

## 第1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2月9日（火）午前9時30分～午前11時30分
  - 2 場 所 堺市役所 高層館20階 第1特別会議室
  - 3 出席者 出席者名簿のとおり
  - 4 議 事
    - (1) 開 会
    - (2) あいさつ
      - 柴建設局長挨拶
    - (3) 委員並びに堺市出席者紹介
    - (4) 会長の選出について
      - 委員の互選により小山委員が会長に就任。
    - (5) 事務局説明
      - 審議事項
        - 本日の案件は、再々評価が1件と事後評価が1件との報告があった。
    - (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の説明を受けた。
    - (7) 審 議
      - 各審議対象事業についての委員からの質疑及び意見と市の答弁の概要は次のとおりである。
- ①都市計画道路 諏訪森神野線【再々評価】
    - (内田委員)
      - 立体交差部において事業期間が伸びた理由は何ですか？
      - また、計画当初では完成予定がH14年度、再評価の時はH28年度、今

回はH30年度となっていますが、度々完成予定が遅れている事情を教えてください。

(道路計画課 山路課長補佐)

計画当初の完成予定は、事業認可の関係上、とても厳しい予定を設定していました。事業着手後、用地買収等の遅れにより事業期間の延伸を度々行いました。また完了予定が、H28年度からH30年度へ伸びた理由としては、立体交差部の事業において借地の協議が長引き着手が遅れたことや、条件整理に時間を要したことと、鉄道運行を継続した中で工事を進めるため、当初予定していた工事時間の制約が増えたことによるものです。

(内田委員)

事業期間が伸びている主な要因は、用地買収と鉄道の立体交差部において鉄道事業者との調整で工事期間が延長したことは、わかりました。

(岡委員)

この道路整備を行っている部分で、現道はどの部分ですか？

また、新設道路部分で用地買収に時間を要したということですか？

(道路計画課 山路課長補佐)

現道については、鉄道との立体交差部から上野芝小学校あたりまでは、幅員約8mの現道があります。それ以降の大阪高石線までの部分は新設道路の区間となります。この新設道路の部分で用地買収に時間を要しました。

(岡委員)

道路整備周辺の小学校区について教えてください。

(道路計画課 山路課長補佐)

整備を行う道路の西と東で、おおむね津久野小学校区と上野芝小学校校区に分かれます。

(小林委員)

総事業費は、計画当初よりは増額になっているのですか？

(道路計画課 山路課長補佐)

計画当初では、総事業費約80億円、再評価時では約72億円、今回は約78億円となっています。再評価時からの増額分については、主にJR立体交差部で詳細設計に伴う工事費の増額になります。

(小山会長)

国交省から提示されるマニュアルに沿ってB/Cを算出されている自治体が多いですが、それだけではB/Cで評価が終わってしまう。定性的な効果であっても、もっと定量的な指標と同等に評価に採り入れていっても良いかと思えます。

(小山会長)

定性的評価の地域活力の向上で明記されている休耕地等の有効活用につ

いて教えてください。

(道路計画課 山路課長補佐)

これまで道路に面しない畑等において、道路整備により道路に面することにより宅地等の土地の有効活用がされていくと考えております。

(小山会長)

幅員の狭い現道をバスが通過していますが、20年ほど前からこのような危険な状態にあり、それを解消するためにこの事業を着手した経緯もあると思いますが、現時点でもそれが解消されていない。そのような状況を考えると、事業期間があまりにも長く事業効果の発現が大幅に遅れていることが、問題ではないかと思えます。

(内田委員)

個票の費用便益分析において、評価時点が異なるものが並列されているのは、誤解を招きやすい。事業費も評価時点で支出済みとなっている部分もあるので、社会的割引率により割り増している。よって、評価年度が遅れば遅れるほど、事業費が増加し評価が厳しくなる。そのような事情がわかるような資料の方がよいのではないかと思います。

また再評価の目的として、事業継続の是非を判断することと、同種の事業であったり評価システムの見直しがあると思えます。用地買収に時間がかかるなどは、ある程度想定できたことではないかと思います。そのため、事業期間が長くなると供用後に発現する便益が遅れ、総便益が減少しB/Cが低下するということを、当初計画時には加味していなかったのではないかと感じています。

