平成27年度　第５回建設事業評価審議会議事概要

日　　時　平成27年10月16日（金）　15時～17時

場　　所　大阪赤十字会館４階401会議室

出席委員　多々納会長・碓田委員・水谷委員・村上委員　（４名）

議　　題　（１）審議対象事業について

　　　　　（２）その他

【議事概要】（◆会長、事務局等の説明等、○委員の発言、⇒部局等の応答）

◆［会長］

前回の審議では、連続立体交差事業１件、公園事業１件、施設整備事業２件の審議を行った。本日は、連続立体交差事業と施設整備事業についていくつかの課題やご質問があったので、追加のご説明を聞き、ご議論いただきたいと思う。次に、道路事業１件及び街路事業１件の説明を聞き、時間の許す限り審議を進めていきたい。

　　それでは、事務局から本日の資料について説明願いたい。

◆［事務局］

　　資料１　　：審議予定案件一覧

資料２　　：審議等スケジュール（案）

資料３－１：追加説明資料①（第４回審議会での審議実施事業(連続立体交差)）

資料３－２：追加説明資料②（第４回審議会での審議実施事業(施設整備)）

資料３－３：追加説明資料③（街路事業及び道路事業）

資料４－１：再評価（再々評価）審議案件の概要及び事務局確認内容

資料４－２：事前評価審議案件の概要及び事務局確認内容

（１）審議対象事業について

◆［会長］

　　それでは審議に入る。

　南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業については、前回評価時に続き、2回続けて事業費が大幅に増額となっているため、今後、コスト縮減に最大限努力する姿勢を示すためにも、評価調書の「コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点」、「対応方針（原案）」について、加筆修正をお願いしていた。この点について、説明をお願いしたい。

◆［都市整備部道路整備課］

資料３－１「追加説明資料①」に基づいて説明。

・「コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点」に、「今後着手する上り線高架工事において、コンクリート構造物の取壊し等騒音振動が発生する工事については、騒音振動測定を再度実施し、その結果によっては、より経済的な対策工法で実施できることから、コスト縮減の可能性がある。一方、土壌汚染対策については、今後の汚染深度等の調査結果により、事業費増減の両方の可能性がある。」を追記。

・「対応方針（原案）」に、「ただし、本事業については、既に事業費が当初計画時より大幅に増加していることから、今後は、土壌汚染の深度等、事前に想定できない特段の事情がある場合を除き、これ以上の事業費の増加が無いよう最大限留意し、コスト縮減に努めて事業を進める。」を追記。

◆［会長］

　ご意見等はないか。

　特に無いようなので、この件については、対応方針（原案）のとおり「事業継続」でよいか。

○　異議なし。

◆［会長］

では、南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業については、「事業継続」とする。

　　続いて、北①待機宿舎建替整備事業及び城東②待機宿舎建替整備事業の審議に移る。前回の審議において、事業の正当性や事業手法の比較検討についてご意見があり、また、評価調書及び図面の修正についてもお願いしていたので、これらについて説明をお願いしたい。

◆［警察本部］

　　資料３－２「追加説明資料②」に基づいて説明。

・待機宿舎の必要性について

待機宿舎とは、大規模災害等の発生時において、大量の警察力を迅速に動員し、初動措置を行うための体制を確立するために、警察職員を居住させる施設である。

また、「大阪府警察待機宿舎管理規程第４条第２項」で、「新たに採用された職員は、待機宿舎に入居するものとする。（後略）」と規定しており、入居を義務付け、この体制を確立している。なお、前回の審議で、他府県警察や消防にも大阪府警察待機宿舎と同様の待機宿舎が整備されているのかとのご質問があり、これについて調べたところ、他府県警察にも整備されており、また、消防でも火災・災害等の緊急事態に対処するために整備されていることがわかったので、ご報告させていただく。

・直接建設方式を採用した理由について

　①民間活力の導入の検討

　　府では、民間の資金や能力の活用等により、効率的・効果的な事業実施や事業コストの削減等を期待して、ＰＦＩを活用していたが、府が起債により資金調達をした 方が金利の面で有利であること等から、平成23年３月以降は、ＰＦＩ導入については慎重に検討することとしている。現状においても、資金調達等の状況に変わりはないことから、本事業についても直設建設方式を採用することとした。

