

平成 23 年度 第 4 回建設事業再評価監視委員会議事概要

日 時 平成 23 年 8 月 19 日（金） 10 時～12 時

場 所 大阪赤十字会館 4 階 401 会議室

出席委員 松澤委員長・岩井委員・加茂委員・小池委員・多々納委員・土居委員・新川委員

議 題 (1) 審議対象事業について
(2) その他

【議事概要】（◆委員長、事務局等の説明等、○委員の発言、⇒部局等の応答）

(1) 審議対象事業について

◆[委員長]

前回の会議では、概要説明を受けた道路交通安全事業の三島江茨木線について、事業中止の再説明を聞き審議を行い、その後、再評価案件である砂防事業 3 件、急傾斜地崩壊対策事業 1 件、再々評価案件である砂防事業 1 件、施設整備 1 件、連続立体交差 1 件の計 7 件の概要説明を受け、審議を行った。

本日は、まず、残りの再々評価案件のうち、街路事業 3 件について概要説明を聞き、審議を進めていきたい。次に、これまでに概要説明を受けた再評価案件 10 件、再々評価案件 6 件の計 16 件から、現地視察を行う事業を選定したい。

その後、前回の会議で概要説明を受けた事業のうち、近鉄奈良線について、追加の説明を聞き審議を行いたい。

なお、前回の会議で概要説明を受けた砂防事業 4 件、急傾斜地崩壊対策事業 1 件、施設整備 1 件の追加説明については、第 5 回委員会以降に行うので、よろしくお願ひしたい。

まず、事務局から本日の資料について説明をお願いしたい。

⇒[事務局]

- ・資料 1 「審議案件概要及び事務局確認内容」
- ・資料 2 「追加説明資料」
- ・資料 3 「追加説明資料（便益データ）」

◆ [委員長]

それでは、次に事業概要説明に移りたい。まず、豊中岸部線、千里中央線の街路事業について、事務局から説明をお願いしたい。

◆事務局から④の街路事業「豊中岸部線、千里中央線」の事業概要を説明。

- ・平成 15 年度に再々評価を実施した事業。本来であれば 5 年経過した時点、平成 20 年度に再々評価を実施すべきであったが、チェックもれのため今回 8 年経過して再々評価を実施するもの。
- ・事業内容は、千里ニュータウンから発生する自動車交通の円滑化を図るため、府道豊中摂津線のバイパスとして延長 900m、幅 22m の道路を新設する。
- ・場所は、北大阪急行の桃山台駅から南へ約 500m に位置する東西道路。
- ・事業費は 54 億円であり、前回の再々評価時の 56 億円から、地下の下落により用地費が下回ったため、2 億円の減額である。負担の内訳は、国費 55% の 29.7 億円、府費 45% の

24.3 億円である。

- B/C は、将来交通量予測の見直しと、平成 20 年度の国のマニュアル改訂に伴い、前回評価時 6.44 から 4.26 に減少。
 - 用地交渉が難航し、残り 1 件の用地については、平成 22 年度に収用裁決により取得したため、完成が 6 年遅れの 24 年度となる見込み。用地は既に 100%取得、工事は 91%の進捗状況。新御堂筋に接続する 600m の区間（豊中岸部線）は平成 22 年 3 月に供用開始済。
 - 地価の下落については、資料 2 の 2 ページに、前回評価時点である平成 15 年度以降の地価の変動状況をグラフで示している。用地取得をしたのが 17~18 年度ごろ。このグラフで言うと一番地価が低い時期になる。そのため用地費が 2 億円減少。
 - 難航していた用地取得の完了により遅延要因が解消され、一部区間（600m）は既に供用しており、豊中摂津線の渋滞解消のためにも、残る区間の早期完成が必要。
 - 以上のことから、対応方針（原案）は、事業継続としている。
 - 次に、資料 3 の豊中岸部線の便益データをご覧いただきたい。第 1 回の委員会で事例として説明した内容と重複するが、再度説明させていただく。
 - この図面は、豊中岸部線の整備により、時間短縮便益がどこに、どのくらい発生しているかということを示したもの。中央の表に示しているように、各区間のプラス便益で合計約 43 億円、マイナス便益は合計約 29 億円で、この事業で発生する便益は、その差 14 億円となる。
 - 左側の表は、プラス便益を大きい区間を上から順に、マイナス便益を大きなものから下から上にあがる方向で並べたもので、プラス、マイナスのそれぞれの便益額の累計額の 70%までを示したもの。
 - この場合、プラス、マイナスの区間（リンク）数は、プラスが 45、マイナスが 29 ということで、合計 74 区間を表示している。1151 の区間に対して、74 の区間で全体の約 7 割のプラス、マイナスの便益が出ている。この表に記載している区間を着色すると南北方向約 9m、東西方向約 12 km の範囲に収まっており、便益の多くが、検討路線の周辺で発生していることがわかる。プラス便益の大きいのは、整備対象区間である豊中岸部線に並行する南側のリンク名 8754 の市道春日豊津線では、年間で 5.3 億円。マイナス便益が大きいのは、整備対象区間を含むリンク名 6056 の豊中岸部線で、年間マイナス 5.5 億円
 - 資料 2 の 3 ページをご覧いただきたい。B/C では算定できない事業効果としては、整備箇所より南方面からの千里救命救急センターや広域避難地である南千里公園へのアクセスが、これまで豊中摂津線のみであったのが、本路線の整備によりアクセスが強化される。
 - その他、新設道路の整備により、マンションや商業施設が立地するなど沿道の活性化が進むことや、電線共同溝や下水道設置により新たなライフラインが確保されること等もある。
- 評価調書では 22 年度の収用裁決について、今後の見込みのように記載されているが、資料が古いのか。
- また、全体の事業費が減少しているのに、費用便益算出上の「C（コスト）」は増えているが、この理由は何か。

