

## 令和4年度第2回建設事業評価有識者会議 議事録

- 日 時： 令和4年11月25日(金曜日) 10時～12時15分
- 場 所： 大阪市役所本庁舎屋上階(P1) 共通会議室
- 出席委員： 北詰座長・北野委員・清水委員・瀬木委員・玉岡委員・綴木委員
- 議事内容

開 会 .....	2
内容(1) 事業再評価について .....	3
ア 淀川左岸線(2期)事業 .....	3
イ 淀川南岸線整備事業 .....	16
ウ 福町十三線立体交差事業 .....	23
内容(2) 大規模事業評価について .....	28
ア 保健所庁舎整備事業 .....	28
閉 会 .....	34

## 開 会

### ○事務局（市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長）

お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまより令和4年度第2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の吉田と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

引き続きまして、委員のご紹介ですが、今年度3回目の会議でございますし、時間の都合もございますので、お手元の次第裏面にある名簿をもちまして、ご紹介に代えさせていただきます。なお、本日は委員の皆様には全員ご出席いただいております。

引き続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。資料が多くございますので資料番号ごとに確認させていただきます。

一番上、次第でございます。

その下、以降、資料の右肩に資料番号をつけております。

【資料1-1】が、建設事業評価の今後の進め方でございます。

【資料1-2】が、今年度の対象事業一覧表及び位置図でございます。

【資料2】が、本日の議題であります、事業再評価、淀川左岸線(2期)事業関係の資料一式でございます。

続きまして【資料3】が、事業再評価、淀川南岸線整備事業関係の資料でございます。

次に、【資料4】が事業再評価、福町十三線立体交差事業(阪神なんば線)関係の資料でございます。

最後に、【資料5】といたしまして、大規模事業評価、保健所庁舎整備事業の資料一式でございます。

各資料の中身につきまして、乱丁落丁等がございましたら、会議の途中でも、事務局にお手を挙げて、お知らせいただきましたら交換させていただきます。

なお、資料1につきましては、ご参考として添付しておりますが、第1回会議でご説明させていただいた内容と変更ありませんので、本日の説明は省略させていただきます。

それでは早速ではございますが、時間の制約上、議事に移らせていただきます。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。

座長どうぞよろしくお願い申し上げます。

### ○座長（北詰委員）

座長の北詰でございます。よろしくお願いいたします。

それでは本日は事業再評価3件、それから大規模事業評価1件の議論がございますので、順に参りたいと思います。

## 内容 (1) 事業再評価について

### ア 淀川左岸線 (2 期) 事業

#### ○座長 (北詰委員)

まず内容(1)事業再評価アの淀川左岸線(2期)事業についてご説明をお願いします。

#### ○所管局 (建設局 寺川臨海地域推進事業本部長)

おはようございます。大阪市建設局臨海地域事業推進本部長の寺川でございます。よろしくお願いいたします。

私の方からは、今座長からございました淀川左岸線(2期)事業と続きまして淀川南岸線整備事業の2件について本有識者会議でご議論いただきたいと思います。

まず淀川左岸線(2期)事業でございますけれども、都市再生プロジェクトに位置付けられております大阪都市再生環状道路の一区間を構成するもので、都心北部と臨海部とを連絡する地域高規格道路となっております。

本事業は市内中心部の渋滞緩和、市街地環境の改善を図りますとともに、近畿圏の広域道路ネットワークの強化を図る上で重要な事業になってございます。

ただ昨年度、地盤改良施工時に地盤変状が確認されまして、この対応に伴いまして事業期間の延伸、並びに事業費の増額をする必要が生じてございます。

本事業につきましては、国の補助事業でもありますことから、本有識者会議で事業継続の妥当性につきましてご意見をいただき、その結果を国に報告していく必要がございますので、今回ご議論をお願いしているところでございます。

続きまして都市計画道路淀川南岸線整備事業でございますけれども、こちらにつきましては前回の事業再評価から5年目となっておりますので今回ご議論をお願いしたいと考えてございます。

また、先日は本日の会議に先立ち貴重なお時間をいただきまして、両事業の現地をご視察いただきまして、誠にありがとうございます。

それでは具体的な説明を担当にさせますので、よろしくお願いいたします。

#### ○所管局 (建設局 石井淀川左岸線 2 期建設事務所設計課長)

建設局淀川左岸線 2 期建設事務所設計課長の石井と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、私の方から、淀川左岸線(2期)事業についてご説明させていただきます。

資料でございますが、お手元の【資料 2】事業再評価調書と【資料 2 説明資料】がございます。

具体的な説明につきましては、【資料 2 説明資料】の方でご説明をさせていただきたいと思っておりますので、こちらの方をご覧ください。

まず表紙の一番上に記載しています、再評価理由につきましては、国庫補助事業として、所管省庁である国土交通省の再評価実施要領にあります実施基準におきまして、社会経済情勢の急激な変化等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当しますことから、今回再評価を実施するものでございます。

前回は令和 2 年度に実施しておりまして、今回が 5 回目となります。

それでは資料の 2 ページ 3 ページをあわせてご覧ください。

事業の箇所でございますが、淀川左岸線は 1 期・2 期合わせまして、10.0km の区間でございます。

このうち、2 期区間は海老江ジャンクションから豊崎出入口間となっております、事業評価の対象と

なりますのは、街路事業として実施しております 4.3km 区間でございます。

続きまして 4 ページをご覧ください。

事業目的でございますが、政府の都市再生プロジェクトに位置付けられました大阪都市再生環状道路の一区間を構成し、都心北部と臨海部とを連絡する地域高規格道路でございます。

続きまして 5 ページでございますが、ここからは事業効果についてご説明をさせていただきます。

事業効果の一つ目でございますが、都心部の交通混雑を緩和し、市街地環境の改善を図ります。

都市部に流入する通過交通を大阪都市再生環状道路に転換することで、交通の円滑化、市街地環境の改善の効果が見込まれてございます。通過交通でございますが、現状、1 日 10 万台が都市再生環状道路を利用することによりまして、7 万台にまで減少するということで見込まれてございます。

続きまして 6 ページですが、物流の効率化、企業立地の促進でございます。

大阪湾ベイエリアには、大型の物流施設が多数立地しております。臨海部と内陸部のアクセスが向上することによりまして連携強化により、物流の効率化が進むことでさらなる企業投資を誘発するものがございます。例えばですが、左の表にありますように、臨海部と内陸部のアクセス向上ということで、湾岸舞洲から枚方学研まで、現状 55 分かかるところが、淀川左岸線を経由することで、35 分に短縮が図られるということが期待されてございます。

続きまして 7 ページでございますが、観光都市の広域的な連携を支援でございます。

臨海部にはユニバーサル・スタジオ・ジャパンなどが立地するほか、新たな国際観光拠点、夢洲のまちづくりで、今後も多くの観光客が訪れると見込まれております。淀川左岸線の整備により、都心北部から観光施設へ向かうアクセスが向上するという効果が見込まれておりまして、右の表にありますように、新大阪駅から夢洲までの所要時間といたしまして、現状 35 分かかるところが 19 分に短縮されます。

続きまして 8 ページでございますが、事故・災害・工事等に対する迂回路の確保ということでございます。

現状では、高速道路のネットワークが、大阪臨海部と内陸部を行き来するためのルートが実質大阪港線一本という状況になっております。このため大阪港線で事故や災害・工事などがあつた際には、迂回路というものが今存在していないという形になります。右側でございますが、淀川左岸線が整備されますと、新たな迂回路が形成されまして、ネットワークのリダンダンシー(交通網の多重化)が向上するという効果が見込まれてございます。

続きまして 9 ページに参ります。

9 ページは上位計画における位置付けでございますが、一つは都市再生プロジェクトにおきまして都市再生環状道路という位置付けがなされてございます。

次に、下の段でございますが、建設局運営方針におきまして、重点的に実施すべき経営課題として位置付けがなされておるところでございます。

続きまして 10 ページでございますが、大阪市では、平成 28 年度に、当面 10 年間の都市計画道路の整備の見通しを示す都市計画道路の整備プログラムを策定してございます。その中で、淀川左岸線(2 期)は優先度の高い事業に位置付けられてございます。

続きまして、事業の内容についてご説明させていただきます。11 ページをご覧ください。

延長 4.3km、この 4.3km は淀川左岸線(1 期・2 期)10km のうち、大阪市が街路事業により道路整備を行う区間でございます。幅員は 22m、車線数は 4 車線で、道路を新設して参ります。

続きまして 12 ページをご覧ください。

事業手法及び事業の流れでございますが、この淀川左岸線(2期)事業は、道路公団民営化に伴いまして、大阪市と阪神高速道路株式会社との合併施行方式として実施してございます。

経過といたしましては、都市計画決定が平成8年3月にされてございまして、そのあと、平成12年3月に阪神高速道路公団時代に都市計画の事業承認が取られております。

その後、平成17年に道路公団の民営化に伴いまして、平成18年からは大阪市の街路事業と阪神高速株式会社の有料道路事業との合併施行方式で事業を実施しておるところでございます。

続きまして13ページでございます。

こちらが完成イメージでございまして、この淀川左岸線(2期)はトンネル構造のものを作っていくものでございますが、淀川の堤防と一体となった特殊な構造で整備を進めていくというものでございます。

続きまして14ページでございます。

こちらは、関連事業の状況でございまして、淀川南岸線整備事業というものが、淀川左岸線(2期)と並行する形で計画されてございまして、現在事業中でございます。

この淀川南岸線は、後程詳しく説明をさせていただきます。

続きまして15ページをご覧ください。ここから事業の概況につきましてご説明をさせていただきます。

まず初めに、事業評価に関して、この淀川左岸線につきましては、1期と2期を合わせて事業評価を実施しております。理由でございますが阪神高速道路公団による事業採択の時から1期と2期を一つの事業単位として評価をしているためでございます。これまで1期2期合わせた評価を実施してきております。

こちらの表でございますが、左側が事業開始時点の状況、真ん中が前回令和2年度の評価時点の状況、一番右が今回評価時点の状況を示してございます。

今回の状況について、真ん中前回評価時点から今回までの変化を中心に説明させていただきます。

まず①経過及び完了予定でございますが、完了予定につきまして、前回時点が令和8年度、これを今回時点で令和14年度に見直しを予定しております。

続きまして②事業規模でございます。前回評価時点で道路整備10.0km、これが1期2期合わせた延長でございます。うち完了分5.6kmとございますが、これは1期区間が完了しているということを示してございまして、進捗率は56%です。これに関しては前回評価時点からの変更はございません。

続きまして③全体事業費でございます。前回評価時点で1期2期合わせて、5,070億円。これが今回、6,109億円に見直しを考えておるところでございます。既投資額、それから進捗率につきましては、前回評価時点では進捗率が69%となっておりますところ、今回は全体事業費が増えますことから、既投資額は増えておりますものの、進捗率が61%ということで少し下がるという状況になってございます。

続きまして16ページでございます。

冒頭、寺川の方からご説明がございましたように、工事を進めていく中で、地盤変状が発生いたしました。その地盤変状に伴いまして、地盤改良工法の変更検討を実施したこと、またその影響によりまして、工事工程と全体工程の見直しを行ってございます。それによりまして、もともと令和8年度完了予定だったものを、今回、令和14年度完了予定に見直し、約6年間延ばすことで考えております。

