

第6回 堺市公共事業評価監視委員会 議事要旨

1 日 時：令和3年1月6日（水）午後2時00分～午後3時30分

2 場 所：堺市役所 高層館20階 第1特別会議室

3 出席者：出席者名簿のとおり

4 議 事

(1) 開 会

(2) あいさつ

○ 中辻建設局長挨拶

(3) 委員並びに堺市出席者紹介

(4) 会長、会長代理の選出について

(5) 事務局説明

○ 審議事項

今回は、再評価の案件が3件。

(6) 対象事業の説明

各審議対象事業について、各事業課から審議対象事業説明資料に基づき、対象事業の概要と市の評価の説明を受けた。

(7) 審議

各審議対象事業についての委員からの質疑及び意見と市の答弁の概要は次のとおりである。

① 都市計画道路 出島百舌鳥線【再評価】

(田中委員)

完成予定年度が令和4年度となっているが、実際の用地取得の状況を考えると4年度に間に合うのか。

(道路計画課 鹿室係長)

本事業が長期化すると思われる主な要因は、用地買収に時間を要した場合や、現道における工事であるため時間を要することが考えられます。事業期間が長期化する要因は多数ありますが、令和4年度完了に向けて今後とも努力してまいります。

(田中委員)

実際の土地の取得の交渉中で、進捗状況のパーセントに入っていないものもあると思うが、どのくらいの割合が交渉中なのかわかりますか。

(上甫木会長)

現在の状況とか、もう少し説明いただければ。

(道路計画課 辻本係長)

現在の進捗状況は面積ベースで21.9%となっております。

(田中委員)

地権者がたくさんいると進まないことが多い。相手が多いので交渉が進まないのかほかの事情

があるのか、そのあたりの状況を教えてほしい。

(道路計画課 柿本課長)

今回、この用地買収の地権者の数は61ほどあり、民家があるので筆数としては多い状況です。3ページにあるように、青のところが用地買収済ということになっております。今後、駅前広場の整備を優先的に進めて行く予定です。

(上甫木会長)

世界遺産に登録されて、これから本格的にお客さんがどんどん増えて行くと思うが、そのあたりのタイムスケジュールは、どう考えているのか。令和4年度を整備目標としてあげられているが、用地買収の相手が多いとずるずる行ってしまう。肝心の時に歩行者空間が整備できないということがあると思うので、どれぐらいの時期を念頭に事業を進めておられるのか。

(道路計画課 柿本課長)

具体的なスケジュールについては出せないが、土地がないと、工事も進められないので、まずは用地買収をすすめている状況で、仁徳天皇陵古墳の拝所までの間に駅前広場があるので、まずはここをやるべきかと思っております。まだ、若干、買えていない状況なので、まずは、この辺りの買収を行って、拝所前方面の歩道整備が終わっていますので、JR 百舌鳥駅から拝所までつながる歩道を整備して行きたい。

(柳原委員)

B/Cについて、もう少し詳しく教えてほしいのですが、おそらく交通量については、そんなに変わらないと思いますが、走行速度が早くなるので、こういう結果になると思いますが、ここは、踏切があるのでそんなに走行速度が上がるのかなという疑問もあります。B/Cの計算の内訳を教えてください。

(道路計画課 三木主査)

走行時間短縮便益が約77億円、走行経費減少便益は、マイナス約16億円、交通事故減少便益もマイナス約14億円になっておりまして、合計して約46億円の便益となっております。

(柳原委員)

具体的にどれくらい走行速度が速くなるかという計算結果はないですか。

(道路計画課 三木主査)

予想の交通量としまして、日当たり12,300台から14,900台となっております。

(柳原委員)

それで走行速度は変わらないという計算になっているのですか。走行速度が上がらないと走行経費が下がらないと思いますが、たぶん上がっているかと思いますが。※1)

(上甫木会長)

走行速度はマニュアルに基づいたら、出てくる数字なのですか。

(柳原委員)

