

令和7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7年12月17日(水曜日) 10:00～12:08

- 場 所： 大阪市役所7階 市会第6委員会室
- 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)事業再評価対象外事業について(報告)3
 - 内容(2)継続中事業の取組状況について(報告)4
 - 内容(3)費用便益分析の修正について(報告)5
 - 内容(4)事業再評価について8
 - 臨港鉄道整備事業(北港テクノポート線) 8
 - 淀川北岸線(菅原)整備事業.....18
 - 内容(5)大規模事業評価について25
 - 国道479号放出共同溝整備事業..... 25
 - 新設校整備事業..... 33
 - 閉 会39

開 会

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

それでは定刻になりましたので、ただいまより、令和7年度第2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。

事務局で本日司会を務めます、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。どうぞよろしくお願いいたします。

着座にて失礼いたします。

本日の会議の内容、また委員の皆様につきましては、お手元の次第および裏面の名簿、座席表に記載のとおりでございます。

時間の都合上、これらをご参照いただきましてご紹介に代えさせていただきます。

また、次第に記載のとおり、本日は資料1から5をもって案件のご説明をさせていただきます。資料は一番上の次第を除いて、右上に資料番号をつけ、番号ごとにまとめております。

個別の確認は省略しますが乱丁・落丁等ございましたら、お手数ですが会議の途中でもお申し出いただきますようお願いいたします。

それでは早速ではございますが議事に移ってまいります。

報道関係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。

ここからの議事進行につきましては吉田座長を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)事業再評価対象外事業について(報告)

○座長(吉田委員)

それでは議事を進行いたします。よろしくお願いいたします。

まず、内容(1)事業再評価対象外事業について、から内容(3)費用便益分析の修正について、までの3点を事務局より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)

それでは私の方からご説明をいたします。

最初は1番の事業再評価対象外事業のご報告です。

【資料1】の一覧をご覧ください。継続中の事業等を対象としたおおむね5年ごとの事業再評価について、欄外の注釈のとおり、翌年度までに完了予定等の段階まで進捗している事業は、再評価の対象外事業として報告のみをさせていただくという形をとっております。

一覧の1件目は前回再評価から5年経過、2件目は事業開始年度から起算して5年目、3件目は一部休止中であった箇所の再開を予定ということで、それぞれ今年度が再評価のタイミングとなりますが、対象外の要件に該当していることから今回報告させていただくものでございます。

なお、対象外要件はあくまで「対象外とすることができるもの」としての規定となっております。対象外とはせず、今後の事業継続の妥当性を議論すべきとご判断される場合は、再評価の対象として会議の機会を改めますので、そのような観点でご確認いただければと思います。

まず1件目の「津守阿倍野線(旭)整備事業」について「付属資料1」をご覧ください。

本路線は西成区と阿倍野区を東西に結ぶ道路ネットワークの形成を図るための重要な幹線道路で、防災上も避難路に位置づけられるなどしております。一番右に記載のとおり用地取得はおおむね完了しており整備が進められておりますが、未取得用地の取得に時間を要していることから期間の延長、また物価や地価の高騰から事業費の増加をしております。

地図の黒色3ヶ所の未取得エリア、実際の物件数としては10数件ございますが、これらについて今後も用地交渉を進め令和9年度までに用地取得を完了し、令和15年度の事業完了を目指していきます。1件目は以上となります。

続けて2件目について「付属資料2」を御覧ください。

こちらは令和元年度に住吉市民病院跡地に整備する新病院棟の整備事業として大規模事業評価を実施した事業となります。

住之江区内の住吉市民病院と、吹田市内の認知症医療・介護施設の弘済院の両施設については、様々な検討を経まして、本市は平成29年11月、住吉市民病院跡地に大阪公立大学の附属病院を誘致し弘済院の機能を移転するとともに、住吉市民病院が注力してきた小児・周産期医療の機能を付加することを検討すると表明しました。その後、本市と大学の協定締結等を経て、令和3年度から整備に着手しております。

資料冒頭のとおり、新施設の名称は「大阪健康長寿医科学センター」でございます。整備される施設として研究施設、病院、介護老人保健施設がございます。右側の概況ですが、完了予定が令和6年度から令和8年度に延長され、事業費も89億円から229億円に増加し

ております。

これについて 2 ページ目を御覧ください。まず事業費についてわかりやすく、建設工事費のみの経過を記載してございます。コロナ禍を踏まえた感染症対策に始まって、地中障害物等の対策費、物価上昇、建築工事の入札不落による工期延長等により事業費が増加しております。期間については下に記載のとおり、大学側との協議や入札不落の影響により、2 度の延長をしております。以上のように事業費・期間の計画変更はございましたが、現在は令和 9 年度の開設に向け順調に工事を進めている状況でございます。2 件目につきましては以上となります。

最後に 3 件目でございます。付属資料 3 をご覧ください。

「此花西部臨港緑地整備事業」はユニバーサル・スタジオ・ジャパンの南方の安治川に面したエリアと北方の正蓮寺川側に面したエリアにかかる、USJ を核とした臨港地区の緑地整備事業となります。平成 23 年度に地盤変状が確認され事業休止となりましたが、その後安全性が確認されるとともに、民間活力による緑地整備・収益施設設置の方針となり、令和 4 年度に一部を民間実施で再開しております。

このとき、民間実施部分を除くことで、全体事業費が減少、すなわち事業費ベースの進捗率の分母が減少となったことで進捗率が 80%を超えたため、対象外事業として報告をしております。

今回、残りも全て民間実施していくこととなったためさらに分母が減り、本市としては事業費進捗率 100%で完了ということになります。単なる事業完了の場合報告は通常行っておりませんが、今回は令和 4 年度の経過もございましたため、同様に報告をさせていただいたものでございます。

内容(1)の報告は以上となります。

内容(2)継続中事業の取組状況について(報告)

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

続きまして 2 番、継続中事業の取組状況についてご報告いたします。

【資料 2】をご覧ください。冒頭の説明です。おおむね 5 年ごとの事業再評価において、事業継続となった事業は、次の再評価または事業完了まで定期的に状況確認を行っております。

今回は総括表のとおり、令和 3～5 年度に再評価や再評価対象外の報告を行った事業、計 45 件について、令和 6 年度の状況を確認いたしました。

完了に至った事業等が 5 件あるため、これらを除きまして、計 40 件について、令和 6 年度の継続中事業として取組状況や自己評価結果を取りまとめております。

計 40 件の右側に自己評価の分類がございますが、事業費進捗率と事業内容がそれぞれ計画どおりか否かという 4 種類の分類で自己評価を行った結果、記載の件数となっております。詳細は 2 ページ目以降の別紙に 40 事業分の表を添付しております。

一件、自己評価結果とは別に、事業の状況についてご報告がございます。

9 ページ目の R5-08 をご覧ください。こちらの「下水道事業 抜本的浸水対策事業」でご

ございますが、雨による震災に対応するため、下水道幹線やポンプ場を整備していくものですが、下水道事業は、構成要素である管路やポンプ場といった複数の施設により初めて効果が発揮されることから、右に記載のとおり、個別の評価が技術的に困難で、市内一円の全体で評価を実施しておりました。

しかし、近年のシミュレーション技術の発達により個別の評価が可能となってきております。過去の会議でも「全体ではなく個別に評価できないのか」というご意見をいただいておりますので、次回再評価からは個別での評価を実施する旨を記載しており、対象となる4路線について、①から④で記載をしております。

また、記載にはございませんが、近年の気候変動を踏まえた法改正を受け、従前よりも多くの雨量に対応できるよう、本市では今年度、新計画を策定し、浸水対策事業を進めていくこととなりました。記載の4事業につきましても、今後は新計画に含まれた中の事業として進めていくこととなります。よって次回再評価では、新計画の内容も踏まえた、個別路線単位の評価という形でご確認をいただく予定となりますので、よろしくお願いいたします。

内容(2)のご報告は以上でございます。

内容(3)費用便益分析の修正について(報告)

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

最後に3番、費用便益分析の修正についてご報告をいたします。

【資料3】をご覧ください。5月に開催しました早期実施分の会議でご審議いただきました「勝山通線(四天王寺)整備事業」および「JR片町線・東西線連続立体交差事業」では、それぞれ国土交通省の費用便益分析マニュアルにより実施した費用便益分析の結果をご報告しておりました。しかしその後、8月29日付けで国土交通省から通知があり、このマニュアルが改定されております。

今般改定後のマニュアルに基づき、改めてB/Cを算出したところ、1ページ目の「勝山通線(四天王寺)整備事業」は値が微増となり、2ページ目の「JR片町線・東西線連続立体交差事業」は、便益が微減したものの、B/Cの値に変更はありませんでした。

3ページ目にはマニュアルの改訂内容について記載をしておりますが、こちらを含めた当該事業のB/Cの修正経過につきましては、後ほど、街路事業の案件の際に建設局より別途説明をさせていただきますので、ご質問等もその際にいただければと存じます。

以上で内容(1)から(3)についてのご報告を終わります。よろしくお願いいたします。

○座長(吉田委員)

はい、ありがとうございました。

それではもう一度振り返りたいと思うのですが、内容(1)については、あくまで対象外とすることができる要件に該当するもの、ということですので、対象外という事務局の提案どおりでよいかも含めて、ご意見等ございましたらよろしくお願いいたします。

また内容(2)(3)については報告のとおりで、(3)については詳しくは後ほど所管局から説明があるということですので、そのときにお聞きいただいてもよいですし、この場で何かご質問等あれば受けたいと思います。いかがでしょうか。

(1)の事業再評価対象外事業について、内容を見ていただきますと、金額がだいぶ上昇している案件でもあり、内容はしっかり説明されているので、特に工事費等が物価高騰等の影響を受けて、というところが大きな変化としてあったというのが一つポイントかなと思います。

○委員(松中委員)

今お話がございましたこの病院ですね、この事業自体は対象外というのは私も問題ないとは思いますが、今後もこういった評価をしていく上で、かなりコストが上振れしているということですので、そういったリスクを少し織り込むような形で今後は評価をしていくという方向で、例えば物価高やある程度のインフレを想定するだとか、そういった今回の事業の経験を今後の評価に活かしていただければと思います。以上です。

○座長(吉田委員)

ありがとうございます。事務局よろしいですか。

○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。社会的にもかなり物価の高騰や人件費の高騰は言われておりますので、そういったところは事業所管局ともコミュニケーションとりながら反映していくようにしてまいりたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○座長(吉田委員)

はい。ほか、いかがでしょうか。

私から。最初の額が比較的小さめに出されていることが、その後の印象もかなり大きく左右すると思いますので、その概算、予算の成り立ちについてももう少し補足説明をつけた上で、どういったことが考慮されたものかを、「過去の実績に基づくものなので、将来のリスクには対応していない」などあってしかるべきだと思いますので、お願いします。

