令和6年度 第7回大阪府建設事業評価審議会都市整備部会議事概要

日時 令和7年1月27日(月) 10:00～11:45

場所 ウェブ会議により実施

出席委員 内田部会長・荒木委員・兒山委員・高橋委員・中儀委員・横山委員(6名)

- 議題 (1) 審議対象事業について
(2) 府民意見等の募集結果について
(3) 意見具申(案)について
(4) R6年度 委員意見に対する府の対応方針(報告)
(5) その他

【議事概要】(◆部会長、事務局等の説明等、○委員の発言、⇒部局等の応答)

◆ [部会長]

まず、再々評価案件、国道170号・高槻東道路道路改良事業1件の追加説明をしていただき、府民意見等の募集結果の報告を受けたのち、意見具申(案)の説明を受け、審議したい。

(1) 審議対象事業について

道路事業

◆ [都市整備部 道路室 道路整備課]

資料1「追加説明資料(国道170号・高槻東道路道路改良事業)」に基づいて説明。

○各委員

説明に対して、特に疑問なし

◆ [部会長]

各委員より質問等ないため、本案件の対応方針を仮の結論であるが、事業継続としてまとめる。

(2) 府民意見等の募集結果について

◆ [事務局、都市整備部 道路室 道路整備課]

資料2-1、2-2、2-3に基づいて説明。

◆ [部会長]

国道 170 号高槻東道路道路改良事業については、府民、地元の方がどのようなご意見をされるかを見てから結論をとっていたが、結果的には意見がなかった。

一方、都市計画道路茨木寝屋川線街路事業について、意見があり、慎重な判断が必要となる。他の 5 件については、意見がなく、結論はそのままとする。

意見に対する府の見解について、各委員より意見を伺いたい。

○兒山委員

反対の意見が 1 件あり、大事な意見だが、1 件だったということも重要であるとする。内容についても、既に都市計画変更審議会で審議済みであり、建設事業評価審議会での議論は必要ないと思う。ただし、地元は府に対する懸念をお持ちなので、今後の事業実施において、配慮は当然必要と思うが、今までの議論を修正すべきまでとはいかないと考える。

○高橋委員

結論としては、従前の議論のままで良いと思う。1 件の反対する意見があったということは、複数の方が思われている可能性も十分考えられるので、府の見解のとおり、必要な説明、相手に理解していただける説明をこれまで以上に行っていただければと思う。

○中儀委員

いままでも回答内容のとおり対応されてきており、回答内容は十分だと思うが、意見を提出された方は不十分と感じられているので、府の見解とおりに対応されていくのが引き続き重要と考える。

○横山委員

今までのプロセスを記載することは大事だが、何度も説明しているということを付記するときに、気遣いが必要になるのではと感じた。

○荒木委員

側道の設置について、歩行者や自転車で交通する人の利益がどうなるのか、少し疑問を持っていた。今回の意見を見て、改めて側道を設けて高槻茨木線と接続をすることの必要性について、十分に審議がされていなかったのではと疑問を感じた。

この意見は、高槻茨木線と接続するために巨大な側道を設けるということで結果的に歩行者や自転車で交通に非常に大きな不利益を与えるものとなるので、原案の側道を設けて接続する道路構造と、高槻茨木線と接続をしない設計の比較検討が必要ではないかと述べているのではと感じた。

これまでの審議の中では幹線道路同士の交差をするところだから、高槻茨木線との接続を確保するために巨大な側道を設けるために都市計画変更をせざるを得なかったとい

う前提で議論がなされてきたが、この意見は、高槻茨木線との接続を確保することによって巨大な不利益を強いる、あるいは用地買収の範囲が大きくなるということが、本当に事業効果があるのか、ということを探ねていると思う。

府の見解では、側道による接続が茨木市駅周辺における交通分散や緊急車両等の迅速な活動に寄与するなどの観点から必要であると記載されているが、具体的にこれほど大きな側道を設けて、広範囲で用地買収をすること、あるいは歩行者や自転車での交通に不利益を強いてまで必要なかを回答していないように思う。

