

令和4年度第1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4年12月28日
建設交通部指導検査課

令和4年11月30日に開催しました令和4年度第1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4年11月30日（水）午前9時30分から午前11時30分まで
- 2 場 所 ホテルルビノ京都堀川「ひえいの間」
（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、黒木さやか委員、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 なし

5 議事と結果

<全体を通しての意見>

- ・事業費が増額している点について、事前評価時点で詳細な検討や調査をするなど計画と実施の乖離が少ないように努められたい。
- ・他の類似事業との費用を比較し、必要に応じて事業費の妥当性の確認をお願いしたい。

■北川事業間連携砂防等事業【再評価】

「事業継続が妥当」との意見を得た。

<主な意見等>

- ・京都市風致地区条例等への対応についても、可能な範囲で当初計画に盛り込まれたい。

■中ノ谷川通常砂防事業【再評価】

「事業継続が妥当」との意見を得た。

<主な意見等>

- ・本事業の必要性は理解できる。事業と併せて山林の管理を議論していくことも重要である。

■志高地区急傾斜地崩壊対策事業【再評価】

「事業継続が妥当」との意見を得た。

<主な意見等>

- ・本事業の主目的は土砂災害からの人命の保護であるため、早期完成に努めていただきたい。

■国道423号（法貴バイパス）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>

- ・全体事業費の妥当性について、単位延長あたりの事業費を他事業と比較されており、非常にわかりやすい。計画段階での事業費の精査の際にも有用である。

6 委員会での主な意見

■北川 事業間連携砂防等事業【再評価】

(委員)

深層崩壊のように、地山が大きく崩壊するような事象は考えられるか。

[京都府]

地質調査にて岩盤の存在を確認していることから、深刻な深層崩壊が起こることは考えにくい。

(委員)

木製化粧型枠は、時が経てば木製部分が腐っていくのか。また腐れば付け替えることもあるのか。

[京都府]

木材部分は経年により腐ると考えられるが、付け替えることまでは考えていない。

(委員長)

木製型枠のメンテナンスまでは考えていないとのことだが、景観に配慮して設置していることから、劣化により見た目が悪くなるようであれば対処していただきたい。

(委員)

土砂が堆積することにより堰堤としての機能が低下することは考えられないか。気候の変化の状況にもよると思うが、何年ぐらい機能を維持すると想定しているか。

[京都府]

50年は効果を発揮すると想定しているが、実際には100年以上にわたって効果を発揮しているものもある。また、堆積状況により除石を行うほか、必要に応じて適宜修繕するなど適切に管理していく。

(委員)

長期に使用するとなると、その時代に合わせた対応が必要になるかと思うが、人命に関わることであるので、早急に対応していただきたい。

[京都府]

近年では予防保全の考え方も出てきているため、過去に整備した堰堤についてはメンテナンスを行っていく。

[京都府]

構造物の供用可能年数については、適切なメンテナンスを継続して行うことを前提に、長期的な使用を想定している。その他、気候変動による集中豪雨等外力の増加に対して、現在の機能を維持できるかという懸念もあるかと思う。今後、気候の変動に合わせて設計基準が変更になれば、その都度かさ上げ等の対応をすることになる。また、想定を超えるような土石流が発生した場合には、堰堤で防ぎきれない可能性もあり、砂防堰堤ができたからといって安全であると言い切ることは難しい。ハード対策とともに、警戒避難体制の確保等のソフト対策にも取り組みたい。

(委員長)

ハード整備により、ハザードマップは改訂され、規制は解除されるのか。また、流出する

可能性のある土砂量はどのような根拠で算出しているかについて補足してもらえると、どれくらい機能を維持できるのかについてわかりやすいのではないかと思います。

[京都府]

赤色部分の土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）は解除されるが、黄色部分の土砂災害警戒区域（イエローゾーン）は解除されない。また、計画流出土砂量については、どの程度の堆積物があるのかを測量して算出している。

(委員長)

計画流出土砂量はどうやって計算しているのか。

[京都府]

溪床に堆積している土砂のうち、100年に1度の大雨によって流されると見込まれる量を算出している。

(委員長)

土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）を解消していくことが大きな効果である。

(委員)

京都市風致地区条例及び京都市自然風景保全条例への対応として今回増額しているが、事業開始当初から想定できたのではないか。

[京都府]

条例の存在は認識している。具体的な協議は難しいが、一定の試算はできたと考えている。今後は精度の高い計画ができるよう留意したい。

■中ノ谷川 通常砂防事業

(委員)

土砂や流木の堆積状況の点検頻度は。

[京都府]

定期のものとしては数年に1度程度。ただし、住民の方からも連絡をいただくこともあり、不定期の現地確認も行っている。

(委員)

意見募集について、SNSによる発信とは、どのようなツールを使っているのか。また、フォロワーはどれくらいか。

[京都府]

Twitter、Instagram、Facebookを使っている。フォロワーは、広報課のTwitterアカウントは多い。指導検査課のInstagramで100人程度である。

(委員)

宇治田原町は林業が盛んであるが、山林の手入れができているのか。

[京都府]

以前に比べるとできていない箇所もある。

(委員)

気候変動による異常降雨の増加とともに、山林の荒廃とも向き合い、土砂災害への対応を住民の方々と考えていく必要があると思う。難しいとは思いますが、検討いただきたい。

[京都府]

