資料３

令和２年度　事後評価調書

令和２年度　事後評価対象事業一覧

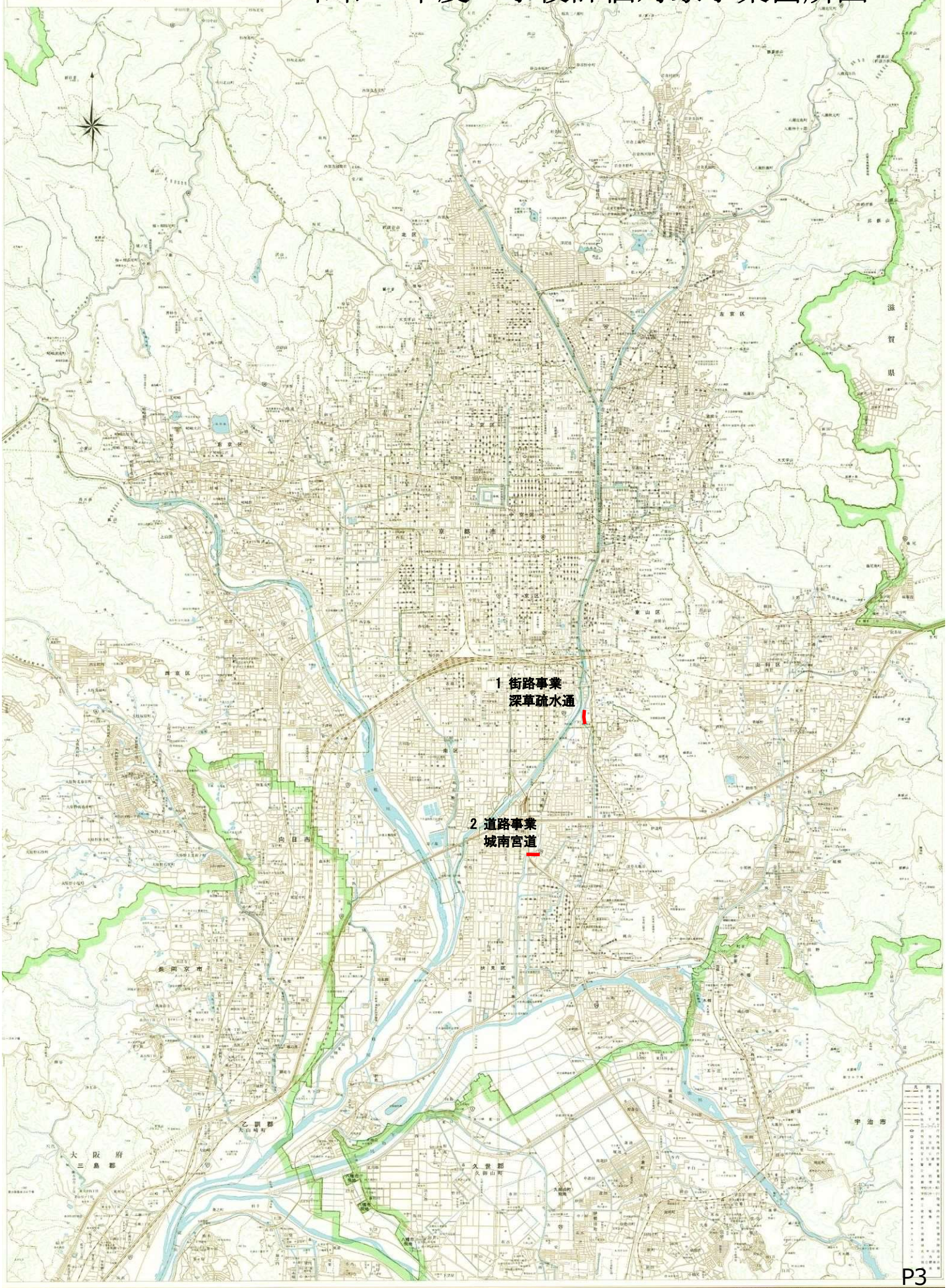
事後評価対象事業の該当条件

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	深草疏水通	延長 L=524m 幅員 W=6.0～21.0m	H8	①	H27	平成22年度再評価実施
道路事業	２	城南宮道	延長 L=280m 幅員 W=12.0m	H10	①	H27	平成23年度再評価実施

