充実させ、大阪・関西の成長をけん引するまちづくりを実現するための交通円滑化に資する戦略として位置付けてございます。また国として計画的かつ集中的に支援するための個別補助事業に採択されてございます。一方で事業の遅延による事業効果発現の遅れ、工事による市民生活環境への影響、区画整理事業への影響など遅延の影響が極めて大きいと考えてございます。以上のことから、事業の優先度は非常に高く評価を A（一定の位置づけに基づく事業であり、遅延の影響が極めて大きい）と評価をさせていただいております。

29 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、実現見通し、優先度の評価から、対応方針（案）といたしまして完了時期を宣言し重点的に事業を実施する事業継続 A とさせていただいております。

最後に 30 ページの今後の取組方針ですが、本事業の今後の取組方針といたしましては、都市交通の円滑化や踏切事故の解消、市街地の分断解消など事業効果の早期発現に向けまして、事業を継続することといたしまして、引き続き事業リスクの管理や事業費の確保に取り組みながら、令和 13 年度の高架切替、事業完了に向け重点的に実施してまいりたいと考えてございます。説明については以上でございます。

○座長（北詰委員）

ご説明ありがとうございます。本日は阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業についての事業再評価 1 件の議論になりますのでよろしくお願いします。調書に沿って、事業内容と対応方針について説明がありましたが、事業の再評価は、長期間継続中の事業について、必要性和実現性と優先度、この三つの視点による評価結果を踏まえ所管局から提案された対応方針の妥当性についてこの委員会で判断するものです。

また、委員の意見を聞いていただき、5 月 11 日、13 日に現地を見ていただきました。現地を見ますと、いろいろな新しい視点と気が付かなかった点の発見もあり、書面でご紹介いただいた内容も、具体的イメージが湧きましたので、そういった点も踏まえながら、委員の皆さん方のご意見或いはご質問いただきながら議論していただければと思います。どのテーマ、またどの委員からでも結構でございますので、ご発言賜ればと思います。よろしくお願いします。いかがでしょ

うか。はい。北野委員。

○委員（北野委員）

先日は現地を視察させていただき、ありがとうございました。実際に、現地を見ることによって、現状の問題点や事業の必要性について直接感じることができ、非常に有意義だったと感じております。実際に視察をして感じましたのは、住宅地の中での大規模な事業となっている状況下で、完了年度がさらに4年延び、令和13年までとなった影響です。

現在は令和4年ですので、今から9年先まで工事が行われることとなっていますが、現地の状況を見ますと騒音や大型車両が行き来するなどの状況が生じております。それが長期間続くことについて具体的な配慮を行っているか、またすでに苦情や要望等が寄せられているかについて教えていただきたいと思います。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

工事4年延伸で、地元の皆様には様々なご迷惑をおかけすることから、その経緯につきまして、まず、地元の代表である連合町会長様にお伝えさせていただいているところでございます。

これまでも事業を進めてきた中で、様々な工事に関わるご迷惑をおかけしたということですが、例えば、騒音、振動といった行為に関わる内容につきましては、基本的な方針としては、極力低く抑えるために、低騒音型の車両の使用や低振動型の機械の使用をさせていただいております。その上で、やはり現場と近接しておりますので、全く苦情がないのかというところと全くないことはないと思ってございます。工事の実施の前に、地元の方にもPRをしながら進めさせていただいている状況でございます。

○委員（北野委員）

ありがとうございます。もう1点質問があります。今回、費用便益の算定方法について、交通流の推計方法に変更があったというご説明をいただきました。

資料4の24ページの、右下の参考という費用便益算定結果比較に基づいて質問させていただきたいと思います。交通流の推計方法の変更に伴い、費用便益算定結果が変わってくるということで、この表の中には、前回の評価平成29年を今回の方法で実施した場合には、1.67であったということが参考に載せられています。比較という観点で、同じ条件で算定した場合には、どうなるのかということにも興味があります。今回令和4年の費用便益の算定におきまして仮に前回の推計方法を用いた場合のB/Cがどのくらいになるのかという点が気になりましたが、その数字は計算されているのでしょうか。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

