

令和 3 年度

包括外部監査の結果報告書
〔概要版〕

建設局の施策及び財務に関する事務について
(関連する施設・外郭団体の運営管理を含む)

令和 4 年 3 月

京都市包括外部監査人
小 林 由 香

第1 外部監査の概要

1. 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項及び京都市外部監査契約に基づく監査に関する条例第2条に基づく包括外部監査

2. 選定した特定の事件

建設局の施策及び財務に関する事務について（関連する施設・外郭団体の運営管理を含む）

3. 特定の事件を選定した理由

近年、気候変動に伴い多発する豪雨・今後予想される巨大地震など激甚化する自然災害に備え、橋りょうの耐震工事・老朽化対策をはじめ道路や河川、公園の防災・減災対策などの都市基盤の確実な整備が、安全なまちづくりに不可欠となっている。京都市建設局においては、「いのちを守る都市基盤防災・減災対策プロジェクト」として、積極的に取組が行われている。

また、老朽化がすすむ道路環境の継続的な整備は重要であり、「舗装長寿命化修繕計画」等のもと、効果的かつ効率的な維持補修を図っている。併せて、すべてのひとが安心安全で円滑な移動ができるまちづくりを推進するため、1日の乗降客数3,000人以上の駅を対象にした重点整備地区ごとの「移動等円滑化基本構想」に従い、駅及び周辺の交通バリアフリー対策等が進められている。

一方、市民に安らぎを与える公園緑地などの公共空間は、昨今その利用方法について、ニーズが多様化しているところ、コロナ禍を受けて、感染拡大防止と社会経済活動の両立に向け、更なる活用が期待される。厳しい財政状況の中においても、資源を活かし新たな価値を見出すべく、公募設置管理制度（Park-PFI）の導入等も併せ、効果的な利活用が望まれる。

この他、建設局の諸事業は多岐にわたるが、市民の命を守り、その生活に潤いを与える京都市ならではのまちづくりの取組に着目し、①都市基盤の防災・減災、②道路維持管理・交通バリアフリー対策、③公園緑地等の整備に関し、これらの事業が基本方針に則り、適切かつ効率的に運営されているかを検証することは、有意義であると判断し令和3年度の包括外部監査のテーマに選定した。

4. 外部監査の対象期間

令和2年4月1日から令和3年3月31日

なお、監査の対象期間は、原則として令和2年度とするが、必要に応じて過年度にも遡及するとともに、令和3年度以降の状況についても言及している。

5. 外部監査の方法

5.1 監査の着眼点

京都市建設局の事務事業の執行について以下の着眼点から監査を実施する。

① 法令遵守・合规性について

事務事業の執行が規定に則っているか。また財務管理は京都市会計規則に従い適法に行われているか。

- ・ 予算の執行は適法に行われているか。
- ・ 固定資産や物品の取得及び管理は適切に行われているか。
- ・ 施策に係る各種契約は適法に行われているか。
- ・ 関連施設の管理は適切に行われているか。
- ・ 外郭団体等との取引やその管理は適正に行われているか。

② 事務事業の経済性、効率性及び有効性について

基本方針に沿った取組が着実に実行され、またその効果について検証がなされているか。

- ・ 取組内容は基本方針に則っているか。
- ・ 進捗管理は適正に行われているか。
- ・ 安全管理が適切かつ効果的に行われその検証がなされているか。
- ・ 市民のニーズに合ったサービスの提供が行われその検証がなされているか。
- ・ 資質向上のための研修が行われているか。
- ・ 設備投資は財政状況に見合っているか。また、その効果はみられるか。
- ・ 関連部局や関連施設と効率的連携をもって運営されているか。

5.2 実施した主な監査手続き

① 監査関係書類の収集（関係書類及び資料の監査）

監査関係書類並びに資料の提供を求め、それらを閲覧するとともに分析を行った。

② 担当課への質問（ヒアリング）

書類等の監査では理解不十分な点や疑問点等につき、各所属の担当者に対し質問し説明を受けるとともに、追加資料等の提供を受けた。

③ 往査（実地監査）

監査対象を選定し、現地に出向いて視察、確認、突合等を行った。監査対象の選定にあたり、実地調査の結果が偏ることがないように留意した。

6. 外部監査の実施期間

令和3年6月14日から令和4年3月28日

7. 包括外部監査人及び補助者の資格・氏名

7.1 包括外部監査人

税理士	小林 由香
-----	-------

7.2 包括外部監査人補助者

税理士	有田 耕介
税理士	市木 雅之
税理士	萩原 政宏
税理士	北條 慶子
税理士・不動産鑑定士	松岡 保彦
公認会計士・税理士	西田 博昭

8. 利害関係

京都市と包括外部監査人並びに包括外部監査人補助者との間には、地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はない。

第2 本監査における検証対象

京都市建設局では、道路や河川、公園等の整備や維持管理を担当しており、橋りょうの耐震補強や河川改修などの防災・減災対策、円滑な移動・輸送を確保し、都市の活力を高める道路整備、四季を感じることができる公園や街路樹の整備などを行っている。

広範囲にわたる建設局の事業の中から、本監査においては道路・橋りょう、河川対策及び公園緑地を中心に、これらの事業が基本方針に則り、適切かつ効率的に運営されているかを検証することとする。

第3 道路・橋りょう

安全なまちづくりには、防災・減災対策などの都市基盤の確実な整備と維持管理が不可欠となっている。本章では、建設局の主要な施策である道路の整備・道路の維持管理が計画に則り、効果的に行われているかを検証する。

1. 道路整備計画

1.1 幹線道路の整備

京都市では、市民の安心・安全の確保や京都のまちの持続的成長のために必要となる道路整備事業を実施するに当たり、「今後の整備路線の選定に係る考え方」等を定めている。

(1) 今後の道路整備事業の進め方

- ① 対象期間 平成 29(2017)年度～令和 2(2020)年度（4年間）
- ② 道路整備事業の対象

用地取得を伴う現道拡幅や道路新設、バイパス整備を対象とし、現況道路を活用する交通安全対策事業やバリアフリー化事業、無電柱化事業、災害防除事業等は別途、事業を推進する。

(2) 今後の整備路線の選定に係る考え方

京プラン実施計画第2ステージで掲げている「ひととものの交流促進とまちの持続的成長を支えるための道路整備の推進」を実現する観点に加え、以下の5つの視点に係る課題を現に抱えており、用地取得を伴う現道拡幅や道路新設、バイパス整備によって課題の解決を図ることができる路線について、財政状況も踏まえた上で総合的に検討し、整備路線を選定している。

視点1 日常における安心安全の確保

- ア 安全な歩行空間の確保
- イ 山間部における通行環境の改善

視点2 防災・減災対策の推進

- ア 緊急輸送道路の通行機能の確保

イ 地震時の避難路や延焼遮断帯の確保

ウ 山間部における通行機能の確保

視点3 公共交通優先のまちづくり

視点4 他の関連事業やまちづくりとの連携

他の関連事業やまちづくりとの相乗効果を発現させるため、事業実施時期の調整が必要。

視点5 道路ネットワークの充実

ミッシングリンクの解消等による幹線道路ネットワークの充実や京都の都市構造上の課題となっている JR 東海道線を跨ぐ南北軸の強化が必要。

1.2 その他

道路整備計画は、以上のほか、北部山間部の道路の部分改良・将来を見据えた広域的な道路ネットワークの構築・駅周辺の整備などの取組を進めている。

2. 防災・減災対策や災害への対応

2.1 橋りょうの耐震補強・老朽化修繕

「いのちを守る 橋りょう健全化プログラム第2期」（平成29年度～令和3年度）は、震災時における避難ルート及び救援車両等の通行確保を目的とした橋の補強（耐震補強）や、老朽化が進んだ橋の補修（老朽化修繕）といった「橋の健全化」を効率的、効果的に進めるため、5年ごとに優先順位を明確にし、具体的な取組目標を示すもので、第1期プログラムに引き続き、平成29年度から令和3年度迄の5年間に、17橋の耐震補強及び22橋の老朽化修繕の対策完了を予定している。

2.2 道路に面する斜面の防災対策

豪雨等により災害が発生する可能性のある道路のり面の防災対策について、効果的かつ効率的に対策を進めるため、2本の柱である「対策実施計画」と「点検計画」を定めた「道路のり面維持保全計画（第1期）」（平成29年度～令和3年度）を策定し、市民生活に与える影響が大きい緊急輸送道路を優先するなど、より効率的・効果的に対策を実施している。

3. 令和2年度に予算執行されている道路整備事業について

3.1 北泉通

3.1.1 計画の概要

名称		市域延長(m)	計画決定又は最終変更日
番号	路線名		
3・6・179	北泉通	2,230	平成24年5月9日

当初供用開始予定年月日	平成29年度
供用開始年月日	令和3年3月19日
事業区間	京都市左京区高野泉町～松ヶ崎正田町
延長	214メートル
幅員	11～12.5メートル
事業費	約13億2千万円

京都市HP及び建設局からの回答に基づき外部監査人が作成

本路線は、左京区一乗寺の白川通から同区下鴨の下鴨中通に至る左京区中部地域の東西補助幹線道路である。本事業での主な整備内容は、①高野川へ橋りょう（高野川北泉橋）を新設すること、及び②高野川右岸道路から京都工芸繊維大学前までの区間を整備前の道路幅員約6メートルから標準幅員11メートルに拡幅することである。

事業区間のうち、高野川左岸の川端通から高野川右岸の京都工芸繊維大学角までの区間のみが未整備となっていたが、令和3（2021）年3月19日に供用開始された。

建設局によれば、本事業の目的は、①道路ネットワークの形成による利便性の向上、②連続した歩道ネットワークの形成による安全性の向上、③防災機能の向上の3点である。

また、高野川北泉橋の供用開始に合わせ、市バス65号系統の運行経路を北泉通経由とし、左京区総合庁舎へのアクセス向上を図っている。

本事業は平成24（2012）年の事業認可申請時に8億3千万円（内訳は、①本工事費 約3億8,700万円、②測量設計費 4,200万円、③用地費及び補償費 3億7,300万円、④事務費 約2,800万円）の事業費が想定されていたが、最終的には約13億2千万円の事業費がかかっている。

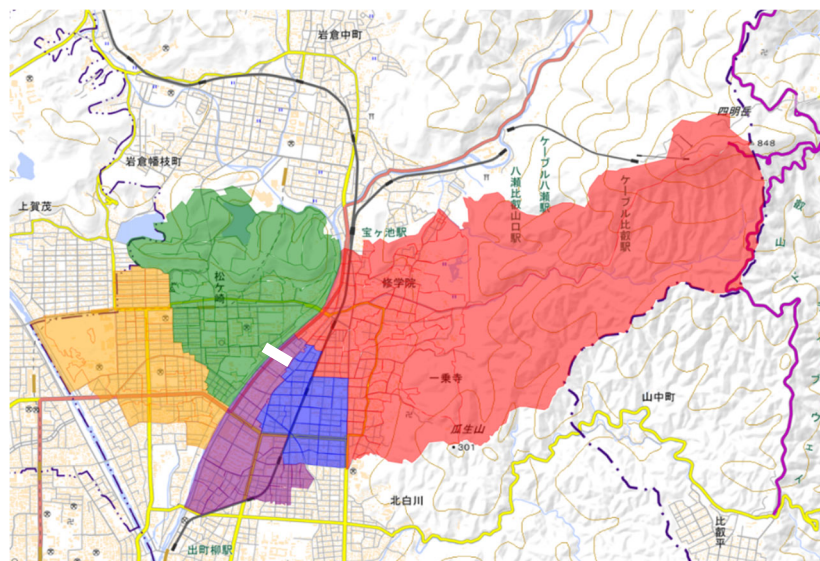
3.1.2 周辺の世帯数及び人口の推移

道路インフラは社会の基盤であり、人口動態等に関する情報は道路整備に対する投資を行う際の大きな判断材料となる。このような視点で北泉通の周辺環境を概観すれば、この地域は大学も存するものの、いわゆる住宅地域であり、その地域性の変化はやはり世帯数や人口の動向に現れるものと考えられる。そこで、北泉通周辺の世帯数と人口の推移を考察する。

対象は、北泉通の供用に伴い、その利便性の向上による恩恵を受けられるエリア（左京区全体・国勢統計区における修学院第一・修学院第二・養徳・葵・松ヶ崎）である。

次の地図は修学院第一・修学院第二・養徳・葵・松ヶ崎の5つの国勢統計区を色付けしたものである。この5つの国勢統計区について、世帯数及び人口の推移を概観する。

北泉通周辺の国勢統計区（修学院第一・修学院第二・養徳・葵・松ヶ崎）



京都市統計ポータルより外部監査人が作成 白抜き部分が本事業地

平成 20(2008)年 3 月と令和 3 (2021)年 3 月を比較すると、京都市全体における世帯数は約 1 割増加 (666, 224 世帯 → 727, 086 世帯)、人口は横ばい (1, 467, 211 人→1, 460, 889 人) のところ、左京区全体における世帯数の増加は鈍く、人口はむしろ減っている。北泉通周辺の各国勢統計区においても、世帯数は横ばいないしは微増、人口は横ばいないしは微減といった状況である。

北泉通の周辺地域は世帯数及び人口の集積の落ち着いた地域であり、周辺の利用状況も左京区役所や京都工業繊維大学があるとは言え、主に戸建住宅及び共同住宅を中心とする成熟した既存住宅地であって、道路整備による利便性の向上を理由とした世帯数や人口の大幅な増加は期待できないものと推察される。

本事業開始直前における北泉通周辺地域の世帯数及び人口の状況を見ても、道路整備が当該地域にもたらす利便性の向上によって、世帯数や人口の増加を期待するのは難しい地域であり、端的に言えば、北泉通の事業は世帯数や人口の増加あるいは維持には貢献していないと判断できる。

3.1.3 供用開始までの経過

北泉通に関する当初の事業計画では、平成 24(2012)年度から平成 25(2013)年度にかけて測量設計を実施、平成 25(2013)年度から平成 27(2015)年度にかけて用地買収及び補償を実施、平成 27(2015)年度から平成 29(2017)年度まで工事を行い、平成 29 年度に供用を開始することとされていた。

しかしながら、現実には平成 25(2013)年度から平成 29(2017)年度の期間及び令和 3 (2021)年度に測量設計を実施、また、平成 26(2014)年度から令和 2 (2020)年度のうち平成 28(2016)年度を除く期間に用地買収及び補償を実施、そして、平成 28(2016)年度から令和

2 (2020) 年度まで本工事を実施、最終的に全面供用開始されたのは令和 3 (2021) 年 3 月 19 日であった。建設局によると、当初の供用開始時期から大幅に遅れた理由は、「用地買収交渉が難航し、事業用地の確保に時間を要したため」とされている。

監査人は、事業年度ごと、費目（測量設計、用地及び補償費、本工事、事務費）ごとに支出状況を確認した。

当初の総事業費の予算額が 8 億 3 千万円であったのに対し、総事業費の実績額はおよそ 1.6 倍の約 13 億 2 千万円となっている。外部監査人が費目ごとに確認したところ、測量設計費が当初の約 87.8%、用地及び補償費が同約 138.6%、本工事が同 189.3%、事務費が同 134.1%となっている。実績額のうち用地及び補償費の占める割合は約 39.1%、本工事の占める割合は 55.4%である。予算額に比べてこの 2 つの費目が大幅に増加したことが、事業費全体の増加に大きく影響したことは間違いない。

この理由に関する包括外部監査人からの質問に対して、建設局は「長期間の通行止めや工事の振動等に伴う沿道住民の負担軽減を図るため、工事施工方法を見直した」ことによるものと回答しているが、そうすると施工方法が短期間で大きく変わったこととなり、これによってコスト増大したのであれば、それは当初の見積りが適切に行われていなかったためとも言える。さらに、前述のとおり、当初の供用開始時期から大幅に遅れた理由は、「用地買収交渉が難航し、事業用地の確保に時間を要したため」とあるが、用地買収は事業期間の遅れだけでなく、総事業費の増加の原因でもあったと推測される。

限られた予算の下で道路整備を進めるにあたっては、できる限り現状に即して見積りを行う必要があり、その見積りの結果も参考に事業の優先順位を決定すべきである。

その前提となる事業費の見積りが短期間で大きく変更されるとなると、事業の優先順位の判断が異なっていた可能性が考えられ、事業に一旦着手してしまえば、その優先順位を見直したり、計画を変更したりすることが難しい状況となる場合がある。

本事業においては、用地及び補償費も本工事も事業費の見積りが充分なものではなかったと言わざるを得ない。

【意見】 事業費の見積りの適正化

事業費の見積もりは、事業の優先順位付けに影響の出る可能性があることを勘案し、周辺地域の状況を十分に反映させ、短期間で大幅な増減の出ることがないように適切に行うように留意されたい。

建設局へのヒアリングにおいて、本事業の費目別の予実管理を行っているかを確認したが、事業費目別に当初計画と実績との比較は行っていないとのことであった。

京都市では「今後の道路整備事業の進め方」(平成 29(2017)年度～平成 32(2020)年度（4 年間）において「京プラン実施計画第 2 ステージで掲げている「ひととものの交流促進とまちの持続的成長を支えるための道路整備の推進」を実現する観点に加え、前述の 5 つの視点

に係る課題を現に抱えており、用地取得を伴う現道拡幅や道路新設、バイパス整備によって課題の解決を図ることができる路線について、財政状況も踏まえた上で総合的に検討し、整備路線を選定した」としている。この考え方に沿えば、事業の結果を今後の事業に活かすための取組が必要となる。

【意見】 事業費の費目別予実管理

事業費を費目別に集計し、計画額と実績額に乖離がある場合にはその原因を分析することにより、以後の事業に活かされたい。

3.1.4 公共事業評価について

京都市では、公共事業の実施過程の透明性の一層の向上や市民への説明責任、予算等の効率的な執行を図ることを目的として、事業の各段階（事前、事中、事後）において評価を実施している。

（１）新規採択時評価

市の行っている公共事業のうち、以下について、対象事業を所管するそれぞれの局に設置された評価委員会において、事業着手の必要性や効率性などについて評価を行っている。

ア 新たに事業費の予算要求をしようとする総事業費 10 億円以上の公共事業

（ただし、維持管理に属する事業及び災害復旧事業を除く。）

イ 着工準備に要する費用を予算要求しようとする総事業費 10 億円以上の公共事業

（ただし、次に掲げる事業で、事業採択前の準備・計画段階で着工時の個別事業箇所（事業を実施する場所をいう。以下同じ。）が明確なものに限る。）

（２）再評価

市の行っている公共事業のうち、以下について、学識経験者等の第三者で構成される、京都市公共事業評価委員会の審議にかけ、その結果を踏まえて必要に応じて事業の見直しを行う等の市としての対応方針を決定している。

ア 事業採択後 5 年間を経過した時点で未着工の事業

イ 事業採択後 10 年間（廃棄物処理施設整備事業については 5 年間）を経過した時点で継続中の事業

ウ 再評価の実施後 5 年間（下水道事業については 10 年間）を経過した時点で継続中の事業

エ 事業休止している事業の内、事業再開又は事業中止しようとする事業

オ 前 4 号に定めるもののほか、社会経済情勢等の急激な変化、技術革新等により再評価を実施することが必要であると認められる事業

(3) 事後評価

市の行っている公共事業のうち、以下について、事業の効果や環境への影響などを評価し、学識経験者等の第三者で構成される、京都市公共事業評価委員会の審議にかけ、必要に応じて改善措置や同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法等の見直しを行うなどの対応方針を決定する。

ア 新規採択時評価又は再評価を実施した事業の内、事業完了後 5 年以内（廃棄物処理施設整備事業にあつては、事業完了後 7 年以内）の事業

イ 市長その他の京都市の行政機関が必要があると判断した事業

3.1.5 本事業における公共事業評価について

本事業の当初の総事業費は、8 億 3 千万円とされていた。したがって、総事業費は 10 億円未満のため、「新規採択時評価」の対象とはならない。

また、「再評価」についても、「3.1.4(2)再評価」の要件には該当しないため、対象とはならない。そして、「事後評価」についても、本事業は「新規採択時評価」及び「再評価」の対象となっていないことから、「3.1.4(3)事後評価」の要件には該当しないため、対象とはならない。

本事業は、最終的には総事業費が約 13 億円かかったが、当初の総事業費が評価対象額未満であったため結果として、評価対象から抜け落ちてしまっている。

本事業は、「3.1.2 周辺の世帯数及び人口の推移」で見たように、道路整備等の効果が世帯数や人口の増加に影響を与えるような事業ではなく、既存の地域における利便性、安全性、防災の点での効用増を目的とする事業である。それだけに、「事後評価」による効果測定の必要性は高いものと思われる。

最終的に 10 億円を超えるような一定規模以上の事業は、自主的に「公共事業評価」の対象とすべきであるし、財政難の状況にある今日においては、予算執行の効果を正しく測定するためにも尚更そうすべきである。「京都市公共事業新規採択時評価実施要綱」の第 1 条に「公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図ることを目的とする」という文言があるが、そうすることが正に「実施過程の透明性」を担保することになる。

