

## 第2回 堺市公共事業評価監視委員会 議事要旨

1 日 時：平成28年12月21日（水）午後2時00分～午後4時00分

2 場 所：堺市役所 本館3階 第3会議室

3 出席者：出席者名簿のとおり

### 4 議 事

#### (1) 開 会

#### (2) あいさつ

○ 中辻建設局長挨拶

#### (3) 委員並びに堺市出席者紹介

#### (4) 会長、会長代理の選出について

○ 委員の互選により岡委員が会長に就任。岡委員の指名により内田委員が会長代理に就任。

#### (5) 事務局説明

##### ○ 審議事項

本日の案件は、再評価が2件。

#### (6) 対象事業の説明

各審議対象事業について、各事業課から審議対象事業説明資料に基づき、対象事業の概要と市の評価を説明。

#### (7) 審議：都市計画道路 新家日置荘線【再評価】

本事業について、委員からの質疑及び意見と市の答弁の概要は以下のとおりである。

(内田委員)

以下の事項について確認です。

- ・全体事業費約13億円と費用便益比の総費用14.6億円との関係について。
- ・残事業費3億円の内容について。

(西川課長)

・全体事業費13億円と総費用14.6億円についてですが、総費用は社会的割引率を考慮して、現在価値に割り増して算出しているため、全体事業費と異なっております。

- ・残事業費3億円は用地費と工事費で、数名の地権者と今後交渉予定であります。

(内田委員)

残る地権者の影響による便益の発現はどうなっているのでしょうか。事業全体の便益と残事業の便益の金額が同じであるため、今の状態では便益が発生していない状況であるのでしょうか。

(西川課長)

現在は路線が途中で止まっている状態であるため、便益は発生しない状況であります。

(内田委員)

定量的に積み上げているのは走行時間短縮便益だけと思われるが、これだけで、こんなにも便益は上がるのでしょうか。

(山路課長補佐)

現状において、車で初芝駅に向かうには駅北口にしか駅前広場がないため大回りとなります。

駅アクセスに伴う利用者が大部分を占めております。

(堀野委員)

事業効果で市民の健康増進への寄与とありますが、計算上はどのように反映されているのでしょうか。

(西川課長)

計算には反映されていません。

(堀野委員)

このような項目を無理に入れる必要はないと感じます。道路を作れば良い効果が出るという視点だけで説明するのは恣意性を感じます。

(上甫木委員)

アクセス機能の向上、交通の円滑化等の基となる数値や路線整備によって影響を受けるエリアをどのように想定しているのでしょうか。

(西川課長)

既存の交通量調査や費用便益分析マニュアルを用いて算定しています。根拠となる数値は整理しております。

(内田委員)

バックデータにある OD 調査のデータはいつの調査のものを用いているのでしょうか。

(前原)

平成 17 年度センサスデータに基づき、国が出している最新の将来 OD 表を用いています。

(内田委員)

使用したデータの調査年度等を資料に記載してください。また、可能であれば通行台数の記載もしてください。

(上甫木委員)

駅アクセスに関するエリア設定や駅利用者数はどのように算定しているのでしょうか。

(山路課長補佐)

駅の利用者について南海電鉄の資料を参考にしています。駅以外の利用については商店街等の利用施設は他にないため、ほとんど駅利用者と考えられます。エリアについては駅の概ねの利用圏内と人口比率から計算しています。

(上甫木委員)

整備前の状態で駅までのアクセスするルートは多数あるが、整備後、どの程度のルート数の交通量が整備ルートに乗ってくるのでしょうか。

(山路課長補佐)

車の交通量については駅利用者より算定しており、細かい算定（具体的にどの路線から何台の交通量）までは行っていません。

(上甫木委員)

平成 31 年度に事業完了を目指すと思いますが、見込はあるのでしょうか。

(西川課長)

残りの地権者と交渉中で、平成 29 年度中には用地買収を終える予定であり、用地交渉が難航しなければ、平成 31 年度には工事完了できると考えています。

(上甫木委員)