事務局よろしいですか。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

はい。ありがとうございます。

○座長(吉田委員)

では、ご意見ないので皆様の意見を取りまとめたいと思います。

まず、(1)事業再評価対象外事業については、提案どおり異議がないというふうに取り扱

いたと思います、よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

続きまして(2)継続中事業の取組状況、それから(3)費用便益分析の修正については報告のとおり確認しましたので、これらの内容については以上となります。よろしいでしょうか。

○委員(辻岡委員)

ご返答をいただく趣旨ではないのですけれども、費用が上がった原因は物価の上昇というご説明ですけれども、その中の一つの要因にいわゆる 2024 年問題が建設業に適用されるという部分があると思います。それは以前から、2024 年からそうなるということがわかっていたはずなので、その点をちゃんと考慮して計画を進めておられたのかということ、私が議員だったら聞きたくなるなと思いました。

なので、そういうご質問があった場合にご対応できるように、あるいは今後そういう計画的にわかるような金額の上昇というのがある場合には事前に考慮いただけると良いかな、と思いました。以上です。

○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。

○座長(吉田委員)

では、今のご意見についても、今後の対応等に反映していただけたらと思いますので、よろしくをお願いします。

内容(4)事業再評価について

臨港鉄道整備事業(北港テクノポート線)

○座長(吉田委員)

それでは続いて、内容(4)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、優先度の三つの視点による評価を踏まえて、所管局から提案された対応方針(案)の妥当について判断するものです。

対象事業は【資料4】のとおりです。本日の1件目「臨港鉄道整備事業(北港テクノポート線)」について、所管局より10分程度で、【資料4-1】を使って説明をよろしく願いいたします。

○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の池田と申します。よろしく願いいたします。

本日、当局所管の「臨港鉄道整備事業(北港テクノポート線)」が対象となっておりますので、私の方から簡単に概要をご説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

【資料4-1】でございますけれども、こちらの5ページにも、事業目的を簡単に書いておりますが、本事業は、国際観光拠点および国際物流拠点の形成を目指す夢洲におきまして、本路線を整備することで幹線道路網の交通負荷を軽減し、港湾物流の円滑化を図るとともに、増大する旅客需要にも対応することを目的とした事業でございます。

3ページに簡単な位置図を載せておりまして、大阪メトロ中央線のコスモスクエア駅から夢洲駅までの約3.2kmの区間、こちらを令和7年1月19日に開業いたしまして、4月から10月までの大阪関西万博の開催期間中には、主要なアクセス手段として活用されたところでございます。

この夢洲駅は既に開業しておりますが、一部出入口等の残事業がございまして、それらの工程の見直しを行う必要が発生いたしまして、事業完了年度が令和9年度から11年度に変更となりました。

このため、工程を見直した計画に基づいて再評価を行いまして、事業継続の妥当性につきまして皆様のご意見を伺いたいと考えておるところでございます。詳細は担当課長より説明いたしますのでよろしく願いいたします。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

大阪港湾局臨港鉄道整備担当課長の坂本と申しますよろしく願いいたします。

それでは私の方から「臨港鉄道整備事業(北港テクノポート線)」についてご説明いたします。着座にて失礼いたします。

3ページ目をご覧ください。事業概要、事業目的でございます。

冒頭のご挨拶と被るところもあるのですが、北港テクノポート線は大阪臨海部の人工島である咲洲、夢洲、舞洲を経由しまして、在来の臨海部および都心部を結び、臨海部の開発に伴う交通需要に対応するために整備する鉄道路線でございます。

本事業は港湾整備事業として、この鉄道路線のインフラ部など構造物を整備するものでご

ございます。なお軌道や駅舎の設備につきましては OTS が整備を行うのと、運行につきましては大阪メトロが運行を行っております。

事業概要でございます。まず延長でございますが、コスモスクエアから新桜島まで延長としては約 7.5km ございます。そのうち南ルートにつきましては、コスモスクエアから夢洲までですけれども約 3.2km。なお、北ルートにつきましては事業休止中でありまして、南ルートのみ今回の事業評価の対象としております。以下、南ルートについてご説明いたします。

事業期間ですが、平成 12 年度に着工して令和 11 年度までとなっております。前回評価時に事業完了予定は令和 9 年度でしたので、2 年の延長となっております。

事業費につきましては 778 億円ということで、前回評価時が 790 億円でしたので 12 億円減と、実績により減っております。

続きまして 4 ページでございます。事業経過でございます。

簡単に申し上げますと、平成元年度に運輸政策審議会の答申に位置づけられまして、平成 12 年度に事業を開始しております。

平成 20 年度にはコスモスクエアから夢洲立坑までインフラの整備完了をしております。

平成 21 年度に事業休止しておりましたけれども、平成 30 年度に夢洲まちづくり構想の策定や、万博の開催決定を受けまして、夢洲の開発計画が大きく動き出したことから、南ルートのみ事業再開しております。

そして令和 6 年度に、ご存知のとおり南ルートを開業しておりまして、南ルートの残事業としましては令和 12 年秋開業予定の IR、これが予定されております第 1 期区域に接続する、夢洲駅の一部出入口等のみとなっております。こちらは令和 8 年度工事着手予定となっております。

再評価理由でございますが、残事業部分につきまして詳細設計に伴う工程見直しと、IR 出入口施設側との協議調整に伴う着手時期の変更、この二つによりまして完了年度を前回評価時の令和 9 年度から令和 11 年度に変更するものでございます。

この完了年度の変更にあたりまして、所管省庁、国土交通省なのですが、こちらの基準に基づきまして、今回事業再評価を実施するものでございます。

続きまして 5 ページでございます。

改めて事業目的ですけれども、北港テクノポート線は、大阪港の骨格となる幹線道路網の補助的機関として人流と物流を分離することによりまして、幹線道路網の交通負荷を軽減し、港湾物流の円滑化を図ることを目的としておりまして、臨海部開発の進展により増大する旅客需要に対応するためにも必要不可欠となっております。

背景・課題ですけれども、夢洲まちづくり構想に基づきまして国際観光拠点と国際物流拠点の形成を目指しておりまして、それぞれが十分な機能を発揮するためには、先ほどの港湾物流の円滑化を図るとともに、臨海部開発の進展により増大する旅客需要に対応していくことが重要と考えております。

上位計画による位置付けですけれども、大阪港港湾計画であるとか大阪都市計画、あと夢洲まちづくり構想に位置付けております。

続きまして 6 ページでございます。事業の流れにつきましては先ほどの経過でご説明しましたので、割愛させていただきます。下の財源のところですが、本路線は港湾物流の円滑化に資するというものであることから、港湾整備事業、一般会計補助事業により整備する

ものでございます。

それから、臨海部の開発においても必要不可欠な路線であり、都市的な土地利用による交通需要にも対応するというところをもありますので、開発者負担、港営事業会計の負担とあわせて、行政がインフラを整備するものでございます。それぞれの分担は51%と49%となっております。

続きまして7ページでございます。ここから事業の必要性の視点でございます。まずは社会経済情勢の変化でございますが、このページでは事業を取り巻く現状であるとか、大阪市における当該事業分野の現状について記載しておりますが、説明を割愛させていただきまして、次の8ページで、社会経済情勢の変化ということでニーズの動向についてご説明いたします。

このページでは夢洲まちづくり構想に基づく国際物流拠点と国際観光拠点の二つについてご説明しておりますけれども、上の二つが国際物流拠点の説明をしておりまして、既に機能を果たしているということを書いております。3点目4点目は国際観光拠点のことを記載しておりますけれども、3点目ではIRのことを書いておりまして、令和5年4月には国土交通大臣から区域整備計画の認定を受けたであるとか、4点目に書いてありますが令和7年10月に夢洲第2期区域マスタープランVer.2.0が策定されまして、2026年春頃には、マスタープランに沿って開発事業者の募集が開始される予定となっております。こういった二つの拠点の形成が具体化してきているということでニーズが高まっていることから、そのためにも本路線は必要不可欠と考えております。

続きまして9ページでございます。ここでは事業の投資効果、定量的効果についてご説明いたします。上の表が定量的効果でございますが、便益となるものでございますけれども、まずは移動コストの削減でございます。二つありまして移動時間のコストの削減とあと移動コストの削減、運賃の削減ですね。あと、交通事故の減少、既存道路の混雑緩和、これによる移動時間コストの削減となります。以上四つがあります。

続きまして費用便益分析ですけれども、まず便益のところですが、国土交通省の港湾局のマニュアルに基づきまして、今申し上げた四つの項目につきまして本プロジェクトの鉄道整備の有無それぞれについて推計しまして、その差を便益として算出しております。

続きまして費用でございます。本プロジェクトの整備にかかる総事業と管理運営費を計上しております。分析結果ですけれども、結果は次のページに示しておりますけれどもここでは結論だけ申し上げますと、費用便益比としましては $B/C=3.87$ となっております。

続きまして10ページでございます。

こちらは費用便益分析の結果を示しております。結果は表のとおりでございますけれども、特に便益につきましては金額で示していきまして、ちょっとイメージしにくいところもありますので右側の補足的な指標というところでご説明させていただきますと、来場者の想定ということで夢洲の第1期、第2期、第3期、こちらの来場者を数字で示しております。これが便益のベースとなるものでございます。

それから、本路線整備による主な効果ということで、便益の一部を抜き出して書いておりまして、まず移動時間コスト削減額、こちらの便益につきまして、大阪駅周辺である北区の場合でございますけれども、本路線の整備による夢洲までの所要時間が約10分短縮される、こういった効果を便益として見込んでおります。

もう一つ、既存道路の混雑緩和。こちらの便益につきましては、本路線の整備によりまして、夢舞大橋経由で平均 3 分、夢咲トンネル経由で平均 4 分短縮されると、こういった便益を見込んでおります。算出条件については、下に示しているとおりでございます。

続きまして 11 ページでございます。こちら定性的な効果を示しております、沿道における騒音や振動が低減されるこういった効果がございます。

それから 12 ページでございますが、事業の必要性の評価、今まで申し上げた内容を上にまとめております。結論を申し上げますと下を書いておりますけれども、投資効果があり社会経済情勢の変化に対応しても適合していると考えておりまして、事業の必要性の評価としては A～C としております。

13 ページでございます。ここからは事業の実現見通しの視点でございますが、まず、事業の進捗状況と事業費の見込みでございます。

表の右側に今回の評価時点ということで記載しておりまして、2 段目の②の事業規模のところをご覧くださいましたら、延長としましては南ルートが 3.2 キロありまして、整備区間としてはもう開業しておりますので 3.2 キロとしております。延長ベースで言いますと 100%となっております。