走行速度は、おそらく道路が広がったために、これぐらい速度が速くなりますと算定できます。踏切があるので、本当に走行速度が上がるのかというところが知りたい。それに増加する交通量をかけると経費の計算ができる。どれくらい走行速度が上がっているのか。計算結果を疑っているのではなく、その根拠を知りたいだけです。

(上甫木会長)

来場者数が増えると今のところに影響するのか。

(柳原委員)

今回はたぶん車の量だけでB/Cを求めているので影響しない。

(道路計画課 柿本課長)

今、手元の資料で確認しているところです。

(上甫木会長)

後ほど、わかればまた教えてください。

※1) 後日、柳原委員に説明を行い、了承を得た。

(深堀委員)

事業概要の1ページ目で青い線の部分は道路が拡幅されており、黄色の部分、計画道路の部分は、まだ現道のままなのかと思いますが、今後どうなる予定なのか。

(道路計画課 林課長補佐)

青の部分は施工済みということで幅員は確保されております。当該の赤の部分は事業中、黄色の部分は、堺市で都市計画道路整備プログラムを平成28年度に作成いたしました中で優先的に整備する路線には入ってなく、その他路線になっておりますので、施行時期は未定となっております。

(堀野委員)

説明等で世界遺産登録の話をしてその通りだと思っておりますが、計画を立てられたのは登録より大分前ですよ、再評価であるので、例えば世界遺産登録に認定されたということで計画が変更されたということではないのであれば、あまり世界遺産について触れなくていいのではないのか。逆にこれによって、訪れてくれる人の数が増えたら、交通事故等の事故率が一定であるとすれば、どうなのか。それがB/CのBの方に入っているのであれば、プラス、マイナス含めてですけど、それはどうなのかと思う。世界遺産登録とうたう以上は、それに伴って、計画の変更があったのかを最初に教えてほしい。

(道路計画課 柿本課長)

計画の変更は行ってません。

(堀野委員)

当初もB/Cを計算されたと思うが、移り変わってこれだけ人数が変わって来てますよ、というグラフもお示しになっていますが、そうすると最初に考えていた当時のB/Cではなくなってくる、むしろより良くなっているのかも知れないが、そういったことも再計算しているのか。

(道路計画課 柿本課長)

再計算していません。

(堀野委員)

市民に対して説明をするときに、世界遺産に認定されました、皆さんたくさん来てくれるようになりました、こんなに増えました、という風にもっていくのであれば、そこは、触れないといけないと思います。計算もそれに合わせてやり直しました、B/Cもこれだけ変わりました。更なる事業効果が上がりました。あるいは、逆にちょっと減りました。という風になるのかもしれませんが、そういった説明が必要であると思います。計画自体がこれダメじゃないかという気はしませんが、社会的に説明を求められたときに、今のようなストーリーで話をされるのであれば、それなりのデータとそれなりの再計算が必要になると思います。※2)

(道路計画課 辻本係長)

委員がおっしゃるように、状況が変わりましたので、検討していく方で考えたいと思います。

(堀野委員)

その上で、明らかに1を凌駕するようなコストパフォーマンスが発揮されているのが確認できるのであれば、まったくこの計画に対して、反対することはありませんけれども、より正確なエビデンスがいると思います。

(上甫木会長)

再評価ということで、特に世界遺産への対応が求められるということなんですけど、8ページに駅前広場に隣接してオープンスペースがありますので一体的な整備も重要な話なので、そういうところもしっかりと計画の中に位置付けていただきたい。そのあたりは担当課が違うと思うんですけども、どういう風に進められているのか。

(道路計画課 林課長補佐)

大仙公園事業とも連携して施設の一体的な整備をやって行きたいと思っています。詳細設計時には、全体の環境整備も含めて、やって行きたいと思っています。

(加勢道路部長)

世界遺産があって始めた事業ではありませんが、世界遺産が大きな要因になってきて、市長が変わって、以前は、ガイダンス施設等の計画がありましたが、世界遺産だけではお客さんが

