資料２

平成 29 年度　事後評価調書

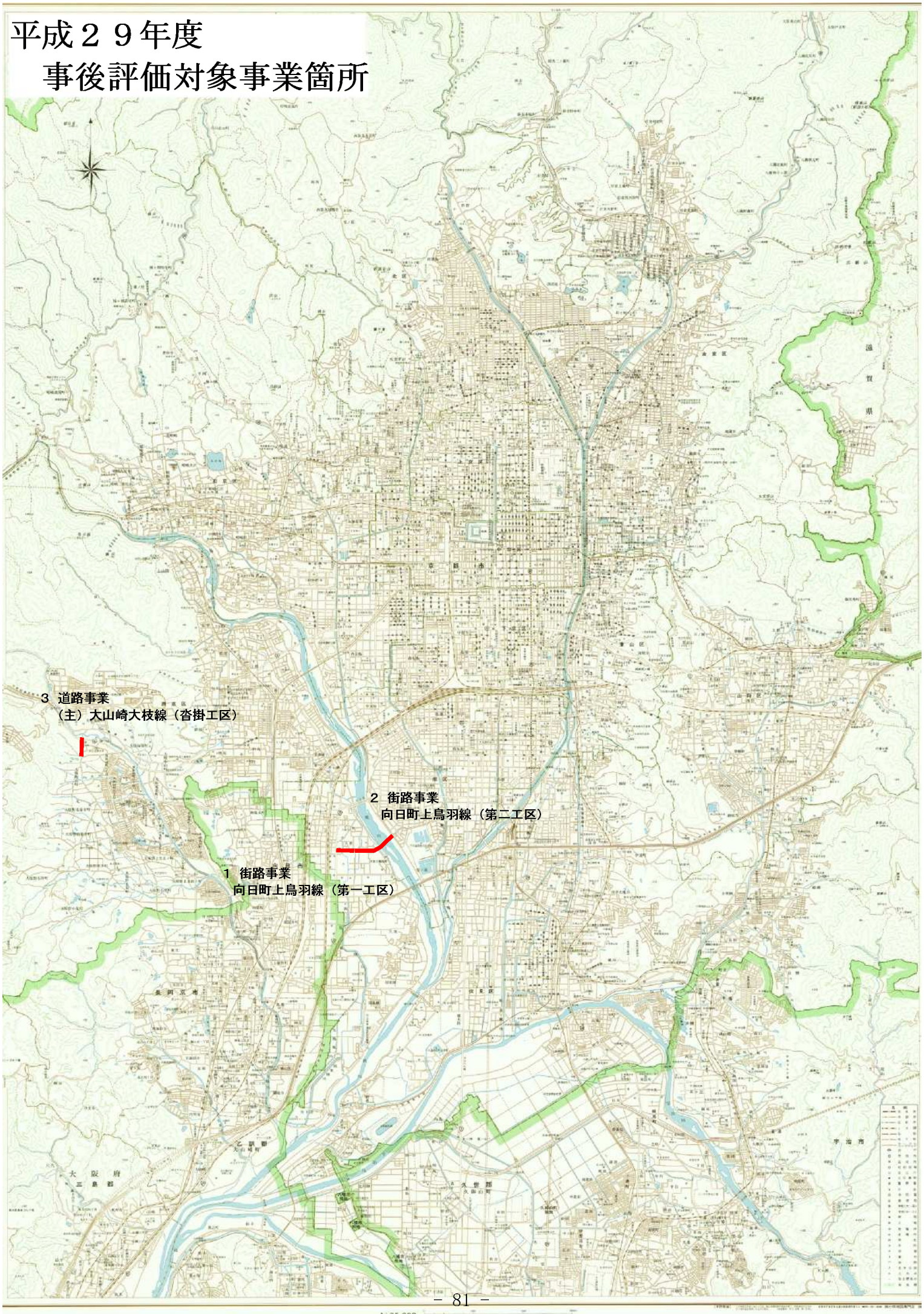
平成２９年度　事後評価対象事業一覧

事後評価対象事業の該当条件

①新規事業採択時評価又は再評価を実施した事業の内，事業完了後５年以内（廃棄物処理施設整備事業にあっては，事業完了後７年以内）の事業
②市長その他の本市の行政機関が必要であると判断した事業

