

## 令和 6 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 6 年 10 月 10 日（木）10:00～12:20

場 所 ウェブ会議により実施

出席委員 内田部会長・荒木委員・織田澤委員・兒山委員・高橋委員・横山委員（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 4 件。そのうち事前評価で「道路交通安全事業」2 件。再評価として、「道路交通安全事業」が 1 件、「公園事業」が 1 件である。事前評価と再評価とが混在するが、「道路交通安全事業」の評価は重複する部分もあるので 3 件をまとめて事務局より説明をいただき、その後、全体的な質疑、最終的には 1 件ずつ確認をとる形で進めることとする。

#### （1） 審議対象事業について

#### 道路交通安全事業

### ◆ [都市整備部 道路室 道路環境課]

資料 2－1 「追加説明資料（一般府道交野久御山線歩道整備策事業）」

資料 2－2 「追加説明資料（一般府道萩谷西五百住線歩道整備事業）」

資料 2－3 「追加説明資料（一般府道郡戸大堀線歩道整備事業）」

に基づいて説明。

### ○荒木委員

3 点お伺いしたい。1 つ目は交野久御山線の事案で、スライド 4 ページ目の事業概要、東側に歩道をつくるか西側につくるかということの説明だが、補償する件数が 10 件程度であるということを東側につくることの説明として挙がっていた。

事業概要の説明であるから書かれているのだと思うが、評価に際しこの補償対象の数が多いか少ないかが考慮事項に上がるのかどうかというのが気になった。そして、仮にこれが考慮事項となるのであれば、残りの 2 件についても同じような説明がなされてしかるべきと考えるが、説明がなかった。事業概要の説明だったからこそ載っているかもしれないが、後々の話にも関わるが、補償が困難であることが取り沙汰されることもあるのなら、補償物件の数というのも事業評価において説明されるべきものなのか教えていただきたい。

2つ目は、萩谷西五百住線のケースで、令和5年に都市計画変更がなされて幅員が18mに変わって、今回歩道込みで18mの整備を行うということだが、事業区間の北側はもう既に歩道整備済み、それから南側の駅前周辺も100mほどは整備済みであるとのことだった。その整備時はおそらく幅員22mの都市計画ということを前提に事業がなされていると考えるが、南北両側の整備済み路線の幅員は22mで、本事業区間は18mということであれば道路線形としておかしいと感じるので、そういうことがないか気になった。

3つ目、郡戸大堀線のケースで、都市計画決定は昭和40年になされたときの都市計画決定の幅員について何mなのか。というのは今回この歩道拡幅事業において歩道込みで16m幅員の事業をなさるというご説明だったと思うが、これはその都市計画道路の幅員と整合しているのかが気になった。いずれも細かい点であるが、すべて最後の郡戸大堀線に関わる内容ということでご説明いただきたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路環境課]

1つ目の交野久御山線について、補償の対象物件数が事業化の指標として挙げられているのかという趣旨のご質問だと思うが、今回事業化にあたり、東側、西側に歩道を付ける案、複数比較をしている。その中で対象物件についても比較をしたものになっている。現地は事故が多数発生しており、地元からも早く安全な歩道を繋げてほしいという要望が出ているというところになっている。そういった地域の事情を踏まえ、事業の早期効果発現の観点から、最低限の用地買収の範囲で歩道を繋げることができるということで、今回東側に歩道をつくる案となっている。補償物件数を比較はしているが、事業化の指標としてというわけではなく、事業化をしていく中で複数案を比べて東側に歩道をつくることを選定したという決定経緯として記載している。

◆ [部会長]

最終的には3点目にも関わってくる話であるので、続けてご担当の方から回答していただければと思う。2点目の質問についてはいかがか。事業の前後区間の横断構成が連続してできるのかという確認だった。

⇒ [都市整備部 道路室 道路環境課]

2点目の質問について、事業区間の南側、国道171号と結節する交差点改良事業の幅員は、右折レーンを増やして3車線、幅員21mでの整備の検討を進めている状況で、今回事業の18m幅員に擦り付けるような形で計画を立てている。

事業区間から巡礼橋以北については、歩道が一定整備されている状況であるが、都市計画変更した際の18mの幅員で整備されてはならず、片側に歩道が整備されていたり両側の歩道が整備されていたりというような、暫定的な状況になっている。今回事業については、歩道の一切ない600m区間について歩道整備をおこない、巡礼橋以北については既存歩道部分に擦りつける形で整備を検討している。

3点目の質問、郡戸大堀線の都市計画幅員については、荒木委員のご認識の通り16mの幅員である。今回事業もその16mの幅員で道路拡幅をおこなう計画となっている。

#### ○荒木委員

郡戸大堀線の事業はひょっとして都市計画と今回の事業計画とがずれていて何かトラブルが起きてるのではと懸念に感じたところだったが、そういうわけではなさそうということが分かった。

