

平成28年度公共事業再評価対象事業調査

1 事業の概要

事業名	街路事業 Ⅰ・Ⅲ・25 鴨川東岸線（第二工区）	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自：京都市東山区福稲柿本町 至：京都市東山区福稲岸ノ上町	延長又は面積	延長L＝ 715 m 幅員W＝ 21.0～30.6 m
事業概要 鴨川東岸線は、鴨川左岸の出町柳から十条通までを南北に結ぶ主要幹線道路として重要な位置付けの路線であり、現在、出町柳から塩小路通までの区間及び第一工区（松風橋から十条通まで）の整備が完了している。当工区は、市南部地域の道路交通の円滑化と地域の活性化を図り、京都高速道路（阪神高速8号京都線）と市内中心部を結ぶ道路としての機能を有する。本事業は、岸ノ上橋から松風橋までの715mの整備を行うものである。			

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	昭和62年度	事業採択年度	平成9年度	用地着手年度	平成9年度
工事着手年度	平成16年度	完成予定年度	当初 平成14年度 変更 平成29年度 (事業認可最終年度)		
年度	全体事業	平成26年度以前	平成27年度	平成28年度	平成29年度以降
工事	L＝ 715 m C＝ 2,787 百万円	L＝ 220 m C＝ 1,019 百万円	L＝ 60 m C＝ 149 百万円	L＝ 60 m C＝ 219 百万円	L＝ 715 m C＝ 1,400 百万円
用地	A＝ 9,621 m ² C＝ 5,986 百万円	A＝ 9,601 m ² C＝ 5,982 百万円	A＝ 20 m ² C＝ 4 百万円	A＝ 0.09 m ² C＝ 0.01 百万円	A＝ 0 m ² C＝ 0 百万円
その他	C＝ 457 百万円	C＝ 328 百万円	C＝ 0.5 百万円	C＝ 37 百万円	C＝ 91 百万円
計	C＝ 9,230 百万円	C＝ 7,329 百万円	C＝ 154 百万円	C＝ 256 百万円	C＝ 1,491 百万円
進捗率 (累積)		79.4%	81.1%	83.8%	100%

事業の進捗状況

- ・平成23年度（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、更なる事業進捗を図る。」を踏まえ整備を進めた。
- ・平成26年度までに九条跨線橋の耐震補強等を実施した。
- ・平成27年度に九条跨線橋と接続する高架橋上部工（九条跨線橋南側）の工事に着手した。
- ・平成28年度以降は、引き続き高架橋上部工（九条跨線橋南側）工事を進めるとともに、今後は高架橋上部工（九条跨線橋北側）工事に着手する予定である。
- ・平成27年度末での工事進捗は41.9%（工事費ベース）である。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

当初予定では、南側6径間を平成27・28年度に整備する予定であったため、地権者が多数（約20名）に分かれている1筆の用地では、整備に向けて用地交渉を行ってきた。

しかし、結果的に一部の地権者から理解が得られず、土地収用法の手続きを進めたため、事業に遅れが生じた。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

鴨川東岸線は、京都高速道路（阪神高速8号京都線）と市内中心部を結ぶ道路として、交通の円滑化と地域の活性化に寄与するものである。平成23年3月27日には京都高速道路（油小路線斜久世橋区間）が開通し、新十条通と油小路線が直結した。

【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（平成24年2月策定） ・「はばたけ未来へ！ 京プラン」実施計画第2ステージ「いのちとくらしを守る戦略」	・多様な都市活動を支える交通基盤づくり ・南北方向のボトルネック解消など交通問題の改善

【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 = 1.02
	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： 3 / 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】

地権者が多数（約20名）に分かれており，用地買収が難航していた共有通路の残り1筆の用地について，平成27年度に土地収用法を適用し，買収を完了させた。 工事については，平成27年度に九条跨線橋と接続する高架橋上部工（九条跨線橋南側）の工事に着手した。 国及び本市の財政状況が厳しい中ではあるが，平成28年度以降，引き続き高架橋上部工の工事を進めていく。
--

