

令和8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8年9月8日（火）10時40分から12時00分まで

場 所 大阪赤十字会館 402 会議室

出席委員 大庭部会長・荒木委員・中村委員・益田委員・宮本委員・葉委員（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、○委員の発言、⇒所管課等の応答）

- ◆〔事務局〕 委員7名のうち6名が出席し、定足数を満たしていることを報告。開会挨拶、配付資料、審議予定案件、審議スケジュール及び対応方針・評価結果の定義等を説明。
- ◆〔部会長〕 部会長代理を指名。本日の審議予定案件は2件。そのうち再評価として2件。案件ごとに所管課の説明、質疑、課題整理を行い、最終的に部会意見を取りまとめる進め方を確認。

（1）審議対象事業について

街路事業

1 都市計画道路 寝屋川大東線 街路事業・延焼遮断帯整備促進事業〔門真市〕（再々評価）

- ◆〔都市整備部 道路室 道路整備課（以下、「道路整備課」という。）〕 資料6-①「追加説明資料（寝屋川大東線街路事業・延焼者団体整備促進事業〔門真市〕）」（以下、「資料6-①」という。）等に基づき説明。
- 委員 資料6-①13 ページの注記では、費用便益分析上の総事業費に電線共同溝事業費を含まないとされている。道路整備と一体で実施し、現実には費用を要するにもかかわらず、コストに含めないのはなぜか。次の案件では電線共同溝費の割合も比較的大きいため、共通する論点として確認したい。
- ⇒〔道路整備課〕 費用便益分析マニュアルを所管する国土交通省から示された取扱いにより、電線共同溝事業費は費用便益分析に含めないこととされている。今回もその統一的な基準に従って算出している。
- 委員 マニュアルに基づく取扱いであることは理解した。ただし、実際には道路に付随して実施する事業である。本事業では電線共同溝に現実にはいくらかかるのか。
- ⇒〔道路整備課〕 評価調書1 ページの工事費内訳に記載しており、約2.7億円である。
- ◆〔部会長〕 電線共同溝については、費用だけでなく定量化可能な便益も費用便益分析に含めず、マニュアルに従って評価している。道路整備に付随する効果は、定性的な事業効果として説明する整理となっている。
- 委員 資料6-①17 ページでは1期・2期に工程が分かれている。2期区間は令和6年度から用地取得開始の計画であるのに、令和7年度末時点で0%であり、既に遅れているように見える。用地買収には約5年を見込んでいるが、令和12年度完成は本当に可能か。
- ⇒〔道路整備課〕 門真市と連携して用地取得の迅速化を図っている。2期区間は事業認可を取得し、関係住民等への説明会を開催して理解と協力を求めている。厳しい工程と認識しているが、計画年度内の完成を目指す。感度分析では事業費が20%増加した場合でも費用便益比が1を上回る。今後、再評価が必要となる場合には改めて審議会に諮る。

○委員 第2期について、実態を踏まえて事業期間を延長した場合の費用便益比を示してほしい。また、1期と2期を分けて算出することも可能ではないか。第2期だけでも費用便益比が1を上回るか確認する必要がある。事業が進んだ後では止めにくく、見直すなら用地取得前の現時点が一つの機会である。「延長時に再評価すればよい」だけでは、慎重な検証として十分ではないと考える。他の委員の意見も伺いたい。

⇒ [道路整備課] 本事業は国道163号から密集市街地までを一体的に整備し、避難路・緊急車両通行空間等を確保するものであるため、寝屋川大東線の事業単位で評価している。1期・2期別の費用便益比は算出していないが、現時点以降の投資に対する効果は残事業費用便益比5.21で確認している。

○委員 工事を1期・2期に分ける事情は理解するが、道路はつながらなければ十分な効果を発揮せず、一方だけでは終端部で右左折が必要となる。便益は一体的に評価するのが適切と考える。また、密集市街地の解消は人命保護に重要であり、道路整備が門真市の密集市街地対策や新たなまちづくりを促す効果も大きい。定量化は難しいが重要な副次的効果である。

◆ [部会長] 便宜上1期・2期に分けていても、事業目的との整合が重要である。物流ネットワーク、避難路・緊急車両通行、防災機能、延焼抑止の各目的に対し、片方を止めることがどのような意味を持つかを踏まえて判断すべきである。