山林の荒廃状況を確認し、農林部局と調整しながら事業を進めている。

(委員)

できるならば工事と山林の管理を並行して進めるべきと考える。

(委員長)

山林の手入れも含めて効率的に進めていただきたい。本委員会に次回かける機会があるならば、そのあたりについても報告いただきたい。

(委員)

なかなか事業スケジュールどおりに行かず、手間取っている印象がある。今後の心配はないか。

[京都府]

あとは予算の確保だけであると考えている。同時進行で着手できる部分については進めており、国の5か年加速化対策の事業等も活用しながら効率的に進めていきたい。

(委員長)

ぜひ早期完成に努めていただきたい。

■志高地区 急傾斜崩壊対策事業

(委員)

事業費の見積もりが甘く、大幅な増額となっている。事業費の見積もりの精度を上げるべきではないか。

[京都府]

事業採択時の簡易な調査と採択後の詳細な調査では、ある程度の乖離が生じるものであるが、できるだけ精査することとしたい。

(委員)

事業区間に一度に着手しないのはなぜか。危険度の高い箇所から着手したということか。

[京都府]

地元と調整が済んで着手可能なところから進めている他、予算規模もあり府内で事業中の箇所と全体のバランスを見て進めている。

(委員)

残事業区間にも施工が難しそうな箇所があるように見えるが、事業スケジュールは大丈夫か。

[京都府]

地元調整、用地買収が残っているところがあるが、早期に調整し、用地買収ができればすぐに工事に着手するなど、切れ目なく事業を進めていきたい。

(委員長)

本事業の目的は土砂災害から人命を保護することであるが、費用便益分析では便益が上っており人的被害だけでなく精神的被害についても評価している。おそらく被害の恐れが減ることで心理的な負担が減ることを指していると考えられる。

(委員)

植生の回復に努めていただきたいが、「住民意見を反映して」とはどういうことか。

[京都府]

一般的には、事業に対する住民意見を伺うと、コンクリートで斜面を覆ってしまうと日射がきつくなってしまうという意見もあれば、逆に全面コンクリートで覆わないと不安という意見もあり、それらの合意形成を図っていきたい。

(委員長)

早期完成に努めていただきたい。

■国道 423 号（法貴バイパス） 道路整備事業

（委員長）

バイパス整備後も事前通行規制は残るのか。また、規制区間を降雨特性や斜面の地形・地質などに応じた、きめ細やかで安全かつ最小限の時間での事前通行規制区間についての研究を維持管理の参考とすること、と岸田委員からは意見をもらっているが、京都府はどのように考えているか。

[京都府]

本事業については、現道と重複する区間は規制が残るが、バイパス区間は規制がかからない。また、旧道については亀岡市へ移管する方向で調整中であり、移管すれば亀岡市にて検討、判断することになる。事前通行規制区間については本事業のようなバイパス事業や法面对策工事等を実施したうえで、有識者を含めた検討会に諮り、承認されれば解除することとしている。

（委員長）

データの蓄積があれば、より良い方法を検討いただきたい。

（委員）

事業費に国費はどれくらい入っているのか。

[京都府]

55%である。

（委員）

当該道路は、生活道路でもなければ観光等交通ネットワーク上の幹線道路でもないように思うが、交通量はどの程度を見込んでいるのか。

[京都府]

（平成 27 年度道路交通センサス結果より、）現在の交通量は 3,660 台/日であり、事業完了後の計画交通量は 5,400 台/日を見込んでいる。

（委員長）

倍程度まで増加する想定であることで理解した。素人的観測ではあるが、新名神高速道路とどろみ IC とのアクセス道路となっていること等を踏まえると、40%程度は増加するように感じる。

（委員長）

全体事業費の妥当性について、単位延長あたりの事業費を他事業と比較されており、非常にわかりやすい。事前評価時より事業費が増加することとなったが、他事業と比較してもほぼ同じであることがよくわかる。埋蔵文化財など想定困難なものもあるが、今後実施する事業においても、後で事業費が大きく増加する事態を回避するため、計画段階での事業費の精査に有用であると考えている。

[京都府]

再評価の度に増額となることについて、度々ご指摘をいただいている。事業費算出の精度を、どのように高めるかの観点で申し上げると、事業費の算出においては、着手前の場合、必要最低限の事前調査を行った上で、可能な限りコストのかからない手法で費用を算出する。事業を実施する中で調査を進め、新たに得られた情報や状況の変化から事業費算出の精度を上げていくため、着手前の調査と実際の現場との間にずれが生じるため、どのようにバランスを取るかが課題になっている。増額要素がないかの確認については、今後とも取り組んで参りたいと考えている。

(委員長)

これは京都府に限らず、国土交通省など、どこの機関も直面している難しい問題。過小に事業費を見積もれば、事業性の低いものが選定される恐れがある。予算要求にあたっては、調査に基づく安価な案を採用せざるを得ないのはわかる。しかし、同時に、事業費の目安を持っておくことで、結果的には効率的に事業が選ばれるような仕組みを京都府でも考えていただきたい。

(委員)

予算を要望する際、経済性やコスト縮減を訴求するため、安くすることが可能な部分は安い費用で算出せざるを得ないのかもしれない。しかし、京都府も現地精査を行った上で計画を策定しているため、国に対しても、必要なものは必要と訴えていただきたい。