

令和 3 年度 再評価調書

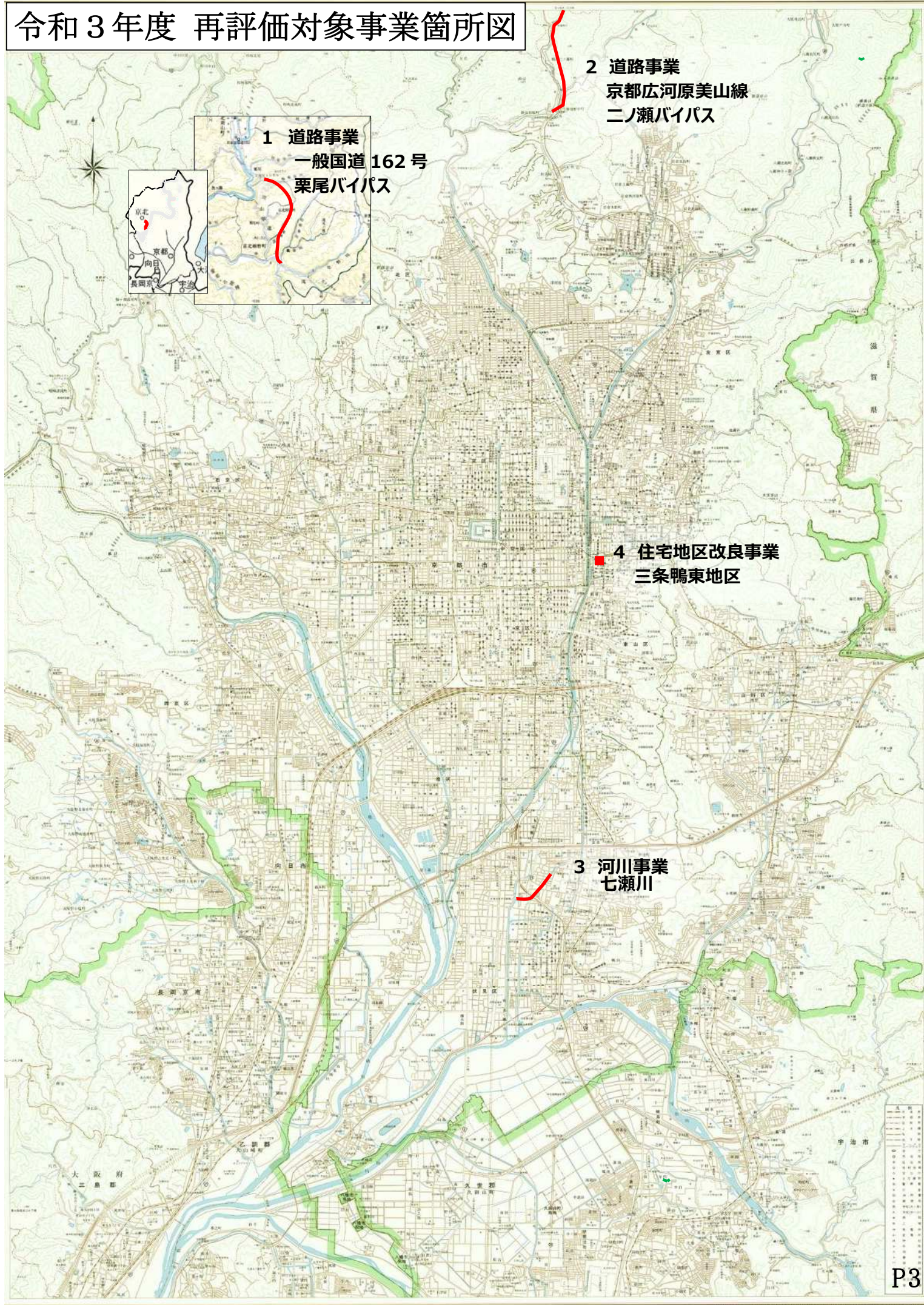
令和 3 年度 再評価対象事業一覧

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	経過年数	備考
道路事業	1	一般国道 162 号 栗尾バイパス	延長 L=4,300m 幅員 W=9.5m ～9.75m	H19	15	平成28年度 再評価実施
	2	京都広河原美山線 二ノ瀬バイパス	延長 L=2,400m 幅員 W=7.0m ～7.5m	H19	15	平成28年度 再評価実施
河川事業	3	七瀬川	延長 L=1,095m (950m+145m) 幅員 W=10.80m ～15.70m	H4	30	平成28年度 再評価実施
改住宅地区 事業	4	三条鴨東地区	面積 A=1.26ha	H11	23	平成28年度 再評価実施

令和3年度 再評価対象事業箇所図



令和3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(栗尾バイパス)	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自:京都市右京区京北細野町 至:京都市右京区京北周山町	延長又は面積	延長L=4,300 m 幅員W=9.75 m(一般部) 9.5 m(トンネル部)
事業概要 本路線は、古来から周山街道と呼ばれ、京都市内の国道9号の西大路交差点から福井県敦賀市に至る幹線道路であり、右京区京北地域から市内中心部へのアクセス道路として重要な路線である。 本事業箇所は、山間地という地理条件のため平面線形が悪く、走行性が低いことに加え、冬季には路面凍結や積雪により交通事故が多発している。地域住民から道路改良の要望は強いが、地形上現道を拡幅することは難しいことから、バイパスによる道路整備を行い、安心・安全で円滑な通行を確保するものである。			

