

令和7年度 第1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9月22日(月)13時30分から15時30分まで  
場所 大阪府立労働センター(エル・おおさか)本館5階 研修室2  
出席委員 内田部会長・荒木委員・織田澤委員・中儀委員・中村委員・長町委員(6名)  
議題 (1) 審議対象事業について  
(2) 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]

本日の審議予定案件は4件。そのうち再評価として2件、事前評価が2件。  
1件ずつ、所管課から説明をお受けし、議論したい。

(1) 審議対象事業について

街路事業

◆ [都市整備部 道路室 道路整備課]

資料6-1「追加説明資料(都市計画道路八尾富田林線 街路事業)」  
に基づいて説明。

○荒木委員

質問が大きく2点。1つ目、進捗状況が資料7-1に記載されているが、用地の進捗については88%という数字が続いている。少なくとも令和2年から令和7年の間は一切用地取得が出来ていないという趣旨だと思うが、事業の早期完成が本当に可能なのか。

2つ目、資料6-1の15ページ目、差分図が示されている。これによると本件の事業区間は非常に利用されると予測されるが、この事業区間より北側、東側にある既存市道の郡戸古市線にも車が流れていくということでもあると思う。その車両交通量が増えることについては問題がないのか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

1つ目、用地買収や今後の進捗について回答する。これまで反対がありながらも、交渉は進めてきたところ。最近、地権者の代替わりもあって関係が好転していたり、契約に向けた具体的な話が進み始めたりもしている。説明の通り、用地買収が完了している区間の南側から工事着手していき、早期の効果発現というところを目指していきたい。

2つ目、差分図で示される本事業区間のさらに北側、1万2900台と記載がある区間についてのご指摘として回答する。混雑度で見ると1.0を切っていることを確認できており、今のところ問題はないという認識である。

○荒木委員

状況が変わってきたというご説明であったが、事業が始まったのが平成8年。30年弱かかっている。地権者からすれば、30年かけて黙らされている、圧力をかけられている。

そこまでしてやらねばならない事業だと言えるのかご説明いただきたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

八尾富田林線は、中部広域防災拠点へとつながる広域緊急交通路としての位置づけがあることや、南阪奈道路へアクセスが向上することでの防災機能の強化、あとは交通分散による渋滞緩和が目的。事業効果としては非常に高いと考えている。

これまで用地買収に時間はかかっているが、まず南阪奈道路へのアクセスということと整備できた区間から先行して供用開始したり、北側の区間でも用地買収が完了したところから整備、暫定供用したりしており、引き続き残る区間についても整備を進めたい。

◆ [部会長]

質問の趣旨を整理したい。再々評価ということと再評価の時点で審議会からも留意事項等付したうえで同意しているものかと思う。それらの留意事項を踏まえたような対応が今回なされているのか。

この道路の必要性に関しては、何ら変わっていないと考える。荒木委員のご質問の趣旨というのは、それだけ長い期間をかけても地権者が今まで納得されてないわけで、それが一体なぜなのかという点と理解している。だんだん外堀が埋まってきて、地権者がようやく代がわりをしたから、買収の可能性が高まってきたといった回答もあったが、状況が特段変わっていないのにも関わらず、今までできていなかったものが急にできるという根拠は一体何か問いたい、というご質問の趣旨であると、私としては受け取ったところ。

事業の進捗の停滞理由に、事業用地の取得が進まないとあるが、一番の要因としてそれが何で進まなかったか。もちろん地権者が反対してるからであろうが、なぜそんなに強硬に反対されているのか。最近では理解を得られるようになってきたということであるが、なぜ態度が変わったのか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

境界確定に納得いただけていなかったことが最大の理由ではある。この点がこれまで長い間、継続的に交渉しており、時間とともに状況が軟化してきているものと考えている。

○荒木委員

民間であれば、時間がかかることをコストとしてカウントして事業を行うかどうかを決めると思う。行政であっても、場合によっては収用をかけてまでやらなければならないものもあると理解している。

