

平成27年度 公共事業事後評価調書

1 事業の概要

事業名	街路事業 油小路線（斜久世橋工区）	事業所管課	建設局道路建設部道路建設課
事業区間	自：伏見区深草中川原町 至：伏見区竹田向代町	延長又は面積	延長 L＝1.5 km 幅員 W＝9.5 m
事業概要 (目的・内容等)	本事業は、阪神高速道路公団により油小路線斜久世橋工区として平成12年1月から事業が行われていたところであるが、平成17年10月の同公団民営化に伴い有料道路事業から一般街路事業区分に見直された。本工区は当時施行中の新十条通と油小路線を結ぶ重要な自動車専用道路であり、合併施行方式にて本市が引続き街路事業として施行することとなった。		

2 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定	当初：平成４年度 変更：平成１９年度	事業採択年度	平成１８年度	用地着手年度	平成１８年度
工事着手年度	平成２０年度	完成年度	当初：平成２２年度 実績：平成２３年度	事業期間	当初：５年間 実績：６年間
事業費（当初）	２７，０００百万円	事業費【実績】	２５，３３７百万円	事業費増減	１，６６３百万円 減
市民１人当たりのコスト （総事業費÷市総人口）		約１７，０００円／人			
事業実施中に表面化した問題点 平成１２年から阪神高速道路公団が用地交渉を進めていた権利者多数の共有物件において、平成１７年から本市が引き継ぎ用地交渉を行うが、権利者との合意が得られず土地収用法の適用に至る等、用地取得に時間を要した。					

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢の変化	「民間にできることは民間に委ねる」との原則に基づき、平成16年6月に道路関係四公団民営化関係法案が成立し、平成17年10月に高速道路株式会社（6社）と独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が設立された。
市民ニーズの変化	平成7年の阪神淡路大震災以降、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り、災害に強いまちづくりに対する市民の関心も高まった。
周辺環境の変化	平成14年度に京滋バイパス（巨椋 IC～久御山 JCT）及び第二京阪道路（巨椋池 IC～枚方東 IC）、更に、平成15年度に京滋バイパス、第二外環状線道路（久御山 JCT～大山崎 JCT）が供用され、本市周辺部を通る高規格道路の整備が進んだ

【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	・南区基本計画（平成13年1月） ・伏見区基本計画（平成13年1月） ・京都市都市計画マスタープラン（平成14年5月） ・道路の整備に関するプログラム（平成12年1月）	・京都市南部地域と東部地域を結ぶ幹線道路の交通渋滞の緩和 ・市内の増大する交通需要に対処するための必要な交通基盤 ・災害発生時などの緊急輸送道路としての機能

【事業実施に伴う各種効果等】

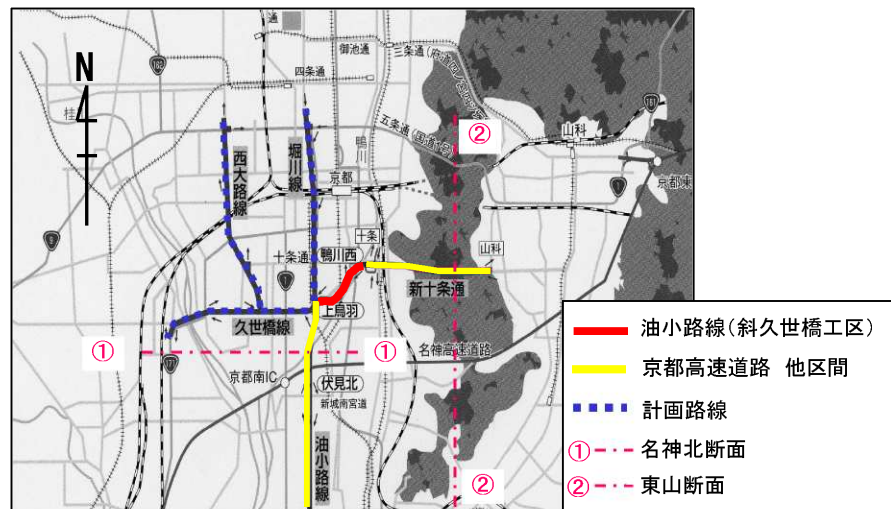
事業実施による効果	当該事業が該当する評価軸に係る評価指標から見た効果	評価軸に対する該当状況： 3 / 5																																																			
	上記以外の評価指標から見た効果	(定性的効果) 本事業の完了により、京都高速道路の油小路線～新十条通が全線開通した。これにより、京阪神都市圏を結ぶ道路ネットワーク及び災害発生時の緊急輸送道路ネットワークが強化された。 (定量的効果) 京都高速道路に並行する一般道の交通渋滞の緩和に寄与した。 (12時間交通量) <table><tr><th>路線</th><th>平成17年</th><th>平成22年</th><th>平成26年</th></tr><tr><td colspan="4">京都高速京都線</td></tr><tr><td>油小路線</td><td>－</td><td>12,264</td><td>21,200</td></tr><tr><td>新十条通</td><td>－</td><td>1,695</td><td>5,200</td></tr><tr><td colspan="4">油小路線に並行する一般道(名神北断面)</td></tr><tr><td>国道171号</td><td>34,797</td><td>32,356</td><td>30,170</td></tr><tr><td>国道1号</td><td>48,404</td><td>49,683</td><td>48,020</td></tr><tr><td>油小路通</td><td>26,561</td><td>32,674</td><td>31,428</td></tr><tr><td>国道24号</td><td>31,869</td><td>26,320</td><td>24,582</td></tr><tr><td colspan="4">新十条通に並行する一般道(東山断面)</td></tr><tr><td>国道1号</td><td>51,964</td><td>48,396</td><td>44,114</td></tr><tr><td>大津淀線</td><td>13,690</td><td>12,601</td><td>12,216</td></tr><tr><td>外環状線</td><td>17,063</td><td>15,659</td><td>14,892</td></tr></table>	路線	平成17年	平成22年	平成26年	京都高速京都線				油小路線	－	12,264	21,200	新十条通	－	1,695	5,200	油小路線に並行する一般道(名神北断面)				国道171号	34,797	32,356	30,170	国道1号	48,404	49,683	48,020	油小路通	26,561	32,674	31,428	国道24号	31,869	26,320	24,582	新十条通に並行する一般道(東山断面)				国道1号	51,964	48,396	44,114	大津淀線	13,690	12,601	12,216	外環状線	17,063	15,659
路線	平成17年	平成22年	平成26年																																																		
京都高速京都線																																																					
油小路線	－	12,264	21,200																																																		
新十条通	－	1,695	5,200																																																		
油小路線に並行する一般道(名神北断面)																																																					
国道171号	34,797	32,356	30,170																																																		
国道1号	48,404	49,683	48,020																																																		
油小路通	26,561	32,674	31,428																																																		
国道24号	31,869	26,320	24,582																																																		
新十条通に並行する一般道(東山断面)																																																					
国道1号	51,964	48,396	44,114																																																		
大津淀線	13,690	12,601	12,216																																																		
外環状線	17,063	15,659	14,892																																																		
事業実施による環境面からの効果	- 一般道から高速道路へ交通量が転嫁されたことにより、併行する一般道周辺の道路騒音及び振動の緩和に寄与した。また、自動車から排出される NO2（二酸化窒素）及び SPM（浮遊粒子状物質）等の自動車排気ガスの低減にも寄与した。 - 高速道路出入口付近における一般道の交通量は増加したものの、周辺の大気濃度に大きな影響は見られず、環境基準値内で推移している。																																																				

