

第4 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

京都市建設局の広報資料（平成 29 年 3 月 31 日）によると、道路整備計画は、次のように定められている。

1.1 幹線道路の整備

京都市では、橋りょう対策をはじめとする防災・減災対策に必要となる財源を確保するため、平成 24(2012)年度から平成 27(2015)年度までの期間、「道路整備事業の見直し」を実施し、完成が間近な路線等は事業進捗の重点化を図る一方、その他事業中路線の事業進捗の平準化（後年度へ先送り）や一時休止、新規着手の見送りを行うなか、歩くまち京都のシンボル事業である四条通の歩道拡幅事業や京都駅八条口の再整備事業等の大型事業を完成した。

今後も、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、「今後の整備路線や選定に係る考え方」等を定めている。

1.2 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。

1.3 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。

① 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

交通量が多いにもかかわらず歩行空間が不足している箇所や通学路等において、安全な歩行空間の確保が必要。

イ 山間部における通行環境の改善

幅員狭小、線形不良の箇所において、通行環境の改善が必要。

② 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

緊急輸送道路上の橋りょうを中心に耐震補強等を進めているところであるが、路線として通行機能の確保が必要。

イ 地震時の避難路や延焼遮断帯の確保

木造家屋が密集する市街地において大地震時の被害を最小限にとどめることが必要。

ウ 山間部における通行機能の確保

山間部集落への道路の寸断による孤立化を防止することが必要。

③ 視点 3 公共交通優先のまちづくり

鉄道を中心とした公共交通の重要な結節点である駅へのアクセス道路やバス路線の整備が必要。

④ 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。

⑤ 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。

1.4 今後事業を実施する路線

平成 29(2017)年度から令和 2(2020)年度までの 4 年間については、一覧表に掲げている路線の事業を実施した。

なお、今回実施路線に掲げていない路線についても、事業中路線の進捗状況や財政状況等を踏まえた上で、道路整備事業の実施に係る検討を進めるとともに、既存道路を活用した交通安全対策事業等、地域の実状や課題に応じた対応策を検討する。

No	路 線 名	選定の視点	備考
1	羽束師橋関連道路	④⑤	継続
2	阪急京都線連続立体交差事業	③④	継続
3	鴨川東岸線（第二工区）	②⑤	継続
4	北泉通	①②⑤	継続
5	京都広河原美山線（鞍馬北第三工区）	①②③	継続
6	国道 162 号高雄改良（第一・三工区）	①②③	継続
7	伏見向日町線	⑤	継続
8	中山石見線	⑤	継続
9	京都京北線（弁ヶ淵）	①②③	
10	国道 162 号川東（第二工区）	①②③	
11	国道 162 号高雄改良（第二工区）	①②③	
12	鴨川東岸線（第三工区）	②⑤	
13	御陵六地藏線（第三工区）	①②	
14	大津宇治線	①②③	
15	桃山石田線	①②③	
16	山陰街道	①②③	
17	葛野西通（七条通）	①②③⑤	
18	桂馬場線（洛西口駅東側）	③④⑤	
19	向日町上鳥羽線（国道 171 号以西）	③④	

1.5 北部山間部の道路の部分改良

地域住民の生活、経済活動を支える北部山間部の道路において、離合困難箇所への待避所の設置や急カーブの解消など、地元との意見交換を踏まえて選定した「対策検討箇所一覧」に掲載の 73 箇所について、毎年度地元と意見交換を行ったうえで事業実施箇所を選定し、部分的な改良を進めている。

73 箇所の対策検討箇所は、次のとおりである。

整 理 番 号	地区名	路線名	対象区間
1	広河原地区	京都広河原美山線	久多広河原線～開花橋
2～10	花背地区	京都広河原美山線	久多広河原線～開花橋
11～14	花背地区	国道 477 号	開花橋～右京区
15～20	花背地区	京都広河原美山線	開花橋～峠終点（花背側）

21～31	別所地区	京都広河原美山線	開花橋～峠終点（花背側）
32～35	別所地区	京都広河原美山線	峠終点（花背側）～花背峠
36～45	鞍馬本町(別所地区)	京都広河原美山線	花背峠～百井別れ
46～58	百井地区	国道 477 号	百井集落～367 号
59～65	久多地区	久多広河原線	久多出張所～大津市
66～73	久多地区	麻生古屋梅ノ木線	高島市～久多広河原線

1.6 将来を見据えた広域的な道路ネットワークの構築

堀川通の機能強化や、京都市と大津方面や亀岡方面とを結ぶルートの整備など、広域的な道路ネットワークについて、国や京都府等と議論を深めるなど、次のとおり実現に向けた取組を進めている。

① 実現に向けた計画

令和 3 年 7 月、国土交通省近畿地方整備局は、堀川通、滋賀京都連絡道路、京都亀岡連絡道路を広域道路ネットワーク路線の高規格道路として位置づけ、「近畿ブロック新広域道路交通計画」を策定した。

また国・府・市及び有識者で構成し、京都市の発展にとって真に必要な道路ネットワークの在り方を検討する「将来道路ネットワーク研究会」において、平成 30 年 1 月に「堀川通の整備が喫緊の課題である」「広域的な観点から、交通集中の緩和や災害時におけるリダンダンシー確保等のため京都市と東部（大津方面）及び西部（亀岡方面）を結ぶ災害に強い道路については整備の必要性が高い。」との意見が取りまとめられた。

② 取組内容

ア．堀川通の機能強化、京都市と大津方面や亀岡方面とを結ぶルートの整備は、国土交通省所管の直轄事業となることから、国の施策・予算に関する提案・要望を京都市・京都府が共同で平成 30 年度以降、毎年実施している。

イ．堀川通の機能強化については、国が令和元(2019)年度から令和 2 (2020)年度にかけて、車線運用見直し等の短期的対策を実施している。

ウ．京都市と大津方面とを結ぶルートについては、平成 30(2018)年 8 月に京都府、京都市、滋賀県、滋賀県の関係市及び関係団体により「滋賀・京都間の新しい国道 1 号バイパス建設促進期成同盟会」を設立し、同盟会としても国に対し要望活動を行っている。

③ 現在の状況

令和 3 (2021)年 4 月に近畿地方整備局が策定した「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の 5 か年対策プログラム」において、「国道 1 号堀川通」、「国道 1 号大津・京都間」、

「国道 9 号亀岡方面」の 3 路線が「計画段階評価着手に向けた調査を推進」する路線として位置付けられている。

1.7 駅周辺の整備

JR 西大路駅北側アクセス通路整備事業として、JR 西大路駅のバリアフリー化を図るため、JR 西日本が行うその北側駅舎の新設等に合わせて、その新設される北側駅舎と道路を結ぶ通路（アクセス道路）の整備を行っている。

また、桃山駅の駅前広場の整備事業として、JR 桃山駅のバリアフリー化に合わせて、交通結節点としての機能性向上や安全な歩行空間の確保を目的とし、歩道、送迎スペース、待ち合わせ場所（ポケットパーク）、駐輪場等の整備を行っている。

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

橋りょうは、災害発生時の避難・救援、その後の復旧・支援活動の基本となるとともに、日常の社会経済活動を支える極めて重要な都市基盤施設であり、橋りょうの健全化は、市民の皆様のいのちとくらしを守り、社会経済活動を支えるもので、橋りょうの健全化には、耐震補強と老朽化修繕がある。

京都市では、阪神・淡路大震災を踏まえ、平成 7 年度から緊急輸送道路の橋りょうや跨線・跨道橋の耐震補強を進めるなか、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災を踏まえ、耐震補強の更なるスピードアップが課題となっている。また、京都市は戦前に建設された橋りょうが多く残るなど、建設後 50 年を経過した橋りょうの割合が他都市と比べて高く、かつ高度成長期に建設したものが多いため、老朽化が急速に進んでおり、このまま対策を講じないと、近い将来、修繕・架け替えが集中し、維持管理費が急増することが課題となっている。

このため、平成 23 年 12 月に耐震補強と老朽化修繕を並行して進めることにより、効率的・効果的かつスピード感をもって取り組む「いのちを守る 橋りょう健全化プログラム（第 1 期）」（平成 24 年度～平成 28 年度）を策定し、優先順位、取組目標を明確化し、緊急輸送道路の中でも他都市からの進入路線や市域の骨格ネットワーク上の橋りょう、損傷が特に大きい橋りょうを優先して取り組み、15 橋の耐震補強及び 34 橋の老朽化修繕の対策を完了した。

第 2 期プログラム（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。

計画期間ごとの達成目標

計画期間	耐震補強（全 52 橋）	老朽化修繕（全 426 橋）
全体 (20 年間)	耐震補強を行う橋りょう 52 橋対策完了予定 ○緊急輸送道路（15m以上）全 28 橋 （重要路線 15 橋 重要路線以外 13 橋） ○跨線・跨道橋 全 24 橋	要早期対策の 426 橋対策完了予定 ○損傷が特に大きい全 35 橋 ○緊急輸送道路（15m未満）全 21 橋 ○損傷が大きい全 370 橋 ＜事後保全型から予防保全型の維持管理へ移行＞
第 1 期 (H24～H28)	○重要路線 13 橋対策完了 ○跨線・跨道橋 2 橋対策完了 ⇒15 橋対策完了（29%達成）	○損傷が特に大きい 20 橋対策完了 ○重要路線（15m未満）14 橋対策完了 ⇒34 橋対策完了（8%達成）
第 2 期 (H29～R3)	○緊急輸送道路 14 橋 ○跨線・跨道橋 3 橋 17 橋対策完了予定 ⇒計 32 橋対策完了予定（62%達成）	○損傷が特に大きい 15 橋 ○緊急輸送道路（15m未満）7 橋 22 橋対策完了予定 ⇒計 56 橋対策完了予定（14%達成）
第 3・4 期 (R4～R13)	○跨線・跨道橋を含め対策完了予定 20 橋対策完了予定 ⇒計 52 橋対策完了予定（100%達成）	○要早期対策の橋りょう対策完了予定 370 橋対策完了予定 ⇒計 426 橋対策完了予定（100%達成）

2.1.1 「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 2 月 京都市）

① 計画期間 平成 29 年度から令和 3 年度迄の 5 年間

② 第 2 期プログラムの内容

ア 耐震補強

- （ア） 緊急輸送道路の橋りょう（15m以上）15 橋の対策に着手し、工程上 6 年以上対策に時間を要する橋りょう 1 橋以外の 14 橋の対策を完了させる。
- （イ） 跨線・跨道橋は、新幹線をまたぐ橋りょうと、J R 東海道本線をまたぐ橋長が長い道路橋を優先して、4 橋の対策に着手し、工程上 6 年以上対策に時間を要する橋りょう 1 橋以外の 3 橋の対策を完了させる。
- （ウ） 第 3 期プログラム以降に対策を行う跨線・跨道橋については、利用状況等を調査し、実態に合った計画を策定する。

耐震補強対象橋りょう（「いのちを守る 橋りょう健全化プログラム（第1期～第4期）」で耐震補強を実施する橋りょう）

		区	橋りょう名		主な所在地	路線名	橋長 (m)	幅員 (m)	橋種	健全度
			漢字	かな						
緊急輸送道路 の橋りょう (28橋)	重要路線※ (15橋)	北区・左京区	北大路橋	きたおおじはし	左京区下鴨上川原町	国道367号	97	22.7	鋼橋	Ⅱ
		左京区	徳成橋	とくせいはし	左京区岡崎徳成町	京都環状線	23	19.8	鋼橋	Ⅰ
		左京区	花園橋	はなぞのはし	左京区上高野山ノ橋町	岩倉山端線	28	22.1	鋼橋	Ⅲ
		左京区・中京区	御池大橋	おいけおおはし	中京区上樺木町	二条停車場東山三条線	82	29.8	鋼橋	Ⅲ
		東山区・南区	陶化橋	とうかはし	東山区福稲川原町	河原町十条親月橋線	91	22.8	鋼橋	Ⅰ
		山科区	射庭の上橋	いばのうえはし	山科区西野山射庭ノ上町	勤修寺今熊野線	20	20.8	鋼橋	Ⅰ
		山科区	栂辻橋	なぎつじはし	山科区栂辻封シ川町	大宅西野山線(3)	36	21.8	PC橋	Ⅱ
		右京区	京北橋	けいほくはし	右京区京北周山町	国道162号	64	16.9	PC橋	Ⅱ
		右京区	簡江橋	つつえはし	右京区京北上弓削町	国道162号	39	15.0	鋼橋	Ⅱ
		右京区	出口橋	でぐちはし	右京区京北五本松町	国道162号	28	14.8	鋼橋	Ⅰ
		伏見区	納所橋	のうそはし	伏見区納所星柳	京都守口線	16	18.3	RC橋	Ⅱ
		伏見区	羽束師橋	はづかしはし	伏見区羽束師鴨川町	伏見柳谷高槻線	742	16.0	鋼橋	Ⅱ
		伏見区	三栖高架橋	みつこうかきょう	伏見区三栖町四丁目	親月橋横大路線	476	17.0	鋼橋	Ⅰ
		東山区・南区	九条跨線橋	くじょうこせんきょう	東山区本町14丁目	四ノ宮四ツ塚線	418	18.8	鋼橋	Ⅲ
		東山区	今熊野橋	いまぐまのはし	東山区今熊野宝蔵町	四ノ宮四ツ塚線	22	22.5	鋼橋	Ⅲ
	重要路線以外 (13橋)	北区	御園橋	みそのはし	北区上賀茂御園口町	上賀茂線440号線	69	11.6	鋼橋	Ⅲ
		北区・左京区	北山大橋	きたやまおおはし	北区小山東元町	北山通(1)	84	19.6	鋼橋	Ⅱ
		上京区・左京区	丸太町橋	まるたまちはし	上京区俵屋町	鹿ヶ谷嵐山線	92	22.8	鋼橋	Ⅱ
		左京区	河合橋	かわいはし	左京区下鴨宮河町	柳通	59	10.9	鋼橋	Ⅲ
		左京区	田辺橋	たなべはし	左京区下堤町	川端通(2)	18	35.3	PC橋	Ⅰ
		左京区	松ヶ崎橋	まつがさはし	左京区松ヶ崎小脇町	上賀茂山端線	42	22.8	鋼橋	Ⅱ
		右京区・西京区	桂橋	かつらはし	西京区桂浅原町	番掛西大路五条線	306	13.0	鋼橋	Ⅰ
		右京区・西京区	松尾橋	まつおはし	右京区梅津大縄場町	宇多野嵐山山田線	200	11.0	鋼橋	Ⅲ
		西京区	大枝塚原橋	おおえつかはらはし	西京区大枝塚原町	大枝38号線	40	17.8	鋼橋	Ⅱ
		伏見区	京橋	きょうはし	伏見区京橋町	伏見港京都停車場線	31	16.1	鋼橋	Ⅰ
		伏見区	中之郷橋	なかのごうはし	伏見区深草直達橋二丁目	大津淀線	17	10.8	鋼橋	Ⅲ
		伏見区	宮前橋	みやまへはし	伏見区淀大下津町	奥海印寺納所線	271	9.8	鋼橋	Ⅲ
		伏見区	淀高架橋	よどこうかきょう	伏見区淀木津町	宇治淀線	228	8.6	鋼橋	Ⅱ
新幹線・ 緊急輸送道路を またぐ (4橋)	左京区	山端跨線橋	やまばなこせんきょう	左京区山端大塚町	白川通(1)	199	14.0	PC橋	Ⅱ	
	東山区	伏見街道跨線橋	ふしみかいどうこせんきょう	東山区本町9丁目	本町通(1)	53	3.2	鋼橋	Ⅲ	
	山科区	大石道跨線橋	おおいしのみちこせんきょう	山科区上山久保町	大石道	36	2.3	鋼橋	Ⅱ	
	伏見区	中書島橋	ちゅうしょじまはし	伏見区三栖向町	向島橋65号線(2)	30	6.9	PC橋	Ⅰ	
	南区	西国街道高架橋	さいごくかいどうこうかきょう	南区久世中久世町1丁目	上久世石見上里線	192	7.7	鋼橋	Ⅲ	
	伏見区	飯食橋	いじきはし	伏見区深草飯食町	大津淀線	4	10.7	鋼橋	Ⅲ	
	下京区・南区	大宮跨線橋	おおみやこせんきょう	下京区堀ヶ内町	七条大宮四ツ塚線	270	13.8	鋼橋	Ⅲ	
	東山区	北谷跨線橋	きたたにこせんきょう	東山区今熊野宝蔵町	市管理道路	29	2.2	鋼橋	Ⅲ	
	東山区	醍醐街道跨線橋	だいがかいどうこせんきょう	東山区南瓦町	醍醐道	22	1.9	鋼橋	Ⅲ	
	東山区	大和大路跨線橋	やまとおおじこせんきょう	東山区今熊野池田町	大和大道通	24	2.8	鋼橋	Ⅲ	
	山科区	花山跨線橋	かざんこせんきょう	山科区北花山寺内町	勤修寺日ノ岡線	57	9.3	鋼橋	Ⅰ	
	山科区	北花山第2跨線橋	きたかざんだい2こせんきょう	山科区北花山寺内町	山科北花山経11号線	38	2.2	鋼橋	Ⅲ	
	山科区	御坊ノ内跨道橋	ごぼうのうちこうきょう	山科区小山御坊ノ内町	山科小山経22号線	14	2.8	PC橋	Ⅰ	
	右京区	綾小路跨線橋	あやのこうじこせんきょう	右京区西院北矢掛町	綾小路通	15	6.5	RC橋	Ⅰ	
	右京区	嵐山高架橋	あらしやまこうかきょう	右京区嵯峨天龍寺造路町	宇多野嵐山山田線	540	8.9	PC橋	Ⅱ	
	右京区	井御料橋	いごりょうはし	右京区西院北矢掛町	佐井西通(4)	15	6.6	RC橋	Ⅲ	
	右京区	鳥居本橋	とりいもとはし	右京区嵯峨鳥居本一華表町	釈迦堂清滝道	5	7.2	RC橋	Ⅰ	
	右京区	野々宮跨線橋	ののみやこせんきょう	右京区嵯峨野々宮町	嵯峨経195号線	16	2.9	鋼橋	Ⅲ	
	伏見区	御香橋	ごこうはし	伏見区桃山毛利長門西町	毛利橋通	15	5.0	PC橋	Ⅰ	
	伏見区	千本橋	せんぼんはし	伏見区深草大亀谷東寺町	深草経112-1号線	14	10.8	PC橋	Ⅰ	
	伏見区	醍醐跨道橋	だいがこうきょう	伏見区醍醐西大路町	大津宇治線	11	16.8	PC橋	Ⅰ	
	伏見区	寺町人道橋	てらまちじんどうきょう	伏見区深草大亀谷東寺町	深草経107号線	21	2.5	鋼橋	Ⅲ	
	伏見区	乃木橋	のぎはし	伏見区桃山町伊賀	桃山経50号線	15	5.2	PC橋	Ⅰ	
	伏見区	東丹波橋	ひがしたんばはし	伏見区桃山井伊掃部西町	丹波橋通(1)	15	6.8	PC橋	Ⅲ	

