

平成23年度公共事業再評価対象事業調査

1 事業の概要

事業名	道路事業 城南宮道	事業所管課	建設局道路建設部 道路環境整備課
事業区間	自：京都市伏見区竹田七瀬川町 至：京都市伏見区竹田浄菩提院町	延長又は面積	延長 L = 280 m 幅員 W = 12 m
事業概要 城南宮道は、竹田地区の東西を結ぶ主要な道路である。民家や児童館、地域体育館等が連たんし、周辺には東西を結ぶ道路が少ないため、交通量も比較的多いが、歩道が一部にしかない上、車道の幅員も狭小であり、車両の離合が困難な状況となっている。 本事業は、歩道新設を伴う拡幅整備を行うことにより、安全な歩行空間を確保するとともに、道路交通の円滑化を図るものである。			

2 事業の必要性等に関する視点

【事業の進捗状況】

※（ ）内は用地先行取得分含む

都市計画決定	—	事業採択年度	平成10年度	用地着手年度	平成10年度
工事着手年度		完成予定年度	平成28年度		
年度	全体事業	平成21年度以前	平成22年度	平成23年度	平成24年度以降
工事	L= 280m C= 300百万円	L= 0m C= 0百万円	L= 0m C= 0百万円	L= 0m C= 0百万円	L= 280m C= 300百万円
用地	A= 1,474 m ² C= 731百万円	A= 528 m ² (1,449 m ²) C= 457百万円 (721百万円)	A= 92 m ² C= 10百万円	A= 109 m ² C= 11百万円	A= 745 m ² C= 253百万円
その他	C= 197百万円	C= 80百万円	C= 32百万円	C= 28百万円	C= 57百万円
計	C= 1,228百万円	C= 537百万円 (801百万円)	C= 42百万円	C= 39百万円	C= 610百万円
進捗率 (累積)		43.7% (65.2%)	47.1% (68.0%)	50.3% (70.3%)	100%
事業の進捗状況 平成9～16年度 : 用地境界確定作業 平成10年度～ : 用地買収 平成18～19年度 : 詳細設計 平成20年度 : 公安協議完了 平成22年度 : 仮歩道（道路北側）の整備					
当初計画と比べて事業が遅れた理由 用地境界確定を含む用地交渉に時間を要していたが、先行取得分を含む約99%の用地買収が完了しており進捗が図れている。					

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

「歩くまち・京都」総合交通戦略を平成22年1月に策定し、歩く魅力を最大限に味わえるよう、歩行者優先のまちづくりを進めている。

また、城南宮道周辺には国道24号及び市道油小路通といった南北主要幹線道路を東西に結ぶ道路が少なく、地元関係者からは、本事業を早期に完成し、安全な歩行空間の確保と道路交通の円滑化を強く望まれている。

【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
<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 		安全な歩行空間が確保でき、かつ車両の円滑な通行が可能となる。

【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 = 1.74
	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： 3 / 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】

<p>平成23年度は、先行取得分の用地買戻しを行いつつ、未買収地について引き続き交渉を行う。 今後は、引き続き先行取得分の用地の買戻しを行うと共に、平成26年度の工事着手及び平成28年度の完成を目指す。</p>
--

