

## 平成26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 一般国道162号(川東拡幅)	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自：京都市右京区梅ヶ畑川東 至：京都市右京区梅ヶ畑川西町	延長又は面積	延長 L=2,150m 幅員 W=7.5~9.0m
事業概要 一般国道162号は、京都市内の一般国道9号(西大路五条)から福井県敦賀市に至る幹線道路であり、右京区京北と京都市街を結ぶアクセス道路として重要な路線である。本事業は、延長2,150mで橋梁4橋及びトンネル3箇所の新設を行い、落石等の災害防除を必要とする箇所や急カーブによる見通しが悪い箇所を回避するバイパス構造とし、安全で円滑な道路交通を確保することを目的としている。なお、本事業は京都市・京北町合併建設計画事業にも位置づけられている。			

## 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12年度	用地着手年度	平成13年度
工事着手年度	平成14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24年度以前	平成25年度	平成26年度	平成27年度以降
工事	L= 2,150 m C= 6,879 百万円	L= 850 m C= 2,846 百万円	L= 0 m C= 9 百万円	L= — m C= — 百万円	L= 1,300 m C= 4,024 百万円
用地	A= 19,714 m <sup>2</sup> C= 255 百万円	A= 8,940 m <sup>2</sup> C= 59 百万円	A= — m <sup>2</sup> C= — 百万円	A= — m <sup>2</sup> C= — 百万円	A= 10,774 m <sup>2</sup> C= 196 百万円
その他	C= 611 百万円	C= 579 百万円	C= — 百万円	C= — 百万円	C= 32 百万円
計	C= 7,745 百万円	C= 3,484 百万円	C= 9 百万円	C= — 百万円	C= 4,252 百万円
進捗率 (累積)		45.0%	45.1%	45.1%	100%

## 事業の進捗状況

前回再評価時の対応方針「今後も引き続き、事業の早期完成に向けて残る用地買収を進め、更なる事業の進捗を図る。」

平成20年3月 第1工区(850m) 供用を開始

平成20年度 第2工区 調査測量、事業着手

平成21年度 第2工区 用地買収、設計業務等

平成24年度～ 「道路整備事業の見直し」に基づき、事業進捗の見送り(平成27年度まで)

## 当初計画に比べて事業が遅れた理由

平成24年3月に策定した「道路整備事業の見直し」に基づき、事業進捗を原則、平成27年度まで見送っている。

## 【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

平成17年の旧京北町との合併の際に、京都市街地と右京区京北との交流や連携を強化する道路として、京都市・京北町合併建設計画事業に位置づけられている。

平成25年12月の京北トンネル開通により、市街地と右京区京北とのアクセス性の更なる向上、道路ネットワークの更なる強化を図るため、本事業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
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ うるおい</li> <li>■ 活性化</li> <li>□ すこやか</li> <li>■ まちづくり</li> <li>■ 行政経営の大綱</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 右京区基本計画 (平成13年2月策定)</li> <li>・ 京都市都市計画マスタープラン (平成24年2月策定)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の生活基盤の強化，産業や観光といった地域の活性化を果たす役割を担っている。国道の安全で円滑な道路交通を確保するため，幅員狭小及び線形不良区間の改良整備を進めている。これらの効果により，本市の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与する。</li> </ul>

【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 = 1.20
	事業の要件	指標該当状況： <input checked="" type="checkbox"/> ・ 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： 4 / 5	

