

第7回 堺市公共事業評価監視委員会 議事要旨

1 日 時：令和3年12月15日（水）午後2時00分～午後4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

○ 西川建設局長挨拶

(3) 委員並びに堺市出席者紹介

(4) 事務局説明

○ 審議事項

今回は、再評価の案件が2件、事後評価の案件が1件。

(5) 対象事業の説明

説明資料に基づき、各事業課から審議対象事業の概要と市の評価の説明を受けた。

(6) 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 南海本線（堺市）連続立体交差事業【再評価】

（田中委員）

全体事業費について、（スライド資料）2ページでは約441億円であるが、その後5ページで約444億円になっていて、これは現在価値に置き換えたからでしょうか。同じ意味に感じてしまうので、よく分かりません。

（連続立体推進課 宗田課長）

まず、2ページの全体事業費の約441億円というのは、委員のおっしゃった通り、鉄道の高架工事の費用や関連する都市計画道路の整備費用などを、単純に合計した事業費です。

5ページの全事業の総費用、約444億円につきましては、現在価値化ということで、社会的割引率を乗じて算出した各年度の事業費を足し込んだものになっております。単純合計ではなく、現在の貨幣価値に換算するため、将来的な便益や過去の費用などを現在の価値に換算する係数を乗じて算出しています。

（田中委員）

維持管理費はその約444億円に含まれているのでしょうか。

（連続立体推進課 宗田課長）

5ページの総費用約444億円には、供用してから50年間の維持管理費を計上しています。

（田中委員）

総費用に何が含まれているのかを書いていただくと分かりやすいです。

（連続立体推進課 宗田課長）

確かに説明として記載しているのは「現在価値」という言葉でしか表現していないので、見て

いただいでわかるような形で表現を検討します。

(柳原委員)

こういう事業評価では、大体プラス面の評価が中心かと思いますが、マイナス面というのも多分存在するかと思います。そのあたりを少しご説明いただければと思います。

例えば踏切がなくなり、車の量だけ交通量が増えると騒音はどうなるか、あるいは周辺への道路環境への影響とか、あるいは高架構造物が長く続くということは、これまでの眺望景観などがなくなることによって地域住民の方の地域の愛着が失われるかもしれないという影響が考えられます。おそらく環境アセスメント等で評価されるかと思うのですが、そのあたりについて、この事業評価の中で負の側面に対しての評価がどうなっているのか教えてください。

(連続立体推進課 宗田課長)

景観の変化については、スライドに示していますイメージ図やパースを住民の方々にもお示しながら、「いきなり全然違うものができた」というようなことはないように、事業を進めております。

また、この事業のデメリットにつきましては、工事期間が非常に長くて大規模な事業でございますので、工事中の環境対策、騒音振動や通行規制などがデメリットになるかと思いますが、そのあたりも事前に住民の方々に「こういう施工方法でこういう期間ご迷惑おかけします」とか、「工事車両の台数はこのぐらいを考えています」というご説明をさせていただいています。あと、踏切除却により走行する車の速度が速くなることや交通量が増えることに関してですが、踏切除却に合わせて幹線道路を整備する中で、歩道を整備することや、植樹を含めた沿線の環境につきましても、一定の配慮は検討しております。

(柳原委員)

はい、ありがとうございました。

この辺りはどこまでやるかっていうことになるかと思いますが、やっぱりこれをやることによる負の影響みたいなものをいかに定量的に出すかっていうようなところも必要かと思います。

その辺りも今後ご検討いただければと思います。

(堀野委員)

いくつか教えてください。

高架下空間の活用とありますけど、具体的にこれはどういうイメージで書かれているのでしょうか。

令和9年度の事業完了を目指すということになってはいますが、その令和9年度までに高架下の活用を含めて事業完了、と認識したらよいのでしょうか。

まずそれが一つです。

(連続立体推進課 宗田課長)

まず高架下の活用方法、使い方のイメージにつきましては、まだ具体的には決まっておりません。他の連立事業でもそうなのですが、線路の部分は南海電気鉄道(株)が所有している土地になりますので、基本的には南海電気鉄道(株)が高架下空間を使いますが、市も、その15%の土地を使うことができます。市がどこを使うか、というような協議を、片側の線路が上がる直前ぐらいに始めさせていただいて、片側の線路が上がる頃には一定イメージを決めるような流れで考えています。

