

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 向日町上鳥羽線（第2工区）	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自:京都市南区久世大藪町 至:京都市南区吉祥院嶋檜山町 (都市計画道路吉祥院下鳥羽線)	延長又は面積	延長 1,045m 幅員 22～39m
事業概要 本路線は、JR向日町駅を起点とし、南区の久世地区を經由し、大宮通に至る都市計画道路で、京都市の中心部と南西部を結ぶ幹線道路である。本事業区間は、市道久世20号線から葛野大路の間であり、暫定供用中の第1工区と合わせて、国道171号と葛野大路までの区間を整備することにより、桂川渡河部の慢性的な交通渋滞を解消するものである。			

2 事業の必要性等に関する視点

【事業の進捗状況】

※（ ）内は用地先行取得分含む

都市計画決定	昭和44年度	事業採択年度	平成8年度	用地着手年度	平成10年度
工事着手年度	平成14年度	完成予定年度	当初 平成12年度 変更 平成24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= 1,045m C= 5,445 百万円	L= 872m C= 4,543 百万円	L= 35m C= 182 百万円	L= 61m C= 317 百万円	L= 77m C= 403 百万円
用地	A= 16,959 m ² C= 4,314 百万円	A= 10,479 m ² (14,179 m ²) C= 3,716 百万円 (4,205 百万円)	A= 553 m ² C= 39 百万円	A= 934 m ² (3,146 m ²) C= 125 百万円 (457 百万円)	A= 4,993 m ² C= 434 百万円
その他	C= 841 百万円	C= 690 百万円	C= 16 百万円	C= 129 百万円	C= 6 百万円
計	C= 10,600 百万円	C= 8,949 百万円 (9,438 百万円)	C= 237 百万円	C= 571 百万円 (903 百万円)	C= 843 百万円
進捗率 (累積)	46.0% (前回再評価時)	84.4% (89.0%)	86.7% (90.9%)	92.0% (98.2%)	100%

公共事業再評価

- 平成17年度 再評価対応方針：「境界確定及び用地買収を進め早期完成に努める」

事業の進捗状況

第1工区については、平成14年度に道路築造工事がほぼ完成し、平成15年度から暫定供用を開始している。第2工区は、渡河部である祥久橋について平成20年度に暫定供用を開始し、現在、残る区間の整備を進めているところである。

- 平成8年度：事業認可を受け用地買収に着手
- 平成20年度：祥久橋暫定供用
- 平成21年度：高架部下部工
- 平成22年度：高架部上部工、埋蔵文化財調査

当初計画に比べて事業が遅れた理由

境界確定が難航していることにより用地買収に時間を要したため。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

本市南西部地域の主要幹線道路である国道171号久世橋付近では、慢性的な交通渋滞が発生していることから、災害時の緊急輸送路の代替機能をはたすためにも、国道171号と葛野大路を結ぶ東西幹線道路である本事業区間の早急な整備が必要となっている。

【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"/> 安らぎのある暮らし <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	市民の暮らしとまちを支える基盤づくり	南区基本計画 京都市都市計画マスタープラン 道路の整備に関するプログラム	周辺における交通渋滞を解消し、生活道路への通過交通の進入を抑制し、また本市南部地域における幹線道路ネットワークを形成することにより、安全で円滑な交通及び安全で快適な市民生活の確保を図る。 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 = 1.37
	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】