ただ時間をあまりにかけ過ぎることによって生ずる不利益や危険性もあるだろうし、また行政側が受けるものとしては、国民の利用という意味での公益発現というのも変わってくるわけであって、ここまで非常に時間がかかっていると、事前評価での見

込みはかなり杜撰だったんだろうなと感じる。

時間コストとしてカウントしようがないから、B/Cは変わらないかもしれないが、それよりも実質的にはかなり下がるのではないかという気がしている。

そういう意味では事業期間がどのくらいかかるのかを無視して評価するのはおかしいのではないかと個人的には感じる。もちろん、遡って平成7年の評価が良かったかどうかを論ずることはしても仕方ないことではある。

今後この700mが、令和13年までに実施できるのか、あるいはさらに延びるとしてその場合の不利益を考えているのか、回答いただきたい。

◆ [部会長]

いまのご質問については、所管課の方が答えかねる部分もあるかと思うので、少し質問を変えたい。

まず荒木委員がご指摘された、時間コストを考えていないというのは少し誤解があると感じる。既に投入した資源はあるので、時間的な効果については、割引率の妥当性はあるが、Cが早めにもう投入されて、Bが出てこないというようなことがあると一般的には事業期間を長くすればするほど、B/Cが悪くなる仕組みになっているが、今回事業の場合は少し事情が違って、両端の区間については供用しているという事情がある。

表示していただいているスライド(14ページ)があるが、比較が事業実施前と整備完了後だけである。ただ実はこの両端の区間、特に南の方において、南阪奈道路と繋ぐという極めて重要性を持つところについては、現に供用している。これは投下した資本Cに対してBがもうかなり発現しているという状態と言えるかと思う。

そうしたときに、残事業のB/Cを参考にして指標値を出されているが、その残事業における便益Bをどう算出されているかがまた問題になってくるかと思う。

事業実施前ではなくて、残事業であれば、現状の出来上がっている供用区間についてはあるものとして配分した結果と残りの整備が完了したときとを比較してみないと、残事業のBにはならないと考える。残事業のB/Cを算出する過程、どのような作業をされているか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

残事業のB/Cは、これまで供用しているところと整備中区間が整備された場合の差によって算出している。

◆ [部会長]

きちんとやっているということであれば、現状の供用をされているところの状況についても出していただくと仮定したときにそれとの比較で見たときにどうか、ということが荒木委員の冒頭の二つ目の質問の回答にもなってくるかと思う。

これがさらに残りの区間をやることによってどれだけ増えるか減るかというような比較をした方がわかりやすいような資料になるのではないかと思う。

## ○長町委員

当該事業エリアに近接する堺や藤井寺といった地域は古墳群の大事なエリアになっていると思う。既に事業決定されていることから、八尾空港周辺までの区間を繋ぐことを計画するにあたっては、その当時、古墳群のことも調査をされたうえでおそらく事業決定しているものであるとは推測する。

ただその当時から比べると時間が経っており、今回の説明でも特段言及がなかったのですが、景観面で懸念事項がある。当該道路について、仮に全区間が開通すれば、北側の幹線道路と南側の南阪奈道路などと繋がっているところが供用され利便性の面で価値は高まると思う。ただ途中が切れているので、現状は大きな幹線道路になっていないと思う。

私が懸念するのは、そういった大きな幹線道路になったときに、ロードサイドにたくさんのお店が立ち並ぶことで、遠景の景観、見通しの景観、例えば田んぼ越しに見える古墳といったものがどのように評価されるかという点。

交通量増加の資料だけ見ると、この路線が新たな羽曳野の大動脈になって、ロードサイドに非ユネスコ世界遺産的景観が出来上がってしまいそうな不安がある。具体的には六ツ塚河原城古墳というのがすぐ横にあって、これは当然チェックされていると思うので六ツ塚河原城古墳に影響がないかという確認が1点。また、河原城何某群というものがその先にある、これが今供用開始されているところのちょうど曲がったところあたり。ここはもう具体的に関係しているから、確認しているのかが、もう1点。

