

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 御陵六地藏線（第三工区）	事業所管課	建設局道路建設部道路建設課
事業区間	自：京都市伏見区小栗栖岩ヶ淵町 至：京都市伏見区小栗栖牛ヶ淵町	延長又は面積	延長L＝ 632m 幅員W＝ 15m
事業概要 山科地域と醍醐地域を結ぶ南北幹線道路であり、未整備区間である当該区間を整備することにより、交通渋滞を解消し、地域交通の円滑化を図る。			

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	平成46年度	事業採択年度	平成4年度	用地着手年度	平成5年度
工事着手年度	未着手	完成予定年度	当初 平成8年度 変更 平成24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＝ 632m C＝ 546 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＝ 632m C＝ 546 百万円
用地	A＝ 8,985 m ² C＝ 3,090 百万円	A＝ 3,756 m ² (4,868 m ²) C＝ 859 百万円 (1,105 百万円)	A＝ 0 m ² (274 m ²) C＝ 0 百万円 (53 百万円)	A＝ 0 m ² (184 m ²) C＝ 0 百万円 (51 百万円)	A＝ 5,229 m ² C＝ 2,231 百万円
その他	C＝ 104 百万円	C＝ 60 百万円	C＝ 17 百万円	C＝ 5 百万円	C＝ 22 百万円
計	C＝ 3,740 百万円	C＝ 919 百万円 (1,165 百万円)	C＝ 17 百万円 (70 百万円)	C＝ 5 百万円 (56 百万円)	C＝ 2,799 百万円
進捗率 (累積)		24.6% (31.1%)	25.0% (33.0%)	25.2% (34.5%)	100%

事業の進捗状況

平成19年度（前回）再評価時の対応方針は、「今後も引き続き、残る用地買収を進め、事業の進捗をよくを図る。」であった。その後、引続き境界確定、物件調査及び用地買収に取り組むとともに、平成22・23年度においては、詳細設計を行った。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

平成8年度の国の補助事業重点化により、第二工区が補助事業から地方単独事業となったため、当初から地方単独事業であった第三工区については、平成17年度の第二工区の完成まで予算確保が困難な状況となった。また、境界確定が難航していることなどにより、用地買収が当初計画より遅れている。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

本市南部地域と東部地域を結ぶ阪神高速8号京都線（鴨川東～山科間）が平成20年6月に供用開始されており、当該地域の道路ネットワークの強化を図るため、本路線の重要性が増している。

【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	・山科区基本計画 ・伏見区基本計画 ・京都市都市計画マスタープラン	本路線は、山科地域と醍醐地域を結ぶ南北幹線道路であり、未整備区間である当該区間を整備することにより、交通渋滞を解消し、地域交通の円滑化を図る。

【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. 2 8
	事業の要件	指標該当状況：㊦・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

