

建設事業の評価について

(意見具申)

平成 29 年 1 月 10 日

大阪府建設事業評価審議会



## 1 はじめに

平成 28 年度審議案件のうち、再（再々）評価案件 5 件と事前評価案件 4 件の合計 9 件の対応方針（原案）について、審議を行った。

審議にあたっては、従来どおり審議会を公開し、府民意見や意見陳述の公募を行うとともに、審議概要をホームページで公表するなど、透明性の高い審議会運営に努めた。

## 2 審議対象の基準

審議対象の基準は、8 ページのとおりである。

## 3 審議結果（審議の詳細は 9 ページから 25 ページを参照）

### （1）再（再々）評価

次表に記載の 5 事業について審議を行った。その結果、府の対応方針（原案）は、本審議会に提出された資料と説明の範囲において適切であると判断した。

#### 対象事業と府の対応方針（原案）

事業名	府の対応方針（原案）
<b>【公園事業】</b>	
①泉佐野丘陵緑地整備事業	事業継続
<b>【道路事業】</b>	
②主要地方道茨木摂津線（大岩工区）道路改良事業	事業継続
③一般国道 170 号・高槻東道路道路改良事業	事業継続
④一般国道 371 号（石仏バイパス）道路改良事業	事業継続
<b>【街路事業他】</b>	
⑤都市計画道路寝屋川大東線街路事業・延焼遮断帯整備促進事業	事業継続

なお、各事業の審議における主な論点と今後の事業実施において改善・留意すべき事項は、以下のとおりである。

#### 【公園事業】

##### ①泉佐野丘陵緑地整備事業

本事業は、泉佐野コスモポリスの跡地を、平成 10 年の民事調停を踏まえて府が買い戻すとともに、その優れた景観、豊かな環境を保全しつつ、将来を含めた府民の貴重な財産である泉佐野丘陵部の利活用を図るものであり、事業を継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

平成 26 年度に中地区を部分供用したことにより公園として一定の効果が発現しているが、今後も東・西地区で事業を継続し、全体供用することの必要性について、具体的な説明を求めた。

これに対し、未整備である東・西地区については、東地区の起伏にとんだ地形や巨木、西地区のなだらかな地形や混交林・植林地など、それぞれの地形や

植生を活かした整備を進めることにより、開設している中地区とは異なる体験活動の展開が可能となり、提供できるプログラムのバリエーションが増え、府民がより一層自然に触れ合える魅力的な公園となるとの説明を受けた。

また、事業を中止することも考えられるため、事業を継続した場合と現時点で事業を中止した場合の想定利用者数について算出を求めた。

これに対し、事業を継続した場合は約 47 万人、仮に現時点で事業を中止した場合は約 33 万人になるとのことであった。事業を継続することで、想定利用者数が約 14 万人増加する理由は、国土交通省の費用便益分析マニュアルにある「公園の魅力値」によるものであったため、その算出方法についても合わせて説明を受けた。

## 【道路事業】

### ②主要地方道茨木摂津線（大岩工区）道路改良事業

本事業は、新名神高速道路（仮称）茨木北インターチェンジと府道茨木亀岡線を結ぶことにより、市街地へのアクセスを強化するものであり、事業を継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

新名神高速道路（仮称）茨木北インターチェンジから現道の府道茨木摂津線までの区間は、平成 28 年度末の新名神高速道路の供用に合わせて整備する予定であるとのことだが、未買収地が残っている。また、本事業は平成 30 年度に完成する予定となっているが、工事費が約 23 億円残っている。これらのことから、残事業の内容及びスケジュールについて説明を求めた。

これに対し、未買収地は収用手続中であり、計画通り整備する予定である。また、工事は順調に進んでおり、平成 30 年度の完成に向けて、今後は主な構造物である橋梁の上部工や盛土工事を行っていく予定であるとの説明を受けた。

### ③一般国道 170 号・高槻東道路道路改良事業

一般国道 170 号道路改良事業は、慢性的に渋滞が発生している国道 171 号のバイパス道路として整備することにより、新名神高速道路供用後の交通量増加に対し、交通量の分散化を図り、周辺交通渋滞を緩和させる事業であり、平成 35 年度の供用を予定している。また、高槻東道路道路改良事業は、新名神高速道路（仮称）高槻インターチェンジへのアクセス道路として平成 28 年度末に供用を予定している事業である。これらのことから、事業を継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

費用便益比(B/C)は 5.75 であるが、直近のデータによる交通量は減少しているため、事業の投資効果に影響はないのか説明を求めた。

これに対し、最新のデータを用いても費用便益比(B/C)が 1.0 を下回ることはなく、本事業の必要性に変わりはないとの説明を受けた。

なお、本事業については、現地視察も実施した。

#### ④一般国道 371 号（石仏バイパス）道路改良事業

本事業は、事業区間の現道の交通量が多いにもかかわらず狭隘部や急カーブが連続していることから、新たにバイパスを整備し、交通渋滞解消と交通事故減少を図るものであり、事業を継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

事業採択後約 25 年が経過しているが、工事進捗率は 67%で前回再評価時（平成 23 年度）から 10%しか増えていないため、計画通り事業が完了するのか説明を求めた。

これに対し、工事が完了していない第 2 工区については平成 29 年内に供用を予定しており、第 3 工区については、和歌山県との一体施工により和歌山県側から府県間トンネルを掘削できることになったことから、工期短縮が見込まれるため、予定通り事業を完了させたいと考えているとの説明を受けた。

#### 【街路事業他】

#### ⑤都市計画道路寝屋川大東線街路事業・延焼遮断帯整備促進事業

本事業は、府道守口門真線以北の地域において、道路が狭隘な上に建築時期の古い木造住宅が密集しているため、地震時等の火災により大きな被害が想定されることから、本路線の整備により延焼拡大を抑止するとともに、避難路及び緊急車両の通行を確保し、防災機能を強化する事業である。また、第二京阪道路や国道 163 号等と接続することにより広域的な幹線道路ネットワークの強化を図る事業であり、事業を継続したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

用地費が 94%残っているため、用地買収を含めた今後の見通しについて説明を求めた。

これに対し、かなり厳しいスケジュールではあるが、府道守口門真線以北の用地は平成 32 年度までに取得し、平成 38 年度に供用する見込みであるとの説明を受けた。

また、自転車歩行者道ではなく、自転車道と歩行者道を分けて整備する理由について説明を求めた。

これに対し、門真市は自転車分担率（交通手段として自転車を利用する率）が全国 1 位で自転車の利用が多く、本事業箇所北側にある京阪本線萱島駅は、1 日に約 8,000 人が利用しているためであるとの説明を受けた。

## (2) 事前評価

次表に記載の4事業について審議を行った。その結果、府の対応方針（原案）は、本審議会に提出された資料と説明の範囲において適切であると判断した。

### 対象事業と府の対応方針（原案）

事業名	府の対応方針（原案）
<b>【街路事業】</b>	
①都市計画道路八尾富田林線（八尾藤井寺工区）街路事業	事業実施
②都市計画道路大阪岸和田南海線（上町工区）街路事業	事業実施
<b>【道路事業】</b>	
③主要地方道大阪和泉泉南線（都市計画道路大阪岸和田南海線）道路改良事業	事業実施
④主要地方道茨木亀岡線西河原西交差点改良事業	事業実施

なお、各事業の審議における主な論点と今後の事業実施において改善・留意すべき事項は、以下のとおりである。

### 【街路事業】

#### ①都市計画道路八尾富田林線（八尾藤井寺工区）街路事業

八尾空港に隣接する大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点への重要なアクセス道路を整備する事業である。

事業延長は八尾市老原から羽曳野市島泉までの3.9 km区間、道路幅員は25.0 m、総事業費は約209.4億円で、平成38年度の完成を予定しており、事業を実施したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点へのアクセス道路としての重要性について、説明を求めた。

これに対し、現在は、両拠点への南側からの道路は無いが、整備により、大和川以南からアクセスが可能となる。また、広域緊急交通路として位置付け、防災機能の強化を図るとの説明を受けた。

#### ②都市計画道路大阪岸和田南海線（上町工区）街路事業

広域的な幹線道路ネットワーク及び防災機能を強化し、並走する現道の府道大阪和泉泉南線の交通分散化を図る事業である。

事業延長は和泉市上町から太町までの0.7 km区間、道路幅員は22.0 m、総事業費は約24.6億円で、平成35年度の完成を予定しており、事業を実施したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

防災機能の強化について、具体的な説明を求めた。

これに対し、整備後は広域緊急交通路として位置付け、有事の際には、状況により一般車両を通行止めにし、優先的に緊急車両を通行させる道路となるとの説明を受けた。

## 【道路事業】

### ③主要地方道大阪和泉泉南線（都市計画道路大阪岸和田南海線）道路改良事業

広域的な幹線道路ネットワークを強化し、本路線と並行する国道 26 号から国道 170 号の熊取町域にかけての慢性的な交通渋滞の緩和を図る事業である。

事業延長は泉南郡熊取町紺屋から大久保東までの 0.6 km 区間、道路幅員は 22.0 m、総事業費は約 25.7 億円で、平成 34 年度の完成を予定しており、事業を実施したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

現在、主要渋滞箇所とされている旧国道 170 号と国道 170 号との交差点と、今回整備する道路と国道 170 号との交差点は約 200 m しか離れていないため、本事業を実施しても、主要渋滞箇所が新たにできる交差点に移動するだけではないかと懸念されるため、完成後の各交差点における交通量の検証結果について説明を求めた。

これに対し、旧国道 170 号と国道 170 号との交差点の渋滞は解消し、今回整備する道路と国道 170 号との交差点の交差点需要率（一般に 0.9 を超えると渋滞が発生するとされている。）は 0.6 となるため混雑しない。また、国道 26 号と府道大阪和泉泉南線を南北に結ぶ道路は全て 2 車線の道路であるが、本事業区間は 4 車線で整備する。さらに、国道 170 号は現在 2 車線道路であるが、今回整備する道路と国道 170 号との交差点から東側は片側 2 車線の 4 車線道路に拡幅整備する予定であるため、交通の流れが転換するとの説明を受けた。

### ④主要地方道茨木亀岡線西河原西交差点改良事業

府道茨木亀岡線と国道 171 号が交差する西河原西交差点において、道路の立体交差化を行うことにより、交通渋滞の緩和を図る事業である。

事業延長は 340.0 m、道路幅員は 7.5 m、総事業費は約 13.0 億円で、平成 32 年度の完成を予定しており、事業を実施したいとの提案があった。

審議では、以下のことを確認した。

本事業は、立体交差による交差点改良事業であるが、平面交差による交差点改良との比較について説明を求めた。

これに対し、事業費について概算で算出したところ、立体交差が約 13.0 億円に対し、平面交差は約 0.7 億円となった。交差点改良事業における費用便益の分析手法は確立されていないため、簡易な走行時間短縮便益の試算により本事業の投資効果を検証したところ、立体交差が約 2.7 億円、平面交差は約 0.5 億円となり、立体交差により整備した方が供用後 5 年程度で便益が上回り、以降も大きく便益を得ることが想定されるとの説明を受けた。なお、平面交差では、交差点需要率（一般に 0.9 を超えると渋滞が発生するとされている。）が 0.9 を超えるため、交通渋滞の解消を図ることができないとのことであった。

また、府内には主要渋滞箇所が複数あるとのことだが、本事業を優先する理由について説明を求めた。

これに対し、本事業は「大阪府都市整備中期計画（案）（平成 28 年 3 月改訂）」に「着手する事業」として位置付けており、また、本交差点は現時点でも主要渋滞箇所とされている。さらに、平成 28 年度末に新名神高速道路（仮称）茨木北インターチェンジが供用し、平成 30 年春には国際文化公園都市（彩

都)の一部がまちびらきすることにより交通量が増加し、交通渋滞のさらなる悪化が予想されるためであるとの説明を受けた。

#### 4 結び

事業着手後の理由による完成時期の遅れにより、事業が長期にわたるものが見受けられるが、事業効果の早期発現のため、適切な進捗管理を求める。

また、府においては依然として厳しい財政状況が続いているとのことであるため、事業着手前における計画内容の精査はもとより、着手後においても事業計画の妥当性を適宜点検するとともに、コスト縮減に努められたい。