◆ [部会長] 密集市街地で延焼を抑止する重要性は理解するが、どの程度の道路幅員を確保すれば効果があるのか、計画断面の植樹帯が延焼に影響しないかなど、一般の方には理解しにくい。道路整備が延焼抑止にどう貢献するのか説明してほしい。

⇒ [道路整備課] 大阪府の密集市街地整備方針には具体的な数値基準はないが、「災害に強い都市づくりガイドライン」では、阪神・淡路大震災の知見等を踏まえ、空地又は道路の幅員を16m以上確保すれば延焼遮断効果が一定見込まれるとされている。本事業は密集市街地内の都市計画道路を幅員32mで整備するため、延焼遮断帯としての効果が見込まれる。

◆ [部会長] 延焼遮断だけであれば16m以上で一定の効果が見込まれるが、本事業には物流円滑化等を含む3つの目的があり、それらを総合的に達成するため32mが必要という理解でよい。

⇒ [道路整備課] その理解でよい。

○委員 2期区間の用地取得率0%が気になる。説明会は実施したとのことだが、地元の反応はどうか。反対や紛争等で遅れているのか、それとも測量等の別の作業が原因か。

⇒ [道路整備課] 令和6年度から、補償交渉の前提となる境界確定、用地測量等に着手している。取得率には表れない準備作業は進んでいる。事業認可時の地元説明等において、特段大きな反対運動はなく、事業には一定の理解を得ている。

◆ [部会長] 用地取得という大きな工程の中で、境界確定、用地測量、補償算定等のどこまで進んでいるか、また、その後どの段階で取得率が上昇するかを示せば、0%という数字の意味が理解しやすくなる。可能であれば今回又は次回に説明してほしい。

⇒ [道路整備課] 現時点では用地測量に着手している。民地との境界確定により買収面積を確定した後、用地交渉と契約に入る。全区間の測量完了を待つのではなく、完了した箇所から順次買収する。令和8年度以降、取得率として数値に表れてくる見込みである。

○委員 工程表上、用地取得が遅れているというより、用地取得期間の中に用地測量や境界確定を含めているため、契約率がまだ0%という理解か。

⇒ [道路整備課] そのとおりである。当初から令和6年度以降の用地取得期間に用地測量、境界確定等を含めている。

- 委員 延焼遮断には16m以上必要との説明であるが、現道の幅員はどの程度か。航空写真では比較的広く見え、既に16m近くあるなら、延焼遮断という目的は現状でも達成している可能性がある。
- ⇒[道路整備課] 現道は2車線で、航空写真等で確認すると、おおむね7～8m程度であり、16mには達していない。4車線化は延焼遮断だけでなく、物流や交通処理の観点からも必要である。
- 委員 事業目的として提示された物流、防災、延焼抑止だけで考えると、自転車道は必ずしも直接必要ではないように見える。自転車道を設ける理由と計画上の位置付けを説明してほしい。
- ⇒[道路整備課] 当該区間だけでなく、前後区間を含む自転車ネットワークとして一体的に整備する方針である。門真市の自転車ネットワークにも位置付けられており、その一部として自転車道を整備する。
- 委員 その位置付けは、当初説明された3つの目的や上位計画の記載から読み取れない。門真市の自転車ネットワーク計画との整合性を資料に盛り込むべきである。
- ⇒[道路整備課] 資料への記載を検討する。
- 委員 完成断面では、車道、路肩、自転車道、植樹帯、歩道が配置されている。自転車道は車道から一段上がるのか。車道と自転車道の間に縁石又は防護柵を設け、物理的に分離する構造か。
- ⇒[道路整備課] 縁石等により、自動車と自転車を分離した構造を想定している。
- 委員 自転車レーンに路上駐車があると、自転車が車道側へ出ざるを得ず危険である。物理的に分離されるのであれば、安全性の確保につながる。
- 委員 用地補償費約85.2億円に対して、現時点の執行状況から見ると今後の執行額が非常に大きい。残り5年程度で多額の用地費を執行できるのか。
- ⇒[道路整備課] 1期区間はおおむね取得が進んでいる。2期区間は用地測量中で、面積と補償額が確定していないため、年度ごとの執行額は現時点では概算となる。境界確定等が完了した箇所から順次契約を進める。
- 委員 大型車が通行可能になり物流が円滑化する一方、騒音、振動、排出ガス等の環境上の問題も付随し得る。対応を念頭に置く必要がある。
- ⇒[道路整備課] 事業延長1kmのため環境影響評価の対象ではないが、周辺道路の渋滞緩和を含め地域全体で見れば環境負荷は一定減少すると考える。事業実施に当たっては周辺環境にも留意する。
- ◆[部会長] 用地取得等の進捗を注視する必要があるが、事業目的、費用便益分析及び定性的効果を踏まえ、現段階で事業継続の方向性に異論がないことを確認。最終決定は府民意見等を踏まえた意見具申取りまとめ時に行う。