(堀野委員)

それは、今の事業に含まれるのか、拡張版なのか教えてほしい。

(連続立体推進課 宗田課長)

拡張版です。令和9年度までには高架事業を完了させて、その後の活用です。

(堀野委員)

この11ページのスライドの書きぶりからすると、そういうふうに取りにくいです。

全部を引っ張って令和9年度の完了を目指したいとなっていたので、もしこれを含むのであれば、具体的にどういうことを示していただかないと、再評価ができません。これを除いた部分で評価してくださいということであれば、そっちの方がよっぽど潔い。

そういう切り分けをした方がいい。

もう一つは、景観に配慮した空間形成について、これは確か前も評価したと思います。

これがどう有効利用ということになるのか、「旧駅舎の有効活用」と9ページにありますけど、あんまり深く考えないで、聞こえのいい言葉でポンと示しているようにしか思えないです。

これは、どういう意味で「有効活用」と言っているのか。移設するだけが有効活用とは思えないです。そこを示すことが大事なんじゃないかな。

何かもうちょっと具体的にどう活用するのか、教えていただけたらと思います。

(連続立体推進課 宗田課長)

連立事業では、駅舎は撤去してしまうことが一般的なのですが、この二つの駅舎につきましては、国の登録有形文化財ということもあって、地域の方も非常に愛着を持たれていて、地域の顔として、「この地域にこういうものがある」といったような誇りを持たれています。この連続立体交差事業に際しても、地域の方から「ぜひ残してほしい、保存して活用すべきだ」という声をいただいています。

そこで市と、鉄道事業者である南海電気鉄道(株)と、地域の方々と協議をして、「一旦は保存活用をするけれども、地域の方々が主体となって活用する」という、取り決めをした上で、現在曳家をして、二つの駅舎ともに試験活用をしていただいております。

浜寺公園駅につきましては、カフェや、浜寺公園に所縁のあるギャラリー展示などで地域の特徴・特色を出されています。諏訪ノ森駅につきましては、商店街が近くにあることもあって、旧駅舎で、例えば物販や、文化教室など、いろんな形で、日替わりで運営されています。今はそういう位置づけで、旧駅舎を活用して地元の方が地域の活性化に向けた試験活用をしています。

(堀野委員)

わかりました。であればそういう情報をお示しいただけたらと思います。要するにこれは何のために作られているのか。単に、我々もこの評価のためだけなら、このままでもいいのかもしれないのですが、ある程度市民にPRしていくことになると思うので、そういうときは留意された方がいいと思います。今みたいに思いを入れられたらいいのではないのでしょうか。単に駅舎を残すだけでどうして活用になるのかと思っちゃう。

よくあるのは、ダムで沈んじゃうから、別の場所に移設する、ということは当然ですよ。この場合はそうじゃなくて、多少移すのでしょけれど、その場に移すじゃないですか。なんなら、「浜寺公園の中にこの駅舎を持っていけばいい」というのも、1案ですよ。そうじゃなくて、「ここに置いて活用する」ということの意味での「活用」という点をもうちょっとアピールしていただいた方がいいのではないかと思います。

旧駅舎の利用のされ方はよく分かりました。ありがとうございます。

(上甫木委員長)

費用に関して追加で確認ですけれども、浜寺公園の駅前広場というのは、今回のこの事業の中に、面積的にも入っているという理解でいいですか。それとも道路だけなのですか。

(連続立体推進課 宗田課長)

駅前広場にかかる費用や、駅前広場に取り付く道路につきましては、区画整理事業の中でやっておりまして、今回の事業の中に含まれていません。

(上甫木委員長)

そうですね。先ほどおっしゃった総事業費の中には、含まれてないということです。

そしたら堀野先生が言われた質問に対する答えとしては、「しっかり中身を説明してください」ということですが、この事業の再評価とは、基本的には切り離して説明いただかないと、要するに、何が含まれているかが分からなくなります。