工事の状況を教えてください。

(西川課長)

残事業部分の半分程度は進んでいます。ただし、下水工事も並行して進めていますので、歩道部は未完成です。一部、未買収地が存在します。

(内田委員)

これだけ長期に渡って思うように事業が進んでいないのに、残事業費の B/C だけに着目すると、高い数値がでていることに違和感があります。マニュアルを適用した結果だということは理解できますが、市民に理解を得るために、現在の状況など、もう少し注釈を付け加えることが必要と思われる。

市街地で用地買収が困難な事業として B/C が 1.89 もあるのは立派であるので、きっちり、事業を進めていただきたいと感じます。一方で再評価という枠組みの中で見たときに時間がかかっていることに対し、ペナルティ的な評価を行わないと評価としておかしいのではないかと疑問を持たれると思われまます。

(小林委員)

当初の計画では平成 12 年度から平成 16 年度の 5 年間でしたが、完成年度が平成 31 年度に伸びています。当初の完成見通しはどのように考えられていたのでしょうか。また、当初 5 年での完成予定が 20 年かかることによって、周辺住民への不都合、不利益が生じなかったのでしょうか。20 年かかっていることに対する評価を考える必要がないのでしょうか。

(西川課長)

事業期間の設定については他の事業の状況や現地の地権者数から考慮して、当初の計画である 5 か年（平成 12 年度～16 年度）で用地買収交渉から工事まで可能と判断していましたが、数名の地権者について、用地買収の交渉が難航し、事業完了に時間がかかっています。

周辺住民への不利益については、本路線の整備を見越して、不動産を買い求めたり、整備路線を利用することにより、駅に近くなると思われている方に対しては不利益を与えていると感じております。また、この事業に協力された方々の中には、早期の完成を望んでいる方も多数います。

(小林委員)

事業が長期化していることにより、現在、周辺に住んでいる人に対して不便なことがなかったのでしょうか。

(西川課長)

道路工事により、里道等の機能が阻害されないように元の形態は守っていますので、不便になったということはないと考えております。

(岡会長)

色々意見がございましたが、資料の追記、追加等については、どのように対処しますか。

(西川課長)

意見について整理し、資料を添付します。

(岡会長)

了解しました。その他意見がございませんので、委員会として、本事業は継続とします。

#### (8) 審議：南海本線（堺市）連続立体交差事業【再評価】

本事業について、委員からの質疑及び意見と市の答弁の概要は以下のとおりである。

(内田委員)

費用便益比について、計画時は平成 15 年度に算出しており、今回は平成 28 年度に算出していますが、交通量のデータの取り扱いについてはどのように考えているのでしょうか。

(松岡課長補佐)

平成 28 年度の算出については平成 17 年度センサスデータに基づき、最新の将来 OD 表を用いています。平成 15 年度については、その時の現況交通量を用いています。

(内田委員)

なぜ平成 28 年時の総便益の方が高いのでしょうか。あり得ないことはないが、交通量は基本減少傾向と思われるので、便益計算で用いる社会的割引率の影響を受けていると考えられますが、意外に総便益が変わっている印象を受けます。総費用の変わり方も大きいのではないかと感じます。

渋滞損失時間についてですが、先ほどの都市計画道路事業と今回の連続立体交差事業において、前者が年間 1 時間当たり 7 万人の削減、後者が年間 1 時間当たり 90 万人の削減となっています。都市計画道路事業については駅前の区間を整備、連続立体交差事業は 7 箇所の踏切を除去しますが、削減数の差について、1 桁しか違いがないのでしょうか。

(松岡課長補佐)

7 箇所のうち歩行者しか通らない道路もあり、踏切箇所すべてにおいて、渋滞しているわけではないという現状です。

(上甫木委員)

用地買収に時間がかかったということですが、詳しく説明をお願いします。

(金田課長)

