

## 令和6年度第1回大阪市建設事業評価有識者会議 会議録

- 日 時： 令和6年11月22日(金曜日) 10:00~12:30
- 場 所： 大阪市役所本庁舎屋上階(P1)共通会議室
- 出席委員： 佐藤座長・北野委員・瀬木委員・関川委員・田間委員・吉田委員
- 議事内容

開 会	2
内容(1)令和6年度建設事業評価の今後の進め方について	4
内容(2)事業再評価について	7
ア 新庄長柄線(菅原)整備事業	7
イ 東野田河堀口線(上本町)整備事業	7
ウ 西野田中津線(大淀北)整備事業	7
エ 夢洲土地造成事業	19
内容(3)継続中事業の進捗状況について	32
閉 会	33

## 開 会

### ○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

定刻になりましたので、ただ今より令和 6 年度第 1 回大阪市建設事業評価有識者会議を開催いたします。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東でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

引きつづきまして、本日の出席者のご紹介でございます。

昨年度まで座長を務めていただきました清水委員がご退任され、新たに関川委員にご就任いただきました。

ここで、関川委員より一言ご挨拶を頂戴できればと存じます。関川委員、お願いいたします。

### ○委員(関川委員)

はじめまして。近畿大学建築学部の関川と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

建築計画を専門としておりましてその中でも集合住宅の管理が一番の専門です。

どうぞよろしくお願い致します。

### ○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

ありがとうございます。また、当室の室長が、前任の大東が退任いたしまして、新たに平澤となりましたのでご挨拶をさせていただきます。

### ○事務局(市政改革室 平澤室長)

今年 4 月より市政改革室長に着任いたしました平澤でございます。

委員の皆様方には、ご多忙な中ご都合をあわせていただきまして、本会議が開催できますことに心から感謝申し上げます。また、急な日程変更にもご対応いただきましてありがとうございます。

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りますとともに、公開で行いまして透明性の確保を図ることを目的としております。委員の皆様方には、忌憚のないご意見を賜りまして、活発なご議論をお願いしているところであります。

本会議を通じて、委員の皆様方のご専門の立場からのご意見をいただきますことで、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、本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

### ○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

その他、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ちまして、ご紹介に代えさせていただきます。

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ございます。複数枚ございますものは番号ごとにホッチキス留めをしております。資料番号ごとに確認させていただきます。

【資料 1】が、「大阪市建設事業評価有識者会議開催要領」でございます。

タブレットでも用意しておりますので、併せてご確認をお願いいたします。

【資料 2】が、「年間スケジュール」、裏面が「事業再評価の視点と対応方針の分類について」でございます。

【資料 3】が、「令和6年度評価対象事業について」でございます。

【資料 4-1】が、「事業再評価対象事業一覧表及び位置図」でございませぬ。

【資料 4-2】が、「事業再評価対象外事業一覧表及び位置図」でございませぬ。

【資料 5-1】が、「別冊 街路事業について」

【資料 5-2～4】が街路事業「新庄長柄線(菅原)」「東野田河堀口線(上本町)」「西野田中津線(大淀北)」のそれぞれの個別調書でございませぬ。

【資料 6】が、「夢洲土地造成事業」

【資料 7】が、「継続中事業の進捗状況」

となっております。また「夢洲・舞洲におけるインフラ整備事業」のカラーのリーフレットも置かせていただいております。以上、資料に不足等はございませぬでしょうか。途中で乱丁・落丁等発見されましたらお申し出願いたします。

それでは、議事に移ってまいります。これ以降の写真撮影、録画、録音などは所定の位置で願いたします。

議事は本来、座長に進行していただくのですが、座長のご退任に伴いまして、まず、座長のご選任が必要です。この部分につきましては事務局の方で進行させていただきます。

【資料 1】に、大阪市建設事業評価有識者会議開催要領を添付させていただきます。この開催要領第 4 条第 1 項に、「委員は、その互選により有識者会議の議事を進行する座長を定める」と規定されておりますので、本規定に基づきまして、座長の選任をさせていただきます。

委員の皆様のご意見をお伺いいたしますが、いかがでしょうか。

○委員(北野委員)

私としましては、佐藤委員に座長をお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

皆様、いかがでしょうか。

それでは、ただいま北野委員より佐藤委員を推薦していただくご意見がございましたので、座長を佐藤委員をお願いさせていただきます。佐藤座長、よろしく願いたします。

続きまして、開催要領第 4 条第 2 項「座長に事故があるときは、あらかじめ座長が指名する委員が座長の職務を行う」と規定されております。佐藤座長より、座長代理につきまして、ご指名いただきますよう願いたします。

○座長(佐藤委員)

ご指名いただきました佐藤でございませぬ。

力不足ながら皆様のお力添えをいただき、この会議を運営してまいりたいと存じます。

座長代理についてですが、私としましては吉田委員をお願いしたく存じます。昨年度からも引き続きという形で学識をお持ちで、適切な方だと存じます。

○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

それでは、座長代理について、吉田委員をお願いさせていただきます。

これからの議事進行につきましては、佐藤座長をお願いしたいと思っております。佐藤座長、どうぞよろしく願いたします。

## 内容(1)令和6年度建設事業評価の今後の進め方について

○座長(佐藤委員)

では改めまして、本日第1回目の大阪市建設事業評価有識者会議ということで、スタートさせていただきたいと思います。

議事を進行するという形で粛々と進む会議ではございますが、少しだけご挨拶をさせていただきます。

この会議ですけれども、関川先生を除いては昨年度も一緒にさせていただいた皆様でございます。そんな中で、この会議で私どもは何をするべきなんだろうかというのを毎回悩みました。そして、今回もお引き受けしたわけですが、なぜそうやって迷ったかと申しますと、評価、事業評価をするとしても、古の昔にこれだけの大規模建設が必要だと認められて、議会で承認されて大きなお金をつけてスタートした事業。そして、毎年度毎年度の予算要求でお金を要求して、それが議会で議決されて認められた事業。さらに各所管部局におかれましては、各種規制だったり、ルールだだりに沿って進めている事業です。適切性に関しても、必要性に関しても、今更評価として、私たちにというか、私に何ができるんだろうかと、いまだに迷っているところなんです。事務局にとってはルーティンとして行っているというだけではなく、はざまに立たれてご苦労されています。また、例えば毎年毎年予算要求だったり、各種報告書、届け出、許認可の提出に加えて、この事業をしているわけです。私どもがこの会議をしている意味を考えると、先ほど平澤室長が挨拶の中で述べられた、「透明性の確保」という部分で私たちの議論というものが、多少なりともお役に立つのではないかと、一生懸命今自分に言い聞かせているところでございます。

といいますのも、議員の皆さんたちが考えて、それぞれの事業の重みづけだったりなんだったりを所管部局であったり市全体で検討していく中で、決められたものを、「はい、お任せ」という形で任せられるほど、残念ながら大阪市さんは信用されていません。そのような状況の中、ちゃんとやっていますよ、やってきていますよということを、私どもそれぞれの立場から議論する中で、明らかにしていくという形で進めていきたいと思っております。

それぞれの専門分野の中では専門用語も含めて、こんなの当たり前だよねって思われてるという部分もあると思います。しかし、これ一般の方にはわからないんじゃないかなとか、これ実際にどういう意味なのかしらといったようなところを意識された上でぜひ忌憚のないご意見ご発言いただきたいと思っております。

事務局は今慌てているところかと思えます。こんな話聞いてないよと思ってらっしゃると思うんですが、正直ベース、アライブづくりで会議をやりました認められましたというだけにしては、手間がかかり過ぎてますし、それぞれの部局にも負担がかかっています。この会議に何らかの意味合いをもたらすということを考えた時の私たちの役割ということ私個人としての意見ではありますが考えておりますので、それぞれのお立場があるかと存じますけれども、よろしくお力添えのほどお願いいたします。それでは、ちゃんと台本に戻ります。議事を進行させていただきます。

議題ということで、まず内容で載っております(1)の建設事業評価の今後の進め方についてというところに入ってまいります。事務局より説明をお願いいたします。

○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

まずはじめに、年間のスケジュールでございます。【資料2】をご覧ください。対象事業につきまして所管局が検討し、提示する各事業の対応方針(案)に対して資料にありますとおり、予定では全2回の会議で、委員のみなさまの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たいと思っております。

また、2月頃を予定しておりますが、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きますと考えております。

続きまして、評価対象事業の確認でございます。「【資料3】令和6年度評価対象事業について」をご覧ください。

ここでは、今年度の事業再評価の対象事業と対象外事業について、ご確認いただきます。

今年度は、上段の「事業再評価」6件を評価対象とし、上から、街路事業が3事業そのうち西野田中津線については今回が初めての再評価となります。続いて、夢洲土地造成事業、住宅事業の2事業と、合わせて6事業を対象とし、【資料4-1】に一覧と位置図を掲載しております。

対象事業については、いずれも意見聴取の省略はせずに、進めてまいりたいと考えております。

なお、事前評価である「大規模事業評価」の対象事業は今年度予定がございません。

【資料3】に戻りまして、下段の6件を「再評価対象外事業」としております。

今回対象外事業とした事業の仕分け方としまして、過去に事業再評価を実施した事業であって、かつ大阪市建設事業評価実施要綱第8条に定める「翌年度までに完了予定の事業、事業費の執行済比率が80%以上の事業」にあてはまるものを対象外事業としております。

【資料4-2】に対象外事業の一覧と位置図とともに、付属資料として事業ごとに進捗状況等をまとめておりますので、併せてご覧ください。簡単にご説明させていただきます。

1番目の街路事業「大和川北岸線(公園矢田南)整備事業」については、現在の事業費ベースの進捗率は99.9%で、用地につきまして一部未取得箇所はあるものの、必要な車線数を有する形態での道路整備を実施済みであり、「概成」としております。

2番目の街路事業「桜島東野田線」については、進捗率は86.9%まで進んでいますが、電線共同溝に関わる電気やガス等埋設企業体との調整に時間を要していることや、電柱の抜柱、歩道の拡幅、車道整備等にかかる工事期間を精査し、完了年度を令和15年度に8年延伸したうえで、事業進捗をはかります。

3番目の公園事業「毛馬桜之宮公園整備事業」については、進捗率は90%を超えていますが、移転補償費の影響により、事業費を198億円に増額するとともに、河川区域の占有者や不法占拠者との調整が難航しているため、完了年度を令和13年度に見直したうえで、引き続き権利者と交渉し、また不占物件撤去に向けた対応等を河川管理者の大阪府と連携して実施し、事業進捗をはかります。

4番目の公園事業「難波宮跡公園整備事業」については、進捗率は91.5%まで進み、用地取得は完了しておりますが、国史跡であることを踏まえた整備計画の策定や、そのうえで民活を導入するための調整等に時間を要したため、完了年度を令和6年度まで2年延伸し、今年度完成をめざしています。

5番目の公園事業「鶴見緑地公園整備事業」については、進捗率は99.8%、用地取得はすでに完了していますが、残区域の実施について、指定管理者等との調整に時間を要したため、完了年度を令和8年度まで3年延伸し、整備を進めてまいります。

6番目の土地区画整理事業「淡路駅周辺地区土地区画整理事業」については、進捗率は95.7%まで進み、建物移転は全て完了し、地区東エリアの都市計画道路整備は完了しました。今後は関連事業である阪急連立事業、阪急京都線・千里線の高架切替が終わる令和13年度まで完了年度を4年延伸し、地区西エリアの整備等を進めてまいります。

