

令和6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6年10月31日(木) 10:00~12:00

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・中儀委員・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2件。そのうち事前評価で「道路事業」1件。再評価として、「街路事業」が1件である。1件ごとに事務局より説明をいただき、議論する形で進めていく。

(1) 審議対象事業について

道路事業

◆ [都市整備部 道路室 道路整備課]

資料2-1 「追加説明資料(国道170号・高槻東道路道路改良事業)」に基づいて説明。

○荒木委員

今回の事業について、数字そのものは一通り理解できるが、説明において少し漏れている点があると感じている。資料2 ページ目において、関連事業として枚方高槻線が存在するということだが、今日の説明では一つも言及がなかったと思う。説明の後半に付帯意見への対応に関する内容があったが、5年前における審議会においては、この国道170号と枚方高槻線が一体で審議され、それに基づいて付帯意見が出ているということを見ると、関連事業についてもきちんと説明がないと困るのではないかと感じている。

そして一番大きな問題点として、スライド14ページにおける交通量の説明。ここで示される交通量というものはおそらく、枚方高槻線が開通するという前提での数字となっていると思われる。そうなるとコストベネフィットの算定におけるベネフィットの数字が、この枚方高槻線と切り分けることなく算定されているという疑念を生じさせるものではないかと思う。また工事費だが、おそらく今後環境対策などのためのコストが、国道170号に関わるのかあるいは枚方高槻線に関わるかは切り分けにくいと思うが、やはり出てくるとされる。その部分について現在お示しのもので足りるのかどうか、非常に疑問として感じたところ。

それから、国道170号の幅員は26.3mというご説明だったが、その枚方高槻線と国道

170号が合流、交差点をなす部分について、26.3mの幅員では足りないと思うがどうか。

◆ [部会長]

まずは単純な質問の方からお答えいただければと思う。合流する部分の幅員は大丈夫か、という点についてどうか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

26.3mは標準断面における幅員であり交差点についてはまたその分幅が広がる。

○荒木委員

都市計画上、幅員 26.3mを超えているのは大丈夫なのか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

都市計画上では最大 37mで決定されている。その範囲内で事業を進めていきたいと考えている。

◆ [部会長]

荒木委員から1点目にご指摘のあった大きな問題について、資料 14 ページの交通量図の枚方高槻線について、整備なしの場合が 106 百台、整備ありの場合に 314 百台となっている。枚方高槻線が供用しているという前提のもとで、with-without を出しているという事で間違いないか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

お考えのとおりである。

◆ [部会長]

この交通量予測の条件として枚方高槻線が既に出来上がっている想定であるので、もし国道 170 号の整備ができなかったらということが「整備なし」ということのようにある。

○荒木委員

考え方は理解した。ただし、府民意見募集にあたってはそのあたりはきちんと説明がないと、意見の出しようがないのではないかと考える。

◆ [部会長]

荒木委員が最初におっしゃられた、資料 1 ページのところ、凡例にも緑色の破線が関連事業と示されているが、一切説明がないのはいかがなものかというご指摘についてはどうお考えか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

国道 170 号の事業については、今回 3 回目の再評価であるが事前評価の時点では枚方高槻線がない前提で事業着手したという経緯もある。加えて、広域で見ると国道 170 号は十三高槻線という都市計画道路になっており、府道大阪中央環状線に至る路線である。元々の事業の成り立ちを申し上げますと、国道 170 号単体でも十分事業効果を発揮するというものになっている。我々としてはその説明をさせていただいて、あくまで枚方高槻線については別の事業であり今回あえて説明していないところはある。ただ、当然関連事業としての位置づけもあり、前回の事業評価の意見具申にて付帯意見をいただいている。そ

の対応については、18 ページで申し上げたところである。

◆ [部会長]

今までの審議の経過からすると、関連事業としてはっきり入っていたものが、今回の評価においては関係ないものとして取り扱うのは、資料 1 ページでその旨が示されないと正しい理解に繋がらないのではないかというご指摘かと思うが、私自身もそう思う。この点は追記をご検討いただく、ということで荒木委員はいかがか。