本事業では仮線方式を採用しており、海側の土地を買収しております。また、鉄道の両側に側道を設置するための土地も買収しており、これらの用地買収に時間を要しています。時間を要した理由として、地域によっては、地籍が混在している地域や相続が複雑化している土地があるためであります。

(岡会長)

駅前広場の部分についても買収しているのでしょうか。

(松岡課長補佐)

買収はしております。

(岡会長)

費用は駅前広場の用地買収分も含まれているのでしょうか。

(松岡課長補佐)

駅前広場につきましては別の街路事業のため、含まれておりません。

(上甫木委員)

鉄道高架の両側に側道を設置するのは一般的なのでしょうか。

(中辻局長)

高架橋の保守作業等を考慮して、一般的には設けております。側道のすべてが車道というわけではなく、中には歩行者専用の道路もあります。

(内田委員)

連続立体交差事業において、高架下空間の活用については、メリットの部分として標準的に取り上げる項目ではありますが、具体的な活用方法を示しておくことと市民に対する信頼につながると思います。特に商業施設としての利用は難しい点もあると思いますが、具体的にどのくらいあるのでしょうか。

(松岡課長補佐)

高架下の利用につきましては15%が公共で使用し、85%が鉄道事業者となります。実際の内容については今後、決めていくところでございます。商業施設や駐車場としての利用が主になると考えております。

(内田委員)

公共として利用する区域、鉄道事業者が利用する区域等の情報は沿線利用者に有益な情報です。高架下の利用にあたっては、事業者の権利や便益の供与を踏まえ、今後、定性的な評価を盛り込むようにしていただきたい。

(小林委員)

市民のニーズに両駅のバリアフリー化とありますが、現在はバリアフリーではないということでしょうか。

(金田課長)

現在はバリアフリー化になっておりません。

(小林委員)

平成17年に事業決定して、平成39年までの22年間バリアフリー化しない予定でしょうか。

(金田課長)

仮駅舎が完成時にはエレベーターを設置する予定であり、工事途中であってもバリアフリー化が図れるよう考慮します。

(堀野委員)

市民目線から見て、気になるのが、総費用が当初に比べ倍以上となっている点です。主な原因何でしょうか。

(松岡課長補佐)

国のマニュアルにより、単年度の費用の値を基に社会的割引率4%を用いて現在価値に換算して分析しており、このことが一番大きく影響しています。また、新規採択時の平成15年度は連立

事業については国のマニュアルが整備されておらず、今回は平成 20 年度に整備された連続立体交差事業のマニュアルに基づいて算出しておりますので、先の説明にあったように平成 28 年度の評価には都市計画道路 2 路線についても平成 28 年度の評価では総費用に含まれております。現在価値に換算したこととマニュアルの違いによる影響もございます。

(堀野委員)

取り扱っている事業規模が変わってきているということはありませんか。

(松岡課長補佐)

高架する事業区間は同じであり、規模は変わっておりません。

(内田委員)

予定している事業費ベースに変わりはありませんか。

(松岡課長補佐)

事業費は変わっておりません。

(岡会長)

事業が長期間になっているので、新技術等の導入により、建設コストの縮減を図ることがあったと思いますが、このようなことも便益費に換算されるのでしょうか。また、最新の技術を用いた計画の更新等も行われているのでしょうか。

(松岡課長補佐)

鉄道構造物に関しましては設計、施工の基準があり、数年ごとに改定されていますが、事業評価に最新技術の導入による評価項目はマニュアルにありませんので反映はしておりません。

(上甫木委員)

本事業における南海電気鉄道の負担率はどれくらいなのでしょう。

(松岡課長補佐)

8%です。国のルールで決められた数値です。全体事業費の 423 億円には含まれていますが、費用便益比を算出する上ではマニュアルに準拠して、南海電気鉄道の負担する費用は除いて算出しています。

(堀野委員)

駅前の整備事業も一緒に行っているのでしょうか。

(松岡課長補佐)

本事業の関連事業として実施しますが、全体事業費 423 億円には含まれていません。

(堀野委員)

