

令和7年度第1回(早期実施分)大阪市建設事業評価有識者会議 会議録

- 日 時： 令和7年5月 14 日(水曜日) 10:00～12:15
- 場 所： 大阪市役所屋上階(P1)共通会議室
- 出席委員： 吉田座長・小川委員・関川委員・田間委員・辻岡委員・松中委員
- 内容

開 会	2
内容(1)建設事業評価の今後の進め方について	6
内容(2)大規模事業評価について	8
勝山通線(四天王寺)整備事業.....	8
内容(3)事業再評価について	21
JR片町線・東西線連続立体交差事業.....	21
閉 会	35

開 会

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

定刻になりましたので、ただいまより、令和7年度第1回(早期実施分)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。

私は会議の事務局であります、市政改革室大規模事業リスク担当課長の中村でございます。

よろしくお願いいたします。

本日の会議は、お手元の次第のとおり、大規模事業評価と事業再評価ということでそれぞれ1件ずつ対象事業についてご議論いただくこととなっておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

議事に先立ちまして、まず本日の出席者のご紹介をさせていただきます。次第の次のページにございます、委員の一覧をご覧ください。

昨年度まで、委員をしていただきました佐藤委員、北野委員、瀬木議員がご退任され、新たに3名の委員の先生方、小川委員、辻岡委員、松中委員にご就任いただきました。

一言ずつご挨拶を頂戴できればと存じます。まず小川委員、よろしくお願いいたします。

○委員(小川委員)

おはようございます。

大阪公立大学の経済学研究科で、地方財政論を教えています、小川と申します。

慣れていないですが、どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

ありがとうございます。

続きまして、辻岡委員よろしくお願いいたします。

○委員(辻岡委員)

弁護士の辻岡信也と申します。よろしくお願いいたします。

前任の北野弁護士も同様なんです、弁護士会の中や訴訟活動の中で、都市計画とか、まちづくりとか、そういったものをテーマにして取り扱っております。

どうかよろしくお願いいたします。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

ありがとうございます。

最後に松中委員、よろしくお願いいたします。

○委員(松中委員)

おはようございます。京都大学の松中でございます。

私の方は、大学で、都市計画、あるいは交通計画といった分野を中心に、研究活動しております。

どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

ありがとうございます。

また事務局について、人事異動により、市政改革室改革推進担当部長が、前任の鈴木からかわっておりますので、ご紹介させていただきます。後任の東野です。

○事務局(市政改革室 東野改革推進担当部長)

東野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

この他に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、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。

続きまして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、右肩に資料番号をつけ、番号ごとにまとめております。

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】「大阪市建設事業評価有識者会議開催要領」

【資料2】「建設事業評価について」

【資料3】「令和7年度 建設事業評価の進め方について」

【資料4】「大規模事業評価 対象事業位置図」

【資料5】「事業再評価 対象事業位置図、一覧」

【資料6-1】「【別冊】街路事業について」

【資料6-2】「大規模事業評価「勝山通線(四天王寺)整備事業」

【資料7】「事業再評価「JR片町線・東西線連続立体交差事業」

以上となっております。資料の不足等はありませんでしょうか。

はい、ありがとうございます。

会議の途中でございまして、乱丁や落丁等ございましたら、お手数ですがお申し出いただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは会議の開始にあたりまして、事務局を代表しまして、市政改革室長の平澤より一言ご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

○事務局(市政改革室 平澤室長)

皆様おはようございます。市政改革室長の平澤でございます。

委員の皆様方にはご多忙の中、当会議にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

当会議ですが、事業の実施や継続の妥当性を見極め、実施・継続する事業につきましては、効果や効率性等の向上を図りますとともに、会議の内容を広く公表することで、透明性の確保を図ることを目的としております。

こうした目的を達するため、委員の皆様には忌憚のないご意見、活発なご議論をお願いしているところでございます。

本日はまず、新規事業であります、「勝山通線(四天王寺)整備事業」につきまして、その実施の妥当性についてご議論をいただく予定としております。

その後、「JR片町線・東西線連続立体交差事業」の議事を予定しております。こちらは平成 26 年度に一旦事業休止をしていたものを、今回再開していこうとするもので、関係省庁との調整の都合上、例年とは異なる早期実施という形で、この5月開催の運びとなった次第でございます。

また、4 月下旬には、委員の皆様方におかれましては、会議に先立ち、本事業の現状を把握するため、現地視察にもご参加いただきましたこと、改めて御礼を申し上げます。

これらの公共事業を進めるにあたりましては、事業の必要性などにつきまして、十分な説明責任を果たし、市民の皆様のご理解、ご納得を得ることが重要と考えておりまして、当会議での説明やご議論を通じて、事業の透明性を確保してまいりたいと考えております。

委員の皆様方より、それぞれのご専門の立場から、様々なご意見、ご助言等賜りますことで、本市事業の適切な推進につなげてまいりたいと考えておりますので、本日は何卒よろしくお願いいたします。

上げます。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

ありがとうございました。それでは早速、議事の方に移ってまいります。

報道機関の皆様申し上げます。これ以降の写真撮影、録画録音などは、所定の位置でお願いいたします。

議事は座長に進行していただくのですが、座長を務めていただいていた佐藤委員がご退任となったため、まず座長の選任が必要となります。

これにつきまして、資料1の方をご覧くださいainですけれども、「大阪市建設事業評価有識者会議開催要領」を添付してございます。

この第4条第1項ですね、「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。

互選ということで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。

田間委員お願いいたします。

○委員(田間委員)

私としましては昨年度、座長代理をしていただいた吉田委員に、座長をお願いしたいと思います。皆様いかがでしょうか。

○委員

異議なし。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

ありがとうございます。

ただいま田間委員より、吉田委員をご推薦いただく旨のご意見をいただき、異議なしのお声もいただきました。

それでは、座長を吉田委員をお願いしたいと存じます。

吉田座長、一言ご挨拶いただいてよろしいでしょうか。

○座長(吉田委員)

ただいま、座長にご指名いただきました吉田と申します。

よろしくお願いいたします。

私は昨年までこの会議の副座長ということで、この大規模事業評価のこれまでの経験を踏まえ、この会議の目的に沿った妥当性の評価や、透明性を高めていく、それらを市民の皆様にしっかご理解いただくための議論ができるような場にできたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

それから、この会議は先ほど、開催要領の方にもありましたように、座長としての職務の1つは、議事を進行していくことですので、皆様には、本会議の進行に、ご理解、ご協力を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

では続きまして、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」との規定に沿って、座長代理につきまして、吉田座長よりご指名をいた

だきたいと思います。吉田座長よろしく願いいたします。

○座長(吉田委員)

座長代理は、松中委員にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

ありがとうございます。

それでは、座長代理につきまして、松中委員にお願いしたいと存じます。

松中委員、どうぞよろしくお願いいたします。

○委員(松中委員)

よろしくお願いいたします。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

それでは、ここからの議事進行につきましては、吉田座長にお願いしたいと思います。

吉田座長、どうぞよろしくお願いいたします。

内容(1)建設事業評価の今後の進め方について

○座長(吉田委員)

それでは改めまして、早速ですけども、議事の進行を引き継がせていただきたいと思います。

今年度新たにご就任いただきました先生方を含め、委員の皆様には、活発なご議論を、どうぞよろしく願いいたします。

それでは議事を進行させていただきます。

まず内容「(1)建設事業評価の進め方」について、事務局よりご説明をお願いいたします。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

では事務局の方から、建設事業評価の進め方についてご説明をさせていただきます。

まず【資料2】をご覧ください。

建設事業評価には大別して、大規模事業評価と事業再評価がございます。

まず大規模事業評価についてでございます。

こちらは新たに事業費を予算化しようとする事業について、事業実施の妥当性を判断するものとなっております。

対象事業種別は、一覧表の①から③のとおりで、広くインフラ・ハコモノ関係の事業が対象となっております。

欄外の注釈でございますが、維持管理、災害復旧ですとか、建替更新ですとかといった事業が対象外とできることとなっております。

次に評価の視点でございますが、(1)から(6)までの視点に沿って、事業所管所属が事業実施の妥当性を検討し、会議でお示しをいたします。

その内容を踏まえ、事業実施の妥当性について、委員の皆様のご意見をいただくこととなります。

大規模事業評価についてのご説明は以上となります。

続きまして、事業再評価についてでございます。

こちらは、事業開始後一定の期間が経過した継続中事業等について、事業を継続していくのかどうかといった、今後の対応方針の妥当性を判断するものとなっております。

評価対象の事業種別を一覧にしておりますが、例えば、①でございます、国の補助を受けており、関係省庁との調整により本市の再評価が必要な事業ですとか、②や③ですね、事業開始または前回再評価から5年が経過した事業、こういったものをお示ししてございます。

欄外の注釈ですが、維持管理等の事業や、翌年度までに完了予定の事業等は、再評価の対象外とできることとなっております。

また、注釈の2つ目につきまして、一覧の②③にあるように、原則5年ごとに再評価を行うこととなりますが、その間も毎年度、継続中事業の取組状況についてご報告をさせていただきます。

次に、【資料2】の裏面、評価の視点についてです。再評価においては、(1)～(3)の視点に沿って、事業所管所属の事業の評価を行い、下にあります対応方針A～Eの案を会議でお示しいたします。

この事業所管所属の対応方針(案)の妥当性について、委員の皆様のご意見をいただくこととなります。

事業再評価についてのご説明は以上となります。

ただいまのご説明のとおり、大規模事業評価・事業再評価のそれぞれについて、定められた手続きに沿って、委員の皆様のご意見をいただくこととなりますが、資料の中ほどから記載しておりますとおり、この会議での意見聴取を省略できるものについての規定がございます。

例えば(1)でございますが、過去5年の間に都市計画決定等がなされた事業ですとか、(3)に記載してございますが、前回評価から大幅な変化が生じていない事業、といったものでございます。

こうした事業につきましては、意見聴取を省略できるということとなります。

以上の内容は、建設事業評価に関する要綱等で規定し、本市のホームページで公表しておりますので、別途お時間があるときに一読いただけますと幸いです。

簡単ではございますが、建設事業評価の制度のご説明は以上となります。

続きまして【資料3】をご覧ください。

今年度のスケジュールを記載しております。

本日の会議につきましては、両括弧書きで早期実施分と記載しておりますが、これは対象事業が、関係省庁との調整の都合上、早期に再評価を実施すべき案件となっていることによるものでございます。

そのため、本日の会議で結論「保留」となった場合には、「第2回(早期実施分)」と記載しておりますとおり、6月25日に、早期実施の2回目の会議を開催することとなります。

