

令和5年度第2回大阪市建設事業評価有識者会議 会議録

- 日 時： 令和5年11月28日(火曜日) 10:00～12:10
- 場 所： 大阪市役所本庁舎屋上階(P1) 共通会議室
- 出席委員： 清水座長・佐藤委員・北野委員・瀬木委員・田間委員・吉田委員
- 議事内容
 - 開 会..... 2
 - 内容(1) 令和5年度建設事業評価の今後の進め方について..... 3
 - 内容(2) 第1回会議におけるご意見・ご質問について(報告)..... 4
 - 内容(3) 事業再評価について..... 6
 - ア 大阪市公共下水道事業(抜本的浸水対策事業)
.....6
 - イ 東野田河堀口線(大手前)整備事業
 - ウ 尼崎平野線(山王)整備事業
.....19
 - エ 豊里矢田線(鳴野・蒲生)整備事業
 - オ 正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)整備事業
 - カ 尼崎堺線(住之江)整備事業
.....28
 - 閉会..... 36

開 会

○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

ただ今より、令和 5 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。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東でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

みなさまには本日は大変お忙しい中、ご出席賜りまして、誠にありがとうございます。本日も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は、時間の都合上、お手元の次第の裏面にある座席表をもって、ご紹介に代えさせていただきます。また、北野委員と吉田委員におかれましては、WEB にてご参加いただいております。

それでは、引き続きまして、配付資料を確認させていただきます。

資料は一番上の次第を除いて、右肩に資料番号を付けており、番号ごとにホッチキス留めをしております。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。

【資料 1】が、「年間スケジュール」でございます。

【資料 2】が、「事業再評価の視点」でございます。

【資料 3】が、「第 1 回会議でのご意見・ご質問に対して」でございます。

【資料 4】が、「事業再評価対象事業一覧表及び位置図」でございます。

【資料 5】が、「大阪市公共下水道事業抜本的浸水対策事業」の調書及び説明資料でございます。

【資料 6】【資料 7】が、いずれも街路事業の各事業の調書及び説明資料でございます。

以上、資料に不足等はございませんでしょうか。途中で乱調・落丁等発見されましたらお申し出願います。

それでは、議事に移って参ります。ここからの進行は、清水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いたします。

内容(1) 令和5年度建設事業評価の今後の進め方について

○座長(清水委員)

よろしくをお願いします。

まず、内容(1)「建設事業評価の今後の進め方について」、事務局より説明をお願いします。

○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

事務局より、今後の予定、本日の進め方等につきましてご説明いたします。

「【資料1】年間スケジュール」をご覧ください。

今回の第2回は、対象事業につきまして所管局が検討し、各事業の対応方針案をご説明させていただきまので、対応方針案に対して委員のみなさまよりご意見をいただきたいと考えております。また、それらをまとめて1月下旬を目途にホームページ上で公表させていただき、2月頃には、大阪市会への来年度の予算要求と合わせまして、委員の皆様からいただいたご意見を踏まえた、本市としての各事業の対応方針をホームページ上で公表させていただく予定です。

本日は、事業再評価6件が対象となっております。事業の概要は、「【資料4-1】一覧表及び位置図」をご覧ください。

まず、事業番号8番「大阪市公共下水道事業 抜本的浸水対策事業」、次に事業番号1～5番街路事業の5事業の順に進めて参ります。

いずれの事業も前回平成30年度の事業再評価から5年を経過しており、再評価を行うものとなっております。

本日は限られた時間に対して、非常に多くの事業をご議論いただきますが、どうぞよろしくお願い申し上げます。

事務局からは以上でございます。

○座長(清水委員)

ただ今の説明に関して、ご説明のとおりで進めていきたいと思いますがよろしいでしょうか。

そうしましたら、続けて内容(2)「第1回会議におけるご意見・ご質問に対して」について、事務局より説明をお願いいたします。

内容（２）第１回会議におけるご意見・ご質問について（報告）

○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

事務局でございます。それでは、「【資料 3】第 1 回会議でのご意見・ご質問に対して」をご確認ください。

ここでは、前回の有識者会議の際に、みなさまからご意見・ご質問いただいた用地取得について、ご報告いたします。

2 ページ目をご覧ください。前回の会議にて、皆様から、資料にありますとおり、大きく 4 点、ご意見・ご質問をいただいたところでございます。

そこで、この間事業を所管している建設局や、用地取得の交渉を担当する契約管財局に聞き取りを行いまして、その内容をご報告させていただきます。

3 ページ目をご覧ください。建設局の街路事業を例に取りますと、事業全体の流れのうち、②～④が用地取得に関する業務でございます。

この場合、②③を建設局が担当し、④を契約管財局が主に担当しております。契約管財局が主に担当する④の業務の詳細な流れは、4 ページ目に記載しております。

5 ページ目、一つ目のご質問であった用地取得が難航するのはなぜかということにつきましては、先ほどの②～④いずれにおいても取得が難航する事例があり、その具体例を下に記載しております。

6 ページ目、二つ目のご質問である、「長期化する理由の分析・フィードバックや、制度変更」につきましては、「理由が様々であるため、統計・パターン化は困難であるが、長期化する理由について個別の整理については行っている」、制度変更については、「国が定めた補償基準をもとに本市が定めた補償基準に基づいて補償額を算出しており、損失の適正な補償を図る」ことから、過大補償も、過少補償もできない」と伺っております。

また、用地取得は、権利者の財産を侵害することになるため、事業への理解・納得を得られるまで「粘り強く交渉していく」ことが大原則であると聞いております。

7 ページ目、三つ目のご質問である、「内部の方針等」についてですが、例えば街路事業のように複数事業がある場合は、上位計画等に基づいて、事業所管局と契約管財局とがどの事業の取得に注力していくか、ということを適宜調整して進めております。

一方で土地収用制度の適用についてですが、「収用移行の判断基準」を作成・公表しております。適用にあたっては、やはり用地取得は「粘り強く交渉していく」ことが大原則であり、あらゆる努力を尽くしても権利者の理解が得られず、どうしても事業進捗に影響がある場合は、収用移行の検討を行うことになっております。

収用移行にあたっては、事業所管局と契約管財局で調整の上、大阪府の収用委員会に申請を行います。

ただし、収用委員会から収用裁決を得た場合であっても、建物が解体されない可能性もあるなど、裁決を得たからすぐに用地取得できるというものでもなく、やはり権利者合意に基づく契約による解決を

原則としており、土地収用制度の適用は最後の手段である、というのが事業所管局や契約管財局のとらえ方でございます。

8 ページに、収用委員会の概要や本市主体事業における近年の収用事例につきまして、掲載しております。

9 ページ目にまとめを記載しています。

「用地取得は、各場面(地元への事業説明、用地測量、用地・家屋の調査、交渉及び契約)で交渉が難航するが、原因は相手方によりケースバイケースである。」

「用地取得は、権利者の財産権を侵すこととなる(私有財産権の保障に反する)ので、事業への理解・納得を得られるまで「粘り強く交渉」して、権利者合意に基づく契約による解決を原則としており、土地収用制度の適用は最後の手段である。」

「交渉にあたっては、担当者の能力向上や各々の権利者に寄り添った対応を進めている。今後の進め方については、「これまでと同様に事業所管局と契約管財局とで適宜調整し、任意交渉による取得を原則として用地取得を続け、事業進捗を図っていく。」としております。

ご報告内容は以上でございます。

○座長(清水委員)

ありがとうございます。ただいまの説明に関しましてご意見ご質問等いかがでしょうか。

前回いただきました、用地取得が長期化する背景についてご説明いただいたかなと思います。

収用は最後の手段というところで、今日も街路事業の話が後で5件ほど出てきますので、またそのあたりでもお気づきの点がありましたら、ご意見頂戴できたらと思います。

内容（3）事業再評価について

ア 大阪市公共下水道事業（抜本的浸水対策事業）

○座長(清水委員)

それでは次に参らせていただきます。内容(3)「事業再評価について」、まずは「ア 大阪市公共下水道事業(抜本的浸水対策事業)」についてお願いしたいと思います。

それでは 15 分程度でのご説明よろしくお願いたします。

○所管局(建設局下水道部 上塚下水道部長)

建設局下水道部長の上塚でございます。どうぞよろしくお願いたします。

最初に本日説明させていただきます下水道事業の抜本的浸水対策事業というものでございます。大阪市全体の浸水対策事業の一つの事業として本日ご説明させていただくものでございます。

説明させていただく中で、この抜本的浸水対策という言葉を使わせていただいております。先に説明させていただきますと、大阪市の下水道整備というものは、概ね昭和 50 年代初頭に概成という形で大体整備が終わりました。

この時も、今と同じように概ね 10 年に 1 回発生する 1 時間 60 ミリという大雨を対象に下水道整備を進めてきたわけでございますけれども、昭和 50 年代初頭に概成というところまで整備ができておりました。

しかしながら、ちょうど高度経済成長期、大阪の町も大きく進展が図られた時でございます。それによりまして、かつては降った雨が田畑で溜まったり、地面に浸透したりという形で、いきなり下水道に流れてこないような状況にありましたので、当初計画していた下水道管で対応できると計画しておったところが、屋根ができ、舗装が整備され、降ったらすぐに下水道に流れてくるということで、一度に大きな雨を処理しなければならないという形になりました。