いずれも調査されていると思うが、何か言及される必要があると思う。この点についていかがか。

### ◆ [部会長]

私からも補足で、スライドの4ページ目、今言及された河原城古墳の区間であったり、それから道路構造として函渠を下に埋めるというような構造が入っている区間もあったりするが、この辺り含めご説明いただきたい。

包蔵地等の話ではなく、古市古墳群としての景観である。バッファゾーン（緩衝地帯）など世界遺産としての資産価値を保全するために種々の縛りがかかっている。今、長町委員からご指摘があったのは、景観的な側面でのものでロードサイドの規制などを考えていかないと、場合によっては世界遺産の取り消しというような危険性もないことはない、ということ。それらについて当然配慮されてるはずなので、きちんとわかるように説明願いたい。

### ⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

現時点の計画ではそのような配慮ができていない状況。

### ◆ [部会長]

例えばバッファゾーンにもかかっておらず、その調査等の必要性すらないということを確認できているのであればそれでよいと考えるのがいかがか。事業を進める上で、最低限必要なことは遺漏なくできているということであれば、それをお答えいただければ

結構。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

確認する。

○長町委員

今回の審議案件は、仮に一番南の六ツ塚河原城古墳のところは協議し終わっているなど、何かしら確認や相応の対応を取っておかないといけないと思う。

その次の未整備区間、点線で示されるところを繋ぐときに北側に既に供用開始している路線も先ほど内田先生がおっしゃったように、遺産の取り消しになる可能性も本当にある。遠景の景観などをチェックし、きちんとやらないといけないのでは、と考えるので議事にも残していただきたい。

○織田澤委員

先ほど来、議論を伺っていて非常に思ったのは、やはり 3 ページで示される今回の本事業区間の部分に加えてこの点線の区間も含め全体が通って、良い影響も悪い影響も実態として出るという点である。今回の事業評価は実際に交通量のシミュレーションも点線区間はなしで分析されたわけで、便益発現という観点からすると、本来全線通れば、もっと一体的に便益が出るところを細切れに評価していることから、非常に厳しい評価をしていると言える。一方で、環境面の影響については、ご意見のあったように場合によっては過小評価しているかもしれないということも懸念として孕む。また逆に本事業区間が整備されれば、未整備区間である点線部の評価に対してもいい意味でも悪い意味でも影響するかと考える。

そういった両方の観点で審議することがやはり必要なことなのかなと感じた。このように分割されるのはどうしてももうしょうがないことであるが、国の方でも、なるべく一体評価というような形の仕組みを採用しようという動きがある。そもそも本審議会の議論が錯綜する要因は、この事業区間の区切りのせいである私は思っている。問題意識として、この場で共有させていただければと思う。

◆ [部会長]

織田澤委員がご指摘された錯綜要因については、昨年までも何度も議論になったような内容。資料 3 ページの図で言うと、八尾空港から南端まで、富田林市域を過ぎて次のところと繋がってこそ、効果を発現するという全線・本筋の話と、いっぽう補助事業と紐づいた形での事業単位での話とがあろうかと思う。

これについては、問題意識として共有するものであるが、これは当面置いておかざるを得ないと思う。だが今回はそれを置いておいたとしても既に供用済みのところと整備中のところがあるという状況。全体の B/C を出すときには当然、供用済みのところも含めた上で広めにとるとというのが正しい考え方であるが、代替案の立案可能性、再々評価の立場からすると、仮に概成区間はさておき整備中区間のところを取りやめ、その区間を別用途にする、除却するなどという想定をした際に、それはあまりにも非効率でやはり現状の計

画線形で繋ぐことの方に意義がある、と言えることが必要になってくると思う。

その視点とあわせて、先ほど長町委員からご指摘があったような懸念事項もあるわけで、今回は結論を得るのは難しいと考えるため、次回再度審議としたい。

## 街路事業

### ◆ [都市整備部 道路室 道路整備課]

資料 6-2「追加説明資料（都市計画道路大阪瓢箪山線 街路事業）」に基づいて説明。

### ○荒木委員

1点質問。事業の投資効果のところ、前回の評価時に比べて、費用が倍近くになっていて、ベネフィットの方も非常に大きくなっている。他方で、この事業を巡る社会経済情勢等の変化というところの説明では、道路交通センサスによればそれぞれ全体で交通量は減少傾向にあることが読み取れる。この新しい道路に交通量が移ってきて時間短縮等の効果が現れるということ自体もちろん理解はするが、ただこの事業の投資効果の変動要因の説明として費用便益マニュアルの改訂等に伴う原単位の見直しによって便益が増加しているという記述は疑問。これは正確か。

### ⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

原単位については、マニュアル改定にあわせて上方変更しており間違いはない。

### ◆ [部会長]

交通量は絶対的に減っている中で、原単位を見直したといっても、ベネフィットが2.5倍にもなるものか。直感的にも納得しがたいところであろうかと思う。

### ⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

便益が2.5倍に上がるということについては他にも理由がある。まず平成27年の事前評価時においては、将来の道路ネットワークの設定をフルネット、いわゆる都市計画道路が完成した状態でネットワークを組んでいた経過がある。ただ近年は国交省において考え方の統一が図られ、今回示したB/Cの算出にあたってはより現実的なネットワークに見直したところ。例えば周辺路線の八尾茨木線について、事前評価時4車線を見込んでいたものを今回2車線と現実的な車線構成に見直したところ、八尾茨木線が混雑する予測となり、大阪瓢箪山線に交通が転換するため、便益の上昇に繋がった部分もある。

### ◆ [部会長]

ネットワーク全体で見たときに、周りの道路のリンクが貧弱になったので、この路線の相対的な役割が増した、ということ。定められた技術基準の範囲で算出されている、ということ、一応理由としては納得できるものと考えて。

### ○織田澤委員

いまの点については、ぜひ調書に書き込んでいただきたい。そういうことを専門の先生だけではなく一般の方がこの資料を見てもやはり疑問に感じると思う。背景の考え方に

ついて、調書に書き込む努力をしていただきたい。

◆ [部会長]

マニュアルが変わったことによって、交通量配分の対象ネットワークの考え方が変わった、ということが先ほどのご説明だったので、少なくともそれは記載いただく必要があらうかと思う。

一定の様式に定まった形で書かないといけないという制約もあるが、この点のご尽力いただきたい。

○長町委員

ここが整備されることで歩行者自転車が分離されて、結果も良くなるだろうというのは確かにそうかと思つたところ。ただ、実は河川のすぐ脇に歩道ができるとのことで、交差点が全くない。夜間には真っ暗になる可能性があつて、既存道路においては全く照明設備がなく、また、供用されている区間においても交差点照明だけ採用している状況と見受ける。これと同じ仕様となると、ここは交差点がない分、河川の脇で暗くて怖い不安な道路が出来上がることになって、さらに無電柱化路線となると、後から防犯灯も設置できない恐れがある。

本審議会の趣旨として、このような意見の記載は難しいとは思つたが、現状、整備費の額が示されているということは、道路の仕様もある程度決めつつあつてのものであらうと察する。

そういう意味で、この道路の仕様に関して、夜間の安全安心に配慮する趣旨の文言を何か特記していただきたい。普通に事業を進めてしまうと、この路線一帯が真っ暗になってしまうことを憂慮する。私も本審議会に慣れておらず、こういった意見をすることに意味があるのかと感じてはいるが、懸念するところである。

◆ [部会長]

今ご指摘の観点は非常に重要かと思う。ただ、本会の審議内容とは少し趣旨が逸れる内容であると思う。当然議事録として記録を残し、事業を担当される所管課の方にはその点留意いただきたいということを、私からも申し上げておく。

○織田澤委員

事業の必要性は、先ほどのB/Cの説明も含めてある程度理解できる。事業が早期完了するかどうかという点に関して言うと、用地取得が当然ネックになってくる可能性があると思う。事前に伺つたところ、国道170号との交差点のところに病院があるとのことだった。病院関連施設や駐車施設といった施設が、道路整備による利便性向上の一方で、病院利用をされる方に不便が生じる面もあるので十分にご注意いただいて交渉に当たってほしいと感じたところ。