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	—	事業採択年度	平成19年度	用地着手年度	平成19年度
工事着手年度	平成20年度	完成予定年度	当初 平成26年度 変更 未定		
年度	全体事業	令和元年度以前	令和2年度	令和3年度	令和4年度以降
工事	L= 4,300 m C= 7,168 百万円	L= 3,160 m C= 6,208 百万円	L= — m C= — 百万円	L= — m C= — 百万円	L= 1,140 m C= 960 百万円
用地 補償	A= 28,089 m ² C= 725 百万円	A= 24,178 m ² C= 542 百万円	A= — m ² C= — 百万円	A= — m ² C= — 百万円	A= 3,911 m ² C= 183 百万円
その他	C= 704 百万円	C= 694 百万円	C= — 百万円	C= — 百万円	C= 10 百万円
計	C= 8,597 百万円	C= 7,444 百万円	C= — 百万円	C= — 百万円	C= 1,153 百万円
進捗率 (累積)		86.6%	86.6%	86.6%	100.0%

事業の進捗状況

- ・京北トンネルを含むバイパス区間(2,870m)を平成25年度12月に供用を開始した。
- ・平成28年度に京北トンネル北側現道改良区間(290m)の整備が完了。
- ・これら供用済み区間(3,160m)において、線形不良や幅員狭小、冬季の積雪時等における通行などの課題が解消し、安心・安全で円滑な通行を確保できた。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

- ・京北トンネル北側の現道改良区間の整備に当たって、地元漁業協同組合との調整に時間を要した。
- ・平成24年3月に策定した「道路整備事業の見直し」に基づき、第2トンネルを含む未着工区間について、事業進捗を原則、平成27年度までの4年間見送った。
- ・現在の事業を実施する路線を示している「今後の道路整備事業の進め方」(平成28年度公表)においても事業実施路線に選定されなかった。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

- ・平成17年に旧京北町と京都市が合併したことを契機に、両地域の交流や連携を促進する道路として、「京都市・京北町合併建設計画」の最重要事業に位置づけられている。
- ・令和2年4月に開校した京都市立京都京北小中学校の通学路として、安心・安全な経路を確保する必要がある。
- ・今年度、本市の危機的な財政状況を受けて、行財政改革計画を策定した。

【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
■ 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・京北町合併建設計画第3章事業計画 6 くらしとまちを支える基盤づくり	・災害時における物資の供給や住民避難等のための緊急輸送道路として機能 ・地域間で人、もの、情報が交流する基盤づくり ・走行時間の短縮，走行安全性の向上による住民生活の充実及び経済活動の向上

【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. 1 0
	事業の要件	指標該当状況： ☒ 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】

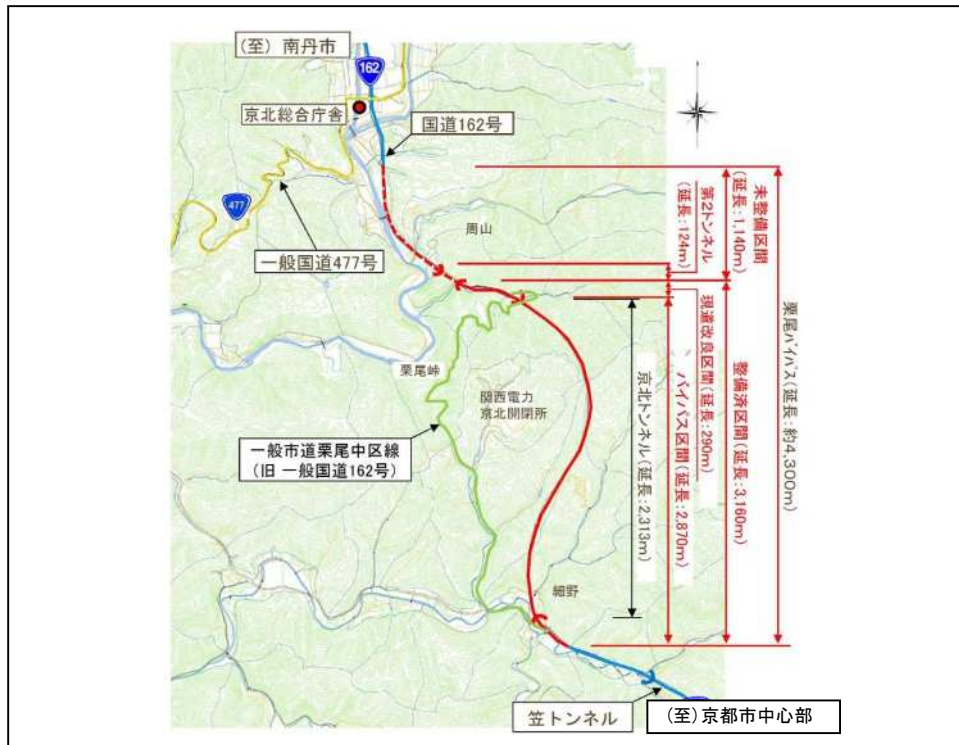
未着工区間において，見通しの悪い急カーブや，道路幅員が狭いことにより大型車同士のすれ違いが困難な箇所等が残されているため，早期の整備が求められている。 一方で，「今後の道路整備事業の進め方」においても事業実施路線に選定されておらず，また，今年度策定した行財政改革計画を踏まえると，当面，未着工区間の進捗を図ることが困難となっている。
--