最後に、事業再評価の3つの視点について、説明させていただきます。

【資料2】の裏面をご覧ください。事業再評価の視点と対応方針の分類について、掲載しております。

事業再評価では、局の対応方針案、および再評価の3つの視点である、事業の必要性、実現の見通し、優先度からみた各所属の自己評価に対して、妥当かどうかご意見をいただきたいと思います。事務局からは以上でございます。

○座長(佐藤委員)

ご説明ありがとうございました。

ただいま事務局から年間予定の確認及び事業の再評価の視点の説明と併せて、今年度の事業再評価の対象事業の確認、対象外事業の報告を受けました。

委員としては、対象・対象外の実業それぞれを事務局の提案どおりとするか否かの判断がまず必要になってまいります。

事務局のご説明で、今年度は議論の対象とする事業が6件、対象外とする事業が6件となっておりますけれども、議論が不要であるとか、議論すべきものではないとかなど、或いは、これどうということなのですかというご質問などありましたら、出していただければと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。1点私からお聞きかせください。

対象外の実業の公園事業の最初の毛馬桜之宮公園なんですが、完成年度の延長理由という形の中で、占有者、不法占拠者のお話と、未取得用地についての合意形成に時間をというご説明がありましたけれども、完成年度8年延びればそれで完了できるという見込みで、この計画が、再評価の対象外となったというふうに考えてよろしいでしょうか。

○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

完了に向けて進めていくというところで、聞いてございます。

○座長(佐藤委員)

はい、他に何かございますでしょうか。

それでは事務局の提案どおりの6つを対象、6つを対象外ということで、進めてまいりたいと思います。

## 内容(2)事業再評価について

ア 新庄長柄線(菅原)整備事業

イ 東野田河堀口線(上本町)整備事業

ウ 西野田中津線(大淀北)整備事業

### ○座長(佐藤委員)

それでは、先に進ませていただきます。

では(2)事業再評価について、まず、街路事業のア、イ、ウの3つについて説明をしていただきます。

説明は街路事業として一括で20分程度と定めておりますので所管部局の皆様、よろしく願います。

### ○所管局(建設局 石井街路課長)

建設局道路河川部街路課長の石井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それではまず、「資料4-1」をご覧ください、番号1から3の街路事業です。

この表に事業費と事業期間に関する記載がございます。今回対象の3事業については、いずれも事業費及び事業期間の見直しを行った上で、再評価を実施しております。事業費の見直しの要因は、地価の上昇と人件費・原材料費の高騰を考慮したことです。

事業期間の見直しについては、大きく2つの要因によるものです。

1 点目が、用地取得に遅れが生じていることです。現時点での進捗状況を踏まえ、用地取得に必要となる期間を再設定しています。

2 点目が、工事期間を精査したことです。前回の評価時点では、標準的な工期をもとに設定しておりましたが、今回は各現場の状況を踏まえ、工事ステップ、工事の期間を精査しています。詳細については、後程、路線ごとの資料で説明いたします。

次に、「資料5-1(別冊)街路事業について」をご覧ください。各路線の再評価に先立ち、街路事業の概要を簡単に説明させていただきます。

2 ページ、街路事業とは、都市計画法に基づき、都市計画決定された道路の整備を行う事業です。

3 ページ、大阪市全体での整備の状況です。令和6年3月末時点で計画延長が約514キロメートル、これに対し約80%、413キロメートルが整備済みとなっており、約100キロメートルが未整備という状況です。

4 ページ、本市では、平成25年度に事業未着手の都市計画道路を対象に、社会経済情勢の変化を踏まえて検証を行い、約34キロメートルの計画の見直しを実施いたしました。この際、未着手の箇所については、概ね30年での着手を目指すという方針としたところですが、この方針に沿って、現在事業を進めているという状況です。

5 ページ、事業の流れですが、都市計画道路は、計画決定された段階で都市計画法53条の規定により、原則3階以上の建物の建築が認められないこととなります。そして、事業に着手すると、同じく65条に基づき、原則、新たな建物の建築が認められなくなり、強い建築制限がかかることとなります。事業着手後については、用地取得を行い、工事を実施して供用開始という流れで進めてまいります。

財源については、基本的に、国費を50%充当いただき、市費負担は50%、そのうち90%が地方債、残り10%が税等となります。

6 ページ、今回対象の3路線について、大阪市として策定しております地域防災計画や無電柱化計画での位置付けを整理したものです。なお、西野田中津線については、現在整備中である淀川左岸線(2期)の大淀入口・出口と接続するアクセス路にも位置付けられています。

7 ページ以降では、これらの関連計画の概要と、対象路線の位置付けを図示しています。

以上が街路事業の概要です。

ここから路線ごとに説明資料に沿って説明をさせていただきます。

それでは1つ目の路線、「資料5-2 新庄長柄線(菅原)」です。再評価の理由は「3」となっております。前回再評価から5年目で、事業継続中というものです。

1 ページ、目次ですが、1 から 3 で事業の概要、進捗状況などを整理した上で、右側、48 で、3つの視点での評価を実施し、対応方針を選定するという流れでまとめております。

2 ページ、事業概要です。幹線道路ネットワークの形成、都市防災機能の向上、そして歩行者・自転車の安全・安心な通行空間の確保などを目的に、540メートルの区間において、現道の幅員約23メートルを約40メートルへ拡幅するもので、平成12年度から事業を実施しております。

3 から 6 ページでは、事業内容を詳しく記載しております。今日は説明を割愛させていただきます。

7 ページ、事業の進捗状況です。下の平面図で黒く塗りつぶしているところが用地取得済みの箇所、斜線のところがまだ取得できていない箇所です。用地の取得率は88%を超えており、さらに東側についてはほぼ用地取得が完了し、工事着手が可能な状況となっております。

8 ページ、9 ページでは事業の進捗と見込みを表とグラフで整理しております。

10 ページでは、事業期間について精査を行い、見直しを行っておりますので、その内容を説明させていただきます。

1 点目は用地取得です。これまで用地取得を継続してきているところですが、前回評価時の予定から遅れが生じています。このため、用地取得の完了予定を令和2年度から7年度に、5年延伸しています。

2 点目、工事期間について、現場状況に即した精査を行っております。具体的には、現在の4車線の交通を確保しながら工事をする必要があります。手順として、まず、新たに用地を取得した東側の歩道となる部分に、水道・ガス・下水といった、埋設管を先に入れるというところから始まります。埋設管の工事を実施し、その次に無電柱化のための電線共同溝も地中に埋設していきます。その上で、新たな歩道をつくり、東側の歩道を完成させます。東側の歩道が完成しますと、次に、現在の車線を東側にシフトさせる形で、現在の4車線の交通を確保しながら西側も同じように埋設工事、電線共同溝、歩道をつくるという工事を行っていきます。

最後に、車道の整備を行って、交差点の整備を行うという、このような流れとなります。非常に複雑かつ長期間を要するということになり、埋設の工事期間が2年、道路の工事期間が3年、合わせて5年間の延伸ということを見込んでいます。

以上のように、工事で5年、用地で5年、合わせて10年の延伸というところを見込んでいます。

11 ページ、事業費の見直しについてです。

地価の上昇を踏まえて用地補償費を見直し、人件費・原材料費の高騰を考慮したことで、合計2億5000万円の増、全体事業費は69億6000万円としています。

次の12ページからが、3つの視点での評価となります。

1つ目の視点、事業の必要性として、「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している)」としております。

12 ページ、13 ページに記載のとおり、道路ネットワークの形成、それから歩行者自転車の安全確保はもとより、防災性の向上を図る上でも必要性が高まっております。また、新大阪駅周辺のまちづくりが進められていることから、この地域に近接する本路線の重要性が増しているという状況です。さらに、費用便益分析の結果では、費用を上回る便益を確認できています。

14 ページ、費用便益についてです。費用便益分析は、国土交通省の費用便益分析マニュアル

に基づき、交通円滑化などの便益と投資費用を算出し、費用便益比、いわゆるB/Cを算出しており、本路線のB/Cはこのページ一番下に記載しております「1.18」となっております。

次の15ページが、B/Cに関する少し詳細な説明です。このページの一番下の表で、今回から、社会的割引率について、4%に加え、参考で、2%、1%とした場合のB/Cも併記しております。これは、国土交通省の費用便益分析マニュアルが改定されたことを受け、令和6年度から社会的割引率について、比較のため参考とすべき値として、1%及び2%を設定し、それに対応したB/Cを示すこととする、とされ、これを踏まえたものです。社会的割引率は、平成16年に4%と設定されて以降、変更はされておらず、現在、「公共事業評価手法研究委員会」という国土交通省の委員会で、学識経験者により、公共事業の評価手法の改善に向けた様々な検討がなされており、その議題の1つとして、この割引率4%が妥当なのかという検討がなされたところです。4%といいますが、元々平成16年時点における過去複数年にわたる国債などの実質利回りを参考に設定されたものです。近年は、利回りが経年的に低下傾向にあることから、B/Cの比較参考のための割引率として、令和4年に、直近20年間の国債の利回りが1%となっているところから、1つは1%を使おうと。さらに直近30年間の利回りから2%を使うようにしようという考え方で1%、2%という値が設定されたところです。

もう1点、残事業B/Cを記載しております。表の一番下ですけれども、全体B/Cは「1.18」でございしますが、残事業で見ますと「5.66」という値です。

残事業B/Cとは、残事業の投資効率性を評価することを目的に、再評価時点までに投資したコストや発現済みの便益は考慮せず、事業を継続した場合に、追加的に必要となる事業費と、追加的に発生する便益のみを対象として算出するものです。

国交省のマニュアルによりますと、再評価に際し、原則として、事業全体と残事業の投資効率性の両方で評価を実施するとされております。

今回対象の路線は、いずれもすでに発現している便益はございませんので、残る投資を行うことで全体の便益が生じるということで、当然、残事業B/Cは、全体B/Cよりも大きくなり、そういう意味では、必要のない数字ではないかという部分もございしますが、先ほど述べましたように、評価手法の改善に向けた検討が国で行われていることから、原則に忠実にということで今回記載するという形をとっています。

16ページは、定性的効果です。

交通円滑化の便益は定量化する手法が確立されているので、B/Cを算定しておりますが、それ以外にも、ここに示しているような効果が見込まれます。とりわけ、災害時における避難路及び延焼遮断帯などの防災空間の確保や、無電柱化の推進に伴う安全性の確保などは、近年、必要性も効果も大きいと考えられておりますが、今のところ、確立された定量化の手法がないというのが実情です。

この辺りは、国における検討の動向も見ながら、定量化することができないか、或いは、どのような手法があるかというところを今後も検討していきたいと思っています。

17ページ、18ページは、2つ目の視点、実現見通しの評価です。「B(完了時期の見通しあり)」とさせていただきます。

これまで用地取得を進めてきた結果、率にして88%で、東側の区間については、用地取得がほぼ終わっており、工事の着手が可能な状況となっております。今後、東側の用地買収が終わった区間から、歩道をつくる工事を順番に始めていき、その間に西側の用地取得も完了させることで、東側が終わったら、引き続いて西側の方に入っていくというように、スムーズに進めていきたいと思っております。

このように、今回見直した期間内での完了を見込むことができますので、「B(完了時期の見通しあり)」とさせていただきます。

3 点目、19 ページ、事業の優先度の評価です。道路ネットワークの確保や防災機能の効果発現が遅れること、建築制限がかかり続けることになる等の影響が生じることから、「B(事業が遅れることによる影響が大きい)」とさせていただきます。