【指摘事項】「京都市公共事業評価実施要綱」等の見直し

京都市の財政状況を鑑み、積極的・かつ公平に事業評価を行うため、事業着手後に総事業費が 10 億円以上となった場合も公共事業評価の対象とするように、「京都市公共事業新規採択時評価実施要綱」または「京都市公共事業評価実施要綱」を見直されたい。

3.2 御蔭橋改築事業

御蔭橋改築事業は、「いのちを守る 橋りょう健全化プログラム」第1期(平成24(2012)年度～平成28(2016)年度)に基づく、緊急輸送道路上に存する御蔭橋の架け替えにかかる事業である。以下、本事業について検討する。

3.2.1 事業の目的と概要

一級河川鴨川に架かる緊急輸送道路上にある御蔭橋の耐震性能を向上させるために架け替えを行い、御蔭橋東側の道路拡幅や上賀茂神社前交差点の再整備を行うことで、歩行者の安全性の確保や道路整備の円滑化を図り、あわせて景観の向上を図ることを目的としている。改築前の橋の有効幅員10.6mであったが、架替え後は23.0mとなり、改築前の径間は3径間のところ、架替え後は2径間となった。

事業概要

事業開始年度	平成25(2013)年度
当初供用開始予定年月日	令和2(2020)年度
供用開始年月日	令和3(2021)年6月29日
供用区間	北区上賀茂御蔭口町 ～ 紫竹上堀川町
延長	300m(うち橋りょう部70m)
幅員	約23.0m(橋りょう部)

御蔭橋の完成後、市は、「本事業の完成により、御蔭橋周辺の慢性的な交通渋滞が緩和され、道路交通の円滑化や歩行者等の安全性が確保されます。」としている。

監査人は、事業費について年度ごと、支出の項目(測量設計、用地及び補償費、本工事、事務費)ごとに確認した。当初の予算計画は27億円であったところ、約30億円となった理由を担当課に確認したところ、「労務単価及び資材単価の増、消費税増税により増額となったため。」ということであった。

また、供用開始時期が当初令和2年度であったところ、令和3年6月に変更となった理由について、担当課に確認したところ、「地元関係者及び関係機関と埋設管移設、電柱移設等の調整に時間を要したことにより、工事完成が遅れたため」という回答があった。

3.2.2 周辺の世帯数及び人口の推移

御蔭橋の供用に伴い、その利便性の向上による恩恵を受けられるエリア(北区全体・国勢統計区における待鳳・紫竹・鳳徳・大宮・柊野・上賀茂・元町・紫明・出雲路)について、世帯数及び人口の推移を調査した。

工事着工直前の平成24(2012)年3月から供用直前の令和3(2021)年3月までの9年間を見ると、9学区(国勢調査の際に用いる国勢統計区、以下同じ)の合計世帯数は微増(34,862世帯→35,506世帯)、合計人口は微減(75,996人→74,962人)といった状況で、京都市全体や北区全体の傾向と大きく変わらない。

令和3(2021)年6月の供用後における、本事業による利便性の向上による世帯数や人口の動向は検証していくべきと思料する。

3.2.3 事業の効果

御菌橋は、緊急輸送道路にかかる15m以上の橋りょうで、耐震検査では健全度Ⅲ（損傷が大きく早期（5年以内）に老朽化修繕の必要がある）に該当していた。また、世界文化遺産に指定された上賀茂神社に隣接した橋でもあり、近くには京都産業大学もあり、朝夕の通勤通学時間帯以外にも、休日や観光シーズンには、交通量の多い場所で、2車線であったため、交通渋滞が恒常化していた。

事業計画時に計測された交通量（自動車・自転車・歩行者）の状況に関する数値は以下のとおりである。

事業計画時 交通量調査結果 調査日：平成21年10月14日（水）※24時間調査

路線名	自動車交通量	自転車交通量	歩行者交通量
市道 上賀茂緯440号線 [御菌橋]	9,817 台／日	1,519 台／日	1,270 人／日
府道 京都京北線 [御菌橋東詰～上賀茂神社前]	5,299 台／日	1,205 台／日	1,682 人／日

調査日：平成21年10月4日（日）※24時間調査

路線名	自動車交通量	自転車交通量	歩行者交通量
市道 上賀茂緯440号線 [御菌橋]	8,764 台／日	876 台／日	811 人／日
府道 京都京北線 [御菌橋東詰～上賀茂神社前]	5,297 台／日	726 台／日	1,086 人／日

また、事業実施後の効果の予測値及び、事後検証の予定は以下のとおりである。

予測していた将来交通量（効果の予測値）

路線名	自動車交通量
市道 上賀茂緯440号線 [御菌橋]	16,800 台／日
府道 京都京北線 [御菌橋東詰～上賀茂神社前]	8,500 台／日

事後検証の予定

御菌橋の事業効果の確認については、事業完了後5年以内に実施する公共事業評価委員会における事後評価にて行うが、事後の交通量調査は実施せず、新規採択時評価において課題としていた慢性的な渋滞に対して、車道、歩道の拡幅等の交通対策の実施状況等で評価する予定をしている。（建設局からの回答）

本事業の新規採択時評価において、「一級河川鴨川に架かる緊急輸送道路上にある御菌橋の架け替えを行うとともに、御菌橋東側の道路拡幅や上賀茂神社前交差点の再整備を行う

ことで、歩行者等の安全性の確保や道路交通の円滑化を図り、また、耐震性能を向上させ、あわせて景観の向上を図ることを目的としている。」とし、将来交通量の予測も考慮に入れたうえで、事業実施の判断をしている。

具体的には「公共事業評価実施要綱」に定める評価項目のうち事業の必要性における評価指標として自動車、自転車、歩行者交通量を活用している。

このため、事後評価としては、交通量調査結果も評価項目に入れるべきである。

仮に、実施時以降の実際の交通量等が事業実施前よりも何らかの事由で減少した場合は、道路拡幅のために要した支出の効果は、当初の予測に比して少なかったといえるからである。

特に現下の財政状態においては財源配分の選択と集中の必要性を鑑みると、これらの評価は、今後の新規事業における優先順位の判断にもかかわるため、車道、歩道の拡幅等の交通対策の実施状況等という定性的な評価のみではなく、事前評価項目に基づく、交通量調査結果の定量的な数値データも評価項目に入れることが望ましい。

【意見】事後評価における評価項目の検討

事業の事後評価においては、車道、歩道の拡幅等の交通対策の実施状況等という定性的な評価のみではなく、事前採択時評価項目に基づいて、交通量調査結果などの定量的な数値データも評価項目に入れるよう検討されたい。

3.3 鴨川東岸線

鴨川東岸線は、鴨川の東側を南北に走る道路で、現在は、十条通から出町柳駅前広場までの区間となっている。

昭和 62(1987)年 8 月の 3 回目の都市計画変更で、塩小路通から十条通間は 3 つの工区が追加された。

- ・第 1 工区（東山区福稲下高松町～福稲柿本町まで 312m）・・・平成 19 年度完了
- ・第 2 工区（東山区福稲柿本町～福稲岸ノ上町まで 715m）・・・令和元年度完了
- ・第 3 工区（東山区福稲岸ノ上町～一橋宮ノ内町まで 573m）・・・整備中（令和 3 年度から令和 5 年度は、予算計上を見送る）

3.3.1 第 1 工区

3.3.1.1 事業の概要

昭和 62(1987)年 8 月の都市計画変更で起点が塩小路通から十条通に延伸され、塩小路通から十条通間は 3 つの工区が追加された。第二京阪道路（鴨川東 IC）から都心へのアクセス道路として、市南部地域の道路交通の円滑化と地域の活性化を図るため、未整備区間である塩小路以南の整備を図るものである。

第1工区の概要は次のとおりである。

事業名	3・3・184 (旧Ⅰ・Ⅱ・25) 鴨川東岸線 (第1工区)
事業区間	東山区福稲下高松町～福稲柿本町
延長L	312m
幅員W	22.5～39.0m
事業認可	平成5(1993)年10月29日
当初供用開始予定年度	平成11年度
供用開始年月日	平成19(2007)年5月31日

3.3.1.2 第1工区当初計画と計画の変更

第1工区の当初計画では、平成5年度から平成11年度の各年度に測量設計、用地及補償費、本工事、事務費を見積り、合計70億円の予算で計画されていたことを確認した。

しかしながら、用地買収が難航したため、供用開始年月日は平成19(2007)年5月31日となり約7年遅れることとなった。

そのため第1工区の当初計画は、合計70億円の予算で計画されていたが、当初計画から予算計画の変更(事業認可の変更)を3回行い、最終版の事業認可における予算計画では、平成5年度から平成21年度の各年度に測量設計、用地及補償費、本工事、事務費を見積り、合計67億8,000万円となっていたことを確認した。

3.3.1.3 第1工区実績

第1工区の実績につき建設局へ年度毎の資料を請求したところ、第1工区と第2工区の実績額を合算されたデータとなっていた。

その理由については、「公文書の保存年限5年を過ぎている平成27(2015)年以前については資料がないので、第1工区と第2工区に実績を分けることができない」との回答を得た。

(公文書の保存年限は京都市公文書管理規則に定められており、工事の施工に関するものは5年保存である)

ちなみに、平成25(2013)年度公共事業事後評価調書によると第1工区の実績額は、67億4,600万円である。

平成25年度公共事業事後評価調書第1工区の評価に67億4,600万円という事業費(実績)が公表されているところ、その根拠となる年度毎の実績データは保存されるべきであり、文書保存年限を理由に、いったん廃棄した実績データを事後において改めて作成しなおすことは非効率である。

公共工事の実施過程の説明責任を果たすため、また、今後の事業実施の優先順位の判断の参考のため、工事の実績に関するデータは、関連事業が完成し、その事業評価が完了するまでは保存されたい。

【意見】 工事の実績データの保存

市民に、公共工事の実施過程や効果の説明責任を果たすため、また、今後の事業実施の優先順位の判断の参考のため、工事の実績に関するデータは、関連事業が完成し、その事業評価が完了するまでは保存されたい。

3.3.2 第2工区

3.3.2.1 第2工区 事業の概要

鴨川東岸線第2工区の概要は次のとおりである。

事業名	3・3・184（旧Ⅰ・Ⅱ・25）鴨川東岸線（第2工区）
事業区間	東山区福稲柿本町～福稲岸ノ上町
延長L	715m
幅員W	21～30.6m
事業認可	平成9（1997）年6月10日
当初供用開始予定年度	平成14年度
供用開始年月日	令和2（2020）年3月27日

3.3.2.2 第2工区当初計画と計画の変更

第2工区の当初計画では、平成9年度から平成14年の各年度に測量設計、用地及補償費、本工事、事務費を見積り、合計70億円の予算で計画されていたことを確認した。

平成14年度を当初供用開始予定年月日としていたが、用地買収が難航し、また橋りょう計画変更のため、供用開始年月日は令和2年3月27日となり約17年遅れることとなった。

当初計画から予算計画の変更（事業認可の変更）を6回行い、最終版の事業認可における予算計画を確認したところ、平成9年度から令和2年度までの各年度の測量設計、用地及補償費、本工事、事務費の合計額は、約95億円となった。

3.3.2.3 第2工区実績

第1工区の実績に記載のとおり、第1工区と第2工区の実績額は合算されており、この資料からは第2工区の年度毎の実績額を確認することはできない。

建設局に確認したところ「平成28年度までの実績額（最終事業認可申請時の資金計画の数値）とそれ以降の決算額及び令和4年度（事業最終年度予定）予算要求額を足し上げた総事業費見込額は、95億2,100万円」との回答を得た。

第2工区についても前記第1工区と同様に、保存年限が5年保存で資料がないため、実績額を年度毎に作成することができない。

【意見】 工事の実績に関するデータの事業単位（工区単位）での保存

市民に、公共工事の実施過程や効果の説明責任を果たすため、また、今後の事業実施の優先順位の判断の参考のため、実績に関するデータは、事業単位（工区単位）で、関連事業が完成し、その事業評価が完了するまでは保存されたい。

3.3.2.4 第2工区評価

当事業（第2工区）における、新規着手時、事業中、事業完了後の各段階における評価については、建設局から次のとおり説明があった。

(1) 新規着手時の評価

新規着手時の事業採択(新規事業採択評価)は、平成16年度から実施したものであるため第2工区について新規着手時の事業採択は行っていない。

(2) 事業中の評価

平成18(2006)年度(第1回)、平成23(2011)年度(第2回)、平成28(2016)年度(第3回)に再評価を実施している公共事業再評価対象事業調書(以下「調書」)から、次の各項目について確認した。

1. 第2工区の完成予定年度が第1回調書では平成19年度と記載され、第2回及び第3回では平成14年度と記載されていたが、実際は、当初より平成14年度であったという説明を受けた。
2. 第2回調書の事業の進捗状況欄にある平成23年度の進捗率(累積)は81.0%と記載されているが、第3回調書の平成26年度以前は79.4%と低くなっていた。また平成23年度81.0%が平成27年度81.1%と4年間の進捗率(累積)が0.1%である。
これは、第2回調書(平成23年度実施)に記載の平成23年度の事業費556百万円は、平成23年度の予算額であったため、実績額により計算し直すと、実際の進捗率(累計)は81.0%ではなく77.0%となり、第3回調書における平成27年度進捗率(81.1%)との差は4.1%であることが判明した。
3. **【指標による評価】**における「費用便益分析B/C」及び「評価軸に対する該当状況」の数字のもつ意味が調書に記載されていないため、読み手にわかりにくい。
4. 事業の進捗状況欄のL、C、A(事業延長、事業費、事業範囲)の英字や 進捗率(累積)の計算方法について注釈がないため、読み手にわかりにくい。

【意見】 事業評価結果の表現方法の検討

公共事業着手後の進捗状況や社会情勢の変化を踏まえ、「再評価」を行う際、実施過程開示の透明性を向上し、市民への説明責任を果たすため、誤表記に留意するとともに、専門的な表現について、分かりやすい表示を行っていただきたい。

平成18年度公共事業再評価対象事業調査

抜粋

1 事業の概要

事業名	I・III・25 鴨川東岸線(第2工区)	事業所管課	建設局街路部広域幹線道路課
事業区間	自:京都市東山区福稲柿本町 至:京都市東山区福稲岸ノ上町	延長又は面積	延長 515 m 幅員 21.0~30.6 m
事業概要 鴨川東岸線は、鴨川左岸の出町柳から十条通まで南北を結ぶ主要幹線道路として重要な位置を占める路線であり、現在、出町柳から塩小路までの区間の整備が完了している。当路線は、市南部地域の道路交通の円滑化と地域の活性化を図り、京都高速道路「新十条通」と都心のアクセス道路としての機能を有する。鴨川東岸線(第2工区)は、中央橋から岸ノ上橋までの515mの整備を行うものである。			

2 事業の必要性等に関する視点

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和62年度	事業採択年度	平成9年度	用地着手年度	平成9年度
工事着手年度	平成9年度	完成予定年度	当初 平成19年度 変更 平成21年度		
年度	全体事業	平成16年度以前	平成17年度	平成18年度	平成19年度以降
工事	L= 515m C= 2,370 百万円	L= 2m C= 11 百万円	L= 0m C= 0 百万円	L= 0m C= 0 百万円	L= 513m C= 2,359 百万円
用地	A= 9,606 m ² C= 5,808 百万円	A= 8,067 m ² C= 5,133 百万円	A= 145 m ² C= 41 百万円	A= 224 m ² C= 136 百万円	A= 1,170 m ² C= 498 百万円
その他	C= 372 百万円	C= 242 百万円	C= 1 百万円	C= 9 百万円	C= 120 百万円
計	C= 8,550 百万円	C= 5,386 百万円	C= 42 百万円	C= 145 百万円	C= 2,977 百万円
進捗率 (累積)		63.0%	63.5%	65.2%	100%
事業の進捗状況 平成17年度末での用地進捗は89.1%、工事進捗は0.5%である。					

(以下省略)

3.3.3 第3工区

3.3.3.1 事業の概要

昭和62(1987)年8月の都市計画変更で起点が塩小路通から十条通に延伸され、塩小路通から十条通間は3つの工区が追加された。

第二京阪道路(鴨川東IC)から都心へのアクセス道路として、市南部地域の道路交通の円滑化と地域の活性化を図るため、未整備区間である塩小路以南の整備を図るものである。

第3工区の概要は次のとおりである。

事業名	3・3・184(旧I・II・25) 鴨川東岸線(第3工区)
事業区間	東山区福稲岸ノ上町~一橋宮ノ内町
延長L	573m
幅員W	24m
事業認可	平成30(2018)年10月30日
当初供用開始予年度	令和11年度
供用開始年月日	—

3.3.3.2 第3工区 当初計画

第3工区は、平成30(2018)年度に事業開始され、当初供用開始予定を令和11年度となっている。監査人は、平成30年度からの各年度の測量設計、用地及補償費、本工事、事務費、事業費の項目別一覧表により、総事業費については70億円にて予算計画されていることを確認した。

3.3.3.3 第3工区実績

第3工区は、平成30(2018)年度に事業開始され、令和2年度までの実績は次のとおりである。なお、第3工区は令和3年度～令和5年度（行財政改革における「集中改革期間」）において予算計上を見送る事業となっている。

第3工区実績

(単位：円)

	測量設計	用地及補償費	本工事	事務費	計
平成30年度	17,256,000			347,140	17,603,140
令和元年度	51,413,200			352,000	51,765,200
令和2年度	30,327,200		256,681,700	2,891,000	289,899,900

建設局提供資料により作成

3.3.3.4 京都市（公式ウェブサイト）での公表

京都市情報館「はばたけ未来へ！京プラン」実施計画第2ステージ「政策編年次計画」取組内容No.110540によると、次のとおり平成28(2016)年度から第3工区は年次計画が公表されている。

第3工区年次計画 予算現額

(単位：百万円)

年度	年次計画	予算現額
平成28年度	用地買収、設計、工事他	1,033.4
平成29年度	用地買収、設計、工事他	1,070.1
平成30年度	用地買収、設計、工事他	785.2
令和元年度	用地買収、設計、工事他	1,016.3
令和2年度	用地買収、設計、工事他	583.1
計		4,488.1

上記のとおり、京都市HPによると、第3工区につき年次計画、予算現額が、平成28(2016)年度から実施されていると公表されているにも関わらず、資料として提出された当初計画及び実績には、平成30(2018)年度から記載されていた。その理由として、次の回答を得た。

1. 予算計画は計画時点の予定額であり、年度ごとの当初予算とは異なり、平成 28(2016)年度から令和 2(2020)年度までの予算現額と予算計画との差異は以下のとおりである。

(単位：百万円)

	予算現額 (A)	予算計画			差異 (B-A)
		第 2 工区	第 3 工区	計(B)	
平成 28 年度	1,033.4	—	—	—	—
平成 29 年度	1,070.1	—	—	—	—
平成 30 年度	785.2	—	—	—	—
令和元年度	1,016.3	—	—	—	—
令和 2 年度	583.1	—	—	—	—
計	4,488.1	2,150.9	1,525.5	3,676.4	△ 811.7

京都市HP及び建設局提出資料により外部監査人が作成

(非公開数値については「—」とした)

2. なお予算現額は、現年予算と前年度繰越額の合計値で、平成 28 年度、平成 29 年度は鴨川東岸線以外の業務も含まれているため、差異が生じている。鴨川東岸線に係る現年予算と前年度繰越予算の額は次のとおりである。

(単位：百万円)

	第 2 工区		第 3 工区		予算現額 計
	現年予算	前年繰越額	現年予算	前年繰越額	
平成 28 年度	876.0	87.7	43.0	0.0	1,006.7
平成 29 年度	535.5	427.2	16.0	34.1	1,012.8
平成 30 年度	438.0	272.5	60.1	14.5	785.1
令和元年度	322.2	336.7	311.4	46.0	1,016.3
令和 2 年度	51.4	179.2	73.6	278.9	583.1

第 3 工区の当初計画は平成 30(2018)年度から始まるが、京都市情報館「政策編年次計画」No. 110540 には平成 28(2016)年度からの取組実績を公表している。

平成 28(2016)年度及び平成 29(2017)年度において当初予算の計上がないにも関わらず、取組実績がある理由として、事業認可前の業務として平成 28(2016)年度に 43 百万円、平成 29(2017)年度に 16 百万円の現年予算があるとの回答を得た。

また京都市情報館(HP)では、第 2 工区及び第 3 工区の平成 28(2016)年度予算現額は 1,033.4 百万円と公表されているが、上記 2 の表では、平成 28(2016)年度、平成 29(2017)年度は鴨川東岸線以外の業務も含まれているため、予算現額が 1,006.7 百万円と 26.7 百万円の差異が生じている。

