

平成 18 年度公共事業再評価対象事業調査

1 事業の概要

事業名	・ 25 鴨川東岸線(第 2 工区)	事業所管課	建設局街路部広域幹線道路課
事業区間	自:京都市東山区福稲柿本町 至:京都市東山区福稲岸ノ上町	延長又は面積	延長 515 m 幅員 21.0 ~ 30.6 m
事業概要 鴨川東岸線は、鴨川左岸の出町柳から十条通まで南北を結ぶ主要幹線道路として重要な位置を占める路線であり、現在、出町柳から塩小路までの区間の整備が完了している。当路線は、市南部地域の道路交通の円滑化と地域の活性化を図り、京都高速道路「新十条通」と都心のアクセス道路としての機能を有する。鴨川東岸線(第 2 工区)は、中央橋から岸ノ上橋までの 515m の整備を行うものである。			

2 事業の必要性等に関する視点

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和 62 年度	事業採択年度	平成 9 年度	用地着手年度	平成 9 年度
工事着手年度	平成 9 年度	完成予定年度	当初 平成 19 年度 変更 平成 21 年度		
年度	全体事業	平成 16 年度以前	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度以降
工事	L= 515m C= 2,370 百万円	L= 2m C= 11 百万円	L= 0m C= 0 百万円	L= 0m C= 0 百万円	L= 513m C= 2,359 百万円
用地	A= 9,606 m ² C= 5,808 百万円	A= 8,067 m ² C= 5,133 百万円	A= 145 m ² C= 41 百万円	A= 224 m ² C= 136 百万円	A= 1,170 m ² C= 498 百万円
その他	C= 372 百万円	C= 242 百万円	C= 1 百万円	C= 9 百万円	C= 120 百万円
計	C= 8,550 百万円	C= 5,386 百万円	C= 42 百万円	C= 145 百万円	C= 2,977 百万円
進捗率 (累積)		63.0%	63.5%	65.2%	100%

事業の進捗状況

平成 17 年度末での用地進捗は 89.1%，工事進捗は 0.5%である。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

・ 用地買収の難航

用地買収は、大型物件や共有通路等が存在し、相続手続きが多くまた借家人の移転交渉に予測以上の時間を要して事業が遅れたものである。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

現在、建設中である京都高速道路「新十条通」は、京都市の東部地域（山科）と南部地域（伏見・東山）を結ぶ自動車専用道路であり、トンネル工事を平成 7 年 3 月に着工し、平成 20 年 5 月完成の予定である。

鴨川東岸線は、新十条通と都心のアクセス道路であり、現在、鋭意施工中である鴨川東岸線（第 1 工区）との接続を図ることで、交通の円滑化と地域の活性化に寄与するものである。

【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	具体的な効果等
大項目	小項目		
■ 安らぎのある暮らし ■ 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	誰もが安心して暮らせるまちづくり 市民の暮らしとまちを支える基盤づくり	「道路の整備に関するプログラム」	九条跨線橋の補強による延命化を基本とした災害に強いまちづくり 多様な都市活動を支える交通基盤づくり

【指標による評価】

客観的評価指標	評価結果	
事業採択についての条件を確認するための指標	事業の投資効果（費用便益分析）	B / C = 1.77
	事業の要件	指標該当状況：有・無
事業の効果や必要性を評価するための指標	評価軸に対する該当状況： 4 / 5	