第1期プログラム対象橋りょう 15橋

第2期プログラム対象橋りょう(平成33年度までに完了) 17橋

第2期プログラム対象橋りょう(完了は平成34年度以降) 2橋

青字 第1期プログラムから継続して対策している橋りょう 7橋 (九条跨線 今熊野 御園 松尾 宮前 大石道跨線 西国街道高架)

第3期プログラム以降に対策に着手する橋りょう 18橋

※重要路線とは、緊急輸送道路のうち、災害時に他都市からの応援部隊や支援物資の搬送に必要な路線及び市域の骨格ネットワークを形成する路線

イ 老朽化修繕

- (ア) 早期対策が必要な橋りょうのうち、損傷が特に大きい 15 橋の対策に着手し、対策を完了させる。
- (イ) 早期対策が必要な橋りょうのうち、緊急輸送道路の橋りょう（15m未満）7 橋の対策に着手し、対策を完了させる。

老朽化修繕対象橋りょう(「いのちを守る 橋りょう健全化プログラム(第2期)」で老朽化修繕を実施する橋りょう)

	区	橋りょう名		主な所在地	路線名	橋長 (m)	幅員 (m)	橋種	健全度
		漢字	かな						
損傷が特に 大きい (15橋)	上京区・左京区	賀茂大橋	かもおおはし	上京区梶井町	銀閣寺宇多野線	141	23.2	鋼橋	Ⅲ
	上京区・左京区	荒神橋	こうじんはし	上京区亀屋町	春日緯6号線	110	10.7	PC橋	Ⅲ
	左京区	膳部北橋	かしわべきたはし	左京区下鴨本町	下鴨緯24号線	4	13.4	RC橋	Ⅲ
	左京区	自性寺谷橋	じしょうじだにはし	左京区久多下の町	久多広河原線	6	4.1	鋼橋	Ⅲ
	左京区	角子橋	つのこはし	左京区花脊大布施町	国道477号	10	10.5	鋼橋	Ⅲ
	左京区	紅葉橋	もみじはし	左京区花脊大布施町	国道477号	10	9.2	鋼橋	Ⅲ
	東山区	新門前橋	しんもんぜんはし	東山区中之町	新門前通	10	5.8	RC橋	Ⅲ
	東山区	古門前橋	ふるもんぜんはし	東山区石橋町	弥栄経3号線	17	7.0	RC橋	Ⅲ
	山科区	中川大橋	なかがわおおはし	山科区小野鐘付田町	小野山科停車場線	8	7.3	RC橋	Ⅲ
	下京区	四条高瀬川橋	しじょうたかせがわはし	下京区真町	嵐山祇園線	7	32.6	鋼橋	Ⅲ
	西京区	川原橋	かわらはし	西京区大原野石見町	大山崎大枝線	4	5.5	RC橋	Ⅲ
	伏見区	稲荷橋	いなりはし	伏見区深草一ノ坪町	稲荷停車場線	17	17.2	鋼橋	Ⅲ
	伏見区	神泉苑橋	しんせんえんはし	伏見区下神泉苑町	伏見港京都停車場線	17	5.9	RC橋	Ⅲ
	伏見区	常盤橋	ときわはし	伏見区堀詰町	竹中町通	18	7.0	鋼橋	Ⅲ
	伏見区	東住吉橋	ひがしすみよしはし	伏見区住吉町	疏水右岸通	17	6.4	鋼橋	Ⅲ
緊急輸送 道路 (7橋) (橋長15m未満)	北区・上京区	北野橋	きたのはし	北区北野上白梅町	銀閣寺宇多野線	9	21.8	鋼橋	Ⅲ
	中京区	西ノ京橋	にしのきょうはし	中京区西ノ京西鹿垣町	鹿ヶ谷嵐山線	6	23.3	鋼橋	Ⅲ
	東山区	白川橋	しらかわはし	東山区五軒町	四ノ宮四ツ塚線	8	21.8	RC橋	Ⅲ
	山科区	新御陵橋	しんごりょうはし	山科区御陵大津畑町	四ノ宮四ツ塚線	7	16.9	RC橋	Ⅲ
	西京区	朝日2号橋	あさひ2ごうはし	西京区桂朝日町	洛西第一経1号線	3	25.1	RC橋	Ⅲ
	伏見区	西中之郷橋	にしなかのごうはし	伏見区深草直連橋二丁目	大津淀線	9	8.0	RC橋	Ⅲ
	伏見区	向畑橋	むかいはたはし	伏見区深草向畑町	大津淀線	6	12.3	RC橋	Ⅲ

第2期プログラム対象橋りょう(平成33年度までに完了) 22橋

青字 第1期プログラムから継続して対策している橋りょう 3橋 (賀茂大橋・荒神橋・古門前橋)

2.2 道路に面する斜面の防災対策

京都市は山に囲まれた地形であり、山間部集落と市街地を結ぶ山間部の道路に数多く存在する道路のり面は、切土のり面や自然斜面等、様々な形態が存在し、建設から長い年月が経過したものは風化や構造物の劣化がみられ、近年では、台風や豪雨などによる土砂災害や落石などの自然災害が多く発生し、道路の通行止めや公共交通機関の運行休止の要因になるなど、市民生活に大きな影響を与えている。そのため、災害の発生する危険がある道路のり面を事前の点検等により発見し、防災対策を実施することで、自然災害の発生を未然に防止・軽減することが重要である。

この度、市では、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

ここでは、令和2年度に予算執行されている事業の内、主な4つの道路整備事業（北泉通、御蔭橋、鴨川東岸線（1・2工区）、JR西大路駅北側アクセス通路整備事業）について考察する。

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、本事業の目的は次の3点である。

- 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

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。

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。



（京都市HP）

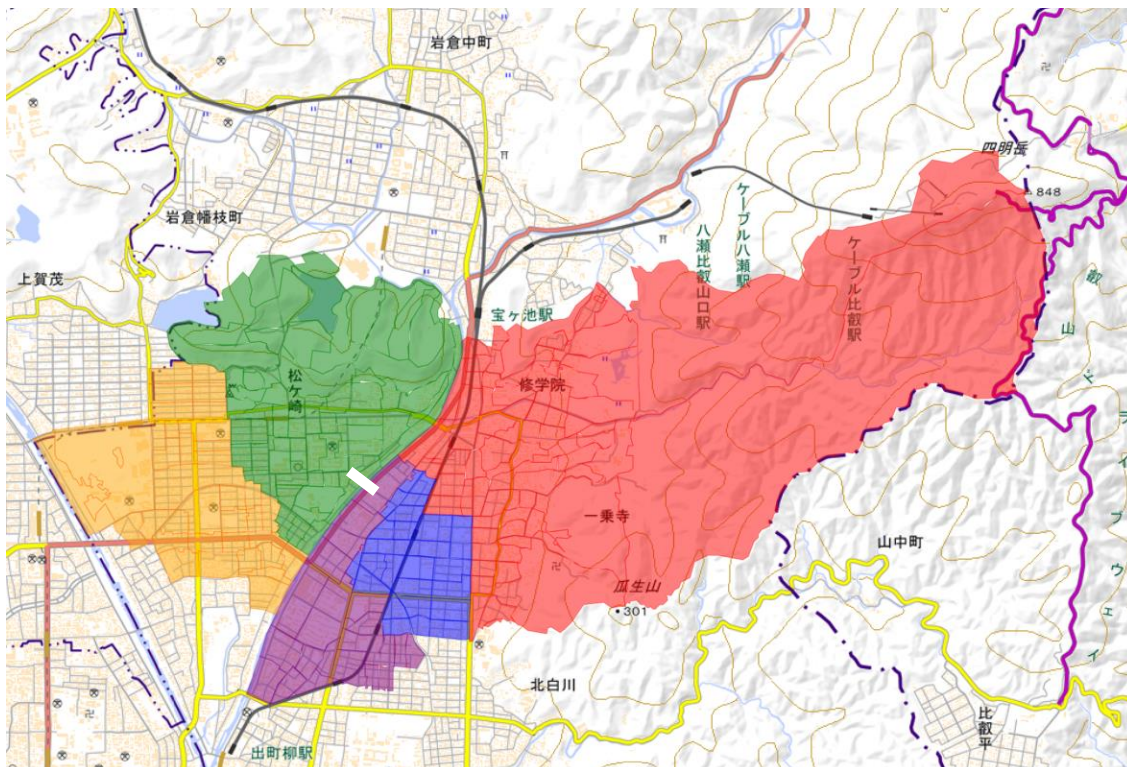
3.1.2 周辺の世帯数及び人口の推移

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、ここでは北泉通周辺の世帯数と人口の推移を考察する。

考察の対象は、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るとされるエリア（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。なお、国勢統計区とは、長期間にわたって区画の変更を要しないよう考慮しながら、人口が概ね 1 万人程度となるよう、行政区画等により設定された区画をいう。

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 29(2017)年 3 月から令和 3 (2021)年 3 月までの 5 年間を見ると、各区域とも世帯数は概ね微増ないしは横這い、人口は微減ないしは横這いといった状況である。

これらの推移を見る限り、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成住宅地であって、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。

国勢統計区別世帯数・人口（左京区）

	平成29年 3 月		平成30年 3 月		平成31年 3 月		令和 2 年 3 月		令和 3 年 3 月	
	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口
京都市	710,580	1,471,482	715,224	1,468,963	719,929	1,465,448	725,721	1,462,980	727,086	1,460,889
左京区	83,917	168,036	84,351	167,932	84,676	167,408	85,220	167,078	85,037	165,639
1 岩倉北	2,356	6,056	2,378	6,027	2,394	6,023	2,384	5,945	2,392	5,994
2 明德	4,122	10,702	4,116	10,705	4,117	10,624	4,123	10,575	4,134	10,437
3 岩倉南	4,853	11,921	4,948	12,119	5,074	12,289	5,152	12,340	5,237	12,508
4 静市	2,565	6,460	2,572	6,380	2,595	6,307	2,660	6,330	2,637	6,166
5 鞍馬	211	530	207	511	202	498	202	494	200	500
6 花脊	106	235	104	227	99	220	97	210	107	231
7 久多	39	78	39	81	33	70	35	75	35	70
8 広河原	42	100	47	119	44	116	42	114	39	112
9 大原	586	2,058	576	2,036	587	2,039	587	2,016	627	2,089
1 0 八瀬	806	1,770	811	1,758	806	1,725	808	1,707	717	1,675
1 1 上高野	3,037	6,958	3,131	7,057	3,189	7,084	3,215	7,083	3,249	6,964
1 2 修学院第一	7,483	15,651	7,543	15,619	7,615	15,645	7,654	15,574	7,758	15,387
1 3 修学院第二	5,935	10,234	5,949	10,189	5,971	10,121	5,988	10,108	5,926	10,054
1 4 北白川	6,009	10,402	5,962	10,294	5,993	10,249	6,040	10,252	5,914	10,107
1 5 浄楽	3,477	6,596	3,466	6,534	3,507	6,543	3,446	6,407	3,477	6,288
1 6 錦林東山	1,707	3,413	1,717	3,424	1,699	3,376	1,701	3,395	1,697	3,398
1 7 岡崎	2,871	5,690	2,855	5,605	2,862	5,582	2,912	5,603	2,927	5,644
1 8 新洞	1,744	2,866	1,741	2,854	1,754	2,849	1,788	2,863	1,757	2,823
1 9 川東	1,347	2,742	1,458	2,895	1,444	2,850	1,458	2,859	1,542	2,636
2 0 聖護院	2,378	4,070	2,391	4,066	2,368	3,995	2,319	3,910	2,206	3,734
2 1 吉田	4,959	9,000	4,959	9,036	4,867	8,884	4,961	8,969	4,911	8,758
2 2 養正	5,240	7,689	5,288	7,731	5,326	7,726	5,328	7,653	5,114	7,576
2 3 養徳	8,710	14,968	8,715	14,886	8,759	14,837	8,854	14,816	8,775	14,732
2 4 下鴨	3,693	8,121	3,662	8,013	3,663	7,953	3,681	7,922	3,716	7,864
2 5 葵	5,352	11,315	5,410	11,405	5,396	11,396	5,418	11,406	5,585	11,443
2 6 松ヶ崎	4,289	8,411	4,306	8,361	4,312	8,407	4,367	8,452	4,358	8,449

京都市HPより外部監査人が作成

また、本事業の認可直前の5年間である平成20(2008)年3月から平成24(2012)年3月の世帯数及び人口の推移を見ると、各区域とも世帯数は概ね微増ないしは横這い、人口は微減ないしは横這いとなっている。これは、前述の平成29(2017)年から令和3(2021)年までの期間とほぼ同じ傾向である。

そして、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。

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。

国勢統計区別世帯数・人口（左京区）

	平成20年 3 月		平成21年 3 月		平成22年 3 月		平成23年 3 月		平成24年 3 月	
	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口
京都市	666,224	1,467,211	671,959	1,465,698	676,061	1,463,373	681,576	1,471,907	684,168	1,471,357
左京区	80,685	167,823	80,675	166,731	81,003	166,542	81,977	168,455	82,477	168,496
1 岩倉	10,194	26,072	10,272	26,266	10,434	26,536	10,719	27,239	10,915	27,580
2 静市	2,343	6,345	2,340	6,335	2,366	6,320	2,437	6,442	2,460	6,448
3 鞍馬	222	667	227	658	223	632	213	584	211	574
4 花脊	139	298	137	278	134	272	124	277	123	274
5 久多	57	110	57	107	57	106	51	102	53	99
6 広河原	49	120	47	120	46	112	47	107	46	103
7 大原	671	2,455	659	2,370	657	2,361	629	2,304	635	2,296
8 八瀬	726	1,764	725	1,726	752	1,736	800	1,868	810	1,863
9 上高野	2,970	7,088	2,959	7,023	3,022	7,064	2,983	7,030	3,036	7,085
1 0 修学院第一	7,484	16,376	7,512	16,239	7,558	16,240	7,397	15,849	7,419	15,817
1 1 修学院第二	5,604	10,002	5,592	9,959	5,718	10,200	5,932	10,357	5,973	10,380
1 2 北白川	5,746	10,470	5,652	10,283	5,661	10,262	5,785	10,392	5,851	10,410
1 3 浄楽	3,689	7,292	3,645	7,173	3,616	7,130	3,569	7,009	3,575	6,929
1 4 錦林東山	1,765	3,670	1,772	3,631	1,729	3,521	1,722	3,607	1,705	3,576
1 5 岡崎	2,913	5,843	2,930	5,827	2,917	5,772	2,798	5,692	2,811	5,709
1 6 新洞	1,634	2,927	1,658	2,936	1,636	2,874	1,731	2,947	1,712	2,898
1 7 川東	1,350	2,815	1,353	2,790	1,362	2,769	1,357	2,794	1,394	2,826
1 8 聖護院	2,342	4,175	2,284	4,081	2,209	3,946	2,354	4,119	2,383	4,146
1 9 吉田	4,782	8,983	4,773	8,955	4,784	8,938	4,966	9,094	4,909	8,980
2 0 養正	4,667	7,463	4,672	7,364	4,666	7,315	4,895	7,817	4,899	7,732
2 1 養徳	8,178	14,867	8,247	14,822	8,282	14,746	8,251	14,871	8,249	14,792
2 2 下鴨	3,687	8,378	3,681	8,262	3,729	8,306	3,668	8,270	3,626	8,160
2 3 葵	5,329	11,338	5,333	11,236	5,345	11,208	5,393	11,389	5,525	11,551
2 4 松ヶ崎	4,144	8,305	4,148	8,290	4,100	8,176	4,156	8,295	4,157	8,268

京都市HPより外部監査人が作成

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。

外部監査人が行った建設局への質問によると、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。

事業年度ごとに費目別に支出状況をまとめたものが次表である。

北泉通に関する事業の実施状況

(単位:円)

	H24		H25		H26		H27	
当初	測量設計	—	測量設計	—	測量設計	—	測量設計	—
	用地及補償費	—	用地及補償費	—	用地及補償費	—	用地及補償費	—
	本工事	—	本工事	—	本工事	—	本工事	—
	事務費	—	事務費	—	事務費	—	事務費	—
	計	—	計	—	計	—	計	—
実績	測量設計		測量設計	9,801,250	測量設計	19,350,440	測量設計	1,788,480
	用地及補償費		用地及補償費		用地及補償費	24,003,841	用地及補償費	5,160,000
	本工事		本工事		本工事		本工事	
	事務費		事務費	2,300,000	事務費	1,854,394	事務費	5,786,136
	計	0	計	12,101,250	計	45,208,675	計	12,734,616

	H28		H29		H30		H31	
当初	測量設計	—	測量設計	—	測量設計	—	測量設計	—
	用地及補償費	—	用地及補償費	—	用地及補償費	—	用地及補償費	—
	本工事	—	本工事	—	本工事	—	本工事	—
	事務費	—	事務費	—	事務費	—	事務費	—
	計	—	計	—	計	—	計	—
実績	測量設計	656,640	測量設計	1,265,760	測量設計		測量設計	
	用地及補償費		用地及補償費	108,892,147	用地及補償費	145,060,168	用地及補償費	107,899,706
	本工事	22,180,000	本工事	290,548,720	本工事	161,613,440	本工事	156,033,960
	事務費	2,064,068	事務費	10,065,260	事務費	8,748,890	事務費	6,368,000
	計	24,900,708	計	410,771,887	計	315,422,498	計	270,301,666

	R2		R3		合計	
当初	測量設計	—	測量設計	—	測量設計	—
	用地及補償費	—	用地及補償費	—	用地及補償費	—
	本工事	—	本工事	—	本工事	—
	事務費	—	事務費	—	事務費	—
	計	—	計	—	計	830,000,000
実績	測量設計		測量設計	4,000,000	測量設計	36,862,570
	用地及補償費	126,105,072	用地及補償費		用地及補償費	517,120,934
	本工事	102,598,700	本工事		本工事	732,974,820
						0
	事務費		事務費		事務費	37,186,748
	計	228,703,772	計	4,000,000	計	1,324,145,072

建設局作成資料を基に外部監査人作成（非公開情報部分は「—」とした）

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。

以上を踏まえ、本事業のうち令和元(2019)年度及び令和 2 (2020)年度の工事につき、その手続きが適正に行われているかを確認した。「京都市入札情報館」(HP)の情報等により、各工事の手続きを精査したが、入札は京都市公契約基本条例等に基づき適正に行われていたことが確認できた。

また、参考として令和元(2019)年度に実施された用地買収についても、その手続き及び買収額に関する適正性についての確認を行った。用地買収については京都府収用委員会による裁決が行われた事例も存在したが、その手続きは適正に行われており、買収額についても不動産鑑定士による鑑定評価額に基づき算定していることから、適正なものであると確認できた。

しかしながら、事業費そのものは予算額の 8 億 3 千万円から実績額の約 13 億 2 千万円へと大きく増加している。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。

