

平成22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 深草疏水通	事業所管課	建設局事業推進室
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 524 m 幅員 6.0～21.0 m
事業概要 深草疏水通は、琵琶湖疏水の堤防敷を利用する通勤・通学などの歩行者の安全と地域住民の生活環境の向上に役立てるため、緑豊かな親水性のある自転車歩行者道路として、鴨川東岸線と一体的に整備を図るものである。			

2 事業の必要性等に関する視点

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和62年度	事業採択年度	平成8年度	用地着手年度	平成8年度
工事着手年度	平成15年度	完成予定年度	当初 平成11年度 変更 平成26年度		
年度	全体事業	平成20年度以前	平成21年度	平成22年度	平成23年度以降
工事	L= 524 m C= 134 百万円	L= 444 m C= 115 百万円	L= 0 m C= 0 百万円	L= 0 m C= 0 百万円	L= 80 m C= 19 百万円
用地	A= 1,760 m ² C= 954 百万円	A= 1,760 m ² C= 954 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= 42 百万円	C= 42 百万円	C= 0 百万円	C= 0 百万円	C= 0 百万円
計	C= 1,130 百万円	C= 1,111 百万円	C= 0 百万円	C= 0 百万円	C= 19 百万円
進捗率 (累積)	96.7% (前回再評価時)	98.3%	98.3%	98.3%	100%

事業の進捗状況

本事業は既に用地買収は完了しており、工事の進捗率は85.8%に達している。
総延長524mのうち、平成19年5月には444mを部分供用している。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

深草疏水通は鴨川東岸線に隣接しており、鴨川東岸線と工程等の調整を図りながら整備する必要がある。

未整備区間は、平成19年5月に開通した鴨川東岸線（第一工区）と旧道である師団街道の接続部に位置しているため、現在は第一工区と師団街道を結ぶ仮設道路となっている。

そのため、現在、事業中である鴨川東岸線（第二工区）と第一工区が接続し、仮設道路を撤去するまで当該区間の整備ができないことから、第二工区の進捗を待っている状況である。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

京都高速道路「新十条通」は、京都市東部地域（山科）と南部地域（伏見・東山）を結ぶ自動車専用道路であり、平成20年6月1日に開通した。

深草疏水通はこの新十条通のアクセス道路である鴨川東岸線と一体的に整備を進めている。

【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	第3節 だれもが安心してく らせるまち	—————	緑豊かで安全・快適な歩行空間の形成

【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)	$B/C = \text{—}$ [自転車歩行車道路について費用便益分析の算定マニュアルが無いため。]
	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

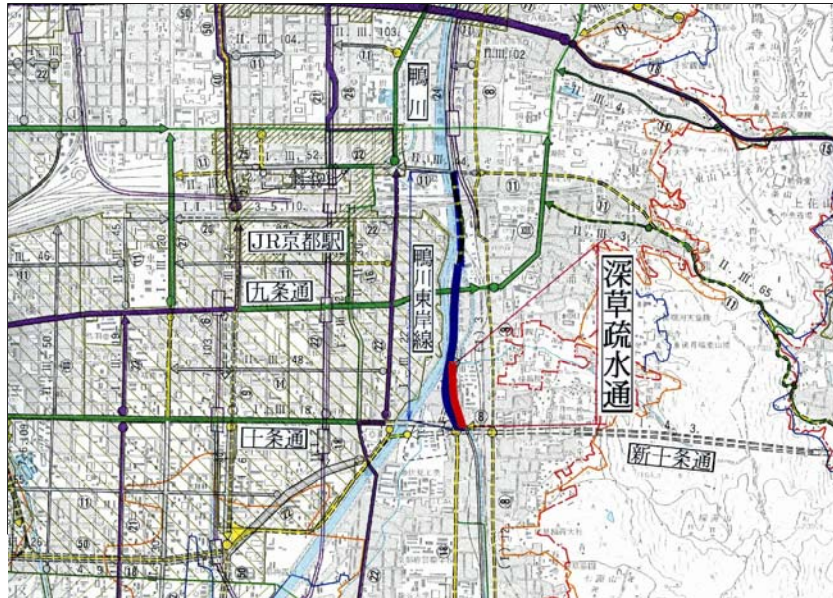
【事業の実施のめど、進捗の見通し等】

関連事業である鴨川東岸線（第二工区）は用地買収もほぼ完了しており，平成26年度の完成に向け事業を進めている。 本事業は，第二工区の進捗状況に合わせて，平成26年度の完成を目指す。