以降は、早期実施ではない通常開催を、9月頃に1回目、11月頃に2回目といった形で予定をしております。

1月以降は、今年度会議で頂戴いたしましたご意見を取りまとめたものの公表ですとか、それらを踏まえた事業の対応方針を公表してまいります。

年間スケジュールについてのご説明は以上となります。

また、本日の会議の対象事業として記載しております、大規模事業評価の「勝山通線(四天王寺)整備事業」、事業再評価の「JR片町線・東西線連続立体交差事業」につきまして、【資料4】と【資料5】のそれぞれに位置図を添付してございます。

また事業再評価の方ですけども、こちらは基本的に取り扱う件数が多いということですので、前回からの経過をわかりやすく示すというような目的から、一覧表も作成しておりますので、そちらもご参照いただけたらと思います。

各事業の詳細につきましては、【資料6】以降の資料に沿って所管局よりご説明をさせていただきます。

事務局からは以上となります。よろしくお願いいたします。

○座長(吉田委員)

ありがとうございました。

それでは、事務局からただいまご報告いただきました評価の視点や年間スケジュール等について、ご質問等がございましたら、よろしくお願いいたします。

いかがでしょうか。

特にないようでしたら、また、こちらは、議事の進行のペースになるような資料になってると思いますので、具体的な事業評価の過程で、この内容について疑問に感じるところがありましたら、適宜ご質問等いただけたらと思います。

では内容(1)については、以上となります。

またのちほどありましたら、ご質問等いただければと思います。

内容(2)大規模事業評価について

勝山通線(四天王寺)整備事業

○座長(吉田委員)

続いて、内容(2)大規模事業評価についてです。

事務局からも説明がありましたが、大規模事業評価は、新規事業について、その実施の妥当性を、事業の必要性と、それから事業効果の妥当性ほか6つの視点により判断するものです。

今回の対象事業であります街路事業「勝山通線(四天王寺)整備事業」については、所管局より説明をお願いいたします。説明は、20分程度で簡潔によろしくお願いいたします。

それではよろしくお願いいたします。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

そうしましたら、大規模事業評価「勝山通線(四天王寺)整備事業」についてご説明させていただきます。建設局街路課長田口と申します。よろしくお願いいたします。

それでは【資料6-1】と【資料6-2】をご用意させていただいております。

まず【資料6-1】をご覧ください。

まず対象路線「勝山通線」のご説明に先立ちまして、街路事業の概要と関連計画について、まずご説明をさせていただきたいと思っております。

2ページ目をご覧ください。右下にページ番号をうってございます。

まず、街路事業とは、というご説明となっております。

街路事業とは、都市計画法に基づきまして、計画決定されました都市計画道路の整備を行う事業、となっております。

3ページをご覧ください。

まず大阪市域におきます都市計画道路の整備状況でございますが、資料左上段の四角囲みでお示しさせていただいておりますとおり、令和7年3月末時点で、計画延長約 514 キロメートルに対しまして、約 81%の 414 キロメートルが整備済みとなっております。残りの約 100 キロメートルが未整備の状況でございます。

次に4ページ目をご覧ください。

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といたしまして、社会経済情勢の変化等を踏まえまして、検証を行い、見直しを行ってございます。

見直しの結果といたしましては、右下の図にお示しさせていただいておりますとおり、約 34 キロメートルの都市計画道路を見直させていただいたとする一方で、左側の、存続といたしました都市計画道路につきましては、概ね 30 年での事業着手を目指すといった方針といたしました。

5ページ目をご覧ください。

事業の流れでございます。都市計画道路でございますが、まず都市計画決定がなされた段階で、都市計画法の第 53 条の規定によりまして、原則3階以上の建物の建築が認められないといったこととなっております。

さらに1つ右側、緑の箱に移りまして、さらに事業着手、事業認可となりますと、次に第 65 条に基づきまして、原則新たな建物の建築が認められなくなるというように、より強い建築制限がかかってくるということになってございます。

その後、事業認可の後につきましては、用地を取得いたしまして工事を実施し、その後、供用開始するというふうな形で進めておりますけれども、本日、後程ご説明させていただきます勝山通線につきましては、左から2番目の事業認可の手前にあるといった現状でございます。

また、財源等といたしましては、基本的に事業費に対しまして国費 55%を充当いただきまして、残り市費の負担が 45%、そのうち 90%が地方債、残る 10%が税等といった財源構成となっております。

います。

6ページをご覧ください。

本日ご審議いただきます勝山通線につきましては、大阪市にて策定しております、地域防災計画や、無電柱化推進計画に位置付けられている路線でございまして、7ページ目につきましては地域防災計画における避難路、緊急交通路と勝山通線との位置関係をお示しさせていただいております、8ページ目、9ページ目につきましては、大阪市無電柱化推進計画の概要と、対象路線の位置付けにつきまして図示をさせていただいております。

以上が街路事業の概要となっております。

続きまして【資料6-2】に沿いまして、勝山通線の事業内容についてご説明をさせていただきます。【資料6-2】をご覧ください。

まず2ページ目でございます。

目次でございますけれども、まず事業概要といたしまして、「1. 事業の概要」から「目的」「内容」「実施体制」「事業規模」「事業スケジュール」の流れでご説明させていただき、続けて視点ごとの評価といたしまして、(1)～(6)の項目につきまして、順にご説明をさせていただきます。

3ページ目をご覧ください。

まず事業の概要についてでございます。

事業の目的といたしましては、自動車走行の円滑化、歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上、公共交通の利便性向上、都市防災機能の向上の4つを目的としておりまして、約 340 メートルの区間におきまして、現況の幅員が約 15 メートルのものを約 30 メートルへ拡幅させていただいて、現道3車線の道路を4車線とするとともに、歩道・自転車道を新設する事業でございます。事業期間は、令和7年度から令和 18 年度の 12 年間で予定してございまして、総事業費は約 49 億円を見込んでございます。

次に4ページ目をご覧ください。

対象区間の平面図、横断図でございます。

当該区間の西側は谷町筋、東側は上町筋に接続してございまして、大阪市内の中心部を南北に通る幹線道路を東西にネットワークする路線となっております。

黄色でお示しさせていただいております現道から南側に、緑色で着色してございます南側の約 15 メートルを、用地取得させていただいて拡幅予定であり、片側2車線、計4車線の車道と合わせまして、歩道と自転車道を南北両側に整備する事業でございます。

5ページ目につきましては現地の現況写真を掲載させていただいております。

次に6ページ目をご覧ください。

事業の目的についてでございます。

先ほどご説明させていただきましたとおり、当該路線は谷町筋と上町筋といった南北の幹線道路を東西につなぐ重要なネットワーク路線でございまして、市バスといった公共交通機関の運行ルートとなるとともに、地域防災計画上の避難路にも指定されている重要な路線でございます。

一方で、現道には歩道が整備されていないため、通行者の安全性に懸念があるといった課題を有しており、道路拡幅、歩道設置といった整備を行うことによりまして、安全、快適な歩行者空間の確保や、公共交通の利便性向上といった対策を講じる必要がある路線でございます。

資料下段には関連計画における位置付けを記載してございまして、関連計画といたしましては、先ほど申しましたとおり、地域防災計画における避難路に指定されるとともに、大阪市無電柱化推進計画における無電柱化を推進する路線にも指定されている路線でございます。

7ページ目をご覧ください。

事業の内容と実施体制でございます。

事業の流れにつきましては、前段、街路事業の概要についてご説明させていただきましたとおり

でございます。

下段の事業実施体制につきましては、一般的な道路工事と同様、大阪市が整備主体となりまして、国や本市の基準、要領規則に基づきまして、用地の取得・補償、積算、工事契約等を行いまして、事業を進めてまいりたいと考えてございます。

次、8ページ目をご覧ください。

事業規模についてでございます。

冒頭申し上げましたとおり、区間延長 340 メートル、幅員が現道 15 メートルの道路を 30 メートルへ拡幅しまして、歩道と自転車道を設置する事業となっております。

事業費といたしましては、43 億円が用地取得に伴うものでございまして、6億円が工事費、総事業費といたしましては 49 億円を見込んでございます。

次に9ページをご覧ください。

事業スケジュールについてでございます。

本会議でのご審議の結果を踏まえまして、秋頃の事業認可取得を目指して進めたいと考えてございまして、その後、約4年間を用地取得、令和 11 年度からの4年間で埋設調整と埋設の工事、令和 13 年度からは電線共同溝と歩道整備に着手いたしまして、車道整備、東西の交差点処理までを、約6年間で実施する予定で、トータル 12 年間の事業期間を見込んでございます。

10 ページ目をご覧ください。

視点ごとの評価となっております。

まずは事業の必要性でございます。

再三の説明となり恐縮でございますが、本路線の起終点は谷町筋及び上町筋に接してございまして、道路拡幅することによりまして、谷町筋・上町筋との連絡強化が図られ、市中心部における機能的な幹線道路ネットワークが形成されるとともに、接続する両路線は災害時における緊急交通路にも指定されていることから、これらを東西に接続する本路線の道路拡幅、無電柱化による、災害時における有用性向上の必要性は高いものと考えてございます。

加えまして、本路線は小学校区を横断する路線でございまして、過去は通学路でありましたが、歩道が整備されておらず、通行の安全性は確保できないことから、現在は通学路として使用しないこととされております。

本路線の歩道整備によりまして、通学路として利用できる安全な歩行者空間の確保が可能になると考えてございます。

また、市域の都市計画道路では、本路線を含む約 83 kmが未着手となっているなか、本路線は、市民から早期着手要望をいただくなど、地域の期待が大きいとともに、約3割の用地が既に取得済みでございますので、事業着手後には早期の事業効果発現が期待できることから、早期に整備できる路線として優先的に着手する必要があるものと考えてございます。

続いて、11 ページをご覧ください。

事業効果の妥当性についてでございます。

資料左上、定量的効果では、交通三便益と言われます、一般的な交通円滑化効果に加えて、歩行の安全性・快適性向上の便益を見込んでございます。

右側には定性的効果といたしまして、交通流の円滑化や沿道土地利用の高度化、災害時における防災空間の確保などが見込まれまして、無電柱化に伴う防災性向上や、供給処理施設の収容空間が確保されるなどの効果も期待できるものと考えてございます。

なお、定量的評価につきましては、国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づきまして、交通円滑化などの便益と、投資費用を算出いたしまして、費用便益比、いわゆるB/Cを算出してございまして、本路線のB/Cは 2.15 となっております。