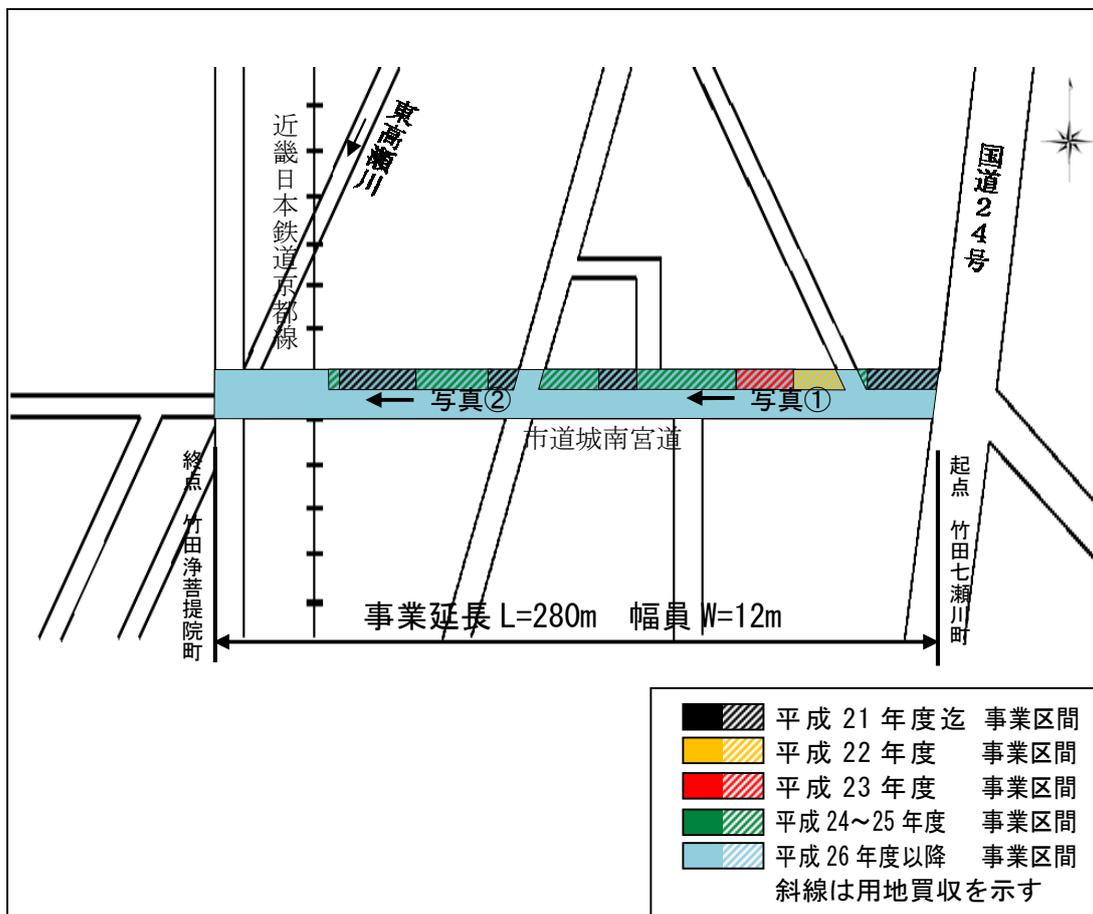
4 対応方針案

対応方針	(継続) 休止, 中止
理由	<p>本路線の整備により、安全な歩行空間が確保できるとともに、幅員狭小による車両の離合が困難な状況が改善され、車両の円滑な通行が可能となる。 また、用地買収については先行取得分を含め約99%が完了しており、現在のところ、本事業の実施に対する地元からの反対意見も特にない。 以上のことから、本事業は継続することが妥当であると考えます。</p>

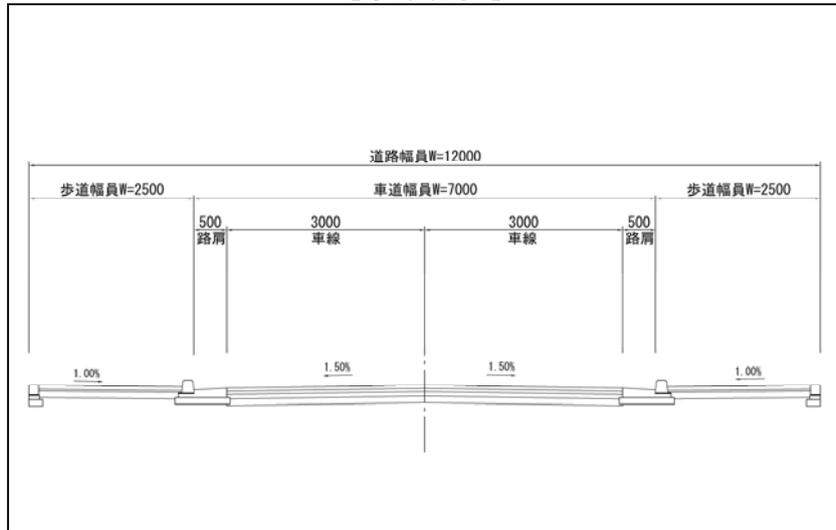
[箇所図]



[模式図]



[事業概要]



[写真]

写真①



写真②



客観的評価指標（道路事業）

【事業の要件】

環境・景観への配慮事項	歩道舗装を透水性舗装とすることにより、地上に降った雨水をしみ込ませることで河川や下水道施設への直接的な雨水流出を抑制するとともに、地表面からの蒸散作用によりヒートアイランド現象を緩和する。
市民と行政のパートナーシップ	本路線において、工事に着手するまでの歩行者の安全を確保するよう、地元要望を受けた。児童館や地域体育館等が連たんし、多くの歩行者が往来するが、幅員狭小で歩行空間がないことから、暫定的に、道路北側に仮歩道を整備した。

【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
環境	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：188t/年（整備前：2,656,668t/年→整備後：2,656,480t/年） ■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：1t/年（整備前：10792t/年→整備後：10791t/年） ■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：0.08t/年（整備前：993.70t/年→整備後：993.62t/年） <p> <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 保存すべき貴重種等生物の生息環境に対して影響性は低い（生態系の保全に配慮） <input type="checkbox"/> 地域の環境づくりやまちづくり方針との整合性を有している </p>	3/6
	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 	1/1
活性化	産業・商業	<input type="checkbox"/> 中心市街地へ至る現道（もしくは並行する路線）の混雑度が1.0以上 <input type="checkbox"/> 商業の振興に寄与する <input type="checkbox"/> 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	—
	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 <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
	農林業	<input type="checkbox"/> 農林業の振興に寄与する	—
すいざか	障害者福祉	<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	—
まちづくり	歩くまち	<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性・安全性の向上が期待できる <ul style="list-style-type: none"> ■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 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	1/3

