

## 平成16年度 第1回京都市公共事業再評価委員会議事概要

第1回委員会では平成10年度～14年度に再評価を行った56事業のフォローアップの報告として、その後の取組状況について説明を受けました。

1 日 時 平成16年6月16日(水) 午後1時30分～3時30分

2 場 所 京都会館 2階「第一会議室」

3 出席者

(1) 委員

小林委員長，伊多波副委員長，岩崎委員，小野山委員，小伊藤委員  
下野委員，見上委員，三好委員

(2) 市職員

建設局長，建設局理事，管理部長，管理部担当部長，街路部長，水と緑環境部長，  
水と緑環境部担当部長，用地室長，都市整備部長，都市整備部担当部長，住宅室部長，  
ほか関係職員

4 内 容

平成10～14年度再評価事業のフォローアップについての報告

平成10年度～14年度に再評価の対象として審議を行った56事業のうち、既に完了した事業及び、今年度に再度、再評価を行う事業を除く30事業について、現時点における各事業の取組状況について説明を受けました。

委員会における質疑応答の概要は以下のとおりです。

・都市公園事業「宝が池公園(広域)」

委 員： この事業は、宝が池公園事業の中に細分化された様々な事業があるという理解でよいのか。それとも宝が池公園事業というのが一本で、補助事業等のため分けて考えることはできないのか。それぞれの進捗を個別に見ると異なると思う。また、子どもの楽園(S39整備)が老朽化したのはわかるが、京都市として子どもの楽園が必要なのか検討する必要があるのではないか。宝が池公園全体の事業とは切り離して考えても良いのではないか。

京都市： 都市計画公園事業としては宝が池公園事業一本である。現在88%の用地買収が完了したが、区域が広大なので虫食い状に民地が残っており、施設整備に至っていない。そのためエリア区分により整備を進めていこうと考えている。現在京都市が重点をおいているのは、新・子どもの楽園の整備であり、自然を活かした子ども達の想像を育む実体験ができる場を早急に整備し、21世紀の子どもの人づくりに向けて取り組んでいる。財政非常事態宣言を受けて凍結してきたが、現在平成19年度の供用に向け進めている。また、用地買収については、国の補助を受け進めている。

- ・河川事業「西野山川」  
質問無し

- ・河川事業「西高瀬川(有栖川工区)」  
質問無し

- ・河川事業「善峰川」  
質問無し

- ・河川事業「七瀬川」

委員： 改修後のデザインについて、親水性、環境との調和をはかっており、写真を見る限り七瀬川はそれを感じるが、西高瀬川については堅いデザインとなっている。このデザインはどのように決定するのか。

京都市： 改正された河川法の中で自然への配慮がうたわれており、環境にも配慮した川づくりを進めている。

西高瀬川については、下流部を中心に桂川の洪水の影響を受けやすいことと、川の両岸に家屋が連たんしており用地の確保が困難であったため、川づくりに自然を取り入れることは困難であったが、両岸に草等が生える場所を一部設け可能な範囲で環境への配慮を行っている。また、桂川合流点から250m上流にある構口公園付近では、住民組織である「有栖川を考える会」と合意形成を図りながら、公園を取り込んだ親水性の高い河川整備を進めている。

委員： 善峰川については、河川を美しくする会というのがあり、私も近所に住んでいる関係で住民が一体となって河川の美化を進めたところである。小畑川については、石舞台ができており、桜のシーズンにはいろいろな催しがあり、私たちも参加させてもらっている。初めて委員会に参加させていただき、土地勘のある事業とない事業については受ける印象が違うということを感じた。

- ・道路事業「主要地方道大原花背線(北部周辺地域整備事業)」

委員： 平成16年3月25日に委員会を設立しているところがあるが、このほか委員会メンバーで勉強会を立ち上げたとあり、双方の会の関係はどうなっているのか。委員会を設立する前からメンバーが調査を実施したということか。昨年も伺ったが、当該事業はかなり土台の部分から考え直そうという話であったと思うが、先に進みだした状況にあると考えて良いのか。

京都市： 勉強会は、基本計画策定委員会前から、委員候補の方、地元の方々と共に現地で開催しており、準備会として活動したものである。当初は、基本構想策定委員会があり、その次に基本計画準備委員会、その次に基本計画策定委員会へと移っており、主要メンバーは以前から活動いただいている。基本計画策定は、既に策定してある基本構想を更に進めて具体化するということである。

委員： 当該地域の住民は何人になったのか。

京都市： 冬の間はお住まいになっていない。農作業ができる春になると何組かの住民が戻ってこられる状況である。

委員： 4, 5年前に現地を見たが、途中まできれいな道路が整備されていたが、その先は全く整備されていない。当該路線による利便性というものが、沿線のわずかの人のために必要なのか。

京都市： 市北部において東西を結ぶ道路が少ないため、北部山間において周辺道路を含めた主要なネットワークとして整備が必要であると考えている。

委員： 京北町が京都市と合併する予定と聞いている。当該路線の整備はこれに向けた行政的な配慮でもありと思われる。

・街路事業「伏見向日町線」  
質問なし

・街路事業「中山石見線」  
質問なし

・街路事業「御陵六地藏線(第三工区)」

委員： 22%の進捗率とあるが、具体的に進捗率について、ご説明いただきたい。

京都市： 23頁下段の図で黒斜線で示した部分が用地買収の終わった地域である。用地買収の終わった部分が全体事業費の22%ということである。

委員： 地方単独事業となったため予算確保が困難になり事業が遅れているのか。進捗率と予算確保との関係は一般的にどのように考えればよいのか。

京都市： 全体の予算のなかで事業に対する重要度をつけ、緊急度の高いものから配分している。補助事業であれば50%は国からお金が出るため、補助事業を優先して実施しているのが実状である。進捗率とはあまりリンクしていないが必要なものについては順次、進捗率を上げられるよう努力している状況である。

委員： 地方単独事業は遅れがちになるということか。

京都市： 国の方に補助事業としてもらえるようお願いしているが、補助事業については重要幹線等が優先され、国の補助がつかないのが現状である。

委員： ちなみに第二工区はどの程度の進捗状況か。

京都市： 用地買収は98%程度であり、残りが1件で収用委員会にかけている状況である。これが終われば工事にかかる予定であり、今年度が来年度早々には収束する予定である。