○荒木委員

必ず追記いただきたい。事前評価のときは枚方高槻線の整備を考慮していなかったこと、国道 170 号の事業単体での効果があるということも理解はするが、5 年前は少なくとも一体として評価していたものを今回だけ切り離すというのは、やはり非常に審議しづらい。少なくとも 5 年前の付帯意見をどう扱うのかを考えると、本来的な行政のあり方として、違法かどうかは別として、決して望ましいものではないと私は考える。

○織田澤委員

関連事業の取り扱いという点で、よく国の事業評価でも一体評価ということをするケースがある。今回がそのケースにあたるのか判断しかねるが、国のようにあまり事業を細分化して評価すると、かなり低く評価が出るということで、一体評価を行うという流れがある。この場合、関連事業はどう扱うのか、これまでの府の対応として何かルールがあるのかを伺いたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

明確なルールはない。

○織田澤委員

あと、国道 170 号の事業は進んでいないということだが、前回評価からの具体的な進捗状況を詳しく教えていただきたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

令和元年度に再評価を受け、地元住民と話し合いをさせていただき、意見で出ていたような、地域分断や環境問題など、いろいろな声を頂戴した。その中で、道路構造の見直しということで、元々擁壁を予定していた部分を橋梁にすることで、地域の地盤レベルで人が往来できるようにしたり、まちづくりを担う高槻市と連携して抜本的な解決策についても検討したり、といった取り組みを進め、その結果を地元住民とも話し合いをし、今に至っている。結果としては、元々の道路計画について検討を深めるということでご了承いただき、現地測量に着手できる段階になったのが令和 5 年度のことである。進捗としては現地測量が概ね完了、これから道路の設計内容を地元住民と対話しながら進めていくという段階に来ている。

○織田澤委員

具体的に、例えばこれから用地交渉して買収するということだが、何件ぐらい残っていて、この間何件進捗したか、伺いたい。先ほどの話からすると、計画の内容について住民

との対話が始まった段階かと思う。お答えできる範囲でいいが、金額を提示しての交渉ができていられるかも含め伺いたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

高槻市域はまだ用地をお譲りいただく交渉に着手できていない。買収範囲についても測量結果をもとに精査しているところであり、用地取得の進捗としては0%である。一方、枚方市域では、農地などを既にも買収しており、面積ベースでいうと3割程度買収できている状況。

○織田澤委員

進捗状況について理解した。B/Cについて、前回評価の令和元年度から比べると、Bの値がかなり落ち込んで、費用は大きくなっている。当初に比べてもかなり落ちてきていて、この間には道路交通センサスの改定があって、また次の改定によってどの程度現状から変わるのかというのとはわからないものの、いずれにしろ事業が非常に長期化すると、B/Cがかなり厳しくなる点には変わらない。ということからも、とにかく事業の進捗管理を徹底することが重要かと思う。この5年間において、早期で事業が進捗するためにおこなってきた働きかけについて、今一度ご説明いただきたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

これまでは、ただ道路をつくりたいというのみでなく、地元地域のまちづくりという観点も含め検討してきた状況であった。それが令和5年度のところで区切りもつき、測量であったり、地元住民への説明であったり、今後進めさせていただく段階である。資料記載のとおりコミュニケーションを図りながらという点も大事にしながらそのうえで、計画的に進捗を図りたいと考えている。

○兒山委員

枚方高槻線について、現状を特に考慮しない計算であったり説明であったりというのは非常にまずいということは、強く思ったところ。進捗状況がどうなのか、いつできるのかも全然わからない。資料14ページにあったように、枚方高槻線に流入、流出する交通量が非常に多い。それほど重要な道路を具体的に考慮せずに検討するというのはまずいと思う。5年前に一体的評価をしていたのであればなおさら、今回もそうすべきであると思う。

地元とのコミュニケーションについて努力はされているということで、一定理解した。ただし、現地の温度感や雰囲気がよくわからないので、もう少し説明していただければと思う。グーグルストリートビューを見ると、反対看板が所々出ている。看板のあるなしはともかく、地元理解がどこまで進んでいるのか伺いたい。それは府民意見募集をした際、どういう意見が来るかをあらかじめ想定しておくという観点も含めて、少し補足していただければと思っている。