限られた予算という制約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十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。この制度は平成 10(1998)年度から導入しており、事業着手後、一定期間経過した公共事業について、進捗状況や社会情勢の変化を踏まえた「再評価」を行い、学識経験者等からなる第三者機関（以下「評価委員会」という。）の意見を聞いたうえで京都市の対応方針を定め、その結果を公表するものである。

また、平成 16(2004)年度からは、事業の新規採択（新たな事業の予算化）にあたり、費用対効果分析の結果を含めた客観的評価指標を用いて総合的に「新規事業採択時評価（事前評価）」を実施している。

さらに、平成 19(2007)年度からは、事業完了後にその整備効果を確認する「事後評価」を実施している。建設企画課が京都市技術管理委員会事業評価検討部会の事務局として、公共事業評価を実施するうえで必要な連絡調整を行うとともに、評価委員会の事務局を担当している。

3.1.5 新規採択時評価

事業の効率性や実施過程の透明性の一層の向上を目的として、市の行っている公共事業のうち、次の（１）（２）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。

（１） 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。）

- (2) 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。)

3.1.6 再評価

事業の効率性や実施過程の透明性の一層の向上を目的として、市の行っている公共事業のうち、

- (1) 事業採択後 5 年間を経過した時点で未着工の事業
- (2) 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
- (3) 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
- (4) 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
- (5) 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

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。

3.1.7 事後評価

事業の効率性や実施過程の透明性の一層の向上を目的として、市の行っている公共事業のうち、

- (1) 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
- (2) 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

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。

3.1.8 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、「3.1.1 計画の概要」で述べたように、8 億 3 千万円とされていた。したがって、総事業費は 10 億円未満となり、「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、「3.1.6 再評価」の(1)～(4)の要件には該当しないため、(5)の要件に該当しない限り、対象とはならない。なお、平成 27(2015)年度から令和 2

(2020)年度の「各年度の意見書及び対応方針」によれば、本事業は「再評価」対象の事業として取り上げられておらず、(5)の要件にも該当しないと判断されたものと推察される。

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、「3.1.7 事後評価」の(1)の要件には該当しないため、(2)に該当しない限り、対象とはならない。平成 27(2015)年度から令和 2 (2020)年度の「各年度の意見書及び対応方針」によれば、こちらも同じく、本事業は「事後評価」対象の事業として取り上げられておらず、(2)の要件には該当しないと判断されたものと思料される。

本事業は、最終的には総事業費が約 13 億円かかったとされている。しかしながら、京都市が実施する各段階における公共事業評価の対象とはなっていない。その理由は、当初の総事業費が評価対象額未満であったにもかかわらず、途中で増額されたためである。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。また、総事業費も約 13 億円と、採用された工法を最初から想定して事業費の見積りをしていれば、「新規採択時評価」の対象となるはずの事業であったし、工法の見直しによる事業費の大幅な増額といった事情を勘案すれば、「再評価」の対象とすることも十分にできたものと思われる。勘ぐってみれば、当初は「新規採択時評価」の対象とならない総事業費で事業を進め、途中で事業費を見直すことで「公共事業評価」の対象となることを避けたと捉えられかねない。

このような批判を受けないためにも、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 御菌橋改築事業

御菌橋改築事業は、「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菌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 改築前の状況

御菌橋は、災害時における緊急輸送道路に指定されており、耐震性能の確保が急がれている重要な橋梁である。昭和12(1937)年の架設から70年以上が経過しているうえ、通過する自動車及び歩行者の通行量はともに多く、加えて周囲の交差点及び道路の形状が複雑であるため慢性的な渋滞箇所となっていた。

また、本橋は、上賀茂神社に隣接し、葵祭の巡行の後を飾るなど歴史的な意味合いが強くデザインについても、景観や周辺環境との調和についても事前に検討を図っている。

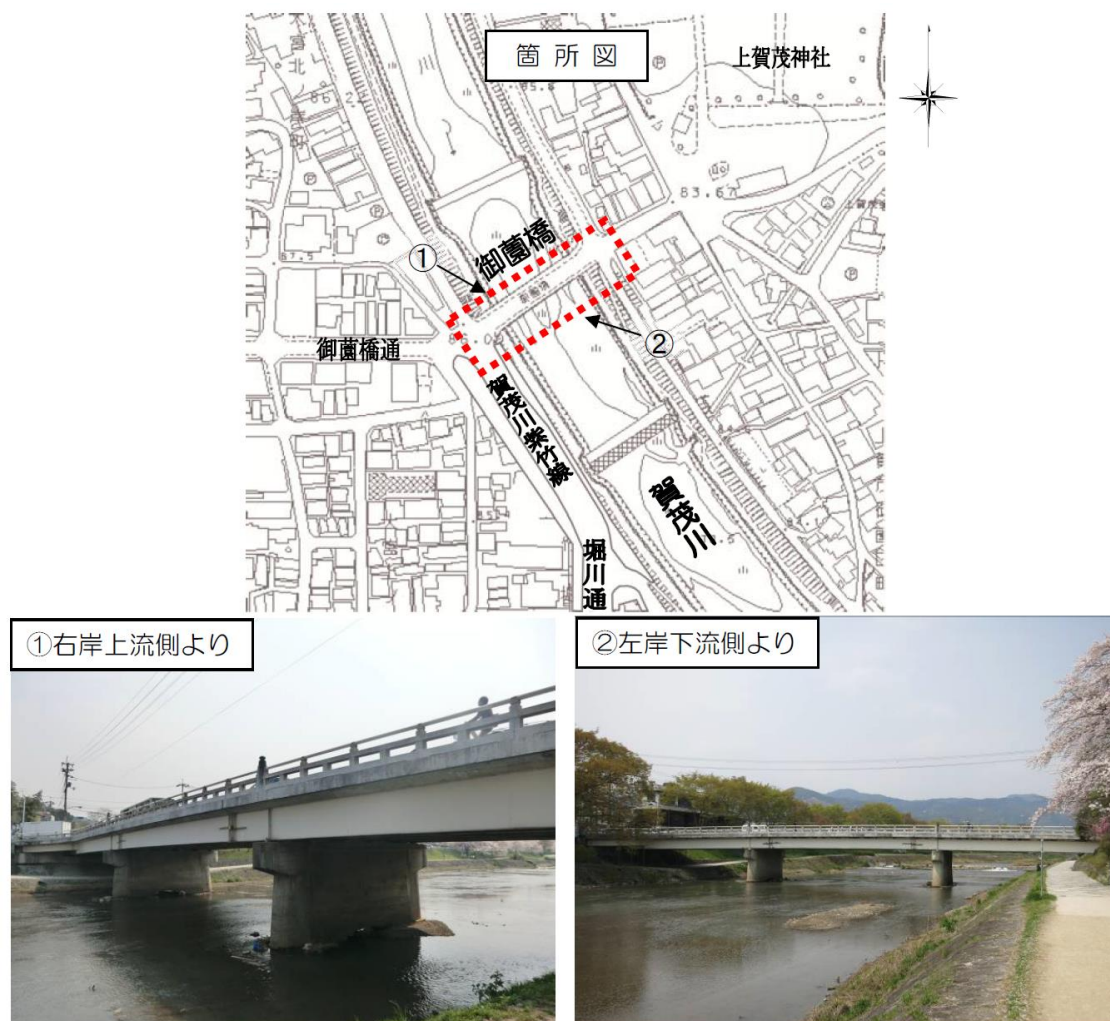
3.2.3 事業の目的

「いのちを守る 橋りょう健全化プログラム」第1期(前掲)に基づき、一級河川鴨川に架かる緊急輸送道路上にある御菌橋の耐震性能を向上させるために架け替えを行い、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。

3.2.4 事業の概要

御菌橋改築事業は、「いのちを守る 橋りょう健全化プログラム」第1期(前掲)において、緊急輸送道路の橋りょう(橋長15m以上)である緊急輸送道路28橋のうち、重要路線以外の13橋のひとつである。

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	北区上賀茂御菌口町 ～ 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)

御菌橋改築事業に関する事業の実施状況

(単位：円)

	H25		H26		H27		H28	
当初	測量設計等	—	測量設計等	—	測量設計等	—	測量設計等	—
	用地及補償費	—	用地及補償費	—	用地及補償費	—	用地及補償費	—
	本工事	—	本工事	—	本工事	—	本工事	—
	事務費	—	事務費	—	事務費	—	事務費	—
	計	—	計	—	計	—	計	—
実績	測量設計等	22,190,000	測量設計等	50,787,760	測量設計等	637,200	測量設計等	1,487,160
	用地及補償費	0	用地及補償費	182,110,018	用地及補償費	74,200,000	用地及補償費	0
	本工事	0	本工事	0	本工事	122,790,000	本工事	580,608,360
	事務費	3,207,844	事務費	7,231,577	事務費	5,917,141	事務費	16,448,040
	計	25,397,844	計	240,129,355	計	203,544,341	計	598,543,560

	H29		H30		H31(R1)	
当初	測量設計等	—	測量設計等	—	測量設計等	—
	用地及補償費	—	用地及補償費	—	用地及補償費	—
	本工事	—	本工事	—	本工事	—
	事務費	—	事務費	—	事務費	—
	計	—	計	—	計	—
実績	測量設計等	6,000,840	測量設計等	10,757,760	測量設計等	7,434,480
	用地及補償費	0	用地及補償費	0	用地及補償費	86,902,991
	本工事	300,938,800	本工事	212,556,360	本工事	438,475,520
	事務費	7,954,669	事務費	7,741,096	事務費	9,772,382
	計	314,894,309	計	231,055,216	計	542,585,373

	R2		R3		合計	
当初	測量設計等	—	測量設計等	—	測量設計等	—
	用地及補償費	—	用地及補償費	—	用地及補償費	—
	本工事	—	本工事	—	本工事	—
	事務費	—	事務費	—	事務費	—
	計	—	計	—	計	2,700,000,000
実績	測量設計等	665,500	測量設計等	12,000,000	測量設計等	111,960,700
	用地及補償費	177,483,446	用地及補償費	1,000,000	用地及補償費	521,696,455
	本工事	408,025,600	本工事	243,041,200	本工事	2,306,435,840
	事務費	12,705,749	事務費	4,031,594	事務費	75,010,092
	計	598,880,295	計	260,072,794	計	3,015,103,087

建設局提供資料を基に外部監査人が作成（非公開情報は「—」とした）

完成後、市は、「本事業の完成により、御菌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。

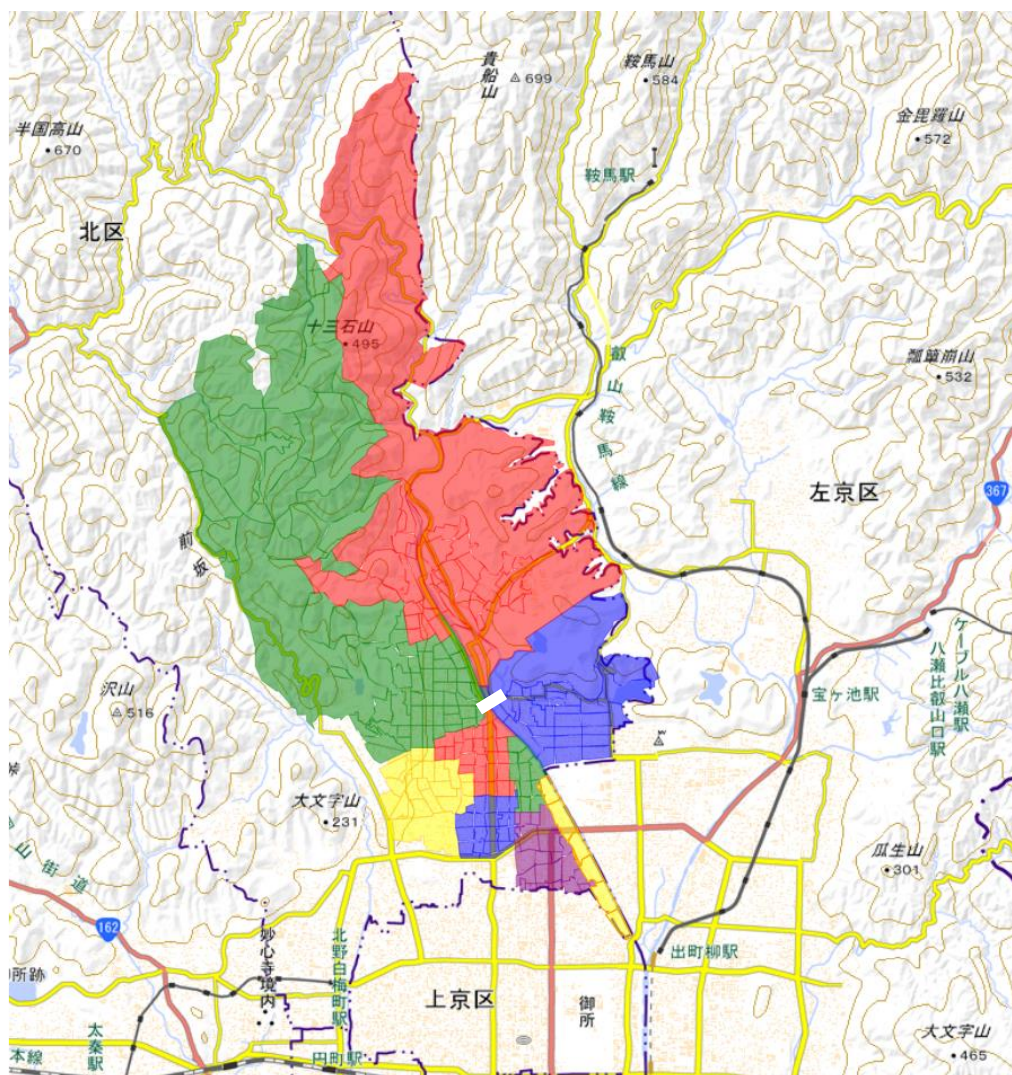
供用開始時期が変更となった理由について、担当課に確認したところ、「地元関係者及び関係機関と埋設管移設、電柱移設等の調整に時間を要したことにより、工事完成が遅れたため」という回答があった。

また、当初予算と実績の主な差額発生原因については、「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」としている。

3.2.5 周辺の世帯数及び人口の推移

御菌橋の供用に伴い、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。

御菌橋周辺の国勢統計区（待鳳・紫竹・鳳徳・大宮・柊野・上賀茂・元町・紫明・出雲路）



京都市統計ポータルより外部監査人が作成 中央の白抜き部分が本事業地

国勢統計区別世帯数・人口(北区)										
	平成29年3月		平成30年3月		平成31年3月		令和2年3月		令和3年3月	
	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口
京都市	710,580	1,471,482	715,224	1,468,963	719,929	1,465,448	725,721	1,462,980	727,086	1,460,889
北区全体	56,843	118,719	57,073	118,382	57,317	117,836	57,604	117,328	56,819	116,867
1 待鳳	5,128	10,176	5,115	10,108	5,086	9,966	5,058	9,846	5,089	9,852
2 紫竹	3,332	6,650	3,346	6,635	3,326	6,610	3,309	6,568	3,343	6,629
3 鳳徳	3,105	6,635	3,127	6,628	3,104	6,526	3,091	6,468	3,220	6,548
4 紫野	3,837	7,828	3,836	7,763	3,854	7,731	3,869	7,648	3,974	7,687
5 楽只	1,229	2,158	1,181	2,077	1,189	2,091	1,291	2,250	1,323	2,265
6 鷹峯	1,883	4,173	1,867	4,088	1,891	4,082	1,867	4,003	1,814	3,980
7 大宮	7,725	16,561	7,796	16,558	7,837	16,466	7,934	16,468	7,718	16,356
8 桜野	5,016	11,931	5,080	11,977	5,177	12,027	5,232	12,015	4,951	11,810
9 上賀茂	5,362	12,226	5,381	12,246	5,415	12,260	5,420	12,238	5,442	12,349
10 元町	1,489	3,128	1,485	3,129	1,493	3,129	1,485	3,074	1,433	3,039
11 紫明	3,076	5,889	3,117	5,950	3,159	5,995	3,176	6,040	3,165	6,113
12 出雲路	1,117	2,353	1,114	2,357	1,113	2,318	1,110	2,287	1,145	2,266
13 柏野	1,472	3,137	1,474	3,126	1,474	3,098	1,481	3,093	1,475	3,026
14 大將軍	2,870	5,394	2,860	5,361	2,887	5,351	2,942	5,363	2,746	5,192
15 衣笠	4,060	7,702	4,115	7,711	4,138	7,691	4,161	7,671	4,070	7,614
16 金閣	5,830	12,139	5,871	12,066	5,876	11,931	5,882	11,752	5,631	11,596
17 中川	128	266	124	247	120	230	119	221	123	236
18 小野郷	119	234	118	220	113	201	115	195	99	184
19 雲ヶ畑	65	139	66	135	65	133	62	128	58	125

京都市HPより外部監査人が作成

国勢統計区別世帯数・人口(北区)										
	平成24年3月		平成25年3月		平成26年3月		平成27年3月		平成28年3月	
	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数	人口
京都市	684,168	1,471,357	688,407	1,470,452	693,026	1,468,022	698,474	1,467,020	706,020	1,473,830
北区全体	56,245	120,889	56,217	120,317	56,522	119,908	56,695	119,439	56,731	119,151
1 待鳳	5,096	10,436	5,098	10,367	5,096	10,251	5,104	10,203	5,104	10,220
2 紫竹	3,327	6,723	3,290	6,672	3,331	6,697	3,313	6,606	3,342	6,664
3 鳳徳	3,091	6,745	3,117	6,732	3,104	6,697	3,116	6,657	3,112	6,658
4 紫野	3,687	7,867	3,651	7,773	3,654	7,727	3,674	7,703	3,747	7,750
5 楽只	1,388	2,477	1,342	2,436	1,343	2,419	1,350	2,390	1,297	2,276
6 鷹峯	1,891	4,373	1,865	4,300	1,871	4,284	1,863	4,220	1,878	4,224
7 大宮	7,551	16,608	7,563	16,585	7,663	16,531	7,744	16,587	7,709	16,593
8 桜野	4,860	11,823	4,906	11,862	4,929	11,912	4,977	11,932	4,964	11,881
9 上賀茂	5,241	11,995	5,261	12,013	5,278	12,010	5,338	12,085	5,289	12,161
10 元町	1,481	3,157	1,488	3,172	1,510	3,180	1,505	3,170	1,493	3,165
11 紫明	3,086	6,059	3,090	6,069	3,121	6,041	3,143	6,022	3,099	5,927
12 出雲路	1,129	2,450	1,145	2,451	1,130	2,408	1,108	2,366	1,122	2,363
13 柏野	1,478	3,296	1,484	3,230	1,518	3,240	1,503	3,208	1,488	3,174
14 大將軍	2,648	5,328	2,665	5,334	2,683	5,294	2,732	5,356	2,843	5,401
15 衣笠	4,125	7,966	4,103	7,908	4,102	7,866	4,096	7,832	4,081	7,733
16 金閣	5,840	12,811	5,835	12,668	5,883	12,644	5,826	12,421	5,848	12,297
17 中川	142	360	140	343	136	318	135	307	131	280
18 小野郷	119	253	116	250	110	239	109	230	118	239
19 雲ヶ畑	65	162	58	152	60	150	59	144	66	145

