

## 平成24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 伏見向日町線                        | 事業所管課  | 建設局道路建設部道路建設課            |
| 事業区間                                                                                                                                                                                                 | 自：京都市西京区大原野上里南ノ町<br>至：京都市西京区大原野石見町 | 延長又は面積 | 延長L＝1, 104 m<br>幅員W＝32 m |
| <b>事業概要</b><br>本路線は、伏見区桃山から西京区大原野に至る本市の東西幹線道路である。<br>本事業区間は、長岡京市域で整備済の外環状線や本市で整備中の中山石見線等と連携することにより、国道171号と国道9号等とを結ぶ幹線街路網の形成を図り、本市西部地域の交通渋滞を解消するとともに、大原野地域の生活道路に流入している通過交通を処理し、安全で円滑な道路交通の確保を図るものである。 |                                    |        |                          |

## 2 事業の必要性等に関する視点

## 【事業の進捗状況】

|             |                                          |                                          |                                      |                                 |                                 |
|-------------|------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| 都市計画決定      | 昭和42年度                                   | 事業採択年度                                   | 平成5年度                                | 用地着手年度                          | 平成6年度                           |
| 工事着手年度      | 平成15年度                                   | 完成予定年度                                   | 当初 平成12年度<br>変更 平成27年度<br>(事業認可最終年度) |                                 |                                 |
| 年度          | 全体事業                                     | 平成22年度以前                                 | 平成23年度                               | 平成24年度                          | 平成25年度以降                        |
| 工事          | L＝ 1,104 m<br>C＝ 974 百万円                 | L＝ — m<br>C＝ 432 百万円                     | L＝ 590 m<br>C＝ 212 百万円               | L＝ — m<br>C＝ 12 百万円             | L＝ — m<br>C＝ 299 百万円            |
| 用地          | A＝ 35,653 m <sup>2</sup><br>C＝ 4,819 百万円 | A＝ 35,496 m <sup>2</sup><br>C＝ 4,817 百万円 | A＝ 157 m <sup>2</sup><br>C＝ 21 百万円   | A＝ — m <sup>2</sup><br>C＝ — 百万円 | A＝ — m <sup>2</sup><br>C＝ — 百万円 |
| その他         | C＝ 1,068 百万円                             | C＝ 1,036 百万円                             | C＝ 4 百万円                             | C＝ 8 百万円                        | C＝ 20 百万円                       |
| 計           | C＝ 6,861 百万円                             | C＝ 6,285 百万円                             | C＝ 237 百万円                           | C＝ 20 百万円                       | C＝ 319 百万円                      |
| 進捗率<br>(累積) |                                          | 91.6%                                    | 95.1%                                | 95.3%                           | 100%                            |

## 事業の進捗状況

平成19年度の再評価時に「当路線の用地買収率は98%（平成19年3月末、公社先行買収分含む）に達している。当路線と接続して国道171号に至る外環状線等については京都府が施工しており、これらの路線と併せて整備を行う必要がある。」との方針を出した上で事業を進めた結果、平成24年3月現在までに用地の進捗率は100%に達し、東工区が概成した。

## 当初計画に比べて事業が遅れた理由

- ・民々境界の確定が難航したこと等から用地買収交渉に時間を要した。
- ・現況排水系統を重視した排水計画に対し、地元の理解が得られず、排水計画の見直し作業及び河川管理者協議に時間を要した。

## 【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

国道9号では京都西立体交差事業が進められ、また、京都第二外環状道路の沓掛IC～大原野ICも平成24年度末の完成に向けて整備が進捗している。本路線は、地域の主要幹線道路としての位置付けはもとより、広域交通体系のアクセス強化を図る道路として、事業の促進が望まれている。

【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                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> うるおい<br><input checked="" type="checkbox"/> 活性化<br><input type="checkbox"/> すこやか<br><input checked="" type="checkbox"/> まちづくり<br><input type="checkbox"/> 行政経営の大綱 | ・京都市都市計画マスタープラン<br>・西京区基本計画 | 本市西部地域の渋滞を解消すると共に、通過交通の生活道路への流入を抑制するなど、地域の安全で円滑な道路交通を確保する。 |