これによって下水道の大きな幹線や排水するポンプ場の増強を行う事業がスタートした。これが抜本的浸水対策事業というものでございます。

本日の会議に先立ちまして、現地視察にお越しいただきまして、雨が降り大変なところでしたがありがとうございました。現地の地下まで降りていただけなかったのが我々非常に残念でございますけれども、見ていただいた中でも雨をターゲットにした事業というのが非常に大きなものであるということを感じていただけたのではないかなと思っております。

大阪の町は、地盤が低く、ポンプで排水しない限り、土地に水が溜まってしまうという地形的特徴に加えて、高度な土地利用ということで、浸水が起きれば大きな被害が起きるというリスクを抱えております。

この事業は市民の生命・財産を守る上で非常に重要な事業ということで、我々取り組んできておるのでございます。

この後、具体的な内容につきましては課長の方から説明させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○所管局(建設局下水道部 原田調整課長)

それでは、私建設局下水道部調整課長の原田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

今ご説明のありました、抜本的浸水対策事業ということで、資料に沿ってご説明させていただきます。

資料につきましては「【資料 5-1 再評価調書】と、「【資料 5-2】説明資料」という形になってございます。

あともう一つ、「大阪市下水道事業経営戦略(2021～2030)の概要」ということで説明の中でこういった計画の内容というところを触れさせていただきますので参考でおつけしております。

冒頭で少し簡単に説明させていただきます。大阪市下水道事業経営戦略ということで浸水対策事業を説明する前に下水道事業全体の方を少しご説明させていただきます。

令和3年、2021年から10ヵ年の中期計画ということで、経営の観点、収入と支出をチェックしながら投資計画というのを立てております。

資料にごございますとおり、4つの柱を立てておりまして、老朽化対策ということで機能維持、それと今回の浸水対策、それに地震対策、それと都市環境保全と、この4つの柱を立てまして、事業を進めていくということにしております。

現在、大阪市は古くから下水道整備を行ってきておりますので、老朽化対策が中心、機能維持というところが、10ヵ年の全体事業費4,700億円と書いておりますけれども、その約8割方を改築更新ということで、機能維持の事業にまわしております。

その他が浸水対策という形で、機能アップの事業をやっているといった状況になっております。

冒頭で簡単に下水道事業の全体像を説明させていただきました。

そうしましたら調書の方をご覧ください。事業名につきましては先ほど申しましたとおり、抜本的浸水対策事業ということで、前回の再評価である平成30年から5年目の年度において、なお未着工または継続中ということでございますので今回再評価を受けるものでございます。

1番の事業目的についてでございますけれども、今部長の方から説明がございましたとおりでございます。説明資料2ページ目、3ページ目ぐらいを少しご覧いただきながらご説明させていただきます。

大阪地域は地図上に明記されておられませんけれども、大阪市中心部を縦に縦断する上町台地以外は低平地となっております。地域の約90%が下水道によるポンプ排水をしなければ、雨が排除できないという、雨に非常に弱い地形となっております。

そうしたことから、雨水を市街地から速やかに排除して浸水を防ぐため下水道の役割は重要になっております。

そのため大阪市は古くから下水道の整備に取り組みまして、昭和50年代までにはほぼ概成するに至っております。

しかし、高度成長期から 50 年代にかけて、急速に都市化が進み、降った雨が大量に下水管に一気に流れ込んでくるという事象がございまして、整備した下水道だけでは浸水被害を防ぐことができなくなったということございまして。

昭和 50 年代にいつきの雨で 1 万戸を超えるような大規模な浸水被害の発生がたびたび起こるようになりました。

これを受けまして下水道に流れてくる雨水に対応すべく、新たに下水道幹線やポンプ場を新增設することにより、計画降雨である 1 時間 60 ミリの大雨がおおむね 10 年に 1 度に発生するというところまでございまして、それに対応できるようにすることとし、これを抜本的浸水対策事業ということで事業化したものとなります。

次に調書の 2、3 というところで、事業の内容、事業の概況といったところでございまして。

説明資料のところですが 2 ページ目の地図をご覧ください。大阪市域における抜本的浸水対策事業につきましては説明資料の 2 ページ目に計画図として示しております。

青色が事業完了している部分、赤色が事業中、もしくは今後施工する計画路線となっております、各所でまだ事業を実施している状況でございます。

事業計画につきましては、雨水をポンプ場へ流下させる主要な下水道幹線の整備ということで、約 156 キロメートルの整備と、集水された雨水を河川や海域へ排水する主要ポンプ場の新增設ということで、目標排水能力毎秒 770 立方メートルということで 1 秒間に 770 トンの雨を排出する能力を増強するというところで計画をしております。

総事業費につきましては、約 9,600 億円としまして昭和 56 年度より事業開始してございまして。事業の概況のところですが、令和 4 年度末現在、事業費ベースでの進捗率としまして、73.6% ということで、前回から約 2% 進捗している状況でございます。

整備状況といたしましては、下水道幹線につきましては 156 キロメートル中 118 キロメートルが完成しております。また、主要ポンプ場の新增設につきましては、毎秒 770 立方メートルに対して毎秒 495 立方メートルということで約 64% の進捗になっております。

なお、これまでの投資額につきましては、7,062 億円ということで、事業完了予定につきましては令和 20 年度としてございまして、本事業の事業完了予定並びに総事業費ともに、前回の再評価の時点から変更なしということになっております。

説明資料の 4 ページ 5 ページに現在進めている事業の事例ということで 2 つほど参考にご紹介をさせていただきます。

4 ページ目では、此花区における浸水対策となります、此花下水処理場ポンプ場の整備工事ということで、こちらにつきましては平成 11 年度から進めてございまして、令和 6 年度には完成ということで、もう近々完成を予定しているという状況でございます。

また 5 ページ目では、見学いただいたところでございますけれども、淀川以北の 3 区の浸水対策を進めており、「淀の大放水路」ということで、全体総延長約 22.5 キロメートルの整備を、1,500 億円かけて

進めるということで、平成3年度から事業着手しておりまして、下の図面に示しているとおおり、約11.9キロメートルが完成しておりまして、完成区間につきましては、一時貯留ということで、合計16万立方メートルの雨水をためる施設として、部分供用しているという状況でございます。

見学いただいたところは、この地図の右から2つ目の矢印、事業中と書かれているところでございます。阪急の淡路駅付近の菅原立坑からご見学いただいた十八条処理場の区間約3.5キロの整備を進めているということで、今年度通水予定となっております。完成すれば一時貯留量といたしまして75,000立方メートルのさらなる雨水の貯留ができるということで、大きく浸水対策に寄与する事業となっております。

調書のほうに戻っていただきまして、続いて調書の4番、事業の必要性の評価といったところになります。

事業の目的は先ほど述べたとおりでございますけれども、加えまして近年、全国的にも線状降水帯による集中豪雨が頻発しており、全国各地で浸水被害が多発し、市民生活、社会経済活動に影響を来すなど、浸水被害が激甚化する傾向にございます。

説明資料の7ページに浸水戸数と整備状況との対比のグラフを示しておりますけれども、これまでの抜本的浸水対策事業によりまして、整備当初では、グラフに示すとおり、1万戸を超えるような大規模な浸水被害も頻発していたところでございますが整備が進み、浸水戸数は減少し大きな効果が確認できているところでございます。

また、説明資料の2ページの地図で示しますとおおり、まだ赤い区間、まだ未整備の事業が残る地域におきましては引き続き事業を進め、同様の浸水被害の減少といった効果を上げる必要があるという状況と考えております。

調書に戻っていただきまして、こういった社会情勢等の変化を含めまして、あと定量的な評価といたしまして、費用便益分析というものを実施しております。

その結果、費用便益比、いわゆるB/Cですが、算定したところ2.27ということで費用を上回る便益を確認しております。

こうした状況を踏まえまして、本事業は引き続き必要と考えているところでございまして、説明資料12ページ下段のところに評価の基準を書いておりますけれども、事業の必要性の評価としては、投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合しているというふうに判断いたしまして、評価は「A～C」というような評価としまして、前回から変更なしと整理しております。

なお、費用便益分析の具体的な内容につきましては説明資料の10ページ、11ページのところに紹介しております。少し内容が複雑でございますので、簡単に申しますと、分析に当たりましては国土交通省が作成しております、「下水道事業における費用効果分析マニュアル」というものがございまして、それに従い、全国一律の考え方となりますけれども、総便益、総費用というものを、大阪市の過去の浸水実績、或いは大阪市の地域特性を踏まえた家屋の評価額などを踏まえて算出をしているといった状況となっております。

続きまして、調書の2ページ目裏面でございますけれども、5の事業の実現見通しの評価というところになります。説明資料の方は、13ページの方がそれに対応しております。

資料13ページは現在進捗している事業の実施状況、今後の予定を表にまとめたものでございます。これは令和3年3月に策定した、大阪市下水道事業経営戦略において位置付けられた事業となっております。淀の大放水路の大隅十八条幹線や此花ポンプ場、また此花ポンプ場に接続する下水道幹線、こういったものが令和5年度から令和8年度にかけてすべて完了していくという予定になってございます。