◆ [部会長]

事業の必要性自体、他の委員も概ね異存はないと思うが、1点コメントしたい。

資料の5ページで、施工計画見直しに合わせた仮橋追加等による増額が記載されてい

る。これが実は大変大きい増額。これは用地買収の進捗状況に合わせて工事の進め方を変えることにより仮橋が追加になった、というもので、1件目の審議案件の際は、荒木委員のご指摘を理想的にはという形で少し否定するようなことも申したところだが、この件は確実に追加費用が発生しているということがわかりやすい例だと考える。

## 道路改良事業

### ◆ [都市整備部 道路室 道路整備課]

資料 6-3「追加説明資料（主要地方道柏原駒ヶ谷千早赤阪線（山城バイパス）道路改良事業）」に基づいて説明。

### ○織田澤委員

いろいろ経緯があって、今回事前評価という形かと思う。制度上それでも問題ないと思うが、事業休止する前に既に一部整備されていて、ある種、再評価にも近いような案件かなと思いつつながら説明を伺った。

今後どうするかに関しては、基本的には残事業評価、再評価の場合の残事業評価の考え方にととっていただければ良いと考える。今お示しいただいている費用便益の算定の仕方に対して異議はないが、もし仮にこの事業を既投資部も含めて考えるとすると、この既投資額は本来、費用換算されるのでは考える。例えばある時点で事業実施しないという事業中止の決定をすれば、事業を終了し、取得した用地は売却する可能性がある。それは中止オプションの便益であるので、実施オプションに置き換えたときのコストとしての計上になるのではないかという理解である。このあたり、どのように考えるべきで、この事業評価にどう反映すべきかどうか、私自身強く意見を持っていないが、どのようお考えであるか伺いたい。

### ◆ [部会長]

難しい問題であると思う。ただ同じことは私も気になっている。芸大敷地にボックスカルバート等を既に整備しているが、このコストは今回のB/Cに多分含めていないと思う。まずは含むか含まないかについて、単純な質問として答えていただきたい。

### ⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

整備済みのボックスカルバートの整備費については事業費に含めた上でB/Cの算定をしている。

### ◆ [部会長]

ということであれば、事業としては府の財政再建プログラムとの関係で一旦止まっているが、新規事業と同等とみなすというような形でよろしいかと思う。織田澤委員、いかがか。

○織田澤委員

はじめの私の認識が誤っていたので、コストを入れているということであれば、適正かと思う。

○荒木委員

2点質問。1つ目は、境界確定の難航により工事着手の見込みが立たなかったところが今回、令和3年の事業再開と位置づけて、境界確定の見通しが立ったなどと説明があった。令和16年に完了するとしてそれに先立つ形で令和12年ぐらいで用地の取得が終わる見込みがあるという前提だと思うが、それは、果たして実現可能なのだろうか。

2つ目は、事業の定性的な効果、例えば対応方針（原案）の記載のある17ページで、南北の軸を作ることで広域的な緊急時のネットワークの構築を図っていくものであると理解するが、この部分はバイパスであり、現道を利用する歩行者がこのバイパスを通ることは予定されていないと考える。

このバイパスはあくまでも南から来た人が美原太子線を通して東へ行く、もしくは東から入ってきたものが南へ下りていく、そのためのバイパスでしかないと感じる。もちろん歩行者通行もなくはないが、多くの方が日常生活に使うのは現道であると考え。バイパスができれば多少交通が緩和され、その分歩行者の安全性は保たれるのだと思う。

おそらく、この事業が中止されたあと、いくらか現道部において自転車・歩行者道の整備などが行われているはず。

このため本事業を再開すると、この事業を行うことを理由に現道部分の歩道整備というものが行われなくなる恐れがあるのが、やや危惧される所。

今回この事業について、過去はともかく、現時点でバイパスをつくるのがいいのか、あるいはやはり現道の整備をやってほしいという声があるのか、そのあたりは何か調べられているか。

◆ [部会長]

用地取得の可能性という話と、現道整備の方がニーズは高いのではないかと、というご質問あるが、所管課いかがか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