20 ページ、以上を踏まえ、対応方針として、「事業継続(B)(予算の範囲内で着実に継続実施するもの)」とさせていただきます。

最後に、今回工事のスケジュールを精査いたしましたので、今後は、さらに事業を長期化させることのないよう、早期完成を目指してまいりたいと考えています。新庄長柄線については以上です。続きまして、2 丁目、東野田河堀口線(上本町)です。

「資料 5-3」をご覧ください。先ほど説明した路線と同様の流れで自己評価を行っております。時間も限られておりますので、ここからはポイントを絞って説明させていただきます。

2 ページ、都市計画道路 東野田河堀口線は通称、上町筋で、長堀通りから千日前通りまでの約 1 キロメートルの区間において、幅員を 21 メートルから 27 メートルへ拡幅するものです。

7 ページ、進捗状況ですが、用地取得率は 50%を少し超えた程度です。

10 ページ、事業期間についてです。まず、これまでは全体として財政状況が厳しかったことから、この路線については、事業実施を抑制し、用地の買い取り要望への対応に限定していたことから、用地取得が進展していません。今の状況として、計画的に進めている他の路線の事業費の進捗率が向上していることから、この路線についても、今後、事業費確保を見込むことができるという状況になってきており、今後は、今まで抑制していた用地取得を推進していくこととし、その期間を精査し、令和 8 年度までに用地取得の完了予定と見込んでおります。

これにより、用地取得の完了予定を令和 3 年度から 8 年度へ 5 年延伸しております。

工事期間については、現場状況に即した見直し、電線共同溝の工事の追加を行ったことにより、埋設工事の期間が 3 年、道路工事の期間が 5 年、合わせて 8 年の延伸を見込んでおります。工事 8 年、用地で 5 年、合わせて 13 年の延伸と見込んでいます。

11 ページ、地価・工事費高騰の反映、それから電線共同溝整備費用の追加を行っており、4.9 億円の増、全体事業費は 55 億円と見込んでいます。

ここからが、3 つの視点での評価です。

12 ページ、事業の必要性については、「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している)」と考えております。

次のページ以降がその根拠で、B/Cについては、14 ページの一番下に記載しておりますとおり、「2.62」となっています。

17 ページ、18 ページが実現見通しの評価です。こちらは、「C(一定の進捗は見込まれる)」としております。この路線については、これまで買い取り要望に限定するという形で用地取得を進める路線としてきましたが、今後は、用地取得を推進していくということにより、一定の進捗を見込むことができると考えております。

19 ページ、事業の優先度の評価は、「B」としております。道路ネットワークの確保、防災機能の効果発現が遅れること、また、建築制限がかかり続ける影響が生じることから、「事業が遅れることによる影響が大きい」と考えております。

以上を踏まえ、20 ページ、対応方針として、「事業継続(B)(予算の範囲内で着実に継続するもの)」とさせていただきます。

今後は、今回精査したスケジュールでの事業進捗に努め、いたずらに事業を長期化させることのないよう、早期完成を目指してまいりたいと考えています。

続いて、「資料 5-4 西野田中津線」の説明に移らせていただきます。こちらの再評価理由は「2」ということで、事業開始年度から 5 年目の年度において継続中の事業です。再評価は 1 回目となります。

事業概要ですが 2 ページをご覧ください。梅田の少し西に位置します、300 メートルの区間において、現在の幅員 14 メートルを 27 メートルに拡幅するものです。この区間は、現在事業中の淀川左岸線(2 期)の大淀の出口・入口と接続するアクセス路となるところで、令和 2 年度から事業を実施しております。

7 ページ、事業の進捗状況としては、用地取得率が 99.9%となっており、残る用地についても、取得のめどが立っている状況です。

次に事業期間と事業費で、10 ページの事業期間のところをご覧ください。用地取得について、この路線は重点的に用地取得を進めてきましたが、結果として、予定より 2 年遅れることになっています。令和 4 年から令和 6 年まで、2 年間延伸しています。

工事期間については、他の 2 路線と同じように、現場状況に即した見直しを行っております。この路線については、埋設工事の期間が 3 年、道路工事の期間が 2 年、合わせて 5 年の延伸となります。工事で 5 年、用地で 2 年、合わせて 7 年の延伸を見込んでいます。

事業費について、11 ページをご覧ください。こちらも他の路線と同様、地価の上昇、工事費高騰の反映を行っています。

ここから 3 つの視点での評価です。

12 ページ、事業の必要性の評価としては、「A~C」と評価しております。

次のページ以降で根拠を整理しております。

B/Cについては、14 ページの一番下で、「4.52」となっております。

17 ページ、18 ページは、事業の実現の見通しです。こちらは、用地取得のめどが立っていること、また現場状況を踏まえて工事期間を見直したことから、「A」評価とし、「完了時期の実現性が高い」としております。

19 ページ、事業の優先度の評価として、淀川左岸線(2期)のアクセス路ということで、供用が遅れますと、道路ネットワークの確保や防災機能の効果発現に非常に大きな影響が生じることから、「A」評価で、「事業が遅れることによる影響が極めて大きい」とさせていただいております。

20 ページ、以上を踏まえ、対応方針については、「事業継続(A)(完了時期を宣言し、重点的に実施するもの)」とさせていただいております。

今後、本格的に道路整備を進め、令和 13 年度での事業完了を目指してまいります。

説明は以上です。

#### ○座長(佐藤委員)

ありがとうございます。ただいま街路事業として、3 本、新庄長柄線、東野田河堀口線、西野田中津線のご説明をいただきました。

最初の 2 つはそれぞれ平成 12 年度、つまり 2000 年からスタートしている事業ではございますが、いずれも現時点で用地取得の段階で、工事はこれからということで再計画していただいています。また、最後の西野田中津線に関しましては、新しいとは言うものの令和 2 年度、つまり 2020 年度からのスタートで、優先度合いが高いという形で進んでいるところですが、こちらに関しても工事のスタートはまだしていないという状況のものです。それぞれ膨大な資料と、詳細な説明をいただいているわけですが、私どもが議論します事業再評価に関しましては、資料 2 の裏面にもありますとおり、継続中の事業について、事業の必要性、そして事業の実現見通し、つまり実現可能性ですね、そして事業の優先度の 3 つの視点というのを一番重視して、検討するということになっております。

ただいまの対応方針といいますか、この 3 つの事業に対して、今後の対応、これまでの対応についてどうであるかという点を判断するのが私どもの役目ということになります。

非常にたくさんの方々の事業でもありましたし、わかりづらい点、或いはどういうことなのというご質問

等あるかと存じますので、3本いずれについても結構ですし、まとめても結構ですけれども、ご意見、ご質問などを忌憚なくいただければと思います。

一応議論の時間としては予定として20分程度はいただいておりますので、遠慮いただかなくて大丈夫かと思えます。どなたからでも結構ですが、いかがですか。

○委員(関川委員)

上町筋(東野田河堀口線)の事業について、他の2本には埋設工事の期間が大体2年程度片側部分で必要で、上町筋の方は3年必要であるということですね。その理由が、電線共同溝の追加工事と書かれていますが、1年長いのはなぜですか。基本的な質問ですが、教えてください。

○所管局(建設局 石井街路課長)

上町筋(東野田河堀口線)につきましては、10ページの工程表を見ていただいているかと思えます。真ん中の埋設工事が、元は両側合わせて3年間と見込んでいたのが西側、東側でそれぞれ3年ずつかかるということです。

もとの3年間で、大体の延長見合いで、何年程度と設定しているのが初期段階での設定です。ある程度事業が進捗してきたことから、今回、実際にこの現場で、埋設工事をガス・水道・下水と順番にやろうとした時に、手順として、まず西側をつなげきった上でやらないといけないということが1つあります。工事ステップが複雑になるので、それによって増える部分と、上町筋で車両も多い、歩行者・自転車も多いことから、工事に時間的な制約や、安全確保などが必要になりますので、その辺りを踏まえ、実際どれぐらいかかるんだという精査を行ったのが今回です。

結果として、3年間、埋設工事の期間が追加で必要になることが見えてきたのが現状です。以上です。

○委員(関川委員)

元々3年かかることは想定しておられ、両側を同時並行でやるつもりだったが、計画を見直して片側ずつ分けて工事を進めるという意味ですね。ありがとうございます。

○座長(佐藤委員)

ありがとうございました。他いかがでしょうか。瀬木委員、お願いします。

○委員(瀬木委員)

ご説明ありがとうございました。

新庄長柄線と東野田河堀口線の費用便益分析についてお伺いしたいんですが、走行時間短縮便益が少し小さく出ているのですけれども、ただ説明としては、大阪市のネットワークを形成する上で非常に重要なところで、交通の円滑化にも非常に意義があるという説明だったんですが、それに比べると少し小さい数字が出ているなという印象を受けました。

これの理由なんですが、交通量の推計年などが少し古い数字になっていて、この当時はそれほど、このあたりの道路ネットワークの形成は重要ではなかったんだけど、現状、もしくは今後この周辺のまちづくりを考慮すると、交通量が伸びることが多いと予想されるので、その差で少し小さい評価になってしまって、定性的な文章に比べると少し小さい数字が出ているという、そういう考えでよろしいでしょうか。

○所管局(建設局 石井街路課長)

数字として小さくなっている原因が何か、というご質問だと思います。

どちらの路線も、現在、片側 2 車線、両側合わせて 4 車線の車線が存在しております。事業を行った後の車線数自体は変わらないです。交差点の処理がスムーズになったり、交差点部分に右折レーンを設置することができることで交通が円滑化することはございますが、車線数が倍になるところではないので、走行時間短縮便益として、先生がイメージされるほどの数値にはなっていない、というのが、私どもの分析でございます。

○委員(瀬木委員)

わかりました。ありがとうございます。

○委員(吉田委員)

ご説明ありがとうございます。

街路事業のそもそもについて、期間が延びるとか、延びないとかっていうところの背景について、どのような分析をされているのかを少しお伺いしたい。特に、用地買収に時間がかかる傾向にあるのではないかと。都市計画道路の制度については、かなり昔から計画を立てている中で、いろいろ順番等もあると思うのですが、その中で特に合意形成に至るところにおいて、沿道の方々の街路整備事業に対する賛同状況が関係しているのではないかと。

特に今回の 3 つのところで言いますと、特に淀川左岸線ができた大淀(西野田中津線)のところは、幹線道路が周辺に整備されるタイミングで、その周辺についてもちゃんと整備していかないといけないというようなことが、ある程度、住民の方々もご理解いただいたりというところがあるのかなと思います。事業の背景と、合意形成の進め方のところで、何らかの違いがあったのかどうか、コメントがあればお聞かせいただきたいと思います。

○所管局(建設局 石井街路課長)

用地買収を進めるにあたっての遅れる要因、みたいなのところかと思えます。大きく 2 つあると思っております。

1 つは、都市計画道路事業で今回の対象は 3 路線ですけれども、市内では大体 30 ヶ所で事業を実施しております。今回平成 12 年度から事業しているものも 2 つありますけれども、平成から着手している路線がたくさんございます。

財政状況が平成の時代にはどんどん悪化してきていたことがあり、1 つ目の要因は、財政が厳しくなってきたことから、選択と集中をしないといけないというところなんです。

先生からもご紹介がありました上町筋(東野田河堀口線)の事業については、まさに事業を抑制しようという位置付けになっていた路線で、用地取得の交渉に、こちらから積極的に動いていなかったところなんです。

もう 1 つ、ご提示いただいた西野田中津線は、最近着手したところですが、これは進めないといけないというところで、非常に積極的に動いていたという、この辺りの財政状況を見た上でのメリハリというのが 1 つです。

