

## 第4回 堺市公共事業評価監視委員会 議事要旨

1 日 時：平成30年7月18日（水）午後3時00分～午後4時30分

2 場 所：堺市役所 高層館20階 第2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

○ 中官土木部長挨拶

#### (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

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

#### (5) 事務局説明

##### ○ 審議事項

今回は再評価の案件が1件。

#### (6) 対象事業の説明

南海高野線連続立体交差事業【再評価】について、連続立体推進課から、「審議対象説明資料」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

南海高野線連続立体交差事業【再評価】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。

#### (田中委員)

「再評価個票その2 費用便益分析」の総費用について、計画時H20から現時点H30の変動分は、地震を考慮した別の構造形式の検討によるものでしょうか。

#### (連続立体推進課 松岡課長補佐)

そのとおりです。計画時H20は一般的な耐震設計でしたが、本事業区間には近接して上町断層帯があり、その影響を踏まえた構造にする必要性が生じました。構造を検討する委員会を設け検討した結果、断層変位に対応した通常より複雑な構造にする必要性が生じました。そのため、事業費も当初より増加しました。

#### (深堀委員)

事業費の増加には、上町断層を考慮した構造の検討以外に費用が上がった理由があるのでしょうか。

#### (連続立体推進課 松岡課長補佐)

はい。測量費等にかかる物価変動分もありますが、大部分は地震を考慮した構造の検討によるものです。

#### (深堀委員)

構造を検討する委員会で示された構造で実際に事業を進めていくのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

委員会での基本構造を基に、道路との交差区間や駅付近等も含め、事業区間全体において、その区間の状況に応じた構造を検討中です。

(上甫木委員)

断層の位置関係はどうなっていますか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

本事業区間は上町断層帯と縦断的に近接している位置関係となっております。

(上甫木委員)

事業区間以外についても地震の影響等を検討したのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

今回は本事業の事業区間のみを対象に検討しました。

(上甫木委員)

この区間を整備する意味を説明してください。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

踏切を除却することによる交通の円滑化、踏切事故の防止等、通常の連立事業の効果に加え、堺東駅を含む本市中心市街地の活性化に繋がると考えております。

(堀野委員)

事業区間の 3km が全て高架になるのですか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

大和川から浅香山駅までの取り付け部は土の盛土構造になる可能性があります。また、堺東駅から三国ヶ丘駅間では高架から現在の掘割構造へ擦り付く予定です。

(堀野委員)

どこまで高架化するかは正確な位置は決まっていないのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

今回の評価はあくまで概略設計の範囲で行っており、詳細な擦り付けの位置等については今後の詳細設計で決まっていく予定となっております。

(堀野委員)

それでは事業費も変わってくるのではないのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

今回の再評価では、現在の概略設計の段階でということになり、設計の詳細は事業の進捗により変わってくると考えております。

(堀野委員)

B/C (総便益/総費用) がギリギリ 1 を超えている程度なので、事業費がこれ以上増えると C が B を上回るのではありませんか。国等の規定ではどうなっているのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

必ず B/C が 1 以上と決まっているわけではないですが、1 未満となれば事業を進める必要性の説明が求められます。

(堀野委員)

B/C がギリギリというのは、市民への説明など考えると厳しいのではないのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

今後の事業費の増加については、鉄道事業者等も交えて慎重に考慮し、コスト削減を図っていきたいと考えております。

(堀野委員)

基本両側にある側道が、2.3km というのは事業区間 3km に対して、少なくないのでしょうか。両側で同様の区間ではないのであれば、片側ずつ計上するべきではないのでしょうか。

(連続立体推進課 深山副主査)

通常、側道は一方通行の道路となりますので、全延長の合計を平均しております。

(上甫木委員)

事業費に含まれている範囲はどこまでですか。商業施設の誘致など含まれていますか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

高架構造物の建設にかかる事業費や側道の整備費、及び三国ヶ丘線と築港天美線の都市計画道路の整備費を計上しております。

(上甫木委員)

なぜその2路線だけ事業費を含むのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

合わせて整備することにより交通の円滑化を図ることができると考えております。それにより、整備費用は増加しますが、同時に便益も十分見込めると考えております。

(深堀委員)

事業説明の中で2路線を選んだ具体的な説明がないと納得しづらいです。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