続きまして17ページでございます。

こちらは事業費に関するご説明でございます。現在の計画である1,918億円から1,039億円増額い

たしまして、2,957 億円に変更を考えております。

増額の中身でございますが、表に示しております通り、大きく三つの項目がございます。

一つは地盤変状への対応ということでございまして、今回発生した地盤変状に伴いまして、地盤改良の工法を変更するものでございます。

次に、現地調査後に判明したものでございまして、一つは現地の詳細調査に基づきまして地盤改良の深さを変更するというものでございます。当初想定していた以上に深くまで軟弱地盤が存在していたということからの変更です。或いは新たに発見された地中障害物を撤去する必要が生じてございまして、これら現地調査後に判明したものに対する対応でございます。

次に工事費の高騰ということでございまして、前回令和 2 年度時点にも一定工事費の高騰を見込んで事業費を設定しておりましたが、その後、この間の情勢の変化により、想定していた以上に物価の上昇が発生しております。この上振れ分に対して対応するものでございます。

増額は以上三つの項目でございまして、一方で、コスト縮減でございますが、土壌汚染につきまして、汚染土と普通土を分別して処分することで、コスト縮減を図ってございまして、トータルいたしますと、1,039 億円の増ということで考えてございます。

次に 18 ページからは、増額各項目の説明になってございます。

18 ページは地盤変状に伴う地盤改良工法の変更でございますが、当初、地盤改良工法の中で、サンドコンパクションパイルと申しまして、地中に砂の杭を打ち込むという工法で工事をしていた際に、事業区間の中ほどの 2 工区というところで、地盤変状が確認されました。

その後、学識経験者のご意見も踏まえた上で、施工方法をどうしていくかという検討を実施いたしました結果、固結改良工法ということで、地面の中にセメント系の材料を混ぜ合わせて固めていくという工法に変更が必要となったということで、地盤改良工法を変更いたします。

次の 19 ページでございまして、下のイメージ図に示してございまして、当初想定しておりました深さよりも深い位置まで軟弱地盤が存在しているということが判明いたしました。この軟弱地盤につきましては地盤改良が必要でございますので、これに伴いまして、地盤改良の深さを変更するものでございます。

続きまして 20 ページですが、地中障害物の撤去ということでございまして、工事を進めていく中で、新たに地中障害物が確認されております。

確認された地中障害物といたしまして、写真でお示しておりますような、根固め石ですとか、木杭、その他鋼矢板などが確認されたことからこれの撤去処分を行うものでございます。

続きまして 21 ページでございまして、工事費高騰でございます。

下に折れ線グラフを示しておりますが、前回令和 2 年度時点では年 4%という上昇率で物価の高騰を見込んでおりました。

ところが、最近の状況を見ておきますと、直近 5 年間平均で年間 8%上昇してきており、令和 2 年度時点の見込み以上に上昇しておることから、今回はその年 8%を反映して上昇率の見直しを行ってございます。

いつまでその上昇が続くのかということに関しましては、工事費高騰が 2026 年度まで継続して、それ以降は一定という具合に見込んでございます。

事業費に関する説明が以上でございまして、次の 22 ページは、この淀川左岸線(2 期)を万博の時のシャトルバスなどのアクセスルートとして利用するというものでございます。

参考に万博の時の整備形態をお示しいたしております。実線で示しているところが、出入口ですとか

鉄道などの交差点でございまして、構造物が完成している部分でございまして。

破線で示しているところが、トンネルを掘り始める前の段階で、現在の地表面に舗装をかけて通行できるようにするというところでございまして。

二重線で示しておりますのが、トンネルの底の部分までは完成させ、トンネルの底版を通行していただくということでございまして、合わせてこのような形で万博を迎えるということに向けて整備を進めて参ります。

次の 23 ページが、事業の進捗状況でございまして。

説明は省略させていただきますが、大まかに言いますと 1 工区 2 工区 3 工区ということで、西側から大きく三つの工区に分けて工事を進めてきておりまして、1、2、3 工区の順番に工事がより進んでおるという状況でございまして。

写真に示しておりますが、1 工区ではトンネルの構築に入っているところでございまして。2 工区は今回、地盤改良工事で地盤変状が生じた部分でございまして。3 工区はその手前の支障物撤去の工事をやっておるところでして、このような進捗状況でございまして。

24 ページは、これから完成に至るまでの事業費ベースでの進捗率の推移を表したものでございまして。続きまして 25 ページに移らせていただきます。ここからが事業の評価というところになって参ります。

1 点目の事業を取り巻く社会経済情勢の変化でございまして。

大阪都市再生環状道路につきましては、淀川左岸線(1 期)が平成 25 年 5 月に、大和川線が令和 2 年 3 月に供用開始されているほか、延伸部につきましても、平成 29 年 4 月に事業化されるなど、関係機関が連携して整備を推進しております。

それから、都心北部では、うめきた 2 期などの新たな開発が進められており、臨海部ではユニバーサル・スタジオ・ジャパン等の集客施設や大規模物流施設が立地するほか、夢洲への統合型リゾートについても立地実現に向けて取組が進められております。

そして、夢洲では万博の開催が決定されまして、淀川左岸線(2 期)をシャトルバス等のアクセスルートとして活用することが位置付けられております。

以上の社会経済情勢から、本事業の必要性は高いと考えてございまして。

続きまして 26 ページでございまして。こちらが事業の効果ということで、費用便益分析を実施しております。

算出方法でございまして、国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づき、3 便益を計上しております。3 便益と言いますのは、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の便益でございまして。

総費用につきましては事業に関わる事業費と維持管理費を計上いたしております。

分析結果でございまして、便益と費用を現在価値に換算して算出してございまして、総便益 1 兆 2,211 億円、総費用 9,369 億円、費用便益比 B/C は 1.3 でございまして。

定性的効果ということで、便益に含んでいない項目といたしまして、先ほどいくつか効果でご説明しました項目について効果が見込まれてございまして。

27 ページは便益と費用の内訳をお示したものでございまして。

次に 28 ページでございまして。

事業の必要性の評価でございまして、都市再生環状道路の整備は様々な効果が見込まれ、大阪の成長にとって非常に重要であり、その一区間を構成する淀川左岸線(2 期)は必要性の高い事業と考えております。

また、万博の時には会場へのアクセス時間の短縮や定時性の向上などに大きく寄与するものと考えてございます。

そして費用便益分析の結果、費用を上回る便益が確認できております。

以上のことから、事業の必要性の評価の案といたしまして、「A～C」と投資効果があり社会経済情勢の変化に対しても適合しているというふうにさせていただいております。

続きまして 29 ページでございますが、事業の実現見通しの視点でございます。

こちらのページは、事業内容の変更についてございまして、事業費の増額、事業期間の延伸については、ご説明させていただいた通りでございます。また、コスト縮減につきましては、土壌汚染土の処分費削減など、コスト縮減について引き続き実施して参るとともに、さらに幅広くコスト縮減の可能性を模索して参ります。

万博時における暫定利用といたしましては、シャトルバス等のアクセスルートとして利用可能となるように工程を見直し、整備形態を決定いたしました。

次に 30 ページでございますが、用地の取得率につきましては 99% ございまして、残る用地につきましては、工事の影響がない箇所となっております。引き続き事業進捗を踏まえて進めて参ります。

そして工事の契約につきましては、全工区の工事契約が完了いたしておまして、これから着実に工事の進捗を図って参ります。

それから、国費の関係でございますが、令和 2 年度から個別補助事業として採択されており、継続して国費が確保できている状況でございます。

また、令和 3 年 8 月に国によって決定されました万博に関連するインフラ整備計画におきましても、会場へのアクセス向上に資する事業として位置付けられております。

以上のことから事業の実現見通しの評価の案といたしまして、「A」とさせていただいております。

続きまして 31 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。

これまで説明させていただいた内容と少し重複しますが、大阪都市再生環状道路の一部を構成するということから、優先度が高い事業であり、建設局運営方針におきましても、重点的に取り組む経営課題として位置付けられておりますとともに、都市計画道路整備プログラムにおいて、優先度が高い事業に位置付けられます。

また、国から計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度の対象事業として採択されております。

さらに、万博に関連するインフラ整備計画において位置付けがあるということから、重点的に実施していくべきものと考えております。

一方で、事業が遅れることによる影響でございますが、渋滞緩和、リダンダンシーの確保などの事業効果の発現が遅れるほか、工事に伴います騒音や振動等が長期化するといった影響が出て参ります。

以上のことから事業の優先度の評価といたしまして、「A」とさせていただいております。

次に 32 ページ、対応方針の案でございます。

これまでの説明の通り、大阪都市再生環状道路の一 구간を構成する淀川左岸線は、必要性及び優先度の高い事業であるということ。

それに加えまして、万博のシャトルバス等のアクセスルートとして利用することが必要であること、さらに建設局運営方針におきまして、重点的に取り組む主な経営課題として位置付けられていること、国の個別補助事業として採択されているということから、本事業の優先度は非常に高いというふうと考えてございます。

以上のことから対応方針の案といたしまして、「事業継続 A」とさせていただきます。

最後に 33 ページでございますが、今後は、大阪都市再生環状道路として、道路ネットワークの強化を図るため、引き続き事業費確保に努め、事業完了に向け重点的に実施して参ります。

また万博時におきまして、暫定的に利用可能となるよう重点的に事業を進めて参ります。

説明は以上です。どうぞよろしくお願いいたします。

#### ○座長（北詰委員）

はい。どうもありがとうございます。この時間は、淀川左岸線(2期)事業についての評価ということで進めて参りますので、よろしくお願いいたします。

事業再評価は長期間継続中の事業について、事業所管局から提案された対応方針案について必要性、実現性、優先度の3つの視点から評価するものでございます

本事業について、ご意見・ご質問がございましたら、どなたからでも結構ですので、いかがでしょうか。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。

また、先週現地をご案内いただきまして本当にありがとうございました。現地を見させていただきますと、日々の皆様のご尽力の様子がわかって非常に勉強になりました。

事業の必要性については、いくつかご説明いただきました通り、必要だろうなというところは認識しております。

ただ費用がやはり前回もそして今回も増額するということに関しては、かかるものは仕方がないところもあるかもしれませんが、安全性ということはもちろん確保していただきたいですけれども、なかなか厳しいなというのを感じております。

そのお金の内訳を教えてくださいなのですが、今回、合併施行方式ということで、12ページに大阪市の方で用地の取得と本体工事をされて、阪神高速道路の方で舗装・付属施設の工事ということが書かれておまして、例えば今回増額分において、果たして市は一体どれぐらいの負担をなさるのか。全体の45%を市で55%が国費だということをお示しいただきましたが、増額分1,039億円の45%全てが市負担なのか、もしくはその中の一部を阪神高速道路側が負担されるのか。このあたりを教えてくださいなというのが一つ目です。