③番の全体事業費でございますが、778 億円に対しまして、既に 774 億円投資して残りは 4 億円ということになっております。進捗率としましては、事業費ベースで 99.5% ということで、残りわずかとなっております。

14 ページは割愛させていただきまして 15 ページ、残事業内容でございます。二つございまして、夢洲駅の南西出入口がまず一点目、こちら残事業費は 3 億円となっております。もう一つが夢洲駅の北西出入口のエレベーターの設置でございます、事業費が 1 億円、この両方で残事業費 4 億円となっております。

それから 16 ページは進捗率を示しておりますので、説明は割愛させていただきます。17 ページにつきましても、今まで申し上げた内容ですので割愛させていただきます。

18 ページでございますけれども、実現見通しの評価ということで、先程申し上げましたとおり、残事業については残りわずかということと、あと 4 点目に書いていますとおり、詳細設計が完了しまして、工程見直しにより確度の高い工事期間を出しているということから、完了時期の実現可能性が高いということで、事業の実現見通しの評価としては A としております。

19 ページでございます。こちらは優先度の視点の評価でございます、事業が遅れることによる影響等というところの欄なのですが、本事業が遅れた場合、国際観光拠点の形成に伴う交通需要に対応することができないほか、夢洲コンテナターミナルを中心とした国際物流拠点の円滑な港湾物流を阻害することが懸念されるということで、影響は極めて大きいと考えていまして、事業の優先度の視点の評価として A としております。

続きまして 20 ページでございます。対応方針案でございますが、今まで申し上げた必要性の評価と実現見通しの評価、優先度視点の評価をこちらにまとめております。これらを総合しまして、結論を下に書いておりますけれども、「完了時期を宣言し重点的に実施するもの」ということで事業継続(A)としております。

最後に 21 ページでございますが、今後の取組方針(案)ということで、2 点目に書いておりますけど、結論だけ申し上げますと、令和 11 年度までに南ルートの整備を完了すると、こういった取組方針(案)としております。

最後に、3 点目以降に北ルート状況について書いておまして、本市では令和 6 年 11 月から「夢洲アクセス鉄道に関する検討会」を開催しまして、北ルートについて検討してまいりました。下の図に書いていますけど、「答申路線」と、JR 桜島線延伸などによる「検討路線」と呼んでいますけど、この両者を比較しまして、答申路線よりも検討路線の方が費用対効果や収支、整備効果の面から優位であること、また検討路線は答申路線の整備意義を継承することを確認しております。

今後は、優位性が確認された検討路線につきまして、検討の深度化を進めることとしております。説明につきましては以上でございます。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。

それでは本事業につきまして、ご意見、ご質問などございませんでしょうか。

小川委員よろしくお願いいたします。

○委員(小川委員)

費用便益分析の、前提となる来場者想定の人数が肝だと思うんですけど、これの見積りの根拠を簡潔に教えてください。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

これの出典は、先ほど説明しました夢洲のまちづくり構想、こちらで公表している数字と、あと IR の区域整備計画というのがございますけれども、もちろん公表しているんですけど、その二つを考慮して、このように設定しております。

○委員(小川委員)

この見積もりがあったっていうのは結構昔というか、ちゃんと更新をしているようなものなのか。すごく大事な数字だと思うので、そこが気になります。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

夢洲まちづくり構想は平成 29 年に作りましたけれども、その後、IR の区域整備計画がありまして、それが今でもその数字で動いているのですが、それで新しい数字として記載しております。

○委員(小川委員)

IR の来場者予定数みたいなものがやっぱりベースになっているのでしょうか。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

1 期開発につきましてはそうです。

○委員(小川委員)

そうすると、もし IR が開業したときに、その人数が来ないという可能性も一応あるということですかね。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

その可能性はありますが、感度分析ということで需要が±10%ということで、そういった下振れした場合のリスクについても計算しておりまして、その場合につきましても、費用便益比としては B/C=3.5 前後あったかと思えますけれども、十分あると考えております。

○委員(小川委員)

マイナス 10% 下振れしたとしても、3.5 は越えると。あくまでも下限-10%ですね。そこはリスクを感じるころはあるというのはちょっと気になりました。以上です。

○座長(吉田委員)

ありがとうございます。

ほか、ご意見いかがでしょうか。よろしく申し上げます。

○委員(松中委員)

2 点あります。

まず今の来場者想定なのですが、これは夢洲全体の観光客の数という理解だと思うのですが、すけれども、このうち評価対象になっている鉄道を利用される方はどれぐらいを見込んでおられるのかというのが 1 点です。

それから、この 10 ページの費用便益ですね、この表ではおそらく 1000 万単位ぐらいまでの金額が入っているのですが、先ほど残事業費は 4 億円ということで、4.0 億円という理解でいいのか、そのコストのところがそこだけかなり丸まっていたので。残事業の 4 億円は 3 億円と 1 億円というお話だったと思うのですが、費用便益分析のところを見るともう一桁下まで計算されているので、詳細な設計までできている事業にしては少しコストの表示の仕方が雑だなという印象を受けました。その 2 点よろしく申し上げます。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

まず 1 点目でございますけれども、鉄道客の見込みとしましては、先程申し上げた来場者想定ベースにしまして、3 期のときで約 15 万人の鉄道客を見込んでおります。

○委員(松中委員)

15万人というのは1日ですか。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

そうですね。

○座長(吉田委員)

15万人だと、年間で3500万人ですよ。

なので、これを365で割ってもらおうと約10万人切るような人数だと思います。鉄道客としては往復の人数を考えているということですか。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

往復の人数を考えています。

それから2点目でございますが、確かにご指摘のとおり、10ページに記載しています金額のオーダーと残事業費のオーダーが違いますので、約ということで示していたかとは思いますが、もうちょっと細かい数字としてはもちろんございます。

○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。

私からも1点伺いたいのですけれども、先ほど来場者の想定数というのは、例えば万博のときだとおそらく訪れることができる可能性のある人数みたいなことで、およそ来場者数みたいなものがほぼ決まっていたというようなところはあるかと思えます。今回の鉄道計画に関して、そういった過去の万博等の事例を踏まえて、何らか修正すべきところがなかったのかどうか、内部で議論があったのか、その辺りを少し教えていただけたらと思います。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

万博は半年間で2000何万人という来場者でしたので、鉄道利用客が15万人ということで申し上げましたけど、それ以上の人数が来ていたかなと思いますので、それを踏まえたとしても、十分対応できる人数と考えております。

○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、よろしいでしょうか。

はい。よろしく願います。

○委員(辻岡委員)

その議論をここでやるのではないのだろうとは思いますが、私も同じような質問に乗ってしまうのですが、咲洲の方は今でも空き地が広がる状況で、夢洲は十分に活用されることが前提で、今後の計画が練られていると思うのです。

咲洲が埋まらない状態でなぜ夢洲がきっちり埋まるのかというその見通しの根拠には、もしかしたら夢洲には何らかの特区条例が作られるのかなと噂もいろいろ聞きますけれども、そういう何か、夢洲にこれだけ投資をするにあたって計画の実現可能性を裏付ける何かがあるのでしょうか？ここでの話ではないというのであればそういうふうに言っていただければ。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

一期の IR につきましては、もう既に着工しているということで、2030 年の開業に向けて着実に進めていると思います。

来場者がそれだけ本当に来るのかと言われたらそのとおりで、蓋を開けてみるところまではわからないというところは正直あるのかもしれませんが、確実に工事としては進んでいるということで、2 期につきましても、埋め立ても完了して公募も春から始まるということで、マスタープランの策定に向けた民間提案募集のときにも提案ということで何社かあったかと思しますので、ニーズとしてはあるのかなと考えております。

○所管局(大阪港湾局 池田計画整備部長)

補足を、すみません。咲洲の方でも空き地が目立つというご指摘なのですが、駅前なども中心に、実は事業者売却をされていて、その事業者が段階的に整備を進めておられるというようなところもございまして、全く計画がない空き地かということ、必ずしもそうではないです。見た目は今空き地ではありますが、そういうところもあるところを、ご理解いただきたいなと思っております、ということと、あと今もございましたけど万博に半年間でたくさんの方にご来場いただきましたので、それをレガシーの活用ということも含めてですね、リングを一部残して活用していくとかいうことも含めて、夢洲のポテンシャルを生かしていくということ、逆にこういう広い大きな一帯の土地を確保できるところは市の内部でもなかなかない条件でございまして、そういうところを活かして国際観光拠点の形成に取り組んでいきたいと思っておりますのでございまして。以上です。

○委員(辻岡委員)

ありがとうございます。埋立地は出来上がっていくという中でそれをいかに合理的に活用していくのか、価値を見出すのかということで大変骨を折られているというのは私も理解しているつもりでございます。様々な制度を利用して今後とも負債にならないような形での開発を続けていただけたらと思います。ありがとうございました。

○座長(吉田委員)

関川委員よろしく申し上げます。

○委員(関川委員)

整備効果についての補足的な指標という 10 ページの来場想定の話が今ずっと議論されていたのですが、この場では事業評価をするという現在の視点があると思うのです

が、資料がしっかり作られるということ、今後この建設事業が評価されることの根拠みたいなど、さかのぼってその資料をもって判断するということでもすごく重要だと思っております。

私もこの来場者想定根拠がよくわからないと素人目で見ると疑問に思っていたので、上位計画、二つの上位計画から人数を引いてきているとしてもそれは孫引きであって、孫であるのであれば、ちゃんとその資料も補足をつけて、このとき、この時点ではこういうふうに算定されているという説明を、きちんと根拠を遡及できるように書いていただきたい。今のこの話についてはよく理解はできているのですけれども、また数年後何らかに関与するような検討があったときに、そういうものがあったということで議論がきちんと精緻になされることを期待して、資料の補足をお願いしたいと思っております。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

ありがとうございます。根拠を確認しまして記載できるように考えたいと思っております。

○座長(吉田委員)

それでは皆様のご意見を取りまとめたいと思っております。

以上を踏まえまして、本事業の対応方針案についてですが、「事業継続(A)完了時期を宣言し、重点的に実施するもの」については妥当と評価することによろしいでしょうか。

先ほど頂いたご意見につきましては、特に資料については、小数点 1 桁まで詳細のところは出していただきたいということと、それから、先ほど関川委員からありましたように、事後評価のときに、どういったところがリスク要因としてあったのかということをしっかり振り返ってそれを建設的に今後生かしていけるようにという観点で、根拠についてはあまり丸めずにしっかり書いていただいてそういったことを積み重ねていくことが、おそらくとても重要だというご意見だったと思っております。そういった観点での資料の補足等がありましたら、先ほどの上位の計画の中で決まっているところについても、しっかり引用していただいて、それが事業者の観点から妥当なのかどうかという観点でその数字が出来上がっているのかといったことをご理解した上で示していただきたいと思いますというご意見だと思いましたが、それについては対応可能でしょうか。

