

令和7年度 第2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10月17日(金) 10時00分から12時10分まで

場 所 Web会議システムによるオンライン会議

出席委員 内田部会長・荒木委員・織田澤委員・高橋委員・中儀委員・中村委員・長町委員
(7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5件。いずれも再評価。そのうち1件は宿題返しの「都市計画道路八尾富田林線 街路事業」。残る4件は新たに議論する案件。1件ずつ説明を受け質疑という形にしたい。

(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2-1「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。

◆ [部会長]

景観面の説明について、前回ご指摘のあった長町委員においてはいかがか。

○長町委員

懸念していたことをお調べいただき、緩衝地帯にもかかっていないということで回答として納得。

○中儀委員

長町委員同様、納得。

○織田澤委員

1点目の景観面は私も問題なし。2点目、細切れにして事業を実施するというケースにおいて、そのような形で、路線全体で考えたときにどうなるかといった形でもお示しただくと非常にわかりやすい。費用便益比が対象事業部分において算定されるのはどうしても制度上やむなしと思うが、こういう形で補足いただくと、将来の投資効果、整備効果も含めて、現時点における問題をどう考えるべきか見通しがきく。この示し方をさせていただき非常によかった。交通量図自体についての説明も特に問題ないと判断した。

○高橋委員

私も追加説明いただいた内容で特に問題ない考える。

◆〔部会長〕

織田澤委員の意見について、私も「着手する前」「現状・途中段階」「将来」の３段階をわかりやすく比較いただくことによって、適切な判断ができると考える。同様の状況に置かれている事業はたくさんあるので、今後もこのような整理に努めていただくようお願い申し上げる。

また文化財や景観に関わる面においては、長町委員も本路線の整備後のロードサイドがどのようなになるか懸念されたところであるが、基礎自治体が市全域を景観計画区域に定めているとの説明もあった。本審議会はこれ以上の言及をする立場ではないと考えるが、くれぐれも関係市へのしかるべき手続きなどは忘れずにというところは申し上げておきたい。

以上、前回審議で担当課より示された原案どおり「事業継続」を前提にしつつ、府民意見募集に進めたく考える。

（各委員、異議なし）

道路改良事業

◆〔都市整備部 道路室 道路整備課〕

資料 2-2「追加説明資料（主要地方道茨木摂津線（仮称：佐保橋梁）道路改良事業）」に基づいて説明。

◆〔部会長〕

本件、技術的な視点が多いことから、まずは織田澤委員からいかがか。

○織田澤委員

専門分野とはいえ構造系には詳しくないが、丁寧な説明で設計変更の必要性はある程度理解したところ。ただ、事業費が倍に増大している要因のうち、物価高騰の影響は一定やむなしとしても、設計変更のみで見てもほぼ 30%を超えるレベルの値となっている。

質問としてはまずは 1 点目、資料 P.13 で経緯を示していただいたが、事前評価の段階でどの程度、将来の設計変更の可能性について言及、またそれに対する当時の審議があったか伺いたい。当時も断層の影響を受ける可能性があるということを委員も認識はしていたと推察するが、その上で予想される事業費の変動に対してどのように判断しゴーサインが出されたか、説明いただきたい。

2 点目、費用便益に関連して、土地区画整理事業も近傍で現在行われる中で、この事業地からの発生集中交通量をどう想定しているかを伺いたい。

◆ [部会長]

まずは1点目について、担当課いかがか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

事前評価においては、まず当時の委員から地質状況にかかる質疑があった。それを受けて近隣の土質調査の結果を確認したところ、一部破碎帯があることが判明。ただこの段階ではあくまで予備設計段階であったため、詳細調査は着手後進めていくと回答した経過がある。今回に至るまでには詳細な地質調査・解析に基づく追加の設計・検討をしてきたところ。

◆ [部会長]

質問の主旨である、事前評価時における不確定な部分に関して委員がどのように評価をしているのか、という点の回答としては少し不十分である。事前評価での委員からの意見と事業担当課の回答を調べていただきたい。

2点目の質問、土地区画整理事業の整備が継続中である中、そこから発生する交通量、便益はどのような考えで算出されているか、という問いについてはいかがか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