京都市HPより外部監査人が作成

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。

3.2.6 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。

そのため、耐震補強工事に合わせ、交通渋滞解消のため、有効幅員が約 2 倍に拡幅され、片側 1 車線が片側 2 車線となった。

計画期間は少し延長したものの、ほぼ予定どおりの完成となった。また、事業費は当初の予算 27 億円であったが、30 億円となり約 1 割増加した。

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

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、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の一つとして、鴨川東岸線の整備事業を選定した。

鴨川東岸線は、昭和13(1938)年4月に塩小路通から丸太町通を区間として都市計画決定したが、その後昭和25(1950)年7月に出町駅前広場へ終点が延伸され、塩小路通から出町駅前広場までの区間に変更された。また昭和62(1987)年8月に起点が十条通に延伸され、十条通から出町駅前広場までの区間に変更されるなど、現在に至るまで6回の計画変更がなされている。

なお昭和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、現在において第1工区(東山区福稲下高松町～福稲柿本町まで312m)及び第2工区(東山区福稲柿本町～福稲岸ノ上町まで715m)は完了し、第3工区(東山区福稲岸ノ上町～一橋宮ノ内町まで573m)は整備中であるが、令和3年度から令和5年度は、予算計上を見送る事業となっている。

この第1工区から第3工区の整備事業では、現在の師団街道を拡幅し、慢性的に発生している交通渋滞を緩和し、また第2工区においては、現在の師団街道のバイパス道路を整備することにより、通過交通を鴨川東岸線に振り替え、現在の師団街道は交通量が減少し、生活道路として機能することを目的としている。

また第2工区の完成により、鴨川や鉄道、琵琶湖疏水を跨ぐ九条跨線橋に新たな橋りょうを直結することで、市域を南北に走る師団街道と河原町通や堀川通へも繋がる九条通への直接アクセスが可能となり、交通が円滑になり、かつ、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ものである。

鴨川東岸線の計画

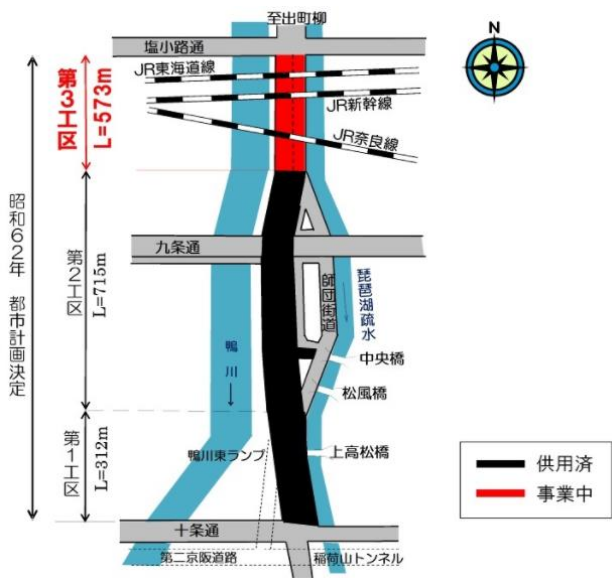
決定年月	変更概要	区 間	
		起点	終点
昭和13(1938)年4月	当初決定	塩小路通	丸太町通
昭和25(1950)年7月	終点の延伸、広場設置	塩小路通	出町駅前広場
昭和47(1972)年2月	出町駅前広場の変更	塩小路通	出町駅前広場
昭和62(1987)年8月	起点の延伸	十条通	出町駅前広場
平成9(1997)年8月	三条駅前広場の変更	十条通	出町駅前広場
平成10(1998)年12月	第1工区西側に歩道を追加	十条通	出町駅前広場
平成30(2018)年8月	JR奈良線南側から塩小路通までの線形等の変更	十条通	出町駅前広場

鴨川東岸線 位置図



(京都市HPより)

鴨川東岸線 概要図



(京都市HPより)

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



第1工区 鴨川東ランプから南を望む
(平成27年1月撮影)

3.3.1.2 第1工区当初計画

第1工区の当初計画では、平成 5（1993）年度に事業開始、平成 11（1999）年度を当初供用開始予定年度とされていたところ、建設局に資料の提示を求め、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。

3.3.1.3 第1工区 計画の変更

第1工区は、平成 5（1993）年度に事業開始され、平成 11 年度を当初供用開始予定年度としていたが、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、3.3.1.2 のとおり合計 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。

尚、合計額67億8,000万円は、決算総額の67億4,600万円（平成25(2013)年度公共事業評価調書）と異なるが、事業認可時点以降の数値はあくまで予定値であるため、差額が生じている。

3.3.1.4 第1工区実績

第1工区は、平成5(1993)年度に事業開始され、平成19年5月31日に供用開始された。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、下記のとおり第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。

第1工区及び第2工区 合算実績額（令和3年度時点）

（単位：円）

	測量設計	用地及補償費	本工事	事務費	計
平成5年度	55,276,380	1,067,252		2,128,948	58,472,580
平成6年度	46,849,247	219,573,828		2,401,995	268,825,070
平成7年度	65,066,961	593,039,713		6,142,326	664,249,000
平成8年度	51,464,311	720,095,395		20,268,464	791,828,170
平成9年度	59,421,724	1,334,281,952	100,752,750	1,661,056	1,496,117,482
平成10年度	138,581,428	2,262,509,111		1,830,411	2,402,920,950
平成11年度	110,306,084	1,205,999,880		13,332,749	1,329,638,713
平成12年度	136,432,764	1,313,701,613	59,800,230	8,195,101	1,518,129,708
平成13年度	83,637,573	1,381,264,471	42,258,470	8,021,738	1,515,182,252
平成14年度	42,755,976	897,336,712	119,374,500	8,252,429	1,067,719,617
平成15年度	14,525,409	469,918,473	109,950,400	8,427,032	602,821,314
平成16年度	17,473,521	407,922,129	69,230,700	2,679,624	497,305,974
平成17年度	765,910	28,074,608	27,019,550	3,939,932	59,800,000
平成18年度	11,103,845	112,888,195	73,861,000	3,816,250	201,669,290
平成19年度	24,633,001	38,563,092	4,815,950	1,061,907	69,073,950

	測量設計	用地及補償費	本工事	事務費	計
平成 20 年度	126, 000	87, 331, 001		958, 216	88, 415, 217
平成 21 年度	4, 877, 250	69, 310, 462	58, 544, 700	20, 159, 232	152, 891, 644
平成 22 年度	197, 400	15, 174, 536	560, 233, 950	29, 790	575, 635, 676
平成 23 年度	527, 625	253, 924	185, 370, 150		186, 151, 699
平成 24 年度			33, 385, 800	8, 000, 000	41, 385, 800
平成 25 年度	9, 990, 750	326, 721, 440	172, 731, 300	7, 196, 987	516, 640, 477
平成 26 年度		91, 792, 043	68, 413, 680	1, 137, 772	161, 343, 495
平成 27 年度		1, 987, 281	149, 018, 200	577, 000	151, 582, 481
平成 28 年度			454, 538, 280	34, 132, 694	488, 670, 974
平成 29 年度	7, 110, 720		601, 207, 800	11, 755, 025	620, 073, 545
平成 30 年度			354, 184, 400	7, 529, 500	361, 713, 900
令和 1 年度	3, 158, 100	16, 740	407, 818, 440	3, 912, 000	414, 905, 280
令和 2 年度	14, 814, 800		163, 989, 100		178, 803, 900
令和 3 年度	40, 000, 000				40, 000, 000
令和 3 年度 時点の計	939, 096, 779	11, 578, 823, 851	3, 816, 499, 350	187, 548, 178	16, 521, 968, 158

建設局提供資料により作成 令和 3 年度は予定額による

平成 25 年度公共事業事後評価調書第 1 工区の評価（下記 3. 3. 1. 5（3）参照） 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。

3.3.1.5 第1工区の評価

京都市では、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とともに、予算等の効率的な執行を図ることを目的として、事業の新規着手時、事業中、事業完了後の各段階において評価を実施している。

事業実施の効果については、渋滞の緩和や交通事故の減少、走行快適性の向上、災害時の代替路確保、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大などが挙げられるが、このうち、現時点における知見により十分な精度で計測が可能で金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、平成12年6月建設省「街路事業における費用便益分析マニュアル（案）」に基づき算出し、事業に係る費用を比較することなどで整備効果、必要性を検討している。

また事後評価時には、各事業の性質に鑑み、上記指標に加えて、本路線や混雑していた周辺道路の交通量の変化等で評価している。また、当事業における、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、次のとおりである。

(1) 新規着手時の評価

建設局における公共事業評価制度は、平成10(1998)年度から実施されたものであり、本事業が認可された平成5(1993)年度にはその制度がないため、新規着手時の評価は行っていない。

(2) 事業中の評価

事業中の評価は、平成14(2002)年度に再評価（第1回）を実施し、その後、平成19(2007)年度に再評価（第2回）を実施している。そのうち、平成14(2002)年度公共事業再評価対象事業調書は以下のとおりで、対応方針案は、事業「継続」となっている。

平成14年度公共事業再評価対象事業調査

1 事業の概要

事業名	I. Ⅲ. 25 鴨川東岸線 (第1工区)	事業所管課	広域幹線道路課
事業区間	自:京都市東山区福稲柿本町 至:京都市東山区福稲下高松町	延長又は面積	延長 512 m 幅員 22.5~39.0m
事業概要			
鴨川東岸線は、鴨川左岸を出町柳から十条通間を結び、市域の南北を結ぶ幹線道路として重要な位置を占め、現在出町柳から塩小路間については整備が完了している。 今後、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、京都高速道路「新十条通」の都心へのアクセス道路として、未整備区間である塩小路通以南の整備を図るものである。鴨川東岸線 (第1工区) はこの内、十条通から中央橋までの延長512m区間の整備を行うものである。 また、第1工区に続く鴨川東岸線 (第2工区) は、中央橋から岸ノ上橋までの延長515m区間を、平成9年6月に事業認可を受けている。			

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5年度	用地着手年度	平成5年度
工事着手年度	平成12年度	完成予定年度	当初 平成11年度 変更 平成15年度		
年度	全体事業	平成12年度以前	平成13年度	平成14年度	平成15年度以降
工事	L= 512 m C= 451 百万円	L= 10 m C= 87 百万円	L= 70 m C= 32 百万円	L= 417 m C= 171 百万円	L= 512 m C= 161 百万円
用地	A= 11,168 m ² C= 6,084 百万円	A= 10,167 m ² C= 5,620 百万円	A= 793 m ² C= 370 百万円	A= 166 m ² C= 73 百万円	A= 42 m ² C= 21 百万円
その他	C= 245 百万円	C= 225 百万円	C= 5 百万円	C= 10 百万円	C= 5 百万円
計	C= 6,780 百万円	C= 5,932 百万円	C= 407 百万円	C= 254 百万円	C= 187 百万円
進捗率 (累積)		87%	93%	97%	100%

事業の進捗状況

平成13年度末での用地進捗は98.1%、工事進捗は26.4%であり、三ノ橋放水路の橋梁を始めとする道路築造工事を鋭意施工中である。なお、第2工区の用地進捗は58.1%である。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

・用地交渉の難航

平成5年度より事業予定地の用地買収に着手したが、一部地権者については、事業の協力を再三要請しているにもかかわらず理解が得られず、予測以上の時間を要したため事業が遅れたものである。

また、京都高速道路「新十条通」の十条ランプが鴨川東岸線の中間部で接続するが、用地取得に時間を要した箇所でのランプ工事の着手が遅れ、鴨川東岸線の道路築造に影響を与えたものである。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

京都市東部地域 (山科) と南部地域 (伏見・東山) を結ぶ自動車専用道路である京都高速道路「新十条通」のアクセス道路として整備しているが、新十条通のトンネル工事が稲荷山工区で平成8年12月に、十条工区で平成9年9月に着工され、平成15年度完成を目途に工事が進捗している。

【上位計画から見た事業の有効性】(■は該当項目を示す。)

京都市基本計画		事業ごとの上位計画	具体的な効果等
大項目	小項目		
☒ 安らぎのある暮らし ☒ 華やきのあるまち ☐ 市民との厚い信頼関係の構築をめざして	誰もが安心して暮らせるまちづくり 市民の暮らしとまちを支える基盤づくり	「道路の整備に関するプログラム」	・老朽橋梁の架替による災害に強いまちづくり ・広域幹線と連携したアクセス向上に繋がり、都市活動を支える交通基盤づくり

【指標による評価】

客観的評価指標	評価結果	
事業採択についての条件を確認するための指標	事業の投資効果 (費用便益分析)	B/C = 4.70
	事業の要件	指標該当状況：(有)・無
事業の効果や必要性を評価するための指標	評価軸に対する該当状況：4/5	

3 事業の進捗の見込みの視点

【事業の実施のめど、進捗の見通し等】

・遅延原因や問題点の解決に方向性が見えた ・未買収用地は154㎡であり、地権者のうち事業非協力者に対しては、粘り強い接触を重ねつつ、一方、土地収用法適用も視野にいれ、京都府収用委員会との協議も並行して進める。 ・また、鴨川東岸線に接続する十条ランプ工事も支障となる建物移転の目途が立っており、ランプ工事と工程を調整しつつ、平成15年度完成を目指して本線道路築造工事を進める。

4 対応方針案

対応方針	(継続) 休止 中止
理由	・平成10年からスタートした「新たな道路整備五箇年計画」に基づく「道路整備に関するプログラム」において、本路線は道路の整備目標として「賑わいのあるまちづくりを支援する」広域交通体系へのアクセス道路としての位置付けがされている。 ・京都市東部地域(山科)と南部地域(伏見・東山)を結ぶ自動車専用道路であり、都市高速道路ネットワークの一部を形成する京都高速道路「新十条通」のアクセス道路として整備を進めており、新十条通の完成に合わせて整備するものである。 ・新十条通の整備による沿道地域の活性化に伴う花き市場へ連絡する道路である。

(以下省略)

(3) 事業完了後の評価

事業完了後5年以内に行う事後評価は平成25(2013)年度に実施されており、その公共事業事後評価調書は以下のとおりである。

平成25(2013)年度 公共事業事後評価調書

1. 事業の概要

事業名	I・III・25鴨川東岸線（第一工区）	事業所管課	建設局事業推進室
事業区間	自：京都市東山区福稲柿本町 至：京都市東山区福稲下高松町	延長又は面積	延長L=312m 幅員W=22.5～39.0m
事業概要 (目的・内容等)	鴨川東岸線は、鴨川左岸の出町柳から十条通まで、市域の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る。本路線は、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し、市南部地域の道路交通の円滑化と地域の活性化に寄与している。鴨川東岸線（第一工区）は、十条通から北側312mの区間を整備するものであり、更に北側715mの区間を第二工区として現在事業を進めている。 (供用開始時期)平成19年5月 (用地買収)A=11,168㎡		

2. 事業効果の確認

【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5年度	用地着手年度	平成5年度
工事着手年度		平成12年度	完成年度	当初：平成11年度 実績：平成21年度	事業期間	当初：7年 実績：17年
事業費	再評価 (当初)	6,780百万円 (7,000百万円)	事業費【実績】	6,746百万円	事業費増減	34百万円 減
市民1人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)			約4,700円/人			
事業実施中に表面化した問題点・再評価時の指摘と対応内容等						
平成5年度より用地買収に着手したが、一部地権者の理解が得られない用地や、地権者多数（相続予定者70名）の用地の買収において時間を要したため、工事進捗に支障を来した。						
平成19年には第二工区との取合い部を除く区間が完成し、部分供用を開始したが、第二工区においても用地買収が難航し、工事の進捗が遅れており、第二工区との取合い部工事完了が第二工区工事完了と同時にとなる見込みとなったため、当該区間200mを第二工区の事業とし、本事業は完了した。						

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢の変化	京都高速道路へのアクセス道路として、また、十条通と接続する幹線道路として整備を進める中で、規制緩和による車両の大型化に対応する必要性が高まった。
市民ニーズの変化	災害に強いまちづくりの観点から、幹線道路ネットワークの整備により、緊急輸送道路網を構築する必要性が高まった。
周辺環境の変化	京阪神都市圏の都市機能の高度化を図る都市高速道路ネットワークの一部を形成する路線である京都高速道路へのアクセス道路として重要性が高まった。 (京都高速道路開通時期：油小路線…平成20年1月、新十条通…平成20年6月、油小路線・斜久世橋区間…平成23年3月)

【上位計画から見た事業の位置づけ】

京都市基本計画	事業ごとの上位計画	具体的な効果等
☐ うるおい ☒ 活性化 ☐ すこやか ☒ まちづくり ☐ 行政経営の大綱	京都市都市計画マスタープラン (平成14年5月)	広域幹線道路と連携したアクセス向上に繋がり、都市活動を支える交通基盤づくり

【事業実施に伴う各種効果等】

事業実施による効果	当該事業が該当する評価軸に係る評価指標から見た効果	評価軸に対する該当状況： 3 / 5
	上記以外の評価指標から見た効果	(定量的効果) ①京都高速アクセス道路としての整備 規制緩和による車両の大型化に対応し、総重量25t車両が通行可能な4車線の幹線道路として、また、京都高速へのアクセス道路として整備した。 ・道路断面 (開通前) 幅員7.25m 2車線 ↓ (開通後) 幅員22.0m 4車線 ・交通量 (平成6年) 24,000台/24時間 ↓ (平成22年) 19,500台/24時間 (定性的効果) ・歩道が整備されたことにより、歩行者の安全性を確保した。また、バス停にてバスを待つスペースが確保できた。 ・交差点において右折レーンの整備により、渋滞緩和に寄与した。 ・平成22年11月から京阪バスにより、京都駅と山科地域間を新十条通を経由して結ぶ路線バス(山急バス)の運行が開始され、本事業区間にバス停が設置された。
	事業実施による環境面からの効果	・車道部を排水性舗装とすることにより、道路交通騒音の低減、走行車両による水はねの抑制により、沿道環境が改善された。また、雨天走行時のスモーキングの緩和、雨天夜間走行時のヘッドライトによる路面反射の緩和、路面標示の視認性の向上により、走行の安全性が向上した。

3. 対応方針

今後の事後評価の必要性		本事業の完成により、京都高速道路へのアクセスを可能とし、また、安全で円滑な道路交通が確保されるなど、事業による効果が発現されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 なお、本路線は、鴨川東岸線（第二工区）の完成により、幹線道路としての整備効果が発現される見込みであり、鴨川東岸線（第二工区）の事後評価で、本路線の整備効果も再確認していきたい。
改善措置の必要性		本事業の完成により、整備効果を発現していることから、改善措置の必要性はない。
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価の手法等について	事業実施過程での苦労点、工夫など	一部地権者の理解が得られない用地や、地権者多数（相続予定者70名）の用地の買収において時間を要した。
	見直しの必要性	今回の評価手法により、本事業の整備効果が検証できたことから、同種事業の事業評価手法等の見直しの必要性はない。 今後、同種事業を行っていく際には、事業の必要性や有効性について、市民の理解を得るため、本事業実施による各種効果を活用していきたい。