種別	番号	事　業　名	事業概要	採択年度	該当条件	完了年度	備　考
街路事業	1	向日町上鳥羽線 （第一工区）	延長 L=395m 幅員 W= 22m	H1	①	H24	平成 21 年度 再評価実施
	2	向日町上鳥羽線 （第二工区）	延長 L= 1,045m 幅員 W=22～39m	H8	①	H24	平成 22 年度 再評価実施
道路事業	3	（主）大山崎大枝線 （沓掛工区）	延長 L=　600m 幅員 W=23.75m	H12	①	H24	平成 21 年度 再評価実施

平成２９年度
事後評価対象事業箇所



平成２９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　向日町上鳥羽線（第一工区）	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自：京都市南区久世殿城町 至：京都市南区久世大藪町	延長又は面積	延長：３９５ｍ 幅員：　２２ｍ
事業概要 (目的・内容等)	本路線は，ＪＲ向日町駅を起点とし，南区久世地区を経由し，大宮通に至る都市計画道路で，京都市の中心部と南西部を結ぶ幹線道路である。 このうち，本事業区間は，国道１７１号から市道久世２０号線の間であり，本事業区間を整備することにより，国道１７１号久世橋付近の慢性的な交通混雑の緩和や地域の利便性の向上を図るものである。		

２　事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和４４年度	事業採択年度	平成元年度	用地着手年度	平成３年度
工事着手年度	平成９年度	完成年度	当初：平成５年度 実績:平成２４年度	事業期間	当初：５年間 実績：２４年間
事業期間を変更した理由		平成１５年度から暫定供用を開始していたが，接続する第二工区において，境界確定が難航し，用地買収に時間を要したことなどから，完成が遅れた。			
事業費	再評価 （当初）	３，０５６百万円 （３，０５６百万円）	事業費【実績】	３，１０２百万円	事業費増減	４６百万円増
事業費が増減した理由		国道１７１号交差点付近の施工に当たって，交通管理者等との協議の結果，案内標識を追加設置したことなどから，事業費が増加した。			
市民１人当たりのコスト （総事業費÷市総人口）		約２，０００円／人			

事業実施中に表面化した問題点，工夫等

第二工区において，境界確定が難航し，用地買収に時間を要したことから，工程が遅延したが，地権者に対し，丁寧に説明を行い，事業の理解を得て売買契約に至った。その結果，第二工区の用地買収が完了し，平成２５年３月に，第一工区と第二工区をあわせて，供用開始した。

再評価時の指摘と対応内容

平成２１年度の公共事業評価委員会において，「用地買収は全て完了し，道路築造工事もほぼ完成しており，関連事業である第二工区の完成に合わせて整備する必要があることから，『事業継続』は妥当である」との意見を踏まえ，事業の更なる進捗に努めた。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢の変化	厳しい財政状況の中，幹線道路ネットワークの整備に加え，既存施設における老朽化修繕や耐震補強等の推進が必要となっている。
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る，緊急輸送道路網の構築など，災害に強いまちづくりに対する市民の関心が高まった。
周辺環境の変化	平成２０年には，ＪＲ東海道線西大路駅・向日町駅間に桂川駅が開業するとともに，自由通路，駅前広場，自転車等駐車場など関連公共施設も同時に供用開始され，周辺地域の利便性が向上した。

【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	京都市都市計画マスタープラン 道路の整備に関するプログラム 南区基本計画	周辺における交通混雑を緩和し，生活道路への通過交通の流入を抑制するとともに，本市南部地域における幹線道路ネットワークを形成することにより，安全で円滑な交通が確保される。