さらに、今年度、再（再々）評価事業の審議対象基準を総事業費1億円以上から10億円以上に見直されたことや、警察や学校の施設整備事業等を内部評価とされたことにより審議する案件を絞り込まれたため、審議対象事業について重点的に審議をすることができた。他方、審議に必要な判断材料が十分示されていないため、事業内容の確認に時間を費やした事業もあった。今後はより効率的・効果的に審議を進めるため、資料の作成及び説明の手法についてさらなる工夫を求めたい。



## 府の対応方針（原案）の定義

府の対応方針（原案）	定 義
事業実施	事業を実施するもの。
事業継続	事業を継続するもの。
事業継続（一部再開）	前回審議において、府の対応方針（原案）を「事業継続（一部休止）」としていたが、再開する準備が整ったため、事業全体として継続するもの。
事業継続（一部休止）	事業全体としては継続するが、一部について休止し、休止部分については一定期間後に再開等について見直しを行うもの。
事業継続（一部中止）	事業全体としては継続するが、一部を中止するもの。
再 開	前回審議において、府の対応方針（原案）を「休止」としていたが、再開する準備が整ったため、事業を継続するもの。
休 止	事業を休止し、一定期間後に再開等について見直しを行うもの。
中 止	事業を中止するもの。

建設事業評価審議会の審議対象基準

類型	対象基準	評価の視点
事前評価	<p>府又は府が設立する地方独立行政法人（以下、府等という）が新たに実施予定の建設事業のうち総事業費が 10 億円以上と見込まれるもの（ただし、事業内容等から代替案の検討が困難な事業を除くことができる）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上位計画等の位置付け</li> <li>・ 優先度</li> <li>・ 事業を巡る社会経済情勢</li> <li>・ 事業効果の定量的分析（費用便益分析等）</li> <li>・ 事業効果の定性的分析</li> <li>・ 自然環境等への影響と対策</li> <li>・ 代替案との比較検討 など</li> </ul>
再評価 ・ 再々評価	<p>府等が実施する総事業費 10 億円以上の建設事業のうち、次のいずれかに該当する事業（ただし、(※) に該当する事業は審議対象から除くことができる）</p> <p>(1) 事業採択後又は着工準備採択後 5 年間を経過した時点で未着工の事業</p> <p>(2) 事業採択後 10 年間を経過した時点で継続中の事業</p> <p>(3) 再評価実施後、一定期間（5 年）が経過している事業</p> <p>(4) 事業計画又は総事業費の大幅な変更、社会経済情勢の急激な変化等により評価の必要が生じた事業</p> <p>〔事業計画又は総事業費の大幅な変更〕</p> <p>① 事業を中止、休止（休止後の再開を含む）する場合</p> <p>② 総事業費が 3 割以上（総事業費が 10 億円未満の事業は 3 億円以上）増減する場合</p> <p>③ その他、事業計画を大きく変更する場合</p> <p>(※)</p> <p>1) 事業内容等から代替案の検討が困難な事業</p> <p>2) 評価時点における進捗率が高い事業のうち、次のいずれかに該当する事業</p> <p>(ア) 工事進捗率 80% 以上（事業費ベース）の事業</p> <p>(イ) 翌年度までに完了予定の事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の進捗状況</li> <li>・ 事業を巡る社会経済情勢の変化</li> <li>・ 事業効果の定量的分析（費用便益分析等）</li> <li>・ 事業効果の定性的分析</li> <li>・ 自然環境等への影響と対策 など</li> </ul>

事業別の審議概要

1. 再(再々)評価対象事業 5件

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
1	再評価	公園	イズミサキキュウリョウヨクセイシキョウ 泉佐野丘陵緑地整備事業 〔泉佐野市〕  泉佐野コスモポリスの跡地に、優れた景観、豊かな環境を保全するとともに、泉佐野丘陵部の利活用を図る。	全体計画面積:74.9ha(74.5ha) 開設済面積(H27年度末):12.7ha  (未開設区域の主な整備予定施設) 散策路、トイレ、多目的広場等 (開設済区域の主な施設) パークセンター、休憩所(郷の館)、棚田(郷の棚田、レンジャー棚田)、レンジャー広場、水辺の広場、散策路、トイレ等	事業採択後10年間を経過した時点で継続中	H19	H40(H26)	約175.0億円 (約173.4億円) 国:22.6億円 府:152.4億円	1.65(2.57)	用地100% 工事50%	H18事前評価  (付帯意見) 当該地域の神社等歴史的資源も活用し、文化的価値も高めていくべきではないか。 当該地域で活動している青少年団体など、ソーシャルネットワークとの連携を図るべきではないか。

【視点1:事業の必要性】

- ・本事業は、泉佐野コスモポリスの跡地を、平成10年の民事調停を踏まえて府が買い戻すとともに、その優れた景観、豊かな環境を保全しつつ、将来を含めた府民の貴重な財産である泉佐野丘陵部の利活用を図るものであり、必要性に変化はない。
- ・現地は竹林の拡大等が進行しつつあり、これ以上放置しておくと、みどり景観が劣化し、その機能が著しく低下することが懸念される。
- ・未整備である東・西地区については、東地区の起伏にとんだ地形や巨木、西地区のなだらかな地形や混交林・植林地など、それぞれの地形や植生を活かした整備を進めることにより、開設している中地区とは異なる体験活動の展開が可能となり、提供できるプログラムのバリエーションが増え、府民がより一層自然に触れ合える魅力的な公園となる。

【視点2:今後の進捗見通し】

- ・平成19年度に用地買収は完了している。
- ・中地区は、平成26年度に一部が開設し、平成30年度に全面開設を予定している。
- ・残る東地区・西地区については、事業手法の見直しにより当初計画より遅れるが、平成40年度の全地区開設を予定している。

【視点3:コスト縮減・代替案】

- ・現況の森林・竹林を保全・活用するため、施設整備は必要最小限としており、工事費については、造成工事、植栽工事、排水、電気・給水等の施設工事など、公園事業として必要な基盤となる工事であり、コスト縮減の余地はない。
- ・計画段階から整備・管理運営まで、社会情勢の変化に柔軟に対応する「シナリオ型」事業スキームを採用し、府民、NPO、企業等との連携・協働による公園づくりを実施しているため、代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続

(判断の理由)

