

平成23年度 公共事業事後評価調書

1 事業の概要

事業名	街路事業 葛野西通	事業所管課	建設局道路建設部道路建設課
事業区間	自：京都市右京区西京極堤外町 至：京都市右京区西京極南方町	延長又は面積	延長L = 177m 幅員W = 16m
事業概要 (目的・内容等)	<p>都市計画道路Ⅰ・Ⅱ・10 葛野西通は、京都市西部に位置する補助幹線道路であり、四条通から天神川通間については、既に整備が完了している。今回の事業区間である天神川通から葛野大路間の完成により、四条通から葛野大路間の安全かつ円滑な道路交通の確保が図られる。</p> <p>また、市民のスポーツ振興の中心である西京極総合運動公園へのアクセスが向上し、市民の健康増進とレクリエーション活動の機会を増加させ、健康的な都市生活の向上に寄与する。</p> <p style="text-align: center;">(供用開始時期) 平成22年5月 (用地買収) A = 1,445㎡</p>		

2 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和13年度	事業採択年度	平成2年度	用地着手年度	平成3年度
工事着手年度	平成21年度	完成年度	当初：平成6年度 実績：平成22年度	事業期間	当初：5年 実績：21年
事業費 (当初)	再評価 17.9億円 (42.0億円)	事業費【実績】	17.6億円	事業費増減	▲0.3億円
市民1人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)		約1,200円/人			
<p>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</p> <p>事業実施中に表面化した問題点としては、用地買収対象地に自営店舗があり、その代替地を要望されたことから移転に時間を要していたこと等があげられるが、鋭意交渉に取り組み、平成20年度に用地買収を完了し、平成22年度に事業が完了した。なお、平成21年度の公共事業再評価において、事業費を17.9億円、完成予定年度を平成22年度とした計画で、審議を受けている。</p>					

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢 の変化	本市西部地域は、人口が増加している地域であることから、都心部と本市西部地域を結ぶ経路ともなる本路線の重要性が高まった。
市民ニーズ の変化	平成14年度に西京極総合運動公園内にある京都アクアリーナが開設し、西京極総合運動公園への利便性向上の観点から、アクセス道路である本路線の重要性が高まった。
周辺環境 の変化	平成11年度より国道9号京都西立体交差事業が開始されており、道路ネットワークの強化の観点から、本路線の重要性が高まった。

【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	具体的な効果等
<ul style="list-style-type: none"> ■ うるおい ■ 活性化 □ すこやか ■ まちづくり □ 行政経営の大綱 	京都都市計画マスタープラン	<p>周辺地域の安全で円滑な道路交通が確保され、阪急西京極駅や西京極総合運動公園へのアクセスが向上する。</p> <p>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。</p>

【事業実施に伴う各種効果等】

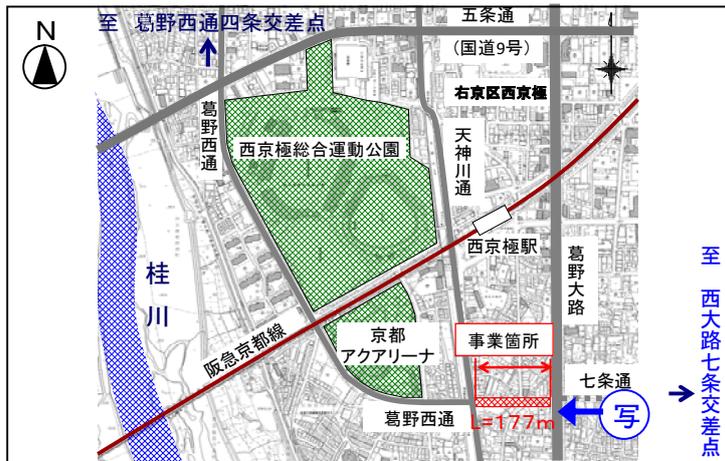
事業実施による効果	当該事業が該当する評価軸に係る評価指標から見た効果	評価軸に対する該当状況：3 / 5
	上記以外の評価指標から見た効果	<p>(定量的効果)</p> <p>① 周辺道路における交通量の減少 本路線の整備により、これまで既存道路を利用していた自動車交通量が減少し、既存道路の歩行者などの安全性が向上した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・府道梅津東山七条線 (開通前) 1, 557台 / 12時間 ↓ (開通後) <u>1, 031台 / 12時間 (66.2%)</u> ・七条通 (開通前) 2, 250台 / 12時間 ↓ (開通後) <u>1, 185台 / 12時間 (52.7%)</u> <p>② 走行時間の短縮 葛野大路七条交差点から葛野西通五条交差点までの所要時間が減少し、都心部から本市西部地域までの所要時間短縮や西京極総合運動公園等への利便性が向上するなどの効果があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 葛野大路・五条通(国道9号)経由 4.5分 ↓ ○ 葛野西通経由 2.5分 <u>2.0分の走行時間短縮</u> <p>(定性的効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスについては、これまでは一般車両一方通行道路を逆走する区間があったが、事業区間を経由するルートに変更され、歩道のある2車線道路を通行することとなり、運行の安全性が向上した。 ・幅員のある2車線の道路が整備され、右折レーンが設置されたことにより、自動車の円滑な通行が確保されたほか、緊急車両等の通行が容易となり、周辺地域の安全性が向上した。 ・歩道の設置により、連続性のある安全な歩行空間を確保した。
	事業実施による環境面からの効果	<ul style="list-style-type: none"> ・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している。 ・省エネタイプの道路照明灯によるCO2排出抑制に寄与している。

