

# 令和元年度 再評価調書

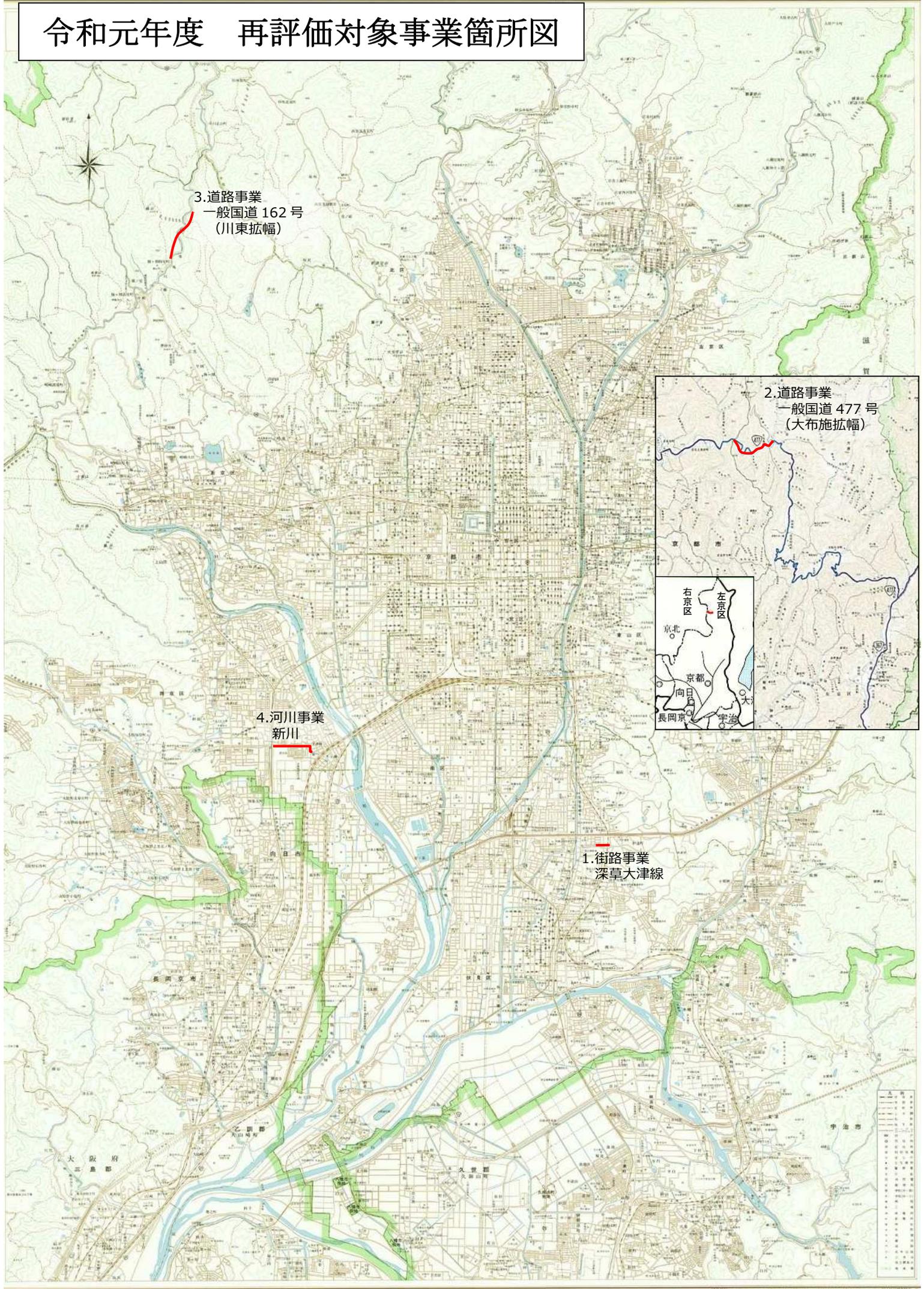
## 令和元年度 再評価対象事業一覧

### 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（下水道事業については10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内、事業再開又は事業中止しようとする事業
- ⑤ 社会経済情勢等の急激な変化、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	深草大津線	延長 L=270m 幅員 W=12.0m	S62	④	33	平成20年度再評価実施
道路事業	2	一般国道477号 (大布施拡幅)	延長 L=2,195m 幅員 W=9.0m	H2	③	30	平成26年度再評価実施
	3	一般国道162号 (川東拡幅)	延長 L=2,150m 幅員 W=7.5~ 9.0m	H12	③	20	平成26年度再評価実施
河川事業	4	新川	延長 L=890m 幅員 W=6.0m	H7	③	25	平成26年度再評価実施

# 令和元年度 再評価対象事業箇所図



## 令和元年度公共事業再評価対象事業調書

## 1 事業の概要

事業名	街路事業 深草大津線	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自：京都市伏見区深草枯木町 至：京都市伏見区深草東伊達町	延長又は面積	延長L = 270 m 幅員W = 12 m
事業概要			
<p>深草大津線は、京都市南部の伏見区深草地域と東部の山科勸修寺地域を結び、大岩街道と呼ばれている延長約4.6kmの都市計画道路である。本事業はJR奈良線の複線化にあわせ、前後区間の道路を拡幅整備することにより、車両交通の円滑化や歩行者通行の安全確保、地域住民の生活環境の向上に資することを目的としたものであり、平成14年度までの取組みでほぼ事業効果は発現している。</p> <p>用地買収予定地の境界確定の難航から、歩道等の一部を暫定整備した状態で平成20年度に事業を休止したが、今般、完成形整備による事業完了が見込める状況となったことから事業を再開しようとするものである。</p>			

## 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14年度	事業採択年度	昭和62年度 (平成20年度に休止)	用地着手年度	昭和63年度
工事着手年度	平成10年度	完成予定年度	当初 平成3年度 変更 令和3年度		
年度	全体事業	平成29年度以前	平成30年度	令和元年度	令和2年度以降
工事	L= 270 m C= 885 百万円	L= 242 m C= 879 百万円	L= 0 m C= 0 百万円	L= 0 m C= 0 百万円	L= 28 m C= 6 百万円
用地	A= 1,008 m <sup>2</sup> C= 882 百万円	A= 1,008 m <sup>2</sup> C= 879 百万円	A= 0 m <sup>2</sup> C= 0 百万円	A= 0 m <sup>2</sup> C= 0 百万円	A= 11 m <sup>2</sup> C= 3 百万円
その他	C= 93 百万円 (補償費, 設計費等)	C= 87 百万円	C= 0 百万円	C= 0 百万円	C= 6 百万円
計	C= 1,860 百万円	C= 1,845 百万円	C= 0 百万円	C= 0 百万円	C= 15 百万円
進捗率 (累積)		工事費 99.3% 用地費 99.7% その他 93.5% 全体 99.2%	工事費 99.3% 用地費 99.7% その他 93.5% 全体 99.2%	工事費 99.3% 用地費 99.7% その他 93.5% 全体 99.2%	全体 100.0%

## 事業の進捗状況

- 平成元年度～ 用地買収
- 平成10～14年度 JR奈良線との交差点における工事（完了済）
- 平成15～19年度 未買収地の用地境界確定作業
- 平成20年度 未買収地と河川（七瀬川：京都府管理）の用地境界確定の難航により、公共事業評価委員会を経て、事業を休止
- 平成24年度 未買収地の用地境界確定が完了
- 平成30年度 未買収地の地権者が買収を要望

## 当初計画に比べて事業が遅れた理由

用地境界確定の難航、及びそれに伴う事業の休止

## 【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

平成9年11月に本事業区間の近隣において深草総合庁舎が移転した。  
平成23年1月及び平成26年6月に京都医療センターの施設が増築された。

【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
<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> うるおい</li> <li><input type="checkbox"/> 活性化</li> <li><input type="checkbox"/> すこやか</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> まちづくり</li> <li><input type="checkbox"/> 行政経営の大綱</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市都市計画マスタープラン（平成24年2月策定）</li> <li>・伏見区基本計画（平成23年1月策定）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伏見区と山科区を結ぶネットワーク強化</li> <li>・京都医療センターや深草総合庁舎へのアクセス向上</li> </ul>

【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 = 3.56
	事業の要件	指標該当状況： <input checked="" type="checkbox"/> 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： 2 / 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】

