

平成25年度公共事業再評価対象事業調査

1 事業の概要

事業名	道路事業 宮前橋改築	事業所管課	建設局道路建設部道路建設課
事業区間	自：京都市伏見区淀大下津町 至：京都市伏見区納所町	延長又は面積	延長L=640m (橋梁延長L=366.4m) 幅員W=15.0~18.5m (橋梁部W=15.3~18.3m)
事業概要 本事業の宮前橋は、本市が策定した「いのちを守る橋りょう健全化プログラム」に基づき、平成28年度までに耐震補強の対策に着手しなければならない橋りょうに位置付けられている。また、国土交通省近畿地方整備局淀川河川事務所（以下「淀川河川事務所」という。）で事業中の一級河川桂川改修事業【大下津地区（伏見区淀大下津町、淀水垂町、淀樋爪町他）引堤事業】の影響により必要となる宮前橋の延伸に伴う改築をあわせて実施するものである。			

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	—	事業採択年度	平成21年度	用地着手年度	—
工事着手年度	—	完成予定年度	当初 平成29年度 変更 平成36年度		
年度	全体事業	平成23年度以前	平成24年度	平成25年度	平成26年度以降
工事	L= 640 m C= 6,000 百万円	L= - m C= - 百万円	L= - m C= - 百万円	L= - m C= - 百万円	L= 640.0 m C= 6,000 百万円
用地	A= 500 m ² C= 250 百万円	A= - m ² C= - 百万円	A= - m ² C= - 百万円	A= - m ² C= - 百万円	A= 500 m ² C= 250 百万円
その他	C= 197 百万円	C= 87 百万円	C= - 百万円	C= 60 百万円	C= 50 百万円
計	C= 6,447 百万円	C= 87 百万円	C= - 百万円	C= 60 百万円	C= 6,300 百万円
進捗率 (累積)		1.3%	1.3%	2.3%	100.0%

事業の進捗状況

平成24年2月に橋りょうの技術基準である道路橋示方書が改定されたことにより、平成25年度に詳細設計の修正を行い淀川河川事務所と再協議を行う予定である。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

当初は、引堤事業の完成時期である平成29年度までに改築を完了する予定であった。しかし、本市の厳しい財政事情に加え、本市の実施する他の大規模事業の施行時期と重なることから、淀川河川事務所と調整し、引堤事業に支障をきたさないことを前提として、工事着手時期の延伸や費用の平準化を検討した。その結果、平成29年度の引堤事業の完成までに工事着手し、完成予定を平成36年度に延伸する。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

- ・本市では「いのちを守る 橋りょう健全化プログラム」を平成23年12月に策定し、宮前橋を都市防災上の重要な橋りょうと位置付け、第1期プログラムにおいて平成28年度までに耐震補強の対策に着手する橋りょうとした。
- ・東日本大震災後、平成24年2月に橋りょうの技術基準である道路橋示方書が改定された。
- ・周辺事業としては、阪急電鉄の西山天王山駅（平成25年12月21日開業予定）と京阪電鉄淀駅（駅前広場整備事業：平成25年度完成予定）を結ぶ、本橋を通行するバスの運行が計画されている。

【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 ・京都市地域防災計画	・地震災害発生時などの緊急輸送道路としての耐震性能確保 ・車両大型化対応並びに自転車歩行者道の整備による，自動車，歩行者交通の安全性向上 ・騒音，振動の低減 ・京都市桂川西岸の淀水垂地区と東岸の淀地区を結ぶ歩行者アクセスの向上 （来訪者，観光客，地元住民）

【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）	本事業は橋梁の耐震性能向上，歩道の拡幅を図る事業であるが，その効果に係る費用便益分析の算出方法が確立されていないため，事業の投資効果を示すことはできない。
	事業の要件	指標該当状況： ☒ 有 ・ 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： 2 / 5	