3 対応方針

今後の事後評価の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業の完成により、阪急西京極駅や西京極総合運動公園へのアクセスが向上したほか、周辺道路の交通量減少など、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業実施過程での苦労点、工夫など</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収において、自営店舗があり、その代替地の確保を要望されたことなど、用地買収や物件補償に時間を要した。 ・接続する天神川通との高低差があり、沿道の建物と道路構造物の高さの調整に工夫を要した。 ・本事業区間において、信号設置の地元要望があったが、既存の信号交差点と近接することから、京都府警と頻りに協議を行い、信号が新設された。 </td> </tr> <tr> <td style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">見直しの必要性</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 </td> </tr> </table>	事業実施過程での苦労点、工夫など	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収において、自営店舗があり、その代替地の確保を要望されたことなど、用地買収や物件補償に時間を要した。 ・接続する天神川通との高低差があり、沿道の建物と道路構造物の高さの調整に工夫を要した。 ・本事業区間において、信号設置の地元要望があったが、既存の信号交差点と近接することから、京都府警と頻りに協議を行い、信号が新設された。 	見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
事業実施過程での苦労点、工夫など	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収において、自営店舗があり、その代替地の確保を要望されたことなど、用地買収や物件補償に時間を要した。 ・接続する天神川通との高低差があり、沿道の建物と道路構造物の高さの調整に工夫を要した。 ・本事業区間において、信号設置の地元要望があったが、既存の信号交差点と近接することから、京都府警と頻りに協議を行い、信号が新設された。 				
見直しの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・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：街路事業 葛野西通

[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、道路照明灯には省エネタイプのものを採用し、CO ₂ の排出抑制に寄与した。
市民と行政のパートナーシップ	事業開始時、用地測量時、用地買収開始前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ながら事業を実施した。

【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
しんせいの	環境	<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 <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：556.36 t/年（整備前：4,901.651 t/年→整備後：4,901.095 t/年） <small>※ 平成21年度公共事業再評価時の数値</small> ■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排出削減量）</small> 削減量：1.43 t/年（整備前：21,693 t/年→整備後：21,692 t/年） <small>※ 平成21年度公共事業再評価時の数値</small> ■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排出削減量）</small> 削減量：0.14 t/年（整備前：1,949 t/年→整備後：1,948 t/年） <small>※ 平成21年度公共事業再評価時の数値</small> □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 	3/4
	市民生活の安全	<ul style="list-style-type: none"> □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在する場合において、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 ■照明灯が設置され夜間の安全性が向上する 	1/2
かき	産業・商業	<ul style="list-style-type: none"> ■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 □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 	1/2
	観光	<ul style="list-style-type: none"> ■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
すく	障害者福祉	<ul style="list-style-type: none"> □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 	-
まち	歩くまち	<ul style="list-style-type: none"> □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 ■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 □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 	1/3

評価項目		評価指標	該当状況
さんしゅうせい	土地利用と都市機能配置	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等に関連あり <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	1/6
	景観	<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"/> 対象区間が無電柱化候補路線に位置づけ有り <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"/> 周辺の自然・景観もしくは歴史的な文化環境との調和が図られている <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)	-
	住宅	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 地震等の災害時に避難地として活用できる	1/3
	道と緑	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 対象区間が、地震防災緊急事業五カ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけがある、又は京都市地域防災計画、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あり <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 避難路へ 1km 以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <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"/> 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 <input type="checkbox"/> 市役所・区役所へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路となる <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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: 2.98万人・時間/年, 削減率: 0.007% ※ 平成21年度公共事業再評価時の数値) <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未滿である区間の旅行速度の改善が期待される <input type="checkbox"/> 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	6/31

評価項目		評価指標	該当状況
まちづくり	道と緑	<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 □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) □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 □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 □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 □中心市街地内で行う事業である □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 □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 ■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 □対象区間に街路樹が設けられる 	
行政経営の大綱		<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 	-