来ませんので、いろいろな話をセットで入れていかないといけない。そして、賑わいづくり等の方向転換があり、とはいっても駅を降りると世界遺産が見えるような感じで進めて行きたかったが、コロナ禍がありました。コロナで人数が減っているが、引き続き駅前広場を中心に事業を行っていききたい、先ほど世界遺産の施設とも連携して整備を行っていききたい。再評価のB/Cについても定性的な部分については、世界遺産はインパクトがあり、優先路線として評価が上がっているが、定量的に評価したというところを加えた方がいいと思います。

(上甫木会長)

他に意見が無いようでしたら、審議に入ります。

再評価ということで、世界文化遺産登録への対応等、事業そのものの継続に関しては必要性がある。令和4年度に向けて、用地買収であるとか、そのあたりの進捗をかなり頑張らないと難しい。そもそもB/Cの話も定性的には理解できるが、市民に対しては定量的にどうなるか精査していただいて、たぶん1.0を下回ることはないと思われそうですが、そういうことをしっかり評価していただきたい。さらに大仙公園事業との連携も視野に入れて質の高い街路整備をやって頂きたい。

基本的には、継続ということで、付帯意見という形になるんですかね。

(加勢道路部長)

そうですね。世界遺産のことを踏まえた定量的な評価を一般の方へも発信していきます。

(上甫木会長)

継続ということで、付帯意見付きということよろしいでしょうか。

※2) 後日、道路の費用便益計算は費用便益マニュアル(国土交通省：平成30年2月)に沿って算出しており、世界文化遺産登録されることが影響しないことについて説明を行い、付帯意見として加えないことで了承を得た。

② 都市計画道路 草尾南野田線【再評価】

(堀野委員)

なぜここは、歩道4.5mとったのですか。何か理由があるんですか。

(道路計画課 辻本係長)

都市計画決定の幅員を決めていて、道路構造令で必要な幅員を配置し、最終的には警察協議を行なった結果、歩道幅員を決めました。

(堀野委員)

この規模の道路としては、珍しい割り振りだなあと思います。

(道路計画課 林課長補佐)

登美丘高校とか小学校とかございまして、登美丘高校に通う自転車の通学の方も多ということで、もともと自転車道のないところに都市計画決定されておりましたので広めに歩道をとった、自転車歩行者専用道的なものでとったということでございます。

(上甫木会長)

9ページに交通事故の発生がありますね、令和元年だけですよ、遡ってもしデータがあれば歩道4.5mの理由として説明されるのかなと。通り抜けとして使われていて危ないですよと言えと思いますが、その辺のデータはつかんでおられるのか。

(道路計画課 柿本課長)

ある一定の期間になるかとは思いますが、遡れます。

(上甫木会長)

もう一つ歩行者交通量の推定というか現状を示せば根拠として活用できると思います。

(道路計画課 柿本課長)

将来的な歩行者交通量、事故との関連性がどういう風な形で安全性を向上できるのか目安になります。

(堀野委員)

よくあるのは1.5mを歩道に入れて6m、その歩道の中で自転車通行帯をマーカーで色分け

すれば、自転車に乗る人の車に対する事故が減るのではないかと。今回の案がいけないというわけではないが、歩道の幅員と車道側の幅員が同じで車道側に自転車を含ませてしまっているが、これはどうなのかなと思われる。どちらにしてもB/C的には1は絶対に超えると思います。

(加勢道路部長)

本市は、自転車のまち堺として、自転車道の整備を進めています。今回こういう風な幅員構成で計画していますが、どうあるべきかを考えていきたい。この辺りは、閑静なところであるので、車道を広幅員にしてというより歩道を広くしたという経緯があるのだと思いますが、自転車道との関係もありますので、その辺も含めて検討していきたいと思います。

(堀野委員)