⇒ [都市整備部]

本来なら 5 年経過時点で評価実施しないといけないものが漏れていたということについてはたいへん申し訳ない。

「C (コスト)」については、基準年に割り戻すときに、どうしても当初の設定と違った形で「C (コスト)」が発生するということでこういう数字に変化している。

用地の方は 100%取得済。残っているのは、事業区間の一番東端、南側に大規模商業施設があり、4車線化、片側 2 車線化することにより、駐車場への右折進入の安全性について府警と協議しており、その交差点処理の方法が決定すれば全線完成する予定。

○ そういうことは、きちんと資料に記載しておいてほしい。

○ どうして 5 年経過時に評価対象から漏れてしまったのか。

⇒ [都市整備部]

単純なミス。チェック漏れであり申し訳ない。

○ 大きな事業費の事業であり、「ちょっとしたミス」では納得できない。これは外部から指摘を受けたのか、それとも内部で気付いたのか。

⇒ [都市整備部]

内部で気付いたもの。

○ 「広域避難地」とはどこか。また、どの範囲の住民の方がそこに避難することになるのか。

避難する人とは歩行者のことだと思うが、その方々にとってのアクセスはどう改善されるのか。

⇒ [都市整備部]

吹田市が指定している「広域避難地」であり、資料 2 の 3 ページの図に示している「千里南公園」のこと。豊中摂津線が主要なアクセスだが、今回、豊中岸部線、千里中央線を整備することにより、避難経路が複数になることで、定性的な効果があるだろうということ。避難範囲については把握していないので、次回までに調べさせていただきたい。

○ 資料 2 の 1 ページの「既に供用している区間」の写真だが、標準幅員は両側に歩道があることになっており、向かって左側には歩道があるが、右側には極めて美しくない擁壁があるが歩道はこの上に上がっているのか。

⇒ [都市整備部]

そのとおり。傾斜地であるため、どうしてもこういう形状になってしまう。

○ 歩道が上がっている方の地下埋設物はどうなっているのか。

⇒ [都市整備部]

地中化の分は左側に寄せている。

○ コストの問題もあると思うが、このような擁壁は景観上美しくないのもう少し知恵を絞ってほしい。一回造ってしまうと、長期間にわたってこの景観を見ることになってしまう。多額の費用をかけてぜいたくなものを整備してほしいということではないが、スリットを入れるなど、できる範囲で努力してほしい。

⇒ [都市整備部]

限られた事業費ではあるが、スリットを入れる等の工夫は、現在の条件の範囲内で可能だと思うので、今後の事業では改善していきたい。

○ 財政状況が苦しいことは理解しているが、大阪府の資産づくりをしているという観点も重要だと思うのでよろしくお願ひしたい。

- 再々評価後 8 年間経過してしまい、この3年間気づかなかったということだが、所管部局もそうだが、事務局である行政改革課がチェックできていないことも問題。なぜチェックできなかったのか説明するとともに、また、今後こうしたことのないようにしていただきたい。