大規模開発関連交通計画マニュアルを用いて交通量を算定している。彩都東部地区の発生集中交通量については、区域ごとに立てられた開発計画で想定されている商業施設や物流施設の種別があり、これに応じた算定の考え方にに基づき発生集中交通量を算定している。

◆ [部会長]

織田澤委員、いまの説明を受けいかがか。

○織田澤委員

確度が高い計画については交通量として盛り込むというのが、道路の費用便益分析マニュアルの考え方だったと思う。まだ造成中のエリアにおいてこれからどこにどういう企業等が立地するかといった未確定の部分は含まれていないという理解でよいか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

未確定の部分も含んでいる。

◆ [部会長]

大規模開発関連交通計画マニュアルに示されている推計法は、事業を進めている段階のものに適用するのではなく、まだ漠然とした条件下でざっくりと交通量の計算をしようとするものであるというのが私の理解である。

そのことから、そもそもこのマニュアルの考え方で示されるような発生原単位をこの事業評価に適用するのが適切か疑問ではある。ただ、そのような考えで算出されている状況である、ということは分かった。他の委員はご意見いかがか。

○中儀委員

事前に伺った際には同様の説明に加え、面積で決まるとの説明を受けたが、このような山間部において交通量が発生するか疑問であるし、この考え方で示される交通量がざっくりとしたものであるということをいま伺い、もう少し精緻に分かると良いと感じた。

○高橋委員

織田澤委員の疑問に同感。あと、用地買収は済んでいるという説明であったが、設計変更の必要性、事業費増大が見込まれる状況において、並行して用地買収を進めていくことに問題はなかったのかが気になった。

◆〔部会長〕

設計変更の必要性自体は、大地震を受けての技術基準の改訂に伴うものであるという経緯はわかるが、高橋委員の質問はそのタイミングがどうだったか、事業用地買収について踏みとどまる必要がなかったのか、という主旨かと思う。担当課いかがか。

⇒〔都市整備部 道路室 道路整備課〕

事前評価を受けた時点、令和元年から設計を進め、設計が完了したのが令和 5 年度末になってのこと。その時点で既に増額要因として用地費や設計費は出てくるものの、工事費については令和 6 年度から算出し始めており、全体の事業費が出たタイミングが令和 7 年度に入ってからであり、その段階で 3 割を大幅に超えているということが判明した、という経過である。

◆〔部会長〕

詳細な全体事業費の算出・把握には現時点まで至らなかった、とのご説明であると思う。では質問を少し変えるが、橋梁構造検討会でもコスト面の議論・評価がなされていたかと思う。その際には十分事業費の範囲内で収まるという見込みであったのか。

⇒〔都市整備部 道路室 道路整備課〕

その時点の設計では、コスト面で収まる見込みであった。

◆〔部会長〕

この点においてもやはり、当時どのような議論がなされて、どの程度のコストに収まる、という判断がその場でなされたのか、補足いただきたいと考える。高橋委員いかがか。

○高橋委員

同感である。他に追加で意見はない。

○中村委員

委員の皆さまのご指摘について、私も気になるところ。その他に気になる点はない。

○長町委員

事前に伺っていた橋種変更にかかる詳細経緯は今回の説明に反映されており理解した。ただもう一点疑問。この路線ができることで、ダムパークいばきたのほか、物流拠点等が進出するこのエリアに向かって茨木市中心部からやってくる交通量が劇的に変わると思う。そこから北上して千提寺インターチェンジに向かう途上には非常に細い S 字の大

岩線がありこの交通量は確実に把握された方がいいと感じているところ。交通量の増減云々の言及だけでなく近隣への影響・迷惑といった点に言及、説明があるべきと考えるがいかがか。

◆ [部会長]

今のご意見については審議会での審議の範疇からは少し逸れるかと思う。また、交通予測というものもある意味仮想的な計算であり、実際にこの通りに流れるようなものではないという性質のものである点をまずご理解いただければと思う。