3 事業の進捗の見込みの視点

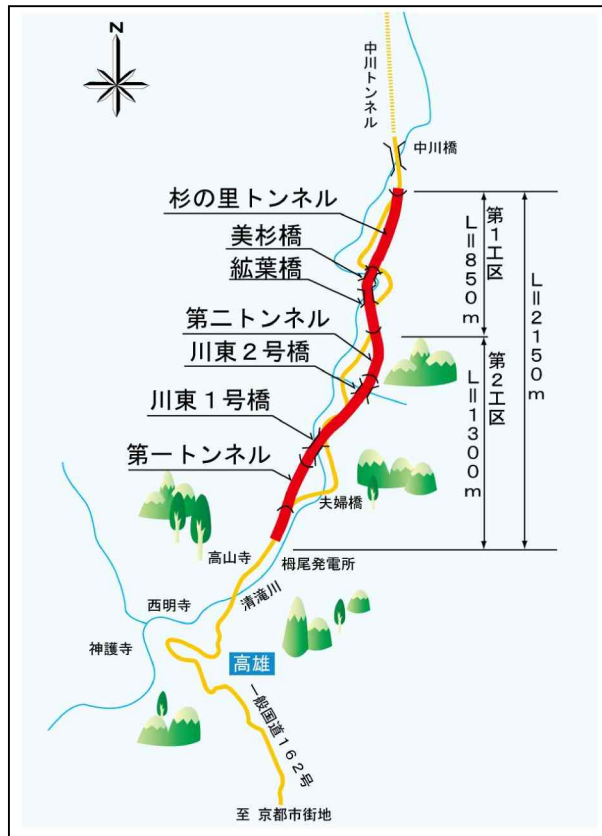
【事業の実施のめど，進捗の見通し等】

<p>本路線は、「はばたけ未来へ！京プラン」実施計画&lt;改革編&gt;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，事業の進捗を原則，見送る路線と位置付けられた。</p> <p>事業再開後は，第2工区の未買収用地の確保を最優先に進め，右京区京北との交流・連携を図る道路として，整備を進める。</p>
---

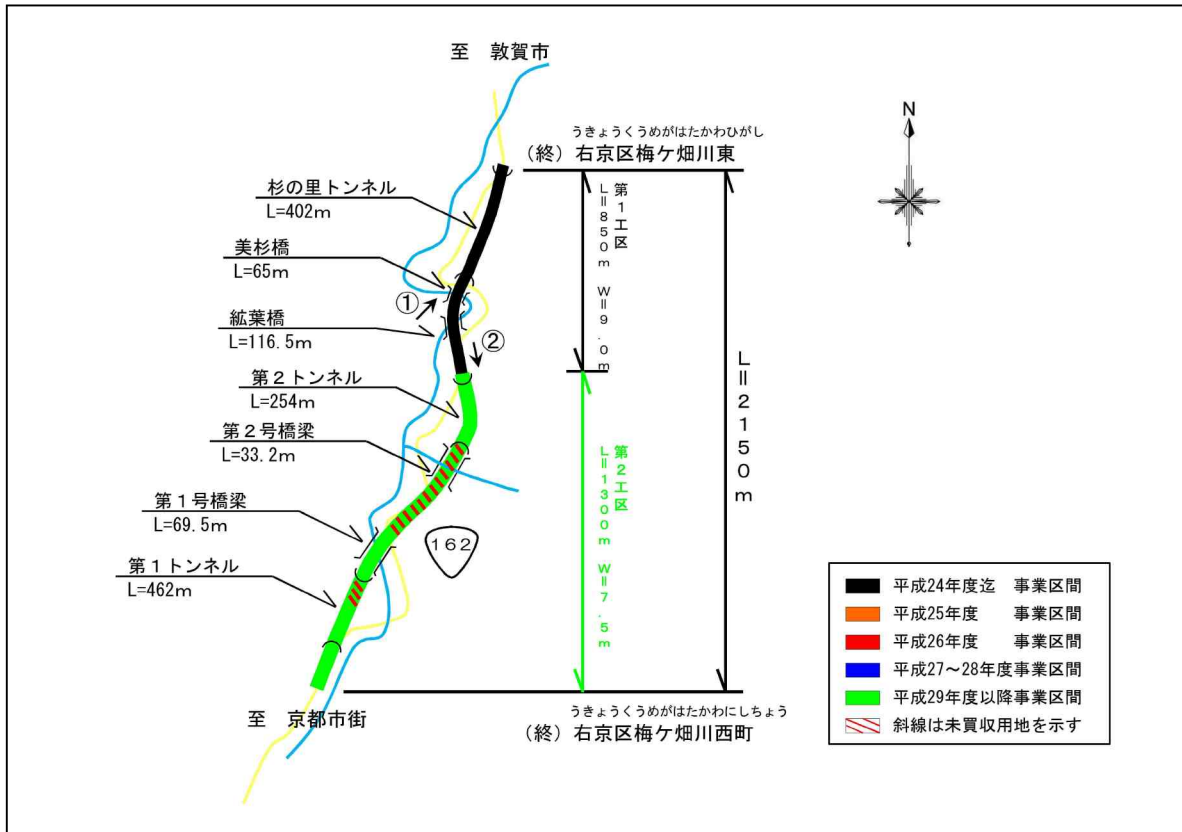
4 対応方針案

対応方針	<input checked="" type="checkbox"/> 事業継続	事業中止	事業休止	事業再開
理由	<p>第1工区は，平成20年3月に完成しており，全延長2,150mのうち，850mがすでに供用を開始している。引き続き，第2工区の整備を進め，第一次緊急輸送道路としての防災機能の強化と，急カーブ解消による交通安全面の向上を図り，安全かつ円滑な通行を確保する。</p> <p>さらに，本事業区間の整備により，京都市街地と京北地域とのアクセス性が向上することから，農林業や観光業の振興にも寄与するものと期待される。</p> <p>以上から，事業継続は妥当であると考えます。</p>			