1つ目の交野久御山線のところについて言えば、やはり事業化をするかどうかの段階では補償対象の数というのはあまり関係ないというご説明で、そういうものでいいのであればそれで分かった。だからこそ郡戸大堀線の事例などでは補償件数が多いかどうか、特段事業評価で考えなくて良いということに理解した。

#### ○兒山委員

事業化の考え方、少し一般論的な観点からお話したい。3件比較して三者三様で、三つとも規格が違うというところに強い印象を受けた。交通安全事業自体は非常に重要であるし、通学路等が含まれる場合にはその対策が特に重要であるという点は、完全に同意するところ。

ただ、その対策を取るときに歩道整備するのは重要であるが、どの規格で行うかということについては慎重に考えるべき。もちろん理想としては完全に歩車分離して両側に歩道整備する、自転車とも分離する、これが理想ではあるが、やはり予算が限られているということで、ある区間に高規格なものをつくってしまうと、この審議会の事業評価の対象になるかどうかは別にして、他に対策が必要なところがたくさんある中、それらに事業費が回らないということも考えられる。また、高規格にするがゆえに事業化したところであってもなかなか補償が進まないといったことを理由に事業が遅れる、ということも懸念される。最小限の整備で対策を取る、ということも必要ではないかと考える。

それで今回3件あるうち、交野久御山線については歩道片側ということで安全対策という意味では理想とは逆、両側に歩道がないということはむしろ対策として足りないのではないかとこの考え方もできなくはない。ただ先ほど申し上げたような予算だとかあるいは事業のスピードといったことから考えると、この事業は3件の中で最もすんなりと受け入れられたというか、文句なしにOKではないかと考える。

それに対して萩谷西五百住線、郡戸大堀線の2件であるが、これは2車線整備ということで、歩道が両側にあり自転車道もある構造。理想型ではあるが非常にコストがかかる可能性が高い、事業が遅れる可能性が高い、といった懸念がある。実際に郡戸大堀線については10年とかなり遅れると示された。今回いきなり一旦事業にストップをかけて車線や歩道を減らすという形で見直すべしというところまでの主張はなかなかしにくいのが、今後事業を計画するに際し、やるなら高規格で、といった考え方はとらないような形に変えていただいた方がいいのではと思う。

今回に関しては、萩谷西五百住線、郡戸大堀線はなぜこれほど高規格で整備する必要があるのか疑問なのでご説明いただきたい。あと郡戸大堀線については無電柱化のコストがかなり嵩んでいる。周辺の地域性がよくわからないが、あるいはこの無電柱化に関する

評価をここでしていいのかということもあるが、これに関しても高規格すぎるのではないかと、やらなくていいのではないかとという疑問は若干あるので、併せてご説明いただきたい。

◆ [部会長]

後ほど大きな議論にも繋がってくると思うが、まず簡潔にご担当の方から回答いただきたい。更なる問い、他の委員からの関連する話は後ほど行いたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路環境課]

萩谷西五百住線の歩道整備の考え方については、道路構造令に従い両側歩道整備としている。それに加えて、現地の状況や地元の要望、早期効果発現等の観点を踏まえて検討した結果を反映している。この路線は駅へのアクセス道路で利用されており、歩行者、自転車の交通量が非常に多い。加えて本路線を中心に東西で別々の小中学校の校区として指定されており、通学に利用される道路ということもあることから通学児童の安全を確保する観点からも両側歩道整備が必要であると判断し、今回の計画に至っている。幅員についても道路構造令に従って現地の状況も踏まえた上で決定している。萩谷西五百住線については商業施設等が非常に多くあるエリア、事業区間においても横断歩道が1ヶ所しか設置されていないという状況もあり、乱横断も想定される箇所であるため安全確保の観点から路上付帯施設の横断防止柵等も設置するようなフルスペックの幅員として計画している。

郡戸大堀線についても萩谷西五百住線と同様になるが、まずは道路構造令に従って両側設置するという考えがまず前提としてある。またこの路線個別の地域性としては、この路線の西側に恵我之荘小学校が位置していたり、東側にも多くの市民の方が利用されるような郵便局であったり、市役所の出先機関がこの路線の南端のところにあるということから、歩道の両側設置を計画している。また、無電柱化費用が高すぎるのではないかとのご指摘について、郡戸大堀線は無電柱化推進計画に位置づけられているということもあり、将来的には必ず無電柱化する計画となっている。今、この歩道拡幅と一緒に無電柱化をやっておかないと、歩道が出来た後にまたその道路を掘り返す工事をするとなれば、そこからさらにプラス2億円、3億円とコストが嵩むということもある。そのため今回の道路拡幅を契機に無電柱化の工事もセットでおこなうという計画になっている。