令和8年度末時点での整備進捗率を表します雨水対策整備率につきましては、現在80.1%のところ81.6%ということで上昇することを見込んでおります。

こうしたことから事業実現見通しの評価につきましては、前回と同様に「B」完了時期の見通しがあるというふうに評価をしています。

調書に戻っていただきまして、6番の事業の優先度の視点の評価というところになります。説明資料17ページ、本事業は下水道事業の経営戦略におきまして、重点的に取り組む施策というふうに位置付けられております。

また、現在もお浸水被害が発生していることから、排水能力増強を行う本事業が遅れることによる市民生活への影響は極めて大きい事業というふうに考えております。

そのことから、事業の優先度の視点の評価といたしましては、これも前回と同様でございますけれども、「A」の影響が極めて大きいというところで評価をしています。

調書に戻っていただきまして、続いて7番の特記事項につきましては特にございません。

以上を踏まえまして、8番、本事業の対応方針案ということになります。

説明資料の方は18ページに評価の基準を書いておりますけれども、抜本的浸水対策事業といたしまして、下水道幹線やポンプ場の施設整備が進んでいる地域では、浸水被害が減少するなど、事業効果が見られています。

一方で、本事業において施設整備が相対的に進んでいない地域もまだ存在しているということで、そうした地域では今なお浸水リスクが高い状況となっていることから、市域全域が市街化された大阪市におきましては、市域を一様に浸水対策のレベルをアップさせるという、抜本的浸水対策事業を引き続き進める必要があるということとしまして、評価は前回と同様に、「B」の予算の範囲内で着実に継続実施をする事業という評価をいたしております。

最後に調書の、9番、今後の取り組み方針案のところについてでございます。

記載のとおりでございますけれども、浸水対策事業といいますのは、市民の安心安全の確保の観点から、必要性の高い事業でございます。大阪市下水道事業経営戦略に基づきまして、予算の範囲内で引き続き事業継続することとし、まずは現在実施している工事を着実に進め、令和8年度までの雨水対策整備率81.6%を目指すこととします。

また、記載にはございませんけれども、最近の動向といたしまして、近年、気候変動の影響といわゆる地球温暖化でございますけれども、この影響で将来の降雨量の増加というのが見込まれております。こうした状況を踏まえまして、国でも法改正がなされまして、下水道による浸水対策事業におきましても、現在の計画、目標降雨、大阪市では1時間60ミリという大雨でございますけれども、これに対して将来の増加分、これを国の方では1.1倍というふうに示しておりますけれども、これに対応できる施設整備の計画を新たに策定し、実施していくということが求められているところでございます。

こうしたことを受け、大阪市におきましても、昨年度から検討を進めておりまして、令和6年度に新たな浸水対策計画の策定に向けて今現在検討を進めているという状況でございます。

この新たな浸水対策計画の検討に当たりましては今回説明しました抜本的浸水対策事業における未整備となっている事業につきましても再度評価することになり、その結果を踏まえた上で新たな計画に包含していくと考えてございます。

従いまして、本事業は長期にわたる事業でございますけれども、次回再評価に当たりましては新たな浸水対策計画のもとで評価されるというふうに想定しております。

またその際の評価のあり方につきましても、現在、市域全体の事業を一括で評価している形でございますけれども、街路事業や公園事業と同様に、個別事業ごとに事業評価を行うといった方向で検討を進めていきたいと考えてございます。

説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○座長(清水委員)

ご説明ありがとうございました。事業再評価は継続中の事業について必要性・実現性・優先度の3つの視点による評価結果を踏まえ、事業所管局から提案されました、対応方針案の妥当性について判断をいただくものです。

ただいまのご説明につきましてご意見ご質問等いかがでしょうか。

○委員(佐藤委員)

佐藤でございます。ご説明ありがとうございました。

ちょうど説明資料で言うと7ページに当たるところを拝見しておりまして、雨水対策整備が昭和58年から始まっていて、明らかに浸水戸数が減少しているという点は大きな成果を上げているということでした。それもこれも非常に大規模な事業を粛々と進めてくださった成果としてあらわれているという点は高く評価して参りたいと思います。

その上で、浸水対策が非常に重要であるという点はもう疑いのない部分ですが、三つ質問させていただきます。

一つ目が、経営戦略の中で、ちょうど課題に適切に対応する4つの施策の中に「浸水対策約380億円」という数字が出ております。

2021年からの10年間のプランとしての浸水対策という扱いだと思いますが、10年分で380億円だとして抜本的浸水対策は今回の評価事業の規模からいくと非常に小さい数字に見えます。ポンプ場など別建てのものはここに入っていないのかどうか、或いは支払いのタイミングが違うから、こんなに小さい数字で出てくるのか、この経営戦略の中での浸水対策と、今回評価しているものが、どの程度かぶっているのか、簡単にご説明いただけたらと思います。

二つ目ですが、施設整備が進んでない地域においては、引き続き抜本的浸水対策が必要であると繰り返し主張いただいている、当然ながら1時間当たり60ミリを超える大雨に対応できるとお話をいただいていると思いますが、経営戦略の中でこの浸水対策のところでも、「計画降雨に対する安全の100%達成」と書かれているということは、2030年までで抜本的浸水対策が終わるように見えてしまうので、整合性がどうなっているのか気になりました。

三つ目、未整備地区で浸水対策が必要という理由をもう少しお聞きしたいのですが、未整備だから浸水戸数がまだ出てしまっていて、「だからこそ昔から計画している設備を新たに作る必要がある」という理解なのか、「そもそも浸水が最近減ってはいるものの、浸水が起きている地域とは別だが、計画したから安心安全のために作っておこう」という意味なのかという点について、お金の限りがある点と、浸水が起きている地域には、大雨が降った際のための整備、或いは高度な技術を取り入れたものが、より必要なのかどうか、評価という意味でもちょっと知りたいと思っていて、三つご質問させていただきま

○所管局(建設局下水道部 原田調整課長)

ありがとうございます。

1点目でございます。経営戦略で10年間380億円ということで、非常に事業費が少ないということです。今現在10ヵ年の事業計画ということで計画を定めております。浸水対策事業につきましては、より長期の計画として抜本的浸水対策事業というのが全体計画といった形で存在しております。

その全体事業から切り出しをして、この10ヵ年で何をしてというのを決めてこの経営戦略の方にその他の事業と合わせて事業化しているという状況です。

結論から申しますと、今現在この380億円に入っているのは、現在進行している令和8年度までに終わる事業が含まれておりまして、それ以降この次に新たに着手する事業は現段階でまだここに反映できておりません。

これにつきましては経営戦略の方も適宜見直しております、今現在は次の浸水対策事業をどこから着手するのかを検討している状況でございます。

ですので、全体計画のうちのごく一部が入っているという状況でございます。なので、今後追加するにあたりましては、事業費の規模が多額になりますので、事業経営が成り立つかどうかを確認しながら、計画を定める判断をしております。そういった新しい計画に対しては慎重に検討を進めているところでございます。

2点目、これも経営戦略の方でまどろっこしい指標がありまして、「浸水安全度 100%達成」という文言がございます。これは、抜本的浸水対策事業の指標である「雨水対策整備率 80%」とは違う指標でございます。

これは下水道事業にて浸水対策を進めている一方で、町の再開発などで、例えば民間施設に貯留、要は下水管に流れる雨水を少しでも溜めておくとか、そういう流出抑制的な施設が、開発に伴って町の中に数多く設置されてきております。

そうしたことによりまして、本市以外の担い手が行っている浸水対策に寄与する効果を評価して足し合わせていくと、より高いレベルに実は来ているのではないかとということであり、市民の側に立った時の肌感覚に近くなるように、大規模な浸水対策以外にも浸水に寄与する事業の効果をすべて足し合わせるようなことをいたしまして、それを浸水安全度という指標で表現しております。

他力本願的なこともございますけれども、他の力もお借りしながら、住民の安全度に対する目標を一刻も早く達成していこうという形で、経営戦略上でお示しております。

ですので抜本的浸水対策事業を 2030 年までに全部やり切るといったようなものではないということでございます。

○所管局(建設局下水道部 上塚下水道部長)

補足させていただきますと民間が行っている抑制施設もありますが、それだけではなくて浸水が起きている場所に大きな施設を作ろうとすると時間がかかりますので、ピンポイントでもう少し効果を早く出すということで、我々も数千トン規模の貯留施設を作ったり、それから低地で水が溜まりやすい場所では、局所的にその水を川に排出したり、大きな幹線があるところまで持っていくことのできるポンプをつけたりと、局地的な対策も同時に取り組んできておりまして、そうしたものの施設の効果もしっかり評価した上で、60 ミリの雨が降ったときにどうなるのかという視点で出した指標が、経営戦略に載っているものでございます。

最近局所的で短時間の大雨が非常に多くなっておりますけれども、市域で見れば大きな範囲で降ってしまうような雨に対しても大きな効果を発揮する抜本的対策と、そういう局所的対策というのは少しターゲットが違ってくるので、両方必要だというふうに考えて取り組みを行っているところでございます。

○所管局(建設局下水道部 原田調整課長)

最後の質問のところ、未整備のところに対しての必要性でございますが、下水道の整備の成り立ちの部分で少し説明させていただきましたが、まず、市街化される前の田畑が多い状況で、下水管の計画を立てて、それは一定概成しましたが、そこから市街化、要はアスファルト舗装で一気に下水管に流れるという状況に変化しております。

