

令和6年度第2回京都府公共事業評価に係る第三者委員会の概要について

令和7年4月3日
建設交通部指導検査課

令和7年3月12日に開催しました令和6年度第2回京都府公共事業評価に係る第三者委員会の概要は、以下のとおりでしたのでお知らせします。

- 1 日 時 令和7年3月12日（水）午前09時30分から午前11時30分まで
- 2 場 所 京都ガーデンパレス「鞍馬」
- 3 出席者 京都府公共事業評価に係る第三者委員会
多々納裕一委員長、河邊委員、岸田潔委員、黒坂則子委員、
三谷茂委員、山口靖弘委員
京都府
建設交通部部長、技監、理事、課長ほか
- 4 傍聴者等 一般傍聴者1名、報道関係者2社
- 5 議事と結果
■都市計画道路 御陵山崎線（C工区）街路整備事業【事前評価】
「事業着手が妥当」との意見を得た。
＜主な意見等＞
 - ・現道は狭隘な道路のため、事業は実施すべきであるが、工事中においても歩行者の安全対策を徹底されたい。
 - ・しっかりと予算確保に取り組み、早期の事業完成に努められたい。
■都市計画道路 東中央線 街路整備事業【事後評価】
事業の効果や良好な環境の形成等の評価において理解を得た。
また、得られた知見の蓄積と活用について、意見があった。
＜主な意見等＞
 - ・得られた知見を蓄積し、今後の事業で有効に活用されたい。

6 委員会での主な意見

■都市計画道路 御陵山崎線（C工区）街路整備事業【事前評価】

（委員）

この道路は確かに狭く、以前通った際に離合するのも難しいと感じたため、事業は実施すべきだと思うが、歩道と車道の間には、どのような車両侵入防止措置を行うのか。

[京都府]

（調査 p. 5 の標準横断面図を提示し説明）高齢者の方のためにも、歩道はバリアフリーなフラットな構造にする計画のため、車を取り入れる可能性がある部分についてはポール等を設置し、乗り入れ部分以外については、歩道と路肩の境に縁石を設ける。

（委員）

国においてガソリン税の暫定税率が廃止される動きがある。事業費には国の補助金が充てられると思うが、国庫補助等への影響や見通し等については議論されているのか。

[京都府]

本事業は補助事業として実施するため、一定の影響が出る懸念はあるが、本府としてはスピード感を持った整備に向けて、国に対して必要性を訴えながら要望していく。

(委員)

強い姿勢で必要性を訴えて欲しいという思いがあって発言したので、是非よろしく願いたい。

(委員長)

歩道と車道の間に連続して縁石などがある構造ではない、という理解で良いか。

[京都府]

標準部は縁石を設置するが、沿道の建物等の乗入れ部は、適宜切り落として考えている。

(委員長)

実際に設計される際には沿道の皆さんの利便性や安全性が保たれるよう、配慮をお願いしたい。

(委員)

私が以前ここを通った時にはとても多くの人が歩いていたので、工事中においてもスムーズに歩けるよう、警備や交通誘導への配慮を、他の工事現場以上に徹底していただきたい。

[京都府]

街中の工事のため、工事中の安全対策はしっかりと行わせていただき、皆様に安全に通行いただけるよう進めていきたい。

(委員)

既に北側の工区は整備済みならば、何かフィードバックとして、前回の事業を踏まえた改善点などを今回の評価に含めた方が、一連の事業としての納得感があると感じたがどうか。

[京都府]

順次整備を進めてきている中で、これまでの事業におけるリスクなども考慮している。

(委員長)

今回の計画の中で、そういった内容が反映されている部分があれば説明いただきたい。

[京都府]

今回の事業では、実施している同路線の他工区の事業の知見によるリスクを考慮して事業費を算定している。

例えば、道路下埋設物の移転補償費や、建物の一部が物件補償にかかる場合における建物全体の補償費の計上、買収地全体の埋蔵文化財調査費の算定など、過去の事例で増額となったものを見込んでいる。

(委員長)

意見は出尽くした様子。

本事業については特段の異論はなく、むしろ、しっかり進めてほしいという意見もあったため、本委員会としては、新規着手の必要性が認められる、という事務局案を支持する。

■都市計画道路 東中央線 街路整備事業【事後評価】

(委員長)

