

## 令和元年度 事後評価調書

# 令和元年度 事後評価対象事業一覧

## 事後評価対象事業の該当条件

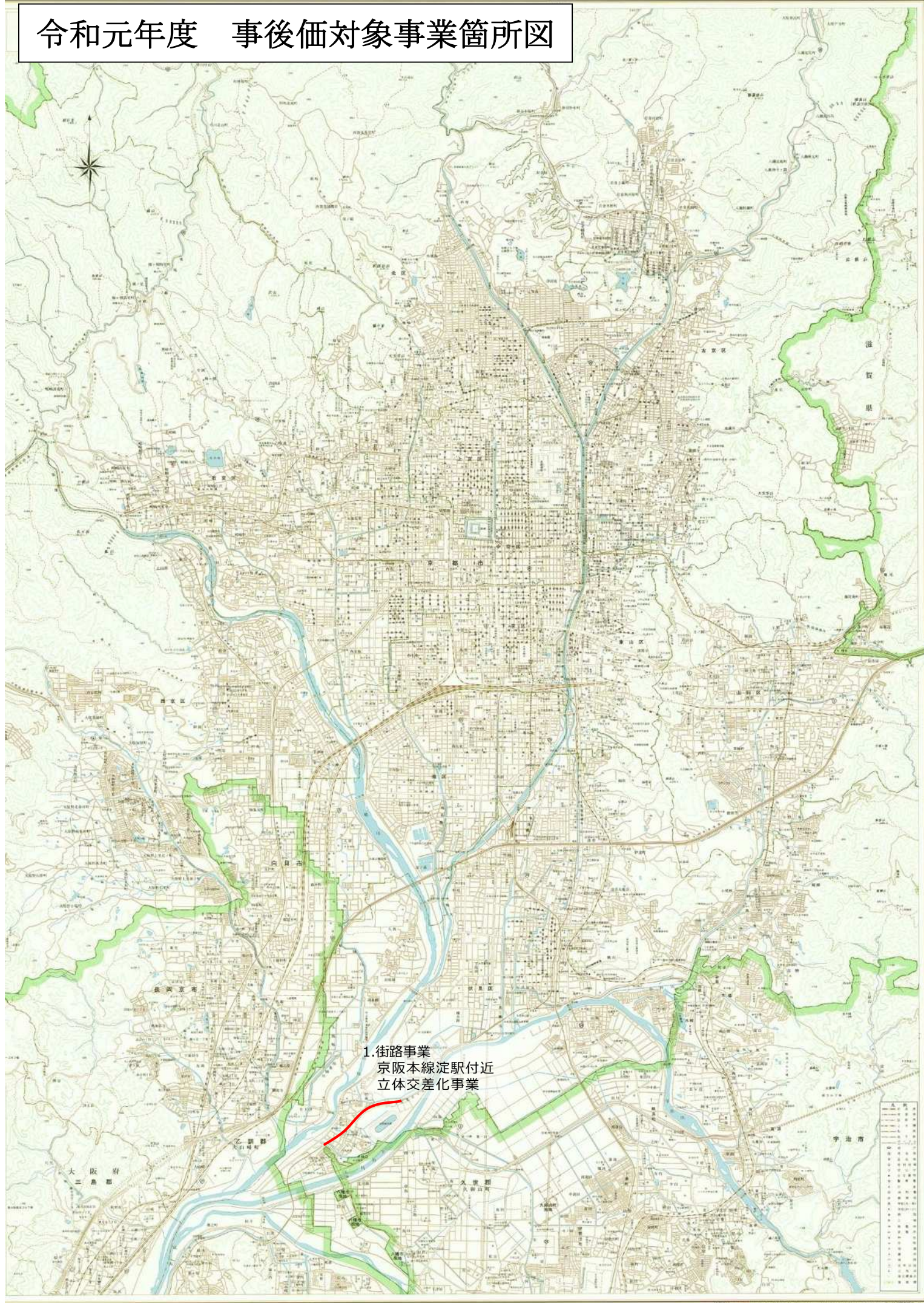
- ①新規採択時評価又は再評価を実施した事業のうち、事業完了後５年以内（廃棄物処理施設整備事業にあっては、事業完了後７年以内）の事業

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  | 京阪本線淀駅付近<br>立体交差化事業 | 延長 L=2,020m | H11  | ①    | H26  | 平成25年度<br>再評価実施 |