- ・本事業は、泉佐野コスモポリスの跡地を、平成10年の民事調停を踏まえて府が買い戻すとともに、その優れた景観、豊かな環境を保全しつつ、将来を含めた府民の貴重な財産である泉佐野丘陵部の利活用を図るものであり、必要性に変化はない。
- ・21世紀にふさわしい新しいタイプの公園づくりを目指して、計画段階から整備・管理運営まで、社会情勢の変化に柔軟に対応する「シナリオ型」事業スキームを採用し、府民、NPO、企業等との連携・協働により「つくり続ける」公園として事業中である。
- ・現地は竹林の拡大等が進行しつつあり、これ以上放置しておくと、みどり景観が劣化し、その機能が著しく低下することが懸念される。
- ・未整備である東・西地区については、東地区の起伏にとんだ地形や巨木、西地区のなだらかな地形や混交林・植林地など、それぞれの地形や植生を活かした整備を進めることにより、開設している中地区とは異なる体験活動の展開が可能となり、提供できるプログラムのバリエーションが増え、府民がより一層自然に触れ合える魅力的な公園となる。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 事業全体の進捗率は、予算ベースのものだと思うが93%となっており、開設済面積が12.7haで未開設区域面積は62.2haである。残事業は、竹林の伐採などにより、主に散策路を整備するという理解でよいか。  
⇒ 進捗率は事業費ベースで算出しているため、開設済面積との比率とは異なる。東地区、西地区、中地区の一部の整備が残っているが、現況の樹林地を良好なものに戻していくことが主な活動となっており、大阪府の工事として残っているのは、散策路や管理用通路、トイレの整備である。樹林地部分についても、マンパワーで対応できない場合は工事発注をすることもあり得るが、基本的には、府民の皆様と一緒に少しずつ整備していくこととしている。
- では、未開設区域の整備は、重機等による工事ではなく、基本的にはボランティアによる手作業ということか。  
⇒ 大部分はそのとおり。中地区の南側は、大阪府で作ったのは1本の道と休憩所だけであり、残りのエリアについては民間やボランティアの皆さんとの共同作業で人力により整備をしている。東地区、西地区は全域が竹林で覆われている訳ではなく、東地区の竹林はかなり拡大しているが、西地区はそれほどでもない。荒れ具合に応じて手法は異なるが、基本的には、府民の皆さんと一緒に取り組んで行く予定である。
- 公園の費用便益分析の間接利用価値の算出については、環境保全なども含めて最終的に世帯満足度に換算すると考えればよいか。  
⇒ 効用値及び満足度の算出により、一世帯当たりの満足度が算出されるので、それに世帯数を掛けて全体の便益を算出している。
- 環境の悪化を食い止める等の自然環境保護の観点からの数値は、ダイレクトに反映されないということか。  
⇒ あくまで、公園として緑地等があることについて、防災価値・環境価値の観点からマニュアルが作られているので、森林資源としての価値といったものはない。
- 維持管理費は3,700万円/年であるが、これ以外に企業の支援によるコストがかかっているということか。  
⇒ 3,700万円/年は、大阪府が実施している草刈り等の支出分である。公園ボランティアである「泉佐野丘陵緑地パーククラブ」が活動するための草刈用の鎌や軍手、保険加入などに企業からの支援を受けているが、ここでは計上していない。
- 企業による支援の金額はどの程度か。  
⇒ 「泉佐野丘陵緑地パーククラブ」への支援だけでなく、温室の寄贈なども含まれているが、10年間(平成20年度から平成29年度)で総額約2億円である。
- 支援が大きな金額であった場合、企業の支援が無くなった途端に活動が立ち行かなくなる可能性があるが、支援が無くなった場合でもやっていたりする目的は立っているのか。  
⇒ この公園は、府(行政)と民間企業と府民が協働して整備していくというコンセプトであるので、できれば支援の継続も含めて参画をお願いしたいと考えている。今後も企業の支援には期待したいが、約束されたものではないことは認識している。
- ボランティア活動は全て無償なのか。  
⇒ そのとおり。
- 有償でないのであれば、求心力のある方1人が抜けたと同時に継続できなくなることもあり得るが、対策として考えていることはあるのか。  
⇒ ボランティアは毎年追加募集をしている。平成25年より会員数が100人弱と横ばいで推移しているが、入会者と退会者が均衡しているためである。平成26年8月の公園開設前は、一部の限られた人にしか知られていなかったが、開設後は広く知られるようになり、入会する人が増えつつある。会員数が維持できるかと言われると難しいが、府としては多くの方に紹介し、参画しやすい環境を作るため、会員になるための養成講座の回数を増やしたり、6回の講座受講を入会の条件としていたものを、1回受講した時点で仮入会とし、入会後に残り5回を受講していただくなど、入会までの手続きについて工夫し、入会しやすい環境づくりを行っている。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段( )は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 今後の東地区、西地区の費用について、竹の伐採等に係るものは含んでいるのか。
- ⇒ 散策路を作るために支障となる場合は行方が、基本的には含んでいない。
- もし、今この事業をやめた場合でも、竹林の伐採を継続して行うのか。
- ⇒ 現時点で東地区や西地区では、道路に倒れるのを防いだり、特定の樹木を守るために行う程度で、必要最低限のものしか行っていない。
- では、仮に平成 40 年まで事業が続くとすると、竹の伐採などの費用が別途必要になるということか。
- ⇒ 開設面積が増えれば、維持管理費も増えていく。府民サービスのレベルを維持するためには、府民と一緒に行うとしても、お金は掛かるものだと思っている。
- では、平成 27 年度の維持管理費の実績額がそのまま推移するのではなく、少しずつ増えていくということか。
- ⇒ そのとおり。費用便益比の算出においても、維持管理費の増加は見込んでいる。
- 平成 26 年 8 月に中地区の一部を開設しているが、費用便益分析において、部分供用として算出しているのか。
- ⇒ 直接利用価値は、供用して初めて便益が発生するため、平成 26 年度に部分供用済として算出している。
- 前回の便益の算出の際には、平成 26 年度に完成する予定であったため、平成 26 年度に全区域を開設した際に初めて便益が発生すると想定していたが、今回の計算では、平成 26 年度に部分供用し、平成 40 年に全体供用するまで便益が少しずつ増えていくという理解でよいか。
- ⇒ そのとおり。
- 直接利用価値で想定している需要量はどの程度か。現況で、昨年度にどの程度の需要があったのかという数字があれば教えていただきたい。
- ⇒ 魅力値としての需要量は、前回は 25 万人で今回は 35 万人である。実績値は持ち合わせていない。
- 全面供用した場合の需要量は 35 万人と想定しているとのことだが、現状の部分供用ではどの程度なのか。費用便益分析関連資料「共通一様式 1」で、全体供用時の自然・空間系の施設魅力値は、部分供用開始時に比べて約 1.5 倍、全体供用時の文化活動系の施設魅力値は、部分供用開始時に比べて約 10 倍となっているが、これは需要に対してどのぐらい反映されるのか。
- ⇒ 極端な話だが、途中で本事業を中止し、竹林の伐採だけをして山が荒れないようにすることにした場合の想定上の需要と、全てが完成した場合の需要に大きな差が無いのであれば、この段階で一旦事業をやめるといことも考えられなくはない。残事業 B/C も 1.21 なので正当化されると思うが、参考までどの程度想定されているのか教えていただきたい。
- ⇒ 部分供用時の需要量は、魅力値に公園の選択率を掛けないと出ないので即答はできない。
- 直感的には、利用者数にあまり変化はないと推察されるが、計算上どうなっているのか。
- ⇒ 部分供用時と全体供用時の需要量について。(第 3 回審議会)
- ・計算上の需要量は、想定利用者数として表現される。
- ・想定利用者数の考え方の基になっているのは直接利用価値で、誘致圏内の 11 市町からの来園が想定される利用者数である。
- ・そのまま事業を継続した場合、平成 26 年度に 12.7ha の部分供用で開園した時点の想定利用者数は 33 万 5,140 人、平成 40 年度に 74.9ha で全面開園した時点の想定利用者数は 46 万 5,700 人。
- ・残事業を行わず、現時点で事業を中止した場合の想定利用者数は、平成 26 年度では同じ 33 万 5,140 人、平成 40 年度では 32 万 5,828 人で 1 万人ほど減っているが、これは周辺人口が減少することに伴う影響によるものである。
- ・事業を行う場合と行わない場合とで比較をすると、平成 40 年度の全体供用時では、計算上は約 14 万人ほどの差が出てくる。
- 残事業を行うと、約 14 万人増えると想定されているが、何が効いているのかわからない。補足資料である想定利用者数内訳表②によれば、全体供用すると公園の選択率が変わるということか。
- ⇒ 公園の選択率は、各市町に居住する人がどの公園を選ぶかという公園の魅力値がベースになっているため、他の公園に対して泉佐野丘陵緑地に行こうと思う人の割合が、部分供用時に比べ、全体供用時では泉佐野丘陵緑地を選択する人の割合が増えるということが表れている。
- 全体供用することで、魅力値が大きくなるということか。
- ⇒ そのとおり。
- 前回、部分供用した時点で使える部分についてはほぼ整備が終わっており、残事業は周辺の広大な森林を維持していくことであるとの説明をいただいたと思う。それで本当に魅力が上がるのか疑問であるため、魅力値の算出方法をご説明願いたい。
- ⇒ お手元に参考に置かせていただいているファイルの共通一様式 1 をご覧ください。
- 自然・空間系の施設魅力値は部分供用開始時が 123,134、全体供用時が 181,337 となっている。施設系の施設魅力値はどちらも 0 で、文化活動系の施設魅力値は部分供用開始時が 16,327、全体供用時が 165,965 となっている。部分供用開始時と全体供用時の魅力値を比較すると、文化活動系が大きく増加している。
- 魅力値の算出については、前回(第 2 回)審議会の追加説明資料②25 ページに記載している。まず、泉佐野丘陵緑地と競合する公園の施設内容(テニスコート〇面、広場〇㎡等の施設規模の数量)を情報収集する。
- 大規模公園費用対効果分析手法マニュアル(以下「マニュアル」という。)に、原単位(テニスコートであれば 1 面あたり 4 人)と稼働率が設定されている。
- (例)テニスコート 1 面/日の場合: 1 時間/1 サイクル、1 日 8 時間  
4 人×8 サイクル=32 人/日
- これが利用者容量であり、各施設に対して、利用者容量(人)=施設規模(面積や数量)×利用者原単位×稼働率(サイクル)で魅力値を算出することとしており、この魅力値に基づき、公園の選択率が算出される。なお、マニュアルの 19 ページに「表 2-8 公園施設規模から魅力へ変換するための原単位」という一覧表があり、公園の様々な施設に対して、キャパシティやサイクルが設定されている。
- 泉佐野丘陵緑地の場合、樹林地は庭園というそこに存在するだけの修景施設というだけでなく、体験や活動ができる要素と、保存・保護していく要素があるため、主に森林活動体験をするようなものについては、体験活動施設として算出している。
- 東地区と西地区については、竹林森林が多数を占めているが、環境体験プログラムのフィールドという位置付けをしているため、この原単位に従い計算した結果、魅力値が増加している。
- 現状の魅力値は、既に供用している中地区の様々な施設やその全体の面積等が影響しており、全体供用すると、緑地の面積が膨大になるため、これが影響して魅力値が増えるということか。
- ⇒ 東地区と西地区が供用し、様々な活動フィールドが増えることで、魅力を感じて来園いただけるような場所が増えるため、魅力値が増えることになる。
- 理屈はわかったが、本当にそうなのかということについては疑問が残らなくはない。
- ⇒ マニュアルの 19 ページの表で、今後、全体供用まででできるエリアは、「園路」、「広場」と「修景施設」にあたるのか。
- ⇒ 「教養施設」の一部にも該当する。
- 魅力値は、大半の部分がこの「園路」、「広場」と「修景施設」によるものであるか。
- ⇒ 東地区・西地区含めて、この公園には「遊戯施設」等はないため、概ねそのとおりである。
- 文化活動系の施設魅力値が 10 倍程になっているが、これは文化活動とは関係ないのか。
- ⇒ 共通一様式 1 で、自然・空間系、施設系、文化活動系と大きく 3 つに分類しているが、文化活動系は、マニュアルの 20 ページにある、魅力 7 分類と魅力 3 分類を対照させた表に基づくものである。文化活動系の魅力値の増加は、「教養施設」と「その他の施設」が大きく影響している。
- 「教養施設」の何を適用しているのか。
- ⇒ 「植物園」や「緑の相談所」などである。これらは 1 人/3.2 ㎡となっているが、全てのエリアにそのまま適用した訳ではない。平坦であり、実際に子どもたちが活動するフィールドとして適している箇所と、地形が急峻で適さない箇所を分類し、活動に適している箇所のみを「教養施設」とした。
- ほとんどが緑地の整備だけが、その一部は「教養施設」とみなせるという解釈をしたということか。
- ⇒ そのとおり。
- マニュアルに少し問題がありそうだが、承知した。
- 今後整備する箇所でのキャンプなどは想定しているのか。
- ⇒ 現時点で宿泊はできないことになっている。夜間活動のためには、夜間用の関連設備等が必要になるため、昼間だけ開園することとしている。ただし、月や星空を観察する等の体験プログラムに限り夜間利用は可能としている。
- 現時点では、門の施錠をしているのか。
- ⇒ 植栽や物理的な柵などで、朝に開門し、夕方に施錠している。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 再評価なので、前回からの差分がどうなっているのかを考えれば良いと思うが、前回からの変更点で一番大きな要素は、完成予定時期が延びたことである。前回は平成 19 年度に着手して平成 26 年度には完成し効果が発現すると予定していたものが、今回は一部供用して効果はでているものの、完成が平成 40 年度となっていることである。もう一つチェックできるとすれば、予測に対して実績がどうだったのかを検証することである。これが再評価を行う意義だと思うので、無料の公園なので難しいと思うが、可能な範囲でいいので調べていただきたい。
- ⇒ 利用者数の実績について。(第3回審議会)  
公園の場合、自由に園内に入出入りできるため、実際の来園者数は把握できていない。
- マニュアルにより算出しているため理論値であり、実際の来園者数はわからないとのことだが、どのような計算により算出しているのか。関数として、いくつかのものを掛け合わせて算出しているのだと思うが、簡単に説明願いたい。
- ⇒ マニュアルによると、市町村単位で全体の需要量を計算することになっている。その計算は非常に難解な関数等が出てくるため説明するのは難しいが、この全体の需要量を各公園で分割していくという計算手順になっている。
- 間接利用価値が約 50%減っているが、マニュアルの改訂だけでそんなに大きく変わるものなのか。
- ⇒ 新旧マニュアルで規定の計算式が大きく変わっている。前回の計算式では、効用値を算出するにあたり、環境項目の「緑地面積」と防災項目の「広場面積」について別々に計算していたが、今回の計算式では、「緑地面積」と「広場面積」を合計した面積について計算することになった。また、面積の単純合計ではなく、それぞれの平方根の合計で計算するため影響が大きくなっている。また、35 ページに記載のとおり、式中の各パラメーター値も大きく変わっている。
- 7ページに事業概要として各地区の項目を記載されているが、具体的にどんな事業を計画しているのかわからない。
- ⇒ 東地区は急峻で複雑な地形をしており、広場のような場所は取りづらい。現状の地形や景観を活かすことがこの公園のコンセプトであるので、起伏のある地形を楽しんでいただくため、散策ができるよう整備する予定である。公園へ入りやすく、景観資源を巡るような散策路を皆さんと設定していくことが東地区のテーマになると考え、「公園の景観資源を巡る自然散策の場」としている。  
西地区は全体的に比較的緩やかな地形で平坦な部分が多く、竹林の繁殖はそれほど多くない。林道が残っており杉やヒノキが多い。自然活動をするプログラムを提供することが西地区のメインの活動であると考えており、「自然学習や環境学習の場」としている。  
いずれにしても、箱モノを造るということではなく、トイレなどの最低限のインフラ整備に留める予定である。
- 公園のパンフレット「こまっぶ」には、未開設区域と開設済区域の境界がないが、未開設区域にも入れるのか。
- ⇒ パンフレットは中地区全体の完成後のイラストであり、未開設区域に一般の方は入れない。周遊できるようにするため、公園ボランティア「泉佐野丘陵緑地パーククラブ」と整備を進めている。
- 利用者からお金を徴収できるのであれば、当然収益が上がると思うが、この公園は入園料を徴収していない。公園事業の費用便益分析における便益とは何か。
- ⇒ 公園の便益については、直接利用価値と間接利用価値の2つがある。直接利用価値は、そこに遊びに行こうと思うことから計算される旅行費用法という方法で計算される便益である。わざわざ時間とお金を掛けて遊びに行くだけの価値があるということ価値計算するものである。間接利用価値は、そこに森があることにより景観が良くなったり、防災上の価値が上がったりすることにより計算されるものである。
- 誤解があるといけなくて補足しておく、便益というのは幾らまでなら払ってもいいと思うかという価格である。1,000 円払ってもいいと思っていたが、結果的に 500 円で済めば 500 円得した気分になる。その得した気分を便益の一部として考えるが、ほとんどの人は、実際に払った額とずれることになる。
- 本日に、これから全体供用しないと魅力値の増加は達成できないのか。NPO 団体や地元の方々との連携など、先駆的な非常に良い取り組みをされているが、それは既に実施していることであるため、全体供用しなくてもできることである。では、全体供用することにより何がかわるかという、東地区や西地区のエリアが完成することだが、そこで新たな魅力が増えるという論理が必要である。一部は「教養施設」とみならずということだが、具体的に施設ができるわけではないため、そこをどのように説明するかが重要である。
- ⇒ 公園の場合は、建物があってダンスができた、体育館があって運動ができた、テニスコートがあってテニスができるなど、その施設に起因する魅力というのはもちろんある。しかし、それ以外にも、花壇や森林があって森林浴ができた、ジョギングや散歩ができた、芝生の上で寝転んだり、バーベキューなども一部であるができるため、いわゆる「施設」でなくても、樹林地で様々な活動ができる。  
また、今回の泉佐野丘陵緑地の特徴であるが、例えば、田んぼがあって田植えの体験ができた、果樹園があって果樹の栽培活動体験ができた、竹林があって維持管理を体験する中で筍の栽培を学んだり、竹細工材料を調達するところから始まったり、いわゆる普通のブランコなどがある公園とは違った魅力として、泉佐野丘陵緑地の樹林地がある。単に木が植わっているだけの部分を樹林地と考えるのではなく、活動のフィールドであると考えている。  
東地区や西地区、中地区もそうだが、元々そのような樹林地というフィールドから壊れている施設を撤去し、枯れている竹林を伐採し、荒れて活動フィールドにすらなり得なかったのも一般の方でも活動できるような場所に再生していく。さらに一般の方にも参加いただいで活動していくこと自体がこの公園の魅力であると考えている。他の公園では、木が植わっているだけの場所を体験型施設にはしないが、この公園については、活動フィールドをたくさん持っており、活用していくことが唯一に近い楽しみだと考えているため、体験型学習等の施設としてしっかり位置付けて考えていきたい。
- その意義はわかったが、それは中地区だけではできないということか。
- ⇒ 単純にフィールドのボリュームとバリエーションだと考えており、中地区には竹林が多くあるため、竹林活動が中心になっている。
- では、竹林活動については全体供用しなくてもできるということか。
- ⇒ そのとおり。西地区は、昔のスギ・ヒノキの植林地など、もう少しダイナミックな体験型学習のフィールドになると考えている。東地区は、地形が急峻で巨木が現存しているため、少し違ったフィールドになり、対象地のバリエーションやボリュームが増えていくことで、体験学習の魅力が増大すると考えている。
- 部分供用だけではできていなくて、全体供用すればできることは何なのか。それを活かす整備方法に努めるということを記載すれば、全体供用することの意義が理解できると思う。今までの説明や資料では、全体供用するとこれだけ素晴らしいものができるということしか伝わらないが、再評価案件であるため、ここからさらに東地区や西地区の整備を進めることについてのゴーサインを出すため、理解できるように評価調書に記載すべきである。
- ⇒ 評価調書の「事業の必要性等に関する視点」欄及び「対応方針(原案)」欄に、「未整備である東・西地区については、府民とともにそれぞれの地形や植生を活かした整備を進めることで、中地区とは異なる自然散策やノルディックウォーク、希少動植物の保護育成等の活動のバリエーションが増え、府民がより一層自然に触れ合える魅力的な公園となる。」を追記。(第4回審議会)
- 「中地区とは異なる」と記載しているが、具体的にはどうということか。
- ⇒ 東地区固有の資源を巡る自然散策や、中地区では難しいノルディックウォーク等である。
- それでは、「新たな魅力の提供の活動としてのノルディックウォーク」とすればいいのではないのか。
- 中地区でもノルディックウォークはできるのか。
- ⇒ ノルディックウォークはスポーツであり、プログラムとして行うのであれば、他の人に衝突するなど迷惑がかかってはいけないため、東地区のほうが適していると考えている。
- 限定列挙しているように見えるので、特色がわかるように記載したほうがよい。
- ⇒ 例示があるほうがわかりやすいと思ったため、ノルディックウォーク等を記載した。
- 中地区との対比をはっきりさせたいだけなので、例示を外せばいいのではないのか。
- ⇒ 「未整備である東・西地区については、東地区の起伏にとんだ地形や巨木、西地区のなだらかな地形や混交林・植林地など、それぞれの地形や植生を活かした整備を進めることにより、開設している中地区とは異なる体験活動の展開が可能となり、提供できるプログラムのバリエーションが増え、府民がより一層自然に触れ合える魅力的な公園となる。」に修正。(第5回審議会)

