

平成31年度新規採択事業 評価調書

(平成30年度 新規採択時評価実施)

事業の概要

事業名	街路事業 向日町上鳥羽線		
事業区間	自：京都市南区久世殿城町 至：京都市南区久世殿城町	延長, 幅員	延長L=520m 幅員W=15~18m
総事業費	2,500百万円	完成予定年度	平成39年度
事業概要 (目的・内容等)	向日町上鳥羽線は、大宮通から国道1号、国道171号を経て、JR向日町駅を結ぶ東西幹線道路である。 本事業は、JR向日町駅へのアクセス道路となる向日町上鳥羽線の未整備区間(国道171号~向日市域)を整備することにより、都市の利便性の向上及び地域の活性化を図るものである。 本事業区間の整備により、向日町上鳥羽線の全区間が完成することとなる。		
箇所図			

事業を巡る社会経済情勢等

社会背景と今後の動向	現在、向日市がＪＲ向日町駅の東口開設に関する事業を実施しており、本事業はＪＲ向日町駅の交通結節点強化に不可欠である。 また現状、京都市南区久世地域は人口増加傾向にあり、幹線道路の整備が必要である。向日町上鳥羽線未整備区間の開通により、向日町上鳥羽線と向日市が整備する牛ヶ瀬勝竜寺線が接続して、京都市南部地域に新たな幹線道路ネットワークを形成する。
市民ニーズ	ＪＲ向日町駅東口へのアクセスの確保と幹線道路ネットワークの充実は本市南部地域の利便性の向上に寄与するものであることから事業推進が求められる。

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	・交通結節点（ＪＲ向日町駅）へのアクセスの向上 ・京都市南部地域における幹線道路ネットワークの充実

事業の要件

環境景観への配慮事項	排水性舗装を採用することで、道路交通騒音の低減を図る。 事業範囲付近には多くの住宅や企業が存在するため、施工の際の騒音や振動に十分配慮する。
市民と行政のパートナーシップ	適宜、地元説明会等により積極的に情報発信するとともに、隣接する向日市と連携しながら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	向日町上鳥羽線の未整備区間整備によるＪＲ向日町駅東口へのアクセスの確保と幹線道路ネットワーク形成は、京都市、とりわけ本市南部地域の発展に寄与するものであり、必要性和効果の高い事業である。

評価指標の算定結果

費用便益比（ＣＢＲ）	2. 4 7
------------	--------

評価軸	評価項目	客 観 的 評 価 指 標
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：314 t/年（整備前：3,270,733 t/年→整備後：3,270,418 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：1.00 t/年（整備前：5.07 t/年→整備後：4.07 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：0.06 t/年（整備前：0.30 t/年→整備後：0.24 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
やさしく	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
	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

評価軸	評価項目	客 観 的 評 価 指 標
まちづくり	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）
	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力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

評価軸	評価項目	客 観 的 評 価 指 標
まちづくり	道と緑	■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：2万人・時間/年，削減率：30%〕 □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