京都市街図　令和２年度　事後評価対象事業箇所図



令和２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　深草疏水通	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自：京都市東山区福稲柿本町 至：京都市東山区福稲下高松町	延長又は面積	延長　Ｌ＝５２４ｍ
事業概要 (目的・内容等)	＜事業概要＞ 深草疏水通は，十条通の北側において，通勤・通学などの歩行者や自転車の安全と地域住民の生活環境の向上を目的とし，鴨川東岸線の自転車歩行者道として整備を図るものである。 ＜内容＞ ・延　　長　Ｌ＝５２４ｍ ・幅　　員　Ｗ＝６～２１ｍ ・用地買収面積　Ａ＝１，７６０ｍ^2		

２　事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定	昭和６２年度	事業採択年度	平成８年度	用地着手年度	平成８年度
工事着手年度	平成１５年度	完成年度	当初:平成１１年度 実績:平成２７年度	事業期間	当初：　４年間 実績：１９年間
事業期間を変更した理由		・用地買収の難航によるため。 ・隣接する鴨川東岸線と工程等の調整を図る必要があったため。			
事業費　再評価（当初）	１，１１１百万 （１，１３０百万）	事業費【実績】	１，１１１百万	事業費増減	△１９百万
事業費が増減した理由		未完成区間（８０ｍ）が生じたため （未完成区間は鴨川東岸線（第２工区）の付帯工事として整備）			
市民１人当たりのコスト （総事業費÷市総人口）		７６０　円／人			

事業実施中に表面化した問題点，工夫等

深草疏水通は，鴨川東岸線と隣接する路線であり，第１工区と隣接する南側４４４ｍは平成１９年度に供用を開始している。残る北側８０ｍについては鴨川東岸線の第２工区と一体的に整備する必要があったことから，平成１９年度以降，第２工区の進捗を待つ状態となったが，第２工区の進捗が想定より大きく遅れたことから，事業認可権者である京都府と協議し，未完成区間である北側８０ｍは鴨川東岸線の第２工区の付帯工事として整備することとし，街路事業深草疏水通としては，平成２７年度に事業完了とした。

再評価時の指摘と対応内容

＜指摘＞

本事業は，部分供用により，通勤・通学などの歩行者の安全と地域住民の生活環境の向上に寄与しており，未整備区間が完成すれば，さらに事業効果が高まる。

また，鴨川東岸線と一体的な整備を図っており，未整備区間の施工についても用地買収等の制約がないことから，「事業継続」は妥当であると判断された。

＜対応内容＞

未整備区間８０ｍは，鴨川東岸線（第２工区）の付帯工事として整備することとし，本事業は平成２７年度に完了とした。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢の変化	京都市東部地域（山科）と南部地域（伏見・東山）を結ぶ自動車専用道路である「新十条通」が，平成 20 年 6 月 1 日に開通した。（平成 31 年 4 月 1 日に無料化） 深草疏水通は，この新十条通のアクセス道路である鴨川東岸線と一体的に整備を進める必要があった。
市民ニーズの変化	本路線は，緑道機能を持つ自転車歩行者道であり，琵琶湖疏水に沿って整備されることから，地元町内会代表からなる「深草疏水整備懇談会」における意見・デザインコンセプトを基に整備内容を検討した。
周辺環境の変化	平成 12 年度から 27 年度までの東山区における高齢者率をみると，常に市内全体よりも高い水準（27 年度は 32.8%）であり，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
■　うるおい □　活性化 □　すこやか ■　まちづくり ■　行政経営の大綱	―	緑豊かで安全・快適な歩行空間の形成