街路事業

2 都市計画道路 大阪岸和田南海線（上町工区）街路事業〔和泉市〕（再評価）

- ◆[道路整備課] 資料6-②「大阪岸和田南海線（上町工区）街路事業〔和泉市〕」（以下、「資料6-②」という。）等に基づき説明。
- 委員 資料6-②14ページの整備イメージでは、中央帯や歩道と路肩の間に段差がなく、白線だけで分離するように見える。一方、断面図には縁石状の構造が描かれている。どちらが正しいか。
- ⇒[道路整備課] 断面図のとおり、車道と歩道の間には縁石があり、中央帯も縁石状の構造で上下線を分離する。整備イメージは簡略化された表現である。
- 委員 自転車通行帯と車道の間は白線だけで区切るのか。事業目的に歩行者・自転車・自動車の分離を掲げているが、白線だけでは自転車通行帯への路上駐車が生じ、自転車が車道へはみ出す危険があ

る。自転車通行帯両側に縁石を設けるとかえって危険な面もあるため、一定間隔でポールを設置するなど、車が駐停車できない対策を検討できないか。

⇒ [道路整備課] 自転車通行帯は白線及び青色の矢羽根表示で分離する計画である。都市計画決定された総幅員 22mの中で車道、歩道等の必要幅員を確保する制約があるが、ポール等については整備時に必要性を検討する。

○委員 海外では環境や健康増進の観点から自転車を都市交通の中で優先的に位置付け、安全な空間を確保している。日本では自転車が歩行者とも自動車とも異なる中途半端な位置付けで、優先順位が低くなりがちである。今回だけでなく今後の道路整備全般で、ポールを設置できる程度の余裕を持たせるなど、自転車の安全を重視した設計を検討してほしい。

⇒ [道路整備課] 警察とも協議し、必要に応じて対策を検討する。

◆ [部会長] 自転車ネットワーク計画上の位置付け、周辺住宅地の状況、今後の開発可能性等も確認し、歩道・自転車通行空間に関して事業の中で対応可能なものは検討されたい。

○委員 本事業は現道のバイパスであり、通過交通が新設道路に転換することは理解する。しかし、並行する現道は歩道が片側のみの区間等があり、沿道住宅、駅、市役所等へのアクセスのため今後も利用される。通過交通が減っても地域交通は残るため、現道の歩行者・自転車対策も併せて行わなければ地域の課題は残る。

⇒ [道路整備課] 本事業により通過交通が分散し、現道の歩行者・自転車の安全性は現状より向上すると考える。現道対策は別事業となるが、府内で優先度を付けて実施しており、本路線についても必要な対策を検討する。

○委員 令和 7 年度末時点で工事進捗率が 0 % である一方、令和 10 年度完成予定である。残り約 2 年間に合うのか。

⇒ [道路整備課] 用地は面積ベースで約 72% 取得済みである。橋梁等の複雑な構造物はなく、工事着手後は比較的速やかに進捗できると見込む。令和 8 年度から用地取得済みの箇所から工事着手し、令和 10 年度完成を目指す。

○委員 今年度から工事に着手するという理解でよいのか。

⇒ [道路整備課] そのとおりである。取得済み箇所から着手する。

○委員 費用便益分析の交通量推計に平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査を用いている。令和 3 年度調査の結果が令和 5 年に公表されているが、平成 27 年度データを使う理由は何か。