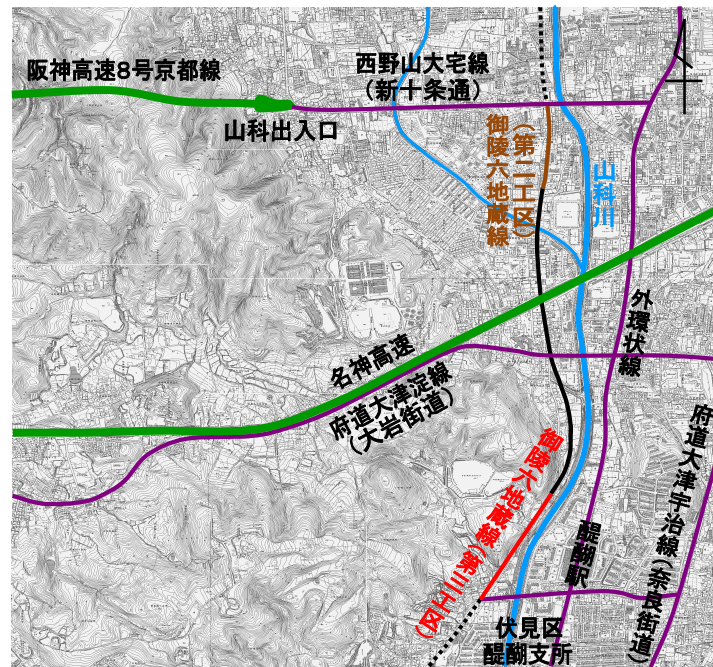
【事業の実施のめど、進捗の見通し等】

「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、原則、事業進捗を見送る。ただし、本路線は、早期買収の要望が多いため、用地買収及び関連する調査、測量について、事業に係るこれまでの経緯、継続性を勘案し、財政状況を踏まえながら慎重に対応していく。
--

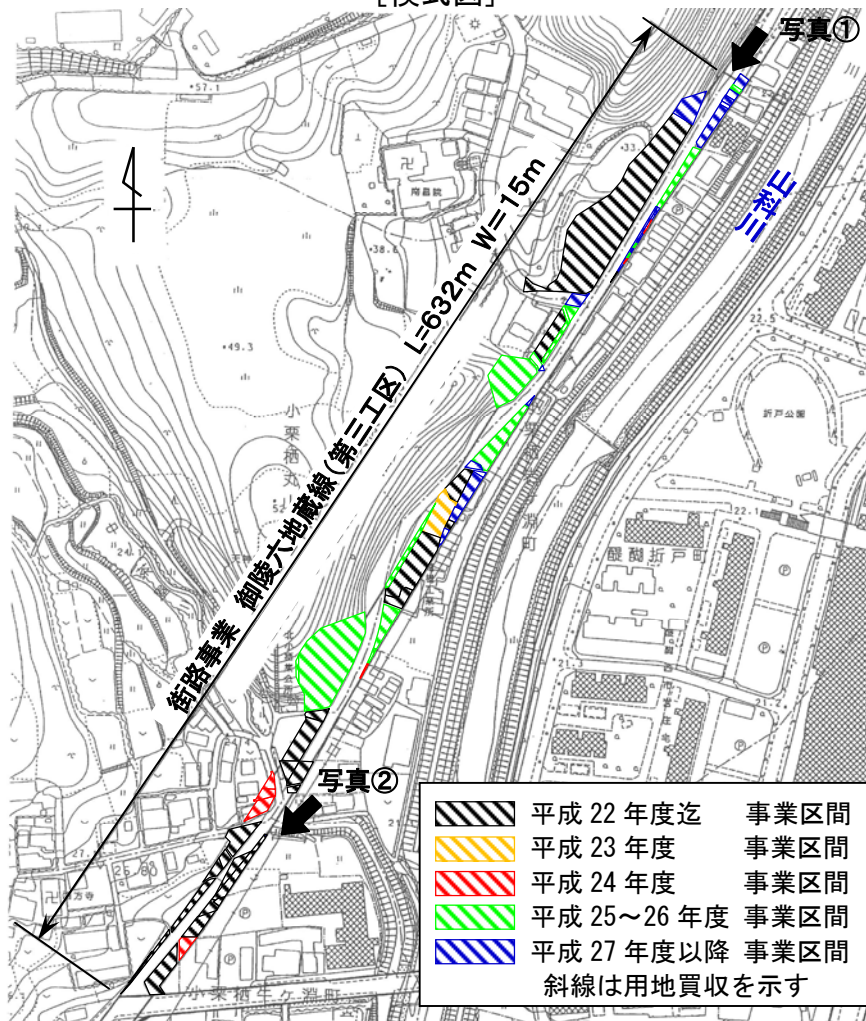
4 対応方針案

対応方針	☒ 事業継続 ☐ 事業中止 ☐ 事業休止 ☐ 事業再開
理 由	山科地域と醍醐地域を結ぶ南北幹線道路であり、未整備区間である当該区間を整備することにより、交通渋滞を解消し、地域交通の円滑化を図るため、本事業区間の整備は必要である。 以上のことから、本事業の継続は妥当であると考えます。

