

社会資本総合整備計画 事後評価書

令和05年08月08日

計画の名称	京都市民と来訪者にとって安心・安全で快適な道路空間の創出											
計画の期間	平成30年度 ~ 令和03年度 (4年間)										重点配分対象の該当	
交付対象	京都市											
計画の目標	京都市民と来訪者にとって安心・安全で快適な道路空間の創出 特定の歩道やバス停に集中する観光客の分散(混雑の緩和) 自動車専用道路, 鉄道駅, 観光地へのアクセス道路整備による都市内交通の円滑化 自転車走行空間の整備による安心・安全で快適な道路空間の創出											
全体事業費(百万円)	合計(A+B+C+D)	5,552	A	5,552	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C/(A+B+C+D)	0 %

番号	計画の成果目標(定量的指標)			
	定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値		
		当初現況値	中間目標値	最終目標値
		H30当初	R2末	R3末
1	歩行者の分散割合 36%(H29) 45%(R3)に増加 清水寺へつながる主要な観光ルート(清水寺周辺ルート[五条坂, 松原通], 北側ルート[ねねの道, 下河原通])のうち, 北側ルートを通行する歩行者の割合 (北側ルートの歩行者数)/(清水寺周辺ルートの歩行者数+北側ルートの歩行者数)	36%	%	45%
2	交差点の歩行者流動割合の増加 38%(H29) 50%(R3)に増加 神幸道交差点において東大路通を南行する歩行者数のうち, 南行左折する歩行者の割合 (南行左折する歩行者数)/(南行直進する歩行者数+南行左折する歩行者数)	38%	%	50%
3	IC・鉄道駅・観光地までのアクセス道路整備率 0%(H30) 13%(R3)に向上 IC・鉄道駅・観光地までのアクセス道路整備率 (整備延長)/(整備予定延長)	0%	%	13%
4	京都市内における自転車に関する事故件数 954件(H30末) 910件(R3末)に減少 京都市内における自転車に関する事故件数により算出	954件	件	910件

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靱化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-	避難確保計画の策定	避難行動要支援者名簿の提供
流域水循環計画(京都市水共生プラン)に基づき実施される要素事業:A-2, A-3, A-4, A-5, A-6														

A 基幹事業

基幹事業(大)	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名/ 港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	費用 便益比	個別施設計画 策定状況	
												H30	H31	R02	R03	R04				
一体的に実施することにより期待される効果																				
備考																				
都市再生整備計画事業	A10-001	都市再生	一般	京都市	直接	京都市	-	-	都市再生整備計画事業(清水・祇園地区)	36.7ha	京都市						718		-	
												小計						718		
道路事業	A01-002	街路	一般	京都市	直接	京都市	S街路	改築	鴨川東岸線(第二工区)	街路整備 L=1.0km	京都市						342		-	
	A01-003	街路	一般	京都市	直接	京都市	S街路	改築	鴨川東岸線(第三工区)	街路整備 L=0.6km	京都市						700	2.5	-	
	A01-004	街路	一般	京都市	直接	京都市	S街路	改築	中山石見線	街路整備 L=1.1km	京都市						693		-	
	A01-005	街路	一般	京都市	直接	京都市	S街路	新設	向日町上鳥羽線	街路整備 L=0.5km	京都市						464	2.5	-	
A01-006	道路	一般	京都市	直接	京都市	国道	改築	(国)162号・川東工区	バイパス整備 L=2.15km	京都市						992		-		
A01-007	道路	一般	京都市	直接	京都市	市町村道	交安	天神道他	自転車走行環境整備 1.5km	京都市						45		-		

A 基幹事業																			
基幹事業(大)	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名(事業箇所)	事業内容(延長・面積等)	市区町村名/港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費(百万円)	費用便益比	個別施設計画策定状況
												H30	H31	R02	R03	R04			
		一体的に実施することにより期待される効果																	
		備考																	
道路事業	A01-008	道路	一般	京都市	直接	京都市	都道府県道	改築	奥海印寺納所線(宮前跨道橋)	橋梁架替 L=0.1km	京都市						1,381	-	
	A01-009	道路	一般	京都市	直接	京都市	都道府県道	交安	(主)京都広河原美山線(鞍馬北工区)	道路拡幅 L=1.8km	京都市							115	-
		R2よりP2から移行																	
	A01-010	街路	一般	京都市	直接	京都市	S街路	改築	御陵六地藏線	街路整備 L=0.6km	京都市							102	-
		R2よりP6から移行																	
											小計						4,834		
											合計						5,552		

事後評価

事後評価の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制 京都市で評価を実施	事後評価の実施時期 令和3年度末（令和4年度への繰越し事業含む）
	公表の方法 京都市ホームページにより公表
事業効果の発現状況	
定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	<ul style="list-style-type: none"> ・関連事業である安心・安全な東大路歩行空間創出事業の各取組に関する歩行者の意識調査や周辺の現場調査を実施し、取組に対する好意的な意見が多く見られたことや、取組が原因となる悪影響がないことを確認した。 ・アクセス道路整備により、周辺交通の円滑化に繋がった。 ・自転車走行環境整備の推進により、自転車関連の交通事故の減少につながった。
定量的指標以外の交付対象事業の 効果の発現状況（必要に応じて記述）	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の移設により、南側横断歩道通行者の割合が従前値（36%）から増加（50%）しており、横断歩道通行者を分散化できた。 ・「バス停の利用しやすさ」についてのアンケート調査では、「利用しやすい」と回答する人の割合が従前値（20%）から大幅に増加（80%）した。
特記事項（今後の方針等）	
<ul style="list-style-type: none"> ・アクセス道路整備事業について、限られた予算を効率的・効果的に活用し、継続して事業を進める。 ・引き続き、限られた予算を効率的・効果的に活用し、自転車走行環境の整備を進めるとともに、自転車のルール・マナーの啓発を行っていく。 	

目標値の達成状況			
番号	指標（略称）		
	目標値 / 実績値	目標値と実績値に差が出た要因	
1	歩行者の分散割合		
	最終目標値	45%	清水寺へ向かう主要なルート（南側ルート）の歩行者が約4～5割減少し、混雑が緩和したことが、大幅な数値の向上が見られなかった要因の一つとして考えられる。
最終実績値	41%		
2	交差点の歩行者流動割合		
	最終目標値	50%	清水寺へ向かう主要なルート（南側ルート）の歩行者が約4～5割減少し、混雑が緩和したことが、大幅な数値の向上が見られなかった要因の一つとして考えられる。
最終実績値	44%		
3	アクセス道路整備率の向上		
	最終目標値	13%	事業を実施し、目標を上回って達成した。
最終実績値	16%		
4	自転車に関する事故件数の減少		
	最終目標値	910件	事故が多く発生している都心部を中心に自転車走行環境の整備を進めることにより、自転車関係の事故件数が大幅に減少することにつながった。
最終実績値	612件		