3 事業の進捗の見込みの視点

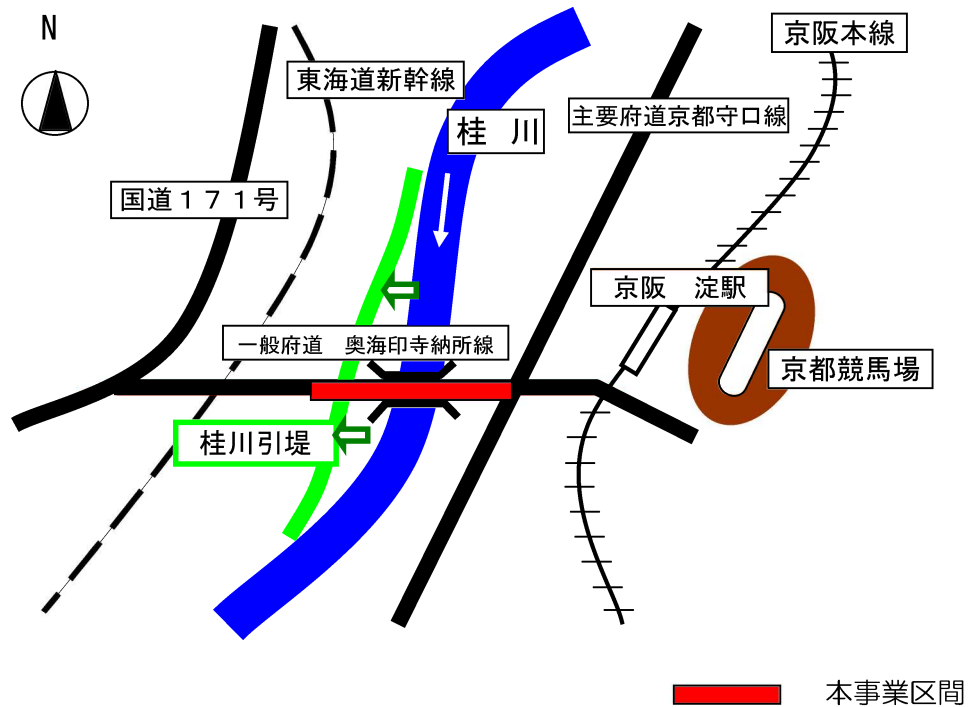
【事業の実施のめど，進捗の見通し等】

本年度に実施予定である修正詳細設計に必要な条件整理（事業スケジュール等）を進めながら設計を完了する。

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	本事業の宮前橋は，本市が策定した「いのちを守る橋りょう健全化プログラム」に基づき，平成28年度までに耐震補強に着手しなければならない橋りょうに位置付けられている。また，淀川河川事務所事業中の一級河川桂川改修事業【大下津地区（伏見区淀大下津町，淀水垂町，淀樋爪町他）引堤事業】の影響により必要となる宮前橋の延伸に伴う改築をあわせて実施するものである。 したがって，本事業の継続は妥当であるとする。

[箇所図]

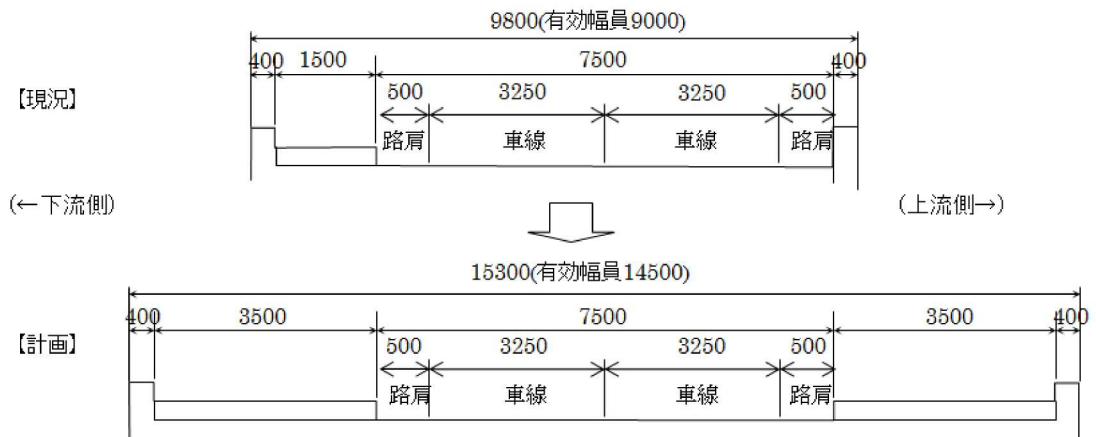


[模式図]

