

平成17年度 第1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1回委員会では、平成16年度末に任期を迎えた、委員長、副委員長の改選を行うとともに、平成10～15年度に再評価を行った65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た。

1 日 時 平成17年6月1日(水) 午後2時00分～4時15分

2 場 所 京都弥生会館 2階「八坂」

3 出席者

(1) 委 員

嘉門委員長、伊多波副委員長、岩崎委員、小伊藤委員、須藤委員、塚本委員、
藤井委員

(2) 京都市

建設局

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、都市整備部長、都市整備部担当部長、
京都市土地区画整理協会事務局長、用地室長ほか

都市計画局

住宅室部長ほか

上下水道局

下水道部担当部長ほか

4 内 容

平成10～15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～15年度に再評価の対象として審議を行った65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29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た。

委員会における質疑応答の概要は以下のとおり

・下水道事業(平成10年度再評価実施の6事業)

委 員： 下水道事業について事業進捗率が100%であるにもかかわらずフォローアップ
対象になっているものがある。事務局に確認したところ、下水道事業は他の事業と調
書の整理の仕方が異なるとの説明であったが、この件について説明していただきたい。

京都市： 平成16年度末における下水道の人口普及率は99.3%であり、100%に
近い数値である。しかし、下水道事業は、施設の日常の維持管理業務とともに、
下水道の機能向上、質的向上により雨水対策や高度処理事業等にも取り組んでお
り、事業は継続している。したがって、フォローアップの対象事業である。

一般に下水道事業の再評価については、国土交通省都市整備局下水道部が定め
た実施要項細目等に基づいて、処理区ごとの普及率を事業進捗の指標としている。

この調書のまとめ方は国交省の要綱に基づいているが、わかりづらいので、来
年度のフォローアップにはもう少しわかりやすい調書になるよう検討したい。

委 員： 調書の進捗率は人口普及率でまとめているので、100%の処理区もあるが、他の方法で見直した場合50%になることもあるのか。

つまり事業進捗率が80%以上の事業であれば、比較的良好であると思われるが、下水道事業の場合、事業進捗率が100%であっても事業が継続しており、フォローアップを行わなければならないのか。

京都市： そのとおりである。

委 員： 雨水対策については10年確率の降雨強度が62ミリ／時とのことだが、5年確率の降雨強度は大体50ミリ／時か。

京都市： 52ミリ／時である。

委 員： 最近は時間当たり100ミリの雨が降ることもある。その場合はやむを得ないが、10年確率の降雨強度で6.5%ぐらいの整備率であるとすれば、平成16年度に雨水対策費用として59億円をかけて整備しても、10年確率では、ほとんど整備されていないということか。

京都市： 本市では5年確率の降雨強度で整備しており整備率は81.5%となっている。近年、雨の降り方が変化していることから、雨水対策を重点事業として位置付け順次整備を進めている。今後も引き続き整備率を上げるために努力していく。

なお、雨水整備率の数値について補足説明したい。完成した施設の事業費執行ベースで雨水整備率を算出すると数値は大きくなるが、施設が完成しても様々な条件により供用開始できない施設については、整備率の算定に計上していない。なぜなら暫定供用施設は計画している機能を100%発揮していないからである。

委 員： 下水道の整備済み面積のうち約4割が合流式下水道である。

そのため今後も引き続き施設の改善が必要なので、費用面での課題もあるが、整備を進めていただきたい。

・河川事業「西野山川」

質疑応答なし

・河川事業「西高瀬川（有栖川工区）」

委 員： 施工前の写真の方が親水性が高く、完成後の写真の方が親水性が不足しているように見受けられるが、これで問題はないのか。

京都市： 写真の場所は河川用地の制約から親水性のある水辺空間の整備が困難であった。この川の南側に構口公園というのがあり、その公園と一緒に整備を図ることにより、親水性を持った河川整備を行う計画である。

・河川事業「善峰川」

委 員： 改修後の河川線形は右へカーブするのか。

京都市： 少少カーブしながら下流へ向かう。

委 員： 写真で白く見えるのは何か。

京都市： 先の方で白く見えているのは改修済みの護岸である。

委 員： 親水性のある改修に見受けられるが。

京都市： その辺りは元々の河川と合流するところであり、今年度整備する予定である。

委 員： 写真で見ただけであるが、その手前で出水があった場合、構造的に大丈夫か。

京都市： その場所は現在工事を進めているところである。

・街路事業「伏見向日町線」，「中山石見線」

委 員： 長期化しているのは，用地買収によるものか。また，買収地は田畠と農地か。

京都市： そうである。

委 員： 農地の用地買収が進まないのは，境界線の確定に時間を要しているためか。

京都市： 民々の境界確定が進まないためである。街路事業のほとんどが用地を買収して道路を整備するので，最初に境界確定の作業が必要である。

特に農地関係では境界が確定されているケースが少なく，地権者が現地で立会して境界を確定するが，それに時間がかかる。

委 員： 事業箇所は，ほ場整備事業の区域か。

京都市： ほ場整備事業の区域ではない。

委 員： 埋蔵文化財は出土しているのか。

京都市： この場所は長岡京の遺跡の北西端に当たり，相当重要な遺跡が出土している。

昨年も様々な遺跡が出土しており，埋蔵文化財研究所もかなり力を入れている。

用地買収の完了したところから順番に埋蔵文化財調査を行っている。

委 員： 両事業で，幅員構成が違うのはなぜか。

京都市： 伏見向日町線は，洛西地域から伏見区域へつながる東西の幹線道路である。

都市計画決定を行う時点で，将来の交通量等を考慮して道路の幅員を決定している。伏見向日町線が32メートル，中山石見線が25メートルである。

委 員： 車道部分は同じ幅員構成か。

京都市： 伏見向日町線は，6車線であり，中山石見線は4車線である。

・街路事業「御陵六地蔵線（第三工区）」

委 員： この事業は，関連事業である第二工区が単独事業になったことから予算の確保が困難との説明を受けた。しかし，第二工区で事業完了の目途が付いたため，現在の事業進捗率は22%であるが，今後は順調に進捗していくとの理解でよいか。

京都市： 第二工区は本年度に完了するので，今後は引き続きこの第三工区を整備していく。

・街路事業「西小路通」

質疑応答なし

・住宅地区改良事業「崇仁地区」，住宅市街地総合整備事業「東九条地区」

委 員： 崇仁と東九条の事業方式について，後者は，コミュニティー住宅をつくり，そこに元々住んでいた人に入居してもらうという方法で，前者は住宅地区改良事業との説明であるが，事業方式として，どちらの方式がより早く整備することができるのか。また，事業を使い分けている理由は何か教えていただきたい。

京都市： 整備に要する期間は，事業の進捗状況，買収状況等いろいろな要因がありどちらともいえない。住宅地区改良事業は，整備区域を指定すればすべての住宅を買収除却し，新たなまちづくりを行う。従前の居住者には住居補償として，同じ場所に住むことができるよう，住宅を整備する。

住宅市街地総合整備事業は，防災空間などを整備することにより，防災性を高めることが目的である。そのため，目的が達成できれば，除去せずに残る住宅もある。整備区域内で緑地を整備したり，建物を建てることにより，地区全体の防災性を高めるための計画とご理解いただきたい。

