

平成25年度 公共事業事後評価調書

1 事業の概要

事業名	I・III・25鴨川東岸線（第一工区）	事業所管課	建設局事業推進室
事業区間	自：京都市東山区福稲柿本町 至：京都市東山区福稲下高松町	延長又は面積	延長L＝312m 幅員W＝22.5～39.0m
事業概要 (目的・内容等)	鴨川東岸線は、鴨川左岸の出町柳から十条通まで、市域の南北を結ぶ主要幹線道路として重要な位置を占める路線である。本路線は、京都高速道路「新十条通」と都心のアクセス道路としての機能を有し、市南部地域の道路交通の円滑化と地域の活性化に寄与している。鴨川東岸線（第一工区）は、十条通から北側312mの区間を整備するものであり、更に北側715mの区間を第二工区として現在事業を進めている。 (供用開始時期) 平成19年5月 (用地買収) A＝11,168㎡		

2 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和62年度	事業採択年度	平成5年度	用地着手年度	平成5年度	
工事着手年度	平成12年度	完成年度	当初：平成11年度 実績：平成21年度	事業期間	当初：7年 実績：17年	
事業費	再評価 (当初)	6,780百万円 (7,000百万円)	事業費【実績】	6,746百万円	事業費増減	34百万円 減
市民1人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)			約4,700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5年度より用地買収に着手したが、一部地権者の理解が得られない用地や、地権者多数（相続予定者70名）の用地の買収において時間を要したため、工事進捗に支障を来した。						
平成19年には第二工区との取合い部を除く区間が完成し、部分供用を開始したが、第二工区においても用地買収が難航し、工事の進捗が遅れており、第二工区との取合い部工事完了が第二工区工事完了と同時期となる見込みとなったため、当該区間200mを第二工区の事業とし、本事業は完了した。						

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢の変化	京都高速道路へのアクセス道路として、また、十条通と接続する幹線道路として整備を進める中で、規制緩和による車両の大型化に対応する必要性が高まった。
市民ニーズの変化	災害に強いまちづくりの観点から、幹線道路ネットワークの整備により、緊急輸送道路網を構築する必要性が高まった。
周辺環境の変化	京阪神都市圏の都市機能の高度化を図る都市高速道路ネットワークの一部を形成する路線である京都高速道路へのアクセス道路として重要性が高まった。 (京都高速道路開通時期：油小路線…平成20年1月、新十条通…平成20年6月、油小路線・斜久世橋区間…平成23年3月)

【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 ☐ 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 (平成14年5月)	広域幹線道路と連携したアクセス向上に繋がり、都市活動を支える交通基盤づくり

【事業実施に伴う各種効果等】

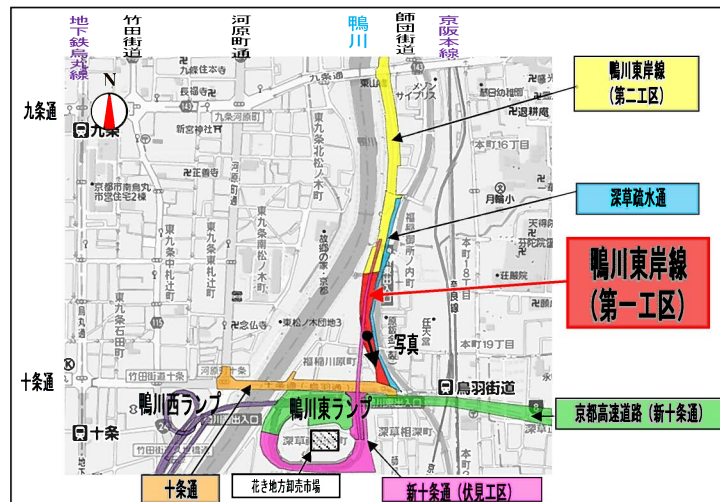
事業実施による効果	当該事業が該当する評価軸に係る評価指標から見た効果	評価軸に対する該当状況： 3 / 5
	上記以外の評価指標から見た効果	(定量的効果) ①京都高速アクセス道路としての整備 規制緩和による車両の大型化に対応し、総重量25t車両が通行可能な4車線の幹線道路として、また、京都高速へのアクセス道路として整備した。 ・道路断面 (開通前) 幅員7.25m 2車線 ↓ (開通後) 幅員22.0m 4車線 ・交通量 (平成6年) 24,000台/24時間 ↓ (平成22年) 19,500台/24時間 (定性的効果) ・歩道が整備されたことにより、歩行者の安全性を確保した。また、バス停にてバスを待つスペースが確保できた。 ・交差点において右折レーンの整備により、渋滞緩和に寄与した。 ・平成22年11月から京阪バスにより、京都駅と山科地域間を新十条通を経由して結ぶ路線バス(山急バス)の運行が開始され、本事業区間にバス停が設置された。
	事業実施による環境面からの効果	・車道部を排水性舗装とすることにより、道路交通騒音の低減、走行車両による水はねの抑制により、沿道環境が改善された。また、雨天走行時のスモッキングの緩和、雨天夜間走行時のヘッドライトによる路面反射の緩和、路面標示の視認性の向上により、走行の安全性が向上した。

3 対応方針

今後の事後評価の必要性		本事業の完成により、京都高速道路へのアクセスを可能とし、また、安全で円滑な道路交通が確保されるなど、事業による効果が発現されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 なお、本路線は、鴨川東岸線(第二工区)の完成により、幹線道路としての整備効果が発現される見込みであり、鴨川東岸線(第二工区)の事後評価で、本路線の整備効果も再確認していきたい。
改善措置の必要性		本事業の完成により、整備効果を発現していることから、改善措置の必要性はない。
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	一部地権者の理解が得られない用地や、地権者多数(相続予定者70名)の用地の買収において時間を要した。
	見直しの必要性	今回の評価手法により、本事業の整備効果が検証できたことから、同種事業の事業評価手法等の見直しの必要性はない。 今後、同種事業を行っていく際には、事業の必要性や有効性について、市民の理解を得るため、本事業実施による各種効果を活用していきたい。

事業名：Ⅰ・Ⅲ・25 鴨川東岸線（第一工区）

〔箇所図〕



〔写 真〕



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	本路線は、鴨川及び琵琶湖疏水に隣接する道路であり、周辺との景観形成を図る必要がある。このため、河川の自然環境との調和を図り、鴨川遊歩道計画及び深草疏水通（自転車歩行者道路）と整合を図ったデザインを選定した。 具体的には、歩道舗装のインターロッキング舗装、鴨川に面する部分について石積み擁壁の採用、その他の擁壁部分についてコンクリート壁面の美装化、照明灯のデザインポール採用等を行った。
市民と行政のパートナーシップ	鴨川東岸線の関連事業として、琵琶湖疏水に沿って整備される深草疏水通（524m）は、沿道機能を持つ自転車歩行者道路であり、地元町内会代表からなる、「深草疏水通整備懇談会」における意見・デザインコンセプトを基に整備内容を検討した。

【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：___t/年（整備前：___t/年→整備後：___t/年）） ☐ 現道等における自動車からのNOX排出量が削減される （並行区間等における自動車からのNOX排出削減量 削減量：___t/年（整備前：___t/年→整備後：___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：___t/年（整備前：___t/年→整備後：___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	-
	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	-
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物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	☐ 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ルのな道路整備等、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：_____人・時間/年、削減率：____% ☐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 <td>4/31</td>	4/31

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	-