

平成21年度 第2回京都市公共事業評価委員会 議事概要

第2回委員会では平成21年度再評価対象事業と事後評価対象事業の審議を行いました。

1 日 時 平成21年8月26日(水) 午後1時00分～3時25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, 岩崎副委員長, 荒川委員, 川浦委員, 佐伯委員, 十倉委員,

(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, 事業推進室担当部長,
水と緑環境部長, 都市整備部長, 交通局高速鉄道部長, ほか関係職員

4 内 容

委員会における質疑応答は、以下のとおりです。

平成21年度再評価事業

・道路事業「5 一般国道162号(川東拡幅)」

委 員： 当初計画どおり順調に進んでいるが、「再評価対象事業の該当条件」の中では「②事業採択後10年間を経過した時点で継続中の事業」に該当するのか。

京都市： これは事業着手から10年経過した時点で評価を行わなければならない事業なので、「②事業採択後10年間を経過した時点で継続中の事業」ということで、評価の対象となっている。

委 員： これは第1工区, 第2工区あわせて事業採択され, 第2工区は始まったばかりだが, 採択された事業区間に対しての再評価ということなので, 10年経過したので評価を行うという事業である。

委 員： 当初計画どおり進捗しているので事業継続は妥当であるとする。

・道路事業「6 一般国道477号(大布施拡幅)」

委 員： 土地の買収率が95%ということだが, あとの5%の進捗状況を教えてほしい。

京都市： 95%の進捗を果たしているが, あと一人の方から事業に関しては特に意見はないが, 用地取得に関して理解を得られていない。引き続き事業の必要性を説明し, 地権者の方から合意が得られるように努力を続けていく。

委 員： 事業の投資効果が当初の予想よりも下がっているが, 一般的によくあることなのか。

京都市： 国土交通省が昨年度に費用便益の算定の見直しを実施した。便益を算定する中での車の運転手の時間単価と通過交通量が見直された。ここは元々1.14の費用便益だったものが, 今回の見直しにより1を切ってしまった。見直しを

して1.0を切るようなものは今回が初めてであり、他の事業についても見直しをしているが、1を切っているようなところはない。元々1.14という形で事業を始めたわけだが、その数値も国交省のマニュアルに基づいて算定している。

しかし、2195mのうち、来年度に635mを供用開始すると7割が供用開始となる。残る610mのうち地権者の一人だけが合意に至っていないが、事業自体については理解を得ている状況なので、京都市としては事業を継続していきたいと考えている。

委員： 工期の見直しとか、計画の見直しとか、B/Cの関連でいえば投資額をもう少し下げて1.0にするという方法もあると思う。道路規格に合わせて高くなっているのであれば、地域の条件や交通量に合わせて、安全は確保しなければならないが、もう少し投資額を抑えてやっていくという方向は検討しているのか。予算減の中で計画の見直しを考えているのか。

京都市： B/Cでベネフィットが一定額であると、そのB/Cを上げるためにコストを削減するのは当然のことである。調書に、完成した道路の断面があったが、ここはほとんど人が歩くような状況ではないので、歩道の整備はしていない。なおかつ、3mの車線をこれ以上シンプルにするとすると、1.5車線という形になる。残りが六百数十メートルあるので、工法的な関係でコスト縮減に努めようと思っているが、この部分を1.5車線とか、幅を5mにするというようなところまでの検討には至っていない。残りの六百数十メートルについては一人を除き用地買収もできており、何とか地権者の合意を得た上で早期に事業にかかることがB/Cを上げる一つの方策なので、この方向で事業を進めたい。

委員： 国交省のマニュアルの一番大きな変更点は時間価値の原価が大きく下がったことである。中でも車両の時間費用の単価が3分の1減少となり、その影響が大きく出てきた。もう一つは、日本の人口が予想以上に早く減少し始めたこととか、免許の保有率等をふまえた需要予測の結果が大幅に下方修正されたということである。

それまでは、B/Cは足切り基準ということで、1.0を下回る事業は採択しないという一つの原則をつけていたが、一昨年の段階から、「1.0以下は足を切る」という制約は外した。その代わりに、1.0を切る道路でもその重要性をそれぞれの現場あるいは事業主体がきちっと説明して納得が得られ、それが妥当だということであれば別に1.0の足かせは設けないというのが国土交通省の現在の考え方である。

また、事業が遅れば遅れるほど過去に支払った費用がふえてくるということである。これは平成2年にスタートしたので、かなり時間が経過している。平成2年に支払った当初のコストは年率4%の利子でふえ、それを現在の価値で計算しているということであるので、事業が長くなればなるほどB/Cは急速に下がっていく。