評価項目	評価指標	該当状況	
まち 暮らし	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 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"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他事業と連携プログラムに位置付けられている <input type="checkbox"/> 情報通信ネットワークの構築を促進する。	—
	景観	<input type="checkbox"/> 対象区間が無電柱化候補路線に位置づけあり <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群保存地区）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"/> 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 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）	—
	住宅	<input checked="" type="checkbox"/> 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解消する	1/1
	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道路を形成する <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"/> 現道等の異常気象時規制区間，事前通行規制区間，特殊通行規制区間又は冬季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"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消 <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"/> 二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 type="checkbox"/> 主要集落と区役所間の所用時間が30分をこえる <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <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 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 5px auto;"> 〔 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：1,0859万人・時間/年，削減率：78% 〕 </div> <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除去もしくは交通改善が期待される	3/35

評価項目	評価指標	該当状況
まち 道と緑	<p> <input type="checkbox"/> 現道の踏切道において、踏切交通遮断量$\geq 2,000$ 台時/日でかつ次のいずれかに該当する。 <input type="checkbox"/> 踏切道における車道の幅員と踏切道に接続する車道の幅員との差が1m以上 <input type="checkbox"/> 踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する歩道の幅員未満 <input type="checkbox"/> 鉄道と道路の交差角が40° 未満 <input type="checkbox"/> 踏切道に接続する道路の踏切道の両側から 10mまでの区間が踏切道を含めて直線でない <input type="checkbox"/> 踏切道に接続する道路の踏切道の両側から 30mまでの区間の縦断勾配が4%以上 <input type="checkbox"/> 見通し区間の長さが道路構造令第29条第3号に規定する見通し区間の長さの1/2以下 <input type="checkbox"/> 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又は新たなバス路線が期待できる <input type="checkbox"/> 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） <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 広域物流拠点から高規格・地域高規格又はこれらに接続する自専道のICまでのアクセスが改善される <input type="checkbox"/> 幹線道路ネットワークを形成する <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 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が$1.5\text{km}/\text{km}^2$ 以下である市街地内の事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 対象区間に街路樹が設けられる </p>	
行政経営の大綱	<p> <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	道路事業 城南宮道
事業所管課	道路建設部道路環境整備課

1. 算出条件

基準年次	2011年
供用年度	2017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)	12.3	0.2	12.5
単純合計 (税抜き)	11.7	0.2	11.9
基準年における 現在価値 (C) ※1	14.2	0.1	14.3

(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	67.3
基準年における 現在価値 (B) ※2	25.0

(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

4. 費用便益分析比

B/C	1.74
-----	------

費用便益 (B/C) の算出「城南宮道」

<算出条件>

- ・将来交通量 : 6,601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」
- ・延長幅員 : L=280m, W=12m
- ・走行速度 : 30km/h (4種2級)
- ・全体事業費 : 1,228百万円
- ・その他 : 費用便益比算出方法は、「費用便益分析マニュアルH20.11 (国土交通省 道路局 都市・地域整備局)」に従う。

◎便 益 (配分結果より, 3車種 (乗用車類・小型貨物車・普通貨物車) ごとに算出)
(配分ネットワーク全体 (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 = 走行時間 × 交通量 × 時間価値 × 365)

- ・ (整備あり) 走行時間費用 877,356,381,201 (円/年)
- ・ (整備なし) 走行時間費用 877,481,597,327 (円/年)

① 走行時間短縮便益 = 877,481,597,327 - 877,356,381,201 = 125,216,126 (円/年)

* 走行経費減少便益 (走行経費 = 区間長 × 交通量 × 走行経費原単位 × 365)

- ・ (整備あり) 走行経費 172,903,940,978 (円/年)
- ・ (整備なし) 走行経費 172,924,110,251 (円/年)

② 走行経費減少便益 = 172,924,110,251 - 172,903,940,978 = 20,169,273 (円/年)

* 交通事故減少便益 (交通事故損失額 = 係数 × 交通量 × リンク長 +

係数 × 交通量 × 交差点数)

- ・ (整備あり) 交通事故損失額 19,601,856,726 (円/年)
- ・ (整備なし) 交通事故損失額 19,604,510,611 (円/年)

③ 交通事故減少便益 = 19,604,510,611 - 19,601,856,726 = 2,653,885 (円/年)

○年便益 = ① + ② + ③ = 125,216 + 20,169 + 2,654 = 148,039 千円/年

○供用後50年間の便益を現在価値に換算すると, **B=約24.96億円**となる。

* 現在価値への換算は, 「費用便益分析マニュアルH20.11 (国土交通省 道路局)」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

- ・ $1.337 \text{ 百万} / \text{km} \times 0.280 \text{ km} = 0.37 \text{ 百万円} / \text{年}$
- ・ 供用後50年間のコストを現在価値に換算すると、約0.06億円となる。

②事業費

- ・ 全体事業費 12.28億円
- ・ 年度事業費の平成4年から23年までは実績値，残りは残年で割り振った。
- ・ 全投資額を現在価値に換算すると，約14.25億円となる。

・ **費用C** = ① + ② = $0.06 + 14.25 = \underline{14.31 \text{ 億円}}$

◎費用便益

・ **B/C** = $24.96 \text{ 億円} / 14.31 \text{ 億円} = \underline{1.74}$