あと、今回このように工事費がどんどん上がっていくことによって、例えばこれが開通した後に、利用者的高速料金ですかというものに上乘せがされるのかどうなのか。今回アクセス性の向上ということで、この事業の必要性というところをご説明いただいたと思いますが、もし通行料が高くなるのであれば、他の道路を使おうとなってしまうのであれば、せっかくできるのにアクセス性の向上ということで寄与できるところが限定されるのかなという気がいたしましたので、その通行料への関係性というところを教えてくださいなというのが1点。

最後、用地取得率が99%ということで、残りは事業、工事に差し障りがないというところでご説明をいただきました。であるならばこの残りの1%というのは取得する必要があるのかどうか教えていただければと思いました。お願いいたします。

#### ○所管局（建設局 石井淀川左岸線2期建設事務所設計課長）

それでは1点目、阪神高速の負担というところでございますが、阪神高速有料道路事業への負担といたしますのが別途95億円という形で決まっております、その金額は阪神高速の収支から、この淀川

左岸線(2期)への投資可能額ということで算出されて決定されているものでございますので、この95億円というのは固定でございます。

今回ご説明させていただいております、もともと1,918億円で1,039億円を増額するのは大阪市の街路事業費の部分に関してご説明させていただいているものでございます。17ページにお示している金額につきましては、国費が率として55%、残り45%を市で負担することになって参ります。これが1点目でございます。

2点目、この増額分が高速道路料金に上乗せされるかですけれども、大阪市の街路事業費の増加分と高速道路料金というのは直接リンクはしてございません。料金施策につきましては別途阪神高速の収支などから決まってしまうというものでございますので、直接上乗せというものではございません。

最後、残る用地を取得しないでもいいのではというところですが、工程見合いで場所によっていつまでに取得する必要がある、この工事を着手するにあたり、実際その現地で工事に入るまでに用地を取得しないといけないということでございますので、当面工事を進めていく部分の用地はすべて取得できておりますが、今残っている用地も今後工事をしていく段階までには取得していく必要がございますので計画的に取得していくと考えてございます。

#### ○座長(北詰委員)

よろしいでしょうか。はい。では綴木委員どうぞ。

#### ○委員(綴木委員)

1点確認させていただきたいと思います。

工事契約が完了されているということですが、工事契約完了ということは契約金額が決まっているということでしょうか。

つまり、今後の工事の進行において、また工事費単価が上がるようなことがあったとしても、大阪市の経費がこれ以上変更することはない、契約先の企業が高騰分を吸収してくれるということになるのでしょうか。

#### ○所管局(建設局 石井淀川左岸線2期建設事務所設計課長)

工事そのものは増額する前の金額で契約をしております。これから増額していく分につきましては、工事に必要な金額でございますので、それは工事費用として支払っていくものでございます。業者の方が負担するというのではなくて、必要な金額に今後、契約変更していくということでございます。

#### ○委員(綴木委員)

ということは、また何かあれば工事費が上がる可能性があるということでしょうか。

#### ○所管局(建設局 石井淀川左岸線2期建設事務所設計課長)

そうですね、例えば工事費高騰というのは、今回、将来分も一定見込んでおりますが、これがさらに上振れするということがもしあれば、またその事業費をどう考えるのかということが必要になってまいりますので、そういった物価の動向とかについては、しっかりモニタリングしていきたいと考えております。

#### ○委員(綴木委員)

わかりました。ありがとうございます。

#### ○所管局(建設局 寺川臨海地域推進事業本部長)

補足させていただきます。工事契約につきましては、原則、受注者の方の責によるものについては当然、そちらで見ていただくのですけれども、例えば、工事費高騰のようなものにつきましては、当然契約

としては結んでおりますが、受注者側に責があるわけではございませんので、これは適正な費用を支払いするというのは、当然、契約上守っていかないとはいけないものでございますから、スライド条項という項目がございまして、物価がこういうふうに上がれば、どういうふうに対応するかという規定がございします。そういった中で我々としてはしっかり基準に基づいて対応したいと考えております。

#### ○座長（北詰委員）

今、物価高騰を例にご説明いただきましたが、それ以外のケース、地盤変状の改良工事とか、思いのほか深かったということについても、受注者側の責に帰するものではないので増額分を市が負担するというところでよろしいですね。

他にございましたら。はい。北野委員、お願いします。

#### ○委員（北野委員）

今回、事業効果としまして、臨海部と内陸部の連携強化、近畿圏の広域道路ネットワークの強化などをご説明いただきまして、将来的には第二京阪等との接続という説明がありました。第二京阪との接続は具体的にいつぐらいか、ある程度計画は具体的になっているのでしょうか。

#### ○所管局（建設局 石井淀川左岸線 2 期建設事務所設計課長）

第二京阪との接続につきましては、淀川左岸線延伸部が繋がれば接続ができるということになってございます。

淀川左岸線延伸部は現状、事業着手しております、工事も着手されているところでございまして、同じく延伸部の事業再評価の調書等を確認いたしますと B/C 算出上、令和 14 年供用というふうに設定されているようでございます。

#### ○委員（北野委員）

次の点ですが、今回、事業費が増額している点についてお聞きします。

前回の評価が令和 2 年度末で、今回が令和 4 年ですので、約 1 年間で 1,000 億円以上事業費が増えております。その理由が地盤変状ということでご説明いただきましたが、このあたりが専門的な理解が必要であると思っておりますのでお聞きします。

例えば、地盤変状というものは事前にどれぐらい予測できるものなのか、具体的に今回の地盤変状はいつ把握されたのか、その点についてお聞きしたいと思っています。

#### ○所管局（建設局 石井淀川左岸線 2 期建設事務所設計課長）

まず、地盤変状が事前にどれぐらい予測できるものかということでございますが、工事を計画した段階では、サンドコンパクションパイルという地中に砂を打ち込む工法を採用するにあたり、この工法のこれまでの色々な場所での施工実績から一定の範囲内では地盤に変状が生じることがありますが、その範囲の外側には大きな変状は生じないとされているところでございまして、本事業で民地との位置関係、距離関係で言ったときに影響が想定される範囲外に民地がありますことから、影響は発生しないというふうに当初考えていたところでございます。

そうは言いますものの、土を動かす工事になりますので、現場条件によって個別に異なりますから、実際やってみないとどう動くか分からないというところもありましたので、現地で地盤の動きを計測しながら工事を進めてまいりました。

そのように進めていたところ、昨年 9 月に地盤の変状を確認いたしまして、具体的にはその沿道の民地の家までは影響していないのですが、家の前の花壇の擁壁ですとか、土間コンクリートに数ミリのひび割れが確認されました。

それ以降、地盤変状に対してどの工法でやるのがいいのかと、このままの工法でやっていったらどのような影響が出るのかという検討を行ったところですが、実際にその現場で発生した事象を基にシミュレーション解析を行ったところ、このまま続けると残りの区間においても影響が生じるということが分かったことによりまして、工法を変更するという判断をしたというものでございます。

#### ○委員（北野委員）

工法変更に伴って、事業費がかなり大きく増額してしまうものだと思います。工事を進めていく上で、地盤変状や地中障害物が発覚して、事業費が増えていくということは、今後もあり得ることでしょうか。

#### ○所管局（建設局 石井淀川左岸線 2期建設事務所設計課長）

地盤変状につきましては、地盤改良の工法を今回、影響の生じない工法に変更することから、今後生じる可能性は極めて低いと考えております。

地中障害物につきましても、今工事を進めてきている中で分かったものについては、事業費に反映しておりますので、今後さらなる増額が出てこないという理解は一定しておりますが、まだ今後も土を掘っていくという部分も多く残ってございますので、現状で想定しきれていない部分で、また新たに何かが出てくるということは、完全には否定しきれないと考えてございます。

#### ○委員（北野委員）

こういう規模の工事の場合、進めていく中で色々な事情を踏まえて事業費が変更されていくということもありうることだとは思いますが、この事業は規模、事業費ともに大きいものですし、必要性も高い事業であるからこそ、安定的に進めていくことの重要性が高いと思っております。今後事業費の算定をどのようにしていくのか、事前にどこまで増額のシミュレーションをしていくのかというのが今後の課題だと思っておりますが、今回の事業につきましては、今ご説明いただいた内容で納得はいたしました。

#### ○座長（北詰委員）

はい。ありがとうございます。

1期・2期、それから1工区2工区3工区と工事を進めていく中で、それまでに分かったことについては、確実にその後の工事へ反映するという方を方針としてしっかりと定めていただいて、今実際、そのような形で計画や事業費を変えながら進められるという理解でございますけれども、その対応が十分か、必要な経費が事業費に見込まれているかという疑問は常に持ちながらやっていただかないと、我々この会議としても気になる場所ですし、市民の方もかなり高い関心を持って見ておられると思いますので、その点は改めて、北野委員のご指摘はそういう意味だと思います。他、もしございましたら、瀬木委員どうぞ。

#### ○委員（瀬木委員）

ご説明ありがとうございます。

2点お伺いしたいのですが、まず1点目に今回、地盤改良工法をプレロード盛土から固結改良工法に変える際、学識経験者等のご意見を踏まえたくえどおっしゃっていましたが、こちらの地盤改良工法はこの安全性を確保するというを前提とした上で、一番コストパフォーマンス的に優れたものを選ばれているという考えでよろしいでしょうか。

#### ○所管局（建設局 石井淀川左岸線 2期建設事務所設計課長）

はい。そうでございます。もともとこの事業で対応可能な工法として、プレロード盛土の工法と固結

改良の工法というこの二つが採用可能というふうに整理をされておりました。その経緯は淀川という河川に構造物を作りますことから、非常に慎重な対応が必要だということで、学識経験者の方々に入っていた技術検討委員会というのを実施しておりました。その中でこの二つの工法というのが検討にかけられておまして、費用的に言いますとプレロード盛土の方が安いのですけれども、この二つの工法の中で、こちらが難しいとなったため、固結改良の工法が可能という判断でございまして、工法を変更するという判断をしているところでございます。

**○委員（瀬木委員）**

ありがとうございます。

次に、2 点目ですが、社会経済情勢の変化の中で、重要性が高まっている事業という認識ですけれども、事業が遅れることにより、事業効果の発現が遅れるというご説明をいただきました。今後、夢洲のまちづくりが進みますと、そちらへのアクセスの需要が非常に高まって、事業の重要性がさらに高まると思います。この事業がもしさらに遅れた場合に非常に激しい混雑などが発生して、市民に不利益が出るかと思いますが、そういったことについては評価されているのでしょうか。

**○所管局（建設局 石井淀川左岸線 2 期建設事務所設計課長）**

はい。説明資料の中でも触れさせていただいておりますように、夢洲のまちづくりの進展ですとかも考慮してございます。そういったことも含めまして事業の重要性は高いと認識しているところでございます。

**○委員（瀬木委員）**

はい。ありがとうございます。

**○座長（北詰委員）**

続いて、玉岡委員どうぞ。

**○委員（玉岡委員）**

先日は現地視察のご案内ありがとうございました。

皆さん、誇りをもって働いている姿を目にして貴重な経験でした。

その上で、市民の目線から意見の部分とそれから質問の部分と分けて述べたいと思っております。意見の方については意見ですので聞いていただくということだけで、質問の分についてはお答えください。

