

平成 20 年度公共事業再評価対象事業調書

1 事業の概要

事業名	街路事業 竹田街道	事業所管課	建設局事業推進室
事業区間	自:京都市南区東九条柳下町 至:京都市南区東九条柳下町	延長又は面積	延長 220 m 幅員 36 m ~ 45 m
事業概要 竹田街道は、河原町十条と勧進橋北詰を結び、竹田街道十条交差点の交通混雑を解消するとともに、広域幹線道路ネットワークを形成する京都高速道路へのアクセス道路であり、鴨川西ランプの出入路が接続する重要な路線である。			

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 14 年度	事業採択年度	平成 11 年 11 月 24 日	用地着手年度	平成 17 年度
工事着手年度	未着手	完成予定年度	当初 平成 18 年度 変更 平成 22 年度		
年度	全体事業	平成 18 年度以前	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度以降
工事	L= 220 m C= 205 百万円	L= - m C= - 百万円	L= - m C= - 百万円	L= - m C= - 百万円	L= 220 m C= 205 百万円
用地	A= 9,801 m ² C= 5,084 百万円	A= 1,058 m ² C= 604 百万円	A= 509 m ² C= 252 百万円	A= 776 m ² C= 343 百万円	A= 7,458 m ² C= 3,885 百万円
その他	C= 331 百万円	C= 132 百万円	C= 1 百万円	C= 8 百万円	C= 190 百万円
計	C= 5,620 百万円	C= 736 百万円	C= 253 百万円	C= 351 百万円	C= 4,280 百万円
進捗率 (用地先行取得率)		13.1 % (23.9 %)	17.6 % (91.9 %)	23.8 % (100 %)	100 %

事業の進捗状況

用地の取得状況については、公社先行取得により買収を進めており、先行買収分を含む取得率は 91.9 % である。(買戻しによる取得率: 16.0 %)

当初計画に比べて事業が遅れた理由

本事業は、京都高速道路「久世橋線」斜久世橋区間と同時供用することで事業効果が発現するが、斜久世橋区間の完成予定が平成 22 年度となつたことから、事業区域が重なる本事業においても一体的に調整して事業を行う必要があり、事業に遅延が生じたものである。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

京都高速道路「油小路線」(阪神高速 8 号京都線: 上鳥羽ランプ ~ 伏見ランプ間) は、平成 20 年 1 月 19 日に開通した。また、京都高速道路「新十条通」(阪神高速 8 号京都線: 鴨川東ランプ ~ 山科ランプ間) についても、平成 20 年 6 月 1 日に開通した。

【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	だれもが安心してくらせるまち 市民のく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」	広域交通体系へのアクセスの強化

【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 = 13.36
	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】

- 用地取得状況は、91.9%（先行取得分を含む）に達している。残る未買収地についても、努力を続けていく。
- 工事については、京都高速道路「久世橋線」斜久世橋区間本線及び鴨川西ランプの工事と同時施工となるため、工事調整を行いながら平成22年度の完成に向けて努力していく。

