

平成 30 年度 事後評価調書

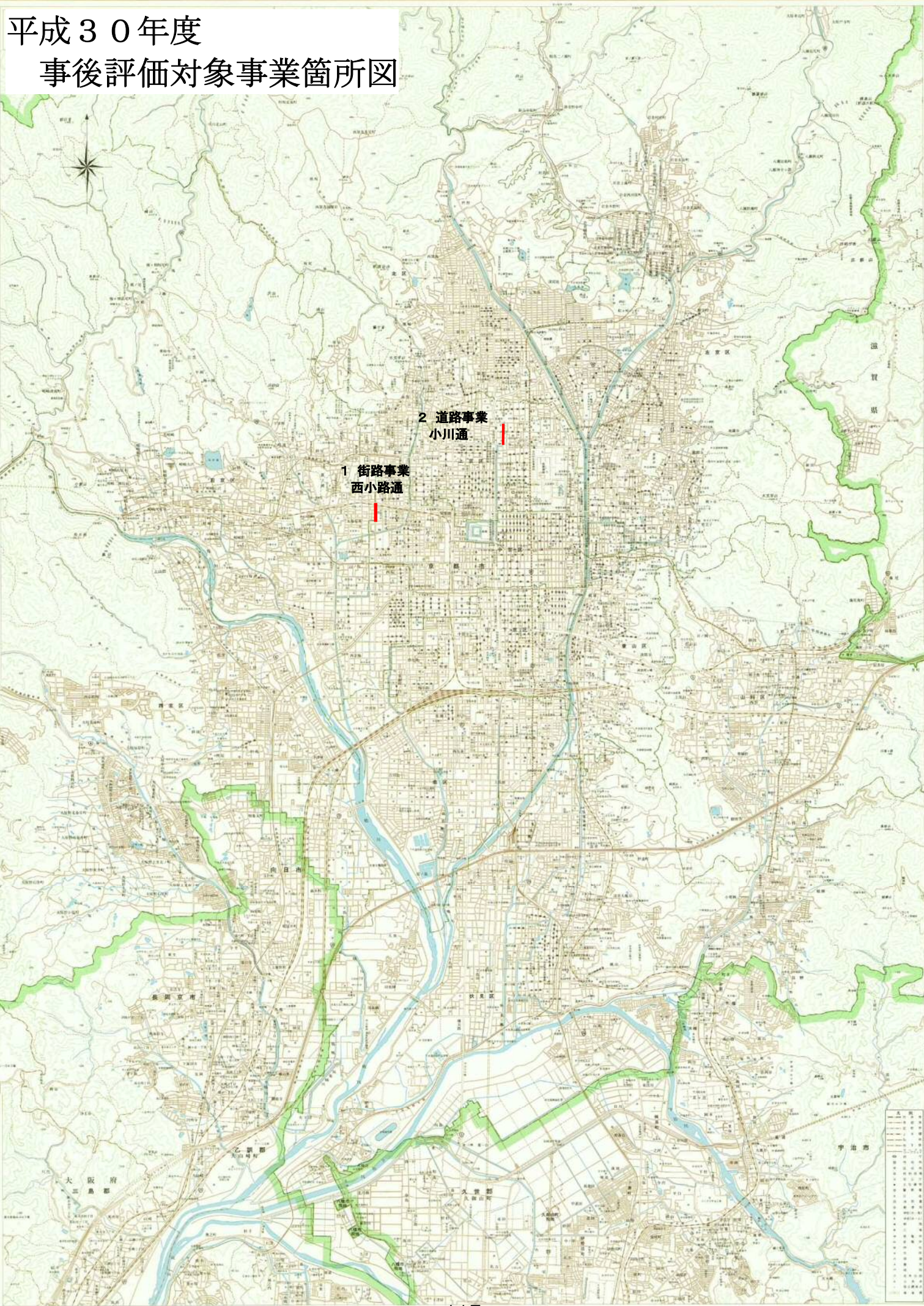
平成30年度 事後評価対象事業一覧

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つては、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	西小路通	延長 L=360m 幅員 W=11.0m	H4	①	H25	平成23年度 再評価実施
道路事業	2	小川通	延長 L=270m 幅員 W=9.5～11.5m	S55	①	H25	平成22年度 再評価実施