資料 12 ページに詳細な内容を掲載してございます。

先にお示ししましたスケジュールのとおり、令和7年度を基準年といたしまして、令和19年度を供用年といたしまして、費用便益比を算出しております。

中段、供用年から50年間を考慮いたしまして、社会的割引率4%で、現在価値化したしました総便益額は75.6億円、総事業費が35.2億円となりまして、B/Cが2.15となっております。一番下の表につきましては、社会的割引率につきまして標準的な4%の場合に加えて、2%、1%とした場合のB/Cも併記をさせていただいております。

これにつきましては、令和5年度の国土交通省の費用便益マニュアルの改定を受けまして、令和6年度より、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、その値に対応したB/Cをお示しするものとする、とされたことを踏まえまして、記載をさせていただいたものでございます。

資料13ページをご覧ください。

事業費の妥当性についてでございます。

事業費の内訳といたしましては、工事費がこれまでの整備実績等を踏まえまして、約5億6300万円、用地補償費につきましては、国の要領を踏まえまして、大阪市内で設定しております基準に基づきまして、42億9500万円、を見込んでございます。

また、下段、財源確保の見込みといたしましては、本路線が地域防災計画上の避難路に位置付けられておりますことから、国費や国の重点配分対象事業の要件を満たすことを確認してございますので、国費の財源確保の見込みといったことにつきましても、一定可能と考えてございます。

最後に14ページをご覧ください。

事業の継続性と、安全・環境への影響、事業運営手法の検討についてでございます。

事業の継続性といたしましては、この他の路線と同様に、公費による維持管理を行うこととしておりまして、本整備では、一般的な構造や材料を用いることから、維持管理費もその他の路線と同様の費用にて対応可能となっております。

次に、安全・環境への影響と対策につきましては、安全面では、本事業により、交通円滑化及び歩行者・自転車の安全を確保することができるとともに、施工時の安全確保はもちろん、「道路構造令」に基づきまして、建築限界や、歩車道幅員の確保等を行ってまいります。

また、環境面といたしましても、交通渋滞の緩和によりまして、車からの排気抑制にも繋がるとともに、施工時には、低騒音の機械を使うなどに努めまして、近隣住民の方々への生活環境への配慮をまいります。

一番下、事業の整備・運営手法の検討状況といたしましては、市の管理道路の拡幅事業となりますので、民間事業の民間事業者の事業参入の可能性は低いものと考えており、従来手法を採用いたしたいと考えてございます。

以上で勝山通線整備事業につきましてのご説明を終わらせていただきます。よろしくお願いいたします。

○座長(吉田委員)

ありがとうございました。

それでは、事業概要や6つの視点ごとの評価について説明をいただきましたので、本事業について、ご意見ご質問などありましたらよろしくお願いいたします。

いかがでしょうか。

では関川委員、よろしくお願いいたします。

○委員(関川委員)

関川です。以前もちょっとお伺いして、もう一度確認ということなんですけれども、今、私は【資

料6-2】の4ページを見ていて、事業の地図を見ています。

用地取得範囲っていう部分が、南側の 15 メートル部分っていうことで理解をしていて、その中にお寺が含まれていると。

そのお寺ってというのが建設された時期ってというのが、都市計画の、街路計画が決定される前なのか後なのかで、多分用地取得をするっていうことが難しくなる可能性があるんじゃないかと思うんです。

多分、他の街路についても同じようなケースがあると思うんですけども、そういう場合は。

まずはこのケースがどうなのか。用地取得が7割未着手ということで伺ってるんですけども、その中に入っているのかどうか。

それが入っている場合、未着手の部分に入っている場合は、それが本当に可能なのかどうか。お寺って多分お墓なども含まれるはずですので、かなり多くの、利害関係者がいらっしやると思うんですが、他の建築とはちょっと様相が異なるのではないかという懸念がありまして、その場合どういふうに解決されるのが一般的で、もしそれがうまくいかない場合、事業期間が延長されるっていうことも含めて、そのリスクも含めて、計画されているのかどうかということをお伺いしたいです。

○座長(吉田委員)

ではご回答をお願いいたします。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

ありがとうございます。

まずこの路線につきましては、【資料6-2】の3ページに記載させていただきますとおり、都市計画決定が昭和 21 年、戦後すぐにされている路線となっております。

今、ご質問ありました施設がこれより前なのかどうかということはまだ確認が必要かなとは思いますが、いずれにしても、都市計画決定の際にですね、エリアの方には、資料の縦覧とかいう手続きを踏んだ上で、まずこの都市計画線というのは決定をさせていただいております。

その上で、今回この後、事業認可といったものをいただいた上で用地取得の交渉なり説明にお伺いさせていただくんですけども、一般的には、やはりその事業の、まず都市計画決定が打たれてる土地だということをご認識いただいている上で、事業認可をいただいて、都市計画道路事業の必要性を説明させていただいた上で、用地の補償、建物の補償であったり、用地を取得させていただいている、というのが一般的な内容でございます。

概ねの方はそれでご理解いただいた上で、用地のほうを取得させていただいて、道路を整備させていただいてというのが、大阪市域の都市計画事業というところでございます。

今言われたとおり、やはりご理解いただけない方も一部、いらっしやる場所もありまして、それによりまして事業が遅延してるといった事業もあるのは確かでございます。

そういったところにつきましては、一定の都市計画事業でございますので、都市計画法に基づいて、実際、最終的に収用の手続きいうところまでいく、法的な手段はあるんですけども、なるべくそれに至らないような形で交渉を続けさせていただいた上で、事業を進めさせていただいているというのが実情でございます。今、この勝山通線に、そういった事業用地交渉の遅れにより事業期間が延びるリスクが見込まれているかということ、今は見込んでおりません。

通常、今、用地取得、先ほどスケジュールにありましたとおり、概ね4年程度で、これだけの用地のボリュームであったり、地権者の方であれば概ね4年程度であれば、何も支障なければいけるだろうといったところで、今スケジュールを書かせていただいているところでございまして、やはり今後、事業認可後、各地権者の方と、ご説明に当たらせていただいている中で、もしかしたら遅れて

いくリスクっていうのはあり得ることだとは考えてございますが、現時点では見込んでいないというところでございます。以上です。

○座長(吉田委員)

関川委員、いかがでしょうか。

○委員(関川委員)

わかりました。で、一般的な建築物とは異なる、多数の利害関係者がいるっていう、そういうケースのビルディングタイプのものが沿道にある場合の、想定みたいなものが別であるのかというふうに思ったんですけど、そういうわけでもなくてことですね。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

一般的な話でいいますと、例えば分譲マンションが建ってまして、その建物には当たらないんですけども、エントランスのところにはひっかかるといったところにつきましては、マンション、例えば100世帯がある場合は100人の方が区分地上権、所有権お持ちです。そういった100件の方、100戸の方々に、ご説明させていただいた上で、地上権をいただくとか、そういったケースはございます。

今回そのお寺さんがどうということではなく、一般的な想定としては、そういったケースもございます。

○委員(関川委員)

わかりました。ありがとうございます。

○座長(吉田委員)

ありがとうございます。

特に今いただいたご質問の中で言うと、(1)でもご説明ありましたとおり、概ね30年で事業着手を目指すことになっていた事業が、未整備区間として、認定されてると。

この30年について、およそ30年の中で事業が進むだろうということを、どういうふう to 評価されてるのか。

今まではおそらく、いろんな事情があって事業が動かなくて、その先も事業が進捗を伴わないようなものもある中で、この事業が30年以内に進められる事業に入ったということですね。その30年以内に事業が動くという判断については、例えば建物等の更新の時期を考えて、30年の間であれば、用地買収がこの期間に進みそうだというような見通しがあったのか、この辺りも少し関係するかなと思いました。これは、(1)の方に関することなので、都市計画道路の見直しの考え方と今回の事業との関係性があるのであれば、また、(1)の補足説明としてご教示いただければなというふうに思います。

ありがとうございます。

また後程、関連する質問も含めて、伺いたいと思います。

ほか、いかがでしょうか。

松中委員よろしくお願いします。

○委員(松中委員)

大きく2つございます。

まず1つ目ですが、これは確認に近いんですが、本日の【資料6-2】の5ページに現況の現道の

写真が5枚ほど、資料として付けていただいているわけですが。

例えば、この③番ですね、この写真を見るとおそらく、撮影された方向から考えるとこの写真の右側の方に、道路を拡幅されるというふうな計画だと思います。

ただ一見するとですね、少し高い建物が、沿道に建ってるようにも思えるんですが、おそらくこれは、15メートルですかね、建物自体はセットバックして建てられているはずという理解でまず間違いがないかどうかですね。

そういった場合にですね、先ほどエントランスの話もございましたけども、こういった沿道、ちょこちょこと高い建物が建ってるんですけども、これらの建物の出入口が、今回の計画されている道路側に向いているのか、向いていないのかですね、その辺り、もし、現段階でおわかりになれば教えていただきたいのが1点です。

○座長(吉田委員)

それでは事業局からよろしくお願いします。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

ありがとうございます。

まず、15メートル部分につきましては、高い建物はかかってございません。

ただ、エントランス部分というところが入ってきますので、そのあたりが、用地取得が必要なところになってまいります。

また建物のエントランス、入口等につきましても、この道路に向いて造られているという状況です。以上です。

○委員(松中委員)

沿道建物がすべてこちらの計画道路の方に面して出入口が設けられてるという、そういう理解でいいですかね。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

はい。

○委員(松中委員)

ありがとうございます。

まず、なぜそれを確認したかですけども、11枚目12枚目あたりですかね。便益の評価をされるところで、歩行の安全性と快適性の向上をですね、この間も少し伺いさせていただきましたけれども、こういった観点からも評価をされていて、こちらの方は多分、費用便益分析マニュアルではなくて、道路投資の評価の指針の方、平成12年ということで20年以上前の資料というところがちょっと気になるんですが、これに掲載されてるような原単位を使った、便益原単位というふうに書かれてますけども、これを使って求められてることなので、これを見ますと、要は世帯数だとか、それから床面積だとか、をかけられてることなので、出入口があるかないかによって、同じ沿道の世帯数であっても、あるいは床面積であっても、便益が異なってくるのかなというふうに思いましたので、確認をさせていただきました。

今度この12ページなんですけれども。こちらに関しては、まずこの便益の原単位ですね、これがどのようなものなのかですね、それを本当は確認しておかなければいけないのかなというふうに思いました。

この資料拝見してですね、こちらに書かれてる、評価に関する指針の方を確認しましたら、これ

はおそらく、CVM(=Contingent Valuation Method(仮想的市場評価法))によるトライアルの結果を使われてるのではないかなというふうにお見受けしましたので、そうするとやはり、前提になっているものが、今回の事業とマッチするのかなというふうことを確認ぐらいはしておく必要があるのかなというのが1点。あと、非常に細かな点で申し訳ないんですが、この資料の表の中でですね、便益の算定の表が真ん中あたりにあると思うんですが、ここの歩行者便益の 60.0 のところにアスタリスクがついてますけれども、おそらくここではなくて、つけるべきは上の 4.6 ではないかなというふうに思いますのが1点。