今回、前回の推計方法に基づいたB/Cにつきましては算定してございません。

○委員（北野委員）

今回の算定方法だと1.17ですので、前回に比べると、B/Cが1に近づいている状態だと思いますが、前回の方法でいきますと1.17よりも、より低く出ると思われますが、場合によってはB/Cが1前後になる可能性もあるのでしょうか。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

可能性としては、あるかもしれません。

○委員（北野委員）

推計方法を変更した理由について、前回の方法より今回の方法が、より良い点といたしますか変更した理由について、もう少し補足して説明いただけますでしょうか。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

前回、現況の交通量に対して、交通量の伸び率を乗じた値がベースとなっております。これは将来的な道路ネットワークを見込まず、このエリアだけを見た非常に限定した考え方になっているということでございます。都市計画道路の事業というのは、大阪市内全域で進めておりますので、そういったところも踏まえて、将来的な道路ネットワークの形成を考慮していくべきと考えております。

今回、24 ページの左下の図にお示しをさせていただいております、南北の豊里矢田線と内環状線といった路線がございます。こういった都市計画道路の整備が進んでいきますと、広域的な環状軸の形成が進み、それから歌島豊里線や庄内新庄線が、さらに高槻や吹田方面に伸びていく広域的な放射軸を形成してございますので、その両方に資する、非常に重要な路線となっておりますので、そういった路線の重要性まで見込んでいきますと、やはり今回の将来的な交通量を見込んで、交通量を推計し算定させていただいております。

○委員（北野委員）

わかりました。ありがとうございます。

○座長（北詰委員）

どうもありがとうございます。

この点をさらに追加で聞いていただいても結構ですしテーマを変えていただいても結構ですが、どなたかご質問ありましたら、よろしくお願いいたします。清水委員お願いします。

○委員（清水委員）

私も現地視察に行かせていただいてありがとうございました。現地を見せていただくと、いろいろ皆様のご苦労や現場の凄さを感じさせていただきました。北野委員ご指摘のところでも私も少し気になってまして、前回との比較というところで数字が 1.67 と大きくなるけど今回について、そもそもこの比較で良いのかなというのが気になっています。マニュアルが変更されたから計算方法が変わったということなのかなと思いますが、このマニュアルが、今年の 2 月という最新のものになるかと思いますが、全国的にこれを使うということになっているのか。これを導入された背景や経緯を教えていただければと思います。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

マニュアルにつきましては連続立体交差事業のマニュアルでございますので、これは国から出されたものでございまして、例えば国に対する説明のところでも、このマニュアルを 使っております。

全国的にも、連続立体交差事業のマニュアルに基づいて、便益分析がなされています。

○委員（清水委員）

ありがとうございます。そうであれば、これ以上の議論は難しいのかなと思うんですけども、その数字を見せていただいた場合、今回の増額分等、前回と同様に出した便益の部分で見ますと、

かなり1に近い数字になると感じましたので、この算定方法が妥当なのかどうかというところが気になりました。

○座長（北詰委員）

はい、ありがとうございます。

今回のB/Cが1.17ですけど、前回のままでいったら、もしかしたら1を切るかもしれないという疑いに対して、正当な理由があるということだと思います。

ここでは、今回、費用が増えた大半の理由が、橋梁工事の安全性の確保というところだったというところがポイントかと思います。

これは、工事を安全にやるべきだという理解をするとすれば、今回の工事費用をかけた安全な工法が本来であったというふうに理解すべきだと思いますので、そういった面から考えた上での費用が増えた分に起因するB/Cの低下は、ある意味では、説明をしっかりとした上で、この算出方法でできた数字で進めていくというのは、特に無理はない判断かと理解しています。