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	事業延長4,300mのうち京北トンネルを含む3,160mを既に供用している。 未着工区間においても，見通しの悪い急カーブや，道路幅員が狭いことにより大型車同士のすれ違いが困難な箇所を解消するため，道路整備を行うことで，安心・安全で円滑な通行が確保されることから，事業の必要性は高い。 しかしながら，現在の厳しい財政状況を受け策定した行財政改革計画を踏まえると，当面，事業の進捗を図ることができないため，本事業は休止とする。 なお，未着工区間の現道における既存トンネル（栗尾トンネル）の点検や必要な補修など，利用者の安全確保に向けた取組は実施していく。

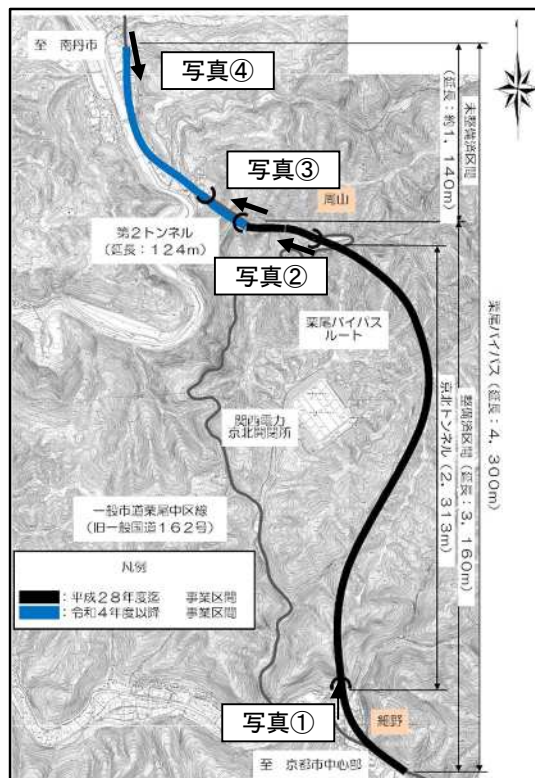
事業名：道路事業 一般国道162号(栗尾バイパス)

[箇所図]

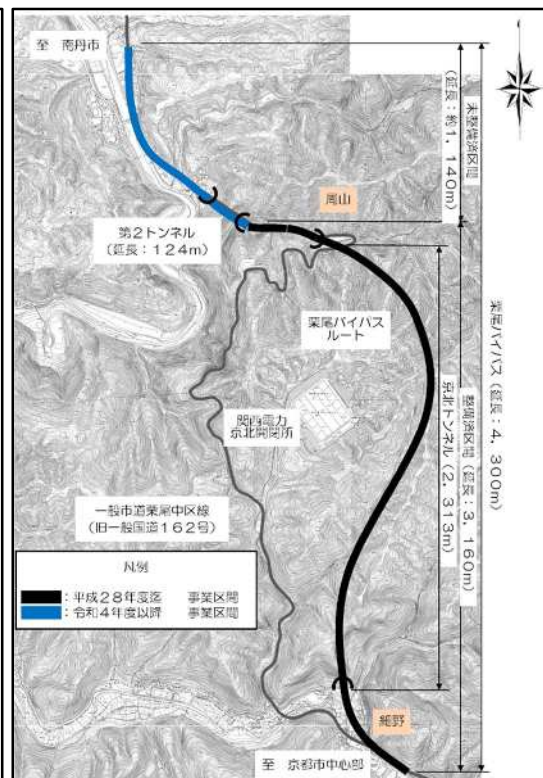


[模式図]