この事業の必要性については、重々、分かっているつもりです。他方で市の政策全体を見ると、水道管の更新であるとか、或いは既存の道路の白線が非常にかすれていて危ないとかという状況があり、その中でこちらの事業をそれよりも優先するということについて、市の政策全体の中で、この会議では無理ですけれども、きちんと議論していただいて、その上で、この事業の必要性についてもう一度提示していただきたいというのが意見になります。

質問の部分は、1,039 億円の増額があって市の負担分が 45%ですので、460 億円強の負担増なんですけれども、この財源はどうするのかということと、それから市民への負担増というのは伴わないのかということについて、きっちり説明していただいた方がいいかと思いますので質問させていただきます。以上です。

**○所管局（建設局 石井淀川左岸線 2 期建設事務所設計課長）**

まず、今回の増額分 1,039 億円のうち、55%が国費で、45%が市費ということでございます。この市

費の財源の内訳といたしましては、90%が起債で、10%がいわゆる税ということで、一般財源でございます。

これらにつきましては市の中、財源の確保をしていく必要がございますから、しっかり必要性の説明をした上で、市の中での事業の優先順位ですとか、市全体の財政の状況を踏まえながら、財源確保に取り組んでまいると考えているところでございます。

#### ○所管局（建設局 寺川臨海地域推進事業本部長）

補足させていただきます。

今ご質問にありましたように 55%が国の補助事業ということでいただいております。この間、増額分も含め、国の方からしっかりとご支援をいただいて、何とかこれまで毎年の事業費を確保できております。今度は約 1,000 億の増額ということで、当然国の方も財源を確保していくことについては、かなりご苦労いただいているのですけれども、先日市長にも直接国土交通大臣に面会いただいて、しっかりと確保していただけるように要望もしてございますし、我々も日々の中で、国の方に働きかけることでまず 55%をしっかりと確保しながら、残りの分につきましても、今回、評価の中で「妥当としていただいたから、もういいんだ」ではなく、1 億円でも 2 億円でも事業費を下げる努力というのは日々の仕事をやっていく中で、しっかりと常に意識しながら事業を進めていきたいと考えております。

#### ○座長（北詰委員）

はい。どうもありがとうございます。改めて、他の委員からのご意見はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。私の方からも意見、コメントに近いのですけれども、ここは市の有識者会議ですから別にいいのですが、まず市の負担のうち、先ほどありましたように 460 億円強の 90%を起債により確保するとのこと、当然将来の大阪市民の負担ということでございますので、それは改めて確認をしておきたいということ、同様に国費 55%ということは、この工事のために、北は北海道から南は沖縄まで、全国民に負担していただいているということでございますので、この事業が大阪のみならず日本全体のためになるような、非常に公益性の高い、或いは重要性の高い事業だからこそ、こういった負担をしていただけているのだというようなことを改めて確認する必要があると思っています。

そういう意味でこういった整理でコメントをさせていただきます。

その上で、我々有識者会議としても、いろんな確認をしていきながら、この 1,039 億円という増額は、そんなに軽々しく認められるものではないということで、一生懸命いろいろ確認をさせていただいて我々も議論させていただきました。

その上で、今日の委員のご意見を踏まえた上では、後でお諮りしますけれども、この事業を進めていくというような判断になるかと思えますけれども、この金額を十分に納得してと言いますか、市民の方々、国民の方々に、かなり無理を言ってお願いしながら進めているのだということを我々会議としてもそう思いながら進めていただきたいということが、この会議として確認したいことでございます。

ですので、今考えられる対応を全て十分にやった上で事業費だとか事業期間といったものが、やむを得ずこういう形になったということを担当の皆様方に確認した上で、まだこれから工事は続きますので、今後もそういった形にしていいただければと思っております。よろしいでしょうか。

委員の先生方のお話を伺いする限り、この事業を何か止めるとか、或いは、何か問題があるというよりも、重要性も含めて進めていくという事業所管局からのご提案の対応方針案については、妥当という評価となるのかなというふうにお伺いいたしました。

そういう意味では、この有識者会議としては、事業について妥当であると評価をしていくのかなとい

うふうに思っており、一応私からそういうような提案をさせていただきますが、委員の先生方で反対意見等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、この有識者会議として、淀川左岸線(2期)事業につきまして、事業所管局からご提案がありました、それぞれの視点ごとの評価及び対応方針案「事業継続 A」については「妥当」と評価させていただきたいと思います。

どうもご議論ありがとうございました。

## イ 淀川南岸線整備事業

### ○座長(北詰委員)

では引き続きまして、淀川南岸線整備事業についてご説明いただきたいのですが、一部ご説明をいただいておりますので簡潔によりしくお願いいたします。

### ○所管局(建設局 石井淀川左岸線 2 期建設事務所設計課長)

それでは淀川南岸線整備事業につきまして引き続きご説明させていただきます。

資料は【資料 3】と【資料 3 説明資料】がございまして説明は【資料 3 説明資料】の方で説明させていただきます。お手元にご用意ください。

まず表紙の一番上に記載しております再評価理由でございまして、こちらは前回再評価実施から 5 年目の年度において継続中のものに該当いたしますので、今回再評価を実施するものでございます。前回は平成 29 年度に実施しております今回が 2 回目となります。

続きまして 2 ページ、3 ページをお開きください。

こちらが事業の位置図、場所でございますが、淀川左岸線の南側に並行して、延長が 6.7km というところでございます。大開出入口のあたりから東側は中津太子橋線に接続するまでの区間でございます。

次の 4 ページ、事業目的でございますが、この路線は淀川左岸線(2 期)と一体的に整備を行うということで進めている事業でございます。

事業目的といたしましては、地域のサービス道路といたしまして、生活の利便性、安全性、防災性の向上に資するほか、国道 2 号ですとか城北公園通といった幹線道路を連絡いたしまして、東西方向の市内幹線道路ネットワークの強化を図るものでございます。

建設局運営方針におけます街路事業としての位置付けでございますが、この事業につきましても、重点的に取り組むべき経営課題として位置付けられてございます。

続きまして 5 ページでございますが、都市計画道路の整備プログラムにおける本路線の位置付けですけれども、こちらは淀川左岸線(2 期)と連携して進めるべき路線として、優先度の高い事業に位置付けられてございます。右ほどの四角囲みでございます自動車専用道路の整備事業と合わせた都市計画道路整備、こちらが位置付けでございます。

続きまして 6 ページでございます。事業の概要でございます。右下の標準断面図をご覧くださいと、右側が淀川でございまして左が南側になります。

淀川左岸線のすぐ南側に本路線を整備していくということでございまして、車線数 2 車線から 4 車線で、歩道を整備していくという予定でございます。

続きまして 7 ページでございますが、事業費につきましては後程ご説明いたしますが 138 億円、事業期間については令和 13 年度完了予定としております。

それでは 8 ページをご覧ください。こちらでは関連事業ということで、淀川左岸線(2 期)事業を掲げてございます。

次に 9 ページに行かせていただきます。事業の経過と事業費でございます。

前回評価時点と今回評価時点の間での変化についてご説明をさせていただきます。

まず①の完了予定につきましては、平成と令和の表記の違いがございまして、こちらに関しては、変化はございません。

②の事業規模でございますが、こちらにつきましては、前回 6.7km のうち、600m が整備済みとなっております。進捗率は 9%、これも変化はございません。

全体事業費につきましては、62 億円から 138 億円ということで見直しを考えてございます。既投資額を全体事業費で割りました進捗率につきましては、前回 10%、今回 31%となつてございます。

続きまして、10 ページの事業スケジュールでございますが、令和 13 年度の完了予定ということで、こちらは変更ございません。

次の 11 ページでございます。事業費に関するご説明でございます。

現在の計画が 62 億円、ここから 76 億円増額いたしまして 138 億円ということと考えてございます。

項目としましては大きく四つ考えてございます。一つ目が用地費の増ということでございまして、阪神高速道路公団が取得していました用地の取得に伴います増額でございます。

次の、現地調査後に判明というものでございますが、この中で三つの項目がございまして、三つを足し合わせると 27 億円という金額になってございます。

一つ目が、土砂の関係でございまして、当初は現地で発生した残土を夢洲基地に搬入する計画でございまして、その夢洲基地の残土受け入れが令和 3 年度で終了しております。このため一般の処分場に搬入することが必要となりまして、残土処分費が増額となりました。また、土壤汚染が判明したことから汚染土処分費用の増加がございまして、

二つ目は、現地調査によりまして、地中障害物が判明いたしましたことから、撤去費用を増額いたします。

三つ目は、鉄道と交差する部分につきまして、淀川左岸線のようなコンクリート構造のボックスを作る部分が一部ございまして、その部分で現地の詳細調査を実施しました結果、軟弱地盤が当初想定よりも深い位置まで存在していることが判明いたしました。そのコンクリートボックスを支える杭を軟弱層の下にある支持層まで打つ必要がございまして、これに伴う増額が必要となりました。

続いて積算基準の改訂による経費率や消費税の増額、それから工事費の高騰ということで、これらにつきましては前回評価時点からの 5 年間で物価変動に伴う工事費の高騰が 24 億円と、積算基準の改定により 8 億円増額するというので、これらを足し合わせて 76 億円の増額を見込んでいます。

続きまして 12 ページ、事業の進捗状況でございますが、これは令和 4 年 8 月時点の現地状況でございます。説明は割愛させていただきます。

13 ページでございますが、用地取得の状況でございまして、率にいたしまして 98%の取得となっております。

14 ページは、事業費ベースでの進捗率の推移を示したものでございます。

続きまして 15 ページでございます。ここから事業の評価というところでございます。

まずは社会経済情勢の変化でございます。本路線は淀川左岸線の一体整備としまして、事業を開始してきております。その中で淀川左岸線(1 期)区間と並走する区間につきましては、一部、平成 25 年 10 月に供用開始をしております。そして、平成 29 年度に事業開始された淀川左岸線延伸部ですとか、淀川左岸線(2 期)区間の工程と合わせた整備が必要でございます。この路線の整備によりまして、東西方向の市内幹線道路ネットワークが形成されます。

以上の社会経済情勢から、本事業の必要性は高いと考えております。

次に 16 ページでございますが、事業の効果でございます。

まず定量的効果といたしましては、3 便益に加えまして、歩行の安全性と快適性の向上という歩行者便益を計上してございます。

総費用につきましては、事業に関わる事業費と維持管理費を計上してございます。

分析結果でございますが、現在価値換算いたしました結果、総便益が 145 億円、総費用が 119 億でして、B/C は 1.22 でございます。

17 ページは便益と費用の内訳でございます。

続きまして 18 ページでございますが、事業の必要性の評価で、案といたしましては「A~C」とさせていただいております。

これまでご説明させていただいた必要性、それから、この路線の整備によりまして災害発生時の救助、消防活動、避難活動を行える空間を確保し、地域の防災性を向上するということから整備の必要性は高く、そして、費用を上回る便益があると確認できているということからこのような評価をさせていただいております。

19 ページでございますが、事業内容の変更状況とその要因で、事業費の増額については先ほどご説明させていただいた内容でございます。また、コスト縮減につきましても、検討を進めて参ります。