それから、国道170号の整備予定区間のすぐ西側の檜尾川沿いに代替路的なものがあるようで、現に使われている2車線道路だと思うが、これを拡幅整備するという代替案

は有り得ないのか。

また、国道 170 号の未整備部分の構造がよくわからない。高架式であると思うが、場所によっては高架でない、もう少し低い高さのような感じにも見受ける。あと、図を見ると歩道もあるが高架道路に歩道をつけるのか、などよくわからないところがあるのでどの部分がどんな構造か、もう少しわかりやすくご説明いただければと思う。

◆ [部会長]

まず技術的なご質問の方から答えていただければと思う。檜尾川左岸に現に道路があって、これを拡幅するということを考えなかったのかという点、いかがか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

一番大きな理由としては、従前から国道 170 号については都市計画決定されたものであることから、計画に基づいて整備するというのが、土地利用制限もかかる中での道路であるので良いであろう、という考え方である。檜尾川の堤防について、河川管理上の課題も出てくるといふところもあることも加味し、都市計画決定通り整備するのが最善であると考えている。

◆ [部会長]

広幅員の道路で堤防や川をいじめるのは好ましくないという観点もあろうかと思う。もう一つの質問、道路の構造が変わり、擁壁だったところを高架に変えた、あるいは高架における歩道はどうするかという点、標準断面だけ示されても分からないのでもう少し詳しく説明いただきたい。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

国道 170 号のすでに暫定供用したところからすぐ南、構造としては 200m 程度擁壁で、枚方高槻線と取り付くところあたりまで全て擁壁で当初検討していた。交差部から南側の残りの方は、従前から橋梁構造として計画していた部分で、さらに橋梁区間 464m より南側については擁壁構造になっている。歩道については、他の部分も基本的には設置する計画であるが、今回地元との協議で、これを高架形式にしてしまうと、民地との境界に橋梁が近づいてしまうため、橋梁と隣接する距離が離れるような構造を採用できないか、今検討しているところ。

◆ [部会長]

区間の南の方では擁壁構造ということだが、高さとしてそれほど高くないから擁壁でも、あまり地域分断とか圧迫感には繋がらないという理解でよいか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

その理解でよい。

◆ [部会長]

では続いて、住民の方々との今後の確実な事業の進捗ということとも関わってくるので、今どのような関係性でお話を進めていただいているのか少し教えていただきたい。高槻市とのかかわり、どんなメンバーで、どんな組織を作って、何について話をしているの

か。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

地域にまちづくり協議会という組織があり、高槻市を交え、面的なまちづくりについてその協議会で検討している。その中でこの辺りが都市計画でいうと市街化調整区域となっており、地域課題を踏まえた協議を地元住民と高槻市さんとで進められてきたところ。高台まちづくりなど提案はしてきたものの、道路構造とまちの形態を同時に見直すという案は一旦見送られたというのが今の状況。

○兒山委員

地元の反対が非常に強かったら事業が進めにくいということが第一にある。かつて「絶対反対」といった看板を掲げられていたわけであるが、そういう状況が今も残ってるのかそこはもう解消してるのか、という点でいかがか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

今も道路整備に完全に賛成という形にはなっていない。あくまで地域の皆さんが府の話の聞くという姿勢になっているというところ。ただ、令和5年12月24日の地元説明会より前は、説明会自体開催できないという状況が続いていた。令和5年の説明会にあたっては地域の皆さん全員にお声がけをさせていただき、説明会を実施した。その中で道路構造について検討を進めるということと、それについて地域としてお話を聞いていただける体制がようやく構築できたところであるので、我々として今後も前に進めたいと考えている次第。

○兒山委員

道路というのはある種の迷惑施設であるのは確かであり、そのマイナスの部分が一部の人に集中するという面もある。当然しっかりした配慮が必要だと思うし、この審議会では便益としてB/Cだけでなく定性的な面も評価することは既に十分合意されていると思うが、当然コストの方も定性的なコストがあるわけで、地元住民がお金ではない様々な負担という形で、景観破壊であったり地域分断であったり、そういったものも発生するというのを踏まえて、地域とのコミュニケーションをとっていく必要があると申し添えたい。

◆ [部会長]

1点目のご指摘については、大きなテーマとして後ほどお伺いさせていただきたい。

○中儀委員

費用対効果がだんだんと減っているという状況に対し、地元の反対という要素を考慮されていないかと思う。やはり反対を押してまでしなればならない理由がよくわからなかった。高台まちづくりが見送りになった理由もわからないままであるが、今回ご説明の整備内容で進められる確信があるのかと思ったところ、まだまだ地元との対話は続きそうに見受けた。この整備内容で了解なのか、進められるのか。見込みがだんだん薄くなってきた印象である。予想では大丈夫なのか。