【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<br>(費用便益分析) | B / C = 2.06 |
|                       | 事業の要件               | 指標該当状況：⑦・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>本路線は、「はばたけ未来へ！ 京プラン」実施計画＜改革編＞における道路整備事業の見直しに基づき、平成27年度までの4年間については、事業の進捗を可能な限り平準化する路線と位置付けられた。</p> <p>事業の進捗の見込みは、平成23年度工事で概成した東工区を、平成24年度工事で完成させ、中山石見線へ連携する西工区については、中山石見線の進捗に併せて、同時完成を目指すものである。</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

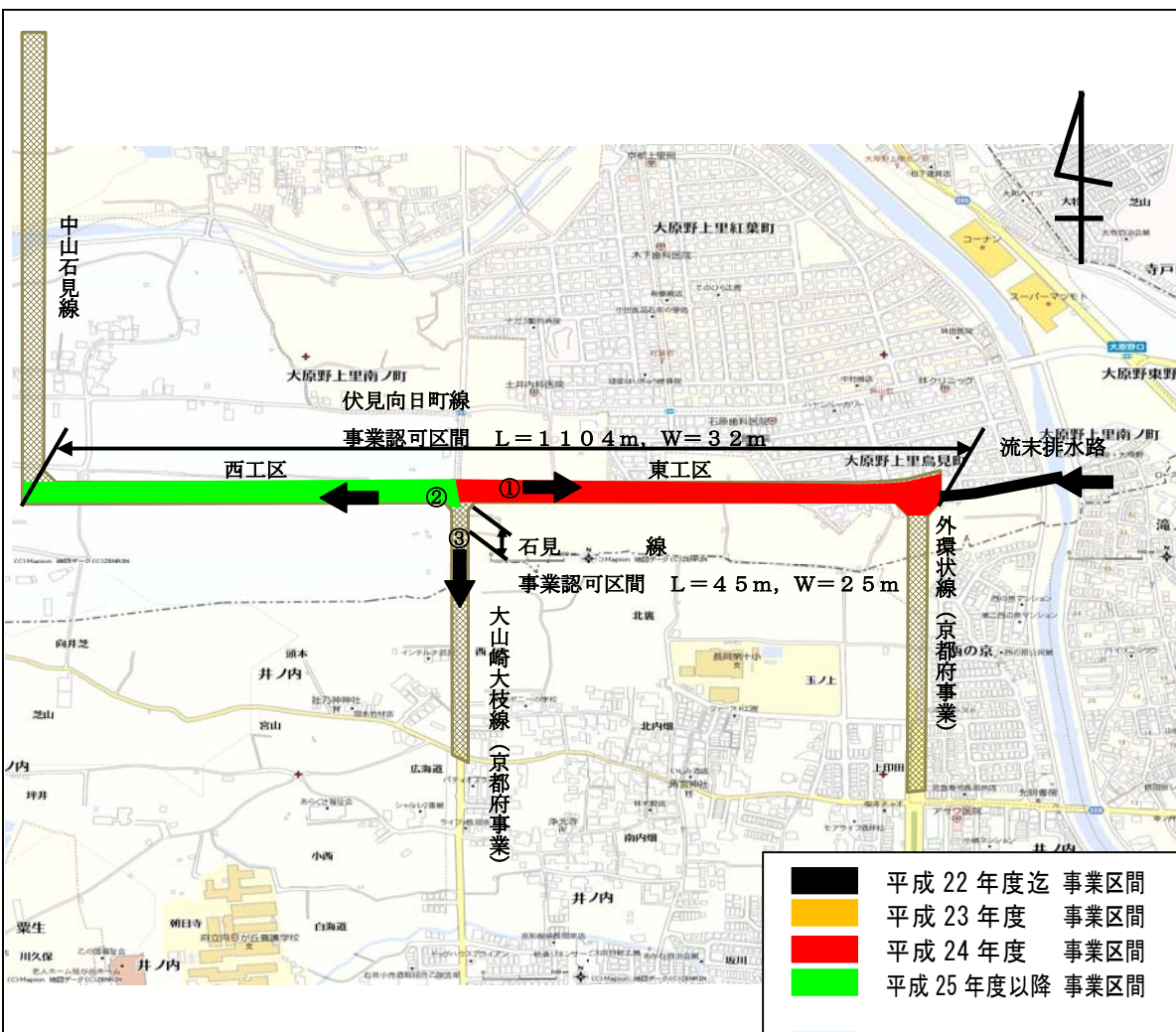
### 4 対応方針案

| 対応方針 | <input checked="" type="radio"/> 事業継続 <input type="radio"/> 事業中止 <input type="radio"/> 事業休止 <input type="radio"/> 事業再開                                                                                                                                 |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 理 由  | <p>当路線は、中山石見線及び長岡京市域で京都府による整備が行われている外環状線等と連携することにより、本市西部地域の幹線道路網を形成し、交通渋滞の解消と生活道路の通過交通の抑制を図るものである。</p> <p>また、当路線と連携して国道171号に至る京都府事業区間については概ね完了している。</p> <p>西工区については、洛西ニュータウンに通じる中山石見線が事業中であり、その進捗に併せて整備を行う必要がある。</p> <p>以上のことから、本事業の継続は妥当であると考えます。</p> |

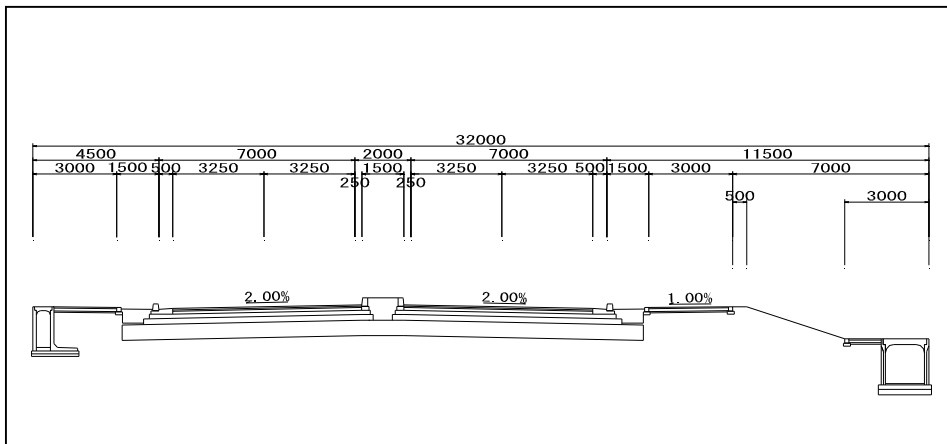
[箇所図]



[模式図]



[事業概要]



[写 真]

①



②



[写 真]

③



## 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、歩道の舗装を透水性舗装とする。                                            |
| 市民と行政のパートナーシップ | 事業着手時、用地境界立会時の各時点において地元説明会を開催しており、今後とも地元意見を事業に反映させていくとともに情報提供も積極的に行っていく。 |

### 【事業の必要性】

| 評価項目  |         | 評価指標                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 該当状況 |
|-------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| うるおい  | 環境      | <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<br/> （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）<br/> 削減量：865 t/年（整備前：1,769,354 t/年→整備後：1,768,489 t/年）</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<br/> （並行区間等における自動車からのNO2排出削減量）<br/> 削減量：4.66 t/年（整備前：1,120.53 t/年→整備後：1,115.87 t/年）</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<br/> （並行区間等における自動車からのSPM排出削減量）<br/> 削減量：0.51 t/年（整備前：101.15 t/年→整備後：100.64 t/年）</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  |
|       | 市民生活の安全 | <p>□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</p> <p>■照明灯が設置され夜間の安全性が向上する</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 1/2  |
| 活性化   | 産業・商業   | <p>■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</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>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 2/2  |
|       | 観光      | <p>□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</p> <p>■主要観光地間相互の到達時間の短縮に寄与する</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 1/2  |
| すこやか  | 障害者福祉   | □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    | <p>□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</p> <p>□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</p> <p>□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</p>                                                                                                            | —    |

