令和４年度　第５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10月14日（金）14:00～16:20

場　　所　エル・おおさか（大阪府立労働センター）本館５階研修室２

出席委員　内田部会長・織田澤委員・北野委員・小谷委員・兒山委員（５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、「都市計画道路大県本郷線・川北柏原線街路事業」と「京阪本線（寝屋川市・枚方市）連続立体交差事業」について説明を聞き、審議を行いたい。まず、「都市計画道路大県本郷線・川北柏原線街路事業」についてご説明をお願いする。

①都市計画道路大県本郷線・川北柏原線街路事業

◆［都市整備部　道路整備課］

　資料1-1「都市計画道路大県本郷線・川北柏原線街路事業」に基づいて説明。

◆［部会長］

　ご質問はないか。

○委員：参考値として、平成27年度センサスベースで10％の感度分析を行うとB/Cが1.1になるとの説明だったが、さらに下振れするとかなり苦しくなるものの、着手すべきでないとまでは言えないと考える。また、同じく参考値として防災面での強化が強い事業であるため、電線共同溝事業費を控除した事業費にてB/Cを算出した結果が1.7ということを説明いただいたが、それは参考にしても良いかと思う。

　　資料4ページに幅員４ｍの現況標準横断図が記載されているが、現道は一本の道路で通り抜けられる状態ではないのでは。

⇒［都市整備部 道路整備課］

柏原市域は民家が建っており、藤井寺市域は田畑が広がっている。現道は柏原市域の生活道路であり、藤井寺市域へは繋がっていない。

◆［部会長］

　現状の記載では、幅員４ｍの道路が一本通っているように誤解を招きかねないので、路線として通っていない旨は追記すべき。

○委員：平成27年度のデータを使用して、B/Cを正確に算出することはできなかったのか。

⇒［都市整備部 道路整備課］

　　平成27年度センサスデータが府に届いたのが今年度当初である。今年度の事業評価審議会でご審議いただくためには昨年度から準備が必要であるため、平成22年度センサスデータの集中発生交通量から平成27年度センサスデータの集中発生交通量の推移を、便益に減補整して算出し、参考値として提示している。

○委員：今後このB/Cが1以上を維持できるのかが懸念される。平成22年から平成27年にかけて交通量が減少していることについて、要因分析は行っているか。

⇒［都市整備部 道路整備課］

　　根拠については国へ確認しなければならないが、次回再評価時は平成27年以降のデータを使用することとなる。B/Cはかなり厳しい数値となると思われるため、その際はどのような形でご審議いただくかについては府としても対応を考えたい。

◆［部会長］

　　B/Cも重要だが、定性的分析も含め、トータルとしてどうすべきか審議会として議論していきたい。

○委員：B/Cのみで事業の必要性が決まるわけではなく、数字だけに捉われる必要はないが、物件調査による事業費の増加や、工事費の上昇等により次回の再評価時にB/Cが1を割り込んでしまうのではないかと危惧している。

　　また、本区間が開通すると、東側の未整備区間手前まで交通量が増えることが想定されるが、地元の生活に支障を及ぼすことはないか。

⇒［都市整備部 道路整備課］

　　交通量推計の段階で、現道へ負荷がかかり、混雑が発生するという事は無いと認識している。事業完了後には経過観察を行い、実際の交通の流れも踏まえ必要あれば今後対応を検討したい。

○委員：参考値として平成27年データの下振れまで提示していただいたのは、非常に誠意ある対応だと思う。

　　事業化の区分について、制度上やむを得ない部分もあるが、本来は未整備区間も含め一体のネットワークとして試算すべきではと思う。区間を小分けにするとB/Cが低くなりやすく、府民にも過度な心配を与えてしまう懸念がある。

　　また、関連して用地取得等に関わる費用の根拠や、今後のリスクの見積り等についても、この事業やこれまでの事業を通じて、精度を上げていくような試みをされることが必要ではないかと考える。

◆［部会長］

　　国のマニュアルでは、費用算定の考え方において事業区間を分けるというのは例外的に認められている手法ではあるが、今回の件については、国道170号(外環状線)と国道25号という極めて幹線性が高い道路で、他の道路ネットワークと一応区切りがあると理解しており、この区間のみを取り上げることに違和感は持っていない。