あと、これ単純に50年間の純便益を計算してるんだと思うんですが、初年度便益とこの便益の現在価値ですね、この比率がですね、走行時間短縮便益と歩行者便益とでちょっと異なっているように見受けられまして、普通は異ならない、同じようにずっと同じ便益が発生していれば、その比率は同じになるはずかなあというふうに思ったので、その辺ちょっと数字が気になったのが2点目でございます。

以上です。

○座長(吉田委員)

ありがとうございました。それでは所管局の方から回答をお願いいたします。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

ありがとうございます。

まず1点目、便益の原単位の考え方につきましては、先生おっしゃるとおりCVMをもとに設定をさせていただいておりまして、この原単位は主要9都市のもののCVMの結果に基づいて出たものを、今回活用させていただいているところでございます。

先生がおっしゃった、10年前のものでありますとか、本当にこの大阪市内で適用していいのかといったところはあるかと思うんですけれども、現在価値の方が10年前より価値は高くなっているところもあろうかと思しますので、今回、主要9都市のCVMに基づく原単位をもとに計算をさせていただいたというのが実情でございます。

資料の「※」のつける位置につきましては申し訳ございません。4.6の上に付けさせていただきます。申し訳ございません。

50年間の数字の検討の仕方は、申し訳ございません、率がちょっと異なってるところがあろうかと思えます。改めて確認させていただいてもよろしいでしょうか。申し訳ございません。

○委員(松中委員)

もちろん結構です。おそらく、基本的には発生する便益というのは毎年同じ、0.7あるいは4.6として、50年間で割引率4%で計算すると、比率は同じになってくるはずなので、何か発生する便益が年によって違うというふうな前提であればこういう数字は納得できますので、そこは確認いただければなというふうに思います。

もう1点、全部で9都市ですかね、そのCVMの結果ということなんですが、おそらくその前提になっているのはどのような街路整備に対する支払意思額か、というところが一番ポイントになってくると思いますので、そこをぜひご確認をされた方がいいかなというふうに思いました。

以上です。

○座長(吉田委員)

ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

では、私の方からちょっとお伺いさせていただけたらと思います。

費用便益の中で、マニュアル等使った場合は、一般的な道路の整備でどの程度便益が発生するか、定量的に把握できるものを出していただいています。この道路に関しては、定性的効果のところに、いろんな項目を挙げておられます。確かに避難路等についても、【資料6-1】の方で示されているように、この道路ができることによって、緊急避難路としての活用等も含めて、効果が現しやすいのではないかと思います。

こういった観点は、定性的効果としては挙げているのですが、地域の方々が、この事業の必要性を理解するときには、こういった定性的な項目の重要性を認識されることが、事業を進捗するときに重要なポイントになっているのではないかと思います。効果の目的としては6点挙げておられますが、市としてどの程度の効果、便益があるのか、何らか定量的に示せるようトライされていることがあれば、少し補足説明をいただけたらと思います。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

ありがとうございます。

こういった定性的評価の定量化につきましては、街路事業すべてについても考えてございまして、今、他都市の事例でありますとか他都市のケースの積み方とか、そういったところを全国会議等の議題としてあげさせていただいたりとか、ディスカッション等させていただいた上で、横並びで整理させていただいて、国交省等とも打ち合わせ、ご協議させていただけたらと、今まさに準備をさせていただいておるところでございます。

以上です。

○座長(吉田委員)

今回の費用負担についてはおよそ半分程度が、国からの交付金であるというところだと思うのですが、その一方で、残り半分については、市が負担をしています。その市の負担部分についての効果というのは、この定性的な部分の占める割合が大きいのかなと思います。事業の説明に関して、国のマニュアル等に沿って評価しているのは、おそらく国庫から支出している部分の説明責任を最低限クリアにしているか確認するために設けていると思います。市の半分程度の費用負担に対して、本当にそれが効果があるのかということに対して、少し定量的に補足できた方が、今後、他の事業を進める上において市民のご理解を得たり、事業の透明性を高め、優先順位の明確化に繋がるなど、そういった観点で重要なのではないかなと思います。

今回は特に該当するような数字がないということかもしれませんが、事業の優先順位、事業の実施に関わっているのかを数字で表現されるようになっていくことを期待しています。ぜひご検討いただけたらというふうに思います。

ほか、いかがでしょうか。

では、小川委員よろしくお願いします。

○委員(小川委員)

漠然とした質問なのかもしれませんが。このように費用便益分析をして、先ほど座長おっしゃったように、国に説明をする上で必要なことだと思うんですけど、ちょっと話が大きくなるかもしれませんが、費用便益分析をする1つの意義としては、この事業を先に着手するということにも使えるという、そこが1つ大事なのかなと。

同じような便益計算の方法でやると。その計算方法自体は色々あって、ただ、絶対的な値というのはそこまで意味があるのか、私個人としては懐疑的なんですけど。同じやり方で、色んな事業のものをやった上でそれで想定、比較する上で使えるのかなということで、そうした場合に今回の事業が、他の計画されているものの、事業の中でどれぐらい先に着手すべき順位として高いのか

ということが、ちょっと気になっていました。

ただ、実際全部の計画をすべて費用便益をした上で、これは着手したっていうようなことは、なかなか大変だと思うんですけど、そのあたりの可能性といいますか。もしくは、定性的な意味でも、他の計画の中でこれはやはり一番、今やるべきことの優先順位が高いんだっていうような、そういったものがあるかどうか、もし何かしら考えていらっしゃるのであれば教えていただきたいと思います。

以上です。

○座長(吉田委員)

では所管局からよろしくお願いします。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

ありがとうございます。

まずこの事業を、今回優先的に着手させていただきたいっていうところは、先ほど少しご説明させていただいたかと思うんですけども、用地取得が一定進んでおりますので、着手した後に、速やかに効果発現できる路線であるということと、地域の方からも要望書等もいただいておりますので、地域の方の要望に速やかにこたえるためにもこの路線を着手させていただきたいというふうに考えております。

あと、B/Cの点につきましては、今後ですね、事業を別途の事業再評価、今回は大規模事業評価となるんですけれども、事業評価というのは事業着手後 5 年単位ぐらいで再評価していく仕組みとなってございまして、そのタイミングで、B/Cでありますとかいったところも再度出し直させていただいて、今後この事業を継続していくのか、どうするのかといったところをお諮りしていくという仕組みがございまして、その中で、各事業の事業継続性等をご審議いただくといった形で今進めさせていただいているというのが実情でございます。

○委員(小川委員)

ありがとうございます。

現実的な事業の進めやすさと、要望が多いということと、実際に走ったものの中で、B/Cで比較できるというところ、現実的にできるということで、了解いたしました。

○座長(吉田委員)

ありがとうございます。

費用便益の三便益の数字については、大きなところで言うと交通量に関わる部分なので、今回のような片側2車線の幹線道路が整備されるところについては、比較的同じようなB/Cが出るような状態になっていると推察はされるのですが、その中でさらに、その事業がさらに優先順位が高い低いについては、今日お示ししていただいた中でいうと、この事業が例えば無電柱化であったり、防災に関する道路であったり、それから、小川委員の方からもご指摘があったように、地域の要望であったり、そういったことが考慮されて、比較的早めに優先順位が高いという理解でよいでしょうか。

それとも、先ほど来からあるように、沿道の用地取得に関連して事業が急転して進むようになったっていうような観点なのか、その辺りについてはどうでしょう。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

ありがとうございます。

まだ、地域の地元の方との交渉は事業認可後になりますので、座長おっしゃっていただいた前者のように、総合的に勘案して、この路線というところでございます。

○座長(吉田委員)

わかりました。

事業の優先順位としては、特に地域の要望等が高まったことが1つの要素だなというふうに理解しました。

ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

○委員(辻岡委員)

辻岡でございます。

議論が煮詰まってきた頃に、一般論的なことを伺って恐縮なんですが、就任したてということでご容赦ください。

事業の投資効果として【資料6-2】の11ページでは、定量的効果と定性的効果が示されています。現実には事業の優先度や必要性を判断するにあたっては、定量的効果の数字がほぼほぼその目安になっている、判断基準になっているという理解でよろしいでしょうか。

もしも定性的効果というのが、それなりに重い判断基準になっているのであれば、それはどのような評価でもって、その定量的効果との数字と組み合わせさせて判断されているのか。

定性的効果というのがどのように考慮されているのか、ということについてお伺いしたいんですが、お願いします。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

ありがとうございます。

事業の優先順位、今回勝山通の事業を着手させていただきたいという判断に至ったのは、先ほど座長おっしゃったように、全体的な、大阪府の地域防災計画でありますとか、無電柱化計画とかといったところの全体と、地域のご意見等も踏まえて、この路線を着手したいといったところは、我々の趣旨でございまして、それにあたりまして、定量的にB/Cを算出させていただいたというところでございます。

で、定性的なこういった評価、定性的な効果っていうところも、今後定量的にさせていただいた上で、何か、この事業効果として、市民の方々にも見えるように、お伝えできるような形で今後この定性的評価も定量化して、B/C、といいますか効果として定量的に、地域の市民の方々にお示しさせていただけるように今後努めてまいりたいというのが今考えてるところでございまして、事業今回着手させていただいたのは、総合的な判断によるもので、今回、B/Cを一律に他と並べさせていただいた上で優先的に「これ」、といったものではございません。

○委員(辻岡委員)

誤解していました。ありがとうございます。

なので、やはり、周辺の方々が求めているとかいう、そういう必要性から、優先順位というのをまず決定されてという。そのあと合理性の理由づけのために、定性評価であるとか、定量的評価であるとか、定性的評価の数値化であるとか、ということを試みられると。承知しましたありがとうございます。

○座長(吉田委員)

ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

よろしくお願いいたします。

○委員(松中委員)

ちょっとすみません。プロジェクト評価のですね、一般論として少し申し上げておいたほうがいいのかなと思ひまして。今、皆さんの方からですね、どうしてもこのB/Cですね、この値でもって優先順位を決められてるんじゃないかというご意見が多数あったかと思うんですが。