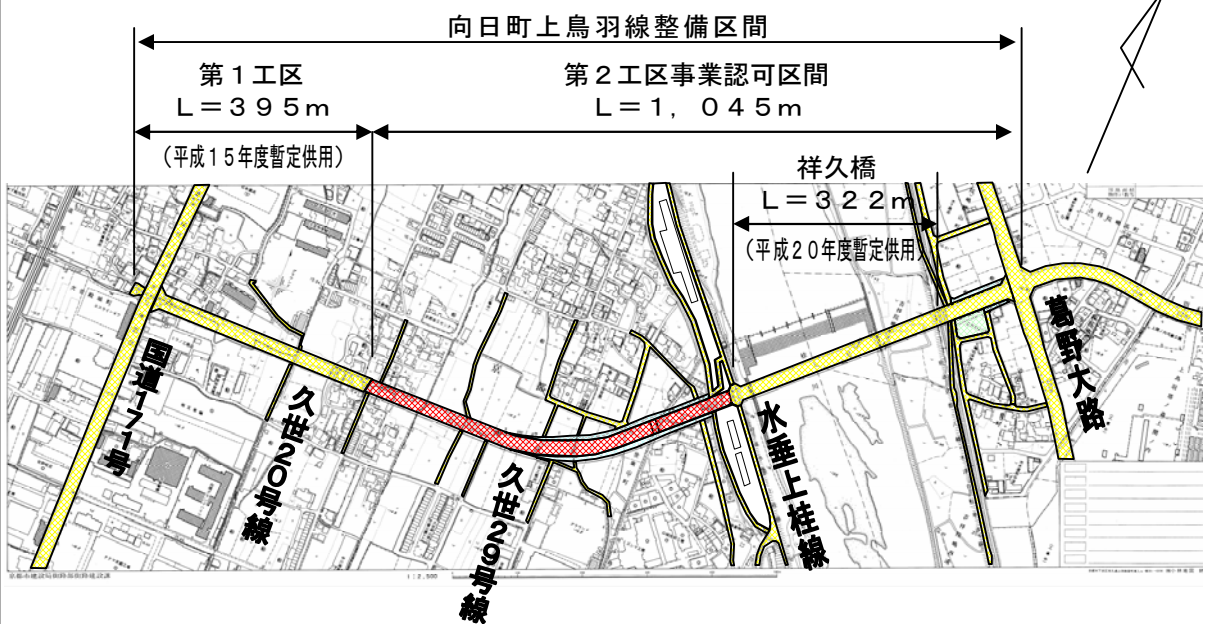
桂川渡河部の祥久橋を平成20年度に暫定的に供用したが、それに続く事業として、平成21年度に高架部の下部工が完成し、平成22年度には上部工も完成予定である。