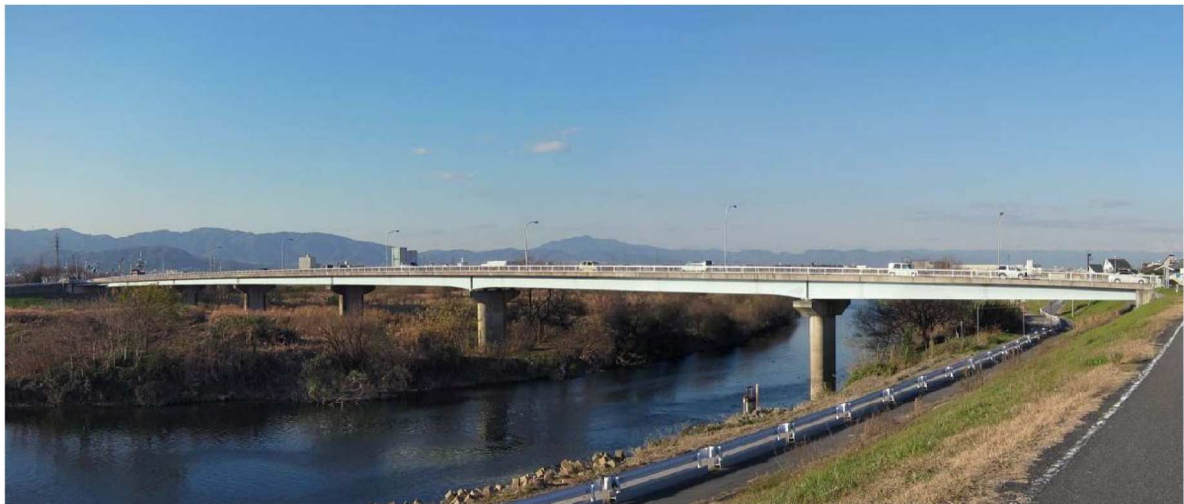


[事業概要]

(計画図)



[写 真]



宮前橋現況

客観的評価指標（道路事業）

【事業の要件】

環境・景観への 配慮事項	・道路交通騒音の低減に配慮していく。 ・景観に配慮した橋梁整備を行っていく。
市民と行政の パートナーシップ	今後、節目において地元説明会を開催し、地元住民の意見反映や情報提供を積極的に行い、市民と行政のパートナーシップを図る。

【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当 状況
環境	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：___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 ☐ 保存すべき貴重種等生物の生息環境に対して影響性は低い（生態系の保全に配慮） ☐ 地域の環境づくりやまちづくり方針との整合性を有している	—
	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	—
活性化	産業・商業	☒ 中心市街地へ至る現道（もしくは並行する路線）の混雑度が1.0以上 ☐ 商業の振興に寄与する ☐ 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	1/3
	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
	農林業	☐ 農林業の振興に寄与する	—
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 の く み	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性・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	2/3

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 ☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり ☐ 他事業と連携プログラムに位置付けられている ☐ 情報通信ネットワークの構築を促進する。	—
	景観	☐ 対象区間が無電柱化候補路線に位置づけあり ☐ 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群保存地区）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 ☐ 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） ☐ 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）	—
	住宅	☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する	—
	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道路を形成する ☐ 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 ☐ 現道等の異常気象時規制区間、事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬季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 ■ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消 ☐ 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 ☐ 二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 ☐ 主要集落と区役所間の所用時間が30分をこえる ☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である ☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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遮断量が10,000台時/日以上の上の踏切道の除去もしくは交通改善が期待される	8/35

評価項目		評価指標	該当状況
まちづくり	道と緑	□現道の踏切道において、踏切交通遮断量$\geq 2,000$ 台時/日でかつ次のいずれかに該当する。 ・踏切道における車道の幅員と踏切道に接続する車道の幅員との差が1m以上 ・踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する歩道の幅員未満 ・鉄道と道路の交差角が40° 未満 ・踏切道に接続する道路の踏切道の両側から 10mまでの区間が踏切道を含めて直線でない ・踏切道に接続する道路の踏切道の両側から 30mまでの区間の縦断勾配が4%以上 ・見通し区間の長さが道路構造令第29条第3号に規定する見通し区間の長さの1/2以下 ■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又は新たなバス路線が期待できる □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 □広域物流拠点から高規格・地域高規格又はこれらに接続する自専道のICまでのアクセスが改善される ■幹線道路ネットワークを形成する □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$1.5\text{km}/\text{km}^2$ 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 □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	—