昭和30年台後半ぐらいから交通需要が高まってきたというところで、道路に関する都市計画が決められてきたが、その時代に応じて目的が変遷しており、地域の利便性向上、もちろん交通安全も求められる昨今、今回歩道整備という事業になるが、防災的な観点というのも非常に重視される中で、特に郡戸大堀線では今申し上げたように近くに体育館などいろいろな施設がある中で、無電柱化の整備の方も進めていくというところ。

○高橋委員

1 点目、全体を通して資料の中で示された用地費や補償費がどういう明細であるのか、何を含んで何を含んでないのかを確認したい。またその下段の用地費単価や補償費単価

から上の用地費を算出するときにどういう計算式になってるのか、確認させていただきたい。

2 点目、1 件目の事業の資料 4 ページ目の歩道形態の決定経緯の点で、東側に歩道をつくられるということだが、対象の補償物件が少ない東側が迅速に対応できる点や、件数も低い方がいいとは思いますが、実際に収用できるものかどうかというのも重要なポイントになるかと思う。その点からも東側の方が効率的という判断があるのか、あるいは勉強会で議論されているのかを伺いたい。

3 点目は 3 件目の事業に関して、5 ページ目の事業費の話の中でかっこ書き部分が前回の事業費だという認識だが、実際の今の現時点においてどれぐらい事業費を使用されているのかも併せて記載いただければ、より分かりやすいと思った。事業費の変更理由の中で、構内再築から構外再築に変更をされているという記述について、補償対象物件として 1 件なのかあるいは複数件あるのか、また変更が必要になった経緯などをもう少し詳しくお教えいただきたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路環境課]

1 つ目のご質問について、用地補償はまずは道路の予備設計というもので、事業計画線を決めてどれだけの範囲で道路拡幅するのかをおおむね決める。その線に従ってどれだけの物件がその範囲にかかるのか現場確認し、どういった構造の建物、それが何階建てであるかなども調べる。またそこが店舗であるのか、家屋、一軒家であるのかマンションであるのか、工場であるのか、種類は様々あるが事前に調査を行うこととなる。そういった調査によってリストをつくったうえで、それぞれの対象物件に対して概ねの補償費単価を算出しており、資料にも示しているものとなる。またこのように基準となる単価もありながらも、物件によっては、この 3,100 万円という基準単価が当てはまらない、明らかに高くなるような物件もある場合には個別に想定した補償費を積むなどをして補償費を算出している。用地費についても同様に、道路計画線に沿ってどれだけの用地がかかるかを一度面積で算出し、そこに近くの地価をかけて用地費を算出している。

補足として、当初計画時点ではもちろん家の中身はどういうものがあるかが分からないので、近隣の事例、土地については路線価格や公示価格を参考に概算費用を計算している。実際に事業化して動き出すと、どうしても外で見ている状況から推測されるものと、中に入って見て建物の状態であったり屋内のものの状態であったり、状況が違ってくる。例えば、外側から見ていた普通だったビルの中に入って見て貴重な機械があって、営業ができないため補償が生じるなど、進捗に応じて実際に算定していくとどうしてもそういった違いが出てきており、結果事業費に反映されて、変更が伴ってくるという実情となっている。

◆ [部会長]

記述として、用地費うち補償費ということになっているが、純粋な用地費というのは、更地の土地として買い取るのに必要とする費用のことかと考える。現在の地主やその土地上においていろいろなものを所有されている方はそれらを全部取り払った上で府に売

り渡すという形だと思うが、更地にするために必要な費用、それから、移転した先で必要となる費用など諸々が補償費の中に含まれている、という理解でいいか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路環境課]

おっしゃる通り。実際はその差額が土地代。委員がおっしゃった通り、補償にも色々あり、例えば植木など価値を有するものに補償が発生する。ありとあらゆるものに対して、金銭補償が原則であり、まずはその補償をしたうえで更地の状態で我々は用地を購入する、補償費はその前段の費用と考えていただければと思う。

◆ [部会長]

2点目の質問はいかがか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路環境課]

交野久御山線の補償物件対象の比較のところに用地取得の実効性、内訳について議論があったのかというご質問かと思うが、府市の勉強会において実際に歩道形態をいくつか案を比較しており、その中で大まかではあるが補償物件内訳については議論している。そのうえで西側整備をする際と比べて東側の方が大型物件の取得件数が少なくなるということも整理した上での議論となっている。

◆ [部会長]

3点目の質問はいかがか。再評価案件について執行済みの金額はいくらぐらいか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路環境課]