<p>事業休止の理由となった未買収地の境界確定は平成24年度に完了をしており、また平成30年度に未買収地の地権者から買収要望があり、事業完了が見込める状況となった。</p> <p>令和2年度から事業を再開し、令和3年度の事業完了を目指す。</p>
---

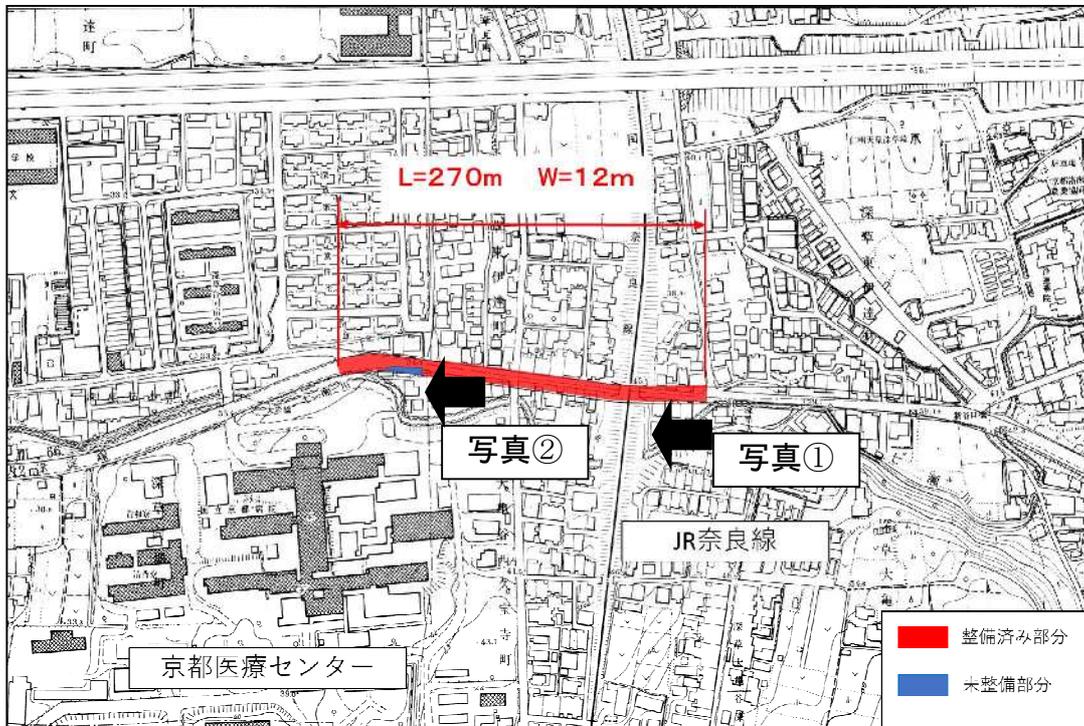
4 対応方針案

対応方針	事業継続	事業中止	事業休止	<input checked="" type="checkbox"/> 事業再開
理由	<p>未買収地前後の歩道が暫定整備の状態であり、完成形整備による歩行者等の安全で円滑な通行の確保が必要である。</p> <p>今般、未買収地の買収と完成形整備による事業完了が見込める状況となったことから、事業再開は妥当である。</p>			

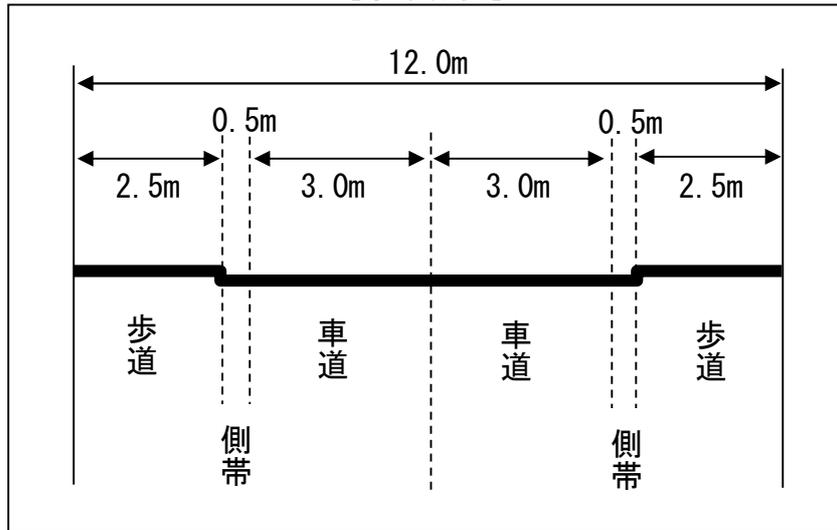
[箇所図]



[模式図]



[事業概要]



[写真]

【写真①】



【写真②】



## 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	特になし
市民と行政のパートナーシップ	これまで実施した深草大津線の工事においては、アローマークを設置するなど、地元協議において提起された安全対策等について、その意見、要望も参考にして施工を行った。

### 【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
環境	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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：52 t/年（整備前：759 t/年→整備後：707 t/年）。</li> <li>■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：0.37 t/年（整備前：3.03 t/年→整備後：2.66 t/年）)</li> <li>■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：0.04 t/年（整備前：0.29 t/年→整備後：0.25 t/年）)</li> <li>□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</li> </ul>	3/4
	市民生活の安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>□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</li> <li>■照明灯が設置され夜間の安全性が向上する</li> </ul>	1/2
活性化	産業・商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>□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</li> <li>□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</li> </ul>	—
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>□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</li> <li>□主要観光地間相互の到達時間の短縮に寄与する</li> </ul>	—
すじやか	障害者福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>□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</li> </ul>	—
あかひつ	歩くまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>□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</li> <li>■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/日以上の場合にいて、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</li> <li>□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</li> </ul>	1/3



評価項目		評価指標	該当状況
540709#	道と緑	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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</li> <li>□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)</li> <li>□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</li> <li>□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</li> <li>□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</li> <li>□既存の大学・学術研究機関等へのアクセスを向上させる</li> <li>□大学施設の整備拡充地へのアクセスを支援する</li> <li>□中心市街地内で行う事業である</li> <li>□幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km<sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である</li> <li>■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</li> <li>□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</li> <li>■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</li> <li>□対象区間に街路樹が設けられる</li> </ul>	7 /31
行政経営の大綱		<ul style="list-style-type: none"> <li>□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</li> <li>□計画段階から市民参加により事業を進めている</li> </ul>	—

■費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	街路事業 深草大津線
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	2019年（令和元年）
供用年度	2003年（平成15年）
便益算出手法 （概要）	費用便益分析マニュアル（平成30年2月）

※歩道整備事業の便益算出手法がないため、前回再評価時(H20)の算出結果を時点修正

2. 費用

	事業費	維持管理費	合計
単純合計（税込み）	18.6	0.5	19.1
単純合計（税抜き）	17.8	0.5	18.3
基準年における 現在価値（C）※1	41.2	0.3	41.5

（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	170.1
基準年における 現在価値（B）※2	147.8

（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	3.56
-----	------

※：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)

深草大津線

(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 : 22,700 台/日

「平成2年度道路交通センサス結果に基づく平成22年将来交通量予測(平成5年度作成)」

・延長幅員 : L = 0.27 km W = 12m  
 ・設計速度 : 50 km/h (4種2級)  
 ・全体事業費 : 1,860 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30年2月、国土交通省道路局、都市局)」に従う

◎便益(配分結果より、4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 1,808.74 (百万円/年)  
 ・(整備なし) 走行時間費用 2,109.20 (百万円/年)  
 ①走行時間短縮便益= 2,109.20 - 1,808.74 = 300.47 (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 145.23 (百万円/年)  
 ・(整備なし) 走行経費 152.63 (百万円/年)  
 ②走行経費減少便益= 152.63 - 145.23 = 7.40 (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 107.89 (百万円/年)  
 ・(整備なし) 交通事故損失額 146.96 (百万円/年)  
 ③交通事故減少便益= 146.96 - 107.89 = 39.07 (百万円/年)

○年便益=①+②+③= 300.47 + 7.40 + 39.07 = 346.94 (百万円/年)

※:費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で別 **B=14784.85 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30年2月、国土交通省道路局、都市局)」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  
 6.000百万円/km × 0.27 km / 1.08 = 1.500 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 25.78 百万円となる