工事

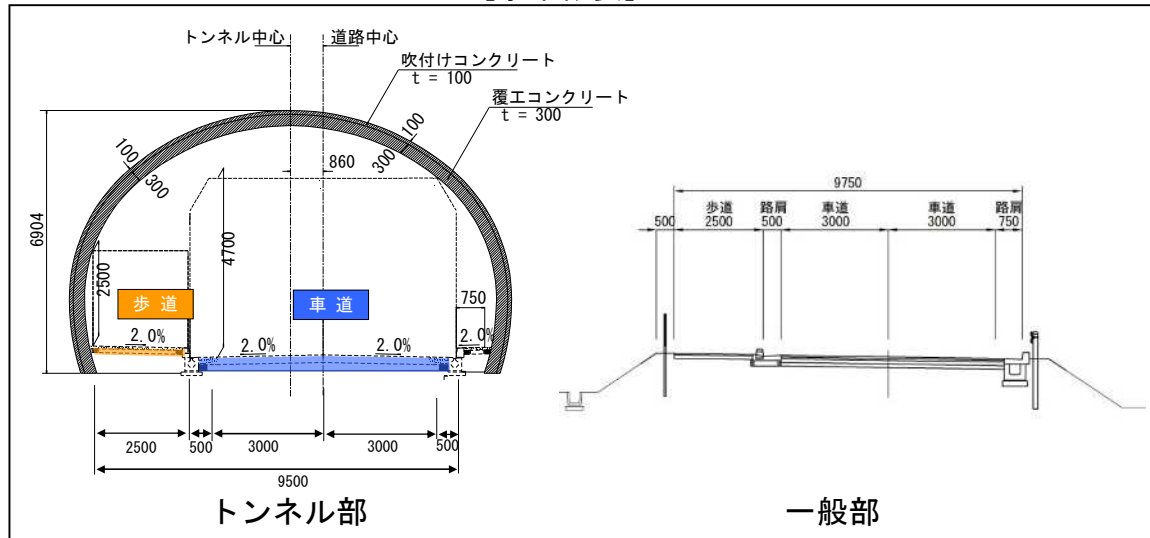


用地



事業名：道路事業 一般国道 162 号（栗尾バイパス）

〔事業概要〕



〔写 真〕

写真①② 整備済区間

写真①（京北トンネル）



写真②（多自然型護岸）



写真③④ 未整備区間

写真③（第2トンネル）



写真④（未整備区間終端付近）



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	本事業箇所は、栗尾峠周辺の山並みが深く自然環境が豊かなところに位置することから、路線の大部分をトンネル構造とし、工事範囲内での自然を極力残すことにより、周辺環境や山並み景観への配慮を行った。 また、河川の護岸改良においては多自然型護岸を採用することで、より環境に配慮したものとしている。
市民と行政のパートナーシップ	これまでから、各工事や調査の開始時には、地元説明を行うとともに「栗尾通信」やパンフレット等で情報の提供を行っている。 また、トンネル施工時には、地元住民や小・中学生を中心に見学会を実施することにより、工事内容や進捗等の情報提供に努めている。

【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
しぜん	環境	■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：915 t/年（整備前：3238476 t/年→整備後：3237561 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：1.94 t/年（整備前：6.72 t/年→整備後：4.78 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：0.11 t/年（整備前：0.38 t/年→整備後：0.27 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	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	—
きふ	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	2/3
	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	2/2
	農林業	■農林業の振興に寄与する	1/1
やすこ	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	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がある ☐ 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。	2/8
	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	—
	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1 km 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/日以上の上の踏切道の除去もしくは交通改善が期待される	11/35

評価項目	評価指標	該当状況
安全・安心 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$1.5\text{km}/\text{km}^2$ 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	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（栗尾バイパス）
事業所管課	京都市建設局道路建設部道路建設課

1. 算出条件

基準年次	2021年（令和3年）
供用年度	未定
便益算出手法 （概要）	費用便益マニュアル （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）	86.0	2.9	88.9
単純合計（税抜き）	81.4	2.6	84.0
基準年における 現在価値（C）※1	116.3	1.4	117.7

（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	230.4
基準年における 現在価値（B）※2	129.1

（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（注：河川事業は検討期間50年間）

4. 費用便益分析費

B/C	1.10
-----	------

令和3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 (主)京都広河原美山線二ノ瀬バイパス	事業所管課	建設局道路建設部 道路建設課
事業区間	自：京都市左京区静市野中町 至：京都市左京区鞍馬本町	延長又は面積	延長L=2,400 m 幅員W=7.5 m (一般部) 7.0 m (トンネル部)
事業概要 本路線は、京都市の市街地と北部地域を結ぶ主要な幹線道路であるとともに、鞍馬、貴船といった観光地へのアクセス道路としての役割を担っている。当該箇所は、狭小な幅員の現道に人家が連続しており、早急な整備が必要であるが、急峻な山地と鞍馬川及び叡山電鉄鞍馬線に挟まれ、状況から現道を拡幅することは難しい。そのため、バイパスによる道路整備を行い、交通の分散を図ることで、安心・安全で円滑な通行を確保するものである。			

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	—	事業採択年度	平成19年度	用地着手年度	平成20年度
工事着手年度	平成21年度	完成予定年度	当初 平成26年度 変更 未定		
年度	全体事業	令和元年度以前	令和2年度	令和3年度	令和4年度以降
工事	L= 2,400 m C= 3,693 百万円	L= 2,150 m C= 3,056 百万円	L= — m C= — 百万円	L= — m C= — 百万円	L= 250 m C= 637 百万円
用地	A=321,719 m ² C= 200 百万円	A=321,347 m ² C= 198 百万円	A= — m ² C= — 百万円	A= — m ² C= — 百万円	A= 372 m ² C= 2 百万円
その他	C= 544 百万円	C= 480 百万円	C= — 百万円	C= — 百万円	C= 64 百万円
計	C= 4,437 百万円	C= 3,734 百万円	C= — 百万円	C= — 百万円	C= 703 百万円
進捗率 (累積)		84.1%	84.1%	84.1%	100%