# 令和元年度 事後評価対象事業箇所図





## 令和元年度 公共事業事後評価調査

## 1 事業の概要

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |        |                   |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------|
| 事業名              | 街路事業<br>京阪本線淀駅付近立体交差化事業                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 事業所管課  | 建設局道路建設部<br>道路建設課 |
| 事業区間             | 自：京都市伏見区淀木津町<br>至：京都市伏見区納所下野                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 延長又は面積 | 延長 L = 2, 020 m   |
| 事業概要<br>(目的・内容等) | <p>&lt;事業概要&gt;</p> <p>京阪本線淀駅付近においては、踏切の遮断が周辺地域の円滑な交通の妨げになっており、特に京都競馬開催時には、交通混雑が市民生活に大きな影響を与えている。このため、淀駅を含めた鉄道の高架化により3箇所の踏切を除却し、交通渋滞の緩和と安全性の確保を図るとともに、緩衝側道を整備することで、鉄道高架化による周辺地域への環境影響の緩和及び生活道路として利便性の向上を図る。</p> <p>事業は、京都市が京阪電鉄(株)及び日本中央競馬会と協定を締結し進めた。</p> <p>&lt;内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業 延長L = 2, 020 m (うち、高架区間1, 467 m)<br/>踏切除却 3箇所(下津、淀、池上)</li> <li>・緩衝側道 淀駅北側道線 L = 570 m, W = 6 m 自転車歩行者専用道<br/>淀駅南側道線 L = 790 m, W = 6 m</li> <li>・用地買収面積 A = 3, 955 m<sup>2</sup></li> </ul> |        |                   |

## 2 事業効果の確認

## 【事業の進捗状況】

|                                                                                                                                                                                                                               |             |                        |                        |          |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------------|------------------------|----------|---------------------|
| 都市計画決定                                                                                                                                                                                                                        | 平成11年度      | 事業採択年度                 | 平成11年度                 | 用地着手年度   | 平成12年度              |
| 工事着手年度                                                                                                                                                                                                                        | 平成12年度      | 完成年度                   | 当初:平成17年度<br>実績:平成26年度 | 事業期間     | 当初: 7年間<br>実績: 16年間 |
| 事業期間を変更した理由                                                                                                                                                                                                                   |             | 用地買収に時間を要したため。         |                        |          |                     |
| 事業費                                                                                                                                                                                                                           | 再評価<br>(当初) | 28,000百万<br>(28,000百万) | 事業費【実績】                | 27,886百万 | 事業費増減<br>▲114百万     |
| 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<br>(総事業費÷市総人口)                                                                                                                                                                                                    |             | 18,970 円/人             |                        |          |                     |
| 事業実施中に表面化した問題点、工夫等<br>鉄道事業用地の買収に時間を要したことから工程が遅延したが、地権者に対して丁寧に説明を行い、事業の理解を得て売買契約に至った。                                                                                                                                          |             |                        |                        |          |                     |
| 再評価時の指摘と対応内容                                                                                                                                                                                                                  |             |                        |                        |          |                     |
| ＜指摘＞<br>本事業は、踏切の遮断が周辺地域の円滑な交通の妨げとなっている京阪本線淀駅付近において、鉄道を高架化し踏切を除却することで、交通渋滞の緩和と安全性の確保を図るとともに、側道を整備することにより、周辺地域への環境影響の緩和及び生活道路として利便性の向上を図るものである。<br>事業の進捗率は93.3%に達し、最終段階を迎えている。平成25年度の完了に向け、事業が順調に進捗していることから、「事業継続」は妥当であると判断された。 |             |                        |                        |          |                     |
| ＜対応内容＞<br>その後も引き続き、事業の進捗を図った結果、立体交差化事業は予定通り平成25年度に完了したが、側道整備の完成や京都市、京阪電鉄、JRAの三者による用地交換は、平成26年度となった。                                                                                                                           |             |                        |                        |          |                     |