今資料を見ると、駅前広場のところは色が塗られてないので、それは含まれていないので、そこはちゃんと分けて。要するに「関連の事業と連携を図りながら実施しています」という程度じゃないかなと思います。

(深堀委員)

私も今のところ、工事費がいくらかを質問しようかと思ったのですが、解決しました。先ほど出た質問とも関連しますが、高架になったことで、周りの建物の日照が制約されることがあるのか、あと側道を割と幅広く取っているの、その問題はないということでもいいかどうか、

確認をお願いします。

(連続立体推進課 宗田課長)

この事業を行う前に、簡易なシミュレーションとして「日照や、電波障害などが発生しないか」という確認をしております。日照については基準をクリアしています。

電波障害については、発生したとしても、CATV等で対策は可能という整理をしております。(深堀委員)

電波障害でもし問題発生した場合ってというのは、地域住民の方が自分で対策するのか、それとも市の方である程度サポートするのでしょうか。

(連続立体推進課 宗田課長)

対策費用はお支払いします。

(上甫木委員長)

先ほどから景観面であるとか、日照問題とか質問がありますが、この事業はアセス事業にはかかってないですね。

(連続立体推進課 宗田課長)

はい。アセス事業ではなく、あくまでも事業者として任意の取り組みです。

(上甫木委員長)

そうですね。先ほどの説明の中であったように、住民説明をちゃんとやって、その意見を汲みながらやる。そのときにやっぱり今懸念されることについては、アセスでは通常、事前と事後1回ありますけども、行政に関わる事業でもありますので、その問題が起こってから対応するのではなくて、事前の状況と事後の状況を比べられるような取り組みをあわせてやられるといいのではないかと思います。その辺りはどうですか、アセスに準ずるようなことはちゃんと対応されているのでしょうか。

(連続立体推進課 宗田課長)

やはり騒音や振動といったところを心配されている方もいらっしゃるので、この事業着手前に、現状の騒音等についても一定測定しています。簡易な予測にはなりますが、大きな影響はないことを確認して、ご説明を差し上げています。

(上甫木委員長)

他いかがでしょうか。よろしいですか。

ではないようですので、今、いろいろとご意見はいただいたのですが、事業そのものを継続するかという観点では、特に指摘はなかったかと思えます。

この委員会での説明のやり方であるとか、今後事業を進めるにあたって実施される住民への説明については、特に事業期間が長くなりますので、その辺りは丁寧に進めていただければと思います。ということでこの事業に対する評価は継続ということではよろしいでしょうか。

ではそのように、お願いいたします。

② 都市計画道路 大阪和泉南線（南陵町交差点）【再評価】

(柳原委員)

走行速度がかなり上がっていますが、整備区間は道路の途中でなく交差点なので、本当にここまで走行速度が上がるのでしょうか。実状と計算の値がかなり違ってくるのではないのでしょうか。

(道路計画課 柿本課長)

当該箇所について、交通量推計の結果から当該区間を通過する時間を求め、それによって速度を計算しております。そして、直線部分の断面交通量ではないので、左折や右折によって、速度の低減という部分を一定係数等で考慮して計算した結果です。

(柳原委員)

わかりました。

(田中委員)

南側の未整備区間は、見込みとしていつ頃できるのでしょうか。

(道路計画課 柿本課長)

堺市内において9事業10路線の事業を進めていますが、まずは単路整備ということで、本事業区間の整備を進めております。ご質問の南側の未整備区間については、今後事業の連続性を考慮した上で、整備を進めていくこととなります。現在のところは未定です。

(田中委員)

本事業の完成が大分遅れているので、南側の未整備区間もどんどん遅れていっているのではないのでしょうか。

(道路計画課 柿本課長)

道路は連続して整備を行う必要があるため、今後、南側未整備区間についても本事業区間に続いて見直し等を行い、事業認可を取得して進めていくこととなります。今のところは本事業区間の整備を集中的に進めることとなります。

(田中委員)

写真を見ると、新しそうな建物もあるので、本当に令和8年までにできるのかという疑問がありますが、交渉は大分進んでいるという理解でよろしいですか。

(道路計画課 柿本課長)