(4)平成 25(2013)年度公共事業の評価に関する意見書

鴨川東岸線第1工区の公共工事について、平成 26(2014)年2月3日において、京都市公共事業評価委員会から、第三者機関として審議を行った結果として「平成 25 年度公共事業の評価に関する意見書」が提出され、市の対応方針（案）は妥当であると判断された。

（参考）「平成 25 年度公共事業の評価に関する意見書」

街路事業 I・Ⅲ・25 鴨川東岸線 第一工区

本事業は、市域の南北を結ぶ幹線道路として、また、京都高速道路へのアクセス道路として重要な路線である鴨川東岸線について、松風橋から十条通までに間を整備することにより、道路交通の円滑化と地域の活性化を図るものである。

本事業によって、4車線道路及び歩道が整備され、安全で円滑な道路交通が確保されるとともに、京都高速道路への円滑なアクセスが確保される等、道路整備による効果が発現されていることから、「今後の事後評価及び改善措置の必要性はない」という京都市の対応方針（案）は妥当であると判断した。

3.3.2 第2工区

3.3.2.1 第2工区 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



第2工区 第1工区側から北を望む
(令和2年3月撮影)

(京都市HPより)

【第2工区整備事業パンフレットより抜粋】

① 師団街道九条通のアクセス向上

鴨川や鉄道、琵琶湖疏水などを跨ぐ九条跨線橋に新たな橋りょうを直結した。市域を南北に走る師団街道と、河原町通や堀川通へも繋がる九条通が直接アクセスできるようになり、交通が円滑になる。

② 師団街道の渋滞緩和

鴨川東岸線（第1～第3工区）整備事業では、現在の師団街道を拡幅し、慢性的に発生している交通渋滞を緩和することを目的としている。

鴨川東岸線（第2工区）においては現在の師団街道のバイパス道路を整備することにより、通過交通を鴨川東岸線に振り替える。鴨川東岸線（第2工区）が開通することにより、現在の師団街道は交通量が減少し、生活道路として機能する。

なお、市バスはこれまでどおり、現在の師団街道を通る（一部バス停位置を変更する。）。



九条跨線橋に繋げた新たな橋りょう

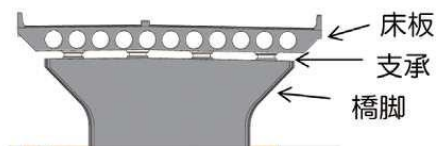


師団街道

③ 景観に配慮した橋りょう

鴨川東岸線の橋りょうの設計に当たり、鴨川の良い景観の形成に配慮するため、圧迫感の少ないデザインの橋りょうとし、鴨川の景観との調和を図った。

今回採用したPCホロースラブ橋は、橋げたの中に大きな円筒を入れることにより、軽くて薄いながらも丈夫な橋げたを作ることができる橋りょう形式である。



西側の対岸からの眺め

3.3.2.2 第2工区当初計画

第2工区は、平成9(1997)年度に事業開始され、令和2(2020)年3月27日に供用開始されたが、第2工区の当初計画では、建設局に資料の提出を求めたところ、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。

3.3.2.3 計画の変更

第2工区は、平成9年度に事業開始され、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。

そのため第2工区の当初計画は、3.3.2.2のとおり合計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。

3.3.2.4 第2工区実績

第2工区は、平成9年度に事業開始され、令和2(2020)年3月27日に供用開始された。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。

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、当初予算・変更予算・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てその事業評価が完了するまでは保存されたい。

また第2工区の供用開始年月日が令和2年3月27日であるため、完了後5年以内に行う事後評価は現在において作成されていないが、その作成にあたりその事業費（実績）を記載するためにも必要であると思料する。

【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。

3.3.2.5 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として、各年度の公共事業事後評価調書は次のとおりである。

第1回から第3回までの公共事業再評価対象事業調書(以下「調書」)から、次の項目について検討した。

1. 延長

第1回調書	515m
第2回調書	715m
第3回調書	715m

2. 事業概要

第1回調書	岸ノ上橋から中央橋までの515mの整備
第2回調書	岸ノ上橋から松風橋までの715mと整備が延長
第3回調書	岸ノ上橋から松風橋までの715mと整備が延長

3. 工事着手年度

第1回調書	平成9年度
第2回調書	平成16年度
第3回調書	平成16年度

4. 完成予定年度

第1回調書	当初 平成19年度、 変更 平成21年度
第2回調書	当初 平成14年度、 変更 平成26年度（事業認可最終年度）
第3回調書	当初 平成14年度、 変更 平成29年度（事業認可最終年度）

5. 総事業費

第1回調書	85億5千万円
第2回調書	92億3千万円
第3回調書	92億3千万円

6. 進捗率（累積）

第1回調書	平成17年度63.5%、平成18年度65.2%、
第2回調書	平成22年度75.0%、平成23年度81.0%、平成21年度以前68.7%
第3回調書	平成27年度81.1%、平成28年度83.8%、平成26年度以前79.4%

7. 事業の進捗状況

第1回調書	平成17年度末での用地進捗89.1%、工事進捗0.5%
第2回調書	平成22年度末での用地進捗99.8%、工事進捗22.6%
第3回調書	平成27年度末での用地進捗記載なし、工事進捗41.9%

（なお、対応案方針に理由欄に用地買収率99.9%と記載あり）

8. 工事が遅れた理由

第1回調書	用地買収の難航
第2回調書	用地買収の難航
第3回調書	一部の地権者から理解が得られず、土地収用法の手続きを進めたため

9. 事業を巡る社会情勢等の変化

第2回調書	平成23年3月27日に京都高速道路「油小路線斜久世橋区間」が開通し、新十条通と油小路線が開通
-------	--

10. 事業採択についての条件を確認するための指標

事業の投資効果（費用便益分析 B / C）

第1回調書	1.77
第2回調書	1.10
第3回調書	1.02

注

B = 走行時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 交通事故減少便益の供用後40年間

（第2回及び第3回調書50年間）現在価値換算額

C = 供用後40年間（第2回及び第3回調書50年間）維持管理費現在価値換算額 + 事業費の現在価値換算額

11. 事業の効果や必要性を評価するための指標

評価軸に対する該当状況

第1回調書	4/5
第2回調書	3/5
第3回調書	3/5

12. 対応方針

第1回調書	事業継続
第2回調書	事業継続
第3回調書	事業継続

1. 完成予定年度が第1回調書では平成19年度で、第2回及び第3回では平成14年度と記載されていたが、当初より平成14年度であったことの説明を受けた。

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記載されず、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。

公共事業再評価対象事業調書（抜粋）

平成 1 8 年度公共事業再評価対象事業調書

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。					
当初計画に比べて事業が遅れた理由 ・ 用地買収の難航 用地買収は、大型物件や共有通路等が存在し、相続手続きが多くまた借家人の移転交渉に予測以上の時間を要して事業が遅れたものである。					

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

現在、建設中である京都高速道路「新十条通」は、京都市の東部地域（山科）と南部地域（伏見・東山）を結ぶ自動車専用道路であり、トンネル工事を平成7年3月に着工し、平成20年5月完成の予定である。 鴨川東岸線は、新十条通と都心のアクセス道路であり、現在、鋭意施工中である鴨川東岸線（第1工区）との接続を図ることで、交通の円滑化と地域の活性化に寄与するものである。

【上位計画から見た事業の有効性】

京都市基本計画		事業ごとの上位計画	具体的な効果等
大項目	小項目		
■安らぎのある暮らし ■華やぎのあるまち ☐ 市民との厚い信頼関係の構築をめざして	誰もが安心して暮らせるまちづくり 市民の暮らしとまちを支える基盤づくり	「道路の整備に関するプログラム」	九条跨線橋の補強による延命化を基本とした災害に強いまちづくり 多様な都市活動を支える交通基盤づくり

【指標による評価】

客観的評価指標	評価結果	
事業採択についての条件を確認するための指標	事業の投資効果（費用便益分析）	B / C = 1.77
	事業の要件	指標該当状況：有・無
事業の効果や必要性を評価するための指標	評価軸に対する該当状況： 4 / 5	

3 事業の進捗の見込みの視点

【事業の実施のめど、進捗の見通し等】

難航している用地交渉は、着実に買収契約を結び、89.1%の事業用地の確保を行った。今後、残る地権者（借家人含む）と交渉を重ね、100%の事業用地の確保し、平成21年度末の完成を目指して工事を進めていく。

工事については、九条跨線橋北側において、最後の1件の買収契約が本年5月に締結されたことから、平成19年度より九条跨線橋北側から本格的に工事着手していく。

4 対応方針案

対応方針	継続, 中止, 休止
理 由	- 平成10年からスタートした「新たな道路整備五箇年計画」に基づく「道路整備に関するプログラム」において、本路線は道路の整備目標として「賑わいのあるまちづくりを支援する」広域交通体系へのアクセス道路としての位置付けがされている。 - 京都高速道路「新十条通」は、京都市東部地域（山科）と南部地域（伏見・東山）を結ぶ自動車専用道路であり、本路線は「新十条通」から都市中心部へのアクセス道路として整備を進めるものである。 - 平成16年6月に開設された「花き市場」へ連絡する道路である。

(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。

①第3工区年次計画

年度	年次計画
平成28年度	用地買収、設計、工事他
平成29年度	用地買収、設計、工事他
平成30年度	用地買収、設計、工事他
令和元年度	用地買収、設計、工事他
令和2年度	用地買収、設計、工事他

②第3工区取組予定及び取組実績

年度	取組予定	取組実績
平成28年度	設計	・設計
平成29年度	設計：予備設計	・設計を実施：予備設計
平成30年度	設計、工事他：詳細設計	・設計を実施 ・都市計画変更に係る告示（8月） ・事業認可の取得（10月）
令和元年度	設計、工事他：詳細設計、工事	・設計を実施
令和2年度	設計、工事他：詳細設計、工事	・工事を実施 ・設計を実施

③第2工区及び第3工区予算現額（単位：百万円）

	予算現額
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

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、取組予定、取組実績が平成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 3.3.3.2 の当初計画及び 3.3.3.3 の実績には、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。

3.4. JR西大路駅北側アクセス通路整備事業

3.4.1 計画の概要

この事業はJR西大路駅のバリアフリー化を図るため、JR西日本が行う西大路駅北側駅舎の新設等に合わせて、京都市が新設される北側駅舎と道路を結ぶ通路（アクセス道路）の整備を行うものである。

事業の目的	「西大路地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」に基づく旅客施設のバリアフリー化の取組みとして、JR西日本が北側駅舎の新設等を行い、京都市が新設の北側駅舎と道路を結ぶ通路（アクセス通路）の整備を行うことで、高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人が安心・安全で円滑に移動することができるよう西大路駅のバリアフリー化を図る。
事業開始年度	平成30年度
当初供用開始予定年月日	令和3年3月
供用開始年月日	令和4年3月（予定）
供用区間	JR西大路駅北側アクセス通路
延長	L=90m（アクセス通路）
幅員	約3m～12m（拡幅幅員）

建設局提供資料を基に外部監査人が作成

この事業は「西大路地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」に基づき行われる。この基本構想は次の流れにより、「重点整備地区」を定め、当該地区のバリアフリー化を進めようとするものである。

- ①JR 西大路駅及びその周辺に立地し、多くの高齢者や障害のある方などが徒歩又は車いすにより利用すると考えられる施設（生活関連施設）を設定する。

- ②「生活関連施設」相互を結ぶ道路のうち、重点的にバリアフリー化を図るべき道路（生活関連経路）を設定する。
- ③「生活関連施設」及び「生活関連経路」を含む範囲を「重点整備地区」の区域とする。

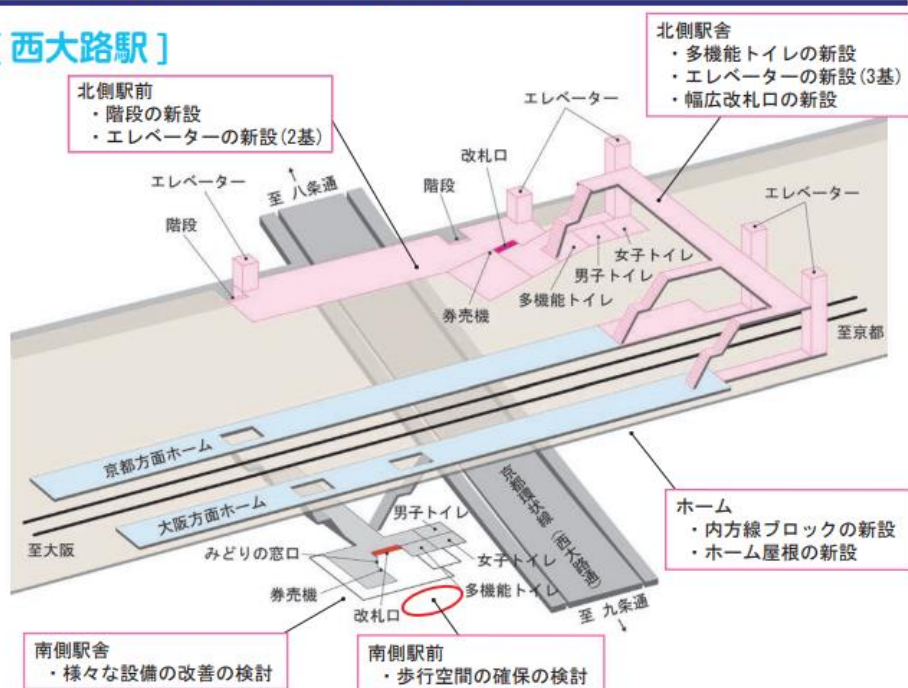
上記の生活関連施設は、「旅客施設」、「福祉施設」、「医療施設」、「都市公園」、「商業施設」に区分され、それぞれ地域の内の代表的な施設が設定されているが、JR 西大路駅は1日の平均利用者が3,000人以上の「特定旅客施設」であることから、ここに含まれる。国土交通省では平成23(2011)年以降、「移動等円滑化」について、利用者3,000人以上の駅を原則として全てバリアフリー化する目標を定めており、本基本構想もこれに沿ったものである。

なお、具体的な事業内容は次のとおりである。

京都市は北側駅前の階段の新設とエレベーター2基の新設を行う。

●旅客施設のバリアフリー化の概要

【西大路駅】



	事業内容	旅客施設名	事業主体	目標年次
公共交通 特定事業	北側駅舎 ・多機能トイレの新設 ・エレベーターの新設（3基） ・幅広改札口の新設 ホーム ・内方線ブロックの新設 ・ホーム屋根の新設	西大路駅	J R 西日本	令和2年度末までに実施
その他の 取組	北側駅前 ・階段の新設 ・エレベーターの新設（2基）	西大路駅前	京都市	
	南側駅前 ・歩行空間の確保の検討			
	・南側駅舎の様々な設備の改善の検討 ・案内表示や緊急情報表示のあり方の検討 ・西大路駅周辺の様々な課題に対する検討	西大路駅	J R 西日本 京都市	

西大路地区バリアフリー移動等円滑化基本構想「概要版」を一部修正

この事業は当初は令和3(2021)年3月末の供用開始予定であったが、JR 西日本が行う北側駅舎整備が遅れたことに伴って工事が遅れ、現在は令和4(2022)年3月末の供用開始を目指している。

3.4.2 JR 西大路駅周辺地域の状況

3.4.2.1 JR 西大路駅周辺の人口及び高齢化率の推移

JR 西大路駅周辺の2行政区（下京区、南区）の人口を見ると、平成7(1995)年から平成12(2000)年の期間は微減となっているが、平成12(2000)年以降は増加を続けており、平成12(2000)年から平成27(2015)年にかけては13,000人以上の増加となっている。

5学区（七条、西大路、吉祥院、祥豊、唐橋）で見ると、平成7(1995)年以降増加しており、平成7(1995)年から平成27(2015)年にかけて約5,000人の増加となっている。また、高齢者人口は2行政区、5学区ともに平成7(1995)年以降は増加傾向を示し、高齢化率も2行政区、5学区ともにアップの傾向を示している。

ただし、2行政区と5学区の高齢化率を全国平均や京都市全体と比較すると、2行政区・5学区ともに平成17(2005)年頃までは全国平均や京都市よりも高齢化率が高いか同程度、それ以降は全国平均や京都市全体よりも低くなっている。

総人口、高齢者（65 歳以上）人口及び高齢化率（※ 1）の推移

年	5 学区※2			2 行政区（下京区、南区）			京都市	全国平均
	総人口 （人）	高齢者人口 （人）	高齢化率 （％）	総人口 （人）	高齢者人口 （人）	高齢化率 （％）	高齢化率 （％）	高齢化率 （％）
平成 7 年	36,365	5,693	15.8	169,567	28,660	17.0	14.7	14.6
平成 12 年	36,630	6,592	18.2	169,032	32,631	19.5	17.4	17.4
平成 17 年	38,481	7,678	20.0	173,630	36,002	21.0	20.1	20.2
平成 22 年	40,475	8,427	20.9	178,031	38,113	21.8	23.0	23.0
平成 27 年	41,345	9,753	23.9	182,595	42,345	23.9	26.7	26.6

「西大路地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」

※ 1 高齢化率は総人口から年齢不詳の人口を除いて算出している

※ 2 下京区の学区：七条、西大路 南区の学区：吉祥院、祥豊、唐橋

2 行政区（下京区、南区）の障害別の障害者数

	総人口 ※3 （人）	障害者手帳交付数（件）						療育手帳 交付数 （件）	精神障害者 保健福祉 手帳交付数 （件）
		視覚障害	聴覚平衡 機能障害	音声・言語 そしゃく 機能障害	肢体 不自由	内部障害	計		
京 都 市	1,475,183	5,748	6,321	891	41,013	24,403	78,376	13,912	13,978
2 行政区	182,595	720	770	86	5,074	2,786	9,436	1,698	—
2 行政区の占 める割合（％）	12.1	12.5	12.2	9.7	12.4	11.4	12.0	12.2	—

