

平成20年度 第1回京都市公共事業評価委員会 議事概要

第1回委員会では平成10～18年度再評価事業のフォローアップ報告を受けるとともに、平成20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20年7月1日(火) 午後1時30分～4時15分

2 場 所 京都ガーデンパレス 1階「祇園」

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, 佐伯委員, 須藤委員, 塚本委員

(2) 京都市

建設局理事, 建設企画部長, 建設企画部担当部長, 道路建設部長, 水と緑環境部長, 都市整備部長, 事業推進室担当部長ほか

4 内 容

委員会における質疑応答は以下のとおり

・街路事業「1. 竹田街道」

委 員: 高速道路と街路事業を併せると多くの予算が費やされている。さらに、油小路線は高架道路であり、景観にも影響を与えている。その結果、油小路線と新十条通が開通したわけであるが、高速道路が新たな交通問題を招くのではないかという指摘もある。事業の効果や影響などをしっかりと検証したうえで新たな計画に進まなければならない。

新十条通と油小路線の開通により、交通の流れがどのように変わったのか。また、高速道路の整備により渋滞が緩和されるという説明であったが、どれだけの効果があったのか。

以前に「高速道路の開通により、新たな車が京都市内に呼び込まれることはない」と説明されていたが、実際はどうか。

油小路線は利用料が高いため、余り利用されていないと聞いたことがあるが、実際にどれだけ利用されているのか。

それらについてデータで示していただきたい。

さらに、高速道路整備に多くの予算が費やされた結果、市民生活に密着した道路の整備が遅れていないか心配である。全体の道路予算のうち高速道路が占める割合も示していただきたい。

京都市: 油小路線の直線区間と、新十条通の稲荷山トンネルは阪神高速道路株式会社が事業主体であり、阪神高速がホームページや報道等で事業の効果を公表している。

一例を挙げると八幡市役所から京都駅まで油小路線の開通前は、53分かかっていましたが、それが25分間短縮され28分に改善された。計画では18分間時間短縮を見込んでいたので、結果として予測以上の効果が出ている。

さらに、国道1号の交通量も1日当たり3000～4000台減少しており、国道1号の渋滞緩和についても、効果が発揮されている。

なお、CO₂の削減については、1年で5000トン削減されると予測しているが、これについては詳細な調査が必要である。

また、利用台数については、1日で平均約7500台の交通量であり想定どおりである。

6月1日に供用された新十条通については、まだ具体的な数値が発表されていないが、年間約6000トンのCO₂が削減されると予測されている。

また、山科区役所から京都駅までの移動時間は、開通前は34分かかっていたが、約20分間短縮されると予測している。具体的な効果については後日報告する。

委員： 竹田街道と京都高速の着工時期は。

京都市： 京都高速は今年度に着工し竹田街道は来年度から着工する予定である。

委員： 新十条通と油小路線がまだ接続されておらず、本来の事業効果は発揮されていないが、それらが接続されると山科からの車が、直接南部方面に抜けられるので、CO₂の削減効果も非常に高いと思われる。

京都市： 高速道路はネットワーク化されることが非常に重要である。西日本高速道路株式会社が近畿自動車道への接続を目指し第二京阪道路を整備している。これまで京都から関西国際空港に行くために名神高速を利用した場合遠回りしなければならなかったが、斜久世橋工区と第二京阪道路が整備されると移動距離が大幅に削減され移動時間が短縮される。

高速道路はネットワーク化されることにより、事業効果が高められるため、斜久世橋工区の早期完了に向け鋭意取り組んでいる。

竹田街道の用地を斜久世橋工区の施工ヤードとして活用しながら竹田街道を整備する計画であり、来年度から着工するのが最も効率的であると考えている。

委員： 高速道路が整備されても接続する竹田街道が整備されなければ意味がないので、調整しながら整備していただきたい。

京都高速の通行料が高いという意見があったが、斜久世橋工区が接続されると利便性が向上するので利用者は増加すると思われる。通行料は阪神高速道路株式会社が設定するので、京都市として料金を割り引くことは難しいのか