用地の境界確定が難航している箇所では、引き続き確定作業を進め、順次、用地買収が完了した箇所から埋蔵文化財調査及び工事に着手し、平成24年度末の完成を目指す。

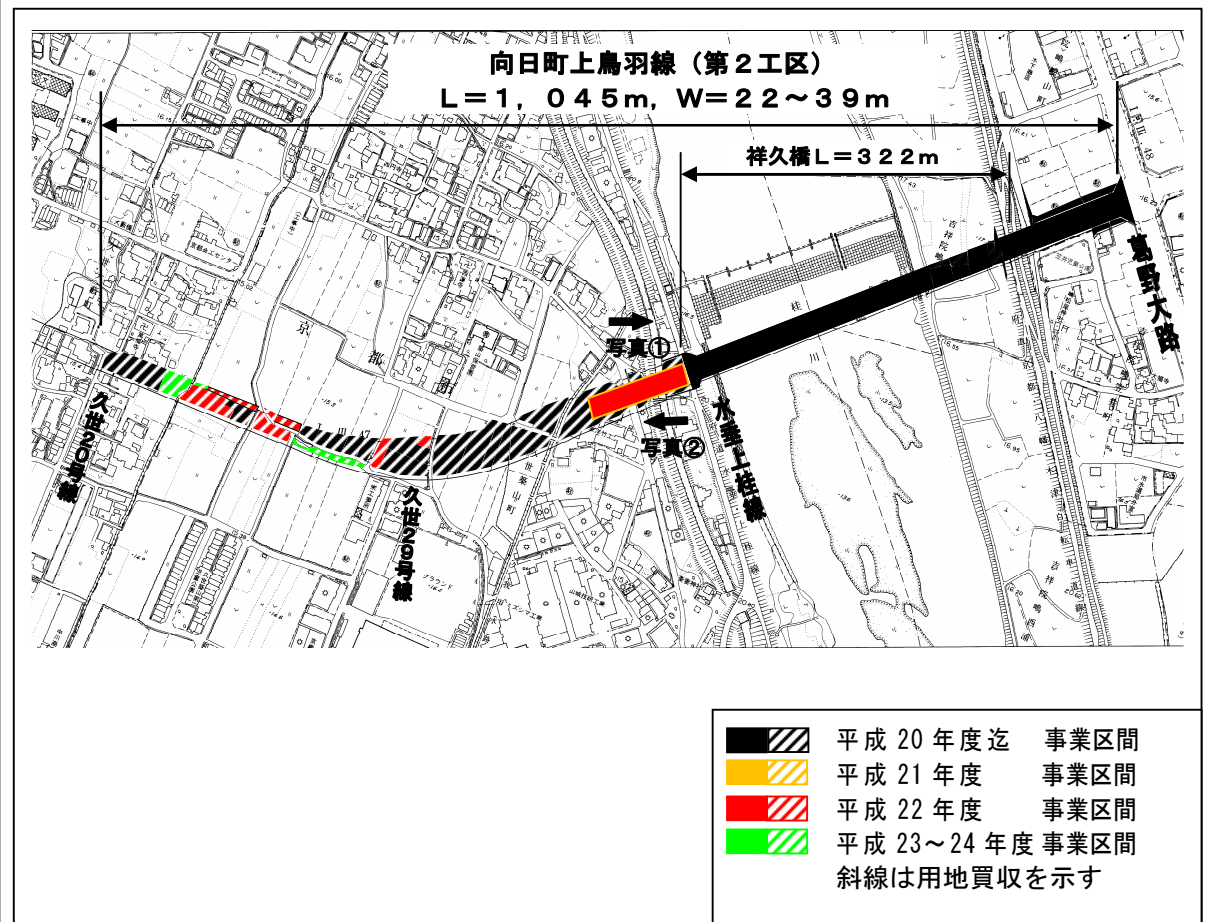
4 対応方針案

対応方針	<input checked="" type="radio"/> 継続，中止，休止
理由	<p>周辺における交通渋滞を解消し、生活道路への通過交通の進入を抑制し、また本市南部地域における幹線道路ネットワークを形成することにより、安全で円滑な交通及び安全で快適な市民生活を確保するため、本事業区間の整備は必要である。</p> <p>また、国道171号久世橋付近では、慢性的な交通渋滞が発生していることから、災害時の緊急輸送路の代替機能をはたすためにも、国道171号と葛野大路を結ぶ東西幹線道路である本事業区間の早急な整備が必要となっている。</p> <p>さらに、第2工区の用地買収率は9割を超えており、引き続き埋蔵文化財調査及び工事に着手することにより、道路形態が概ね完成している第1工区と合わせて、全面的な供用開始に向けた事業実施が可能な状況にある。</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ます。</p>

[箇所図]

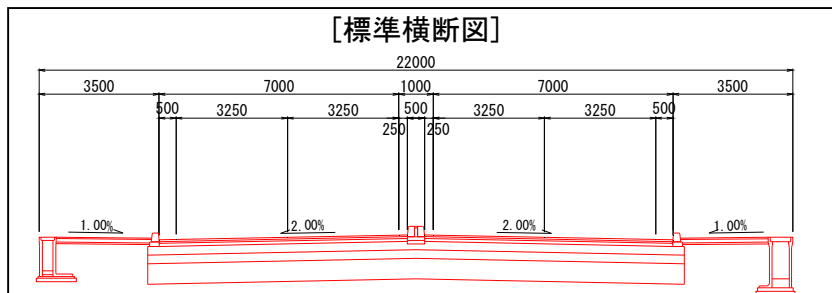


[模式図]