「西大路地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」

※ 3 総人口は平成 27 (2015) 年国勢調査の数値である。

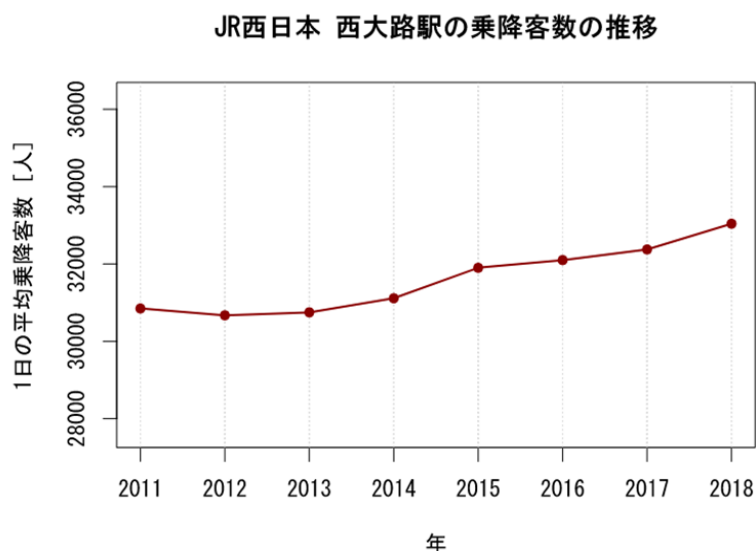
また、京都市の総人口に対する 2 行政区の総人口の割合は 12.1％、京都市全体の障害者手帳交付数に対する 2 行政区での交付数の割合は 12.0％、市全体の療育手帳交付数に対する 2 行政区での交付数の割合は 12.2％である。

よって、京都市の総人口に対する 2 行政区の総人口に対する割合と、京都市全体の障害者手帳、療育手帳の交付数に対する 2 行政区でのそれぞれの交付数の割合は概ね同じであると言える。

以上から、JR 西大路駅周辺は人口が増加している地域であり、また、人口に対して一定割合の高齢者や障害者が生活する地域であるから、人口の増加に伴って高齢者や障害者も増加する地域であると推察でき、本事業により便益を受ける者は将来的に益々増加するものと考えられる。

3.4.2.2 JR 西大路駅の乗降客数の推移

「西大路地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」では、総人口、高齢者数、高齢化率、障害者数を本基本構想の有益性の裏付けとしているが、本稿ではこれに加えて、この事業の対象である JR 西大路駅の乗降客数の推移を調査することとした。



JR西大路駅の乗降客数の推移

年	乗降客数（人／日）
2011	30,848
2012	30,671
2013	30,748
2014	31,112
2015	31,900
2016	32,100
2017	32,375
2018	33,040

「統計情報リサーチ」を基に外部監査人が作成

平成 23(2011)年から平成 30(2018)年までのデータであるが、平成 24(2012)年以降は右肩上がりに推移しており、乗降客数が年々増加している。このデータからは、JR 西大路駅周辺は人口が増加しているばかりでなく、実際に当駅を利用する人々も増加しているということが理解できる。

したがって、総人口、高齢者数等の観点だけでなく、JR 西大路駅の乗降客数の観点からも、当該事業のもたらす効果は高いものと判断できる。

3.4.2.3 供用開始までの事業実施状況

事業年度ごとに費目別に支出状況をまとめた次表により検証した。

本事業の当初の事業計画では、平成 30(2018)年度に事業を開始し、令和 3(2021)年 3 月末に供用を開始する予定であり、平成 30(2018)年度から令和元年度にかけて調査・設計を実施、令和元(2019)年度から令和 2(2020)年度まで工事を実施することとされていた。

しかしながら、実際には令和元(2019)年度から令和 3(2021)年度まで調査・設計を実施、また、令和 2(2020)年度から令和 3(2021)年度まで工事を実施することとなっており、最終的に全面供用開始されるのは令和 4(2022)年 3 月末の見込みである。

外部監査人が行った建設局への質問によると、当初の供用開始時期から遅れた理由は、「JR 西日本が行う北側駅舎整備が遅れたことに伴って工事が遅れたため」とされている。

事業費の支出状況を見ても、事業の最初の段階である設計・調査が令和元(2019)年度に支出されており、事業のスタートそのものが遅れていることが理解できた。また、事業期間は当初が平成 30(2018)年度から令和 3(2021)年度までの 4 事業年度であり、現在では令和元(2019)年度から令和 4(2022)年度までの 4 事業年度となっているものの、事業期間そのものは当初と変わらず 4 事業年度のままである。

よって、事業の遅れは建設局の説明どおり、JR 西日本側の工事の遅れであったものと推認される。

JR西大路駅北側アクセス通路整備に関する事業の実施状況

(単位:円)

	H30		H31(R1)		R2	
当初	調査・設計	—	調査・設計	—	調査・設計	—
	工事	—	工事	—	工事	—
	事務費	—	事務費	—	事務費	—
	計	—	計	—	計	—
実績	調査・設計		調査・設計	22,894,900	調査・設計	68,967,500
	工事		工事	0	工事	222,173,400
	事務費		事務費	381,848	事務費	5,510,820
	計	0	計	23,276,748	計	296,651,720

	R3		R4		合計	
当初	調査・設計	—	調査・設計	—	調査・設計	—
	工事	—	工事	—	工事	—
	事務費	—	事務費	—	事務費	—
	計	—	計	—	計	1,270,000,000
実績	調査・設計	3,000,000	調査・設計	16,400,000	調査・設計	111,262,400
	工事	834,680,000	工事		工事	1,056,853,400
	事務費	0	事務費		事務費	5,892,668
	計	837,680,000	計	16,400,000	計	1,174,008,468

建設局提供資料を基に外部監査人が作成(非公開情報部分は「—」とした)

また、事業費の各費目を見ると、「調査・設計」、「工事」、「事務費」のすべての実績額が、当初の予算よりも下回る見込みである。予算の見積りは適切に行われているものと判断できる。

3.4.2.4 京都市と JR 西日本の工事費の負担状況について

本事業は JR 西日本が行う西大路駅北側駅舎及びホームに関する工事に合わせて、北側駅前の階段の新設とエレベーターの新設を含むアクセス通路の整備を京都市が行うものである。それぞれの契約が適切に行われているか、また、工事費が京都市の負担すべきものに限定されているかの視点で監査を行った。その結果、契約は適切に行われており、また、工事についても京都市が実施する工事と JR 西日本が実施する工事は明確に区分されたもので、京都市が負担すべきものだけが工事費として支出されていることを確認した。

4. 道路・橋りょうの整備事業の検証

京都市では、「今後の道路整備事業の進め方」をまとめ、防災・減災対策に必要となる財源を確保するため、平成 24(2012)年度から平成 27(2015)年度までの期間、「道路整備事業の見直し」を実施し、道路整備事業について、進捗重点化を図る事業、後年度へ先送りする事業や一時休止する事業、新規着手の見送りを行う事業など各事業について方針の明確化を行ってきた。

そうした取組を進めつつも、平成 29(2017)年度から令和 2(2020)年度については、用地取得を伴う現道拡幅や道路新設、バイパス整備に関して、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、以上 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。

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

以上のような状況のもと、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た。

ここで取り上げた事業は全部で 9 つあるが、令和 2(2020)年度以前に完成した事業は、「北泉通」、「鴨川東岸線（1・2 工区）」、「伏見向日町線」、「京都駅南口駅前広場整備（八条通）」、「JR 七条駅新駅周辺整備」、「桂寺戸線（桂馬場線）」の 6 つであり、残りの「御薊橋」、「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」の 3 事業は令和 2(2020)年度末において実施中の事業である。

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

事業名	北泉通	御蔭橋
事業の目的	左京区役所が保健センターを統合した総合庁舎として平成23年5月に北泉通沿いに移転したことから、左京区民の交通利便性の向上、歩道ネットワーク形成による歩行者の安全性の向上、防災面の機能の向上を目的として行うものである。	「いのちを守る 橋りょう健全化プログラム」に基づき、一級河川鴨川に架かる緊急輸送道路上にある御蔭橋の架け替えを行うとともに、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。
事業開始年度	平成24年度	平成25年度
当初供用開始予定年月日	平成30年3月31日	令和2年度
供用開始年月日	令和3年3月19日	令和3年6月29日
供用区間	川端通～松ヶ崎東通	北区上賀茂御蔭口町～紫竹上堀川町
供用開始時期が変更となった理由	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。	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。
延長	214m	300m(うち、橋りょう部70m)
幅員	11～12.5m	約23.0m(橋りょう部)

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

事業名	鴨川東岸線(1・2工区)	鴨川東岸線(3工区)
事業の目的	鴨川東岸線は、鴨川左岸の出町柳から十条通間を結び、市域の南北を結ぶ幹線道路として重要な位置を占め、出町柳から塩小路間は整備が完了している。 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通以南の整備を図る。	鴨川東岸線は、鴨川左岸の出町柳から十条通間を結び、市域の南北を結ぶ幹線道路として重要な位置を占め、出町柳から塩小路間は整備が完了している。 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通以南の整備を図る。
事業開始年度	平成5年度(1工区)、平成9年度(2工区)	平成30年度
当初供用開始予定年月日	平成12年3月31日(1工区) 平成15年3月31日(2工区)	令和12年3月31日
供用開始年月日	平成19年5月31日(1工区) 令和2年3月27日(2工区)	-
供用区間	東山区福稲下高松町～福稲柿本町	-
供用開始時期が変更となった理由	(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。	本市財政状況の悪化に伴い、当該工事がR3当初予算からR5予算まで予算計上見送りとなっていることから、事業期間が延長となったため。また、京都府との協議により、工事期間を見直したため。
延長	312m(1工区)、715m(2工区)	573m
幅員	22.5～39m(1工区)、21～30.6m(2工区)	24.0m

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

事業名	JR西大路駅北側アクセス通路整備事業	伏見向日町線
事業の目的	「西大路地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」に基づく旅客施設のバリアフリー化の取組みとして、JR西日本が北側駅舎の新設等を行い、京都市が新設の北側駅舎と道路を結ぶ通路(アクセス通路)の整備を行うことで、高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人が安心・安全で円滑に移動することができるよう西大路駅のバリアフリー化を図る。	都市計画道路一・二・三伏見向日町線を整備することにより、洛西地区における幹線道路網を形成し、安全で円滑な道路交通の確保を図るものである。
事業開始年度	平成30年度	平成5年度
当初供用開始予定年月日	令和3年3月	平成13年3月31日
供用開始年月日	令和4年3月(予定)	平成31年3月28日
供用区間	JR西大路駅北側アクセス通路	西京区大原野上里南ノ町～大原野石見町
供用開始時期が変更となった理由	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。	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。
延長	L=90m(アクセス通路)	1,104m
幅員	約3m～12m(拡幅幅員)	32～38.5m

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

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つた理由	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

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

事業名	桂寺戸線(桂馬場線)
事業の目的	本路線は、都市計画道路桂馬場線のうち、阪急電鉄洛西口駅東側の未整備区間を整備するものである。 本事業の整備により、新たな道路ネットワークの形成が可能となり、付近道路の渋滞解消や車両の細街路への流入が抑制されるなど、大きな事業効果が得られるものである。 さらに、洛西口駅周辺の向日市域における区画整理完了後の土地利用や、現在進められている阪急電鉄高架下のまちづくりに伴い、今後の賑わい創出が期待されるところであり、本事業の整備により、安全・安心で快適な歩行者空間を確保することができ、地域の活性化に大きく寄与するものである。
事業開始年度	平成30年度
当初供用開始予定年月日	令和2年3月31日
供用開始年月日	令和2年3月30日
供用区間	都市計画道路久世茶屋線～向日市市境
供用開始時期が変更となった理由	変更なし
延長	約80m
幅員	16m

建設局提供資料を基に外部監査人が作成

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。

その結果、完成済みの「京都駅南口駅前広場整備（八条通）」、「JR 七条駅新駅周辺整備」、「桂寺戸線（桂馬場線）」の3事業のみが当初の供用開始予定日までに完成したものの、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。なお、「鴨川東岸線（3工区）」は供用開始予定が少し先の事業であり、現時点での工事の進捗の明確な把握はできなかった。

各事業の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御薮橋（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、他社の工事が遅れたことが理由となっているものもあるが、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。

一般に直接工事費と間接工事費の合計を工事コストと呼ぶが、直接工事費は工期が短過ぎても長過ぎても増加し、間接工事費は工期に比例して増減するため、工事コストを抑えるためには最適工期（工事コストを最小にするために最適な工期）で工事を完成させることが望ましい。また、用地買収なども含む事業期間が当初予定よりも延長されると間接工事費の増加や人件費・資材価格の高騰などにより、総事業費が増加する可能性が高いと考えられる。

京都市では、防災・減災対策に必要となる財源を確保するため、道路整備事業の進め方について優先順位を明確にして行う方針を固めている（本章 1.3 今後の整備路線の選定に係る考え方）。

遅れの生じた事業のほとんどが、こうした見直し前に開始した事業ではあるが、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」をまとめしており、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。

本ガイドラインにおいては、「公共工事においては、通常、入札公告等において当初の工期が定められることから、発注者には、本ガイドラインに沿って適正な工期を設定する役割が求められる」とされている。そして、適正な工期設定・施工時期等の平準化を行うため、様々な条件を考慮の上、工期を設定すべきものとされているが、その中には「用地買収や建築確認、道路管理者との調整等、工事の着手前の段階で発注者が対応すべき事項がある場合には、その手続きに要する期間」や「過去の同種類似工事において当初の見込みよりも長い工期を要した実績が多いと認められる場合における当該工期の実績」といった条件も例示されている。

【意見】 事業期間の見積りの適正化

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、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、それぞれの事業費を費目別にまとめた。

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、「JR西大路駅北側アクセス通路整備事業」と「伏見向日町線」の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%、「御蔭橋」の111.7%と続く。

そして、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)が追加となったことなどによるもの。

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御薊橋

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。

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・橋りょう事業の事業費

(単位:円)

	北泉通			御菌橋		
当初	測量設計	—	—	測量設計等	—	—
	用地及補償費	—	—	用地及補償費	—	—
	本工事	—	—	本工事	—	—
	事務費	—	—	事務費	—	—
	計	830,000,000	100.0%	計	2,700,000,000	100.0%
実績	測量設計	36,862,570	2.8%	測量設計等	111,960,700	3.7%
	用地及補償費	517,120,934	39.1%	用地及補償費	521,696,455	17.3%
	本工事	732,974,820	55.4%	本工事	2,306,435,840	76.5%
	事務費	37,186,748	2.8%	事務費	75,010,092	2.5%
	計	1,324,145,072	100.0%	計	3,015,103,087	100.0%
当初予算との乖離	測量設計	—	—	測量設計等	—	—
	用地及補償費	—	—	用地及補償費	—	—
	本工事	—	—	本工事	—	—
	事務費	—	—	事務費	—	—
	計		159.5%	計		111.7%
当初と実績 の 主な差額発 生原因	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。			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。		
備考						

建設局提供資料を基に外部監査人が作成（非公開情報部分は「—」とした）

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・橋りょう事業の事業費

(単位:円)

	鴨川東岸線(1・2工区)			鴨川東岸線(3工区)		
当初	測量設計	—	—	測量設計	—	—
	用地及補償費	—	—	用地及補償費	—	—
	本工事	—	—	本工事	—	—
	事務費	—	—	事務費	—	—
	計	14,000,000,000	100.0%	計	6,470,500,000	100.0%
実績	測量設計	939,096,779	5.7%	測量設計	193,596,400	2.8%
	用地及補償費	11,591,703,851	70.1%	用地及補償費	160,000,000	2.3%
	本工事	3,816,499,350	23.1%	本工事	6,233,168,900	90.8%
	事務費	187,902,178	1.1%	事務費	275,590,140	4.0%
	計	16,535,202,158	100.0%	計	6,862,355,440	100.0%
当初予算との乖離	測量設計	—	—	測量設計	—	—
	用地及補償費	—	—	用地及補償費	—	—
	本工事	—	—	本工事	—	—
	事務費	—	—	事務費	—	—
	計		118.1%	計		106.1%
当初と実績 の 主な差額発 生原因	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。			JRとの協議に伴う橋脚構造形式の変更による増額見込みがあるため。		
備考						

建設局提供資料を基に外部監査人が作成(非公開情報部分は「—」とした)

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・橋りょう事業の事業費

(単位:円)

	JR西大路駅北側アクセス通路整備事業			伏見向日町線		
当初	調査・設計	—	—	測量設計	—	—
				用地及補償費	—	—
	工事	—	—	本工事	—	—
	事務費	—	—	事務費	—	—
	計	1,270,000,000	100.0%	計	7,750,000,000	100.0%
実績	調査・設計	111,262,400	9.5%	測量設計	875,290,273	12.9%
				用地及補償費	4,838,072,967	71.5%
	工事	1,056,853,400	90.0%	本工事	871,868,110	12.9%
	事務費	5,892,668	0.5%	事務費	184,806,366	2.7%
	計	1,174,008,468	100.0%	計	6,770,037,716	100.0%
当初予算との乖離	調査・設計	—	—	測量設計	—	—
				用地及補償費	—	—
	工事	—	—	本工事	—	—
	事務費	—	—	事務費	—	—
	計		92.4%	計		87.4%
当初と実績 の 主な差額発 生 原 因	入札等による契約決定減。			当初想定していた用地単価より安価となったため。		
備考						

建設局提供資料を基に外部監査人が作成（非公開情報部分は「—」とした）

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・橋りょう事業の事業費

(単位:円)

	京都駅南口駅前広場整備(八条通)			JR七条駅新駅周辺整備		
当初	測量設計	—	—	測量設計等	—	—
	用地及補償費	—	—	用地及補償費	—	—
	本工事	—	—	本工事	—	—
	負担金	—	—			
	事務費	—	—	事務費	—	—
	計	3,300,000,000	100.0%	計	615,200,000	100.0%
実績	測量設計	126,659,324	3.2%	測量設計等	67,107,320	10.2%
	用地及補償費	8,982,346	0.2%	用地及補償費	2,519,602	0.4%
	本工事	3,839,943,480	96.3%	本工事	573,330,960	87.5%
	負担金	401,490	0.0%			
	事務費	13,441,785	0.3%	事務費	12,118,109	1.8%
	計	3,989,428,425	100.0%	計	655,075,991	100.0%
当初予算との乖離	測量設計	—	—	測量設計等	—	—
	用地及補償費	—	—	用地及補償費	—	—
	本工事	—	—	本工事	—	—
	負担金	—	—			
	事務費	—	—	事務費	—	—
	計		120.9%	計		106.5%
当初と実績の 主な差額発生原因	利用者の利便性向上のための交通施設(エレベータ等)が追加となったことなどによるもの。			営業線に近接した工事であるうえ、新駅本体の設置事業と同時並行で実施したこと等から、作業によっては夜間施工(午前0時～午前5時)が必要となり、また、駅舎本体工事との工事間調整で作業時間に制約が生じたこと等から、通常の工事よりも人件費がかかり増額となった。加えて、人件費や材料費の高騰したことも増額の要因となっている。		
備考				※工事費には、JR委託分も含む。		

建設局提供資料を基に外部監査人が作成(非公開情報部分は「—」とした)

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・橋りょう事業の事業費

(単位:円)

	桂寺戸線(桂馬場線)		
当初	測量設計	—	—
	用地及補償費	—	—
	本工事	—	—
	事務費	—	—
	計	364,700,000	100.0%
実績	測量設計	13,575,860	3.2%
	用地及補償費	335,470,520	77.8%
	本工事	65,827,300	15.3%
	事務費	16,074,829	3.7%
	計	430,948,509	100.0%
当初予算との乖離	測量設計	—	—
	用地及補償費	—	—
	本工事	—	—
	事務費	—	—
	計		118.2%
当初と実績 の 主な差額発 生 原 因	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。		
備考			