3 事業の進捗の見込みの視点

【事業の実施のめど、進捗の見通し等】

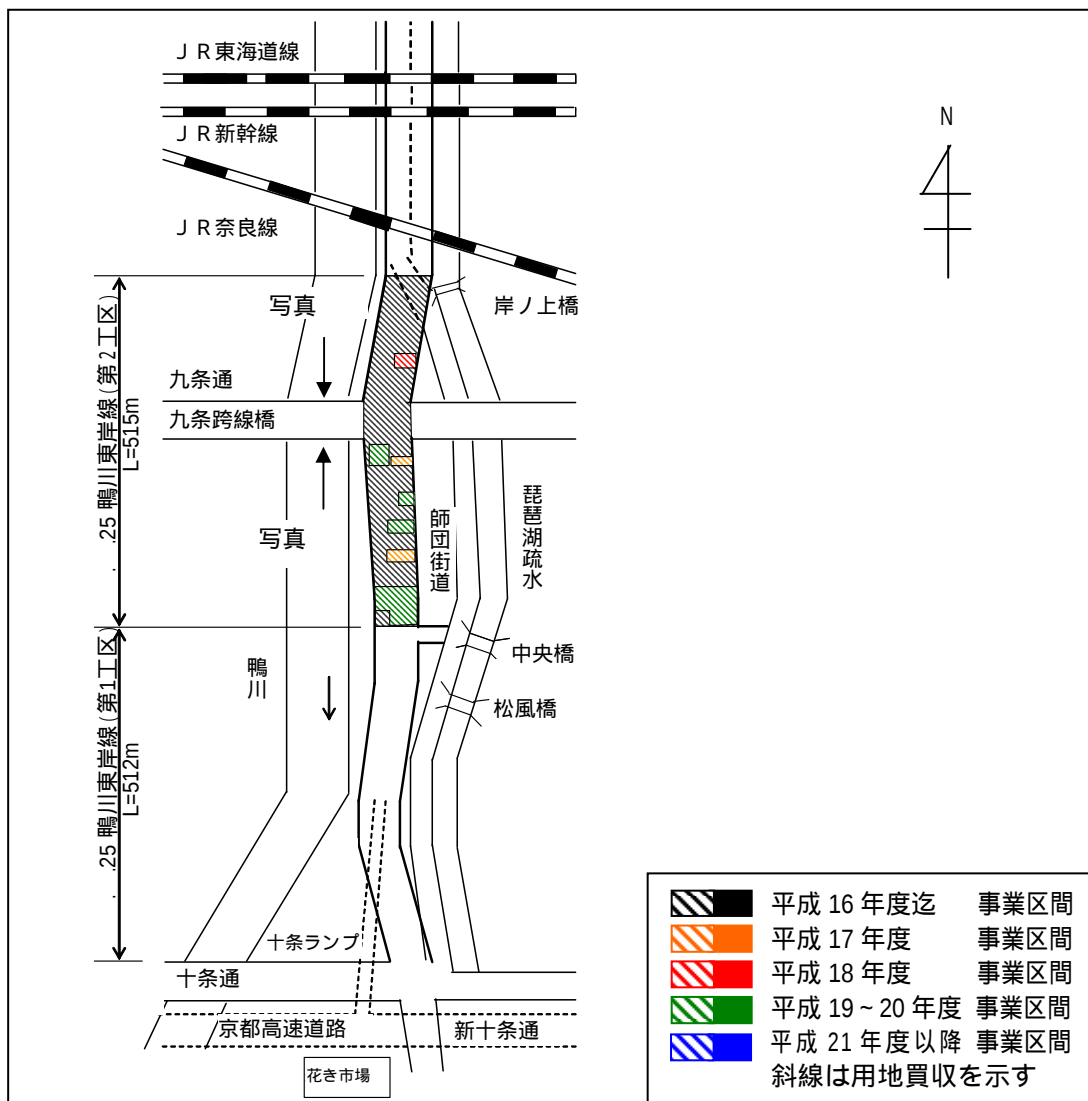
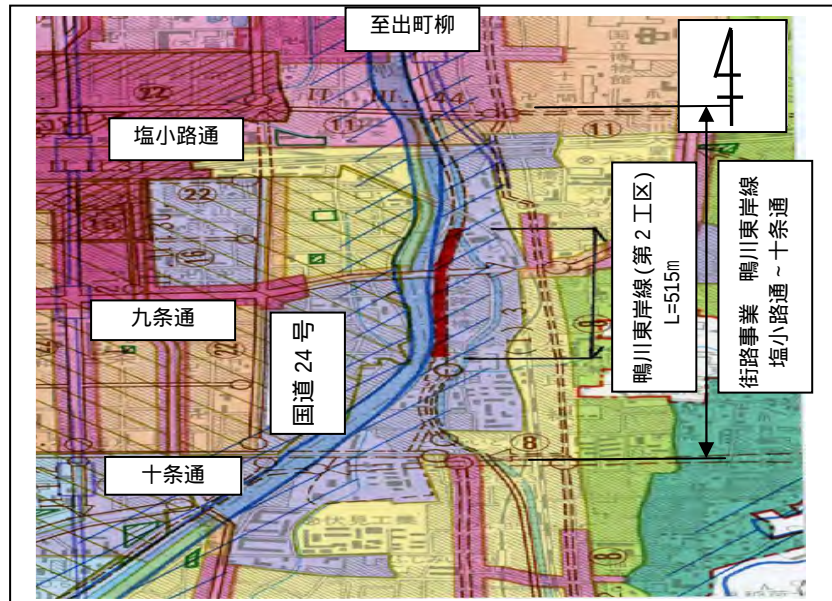
難航している用地交渉は、着実に買収契約を結び、89.1%の事業用地の確保を行った。今後、残る地権者（借家人含む）と交渉を重ね、100%の事業用地の確保し、平成21年度末の完成を目指して工事を進めていく。 工事については、九条跨線橋北側において、最後の1件の買収契約が本年5月に締結されたことから、平成19年度より九条跨線橋北側から本格的に工事着手していく。
--