プロジェクト評価の一般論として、このB/Cはそういったプロジェクト間の比較では基本は使われません。

これは、個々の事業が実施する妥当性があるかどうかを判断する1つの基準というふうな使われ方をしています。

どのプロジェクトを採択するかというのは、先程来ずっと事業局の方がおっしゃっておられるように、もちろんB/Cというのも一つの要素ですけども、それ以外の要素も踏まえて選択することが一般的論です。どうしてもこのB/Cという数字が出てくると、数字ばかり比べられてしまうので、そういったことになるんですが、今回の事業局の回答は、一般論からいっても問題がないというか、むしろ妥当なご回答いただいているのかなというふうに思います。

特にB/Cが出てくると、今度はB/Cで比べるのか、あるいはB-Cで比べるのかといった議論もあります。どうしてもこの数字を比べたくなるんですが、それはやはり1つの妥当性を示す基準だというふうに理解したほうがいいのかなと思います。

以上です。

○座長(吉田委員)

ありがとうございます。

繰り返になりますが、妥当性と優先順位が、基本的に違う考え方で示されているということで、事業の優先順位については、委員の皆様方には、資料の中にある定性的な効果も含めて考慮し、優先的に取り組むべきものなのかということの妥当性をご判断いただくということと、それから事業そのものの妥当性については、先ほどからありますようにB/C等を使った数的な根拠については、限定的に示されているものなので、それをもとに事業効果があるのかどうかの妥当性を判断する材料として、分けて使っていただきたいというところだと思います。

ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。

よろしいですか。

それでは、ここで、皆様のご意見を取りまとめさせていただきたいと思います。まず1つ目のご意見としましては、関川委員の方からありました、特に沿道の建物等の種別によって、この事業期間と関係性があるのかどうかというところでした。

土地収用に関わる基準等もあるので、今回資料の中にはそこまでは書いてありませんけれども、概ね30年ということを示されている(1)の見直しの告示に関して、沿道の、例えば、建物等の更新のタイミングが考慮されているのかがご質問だったかと思います。

これについては(1)に関わる場所については、この30年という根拠にどのようなことが考慮されたのかを、ちょっと資料を調べていただいて、お示しいただけたらというふうに思います。考慮されていなければ、基本的には、先ほどご回答があったとおり、沿道の建物すべてが同じような条件で、更新のタイミングなどは考慮しておらず、沿道の要望に基づいて、事業が進められていることが確認されれば、資料はそのままでもよいかなというふうに思います。

それから2つ目は、これも(1)に関わる場所かもしれませんが、B/Cの根拠になるようなCVMの原単位について、複数の委員の方々からご質問をいただいたかと思います。

これについても、(1)に関わることだと思いますので、そのCVMの原単位等が、今回の市の事

業の具体的な路線に適用したときに、どのような形で、どの数値を使うのかであったりとか、それが下ぶれするのか上ぶれするのかみたいなことが少しでも判断できるようなところがあれば、資料等を改めて追加でご用意いただけたらと思います。

それから、事業の優先順位については、先程来からご確認をいただいたとおり、現段階では、B/Cだけではなく、それにプラスアルファして定性的な項目として、地域の要望等を考慮して決められてるというようなご説明がありました。これについては、資料の中に、地域の要望が優先順位のところに含まれていたか、この点については確認させていただけたらと思います。

これは、ご説明していただいた【資料6-2】の、事業の事業効果、事業等の妥当性、優先順位というのは今回はこの中には、項目としては入っていないようです。どこに入れるのが妥当なのか、所管局から簡単にご説明いただけたらと思いますけど、いかがでしょうか。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

ありがとうございます。

資料の10ページにですね、事業の必要性といたしまして、ポツの3つ目になぜこの路線を着手するのかといった理由を書かせていただいております、用地確保の件と、早期着手の要望が届き地域の期待が大きいといったところを記載させていただいております。

以上です。

○座長(吉田委員)

ありがとうございました。

この(1)の事業の必要性の中に、優先順位という項目はないんですけども、ここにご指摘のことがしっかり書かれてるということです。この記載されてる内容に、さらにもう少しこういうところが必要だというようなところがあれば、委員からご指摘いただけたらなと思ってます。また後程お聞きしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

B/C 原単位におけるCVMの観点も含めて、評価の仕方については、大まかに皆様ご理解いただけたかと思うのですが、補足説明等が必要な点がありましたら、具体的にご指摘いただけたらと思います。

いかがでしょうか。

よろしいですか。ありがとうございます。

それでは本件の取り扱いについて、改めて確認させていただきます。

本事業の実施を、妥当と判断することについて、いかがでしょうか。

異議、保留のある方、何かご意見等ある方はよろしくお願いいたします。

いかがでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、この事業の実施については、妥当と評価することにしたいと思います。

また、関連していただきました質問、それから、補足説明の必要性のところにつきましては、先ほど(1)のところに关わるような内容等もありますので、こちらについては、改めて、補足説明できるような形で、次回以降準備させていただきたいというふうに思います。この事業評価については、この資料のままで、変更なしということで進めさせていただくこととし、妥当ということでよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それでは、この件についてはこれで終了させていただきたいと思います。

ありがとうございました。

内容(3)事業再評価について

JR片町線・東西線連続立体交差事業

○座長(吉田委員)

それでは続きまして、内容(3)事業再評価についてです。

事業再評価は継続中の事業等について必要性、実現見通し、優先度の3つの視点による評価結果を踏まえて、事業所管局から提案された対応方針案の妥当性について判断するものです。

今回の対象事業は、連続立体交差事業、JR片町線・東西線連続立体交差事業についてです。

では、所管局よりご説明をお願いいたします。説明は、30分程度で簡潔によろしくをお願いいたします。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

建設局鉄道交差担当の松野です。本日はよろしくお願いいたします。

資料7の方をご覧ください。

こちらですね、連続立体交差事業、再評価の理由としまして、国庫補助事業、所管が国土交通省になりますが、こちらの基準で事業再評価が必要なものとされておりまして、前回平成26年度に再評価しておりまして、今回で4回目となります。

2ページをご覧ください。

こちらが資料の目次になっております。

続きまして3ページ、事業の概要でございます。

事業目的ですが、道路交通環境の観点と沿線まちづくりの観点で、目的を示しております。

道路交通環境の観点から、広域交通ネットワークの形成、遮断交通・渋滞の解消、そして、まちづくりの観点から、交通結節機能の強化、土地利用価値の向上、住環境の向上としており、この辺は後程詳しく説明させていただきます。

事業の概要ですが、連続立体交差事業、延長、右側の位置図をご覧くださいんですけども、青色延長1,300メートル、踏切除却数につきましては赤丸3ヶ所、地下化駅数は京橋の1駅、施工方式は地下化としております。

事業経過としまして、平成12年度に着工準備採択ということになっておりましたが、26年度に事業休止としております。

事業費につきましては、1,031億円を予定しております。

4ページをご覧ください。

こちらは連続立体交差事業の定義でして、国の、いわゆる連立要綱で抜粋しておりますけれども、朱書きの部分。鉄道と幹線道路、この幹線道路には、都市計画法により都市計画決定された道路が含まれます。これが2ヶ所以上において交差し、幹線道路の中心間距離が350メートル以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3ヶ所以上において立体交差、かつ、2ヶ所以上の踏切道の除却となっております。

一番下にイメージ図を示しておりますが、別線地下化方式ということで、現在列車を走らせながらですね、その横に地下構造物を構築すると、こういった方法を予定しているということです。

5ページをご覧ください。

施工方式の検討ということで、ルートが2つ示しておりますけれども、中ほどでJR環状線と交差します。

こちらの交差部分を、さらに上を高架化できないということで、地下化を採用しております。

ルート1は別線地下化ルート、ルート2が現線地下化ということで示しておりまして、下の表がありますが、工程・事業費を比べてですね、工期が短くて、事業費が少なくなるということで、ルート1を高く評価させていただいています。

6ページをご覧ください。

ルート1を計画ルートとした計画平面図を示しております。

下の方に縦断図を示しておりますが、左側ですね図の、JR東西線、川を、地下をくぐって列車が渡ってきて、右側の方ですね、JR片町線、また寝屋川は、高架、川の上を通っていくということで、計画ルート、地下化のルートにつきましては、下に縦断図を示しておりますが、JR環状線、ちょうど京橋駅部ですね、ここが一番深いところになっておりまして、そこから地上に上がってくるというような、縦断図になっております。

ちょうど鯉江踏切のところが現在線と地上レベルで重なるということになってまして、この辺りの施工方法につきましては、列車を一旦仮線に振るとか、引き続き調査検討が必要と考えております。

踏切の除却につきましては、黄色の丸、新喜多踏切・馬の口・鯉江と、この3つを予定しております。

7ページをご覧ください。

こちらは前回の評価の概要になっております。

事業費が650億円で、投資額が3億円。

で、便益と費用。総便益が542億、費用が388億、B/Cは1.4としておりました。

そしてですね、対応方針が右下に書いてありますが、コメントのところですね、厳しい財政状況の中、阪急連立とかうめきたとか、当時やっておりましたが、事業中路線に予算を集中することから、事業の必要性は高いが、事業休止としたということで「D」としておりました。

8ページをご覧ください。

事業目的です。

道路交通環境の観点で、広域交通ネットワークの形成が1つ目。3つの踏切を除却することで、遮断交通・渋滞の解消を図る。3つ目、地区内道路・デッキ等の整備により、地区内における通行安全性や利便性の確保を図ると。

沿線まちづくりの観点で、ターミナル駅にふさわしい交通結節機能のさらなる強化。

2つ目、土地利用価値の向上。3つ目、鉄道による地域分断の解消や鉄道騒音の解消により、住環境の向上を図るということで、詳しくは9ページご覧いただきたいんですけども。

広域交通ネットワークの形成ということで、左上の図を見ていただきたいんですけども。

歌島豊里線と豊里矢田線が、白抜き文字で書いてあります。こちらの2つの都市計画道路が、広域環状軸になります。

まず歌島豊里線につきましては今、事業中でして、これが高架化することにより、黒で塗りつぶしているところの開通が可能となります。

で、今回のJR片町・東西線、右下に「×」って書いてありますが、踏切によって今分断されてる状態になっております。

この連立事業を行うことによって、ここが開通でき、広域環状軸として形成できるということです。これによってですね、新大阪と大阪城がネットワークとして繋がるということです。

続きまして、遮断交通・渋滞の解消ということで、左下に写真もありますけれども、踏切渋滞で並んでる写真ですね。

踏切につきましては次の10ページ、ご覧ください。

こちらが除却する踏切の一覧になっております。

1番ですね、これが新喜多踏切ということで、中ほど、踏切種別は、歩行者ボトルネックということになってます。

ボトルネックなんですけれども、一番右に踏切交通遮断量ということで、交通量と踏切遮断時間に乗じたものになっておりますが、車で30,440、歩行者と自転車も含みますが88,000というこ