・街路事業「西小路通」  
質問無し

- ・街路事業「幡枝葵森線」

質問無し

- ・街路事業「国鉄嵯峨駅北通」

質問無し

- ・街路事業「山陰街道」

委員： 事業進捗率が6%と低いが、おそらく用地買収によるものだと考えられる。境界確定が進まないことが主要因とのことだが、これは地域の固有な事情があるのか、教えていただきたい。

京都市： 当該路線に交わる水路に関して、本来あるべき幅が確保されていない状況であり、その理由が水路に沿った私有地が水路を占拠しているためである。そのため、沿線の方に境界確定に同意していただけなく、用地買収が進まない原因となっている。

- ・東九条地区住宅市街地総合整備事業

委員： 密集住宅市街地整備促進事業から、住宅市街地総合整備事業に乗る事業制度が変わってきたため、民間資本の導入など、新しいことができるようになった様だが、それに伴い、対象地区は同じであるが計画の内容が大きく変わることにならないか。従って、当初の計画目標に対して進捗率でもって評価するというのは十分ではないように思う。

京都市： 事業制度が変化して、様々な取り組みが行えるようになったため、これについて研究を行っている。特に地域施設との合築については、財政上の負担軽減にもなるので手法を検討している。

委員： 密集事業は他の事業と性格が違い、進捗率だけで評価できる性格のものではないと思っている。昭和58年頃から事業が色々と変わってきた。これにあわせて様々な取り組みを行っているものと考えられる。都市内部の人口が減少しているなかで、官が先導的にコミュニティ住宅を建築して誘導する方針としているが、なかなか需要が上がらない。だからといって民間の動きに任せると動きが遅くなる恐れがある。この事業の中で官民の役割分担に向けた思想、課題について教えていただきたい。

京都市： 核となる事業はコミュニティ住宅であるが、人口減少のなかで官整備であっても厳しい環境にある。民間資本が入ってきやすい様なしかけを作ることが重要と考えている。

委員： 民が地権者となる際、減税等により事業のよび水とするなど、地権者の方がそのまま住み続けやすい環境づくりを進めてはいけないかと期待している。

- ・土地区画整理事業「洛北第三地区」  
質問無し



## 平成16年度 第2回京都市公共事業再評価委員会議事概要

京都市公共事業再評価委員会事務局

第2回委員会では平成16年度再評価対象事業の事業概要、対応方針（案）について説明を受けました。

1 日 時 平成16年7月23日（金） 午後1時30分～4時30分

2 場 所 京都会館 2階「第一会議室」

3 出席者

(1) 委員

伊多波副委員長，小野山委員，小伊藤委員，下野委員，見上委員，三好委員

(2) 市職員

建設局長，建設局理事，管理部担当部長，街路部長，水と緑環境部長，用地室長，都市整備部長，ほか関係職員

4 内 容

平成16年度再評価対象事業の事業概要、対応方針（案）の説明

平成16年度再評価対象事業の事業概要、対応方針（案）について説明を受けました。  
委員会における質疑応答の概要は以下のとおりです。

・ 河川事業「新川」

委員： これまでに浸水被害はあったのか。

京都市： 平成2年に浸水被害が出た。当該河川南側の下津林前泓町付近は地盤が川より低く、浸水してしまう。

委員： ワークショップについて詳しく聞かせてもらいたい。

京都市： ワークショップでは、今後改修していく箇所について、地元の方と改修工事計画について一緒に考えていく。

委員： 平成7年に事業を採択し、10年間経過したということで再評価の対象になっているが、ワークショップを開いたのが平成16年ということは、当初の事業計画との関係ではどういう意味があったのか。事業進行の途中で、何のためにワークショップを行ったのかが理解し難い。

委員： 再評価するときに、ワークショップというものをどのように位置づけるべきかということだと思うが、事務局の考えはいかがか。

京都市： 指標の中で環境・景観への配慮事項、それから市民と行政とのパートナーシップということで位置づけている。

委員： そういう意味では、基本計画などもふまえた上で総合的に再評価しろというふうに考えてよいのか。

京都市： そのように考えてもらいたい。

委員： 調書の「改修工事計画を策定するために」とは、当初の事業計画とは別のものか。当初事業計画の下位計画になるという理解でよいのか。

京都市： 河川改修の場合、流量をもとに河川に必要な断面を決定し、全体計画をつくっている。工事をするに当たり実施設計の段階で、地域住民の皆さんの意見を取り入れて事業を行っている。本事業のワークショップは、工事段階に入ったので、環境に配慮した事業推進に向け、地元の皆さんの意見を聞いている。

委員： 河川を6メートル幅に拡幅することは事業計画で策定されているが、実施設計を行う際にワークショップで景観に配慮した形で、デザインを含めて検討していくなど、地元の意見を反映させるということか。

京都市： そうである。

・ 河川事業「旧安祥寺川」

委員： JR西日本との協議がうまくいかないのが事業が遅れている最大の理由とのことだが、相手が1者なのに協議が進まないということの内容がよくわからない。

京都市： JRとはこれまで協議を進めており、JRがネックになっているわけではない。工事着工までに用地取得や、今後の工事に対する鉄道側との協議すべき案件が残っているためである。

一番の課題は事業費が確保されないことである。

委員： 新潟、福井で大災害が起きたが、あのような大規模な災害を想定して河川改修を進めるのは難しいと思うが、京都市の都市河川の改修は、どのような整備方針で進めているのか。

京都市： 一番小さい確率で、10年確率で整備しており、一番大きな確率が50年確率である。京都市としては少なくとも、10年に1回の雨に対応できる河川改修を目標としている。下水についても、同じような確率で整備を進めている。今後は下水とも連携して治水安全度を向上させていく。

委員： 事業費などが確保されず事業が遅れているのであれば、調書にそのことを明記しておく必要があるのではないか。

京都市： わかりました。

委員： 開きよを暗きよに変更したとのことだが、暗きよのほうが費用が高いと思う。なぜ暗きよに変更したのか、もう一度説明してもらいたい。

京都市： 現況河川の南側に民家が連担しており、用地取得までに相当な時間がかかるということ、また地域の方に対しても、暗きよのほうが理解を得られるということで、現河川を残しながら、北側に水を分流する計画に変更した。現在の計画のほうが安くなった。