②公的経営住宅の借上げの検討

　　(1)府（市）営住宅

公営住宅法の目的に合致しないため、活用できない。

(公営住宅法第１条：この法律は、国及び地方公共団体が協力して、健康で文化的な生活を営むに足りる住宅を整備し、これを住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で賃貸し、又は転貸することにより、国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することを目的とする。)

　　(2)大阪府住宅供給公社及びＵＲ都市機構の住宅

 待機宿舎では、集団警察力を確保し、他の民間人入居者を犯罪の脅威等に巻き込まないため、１棟単位での借上げが前提となるが、大阪府住宅供給公社とＵＲ都市機構の賃貸住宅では、１棟単位での賃貸借は行っていない。

　（北①待機宿舎建替整備事業）

　　・大阪市内11か所406室ある単身寮については、今後老朽化等により廃止予定の単身寮が７か所226室に及ぶ。北①待機宿舎建替整備事業においては、大阪市内地域で必要な単身寮310室の内、100室を確保するため、高層化により単身寮60室を増室し、建替整備を行うものである。

　　・「大阪市の建築物における駐車施設の附置等に関する条例」に基づき、10台分（室数の10パーセント）の駐車スペースが必要であることに加えて、入居者の駐輪場やバイク置場を設置する必要がある。本事業で必要な100室を確保するためには、11階建てとする必要があるが、本事業箇所の用途地域は第２種住居地域で、道路斜線と隣地斜線による建物の高さ制限が適用されることから、７階以上の建築には制限がある。しかし、建築基準法改正（平成15年１月１日施行）により導入された、天空率を指標とした斜線制限の特例制度を活用することにより、建物全体として11階建て100室を確保することが可能となる。なお、高さ制限及び道路斜線制限については６ページ、天空率制度については７～８ページに記載。

　　・評価調書及び図面の修正

\*「事業目的」欄に記載していた上位計画等に係る記載内容を、「上位計画等における位置付け」欄に移動。

\*「事業目的」欄に、市内地域での待機宿舎の必要数等を追記。

\*「代替手法との比較検討」欄に、民間活力の導入及び公的経営住宅の借上げについて検討した内容を追記。

　　　\*「その他特記事項」欄に、施設規模を11階建て100室とした理由を記載。

　　　\*「対応方針（原案）」欄に、「以上の理由により、事業を実施する。」を追記。

　　　\*図面の間取り図にベランダを追記。

（城東②待機宿舎建替整備事業）

　　・大阪市内11か所406室ある単身寮については、今後老朽化等により廃止予定の単身寮が７か所226室に及ぶことから、城東②待機宿舎建替整備事業においては、大阪市内地域で必要な単身寮310室の内、１号棟と３号棟を解体し、撤去後は、70室の単身寮１棟を建設するものである。

　　・世帯用宿舎のまま残す２号棟と24台分の駐車スペース（２号棟用）を除いて建築しなければならないため、建築位置が制限される。また、大阪市の建築物における駐車施設の附置等に関する条例に基づき、７台分（室数の10パーセント）の駐車スペースが必要であることに加えて、入居者の駐輪場やバイク置場が必要である。敷地の用途地域は、第１種住居地域で、建物の高さを制限する規定は、道路斜線、隣地斜線及び日影規制が適用されるが、敷地北側に対する日影規制により４階建て70室としている。なお、高さ制限、日影規制及び日影図については、16ページに記載。

・評価調書の修正

\*「事業目的」欄に記載していた上位計画等に係る記載内容を、「上位計画等における位置付け」欄に移動。

\*「事業目的」欄に、市内地域での待機宿舎の必要数等を追記。

　　　\*「代替手法との比較検討」欄に、民間活力の導入及び公的経営住宅の借上げについて検討した内容を追記。

　　　\*「その他特記事項」欄に、施設規模を４階建て70室とした理由を記載。

　　　\*「対応方針（原案）」欄に、「以上の理由により、事業を実施する。」を追記。

◆［会長］

　この件について、ご意見、ご質問等はないか。

○　「代替手法との比較検討」で、公的経営住宅の借上げのみを検討しているが、民間住宅について検討していない理由はあるのか。

⇒［警察本部］

　前回の審議会で配付させていただいた「大阪府警察待機宿舎整備基本計画」の中に、「公的経営住宅の借上げ、民間活力の導入等の継続検討」という記載があり、この検討内容について委員からご質問があったため、今回お示しさせていただいた。