ただ、ご指摘の内容は非常な重要な視点であることは確か。事業を進めるにあたって担当する関係者にはきちんとこの内容を伝えていただくべく、議事に記録されたい。

○荒木委員

1 点目。路線における整備中区間の内、橋梁区間のみを審議対象として費用便益分析・評価されているが、前後区間の道路も含めた全体の費用便益比をご提示いただくべきと感じた。

2 点目。各委員の議論を伺うと、どうしても橋梁については非常に工事費の増加の可能性が高いのだらうなと感じた。そういった意味では単なる道路の場合でなく橋梁の場合には、事前評価のあり方・手法を変える必要があるのではないかと感じた。ただしこの点は具体的な知見を持ち合わせていないので、感想めいたものとして申し上げる。

◆ [部会長]

各委員のご意見を基に私から判断を示したく考える。

まずこの事業は止める性質のものかという視点で言うと、位置づけにとしては近畿自動車道や新名神と接続する道路の橋梁部であって、これを繋がない手はないというものであり、定性的な視点で見ると必要という認識ではある。また資料 P.26 においては、最近の事業の中で言うと B/C も突出して高い。

ただ、事業の進捗管理の視点や、事業評価の仕組みが機能していたかといった視点については疑問が残るところであり、どういった経過を辿ったかという説明が必要かと思う。

現時点の資料をもって府民意見募集を行うとなると、素直な疑問がたくさん生じるところであると思う。次回審議においてはその説明の補強していただき、府民の皆さんが見てもご判断いただけるものになったかどうか、という点で議論したく考える。

(各委員、異議なし)

まとめると、設計変更が必要だったということはわかるが、その時間的な前後関係の説明補強、かつてどのような議論がなされて、それに対してどのような対応をとってきたか、というようなことが明確になるような補足資料を再度作っていただきたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

承知した。

道路改良事業

◆ [都市整備部 道路室 道路整備課]

資料 2-3「追加説明資料(主要地方道枚方富田林泉佐野線(都市計画道路梅が丘高柳線)道路改良事業)」に基づいて説明。

◆ [部会長]

ここまでの議論に時間を要したので、ご意見のある委員は挙手制でご発言いただきたい。

○荒木委員

資料 P.5 において、今回の事業区間の道路が J R 学研都市線と主要道路である枚方富田林泉佐野線をまたぐ形で作られるというのはわかる。一方、横断歩道橋はその横に J R 学研都市線を横断できる形で作ることになっているにもかかわらず、それが図としてはわかりにくい。

その上で質問。この横断歩道橋が道路(枚方富田林泉佐野線)をまたがないことについて適切に何か調べられてそういう計画にされたかどうか、をお伺いしたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

まず横断歩道橋の位置は、ピンクで塗っている箇所を示す部分。J R 学研都市線をまたぐ形で、枚方富田林泉佐野線の西側の歩道に接続している。道路(枚方富田林泉佐野線)をまたいでいないというご指摘については、図で少しわかりにくいですが横断歩道橋を下りてすぐ、横断歩道を設置する計画になっていて歩道橋で跨ぐのではなく、横断歩道を渡っていただく歩道形態で計画している。これまでの地元説明をはじめとして、特に地元の方からそういったご意見はなかったと伺っている。

◆ [部会長]

私から質問。資料 P.14 において、残事業 B/C を見ても事業を止める判断はありえない、ということかと思う。ただ本事業は再々評価という点に注目。再評価時点においても当時、5 年先には終わっているという考え方としていたはず。ここまでかかっている事情を簡単に説明いただきたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

文化財発掘調査で埋蔵文化財が出たことから、工期の遅れに繋がった。

◆ [部会長]

P.8 の工事費の増額要因で語られている箇所かと思う。工期延期についても書くべきと考える。

これは資料の作り込み方の話であると思うが、工期の延伸は決して好ましい話ではないものであるが、ただやむを得ない事情や合理的な理由がある、といったところについては具体的にどのような影響があったか、その内容をきちんと示すべきだと考える。

そこが示されないまま、再評価・再々評価として審議・承認、残事業 B/C も高く示されていて事業も止められるものでない、となれば何のために再評価を行っているのか、と考えるのが正直な気持ちでもある。