◆ [部会長]

この内容についてもまとめて後ほど議論したい。

○横山委員

まずは審議の難しさとして、人口減少が起きて、交通量も変化していく中で、委員の皆さんの違和感の一つとして、引き続き、以前決めた内容であるからやる、という話を、きちんとこの時代に合わせて一度整理しなければならないのではないかと、というのが多分あるのだろう、とこれまでの審議会での審議を通じて感じているところ。

資料 6 ページ、この審議会でも何度もこの想定費用が物価高などいろんな要因がプラスされて、急激に上がるということに対して、きちんと説明できるような形を作っていくべきではないかということは何度か申し上げてきたかと思う。それに対し今日の説明は用地買収について前例と比較してそれに合わせた形で出した、というような説明をされていたかと思うが、審議会で示される内容というのは、きちんと情報を数字にして示すことがとても大事なことであると考え。結構言葉で説明される場面を見受けるので、やはり数字で根拠を示される方が、説得力も増して、一般の人にもわかりやすいと考える。

前回に比べて、内訳費用の金額を決めた経緯は比較をしてきちんとそれに準じたというようなことを口頭ではおっしゃっているが、何がどう準じられたのかということが示されていないという点で、せつかく考え方を持っていていただいているのであれば数字での提示をされた方がいいのではないかなということを感じた。

◆ [部会長]

全体的な説明資料として徐々に良くなってきているものの、具体的な根拠を示すことができるはず、というご指摘かと思う。

私から 1 点確認。資料 16 ページ、他のところでも似たようなことが書かれているが、国道 171 号が非常に混雑していてそれに対するバイパス的な道路整備がされるので、国道 171 号の負担が軽くなる。この点は納得できるところであるが、右の写真の④の交差点、辻子交差点かと思うが、現状でもかなりひどい。南西の方から来たものが左折、あるいはその逆向き、この右左折で混み合っている状況からまっすぐ通過できるから渋滞解消につながるということなのか。むしろこちらの交通が増えるのであれば辻子交差点の混雑が激しくなるような危険性もあるのではないかとこの点についてはいかがお考えか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

辻子交差点については、国道 170 号の暫定整備区間と同じく 2 車線で暫定供用している。現状では主要渋滞箇所ということで混んでいるため、交差点改良工事に今年度着手する予定になっていて一旦この形での対策を考えている。実際、この今回の国道 170 号が開通すると、交通の流れは変わると予想され、枚方方面から来る車両が直接京都の方に向かうという流れも考えられるし、国道 170 号を北上して、高槻市の中心部に向かうという流れも考えられる。そのあたり、どのように交通転換するかによって、交差点の信号現示を見直したり、右折レーンの滞留長を長くしたり、そういった対策をとっていくことにはなると考える。いずれにしても交通の流れが変わりますので、ご指摘の通り混雑するという可能性としてはあると思っている。

◆ [部会長]

そうなるてくるとこの書きぶりは何かこの道路をつくれれば①から④の交差点まで全て課題解消されるという書き方になってるので、正確であろうかという印象を持った。

では先送りしていた大きな問題、関連事業である枚方高槻線。これは別途、単独で評価してもいいのかという点、事業評価としてはどうなっているのか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

今回案件の前回評価時には一体であったのが今回切り分けられたというご指摘について、あくまで前回評価のときも別の事業としてお諮りしている。時期が同時であったという点、交差する部分で同じ地元の方からご意見が出たという点で、審議としては当時の委員の皆様一体としてご議論いただいたかと思う。今回は前回の再評価から5年を経過したということで、ルール上の話になるが、あくまで事前評価を受けてからは10年空けて再評価をするということになっているので、今回は枚方高槻線が登場しなかったというのが経緯である。

◆ [部会長]

もう一つややこしくなっている点が、まちづくりと一体で進めるとしてきた話が、高台まちづくりといった嵩上げをするのはやめるという方向性が見えてきて、ようやく道路事業のみについて地元の方々に話を聞いていただけるような段階に至ったということだと考える。そのあたりの経緯をやはり書く必要があるのではないかという印象を持つが、委員の皆さんはいかがか。