他の委員からのご理解、ご意見も当然あるかと思います。他にももしありましたら。はい。玉岡委員どうぞ。

○委員（玉岡委員）

先週は、現地視察のご案内をいただきまして、ありがとうございました。

B/Cの話になるんですけども、一つは、いろんな連続立体交差事業が完成すると、まちづくりによる、にぎわいがあることによって、どういう経済効果が出るのかという点を教えていただいたのと、ちょっと違った見方なんですけども、完成時期がもし早期に完成していたら、ここで計算してるようなB/Cによる便益が発生していない、遅れたことによる逸失利益ですか。得られたであろう利益を逃しているという側面もあると思いますので、そういう数値がもしあれば、なければ算出していただけたらと思います。質問と意見です。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

ご指摘いただいた、もし、仮に4年延伸しなかった場合のB/Cにつきましては、算定してまいりたいと考えております。

（会議後回答により追記：仮に事業期間が4年延伸しなかった場合の費用便益比の試算結果：1.49）

いろんな定性的な事業効果を先ほどご説明をさせていただきましたけども、例えば防災上の観点では、今回側道の整備もして参りますし、交差道路がたくさんできますので、そういった防災性の向上がございまして、高架下も使えるようになります。

49,000平方メートルほどの面積が、高架下の新たな土地として使えるようになり、阪急電鉄による活用と大阪市側でも15%ほど使えますので、にぎわいに資するようなものにはなると考えられます。

また、その土地を使いながら、この地域課題であります放置自転車の対策となる、自転車駐輪場を作っていきたいというふうに考えておるところでございます。

また、区画整理事業も併せてやっております、従前は非常に道路が狭く、木造家屋が密集した状況でございましたけども、区画整理を実施することによりまして、公園や道路、駅前広場といったようなものができ防災性の向上や、安全かつ快適な空間が確保されているところでござい

ます。さらに、マンションの建設なども進んできておるといような状況でございます。

○座長（北詰委員）

よろしいですか。さらに、聞いていただいても結構ですが。

○委員（玉岡委員）

これぐらいで大丈夫です。

○座長（北詰委員）

はい。他にございましたら。いかがでしょうか。瀬木委員お願いします。

○委員（瀬木委員）

まず先週は、お忙しい中、現場視察させていただき、本当にありがとうございました。

おかげさまで、このあたりの踏切がどれだけ問題を抱えているのか、目で見て確かめることができましたので、大変有意義な経験となりました。

私からは、歩行者側の便益といいますかメリットについてお伺いしたいと思います。今回、便益の算定にあたって、歩行者の時間短縮便益について算定されているようですけれども、その具体的な金額や、歩行者の交通量はどの程度あるのか、そういった定量的な、歩行者の流れに関する数字を教えてくださいたく存じます。よろしくお願いいたします。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

この場所は駅前ということもございまして、非常に歩行者交通量が多い状況でございます。中でも、先日見ていただきました淡路駅の南側に二つ繋がった踏切がありました。西側の踏切が開かずの踏切ということで、合わせて、歩行者ボトルネック踏切と言いまして、歩行者及び自動車の交通量が非常に多い踏切と位置付けられております。

歩行者の移動時間短縮便益でございますけれども、先ほど申しました歩行者が非常に多いところの踏切もいろいろございますので、それらの歩行者の交通量を 24 時間計っておりまして、その歩行者の交通量に踏切の遮断時間、遮断確率を考慮してどれだけの歩行者が踏切待ちをしているのかと、そういった時間を計り、それに原単位をかけて算出しております。

（会議後回答により追記：移動時間短縮便益に含まれる歩行者の便益は、初年便益：1.4 億円、便益総額の現在価値：24.3 億円）

踏切の 1 日あたりの歩行者交通量が一番多いところは、1 日当たり約 3,000 人、それに加え自転車約 800 人ということで約 4,000 人の自転車歩行者の通行がございます。また、歩行者、自転車を合わせて一番多い通行量の踏切では、約 5,000 人となっております。

○委員（瀬木委員）

ご説明ありがとうございます。

それだけたくさんの歩行者がいらっしゃるわけですが、開かずの踏切になるピーク時間帯は、通れないわけですね。

そういった場合に、歩行者の方々がどういう経路を使われるのでしょうか。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

駅に向かわれる方は、踏切横断しなくても駅部に入れますので、待つ方はいないのですが、通過される場合には、相当遠回りをしなければ、踏切が渡れないという状況でございますので、待