原則自転車は道交法では歩道を走ってはいけない。車道側を走るようになっているのですが、自転車も走っていいですよという標識もありますね、あれは警察の MATER になるのか。

(加勢道路部長)

自転車歩行者道という位置づけをしなくてはいけないので、警察と協議が必要です。最低幅員も3.5mと決められています。

(堀田委員)

土木サイドだけで自転車もオッケーですよ、とは決めることはできない。

(加勢道路部長)

道路交通法で決められています。

(上甫木会長)

ここは、修景要素について、街路樹であったりとか、ストリートファニチャーについては検討されていないのか。

(道路計画課 林課長補佐)

4.5mのなかで植樹帯か植樹柵を今後検討していく予定です。

(田中委員)

完成予定年度が令和2年から令和5年に変更されていますが、事業費の執行額が80%なので、先ほどのように困難な事情はありますか。

(道路計画課 鹿室係長)

3ページのブルーが用地買収済み、肌色が未買収となっております。このあたりは農地になっておりまして、ある個人の方が何筆か持たれている土地もあり、ここでは境界確定について協議を進めています。今までは、境界が決まらないということで、事業が延びてきましたが、協力的な意向も示されており、今後、来年度あたりに境界が確定する見込みでございます。

(田中委員)

交渉を進めていく中で、令和5年というのが明らかになって来ていると考えていいのか。

(道路計画課 鹿室係長)

ある一定の見込みがあるので、令和5年末と見込んでいます。

(柳原委員)

事業自体はまったく問題がないかと思います。道路の設えについて、事故分析をするときに、事故発生地点だけではなく、対歩行者、対自転車の事故のプロットをして頂いて、実際に歩行者と自転車の事故の量を考えて、自転車の量が多いのなら、自転車の専用通行帯を付けて高校生がある程度走りやすいような道路の設えを考えたらいいと思います。また、歩行者の事故、自転車の事故、交通量も加味して、今後の計画を立てていただけたらと思います。

(上甫木会長)

審議に入りたいと思います。これまでの状況から道路の事業というのは必要だという認識であります。4.5mの歩道空間のあり方について、もう少し精査して頂いて、特に事故の状況、歩行者の交通量、そのあたりを精査して頂いて、場合によっては、断面構成をどうするかを含めて、そのあたりの付帯意見を付けて、事業継続とさせて頂きたいと思います。

③ 都市計画道路 大阪河内長野線（八下地区）【再評価】

(上甫木会長)

6 ページに平面図がありますよね。それと 9 ページに暫定の断面図があるのですがけれども、自転車専用通行帯、植樹帯、歩道という部分は、平面図に反映されているのですか。何か狭い感じがしているのですが。通行帯 3 m、植樹帯 2 m、歩道 3.5 m となっていますが。

(道路計画課 鹿室係長)

6 ページの平面図なのですが、緑の四角で囲んでいるのが植樹帯になっておりまして、その両側に植樹帯をはさみまして、車道側が自転車専用通行帯、外側が歩道という形になっております。

(上甫木会長)

今回の暫定整備は歩道のところまでやると、南側の部分は、将来的には車線がひとつ追加されていくというそんな理解でいいですか。

(道路計画課 鹿室係長)

はい。

(上甫木会長)

暫定から南側の 2 車線の本整備までは、まだかなり時間がかかるのですか。

(道路計画課 鹿室係長)

南側につきましては、都市道路整備プログラムは平成 28 年度に堺市で作成させていただいて、引き続き、八下地区の整備が終わりましたら、南の方も順次進めていく予定です。

(上甫木会長)

そうではなくて、南向きの 2 車線についての計画はいつになるのか。

(道路計画課 柿本課長)

北側に中央環状線という大きな道路があって、今のところこの中央環状線に流入する車が多いので、このような暫定整備という形にさせてもらっております。2 車線、2 車線にするというのは、北側が、きれいに整備されて、直進方向が整備できないと進められませんが、その北側の区間については、まだ、未定であるので、今後、そのような形が整ってきたら、中央環状線を挟んで北側の部分と南側の連続性ができた場合に改良して行きたいと思っております。暫定と言いながらも当分の間、こういう形が続くと思っております。