もう 1 つは、実際に個別で用地交渉に入っていく中での合意形成がいかにスムーズに進められるかというところで、これは、事業そのものに賛成反対というより、個別事情によるところが非常に大きいところで、特に権利者の数が多いとか、距離が長くて数が多いところは、長期化する傾向がございます。今回の西野田中津線については、距離としても 300 メートルで建物の数も大きな敷地が多かったこともあって、数自体は少なかった。ただ、一件、大規模な区分所有マンションがあり、そこには重点的に入っていたというのがございますが、この路線については、距離も短く、大規模マンションがあるものの、沿道建物の数も少ないことから、大きな交渉そのものがスムーズにいったところで、この路線は重点的にやるというスタンスと、交渉がうまくいくという、この 2 つがうまく

重なり合って、早期に用地取得ができたところ です。以上です。

○委員(吉田委員)

はい。ありがとうございます。

元々の事業期間の中に、ご指摘の要因をどの程度考慮できるかどうかっていったところが何よりも重要なかなと思います。事業期間の延びたところをどうしても説明しがちですけど、元々本来は考慮されるべき期間の中に入れておかないといけない部分もあるかなと思います。すべての街路事業の期間が延びていますってことだとすごく楽観的な計画の前提で進められている印象ですが、今の大阪市内のように既成市街地の中にこういう事業を実施しようと思うと、当然、事業期間が延びることがあると思うので、その辺りの考え方や前提条件について、もう少しどういう条件でこういう事業期間が設定されたのかについても補足説明があるべきかなと思います。以上です。

○座長(佐藤委員)

ありがとうございます。他、いかがでしょうか。北野委員、お願いします。

○委員(北野委員)

今のお話に関連することについて何点か質問させていただきます。

ただいまご指摘をいただきましたように、また、今回 3 つの事例を説明いただいた冒頭にも、総論的に説明いただきましたように、都市計画道路については、都市計画決定や事業認可を各段階において、権利の制限が強いものがありますので、いつまでもそれがなかった状態であるっていうのは問題があると思っております。

その前提で、今回各事業の見直しについて説明いただきましたが、工事期間につきましては、各事案の具体的な状況に応じて精査をしたというご説明をいただきました。それに対して、用地取得の期間の見込みや検討というのは、どれぐらい各事案に応じた検討がされているのかを教えてください。といいますのは、財政状況から用地取得が進められるということで、期間を設定されてるのか、個別の合意形成の見込みなども含めて、期間を検討されてるのか、その用地買収にかかる期間の設定の具体的な考慮の要素について教えていただければと考えます。

○所管局(建設局 石井街路課長)

用地買収の期間設定にあたって、どの程度状況に応じた検討になっているか、というところだと思います。

新庄長柄線と上本町(東野田河堀口線)の 2 つを例示させていただきますが、新庄長柄線の方は 88%という用地取得率になっており、これまでも交渉に入っていたことから、今の実際の状況を踏まえると、これぐらいの期間でできそうだという一定の見込みをもって設定をしているところです。ただ、個別事情を含め、今後、諸々という可能性はなきにしもあらずですけども、ある程度熟度の高い見込みを立てているというのが新庄長柄線です。

上本町は、これまで交渉に入っていない状況で、これから交渉を再開していこうということで、個別にどのような接触状況にあるかというところが、まだこれからになりますので、これに関しては、まだきちんと精査ができている状態ではなく、目標に近いような設定になっております。先ほど吉田先生からいただいたように、この辺りをどう設定するかというのは、課題だと思っているところですけども、今、きちんとこれが精査しきれているかという、そうではない部分があるというのが実情で、上本町は、17 ページで、事業の実現見通しが、この路線だけ「C」として、一定の進捗を見込まれるというのは、用地取得の今後の進み具合が、どこまでスムーズにいくかというところは、見通し切れていないというところで、「C」という低めの評価になっています。

○委員(北野委員)

ありがとうございます。今ご回答いただいた点に、私がまさに注目していたところが含まれていたのですが、追加してその点について質問させていただきます。

上本町の事業につきましては、今ご説明いただきましたように、これまでは積極的な用地買収を進めておらず、これから進めていくということですが、これまで交渉はあまりしてなかったのが、具体的にはどれぐらい用地取得にかかるのかってというのが、他の事案に比べると、見通しが立てづらいという状況にあると思います。10 ページの事業の進捗の見込みを見ますと、用地取得自体が令和 8 年度には完了するというので、あと約 2 年で用地取得が終わる前提の計画になっておりまして、それを前提に工事が設定されています。そうなりますと、この用地買収を今から積極的に進める中で、予想以上に令和 8 年度に終わらず、これが 2 年 3 年、5 年と増えていきますと、工事遅れてきますので、現時点でも 13 年の完了期間延長ということですが、用地取得自体の見込みの精度が高くないということであればさらに期間が増えていくようなことが他の事案に比べて起こり得るような状況になっているのではないかなと感じております。

なかなか用地取得がお金の問題であったり、各権利者の皆様との関係もありますので、予定が立ちづらいところだとは思いますが、なかなか精度を上げるというのは現実には難しいことだと思いますが、最初に申し上げたように、長期間権利に制限をかけるということは本来あまり望ましいことではないと思いますので、工事期間の精度を上げるのと同様に、用地取得についても精度を上げていくということが今後必要ではないのかなと感じております。

意見になりますが、以上となります。

○座長(佐藤委員)

ありがとうございます。所管局から何かありますでしょうか。

○所管局(建設局 石井街路課長)

用地買収が進む、進まないによって、その事業全体の進捗が左右いたしますので、リスクだと思っており、おっしゃっていただいたように、やはりその精度を上げていくことも課題だと思っております。

もう 1 つ補足的に申し上げますと、この路線は 1 キロということで、距離が非常に長くなっております。すべての用地取得ができてから工事に入ると、非常に時間がかかってしまうんですけども、一定の範囲で用地取得ができたところから順番に工事を進めていくことで、結果的に全体事業期間を遅らせることのないように進めていくことが、そのリスクに対する対応として考えているところですので、当然、権利制限が長くかかるので、用地買収を早く進めるべきというのがありますし、仮に諸々の事情で遅れたとしても、全体の事業期間を遅らせることのないように、様々な工夫をして進めていきたいと思っております。

○委員(北野委員)

今の事例でいきますと、1 キロメートル、ある程度の距離ですので、場合によっては部分的に供用していく、改修していくということも、場合によっては可能なんではないでしょうか。

○所管局(建設局 石井街路課長)

はい、部分的にでも供用して、効果を早く発現していくべきであると考えておりますので、そのように進めていきたいと思っております。

○委員(北野委員)

わかりました。ありがとうございます。

○委員(田間委員)

ちょっと素人の発言なんですけど、初めの時、用地買収とかそれぞれの精度を上げるとおっしゃっていましたが、計算はこの程度やっていますよみたいなことを、資料に書いていただくと、この時点では何%ぐらい細かく計算されてるんだと。そのあと見直した時も、実現しやすくなるから、何割精度を上げた計算をしてるというふうな感じの資料があると、事業費が変動するっていうことが私たちにわかりやすくなるかなと思います。その精度を上げる、精度を上げるというのが、どのレベルで上げていらっしゃるのかとか、どういう範囲で精度の高い分析をされているのかっていうのが分からないなど。ざっくり、着手の時はどのぐらいで見て、進捗があった時は、どのぐらいで見てるみたいな、そういう何か判断資料があればありがたいなと思います。

○座長(佐藤委員)

いかがでしょう。そのような資料というのは作れる感じなんですか。

○所管局(建設局 石井街路課長)

資料にどこまでわかりやすくできるか、というところは、悩ましいところはございます。考え方としては、当初は標準的な工期で考えていて、用地取得は大体5年から7年ぐらいでという目標みたいなものがあって、当初はそれで設定をしていると。今回、再評価を何回もしている路線が2つありますので、元々どうやっているのかかなり難しい部分ではあるのですが、今の段階でどうかとなると、上本町(東野田河堀口線)は、これからあたっていくので、まだその段階ですと。新庄長柄線は、ある一定、これまでの用地取得の経過を踏まえた精度まできている、そのような状況になるというのが、今の説明でございます。

○委員(田間委員)

ありがとうございます。

○座長(佐藤委員)

ありがとうございます。他いかがでしょうか。

私どもがこの3事業に関してすべきことは、対応方針、それぞれの資料の20ページに載っているものの妥当性について判断をしていくわけですけども、私からも聞かせてください。

事業継続Bという形で、まず1本目の新庄長柄線と2本目の東野田河堀口線を出していただいております。ただ、これまでのご説明の中で、新庄長柄線に関しては熟度が高いと、ほぼほぼ進んできている状況という形で、「予算の範囲内」で着実に継続実施するという判断。

それに対して、これから折衝に入るという段階の東野田河堀口線も同様の「予算の範囲内」で着実に継続実施するという判断。

さらに言うと3本目の西野田中津線は優先的に実施してきて、完了時期を宣言し重点的に実施するという形のAという判断になっております。

「予算の範囲内」で着実に実施というBの判断なんですけども、1本目の新庄長柄線と2本目の東野田河堀口線で状況がちょっと違うように思うんですが、「予算の範囲内で」というのはどういう意味で使われているのかという点をお聞きしたいです。あえて資料の、例えばそれぞれの10ページ目の工程表を見ていくと、近々に工事が始まる場所はAで、そうでもないところはBなのかなぐらいなふうには想像はできなくはないんですが、所管局として1本目と2本目で同じ形でしている

「予算の範囲」というのが違うのか違わないのかという点だけ教えてください。

○所管局(建設局 石井街路課長)

街路事業全体としての予算の中で、仮に 100%必要額が確保できない時に、それでも優先的にやりきる路線が、「事業継続(A)(完了時期を宣言し重点的に実施する)」としている西野田中津線です。

「事業継続B」のところは、予算が確保されなければ少しは抑えないといけないというところで、なぜ新庄長柄線と上本町(東野田河堀口線)が同じなのかというところですけど、もう 1 つ下の「事業継続C」の評価になりますと、限定的な実施に留まるという形になります。上本町(東野田河堀口線)も、これから用地交渉を再開し、できるだけ早いこと仕上げていく必要があるというところから、「事業継続B」という判断をしています。

○座長(佐藤委員)

はい。というようなことで、ご説明の中にも選択と集中といったような言葉があるかと思えますけれども、お金は何にでも使えるので、その中で、まず大枠でがさっととるのか、重点的にとるのかという点で、多分それぞれのご苦労が毎年度のご苦労と最初のご苦労があるのだなというふうにして、あえて質問いたしました。

それでですね、いろいろまだお聞きしたいことはあるのかと思います。この今回の対応方針案、1本目がB評価、2本目がB評価、3本目がA評価という判断について、それぞれの案を妥当とすることについての判断をしていきたいと思うのですが、私どもにできる判断の概ね方向性は 3 つです。

もうこのままの資料説明でOK、妥当としますよという判断が1つ。

いや、これではまだ説明全然不足ですよと、もう少しちゃんと説明しなさいという形で一番厳しい判断は、とりあえず妥当じゃないとは判断しません、保留という形で、次回以降まわしという一番厳しい判断です。この 2 つの間にもう 1 つ選択肢を作らせていただきますが、それは、不足している資料だったり、要求した資料なんかをつけていただければ、この方向性で概ね妥当だよとするタイプの判断の仕方です。

真ん中が一番わかりづらいですけども、もしこれをしてくれたらOKだよということに関しては、妥当にする方向だけの資料を追加してくださいというようなイメージの判断になります。いかがいたしましょう。