2路線を本事業に含む根拠は、国の連続立体事業の費用便益分析マニュアルです。連続立体交差事業にかかる費用に合わせて、ネットワークを形成するような主要な幹線道路等の関連事業にかかる費用も考慮しB/Cを算出するようにマニュアルに記載があります。

(内田会長)

街路事業としての本事業の事業スキームについてももう少し説明をしてください。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

本事業は既存の鉄道を高架化し、踏切を除却することで交通渋滞や踏切事故の防止による交通の円滑化を図るものです。

(内田会長)

国や市側と鉄道側の費用負担の割合はどれくらいなのでしょう。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

この事業では、まず鉄道側と都市側で概ね10%と90%の費用負担となっております。そして、90%の交付金のうち、国側が55%、市側が45%の費用負担することとなっております。

(上甫木委員)

三国ヶ丘線と築港天美線もその比率で費用負担するのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

連続立体交差事業はその比率ですが、関連事業は鉄道側との費用負担は考慮しませんので、交付金の充当率を考慮した費用負担となります。

(内田会長)

全体事業費のうち、連続立体交差事業と関連事業の内訳はどうなっているのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

全体事業費565億円は高架化の費用と側道の整備費用です。B/Cの算出では、C(総費用)330.3億円と、現在価値化した費用により算出しております。

(堀野委員)

全体事業費にも関連事業の費用を入れるべきではないのでしょうか。また、事業費の説明としてその旨を記載するべきではないのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

連続立体交差事業と関連事業では交付金のメニューが違っております。また、B/Cの計算では関連事業の事業費を含めることとしてマニュアルに記載がございます。

(内田会長)

全体事業費とB/CのCの対象範囲が異なるならその旨を記載しないとわかりません。

(上甫木委員)

B/Cの算出から2路線を抜くと評価は成立しないのですか。

(内田会長)

B/Cの算出については、BとCの対象範囲は同じということが大前提です。今回のBについては広域的な道路ネットワークを対象としているので、Cの算出については関連する道路の事業費も含むこととなります。街路事業としての連続立体交差事業の評価指標は、この対象範囲で算出していることを記載していく必要があるのではないのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

追記を検討いたします。

(堀野委員)

既存の道路を基に道路ネットワークを考慮し、便益を算出すれば関連事業を含む必要はないのではありませんか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

今回は、費用便益分析マニュアルに基づいて算出しております。

(堀野委員)

関連事業ではあるが別事業として切り離してはどうでしょうか。

(内田会長)

2 路線を整備した時の効果は連続立体交差事業があったから見込めるものなので、切り離せないのではないのでしょうか。

(深堀委員)

2 路線を整備する場合と、整備しない場合で評価を比較しないのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

現状に即して、整備する場合の効果として説明させていただいたところです。

(深堀委員)

整備しない場合との比較がないと、判断できないのではないのでしょうか。

(堀野委員)

整備しない状態で便益を算出できるのではないのでしょうか。今回は連続立体交差事業の評価をして、高架化が終わって道路を整備するときに別で評価すればよいのではないのでしょうか。そうすると、道路を整備することに対する便益は下がると思います。

(内田会長)

逆に道路を整備することに対する便益は上がるが、高架化の便益は下がるのではないのでしょうか。

(上甫木委員)

2 路線を現状のまま、連続立体交差事業を進める場合の費用便益は算出しているのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

費用便益分析マニュアルの規定に加え、2 路線の整備については市の施策として連続立体交差事業と併せて実施する方向性がありますので、2 路線を現状のままとした条件では算出はしていません。

(上甫木委員)

「再評価審議対象事業一覧表」の中で、全体事業費と B/C の C (総費用) の対象範囲が異なるので、B/C は関連事業も含めた費用と便益により算出している旨を記載すべきではないのでしょうか。

(内田会長)

費用便益分析マニュアルにおいて、連続立体交差事業の関連事業も含んだ評価とすることが記載されており、B/C の対象事業に関連事業の費用及び便益を含んでいる旨を記載することで、事業費の不整合は解消できます。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

修正させていただきます。

(堀野委員)

事業の種別に枝番を付けるなどして連続立体交差事業のみではなく、関連事業も示すように対応できませんか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

交付金事業のメニューにより国費のルートが異なるので、事業ごとに分けて資料を作成させていただいております。特に連続立体交差事業は、特化したメニューに該当しますので、他の事業とは切り分けて記載しております。

