

平成 22 年度 公共事業事後評価調書

1 事業の概要

事業名	土地区画整理事業 伏見西部第二地区	事業所管課	建設局都市整備部 整備推進課
事業区間	京都市伏見区下鳥羽長田町他	延長又は面積	面積 A=117.5ha
事業概要 (目的・内容等)	本事業は、伏見西部第一地区から第五地区までから成る、伏見西部地区土地区画整理事業の第二工区である。 京都府南部方面や京阪神方面に開かれた新しい京都市南部開発計画の一環として、広路 4 号（油小路通）他 2 路線の都市計画道路をはじめとする道路、水路、公園等の公共施設の整備を周辺の土地区画整理事業地区と一体的に進め、京都市南部地域における無秩序な市街化を抑制し、健全なまちづくりを行うことを目的として事業を実施した。		

2 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和 36 年度	事業採択年度	昭和 44 年度	用地着手年度	昭和 49 年度
工事着手年度	計画：昭和 46 年度 実績：昭和 46 年度	完成年度	当初：昭和 49 年度 実績：平成 17 年度	事業期間	当初：5 年 実績：37 年
事業費 (当初)	1, 5 8 2 百万円	事業費 (実績)	7, 8 2 5 百万円	事業費増減	6, 2 4 3 百万円
市民 1 人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)			7,825 百万円/147 万人 ≒ 5, 3 0 0 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					
平成 12 年度の再評価委員会において、事業長期化の一因であった移転物件については権利者との協議が調い、年度内に契約予定であったことから「事業継続は妥当である」との評価を得た。					
この評価結果を受けて事業を進めた結果、課題となっていた移転物件の補償と公共施設の整備が平成 16 年度に完了した。					
また、平成 17 年度の再評価委員会においては、既に工事が完了し、平成 18 年 1 月の換地処分（事業完了）に向けて事業は進捗していることから「事業継続は妥当である」との評価を得た。					
その後、換地処分に向けた作業を進め、平成 18 年 1 月 20 日に換地処分を行った。					

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢 の変化	- 昭和 44 年 3 月に発表された京都市の「まちづくり構想」において、地区内を南北に縦断する油小路通が主要幹線道路に位置付けられ、当事業においても国道 1 号と並行する重要路線として、市民からは整備に対する大きな期待が寄せられた。 - バブル経済による地価の高騰や崩壊後の地価の下落に対し、資金計画の見直しをするなど、事業計画の変更を行いながら事業を実施した。 - 平成 7 年 1 月 17 日の阪神淡路大震災により、災害に強い街づくりということで、救援活動に必要な道路幅員の確保や、ライフラインの重要性など、土地区画整理事業による計画的な都市基盤整備の必要性が再認識された。
市民ニーズ の変化	- 事業当初は雨水排水路が整備されておらず、浸水被害も頻繁にあったことから、浸水対策に関する市民要望が多くあったが、水路等の雨水排水施設の整備により一定の効果が現われたため、これに関する要望は少なくなった。 - 国道 1 号に並行する油小路通の開通により、国道 1 号の交通混雑が緩和され、また、その他の都市計画道路や区画道路が整備されたことから、道路に関する市民要望は減少した。
周辺環境 の変化	- 昭和 63 年の京都市営地下鉄烏丸線京都駅-竹田駅間の開通に関連し、竹田駅バスターミナル発着の路線バスが整備されたが、これにより地域住民の足となる油小路通経由の路線バスも充実した。 - 平成 15 年度油小路通の供用（暫定も含め全線） - 平成 20 年 1 月には京都高速道路が部分開通した。

【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	・だれもが安心してくらするまち。 ・市民のくらしとまちを支える基盤づくり	京都市都市計画マスタープラン	道路、水路、公園等の公共施設と宅地との一体的な面整備により、無秩序な開発を防止することができ、健全な市街地の形成に寄与した