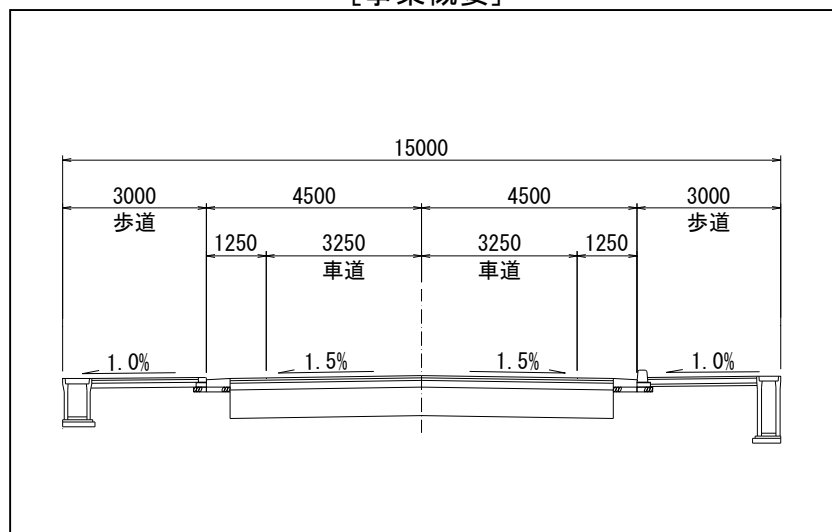
[箇所図]



[模式図]



[事業概要]



[写真]

写真①



写真②



客観的評価指標（街路事業）

【事業の要件】

環境・景観への 配慮事項	CO ₂ の吸収源対策の推進や都市での生態系ネットワークの形成のため、道路整備により設置する歩道に街路樹を設ける。また、整備に伴い斜面への切土が必要な箇所については、改変面積を減少させると共に、切土を行った際は、緑化に努める。
市民と行政の パートナーシップ	事業着手時に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。また、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：327 t/年（整備前：1,768,816 t/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：1.45 t/年（整備前：1,117.32 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：0.14 t/年（整備前：100.78 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	□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	—
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	—

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	—
	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	—
	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 以内で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: 203 千人・時間/年, 削減率: 0.63% ☐ 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/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	11/31

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/km ² 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	御陵六地藏線（第三工区）
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	2020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）	37.4	0.4	37.8
単純合計（税抜き）	35.7	0.4	36.1
基準年における 現在価値（C）※1	34.2	0.1	34.3

（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	129.3
基準年における 現在価値（B）※2	43.9

（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	1.28
-----	------

費用便益（B/C）の算出「御陵六地藏線（第三工区）」

<算出条件>

- ・将来交通量 : 11,900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=632m, W=15m
- ・走行速度 : 50km/h（4種1級）
- ・全体事業費 : 3,740百万円
- ・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 1,786,234,625,652（円/年）

①走行時間短縮便益＝1,786,234,625,652－1,786,048,589,220＝186,036,432（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 304,250,123,258（円/年）

②走行経費減少便益＝304,250,123,258－304,165,906,166＝84,217,092（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 44,143,956,999（円/年）

③交通事故減少便益＝44,143,956,999－44,132,633,398＝11,323,601（円/年）

○年便益＝①＋②＋③＝186,036＋84,217＋11,324＝281,577 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43.93億円**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

- ・ $1.337 \text{ 百万} / \text{km} \times 0.632 \text{ km} / 1.05 = 0.805 \text{ 百万円} / \text{年}$
- ・ 供用後50年間のコストを現在価値に換算すると、約0.13億円となる。

②事業費

- ・ 全体事業費 35.72億円
- ・ 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34.18億円となる。

・ **費用C** = ① + ② = $0.13 + 34.18 = \underline{34.31 \text{ 億円}}$

◎費用便益

・ **B/C** = $43.93 \text{ 億円} / 34.31 \text{ 億円} = \underline{1.28}$