たれてる方も非常に多い状況です。

○委員（瀬木委員）

はい。ありがとうございます。

待つだけでなく、ピーク時間帯にそもそも、線路の向こう側に行くのが非常に困難であるという状況が解消されるのは、計測が困難な便益ではありますが、周辺の住民の方に大きい恩恵をもたらすものだと思いますので、そのあたりをうまく定量化する方法があれば検討されてもいいのかなと思いました。

○座長（北詰委員）

はい、ありがとうございます。はい。綴木委員、お願いします。

○委員（綴木委員）

13 ページの事業費の増額について、今後の増額見通しで、工事費の高騰等が記載されていますが、時代が荒れていますので今後も増えるのではないかという危惧と、今回のこの事業主体は大阪市内で、施工主体が阪急電鉄ということで、694 億の増加に対して、負担割合が、大阪市側が 91.5%、阪急電鉄側が 8.5%と記載があり、増加した原因を加味せずに、最終的にこの 91.5%対 8.5%で工事費を負担するのでしょうか。それとも阪急電鉄側の問題においては、その増加割合は阪急電鉄側にとりというところまで分析して計算されるのでしょうか。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

今回の増額は、事業として当然必要なものと考えてございますので、そういう意味では、全体事業費として、大阪市と阪急電鉄で必要な負担割合で、それぞれが負担をしていくということでございます。

○委員（綴木委員）

原因が阪急電鉄側であれば、阪急電鉄が負担されるのでしょうか。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

原因と言いますか、その必要性ですね。増額内容の必要性が阪急電鉄だけに関わるものであれば、阪急電鉄に負担を求めるということになりますけども、今回のものは、事業として必要なものと考えておりますので、双方で負担していくとなっております。

○委員（綴木委員）

その割合がこれなんですね。わかりました。

○座長（北詰委員）

これは事前にリスク分担表のようなものがあるんですか。

一応契約行為として、阪急電鉄に起因するものであれば阪急電鉄が負担するけど、例えば社会的な理由で物価が高騰したとか、或いは事業全体として必要で特に阪急電鉄側とか大阪市側というふうに理由を付けることができなければ、応分の負担率でやるというような、契約があるんですね。

或いは明示されていなくても、そういうことが起こったら、その時に協議をするみたいな項目が基本協定等にあると思いますが。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

物価労賃の変動により事業費に著しい変更を来たす場合や、基本協定に定めのない事項が生じた場合は、同協定に基づき阪急電鉄と協議して定めることになります。

○座長（北詰委員）

清水委員、どうぞ。

○委員（清水委員）

先ほどの綴木委員ご指摘の通り、増額分の負担割合が9ページで示していただいているものと変わりが無いのかなというのが少し気になりまして。また今回、工期が延びるので、私はどちらかと言うと国の負担ですね、市の負担がおそらく増額分の91.5%のうちの45%ということだと思うのですが、この先、もちろんないようにとは思いますが工期が延びたり増額しても、この負担割合は変わらないと思っていいいのか、市の負担が増える可能性、恐れというのがあるのかなのかということをお教えください。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

国庫補助事業としての補助率は変わらないと考えていますが、増額の内容について事業としての必要性の観点で検証を行い、国と協議する必要があります。そういった中で、これ以上の期間延伸や増額が生じないように、今後もリスク管理しながら整理をしていく必要があると考えています。

○委員（清水委員）

ありがとうございます。

工期が延びても国庫補助事業としての採択はずっと続くというふうに理解して良いですか。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

はい、そのように考えております。

○委員（清水委員）

ありがとうございます。ちょっと全然違うことを指摘させていただいても良いでしょうか。

○座長（北詰委員）

はい、どうぞ。

○委員（清水委員）

ありがとうございます。別の視点なんですけど、この前現地を見せていただいて、かなり、高さ感であったりボリュームがあるなということに圧倒されたんですけども、線路近くにマンションがあったかと思います。