【事業実施に伴う各種効果等】

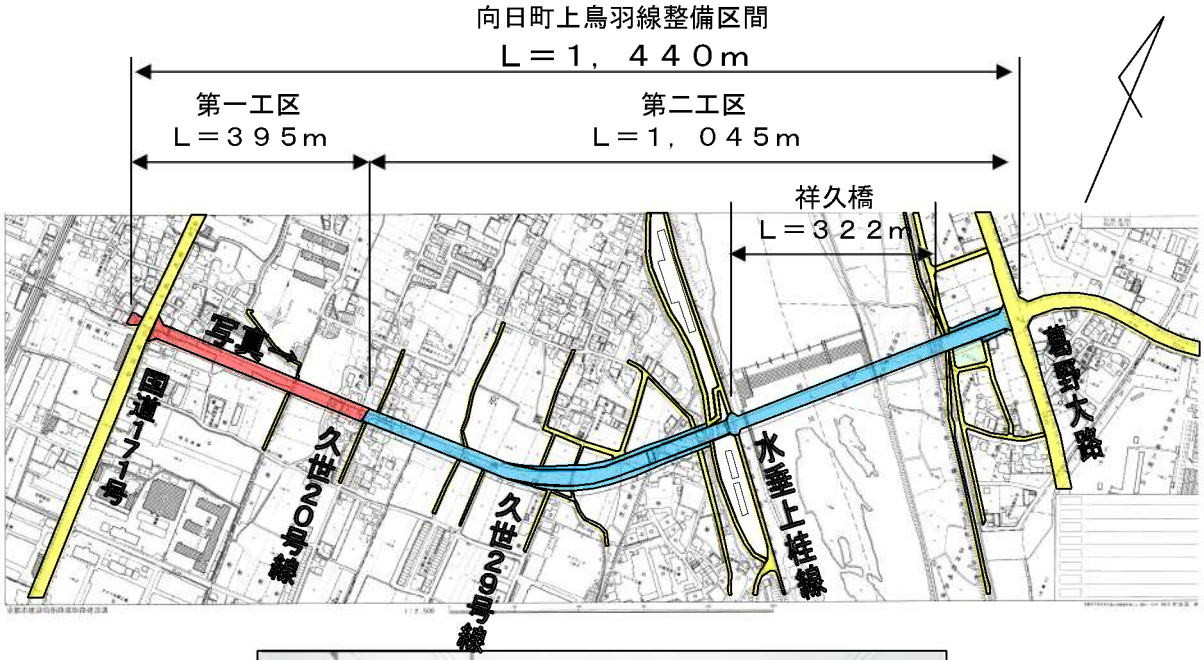
事業実施による効果	当該事業が該当する評価軸に係る評価指標から見た効果	評価軸に対する該当状況：　２／５
	上記以外の 評価指標から見た効果	（定量的効果） 国道１７１号久世橋付近について，交通混雑が緩和された。 道路交通センサス交通量（国道１７１号：南区久世中久世３丁目） （平成２２年）供用前　４５，５３３台／２４時間 ↓ （平成２７年）供用後　３９，２０１台／２４時間 （約１４％減） （定性的効果） ・緊急輸送路である国道１７１号久世橋の代替機能を確保し，災害発生時の緊急輸送道路ネットワークが強化された。 ・桂川を渡河する幹線道路が多重化されたことから，本市南西部から市内中心部へのアクセスが向上した。
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，道路交通騒音が低減された。また，歩道部を透水性舗装とし，雨水の浸透を促進することで，歩行者の快適性を確保した。
事業の投資効果 （事業評価当初の費用便益分析）		Ｂ／Ｃ　＝　２．９２

３　対応方針案

今後の事後評価の必要性	本事業の完成により，交通渋滞の緩和や地域の利便性の向上など，事業による効果が発現していることから，今後の事後評価の必要性はないと考える。
改善措置の必要性	本事業の完成により，十分に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と考える。
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	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と考える。

事業名：街路事業　向日町上鳥羽線（第一工区）

［箇所図］



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	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するなど，環境に配慮した。
市民と行政のパートナーシップ	工事着手前に地元説明会を実施するなど，地元住民の意見を反映しながら工事を進めた。

【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：857 t/年） （整備前：1,719,850 t/年→整備後：1,718,993 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：6.4 t/年（整備前：1016.8 t/年→整備後：1010.4 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：0.6 t/年（整備前：96.5 t/年→整備後：95.9 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	—
	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。	—
	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）	1／5
	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	1／1
	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：0.26百万人・時間/年，削減率：1.84%） □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	

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≧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１m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 1.5km/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 ■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	—

平成２９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　向日町上鳥羽線（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：京都市南区久世大藪町 至：京都市南区吉祥院嶋樫山町	延長又は面積	延長：１，０４５ｍ 幅員：２２～３９ｍ
事業概要 (目的・内容等)	本路線は，ＪＲ向日町駅を起点とし，南区久世地区を経由し，大宮通に至る都市計画道路で，京都市の中心部と南西部を結ぶ幹線道路である。 このうち，本事業区間は，市道久世２０号線から葛野大路の間であり，本事業区間を整備することにより，国道１７１号久世橋付近の慢性的な交通混雑の緩和や地域の利便性の向上を図るものである。		

