

平成26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26年度再評価対象事業の審議を行った。

1 日時 平成26年9月3日(水) 午前10時00分～午前11時00分

2 場所 京都ガーデンパレス「鞍馬」

3 出席者

(1) 委員

小林委員長, 荒川副委員長, 大山委員, 川浦委員, 桑原委員, 中川委員

(2) 市職員

建設局長, 建設局防災・減災担当局長, 建設局建設企画部担当部長, 建設局道路建設部長,
建設局土木管理部担当部長, 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。

・道路事業「1 一般国道162号(川東拡幅)」

委員： 道路整備事業を見直し、橋りょうの耐震補強や老朽化修繕等に重点的に取り組んでいるということであるが、そちらの橋りょう対策は予定通り進んでいるのか。橋りょうの老朽化修繕等は、いざ着手してみると想定していたよりも損傷がひどく、予定通り終わらない場合も考えられるので、橋りょう対策の進み具合について説明してもらいたい。

京都市： 橋りょうの耐震補強や老朽化修繕は、現在、緊急輸送道路上の51橋の対策を優先的に進めている。対象となる51橋すべてに着手しており、今のところ予定通り対策を完了させる見通しである。

委員： 橋りょう対策は今のところ予定通り進んでいるので、平成27年度以降、この路線は事業を再開できるということか。

京都市： その点については、この路線の他にも色々な路線が事業の再開を待っている状況であり、どのように優先順位を付けるのかを今から検討していく状況である。

京都市： 緊急輸送道路にある、特に耐震補強や老朽化修繕が急がれる橋りょうについて、現在、一生懸命対策を行っている。京都市内で橋りょうの数だけで言えば、2,800ぐらいある中で、最も重要度の高い橋りょうの対策を行っている。この対策が51橋で終わるのか、更にその次に対策が急がれる橋りょうも実施していくのかを併せて検討している。道路整備についても参考資料1の2ページに示す「区分1」と「区分2」を継続的に実施しているが、重点的に事業進捗を推進する路線・工区である「区分1」の路線は、どんどん完成してきているので、平成28年度からの新たな道路整備のあり方を考えていく上で、「区分2」や「区分3」の路線も優先順位を引き上げていく必要があると考えている。その中でも、この路線は緊急輸送道路にも位置付けられているので、整備を急がなければならない路線と認識しており、今後、優先順位を上げて、早期に完成できるよう検討を進めていきたい。

委員： 了解した。橋りょう対策が遅れていれば、この路線の事業再開も延びてしまい、京北地域の方も困るのではないかと思い、質問させてもらった。

委員： 私は右京区に住んでいるので、関心を持って説明を聞かせてもらった。この路線

は、平成10年に土砂災害に見舞われ通行止めになったと説明があったが、崖崩れや落石に対する安全面の対策は、この事業とは別で行っているのか。昨年に京北トンネルができてアクセス性が向上し、京北地域の方は、時間的に交通の便が良くなったと喜んでいるが、山間部では崖崩れや落石の発生が心配されるため、質問させてもらった。

京都市： この事業は、バイパスをつくることで、交通安全対策と防災対策を抜本的に行うものである。このような道路改良を進めながら、道路防災点検で対策が必要とされた箇所についても、必要な対策を順次並行して行っている。

委員： 私は、京北の方に時々用事で行くことがあるが、国道162号は20年前と比べたら、トンネルができ道路も拡幅されて、はるかに快適に早く行けるようになったという印象を持っている。この事業の約2kmの区間も難所であるため、緊急度の高いところから整備を進めていると理解している。ただ、延長が長い国道162号で、ここだけ終わればよいということではないと思うので、国道162号の全体計画、この事業が終わったら今後どうするのかというような展望があれば聞かせて欲しい。全体計画の中で、この場所がどのような位置付けになっているのかというのを聞かせてもらいたい。

京都市： 幹線道路網については、全体計画をどうするのかというのは非常に難しい問題である。特に、山間部の道路については、元々、脆弱な面を持っているので、この事業で終わりというわけではないと考えている。市街地の道路整備とのバランスもあり、国道162号の次の具体的な計画は、現時点ではないという状況である。

委員： 事業継続は妥当であるとする。

・道路事業「2 一般国道477号（大布施拡幅）」

委員： 費用便益比B/Cの算出に用いる交通量に、平成17年度道路交通センサスペースの交通量を用いているということであるが、道路交通センサスは10年に1回になっているのか。最近若い人が運転免許を取らないとか、交通情勢が変わっているのか、10年に1回の調査ではサイクルが長過ぎるのではないかと。

京都市： 道路交通センサスは全国統一の調査で、原則、5年に1回である。5年に1回、全国の道路情勢を調べるため調査しており、道路整備の新規採択時評価等で事業効果を判定するための一番基礎となるものである。概ね5年に1回で動向が判明するであろうということで全国的に調査しているが、委員がご指摘のように、最近急激に変わってきている部分もある。平成17年度と平成22年度の交通量を比べると、この事業区間については、平成17年度の現況交通量が307台、平成22年度が461台と増えている。また違う区間では、かなり減っているような区間があり、結構バラツキもある。そのような状況で、本来であれば、平成22年度の将来予測のデータを用いて算定すべきであるが、まだ公表されていないため、平成17年度のデータを用いて算出した。

委員： 事業継続は妥当であるとする。

・河川事業「3 旧安祥寺川」

委員： JR線沿いの北側の捷水路の構造を開渠から暗渠に変更したということであるが、構造がより複雑になって、費用が余分に掛かるのではないかと思う。調書に書かれ

ている全体事業費40億1,600万円で収まるのか、それとも多少変更が出てくるのかを教えてもらいたい。

京都市： JR線沿いの当該箇所については、当初、通常の水路形態である開渠構造としていた。しかし、設置場所がJR線の盛土の法尻部となり、上部の荷重による盛土の安定性の確保が困難となるため、JR西日本から構造の変更を求められた。このことにより、資料1の22ページ中ほどにある「JR線沿い北側捷水路」断面図の円形で示した部分のように、地中にシールド工法による円形トンネルを設ける工法と構造の変更を行った。全体事業費についても変更した工法と構造で算出を行っている。

委員： 調書に書かれている全体事業費40億1,600万円は、当初の数字ではなく、見直し後の数字ということか。

京都市： そうである。

委員： 事業継続は妥当であるとする。

・河川事業「4 新川」

京都市： 「旧安祥寺川」と「新川」はいずれも1級河川で、本来、河川管理者は京都府になるが、丹後から山城まで数多くの河川を抱える京都府に整備をお願いしても、なかなかスムーズな整備ができないということで、京都市が国と京都府から補助金をもらって、京都市が主体性を持って整備を進めている。ここ毎年は、地球温暖化の影響かどうかは分からないが、大雨や大災害が発生しているので、脆弱な箇所を抱える河川については、できるだけ早く整備を進めていきたいと考えている。財源の確保が大変で、特に「新川」については、少しずつしか整備ができていない。その大きな原因は「旧安祥寺川」の大規模なトンネル工事に事業費を取られているため、他の河川に回すお金がないというのが実態であるが、災害が多発している昨今であるため、雨に強いまちづくりを推進していく意味でも、できるだけスピード感を持って整備に努めていきたいと考えている。

委員： 事業継続は妥当であるとする。