○所管局(大阪港湾局計画整備部 坂本臨港鉄道整備担当課長)

はい、承知いたしました。

○座長(吉田委員)

ありがとうございます。

ではこの部分については、若干資料を追加もしくは加筆修正をしていただくということで、ご対応をお願いしたいと思います。

では本件については、これで終了したいと思います。ありがとうございました。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

ここで所管局の担当者を交代させていただきますので、少々お待ちいただけたらと思います。

淀川北岸線(菅原)整備事業

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

お待たせいたしました。それでは吉田座長、引き続きよろしくお願いいたします。

○座長(吉田委員)

それでは続きまして内容(4)事業再評価の2件目「淀川北岸線(菅原)整備事業」についてまずは所管局から15分程度でご説明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)

建設局街路課田口でございます。よろしくお願いいたします。

私の方からは再評価の前に一つ、前回にご審議いただきました勝山通線についてB/Cが修正となっておりますので、そちらのご報告をさせていただいた後に、淀川北岸線をご説明いたします。よろしくお願いいたします。

【資料3】をご覧ください。前回5月にご審議いただきました都市計画道路「勝山通線(四天王寺)」につきまして、費用便益比(B/C)の修正が生じたので、その説明をさせていただきます。

修正の趣旨といたしましては、表の1行目にお示しておりますとおり、前回は令和7年2月時点における国土交通省のマニュアルに基づきB/Cを算定しておりましたけれども、令和7年の8月に、国土交通省から訂正の通知がございましたので、再計算の上、修正いたしました。結果といたしましては表の2行目にございますとおり、B/Cが2.15から2.17に上昇するという結果となっております。

次に2ページ目です。勝山通線と同時期にご審議いただきました「JR片町線・東西線連続立体交差事業」につきましても同様の修正をさせていただいております。本件につきましては表の2行目にお示しておりますとおり、総便益が726.4億円から725.1億円に減少する結果となっておりますが、B/Cにつきましては1.30のまま修正は生じない結果となっております。

3ページ目の表が、今回、国土交通省から訂正の通知があった内容ですが、原単位が減少する内容となっております。そのため、B/Cも減少・悪化する傾向となるところでございますが、冒頭にご説明いたしました勝山通線におきましては改善しております。

その理由としては、5月にお示ししたB/Cは簡便な手法で算定しておりましたけれども、今回は従前の方法で、交通シミュレーション等を実施した上で算出しておりますので、前回の方がより厳しい数値が出ており、結果として、B/Cが改善しております。ここまでがご報告でございます。

続きまして、今回ご審議いただく淀川北岸線の内容についてご説明いたします。【資料4-2】をご覧ください。

こちら「別冊」ということで、街路事業についてのご説明ですが、5月の際にも同様のご説明をしておりますので前回からの変更点のみご説明いたします。

5 ページ目をご覧ください。都市計画道路の整備プログラムについて、平成 25 年度に地域の都市計画道路全体的見直しを行い、平成 28 年度には当面 10 年間の整備見直しをお示しするプログラムを策定して、事業推進に取り組んでまいりましたが、今年度をもって策定から 10 年が経過することから、令和 8 年度以降の 10 年間の整備見直しを改めて精査し、この 10 月末に公表しております。

今回のプログラムのポイントとしましては、資料の下段に赤字で記載しておりますとおり、現在事業中である路線の整備を最優先とする、本プログラム期間中の供用をめざす路線として「早期供用路線」を設定して進捗管理を徹底していく、「早期供用路線」以外の路線についても、一定の範囲でまとまった用地の確保ができたところから段階的に整備を行って、着実に事業効果をあげていくという 3 点をポイントとしております。

次に 7 ページ目をご覧ください。詳細は、また後ほどご説明させていただきますが、今回ご審議いたく淀川北岸線(菅原)につきましては、大阪市で策定しております地域防災計画における避難路であり、無電柱化計画における無電柱化対象路線に位置づけられている路線でございます。

次に【資料4-2】をご覧ください。

こちらは淀川北岸線(菅原)の事業内容を示しております。表紙に記載しているとおり、前回は令和 2 年度にご審議をいただいており、今回で 4 回目の再評価となっております。

次に 3 ページ目でございます。事業概要について、事業の目的は、当該路線の整備により、機能的効率的な幹線道路ネットワークの形成や自動車交通の円滑化、歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上、都市防災機能の向上が図られることを目的としております。

事業概要としては、当初の都市計画決定を昭和 21 年 5 月に行っており、延長 1,190m の区間において幅員 22m、片側 2 車線、計 4 車線の新設道路でございます。事業期間としては、平成 13 年度に事業着手し、令和 22 年度の完成を見込んでおります。総事業費は 165 億円で、本路線は右の図に示すとおり、東淀川区の淀川沿いを東西に結ぶ路線であり、当該区間の西側が都市計画道路「新庄長柄線」と接続し、新大阪や十三淡路方面への通過交通が多い区間になります。

4 ページ目には対象区間の現況写真を掲載させていただいております。現在淀川の北を通る道路が既にご覧いただけますが、その北側の約 22m の幅を用地取得した上で、新設の道路として、計 4 車線の車道と歩道、自転車道を整備するものでございます。

5 ページ目でございます。本事業の背景・課題、関連計画と、位置付けについてです。

本路線の西側にある淡路駅周辺では、土地区画整理事業や阪急京都線・千里線の立体交差事業、また、淡路駅を挟んで新大阪までを接続する歌島豊里線や当該路線を北に繋ぐ新庄長柄線などの都市計画道路事業が進められており、これらの事業と連携した道路ネットワークの強化にも大きく寄与する路線でございます。

加えて、先ほどご説明させていただいたとおり、本路線は地域防災計画に基づく避難路と無電柱化計画における無電柱化対象路線となっており、本路線の整備により、自動車交通の円滑化とともに、安全な歩行者空間、避難空間の確保が図れると考えております。

6 ページ目でございます。事業の流れと現在の進捗状況ですが、都市計画決定は昭和 21 年に、事業認可は平成 14 年 3 月に取得しており、現在、用地取得を進めているところでございます。今後、用地取得完了後に道路工事に入り、令和 22 年度に事業完了を予定しており

ます。事業進捗としては、右下に記載しておりますとおり、現在 70.9%の用地を取得しており、残り 3 割の用地取得の交渉等を進めているところでございます。

7 ページ以降は視点ごとの評価でございます。まず、事業の必要性ですが、本路線の整備により、本市北部における東西方向の幹線道路ネットワークが形成され、自動車交通流の円滑化を図るとともに、歩行者通行空間の整備による安全な歩行者空間の確保、避難路の整備による安全な避難空間の確保が関連計画から求められており、本事業の必要性は高いと考えております。

また本路線の西側のエリアでは新大阪駅周辺地域まちづくりが進められており、新大阪・十三・淡路の各駅周辺のまちづくり方針も今年度策定されておりますので、これらに係る各種整備が加速することから、歌島豊里線などと接続する当該路線の重要性も高まっているものと考えております。

そのようなことも踏まえ、事業の必要性としては、前回評価と同様に A～C と評価させていただきます。

続いて 8 ページ目です。事業規模と事業費についてです。事業規模は先ほどご紹介したとおり延長 1,190m 幅員 22m の道路を整備するものであり、事業費は全体で 165 億を見込んでおります。

事業費については下段の表に整理しておりますとおり、前回、令和 2 年度の評価時点では 146.9 億円でしたが、この間の物価上昇や地価の上昇等を踏まえて 17.7 億円を事業費に追加計上いたしました。

9 ページ目、事業効果についてです。左側に示すとおり、定量的効果として、交通3便益と言われる一般的な交通円滑化効果に加え、歩行の快適性向上の便益を見込んでおります。

また右側に示すとおり、定性的効果として、交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善、沿道土地利用の高度化、安全で快適な歩行者・自転車通行空間の確保といった効果も期待されます。

今回の費用便益の分析結果としては、事業全体の B/C で 0.71。これまで投資した事業費を除いた残事業における B/C が 1.41 となっております。

10 ページについては詳細の内容ですので、説明は割愛させていただきます。

11 ページをご覧ください。従前でございますと事業全体の B/C が 1.0 以上であることが基本の評価指標となりますが、今回、事業全体の B/C が 1 未満となっておりますので、その点についてご説明させていただきます。資料中段に記載しておりますとおり、国から出ております技術指針では、再評価における費用便益分析は原則として残事業の投資効率性と事業全体の投資効率性の両者による評価を実施すると記載されている点に加え、12 ページに移りますが、こちらは昨年度、国土交通省で事業評価をいただいた、本市の事業であり、「都市計画道路 西野田中津線」の整備事業について再評価をいただき、こちらに黄色で着色しておりますとおり、事業全体の B/C が 1 未満でございますが、残事業による B/C が 1 以上であったことから「事業継続」とご評価を頂戴したものでございます。

これらを踏まえ、本件についても残事業 B/C が 1.41 であることから、事業継続として評価をしております。

次に 13 ページでございます。事業の実現見通しの評価です。先ほどご説明しましたとおり用地取得率が 70.9%であり引き続き用地取得を進め、道路整備を進めてまいるため、完了

時期の見通しがある「B」と評価いたしました。

14 ページには事業進捗状況を示しており、前回の令和 2 年度時点と比較して整理をさせていただきました。表の中段、用地取得率につきましてはこの 5 年間で約 3%進捗しております。

一方で、事業費にこの間の物価上昇分を上乗せしたため、最下段にございます事業費ベースの進捗率としては、28.8%から 28.6%へ低下しております。

15 ページには事業費による進捗率の推移をグラフで整理させていただきました。青線が前回の評価時点、赤線が今回評価での進捗率の推移予測でございます。令和 14 年度までの用地取得により、事業費ベースで約 95%の進捗が見込まれる予定です。

今回、工程を精査して、用地費と工事費別に進捗率を積み上げたため、用地取得を進める期間と工事をする期間ではグラフの傾きが異なっているという変化がございます。

16 ページは、事業工程の前回との比較でございます。前回の工程に対して、現在の進捗を踏まえ、用地取得に要する期間を 6 年間延伸させていただいたのが 1 点、その他に工事工程を精査して前回の埋設工事と道路工事の工程のうち、用地取得と並行して進める予定としていた部分について、3 年間延期させていただいたことに加えて、工事自体も内容を見直させていただき、1 年間延伸して、合計で 10 年間の延伸をさせていただいています。