２　事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定		昭和４４年度	事業採択年度	平成８年度	用地着手年度	平成１０年度
工事着手年度		平成１４年度	完成年度	当初:平成１２年度 実績:平成２４年度	事業期間	当初：　５年間 実績：１７年間
事業期間を変更した理由			桂川渡河部である祥久橋について，平成２０年度から暫定供用を開始していたが，残る区間の境界確定が難航し，用地買収に時間を要したことなどから，完成が遅れた。			
事業費	再評価 (当初)	１０，６００百万円 (１０，６００百万円)	事業費【実績】	１０，６８３百万円	事業費増減	８３百万円　増
事業費が増減した理由			地域住民の意見を踏まえ，さらなる安全対策として，工事中における生活道路の迂回路を確保するため，仮設道路を整備したことなどから，事業費が増加した。			
市民１人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)			約７，２００円／人			

事業実施中に表面化した問題点，工夫等

境界確定が難航し，用地買収に時間を要したことから，工程が遅延したが，地権者に対し，丁寧に説明を行い，事業の理解を得て売買契約に至った。その結果，用地買収が完了し，平成２５年３月に，第一工区と第二工区をあわせて，供用開始した。

再評価時の指摘と対応内容

平成２２年度の公共事業評価委員会において，「関連する第一工区とともに，事業は順調に進捗していることから，『事業継続』は妥当である」との意見を踏まえ，事業の更なる進捗に努めた。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢の変化	厳しい財政状況の中，幹線道路ネットワークの整備に加え，既存施設における老朽化修繕や耐震補強等の推進が必要となっている。
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る，緊急輸送道路網の構築など，災害に強いまちづくりに対する市民の関心が高まった。
周辺環境の変化	平成２０年度には，ＪＲ東海道線西大路駅・向日町駅間に桂川駅が開業するとともに，自由通路，駅前広場，自転車等駐車場など関連公共施設も同時に供用開始され，周辺地域の利便性が向上した。

【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	京都市都市計画マスタープラン 道路の整備に関するプログラム 南区基本計画	周辺における交通混雑を緩和し，生活道路への通過交通の流入を抑制するとともに，本市南部地域における幹線道路ネットワークを形成することにより，安全で円滑な交通が確保を図る。

【事業実施に伴う各種効果等】

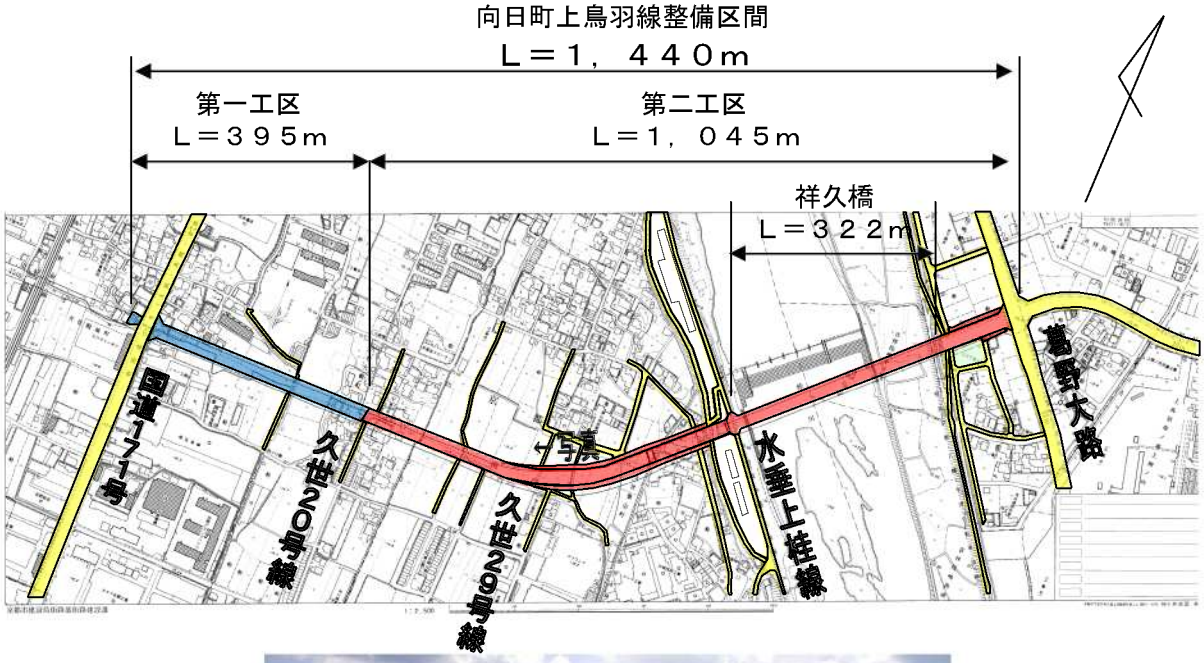
事業実施による効果	当該事業が該当する評価軸に係る評価指標から見た効果	評価軸に対する該当状況：　２　／　５
	上記以外の 評価指標から見た効果	（定量的効果） 国道１７１号久世橋付近について，交通混雑が緩和された。 道路交通センサス交通量（国道１７１号：南区久世中久世３丁目） （平成２２年）供用前　４５，５３３台／２４時間 ↓ （平成２７年）供用後　３９，２０１台／２４時間 （約１４％減） （定性的効果） ・緊急輸送路である国道１７１号久世橋の代替機能を確保し，災害発生時の緊急輸送道路ネットワークが強化された。 ・桂川を渡河する幹線道路が多重化されたことから，本市南西部から市内中心部へのアクセスが向上した。
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，道路交通騒音が軽減された。また，歩道部を透水性舗装とし，雨水の浸透を促進することで，歩行者の快適性を確保した。
事業の投資効果 （事業評価当初の費用便益分析）		Ｂ／Ｃ　＝　１．２３

