

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 山陰街道	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自:京都市西京区桂朝日町 (都市計画道路久世梅津北野線:通称「桂川街道」) 至:京都市西京区桂市ノ前町 (府道桂停車場線)	延長又は面積	延長 178m 幅員 15m
事業概要 本路線は葛野中通を起点とし国道9号を終点とする京都市西部の補助幹線道路である。本事業は、未整備となっている桂川街道から府道桂停車場線までの区間の道路整備を実施することにより、阪急桂駅への路線バスの円滑な運行と歩行者の安全な通行を確保し、地域の活性化を図るものである。			

2 事業必要性等に関する視点

【事業進捗状況】

※ ()内は用地先行取得分を含む

都市計画決定	昭和32年度	事業採択年度	平成2年度		用地着手年度	平成4年度
工事着手年度	平成 年度	完成予定年度	当初 平成 6年度 変更 平成25年度 (事業認可最終年度)			
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= 178m C= 63百万円	L= 0m C= 0百万円	L= 0m C= 0百万円	L= 0m C= 0百万円	L= 178m C= 63百万円	
用地	A= 1,633 m ² C= 898百万円	A= 91 m ² C= 79百万円	A= 0 m ² (17 m ²) C= 0百万円 (21百万円)	A= 7 m ² C= 3百万円	A= 1,535 m ² C= 816百万円	
その他	C= 54百万円	C= 8百万円	C= 7百万円	C= 1百万円	C= 38百万円	
計	C= 1,015百万円	C= 87百万円	C= 7百万円 (28百万円)	C= 4百万円	C= 917百万円	
進捗率 (累積)	6.3% (前回再評価時)	8.6%	9.3% (11.3%)	9.7% (11.4%)	100%	

公共事業再評価

・平成17年度対応方針:「境界確定及び用地買収を進め早期完成に努める」

事業進捗状況

- ・平成22年度 事業認可を受け用地買収に着手
- ・平成14年度 桂駅周辺整備事業の完了により境界確定作業を再開。
- ・平成18年度 用地測量を実施。
- ・平成19～22年度 測量・設計作業、公安協議を実施。境界確定、用地買収を進める。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

- ・平成8年度の国の補助重点化方針により、桂駅周辺整備事業を優先して実施した。
- ・用地境界の確定が難航した。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

現在本事業区間を通過する路線バスは平日約350台あるが、現道の幅員は約6mでバスの離合が難しい状態である。また、歩道が整備されていないことから、早急な整備が望まれている。

【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		
<input type="checkbox"/> 安らぎのあるくらし <input checked="" type="checkbox"/> 華やぎのあるまち <input type="checkbox"/> 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	西京区基本計画	安全で円滑な道路交通が確保されるとともに、広域交通網の整備も図ることができる。また、主要観光地への道路交通も円滑になる。 これらの効果により、本市の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与する。

【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 = 1.87
	事業の要件	指標該当状況： <input checked="" type="checkbox"/> 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 事業進捗の見込みの視点

