

平成 29 年度 再評価調書

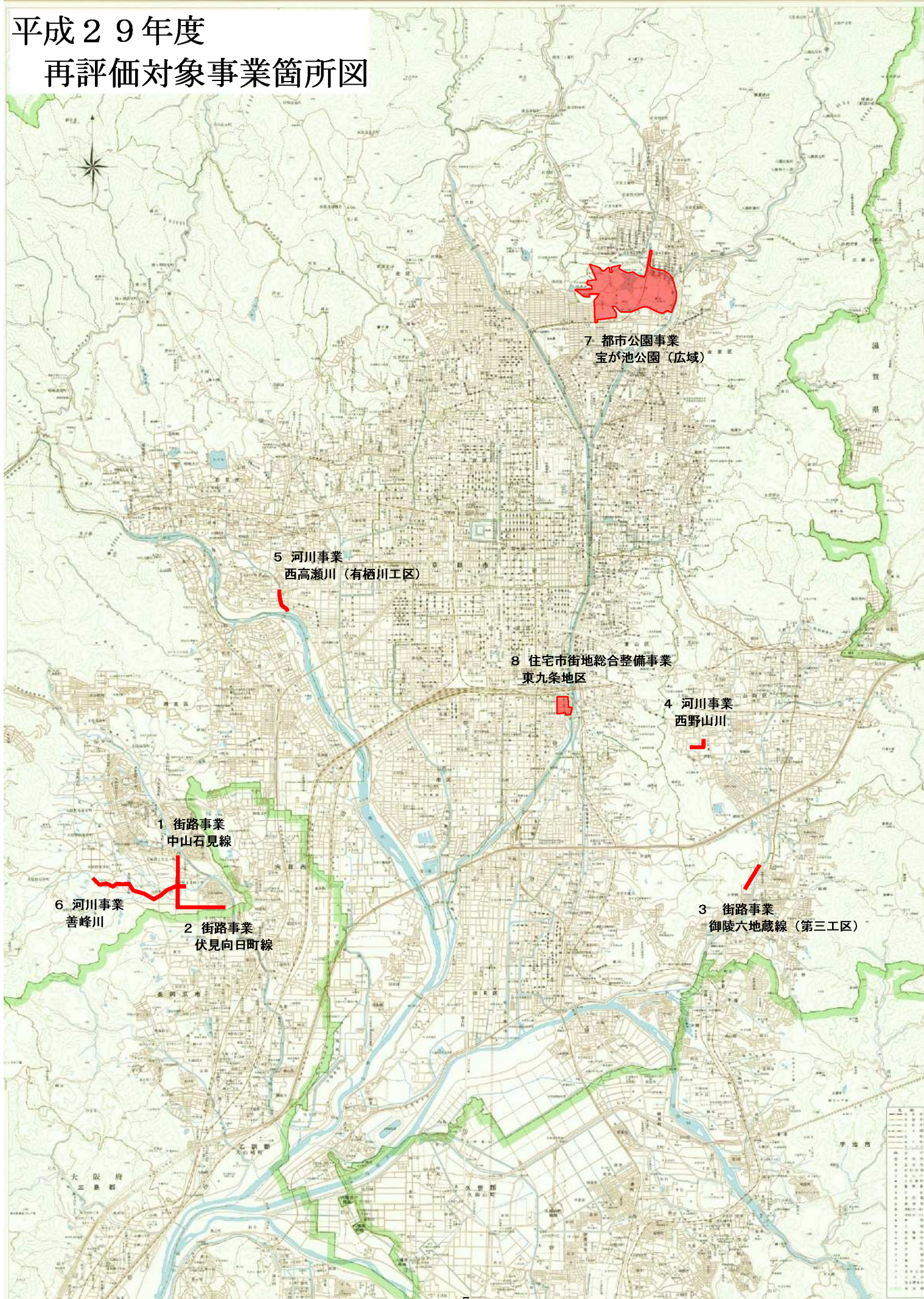
平成 2 9 年 度 再 評 価 対 象 事 業 一 覧

再評価対象事業の該当条件

- ① 事業採択後 5 年間を経過した時点で未着工の事業
- ② 事業採択後 10 年間（廃棄物処理施設整備事業については 5 年間）を経過した時点で継続中の事業
- ③ 再評価の実施後 5 年間を経過した時点で継続中の事業
- ④ 事業休止している事業のうち、事業再開又は事業中止しようとする事業
- ⑤ 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価を実施することが必要であると認められる事業