・ 道路事業「一般国道477号(大布施拡幅)」

委員： 以前の計画で協議が難航していた集落がどこの集落なのか、集落部のルート案について協議が難航していたのをどのように解消し、現計画に変更されたのかがはっきりわからなかった。また、事業が遅れた理由で、用地買収が難航しているところがあるが、どういうことか教えてもらいたい。

それから、道路・街路事業の指標にある「CO<sub>2</sub>の排出量が削減される」という項目にチェックが入っているが、道路ができると車が増えて、CO<sub>2</sub>が増えそうな気がするが、なぜ削減されるのか教えてもらいたい。

京都市： 集落とバイパスの関係は、京北町との境に鎌倉集落というのがあり、従前の計画では集落内の現道を拡幅するというので進めていた。それが難航したため、バイパスによりその集落を外すルート案を提示し、同意が得られた。バイパス用地については、まだ若干未買収地が残っているため交渉にもう少し時間が必要と考えている。

CO<sub>2</sub>の削減については、京都市全域と周辺市町村で排出されるCO<sub>2</sub>について、道路が整備されたときに、道路交通の円滑化により全体としてCO<sub>2</sub>が減ずるという計算になっている。

委員：道路が整備されると、便利になり車が増えるというような考えは計算に入っていないのか。

京都市：現在は、平成42年での将来交通量をもとにCO<sub>2</sub>を算定しており、交通量については、平成42年時点のもので固定されている。

委員：予算枠が伸びない中であるが、もし優先的に重点配分をしておれば、工事は進むのか。そういう事であれば、進んでいないのは、予算が回っていないからということか。

京都市：そういうことになる。なお、通常、国道は国道の予算枠という形で補助事業を考えており、国道の補助事業枠も、当初着工時に比べるとシーリング的には落ちている。平成14、15年は、京都市の財政非常事態宣言ということで、当初の計画に変更が生じたということである。

・ 道路事業「宝が池通(狐坂工区)」

委員：狐坂のヘアピンカーブの道はなくなるということか。

京都市：現況道路は、自転車・歩行者道という形で供用する予定である。

委員：高架道路というのは、この地域に違和感があるが、高架にしなければならない理由をもう一度説明してもらいたい。

京都市：今の高低差の解消と線形不良を解消するためには、橋梁形式が最適と考えている。

委員：地面を車が走るというふうにするのは無理なのか。

京都市：そのためには、盛土をすることになるが、その際擁壁が立ち上がってしまい、景観に配慮した構造にならない。

委員：最初の計画で途中まで用地買収されているが、計画変更により不要となった土地はどうなるのか。

京都市：買収した用地は、宝ヶ池公園の用地になる予定である。

・ 委員会前半を通しての質疑応答

委員：全部の事業について、調書の中で平成17年度以降が100%と書かれているが、もう少し段階的な見通しは出せないのか。

京都市：調書の書き方について検討する。

委員：一般国道477号のところで、立ち退きがまだあるということだが、その交渉がうまくいけば順調に進むのか。

京都市：バイパス案の用地買収は、集落部を外しており、人家等の立ち退きはない。

・ 街路事業「向日町上鳥羽線」

委員：用地買収が済んでいないのは、171号の西側の一部だけか。

京都市：国道171号交差点部の隅切り部分の買収が一部残っている。

委員：第二久世橋は平成19年度供用になっているが、これは予定どおり進んでいるのか。

京都市：平成19年度末の完成に向けて進めている。

・ 街路事業「葛野西通」

委員： 用地買収の方法について教えてもらいたい。残地も含めて買収するのか。

京都市： 原則的には、道路の計画線の内側だけを買収し、残地については、評価が下がった分を補償する。用地補償については、国の基準が決まっており、それに基づいて買収を行っている。

委員： この道路は七条通につながるのか。

京都市： そうである。

・ 街路事業「大原通」

委員： 当初計画に比べて遅れた理由として、境界確定が難航しているのは、地元関係者の協力が得られないからなのか、それとも物理的に難しいのか。

道路計画線を川側に移動させるために都市計画変更を行うとのことであるが、その進捗はどの程度か。

都市計画変更すれば、今までの境界確定作業が、一からやり直しになるのか。

京都市： この付近は公図と現地が全然合っておらず、混乱しているため、公図の訂正作業を行っているが、買収予定地だけの同意では公図の訂正はできない。

また、買収しない奥の土地所有者との境界確定協議にも時間を要している。

都市計画変更については、今年の秋頃に行うことで手続きを進めている。

境界確定作業については、河川側へ道路を張り出す形のため、ほとんどの用地は河川敷であることから、あまり影響はない。

委員： 今の関連で、残る用地はどのくらいか。

京都市： 残面積で約5,400m<sup>2</sup>ほど残っている。

委員： 調書に「観光地である大原地区への交通渋滞解消」とあるが、これはかなり大きな要因なのか。バス等の交通手段の状況はどうか。

京都市： 京都バスが、1日82往復走っている。交通量は約1万3千台であるにもかかわらず、歩道が全くないため危険な状況であり、早期整備の要望が出ている。

委員： 以前、「マイカー観光お断り」といった取り組みがあったが今はどうなっているのか。道路が混雑したから道路を造るように見受けられるが、どのように考えているのか聞かせてもらいたい。

京都市： 京都市内で都市計画決定されている道路は、整備率が全体でまだ約68%であり、都市計画道路が全部できれば、渋滞はほとんどなくなる計画となっている。観光だけでなく、京都市民が健全な市民生活を送るために整備を進めている。当然、渋滞の緩和や、経済活動の活性化も含めて、道路を整備している。