事後評価なので、事業を実施した中で得た学びこそがポイントになると思う。事務局では、道路単独ではなく近隣の計画とうまく連携して進めることで、整備効果が高まった例を整理されているが、そういった協調が大事だったと私も感じている。

(委員)

委員長のおっしゃる通り、事業自体は好意的に捉えることができると思う。
17 ページの事業費の増額についてだが、どれだけ増額になっているのか。

[京都府]

事前評価では 61 億円で計画していたが、平成 30 年度の再評価の際に 70 億円に見直している。変更の内容としては、鋼矢板の打設等、地盤条件の変化に伴うもの。

(委員)

増額理由の殆どが地質の変化によるものということか。

[京都府]

そのとおり。他には、斜面对策工法の変更による増額や、労務費や材料費の高騰もある。

(委員)

土質は掘ってみないと分からない部分はあると思うが、今後の課題ではあると思う。内容はよくわかった。

(委員)

供用後、渋滞が緩和され事故が減少したという説明があったが、交通が別の道路に転換されたことによる地域全体の交通量の変化や、地域の活性化については、どのように評価しているか。

[京都府]

(調書 p. 11 を提示) 本事業によって国道 24 号と 163 号の重複区間のバイパスルートが整備されたことで、通過交通の一部が転換し、重複区間の交通量は減っているが、木津中央地区の開発の進展に伴い建設された事業所やショッピングセンター等を目的地とする交通や、区画整理により造成された宅地からの発生交通等が増えているため、単純な差し引きにはなっていない。都市計画と関連した道路の整備は地域振興、まちづくりの進展に寄与していると考えている。

(委員長)

まちづくりが進んだことで発生した交通量があるため、その分も新たなバイパス道路の方の交通量には含まれているということと、理解した。

(委員)

事業に伴いまちづくりが進んできたということはわかるが、定量的に考えれば、元々の計画人口に対して現在の木津中央地区の人口は 93% である。道路だけで決まるものではないのかもしれないが、この数字をどのように考えるか。

[京都府]

(調書 p. 10 を提示) どの地域も高齢化が進み人口の減少傾向にある中で、人口の伸びは緩くはなっているものの、今も右肩上がりの理想的な形で増加しており、一定評価ができると考

えている。

(委員)

計画人口の目標年は何を目指したものか。道路の供用時か。

(委員長)

これは学研都市における土地区画整理事業の目標値であって、道路整備事業の目標値ではないと思う。

保留地や開発余地が残っていることやショッピングセンターなどの施設の規模も、人口の伸びに関連していると思う。

[京都府]

道路整備とまちづくりがしっかり連携していかななくてはならないのは確かであり、学研都市の開発はまだ途上という面もあると思う。建設交通部の所掌だけではない範囲にはなるが、京都府として他県とも連携し、学研都市をしっかりと先に進めていくことで、計画人口にも近づいていき、道路の整備効果についてもさらに生きてくるものと考えている。

(委員長)

計画交通量はこの計画人口を前提に算定していると思うが、まちづくり自体も時間とともに変化していくもの。そういった面の動向に対する議論も、一緒に行っていく必要があるように思う。

(委員)

感想になるが、地域の合意形成や、近隣事業と一体的に整備していくことの大切さについて今後の課題の中できちっと総括されているため、これを色々な地域にも敷衍していてもらいたい。

あと1点、国交省が整備する城陽井手木津バイパスはいつ頃できるのか。

[京都府]

城陽井手木津バイパスの概要について、城陽市から木津川市の約11kmの区間で、全体事業費は約300億円の大きな事業である。現在は用地買収を進められているところで、現時点で公表されている買収率は約6%（R5末時点）とのこと。買収済みの箇所から順次工事にも着手されており、具体的には、城陽市と井手町の境にある青谷橋の整備を進められている。

事業が始まって間もなく、完成時期の目途等はまだ明らかにされていないが、京都府も用地買収等について協力し進めていく必要があり、引き続き、国を支援していきながら、整備に取り組んでまいりたい。

(委員長)

今回の事後評価のような、事業から得た知見を蓄積していくことが大切。そういった部分についても、機会があればご説明いただきたい。「事業目的が達成された」と言うだけではなく、事業から何が学べるかを整理してもらいたいし、今回はそれに取り組んでいると感じる。

今回のこの評価結果を受けて、他の事業に学びを活かしていただきたい。

(以上)