

平成19年度公共事業再評価対象事業調査

1 事業の概要

事業名	街路事業 中山石見線	事業所管課	建設局道路建設部道路建設課
事業区間	自: 西京区大原野東竹の里町 至: 西京区大原野石見町	延長又は面積	延長 1,059 m 幅員 25 m
事業概要 本路線は、西京区の大枝地域から大原野地域に至る南北幹線道路であるとともに、向日市や長岡京市と連絡する主要幹線道路でもある。 本事業は、府域で整備中の外環状線や本市で整備中の伏見向日町線等と連携することにより、国道171号と国道9号等とを結ぶ幹線街路網の形成を図り、本市西部地域の交通渋滞を解消するとともに、大原野地域の生活道路に流入している通過交通を処理し、安全で円滑な道路交通の確保を図るものである。			

2 事業の必要性等に関する視点

【事業の進捗状況】

()は基金による先行取得分

都市計画決定	平成元年度	事業採択年度	平成5年度	用地着手年度	平成6年度
工事着手年度	平成15年度	完成予定年度	当初 平成12年度 変更 平成22年度(事業認可最終年度)		
年度	全体事業	平成17年度以前	平成18年度	平成19年度	平成20年度以降
工事	L= 1,059 m C= 1,929 百万円	L= - m C= 65 百万円	L= - m C= - 百万円	L= - m C= 86 百万円	L= 1,059 m C= 1,778 百万円
用地	A= 22,827 m ² C= 3,228 百万円	A= 18,798 m ² (A=2,734 m ²) C= 2,600 百万円 (C=349 百万円)	A= - m ² C= - 百万円	A= 588 m ² C= 87 百万円	A= 3,441 m ² C= 541 百万円
その他	C= 798 百万円	C= 715 百万円	C= 26 百万円	C= 9 百万円	C= 48 百万円
計	C= 5,955 百万円	C= 3,380 百万円	C= 26 百万円	C= 182 百万円	C= 2,367 百万円
進捗率 (累積)		57% (63%)	57%	60%	100%

事業の進捗状況

平成14年度(前回)再評価時対応方針:

「本路線は、国道171号と国道9号等とを連絡する幹線道路網を形成するものであり、事業地周辺の環境への影響と必要な措置を検討しつつ、残りの用地についても早急に確保し、早期完成に努める。」

以上の対応方針を踏まえて事業を進めた結果、平成19年3月現在の用地取得率が約9割(基金による先行取得分を含む)に達し、残る3筆の用地買収を進めている。

北工区の用地買収が完了次第、本格的な道路築造工事に着手する予定。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

- ・ 切土区間での残地の取扱いに係る用地交渉の難航及び民境界の確定不調、並びに公図混土地の整理に伴う境界確定作業の難航。
- ・ 3ヶ寺が所有する共同墓地の移転調整に時間を要している。
- ・ 従来、分割した3工区の工事を平行して実施する予定であったが、地元協議の結果、工事車両の関係から北工区の完了後中工区を実施することとなった。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

当事業採択後において、連携する広域幹線道路である国道9号では西立体交差事業に着手、また、京都第二外環状道路の整備進捗により、地域の主要幹線道路としての位置付けはもとより、広域交通体系のアクセス強化を図る道路として、事業の促進が望まれている。

【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	市民のくらしとまちを支える基盤づくり	・西京区基本計画 ・京都市都市計画マスタープラン(西京区地域別構想)	生活道路への通過交通の抑制, 都心部への自動車の流入を低減させ, ひとやものの円滑な流れを支え, まちづくりや市民の生活にとって適切な道路機能の整備を実現する。

【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 . 8 8
	事業の要件	指標該当状況: <input checked="" type="radio"/> ・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】

<p>墓地移設の手続きに必要な墓地管理委員会が平成 18 年 4 月に発足しており, 平成 19 年度末の買収完了を目指して引き続き交渉を行っていく。 今後, 墓地を含む北工区の用地買収が完了次第, 北工区から道路築造工事に着手する予定。</p>