事後評価対象事業箇所図



平成30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 西小路通	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自：京都市右京区花園春日町（旧二条通） 至：京都市右京区花園藪ノ下町（丸太町通）	延長又は面積	延長L＝360m 幅員W＝11m
事業概要 (目的・内容等)	本事業は旧二条通～丸太町通間の整備により、四条通・三条通・御池通・丸太町通の東西主要幹線道路を結ぶ幹線道路として、道路交通の円滑化と地域住民の生活環境の向上に寄与することを目的としている。		

2 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和3年度	事業採択年度	平成4年度	用地着手年度	平成4年度	
工事着手年度	平成25年度	完成年度	当初:平成7年度 実績:平成25年度	事業期間	当初:4年 実績:22年	
事業期間を変更した理由		境界確定が難航したことにより、用地買収に時間を要したため。				
事業費	再評価 (当初)	1,646百万円 (1,646百万円)	事業費【実績】	1,539百万円	事業費増減	107百万円減
事業費が増減した理由		工事の入札差金等によるもの				
市民1人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)		約1,050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、平成26年3月に完成した。						
再評価時の指摘と対応内容						
平成23年度の評価委員会において、「現道は幅員が狭く歩道がないため、歩行者が安全に通行できない状況であり、地域住民からも本事業の早期完成を望む声は大きいことから、『事業継続』は妥当である。」という意見をいただいた。						

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢の変化	J R山陰本線高架化事業について、平成8年に二条駅～花園駅間の高架化が完成し、平成12年には同区間の複線化も完了したことにより、当路線との立体交差が完成した。
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	J R山陰本線高架化事業について、花園駅～太秦駅間が平成20年3月に、太秦駅～嵯峨嵐山駅間が平成20年5月に完成したことにより、5箇所の踏切が除却され、歩行者の安全性と交通の円滑化が図られた。

【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	道路を拡幅し歩道を整備することにより、狭隘区間を解消し安全で快適な生活環境を確保する。

【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	(定性的効果) ・歩道を整備したことにより、安全な歩行空間及び車両の円滑な交通が確保された。 ・道路を拡幅整備したことにより、防災機能が向上し生活環境が改善された。 ・緊急輸送路である西大路通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。
事業実施による環境面からの効果		歩道舗装を透水性舗装にすることにより、雨水を地下にしみ込ませることで、ヒートアイランド現象の緩和など、良好な沿道環境を確保した。
事業の投資効果 (事業評価当初の費用便益分析)		$B/C = 1.18$

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、交通渋滞の緩和と地域の活性化に寄与するなど、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と考える。
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。

[箇所図]



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	歩道舗装を透水性舗装とすることにより、地上に降った雨水をしみ込ませることで河川や下水道施設への直接的な雨水流出を抑制するとともに、地表面からの蒸発作用によりヒートアイランド現象を緩和する。
市民と行政の パートナーシップ	事業の各段階において、町内会及び学区を対象に説明会を開催し、地元住民に対して情報提供を行っている。また、沿道の分譲マンションへの影響が大きいため、マンション管理組合との協議を重ね、住民の意見を反映する形で詳細設計を進めた。

【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：212.737 t/年 （整備前：1,427,031.491 t/年→整備後：1,426,818.754 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：0.615 t/年 （整備前：14,363.269 t/年→整備後：14,362.654 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：0.077 t/年 （整備前：497.309 t/年→整備後：497.232 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	—
	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	—
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	—
まじわり	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	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 ☐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ルのな道路整備等、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)	—
	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：54,750 人・時間/年、削減率： 0.75%〕 ☐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	4/31

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	西小路通
事業所管課	京都市建設局道路建設課

1. 算出条件

基準年次	2011 年
供用年度	2014 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)	16.5	0.2	16.7
(税抜き)	15.7	0.2	15.9
基準年における 現在価値(C) ^{※1}	23.9	0.1	24.0

(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	68.4
基準年における 現在価値(B) ^{※2}	28.4

(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. 費用便益分析比

B/C	1.18
-----	------

◇ 事業全体の費用便益(B/C)

西小路通

(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 : 9,100 台/日

「平成17年度道路交通センサ結果に基づく平成42年将来交通量予測(平成21年度作成)」

・延長幅員 : L = 0.36 km W = 11m
 ・設計速度 : 40 km/h (4種3級)
 ・全体事業費 : 1,646 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 298,318.24 (百万円/年)
 ①走行時間短縮便益= 298,318.24 - 298,183.07 = 135.16 (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 105,229.68 (百万円/年)
 ②走行経費減少便益= 105,229.68 - 105,216.83 = 12.84 (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 31,123.59 (百万円/年)
 ③交通事故減少便益= 31,123.59 - 31,123.12 = 0.47 (百万円/年)