【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：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良好な市街地の形成 道路、水路、公園等の公共施設が計画的に整備、配置されたことで良好な市街地環境が形成されており、宅地に関しても道路に接して再配置され、整形化されたことから有効活用できる状況となっている。 ・公共用地率：12.58%(S44年) 24.90%(H17年) { 道路：6.94%(S44年) 19.57%(H17年) 公園：2.08%(S44年) 3.64%(H17年) その他：3.56%(S44年) 1.69%(H17年) } ・宅地化率：28.6%(S44年) 89.3%(H17年) ・地区内人口：約2,300人(S44年) 約7,000人(H17年) <参考> ・地価：34,000円/㎡(S45年) 166,000円/㎡(H17年) (国道1号線近傍地) ②国道1号の交通混雑緩和 平成11年及び平成17年の交通量調査によると、南北方向の総交通量は増加しているものの、国道1号の交通量が減少していることから、油小路通の供用により国道1号の交通混雑が緩和されたと考えられる。 <table><tr><td>12h 交通量</td><td>H11</td><td>H17</td><td>(伸び)</td></tr><tr><td>国道1号</td><td>42,483台</td><td>39,799台</td><td>(H17/H11 0.94)</td></tr><tr><td>油小路通</td><td>27,052台</td><td>36,888台</td><td>(H17/H11 1.36)</td></tr><tr><td>合 計</td><td>69,535台</td><td>76,687台</td><td>(H17/H11 1.10)</td></tr></table> (数値で測定が困難なもの) 土地区画整理事業により、道路、水路、公園等の公共施設が計画的に整備され、宅地に関しても道路に接して再配置され、整形化されるなど、面的な整備を行った結果、以下の効果があったのものと考えられる。 ・南部地域における無秩序な市街化を抑制し、健全な市街地が形成されている。 ・幹線道路をはじめとする道路整備による交通の円滑化やバス路線が充実したことにより利便性が向上した。 ・安全性、快適的、利便性を備えた良好な宅地の供給によりまちの活性化が図られている。 ・土地区画整理事業に併せた上下水、電気、ガス等のインフラが整備されたことにより宅地としての利用価値が向上した。 ・公図、土地・建物登記簿も併せて整理されたことによる民間投資の誘発と不動産売買の活性化 ・地震、風水害、火災等の災害に対する防災性が向上した。	12h 交通量	H11	H17	(伸び)	国道1号	42,483台	39,799台	(H17/H11 0.94)	油小路通	27,052台	36,888台	(H17/H11 1.36)	合 計	69,535台	76,687台	(H17/H11 1.10)
12h 交通量	H11	H17	(伸び)														
国道1号	42,483台	39,799台	(H17/H11 0.94)														
油小路通	27,052台	36,888台	(H17/H11 1.36)														
合 計	69,535台	76,687台	(H17/H11 1.10)														

事業実施による環境面からの効果	【公園緑地】 公園の整備や街路樹の設置により、良好な都市の景観と環境の形成を図った。
-----------------	---

3 対応方針

今後の事後評価の必要性	道路、水路、公園等の公共施設が計画的に整備、配置されたことで良好な市街地環境が形成されており、宅地に関しても道路に接して再配置され、整形化されたことから有効活用できる状況となっているなど、土地区画整理事業による事業効果が発現しているため、特に今後の事後評価は必要ないと考えられる。
改善措置の必要性	上記理由から事業当初の目的も達成されており、地元からの改善等の要望もないことから特に改善措置の必要性は認められない。
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 一部の地権者との移転交渉の難航等により、事業当初では想定されなかった長期間の事業となった。そのため、事業開始時点と比較すると事業完了時には社会情勢や価値観等も変化しており、地価の変動による資金計画の見直しや共同溝の追加整備など、事業計画の修正、変更が必要であった。 見直しの必要性 土地区画整理事業は、土地の再配置を伴う面整備であり、重要な事項については、審議会等の審議を経て決定するなど、民主的な手続きにより地権者との合意形成を図りながら進める事業であるため、長期化に至る場合が想定される。事業の長期化の要因の1つとして施行規模（面積）が考えられるが、本地区での経験を踏まえて、今後、新規の土地区画整理事業の事業化に際しては、事業が長期化しないように、面積が大きい場合には工区分けを検討する等、短期間で事業完了できる施行区域の検討が必要である。