見せていただくと7～8階ぐらいのところまで線路が当たることとなりますが、この事業が進む中で周辺の方から、何かちょっと思ってたなかったとか、出来てきた過程だからこそ出てきた意見はありますか。おそらく高層階は、それなりの価値が評価されてきたかと思うんですけど、それが、高架になったことによって、眺望等がこれまでと違っていくと思うんですね。そういうことに対して周辺からご意見があったのか、なかったのかということをお教えいただければと思います。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

私を知る限りとなってしまいますけども、そういったご意見は、いただいたことはないと思っ

ております。ご説明をさせていただきながら、やっておりますので。

○委員（清水委員）

そうなんですね。

例えば電車からの目線が気になるので、目隠しの何かをしてくれとか、そういった補償的な事業も新たに発生するっていうのも特になかったということでしょうか。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

駅部は壁ができて、そういった視線を気にされるところはないかと考えます。線路部分につきましては、電車が走りますので、これまでも目隠しを付けない対応をしております。

○委員（清水委員）

ありがとうございます。

○座長（北詰委員）

今のご指摘も重要で、事前からわかっているとはいえ、実際に物が建ったことで、間近に電車が走って思ったよりうるさかったというようなことが起こる可能性があります。

いくつかの環境対策費、それから景観対策費が、追加で発生する可能性は、リスク管理としては見込んでおく必要があるだろうと思いますし、それこそ費用負担はどっちがやるのかや、誰の実施責任主体において対応するのかというのは、これまでの道路事業の高架事業でいくつか経験はあるはずですので、ある程度の対応シナリオを立てておく必要があるかなとは思っています。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

環境対策等が新たに必要となった場合の対応については、阪急電鉄と協議して定めるものと考えています。

○座長（北詰委員）

事業費の方もこれ以上の物価高騰や労務費高騰がないとは言い切れないと思うんですね。なので、労務費や材料費の高騰が出てくる可能性がありますので、それが想定以上に上がった時の対応方法は、ルールに基づいて、速やかに分担であるとか対応ができるようにはしておいていただければと思います。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

想定以上に物価等が高騰する場合には、基本協定に基づき、阪急電鉄と協議することになりますが、その前に工期短縮の検討やコスト縮減について第三者を入れながら進めていくということも考えておりますので、それらの対応で阪急電鉄と一緒にやっていきたいと考えております。

○座長（北詰委員）

ありがとうございます。他、いかがでしょうか。

私の方から少し伺いますので、その間に、2パターン考えられる今後の対応のいずれにするかお考えいただけますか。一つは、十分に情報やデータが得られなかったので、追加でもう少し情報が欲しいということであれば、6月22日に改めて会議を行うのか、或いは、十分には情報を得られなかったけど、これまでの経緯から見て、適切な対応が期待できるということで、その情報を事後確認できれば良いと言われるか、要は、もう1回会議をやるべきかやらざるべきか聞きますので、その辺の整理をしておいていただけませんかでしょうか。

それでは私の方から、用地取得のケースについての話なんですけど、高架化工事に必要な用地はもう取得でき、側道整備に伴う用地取得のみ残っており、もし、問題が起これば収用も含めて考えますとされてるんですが、工事に関して収用というのは、できるだけ避けたいというのは当然思いながらやっておられると思います。

側道工事に関してであれば、場合によってはその収用を避ける方向で、多様なやり方での選択肢が高架工事に対してよりは増えるんじゃないかと思うんですけど。要するに、その場所だけ少し避けてとか、そういうような選択肢をお考えなのか、やはり事業計画通りに通したいのか。その辺の確認をしておきたいんですが。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

現時点におきましては、用地買収ができないところを置いておこうといった考えは持っておりません。例えば、一定幅員の道路に対しまして、家屋が出っ張っているような状況がございますと事故や道路管理上の問題が出て参りますので、基本的には必要な幅員を確保すると考えております。

○座長（北詰委員）

柔軟な対応をするわけではなくて、計画通り進めたいということですね。わかりました。

それから、定性的な効果の話でコメントに近いんですけども、21 ページの死亡事故が5年間に6件ありまして、今回連立工事により、死亡事故はなくなると理解していいかなと思います。