○　では、「大阪府警察待機宿舎整備基本計画」では、なぜ公的経営住宅に絞ったのか。

⇒［警察本部］

先ほどもご説明させていただいたが、待機宿舎は１棟単位での借上げが必要になることから、民間住宅にはなじまないため、公的経営住宅のみとした。

○　整備する戸数が違うのは、第１種住居地域か第２種住居地域かによって適用される規制が違うからということか。

⇒［警察本部］

　　そのとおり。

○　第１種住居地域では、道路斜線、隣地斜線及び日影規制により建物の高さが制限され、第２種住居地域では、道路斜線と隣地斜線により建物の高さが制限されるが、日影規制は無く、天空率制度を活用することにより高さの制限を緩和することができるということか。

⇒［警察本部］

　　そのとおり。

○　今回の説明では、新たに採用された職員は待機宿舎に入居するのが義務だとの説明であったが、前回の説明では、待機宿舎に好んで入居する職員は少ないと説明をされており、内容に整合性が無いように思うが。

⇒［警察本部］

　　待機宿舎への入居を義務付けはしているが、ただし書きで、待機宿舎に入居しないことについて相当の理由がある場合及び職員を待機宿舎に入居させることができない場合は、この限りではないとしており、家庭に事情がある場合等により入居していない職員もいる。

○　待機宿舎が狭くて生活しにくいからというのは理由にはならないということか。

⇒［警察本部］

　　そのとおりだが、雨漏り等していて入居できない待機宿舎もある。

○　そうであれば、建替えする理由として、本来であれば新規採用職員は義務として入居しなければならないが、老朽化によりあまりにも居住水準が低すぎて入居できない状況であるため改善したいと記載したほうがいいのではないか。

⇒［警察本部］

　　今年は新規採用職員のうち247人が待機宿舎に入居した。年間で約800人卒業するが、全員入居できるキャパシティーはなく、また、そこまでの警察力は求めていない。入居年限等により待機宿舎を出ていく職員数を考慮して、毎年平均して入居するほうがよいと考えている。

○　今後、待機宿舎が建替えられることによって、希望しても入居できない人が出てくるのではないか。

⇒［警察本部］

　　可能性が無いわけではない。

○　そうなると、さらに待機宿舎を整備することになるのか。

⇒［警察本部］

　　新規採用職員が入居することになる単身寮については、「大阪府警察待機宿舎整備基本計画」により、平成35年度末までに1,180室整備することとしており、これ以上に増えることは無い。

○　「大阪府警察待機宿舎管理規程」では、相当の理由がある場合を除き待機宿舎に入居することになっているので、新規採用職員全員が入居できる待機宿舎を整備しているように見えるが、そうではないということか。

⇒［警察本部］

　　待機宿舎は集団警察力を確保するためのものであり、すべての警察官を入居させることを目的としていない。

○　それでは、規程と実態が異なるということか。

⇒［警察本部］

　　警察学校を卒業する際には、本人の事情を考慮して待機宿舎に入居するように指導しているが、勤務地から近い場所に居住している職員には敢えて待機宿舎に入居することを求めず、他府県からの採用者を優先して入居させている。

○　先ほど、待機宿舎の入居期間に制限があるとうかがったが、詳しく説明してほしい。

⇒［警察本部］

　　単身寮は７年、世帯用宿舎は10年であるが、本人の事情により規程でそれぞれ最大５年間延長することができる。

○　評価調書に、「トイレや風呂もなく、居住環境が極めて劣悪である」という表現がいくつかあるが、「風呂」は口語表現であるので「浴室」に修正し、「居住環境」と言うともう少し広い概念になるので、「居住水準が極めて低い」とされてはどうか。