【事業実施のめど、進捗の見通し等】

<p>・平成14年度に桂駅周辺整備事業が完了したことから境界確定作業を再開した。全31筆中26筆の境界確定が完了し、現在用地交渉を行っている。</p>

4 対応方針案

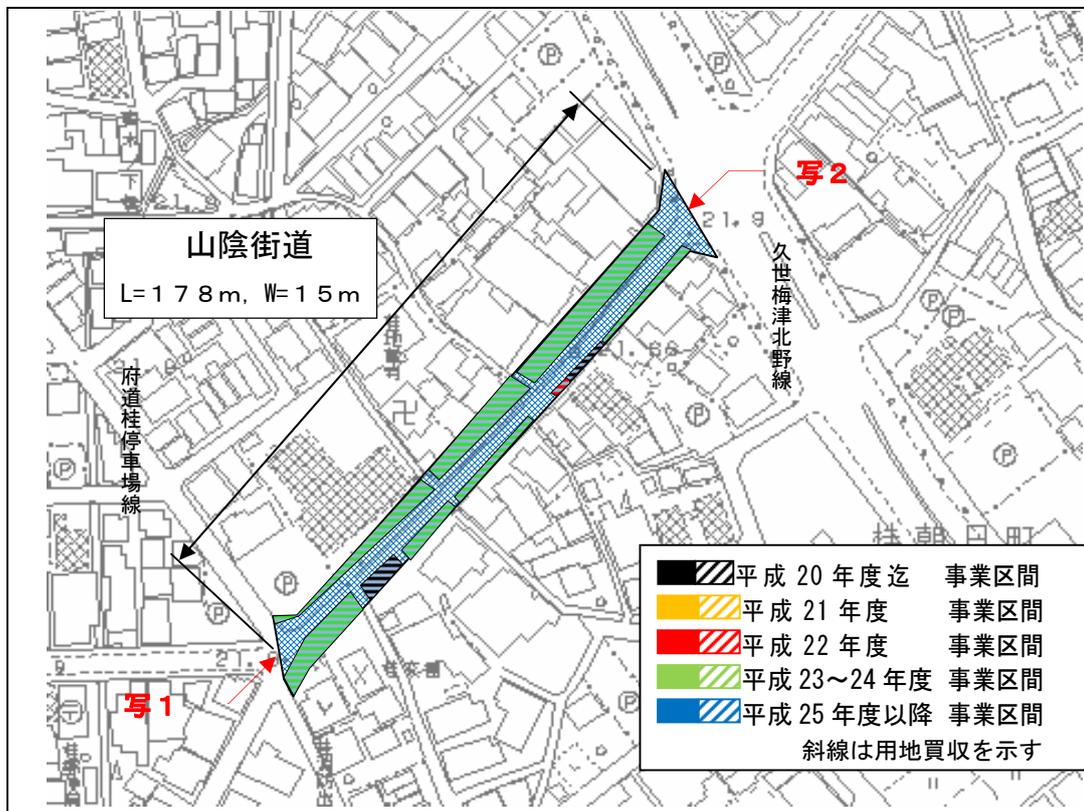
対応方針	<input checked="" type="checkbox"/> 継続, 中止, 休止
理由	<p>本事業区間は、阪急桂駅への重要なアクセス道路の一部を担っており、本事業の実施による路線バスの円滑な運行と、歩行者の安全確保が、地域の大きな要望となっている。</p> <p>桂駅周辺整備の終了後、境界確定作業を進めた結果、全31筆中26筆が完了した。住民の事業への理解も深まっており、今後円滑な事業進捗が図れるものと考ええる。</p> <p>以上から本事業は継続することが妥当であると考ええる。</p>

事業名：街路事業 山陰街道

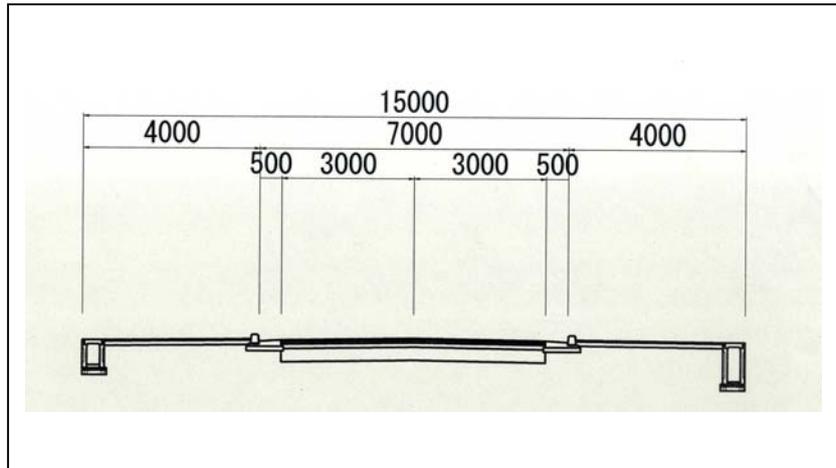
[箇所図]



[模式図]



[事業概要]



[写 真]