　　ただ、委員が仰られたように、区間を小分けにすることでB/Cが低めに出ることがあり、それが安全側の判断であるのか、無用な心配を呼び起こすことになる話であるのか、という二つの論点があるため、ルール通りに実施しているという説明をするしかない。そこで感度分析をもう少し幅広く実施していただくよう、以前から申し上げてきたところ。今回それを実施していただいているので、これが現時点でできる最大のことであろうとコメントしておく。

○委員：総便益70.3億円に対して走行経費短縮便益が8.8億円は割合が大きいように感じるが、要因は何か。

⇒［都市整備部 道路整備課］

　　費用便益分析マニュアルが令和4年度版に改定されたことに伴い、走行経費の原単位が増加していることによると考えられる。

◆［部会長］

時間価値についても変更があったのか。

⇒［都市整備部 道路整備課］

　　原単位が大幅に変わっているのですべてを把握しきれていない。確認のうえ、改めて報告させていただく。

◆［部会長］

　　事業全体について意見はあるか。

○委員：B/Cの小ささは気になるが、ネットワーク上の特性や渋滞解消等を踏まえると意義のある事業だと考える。

○委員：将来B/Cが１を割るようであれば、定性的分析についてより丁寧な説明が必要であると考える。

○委員：当該地域における事業の必要性を踏まえると問題ないと思うが、部会として意見をまとめる際、B/Cの低下に対する対応については付帯意見を添えるべきかどうかまたご意見いただければと考える。

◆［部会長］

　　日本社会の縮減傾向にある中において、交通量の予測値をどのように考えていくかというところが一番影響していると考えており、どの時点のセンサスを用いるかによってこれだけ劇的にB/Cの値が代わるというのはこれまであまりない話であるため、今後どのような指標をもって総合的に判断していくかという論点については、本事業に関する意見というより、別途事業評価制度全般に関する議論の中で考えていくべきことである。それを受けて本日の議事録をきっちりと作成しておくことが必要かと思う。

○委員：今回は参考値として平成27年データを提示していただいたが、通常のB/Cで他事業と横並びで見た場合、事業の実施に関しては問題ないと考える。先ほどの無電柱化のコストが便益に計上されていない件や、定性的な評価の件など、評価方法に関する議論は整理していく必要がある段階にあると思う。

◆［部会長］

　　ではとりまとめに入らせていただく。

費用便益分析マニュアルの改訂に伴う原単位の変化については整理の上次回報告すること。報告内容によって審議の結果が変わることはないため、本事業については、原案通り事業着手とすることでよろしいか。

○各委員：異議なし。

②京阪本線（寝屋川市・枚方市）連続立体交差事業

◆［都市整備部 鉄道推進課］

　資料1-2「京阪本線（寝屋川市・枚方市）連続立体交差事業」に基づいて説明。

◆［部会長］

　ご質問はないか。

○委員：事業に遅れなどはないか。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　平成25年報告時には令和元年より高架化工事着手を計画していたが、用地取得の遅れ等により令和4年からの着手となっている。

○委員：全体の事業完了時期も3年遅れになるということか。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　事業完了時期については、仮線方式区間の線路移設のめどが立った段階でお伝えできればと考えている。

○委員：事業の遅れによってコストやベネフィットには大きな影響はないか。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　全く影響がないとは言えない。設計の見直し等によるコスト縮減や収用も見据えた計画的な用地取得等による工期短縮に努めてまいる。

○委員：他の連続立体交差事業をみると、現実として工期短縮ができるかについては疑義が残る。今後しっかりとした説明が必要であると考える。

　　また、交通事故削減便益について、評価調書には5年間で踏切事故による死亡者9人との記載があるが、この数値を使って計算したのか。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　その通り。交通事故減少便益50.6億円のうち、踏切事故減少による便益が49.6億円。

○委員：承知した。踏切事故の解消効果というものはしっかりと公表した方がよいかと思う。最後に、用地補償費の増嵩について、過去の見積りの妥当性について、これまで審議した他事業と同様に疑問が残ることだけ申し添える。

○委員：用地補償費の件数増加については、地図ベースでもカウント漏れを確認できなかったのか。

　　また、工事の進捗が１％とのことだが、道路事業のように用地取得できた区間から着手していくことはできないのか。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　用地補償費の件数増加については、用地測量時に境界画定のずれ等で新たに用地買収が必要になったことが要因。

