令和４年度　第４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４年９月13日（火）14:30～16:30

場　　所　大阪府立男女共同参画・青少年センター５階視聴覚スタジオ

出席委員　内田部会長・織田澤委員・兒山委員・前田委員（４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、〇委員の発言、⇒部局等の応答）

1. 審議対象事業について

◆［部会長］

本日は、「一般府道三林岡山線道路改良事業」と「主要地方道茨木摂津線（都市計画道路茨木箕面丘陵線）（岩阪工区）道路改良事業」、「都市計画道路千里丘寝屋川線街路事業」について説明を聞き、審議を行いたい。まず、「一般府道三林岡山線」についてご説明をお願いする。

◆［都市整備部　道路整備課］

　個別事業説明の前に、全事業に関連することとして、事業着手における優先順位について説明する。効率的にインフラ整備を進めるために中長期的展望を、道路ネットワークの機能強化や骨格道路・補完道路のような条件と道路整備効果や費用対効果を確認して大阪府中期計画として方針を示している。整備効果として、ミッシングリンクの解消や防災機能の強化に寄与するといったことを、事業ごとに総合的に判断している。

①一般府道三林岡山線道路改良事業

◆［都市整備部　道路整備課］

　資料3-1「一般府道三林岡山線道路改良事業」に基づいて説明。

◆［部会長］

　ご質問はないか。

○委員：中期計画における事業実施の考え方における費用対効果の確認は、今回審議のB/Cと同じか。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　事業実施の考え方については、簡易的にB/Cを算出している。

○委員：優先順位の確認は中期計画でしていることで理解した。自身の元々の問題意識として、事前評価について、事業着手の優先順位のチェックをどう実施しているのかを確認したかった。その観点で調べた折に、過去に計画段階評価を実施することになったということを知り、現在計画段階評価がどうなっているのかについて尋ねたい。

⇒［事務局］

　計画段階評価については、平成18年度の審議会において、大規模な事業については計画段階で評価すべきというご意見から、施設整備事業のうち事業費50億円以上のもの、また、ある程度計画が公表されているものについては、外部委員会で評価することと定めていた。その後、平成20年度に事前評価で実施する要綱改定がなされたが、現在は事前評価自体が内部評価になったこともあり、近年では外部での審議はあまり実施されていない状況。

◆［部会長］

　　事前評価の際には、どういった優先順位で考えているのかは説明していただきたいと以前にもお願いしていた。前回の意見でもあった残事業の取り扱いなど、個別案件ではなく評価システム全体に係ることであるので、議論する場についてはまた事務局にご検討いただきたい。制度論については以上とする。

　　個別事業の内容について、ご質問はないか。

○委員：用地費が計上されていないことでお尋ねしたい。用地については買収済みであり、残る部分だけに着目したという理論は理解するが、事実上の残事業評価と考え方が同じになる。過去の買収費を現在価値に再算出する、または時価評価で用地費を計上することで、事業評価すべきと考える。

◆［部会長］

　私も同意見であり、経済効率性を評価するためのB/Cであるため、先行買収地も貴重な資源であり、社会的な機会費用の損失があるはずなので、事業費に計上すべきと考える。

⇒［事務局］

　ご指摘の件については、事務局内で整理させていただきたいと考える。

◆［部会長］

　他案件においても似たような制度的な問題があるかと思うので、問題点のみ指摘し、本日はそこに踏み込まず、現在のルールにおいてどうかというところに絞りたいと思う。

○委員：市街地であるため、騒音についてご配慮願う。

○委員：再評価時において、事前評価時から将来交通量予測値が下がることによるB/Cの低下について検討しているか。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　感度分析を行い、マイナス10％してもB/Cが2.60であること確認している。さらに、和泉市域においては、発生集中量の減少については約６％と見込んでいるため、この10％の計算で問題ないかと考えている。