[箇所図]

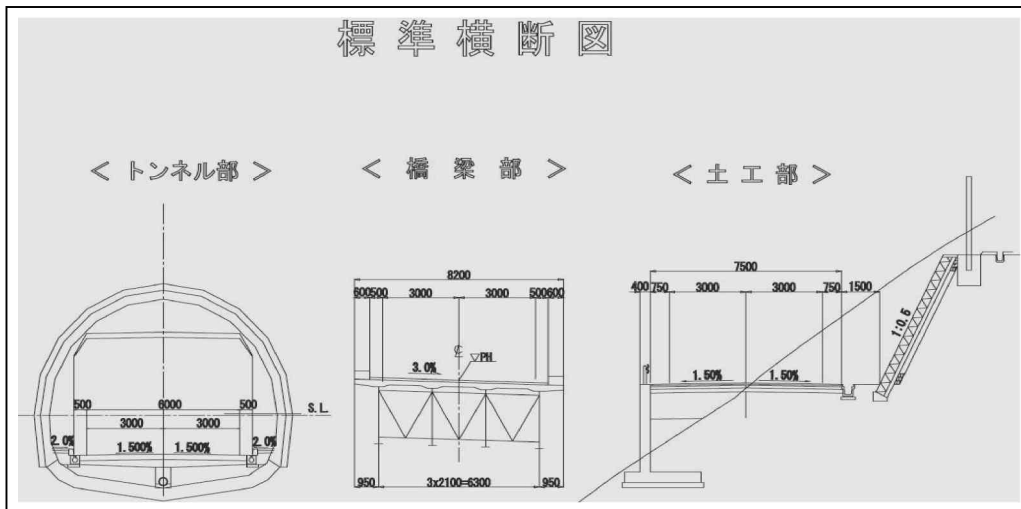


[模式図]



[事業概要]

標準横断図



[写真]



①  
美杉橋と  
杉の里トンネル



②  
第二トンネル  
終点側

## 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	本事業の第2工区の一部は、第一種自然風景保全地区に地域指定されており、風致保全課と協議を行い、切土法面の規模を少なくする構造とするとともに、法面緑化も行い、景観に配慮した構造とした。
市民と行政のパートナーシップ	ルート決定時に地元説明を行い、事業についての情報の共有を図った。 各工事や調査の開始時には、沿道住民への説明を行うとともに、「市民しんぶん」やパンフレット等で情報の提供を行った。 また、地元自治会等には工事の進捗や内容について報告を行っている。

### 【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
しんぶん	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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：693 t/年（整備前：4,901,499 t/年→整備後：4,900,806 t/年）</li> <li>■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：1.4 t/年（整備前：21,693 t/年→整備後：21,692 t/年）</li> <li>■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：0.08 t/年（整備前：1,949 t/年→整備後：1,949 t/年）</li> <li>□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</li> <li>□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）</li> <li>■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</li> </ul>	4/6
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>□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</li> <li>■商業の振興に寄与する</li> <li>■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</li> </ul>	2/3
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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</li> <li>■主要観光地間相互の到達時間の短縮に寄与する</li> </ul>	2/2
	農林業	□農林業の振興に寄与する	—
すまじか	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>□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性・安全性の向上が期待できる</li> <li>□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</li> <li>□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</li> </ul>	—

評価項目	評価指標	該当状況	
計画	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 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input 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 <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 <input type="checkbox"/> 市街地再開発，区画整理等に関連あり <input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他事業と連携プログラムに位置付けられている <input type="checkbox"/> 情報通信ネットワークの構築を促進する。	1/8
	景観	<input type="checkbox"/> 対象区間が無電柱化候補路線に位置づけあり <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 <input checked="" 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 <input 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） <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）	1/5
住宅	<input type="checkbox"/> 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	住宅	<input type="checkbox"/> 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	<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 <input checked="" 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 <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道路を形成する <input checked="" 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <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 <input type="checkbox"/> 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 <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 <input checked="" 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 <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" 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 <input checked="" type="checkbox"/> 市役所・区役所へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 主要集落と区役所間の所用時間が30分をこえる <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <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 <input type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)が削減される <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 5px auto;">       ( 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：____% )     </div> <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 <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除去もしくは交通改善が期待される	13/35