全体としては約37%、個別項目では、調査費については11%で、用地費に関しては約50%、工事に関しては約10%。金額で31.2億円分のうち11億円。

○横山委員

私の方から3点。まず兒山先生がおっしゃった幅員に関しての考え方については、私も同じく疑問に思ったところ。

それと補償費に関しての話は、昨年度もこの話が結構出ていて申し上げたが、これをやはり見える形で頑張った、検討した、ではなく、どう考えたのかプロセスを示していただくことが大事ではないか。

もう一つ、人口減少が起こっている中で、小学校を取り巻く状況が果たしてどうなっているのか、など、時代の変化がこのところ高度経済成長期のときとは違って特になんかが起こってきている。これらをおそらく踏まえていると思うので、私たちが建設事業を審議するにあたり、まず前提としてどう考えたのかということを示していただかないといけないと考える。たとえば高度経済成長期のときの考えではなく、現状に即した考えなのか。あと、時代の移り変わりとともに妥当な結果として示すという意味では、しっかり数字、考え方を示していただくことが私たちだけではなく、府民の方にとってもとても重要なことではないかと考える。協議した、という一言では、なかなかこれからの時代の審議会でも、それを鵜呑みにして了解していいのかと思う次第。この3点についてどう考えて今後どうしていくのか、説明いただければと思う。

⇒〔都市整備部 道路室 道路環境課〕

まず幅員について、交通安全事業を進めるうえで我々は交通事故ゼロという目標の中で、大きく3パターンある。現道の条件下で対策を検討するのがまず1つ。もう1つは即効性を重視した形でどちらかに歩行空間が整備できないか、そこは少し都市計画の考え方と少し離れるところがあるかもしれない。もう1つは都市計画事業としての考え方。都市計画法上で今まで制限かけてきた中で、先ほど委員からもあった高度経済成長期の時代を契機としてスタートしたものであるが、時代背景、時代のニーズに応じて、都度検討している。そういった中で今回3事業、三者三様ある。幅員というところで捉えると交野久御山線については、できるだけ早く地域の声に対応していくという点があって、地元市、地元住民と検討して進んできているという特性のある事業。そういった状況の中で、もちろん道路構造令に合わせて、幅員や通行ルートについての必要性を検討して、それぞれに応じた場所での幅員を決定している。先ほど小学校の減少という言及があったことについて、いろんな時代背景、高度経済成長期から変わっていったという点については、バリアフリーの考え方の導入であったり、小学校区が変わったり、といった事象に対して我々も地元市も交えて協議し、通学路も変わっているような状況もふまえている。そういう様々な検討した中で、ある種どうしても本路線がまず優先的に歩道整備をしてほしいというところの中でピックアップされて対応してきているという経過がある。このあたりの経過をもう少しわかりやすさをもって示していきたいとは考えている。

先ほど、補償の考え方を示していくべきとおっしゃられた点、全体額だけが記述されているが、その内訳について事業化する時点では補償対象を外見で一つ一つ確認できるものでもないことから非常に示しづらく我々も苦慮しているところ。事業化されて用地境界を確定して、地元関係者と接触をして、場合によっては家の中を見せていただくなど、段階があるため、そういった状況の中でどうお示しできるかは、今後またご相談させていただきたいと考えている。

○横山委員

個別の話をしてるわけではなく、全体のルールがどうなのかと申し上げている。建設事業評価審議会において審議するにあたって、審議に諮るまでのプロセスで時代とともに変わってきた点をきちんと吟味、チェックを経てきているのかというところ。そこは我々が担うことではないという前提のもとであるが、そうは言いながらそこをやはり確認したいという気持ちは前回からも何度かお話をしているかと思う。細かく個別の補償費を計上してくださいという主旨の指摘では全くない。過去から同じ話を何度も何度もしているような気がするので、審議の進め方の前提として、建設事業評価審議会に持ってくる時にこういう議論をしましたではなく、こういうことによってこうしましたということをお示しいただいて、これが妥当かどうか、例えば今回の小学校プラス駅前っていうのは、一つ一つの条件を見ると、ぜひ早くしてあげたいっていう気持ちを皆さんおありになると思う。ただ、大阪府下にはこういう案件が山のようにあって、そのうち今回審議の事業について本当に優先順位が高くて、今お金を投じてやる必要があるのかというジャッ

ジが事前にされてると思うが、その判断を中期計画に載っているからという話ではなく、きちんと丁寧に時代の節目だから整備を進めるだとか、私たちが審議するときに前提を信じる前に、本当に信じていいものであるということを示していただくと、妥当性について議論ができるのではないかというふうに考えた次第で、その仕組みが少し変わった方がいいのではないかなというようなことをご提案しているまでのことである。

◆ [部会長]

