

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 中山石見線	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東竹の里町 至：京都市西京区大原野石見町	延長又は面積	延長 L = 1,059 m 幅員 W = 25 m
事業概要 本路線は、西京区の大枝地域から大原野地域に至る南北幹線道路であるとともに、向日市や長岡京市と連絡する主要幹線道路でもある。 本事業は、本市で整備中の伏見向日町線及び長岡京市域で整備が行われている外環状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	平成元年度	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 変更 平成27年度 (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= 1,059m C= 1,847 百万円	L= — m C= 205 百万円	L= — m C= 90 百万円	L= — m C= — 百万円	L= 1,059m C= 1,552 百万円
用地	A= 26,780 m ² C= 3,570 百万円	A= 21,565 m ² C= 3,003 百万円	A= 519 m ² C= 42 百万円	A= 706.5 m ² C= 75 百万円	A= 3,990 m ² C= 450 百万円
その他	C= 858 百万円	C= 785 百万円	C= 21 百万円	C= — 百万円	C= 52 百万円
計	C= 6,275 百万円	C= 3,993 百万円	C= 153 百万円	C= 75 百万円	C= 2,054 百万円
進捗率 (累積)		63.6%	66.1%	67.3%	100%

事業の進捗状況

平成19年度の再評価時に「事業地周辺の環境に配慮した措置を検討しつつ、国道171号と国道9号等とを結ぶ幹線道路網の形成を図るため、残りの用地についても早急に確保し、早期完成に努める。」との方針を出した上で事業を進めた結果、本線用地の未取得件数が残り3件から1件となり、現在、残り1件の用地買収を進めている。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

以下の理由により用地取得が遅れている。

理由①：一部箇所で公図の形状が現状と異なっており、その整理に時間を要した。(解決済)

理由②：民々境界の確定に時間を要した。(解決済)

理由③：地元の3ヶ寺が共有している共同墓地の権利調整等に時間を要している。(未解決)

【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～大山崎ICも平成24年度末の完成に向けて整備が進められている。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
☒ うるおい ☒ 活性化 ☐ すこやか ☒ まちづくり ☐ 行政経営の大綱	・京都市都市計画マスタープラン ・西京区基本計画	本市西部地域の渋滞を解消するとともに、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 (費用便益分析)	B / C = 1.74
	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】

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。

共同墓地の用地取得に際しては、共同所有者である地元3カ寺が、互いの権利調整等を行う墓地管理委員会を設立していただき、起業者である京都市は同委員会と用地取得交渉を行うこととなる。したがって、当面は同委員会の設立をお願いしている。

委員会が設立されれば、速やかに用地取得を行い、道路新設工事を実施する予定である。

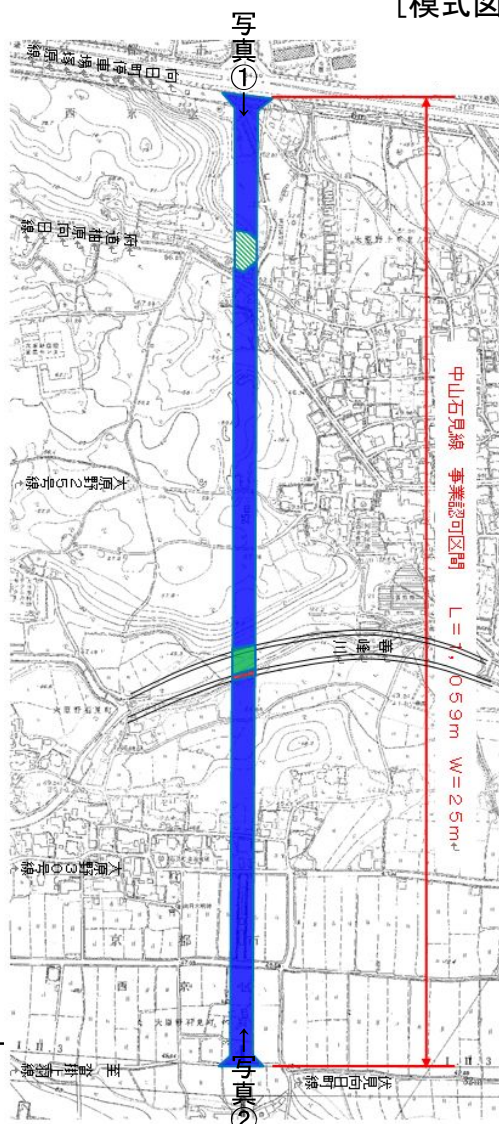
4 対応方針案

対応方針	事業継続 事業中止 事業休止 事業再開
理 由	当路線は、伏見向日町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。 当路線の用地未取得件数は残り1件（平成24年3月末）となっており、また、京都府事業区間については概ね完了している。 したがって、これら整備中の路線と連絡し、早急に事業効果の発現を図ることが有効であることから、本事業の継続は妥当であると考ええる。

[箇所図]