３　対応方針案

今後の事後評価の必要性	本事業の完成により，交通渋滞の緩和や地域の利便性の向上など，事業による効果が発現していることから，今後の事後評価の必要性はないと考える。
改善措置の必要性	本事業の完成により，十分に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と考える。
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	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と考える。

事業名：街路事業　向日町上鳥羽線（第二工区）

［箇所図］



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	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するなど，環境に配慮した。
市民と行政のパートナーシップ	祥久橋の設計段階においてデザイン検討委員会を開催し，地元住民の意見を反映しながら設計を進めた。

【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：2,335 t/年 （整備前：4,903,429 t/年→整備後：4,901,094 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：11.8 t/年（整備前：21,704 t/年→整備後：21,692 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：1.0 t/年（整備前：1,949 t/年→整備後：1,948 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	—
	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。	—
	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）	1／5
	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	1／1
	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：38万人・時間/年，削減率：0．09%） □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	

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≧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１m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 1.5km/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 ■対象区間に街路樹が設けられる	9/35
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	—

平成２９年度　公共事業事後評価調書

１　事業の概要

事 業 名	道路事業 主要府道　大山崎大枝線（沓掛工区）	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自：京都市西京区大枝沓掛町 至：京都市西京区大枝西長町	延長又は面積	延長Ｌ＝　　６００ｍ 幅員Ｗ＝　２３．７５ｍ
事業概要 (目的・内容等)	主要府道 大山崎大枝線は，平成２５年度完成の京都第二外環状道路の沓掛ＩＣ・大原野ＩＣの連絡道路としての機能を有する路線である。 通過交通が国道９号に集中し，その渋滞を避けた車両が生活道路に流入するなど，当該地域では，交通環境は極めて深刻な状態であるため，本路線を整備することにより，通過交通を京都第二外環状道路に転換し，安全で円滑な道路交通を確保するとともに，地域の活性化を図るものである。		

２　事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和４２年度 (平成元年度変更)	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１９年度	完成年度	当初:平成２４年度 実績:平成２４年度	事業期間	当初：１３年間 実績：１３年間
事業期間を変更した理由		事業期間の変更なし			
事業費　再評価 (当初)	４，０００百万円 (４，０００百万円)	事業費【実績】	３，８６０百万円	事業費増減	１４０百万円　減
事業費が増減した理由		工事の発注の際に，入札差金が生じたことなどから，事業費が減額となった。			
市民１人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)		約２，６００円／人			

事業実施中に表面化した問題点，工夫等

亀岡市登校中児童ら交通事故死事件を受けて，より高い安全性が求められたことから，交差点における車止め及びガードパイプの設置など，更なる安全対策を実施した。

また，京都第二外環状道路の開通までに事業を完了させる必要がある一方，京都第二外環状道路の工事と近接施工となることに加え，現道の通行を確保しながらの施工となるため，関係機関との綿密な調整を行うとともに，省スペースでの施工を実施した。