京都市： 社会実験であるが、ETC車については朝夕の通勤時間帯に割引を実施している。

京都市： 油小路線と新十条通の完成に向けて取り組んできたが、このほかにも都市計画決定されている高速道路がある。それらについては、今後様々な検討を重ねたうえで方針を固めていく。

委員： 京都で新たな高速道路を整備するのは難しいと思う。斜久世橋工区の完成が遅れるとネットワークの利便性が損なわれるので、早期に完成させる必要があるが、それ以外の路線はもう少し慎重に検討する必要がある。

委員： 当初の計画では新十条通はもう少し早く完成するはずであった。工事が長引くと市民に迷惑がかかる。竹田街道は順調に進ちよくするようであるが、それでも時間がかかっている。新十条通が開通してから1箇月であるが、その間に通行台数を調査していないのか。

京都市： 当初は平成14年に新十条通を完成させると説明していたが、用地買収に時間を要した。特に伏見区側では土地を収用するまでの間工事を一時中止していた。その結果完成が6年遅れた。

新十条通の交通量は現在、阪神高速道路（株）が集計しているところである。結果については改めて報告する。

委員： 事業継続は妥当であるとする。

・街路事業「２．京阪本線淀駅付近立体交差化事業」

委員： 駅前広場に関する説明があったが、この事業は立体交差化の事業ではないのか。この事業の評価に駅前広場や自転車駐車場は関係あるのか。また、駅前広場を別途再評価することもあり得るのか。

京都市： 駅前広場は都市計画事業として平成１８年度から着手しており、立体交差化事業とは別の事業である。まちづくりの観点からは、一体的な整備としてとらえているが、それぞれは事業の着手年度、完成年度が若干異なっている。

再評価を行う事業は要綱で定めており、それに基づいて実施している。駅前広場については、再評価の対象になる時期までに完成させる計画で整備している。

なお、その時期までに完成しなければ再評価の対象になる。駅前広場は立体交差化事業と関連しているので補足的に説明した。

委員： 自転車等駐車場は高架下を利用して整備するため、再評価の対象になっているのか。

京都市： 本事業は、京都市と京阪電鉄、日本中央競馬会が協定を結び、取り組んでいる。費用負担の割合は京都市が２割、京阪電鉄が２割、日本中央競馬会が６割である。高架下の利用方法については、現在協議中であり今のところ３０００台の駐輪場を整備する方向であるが、詳細はまだ決まっていない。

委員： 自転車等駐車場や側道整備の費用はどうなっているのか。

京都市： それらの費用は既に立体交差化事業に含んでいる。

委員： 要綱に基づいて、立体交差化事業と駅前広場を別の事業と位置付け再評価を行っているが、それぞれが、関連する事業の場合は総合的な視点に立ち説明していただきたい。

京都市： 今後は総合的な視点で評価することができるよう気をつけて説明したい。

委員： 競馬場が開催される日に混雑しているとのことだが、それ以外の日はどうなのか。競馬場は年間に何日開催されているのか。

また、１日で８時間も遮断機が下りているとのことだが、京阪沿線のすべての遮断機が８時間も下りているのか。他にも踏切はあるが、あえてこの区間を高架にするのは競馬場があるからなのか。

この事業は京阪電鉄や日本中央競馬会が主体になり整備しても良いと思うのだが、なぜ京都市も一緒に整備しなければならないのか。また、費用負担の割合は妥当なものなのか。

京都市： 京都競馬場の開催日数は４０日である。それ以外にも、馬券を販売している日があり、それらを併せると１年間で１０６日開いている。

淀の踏切の遮断時間は８．５時間であるが、京阪本線の踏切の中でこれだけ遮断時間の長い踏切はない。通常淀駅には各駅停車しか停車しないが、競馬場が開催されている時は特急や急行も停車する。淀の踏切は駅に近いので、電車が停車している間も踏切が遮断されており、遮断時間が長くなる。淀以外にも京都市内には改良が必要な踏切が２２箇所あり、それぞれの手法で取り組んでいる。

