

平成24年度 公共事業事後評価調書

1 事業の概要

事業名	土地区画整理事業 竹田地区	事業所管課	建設局都市整備部整備推進課
事業区間	京都市伏見区竹田段川原町他	延長又は面積	面積 A = 48.1 ha
事業概要 (目的・内容等)	本事業は、京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）の一環として、都市計画道路である油小路通、大宮通、竹田西浦線、竹田中通と、都市計画公園である竹田公園などの主要な施設をはじめ、本地区に隣接する土地区画整理事業地区と一体的な公共施設整備を行うことにより、健全な市街地の形成を図るものである。		

2 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

【事業の進捗状況】

都市計画決定		昭和48年度	事業採択年度	昭和49年度	仮換地指定年度 (第1次指定)	昭和61年度
工事着手年度		昭和59年度	完成年度	当初：昭和55年度 実績：平成23年度	事業期間	当初：7年 実績：38年
事業費	再評価 (当初)	7,562百万円 (2,332百万円)	事業費【実績】	7,591百万円	事業費増減	29百万円
市民1人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)			約5,200円/人			
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						
平成17年度の公共事業評価委員会において、道路の築造は完了し、残る移転補償についても権利者と協議中であることから、「事業継続は妥当である」との評価を得た。この評価結果を受けて事業を進めた結果、課題となっていた移転補償と仮換地指定が平成19年度に完了した。						
また、平成22年度の公共事業評価委員会においては、仮換地指定率は100%であり、都市計画道路及び区画道路はすべて完成し、事業としては最終段階であることから「事業継続は妥当である」との評価を得た。						
その後、換地処分に向けた作業を進め、平成23年8月26日に事業完了である換地処分の公告を行った。						

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢 の変化	事業施行期間中に、経済成長に伴う物価の上昇や、バブル経済により、地価が激しく高騰・下落するなどの影響があったが、事業の収支計画を適宜見直した。
市民ニーズ の変化	平成7年の阪神淡路大震災以降、災害時に緊急車両が通行できる道路や避難地となる公園の整備など、災害に強い街づくりが求められるようになった。 土地区画整理事業では、道路や公園などの都市基盤施設と宅地を一体的に面整備する事業であるため、快適性、利便性だけでなく、防災面からみた安全性も兼ね備えた市街地環境が形成されることから、事業の必要性が改めて認識されるようになった。
周辺環境 の変化	昭和63年に地下鉄烏丸線京都駅-竹田駅間が開通し、平成11年には近鉄京都線の連続立体交差化が完成した。道路では、平成14年に鴨川を渡る大宮大橋が開通し、平成15年には油小路通、京都南大橋が開通した。さらに、平成20年には阪神高速8号京都線が開通するなど、地下鉄、道路などの交通機能が充実した。

【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
☐ うるおい ☒ 活性化 ☒ まちづくり ☒ 行政経営の大綱	京都市都市計画マスタープラン	- 道路、水路、公園等の公共施設と宅地との一体的な面整備により、無秩序な開発を防止することができ、健全な市街地の形成に寄与した。 - 地下鉄事業と同時に進めたため、駅や車両基地などの施設を計画的に配置することができた。 - 油小路通等の幹線道路ネットワークの整備強化により、交通量の分散化を図ることができた。