17 ページでございます。本路線では一方通行となっていた区間を対面通行化して、令和 2 年度に対面通行区間を暫定的に供用しておりますが、大型物件の用地取得がいくつかございまして、これらの交渉に時間を要し、事業が長期化している状況です。

加えて、用地取得と並行した整備を予定していた埋設や道路の工事についても、現場の施工条件等を精査し、用地取得が完了した後に着手せざるを得なくなりましたので、先ほどご説明したとおり、工事期間の延伸が生じております。

18 ページは事業の優先度の評価でございます。本路線の整備優先度として、事業が遅れることによる影響を記載しておりますが、周辺の道路整備等のネットワーク形成、災害時の避難所としての機能や緊急車両の通行空間の確保などができず、歩行者の安全安心の享受や沿道の環境改善効果の発現が遅れ、加えて、都市計画道路であるため、私権の制限がかかり続けることによる権利者への不便が長期化してまいります。このようなことから事業が遅れることによる影響は大きいものとして、「B」と評価をいたしました。

19 ページでは対応方針といたしまして、今後の取組方針(案)について記載をさせていただいております。

幹線道路ネットワークや自動車交通流の円滑化、歩行者等の安全性向上、災害時の避難路機能などの必要性が高い事業であり、用地の取得率は 7 割を超えておりますので、残りの用地取得と工事が完了する予定時期の見通し等がある事業であることから、予算の範囲内で着実に事業を進める事業継続:B と評価をさせていただいております。

20 ページからは参考のご説明として、費用便益に係る内容でございます。

費用便益分析といった最近の公共事業の評価指標に対して、国において費用便益分析では十分に評価できていない効果があることや、総合評価のあり方について検討を進めていくこととされており、前回の本会議においても、委員の皆様から、もう少し実態に合わせて評価すべきではないか、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、定性的な効果についても、どの程度効果便益があるのかについて定量的に示すよう検討をいただきたい、

といったご意見を頂戴したところですので、21 ページで、先ほどご説明いたしました便益は、国土交通省のマニュアルに基づく基本便益であり、交通機能の面に特化した便益ですので、道路整備による防災や環境、観光、沿道利用といった効果について十分に評価できていないのではないかとこのところも考えてございます。

一方で道路整備による都市部特有の発現効果や、地域特性に応じた効果を評価する手法が全国でも確立されていないという事実もございまして、これらの課題に対して、都市部特有の発現効果や地域特性を踏まえた発現効果など多様な道路整備効果を可能な限り貨幣換算化して、地域沿道の方々に対して、道路事業の有効性をご理解いただく必要があると考えておりますので、今後、「大阪市版」となりますが、費用便益マニュアルの策定に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。

22 ページについては例として考えているものでして、①は先ほどご説明させていただいた基本便益。②は今年の 2 月に、国土交通省から通知がございました時間信頼性向上便益、CO2 排出量削減便益、この2つを参考便益として、今後記載させていただくという内容であり、③は今、他都市へのヒアリング等をさせていただきながら、このような便益が計上されるのではないかとこのアイディアとして挙げており、今後は、これらの便益の選定や、基本便益等との重複の確認、便益算定や原単位の設定の手法等について検討を進めさせていただき、マニュアルの策定を進めてまいりたいと考えております。

23 ページ以降はその他の詳細なご説明になりますので、割愛させていただきます。

以上でございます。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、ただいまのご説明につきまして、何かご質問、ご意見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。

○委員(松中委員)

今回の対象事業、昭和 21 年に決まって用地取得を現在されているということで、ただ、ページ数を見失いましたが、何か大型の物件があるため進んでいないということなのですが、これが昭和 21 年以前の建物とかそういったものはあるということなのではないでしょうか。どういったものがあるのですか。

○所管局(建設局道路河川部 田口街路課長)

個別物件についての詳細の説明は控えさせていただきますが、大きな工場や大きい会社等があり、そういったものについては、交渉が難航しておりましたけれども、今年度中には一定、ご理解いただける見込みでございまして、駐車場等としてお貸しされているところについては事業には協力するけれども、できる限り最後まで利益としてあげたいという方もおられますので、そのようなところが残っているというのが実状でございます。

○委員(松中委員)

ありがとうございます。

○座長(吉田委員)

いかがでしょうか。関川委員よろしく申し上げます。

○委員(関川委員)

私も用地取得の点で質問があります。資料としては15ページと16ページで、まず16ページの方で用地取得として令和7年まで、これまでやってこられたのは用地取得だということがこの資料からわかります。それを見つ15ページを見ると平成30年から令和7年までの今回評価という折れ線グラフの勾配ってというのが、用地取得にかかったスピードだというふうに理解しております。大体7割程度を取得されたということであとは3割残っていて、今の議論からある程度話はつきつつあるということで、令和7年以降から令和14年まで、用地取得をされてその後工事をされるような計画になっていると。その令和7年から令和14年までのその用地取得の勾配と、これまでの用地取得の勾配がかなり違うというのが。今大型物件の取得のやり取りがある程度進んでいって、それが残り3割であると考えとするならば、同じ勾配で3割程度延ばしてから工事の予定になっている勾配になるっていうのが理解としては自然なのかなと思ったのですけども、そこをだいぶかけ離れるのはなぜでしょうか。

○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。このグラフの勾配については、大型物件が残っていますので1件の取得にかかる土地取得費が上がることに加え、地価が高騰している分を踏まえて積み上げたグラフにはなっております。

一方、その傾きが急であるということについても内容を精査させていただいており、今の実際の路線価や物件補償費と用地費ですけれども、建物がありますとその物件の補償費等も必要になりますので、それらを積み上げてこの傾きになっているのが事実でございます。

○委員(関川委員)

かなり大型物件の買い取りが、用地を取得するのにお金が今までよりかかるということなのですね。理解しました。

○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。

はい、よろしく願いいたします。

○委員(田間委員)

事業全体のB/Cが0.71というのは、過去の数字とかはどういう感じだったのでしょうか。

○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。

今回事業費全体で 0.71 でした、前回令和 2 年度では 1.91 でした。

今回、これほど大幅に B/C が減少した結果について、精査させていただいております。今回、B/C が減少しているのは、先ほど申し上げた基本 3 便益のうち走行時間短縮便益が大幅に下がったことが影響しております。それはなぜかという、交通ネットワークを組んでシミュレーションを実施しているのですけれども、5 年前の回は簡便法といひまして、小さなエリアを対象としたシミュレーションを実施しておりました。

その後の 5 年の間に、大阪市全域を対象としたネットワークに組み直して交通シミュレーションを実施する手法に変えております。シミュレーションの手法を変えたところ、交通走行時間短縮便益がこの路線においては下がってしまい、B/C が大幅に 1.91 から 0.71 まで減少する結果となっております。

○委員(田間委員)

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。よろしいですか。

それではこれもちまして、皆様の意見を取りまとめたいと思います。ご意見ご質問等いただきましたが、本事業の対応方針につきまして「事業継続(B)予算の範囲内で着実に継続実施するもの」については妥当と評価することにしたいと思います。よろしいでしょうか？

ありがとうございました。

先ほどのシミュレーションの変更等についてはしっかり回答いただいており、より適切な評価の方に近づいたと評価されているのだと思います。その点を踏まえまして、今後の資料においても、いつのシミュレーション結果を用いたものなのかについても資料に明記していただくようによろしくお願ひしたいと思ひます。

どうもありがとうございました。

○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。次は、所管局は同じ建設局ですが、説明の担当課が変わりますので、少しお待ちいただけますでしょうか。

内容(5)大規模事業評価について

国道 479 号放出共同溝整備事業

○座長(吉田委員)

続きまして、内容(5)の大規模事業評価についてです。

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六つの視点により評価するものです。対象事業は【資料 5】の一覧のとおりです。まず第 1 点目は、「国道 479 号放出共同溝整備事業」についてです。所管局より 15 分以内でご説明をよろしくお願いいたします。

○所管局(建設局道路河川部 藤澤道路課長)

建設局道路課長の藤澤でございます。「国道 479 号放出共同溝整備事業」につきまして、資料に沿ってご説明させていただきます。

ページをおめくりいただきまして 2 ページでございます。こちらに資料の目次の方をお示ししております。

続きまして 3 ページでございます。事業の概要をお示ししております。共同溝についての説明を記載しておりまして、共同溝は電気・通信・水道・下水道などの都市生活に必要な公益物件を道路の地下にまとめて収容する構造物であるということで、道路管理者が整備管理をしております。その下に法律上の共同溝の定義をお示ししております。

続きまして 4 ページでございます。事業の概要でございます。事業目的をお示ししております。都市防災機能の向上、道路の掘り返しの防止、道路空間の有効活用の三つがございます。その下ですが事業概要でございます。事業主体は大阪市で、整備事業の内容につきまして延長等をお示ししております。事業期間は令和 8 年度から令和 21 年度の予定としてございます。

概算の事業費でございますが約 274 億円ということでございます。右側に位置図をお示ししております。その下でございますが、本共同溝につきまして大口径シールドで施工するよりも小口径シールドを 2 本で施工する方が経済的であるということから、次の 5 ページに断面の方を示しておりますけれども、こちらで施工するという形にしております。

5 ページ目でございます。左側が平面図でございます。発進の立坑それから到達の立坑、中間の立坑ということで、その予定の位置をお示ししております。右側に標準の断面図で、上段に関電と NTT それから下水が収容されます。下段に雨水の貯留管が収容されるという形になってございます。

続きまして 6 ページでございます。整備を行う場所の現況を示しております。諏訪共同溝立坑から清水共同溝の立坑までの平面図とそれから写真を表示しております。

続きまして 7 ページ目でございます。事業目的ということで、本事業は道路の掘り返し防止、道路空間の有効活用および都市防災機能の向上を目的として、京阪神共同溝基本計画に基づきまして国道 479 号放出共同溝の整備を行います。

その下ですが関連計画等における位置づけをお示ししております。今般の放出共同溝はこの基本計画に基づきまして事業を実施するというものでございます。

続きまして 8 ページでございます。大阪市域の共同溝の整備状況をお示ししております。

右の四角囲みでございますが、諏訪共同溝の次になぜ放出共同溝ではなく、そのさらに北側の清水共同溝を先行して整備したのか、理由をこちらに記載させていただいております。

続きまして 9 ページでございます。こちら事業の流れということで、詳細設計から事業完了までの流れの方をお示してございます。

続きまして 10 ページでございます。事業の規模ということで、今回整備予定の延長等をお示してございます。その下が事業費についてですが、先ほど申したように概算事業費は約 274 億円ということになってございまして、これは基本設計段階の概算でございまして、今後、詳細設計で精査を行ってまいりたいと考えております。