4 対応方針案

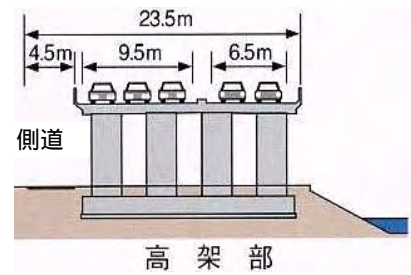
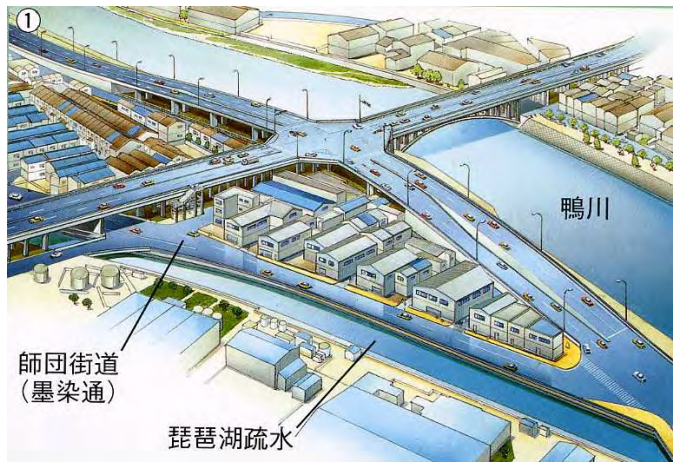
対応方針	継続、中止、休止
理由	- 平成10年からスタートした「新たな道路整備五箇年計画」に基づく「道路整備に関するプログラム」において、本路線は道路の整備目標として「賑わいのあるまちづくりを支援する」広域交通体系へのアクセス道路としての位置付けがされている。 - 京都高速道路「新十条通」は、京都市東部地域（山科）と南部地域（伏見・東山）を結ぶ自動車専用道路であり、本路線は「新十条通」から都市中心部へのアクセス道路として整備を進めるものである。 - 平成16年6月に開設された「花き市場」へ連絡する道路である。

事業名： ・ ・ 25 鴨川東岸線(第2工区)

