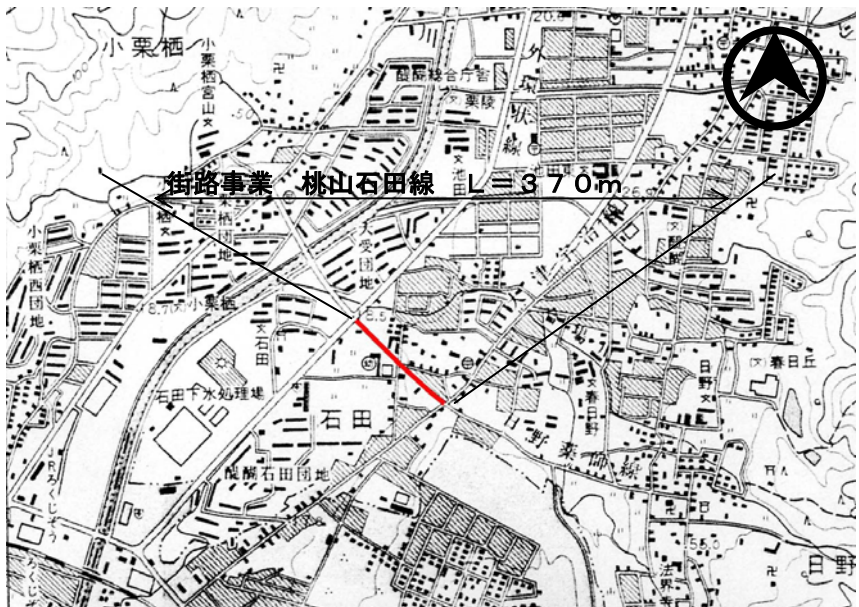


平成 17 年度新規採択事業 評価調書

(平成 16 年度 新規採択時評価実施)

事業の概要

事業名	街路事業 II・II・29 桃山石田線		
事業区間	自：京都市伏見区石田森東町 至：京都市伏見区石田内里町	延長、幅員又は面積	延長 L = 370 m 幅員 W = 16 m
総事業費	C = 1,400 百万円	完成予定年度	平成 25 年度
事業概要 (目的・内容等)	II・II・29 桃山石田線は、伏見区桃山地区の国道 24 号から伏見区石田地区の大津宇治線に至る本市南東部地域における東西幹線道路であり、本事業区間は、既に完成している御陵六地蔵線から外環状線までの区間の東側に位置している。 本事業は、宇治市域において黄檗山手線の整備事業が完成する（平成 16 年度末目途）ことに伴い、宇治方面からの交通が本路線に流入し、交通渋滞が発生すること等に対処するため、II・II・28 大津宇治線と併せて整備を行い、地域の安全で円滑な交通の確保及び生活環境の向上を図るものである。		
箇所図			

事業を巡る社会経済情勢等

社会背景と 今後の動向	本事業区間は、バス路線であるにもかかわらず幅員が狭く歩道も片側しかないことから、従来から、特に歩行者の通行が危険な状況であった。これに加え、黄檗山手線整備事業の完成に伴って、宇治方面からの交通が本路線と大津宇治線との交差点部に流入することにより、更なる交通渋滞や通過交通の周辺生活道路への進入が予想される。このため、本市では、当該交差点の改良事業（平成 16 年度末完成予定）を実施しており、これに引き続き、本事業を実施することは緊急の課題となっている。
市民ニーズ	毎年度、区長懇談会において「黄檗山手線開通による石田交差点付近の交通渋滞緩和」が地元要望として提出されているなど、本事業は市民ニーズの高い事業である。

上位計画から見た事業の有効性

京都市基本計画		事業ごとの上位計画	具体的な効果と受益者
大 項 目	小 項 目		
☐ 安らぎのあるくらし ☒ 華やぎのあるまち ☐ 市民との厚い信頼関係の構築をめざして	市民のくらしとまちを支える基盤づくり	伏見区基本計画	大津宇治線と連携した拡幅整備を行うことにより、宇治方面からの通過交通を円滑に処理し、生活道路への通過交通の流入を抑制するとともに、歩道整備により、安全で快適な道路空間の確保を図る。（地元住民、来訪者、観光客等）

事業の要件

環境景観への配慮事項	本路線は、第4種第1級の規格であり、道路構造令により植樹帯の設置、透水性及び排水性舗装を行い、良好な道路交通環境の確保、都市型水害の発生抑制及び道路交通騒音の低減等を図る。
市民と行政のパートナーシップ	事業認可時、用地測量、用地買収及び工事に先立って節目ごとに地元説明会を開催し、地元住民の意見の反映や地元住民への情報提供を積極的に進め、市民と行政のパートナーシップを図っていく。

事業の評価結果

評 価	A
理 由	本事業は、大津宇治線と連携した拡幅整備を行うことにより、宇治方面からの通過交通を円滑に処理し、生活道路への通過交通の流入を抑制するとともに、歩道整備により、安全で快適な道路空間の確保を図るものであり、市民ニーズが高い事業である。 また、宇治市域における黄檗山手線の整備事業及び本市の府道日野薬師線交差点改良事業が、共に平成16年度中に完了予定であることから、本事業は、早急に実施する必要がある。

評価指標の算定結果

費用便益比（C B R）	$B / C = 1.59$
--------------	----------------

事業の必要性

評価軸	評価項目	評価指標
誰もが安心して暮らせるまちづくり	環境への負担の少ない持続可能なまちをつくる	■対象道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される ■現道等における自動車からのNO2排出量が削減される ■現道等における自動車からのSPM排出量が削減される
	災害に強く日々のくらしの場を安全にする	■緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替道路を形成する ■避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する ■密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
	日常生活における身近な安全や安心を確保する	■該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量100人/日以上の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される ■照明灯が設置され夜間の安全性が向上する
	歩いて楽しいまちをつくる	■文化財に対して影響がない（埋蔵文化財調査等が実施済み）
魅力あるまちづくり	美しいまちをつくる	■対象区間に街路樹が設けられる
活力あふれるまちづくり	産業関連都市として独自の産業システムをもつ（中心市街地の活性化）	■交通状況の改善等、都心部及び既成市街地の活性化に大きく寄与する ■中心市街地へ至る道路であり、現道もしくは並行する道路の混雑度が1.0以上
	魅力ある観光を創造する	■観光地・レクリエーション基地と交通拠点間とのアクセスを向上させる ■主要観光地間相互の到達時間の短縮に寄与する
市民のくらしとまちを支える基盤づくり	個性と魅力あるまちづくり	■市役所・区役所へのアクセス向上が見込まれる
	多様な都市活動を支える交通基盤づくり	■DID 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する ■現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)が削減される ■現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する