とで、下に定義を書いているんですが、歩行者自転車の踏切交通遮断量が2万を超えると、ボトルネックと言っておりますが、4倍以上ということになっております。

あと3番の鯉江踏切は、遮断時間40分以上、45分ですので、開かずの踏切となっております。

1・2の踏切につきましても、39分ということで、ほぼ「開かず」ということになっております。

1ページ戻りまして、この沿線まちづくりということで、交通結節機能の強化ということになります。

これは、地下化事業によりまして、駅が移動と矢印書いてありますが、約100メートル駅が北側に移動することになります。

これによって、緑色で書いてます、京阪と近くなるということで、乗り継ぎ時間の短縮ということです。

で、北側に移動することで、南側の、この緑で着色しているところにつきましては、駅前広場の整備等によりまして、二次交通、バス・タクシーとのアクセス強化といった目的もあります。

右下が土地利用価値の向上ということで、こちらの写真に、現在、現在線の北側ですね、その写真を載せておりますが、この低未利用地と現在の線路の跡地、これを一体的に活用することが可能となるというふうに考えております。

次、11ページをご覧ください。

駅周辺はですね、鉄道で分断、回遊性の確保が課題となっておりますけれども、この地下化によってですね、豊里矢田線の整備促進、歩行者空間の充実、回遊性の向上などが期待されるということで、下に上位計画を載せてますが、ポイントはまちづくりとセットでやっていく、ということになります。

令和4年度のまちづくりグランドデザイン。

令和7年度、これ昨日策定されましたが、まちづくり方針の中では、しっかり連立事業をまちづくりに必要な基盤整備と位置付けております。

12ページをご覧ください。

事業の流れです。

今現在ですね平成26年度から事業休止中ということですが、事業、調査等を進めまして、令和12年度に事業認可をとっていきたいと思っています。

令和13年度からですね、用地取得と工事を始めまして、約20年後、令和35年度の事業完了を予定してます。

下は財源になっております。

鉄道受益相当分を鉄道事業者が負担するということで、今、行政側負担と鉄道側負担1,017億円、14億円、合わせて1,031億円ということになっております。

こちらの行政側負担、1,017億円につきましては、先ほど国庫補助事業ということで、これが適用されれば、負担割合は、欄外に書いてますが、国55%・市45%ということになります。

13ページをご覧ください。

事業の進捗状況になります。

事業開始時点、前回評価時点、今回評価時点ということになっておりまして、事業規模、②番につきましては特に変更ありません。

③番の全体事業費ですが、開始時点の400億から前回650億円ということで、これ、鉄道事業者と検討を深めた結果、駅施設等の改良がありまして、250億円の増額をしたということです。で、今回ですね、さらに381億円の増額ということで、1,031億円、うち投資額が3億円、進捗率は事業費ベースで0.3%となっております。

14ページに、増額の内容を載せております。

工事内容の変更としまして79億、工事費の高騰が212億、想定リスク90億、合計で381億円の増額になっております。

増額理由につきましては、右側、増減理由に記載のとおりで、詳しくは、次の 15 ページからになります。

まず工事内容の変更ということで、15 ページに書いてありますが、一番下に駅部構造を1層構造から2層構造に変更したということになります。こちらの図が少し小さいですけれども、右側に旧計画っていうものがありまして、前回評価時点では、地下1階に電車が走ってホームがあるということです。

今回はですね、地下2階に電車とホームがあって、地下1階がコンコース階ということで設けます。これによってですね、ホームをおりた方が、地上に出るまでの階段の上りですね、この回数が2回ということで、現状機能レベルを維持するということでやっております。

こちらにつきましては、写真、ちょうど左下の現況写真で、現況道路を載せてますが、この下に鉄道が来るっていうことになるんですけれども、この道路を約2メートル上に上げて、JR環状線桁を少し薄くすることが可能ということが判明しましたので、こういった2層構造に変更できたということになっております。

続きまして 16 ページです。

こちらはですね、下の変更理由にも書いてますが、国の基準で、乗降客数 10 万人以上につきましてはホーム柵を設置することになっています。

東西線は平成 28 から 29、環状線は令和元年から2年にホーム柵を設置しておりまして、この地下化事業で、ホームの整備とか、改良が必要になってきますので、そのホーム柵の撤去復旧費を、26 年度の時点はなかったんですけども、今回追加してるということです。

17 ページになります。

積算基準の改定ということで、こちら3つ示してますが、共通仮設費、現場管理費、一般管理費、これは右下にあります、国の基準書に基づいて、何%というのが決まっておりますので、そちらを 26 年度と7年度の数字で、額の方を改定してるということになります。

18 ページです。

こちらは工事費、変更内容②に移りますが、工事費の高騰です。

平成 26 年度を基準とした労務費、材料費単価の推移を、このグラフで示してます。

今回ですね、右下に少し箱で書いてありますが、労務費 44%、材料単価 56%の割合で、この連立事業に見合ったですね、物価高騰率ということで、赤の合成工事費というふうに出してありまして、26 年時点からですね、1.487 倍ということになっております。

19 ページです。

変更内容③想定リスクということになっています。

こちらの図のですね、水色で着色しておりますが、この計画ルートに、旧の鯉江川が、今は埋め立てられて道路になっておりますが、これの上を通るということで、これから掘削していきますと、汚染度の処分費用とか、もとの堤防ですね、地中障害物等の撤去費用が発生するということを想定しまして、事業費の方を算出したということになっております。

で、次のページですね、20 ページには、リスク管理表ということで示しておりまして、今、話しました汚染土処分と地中障害物撤去費につきましては、ナンバー、一番左に打ってますが4のところ、リスクとしては、発生確率「高」ということで、事業費の中に 90 億円計上ということにしています。

それ以外にもですね、発生確率は「中」程度としておりますが、1, 2, 3, 5ということでリスクを示しております。

1番につきましては、少し文字小さいんですけども、工事費の高騰ということで、こちらにつきましては 21 ページご覧いただきたいんですけども。

グラフはですね、直近1年の物価上昇率が3%なんです、これが事業着手、令和 13 年度まで継続したと想定した場合ということで、右側に書いてますが、リスク額として、198 億ということに

なります。

戻っていただきまして、20 ページのリスク管理表ですが、ナンバー2、こちらは右側の地価の高騰ですね、こちらと同じようにですね、直近1年の地価変動率が用地取得完了まで上昇した場合ということで、影響額 139 億円としております。

3つ目が、事業期間の延伸ということで、約8年間ですね、事業が延伸した場合の工事費の高騰、地価の高騰とか、現場の管理費の増額と想定しておりますが、こちらが 93 億円を見込んでおります。

で、ナンバー5ですね。4は先ほどの話ですので5になりますけれども、工事費の高騰ということになっています。

これも中ほどに書いてますが、事前調査・設計等の深度化、周辺のまちづくりなどによって、駅周辺部の支障施設とか、施工内容・方法の変更があった場合のリスクとして、99 億円を見込んでおります。

22 ページをご覧ください。

こちらは事業進捗率・事業スケジュールになっております。

令和8年度事業再開後ですね、調査検討を再開しまして、令和 12 年度に事業認可、その後ですね、事業着手しまして、用地取得、工事を行いまして、地下化切替が令和 33 年、事業完了は令和 35 年を予定しております。

ここから、23 ページから、事業の必要性の視点ということになります。

評価としましては「A～C(前回から変更なし)」ということで、「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」とさせていただいています。

その理由を下に書いておりますが、1つ目のですね、地下化によって京橋駅周辺のまちづくりに必要なこの事業ですってということとか、3つ目、後程説明しますが、費用便益分析の結果、費用を上回る便益が確認できる、この1ポツ目、3つ目なんかは、前回とほぼ同じ内容かなと思っております。

2つ目につきましては、昨日、先ほど説明しましたまちづくり方針が策定されまして、まちづくりに必要な基盤整備の一つとして位置付けて、本事業の整備の必要性が高まっているという状況になっております。

24 ページですね、この事業を取り巻く現状を書いております。

簡単に言いますと、令和4年ですね、こちらまちづくりに関する要望を契機として検討が開始されたと。

で、平成 12 年度に着工準備採択、で 26 年度に一旦事業休止、ということになっておりました。

令和4年 12 月にグランドデザインが策定されて、今回ですね、5月にまちづくり方針を策定したと、このような現状になっております。

25 ページからは、投資効果、定量的効果ということになってます。

効果目的。交通円滑化効果ということで3つ、移動時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益。こちらにつきましては、下に費用便益分析マニュアルということで、国の基準に基づいて算出しております。

ちょうどですね、地下化切替が令和 33 年ということで、供用年を令和 34 年度、で、便益の検討期間ですね、供用年から 50 年とさせていただいております。

26 ページになります。

中ほどからですね、費用便益比の算定ということで書かせていただいております、まず便益につきましては、事業全体と残事業は、まだ供用開始していないので、同額となっております。

表の方は、先ほど言いました三便益ですね、と、その他便益ということで、後程説明しますが分けております。

で、初年度の便益と、供用後 50 年の便益総額ということで表に示しておりまして、特に大きいのはですね、移動時間短縮便益ということで、685 億円になっています。

その他便益も含めまして、合計としましては、808 億ということになっております。

費用につきましては、残事業、投資額が3億ということではなかったので、それと、全体事業費と、二段書きにさせていただいています。

こちらにつきましては、投資総額の現在価値、一番下ですね緑で着色していますが、残事業としまして 549.7 億円、現在価値にしたらこれになりますが、となっております。

でですね、B/Cの方、これ社会的割引率を4%として算出しておりますが、B/Cは 1.3。その他便益を含めて、1.45 という値になっております。

右側の方に、感度分析ってということで、事業費・事業期間が、1割程度ぶれたときのB/Cはどれだけ変わるかということで参考に示しております。

27 ページになります。その他便益ですね。

こちら、国のホームページ等で紹介されてるものを参考に策定しておりますが、便益としてはこちらの5項目。一番大きいところがですね、1つ目と4つ目ですね、歩行者の快適性の向上と歩行者乗換時間の短縮ということで、1つ目の快適性の向上は、広幅員の歩道が整備されるということで快適性が向上されるということで、豊里矢田線とかのことを想定しておりますが、便益額としましては、原単位というのが指針で示されてまして、これに面積を乗じた 9.6 億円ということで算出しています。

下の移動時間短縮の方は、駅の位置が 100 メートルほど上がるということで、乗り換え時間が短縮されると。これも短縮される時間の評価値というのがこのマニュアルに示されておりまして、それにより算出すると、66 億円ということになります。

