

平成24年度第1回大阪府交通道路建設事業事前評価に関する専門家会議

実施日時 平成24年9月12日(水) 16時30分~19時00分

実施場所 大阪府庁本館3階 特別会議室(大)

出席者 内田 敬 氏 大阪市立大学大学院工学研究科教授

松澤 俊雄 氏 大阪市立大学大学院経済学研究科教授

松村 暢彦 氏 大阪大学大学院工学研究科准教授

【五十音順】

会議の概要 ○専門家の発言 ◇大阪府の説明

《阪急京都線(摂津市駅周辺)連続立体交差事業について》

○評価調書の事業を巡る社会情勢等の項目で、産業道路の踏切事故件数が他と比べて多いのはなぜか?

◇大阪中央環状線と大阪高槻京都線を結ぶ幹線のため交通量が他に比べて多いため、それに比例して事故も多い。

○費用便益分析に歩行者の時間価値は含まれているのか?また、自動車に帰着する便益と歩行者自転車に帰着する便益の内訳はどうなっているのか?

◇歩行者の便益は含んでいます。また内訳、原単位については、確認の上報告します。

○代替手法との比較検討で、鉄道を地下化するだけでは代替案とは言えない。どうしても除却しなければならない踏切(2カ所)だけ、道路をオーバーパスする方法とも比較しておくべき。

◇検討します。

○連立事業をこの場所でやる前提で考えると特におかしくはないが、大阪府で次に連立事業をする場所がここなのはなぜか?優先順位の決め方は?

◇ボトルネック踏切である点、除却計画の実現性、周辺まちづくりの計画、沿線の状況などから決めている。さらには地元・鉄道事業者と整備に向けた合意形成もあり、様々な要素で決めています。

○費用便益分析等の効率性の感度分析について、交通量が±10%増減しても便益の変化が少ないのはなぜか。

◇確認します。

《都市計画道路三国塚口線について》

○今回の事業評価対象は国道176号～大阪池田線区間であるにも拘わらず、事業評価調書には府県境区間の整備や大阪市境についても記述されている。防災の目的で整備するなら、全区間で評価。交通の円滑化、交通安全とするならL=1060mでいいと思う。全区間で費用便益分析をしたらB/Cが1を割ってしまうことはないか？

◇府県境区間や大阪市境については、事業評価対象区間の整備後、事業を行う予定です。今後30年以内での整備を想定しているが、当面10年の都市整備中期計画(案)には位置づけされていないので、事業評価対象に含めていません。

○府県境区間を整備してこそ、この路線の効果が発揮されるわけで、全区間で評価をすべきではないのか。

◇事業評価対象はL=1060mとなっているが、全区間の費用便益分析もご説明したい。評価調書にどう書込むかは検討します。

○密集市街地対策を課題の一つとしているが、現地を見ると都市計画変更で幅員を拡げ、建築制限を行ってきたためか、空間的には延焼遮断帯としての機能は確保されていると思うので、評価調書の定性的分析の効果に含むべきか？記述について、確認してほしい。

また、代替手法との比較検討の②歩道拡幅工事では、交通安全対策として歩道拡幅が有効となっていて、将来の山手幹線との接続で4車線整備が必要となっているが、本当に山手幹線との接続が可能なのかと感じる。出来なかったら、歩道拡幅でもいい、となってしまうのではないか？

◇将来、山手幹線と接続し、評価対象区間については4車線で整備していきます。

○費用便益分析等の効率性の感度分析について、交通量の変動量は単純に整備の対象区間だけについてのものか、それとも事業によって影響を受ける範囲全体のOD（地区間の交通の移動量）や交通量を変動させ再計算して求めたものか？もし再計算を伴うのであれば、各区間の旅行速度も変わり、区間ごとの時間節約も変化するので、単純に交通量変化と便益の変化を結び付けた感度分析の表は理解しにくいように思われる。

◇ODはそのままで、当該区間の交通量を増減したもの。また、資料の表現の仕方を検討します。

◇今日ご質問に十分にお答えできなかった点、あるいは追加で検討するという点については、次回ご説明させていただきます。