

## 令和4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5年5月19日  
建設交通部指導検査課

令和5年3月24日に開催しました令和4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5年3月24日（金）午前9時30分から午前12時10分まで
- 2 場 所 ホテルルビノ京都堀川「加茂の間」  
（WEB会議システム「ZOOM ミーティング」同時開催）
- 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、岸田潔委員、黒木さやか委員、黒坂則子委員、  
深町加津枝委員、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 なし
- 5 議事と結果
  - 府営住宅城南団地整備事業【事前評価】  
「事業着手が妥当」との意見を得た。  
＜主な意見等＞
    - ・木造に決定した経過について、府民の皆様に分かりやすくなるよう補足資料を作成されたい。  
→補足資料を作成の上、後日、ホームページに公表します。
    - ・入居募集方法等についての意見も、事業を実施する上で検討されたい。
  - 一般国道307号（郷之口）道路整備事業【事前評価】  
「事業着手が妥当」との意見を得た。  
＜主な意見等＞
    - ・現時点における適正な解釈の範囲内での事業費の算定であるが、今後、NEXCO西日本への委託の中で、事業費の増減を適切に管理されたい。
  - 主要地方道宇治木屋線（犬打峠）道路整備事業【再評価】  
「事業継続が妥当」との意見を得た。  
＜主な意見等＞
    - ・事業費増についてはやむを得ないが、完成時期が更に遅れることのないよう留意し早期に完成されたい。
  - 都市計画道路内里高野道線（一般府道 八幡京田辺インター線）街路整備事業【再評価】  
「事業継続が妥当」との意見を得た。  
＜主な意見等＞
    - ・都市計画及び歩行者利用の観点から、追加した無電柱化の必要性について理解した。
  - 都市計画道路小倉西舞鶴線街路整備事業【再評価】  
「事業継続が妥当」との意見を得た。  
＜主な意見等＞
    - ・今後、交通量が増える根拠などの説明の項について、丁寧な記載に努められたい。

## 6 委員会での主な意見

### ■府営住宅城南団地整備事業【事前評価】

(委員)

府営住宅について、木造3階建ての建設は初めてとのことだが、府内産木材の利用、耐用年数等をどのように検討したのか。

[京都府]

京都府の条例において、一定規模以下の建築物は基本的に木造としている。全国的には高層の民間住宅で木造の事例もある。基準や技術が確立している3階建てから取り組むこととし、将来的に林業振興として府内産木材を活用していくための取組としたい。

(委員)

木造の方が早期の建て替えが必要と思うが、人口減少等の視点もあったのか。

[京都府]

準耐火構造の木造建築物の耐用年数は、45年である。採否は、将来的なスクラップ材や量の観点ではなく、良好な住環境や周辺的美観などの総合的な評価によるものである。

(委員長)

鉄筋コンクリート造と比較して、木造のどういう点が良かったのか。

[京都府]

落ち着いた雰囲気のある町並みに調和した入居したくなる建物とすること、府内産木材の活用に資することを狙い、木造に取り組む方針としている。

また、周辺住居への日照を考慮し、3階建てとしたことに伴い木造の選択が可能となった。

(委員)

環境への配慮以外に、コストや耐久性はどうか。

[京都府]

国交省の標準建設費等でも、3階建てであれば木造が特に高い価格ということはない。ZEH（年間の一次エネルギー消費量の収支がゼロとすることを目指した住宅）や木造の促進などの観点から国の補助制度の拡充も期待できるため、それらを見据えながら検討したい。

(委員長)

木材を使った集成材の強度や耐久性は極めて高くなってきており、東京のオフィスビルでも使われている。そういう技術も使うということか。

[京都府]

今後、設計・施工にあたっては、新しい知見の活用も含めてしっかりと検討したい。

(委員長)

従来構造より高強度の材料もあると思うため、代替案比較の補足説明を追加されたい。

(委員)