【意見】 公共工事の実施過程開示の透明性確保

公共工事の実施過程の透明性を確保し、市民への説明責任を果たすため、京都市情報館(公式ウェブサイト)等での取組内容の公開については、分かりやすく公表されたい。

4. 道路・橋りょうの整備事業の検証

以下、過去5年間に完成した整備事業について検証する。

4.1 過去5年間に完成した道路・橋りょう整備事業の概要

令和2(2020)年度以前5年間に完成した道路・橋りょう事業及び現在実施中の道路・橋りょう事業について、「事業の目的」、「事業開始年度」、「当初供用開始予定年月日」、「供用開始年月日」など各事業の概要を一覧にまとめて検証した。

対象は、北泉通、御菌橋、鴨川東岸線1・2工区、鴨川東岸線3工区、JR西大路駅北側アクセス通路整備事業、伏見向日町線、京都駅南口広場駅前整備（八条通）、JR七条駅新駅周辺整備、桂寺戸線（桂馬場線）である。

以下に一覧表の一部を掲載する。（全事業については、報告書本編第4 4.1 参照）

過去5年間に完成した道路・橋りょう事業及び現在実施中の道路・橋りょう事業の概要			抜粋
事業名	京都駅南口駅前広場整備(八条通)	JR七条駅新駅周辺整備	
事業の目的	平成22年度に策定された「京都駅南口駅前広場整備計画」に基づき、公共交通機関の乗継利便性向上と、安全で快適な歩行者空間の創出を図るべく、「国際文化観光都市・京都」、「歩くまち・京都」の玄関口にふさわしい駅前広場の整備を推進するものである。	JR新駅から七条通北側への回遊性を高めるため、廃止された短絡線を利用した歩行者専用橋を整備する。	
事業開始年度	平成25年度	平成27年度	
当初供用開始予定年月日	平成29年3月31日	平成30年度	
供用開始年月日	平成28年12月15日	平成31年3月16日	
供用区間	南区東九条東山王町～西九条池ノ内町	JR梅小路京都西駅周辺	
供用開始時期が変更となった理由	公共交通利用者のため、施設供用に影響が生じない部分(案内サイン、啓発看板等)を供用開始後に工事実施することで、平成28年12月15日に供用開始している。	変更なし	
延長	約740m	約200m	
幅員	36～74m	3m	

4.2 事業期間について

上記の各事業について、当初の供用開始予定年月日と実際の供用開始年月日との比較を行った結果、9事業中、5事業は供用開始日に遅れが生じたか、生じる見込みであることが判明した。

供用開始の遅れの原因を建設局へ質問したところ、次のとおりの回答があった。

①北泉通（約3年の遅れ）

用地買収交渉が難航し、事業用地の確保に時間を要したため。

②御菌橋（約3ヶ月の遅れ）

地元関係者及び関係機関と埋設管移設、電柱移設等の調整に時間を要したことにより、工事完成が遅れたため。

③鴨川東岸線（1・2工区）（1工区 7年2ヶ月の遅れ：2工区 約17年の遅れ）

（1工区）用地買収の難航のため。

（2工区）用地買収の難航及び橋梁計画の変更のため。

④JR 西大路駅北側アクセス通路整備事業（約1年の遅れの見込み）

JR 工事（北側駅舎整備）が遅れたことに伴い、着手時期に影響が出たため。

⑤伏見向日町線（約18年の遅れ）

用地確定作業及び用地交渉の難航、排水計画の見直し、占用企業者の工事調整、国土交通省による西工区の使用期間が延びたため。

回答を見ると、用地買収の遅れや各種調整に時間を要したとする理由が大半である。

前述のとおり、工期の遅れは事業費の増大の原因となる。さらに、工期に関しては、「建設業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が平成29(2017)年8月に「建設工事における適正な工期設定等のためのガイドライン」をまとめており、平成30(2018)年7月にはこれを改定している。これは、建設業への時間外労働に係る上限規制の適用に向けた取組の一つとして、公共・民間含め全ての建設工事において働き方改革に向けた生産性向上や適正な工期設定等が行われることを目的として策定されたもので、建設業の生産性向上等も踏まえて適正な工期の設定に向けた取組が推進されることにより、長時間労働の是正や週休2日の推進などといった建設業の労働環境整備につながることを期待されている。

【意見】 事業期間の見積もりの適正化

工期及び事業期間の延期は事業費の増加につながるため、予定した工期及び事業期間を遵守されたい。

事業期間の見積りの際には、用地買収・近隣対策・調査・資材調達等や各種調整に要する時間を適切に反映し、これに応じた事業費の見積りができるよう留意されたい。

【意見】生産性向上のための取組

今後の建設業の働き方改革に向けた、綿密な工期設定や生産性向上のための取組を推進されたい。

4.3 総事業費について

次に、「4.1 過去5年間に完成した道路・橋りょう整備事業」で検討した9件の道路・橋りょう事業について、それぞれの事業費を費目別にまとめ検討した。（検討表は報告書本編第4 4.3 参照）

当初予算と実績（「鴨川東岸線（3工区）」及び「JR 西大路駅北側アクセス通路整備事業」については未完成の事業のため見込額）を比較したところ、2事業以外はすべて実績額が当初予算額を上回っていた。

特に実績額が当初予算を大きく上回っていたのは「北泉通」であり、実績額が当初予算の159.5%に達している。次が「京都駅南口駅前広場整備（八条通）」で120.9%、そして、「桂寺戸線（桂馬場線）」の118.2%、「鴨川東岸線（1・2工区）」の118.1%、「御菌橋」の111.7%と続く。

実績額が当初予算を上回った理由について、建設局の回答は次のとおりであった。

①北泉通

長期間の通行止めや工事の振動による近接家屋への振動の影響など沿道住民の負担軽減を図るために工事施工方法を見直したため。

②京都駅南口駅前広場整備（八条通）

利用者の利便性向上のための交通施設（エレベータ等）の追加などによるもの。

③桂寺戸線（桂馬場線）

人件費・資材価格の高騰による工事費の増額、買収土地単価の上昇による用地補償費の増額などにより総事業費の増額が生じたもの。

④鴨川東岸線（1・2工区）

河川管理者（京都府）との協議に伴う橋梁延長の変更、景観協議に伴う橋梁構造形式の変更による増。

⑤御菌橋

労務単価及び資材単価の増、消費税増税により増額となったため。

この回答について、事業ごとに費目別の乖離率を確認しながら検証したが、概ね建設局の回答のとおりであった。しかしながら、「北泉通」については、工事施工方法の変更による「本工事」の増加だけでなく、「用地及補償費」も当初予算を大幅に上回っており、これも予算超過の大きな原因となっていた。

また、事業費の費目のうち「本工事」のみに着目すると、実績額が当初予算を下回っているのは「JR 西大路駅北側アクセス通路整備事業」だけとなっているが、この事業は令和

4年度に完成予定の事業であり、まだ実績額は確定していない。同じく、事業が完成していない「鴨川東岸線（3工区）」は既に当初予算を上回っている状況である。事業継続中のこの2つの事業を除いた7事業について見ると、本工事の実績額の当初予算との乖離率は106.5%～200.0%となっており、うち4事業は130%以上の乖離率となっている。

京都市では①日常における安心・安全の確保、②防災・減災対策の推進、③公共交通優先のまちづくり、④他の関連事業やまちづくりとの連携、⑤道路ネットワークの充実、これら5つの視点から財政状況も踏まえた上で総合的に検討し、整備路線を選定している。

その一方で、総事業費やその主要部分を構成する本工事費が当初予算を上回っているということは、「財政状態を踏まえた上で」選定の判断するにあたり、誤った見積り情報を前提としている可能性が否定できない。

事業費の見積りを行う際には、これが適切でないと事業選定の優先順位が変わる場合があることを認識した上で、費目ごとに十分に検討してこれを行い、実績額が当初予算を大きく上回ることがないように留意することが必要である。

4.4 検証の必要性について

公共事業の各段階（事前、事中、事後）における公共事業評価は国による全国一律の評価の視点、基準により行われており、具体的には国土交通省が定める「費用便益分析マニュアル」に基づき実施される。

そのため、基本的には総事業費10億円以上の公共工事が対象とされているが、現在の京都市の財政状況を考慮すると、そのような全国一律の基準だけではなく、もう少し予算規模を引き下げて各評価を実施するなど、建設局内部での評価の必要性が高まってくるものと思料する。

特に、事後の評価は重要であり、過去5年間でも総事業費やその一部を構成する工事費が予算を超過するケースが多くみられたが、このような場合にコスト増大の原因を十分に把握することで、今後の事業では予算を超過することがないようにしていく必要がある。

さらに、効果測定も範囲を広げて行うことで、効果が低い結果となった事業の情報を蓄積し、今後の事業採択の判断に役立てることができるものと思われる。

近年、効果の測定におけるデータ取得に関しては、情報通信技術の進歩で多量のデータの生成や収集が可能になってきた。「自治体通信 ONLINE」によれば、例えば、川崎市ではナビタイムジャパンと協力し、ナビタイムの交通ビッグデータを活用して交通安全対策や渋滞対策等に関する取組を行っており、新潟県ではNTT ドコモの運用データやスマートフォンユーザーを対象としたアンケート調査を活用して県内交流人口の動向調査を行っている。今後は、このようなビッグデータを活用することで、より効率的に、そしてより精緻に効果測定を行うことが可能となるものと期待される。

【意見】 公共事業評価制度の更なる活用

京都市の現在の財政状態を鑑みて、評価の対象とする総事業費の基準の引き下げや、途中で増額した結果に総事業費が基準額を超えた事業も含めるなど、市独自の基準を設けることにより公共事業評価の対象範囲を拡大し、そこから得られた情報を今後の事業の実施に役立てられたい。

【意見】 公共事業評価における各種ＩＣＴデータの活用

道路事業の評価にあたり、交通ビッグデータや携帯電話の運用データなどを用いた手法を取り入れ、より効率的で精緻な効果測定を行うことを検討されたい。

5. 道路・橋りょうの維持管理について

5.1 「京都市公共施設マネジメント基本計画」（公共施設等総合管理計画）

市では、平成 27(2015)年 3 月に「京都市公共施設マネジメント基本計画」を策定し、本計画に基づく取組を推進することで、安心・安全で上質な価値の高い施設の構築と公共施設に係るコスト及び保有量の最適化を図ることとしている。

道路施設に関しては、「舗装長寿命化修繕計画」、「京都市橋りょう長寿命化修繕計画」、「トンネル長寿命化修繕計画」、「道路のり面維持保全計画」、「道路付属施設長寿命化修繕計画」の各計画が個別施設計画として定められている。

ヒアリング等により、道路・橋りょうの維持管理の状況を確認したところ、概ね適切に実施されているものと判断できた。設備の老朽化等に伴い、今後ますますインフラの維持管理が重要となってくるものと予想されるが、このように計画的に進める姿勢は評価されよう。

6. その他

6.1 道路占用・占拠物件について

道路区域内にある不法占用物件については、各土木事務所が所有者や管理責任者に対して自主的に撤去するよう指導している。それでも相手方が指導に応じず、通行に危険が生じるおそれがある場合には、土木事務所と道路河川管理課が連携して、道路法に基づく監督処分や行政代執行などの法的な措置を視野に入れた、より厳しい指導を行っている。

令和元年度から令和 3 年度における道路不法占用の内容と件数は以下のとおりとなっている。

道路不法占用の内容及び件数（令和元年度～令和３年度）

（単位：件）

	上空看板	日よけ	置き看板	商品突出	その他 不法占有	樹木	計
元年	5,555	6,301	2,183	789	193	14	15,035
２年	4,757	6,168	2,144	781	208	11	14,069
３年	3,182	5,785	1,979	740	183	21	11,890

※各年度７月末時点（「その他不法占有」及び「樹木」の件数は６月末時点）の不法占有件数

※件数には、新規不法占有による増加、是正完了による減少を含む。

なお、建設局へ質問したところ、上記の道路不法占有物件に対しては占有許可の対象外であることから、占有料を徴収していないとのことであった。

【意見】道路不法占有への対応強化

道路不法占有物件については、負担の公平性の観点から厳しく対応し是正されたい。

また、道路の安全性を確保することは道路管理者として当然のことであり、悪質かつ危険な物件については法的措置を視野に入れて毅然とした態度で臨むことが求められる。

さらに、新規不法占有を増加させない取組として、適切なパトロールを実施するとともに、粘り強い指導が望まれる。

第４ 河川

京都市では、市民の安心・安全の根幹となる治水を前提として、歴史や環境にも配慮した京都らしい川づくり、水辺づくりを進めている。

本章では、これらの施策が計画に則り効果的に行われているかを検証する。

1. 河川の概要

1.1 京都市内の河川

市内には、「河川法」に基づく一級河川（都市基盤河川）58 河川、二級河川（準用河川）31 河川、「京都市水路等管理条例」に基づく普通河川 291 河川の合計 380 河川があり、都市基盤河川のうち 18 河川と準用河川及び普通河川の合計 340 河川を市が管理している。管理費用は、都市基盤河川は国・府・市が各 3 分の 1 を負担し、準用河川と普通河川は市が全額を負担する。

2. 河川の改修及び維持補修

2.1 都市基盤河川に関する河川整備課の業務

河川整備課が改修工事を行う河川は、18 河川である。国・府・市で各 3 分の 1 を負担する費用については、指定区間の割り当てに応じて工事を行う旨の回答を得た。西羽束師川支川、善峰川、有栖川、新川、西野山川、七瀬川、東高瀬川、安祥寺川の 8 河川が整備中であり、提出資料により個々の 3 年間の支出を確認した。

2.2 準用河川及び普通河川に関する土木事務所の業務

土木事務所は、準用河川及び普通河川の維持管理を担い、定期的なパトロール、改修工事、浚渫・除草を行う。また、「普通河川整備プログラム」に基づき、河川の拡幅や護岸のかさ上げ等を実施するなど、浸水対策を進めている。そこで、以下に掲げる河川にかかる実施状況を確認し、「2.2.1 荒木川（西京土木事務所）と鳴谷川（西京土木事務所）」のとおり意見を付している。

- ・竹田川（東部土木事務所）
- ・奥殿川（西部土木事務所）
- ・泉川（左京土木事務所）、西ノ川（西部土木事務所）、千代原川（西京土木事務所）
- ・宇多川支川（北部土木事務所）
- ・荒木川（西京土木事務所）、鳴谷川（西京土木事務所）
- ・谷田川（西京土木事務所）

2.2.1 荒木川（西京土木事務所）と鳴谷川（西京土木事務所）

両河川は天井川であり、河床に遮水シートが貼られている。特に、延長 1.03 km の荒木川は、物集女街道と交差しており、被災時のリスクが非常に高い特殊箇所とされている。「普通河川整備プログラム」にある落差工への対策として護岸のかさ上げは完了しているが、平成 30(2018)年 6 月更新の河川カルテによると、遮水シートの剥離が見られた。

一般的な土木用の遮水シートの耐用年数は、メーカー資料によると約 10 年とされる。剥離の見られる遮水シートについては、工事資料が保存年限を経過して施工時の資料が残っておらず、シート材の詳細は不明であるが、耐用年数は一般的な遮水シートと同様と考えられ、設置後 10 年程度経過していることから、交換が必要な状態であると考えられる。

また、延長 1.64 km の鳴谷川の上流は倒木が多く、点検困難となっており、措置段階とされている。維持補修工事及び緊急工事が実施されたが、ヒアリングによると竹林の撤去工事であり、措置への対応はされておらず、河川カルテの更新もされていない。

【意見】天井川における遮水シートの維持補修

市内には住宅地を流れる天井川があり、河川カルテで遮水シートの剥離が確認されている。剥離は河床へ水を浸透させる恐れがあるため、天井川については、重点点検区間として1年に1回の頻度で点検をしている。今後も引き続き、決められた頻度での点検と、計画的な遮水シートの交換を実施していただきたい。

【意見】河川上流域の倒木除去

鳴谷川は、河川カルテにおいて、上流に倒木が多く点検困難とされている。ゲリラ豪雨や台風の大雨などにより河川の水位が急上昇し、倒木が流される恐れがあるため、同様の河川においては、今後も引き続き、平常時に上流域の倒木除去に努められたい。

3. 土木事務所の緊急時の体制

土木事務所は、緊急時には災害の程度に応じて、速やかに人員が配置され、警戒が解除されるまで、継続して現場対応に当たることとなっている。

倒木や陥没などの被害状況を把握するための、ドローンは山間部にある2箇所の土木事務所に設置されており、ドローン操作の研修が実施されている。

【意見】緊急時の体制における新技術の導入

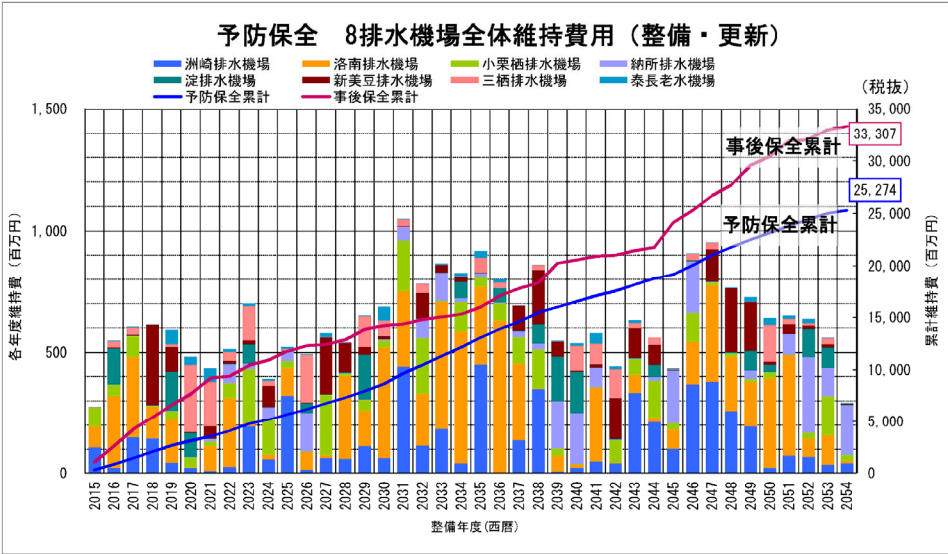
緊急時の迅速な被害状況の把握のため、ドローンを職員の研修を実施のうえ、現場で積極的に活用していただくなど、新技術の導入に積極的に取り組まれたい。

4. 排水機場の維持管理と耐震改修

4.1 「排水機場長寿命化修繕計画」の進捗状況

「排水機場長寿命化修繕計画」は、整備・更新費用の平準化を図るもので、主要8箇所の排水機場において40年間で事後保全では333億700万円かかるものが予防保全では252億7,400万円と約80億円（年間約2億円）、割合にして約24%の削減が見込まれている。

維持修繕計画 各年度の機場別の整備・更新費用（予防保全）



（京都市建設局「排水機場長寿命化修繕計画」平成 27 年 4 月）

排水機場別の維持補修工事費

（単位：円）

区分	機場名	平成30年度	令和元年度	令和2年度	割合
桂川周辺	主要 淀	21,029,328	103,369,440	78,692,900	12.9%
	北城堀				0.0%
	主要 納所				0.0%
	府所有 西羽束師	61,996,320	91,050,000	302,200,000	28.8%
	主要 洲崎	70,200,000	21,560,000	20,401,700	7.1%
	府所有 新川	10,507,320	8,306,100	66,653,400	5.4%
	千代原				0.0%
宇治川周辺	主要 新美豆	163,026,000	21,882,300	28,598,900	13.5%
	主要 洛南	197,179,920	47,709,200	70,006,500	19.9%
	主要 三栖		22,990,000	21,945,000	2.8%
	主要 泰長老	3,339,360	15,950,000	4,818,000	1.5%
	丹後				0.0%
	主要 小栗栖	4,285,440	13,792,900	43,431,300	3.9%
その他	久方			19,041,000	1.2%
	牛ヶ瀬		13,038,300		0.8%
	竹田西浦	13,759,200			0.9%
	里ノ内			18,762,700	1.2%
年度別合計		545,322,888	359,648,240	674,551,400	100.0%

（京都市建設局提出資料をもとに作成）

予防保全の維持費用は年間約 6 億円であり、排水機場別の 3 年間の維持補修工事は、元帳データより上表のとおりで、計画どおり推移していた。

排水機場の塗装については、腐食などの劣化を防止するための塗装のタッチアップをこまめにする必要があり、誰がどのように把握してどのようなサイクルで補修されているか

確認したところ、「塗装の不具合については、職員による点検のほか、保守管理及び監視業務委託において排水機場の施設及び設備について毎月4回以上の点検整備時に塗装が必要な箇所を把握した場合は、受託者から京都市に日常点検表により報告される。これらの点検により、塗装が必要な箇所を把握した場合は、工事や業務委託により随時補修塗装を実施し、または経過観察を行っている。」旨の回答を得た。