私も横山委員のおっしゃっていることは理解しているつもり。後ほど議論したいと思う。

○織田澤委員

1点確認したい。再評価の案件だが、グーグルマップを使って現地を確認すると、図面にあるように、駅前広場の整備も兼ねているということかと思う。説明や調書の中で、そういったところは触れられているか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路環境課]

資料 8 ページにおいて、明確に今事業中であるというような触れ方ではないが、マスタープランの中での方針として、一番下の行に恵我ノ荘駅周辺地区については、府道郡戸大堀線の整備と併せて商店街の活性化や周辺住宅地への影響に配慮した駅前広場の整備手法について検討します、とある。説明の中でここはカットしており、説明不足であった。

○織田澤委員

さらに確認だが、今回の土地の収用と駅前広場も道路なので、道路整備という意味で用地の取得等が事業の中に含まれてるという理解で正しいか。

◆ [部会長]

補足すると、交通安全事業として評価するときに用地費や補償費というのは、今回の案件でいうと新規に歩道をつくるという部分だけ計上されているのか。それとも今の間のような駅前広場や車道部分のような箇所も入っているのかという質問である。

⇒ [都市整備部 道路室 道路環境課]

駅前広場の整備は羽曳野市で実施。それと併せて我々は歩道整備というところで、今進めている事業。コストの面でもそれぞれ分けて動いている。

○織田澤委員

駅前に四角で囲まれてる辺りについて、用地の取得コスト等は市の方で負担される、とそう理解した。

もう 1 点は、今回 3 件とも基本的には用地の取得業務は市の方で担当されると伺った点で、費用は府が負担して用地の取得業務を市が担当するという事で役割分担されるとのことだが、また建て付けとして、どれぐらいその規律が働くかというのが気になる。事業の早期完了に向けて、市と府の間でどういう協力体制を具体的にとられるのかとかい



うのは、何か実際になさってることがあればご説明いただきたいと思う。あるいは今後そういう対策が必要であるということであれば、その方針を伺いたい。

⇒〔都市整備部 道路室 道路環境課〕

地元住民に精通している地元市の協力を得ながら事業を進めているところが大きい。歩道整備事業で最も我々が苦勞するのがやはり用地取得というところになる。我々大阪府の広域的な自治体だけでは地域に入っていくときに、非常に苦勞するところが大きく、決して地元市に過度な負担というわけではなくお互いが協力することで事業を進めれば、少しでも早く歩道が完成したり用地取得ができたりといった見込みが立つので、覚書や協定書というものを結んで役割分担をしっかりと決めて、事業の方を進めているというところ。今回評価に諮らせてもらっている事業についても地元市の協力というものを、覚書ないし協定書で結ばせていただいて事業の方を進めている。

○織田澤委員

おっしゃられることはよく分かった。もし何かさらにそこで日頃から連携を取るなどそういう取り組みがあればもっと早く進んだりする可能性があるのではないかと素人意見で恐縮であるが思うところであった。やはり用地取得はいつも難航されて事業の便益が下がってしまうということが、どこでも起こっていることだと思う。そういう事象の改善に向けて取り組んでいただきたいという趣旨の発言であった。

◆〔部会長〕

各委員のご意見を伺い、共通するものがいくつかにまとめられるかと考える。

まず大前提として、この交通安全事業というのが、通常の道路事業とは、根本的に考え方が違うというところを我々も認識すべき。それから、対外的に説明していただくときもそれがわかるような工夫というのが必要と考える。

1点目、整備対象となる箇所決定フロー一番はじめの「歩道未整備の道路」とあるが、交通安全を確保するために歩道が必須であるものの、これができてないところが山ほどある。これをできる限り効率的に重要度の高いところ、実行可能性の高いところから選んでいくというのが、下のフローかと考える。対象の歩道未整備の道路がどれぐらいのボリュームであるのかを示されたい。

今の交通安全事業に投入できる基本的な財源で考えていくと、多分何百年とかかるような事業ではないかと思うが、そのあたりが、他の事業とは違うんだということを示すものとして、具体的な数字が欲しいという印象がある。

その中でどれを優先してやっていくかというときの観点として、優先整備区間の要件のいずれかに該当というのがあるが、横山委員からご指摘があったように、将来のことについては、誰がどんな判断をしているのかというところが、記載はないものの含められていると思う。都市計画道路として必要かどうかというのは、都市計画審議会の方が判断するわけで、それにおいて、やはりそこは車道としても重要だし、歩行者にとっても重要であるというようなことが、担保されるものである。という主旨も、ここには記載はないも

