

平成30年度新規採択事業 評価調書

(平成29年度 新規採択時評価実施)

事業の概要

事業名	街路事業 鴨川東岸線 (第三工区)		
事業区間	自：京都市東山区一橋宮ノ内町 至：京都市東山区福稲下高松町	延長, 幅員 又は面積	延長L=573m 幅員W=26.3~29.4m
総事業費	7,000百万円	完成予定年度	平成48年度 ^(※)
事業概要 (目的・内容等)	鴨川東岸線は、鴨川左岸の出町柳から十条通に至る南北幹線道路である。出町柳から塩小路通までは事業を完成しており、現在の川端通となっている。 塩小路から南については、3つの区間に分けており、第一工区（松風橋から十条通まで）の整備は完了し、第二工区（岸ノ上橋から松風橋まで）は整備を進めている。 残る第三工区（塩小路通から岸ノ上橋まで）の整備により、鴨川東岸線の整備を完了させ、市内中心部から京都高速道路（阪神高速8号京都線）へのアクセスの向上及び南北方向のボトルネック解消など交通問題の改善を図るものである。		
箇所図			

※ 今後、実施する詳細設計において、具体的な完成年度を検討。

事業を巡る社会経済情勢等

社会背景と今後の動向	平成23年3月に全線開通した京都高速道路について、平成31年4月に、新十条通の無料化及び油小路線への対距離料金制の導入が予定されているなど、周辺の道路ネットワークが強化されることから、交通量の増加が見込まれる。
市民ニーズ	J R東海道線断面において、南北方向の交通容量が不足しており、本路線においても交通容量の1.5倍を超える車両が通行していることなどから、本事業の整備が求められている。

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」実施計画第2ステージ ・京都市都市計画マスタープラン ・東山区基本計画	・高速道路ネットワークへのアクセスの向上 ・南北方向のボトルネック解消など交通問題の改善

事業の要件

環境景観への配慮事項	車道部において、騒音低減効果が期待できる排水性舗装の採用を検討する。また、東側は住宅に面するため、施工に当たっては、騒音及び振動対策を実施する。
市民と行政のパートナーシップ	事業着手前はじめ、適宜、地元説明会を開催するなどにより、積極的に情報発信するとともに、地域住民の意見を出来る限り事業に反映する。

事業の評価結果

評価	A
理由	本事業により、高速道路ネットワークが向上するとともに、南北方向のボトルネック解消など交通問題が改善される。 また、琵琶湖疏水の東側に幅員4mの道路を整備することで、自転車歩行者の安全な通行が確保される。

評価指標の算定結果

費用便益比（C B R）	2.46
--------------	------

事業の必要性

評価軸	評価項目	客 観 的 評 価 指 標
しづかい	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：617 t / 年（整備前：3,232,968 t / 年→整備後：3,232,351 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：2.15 t / 年（整備前：95.52 t / 年→整備後：93.37 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：0.13 t / 年（整備前：5.55 t / 年→整備後：5.42 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
	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
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
	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
やさしさ	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

評価軸	評価項目	客 観 的 評 価 指 標
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）
活性化	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
まちづくり	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

評価軸	評価項目	客 観 的 評 価 指 標
まちづくり	道と緑	☒ 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：<u>20万人・時間/年</u>，削減率：<u>5.2%</u>〕 ☒ 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 ☒ 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