種 別	番 号	事 業 名	事業概要	採 択 年 度	該 当 条 件	経 過 年 数	備 考
街 路 事 業	1	中山石見線	延長 L=1,059m 幅員 W=25m	H5	③	25	平成24年度 再評価実施
	2	伏見向日町線	延長 L=1,104m 幅員 W=32m	H5	③	25	平成24年度 再評価実施
	3	御陵六地藏線 (第三工区)	延長 L=632m 幅員 W=15m	H4	③	26	平成24年度 再評価実施
河 川 事 業	4	西野山川	延長 L=635m 幅員 W=9.8m	H5	③	25	平成24年度 再評価実施
	5	西高瀬川 (有栖川工区)	延長 L=560m 幅員 W=20m	H5	③	25	平成24年度 再評価実施
	6	善峰川	延長 L=2,100m 幅員 W=28m	S63	③	30	平成24年度 再評価実施
事都市 業公園	7	宝が池公園 (広域公園)	面積 A=128.9ha	S49	③	44	平成24年度 再評価実施
総住宅 合整備 市街地 事業地	8	東九条地区	面積 A=9.43ha	H5	③	25	平成24年度 再評価実施

平成29年度 再評価対象事業箇所図



平成29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 中山石見線	事業所管課	建設局道路建設部道路建設課
事業区間	自：京都市西京区大原野東竹の里町 至：京都市西京区大原野石見町	延長又は面積	延長L＝1,059m 幅員W＝25m
事業概要 本路線は、西京区の大枝地域から大原野地域に至る南北幹線道路であるとともに、向日市や長岡京市と連絡する主要幹線道路でもある。 本事業は、本市で整備中の伏見向日町線及び長岡京市域で整備が完了した外環状線等とあわせ、国道171号と国道9号等とを結ぶ幹線街路網の形成を図り、本市西部地域の交通渋滞を解消するとともに、大原野地域の生活道路に流入している通過交通を処理し、安全で円滑な道路交通の確保を図るものである。			

2 事業の必要性等に関する視点

【事業の進捗状況】

※（ ）内は用地先行取得分含む

都市計画決定	平成元年度	事業採択年度	平成5年度	用地着手年度	平成6年度
工事着手年度	平成15年度	完成予定年度	当初 平成12年度 変更 平成32年度 (事業認可最終年度)		
年度	全体事業	平成27年度以前	平成28年度	平成29年度	平成30年度以降
工事	L＝ 1,059 m C＝ 2,074 百万円	L＝ 0 m C＝ 549 百万円	L＝ 0 m C＝ 61 百万円	L＝ 0 m C＝ 185 百万円	L＝ 1,059 m C＝ 1,279 百万円
用地	A＝ 26,780 m ² C＝ 3,580 百万円	A＝ 24,329 m ² (A＝ 26,031 m ²) C＝ 3,291 百万円 (C＝ 3,470 百万円)	A＝ 0 m ² C＝ 0 百万円	A＝ 700 m ² (A＝ 588 m ²) C＝ 95 百万円 (C＝ 90 百万円)	A＝ 1,751 m ² C＝ 194 百万円
その他	C＝ 946 百万円 (設計費等)	C＝ 860 百万円	C＝ 1 百万円	C＝ 29 百万円	C＝ 56 百万円
計	C＝ 6,600 百万円	C＝ 4,700 百万円 (C＝ 4,879 百万円)	C＝ 62 百万円	C＝ 309 百万円 (C＝ 399 百万円)	C＝ 1,529 百万円
進捗率 (累積)		工事費 26.4% 用地費 91.9% その他 90.9% 全体 71.2%	工事費 29.4% 用地費 91.9% その他 91.0% 全体 72.2%	工事費 38.3% 用地費 94.6% その他 94.1% 全体 76.8%	全体 100.0%

