

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	・ ・ 25 鴨川東岸線（第 1 工区）	事業所管課	事業推進室
事業区間	自:京都市東山区福稲柿本町 至:京都市東山区福稲下高松町	延長又は面積	延長 512 m 幅員 22.5 ~ 39.0 m
事業概要 鴨川東岸線は、鴨川左岸を出町柳から十条通の市域の南北を結ぶ主要幹線道路として重要な位置を占め、現在、出町柳から塩小路通までの整備が完成している。 本路線は、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」と都心を結ぶアクセス道路としての機能を有しており、鴨川東岸線（第 1 工区）は、中央橋から十条通までの 512 m 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	平成 62 年度	事業採択年度	平成 5 年度	用地着手年度	平成 5 年度
工事着手年度	平成 12 年度	完成予定年度	当初 平成 5 年度 変更 平成 21 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= 512 m C= 516 百万円	L= 400 m C= 407 百万円	L= 70 m C= 68 百万円	L= 0 m C= 0 百万円	L= 42 m C= 41 百万円
用地	A= 11,168 m ² C= 6,055 百万円	A= 11,168 m ² C= 6,055 百万円	A= 0 m ² C= 0 百万円	A= 0 m ² C= 0 百万円	A= 0 m ² C= 0 百万円
その他	C= 209 百万円	C= 201 百万円	C= 3 百万円	C= 5 百万円	C= 0 百万円
計	C= 6,780 百万円	C= 6,663 百万円	C= 71 百万円	C= 5 百万円	C= 41 百万円
進捗率 (累積)		98.3 %	99.3 %	99.4 %	100%

事業の進捗状況

平成 18 年度末での用地進捗は 100%，工事進捗は 92%である。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

用地買収において、一部地権者の移転交渉に予側以上の時間を要したため、事業が遅れた。

【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、来年度工事着手予定である鴨川東岸線（第 2 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 ■ 華やきのあるまち □ 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」	・広域幹線と連携したアクセス向上に繋がり、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 = 4.70（平成14年当時）
	事業の要件	指標該当状況：○・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】

難航していた用地買収は、平成17年度に全て完了した。 工事進捗については、松風橋～十条通間400mが完成し、平成19年5月31日より4車線にて暫定供用を開始した。残区間である取り合い部については、鴨川東岸線（第2工区）の進捗にあわせて残工事を行う予定である。

4 対応方針案

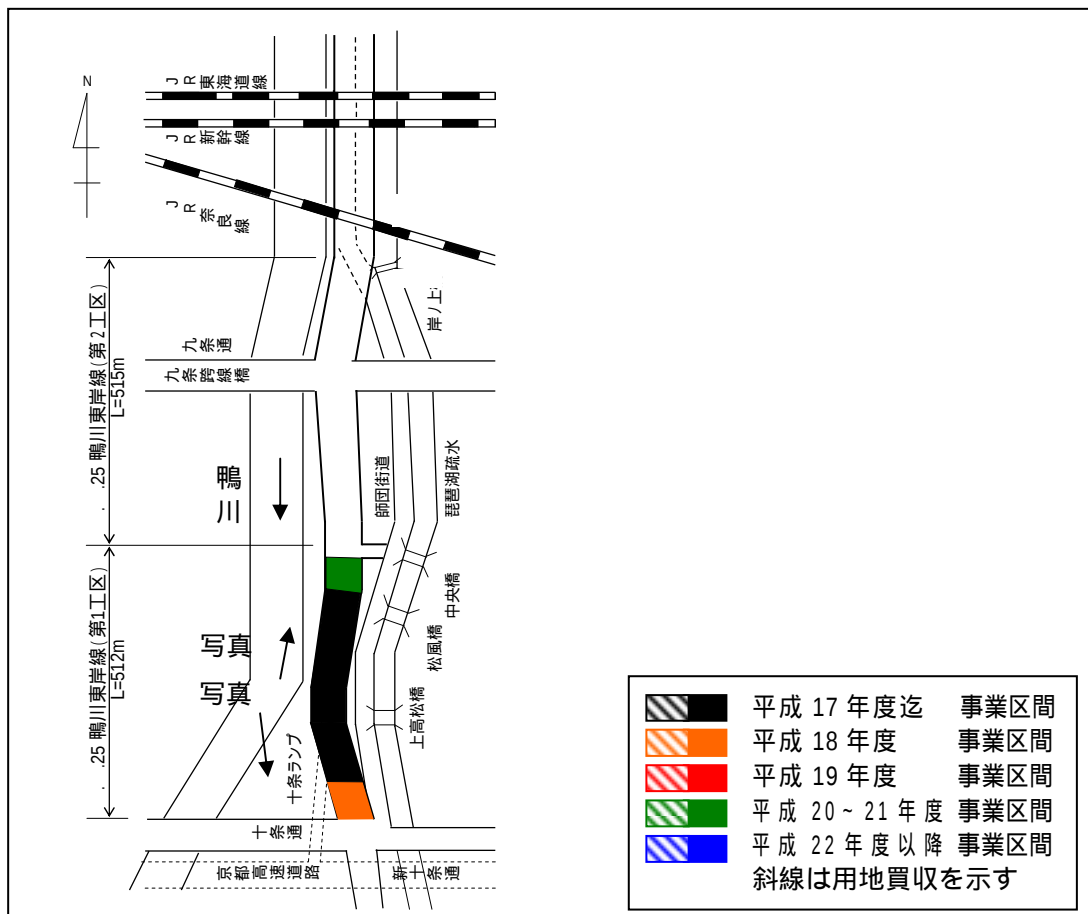
対応方針	○継続 中止、休止
理由	事業延長512mのうち、松風橋～十条通区間約400mが完成した。残区間は第2工区との取り合い部であるため、第2工区の進捗にあわせて工事を行う予定である。