- 委 員： 地区修復型と一体整備型の事業の仕分けについて教えていただきたい。
- 京都市： 住宅地区改良事業は、不良住宅の密集度が高い地域に適用し、オールクリアランスを前提とした事業であり、区域全体の住宅を除却して新たにまちづくりを行う。
- 住宅市街地総合整備事業は、不良住宅が点在しているなど地域において防災性を高める必要がある場合など、必ずしも全面整備する必要がない地域において適用する事業である。
- 委 員： 住宅地区改良事業の場合、以前は国の補助率が3分の2であったが、住宅市街地総合整備事業の補助率はどうか。
- 京都市： 買収等について若干、異なるところもあるが、住宅建設費は、改良事業と同じ3分の2の補助率である。
- 委 員： この地域は、住民の高齢化が進んでおり、ひとり暮らしや身寄りのない人も多いと思われる。先ほど財政上の理由により地域施設を、単独で整備することができなくなったと説明されたが、元の計画と変更した計画について教えていただきたい。
- 京都市： もともとは地域住民の様々な生活の相談に乗る「生活館」という施設や、福祉活動をしている「希望の家」等があり、それぞれが別々に建てられている。本事業で、それらの施設を個別に建て替えることは財政上困難であることから、それらを合築施設として一体整備できるよう検討している。
- 委 員： 崇仁北部第四地区は地域コミュニティと、協議しながら整備を進めていると説明があったが、東九条地区では地域の人との連携は図れているのか。
- 京都市： 東九条地区には山王の協議会がある。自治連合会の方とは計画等を含め、隨時連携を図りながら事業を進めている。
- 委 員： それならば調書にもそのことを記載した方が良い。
- 京都市： 調書に記載する。

・都市公園事業「宝が池公園」

- 委 員： 調書に記載されている「計画区域が広大なため事業は長期化している」との自己否定的な表現はあまり望ましくないのではないか。
- また、社会背景として少子化とともに高齢者が増えており、高齢者が自転車に乗り広域的な行動をする時代になっている。
- このことについて対策等をお聞きしたい。
- 京都市： 「計画区域が広大なため事業が長期化している」との表現は、ご指摘のとおり、あまり望ましくないと認識している。ただ、フォローアップ調書を見ていただくと、事業採択年度が昭和49年度で、完成予定年度が平成34年度の長期事業である。用地買収は78%ほど進捗しているが未買収地が虫食い状態に残っていることもあり、このような表現を用いた。
- 事業区域が広大なため、エリアごとに課題を持って事業を進めていくことについて、平成14年度の再評価委員会でも助言をいただいた。現在はその考えに基づき、「新・子どもの楽園」の完成を優先している。
- 「新・子どもの楽園」の利用は、ほとんどが家族連れである。特に最近では祖父母とお孫さんによる利用が多く、ユニバーサルデザインを基本とした整備を検討している。
- また、公園内の自転車利用者には、ジョギングや歩行者等の安全に気を付けて通行していただいている、非常に多くの利用がある。

委 員： 「新・子どもの楽園」が整備されたのち，現在の「子どもの楽園」はどうなるのか。また，安全性に問題がある施設については早急に対策を講じる必要があると調書に記載されているが，どのような問題があるのか。また，その件についてどのような対策を講じているのか教えていただきたい。

京都市： 「新・子どもの楽園」は昭和39年に開園した現在の「子どもの楽園」を基に新しい施設を追加して整備していく。したがって，既存の施設のうち，「新・子どもの楽園」に残す施設と，老朽化のため撤去する施設がある。

安全管理の対策といえば，毎日が安全確保への取り組みである。例えば，「ちびっこプール」では，手すりなどがささくれだっているため，補修したり，子供たちが滑らないようプールの周りを塗装し直したりしている。

委 員： 昭和49年度の事業採択で，完成が平成34年度というのは宝が池公園全域での話であり，先ほど説明された「新・子どもの楽園」はその中の一部なのか。

京都市： 現在，整備が残っているのは，スポーツ広場の一部と深泥池区域であり，それらを含めて最終129ヘクタールの整備完了が平成34年度ということである。

委 員： この件も含め，事業の進捗度で評価するのであれば，事業分割の方法などを，整理していくば順調に進んでいる事業と，そうでない事業を評価することができるのでないか。

・ 土地区画整理事業「伏見西部第三地区」

質疑応答なし

・ 土地区画整理事業「伏見西部第四地区」

質疑応答なし

・ 土地区画整理事業「洛北第三地区」

質疑応答なし



平成17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17年度再評価対象事業の事業概要及び対応方針（案）の説明を受けた。

1 日 時 平成17年7月29日（金） 午後1時30分～5時10分

2 場 所 平安会館 1階「平安の間」

3 出席者

(1) 委 員

嘉門委員長，伊多波副委員長，岩崎委員，小伊藤委員，須藤委員，塚本委員，
藤井委員，三好委員

(2) 京都市

建設局

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，都市整備部長，都市整備部担当部長，用地室長ほか
環境局

施設部担当部長ほか

4 内 容

平成17年度再評価対象事業の事業概要及び対応方針（案）の説明

委員会における質疑応答の概要は以下のとおり

・街路事業「幡枝葵森線」

質疑応答なし

・街路事業「国鉄嵯峨駅北通」

委 員： 前回再評価を行った時の対応方針に，駅前広場の具体的設計を行うとあるが，
具体化していればそのコンセプトを教えてほしい。また，駅の近くはどこでも
不法駐輪であふれているが，駐輪場の計画について伺いたい。

京都市： JR西日本が実施している嵯峨嵐山駅の橋上駅化事業に併せ，駅を横断する
南北の自由通路を設置する。自由通路にはエレベーター・エスカレーターを設
置するなど，バリアフリーに配慮した整備を進める。

駐輪場については，現在計画中である。この駅前広場は古い時期に都市計画
決定されたものであり，面積が狭くバス等の進入は厳しい。そのため，マイカ
ー・タクシーが乗り入れできる駅前広場を整備する予定である。現在，JRと
共に設計を進めており，計画が確定すれば改めて説明させていただきたい。

委 員： 事業費の負担割合について教えてほしい。

京都市： 事業費の負担割合はJR及び京都府との協議により，JRの複線化について
はJRが2分の1を負担し，残りを京都市と京都府が2分の1ずつ支援することにな
っている。駅についても，複線化部分は同じ費用負担である。

橋上駅化事業は、京都市がJRに要望している事業であるので、事業費の1割をJRが負担し、残る費用のうち、約3分の1を京都府が残りを京都市が負担することとなっている。自由通路は、京都市が京都府の事業認可を受け、補助事業として整備するため、国と京都市が費用を負担することになる。

委員：5年前の再評価委員会で駅前広場のイメージを明確にするよう意見されたのに、まだ、明確化できていないのは遅すぎるのではないか。

図面を見れば都市計画線が個人の家にかかっている。事業について地域住民の理解を得るためにも、早急に駅前の整備イメージを示す必要がある。

この事業の予算は確保できているのか。

京都市：JR、京都府及び京都市の費用負担協議に基づき、予算を確保し事業を進めている。

・街路事業「山陰街道」

委員：住民から都市計画線の変更の申出があったと説明されたが、それはどういうことか。また、その点について住民は納得しているのか。

京都市：都市計画線が当該道路の南側より北側の民有地に大きくかかっているため、現道の中心線から両側へ均等にかかるよう変更してほしいと要望された。現在の都市計画線の妥当性について説明しているが、理解していただけない。

委員：なぜ均等にかかるよう線を引かなかったのか。住民は不公平だと思っているだろう。

京都市：都市計画線は昭和32年に決定されたが、この区間だけを検討して都市計画線を引いたわけではなく、広い観点から検討し、都市計画審議会に諮って決定されたものである。その当時はこれが最良の計画であるとして決定された。

事業区間より東側では、部分的に道路が整備済みであり、その道路との接続を考慮すると都市計画線を変更することは難しい。

委員：都市計画決定から50年も経過すれば、かなりの家屋が建て替えされているはずである。都市計画決定によって都市計画道路の区域内では軽微なもの以外は建築できないなど、土地の利用が制限されているのに、住民との合意形成ができていない。