建設局提供資料を基に外部監査人が作成（非公開情報部分は「—」とした）

京都市では前述のとおり、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。

前述のとおり、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

京都市では前述のとおり、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。

事前の評価（新規採択時評価）では、一部を除き、新たに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や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が対象とされ、事中の評価（再評価）では、事業採択後 5 年間を経過した時点で未着工の事業など一定の要件に該当する事業が対象とされる。

また、事後の評価（事後評価）では、新規採択時評価や再評価を実施した事業のうち事業完了後 5 年（一定のものは 7 年）以内の事業、その他事業評価が必要と判断される事業が対象とされる。

なお、こうした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になると考えられるが、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出来るものと思われる。

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 I C T 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

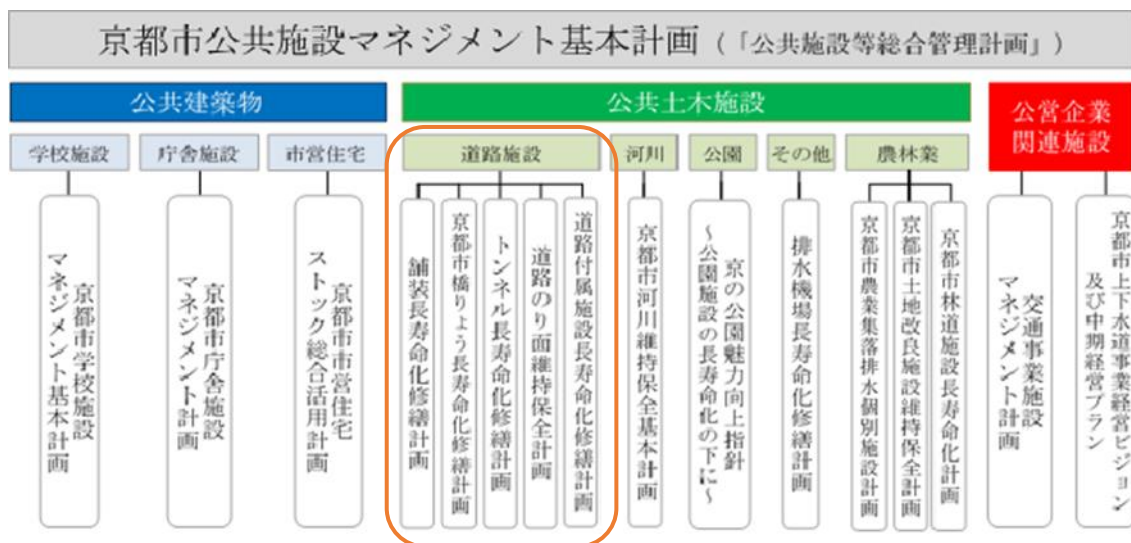
5.1 「京都市公共施設マネジメント基本計画」（公共施設等総合管理計画）

市では、保有する公共施設に係る現状と課題を分析し、そのうえで、効率的かつ効果的な維持修繕の実施による長寿命化や施設保有量の最適化など、保有する公共施設を資産として最適に維持管理し、有効活用を図る取組（公共施設マネジメント）を推進している。

その取組の具体化を図るため、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。

本計画の対象は公営企業も含めた京都市の保有する公共施設（公共建築物、公共土木施設、公営企業関連施設）であり、道路・橋りょうは道路施設として、公共土木施設の中に含まれている。

下記は「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）に基づく個別施設計画の一覧である。



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」、「道路附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。

5.2 舗装長寿命化修繕計画

京都市が管理する舗装道は、延長約 3,200km と膨大な量に及び、高度経済成長期に集中的に道路整備が行われてきたことなどから、今後、一斉に老朽化が進行すると見込まれるため、これまで以上に、効果的かつ効率的な維持管理が求められている。

このため、舗装全体が劣化してから全体を更新する「事後保全型」の維持管理から、定期的な点検に基づき、損傷が深刻化する前に、舗装の表層部分を修繕する「予防保全型」の維持管理への転換を進めることなどで、予算の平準化や長寿命化による中長期的なトータルコストの縮減を図り、将来への負担を先送りしない、計画的な修繕を実施する必要がある。

これに対応し、限られた財源の中でも、舗装の修繕を着実に推進するため、「舗装長寿命化修繕計画」が平成 30 年 3 月に策定された。

5.2.1 計画の概要

(1) 計画の対象とする道路

- ① 本計画では、京都市管理約 3,200km の舗装道のうち、コスト縮減効果が期待できる比較的大型車交通量の多い道路として、バス等の大型車交通量が概ね 100 台/日以上で主に 2 車線以上の道路 588km を対象道路と位置付けている。
- ② 一方、上記以外的大型車交通量が比較的少ない道路については、舗装厚が小さく、また損傷の進行が遅いことや、延長が約 2,600km にも及び本格的な点検に多くの費用を要す

ることから、予防保全型の維持管理によるコスト削減効果が得られにくいため、これらの道路については、職員によるパトロールやみつけ隊アプリを活用した市民からの通報、要望等を踏まえ、損傷状況を確認し、必要となる補修や更新等を行う事後保全型の維持管理により、安全で円滑な交通の確保を図っており、今後もよりきめ細やかな対応を行うものとされている。

(2) 舗装修繕の基本方針について

① 基本的な考え方

道路利用者が安全で円滑に通行できるよう、舗装の状態を将来にわたり健全に維持していくため、長寿命化による中長期的なトータルコスト削減の観点から、路盤（表層部（アスファルト層）を支持し、交通荷重を分散し下層に伝達する層）の保護を重視し、定期的な点検結果と劣化予測に基づく路面管理により、表層部の切削オーバーレイ（既設舗装の表層部（一部又は全部）を取り除いた後、アスファルト混合物を設置する工法）を基本とした予防保全型の維持管理への転換を図ることとしている。

② メンテナンスサイクル

本計画では、予防保全型の維持管理への転換を進めるに当たり、点検・診断・措置・記録のメンテナンスサイクルを確立し、計画的で効率的な舗装修繕を実施することとしている。

(3) 実施計画

① 計画期間

平成 30(2018)年度から令和 4(2022)年度までの 5 年間とする。

本計画では中長期的な取組の観点から「管理基準を満たしていない区間（平成 29(2017)年度末時点で 78km（過去の点検結果を基に劣化予測した値）」を今後 30 年間で解消することを目標とし、5 年ごとに実施計画を策定する。

② 修繕延長

中長期的な目標達成に向けて、前述の 78km に、計画期間の今後 5 年以内に新たに管理基準値を超過すると予測される 80km を加えた 158km を修繕対象区間に、概ね 100km の修繕を予定している。

③ 計画事業費

将来予測シミュレーションから概算事業費は概ね 10 億円（うち点検費用は概ね 2 千万円）を見込んでいる。

④ 実施スケジュール

予算を平準化したうえで点検及び修繕を実施する。

なお、点検データを基に将来予測に用いる劣化予測モデルを適時更新し、令和 4(2022)年度（計画最終年度）に次期実施計画を策定することとしている。

5.3 橋りょう長寿命化修繕計画

我が国の橋りょうは、昭和 30 年代に始まる高度経済成長期に集中的に建設されてから 50 年が経過し、老朽化が全国的な課題となっている。

京都市では、平成 28(2016)年 4 月時点で 2,860 の橋りょうを管理しているが、建設後 50 年を経過した老朽化の進んでいる橋りょうは現在全体の 4 割を超えている。

また、高度経済成長期において集中的に建設されたことから、20 年後の令和 18(2036)年には建設後 50 年を経過する橋りょうの割合が 8 割に達し、近い将来、橋りょうの大量更新期を迎えることが予想される。

京都市では、こうした老朽化する橋りょうの適切な維持管理を行っていくため、前述の「京都市公共施設マネジメント基本計画」の個別施設計画として、「京都市橋りょう長寿命化修繕計画」を位置付けている。本計画は、老朽化が進んでいる橋りょうの修繕を行うとともに、予防保全型の維持管理による「長寿命化」を目指し、今後の維持管理の考え方を示したものである。計画的に点検・修繕等を行うことで、費用の縮減・予算の平準化を図ろうとするものである。

5.3.1 計画の概要

京都市が管理する全ての橋りょうが長寿命化修繕計画の対象であり、その全てについて点検を実施し、健全度の把握を行う。具体的には、管理する橋りょうの損傷状況を把握し、次の表のとおり橋りょうの健全度を判定し、老朽化対策の必要性及びその緊急性を評価する。

橋りょうの健全度

健全度区分	健全度の状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態 (軽微な損傷であり、経過観察で問題がない状態)
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態 「早期に」とは、5 年程度以内には補修等を行う必要がある状態をいう。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

これに基づき行った京都市が管理する橋りょう 2,860 橋の点検結果は次のとおりである。

橋りょうの点検結果

健全度	I	II	III	IV	合計
橋りょう数	1,468橋 (51%)	945橋 (33%)	447橋 (16%)	0橋 (0%)	2,860橋 (100%)

※点検結果はH26点検完了時集計による。

橋りょう点検は、原則として5年に1回定期的に行い、橋長2m以上の橋りょう全てを対象として実施する。

点検から橋りょうの状態を把握し、健全度を判定するとともに、適切な対策を実施することにより、トータルの維持管理費の縮減と予算の平準化を目指している。

橋長が長い橋りょうについては、「予防保全型」として、橋りょうの損傷が大きくなる前の健全度区分Ⅱの予防保全段階で予防的な対策を実施し、橋りょうの長寿命化を図ることとされている。

橋りょう規模や架橋条件、橋りょうの健全度に応じて、「事後保全型」として、架け替えも含めた事後的な対策を検討する。

橋りょうの寿命を100年と仮定した場合、京都市が管理する全ての橋りょうの点検、修繕、架け替えに必要となる費用は、予防保全型修繕の場合で約2,000億円、事後保全型修繕の場合で約3,300億円となり、予防保全型修繕による維持管理を行うことで、約39%のコスト縮減効果が期待できる。

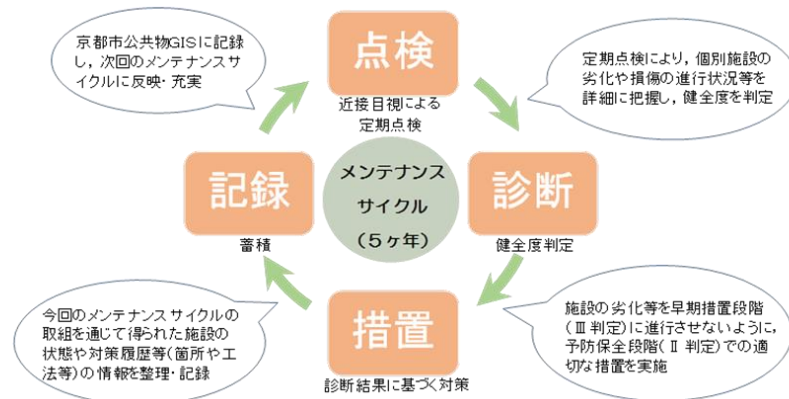
5.4 トンネル長寿命化修繕計画及び道路附属施設長寿命化修繕計画

道路は、橋りょう、トンネル、舗装、道路附属物など、様々な施設で構成されており、高度経済成長期に集中的に整備されたものも多く存在し、それらが今後一斉に更新の時期を迎えつつある。こうした道路施設について、限られた財源の中、長期にわたり市民が安全に利用できるよう機能を維持していくためには、「予防保全型」の管理手法により、効率的、効果的な修繕を進めていくことが必要不可欠である。

京都市では、平成27(2015)年3月に「トンネル長寿命化修繕計画」を、平成28(2016)年12月に「道路附属施設長寿命化修繕計画」を策定し、トンネルや横断歩道橋等（横断歩道橋、大型カルバート、シェッド及び門型標識（道路情報板を含む。）をいう。）の道路附属施設を対象に、点検・診断・措置・記録を繰り返す「メンテナンスサイクル」を着実に運用し、予防保全型の維持管理への転換を進め、施設の長寿命化による、トータルコストの縮減及び予算の平準化を図っている。

なお、これらの計画は「京都市公共施設マネジメント基本計画」に掲げる個別施設計画と位置付けられている。

これらの計画では、次のとおり、対象施設ごとに点検・診断・措置・記録のメンテナンスサイクルを運用することを基本的な考え方とし、予防保全型の維持管理を推進することとしている。



メンテナンスサイクルの概念図

定期点検に基づく健全性の診断区分	
区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

※トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成二十六年国土交通省告示第四百二十六号)

5.4.1 計画の概要

(1) トンネル長寿命化修繕計画

トンネル長寿命化修繕計画では、明治期や昭和初期に建設されたレンガ形式のものから、平成以降に建設された全長2kmを超えるNATM形式(掘削した部分に素早くコンクリートを吹付けて固め、ロックボルト(地山とコンクリートを固定するボルト)を地山の奥深くまで打ち込むことで、コンクリートと地山が一体化し、地山の保持力を利用し、トンネルを保持する工法)のものまで、トンネル(21箇所)(令和3(2021)年3月末時点)を対象に予防保全型の維持管理を推進することとしている。

本計画では、道路法施行規則第4条の5の6に基づく5年に1回の頻度での点検(以下「定期点検」という。)により、トンネルごとの健全性を判定し、優先順位の考え方に基づく修繕の実施スケジュール等を実施計画に示している。

定期点検に基づく健全性の診断結果は、19トンネルが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態、2トンネルが早期に対策を講じる必要がある状態となっており、

これらについて、平成 30(2018)年度から令和 4(2022)年度の 5 年間で修繕工事等の対策を行うこととしている。

(2) 道路付属施設長寿命化修繕計画

道路付属施設長寿命化修繕計画では、トンネルや橋りょう以外の道路施設の中でも、大型の構造物で老朽化等により異常が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼす恐れがあり、定期点検が義務付けられている横断歩道橋（30 橋）、大型カルバート（8 箇所）、シェッド（2 箇所）及び門型標識等（20 箇所）（令和 3(2021)年 3 月末時点）を対象に予防保全型の維持管理を推進することとしている。

本計画では、令和 7(2025)年度までに京都市が管理する全ての横断歩道橋、大型カルバート、シェッド、門型標識等について、修繕や点検等に係る新技術等の活用を検討を行うとともに、約 1 割の施設で費用の縮減や事業の効率化等の効果が見込まれる新技術等を活用することを目標としている。

5.5 道路のり面維持保全計画

京都市では、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～33 年度）を策定している。

5.5.1 計画の概要

(1) 対策実施計画

① 計画の特色

緊急輸送道路の対策目標を定めるとともに、道路のり面災害が市民生活に与える影響を考慮した統一的な選定基準（優先区間選定基準）及び被災時の道路通行機能への影響度を示した被災ランクに基づき、対策が必要な 402 箇所のうち、対策優先箇所 60 箇所を選定する。

また、これらの対策を今後 5 年間（平成 29(2017)年度～令和 3(2021)年度）で完了する（総事業費 23 億円）という明確な目標を立てることで、今まで以上に効果的かつ効率的に事業を実施する。

② 対策優先箇所の選定

優先区間(Ⅰ～Ⅲ) 選定基準

- ①緊急輸送道路
- ②山間部の集落から避難所までに要対策箇所が存在する区間
- ③路線バス区間
- ④交通量が4,000 台以上／日
- ⑤原子力災害避難計画上の避難経路指定区間

被災ランク基準

被災時の道路通行機能への影響度(交通の遮断時間による)を示したもの

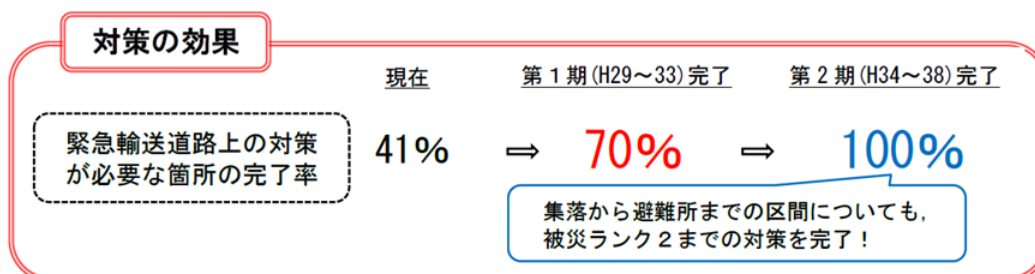
- 【被災ランク1】交通が遮断され、復旧に長時間を要する
- 【被災ランク2】交通が短時間遮断される
- 【被災ランク3】道路に対しては被災なし、または早急に復旧が可能

		優先度 高 ←				
()内は該当選定基準		優先区間Ⅰ (①)	優先区間Ⅱ (② ③かつ④)	優先区間Ⅲ (③、④、⑤の いずれか)	その他区間	
影響度 (交通の遮断時間による) ↑ 高	被災ランク1	2 箇所	14 箇所	4 箇所	253 箇所	
	被災ランク2	8 箇所	16 箇所	第2期 5 箇所		
				11 箇所		
	被災ランク3	4 箇所	10 箇所	10 箇所		
		第2期 21 箇所				

□: 本計画にて対策を行う箇所(60箇所)

※区間Ⅰ・・国道162号における雨量規制区間(北区小野下ノ町～右京区梅ヶ畑高鼻町)

区間Ⅱ・・国道162号における雨量規制区間(右京区京北上弓削町～深見峠)



(2) 点検計画

① 計画の特色

これまでは、防災カルテを活用した日常パトロールにより道路のり面を監視していたが、今後は加えて要対策箇所と監視箇所のうち緊急輸送道路上にあるものについては、重点点検箇所と位置付け、土木事務所職員による5年に1回の近接目視点検(定期点検)を実施する。