②事業費  
 ・全体事業費 1782.01 百万円 (消費税控除)  
 ・全投資額を現在価値に換算すると、 4121.39 百万円

・費用C=①+②= 25.78 百万円 + 4121.39 百万円 = **4147.17 百万円**

◎費用便益

・B/C= 14784.85 百万円 / 4147.17 百万円 = **3.57**

## 令和元年度公共事業再評価対象事業調書

## 1 事業の概要

事業名	道路事業 一般国道477号(大布施拡幅)	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自：京都市左京区花脊大布施町 至：京都市左京区花脊大布施町	延長又は面積	延長 L=2,195m 幅員 W=9.0m
事業概要 一般国道477号は、三重県四日市市から大阪府池田市に至る道路であり、京都市内においては、左京区及び右京区京北を經由しており、緊急輸送道路に指定されている一般国道162号、367号を結ぶ東西の道路として重要な路線である。本事業は、延長2,195mで橋梁4橋及びトンネル1箇所の新設を行い、幅員が狭い箇所や急カーブによる見通しが悪い箇所を解消するとともに、安全で円滑な道路交通を確保することを目的としている。なお、本事業は京都市・京北町合併建設計画事業にも位置づけられている。			

## 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	—	事業採択年度	平成2年度	用地着手年度	平成2年度
工事着手年度	平成2年度	完成予定年度	当初 平成11年度 変更 未定		
年度	全体事業	平成29年度以前	平成30年度	令和元年度	令和2年度以降
工事	L= 2,195 m C= 3,818 百万円	L= 1,585 m C= 2,367 百万円	L= — m C= — 百万円	L= — m C= — 百万円	L= 610 m C= 1,451 百万円
用地	A= 24,395 m <sup>2</sup> C= 275 百万円	A= 23,182 m <sup>2</sup> C= 265 百万円	A= — m <sup>2</sup> C= — 百万円	A= — m <sup>2</sup> C= — 百万円	A= 1,213 m <sup>2</sup> C= 10 百万円
その他	C= 437 百万円 (補償費, 設計費等)	C= 417 百万円	C= — 百万円	C= — 百万円	C= 20 百万円
計	C= 4,530 百万円	C= 3,049 百万円	C= — 百万円	C= — 百万円	C= 1,481 百万円
進捗率 (累積)		工事費 52.3% 用地費 5.8% その他 9.2% 全体 67.3%	工事費 52.3% 用地費 5.8% その他 9.2% 全体 67.3%	工事費 52.3% 用地費 5.8% その他 9.2% 全体 67.3%	全体 100%

## 事業の進捗状況

- 平成17年1月 第1工区(950m) 供用を開始
- 平成22年9月 第2工区(635m) 部分供用を開始  
供用区間(1,585m)は全事業区間の72%を占め、現道の線形不良を解消
- 平成24年度～ 「道路整備事業の見直し」に基づき、平成27年度まで事業進捗の見送り
- 平成26年度 前回再評価時の対応方針「第2工区の一部が未完成であるが、用地買収率は全区の内、約95%に達し、事業効果の早期発現も可能であることから、平成28年度以降の早期着手を目指す。」
- 平成29年度～ 「今後の道路整備事業の進め方」に基づき、令和2年度まで事業進捗の見送り

## 当初計画に比べて事業が遅れた理由

- 平成24年3月に定めた「道路整備事業の見直し」に基づき、事業進捗を平成27年度まで見送っていた。
- 見直し期間終了後の新たな道路整備の進め方として、平成29年3月に定めた「今後の道路整備事業の進め方」に基づき、引き続き事業進捗を令和2年度まで見送っている。
- 第2工区の事業用地の一部買収交渉に時間を要している。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年の旧京北町との合併の際に、京都市街地と右京区京北との交流や連携を強化する道路として、京都市・京北町合併建設計画事業に位置づけられている。</li> <li>近年、豪雨等の自然災害が増加する傾向にあり、防災上からも本事業の重要性は増している。</li> <li>平成25年策定の京都市地域防災計画(原子力災害対策編)に基づき、原子力災害時の避難経路に指定した。</li> </ul>
--

【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
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ うるおい</li> <li>■ 活性化</li> <li>□ すこやか</li> <li>■ まちづくり</li> <li>■ 行政経営の大綱</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>京都市都市計画マスタープラン(平成24年2月策定)</li> <li>左京区基本計画(平成13年2月策定)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>二つの緊急輸送道路を結び、北部山間部の道路ネットワークの形成と防災機能の強化</li> <li>冬季における交通の安全性向上、円滑な通行確保</li> <li>大阪、滋賀等の他都市との連絡強化</li> </ul>

【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 = 0.95
	事業の要件	指標該当状況: <input checked="" type="checkbox"/> 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: 4/5	

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】

<ul style="list-style-type: none"> <li>平成29年3月に定めた「今後の道路整備事業の進め方」に基づき、事業進捗を令和2年度まで見送っている。</li> <li>事業再開後は、未買収用地の確保を進め、残る区間の道路整備に取り組む。</li> </ul>
--

4 対応方針案

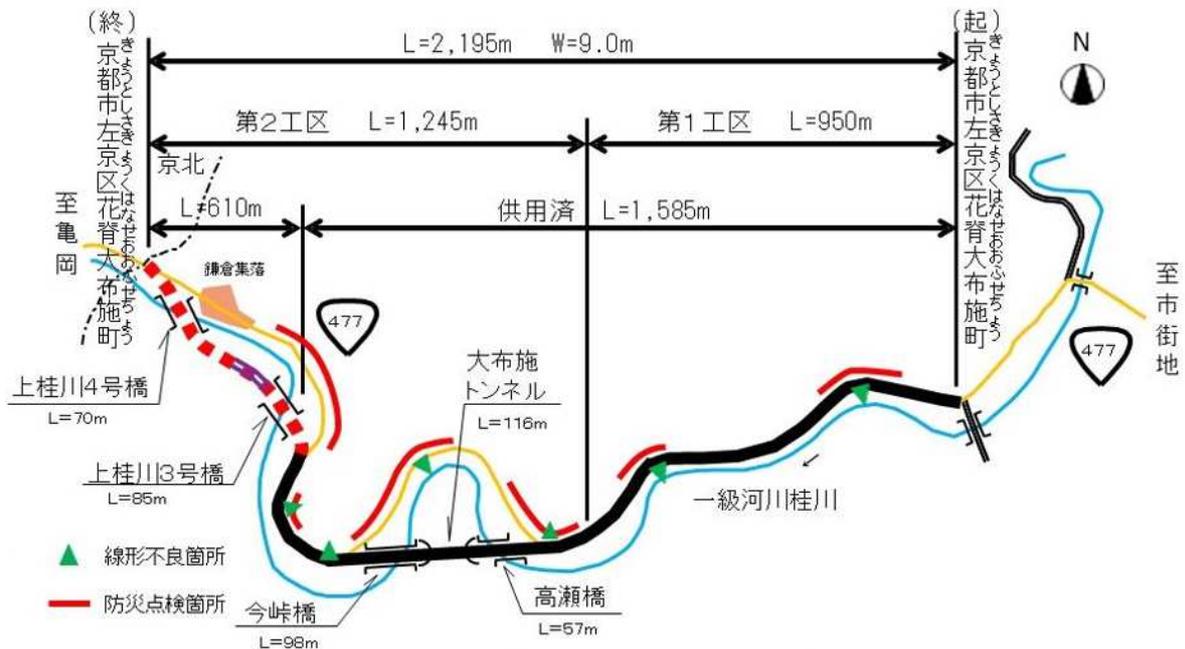
対応方針	<input checked="" type="checkbox"/> 事業継続	事業中止	事業休止	事業再開
理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>供用区間は、事業区間の約7割を占め、現道の線形不良を解消し、災害防除を必要とする5箇所(要対策2箇所、監視3箇所)の道路改良は完了している。</li> <li>未完成区間の整備により、緊急輸送道路に指定されている162号、367号を東西に結ぶ重要な道路として防災機能の強化と、冬期の積雪時や路面凍結時における交通安全面の向上がさらに図られ、安全かつ円滑な通行を確保する。</li> <li>以上のことから、事業継続は妥当であると考えます。</li> </ul>			

事業名：道路事業 一般国道477号（大布施拡幅）

[箇所図]