○荒木委員

前回評価の取り扱いについて事務局の方に問うたところ、形式的には別々のものであるということは聞いている。ただ、付帯意見として出されている部分は一体としてしか扱えないわけであってだからこそだと考える。関連事業として、実質的にはほぼ二つの事業の審査をする評価をするようなやり方でないとその付帯意見の部分について答えることは不可能ではないかと感じているところ。

◆ [部会長]

私から事務局の方へ確認したい。交通量については枚方高槻線がいずれにしてもできるということで推計されているわけだが、仮に枚方高槻線が令和22年にできていなかったら、絵に描いた餅になってしまうはず。枚方高槻線ができるめどは立っているのか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

交通量図は令和22年度の子測ということで挙げているが、これから計画的に進めていけば令和22年に十分できる見込みがあるということで進めているところ。

◆ [部会長]

本案件のまとめとしたい。私の提案としては、この関連事業について、やはりいくつか言及していただく必要があると考える。例えば17ページのところで、いろんな経緯をきちんと書いていただく。進捗状況はどうか、今後の見込みの観点で、枚方高槻線についても言及しないとまずいのではないかと感じる。ただ、今この限られた時間でどの部分にど

んなことを追記したらいいかという辺りの判断は、お互いに難しいかと考える。関連事業の関係、それから事業の進捗が遅れた理由としてのまちづくりとの関係、それから前回に対して担当部局として、担当課としてどのような対応を取られて、今後はどうする予定なのかという点を追記していただく、その後、再度審議としたいと思うが委員の皆さんいかがか。

○横山委員

そうしていただける方がありがたい。時間がないために流れのまま進めるのも違和感がある。内田部会長に賛同する。

○兒山委員

内田部会長の取りまとめに賛同する。本案件と枚方高槻線とはネットワークとして事実上一体になると思う。本来であれば一体評価すべきであるし、交通量の配分あるいはB/Cの計算も、本来は一体の事業としてやるべきものと考えている。これまでも何度もあった議論かと思うが、B/Cの計算やり直していただいてもいいぐらいだ、という思いを持っている。

○織田澤委員

私も内田部会長の取りまとめの方針について賛同する。兒山委員がおっしゃられた点も同意見である。補足資料で費用便益のデータも出していただいているが、一点確認。基本的には私も一体評価をすべきだと思っている。必ずしもそうすべきという指摘ではないが、枚方高槻線の開業年度が便益計算に適切に反映されているのかは確認いただきたい。要するに便益の発現タイミングが計画している年次で反映されたものになっているかどうか。もし個別で審議するというのであれば、整合性は図られるべきなのかなと思う。基本的に私は一体評価の方に賛同しているが、大阪府ではそのルールがないということであるが、丁寧にご確認いただく方がいいと思った。

◆ [部会長]

その辺りも含め、あくまでも事業としては切り分けられているけれども、ネットワークにおいて密接に接している箇所であり、便益にも大きく影響してくるという点からも相互の関係性を整理した記述にすること。B/Cの計算、交通量の配分というのはいろんなケースで推計されているだろうから、それらをどのような位置づけで追記するか。補足資料として入れるのか、限りなく一体評価に近いような形で示すのか、参考的なものにとどめるのか、という点も含めて。事務局、担当課のほうに再度検討してもらおうという方向でいかがか。委員としては、トータルで見ないと最終的な判断に至らないという気持ちは強く持っている、というのをお伝えした上で、いかなる形が今回の審議にふさわしいかという点について担当課に検討いただくこととしたいと思う。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

承知した。

◆ [部会長]

府民意見募集のスケジュール関係で、次回の部会において、宿題について提示していた

だくということで収まりそうか。もう一工夫必要か。

◆ [事務局]

次の部会で宿題返しという形をとらせていただくと、年内のとりまとめという点ではスケジュールしては厳しくはなる。先ほどとりまとめでいただいたご指摘の点について、できればまずは部会長に修正案の方向性をまずお示しさせていただき、その後他の委員の皆様にも、個別に回らせていただき、そこで了承を得られれば速やかに府民意見募集を開始させていただく、というスケジュールを事務局として考える。

◆ [部会長]

場合によっては府民意見募集がひと月ぐらい後ろにずれこむことも不可能ではないという理解でいいか。それとも厳しいか。

◆ [事務局]