28 ページがですね、このB/Cのですね、前回との比較とさせていただいております。

便益につきましては、総便益ですね、542 億から 808 億。

総費用につきましては、388 億から 556 億ということで、B/Cは 1.4 から 1.3、その他便益を含めると 1.45 という値になっております。

29 ページですね、先ほどの広域ネットワーク、一番大きいですね、移動時間短縮便益の説明です。

前回から少し変わっておりまして、前回ですね、左側、29 ページの左ですけども、緑の破線のエリアを対象としておりましたが、今回はですね右側、緑の破線がこの地図の中に少し埋もれていて見にくいんですけども、広域のネットワークに着目したB/Cを算出しております。

特に便益として大きかったのが、中ほどありますけれども、この豊里矢田線が開通することによってですね、隣の今里筋、内環状線から、将来交通量として、約 12,000 台が転換するということで、その分で、移動時間が短縮できるというところが大きかった内容になります。

30 ページですね。定量化できない定性的な効果ということも挙げさせていただいております。

いろいろ書いておりますが、土地利用価値の向上とか、関連事業の誘発、人中心の空間の創出ということで、これ下に写真もありますが、難波の事例ですね、令和5年 11 月にオープンした広場の状況です。

それ以外に、鉄道上部空間の有効活用。で、施設が改良されますのでバリアフリー化とか、あと、生活環境の改善などがあります、ということです。

31 ページは参考でですね、まちづくり方針で、連立事業がしっかり位置付けられてるということと、それ以外にもですね、ポツ2つ目、道路ネットワークの構築とか、3つ目、ウォークアブル空間ってということで、右に地図ありますけれども、このオレンジの破線なんかは、ウォークアブルな空間を目指すネットワークになってるということです。

続きまして 32 ページです。

事業実現見通しの評価。これは前回で「D(透明進捗が見込めない)」と、前回しておりましたが、今回からですね、「一定の進捗は見込まれる」ということで評価しております。

こちらですね、ポツ1つ目、理由を下に書いておりますが、まちづくり方針では、東西都市軸の新たな東の拠点として位置付けているということで、この京橋まちづくりに関する機運が、方針を策定され、高まってきていると。

で、2つ目ですね。先ほど少しありましたが、事業中の立体交差事業、JR東海道線の地下化、うめきたですね、これが昨年度完了するなど、進捗が見込まれましたので、この片町・東西線の事業の再開のめどが立って、一定の進捗が見込まれるということで、評価の方をCとさせていただいてます。

続きまして 33 ページ、事業の優先度の視点、評価を前回「C」から「B」にしております。

「影響度が大きい」ということにしておまして、こちらですね、まちづくり方針の基盤整備の1つとして位置付けられたと、これが大きいですし、下に、遅れることによる影響ということで、やはり鉄道による地域分断ですとか、まちづくり、市街地の一体化が遅れることに繋がるということで、影響が大きいというふうにさせていただいております。

最後ですね、34 ページになりますが、「事業継続(B)」ということにしておまして、前回ここが「事業休止(D)」っていうことで、「複数年にわたって予算の執行を行わないもの」としておりましたが、今回ですね、「予算の範囲内で着実に継続実施するもの」とさせていただいております。

この理由もですね、下に書いておまして、繰り返しになりますがこの地下化事業につきましては、京橋駅周辺のまちづくりに必要不可欠な事業。

2つポツ目ですね、近年、まちづくりに関する機運が高まっている、事業中の立体交差事業の進捗が見られめどが立ってきたと。

で、3つ目ですね、京橋駅周辺のまちづくり、このまちづくりの方針にしっかり位置付けられたということで、予算の範囲内で着実に実施できる、「事業継続(B)」とさせていただいたところです。

一番下ですね、今後の取組方針(案)ということで、この事業再開後はですね、関係機関、国・鉄道事業者さんと協議調整を行って、事業着手に向けて、まずは早期の都市計画決定を目指すと考えていただいております。

説明は以上となります。

○座長(吉田委員)

ありがとうございました。

事業の概要、進捗、3つの視点ごとの評価を踏まえた対応方針(案)についてご説明いただきました。

それでは、本事業につきまして、ご意見ご質問等ございましたら、よろしくお願いいたします。

いかがでしょうか。

田間委員よろしくお願いいたします。

○委員(田間委員)

すみません、私の割引率の計算の考え方が正しいかどうか確認したいんですけども。このB/Cを測定した後に、割引引き、現在価値をもってきますよね。それで、かけ合わせて出されてると思うんですけども。

収入は、将来のキャッシュ、便益を割り戻しますと。で、事業が進んだ後、費用に関しての割引率は、過去に投資したものを割引く、結果的には増やすっていう感じで算定するってことでよろしいですか。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

費用につきましても、1,031 億に対して、3億を調査検討で少し使ってますけれども、ほぼほぼ、これから将来に投資していく金額になってます。

それをですね、何年度にいくら、何年度にいくら、という事業計画を算出しております、現在価値、現在の価値に割り戻すっていうことで、していますので、将来投資する金額の現在価値化したものと。

○委員(田間委員)

すみません。今まだ事業3億円しか投資してないので、今時点で、B/Cが 1.4 ってことは、例えば 20 年後の時点でもう 1 回便益を測るときには、過去に支出したものを、割り戻すっていうか、過去に投資した分は、結局、掛け算で増やすってことなんですよ。20 年後。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

すみません、ちょっと説明漏れましたけれども。このB/Cの算出につきましては、基準年を設定するということになりまして、今は、令和7年度を基準。25 ページをご覧くださいなんですけれども、価格基準年っていうことで、令和7年度を想定してます。

ですので、令和7年度を基準に将来投資する金額を、現在価値化しているということなんです。例えば 20 年後にまたB/Cを算出するときは、基準年を令和 27 年度とか、そういう形にして、それ以降の投資額につきましては、27 年度の価値に割り戻して算出することになります。

○委員(田間委員)

その 20 年後、過去に支出した投資額はというふうに計算してもってくるんですか。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

割り増しですね。

○委員(田間委員)

割り増しですよ。それでいうと、今、計画スタートしてる時点ではB/Cが 1.4 っていうのがそんな高くない数字だったら、工事がすごく長期予想されると思うんですけども、20 年後 30 年後だったら、1.0 を下回る可能性っていうのが、出てくるのかなあって思ったりして、でもそういう可能性っていうのは、とりあえず今現時点で1を上回るから投資していくっていう判断。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

そうですね、これ基準で、今この時点で、B/Cを算出するっていうことで、した結果をもってそれがB/Cを確保できているかというようなところで、今回算出させていただいてということです。

○委員(田間委員)

工事のスタートは、一般的にはB/Cが高くなって、工事の終わりの方になると、B/Cというのは低くなっていくのかなと。投資した費用が割安計算されるから。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

B/Cですね、BとCになりますけれども、確かにBとCと、Bの方も、今 50 年後、かなり先の、33 年からさらに先になってるので、割引率がすごい割り引いてるみたいな形になってますが、20 年後になると確かに、Cの方も上がるかもしれませんが、Bの方、便益の方も同じように、20 年後

になるので、今、50 年ぐらい先を想定しますが、それが 20 年近づくことによって、その時算出しないと詳しい数字にはなりませんけれども、BとCの比です。

○委員(田間委員)

なるほど。わかりました。

○座長(吉田委員)

これは、費用便益分析のマニュアルの中での考え方だと思います。プロジェクトを評価するとしたら、それぞれの年にどれぐらいの便益、費用がかかったのかっていうことを、プロジェクトファイナンス的に、事業実施後に積み上げていくっていうようなことなのですが、今回の費用便益分析は、将来の便益費用を現在価値として、現段階の投資判断としましょうっていうものなので、違う考え方なのかと思います。

ほか、いかがでしょうか。

関川委員、よろしくお願いいたします。

○委員(関川委員)

素朴な質問だと思いますが。

資料の6ページなんですけれども、平面図と、縦断図、計画縦断図が書かれています。

で、計画縦断図、断面図なんですけれども、その平面図の中に、断面線というか、どこを切ったかとかいうことを、一応こう書いて、多分その線路の線を切ってるっていうのはわかるんですけれども。一応図示しているところをわかるようにしていただくと、わかりやすくなるかなと思うので、そこ。

あと 22 ページなんですけれども。去年度も思ったんですけれども、事業スケジュールの進捗率っていうのは、何か根拠があって書かれているのでしょうか。

具体的数値が書かれているので、何か根拠があるんだとは思うんですけれども。

そこを確認させてください。

○座長(吉田委員)

それでは説明お願いいたします。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

まず6ページの方になります。

こちらはですね、計画平面図が上にあって、下に縦断図っていうことで、踏切とか環状線とかポイントを書くことで、ちょうど上の平面図のところの高さレベルを下の縦断図に示しているということなんですけど、それが、よく見れば、理解する人もいるんですけど、それがちょっとわかりやすく、何か表現したらどうかというふうに受け取りましたので、そこはわかりやすく表記を考えたいと思います。

あと、22 ページですね。事業進捗率の根拠ということなんですけど、これあくまで想定なんですけども、事業をどういうふうに進めるかっていうことで、まず最初に、どういう掘削していくとか、用地取得した後掘削していくとか、構造物を築造していくということで、想定スケジュールなんかを僕らが考えておまして、それに見合ったですね、事業費っていうことで、1,031 億円の内訳というのを作っています。ただ、これっていうのは、これから調査検討して、しっかり工程とか調査していくものでありまして、その進捗率をですね、今ここに記載させていただいているということです。

○座長(吉田委員)

よろしいでしょうか。

あくまでも目安的なもの、ということでよろしいですかね。

○委員(関川委員)

わかりました。

○座長(吉田委員)

ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

松中委員、よろしくお願いします。

○委員(松中委員)

まずですね、財源の構成が書かれていた図が、12 ページですね。

こちらで鉄道事業者の負担額、受益額が 14 億円というふうな記載があるんですが、それが後半部分のこの費用便益分析のところのどの額とか、どの便益に相当するのかを教えていただいたというのが1点。

あと2点目は、先ほどの事業のときもコメントしたんですが、26 ページですね。その便益の算定で、初年度の便益と総便益のこの比率が、それぞれの、便益項目によって異なっています。ただ、基本的にはこれらは、特に三便益というのは、発現するタイミングですね、これはほぼ同じだと思われるので、発現するタイミングが同じであれば割引いた結果も基本的には同じになるのかなと思うのですが、そうならないということは逆に、これらの便益が発現するタイミングというか、各年次によって発現する額が違ってるといことなのかなと思いますので、もしそうであるならば、そういった情報はやはり付けておいていただいたほうがいいのかなというふうに思いました。

以上です。

○座長(吉田委員)