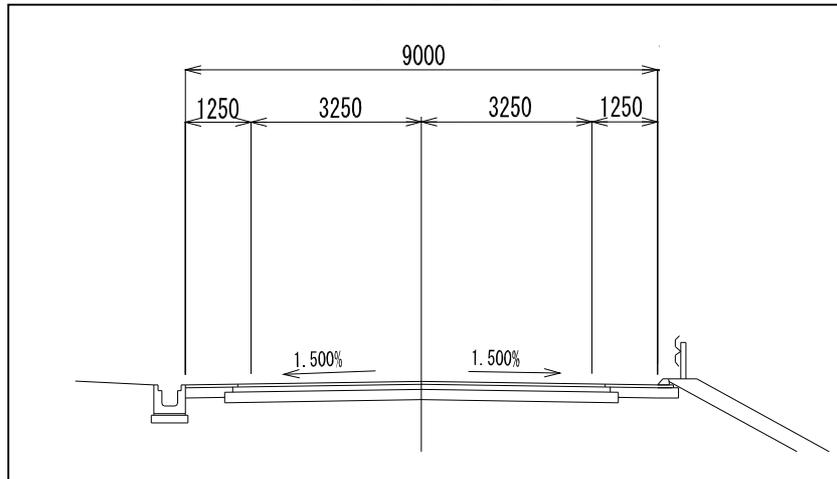


[模式図]

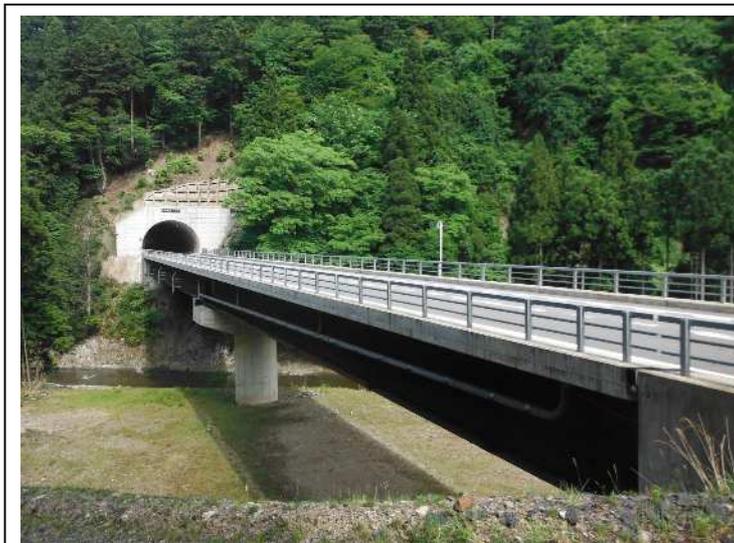


事業名：道路事業 一般国道477号（大布施拡幅）

[事業概要]



[写真]



①  
今峠橋と  
大布施トンネル



②  
第2工区  
未施工区間

## 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	現在の国道を活用し、河川側への拡幅を行うことで、山側への切土等の環境負荷を少なくした。
市民と行政のパートナーシップ	各工事や調査の開始時には、住民に必要な情報提供を行なうとともに、学校や地元で工事現場の公開や工事の説明会を実施した。 また、地元自治会等には工事の進捗や内容について報告を行っている。

### 【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
INPACS	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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：405 t/年（整備前：4,901,499 t/年→整備後：4,901,094 t/年）)</li> <li>■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：1.32 t/年（整備前：21,693 t/年→整備後：21,692 t/年）)</li> <li>■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：1,949 t/年→整備後：1,948 t/年）)</li> <li><input type="checkbox"/>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</li> <li><input type="checkbox"/>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）</li> <li>■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</li> </ul>	4/6
	市民生活の安全	<input type="checkbox"/> 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	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/>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</li> <li><input type="checkbox"/>商業の振興に寄与する</li> <li>■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</li> </ul>	1/3
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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</li> <li>■主要観光地間相互の到達時間の短縮に寄与する</li> </ul>	2/2
	農林業	■農林業の振興に寄与する	1/1
INPACS	障害者福祉	<input type="checkbox"/> 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	—
INPACS	歩くまち	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/>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</li> <li><input type="checkbox"/>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</li> <li><input type="checkbox"/>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</li> </ul>	1/11

評価項目	評価指標	該当状況
5/10/19# 土地利用と都市機能配置	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 市街地再開発，区画整理等に関連あり <input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他事業と連携プログラムに位置付けられている <input type="checkbox"/> 情報通信ネットワークの構築を促進する。	1/11
	<input type="checkbox"/> 対象区間が無電柱化候補路線に位置づけあり <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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） <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	—
道と緑	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 市役所・区役所へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 主要集落と区役所間の所用時間が30分をこえる <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)が削減される <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 5px auto;"> <small>（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：____%</small> </div> <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	10/35

評価項目	評価指標	該当状況
5.1.1.1 道と緑	<p> <input type="checkbox"/> 現道の踏切道において、踏切交通遮断量<math>\geq 2,000</math> 台時/日でかつ次のいずれかに該当する。  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 鉄道と道路の交差角が<math>40^\circ</math> 未満  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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）  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input checked="" type="checkbox"/> 幹線道路ネットワークを形成する  <input type="checkbox"/> 既存の大学・学術研究機関等へのアクセスを向上させる  <input type="checkbox"/> 大学施設の整備拡充地へのアクセスを支援する  <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である  <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が<math>1.5\text{km}/\text{km}^2</math> 以下である市街地内での事業である  <input type="checkbox"/> 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  <input checked="" type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 対象区間に街路樹が設けられる         </p>	
行政経営の大綱	<p> <input type="checkbox"/> 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  <input checked="" type="checkbox"/> 計画段階から市民参加により事業を進めている         </p>	1/2

■費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	道路事業 一般国道477号（大布施拡幅）
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	2019年（令和元年）
供用年度	未定
便益算出手法 （概要）	費用便益分析マニュアル（平成30年2月）

2. 費用

	事業費	維持管理費	合計
単純合計（税込み）	45.3	1.5	46.8
単純合計（税抜き）	42.6	1.4	44.0
基準年における 現在価値（C）※1	63.7	0.9	64.6

（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	99.0
基準年における 現在価値（B）※2	61.3

（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	0.95
-----	------

※：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)

## 一般国道477号(大布施拡幅)

(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 : 500 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21年度作成)」

・延長幅員 : L = 2.195 km W = 7.5~9.0m  
 ・設計速度 : 40 km/h (3種3級)  
 ・全体事業費 : 4,530 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30年2月、国土交通省道路局、都市局)」に従う

◎便 益 (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+一部周辺市町)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 60,323,981.19 (百万円/年)  
 ・(整備なし) 走行時間費用 60,324,173.91 (百万円/年)  
 ①走行時間短縮便益= 60,324,173.91 - 60,323,981.19 = 192.72 (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 5,519,704.74 (百万円/年)  
 ・(整備なし) 走行経費 5,519,714.21 (百万円/年)  
 ②走行経費減少便益= 5,519,714.21 - 5,519,704.74 = 9.47 (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 426,036.16 (百万円/年)  
 ・(整備なし) 交通事故損失額 426,036.51 (百万円/年)  
 ③交通事故減少便益= 426,036.51 - 426,036.16 = 0.35 (百万円/年)

○年便益=①+②+③= 192.72 + 9.47 + 0.35 = 202.54 (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=6125.77 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30年2月、国土交通省道路局、都市局)」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  
 1.056百万円/km × 2.195 km / 1.08 = 2.146 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 86.12 百万円となる

②事業費  
 ・全体事業費 4264.49 百万円 (消費税控除)  
 ・全投資額を現在価値に換算すると、6365.70 百万円

・費用C=①+②= 86.12 百万円 + 6365.70 百万円 = **6451.83 百万円**

## ◎費用便益

・**B/C=** 6125.77 百万円 / 6451.83 百万円 = **0.95**

## 令和元年度公共事業再評価対象事業調書

## 1 事業の概要

事業名	道路事業 一般国道162号(川東拡幅)	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自：京都市右京区梅ヶ畑川東 至：京都市右京区梅ヶ畑川西町	延長又は面積	延長 L = 2,150 m 幅員 W = 7.5 ~ 9.0 m
事業概要 一般国道162号は、京都市内の一般国道9号(西大路五条)から福井県敦賀市に至る幹線道路であり、右京区京北と京都市街を結ぶアクセス道路として重要な路線である。本事業は、延長2,150mで橋梁4橋及びトンネル3箇所の新設を行い、落石等の災害防除を必要とする箇所や急カーブによる見通しが悪い箇所を回避するバイパス構造とし、安全で円滑な道路交通を確保することを目的としている。なお、本事業は京都市・京北町合併建設計画事業にも位置づけられている。			