阪急下のアンダーパスには歩道が設けられないので、歩行者の移動はかなり不便をかけることになる。200m程度は遠回りする必要がある、自動車の200mで遠回りするのは全く違うわけで、この意見は、自動車については道路構造令の観点からアンダーパスを作るのは仕方がないが、歩行者や自転車については、従来の都市計画通りの歩道等を設けてスムーズに高槻茨木線まで行けるようにしないのかを聞いていると思う。

また、アンダーパスに自転車道を設けるとのことだが、左は側道に、右は車道に挟まれた形であり、このような構造は他にあるのか、このような構造で大丈夫なのか疑問に思う。現実的に機能するのか教えてほしい。

○兒山委員

歩行者と自転車の通行について、説明をもう少し付け加えた方がいいと改めて思った。歩行者や自転車に大きな不利益を与えることに関して、比較をすることは大事だと思うが、本審議会での議論対象とするのが良いのか、都市計画審議会でのマターだと思うが、重要な問題提起をされたと思うので、少し考える時間をいただきたい。

◆ [部会長]

課題認識を共有するため、事務局に2点情報を共有していただきたい。

一つが、新しい計画で、アンダーパス構造で接続するための側道を設けた際に、歩行者がどこを横断することになるかなどの図面を示していただきたい。

もう一つが、意見書の中で、以前、都市計画審議会で意見を出したが、正確に伝わっていなかったとの指摘があり、都市計画審議会への意見書を示していただきたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

連結側道が設置されている部分は、基本的に横断できない。横断する方法としては、事業着手後、関係機関等と横断歩道の設置について協議することや立体横断施設を設置するなどいろいろな選択肢がある中、今後協議していくことになる。

◆ [部会長]

図面にスケールがないので確認するが、側道部があり横断できない区間はどのくらいか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

約200mとなる。

◆ [部会長]

2点目の都市計画審議会での意見書はいかがか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

意見書の要旨をまとめたものとなるが、1点目が、説明会に対する意見、説明会が突然開かれた、変更しなければいけない理由が全く説明されていなかったという意見であった。2点目は地下構造および自転車道についてあり、こちらが今回の意見に近いが、地下道にすることは住民にとって騒音、振動、犯罪、交通事故、上下水道、ガス工事分断など将来にわたって最悪の生活環境に陥らせてしまい、地下道にすると接続のために新たな側道を作ったりUターンの場所を取ったり自転車道を作ったり余分なことは認められない、自転車道については周囲の道路と同じく矢羽根にするべきであるといった意見である。

◆ [部会長]

問題は、今回届いた意見の中に、「意見が正確に伝わっていない」とあること。出てきた意見を原文で使えないので、趣旨を酌んで事務局で資料を作成されるが、そこで行き違いがあったのではと感じた。

都市計画審議会の議論を紹介させていただくと、自転車道の件は、今後の道路整備の在り方なので特に議論はなかったが、横断の不便さについては、複数の委員が気にされており、約200mが横断不可能となることを確認し、好ましくはないが道路の役割からするとやむを得ない、いわゆる受忍の範囲ということで都市計画変更が成されたという経緯である。

○荒木委員

道路を作る側からすると、府道高槻茨木線との接続確保がある意味当然と思われていた節があるのでは。私自身も今回の意見が届くまではある程度は仕方がないと思っていたが、この意見を読む限り、仮に道路を作るとして接続しないとした場合の道路設計となるのかを問われていると思う。今まで接続ありきのため、比較検討がなされず、接続する方が多い場合が多いと思うが、本当にその地域の道路状況の中で、将来の道路利用も含めて、側道で接続せずとも交通量をさばけるのか、あるいは地域全体の道路計画を見直すことで通過交通だけにとどめることができたのかなど、そこに議論の余地があったのではと感じる。

