

平成27年度 第3回京都市公共事業評価委員会 議事録

第3回委員会では平成27年度再評価対象事業、事後評価対象事業の審議を行った。

1 日 時 平成27年11月17日（火） 午前9時30分～11時30分

2 場 所 京都ガーデンパレス「鞍馬」

3 出席者

（1）委員

戸田委員長，桑原委員，中川委員，廣岡委員，舞谷委員，宮澤委員，廻委員

（2）市職員

建設局長，建設局土木技術・防災減災担当局長，建設局建設企画部長，
建設局建設企画部担当部長，建設局道路建設部長，建設局道路建設部担当部長，
建設局都市整備部長，上下水道局下水道担当部長，ほか関係職員

4 内 容

委員会における質疑内容は、以下のとおり。

（1）再評価事業

・街路事業「1 山陰街道」

委 員：現地視察にて、単区間ではあるが、アクセス道路につながる重要な道路であることが確認でき、事業を早く進めることが妥当だと思うが、用地買収がまだ半分も完了していないことから、進め方が今後重要になってくるのではないかと。

委 員：特に歩行者などの安全の確保の面からは早く進めてほしい。用地買収に関して、何か問題や課題はあるのか。

京都市：用地買収の進捗について、この路線は「道路整備事業の見直し」において、平成27年度まで事業進捗よくを見送る路線として位置付けており、用地買取請求があつた場合にだけ取得している状況である。ただ、この見直し措置は本年度までとなっており、来年度以降の全市的な路線の位置付けを検討する中で、山陰街道についても進捗よく図れればと考えている。また、地元の方々の理解は得られており、予算が確保できれば進捗よくできる状況にある。

委 員：地元の方々の理解が得られており、事業継続は妥当であるとする。

・土地区画整理事業「2 上鳥羽南部地区」

委 員：現地視察にて状況を確認したが、ほとんど完成していることから、少しでも早く事業を進め、早期に事業を完了していただきたい。事業継続は妥当であるとする。

・土地計画事業「3 伏見西部第五地区」

委員：事業進ちょくを図るため、事業範囲を小さくしており、現地の要望も踏まえて早く進めて欲しい。一方で、クリーンセンターに隣接して宅地が広がることになるのであれば、そのイメージが気になる。

京都市：当地区及びその周辺地域においては、府道京都守口線より西側の区域を住居系の土地利用とし、南部クリーンセンターのある京都守口線から東側の区域については、製造業や物流業などの産業系の土地利用とする計画である。

委員：昨今は非常に短期間で激しい雨が降ることがよくあり、雨水排水施設は早期に整備を進めた方がよい。また、クリーンセンター周辺の整備について、土地利用を配慮しながら進めていくとのことであり、事業継続は妥当であるとする。

（2）事後評価事業

・街路事業「1 新十条通（伏見工区）」

「2 新十条通（山科工区）」

「3 油小路線（斜久世橋工区）」

委員：用地取得について、地権者が買収に納得しない場合、なかなか土地取得ができないと思うが、土地の権利を強制取得できる方法はあるのか。

京都市：土地収用法という、公共の福祉という観点から、強制的に土地を取得することができる法律がある。すべての場合に適用するわけではないが、あと1件だけどうしても理解いただけない、これ以上ご説明できないといった場合にはこの法律を適用し、できるだけ早く事業効果が上がるように努めている。

委員：マンションに対して、土地収用法を使ったとあるが、区分所有権を持つ住民の何人かだけが同意しなかったのか。

京都市：全員ではなく、区分所有権を持つ数名の方である。

委員：個人的に高速道路にはあまり乗らないのでわからないが、京都高速道路の整備はすべて完了したのか。

京都市：全体計画としては、2路線が完成し3路線が残っているが、現在抜本的な見直しを含めて、学識者を入れた専門検証委員会において議論している。この委員会では、都市計画決定から時間が経過しており、社会情勢の変化もあることから、建設費用、整備効果、京都市内の南北の交通など解消すべき項目等について、議論がなされている。

委員：当面は建設されないという認識でよいのか。

京都市：その認識でよい。補足説明として、京都高速道路は5路線から構成されており、新十条通と油小路線が完成している。残る3路線として、五条通から堀川通の地下を通り油小路線に接続する地下道路の堀川線、油小路線から西に、久世橋通の上を国道171号まで抜ける高架道路の久世橋線、久世橋線の途中から西大路五条までの地下道路の西大路線がある。この3路線について、京都市としても事業効果を検証