また、過去の整備・修理情報一覧において、各排水機場でどのような工事をいつどの請負業者がいくらかで実施したか、適正に管理されているのを確認できた。

【意見】排水機場の塗装剥がれへの早期対応

排水機場の手すりや壁面等、屋外における腐食による劣化を防ぐための塗装のタッチアップは、現場を確認した限りでは十分であるとは言い難い。設備機器や機能確保に必要な箇所については、適宜、塗装・給脂を実施しているが、手すりについては機械設備の定期点検時に劣化しやすい部分に注意して経過観察を行い、他の発錆箇所とまとめて措置をしている。

錆びた手すりが崩れる事故が他都市で発生していることから、安全性の向上を図っていただきたい。

4.2 排水機場の耐震改修

主要排水機場について、耐震診断を実施しているか、また、診断の結果、補強工事が必要であった場合に工事が完了しているかを確認した。

市所有の排水機場は耐震補強工事が必要であるものは完了しており、府所有の2つの排水機場の耐震性能照査業務委託（令和元(2019)年11月1日40,379,000円及び令和2(2020)年4月1日6,724,100円）の資料の提示を依頼し、耐震結果報告書（概要版）の補強計画（概算工事費・工程表）を確認した。特に西羽束師排水機場は、多額の負担が見込まれる。今後は、所有者の府と協議を重ねて具体的な対策が検討される。

【意見】耐震補強工事が必要な排水機場に対する費用負担

府所有の2つの排水機場は、いずれも耐震補強工事が必要であるが工期は未定とされ、今後の検討課題である。多額の工事費が予想されることから、これらの排水機場の適正な規模の検証と、府と市の適正な費用負担も含め、十分に協議していただきたい。

4.3 排水機場の管理体制

各排水機場には平常時は月4回以上、目視等による点検整備を実施し、出水期である5月から10月の期間は月2回以上、その他の期間は月1回以上試運転を実施している。河

川や排水機場に設置した水位計に連動して、排水機場集中監視システムが発する水位監視水位である準備段階で保守管理委託業者の巡回員が待機、さらに水位が上がる緊急時には排水機場に巡回員を配置して、京都市職員が委託業者と連絡を密にして対応している。過去3年間の稼働状況については、運転日報の提示から試運転を除いて延べ216日稼働していることが確認できた。

4.4 排水機場の動力費

排水機場のポンプ稼働には大きな動力が必要であることから、動力源について実地監査した小栗栖排水機場では、主要な2つのポンプの動力は電気とディーゼルを用いており、後者の方が安価ではあるが、近隣への騒音の配慮から、夜間は静かな前者を優先するとの回答を得た。

元帳データから導かれた動力費は下表のとおりで、洛南排水機場のみ入札により負担軽減を図っていたが、令和3(2021)年度からは対象とする排水機場を拡大し、同様に入札により動力費の軽減に取り組んでいるとの回答を得た。なお、排水機場は、非常時に稼働するものであるから、稼働日数に応じて動力費は大きく変動する。

排水機場の動力費

(単位：円)

内容	平成30年度	令和元年度	令和2年度
電気料金	33,467,160	28,140,611	26,739,145
電気料金(洛南排水機場)	4,632,176	14,088,605	4,608,431
A重油の購入	1,932,757	490,028	2,332,552
潤滑油の購入	1,807,920	2,178,880	1,186,790
合計	41,840,013	44,898,124	34,866,918

(京都市建設局提出資料をもとに作成)

【意見】排水機場の動力費の更なる軽減策の検討

排水機場のポンプ稼働には大きな動力が必要であることから、電気料金について入札により負担軽減を図っているが、SDGsの観点からエネルギーについて太陽光をはじめとした再生可能エネルギーを採用するなどの取組を進めていただきたい。

4.5 従事者の安全性の確保

・ゴミ問題

排水機場では、河川の増水時に上流から流れてくる流木などの他、不法に廃棄したと思われる自転車や冷蔵庫などの大きなゴミも流れ込む。これらは除塵機では取り除くことができず、人力により撤去するという危険が伴う。排水機場への河川ゴミの流入は運営・稼働に大きな負担となっており、市民や事業者への意識向上策として、京都市HPの「排水機場の管理」ウェブサイトには注意喚起の情報を掲載している。他にも、排水機場の視察要望の際に、

施設の紹介とともに河川ゴミの影響について啓発を行い、地元小学校の社会見学用に河川ゴミの啓発資料を作成しているが、効果が出ているとは言い難い。

【意見】 河川における不法投棄への対策の強化

家電などの粗大ごみを廃棄することは、不法投棄（個人の不法投棄は、5年以下の懲役もしくは1,000万円以下の罰金、またはその両方の刑に処する「廃棄物処理法第25条第1項第14号」）に当たることの啓発や、巡視、注意看板の設置などの対策をより広い範囲で取り組んでいただきたい。

4.6 小栗栖排水機場の現状

小栗栖排水機場は、畑川と山科川の合流地点にある設備である。平成25(2013)年9月の台風18号で、小栗栖排水機場周辺は人的ミスにより浸水被害が発生した。

実地監査にて「小栗栖排水機場周辺における浸水被害検証」後の現状を確認した。大雨時に、強制排水する仕組みや、除塵機のベルトコンベアにたまるゴミやオーバーホール中の設備、老朽化した建屋内部を視察した。

令和2(2020)年度の設備投資計画にある維持補修工事のうち、建屋窓枠整備（決算25,726,800円）の完了、続く天井クレーン整備（予算7,600万円）と出水槽のフラップ弁設備（予算545万円）について各々令和3(2021)年度完了を確認した。

操作室では、排水機場集中監視システムにより、水位計と連動した警戒レベルや他の排水機場の状態を把握することができること、様々なデータが蓄積されていること、補修のための図面やマニュアルが保管されていることを確認した。

4.7 既存施設の有効性

ポンプは故障を想定し、全ての排水機場で複数台設置されている。ポンプによる強制排水方式のポンプ容量が適正であるかについて、質問したところ、能力の検証は実施していないが、毎月の点検時に電流値等を計測することで異常の有無や能力が低下していないか等を日常的に確認し、さらに、主ポンプの分解整備または更新時に排水能力が適正かを確認しているとのことであった。

また、集中管理システムの導入に伴い、各種データの蓄積はあるものの、膨大なデータの分析機能は持っていないとの回答を得た。ゲリラ豪雨のような一時的な降雨に対して排水機場が役割を果たすためのポンプ容量が適正であるか、過大ではないかの検討や、長期的な自然環境の変化に伴い、ポンプの新設や増設または廃止の可能性についても検討できるようにしておきたい。

5. 効果の検証・見直しについて

5.1 「普通河川整備プログラム」の進捗状況

本プログラムの対象8河川のうち、5河川については対策が完了し、竹田川と奥殿川の改修工事、西ノ川の治水対策が継続中であるが、事業は概ね計画どおりに進められている。

5.2 「京都市河川維持保全実施計画」の進捗状況

第1期の点検及び維持管理対策は、令和元(2019)年度、令和2(2020)年度、令和3(2021)年度とされており、事業は概ね計画どおりに進められている。概算事業費は、点検費用を含めて約3億8千万円であり、第2期以降の実施計画は、5年ごとに策定される。

「京都市河川維持保全実施計画」の進捗

	計画区間数		実施区間数	
	着手	完了	着手	完了予定
令和元年度	7区間	38区間	7区間	38区間
令和2年度	20区間		24区間	
令和3年度※	21区間		17区間	
計	48区間		48区間	

※令和3年度の実施区間数は予定。(京都市建設局提出資料をもとに作成)

5.3 河川カルテの整備状況

河川カルテは、河川ごとに点検等の結果や、それらを分析・評価した内容等を記録したものである。(評価区分は、異常なし・要監視段階・予防保全段階・措置段階・緊急措置段階の5区分で、市が管理する322河川のうち、現在6割程度の河川カルテが作成されている。)

ただし、点検結果やコメント欄に記載された問題点についてどのように対応したかは記載されておらず、情報のデータベース化による活用には至っていない。

また、河川カルテは5年ごとに更新すべきとされているが、現場の人手不足により一部対応できていないものもある。

5.3.1 西羽東師川支川(伏見土木事務所)

「京都市河川維持保全実施計画」の進捗の確認にあたり、河川カルテ(更新日平成29(2017)年7月25日)のうち、主な57件の提示を求めたところ、西羽東師川支川は、「農業用水路(0.00~0.60km付近)の区間は水深が深く、点検が困難なため洛西土地改良区に水位を下げてもらう必要がある」とされていたため質問したところ、「平成28年6月22日の現地踏査時に、農地エリアの用水路は田植えの時期で水深が0.6から0.8mと深く、点検が困難な状態であったため、平成28(2016)年12月19日の点検時には、洛西土地改良区に申請して一時的に西羽東師川本川からの水の引き入れを停止して水位が下がっていることを確認のうえ点検を行った」との回答を得た。西羽東師川支川は、本川との水位

の調整が必要な河川であり、今後も農地の宅地化による保水力の低下といった環境の変化への対応が求められる。

5.3.2 日野川（伏見土木事務所）

「5.3.1」と同じく、河川カルテを確認したところ、日野川の河床の洗堀によって基礎工の露出や根浮の状態が悪化していると記載されているが、実際には対応済であるとの回答を得た。これも河川カルテの更新はされていなかった。

【意見】 実効性のある河川カルテの情報のデータベース化

点検に基づく河川カルテの作成及び情報のデータベース化（損傷の種類、想定工法、工事予定）が進められているが、カルテ情報の全てではないため、情報の一元化に向けた整理を進めていただきたい。

5.4 河川に関する事業効果の検証業務について

西羽束師川支川・白川に関する事業効果検証業務委託（負担行為平成 30 年 5 月 17 日 10,692,000 円）について、業務概要書の内容を確認した。

西羽束師川支川について、氾濫シミュレーションでは「整備区間が下流約 450m のみであり、事業着手時と現況では浸水範囲に大きな違いは無いため、被害額もほぼ同じような値となっている。」とされているが、下表の算定結果より、事業の効果は検証されている。

白川については、「着手時に比べ現況の方が浸水範囲が狭くなっているため、被害額も現況の方が小さい値となっている。」とされ、事業の効果も検証されている。

【費用対便益等の算定結果】

対象河川	計画規模	事業全体の投資効果率				残事業の投資効果率			
		総便益 B 現在価値 (百万円)	総費用 C 現在価値 (百万円)	費用対便益比 B/C	純現在価値 B-C	総便益 B 現在価値 (百万円)	総費用 C 現在価値 (百万円)	費用対便益比 B/C	純現在価値 B-C
白川	1/50	703,412	24,078	29.21	679,334	23,775	2,745	8.66	21,030
西羽束師川支川	1/10	193,172	23,018	8.39	170,154	72,003	3,764	19.13	68,239

（「事業効果検証業務委託（西羽束師川支川他）業務概要書」）

費用対便益は、総便益（氾濫シミュレーション結果より得られた浸水想定区域内に分布する資産額、つまり被害額）と総費用（事業着手時点から整備完了までの工事費、用地費等の総建設費と評価対象期間内の維持管理費）から算定され、費用対便益比 1 以上で事業の投資効果があると判断される。

5.5 普通河川等点検調査業務について

普通河川等点検調査（その3）（平成31年4月1日17,094,240円）、同（その4）（令和元年6月12日3,092,000円）、同（その4）（令和2年4月1日9,147,700円）、同（その5）（令和2年6月2日13,404,600円）について、内容を確認した。

普通河川等点検調査業務は、平成28(2016)年度（その1）及び（その2）から実施しており、（その3）業務で99河川、（その4）業務で46河川、（その5）業務で76河川、令和2年度に322全河川の点検が完了し、点検結果は、照査中とのことである。

（その1）及び（その2）の点検結果を踏まえて令和元年度に「京都市河川維持保全実施計画（第1期）」を作成して令和元(2019)年度から令和3(2021)年度に修繕等の対策を実施し、（その3）以降の点検結果を踏まえた「京都市河川維持保全実施計画（第2期）」は現在検討中である。

【意見】環境変化に対応した治水安全度の深堀

「普通河川整備プログラム」では、概ね10年に1度の大雨にも耐えうる治水安全度を目安に河川改良を行い、流下能力の確保を目指している。今後も引き続き、市民の安全確保のため、周囲の環境の変化が著しい流域での対策など、きめ細やかに対応できるよう、より高い安全性を目指していただきたい。

5.6 「排水機場長寿命化修繕計画」の見直しについて

「排水機場長寿命化修繕計画」の6年目である令和2(2020)年度に計画の見直しを行わず、今後5年間は、現行計画で進捗管理をしていくと判断されていることから、計画の見直しが不要とされているため、具体的にどのような検討をされたのか質問したところ、「健全度の再評価・優先度再判定を行い、優先度②や優先度③に分類された整備・更新優先度の高い機器（合計285）のうち、5年間で予定していた機器や点検で異常が見つかった機器を整備・更新するなど、概ね計画の目的を達成していることから、当面の間（令和6(2024)年度まで）は、現行計画で進捗管理をしていく」との回答を得た。

【意見】将来を見据えた「排水機場長寿命化修繕計画」の見直し

「排水機場長寿命化修繕計画」の5年ごとの見直しについて、過去の実績が計画どおりに進んだから不要であるという理由ではなく、将来、予防保全の整備部品が引き続き調達可能なものであるか、よりよい機器に置き換える方が効率的ではないか、長期的にみた設備更新の有無など、次回の見直しでは多面的な検証をしていただきたい。

6. 排水機場の委託について

6.1 排水機場の維持管理

排水機場は、増水時に緊急稼働するものである。水位に応じて外部の委託先が現場の配置につき、備え付けのマニュアルに沿った対応を行うこととなっている。

排水機場の運転日報の提示と施設内部の状況を実地で確認した。排水機場の点検・整備に関し、国土交通省が定める河川ポンプ設備点検・整備標準要領に定める維持管理記録において、排水機場保守管理及び監視業務委託受託者が令和2(2020)年7月に実施した「小栗栖排水機場」の業務報告書を確認した。なお、特記事項にある建屋窓枠は、令和2(2020)年度に整備されている。

【意見】 緊急時の現場対応力の向上

排水機場の稼働は、外部委託により適正に運用されているが、緊急時に人的ミスなく稼働させる必要があることから、建設局においても担当職員の実地操作研修を行い、緊急時に対応ができる人材を育成されたい。

6.2 主たる工事について再委託されていないことの確認

京都市では、工事請負契約書第6条において、工事の全部又は主たる部分を一括して第三者に再委託することを禁じている。一部の下請契約については、第7条に基づき受注者から下請負人に関する通知を受理し、当該通知をもって下請契約に関する確認を行っている。再委託の禁止条項と下請け契約の通知の受理により、書類上、下請けの管理を行っている。

第8条(下請負人等の選定)において、京都市内に本店を有する中小企業の中から選定するよう努めるとされているが、特段の理由が見当たらない市外の選定も見られたため、その理由について確認したところ、除草工事は同時期に多くの発注が集中し、市内業者が手一杯であったり、業者との価格交渉等がうまくいかなかった等の理由から、市外業者を選定している場合があると想定されたとの回答を得た。

【意見】 下請負人の選定における市内と市外の再委託を定めた第8条の徹底

工事請負契約書第8条(下請負人等の選定)において、市内に本店を有する中小企業の中から選定するよう努めるとされているものの、実際には特殊な技術力を有していないにもかかわらず市外の業者へ再委託されていることから、書面の実効性が乏しい。書面により明確な理由の付記を求めて実効性を高める行動をとっていただきたい。

以上のように、河川については、農業用水が求められていた時代から宅地化が進む住環境の変化に応じて土地の保水力が急激に低下しているため、より踏み込んだ対応が求められている。市は、優先度を明確にして改修工事に着工し、工事は概ね計画どおり進められてお

り、費用も適切に管理されているのを確認できた。維持補修工事についても、概ね適切に進められていた。

排水機場については、集中管理システムの導入により安全性が高められているものの、自然環境の変化に応じて、ポンプの負荷に変動が生じていると考えられることから、負荷率を測定して加減を検討する必要がある。また、緊急時の人的対応について、委託先と協力してあらゆる場面を想定した危機管理体制をとる必要がある。

第5 災害発生時の対応と復旧

災害警報発令時には、各土木事務所等において、24 時間体制で警戒にあたり、道路の通行確保や応急復旧を行っている。また道路斜面の崩壊等が生じた場合には、速やかに災害復旧を行う必要があり、相次ぐ自然災害により大きな被害が生じた平成 30(2018)年度には、440 件もの災害復旧工事を実施し、令和元(2019)年度には全ての復旧が完了した。

本章では、災害発生時の市民の安全確保のための、土木事務所の緊急工事の発注について検証する。

1. 土木事務所の発注する緊急工事

京都市において、緊急工事とは「災害や事故等の発生により必要となった工事もしくは作業で二次的な被害の発生を回避するために行うもの、又は災害等が発生するおそれがある場合においてその被害を回避するために必要となる工事もしくは作業で、迅速な対応を必要とするものをいう」としており、毎年入札により年間契約を締結する「公共土木施設補修等工事及び業務委託（単価契約）」の特記仕様書において業務内容として定められている。

各土木事務所では入札を行い、緊急時に対応する必要があることから地域維持型建設共同企業体（以下「JV」）との単価契約を締結し、緊急工事が必要な際に発注している。

土木事務所に緊急工事の要請（夜間や休日には受付センターでの対応となる）があれば、JV は 24 時間体制で対応することとされている。

京都市の土木事務所ごとに締結されている平成 30 年度から令和 2 年度までの JV との工事請負・委託契約の状況について資料を求め確認した。

2. 入札状況について

単価契約は前年度末に入札が行われており、以下の状況となっている。令和 2 年度の入札結果が 1 者応札及び入札不成立となっている土木事務所については令和元年度、平成 30 年分度も確認を行った。

確認した入札状況（抜粋）

左京土木事務所（令和2年度）

入札参加者名	技術評価点	入札額	評価値	備考
山村土木工業株式会社		29,830,000 円		無効
植田・白山地域維持型建設共同企業体	55.3	29,900,000 円		無効

左京土木事務所（令和元年度）

入札参加者名	技術評価点	入札額	評価値	備考
トリアマ・高嶋組地域維持型建設共同企業体	55.8	30,329,000 円	1.8398×10^{-6}	
植田・白山地域維持型建設共同企業体	57.0	30,550,000 円	1.8658×10^{-6}	落札

左京土木事務所（平成30年度）

入札参加者名	技術評価点	入札額	評価値	備考
植田・白山地域維持型建設共同企業体	55.6	30,930,000 円	1.7976×10^{-6}	落札

「無効」となっているのは、入札額が最低制限価格を下回っていたり、書類の不備、そもそも入札参加資格がないなどの理由によるものであり、入札不成立になった場合には随意契約によって契約している。

3. 緊急工事のフロー

緊急工事の発注については以下のフローで行われている。

災害等が発生 → 土木事務所への通報又は自主発見 → 職員が現地を確認
→ 緊急業者への指示（発注） → 工事着手

以上のように、災害発生時の対応と復旧について確認したところ、JV 自体は緊急時に受注できる事業者を確保するとともに、地域の事業を維持しておく必要があるため設けるものといえる。

担当課にその効果についてのヒアリングをしたところ「緊急工事はすぐに対応してもらわなければならないという特殊性があることから、本契約方式には効果がある。」旨の回答を得ている。

単価については緊急工事と一般の工事とで特に単価を分けているものではなく、一般の工事と同じ基準で単価設定している。緊急工事に際し、緊急業者への指示（発注）に際して、当該単価契約に含まれていない工事内容が生じた場合には、当該部分については別途「土木工事標準積算基準書」により単価設定をしている。

不調に終わったものを除いては入札によって事業者が選定されており、年度によってはJVが変わっているケースもあることから事業者選定にあたっては透明性が確認できる。

単価についても一般の工事と別の評価をしておらず、単価契約以外の内容を含んだ工事を行う際には「土木工事標準積算基準書」によるので、緊急時に発注することを考えれば契約形態として妥当な範囲と思われる。

第6 公園

市民に安らぎを与える公園緑地などの公共空間は、昨今その利用方法について、ニーズが多様化しているところ、資源を活かし新たな価値を見出すべく、効果的な利活用が行われているかを検証する。

1. 京の公園魅力向上指針

建設局では、本指針策定時点では897箇所（平成27年では909箇所）の公園を管理しており、みどり管理事務所によるパトロール等により、不具合等の発見に努め適宜、修繕を進めている。しかし、高度経済成長期に整備された公園の老朽化が進行し、公園施設や樹木の多くが更新時期を迎えている。

そこで、将来のニーズに対応した、より魅力あふれる公園として、市民に安心・安全に利用してもらうため、平成29年8月に策定した「市街地緑化の在り方」を推進するための公園部門の指針として、「京（みやこ）の公園魅力向上指針～公園施設の長寿命化の下に～」を策定した。

なお、本指針は、計画的な修繕等により、公園施設の長寿命化を図ることから、「京都市公共施設マネジメント基本計画」（平成27年3月策定）に基づく、公園施設の個別施設計画に位置付けている。