【事業実施に伴う各種効果等】

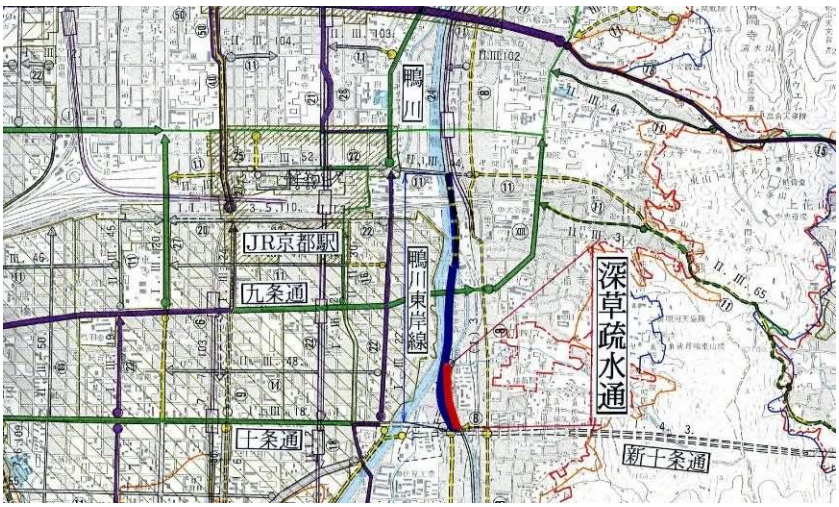
事業実施による効果	当該事業が該当する評価軸に係る評価指標から見た効果	評価軸に対する該当状況：　３／５
	上記以外の評価指標から見た効果	・自転車歩行者道として整備したことにより，通勤・通学などで利用する歩行者及び自転車の安全性及び円滑な交通が確保された。 ・緑豊かな自転車歩行者道の整備により，地域住民の生活環境が改善された。
事業実施による環境面からの効果		・歩道を透水性ブロック舗装とすることにより，雨水を地下に浸透させることで，ヒートアイランド現象の緩和など，良好な沿道環境を確保することができた。
事業の投資効果 （事業評価当初の費用便益分析）		Ｂ／Ｃ　＝　―（自転車歩行者道について，費用便益分析の算定マニュアルが無いため。）

３　対応方針案

今後の事後評価の必要性	安全性の確保，生活環境の改善等，本事業による効果の発現が確認できることから，今後，本市としては，事後評価を再度行う必要はない。
改善措置の必要性	本事業の完成により，安全性の確保，生活環境の改善など，整備効果の発現を確認できることから，改善措置を行う必要はない。
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	今回の事業手法により，本事業の整備効果が確認できたことから，本市としては，事業評価手法等の見直しの必要性はない。

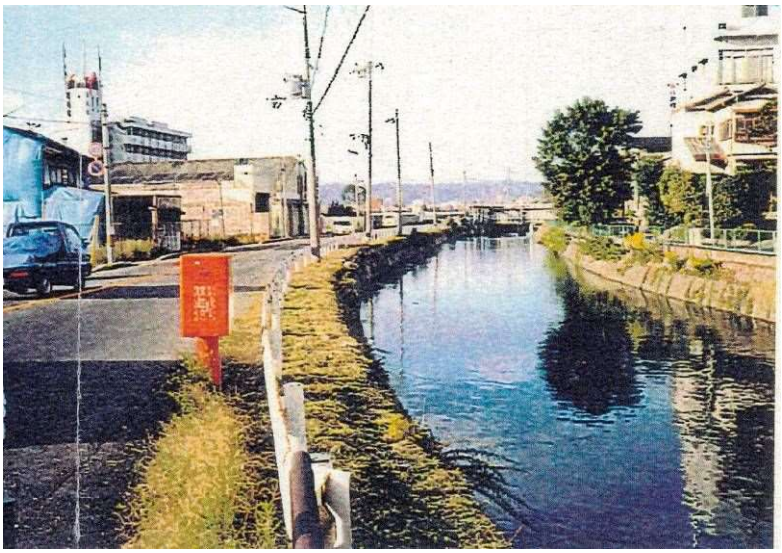
事業名：街路事業　深草疏水通

［箇所図］



N

［写　真］



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	本路線は，京都を代表する水辺空間である琵琶湖疏水に隣接し，鴨川にも近接する道路であることから，周辺と一体的な景観を形成する必要があった。このため，琵琶湖疏水等の自然環境との調和を図るため，「深草疏水整備懇談会」において協議を重ね，整備内容を検討した。 歩道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。
市民と行政のパートナーシップ	本路線は，緑道機能を持つ自転車歩行者道であり，琵琶湖疏水に沿って整備される。地元町内会代表からなる「深草疏水整備懇談会」における意見・デザインコンセプトを基に整備内容を検討した。