あともう一点、資料 P.14 において 2015 年（H27 年）のセンサスを用いている理由は何か事情があるか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

将来推計 OD が 2021 年（R3 年）のものではまだ出ていないので、現時点で最新の 2015 年（H27 年）センサスを使用している。

◆ 部会長

悪い見方、勘ぐりをすれば、あえて古いものを使っているのではないかという見方もできてしまう。

以上が私の意見であるが、全体意見としては事業継続を前提に次のステップに進むこと自体には異論ないので、府民意見募集の開始へ進めたく思うがいかがか。

（各委員、異議なし）

道路改良事業

◆ [都市整備部 道路室 道路整備課]

資料 2-4「追加説明資料（主要地方道大阪和泉南線（都市計画道路大阪岸和田南海線）道路改良事業）」に基づいて説明。

◆ [部会長]

資料 P.16 に完成予定が令和 12 年度とある。次の再々評価にかからない年次での工程であるが、図面を見ると結構家が建ち並んでいるエリアを道路が突っ切る計画となっている。この辺りの用地買収のめどは立っているか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

用地買収は現在、面積ベースで約 55% 進捗。住吉川渡河部の前後区間が概ね買収済みである。また、路線終点部には一筆ですごく大きな土地があるなど、交渉を進めているところ。そのほかの住居が集中する箇所も現在交渉中の段階であり工程に大きな遅れが生じるとは見込んでいない。

◆ [部会長]

B/C もさることながら、本事業はそれ以上に定性的な視点として、P.14 に示されるように旧国道 170 号が安全上極めて危ない状況になっていることから、この交通を新しい路線に転換させるとするのが最大のこの整備の目的と考える。

ただし、写真の撮影場所の表記がわかりにくいので、図中の地図だけは拡大した方がわかりやすいと思う。

以上、部会の結論としては、府民意見募集の開始へ移りたく思うが、他の委員はいかがか。

(各委員、その他意見なし・府民意見募集の開始も異議なし)

公園事業

◆ [都市整備部 公園課]

資料 2-5「追加説明資料（服部緑地整備事業）」に基づいて説明。

◆ [部会長]

資料 P.10 で示される、今回審議対象になっているところの事業費 123.7 億、それに対し下に棒グラフがあるが、毎年、購入された用地を 3～5 億円を投入し買い戻す。事業期間は平成 18 年から令和 17 年度という 29 年かけて進めていこうという、限られた予算の中で粛々と進めていくという類いの事業と認識。これを前提に各委員、何か懸念事項、お気づきの点があればいただきたい。

○長町委員

千里丘陵の竹林が景観資源として非常に大事である中、徐々に周辺で民間マンション等の開発が行われそれに伴って竹林が減ってきているところに対して、本事業でその保全を行う、公共投資する、というのは景観面からは非常に大事なことで評価できる。

そういう意味で部会長がおっしゃったように粛々と本事業を行っていく、という点に関して私は好意的に了解できる、というのがまず一点思うところ。

その上で、説明された整備予定の遊歩道の断面図について、15m ぐらいの幅員で開削が行われる姿となっている。竹林のスケールというよりは普通の公園整備を行うような印象の図に見受ける。

この審議会における協議事項では無いかもしれないが、現況の竹やぶからきちんと竹林に整備し、竹林を竹林たる状態として、普通の公園整備ではなくしかるべき景観の維持をすることこそが本事業の目標であるはず。という点を意見として述べておきたい。

◆ [部会長]

千里丘陵の竹林がとても貴重、周辺の開発も進み消失しているものを守る視点でも本事業は意義があるかと思う。そのうえで、現時点の遊歩道の整備断面図が幅 15m とあるのは確かに少し広大な印象も受ける。委員のご意見はきちんと記録として残し、担当課には事業を進めていただきたいと思う。

○荒木委員

資料 P.37、説明の中で一点触れられていなかったところがあるかと思う。便益の説明において、中止時の便益において、「③売却可能な資産価値」これが買収済みの用地の残存価値であるとされておきながら、本件についてはその項目額がゼロとされている。事