そのような状況で、2、3年前から用地境界確定を始めたと説明されても、事業の計画や都市計画決定後の取組が理解できない。

整理すると、1つ目は、都市計画決定から50年が経過しているにもかかわらず、なぜ事業用地が確保できていないのか。

2つ目は、なぜ50年前に決定された都市計画を、今更変更してほしいと要望されるのか。

3つ目は、平成14～15年から土地境界確定作業を始めたと説明されたが、境界確定は以前から行ってきたのではないのか。当初の予定では、平成6年に事業が完了する予定であったのに、それを14年も延長している。この事業は早急に完成させる必要があると思うが、なぜ今ごろ境界確定を始めたと説明されるのかわからない。この3点について教えてもらいたい。

京都市： 1点目については、山陰街道は昭和32年に都市計画決定されている。現在、京都市における都市計画道路の整備率は約68%であり、順番に整備を進めている。

本事業が採択されたのは平成2年度であり、その当時は事業費を確保しながら地元交渉を行っていたので、都市計画線について地元の住民も認識している。

本事業は有名なお寺を用地買収しなければならず、そのことを地元に説明すると、境内地を買収されてはお寺を運営することができないと意見され、協力が得られない。また、事業箇所は旧山陰街道であり、旧家が並んでいるため、都市計画線について理解を得られても、用地買収の御了解がいただけないなど非常に苦労している。

更に、現地は国有水路敷が多いが、官地図上の水路幅員と比べ現況の水路幅員がかなり狭く、また、民地が水路敷に張り出していることから、境界確定の立会を断られるなど、境界確定作業に時間を要している。

この場所は、バスが1時間に30台近くも走行しているにもかかわらず、道路幅員が狭いため、バスの離合が困難であることから、早急な対策が必要である。この事業は今後も難航することが予想されるが、精力的に事業を推進しなければならないので、事業を継続したいと考えている。

委 員： 桂駅東口から京都駅へ向かうバスを時々利用している。バスの離合が困難な場所があり、また、道の両側には旧家が並んでいるので、今の説明で事業の必要性や困難さについて理解できた。

新しい住民は、早く道を広げてほしいと要望するだろうし、以前からの住民の中には景観を大事にする人もいるだろう。それらの意見をまとめるのは難しいと思う。

委 員： 事業調書の完成予定年度が平成20年度になっているが、これは希望的観測であり、それまでに完成できるとは到底思えない。

平成2年に事業化しているにもかかわらず、また、5年前の再評価時点から事業が全く進ちょくしておらず、財政確保の厳しさがある中で、状況が少し変わったからといって境界確定が進むとは思えない。そのような状況なのに事業を休止するという考えはないのか。

京都市： 完成予定を平成20年度にしているのは現在の事業認可期間によるものであり、これについては延期せざるを得ないと考えている。

いったん事業を休止してしまうと、再開するのは難しい。

委 員： 事業の必要性は極めて高いと思われる。しかし、事業を取り巻く状況から、事業を遂行することは極めて難しい。事業の進ちょく状況が6%であるにもかかわらず、必要な事業だから継続するということでは、再評価を行う意味がないのではないか。

京都市： 平成15年度から境界確定の準備を進めている。更に、平成18年度からは予算を確保し事業を推進する予定であり、事業を継続したい。

委 員： 事業を推進することは非常に難しいが、費用対効果は1を超えており、事業が難しいのは、用地買収に時間と労力がかかるからである。ところが費用対効果の算定には、用地交渉にかかる時間的なコストが考慮されていない。買収に時間がかかるのであればその時間的なコストも費用対効果の算定に含めるべきと思うがどうか。

京都市： 現時点では、用地交渉にかかる時間的なコストを費用対効果の算定に反映させる手法が確立されていない。街路事業の場合、用地買収に多くの労力を費やしており、買収が完了すれば事業はほぼ完了と言える本事業についても時間はかかるが、全力で事業を推進したい。

全用地を一度に買収するのではなく、可能なところから買収を行い、一定の買収が完了すれば道路を拡幅する予定である。

委 員： 費用便益マニュアルには用地交渉にかかる時間的なコストに関する記述はないのか。以前から気になっていたが、他の事業についても費用対効果は非常に高いが用地買収が非常に困難であると説明される。それならば、用地買収に要する時間を事業コストに反映し、費用対効果を求めるのが本来ではないのか。その点について費用便益マニュアルの取扱いがどうなっているのか伺いたい。

京都市： 国には公共事業評価について研究している研究会があり、そこでも今的内容について議論されている。

ただ、実務的にどうすべきか、国から具体的な指示がないため、先ほどの意見のとおり、用地交渉にかかる時間的なコストが事業に影響することは認識しているが、今のところ費用対効果の算定に反映していない。

委 員： 国の手法に従うのは1つの見識としてよいと思う。ただ、用地交渉にかかる時間的なコストがあるにもかかわらず費用対効果の算定に反映されていない。それを参考値として示していただければ、事業を評価する際の補完的な情報になるのではないか。今後、検討していただきたい。

委 員： この道路は都市インフラ上必要だと思うが、事業を遂行するのは極めて困難だと思う。バスが1日に数十台通過するから事業が必要だと説明されたが、例えば、応急的にバス路線の経路を変更するなどの対処は無理なのか。

道路が持つ社会的効用を考えれば、事業区間は200メートル弱であるが、この区間がボトルネックになってしまふと、その前後の道路が拡幅されても意味がない。

費用対効果等の参考値だけで事業を評価するのではなく、評価の視点を広げる検討が必要ではないだろうか。例えばこのボトルネックが古くからの京都の町並みを守っている可能性もある。

委 員： 次回の委員会で、本日の意見についてまとめて回答していただき、その後に審議させていただく。

先ほど意見された交通システムの見直し、例えば、一方通行にすれば幅員が実質的に5メートルでもバスはスムーズに走れる。そのようなシステムを検討するなど、安全を図りながら街路事業を推進していただきたい。

・街路事業「向日町上鳥羽線（第二工区）」

委 員： 京都高速道路の久世橋線は、現在の久世橋通の位置に計画されているのか。京都高速道路が有料なので、一般道路の代替施設としてこの計画があるのか。

京都市： 京都高速道路の久世橋線は、現在の久世橋通に沿って建設される計画である。今回の第二久世橋は、もう少し南側に位置する道路で、国道171号から東へ整備を進めている。京都高速道路の久世橋線とは位置が異なる。

久世橋線は全体の大きな通過交通をさばく高速道路である。向日町上鳥羽線は、本市南部地域の東西幹線道路であり、京都高速道路の代替施設ではない。

委 員： 京都高速道路が完成しても、現在の久世橋通は一般道路として残るのか。

京都市： 一般道路として残る。

委 員： 事業が計画当初に比べて遅れた理由として事業調書に国有地の境界確定に予想外の時間を要したとある。また、進ちょくの見込みの視点として、用地境界確定が難航している箇所では引き続き確定作業を進めるとあるが、難航しているのは国有地の境界確定か。また、その目途はついたのか。

京都市： 先ほどの山陰街道と同様に、官地図では国有地の幅が広いのに現地では狭いため境界確定が進まないことと、民々の用地境界確定が遅れているためである。しかし、確定の目途はついてきた。ただ、官地図自体が古い資料なので、地権者からいろいろと指摘がある。

・街路事業「深草疏水通」

質疑応答なし

・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： この事業は前回の再評価委員会の意見を受け、自然環境調査を行うとともに、専門家や住民の意見を聞き計画ルートを変更したことだが、事業調書の事業の遅れた理由に、大見地区地権者、グリーン大見立木トラスト協会の理解が得られなかつたとあるが、課題は解決したのか。解決していかなければその理由を伺いたい。