【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：＿＿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：＿＿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	—
	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	—
すこやか	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	□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・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的な道路整備等，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）	1/6
	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：＿＿＿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	2/31

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） □京都縦貫自動車道，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	2/31
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	1/2

令和２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　城南宮道	事業所管課	建設局道路建設部 道路環境整備課
事業区間	自：京都市伏見区竹田七瀬川町 至：京都市伏見区竹田浄菩提院町	延長又は面積	延長Ｌ＝２８０ ｍ 幅員Ｗ＝　１２ ｍ
事業概要 (目的・内容等)	＜事業概要＞ 城南宮道は，竹田地域の東西を結ぶ主要な道路であるが，車道の幅員が狭く，かつ歩道が一部にしかないため，周辺地域の円滑な交通の妨げになっている。また当路線は，民家や児童館，地域体育館等が連たんしているが，幅員狭小による離合困難箇所があるため市民生活に大きな影響を与えている。 本事業は，歩道新設を伴う拡幅整備を行うことにより，安全な歩行空間を確保するとともに，道路交通の円滑化を図るものである。 ＜内容＞ ・道 路 事 業　延長Ｌ＝２８０ｍ ・幅　　員　一般部Ｗ＝１２．０ｍ，踏切部Ｗ＝１３．４ｍ ・幅 員 構 成　車道Ｗ＝３．０ｍ×２，路肩Ｗ＝０．５ｍ×２，歩道（一般部）Ｗ＝２．５ｍ×２，歩道（踏切部）Ｗ＝２．０ｍ×２ ・用地買収面積　Ａ＝１，５３１ｍ^2		

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	平成１０年度	用地着手年度	平成１０年度
工事着手年度	平成２５年度	完成年度	当初:平成２８年度 実績:平成２７年度	事業期間	当初：１９年間 実績：１８年間
事業期間を変更した理由		整備効果の早期発現を図るため，効率的な施工によるもの。			
事業費　再評価（当初）	１，２２８百万 （１，２２８百万）	事業費【実績】	１，２２９百万	事業費増減	１百万
事業費が増減した理由		円滑な交通確保に向けた暫定拡幅整備等によるもの。			
市民１人当たりのコスト （総事業費÷市総人口）		約　８４０　円／人			

事業実施中に表面化した問題点，工夫等

＜近鉄踏切部の安全な通行確保＞

踏切部においては，踏切内での事故を無くすため，歩道と車道を明確に分離する構造が望ましい。

しかし，歩道と車道の間に分離帯を設けて，それぞれに遮断機（計８門）を整備する必要があり，計画の幅員内で鉄道事業者が求める遮断機や警報機を配置することで，歩道の有効幅員を確保できないことがわかった。

そこで，遮断機と警報機の配置について，計画の幅員内で対応できるよう近鉄と協議を行った。その結果，警報機を道路の外側に移す等の工夫により，遮断機（計８門）を整備しても歩道の有効幅員が確保でき，安全に通行することができた。

再評価時の指摘と対応内容

＜指摘＞

平成２３年度の評価委員会において，「用地買収に時間を要していたが，用地先行取得分を含めると，約９９％の用地が確保されている状況である。交通量が比較的多いにも関わらず，歩道が一部にしかなく，車道幅員が狭いため，地域住民からも本事業の早期完成を望む声が大きいことから，『事業継続』は妥当である。」との意見をいただいた。