現地の状況は、現在用地交渉を行っているところで、面積ベースでは約3割です。他のところも測量等に入っているため、用地交渉をして、順次用地買収を進め、そして工事を今後行っていく計画です。

(上甫木会長)

標準断面図で、自転車通行帯を設置されています。これは北側の道路の標準断面、それから南側の標準断面にも実際あって、この事業区間にも作るという考えですか。

(道路計画課 柿本課長)

その通りです。北側の現在供用開始している道路の計画幅員と本事業区間の計画幅員は同じで、自転車レーンの整備をすることになると考えております。本市の自転車の基本計画に、自転車レーンが記載されているので、その形で進めていくこととなります。そして南側の未整備区間についても、同様に自転車レーンの設置を行い、連続性を持たせて、整備を進めるような計画になっております。

(上甫木会長)

1mの自転車レーンと2.5mの歩道は、従来は街路樹帯が1m、歩道が2.5mというように街路樹帯が自転車レーンに変わったのでしょうか。堺市の景観行政の中で、どういう判断でやられていますか。

(道路計画課 柿本課長)

今回の整備では、道路幅員が22mの中で右折レーンを設置しております。南側に進むと、右折レーンが無い状態なので、歩道や自転車レーンの幅に、少し余裕が出てきます。右折レーンが必要でない南側の区間に差し掛かると、自転車レーンも標準的な1.5mの幅員になります。そして現状では植栽帯は無いですが、基本的に第4種第1級の道路規格の中では、植栽帯が必要なので、計画上は2.5mの歩道の横に1mの植栽帯、1.5mの自転車レーンとなります。右折レーンの3mの幅が、両サイドの歩道に1mずつの植栽帯、残り1mの余裕は本来1.5mである自転車レーンの1mに0.5mずつ再配分されることとなります。今後供用を開始する段階で、交通管理者と協議を行い、実状に合わせて決めていくこととなります。

(上甫木会長)

右折レーンの無いところは、植樹帯も含めて景観的な処理をするということですね。

(道路計画課 柿本課長)

今回は単路整備で右折レーンがあり、余裕が無い幅の中でやりますが、標準断面的なところでは、標準的な幅員構成になります。

(深堀委員)

無電柱化して防災機能に資するという説明がありましたが、本事業は131mだけの短いもので、そこだけ無電柱化しても広域緊急交通路としての機能を確保すると言えるのでしょうか。また、本事業区間だけでなく、全体的に無電柱化する計画があるのでしょうか。

(道路計画課 柿本課長)

たしかに今回 131m という短い区間なので、そこだけ無電柱化してどうなるのかというところがありますが、電柱は 13m ぐらいあり、それが倒れると、9m の車道を完全に塞ぎ、非常に高圧な電気が通っているため簡単に近寄ったり、作業を行う事ができません。そういう意味では、無電柱化することにより、その部分だけでも安全に供用できることとなります。

また、堺市は昨年度に無電柱化推進計画を立てており、その中で本路線を、無電柱化を進めていく路線として位置付けております。また大阪府の中でも特に重要な重点重要路線にも認定されているので、しっかりと進めていかないといけないと考えております。

(深堀委員)

当該区間は交差点なので、特に無電柱化するメリットがあるのであれば、書いていただいた方がいいのではないのでしょうか。

(道路計画課 柿本課長)

そうですね。参考にさせていただきます。

(堀野委員)

どうやって便益を出されているか見えないところがあります。例えば時間の短縮についても、実際、北側及び南側も整備した上での話ということですか。

(道路計画課 柿本課長)

当該区間の速度アップによって、堺市全体での影響がどういうふうになるかという便益を全て出し、それを基に費用便益比を出しております。堺市内の中では 700 リンクぐらいの、一つ一つを計算していく項目があり、本事業区間を整備することによって、市内の他のところも含めてどのような影響があるかを計算して積み上げ、便益を出しております。

(堀野委員)

この交差点の場所だけを見据えた便益ではなく、他の箇所も含めた便益ということですね。それを知らない人にも誤解を与えないようなご説明をいただければ。

それから、令和 8 年度までの事業に無電柱化も含めているのですか。

(道路計画課 柿本課長)

そうですね。

(堀野委員)