[箇所図]



[事業概要]



[写真]



[写真]



客観的評価指標（街路事業）

【事業の要件】

環境・景観への 配慮事項	周辺における環境への配慮については、騒音低減効果が期待できる排水性舗装の採用を検討している。また、鴨川に隣接していることから、橋梁取り付け部について、景観に配慮したデザインを地元とともに検討していく。
市民と行政の パートナーシップ	地元説明会を行い、地元の意見を集約し合意形成を図りながら事業を進めている。

【事業の必要性】

	評価項目	評価指標	該当 状況
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 （対象道路の整備により削減される自動車からの CO2 排出量 削減量：710 t/年 （整備前：1698456 t/年→整備後：1697745 t/年） ■ 現道等における自動車からの NO2 排出量が削減される （並行区間等における自動車からの NO2 排出削減率 削減量：2.2 t/年（整備前：983 t/年→整備後：981 t/年） ■ 現道等における自動車からの SPM 排出量が削減される （並行区間等における自動車からの SPM 排出削減率 削減量：0.2 t/年（整備前：92.5 t/年→整備後：92.3 t/年） □ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	○
	災害に強く日々のくらしの場を安全にする	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する ■ 対象区間が、府地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり □ 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路線を形成する □ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される □ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する □ 避難路へ1km 以内に到達できる地区が新たに増加する □ 幅員 6m 以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する □ 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 □ 地震等の災害時に避難地として活用できる	○

	評価項目	評価指標	該当状況
	日常生活における身近な安全や安心を確保する	☐ 自転車交通量が 500 台/日以上、自動車交通量が 1,000 台/12h 以上、歩行者交通量が 500 人/日以上 of 全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる ☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される ☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる ☐ 現道等に死傷事故率が 500 件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる ☐ 当該区間の自動車交通量が 1,000 台/12h 以上（当該区間が通学路である場合は 500 台/12h 以上）かつ歩行者交通量 100 人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が 40 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 ☐ 歩行空間ネットワークの整備地区における整備対象路線である	○
	歩いて楽しいまちをつくる	☐ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である ☐ 対象区間が電線類地中化 5 ヶ年計画に位置づけ有り ☒ 周辺の自然・景観との調和を保っている（地下、半地下構造、修景措置がされている道路等） ☐ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する ☐ 歴史的な街並みの破壊等につながらないもしくは歴史的な街並みを創り出す ☐ 景観となりうる道路構造物である（構造美を有する橋梁等） ☐ 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）	○
魅力あふれるまちづくり	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	産業連関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）	☐ 都市再生プロジェクトを支援する事業である ☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり ☒ 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 ☐ 中心市街地内で行う事業である ☒ 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	○
	大学の集積・交流が新たな活力を生み出す	☐ 既存の大学・学術研究機関等へのアクセスを向上させる ☐ 大学施設の整備拡充地へのアクセスを支援する	—

評価軸	評価項目	評価指標	該当状況
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	《開発支援》 □ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300 戸以上又は 16ha 以上,大都市においては 100 戸以上又は 5ha 以上)への連絡道路となる □ 当該路線が隣接した市役所・区役所間を最短時間で連絡する路線を構成する □ 現道等における交通不能区間を解消する □ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する □ 市役所・区役所へのアクセス向上が見込まれる □ 拠点開発プロジェクト,地域連携プロジェクト,大規模イベントを支援する □ 特別立法に基づく事業である ■ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路となる □ 計画の各プロセスにおいて関係する地域住民と情報を共有している	○
	多様な都市活動を支える交通基盤づくり	《幹線交通アクセス向上》 □ 鉄道駅周辺へのアクセス利便を図れる(新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる) □ 第一種空港,第二種空港,第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる □ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる □ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ■ 総重量 25t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車に対応する □ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する □ 地域高規格道路の位置づけあり ■ 京都高速道路,第二京阪道路等の広域幹線と連携したアクセス向上につながる 《交通混雑の解消》 □ 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km² 以下である市街地内での事業である □ 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。 並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 渋滞損失時間: _____ 人・時間/年, 削減率: _____ % □ 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が 10,000 台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される □ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている 《公共交通の充実》 □ 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	○
	市民の知恵と創造性を生かした政策を形成する	□ 審議会,委員会を通じ地元意見を反映させ事業を進めている □ 計画段階から市民参加により事業を進めている	—