事業名：土地区画整理事業 伏見西部第二地区

[箇所図]



施行前 (S 4 4)



施行後 (H 2 1)



客観的評価指標（土地区画整理事業）

【事業の要件】

環境・景観への配慮事項	街区公園や近隣公園を整備し、幹線道路には植樹するなど環境・景観に配慮している。
市民と行政のパートナーシップ	土地区画整理事業の実施に関わる重要事項等については、権利者から選挙で選出された委員等で組織する審議会の審議を経て決定することになっている。更に、換地設計などは、広く周知することを目的とした公告・縦覧など民主的な手続きが制度化されている。

【事業の必要性】

	評価項目	評価指標	該当状況
すべてのひとがいきて活動するまち	すべてのひとがいきて活動する	☐ 道路整備と一体となった住宅宅地供給（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）を実施する ■ 都市内定住人口の増加に大きく寄与する事業である	1/2
		☐ 社会福祉施設、高齢者福祉施設等の誘致計画がある ☐ 高齢者や障害のある人の働く場等が計画されている	-
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	☐ 密集住宅市街地の住環境改善を図る ☐ 混在した土地利用の整序化を図る ☐ 地域計画、建築協定により良好な宅地を形成する ☐ 騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所を含む	-
	災害に強く日々のくらしの場を安全にする	■ 市地域防災計画又は緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある。又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけあり ☐ 老朽住宅の建て替えや建物の共同化等住宅施策等との合併施行を行う ☐ 1kmで避難路へ到達できない地区が存在する ☐ 幅員6m以上の道路がないため、消火活動ができない地区が存在する ☐ 消防活動・緊急活動が困難な区域において実施される事業である ■ 災害時の避難路がネットワーク化され、避難時等の選択性が向上する ☐ 防災公園や公共・公益施設の集中立地した防災安全街区等の避難拠点が整備される	2/7
	日常生活における身近な安全や安心を確保する	☐ 住居系、商業系地区内の2車線以上の道路で歩道等を車椅子が通行できない、もしくは自転車交通量が500台/日以上又は自動車交通量が1,000台/12h以上で自転車と自動車が混在している、もしくは、通学路で現況幅員≤1.0m ☐ 面的にバリアフリー化された歩行者環境を整備する	-
	歩いて楽しいまちをつくる	☐ 自然環境や自然景観、歴史・風土を活かした街づくりを行う ☐ 歴史的な街並み。景観の破壊等につながらない ■ 街路樹、緑など豊かなうるおいのあるまちづくりが計画されている	1/3

	評価項目	評価指標	該当状況
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)	☐ 中心市街地に位置し基本計画(中心市街地法)に位置づけられている ☐ 中心市街地内(商業系用途)で行う事業である ☐ 1号市街地, 2号地区(再開発法)に位置づけられており, かつ指定容積率が400%以上である ☐ 商業振興施策, 公益施設整備と密接な連携を図る事業である ☐ 公共駐車場・自転車駐輪場・交通ターミナルの整備を行う ☐ 街区の再編, 低未利用地の入れ替え。集約を行う	-
	魅力ある観光を創造する	☐ 著名観光地の近くにあつて, 地域景観(イメージ)の向上に寄与する	-
	大学の集積・交流が新たな活力を生み出す	☐ 事業計画地周辺に大学が立地し, 学生等の居住条件が向上する	-
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	■ 都市計画のマスタープランに位置づけられている ☐ 電線類の地中化五ヶ年計画に基づき実施される事業である ☐ 大都市法に基づく重点供給地域内の事業である ☐ 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 ■ 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	2/6
	多様な都市活動を支える交通基盤づくり	☐ 市街地の幹線都市計画道路網密度が1.5km/k㎡以下 ☐ 鉄道幹線や新駅整備と一体となった事業である	-
	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。	1/2