平成１９年度　公共事業事後評価調書

１　事業の概要

事 業 名	街路事業 ７・７・１０２山陰線側道北線	事業所管課	建設局事業推進室
事業区間	自：二条駅地区土地区画整理界 至：西大路通	延長又は面積	延長Ｌ＝１，１６８ｍ 幅員Ｗ＝　　６ｍ
事業概要 (目的・内容等)	本事業は，JR 山陰本線 二条駅～花園駅間の連続立体交差化事業の一環として，鉄道高架に伴い，良好な住居環境を保全すべき地域に対して，環境上必要な空間を確保し，地域住民の生活環境の向上を図るため側道整備するものである。 ＜内容＞ 用地買収 Ａ＝７，６７３㎡　　**（供用開始時期）平成１５年７月**		

２　事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和６１年	事業採択年度	平成元年度	用地着手年度	平成３年度
工事着手年度	計画：平成　６年度 実績：平成１２年度	完成年度	計画：平成　６年度 実績：平成１５年度	事業期間	計画：　６年 実績：１５年
事業費(計画)	約３３億円	事業費 (実績)	約３８億円	事業費増減	約５億円
市民１人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)			約　２，６００　　円／人		
事業実施中に表面化した問題点・再評価時の指摘と対応内容等 用地買収が難航し，事業期間の延長を余儀なくされた。なお，平成１１年度再評価時は，第２回目の変更認可（平成９年度）を行った後で，事業費は４１億円，完成年度は平成１４年度という状況で，平成１１年度に事業再評価の審査を受けている。					

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢等の変化	・ 平成 9 年 2 月に二条駅南自転車駐車場開設された。 ・ 平成 9 年度に花園駅前広場完成及び自転車駐車場開設された。 ・ 平成 12 年 3 月に京都市自転車総合計画が策定される。 ・ 平成 12 年 9 月に円町駅開業及び自転車駐車場開設された。 ・ 平成 12 年 9 月に JR 山陰本線（二条～花園）が高架化された。 ・ 平成 12 年度に各区基本計画を作成したことにより，住民がまちづくりを身近に感じ，公共事業に関心を持つようになった。 ・ 平成 15 年度に側道北線全線供用開始。 ・ 平成 20 年 1 月地下鉄東西線（二条～天神川）開通予定。 ・ 鉄道高架に伴い分断された市街地の一体化による都市の活性化を担えた。 ・ 踏切が除却され，安全性の向上，交通渋滞の解消が図れた。

【上位計画から見た事業の位置づけ】

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	第3節　だれもが安心してくらせるまち 第3節　市民のくらしとまち支える基盤づくり	・中京区基本計画 （地域活動の活性化と住民の連帯感あるまちづくり）	安全で快適な歩行空間の確保

【事業実施に伴う各種効果等】

事業実施による効果	当該事業が該当する評価軸に係る評価指標から見た効果	評価軸に対する該当状況：３／５
	上記以外の評価指標から見た効果	・コミュニティ道路として開放的な空間形成と歩行者の安全性・環境への配慮が図れた。具体的には，通り抜けの通過交通が増えないよう，連続した一方通行をなくし，道路にクランク等を設けて車両のスピードを抑える構造とした。さらに，照明灯を新設し，夜間の交通安全・防犯の向上と，植栽を施したさわやかな市街空間を確保した。 ・事業完成後，隣接する小学校の校長先生に利用状況等を聞き取り調査を行った結果，『地域の生活道路として安全に供用されています。また，景観的にも優れているため，ゴミもまったく落ちていない。植栽の手入れも地元の方で快く取り組んでいられるようで，良い状態が保たれています。』と回答をいただいている。
事業実施による環境面からの効果		・車道舗装は排水性舗装，歩道舗装には透水性ブロック舗装を採用し，水溜りの排除と地下浸透による環境保全に努めた。 ・車止め（ボラード）や縁石による車道狭窄の設置で，歩行者優先と路上駐車の排除が図られた。

３　対応方針

今後の事後評価の必要性		・鉄道高架化に伴う側道整備については，本来良好な住環境を保全すべき地域に対して，環境上必要な空間を確保することが主な目的であり，事業完成でその目的が達成されているため，今後の事後評価の必要性についてはない。
改善措置の必要性		・本事業により十分な機能が発揮されており，改善措置の必要性はない。
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価の手法等について	事業実施過程での苦労点，工夫など	・側道事業は，鉄道高架化事業と一体的に計画され，一般的に工事ヤードの確保や用地買収の難航等の関係で長期間になるケースが多く，さらに鉄道の高架工事が完成後，側道整備するため，長期にわたって騒音・振動及び粉塵などで沿道への負担が問題になり，その調整に苦労した。そのため，近隣住民の声をできる限り取り入れ，親しみある側道整備の実現とともに，住民との信頼関係を構築し，工事を円滑に進める努力をした。
	見直しの必要性	・特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。今後，同種事業を行う際は，事業の必要性や有効性について住民の理解を得るため，本事業の効果を活用していきたい。

事業名：7・7・102 山陰線側道北線

[箇所図]

[写　真]

完　成

1

2

道路幅員：6m
歩道幅員：2m
車道幅員：4m
（一部狭窄
区間幅員：3m）

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	車道舗装は排水性舗装，歩道舗装には透水性ブロック舗装を採用し，沿道の自動車騒音の低減を図り，水溜りの排除と地下浸透による雨水流出抑制対策（ヒートアイランド現象の抑制）を講じた。
市民と行政のパートナーシップ	事業開始時，用地買収開始時及び工事開始時の各時点において地元説明会を開催し，地元に対する情報提供を行った。

【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 排出量が削減された □現道等における自動車からの NO2 排出量が削減された □現道等における自動車からの SPM 排出量が削減された □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できた	
	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した □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した □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た □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した □避難路へ 1km 以内で到達できる地区が新たに増加した ■幅員 6m 以上の道路がないため消火活動が出来ない地区を解消した □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している □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/日以上の全てに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・安全性が向上された □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た □三次医療施設へのアクセスが向上した □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，当該区間の安全性が向上した □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た ■照明灯が設置され夜間の安全性が向上した □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ル的な道路整備等，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した □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した □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た	○
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減少した	
	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が向上した □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が向上した □大学施設の整備拡充地へのアクセスを支援している	

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》 □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)への連絡道路である □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している ■現道等における交通不能区間を解消した □現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消した □市役所・区役所へのアクセスが向上した □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である □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た	○
	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が図れた（新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセスが向上した） □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が向上した □重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセスが向上した □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が向上した □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している □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している □地域高規格道路の位置づけがある □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した □現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)が削減された。 □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が改善された □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行われた □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》 □当該路線の整備によりバス路線の利便性が向上された	
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た □計画段階から市民参加により事業を進めた	