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
2	再評価	道路	シュウチホク「ウイパ」ラキセツセン(オオイワコク)ド「ウロカイ」ヨシキョウ 主要地方道茨木摂津線(大岩工区)道路改良事業 〔茨木市〕  新名神高速道路(仮称)茨木北ICと府道茨木亀岡線を結ぶことにより市街地へのアクセスを強化する。	道路築造 事業延長:1.9km 道路幅員:8.0m~25.8m (10.75m~24.0m) (2車線、自転車歩行者道片側) ・橋梁:2橋	事業採択後10年間を経過した時点で継続中	H19	H30	約75.0億円 国:41.3億円 府:33.7億円	3.45 (10.18)	用地99% 工事45%	H18事前評価

【視点1:事業の必要性】  
・新名神高速道路(仮称)茨木北ICへのアクセス道路である。

【視点2:今後の進捗見通し】  
・用地は99%取得済みであり、工事は平成30年度に完了予定である。

【視点3:コスト縮減・代替案】  
・用地については、99%取得済みであり、また工事についても、主要構造物である橋梁工事に着手しており、今後のコスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続  
(判断の理由)  
・本事業は、新名神高速道路(仮称)茨木北ICへのアクセス道路であり、全区間のうち、同ICから現道の府道茨木摂津線までの延長0.6kmは、平成28年度末の新名神高速道路の供用に合わせて整備する予定である。  
・用地については約99%取得済みで、工事については主な構造物である橋梁工事に着手しており、平成30年度の完成に向け、順調に進捗している。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

○ 未買収地が2件あるが、平成28年度末に間に合うのか見通しを教えてください。  
⇒ 評価調書の作成が4月1日時点であるため未買収地が2件であると記載しているが、東側区間については5月に用地取得済みである。西側区間についても収用手続き中であり、年内には工事着手できる見込みである。

○ 全体事業費のうち、工事費は約23億円残っているが、平成30年度の完成に向けて順調に進んでいるのか。  
⇒ 順調に進んでおり、今後は橋梁の上部工や盛土工事を行っていく予定である。

○ 基準年次の変更によってC(コスト)が増えるという説明だが、費用便益分析マニュアル(以下「マニュアル」という。)では、再評価の場合、基準年次を再評価時点に変えて算出しているのか。基準年次を変えるのは残事業B/Cを算出する場合だけではないのか。状況は何も変わらないのに、基準年次を変更するだけでB/Cの値が変わるのかご説明願いたい。  
⇒ マニュアルに、「費用便益分析にあたり基準年次は評価時点とする」との記載がある。また、残事業だけを別扱いするという考え方はない。

○ 残事業B/Cだけを算出する場合もあると思うが、再評価案件の全体のB/Cを算出する場合も、マニュアルでは基準年次を変えることになっているのか。  
⇒ そのとおり。

○ 現道の府道茨木摂津線とは立体交差のみで、結節はしないのか。差分図では結節していると思う箇所のリンクが軒並みマイナスになっているが、どうしてプラスにならないのかご説明願いたい。  
⇒ ランプ構造になっており、全方向で結節している。  
現道がマイナスになっている理由は、現道が狭い道路であり、遠回りであっても新しくできた道路に交通が転換するためである。

○ 便益が減少したのは、時間価値原単位が軒並み3割ほど減っているのが原因であると思うが、前回と今回の走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益が、それぞれいくら教えて欲しい。  
⇒ 走行時間短縮便益は、前回は586.0億円、今回は194.9億円。走行経費減少便益は、前回は2.7億円、今回は52.7億円であるが、こちらはマニュアルの改正により原単位が上がっているため増えている。交通事故減少便益は、前回は6.0億円、今回は13.0億円。こちらも、マニュアルの改正により原単位が上がっている。

○ 走行経費減少便益は52.7億円であり、次の審議案件である一般国道170号・高槻東道路道路改良事業の55.6億円とほぼ変わらないが、走行時間短縮便益は194.9億円と1,989.3億円と10倍くらい違うのはなぜか。  
⇒ 評価調書にそれぞれの事業の周辺道路の交通量を記載しているが、主要地方道茨木摂津線(大岩工区)道路改良事業では、府道茨木摂津線(現道)の平成22年度交通センサス値は3,678台/24Hであるのに対し、一般国道170号・高槻東道路道路改良事業では、例えば府道伏見柳谷高槻線は2万2,327台/24Hであり、周辺道路の交通量にかなりの差があることがわかる。このように周辺道路の交通量の差が影響し、一般国道170号・高槻東道路道路改良事業の方がかなり大きくなっている。

○ それでは、走行経費減少便益も変わってくるように思うがいかがか。  
⇒ 遠回りすることにより走行距離が長くなったとしても、走りやすく時間短縮が図られるなどの理由から、新しい道路に交通が転換することがある。この場合、走行経費が増えるため、逆に便益が下がることもある。

○ B/Cを算出する際に、前回評価時は平成17年度ではなく平成11年度の交通センサスをベースとした将来推計値を使用し、今回は平成22年度ではなく平成17年度の交通センサスをベースとした将来推計値を使用している。評価調書の「事業を巡る社会情勢等の変化」欄には、周辺道路の交通量として交通センサス年次を記載しているが、B/Cの算出に用いる将来交通量推計ベースとして使用する交通センサスの年次と異なるため、記載方法を考えてほしい。  
⇒ 評価調書の「事業の投資効果」欄に、B/Cの予測に用いる交通センサスベースの年次を記載させていただく。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段( )は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

審議会における主な質疑応答及び意見

(主要地方道茨木摂津線(大岩工区)道路改良事業・一般国道 170 号・高槻東道路道路改良事業共通)

- 平成 17 年度の交通センサスから平成 42 年度の将来推計値をどのように出すのか、簡単に説明願いたい。
- ⇒ まず交通量調査をし、出発地点(Origin)から到着地点(Destination)への交通量の表(OD 表)を作成して、それを将来 OD 表に変換する。変換する際には様々な要素を加味するが、これまで交通量は増える一方であったが、現在は減ってきている。
- 平成 18 年度の事前評価時点では、平成 11 年度の交通センサスを使用して平成 42 年度の交通量を予測していたと思うが、予測年次までの期間が長ければ長いほど、予測と現実との間に差が出る可能性は高くなるのか。
- ⇒ そのとおり。
- 実際に交通センサスで交通量が減少しているという実態が数値上出てきているので、将来予測も減少したということなのか。
- ⇒ そのとおり。
- 将来交通量が減少している理由は、他に何かあるのか。
- ⇒ 交通センサスの現状の値では、今のところそれほど下がっていない。今後、人口減少や様々な社会的要素が影響して下がるだろうと予測されている。
- 一般国道 170 号・高槻東道路道路改良事業についても将来推計をしているのか。
- ⇒ 同様に平成 42 年度の予測を行っている。交通量の将来推計値は最新ののものを使うこととなっており、現時点では平成 17 年度交通センサスを用いた将来推計が最新の値となっているため、全ての事業において平成 17 年度交通センサスベースの平成 42 年度推計値を使用している。
  
- 主要地方道茨木摂津線(大岩工区)道路改良事業の走行時間短縮便益は前回評価時と比べてほぼ3分の1になっている。一般国道 170 号・高槻東道路道路改良事業の走行時間短縮便益の値はわからないが、総便益は 2,364.3 億円が 2,071.6 億円となっているためそれほど高く出ないと思う。原単位はほぼ3割減になっているのに、なぜ、時間短縮便益はそれほど減らないのか。
- ⇒ 一般国道 170 号・高槻東道路道路改良事業の走行時間短縮便益は、前回評価時が 2,362.6 億円で今回は 1,989.3 億円になっており、こちらも 400 億円程度減少している。
- 主要地方道茨木摂津線(大岩工区)道路改良事業は約6割減で、一般国道 170 号・高槻東道路道路改良事業は約2割減であるが、これほどの違いが出る理由は何か。
- ⇒ 評価調書に周辺道路の交通量を記載している。主要地方道茨木摂津線(大岩工区)道路改良事業の周辺にある茨木摂津線(現道)の交通量は、平成 17 年度 5,070 台/24H に対し平成 22 年度 3,678 台/24H と減少しているが、一般国道 170 号・高槻東道路道路改良事業の周辺にある府道伏見柳谷高槻線の交通量は、平成 17 年度 23,606 台/24H に対し平成 22 年度 22,327 台/24H であり、減少率は少なくなっている。このようなことが影響していると思う。
- 評価調書には、一般国道 170 号・高槻東道路道路改良事業の周辺道路である国道 170 号と国道 171 号の交通量も記載しているが、国道 171 号は平成 17 年度 49,911 台/24H に対し平成 22 年度 40,836 台/24H となっており、2割ほど減っている。それぞれ調査地点があると思うが、相当影響を受ける箇所の交通量であるのか。
- ⇒ 国道 171 号は八丁驛交差点から東側、国道 170 号は八丁驛交差点から南側の地点である。
- 差分図でいうと、- 152 百台/日と- 87 百台/日となっている区間か。
- ⇒ そのとおり。一般国道 170 号・高槻東道路道路改良事業については、国道 171 号の交通量が大きく減少することにより交通の流れが円滑になるため、便益が高くなっている。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
3	再評価	道路	イッパノクワ 170 ゴウ・タツキ ヒカントウロドウカイヨウジギョウ <b>一般国道170号・高槻東道路道路改良事業</b> <b>(高槻市)</b>  慢性的に渋滞が発生している国道171号のバイパス道路を整備することにより、新名神高速道路供用後の交通量増加に対し、交通量の分散化を図り、周辺道路の交通渋滞の緩和を図る。また、新名神高速道路(仮称)高槻ICへのアクセス道路を整備する。	<b>【一般国道170号】</b> 道路築造 事業延長:2.8km 道路幅員:23.0m~26.0m (4車線、自転車歩行者道両側)  <b>【高槻東道路】</b> 道路築造 事業延長:3.3km(3.9km) 道路幅員:7.5m~32.5m (2車線) 橋梁:6橋(7橋)	事業採択後 10年間を経過した時点で継続中	H19	H35 (H30)	約375.0億円 (約422.0億円) 国:206.3億円 府:168.7億円	5.75 (7.31)	用地82% 工事56%	H18事前評価