事業全体の費用便益（B / C） 鴨川東岸線（第2工区）

< 算出条件 >

- ・将来交通量 : 27,300 ~ 27,600 台 / 日 (平成22年)
- ・延長幅員 : L = 515 m
W = 21.0 ~ 30.6 m
- ・走行速度 : 60 km / h (4種1級)
- ・全体事業費 : 8,550 百万円
- ・その他 : 費用便益比算出方法は「費用便益分析マニュアル(平成15年8月, 国土交通省道路局, 都市・地域整備局)」に従う。

便 益 (配分結果より, 4車線(乗用車・バス・小型貨物・普通貨物)ごとに算出)
(配分対象ネットワーク全体(京都市全域+一部周辺市町)で算出)

* 走行時間短縮便益 (走行時間費用 = 走行時間 × 交通量 × 時間価値原単位 × 365)

- ・(整備あり) 走行時間費用 744,818.39 (百万円 / 年)
- ・(整備なし) 走行時間費用 745,650.83 (百万円 / 年)
- 走行時間短縮便益 = 745,650.83 - 744,818.39 = 832.44 (百万円 / 年)

* 走行経費減少便益 (走行経費 = 区間長 × 交通量 × 走行経費原単位 × 365)

- ・(整備あり) 走行経費 99,772.96 (百万円 / 年)
- ・(整備なし) 走行経費 99,794.00 (百万円 / 年)
- 走行経費減少便益 = 99,794.00 - 99,772.96 = 21.04 (百万円 / 年)

* 交通事故減少便益 (交通事故損失額 = 係数 × 交通量 × 延長 + 係数 × 交通量 × 交差点数)

- ・(整備あり) 交通事故損失額 19,319.92 (百万円 / 年)
- ・(整備なし) 交通事故損失額 19,322.46 (百万円 / 年)
- 交通事故減少便益 = 19,322.46 - 19,319.92 = 2.54 (百万円 / 年)

○ 年便益 = + + = 832.44 + 21.04 + 2.54 = 856.02 (百万円 / 年)

○ 供用後40年間の便益を現在価値に換算すると, **B = 14655.04 百万円**となる。

* 現在価値への換算は,「費用便益分析マニュアル(平成15年8月, 国土交通省道路局, 都市・地域整備局)」より, 社会的割引率(社会的金利動向より設定)を4%として計算

費用

各年度毎の事業費を、割引率4%として現時点の金銭価値に割り戻す。すなわちn年前の事業費は「 1.04^n 」倍となり、n年後の事業費は「 $1/1.04^n$ 」倍となる。

維持管理費

- ・ $2.7 \text{ 百万円} / k m \times 0.515 k m / 1.05 = 1.32 \text{ 百万円}$
- ・ 供用後40年間のコストを現在価値に換算すると、約23.30百万円

事業費

- ・ 全体事業費 8550 百万円
- ・ 全体事業費から消費税を控除すると、8142.86 百万円
- ・ 全投資額を現在価値に換算すると、約 8244.00 百万円

$$\cdot \text{費用 } C = \quad + \quad = 23.30 \text{ 百万円} + 8244.00 \text{ 百万円} = \underline{\underline{8267.30 \text{ 百万円}}}$$

費用便益

$$\cdot \underline{\underline{B/C}} = 14655.04 \text{ 百万円} / 8267.30 \text{ 百万円} = \underline{\underline{1.77}}$$