

平成21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15～19年度再評価事業のフォローアップの報告を受けるとともに、平成21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21年7月14日（火） 午後1時30分～3時00分

2 場 所 京都ガーデンパレス 2階「祇園」

3 出席者

(1) 委員

小林委員長，荒川委員，佐伯委員，須藤委員，塚本委員，川浦委員

(2) 市職員

建設局長，建設企画部長，建設企画部担当部長，道路建設部長ほか

4 内 容

委員会における質疑応答は、以下のとおりです。

・街路事業「1. 向日町上鳥羽線」

委 員： 調書にある「市民と行政のパートナーシップ」で、「工事着手前に地元説明会を実施し、地元住民の意見を反映しながら工事を進めた」とあるが、地元住民の意見とはどのようなものだったのか。

京都市： この場所には、もともと道路がない。非常に閑静で、田んぼ等があるところに幅22mの大きな道路ができるので、供用開始後の通過交通による周辺への騒音等について心配があった。

第1工区は完成しているが、隣接する第2工区ができていないため、4車線での供用はまだである。第1工区の事業区間は市道20号線までであり、この市道20号線が非常に狭いため、第2工区が完成するまでの間は暫定的に2車線で供用するというを周辺地元の皆様に説明した。

委 員： 昨今、パブリック・インボルブメント（P I）手法のマニュアルができあがったが、通常、これはもっと大きい道路を対象とする。京都市ではP Iの事例や、今後の見通しなどを持っているのか。

京都市： 道路の線形関係や、道路をどこに取り付けるかなど、バイパス関係などで計画段階から地元の方たちと意見を出し合っている事例はある。

委 員： 調書にある「事業を巡る社会経済情勢等の変化」で、「京都高速道路が供用開始したことから、国道171号と大宮通を結ぶ東西幹線道路である本路線の早急な整備が必要となっている」とあるが、どうしてそうなるのか。

京都市： 道路のネットワークという観点からすると、縦軸方向の道路である油小路線が供用開始し、横軸方向の道路である久世橋で非常に混雑している状態である。ネットワークを完成させる意味でも本路線の祥久橋に代替し、また、大阪方面から来る車を流すということも含め、縦方向、横方向の道路整備が急務になっている。

さらに、緊急輸送道路ということで、大阪方面から京都方面への物資の流れを考えると、震災等で何らかの形で久世橋に被害があった場合、それを代替する橋が本路線の祥久橋である。この橋は、阪神大震災以降の橋梁の耐震設計に基づいて設計しているため、阪神大震災級の地震が発生しても大丈夫であり、南北軸に対する東西軸の道路をつくることでこの路線の整備が急務になっているという状況である。

委員： 事業継続は妥当であるとする。

・街路事業「2 葛野西通」

委員： 遅延の原因としてあげられた自営店舗（銭湯）の代替地への要望であるが、それは移転先で再度、銭湯の営業を望まれたために遅れたということか。

京都市： 銭湯というのは移転して全然違うところに行くと営業が成り立たないということもあり、随分長い間、交渉が難航していた。この度、代替地として近隣で営業できる場所が確保できたので、最終的には合意していただいた。

委員： 費用便益分析の計算書の中で、算出条件として平成17年の道路交通センサス結果に基づいた交通量を扱っているが、先ほどの向日町上鳥羽線の場合は平成11年度のものを使って計算している。事業によってベースが違っているというのは、特に問題はないのか。

京都市： 先ほどの向日町上鳥羽線の場合は、第1工区は完成しており、第2工区の完成を待っている状態である。その中で、また税金を使って調査するのともうかということ、前回の再評価データを用いた。ただし、当路線の費用便益分析については昨年11月に改訂されたマニュアルに基づいて算出している。

委員： 事業継続は妥当であるとする。

・街路事業「3 大原通」

委員： 街路事業の場合は一般的に境界確定が問題になることが多いが、この事業で何か問題となったことはなかったのか。

京都市： この事業は、京都市の中心部ではなく、周辺部である八瀬での集落から山間部に至るところで行っている。

今回の事業地内において、法務局備えつけの公図の一部に不正確な部分があったため、公図の訂正作業から行い、相当の時間を要した。

委員： B/Cが4.46もあるということは、遅れたら逆にそれだけ社会的なコストが出てくるということである。

委員： 調書にある事業の進捗率の定義を教えてください。

京都市： 総事業費に対する進捗という形で提示している。

委員： 用地買収の費用も総事業費の中に含まれているということか。

京都市： 用地買収費及び補償費も含まれている。

委員： 事業継続は妥当であるとする。

・道路事業「4 宝が池通」

委員： 無電柱化事業はどの部局が担当しているのか。

京都市： 建設局で担当している。

委員： 無電柱化事業に指定されるからではなく、あわせて歩道整備をやったほうが合理的だからそうしたということなのか。

京都市： 現在、京都市では電線類の地中化を進めており、京都市内全域で管路延長にして53km、国でも直轄国道で約40km、計90kmの電線類の地中化を進めている。

今回、第六期電線類地中化計画では、平成21年度から25年度までの間でいろいろな路線で整備を計画しており、その中の一つがこの路線である。用地買収も完了しているので、平成22年度に無電柱化事業とあわせて歩道整備を行うことにより、コスト縮減につながるため、同時に施工している。

委員： 今回の他の路線は無電柱化事業とあわせて歩道整備を行わないのか。

京都市： 宝が池通以外の3路線については、第六期電線類地中化計画の事業でないのので、無電柱化は行わない。

委員： 費用便益分析の費用の部分に、電線の地中化や、その関連経費は含まれていないのか。

京都市： 費用の中に電線類地中化の費用も入っている。

委員： 費用に入れてB/Cが2.88なのか。

京都市： そうである。調書にあるように、平成22年度の工事費1億5千万円の中に電線類地中化の費用が入っている。

委員： 便益が非常に大きく出ているが、一番便益が出たというのは、狐坂のヘアピンカーブのところの混雑が緩和されたからと考えていいのか。

京都市： 費用便益分析の便益が大きく出ているのは走行時間短縮便益である。もともと狐坂部分が非常に急勾配かつ急半径の道であったので、この部分が改良された効果はかなり大きい。

委員： 自転車道や歩道について、費用便益分析マニュアルもなく、当然、便益の中に入れられていない。純粋に自動車の混雑のところだけで便益が出ていると考えていいのか。

京都市： そうである。

委員： 事業継続は妥当であるとする。