20 ページでございます。用地取得率につきましては 98% でございまして、残用地は当面の工事進捗への影響がない箇所となっております。引き続き事業進捗を踏まえて用地取得を進めて参ります。

淀川左岸線延伸部、淀川左岸線(2 期)区間の工程と合わせて着実に事業が進捗する見通しでありますことから、本路線の事業における見通しの評価といたしまして、「A」とさせていただいております。

21 ページでございます。

事業の優先度でございますが、局運営方針における位置付け、都市計画道路の整備プログラムにおける位置付けを踏まえて優先度が高い事業と考えてございます。

また事業が遅れることによる影響でございますが、歩行者の安全性確保、都市の防災性の向上といった事業効果の発現が遅れるほか、工事に伴う騒音振動が長期化するという影響が出てまいります。

以上のことから優先度として「A」とさせていただいております。

そして対応方針でございますが、東西方向のネットワーク向上、歩行者の安全、都市の防災の向上を図る上で必要性が高いということ、それから淀川左岸線との一体整備としても優先度が高いということ、そして、用地取得率が 98% となっており、当面の工事に必要な用地取得を完了していることから、対応方針の案といたしまして、「事業継続A」とさせていただいております。

最後に 23 ページ、今後の取組方針でございますが、東西方向のネットワーク形成と歩行者等の安全性向上、防災性の向上、淀川左岸線へのアクセス向上が図られることから、引き続き事業費確保に努め、重点的に事業を進めて参りたいと考えております。

以上でございます。

#### ○座長(北詰委員)

はい。どうもありがとうございます。

本件に関しても同じように議論していきたいと思いますが、先生方、ご質問ご意見ございましたらよろしく願います。清水委員願います。

#### ○委員(清水委員)

ご説明ありがとうございます。こちらも現地を見させていただきありがとうございました。

特にスケジュールに変更がないということですので、私としては気になるのは費用の増額というところかなと思います。

費用便益分析のところを教えていただきたいのが、総費用の方が 16 ページでは総費用 119 億で計算しておられておることと内訳の方が 17 ページの方にありますが、投資総額の単純合計、これは現在においてということなのでしょうか。

B/Cを見るにあたって、全体事業費ということは138億かかるというご説明の中で、今現在において、この費用なので、総便益は1.22、というふうに理解をしたらいいということでしょうか。お示しいただいた総事業費よりも、ここで示されている総費用というのが何で安いのかなということを教えていただければと思います。

**○所管局(建設局 石井淀川左岸線2期建設事務所設計課長)**

17ページで示しております投資総額の単純合計というのは、事業費そのままというところと考えておまして、一方もう一つ下の現在価値というのが、現在価値に換算した事業費ということで考えております。今138と132で違いがある部分につきましては確認させていただきたいと思っております。

**○座長(北詰委員)**

後ろで確認しておいていただいて議論を進めたいと思っておりますがよろしいですか。

続いてご質問ありますか。

**○委員(清水委員)**

はい。ありがとうございます。

そこは誤差かなと思っていただけなのですが、現在価値にこれを見直した時というのは、どのように理解すればよいのでしょうか。

**○所管局(建設局 石井淀川左岸線2期建設事務所設計課長)**

はい。今後、発生して参ります投資費用でございます。

社会的割引率といいまして、その年当たり何%価値が上がっていくというものを逆に割り引いて参りますので、将来の費用よりも、現在価値に換算すると、低い金額になってくると、そういう計算になってございます。

**○座長(北詰委員)**

はい。それはマニュアルでもそうになっていますし、経済学的にもそうですね。今年の1万円よりも来年の1万円の方が、価値が低いというものですね。4%ですか。

**○所管局(建設局 石井淀川左岸線2期建設事務所設計課長)**

4%です。そうです。

**○座長(北詰委員)**

1.04、2年後だったら1.04の二乗、3年後だと、1.04の三乗で割っているということですね。

**○所管局(建設局 石井淀川左岸線2期建設事務所設計課長)**

先程のご質問について、確認ができましたので報告させていただいてよろしいでしょうか。

この投資総額の単純合計132.1億円というのは、マニュアルで消費税を除いた額で計算することになっております。ここで差が生じております。

**○座長(北詰委員)**

では他もしございましたら、瀬木委員お願いします。

**○委員(瀬木委員)**

費用便益分析についてお伺いしたいのですが、歩行者便益が非常に大きくて、走行時間短縮便益を上回っていますが、これは現在の道路が非常に狭くて、歩行者の安全性を確保できておらず、ここに歩道が整備確保されることで便益が大きくなるという考えでよろしいでしょうか。

**○所管局(建設局 石井淀川左岸線2期建設事務所設計課長)**

はい。大きくはその考え方だと思っております。今、道路としては、車道は一部一方通行の区間があるものの通行はできるような形態になっております。一方で歩道はございませんので、歩道を整備す

るということでその利便性が向上し、走行時間の短縮の点については便益がそう大きくないということがこの数字に現れていると思っているところです。

**○委員(瀬木委員)**

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、北野委員。

**○委員(北野委員)**

事業費の増額についてお伺いいたします。資料 11 ページに増額 76 億円の内訳が記載されていますが、このうち工事費の高騰で 24 億円増額していると記載があります。

もともと工事費は、計画では何億円から、何億円に変動したのでしょうか。

**○所管局(建設局 石井淀川左岸線 2 期建設事務所設計課長)**

もともとの工事費 60 億円に物価変動を考慮するとプラス 24 億円になります。

**○委員(北野委員)**

76 億円の中で、工事費の高騰というのは、少し数字が大きいように感じました。前回評価時から約 5 年ですが、5 年間で変動するには物価変動だけで説明するのでは少し額が大きいのではないかと感じました。先ほどの淀川左岸線の資料だと 5 年間の平均で 8% ぐらいの上昇と書かれていたことから考えると、工事費の高騰が、非常に大きくなって全体的にも 5 年間で事業費が倍になるというのは、変動の幅が大きいと感じたのですが、そのあたり何かご事情があるのでしょうか。

**○所管局(建設局 石井淀川左岸線 2 期建設事務所設計課長)**

この淀川南岸線につきましては、淀川左岸線と同じように工事費が年間どれぐらい上がっているかというのを確認しておりまして、平成 29 年から令和 4 年までの間に年平均 8% ずつ、上がってきており、それが 5 年分かかっております。

**○委員(北野委員)**

ご説明ありがとうございます。

状況等は今のご説明で理解できたのですが、一般的な素人的な感覚または市民感覚からしまして、当初の計画から、物価の上昇など様々な事情があり、やむを得ない部分も当然あるとはいえ、当初から 2 倍以上になっていて、他の事業も含めて、そういうことが多くなってくると、行政の発信している情報に対して、どうせまた後で増えるのではないかと皆さん思うようになってくるというようなことも懸念します。やむを得ないことだとは思いますが、なるべく精度を上げていくというのが今後、行政の信頼確保の点で必要ではないかと考えておりますので引き続き、よろしくお願ひいたします。

**○座長(北詰委員)**

はい。どうもありがとうございます。

今の点は極めて重要なところかなと思いますので、後でまたちょっと取り上げさせていただくかもしれません。はい、他に質問ございましたら。綴木委員どうぞ。

**○委員(綴木委員)**

今の質問に関連してですが、現地調査後に判明というところで、夢洲基地の土砂受け入れが令和 3 年度に終わると以前から決まっていたのでしょうか。それとも搬入していった満杯になったから令和 3 年度で終わったのか。平成 30 年度に計画をされた時、それはわかっていなかったのかをお尋ねさせていただきます。

**○所管局(建設局 石井淀川左岸線 2 期建設事務所設計課長)**

はい。計画時点では、わかっていなかったことでございます。

その後、令和3年度で受け入れが終了するということが判明いたしましたので必要となりました。

#### ○所管局(建設局 寺川臨海地域推進事業本部長)

補足でございます。当初は万博開催を予定してございませんでしたので、かなりの期間をかけて土を入れていく予定で埋め立て計画が作られていました。

その後、万博を開催することが決まりましたので、一定区間における埋め立てを早く完了させる必要が出てきました。

また IR の誘致等も出て参りましたので、埋め立て期間を短縮した関係で、土の受け入れが早く終了するという計画に変わりましたものですから、今回、その部分も含めて土を持っていく先の変更に伴い増額になったということでございます。

#### ○座長(北詰委員)

他にございましたら。よろしいですか。

私の方からもコメントでございますけれども、やはり 11 ページがポイントになると思います。

こういうふうに表示されると多分やむを得ないのかなと、多分我々有識者会議のメンバーは想像し、事実その通りなのですけれども、いくつかより慎重に判断をすれば、或いは情報収集をしていれば事前に分かり得たものもあり得るのかなとは思います。

阪神高速道路とのやりとりは誰が負担するのかは結局のところ公的な負担ですので、公的機関の中で負担の書き換えをしているだけという気もしますけれども、それでも厳密に言うと負担者が市民なのか阪神高速の利用者なのかという違いも出てきます。いずれにしてもこの件、それから先ほどの夢洲の件も含めて、予想の立ちうる話だと思うのですよね。

厳しいことを申し上げれば、実際に事業を進めようとしたら、多分予算当局にそんなまだ曖昧なところだったら認められないということで厳密な判断するまでには至らなかったのだろうとは思いますが、そういうような現場の経緯はよく分かるのだけれども、少し予想が立ちそうなところについては、事前に交渉も多分できただろうし、夢洲の受け入れが早めに終わるのだったら、他にコストが削減できるような残土処分方法がないとか、或いは万博側や IR 側の工事の一部について、こちらの側は合わせて一緒に 4 年 5 年後でも完成できるようにできないとか、他のところを安く調達できないとか、何か色々な手段がありうると思うのですよね。その結果、やっぱりやっても駄目でしたと言うのだったらそれはそれでいいと思います。

結果的にはこういうことでいいと思うのだけれども、トライアルをするという選択肢はより突っ込んで情報収集したり、真剣にコスト削減により取り組んでいただいたりしていれば、選択肢としてありえたものもあったのかなという反省を一旦していただければと思うのですよね。

実際やってみて駄目だったらそれはしょうがないです。色々なご事情もあるし、予算部局は曖昧なところで、お金を出すっていうのはなかなかしにくいだろうし、ということがありますのでそれは構わないと思うのですが、そういったところが反省点として記録されて次の改善につなげるのがリスクマネジメントだと思います。

それが、北野委員がおっしゃったことのイメージだと思いますので、その辺はよろしくお願ひしたいと思ひます。

#### ○所管局(建設局 寺川臨海地域推進事業本部長)

コメントよろしいでしょうか。今いただいたご意見に対しまして、リスク管理につきまして、今回の先ほどの淀川左岸線(2 期)に引き続き、淀川南岸線も増額としては淀川左岸線(2 期)に比べると小さいで

すけれども、やはり倍増しているということでございまして、そういったことについては市政改革室の方で、大規模事業リスク管理会議もしていただいておりますし、局の方でもその対象にならない事業につきましても、しっかりと会議体をもって管理するように体制を整備してございますので、PDCA をまわしながら、市政改革室ともご意見を交わしつつ、リスク管理をしっかりと今の座長並びに委員の皆様のご意見を踏まえてさせていただきたいと思っておりますので、引き続きよろしく申し上げます。