【視点1:事業の必要性】

- ・国道170号は、国道171号のバイパス道路として高槻市中心市街地の慢性的な交通渋滞を緩和する。
- ・高槻東道路は、新名神高速道路(仮称)高槻ICへのアクセス道路である。

【視点2:今後の進捗見通し】

- ・国道170号は、国道171号から府道枚方高槻線までの区間を平成28年度末に供用予定である。残る事業区間は、大阪府財政再建プログラム(案)(平成20年6月)により、ペースダウンしたものの平成35年度末供用に向けて事業中である。
- ・高槻東道路は、新名神高速道路(仮称)高槻ICから国道171号までの全区間を平成28年度末に供用予定である。

【視点3:コスト縮減・代替案】

- ・用地については、82%取得済みであり、工事については、主要構造物である全ての橋梁工事に着手済みであることから、コスト縮減や代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続  
(判断の理由)

- ・一般国道170号は、慢性的に渋滞が発生している国道171号のバイパス道路として整備することにより、新名神高速道路供用後の交通量増加に対し、交通量の分散化を図り、周辺の交通渋滞の緩和に寄与する本事業の必要性に変化はない。
- ・高槻東道路は、新名神高速道路(仮称)高槻ICへのアクセス道路であり、平成28年度の完成に向け、事業の進捗は順調である。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 国道171号の交通量は、平成17年度に対して平成22年度がかなり減っている。減り方が将来予測に影響していなければよいが、理由を説明願いたい。  
⇒ はっきりしたことはわからない。
- 平成22年度交通センサスの40,836台/24Hをベースにした時に、平成42年度の交通量推計値が大幅に変わってこないのか。  
⇒ 今回のB/Cを算出するにあたり用いた交通量推計は、平成22年度ではなく平成17年度交通センサスをベースにしたものであるため、その影響はない。仮に、平成22年度交通センサスペースの推計値を用いるとすれば、下がると思われる。
- B/Cは5.75であるので平成22年度の交通センサスをういたとしても1.0を下回ることはないと思うが、留意しておいてほしい。
- 用地の未取得部分は一般国道170号の区間であり、高槻東道路に係る用地買収は完了しているということか。  
⇒ そのとおり。



審議会における主な質疑応答及び意見

(主要地方道茨木摂津線(大岩工区)道路改良事業・一般国道170号・高槻東道路道路改良事業共通)※再掲

- 平成17年度の交通センサスから平成42年度の将来推計値をどのように出すのか、簡単に説明願いたい。
- ⇒ まず交通量調査をし、出発地点(Origin)から到着地点(Destination)への交通量の表(OD表)を作成して、それを将来OD表に変換する。変換する際には様々な要素を加味するが、これまで交通量は増える一方であったが、現在は減ってきている。
- 平成18年度の事前評価時点では、平成11年度の交通センサスを使用して平成42年度の交通量を予測していたと思うが、予測年次までの期間が長ければ長いほど、予測と現実との間に差が出る可能性は高くなるのか。
- ⇒ そのとおり。
- 実際に交通センサスで交通量が減少しているという実態が数値上出てきているので、将来予測も減少したということなのか。
- ⇒ そのとおり。
- 将来交通量が減少している理由は、他に何かあるのか。
- ⇒ 交通センサスの現状の値では、今のところそれほど下がっていない。今後、人口減少や様々な社会的要素が影響して下がるだろうと予測されている。
- 一般国道170号・高槻東道路道路改良事業についても将来推計をしているのか。
- ⇒ 同様に平成42年度の予測を行っている。交通量の将来推計値は最新ののものを使うこととなっており、現時点では平成17年度交通センサスを用いた将来推計が最新の値となっているため、全ての事業において平成17年度交通センサスベースの平成42年度推計値を使用している。
  
- 主要地方道茨木摂津線(大岩工区)道路改良事業の走行時間短縮便益は前回評価時と比べてほぼ3分の1になっている。一般国道170号・高槻東道路道路改良事業の走行時間短縮便益の値はわからないが、総便益は2,364.3億円が2,071.6億円となっているためそれほど高く出ないと思う。原単位はほぼ3割減になっているのに、なぜ、時間短縮便益はそれほど減らないのか。
- ⇒ 一般国道170号・高槻東道路道路改良事業の走行時間短縮便益は、前回評価時が2,362.6億円で今回は1,989.3億円になっており、こちらも400億円程度減少している。
- 主要地方道茨木摂津線(大岩工区)道路改良事業は約6割減で、一般国道170号・高槻東道路道路改良事業は約2割減であるが、これほどの違いが出る理由は何か。
- ⇒ 評価調書に周辺道路の交通量を記載している。主要地方道茨木摂津線(大岩工区)道路改良事業の周辺にある茨木摂津線(現道)の交通量は、平成17年度5,070台/24Hに対し平成22年度3,678台/24Hと減少しているが、一般国道170号・高槻東道路道路改良事業の周辺にある府道伏見柳谷高槻線の交通量は、平成17年度23,606台/24Hに対し平成22年度22,327台/24Hであり、減少率は少なくなっている。このようなことが影響していると思う。
- 評価調書には、一般国道170号・高槻東道路道路改良事業の周辺道路である国道170号と国道171号の交通量も記載しているが、国道171号は平成17年度49,911台/24Hに対し平成22年度40,836台/24Hとなっており、2割ほど減っている。それぞれ調査地点があると思うが、相当影響を受ける箇所の交通量であるのか。
- ⇒ 国道171号は八丁畷交差点から東側、国道170号は八丁畷交差点から南側の地点である。
- 差分図でいうと、-152百台/日と-87百台/日となっている区間か。
- ⇒ そのとおり。一般国道170号・高槻東道路道路改良事業については、国道171号の交通量が大きく減少することにより交通の流れが円滑になるため、便益が高くなっている。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
4	再々評価	道路	<b>イッパコウトウ 371 ゴウ(インボトケバ)バイパス)ドウロカイヨウシキョウ 一般国道 371 号(石仏バイパス)道路改良事業</b> (河内長野市)  河内長野市と和歌山県串本市を結ぶ府県間道路である国道 371 号は、交通量が多いにも関わらず狭隘部や急カーブが連続するため、新たにバイパス道路を整備し、交通渋滞解消と交通事故減少を図る。	道路築造 事業延長: 6.1km 道路幅員: 7.5m~9.0m (2 車線) ・トンネル: 10 ヶ所 ・橋梁: 18 橋	再々評価実施後 5 年間を経過した時点で継続中	H4	H30 年代 半ば (-)	約 260.0 億円 国: 143.0 億円 府: 117.0 億円	1.25 (1.42)	用地 99% 工事 67% (57%)	H23 再々評価

【視点1:事業の必要性】  
 ・現道はカーブが多く、一部大型車両同士のすれ違いが困難な箇所もあり、事故も発生しており、経済活動や住民生活に支障を与えている。  
 ・現道は広域緊急交通路に位置付けられているが、土砂災害等の発生により、バイパス整備の必要性が増している。  
 ・関連する和歌山県域の道路整備は、府県間トンネルを除いて平成 27 年度に完成。

【視点2:今後の進捗見通し】  
 ・用地については、99%取得済みである。  
 ・第 2 工区については、平成 29 年内に供用を予定しており、また第 3 工区については、府県間トンネルを和歌山県との一体施工で和歌山県側からの掘削が可能となったことから、平成 27 年度から着手しており、工期短縮が見込まれる。

【視点3:コスト縮減・代替案】  
 ・用地については、99%取得済みであり、本事業区間の一部区間(延長 1.8 km)については既に完成し供用済みであることから、代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続  
 (判断の理由)  
 ・新たにバイパスを整備することにより、交通渋滞解消と交通事故減少を図り、大阪府と和歌山県の地域間連携の強化、物流の効率化及び地域の活性化を目的とする事業の必要性に変化はない。  
 ・本事業区間 6.1 kmのうち 1.8 kmが平成 15 年 3 月に供用を開始している。また、残事業区間 4.3 kmのうち第 2 工区 1.9km は平成 29 年内の完成を予定しており、第 3 工区 2.4km は用地の 99%を取得済みである。

**審議会における主な質疑応答及び意見**

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

○ 工事進捗率は 67%であり、前回評価時の平成 23 年度から 10%しか増えていないが、残り5年程度で完成するのか。予算確保の見直し等についてご説明願いたい。  
 ⇒ 国への要望により予算確保に努めている。また、府県間トンネルであるため、昨年度末に和歌山県と協定を結んでおり、予定通り事業を完成させたいと考えている。

○ 府県間トンネルの見通しが早く立ってれば、もっと早く予算が確保できたのではないのか。  
 ⇒ 大阪府としては、第2工区を先に完成させて供用したいと考えている。第3工区の府県間トンネルについても和歌山県での一体施工について協議が整ったため、今後も事業の推進に努めたい。

○ 府県間トンネルの費用負担は、和歌山県との県境までか。  
 ⇒ そのとおり。なお、トンネルは和歌山県が施工し、完成後は延長の長い大阪府が管理することになっている。

○ 府県間トンネルについては、和歌山県でも府と同様に審議会に諮っているのか。  
 ⇒ 審議は終わっており、和歌山県では既に着工を進めている。

○ 和歌山県の都合により本事業が中止になるようなことはないのか。  
 ⇒ ない。

○ 第1工区は供用済みであるが、そこから南へ行くにはどこを通るのか。  
 ⇒ 農道を通って現道に接続する。

○ 現道は2車線道路であるのか。  
 ⇒ そのとおり。

○ 歩行者は道路の両側ともに通ることができるのか。  
 ⇒ 片側のみに歩道がある。

○ 現道の交通量が減少することによるスピード対策と、整備後の道路の移管について説明願いたい。  
 ⇒ 現道は急峻で走行しにくい道路であるため、生活道路として利用するのみとなり、スピードは出ないと考えている。なお、整備後は、現道を地元市へ移管する予定である。

○ 事故多発の可能性が高いとのことだが、資料には事故件数についての記載がない。これまでの審議案件でも記載していないのか。  
 ⇒ 昨年度、B/C が算出できない案件については、その代替指標として事故件数を記載させていただいたが、他の案件については記載していない。

○ 現道の紀見トンネルの竣工はいつか。  
 ⇒ 1969 年である。

○ 側壁は老朽化していないのか。また、維持管理はどのようにしているのか。  
 ⇒ 日々点検を行い、必要があれば補修している。

○ 目視により行っているのか。  
 ⇒ 目視も行っているが、ハンマーで叩くことにより、音での確認も行っている。

○ 事故がないようにしてほしい。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段( )は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 25年前の計画時と現時点での交通需要に乖離はないのか。
  - ⇒ 京奈和自動車道が開通し、府県間道路の広域的な交通ネットワークとしても重要であり、交通需要に変わりはない。
- 差分図によると、交通量が現道から移るだけとなっているが、他路線からの転換による増加はないのか。
  - ⇒ 現道からバイパスへの転換となるため、増加はない。他に和歌山県との府県間道路があるが、少し離れているため影響は無かった。
- 将来予測としての値はどうなっているのか。
  - ⇒ 国道371号の平成22年度交通センサスは14,756台/24Hである。平成17年度交通センサスペースによる平成42年度の将来予測を行っているが、平成22年度交通センサスペースのものはまだ出ていない。
- 交通需要が減ったとしても、便益が出ているのであればよい。感度分析はしているのか。
  - ⇒ B/Cは若干落ちているが、便益はそれほど変わっていない。
- 交通量が10%少なかったとしても、B/Cが1.0以下になるようなことはないのか。
  - ⇒ ない。
  