そのため、元々想定した 1.5 倍ぐらいの雨水が一気に下水管に流れてくる状況になることが想定されています。市内全域で 50% 増の下水管を作っていないといけない。一方で、ちょっとアンバランスであるということで、それを解消するためにこの抜本的浸水対策事業というのを計画してございます。

委員ご指摘のとおり、どうしても市内の窪地であるとか、高台であれば浸水しないところとか、凸凹ありますので、浸水しやすい、しにくい、ありますけれども、まずは市内全域で同じ雨が降った時の雨水をまず市街地から川や海に排除する、こういったことを 60 ミリの大雨に対して市内全域同じレベルまで持っていこうということですので、未整備のところにつきましてはまだ対策が弱いという状況でございます。そういった地域の中で、窪地など、より水がたまりやすい部分につきましては、他の地域よりは浸水リスクも高いという状況がまだ残っていますので、引き続き整備を進める必要があるのかなということでございます。

○委員(佐藤委員)

ありがとうございます。

最後の浸水リスクが高いっていうのは、イコール浸水被害が起きているという理解でよろしいのでしょうか。

○所管局(建設局下水道部 原田調整課長)

そうですね。雨の降り方も一緒ではございませんので、強い雨が同時期に大阪市全域で同じ雨が降るということではございませんので、なかなか比較はできませんけれども、やはり大雨が降った時の浸水は残っているという状況であります。

○委員(佐藤委員)

長い期間の計画で粛々と進めてきたというときに後回しになっている地域は、その意味では緊急度合いが一定他の整備が終わっている地域よりは当時は低かったというエリアと理解したのですが、それは違いますか。

○所管局(建設局下水道部 原田調整課長)

やはり浸水が多く起きているところ、或いは浸水しやすいところの優先度を高め、順番に整備をしてきております。

ですので最初に評価した時に相対的に緊急度合いが低かった部分が最後残ってきているということでございます。

ただ、一旦整備をしてしまいますと、対策率がゼロから 100% になりますので、逆に浸水が相対的に起こりにくいような地域が残ってますけれども、そういったところは結果的には弱いまま残っている状況であります。

○委員(佐藤委員)

次回以降の評価の際には個別のルートごとという点もすごくそうだなと思いながらお話を聞いておりました。

要は、着工する前から様々な計画を立てて準備をしている中で、やると決めた段階で、もう止めましょうという話はないという形にはなりますが、それであるからこそ必要性とか、今から準備しないといけないという点を強く主張していただければ、浸水対策や雨水整備というのは比較的国から財政的な支援を得やすい状況なので、進めていただいたらいいと思うのですが、一方で、雨水整備は全額公費なので、使用料に反映されないから、上に言ったらお金が降ってくるという前提で計画をされてしまうと、また無駄って言われてしまい、皆さんの努力が無になってしまう部分があるので少し余計なことを申しました。ありがとうございました。

○座長(清水委員)

ありがとうございます。他いかがでしょうか。瀬木委員どうぞ。

○委員(瀬木委員)

瀬木です。ご説明ありがとうございました。

費用便益分析についてお伺いします。こちらの便益総額ですが、要は施設の整備の有無によってどれぐらい被害を軽減されるかということで算出されていると思うのですが、こちらの便益は、まだ未整備の施設を整備した場合の効果を示しているのか、それともこの事業全体を通じての整備効果、要は過去のものも含めて算出しているのか教えていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

○所管局(建設局下水道部 原田調整課長)

便益の算出方法につきましては、今ご質問あった後者の方で、全体の事業として評価をしてございます。

もう一つ、概算の算出になりますが、雨水対策整備率 80%を加味しまして今が約全域 8 割ができているというような評価で、0 から 100 に向かうための 80 という段階で評価をしている状況でございます。

○委員(瀬木委員)

では、この便益は将来の整備の便益はまだ入っていないということでしょうか。

○所管局(建設局下水道部 原田調整課長)

そのとおりでございます。

○委員(瀬木委員)

わかりました。

これまで整備されてきた事業の重要性と、非常に大きい効果を上げているということについては、大変わかりやすく説明していただいたのですが、先ほど佐藤委員のご質問とも関係しますが、今後の未整備地域の整備効果についても、何らかの形で評価ができると、より事業の重要性がわかりやすく説明できるのではないかと考えました。

例えば、先ほど線状降水帯という話がありましたけれども、10年に1度程度の頻度で発生する線状降水帯がもしこの地区で起きた場合に、まだ未整備の施設がない場合とある場合で、どの程度浸水の面積が減るのか、或いは浸水戸数が減るのかという形が、便益評価が難しいのかもしれませんが、もし可能であればそういったものがあると、未整備の施設についても、粛々と進めていくべきなんだということで、市民や政策担当の方に、より深く伝わると思っています。そういう方法はあるのでしょうか。

○所管局(建設局下水道部 原田調整課長)

その点につきましては、最後にご説明させていただきましたとおり今後の評価のあり方といったところで、これはマニュアルにあります。過去の浸水実績から市内の一戸当たりの被害額を概算で出し、超概算という形で算出をしているという形になってございます。

それともう一つやり方がございまして委員ご指摘のとおりシミュレーションです。シミュレーション技術が発達してきていますので、それを用いて、ビフォーアフターで評価していくというやり方がございます。

この方法を用いますと個別の事業が評価できることとなりますので、今後、新しい計画ということで、冒頭説明させていただきましたけれども、それに合わせてよりわかりやすい説明をできるような評価に変えていきたいと考えております。

○座長(清水委員)

ありがとうございます。他いかがでしょうか。

令和8年に雨水対策整備率81.6%という指標を出していただいています。この根拠を教えてください。

○所管局(建設局下水道部 原田調整課長)

市内全域において一つの幹線やポンプ場を作った場合にその対象とする面積区域を指定しており、その面積区域の部分が整備率100%になったという形で、100%になった面積を積み重ねて本市全体の面積から割るといった形になります。つまり、面積比率でこの整備率を出してございます。

令和8年までに終わる淀の大放水路の大隅十八条幹線、こういったところの完成する面積を評価いたしまして、パーセンテージでは1%程度でございまして、上昇がみられるということです。

あともう一つ、大隅十八条幹線が、計画上では、最後は海に放流するポンプ場を作る計画になっていますが、今回の令和5年の段階では、まだポンプができませんので暫定貯留ということで、100%から少し減じる形の評価をするということで、効果が少なく、その結果、あまり増えないという評価になっております。

○座長(清水委員)

ありがとうございます。

ご説明いただいた資料の13ページ、この3つの事業が完成した場合には、81.6%というのが達成できるよということでこれを目指していただくということですね。ありがとうございます。

他、ご意見ご質問等いかがでしょうか。吉田委員どうぞ。

○委員(吉田委員)

ご説明ありがとうございました。

参考資料で、地震津波等への対応と書いてありますが、今のご説明だと、どちらかというと雨水に対する対策ということで理解しました。その一方で、ハザードマップを見ると市内では南海トラフ等で河川が氾濫して水に浸かる箇所があります。地震津波への対応効果は、今回の事業評価で考慮されているのかどうか教えてください。

B/Cのところでありましたけれど、どういった効果が含まれているのか、この地震津波等への対応が入っているかどうかについて簡単に教えてください。

○所管局(建設局下水道部 原田調整課長)

今の費用便益の評価につきましては、あくまで大雨が降った際の内水氾濫の評価のみで便益を計算しております。従いまして津波や、河川氾濫の被害に対する抑止効果といったところは評価に入れておりません。

ただし、津波や河川氾濫は被害規模が大きいですが、それに対してもポンプ場の排水能力が高まると、浸水被害を早期に解消するなどの効果があり、評価には入れておりませんが、プラスの効果は十分あると考えております。

○委員(吉田委員)

ありがとうございます。

ハザードマップ等にそういったことが全く反映されていないと思うので、おそらく計算等されていないのだと思いますが、下水道の効果として非常に大きいものがあると思いますので、便益の計上を、ぜひ今後検討していただきたいと思います。以上です。

○所管局(建設局下水道部 原田調整課長)

承知しました。

○座長(清水委員)

吉田先生ありがとうございました。他いかがでしょうか。

そうしましたら限られた時間で申し訳ありませんが、この調書につきまして、ご意見・ご判断をお願いしたいと思います。

皆様のご意見聞いていますと、浸水対策が必要というところは十分お認めいただいているのかなと思います。その中で粛々と進めていく必要性があるところについても大きなご意見はなかったとお聞きしましたがよろしゅうございますか。

そういたしましたら調書については「妥当」であるという形でよろしいでしょうか。はい。ありがとうございます。

ただ、ご意見いろいろ頂戴しました中で、経営戦略との絡みがわかりにくいという点であったり、今後のシミュレーションであったり、内水氾濫以外の災害時との絡みなど、いろいろな視点からご意見頂戴いたしましたので、今後新たに計画を立てられる際には、その辺りもぜひご検討いただきまして、わかりやすい計画、判断しやすい事業になるようによろしくお願ひしたいと思います。ありがとうございました。

イ 東野田河堀口線（大手前）整備事業

ウ 尼崎平野線（山王）整備事業

○座長(清水委員)