#### ○座長(北詰委員)

そういう場があるならば、ぜひそれを積極的に活用していただければと思います。では意見よろしいですか。

出尽くしたということでございますが、お伺いしている中では質問コメントいろいろありましたし、お答えもいただきまして、特にこの事業に関して何か休止だとかそういうことではなくて、所管局からご提案がありましたような視点ごとの評価及び対応方針としての「事業継続 A」というご判断に反対するような意見はございませんでしたというのが私の判断でございますが、所管局からのご提案「事業継続 A」が妥当であるという評価をしてよろしいでしょうか。

はい、ではこの件につきまして、ご提案について「妥当」という評価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 福町十三線立体交差事業

### ○座長(北詰委員)

引き続き参ります。3 番目、福町十三線立体交差事業について、ご説明よろしくお願います。

### ○所管局(建設局 山野街路担当部長)

建設局街路担当部長の山野でございます。よろしくお願いたします。

対象の福町十三線立体交差事業については、阪神なんば線福駅の前後約 1km の区間を高架化することにより、都市計画道路福町十三線等の 2 箇所の踏切を除却するものでございます。

また本事業は、阪神なんば線の淀川に架かる橋梁において、国の直轄河川事業として実施されている淀川橋梁改築事業の一部を共同事業として実施することとしてございます。

本事業は、平成 30 年 5 月に事業認可を受けまして、令和元年 10 月から工事を着手しており、今回が 1 回目の再評価でございます。

工事進捗につきましては、当初の予定通り、円滑に進められていることから、引き続き事業費の確保に努め、令和 13 年度の事業完了に向けて重点的に取り組んでまいりたいと考えておりますので、本日はどうぞよろしくお願いたします。

それでは具体的な説明につきましては、担当より、資料に沿ってご説明させていただきますので、よろしくお願いたします。

### ○所管局(建設局 竹田鉄道交差担当課長)

それでは、福町十三線立体交差事業につきまして、【資料 4 説明資料】を用いて説明させていただきます。

私、建設局鉄道交差担当課長をしております竹田と申します。よろしくお願いたします。

まず、今回の再評価理由でございますが、事業開始年度から 5 年目の年度におきまして継続中の事業ということでございまして、今回 1 回目の再評価となっております。

資料、2 ページ目 3 ページ目を開けていただきますと、位置図をお付けしております。

事業箇所につきましては西淀川区にありまして、阪神なんば線淀川右岸側の延長約 1km 区間でございます。後程説明をさせていただきますが、国の河川事業と合わせて実施をさせていただいております。

続きまして 1 枚めくっていただきまして 4 ページ目。事業目的でございます。

本事業は、阪神なんば線の福駅付近の約 1km の区間を高架化することによりまして、都市計画道路福町十三線との交差部を含みます 2 箇所の踏切を除却する立体交差事業となっております。

この 2 箇所の踏切は、自動車と歩行者の交通量が多く渋滞や歩行者の滞留が多く発生しております歩行者ボトルネック踏切に該当してございます。四角囲みの中に、歩行者ボトルネック踏切の数値的な基準を記載しております。

また、写真の方を見ていただきますと、よくおわかりいただけると思うのですが、歩行者が踏切のところで滞留している状況でございます。

共同事業といたしまして、阪神なんば線の淀川渡河部を含みます 2.4km の区間におきまして、国の直轄河川事業として、阪神なんば線淀川橋梁改築事業が進められておりまして、このうちの 1km 区間を、共同事業として実施しているものでございます。

これによりまして、治水対策の促進とあわせて、交通円滑化、踏切事故の解消、地域一体化を図っていく事業になってございます。

続きまして 5 ページ目でございます。

上位計画における位置付けといたしましては、この事業によって除却される 2 箇所の踏切が、歩行者ボトルネック踏切ということで、踏切道改良促進法の指定を受けてございます。

また、この事業は、令和 3 年度に創設をされました国の補助制度にも位置付けられております。

国の河川事業は、淀川水系河川整備計画におきまして早期完成させることが必要である事業に位置付けられておりますとともに、市の地域防災計画に基づきますアクションプランにも、福町十三線立体交差事業の実施により、耐震対策及び津波や高潮による浸水被害の軽減を目的とする阪神なんば線淀川橋梁改築事業を推進するものと位置付けられております。

続きまして 6 ページ目に概要を記載しております。

本事業により除却される踏切は、福駅の北側と南側にございます福駅西踏切、福駅東踏切の 2 箇所でございます。福駅が高架化されることとなります。

福駅東踏切は都市計画道路福町十三線と阪神なんば線が交差する箇所の踏切となっております。

続きまして 7 ページ目でございます。

本事業は、平成 30 年に事業認可を受けて事業着手しております。令和 13 年度に完了する予定としております。

街路事業として本市が負担する事業費が 61 億円となっており、別途鉄道負担として 10 億円となっております。

市の負担額のうち 55%となります約 34 億円が、国から補助をいただいて実施しております。なお鉄道負担額につきましては、国が定めます連続立体交差事業の要綱を準用し 9%としておりまして、このほかにも、福駅の改築など鉄道事業者に増強分も含めて、10 億円としております。

続きまして、8 ページ目でございます。国の河川事業との費用負担の考え方を模式的に図で示させていただきます。

図は、事業区間を側面から見たものでございまして、共同事業と書いておりますのが、立体交差事業と河川事業の重複しており共同で実施している区間でございまして、今回の整備に伴う鉄道の縦断線形、嵩上げ分の面積に対しまして、河川事業を実施しない場合の、街路事業としての縦断線形を想定しまして、その面積比率によって負担割合を決めております。

黒の実線部分が現状における鉄道の縦断線形となっておりまして、グレーでお示しをしているのが、計画の線形となっております。それに対しまして、破線で示しておりますのが想定街路事業としての必要な線形となっておりまして、地盤面からグレーの線までが河川事業としての面積、黒の実線部分から破線部分までが街路事業としての必要な面積ということで、面積比率を出しております。あと全く同じ線形の部分につきましては、折半という形で面積を設定しております。

この結果といたしまして、太囲みで表に示しておりますが、共同事業区間については 156 億円の事業費に対しまして、国負担として 80 億円、市負担として 61 億円、阪神負担として 15 億円という負担内訳になってしております。

今回、この国の河川事業と共同事業とすることによりまして、効率的かつ経済的に、この踏切除却が可能となっております。

続きまして 9 ページ目でございます。

事業の経過等につきましては先ほどご説明をさせていただいた通りでございまして、事業の進捗率は、市負担の 61 億に対して、21%となっております。

続きまして 10 ページ目でございます。

工事の施工順序でございますが、本事業では、まず、現線の東側に1線分の仮線を構築いたしまして、上り線を仮線に切替えて、現上り線を仮下り線として切替え後、躯体の半分を構築いたします。

仮下り線の高架切替え後は、残る半分の躯体を構築しまして、上り線を高架切替えするという手順で施工してまいります。

工事着手以降、仮上り線の構築をいたしまして、今年の10月1日に、上り線から仮上り線への切替えを予定通り完了しております。引き続き、下り線を仮下り線に切り替える工事を予定通り進めているところでございます。

続きまして11ページ目に、現在の工程表をお示しております。本事業の工程は、太田みの福駅側(西淀川区)をお示しております。今年10月に1線分を仮線に切替えまして、来年の秋ごろを目指しまして残りの仮線工事を進めているところでございます。

その後、下り線、上り線と順次高架工事を進めて参りまして、令和8年度に下り線、令和11年度に上り線を高架に切替える予定としております。その後、現在線の撤去や交差道路の整備を行いまして、令和13年度の事業完了を予定してございます。

続きまして、12ページ目でございます。事業の進捗状況でございます。

現況の写真をお示しておりますが、仮線の構築や仮線の切り替えに伴う仮の福駅が完成している状況でございます。

また先ほどもお示しましたが、3番と5番の写真が、福駅西踏切、福駅東踏切の現況ですが、歩行者が滞留している状況でございます。福駅の構造といたしまして、相対式のホームがありますが、線路の上空を横断する通路がなく、ホームそれぞれに改札が整備されております。そのため、例えば尼崎方面行きの鉄道を降りて東側に渡る場合、必ずこれらの踏切を横断する必要があるというのが福駅の構造的な課題となっております。

続きまして13ページ目でございますが、進捗率の推移をお示しております。

先ほども申し上げましたが、令和3年度末時点で進捗率は21%、その後も事業費を平準化いたしまして、事業費を負担しております。

続きまして14ページ目でございます。

これより各視点に対する評価につきまして説明をまいります。

まず社会経済情勢等の変化でございますが、福駅周辺におきましては、平成24年に地区計画が策定されておまして、大規模な商業施設が平成28年に、大規模な病院が平成29年に開設されるなど、開発が進んでございます。参考といたしまして、福駅周辺の民間開発状況を15ページに示しております。

これらの施設の開業により、周辺の歩行者交通量が近年大幅に増加しておまして、令和元年度に実施しました交通量の調査によりますと、福駅東および福駅西踏切を通行する歩行者は、平成26年の調査と比較して1.5~1.6倍程度に増加しております。この結果といたしまして、昨年度これら2箇所の踏切が歩行者ボトルネック踏切となりまして、踏切除却の必要性が高まっているという状況でございます。

また14ページ目に戻らせていただきますが、国が実施をいたします阪神なんば線淀川橋梁改築事業と合わせまして本事業を実施することにより、効率的かつ経済的に、踏切が除却できるといったところ、このような社会情勢の変化からも、本事業の必要性が高いと考えているところでございます。

続きまして、16ページ目でございます。事業の効果についてご説明いたします。

本事業では、踏切を除却することによりまして、移動時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の便

益を見込んでございまして、国が定める費用分析マニュアルの連続立体交差事業編に準じまして評価を行っております。

分析結果といたしましては B/C は 1.52 となっております。そのほかにも、定性的効果といたしまして、環境改善、防災性向上が見込まれております。

17 ページ目に、費用便益分析の概要をお示しております。まず右側上段の表ですけれども、これは自動車の移動短縮効果をお示しております。

阪神なんば線と交差いたします 4 本の道路を競合路線と設定いたしまして、整備前後での旅行速度を確認いたしましたところ、それぞれ旅行速度の方は改善をしているところが、おわかりいただけるかと思っております。

中段の表には、その他の便益も含めた便益の合計をお示しておりますが、近年増加をしております歩行者等の移動時間短縮によります便益の現在価値が、約 66 億円と非常に大きく寄与していることがおわかりいただけると思います。また、投資総額の現在価値が 56 億円ということですので、B/C は 1.52 となっております。

続きまして事業の必要性の視点でございまして、18 ページ目です。

以上のような社会情勢の変化や、本事業の定量的、定性的効果、共同事業として実施される河川事業とともに取り組むべき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の案としましては、「A～C」と評価しております。