　　工事の部分着手については、一定のまとまった区間でないと工事進捗が図れない。工事が長期間にわたる区間については優先的に用地取得を進めている。

◆［部会長］

　　仮線方式区間は線路をいったん移設させる必要があるためまとまった区間でなければ着手できないというのは理解できるが、別線区間の場合は4～50m程度あれば高架構造を作っていけるのでは。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　沿線が住宅街であるため、工事用車両の進入路確保の観点からも、線的にまとまった区間が確保できていなければ着手は困難である。

○委員：工事進捗については理解した。

　　補償費について、残る９％の用地は取得の見込みは立っているのか。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　残る用地については交渉が難航している案件が多く残っている。工事に影響を及ぼさないよう、収用を見据えた確実な取得に取り組んでまいる。

◆［部会長］

　　工期の明言はできないとのことだが、1か所でも繋がらなければ供用できず、便益の発現も遅れてしまうので、最終的には収用を視野に入れていく必要があるであろう。

○委員：用地補償費は平成25年度報告時から62億円増額となっているが、遡ると平成20年度事前評価時から平成25年報告時は168億円増額している。本事業のみの話ではないが、用地補償費の精度を高める議論は引き続き必要であると考える。

　　事業完了時期は明言できないとのことだが、一般論として、同程度の事業規模であれば何年くらいかかるものなのか。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　一般的な連立事業では、用地で5年、鉄道工事10年と言われている。府事業の事例として、泉大津市での連続立体交差事業は鉄道高架工事に16年かかっている。

○委員：工事は昼夜問わず行うのか。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　その通り。

○委員：長期間の事業で、昼夜問わず工事が行われるということで、周辺地域の環境に影響がでるのではないかと危惧する。緩和策や対策等は検討しているか。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　環境影響評価により、工事用車両の進入による影響や騒音等について検証している。また、工事着手前に工事説明会を実施しており、安全性や騒音緩和について地域住民の方々に理解していただけるよう努めている。

○委員：阪急淡路駅の連続立体交差事業を視察した際に、想像以上に騒音があると感じたため、このような質問をした。長期間にわたる事業であるので、地域への影響は引き続き検討していただきたい。

○委員：事業完了時期は明言を避けるということであったが、費用便益分析においては供用開始年次が令和10年と設定されている。これは従前の計画での供用開始年次であり、今回の事業の遅れは反映されていないということか。

　⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　　その通り。

○委員：事業が遅れると便益の発現も遅れるが、その影響は大きなものではないということで理解した。

　　線路東側の府道八尾枚方線については特に整備は行わないのか。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　道路自体は片側一車線の両方向道路で変わりないが、歩道整備等の改良は行う。

○委員：交通量推計については、府道八尾枚方線の交通量増が大きいこと、生活道路へ交通が流れていくこと、東西の分断が解消されるにもかかわらず、南北方向の変化しか出ていないことなど、様々な疑問点がある。分断の解消により、マニュアル的に分析しきれないような変化が起きるのではないかと考えており、今までの交通の変化の出方というものを何か合理的に説明することはできないのか

◆［部会長］

　　私も事前に環境側道に1日当たり7000台も通すような運用ができるのかという指摘をしたが、国道170号は比較的渋滞しており、均衡配分をすると、計算上は新しいルートに流れるということは理解できる。ただ、実際そうなるかというのは別の話であり、評価の仕組み上は間違っていないが、感覚としては疑問である。やはりB/Cはあくまで様々な仮定の上で算出される値にすぎないため、B/Cのみで議論するのは危険であると考える。

　　また、平成25年報告時の工事費の増嵩は、東日本大震災を受けた耐震対策の影響か。

⇒［都市整備部 鉄道推進課］

　　土質調査による基礎杭の延長や、土壌汚染対策、概算額からの精度向上等によるもの。

◆［部会長］

　　それならば、事前の見積りをしっかり行っておくべきだった、という話になる。

　　本事業については、便益の早期発現のため、収用も見据えた用地買収など、着実な進捗管理を期待するということで、原案通り事業継続でよろしいか。

○委員：残事業B/Cは2を上回っていると聞いているので、事業継続が妥当と考える。

○各委員：異議なし。

1. その他

◆（現地視察について）

日　　時：令和４年10月21日（金）、24日（月）

視察場所：① 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[茨木市]

② 京阪本線（寝屋川市・枚方市）連続立体交差事業 [寝屋川市・枚方市]

◆（第６回審議会について）

　日　　時：令和４年11月14日（月）14:00から（予定）

　審議内容：府民意見等の募集結果について

　　　　　　都市計画道路大県本郷線・川北柏原線街路事業の追加報告

個別案件の審議について

　以上