(上甫木会長)

用地買収は最終形のところまでするのですよね。

(道路計画課 柿本課長)

用地買収は、現在の事業区間 220m の区間について行っており、単独整備になりますので、その続きという形で考えて行きます。どんどん延ばしていくイメージです。

(上甫木会長)

植樹帯の場所は本整備になるともう一回動いてしまいますよね。植樹帯の整備は最終の整備位置でいいのではと思います。当然、時間はかかるので理解できますが。概成しますので、とりあえずは、広い歩道になるのですけど。やり直す予定で今のところやられるのですね。

(道路計画課 鹿室係長)

6 ページで書いています植栽帯なのですが、歩道幅員も含めて基本的には、将来形を考えた形にしています。紙面でいうと右側の歩道部分が広がっている部分について、詳細設計を進めていますが、警察とも協議をして、将来形を踏まえて、車道部分をゼブラとして、歩道部分を真っ直ぐにして、植栽帯も将来形をにらんだ形にしております。

(柳原委員)

現状 6.7m の計画道路が 3.5m とかなり立派な道路になります。自転車通行帯が 3m、歩道も 3.5m、植樹帯も 2m あるかなり立派な道路になる予定ですが、実際に、今現状の道路だと歩行者や自転車が入れないスペースになっているところをここまで広げて、そこまで地域の方のニーズがあるのか教えてほしい。

(道路計画課 柿本課長)

都市計画道路大阪河内長野線と言いまして、堺市の中でも最重要路線として位置付けております。現状はこうですが、将来的には 309 号の渋滞を緩和する堺市を代表する幹線道路になる予定ですので、その中で 3.5m という幅員をもって計画しているところです。委員ご指摘の通り

220mの区間でありますが、その中で幅員を狭くするというのではなく、将来的な計画幅を見越して、堺市を代表する道路になりますので、その辺はしっかりやって行きたいと思います。

(上甫木会長)

先ほどから話題になっていた自転車専用通行帯は市全域でネットワーク計画をお持ちなのでしょうか。

(道路計画課 柿本課長)

この道自体は、ネットワーク計画に入っていないんですが、将来的には都市計画道路は新しくできる道ですので、そのネットワークというのは、あるかと思います。今、堺市で示している自転車ネットワーク計画は、既存道路で、そのネットワーク化を考えていますので、将来的に見直す機会に都市計画道路も自転車通行帯がありますので、その辺も含めての計画の改定になると思います。

(田中委員)

完成予定年度が令和2年から令和7年に延ばされていますが。これは、先ほどのように用地の理由ですか。

(道路計画課 柿本課長)

沿道には、大型の工場が張り付いていまして、コロナ禍の状況の中で地権者交渉ができません。そのような状況下で、令和7年というオーダーで考えていますので、しっかり用地買収をやっていききたい。

(深堀委員)

用地買収の話なのですが、この事業だけに限られたことではないかと思いますが、地権者の方の個別事情がいろいろあって時間がかかっていると思うのですが、私は、堺市の行政不服審査会の委員もしてまして、そこであがってきた案件で、事案自体はデータベースで公開されている事案ですが、立退料を受け取って、堺市に協力したあと、引っ越ししました。ところが、立退料が収入に算定されてしまって医療費の助成が受けられなかったという事例がありました。所得税、住民税の関係は法律で手当がなされているが、堺市独自にやっている事業は、法的根拠がないので、どうにも救えなかった事例がありました。協力した方が損をしないシステムをつくっていく必要があるのではないかと思いますので、用地買収だけの側面からみていると気づきにくいところだと思うのですが、なぜ用地買収に応じないのかという分析をしていただきたいのと、ほかの制度との整合性をとっていただきたいので、よろしくをお願いします。

(道路計画課 柿本係長)