京都市： 環境団体の方も参加している基本計画策定委員会で道路のルートが決められたこともあり、環境団体については一定の理解が得られたと考えている。

また、地元の住民には、継続的に大見集会を実施している。集会に欠席された住民にも策定委員会の連絡や報告などを行っており、事業を強硬に反対している人はいない。

委 員： 京北町が京都市に編入されたこともあり、緊急時における代替性を確保するため、この道路を整備するにこしたことはないが、交通量が少なく、また、迂回路も一応あることから、自然環境のよい場所を無理に整備する必要はないと思う。地元の住民にとっては、この道路が整備されれば生活利便上よいと思うが、費用対効果も低いので、この際、中止すべきではないか。

委 員： まだこの事業を中止すべきかどうか、判断できるほど理解していない。問題は環境面である。この事業は環境面に配慮し、当初計画を変更しているについて一定の評価ができるが、変更した計画で環境面の課題をクリアしているのか自然調査等の調査結果も含め、もう少し検討したい。

・土地区画整理事業「伏見西部第二地区」、「上鳥羽南部地区」、「竹田地区」

委 員： 別の地区的区画整理事業で水路が分断される等の問題が起こり、営農を希望していた人が農業を続けられなくなり、そこへ倉庫等が建てられていくのを見た。この地区ではそのような問題は起こっていないのか。

京都市： 区画整理で農地を誘導するのは難しい面がある。営農されている方は、いろんなブランドの農作物の出荷に取り組むなどしており、また、農協も活発な活動をしていると聞いている。区画整理で農地がなくなった訳ではなく、幹線道路の後背地では農地は多く残っている。

委 員： 費用対効果の算定で地価を計算する場合，地価関数は実態にあったデータを使っているのか。

京都市： 旧建設省が作成した土地区画整理事業による費用便益分析マニュアルに地価関数が定義されており，公示価格を参考にしてブロックごとの地価を算出している。

委 員： 地価を算出するには，地域によって係数が異なると思われるが，そのマニュアルには都市部，農村部，近郊地等を区分けしているのか。

京都市： マニュアルには様々な条件が設定されており，地方部や都市部等で地価関数を設定している。

委 員： それぞれの地域差があるのにマニュアルの値をそのまま用いてよいのか。

京都市： 地価関数には地点属性が設定されている。その中に用途地域もあるので，それらを加味して算出をしている。

委 員： 京都市のデータで推定していないのか。

京都市： 関数式はマニュアルに従っている。係数は地域ごとに設定することになっている。

委 員： 上鳥羽地区であれば上鳥羽地区的データを使っているのか。参考のためその算定式を，次回の再評価委員会で提出していただきたい。

京都市： 地区ごとに地価が異なるので，その地価にあわせて算定している。次回の委員会で資料を提出したい。

委 員： 便益を地価の4%にしているのは，どういう根拠か。

京都市： マニュアルに準じており，詳細は調べて報告させていただく。

委 員： 区画整理事業について再評価で議論すべきものか疑問を感じている。区画整理は都市づくりの事業であり，一度着手すると中止できない。橋や道路等のような単独事業は，費用対効果などを用いて議論することができるが，区画整理のような都市の骨格を形成する事業を一件でまとめて評価するべきではないと考えている。

事業の特性として非常に時間がかかり，事業完了までに50年が経過することもあるため，その間に世代がかわる。時代の要請や住民のニーズが変化する訳であるが，いかに住民と合意形成を図り，その変化に柔軟に対応することができるか，これが京都のまちづくりとして重要であると思う。

本委員会の趣旨に反するかもしれないが，できれば，その地区ごとに時代の変化等に柔軟に対応した特色のあるまちづくりを進める方が，後世に残す資産として事業の価値があると思う。

京都市： 例えば公園事業等では，ワークショップを開き時代のニーズに合わせた整備が可能であるが，水路や道路ではなかなか難しい。しかし，ただ今の意見について今後検討していきたい。

・廃棄物処理施設事業「北部クリーンセンター建替え整備事業」

委 員： 最近，ごみを減らすために，ごみ袋の有料化を検討していると聞いたが，有料化する前に他都市のようにもっと細かく分別収集すべきではないのか。なぜ，ごみを細かく分別せずに焼却するのか。

京都市： 現在、京都市ではごみ減量推進審議会を立ち上げており、近々審議会から最終答申が提出される予定である。審議会でもただ今の意見について議論されているし、また、パブリックコメントでも同じ意見を頂いている。京都市としては空き缶やペットボトルの分別収集について、どうすべきか検討した上で、機械による分別を採用しているが、この手法は市民に理解されにくく、今後も議論する必要がある。

京都市では現在、その他プラスチックについてモデル収集を実施しており、平成19年度には全市で実施していく予定である。

委員： 機械選別ができるのは、ペットボトルや缶のことだと思うが、その他のごみについても分別していくのか。この施設は審議会の答申により京都市の方針が変化し、より細かく分別収集することになった場合、それに対応することはできるのか。

京都市： 現在、その他プラスチックの分別を検討している。それ以外では鍋やフライパンなどの小型金属を分別している。

委員： ペットボトルと缶は機械で分別すればよいが、それ以外のものについて細かく分別しない理由を教えていただきたい。

京都市が細かく分別しない理由と、将来的に細かく分別収集することを想定せずに処理施設を建設することについて疑問である。

京都市： ただ今の意見はごみ減量推進審議会でも審議しており、我々も十分認識しているが、細かく分別収集すればそれだけコストが増えるので、総合的にどうすべきか検討している。分別収集は今後拡大していく予定なので、市民のニーズ等を確認しながら検討していきたい。

先ほどの意見は京都市の施策に関する意見なので、この場で回答しづらいことについて御了承いただきたい。

委員： 審議会の審議状況や資料などの情報提供をお願いしたい。

京都市： 審議会の検討の方向等について、資料として提供したい。

委員： このプラントが完成することによって審議会の結論が縛られることはないのか。また、審議会で京都市の方針が示された場合、このプラントはその方針に対応できるのか。

京都市： 本事業は審議会の方針を待たずに計画したものではなく、現在の京都市が採用している分別収集体制で計画したものである。審議会で新しい提案が示されたら、今後、新たに計画する施設に反映させる。

本事業は現在の京都市の方針から逸脱したものではなく、また、審議会が検討していることを阻害するものでもない。

委員： 平成18年度に南部クリーンセンター第2工場が休止されるので、それまでにこの事業を完成させなければならない。

京都市： 循環型社会推進基本計画はごみを減らしていく計画である。休止される第2工場の処理能力は600トン規模であるが、それにかわる本施設の処理能力は400トン規模であり、推進基本計画に従い、施設の規模を小さくして整備している。

委員： この施設は焼却施設であり、焼却灰を排出するのでそれを東部山間埋立処分地に搬出することになる。焼却灰を処理する施設を今後整備する計画はあるのか。

京都市： 環境局施設建設課が別事業で、灰溶融施設を建設している。この施設は多くのエネルギーを必要とするので、よい面と悪い面があるが、京都市は内陸都市であるとともに観光都市、歴史都市といった特性があるので、埋立処分地を確保するには限度がある。

京都市は海面埋立てを実施している他都市と比べると、ハンディキャップがあるので、廃棄物処理に工夫が必要である。工夫の1つとして灰溶融施設を建設することとしており、この施設で埋立処分地の埋立物を有効利用すれば、焼却灰を縮減することができると考えている。

委 員： 灰溶融施設まで焼却灰を運搬する手間を考えれば、直接溶融施設を建設した方が、100万都市である京都市では効率的ではないのか。

京都市： 直接溶融施設の建設は当初から計画していない。北部クリーンセンターで直接溶融施設を整備するには敷地を広げる必要や事業年度の変更が必要であり、また、市全体で直接溶融施設を整備するには時間がかかることから、京都市では全ての焼却灰をまとめて処理する計画である。