2. 各種公園個別の検証

建設局が所管する公園のうち、特色ある公園、指定管理者が管理している公園、敷地を賃借している公園について考察する。

2.1 円山公園 【特色ある公園】

2.1.1 円山公園の概要

円山公園は、京都市における最も古い公園で、昭和5（1930）年に風致地区に指定され、昭和6（1931）年には国の名勝に指定されている。さらに昭和42（1967）年には京都市の歴史的風土特別保存地区にも指定されている。

本公園は風致公園に分類され、市には 4 つ存在している風致公園の内の 1 つである。風致公園とは、「主として風致を享受することを目的とする公園で、樹林地、水辺地等の自然的条件に応じ、適切に配置する。」と定義されている。面積は 86,641 m²であり、東山区では最も面積の広い公園である。

2.1.2 再整備計画

開園から 130 年以上が経過し、景観の悪化や施設の老朽化が課題となっていたため、平成 28(2016)年から令和 3(2021)年にかけて再整備を行った。その主な内容は以下となる。

(1) 文化的価値の高い庭園部分を修復①

ひょうたん池北側広場の再整備等

(2) 文化的価値の高い庭園部分を修復②

庭園の水量の回復及び護岸の修復

(3) トイレの建替

(4) 樹木の剪定・伐採

2.1.3 再整備計画の支出及び補助金

当該再整備計画には以下に記す支出を計画している。なお、国指定の名勝であることから、国土交通省及び文部科学省から補助金が交付される予定である。

No	支出額	補助内容	備考
1	290 百万円	国土交通省 140 百万円	補助率 50%
2	210 百万円	文部科学省 100 百万円	補助率 50%
3	50 百万円	補助なし	補助なし
合計	550 百万円	補助総額 240 百万円	実質補助率 43%

2.1.4 名勝であることによる維持・管理への影響

円山公園は文化財保護法第 109 条第 1 項に基づき、国指定の名勝となっており、再整備計画等に補助金が交付される一方、同法第 125 条第 1 項によりその維持・管理に関して文化庁の指示を仰がねばならない場面が多くなっている。文化庁が令和 4(2022)年以降に京都府に移転することが計画されており、同庁との距離感が縮まることが予想されるものの、当該公園の恵まれた自然や歴史的・文化的価値などの強みを活かし「民間にできることは民間に」という精神のもと、京都市が直接管理するのではなく指定管理制度等を用いてより機動的な管理・運営方法を模索されたい。

【意見】 民間の管理・運営方法の導入

円山公園の持つ自然や歴史的・文化的価値などの強みを活かし「民間にできることは民間に」という精神のもと、京都市が直接管理するのではなく指定管理制度等を用いてより機動的な管理・運営方法を模索されたい。

また、近隣に公共交通機関や駐車場・駐輪場が数多く設置されている好環境を利用して、観光客以外の一般市民にもより一層利用してもらうように、ホームページの充実や SNS 等による情報発信を増やすなどの対策を図られたい。

京都市においては令和 3（2021）年に「都市公園等の指定管理者募集等に向けたサウンディング型市場調査の実施について」を公表し、サウンディング型市場調査を実施しているところ、同調査の結果を踏まえ、民間の管理・運営方法を同公園にも導入し、ニーズを分析することでより多くの市民・観光客に愛される施設づくりを検討されたい。

2.2 大宮交通公園 【指定管理者が管理している公園】

2.2.1 大宮交通公園の概要

大宮交通公園は昭和 44(1969)年に都市計画公園（特殊公園）として開園された市内唯一の交通公園である。敷地面積 18,510 m²の敷地には模擬交通施設や遊具、豊臣秀吉が築いた歴史的御土居や緑地等があるのが特徴である。なお、同公園は令和元(2019)年に休園し、令和 3(2021)年よりリニューアルオープンしている。その際に、元公園の敷地の一部に北消防署が移転しており、地域の防災拠点としての機能も有している。

（京都市HP及び大宮交通公園HP）

本公園は交通公園に分類され、京都市に唯一存在している交通公園である。

No	種類	公園名	行政区	面積（m ² ）	設置年
1	交通	大宮交通公園	北	18,510	昭和 44(1969)年

交通公園とは、「主として児童の健全な遊戯の用に供し、あわせて児童に交通知識及び交通道徳を体得させることを目的として設置するもの」と定義されている。

2.2.2 管理・運営体制

令和 3(2021)年 4 月からの Park-PFI 事業※を活用したリニューアルオープン以降は、大和リース株式会社が指定管理者として管理・運営を行っている。

※公募設置管理制度（Park-PFI）事業

平成 29(2017)年の都市公園法改正により新たに設けられた、以下 2 点を一体的に行う者を公募により選定する「公募設置管理制度」のことをいう。

- (1) 飲食店・売店等の公園利用者の利便の向上に資する「公募対象公園施設」の設置

- (2) 当該施設から生ずる収益を活用してその周辺の園路、広場等の一般の公園利用者が利用できる「特定公園施設」の整備・改修等

(平成 29 年 8 月 10 日付「都市公園の質の向上に向けた Park-PFI 活用ガイドライン」

(国土交通省 都市局公園緑地・景観課) (以下「国交省ガイドライン」)

2.2.3 同公園の公募設置管理制度 (Park-PFI) 事業の公募・決定の流れ

本事業は、園内施設の老朽化や、公園の一部に北消防署が移転することを契機に、Park-PFI による「防災機能強化と自転車の安全教育」を中心とした交通学習施設の再整備を目的として平成 30(2018 年)12 月に京都市が整備事業者と指定管理者を公募した。

公募に応募したのは大和リース株式会社 1 社のみであった。大和リース株式会社は遊びながら学べる、交通を軸とした「トラフィック・プレイモール・キョウト」をコンセプトとした提案を行い、平成 31(2019 年)4 月に事業者を選定された。

P-PFI にて大和リース株式会社を指定することとなった経緯・スケジュールは以下のとおりとなる。以下の表に記載のとおり、約 20 年間と長期間に渡る事業である。

公募設置等指針の配布	平成 30(2018)年 12 月
公募設置等計画の受付	平成 31(2019)年 1 月～2 月
公募設置等計画の評価	平成 31(2019)年 2 月下旬
設置等予定者の決定	平成 31(2019)年 4 月上旬
公募設置等計画の認定	令和 2(2020)年 1 月上旬
協定の締結	令和 2(2020)年 4 月上旬
認定計画提出者による工事	令和 2(2020)年 6 月 ～令和 3(2021)年 3 月
再開園 (リニューアルオープン)	令和 3(2021)年 4 月
P-PFI 事業の終了	令和 22(2040)年 10 月

2.2.4 公募設置管理制度 (Park-PFI) 事業に関する京都市の収支

P-PFI 事業に関する収支は以下のとおりとなっている。

収入

土地使用料 (公募対象公園施設等 使用料)	609,840 円/年
-----------------------	-------------

支出

大宮交通公園事業の負担金 ※特定公園施設整備費用のうち、京都市負担分	238,000,000 円 (消費税等含む)
指定管理料 (令和 3 年度～令和 22 年度)	※17,300,000 円 (消費税等除く) /年
自転車安全教育に係る委託料 (サイクルセンター運営業務)	14,160,000 円 (消費税等含む) /年

※最終年度である令和 22 年度は 10 月 31 日までであるため、金額が 10,090,000 円/年

2.2.5 P-PFI 事業の事後検証

京都市では大規模公園においてはその運営にあたり「指定管理者制度」を利用している場合が多い。

指定管理者制度と P-PFI の特徴等は以下に記すとおりであり、参加企業の採算性確保のためにも 20 年近くと長期間になる点が P-PFI 事業の大きな特徴である。

制度名	根拠法	事業期間の目安	特徴
指定管理者制度	地方自治法 第 244 条の 2	3 ～ 5 年程度	①民間事業者等の人的資源やノウハウを活用した 施設の管理運営の効率化（サービスの向上、コストの縮減）が主な目的 ②一般的には施設整備を伴わず、都市公園全体の運営維持管理を実施。
P-PFI	都市公園法 第 5 条の 2 ～ 5 条の 9	20 年以内	①飲食店、売店等の公募対象公園施設の設置又は管理と、その周辺の園路、広場等の特定公園施設の整備、改修等を一体的に行う者を、公募により選定する制度

（国土交通省ガイドライン）

P-PFI のメリットは一般的に以下のように考えられる。

ア 公園利用者のメリット

飲食店、売店などの施設が充実することで利用者へのサービスが向上する。また、老朽化し質が低下した施設の更新が期待できることで、公園の利便性、快適性、安全性が高まる。

イ 公園管理者のメリット

民間資金を活用することで、公園整備、管理運営にかかる財政負担が軽減される。また、民間の創意工夫も取り入れた整備、管理、運営により、公園のサービスレベルの向上を図り、活性化が図られる。

その他、公園運営事業者に事業機会を創出し、地域の賑わいに貢献するなどが考えられる。

現時点で、京都市における P-PFI 事業は、同公園 1 件のみであり、令和 3 年度に開始したため効果の検証はこの先になる。従前の「指定管理者制度」と「P-PFI 制度」の比較・検証を進めていき、必要に応じて従来の指定管理者制度から P-PFI への切り替えを随時進めることもあり得る。

2 つの制度のメリット・デメリットを判定するためにも、P-PFI の希少な事例である同公園の事業状況、課題、市民の声等を注視されたい。

【意見】 P-PFI 事業の事後検証

大規模公園の管理運営における「指定管理者制度」と「P-PFI 制度」の比較・検証を進め効果の測定をすることで、市民のニーズに合った、より良い管理運営施策を進めることができる。

今後、2つの制度のメリット・デメリットを判定するためにも、P-PFI の希少な事例である大宮交通公園の事業状況、課題、市民の声等を注視されたい。

【意見】 P-PFI 事業の魅力向上

P-PFI 事業は令和 2 (2020) 年～令和 22 (2040) 年頃までの 20 年間で終了予定であり、20 年経過後に現事業者が継続して事業を行うのか、新たな業者による事業が開始するのかは不透明だが、少なくとも民間事業者にとって魅力的な事業でなければ、次の事業者の募集を含め事業遂行が困難となる可能性がある。

そのためにも、P-PFI 事業の魅力の向上と丁寧な情報発信により、多くの市民の利用を促進し、本事業が民間事業者にもメリットがあることを証明することが不可欠である。

2.3 梅小路公園 【指定管理者が管理している公園】

2.3.1 概要

京都駅の西側の広大な土地にある公園であり、京都水族館、京都鉄道博物館を包含する京都有数の大規模公園である。園内には朱雀の庭、緑の館、いのちの森、すぎくゆめ広場、チンチン電車、芝生広場の施設があり、指定管理者である公益財団法人京都市都市緑化協会（以下、緑化協会）が管理運営を行っている。

住所	京都市下京区観喜寺町他
面積	137,129 m ²



朱雀の庭

緊急事態宣言の影響もあってか、利用者はいなかった。（令和 3 年 9 月 7 日 15 時撮影）



いのちの森

田んぼがあり 10 坪ほどの土地に稲が植えられており、実ってきている。（同日撮影）



チンチン電車
乗り場の様子

平日であるため運休しており駅に入れないようにロープが張られている。(同日撮影)



市電ひろば

撮影日が緊急事態宣言期間中であったため、ショップは開いていなかった。(同日撮影)

2.3.2 収支状況

2.3.2.1 収入

直近3年度における梅小路公園施設内における使用料収入は次のとおりである。

使用料収入一覧

(単位：円)

施設名	平成30年度	令和元年度	令和2年度
京都水族館	19,204,380	20,146,599	20,484,672
京都鉄道博物館	29,245,392	30,707,662	32,243,045
ビバスクエア京都（スケートリンク・スターボックス）	—	5,100,000	10,200,000
梅小路パークカフェ	5,500,740	6,176,940	5,358,513
市電カフェ及び市電ショップ	3,930,990	4,190,954	2,480,066
チンチン電車（乗車料）	2,393,850	3,924,040	2,461,880
京野菜レストラン梅小路公園	10,500,000	10,500,000	10,500,000
合計	70,775,352	80,746,195	83,728,176

京都市建設局提供資料より作成

梅小路公園の収支状況としては、毎年大幅なマイナスとなっており、使用料収入では、管理委託費にすら遠く及ばない状況となっている。

また、チンチン電車の運賃収入は多い年で約400万円であり、こちらも後述する管理委託費よりもはるかに少ない金額となっている。

2.3.2.2 支出

直近3年間における梅小路公園に関する支出は次のとおりである。

梅小路公園支出一覧

(単位：円)

	平成30年度		令和元年度		令和2年度	
	全体	うち緑化協会	全体	うち緑化協会	全体	うち緑化協会
管理委託費	140,000,000	140,000,000	142,350,000	142,350,000	143,000,000	143,000,000
地代	26,371,700		27,644,300		27,744,000	
緑の館レストラン水道光熱費	3,105,273	3,105,273	3,259,632	3,259,632	2,613,246	2,613,246
消耗品費	232,740		165,000		99,000	
公園再整備工事関連費	205,518,673		104,658,480		19,999,100	
チンチン電車交換・補修	28,803,940		1,096,956		0	
修繕費	3,276,742	2,704,342	201,480		1,292,225	
業務委託費	793,152		1,026,120		907,720	
チンチン電車運行委託費	6,785,240	6,785,240	8,767,218	8,767,218	8,811,418	8,811,418
賑わい施設事業関連費	957,075		0		0	
補償費	1,781,770		738,070	738,070	1,679,180	1,679,180
その他	25,920		0		0	
合計	417,652,225	152,594,855	289,907,256	155,114,920	206,145,889	156,103,844

京都市建設局提供資料より作成

※緑の館レストラン水道光熱費については、緑の館全体の料金を緑化協会が供給者に支払う覚書を取り交わしているため、緑化協会がメーター等によりレストラン管理者の使用量を確認し、使用料に応じた金額を京都市が緑化協会に支払い、京都市はレストラン管理者から同額を受け取っており、実質的には京都市は水道光熱費の負担をしていない。

※平成30年度の補償費は、大型バス駐車場の閉鎖に伴う補償金であり、令和元年度及び令和2年度の補償費は、新型コロナウイルス感染症対策に伴う施設閉鎖に対する補償金である。

直近3年間においては公園の再整備事業があった影響もあり、毎年2億円を超える支出が行われている。うち緑化協会には毎年約1億5千万円が支払われており、その大半が管理委託費である。緑化協会に対する委託費には公園の維持管理の委託のほか、チンチン電車の維持管理の委託もある。

また、公園敷地の借地料として、約2,700万円が敷地所有者であるJR西日本に対して支払われており、その借地料のうち約1,800万円が梅小路社宅跡地西側5,650㎡に対するものである。当該敷地には現在すぎくゆめ広場とチンチン電車の車庫及び軌道が存している。令和2年度においてチンチン電車に対しては、委託費(約900万円)が支払われており、前述した(2.3.2.1)チンチン電車の乗車料収入約250万円を差し引いても650万円の赤字となる。平成30年度のように大幅な修繕が発生する年度はその費用も増大する現状がある。

チンチン電車の運行距離は極めて短く、移動手段ではなくアトラクションとして利用されており、赤字を継続してまで、現状のまま維持する理由は乏しいと思われる。明治・大正・昭和の時代に市内を走り続けた日本初の市電が体感できる魅力が活かせるよう、例えば隣接する施設との共同企画等、運営方法の見直しによる収支改善を検討されたい。

2.3.3 指定管理者制度

2.3.3.1 緑化協会との連絡体制

委託管理先である緑化協会との「京都市梅小路公園の管理に関する協定書」において、事業報告書の提出に加えて、緊急時の報告、モニタリング調査を義務付けており、さらに行った業務に対する月次報告を課している。

モニタリング調査として、利用者満足度調査を定期的に行い、その結果を京都市に報告している。しかし、満足度調査だけでは有効なモニタリング調査としては不足しており、報告書を見る限りでは、モニタリングの結果を受けての協議は十分にされているとは言い難い。また、下表の委託料の推移からもわかるように、委託料は増え続けており、結果として経費の削減につながることはなされていないと見受けられる。

指定管理者制度導入の大きなメリットとして、経費の削減及び利用者の利便性の向上が挙げられるが、現状では十分な効果が得られていないと見受けられるため、これらの効果が得られるための目標値を設定し、目標達成に向けての協議・指導を指定管理者に行うことが望まれる。

梅小路公園管理委託料の推移

(単位：円)

平成23年度	94,800,000
平成24年度	94,800,000
平成25年度	94,800,000
平成26年度	97,508,572
合 計 ※	381,908,572
平成27年度	140,000,000
平成28年度	140,000,000
平成29年度	140,000,000
平成30年度	140,000,000
合 計	560,000,000
平成31・令和元年度	142,350,000
令和2年度	143,000,000
令和3年度	143,000,000
令和4年度	143,000,000
合 計	571,350,000

(4年ごとの契約のため合計欄が設けられている)

建設局提供資料により作成

2.3.3.2 指定管理業務に係る収支

委託管理先である緑化協会の梅小路公園に関する収支は次のとおりである。

業務に係る収入及び支出		(単位：円)		
		平成30年度	令和元年度	令和2年度
収入	委託料	140,000,000	142,350,000	143,000,000
	朱雀の庭・いのちの森利用料	5,025,200	3,102,400	2,082,600
	緑の館貸室料	5,816,000	7,160,280	2,262,190
	貸室キャンセル補填分		738,070	1,679,180
	収入計	150,841,200	153,350,750	149,023,970
支出	人件費	72,553,657	60,733,779	67,160,297
	事業費	26,620,290	36,412,094	27,978,018
	委託費	35,247,712	40,455,604	36,528,723
	小額修繕費	3,640,923	1,766,304	5,384,734
	その他	4,809,499	6,009,279	6,053,966
	支出計	142,872,081	145,377,060	143,105,738
収支		7,969,119	7,973,690	5,918,232

京都市建設局提供資料より作成

支出においては人件費が約半分を占めるため、人員体制（役職、職務内容、常勤非常勤の別、人数）について確認したところ、現在は常勤5名、非常勤13名の合計18名の体制となっており、非常勤は若干の変動があるものの、常勤の人数においては数年間変動がない。園内施設の維持管理の一部は外注により行っているため、施設管理や巡回業務には、常に5名の職員は必要ない。

委託料の提案金額等は、「公募時に学識経験者等で構成する委員会等が総合的に評価・選考を行っている。」とのことであるが、勤務人数と業務内容を確認する限りでは、業務量に応じた適正な委託料となっているとは言い難い。広さは違うものの令和3年度から指定管理者制度を導入した大宮交通公園との比較においても、梅小路公園における運営は、効率化の余地があるといえる。

また、委託料収入以外の収入については、いずれもコロナ禍の影響で激減しているが、コロナ禍前であっても全てあわせて1,000万円（年間）程度であり、維持管理費（委託費）に比べると極端に少ない。

特に朱雀の庭・いのちの森(有料施設)に関しては、その占有する面積の広さ及び維持管理費の負担額に比して、来園者数はコロナ禍前で、年間約25,000人と1日平均70人にも満たない。JRの施設跡地を取得し、庭園や森として、維持・育成していることは評価に値することであり、維持を継続するならば、運営方法の見直しを図ることが必要と思われる。

また、いのちの森の中央には田んぼがあり、子どもたちに田植え体験ができるようになっている。しかし、田の面積は広くはなく、利用できる子どもが一部に限られるので、市の施設としては公平性を欠く。よって、これらの有料施設を無償開放し、広く市民に利用されるようにすることを提案したい。

京都駅の西側の交通至便な土地（JR梅小路京都西駅徒歩0分）に広い公園・緑地・音楽ステージ及び充実した文化施設を有する本総合公園は、市民の憩いの場として幅広いニー

ズに対応できる可能性があるところ、その立地や充実した施設の強みを活かせるよう運営の見直しを図ることで、利用者の増加が見込まれ、市の収支の改善につながると思料する。

2.3.4 サウンディング型市場調査の実施について

京都市においては、令和3年度に、大規模公園を中心に、民間事業者と各公園の特色をいかした管理運営について、サウンディング型市場調査を行っており、梅小路公園もその対象として、取り組んでいる。また、サウンディングの具体的な項目としては、公園等の特性をいかした魅力の向上、効率的な維持管理計画、柔軟な提案に当たり京都市に求める条件などを挙げている。

※サウンディング型市場調査とは、民間活力導入の検討などを行う際、事業発案や事業化検討段階において、事業者との対話を通じ、アイデアの収集や市場性の有無、実現可能性の把握を行うものである。

【指摘事項】公園全体の運営の見直し

公園は本来無料で自由利用される空間であり、梅小路公園についても、芝生広場や遊具など、自由利用が基本である。とはいえ、同園については、その立地の良さや文化的価値のある多種の施設の強みを活かし、他都市の事例や令和3年度におけるサウンディング型市場調査を参考にするなど、運営の見直しを図り、今後、収入増及び支出減に向けて取り組むべきである。