図面を見て改めて思うが、自転車道をアンダーパスに設けるのは、左は側道に、右は車道に挟まれ危ないと思う。歩道や自転車道は元々の計画通り平面に設置し、高槻茨木線と平面交差できるようにしたら良かったのではと思う。歩行者の通行について、付近の既存道路を利用するとあるが、歩行者目線でいうと、3、4分の遠回りとなる。都市計画審議会の意見の中で、アンダーパスの歩道を歩かすわけにはいかないとあり、もっともだと思うが、アンダーパスに歩道を設けないのは、今回の意見を受けて疑問に思うところ。

○兒山委員

高槻茨木線への接続ありきではない比較検討というのは、道路ネットワーク全体を考えるとあまり有力な代替案ではないと感じる。

歩行者の通行については、大きな迂回ではないと説明をいただいていたと認識している。約 200m の横断不可の区間については、歩行者へ不便を強いるというのは確かであるので反対の意見もあると思うが、やむを得ない範囲ではないかと考える。

○高橋委員

なかなかどちらが良いかを判断するのは難しい。最終の道路設計を説明をいただいて、都市計画変更した理由を説明いただいたが、やはり府民へできるだけ情報提供して説明する場をもっと設けておけばよかったのではと思う。

○中磯委員

側道で接続しない場合の代替案については、比較検討しているのか。

◆ [部会長]

幹線道路同士を接続することを前提にしていたので、代替案の比較検討はできていなかったのが事実である。

○中磯委員

比較検討をしてこなかったのはなぜなのか。

◆ [部会長]

道路網計画における暗黙の前提に従っていたということ。事業評価の在り方として、この範囲までの検討で終わっていたことがおかしいのではないのかというのが荒木委員の問題提起の趣旨という風に受け止めている。

○中磯委員

今回、府民意見があったので考えることとなったが、意見書の提出者はずっと意見を言ってくれたと記載されているが、受ける側としては、前から聞いている内容ではなくいきなりだから考えることができなかった、もうちょっと前に話をしていたら間に合ったということなのか。

◆ [部会長]

都市計画審議会で提示された資料は、要約されたものとなっていたので、事業評価での意見書への荒木委員のご解釈とはかなり隔たりがあり議論にならなかった。代替案比較において側道による接続の必要性について、検証されていないという指摘があり今回時間をとっているという経緯である。

○中磯委員

今回の意見を今後に活かしていくということなのか、または今回の工事内容を変更することも可能性があるのか。

◆ [部会長]

その点も含めて本日決めるべき対象となると思う。

○横山委員

行政は、税金を使う公共工事に、必要最低限の費用で行うことに努めている。調査や比較検討は、費用がかかることもあり、プロセスにおいて、行政の持っている経験値などを基に、できるだけ省略して進めてきたと思う。しかし、今回の市民府民のご意見について、説明する必要があり、改めてこの内容を審議する必要があると考えている。

◆ [部会長]

委員の意見をうかがって、もう一回代替案比較を行うというのが一つの提案としてあったと思う。

もう一つの方向性としては、これまで従来通りの検討をしてきており、特に問題ないとも個人的には思うので、実際に事業を進めるあたっては、細かいところの変更は今後、出て来るので、好ましくはないがやむを得ないところもあり、また、よりよくするために積極的に変える場合もあると思う。その中で、適切な意見交換の場、適切な資料に基づいた意見聴取を引き続きやっていくことについて、形式的なことではなくて実質的にやってくださいねというような付帯意見をつけることで釘を打っておくというようなことが必要かなと考えている。

一点疑問が残っている。意見書の中で、「半地下には車道のみとすること。十字路も十分機能する。」とあるが、これは高槻茨木線も路面を下げて接続されることをイメージされているのか。あるいは高槻茨木線とは立体交差という形で、車は直接出入りできないということを考えられているのか。意見を出されている方はどういうことを考えられているのか。推察にしか過ぎないことではあるが。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

我々としては、これまでのやりとりや、意見を読む限り、高槻茨木線も路面を下げて接続されることをイメージされていると解釈していた。事前のやり取りの中で荒木委員からご指摘を受ける前までは、接続の必要性には言及するつもりがなかったが、ご意見をいただき接続しない解釈もあるかもしれないとも思い、説明を追加した次第である。

