

都市計画道路大住草内線の事業化に係る有識者等会議 会議録

会議名	都市計画道路大住草内線の事業化に係る有識者等会議	
日時	令和8年2月12日(木) 午前10時45分から11時30分	
場所	京田辺市役所 5階会議室	
出席者	主催	上村 崇 市長
	委員等	辻村 徳夫 会長 安達 晃史 委員 井上 学 委員 内田 信行 委員 森田 敏文 委員 木村 俊光 委員 小野 貴章 委員 高橋 利之 委員
	事業所管	建設部：岡本副部長 (建設政策推進室) 正岡指導主幹 (都市整備課) 藤本課長、岡田係長、辻井主任
内容	1 開会 2 委員紹介 3 市長あいさつ 4 議題 都市計画道路大住草内線（北側Ⅰ工区）の事業事前評価について 5 市長対応方針 6 閉会	
公開・ 非公開の別	公開	
傍聴者	0名	

1 開会

2 委員紹介

3 市長あいさつ

4 議題

都市計画道路大住草内線（北側Ⅰ工区）の事業事前評価について

会議資料「令和7年度公共事業評価調書【事前評価】 都市計画道路大住草内線（北側Ⅰ工区）道路整備事業」による説明の後、事業の必要性、有効性、効率性の観点について、有識者等から意見を聴取し、事業評価を行う。

【委員意見・質疑等】

（委員）

新名神高速道路開通後を踏まえると交通量の増大が想定されること、田辺北新市街地へのアクセス需要が高まるため、必要な事業である。

（委員）

費用対効果（B/C）は1.92と評価は高く、事業化は妥当である。木津川の氾濫平野であり、礫が多数あることにより工費が想定よりも増大する可能性がある。

（事業所管）

地質リスクについては、ボーリング調査等の結果を十分に分析し、工法・対策等を検討する。

（委員）

昨今の諸物価の高騰や人件費の上昇が見込まれるため、無理のないコスト縮減を目指されることを期待したい。

（事業所管）

使用材料の二次製品化や建設発生土の有効活用、新技術の導入等も検討し、コスト縮減に努める。

（委員）

歩車分離については言及されているが、自転車の安全確保については検討されているか。

（事業所管）

自転車については、想定通行量が少ないこと等も踏まえ、車道左端に矢羽根型路面標示を設置する方向で検討している。

（委員）

新田辺駅前線への影響について、本路線整備により、旧国道307号線との交差点の交通量増加についてはどのように評価しているか。

（事業所管）

道路交通調査の結果に基づく将来交通量予測等から、北側新市街地からの交通量は増加するが、旧国道307号東西方向はほぼ変化が見られず、国道307号に向けた南側への交通量が一定増加するものと予測している。

なお、新市街地における官民施設の供用開始、大住草内線 I 工区の完成後に、必要に応じて、実際の周辺道路交通状況等を確認・検証していきたいと考えている。

(委員)

B/Cの算出根拠について、走行時間短縮便益を算出する際に対象とした範囲は、他の南北を結ぶ道路の混雑緩和も考慮しているか。

また、これに関連して、計画区間の予測交通量を「11,400台/日」とした根拠は。

(事業所管)

走行時間短縮便益については、他の南北道路を含む本市及び隣接自治体を対象範囲とし、国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づき、算出した。

計画区間の予測交通量は、道路交通調査の結果に基づく将来交通量予測から算出している。

(委員)

大住草内線のまちづくりにおける役割で、最も重要なものは何か。

また、どのような投資効果を想定しているのか。

(事業所管)

現在、造成工事中である田辺北新市街地の供用開始を見据えた、中心市街地へのアクセス性の向上や幹線道路の交通渋滞緩和等を図ることである。

本市の中心市街地をはじめとしたまちのポテンシャルを引き出し、更なる活性化・発展のためには、必要不可欠な重要な事業であると認識している。

また、費用便益比(B/C)についても、1.92と基準値の1.0を大きく上回ることから、当該事業の有効性は非常に高いものとする。

(委員)

大住、草内地区それぞれで予定している新たな工業系の土地利用の進捗状況は。

(事業所管)

既に両地区とも保留フレームに指定されており、大住地区の民間投資Aについては、自社工場の立地を目指し、用地買収を進められていると聞いている。

草内地区の民間投資Cについては、物流施設等の立地を目指し、概ね用地買収が完了し、残りの用地買収が完了次第、市街化編入手続に入る予定と聞いている。

(委員)

山城北部地域道路ネットワーク整備促進協議会で重要な路線と位置付けられたとのことだが、広域ネットワークにおける大住草内線の役割は何か。

(事業所管)

京奈和自動車道田辺北ICを介して、新名神高速道路に実質的に直結することとなる当該道路の整備と、府に要望している都市計画道路松井大住線の4車線化により、市域を越えた山城北部地域におけるまちづくりの礎となる道路ネットワークが構成され、当該協議会において事業化を要望している5路線の内の1つに位置付けられている。

当該道路の完成により、市域を越えて、新市街地の形成、産業立地の促進、交通渋滞緩和、緊急輸送道路の代替性確保等が期待されているところである。

(委員)

大住草内線（Ⅰ工区）は、ほとんど農地を通るが、農業への影響はどうか。

(事業所管)

当該道路の整備により、農地が分断される部分もあるが、既存道路との接続や、必要に応じた側道の設置等、沿線の区・自治会や地権者等と十分に協議・調整し、できる限り営農への影響が小さくなるように努めていく。

(委員)

本市の財政状況が厳しい中、来年度から大住草内線（Ⅰ工区）に着手しなければならない理由は何か。

(事業所管)

現在、市北部地域において府道八幡木津線などで交通渋滞が発生し、問題となっている。

更に、田辺北新市街地における官民施設の令和16年度供用開始予定を鑑みると、北部地域を中心に、これまで以上の非常に深刻な交通渋滞が発生し、都市機能の低下、停滞は避けられないことから、現渋滞道路の代替道路となり、中心市街地へのアクセス性の向上等、多くの効果が見込まれる大住草内線（Ⅰ工区）の、早期整備は喫緊かつ必須である。

(委員)

このクラスの道路（幅員13m）にしては、事業費が非常に高額となっているが、その理由は何か。

(事業所管)

約1.9kmの事業区間の中に、一級河川防賀川、天津神川、手原川や、準用河川名松川等を渡河する、7つの橋梁等の大型構造物を築造する必要があることが大きな要因であると認識している。

(委員)

事前に十分な調査検討を行ったうえで、コスト縮減や適正な事業期間となるよう事業全体をマネジメントすることが重要である。

(委員)

大住草内線（Ⅰ工区）の事業化にあたり、地元の意見はどうか。

(事業所管)

沿線の区・自治会から毎年のように当該道路整備に係る要望をいただいている。

また、道路予備設計内容に関する複数回の地元説明会においても、現状の幹線道路、特に府道八幡木津線や茶屋前交差点における交通渋滞緩和に繋がる当該道路のできる限り早期の完成を強く要望されているところである。特に北部地域からの声大きい。

5 市長対応方針

委員意見を踏まえ「都市計画道路大住草内線北側Ⅰ工区の事前評価として、令和8年度から事業着手すべきである」と結論づけた。

6 閉会