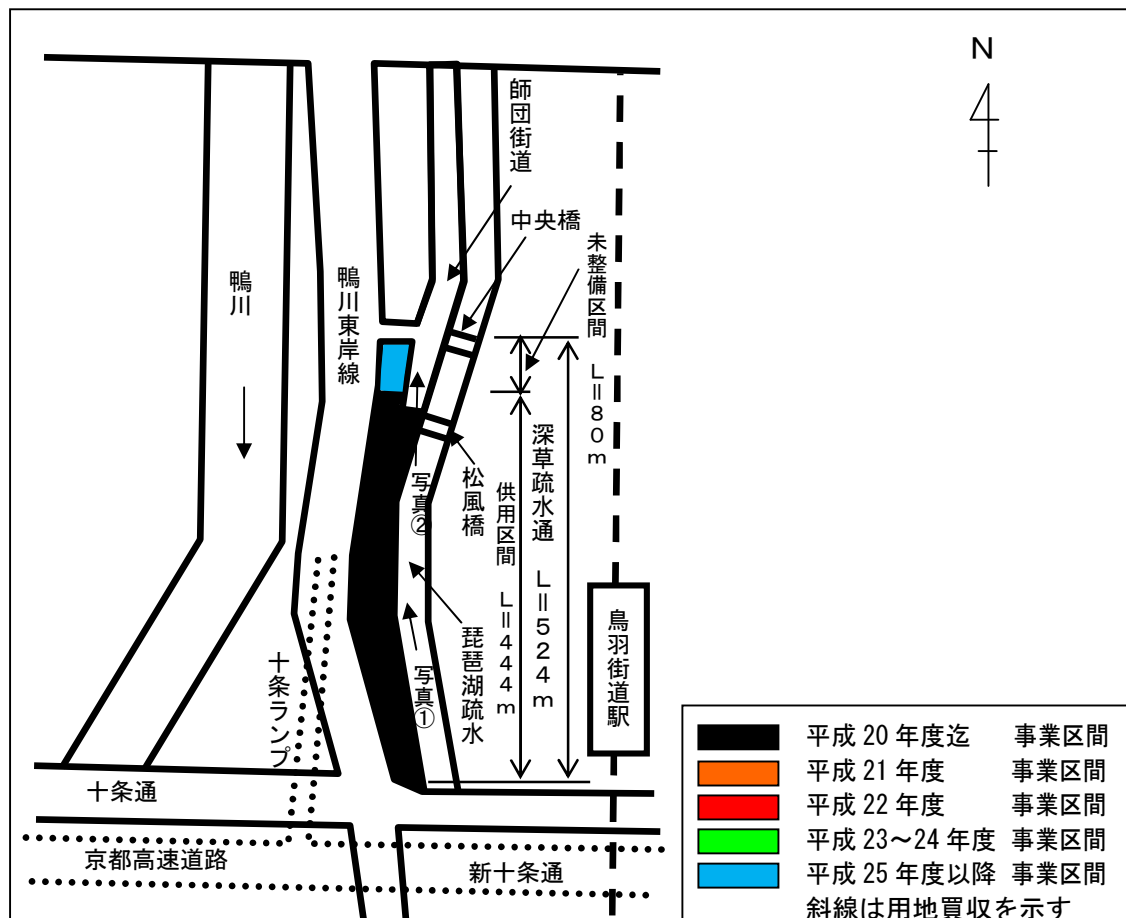
4 対応方針案

対応方針	☒ 継続，中止，休止
理 由	- 部分供用により，通勤・通学などの歩行者の安全と地域住民の生活環境の向上に寄与しており，未整備区間が完成すれば，さらに事業効果が高まる。 - 鴨川東岸線と一体的な整備を図っており，未整備区間の施工についても用地買収等の制約がない。 以上の理由から，本事業は継続することが妥当であると考えます。

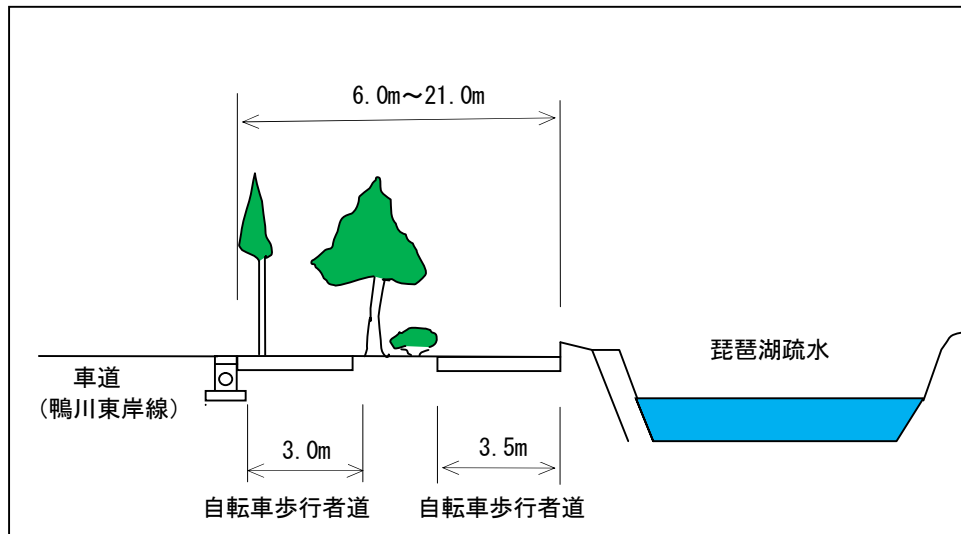
[箇所図]



[模式図]



[事業概要]



[写真]

写真①



写真②



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、京都を代表する琵琶湖疏水に隣接し、鴨川に近接する道路であり、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、地元懇談会で協議を重ね、鴨川東岸線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、道路照明柱や転落防止柵の美装化、憩いの空間であるベンチの設置や、季節を感じさせる植樹を行う。
市民と行政の パートナーシップ	本路線は、緑道機能を持つ歩行者自転車道路であり、琵琶湖疏水に沿って整備される。地元町内会代表からなる「深草疏水整備懇談会」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、市地域防災計画、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	1/9

	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	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	2/7
	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 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） ☒ 対象区間に街路樹が設けられる	2/7
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）	☐ 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	—
	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
市民のへらして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	1/15
	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	1/2