駅の保存・活用について記載されていますが、活用の具体性について詳しくふれていないと感じます。活用は南海電気鉄道の事業範囲ではないのでしょうか。

(松岡課長補佐)

駅舎の保存・活用につきましては平成 20 年度に駅舎保存活用構想ということで学識経験者を交えた会議を経て策定しています。事業中は南海電気鉄道の財産ですが、事業完了後に南海電気鉄道から市に無償で譲渡され、市の施設として活用していくことを構想の中で示しております。今後、具体的な活用に向けて検討して参ります。

(堀野委員)

事業効果として、駅舎活用を上げていますが活用の中身が具体的でないため、判断ができません。現状の考えを盛り込んだほうがよいと思います。

(岡委員長)

文化財的価値が高いということだけで、保存、設置することが駅として良いのか、景観的に良いのか色々疑問が生じると思います。そのためにも具体的な考えを盛り込むことが必要です。

(小林委員)

文化財的価値がある駅舎を建直すことでマイナス効果が発生するのを、旧駅舎を移築、保存することでマイナス効果にはならないということですが、文化財的価値を考えると新駅舎の前に移築するだけではプラスにはならないと感じます。その先が具体的でないので、イーブンになるかどうかという印象です。

(松岡課長補佐)

ご意見も踏まえて、新駅舎、旧駅舎、駅前広場の三位一体を考慮した調和のとれた空間形成を検討して参ります。

(金田課長)

地元からの要望もありまして、保存・活用をしていくという方向で進めてきております。

(中辻局長)

今は試験活用ではありますが、最終位置に戻した時に景観的な調和とあわせて有効な利活用の方法を地元も含めて考える必要があります。移設するだけでなく付加価値をつける必要があります、今後の課題と考えています。

(堀野委員)

旧駅舎の活用内容についても費用に含まれているのでしょうか。

(松岡課長補佐)

活用の費用は含んでおりません。

(堀野委員)

事業の整備範囲の切り分けがどこまでなのか明確ではありません。事業範囲の切り分けも事業効果の判断指標の一つと思います。

駅前整備事業と本事業を一緒にできなかったのでしょうか。

(中辻局長)

駅前広場は区画整理事業で土地を交換しながら事業を進め、すでに暫定整備済であり、時期的に本事業と合わせて行うことができませんでした。

(堀野委員)

近い将来、本事業と別で旧駅舎の活用事業が行われると解釈してよろしいでしょうか。

(中辻局長)

一度、旧駅舎を曳家しまして、置いておくだけではなく、最終位置に戻すまでの間、地元のNPOにより試験活用します。最終位置での活用については今後の課題です。

(堀野委員)

経費の無駄とならないように高架の建設等をする間に活用もスタートしていただきたいと思います。

(上甫木委員)

駅舎の活用等については、利用者や地元住民の意見を資料に記載してもよいかと考えます。そのようなデータがあれば、活用の方向性等を整理しやすいと思いますので、今後は利用者や地元住民の意見を載せていただきたいと思います。

(岡会長)

定性的な評価につきまして、今後は裏付け資料を盛り込んでいただくようお願いいたします。

委員会として、この事業は継続とします。

以上で本日の堺市公共事業評価監視委員会を終了します。

#### (10) 総括と意見具申

都市計画道路 新家日置荘線、南海本線（堺市）連続立体交差事業ともに事業継続の判断をし、以下に示す意見を付す。なお、本員会における意見について、とりまとめを行い、各委員に確認後、具申書として、市長に提言することとする。

##### ①都市計画道路 新家日置荘線

- ・使用した交通量のデータ等については調査年度等を資料に記載されたい。
- ・市民に理解を得るために、現在の状況等を資料に記載していただきたい。

##### ②南海本線（堺市）連続立体交差事業

- ・定性的な評価については根拠となる資料を盛り込んでいただきたい。
- ・事業範囲を明確に示していただきたい。

- ・ 今後は利用者や地元住民の意見を資料に記載していただきたい。

(11) 閉会