◆ [部会長]

高槻茨木線も路面を下げて接続するとなると現在の案よりは建設コストが安くなるのではと考えられるが、その構造に対する検討はしているのか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

その点については前回の審議会でも説明したとおり、鉄道と交差することになるので、離隔を確保するため少し下げるだけでは構造的に成り立たず、大きく掘り下げる必要がある。高槻茨木線との交差部は安威川に近く、安威川に架かる千歳橋について、橋の高さを下げることは不可能であるため、高槻茨木線と茨木寝屋川線の交差部を下げると縦断勾配が非常にきつくなり、技術的に困難であると検討してきたというのが経緯。

◆ [部会長]

説明は理解した。確かに、過去に確認した記憶がある。

今後の方向性の案として、1つ目が、今年度中にもう1回、代替案比較検討をしていたき審議し、部会として判断すること。

2つ目が、意見書の文言を引用して、付帯意見をつけること。つける意見として、今後の事前評価を行うためのスタンスについて、苦言を呈する。

3つ目が単純に事業を進めるにあたって、留意していただくだけでとどめるのか。方向性については、本日結論付けたいので各委員の意見を伺いたい。

○荒木委員

幹線道路同士の接続の必要性については、それなりに理解するが、定性的なものであって、本当にこの地域において必要性があるのかが分からない。この地域に行ったこともないので分からないが、本当に必要なんだったら、コストをかけてでもやる価値があるっていうなら、もうそれは仕方ないが、私の中ではすっきりしない。事務局の方で、コストに見合うものなのかどうか、もう少し示していただかないと、必要性が分からず議論しがたいと感じている。

○兒山委員

今までの理解では高槻茨木線との接続しないという選択肢を考える必要ないと思っていたが、今回、強い疑義が生じて代替案比較討するのが望ましいと感じている。付帯意見では、あくまで事後的にチェックをしただけに見えるので、代替案を比較検討する方が望ましいと考える。

○高橋委員

代替案比較をするのがやむを得ないと思う。

○中儀委員

府民意見を取り入れて、代替案が他にないのか、できる範囲で検討することが大事と思う。

○横山委員

今回の議論を通して、府民意見について、真摯に受け止め対応することが求められていると考える。今後も真摯に向き合えるような体制に繋がる付帯意見を付ける必要があるとも感じている。

◆ [部会長]

各委員の意見を踏まえて、再度、提案を申し上げる。

通常のプロセスで、今共有されている資料を見てということであれば、もうスルーする

というのが今までの流れだったと思う。まとめなければいけないというところもある。

しかし今回は、意見書解釈の正解が分からないので推測に過ぎないところではあるが、正確に意見が伝わっていないと思われているとの意見書の提出を受けて、委員から追加の代替案の比較検討が必要との意見が出された。その意見をうけて、委員の総意として、もう一度、代替案の比較検討を行い審議することよろしいか。

(各委員 異論なし)

事務局へ確認するが、年度内にもう一度開催することは可能か。また、年度をまたいでの開催が可能か。

⇒◆ [事務局]

日程自体は開催可能。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

委員の方々が考える比較検討、議論の目指すべきところによってはスケジュール感が異なってくる。

◆ [部会長]

茨木寝屋川線が高槻茨木線と接続しない形をとったときに、自動車の走行便益がどれだけ減るかを出していただければと考える。コストの方はおよそ推察ができるといえれば、それに対して、ベネフィットがあまり減らないのであればいいのではないかと、という考え方。接続しない場合にベネフィットが大きく減るようだったら接続は是であろうというような、おおよそのざっくりとした判断で十分だろうと思う。具体的な積算をしようと思えば大きなコストがかかるので、ここを詳細まで精査せずとも、配分計算で3便益、大きなのは時間短縮便益であるが、これが本当に高槻茨木線と接続するときとしないときの比較で差異があるのかというあたりを示していただくのであればそれほど時間はかからないと思うが、いかがか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