特にこの道路は、幅員7メートル未満の箇所があるため、歩道付2車線道路を整備するものである。

委員： この道路は、以前に交通事故が起こっており、花園橋では車に巻き込まれて小学校の生徒が亡くなってる。まだ進捗率が59%というのはちょっと遅過ぎる。

京都市： 今回は川の反対側を少し削って、川自身を移動させるため、検討に時間を要している。何とか早く整備できるよう取り組んでいる。

委員： 調書の社会経済情勢の変化のところで、「マンションやリゾートホテルの開発が進んでおり」とあるが、そのために道路を早く整備するというより、事故を減少させること等により、周辺の住民の利便に供することを目的として整備するというスタンスに記述を修正してほしい。

京都市： 修正する。

- ・ 街路事業「新十条通（山科工区）」，「新十条通（伏見工区）」
- 委員： 伏見側，山科側の交通量の違いは何なのか。
- 京都市： 山科側のランプは，新十条通を通る車がすべて通るため，十条通と同じ約3万台を想定している。伏見側のランプでは，新十条通や久世橋線を通る車の一部が通るため，新十条通や山科側のランプと比べると少なく約7,700台となっている。
- 委員： 京都高速道路のような幹線道路を整備すると，これまで以上に市内に車が流入してくると思うがどうか。
- 京都市： この高速道路の整備の有無にかかわらず，京都市域を含めた近畿圏の全体的な交通量は今後ずっと増えていく見込みである。これに対して，通過交通をこの高速道路に通し，一般街路の渋滞を減らすことを目指している。
- 委員： 京都高速堀川通線等から市内に車が流入することは考えられないのか。
- 京都市： 大阪へ行く車等の通過交通を高速道路へ誘導し，一般街路の車をできるだけ減らして渋滞を緩和するという効果を考えている。
- 委員： 京都市において渋滞がなくなれば，それを知った遠方の方が京都に車で来ることが考えられる。そうすると，総交通量が一定だという前提が崩れると考えられるがどうか。
- 京都市： 全体の交通量は，国が推計した近畿圏の発生集中交通量をもとにしている。この交通量を将来の道路ネットワークに配分して将来交通量を推計している。
- 委員： 新十条通本線部分である阪神公団の事業見通しはどうか。
- 京都市： 新十条通は，もともとは平成15年度末供用開始で考えていたので，既にその期限が過ぎている。これまでに用地買収が全体で94%まで完了している。残り三十数件については，平成16年6月30日から順次収用裁決申請を提出し，早期に用地確保していくよう取り組んでいる。
- 委員： 山科ランプの取り付け道路は，相当混むのではないか。あれは外環状線につながるのか。
- 京都市： 既に外環状線まで完成している。
- 委員： 高速道路の整備によりCO<sub>2</sub>とかNO<sub>2</sub>が減るという予測は，交通量を固定した前提で出されているが，感覚として理解しにくい。何らかの手法により実態に合った計算方法で設定された交通量をもとに予測してもらいたい。
- 京都市： 予測は国の基準に基づいて実施している。  
自動車の特性上，走行速度60km/h程度が最も燃焼効率が高く，渋滞すれば多くの排気ガスを排出する。高速道路の整備に伴い一般街路の渋滞が緩和されることにより，環境負荷が軽減されると考えている。
- 委員： 車に乗ると，道路を整備しなければ不便だと感じる場所が所々にある。そのような場所では，道路ができれば即CO<sub>2</sub>が増えるようなことはないのではないか。渋滞すると排気ガスが増えるのは実感しており，車が渋滞なく走行できれば，環境的な問題はあまりないのではないか。
- 委員： 交通量は平成42年で固定して計算しているという説明であったが，道路を造ると交通量が増えてまた渋滞するという悪循環が起こるということが，専門的な意見としてあると聞いている。渋滞したから道路をつくるのではなく，交通量そのものを減らす方針を京都市は持っていないのか。
- 京都市： 交通量をコントロールするTDM施策について今後取り組む必要があると考えている。  
たとえば嵐山地区に引き続き東山区でもパークアンドライドに取り組む予定である。

委員： 京都市の財政難で事業が遅れているという説明があったが、この新十条通のように後に計画された大きな事業が予算を取ってしまい、先に計画されていた生活道路の整備を遅らせていることはないのか。

京都市： 京都高速道路については、京都の発展のために必要であるため、国と協力して早期完成を目指して重点的に整備している。

一般街路については、用地買収などの問題もあるが、その進捗には努めている。

・ 土地区画整理事業「洛北第二地区」

委員： 計画では何年度の完成を考えているのか。

京都市： 今の事業計画では平成18年度になっているが、工事は平成17年度に終わる予定である。換地処分は平成20年度ということで考えている。

委員： 遅れた理由に、一条山の訴訟が書かれているが、一条山がどの辺にあり、事業が遅れたこととの関連について聞かせてもらいたい。

京都市： 都市計画道路、幡枝葵森線の整備に関連して、長代川の付け替え工事を行っており、それに近接する一条山では開発業者による開発が行われていた。開発工事に起因する土砂が長代川に流れ込んだため、開発業者との調整が生じ工事が遅れた。

・ 委員会後半を通しての質疑応答

委員： 再評価では、個別事業について、これまで通りの方法で評価するしかないと思う。しかし各個別事業の評価だけでなく、場合によっては全体的な方針について議論する場が必要であるかと思う。

例えば、国土交通省では治水の考え方を方向転換しつつある。

京都市の道路網についてもその実情に即し、柔軟に対応していく必要があると感じている。

京都市： 京都市では河川規模によって確率年を考えて河川改修を進めてきた。現在は河道の整備だけではなく、流域全体の流出抑制を含めた総合治水対策を進めている。また道路の整備については、平成42年の計画交通量等、京都市全体のネットで交通量配分を行い進めている。