それが便益計算、マニュアル通り計算されたものより、一般的に言えばその定性的な価値はもっと大きいですね。それから、阪急電車のこの地域の路線は、一旦死亡事故で電車が止まると、大阪梅田から京都河原町、さらに堺筋線も全部止まるんですね。死亡事故に限らず、怪我でもそうですが、そういったものが止まらなくて済むという便益は、今回ここにはどうやって入ってるんですか。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

大阪市が、今回算定している費用便益分析につきましては、道路の円滑化という観点で算定をしております。鉄道の運行の円滑化という観点の部分は、大阪市が算定した部分には含まれてはいないと。鉄道にとっては当然そういった便益があって、その他の便益として、そういったものを見込む可能性もなきにしもあらずかなというふうには思います。今回は、マニュアルに基づいた3便益で算定をいたしまして、B/C が1を超えていることを確認できたというところでございます。

○座長（北詰委員）

ありがとうございます。多分そういうお答えだろうと思っていました。

ただ、鉄道会社は民間事業者とはいえ、極めて公共性の高いものでありますし、連立と平場では電車が走るという面では一緒だと思っていても、平面では事故で電車が止まるというようなことが起こりますので、これによって阪急電鉄側だけではなくて、公共利用者が公共性の立場から見ても便益を生むことがあって、それはこの費用便益には今加算されていないが大きな便益として認められるということを備考欄にでも追記してもいいと思うんです。

それから、新大阪駅周辺のまちづくり、いわゆるメガリージョン構想については、考え方によ

っては国家事業に近いと思うんですよ。

その点は、具体的な中身が決まってもいないし、書きようがないから書いてないと思うんですけど、実際に東京―名古屋―大阪を結ぶ日本の骨格となる国土幹線のメガリージョンとして動き始めた時に、この淡路のエリアまで、その影響は大きいだろうと思います。

環状交通と放射状交通が形成されるというご説明は当然あったわけですが、本来はそれ以上の意義があるはずなんです。

あまりに将来すぎるので、調書には書きにくいんだけど、メガリージョン構想等、新大阪の長期的なポテンシャル増に資するために、十分にその周辺のまちの整備も合わせてやっていく必要があると考えられるというぐらいまでは書いていいかなとは思っておりますが、どうでしょうか。

別の言い方をすると、メガリージョン構想に向けて、大阪はちゃんと受け皿をやっとるんだと。それぐらい書いていいかなと思ったという意味です。

どうでしょうか。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

現在、新大阪のまちづくりにおきまして、淡路エリアも含めた方針が検討されています。その中の一部として、そこをつなぐ歌島豊里線や連立事業は、交通結節点ということで検討されておりますが、日本全体の大きな構想の中で淡路エリアということになると、現時点ではそこまでのものではないと考えます。

○座長（北詰委員）

あまり書き込まなくて良いということですね。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

そうですね。新大阪のまちづくりの中で検討されている状況であり、具体的な内容までは決まっておりませんので、追記するには少し早いかなと思っております。

○座長（北詰委員）

一方で、土地区画整理事業とも関連しますが、現状阪急淡路駅とＪＲ淡路駅との間には一部住宅街があって、そのエリアは駅をつなぐ通路として機能しています。

連立事業により阪急の高架下を行き来ができるようになれば、阪急の両側の商店街のポテンシャルが相乗効果的に大きくなり、まちの活性化がさらに広がっていくことで、ＪＲ淡路駅やその周辺の住宅街も含め、乗り換え拠点として大きく展開していく可能性について、定性的な便益として書き込めるでしょうか。

○所管局（建設局 竹田鉄道交差担当課長）

連立事業のエリアの地元を巻き込んだ形で、区役所が中心となりまして、東淀川区のまちづくりというのを全体的に考えられているというところはございます。

○座長（北詰委員）

東淀川区を中心とした、そういうまちづくりに今後を委ねるということで、ここではそれほど書かないという整理でいいですか。

他にもしございましたら。

○委員（玉岡委員）

本事業に関しては国庫補助事業になっています。先ほどの負担割合で計算すると、事業費が700億円近く増える中で、市としての負担は計算上280何億くらい増えるってということで、大半を国の方が負担するというので、一見大阪市にとっては、市民にとってはいいように思うんですけども、淡路の近辺を大阪市外の方が通ることによって、便益のスピルオーバーがあるんですけども、逆に言うと国の負担分を、大阪市外に負担のスピルオーバーをやっているんだということでその辺を認識しておいてはどうかと。