○委員：承知した。

◆［部会長］

　室堂町北交差点の渋滞が解消されることによる周辺への交通影響はいかがか。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　整備後の交通需要率を計算しても許容値は超えない。整備後も交通状況については注視し、必要に応じて対策を検討したい。

◆［部会長］

　欠席された委員から質問はあったか。

⇒［事務局］

　各委員より、物流拠点ができることで周辺の交通量が増加すると思われるが、それを見越しても本交差点の渋滞箇所が将来的にも効果があるかどうかというご質問、また工事期間が長くなるので、渋滞がさらに発生するということはないかというご質問をいただいている。

◆［部会長］

　どのように回答されたかご説明をお願いする。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　１点目については、計画交通量において、大型物流施設の交通量を計上しているわけではないが、本事業により渋滞が一定緩和されるため、効果はあると考えている。

　また２点目については、工事中は１車線規制するということもあるため、事業着手後の詳細設計において施工計画等を立案するときに、できるだけ周辺交通への影響が少ないような計画を検討してまいりたいと考えている。

◆［部会長］

　承知した。事業の必要性については、本当にこれが必要なのかという検討をしっかりしたという資料や姿勢はお持ちいただきたいとコメントしておく。事前評価として、着手すべきか否かという判断に影響するような指摘はなかったということで、原案通り事業着手でよろしいか。

〇各委員：異議なし。

②主要地方道茨木摂津線（都市計画道路茨木箕面丘陵線）（岩阪工区）道路改良事業

◆［都市整備部　道路整備課］

　資料3-2「主要地方道茨木摂津線（都市計画道路茨木箕面丘陵線）（岩阪工区）道路改良事業」に基づいて説明。

◆［部会長］

　ご質問はないか。

○委員：交通量推計時点は令和12年度で、それ以降は伸び率で考えるとご説明いただいたが、その伸び率について、どういう考えに基づいて具体的にはどんな数字を使用しているのかをご説明いただきたい。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　国の方で、近畿臨海ブロックとして今後の伸び率を算出しているものを参考としている。○委員：近畿臨海ブロックについての数字ということは、その地域全体に共通するものであって、この事業区間の特性は反映していないということでよいか。

⇒［都市整備部　道路整備課］

大阪府全域が近畿臨海ブロックに含まれるため、この路線に限ってというものではない。

◆［部会長］

　交通量推計について、彩都計画の開発は見込んでいるのか。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　令和12年度には、西部地区中部地区東部地区のまちづくりが完了していると見越して算出している。

○委員：暫定２車線を当初計画の４車線にする事業であるが、全体事業としてB/Cは算出しているか。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　当初計画時に算出した全体（４車線）のB/Cの値は1.9。また、参考値ではあるが、本事業区間に関して取得済みの用地費を事業費に入れてB/Cを算出すると約7.8になる。

○委員：本事業を優先的に整備する論拠は何か。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　中期計画における事業実施の考え方のほか、大阪府の戦略本部会議において彩都まちづくりを進める方針があり、まちづくりに合わせて利用交通量増加を考慮した交通需要計算の結果、４車線が必要であると判断した。

◆［部会長］

　大阪府政における彩都開発に伴う本事業の意義は理解したが、過去のB/Cの数値などを勘案しても、他のところで定性的な意義を補強する必要がないか。調書や追加説明資料では事業の意義が伝わりづらく、事業着手すべきでないということは全くないものの、本事業が本当により重要度が高いのかというところは、納得できるようなものをご用意いただきたい、というのが正直な感想である。

　欠席された委員から質問はあったか。

⇒［事務局］

　環境への影響や工事費が増えるような懸念材料について質問があった。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　環境問題について、新たに山を切り拓く事業ではないため問題ないと考えている。事業についても一般的なものであり、工事費が増加する懸念は少ないと考えている。