評価項目	評価指標	該当状況
ま な た ら し い 道と緑	<p> <input type="checkbox"/> 現道の踏切道において、踏切交通遮断量<math>\geq 2,000</math> 台時/日でかつ次のいずれかに該当する。  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 鉄道と道路の交差角が<math>40^\circ</math> 未満  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input checked="" 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又は新たなバス路線が期待できる  <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）  <input 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  <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  <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  <input type="checkbox"/> 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  <input checked="" type="checkbox"/> 幹線道路ネットワークを形成する  <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  <input type="checkbox"/> 大学施設の整備拡充地へのアクセスを支援する  <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である  <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が<math>1.5\text{km}/\text{km}^2</math> 以下である市街地内での事業である  <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  <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  <input type="checkbox"/> 対象区間に街路樹が設けられる         </p>	
行政経営の大綱	<p> <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  <input checked="" type="checkbox"/> 計画段階から市民参加により事業を進めている         </p>	1/2

■費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	道路事業 一般国道162号（川東拡幅）
事業所管課	建設局道路建設部道路建設課

1. 算出条件

基準年次	2014年（平成26年）
供用年度	2024年（平成36年）
便益算出手法 （概要）	費用便益分析マニュアル （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）	77.5	1.6	79.1
単純合計（税抜き）	71.9	1.5	73.4
基準年における 現在価値（C）※1	82.0	0.6	82.6

（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	242.2
基準年における 現在価値（B）※2	99.3

（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. 費用便益分析費

B/C	1.20
-----	------



## ◇ 事業全体の費用便益(B/C)

## 一般国道162号(川東拡幅)

(注意) 以下の計算については、表示桁数の関係で必ずしも計算が一致しないことがある。

## ◎算出条件

・将来交通量 : 5,430 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(平成21年度作成)」

- ・延長幅員 : L = 2.15 km W = 7.5~9.0m
- ・設計速度 : 50 km/h (3種3級)
- ・全体事業費 : 7,745 百万円 (消費税込み)
- ・その他 : 費用便益比算出方法は「費用便益分析マニュアル(平成20年11月、国土交通省道路局、都市・地域整備局)」に従う

## ◎(配分結果より、3車種(乗用車・小型貨物・普通貨物)ごとに算出)

(配分対象ネットワーク全体(京都市全域)で算出)

*走行時間短縮便益	(走行時間費用=交通量×走行時間×時間価値原単位×365)			
・(整備あり)	走行時間費用	299.76	(百万円/年)	
・(整備なし)	走行時間費用	736.56	(百万円/年)	
①走行時間短縮便益=		736.56 - 299.76 =	436.79	(百万円/年)
*走行経費減少便益	(走行経費=交通量×延長×走行経費原単位×365)			
・(整備あり)	走行経費	85.69	(百万円/年)	
・(整備なし)	走行経費	122.71	(百万円/年)	
②走行経費減少便益=		122.71 - 85.69 =	37.03	(百万円/年)
*交通事故減少便益	(交通事故損失額=係数×交通量×延長+係数×交通量×主要交差点数)			
・(整備あり)	交通事故損失額	16.46	(百万円/年)	
・(整備なし)	交通事故損失額	20.22	(百万円/年)	
③交通事故減少便益=		20.22 - 16.46 =	3.76	(百万円/年)
○年便益=①+②+③=		436.79 + 37.03 + 3.76 =	477.58	(百万円/年)
○供用後50年間の便益を現在価値に換算すると、			<b>B=9927.64 百万円</b>	となる。
*現在価値への換算は「費用便益分析マニュアル(平成20年11月、国土交通省道路局、都市・地域整備局)」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			
1.3百万円/km × 2.15 km /		1.1 =	2.61 百万円
・供用後50年間のコストを現在価値に換算すると、約			55.9 百万円となる
②事業費			
・全体事業費	7192.12 百万円	(消費税控除)	
・全投資額を現在価値に換算すると、			8200.43 百万円
・費用C=①+②=	55.85 百万円 +	8200.43 百万円 =	<b>8256.28 百万円</b>

## ◎費用便益

・B/C= 9927.64 百万円 / 8256.28 百万円 = **1.20**