○年便益=①+②+③= 135.16 + 12.84 + 0.47 = 148.48 (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=2836.82 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
 1.3百万円/km × 0.36 km / 1.05 = 0.46 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 8.7 百万円となる

②事業費
 ・全体事業費 1567.62 百万円 (消費税控除)
 ・全投資額を現在価値に換算すると、2393.71 百万円

・費用C=①+②= 8.70 百万円 + 2393.71 百万円 = **2402.40 百万円**

◎費用便益

・B/C= 2836.82 百万円 / 2402.40 百万円 = **1.18**

◇客観的評価指標

西小路通

◎環境評価指標

*NOx減少割合(対象区域全体)

・(整備あり)	排出量	14,362.654	(トン/年)			
・(整備なし)	排出量	14,363.269	(トン/年)			
NOx削減量(対象区域全体)＝		14,363.269	－	14,362.654	=	0.615 (トン/年)
<u>・NOx削減割合</u>		0.615	/	14,363.269	=	<u>0.004%</u>

*CO2減少割合(対象区域全体)

・(整備あり)	排出量	1,426,818.754	(トン/年)			
・(整備なし)	排出量	1,427,031.491	(トン/年)			
CO2削減量(対象区域全体)＝		1,427,031.491	－	1,426,818.754	=	212.736 (トン/年)
<u>・CO2削減割合</u>		212.736	/	1,427,031.491	=	<u>0.015%</u>

*SPM減少割合(対象区域全体)

・(整備あり)	排出量	497.232	(トン/年)			
・(整備なし)	排出量	497.309	(トン/年)			
SPM削減量(対象区域全体)＝		497.309	－	497.232	=	0.077 (トン/年)
<u>・SPM削減割合</u>		0.077	/	497.309	=	<u>0.016%</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	7,312,410.00	(人時間/年)			
渋滞損失時間削減量＝		7,312,410.00	－	7,257,660.00	=	54,750.00 (人時間/年)
<u>渋滞損失時間削減割合</u>		54,750.00	/	7,312,410.00	=	<u>0.75%</u>

※対象区域全体＝費用便益分析の対象リンク(京都市全域)

平成30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 小川通（小川工区）	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自：京都市上京区中小川町 至：京都市上京区上小川町	延長又は面積	延長L＝270m 幅員W＝9.5～11.5m
事業概要 (目的・内容等)	本事業は、現道の両側に民家、事業所等が密集、連続する旧市街地の一面において、小川通とこれに隣接する普通河川小川の廃川敷地を一体的に活用し、道路拡幅及び歩道整備を行うことにより、地域交通の安全確保と市街地における土地の有効活用を図るものである。		

2 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定		—	事業採択年度	昭和 5 5 年度	用地着手年度	昭和 5 5 年度
工事着手年度		平成 2 2 年度	完成年度	当初:昭和 5 8 年度 実績:平成 2 5 年度	事業期間	当初: 3 年 実績: 3 3 年
事業期間を変更した理由			当初計画では、対面通行道路を整備する予定であったが、通過交通の増加により交通安全上の懸念が地元から示されたことや、用地買収の難航により、事業が推進できず、休止状態となった。			
事業費	再評価 (当初)	4 2 4 百万円 (4 2 4 百万円)	事業費【実績】	4 1 3 百万円	事業費増減	1 1 百万円 減
事業費が増減した理由			工事の入札差金等によるもの			
市民 1 人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)			約 3 0 0 円／人			
事業実施中に表面化した問題点、工夫等						
対面通行道路整備に伴い、交通安全上の懸念が地元から示されたことや、用地買収が難航したことにより、事業が休止状態になったが、地元説明会を開催する等、市民とのパートナーシップを図り、平成 21 年度より道路整備事業に再度着手したものである。その結果、地元調整や用地買収が完了し、平成 25 年度に完成に至った。						
再評価時の指摘と対応内容						
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、残る用地買収を進め、更なる事業の進捗をを図る。」を踏まえ事業の進捗を図った。						

【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た。
市民ニーズの変化	事業休止状態の期間、廃川敷地において違法駐車車両が増加したことや、安全への関心が高まったことから、廃川敷地を一体的に活用した歩道整備の要望があがった。
周辺環境の変化	平成20年度から25年度までの上京区の高齢化率を見ると、市内全体(23.4%)よりも2%以上高く推移している。