第3回委員会では平成16年度再評価対象事業の審議をしました。

1 日 時 平成16年10月15日(金) 午後1時30分～4時40分

2 場 所 平安会館 1階「平安の間」

3 出席者

(1) 委員

小林委員長, 小野山委員, 小伊藤委員, 下野委員, 岩崎委員

(2) 京都市

建設局理事, 管理部長, 街路部長, 水と緑環境部長, 都市整備部長, 用地室長, ほか

4 内 容

平成16年度再評価対象事業の審議

委員会における質疑応答の概要は以下のとおりです。

・河川事業「新川」

委 員： 第2回委員会及び現地視察会では、自然を考慮した改修を考えているのか、それから現在の断面で十分ではないのかといった意見、質問が出ている。

委 員： 以前は本事業の必要性に疑問があったが、現地を見たり説明を聞いたりすることで、広域的に必要性のある事業と認識が改まった。

河川事業全般に言えることであるが、河川整備が最近の集中豪雨の状況に合わなくなっている。まちづくり全体として効率的な治水について考える必要があるのではないか。

この事業については、現実に浸水被害も生じているので、鋭意実施することが必要である。

委 員： 桜並木の保存や景観に配慮した設計についてワークショップを開催する予定と説明があったが、現場視察の際にも地元の方が集まってくるなど、事業の関心が高いように思える。その後、ワークショップの開催について何か進展はあったのか。

京都市： ワークショップについては現段階で一度開催している。今後も継続的に開催し、住民の方々のご意見をできる限り取り入れた改修を行っていきたい。

委 員： これは河川法の改正に伴う動きなのか。

京都市： 河川法改正により、治水・利水のほか環境、住民参加の取り組みが加えられている。

この事業は、現状を考慮すると治水を重視して検討せざるを得ず自然重視の取り組みは難しい。ただし、桜並木に対する地域の思いが強いため、何とか配慮したいと考えている。

委 員： 河川事業「新川」については、特に意見を付けず、京都市の対応方針、事業継続は妥当とする。

・河川事業「旧安祥寺川」

委 員： 第2回委員会では、事業費が確保されず事業が遅れていることを調書に明記すべきとの指摘があり、調書が修正されている。現地視察会では、浸水被害の想定額や被害者に対する補償制度に関する質問があった。

旧安祥寺川の計画対象降雨確率は10年か。(改修計画を策定する上で、10年に一度の確率で降る雨を対象とする。)

京都市： そうである。

委員： 8月7日の集中豪雨は30年位の確率降雨であったようであるが、想定されるほど大きな被害はなかった。実際の洪水と予測値とに随分差があるように思えるが。

京都市： 8月7日は1時間で62mmの雨が降った。これは20年確率より若干多い雨量である。しかし、短時間にたくさん雨が降っており、10分間で30mm近くの雨が降った。この数字を単純に6倍すると時間180mmの豪雨になる。

この日の雨の特徴として、左京区の鹿ヶ谷で時間100mmの雨量をはじめ左京区、東山区、山科区といった京都市東部で多くの雨が降った。降雨強度は1時間を単位としており、それより短時間の集中豪雨について想定していない。

委員： 交通需要予測と同様で、流出量を予測することは非常に難しい。

事業調書の修正について説明をお願いします。

京都市： 事業遅延の理由として「軌道敷を横断する等」JR東海道本線に近接した工事であり、また工事用進入路は隣接する家屋の裏側を通るため、周辺に与える影響を考慮しできる限り工事を早急に完了させる必要がある。しかし単年度の事業費が大きくなるため、他河川との兼合いで本河川に集中投資をすることが困難であった。」と項目を追加した。

委員： 他の事業にも同様の課題があるのではないか。

京都市： 特にこの事業は、JR東海道線の軌道敷内を縦横断するため、事業費を集中的に投資する必要があり記載した。

委員： 現地を見て事業の必要性は理解できたが、他の事業も含め完成までに時間がかかり過ぎている。事業が完了するまでに大雨が降る可能性がある。事業計画があっても、整備が進まなければ住民の理解は得られないのではないか。計画は完成してこそ意味がある。計画から完成までの時間がかかり過ぎて、地元の不満が強いのではないか。

京都市： 地元も非常に危機感を持っており、要望も出ている。8月7日の集中豪雨では、40軒の床下浸水、3軒の床上浸水があった。早期完成を目指しているところであるが、工事の進め方として部分的にでも事業効果の発現できることから先行して工事を行う予定である。

まず、旧安祥寺川と岡川の合流点から、河川改修済み区間までの工事を、実施したい。

委員： 河川事業「旧安祥寺川」について、京都市の対応方針、事業継続は妥当とする。

・道路事業「一般国道477号(大布施拡幅)」

委員： この事業は京北町との合併合意の重点項目になるのか。

京都市： 市町村合併建設計画の対象事業である。

委員： この事業は京北町からの要望が大きいのであろうか。

京都市： 国道477号は京都市と京北町を結ぶ環状道路である。そのため市町村合併建設計画では国道162号と国道477号を今後10年間で整備を推進する事業と位置づけている。

委員： 対象路線は将来的に交通量が増えるとは思えないが京北町とのアクセス向上のために整備するのか。

京都市： 対象路線は幹線道路であり、国道の整備事業として進めていた。後から京北町との合併が計画され、合併建設計画に位置づけられた。

委員： 本当に必要な道路であれば、もっと力を入れて整備すべきである。

京都市： 京都市の北部山間地域で唯一の東西幹線道路なので、早急に整備すべきだと考えている。

委員： 一般国道477号(大布施拡幅)について審議の結果、本委員会の意見としては、京都市の対応方針、事業継続は妥当であるとする。

・道路事業「宝が池通(狐坂工区)」

委員： 前回の委員会で景観に配慮した道路との説明を受けたが、現地を見ると非常に圧迫感を感じた。

現道を拡幅することは無理なのかと質問したが、盛土による道路築造は大工事になるとの説明を受け、納得した。しかし、事業箇所はおそらく交通量も多くないと思われ、現道のヘアピンカーブを車が徐行すれば良いのではないか。現道拡幅による歩道整備が良いのではないか。

現地では、橋脚が完成しており相当事業が進捗している印象を受けるが、進捗率はまだ34%であり、無駄ではないか。この事業は、中止しても良いのではないか。

委員： 事業中止の場合には、既に完成した橋脚を撤去する新たな費用が生じる。それらも考慮して、総合的に委員会の意見をまとめる必要がある。

委員： 確かに圧迫感はあるが道路が供用すれば慣れるのではないか。市内から岩倉へアクセスする道路は当該道路を含めて3路線しかない。岩倉地域は近年人口が増加したため、対象区間はよく混雑している。大型観光バスもよく通るので、対象区間を早急に整備する必要がある。