もう1点は全体の話なんですけども、個々別々にこうやって評価していくと、負担増があるにせよ必要性が高いってことで、事業継続Aっていう判定が出るんですけども、この会議でいろんな案件を扱っていきまして、それぞれ積み重ねていくと、結構な増額になってしまいます。直ちにそれをもって財政が破綻するとか、或いは直ちに市民サービスが下がるということはないとは思いますが、今後そういうものが増えていった時に、全体として優先順位をつける。A判定がたくさんあるけどその中でどうやって優先順位を付けるかという作業が必要なんで、ここの仕事じゃないかもしれませんが、それについてはもっと上のところで判断していただいた上で、改めてここで、そういう意見を踏まえた上で、改めて事業を再評価するっていうことをまたできればなと思っています。希望です。

○座長（北詰委員）

1点目はいいですか。2点目は、今ここで答えにくいと思います。

かなりの規模の増額があった時の、大阪市なら大阪市の予算全体の優先順位、或いは他の事業の圧迫にならないかという点については、この場所というよりも全体で、市全体の財政当局、或いはそのそれぞれの部局が議論する場が多分あるんですよね。予算折衝等で、その時に懸念をして事項を踏まえて議論していただければと思います。

○事務局（市政改革室 花田室長）

例えばですが、昨年度にこの会議のmatterではありませんが、大規模事業リスク会議という会議が別途ございまして、その会議の案件としてですね、IRの関係で、港営事業会計が負担するお金が、やはり同じような規模で、約790億円ほどでしたが出てまいりまして、大規模事業リスク管理会議で議論をした上で、戦略会議という本市の意思決定の場で、会議での委員のご意見を報告して意思決定したことがあります。

基本的には、この場でご議論いただきながら、ご意見をいただいたことを、例えば予算を決定する時もそうでしょうし、先ほど申し上げた例のような個別の案件として、1件1件の事業の意思決定を議論するような場面もございまして、そういうところに、事務局としては、そういう場で本市として正しい判断ができるような資料をどう作り込んでいくのかというのが、お話を伺いながら課題の部分と感じております。どのような整理ができるかについては、ご意見を頂戴しながら進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○座長（北詰委員）

この事業に関する判断を超えているので、玉岡委員もおっしゃっていたんですけど、例えばある事業で負担が200億円増えたとして、その他にも大阪市には例えば1億円2億円単位の事業が

当然いっぱいあるんですよ。その１億円２億円の地道にずっと積み上げた事業が全部ふつとぶのではないかという質問だと思うので、それは実際にその予算当局と、それぞれの担当部局が話している中でそこまでひどいことにはなっていて、それぞれ臨機応変にご判断いただきながら、その１億２億と地道に積み上げた事業も円滑に適切に進められるように判断されていると思います。でもやっぱり、そういう懸念は残るし、市民感情としては、多分ずっとその懸念は残ると思いますので、それについての整理を今、お答えいただいた中で、ぜひやっていただきたいと思います。簡単に考えると、そう見えますもんね。そうではないような形で、ちゃんと審議しているということを、それから、ここでの判断ではなくて、適切にこの事業評価委員会とは違うところで、ちゃんと対応していますとご説明いただければいいと思います。

○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

事務レベルで少し補足させていただきますと、各事業の事業費の後年度推計１０年分を集約しておりまして、今後の財政収支概算、粗い試算ということで、今後１０年間のすべての事業を足し合わせた分の投資的経費、公債費の見込み等を含めて１月、２月くらいですね予算編成過程の一環として財政局が大阪市全体の収支を試算、公表していきまして、基本的にはそれをもって市財政の当年度予算の議論・決定の手続きを踏んでいっているのが実務としての実態でございます。