また、この共同溝に関する費用につきましては、共同溝の整備等に関する特別措置法第 20 条第 1 項において定められておりました、建設費の負担金の額の算出方法は共同溝の整備等に関する特別措置法施行令第 2 条に定められております。この資料 10 ページの緑色の着色部でございますが、共同溝の整備等に関する特別措置法第 20 条第 1 項の内容を表記させていただいております。

続きまして 11 ページでございます。建設費の負担金の額の算出方法につきまして、共同溝の整備等に関する特別措置法施行令第 2 条の内容を記載させていただいております。詳細な説明は割愛させていただきますが、これらの規定によりまして共同溝の占用予定者であります関西電力、NTT、下水道の推定投資額を全体事業費から差し引いた残額が、道路管理者である本市の負担となってまいります。今後、占用予定者と道路管理者で負担額の調整を行ってまいります。

続きまして 12 ページでございます。事業のスケジュールをお示してございます。令和 7 年度から令和 21 年度までのスケジュールということでお示しさせていただいております。

続きまして 13 ページでございます。事業の必要性ということで少し詳しく説明させていただきます。平成 28 年 4 月に熊本地震、それから令和 6 年 1 月には能登半島地震が発生しました。今後、南海トラフ巨大地震の発生が懸念される状況でございます。

政府の予想によりますと南海トラフ沿いにマグニチュード 8～9 クラスの地震が起こる確率は今後 10 年で 30%程度、30 年では 80%、50 年ではさらに 90%もしくはそれ以上とされているところでございまして、共同溝整備は大阪府の地域防災計画において、ライフラインの安全性、信頼性を確保する都市防災および災害に強いまちづくりの観点等から、ライフライン事業者との協議の上、共同溝の整備を計画的に進めるとされており、大阪市の地域防災計画におきましても、共同溝の整備等を推進するとされています。

大阪府の第 6 次地震防災緊急事業五箇年計画におきましても、地震災害時にライフラインの安全を常に確保するため、市街地において共同溝の整備を進めることとされているので、共同溝は防災対策上重要な施設であると考えているところでございます。

続きまして 14 ページでございます。事業の必要性の続きでございまして、現在この鶴見区放出東 3 丁目以南は諏訪共同溝が既に整備されています。鶴見区鶴見 5 丁目以北につきましても、清水共同溝が整備済みとなっている状況でございます。国道 479 号で残った区間はこの放出共同溝のみとなっております、この当該放出共同溝を整備することによりましてこの国道 479 号の共同溝ネットワークが構築されます。清水共同溝から以南においてライフラインのネットワークが強化をされ、防災性向上の効果が高いと考えております。

さらにですねこの当該の路線は、下水道の事業計画におきまして、抜本的浸水対策事業と

しても位置づけられているので、JR 学園都市線以南と花博通り以北については整備済みで、残った区間が放出共同溝ということでございまして、今般この整備を行うことで貯留能力が向上し、大雨時等に流入する雨水の貯留量が増加するというので、周辺地域の浸水被害の軽減にも繋がると考えてございます。右側に主要な浸水対策事業の施工位置図を示しています。

続きまして 15 ページでございます。事業効果の妥当性の関係でございまして、こちら、定性的な具体的な内容として効果項目を三つお示ししてございます。一つ目が都市防災機能の向上ということで、共同溝が地下に設けられたコンクリート構造物ということで台風などによって被害を受けることはほとんどないです。地震のときも地上の構造物ほど直接影響を受けにくく、被害を最小限に抑えることができます。共同構内では公益施設の収容状態が目視で識別ができ、点検維持等の管理が容易にできると考えております。

二つ目が道路の掘り返しの防止でございまして、電気、電話、水道、下水道など各種の公益施設は、道路の地下に埋設されているというところでございます。この需要の変化に対応するにはその都度道路の掘返しをしなければなりません。この埋設工事は、交通渋滞を引き起こすなど市民生活に影響を与える要因になっているというところでございます。これにつきまして、共同溝整備することにより、再三にわたります掘返しが抑制されることで、長期にわたって円滑な交通を確保することができると考えています。

三つ目でございますが、道路空間の有効活用ということで、通常この各種の公益施設は、歩道ですとか車道の下に別々に埋設されるというのが通常ですが、これらの埋設物件は敷設替えのときに、掘返しをした際に隣接の施設に影響を及ぼさないように、間隔を空けて配置されますが、共同溝を整備いたしますとこれらの公益施設を、整理統合いたしましてコンパクトに収納することができるということで、道路空間の有効利用が図れると考えております。

その下でございますが、この幹線共同溝整備に関しましては、費用便益比、いわゆる B/C の算出マニュアルがないので、以上のような定性的な評価にて妥当性を判断させていただいているというところでございます。

続きまして 16 ページでございます。事業効果の妥当性ということで、まず道路管理者のメリットでございますが、これは先ほどご説明したとおりでございます。都市防災機能の向上、道路の掘り返しの防止、道路の有効活用の三つとなってございます。参画企業体のメリットといたしましては、道路管理者がこれを実施していくというのが一つ企業体にとってもメリットです。それから安全性、信頼性の向上、防災性の向上、それから情報共有や管理体制の強化の四つを示しておりますが、これらが参画企業体にとってのメリットと考えております。

その次は事業費等の妥当性でございますが、財源確保の見込みにつきましては、共同溝の整備等に関する特別措置法を踏まえまして占有予定者から徴収を予定しています。市負担分につきましては国土交通省の補助制度を活用させていただいて、財源確保を行ってまいりたいというところでございます。事業費の増加のリスクでございますが、これは地質条件の変更ですとか予期せぬ障害物の対応等々、そういったものがあろうかと考えております。

続きまして 17 ページでございます。事業の継続性ということで維持管理費でございますが、維持管理費はですね、共同溝の管理者である本市と、それから占有者が負担割合を定めまして維持管理を実施していくと考えております。

それから安全・環境への影響と対策でございますが、まず安全ということで道路の掘り返

し防止によりまして、長期にわたり円滑な交通を確保することができ、交通事故の抑制に寄与するという事など表記をさせていただきます。

次に環境でございますが、道路の繰り返し防止によりまして、周辺道路の交通渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与することなどの表記をさせていただきます。

続きまして事業の整備・運営手法等の検討状況でございますが、共同溝につきましては民間事業者の創意工夫の余地というのは割と少ないのかなということで、民間活力の活用を含めた整備・運営手法にはなじまないものと我々は判断をしているところでございます。

資料のご説明は以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○座長(吉田委員)

ご説明ありがとうございました。ではただいまの内容につきまして、ご質問ご意見等よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

お願いします。

○委員(松中委員)

ありがとうございました。資料の16ページがいいのですかね、占有者の推定投資額、要するに投資したとしたらこれぐらいがかかったなという額を徴収するという事なのですが、これはおよそどれぐらいになるのかなということと、そもそも市の負担というのは最終的にどれぐらいになるかを、概算でも結構ですので、わかるようであれば教えてください。

それから、供用開始した後ですね、占有者は特に占有料のようなものは支払わないということですから、おそらく一定程度、共同溝なのでそんなにメンテナンスにお金はかからないとは思いますが全くゼロというわけでもないとは思っていますので、その2点を教えてください。

○所管局(建設局道路河川部 藤澤道路課長)

1点目でございます。最終的な市の負担額は、今これあくまでも想定といいますが、まだ確定したものではないのですが、事業費は167億円程度ですね。諏訪共同溝と同じような条件でということで仮に試算をいたしますと、本市の負担額としては、167億円程度になるかと考えております。ですが今後、金額の変動の可能性がございます。

○委員(松中委員)

参考程度に思っております。

○所管局(建設局道路河川部 藤澤道路課長)

維持管理費は企業体と負担割合を決めて、協定によって相手方から負担をもらって、その分の負担でやっていただくということになるので、施工自体の契約その他は公共でやるのですが、負担は企業体から分担していただくような形になります。

○委員(松中委員)

ありがとうございます。

○座長(吉田委員)

ほか、いかがでしょうか。田間委員よろしく申し上げます。

○委員(田間委員)

重箱の隅をつつく感じなのですが、11 ページでは共同溝の占有予定者が関電や NTT 等と聞いたのですが、ガスも入るのですよね。

○所管局(建設局道路河川部 藤澤道路課長)

いえ、今回ガスは入らない予定になっております。

○委員(田間委員)

この説明ではガスとかありますけど、それは一般的なものということですか。

○所管局(建設局道路河川部 藤澤道路課長)

そうですね、最初の 3 ページに記載しておりますのは、これは一般的な断面ということになっておりまして、今回の放出共同溝につきましては、ガスは入らないです。

○委員(田間委員)

先ほど市は 167 億円程度を負担するだろうみたいなことをおっしゃっているんですけど、それぞれの電力会社とか NTT が従来のように自分たちで維持管理していく金額より負担が多くなるとか少なくなるとかはどういうふうに。向こうにも数字を提出してもらってお話しているのですよね。

○所管局(建設局道路河川部 藤澤道路課長)

はい。企業体の方とその金額に関しては協議をして、最終的にどういうふうな増減になるかというところは今後の調整にはなろうかと思っています。

○所管局(建設局道路河川部 一ツ町道路河川部長)

基本的には企業体に確認するという作業をするのですが、その確認をした際に相手方の中でどういう金額の比較とかをされるのかはわからないのですが、企業体が単独で地中化をされた場合に出す金額によって、この推定投資額が出てくるので、推定工事価格を出し

て、その他諸々維持管理費も含めて企業体がこういったことをやることに対してメリットがあるということで参画の意思を表明されますので、その中で相手方によってメリットがあるという形で参画していただいていると我々認識しておりまして、そのお金も、整備費と維持管理費負担をもらいながら実施する事業になってございます。

○委員(田間委員)

過去はどんな感じでしたか。

○所管局(建設局道路河川部 一ツ町道路河川部長)

過去事例はいろいろあるのですが、先ほど 167 億と言わせていただいたのがこの諏訪共同溝で同じような参画企業体がありますので、その際には我々の負担が 6 割程度になったと。各企業体の分を差引いていきますと、我々の分が 6 割程度になったという形になりますのでその分を割合計算でいきますとそういった額になるというのが今の想定というところがございます。そこからどういうふうな想定ができるのかといいますと、少し放出は管径が大きいような形になっていますので、負担割合は少し減るのではないかなとは思いますが、それがどれぐらいなのかは詳細の試算をしてみないとわからないという状況です。

○委員(田間委員)

ランニングコストの負担割合も大体 6 割ぐらいになっているのですか。

○所管局(建設局道路河川部 一ツ町道路河川部長)