事業名： ・ ・ 25 鴨川東岸線(第 1 工区)

[箇所図]

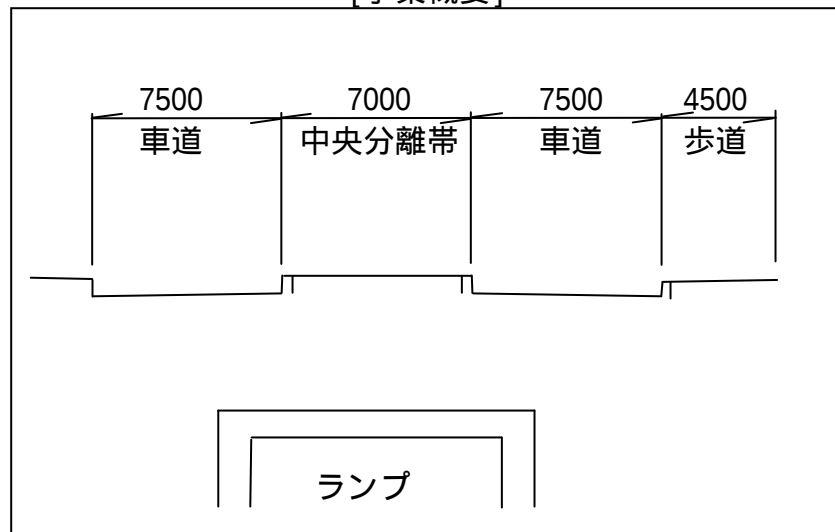


[模式図]



事業名： ・ ・ 25 鴨川東岸線(第 1 工区)

[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	本路線は、京都を代表する鴨川及び琵琶湖疏水に隣接する道路であり、周辺との景観形成を図る必要がある。このため、河川の自然環境との調和を図り、鴨川遊歩道計画並びに深草疏水通（歩行者専用道路）と整合を図ったデザインを選定した。 具体的には、歩道舗装のインターロッキング舗装、鴨川に面する部分について石積み擁壁の採用、その他の擁壁部分についてコンクリート壁面の美装化、照明灯のデザインボール採用等を行う。
市民と行政の パートナーシップ	鴨川東岸線の関連事業として、琵琶湖疏水に沿って整備される深草疏水（524m）は、沿道機能を持つ歩行者専用道路であり、地元町内会代表からなる「深草疏水道整備懇談会」における意見・デザインコンセプトを基に整備内容を検討している。

【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：____ t / 年（整備前：____ t / 年→整備後：____ 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：____ t / 年（整備前：____ t / 年→整備後：____ 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：____ t / 年（整備前：____ t / 年→整備後：____ 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以内で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	1/7
	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）	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）	☐ 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	2/5
	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	1/9
	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	2/15
	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	—