⇒ [行政改革課]

次回までにどのような方法でチェックすれば漏れが防げるか検討して報告したい。

◆ [委員長]

続けて十三高槻線の街路事業について、事務局から説明をお願いしたい。

◆事務局から⑯の街路事業「十三高槻線（寿町工区）」の事業概要を説明。

- ・平成 18 年度の再評価実施後、5 年経過しているため再々評価対象とするもの。
- ・場所は、吹田市南清和園町で、阪急千里線の吹田駅から南へ 500m に位置する。
- ・吹田市南部における国道 479 号や大阪高槻京都線の慢性的な交通渋滞を解消するため、大阪市へアクセスし阪急千里線を地下で立体交差する延長 600m、幅 33m の道路を新設する。
- ・事業費は 86 億円であり、前回評価時の 81 億円から、事業費 5 億円の増額である。負担の内訳は国費 55% の 47 億円、府費 45% の 38 億 7 千万円である。
- ・事業費増額の理由は後ほど説明させていただく。
- ・B/C は、将来交通量予測の見直しと平成 20 年度の国のマニュアル改訂に伴い前回評価時の 2.9 から 1.5 へ減少。
- ・用地は 100% 取得済、工事は 63% の進捗状況。
- ・地元住民との協議による施工方法の見直し及び地下埋設物事業者との工程調整に時間を要したため、完成が 3 年遅れ、平成 25 年度となる見込み。
- ・用地取得は完了しており、今後、事業進捗が遅延する要因はない。既に阪急千里線との交差部の工事に着手しており、周辺道路における渋滞の解消と歩行者等の安全を確保する必要性に変化はない。
- ・以上のことから、対応方針（原案）は事業継続としている。
- ・まず、資料 2 の 5 ページをご覧ください。イメージ図だが、阪急千里線の下を車道と歩行者・自動車道が通ることになる。下に示している断面図のように車道と歩行者・自転車道が分離構造になっている。
- ・事業費増の内容について、まず「構造物撤去工の工法変更」は、地下トンネルを設置する位置にある下水道管や下水道函渠について、当初、大型ブレーカによる取り壊しを考えていたが、着工後の地元住民との協議により、騒音・振動を低減するため、資料 2 の 6 ページに示しているワイヤーソーやウォールソーを用いて構造物を小割に分割し搬出することとなったことから 2.5 億円増額するもの。
- ・次に、「地下埋設物工事の工法変更」は、側道部に新たに敷設する下水道について、着工後の地元住民との協議により騒音・振動を低減するため、資料 2 の 7 ページに示しているように、もともと想定していた開削工法から推進工法に変更したことによる 5 千万円増額するもの。
- ・次に、資料 2 の 8 ページをご覧ください。地下埋設物事業者（下水道管理者である吹田市）との工事着手直前の協議により、地下埋設物保護のため、地盤改良工を追加したこと

により 1.5 億円の増額となった。地下埋設物より下の部分の地盤改良工は、資料 2 の 9 ページに示しているが、まずボーリングで穴を掘り、その穴に水、空気、セメント系硬化材を入れ、同時に横方向に噴射させ、地盤中に円柱形状の固結体を造成する工法で行うもの。

・次に、資料 2 の 10 ページをご覧ください。工事中の覆工板の設置範囲について、もともとは、左の図のように市道との交差点のみを予定していたが、地元住民及び警察と協議した結果、側道となる部分の幅員確保のため、右の図のように本体工事部分すべてにおいて覆工板を設置したことにより 5 千万円増額となったもの。下の図は側道部分の断面図だが、当初考えていた左の「市道交差点のみ」の方法では、工事中の側道部分の車道幅員が 3m となるが、これでは車道が狭いので、これを 4m に拡幅すると工事用防護柵を設置する場所がなくなったので、その部分を右の図のように覆工板で確保したということ。

・次に、資料 3 の 2 枚目、十三高槻線（寿町工区）の便益データをご覧ください。

・プラスの便益、マイナスの便益、各々が 70% 発注している範囲は東西方向約 12 km、南北方向約 14 km の範囲。整備対象区間である十三高槻線（リンク番号 5974）において、マイナス便益が 7.8 億円で最も大きくなっている。プラス便益が最も大きいのは、整備対象区間である十三高槻線に平行する南側の区間（リンク番号 6526）で、年間 6.3 億円となっている。