また、概ね10年に1回の頻度で重点点検箇所とそれ以外の状況変化が見られる箇所や対策済箇所等について、専門技術者による防災カルテの見直しを行う。

② 点検方針

〈1〉 定期点検 [5年で1サイクル] 【新規】

重点点検箇所を対象に、土木事務所職員による近接目視点検を実施

〈2〉 カルテの見直し [概ね10年に1回] 【新規】

重点点検箇所とそれ以外の状況変化が見られる点検箇所や対策済箇所等について、専門技術者による劣化等の診断と評価を実施し、防災カルテの見直しを行う。

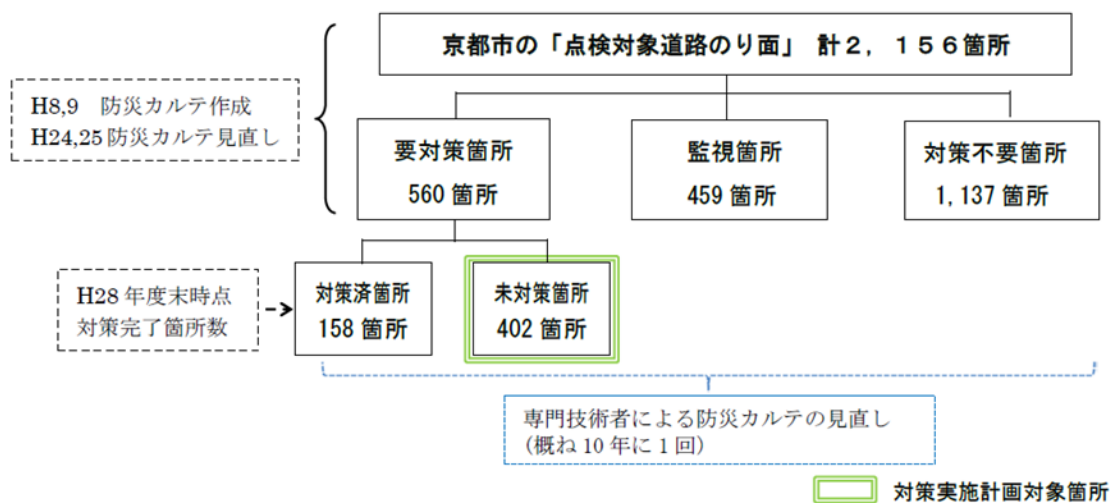
〈3〉 日常・災害点検 【従来から実施】

点検対象道路のり面全てを対象に、土木事務所職員による日常パトロールや豪雨や地震後の災害パトロールにおいて、遠望目視点検を行う。

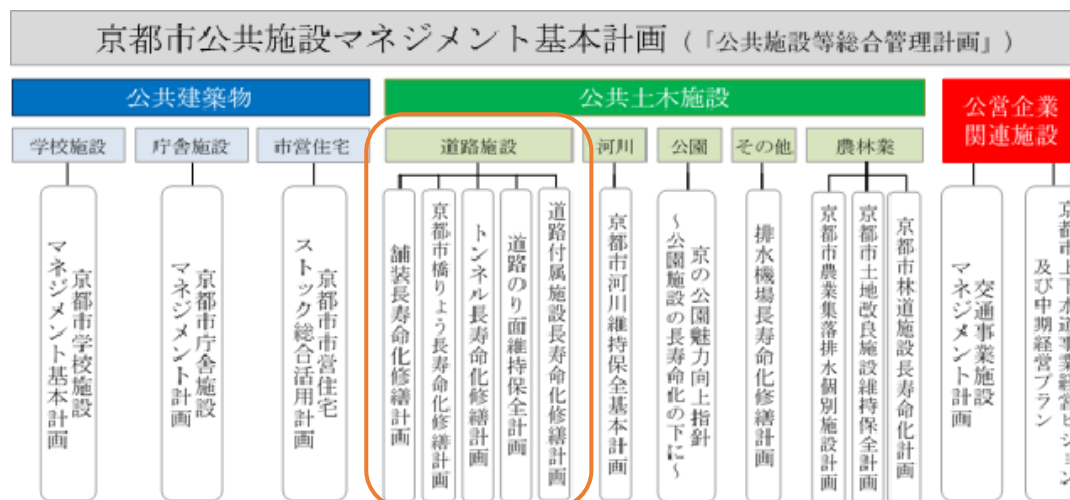
(3) 今後の進め方

計画終了時には検証を行い次期計画に反映し、また点検方法における新たな知見や新技術等を積極的に取り入れる等、道路のり面の適切な維持管理に努める。

(参考) 点検対象箇所数



6. 道路施設の維持管理にかかる進捗状況



この表（再掲）のように、「京都市公共施設マネジメント基本計画」において、道路施設の維持修繕に関しては、「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。

ここでは、各個別施設計画の進捗について確認する。

6.1 舗装長寿命化修繕計画の進捗状況

「舗装長寿命化修繕計画」の進捗状況について建設局へ質問したところ、次のように回答があった。

- ・平成 30(2018)年度から令和 4(2022)年度までの 5 年間に、延長概ね 100km の修繕を実施するとしていたうち、令和 2(2020)年度末までの 3 年間に概ね 49km（目標に対し 82%（49km/60km））の修繕を実施した。
- ・平成 30(2018)年度から令和 4(2022)年度までの 5 年間に、年間平均で概ね 10 億円の事業費をかけて計画の達成を目指すこととしているが、平成 30(2018)年度から令和 3(2021)年度の年間平均事業費は約 9.9 億円であり、事業費については次の表からも分かるように、計画どおりである。

舗装長寿命化修繕計画

事業費実績(億円)

実施内容		30年度(実績)	元年度(実績)	2年度(実績)	3年度(予算)
点検	損傷の進行が速い道路(分類B) 5年で一巡	0.03	0.08	0.10	0.02
	損傷の進行が穏やかな道路(分類C) 10年で一巡	0.16	0.07	0.02	0.07
劣化予測モデルの更新		0	0	0	0.11
道路の分類・点検頻度・修繕対象区間の見直し		0	0	0	0
修繕		9.31	9.45	9.08	11.10
事業費(億円)		9.5	9.6	9.2	11.3

建設局提供資料

6.2 橋りょう長寿命化修繕計画の進捗状況

建設局に対する質問への回答によれば、「橋りょう長寿命化修繕計画」の進捗状況については次のとおりである。

- ・表にもあるとおり、平成 29(2017)年度から令和 3(2021)年度までに、損傷が大きく、早期に老朽化修繕を実施するとしていた橋りょう 22 橋のうち、令和 2(2020)年度末までに 18 橋の対策を実施している。

橋りょう長寿命化修繕計画 年度進捗（第2期プログラム対象橋りょう（令和3年度までに完了）22橋）

	橋りょう名	主な所在地	橋長(m)	幅員(m)	健全度	29	30	元	2
損傷が特に大きい(15橋)	賀茂大橋	上京区堀井町	141	23.2	Ⅲ				完了
	荒神橋	上京区亀屋町	110	10.7	Ⅲ		完了		
	膳部北橋	左京区下鴨本町	4	13.4	Ⅲ	完了			
	自性寺谷橋	左京区久多下の町	6	4.1	Ⅲ				完了
	角子橋	左京区花脊大布施町	10	10.5	Ⅲ				完了
	紅葉橋	左京区花脊大布施町	10	9.2	Ⅲ				完了
	新門前橋	東山区中之町	10	5.8	Ⅲ	完了			
	古門前橋	東山区石橋町	17	7	Ⅲ		完了		
	中川大橋	山科区小野鐘付田町	8	7.3	Ⅲ	完了			
	四条高瀬川橋	下京区真町	7	32.6	Ⅲ		完了		
	川原橋	西京区大原野石見町	4	5.5	Ⅲ	完了			
	稲荷橋	伏見区深草一ノ坪町	17	17.2	Ⅲ			完了	
	神泉苑橋	伏見区下神泉苑町	17	5.9	Ⅲ				完了
	常盤橋	伏見区堀詰町	18	7	Ⅲ			完了	
	東住吉橋	伏見区住吉町	17	6.4	Ⅲ				対策工事着手
緊急輸送道路(7橋)(橋長15m未満)	北野橋	北区北野上白梅町	9	21.8	Ⅲ				対策工事着手
	西ノ京橋	中京区西ノ京西鹿垣町	6	23.3	Ⅲ				完了
	白川橋	東山区五軒町	8	21.8	Ⅲ				対策工事着手
	新御陵橋	山科区御陵大津畑町	7	16.9	Ⅲ				完了
	朝日2号橋	西京区桂朝日町	3	25.1	Ⅲ				完了
	西中之郷橋	伏見区深草直達橋二丁目	9	8	Ⅲ				
	向畑橋	伏見区深草向畑町	6	12.3	Ⅲ				完了

※斜体 第1期プログラムから継続して対策している橋りょう3橋

建設局提供資料

6.3 トンネル長寿命化修繕計画及び道路付属施設長寿命化修繕計画の進捗状況

6.3.1 トンネル長寿命化修繕計画の進捗状況

建設局に対する質問への回答によれば、「トンネル長寿命化修繕計画」の進捗状況については次のとおりである。

・表のとおり、平成 30(2018)年度から令和 4(2022)年度までに予防保全の観点から修繕を実施するとしていたトンネル 9 箇所のうち、令和 2(2020)年度末までに 8 箇所の対策を実施している。

トンネル長寿命化修繕計画 年度進捗 (★定期点検 ☆重点監視(調査) △修繕設計 ○修繕工事)

トンネル名称	延長 (m)	竣工年度	直近点検結果			実施スケジュール					備考	進捗状況		
			点検年 度	トンネル 健全性	対策区分	H30	H31	R2	R3	R4		H30	H31	R2
1 厨子奥トンネル	39	明治22年度	H29	Ⅱ	Ⅱ a	○					注1	工事完了		
2 御陵トンネル	39	明治22年度	H29	Ⅱ	Ⅱ a	○					注1	工事完了		
3 栗田口トンネル	18	明治23年度	H29	Ⅱ	Ⅱ a	○				★		工事完了		
4 花山トンネル	141	明治36年度	H29	Ⅱ	Ⅱ a		○	○		★				工事完了
5 清滝トンネル	497	昭和2年度	H29	Ⅱ	Ⅱ a			☆		★				
6 鶯飼トンネル	30	昭和16年度	H29	Ⅱ	Ⅱ b					★				
7 落合トンネル	73	昭和16年度	H29	Ⅱ	Ⅱ b					★				
8 栗尾トンネル	125	昭和41年度	H29	Ⅱ	Ⅱ a			△		○★				設計完了
9 宝池トンネル	265	昭和41年度	H29	Ⅱ	Ⅱ b					★				
10 笠トンネル	1,199	昭和48年度	H29	Ⅱ	Ⅱ b					★				
11 黒田トンネル	110	昭和62年度	H29	Ⅱ	Ⅱ b					★				
12 八瀬トンネル	225	昭和63年度	H29	Ⅱ	Ⅱ a	○				★		工事完了		
13 大山トンネル	341	平成4年度	H29	Ⅱ	Ⅱ a		○			★				工事完了
14 中川トンネル	1,582	平成10年度	H29	Ⅱ	Ⅱ a	○				★		工事完了		
15 弓楯トンネル	250	平成13年度	H29	Ⅱ	Ⅱ a	○				★		工事完了		
16 杉の里トンネル	402	平成19年度	H29	Ⅱ	Ⅱ a			☆		★				
17 大布施トンネル	116	平成20年度	H29	Ⅱ	Ⅱ b					★				
18 京北トンネル	2,313	平成25年度	R2	Ⅱ	Ⅱ b			★						
19 ニノ瀬トンネル	828	平成26年度	R2	Ⅱ	Ⅱ b			★						
20 稲荷山トンネル (下り線)	2,537	平成20年度	R2	Ⅲ	Ⅲ		移管	★		△				
21 稲荷山トンネル (上り線)	2,538	平成20年度	R2	Ⅲ	Ⅲ		移管	★		△				
概算事業費 (百万円)						33	129	102	0	94				

※ 稲荷山トンネルの修繕工事は令和6年度を予定 注1 鉄道事業者の管理(定期検査は2年ごとに実施)となったため本計画の対象外とする

※点検・監視については法定のため予定通り実施・完了

建設局提供資料

6.3.2 道路付属施設長寿命化修繕計画の進捗状況

「道路付属施設長寿命化修繕計画」における「横断歩道橋」の計画進捗状況について建設局へ質問したところ、次のとおり回答があった。

・令和元(2019)年度、令和 2(2020)年度に対策を予定した箇所に対して、修繕工事、定期点検、修繕設計を実施した。

- ・西国街道西大路の修繕工事については、令和 2 (2020) 年度に繰り越しており、事業費も 2 年度間にまたがって発生している。
- ・深草について、平成 30 (2018) 年度に設計を行い、令和元 (2019) 年度に繰り越している。

道路附属施設長寿命化修繕計画（横断歩道橋）

（単位：百万円）

横断歩道橋		令和元年度			令和2年度			
名称	実施内容(予定)	概算事業費	実施内容(実績)	事業費	実施内容(予定)	概算事業費	実施内容(実績)	事業費
1 石田								
2 檉原								
3 鳳徳								
4 嵯峨								
5 花園								
6 鳥羽								
7 納所								
8 西国街道西大路	修繕工事	56	修繕工事	13			修繕工事(完了)	43
9 寺之内					修繕工事	18	修繕工事	17
10 垂箕山					定期点検(跨線部)	5	定期点検(跨線部)	5
11 瀬戸川	定期点検(跨線部)	3	定期点検(跨線部)	3				
12 桂駅西口								
13 西万寿寺								
14 西大路駅前								
15 松室								
16 苔寺口								
17 砂川								
18 養徳								
19 油小路								
20 新高田								
21 上久世								
22 桃山								
23 妙見通								
24 真如堂	設計	6	設計	6				
25 小野								
26 深草			設計	7				
27 淀								
28 池田								
29 山科					設計	9	設計	7
30 東竹の里								
合計		65		29		32		72

建設局提供資料

また、「道路附属施設長寿命化修繕計画」における「大型カルバート（道路や鉄道等の下を横断する道路や、水路等の空間を得るために盛土あるいは地盤内に設けられる構造物）」の計画進捗状況については次のとおり回答があった。

- ・平成 27 (2015) 年度の定期点検後、平成 28 (2016) 年度から令和 2 (2020) 年度までに対策を実施するとしていた 4 箇所すべて対策に着手し、令和 2 (2020) 年度末までに 2 箇所の対策を完了した。
- ・市道洛西第二経 9 号線の修繕工事について、令和元 (2019) 年度に繰り越している。

- ・一般府道中山稻荷線の修繕工事について、令和元(2019)年度と令和2(2020)年度に繰り越している。
- ・主要府道南インター竹田線の修繕工事について、令和元(2019)年度に繰り越している。

道路附属施設長寿命化修繕計画（大型カルバート）

（単位：百万円）

大型カルバート		平成28年度				平成29年度			
名称		実施内容(予定)	概算事業費	実施内容(実績)	事業費	実施内容(予定)	概算事業費	実施内容(実績)	事業費
1	市道洛北第二経17号線					設計	3.5	設計	3.5
2	市道洛西第二経9号線					設計	3.5	設計	3.5
3	一般府道中山稻荷線					設計	8.5	設計	8.5
4	主要府道南インター竹田線					設計	5.5	設計	5.5
5	市道上鳥羽南部緯15号線					設計		設計	
6	市道嵯峨経48号線					設計	6.5	設計	4
7	市道嵯峨経49号線					設計		設計	
8	市道高速道路1号線 (鴨東トンネル)								
	定期点検								
	合計(百万)		0		0		28		25

平成30年度				令和元年度				令和2年度			
実施内容(予定)	概算事業費	実施内容(実績)	事業費	実施内容(予定)	概算事業費	実施内容(実績)	事業費	実施内容(予定)	概算事業費	実施内容(実績)	事業費
修繕工事	20					修繕工事	19	修繕工事	18	修繕工事	15
修繕工事	79	修繕工事	29	修繕工事	40	修繕工事	50	修繕工事	20	修繕工事	60
修繕工事	27			修繕工事	56	修繕工事	84	修繕工事	36	修繕工事	26
				移管							
								定期点検	21	定期点検	21
	126		29		96		153		95		122

建設局提供資料

さらに、「道路附属施設長寿命化修繕計画」における「シェッド（なだれ、落石及び土砂崩落から道路交通及び施設を防護することを目的としたトンネルに類似の形状をした構造物）」の計画進捗状況については次のとおり回答があった。

- ・シェッドに関しては平成29(2017)年度の法定点検後、平成30(2018)年度、令和元(2019)年度、令和2(2020)年度は修繕工事や修繕設計などの実施の計画はなく、実施の実績もない。

そして、「道路附属施設長寿命化修繕計画」における「門型標識（車道をまたぐ門型支柱により、車道部の上方に設置された標識板）等」の計画進捗状況について質問したところ、次のとおり回答があった。

- ・門型標識等に関しては、平成28(2016)年度の定期点検後、平成29(2017)年度から令和2(2020)年度までの期間においては、修繕工事や修繕設計を実施する計画はなく、実施の実績もない。なお、令和2(2020)年度には定期点検を事業費約10百万円で実施した。

6.4 道路のり面維持保全計画の進捗状況

建設局に対する質問への回答によれば、「道路のり面維持保全計画」の進捗状況については次のとおりである。

- ・表のとおり、平成 29(2017)年度から令和 3(2021)年度までに対策を実施することとしていた対策優先箇所 60 箇所のうち、令和 2(2020)年度末までに 16 箇所の対策を実施している。
- ・令和 2(2020)年度末までにその他早期の対策が必要と判断された 19 箇所においても対策を実施している。

道路のり面維持保全計画 年度進捗

優先区間	路線名	箇所数	H29	H30	R元	R2	備考
I	一般国道162号	23	1箇所完了 3箇所着手	1箇所着手	3箇所完了	4箇所完了	8箇所完了 11箇所着手 (H28以前7箇所)
	一般国道367号	1	1箇所完了				全て完了
	一般市道渋谷蹴上線	2	1箇所着手	1箇所着手			2箇所着手
II	一般国道477号	3				1箇所着手	1箇所着手
	主要府道京都広河原美山線	5	1箇所完了 1箇所着手			1箇所完了	2箇所完了 1箇所着手
	主要府道下鴨大津線	7	4箇所着手			1箇所完了	1箇所完了 6箇所着手 (H28以前2箇所)
	主要府道下鴨静原大原線	2		2箇所着手			2箇所着手
	主要府道京都京北線	1		1箇所着手			1箇所着手
	一般府道上黒田貴船線	1					未着手 (優先度をつけ順次実施)
	一般府道柚原向日線	4	1箇所完了		2箇所完了 1箇所着手		3箇所完了 1箇所着手
	一般府道宮ノ辻神吉線	5		2箇所着手		1箇所完了	1箇所完了 2箇所着手
	一般市道小野1号線	1		1箇所着手			1箇所着手
	一般市道久多2号線	1					未着手 (優先度をつけ順次実施)
III	一般国道477号	2					1箇所着手 (H28以前1箇所)
	主要府道京都日吉美山線	1					1箇所着手 (H28以前1箇所)
	一般府道久多広河原線	1					未着手 (優先度をつけ順次実施)
合計		60	4箇所完了 9箇所着手	0箇所完了 8箇所着手	5箇所完了 1箇所着手	7箇所完了 1箇所着手	16箇所完了 30箇所着手 (H28以前11箇所) 14箇所未着手

建設局提供資料

以上のとおり、道路・橋りょうの維持管理の状況を見てきたが、概ね適切に実施されているものと判断できる。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。

7. その他

7.1 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 不法占用	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（「その他不法占用」及び「樹木」の件数は6月末時点）の不法占用件数

※件数には、新規不法占用による増加、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、上記の道路不法占用物件に対しては占用許可の対象外であることから、占用料を徴収していないとのことであった。

【意見】道路不法占用への対応強化

道路不法占用物件については、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、新規不法占用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。