用地の進捗については、過去既に用地買収が一部進んでおり、用地境界確定も一部完了している状況ではある。当然これから事業化決定した後、個別に地権者と交渉を進めていくが、こちらの路線については、地元に通じている太子町や河南町にも用地取得に協力していただけるという体制があることから、リスクは比較的少ないと考える。

また、現道整備については、対策が必要ということも当然認識はしているが、今回のバイパス事業において、歩道整備はあくまで目的のうちの一つに過ぎないと考えている。現道のほうは最小限の対策として、道路区域内での側溝の蓋掛けなどを行っていく。本バイパス事業が必要な理由は、消防・救急活動に地域全体で取り組むというところや、本地域の道路ネットワークで特に脆弱な南北軸の強化といったところであり、こ

の点が重要であると考えている。

○荒木委員

2点ともご説明に若干懸念が残る。1つ目、通常の用地取得とは違った何か難しさがな  
いかというのが少し気になりなところ。

あと、もう1つ。バイパスの必要性はわかるが、問題はバイパスを通すことでどうして  
も現道対策が遅くなるのではないか、というところと、そのあたりを周辺住民の方々の意  
見としてきちんと判断したのかどうかという点。

やっぱり現道対策が遅れるのではないかと考えられるなか、住民の意見を聞くような  
ことはきちんとされたのかということが私の質問の趣旨。

◆ [部会長]

時間も限られているので、端的に伺う。2つ目、住民の意見をきちんと聞いてるか、ご  
回答願いたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

もちろん両町からの声も聞きながら事業実施に向けて進めているところ。

◆ [部会長]

事業の進め方の仕組みとして、府が直接ではなく、基礎自治体と連携してという形にな  
るため、この場で突き詰めても答えが出ないと思うところ。荒木委員からのご質問・ご指  
摘は、きちんと議事録に書き留めておくという形の扱いにさせていただければと思う。

街路事業

◆ [都市整備部 道路室 道路整備課]

資料 6-4「追加説明資料（都市計画道路大阪瓢箪山線 街路事業）」に基づいて説明。

◆ [部会長]

各委員、まずは本件についてどうしても発言したい内容はないか。

なければ時間も迫ってきているので、特段委員からの意見がなければ、これから後の  
段取りである府民意見等の募集について、まず事務局に説明いただいた上で、最後に改  
めて委員の皆さんに確認いただきたい。事務局より説明願う。

◆ [事務局]

大阪府の建設事業評価において、透明性の向上として府民からの多様な意見も踏まえ  
てご審議いただくこととしており、府民意見および意見陳述の募集を行っている。

本日審議の最大4件について、評価調書等をホームページ上で1ヶ月間公開し、府民  
意見と意見陳述の募集を行いたいと考えている。

◆ [部会長]

事務局の説明の通り、このようなプロセスがこの後に続いているので、今日は最終的

な結論ではなく、このような資料を用いて、府民意見を募集することが適切かどうか確認を取った上で、それをまたひと月程度公開して、府民の皆さんのご意見を踏まえた上で、ひと月半、2ヶ月先をめどに最終的な審議を行う流れである。

私の提案としては、八尾富田林線については、資料が不明な点があったということで、宿題を出して次回審議になったので、これは府民意見募集にかけるのはまだ早い。

残る3件については、事業の進め方等についていろいろご意見が出たが、特に3件目については、地元の方がどう考えられているのかということからもむしろ早めに府民意見を募集したほうがよからうと考える。

結論としては、1件目の八尾富田林線を除いた3件については、府民意見等募集のプロセスに入るのがよろしかろうと提案する。この提案へのご意見、それから他に直接的な何かご質問、最後の件についてはご質問受ける時間が取れなかったので、この時間で委員の皆さんからいただきたいと思う。

(各委員 異議なし・追加のご意見なし)

◆ [部会長]

各委員、承認したとして進める。事務局より次回以降の予定の説明をお願いします。

◆ [事務局]

次回審議会については、10月中旬ごろを予定。次回はWeb会議形式での開催を考えている。

以上