そうしましたら議事を進めてまいります。

事業再評価「イ 東野田河堀口線(大手前)」と「ウ 尼崎平野線(山王)」につきまして、一括で大体 20 分ぐらいでご説明をお願いします。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

建設局道路河川部街路課長の橋田でございます。よろしくお願いいたします。

今回ご議論いただきますのは、「【資料 4】事業再評価対象事業一覧表」の 1 番から 5 番の街路事業でございます。

今回 D 欄の全体事業費と E 欄の完了年度について変更を行っておりまして、建設局では、令和 3 年度より公共事業を進めていく中で発生する事業費増加や、事業期間の延長に関するリスクを事前に把握することで、発生した場合の影響を最小限に抑制することを目的に体制強化を図っておりまして、より一層のリスク管理の徹底とこれを局内で共有する取り組みを進めているところでございます。

今回の再評価の議論にあたりましては、既に顕在化している、或いは今後想定される増額等のリスクにつきまして、検証を実施して参りました。

顕在化している増額リスクにつきましては、今回の再評価における街路事業費に見込んでおりまして、この表中の 3 番目、豊里矢田線(鳴野・蒲生)を除きます 4 路線について変更をいたしております。

なお、今後想定される事業リスクについては、事業完了までの期間に発生する予測不可の物価上昇などの事業費増嵩リスクや、工程遅延リスクに注視して、今後とも各事業の進捗管理と合わせてリスク管理の徹底に努め、リスク顕在化の可能性が高まった場合には、速やかに見直しを行ったうえで、全体事業費に反映させていくこととしており、今回の事業費変更には含めておりません。

また、工程遅延リスクの顕在化につきましても、前回の再評価より変更している路線が 4 番の正蓮寺川北岸線を除きます 4 路線でございまして、それぞれ完了年度を延伸しております。

これら事業費増及び事業期間の延伸の理由につきましては、個別の路線調書にてご説明をさせていただきます。

それでは、各路線の全般に関わります、上位計画につきまして簡単にご説明させていただきます。

「【資料 6-1】別冊資料」をご確認ください。

1 ページ目の表に、今回の対象路線と各上位計画との関連についてマトリックスで表しております。

2 ページ目には、「都市計画道路の整備プログラム」の概要をお示しております。これは、今後の都市計画道路の整備の進め方と当面 10 年間の各路線の整備見通しを示すため、平成 28 年 9 月に策定したもので、その後、策定から 5 年が経過しました令和 4 年 3 月には、今後の都市計画道路整備の財源確保の見通しや用地取得、関連事業の進捗状況等を踏まえ、事業中の各路線及び未着手路線の整備

見直しについて見直しを行っております。対象路線を含め、街路事業にあたっては、このプログラムをもとに事業を進めることとしております。

3 ページ目、「密集住宅市街地整備プログラム」でございます。この中で、市内の密集市街地のさらなる防災性向上を図るため、ハード対策の一つとなる都市計画道路を、災害時、延焼遮断や救助・消防活動及び避難の空間のために必要な防災骨格路線として位置づけ、その整備を推進しているものです。本プログラムの整備目標の1つとして、令和12年度末までに、優先地区の防災骨格形成率を83%以上確保することとしております。今回対象となっている事業番号2番の「尼崎平野線(山王)」がこれに該当します。

次に、4 ページ目には、「大阪市地域防災計画」に基づく「避難路」及び「広域緊急交通路」を示しております。それぞれ市内の幹線道路が位置付けられており、「避難路」は、3番の「豊里矢田線(鳴野・蒲生)」、4番の「正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)」、5番の「尼崎堺線(住之江)」が、また「広域緊急交通路」については、2番の「尼崎平野線(山王)」がこれに該当しています。

5 ページ、6 ページに無電柱化関連の計画をお示ししております。まず「大阪市無電柱化推進計画」は、平成28年12月16日に施行された「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、平成31年3月に「大阪市無電柱化推進計画」を策定し、「都市防災機能の向上」、「都市魅力の向上」、「歩行者空間の安全・快適性の向上」という基本的な方針のもと、無電柱化を推進するものがございます。

今回対象の都市計画道路については、全路線とも推進計画の対象として電線共同溝の整備を行うこととしております。

また、6 ページの「整備計画」ですが、これは、無電柱化推進計画の基本方針に基づき、令和10年度までに無電柱化を完了する整備路線を選定し、平成31年3月に取りまとめたもので、1番の「東野田河堀口線(大手前)」、2番の「尼崎平野線(山王)」がこれに当たります。

以上、上位計画についてのご説明を終わります。

それでは、個別路線の調書の説明に移らせていただきます。

資料4に位置図を入れた大阪市全体の位置図を示しておりますが、全体の場所につきましては、こちらの方でご確認をお願いいたします。

次に【資料6-2】でございますけれども、こちらは事業再評価調書ということで、路線ごとにまとめてございまして、これらの調書の内容につきまして、【資料6-3】、パワーポイント形式のものでございますけれども、こちらに説明資料ということでまとめさせていただいてございます。

各路線の説明についてはこの説明資料を用いまして、ご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。

まずは、事業番号1の東野田河堀口線(大手前)です。【資料6-3】をご覧ください。1 ページ目には、当該区間の「位置図」を示しております。

3 ページ目の「事業目的」についてご説明いたします。本路線は、都島区の国道1号から天王寺区の玉造筋線までの延長約5.8km、幅員27mで計画された路線で、大半の区間は整備され、上町筋として供

用しております。

当該区間につきましては、沿道に学校や病院等が立地し通学路にも指定されていることから、歩行者等の安全性の向上、自動車交通の円滑化及び電線類の地中化による防災性の向上を図ることとしております。

4 ページ、5 ページには「事業内容」をまとめております。

6 ページ以降に「事業の概況」として、進捗状況や経過、今回の変更点等についてまとめております。現在の事業の進捗状況についてですが、6 ページ目の下図に黒塗りで用地取得済み箇所、斜線が残用地取得物件でございまして、用地取得率は 49%、事業費ベースの進捗率は 61%となっております。なお、残用地については、国の各省庁の機関がある合同庁舎用地となっております。

7 ページには、前回再評価との比較表を掲載しております。前回からの変更点としては、完了年度の延伸と事業費の増嵩となっております。前回再評価時は令和 6 年度としておりましたが、用地交渉において、権利者である国との協議に時間を要し、完了予定年度での完了が困難となったため、令和 10 年度に変更をしております。また、総事業費については、22 億円から 26 億円へと増額しております。

8 ページには、事業スケジュールを、9 ページ目には、変更理由と内訳をまとめております。事業期間については、用地取得の遅れで 3 年の延伸、追加工事等による期間延伸で 1 年、合計 4 年の延伸となります。事業費の増額理由については、無電柱化整備計画に位置付けたことによる電線共同溝工事費と設計等を進めていく中で、拡幅部分にかかる歩道橋の改良費用が想定よりもかかることが判明したためでございます。

11 ページ以降に、本事業の評価として、必要性や実現性、対応方針を取りまとめております。

まず、11 ページの必要性の視点ですが、本事業については、自動車交通の円滑化に加え、当該区間の現道の歩道幅員が狭く、交通安全上の課題から、歩行者等の安全性の向上を図るための道路拡幅や、防災拠点までのアクセスルートとして、都市防災機能の向上を図るための電線共同溝整備を行うため、必要性は高いものと考えております。さらに、費用便益分析の結果、1.77 と費用を上回る便益が確認でき、事業の必要性ありとしております。

次に、14 ページの実現性の視点ですが、用地取得率は 50%に満たないものの、残る用地は国有地 1 件のみで、基本的には合意に達し、現在は補償内容等の交渉を進めているところです。また、事業費については、重点的に財源が確保できる交付金にて事業を進めており、評価を「A」としております。

また、15 ページの優先度の視点ですが、「都市計画道路の整備プログラム」や「無電柱化計画」にも位置付けられるなど、重点的に整備を推進する路線であり、評価を「A」としております。

以上を踏まえて、今後の対応方針としては、「事業継続(A)」とさせていただきます。

最後に、今後の取り組み方針ですが、17 ページにも記載しているとおり、本路線の事業の必要性や優先度を踏まえ、残る 1 件の国有地の用地買収を早々にまとめていくとともに、引き続き事業費の確保に努め、令和 10 年度末までの事業完了に向けて重点的に実施して参りたいと考えております。

続いて、尼崎平野線(山王)についてご説明させていただきます。

【資料 6-5】を用いてご説明させていただきます。

2 ページの地図は先ほどの説明どおりでございます。

3 ページに事業目的をまとめております。

本路線の位置付けでございますけれども、この尼崎平野線(山王)につきましては国道 20 号及び国道 43 号にかかるものでございまして、尼崎市境から八尾市境に至る延長約 16 キロメートル、幅員 40 メートルの幹線道路でございます。

大阪市地域防災計画において広域緊急交通路に位置付けられているとともに、密集住宅市街地の中でも、重点的に整備が必要な防災骨格を形成する路線であり、当該区間の整備により、周辺道路の交通の円滑化や阪神高速阿倍野ランプへのアクセス性の向上、さらには密集住宅市街地における防災性の向上を図ることとしております。