　　また、今回は居室に台所を整備されるとのことだが、食堂は整備しないのか。

⇒［警察本部］

　　評価調書については、修正させていただく。

食堂は整備しない。

○　事業内容欄に、居住面積の記載はあるが、集会室等の共用部分の内訳についても記載すべきではないか。

◆［会長］

　　では、北①待機宿舎については建替え前後、城東②待機宿舎については建替え後の共用部分について、面積も含めて追記をお願いする。

　　次に、新規案件の「一般府道長尾八幡線道路改良事業」について、説明をお願いする。

◆［都市整備部道路整備課］

　　ご審議いただく前に、本事業の審議をこの時期に追加でお願いすることになった経緯についてご説明させていただく。本路線は都市計画道路で、現在、都市計画の見直しの手続きを行っており、平成27年７月に地元説明会を終えたため、本路線の事業内容が今年度当初に確定していなかった。また、本路線は新名神高速道路（仮称）八幡ＩＣへのアクセス道路となっており、新名神高速道路の整備スケジュールに合わせて事業を完了する必要があるため、年度途中ではあるがご審議いただくことになった。

資料３－３「追加説明資料③」に基づいて説明。

・本路線は、枚方市北東部の国道1号から京都府八幡市に建設中の新名神高速道路(仮称)八幡ICへのアクセス道路である。

・新名神高速道路の平成35年度末全線開通に合わせて本路線を整備することで、自動車交通の円滑化により、周辺道路の交通混雑緩和や広域交通ネットワークの強化を図るものである。

・併せて、自転車歩行者道を整備することによる、歩行者・自転車の安全確保を目的としている。

・事業区間は枚方市長尾家具町２丁目～高野道１丁目。

・事業延長は1.0㎞（現道拡幅部0.6㎞、新設部0.4㎞）、道路幅員は22ｍ、車道４車線、両側自歩道。

・全体事業費は約62億円（国34.1億円、府27.9億円）。

・費用便益比は2.12。

・京都府境から都市計画道路山手幹線までの区間は、京都府が同時期に道路整備する。また、都市計画道路山手幹線から新名神高速道路(仮称)八幡ICまでの区間は、平成28年度末の新名神高速道路（八幡～城陽間）の開通に合わせ、京都府が事業中である。

・対応方針（原案）は「事業実施」と提示。

（判断の理由）

\*本路線は、新名神高速道路(仮称)八幡ICへのアクセス道路として、必要不可欠な道路であり、平成35年度末全線開通に合わせて整備することで、自動車交通の円滑化により、周辺道路の交通混雑緩和や広域交通ネットワークの強化が図られる。

\*十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性も向上する。

◆［会長］

　　この件について、ご意見、ご質問等はないか。

○　京都府の事業である府道八幡インター線は、本事業より7年前に整備が完了するとのことだが、その7年間に国道１号から府道八幡インター線に入るには、事業箇所よりもっと北側から入ることになるのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　狭い２車線の道路だが、本路線の北側に山手幹線があり、そちらから入ることになる。

○　狭い道路だということなので、通行に支障がないのか不安である。

　　また、本事業と府道八幡インター線の完了時期に７年も差があるのはいかがなものか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　新名神高速道路の整備が事業凍結により約10年遅れたため、本事業の整備も遅れた。

○　地元説明の際には、なぜもう少し早くできないのかと思われるだろうし、事業効果の発現も遅れてしまう。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　平成24年４月に本事業の整備が決定し、すぐに進めたが、平成35年度末に完成予定である。

○　平成35年度末の新名神高速道路の全線開通に合わせるのであれば、今年度急いで評価する必要がないのではないか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　平成28年度に用地測量と詳細設計、平成29～32年度に物件調査と用地買収、平成33～35年度に工事を予定しており、今年度評価していただかないと間に合わない。

○　地元市の協力体制はどうなっているのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　本事業に合わせて市の道路や公園も都市計画変更をする等協力的であり、早く整備してほしいとのことである。また、地域から整備の要望もある。