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、残る用地買収を進めるとともに、関連事業と連携して、更なる事業の進捗を図る。」を踏まえ整備を進めた。

平成23年度から平成26年度にかけて、善峰川を渡架する橋りょうの下部工事が完了した。

平成27・28年度は、擁壁工事等を実施した。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

- ・「はばたけ未来へ！ 京プラン」実施計画＜改革編＞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、「事業の進捗を可能な限り平準化する路線・工区」に位置付けられた。
- ・残る1件の共同墓地の用地買収については、交渉を進めているものの、地元の3ヶ寺が共有しているため、権利調整等に時間を要した。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

平成25年4月に京都第二外環状道路の沓掛IC～大原野ICが完成した。また、長岡京市域では、伏見向日町線の中央で接続する大山崎大枝線が平成22年11月に、東端で接続する外環状線が平成26年3月に供用開始した。

本事業区間の周辺では、近年、地域活性化の取組（洛西ニュータウンのまちづくり、大原野「地域ブランド」戦略）が進められている。

【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	・「はばたけ未来へ！ 京プラン実施計画」実施計画第2ステージ ・京都市都市計画マスタープラン ・西京区基本計画	本市西部地域の渋滞を解消するとともに、通過交通の生活道路への流入を抑制するなど、地域の安全で円滑な道路交通が確保される。

【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 = 1.69
	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】

墓地の移転先の調整に時間を要していたが、移転先について、概ねの合意を得つつある状況であり、引き続き、協議を進めていく。

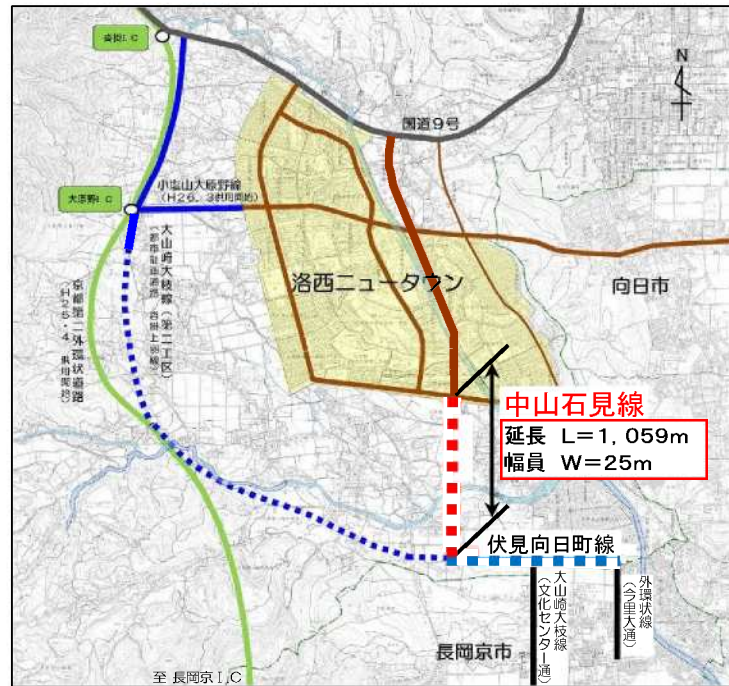
あわせて、南工区の南端区間を先行整備し、伏見向日町線と合わせて、暫定供用を行い、早期に事業効果を発揮できるよう、整備を進めていく。