整備費の負担割合をほとんどそのまま使うという形にはなりますので、その割合に応じて我々も負担していくというような形にはなります。

○委員(田間委員)

ありがとうございます。

○座長(吉田委員)

ほか、いかがでしょうか。よろしく申し上げます。

○委員(小川委員)

費用便益分析のマニュアルがないので、定性的なもので効果を捉えるということですが、インフラ、ライフラインの諸々のラインというのを震災等に対しても対応できるということとが書かれていると思うのですが、一方で雨水とか下水の線もあの共同溝に通すってということで、その効果について述べているところが見当たらないように思われます。ライフラインのところよりも強調されてない感じがするのですが、そこがどれぐらいの効果があるのかとか、例えば極

端な話だと、大和川とか川が氾濫したときにはさすがにそれはちょっと対応できないものなのか、またゲリラ豪雨とかそういうところだけに対応するものなのか。その雨水のどこの効果についてももう一度説明をお願いします。

○所管局(建設局道路河川部 藤澤道路課長)

すみません、資料の 14 ページで書かせていただいております、浸水対策事業の施工位置図をここに書いておりますが、この今回の放出共同溝を整備することによりまして、諏訪共同溝それから清水共同溝で既に整備済みのところと一体となりまして、可能な貯留の量ですとか、そういったものが増えていくということになります、要するにここに大雨時等に流入する雨水の貯留量が増加するというので、周辺地域の浸水被害を軽減することができるということで、定量的にどれぐらいの雨量に対してどこまで対応できるかということにはお示しはできてないのですけれども、既に完成しているものと今般整備するものを合わせまして、貯留能力が非常に大きく増えるということで、浸水等に対して雨水に対してもある程度、大雨に対しても対応できるような形の整備に繋がっていくと考えております。

おっしゃるようにゲリラ豪雨とか、そういったところの想定である一定の雨量に対して、管や処理場を整備しているということになりますけれども、時間当たりとかいったところやゲリラ豪雨みたいなどころで、想定以上の雨が短時間で降った場合には、処理しきれなければそれをそのまま河川に放流するといったようなことになってくるのですけれども、その間この貯留管があればその中に水を溜めて、ゲリラ豪雨は短時間しか降りませんので、降った後に溜めておいたものを処理場で処理するという形になりますので、もちろん浸水対策ということもあるのですけれども、直接河川に雨水を放流していくときに本市の場合は合流式下水道ということで、汚水と雨水を混ぜたようなものを河川に放流していかざるを得ない状況になるのですけれども、そういったときに環境面でも、汚水と一緒に捨てないということで寄与するという状況はございます。

ただ今回数値でお示しできてないのは、共同溝がまだ推定投資額を下水側でも算定ができてないものですから、そのあたりの B/C であるとかその効果を数字で表すということまでは至っていないというところでございます。

○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。
田間委員よろしく申し上げます。

○委員(田間委員)

共同溝の定性的効果は素晴らしいと思うのですが、イメージとして、細かい数字は別として、下水道とか市単独で水道事業としての整備をされる場合と、共同溝を作って実際事業費の 6 割負担する場合と、どのぐらい費用が高まるものなののでしょうか。

○所管局(建設局道路河川部 藤澤道路課長)

推計したものはないですけども、単独でそれぞれやっていただいたものの合算と、そこで共同溝として整備する費用、プラス今回整備する区間が全部目視できるというメリット等を勘案すると、当然共同溝を作る方がメリットあるということで、皆さんの参画していただきますので、今回共同溝でやる方がメリット高いということなのかなど。数字で表せないので申し訳ないんですけどもそういった形かなどということと言えらると思っております。

○座長(吉田委員)

ほか、いかがでしょうか？

全体を聞いていますと、この共同溝事業についてはおそらくコストを幾分か事業者さんの中で按分していくという考え方なので、何となく B/C みたいなものの Bの方がなかなか出しづらと思います。コストを按分するという考え方で C だけ出して、それをどうやって按分するかみたいなところがあるということだと思います。その一方で、例えばトンネルを掘る等下水道などにおける既存の費用便益の考え方というのは、おそらく幾分か応用できる場所があるのではないかなと思います。その点については、共同溝というのが全く新しいものでということではなく、B/C については既存のものを組み合わせればある程度は評価できるのではないかなと思います。その点については既存の様々な B/C の考え方を応用した上で、この共同溝をどういうふうに捉えるべきかについて、先ほど事業者の按分のところも明示した上で、今後は示していけるように、マニュアル等を整えていただけたらと思います。

ほか、よろしいでしょうか？

それでは、皆様のご意見を取りまとめたいと思います。以上を踏まえまして、本事業の実施については妥当と評価させていただきたいと思いますがよろしいでしょうか？

ありがとうございました。

それでは、この事業の実施につきましては妥当とさせていただきます。

ご説明ありがとうございました。

○事務局(市政改革室 中村大規模事業リスク担当課長)

そうしましたら、また次の事業に向けて所管局の担当者が交代いたしますので、少しお待ちください。

お待たせいたしました。それでは吉田座長引き続きよろしく願いいたします。

新設校整備事業

○座長(吉田委員)

続きまして内容(5)番大規模事業評価の 2 件目、前回会議で保留となりました「新設校整備事業」です。所管局より、前回会議での意見を踏まえた内容を中心に 15 分程度で簡潔にご説明をお願いいたします。

○所管局(教育委員会事務局 近藤学校環境整備担当部長)

教育委員会事務局学校環境整備担当部長の近藤と申します。よろしくをお願いいたします。

委員の皆様には、本日も教育委員会事務局の事業のために貴重な時間をいただきまして誠にありがとうございます。本事業につきましては前回、また市政改革室から事前説明を行っていただいた際に様々な観点からご意見やご指摘をいただきました。

本日は委員の皆様からいただいたご意見等も踏まえ、改めて資料の修正や追記を行いましたので、その点を中心にご説明いたしたいと存じます。それでは担当課長からご説明させていただきます。

○所管局(教育委員会事務局総務部 花月施設整備課長)

教育委員会事務局総務部施設整備課長の花月でございます。よろしくをお願いいたします。

それではご説明いたします。11 ページまでの事業概要につきましては、通学区域の地図の右下にスケールを加えております。その他大きな修正はございませんので、説明は割愛させていただきます。

12 ページをご覧くださいませようお願いします。

前回の会議では周辺校の状況に関するご意見がございましたので、ここでは三つ目のポイントとして周辺校の状況を追記しております。開平小学校の通学区域から通学が可能な周辺校を地図に記載の中大江小学校、南大江小学校、南小学校の 3 校となりますが、これらの学校では児童数の増加や校地狭隘等により、これ以上の増改築が困難であることから、開平小学校の教室不足の解消に資する規模で児童を受け入れることは困難である旨を記載しております。

また新設校の児童が減少したときのリスクについてご意見をいただきました。五つ目のポイントになりますが、中央区内の多くの小学校においては、PT の方針に基づき、校舎を増築いたしました。一部の小学校を除き、開平小学校と同様に児童数が増加しており、その対策として新設校を有効活用する予定である旨追記いたしております。有効活用につきましては後ほどご説明いたします。

13 ページをご覧くださいませようお願いします。開平小学校の児童数推計を踏まえた対応策等実施時期についてでございます。今回、新設校設置を初めとしまして、児童生徒の増加により校舎を増築する場合は、多額の経費が必要となりますことから、教育委員会で尚早に判断することなく、慎重にその時期を見極めることとしております。その方法として、前回もご説明いたしました、入学率の 3 ヶ年平均を判断の目安として活用しているところでございます。

入学率 3 ヶ年平均は実績に基づいており、増改築などの実施が必要な時期の判断の指標として確度が高いものと考えているところであり、開平小学校につきましては、令和 13 年度に学級数が最大教室数を超過すると見込まれることから、令和 13 年度に学校を設置する必要があると考えております。なお児童数の推計を算出するにあたり、マンション建設を考慮していることについて、文部科学省の考え方と合っているのか、具体的にどのように考慮しているのかとご質問をいただきました。

まず考え方につきましては、結論から申し上げますと、文部科学省の考え方に沿った算出方法となっております。文部科学省の補助金の考え方では、前向き 3 年ルールとともに、大規模マンションに係る児童数の算定方法として、マンションの戸数に国が定める発生率を乗じて、児童数を算出することとされています。ただし、実際の整備において、余剰教室が生じることがないように、近隣の入居状況なども勘案して算定が必要とされているところです。そのため本市では、過去に大規模マンションが建設された際の実際の就学数から算出した係数をマンションの戸数に乗じております。

具体的には、市内中心部では、児童生徒は 1.5%、幼児は 4%、それ以外の区では児童生徒は 2%、幼児は 4%をマンションの戸数に乘じ各年齢層に加算しております。なお市内中心部の 20 階以上のタワー型物件につきましては、あらかじめ戸数を 6 割に低減したうえで係数を乗じております。

14 ページをご覧くださいませようお願いします。新設校開校時に必要な普通教室数、規模についてでございます。学校教育法第 38 条において、市町村はその区域内にある学齢児童を就学させるに必要な小学校を設置しなければならないと定められており、教育委員会としましては、通学区域内に在住する児童生徒の就学の機会を確実に保障することが必要と考えております。そのため、建設する校舎の規模を検討するに当たりましては、今申し上げた法や国庫補助金の考え方を踏まえ、入学率が 100%となる場合を想定して児童生徒数を算出し、その児童数などに基づき算出した学級数から校舎規模を決定しているところでございます。

資料 13 ページに開平小学校の入学率の推移を記載しておりますが、令和 6 年度のように 9 割弱まで上振れる場合や、他の小学校の事例となりますが、学校選択制やマンションの建設状況により、入学率が 100%を超えている場合もございます。開平小学校でも過去に 100%近い入学率になったこともございますことから、校舎規模につきましては、入学率 100%で算出することが必要と考えております。

この考え方に基づき、開平小学校の対応策が必要となる令和 13 年度の普通学級数を算出しますと 30 学級、その学級数を開平小学校と新設校でそれぞれ按分した場合には 16 学級と見込まれます。そのために新設校では普通教室を 16 教室、その他特別支援教室や普通教室を加え、普通教室使用の教室数として 22 教室を整備したいと考えております。

15 ページをご覧ください。今後の人口の見込みでございます。前回、中長期的な児童数の見込みにつきまして、ご意見やご指摘をいただきました。今後の児童数の見込みにつきましてご指摘も踏まえ、より詳細な見込みを行うべく国立社会保障・人口問題研究所、通称「IPSS」こちらが令和 2 年度の国勢調査をもとに推計した 5 年ごとの将来人口を基に見込みを行いました。

