

平成22年度 公共事業事後評価調査

1 事業の概要

事業名	街路事業 国鉄嵯峨駅北通	事業所管課	建設局道路建設部道路建設課
事業区間	自：右京区嵯峨天龍寺広道町 (JR山陰本線嵯峨嵐山駅) 至：右京区嵯峨大覚寺門前八軒町 (丸太町通)	延長又は面積	延長：L＝143m 幅員：W＝11m 駅前広場面積：A＝2,100㎡
事業概要 (目的・内容等)	本事業は、JR山陰本線嵯峨嵐山駅から丸太町通間のアクセス道路と嵯峨嵐山駅北側の駅前広場を整備するものであり、駅へのアクセス機能を向上させるとともに、「JR嵯峨嵐山駅の橋上駅化」、「JR嵯峨嵐山駅自由通路」の整備事業等と連携し、公共交通機関の利便性の向上及び駅周辺の地域活性化に寄与するものである。 (供用開始時期) 平成21年3月 用地買収 A＝3,120㎡		

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14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	平成19年度	完成年度	当初：平成6年度 実績：平成20年度	事業期間	当初：4年 実績：18年
事業費 (当初)	30億円	事業費 (実績)	29.5億円	事業費増減	▲0.5億円
市民1人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)			約2,000円		
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19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 の変化	- 平成20年5月にJR山陰本線太秦～嵯峨嵐山駅間の高架化が完成 - 平成20年11月にJR嵯峨嵐山駅橋上駅化及びJR嵯峨嵐山駅自由通路の全面供用を開始 - 平成21年2月に南側の駅前広場の再整備が完成 - 平成21年3月の本路線の供用に合わせ、嵯峨嵐山駅自転車駐車場が完成 - 平成22年3月にJR山陰本線京都～嵯峨嵐山駅間の複線高架化が完成
市民ニーズ の変化	従来、南側にしかなかった駅へのアクセスが北側からも確保され、駅利用者の利便性が向上した。
周辺環境 の変化	- 平成17年度(毎年度12月)から開催されている「嵐山花灯路」の最寄り駅の一つとなっている。 - 本路線の供用に合わせ、本路線と丸太町通の交差点付近に路線バスの停留所が新設された。

【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 ☒ 華やきのあるまち ☐ 市民との厚い信頼関係の構築をめざして	・多様な都市活動を支える交通基盤づくり	・右京区基本計画	・JR嵯峨嵐山駅へのアクセス機能の向上(公共交通機関の利便性向上) ・周辺地域の活性化

【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	(定量的効果) ① J R 嵯峨嵐山駅へのアクセス性が向上 嵯峨嵐山駅の橋上駅化等と連携した本路線の整備により北側から駅へのアクセスが可能となった。 ・嵯峨嵐山駅への北側からアクセスする駅利用者の割合が増加 <table><tr><td>(供用前)</td><td></td><td>(供用後)</td></tr><tr><td>南側アクセス 100%</td><td>➡</td><td>南側アクセス 約 70%</td></tr><tr><td></td><td></td><td>北側アクセス 約 30%</td></tr></table> ・バス停留所から嵯峨嵐山駅までの距離、アクセス所要時間が短縮し、駅利用者の利便性が向上 <table><tr><td>(供用前)</td><td></td><td>(供用後)</td></tr><tr><td>約 430m (約 5.4 分)</td><td>➡</td><td>約 200m (約 2.5 分)</td></tr></table> ② 既存道路（本路線西側に並行する「嵯峨経 1 5 5 号線」）の自動車交通量及び歩行者交通量が減少 本路線の整備により、これまで既存道路を利用し嵯峨嵐山駅（南側）に向かう（から帰る）自動車交通量及び歩行者交通量が減少することにより、既存道路の歩行者などの安全性が向上した。 ・自動車交通量（供用前）2,082 台/12h→（供用後）1,371 台/12h ・歩行者交通量（供用前）1,312 人/12h→（供用後）618 人/12h 【参考】 ・国鉄嵯峨駅北通の交通量（供用後） 自動車 732 台/12h, 自転車 325 台/12h, 歩行者 1,320 人/12h (調査年月) 供用前：平成 1 9 年 1 2 月 供用後：平成 2 1 年 1 2 月 (定性的効果) ・幅員 6 m 以上の道路がない本地域において、本路線を供用開始したことにより、地域の防災性が向上した。	(供用前)		(供用後)	南側アクセス 100%	➡	南側アクセス 約 70%			北側アクセス 約 30%	(供用前)		(供用後)	約 430m (約 5.4 分)	➡
(供用前)		(供用後)														
南側アクセス 100%	➡	南側アクセス 約 70%														
		北側アクセス 約 30%														
(供用前)		(供用後)														
約 430m (約 5.4 分)	➡	約 200m (約 2.5 分)														
事業実施による環境面からの効果	・歩道を透水性舗装で整備することにより、ヒートアイランド現象の緩和や雨水の流出抑制に寄与する。 ・駅前広場の照明については、消費電力の削減や C O 2 排出抑制効果のあるセラミックメタルハイドランプを採用した。															

3 対応方針

今後の事後評価の必要性		・本事業の完成により、J R 嵯峨嵐山駅への北側からのアクセスが可能となり、地域の利便性の向上が図れるなど、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		・本事業の完成により、十分な整備効果が発現しており、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	・用地買収においては、住宅密集地で関係権利者が多く、土地境界確定に時間を要した。工事実施においては、J R 嵯峨嵐山駅の橋上駅化工事及び J R 嵯峨嵐山駅自由通路の整備工事の工事車両の進入路として本路線の工事区域を利用しなければならず、供用開始に向けて、綿密な工程調整に努めた。
	見直しの必要性	・今回の評価手法により、本事業の整備効果が十分検証できたことから、同種事業の事業評価手法等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、本事業実施による各種効果を活用していきたい。

事業名： 国鉄嵯峨駅北通

[箇所図]



[写真]



着手前



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	歩道を透水性舗装で整備することにより、ヒートアイランド現象の緩和に寄与した。 また、駅前広場の照明については、消費電力の削減やCO ₂ 排出抑制効果のあるセラミックメタルハライドランプを採用した。
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 排出量が削減される （対象道路の整備により削減される自動車からのCO ₂ 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NO ₂ 排出量が削減される （並行区間等における自動車からのNO ₂ 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 以内に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	1/9

	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	☐ 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	3/7
	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）	—
	美しいまちをつくる	☐ 対象区間に街路樹が設けられる	—
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 1.0 以上	1/5
	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	1/2
	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
市民のへらつ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	3/15
	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	—