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、伏見向日町線及び長岡京市域の外環状線等とあわせ、本市西部地域の幹線道路網を形成し、交通渋滞の解消と生活道路への通過交通の流入抑制を図るものである。 また、周辺では、京都第二外環状道路や長岡京市域の外環状線等が既に完成していることや、地域住民からも早期完成を強く求められていることから、早期に事業効果を発現させる必要がある。 以上のことから、事業の継続は妥当であると考えます。

事業名：街路事業 中山石見線

[箇所図]



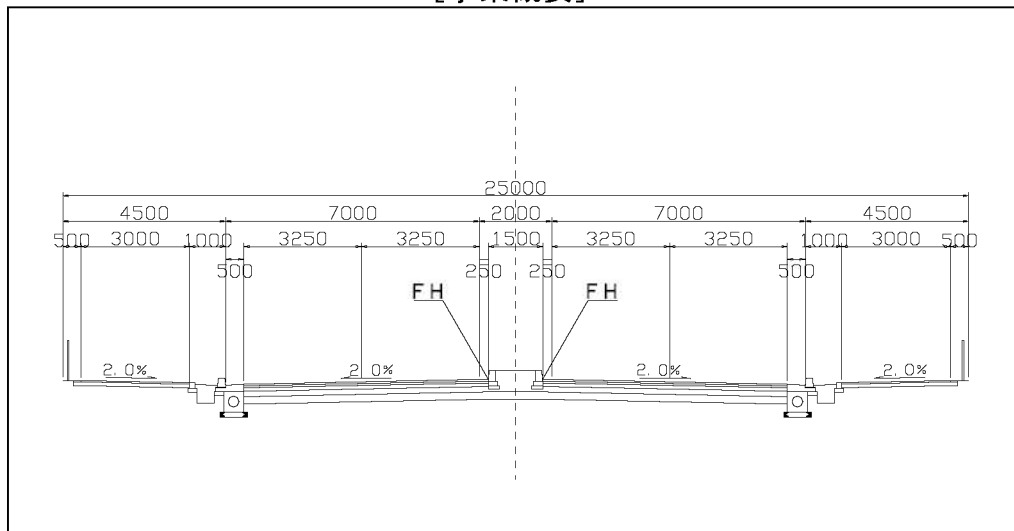
[模式図]



中山石見線
延長 L=1,059m 幅員 W=25m

平成27年度迄	事業区間
平成28年度	事業区間
平成29年度	事業区間
平成30年度以降	事業区間
斜線は用地買収を示す	

[事業概要]



[写 真]

写真①：北端より撮影



写真②：中工区を北側より撮影



[写 真]

写真③：橋りょう部を西側より撮影



写真④：南端より撮影



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	車道の舗装を排水性舗装とし、車両の通行による騒音の軽減を図った。また、歩道の舗装を透水性舗装とすることで、雨水の浸透を促進し、歩行者の快適性を確保した。
市民と行政のパートナーシップ	事業着手時、用地境界立会時などの各時点において地元説明会を開催している。今後とも地元意見を事業に反映させていくとともに、情報提供を積極的に行っていく。

【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：549 t/年（整備前：3389739 t/年→整備後：3389190 t/年） } ■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：5.12 t/年（整備前：29.48 t/年→整備後：24.36 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：0.32 t/年（整備前：1.74 t/年→整備後：1.43 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	2/2
	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
すじやか	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・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	1/6
	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	1/3
	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： 24 万人・時間/年、削減率：20% ☐ 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	6/31

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 中山石見線
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	2017年（平成29年）
供用年度	2021年（平成33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）	66.0	0.7	66.7
単純合計（税抜き）	64.1	0.7	64.8
基準年における 現在価値（C）※1	88.6	0.3	88.9

（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	376.1
基準年における 現在価値（B）※2	149.9

（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	1.69
-----	------

※：費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で別紙の詳細な計算値と一致しないことがある。

◇ 事業全体の費用便益(B/C)

中山石見線

(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 : 15,300 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29年度作成)」