グラフをご覧くださいませようお願いします。棒グラフが中央区の 0 から 14 歳の将来人

口でございます。令和 7 年度をピークとし、以降はわずかに減少する見込みとなっております。この IPSS の推計では、町丁目別の推計が出されていないため、開平小学校の児童数につきましてはこの将来人口に準ずるものと想定しております。また折れ線グラフにつきましては、中央区および大阪市全体の人口を、令和 2 年度の人口を 100%としまして、それぞれの将来人口を指数としてグラフ化したものでございます。大阪市全体では、令和 2 年度をピークとし、以降減少となっておりますが、中央区は令和 17 年度まで増加することが見込まれております。以後減少に転じますが、その減少率も大阪市全体に比べ緩やかでございます。中央区につきましては居住に関する需要があることが伺える状況となっております。

16 ページをご覧くださいませようお願いします。開平小学校の今後の児童数の見込みでございます。現在の住民登録上の児童数および IPSS の傾向から推計した内容を記載しております。令和 7 年度の幼児数および児童数は、14 ページに記載しました推計と同様の算出方法直近の住民基本台帳などを基に算出しております。

令和 8 年度の 0 歳児数は不明であることから令和 7 年度の 0 歳児数に IPSS の 5 年ごとの年齢別のうち、0 から 4 歳の将来人口の増減率を乗じ、年度ごとの 0 歳児数を算出しております。以降学年進行による児童数に IPSS の 5 年ごとの年齢別の将来人口の増減率を用い、年単位、学年ごとに算出しております。中央区の出生数は年ごとに減少するものの、その数はわずかであり、一方で出生数は現在の各学年の児童数をおおむね上回る状況がしばらく見込まれますことから、全体数は当面の間、増加傾向となります。この算出方法で、0 から 5 歳児の合計の最大は令和 11 年度に、小学校 1 年生から 6 年生の合計通学児童数の最大は令和 17 年度が、見込まれるところでございます。

17 ページをご覧くださいませようお願いします。先ほどの 16 ページ記載の手法により算出した児童数から算出した学級数の見込みを記載しております。再掲部分もでございますが、新設校の学級数として、開校時点の令和 13 年度には、16 学級、通学児童数の最大が見込まれる令和 17 年度には 19 学級が見込まれるところでございます。先ほどもご説明させていただきましたとおり、IPSS によりますと中央区の 0 から 14 歳の人口は緩やかな減少傾向でありますことから、学級数は各学年の児童数が 36 人以上減少しなければ減少しないことから、IPSS のデータがある 2050 年までは、学級数は横ばいとなることを見込まれているところでございます。

とはいえ、あくまで推計上でありますことから、委員からご指摘いただきましたように、児童数が上振れ下振れした場合のリスクの対処を考えておく必要があると認識してございます。仮に上振れした場合につきましては、校舎にピロティを備えておくなどし、普通教室の増整備に速やかに対応できるように工夫したいと考えております。

一方で、仮に下振れした場合には、中央区内には他にも過密状態となっている学校がございますことから、これらの学校から学校選択制による児童の受け入れや、他区の事例になりますが、通学区域の変更などにより周辺校の教室不足への対応や過密化の低減に資するよう活用するとともに、中長期的には周辺校の校舎建て替え時に活用するなど、有効活用が可能と考えております。新設校を設置・開校することは、開平小学校の教室不足に対応し、かつ開校後の児童数・学級数の増減などにも対応・活用可能であることから、事業規模、事業効果は妥当なものと考えております。

18 ページは参考といたしまして、中央区にごございます小学校の校舎などの建築年および建て替えの目安時期を追記しております。

20 ページをご覧くださいませようお願いします。前回、事業費の妥当性として、国土交通省が公表している資料を用いた比較を行っていましたが、委員からその金額の内訳を分析するようにとのご指摘をいただきました。国交省に問い合わせいたしましたが、公立の小学校の工事価格の平均を出すことが困難との回答がございました。そのため、新設校と同規模である堀江小学校(西学舎)の工事費の平米単価に、この間の工事費変動率を加味した平米単価を記載しております。

平米単価を比較しますと、新設校と堀江小学校はおおむね同水準でありますことから、新設校の工事予定価格は妥当性があると考えております。なお若干の差につきましては、新設校は予算単価でありますことから、入札予定価格として、少し高めの金額があることが一因であると考えております。

続きまして、21 ページをご覧くださいませようお願いします。新設校に係る維持管理費や大規模修繕費用を記載しております。前回エレベーターがあることから、違う維持管理費になるのではないかとのご意見をいただきました。エレベーター保守点検費用につきまして記載が漏れておりましたので追記しております。なお記載の金額は大阪市立学校でエレベーターが複数設置されている学校の保守点検費用の平均値を年額の見込みとして記載しております。エレベーターを2機運用することで電気代が高くなるのご意見をいただいておりますが、既存の高層の校舎がある学校を参考に、教室配置を工夫するなどし、エレベーター利用に係る省電力化が行えるように検討をしたいと考えております。

また、大規模修繕費用につきましても記載しておくべきとのご意見もいただきましたので、追記をしております。本市では、校舎の外壁改修等の工事は、少なくとも60年の間に2回の実施を想定しており、条件に合致する場合は80年の間に3回の実施をしております。新設校におきましても可能であれば外壁改修は80年の間に3回の実施を検討し、少しでも長く活用したいと考えております。エレベーター本体の更新につきましては、現状では設置から20年から25年程度に実施しているため、同様の対応を想定しているところでございます。

22 ページをご覧くださいませようお願いします。前回ご意見いただきました通学路に関しまして、また、23 ページには、周辺住民の配慮につきまして追記しております。

説明は以上でございます。よろしくご審議賜りますようお願いいたします。

○座長(吉田委員)

ありがとうございました。それでは皆様からご意見ご質問等ございましたらよろしく願いいたします。

いかがでしょうか。どうぞ。

○委員(松中委員)

ご説明ありがとうございます。

本日のご説明ですと児童の数等の推計は社人研に基づくということで、かなり前回に比べると明確に示していただきましたので、ある程度納得できる数字なのかなということですね。

社人研によると令和 13 年以降も児童数、出生数が減らないということですかね。

一点確認なのですが、18 枚目の方で学校の建て替え等々のスケジュールが書かれているわけですが、この建て替え等のタイミングでもし今回建てる新設校の教室が空いているようであれば、周辺校の児童さんを受け入れるということなのですかね。建て替えるときは、通っておられる児童さんはどうなるのですか。

○所管局（教育委員会事務局総務部 山下施設整備課長代理）

お答えをいたします。一般的には仮設校舎などを建築いたしましてそちらの方で受け入れをしながら現地建て替えを行っておる次第なのですが、例えば新設校での受け入れを行いまして、仮設校舎を建てずに建て替えを行うという手法とかも選択肢として考えられるかと思っております。

○委員(松中委員)

わかりました。ありがとうございます。

○座長(吉田委員)

ほか、いかがでしょうか、よろしくお願いします。

○委員(辻岡委員)

事業費などについて妥当性の検討ありがとうございました。

20 ページです。記載内容について教えていただきたいのですが、まず 20 ページの下の方の表の一番右下のセルですが、堀江小学校、SRC の建物の平米単価を書き添えていて、この括弧内というのが工事費変動率を加味した値ということですね。これの倍率が今 1.29、概ね 1.3 倍となっているのですが、1.3 倍というのはどこから出た数字ですか。

○所管局（教育委員会事務局総務部 山下施設整備課長代理）

私どもの方の予算単価で、次の年度の変動率というのを示されておりますので、予算単価の積算方法を用いて、同じ時点の工事であれば、この単価になるのではないかという計算をさせていただいた金額となっております。

○委員(辻岡委員)

大阪市さんの方で公共工事の積算をするときの一般的な値ということですね。承知いたしました。それが 508 になって、今回の新設校が 530 なので、概ね個別性の範囲かなというお話ですかね。承知しました。ありがとうございます。

○座長(吉田委員)

ほか、いかがでしょうか、関川委員いかがでしょうか。

○委員(関川委員)

明確に、だいぶ修正されてわかりやすく説明していただきました。ありがとうございます。

○座長(吉田委員)

小川委員、いかがでしょうか。

○委員(小川委員)

緊急対応でピロティを備えるというところで、ピロティとはなんなのかというのをもう少し詳しくお願いします。

○所管局(教育委員会事務局総務部 大平技術管理担当課長)

ピロティといいますのは屋内でありますけれども、広い空間というものでございましてそこには何も部屋もないというようなところでございます。もしそこを将来的に活用するというのであれば、そこに教室を建設するという手法も考えられるということです。

○委員(辻岡委員)

柱はあるけど壁のない空間ということです。

○座長(吉田委員)

小川委員いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

今のお話、元々16学級でということでしたが、令和17年のときに19学級というのも一応想定されているということですね。そのときにはピロティ内で3学級分ですかね、そういったことが対応できるような状況になっている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した。

それから今日ご説明いただいた内容で、結構重要な数字的なものでいうと、例えば13ページ目のところでは、様々ないろんな数字を加味して、この数字が出来上がっているというご説明をいただいたと思います。こういった口答説明の内容を、資料の中に記載しておくというのは可能でしょうか。といいますのは、我々、大規模事業評価の中では、事後に本事業が妥当だったのかどうかということも、また再検証しながら、こういったマニュアル等を更新していくということについても前向きにお願いしたいと思っています。算定根拠等が後から見たときにしっかりわかるようにしておくという観点で、口頭でお話していただいたこのページの中には書いてないいくつかのことが結構あったと思いますので、差し支えなければ、この資料の中に明記しておいていただきたいと考えています。将来のことについてはリスクがあることについても重々認識していますが、考え方の重要なところについては、資料の中で追記しておいていただきますよう、よろしくお願いたします。

それでは皆様の意見を取りまとめたいと思います。本事業の実施については、妥当と評価することとしたいと思いますがよろしいでしょうか。

はい。ありがとうございます。

ただし、先ほど申しましたように口頭で説明した部分については、資料の中で追記してくださいように、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、これでこの事業の評価については終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、本日の内容は以上となります。6分ほど超過してしまいましたが会議の円滑な進行に皆様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)

吉田座長はじめ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。事務局より今後の予定についてご連絡をさせていただきます。

まず今回会議の資料につきましては、速やかに本市ホームページの方に公表させていただくとともに、会議録および議事要旨をおおむね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調整が完了次第、会議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、今年度の建設事業評価有識者会議の開催は本日が最終となります。改めまして皆様の真摯なご議論と本市政へのご協力に感謝を申し上げます。

それでは以上をもちまして、令和7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。皆様、本日はどうもありがとうございました。