再評価時の指摘と対応内容

平成２１年度の公共事業評価委員会において，「工事も順調に進捗しているが全体的に周辺の景観や環境，住民との関係などが明確に示されていないため，『住民とのパートナーシップと環境・景観に更なる配慮を行う』という意見を付して『事業継続』は妥当である」との意見を頂いた。

そのため，地元住民との意見交換をこれまで以上に実施するとともに，街路樹をはじめ道路緑化を充実することにより環境・景観に配慮を行い，京都第二外環状道路の供用開始時期に合わせるよう事業の早期完成に努めた。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢の変化	厳しい財政状況の中，安心・安全で快適な市民生活を支える社会基盤の整備に加え，既存施設における老朽化修繕や耐震補強等の推進が必要となっている。
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る，緊急輸送道路網の構築など，災害に強いまちづくりに対する市民の関心が高まった。
周辺環境の変化	平成２５年４月２１日には，京都第二外環状道路のうち，沓掛ＩＣ～大山崎ＪＣＴ・ＩＣ間（延長 9.8km）が開通した。

【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	京都市都市計画マスタープラン 道路の整備に関するプログラム 西京区基本計画	京都西部において，安全で円滑な道路交通が確保されるとともに，地域の活性化が図れる。

【事業実施に伴う各種効果等】

<table>
<tr><td rowspan="2">事業実施による効果</td><td>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</td><td>評価軸に対する該当状況：　４／５</td></tr>
<tr><td>上記以外の
評価指標から見た効果</td><td>（定量的効果）

大山崎大枝線の交通量の増加により，国道９号に集中する通過交通が分散された。

道路交通センサス交通量（台/２４時間）

国道９号：西京区大枝沓掛
<table>
<tr><td>H22</td><td>H27</td><td>差（減）</td></tr>
<tr><td>56,238</td><td>47,656</td><td>-8,582</td></tr>
</table>
大山崎大枝線：西京区大枝沓掛
<table>
<tr><td>H22</td><td>H27</td><td>差（増）</td></tr>
<tr><td>3,878</td><td>8,751</td><td>4,873</td></tr>
</table>
（定性的効果）
歩道が整備されたことにより，歩行者及び車両等の安全で円滑な交通が確保された。</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業実施による環境面からの効果</td><td>・　車道部を排水性舗装とすることにより，道路交通騒音が低減された。また，歩道部を透水性舗装とし，雨水の浸透を促進することで，歩行者の快適性を確保した。
・　歩道及び中央分離帯に街路樹を植栽することにより，沿道景観の向上等を図った。</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業の投資効果
（事業評価当初の費用便益分析）</td><td>Ｂ／Ｃ　　＝２．４４</td></tr>
</table>

３　対応方針案

今後の事後評価の必要性	本事業の完成により，京都第二外環状道路インターチェンジへのアクセス機能を発揮し，通過交通の分散を図ることによって，安全で円滑な道路交通を確保するとともに，地域の活性化を図るなど，事業による効果が発現していることから，今後の事後評価の必要はないと考える。
改善措置の必要性	本事業の完成により，十分に整備効果が発現していることから，改善措置の必要はないと考える。
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	今回の評価手法により，本事業の整備効果を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と考える。

事業名：道路事業
主要府道 大山崎大枝線（沓掛工区）

［箇所図］

［写　真］

（完了前）

（完了後）沓掛交差点から大山崎大枝線を望む

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	車道部に騒音の低減効果が期待できる排水性舗装，歩道部に水溜りを抑制し歩行環境を向上させる透水性舗装を採用するとともに，植栽により緑化を推進する。
市民と行政のパートナーシップ	地元説明会での事業説明や地元住民からなる対策委員会との意見交換等を通じ，事業への理解を得るとともに，合意形成を図りながら事業を進めていく。

【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：807.37t/年（整備前：4,901,902t/年→整備後：4,901,095t/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：4.42t/年（整備前：21,696t/年→整備後：21,692t/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：0.40t/年（整備前：1,949t/年→整備後：1,948t/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	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	□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	3/3
	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	1/3

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。	4/8
	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）	1/5
	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	1/1
	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：14.62万人・時間/年，削減率：0.036%） □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	14/35

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≧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１m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 1.5km/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 ■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	1/2