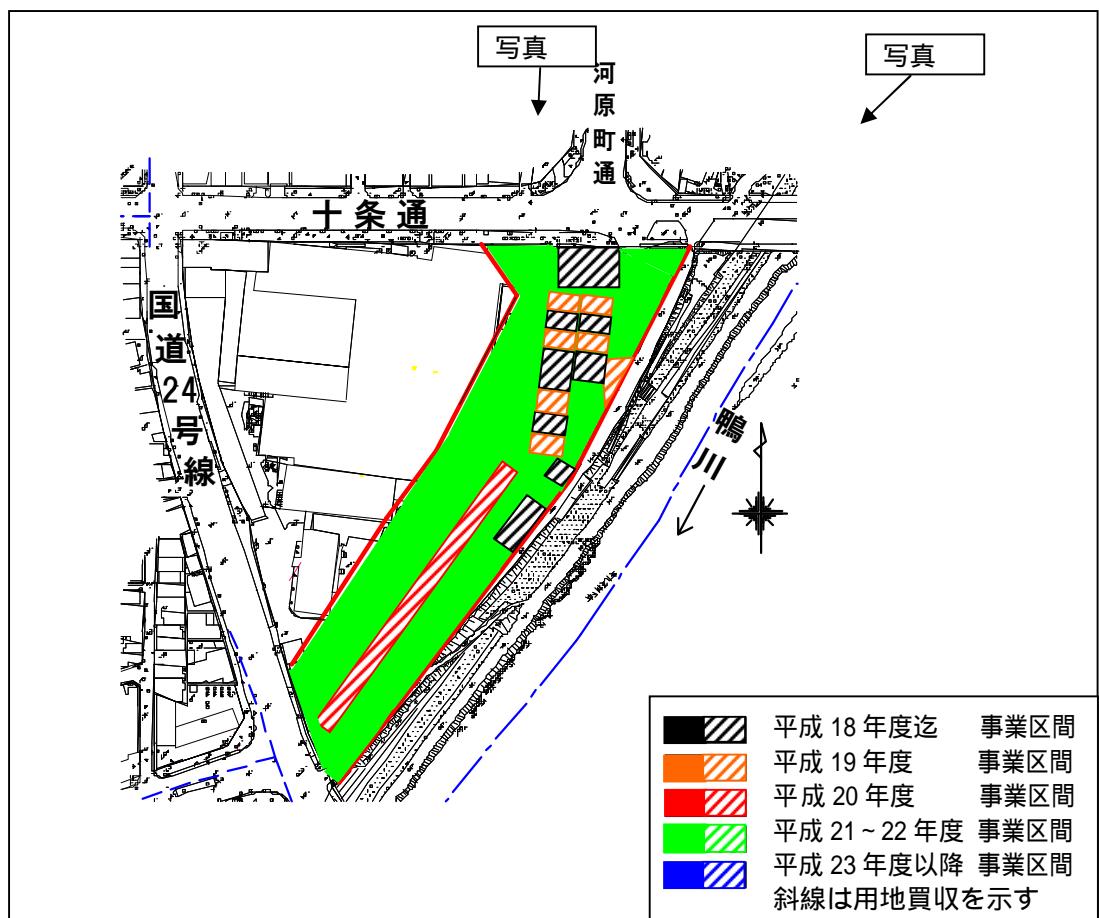
4 対応方針案

対応方針	継続、中止、休止
理由	<ul style="list-style-type: none"> 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なされている。 京都高速道路「久世橋線」斜久世橋区間は、先に開通した「油小路線」「新十条通」を連結し広域幹線道路ネットワークを構築する重要な路線であり、平成22年度の開通を予定している。本路線においても、斜久世橋区間に設置される予定である鴨川西ランプのアクセス道路として、平成22年度の完成を目指し努力を続けていく。

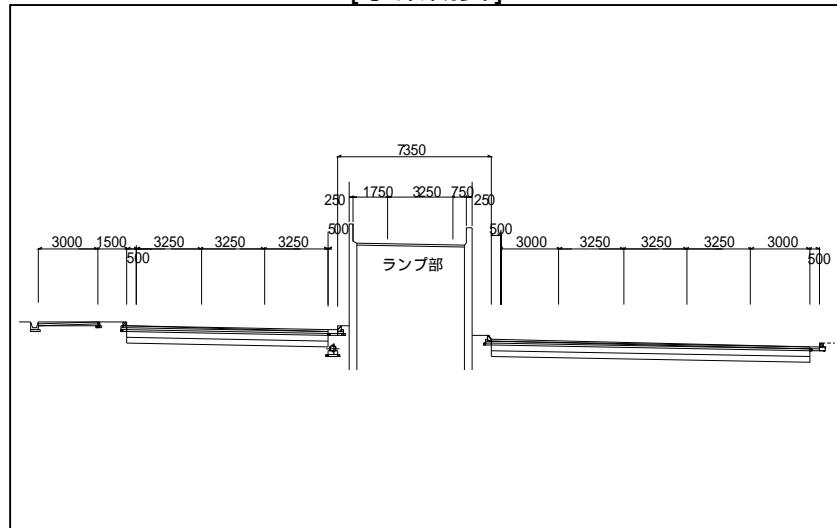
[箇所図]



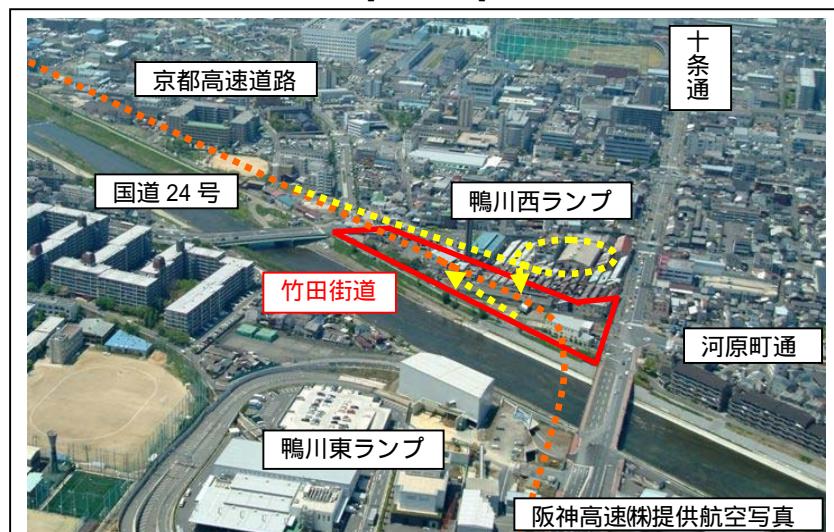
[模式図]