## 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	—	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14年度	完成予定年度	当初 平成29年度 変更 令和10年度		
年度	全体事業	平成29年度以前	平成30年度	令和元年度	令和2年度以降
工事	L= 2,150 m C= 6,966 百万円	L= 850 m C= 2,855 百万円	L= - m C= - 百万円	L= - m C= - 百万円	L= 1,300 m C= 4,111 百万円
用地	A= 19,714 m <sup>2</sup> C= 155 百万円	A= 8,940 m <sup>2</sup> C= 59 百万円	A= - m <sup>2</sup> C= - 百万円	A= 4,460 m <sup>2</sup> C= 25 百万円	A= 6,314 m <sup>2</sup> C= 71 百万円
その他	C= 747 百万円 (補償調査, 設計費等)	C= 582 百万円	C= 5 百万円	C= - 百万円	C= 160 百万円
計	C= 7,868 百万円	C= 3,496 百万円	C= 5 百万円	C= 25 百万円	C= 4,342 百万円
進捗率 (累積)		工事費 41.0% 用地費 38.1% その他 77.9% 全体 44.4%	工事費 41.0% 用地費 38.1% その他 78.6% 全体 44.5%	工事費 41.0% 用地費 54.2% その他 78.6% 全体 44.8%	100%

## 事業の進捗状況

前回再評価時の対応方針「平成28年度以降の本市の道路整備事業の進め方を検討する際、残る第2工区の再着手を目指す。」を踏まえ、平成29年度から令和2年度に整備する路線等を示す「今後の道路整備事業の進め方」において、本事業を「今後、事業を実施する路線」に選定し、事業を再開させた。平成29年度及び30年度は、未買収用地の物件調査を実施した。

## 当初計画に比べて事業が遅れた理由

平成24年3月に定めた「道路整備事業の見直し」に基づき、事業進捗を平成27年度まで見送っていた。

## 【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

一般国道162号は、大規模災害発生時の緊急輸送を担う「第一次緊急輸送道路」に指定されているが、本事業の未整備区間には、落石等に備えた災害防除の対策を必要とする箇所が6箇所存在する。近年、豪雨等による自然災害が増加傾向にあり、防災上の視点からも本事業の重要性は増している。

【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
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ うるおい</li> <li>■ 活性化</li> <li>□ すこやか</li> <li>■ まちづくり</li> <li>■ 行政経営の大綱</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市都市計画マスタープラン（平成24年2月策定）</li> <li>・「はばたけ未来へ！ 京プラン」実施計画第2ステージ（平成28年3月策定）</li> <li>・京都市右京区基本計画2020（平成23年2月策定）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として防災機能が強化されるとともに、急カーブや幅員狭小区間の解消により、安全かつ円滑な通行が確保される。</li> <li>・地域の生活基盤の強化、産業や観光といった地域の活性化に寄与する。</li> </ul>

【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 = 1.21
	事業の要件	指標該当状況： <input checked="" type="checkbox"/> 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： 4/5	

### 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】

<p>本事業の未整備区間（L=1, 300m）は、平成24年3月に定めた「道路整備事業の見直し」に基づき、事業進捗を平成27年度まで見送っていたが、平成29年3月に定めた「今後の道路整備事業の進め方」に基づき、本事業を「今後、事業を実施する路線」に選定し、事業を再開させている。</p> <p>事業再開後は、未買収用地の確保を最優先に進めている。国の補助金配分状況及び本市の財政状況が厳しく、予算の継続的な確保が課題であるが、早期の事業完了を目指していく。</p>
--

### 4 対応方針案

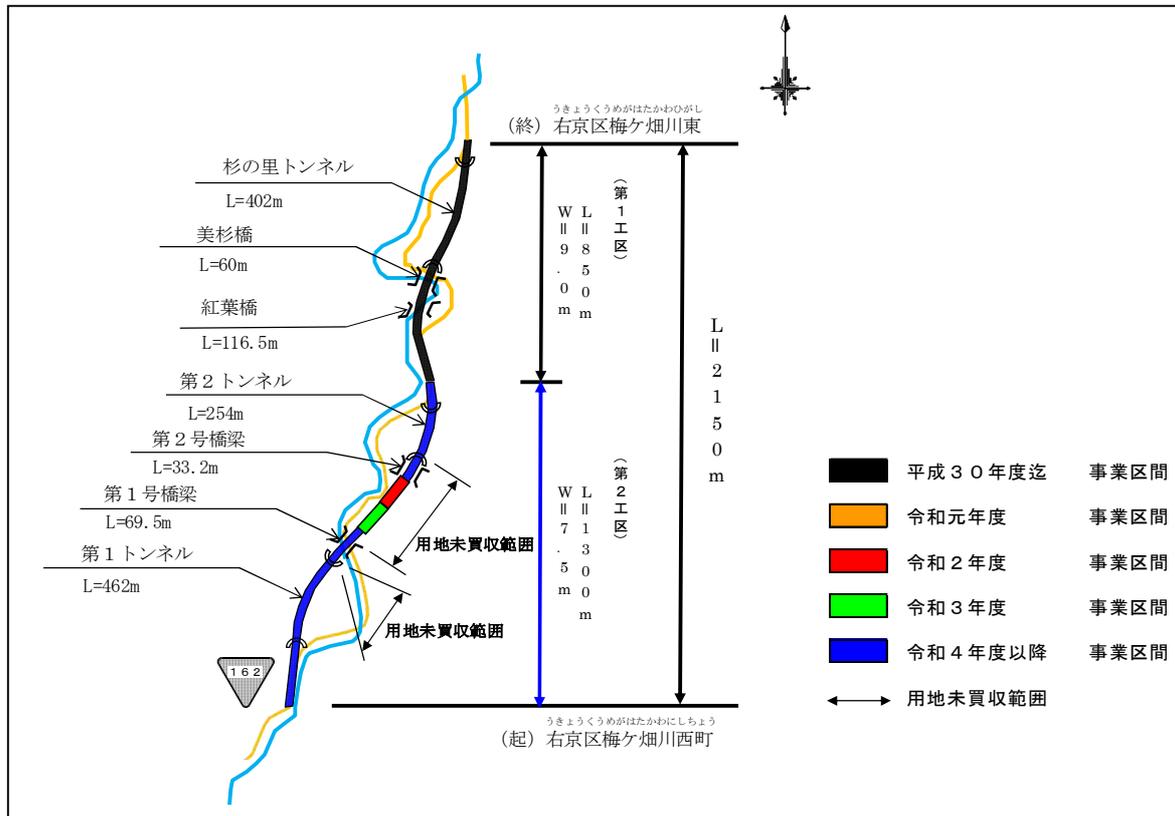
対応方針	<input checked="" type="checkbox"/> 事業継続	事業中止	事業休止	事業再開
理由	<p>第1工区（全延長2,150mのうち850m）は、平成20年3月に完成し、すでに供用を開始している。</p> <p>未完成の第2工区（残り1,300m）には、落石等に備えた災害防除が必要な区間や、急カーブ及び幅員狭小な区間が残されており、第一次緊急輸送道路としての防災機能の強化と、安全かつ円滑な通行の確保が必要である。</p> <p>また、本事業区間の整備により、京都市街地と京北地域とのアクセス性が向上することから、農林業や観光業の振興にも寄与するものと期待される。</p> <p>以上から、事業継続は妥当であると考えます。</p>			

事業名：道路事業一般国道162号（川東拡幅）

[箇所図]



[模式図]

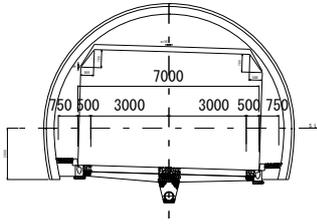


事業名：道路事業一般国道162号（川東拡幅）

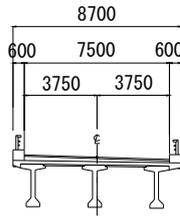
[事業概要]

標準横断面

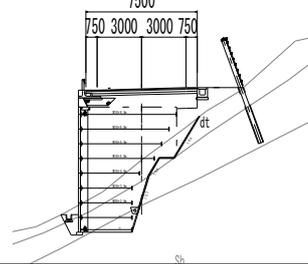
<トンネル部>



<橋梁部>



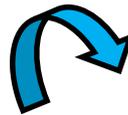
<土工部>



[写真]