事業の進捗状況

- ・平成24年度からトンネル工事に着手し、平成25年10月にトンネルが貫通した。
- ・平成27年3月に事業延長 2,400mのうち、トンネルを含む 2,150mのバイパスが供用開始したことによって、幅員狭小区間の回避が可能となり、供用済み区間における安心・安全で円滑な通行が確保されるとともに、防災機能が強化された。
- ・未着工区間における用地買収については、1件が未買収となっている。

当初計画に比べて事業が遅れた理由

- ・平成24年3月に策定した「道路整備事業の見直し」に基づき、未着工区間については、事業進捗を平成27年度まで見送っていた。
- ・現在の事業を実施する路線を示している「今後の道路整備事業の進め方」(平成28年度公表)においても事業実施路線に選定されなかった。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

- ・平成17年に旧京北町と京都市が合併したことを契機に、両地域の交流や連携を促進する道路として、「京都市・京北町合併建設計画」の事業に位置づけられている。
- ・未着工区間においても、見通しの悪い箇所及び道路幅員が狭い箇所があり、地元自治会から安心・安全な生活が送れるよう早期整備の要望を受けている。
- ・今年度、本市の危機的な財政状況を受けて、行財政改革計画を策定した。

【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
■ 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・京北町合併建設計画第3章事業計画 6 くらしとまちを支える基盤づくり	・北部地域と市街地とのアクセス向上による地域振興及び防災機能強化 ・道路の機能分化による渋滞等地域の交通問題の改善 ・鞍馬・貴船・花背山の家へのアクセス向上による観光振興

【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 = 1.34
	事業の要件	指標該当状況： ☒ 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】

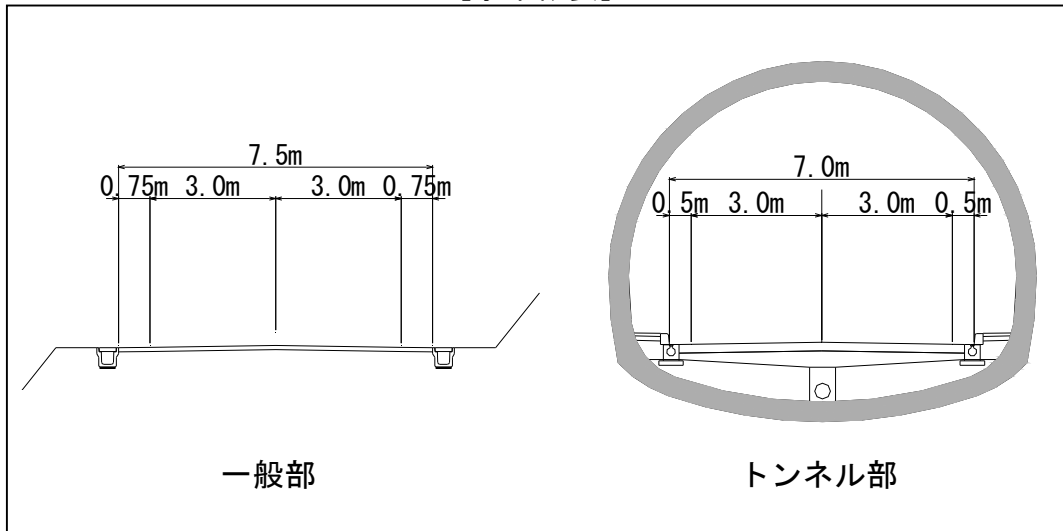
見通しの悪い箇所及び道路幅員が狭い箇所が残る未着工区間においては、未買収地は残り1件であり、早期の整備が求められている。 一方で、「今後の道路整備事業の進め方」においても事業実施路線に選定されておらず、また、今年度策定した行財政改革計画を踏まえると、当面、未着工区間の進捗を図ることが困難となっている。

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	事業延長 2,400mのうち、二ノ瀬トンネルを含む 2,150mを既に供用している。 未着工区間においても、見通しの悪い箇所及び道路幅員が狭い箇所を解消するため、道路整備を行うことで、安心・安全で円滑な通行が確保されることから、事業の必要性は高い。 しかしながら、現在の厳しい財政状況を受け策定した行財政改革計画を踏まえると、当面、事業の進捗を図ることができないため、本事業は休止とする。 なお、未着工区間の現道に面する斜面の防災対策など、利用者の安全確保に向けた取組は実施していく。

事業名：道路事業 (主) 京都広河原美山線(二ノ瀬バイパス)

[事業概要]



整備区間



未着工区間



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	本事業箇所は、京都市自然風景保全条例による、第一種自然風景保全地区の中にあり、一部トンネルとしたバイパスにより切土法面や街並みの改変を抑制し、街並み・景観の保全を図っている。
市民と行政の パートナーシップ	市民参加により計画策定作業を進めるため、平成13年度に地元の住民代表とともにバイパス検討委員会を設立し、地域住民を対象にアンケート調査を行うなど、市民参加により計画策定を進めている。

【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当 状況
い ま の ま ち	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：273 t/年（整備前：3245361 t/年→整備後：3245088 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：0.61 t/年（整備前：2.13 t/年→整備後：1.52 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：0.04 t/年（整備前：0.12 t/年→整備後：0.08 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	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	—
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	2/3
	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	—
ま ち の あ と	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
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）	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	—
	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1 km 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： 12 万人・時間/年、削減率： 80% 〕 ☐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	9/35