それだとその区間外、例えば本事業区間の南側や北側の無電柱化はどのようなのですか。

(道路計画課 柿本課長)

また事業認可を取った上で、電線管理者との協議及びその設計があります。今回整備した路線との連続性を含めて設計等を行い、無電柱化を行います。

(堀野委員)

私が気になるのは無電柱化を含めて令和 8 年度に事業が完了するのでしょうかです。

(道路計画課 柿本課長)

今回の 131m の整備区間の中では、令和 8 年度までに無電柱化を含めて実施します。そして、今後、南側未整備区間を連続して実施していくことになれば、その区間の設計を行い、無電柱化を行います。

(堀野委員)

そんなにうまく切り分けられると思えないですが、例えば、今回の事業は 131m だが、実際は無電柱化の工事は極端に言えば前後の何 km も含めた上で実施するのではないですか。

(道路計画課 柿本課長)

もちろん連続性があるので、無電柱化の工法が突然変わるようなことはありません。

(堀野委員)

なぜ自転車レーンを車道側で設定したか理由を知りたいのです。むしろ危ないのではないですか。深井駅周辺の泉北 1 号線の例では、あたかも歩道の一部のように、自転車道を作っています。そんなふうにした方が安全ではないですか。こういう設計をする理由があるのですか。

(道路計画課 柿本課長)

泉北 1 号線では、歩道幅がかなり広幅員のため歩道内に自転車道の設置ができております。歩

行者と自転車がきちんと分離でき、歩道幅に余裕がある場合に実現できます。

(堀野委員)

例えば、歩道が3mぐらいいでも、車道寄りの80cm~1mくらいに色を塗って、自転車通行可にしている例も結構あります。そういう例がある中で、今回車道に設置することを良しとする理由がもしあれば教えてください。歩道内に設置する方が安全だと思います。

(道路計画課 高科主幹)

法的には、自転車は車道を走行することが原則となっております。

(堀野委員)

自転車が歩道内を通行する場合、自転車通行可の標識を設置するだけでよいですが。

(道路計画課 高科主幹)

十分な幅員があれば泉北1号線のような自転車通行帯を整備しますが、今回は幅員が22mしかないところですので、この幅員の中では車道側に通行帯として整備するというのが現実的かと考えております。

(上甫木会長)

自転車道は、堺市の看板事業かと思えます。

(加勢道路部長)

少し補足します。自転車環境整備(サイクルシティの推進)につきまして、自転車のまち堺ですので一生懸命取り組んでおりますが、やはりもともと道路の幅員がぎりぎりだったところに、植栽帯が入り、無電柱化のためのケーブルボックスが入り、さらに自転車通行帯の整備を進めていかないと、となると、苦しいところがあります。自転車道として完全に構造的に分離しているところも一部あり、やはりそれがベストですが、できるところがなかなかなく、自転車は基本車道を通行するという原則もあるので、車道の中で作っております。仰るように歩道内を自転車通行可にすることがよいのですが、自転車のネットワークを繋いでいくのも大事な仕事ですので、何とか進めているというのが現状です。

(上甫木会長)

先ほどの街路樹がないというのも、基本的にはスペースの問題ですよ。

(加勢道路部長)

はい。

(堀野委員)

歩行者の観点から見たら、むしろ車道側を走ってもらった方が安心ですよ。自分がどの立場で語るかによりますね。何か明確に理由やポリシーがあって、こうしているのです、というところが知りたかった。苦労されているのがよく分かりました。

(上甫木会長)

各委員からいろいろ意見ありましたが、特に便益の出し方で前提条件をもう少しわかりやすく書いていただく方がよいです。それから委員からご指摘があったように、交差点付近なので、無電柱化を行うことで単一の車道だけでなく、他の交差する道路への影響があれば、そのあたりをもう少し配慮していただければどうかと思います。

ということで事業継続ということでもよろしいでしょうか。

③ 社会資本整備総合交付金事業 堺東駅周辺地域の活性化【事後評価】

(田中委員)

20ページの歩行者通行量の測定位置ですが、青丸の位置を平成24年度と平成27年度以降で変更した理由を教えてください。

(都心活性化担当 本行主査)