○　本事業は、都市計画変更により、当初と比べて用地買収の方法等は変わったのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　新名神高速道路は開削ボックス工法で、ボックスを並べてその上に長尾八幡線を走らせる予定であったものを、シールド工法で地下に掘削することにより、用地買収をせずに区分地上権（工作物を所有するため、地下または空間について、その上下の範囲を定めて設定される地上権）の設定をすることとした。よって、本事業は、現道の拡幅と道路の新設により整備することとなったため、府独自で用地買収が必要となった。

○　移転対象が多数あるため、用地交渉をがんばらないといけないということか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　そのとおり。

○　新名神高速道路はトンネルになるのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　京都府境から京阪本線の東側まではトンネルである。

○　新設部は現在道路ではないところを買収して進めるのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　そのとおり。

○　それでは、用地買収にかなり時間を要することになる。

平成28年度にできる京都府の府道八幡インター線の進捗状況はどうなっているのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　４車線の道路を整備する予定であり、順調に進んでいる。

○　全体事業費約62億円の内訳はどうなっているのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　調査費約１億円、用地費約54億円、工事費約７億円である。

○　西日本高速道路㈱が新名神高速道路の整備のために用地買収した土地を、この事業に使うことはないのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　大規模な会社があるので、合同で用地買収することはあるが、新名神高速道路のために買収した土地を本事業に使うことはない。新名神高速道路もこれから用地交渉に入るが、新名神高速道路は区分地上権を設定することになっている。

◆［会長］

　　この事業については、問題が無いと思われるので、進めていただいてもいいと思うがいかがか。

○　異議なし。

◆［会長］

続いて、新規案件の「都市計画道路大阪瓢箪山線街路事業」について、説明をお願いしたい。

◆［都市整備部道路整備課］

　　ご審議いただく前に、本事業の審議をこの時期に追加でお願いすることになった経緯についてご説明させていただく。隣接する近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業との一体整備区間の変更協議が、昨年度末までに完了していなかったことから、本路線の事業内容が今年度当初に確定していなかったこと、また、他事業と隣接した区間であり、１年でも早く整備することにより、早期に事業効果が得られることから、年度途中ではあるがご審議いただくことになった。

資料３－３「追加説明資料③」に基づいて説明。

・本路線は、大阪市と隣接する東部大阪地域の中核都市である東大阪市を東西に横断し、大阪市境付近の国道479号（大阪内環状線)から府道大阪中央環状線を経て、国道170号（大阪外環状線）とを結ぶ幹線道路である。

・本事業区間は、近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業との一体整備区間に引き続き整備を行うことにより、府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化し、並行する既存道路の慢性的な交通渋滞を緩和することを目的とする。

・併せて、自転車歩行者道を整備することによる、歩行者・自転車の安全確保を目的としている。

・事業区間は東大阪市吉田６丁目～若草町1丁目。

・事業延長は0.8㎞、道路幅員は16ｍ、車道２車線、両側自歩道、主要構造物は恩智川渡河橋１橋、長門川渡河橋１橋。

・全体事業費は約22.6億円（国12.4億円、府10.2億円）。

・費用便益比は1.12。

・対応方針（原案）は「事業実施」と提示。

（判断の理由）

\*本事業区間の整備により、府道大阪中央環状線と国道170号を結ぶ広域交通ネットワーク機能を強化するための一連の事業が完成し、並行する既存道路の慢性的な交通渋滞を緩和できる。

\*本路線は近鉄奈良線と並行して整備を行うため、駅（東花園駅、河内花園駅、若江岩田駅）へのアクセス性が向上する。

\*十分な幅員が確保された自転車歩行者道の設置により、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性も向上する。

◆［会長］

　　この件について、ご意見、ご質問等はないか。

○　この事業によりかなりの効果があるとの説明を受けたが、24ページの差分図を見ると、主要渋滞区間の交通量があまり減っていないのはなぜか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　交通量は微減であるが、２車線の道路が４車線になり交通容量が増えるため、渋滞は減ると考える。

○　府道八尾茨木線と府道大阪東大阪線は、平成42年の時点で両方とも２車線から４車線になるのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　府道八尾茨木線のみ４車線になる。

○　近鉄奈良線(東大阪市)連続立体交差事業との一体整備区間は何車線の道路か。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　２車線である。