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	2/2

■費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	道路事業 主要府道京都広河原美山線（二ノ瀬バイパス）
事業所管課	京都市建設局道路建設部道路建設課

1. 算出条件

基準年次	2021年（令和3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）	44.4	1.6	46.0
単純合計（税抜き）	41.7	1.5	43.2
基準年における 現在価値（C）※1	56.3	0.8	57.1

（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	135.3
基準年における 現在価値（B）※2	76.7

（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	1.34
-----	------

※：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。

令和3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 七瀬川	事業所管課	建設局土木管理部 河川整備課
事業区間	自：京都市伏見区竹田狩賀町（東高瀬川合流部） 至：京都市伏見区深草大亀谷東久宝寺町（遊水地）	延長又は面積	延長 L=1,095m (950+145) 幅員 W=10.80~15.70m
事業概要 本河川は、伏見区を東西に流れ、一級河川東高瀬川に合流している都市河川である。しかし、河道断面が小さいことから治水安全度が全体的に低く、浸水被害が発生していたため、河道断面の拡大及び遊水地の設置を行う。整備に当たっては、一部区間において下部を治水施設、上部をせせらぎ河川とする二層式河川を採用することで、水と緑豊かな水辺空間を創出するとともに、上部をせせらぎ河川とするとともに、全川に渡り治水効果が期待できる遊水地の設置を行う。			

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4年度	用地着手年度	平成4年度
工事着手年度	平成5年度	完成予定年度	当初 平成13年度 変更 令和9年度 (事業認可最終年度)		
年度	全体事業	令和元年度以前	令和2年度	令和3年度	令和4年度以降
工事	L= 1,095m C= 6,729 百万円	L= 950m C= 5,768 百万円	L= 48m C= 266 百万円	L= 48m C= 279 百万円	L= 49m C= 416 百万円
用地	A= 5,049 m ² C= 1,689 百万円	A= 5,049 m ² C= 1,689 百万円	A= 0 m ² C= 0 百万円	A= 0 m ² C= 0 百万円	A= 0 m ² C= 0 百万円
その他	C= 2,538 百万円	C= 2,535 百万円	C= 3 百万円	C= 0 百万円	C= 0 百万円
計	C= 10,956 百万円	C= 9,992 百万円	C= 269 百万円	C= 279 百万円	C= 416 百万円
進捗率 (累積)		91.2%	93.7%	96.2%	100%

事業の進捗状況

前回の再評価時の対応方針「平成20年度に二層式河川区間が完成し、一定の事業効果は発現されているが、宅地の進行に伴い、雨水の流出量が増加していることから、遊水地を早期に整備する必要があり、更なる事業進ちょくを図る。なお、遊水地の整備については、周辺の環境、景観や空間の有効活用を考慮し、安全対策を行ったうえで、事業を進める。」を踏まえ、整備を進めた。

- ・平成30年度：遊水地詳細設計
- ・令和元年度：遊水地本体工事
- ・令和2年度：遊水地本体工事
- ・令和3年度：遊水地本体工事
- ・令和4年度以降：遊水地本体工事，河川付替え工事，ポンプ設備工事

当初計画に比べて事業が遅れた理由

遊水地箇所の用地買収に不測の年月を要した。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

急速な宅地化の進行に伴い、流域の雨水流出量が増加している中、近年多発しているゲリラ豪雨などにより、京都市民全体の治水に対する関心度が高まっている。

【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
☐ 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2025(京都市基本計画) 京都市河川整備方針 (平成24年3月策定)	二層式河川の整備により、下部河川は治水安全度の向上、上部河川は、せせらぎと水と緑豊かな水辺空間としての地域環境の整備に貢献できる。また、遊水地の整備事業に取り組むことで、下流への流出量軽減の効果が期待でき、河道全体の治水安全度向上に寄与する。

【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 = 1.25
	事業の要件	指標該当状況：○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： 2/3	

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】

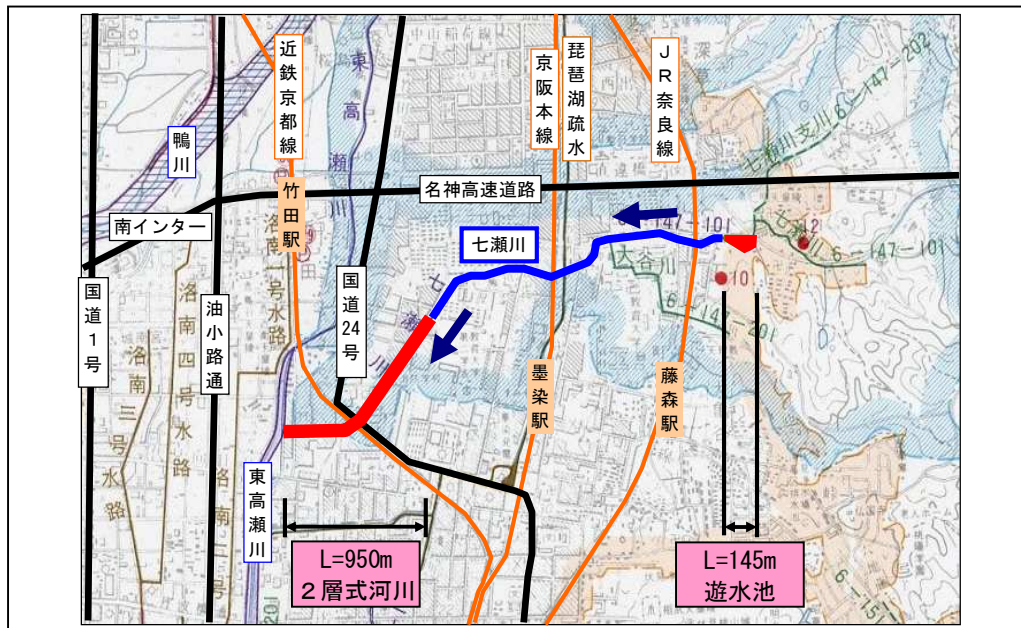
・二層式河川（L=950m）は改修済み。 ・遊水地については現在整備中であり、令和5年3月の完成を目指す。
--