4 ページ 5 ページ目は事業内容ということで、これも割愛させていただきます。

6 ページ以降は先ほど説明いたしましたように、事業の概況としてまとめております。

進捗状況でございますが、用地取得済み箇所と斜線の残用地を図示させていただいてございます。現在の用地取得率につきましては 61%、事業費ベースの進捗率は 50%となっております。

続きまして 7 ページ目でございます。前回再評価との比較表を掲載しております。前回からの変更点としては、完了年度の延伸と事業費の増嵩となっております。前回再評価時は令和 7 年度としておりましたが、用地交渉において、権利者との協議に時間を要し、完了予定年度での完了が困難となったため、令和 12 年度に変更をしております。また、総事業費については、47 億円から 48 億円へと増額しております。

8 ページ目には事業スケジュール、9 ページ目には変更理由というふうに内訳をまとめさせていただいております。

まず事業期間につきましては、用地の取得の遅れということで、5 年の延伸を行っており、完了年度を令和 12 年度といたしております。また事業費の増額理由につきましては、人件費や原材料費等の上昇に加えまして、無電柱化計画に位置付けられたということによりまして、電線共同溝の工事費を追加したためでございます。

11 ページ以降に、本事業の評価として、必要性や実現性、対応方針を取りまとめております。

まず、11 ページの必要性の視点ですが、本事業については、自動車交通の円滑化に加え、歩行者等の安全性の向上を図るための道路拡幅や、都市防災機能の向上を図るための電線共同溝整備を行うなど、必要性は高いものでございます。さらに、費用便益分析の結果、1.71 と費用を上回る便益が確認でき、事業の必要性ありとしております。

次に 14 ページの実現性の視点でございます。用地取得率は 60%を超え、残りの一部は阪神高速道路等の公的機関であり、前向きな協議を進めているため、残りの一部地権者との交渉に時間を要しておりますが、引き続き粘り強く交渉し用地確保を図っていきたいと考えております。また、事業費につきましては、補助事業として採択され、継続した財源が確保できていることから、評価を「A」とさせていただ

ております。

また、15 ページの優先度の視点でございますけれども、この事業は、都市計画道路整備プログラム、それから密集住宅市街地整備プログラム及び無電柱化計画にも位置付けられているなど、重点的に整備を推進する路線でございます。評価を「A」とさせていただきます。

以上を踏まえまして 16 ページにあります、対応方針案でございますけれども、今後の対応方針としましては「事業継続(A)」というふうにさせていただきます。

最後に、今後の取り組み方針でございますけれども、17 ページにも記載しておりますように、本路線の事業の必要性、優先度を踏まえまして、引き続き未買収地の用地取得に向けた交渉を粘り強く続けるとともに、事業費の確保に努め、令和 12 年度末までの事業完了に向けて重点的に実施して参りたいというふうに考えております。

以上で、事業番号 1 と 2 の説明を終わらせていただきます。

○座長(清水委員)

ご説明ありがとうございました。ただいまのご説明につきまして、ご意見ご質問等いかがでしょうか。

○委員(佐藤委員)

佐藤でございます。

事業費の増額の理由についてですが、理由が「人件費、原材料費の高騰」ということでどちらの事業も、プラス 0.1 億円計上していますが、事業規模が違う中で、人件費と原材料費の高騰が同じ金額でとなっているのは、端数の違いだけのレベルなのか、事業費に 2 倍近くの規模の差があるのに、費用が同じなのはなぜか教えてください。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

いずれの事業も事業延長は 300 メートル程度ですが、事業費が大きく違いますのは、主に用地補償費が違っているということでございます。どちらの路線も、工事費は同等の額を見込んでおりますので、今後の人件費上昇や物価上昇の状況を踏まえますと、端数の違いはございますけれども、1,000 万程度の増額となるということでございます。

○委員(佐藤委員)

ありがとうございます。

○座長(清水委員)

ありがとうございます。他いかがでしょうか。

私の方から、2 事業の財源ですけれども。

東野田河堀口線(大手前)の方については「重点的に財源の確保できる交付金」である、尼崎平野線(山王)の方については「補助事業として採択されている」ということですが、今後の取り組み方針としては、「事業費の確保に努める」と説明をいただいております。

これは「安定的にある」から、今「A」でご説明いただいたのかなと思うのですが、対応方針としてそれでもやはり「確保に努める」ということが必要になるということになるのか、それともある程度確保が担保されているものなのかいかがでしょうか。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

まず、尼崎平野線(山王)は、密集市街地における防災骨格路線の整備にかかる補助事業ということで、交付金事業とは違う種類のものを確保いたしまして、これも継続的に国からも補助金をいただいておりますので、これからも安定的に事業が進むものというふうに考えてございます。

それから、東野田河堀口線(大手前)では、交付金の中でも「まちなかウォークアブル推進事業」という位置付けで重点的に配分いただいておりますので、今後も安定的に財源確保できるというふうに考えてございます。

○座長(清水委員)

安定的ではあるけれども、今後ともやはり事業費の確保ということには努めていただかなければならないということでしょうか。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

そうですね、国との協議もありますし、国の財源の制約もあり、必ずしも確約できたものではございませんので、そこは毎年の予算要求の中で強く要望していくということになるかと思えます。

○座長(清水委員)

ありがとうございます。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。費用便益分析の項目についてお伺いします。

どちらの事業も、「交通事故減少便益」がマイナスとなっておりますが、どちらの事業も「交通安全の円滑化に資する事業」であるにも関わらず、便益がマイナスであるのはどういった理由でしょうか。

○所管局(建設局道路河川部街路課 安永係員)

街路課の安永と申します。先ほどのご質問の件につきまして、交通3便益の算出に当たりましては、やはり交通量が一番のキーになってくるところでございます。

整備されることにより、交通量が増加するような路線に対しては、交通事故の発生が増えてしまうケースもございます。ですので、便益という観点ではマイナスにはなりますが、それはあくまでも車両に対しての評価ということでございます。

定量的に交通3便益で見ますとマイナスにはなっていますが、各路線とも「歩道の拡幅」や、「交通安全対策」を実施していきますので、安全対策に資する整備になるとご理解いただけたらと思っております。

○委員(瀬木委員)

ありがとうございます。

そういった歩道が拡幅されることによる安全性の向上については歩行者便益に反映されているということでしょうか。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

今回、全般的に見直している歩行者の安全性・快適性の向上便益で安全性という一つの側面は拾えているのかなと思っております。

○委員(瀬木委員)

ありがとうございます。

○座長(清水委員)

ありがとうございます。他いかがでしょうか。では吉田委員どうぞ。

○委員(吉田委員)

吉田です。2つありまして、1つは、計画当初と事業進捗している現在で、道路構造令等が変わるとか、新しいガイドラインが出てきていて、道路断面構成が変わっているのではないかと思います。にもかかわらず、当初の計画断面に基づいて、国が示している基本的な項目だけで便益評価している点に疑問があります。もう少し実態に即した評価とする場合には、断面の変更等によって、沿道の安全に資するというようなことが便益として、あるのではないかと思います。

具体的には、例えば自転車は、当該区間において交通量としては相当あるのではないかと思います。道路断面構成に関連して、昔は考慮されていなかった車道通行自転車の安全性が、現在考慮できるようになってきた、というような変化があります。

今回の評価は昔の基準による評価となっているので、もう少し実態に合わせて評価していただけないかと思います。他にも、例えば事故の話もそうですが、狭い区間を広くしたら交通量の増加によって交通事故の数も増えてしまうこととなりますので、事故リスクとして評価するとか、もう少し多面的な評価を

便益として考慮していくべきではないかということがまず1点目です。

それともう1点は、事業評価のところで特に道路事業を他の事業と比較する中で、建設資材等の高騰により事業費が膨らむということについては、この原因は用地費の上振れがほとんどで、それ以外の部分にも原因があるのか、再度確認させていただきたいと思います。

1点目はコメント的なところなので、もう少し実態に合わせた評価にさせていただきたいという要望ということでご理解いただければと思います。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

ありがとうございました。1点目、費用便益比の考え方ですが、先生がおっしゃるとおり非常に苦慮しているところもございませう。

過去交通3便益で評価している中でやはり限界があるということと、それからご指摘ありましたように、道路の使い方も変わってきているという中で、便益をどう見るかということは、今後の課題として我々も認識しておりますので、どう評価していくかということについては、今後も引き続き研究していきたいなというふうに思っております。ありがとうございます。

それから2点目の事業費の増額でございます。近年、用地費の動向につきましては地域差がございまして、地価が上がっているところと、それからそれほど変わらないところがあつてなかなかすぐに把握するのが難しいものがあると思っております。

今回ご議論いただいている路線につきましては用地費の上振れという意味ではあまり懸念するところではないかなというふうに思っております。

○吉田委員

ありがとうございました。2点目は、街路事業の場合には用地費の変動リスクが事業費変動リスクのかなり大きな部分を占めるという理解でよいでしょうか、という確認です。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

おっしゃるとおりでございます。特に街路事業につきましては、用地を取得して進める事業ということでありますので、やはり用地費の上振れ下振れというところで、事業費の変動要素が大きいというところでございます。

○委員(吉田委員)

はい。ありがとうございます。

○座長(清水委員)