[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、騒音の低減効果が期待できる排水性舗装（車道部）及び透水性舗装（歩道部）の採用を検討している。また、竹田街道東側は鴨川に面しており、道路及び河川の環境改善を図るため、環境緑地帯を設ける計画である。
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 <ul style="list-style-type: none"> 〔 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 : <u>3,086 t /年</u> (整備前 : <u>1,722 千 t /年</u> → 整備後 : <u>1,719 千 t /年</u>) 〕 ■ 現道等における自動車からの NO2 排出量が削減される <ul style="list-style-type: none"> 〔 並行区間等における自動車からの NO2 排出削減率 〕 〔 削減量 : <u>12.6 t /年</u> (整備前 : <u>3,066 t /年</u> → 整備後 : <u>3,054 t /年</u>) 〕 ■ 現道等における自動車からの SPM 排出量が削減される <ul style="list-style-type: none"> 〔 並行区間等における自動車からの SPM 排出削減率 〕 〔 削減量 : <u>1.4 t /年</u> (整備前 : <u>264 t /年</u> → 整備後 : <u>263 t /年</u>) 〕 □ 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 	3 / 4
	災害に強く日々の暮らしの場を安全にする	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 <ul style="list-style-type: none"> □ 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
魅力あふれるまちづくり	日常生活における身近な安全や安心を確保する	<ul style="list-style-type: none"> □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	<ul style="list-style-type: none"> □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	<ul style="list-style-type: none"> ■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）	<ul style="list-style-type: none"> □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	<ul style="list-style-type: none"> □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	<ul style="list-style-type: none"> □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
市民のぐうじこじ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>〔渋滞損失時間: 0.56百万人・時間/年, 削減率: 10%〕</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/日以上の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>	—

■費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	街路事業 竹田街道
事業所管課	建設局事業推進室

1. 算出条件

基準年次	2007 年
供用年度	2011 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)	56.2	0.1	56.3
(税抜き)	53.5	0.1	53.6
基準年における 現在価値(C) ^{※1}	50.0	0.0	50.1

(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

検討期間の総便益	1514.1
基準年における 現在価値(B) ^{※2}	668.7

(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	13.36
-----	-------

事業全体の費用便益(B / C)

竹田街道

(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 : 26,000 台/日

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

・延長幅員 : $L = 0.4 \text{ km}$ $W = 15.0 \text{ m}$
 ・設計速度 : 40 km/h (4種1級)
 ・全体事業費 : 5,620 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 732,689.39 (百万円/年)
 ・(整備なし) 走行時間費用 736,065.43 (百万円/年)
 走行時間短縮便益 = $736,065.43 - 732,689.39 = 3,376.04$ (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 101,470.59 (百万円/年)
 ・(整備なし) 走行経費 101,861.69 (百万円/年)
 走行経費減少便益 = $101,861.69 - 101,470.59 = 391.10$ (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 19,163.56 (百万円/年)
 ・(整備なし) 交通事故損失額 19,286.67 (百万円/年)
 交通事故減少便益 = $19,286.67 - 19,163.56 = 123.11$ (百万円/年)

年便益 = + + = $3,376.04 + 391.10 + 123.11 = 3,890.26$ (百万円/年)
 供用後40年間の便益を現在価値に換算すると、
 $\text{B} = 66873.90$ 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)」により
 社会的割引率(社会的金利動向により設定)を4%として計算

費用

維持管理費
 ・0.48百万円/km × 0.4 km / 1.05 = 0.18 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 3.22 百万円となる

事業費
 ・全体事業費 5352.38 百万円 (消費税控除)
 ・全投資額を現在価値に換算すると、 5003.07 百万円

・費用C = + = 3.22 百万円 + 5003.07 百万円 = 5006.29 百万円

費用便益

・B/C = 66873.90 百万円 / 5006.29 百万円 = 13,36