この場でどれほど期間を要するか明言はしづらいが、ひとまず極力省力化した形という方向性はお示しいただいたので、その内容で進めたい。

◆ [部会長]

算出に当たっての配分手法は均衡配分を用いていたか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

その通り。

◆ [部会長]

本当にこれを接続させるということが都市計画道路網として意義があるのかどうかというあたりを、少なくとも我々は納得できるように説明を求めたく考える。その説明の結

果として納得できないから止めるということも選択肢としては残した上で、次回、審議を行うことにしたいと思うが、ご賛同いただけるか。荒木委員いかがか。他の方はうなずいて確認をとれたが、問題提起いただいたこともあるのでご意見いただければと思う。

○荒木委員

具体的な調査に進んでいくとなると、手間暇のかかることであって本当に事務局の方々にはご迷惑おかけするところであるが、実際この道路を接続することの可否、接続することのメリットとデメリットがわからない。抽象的には幹線道路同士だから接続の必要性が高いと言葉では納得するが、具体的に本当にここである必要というところがわからない。その点について、今、内田部会長がおっしゃったように、それなりにお金をかけて検証しなければわからない、というのであれば、今回の意見が出たことを契機に本件については検証してもらいたいと感じている。もちろんそこまで追加費用をかける必要がないぐらい本当に必要性が高いとおっしゃるのであれば、今この場で事務局から説明いただいても結構だが、そうでないのであればどの程度の必要性があるのか、あるいは逆に通過させることのデメリットがどれだけあるのかをやはり今後述べていただきたい。

それから追加であるが、アンダーパス部に歩道を設けないということで、歩行者のルートは近くにあるというが、その阪急の駅の方面はまだ数十から200mの距離であるが、阪急の駅ではない方面については大きく迂回することになると考える。その点においてやはりなぜアンダーパス部に歩道を設けないのか。もちろん都市計画変更を考えたら増設する側道の部分とバッティングするということはあったと思うが仮に側道を設けないのならアンダーパスで設ければいいのにとというのがすごく疑問である。もちろんこれはもうアンダーパスにすればコストがかかる話かと思うが、追加で一言申し上げたい点である。

◆ [部会長]

後者の意見については、鉄道下の歩道を増設したアンダーパスについては突拍子もなく費用がかかるので、計算するまでもないというレベルかと思う。それに対して、幹線道路同士を繋ぐことについては10年前ぐらいの楽観的な予測だったころ、人口も増えていくし交通量も増えていくと見込んでいた時代であれば、計算するまでもなく接続は必要ということだったと思うが、もう今やかなり微妙になってきていると、私の感覚としては思っている。本当にこれが必要かというのを多様な観点から見直すべきタイミングに来ているということかと思う。費用便益分析をベースとしたような事業評価のいろんな指標の適否も議論されようとしている段階において、今回は確実に最低限の数量的な検討をしないと、毎度毎度スルーしてても、より悪い方向にしかいかないと考える。今回は、かなりコストアップになるということ、行政コストの増加に繋がるということは、私の不本意とするところでありながらも、それをやってもやっぱり今回は、再度改善すべきだろうと感じた次第。もう一度、審議会、部会を開催いただくことにしたい。

(3) 意見具申(案)について

◆ [事務局]

資料3に基づき、意見具申(案)を説明。

◆ [部会長]

6件の取りまとめとなっているが、1件、先ほどの事前評価案件がペンディングとなったので、6件を次の審議会ですとまとめるのか、切り離して5件ですとまとめるのか、事務局に確認したい。

⇒◆ [事務局]

切り分けて5件の取りまとめをお願いします。

◆ [部会長]

では、茨木寝屋川線を削除し、修正いただくことを前提に進める。

先ほどの意見募集の際に確認したが、国道170号高槻東道路道路改良事業について、付帯意見が必要となっていた。事務局から説明をお願いします。

◆ [事務局]