今回結果として、事業費に対して便益がなかなか出ないという中で、B/Cの数字が、一人歩きすると誤解を招くので、そのあたりの状況を説明することが、市民へのアカウンタビリティという観点からも重要だと思えます。

(道路計画課 山路課長補佐)

当初計画時点の評価と考えを大きく変えることは、評価を比較する観点から行いませんでしたが、説明の見せ方では、もっと工夫する必要は感じております。なお、B/Cの総費用については、社会的割引率により評価年度が遅くなることで増加しておりますが、事業費自体は、当初計画時には約80億円、現時点では約78億円であることから、増減の過程がありましたが、大きくは増減しておりません。

(内田委員)

B/Cのみで判断するのは、不適切であると感じています。道路事業においては、ある一部分の便益について換算しているので、あくまで参考としてと

らえるべきではないかと思えます。このことは、国交省のマニュアルにも、事業効果の一部であるとはっきりと明記していると思えます。それを踏まえた上で、この数値の解釈を説明していただければと思っております。

(小山会長)

わかりやすくというのが一番の基本だと思います。我々に説明していただくというよりも、実態とすれば、地域住民へ説明する観点も必要だと思います。

再評価時においても、評価システムの見直しについて意見が出ていたと思う。どこの市町村も国交省から出ている評価マニュアルを基に行っているが、もっと特徴的に評価を行っても良いかと思う。

(内田委員)

社会的割引率4%は、今のご時世 高い数字であると思う。国交省でも4%という数字で行っているが、仮の数字でも、割引しないで、費用と便益を算出しても良いかと思う。

(岡委員)

現在の用地買収状況は？ また再評価時の用地買収状況は？

(道路計画課 山路課長補佐)

現在の用地買収については、96%が買収済みで、再評価時では、86%でした。

(岡委員)

道路事業の用地買収により残地が出てきていると思えますがどのような状況ですか？残地は、買い取っているのですか？

(道路計画課 山路課長補佐)

残地については、市で買い取りの基準があり、地権者の意向を確認し買収の有無を決定しております。買収した場合でも、隣接する地権者に売却するなどしており、あまり残地はございません。

(小山会長)

地元への事業説明はどのようにされていますか？

(道路計画課 山路課長補佐)

大規模な工事を行っておりますので、自治会の役員会などを通じて、随時説明は行っております。鉄道交差部については、平成24年度より着手しており、JRとの調整の中で事業期間が伸びることも含めて地元の説明を行ってきたところであります。現時点で暫定ですが、鉄道立体交差部で幅員を確保できたことで非常に通りやすくなったとの声も聞いており、大阪高石線までも、早期に供用して欲しいという要望も受けております。

(柴建設局長)

道路事業においては、社会資本ストックとしての効果が大きいと感じてお

り、また、まちづくりにも大きく影響すると思います。事業期間が長期化する中で、地元への説明が事業の説明だけになり、整備によりどのようなまちができるといった説明ができていない反省はあります。

この道路周辺では市街化されているため、土地利用が進む面積は少なく、周辺に大型ショッピングモールやマンション等の計画もないため、中々、社会資本ストックとしての説明が難しい箇所となっております。今後は、道路整備による沿道のまちづくりへの効果をもっとアピールしていかなければならないと感じております。

(小山会長)

自然環境等への影響について、説明してください。

(道路計画課 山本)

自然環境への影響としましては、道路整備により旅行速度等の向上により自動車からの排出ガス削減が期待できます。CO<sub>2</sub> で年間 243 t、NO<sub>x</sub> で 0.8t、SPM で 47kg の削減効果が期待できます。

(小山会長)

道路整備を行うことにより交通量が増えるので、道路周辺において CO<sub>2</sub> などの排出量は増加すると思います。個票に示している数字は、試算であり実際の影響はわからないのが実情だと思いますので、この項目はとても難しいと思います。

(内田委員)