中であり、廃止を含めた抜本的な見直しを引き続き検討していく。

委員：整備後の交通面での効果について、高速道路の交通量は、計画段階の予測交通量と比べてどうなったのか資料等があれば説明して欲しい。

京都市：現況交通量は計画段階での予測交通量を大きく下回っている。計画段階の交通量予測は、京都高速道路の5路線全ての完成が前提であり、また、交通量も右肩上がりとなることを前提としていることから、その後少子高齢化の進展、若者の自動車離れ等で、自動車の台数自体が減少する等、社会情勢が大きく変化したことで伸びなかった部分もある。本事業の一番の目的は、高速道路にたくさん車を通すことではなく、一般道路の渋滞緩和や、移動時間短縮を図ることであり、定性的ではあるが一般道の渋滞緩和等はしていることから、事業効果は発現できていると考える。

委員：交通量について、予測と現実とは条件も違っており、現実を評価するには至っていないが、一般道の渋滞がかなり緩和されており、事業効果が確認できる。また、一般道路の渋滞緩和や時間短縮についても、ある程度定量的に評価されている。

委員：どのように大気汚染を低減できるのかを説明して欲しい。

京都市：高速道路を走行する車は、経済速度で走れることから燃料消費量が一般道を走るより少なくなる。また、一般道を走行する車も、渋滞が緩和され、経済速度に近いスピードで走れるようになる。これにより、車のエンジンが動いている時間が短くなることで全体の燃料消費量が少なくなり、大気汚染の低減が図られる。

委員：事業による問題は生じておらず、一般道全体の渋滞が緩和されていることを確認できた。京都市の対応方針案は妥当であるとする。

・土地区画整理事業「4 洛北第三地区」

「5 洛北第二地区」

委員：区画整理による一体的面整備が快適性、利便性かつ防災面から見た安全性に寄与するとのことについて、具体的に説明して欲しい。

京都市：都市計画道路等の道路ができ、公園等が配置され、すべての宅地が道路に面して整備されたことで住環境が非常によくなったことから、快適性、利便性、防災面から見た安全性が向上している。

委員：防災面の効果について、道路整備による災害時の緊急車両の通行や、火災の延焼防止、公園整備による避難地確保、河川整備による氾濫防止等と考えてよいのか。

京都市：その認識で問題ない。

委員：公用地が約3割、宅地化率が約7割となっているが、何か定められた指標などがあるのか。また、この数値は理想的なのか。

京都市：宅地化率7割は、公共用地以外の宅地として利用可能な土地のうち、7割において、建物等による土地利用が進んでいる状況を表している。公共用地率の指標等は定められていないが、理想に近いカタチで、水路、道路、公園等を配置した結果である。

委員：洛北第二地区に住んでいるが、住みやすく良好な環境が形成されている。

委員：住民が一時的に増え、岩倉北小学校はすごく子どもが増加したと聞くが、当該地区だけでなく、あの一帯で昔と今の住民数を比較した数字はないか。

京都市：当該地区内においては、440人から3,000人に増加しているが、岩倉全体としては把握できていない。区画整理地区内に限らず、宅地化が進んでおり、交通の利便性も向上していることから、岩倉地区全体についても、人口は増加していると思われる。

委員：京都市の対応方針案は妥当であるとする。

・下水道事業「6 下水污泥集約事業」

委員：汚泥を送る圧力管はどのぐらいの深さのところあるのか。

京都市：開削方法区間については地表面から1m～2m、非開削区間については、他の地下埋設物や河川等の障害を避けるために、約10mの深さに布設している。また、メタンガスが発生する層が確認された区間については、その層を避けるため約20mの深さに布設している。

委員：この部分に管路があることを地上から確認できるのか。

京都市：下水道管全体を線的に確認することはできないが、この管路のマンホールの蓋には通常の下水道と違い、汚泥圧送管と分かるマークが入っており、地上から確認することは可能である。

委員：自然に流すのではなく、固体的なものを圧力で流すため、メンテナンスが必要かと思うが、その費用はどれぐらいかかるのか。

京都市：管のメンテナンスについては、汚泥圧送管の点検等を行っている。ただし、メンテナンス費用は増加するが、集約化事業により全体として減っているということで理解して欲しい。

委員：最後に残った汚泥は埋立てに利用するとのことだが、どこに運搬するのか。

京都市：減量化し、大阪湾のフェニックスと京丹波町の瑞穂環境保全センターの両方に搬送している。

委員：管が腐食するなど耐用年数はどれぐらいか。また、人件費は削減できたか。

京都市：耐用年数について、使用しているダクタイル管の標準的な耐用年数は約50年と国の基準で定められているが、50年ですぐに取り替えるのではなく、メンテナンスを行い、状態を確認しながら更新を検討する。ただし、機械関係については、耐用年数がそれより短いものが多いが、寿命だけでなく、効率や修理修繕の手間等も考慮する。人件費については、汚泥の送泥により処理を集約化したことで、委託していたトラック輸送費が削減できている。また、伏見、石田水環境保全センターで汚泥処理にかかる人件費や委託費も減少している。

委員：京都市の対応方針案は妥当であるとする。