①（第1工区）  
美杉橋と  
杉の里トンネル部



（完成イメージパース）

②（第2工区）  
第2トンネル  
終点側坑口予定箇所

## 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	本事業の第2工区の一部は、風致地区及び自然風景保全地区に指定されているため、関係課と協議を行い、切土法面の規模を少なくするとともに、法面緑化も行い、景観に配慮した構造を採用した。
市民と行政のパートナーシップ	ルート決定時に地元説明を行い、事業についての情報共有を図った。 各工事や調査の開始時には、沿道住民への説明を行うとともに、「市民しんぶん」やパンフレット等で情報の提供を行った。 また、地元自治会等には事業の進捗や内容について適宜報告を行っている。

### 【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
しぜん	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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：693 t/年（整備前：4,901,499 t/年→整備後：4,900,806 t/年）</li> <li>■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：1.4 t/年（整備前：21,693 t/年→整備後：21,692 t/年）</li> <li>■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：0.08 t/年（整備前：1,949 t/年→整備後：1,949 t/年）</li> <li>□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</li> <li>□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）</li> <li>■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</li> </ul>	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	—
きざい	産業・商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>□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</li> <li>■商業の振興に寄与する</li> <li>■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</li> </ul>	2/3
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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</li> <li>■主要観光地間相互の到達時間の短縮に寄与する</li> </ul>	2/2
	農林業	■農林業の振興に寄与する	1/1
しんせき	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	—
かんたん	歩くまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>□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</li> <li>□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</li> <li>□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</li> </ul>	—

評価項目	評価指標	該当状況
5/1/10/14 土地利用と都市機能配置	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 市街地再開発，区画整理等に関連あり <input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他事業と連携プログラムに位置付けられている <input type="checkbox"/> 情報通信ネットワークの構築を促進する。	1/8
	<input type="checkbox"/> 対象区間が無電柱化候補路線に位置づけあり <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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） <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	—
道と緑	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 市役所・区役所へのアクセス向上が見込まれる <input checked="" type="checkbox"/> 主要集落と区役所間の所用時間が30分をこえる <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)が削減される <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 5px auto;"> <small>（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：____%</small> </div> <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	12/35

評価項目	評価指標	該当状況
5.1.1.1 道と緑	<p> <input type="checkbox"/> 現道の踏切道において、踏切交通遮断量<math>\geq 2,000</math> 台時/日でかつ次のいずれかに該当する。  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 鉄道と道路の交差角が<math>40^\circ</math> 未満  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input checked="" type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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）  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input checked="" type="checkbox"/> 幹線道路ネットワークを形成する  <input type="checkbox"/> 既存の大学・学術研究機関等へのアクセスを向上させる  <input type="checkbox"/> 大学施設の整備拡充地へのアクセスを支援する  <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である  <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が<math>1.5\text{km}/\text{km}^2</math> 以下である市街地内の事業である  <input type="checkbox"/> 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  <input checked="" type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 対象区間に街路樹が設けられる         </p>	12/35
行政経営の大綱	<p> <input type="checkbox"/> 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  <input checked="" type="checkbox"/> 計画段階から市民参加により事業を進めている         </p>	1/2

■費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	道路事業 一般国道162号（川東拡幅）
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	2019年（令和元年）
供用年度	2028年（令和10年）
便益算出手法 （概要）	費用便益分析マニュアル（平成30年2月）

2. 費用

	事業費	維持管理費	合計
単純合計（税込み）	78.7	1.4	80.1
単純合計（税抜き）	73.4	1.3	74.7
基準年における 現在価値（C）※1	87.4	0.6	88.0

（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	212.5
基準年における 現在価値（B）※2	106.6

（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	1.21
-----	------

※：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)

一般国道162号(川東拡幅)

(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 : 5,430 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21年度作成)」

・延長幅員 : L = 2.15 km W = 7.5~9.0m  
 ・設計速度 : 50 km/h (3種3級)  
 ・全体事業費 : 7,868 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30年2月、国土交通省道路局、都市局)」に従う

◎便 益 (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 299.76 (百万円/年)  
 ・(整備なし) 走行時間費用 736.56 (百万円/年)  
 ①走行時間短縮便益= 736.56 - 299.76 = 436.80 (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 85.69 (百万円/年)  
 ・(整備なし) 走行経費 122.71 (百万円/年)  
 ②走行経費減少便益= 122.71 - 85.69 = 37.02 (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 16.46 (百万円/年)  
 ・(整備なし) 交通事故損失額 20.22 (百万円/年)  
 ③交通事故減少便益= 20.22 - 16.46 = 3.76 (百万円/年)

○年便益=①+②+③= 436.80 + 37.02 + 3.76 = 477.58 (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=10658.08 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30年2月、国土交通省道路局、都市局)」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  
 1.017百万円/km × 2.15 km / 1.08 = 2.025 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 60.73 百万円となる

②事業費  
 ・全体事業費 7343.35 百万円 (消費税控除)  
 ・全投資額を現在価値に換算すると、 8740.32 百万円

・費用C=①+②= 60.73 百万円 + 8740.32 百万円 = **8801.05 百万円**

◎費用便益

・ **B/C=** 10658.08 百万円 / 8801.05 百万円 = **1.21**

## 令和元年度公共事業再評価対象事業調書

## 1 事業の概要

事業名	河川事業 新川	事業所管課	建設局土木管理部 河川整備課
事業区間	自：京都市西京区下津林 <sup>まきふけ</sup> 前 <sup>まきふけ</sup> 弘 <sup>まきふけ</sup> 町 至：京都市西京区川島 <sup>むしろでん</sup> 菟 <sup>むしろでん</sup> 田町	延長又は面積	延長L＝ 890 m 幅員W＝ 6 m
事業概要 一級河川新川は、京都市西部、桂川右岸域に位置し、田畑や宅地の排水を集水し、上久世で桂川に合流する延長2.2 km、流域面積3.4 km <sup>2</sup> の河川である。都市近郊部における田畑の急激な宅地化に伴って、流域の保水及び遊水機能が低下し、雨水の流出量増大に伴う浸水被害が発生している。このため本事業は、浸水被害の防除を目的として、新川の河川断面を拡大する改修工事を行うものである。			

## 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	なし	事業採択年度	平成7年度	用地着手年度	平成10年度
工事着手年度	平成15年度	完成予定年度	当初 平成21年度 変更 令和9年度		
年度	全体事業	平成29年度以前	平成30年度	令和元年度	令和2年度以降
工事	L＝ 890 m C＝ 3,243 百万円	L＝ 739 m C＝ 2,550 百万円	L＝ 0 m C＝ 0 百万円	L＝ 54 m C＝ 126 百万円	L＝ 97 m C＝ 567 百万円
用地	A＝ 1,108 m <sup>2</sup> C＝ 875 百万円	A＝ 1,108 m <sup>2</sup> C＝ 875 百万円	A＝ 0 m <sup>2</sup> C＝ 0 百万円	A＝ 0 m <sup>2</sup> C＝ 0 百万円	A＝ 0 m <sup>2</sup> C＝ 0 百万円
その他	C＝ 628 百万円	C＝ 397 百万円	C＝ 0 百万円	C＝ 7 百万円	C＝ 224 百万円
計	C＝ 4,746 百万円	C＝ 3,822 百万円	C＝ 0 百万円	C＝ 133 百万円	C＝ 791 百万円
進捗率 (累積)		工事費 78.6% 用地費 100% その他 63.2% 全体 80.5%	工事費 78.6% 用地費 100% その他 63.2% 全体 80.5%	工事費 82.5% 用地費 100% その他 64.3% 全体 83.3%	全体 100%

## 事業の進捗状況

- ・ 前回再評価時の対応方針「浸水被害を軽減するため、今後も引き続き下水道事業と連携して、事業効果の早期発現に向けて取り組んでいく。」ことを踏まえ、事業の進捗を図った。
- ・ 平成26年度から30年度にかけては、水掛橋下流から桂高校の通路橋までの河川改修工事と工事の支障となる電線の移設を行った。

## 当初計画に比べて事業が遅れた理由

- ・ 土地の境界確定に同意が得られず、用地整理に時間を要したことから、工事の着手が遅れた。
- ・ 本市の厳しい財政状況により、年度ごとの施工延長が制限されたため、進捗が遅れた。