京都市： ヘアピンカーブを解消するよう、地元から強く要望されている。本事業は岩倉及び松ヶ崎地区の住民から大変期待されており、鋭意努力して進めている。

委員： 残事業の詳細について説明願いたい。

京都市： 橋梁上部工及び現道とのすりつけ工事、現道を利用した歩道整備が残っている。今後この事業は順調に進捗する見込みである。今年度末の進捗予定は62%である。

委員： 岩倉地域は地下鉄が国際会館駅まで整備されたことにより、人口が増加した。対象区間のヘアピンカーブでは時々事故がある。

委員： 岩倉地域は今後宅地開発が進み、住宅地や観光地として発展することが予想される。そのため、今後交通需要が発生する見込みがあり、対象区間の整備は必要だと考えられる。

公園の上空を橋梁が占有することになるので、橋梁の美装化が必要である。

京都市： 橋脚と橋桁に化粧型枠を使用することにより、景観に配慮している。

委員： 景観保全のために事業を中止するとした場合には、橋脚を撤去しなくてはならない。そのために大きな費用が必要となり、京都市民にとって新たな負担となるが。

委員： 既に整備されている橋脚を撤去するのに費用がかかるとの論理は成り立たないのではないか。その考えが今まで公共事業を中止しない理由だった。事業中止が必要であれば費用をかけてでも中止すべきである。

ただし本事業については、岩倉地域の人口増加を考慮すると景観上の課題があっても整備は必要である。

委員： 交通量について認識が不足していた。整備が必要な道路であれば事業を進めて頂きたい。当初計画で買収した土地については、スポーツの需要調査を行い、有効に活用すべきである。

京都市： 交通量は1日に1万2千台から1万5千台であり、2車線道路の交通容量としては一杯である。指摘の用地は工事完成後、壁打ちテニスと駐車場を復旧する予定である。

委員： 宝が池通(狐坂工区)についての審議の結果、本委員会の意見としては、京都市の対応方針、事業継続は妥当とする。

・街路事業「向日町上烏羽線」

委員： この事業は進捗率が高い。

委員： 事実上、この事業は既に完了している。

委員： 向日町上烏羽線についての審議の結果、本委員会の意見としては、京都市の対応方針、事業継続は妥当であるとする。

・街路事業「葛野西通」

委員： 第2回委員会では用地買収に関する質問がいくつかあった。

葛野西通について審議の結果、本委員会の意見としては、京都市の対応方針、事業継続は妥当であるとする。

・街路事業「大原通」

委員： 第2回委員会では、境界確定が難航している理由や、道路計画変更に伴う都市計画変更手続きについて、また道路が整備されることにより、新たな渋滞が生じているといった課題について京都市の対応方針はどうかといった質問があった。

事業調書にマンションやリゾートホテルの開発に向けて道路を整備すると記載されている件について、事故の減少等周辺住民の安全や利便を目的に整備すると記述を修正すべきであるとの意見があった。この件については、既に資料が修正されている。

委員： 河川改修事業の完了した後に道路整備に着手すると聞いているが、今後の予定についてお聞かせ願いたい。

京都市： 今秋に京都府都市計画審議会ですべての都市計画変更を行い、来年度から河川の一部つけかえ工事を京都市が実施する予定である。河川工事完了後に、道路を整備する計画である。

完成目標年度は平成22年度である。

委員： 大原通についての審議の結果、本委員会の意見としては、京都市の対応方針、事業継続は妥当であるとする。

・街路事業「新十条通（伏見工区）」、「新十条通（山科工区）」

委員： CO<sub>2</sub>の算出方法は平成42年時点の交通量を固定したうえで排出量を算出し、対象事業が整備された場合とされない場合で比較している。高速道路が整備されたことによる車の増加を含めていないのは、おかしいのではないかと。

交通量を固定した上でCO<sub>2</sub>を算出しても減少は微々たるものであり、現実には高速道路が整備されると通過車両が増加しCO<sub>2</sub>が増加するのではないかと。

高速道路を整備することにより、一般道路の通過交通を減らすとの説明であったが、路線図を見ても理解できない。高速道路が整備されることにより、市内に流入する車が増え、西大路線や堀川線等の市内の出入口付近は交通量が非常に増えるのではないかと。

車やCO<sub>2</sub>の増加について、現実にはどのような影響があるのか、実態に合った予測をして頂きたい。

新十条通は朝夕の混雑解消になるとのことで事業は必要だと納得できるが、往復、千円近くの通行料金を払って新十条通を通るのかという疑問もある。本事業は必要であるが、有料道路ではなく一般道の方が良いのではないかと。阪神高速道路公団が民営化されても、有料道路にかわりはないのか。