もう一つがこの事業、市費負担分が９割起債でございますので、どちらかという当年度の支出というよりは後年度の公債費残高が問題になるのですが、これまでの市政改革の取組みにより公債費残高の合計でいきますと財政が厳しかった時代の平成１６年度残高の５兆円台が、２兆円減ということで、兆のレベルで減ってきておりますので、私が言う立場ではありませんが、これまでの市政改革の取組により、財政状態は着実に改善しているという感じがしております。

○座長（北詰委員）

そうですね。

一点この事業に関連することだけ申し上げれば、事業規模の大きい事業については、逆に言うと、経費削減、効果も他の小規模事業に対する、今度はメリットに大きな影響を与えますので、引き続き費用削減努力を加えることによって、大きな事業費削減、財政支出の削減効果を生み出し、それがその他の事業への圧迫を軽減する大きな効果があるんだということを改めて確認して欲しいということだけしていただければと私は思います。

他にももしございましたら。いかがでしょうか。

整理ですけれども、今日いろいろご議論いただいて質問をして、若干情報が十分ではないけどある程度納得したというようなことがあった時に、追加でこういった情報が欲しいと。その情報を踏まえて改めて審議をしたいという項目が各委員の先生にございますでしょうか。

もしあれば、改めてご要望いただいて、それを踏まえて予定している６月２２日に実施することになりますし、今日、ある程度質問をして、十分な情報を得られたということであれば、私はそれほど明快な不十分な情報っていうのがなかったと思いますので、今日、判断をしてはどうかと思っています。私が聞きのがしてたり整理し損ねたりしたことがあって、次回にやっぱり宿題が見たいということであれば改めてご発言いただきたいのですが。よろしゅうございますか。どうぞ。

○委員（玉岡委員）

次回はなしというのはその通りでいいですけども、この委員会の議論は、やっぱり市民にきちんと伝える必要があると思っていますので、どういう経緯で完成年度が延びていくら費用がかかってと、その辺について丁寧に説明しておいた方がいいなと思いますので、よろしくお願いします。

○座長（北詰委員）

はい、他もしございましたら。よろしいですかね。一応座長からの提案でございますが、現地も拝見をさしていただきそれに基づき、我々委員としても、必要な情報を質問し、適切にお答えいただいたと。その判断の中で、特に大きな疑問点はなかったということになります。

資料4、ここで、例えば視点ごとの評価であれば、必要性の評価はA～C、実現見通しの評価はA、それから優先度の視点もAと。ここにいろいろ特記事項も書いてございますけれども、最終的に対応方針としては、事業継続Aという提案につきまして、妥当と判断したいと思っております。

併せましてもし何か特記事項的なことで書く、追加で書くべきことがございましたらご指摘いただきたいとは思いますが、先ほど言いましたように、ここでの調書の内容が妥当だと判断するというところでよろしゅうございますか。

何か追加で調書に書き加えるべきことはございませんか。よろしいですか。

はい、では、そういう形で今日の委員会の結論付けたいと思います。

すなわち、ここでの大阪市提案の事業継続Aを妥当と評価することとさせていただきます。

では、本日本日予定していた内容は以上でございます。会議の円滑な進行にご協力いただきありがとうございます。では、事務局より今後の予定につきまして連絡事項等がありましたら、よろしくお願いします。

閉 会

○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

長時間のご議論まことにありがとうございました。それでは、以上をもちまして、第1回早期実施分の大阪市建設事業評価有識者会議を終了いたします。

なお、連絡事項ですが、今日ご議論いただいた内容を最終的に議事録としてホームページに掲載してまいりますので、議事録作成の際にはご確認をよろしくお願い申し上げます。

次回の建設事業評価有識者会議につきましては、追加説明が不要となりましたので、6月22日を予定しておりました第2回の早期実施分は実施しないことといたしまして、次回の本会議は、通常の年間予定の第1回目として、9月頃を予定しております。追って、日程調整させていただきますので、よろしくお願いいたします。事務局としては以上でございます。どうもありがとうございました。