ありがとうございます。1点目の費用便益分析のところに関してはおそらく前の座長からもそういった

宿題が出ていたかなと思います。

国のマニュアルに基づいてやっていただくのは、一番ベースにあるかと思いますが、その土地ならではの付加価値や、最近ですと歩道空間の魅力向上というところが便益として見ることはできないのかと、非常に難しいということは聞いておりますけれども是非ともそのあたり、先ほどコメントいただきましたとおりご研究いただいて、なにかしら大阪独自の便益の計上がぜひできればいいなということを期待しております。

他いかがでしょうか。そうしましたら調書を確認していただきたいのですが、東野田河堀口線(大手前)と尼崎平野線(山王)の2事業につきましては、今後「事業継続(A)」ということよろしいでしょうか。

それぞれ防災機能向上であるとか、歩道拡幅による機能向上ということも十分に期待できるのかなというふうに判断をいたしまして調書のとおりで「妥当」ということにいたしますが、よろしいでしょうか。

そうしましたら、これらの事業につきましては、対応方針案に対して「妥当」という評価で、お返しをさせていただきます。ありがとうございました。

工 豊里矢田線（鳴野・蒲生）整備事業

オ 正蓮寺川北岸線（伝法・伝法東）整備事業

カ 尼崎堺線（住之江）整備事業

○座長(清水委員)

それでは続きまして「エ 豊里矢田線（鳴野・蒲生）」「オ 正蓮寺川北岸線（伝法・伝法東）」「カ 尼崎堺線（住之江）」、こちらについて一括で大体 20 分ぐらいでご説明をお願いします。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

それでは事業番号 3 番豊里矢田線（鳴野・蒲生）でございます。【資料 7-2】をご確認ください。

2 ページ目につきましては位置図ということでございます。

それから 3 ページ目に事業目的ということで記載させていただいております。本路線につきましては、東淀川区の豊里地区から東住吉区の矢田地区までの、本市の東部を南北に縦断します、大阪市の骨格軸を形成するような重要な路線でございます。

延長は約 17 キロメートル、幅員が 25 メートルで計画されてございます。

当該区間につきましては、寝屋川にかかる鳴野橋の架け替えと、それから大阪城東部の森之宮地区等と京橋駅地区の一体化を図るという路線と考えております。

当該区間につきましては JR 京橋駅にも近いということで、現状は自動車、歩行者、自転車が輻輳いたしまして、交差する JR 片町東西線の踏切がございますが、そこで歩車が混在するような交通安全上の課題を抱えておまして、今後整備により歩道を設置して歩車分離を図るということで、安全性を確保するとともに、電線類の地中化ということで無電柱化を行うことによりまして、防災性の向上を図ることとしております。

4 ページ目 5 ページ目には、事業内容でございます。6 ページ目以降、同様に事業の概要ということで、進捗状況や経過、今後の変更点等について取りまとめております。

続いて 6 ページの進捗状況でございます。下の地図に色塗りをしてございます。この右側、南側でございますけれども、黄色でお示ししているのが既に事業を完了しているところでございます。一方で、下図の黒塗りが用地取得済み箇所、斜線が残用地取得物件でございまして、分散しておりますけれども、概ねこの JR 片町東西線の踏切周辺に未取得の用地が多いという状況でございます。

用地取得率は 88%、事業費ベースの進捗率で 68%となっております。

7 ページ目に、前回評価との比較表を掲載してございます。

前回からの変更点といたしましては、完了年度の延伸でございます。前回再評価時には令和 9 年度としておりましたが、用地交渉の遅れで権利者との協議に時間を要したということで、完了予定年度を令和 12 年度に変更しております。

8 ページ目には、事業スケジュールをお示ししております。

次に、9 ページ目に、今申し上げました事業変更の理由と内訳をまとめております。

事業期間につきましては、用地取得、用地交渉が難航しているというところでございまして、4年の延伸を行っているというところでございます。

それから事業費の変更ということで、全体事業費は変更しておりませんが、内訳としまして、用地費につきましては、用地取得率が88%まで進んでおりますので、残る取得物件を精査したところ、約1.5億円の減となりました。一方で、工事費につきましては精査の結果、電線共同溝の追加や、人件費・原材料費の高騰のため、約1.5億円の増ということで、相殺いたしまして、全体事業費については変更を行っていないというところでございます。

10ページは割愛させていただきまして、11ページ目以降に本事業の評価ということで、必要性や実現性、対応方針等をまとめております。

まず11ページ目でございます。必要性の視点でございますが、本路線の目的のところでも申し上げましたが、本市東部の南北軸を形成する骨格路線ということで、非常に重要な路線でございます。

特に新大阪駅から、大阪城、森之宮地区、長居公園と、これらを結ぶ広域的な幹線道路である一方で、当該箇所を含め未整備の箇所がございますので、これらを整備することによりまして自動車交通の円滑化が図られますとともに、歩行者等の安全性の向上を図るため、本路線の整備の必要性は高いものと考えております。さらに12ページにもお示しておりますが、費用便益分析の結果、1.09ということから費用を上回る便益を確認でき、事業の必要性ありとしております。

次に14ページでございます。実現の見通しの視点についてでございます。

本事業の用地取得率は80%を超えております。残り一部地権者との交渉に時間を要しておりますけれども、地権者に対しては、引き続き粘り強く交渉いたしまして、用地確保を図って参ります。また事業費につきましては、重点的に財源確保できる交付金にて事業を進めておりますので、評価「A」とさせていただきます。

また、15ページの優先度の視点でございますけれども、こちらも都市計画道路整備プログラム及び無電柱化推進計画にも位置付けられるなど、重点的に整備を推進する路線でございまして、評価「A」としております。

以上を踏まえまして、今後の対応方針案としましては、「事業継続 A」といたしました。

最後に17ページ目、今後の取り組み方針でございます。本路線の事業の必要性や優先度を踏まえまして、引き続き未買収地の用地確保に向けた交渉を粘り強く進めますとともに、事業費の確保につきましても引き続き確保に努めまして、令和12年度末の事業完了に向けて重点的に実施して参りたいというふうにございます。

続いて、【資料7-4】、正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)でございます。

3ページ目に事業目的をお示しております。こちらに記載しておりますように、本路線につきましては、大規模住宅開発が行われました高見地区の西側にございます。高見地区を縦断する淀川南岸線と、臨海地区を結ぶ延長約4.7キロメートル、幅員22メートルの淀川左岸下流域の東西方向の道路ネットワークを形成する幹線道路で、阪神高速淀川左岸線の海老江JCTや国道43号と連絡する重要な路線で

ございます。

続いて、6 ページ目、進捗状況でございます。

現在用地取得率につきましては 68%、事業費ベースでの進捗率は 48%となっております。

7 ページ目には、前回再評価との比較表を掲載しておりまして、前回からの変更点としましては、総事業費が 48 億円から 41 億円の減額しております。

また 8 ページ目は事業スケジュールを、9 ページ目には変更理由の内訳をまとめております。

今回事業費につきましては、まず用地費につきまして、これまでの実績を踏まえた精査を行ったことよって、増額ということになりました。一方で工事費につきましては、阪神なんば線との交差部におきまして、これまでアンダーパス形式としていたものを、平面形式にしたことによりまして、工事費が減額となった結果、総事業費につきましてはトータルで、約 7 億円の減額となっております。

最後に 11 ページ目以降に、本事業の評価をお示しております。

11 ページ目の必要性の視点ですが、本路線は此花区における東西方向の幹線道路として、自動車交通の円滑化を図るとともに、特に駅へのアクセス路線として歩行者等の安全性を図るという観点から必要性が高いということで考えてございますし、さらに費用便益比につきましても 1.12 と費用を上回る便益が確認でき、事業の必要性ありとしております。

次に 14 ページ目、事業の実現性の視点でございます。

用地取得率は 60%を超えて、残り一部地権者との交渉に時間を要しておりますが、引き続き粘り強く交渉いたしまして用地確保を図っていきたいと考えております。

また事業費につきましては、重点的に財源確保できる交付金にて事業を進めておることから、評価「A」としております。

また 15 ページの優先度の視点でございますが同様に、上位計画を含めた計画にも位置付けているということで、重点的に整備を推進する予定でございます。

以上を踏まえまして、対応方針としては「事業継続 A」というふうにさせていただいておりますし、対応等の取り組み方針につきましても、これまでご説明させていただきましたように、用地交渉、或いは事業費を確保という観点も引き続き進めていきまして、阪神なんば線の高架切替に合わせた整備を行っていく予定でございます。

最後に事業番号 5 番の尼崎堺線(住之江)でございます。【資料 7-6】をご覧ください。

本路線の事業目的につきましては、3 ページに記載のとおりでございますが、こちらでは本市西部の南北軸を形成する新なにわ筋などにかかる、尼崎市から堺市に至る延長約 15 キロ、幅員 30 メートルの重要な幹線道路でございます。当該区間の現道は大型車が多いということでございます。

また沿道には、地下鉄の北加賀屋駅と、或いは病院等もございまして、歩行者も多い箇所でございますので、道路拡幅を行いまして、自動車の交通の円滑化と、それから歩行者の等の安全性の向上を図ることとしております。

少し飛ばしまして、6 ページに現在の進捗状況をお示しております。同様に黒塗りが用地取得済み

で、斜線が残取得用地ということでございます。用地取得率は62%、事業費ベースで59%となっておりますけれども、この用地につきましては、何人か占有者がおられますが、土地については同一大規模地権者が1名であり、引き続き交渉を進めているということでございます。