立体交差化事業については国の採択要件があり、費用負担の割合も都市側が９２％、鉄道側が８％負担する事になっている。

立体交差化事業により京阪電鉄は鉄道施設の安全性が確保されるなど受益を受けている。

また、中央競馬会は競馬の開催により地域に負担をかけていることから、中央競馬会が相当量の負担を担うということで負担割合が決まった。本事業は他事業に比べ都市側の負担割合が非常に少ないということである。

委員： 本事業は混雑時の緩和に非常に有効な事業であることから事業継続は妥当であるとする。

・街路事業「３．深草大津線」

委員： 既に歩行空間が確保されているから、この事業を休止してもそれほど問題はないとのことであるが、将来的に七瀬川を改修するのであれば、その時に、用地境界確定の問題が浮上してくるのではないか。

京都市： 境界確定の問題は依然として残っており、非常に難しいと考えている。七瀬川は一級河川なので、京都府が境界確定を管轄しているが、数年の間に解決する目途が立たないので休止したい。

委員： 事業継続であれば、用地の境界が確定した時に歩道を広げることができるが、事業を休止してしまうと歩道を拡幅することは難しいのではないか。

京都市： これまでは国から補助を受け、街路事業として整備してきたが、今後は道路事業として、任意買収により、取り組みたい。

委員： 事業を休止しても道路を整備するうえでは実質的に影響はないということなのか。

京都市： 用地境界確定が非常に難航しているので補助事業として事業を進めることを休止したい。しかし、用地境界の説得作業は、引き続き進めていく。そして用地境界が確定すれば、京都市の単独費で歩道を拡幅する。

委員： 街路事業として用地を買収することはもうないのか。

京都市： 都市計画道路ではあるが事業認可を取得するのかどうか結論は出ていない。また、一度休止した事業について事業認可が取得ができるのかという課題もある。

委員： わざわざ事業を休止しなくてもよいのではないか。事業を休止しても用地境界の確定作業を継続するのであれば、実質的な意味がないのではないか。休止することによって波及効果や影響はあるのか。

京都市： 本事業は都市計画道路なので、国から補助を受け整備してきたが、その補助も要求していないので事業を休止すべきであろうと考えている。休止することによって京都市の姿勢を示すことができる。

委員： 将来的に補助を申請することはできるのか。

京都市： 事業認可の期間が切れているので、補助の申請はできない。

委員： 事業の休止は妥当であるとする。

・河川事業「４．白川」

委員： 事業の継続は理解できるが、完成年度が平成３９年というのは遅すぎないか。暫定放流により洪水の危険性が低減したとのことであるが、完成までに２０年もかかるのか。また、その間に洪水などの被害が発生する可能性についてどう考えているのか。

京都市： 昨年度も河川事業は完成までに時間がかかりすぎると指摘を受けているが、本事業は改修区間が１２５０ｍもあり、さらには橋りょうが１０橋もあるため、それらの架け替えも必要である。また、河川に接している道路も多いことから、それらの交通を確保しながら改修する必要があり、完了までに相当の時間がかかると見込んでいる。

完成までに時間はかかるが、今出川分水路の暫定放流により、分水路付近では計画流量の約４０％が軽減され、下流に対する負荷が減少した。完成までに２０年かかるが、より事業効果の高い箇所から整備していくためにこれから検討を行う。

委員： 北白川分水路と本川部の５３０ｍの区間を完成させるにはどれくらい時間がかかるのか。

京都市： 北白川分水路については工事に着手できれば４箇年で完成させる予定である。また、５３０ｍの区間については、２箇年で完成させる予定である。

委員： それらの区間は早急に整備できるのか。

京都市： 来年度に調査を行い、どこから着手するのが効果的なのか検討を行う。

委員： 暫定放流により下流側の負荷が軽減されたのであれば、まず、上流側を整備する方がよいのではないかと。上流側は縦断こう配はあるが最近では時間降雨 100 mm の雨が降る事もあり、氾濫の恐れがあるので着工時期も併せて検討していただきたい。北白川分水路から先に着手したほうが安心だと考えるがどうか。