- ・延長幅員 : L = 1.059 km W = 25m
- ・設計速度 : 60 km/h (4種1級)
- ・全体事業費 : 6,600 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

◎便 益 (配分結果より、4車種(乗用車・バス・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(京都府域)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 1,176,849.10 (百万円/年)

・(整備なし) 走行時間費用 1,177,646.27 (百万円/年)

①走行時間短縮便益= 1,177,646.27 - 1,176,849.10 = 797.17 (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 256,641.42 (百万円/年)

・(整備なし) 走行経費 256,649.49 (百万円/年)

②走行経費減少便益= 256,649.49 - 256,641.42 = 8.07 (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 53,314.50 (百万円/年)

・(整備なし) 交通事故損失額 53,344.28 (百万円/年)

③交通事故減少便益= 53,344.28 - 53,314.50 = 29.78 (百万円/年)

○年便益=①+②+③= 797.17 + 8.07 + 29.78 = 835.02 (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=14990.83 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 × 1.059 km / 1.08 = 1.311 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 25.04 百万円となる

②事業費

・全体事業費 6410.30 百万円 (消費税控除)

・全投資額を現在価値に換算すると、 8857.11 百万円

・費用C=①+②= 25.04 百万円 + 8857.11 百万円 = **8882.14 百万円**

◎費用便益

・B/C= 14990.83 百万円 / 8882.14 百万円 = **1.69**

平成29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 伏見向日町線	事業所管課	建設局道路建設部道路建設課
事業区間	自：京都市西京区大原野上里南ノ町 至：京都市西京区大原野石見町	延長又は面積	延長L＝1, 104 m 幅員W＝32 m
事業概要 本路線は、伏見区桃山から西京区大原野に至る本市の東西幹線道路である。 本事業は、長岡京市域で整備済の外環状線や本市で整備中の中山石見線等とあわせ、国道171号と国道9号とを結ぶ幹線街路網の形成を図り、本市西部地域の交通渋滞を解消するとともに、大原野地域の生活道路に流入している通過交通を処理し、安全で円滑な道路交通の確保を図るものである。			

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	昭和42年度	事業採択年度	平成5年度	用地着手年度	平成6年度
工事着手年度	平成15年度	完成予定年度	当初 平成12年度 変更 平成30年度 (事業認可最終年度)		
年度	全体事業	平成27年度以前	平成28年度	平成29年度	平成30年度以降
工事	L＝ 1,104 m C＝ 974 百万円	L＝ 590 m C＝ 659 百万円	L＝ 0 m C＝ 30 百万円	L＝ 0 m C＝ 205 百万円	L＝ 514 m C＝ 80 百万円
用地	A＝ 35,653 m ² C＝ 4,837 百万円	A＝ 35,653 m ² C＝ 4,837 百万円	A＝ 0 m ² C＝ 0 百万円	A＝ 0 m ² C＝ 0 百万円	A＝ 0 m ² C＝ 0 百万円
その他	C＝ 1,068 百万円 (設計費等)	C＝ 1,047 百万円	C＝ 0 百万円	C＝ 9 百万円	C＝ 12 百万円
計	C＝ 6,879 百万円	C＝ 6,543 百万円	C＝ 30 百万円	C＝ 214 百万円	C＝ 92 百万円
進捗率 (累積)		工事費 67.7% 用地費 100.0% その他 98.0% 全体 95.1%	工事費 70.7% 用地費 100.0% その他 98.0% 全体 95.6%	工事費 91.8% 用地費 100.0% その他 98.9% 全体 98.7%	全体 100.0%

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、関連事業と連携して、更なる事業の進捗を図る。」を踏まえ整備を進めた。

平成23年度工事で概成した東工区（大山崎大枝線以東）を平成24年度工事で完成させ、平成25年度に供用開始した。

西工区については、平成27年度まで京都第二外環状道路の工事用車両を生活道路に流入させないため、工事用進入路として利用していた。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