- B/Cが下がっているのは、費用が増えているからだと思うが、その理由を説明願いたい。
  - ⇒ 事業費は約260.0億円で変わっていないが、基準年がずれることにより費用が高くなっているだけである。本事業のように事業期間が長いものは、B/Cの算出をする際に現在価値化するため、計算上費用が高くなる。
- 社会的割引率によるものか。
  - ⇒ そのとおり。他にも、維持管理費を実績ベースに改めたため、高くなっている。
  - ⇒ 補足だが、当初の計画通りに施工し、基準年が後ろにずれるだけであれば、費用も上がるが便益も上がるため、B/Cは変わらない。
  
- 残り5年で80億円の予算がつくのかと懸念されるが、努力してほしい。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	再評価要件	事業採択年度	完成予定年度	事業費	費用便益比	事業進捗率	前回評価年度(付帯意見など)
5	再評価	街路他	トシケイカクウロネヤガワダイウセン ガイロジキョウ・エンショウシャクタン イセヒソクンジキョウ 都市計画道路寝屋川 大東線街路事業 ・延焼遮断帯整備促進 事業 〔門真市〕  第二京阪道路や国道163号等と接続することにより広域的な幹線道路ネットワークの強化を図る。 また、地震時等の火災による延焼拡大を抑制し、避難路、緊急車両の通行確保など、防災機能の強化を図る。	道路築造 事業延長:1.0km 道路幅員:32.0m (4車線、歩道・自転車道両側)	事業採択後10年間を経過した時点で継続中	H15	H38 (未定)	約73.7億円 (約114.2億円) 国:40.5億円 府:33.2億円	3.22 (2.78)	用地6% 工事6%	H14事前評価

【視点1:事業の必要性】

- ・本事業区間の整備により、寝屋川市域から第二京阪道路へのアクセス機能の向上が図られ、広域的な幹線道路ネットワーク機能が強化される。
- ・密集市街地における広幅員の道路の整備により、地震時等の大火による延焼拡大の抑制や、避難路、緊急交通路が確保され、周辺地域の防災機能が強化される。

【視点2:今後の進捗見通し】

- ・本事業区間(1.0km)のうち、医療施設前の65mの区間について、門真市上島土地区画整理事業(0.34ha)の整備に合わせて平成19年3月に供用済み。
- ・府道守口門真線以北については、平成32年度までの密集市街地の解消に向け、用地取得を完了予定。
- ・府道守口門真線以南を含め、平成38年度の全線供用を目指す。

【視点3:コスト縮減・代替案】

- ・本事業により、広域的な幹線道路ネットワークが形成されることや、密集市街地対策として当該区間での施工が必要であるため、代替案立案の余地はない。

【対応方針(原案)】⇒事業継続

(判断の理由)

- ・本事業区間の整備により、寝屋川市域から第二京阪道路へのアクセス機能の向上が図られ、広域的な幹線道路ネットワーク機能が強化される。
- ・密集市街地における広幅員の道路の整備により、地震時等の大火による延焼拡大の抑制や、避難路、緊急交通路が確保され、周辺地域の防災機能が強化される。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 具体的にはどのような事業であるのか。  
⇒ 事業区間のうち、府道守口門真線から北側の500mは延焼遮断帯整備促進事業、南側は街路事業である。
- 現道を拡幅することか。  
⇒ そのとおり。
- 用地は94%残っているが、用地買収の対象は一般府民であるのか。  
⇒ そのとおり。
- 住宅が建っているのであれば、移転が必要になることもあると思うが、その場合はかなりの日数を要するのではないか。  
⇒ 平成32年度までに北側の用地買収を進め、南側は平成38年度までに行う。
- 同様の事業では、用地買収にどのくらいの期間を要しているのか。  
⇒ 一概には言えない。かなり厳しいスケジュールであるが、確実にやりたいと考えている。
- 都市計画道路千里丘寝屋川線の見通しはどうなっているのか。  
⇒ この事業の完了後に着手する予定である。
- 差分図では完成していることになっているが、整合性は取れているのか。  
⇒ 差分図は、平成42年度の将来交通量予測であるので完成している予定である。
- 交通事故減少便益は計算上のものだと思うが、実際に道路が供用された後の交通事故の数値とどれくらい異なるものか。  
⇒ 実際の交通事故とのリンクについては明確なことはわからないが、整備が有るほうが通過する交差点が多くなるため、交通事故減少便益がマイナスになるという考え方である。
- 便益を算出する際には、交差点の数が大きく影響するのか。  
⇒ 交差点の数と交通量が影響する。
- 今は歩道が無いが、歩道ができることは交通事故減少便益に影響するのか。  
⇒ 歩道の有無は影響しない。便益に影響する要素は、市街地等の沿道状況や車線数、延長、交差点数などである。
- 全体事業費が減っているが、この事業特有のものであるのか。  
⇒ 1kmの間に橋梁やトンネルが無かったため、標準的な概算単価で算出していたが、精査した結果事業費が減った。
- この結果を踏まえて、概算単価を見直すことは考えていないのか。  
⇒ 今回は、個別に数字を積み上げているため、精査した事業費を記載している。また、現況に合わせて用地費が下がったことも影響している。
- 自転車歩行者道ではなく、自転車道と歩行者道を分けて整備する理由を説明願いたい。  
⇒ 門真市は自転車分担率(交通手段として自転車を利用する率)が全国1位で自転車の利用が多く、事業箇所北側にある京阪本線萱島駅は、1日に約8,000人が利用しているためである。

※年度、事業費、費用便益比、事業進捗率の下段( )は計画時または前回評価時の数値。変更のないものは記載せず。

事業別の審議概要

2. 事前評価対象事業 4件

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	事前評価要件	事業採択予定年度	完成予定年度	事業費	費用便益比
1	事前評価	街路	トシケイカウロヤホンドハヤシエン(ヤオフシイテラコウ)ガイジギョウ 都市計画道路八尾富田林線(八尾藤井寺工区)街路事業 〔八尾市・藤井寺市・羽曳野市〕  八尾空港に隣接する大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点への重要なアクセス道路として整備する。	道路築造 事業延長:3.9km 道路幅員:25.0m (4車線、自転車歩行者道両側) ・橋梁:2橋	実施設計の予算化を予定している前年度	H29	H38	約209.4億円 国:115.2億円 府:94.2億円	8.03

【上位計画等における位置付け】  
・大阪府都市整備中期計画(案)(H28.3改訂)

【事業を巡る社会経済情勢等】  
・本事業区間に隣接地して、平成15年に大阪府中部広域防災拠点、平成24年に大阪府広域医療搬送拠点が開設された。

【事業効果の定性的分析(安全・安心、活力、快適性等の有効性)】  
・歩車道分離により歩行者・自転車の安全が確保される。  
・八尾空港に隣接する大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点へのアクセス性が向上することにより、災害発生時に緊急車両等の通行が確保される。  
・地域間連携の強化及び物流効率化が図られる。  
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。

【事業段階ごとの進捗予定と効果】  
・平成29～31年度：用地測量・詳細設計  
・平成30～36年度：物件調査・用地買収  
・平成32～38年度：工事

【代替手法との比較検討】  
・都市計画変更により、車線数の見直し(6車線から4車線)や道路構造の変更(立体交差から平面交差)、八尾空港敷地内への線形の見直し等により、コスト縮減を行った。

【自然環境等への影響と対策】  
・周辺は市街地が形成されており、本事業において新たに自然環境に影響を与えることはない。  
・周辺道路の交通渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。

【対応方針(原案)】⇒事業実施  
(判断の理由)  
・本事業により、広域的な幹線道路ネットワークが強化され、並走する府道大阪中央環状線や国道170号などの周辺道路の交通量が分散化される。  
・大和川以南から大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点への重要なアクセス道路となるため、広域緊急交通路として位置付け、防災機能の強化を図る。  
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性が向上する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)  
○ この道路ができることにより、アクセス道路として何がよくなるのか。  
⇒ 現時点で、東側、西側及び北側からは大阪府中部広域防災拠点等へのアクセスは可能だが、本事業により南側からもアクセスが可能となる。  
○ それでは、評価調書に、前後の工区との関係にも触れたうえで道路ネットワークの重要性やアクセス道路として重要であるということを追記したほうがよいのではないか。  
⇒ 「事業目的」欄を、「本路線は、八尾市から富田林市までを南北に結ぶ主要幹線道路である。本事業により、八尾市道木ノ本田井中線から府道堺大和高田線までを結ぶことで、広域的な幹線道路ネットワークを強化し、並走する府道大阪中央環状線や国道170号などの周辺道路の交通分散化を図る。また、大和川以南から大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点への重要なアクセス道路となるため、広域緊急交通路として位置付け、防災機能の強化を図る。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する。」に修正。(第5回審議会)  
・「対応方針(原案)」欄を、「本事業により、広域的な幹線道路ネットワークが強化され、並走する府道大阪中央環状線や国道170号などの周辺道路の交通量が分散化される。大和川以南から大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点への重要なアクセス道路となるため、広域緊急交通路として位置付け、防災機能の強化を図る。十分な幅員が確保された自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性が向上する。」に修正。(第5回審議会)  
  
○ 便益には、大阪府中部広域防災拠点へのアクセスがよくなるということは表れてこないのか。  
⇒ 表れない。  
  
○ 府道大阪中央環状線は、未だに渋滞しているのか。  
⇒ 平成22年度から調査をしていないが、おそらく以前と変わっていない。  
○ 平成22年度以前からでは、本事業の周辺の交通量はどうか推移しているのか。  
⇒ 追加説明資料②5ページのとおり。(第5回審議会)  
  
○ 本事業の計画は、八尾市の地震災害の予測によるものか、それとも大阪府中部広域防災拠点へのアクセス道路が無いということからか、経緯を教えてください。  
⇒ 阪神大震災の後に、大阪府中部広域防災拠点として指定された時から、南側からのアクセス道路として本事業は計画していた。  
  
○ 6車線から4車線へ見直したとのことだが、都市計画の変更理由を説明願いたい。  
⇒ 6車線であれば用地買収が難しくコストがかかるため、八尾空港敷地内への線形の見直し等を行った。  
○ 用地は民間所有のものか。  
⇒ 八尾空港以外は民間である。  
○ 八尾空港の敷地は、国から借りるのか。  
⇒ 用地買収であり、費用は事業費に含んでいる。

審議会における主な質疑応答及び意見

- 平成 11 年度から平成 22 年度の交通量推移を見ると、国道 170 号と府道大阪中央環状線の交通量は増えており、他の路線は減少しているが、本事業により国道 170 号と府道大阪中央環状線の交通量は分散化するのか。  
⇒ そのとおり。
- 本路線から東西へは、本事業区間の北側か南側の道路を走行するのか。  
⇒ そのとおり。市道木ノ本田井中線の東側にも府道や市道がある。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	事前評価要件	事業採択予定年度	完成予定年度	事業費	費用便益比
2	事前評価	街路	トシケイカ外ウロオオサカキンワダナンカイセン(カミチヨウコウク)カイロジギョウ 都市計画道路大阪岸和田南海線(上町工区)街路事業(和泉市)  広域幹線道路ネットワークと防災機能の強化を図るとともに、現道である府道大阪和泉南線の交通量の分散化を図り、歩行者等の交通安全を確保するため、バイパス道路を整備する。	道路築造 事業延長:0.7km 道路幅員:22.0m (4車線、自転車歩行者道両側)	実施設計の予算化を予定している前年度	H29	H35	約24.6億円 国:13.5億円 府:11.1億円	11.26