1月開催で最後の取りまとめという形の審議会は可能。

◆ [部会長]

次回12月の中旬に開催、府民意見募集が1ヶ月、1月の下旬から2月の初旬に最後の取りまとめということで、年度内に収まるかと思う。その辺のスケジュールリングも込みで次回ということにさせていただきたい。ひとまず今日の段階では、懸念事項に加えて横山委員からご指摘いただいた根拠となるものについてももっと定量的な数字的なものがあるんでしょという言葉を意識していただき、ご検討よろしく願います。

街路事業

◆ [都市整備部 道路室 道路整備課]

資料2-2「追加説明資料（都市計画道路茨木寝屋川線街路事業）」
に基づき説明

○荒木委員

p.3の①～②の区間がアンダーパス構造となると思うが、この区間は歩行者が横断できず住宅街を分断するよう見えるがいかがか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

横断歩道などの計画について、現時点で具体的な位置は決まっていないが、今後事業を進めるにあたって、関係者や地元市と協議し、検討していきたい。

○荒木委員

アンダーパスの区間は横断できないと思うが、どのくらいの距離があるのか。

◆ [部会長]

アンダーパスの掘割構造の箇所も横断できないのでは、とのご指摘であるがいかがか。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

p.3の①～②の区間の掘割構造の箇所は横断歩道を設けることは不可能であり、その部分以外で、横断歩道などの設置を検討していく。設置が不可能な部分は、200m程度の区間である。

○織田澤委員

事前評価、新規事業であるが、他の事業に対して本事業の優先度が高くなって、審議対象に挙がっている理由を教えてください。

⇒ [都市整備部 道路室 道路整備課]

府の大きな考え方としては、大阪府都市整備中期計画における、選定フローの中で、骨格道路、またはそれを補完する道路であるという分類をし、優先度にかかる諸条件であるミッシングリンクの解消や交通機能の強化に寄与、防災機能強化に寄与するなどを鑑みた上で、B/Cが1を超えていることを確認し、事業に着手することとしている。

また、本事業は、全体計画のうち最後の区間となっていることや、新名神高速の開通及びそのアクセス道路の開通、さらに茨木寝屋川線と国道171号との立体交差化が完了したことを踏まえつつ、現在でも茨城市街地で交通渋滞が酷い状態であることから優先度の高い事業と判断し、事業実施を考えたところである。

○織田澤委員

全体計画として非常に長期にわたって整備してきたと思うが、本事業区間の上下流について一体で評価をすることで、本事業区間の有無で、より最後に整備する価値が見えてくると思う。B/Cにとらわれない議論が、定量的な範囲でもできるのではという感想である。

◆ [部会長]

今回の案件も、どこで事業区間を分けるかによって評価が変わるという典型例かと思う。

○兒山委員

2点あり、1点目が事業経緯に関する説明がやや不足気味に思う。最初の都市計画決定がいつだったのか、またどんな変更があったのかなど。特に道路規格の変更については、経緯を示されたいと思う。支障物件が非常に多く、用地買収が難航することも考えられ、高規格道路で行う必要があるのか。総事業費が400億近いという投資額が大きいことから、道路構造令に準拠する必要はあるが、その許す範囲で最小限の幅の設定も検討が必要ではないかということ。

2点目が、今回のミッシングリンクという表現だが、実態としてかなりローカルな渋滞解消の効果を期待しているものであり、今の渋滞のひどさについてももう少し何らかの説明があった方がよりわかりやすくなると思う。写真だけではなく、混雑度とか、交差点需要率などが考えられる。投資額が大きい事業のため、より事業の優先順位が高いという説明が必要である。

◆ [部会長]

他の委員からも同様のご指摘がありそうなので後ほどお答えいただくこととする。

○中儀委員

全体計画の最後の区間であるとか、ミッシングリンクを解消することなどすべてを含めてどれだけの効果があるのか分かりにくい。費用対効果が今の数値だと少ないので、全体の効果を示された方がより良いと思う。

○横山委員

特に反対する理由はないが、説明の中で、ミッシングリンクやまちづくりという言葉があれば良いということではないということ的前提に、資料作りや検討する内容など定量的なものを押さえながらお示しいただきたい。

◆ [部会長]