のの含められていると思う。そのような他の上位計画のもとで、これらの絞り込みを行っているということが、もう少しプロセスとして示せないものかと感じた。

それから2点目、横断構成として、片側歩道にするのか。両側歩道にするのか。歩道の形状にしても、マウントアップ形式とするのか、ただ歩車分離のための縁石を置くのかとか、柵だけにするのか、いろいろな形態があると思うが、それらの考え方はどうなっているのかも少し見えづらかった印象。先ほど申し上げたように、交通安全を確保するために今まで危険なところがあるわけで、それを実施していくとなったときには、兒山委員からもご指摘のあった、そんなにハイスpekでなくともいいので早く着手するというような観点もあろうかと思う。その検討に関する考え方を、勉強会などで検討したということだけで済まされると、不透明感がある。具体的に、これだけの歩行者の人数しかいないから片側だけで十分だと判断した、や、片側整備で幅員は道路構造令からするとこうしないといけないからこうなった、というような、実務のご担当の方ではきっちり考えられてると思うものの、そのあたりが見えづらかった。

3点目、補償内容、金額に関すること。事前の見積もりとしては、一定の単価でかけるしかないとの説明であった。それに対して委員から補償費をできるだけ精度を上げていってはどうかというような指摘があったが、補償費の考え方や実際の交渉の進め方からして、少なくともこれだけの金額がかかる、これが膨らむのが前提になってて、できるだけ膨らまないように努力していく、という性質のものであると感じている。事前の見積もりの取り扱いとしては、今後事業が終わったときに、その時でも個別具体的な物件ごとの金額を出すのは、やはり交渉ごとの信義則の点からも不要かと思うが、実際の直接的な物件の取得、あるいは解体、機能補償とかいうような内容で分けていって、実際にかかった金額をまとめておく。このような事後のレビューが重要であろうというふうに感じている。

今回の具体的な審議案件に関して、今ご指摘申し上げたようなことの多くは、この案件だけではなく交通安全事業全般に関わるような話であり、さらに補償費の話については、交通安全事業だけではなくて、建設事業全てに関わるような話になるので、今回の具体の3件については、若干説明の文言を加えていただいた方がいいと考えるが、全体的には追加資料も必要ないというふうに感じているところ。

今申し上げた内容をふまえて各委員からご意見いただきたい。

#### ○荒木委員

皆さんおっしゃられたところに関わるが、対象となる歩道が非常に多い中でどの路線を選択するのかということについて、事前説明の時に私も質問したが、その際には事業費10億円以上が事業評価に上がってくるものの対象となっている。だから10億円を超えたものしかここには上がってこないというご説明だったが、その仕組み自体を変えていただかないと、横山委員や内田部会長がおっしゃったところは、動きようがないのかなというふうに感じた。

あと、歩道の構造については、確かにハイスpekなものがいいかどうかってところは

あるのかもしれないが、私としては今回上がったものに関して言えばやはりどこも歩道がないのはかなりきついただろうなというのは感じたところ。ただその中でやはりその事業評価というものをやっていく中で、その補償の問題について言うと、やはり補償件数が多くなるからあの時間がかかるのでやめる方がいいという判断はあまり望ましくない話かなというふうには感じている。ただ行政の現場の問題としてそういう即効性の観点というのを取り込むのであれば、そういった枠組みで将来審議できるようにちょっとつくってもらえるとありがたいのかなと感じたところ。

#### ○兒山委員

内田部会長が最初の方でおっしゃられたこうした交通安全対策事業は通常の道路事業と根本的に異なるといった点であるが、仕分けとして分けるというのは非常によくわかるし、交通安全対策事業ならではの説明の仕方が必要というのもおっしゃる通りとは思いう。ただやっぱり、両面性があるというか交通安全対策事業であっても渋滞解消効果があるとか、通常の道路事業であっても安全対策になる面もあるということもあり、グレーゾーンがあるように思うんですね。萩谷西五百住線に関しては都市計画決定が昭和 44 年にされて 4 車線だったということで、最初の意図は交通安全対策じゃなかったのではと考える。それがだんだん事業化の段階で、交通安全対策事業としての位置づけになって、今回評価をしている経緯があると想像する。そうするとやはり元々は渋滞解消のような便益を期待していたと推察するので、そういったところもどれぐらいあるのかということとは明確に出した方がいいのではないかな。今回全てあの交通安全対策事業ということで B/C を出していないわけだが、そういうものを出すといったことも、この事業に関して考えられたように思う。

#### ◆ [部会長]

今のご質問であるが、都市計画決定、都市計画道路としての事業はこの審議会にもかかる可能性があるのか。事務局としてはいかがか。都市計画決定変更した結果として、道路の幅員自体変更になっているが、その話と歩道をつけるという話の切り分けが判然としないというのが、皆さんの共通してる疑問としてあると思う。