【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：3／4																																																								
上記以外の評価指標から見た効果	(定量的効果) ①健全な市街地の形成 道路、水路、公園等の公共施設が計画的に整備、配置されたことで良好な市街地環境が形成されており、宅地に関しても道路に接して再配置され、整形化されたことから有効活用できる状況となっている。 <table><tr><td></td><td>S49 年</td><td></td><td>H23 年</td></tr><tr><td>・ 公共用地率：</td><td>7.59%</td><td></td><td>26.67%</td></tr><tr><td>(内訳)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>道 路：</td><td>3.25%</td><td></td><td>18.01%</td></tr><tr><td>公 園：</td><td>0 %</td><td></td><td>5.19%</td></tr><tr><td>その他：</td><td>4.34%</td><td></td><td>3.47%</td></tr><tr><td>・ 宅 地 化 率：</td><td>30.1 %</td><td></td><td>77.6 %</td></tr><tr><td>・ 地区内人口：</td><td>約160人</td><td></td><td>約1,130人</td></tr></table> ＜参考＞ ・ 地価： 75,200 円/㎡(S49年 平均地価) 157,000 円/㎡(H22年 近傍地の地価公示) ②国道1号等の交通量の分散化 油小路通（京都南大橋）及び大宮通（大宮大橋）の整備後、一般国道1号及び同24号の交通量が減少しており、幹線道路ネットワークの強化により、交通量の分散化が図れたと考えられる。 交通量調査結果（平日12時間交通量） <table><tr><td></td><td>H11 年</td><td></td><td>H22 年</td></tr><tr><td>国道 1 号</td><td>52,787 台</td><td></td><td>49,683 台</td></tr><tr><td>国道 24 号</td><td>39,916 台</td><td></td><td>26,320 台</td></tr><tr><td>油 小 路 通</td><td>—</td><td></td><td>32,674 台</td></tr><tr><td>大 宮 通</td><td>—</td><td></td><td>18,125 台</td></tr><tr><td>京都南大橋等の（開通前）</td><td></td><td></td><td>（開通後）</td></tr></table> (定性的効果) ・ 都市計画道路をはじめとする道路整備による交通の円滑化やバス路線が充実されたことにより利便性が向上した。 ・ 地震、風水害、火災等の災害に対する防災性が向上した。 ・ 公図、土地・建物登記簿も併せて整理されたことによる民間投資の誘発と不動産売買の活性化が図られている。 ・ 南部地域における無秩序な市街化を抑制し、健全な市街地が形成された。 ・ 安全性、快適的、利便性を備えた良好な宅地の供給によりまちの活性化が図られている。 ・ 土地区画整理事業に併せて上下水、電気、ガス等のインフラが整備されたことにより宅地としての利用価値が向上した。		S49 年		H23 年	・ 公共用地率：	7.59%		26.67%	(内訳)				道 路：	3.25%		18.01%	公 園：	0 %		5.19%	その他：	4.34%		3.47%	・ 宅 地 化 率：	30.1 %		77.6 %	・ 地区内人口：	約160人		約1,130人		H11 年		H22 年	国道 1 号	52,787 台		49,683 台	国道 24 号	39,916 台		26,320 台	油 小 路 通	—		32,674 台	大 宮 通	—		18,125 台	京都南大橋等の（開通前）			（開通後）
	S49 年		H23 年																																																						
・ 公共用地率：	7.59%		26.67%																																																						
(内訳)																																																									
道 路：	3.25%		18.01%																																																						
公 園：	0 %		5.19%																																																						
その他：	4.34%		3.47%																																																						
・ 宅 地 化 率：	30.1 %		77.6 %																																																						
・ 地区内人口：	約160人		約1,130人																																																						
	H11 年		H22 年																																																						
国道 1 号	52,787 台		49,683 台																																																						
国道 24 号	39,916 台		26,320 台																																																						
油 小 路 通	—		32,674 台																																																						
大 宮 通	—		18,125 台																																																						
京都南大橋等の（開通前）			（開通後）																																																						
事業実施による環境面からの効果	竹田公園の整備、油小路通や竹田西浦線に植栽帯を配置したことにより、良好な都市の景観と環境の形成を図った。																																																								

3 対応方針

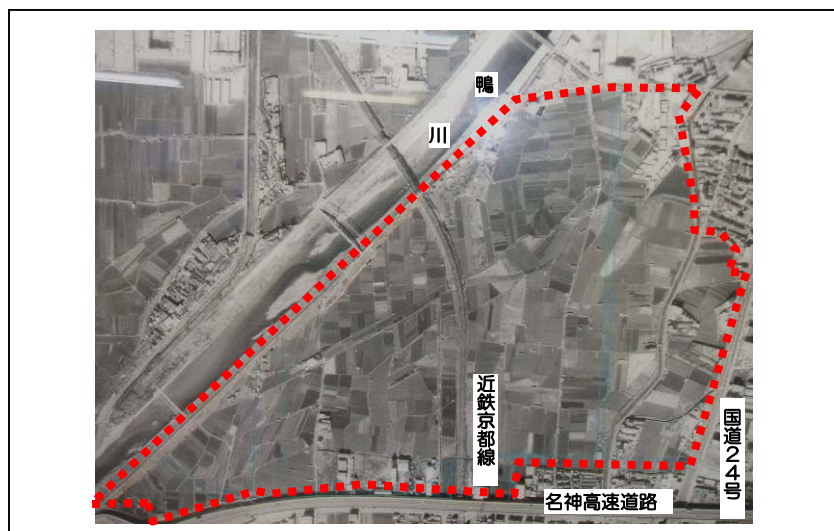
今後の事後評価の必要性		道路、水路、公園等の公共施設を計画的に整備、配置し、宅地についても道路に接して再配置した結果、良好な市街地環境が形成されており、土地区画整理事業による事業効果が発現しているため、今後の事後評価は必要ないと考えられる。
改善措置の必要性		上記理由から事業当初の目的も達成されており、地元からの改善等の要望もないことから改善措置の必要性は認められない。
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価の手法等について	事業実施過程での苦労点、工夫など	本事業は、昭和49年3月に地下鉄烏丸線（都市高速鉄道）と同時に都市計画決定され、翌年度に事業認可を受けたが、地下鉄の駅や車両基地などの用地買収が難航したため、本事業は休止状況となり、事業採択後、工事着手まで約10年の歳月を要した。
	見直しの必要性	土地区画整理事業は、地権者との合意形成を図りながら事業を進めるため、仮換地の指定や移転補償交渉に時間を要する場合があります、事業が長期化することが予想される。 したがって、今後、同種の事業を行っていく際には、事業が長期化しないように、道路の配置計画などに配慮しながら、柔らかな発想のもとで事業に取り組む必要がある。

[箇所図]