## 【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

- ・ 平成29年度に完成した阪急京都線連続立体交差による交通需要の高まり及び平成20年度のJR桂川駅や平成26年度の大型ショッピングモールの開業による利用者数の増加など、都市機能が充実している。

【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
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ うるおい</li> <li>☐ 活性化</li> <li>☐ <del>すこやか</del></li> <li>■ まちづくり</li> <li>■ 行政経営の大綱</li> </ul>	<p>はばたけ未来へ!京プラン 実施計画第2ステージ 重点戦略安心・安全と生きがいを実感できる 「いのちとくらしを守る戦略」4(1) (平成28年3月策定)</p> <p>京都市河川整備方針 (建設局,平成24年3月策定)</p>	<p>河川断面の拡幅により,流下能力が向上するため,大雨時の浸水被害が軽減され,災害に強いまちづくりに貢献できる。</p>

【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 = 42.67
	事業の要件	指標該当状況: ④・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: 3/3	

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】

<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地買収は完了しており,今後も着実に工事实施の進捗を図っていく。</li> <li>・水掛橋上流において,本市上下水道局が進める事業のうち下水道雨水幹線新川6号幹線の整備が完了したため,引き続き改修工事の実施を図る。</li> </ul>
---

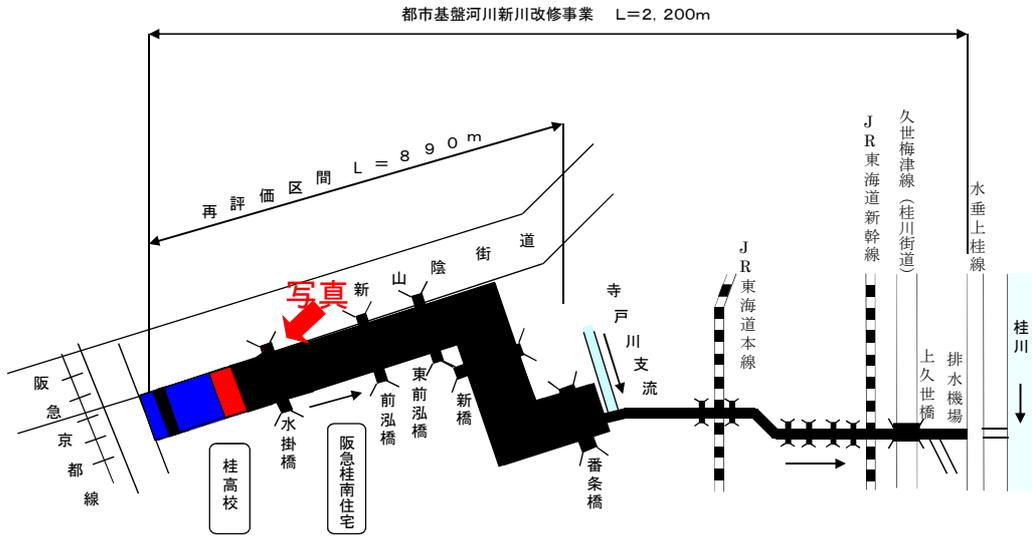
4 対応方針案

対応方針	事業継続	事業中止	事業休止	事業再開
理由	<p>新川流域においては,近年の局所的集中豪雨等による浸水被害の軽減が切迫した課題となっており,早期かつ着実に改修を行っていく必要があることから,事業継続は妥当であると考えます。</p>			

[箇所図]



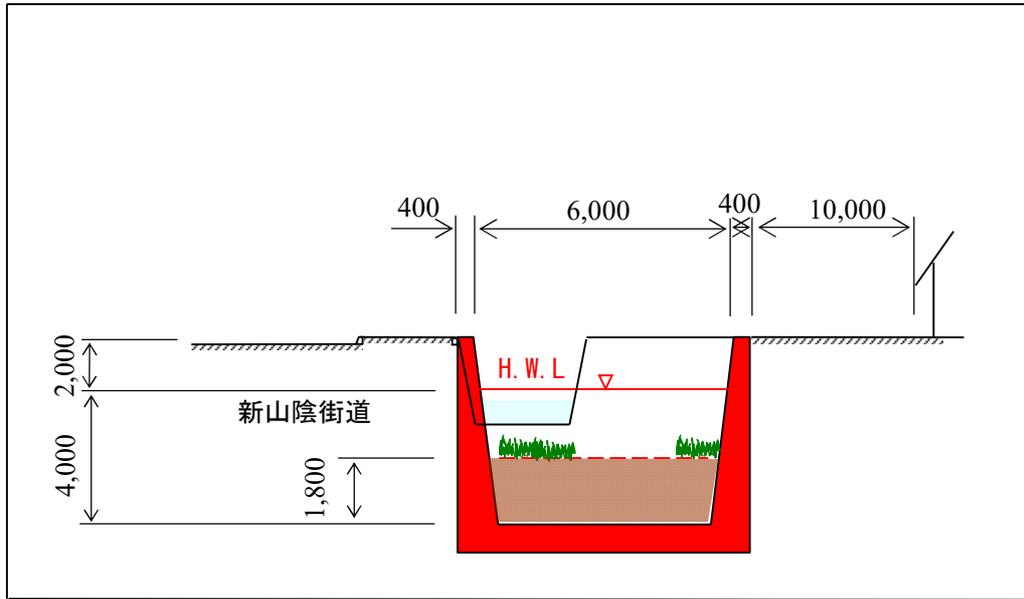
[模式図]



	平成 30 年度迄	事業区間
	令和 元年度	事業区間
	令和 2 年度以降	事業区間

事業名：河川事業 新川

[断面図]

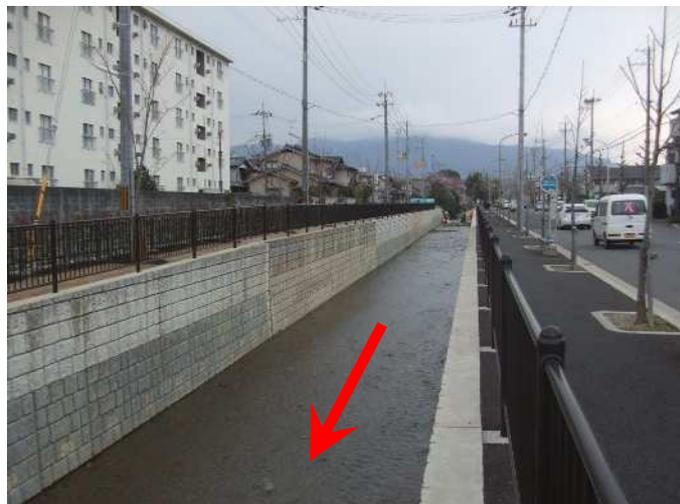


[写真]

改修前



改修後



## 客観的評価指標（河川事業）

### 【事業の要件】

環境・景観への配慮事項	前泓橋から水掛橋付近まで約300mのうち、右岸側に約50本の桜があった。これらは工事の支障となるが、環境・景観上復旧する必要があるため、並木の復旧方法を確定した。
市民と行政のパートナーシップ	上記について、平成16年度に地元自治会及び関係者ともに協議を実施し、並木の復旧方法を確定した。また、平成23年度の一部復旧工事に当たり、改めて協議を実施し、住民の要望や意見を聴取した。