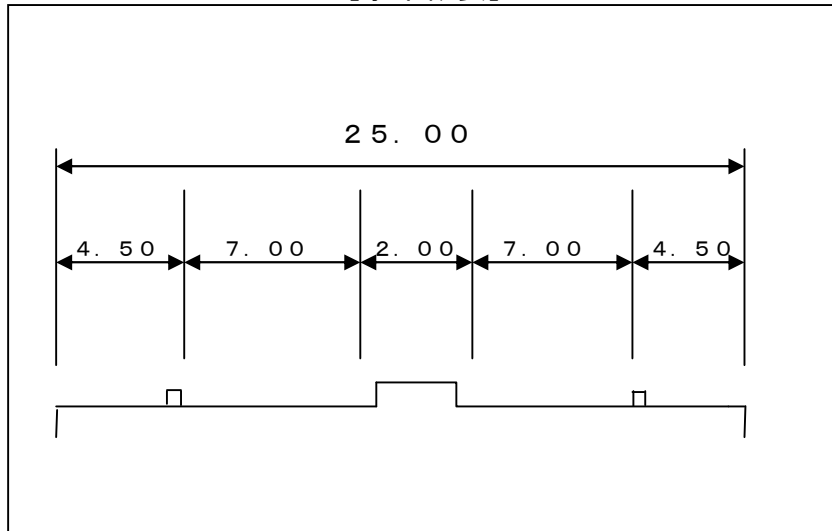


[模式図]



黒色	平成 22 年度迄	事業区間
オレンジ	平成 23 年度	事業区間
赤色	平成 24 年度	事業区間
緑色	平成 25～26 年度	事業区間
青色	平成 27 年度以降	事業区間
斜線は用地買収を示す		

[事業概要]



[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、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	■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 （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） 削減量：294 t/年（整備前：1,768,783t/年→整備後：1,768,489 t/年） ■現道等における自動車からのNO2排出量が削減される （並行区間等における自動車からのNO2排出削減量） 削減量：2.01 t/年（整備前：1,117.88 t/年→整備後：1,115.87 t/年） ■現道等における自動車からのSPM排出量が削減される （並行区間等における自動車からのSPM排出削減量） 削減量：0.19 t/年（整備前：100.83 t/年→整備後：100.64 t/年） □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	□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 ■照明灯が設置され夜間の安全性が向上する	1/2
活性化	産業・商業	■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 ■農林水産物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	2/2
	観光	□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
すいやか	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	□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	—

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	☐ 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 ☐ 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 ☐ 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 ☐ 市街地再開発、区画整理等に関連あり ☐ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	1/6
	景観	☐ 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 ☐ 対象区間が無電柱化候補路線に位置づけ有り ☐ 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 ☐ 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 ☐ 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） ☒ 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	☒ 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 ☐ 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 ☐ 地震等の災害時に避難地として活用できる	1/3
	道と緑	☐ 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 ☐ 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 ☐ 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 ☐ 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 ☐ 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 ☐ 現道等における交通不能区間を解消する ☒ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する ☐ 避難路へ 1km 以内に到達できる地区が新たに増加する ☐ 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 ☐ 地域高規格道路の位置づけあり ☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる ☐ 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 ☐ 市役所・区役所へのアクセス向上が見込まれる ☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路となる ☐ 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 ☒ 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： 622 千人・時間/年、削減率： 1.92% ☐ 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 ☐ 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	■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		□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	—

■費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	中山石見線
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 (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)	62.8	0.7	63.5
単純合計(税抜き)	59.9	0.7	60.6
基準年における 現在価値(C)※1	68.6	0.3	68.8

(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	303.0
基準年における 現在価値(B)※2	119.8

(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	1.74
-----	------

費用便益（B/C）の算出「中山石見線」

<算出条件>

- ・将来交通量 : 15,100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 : $L=1,059\text{m}$, $W=25\text{m}$
- ・走行速度 : 60km/h （4種1級）
- ・全体事業費 : 6,275百万円
- ・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 1,786,628,196,966（円/年）

①走行時間短縮便益＝1,786,628,196,966－1,786,048,589,220＝579,607,746（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 304,165,906,166（円/年）
- ・（整備なし）走行経費 304,204,679,870（円/年）

②走行経費減少便益＝304,204,679,870－304,165,906,166＝38,773,704（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 44,132,633,398（円/年）
- ・（整備なし）交通事故損失額 44,166,974,369（円/年）

③交通事故減少便益＝44,166,974,369－44,132,633,398＝34,340,971（円/年）

○年便益＝①＋②＋③＝579,608＋38,774＋34,341＝652,723 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119.75億円**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

- ・ $1.337 \text{ 百万} / \text{km} \times 1.059 \text{ km} / 1.05 = 1.35 \text{ 百万円} / \text{年}$
- ・ 供用後50年間のコストを現在価値に換算すると、約0.26億円となる。

②事業費

- ・ 全体事業費 59.88億円
- ・ 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68.58億円となる。

$$\cdot \text{費用C} = \text{①} + \text{②} = 0.26 + 68.58 = \underline{68.84 \text{ 億円}}$$

◎費用便益

$$\cdot \underline{\text{B} / \text{C}} = 119.75 \text{ 億円} / 68.84 \text{ 億円} = \underline{1.74}$$