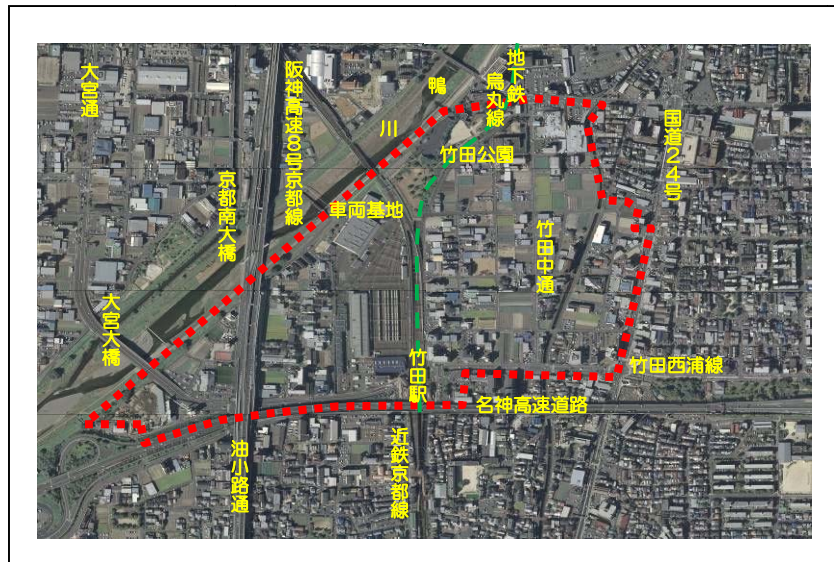


[写真]

施行前
(S47)



施行後
(H23)



客観的評価指標（土地区画整理事業）

【事業の要件】

環境・景観への配慮事項	地区内に竹田公園を整備し、また、油小路通や竹田西浦線に植栽帯を設けるなど、地区内の環境向上に寄与している。
市民と行政のパートナーシップ	土地区画整理事業の実施に関わる重要事項等については、権利者から選挙で選出された委員等で組織する審議会の審議を経て決定することとなっている。更に、事業計画や換地計画の縦覧を行い、意見の提出機会を与えるなど民主的な手続が制度化されている。

【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
うるおい	環境	☐ 騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所を含む	—
活性化	産業・商業	☐ 商いでにぎわい、魅力あふれるまちづくりに貢献する ☒ 新たな産業集積を生み出す魅力ある事業環境の整備に寄与する ☐ 市民に安心していただける流通体制の強化を支援する	1/3
まちづくり	歩くまち	☐ 住居系、商業系地区内の 2 車線以上の道路で歩道等を車椅子が通行できない、もしくは自転車交通量が 500 台/日以上又は自動車交通量が 1,000 台/12h 以上で自転車と自動車が混在している、もしくは、通学路で現況幅員 ≤ 1.0m ☐ 面的にバリアフリー化された歩行者環境を整備する ☒ 公共駐車場・自転車駐輪場・交通ターミナルの整備を行う	1/3
	土地利用と都市機能配置	☐ 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 ☒ 道路整備と一体となった住宅宅地供給（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）を実施する ☒ 都市内定住人口の増加に大きく寄与する事業である ☐ 社会福祉施設、高齢者福祉施設等の誘致計画がある ☐ 事業計画地周辺に大学が立地し、学生等の居住条件が向上する ☒ 都市計画のマスタープランに位置づけられている ☒ 大都市法に基づく重点供給地域内の事業である ☐ 特別立法に基づく事業である ☒ 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 ☒ 鉄道幹線や新駅整備と一体となった事業である ☐ 混在した土地利用の整序化を図る	6/11
	景観	☐ 自然環境や自然景観、歴史・風土を活かした街づくりを行う ☐ 歴史的な街並み。景観の破壊等につながらない ☐ 著名観光地の近くにあつて、地域景観（イメージ）の向上に寄与する ☐ 無電柱化候補路線に位置づけがある	—
	住宅	☐ 密集住宅市街地の住環境改善を図る ☐ 老朽住宅の建て替えや建物の共同化等住宅施策等との合併施行を行う ☐ 消防活動・緊急活動が困難な区域において実施される事業である ☐ 防災公園や公共・公益施設の集中立地した防災安全街区等の避難拠点が整備される ☐ 地区計画、建築協定により良好な宅地を形成する	—

評価項目		評価指標	該当状況
まちづくり	道と緑	■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 ■災害時の避難路がネットワーク化され，避難時等の選択性が向上する □1km で避難路へ到達できない地区が存在する □中心市街地に位置し基本計画（中心市街地法）に位置づけられている □中心市街地内（商業系用途）で行う事業である □1 号市街地，2 号地区（再開発法）に位置づけられており，かつ指定容積率が 400%以上である □商業振興施策，公益施設整備と密接な連携を図る事業である □街区の再編，低未利用地の入れ替え。集約を行う □市街地の幹線都市計画道路網密度が 1.5km/k m²以下 ■街路樹，緑など豊かなうるおいのあるまちづくりが計画されている	3/10
行政経営の大綱		■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