| 評価項目  |             | 評価指標                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 該当状況 |
|-------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| まちづくり | 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<br><input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である<br><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<br><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<br><input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等に関連あり<br><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<br><input type="checkbox"/> 対象区間が無電柱化候補路線に位置づけ有り<br><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<br><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<br><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）<br><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）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1/6  |
|       | 住宅          | <input checked="" 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<br><input 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<br><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<br><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<br><input checked="" 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<br><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<br><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<br><input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する<br><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<br><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<br><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<br><input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり<br><input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる<br><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<br><input type="checkbox"/> 市役所・区役所へのアクセス向上が見込まれる<br><input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路となる<br><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<br><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。<br><div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">             並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率<br/>             渋滞損失時間：294 千人・時間/年、削減率：1.92%           </div><br><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<br><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 | <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<br><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)<br><input checked="" 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<br><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<br><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<br><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<br><input type="checkbox"/> 大学施設の整備拡充地へのアクセスを支援する<br><input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である<br><input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である<br><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<br><input checked="" 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<br><input 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<br><input checked="" type="checkbox"/> 対象区間に街路樹が設けられる |      |
| 行政経営の大綱 |     | <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<br><input type="checkbox"/> 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   | 伏見向日町線      |
| 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           | 2012年               |
| 供用年度           | 2016年               |
| 便益算出手法<br>(概要) | 費用便益マニュアル(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)            | 68.6 | 0.7   | 69.3 |
| 単純合計(税抜き)            | 65.4 | 0.7   | 66.1 |
| 基準年における<br>現在価値(C)※1 | 80.7 | 0.3   | 80.9 |

(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              | 425.6 |
| 基準年における<br>現在価値(B)※2 | 166.7 |

(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

### 4. 費用便益比

|     |      |
|-----|------|
| B/C | 2.06 |
|-----|------|

## 費用便益（B/C）の算出「伏見向日町線」

### <算出条件>

- ・将来交通量 : 18,500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 :  $L=1,104\text{m}$ ,  $W=32\text{m}$
- ・走行速度 :  $60\text{km/h}$ （4種1級）
- ・全体事業費 : 6,861百万円
- ・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 1,786,048,589,220（円/年）
- ・（整備なし）走行時間費用 1,786,865,842,040（円/年）

①走行時間短縮便益＝1,786,865,842,040－1,786,048,589,220＝817,252,820（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 44,132,633,398（円/年）
- ・（整備なし）走行経費 44,142,332,771（円/年）

②走行経費減少便益＝44,142,332,771－44,132,633,398＝74,151,281（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 527,986,430,554（円/年）
- ・（整備なし）交通事故損失額 527,996,129,926（円/年）

③交通事故減少便益＝527,996,129,926－527,986,430,554＝9,699,372（円/年）

○年便益＝①＋②＋③＝817,253＋74,151＋9,699＝901,103 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166.70億円となる。

＊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

- ・  $1.337 \text{ 百万} / \text{km} \times 1.104 \text{ km} / 1.05 = 1.41 \text{ 百万円} / \text{年}$
- ・ 供用後50年間のコストを現在価値に換算すると、約0.27億円となる。

### ②事業費

- ・ 全体事業費 65.40億円
- ・ 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80.67億円となる。

$$\cdot \text{費用C} = \text{①} + \text{②} = 0.27 + 80.67 = \underline{80.94 \text{ 億円}}$$

## ◎費用便益

$$\cdot \underline{\text{B} / \text{C}} = 166.70 \text{ 億円} / 80.94 \text{ 億円} = \underline{2.06}$$