京都市： より効果的に整備するには、総合的な視点でどこから着手するのがよいか検討する必要がある。

委員： 調書に年度ごとの費用が記載されているが、これは 2008 年現在の費用なのか。

京都市： 平成 19 年度末時点の費用である。

委員： 平成 21 年度以降の事業費として 35 億 6500 万円と記載されているが、これは現在価値に割り戻した費用なのか。

京都市： 35 億 6500 万円については、現在価値に割り戻していない。

委員： 費用対効果の費用と調書の費用を統一した方がわかりやすいのではないかと。

京都市： 費用の表記については、事務局と調整のうえ記載しているが、ただ今の意見を参考に改めるべき点は改めたい。

委員： 現在価値に割り戻す場合の基準年は評価を行う年でよいのか。将来の見込みなどは考慮しないのか。

委員： 費用対効果を算定する時は費用を現在価値に割り戻す必要があるが、調書には割り戻していない費用が記載されている。費用対効果の計算を確認しようと思っても数字が対応していないので、わかりづらい。

京都市： 費用対効果を算定するときは現在価値に割り戻す必要があるが、全体事業費は年度ごとの事業費を掲載する必要がある。

委員： 事業費と費用対効果の費用がわかるように示していただきたい。

京都市： 以前にも同様の御意見があり、改善してきたが、もう少し分かりやすくなるよう整理し、資料を提出する。

委員： 完了までに 20 年もかかるというのは長すぎる。工程等を調整し少しでも早く完了するよう検討が必要である。完成までに集中豪雨が発生することもあり得るのでできるだけリスクを軽減させるためにどうするのか。できるだけ早く災害に対応できるような考え方を示してもらうことを条件に事業継続としてはどうか。

委員： 今後の事業計画を具体化することを条件に事業継続は妥当であるとする。

・河川事業「5．西羽束師川支川改修工事」

委員： 西羽束師川の本川は既に完了しているのか。

京都市： 平成 15 年度に完了している。

委員： 羽束師ポンプ場も完了しているのか。

京都市： 完了している。

委員： 内水被害が多いのか。

京都市： 6 月 20 日にも内水が処理できずに道路が冠水した。

委員： 事業期間が長すぎるが、何とかならないのだろうか。

京都市： 都市基盤河川の整備率はまだ 6 割ほどであり、早期完成に向け鋭意、努力しているが、どうしても時間がかかってしまう。少しでも早く完成できるように関係する羽束師橋関連道路と連携を図り、一体的に事業を進めて行きたい。

委員： 白川に比べ費用対効果が高いのは何か理由があるのか。

京都市： 西羽束師川支川は、白川に比べ浸水想定区域が広く、被害額が大きいため費用対効果が高くなっている。

委員： 被害の大きなところから優先順位を付けて重点的に費用を配分する必要がある。

委員： 事業継続は妥当であるとする。

・土地区画整理事業「６．二条駅地区」

委員： 残り１件だけ移転交渉が残っているとの事であるが、見込みはあるのか。

京都市： この一件が長年の懸案である。現在、御高齢の方が一人で住んでおり、家族の方も含め説得を試みているが、御本人は「最後までここに住みたい」という希望を持っており難航している。しかし、そのためにこの事業がいつまでも長引くのは良くないので、引き続き積極的に交渉を続けていきたい。

