

平成21年度 第3回 京都市公共事業評価委員会 議事概要

第3回委員会では平成21年度再評価対象事業の継続審議をしました。

- 1 日時 平成21年11月2日(月) 午後3時00分～3時45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, 須藤委員
 - (2) 市職員
建設局長, 建設企画部長, 道路建設部長, 建設企画部担当部長, 建設企画部担当課長,
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年度再評価対象事業の審議

・道路事業「6 一般国道477号(大布施拡幅)」

委員: さらなるコスト削減策ということで1000万円を目指していくということですが, 法面の植生等については大丈夫と見てよろしいのでしょうか。

京都市: 法面については, 芝を張るような形で客土を設けていたが, 現状の発生土と植生シートを使うことでコスト削減が図れそうだとということである。

この工法で現場でも根付けて法面の保護ができそうだとということでも, 一定の試験施工を行っており, 問題は発生しないと考えている。しかし, さまざまな技術があるので, それも含めて今後とも技術的にコスト削減を図っていきたいと考えている。

委員: この事業の完了後は改良率が94%になるということだが, 残りの6%はどこの部分が残っているのか。

京都市: 花脊集落から国道162号に至る区間で, 旧京北町の区域については82%が改良済みである。今回, 整備をしている箇所は, 花脊の集落から旧京北町に向かう範囲までが改良されると94%になる。残る6%は今回の整備箇所と従前の改良済みの箇所の間である。

道路管理者としては引き続き整備を続け100%まで改良率を上げていきたいが, これは財政状況や社会経済情勢等を検討して今後, 判断していくことと考えている。

委員: 費用便益分析について, B/Cが0.86になっている。残りの事業について考えると2.6になっているということは, これまで行ってきた部分についてだけ見ると, 0.86をかなり下回った状態であるということか。

京都市: 今回, 国のマニュアル等の見直しの中でB/Cが0.86になったが, 今までの効果が低くてあとが高くなるというものではない。あくまで全体としてのB/Cは0.86である。2.6という数値は, 今後の610mの部分についての事業費に対して, 22年度並びに今度開通していく部分の効果が全体的に示されていることで大きく出ている。

委員: B/Cが0.86になったというのは, もともとの事業計画を新しい基準で再計算した結果ではないということか。

京都市: 今回, 国のマニュアル等の見直しや計画交通量も見直されており, 新しい基準で算出すると前回のB/Cの1.14から今回のB/Cの0.86となった。残事業に関する費用便益B/Cであるが, 今後発生が期待できる便益を今

後に必要な費用で除したものである。来年度以降にこの事業を継続していくのに必要な費用が分母のCになり、来年度以降に発生が期待できる便益がすべて分子のBに計上される。

現在、整備している整備部分の効果や便益が来年度の完成以降に発生することで、便益が大きく計上できるのに対し、今後に必要な費用は比較的少なくてすむということで2.6という数字になったと考えている。

委員：　ということは、ここでやめてしまうと、収益のない事業であったということになり、最後までやるべきだということか。

京都市：　これまでに投資した費用があとわずかの費用で大きく回収できる状況にあると考えている。

委員：　国のB/Cの方針としては、事業全体としてのB/Cと残事業のB/Cの二つの数字を出すことになっているが、残事業のB/Cの値は必ず大きな数字が出てくる。

B/Cは計算の仕方でいろいろ問題はある。平成2年の事業開始の時点でB/Cを計算したものと、いまもう一度計算し直している数値は違ってくる。というのは、過去に投資したお金に利息がついて現時点に来ているので、平成21年度でCを計算すると、平成2年で計算したときのCよりも随分ふくらんだ数値が出てきて、事業が遅れれば遅れるほど利息分が加算されて、このCの値はどんどん大きくなっていく。

もう一つは、暫定供用で便益はすでに過去に幾つか出てきているが、その過去に出てきた便益を現時点でのB/Cの中には入れていないということである。事業を早くしなさいというインセンティブをつけるために、事業が遅延すればするほどB/Cがどんどん下がっていくというメカニズムになっている。

前回の再評価の時点で計算したときは古い計算の仕方で行われていて、それで、B/Cが1.14であった。今回、さらに利息等によりコストが増えたということと、計算の方式が変わったことで0.86という数字になっている。

それと、現行の方式では、走行費用、走行時間、交通事故の軽減便益を使ってB/Cを計算しているが、説明にあった落石事故の危険性とか冬季に道路が遮断されたときの生活道路の確保といったこと、これをリダンダンシーと言うが、リダンダンシー便益はB/Cの便益には計上されていない。昨今、B/Cのマニュアルを改定してリダンダンシーを入れるべきだという意見もあったが、特に積雪の状況は地域によって違うので、全国で一律の数字を出すのは非常に難しいということで、結果的にB/Cの中にリダンダンシーは入れられていない。

そういう状況の中で、以前、国土交通省では1.0を足切り基準にしていたが、マニュアルの見直しと同時に1.0という足切り基準を外して、それぞれの地域の実情を踏まえて、正当性があるかどうかということを十分に議論して、妥当であるということが認められれば進めてもかまわないという基準になった。そういう状況の変化を踏まえて、一から再計算したということである。

また、1000万円の削減策であるが、それぐらいならということかもしれないが、これはここ1年くらいの話である。額としてはたいしたことはないかもしれないが、他の地域で類似の工事をやったときにこの工法がまた使えるし、また、そういう便益も出てくるので、金額的には少ないかもしれないが積極的にやることはいいと考える。

委員：　B/Cは1.0を切っている道路であるが、特に生活道路の確保、危険性あるいはリダンダンシーの確保という意味において、この「事業継続」は妥当である。