4 対応方針案

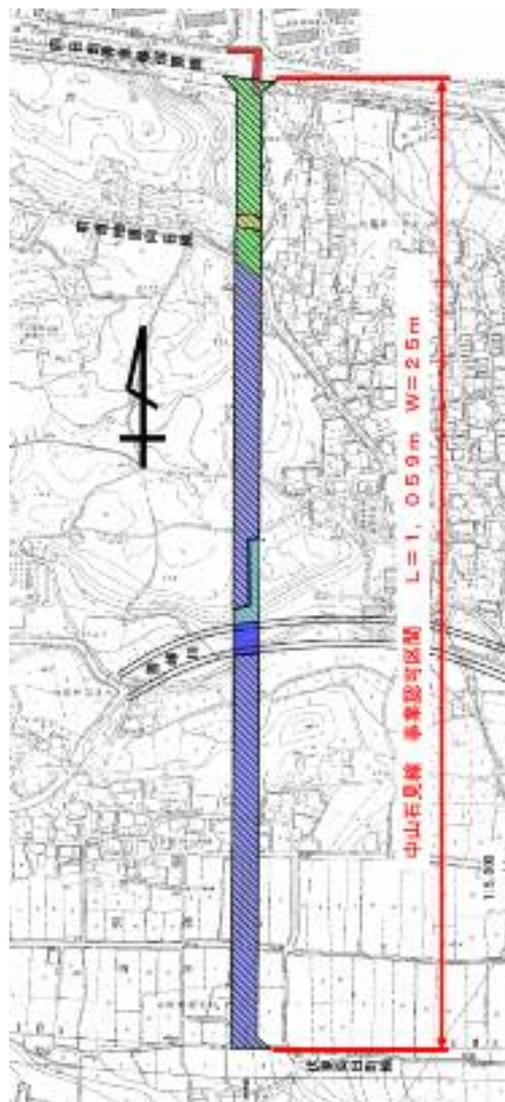
対応方針	<input checked="" type="radio"/> 継続, 中止, 休止
理由	<p>当路線は, 府域で整備中の外環状線, 石見下海印寺線及び本市で整備中の伏見向日町線等と連携することにより, 本市西部地域の幹線道路網を形成し, 交通渋滞の解消と生活道路の通過交通の抑制を図るものである。</p> <p>当路線の用地買収率は 9 4 % (平成 1 9 年 3 月末, 基金による先行買収分含む) に達している。また, 当路線から伏見向日町線を介し国道 1 7 1 号に至る外環状線及び石見下海印寺線については, 京都府が事業を進めており, これらの路線の進捗と併せて整備を行う必要がある。</p> <p>以上のことから, 本事業の継続は妥当と考える。</p>

事業名：中山石見線

[箇所図]



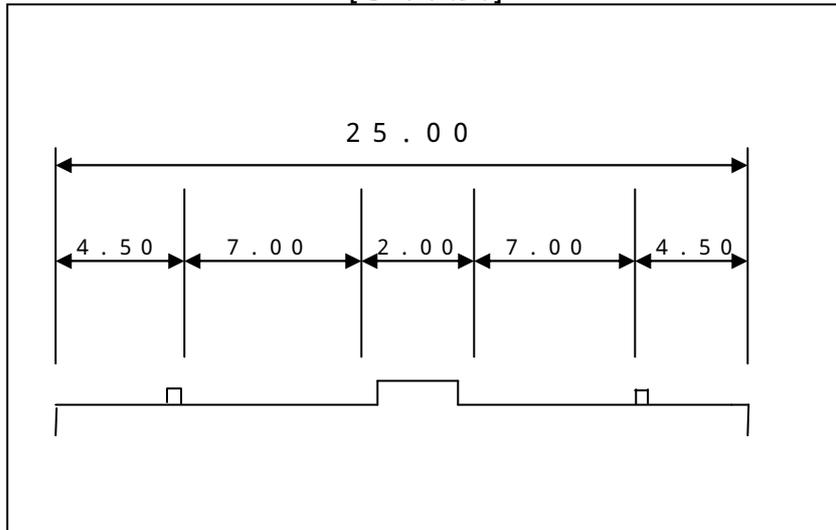
[模式図]



■	平成 17 年度迄	事業区間
■	平成 18 年度	事業区間
■	平成 19 年度	事業区間
■	平成 20～21 年度	事業区間
■	平成 22 年度以降	事業区間
斜線	用地買収を示す	

事業名：中山石見線

[事業概要]



[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	車道の舗装を排水性舗装とし，歩道の舗装を透水性舗装とする。
市民と行政のパートナーシップ	事業着手時，用地境界立会時の各時点において地元説明会を開催しており，今後とも地元意見を事業に反映させていくとともに情報提供も積極的に行っていく。

【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	<p>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：828.3t/年（整備前：1,715,780.7t/年 整備後：1,714,952.4t/年）</p> <p>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：3.0t/年（整備前：1,123.2t/年 整備後：1,120.2t/年）</p> <p>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：0.2t/年（整備前：98.1t/年 整備後：97.9t/年）</p> <p>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</p>	3 / 4
	災害に強く日々のくらしの場を安全にする	<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>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</p> <p>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</p>	4 / 9