#### ⇒ [都市整備部 道路室 道路環境課]

そこは先ほどおっしゃられたように、事業自体は歩道整備というところが主眼となって整備の方には入っているが、萩谷西五百住線の図面左側は駅の方に向かって行く通行ルートになるが、交差して国道 171 号、また山側に行くと道路形状のある中で、そういったところの歩道整備の中で、また都市計画上の 22m という元々の幅員もいらないというところ検討している。周辺状況というのを踏まえた形で都市計画変更という法的な手続きを踏んで進めていったというところ。

#### ◆ [部会長]

お金の流れ方の面で、国からの財源の種類が異なるものだからうまく工夫して、この場

合には交通安全事業、この場合には道路事業、街路事業で進める、といったように混在していると推察する。それをどうすべきかというのはまた別の議論であるが、今回のこの案件で児山委員の意見をクリアするのはなかなか困難であるのではないかという感想を持つ。

#### ○児山委員

萩谷西五百住線のこの区間については、3件の中でも最も交通事故数が少ないというのも気になってはいるが、都市計画決定が既になされて変更も比較的最近なされたもの、それを止めるというのは極めて難しいなというふうに思っている。積極的賛成ができないように思うが、実施はやむを得ないという感じにはなると考えている。

#### ◆ [部会長]

もとの都市計画道路の広幅員では事業も進捗できないような社会環境になっていて、今後のことを考えると広幅員の車道は不要というのがようやく決まり、車道側の整備方針が決まったので、ようやく歩道整備も方針が固まり事業着手できるようになったということではないかと推測する。そのあたり、今のような言い方を、公的な文書として書いていいのかどうかは考えどころである。

#### ○高橋委員

部会長がまとめてくださった意見に異論ない。私が質問した内容の意図としては、単価掲載されているものの単純計算の上の内訳になかなか結びつかないところがあるので、この記載内容が資料提供したときにミスリードに繋がるんじゃないかなというところで、ちょっと質問させていただいた次第だった。

#### ○横山委員

内田部会長が整理をしていただき、私の意見もとてもわかりやすくなったというところ。繰り返しになるが、前々からこの審議会の位置づけはなんでも賛同という話ではなく、審議する内容を明確にする形をとっていただかないと、審議できない、正しいのかどうかよくわからない、という事態に陥ってしまう可能性が高い。ぜひその点改善していただければと思っている。

#### ○織田澤委員

私も内田部会長がおっしゃられた意見に異論ない。今回に限らず制度全体に対するやっぱり委員のご意見っていうのがどういう形でフィードバックされるのかというのも、あまり見えないところがある。これまでと同じような議論になってしまうというお話もあったが、大阪府側担当の皆様もいつも同じような指摘を受け、委員側もいつも同じような指摘を繰り返す、という徒労感もなきにしもあらず。何かしらそういうフィードバックが働く機能みたいなものが、こういうルートがあって、こういう意見が反映される予定である、というようなもの。そういうこともぜひ何か機会があればご説明いただけると嬉し

いかなと思う。

◆ [部会長]

貴重な意見かと思う。時間も迫っているので、道路交通安全事業の3件について、方向性をまとめたい。

対応方針については、原案どおり「事業実施」、「事業継続」として構わない。

なお、説明資料、調書において、案件ごとに修正をお願いしたい。

(一般府道交野久御山線歩道整備策事業)

歩道整備は両側が基本であるが、片側歩道の整備で良い理由、または片側歩道整備の早期効果発現、安全などのメリットを補強していただきたい。

(一般府道萩谷西五百住線歩道整備事業)

今回着手に至った、都市計画変更の経緯を説明していただきたい。

(一般府道郡戸大堀線歩道整備事業)

今後、10年間事業を延伸していくことになるが、これまでの事業費の出来高、その推移など時系列のグラフが必要と思う。今後10年間で完了しない可能性も懸念されるため、過去の実績がどうであったか、追加で示す必要がある。

以上、方向性をとりまとめてよろしいか。

(各委員 異議なし)

◆ [部会長]

各委員、了解したということで進める。

その他、各委員からご指摘のあった質問、ご意見を踏まえて資料を修正していただき、次回以降に改定したポイント等に絞って、ご説明していただく場を設けていただく方が良いと思う。事務局はいかがか。

◆ [事務局]

今のご提案で進めたいと思う。修正については、まず、部会長へご相談させていただきたい。その後、委員の皆様に次回審議会で諮らせていただくのか、また、府民意見募集開始の関係もあるので、個別に説明をさせていただくのか、部会長と相談して決めたい。

◆ [部会長]