どれにしても私自身は、誘導するつもりはないんですけど、皆様的にはいかがですか。

何らかの資料を追加することを要求いたしますか。或いはもう、このままの判断で妥当といたしますか。

○委員(吉田委員)

私自身は、今回はこの対応方針案で良いかなと思っています。今日議論のあった、特に用地買収や、市側の方針としての優先順位という話もあったと思います。どういう事業の位置付けなのか、どういうレベル感の事業なのかもう少しわかるようになると、事業に対する意図の違いもあって、このA、B、C評価になっているということがわかるとういかなと思いました。私からの個人的な意見です。

○座長(佐藤委員)

はい、ありがとうございます。他何か、いかがでしょうか。

形式的には 6 つの事業について、私どもが評価いたしましてそれらをまとめて、有識者の意見

公表という形を取りますので、その意見公表の際にも改めて、今吉田委員からいただいたようなことであるとか、いろいろな背景事情がありましたよねという形で付け加えることを検討する形で、今回については、所管局のご説明で私ども、ほぼ状況は理解できたと、資料だけ見てたらわからなかったことも議論で理解できたということで、妥当という形で進めてよろしいでしょうか。

もし所管局の側からどうしてもこれを追加したいというような、ご意向があるようでしたら、座長預かりとして判断させていただいた上で、追加はOKですよという形にするということで進めようと思いますが、いかがですか。

紙を見ただけではわからないということと、議事録見ただけでもわからない部分はあるんですけども、この議論である程度明確になったかと思います。街路事業に関しては1本1本説明していただくのも、非常に大変ではあるんですが、あえてまとめていただくことで、難しさも説明いただいておりますし、良い形で情報公開の一助にはなるかと思っております。

では、この3つの事業につきましては、対応方針案をそれぞれB、B、Aの3つということで妥当という評価で判断させていただくということにいたします。

所管局の皆さんご説明ありがとうございました。

それでは建設局の皆様たちのご説明は以上という形で、一旦会場の入れ替えということでよろしく申し上げます。

## エ 夢洲土地造成事業

### ○座長(佐藤委員)

それでは、議事を再開したいと思います。

次は土地造成事業として本日の事業再評価の対象4つ目「エ 夢洲土地造成事業」についてご説明いただいたうえで、質疑応答及び意見出しをしたいと思います。非常に大きな事業で難しいとは思いますが20分程度でご説明をお願いします。

### ○所管局(大阪港湾局計画整備部 大江工務課環境保全担当課長代理)

大阪港湾局計画整備部で、工務課環境保全担当課長代理をしています大江と申します。よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、夢洲土地造成事業につきまして、【資料6】の事業再評価調書を用いて、説明させていただきます。前回、令和元年度に再評価を実施してから5年ということで、本年度で5回目の事業再評価を実施するものでございます。

はじめに、「事業の概要」について説明させていただきます。

調書3ページをご覧ください。大阪港には大きく咲洲、舞洲、夢洲、新島と4つ埋立地がございます。現状、土地造成が残っているのは、新島と今回対象としている夢洲です。

事業期間は前回と同じ平成3年度から令和28年度までとしており、事業費は後ほど詳しく説明しますが、前回の1,390億円から今回3,050億円へ増額しております。

次に、4ページをご覧ください。事業目的ですが、本事業は、「良好な都市環境の保全を図るため、市内の公共工事で発生した残土等を、埋立処分するという活用し、土地造成を進める」とこと、「造成した土地においては、国際コンテナ戦略港湾・大阪港の中心的機能を担う国際物流拠点として、また、国際エンターテインメント拠点の形成といった時代のニーズに合わせた土地利用を図ることで、大阪・関西の成長・発展へ寄与する」とことを、主な目的としております。

5ページをご覧ください。事業の背景と課題につきましては、夢洲については、ひっ迫する廃棄物や残土等処分問題に対応するために整備され、廃棄物や残土等を優先的に受け入れる埋立地ですが、将来的に大規模なまちづくりが可能な土地として、訴求力の高い国際観光拠点を形成し、大阪経済の活性化に寄与することが求められており、「夢洲まちづくり構想」等の上位計画に基づいて、整備が進められております。

6ページをご覧ください。事業の流れとしましては、護岸の整備から、地盤改良、土砂受入による埋め立て、道路や下水道といったインフラなどの基盤整備にあたって必要な資金を、国の認める起債の発行により調達いたしまして、土地売却収入等をもって償還をおこなうスキームとしています。

また、事業の進捗状況について、ページは飛ぶのですが参考に25ページの位置図をご覧ください。国際観光拠点として1期は現在、埋め立て完了後の基盤整備を実施しております、2期は埋め立てまで完了しております。また、3期は地盤改良を実施中という状況となっております。

次に、7ページにお戻りください。関連事業として、臨港鉄道整備事業(北港テクノポート線)を記載していますが、臨海部の交通需要への対応(港湾整備事業)と都市開発促進(埋立事業)を兼ねていることから、埋立事業者が鉄道整備費の一部を負担することとなっております。

続いて、8ページをご覧ください。事業を取り巻く現状としては、前回から「大阪の再生・成長に向けた新戦略」と「大阪都市魅力創造戦略2025」が追加されておまして、主にポストコロナに向けた再生・成長や、インバウンド回復後を見据えた新たな賑わいを創出するという一方で、夢洲における国際観光拠点の形成が位置付けられております。

9ページをご覧ください。夢洲域内の一部におきまして、自然界に偏在する鉛、ひ素、ふっ素が埋立土砂に含まれていたことが原因と考えられる、土壌汚染対策法の一部基準値超過が確認されたことから、法に基づく区域指定(種類としては形質変更時要届出区域のうち埋立地特例区域)を受けることとなりまして、指定区域内の土砂については、法に基づく管理が必要となりました。

土壤汚染対策法においては、土壤汚染が存在すること自体が問題ではなく、健康被害が生じないよう（例えば土砂の飛散を防止するために、舗装をおこなうなど）適切に管理をすれば、土壤を除去する必要はございません。

左下の表の中で、土壤汚染の程度としては、土壤汚染対策法に基づき、健康被害の可能性で、「要措置区域」になるのかならないかといった判断がまずございます。大阪市内では地下水の飲用がありませんので、健康被害の恐れがある「要措置区域」はありません。

さらに、健康被害の恐れがない区域の中でも、工場跡地のように、人為由来の汚染がある区域は「一般管理区域」となりますが、夢洲2区・3区・4区の一部は埋立土砂由来のみの汚染でございまして、土壤溶出量基準は超過しているものの、概ね10倍程度汚染度が高い第二溶出量基準は超えていないため、一般管理区域よりも管理する事項が少ない「埋立地特例区域」に指定されたものです。

なお、今回超過した土壤溶出量基準というのは、大阪市内は地下水の飲用はないところですが、1日2Lの地下水を70年間飲用しても、健康被害が生じないレベルで定められたものであり、かなり厳しいものであるということをご理解いただければと考えております。

次に10ページをご覧ください。夢洲を含む埋め立て事業の現状を示しており、詳細は割愛いたしますが、資金不足は生じない見込みとなっております。

続いて、11ページをご覧ください。ニーズの動向としては、主に、上から2つ目「令和3年度末で夢洲域内を除く大阪市内の陸上発生残土の受入は終了したこと」、4つ目「平成30年に、2025年日本国際博覧会が夢洲で開催されることが決定し、来年（令和7年）4月の開幕に併せ、北港テクノポート線など島内のインフラ整備を進めてきたところでございまして、概ね完成の目途がついた状態であること」、下から2つ目「令和5年に、大阪・夢洲地区特定複合観光施設区域整備（IR）に関する計画が国に認定され、同年12月より工事を着手し、2030年秋開業に向け、現状鋭意工事を進めていること」、一番下の「令和6年度、万博跡地となる第2期区域については、その開発を一体的に進めるための方針（マスタープラン）を策定する予定であること」などを挙げています。

12ページをご覧ください。費用便益分析をCBR法で算出しており、結果、費用便益比B/Cは1.09となっております。

便益につきましては、国土交通省が出しております「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」の「廃棄物海面処分場整備プロジェクト」に基づき、項目を設定しており、「輸送」「国土保全」「環境」について分析しております。

まず、13ページをご覧ください。1点目の輸送の算定としましては、夢洲がない場合は、市内工事で発生する陸上残土を、泉大津沖や新島の広域処分場（フェニックス）まで輸送し、処分することとなります。対して、夢洲で処分することにより、輸送距離が短くなり、処分コストが縮減するものとなっております。約2,089万㎡の残土を対象として、輸送便益が約329億円生じるものとなっております。

14ページをご覧ください。2点目の国土保全として、新たな土地の造成（資産の創出）については、本事業により造成された土地を創出した資産として、土地の売却価格を便益として計上しております。具体的には、段階的な土地造成の中で、竣工時期と評価額（鑑定額等）を定め、便益を算定しており、造成面積251haに対して、資産計上額が2,599億円となっております。

15ページをご覧ください。3点目の環境の算定としては、先ほどの輸送距離の短縮に伴う効果として、排出ガスの減少につながるものとなっております。CO<sub>2</sub>が4,794トン、NO<sub>x</sub>が34トン削減されるものとなっております。

16ページをご覧ください。定量的効果のほかに、定性的効果としては、国際観光拠点形成に伴い、産業活性化や消費額の増加、都市魅力の向上など、地域社会に対して、経済面、社会面、環境面と様々な効果が期待されます。

17ページをご覧ください。これまで説明しました内容から、事業の必要性の評価としましては、今後の整備なども含め、夢洲の土地利用の必要性が高まっていることから、本事業の必要性の評価としま

しては、変更なしで、継続して実施する評価区分「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している)としております。

次に、18ページをご覧ください。「事業の実現見通しの視点」でございます。

令和元年度の前回評価時点と比較して、完了予定年度に変更はありませんが、項目といたしまして②事業規模の右端の欄で、「土地課題」が追加となっております。

また、土地造成面積も251ヘクタールと変更はございません。対象箇所は調書19ページに記載の赤塗りしている部分です。ご確認をお願いします。

18ページにお戻りください。③全体事業費については、前回1,390億円から今回3,050億円に増加しています。主な増減理由については、調書23ページをご覧ください。

項目といたしまして、まず、「土地造成」の契約率落ち(すなわち、設計金額より安い金額で施工業者が落札・契約することで、差額が生じること)に伴う減額と、「基盤整備」の道路・鉄道工事における地中障害物撤去等による増額があり、詳細については、調書24ページをご参照ください。

そして、増額の大ききは土地課題対策によるものです。調書25ページをご覧ください。土地課題対策としては、土壤汚染対策、地中障害物撤去、液状化対策に要する費用を計上したことによるものです。

具体には、土壤汚染対策としては、先ほど説明したとおり夢洲においては埋め立てた土砂由来の汚染土が確認され区域指定を受けていますので、建物の基礎杭を築造する際に、産業廃棄物である汚泥が発生する場合や建設発生残土が発生して島外処分する場合に、汚染された土壌及びそこから発生した汚泥は、汚染されていない場合に比べて、処分費用が高額になることから、差額分を負担するものです。

また、地中障害物撤去は、埋立時に地盤の沈下等の挙動を把握するため設置した沈下観測台や揚水井戸が、建物築造時には支障となることから、撤去費用を負担するものです。

さらに、液状化対策については、夢洲2区・3区は、河川等の水深を確保するために川底等の土砂を掘削した浚渫土砂及び、公共工事で発生した建設残土で埋め立てられた土地ですが、液状化する土粒子間の隙の大きい砂層が点在していることが判明したことから、建物直下をセメント系固化工法による液状化対策を実施する必要があり、費用を負担するものです。