京都府に集成材を扱う技術を持った企業はなく、府外発注になることや、通常の木材に比べてかなり高額になることなども含めて説明いただきたい。

(委員長)

ここまでの説明で、コスト的にも十分合理的な範囲であり、耐用年数、その他も懸念事項はクリアされている。

(委員)

入居者との協議状況はどうか。

[京都府]

2月中旬に住民説明会を実施し、80世帯のうち50世帯以上が参加された。家賃上昇や、引越に対する懸念を想定したが、建て替えを強く支持される意見が多かった。

(委員)

現在お住まいの方は住み続けられるのか。仮移転に伴う費用は誰が負担するのか。

[京都府]

工事期間中は仮住居へ移転される。仮住居用の空部屋の補修、仮移転に伴う費用の支払い等は京都府が基準に基づき行う。

(委員)

住戸数が減るが不足しないか。新たに入居したい方もたくさんいるのではないか。

[京都府]

様々な世帯に対応するために広い部屋も用意する必要があり、住戸数としては減っているが、現入居者が全て新たな建物に入居されても30世帯は新規募集が可能となる。

(委員)

一回の当選で、ずっと住み続けられるのか。世帯の収入がオーバーしないように調整をされていると聞いたこともあるが、御存知か。

[京都府]

毎年、根拠資料を添付した世帯収入の申告に基づき審査しており、正当な方が入居されていると認識している。

府営住宅の入居資格要件を満足する限り、住み続けることは可能だが、他の団地では、子育て世帯を対象に18歳までの子どもがいる世帯を条件とした募集方法もある。

(委員長)

今の話は公平性の議論かと思う。住宅の政策を考える際に検討し反映されたい。

(委員)

本事業では子育て世帯等の基準は設けるのか。

また、子育て世帯向けの住戸は何が違うのか。コミュニティの活性化ということを念頭に聞きたい。

[京都府]

今後、入居者の希望に合った募集方法を検討したい。子育て世帯向けの住戸の事例としては、子どもを見えやすいカウンターキッチンの設置や、子どもの成長に合わせて移動できる家具等、工夫しており、今後の設計で検討したい。

また、外構も、公園等の共有スペースなどで工夫を考えたい。

(委員長)

様々な比較をしているが、若干不明瞭な点があったため、府民の皆様が分かりやすくなるよう補足資料等を作成されたい。

また、入居募集方法等についての意見も、事業を実施する上で検討し、反映されたい。  
この事業を実施していくことについての事前評価に異議はなかったなので、事業を進められたい。

■一般国道 307 号（郷之口）道路整備事業【事前評価】

[京都府]

今回の事業費が他事業における単位距離あたりの事業費と比べて非常に大きいことについて、補足して説明したい。

理由の一つは地盤改良である。近隣で事業中の西日本高速道路株式会社（以下、NEXCO西日本）の状況を参考とし、事業費の妥当性を検証している。今後、事業費の変動は懸念されるが、事前調査が不可能な部分は既往資料の範囲内で、事業費が高くなる側の想定を基に算出している。

（委員）

調査の結果、対策費が不要であれば減額すると考えて良いか。

[京都府]

結果的に減額の可能性はある。今後、ボーリング調査等を行い、必要な対策をしっかりと確認しながら事業を進めていきたい。

（委員）

例えば、トンネル工事において、想定と地質が違うため、事業費が増えることがある。大きめの事業費で工事契約すると、既に資材購入済みとなり、減額変更は困難となる可能性がある。

事業費の変動を受発注者で合意できる体制を作る必要があると考える。

[京都府]

受注者も含めて、しっかりと情報共有し、適正に事業を進めていきたい。

（委員長）

この件は発注形態も含めての検討となり、結構難しい話である。

[京都府]

補足だが、本事業は新名神本線工事と出会い丁場となり、工期も限られるため、NEXCO西日本が一体的に整備する予定である。

（委員）

事業費はNEXCO西日本から提示されたものか。NEXCO西日本との事業費の負担方法や、国からの補助金等も含めて、説明されたい。この金額は高いと思う。

[京都府]

