

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 御陵六地藏線（第二工区）	事業所管課	建設局道路建設部道路計画課 建設局道路建設部道路建設課
事業区間	自：山科区東野舞台町 至：山科区勧修寺東栗栖野町	延長又は面積	延長L=421m 幅員W=15～18m
事業概要 (目的・内容等)	本路線は、本市東部地域を南北に貫く幹線道路であり、山科区御陵の府道四ノ宮四ツ塚線を起点に国道1号を経て伏見区桃山の外環状線を終点とする延長約6.5kmの都市計画道路である。 本事業の実施により、既に供用されている区間（川田道～山科区伏見区区界）と接続し、本市東部地域の交通の円滑化が図られるとともに、周辺地域における安全で快適な道路交通の確保と地域の活性化に大きく寄与するものである。 （供用開始時期）平成17年8月 用地買収 A=2,844m²		

2 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和４６年	事業採択年度	平成３年度	用地着手年度	平成４年度
工事着手年度	計画：平成　６年度 実績：平成１１年度	完成年度	計画：平成　７年度 実績：平成１７年度	事業期間	計画：　　４年 実績：　　１４年
事業費 (計画)	約４０億円	事業費 (実績)	約１７億円	事業費増減	▲約２３億円
市民１人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)			約１，２００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					
事業実施中に表面化した問題点としては、用地買収の交渉が難航していたこと等が挙げられるが、鋭意、用地買収に取り組み、平成１６年度に用地買収を完了した。					

【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6年10月に御陵六地藏線（川田道～名神高速道路交差点部）を供用開始した。 - 平成7年1月に御陵六地藏線（深草大津線～閑林寺橋付近）を供用開始した。 - 平成9年8月に御陵六地藏線（閑林寺橋付近～山科区伏見区区界）を供用開始した。 - 平成7年11月に西野山大宅線を供用開始した。 - 平成13年1月に策定された「京都市基本計画」の「市民のくらしとまちを支える基盤づくり」に、また、同年1月に策定された「山科区基本計画」において、本路線の整備推進が位置づけられた。 - 本事業区間に隣接する京都高速道路「新十条通」が平成20年5月に完成する予定である。 - 本路線に並行する既存道路（川田道）の交通量が減少した。
----------------	--

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	第3節 市民の暮らしとまちを支える基盤づくり	・山科区基本計画（快適な交通ネットワークの構築） ・京都市都市計画マスタープラン（山科区地域別構想） ・道路の整備に関するプログラム	狭隘区間の解消 円滑な自動車交通の確保 安全・快適な歩行者空間の確保

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： 4 / 5
	上記以外の評価指標から見た効果	(数値的に評価が可能なもの) ①既存道路（本路線に並行する「川田道」）の交通量が減少 幅員が狭く、歩道のない「川田道」の交通量が減少することにより、歩行者などの安全性が向上した。 (供用前) 868台/h (ピーク時：8～9時) → (供用後) 460台/h (ピーク時：8～9時) (供用前) 905台/h (ピーク時：17～18時) → (供用後) 489台/h (ピーク時：17～18時) (調査年) 供用前：平成9年 供用後：平成19年 【参考】御陵六地藏線の交通量 7, 319台/12h (平成17年) (数値で測定が困難なもの) ・歩道の新設により、安全で快適な歩行空間の確保が図れた。 ・沿道の小学校に通う児童の安全な通学路が確保できた。 ・整備前の現道は南行の一方通行であったが、整備後、対面通行が可能となり、また、大型車の通行が可能となった。 ・既成市街地において、避難路、緊急輸送道路及び延焼遮断帯となる道路を供用開始したことにより、周辺地域の都市防災性が向上した。
事業実施による環境面からの効果	・街路樹の設置により、良好な都市景観の形成が図れた。	

今後の事後評価の必要性		本事業により、交通安全の確保及び地域の利便性の向上など、道路整備による効果が発現されていることから、今後の事後評価の必要性はない。
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	既存住宅の地盤高と本路線の計画高に高低差があるため、取付道路の用地を確保する際、都市計画道路区域外でもあるため、買収が難航した。また、取付道路と本路線との交差点形状に関して、地元及び公安委員会との協議に時間を要した。 また、小学校に接道する道路の改良事業であるため、児童の登校時間帯における工事の自粛及び下校時間帯における安全確保に努めた。
	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、同種事業を行っていく際には、事業の必要性や有効性について市民の理解を得るため、本事業実施に伴う各種効果を活用していきたい。

事業名：御陵六地藏線（第二工区）

[箇所図]



[写真]



着工前



完 成

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	特になし。
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，地元住民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CO ₂ 排出量が削減された ☐ 現道等における自動車からのNO ₂ 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/日以上に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	