堺市の公共事業ということで協力していただいて、用地買収ということで、土地の売却については、ある一定の額までは税の免除があります。委員のお示しの事例については、勉強不足でわからないですが確認して行きたい。

(深堀委員)

担当の部署が全然違うので、ご存知ないと思いますが、税法上、立退料を受け取って、ほかのところに引っ越して支出をしたら、差し引きできることになっていますが、条例上、そういうものがない、そこが問題だと思いましたので。情報提供の意味も含めて。

(堀野委員)

先ほどからご指摘があるように、計画が結構、着手年度で考えたものより用地買収等の問題で延びている。これはいつだれが、判断したのか。5年または、3年延ばしましょうね、というのは、どこで誰が決めたのか。

(道路計画課 林課長補佐)

事業認可時には、相手方の状況はつかみ切れていませんので、想定で5年としております。その中で土地の価格算定のための境界確定、物件移転のための支障物件調査に入っていくなかで、工場、倉庫が移転するとなると時間がかかります。協議のなかで状況を聞かしていただいて、時間がかかるということで、事業年度を改めて算定し直して、改めて工程を引かしていただいた状況であります。

(堀野委員)

本来、例えば、こういった評価委員会において、用地買収の進捗状況を鑑みて、「難しいのでは

ないですか。令和5年に完了の予定ですが、もう2, 3年延ばしたら、いかがですか。」ということ
を判断するのかなと思っていたが、堺市側が市として、ちょっと無理だ、もう3年ぐらいかな
というのを、任意に、随時延長できる、そういう性格のものなのか。

(加勢道路部長)

事業認可を取得する必要があります。都市計画決定して事業認可を取得します。事業認可の期
間を想定して申請するのですが、用地買収は計画どおりいかないの、認可権者と協議を毎年、
毎年行いまして、そのなかで、状況を説明して、認可権者との協議のなかで、2年から7年にし
ましようとなります。7年というのも交渉を積み重ねての7年です。ただ、本当に7年で完了す
るかどうかはわかりませんが。

(堀野委員)

逆に言えばそういう調整なのですか。例えば、任意という言い方は極端ですが、毎年、毎年変
えてもいいのですか。

(加勢道路部長)

そういう仕組みには、なっていません。一定の期間を想定してそこに努力して行って、その状
況、理由に応じて、年数を延ばします。いきなり最初20年にしますとか、そういうものではな
く、一定の5年とか10年刻みで計画していくものです。

(堀野委員)

それは、市議会の中ですか。

(加勢道路部長)

都市計画事業の認可権者が大阪府になります。

(堀野委員)

府にお伺いをたてて認められれば、そう変更できる。

(加勢道路部長)

そうです。

(上甫木会長)

認可される時には、用地買収の具体的な計画、そういう状況を説明されてやられるんですか。

(加勢道路部長)

細かいところまで説明します。

(上甫木会長)

それでは、審議に入りたいと思います。交通に問題があるということで、緊急性が高く、暫定
整備を行う内容ですが、その事業に関して問題ないと思います。付帯意見はなしとします。

(7) 総括と意見具申

「都市計画道路 出島百舌鳥線」、「都市計画道路 草尾南野田線」、「都市計画道路 大阪河内長野
線(八下地区)」ともに事業継続の判断をし、「都市計画道路 出島百舌鳥線」、「都市計画道路 草尾
南野田線」については、以下に示す意見を付す。なお、本委員会における意見について、とりまとめ
を行い、各委員に確認後、具申書として、市長に提言することとする。

① 都市計画道路 出島百舌鳥線【再評価】

- ・世界文化遺産のことを踏まえた定量的な評価についても検討して、を一般の方へも発信して
いただきたい。

② 都市計画道路 草尾南野田線【再評価】

- ・4.5mの歩道空間のあり方について、交通事故の状況、歩行者交通量等について、もう少し精
査していただいて、断面構成を検討していただきたい。

(8) 閉会