- 京都市： 阪神高速道路公団が民営化されても、有料道路である。  
新たに高速道路を造れば、車が通過するので当然交通量は増える。それについては、各路線ごとに環境影響評価を行っている。道路整備による交通量を予測し、CO<sub>2</sub>等の増加について評価している。  
事業調書に挙げているのは、当該区間の整備により周辺地域全体のCO<sub>2</sub>が減るかどうかを算出したものであり、環境影響評価とは別のものである。  
将来交通量は、国土交通省が予測したものであり、市はそれに基づき交通配分を推定している。国土交通省の予測では平成32年ぐらいまで交通量が増える見込みであり、渋滞をなくすため、高速道路を含めた道路整備の必要があると考えている。
- 委員： 国土交通省による将来交通量の算定方法によって機械的に計算した結果、CO<sub>2</sub>が削減されたということであろう。当然、誤差が考えられるが、現時点での計算手法に基づいて計算した結果ということでは理解せざるをえないと考える。
- 委員： 京都市の場合、マイカー観光による交通量増加は大きい。新十条のパンフレットでもマイカー観光を推奨しているように、高速道路を整備すると市内に車が流入し、観光客も車でやって来るであろう。そのような課題も検討した上で事業の継続を判断すべきである。  
高速道路全体の計画について、全て整備する必要はないと考える。  
ただし新十条通に関しては、高速道路である必要はないが、山科と市中心部をつなぐ道は必要だと考える。  
高速道路の整備と京都市基本計画でうたっている「歩いて楽しいまち」とは矛盾しているように思う。歩いて楽しいまちを実現するためには、生活に必要な道路整備を進めると同時に、京都市のTDM施策をもっと具体化すべきである。
- 委員： 交通政策に対する議論については、本委員会ではなく、別途、専門家による議論が必要である。
- 委員： 本事業は東山を横断する道路を新たに整備することにより、京都市の持つ潜在能力を広域的に配分しようと計画された道路だと思われる。  
渋滞区間の沿道における部分的な環境対策をどうすべきか考える必要がある。事業によるCO<sub>2</sub>の削減は総量としては微々たる量であるが、既存の山越え区間における環境影響を軽減する効果は大きい。  
一方で各自動車会社により、自動車のCO<sub>2</sub>ないしはNO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>の低減に関する技術開発も進められている。そのような背景の中、CO<sub>2</sub>の微々たる増減量を見て道路の必要性を議論することは木を見て森を見ずと言ったことになる。
- 委員： 都市交通や建設財源のあり方は、京都の道路行政や観光等の経済活性化に係るものであり、新十条通計画の可否を論ずる議論とは別である。  
一般道路として建設する方が事業効果は大きいであろうが、現実には事業予算がないから有料道路として整備せざるを得ない。それらを議論し始めると、全く別の議論になってしまう。  
京都市南部と山科地域との関係では、道路の本数が少なく、新十条通が整備されることにより市内中心部への通過交通が減り、市内の交通渋滞が緩和されることを考慮すると事業を継続する必要がある。
- 委員： 第二京阪や京滋バイパスが整備されている中、新十条通が整備されないのは不便である。交通渋滞を解消しなければ「観光京都」が成り立たない。この事業は早急に整備しなければならない。
- 委員： 再評価の対象となる事業は、ランプ部の街路事業である。その評価においてトンネル本体から出る大気汚染の問題を論じてよいか疑問である。再評価委員会でこのような問題について検討することが果たして適切であろうか。

委員：ランプと道路は一体的なものであり、ランプだけ取り出して議論しても意味がない。

委員：本委員会ではランプについて議論を絞るべきである。  
この事業はかなり進捗しており、意見を付さず事業継続とするのが適切と考える。

委員：新十条通の進捗率は伏見工区で95%、山科工区で93%とかなり進捗しており、中止・休止はあり得ない。継続とする場合、附帯意見をどうするか議論したい。

委員：東京では低濃度脱硝装置という新しい脱硝装置を設置している。新十条通でも換気塔の周辺や出口について現計画以上に環境対策を行うよう意見を付したい。

京都市においても地球温暖化防止条例の制定に取り組みられており、道路交通による沿道の環境汚染対策に関して、環境アセスメントにより国の基準をクリアするにとどまらず、可能な限りの対策に積極的に取り組む姿勢で望んでいただきたい。

京都市：排気ガスについては、環境影響評価により京都市の基準以内であることを確認している。基準値内であるが、少しでも環境に配慮するため、京都市で土壤脱硝装置を試験的に設置している。

東京で脱硝装置を設置しているのは、現状で大気が基準値を超えているためと聞いている。

委員：環境影響評価の結果は、トンネル内の排気ガスが換気塔から集中的に排出されることについて問題がないとのことか。

京都市：トンネルの両側にある換気塔で排気ガスを集め、集じん機でSPMを処理することで、想定する交通量ならば環境基準として問題ないとの結果が出ている。

換気塔は阪神高速道路公団による事業である。また大気についても、阪神高速道路公団が実施した環境影響評価を京都市が確認して問題ないとなっている。

委員：環境問題については京都市で既に検討済みであるので、これについて意見を付さないこととする。

委員：CO<sub>2</sub>等の問題はランプ部分だけでなく、新十条通本線に原因があるから意見として付さないのか。事業効果としてCO<sub>2</sub>が減ると事業調書に記載されている以上、本委員会で責任を持って議論すべきではないか。

委員：CO<sub>2</sub>の問題について議論することは必要であるが、排出量予測が間違っていると意見を付すだけの根拠がない。色々疑問や問題はあるが、この事業の評価においてCO<sub>2</sub>の問題を意見として付す必要はないのではないか。

委員：新十条通（伏見工区）について審議の結果、本委員会の意見としては、京都市の対応方針、事業継続は妥当であるとして、意見を付さない。山科工区も同様、京都市の対応方針、事業継続は妥当であるとする。

#### ・土地区画整理事業「洛北第二地区」

委員：事業進捗率は97%で、来年事業完了である。

京都市：事業計画上の完了予定年度は18年度であるが、工事が完了した後も換地処分に2年ほどかかる見込みで、平成20年度に事業が完了する予定である。

委員：洛北第二地区について審議の結果、本委員会の意見としては、京都市の対応方針、事業継続は妥当であるとする。

・総括質疑

- 委員： 例えば土地区画整理事業では文教施設等の関連事業がある。  
関連事業に対する配慮事項については、意見書に附帯文を入れることが重要だと思うが、再評価委員会として行うことが適当か判断が難しい。  
再評価委員会では各事業を個別に分離して議論するしかないが、その根底にある、公共事業を適正に実施するための、議論をどう取り扱うべきか各委員の合意を得ておく必要がある。
- 委員： 都市計画審議会等の別組織で議論された意見と、再評価委員会の意見が異なることも予想される。
- 委員： 再評価委員会で決定することは様々な視点で各事業を評価し、事業の継続、中止、休止を決めることである。京都の交通や都市計画、CO<sub>2</sub>の問題も含めた幅広い議論の中で対象事業の必要性を検討すべきである。