写 1



写 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	街路樹を植栽する。また、照明や舗装について、地域にふさわしいものとなるよう検討していく。
市民と行政のパートナーシップ	事業開始時、用地買収開始時の各時点において地元説明会を開催し、地元意見の反映や地元に対する情報提供を積極的に進めてきており、今後も事業の節目ごとに地元との協議を行っていく。

【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 (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：289 t/年 (整備前：1,719,290 t/年→整備後：1,719,001 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 	1/4
	災害に強く日々のく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、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
	日常生活における身近な安全や安心を確保する	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 照明灯が設置され夜間の安全性が向上する <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 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) <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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) <input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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)	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input checked="" type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 既存の大学・学術研究機関等へのアクセスを向上させる <input type="checkbox"/> 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
市民の知恵と創造性を生かした政策を形成する	個性と魅力あるまちづくり	<p>《開発支援》</p> <ul style="list-style-type: none"> □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 	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> <ul style="list-style-type: none"> ■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 <p>《交通混雑の解消》</p> <ul style="list-style-type: none"> □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。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> 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: 0.01 百万人・時間/年, 削減率: 0.08% </div> □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/日以上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 <p>《公共交通の充実》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■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 	4/15
	市民の知恵と創造性を生かした政策を形成する	<ul style="list-style-type: none"> □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 	—

■費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	山陰街道
事業所管課	京都市建設局道路建設部道路建設課

1. 算出条件

基準年次	2010年
供用年度	2014年
便益算出手法 (概要)	費用便益分析マニュアル(平成20年11月)

2. 費用

	事業費	維持管理費	合計
単純合計(税込み)	10.2	0.2	10.4
(税抜き)	9.7	0.2	9.9
基準年における 現在価値(C) ^{※1}	9.1	0.1	9.2

(単位:億円)

※1: 検討期間(50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

供用年次の便益	0.9
基準年における 現在価値(B) ^{※2}	17.2

(単位:億円)

※2: 検討期間(50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	1.87
-----	------

◇ 事業全体の費用便益(B/C)

府道142号沓掛西大路五条線 山陰街道

(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 : 11,600 台/日

「平成17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21年度作成)」

・延長幅員 : L = 0.178 km W=15m
 ・設計速度 : 40 km/h (4種2級)
 ・全体事業費 : 1,015 百万円 (消費税込み)
 ・その他 : 費用便益比算出方法は「費用便益分析マニュアル(平成20年11月、国土交通省道路局、都市・地域整備局)」に従う

◎ (配分結果より、3車種(乗用車・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 60,403,757.28 (百万円/年)

・(整備なし) 走行時間費用 60,403,846.14 (百万円/年)

①走行時間短縮便益= 60,403,846.14 - 60,403,757.28 = 88.86 (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 6,227,384.34 (百万円/年)

・(整備なし) 走行経費 6,227,388.50 (百万円/年)

②走行経費減少便益= 6,227,388.50 - 6,227,384.34 = 4.16 (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 498,732.96 (百万円/年)

・(整備なし) 交通事故損失額 498,733.06 (百万円/年)

③交通事故減少便益= 498,733.06 - 498,732.96 = 0.10 (百万円/年)

○年便益=①+②+③= 88.86 + 4.16 + 0.10 = 93.13 (百万円/年)

○供用後50年間の便益を現在価値に換算すると、

B=1719.68 百万円 となる。

*現在価値への換算は「費用便益分析マニュアル(平成20年11月、国土交通省道路局、都市・地域整備局)」より社会的割引率(社会的金利動向より設定)を4%として計算

◎費用

①維持管理費

2.7百万円/km 0.178 km / 1.05 = 0.46 百万円

・供用後50年間のコストを現在価値に換算すると、約 8.7 百万円となる

②事業費

・全体事業費 968.20 百万円 (消費税控除)

・全投資額を現在価値に換算すると、912.46 百万円

・費用C=①+②= 8.74 百万円 + 912.46 百万円 = **921.21 百万円**

◎費用便益

・**B/C=** 1719.68 百万円 / 921.21 百万円 = **1.87**