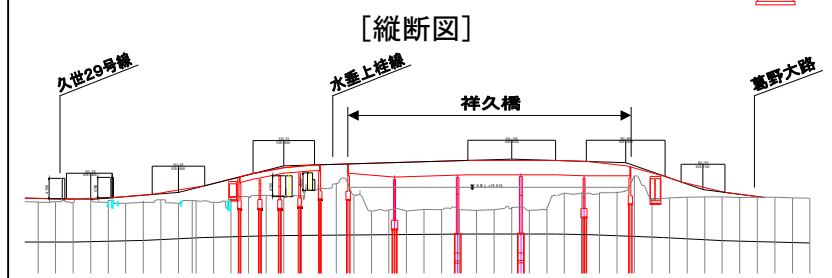


[事業概要]

[標準横断図]



[縦断図]



[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	車道の舗装を排水性舗装とし、車両の通行による騒音の軽減を図った。また、歩道の舗装を透水性舗装とすることで雨水の浸透を促進し、歩行性の改善に寄与する等、環境に配慮した。
市民と行政のパートナーシップ	祥久橋の設計段階においてデザイン検討委員会を開催し、地元住民の意見を反映しながら設計を進めた。

【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	<p>■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 <small>（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）</small> 削減量：2,335 t/年 <small>（整備前：4,903,429 t/年→整備後：4,901,094 t/年）</small></p> <p>■現道等における自動車からのNO2排出量が削減される <small>（並行区間等における自動車からのNO2排出削減率）</small> 削減量：11.8 t/年 <small>（整備前：21,704 t/年→整備後：21,692 t/年）</small></p> <p>■現道等における自動車からのSPM排出量が削減される <small>（並行区間等における自動車からのSPM排出削減率）</small> 削減量：1.0 t/年 <small>（整備前：1,949 t/年→整備後：1,948 t/年）</small></p> <p>□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</p>	3/4
	災害に強く日々のくらしの場を安全にする	<p>□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</p> <p>■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</p> <p>■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</p> <p>□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</p> <p>□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</p> <p>■避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>■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</p> <p>□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</p> <p>□地震等の災害時に避難地として活用できる</p>	4/9

	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 checked="" 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） <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間に街路樹が設けられる	1/7
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 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	1/5
	魅力ある観光を創造する	<input 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	—
	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	<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>	1/9
	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 style="text-align: center;">(並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率)</p> <p style="text-align: center;">渋滞損失時間: 38 万人・時間/年, 削減率: 0.09%</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	向日町上鳥羽線
事業所管課	京都市建設局道路建設課

1. 算出条件

基準年次	2010 年
供用年度	2013 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)	73.1	0.7	73.8
(税抜き)	69.6	0.7	70.3
基準年における 現在価値(C) ^{※1}	132.7	0.3	132.9

(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	8.7
基準年における 現在価値(B) ^{※2}	182.7

(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	1.37
-----	------

◇ 事業全体の費用便益(B/C)

向日町上鳥羽線

(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 : 14,200 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 = 1.045 km W = 22~39m
- ・設計速度 : 60 km/h (3種3級)
- ・全体事業費 : 10,600 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 60,159,933.80 (百万円/年)

・(整備なし) 走行時間費用 60,160,713.66 (百万円/年)

①走行時間短縮便益= 60,160,713.66 - 60,159,933.80 = 779.86 (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 5,533,016.89 (百万円/年)

・(整備なし) 走行経費 5,533,088.99 (百万円/年)

②走行経費減少便益= 5,533,088.99 - 5,533,016.89 = 72.10 (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 444,152.13 (百万円/年)

・(整備なし) 交通事故損失額 444,174.13 (百万円/年)

③交通事故減少便益= 444,174.13 - 444,152.13 = 22.01 (百万円/年)

○年便益=①+②+③= 779.86 + 72.10 + 22.01 = 873.96 (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=18269.20 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

1.3百万円/km × 1.045 km / 1.05 = 1.33 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 28.8 百万円となる

②事業費

・全体事業費 10095.24 百万円 (消費税控除)

・全投資額を現在価値に換算すると、 13265.60 百万円

・費用C=①+②= 28.79 百万円 + 13265.60 百万円 = **13294.39 百万円**

◎費用便益

・B/C= 18269.20 百万円 / 13294.39 百万円 = **1.37**