

公共事業の評価について
(意見具申)

平成29年3月

堺市公共事業評価監視委員会

1. はじめに

本委員会の目的は、堺市が実施する国庫補助事業の再評価、再々評価及び事後評価の対応方針（原案）に関して審議を行うことにより、公共事業の効率性及びその実施過程において透明性の一層の向上を図ることである。これらの目的に資するため、評価基準には「国土交通省の実施要領」に『堺市独自の視点』を加えている。審議は市当局からの事業内容や事業の効果に関する説明をもとに、各委員の専門的立場を踏まえて審議し、委員会の意見を総合的見地から取りまとめるという方法で行った。また審議内容については、意見具申と同時にその議事要旨と審議資料を公表し、本委員会として何を議論したのかを市民へ公開するように努めるものとした。

市においては、本委員会の意見を踏まえ、総合的な判断を行い対応方針が決定されるとともに、評価システムの充実に向けてさらに積極的な取組みを進められるよう望むものである。

2. 審議の対象とした事業の範囲と評価の基準

今回、審議の対象となるのは、国庫補助を受けた建設事業で、事業採択後 5 年が経過した時点で継続中の都市計画道路 新家日置荘線、南海本線（堺市）連続立体交差事業の 2 件（別表 1、2 のとおり）であった。

再評価にあたっては、次の視点から事業の必要性等を精査した。

- ・「事業の進捗状況」
- ・「事業長期化の要因」
- ・「事業完了の見込み」
- ・「事業効果の確認」
- ・「費用対効果分析結果について」

3. 審議結果

（1）再評価対象事業

【都市計画道路 新家日置荘線】（別表参照 P.3）

本事業については、以下の審議の結果、事業継続の必要性が認められるため、「事業継続は妥当」と判断する。

本路線は、国道 310 号から南海高野線初芝駅まで整備を行うものであり、南海高野線初芝駅へのアクセス向上、歩行者、自転車、自動車の分離による安全な通行環境の確保、災害時における指定避難所等への避難路形成による防災性の向上を確認した。

また本事業が市街地で用地買収が困難な事業にもかかわらず、費用便益比が 1.89 となり、残事業を継続することによる事業効果が大きいことを確認した。

なお、この事業の審議を通じて、次の意見が出された。

- ・『交通量データ等使用したデータについては調査年度等を資料に記載されたい』
- ・『長期に渡って思うように進捗が進んでいないのに、残事業の費用便益分析の結果に着目すると違和感があるので、市民に理解を得るためには、現在の状況など、注釈を付け加えるべきである』

【南海本線（堺市）連続立体交差事業】（別表参照 P. 3）

本事業については、以下の審議の結果、事業継続の必要性が認められるため、「事業継続は妥当」と判断する。

本事業は鉄道の高架化によって、7箇所踏切を除却することによる円滑な交通の確保、歩行者、自転車の安全な通行環境の確保、災害時における安全かつ迅速な避難に貢献することを確認した。

高架下の空間については、商業施設や駐車場としての利用を考慮しており、賑わいのある空間の創出、駅周辺の安全かつ円滑な交通確保を確認した。また、旧駅舎の保存・活用を行うことにより、景観に配慮した空間形成、駅を中心とした活気あるまちづくりに寄与することを確認した。

なお、事業の審議を通じて、次の意見が出された。

- ・『事業評価の対象としている事業範囲を明確に示していただきたい』
- ・『旧駅舎の保存・活用について具体的な内容や利用者・地元住民の意見を記載するなど、定性的な評価について、今後は裏付け資料を盛り込んでいただきたい』