○　その道路が本事業区間につながるのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　そのとおり。

○　府道八尾茨木線が４車線になっていることを想定して算出したのであれば、府道大阪東大阪線の交通量にあまり変化が無いのはおかしい。

○　「並行する既存道路の慢性的な交通渋滞を緩和できる」との記述が評価調書に数ヵ所あるが、差分図を見るとそれほど緩和できていないので、このままの記載では矛盾があると思う。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　「並行する」と「慢性的な」を削除し、評価調書を修正させていただく。

○　B/Cが1.12と低いが、今後、費用が増加するようなことはないのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　全体事業費は約22.6億円で、内訳は、調査費等約0.3億円、用地費約12.7億円、工事費約9.6億円である。また、工事費の内訳は、道路築造工約2.5億円、舗装工 約1.5億円、橋梁工2橋で約5.6億円である。地権者への補償費及び橋梁工については、概算額で計上しているため、今後の詳細な調査や設計により事業費が変動する可能性があるが、これまでの実績等により算出しているため、それほど差はないと考えている。

○　便益が発生するとの説明を受けたが、あまり発生しているようには思えない。費用便益費がそれほど高くないのはなぜか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　費用及び便益は精査して算出したが、このような値となった。なお、事業期間は平成34年までとなっているため、今後の価格の変動はそれほどないと考える。

整備後は東大阪市が市道として管理することになっており、東大阪市が用地買収を含め、全面的に協力して事業を進めていく予定である。

○　その他の不確定要素としては、遺跡が出たり、用地交渉が難航することだと思うが、近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業との一体整備区間では、どうだったのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　用地買収に時間はかかっているが、その他の要素により遅れたとは聞いていない。

○　近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業との一体整備区間（1.2㎞）が供用開始される時期は。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　平成31年度末である。

○　本事業箇所を別事業とせずに、近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業と同一事業として、府道大阪中央環状線から国道170号までとすることができなかったのはなぜか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　府道大阪中央環状線から都市計画道路加納玉串線までは、近鉄奈良線高架下の側道となっているが、本事業区間である都市計画道路加納玉串線から国道170号までの高架下には恩智川と近鉄電車の車庫があり、同様の形態で高架下の側道として整備することができなかったため、本事業は別事業として南側にずらして整備することとした。都市計画も別事業として決定している。

○　府道八尾茨木線はよく渋滞しているが、４車線道路になるのはいつか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　平成24年3月策定の大阪府都市整備中期計画（案）では、今後10年以内に着手する路線として位置付けられていない。都市計画道路としては残っているが、いつ着手するかは未定である。

○　計画道路の有無が交通量の配分に与える影響は大きいので、大阪府のネットワークを全て入れて算出するのは難しいかもしれないが、もう少し狭い範囲で交通量の推計をして、費用便益比を簡易に試算できる方法を考えることはできないか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　考えてみたが難しい。

○　国土交通省がマニュアルによりこのように算出するように示しているのだと思うが、本路線以外は現実的な数字で算出しないと、意味が無くなってしまう。

　　費用便益費は、平成42年時点において本事業路線がある場合と無い場合の便益差により算出しているが、算出の基礎となる将来交通量推計において、計画道路の有無や道路拡幅も前提としているため、周辺道路の整備予定が変わると本事業の結果にも影響を与える。今回の場合、B/Cは1.12と低いため、この影響は無視できない。ケースに応じて、簡易に検証できる方法が無いか検討してほしい。

○　用地買収の対象はどれくらいあるのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　アパート・共同住宅２箇所、倉庫・町工場10箇所、店舗５箇所、住宅11軒。

○［会長］

　　用地買収の交渉は東大阪市がするとのことだが、交渉が難航した場合はどうするのか。

⇒［都市整備部道路整備課］

　　大阪府が交渉することになる。

◆［会長］

　　では、次回までに本日の審議を踏まえて資料の修正をお願いする。

（２）その他

◆［会長］

今回、審議案件として追加した道路事業１件と街路事業１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、異議がないようなので、募集の手続きをお願いしたい。

◆［会長］

　　以上をもって、本日の審議会を終了する。

以上