・次に、資料 2 の 11 ページをご覧ください。B/C で算定できない定性的な整備効果についてだが、阪急千里線より西側の地域では、JR 東海道線や神崎川に囲まれていて交通不便な状況であったが、この路線の整備により、地域分断が解消され、安全性が向上する。次に、防災性の向上ということで、この路線が緊急避難路や消防活動用道路としての役割があり、地域の防災性向上に寄与することも考えられる。左下の方に「通学路の安全性向上」と記載しているが、現在、阪急千里線の下は、クランク形態の地下道となっているが、見通しが悪く、また歩行者と自転車が曲がり角で接触してしまう等の問題があるが、今回、地下道が直線になることにより、防犯性が向上し、そのような接触事故の解消も期待される。

○ 便益データについて、先ほどの豊中岸部線とは異なり、プラス便益 79 億円、マイナス便益 73 億円とその差が小さく、メリットが見えにくい。

⇒ [都市整備部]

交通量が多い道路ではプラス・マイナス双方ともに出やすい傾向あり。この路線の場合は新設なのでマイナス便益が出やすいが、当該区間に平行する道路ではプラス便益が出やすくなる。それぞれの路線の特性により便益の出方が異なってくる。既存道路の拡幅の場合はプラス・マイナスの便益の数値が小さくなる傾向があると思う。

○ 路線によって数値の出方の傾向が異なるのはわかるが、他の道路と比べてもプラス便益とマイナス便益の差が小さいということが気になる。どう考えたらいいのか。

⇒ [都市整備部]

勉強させていただきたい。

○ 5 億円の事業費増が問題。完成予定は 25 年度なので継続するのはいいが、事業費増の理由として「地元住民との協議による工法変更」という記載が多いが、はじめからなぜもっときちんとした地元住民への対応ができなかったのか。書き方の問題なのかも知れないが、「地元住民」ばかりを理由にしているのではないか。地元住民に責任を転嫁しているのではないか。

○ 私も同じように感じる。両極端で言えば、地元住民の「わがまま」的要素がかなり強いものから、当然対応すべきところが欠けていたために後々対応する必要がでてきたというところまで、いろいろな段階があると思うが、この表現ではどのくらいのところなのかわからない。委員会としては、「当初から見込むことは難しかったことだが、協議の結果、そんなにわがままを聞いて振り回されたわけではなく、妥当な対応をした」ということで説明されれば理解できるが、ただ「言われたからやりました」ということばかり記載されていると疑問に思う。かなりの振動だと思うので、どうして最初から対応しなかったのかと思うが、資料の記載方法として、「当初から見込むほどではないが、中庸なところなのだ」ということが記載されていないと、疑問を感じるということ。

⇒ [都市整備部]

地元住民の方に責任転嫁するという気持ちはないが、記載方法については、ご指摘のとおりかと思うので検討させていただく。地元住民への説明については、この事業は平成 9 年に採択を受けてスタートしているが、その段階でまず、「事業認可を取得した」ということで、その内容について説明する。ただし、その段階では計画の内容や環境対策についても説明するものの、工事中のことまで説明しきれないのが実情。具体的な設計・工事内容の説明も、あまり早い段階ではまた設計基準や積算基準も変わってしまうので、実際に工事にかかる 1～2 年前に設計し、それから地元住民に説明することになる。このように間が空いてしまう中で、事前の段階では地元住民の声を把握しきれない中で、当初の積算を行っているところはあると思う。地元住民以外の地下埋設物業者とも計画段階、事業認可段階から協議はするが、細かい施工方法については、地元住民に工事内容を説明する前になってしまう。用地取得ができて、実際にこの場所でこういう方法で工事するということが見えてくる中で、この場合だと吹田市からもう少し配慮してほしいということで追加対策が求められた。また、地元住民からも、構造物の撤去に当たって、これは少し手厚い対策になるが、ようかんを切るように切って外に出してから壊すといった騒音が出にくい工法に変更した。記載方法については修正したいが、対策としては、比較的「手厚い」ものとしているのが実情。

○ こういう地元協議の手順や、部としての対応方法についてマニュアル化やルール化はしているのか。

⇒ [都市整備部]