付帯意見(案)を事務局より作成しているので読み上げる。

審議対象事業のうち1件の事業について、特に今後の事業実施に留意すべき事項として意見を付した。

【⑥ 国道170号・高槻東道路道路改良事業】

〔審議結果と付帯意見〕

当該事業については、評価調書に記載されている評価の視点のうち、特に「事業の必要性等に関する視点(上位計画における位置づけや費用便益分析等)」、「事業の進捗の見込みの視点」について、関連事業であり密接に関わりのある枚方高槻線の補足説明もいただきながら審議を積み重ねた。

事業期間を延伸されるとのことではあるが、前回評価時の付帯意見をふまえて地域住民との対話を重ねながら、合意形成に向けた取組が進められていること、事業の効果も見込まれることから、対応方針(原案)どおり「事業継続」とすることに異論はない。

ただし、今後も関連事業を含む事業内容について、地域住民に対する丁寧な説明などコミュニケーションを十分に図ることを前提として、事業効果の早期発現のため着実に事業を進めることを求める。

◆ [部会長]

⑥ではなく、⑤に修正となるが、各委員の意見を伺う。

○各委員

特に意見なし

◆ [部会長]

5件のまとめとなるが、委員より異論がないため、事務局提案どおりにまとめることとする。次の審議会の開催については、どのような内容で、いつ頃になるか、基本的には年度内に開催のスケジュールとなるのか。

⇒◆ [事務局]

委員の皆様の年度内の予定を確認し、開催時期を判断したい。

(4) R6年度 委員意見に対する府の対応方針（報告）

◆ [事務局]

資料3に基づき、説明

◆ [部会長]

部のコストマネジメントの取組を本格的に開始していく、その結果をホームページで公表し府民に対して情報公開を行うという、ガバナンスを効かせる観点での透明性を確保する提案をいただいた。始めたばかりで、これから改善すべき点もあるかと思うが、次回以降の部会の際にご意見いただければと思う。

今回の段階で、ご意見があれば各委員より願います。

○横山委員

意見を整理して改善していくことは良いと考える。なお、丁寧に行くなどの表現があるが、具体的に何をするのが大事であり、丁寧だったら良いというわけではないことを申し添えておく。行政の執務についても、丁寧すぎるあまり、膨大な執務になる事も税金を使うことになる。的確に何をするのかということ一度検討された方が良いと思う。今回、我々の反省点でもあるが、自分の頭の中でわかって当たり前になっていることを審議会でも、市府民の方に向けても、専門家でなければわからないのではなく具体的に的確に伝えることが重要と認識した。

また、社会の変化に伴い、専門の世界の慣習をそのまま用いるだけでなく、大阪府としての考え方も、整理された方が良いと考える。過去の案件で、八尾空港に接続する道路の時に、B/Cが低く、今後事業を進める中で、B/Cの数字が下がり、そこだけを単純に切り取って判断される状況も今後は、起こり得る。緊急時における防災道路として重要な役割を果たす道路が作ることができないケースも出てくると考えるからである。

○兒山委員

府民への丁寧な情報提供という点の意味については、例えば迅速に、または適切なタイミングで行うなどを含めていただいた方がいいのではないかと思う。

コストマネジメントの取組で、おおむね年2回実施とあるが、具体的に何を実施するのかが分かりづらい。

⇒◆ [事務局]

コストマネジメント会議の実施と修正する。

○荒木委員

意見の中で、事業の優先度があったと思うが、説明の中で示していただくと審議をスムーズに行えると思う。行政側としても作成しにくいところがあるのはやむを得ないと思うが、それぞれのプロセスの中で、事業の優先度をどういう資料に基づいて判断したのかを審議会で述べていただき、府民に伝わるようにされるのが望ましい。

◆ [部会長]

すべての審議が終了したので、本日のまとめを事務局より願います。

◆ [事務局]

意見具申は、審議案件6件のうち1件を除いた5件でこの審議会でまとめる。最終の資料は部会長に確認していただき、公表の手続きを進めさせていただく。

次回の審議会は委員の予定を確認し、開催時期を検討する。

以上