4 対応方針案

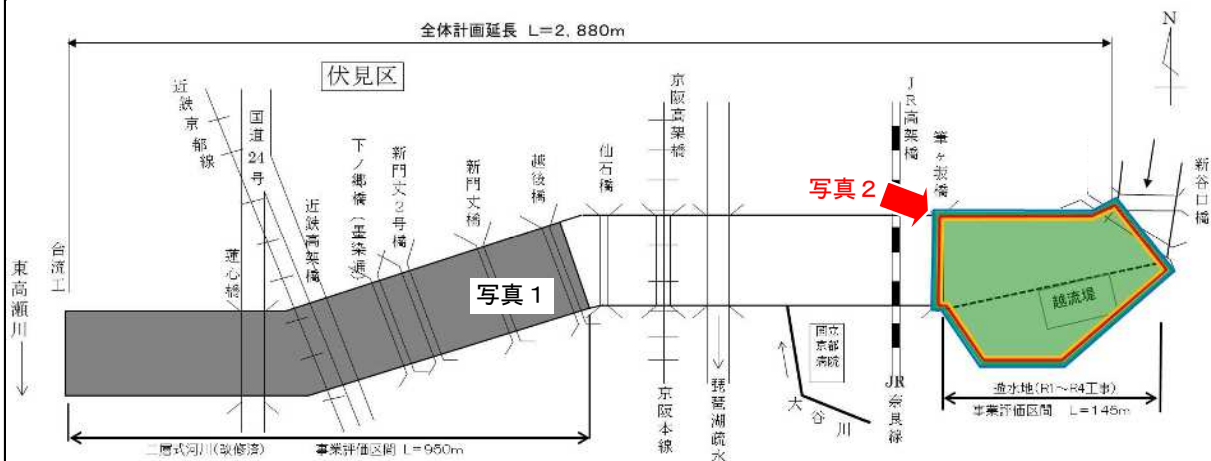
対応方針	☒ 事業継続 ☐ 事業中止 ☐ 事業休止 ☐ 事業再開
理由	上中流部では宅地化の進行に伴い、雨水の流出量が増加しており、全川に渡り治水効果が期待されることから、遊水地を早期に整備する必要がある。 また、遊水地整備に着手しており、令和5年3月に完成を予定している。 以上から、事業継続は妥当であると考えます。

事業名：河川事業 七瀬川

[箇所図]



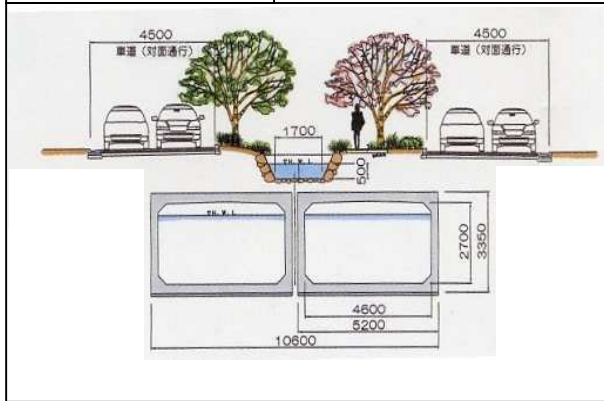
[模式図]



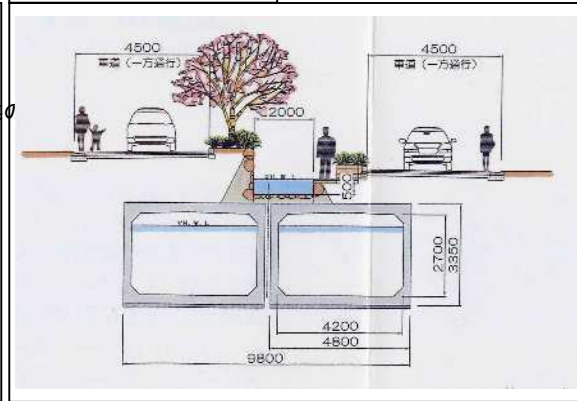
平成 30 年度迄	事業区間
令和 元年度	事業区間
令和 2 年度	事業区間
令和 3 年度	事業区間
令和 4 年度以降	事業区間

[事業概要（二層式河川）]