【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		歩行空間の形成

【事業実施に伴う各種効果等】

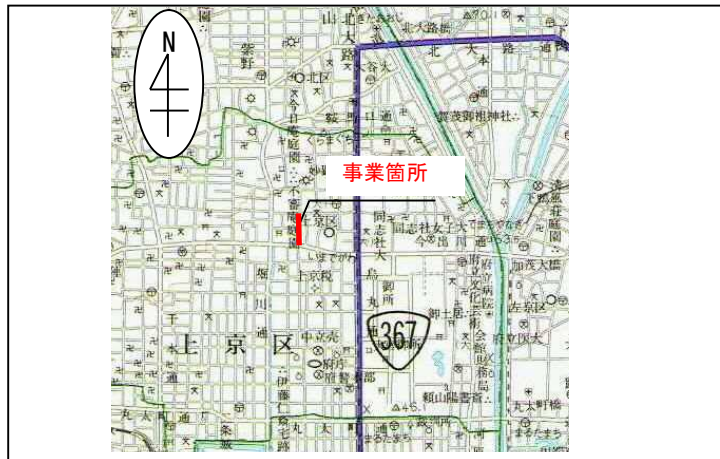
事業実施による効果	当該事業が該当する評価軸に係る評価指標から見た効果	評価軸に対する該当状況： 1 / 5
	上記以外の評価指標から見た効果	(定性的効果) ・歩道が整備されたことにより、歩行者及び車両等の安全で円滑な交通が確保されたこと。 ・震災時に消防自動車を通れる道路幅員（6 m以上）を確保し、地域防災機能の向上が図れたこと。 ・違法駐車問題となっていた廃川敷地を活用して道路整備することにより、公有地として適切な管理が行えること。
事業実施による環境面からの効果		車道部を排水性舗装とすることにより、道路交通騒音が低減された。また、歩道部を透水性舗装とし、雨水の浸透を促進することで、歩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)		車道変更のない歩道整備は、費用便益分析算定の対象でなく、事業の投資効果を示すことはできない。

3 対応方針案

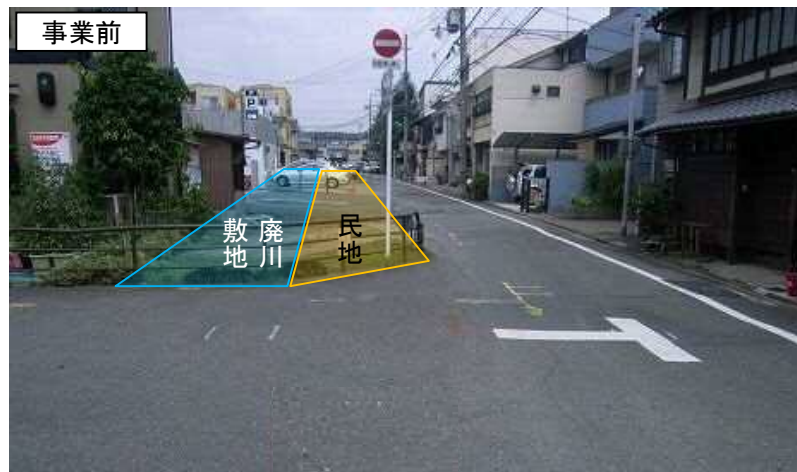
今後の事後評価の必要性	現段階で、十分な歩車道空間の確保など、本事業による効果が確認できることから、本市としては、今後事後評価を再度行う必要はないと考える。
改善措置の必要性	現段階で、十分な歩車道空間の確保など、本事業による効果が確認できることから、本市としては、改善措置を行う必要はないと考える。
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価の手法等について	同種事業について、本事業で用いた手法により効果を確認できたことから、本市としては、委員会における審議方法などの見直しの必要性はないと考える。

事業名：道路事業 小川通（小川工区）

[箇所図]



[写真]



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	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させ、歩行性の改善に寄与し、適切な植栽の配置を行う等、環境に配慮した。
市民と行政の パートナーシップ	設計時から地元説明会を開催し、住民意見を反映しながら事業を進めた。

【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CO ₂ 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CO ₂ 排出量 削減量：___t/年（整備前：___t/年→整備後：___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：___t/年（整備前：___t/年→整備後：___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：___t/年（整備前：___t/年→整備後：___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	—
	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	—
歩 く ま ち	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
計画	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）	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：_____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遮断量が 10,000 台時/日以上踏切道の除去もしくは交通改善が期待される	1/35

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$\geq 2,000$ 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	—