

平成28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 竹田街道	事業所管課	建設局道路建設部道路建設課
事業区間	自：京都市南区東九条柳下町 至：京都市南区東九条柳下町	延長又は面積	延長L＝ 220m 幅員W＝ 36～45m
事業概要 (目的・内容等)	竹田街道は、河原町十条と勸進橋北詰を結び、竹田街道十条交差点の交通混雑を解消するとともに、広域幹線道路ネットワークを形成する京都高速道路へのアクセス道路であり、鴨川西ランプの出入路が接続する重要な路線である。		

2 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定		昭和 1 4 年度	事業採択年度	平成 1 1 年度	用地着手年度	平成 1 7 年度
工事着手年度		平成 2 1 年度	完成年度	当初：平成 1 8 年度 実績：平成 2 3 年度	事業期間	当初： 7 年間 実績： 1 2 年間
事業費	再評価 (当初)	5, 6 2 0 百万円 (5, 6 2 0 百万円)	事業費【実績】	4, 7 3 7 百万円	事業費増減	8 8 3 百万円 減
市民 1 人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)			約 3 2 0 0 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						
本事業は、京都高速道路「油小路線」斜久世橋区間と同時供用することで事業効果が発現するが、斜久世橋区間の完成予定が平成 2 2 年度となったことから、事業区域が重なる本事業においても一体的に調整して事業を行い、平成 2 2 年度（平成 2 3 年 3 月 2 7 日）に供用を開始した						
平成 2 0 年度の評価委員会において「広域交通体系のアクセス強化を図るため、関連する斜久世橋区間と調整を図りながら着実に事業を継続させる必要があることから『事業継続』は妥当である」との意見をいただいた。						

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢の変化	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。
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	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	「道路の整備に関するプログラム」	広域交通体系へのアクセスの強化

【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) ・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。 ・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。 (定量的効果) ・交通の利便性の向上 国道24号において、交差点が1箇所減少され、走行距離が400mから250mに短縮された。 ・交通混雑の解消 竹田街道十条交差点について、交通渋滞が解消された。 交通量（竹田街道十条交差点） （平成22年）供用前 41,851台／24時間 ↓ （平成23年）供用後 32,844台／24時間 (約21%減)
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。 ・竹田街道東側の鴨川に面している箇所において、環境緑地帯を設けた。

3 対応方針

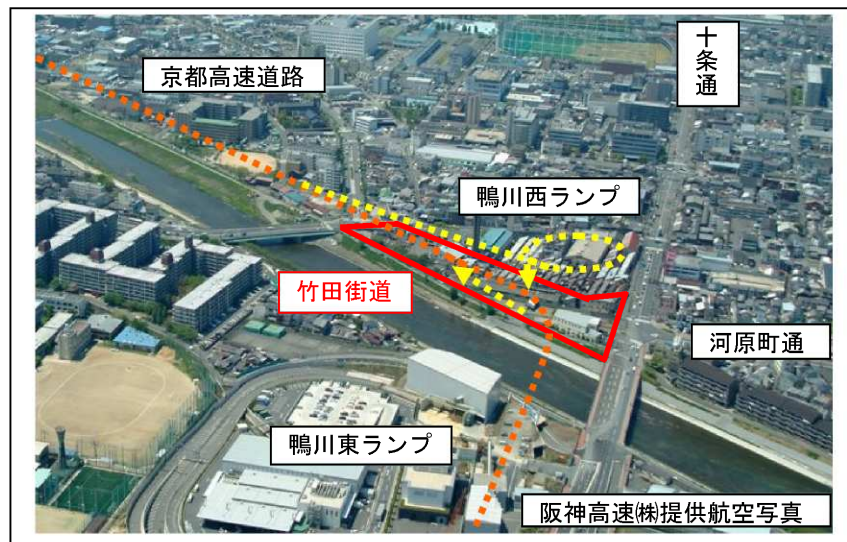
今後の事後評価の必要性		本事業の完成により、京都高速道路へのアクセスを改善し、また、安全で円滑な道路交通が確保されるなど、事業による効果が発現されていることから、今後の事後評価の必要性はない。
改善措置の必要性		本事業の完成により、整備効果が発現していることから、改善措置の必要性はない。
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価の手法等について	事業実施過程での苦労点、工夫など	阪神高速道路が施行していた京都高速道路「油小路線」斜久世橋区間について、用地取得に時間を要したため、事業区間が重なる本事業の工程が遅延した。
	見直しの必要性	今回の評価手法により、本事業の整備効果が検証できたことから、同種事業の事業評価手法等の見直しの必要性はない。

事業名：街路事業 竹田街道

[箇所図]



写真①



写真②（河原町十条交差点から竹田街道を望む）



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	騒音の低減効果が期待できる排水性舗装（車道部）及び透水性舗装（歩道部）を採用した。また、竹田街道東側は鴨川に面しており、環境緑地帯を設けるなど、道路及び河川の環境改善を図りながら事業を実施した。
市民と行政のパートナーシップ	地元説明会を行い地元の意見を集約し、合意形成を図り事業を実施した。

【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：3,086 t/年 （整備前：1,722 千 t/年→整備後：1,719 千 t/年） ■現道等における自動車からのNO_x排出量が削減される （並行区間等における自動車からのNO_x排出削減量） 削減量：126 t/年（整備前：3,066 t/年→整備後：3,054 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：1.4 t/年（整備前：264 t/年→整備後：263 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	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	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	
	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 ☐ 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。	1 / 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1 km 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 	

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	8/35
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	