マニュアル化はしていない。地元住民にご説明する際には、ある程度事業内容が固まってからでないとご質問に対応できないこともあり、大きく分けて 2 段階で説明している。

○ どんな事業でも地元「対策委員会」設置を要請するのか。

⇒ [都市整備部]

「対策委員会」を設置することは求めている。基本的には自治会等に相談した上で住民への説明会を実施するが、路線によっては、地元の方が「対策委員会」等をつくっているところもある。

○ 沿道の住民の方の立場からすれば手厚い対策の方がいいが、事業によって、手厚い場合と薄い場合があるように感じる。今回はかなり手厚い対策ではないかを感じる。事業によって手厚い・薄いという違いが生まれられないような方法はできないかということが気になる。また、資料 2 の 5 ページの図面、ボックスの上の歩道・自転車道について、なぜ歩道が上り下りになって

いて真ん中を自転車道としているのか理解できない。歩道と自転車道でいいのではないか。歩道が両側にあって間に自転車道があるのは柵も2つ必要になるし、非効率ではないか。

⇒ [都市整備部]

「手厚いのではないか」ということについては、この路線の特性として、幅が22mと比較的狭い中で、住民の方に近いというところがあって、一般的な工事に比べると少し手厚いのかも知れないが、特性に見合った手厚さではないかと思う。場所によってそれぞれの事情があるので、それを勘案した調整が必要だと思う。自転車・歩行者道については、もう一度事務所に確認した上で、説明させていただきたい。

○ 両側を歩道にすることで却って各歩道が狭くなる。車いすの通行等考えると狭い歩道が左右にあるより、一本の歩道の幅員が広い方がいいのではないか。

歩行者と自転車を分けるのはいいが、歩行者・自転車・歩行者と3つに分ける必要はない。

○ 当初の目的は渋滞解消だと思うが、便益の図面を見ても、どこで渋滞解消されたのかわからない。そもそも、当初の意図としては、どこの渋滞を解消しようとしていたのか。最大のプラス便益が発生している区間（リンク番号6526）の時間短縮もわずか0.1分。また、「防災性向上」はもともとの目的には入っていなかったと思うが、アンダーパスでしかも二層になっており、地震時の避難にはいいかも知れないが、水害時は却ってネックになってしまう箇所であり、あまり胸を張って書かれない方がいいのではないか。緊急避難路や消防活動ということ言うなら、このあたりに密集住宅地があって、消防署がこちらにあるので到着までの時間が短縮される等、より具体的な内容を説明してほしい。今後、定性的な効果の説明資料についても工夫してほしい。便益の算出根拠として「国道交通省のマニュアルに基づいて算出」ということだとは思いますが、補足資料つくられる際に、エクセルの表を添付するなど、よりわかりやすくしてほしい。

⇒ [都市整備部]

この便益データ資料では、将来ネットワークの中で全部の路線ができている状態を想定しており、プラス便益が最大になる区間についても、実際にはまだ一部区間供用の状態であり、現在のどこの渋滞箇所が解消できるということについては、この資料では説明しきれていないと思う。

○ 現状はどこで渋滞しているのか。

⇒ [都市整備部]

国道479号と大阪高槻京都線の2つの路線の渋滞が激しい。十三高槻線全線は、大阪高槻京都線のバイパスであり、全線がつながることにより、渋滞解消に資すると考えている。平成30年頃には中央環状線から内側、大阪市寄りまで十三高槻線が一本の線としてつながるので、そのバイパス効果は大きいと考えている。防災性向上については、十三高槻線自体が大阪府の「広域防災交通路」ということもあり、分断された地域の防災性を高めるとともに、災害発生時に、この路線が通ることによって全体にも影響を及ぼすような効果が発生すると考えている。

○ そういうことも資料に記載してほしい。

⇒ [都市整備部]

定性的な効果の資料についても、わかりやすくなるよう工夫したい。データ等裏付け資料となるものについてもできるだけ添付するようにしたい。

◆ [委員長]

