

No. 13

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(令和3年度 第5回)

一括審議案件に対する意見等について

【事業名】 一般国道1号淀川左岸線延伸部

委員からの質問	質問について 回答
開通は大阪万博に間に合うのか。	大阪万博には間に合わないが、万博後の統合型リゾート施設等へのアクセス向上などが期待される。
昨今の東京での大深度地下トンネルの陥没事故を踏まえて、事業費や事業期間への影響はあるのか。	淀川左岸線延伸部においても、今後、淀川左岸線延伸部技術検討委員会において議論が必要と考えている。
淀川左岸線Ⅱ期の事業は国で実施しているのか。	大阪市と阪神高速が事業を実施している。
社会情勢等の変化がないと記載しているが、万博開催やネットショッピングによる物流の変化などは、記載しないのか。	人口や自動車保有台数など事業の必要性に直接影響するようなものを社会情勢等の変化として記載している。物流の変化については、道路整備後に期待される効果として記載している。
用地取得はどのようになっているか。	門真JCT付近において今後用地取得を行う予定。その他の区間については大深度地下や公共用地を使用し、用地取得は行わない予定。
整備効果の交通転換とはどういう意味か。	淀川左岸線延伸部の開通により、大阪都市再生環状道路が完成することで、これまで都心部を通過していた交通が環状道路へと転換するという意味である。

【事業名】 国営明石海峡公園

委員からの質問	質問について 回答
公園基本計画で定められている目標来園者数をB/Cの算出に使用しているのか。	B/Cの算出は、実際の来園者数を踏まえた想定来園者数により算出している。
公園の満足度増加分は、ある程度決まっている数字に来園者数をかけるなどしているのか。	マニュアルに記載されている計算式で算出する形をとっており、施設を整備することで公園の魅力値が上がり、便益に反映される。
施設を多数整備すれば、公園の満足度が上がるということか。	公園の魅力値は上がるがコストも上がるため、コストに見合う魅力ある施設を整備しなければ、B/Cは上がらないことになる。
海岸護岸の復旧で3年延伸ということだが、予算が潤沢であれば、期間を延伸する必要はなかったのか。	海岸部での施工となるため、地元漁業に配慮して施工期間を限定する必要があることから、期間延伸を要するものである。
淡路地区と神戸地区で場所が離れた1公園ということであるが、全国的にも同じような公園はあるのか。	全国的にもいくつか事例はある。
2地区の連携はされているのか。	互いの地区で、他地区のパンフレット配布などによる利用促進を実施している。
海岸ゾーンの一部をR4に開園ということだが、護岸復旧によって一部だけの開園となったのか。	一定整備できた部分から部分的に開園することはよくあることである。またR4に部分開園する場所は海岸護岸の崩落の影響がない場所で、元々開園を予定していた箇所である。
事業費の進捗率90%に対し、神戸地区は80%が未供用だが、大きな費用がかからない整備ということか。	既に用地は大部分を取得済み。未供用区域の多くは緑地であり、残事業費で整備完了を目指すことは可能と考えている。
Park-PFIの実施は淡路地区のみか。	神戸地区でもPark-PFIを含む官民連携事業の導入検討に着手したところ。
地域にとって必要な活動に貢献していること、防災上にも役割を果たすということ、非常に重要な事業であると思う。民間活力の導入など新しい取り組みをして続けていただければと思う。（ご意見）	
淡路地区の用地取得率が55.6%だが、調整が難航しているのか。	展望ゾーンの用地が未取得だが、調整が難航しているものではない。現在は海岸ゾーンの整備を順次進めており、展望ゾーンの整備前に用地取得を行う計画。
淡路地区にも棚田や自然保全のゾーンを設けられないか。	神戸地区は里地里山や棚田跡地を公園事業で保全・再生している。淡路地区はかつて山だったが大規模開発のための土取場となった。公園事業で土取場跡地を自然再生し、観光拠点として整備してきた。展望ゾーンは現在も緑地であり、自然環境を保全・活用する計画。
事業期間3年延伸ということだが、全面開園はいつなのか。	事業期間を令和7年度末から令和10年度末に延伸し、令和11年度の全面供用を目指している。
計画面積に対して供用面積が少ないが、事業期間内で開園できるのか。	神戸地区、淡路地区ともに未供用区域の多くが緑地であり、自然環境を保全・活用する計画のため、現行の事業期間で全面開園を目指すことができると考えている。
海岸護岸の崩落で公園に被害は生じていないか。	未供用区域であり公園施設に被害はない。海岸ゾーンの今後の供用に向けて事前に安全対策を行うもの。
Park-PFI制度を活用出来るのは、国の事業（国営公園）だけか。自治体が整備する都市公園も対象か。	自治体では既に制度活用されており、国の事業に関しては、本件が、全国で初めて計画の認定を行ったもの。
国では実施しづらいことを民間が実施している、民間活力の導入による効果が大い、ということをもっと資料に反映してはどうか。	下記のとおり資料に反映する。 P4 Park-PFI制度の「期待される効果」の記載を充実。 P15 説明文に「民間の資力と創意工夫により」を明記し、施設内容を具体的に記載。