【上位計画等における位置付け】  
・大阪府都市整備中期計画(案)(H28.3改訂)

【事業を巡る社会経済情勢等】  
・隣接する北側の工区は平成9年12月、南側の工区は平成27年5月に供用済みである。

【事業効果の定性的分析(安全・安心、活力、快適性等の有効性)】  
・歩車道分離により歩行者・自転車の安全が確保される。  
・災害発生時の広域緊急交通路が確保される。  
・広域交通ネットワークと防災機能が強化される。  
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。

【事業段階ごとの進捗予定と効果】  
・平成29～30年度：用地測量・詳細設計  
・平成30～34年度：物件調査・用地買収  
・平成33～35年度：工事

【代替手法との比較検討】  
・本事業区間に接続する前後区間は供用済みであるため、代替案立案の余地はない。

【自然環境等への影響と対策】  
・周辺は市街地が形成されており、本事業において新たに自然環境に影響を与えることはない。  
・周辺道路の交通渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。

【対応方針(原案)】⇒事業実施(判断の理由)  
・本事業により、広域的な幹線道路ネットワークが強化され、並走する現道の府道大阪和泉南線の交通量が分散化される。  
・整備後は、広域緊急交通路として位置付け、防災機能の強化を図る。  
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性が向上する。

#### 審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

- 本事業区間は、現在道路は無いのか。  
⇒ 無い。
- 事業区間の北側、南側には道路があるのか。  
⇒ 北側は平成9年度、南側は平成27年度に供用済みである。
- 道路及び自転車歩行者道の幅員については、本事業区間と北側及び南側も全て同じであるのか。  
⇒ 同じである。
- 交通量が増えるのは、元々道路が無かったためか。  
⇒ そのとおり。
- 差分図で、本事業区間の南側に「+112」となっている箇所があるが、こちらの道路の進捗率はどれくらいか。  
⇒ 現在未着工で、今後事業に着手する予定である。なお、その南側の「+104」の箇所は今年度末の供用を目指して事業中である。
- 評価調書の「事業目的」欄と「対応方針(原案)」欄に「防災機能の強化」と記載しているが、具体的にはどうか。  
⇒ 整備後に広域緊急交通路として指定する予定である。
- では、その内容を追記してほしい。  
⇒ 「事業目的」欄を、「本路線は、大阪市内と泉州地域を結ぶ主要幹線道路である。本事業により、府道泉天津美原線を挟み府道大阪和泉南線から府道富田林泉大津線までを結ぶことで、広域的な幹線道路ネットワークを強化し、並走する現道の府道大阪和泉南線の交通分散化を図る。また、整備後は広域緊急交通路として位置付け、防災機能の強化を図る。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する。」に修正。(第5回審議会)
- 「対応方針(原案)」欄を、「本事業により、広域的な幹線道路ネットワークが強化され、並走する現道の府道大阪和泉南線の交通量が分散化される。整備後は、広域緊急交通路として位置付け、防災機能の強化を図る。十分な幅員が確保された自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性が向上する。」に修正。(第5回審議会)
- 「整備後は、広域緊急交通路として位置付け」と記載しているが、広域緊急交通路はどのようにして決定するのか。  
⇒ 公安委員会との協議により決定する。有事の際には、状況によっては一般車両を通行止めにし、優先的に緊急車両を通すこととなっている。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	事前評価要件	事業採択予定年度	完成予定年度	事業費	費用便益比
3	事前評価	道路	<p>シュウチホトウオオサカミセン ナンセン(トシケイカク)ウオオサカキ シワダナンカイセン)トウロカリョウジ キョウ</p> <p>主要地方道大阪和泉 泉南線(都市計画道路 大阪岸和田南海線)道路 改良事業 〔泉南郡熊取町〕</p> <p>国道170号と国道481号を 結ぶ広域的な交通ネットワ ーク機能を強化し、国道26号 から国道170号の熊取町域 にかけての慢性的な交通渋 滞の緩和を図る。</p>	<p>道路築造</p> <p>事業延長:0.6km 道路幅員:22.0m (4車線、自転車歩行者道両側) ・橋梁:2橋</p>	実施設計の予算 化を予定してい る前年度	H29	H34	約25.7億円 国:14.1億円 府:11.6億円	11.53

【上位計画等における位置付け】  
・大阪府都市整備中期計画(案)(H28.3改訂)

【事業を巡る社会経済情勢等】  
・国道170号と旧国道170号の交差点が主要渋滞箇所となっている。

【事業効果の定性的分析(安全・安心、活力、快適性等の有効性)】  
・歩車道分離により歩行者・自転車の安全が確保される。  
・広域交通ネットワーク機能が強化され、既存道路の慢性的な交通渋滞が緩和できる。  
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道の整備により快適性が向上する。

【事業段階ごとの進捗予定と効果】  
・平成29～30年度：用地測量・詳細設計  
・平成30～33年度：物件調査・用地買収  
・平成32～34年度：工事

【代替手法との比較検討】  
・本事業区間の南側に接続する府道泉佐野打田線から熊取町界までの区間は平成22年度に供用済みであり、熊取町界から国道481号までの区間は平成11年度までに供用済みであることから、代替案立案の余地はない。

【自然環境等への影響と対策】  
・周辺道路の交通渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。

【対応方針(原案)】⇒事業実施  
(判断の理由)  
・本事業区間の整備により、国道170号と国道481号を結ぶ広域的な交通ネットワーク機能が強化されることから、本路線と並行する国道26号から国道170号の熊取町域にかけての慢性的な交通渋滞が緩和できる。  
・十分な幅員が確保された自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全が確保され、快適性が向上する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

○ 都市計画道路大阪岸和田南海線は南伸する予定はないのか。  
⇒ いつ事業に着手するという予定はない。

○ 府道大阪和泉泉南線のバイパスがつながるといふことか。  
⇒ そのとおり。

○ 本事業区間の東側にも道路ができるのか。  
⇒ 都市計画道路泉州山手線であるが、いつ事業化するかは未定である。

○ 東側の道路は無いものとして交通ネットワークを想定しているといふことか。  
⇒ そのとおり。

○ 本事業は、渋滞箇所の緩和が一番の目的であるのか。  
⇒ 広域的な交通ネットワーク機能の強化と主要渋滞箇所の解消が目的である。

○ 主要渋滞箇所の解消であれば、平面交差ではなく、立体交差にすればいいのではないか。  
⇒ 国道26号から国道170号にかけての渋滞であるため、局所的な交差点の改良では交通渋滞は解消できない。

○ 本事業を実施しても、主要渋滞箇所が移動するだけではないのか。  
⇒ 交通量が分散されると考えている。また、本事業区間から北側は事業の予定がなく、T字路であるので立体交差はできない。

○ 新たにできる交差点は平面交差で本当に渋滞しないのか。  
⇒ 設計を行う際に、交差点需要率(一般に0.9を超えると渋滞が発生するとされている。)を検証しているが、今回整備する道路と国道170号との交差点需要率は0.6であり、0.9より小さくなるため混雑しないと考えている。(第5回審議会)

○ 主要渋滞箇所もT字路であるのか。  
⇒ そのとおり。

○ その交差点の方向別交通量はどうなっているのか。  
⇒ 主要渋滞箇所について。(第5回審議会)  
・主要渋滞箇所の交差点に係る方向別交通量は、追加説明資料②11ページのとおり。  
・主要渋滞箇所は、「京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会」が、旅行速度等により抽出した箇所に道路利用者など地域の意見を反映して選定している。



審議会における主な質疑応答及び意見

- 本事業を整備することにより、他の主要渋滞箇所の交差点需要率の数値も下がるのか。  
⇒ 交通量の分散化により、交通渋滞は解消されると考えている。
- 数値的根拠はあるのか。  
⇒ 無い。国道 26 号と府道大阪和泉南線を南北に結ぶ道路は全て 2 車線の道路であるが、本事業区間は 4 車線で整備するため交通は転換すると考えている。
- 旧国道 170 号と国道 170 号の交差点と、今回整備する道路と国道 170 号の交差点との距離はどれくらいあるのか。  
⇒ 約 200m である。
- 交差点需要率を算出する際の流入交通量は、いつ時点のものを使用しているのか。  
⇒ 平成 42 年度の交通量推計である。なお、片側 2 車線の 4 車線で整備するが、国道 170 号との交差点付近は右折レーン 2 車線、左折レーン 1 車線を整備する予定である。
- 右折レーンが多い理由を説明願いたい。  
⇒ 右折する交通量が多いためである。また、国道 170 号は現在 2 車線道路であるが、本事業実施後に交差点から東側は片側 2 車線の 4 車線道路に整備する予定であり、右折した後の道路の車線数を考慮して右折レーンを 2 車線としている。なお、交差点から西側(左折)は片側 1 車線の 2 車線で交通量进行处理できるため、4 車線にする予定はない。
- 旧国道 170 号と国道 170 号との交差点は、西側(左折)が 4 車線になっているのはなぜか。  
⇒ 11 ページの図では 4 車線になっているが、すぐ近くに府道との交差点があるためそれぞれに右折レーンを設けている。基本は 2 車線道路である。なお、今回整備する道路と国道 170 号の交差点から東側と府道大阪和泉南線を 4 車線にすることにより交通が転換し、交通渋滞が解消されると考えている。
- 交通量をしっかり予測のうえ信号の時間を検討しなければ、また渋滞が発生することになると思うが、青色及び赤色の時間はどのようにして決めているのか。  
⇒ 新しく信号を設置する場合は、警察が計画の図面等を参考に信号の時間を決定している。
- 府道泉佐野打田線は何車線の道路であるのか。  
⇒ 2 車線である。

番号	区分	類型	事業名[所在地]・概要	事業内容	事前評価要件	事業採択予定年度	完成予定年度	事業費	費用便益比
4	事前評価	道路	<p>シュウチホウトウイバラキメオカセンシガワラニシウサテンカイヨウジキョウ</p> <p>主要地方道茨木亀岡線西河原西交差点改良事業 〔茨木市〕</p> <p>新名神高速道路(仮称)茨木北ICの供用や国際文化公園都市(彩都)東部地区の一部まちびらきにより、今後交通量の増加が予想される交差点を立体交差化し、交通渋滞の緩和を図る。</p>	<p>交差点改良</p> <p>事業延長:340.0m</p> <p>道路幅員:7.5m</p> <p>(2車線)</p> <p>・橋梁:1橋</p>	実施設計の予算化を予定している前年度	H29	H32	約 13.0 億円 国:7.2 億円 府:5.8 億円	—

【上位計画等における位置付け】  
・大阪府都市整備中期計画(案)(H28.3 改訂)

【事業を巡る社会経済情勢等】  
・新名神高速道路(仮称)茨木北ICは平成28年度の供用を目指し、西日本高速道路株が事業中である。  
・都市計画道路大岩線は、新名神高速道路(仮称)茨木北ICから府道茨木亀岡線までの区間について、平成30年度中の供用を目指し大阪府が事業中である。  
・国際文化公園都市(彩都)東部地区の一部は、平成30年春のまちびらきを目指し事業中である。  
・都市計画道路山麓線は、茨木市が事業中である。

【事業効果の定性的分析(安全・安心、活力、快適性等の有効性)】  
・立体交差化により交差点事故が減少する。  
・物流効率化が図られる。  
・立体交差化に伴う交通渋滞緩和により走行快適性が向上する。

【事業段階ごとの進捗予定と効果】  
・平成29年度 : 詳細設計  
・平成30～32年度 : 橋梁工事

【代替手法との比較検討】  
・平面による交差点改良を検討したが、平面交差では交通渋滞解消は図れないことが判明したため、立体交差化以外に代替案立案の余地はない。

【自然環境等への影響と対策】  
・周辺は市街地が形成されており、本事業において新たに自然環境に影響を与えることはない。  
・周辺道路の交通渋滞が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与する。

【対応方針(原案)】⇒事業実施  
(判断の理由)  
・平成28年度末に新名神高速道路(仮称)茨木北ICが供用し、平成30年春には国際文化公園都市(彩都)東部地区の一部がまちびらきすることにより、交通量の増加が予想されることから、立体交差化により交通渋滞を緩和する。

審議会における主な質疑応答及び意見

【主な質疑応答及び意見】(「○」委員の質問等、「⇒」部局の応答、「◆」委員意見を示す。)