先ほど出た、8月の都市計画審議会にて会長をしており、都市計画変更で道路幅員変更の議論を行った。その時同様な議論もあったが、事業費など細かいものの検討はないが、何故、今、幅員を広げるのかという話があり、都市計画の観点で全体のネットワークとしての必要性は確認したところである。

過去の都市計画決定に比べてどのような具体的な理由で変更されたのか。アンダーパスに変更したことにより工事費がかなり高くなったが、変更する必要性をお示しされた。

兒山委員からもあったが、実際にこの辺りを車で走ることがあるが、茨木市駅の周辺の大渋滞を経験している。実態として、このエリアの渋滞を解消したい、また、本事業箇所での実施がやりやすいという現実的な判断があると思う。そのあたりの説明の補強があればなおよい。

高規格道路でなくともということについては、アンダーパスの必要性を説明できれば、そこに多くを投資してある程度完成形の道路構造にするので、残った部分だけ幅員等を縮小して安くするのは、交通量の制御の観点から現実的ではないとつながると思う。結局はアンダーパスにした理由が肝である。

先ほど横山委員からあったが、この事業を止める理由はないと考える。事業の必要性の補強は必要だが、結論として事業着手の方向で良いというのが私の意見である。

各委員いかがか。

○荒木委員

あまりB/Cのことを考えておらず、都市計画決定の一部幅員が50mぐらいになっているのが気になったので、事業費がなぜ高くなったのかという観点を考えていなかったが、

各委員のご意見に基本的に賛成する。

○織田澤委員

基本的に部会長の意見に賛成だが、ネットワークを考えるうえで、今回の B/C 算定で切り取った部分以外の OD 変化が本来あるはずで、茨木市街地における渋滞箇所の慢性的な渋滞緩和効果を図っただけということで、いわゆる定量的、技術的にはできるというレベルだが、本来もう少し広い意味での OD 変化と交通量の変化を捉えきれていないように思う。B/C の数字が非常に強いので、そのあたりを今回の範囲では、どういう B/C を測ったのかがをうまく表現できないのかという感想である。ぜひご検討いただきたい。

◆ [部会長]

今回は、2車線道路を一部区間で繋ぐだけであるので、あまり広域的な効果は出ないのではと考える。

○兒山委員

部会長の方針で結構である。便益もそれなりにあると思うが、400億と聞くと少し引っかけがある。

○中儀委員

部会長より広域的な効果はないということだったので、先ほどのように事業の必要性の補強をお願いする。

○横山委員

いつも部会長がコンパクトに鋭くまとめていただいているので、大賛成である。府にお願いしたいのが、何度も委員から指摘していることに対して、資料に必要なものが何か、ご理解いただいて、新たな資料作りに取り組んでいただければ審議もスムーズに進むと思うので、そこを少し要望したい。

◆ [部会長]

本案件について、取りまとめたい。

1件目と比べると結論に対して大きな疑問はないと考えるが、繰り返しになるが、総事業費約400億のアンダーパスの必要性について、しっかりと説明いただくことに注力していただき、もう一度お示しいただきたい。

2件とも次回の審議会でも、再度諮るのか、切り分けて進めるのかということを経理局の判断をお聞きする。仮の結論として、事業着手に同意する方向であるが、十分に納得するまでに至っていないとまとめる。

◆ [事務局]

1件目につきましては、再度委員への説明が必要ということでしたが、2件目については、ご指摘いただいた箇所の補強させていただき、先に府民意見等募集をかけたいと考え

ている。

◆ [部会長]

分けて進めるということによろしいか。なお、本日の資料のままでは府民意見等募集にはかけられないので修正していただく。

◆ [事務局]

修正資料を委員のみなさまにご提示してから府民意見募集等を開始させていただく。

◆ [部会長]

各委員よろしいか。

(各委員 異議なし)

(4) その他

◆ [部会長]

議題は以上である。事務局より本日のまとめをお願いする。

◆ [事務局]

1件目の国道170号・高槻東道路道路改良事業については、いただいたご指摘を踏まえて資料修正し、次回の審議会で諮るものとする。2件目の都市計画道路茨木寝屋川線街路事業については、修正資料を各委員へ送付し確認していただいた後に府民意見等募集を開始することとする。

次回の審議会の開催については、各委員と調整の上、改めてお知らせする。

以上