それでは、次に、和泉中央線の街路事業について、事務局から説明をお願いしたい。

◆事務局から⑩街路事業「和泉中央線」の事業概要を説明。

- 平成 18 年度の再評価時から 5 年経過で再々評価対象となっているもの。
- 場所は和泉市府中。JR 阪和線の和泉府中駅の南側に位置している。
- 事業目的は、JR 和泉府中駅周辺の交通渋滞の緩和を図るため、JR 阪和線を地下で立体交差する、延長 600m、幅 33m の道路を新設するもの。
- 事業費は 124 億円で、再評価時の 104 億円から 20 億円増額となっている。負担内訳は国費が 55% の 68 億 2 千万円、府費が 45% の 55 億 8 千万円となっている。
- B/C については、将来交通量予測の見直しと平成 20 年度の国土交通省のマニュアル改訂により、前回評価時の 3.5 から 1.48 に減少している。1.48 に下線をひいているが、前回までの資料が記載ミスであったため、今回修正している。
- 事業の進捗状況は、用地が 98%、工事が 90% となっている。
- 文化財調査の調査範囲拡大及び仮設工法変更に伴う工期延期により、完成が 2 年遅れの平成 24 年度となる見込み。
- 現時点で、遅延要因は解消され、本線部分は 23 年 3 月に出来上がっており、現在、側道の整備を行っている。
- 資料 2 の 13 ページの完成イメージパースを提示している。
- 事業費増額の理由についてだが、まず資料 2 の 14 ページをご覧ください。一つ目が「地盤改良範囲の追加」ということだが、現地掘削の結果、土質状況が想定以上に軟弱であったため、地下埋設物と交差する箇所での地盤改良工を新たに追加し、撤去予定であった土留矢板を一部残したことにより 3 億 5 千万円の増額となった。計画時点では、白塗りの○印「地盤改良工計画分」のみ地盤改良を行う予定であったのが、軟弱地盤であったということから、その周辺でも地盤改良を行うことになったということと、右下の図のように、土留矢板を設置して土を掘ることになるが、トンネル工事ができた段階で引き抜くことになるのだが、軟弱地盤であったため、工事完成後も残すことになり、リースの予定だった矢板を買い取るようになったということ。
- 次に、資料 2 の 15 ページをご覧ください。地下埋設物業者との協議により、下水道管及びガス管保護のため、地盤改良工を追加したことにより 3 億円増額となった。
- 次に、資料 2 の 16 ページをご覧ください。文化財調査の変更だが、遺構面が、もともと想定していた位置より深いところにあったため、土留矢板が必要になったということと、掘削土量が増えたことにより 1 億円増額となった。
- 次に資料 2 の 17 ページをご覧ください。文化財調査の変更により工期延伸となり、交通整理員設置期間延長により 5 千万円増額となった。
- 次に、補償費の増額だが、物件調査を行った結果 12 億円増額となっている。平成 18 年度の前回評価時に、「補償内容の精査」ということで、「大型物件等の補償内容見直しによる補償額の増額」ということで、全体事業費で 2 億円増額となっているが既に 97% の進捗であり、今後、大きな変動する要因は少ない」という説明をしていたが、今回、調査したところ、その額が実態と合っておらず、12 億円増額となっていることが判明した。今回、増額要因となっている工場や店舗の補償は、平成 17 年度以前に執行（補償）したものであり、本来で

あれば平成 18 年度の再評価時に委員会で説明しておくべきものであった。5 年前の話だが、一部、事実と異なる点があることが判明し、今回報告することとなったことについて、たいへん申し訳ない。17 ページの説明の続きだが、補償額については、計画時、事業認可を取得した平成 9 年度よりも前の平成 4～8 年度に他の路線で買収した実績から単価を算出している。今回、物件調査を行った結果、物件補償が増額となったことや、店舗や工場に対する動産移転補償、営業補償等についても想定以上に増額となったことで、12 億円増額となった。なお、保障物件は 75 件。大型物件としては病院がある。また、幹線道路を拡幅する事業であるため、店舗付き住宅、工場、事務所が通常より多かった。

- 資料 3 の便益データの 3 枚目をご覧ください。東西・南北各 16 km の範囲でプラス便益・マイナス便益の 70% が発生している。プラス便益が大きいのは、リンク番号 5868 の堺阪南線で、1.1 億円。逆にマイナス便益が大きいのは、リンク番号 6344 の南海中央線で、年間 1.4 億円のマイナス便益が発生することになる。
- 資料 2 の 18 ページをご覧ください。定性的な整備効果についてだが、まず、側道の整備による沿道利用の向上・駅へのアクセス性の向上について、もともとは、現道から和泉府中駅に行こうとすると、少し離れた交差点から、アクセスする必要があったが、この道路が整備されることにより、駅へのアクセスが向上する。また、駅の東側で再開発事業を行っており、一体整備によりまちのにぎわいが創出されることと、歩車分離による歩行者・自転車の安全が確保されるといった効果が期待できる。
- 現時点で遅延要因は解消され、23 年 3 月に本線は供用開始し、側道の整備が残っている。沿道の利便性を確保するため、早期完成が必要であることから、対応方針（原案）は事業継続としている。