### 【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、鉄道によって分断されていた地域の活性化、鉄道の高架化による交通渋滞の緩和と安全性の向上を図る必要があった。                          |
| 市民ニーズの変化  | 淀駅周辺は、競馬開催時には3箇所の踏切（下津・淀・池上）による遮断が交通混雑の原因となっていたことから、安全への関心が高まり、鉄道の立体交差化に伴う周辺道路整備の要望があった。 |
| 周辺環境の変化   | 平成12年度から27年度までの淀地域における高齢者の増加率をみると、市内全体（8.7%）よりも高く（12.4%）、急激に高齢化が進行している。                  |

### 【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                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <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>・ 伏見区基本計画<br/>(平成23年1月策定)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ターミナル機能の強化、交通利便性の向上による公共交通利用の促進</li> <li>・ すべてのひとにとって安心かつ安全で利用しやすい公共交通機関、道路の整備</li> </ul> |

### 【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： 4 / 5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                            | 上記以外の評価指標から見た効果           | <p>&lt;定量的効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道の立体交差化によって、1日9時間半以上遮断されていた踏切が除却されたことにより、交通渋滞が解消された。</li> </ul> <p>&lt;定性的効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 鉄道との立体交差化によって、鉄道で分断されていた地域が整備されたことにより、利便性が向上した。</li> </ul> |
|                            | 事業実施による環境面からの効果           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩道舗装を透水性舗装とすることにより、雨水を地下に浸透させることで、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することができた。</li> <li>・ 鉄道の高架化による踏切の除却によって、交通渋滞を解消することができ、CO<sub>2</sub>等の温室効果ガスを削減することができた。</li> </ul>                                                                                                                                               |
| 事業の投資効果<br>(事業評価当初の費用便益分析) |                           | B / C = 1.66 (競馬開催時)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

## 3 対応方針案

|                             |                                                                               |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 今後の事後評価の必要性                 | 現段階で、交通渋滞の緩和、安全性の確保、利便性の向上など、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、交通渋滞の緩和、安全性の確保、利便性の向上など、本事業の効果を確認できることから、本市として、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 | 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：京阪本線淀駅付近立体交差化事業

[箇所図]



[写 真]



(淀踏切)



## 客観的評価指標（連続立体交差事業）

### 【事業の要件】

|                    |                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 環境・景観への<br>配慮事項    | <p>鉄道高架部は、高欄（側壁）を設置し、騒音対策を実施するとともに、軌道部には可能な限りロングレールを採用し、振動の低減化を図る。</p> <p>また、高架躯体や駅舎については、平成 12 年度にデザイン検討を行い、周辺と調和した良好なデザイン創出に努めている。</p> <p>側道については、歩道部を透水性ブロック舗装とし、雨水の地下浸透による環境保全に努めるとともに、良好な景観の創出を図る。</p>   |
| 市民と行政の<br>パートナーシップ | <p>地元からの「淀駅高架要望書」を受け、京都市、京阪電鉄(株)、日本中央競馬会の三者が協力して事業を実施している。</p> <p>地元3学区においては、「淀駅高架対策委員会（現、淀・南・納所まちづくり協議会）」を結成し、事業推進に寄与するとともに、平成 16 年度からは、さらなる事業のバックアップのため「京阪淀駅高架等事業推進協議会」が結成される等、常に地元と行政が協調して事業の推進を図っている。</p> |

### 【事業の必要性】

| 評価項目  |         | 評価指標                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 該当<br>状況 |
|-------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 環境・社会 | 環境      | <p>■鉄道交差道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される</p> <p>■鉄道交差道路の整備により自動車からのNO2排出量が環境基準を下回る</p> <p>■鉄道交差道路の整備により自動車からのSPM排出量が環境基準を下回る</p> <p>■鉄道の高架化に伴い、沿線地域における騒音レベルが低減する<br/>〔並行区間等における自動車からのSPM排出削減率（池上踏切付近）<br/>削減率：9.3%（整備前：59.8db→整備後：55.4db）〕</p> <p>■鉄道沿線地域で、騒音等の生活環境の改善が期待される区間がある</p> <p>■その他、環境や景観上の効果が期待される</p>                                                                      | 6/6      |
|       | 市民生活の安全 | <p>□鉄道交差道路に死傷事故率が 500 件/億台km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</p> <p>□鉄道交差道路の拡幅整備や新設により、幹線道路から住宅地に入り込む交通が減少し、地域の安全性が向上する</p>                                                                                                                                                                                                                        | —        |
| 活性化   | 産業・商業   | □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利便の向上が見込まれる                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | —        |
|       | 観光      | ■主要観光地間相互の到達時間の短縮に寄与する                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 1/1      |
| すきやか  | 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    | <p>□鉄道交差道路の自転車交通量が 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</p> <p>□鉄道交差道路の自動車交通量が 1,000 台/12h 以上（当該区間が通学路である場合には 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</p> <p>■連続立体交差事業の事業対象区域のみでなく、駅前広場整備等をあわせて行い、駅周辺のバリアフリー化が一体的に行われる</p> | 2/4      |