⇒ [道路整備課] 令和 3 年度調査に基づく将来交通量が国からまだ示されていない。現時点で利用できる最新の将来交通量データが平成 27 年度調査に基づくものであるため使用している。

○委員 平成 27 年度ではかなり古い。令和 3 年度調査の情報を何らかの形で利用できないのか。将来交通量はいつ頃示される見込みか。

⇒ [道路整備課] 過去の例では、調査から将来交通量が示されるまで 4 ～ 5 年程度を要している。今年度に示される可能性はあるが、現時点では利用できない。

○委員 定性的効果で「リダンダンシー」という言葉が何度か使われている。意味を教えてください。

⇒ [道路整備課] 災害等で一つの道路が使えなくなった場合も別ルートが代替機能を果たすこと、すなわち道路網の代替性を意味する。

◆ [部会長] 土木計画分野では用いられるが、一般には難しい言葉である。「一つの経路が使えなくても別の経路を選択できる」といった平易な説明が望ましい。データについても、利用可能な最新資料を適切に用いることが重要である。

○委員 本事業は大阪岸和田南海線の長い区間の一部であり、供用済み、事業中、未整備の工区がある。本工区だけの完成と、全区間がつながる場合では効果が大きく異なる。仮に隣接する自衛隊付近の工区が継続されない場合、今回示された効果や、自衛隊駐屯地へのアクセス向上という目的はどこまで妥当か。

⇒ [道路整備課] 工区は事業の難易度、全体事業費等のバランスを踏まえて設定している。黒鳥工区が整備されない場合でも、上町工区単独の費用便益比は約 2.2 であり、一定の事業効果がある。

○委員 本工区の大きな効果は、並行する府道大阪和泉南線の交通量を減少させることだと考える。現道がどれほど渋滞し、幅員や沿道状況にどのような課題があるのか、一般の方にも分かる写真や資料を追加すれば、事業の必要性が伝わりやすい。

⇒ [道路整備課] 資料には主要渋滞箇所を図示しているが、現況写真や沿道家屋の状況等は十分示せていない。現道の状況が分かる写真等を補足する。

○委員 資料 6-②13 ページの「整備あり」の将来交通量は、どの道路まで完成する前提か。以前の審議では、都市計画道路が全線完成する前提から、より現実的なネットワークへ見直したとの説明もあった。今回、現状では未整備の道路をどこまで含めているのか。

⇒ [道路整備課] 国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づき、令和 22 年度の将来時点で整備済みと見込まれる道路をネットワークに含めている。令和 22 年度までに完成しないと見込まれる道路は含めていない。

○委員 黒鳥工区はそのネットワークに含まれているのか。

⇒ [道路整備課] 黒鳥工区は令和 5 年度の事業評価時に令和 15 年度完成予定としており、令和 22 年度には整備済みと見込むため含めている。

○委員 事業継続には異論はないが、自転車通行帯の安全対策は一工夫が必要である。この意見を意見具申又は付帯意見に盛り込むことはできるか。

⇒ [事務局] 意見具申の取りまとめにおいて、審議で出た留意事項を付帯意見等として整理することは可能である。今回の意見を踏まえ、記載方法を検討する。

◆ [部会長] 自転車の安全性は事業目的にも含まれるため、可能な対策を検討されたい。また、無電柱化について、道路整備が完了しても電柱だけが長期間残る例がある。関係者との調整を最後まで行い、電柱のない道路空間という本来の事業効果を確実に発現させてほしい。事業継続の方向性に異論がないことを確認するが、最終決定は意見具申取りまとめ時に行う。

(2) その他

◆ [事務局] 透明性向上のため、本日審議した 2 案件の評価調書等をホームページで 1 か月間公開し、府民意見及び意見陳述を募集したい。

◆ [部会長] 各委員に諮り、異議なく了承。

◆ [事務局] 次回は令和 8 年 10 月 27 日（火）に Web 会議形式で開催し、府民意見募集の結果及び府の見解を報告した上で意見具申を取りまとめる予定。また、都市整備部会の運営改善に関する委員意見を継続的に集約し、審議会運営と資料の質の向上に反映する。

以上