例えば複数の工区でつくられているような少し時間がかかるようなものは、それぞれの工区ごとに事業採択し、供用開始してから次の工区に取りかかるという手法をとるとB/Cは上がる。ちなみに、この部分だけやると残事業のB/Cは相当高くなると思うが、数値はどれくらい出ているのか。

京都市： この部分だけやると残事業のB/Cは2.6である。

委員： ここでの問題は0.86で1を下回っているが、これの重要性、必要性を説明できるかどうか。あるいは、コストを削減するために1.5車線の道路という可能性があるのかどうかも非常に重要な点である。

先ほどの「2.6」という数字は、どこかに出ているのか。

京都市： 出していない。

委員： そういう情報も必要である。何よりもこの地域の方々の生活道路である。この沿線の方々にとって必要な道路であるなら、そういう説明も必要である。

継続という形のほうがいい気はするので、今申し上げた点について、もう少し情報を整理してほしい。

委員： 先ほど「必要性」という話が出たが、こういう事業をやる中でこの道路をどのように活用していくのか、社会的効用がどのくらい高まるのか。それに向けて一定の行動計画を関係部局にも要請していく。そういう中で公共事業の重要性、必要性を理解してもらうということも必要ではないかという気がする。

B/Cそのものはいろんな考え方があるが、この数値だけで足切りするというのをこの数字が積極的に語っているのではないと思う。残事業B/Cが「2.6」と言われたが、そういう意味ではかなり優れた事業として見てもそんなに逸脱していない。住民の生活、生命線を確保するという意味も含めて、建設局の中で考え方を展開してほしい。かつ、一定のプロジェクトに対してアカウンタビリティの程度を高めていくには、「情報の整理」ということが必要である。

委員： 現在の道路は生活道路と聞いたが、道路部分は車が行き来しながらの工事なのか。

京都市： 現在の道路の幅を広くするという工事をやっている区間は、通常の交通を通しながら工事を行っている。

委員： そうすると、住民としては工事が長ければ長いほど不便な生活になっていく。その中で進捗状況が遅れているというのは、住んでいる側にすればそれだけではすまないような気がするが、そのあたりはどのように考えているのか。

京都市： 現道拡幅区間については完成次第、供用開始をしながら次の箇所に進むという形で工事を進めており、現地を通行される方から大きな苦情などは届いていない。むしろ「早く事業を進めてほしい」という促進面での要望を強く受けている。

委員： 1日も早く完成できるようによろしくお願いします。

委員： この事業はコスト削減の可能性、道路の必要性に関する議論、残事業に関するB/C、この3点に関して新しくデータ、情報を出してもらうということで、

次回の第3回の評価委員会で詳細に検討することとする。

・道路事業「7 大山崎大枝線（沓掛工区）」

委員： 「住民とのパートナーシップ」の説明があったが、周辺の景観とか環境、住民との関係などで具体的にどういったことに配慮しているのか。また、地域住民はそれをどういう具合に受けとめているのか。また、「地域の活性化を図る」とあるが、具体的にどういうことなのか。住民にとっては通過車両が多くて環境が悪化するという意識のほうが強いと思うので、これは地域の活性化とは違うのではないかなという印象を持っている。このようなB/Cにあらわれない、弊害の部分について聞きたい。

京都市： 地元とのパートナーシップ、地域との合意形成の関係は、平成11年当初から地元でも高速道路建設に関して対策委員会等が設置され、そういった委員会の方々と地域の環境問題、事業スケジュール等についてさまざまな意見交換を行いながら、国とともにこの事業を進めてきた経緯がある。

地域の活性化だが、府道のバイパス化を実施することにより、非常に整備が遅れている幹線道路網ができ上がるので、特に筍とか柿などの地域産業の流通経路の増強という部分においても非常に活性化に資する事業になると判断している。

環境・景観の関係だが、景観については、景観検討委員会を設立し、橋梁の形式などについてもパブリックコメントで決定しており、西の山の地形を大きく改変しないような工法の変更も過去にしてきたという経緯がある。

委員： 住民とのパートナーシップということでは、京都第二外環状道路（にそと）のほうは公園ができた等、ホームページなどで結構アピールされている。橋梁の下を利用したりとか、いろんなことをしていると思うが、具体的な話がなくてイメージがわからないので、どんなことをするのか聞きたい。

京都市： 京都第二外環状道路（にそと）は京都市域からずっと大山崎まであり、長岡京市とか南のほうで先行して進んでいるところについては、高架下の利用等、ワークショップを開き、検討している。この事業に関しては、沿線の市町で連携したチームをつくり、情報を随時交換している。京都市域においてもいろんな声を聞きながらこれからも検討を進めていきたい。