位置図で、観光拠点の用地場所を表していますが、1期用地については2段落目に記載のとおり「IRが国際観光拠点の核となる大規模集客施設であることから、IR事業用としての適正確保は必須であり、そのような土地に起因する所有者としての責任に加えて、大阪臨海部、夢洲のまちづくりなどの政策的な観点も踏まえ、土地所有者として市が負担すること」としてしております。これは、令和3年度に開催した大阪市の戦略会議にて、方針決定されてきたところでございます。

また、2期、3期及び拡張整備想定区域については、1期と同様に負担するとなった場合を想定し、負担リスクを計上したとしても、便益が上回るかということで、計算したものとなっております。

もう一度12ページにお戻りください。以上ご説明した便益及び費用をもとに、費用便益分析を行った結果、現在価値として総便益4,047億円、総費用3,726億円で、B/Cは1.09となっております。

続いて、30ページをご覧ください。コスト縮減策としましては、今回の事業費増額分として計上している土地課題対策について、液状化対策における対策範囲の精査(構造物直下に限定等)や、施工費用の縮減(先行掘削による改良工法変更等)の可能性を検討するとともに、土壤汚染対策として、夢洲域内の開発に伴い汚染土として発生する建設発生残土について、可能な限り島内処分できるように検討することとしています。

31ページをご覧ください。以上のことから、事業の実現見通しとしましては、夢洲東部では、既に夢洲コンテナターミナル等が国際物流拠点として供用しているほか、夢洲中央部では、現在、2025年日本国際博覧会の開催及びIRを初めとした国際観光拠点の形成に向けて、土地造成・インフラ整備等を進め、また、万博跡地における第2期区域の開発に向けたマスタープランの策定に向けた取り組みも進めており、今後の整備(第2期、第3期開発等)なども含めて、完了予定年度に向けて事業を進めること

としていることから、今回の評価区分としましては、前回から変わらず「(A):完了時期の実現可能性が高い」とさせていただいております。

さらには、32ページの、事業の優先度につきましては、本事業の遅れが今後の国際観光拠点の形成に影響が生じることから、前回から変わらず、評価区分「A:事業が遅れることによる影響が極めて大きい」としております。

33ページをご覧ください。最後に、対応方針ですが、夢洲土地造成事業について、夢洲域内の公共工事の陸上発生残土等の処分場として活用するとともに、造成した土地については、「夢洲まちづくり構想」等の上位計画に基づき、国際物流機能の強化や国際観光拠点の形成といった時代のニーズにあわせた土地利用を図り、大阪・関西の成長・発展に寄与するものであること。そして、2025年日本国際博覧会の開催やIRを初めとして、その後の夢洲第2期や第3期開発といった国際観光拠点の形成に向けて、土地造成・インフラ整備に取り組んでおり、国内外の観光需要の取り込み強化を図ることとして、「事業継続(評価A)」「完了時期を宣言し重点的に実施するもの」としております。

説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

#### ○座長(佐藤委員)

ありがとうございます。ただいまの事業の説明、夢洲土地造成事業ということで、本日の最初の3つに比べても、桁が2つほど多くございますし、さらに前回の評価の時から、金額がおもむろに倍以上に膨らんだ事業でございます。

その上で、事前説明等で、他の上位計画で決定されているからとかその部分に関係ないからという説明はあったかと思いますが、この場で聞いていただいて全然構わないです。この事業は、今回、事業継続Aということですのでけれども、私どもが本日判断するのは、「この方針で妥当です」とするか、「まだ判断は保留します。説明が足りておりません」とするか、その中間とするかです。まずはしっかり納得がいくように、ご質問或いはご意見等を述べていただくのが一番かと存じます。

では、ご質問、ご意見等ありましたら、忌憚なくお寄せください。

#### ○委員(瀬木委員)

今回の土地課題対策費として1,503億円を所有者として、大阪府が負担するとご説明いただいたんですが、こういった埋め立てによって土地を開発する際に、担当した自治体が、汚染などの問題が発生した場合に、土地課題対策費を負担するというのは、一般的な対応方針なんでしょうか。この点お聞かせください。

#### ○所管局(大阪港湾局営業推進室 田野開発調整課長)

大阪港湾局営業推進室開発調整課長の田野です。よろしくお願いたします。他都市はヒアリングとかしますと土壤汚染の対策とかを実費負担した事例というのはあると聞いております。地中障害物の撤去というのは、今回、実費で負担するという方法をとっていますが土地の鑑定で価格を算定するという方法でございます。

#### ○委員(瀬木委員)

もう一度伺いたいのですが、こういった対応はかなり特殊というか、あまり見られないということですか

#### ○所管局(大阪港湾局営業推進室 田野開発調整課長)

対策でいいますと、土壤汚染とかであれば他都市の事例もあるので、ここだけではありません。障害物撤去でいいますと、土地価格の鑑定で考慮するか実費で負担するかで、液状化対策については特別な例だと思います。

○委員(瀬木委員)

ありがとうございます。

その他の対応方策として、利用者に、この費用を一部負担していただくっていうそういう対応方針はあるように思うんですが、そういった点について検討はされなかったのでしょうか。

○所管局(大阪港湾局 池田計画整備部長)

大阪港湾局計画整備部長池田でございます。

いろいろな考え方はある中で、先ほども府市として政策判断してきたという経過の中で、IRというのが国際観光拠点をこれから形成していく核となる大規模な集客施設であるというようなことであったり、これからの夢洲における観光拠点とまちづくりと、そういったことも含めた政策的な観点から、総合的に判断して、今回液状化対策も含めて、そういう土地所有者の責任という考えのもとに負担していくという判断がなされたという経過でございます。

○委員(瀬木委員)

はい。ありがとうございます。私からは一旦以上です。

○座長(佐藤委員)

ありがとうございます。

土地課題対策をすることによって、土地の売却額というか、単価を上げて計算はされていますかという点を私から1点お聞きしたいです。瀬木委員がおっしゃられたとおり、例えば汚染土壌を売却する場合、同じ広さだったとして安く売るという考え方があります。けれども、今回の新たに1,500億円あまりの土地課題対策をすることによって、土地の売却額の見積額を大幅に増やしたなどのことはあるのでしょうか。

つまり、買い手が自分で土地の課題を対策するのではなく、こちらで整備して差し上げているのだから、高く売れるわけですね。つまり、売り値は高くなるんですかという点です。

○所管局(大阪港湾局営業推進室 田野開発調整課長)

一般論として、例えば地中障害物があることを踏まえて土地の価格を鑑定するのであれば、その点において価格は下がることも考えられますが、撤去される場合は、下がらないことも考えられます。液状化するかどうかは、地盤の状況や建築物をどれくらいの地震力で設計するかにもよるので、一般的には土地の鑑定で考慮することが難しいものではないかと考えられます。

○座長(佐藤委員)

今回のこの事業ですけども改めて、事業採択年度が平成3年、1991年度ということで、当初目的の、この地域に関してはまず土地造成ということで廃棄物埋めますということです。そして、そのあとの土地利用として、当初住宅用地であったりしばらく経って、事務所やもちろん物流拠点ということがあった中で、市側府側の大きな方針転換、万博の採択ということで、大分方向性が変わってきたところで、当初の目的は、土地の造成と基盤整備ということで、1,300億円ぐらいの数字が上がっていたところでございます。

その上で、その他の委員会で、観光がというお話が出てきて、土地課題対策ということで倍以上の金額が増額されております。やっと私もその辺までの理解が追いついたところではあるんですが、この場で万博の話とは違いますという形で、過去を評価するのであれば、土地の造成と基盤整備、そして今後に向けた土地課題対策の検討ということになります、いかがでしょうか。

私もこの立て付け変だなとは思ってるんです。

その土地課題対策は別事業で立ててちゃんと検討していただいた方が良かったように思います。同じ場所で工事するから一緒に建設事業だろうという立て付けで、別部局で決めたことが大きいです。

今まで土地造成事業としていろいろやっていますということではあるとは思いますが、それが、突然、期間が伸びます、金額が倍以上になりました。3,000億円を超えましたって言われても、どういう説明ができるのでしょうか、市の側は。「トップが決めたことだから」と逃げ切るには評価しづらいなど思っているとではあります。私がちょっと個人的な見解を述べてしまいましたが、いかがでしょう。

もっと、基本的なところでご説明をいただきたいことなり、ご意見があれば。

○委員(関川委員)

今のお話を受けてですが、土地課題対策費用として、これまでの予算の倍額かかってくることにについての市民のコンセンサスを、どのようなスキームでとられてきているのかというのも教えていただきたいです。市政の中での議論で、民意を反映した形で行われているというふうに理解はするんですけども、状況の変化や、今回の事業額の変更などについて、民意を問うようなコンセンサスをとられているのかいないのかを教えてください。私自身、大阪市民ですので、市民の立場からうかがわせていただく次第です。

○所管局(大阪港湾局 池田計画整備部長)

まず1つお伝えしたいのがこの事業はで市税を投入してやっているものではないということです。土地課題対策も、中の説明でもありますけども起債をして、その中で、事業費を生み出して、それを土地の売却なり賃貸の収入で償還していくというスキームでございまして、市税を投入してやっているものではないということを1つご理解いただければと思います。

あと、コンセンサスということなんですけれども、1つの我々取ってるやり方としては長期的な収支です、この埋立事業会計全体が長期収支、かかる事業費も含めた費用とですね、それに対しての長期的な収益、売却なり、賃貸なりということで長期的にこの会計全体がこういうふうに回っていきますということを定期的にお示しさせていただいて、それらについても、議会の方でも、ご質疑ご議論いただいて進めているというところで、一定そういうご説明でご理解をいただいているというふうに我々考えておるところでございまして。

○委員(関川委員)

ありがとうございます。先ほど佐藤先生からの問いかけにございましたように土地を改良するコストがかかった分、販売や、レンタルの費用に上乗せがあるのかどうか、その試算があるのか、ご説明で理解できませんでしたので、再度ご説明いただきたいと思います。

本来、土地改良してから、供用する時点での収益を見込んで事業費とバランスを取るっていうことであれば、その辺の価格の変更についても計画されているのかという質問だったと思います。

それに対する回答、もう一度お聞かせ願えますでしょうか。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 大江工務課環境保全担当課長代理)

現在のこの便益の部分で算定を入れております土地の売却価格の部分、すでに売却が済みしました部分についてはその実額を入れております。

将来的にまだ売却していないところにつきましては、1期区域の鑑定評価をしていただいたその鑑定額になっておりまして、その鑑定といえますのは土地課題対策等々という部分の議論を考慮に入れての額かと存じます。路線価格より高いと聞いております。ちょっと他の課の担当の部分ですので、方向性としてのところしかご説明申し上げられなくて申し訳ございません。

○委員(関川委員)

すでに売却が決まっているところについては、そのコストは載せられていないのですか

○所管局(大阪港湾局計画整備部 大江工務課環境保全担当課長代理)

売却が済んだところにつきましては、売却をしておりますしその土地造成をした結果、売却が済んでいるということで、今回、この事業評価の対象範囲とさせていただいているところが赤い部分ってところでお示しさせていただいたうちの一部についてはすでに売却済みでございます。資料の便益の算定のところで、14 ページをご覧くださいませでしょうか。14 ページに売却済み何年何万円等々書いてある。

これらにつきましては売却済みの部分でして、実額で算定しております。売却が済んでいないところ、1 期用地2期用地3期用地の部分につきましては、1期用地の鑑定額をもとに入れております。

○委員(関川委員)