(内田会長)

資料の位置づけだが、「再評価個票」や「再評価審議対象事業一覧表」については、わかりやすくするために事業費の内訳の説明等を記載しても、問題はないのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

資料は公開しますが、記載については問題ございません。

(田中委員)

「再評価個票その1 事業の進捗状況 経過」について、事業認可から完成までの期間が当初よりも10年ほど長くなっているが、それは地震を考慮した構造にするためでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

事業認可までの期間はそのとおりです。ただし、事業認可後の期間については、当初は厳しい期間設定をせざるを得なかった面もありますが、近年の同事業の認可期間を考慮して、実態に即して期間設定しております。

(深堀委員)

津波の避難路について記載がありますが、どういったものを想定していますか。海側からの流入を想定しているのでしょうか、それとも大和川からの流入を想定しているのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

海側からの津波を想定しており、津波が襲来した際は、東側に避難する人が多く発生すると予想されます。そのため、高架化することにより逃げやすくなるという点で効果が高いと考えております。

(深堀委員)

今年7月に豪雨があったが、連続立体交差事業において、災害時の電車の運行等に効果はあるのでしょうか。効果があれば記載した方がよいではありませんか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

7月豪雨の影響を考慮した電車運行等の効果については、今回は検討しておりません。

(堀野委員)

「事業効果(安全で快適な歩行環境の確保)(P12)」において、踏切利用者数の実測値は、3.4万人・時間/年となっており、「再評価個票その2」の41万人・時間/年とではかなり乖離がありますが、何が違うのでしょうか。

(内田会長)

「事業効果(安全で快適な歩行環境の確保)(P12)」では、歩行者と自転車を対象にしており、「再評価個票その2」では、車を対象にしているのではないかと思います。

また、「再評価個票その2」のB/CのB(総便益)に移動時間短縮として便益を含んでいると思いますが、その他の便益でも渋滞損失時間として記載があります。これは同様のものという認識でいいのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

はい。3便益の中で移動時間短縮の便益が最大なのでB/CのB(総便益)にも含んでおりますが、その他指標で切り口を変えて渋滞損失時間として記載しております。

(内田会長)

その他の指標には、別の観点から新しい効果等を記載するものであるため、渋滞損失時間については、誤解を生まないためにも、根拠を明記する必要があるのではないのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

根拠がわかる注意書き等を追記し対応させていただきます。

(田中委員)

「再評価個票その3」の事業評価の定性的評価に効果として、駅前広場の再開発による駅周辺の活性化等を記載してもよいのではないのでしょうか。踏切により分断されていた地域が高架化することにより一体となることで、効果が生まれるのではないのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

定性的評価には、直接的に期待できる効果を記載しております。駅周辺の活性化等も考えられますが、間接的なのでどのくらいの効果が見込めるか把握しづらいこともあるため、記載しておりません。

(上甫木委員)

この事業を行うことによって騒音、電波障害や日照阻害等のマイナス効果を生むことはないのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

高架化することによる騒音や電波障害や日照障害等については、事業化していく中で環境影響評価により検討する予定をしております。

(内田委員)

「再評価個票その3 自然環境等への影響と対策」については、完成後の環境について記載していると思うが、工事中の影響については考慮しているのでしょうか。

(連続立体推進課 松岡課長補佐)

完成後の環境への影響について記載しております。施工中につきましても環境への影響を配慮するように実施いたします。

(内田会長)

その他意見が無いようなので、質疑は終了します。

#### (8) 総括と意見具申

南海高野線連続立体交差事業については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。

##### 南海高野線連続立体交差事業

- ・「再評価個票」や「再評価審議対象事業一覧表」に記載されている全体事業費やB/CのC(総費用)について、対象範囲を明らかにし、関連事業の2路線を含んでいることなどがわかるように明記していただきたい。
- ・概算で算出されている事業費等について、今後事業の中で変動はありと予想されるが、適正な工期での完了と経費の縮減に努めていただきたい。
- ・「再評価個票(その2)その他の指標」には、別の観点から新しい効果等を記載するものであるため、渋滞損失時間については、誤解を生まないためにも、自動車を含むことや費用便益分析に含む数値であることについて、根拠として明記していただきたい。
- ・関連事業の事業区間についても図示していただきたい。

#### (9) 閉会