NEXCO西日本への委託は、一体的に施工することが最も効率的なため、工事費は、事業主体の京都府が緻密に費用を算定する。NEXCO西日本との委託契約締結後も、増額あるいは減額要因が発生すれば、適時、京都府とNEXCO西日本が協議し、費用を見直すこととしている。

また、完成後も、事業費の妥当性を京都府が検証するような仕組みをとっている。

（委員長）

本件は、適正な範囲内で事業費を算定し、想定される事業費の増減は府が適切に管理することを約束いただいたと理解する。

以上、事業実施の観点で、必要性に異議はなしとしてよろしいか。

意見のポイントを整理し、今後の事業等にも活かしていただけるよう検討されたい。

## ■主要地方道宇治木屋線（犬打峠）道路整備事業【再評価】

（委員）

周辺道路の被災時に、避難に使える重要なトンネルであり、事業費増もやむを得ない。早期完成を目指されたい。事業費には工事費だけでなく維持管理費も考慮されているか。また耐用年数は何年と考えているか。

[京都府]

B/Cの算出には、供用後50年間の維持管理費もコストに見込んでいる。耐用年数については、基本的に永久構造物と考えているが、5年に1度の点検を行い、健全性を確認し、必要な修繕をしながら通行の安全を確保していく。

（委員長）

費用便益分析結果の費用内訳に維持管理費が記載されており、基本的に維持管理費を含んで検討している。

（委員）

更なる事業費の増加や完了目標年次が伸びる見込みはないか。

[京都府]

残る約500mのトンネル掘削は、当初の想定よりも軟弱な地山と想定し、改めて事業費を算定しており、更なる事業費の増額は無いと考えている。それ以外の残工事も工程に変動を来す様なものではないため、予定どおり、令和6年度の完成を目指している。

（委員）

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シートは、事業が地球環境や生活環境へ与える影響を確認しており、前向きな姿勢だと評価している。

在来種による法面緑化が困難な場所もあると聞かすが、どの事業も評価シートには、在来種による法面緑化とある。京都府の公共事業では、在来種による法面緑化が全て成功しているのか。

[京都府]

基本的には、在来種の使用を考えているが、日当たりや土質の状況により在来種が根付きにくいところもあるため、その場所に適した法面緑化を行っている。

（委員）

そのやり方で成功しているという理解でよいか。

使用した植物の種類、管理方法等、これまでの実績や課題、次にどうつなげていくかについても知りたい。

[京都府]

『環』の公共事業構想の導入時から、京都府で行う全ての公共事業において、生育環境に合わせた植生を行うという考え方によりスタートし、できるだけ在来種を使うことを原則にしている。その上で、在来種が根付きにくいところでは、蓄積した実績等に基づき、その場所に合った植生環境を構築している。

（委員長）

実績は公表しているか。

[京都府]

データの検証まで行ってはいないので、実績の公表はしていない。

(委員)

別途、個別で良いので府の取組状況を聞きたい。

(委員長)

法面緑化の工夫等を資料にまとめることも、事業再評価の透明性確保の観点からより望ましい。検討願う。

本事業については大きな異議は無かったため、継続としたい。

ただし、整理した方が良いものについては、今後の事業に活かされたい。

■都市計画道路内里高野道線（一般府道 八幡京田辺インター線）街路整備事業【再評価】

（委員）

災害時・緊急時に物資の輸送機能が向上するとはどういう意味か。歩道にある電柱を撤去し、歩道も車が走ることになるのか。

また、狭い道路では電柱が車よけとなり、歩行者が車から保護されることもある。電柱を撤去しても、車から歩行者を防護できるものは考えているか。

[京都府]