【指摘事項】チンチン電車の運営方法の見直し

チンチン電車については、その整備と維持管理に多額の費用を負担していることから、日本初の市電が体感できる魅力を活かし、多くの市民が利用できるよう、運営方法を見直し、収支改善を検討されたい。

【意見】指定管理事業の効果の測定

指定管理者制度導入の大きなメリットとして、経費の削減及び利用者の利便性の向上が挙げられるが、これらの検証をし、指定管理者の事業運営について、効果の測定を行うことが望まれる。

【意見】公園敷地の購入の検討（梅小路公園）

公園は基本的に永続的に利用所有することが求められている性格上、公園敷地を借りてしまうと、累積で購入代金以上の借地料を支払うことが予見され、また、貸主側の意向で廃止せざるを得ない場合もあり得るので、自己所有することが望ましい。必要な土地であるなら購入を検討されたい。

【意見】朱雀の庭・いのちの森の収支の改善

朱雀の庭・いのちの森に関しては、維持管理費を抑えつつ、広く市民に利用されるよう取り組み、収支の改善を検討されたい。

2.4 仁和公園 【敷地を賃借している公園】

2.4.1 概要

京都市が昭和 29(1954)年に土地を借り受け整備された旧仁和児童公園の廃止に伴い、旧公園と同じく所有者の敷地を借り受ける形で、旧公園の北側に平成 31(2019)年に開園した公園である。

住所	京都市上京区仁和寺街道七本松東入一番町107（方丈北側地域）
面積	674 m ²

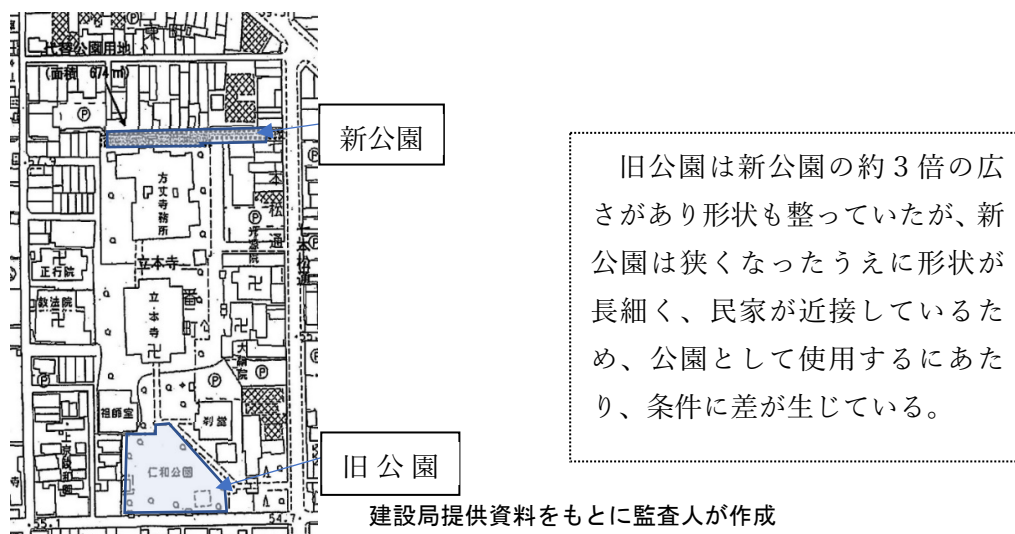
2.4.2 公園移転の経緯

旧公園は1,719 m²あったが、確認できた賃貸借契約書における平成 27 年 4 月 1 日から翌年 3 月 31 日までの借地料が 100 万円(年間)となっており、長期間において周辺相場に比べてもかなり低い借地料となっていた事実があった。

貸主側は低額の借地料では運営が厳しいという判断から、借地契約の更新を行わず、満了に伴い公園を廃止し、当該土地を有効活用することになった。

京都市は旧公園の代替地として、貸主側と交渉し、旧公園の北側に新公園を設立した。

2.4.3 図面及び写真



	公園入口の写真 (令和3年9月28日15時撮影) 奥に細く続いている様子がわかる。左側の土地が借地料算定時に使用した三軒町74番地である。
	公園中央から奥の写真(左) (令和3年10月4日15時撮影) 民家が近接している様子がわかる。 公園奥からの写真(右) (同日撮影)大人用の健康器具、子ども用の遊具が配置されている。

2.4.4 人口推移

仁和公園が位置する仁和学区の人口と世帯数の直近10年間の推移は以下のとおりである。

仁和学区推移（各年9月期比較）

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和1年	令和2年
人口	10,458	10,428	10,308	10,232	10,178	10,256	10,240	10,160	10,145	10,092
世帯数	5,305	5,328	5,317	5,357	5,354	5,476	5,520	5,529	5,600	5,608

京都市ホームページより作成

人口としては1万人を超えており、その規模は上京区の学区の中では一番大きい。人口は非常にゆるやかではあるものの減少傾向にあり、一方で世帯数は増加傾向にある。このことから子どもの数が減っており、少子高齢化が進むエリアであることがわかる。

2.4.5 主な支出

仁和公園に対する支出

(単位：円)

年度	負担行為日	負担行為額	件名
平成30年度	平成30年12月4日	23,884,200	仁和公園整備工事（その1）
	平成30年12月4日	5,960,520	仁和公園整備工事（その2）
	平成31年2月7日	97,200	水道加入金の納付について（仁和公園）
	平成31年3月29日	74,102	水道加入金の納付について（仁和公園）
	計	30,016,022	
令和元年度	平成31年4月1日	3,900,000	仁和公園賃借料（31年度分）
	令和元年7月25日	389,880	防球ネット一式の購入について（仁和公園）
	令和元年8月19日	270,000	門扉一式の購入について（仁和公園）
	令和元年10月9日	143,000	板塀設置作業（2日作業）について（仁和公園）
	令和元年10月25日	497,200	仁和公園 フェンス基礎及び柱改良について
	令和2年1月8日	432,300	仁和公園 園内土壁他修繕について
	計	5,632,380	
令和2年度	令和2年4月1日	3,900,000	仁和公園賃借料（令和2年度分）
	令和2年6月26日	34,210	仁和公園 照明灯タイムスイッチ設置作業について
	計	3,934,210	

京都市建設局提供資料より作成

公園建設に約 3,000 万円を要しており、年間地代として 390 万円が支払われている。年間地代の算定は、下記にある京都市の規定どおりに算定されており、形状が異なるため一見不適切にみえるものの、他に同様の土地はないため、算定上は問題ない。

2.4.6 新公園の利用状況

仁和公園調査結果

9月28日	10月4日	10月9日	10月10日	10月15日	10月17日	10月28日	11月8日
火	月	土	日	金	日	木	月
15時	15時	15時	15時	15時	10時	15時	14時
晴	晴	晴	晴	晴	晴	晴	曇
2人	0人	9人	8人	1人	0人	2人	0人
大人2名がそれぞれのベンチで休憩の様子		小学生高学年4名がベンチでゲーム、低学年4名が引率の大人1名と遊具で遊ぶ	小学生高学年4名がベンチでゲーム、小学生高学年4名が遊具で遊ぶ	高齢者1名がベンチで休んでいる		大人2名男女がベンチで談笑している	

新公園の利用状況を京都市に確認しているか問い合わせたところ、日常のパトロール等により利用状況を一定把握しているが、利用人数は記録していない旨の回答があったため、監査人が令和3年度において、独自で利用状況の調査を行った。調査方法はランダムに公園に来訪し、その時点での利用人数、利用内容を確認したものである。なお、調査はできるだけ好天時を選んでいる。

監査人が、市内の複数の公園を視察した状況と比較すると、同公園の利用者は少ないと言える。原因としては、前述のとおり細長い形状であるため、公園として使用しづらいことが考えられる。さらに当学区は少子高齢化が進んでおり、平常時の主たる利用者である子どもが少ないということも一因であると考えられる。

地域住民の旧公園の廃止を反対する声が大きく公園を廃止するという選択肢はあり得なかった事実がある。

とはいうものの、整備を施し、賃借により公園を設置することから、その利用における有効性を検討すべきであった。旧公園廃止の反対運動があったにもかかわらず、調査結果からは、新公園の利用状況は低調と見受けられ、土地の形状等が影響しているものと推察される。また、新公園が出来上がった後も利用状況の調査をしておらず、費用対効果の検証がなされていない。今後、公園を新設する場合は、一定のニーズ調査をするべきである。当該公園については、利用者が満足するような工夫を求めたい。

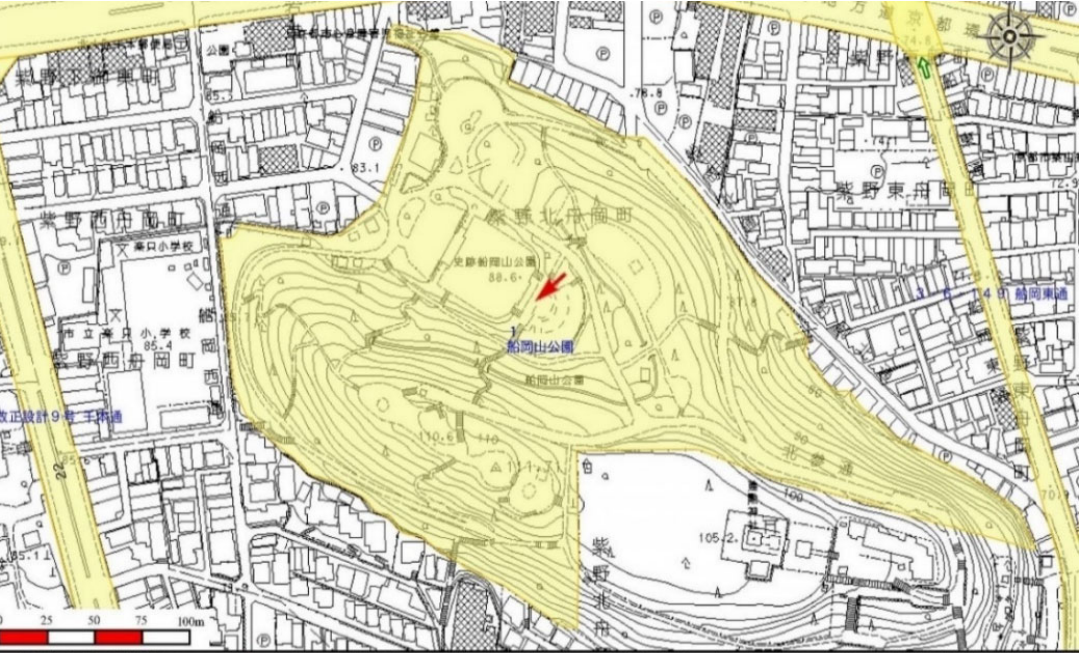
2.5 船岡山公園 【敷地を賃借している公園】

2.5.1 概要

京都市中心部から北にある船岡山（標高 111.7m、周囲約 1,300m、面積約 8.2ha）に設置された公園である。山の大半が京都市により管理された公園となっており、残りの部分が神社（建勲神社）となっている。

住所	京都市北区紫野北舟岡町 42 他、紫野下若草町 32 他、紫野西野町 64
面積	56,284 m ²

船岡山の用途図



地図上矢印の先端部分の都市計画決定等の内容
 本票の内容は本市の都市計画を証明するものではありません。また、お調べの土地が区域の境界付近にある場合は職員に確認して下さい。

区域区分	市街化区域	都市施設等	船岡山公園(完成)
用途地域	第一種住居地域	景観保全	風致地区第2種地域、船岡山周辺特別修景地域(風致地区による建ぺい率の適用あり)
建ぺい率	60%(用途地域による) 30%(風致地区による)	眺望景観	景観デザイン推進区域(25-1)、景観デザイン推進区域(25-1)、景観デザイン推進区域(1)、景観デザイン推進区域(10)、景観デザイン推進区域(40)
容積率	200%	屋外広告物	屋外広告物禁止地域
敷地面積の最低限度		その他	居住誘導区域(土砂災害特別警戒区域等は別途御確認ください)、既成都市区域
高度地区	15m 第二種高度地区		
防火・準防火地域	準防火地域		

山の大半が公園として指定されており、その全ての部分について賃貸を受けている。山の残りの約4分の1については、神社が所有管理している状態である。都市計画図（用途図）からわかるように、現在も風致地区の指定を受けており、開発には制限がかけられている。

2.5.2 支出

直近３年間における船岡山公園に関する支出は次のとおりである。

船岡山公園に対する支出			(単位：円)
年度	負担行為日	負担行為額	件名
平成30年度	平成30年 4月 1日	64,743,264	船岡山公園賃借料
	平成31年 1月21日	906,757	船岡山公園 照明柱公3742修繕について
	計	65,650,021	
令和元年度	平成31年 4月 1日	67,549,000	船岡山公園賃借料
	令和元年 7月25日	399,600	船岡山公園側溝浚渫作業について
	令和元年 9月25日	452,452	樹木調査（船岡山公園）について
	令和元年10月23日	84,535	船岡山公園 メーター付近埋設給水管漏水修繕について
	令和元年11月13日	4,086,000	船岡山公園他ブロック塀安全対策検討業務
	令和元年12月 4日	123,200	産業廃棄物の収集・運搬について（船岡山公園）
	令和元年12月16日	950,400	公園トイレ便器修繕（船岡山公園（グラウンド））
	令和 2年 1月16日	99,000	船岡山公園 防護柵設置作業について
	令和 2年 1月21日	841,500	公園トイレ便器修繕（船岡山公園（山上））
	令和 2年 3月 2日	36,080	船岡山公園 手洗水栓止水不良修繕について
	令和 2年 3月 6日	16,625,000	船岡山公園他ブロック塀安全対策工事
令和２年度	計	91,246,767	
	令和2年4月1日	9,536,400	船岡山公園他ブロック塀安全対策検討業務
	令和2年4月1日	27,664,300	船岡山公園他ブロック塀安全対策工事
	令和2年4月1日	67,549,000	船岡山公園賃借料
	令和2年6月23日	392,700	船岡山公園 園内北側法面一部修繕について
	令和2年6月23日	248,600	産業廃棄物の収集・運搬について（船岡山公園他 1 公園）
	令和2年7月6日	10,431,300	船岡山公園眺望景観再生樹木管理業務委託
	令和2年7月13日	6,600	船岡山公園 便所照明修繕について
	令和2年8月3日	14,927	船岡山公園 便所照明灯修繕について
	令和2年8月24日	315,700	船岡山公園 給水管修繕について
	令和2年9月16日	234,402	令和2年度（単価契約）公園照明灯維持補修業務委託（北部みどり管理事務所）北み管第7号 船岡山公園他
	令和2年10月13日	594,000	船岡山公園 園内南側法面一部修繕について
	令和3年3月29日	86,240	船岡山公園 手洗水栓柱修繕について
	令和3年3月30日	99,000	船岡山公園 ツタ除去作業について
	計	117,173,169	

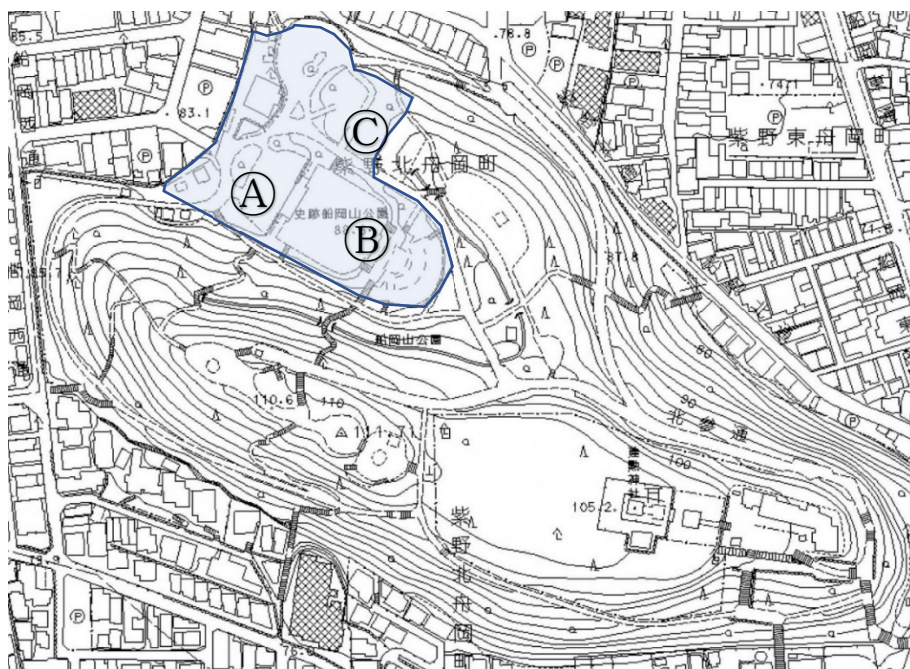
京都市建設局提供資料より作成

令和元年度、令和２年度においては安全対策工事に関する支出があったため、１億前後の支出額となっているが、例年は土地賃借料がそのほとんどを占めており、約７千万円を支払っている。樹木の管理についても公園の一部として京都市が行っている。

京都市は敷地を賃借しており、登記簿謄本を確認すると、昭和 58(1983)年 4 月 30 日に賃借権を設定している。存続期間は 15 年となっているので、謄本上の賃借期間は終了していることになる。山全体は現在も風致地区に指定されており、開発行為は規制されている。山は法令により開発が規制されているので、今後も現状が維持されることが明らかであるが、都市公園法上の区域として京都市が賃借している。

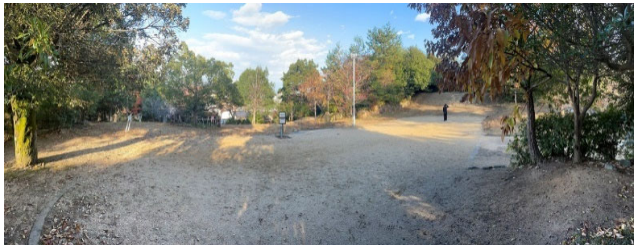
他方、神社所有の山林に対しては、規制だけ行っており、借地料は支払っていない。公園として利用しているにしても公平性に欠ける。現状としては、借地料を地権者に支払って、地権者に代わって京都市が山林の維持管理をしているともとれる状態になっている。

実質、公園として多くの人が利用する部分は下図の塗られている部分であるので、その部分のみを賃借すれば借地料は相当抑えられるはずである。



(京都市HP)

実際に公園として機能している部分の写真は次のとおりである。

	㊤地点(令和3年11月26日15時撮影) 子ども用の遊具があり、保育園児数名が引率者とともに遊んでいる。
	㊦地点(同日撮影) 大きい広場となっている。奥には山の頂上が見える。利用者はいなかった。
	㊧地点(同日撮影) 小さい広場となっている。成人男性が1名いる。

撮影をした日が平日であるため利用者は非常に少なかったが、広い公園であるため週末はある程度の利用者が見込まれる。それでも借地料の高額さから考慮すれば、もっと利用状況が活発であってほしいところである。

また、市民の日常の憩いの場として利用されている公園は期限を設定することなく永久的に使用する性格があるところ、土地の使用料の算定率（年４％）の場合、25 年間継続すると購入代金以上に借地料を支払ってしまうことも想定される。

【計算例】

ア 近傍類似地の固定資産評価額

$$\begin{array}{llll} \text{(令和 2 年度借地料)} & & \text{(土地の使用料の算定率)} & \text{(近傍類似地の固定資産評価額)} \\ 67,549,000 \text{ 円} & \div & 4\% & = 1,688,725,000 \text{ 円} \end{array}$$

イ 現状の地代が購入金額に達するまでの年数

$$\begin{array}{llll} \text{(近傍類似地の固定資産評価額)} & & \text{(令和 2 年度地代)} & \\ 1,688,725,000 \text{ 円} & \div & 67,549,000 \text{ 円} & = 25 \text{ 年} \end{array}$$

さらには、貸主側の事情によって現状を維持できない事態も想定されるため、永く市民が利用することを考えるならば本来は購入することが望ましい。

過去に当該公園敷地の購入について、所有者と交渉したことがあるかを建設局に確認したところ、過去には交渉したことがあるが、購入には至らなかったとの回答があった。

2.5.3 吉田山緑地について

2.5.3.1 概要

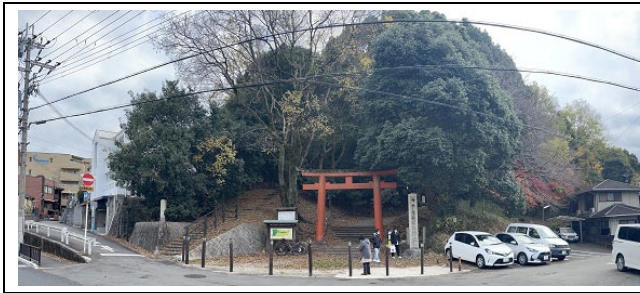
左京区にある吉田山緑地は、船岡山公園のように山が公園となっているので、船岡山公園の対比として記載する。吉田山は船岡山と同じく、一部が神社の境内となっており、京都市は山全体(14ha)を近郊緑地特別保全地区(2.5.3.4に記載)に制定したうえで、平成 12(2000)年 4 月 1 日にはうち 52,573 ㎡を公園に指定している。