委員の皆様にも再度、個別にご意見いただく場を設けていただくこととする。

結論へ向けては、「事業実施」、「事業継続」という対応方針に対して、積極的な賛成までとはいかないが、各委員、異論がないと仮のまとめとをさせていただく。

府民意見募集をするための資料は必要な修正を追加する。

全体制度にかかる意見については、親の審議会で議論するという整理とする。

## 公園事業

### ◆〔都市整備部 公園課〕

資料２－４「追加説明資料（久宝寺緑地整備事業）」

に基づき説明

#### ○荒木委員

本事業の全体 B/C が 4.77 となっているが、他の事業と比較して優先度が高いものとなる数値なのか。

#### ⇒〔都市整備部 公園課〕

過年度の他事業の B/C を見ますと R5 再評価した蜻蛉池公園では 1.4 程度、R4 再評価した大泉緑地でも 1.5 程度となっており、久宝寺緑地は直近の公園事業より高い数値となっている。

### ◆〔部会長〕

久宝寺緑地が高い数値となっている要因は、誘致圏内の人口密度が高いという理解で良いか。

#### ⇒〔都市整備部 公園課〕

その通りである。

#### ○横山委員

事業の必要性の観点で 4 項目挙げていただいているが、公園全体にかかるもので、残事業の必要性の説明がもう少し必要と感じた。

#### ○兒山委員

公園事業の B/C はかなり大きく出ており、マニュアルに沿って算出しているので問題ないと思うが、本日の資料以外で便益比算出の報告書など公表しているものはあるのか。

#### ⇒〔都市整備部 公園課〕

便益比の算出において、本日の資料以外は内部資料となり公表していない。算出結果をまとめたものを本日の資料として記載している。

#### ○兒山委員

検証できるように公開された方が良いが、これまでの例から難しいのであればやむを得ない。

#### ○高橋委員

工事の進捗はどの程度進んでいるのか。また、進捗状況は事業費ベースで示されるのか。その場合、全体事業費が増加すると進捗が下がることもあるので違和感を覚える。表記方法についても考え方を説明してほしい。

#### ⇒〔都市整備部 公園課〕

事業進捗は事業費ベースで示している。事業全体の進捗率は 78%である。うち工事の進捗は 84%となっている。

○高橋委員

用地費については、件数などで%表示できないのか。

⇒ [都市整備部 公園課]

用地費については、面積ベースで事業認可区域 9.7ha 中、6.9ha が用地取得済みであり 71%の進捗率となっている。

◆ [部会長]

公園事業は面的な広がりを持つものであることから、調書も含め、面積ベースでの表記も必要と思う。可能であれば面積ベースの進捗も併記する工夫をしていただきたい。

○織田澤委員

事業の必要性等に関する視点の③災害時の防災機能強化で p.27 の「広域避難場所」と「後方支援活動拠点」の必要面積は何かの計画により決まっているものか。

⇒ [都市整備部 公園課]

広域的支援部隊受入計画があり、その計画も踏まえて必要面積を記載している。必要面積より整備済面積の差が不足している。

○織田澤委員

出典があれば、資料に計画を明記していただきたい。別の計画で承認されているのであれば、審議対象ではないので、ご確認いただきたい。

○織田澤委員

費用便益分析の残事業 B/C において、便益の継続した場合（with）の「既投資の残存価額」、「再評価時以降の投資の残存価値」は継続した場合は発生しないと思われる。「継続した場合の追加便益」のみが発生する理解である。

◆ [部会長]

担当課は再度、国のマニュアルを確認されたい。

◆ [部会長]

公園事業について、方向性をまとめたい。

残事業の必要性について、もう少し補強していただきたい。具体的には、防災拠点の必要面積の根拠、出典を明記すること。

費用便益分析の計算内容について、この事業に限らないが、確認が取れるように委託業務の報告書など公開することも検討していただきたい。

資料の修正は必要だが、最終的な対応方針は事業継続とする結論でいかがか。

（各委員 異議なし）

◆ [部会長]

各委員、了解したということで進める。

事務局はいかがか。

◆ [事務局]

公園事業については、資料を修正し、各委員に個別に確認していただくこととしたい。

(4) その他

◆ [部会長]

事務局より府民意見および意見陳述の募集について、今後の予定を説明していただきたい。

◆ [事務局]

府民意見および意見陳述の募集については、「道路交通安全事業」3件については、資料修正後に各委員へ補足説明、確認を取ったのちに実施する。「公園事業」1件については、軽微な修正ということで、各委員へ資料の送付後に実施することとしたい。

◆ [部会長]

その方向性でよろしいか。

(各委員 異議なし)

◆ [部会長]

承認したとして進める。事務局より次回以降の予定の説明をお願いする。

◆ [事務局]

次回の第5回審議会については、10/31 木曜日午前10時よりWEB会議での実施を予定している。残りの審議対象、道路事業、街路事業を予定しているが、詳細については、別途お知らせする。

以上