それでは、ご回答をお願いいたします。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

まず 12 ページに財源構成ということで示されてまして、今示されておる鉄道事業者の負担の部分につきましては、26 ページに、B/Cの便益と費用の方を書いておりますが、このCの方に含まれておりません。

ですので行政側負担の部分のみの事業費になっております。

それがですね、1,031 億円より大きいということになっておりますが、少し説明割愛してしまいましたが、右上に、米印で書いてあるんですが、この豊里矢田線の整備事業(鳴野橋含む)ということで、この事業費をCの方に含んでおります。

ですので、1,031 億円と、この、投資総額が少しずれているというのはそういうことになります。

2つ目ですね、便益の方なんですけれども、こちらはですね、大きく三便益につきましては、便益が発現するのはですね、今の鉄道が地下化される令和 34 年ということで、移動時間短縮便益とか、走行も、交通事故、踏切の事故ですね、も、踏切が地下化されないと、便益として発現されないの、すべてですね、同時期の令和 34 年を便益の開始時期と、同じタイミングで開始することとさせていただきます。

○座長(吉田委員)

松中委員、いかがでしょうか。

○委員(松中委員)

同じタイミングで同じように毎年便益が発生するのであれば、この初年度の便益額と総便益額ですね、この比率は多分一定になると思いますけども、なりませんかね。

というのが1点と。

あと鉄道事業者の方はコストから除いてると、鉄道事業者の便益は、受益額はコストから除いてるということですが、にしてもですね、14億円というのはどういった便益なのかっていうのは、少し教えていただけるとありがたいんですが。

もっと申し上げますと、基本的に三便益は、要するに道路側ですね、道路利用者側の便益が計測されてると思います。で、当然、連立の事業ですから、踏切が除去されるということによって、鉄道事業者にとっても何がしかのメリットといいますか便益はあります。特に昨今、道路側から見た交通事故減少便益が計上されてますけれども、ということはすなわち、踏切で事故が起こった場合は、鉄道側もやはりその遅延だとか、そういった損害をこうむるわけですね。多分そういったことまでは交通事故減少便益の計算には入ってなかったと思います。

なので、特に、鉄道について、そういった混乱等々を回避できるというふうな便益も、ちょっと計測は難しいのかもしれませんが、定性的でも記述しておいた方がいいのかなというふうに思いました。

以上です。

○座長(吉田委員)

では、所管局からよろしくお願いします。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

ありがとうございます。

まず鉄道の受益に関してなんですが、いろいろ先生おっしゃったような話もありますし、一番大きいところですね、今の現在線、地上レベルで走ってますが、今鉄道が走っていますので、鉄道が走っている部分というのは、土地が有効活用できない、鉄道事業者さんの土地なんですけども。

これが別のところに、列車が走ることによって、その土地が有効活用できるってということで、鉄道事業者さんで受益が出ると。

そういった金額が大きいところで算出しておりますけれども、こちらにつきましては、今後もですね、引き続き、調査検討を進めて鉄道事業者さんと協議調整するものであると認識しております。

踏切ですね、そちらにつきましては。

○所管局(建設局道路河川部 今岡街路課(鉄道交差担当)担当係長)

今、鉄道受益のところの内数の中にですね、踏切が3箇所除却されるというところで、1箇所あたり、1,200万ぐらいっていうところで、決まってるんですね、金額が。それが除却されたらその分ですね、鉄道事業者としてですね、受益があるだろうというところを今見込んだ受益額として書いております。

○座長(吉田委員)

松中委員よろしいでしょうか。

○委員(松中委員)

はい。

○座長(吉田委員)

ありがとうございました。ここでは、大阪市の事業効果の評価だけになっていて、鉄道事業者はもちろん今回のプロジェクトに関わっていますが、その観点からの評価は、基本的にはこの資料の中には入っていないということは確認はできるのですが。

ただし、先ほどあったように、資料の 12 ページ目の鉄道負担で出てきている数字の根拠がどういうふうに構成されているかについては、先ほどご説明にあったとおり、土地の活用によるものである等、そういったところについては少し補足で追記していただければありがたいというふうに思います。

ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

小川委員よろしくお願いします。

○委員(小川委員)

リスク管理を参考資料として、20 ページに挙げられております。

リスク管理、大事なことだと思っております。

疑問に思うのが、リスク管理と、このB/Cの 26 ページの関係ですかね。26 ページで、感度分析もされてるということなんですが、事業費が、10%想定よりも上回った場合でも、一応B/Cは1を超えるということですが、この事業費 10%上振れの、そこにリスクが含まれて、その中に収まるのかどうかというのが、疑問に思いました。

リスクなのでもちろん、確率の問題なので期待値とかで考えないといけないのかもしれないですけど、この関係性はどこまで考慮されてるのか、もしくは私の考えが間違ってる場所があれば、ご指摘いただきたいなと思います。

よろしくお願いします。

○座長(吉田委員)

所管局からよろしくお願いいたします。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

ありがとうございます。

ご指摘の点は我々も考えているところでして、今、20 ページにリスク管理表ということで示しておりますが、リスクの特に発生確率が高いというものにつきましては、市の方も、こういったものをしっかり事業費に計上してですね、B/Cを算出していくことってということで、決めておりまして、その部分は入れてると。

それ以外の、中程度とか、ここではないんですけども小程度のものがあつたときに、低いものとかがあつたときにどうするかみたいな話なんですけど、結果としては今のB/C算出に入っていないということです。

すべての想定が、リスクについては、発生したときにこの金額そのままよりも軽減していくとか、対応策とかを右側に書いておりますが、そういった対応をまず施すということになって、B/Cが1を切らないように、しっかり管理していくってということ、リスク管理をしていくってということが重要なというふうに考えております。

○座長(吉田委員)

いかがでしょうか。

○委員(小川委員)

20 ページのものは、このB/Cの基準のシミュレーションの中では、入ってる部分があると考えてよいのですか。例えば項目1とか。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

20 ページに5項目、リスク管理としてナンバー1から5までありますけれども、このナンバー4ですね、ナンバー4につきましては、リスク評価の発生確率のところで「中」とか「高」とか書いておりますが、「高」になっております。

これが、途中説明しました、鯉江川という旧河川を埋め立てたルート上に施工するということで、汚染度処分費とか地中障害物の撤去費、こういったものなんですけど、こちらは、リスクが高いということで、事業費の方にも90億円ということで計上してます。

この事業費をもとに、B/Cの方を算出しておりますので、このナンバー4については、B/Cもすでに計算の中に含まれていると。

で、1～3と5につきましては、現時点では含まれておらずですね、しっかりリスクの管理に努めていきたいというところでございます。

○委員(小川委員)

理解できました。ありがとうございます。

○座長(吉田委員)

確認ですけど、1～3、5、特に工事費の増加に関しては、もちろん増加のリスク等は想定はされているけれども、今回の事業評価の中には含んでいません、その理由は、進捗の中でもしも工事費が増えた場合については、その圧縮等を別途考える余地があるので、今のところは、そういった可能性を想定してB/Cの中で含んでいません、そういう理解でよいでしょうか。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

はい。

○座長(吉田委員)

ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

辻岡委員いかがでしょう。

○委員(辻岡委員)

必要性の点についても非常にわかるところでございますし、前回もちよつと発言させていただいたとおり、施工リスクのところというか、心配だなと感じているんですけども、今そのリスクを、すべて評価できるような段階でもなくて、今後、必要性が高いから事業を進めていく、進めていく中でより調査を進めて、リスクの評価も精度を高めていくという方針に間違いはないと思いますので、私としては、特に問題はないのかなというふうに感じております。

以上でございます。

○座長(吉田委員)

ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

それでは、ご意見がないようでしたら、皆さんのご意見を取りまとめたいと思います。

ご指摘いただいた内容については、主に先程来からあるような、街路事業のB/Cのところに関する内容が多かったのと、それから、今回出していただいた資料の中でちょっと図についてはわかりづらいところがあったので、6ページ目のところについては少し対応を検討していただくということで、この部分については修正を期待しています。

それ以外のところについては、主に内容について数字に関わるようなところで言いますと、鉄道事業の便益のところでは補足説明の記載をするというところがいただいたご意見で、これは12ページ目になるかと思います。

それから、ご指摘については、特にB/Cにおいて、何を含んでいて何が含まれてないのかっていったところについては、先ほど小川委員の方からもありましたように、リスク評価のところでは、含んでいる項目含んでいない項目をわかるような形にしておいていただけるといいのかなと思いますが、補足説明の備考欄に書いてあるところもあります。ただし、最後にご指摘いただいたリスクに関しては、特に4番の項目については、発生確率等を含めて考慮しているけども、事業評価ではこのリスクを考慮していないことについては、追記するということがよろしいでしょうか、それとももう、示されている内容で十分ということであれば、特に修正の必要はないかなと思うのですが、いかがでしょうか。

○所管局(建設局道路河川部 松野鉄道交差担当課長)

よりわかりやすくさせていただきたいと思います。

○座長(吉田委員)

では資料を修正していただくということでお願いしたいと思います。

以上が、主にいただいた意見で、特に修正が必要かどうかを判断する上で重要なポイントだったかなと思いますが、その他に何かご指摘等ございませんでしょうか。

それでは本件の取り扱いについて、改めて確認させていただきたいと思います。

本事業の対応方針案、「事業継続(B)予算の範囲内で着実に継続実施するもの」を妥当と判断することについて、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、この案件については、妥当と評価することにしたいと思います。

ただし、資料については、いくつか、補足説明を加えていただくということで、これについては事務局等から私に確認するということが、一任させていただきたいというふうに思っています。

それでは事業の実施につきましては妥当ということにさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

では、本日の内容は以上となります。

会議の円滑な進行にご協力いただきましてありがとうございました。

では進行を事務局へお返しいたします。

閉 会

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

ありがとうございました。

委員の皆様におかれましては長時間のご議論、誠にありがとうございました。

では、今後の予定について、事務局よりご連絡をさせていただきます。

まず本日の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、議事録及び議事要旨を概ね1ヶ月をめぐりに公表する予定でございます。

委員の皆様には内部の確認など、完了次第、議事録と議事要旨の案をお送りいたしますのでご確認をお願いいたします。

なお本日の2案件につきましては、いずれも妥当と判断いただきましたので、年間スケジュールにもありました早期実施分の第2回目として予定しておりました、6月25日の会議については、開催はいたしません。

お忙しい中、日程確保のご協力をいただきましてありがとうございました。

また冒頭の年間スケジュールで申しましたとおり、9月以降、早期実施分ではない、通常開催の会議も予定しておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

それでは以上をもちまして、令和7年度第1回(早期実施分)大阪市建設事業評価有識者会議を終了いたします。

皆様、本日はありがとうございました。