委員： 相手のいることだから簡単にはいかないかもしれないが、この一件が整理できれば完了するのか。

京都市： そうである。

委員： 費用対効果の計算書に事業完了後の地価が１平米で８２万９０００円と記載されているが、高すぎはしないか。現在このあたりの地価はどれぐらいなのか。

京都市： 西口広場に面しているあたりで１平米１００万円ぐらいである。

委員： 結果として当初推定していた地価よりも高くなっているのか。

京都市： 事業に着手した時はまだバブル景気の最中であり、その当時より地価は下がっている。地価が下がりきった時に比べ上昇しているということである。

委員： どの時点で地価関数を推定したのか。

京都市： 平成２０年の公示地価から算出している。

委員： 事業継続は妥当であるとする。

・土地区画整理事業「７．伏見西部第三地区」

委員： 区画整理事業を進めるうえで、区画道路により敷地が分割され従前の機能確保が困難なため、合意形成に年月を要している工場や配送センターなどは土地を移転するのか、それとも道路線形を変更するのかという判断が時には必要であると思う。その調整には時間がかかっていると思うが、そのような場合における基本的な方針はあるのか。

京都市： 合意形成に年月を要する箇所については地形を考慮しながら、可能であれば道路を動かすなどの対応を取っている。

委員： いまの質問は、大型移転物件の交渉がまとまった結果として、道路が整備できるようになったのかという質問なのか。

委員： それもある。一般的に区画整理事業とは、まず道路の計画を立てたうえで用地を分割するケースが多いと思われる。用地が大きい場合は移転することが難しくなるが、そのような場合は大規模な物件を移設するのではなく柔軟に道路の計画を見直さざるを得ないのではないかと思います質問した。

委員： ５年前の再評価委員会の意見を受け、当初計画を見直し、道路の幅員を狭くした結果事業費が節約できたとのことであるが、それは当初計画が過大であったということなのか。

区画整理事業は、地域を面的に整備するため、一部の道路幅員を狭くすることは考えられないが、逆にそこだけ広い幅員で計画していたとも思えない。実態はどうだったのか。

京都市： この地域は工業地域なので、基本的に８ｍの道路を計画している。幅員を変更した区画５１号線は当初８．２ｍで計画していたが、幅員を１ｍ縮小することにより大型の物件を移設しなくて済み、移設補償費１億５０００万円が節約できるため、幅員を８．２ｍから７．２ｍに縮小することにした。付近は工業団地であり民家も無く周辺の交通量も含めて検討した結果道路幅員を見直しても支障ないと判断した。

委 員： 7.2mでは歩道も整備できないが、周辺の交通量を勘案するとそれでも十分であるということか。

京都市： そうである。

委 員： 事業も進ちょくしていることから事業継続は妥当であるとする。

・土地区画整理事業「8.伏見西部第四地区」

委 員： 府道京都守口線の西側で事業が進まないというのは何か事情があるのか。

京都市： 当初の計画では画一的に道路を配置しており、都市計画道路が住宅密集地にかかっているなど、移転が必要な物件だけで300件を超えていた。

現在の財政状況などを勘案すると当初の計画のまま事業を推進していくことは大変厳しい。そこで地元の方々を含めた『見直し検討委員会』を立ち上げ、新たな計画案を検討している。方向性としては既存道路を活かしながら整備すべき道路は整備しつつ、移転物件を減らすことで現在よりコンパクトな事業計画になる見込みである。

委 員： 当初の計画より後退してしまうが事業を早期に完成させるためにはやむを得ないということか。

京都市： 家屋が連担している既成市街地についてはできるだけ現状の道路を生かしながら整備を進める。それ以外は道路を適宜配置し整備を進めていく。このように柔軟な考え方を取り入れながら整備していきたい。

委 員： 都市は膨張する時代から、収縮する時代に变化している。今後は従来の整備手法に固執するのではなく、柔軟に対処しなければ、都市基盤整備は続けられない。

委 員： 事業継続は妥当であるとする。

・その他

委 員： 新十条通の交通量や交通量の変化に関する資料を参考として提出していただきたい。また、道路事業費に占める高速道路の事業費についても資料をいただきたい。

京都市： 後日に参考資料として提出したい。