- ・「はばたけ未来へ！ 京プラン」実施計画＜改革編＞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、「事業の進捗を可能な限り平準化する路線・工区」に位置付けられた。
- ・西工区については、平成23年に用地買収が完了したものの、平成27年度まで、京都第二外環状道路の工事車両を生活道路に流入させないため、工事用進入路として利用していた。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

平成25年4月に京都第二外環状道路の沓掛IC～大原野ICが完成した。また、長岡京市域では、伏見向日町線の中央で接続する大山崎大枝線が平成22年11月に、東端で接続する外環状線が平成26年3月に供用開始した。

本事業区間の周辺では、近年、地域活性化の取組（洛西ニュータウンのまちづくり、大原野「地域ブランド」戦略）が盛んに実施されている。

【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	・「はばたけ未来へ！ 京プラン」実施計画第2ステージ ・京都市都市計画マスタープラン ・西京区基本計画	本市西部地域の渋滞を解消するとともに、通過交通の生活道路への流入を抑制するなど、地域の安全で円滑な道路交通が確保される。

【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 = 1.92
	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】

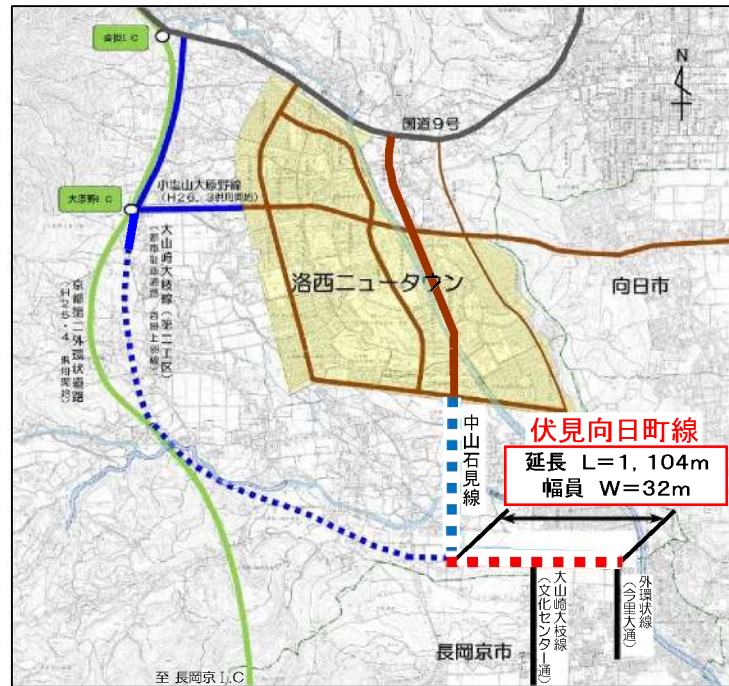
西工区の京都第二外環状道路による工事用進入路の利用が平成27年度に終了したことを受け、大山崎大枝線交差点部の整備工事に着手した。今後も、大山崎大枝線交差点部から中山石見線までの西工区全体の整備を進める予定としており、中山石見線の南端区間と合わせて、平成30年度の供用開始を目指していく。