【事業名】 国営飛鳥・平城宮跡歴史公園

委員からの質問	質問について 回答
B/Cの直接利用価値において、来園者数をどこまで見込んでいるか。	将来の来園者数については、実際の来園者数を踏まえつつ、基本計画策定時に見込んだ利用者数で計算している。
コスト縮減について、復原事業という性質上、安いだけで良いのかという点が気になる。元々何があったのか、子どもたちなどに伝えていくことの重要性があると思うが。	学識経験者で構成される委員会にて議論いただき、強度や見た目に影響がない部分など許容される範囲で進めている。
こういった歴史文化を活かした大事な事業については、定量的な事業評価に留まらず、定性的なことも述べれば良いと思う。（ご意見）	
残る事業費のほとんどは平城宮跡区域で執行予定か。	その通り。飛鳥区域では老朽化対策等を実施するが、ほとんどは平城宮跡区域で事業を実施。
年間利用者数はどのようにカウントしているのか。	飛鳥区域では、石舞台古墳のように人数をカウントしている施設の来訪者数から区域全体の利用者数を推定している。推定にあたっては利用実態調査を実施し推定式を作り、これにより算出している。平城宮跡区域についても、平城宮いざない館で入館者数をカウントし、このカウントを元に推定式で算出している。
トイレの維持管理が大変かと思うが、観光地のイメージに影響を与えるように思うので、整備だけでなく維持管理に力を注いで欲しい。（ご意見）	
間接利用価値として防災などあるが、歴史文化の保存活用を目的とした公園でも考慮するものなのか。	当公園は地元で防災上の位置づけもされている。防災時には避難場所として使用可能であり、公園としての防災機能を有している。
平城宮跡区域については、コストも大事だが文化という観点も重要なので、引き続き進めていただければ。（ご意見）	
飛鳥区域における機能向上とは。	老朽化している施設の修繕やバリアフリー化を中心に整備を進めていきたい。
飛鳥区域で、古墳部分の管理に関して懸案はあるか。	史跡となっている古墳部分は文化庁等が担当。文化財部局が管理しているが、懸案は聞いていない。なお、国交省では史跡周辺について整備・管理している。
全面開園はいつなのか。	令和22年度を目標としている。 平城宮跡区域内の復原整備により長い期間がかかる。
飛鳥区域については、これから世界遺産登録の動きがあり、連携を進めていくということか。	史跡については文化庁が、史跡周辺の公園を国交省が管理している。今までも連携しているが、世界遺産登録に向けた動きにあわせ、継続して連携していく。
平城宮跡区域を近鉄線が横断しているが、移設されるのか。	昨年度末、奈良県等が近鉄奈良線移設事業等を記載した踏切道改良計画を策定したところ。
現在復原している建物の耐用年数はどれくらいか。	相当期間は使用できるものと想定して整備している。
（先日キトラ古墳を訪れたのだが）キトラ古墳周辺地区の整備で配慮が必要な点は。	古墳や壁画などの文化財は文化庁等が担当、古墳周辺を国交省が公園として整備・管理していることもあり、文化庁はじめ関係機関との調整が欠かせない点が挙げられる。今後も、連携して対応していきたい。
平城宮跡区域に近鉄線の移設はどのように影響するのか。近鉄線は完成時に無いものとして公園は計画されているということか。	公園概成時に近鉄線が入っていない想定で公園基本計画を策定している。なお、奈良県等が近鉄奈良線移設事業等を記載した踏切道改良計画を策定し、移設事業を行う予定。
平城宮跡区域での建物復原について、かつての天皇のすまいのような場所であれば、確かな質のもので復原しないといけないのではないのか。	建物復原については、厳正復原という方針のもと、伝統工法なども用いてなるべく当時に近い形での復原を行っている。