○ この事業については、地盤改良が問題だと思う。震災を契機に地盤に対する意識を変えて、特に湾岸地域においては、最初から地盤が軟弱だという前提で、十分な地盤調査を徹底しないといけないのではないか。

⇒ [都市整備部]

地盤改良は見込んでいたが、見込み範囲が足りなかったということなので、今後、特に湾岸地域においては、より丁寧な事前調査を行っていきたい。

補償費について、前回評価時に説明した額が事実と異なっていたことについてはたいへん申し訳ない。今回確認したところ、計画段階での補償費の見積もりは全般に低めだったようで、いずれの物件についても補償費が計画段階から比べて増額になったようだ。

○ 直接この事業には関係ないが、商業者の立場で言うと、資料には定性的効果として「駅前再開発事業との一体整備によるまちの賑わいの創出」と記載しているが、現状のこの周辺の商業施設はどうなっているのか。また、開発により、もともとの地元の商人が活性化されるのか。大店立地法という私に言わせると悪法があるが、東京などこの資本でもどんどん進出してきていいという法律だが、そのことにより、地元の商業者が壊滅状態になってしまう現状がこちらで見られる。そういうことも踏まえた協議を、どこかで実施しないといけない。市がやるべきなのだと思うが、そういうことを十分検討する必要があるということについて、府からも提言してほしい。そうでないと、地元の商業者も、まちもつぶれてしまう。

⇒ [都市整備部]

まちとしては人の流れがスムーズになるという点では改善されているのではないかと思う。また、地域の方にも配慮というご意見もあったが、今回、地元からの要望もあり、事業完成後も踏切も残すことになった。これは、おそらく、地域の方の利便性を確保し、商業施設へのアクセス等も考慮し、異例なことだが、計画を見直したのだと思う。再開発する場合には、当然、市を中心に地域の方と話し合いが持たれていると思うが、我々道路事業の担当としても、そういった視点を持って対応していきたい。

○ 再開発事業と道路との調整するような場はあるのか。

⇒[都市整備部]

再開発を実施する場合、アクセスが大きなポイントになるので、当然、調整はしているが、どこまで細かいところまで配慮が行き届いているかということについては、地元市の再開発におけるリーダーシップの状況等により、地域によっても異なる。我々としては道路はまちづくりとセットという考え方で進めている。

○ 道路事業は、車がどれだけ通りやすくなるかということを中心に便益を考えているので、まちのにぎわいとは逆行する場合もある。むしろ道路は狭くしてでもまちのにぎわいを保つという考え方もあり、車の走行を中心に考える場合とは答えが異なってくると思うので、そういうことを協議する場が必要ではないかと思う。

○ この踏切はひどい渋滞だったので、車両に関しては解消されたと思うが、立体交差にしたのに上の踏切が残っているということだが、上に踏切があったら、人間はわざわざ下へ行くかなということが疑問。カルバートの中に歩道をつくるということになっているが、どの程度利用されているかについて、調査する予定はあるのか。

⇒[都市整備部]

歩道については現在工事を進めているところ。上下移動の円滑化のため、エレベーターを設置することを検討しているが、踏切が残ることになったのに、利用されるのかといった課題もあり、府と市の間で調整を進めているのが実情。

○ 踏切が残っているのに歩道を整備するというのは、歩道に関しては適切な投資だったのかという疑問を感じる。

○ 文化財調査の範囲拡大の理由は何か。また、補償額 12 億円増額の理由を再度説明してほしい。

⇒ [事務局]

文化財調査の対象範囲の拡大は、対象のエリアが拡大したということではなく、想定していたより深い場所にあったため、掘削土量が増え、土留矢板が必要になったということ。

○ 想定が間違っていたということか。

⇒ [都市整備部]