委 員： 直接溶融であれば廃プラスチックは有効なエネルギー源なので、分別収集しない方が効率的であるが、そうでなければ細かく分別収集した方がよい。

委 員： この事業は、従来の北部クリーンセンター跡地に建設しているのか。それならば、建替え整備事業の開始点は、土地造成工事からではなく、解体工事からではないのか。

京都市： 以前の施設は昭和43年に完成しており、33年間稼動した後に休止した。新たに施設を計画する場合、一番考えなければならないのは公害防止であり、現在では、ダイオキシンの対策や窒素酸化物等の対策が必要である。

施設周辺の住民に廃棄物処理施設を理解していただくため、様々な課題を整理し、最善、最新の機器の導入を検討し環境への影響が少なくなるよう努力している。

それらの条件を満たすためには以前の施設より大きな施設が必要となるので、今回はトンネルを建設し、造成工事を行うことにより、平地部の面積を約1.5倍に増やした。

委 員： 費用便益分析の効果の計測で、委託処理により焼却処理を行った場合と比較するとあるが、それは民間の一般廃棄物処理場に焼却処理を委託した場合と比較するということか。

京都市： そうである。民間に委託した場合の費用と比較したものである。

委 員： 収集作業を民間に委託するケースはあると思うが、京都市近辺で民間の処理施設に処理を委託しているケースはあるのか。

京都市： 大都市では、クリーンセンターの場合、事故の対応や運営面等について、民間より役所が施設の運転を行う方がよいと、住民からの意見も多くあると聞いている。別の場所に新たなごみ処理施設を建設する場合、地元住民の理解を得るのは難しいが、この現場では京都市が責任を持って建設するのであれば、建設を認めるとの住民意見もある。

委 員： この事業は継続せざるを得ないと思うが、廃棄物処理施設の便益の算定について教えていただきたい。

京都市： 直営で廃棄物を処理した場合と民間に委託した場合の費用を比較して便益と
している。また、焼却施設の場合は、発電設備による発電を便益としている。

再資源化施設では、焼却工場と同様に民間に廃棄物処理を委託した場合の便
益と、再利用される鉄、アルミ等の売却費用を便益としている。

委 員： この事業は優先的に予算配分されているのか。

京都市： 市民生活に直結する事業なので予算を確保し整備していく。

・総括質疑

委 員： 大原花背線で当初の計画ルートを変更し環境面の問題をクリアしたとあるが、
完全にクリアできないのであれば、費用便益の算定にマイナス面として考慮す
べきではないか。

京都市： 環境面への影響について基本計画策定委員会で審議した結果、変更した計画
は当初計画に比べ、環境面への影響は軽減したと判断された。現在の費用便益
の算定手法では、環境面への影響を貨幣換算することができない。大気や振動
等の環境基準で決められた数値を算定することはできるが、それ以外の要素に
ついては算定できない。



平成17年度 第3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3回委員会では平成17年度再評価対象事業を審議した。

1 日 時 平成17年11月2日(水) 午後1時30分~4時20分

2 場 所 京都弥生会館 2階「八坂」

3 出席者

(1) 委 員

嘉門委員長, 岩崎委員, 小伊藤委員, 藤井委員, 三好委員

(2) 京都市

建設局

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, 都市整備部長, 都市整備部担当部長, 用地室長ほか

環境局

施設部担当部長ほか

4 内 容

平成17年度再評価対象事業の審議

委員会における審議の概要は以下のとおり

・街路事業「幡枝葵森線」

委 員： この事業の費用便益費は1.92と高く, また, 残事業も非常に少ない。

幡枝葵森線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「国鉄嵯峨駅北通」

委 員： 昭和14年度に都市計画決定されているにもかかわらず, 事業採択されたのが平成3年度というのは, 何か経緯があったのか。

京都市： 右京区域には昭和14年ごろに都市計画決定された道路が多く, これまで順次整備してきた。

嵯峨嵐山駅は, 嵐山周辺の観光拠点であるにもかかわらず, 北側から駅に入れないとため, 用地買収を進めてきたが, 難航したため時間がかかった。

委 員： 橋上駅化事業に併せて整備される自由通路は高架構造なのか。駅が高くなるのであれば歩行者はその下をくぐればよいのではないか。

京都市： 駅舎は高架構造であるが, 線路は地面の高さで整備される。踏切を作らずに済むよう自由通路を高架構造にした。例えば, 阪急の長岡天神駅や桂駅と同じ形式である。

駅舎については, 山陰線の複線化に合わせ, JR, 京都府及び京都市が費用負担して整備している。駅前広場については, 京都市が国の補助金を受け, 街路事業として整備している。それぞれの事業は密接に関連しているので, 整合性を図るためにJRと協議しながら, 駅舎に合わせた自由通路や駐輪場等を設計している。

委 員： J R 長浜駅舎が改築された。そこでも J R と長浜市が協議を行い整備を進めている。その結果自由通路にトイレが設置されたがそのトイレを利用するには、40m程迂回しなければならず、車いすの人などは緊急時に間に合わない。

駅舎内は J R の事業と説明されたので、今後は、そのようなケースも考慮した上で協議していただきたい。

京都市： 嵐山駅は交通バリアフリー法による重点整備地区(嵯峨嵐山地区)に位置付けられている。J R だけではなく地元の方々と対策を検討しているので、御指摘のケースについても十分に対応できると考えている。また、J R も、観光客の多い駅なので、その対策も含め設計していると聞いている。

委 員： この事業は既に用地取得の見込みが立ち、また平成20年度完了に向け順調に進ちょくしていることから、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「山陰街道」

委 員： この事業は前回の再評価委員会から全く進ちょくしていない。事業調書には平成20年度完了予定と書いてあるが、平成17年度は予算が配分されていない。平成18年度以降の事業費が12億円と書いてあるが、このような状況で平成20年度に完了できるとは思えない。

京都市： 阪急桂駅周辺地域ではこの事業以外にも様々な事業を行ってきた。それらの事業が平成14年度に完了したので、平成15年度からこの事業に着手した。用地買収を行うために地元にも入っているが、用地境界確定の問題があり、また、地元に事業の説明を行っても協力が得られない状況で、事業が進ちょくしていない。

本市も平成20年度に完成できるとは考えておらず、事業認可の延長が必要であると考えている。今後も引き続き地元と交渉を行い、可能な箇所から用地買収を行っていきたい。

委 員： 第3回の再評価委員会の説明で事業区間の一部で用地買収に苦労し、また、水路の境界確定に難航しているといった様々な課題を聞いている。平成20年度に完成できる目途がないならば、いったん事業を休止し、バスの小型化等についてバス事業者と真剣に議論してもよいのではないか。

委 員： この場所で大型バスが離合するのは困難である。京都駅方面の乗客もそれほど多くないので、バスを小型化するのは一つの方法である。

京都市： 事業を休止してしまうと、今後事業を再開するのが困難となる。住民は、道路が狭くて危険なことを十分認識しているが、用地買収については理解が得られない。

委 員： この事業を完了させるのは大変難しい。行政が地元の協力を仰ぎながら用地買収を行う従来の方法では事業が進まない。打開策として地域の将来像について住民と目標を共有しながら、道路の拡幅事業だけではなく、その他の施設の整備等も含めた地域の目標達成に向け、実行計画を作成すべきである。

例えば将来に向けた投資効果の担保として、促進区域制度等を利用して土地の利用や用途を制約し、道路が拡幅できたらその制限を外してしまうようなことも考えられる。そのためには住民に京都市の計画方針を理解してもらう必要がある。

京都市：本市としても、この道路をこのままにしておけないので、事業を進めるための方法を検討している。例えば事業区間の西側にある変則的な交差点の角に消防団の器具庫があるが、まずそこを買収し、部分的に交差点を拡幅することができないか、また、その近くの派出所から買収していくなどの方法を検討している。一度に用地買収できなくても、できるところから順番に拡幅していく方法を現在検討しており、一定の整備方針を打ち出したいと考えている。