◆［部会長］

　承知した。当初の暫定2車線に着手する前に4車線での確認も実施していること、彩都にとって主要な道路であり、また防災性も上がるということから、仮の結論として原案通り事業着手でよろしいか。

○各委員：異議なし。

○委員：先ほどの議論を反映して、例えば、調書や説明資料において、これまでに検討したB/Cを記載するなど、府民からの信託に応えるということを意識して、作成していただきたい、とコメントしておく。

③都市計画道路千里丘寝屋川線街路事業

◆［都市整備部　道路整備課］

　資料3-2「都市計画道路千里丘寝屋川線街路事業」に基づいて説明。

◆［部会長］

　ご質問はないか。

○委員：補償費について、隣接する区域の採用単価実績値に基づき算出されているとのことだが、どのように検討されたのかお尋ねしたい。

　また、本事業区間南側の寝屋川大東線が開通したことを前提に、今回の事業区間を評価すると、渋滞緩和効果が大きく出る性質があるのでは。この２路線と更に隣接する八尾茨木線も合わせた広域の評価は、過去にされたかどうかわかればご教示いただきたい。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　今回においては試験的に、寝屋川大東線に要した全補償費を建物数で割って1件あたりの補償費を算出し、単価として採用した。事業区間における沿道環境は、寝屋川大東線と似通っているため、大きな差額はないと考えている。

また、２点目については、昨年度において寝屋川大東線の事業評価時に、千里丘寝屋川線が通行できることを前提にB/Cを算出していたため、昨年度の事業費に、今回の千里丘寝屋川線の事業費を計上し、B/Cを再計算したところ、2.92が1.54となり、１以上であることを確認させていただいた。

○委員：承知した。

◆［部会長］

　補償費については、今後こういった例を積み重ねていくしかないと思うが、用地買収費については、参考にしたエリアの路線価が類似していることを根拠にするのもいいのではなか。

○委員：今後の話にはなるが、路線の全体的な価値も資料中に入れたほうがより説得力が増すと考える。

○委員：用地取得にかかる期間はどう考えているか。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　隣接する寝屋川大東線事業の実績は４年間で80件買収ができている。本事業については６年を見越しており十分な時間設定と考える。

○委員：承知した。

◆［部会長］

　交通図について、整備ありの場合交通量が転換しているのはわかるが、当該区間の増加と比較して、周辺の路線はあまり減少していない。交通量配分時のゾーン区分が影響しているのかもしれないので、念のためOD表を確認してほしい。

⇒［都市整備部　道路整備課］

　確認する。

◆［部会長］

　欠席された委員から質問はあったか。

⇒［事務局］

　用地買収の懸念や用地費の考え方の質問があったが、すでに事業課からの回答のとおりである。

◆［部会長］

　承知した。本事業については、感度分析も実施し、ネットワーク上の位置づけも明確であるため、実施しないという判断はないと考える。ただし幅員を20数メートル拡幅するという大変な事業ということであるので、進捗管理など大変ではあると思うができる限り遅れの無いよう期待している。原案通り事業着手でよろしいか。

〇各委員：異議なし。

1. その他

◆［部会長］

　審議予定案件６件について、府民意見と意見陳述の募集を行いたいと思うが、異論がないようなので募集の手続きをお願いしたい。

（府民意見および意見陳述）

　期　　間：１ヶ月間

　対象案件：①一般府道三林岡山線 道路改良事業

　　　　　　②主要地方道茨木摂津線（都市計画道路茨木箕面丘陵線）（岩阪工区）

道路改良事業

　　　　　　③都市計画道路千里丘寝屋川線 街路事業

　　　　　　④都市計画道路大県本郷線・川北柏原線 街路事業

　　　　　　⑤京阪本線（寝屋川市・枚方市）連続立体交差事業

　　　　　　⑥大泉緑地整備事業

◆（第５回審議会について）

　日　　時：令和４年１０月１４日（金）14:00から（予定）

　審議内容：個別案件の審議について

　以上