続いて7ページの、前回との比較でございます。こちらは完了年度の延伸と事業費の増額ということになってございます。

完了年度につきましては、1年の延伸を行いまして、令和7年度としております。また事業費につきましても1億円の増額で、12億円から13億円に変更しております。

9ページ目に今回の事業計画変更の理由、内訳をお示しております。

事業期間の延伸につきましては、用地交渉が難航しておることから、1年間延伸しております。

また事業費の増額につきましては、人件費上昇、物価高騰に加えまして、無電柱化推進計画にも位置付けられたことによる、電線共同溝の工事費を追加したためでございます。

11ページ以降が本事業に対する評価でございます。

まず11ページの必要性の視点でございますが、目的等でも申し上げたとおり、歩行者・自転車の安全性の向上や、交通の円滑化という観点から、道路拡幅の必要性は高いということと、それから費用便益分析につきましても、2.08と費用を上回る便益を確認でき、事業の必要性ありとしております。

次、14ページ目の実現見通しの視点でございます。

進捗状況等でもお示しさせていただきましたけれども、用地取得率につきましては60%でございますけれども、残り土地所有者は大規模地権者1名であり、前向きに協議を進めているところでございますので、引き続き交渉し用地確保を図っていきたいと思っております。

また事業費につきましても、交付金事業ということで継続した財源が確保できるということから、「A」評価としております。

また15ページの優先度の視点でございますけれども、同様に上位計画、都市計画道路整備プログラム等に位置付けられており、重点的に整備を推進する路線ということで評価「A」とさせていただきます。

以上を踏まえまして今後の対応方針としましては、「事業継続A」としております。

最後に17ページの今後の取り組み方針でございますけれども、本路線の事業の必要性や優先度を踏まえ、引き続き未買収地の用地取得に向けた交渉を粘り強く続けるとともに事業費の確保に努め、令和12年度末までの事業完了に向けて重点的に実施してまいります。

説明は以上でございます。

○座長(清水委員)

ご説明ありがとうございました。

そうしましたら、ただいまのご説明につきましてご意見ご質問等いかがでしょうか。

○委員(田間委員)

ご説明ありがとうございます。

豊里矢田線(鳴野・蒲生)は用地補償費が前回に比べてマイナス 1.5 億円、正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)は用地補償費がプラス 1.5 億円になっていますが、用地補償費を精査することによって増減する要因を教えてください。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

事業費の精査、特に用地補償費の精査につきましては、先ほどお話にありましたように、地価の上昇、下落によって、大幅に変わる要素もございますので、精査にあたりましては慎重に行っていかなければならないところでございます。

まず豊里矢田線(鳴野・蒲生)につきましては、全ての物件を調査したわけではないのですが、残りの取得物件がかなり少ないということで、ある程度建物の形態や、営業しているかどうかなどという観点から、ある程度絞り込めるということで事業費の減額をさせていただいております。

一方で正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)については、まだ用地取得率 68%であり、取得物件につきましてもまだまだ未査定のところがございます、その辺りは少し増額のリスクがありますので、これまでの用地取得の実績状況等を踏まえまして、増額ということにさせていただいております。

ですので、路線によって、或いは進捗状況によって精査ができる、できないというところの差が出ているということでございます。

○座長(清水委員)

はい、ありがとうございます。他いかがでしょうか。

私の方からで恐縮ですけれども、尼崎堺線の断面ですが、4 ページに横断の断面形状を出していただいているかと思えます。

片側 2 車線ということは 4 車線道路になるのかなと思うのですが、そもそもセンターの取り方がかなり偏っているといえますか、右折レーンのところで取られたらこういう形になるのですか。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

おっしゃるとおり、区間が 240 メートルと短いため、区間のとり方で断面が違ってくということと、右折レーン等の関係から変則的なところで現状の断面を書いておりまして、ややこしくなって申し訳ございません。

基本的には片側 2 車線の 4 車線ということでございます。現状、歩道が狭いため、拡幅部分が歩道になるということでございます。

○座長(清水委員)

ありがとうございます。吉田先生お願いいたします。

○委員(吉田委員)

ご説明ありがとうございました。

無電柱化について、ご説明のあった、資料 9 ページ目の尼崎堺線の工事費のところでは電線共同溝の整備に係る費用がプラス 1 億円とされているところについてです。道路の計画の中に無電柱化を入れたときに、もちろんコストが増えるのはわかりますが、便益の方に無電柱化によるものは何らか反映されているのかどうか、いかがでしょうか。

コストだけ増えることになると、すごくバランスが悪いと思ひまして、元々なかった無電柱化の計画を今回取り込んだことによりコストが増えたことはわかりますが、その一方で便益の方についても何らか計上していないと、そもそもコストが増えるものをこの事業の中に入れたから結果的に事業費が増えたという評価になってしまわないかなと思ひまして、その辺りについて少し補足説明等がありましたらお願いいたします。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

おっしゃるとおり、やはり電線共同溝の費用が増えることについての便益はどうかということからは、正直申し上げますとこの部分で取り立てて便益をプラスしているということにはございません。やはりこの件につきましても、どう便益を見るかということが課題であると思っております。

ただ、一部でありますけれども、歩行者便益では歩行の快適性を評価するということがありますので、それにより便益がある程度含まれると思っておりますのでございます。

ただ、やはり先生からご指摘ありましたように、直接的な費用増のところに対しての便益はどうかということについては見きれていないところが確かにございます。こちらも課題として認識しておりますので、今後研究していきたいと思っております。

○委員(吉田委員)

はい。ご説明ありがとうございました。

それからあともう一つ、無電柱化計画の、「整備計画」と「推進計画」について、上位計画の優先順位にこの2つが入っております。「推進計画」に殆どの都市計画道路が入っているとすれば、優先順位としては、「整備計画」に入っているかどうかかと思ひました。コストだけがかさむように評価されている無電柱化事業が、上位計画において2つ示されていることの背景について教えていただきたいです。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

上位計画として位置付けられているものを表記させていただいたということではございます。おっしゃるとおり、「整備計画」に位置付けられたから優先度が高いものであるというものでは必ずしもないのか

など思っております。

そういう意味では、今回の対象路線につきましては、5 路線とも「推進計画」の中で無電柱化の対象に位置付けられており、無電柱化に関する評価でいうと横一線と思っておりますので、表記の仕方として上位計画でこれをお示しするのがいいのかというのは今後の課題かなと思っております。そのあたりは、また市政改革室ともご相談させていただきたいと思っております。

○委員(吉田委員)

はい、ありがとうございます。

○座長(清水委員)

ありがとうございます。他いかがでしょうか。

先ほどの無電柱化の計画の出し方については、事前説明の時から吉田先生がすごく気にされていた点ではないかなと思います。

整備計画に位置付けられている方が、優先度が高いのかと思っていたのですが、そういうわけではないということでしょうか。

○所管局(建設局道路河川部 橋田街路課長)

そのとおりでございます。

トータルで優先度の評価を出しますので、防災であるとかいろんな観点も含めて優先度をお示しております。

○座長(清水委員)

はい。ありがとうございます。

そういたしますと、ここに出していただくのが本当にいいのかどうなのか。

○所管局(建設局道路河川部 山野街路担当部長)

補足しますと、「整備計画」では、対象の各路線を令和 10 年度までに整備すると具体的に示されております。どういう路線が対象になっていて、年限がいつか決められております。「推進計画」はその 1 年前に作られたものですから、都市計画道路を含め、重点 14 路線などをターゲットに整備を進めていくということが示されております。

ともに重要な計画にはなりますが、「整備計画」については年限が令和 10 年度までの路線を具体的に示しているということもありまして、それに間に合うように整備をしていく必要があるのかなと思っております。

○座長(清水委員)

そういった違いはちゃんとあるということですね。ありがとうございます。ただいまご説明いただきました3路線につきまして他いかがでしょうか。

皆様のコメントを聞かせていただいている中では特段ご意見や妥当性に疑義があるというようなコメントはお見受けできなかったかなと思います。

そういたしましたら、今回のご説明いただきました3路線につきましても、調書に基づきまして、ご提案のとおり「妥当」という判断でいいのかなと思いますが、いかがでしょうか。ありがとうございます。オンラインの先生方もよろしゅうございますか。ありがとうございます。

そうしましたらご報告いただきました3路線とも、対応方針案に対して「妥当」という評価でお返しさせていただきます。どうもありがとうございました。

少し時間を延長いたしまして申し訳ありません。本日予定しておりました内容は以上でございます。ご協力ありがとうございました。

事務局より今後の予定につきまして連絡事項等ありましたらよろしくお願いいたします。

閉会

○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

本日は長時間のご議論誠にありがとうございました。今後の予定としまして、本会議の資料につきましては速やかに本市ホームページにて公表するとともに、概ね 1 ヶ月後を目途に議事要旨、議事録等を公表する予定でございますのでまたご確認等よろしくお願い申し上げます。

次回の有識者会議の予定としましては、第 3 回の会議を 12 月 19 日火曜日に予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは以上をもちまして、令和 5 年度第 2 回大阪市建設事業評価有識者会議を終了いたします。ありがとうございました。