部分的に改良が必要となる土地も含まれているということになりますか。

売却済みのエリアは、資料の9 ページ目にあるこの赤いエリアですか。その部分についても、対策が必要であるという理解でいいですか。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 大江工務課環境保全担当課長代理)

売却が必要なエリアにつきましては、将来的に売却が必要なエリアという部分になりますと、14 ページで見ていただくところの黄色い部分です。将来的に、まだ、売却が済んでいないところで。

現在、1 期用地の部分について、土地課題対策をするという判断がなされております。2 期用地3 期用地につきましては、土地課題対策が必要なのかも含めまして、まだ議論がされていないところなんですけれども、将来的に必要なというリスクとして算定を費用として入れさせていただいております。

○座長(佐藤委員)

この売却済みの用地というのは、今後、土地課題対策を実施しますよという上での締結金額ですか。それとも現時点で、土地課題対策はまだ始まっておりませんが、始まる前の時点で今の状態で購入するという形で妥結された金額ですかという点が1 つ目。

2 つ目が、今後売り払う1期用地2期用地3期用地を含めてあるわけですけども。

今、算定されている土地単価というのは土地課題対策がなされていない状態での評価額なので、今後土地課題対策がなされた後であれば単価はかなり上がると想定して、それを売れば、その起債を返せる分以上の収入があるというふうに見込んでらっしゃることなのではないでしょうか。所管局が土地の売り買いが担当でないことはよくわかってるんですけど、そういう形で話が進んだんですかという点で。

今の段階で答えが難しいようでしたら次回回しにいたしますけども、どんなふうに私どもは理解すれば良いのでしょうか。

○所管局(大阪港湾局 池田計画整備部長)

まず1点目なんですけども、主に売却済み特には東側にあります、ピンク系の色で塗っているところ、我々としても物流ゾーンということで考えているところでございます。

この費用負担をするという判断に至った過程でも申し上げましたけども、観光拠点としての役割であったりとか、そういう土地利用を想定した費用負担ということを前提で話しておりますので、この物流ゾーンにおける将来の液状化対策とか、そういったことに対する費用負担ということは想定してないということで付加的に申し上げますと、この一番東側夢洲を大きく1区から4区に分けたご説明だったと思うんですが、この東側の4区というところには、その浚渫土砂であったりとかってというのが、違うもので埋め立てている経過もございますので、液状化が発生するとかそういうリスクは2区3区と違って、一概に低いとは言えないんですけども低いんじゃないかというふうに考えてるところもございます。

そういったことも含めて、この売却済みのところについては基本的にそういう土地課題対策というところは今このスキームの中では想定していないということでございます。

○座長(佐藤委員)

他、田間委員お願いします。

○委員(田間委員)

理解できなかったのですが、14ページの、売却済⑤売却済⑥のところは、2区3区に今からの土地課題対策が必要なところかなって思ったんですが違うんですか。

○所管局(大阪港湾局営業推進室 田野開発調整課長)

5番6番は対象にならないところです。対象となるエリアが、資料 25 ページを見ていただいたらと思います。

その1期2期3期というところは国際観光拠点を目指してるエリアでございまして先ほどの 5 番6番がこの1期の右の白抜きのところになってございますので、リスクも含めて考えているエリアとは25ページのこの1期2期3期のエリアでございます。

○座長(佐藤委員)

ありがとうございます。他いかがでしょうか。

○委員(北野委員)

事業の投資効果についてお聞きしたいと思っています。今回のような事案の場合、定性的な効果が強調されがちで、実際重要な効果があると思うんですが、逆にそういう事案であればこそ、定量的な視点で精査していく必要があると感じておりまして、あまり定性的なところだけでとらわれてしまうと、事業評価の意味が減ってしまうと思いますので、定量的な視点を、両輪で考えていく必要があると思っていますが、今回、B/Cを見ますと、1.09 ということで、場合によっては1に限りなく近い数字になっていると考えてます。

長期間、事業の期間が予定されてるところですので、他の事案事例でもありますように、物価とか工事費の高騰とか様々な要因によって、費用が上がっていくということも予測される事態の1つかと思うのですが、今の時点で1.09ということだと、これからあと20年以上事業が続く中で、1を大幅に割り込んでくるようなことが、ありうるのではないかとこのことを危惧しています。その辺りの現状の予想はどのようにお考えでしょうか。

○所管局(大阪港湾局営業推進室 田野開発調整課長)

12ページのB/Cは確かに1を少し超えているもので、コストは、将来の人件費や物価高騰が可能性としてありますが、ただ、このBの便益の方で、一番大きいのは、新たな土地の造成ということで、これにつきましても、今わかっている土地の価格で一旦試算をしております、こちらも経済情勢や地域の要因で、今後鉄道が引かれていくなど、インフラが整うといった事で土地の価格も変わる可能性もございますので、必ずしもCだけが増えるということではなく、Bを評価いただけると考えております。

○所管局(大阪港湾局 池田計画整備部長)

ちょっと今の点補足させていただきますと資料でいきますと 26 ページ以降に、説明、詳細は割愛させていただきますいたんですが、大阪市の大規模事業のリスク管理、リスク評価する会議でも、先生おっしゃっていただいたような観点ですね事業費の今後の景気動向といえますか物価等の上昇に伴うこと、上昇、それに対するリスクということも含めて、いろいろな観点から事業評価しているところございます。今おっしゃっていただいたのは、29 ページに、いろいろな観点から、事業費が増高するリスクがある場合にはどうしていくのかということも含めていろいろ検討しております。

一番下の14番のところだと、物価とか人件費の高騰に伴う事業費の増高リスクが考えられるんじゃないかということに対しても一番右にございますけれども、これも定性的な表現で申し訳ないんで

すけども今後の市場動向を注視しながらコスト縮減に努めるということを含めて対応していくということも謳っているものでございます。

おっしゃっていただいた観点も含めて事業再評価の場合も含めて、今後引き続き対応をとっていきたいというふうに思っているところでございます。

○座長(佐藤委員)

他、いかがでしょうか。田間委員お願いします。

○委員(田間委員)

港湾局のB/Cの算出に使われているマニュアルの割引率はどのくらいでしょうか。

○所管局(大阪港湾局 池田計画整備部長)

4%でございます。

○委員(田間委員)

ありがとうございます。

○座長(佐藤委員)

他、いかがでしょうか。委員お願いします。

○委員(吉田委員)

ご説明ありがとうございました。

まず、金額が増えている部分については、項目ひっくるめて、約1,500億円と書いてると思うんですけど、どこにお金がかかっているのかっていうことを、まずは明確にしていきたいのが、1つ目です。今回のように、事業を早めには実施しないといけなくなるときに、通常の工期よりも大阪全体関西の中でも優先順位を上げて取り組まないといけなくなったことによって、おそらく資材が高騰したりすることもあったのかと思いますが、そういったことの影響がほとんど説明の中に入っていません。トップの判断でそういうふうになりましたっていうところはよくわかったんですけど、それらが具体的にどう費用に影響を及ぼしてたのかが、まずわかりません。

それから、今回の埋め立てによる土地造成っていうのは、その状態で効果を発現するもので、今回のように様々な基盤整備をしたり、液状化対策などは、本来は、事業に含めることを多分想定してないのではないのでしょうか。

港湾施設とは違う用途で使用するときに、一旦埋めたものをもう1回掘り返して高層の建築物が建つことは想定していなかった、だから、結果的に液状化対策が必要になったっていうような説明が全然ありませんでした。その対策費だけ高くなりましたという説明であれば、前提条件がそもそも違った、という説明が適切ではないかなと個人的に察しています。もともとは液状化対策もせずに埋め立てして土地を活用するという条件であったものが、なぜこういうふうに対策費を追加したのか、さらにIRとして使われていく土地の値段がどういうふうに変ったのか、説明がちょっと十分ではないと思います。まず、先ほどのコストが増えた内訳について、それから土地造成に関する前提条件の変化がB/Cが1をちょっと超えている程度にどう変化したのかについて、説明をお願いしたいと思います。

○座長(佐藤委員)

事務局会場の時間大丈夫ですか。押しているようでしたらもう次回回しにいたしますが、どういたしましょう。

○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

まだ引き続き少し議論をいただければと思います。

○座長(佐藤委員)

それでは所管の皆さん、説明できる範囲でまずお願いいたします。大きく2点あったかと思いますが。

○所管局(大阪港湾局営業推進室 田野開発調整課長)

大阪港の埋立事業の長期収支は年 2 回更新しており、その中で一定想定している数値でございますが、区域ごとの数字にはなるんですけども、1期区域につきましては、633 億円、それから 2 期区域は 398 億円、3 期は 266 億円、1 期の IR 区域拡張予定地は 206 億円を想定しております。

○委員(吉田委員)

すいません、事業期ごとではなくて、対策ごとに数字を出していただかないと、何にお金がかかっているのか、そもそもわかりませんよね、という話です。追加で資料を出していただきたいです。

○所管局(大阪港湾局営業推進室 田野開発調整課長)

1,503億円の中で液状化対策、地中障害物、土壌除染対策ということで、それは別途確認させていただきます。

○委員(吉田委員)

それから、前提条件がどのように変わってきたのかについて、追加で説明をお願いできますか。もともとは、地中物を撤去するなど、そもそも土地造成では考えてなかったのではないですか。

今回のように、埋立地に高い建物を建てることになったから、結果的に地中物を撤去したり、液状化対策もしないといけなくなったなど、そういったことが前提として計画段階で発生したということだと思いますので、少し丁寧に説明していただきたいのですが、いかがでしょう。

○所管局(大阪港湾局 池田計画整備部長)

先生おっしゃっていただいたとおりですね、この埋め立て開始した時の埋め立て免許上の土地利用の用途で申し上げますと住宅用途であったりとかいうことで、いわゆる高い建物を建てたりということは想定していないような土地利用も含めて考えていると。

そういうところもあって、地中障害物を撤去する必要性がどこまであるのかということまで大きく見込んでいないということが、当初としてはございます。

それが直近で言いますと、IRであったり、国際観光拠点というのを検討するにあたって、高層のホテルであったり、そういう集客施設を建てると大規模なもの建てるということが出てきましたので、その中で、地中障害物を撤去する必要性が改めて出てきているということであったり、或いは、建物が大きくなると液状化する場合の影響というのがやっぱり懸念されるということが出てきておりますので、そういったことを受けて、判断なり、検討が進めてこられたという経過がございますので、その辺改めてお示しできるように整理させていただきたいと思います。

○座長(佐藤委員)

追加のご説明ですね。

○所管局(大阪港湾局営業推進室 田野開発調整課長)

先ほど吉田先生の土壌汚染、障害物撤去、液状化対策の 1,503 億の内訳ですが、土壌汚染対策940億円 地中障害物撤去58億円 液状化対策費505億円でございます。

○座長(佐藤委員)

口頭で言われても、なかなかねという部分がありますので。

○所管局（大阪港湾局営業推進室 田野開発調整課長）

またご提示させていただきます。

○委員（吉田委員）

結局、土壤汚染対策が、かなりの割合を占めてるということでよろしいですか。

今のお話だと、900億円ぐらいが土壤汚染対策ですね。そうしますと、最終処分場のようないろんなものを埋めているところを掘り返すことは想定しなかったという理解でよろしいですか。

この費用を開発事業者が持つべきものなのかどうかについて、先ほどから議論があるように、もともと想定した土地利用とは違う使い方をすることになった時に、それによる追加費用を誰が負担するのか、どういう意思決定がされたのかの関係性を知りたいというのは、先ほどから皆さんから出てるポイントだと思います。