台風等により電柱が折れ、倒れた電柱が道路をふさぐことで緊急車両が通れなくなることを危惧しており、そういったリスクが無くなることを、防災力機能の向上としている。

2点目については無電柱化と併せて両側に歩道を設置し、縁石等で車道と歩道を分離することで歩行者の安全を図る。

（委員）

緊急輸送道路のなかでも、本事業箇所を優先して無電柱化する理由を知りたい。

[京都府]

当該箇所は無電柱化を推進している緊急輸送道路であり、更に街なかで歩行者が多くなることが想定されることから優先して無電柱化を実施している。

（委員長）

都市計画的にも非常に重要な場所であり、歩行者等の利用の観点からも無電柱化した歩行空間が必要なことを理解した。

本件について、事業を継続し、進めていただきたい。



## ■都市計画道路小倉西舞鶴線街路整備事業【再評価】

(委員)

無電柱化の便益として、防災機能や景観、生活環境あるいは心情的な面で向上した価値は、貨幣換算において数値として全く反映されないのか。

[京都府]

現在、無電柱化の費用便益分析に関するマニュアルがなく、貨幣換算ができないため、便益として計上していない。しかし、実際の効果としては防災機能や景観の向上等が見込まれると考えている。

(委員長)

道路拡幅及び歩道の確保とそれに併せて無電柱化をする事業であり、費用的に大きい無電柱化が目立つが、基本的に貨幣換算される便益をもたらすのは4車線化だと思われる。

区間が短いので、無電柱化が災害時の円滑な交通にどの程度寄与するかを定量化するのは非常に難しい。貨幣換算が難しい効果については定性的な説明にとどめ、地域的な事情も踏まえて無電柱化の実施を判断しているのだと思う。

[京都府]

ご指摘のとおり。

(委員)

慢性的に渋滞し、更なる交通量の増加が見込まれるとあるが、新しい国道27号バイパス(以下、西舞鶴道路)により、渋滞の発生地が変わると思う。交通量が増えるという根拠がよく分からない。

[京都府]

将来交通量の計算は、周辺道路が全て完成した令和22年の予測で実施している。国道27号と小倉西舞鶴線のボトルネックは解消されるが、国道27号の交通が西舞鶴道路に転換され、更に小倉西舞鶴線の一部が転換されるとの予測に基づき、交通量が増えると記載している。

(委員)

国、府及びその地域の事業で、理屈が合わないことがないように、よく情報交換されたい。

(委員長)

南北道路が増えて需要の一部が小倉西舞鶴線に転換したり、逆に小倉西舞鶴線の交通が南北道路を抜けることも想定されるので、それらを計算した上での記述という趣旨は分かる。

当然と捉えている前提条件も、丁寧すぎるくらいに記述すれば分かりやすいので、今後は検討されたい。

(委員)

大地震等の際は電線が切れることもあるが、無電柱化すると基本的には切れないということか。電線が切れた場合、切れた箇所の把握、補修の方法を教えて欲しい。地上の架空送電線が切れるより安全性が高いという理解が良いか。

[京都府]

電線をそのまま埋めるのではなく、地中に管を埋め、その中に電線を通す。これにより、管が地震で歪んだり破断したりしても中の電線は守られる。日常的に発生するレベルの地震なら問題ないと思うが、想定外の大地震の際は電線が破断する恐れはある。

破断箇所の確認方法については、所々に設置したマンホールのほか、地上機により破断の状況を確認し、切れた箇所を交換すれば速やかに復旧できると考えている。

架空送電線との比較はご指摘のとおり。

(委員)

架空送電線は地震力より大きい耐風力が想定されており、設計の思想が違う。地下は比較的地震に対して安全と言われ、地下の方が電線は切れにくいと思うが、埋設すると費用や管理手間は大きくなる。

(委員長)

本件は、丁寧な記載が望ましい部分はあったが、基本的に事業継続について、大きな異議がなかったので、本事業に関しては継続されたい。

ただ、事業効果の前提の部分に関する記載と、無電柱化の方法については、少し充実した方がよい。次回以降の他の事業では、できるだけ反映し、良いものにされたい。