| 評価項目  |             | 評価指標                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 該当状況 |
|-------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| まちづくり | 歩くまち        | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 駅等において、鉄道横断方向の歩行者の交通が可能となり、歩行者の利便性が向上する</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |      |
|       | 土地利用と都市機能配置 | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 特別立法に基づく事業である</li> <li>■ 事業に伴い移転する貨物施設等の跡地を利用したまちづくり計画や新たに創出される高架下空間を利用したまちづくり計画等がある</li> <li>□ 広域道路整備基本計画に位置付けのある環状道路を形成する</li> <li>■ 市街地再開発、区画整理等に関連あり</li> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</li> <li>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 2/8  |
|       | 景観          | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 景観に配慮した地域のシンボリックな施設（駅舎等）整備等、特色あるまちづくりに資する事業である</li> <li>□ 鉄道交差道路が無電柱化候補路線に位置づけ有り</li> <li>□ 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</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1/3  |
|       | 住宅          | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | —    |
|       | 道と緑         | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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、もしくはルート上の踏切を除却する</li> <li>□ 鉄道交差道路が、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</li> <li>□ 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が整備される又は代替路線の踏切が除却される</li> <li>□ 鉄道交差道路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</li> <li>■ 鉄道交差道路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</li> <li>□ 鉄道交差道路における交通不能区間を解消する</li> <li>■ 鉄道交差道路における大型車のすれ違い困難区間を解消する</li> <li>□ 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する</li> <li>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</li> <li>□ 鉄道交差道路における、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が通行できない区間を解消する</li> <li>□ 鉄道交差道路に地域高規格道路の位置づけのある路線が存在する</li> <li>□ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□ 鉄道交差道路が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する□ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□ 鉄道交差道路が新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</li> <li>□ 鉄道交差道路が現在連絡道路がない住宅地開発(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</li> <li>□ 鉄道交差道路の年間渋滞損失時間(人・時間)が削減される</li> <li>□ 鉄道交差道路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</li> <li>□ 鉄道交差道路又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> </ul> | 7/31 |



| 評価項目                                                                                                                             | 評価指標                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 該当状況                                                               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <div data-bbox="252 331 284 454" data-label="Text"> #67775 </div> <div data-bbox="331 734 411 768" data-label="Text"> 道と緑 </div> | <div data-bbox="587 320 1329 1182" data-label="List-Group"> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ボトルネック踏切の除却もしくは交通改善が期待される<br/>(ボトルネック踏切の定義は踏切交通遮断量が 50,000 台時/日以上もしくはピーク時踏切遮断時間が 40 分/時以上)</li> <li>□過度に連坦した踏切の除却が期待される<br/>(ここでいう「過度に連坦した踏切の除却」とは1 km当たり3カ所以上の密度で5カ所以上の踏切道を除却することをいうものとする)</li> <li>□車線数の増加を伴う計画がある、もしくは道路法30条の規定に基づく道路の構造の基準に適合しない既設の立体交差道路を解消し、交通改善が期待される</li> <li>□鉄道交差道路に、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>□鉄道の複々線化や駅機能の強化等を促進し、鉄道利用者の利便性が向上する</li> <li>■分断されていた地域が一体化されることで、地域のコミュニティの活性化等が期待される</li> <li>■駅周辺整備(駅前広場整備等)を併せて実施し、都市の拠点を形成する</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 1.5 km/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>■鉄道交差道路が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> </ul> </div> | <div data-bbox="1353 745 1409 768" data-label="Text"> 7/31 </div>  |
| <div data-bbox="244 1238 411 1261" data-label="Text"> 行政経営の大綱 </div>                                                             | <div data-bbox="587 1216 1265 1283" data-label="List-Group"> <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> </div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <div data-bbox="1353 1238 1409 1261" data-label="Text"> 1/2 </div> |