○ 南側から平面で直進する車と立体交差により直進する車は、交差点を通過した後それぞれどのように走行するのか。  
⇒ 片側2車線の道路であるが、その右側のレーンに立体交差からの直進車が合流する。

○ 茨木北IC方向は、交通量が多いため車線数が多いのか。  
⇒ そのとおり。

○ 茨木市が事業中である都市計画道路山麓線はいつ完成するのか。  
⇒ 公表されていない。

○ 本事業は平成32年度に完成予定であるが、それまでにはできあがっているのか。  
⇒ その予定である。

○ 主要渋滞箇所はどのように決定しているのか。  
⇒ 国、府、警察、民間団体からなる京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会が、旅行速度の低いところや、実際に利用しているドライバーからの交通渋滞に関する意見を反映して決定している。

○ 本事業の完成予想図があるのであれば用意してほしい。  
⇒ 追加説明資料6～8ページのとおり。(第6回審議会)

○ 現在車が走行している道路であるため、今後どのように施工するのか説明願いたい。  
⇒ 具体的な施工手順は決まっていないが、一般的には警察との協議により、車線規制を行うか夜間工事等により施工する。

○ 維持管理費は、立体交差と平面交差で200万円/年の差があるが、内訳について説明願いたい。  
⇒ 追加説明資料10ページのとおり。(第6回審議会)

審議会における主な質疑応答及び意見

- 本事業は立体交差による交差点改良事業であるが、平面交差とのコスト比較について資料を提示してほしい。
- ⇒ 交差点改良案の比較について。(第5回審議会)  
立体交差と平面交差のコスト比較は、追加説明資料③12 ページの表に示すとおり。  
なお、平面による交差点改良を検討したが、平面交差では交差点需要率が0.9を超えるため、交通渋滞の解消を図ることができない。立体交差化以外に代替案立案の余地はないため、整備方法を検討する際にコスト比較は行っていないことから、概算で算出した費用を掲載している。
- 交差点需要率の値はどのように分布しているのか。
- ⇒ 次回お示しするが、実測による研究から、一般的には交差点需要率が0.8で渋滞を感じるとされている。0.9になると信号が一巡しても処理できないと考えられている。
- 信号が一巡しても処理できないというのはどうか。
- ⇒ 赤信号で信号待ちをした際に、1回目の青信号では渡りきれずに、2回目の青信号で通ることができるということである。
- 交差点需要率を算出する際に、交差点で処理できる交通量の数値はどこかで定めているのか。
- ⇒ まず、方向別に青信号で捌ける交通量に対して渋滞が発生するかどうかをみる。十字の交差点では4方向あるが、最適な青信号の比率で算出することになる。交差点需要率は1.0以下であれば渋滞しないことになるが、実際は、車の発進やブレーキを踏むことにより時間を要するため、そのロスを見込んで0.9を指標としている。
- 交差点改良事業における費用便益の分析手法は確立されていないため、交差点需要率により投資効果を検証したとのことだが、交差点需要率以外に検証する手法はないのか。
- ⇒ 無い。本事業は延長が340.0mと短く、他の道路・街路事業のように交通ネットワークの変化を指標とすることができないため、交差点需要率の変化により事業効果を検証した。
- 府にある交差点全てに対して、交差点需要率を算出しているのか。
- ⇒ 算出していない。
- 新規事業の優先順位はどのように決定しているのか。この事業を優先して実施するための納得できる理由はあるのか。
- ⇒ 既存道路に係る渋滞箇所の解消については、過去から優先順位を付けて事業を実施している。本事業は新名神高速道路関連事業のプロジェクトの一環として、整備するメリットを最大限に発揮するため事業を実施することとした。
- 他県では、社会基盤整備基本計画の中で事業実施について位置付けているが、大阪府ではどうなっているのかを教えてください。
- ⇒ 今年度の審議案件全てについて、「大阪府都市整備中期計画(H28.3改訂)」で位置付けている。
- 「大阪府都市整備中期計画(H28.3改訂)」の中で優先順位が付けられているのであれば、問題は無い。
- 本事業は費用便益分析の代わりに交差点需要率を算出しているが、事業を実施することにはそれほど影響がなく、主要渋滞箇所の解消に向けた事業の優先順位は、「大阪府都市整備中期計画(H28.3改訂)」で既に決まっているということか。
- ⇒ 主要渋滞箇所であるため事業を実施することではなく、本事業は「大阪府都市整備中期計画(H28.3改訂)」の中で、5か年のうちに整備する区間として位置付けている。主要渋滞箇所が複数あるのにこの事業を優先する理由は、評価調査の優先順に記載のとおり、本交差点は現時点でも主要渋滞箇所として位置付けられているが、平成28年度末に新名神高速道路(仮称)茨木北ICが供用し、平成30年春には国際文化公園都市(彩都)の一部がまちびらきすることにより交通量が増加し、交通渋滞のさらなる悪化が予想されるためである。
- 優先順位については、しっかり議論しているということでしょうか。
- ⇒ そのとおり。
- ⇒ 昨年度の意見具申において、「投資効果を分析する手法が確立されていないことから、費用便益比が示されない事業種別もある。(中略)今後は府民への説明責任を適切に果たすため、こうした事業の効果についても、定性的な説明はもちろんのこと、可能な限り、定量的な説明を行うよう努められたい。」とのことがあったため、本事業では、交差点需要率にて事業の投資効果をお示した。
- 交差点需要率について、QV曲線を描くと、ある所から急に速度が落ちるはずである。交差点需要率が0.783と0.930であれば0.147しか差がないが、0.7と0.8と0.9では法定速度からどれくらい旅行速度が落ちるかという実測の研究による資料はあるのか。その資料があると、平面交差と立体交差で交差点需要率は0.147しか差がないが、コストを約20倍かける必要性について納得できる説明ができるはずである。
- ⇒ (第6回審議会)  
・交通量と速度による相関性は、4ページ左上の図のQVカーブと言われる関係で、一般的には、交通量の増大に伴い速度は減少し、混雑すると交通量と速度はともに減少する。  
・QVカーブは「ある区間の線」で算出されるが、交差点需要率は「点」であるため、QVカーブを用いて交差点需要率の説明をすることはできない。また、交差点需要率と速度の相関性を示した実測による研究や文献等については確認できなかった。  
・交通量を5%ずつ変化させた場合の交差点需要率の推移を確認したところ、「同じ交差点で同じ信号現示の場合」という条件のもとでは、交差点需要率と交通量は、4ページ右上の図のように正比例となる。  
・本事業は交差点改良事業であることから、費用便益の分析手法が確立されていないため、今回は、平成24年現地調査のデータを利用し、「交差点内を通過する直進車両の走行時間」について、簡易ではあるが走行時間短縮便益(整備効果)を算出した。  
※直進の走行時間短縮便益 立体交差:約2.7億円/年、平面改良:約0.5億円/年  
(算出条件)  
・H24 現地交通量調査(AM7:00~PM7:00)を基準とし、H32 予測を算出。  
・時間短縮は、府道(南北方向)直線車線のみ算出。  
・時間価値原単位は、すべて普通車で算出。  
・夜間、休日、災害等による通行止め、冬期の交通状況は、考慮しない。  
・算式: 便益(円/年)=短縮時間(分)×交通量(台/日)×時間価値原単位(円/分・台)×365(日)  
事業費は、立体交差が約13億円、平面交差点改良が約7千万円であり、大きな差があるが、走行時間短縮便益の差は年間約2.2億円あるため、立体交差により整備した方が供用後5年程度で便益が上回ることとなり、以降も大きく便益を得ることが想定される。
- 便益の計算に誤りがないか確認したいため、短縮時間は何分であるのか説明願いたい。
- ⇒ 立体交差の南行が13,290分・台、北行が5,271分・台で、合計12時間で18,561分・台である。
- 立体交差ができることで、1台当たりどれくらい短縮するのか。
- ⇒ 約4分である。
- 立体交差で整備した場合の走行時間短縮便益は約2.7億円であるが、社会的割引率を考慮すると、完成後50年間の便益はどれくらいになるのか。他の道路事業と比較してそれほど差異がないのか併せて説明願いたい。
- ⇒ 完成後50年間の便益は、単純価値で約135億円であり、現在価値化する約50億円である。  
他の道路事業の事例としては、今年度ご審議いただいている主要地方道大阪和泉南線(都市計画道路大阪岸和田南海線)道路改良事業は約257億円、都市計画道路大阪岸和田南海線(上町工区)街路事業は約209億円である。
- 感覚的にはそれほどおかしな数字ではないと思う。
- 交差点需要率と交通量の関係は、概ね正比例となることを基礎としているとの説明であったが、別の理由によりこの基礎が崩れることはないのか。
- ⇒ 同じ交差点での同じ構造による計算では、信号現示を変えない限り、正比例は崩れることはない。
- 用地費が無いのはなぜか。
- ⇒ 以前から、都市計画で立体交差をすることになっていたため、現在の道路を整備する際に立体交差に係る部分も事業用地として取得済みである。
- 事業費として、用地費は記載しなくてもいいのか。
- ⇒ これから事業を実施するにあたり、新たな用地費は必要ではないため記載していない。
- 別事業を実施する際に合わせて取得していたとしても、本事業を評価する際には用地費を入れるべきではないのか。もし、費用便益比を算出しなければならないのであれば、値にも影響してくると思うがいかがか。
- 過去の経緯がわからないと判断できない。
- ⇒ 用地費を計上した事業や取得した時期について(第6回審議会)  
建設事業評価においては、今後必要となる費用のみを対象として評価するものであるため、本事業のように、既に事業用地を取得しており別事業で評価しているものについては、用地に係る費用は事業費に含めない。なお、今回の立体交差に必要となる事業用地は、元々道路であった部分と過去の道路拡幅事業の際に買収済みの用地である。  
交差点より北側は、昭和以前から元々道路であった部分を使用するため、買収のための費用は要していない。交差点より南側は、平成元年から事業を実施している都市計画道路茨木寝屋川線整備事業と併せて用地を買収しており、平成15年度に再評価案件として立体交差に係る用地費を含んでご審議いただいている。  
なお、参考ではあるが、南側の区間について概算の用地費を算出すると約4億円となる。(事業に必要な面積約1,100㎡に、平成4年実績の1㎡当たり単価約38万円を掛けて算出)。ちなみに、現在の土地単価で算出すると、1㎡当たりの単価は買収当時より下落して約11万円であり、用地費は約1億2千万円となる。

## 平成 28 年度 開催状況

年 月 日	開 催 内 容
平成 28 年 5 月 18 日	第 1 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 28 年 6 月 15 日 16 日	現地視察 大阪モノレール延伸事業（門真市松葉町～東大阪市瓜生堂） 一般国道170号・高槻東道路道路改良事業
平成 28 年 7 月 8 日	第 2 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 28 年 8 月 17 日	第 3 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 28 年 9 月 16 日	第 4 回 事業概要説明 個別事業審議
平成 28 年 10 月 14 日	第 5 回 個別事業審議
平成 28 年 11 月 18 日	第 6 回 個別事業審議 意見具申（素案）の審議
平成 28 年 12 月 6 日	第 7 回 意見具申（案）の審議

(※) 大阪モノレール延伸事業（門真市松葉町～東大阪市瓜生堂）については、早期に事業に着手したいため、先行して平成 28 年 10 月 4 日に意見を具申した。

## 平成 28 年度 大阪府建設事業評価審議会 委員名簿

いとう かずひろ 伊藤 一博	公認会計士
うえおか のりこ 上岡 典子	(有) ULAN 環境工房 代表
うすだ ともこ 碓田 智子	大阪教育大学教育学部 教授
おんち きよこ 恩地 紀代子	神戸学院大学法学部 教授
ふじわら ともえ 藤原 智絵	弁護士
まつしま かくや 松島 格也	京都大学大学院工学研究科 准教授
みずたに じゅん ○ 水谷 淳	神戸大学大学院海事科学研究科 准教授
むらかみ あきら ◎ 村上 章	京都大学大学院農学研究科 教授

(敬称略・50 音順) ◎：会長 ○：会長代理

審議会の審議概要等の資料については、府のホームページに掲載しています。

(<http://www.pref.osaka.jp/gyokaku/kensetsu-pro/index.html>)

また、府政情報センター、事務局（行政改革課）に備え付けています。