吉田山緑地は京都市に 15 件ある都市緑地公園の 1 つである。



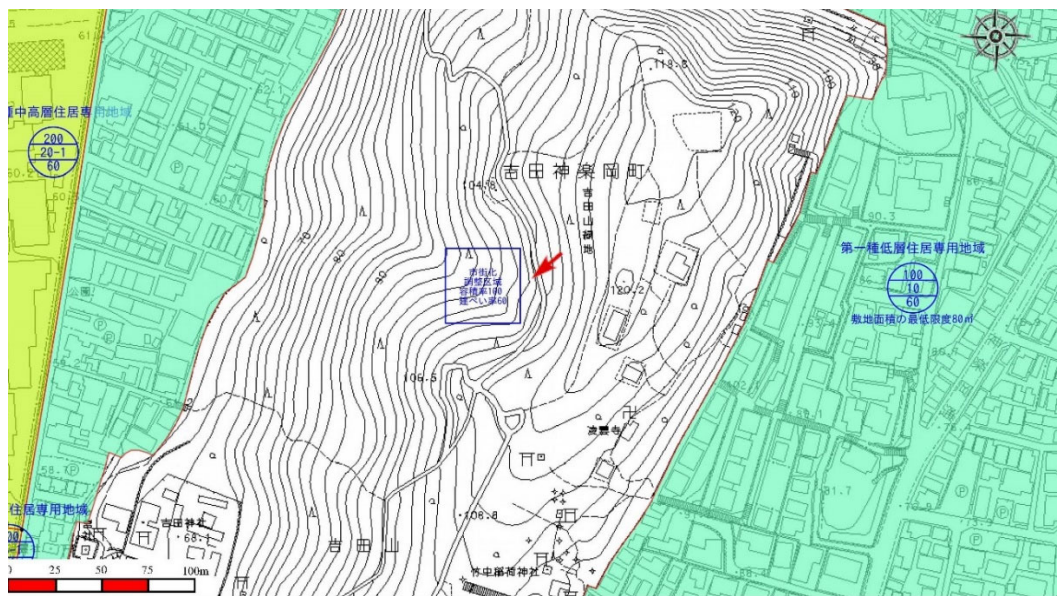
案内図(令和 3 年 12 月 5 日 14 時撮影)

濃い色の部分が吉田山緑地、
薄い色が吉田山緑地保全地区
として指定されている。



吉田山緑地入り口付近、案内図左下（同日撮影）
中央の鳥居から山道に繋がる。

2.5.3.2 図面及び写真



地図上矢印の先端部分の都市計画決定等の内容
本表の内容は本市の都市計画を証明するものではありません。また、お調べの土地が区域の境界付近にある場合は請員に確認して下さい。

区域区分	市街化調整区域	都市施設等	
用途地域		景観保全	特別緑地保全地区、風致地区第1種地域、吉田山特別修景地域(風致地区による建ぺい率の適用あり)
建ぺい率	60%(市街化調整区域) 20%(風致地区による)	眺望景観	眺望空間保全区域(1) 眺望デザイン保全区域(1) 3km以内、眺望デザイン保全区域(2) 3km以内、眺望デザイン保全区域(4) 眺望デザイン保全区域(4) 3km以内
容積率	100%	屋外広告物	屋外広告物禁止地域
敷地面積の最低限度		その他	宅地造成工事規制区域、既成都市区域
高度地区			
防火・準防火地域			

(京都市HP)

2.5.3.3 都市緑地公園の定義

都市緑地公園とは、「主として都市の自然的環境の保全改善、都市景観の向上を図るために設けられる緑地であり、0.1ヘクタール以上を標準として配置する。ただし、既成市街地等において良好な樹林地等がある場合あるいは植樹により都市に緑を増加又は回復させ都市環境の改善を図るために緑地を設ける場合にあってはその規模を0.05ヘクタール以上とする。」と定義されている。

2.5.3.4 近郊緑地特別保全地区

近郊緑地特別保全地区に指定することで、開発行為に対して厳しい制限がかけられる他、所有者が土地の利用に著しい支障をきたす場合は、市は土地を買い入れるとしている。

吉田山緑地においては、そのほとんどの部分（左京区吉田神楽岡町 30 番 1 : 112,429 m²）について、神社が現在も所有しているが、一部（左京区吉田神楽岡町 17 番 : 1,781 m²、同 9 番 : 946.72 m²）については、市が平成 4（1992）年に買い入れている。

また、吉田山緑地は公園の指定を受けてはいるものの、所有者である神社に対して借地料は支払われていない。吉田山緑地は船岡山公園と状況が酷似しているにもかかわらず、借地料の負担に関しては、対照的な取り扱いとなっている。

【意見】公園借地部分の購入及び山林部分の負担の軽減の検討

公園は基本的に永続的に利用所有することが求められている性格上、公園敷地を借りてしまうと、購入代金以上に借地料を支払うことが予見され、また、貸主側の意向で廃止せざるを得ない場合もあり得るので、自己所有することが望ましい。必要な土地であるなら購入を検討されたい。

また、公園借地部分のうち、特に山林部分については、地権者に対して借地料の低減や維持管理の協力を求めるなど、負担を抑えるよう検討されたい。

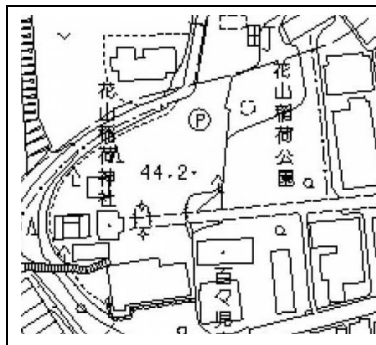
2.6 花山稲荷公園 【敷地を賃借している公園】

2.6.1 花山稲荷公園の概要

山科区にある公園である。花山稲荷神社、百々児童館と併設している。土地が個人に所有されており、京都市が毎年借地料を支払っている。同公園の概要は以下のとおりである。

住所	京都市山科区西野山欠ノ上町 63 番 1、65 番 1
面積	964 m ²

図面及び写真



（京都市HP）



（Google MAP）

	西側（図面左側）の駐車場から （令和3年11月19日15時撮影） 工事の影響もあってか誰も使用していない。
	南側（図面下側）公園入り口付近 （同日撮影） 壁の改修工事を行っており、工事の様子を小学生が眺めている。

2.6.2 人口推移

花山稲荷公園が位置する百々学区の人口と世帯数の直近10年間の推移は以下のとおりである。

百々学区推移（各年9月期比較）

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和1年	令和2年
人口	11,601	11,509	11,441	11,396	11,304	11,301	11,211	11,115	11,083	11,099
世帯数	4,685	4,638	4,629	4,668	4,694	4,714	4,710	4,712	4,748	4,830

京都市ホームページより作成

学区は住宅地にあり、人口規模も1万1千人を超えるが、人口の多い山科区においては中位の学区となる。この学区においても人口全体は徐々に減少し、世帯数は徐々に増えていくという少子高齢化の現象がみられる。

2.6.3 支出

直近3年間における花山稲荷公園に関する支出は次のとおりである。

花山稲荷公園に対する支出

（単位：円）

年度	負担行為日	負担行為額	件名
平成30年度	平成30年 4月26日	1,200,000	花山稲荷公園敷地の賃借料について
	平成30年11月 5日	10,875,600	花山稲荷公園他ブランコ更新工事
	計	12,075,600	
令和元年度	平成31年 4月 1日	1,200,000	花山稲荷公園敷地の賃借料について
令和2年度	令和2年4月1日	1,200,000	花山稲荷公園敷地の賃借料について

京都市建設局提供資料より作成

地代が主な支出となっており、毎年 120 万円が土地所有者に対して支払われている。平成 30 年度におけるブランコ更新工事に関しては、他の公園のブランコ工事も混在しているため金額が大きくなっているが、特に問題はない。

借地料の算定根拠については、京都市の規定どおり、近傍類似地の評価額を基に算定しており、さらにその額を上限に所有者と価格交渉を行っており、問題はない。

土地所有者は花山稲荷神社の宮司であるので、賃貸契約の更新が破棄される可能性が少なくないかもしれないが、仁和公園のように所有者の事情で更新されないケースも考えられるため、京都市で所有することが望ましい。

【意見】公園敷地の購入の検討（花山稲荷公園）

公園は基本的に永続的に利用所有することが求められている性格上、公園敷地を借りてしまうと、累積すると購入代金以上に借地料を支払うことが予見され、また、貸主側の意向で廃止せざるを得ない場合もあり得るので、自己所有することが望ましい。必要な土地であるなら購入を検討されたい。

3. 公園の昨今の現状と課題

3.1 公園当たり面積の減少

京都市の公園面積及び公園数は増加の一途を辿っている。一方で次表記載のとおり、「1 公園当たり平均面積」の実態は減少傾向にあると思われ、小規模の公園が増加していることを示している。京都市の行政区によって事情は異なるが、今後開発の余地がなくなりつつある可能性があると言えよう。

年度	市民数 (人)	公園 総数	総公園面積 (㎡)	1 人当たり 公園面積(㎡)	1 公園当たり 平均面積(㎡)
昭和 40 年度(1965 年)	1,368,400	187	2,267,357	1.65	12,124
昭和 60 年度(1985 年)	1,479,873	592	4,359,519	2.94	7,364
平成 17 年度(2005 年)	1,474,811	<u>807</u>	<u>5,420,176</u>	<u>3.67</u>	<u>6,716</u>
平成 27 年度(2015 年)	1,475,183	<u>914</u>	<u>5,781,298</u>	<u>3.91</u>	<u>6,284</u>

※アンダーラインの項目が前述の表から「西京区 大原野森林公園」の影響を除外した数値である

3.2 市民 1 人当たりの都市公園の敷地面積の標準

「都市公園法施行令 第 1 条の 2」によると、以下 2 つの標準が記されており、京都市も中長期的な目標としては以下 2 つを基準としている。

(1) 一の市町村の区域内の都市公園の住民 1 人当たりの敷地面積の標準は 10 ㎡

(2) 当該市町村の市街地の都市公園の住民 1 人当たりの敷地面積の標準は 5 ㎡

仮に上記(1)の基準を実現させたとした場合、京都市は概ね以下のような面積分布となる。

年度	市民数	公園総数	総公園面積 (㎡)	1人当たり 公園面積(㎡)
平成 27 年度(2015 年)	1,475,183	915	7,121,081	4.82
目標値	1,475,183※	915※	14,751,830	10.00

※「市民数」「公園総数」は平成 27(2015)年度と同様と仮定している。

上記のとおり、現状の約 2 倍の面積を目標とせねばならず、今後人口減少局面となることを考慮しても現実的には極めて困難な目標と言わざるを得ない。

3.3 公園数の増加に伴う課題

(1) 現状

公園数は増加の一途をたどる一方で、公園を維持・管理する京都市の職員数等は公園数の増加に比例して増加してはならず、管理能力が不足していることが予想される。

約 900 存在する市営公園のうち、約 680 の公園をボランティア団体の「公園愛護協力会」が清掃活動等を行っている。「京都市公園愛護協力会要綱」によれば、「1 公園 1 協力会」であるため、約 680 もの協力会が存在し、全ての協力会が同要綱第 12 条の定めにより、毎年度「公園愛護作業実績報告書」を市長に提出することとなっている。

また、地域住民による清掃（月 1 回以上）、除草（年 1 回以上）等の活動では限界があるうえに、京都市による各公園の状況確認も目が届かなくなる恐れがある。

次の写真は監査人が無作為に訪問した際の某公園の状況である。ベンチにまで雑草が生い茂っており、実質ベンチの使用が困難な状況と言えよう。「増加する一方の公園数」に対し、「地域住民の高齢化」や「京都市による管理能力の限界」等の要因が重なった事象と言える。



(京都市内の公園：
監査人が現地にて
撮影)

また、「公園数の増加は維持管理コストの増加」とあわせて、「長期に亘り未整備の状況が改善されないと、公衆衛生や治安の維持にも悪影響を及ぼす」という認識をもち、小規模公園の統廃合も視野に検討を進める必要がある。

(2) 公園に対する要望と対応

市営公園に関して、市民から寄せられる要望は、騒音に対するクレームや利用者のマナーへの苦言や公園設備の破損・清掃の要望等、様々な種類がある。

その要望の発生源として以下2種類が存在しており、それらの発生比率は以下となる。

「市民からの要望」は主に電話等により寄せられた要望である。3年間累計で7,648件のため、平均すると約2,500件/年の要望が発生している。「自主発見」とはみどり管理事務所による定期点検、定期パトロール等で発見した案件を指す。

項目	件数(H30年度～ R2年度累計)	発生比率
市民からの要望	7,648	67%
自主発見	3,699	33%
合計	11,347	100%

(建設局提供資料 市民要望(公園)まとめ H30～R2 より)

各要望に対する対応状況は以下である。以下のとおり、要望に対して非常に迅速な対応が取れていると言えよう。

状況	平均日数
受付 ～ 調査まで	3 日
調査 ～ 処理まで	15 日

(建設局提供資料 市民要望(公園)まとめ H30～R2 より)

(3) 公園管理における「みっけ隊アプリ」の活用

平成28年度より市は「みっけ隊アプリ」(「みっけ隊(美しい京を守る応援隊)アプリケーション」)を開発・活用し、市民による自発的な情報提供による公共施設の維持・管理の効率化を図っている。しかしダウンロード数は伸び悩んでおり、登録者数は令和2年度末時点で約4,000となっている。みっけ隊アプリを活用することで、現地の写真や位置情報が提供されるため、上述の市民からの要望対応における調査の手間が相当軽減できるため、京都市の職員の負担が軽減可能である。(みっけ隊アプリの詳細は第7で述べる)

みっけ隊アプリは、スマホなどで簡単に利用できることから、公園の維持管理においても「自分たちのまちは自分たちで守る」という意識をより多くの市民に持ってもらうための情報提供や、アプリ機能の活用等、特に若年層への広報活動によって、一層の普及を進めていきたい。

【意見】 市民からの自発的な情報提供について

みつけ隊アプリ活用のため、「自分たちのまちは自分たちで守る」という意識をより多くの市民に持ってもらうための情報提供や、アプリ機能の活用等、特に若年層へ広報活動によって、一層の普及を進めていただきたい。

3.4 公園の魅力向上

公園をより多くの市民に利用してもらうような魅力向上策を講じる必要がある。京都市は具体的に以下のような取組に着手している。

(1) 公民連携 公園利活用トライアル事業

「京都市は本事業を通じて、利活用アイデアの具現化に向けた民間企業等との対話や、来園者に対するアンケート、モニタリング調査等を行い、公園の理想像を追求していきます。」（京都市HPより）としている。写真は竹間公園における飲食ブースの開設の状況である。



竹間公園の飲食ブース：
監査人が現地で撮影

一定期間開設をし、利用者・来場者に対してアンケートを実施し、市民の意見をヒアリングしている。

昨今、少子高齢化、遊びの多様化、共働き家庭の増加等に挙げられるように公園を利用する市民の背景も昭和の時代からは変化しており、今の時代の市民が公園に求める設備や利用方法は過去とは異なってきている。

その社会変化に伴うニーズに対応するためにも、このような市民の意見を吸い上げる取組を根気強く継続し、設備の修繕・入替の際に反映させることで公園の魅力が増し、より多くの市民が公園を利用することとなろう。

【意見】 公園新設時における有効性の検討

公園を新設する場合は、公園設置前の時点で、設置後の利用状況等を想定し、公共施設として有効に利用されるかどうかを検討したうえで設置をされたい。

【意見】 公園の有効活用

公園の利用状況について、必要に応じて調査を行い、公園が有効に利用されているか検討し、利用されていない場合は、公園のかたちにとらわれることなく、統合や廃止も含めた広い視野をもって、利用状況の促進をはかられたい。

【意見】小規模公園における市民とのより一層の協働

小規模公園の維持管理に関しては、現状を鑑み、協力会との更なる連携、みつけ隊アプリ等の活用等、市民からの自発的な情報も得られるよう、市民との協働を一層進められたい。

【意見】小規模公園の統廃合

小規模公園が密集している地域においては、住民の要望・利用状況や都市公園法の趣旨を踏まえたうえで、近隣の中・大規模公園の利用を促すとともに小規模公園の別用途への転用や売却を検討されたい。

第7 みつけ隊アプリ

1. 公共土木施設管理の体制とみつけ隊アプリの開発

京都市が維持管理する公共土木施設の維持管理については、今後、補修が必要な箇所の増加が見込まれ、新たな維持管理のあり方を検討する必要があったところ、市民と行政がともに取り組む市民協働型の維持管理の実現を目指すため、道路等の施設の損傷をスマートフォンから写真や位置情報付きで投稿できる、「みつけ隊（美しい京のまちを守る応援隊）アプリケーション」（以降、「みつけ隊アプリ」と言う。）の開発に取り組み、平成 28（2016）年より運用を行っている。

2. システムの概要について

「みつけ隊アプリ」からの投稿は、京都市が管理する道路、河川、公園における公共土木施設の損傷を対象としており、投稿された情報は管轄の事務所に直接送信される。投稿を受けた管轄の事務所では、投稿内容の緊急度、重要度から優先順位を付け順次補修を行っており、送付された写真で現場状況が一定判断できることから、効率的で迅速な対応が図れている。

投稿現場の調査や対応等の進捗状況については、職員用のイントラネット PC や、アプリ導入に合わせて 配備した現場職員用のタブレットを用いて、調査内容や対応方針等のコメントを入力し投稿者へ返信するとともに、返信コメントも含めて広く一般に公開し「見える化」を進めている。この「見える化」により、リアルタイムに情報共有が進むだけでなく、緊急度や重要度を踏まえた京都市の補修に対する優先順位の考え方も共有できるようになり、維持管理に係る市民の理解が深まることが期待される。

3. アプリの主な機能について

「みつけ隊アプリ」は以下のような機能を備えている。

- ① 損傷箇所の投稿機能 ② 市民活動の投稿機能 ③ ミッション機能

4. みつけ隊アプリの活用状況

近年のみつけ隊アプリの活用状況は以下の通りである。

直近5年間のみつけ隊アプリの登録者数（発生数）、投稿件数、対応状況

（単位：件）

年度	登録者数	投稿数	解決件数
平成28年度	2,171	1,382	1,191
平成29年度	648	1,084	1,164
平成30年度	485	1,058	972
令和元年度	395	1,153	1,106
令和2年度	340	1,393	1,403
計	4,039	6,070	5,836

直近5年間の登録者数は、上表のとおりである。新規登録者数の増加の伸びは鈍っている。

令和2（2020）年度末の、登録者数は4,039人であり、全人口の1,459,722人（令和3（2021）年3月1日）の0.27%と低く、現在のところ、市民協働型の維持管理の実現という初期の目的は果たせていない。

また、市がダウンロード後の利用者登録情報に係る属性調査を行ったところ、性別では男性が約7割、年代別では40代、50代で約5割を占めている状況である。

「今後は、スマホ世代の20代、30代や女性の利用者増加に向けた取組を進めるとともに、自主活動に係る投稿増加を目指し、既に清掃活動等を行っている団体や企業への働きかけを行っていく。」としている。

「第6 公園」でも述べたとおり「みつけ隊アプリ」は、これまで市が中心に行ってきた公共土木施設の維持管理という分野に市民参加を広げていくためのツールであり、本ツールを最大限活用することで、市民と協働でまちを守る機運を高めることが可能となる。

【意見】 みつけ隊アプリの利用促進

市民協働の公共施設の維持を目的とし開発されたアプリであり、活用することで道路・橋りょう、河川、公園・緑地の効果的な管理が見込まれる。より多くの市民に周知するための広報活動を工夫されるとともに、ミッションの発信などアプリの機能の利活用の促進を図られたい。

第8 物品の取得と管理

1. 物品の取得と管理

京都市物品会計規則第25条（物品台帳）によると、第1項には「分任物品出納員は備品台帳を備え、課等における備品の現況を記録しなければならない。ただし、一定のものについては省略することができる。」と規定されている。

また、第3項には次のように定められている。

分任物品出納員は、消耗品台帳を備え、課等における消耗品の増減及び現在高を記録しなければならない。

- (1) 郵便切手、はがき、印紙その他これらに類するもの
- (2) 当該課等において、課長などが記録する必要があると認めるもの

1.1 土木事務所の物品の取得と管理

1.1.1 物品の取得と管理・チケット類の管理

左京・北・京北土木事務所へ赴き、物品の取得と管理について、実地確認したところ、各土木事務所の倉庫には、土木工事用備品や道路補修用資材が保管されているが、備品台帳や消耗品台帳は設けていないとのことであった。