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、油小路線～新十条通の道路ネットワークが形成され、周辺一般道の渋滞緩和に寄与するなど、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。
改善措置の必要性		本事業の完成により、整備効果が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	平成12年から阪神高速道路公団が用地交渉を進めていた権利者多数の共有物件において、平成17年から本市が引き継ぎ用地交渉を行うが、権利者との合意が得られず土地収用法の適用に至る等、用地取得に時間を要した。
	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。

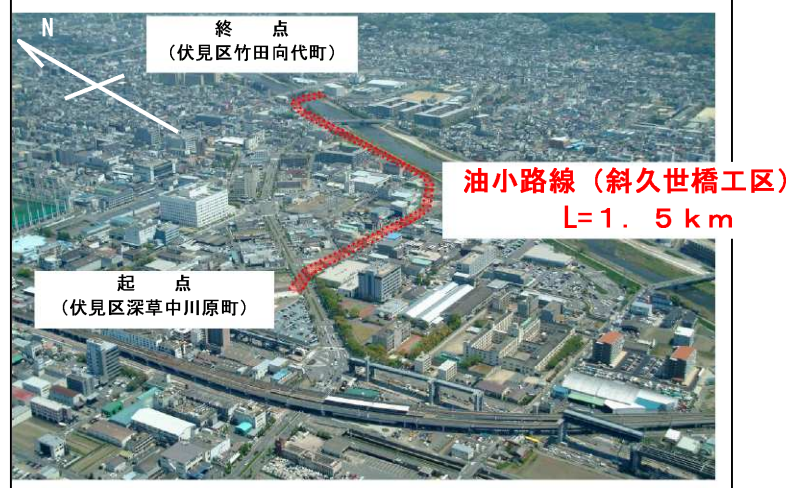
事業名：油小路線（斜久世橋工区）

[箇所図]



[写真]

（事業前）



（事業完了後）



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を図るために効果のある排水舗装を行った。 ・鋼桁に無塗装耐候性橋梁を採用することにより、塗装塗り替えを不要とし、環境に配慮した。 ・橋脚の梁部分に神社屋根のそりのような曲線を取り入れるなど、景観に配慮したデザインとした。
市民と行政の パートナーシップ	・工事に先立ち地元説明を開催し、地元住民の意見の反映や地元住民への情報提供を積極的に進めた。 ・事業完了後の高架下用地の有効活用のため、用途を市民が利用できる駐車場と広場とする高架下利用計画を定めた。

【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：717.2t/年（整備前：311,462.3t/年→整備後：310,745.1t/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：4.53t/年（整備前：2,219.93t/年→整備後：2,215.40t/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：0.33t/年（整備前：118.48t/年→整備後：118.15t/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	3/6
	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	■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	2/3
	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	2/3
	農林業	□農林業の振興に寄与する	
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	—

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。	2/8
	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：168百万人・時間/年，削減率：0.6% ■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 の踏切道の除去もしくは交通改善が期待される	16/35

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1 m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	—