委員： 道路の重要性は大変よく理解できる。参考までに、B/Cは新しい国交省のマニュアルで計算された数値だと思うが、以前のマニュアルでは、どれくらいの数値になるのか。

京都市： 改定前は2.50である。

委員： 住民とのパートナーシップと環境・景観に配慮してほしいという意見を付して「事業継続」とする。

・河川事業「8 旧安祥寺川」

委員： 山科地域全体、山科区域ぐらいいいけど、ハザードマップはつくって

るのか。全体の土地利用や都市計画、あるいは河川行政の中で今回の旧安祥寺川の改修をどう位置づけられているのか。時間雨量が50mmとのことであるが、最近ゲリラ豪雨が頻発しており50mmくらい簡単にあるので、この工事は必要だと思うが、対症療法的な感じがする。一応、対症療法をやっておいて将来は遊水地を設けるとか、そういう大きな治水の対策を考えた上でこれがあるのか。

京都市： 旧安祥寺川は一級河川の山科川に注ぎ込んでおり、ハザードマップは山科川についてはつくられている。現在、都市部ではほとんど下水が完備されているが、河川事業としては山地水、それから下水道から出てくる、いわゆる下水にのめないものを受けていくことになる。そういう中で、下水のほうも確率規模10年の整備なので、10年に1回、10年確率ということで行くと、おおむね都市部では対応していけると考えている。

確かに最近ではゲリラ的な、局所集中的な豪雨があり、それについても確率規模10年の整備をしていくことが一番肝要で、そういう計画で行っている。

委員： 京都市全体で確率規模10年を下回っているが、それはどれぐらいの割合になるのか。

京都市： 都市部の話になるが、公共下水だと確率規模10年の整備は18%ぐらいだと思う。確率規模5年については90%以上整備されている。

委員： 内水に関してはほかの都市でもそれぐらいの確率規模で設定されているのか。

京都市： 我々の河川整備においては、都市基盤河川が17河川あるが、その整備率は大体58%ぐらいである。内水については各都市確率規模10年を目指しており、京都市もそれが18%ぐらいだということである。

委員： 「事業継続」は妥当であるとする。

・河川事業「9 新川」

委員： この川も雨水を集めて桂川へ流してしまうという流し込みであり、いまは対症療法的なことではしょうがないかと思うが、将来もこんな方式でやり続けるのか。都市部では遊水地を設けるとかそういう話も出ており、何でもかんでも淀川に流し込んだらいいというのはどうなのか。

いま、流域、地域でリスクを分散していくということも考え方としては出てきているので、そういう計画にならなくてもビジョンぐらいでもいいのだが、京都市の場合はそういう方向の検討をしているのか。雨水幹線があって河川があって桂川に行く。この流し込みの方式はもう見直しの時期に来ているのではないか。

京都市： 建設局として上下水道局と共同で「京都市水共生プラン」というものをつくっており、降った雨を土に戻して保水したり、降った雨を貯留したりと取組を進めている。降った雨を貯留するというので、各家庭に雨水のタンクを設けてもらったり、公共建築においても一昨年にオープンした天神川駅のサンサ右京に大きな雨水の貯留タンクを設置したりと、総合的に取組を進めているが、

まだ微々たるもので、ようやく踏み出したところである。

河川整備を行う上で、小さな水のダムをたくさんつくり流域全体で考えていこうというのも必要だが、集中豪雨についてはこういう形でとりあえず安全に流していくということも必要であるので、今後はその両方の考え方をミックスさせて進めていきたい。

委員： 「事業継続」は妥当であるとする。

・土地区画整理事業「10 洛北第二地区」

委員： 昭和42年に計画が決定され、着手が55年で、当初は57年に完成する予定だったものが30年かかった経緯を教えてください。

京都市： 一つには事業費の問題があり、事業費については国庫補助をもらっており、国庫補助をもらえるペースもあるので、当初事業計画どおりというようにはいかなかった。

もう一つは、仮換地の指定ということで、皆さんの土地を従前の土地から新たな街区の土地に移ってもらうが、その手続きについても皆様に案を見てもらい、それを縦覧して意見をもらい、修正すべき修正をして、再度縦覧をしてというように、意見を聞きながら進めており、それにかなり時間を要した。

その中で一番時間を要したのは、既存集落地で、建物移転に強く反対している方との合意に大変時間を要した。

土地区画整理事業は順次、地権者の合意を得ながら進めていくという手続きをとっている。整備内容も道路だけというイメージではなく、個人の宅地も動かすので、かなり時間をかけながらやっている。