### 【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
おう いる	環境	<input type="checkbox"/> 当該事業区間での改修により ph, BOD, SS 等の水質浄化に寄与する <input checked="" type="checkbox"/> 生態系に配慮した計画である	1/2
ま あ ひ の さ	歩くまち	<input type="checkbox"/> 河川敷緑地空間が向上する <input type="checkbox"/> 河川敷の散策等への活用が可能となる	—
	土地利用と都市機能配置	<input checked="" type="checkbox"/> 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	1/1
	景観	<input checked="" type="checkbox"/> 景観に配慮した計画である <input type="checkbox"/> 当該事業区間での改修により親水性が向上される	1/2
	道と緑	<input type="checkbox"/> 当該事業区間での改修により背後住宅地の通風・採光の向上につながる <input checked="" type="checkbox"/> 氾濫想定区域内における河川改修の進捗により宅地開発・大型店舗出店が見られる	1/2
	くらしの水	<input type="checkbox"/> 地震・火災等の災害時に非常時の生活用水・消火用水を確保可能とする階段工, 斜路工, 取水ビットが設けられる <input type="checkbox"/> 地震・火災等の災害時に河川空間を避難地, 延焼緩衝帯, 避難経路としての活用が可能となる <input checked="" type="checkbox"/> 計画流量は現況からの向上率が高い <input type="checkbox"/> 堤防の断面拡大, 護岸の緩傾斜化による安全性が向上する <input checked="" type="checkbox"/> 改修目標流量に対する現況流下能力の割合(最も厳しい部分で41%) <input checked="" type="checkbox"/> 現況の治水安全度(1/1年程度) <input checked="" type="checkbox"/> 過去10年間の床下浸水回数(1回) <input type="checkbox"/> 過去10年間の水防活動の回数( 回) <input checked="" type="checkbox"/> 浸水想定区域内人口(9,927人) <input checked="" type="checkbox"/> 浸水想定区域内の災害時要援護者数(2,832人) <input type="checkbox"/> 想定死者数(0人) <input checked="" type="checkbox"/> 最大孤立者数(121/72/24人)※左から避難率0%.40%.80% <input checked="" type="checkbox"/> 機能低下する医療・社会福祉・防災拠点施設数(1箇所) <input checked="" type="checkbox"/> 浸水想定区域内の工業用地, 農用地, 商業用地の面積(65.1ha) <input checked="" type="checkbox"/> 途絶する主要な道路, 鉄道(3本) <input checked="" type="checkbox"/> 電力停止による影響人口(24人) <input type="checkbox"/> 浸水する地下鉄の路線, 駅, 地下施設等(0箇所) <input checked="" type="checkbox"/> 浸水する歴史的建造物や文化施設等(2箇所) <input type="checkbox"/> 浸水する宿泊施設客数(0人) <input checked="" type="checkbox"/> 水害廃棄物の発生量(177t) <input checked="" type="checkbox"/> 水害廃棄物の処理費用(4,958千円) <input type="checkbox"/> 氾濫想定区域内に大学・学術研究機関が含まれる <input type="checkbox"/> 多自然川づくりを採用している <input type="checkbox"/> イベント・スポーツ等の開催場所として河川敷の活用が可能となる <input type="checkbox"/> 当該事業区間の河川敷(又は隣接する道路)が観光地(施設)等を含む観光ネットワークである <input checked="" type="checkbox"/> 当該事業計画流域内における河川改修の進捗により下水道整備が促進する	15/26
行政経営の大綱		<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 計画段階から市民参加により事業を進めている	1/2

■費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	河川事業 新川
事業所管課	建設局 土木管理部 河川整備課

1. 算出条件

基準年次	2019 年
供用年度	2024 年
便益算出手法 (概要)	「治水経済調査マニュアル(案)」 (平成17年4月, 国土交通省河川局)

2. 費用

	事業費	維持管理費	合計
単純合計(税込み)	47.5	0.3	47.8
単純合計(税抜き)	44.6	0.3	44.9
基準年における 現在価値(C)※1	67.2	0.1	67.3

(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	5,237.5
基準年における 現在価値(B)※2	2,871.8

(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	42.67
-----	-------

## 費用便益比 (B/C) の算定

治水経済調査マニュアル (案) H17. 4 (国土交通省河川局策定) に基づき算定する。

### ●総費用 (C)

総費用は、将来または過去における金銭の価値を現時点に割り戻して評価する。

また総費用は、消費税額を控除し算出する。(※1)

各年度毎の事業費を、割引率4%として現時点の金銭価値に割り戻す。すなわちn年前の事業費は「 $1.04^n$ 」倍となり、n年後の事業費は「 $1/1.04^n$ 」倍となる。(※2)

工事費、用地費、その他の事業費を現在価値に割り戻した金額は以下のとおりとなる。

#### (1) 建設費 (経費他含む)

##### 1) 工事費

3,243  $\xrightarrow{(\text{※1})}$  3,040  $\xrightarrow{(\text{※2})}$  4,059 (百万円) . . . . . ①

##### 2) 用地費

875  $\xrightarrow{(\text{※1})}$  833  $\xrightarrow{(\text{※2})}$  1,810 (百万円) . . . . . ②

##### 3) その他 (補償費・間接費等)

628  $\xrightarrow{(\text{※1})}$  587  $\xrightarrow{(\text{※2})}$  851 (百万円) . . . . . ③

##### 4) 概算事業費

①+②+③

4,746  $\xrightarrow{(\text{※1})}$  4,460  $\xrightarrow{(\text{※2})}$  6,720 (百万円) . . . . . ④

#### (2) 維持管理費

本河川の令和元年度維持管理費に基づいて、維持管理費を637円/m/年と設定し、将来における金銭の価値を現時点に割り戻す。残事業期間(今年度含む)は5年間であり、施設完成後50年間の維持管理費を割引率4%として算定する。

$637 \text{円/m/年} \times 890 \text{m} \times 18.36306 = 10$  (百万円) . . . . . ⑤

#### (参考1) 維持管理費の現在価値化について

各年度の維持管理費を同じとするため、維持管理費に下記の数値を乗じることで算出する。

$$\sum_{n=5}^{54} 1/1.04^n = 18.36306$$

#### (参考2) 現在価値化しない維持管理費について

- ・維持管理費 (消費税抜き)  $637 \text{円/m/年} \times 890 \text{m} \times 50 \text{年間} = 28$  (百万円)
- ・維持管理費 (消費税込み)  $0.28 \times 1.10^{(\text{税})} = 31$  (百万円)

#### (3) 総費用

総費用は概算事業費に維持管理費を加え算定する。

④+⑤

$6,720 + 10 = 6,730$  (百万円) . . . . . ⑥

●総便益（B）

治水事業の便益は、年平均被害軽減期待額を用いて算出される、事業期間および事業完成後の評価期間（50年間）における便益と、評価対象期間終了時点（事業完成後50年時点）における残存価値の和を総便益とし、その金銭価値を現時点に割り戻して評価する。

年平均被害軽減期待額の算定方法は次のとおり。

1. 大雨時の川の氾濫状況について、事業を実施した場合と事業を実施しない場合の被害額の差分（被害軽減額）を算定する。
2. 洪水の生起確率を被害軽減額に乘じ、計画対象規模までの被害軽減期待額を累計することにより年平均被害軽減期待額を算定する。

(1) 便益

新川は流量の計画対象規模が1/10（10年に1度の大雨によって川を流れる流量を氾濫させることなく流すことができる改修計画）であるため、流量規模1/3, 1/5, 1/10における生起確率を被害軽減額に乘じ、年平均被害軽減期待額を累計する。計算の結果、年平均被害軽減期待額として以下の額が得られた。

年平均被害軽減期待額  $b = 8,284.4$ （百万円）

事業期間における便益（B1）および事業完成後50年間における便益（B2）の和の現在価値は、割引率を4%とした場合、以下のとおりとなる。なお、事業期間における年平均被害軽減期待額は、事業完成時における年平均被害軽減額（b）に対して、当該年次までに投資した事業費の全体事業費に対する比率を掛けて算出する。

便 益 B

$$B = B1 + B2 = 134,996.8 + 8,284.4 \times 18.36306 = 287,124 \text{（百万円）} \dots \dots \dots \textcircled{7}$$

※現在価値化しない場合

$$B = B1 + B2 = 109,526.3 + 8,284.4 \times 50 = 523,746 \text{（百万円）}$$

(2) 残存価値

残存価値は、工事費（税抜き）の10%と用地費（税抜き）の和を、評価対象期間終了時点（事業完成後50年時点）における金銭価値として、現時点の金銭価値に割り戻して評価する。工事費に対しては係数a1を、用地費に対しては係数a2を掛けて算出した。

$$a1 = 0.1 / 1.04^{78} = 0.00469 \quad a2 = 1 / 1.04^{78} = 0.0469$$

$$\textcircled{1} \times a1 + \textcircled{2} \times a2$$

$$3,040 \times 0.00469 + 833 \times 0.0469 = 53.3 \text{（百万円）} \dots \dots \textcircled{8}$$

(3) 総便益

総便益は、便益に残存価値を加え算定する。⑦+⑧

$$287,124 + 53.3 = 287,177 \text{（百万円）} \dots \dots \dots \textcircled{9}$$

●費用対効果（B/C） ⑨/⑥

$$287,177 \text{（百万円）} / 6,730 \text{（百万円）} = 42.67$$