これらの数字は、試算として出てきている数字ですので仕方がないかと思いますが、CO<sub>2</sub> については、グローバルなことなので減少することで問題ないかと思いますが、しかし、NO<sub>x</sub> や SPM は、新規路線の整備による周辺地域への影響があるので、配慮している内容を明記できないものかと思いますが。

(小山会長)

様々な意見がでましたが、今回の対象事業については継続としてよろしいでしょうか？異論なければこれについて審議を終わりたいと思います。

## ②内川・土居川水環境改善事業～土居川海水導水事業～【事後評価】

(岡委員)

アンケートは、堺区内のどのような方を対象に実施されたのですか。

(河川水路課 松野係長)

堺区を対象に、住民基本台帳の中から無作為に 1200 世帯を抽出してアンケートを実施しました。

(岡委員)

事業箇所は港に近く、一般の方々が散策されるような場所ではないように思っていたのですが、関心は高いのですか。

(河川水路課 松野係長)

関心は高いと思います。今回送らせていただいたアンケートは、沿川を含め堺区全域に配っています。

(岡委員)

そういうことだと、みなさん川がきれいになったと認識されているんですね。

(河川水路課 松野係長)

そうだと思います。

(小山会長)

環濠都市堺の代表的イメージの一つとしてこの内川・土居川があり、堺に住んでいる皆さんは、愛されていると感じています。以前はこの川は非常に汚く、下水道事業やこのような改善事業によって水質がかなり改善されたということは事実です。分かりやすい指標として溶存酸素量の変化を示されていますね。

(小林委員)

南宗寺が近くにあるところですよ。ここがきれいになったことで今まで利用できなかったことが出来るようになったとか、例えば観光資源として川沿いの利用等が、事業の効果としてありましたか？

(柴建設局長)

内川・土居川は高度経済成長期には非常にひどい状態でした。しかし水質が良くなってきたことで、H18に市民の方が中心になってNPO法人を立ち上げ、同年から、内川・土居川と堺旧港の灯台までをめぐる環濠クルーズが運行されています。また、周辺の方の意識も変わってきて、内川・土居川のゴミ問題についても取り組まれており、原課が事務局になり、年2回の清掃活動にも多数参加していただいております。

(河川水路課 松野係長)

加えて、水質改善に効果があったことから、映画やバラエティにも利用され、舟運事業や地元の小学生の環境学習の場としても利用されています。

(小山会長)

堺の魅力は仁徳陵だけではないので、環濠である内川・土居川のことも観光資源としてアピールしていただければと思います。

(小林委員)

定性的評価のところは環境面のことのみを書いているが、水質がこれだけよくなったのであれば観光資源としての価値もすごく上がったろうし、そういったことも評価として書いてもいいかなと思います。

(内田委員)

定性的な評価として、水質改善された内川・土居川に自由都市堺の面影が

出てきた、というようなことを記載していただければと思います。また、定量的評価である CVM にも、観光資源としての価値が反映されているのではないかなと思います。別に大和川のような自然河川を再生しているわけではなく、生物が豊かになったとか BOD が改善したというようなこと以外に、そういう面を強調して書かれたらいいと思います。

(小山会長)

観光資源としての可能性や評価をもう少し強調されていっていいと思います。

(内田委員)

定量的評価の B/C を CVM 手法で算出されていますが、回答していただいた一人当たりの金額と対象人数を教えてください。

(河川水路課 松野係長)

1 世帯 296 円/月を堺区の世帯数に掛けています。

(内田委員)

便益が計画時に比べて倍増しているが、その事情はありますか。

(河川水路課 松野係長)

昔どぶ川と称された内川・土居川が海水を導水してきれいになることで市民の関心が高まって、支払意思額が上がったのではないかと考えます。

(内田委員)

支払意思額の尋ね方は、計画時は、内川・土居川の水質をきれいにするとしたらどの程度の負担金を出せるかと尋ねていますよね。今回はどう尋ねているのですか。事業後、すでにきれいになっているため、今回は現状の水質を維持するためにはどの程度の負担金を出せるかと聞いているのですか。

(河川水路課 松野係長)