続きまして、19 ページ目でございます。

事業内容の変更でございますが、本事業は、平成 30 年度の事業着手以降 5 年が経過をしておりますが、事業内容や事業期間の変更は生じていない状況でございます。

続きまして 20 ページ目でございます。

本事業は現時点におきまして、当初予定通り進捗をしております。また令和 3 年度に創設をされました国の個別補助事業としても採択をされ、継続して国費の確保もできております。これらのことから、令和 11 年度の高架切替え、令和 13 年度の事業完成が見込まれ、評価を「A」としております。

続きまして 21 ページ目の事業の優先度の視点でございまして、福駅周辺の大規模開発によりまして、踏切の歩行者数が増加傾向であり、2 箇所の踏切が歩行者ボトルネック踏切となっているなど、踏切の除却が必要不可欠な状況となっております。

国の河川事業は、淀川水系河川整備計画におきましても、早期に完成させることが必要である事業に位置付けられておりまして、本事業は、市の地域防災アクションプランや地域強靱化計画におきましても、国河川事業とともに推進して取り組むものとなっております。

一方で、事業が遅れた場合には、交通円滑化など、立体交差化に伴う効果発現が遅れることや、国河川事業による浸水被害軽減の効果発現が遅れるなど大きな影響が生じると考えております。

以上のことから、事業の優先度は非常に高く評価を「A」と考えております。

続きまして 22 ページ目の対応方針でございまして、先ほど説明させていただきました事業の必要性、事業の実現見通し、優先度の評価から対応方針案といたしましては、完了時期を宣言し、重点的に事業を実施する「事業継続 A」とさせていただきます。

最後、23 ページ目でございます。

今後の取組方針案といたしましては、今後とも、国河川事業の促進に加えまして、立体交差化による交通円滑化や踏切事故の解消、市街地の一体化などに向けまして、継続的に事業費確保の取組みを

行い、国や鉄道事業者とも連携して、令和13年度までの完了に向けて重点的に事業を実施してまいりたいと考えております。

#### ○座長(北詰委員)

はい。ご説明ありがとうございます。当初から長い期間を設定している中で5年というルールがあるからやっていますが、進捗は予定通りという報告だったかと思います。

何か質問コメントございましたらよろしくお願ひいたします。よろしいですかね。

それでは私の方から一点だけ申し上げますけど、順調に進んでいるから、ということなのですが、非常にインパクトの大きな事業でございますし、何かトラブル、そういったことが起こったときの影響は極めて大きいとか、そういうご報告もありましたので、先ほどのケースでも申し上げましたけれども、今後どういったことが起こりうるかという予測について、慎重にさせていただきながら、トラブルが起こりそうなときに早めに予防していくという観点から進めていただければなというふうに思っております。コメントでございます。よろしいでしょうか。では、玉岡委員どうぞ。

#### ○委員(玉岡委員)

ご説明ありがとうございます。

本事業関係ではないのですが、市内に歩行者ボトルネック踏切はどのぐらいあり、それらに対する取組みはどうなっているのかを教えてください。

#### ○所管局(建設局 竹田鉄道交差担当課長)

市内の歩行者ボトルネック踏切の数について即答することはできませんが、現在、阪急の連立事業などで歩行者ボトルネック踏切の一部については対応しているという状況でございます。また、今回の分も合わせまして進めている状況でございます。

その他は、こういった抜本的な解消だけではなくて、暫定的に白線を引くなどの安全対策を進めているところでございます。

**【会議後に追記:市内の歩行者ボトルネック踏切数:29箇所】**

#### ○座長(北詰委員)

はい。どうもありがとうございます。

議論が短くて大変恐縮ですが、委員の皆さんから特に反対のご意見ありませんでしたので、事業所管局からご提示の各視点からの評価及び「事業継続 A」は「妥当」という評価とさせていただきます。どうもありがとうございます。

## 内容 (2) 大規模事業評価について

### ア 保健所庁舎整備事業

#### ○座長（北詰委員）

では、続きまして内容(3)大規模事業評価について、保健所庁舎整備事業に進みます。

#### ○所管局（健康局保健所 寺澤副所長）

健康局保健所副所長の寺澤です。どうぞよろしくお願いいたします。

保健所庁舎整備事業につきましては、前回、概要及び必要性につきまして、ご説明をさせていただきました。今回は事業費の妥当性等について、ご説明をさせていただきたいと思っております。

保健所庁舎整備事業の事業費につきましては、この間大阪市都市整備局と設計業者の方と協議を重ねてまいりました。

その金額につきまして、本日ご説明させていただくことと、あわせて、保健所の活用方針につきましてもご説明させていただきたいと思っております。

詳細につきましては担当課長から説明をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

#### ○所管局（健康局保健所 中川施設整備担当課長）

担当課長の中川でございます。よろしくお願いいたします。

まず資料の構成についてご説明させていただきます。こちらの説明資料の中ほどの P13 の次の白紙のページに第 2 回審議事項と、書かれたページからが今回のご説明する事項になっております。

その前に前回資料について、工事費の概算額や移転の工程など前回是不確定で「精査中」としておりました事項について確定しましたので、まずご説明いたします。

では、3 つ目の見開き、上に p5、下に改 p5 となっている見開きをご覧ください。

今回は上のページの四角囲みの 2 番目、「○事業スケジュール」に「段階的な運用開始」と記載していましたが、設計業務を進め、下のページの「事業スケジュール」のとおり、「感染症対策に必要なスペース、建物 1～6 階のうち 5・6 階の部分について、万博までに完成させ、令和 7 年内に全部供用開始を予定」とさせていただきます。下段の「現時点での事業スケジュール」にもその旨を反映しておりますのでご参照ください。

次に 1 つページめくっていただきまして、上に p6、下に改 p6 となっている見開きをご覧ください。

今回は上のページのとおり各種経費を「精査中」としていましたが、工事費の概算額や維持管理費用を見積もることができましたので、下のページ改6に追記しております。また、建物の延床面積の内訳についても補記しております。これらのうち、後ほど経済比較などで工事費の妥当性を判断する際に用いる金額については太字にしております。

下段の表には改修工事費 26 億 6,700 万円についての工事種別と、主な工事内容を記載しています。建物の大部分を改修し、機械設備・電気設備ともに撤去新設を行いますので、このような金額になっております。

p5,p6 の変更内容は以上でございます。その他前回ご説明した部分の資料について一部表現を変更しておりますが、ご一読いただけたらと思っております。

続いて p14 をご覧ください。この p14 から p18 までは、新保健所の施設の規模が妥当であることについて説明させていただきます。

まず、p14 は新保健所の全体面積の説明になります。上部の四角囲みの中の一つ目の丸の文章の

太字 5,500 m<sup>2</sup>が保健所全体で必要な面積と考えております。

なお、※1に戦略会議時の想定との差異の理由を記載しておりますのでご覧ください。

この 5,500 m<sup>2</sup>の内訳は下に太字で記載しております 3 つの面積でございます。このページの四角囲みの下の横棒グラフの一番上の段に対応しております。

内訳につきましては、通常の保健所機能として執務室 1,900 m<sup>2</sup>、この執務室等の詳細は下段右下の表に課などの名称を記載しております。分布は 15 ページの縦じまの部分をご覧ください。

次の太字 1,300 m<sup>2</sup>につきましては、各課で共通する書庫等の共有部でございます。詳しい用途は四角囲みの下の横棒グラフの凡例をご参照ください。各課の業務に付随して必要なスペースですので、各階にまんべんなくございます。

以上の 2 つの面積は現在の各課等の人員から必要な面積を算出し、改修後の各室に当てはめて算出したものでございます。

次に太字の 3 つ目、感染症対策執務スペースの 2,300 m<sup>2</sup>でございます。四角囲み内の一つ目の丸の文章の途中にあります「525 人」という従事者が大規模感染症対策を行うための従事者数でございます。

この「525 人」につきましては、横の※1 の記載をご覧ください。525 人という従事者数は p9 記載の「次の感染拡大のピーク時の市内 1 日あたりの新規陽性者数 1,700 人」に対応できる人数として、同じく戦略会議時点で想定していた、市職員、外部人材含めた従事者数になります。

※1 の括弧内は戦略会議から約 1 年経過しましたが、この数値を用いる理由になっております。ご一読ください。

色々申し上げましたが、すなわちこの 525 人が現時点で本市が今後の感染症対策に必要と考えている従事者の人数で、この人数の執務スペースとして 2,300 m<sup>2</sup>を算出したものでございます。四角囲みの中の二つ目の丸の文章のとおり、コロナ対策で分散しているスペースを新保健所に一元化できるものと考えております。

また、四角囲みの中の丸の 3 つ目の文章にありますように、このスペースは大規模感染症が発生していない平常時は各種会議室として有効活用してまいります。下の横棒グラフの上段と真ん中の段はこのことを表しております。

次の p15 のレイアウト図で見いただきますと、ねずみ色を塗った部分が、この 2,300 m<sup>2</sup>になっており、ここで感染症対策を行おうと考えております。

続きまして、p16 をご覧ください。平常時の会議室の活用として、この 2,300 m<sup>2</sup>のスペースをどう使うかということについて、各種の研修や会議の例を記載しております。感染拡大時は使用を取りやめていただくことが条件ですが、本市各局に使用を呼び掛け最大限の活用を図ってまいります。活用の内容やレイアウトの例は四角囲みの下の段をご参照ください。

続きまして p17 をご覧ください。このページでは大規模感染症が発生した場合における、平常時は会議室である、2,300 m<sup>2</sup>の活用例を記載しています。四角囲み内の二つ目の丸にありますように、執務スペースを業務ごとに配置しておけば、感染が拡大し、急に従事者を増やさなければならなくなった場合でも円滑な対応が可能と考えております。

ただし、これはあくまでこのような使用が可能であるという想定でございまして、実際の感染症対策の際には、感染症の状況によってその都度使用方法を判断してまいります。

次に p18,p19 の見開きをご覧ください。

この p18 と p19 につきましては、14 ページ以降にて、従事者 525 人で感染症対策を行っていくと申し上げましたが、この 525 人では対応できない、極めて大きな感染拡大に対応する状況からみて、この 2,300 m<sup>2</sup> が妥当かを検討しております。

まず、四角囲み内一つ目の丸にありますように、あくまで従事者 525 人で、保健所で一元的に大規模感染症対策にあたるのが基本としております。しかし、二番目の丸のとおり、この 525 人で処理できないほどの感染拡大に対しては中枢部分を新保健所に残し、それ以外については、新保健所外に執務スペースを設けることを想定しております。

3 つ目の丸ですが、このような中枢部分を保健所があるあべのメディックスに残して、事務的な作業を保健所外に設けるということは実は現在も行っていることでございます。

であるならば新保健所を設ける必要性に疑念を抱かれるかもしれませんが、これに対する答えが 4 つ目の丸になります。

現在の保健所があります、あべのメディックスの現状は課を分散してもなお、全体的に狭隘化しており業務効率の低下が懸念される状況にございます。括弧の中に記載しております通り、あべのメディックスでコロナ対策を一元化できておりましたのは、近くにありますが人材開発センターを含んでも、第 4 波までで、第 5 波以降は船場センタービルなどを活用しております。新保健所では第 4 波を超える感染拡大であっても一元化が可能となるよう機能増強を見込んでおりますので、適当なものと考えております。