4 結び

公共事業の評価にあたっては、事業の必要性や重要性などを市民に対して具体的でわかりやすい表現で事業説明を行っていくことを期待して意見具申の結びにかえる。

（添付資料）

- 第2回堺市公共事業評価監視委員会議事要旨
- 審議対象事業説明資料
- 堺市公共事業評価監視委員会規則
- 堺市公共事業評価監視委員会 出席者名簿

再評価審議対象事業一覧表（2事業）

事業種別	事業名	事業内容及び事業コスト	市民のニーズ	採択年度	事業が長期間要している理由	事業効果の発現状況		自然環境等への影響と対策	途中段階の整備効果発現状況	市の評価	評価
				進捗率 (H28.11)		定量的評価	定性的評価		事業の置かれている状況 (現状での課題)	完成目標年度	
街路事業	都市計画道路 新家日置荘線	延長：0.389km 道路幅員：第4種第2級 道路幅員：16m 全体事業費：約13億円 (内訳) 用地補償費 約10億円 工事費 約3億円	○歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行環境の整備 ○災害時における指定避難所等への避難路形成による防災性の向上	平成12年度	用地取得に時間を要したため	○費用便益比 B/C=1.89 (事業全体) 総便益 B=27.7億円 総費用 C=14.6億円	○駅アクセス機能の向上 ・初芝駅までのアクセス時間短縮による鉄道利用者の利便性向上	CO2排出削減量：163t/年 NOx排出削減量：0.21t/年 SPM排出削減量：0.02t/年	無し	継続	継続
				用地：77% (面積ベース) 全体事業費：75% (執行額ベース)		○交通の円滑化 ・平行する幹線道路に集中した交通を分散させることにより円滑な交通を確保 ○安全性の確保 ・歩行者・自転車・自動車の分離による安全な通行環境の確保 ○防災性の向上 ・延焼遮断効果として火災延焼を防ぎ、被害を軽減 ・指定避難所等への避難路形成 ・救急医療施設への搬送時間の短縮 ○市民の健康増進への寄与 ・初芝体育館へのアクセス性向上による利用者の更なる増加	※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル (H20.11)」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局 ○渋滞損失時間の削減 7.0万人・時/年		特に無し	平成31年度	中止
街路事業	南海本線（堺市）連続立体交差事業	延長：2.7km 関連側道延長：2.9km 高架化される駅：諏訪ノ森駅 浜寺公園駅 除去踏切数：7箇所 全体事業費：約423億円 (内訳) 用地補償費 約88億円 工事費 約335億円	○踏切除却と側道整備による交通の円滑化と安全性の確保 ○災害時における避難経路確保等による防災性の向上 ○諏訪ノ森駅及び浜寺公園駅のバリアフリー化 ○文化財的価値の高い駅舎を中心とした駅周辺地域の活性化	平成17年度	用地取得に期間を要したことにより、仮線工事着手に遅れが生じたため	○費用便益比 B/C=1.12 (事業全体) 総便益 B=434億円 総費用 C=387億円	○踏切渋滞の解消 ・踏切渋滞の解消による周辺道路の交通の円滑化	CO2排出削減量：3.680t/年 NOx排出削減量：8.8t/年 SPM排出削減量：0.7t/年	無し	継続	継続
				用地：90% (面積ベース) 全体事業費：21% (執行額ベース)		○安全で快適な歩行環境の確保 ・踏切による歩行者・自転車利用者の損失時間解消 ・歩行者や自転車と自動車交通の分離による安全な通行環境の確保 ・新駅のバリアフリー化による移動快適性の向上 ○防災性の向上 ・事業区間周辺は津波による浸水想定区域であり、踏切の除却により災害時における安全かつ迅速な避難に貢献 ○景観に配慮した空間形成 ・文化財的価値の高い駅舎を保存・活用し、まちの顔としての機能を保持することにより、駅を中心とした活気あるまちづくりに寄与 ○高架下空間の活用 ・商業施設の誘致により、人々が集う活気と賑わいある空間を創出 ・駐輪場、駐車場等の整備により、駅周辺の安全かつ円滑な交通を確保	※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編> (H20.11)」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局 ○渋滞損失時間の削減 90.7万人・時/年		特に無し	平成39年度	中止