事業実施と今の状況を保つことに対して負担金を払うかどうかを聞いています。

(内田委員)

維持ですね。便益が倍もなっているとそこの説明は必要ではないかと思えます。事業を実施する前と実施した後に尋ねるのとでは、置かれている状況が違うため受け取られ方が違うわけです。この聞き方の違いも金額が増えている要因として大事ですね。

(柴建設局長)

海水導水計画時の水質は、この計画以前に実施した河川改修事業の前に比べるとずいぶんきれいになってはいましたが、まだにおいがある状態でした。さらに言うと、海水導水計画時ではそれほど水がきれいになるとは思っていませんでした。今回は、事業実施により、これほどきれいになるのであればそれを維持していこうという気持ちになったのだと思います。

(内田委員)

設問の仕方に応じて、よりプラスの部分がCVMとして便益に反映されているのではないかと思います。

CVMは通常事業実施前に具体的にイメージできない仮想状態について尋ねるやり方であり、事業後の姿を見せている今回の尋ねの方がより信頼性が高い値であり、そういったことを踏まえて定量的に効果があったという根拠としていただければと思います。

特に、CVMの手法については国交省の手引きに従ってとしか書いていないので、通常想定するのは仮想的な質問ですが、今回は事後を実際に見てそれを維持するという質問なので、信頼度はかなり高い値なのでそれをアピールした方がいいと思います。

(内田委員)

次に、効果については問題はないですが、今後は効率的に維持できる方法に移行できるかという話があります。維持管理費が計画時よりも年間100万円ほど増えていますが、この理由は何ですか。

(河川水路課 松野係長)

電気代の高騰です。現在、維持管理費のことを考えて、導水する時間を減らせないか考えています。この海水導水は平成23年度から24時間導水を行っており、今年で5年目を迎えました。その中でも夏場が溶存酸素量の低下により水質が悪化するので、試験的に8月に1週間導水を止めたらどうなるか、また、9月から導水時間を9時から17時にしたらどうなるか、と調査している段階であります。試験結果としては、8月9月についてはD0の数値が著しく下がったのですが、10月はそれほど著しい低下は見られませんでした。このようなことを行って、適正な維持管理を行うため、試行錯誤しているところです。

(岡委員)

内川・土居川は河川といえども自然浄化する河川ではないので、維持していく必要はあると思いますが、受益者負担という形ではないが、市民の方々から協力を募るとか、市民の方に清掃していただいていることをアピールしながら維持していくことを訴えていかれてはどうかと思います。みなさんで協力するまちづくりに活かしていけばどうかと思います。

(小山会長)

以前の汚さからようやくここまできれいになってきたということですが、自然環境も人工環境も、維持していかないとすぐに悪くなってしまふ。維持するには当然費用がかかり、市民の方々にも協力していただかないと維持できない。こういったことを説得するための仕掛けとして、この事業を継続していく必要はあると思います。



(小山会長)

事後評価に必要性については、これ以上の事後評価については不要とさせていただきます。

モニタリングはこれからも続けて、維持管理を行い、市民の方も巻き込んで進めていただきたいと思います。

改善措置についても、今のまま維持していただくこと。維持管理費については、以後も精査していただくようお願いします。

(8) 総括と意見具申

都市計画道路 諏訪森神野線については、事業継続の判断をし、次の意見を付す。また、内川・土居川水環境改善事業～土居川海水導水事業～については、改善措置及び今後の事後評価の実施は不要と判断し、次の意見を付す。

なお、本委員会の意見のとりまとめを行い、各委員に確認の後、具申書として市長に提言することとした。

①都市計画道路 諏訪森神野線【再々評価】

☆事業説明においてわかりやすい表現を意識されたい。

☆事業効果について定量的に表現ができるように検討されたい。

☆事業完了による事業効果の早期発現に努力されたい。

②内川・土居川水環境改善事業～土居川海水導水事業～【事後評価】

☆定性的評価として観光資源としての価値もわかりやすく提示されたい。

☆引き続き、適切な維持管理の検討に取り組まれたい。

(9) 閉 会