・全体意見について

- 委員： 調書の様式、特に将来の進捗状況について詳細に記載すること、それとTDM施策等について全体意見として意見書に付すべきか議論したい。
- 委員： 再評価の意見書に、交通施策や環境について記述する必要はないのではないか。問題は個別事業に絞り込むべきである。
- 委員： 事業を実施することにより派生する問題について、別事業だからと意見できなければ、意味のない議論である。京都市が意見書を尊重するのであれば、附帯的な対策の要望は、できる限り記載すべきである。
- 委員： どこまで意見すべきかが問題である。再評価委員会が行うべき範囲で意見をまとめるべきである。議論は必要だが、議論を全て意見書に書く必要はない。
- 委員： 必要な意見であれば意見を付せばよい。京都市の対策が不十分であれば、対応するよう意見を付ければよい。しかし、既に対策が取られており、委員会がそれを了承すれば意見を付ける必要はない。個別の意見を付すことについて否定はしないが、一般論を書いても意味がない。
- 委員： 事業調書では平成17年度以降の進捗率がわかりにくいので、記載方法を変更した方がよいとの意見があったが、この件について何か意見はないか。
- 京都市： 進捗予定について記載できる範囲で検討したいが、予算は議会の審議を経て固まる数字でもあり、17年度以降の数字を記載するのは難しい。
- 委員： 予算や関連事業の動きなど、不確定要素が多い事柄を無理して記載する必要はないと考える。
- 委員： 進捗率は残事業の比率に過ぎない。現在の状況や問題点は説明文に記載されており、口頭でも説明を受けた。それで特に問題はない。
- 委員： 完成年度を記載してあればよい。
- 委員： 将来の進捗予想について事業調書の見直しは求めないことにする。しかし、今後も委員会の席上で状況等の説明をお願いする。
- 委員： TDM施策等について全体意見として意見書に付すべきか議論したい。
- 委員： 新しい脱硝装置を設置し、環境への影響を軽減することや、ロードプライシング等のTDM施策により市内への自動車流入を抑える等の意見をこの委員会で議論しても、公共事業の再評価とは別な議論ではないか。
- 委員： TDM施策の推進等については、交通審議会等で議論すべき事項である。  
欧米でのTDM施策の成功例のとおり、京都市でも何らかの取り組みは必要と考えるが、再評価委員会でそのような意見を付すことの是非については、疑問である。
- 委員： TDM施策については個別意見で取り扱うべきではないか。委員会として個別意見を付けないとの結論であるなら意見を付さなくてよいのではないか。

委員： 京都市の交通量は増加し続けており、将来交通量予測によると今後も増加の見込みとなっている。

世界の歴史都市京都においても、交通需要管理はぜひ取り組むべき課題であり、京都市基本計画で謳われている「歩いてたのしいまち」京都を実現するためにも、必要な道路整備を進めると同時に、TDM施策を具体化し実行に移すよう検討していただきたい。

全体意見として付すべき案件を、本日欠席の委員も含めて、メール等を使い議論したい。

委員： 全体意見については今後1カ月ほどで調整し、次回の委員会で協議したい。

その他の意見書については、事務局で素案を作成して頂きたい。

全体意見の案があれば、来週中に提出してほしい。再来週以降に他の委員に提示し、全体意見として盛り込むことが適切であるかについて検討して頂く。

以上で本日の審議を終了する。



第4回委員会では平成16年度再評価対象事業に係る意見書の取りまとめをしました。

1 日 時 平成16年12月24日(金) 午後1時30分～2時00分

2 場 所 平安会館 1階「平安の間」

3 出席者

(1) 委 員

小林委員長, 伊多波副委員長, 小野山委員, 岩崎委員, 三好委員

(2) 京都市

建設局長, 建設局理事, 管理部長, 管理部担当部長, 街路部長, 水と緑環境部長,  
都市整備部長, 用地室長, ほか

4 内 容

平成16年度再評価対象事業に係る委員会意見の取りまとめ

委員会における質疑応答の概要は以下のとおりです。

京都市： 事務局案の意見書取りまとめ経過について説明する。意見書のうち、事業全体に関する意見については、第3回の委員会終了後、各委員から委員長に提出された意見を委員長が検討した上で取りまとめている。その他の意見については、特に付すべき案件がなかったため、事務局で案を取りまとめた。

委員長： 事務局から意見書取りまとめの経過について説明があったが、若干、補足説明したい。

第3回の委員会では、事業全体に関する意見を取りまとめる時間がなかったため、事業全体に関する意見を後日提出してもらうよう各委員に依頼した。その結果、2名の委員から意見が提出されたが、各委員が集まって協議する時間がなかったため、提出された意見について副委員長と協議し、本日の意見書案を事務局で取りまとめた。

各委員から提出された意見について、簡単に説明させていただく。

提出された一つ目の意見は、3点に要約されている。その1点目は京都市全体の道路整備が滞っているが、再評価対象事業の中にも通学路であるにもかかわらず完成予定が20年以上遅れているものがあるので、早急に道路を整備すべきである。2点目が、TDM施策の実現化やその実行について。3点目が、沿道の環境汚染対策について、環境基準を満たすだけでなく積極的に取り組んでいただきたいとのことであった。

これらの意見のうち、まず1点目の早急に道路整備を進めるべきとの意見は、これまでも全体意見として付されているが、今回議論されたのは街路事業の大原通に関係するものなので、個別事業で触れたいと考えている。

2点目のTDM施策の具体化、3点目の環境基準以上に環境汚染対策について積極的に取り組むべきとの意見については、非常に重要な指摘であるが、再評価委員会で取り扱うより京都市全体の政策に関する意見であることから、副委員長とも協議した結果、本意見書に盛り込むことは余り適切ではないと判断した。

別に提出された二つ目の意見を事業全体に関する意見として盛り込んでいるが、一部表現を変更している。

変更したことについて意見があれば、後ほど議論したい。

(意見書(案)読み上げ)

委員長： 事業全体に関する意見のうち「再評価を実施した結果、事業完了後の環境への影響や交通量の変化など、想定される課題について、予測等により対応されていると判断された。」の部分について、提出された意見では、想定される課題について対応されているが、将来にわたり事業による影響等の経過を見守る必要があるとの内容であるが、このまとめ方でよいか。

委員： これでよい。

委員： 意見書の中に「継続的な検討が必要である。」と入っているのでよいのではないか。

委員長： 個別事業に対する意見について何か意見はないか。

京都市： 河川事業の旧安祥寺川に関する意見で、「JR東海道線」の部分で、「JR東海道本線」に修正させていただきたい。

委員長： 旧安祥寺川に関する意見の1行目、「JR東海道線」を、「JR東海道本線」に修正願いたい。

この意見書で特に異論がないので、ただいま読み上げられた意見書を一部修正し事務局で清書願いたい。