委員： 「事業継続」は妥当であるとする。

平成21年度事後評価事業の審議

・鉄道事業「1 高速鉄道東西線醍醐・六地藏間建設事業」

委員： 東西線開通で市バスのダイヤも路線も変わり、それで不便があったので醍醐の地域の人たちが自分たちの手でコミュニティバスをつくったと新聞で読んだ。そういう人たちの立場から考えると、あのあたりの地域の交通としてプラスになったのかどうか。そのあたりはどういうふう考えているのか。

京都市： 平成9年に東西線の醍醐・二条間が開通した際に、特に醍醐・山科方面から都心部へのアクセス向上という大きな目的があったが、当時は醍醐・山科地域は、市バスより前に京阪バスという民間バス会社が運行していた。後に市バスがその地域で運行を開始したという経過がある。

地下鉄東西線の開通により多くの方が東西線利用に移られる中、2事業者が並行して事業を運営していくのは大変困難な状況になることが見込まれた。そういった中で、この部分については市バス事業を撤退し、京阪バスに運営を一元化するという形で京阪バスの運行地域となった。その際には敬老乗車証等、高齢者の方にできるだけ負担のかからないよう、また、できるだけ市民の方へ

の不便とならないように一定の配慮をしつつ、民間バスへの移譲を行った。

その中で非常にバスが運行しにくい地域があり、「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」が設立され、市民協働のバスということで醍醐コミュニティバスが運行されることとなった。

委員： 住民は、喜んでおられるのか。

京都市： 従来は京阪バスと市バスがあったが、都心部まで1時間ぐらいかかるような大変長大な路線であった。いまは六地蔵からでも20数分ということで、沿線の多くの方にとって大変利便性がよくなった。ただ、地域の方にとってはなるべく鉄道への接続をスムーズにしたいということで、私どものほうもご要望があった際は京阪バスにその旨をお伝えしている。

委員： 山科地域では細い道路にも行ける京阪の「くるり200」という小型バスが地域を走っており、それは区役所から回って山科駅まで行くので、お年寄りの方は敬老乗車証で行けるので結構利用している。しかし、地下鉄の駅まで歩くには非常に遠く、タクシーに乗るほどの距離でもなく、「くるり200」にも乗れないという地域があるのは事実である。醍醐地域まで行けるようになって便利なのだろうが、全然その恩恵を受けていない人がおられるということも事実である。

京都市： 「くるり200」というバスは「醍醐地域と同じように山科地域でもできるだけ道路が狭いところを」という要望で、京阪バスが実施した。

自転車も含め、鉄道の端末として便利な手段でもあり、一人でも多くのお客さんに乗ってもらえると期待しているが、事業採算性がなかなか厳しい面があると聞いている。そういった中、京阪バスでできることをやっていただいているというのが現状である。

委員： 事業費に関しては当初と実績について説明があるが、収益や利用人員に関して、当初の予測と実績はどうだったのか。

京都市： 建設費についてはかなり縮減を果たせていると思っている。収益は、地下鉄の利用人員の予測ということになるかと思う。六地蔵開業前の平成15年に利用人員の予測を行なった際に、六地蔵駅で1日当たり1万1000人、石田駅で1日4000人のお客様を見込んでおり、醍醐駅も開通区間に含まれば、当駅で一部減少もあるということで4000人、3駅合計で1万9000人の予測をした。

実績については、六地蔵駅が6000人、石田駅が3000人、醍醐駅はあまり移行が進んでいなくて7000人ということで、トータルで1万9000人に対して1万6000人程度の利用というのが現在の状況である。

委員： 採算性の項目は平成17年までだが、18年、19年の成果は出ているのか。

京都市： 19年度の決算では、現金収支の赤字が54億円であり、20年度の決算では38億円に改善している。22年度には単年度の現金収支の赤字については解消する見込みである。

委員： それは費用が圧縮してきているのか、収益がふえてきているのか。

京都市： 平成17年度以降は、東西線の西のほうに太秦天神川駅という新駅をさらに2駅開業しており、それに伴う収益及び運営コストもそれに見合って増加していることも影響しているが、一番大きな要因は、東西線の一部区間にある第3セクター区間の直営化である。

当初から御陵・三条京阪間は線路を借りて運営している形態をとっていたが、この3月に経済効果を考え直営化し、線路使用料、つまり線路を借りる費用を払わない形態に変更したので、その部分を含めて大幅なコスト削減を図って現金収支の黒字化を目指している。

委員： 京都市の対応方針は妥当であるとする。