青丸の地上部分は、再開発ビルの北側の地上部分ですが、再開発事業の解体工事が予定されており、仮囲い等で物理的に歩きにくくなることや、再開発ビルに目的地として訪れる人がいなくなって、通行量が減少することが明らかだったため、平成27年度からは商店街側に変更いたし

ました。

(田中委員)

グラフのほうで令和2年度以前が一部ないのは、コロナの影響で測定できなかったからですか。

(都心活性化担当 本行主査)

再開発事業の工事期間が長く、通行量が減少していることが明らかなことや、委員ご推察の通りコロナ禍で測定できなかったことが理由です。

(上甫木会長)

この案件は、以前に審議した事業もあるため、今回初めて対象となっている事業をもう一度簡単に説明していただけますか。

(都心活性化担当 本行主査)

平成29年度の第3回委員会で審議していただいたのが、基幹事業5番の都市再生整備計画事業で市民交流広場を整備した事業です。

(上甫木会長)

その事業は意見具申が終わっていますよね。

(都心活性化担当 本行主査)

はい。平成29年度の委員会では、歩行者通行量について、再開発事業等が完了した後の令和3年度にフォローアップを行うことをご意見いただいていた。今回は整備計画全体での事後評価となっており、基幹事業1番と2番の再開発事業とデッキ等の整備、3番の博愛ビルと市民会館の建て替え、4番の優良建築物等整備事業が、初めて審議いただく事業です。

(上甫木会長)

基幹事業1番と2番の事業が令和2年度に完了して、整備計画全体が完了したので、全体の事後評価を行うということですね。

(都心活性化担当 本行主査)

その通りです。

(上甫木会長)

次期計画等へ継続されるのでしょうか。

(都心活性化担当 本行主査)

今回で計画としては全て終了いたします。

(田中委員)

15ページの基幹事業4番の優良建築物等整備事業について、制度活用に至らなかった理由が記載されていますが、一番の理由を教えてください。

(都心活性化担当 本行主査)

事業者からヒアリングした内容としては、補助金額の上限5千万円に対して、都市福利施設の整備や管理運営が必要なこと、事業者としては住宅を早く建設して販売したいが、補助金の申請から交付決定まで期間を要すること、資料に記載しているようにこの2点がやはり課題となって、問い合わせや相談はありましたが、制度を活用するまでには至らなかったということでした。

(田中委員)

こういう制度を考えるときには、制度設計について協議しなければならないと思うので、今後は検討していただきたい。

(柳原委員)

歩行者デッキの通行量が令和3年度に急増していますが、今まで市役所まで繋がっていなかったデッキが繋がったことが理由で、周辺通行量の総数は増えていないのではないかと感じるのですがいかがですか。

(都心活性化担当 本行主査)

来訪者の増加だけではなく、再開発ビルに住宅が333戸供給された影響や、委員ご指摘の通り、駅から市役所への経路が変わったことの影響もあると思います。

(柳原委員)

もう少し調査地点を増やしていたほうが、住宅供給や経路変更だけでなく、来訪者が増加したことを正確に評価できたのではないかと思います。

(上甫木会長)

やはり調査地点がもう少し多いほうが良かったと感じるのと、市民会館や市民交流広場などのイベント開催時の歩行者動線などは、もう少し丁寧に調査されるとよいのではないのでしょうか。地上レベルの人の動きとデッキ上の人の動きをみれば、安全で快適な歩行者通行が確保されていることの重要な評価ポイントにもなりますので、今後、マネジメントされるうえでは、データとして捉えられたほうがよいと思います。

(堀野委員)

事後評価の趣旨がよく分らないです。先ほどまで2件は、再評価ということで、中止か見直しか、継続するのかを審議すればよかった。これはどう評価すればよいのか。事後評価という以上、事業効果があったかどうかを判断するのだと思うのですが、定量的な評価指標を設けているのは素晴らしいことですが、1回分だけのデータをみて目標を達成しているというのは、時期尚早ではないかと感じます。

(都心活性化担当 本行主査)