4 対応方針案

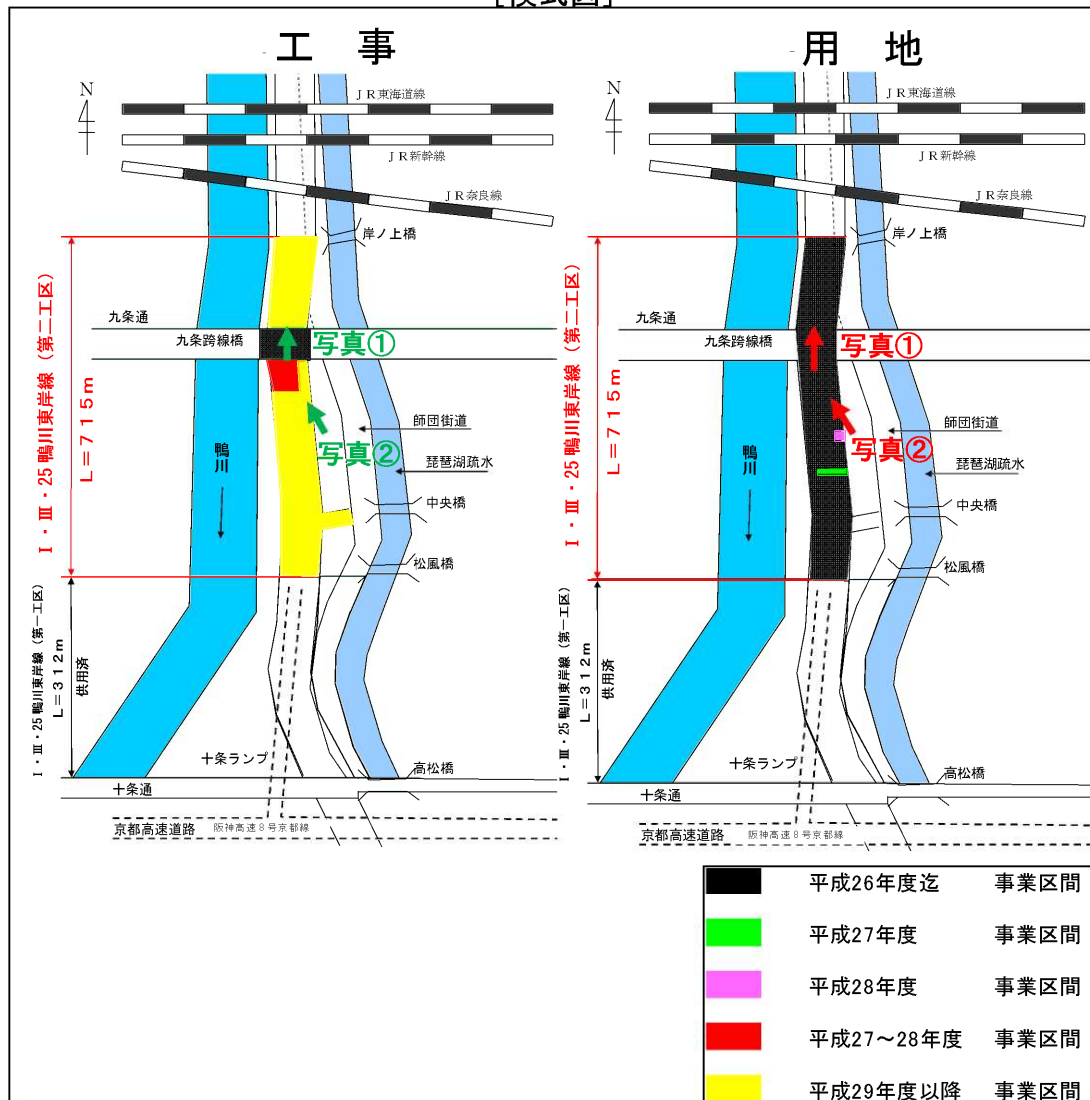
対応方針	☒ 事業継続 ☐ 事業中止 ☐ 事業休止 ☐ 事業再開
理 由	本事業は，鴨川の東側に位置し，「阪神高速8号京都線」と市内中心部を結び，南北方向のボトルネックを解消する道路として，重要な路線である。 また，用地買収率が99.9％に達するなど，事業は着実に進捗が図られている。 以上から，本市としては事業の継続が必要であると考えます。

事業名：街路事業 I・Ⅲ・25 鴨川東岸線（第二工区）

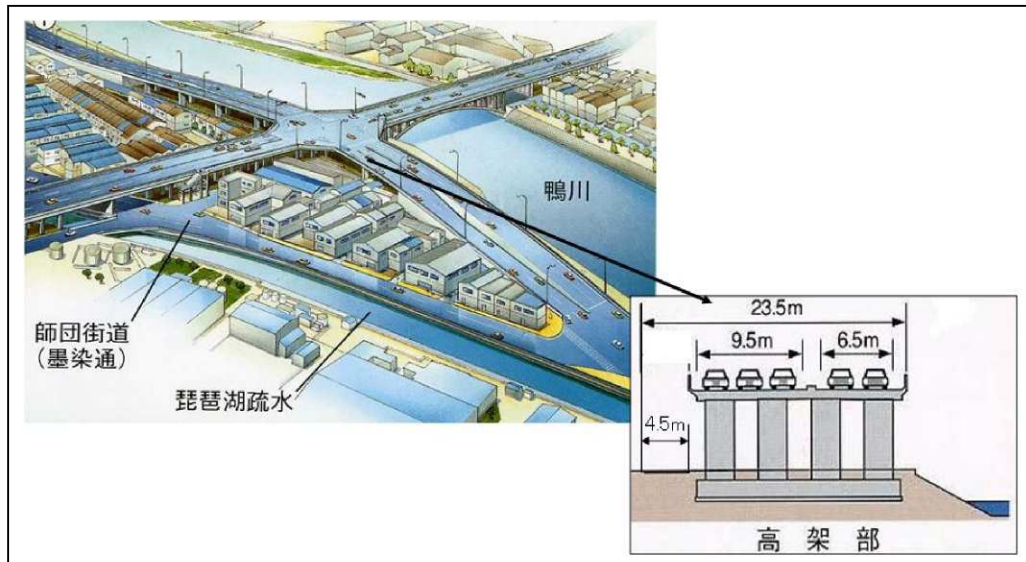
[箇所図]