4 対応方針案

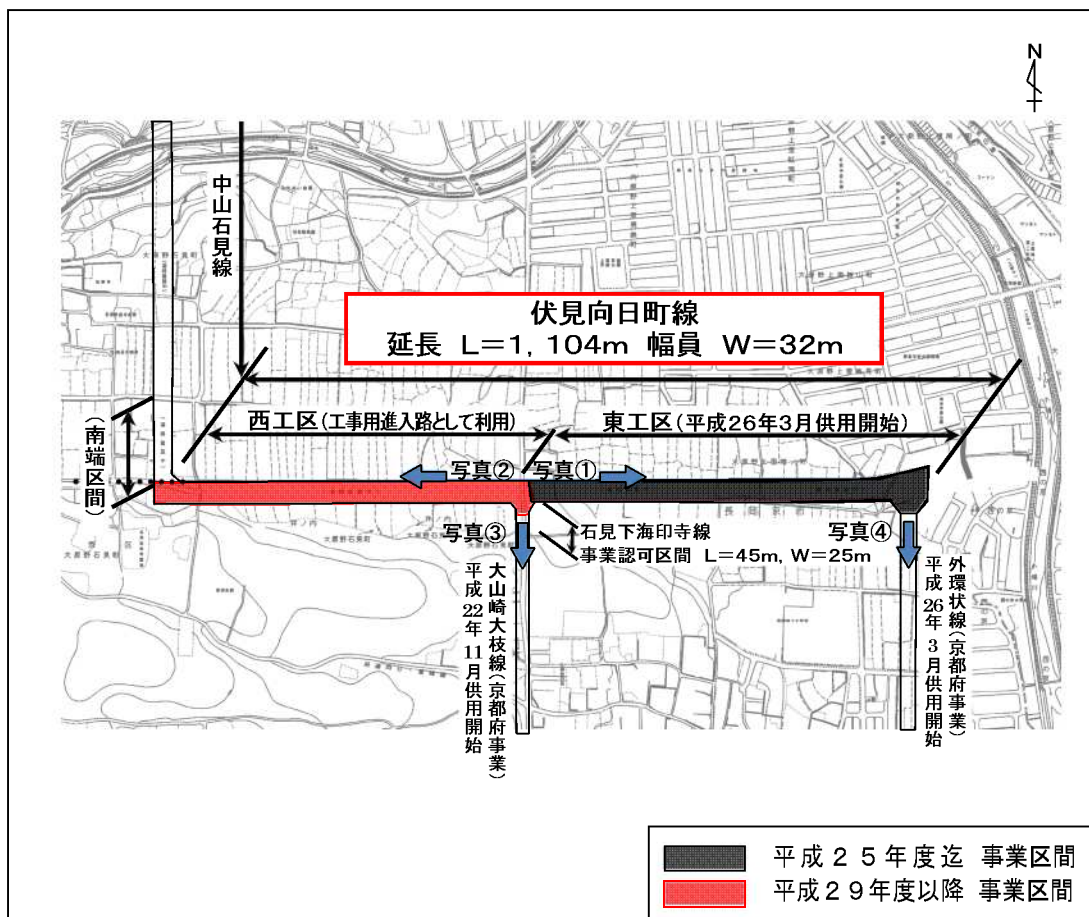
対応方針	☒ 事業継続 事業中止 事業休止 事業再開
理 由	本事業は、中山石見線及び長岡京市域の外環状線等とあわせ、本市西部地域の幹線道路網を形成し、交通渋滞の解消と生活道路への通過交通の流入抑制を図るものである。 また、周辺では、京都第二外環状道路や長岡京市域の外環状線等が既に完成し、本事業の進捗率も95%に達していることや、地域住民からも早期完成を強く求められていることから、早期に事業効果を発現させる必要がある。 以上のことから、事業の継続は妥当であると考えます。