また、この道路は都市計画決定されており、計画区域内に建物を建築することは認められていない。更に、計画区域内の用地を売却する場合は、本市が先買する権利がある。このような私権の制限がかけられているが、現実には用地境界確定が完了していないので苦労している。

委員：昭和32年度に都市計画決定されているのに平成15年度までに一部用地買収されただけで進ちょく率は6%である。このような状況で実行計画もないのでは、事業が完了するとは思えない。この事業の必要性を考えると、中止はできないので、いったん事業を休止して、地元住民にインパクトを与えてみてはどうか。その結果、事業を再開するよう地元から要望があるかもしれない。地元が境界確定や用地買収に応じるようになれば、事業を再開すればよい。

委員：道路を整備して欲しいとの地元要望があるから事業を進めてきたのに、予定どおり事業が進まないのはすべての住民の理解が得られていなかつたか、長時間経過し、状況が変化したため協力が得られなくなってしまったからではないか。

整備しなければならない事業が5事業あったとしても、3事業分の予算しかなければ、残りの2事業は行えない。この3事業を選定するには決断が必要であるが、行政はこれまでの経過があるから身動きできない事情がある。

京都市は休止といつても実際には中止であると考えている。しかし、休止という言葉の意味するところは一時的に中止させることなので、事業が復活する可能性があると解釈できる。

京都市：この事業は桂駅周辺整備事業の中の1事業である。この地域の整備に予算を集中して配分することができなかったので、順番に整備を進めてきた。平成14年度までに桂駅の東口駅前広場やアクセス道路、また駐輪場の整備などが完了したので、平成15年度から最後に残ったこの事業に着手した。これまで事業は進ちょくしていないが、平成18年度には、適正な予算を配分し事業を進めていきたい。

委員：京都市の対応方針案は事業継続であるが、再評価委員会が休止と判断した場合、京都市はその意見を尊重することになっている。事業が休止された場合は早急にバスの小型化などを検討していただきたい。

委員：この道路の必要性は認識している。沿道には歴史的な建物が多く残っているが残す方法はないのか。道路の一方通行化やバスの小型化などを検討した結果、それらの対策は無理であると説明されたが、バス会社が無理と言ったから無理と判断したという説明には疑問を感じる。簡単に結論を出さず、もう少し時間をかけて検討すべきではないか。

これまで、いかに早く効率的にものを動かすかという視点から都市計画が進められてきたが、これからは、歴史的なものを保存していくスローライフの考えがあっても良いのではないか。

しかし、この道路には歩道が整備されておらず、歩行者には危険なので、何らかの対策が必要である。

委 員： このような事業は行政主導でなければ整備できないので、事業は継続させるべきである。課題は、事業を進ちょくさせるための根拠作りである。やみくもに努力するだけでは事業は進ちょくしない。地元と合意形成を図るために道路拡幅だけではなく、地域の将来像を見据えた住民参画形式の実行計画を作成することが必要である。この事業を休止してしまえば、これまで積み上げてきたものが無駄になってしまう。これからは時代に合った事業の進め方や住民参加の方法について検討する必要がある。

委 員： この事業を遂行するための明確な実行計画を策定するとともに、地域住民との合意形成ができた時点で事業を再開する。条件を付けずに事業を継続するというのではなく、これらの条件を満たすことができれば事業継続とする。それができない場合は事業を休止する。そうすれば事業を進ちょくさせるための方法について考えるようになる。

委 員： 事業を休止した場合、先ほど説明された西側の変則交差点はどうなるのか。
そこが整備されると、比較的スムーズに車が流れると思われる。事業が休止された場合、桂駅から消防署までの区間についてどのように対応するのか。

京都市： 再評価委員会の意見が休止であれば、基本的に事業は中断せざるを得ない。

委 員： 事業を進めるための方法を住民の合意を得ながら、もう少し時間をかけて検討すべきであるという意見であったが、事業を休止してしまえば検討もできなくなるのか。事業継続であれば事業内容の変更を含めて検討を行えるのか。

京都市： 道路の線形は既に決まっているので、先ほど説明したように交差点の隅切り部分等の買収できる場所から工事を進めていく予定である。

京都市： 都市計画道路が完成するには10年から20年かかる場合がほとんどであるが、用地買収が終われば事業はほとんど完了するといつてもよい。用地買収が難航するのは、基本的に事業に対して総論賛成各論反対の住民が多く、理解が得られないと認められる。そのような状況も御理解いただきたい。

委 員： 事業期間は長くても20年である。この事業は既にその期間を過ぎている。だから、見直しが必要なのである。

京都市： 意見書素案を事務局でまとめるに当たり、山陰街道について、事業休止なのか、それとも条件つきの事業継続なのか最終確認させていただきたい。

委 員： 一応休止であるが、事業再開の前提条件が満たされれば事業再開するものとする。

京都市： 事業再開に向けた条件を整えるには地元の合意や測量などの作業が必要なので、来年度以降の予算を確保しなければならないが、事業休止という意見が前面に出ると、予算確保が困難になる。できれば、前提条件を整えた上で事業を継続するという意見の方が、それらの条件を整えやすい。

委 員： 先ほどの審議では、地元住民との合意形成を図るとともに、事業を進ちょくさせるための具体的な実行計画を作成すべきと意見を付した。それらの条件が達成できなければ、事業休止もやむを得ないという内容であった。

委 員： 事業を継続すべきかどうか、行政に意見を述べるのが再評価委員会の役割なので、事業を休止すべきであること、そして、前提条件が満たされた場合は事業を再開させるべきであると意見した。文書上の表現が問題であるのならば条件付きで事業継続、すなわち前提条件が達成できない場合は事業を休止するという表現でよい。意見書素案の作成に当たっては、この内容で取りまとめていただきたい。

・街路事業「向日町上鳥羽線（第二工区）」

委 員： この事業は順調に進ちょくしており、進ちょく率は74%である。

向日町上鳥羽線（第二工区）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する。

・街路事業「深草疏水通」

委 員： この事業は既にほぼ完了している。

深草疏水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。

・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： この事業は継続すべきであると考えている。環境保全のために計画ルートを変更するなど配慮がなされてきた。その結果、変更された計画ルートには、あぜ地や湿地、また貴重種も少ないと説明された訳であるが、それでも動物たちは道路を横断するので、コストが掛かっても道路の下を横断できるような構造の検討が必要である。

京都市： 動植物への影響を最大限軽減させる手法について、詳細設計で検討する予定である。このことは大見地区基本計画策定委員会でも意見が出されている。

委 員： 平成19年度まで事業に着手しないのか。地元から要望されているのに着工が遅れるのは予算的な問題なのか。

京都市： 平成17、18年度に概略設計を行う考えである。保安林解除の手続に時間がかかることや予算上の順番があるために平成21年度から着工する予定である。

委 員： 進ちょく状況は約27%であるが、現地を見たところ、擁壁や土どめが傷んでいるので、完了区間についても修復が必要である。地元から建設を期待されているようであるが、現在はだれも住んでいない。道路ができることにより住人が増えるかもしれないが、ここは自然環境がよい場所なので、道路を整備して自然環境を悪化させるよりも、むしろ事業を中止した方がよいのではないか。

委 員： 我々は、技術革新や科学技術の支援を受けながら豊かな生活を送っている。それは道路が人や情報、資源、労働、雇用などを結び付けているからである。新たな道路整備計画が策定されると、その地域だけでなく広域的な期待が広がり、道路整備を前提とした様々な施設が整備してきた。道路が有する波及効果を考えれば、利用者の増加が見込まれないとか、山の中の道路だからという理由だけで、この事業は必要ないと決めつけられない。この道路は必要であるが、道路整備の条件として生態系に配慮していただきたい。先ほど詳細設計で検討すると説明されたが、基本設計の段階から行うべきである。