[模式図]



〔事業概要〕



〔写真①〕（九条跨線橋から北側を望む）



〔写真②〕（九条跨線橋を南から望む）



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	周辺における環境への配慮については、騒音低減効果が期待できる排水性舗装の採用を検討している。また、鴨川に隣接しており、良好な市街地の景観の創造を図ることから、橋梁下部構造について、景観に配慮したデザインを検討した。
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ながら事業を進めている。

【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：1,312 t/年（整備前：1,428,130 t/年→整備後：1,426,818 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：4.98 t/年（整備前：14,367 t/年→整備後：14,362 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：0.41 t/年（整備前：497.64 t/年→整備後：497.23 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	3/4
	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	1/2
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	1/2
	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	1/2
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・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リックな道路整備等、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	8/31

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/km² 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	—

■費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	街路事業 鴨川東岸線(第二工区)
事業所管課	京都市建設局道路建設部道路建設課

1. 算出条件

基準年次	2016年(平成28年)
供用年度	2017年(平成29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)	92.3	0.5	92.8
(税抜き)	87.7	0.5	88.2
基準年における 現在価値(C) ^{※1}	138.3	0.2	138.5

(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	313.2
基準年における 現在価値(B) ^{※2}	141.3

(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(注:河川事業は検討期間50年間)

4. 費用便益分析比

B/C	1.02
-----	------

◇ 事業全体の費用便益(B/C)

鴨川東岸線(第二工区)

(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 : 20,800台/日 (九条南側)
34,500台/日 (九条北側)

「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 = 0.715 km W = 21.0~30.6m
・設計速度 : 60 km/h (4種1級)
・全体事業費 : 9,230 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 298,183.07 (百万円/年)
・(整備なし) 走行時間費用 298,745.31 (百万円/年)
①走行時間短縮便益= 298,745.31 - 298,183.07 = 562.24 (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 105,216.83 (百万円/年)
・(整備なし) 走行経費 105,303.91 (百万円/年)
②走行経費減少便益= 105,303.91 - 105,216.83 = 87.07 (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 31,123.12 (百万円/年)
・(整備なし) 交通事故損失額 31,165.76 (百万円/年)
③交通事故減少便益= 31,165.76 - 31,123.12 = 42.64 (百万円/年)

○年便益=①+②+③= 562.24 + 87.07 + 42.64 = 691.95 (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=14126.14 百万円** 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
・1.337百万円/km × 0.715 km / 1.08 = 0.93 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 19.1 百万円となる

- ②事業費
・全体事業費 8790.48 百万円 (消費税控除)
・全投資額を現在価値に換算すると、 13831.28 百万円

・費用C=①+②= 19.06 百万円 + 13831.28 百万円 = 13850.34 百万円

◎費用便益

・ **B/C=** 14126.14 百万円 / 13850.34 百万円 = **1.02**

◇客観的評価指標

鴨川東岸線（第二工区）

◎環境評価指標

*NOx減少割合(対象区域全体)

・（整備あり）	排出量	14,362.65	（トン／年）			
・（整備なし）	排出量	14,367.64	（トン／年）			
NOx削減量(影響範囲)＝		14,367.64	－	14,362.65	＝	4.98 （トン／年）
・ <u>NOx削減割合</u>		4.98	／	14,367.64	＝	<u>0.035%</u>

*CO2減少割合(対象区域全体)

・（整備あり）	排出量	1,426,818.75	（トン／年）			
・（整備なし）	排出量	1,428,130.83	（トン／年）			
CO2削減量(対象区域全体)＝		1,428,130.83	－	1,426,818.75	＝	1,312.08 （トン／年）
・ <u>CO2削減割合</u>		1,312.08	／	1,428,130.83	＝	<u>0.092%</u>

*SPM減少割合(対象区域全体)

・（整備あり）	排出量	497.23	（トン／年）			
・（整備なし）	排出量	497.64	（トン／年）			
SPM削減量(影響範囲)＝		497.64	－	497.23	＝	0.41 （トン／年）
・ <u>SPM削減割合</u>		0.41	／	497.64	＝	<u>0.082%</u>

◎渋滞損失時間減少割合（対象区域全体）

・（整備あり）	走行時間	7,257,660.00	（人時間／年）			
・（整備なし）	走行時間	7,410,595.00	（人時間／年）			
渋滞損失時間削減量＝		7,410,595.00	－	7,257,660.00	＝	152,935.00 （人時間／年）
<u>渋滞損失時間削減割合</u>		152,935.00	／	7,410,595.00	＝	<u>2.06%</u>

※対象区域全体＝費用便益分析の対象リンク（京都市全域＋一部周辺市町）