国の社会資本整備総合交付金事業の要綱に、事業終了後に事後評価を提出してホームページ等で公表するよう規定されていますので、今年度、事後評価を行っています。委員ご指摘の通り、事業効果の発現に期間を要する事業につきましては、国と協議して、事後評価の時期を遅らせることも可能だとは思いますが、今回、事業が全て完了して、目標値を達成したタイミングで事後評価を行いたいと考えています。

(堀野委員)

国が提出を求めていることは承知していますが、定量的なデータは、いつの値であろうと素の値を示せばよいだけなので、例えば3年分くらいデータをとったうえで、何らかの専門家に評価を依頼するというのが望ましい方法ではないのでしょうか。今の内容では、基幹事業3番などは、評価軸が不足していると感じます。1番や2番の事業は今の評価で良いですが、4番の活用されなかった事業や、3番の事業をどう評価するのか。例えばですが、だからこそこれらの事業評価を我々に委ねるといっているのであればまだ分かります。少なくとも、たった1回の定量データを示して、目標を達成したと言われても、偶々かもしれないですね、と言わざるを得ないです。

(上甫木会長)

私も同じように感じていたのですが、基幹事業3番の市民会館については、コロナの影響で殆ど活用できていないか、活用していてもかなり観客が少ない状況だと思います。堀野委員ご指摘の通り、定量的指標に客観性を持たせるためには、やはり歩行者通行量の調査地点や回数を増やす必要があるのではないのでしょうか。事後評価の時期を変えられないのであれば意見として留めますが、堺市が実施した事業として、しっかりと効果をみられたほうがよいと思いますがいかがでしょうか。

(都心活性化担当 上田参事)

歩行者通行量については、事後評価で今後の調査を反映するところまでは考えておりませんが、コロナの影響もありますので、少なくとも来年度、調査する予定としております。継続的に調査を実施して、引き続き事業効果の発現状況を確認していきたいと思います。

(堀野委員)

昨年や今年は、通常ではない状況下です。見方によっては、この状況下でこれだけ通行量が増えているのはけしからん、と逆の意見があるかもしれません。一方で、この状況でも、単年度とはいえ、これだけの通行量があるという見方もあるかもしれません。いずれにしても、急ぐ必要はないのではないかと思います。

(田中委員)

先ほど発言した基幹事業4番について、A3横長資料の事後評価一覧表で全く触れていないのですが、事業が行われなかったことで効果の発現はなかったということなのかもしれませんが、制度が活用されなかったということは、やはり何か問題があったということ、どこかに記載していただきたい。

(上甫木会長)

制度設計に問題があったからではないかということですので、そのあたりは、次に同様の事業

を行うときの課題として、この事後評価のなかで記載しておく必要があると思いますがいかがでしょうか。

(都心活性化担当 本行主査)

資料へ記載いたします。

(上甫木会長)

他に意見が無いようでしたら、審議に入ります。色々な意見がありましたが、大きくは2点あったかと思います。

1つは、コロナ禍という社会的状況下の問題もありますので、歩行者通行量については、今後も継続的に調査を実施していただいて、ある時点で事業効果を確認していただくこと。

それから、制度が活用されなかった基幹事業4については、今後の参考として、制度設計にどのような課題があったのか、少し書きづらいかもしれませんが、そこは真摯に結果を受けて止めて、一定の評価を行っておく必要があると思いますので、今回の事後評価の段階でやっていただくこと。

ということで、それらを付帯意見として、事後評価できると結論付けたいと思います。

(7) 総括と意見具申

「南海本線（堺市）連続立体交差事業」、「都市計画道路 大阪和泉泉南線（南陵町交差点）」ともに事業継続の判断をし、「社会資本整備総合交付金事業 堺東駅周辺地域の活性化」については、今後の事後評価の実施及び改善措置は不要と判断し、次の意見を付す。なお、本委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。

社会資本整備総合交付金事業 堺東駅周辺地域の活性化【事後評価】

- ・歩行者通行量については、コロナの影響を踏まえて、再度調査を実施し、事業効果の発現状況を確認することを、評価一覧表へ記載していただきたい。
- ・基幹事業4 堺市中心市街地地区優良建築物等整備事業については、制度設計上どのような課題があったのか、評価一覧表へ記載していただきたい。

(8) 閉会