ポイントごとに試掘して想定していたが、一部の区間では、試掘から想定していたところより深いところから出土したということ。

○ 事前の調査不足の結果ということ。予算に影響するので、留意すべき。

⇒ [都市整備部]

補償額については、事業計画の段階で、補償費の額の見積もりを行う。他の実績を参考に算定したが、実態はいずれの住居、店舗においても見積額より高くなってしまった。特に商業施設に

については、当初の見積もりの段階では、物件の外観から推定して算定するが、実際の補償の際は中に入れてもらって細かい積み上げを行う。そういう中で、このケースについては、当初の見積額が低くなってしまっていたのかと思う。

補償額については、実際に物件調査を行う際には、土地家屋調査士等の専門家に見積もりをお願いし、大きな物件については、府の財産評価審議会に諮って決定するので、適正性は確保されていると考えている。

○ 対象物件は商店等、事業を行っているのか。

⇒ [都市整備部]

駅前ということもあり、事業を行っている方が多かった。

○ 駅前開発の商業施設では失敗事例多い。できたときは喜んでいるが、何年か経つと誰もいないという結果になることが多い。せっかく建物を建ててそれではもったいない。また、日本中金太郎館のように同じ業者しか入ってこない。まちの個性がなくなってしまう。それは地域にとってはマイナス。そういうことも機会あれば言ってほしい。

○ 当初、渋滞対策で始めた事業だと思うが、どこが渋滞解消されるのか資料ではわからない。どこの渋滞解消が図れるのか、定性的な効果でもいいので、もっとわかるような資料にすべき。

もう一つは、補償額増額について、前回評価時に説明すべきことを、部局も事務局も見逃していたということだが、これはわざとであれば大問題。これについては、委員会として毅然とした態度をとるべき。今後そういうことがないように、体制を取ってもらうことが必要。

○ 前回評価時に、外観で算定して、中に調査に入ったら額が上がってしまったということについて、聞いた覚えがある。今回初めて聞いたということではない。

⇒ [都市整備部]

前回評価時に説明しているが、額が異なっていたということ。

○ 見かけによらず中が充実していた。私は外観を見たので、外観を見て評価したら補償額が低くなるというのは理解できる。先に外観で評価しないといけないというシステムに問題があるのではないか。あの外観では、誰が評価しても、中に入った方が高くなると思う。

◆ [委員長]

十分意見交換できていない分もあるが、日程の関係上、本日、視察先を決定しないといけないので、15日以降継続して審議したい。また、今日出された質問等についても、15日以降説明を受け、審議を継続したい。

視察は9月2日、5日の2日間、いずれも同じ視察先で、委員のご都合の良い日に参加していただくことになっている。視察先について希望があればご意見をお願いしたい。

○ 府の方から「ここがいいのではないか」という提案はあるのか。

⇒ [事務局]

府からの提案というより、委員のご希望をお聞きしたい。

○ 委員長はどちらが良いと考えておられるのか。

○ 歩道の計画を中止するという「三島江茨木線」について、状況を確認しておきたい。

○ それではもう一か所はその近くがいいのか。

○ 近くが望ましいが、時間の範囲内で少々遠くでも行けると思う。

○ 委員長にお任せしたい。

- それでは事務局と協議して判断させていただく。

(2) その他

◆ [委員長]

次回以降、説明していただく内容について、事務局から確認してほしい。

◆事務局から、次回以降の追加説明や資料提出を求められた事項について確認。

- ・豊中岸部線で、広域避難地はどれくらいのエリアが対象地区なのか。
- ・審議案件漏れについて、今後、どのようにチェックしていくのか。
- ・十三高槻線の便益がなぜ小さいのか。
- ・十三高槻線の歩道と自転車道の幅員構成はどう考えているのか。

- 便益がなぜ小さいのかを検証するのは無理だと思うので、どこを改善したいか、それがどう効果として現れるのかということがきちんと説明していただきたい。

- 視察先について、ちょっと三島江茨木線とは離れているが、「和泉中央線」の駅前も見たい。もしそこに行けるなら、整備前の状態の写真と併せて見れば、外観で想定し、中に入ると価格差が出てしまうということがよくわかるのではないか。

- 時間的に調整すれば、三島江茨木線と和泉中央線の両方の視察は可能か。

⇒ [事務局]

時間は少々タイトになるが、調整は可能。

◆ [委員長]

本日はこれで終了する。長時間ご審議いただき、お礼申し上げます。

以上