	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	<p>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</p> <p>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</p> <p>三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>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在する場合において、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</p> <p>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</p> <p>照明灯が設置され夜間の安全性が向上する</p> <p>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</p>	1 / 7
	歩いて楽しいまちをつくる	<p>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</p> <p>対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>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)</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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)</p> <p>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)</p>	1 / 7
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	1 / 1
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)	<p>都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>中心市街地内で行う事業である</p> <p>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</p>	2 / 5
	魅力ある観光を創造する	<p>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</p> <p>主要観光地間相互の到達時間の短縮に寄与する</p>	1 / 2
	大学の集積・交流が新たな活力を生み出す	<p>既存の大学・学術研究機関等へのアクセスを向上させる</p> <p>大学施設の整備拡充地へのアクセスを支援する</p>	0 / 2

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	<p>《開発支援》</p> <p>対象区間が現在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)への連絡道路となる</p> <p>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</p> <p>現道等における交通不能区間を解消する</p> <p>現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>市役所・区役所へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>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</p> <p>特別立法に基づく事業である</p> <p>新規整備の公共公益施設へ直結する道路となる</p> <p>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</p>	2 / 9
	多様な都市活動を支える交通基盤づくり	<p>《幹線交通アクセス向上》</p> <p>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)</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>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</p> <p>《交通混雑の解消》</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)が削減される。</p> <p>(並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率)</p> <p style="text-align: center;">渋滞損失時間: 0.03百万人時間/年, 削減率: 1.73%</p> <p>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</p> <p>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期待される</p> <p>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</p> <p>《公共交通の充実》</p> <p>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</p>	5 / 15
	市民の知恵と創造性を生かした政策を形成する	<p>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</p> <p>計画段階から市民参加により事業を進めている</p>	0 / 2

費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	3・3・5号 中山石見線
事業所管課	建設局道路建設部道路建設課

1. 算出条件

基準年次	2007 年
供用年度	2012 年
便益算出手法 (概要)	費用便益分析マニュアル(平成15年8月)

2. 費用

	事業費	維持管理費	合計
単純合計(税込み)	59.6	1.1	60.7
(税抜き)	56.7	1.1	57.8
基準年における 現在価値(C) ¹	59.6	0.5	60.0

(単位:億円)

1: 検討期間(40年)の事業費 + 維持管理費(税抜き)に対する基準年における現在価値

3. 便益額

供用年次の便益	6.5
基準年における 現在価値(B) ²	112.7

(単位:億円)

2: 検討期間(40年)の総便益額に対する基準年における現在価値(注:河川事業は検討期間50年間)

4. 費用便益分析比

B / C	1.88
-------	------

事業全体の費用便益(B/C)

中山石見線

(注意)以下の計算については、表示桁数の関係で必ずしも計算が一致しないことがある。

算出条件

・将来交通量 : 13,600 台/日

「平成11年度道路交通センサ結果に基づく平成42年将来交通量予測(平成18年度作成)」

- ・延長幅員 : L= 1.059 km W = 25.0 m
- ・設計速度 : 60 km/h (4種1級)
- ・全体事業費 : 5,955 百万円 (消費税込み)
- ・その他 : 費用便益比算出方法は「費用便益マニュアル(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車種(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 = 交通量 × 走行時間 × 時間価値原単位 × 365)				
・(整備あり)	走行時間費用	729,236.42	(百万円/年)	
・(整備なし)	走行時間費用	729,898.36	(百万円/年)	
	走行時間短縮便益 =	729,898.36 -	729,236.42 =	661.95 (百万円/年)
*走行経費減少便益 (走行経費 = 交通量 × 延長 × 走行経費原単位 × 365)				
・(整備あり)	走行経費	101,536.65	(百万円/年)	
・(整備なし)	走行経費	101,554.96	(百万円/年)	
	走行経費減少便益 =	101,554.96 -	101,536.65 =	18.31 (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 × 主要交差点数)				
・(整備あり)	交通事故損失額	19,173.42	(百万円/年)	
・(整備なし)	交通事故損失額	19,175.90	(百万円/年)	
	交通事故減少便益 =	19,175.90 -	19,173.42 =	2.47 (百万円/年)
年便益 = + + =		661.95 +	18.31 +	2.47 =
供用後40年間の便益を現在価値に換算すると、		B = 11270.39 百万円 となる。		

*現在価値への換算は「費用便益マニュアル(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

維持管理費			
・2.7百万円/km ×	1.059 km /	1.05 =	2.72 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		46.07 百万円となる	
事業費			
・全体事業費	5671.43 百万円 (消費税控除)		
・全投資額を現在価値に換算すると、		5956.55 百万円	
・費用C = + =		46.07 百万円 +	5956.55 百万円 = 6002.63 百万円

費用便益

・B/C = 11270.39 百万円 / 6002.63 百万円 = **1.88**