もともと掘り返したらまずいものが埋まってる場所です。それが前提条件が変化して、なぜということなんです。ポイントを理解していただきたいです。

○座長（佐藤委員）

そろそろ時間がなくなってきました。おそらくなんですが、その1区2区3区4区の成り立ちの違いの説明をした上で、今回評価の対象になっている2区3区のあたりが残土という話とか、その辺りからしっかりする必要があります。ここにいる私たちですら若干理解が厳しい部分があるなかで、市民の皆さんには伝わらないというところは、お察しいたきたいです。結局、通常の、汚染土壌を売るときは安く売って、汚染物質を除去してあげるなら価格は高くなります。路線価が高くなれば、固定資産税もたくさん入ってきて市にも影響があるんですよ。まで言うてくださるなら、公務員の皆さんたちがやってる事業として、建設という部分の評価ができると思います。ですが、今回、大規模な建設事業の評価と言ったとき、何をしてるのの部分を、工学系の専門家の方たちも突っ込みづらいくらい説明がありません。時間がない中で説明していただいているという部分は評価はしてるんですけども、伝わらなすぎです。また責任を取るには余りにも大きな金額すぎてという部分で、これだけ意見が出てるところは、申し訳ないですけども、説明してください。ある程度のご回答は期待しますが、現時点でと申しますか、現状の議論のまま本日の段階で、今回の対策案を妥当とするという結論はおそらく出ないです。その結論を出せないくらい、今の状況が把握できていない中で、ちょっと次にまたご説明いただくか資料を出していただくかと思いますが、今口頭でお伝えいただけることがあるようでしたらぜひお願いします。

○所管局（大阪港湾局計画整備部 大江工務課環境保全担当課長代理）

先ほど座長がおっしゃっていただきましたような、どこにどのようなものが埋まっていて、掘る想定ですとか、汚染というものにどういうふうなものが求められているのかということについて改めてご説明申し上げるべきだと考えますので、次にご説明させていただきますと思います。

○座長（佐藤委員）

私が勝手に一存で今回妥当は出せないよねと申し上げてしまいましたけども、特に委員の皆様たちからこういう情報を用意しておいてとかいう形で、新たなご説明欲しいとか、この部分どうなってるんだとか、口頭でおっしゃっていただける部分があるようでしたらぜひ、今言っていただきたいです。田間委員お願いします。

○委員（田間委員）

関川委員のご質問とその回答でちょっと私まだ理解不足なんですけども、土壤汚染とかその土地課題をすることによって、土地の価値を上げるっていうところで、そもそも大阪市の会計のことはわかって

ないんですけど、港営事業会計っていうのは、1 アカウントであるけども、全く市税が入らない、独立したものであるということで、市税が導入されないということなんですか。

それで、その港湾事業だけで、1つのアカウントでまわしていくってところなんですけども。

やっぱりそこに収入が、土地の価格が上がるだろうから、収入が増えるとかいう、ここにやっぱりB/Cとかでもその売却価格とかそういうキャッシュフローの概念が入ってないので、そういう大きい金額を支出する中で、それだけの価値、収入があるか見合っているか、港湾会計というのは、独自でまわして市税は関係ないって言うんですけど、例えば、これがものすごく大きなマイナスになって回らなくなってしまったときはいずれ市税が投入されるかもしれないので、土地課題というものがキャッシュフロー的にも特に問題ないっていうような収入のプラスのところの数字を見さしていただきたいなと思います。

○座長(佐藤委員)

ありがとうございます。

委員の先生方他、いかがでしょうか。

○委員(関川委員)

前提として、今回の事業の対象の土地の用途がわかりにくいです。当初どういう目的で本事業が始まり、住宅用地としての計画、土地の利用計画、事業用地の用途の想定がなされたかを、時期及び時系列が明確にわかるようにして、説明資料として入れていただければと思います。その資料の中に、土壤の汚染がわかった時期等も含め、もろもろの時系列が一覧できる資料をいただくと非常にありがたいです。

○座長(佐藤委員)

ありがとうございます。他いかがでしょうか。

次お願いします。

○委員(瀬木委員)

先ほど佐藤先生がおっしゃったことと関連するんですが、土地対策を行うことによって、この売却したり、レンタルしたりする際の価格や価値がどの程度上昇するのかということについて、何かしらの見積もりをいただくとありがたいと思います。

例えば、もしそういう土地の改良をしない場合には、もちろんIR使うかもわかってるんで、その想定が違うんですけども、例えばもし土地の改良しないと、物流とか倉庫にしか使えない、その場合は、土地の売却価格は非常に低いものになります。

土地を改良することによって初めて、観光や産業として使うというのがあってそれによって土地の価格がこれぐらい上昇することが見込める。

その差ですね、改良しないと物流しか使えないから、平米当たり数万円でしか売れないんですけども、改良することによって初めて高層ビルなど作れて非常に土地の価格と価値が非常に高まるから、この土地の造成、資産の創出で出てくる金額も大幅に増加する、その見積もりが何かしらあるといいなと思っております。

○座長(佐藤委員)

ありがとうございます。

建設事業とは関係ないというお気持ちはわかるんですが、やはりそのB/C考えるときには重要な指標ですのでそちらのご準備も他部局からでもいいので教えてください。ちょうど資料で言うと 22 ページです。

事業の実現の進捗の見込みを見てまいりますと、この今回の皆さんから出していただいた今後の対応方針Aで重点的にとにかく進めますよというのは、あくまでもやっぱり万博であったり、IRであったり

というところから、圧縮してとにかく進めなければいけないんだというやむにやまれぬ事情だというのはすぐよくわかります。

おそらく1991年から粛々と進めてきた土地造成と基盤整備というのは、ぎりぎり限定的な実施にとどまるか予算の範囲内であるということで、廃棄物の受け取りだったり残土の受入だったりという形で進めてきています。ところが、一足飛びに、突然観光拠点のと言い出され、いろいろやらなきゃいけず、さらに言ったら、土壤改良してもっと何かこれだけの事業をしろと決められという部分だとは思っています。けれども、私どもが建設事業を評価するにあたっては、今後の見通しの部分もそうですけれども、過去の状況において土地造成がちゃんと少なくとも前回の再評価から粛々と進んで予定どおりだった部分と、急に方向転換で変わった部分はここですよというのがわかる形で。

実は事前説明でもいろいろ私お聞きしている部分があります。土地造成であったり基盤整備に関しては、問題なくどころかすごく誠実に進めていらっしゃる印象はあるんですね。

ただ、どうしても今回の土地課題対策の金額が大きいことと、万博がらみの別立ての事なので議論するなという部分で、港湾局として粛々と進められてきた事業を正当に評価されない状況になってしまっているのが非常に残念だと思ってるんです。

住宅であろうが事務所であろうが、整備するという部分と、観光拠点に変わったから或いは大規模な建物が建って、なおかつそれを土壤を整備した上で渡したいという市側のトップの意向部分とか、全部ぐちゃぐちゃになっています。

20分で説明するのはかなり厳しかったとは思っているので、そこは同情の余地はあるのですが、このままでは、申し訳ないんですが、対応策AでこのままOKですよ、資料このままでも申し上げることができません。今各先生からいただいた宿題及び皆さんとして「この部分は伝えておきたいぞ」ということに関して、改めてご説明ください。今回のこの会議のための評価資料とは別でも結構です。時間がなくてご説明いただけなかったことについても、例えばこういう整備事業のパンフだったりの形で、一定程度、ある意味では、市民に向けて説明をしているんだというつもりでも結構ですので、或いはスポンサーに向けてでも結構ですので、説明するつもりでご用意いただけるといいのかなというふうに思っているところです。

申し訳ないんですけれども今回の審議の結論、一応お諮りいたしますけれども、今回に関しては、一旦その対応策に関しては私どもの判断保留という形でよろしいですか。

改めてご説明をいただくということで、会議の場になるか書面になるか何とも申しませんが、改めて皆さんと意見を交わした上で、今後の対応策、対応方針に関しての判断をさせていただきたいと思えます。何か他にご意見ありますか。

すいません、長くなってしまいましたけれども、それではこの夢洲土地造成事業に関しましては、対応方針、保留という決断で議論今回終了させていただきたいと思えます。

担当部局の皆様ありがとうございましたと、ちょっと余分な資料作りになってしまうと考えずに今後の状況説明に使えるというか、市民の皆様にも説明にもなるというつもりで申し訳ないですけど、もうしばらくお付き合いのほどよろしくお願いします。

ありがとうございました。では、一旦退出していただく形になりますよね。

### 内容(3)継続中事業の進捗状況について

○座長(佐藤委員)

引き続き、報告事項という形で「3 継続中事業の進捗状況」についての報告を事務局お願いします。

○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

それでは事務局より自己評価結果につきまして、ご報告させていただきます。

「【資料7】継続中事業の取組状況について」をご覧ください

本市では、各事業について要綱に基づき5年に1回、再評価するという仕組みになっております。一方で今回ご報告するこの取組は、その中間年度に関しましても、各事業所管所属に、進捗状況の管理、主体的な事業の評価、および振り返りをさせていただくこと、またそれを報告・公表することにより、事業のマネジメントを適切に行っていただくという趣旨で行っているものでございます。

資料の1枚目は、自己評価結果をまとめたものでございます。

表の一番右側の列をご覧ください。この自己評価の対象は、令和2年度～令和4年度の間には再評価を実施した事業と、過去に事業再評価を行った事業で令和2年度から令和4年度の間には再評価対象外とした事業、合わせて26事業のうち、休止や完了している事業を除きまして、継続中の24事業を自己評価しているものです。

また、評価方法は、昨年度令和5年度の取組状況について、「事業費進捗率が計画どおり進んでいるか」を「①、②」で、「事業内容が計画どおり進捗しているか」をローマ数字の「(i)、(ii)」で評価し、全部で4段階で評価しております。

今年度の自己評価結果の内訳は、全24事業のうち「①(i)事業費進捗率・事業内容ともに計画どおりに進捗している」とした事業は3事業、「①(ii)事業費進捗率は計画どおりに進捗しているが、事業内容は計画どおりに進捗していない」とした事業は0事業、「②(i)事業費進捗率が計画どおりに進捗していないが、事業内容は計画どおり進捗している」とした事業は16事業、「②(ii)事業費進捗率・事業内容ともに計画どおり進捗していない」とした事業は5事業となっております。

なお、昨年度に事業費や完了年度といった計画を変更した事業は全部で5事業でした。

各事業における進捗状況等の詳細は、資料の2ページ以降に「事業評価後の取組状況」として資料を添付しておりますのでご覧いただければと思います。報告は以上でございます。

○座長(佐藤委員)

ただいまの報告事項につきまして、ご質問やご意見等はございますか。

また改めてご覧いただきつつお気づきの点ありましたら事務局にお寄せください。

それでは報告事項これで終了とさせていただきます。

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、積極的にご議論いただきありがとうございました。では、事務局より今後の予定につきまして連絡事項がありましたら、よろしく申し上げます。

閉会

○事務局(市政改革室 東大規模事業リスク担当課長)

長時間のご議論、誠にありがとうございました。

今後の予定についてご連絡いたします。今回会議の資料につきましては、本市 HP にて公表させていただきます。議事録及び議事要旨につきましては概ね 1 か月後程度を考えてございます。委員の皆様には、調整が出来次第ご確認させていただきますが、議論が継続しているものにつきましては所管所属と調整を進めながら第 2 回に向けまして進めさせていただきたいと考えております。

なお、次回の有識者会議の予定としては、第 2 回会議を 12 月 20 日金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。

それでは以上を持ちまして、令和 6 年度第 1 回大阪市建設事業評価有識者会議を終了いたします。みなさまありがとうございました。