前にお伺いしたところでは、本件の買収地は竹林として保全する箇所であり、それ以外での利用想定がないということで、ここはゼロとしてカウントするとのことだった。説明自体はもっともであると思うが、府民意見募集のために使う資料とするならば、その表記が通例の事業と違い、あえてゼロであることの説明がないままだと少し違和感に繋がると感じたところがまず1点。

2点目、それに関連して念のためお聞きしたい。仮に中止を選んだ場合、都市計画決定はどうなるのか。おそらく都市計画決定自体は生き続けると思うし、だからこその③においてゼロでカウントする考えになるのだと思うが、万一府が事業をやめるとなった場合、都市計画をも廃止することになりうるのかどうか、懸念が少しある。

◆ [部会長]

まず2点目の点については、都市計画決定の廃止まではいかなないと思うが、塩漬けはあり得ると考える。完全に無くすという考えはなく、中断して様子を見よう、というのが実際のところになるかと思う。

1点目については、表中に-（ハイフン）だけ入っているが「他用途に転用不可能である」用地だということをわかるように注記されたい。という意見である、と受け取らせていただいた。

○織田澤委員

事業中区域の便益はマニュアル通りに算定されており、それ自体を否定するわけではないが、例えば資料 P.32、間接利用価値のところでは環境の価値については緑地の面積の増分という形でカウントすると思うが、防災の価値を考える場合、今回事業は「通路・緑道」として整備するということであれば、「広場」面積としては考えないので算定には考慮されていないという理解でよいのか。

今回審議する区域においては、この部分を計れているかという問題と、そもそも、残事業費で判断すべきなのかというのが私の疑問。全体事業費の説明もなさっていて、資料 P.33 で示されるその数値の方が重要かと思うところ。2点目はコメントなので、1点目のみお考えを伺いたい。

⇒ [都市整備部 公園課]

間接利用価値における防災の価値については、防災施設の有無で算定がされている。今回審議対象部分は防災に寄与するような収容施設というわけではないのでB/C上は算定されない。

○高橋委員

評価調書の P.3 上段の欄に誤記があると思う。「再々々評価 R7 時点」に修正されたい。

またその前提で確認が1点。進捗状況で令和2年から令和7年にかけて工事費等費用面で見ると全く進んでないようにも見える。ご事情があれば説明いただきたい。

⇒〔都市整備部 公園課〕

本エリアの用地買収について、都市開発資金という資金で購入しており、数値上は98.2%、という状況で既に進捗している表現となっている。ただその用地費用を原課である公園課の予算で買い戻す必要があり、毎年3.6億円程度投入し買い戻している状況が続いているのが現状。買い戻し状況については数字上、表れないものとなっている。

○高橋委員

理解できた。

○中儀委員

本事業は、結論としては自然を守る主旨かと思うし、事業を進めざるを得ないという印象は受けるが、審議対象自体は竹林に園路があって自然を守るためだけのものでありながら、35の市区から人がやってくるというベネフィットの計算の仕方がどうしても納得いかない。

◆〔部会長〕

それは私も全く同感。公園の広域利用公園としての役割の部分であれば、算定における誘客の話もちろんあるが、自然保護の部分についてはその点に関係ないというご意見と受ける。

ただ、先ほど担当課の方からも説明があったが、今回の対象エリアだけで便益を算出しているわけではなく、広域公園全体としてどうかという話であり、国が定めているマニュアルに基づくものなので我々が言ってもしょうがない、というところ。

以上、ほかにもじっくりしないところは正直あるものの、予算をちゃんと確保した上で、確実に早くけりをつけないといけない事業、といった印象をもつ。このまま府民意見募集に移りたいと思う。

(各委員 異議なし)

◆〔部会長〕

本日のまとめをさせていただく。本日2件目の「主要地方道茨木摂津線（仮称：佐保橋梁）道路改良事業」については、府民意見を募集するには資料面で改善が必要であるので次回、改善後の資料内容について再度審議したい。その他4件については各委員、府民意見募集に移ることを承認いただいたものとして進めたい。事務局より次回以降の予定の説明をお願いする。

◆〔事務局〕

次回審議会については、11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