備品や資材の棚卸方法は、残数について目視のみで確認を行い、必要な備品や消耗品を発注する場合は、土木事務所長の許可により随時行っているとのことであった。

また、チケット類の管理状況を確認するため、左京・北・南部土木事務所の、「タクシーチケット管理簿」と「市内出張用トラフィカ京カード使用簿」を閲覧した。

1.1.2 同一日、同一請求書

令和2(2020)年度支出負担行為を確認したところ、左京土木事務所で、3月31日に「土木費・道路橋りょう費」として同一額・同一相手先への4件の支払いがあったため、納品書と請求書を確認したところ、ラバーポール（道路建設用資材）全く同じ赤色4本緑色5本合計9本の組み合わせとなっていた。

他にもほぼ同時期に合計162本のラバーポール（請求書は15枚）が納品されていた。

実地監査で確認した倉庫の広さからすると不自然であり、普段は目視で減少分を発注していることからしても不自然な取引と見受けられた。

負担行為日	負担行為額(円)	債権者名称	件名
令和3年3月31日	99,099		車線分離標(ラバーポール)固定式(貼付式)の購入について
令和3年3月31日	99,099		車線分離標(ラバーポール)固定式(貼付式)の購入について
令和3年3月31日	99,099		車線分離標(ラバーポール)固定式(貼付式)の購入について
令和3年3月31日	99,099		車線分離標(ラバーポール)固定式(貼付式)の購入について

建設局提供資料より作成（非公開情報はマスキングしている）

【意見】資材等の在庫の適切な管理と置き場の施錠の徹底

土木・道路工事用の資材については、経済性、効率性とセキュリティ確保の観点から、定期的に在庫数の把握をし、置き場の施錠等を徹底することが望まれる。

1.2 みどり管理事務所の物品の取得と管理

1.2.1 物品の取得と管理

各みどり管理事務所の管理状況につき、建設局へ確認したところ以下の回答を得た。

①物品・備品の棚卸について

備品の棚卸については、財務会計システム上の備品一覧に登録している。

資材類については、砂類等の個数把握が難しいものも多く、定期的な棚卸は行っていない。

②物品の発注

在庫が無くなったとき、又は、現物を確認し残数が一定以下になれば発注している。

③物品の発注の集約について

みどり管理事務所ごとに発注している。また、砂類については両事務所一括で単価契約をしている。

④倉庫の施錠状況

開所時間帯のみ開錠しているが、一部は開所時間中も施錠し、使用時に開錠している。

⑤予算管理（予算と実績の乖離のチェック）

財務会計システムにより、各事務所で把握することができる。

⑥出納（現金）管理状況（出納担当者の数、相互チェック体制の有無、セキュリティ状況）

現金の金庫はダイヤル施錠式で、出納担当者2名及び事務所長の合計3名のみが開錠番号を把握している。

また、収入に係る現金の取扱いはない。（公園使用許可に伴う使用料等はすべて納付書を渡し金融機関から払い込まれる）

支出に関しては、印紙類の購入等、一部現金の取扱いはあるが、原則当日中に執行し、精算処理を行いう。例外的に翌日以降に持ち越す場合は、鍵付きのダイヤル施錠式金庫に保管したうえで、鍵は出納担当者2名及び事務係長が管理している。

1.2.2 チケット類の管理

南部みどり管理事務所の、チケット類の管理状況を確認するため、「タクシーチケット管理簿」と「市内出張用トラフィカ京カード使用簿」を閲覧した。

【意見】資材等の在庫の適正な管理

資材類については、経済性、効率性とセキュリティ確保のため、定期的に在庫数の把握をし、適正に管理されたい。

第9 総括 いのちを守る強靱な都市基盤づくりのために ー持続的に市民の暮らしを支える公共施設管理体制の構築へー

1. 公共事業のあり方

1.1 公共事業とは

社会資本の中で、公共機関が公的資金を出して整備しているものを公共投資といい、公共事業とは、この公共投資を具現化する取組そのものをいうとされている。

なお、地方公共団体における社会資本とは、住民が生活を営み、企業が経済活動を行うのに必要な基盤となる施設であり、一般的には、①道路・鉄道等の交通基盤施設 ②上下水道・都市公園・教育・文化・福祉厚生施設等の生活基盤施設 ③河川・砂防等の国土保全防災施設 ④農林漁業基盤施設等の生産基盤施設などと解されている。

1.2 公共事業のあり方

公共事業のあり方をめぐっては、1990 年代以降その見直しに向け様々な論議がなされている。その背景には、

- ・地価上昇に頼ってきた経済システムの終焉
- ・人口が減少する中での投資効果の減少
- ・事業の長期化等による高コスト構造
- ・事業目的の多様化（社会資本整備から雇用対策・少子高齢化・デジタル化・脱炭素化等）
- ・社会保障費の財源不足と財政の赤字化が一層進行し、財源確保の困難化

など公共事業がおかれる様々な社会経済環境がある。

一方で、バリアフリー化、耐震化、災害時の緊急輸送道路の整備など、住民の安全・安心の確保や環境対策の観点から、限られた財源を工面してでも効果的かつ効率的に公共事業を推し進めるべき事業もある。

市では、現在、コロナ禍を受けた深刻な財政状況にあって、感染対策と経済復興を併せた取組が進められている。特に令和 3 年度からの 3 年間は、集中改革期間として効果的かつ大胆に改革を行うとされ、建設局においても、同様に投資事業の選択と集中の観点から今後大掛かりな事業の見直しが図られる見込みである。

2. むすびにかえて

本監査においては、「持続的に市民の暮らしとまちを支える公共土木施設管理体制」を実現するために、特に重要と考えられる要素について検証を行ってきた。

主な項目に沿って、本監査の総評を述べる。

2.1 道路・橋りょう

気候変動に伴う自然災害が増加する一方、公共投資のための財源が限られている状況において、住民の安心安全を最優先とし、そのニーズにこたえるため、効率的で質の高い公共事業の実現と住民に対する説明責任を果たすことがますます重要となってきた。

公共事業の実施において事業評価の重要性を認識し、公共事業評価のさらなる改善を図り、事業の厳選・重点化に努める必要がある。

評価においては、昨今 GPS データや AI 画像認識システムなど現存する方法のほか、ICT 技術の進歩により、効果的かつ経済的なツールの利用が可能となってきた。それにより、真に必要な公共事業のより効率的な実施と透明性の一層の向上に資するものとする。

市では①日常における安心・安全の確保、②防災・減災対策の推進、③公共交通優先のまちづくり、④他の関連事業やまちづくりとの連携、⑤道路ネットワークの充実、これら5つの視点から財政状況も踏まえた上で総合的に検討し、整備路線を選定している。

そのような中、整備事業によっては、総事業費やその主要部分を構成する本工事費が当初予算を上回っているということは、その判断にあたり、必要な情報が不足していたり既存事業の評価が活用されていなかったりする可能性が否定できない。

また、市では基本的に、公共事業の実施過程の透明性の一層の向上や市民への説明責任、予算等の効率的な執行を図ることを目的として、10億円以上の事業の各段階（事前、事中、事後）において評価を実施していることは評価されるが、その評価の対象について、現在の規定にかかわらず、市独自の基準を設けることにより範囲を拡大し、そこから得られた情報を今後の事業実施の意思決定に役立てることが重要である。

2.2 河川

2.2.1 気候変動による災害の頻発化・激甚化

時間雨量 50mm を上回る大雨の回数がこの 30 年間余で約 1.4 倍に増加している。地球温暖化により、気温上昇が止まらず、最大のシナリオでは、今世紀末の洪水発生確率は 1951 年～2011 年の平均と比較し、約 4 倍と予測される。

高度成長期以降に整備された 50 年以上経過する公共土木施設の割合が加速度的に高くなってきて河川もその例外ではない。

その中で、公共施設のメンテナンスを担う市町村における土木部門の職員数はさらに速いペースで減少しており、その体制が十分ではないという現状がある。

これらの状況をソフト面でカバーするため、市町村では、研修の機会や範囲の拡大、施設管理者間にて課題や取組を把握・共有するしくみ、新技術の開発・導入などが重要といえる。

京都市において、特に南部地域の淀川水系の河川については、農業用水が求められていた時代から宅地化が進む住環境の変化に応じて土地の保水力が急激に低下しているため、今後想定される激甚災害に向けて、より踏み込んだ対応が求められているところ、市は、優先度を明確にして改修工事に着工し、工事は概ね計画どおり進められており、費用も適切に管理されているのを確認できた。維持補修工事についても、概ね適切に進められていた。

排水機場については、集中管理システムの導入により安全性が高められているものの、自然環境の変化に応じて、ポンプの負荷に変動が生じていると考えられることから、負荷率を測定して加減を検討する必要がある。また、緊急時の人的対応について、委託先と協力してあらゆる場面を想定した危機管理体制をとる必要がある。

2.2.2 データの活用

市では、点検に基づく河川カルテの作成が進められているところ、検査結果に応じた対応がされたのかが把握できるよう、情報のデータベース化をはかり、データの活用を進めていきたい。排水機場の運転日報についても、同様に情報のデータベース化を進めて一元管理されたい。

排水機場については、自然環境の変化に伴い、施設の新設や増設または廃止もありうることから、国の方針を待って検討を開始するのではなく、ポンプ容量が適正であるかについて、流量計による負荷の測定などのモニタリングやデータ変動を把握する体制を設けていきたい。

2.2.3 新技術の導入

土木事務所の職員数の減少を補うため、河川監視カメラ・水位計などから得られるデータとAI（人工知能）技術を用いた河川管理システムの導入や民間との共同開発を進められたい。

併せて、ドローンを緊急時の迅速な被害状況の把握や通常の点検に利用するため職員の研修を実施のうえ、現場で積極的に活用していただくなど、新技術の導入に積極的に取り組まれない。

2.3 公園

都市公園は、都市に必要不可欠な環境基盤として、植物や野鳥などが生息し、住民の憩いやレクリエーションの場、災害発生時の避難所などとして、まちづくりに大きな役割を果たしている。

近年の都市を取り巻く社会状況は大きく変化しており、都市公園においては、少子高齢化や都市構造の変化に伴う利用形態の変容や多様化、施設の老朽化、維持管理費の増大等の課

題が生じている。このような状況において、人口減少・少子高齢化社会において多様化するニーズにどう応えるべきか、既存ストックの有効活用や統合、市民協働の推進策等について検討を深める必要がある。

市では、多様なニーズに応える公共空間として、更なる魅力の向上を図るため、令和3年度より都市公園等の指定管理者募集等に向けたサウンディング型市場調査を開始した。

また、同年度より、公募設置管理制度（Park-PFI）の手法を用いて民間資金で公園を運用し、市の財政負担を軽減しつつ公園の質や利便性を向上させる取組を始めた。今後これらが十分な効果をもたらすかを見極められたい。

2.3.1 公園の委託管理

大規模な公園3か所を、指定管理者制度により運営している。指定管理者制度導入の大きなメリットとして、経費の削減及び利用者の利便性の向上が挙げられるが、これらが達成できているのかの検証が重要と考える。

指定管理者へ委託した事業に対して、効果の測定・評価を行い、時代にマッチした内容になっているか事業の見直しを図るべきである。

また、効果的な運営委託のため、現在実施している市民の公園へのニーズ分析をさらに進められたい。

2.3.2 公園用地の賃借

地域住民の便益に資するため、一定の事由で、用地を賃借している公園については、費用に伴う効果があるかその利用状況を調べる必要がある。

公園借地部分のうち、特に山林部分については、地権者に対して借地料の低減や維持管理の協力を求めるなど、本市の負担を抑えるよう検討されたい。

公園は基本的に永続的に利用所有することが求められている性格上、公園敷地を借りてしまうと、永続的に借地料の支払いが起こるため、購入代金以上に借地料を支払うことが予見される。また、貸主側の意向で廃止せざるを得ない場合もあり得るので、自己所有することが望ましい。公園の活性化を前提とし、費用対効果の高い土地であるなら購入を検討されたい。

2.3.3 小規模公園の管理

京都市における総公園数は（国営＋府営＋市営）は昭和40年（1965年）には187件であったところ、平成27年（2015年）には、915件と大幅な増加傾向にある。

他方、公園を維持・管理するみどり管理事務所の職員数等は公園数の増加に比例して増加してはならず、管理体制が十分ではない。

市は約900存在する市営公園のうち、約680の公園を地域住民から構成される「公園愛護協力会」がボランティアで公園の清掃や除草等の維持管理をしている。地域住民による清

掃（月１回以上）、除草（年１回以上）等の活動では限界があるうえに、京都市による各公園の状況確認も目が届かなくなる恐れがある。

「増加する一方の公園数」に対し、「地域住民の高齢化」や「京都市による管理能力の限界」等の要因が重なった事象と言える。昭和から平成にかけての増加ペースと同じペースで公園数が増加していった場合、加速化する高齢化の状況においては小規模公園の維持管理の品質が更に低下することが容易に予想される。

今後、協力会からの連絡手段においては例えば「みっけ隊アプリ」を活用して毎月写真の送付を受ける等行うことで双方が手間をかけずに各公園の状況把握が可能となるため、様々な創意工夫を求めたい。

また、小規模公園の統廃合を行うことも合理化の選択肢であると考え。小規模公園の統廃合と合わせ、公園の集約・再編等を推進するため、住民等との合意形成等に向けたきめ細やかな対応を図られたい。

公園をより多くの市民に利用してもらうような魅力向上策を講じる必要がある。京都市は公民連携公園利活用トライアル事業を通じて、利活用アイデアの具現化に向けた民間企業等との対話や、来園者に対するアンケート、モニタリング調査等を行い、公園の理想像を追求している。

市民が公園に求める設備や利用方法は年々変化している。その社会変化に対応するためにも、市民のニーズを吸い上げる取組を根気強く継続し、設備の修繕・入替の際に反映させることで公園の魅力が増し、より多くの市民が公園を利用することとなる。

2.4 社会資本の維持管理・更新と、事業着手・継続基準の策定

今後の公共事業を展望するに当たっては、特に新規事業を進めるうえで高いハードルがあると考え。これまで大量に整備され、蓄積されてきた社会資本の老朽化が進行しその維持管理・更新費用が、大幅に増大しているためである。

今後の公共事業においては、新規事業と維持管理事業の優先度の判断が重要になる。それとともに、今後、予防的修繕により延命化するなどライフサイクルコストが最小となる計画的補修の推進も必要となろう。あわせて施設の更新時期の平準化を図る必要性も増す。

このような取組を行った場合でも、将来的には、人口減少等による市民ニーズの変化や財源不足などにより、維持・更新が困難となる施設が増加する可能性は否めない。これらの課題を解消するため、新規事業・既存事業において、事業着手・継続基準の策定も検討すべきである。

事業の着手・継続を判断するに当たっては、十分な事業評価を行い、住民の意見を聞いたうえで行うべきであるが、実効性のある手段の一つとして、今後、その基準作りの検討が必要と思われる。

事業を持続可能なものとするためには、公共的な使命を果たすことに併せて、経済的な効率性も追求し、長期的視点を持って計画し、実行し、検証し、見直すことが必須である。

「持続的にいのちを守る強靱な都市基盤」を維持するための最適な選択肢は何であるかという視点をもつことが重要であると考える。

2.5 「いのちを守る強靱な都市基盤」づくりのために

以上のように、「持続的に市民の暮らしを支える公共施設管理システム」を実現し、「市民の暮らし」を永続的に守る使命を果たすためには、各章で抽出された課題の検討と対策が急がれる。

想定外の財政難を克服するため、集中改革期間として効果的かつ大胆に改革を行うとされるなかで、建設局においては、「いのちを守る強靱な都市基盤」をつくり、維持するために、長期の視点で投資の選択と集中を迫られ、既に着手済みのものも含め、今後大掛かりな事業の見直しが図られるであろう。

その際、既存の事業における事業実績評価のデータの分析と公開は、その見極めに大きな役割を果たすことになるろう。

京都のまちは、その長い歴史の中で、幾度も自然災害や人災の危機にさらされてきたのであるが、それを克服した歴史に学びながら、市民生活・文化を大切に守りつづけることで、世界有数の観光都市に発展した。

このように、1200年以上大切にされてきた京都のまちが、「どこを見ても庭園のように設えられている緑の文化首都・京都」として発展するように、歴史的に市民主体でまちづくりをしてきた京都の市民力を活かし、市と市民が一体となって現下の危機を乗り越えて行かれない。

実地監査やヒアリングを通じて、各所管課において、緊急出動時はもちろんのこと、日々地道な数多くの取組や多数の市民要望への対応をされていることを知った。特にコロナ禍において、真夏の野外でのマスクを付しての職務や、緊急時の体制における激務に携わられる方々をはじめ建設局事業に携わっておられる全ての方々に心からの敬意を表したい。

本監査において、建設局の各担当課の方々には、通常業務以外の様々な施策の対応がある中にもかかわらず、丁寧にご対応いただいた。また、円滑な監査実施のため監査事務局とコンプライアンス推進室の方々にもご多忙にかかわらず、多くのご協力をいただいた。この場をお借りして、深く感謝を申し上げる。

＜指摘事項・意見一覧＞

	指摘事項	意見
第４ 道路・橋りょう	1	12
3.1 北泉通		事業費の見積りの適正化
3.1 北泉通		事業費の費目別予算管理
3.1 北泉通	「京都市公共事業評価実施要綱」等の 見直し	
3.2 御薊橋改築事業		事後評価における評価項目の検討
3.3.1 第１工区（鴨川東岸線）		工事の実績データの保存
3.3.1 第１工区（鴨川東岸線）		工事の実績に関するデータの事業単位 （工区単位）での保存
3.3.2 第２工区（鴨川東岸線）		事業評価結果の表現方法の検討
3.3.3 第３工区（鴨川東岸線）		公共工事の実施過程開示の透明性確保
4. 道路・橋りょうの整備事業の検証		事業期間の見積り適正化
4. 道路・橋りょうの整備事業の検証		生産性向上のための取組
4. 道路・橋りょうの整備事業の検証		公共事業評価制度の更なる活用
4. 道路・橋りょうの整備事業の検証		公共事業評価における各種ＩＣＴデー タの活用
7.1 道路占用・占拠物件について		道路不法占用への対応強化
第５ 河川	0	12
4.3 準用河川及び普通河川に関する土 木事務所の業務		天井川における遮水シートの維持補修
4.3 準用河川及び普通河川に関する土 木事務所の業務		河川上流域の倒木除去
4.5 土木事務所の緊急時の体制		緊急時体制における新技術の導入
4.6 排水機場の維持管理と耐震改修		排水機場の塗装剥がれへの早期対応
4.6 排水機場の維持管理と耐震改修		耐震補強工事が必要な排水機場に対す る費用負担
4.6 排水機場の維持管理と耐震改修		排水機場の動力費の更なる軽減策の検 討
4.6 排水機場の維持管理と耐震改修		河川における不法投棄への対策の強化
5.3 河川カルテの整備状況		実効性のある河川カルテの情報のデー タベース化
5.5 普通河川等点検調査業務について		環境変化に対応した治水安全度の深堀
5.6 「排水機場長寿命化修繕計画」の 見直しについて		将来を見据えた「排水機場長寿命化修 繕計画」の見直し
5.7 排水機場の委託について		緊急時の現場対応力の向上
5.9 主たる工事について再委託されて いないことの確認		下請負人の選定における市内と市外の 再委託を定めた第８条の徹底

第7 公園	2	13
8.3 公園管理における「みっけ隊アプリ」の活用		市民からの自発的な情報提供について
9.1 円山公園 【特色ある公園】		民間の管理・運営方法の導入
9.2 大宮交通公園 【指定管理者が管理している公園】		P-PFI事業の事後検証
9.2 大宮交通公園 【指定管理者が管理している公園】		P-PFI事業の魅力向上
9.3 梅小路公園 【指定管理者が管理している公園】	公園全体の運営の見直し	
9.3 梅小路公園 【指定管理者が管理している公園】	チンチン電車の運営方法の見直し	
9.3 梅小路公園 【指定管理者が管理している公園】		指定管理事業の効果の測定
9.3 梅小路公園 【指定管理者が管理している公園】		公園敷地の購入の検討（梅小路公園）
9.3 梅小路公園 【指定管理者が管理している公園】		朱雀の庭・いのちの森の収支の改善
9.6 船岡山公園 【敷地を賃借している公園】		公園借地部分の購入及び山林部分の負担の軽減の検討
9.7 花山稲荷公園 【敷地を賃借している公園】		公園敷地の購入の検討(花山稲荷公園)
10.5 公園の魅力向上		公園新設時における有効性の検討
10.5 公園の魅力向上		公園の有効活用
10.5 公園の魅力向上		小規模公園における市民とのより一層の協働
10.5 公園の魅力向上		小規模公園の統廃合
第8 みっけ隊アプリ	0	1
3. みっけ隊アプリの活用状況		みっけ隊アプリの利用促進
第9 物品の取得と管理	0	2
1.1 土木事務所の物品の取得と管理		資材等の在庫の適切な管理と置き場の施錠の徹底
1.2 みどり管理事務所の物品の取得と管理		資材等の在庫の適正な管理

※項目番号は、報告書本編における番号