＜対応内容＞

その後も引き続き，事業の進捗を図った結果，本事業は予定より１年早く平成２７年度に完成した。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢の変化	「歩くまち・京都」総合交通戦略を平成２２年１月に策定し，歩く魅力を最大限に味わえるよう，歩行者優先のまちづくりを進めている。
市民ニーズの変化	車両の通行量が多く，狭隘な道路である城南宮道について，早期の事業完成による効果発現を求める声があった。
周辺環境の変化	平成１０年度から平成２７年度までの伏見区における高齢化率の増加をみると，市内全体（10.4%）よりも高く（13.0%），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
■　うるおい ■　活性化 □　すこやか ■　まちづくり □　行政経営の大綱		●　踏切部を含めて歩車分離構造とする等，すべての人にとって安心かつ安全で利用しやすい道路空間の整備 ●　国道２４号や国道１号等の南北主要幹線道路間のアクセスの向上

【事業実施に伴う各種効果等】

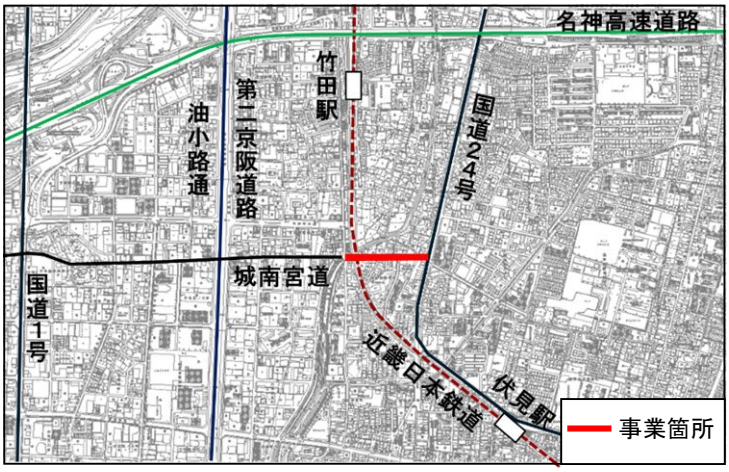
事業実施による効果	当該事業が該当する評価軸に係る評価指標から見た効果	評価軸に対する該当状況：　３　／　５
	上記以外の 評価指標から見た効果	＜定量的評価＞ ●　歩道と車道が分離された安全な構造となり，利用者の増加に寄与した。 【供用前】　【供用後】 歩行者　１１８人　→　１９２人　（昼間１２時間交通量） 自転車　５９４台　→　６８１台　（昼間１２時間交通量） ●　十分な車道幅員の確保等により，走行環境が改善され，自動車交通量の増加に寄与した。 【供用前】　【供用後】 ２，９４２台　→　４，１０８台　（昼間１２時間交通量） ＜定性的評価＞ ●　歩道を整備したことにより，安全な歩行空間が確保され，通行車両の円滑化が図れた。 ●　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。
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。 ●　道路拡幅によって円滑な道路交通の確保ができ，ＣＯ２等の温室効果ガスを削減することができた。
事業の投資効果 （事業評価当初の費用便益分析）		Ｂ／Ｃ　＝　１．７４

３　対応方針案

今後の事後評価の必要性	安全で円滑な道路交通の確保及び利便性の向上等，本事業による効果の発現が確認できることから，本市としては，今後，事後評価の必要はない。
改善措置の必要性	本事業の完成により，十分な整備効果が発現しており，改善措置を行う必要はない。
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確認できたことから，本市としては，事業評価手法等の見直しの必要性はない。

事業名：道路事業　城南宮道

［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，地表面からの蒸散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	本路線において，工事に着手するまでの歩行者の安全を確保するよう，地元要望を受けた。児童館や地域体育館等が連たんし，多くの歩行者が往来するが，幅員狭小で歩行空間がないことから，暫定的に，道路北側に仮歩道を整備した。

【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：188t/年（整備前：2,656,668t/年→整備後：2,656,480t/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：1t/年（整備前：10792t/年→整備後：10791t/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：0.08t/年（整備前：993.70t/年→整備後：993.62t/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	3/6
	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	1/1
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	1/2
	農林業	□農林業の振興に寄与する	－
すこやか	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	□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	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 □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。	－
	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）	－
	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：1.0859 万人・時間/年，削減率：78%） □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/日以上の踏切道の除去もしくは交通改善が期待される	3/35

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≧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1m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 1.5km/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 □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	―