事業名：街路事業 伏見向日町線

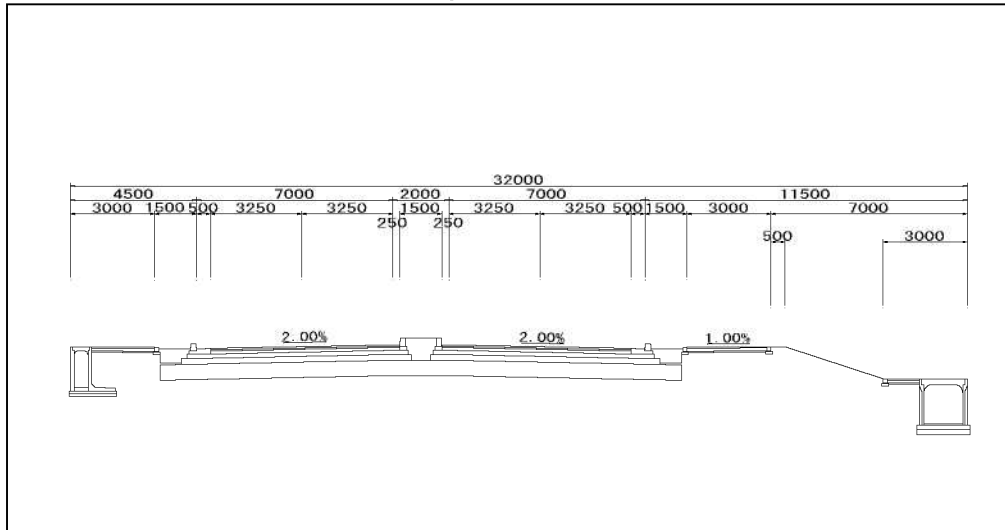
[箇所図]



[模式図]



[事業概要]



[写 真]

写真①：東工区(供用済)を西側より撮影



写真②：西工区を東側より撮影



[写 真]

写真③：石見下海印寺線を北側より撮影



写真③：外環状線を北側より撮影



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	車道の舗装を排水性舗装とし、車両の通行による騒音の軽減を図った。また、歩道の舗装を透水性舗装とすることで、雨水の浸透を促進し、歩行者の快適性を確保した。
市民と行政のパートナーシップ	事業着手時、用地境界立会時などの各時点において地元説明会を開催している。今後とも地元意見を事業に反映させていくとともに、情報提供を積極的に行っていく。

【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：1115 t/年（整備前：3390305 t/年→整備後：3389190 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：10.34 t/年（整備前：28.67 t/年→整備後：18.33 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：0.61 t/年（整備前：1.66 t/年→整備後：1.05 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	2/2
	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
すじやか	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	1/6
	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	1/3
	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： 35 万人・時間/年、削減率： 46% ☐ 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	6/31

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/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 ☐ 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 伏見向日町線
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	2017年（平成29年）
供用年度	2019年（平成31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）	68.8	0.7	69.5
単純合計（税抜き）	67.7	0.7	68.4
基準年における 現在価値（C）※1	104.4	0.3	104.7

（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	473.2
基準年における 現在価値（B）※2	201.4

（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	1.92
-----	------

※：費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で別紙の詳細な計算値と一致しないことがある。

◇ 事業全体の費用便益(B/C)

伏見向日町線

(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 : 17,000 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29年度作成)」

- ・延長幅員 : L = 1.104 km W = 32m
- ・設計速度 : 60 km/h (4種1級)
- ・全体事業費 : 6,879 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

◎便 益 (配分結果より、4車種(乗用車・バス・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(京都府域)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 1,176,849.10 (百万円/年)

・(整備なし) 走行時間費用 1,177,794.74 (百万円/年)

①走行時間短縮便益= 1,177,794.74 - 1,176,849.10 = 945.64 (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 256,641.42 (百万円/年)

・(整備なし) 走行経費 256,692.15 (百万円/年)

②走行経費減少便益= 256,692.15 - 256,641.42 = 50.73 (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 53,314.50 (百万円/年)

・(整備なし) 交通事故損失額 53,343.00 (百万円/年)

③交通事故減少便益= 53,343.00 - 53,314.50 = 28.49 (百万円/年)

○年便益=①+②+③= 945.64 + 50.73 + 28.49 = 1,024.86 (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=20139.30 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 × 1.104 km / 1.08 = 1.367 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 28.23 百万円となる

②事業費

・全体事業費 6769.52 百万円 (消費税控除)

・全投資額を現在価値に換算すると、10442.26 百万円

・費用C=①+②= 28.23 百万円 + 10442.26 百万円 = 10470.49 百万円

◎費用便益

・B/C= 20139.30 百万円 / 10470.49 百万円 = 1.92