委 員： 一般国道477号は狭幅員なので、この道路が2車線で整備されると流通が良くなる。また、リダンダンシーも確保することができるとの説明であるが既に広河原を結ぶ道路と、京北町を結ぶ道路があるのでリダンダンシーは一応確保されている。また、リダンダンシーは、2車線道路であるに越したことはないが、1車線を確保できれば十分である。一般国道477号も1車線は確保できているし、車がすれ違いできる場所も十分にある。

これからは少子・高齢化時代であり、郊外の環境と都市の道路では使命が違う。環境アセスの結果、環境への影響が少ないと判断されたようであるが、それは環境への甚大な影響が回避されただけであり、計画ルートを変更しただけで環境への影響を回避したとは思えない。そこに貴重種が生息しているというデータもある。

この道路は2車線で計画された質の高い道路であるが、この道路が整備されると山道を暴走する車が集まる可能性もある。そのような者のために道路をつくる必要はない。

委員：この地域が京都市に編入された時に「愛宕郡1村欠けても左京区へ編入せず」という誓いがあった。この誓いは地元の人を京都市民として位置付けてもらうとともに、北部地域に市内と同等行政を行って欲しいという基本的な願いである。道路の整備は同等行政を行うための1つの手段であり、それ以外の方法があれば地元の人と話し合えばよい。

道路を整備すれば、そこに住んでいる動物にも影響があるが、その影響をどれだけ軽減できるのか。その対策については地元も望んでいたはずであり、地元住民の本当の願いを酌み取りながら道路を整備すれば、その結果として一体化が図られる。

この道路は京北町が合併したことにより、現実味が増してきたと思うが、冬期の雪への対策についても検討していただきたい。

京都市：現地視察の時に一般国道477号の百井から花背峠の区間を見ていただいたと思うが、この道路は非常に急しゅんであり、道路改良もできない。

また平行路線である久多広河原線も、幅員が3mに満たない箇所があり、冬季は通行が困難である。

道路の必要性を評価する場合、一般的には費用対便益で評価されているが、それ以外の外部効果として、高度な医療施設までの搬送時間が短縮されるとか、日常生活圏の中心市街地へのアクセスが向上するなどの評価項目もある。

地元からもこの地域には病院や医院がないため、地域の救急患者の輸送時間を短縮するために早急に大原花背線を開通して欲しいという要望書が提出されている。救急医療機関の選択肢を増やすためにも大原花背線が必要である。

委員：これからの時代は人口が少ない地域に道路を整備するのではなく、逆にそのような地域には人を入れないという考えに変わっていく。

現在住んでいる人に対する対応は必要であるが、それは120億円をかけて道路を整備することではなく、例えば緊急時にヘリコプターで大原市民病院などへ搬送するような対応を検討すべきである。

委員：インフラ整備に当たっては、今後、社会構造が大きく変化する中で、検討が必要な課題であるが、現状を見つめて事業を進めなければならないときもある。京都市が京北町と合併したことにより生じた、居住環境や生活地域施設の配備などの課題を解決するためにも、骨格道路を整備する必要がある。

委員：近くに病院がないと住民も不安である。高齢化社会が進んでくればなおさらである。それらの事情を考えれば、道路を整備する替わりにヘリコプターで搬送するという意見は飛躍しすぎている。道路を整備すれば環境が破壊されるかもしれないが、住民の生活が一番大切である。若者でも緊急的に病院へ搬送があるので、この問題は高齢者だけの問題ではない。この前現場を見た時には非常に狭い道路で、場所によっては舗装もされていなかった。人口が少なくて、同等行政を目指すのが行政の仕事ではないか。

委 員： 現在でも人口が少ないが、住民が外に出ていくような状況で、今後、人口が増えるとは思えない。それも踏まえて道路の在り方も考えなければならない。

また、道路が整備されると観光バスが入ってきて地域にごみを捨てたり、川や木を汚すなどの問題が生じる。道路の整備は観光資源として付加価値を生むことにもなるが、それが環境に与える影響も考えておく必要がある。

それでも道路を整備して欲しいというのが住民の考え方であろうし、その気持ちを酌んで対策することが大事である。

この問題は道路を整備する、しないの問題ではなく、京都市が左京区北部地域の人たちに同等行政を行うという意気込みを示すことが大事なのである。

委 員： 全区間を2車線で整備する必要はない。部分的にすれ違いできるように余裕幅を設け、1車線道路を整備するという方針も、山間部の道路では必要である。この道路は全線2車線で整備する計画であるが代替案はないのか。

京都市： 大原花背線は広域的な幹線道路である。一般国道477号の代替道路として位置付けており、基本的に1.5車線道路という考えはない。将来的に一般国道477号に振り替えられるよう、2車線道路としてこれまで整備してきた。

委 員： 自然環境を保護するためには道路を整備しない方がよいと思うが、この道路が計画された経過は住民からの非常に強い要望である。

住民からの要望を受けここまで具体化してきた事業を、人口が減少しているという理由で中止してしまえば住民も納得できないだろう。それらを整理しなければ事業を中止すべきか判断できない。

2車線道路が整備されれば環境にどのような影響があるのか、植生については検討されているようであるが、先ほど意見のあった観光客による影響等については、行政も住民も予想できていないと思われる。

それらの課題を踏まえた上で、もう一度時間をかけて検討するのがよいのではないか。また、動物への影響も重要な課題であり海外などではそれらの対策を重視している。この道路についても詳細設計で対策を検討することであるが、検討するのであれば予備設計から検討すべきである。事業を継続するのであれば、それらを検討していただきたい。

委 員： 環境に配慮することなどの前提条件を付けた上でいったん事業を休止し、その条件が達成されれば事業を継続するとしてはどうか。

京都市： 大見地区の基本計画策定委員会は主に動植物への影響を検討しており、その中で北側に迂回する現在の計画ルートが示された。迂回ルートの詳細設計はこれから行うので、具体的なけものの道などの検討についても今後行っていく。

この道路は地元の要望が強く、京都市・京北町合併建設計画にも位置付けられていることから、計画的に整備していくことを地元に約束している。また、これまでに当委員会で指摘された課題についても一定の整理を進めてきている。

委 員： 道路を整備することに反対するわけではないが、整備するのであれば質の高い道路を整備しなければならない。また、整備するだけではなく、道路が完成した後の利用形態や運用について考えておく必要がある。それらの課題を検討しながら事業を継続すべきである。

委 員： 再評価委員会としては、附帯意見をつけた上で事業継続が妥当であるとする。附帯意見は、周辺地域を取り巻く状況が大きく変化する時代なので、それらの状況を把握しながら環境に十分配慮することとする。

・ 土地区画整理事業「伏見西部第二地区」

委 員： この事業はほぼ完了している。

伏見西部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。

・ 土地区画整理事業「上鳥羽南部地区」

委 員： 費用対効果は1.27であり、事業進ちょく率は93%を超えてい。

上鳥羽南部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。

・ 土地区画整理事業「竹田地区」

委 員： 費用対効果は2.44と高く、進ちょく率も95%を超えてい。また、宅地化も進んでおり宅地化率は80%である。

竹田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。

・ 廃棄物処理施設整備事業「北部クリーンセンター建替え整備事業」

委 員： 京都市はプラスチック容器について再資源化を視野に入れた検討を行うと書いているが、この施設はプラスチック等の分別収集には対応していないとのことである。この施設が計画された時には、まだ、そのような方針がなかったので、対応していないとの説明であるが、今後ほかの施設を建て替える計画はあるのか。この施設については仕方がないが、今後建て替える施設については分別収集に対応した施設を検討していただきたい。