続きまして p19 でございます。前のページで述べました 525 人では対応できない極めて大きな感染拡大が起こった場合に、他の場所を探して大規模感染症対策を行う場合を想定しても、新保健所で 2300 m<sup>2</sup> のスペースが必要であることをご説明いたします。

四角囲みの中の一つ目の丸では新しい執務スペースの確保に準備が必要なことを改めて記したものでございます。その準備期間はその下の 2 番目の丸の前半に記載のとおり約 1 カ月が必要となってまいります。

感染拡大が非常にゆっくり進めば、その間に落ち着いて新しい執務スペースを用意できるのですが、同じく 2 番目の丸の 2 行目にて、最も早い想定では 1 カ月で 525 人の従事者であっても対応しきれなくなると考えております。この最も早い想定とは、四角囲みの下の二つ目の墨付きがこの 31 日と記載されている部分になりますが、仮に今後の発生する感染症が、コロナ第 6 波と同様の感染者数の増加の推移をたどるということを最も悪いケースとして想定しました。なぜ、コロナ第 6 波かといいますと、これは市内新規陽性者数が 0 に近い状態から急上昇していったため、まったく新しい感染症と仮定することが可能と考えたからでございます。ですので、コロナ第 6 波と同じように、別の感染症が新たに始まった場合だと、1 ヶ月程度で従事者数 525 人でも対応できなくなってしまうという、現時点では最悪の想定を考えております。

以上をまとめますと、最悪の想定のもとで感染が拡大する場合、新保健所の従事者のみで感染対策を行うことが困難となるまでの時間と、別の場所を執務スペースとして整えるまでの時間が 1 か月とほぼ同じであるということを申し上げました。

続いて 3 つ目の丸ですが、現在のあべのメディックスと同じように、新保健所の大規模感染症対策のスペースが 2,300 m<sup>2</sup> より小さい場合にどうなるかといいますと、面積が減った分、従事者数が減りますので、最悪の想定の場合、新保健所のみで 1 カ月間感染症対策を行うことが困難ということになってまいります。また、一方で別の場所に執務スペースを設けるためには 1 カ月必要ですから、これでは

執務スペースの整備が整う前に感染症対策に支障が出てしまいますので、2,300 m<sup>2</sup>を多いと感じられるかもしれませんが、これまで感染症対策のスペースで苦勞してきました私ども保健所といたしましては、4 つ目の丸にありますように、今後の感染症対策に備えるものとしてはあくまで最低限のものであると考えております。

続きまして、p20 をご覧ください。ここからは改修工事費の妥当性について、賃借物件との比較をもとに新保健所のライフサイクルコストで比較を行ってまいります。

まず、このページでは私どもが計画しております、新保健所を改修・移転した場合のコストについてご説明いたします。

四角囲みの中の一つ目の丸では経済比較の要素として、改修工事費 26.7 億円、維持管理費用 24.2 億円、大規模修繕費用を同じく 24.2 億円と見込んでおります。

この説明に入る前に、前回有識者会議での質疑において清水委員から維持管理経費のお話がありまして、その時に耐用年数を公共用地取得の際に用いるものを参考に申し上げた次第でございます。

その後、市有建物の維持管理の目標といたしまして鉄筋コンクリート建物の耐用年数は 65 年と定められていることが分かりましたので、本日の経済比較ではこれを採用し、新保健所建物全体の残耐用年数を下部の※1にありますように、65 年から 24 年を減じまして 41 年として算定してまいります。

結論といたしましては、二つ目の丸のとおり 41 年間で 75 億円が本市で計画している改修工事を行った場合のフルコスト、41 年間のコストでございます。この下の太字のうち四角囲みの下について順に説明いたします。

まず、太字で 26.7 億円とございます、新築工事費ですが、これは p6 に太字で記載の金額を他の比較項目と合わせるため概数としたものです。

つづきまして、新保健所維持管理費用ですが、これも改 p6 に太字で記載している金額である、5,900 万円の 41 年間分のコストでございます。こちらはご覧の通りでございます。

三つ目の金額は、大規模修繕費用になりまして、24.2 億円と見込んでおります。この 31 年という数字につきましては、本来 41 年というのが残耐用年数ですが、そのうち 10 年は今回の改修工事で相当程度設備の入れ替えや保守点検進めてまいりますことから、今後 41 年間分のうち 10 年分程度は大規模改修が不要であろうことから、費用の重複計上を避けるため、年数を 31 年間としております。

以上 26.7 億円、24.2 億円、24.2 億円の 3 つの太字の金額を合算しまして新保健所の耐用年数までの 41 年間のフルコストとして約 75 億円と算出いたしました。

なお、※2 については新保健所整備に伴う、現在のヴィアーレ大阪の土地・建物を売却や賃貸することができなくなる逸失利益の不計上の理由を記載しております。別途ご参照ください。

次に p21 でございます。p20 で算出したコストと賃料との比較になります。

まずは現在のあべのメディックスと船場センタービル、この 2 つの施設で賃借等している面積が新保健所とほぼ同じでございますので、これらにかかる賃料を 41 年間払い続けた場合との比較を試みしました。結果は記載のとおりでございます。

続きまして p22 でございます。ヴィアーレ大阪がございませ本町周辺で新保健所の執務室等の面積 5,500 m<sup>2</sup>を 41 年間借り続けた場合と比較をいたしました。結果は記載のとおりでございます。前のページの比較と併せまして、工事費は妥当と考えております。

最後でございますが、p23、上段の「事業の継続性」と、下段の「事業の整備・運営方法等の検討状況」については記載のとおりでございます。中段の「安全・環境への影響と対策」にありますように上部にあ

る賃貸マンションの住民の皆様にはご迷惑が掛からないように施工をしております。

以上、雑駁ではございますが、新保健所の面積の妥当性及び、改修工事費の妥当性を中心に説明申し上げます。ご議論のほどよろしくお願い申し上げます。

#### ○座長（北詰委員）

ご説明いただきありがとうございます。前回に引き続いてということなので、新しくご説明いただいた部分について議論したいと思います。確認ですが、これは大規模事業評価ですので、それまでの議論と違って六つの視点で、最終的には妥当性を評価いたしますのでよろしくお願いします。

何か質問コメントありましたらどうぞ。各委員から要望があって、今回ご回答をいただいておりますので、それぞれの先生方、ご質問、ご発言ありましたらよろしくお願いいたします。

ただ特にご要望があった点でなくても結構です。もしございましたらよろしくお願いします。北野委員どうぞ。

#### ○委員（北野委員）

大規模な感染症が発生しなかった場合は、会議室等としての利用で活用できるというご説明がありましたが、それによって、例えば、会議をする場合に今外部で借りている会議室のコストが、これぐらい削減できるなどというシミュレーションはありますでしょうか。

#### ○所管局（健康局保健所 中川施設整備担当課長）

市全体でというのは把握しておりません。完成するのが3年半後ですので、市全体での経費削減については調査をしていないところでございます。しかし、健康局内で外部の会議室を使う費用として、保健所だけで年数十万円程度、局全体としては、100万円程度でございます。

#### ○委員（北野委員）

ありがとうございます。あと外部の施設の場合だと機動的な部屋の確保や直前にキャンセルができないというようなこともあると思います。内部の施設として活用する場合、お金の節約というメリットに加えて、柔軟に使えるとか、金銭面以外のメリットはあるのでしょうか。

#### ○所管局（健康局保健所 中川施設整備担当課長）

職員同士の打ち合わせであるとか、あと資料に書いておりますように市全体で、研修等に使っていただけたらと思っております。このような有識者会議においてももちろん活用していただければと考えております。ただし、難しいのが感染拡大の時には、感染症対策として使うために、急に利用をやめていただく必要がありますので、そういう制約がありますけれども、やはり最大限利用できるように、活用促進を図って参りたいと思っております。

#### ○委員（北野委員）

賃貸の場合は、その時々状況に応じた増減が可能であり、賃料が高い反面柔軟に運用できると思うのですが、今回のように、施設を所有して活用していくと、逆に、大規模な感染症が起きないときに、無駄になるというリスクも懸念しました。しかし平常時の場合でもご説明頂いたように有効活用して、逆に行政のコストを削減できるという点をお聞きできましたので、平常時でも活用できるという点で、意義があると感じました。

#### ○座長（北詰委員）

他にもございましたらいかがでしょうか。

清水委員よろしいですか。以前ご質問いただいておりますが。

### ○委員（清水委員）

ありがとうございます。執務スペースの 5,500 m<sup>2</sup>について、最初は 6,000 m<sup>2</sup>でご提示いただいて執務スペースが足りるのかなというところと、他の賃貸の物件と比べたコストの比較がどうなのかということについて、ご提示いただきましたので、結構かと思います。

### ○座長（北詰委員）

ご提示いただいた資料でご質問にお答えいただけたという判断かと思います。

他によろしいでしょうか。では、私の方から 1 点だけ述べさせていただきます。

先ほどからずっと言っているように、平常時の効率化というのは当然大事だけれども、おっしゃるように、感染拡大というまさかのときに柔軟に対応できるための、施設というものですので、それに支障が出ないような範囲での効率化に努め、また施設使用の優先順位も間違えないでいただきたい。場合によっては、稼働率が極めて低いものがあった、低い時期があったとしても、堂々と市民の方にご説明いただきたい。

市民の方も今だったらすぐみんな理解していただけるのですが、しばらく時間が経つと少しそういったことについてご理解が薄くなることがあろうかと思います。その時も、この施設の意義について説明していただきたいということだけ申し上げておきます。

以上でございます。よろしいでしょうか。

では前回に引き続きの追加審議でございますので、全体を通じまして、結局のところこの事業につきましても評価というのが必要でございます。

委員の先生方この六つの視点で判断をしていただき、その事業についてのご意見があったかと思いますが、この会議としては、「妥当」と評価するというところでよろしいでしょうか。ではそういう形にさせていただきます。どうもありがとうございました。

## 閉 会

### ○座長(北詰委員)

本日予定していた内容は以上でございます。どうもありがとうございました。

それでは、事務局より今後の予定につきまして連絡をお願いします。

### ○事務局(市政改革室 吉田大規模事業リスク担当課長)

まずは長時間のご議論、まことにありがとうございました。

今後の予定をご説明させていただきます。まず、今回の会議資料につきましては、速やかに本市ホームページで公表するとともに、議事録及び議事要旨を1ヶ月程度でまとめまして、本市ホームページで公表させていただきたいと思っております。

その際、先ほど答えられなかったご質問、歩行者ボトルネック踏切の数につきましては、後ほどご回答し、議事要旨に追記させていただくように調整したいと思います。

また、今年度は全3回の会議で合計7事業についてご議論いただきました。

ご議論いただきました内容につきましては、ご意見を取りまとめて、来年1月ごろホームページにて公表させていただきます。

そのいただいたご意見を踏まえまして、大阪市の予算案を公表する2月に、各事業における最終的な本市の対応方針、事業実施や継続等の方針をホームページに公表していくとしておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

以上をもちまして、令和4年度第2回大阪市建設事業評価有識者会議を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。