また、この施設はごみの焼却時の蒸気を利用して発電を行う施設であるが、ごみ袋を有料化することで、ごみを減らしていくという方針と矛盾していないか。

京都市： 北部クリーンセンターには缶や瓶、ペットボトルを再資源化する施設と、ごみを焼却する施設がある。廃プラスチックについては、現在のところ全体の1割程度分別している。平成19年度にはそれを全市に拡大するための検討を行っており、再資源化に向けた取組を検討している。

「京（みやこ）のごみ戦略21」に京都市の方針としてごみの発生量を減らすことが掲げられているが、ごみの発生量をゼロにすることは無理なので、最終的に焼却処分することが必要になる。その時のエネルギーを有効利用するために、発電を行うという考えなので矛盾していない。

委 員： 廃プラスチックの最も効率的な有効利用は熱回収である。京都市ではどのように有効利用するのか。

京都市： 熱回収のほかパレットなどに利用できる。

委 員： 北部クリーンセンター建替え整備事業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。

・ 事業全体に関する意見

委 員： 限られた予算を有効に活用するため、住民のニーズや意識の高まり、また、事業の必然性などを見極め、適正な予算執行を目指していただきたい。京都市全体の意識作り、あるいは快適な環境作りを実現するため、京都市の基本方針に沿って事業を遂行していただきたい。

委 員：長期間経過しているにもかかわらず進ちょくしていない事業については、厳しく見直しすることが必要である。

本日は現時点で5年後、再び再評価の対象になることが確実視される事業について厳しく議論した。事業全体に関する意見として、今後はそのような事業について重点的に検討していただきたい。

個別事業の場合それぞれの課題が多く、その中には行政が努力するだけでは進ちょくしない事情も見受けられる。時間が掛かりすぎているからという理由だけで事業を中止する訳にはいかないが、これからは行政が幾ら努力してもそれだけで事業が進ちょくする時代ではない。地域住民の絶大な支援を得なければ事業が進ちょくしない時代である。

今後は、住民にも、事業に協力しなければ事業が中止になることがあり得るということを理解してもらい、場合によっては住民同士による話し合い、住民の総意をまとめてもらうことも重要である。その結果、事業が諒々と進むようになればよいと思う。

この意見を事業全体に関する意見に追加していただきたい。

京都市：本日の意見をもとに事務局で意見書の素案を作成させていただきたい。取りまとめた意見書素案についてファックスやメールで各委員に送付させていただくので、その内容について確認していただきたい。そして第4回の本委員会で意見書の最終確認を行いたい。



リダンダンシー：自然災害等による障害で道路の一部区間が通行不可となり全体が機能不全にならないよう、交通ネットワークを多重化すること。

平成17年度 第4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4回委員会では平成17年度再評価対象事業に係る委員会の意見書を取りまとめた。

1 日 時 平成17年12月19日(月)午後1時30分~2時30分

2 場 所 京都弥生会館 2階「八坂」

3 出席者

(1) 委 員

嘉門委員長, 岩崎委員, 塚本委員, 藤井委員, 三好委員

(2) 京都市

環境局

施設部担当部長ほか

建設局

建設局長, 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, 都市整備部長, 都市整備部担当部長, 用地室長ほか

4 内 容

平成17年度再評価対象事業に係る委員会意見の取りまとめ

委員会における意見書とりまとめの概要は以下のとおり。

前書き

質疑応答なし

1. 本委員会における審議経過

質疑応答なし

2. 事業全体についての意見

委 員： 意見書の中の「事業継続」の記載について、括弧書きのあるものと、ないものがあるが、何か意味があるのか。

委 員： 「事業継続」や「事業休止」という言葉を強調するため、すべてを括弧書きにすればよい。

「また、今回の事業の中には」とあるが改行しているので、「また」という言葉を削除し、「今回の事業の中には」と修正すべきである。

3. 個別事業に対する意見

・街路事業「幡枝葵森線」

質疑応答なし

・街路事業「国鉄嵯峨駅北通」

質疑応答なし

・街路事業「山陰街道」

京都市： 前段の「国鉄嵯峨駅北通」に関する意見では「JR山陰本線嵯峨嵐山駅」と記載しているので、「阪急電鉄桂駅」を「阪急電鉄京都本線桂駅」と文書表現を統一するため修正したい。

委員： この事業は事業を継続するための条件があり、それが達成されない場合は事業を休止とすると記載しているが、この件について何か意見はないか。

委員： 事務局案で良い。

・街路事業「向日町上鳥羽線（第二工区）」

質疑応答なし

・街路事業「深草疏水通」

京都市： 「自転車歩行車道を整備するとともに」の「歩行車」の「車」が間違っているので「者」に訂正したい。

・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： 「大見地区基本計画策定委員会を設立し」とされているが、委員会を設置するという表現の方が適当ではないか。

委員： 本委員会が策定委員会を設立したのではなく、本委員会の意見により、策定委員会が設立されたので「大見地区基本計画策定委員会が設置され」と修正すべきである。

この事業の継続条件を再確認したい。継続条件は「地域の状況を十分把握すること」、「動植物への影響を配慮すること」、更にこれらを考慮した「道路整備計画を明確にすること」で良いか。

委員： 意見書の2.事業全体についての意見には「事業休止もある」と書かれているが、「山陰街道」では「事業休止とする」と表現されている。また、「大原花背線」では「事業休止もあり得る」とされており、表現が統一されていない。意見書の構成上同じようにすべきではないか。

京都市： 「大原花背線」は5年後の再評価委員会で継続か否かをもう一度議論してもらうことであり、「あり得る」と表現した。

委員： 「大原花背線」は5年後の再評価委員会で継続条件が達成されているか確認し、その時に条件が達成されていなければ事業を休止するということか。

京都市： 「山陰街道」の場合は、1年経過後に行われるフォローアップの時に継続条件が達成できていなければ、事業を休止するということで「事業休止とする」と表現している。それそれで意味が異なる。

委員： それぞれで表現を使い分けているということで、修正は行わない。

委員： 「道路整備の計画を明確にすること」とあるが、委員会ではハード面だけではなく、ソフト面についても議論された。運用面に関する文言も追加したい。

京都市： 「利用」という言葉を追加し、「良好な道路整備及び利用の計画を明確にする」と修正すればよいか。

委員： 「整備」という言葉の中には利用、運用という意味も含まれている。「良好な道路整備」とは、ソフト面も含めた計画と考えられるが、「利用」という文言を追加したほうがわかりやすい。

京都市：ソフト面についても議論されていたので、具体的に何ができるか検討を重ねたが、抽象的な表現なので対策を示しづらい。例えば交通規制などは、公安委員会の管轄なので、現段階でそれらを整理することは困難である。

しかし、ソフト面の対策も考える必要があるので、「良好な道路整備」という文言にそれらの意味を含めた。

委員：ソフト面の意見を明確にするため「利用の計画」と修正いただきたい。

「災害時の代替道路等の機能」とあるが「等」とは何を指すのか。

京都市：緊急輸送路や公園のアクセス道といった位置付けである。

委員：修正内容は、「策定委員会を設立し」を「策定委員会が設置され」に、また、「道路整備の計画を明確にすること」を「道路整備及び利用の計画を明確にすること」に修正することの2点である。

・ 土地区画整理事業「伏見西部第二地区」

質疑応答なし

・ 土地区画整理事業「上鳥羽南部地区」

質疑応答なし

・ 土地区画整理事業「竹田地区」

委員：「道路の築造」と記載されているが、この表現は一般的な表現か。

京都市：道路が整備されていない場所に、新たな道路を建設することから、「築造」と表現している。

・ 廃棄物処理施設整備事業「北部クリーンセンター建替え整備事業」

委員：「土木造成工事」と書かれているが、工事の内容から「造成」を抜いてもよいのではないか。

京都市：敷地を確保するための造成を行っており、「土木造成工事」とした。請負契約名も「土木造成工事」としている。