下ノ郷橋より下流



下ノ郷橋より上流

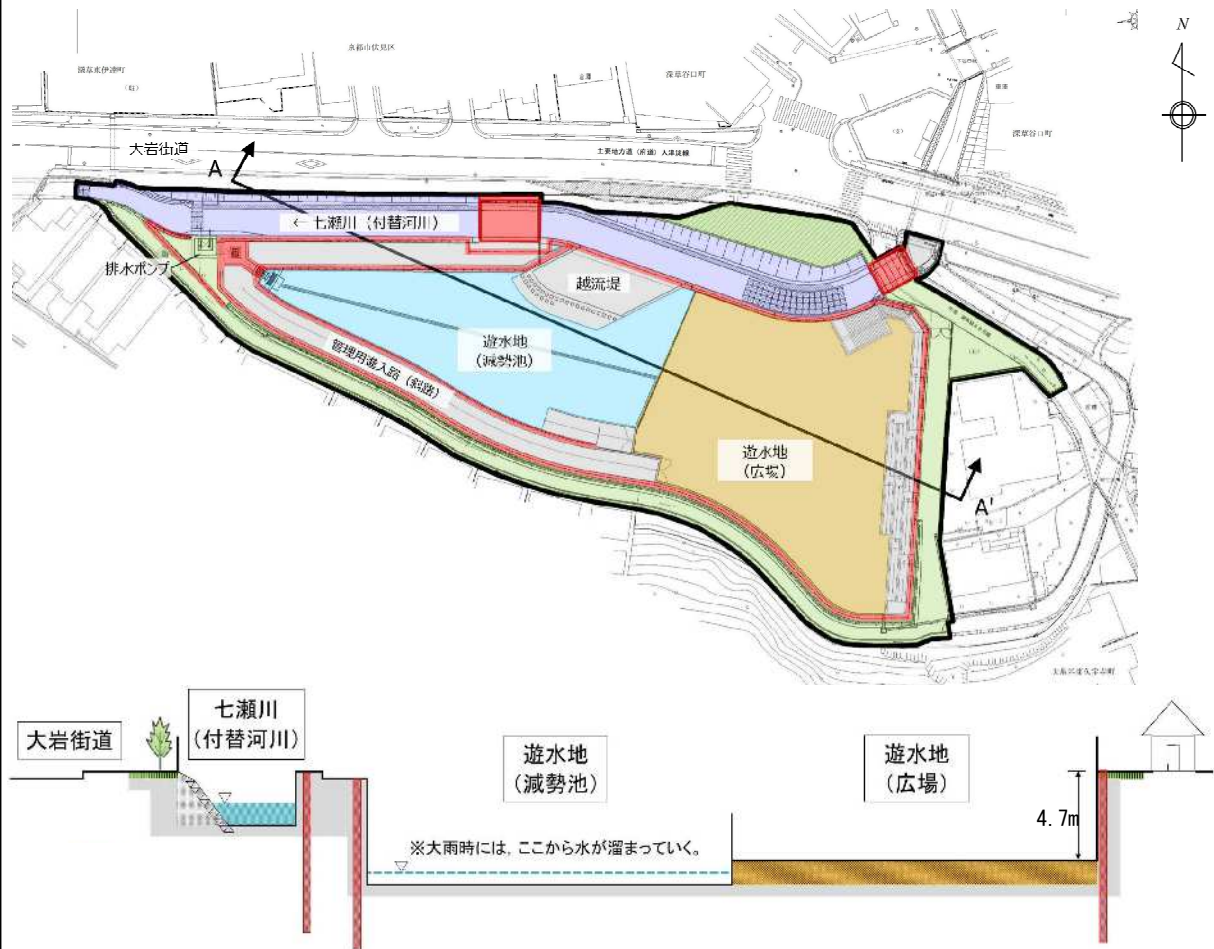


[写真 1] 二層式河川整備完了箇所



事業名：河川事業 七瀬川

[事業概要（遊水地）]



[写真2] 遊水地整備箇所



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	住宅密集地を流れる二層式河川区間において、上部河川には多種の高木・中低木等を配置した。また、隣接する道路から水辺に近づけるように階段及びスロープを設置し、親水性のある水辺空間の創造を行った。
市民と行政の パートナーシップ	国道24号より上流側の二層式河川上部工の計画について説明会を行い、地元住民の意見を取り入れた形で整備し、整備後も河川の維持管理に住民が積極的にかかわる協力体制をつくるなど住民に親しまれる川づくりを目指していく。

【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当 状況
う る お い	環境	☐ 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 ☐ 生態系に配慮した計画である	—
	歩くまち	☐ 河川敷緑地空間が向上する ☒ 河川敷の散策等への活用が可能となる	1/2
ま ち の く ら し	土地利用と都市機能 配置	☐ 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	—
	景観	☒ 景観に配慮した計画である ☒ 当該事業区間での改修により親水性が向上される	2/2
	道と緑	☐ 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 ☐ 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	—
	くらしの水	☐ 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 ☐ 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 ☒ 計画流量は現況からの向上率が高い ☐ 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 ☒ 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22%） ☒ 現況の治水安全度（2年程度） ☐ 過去10年間の床下浸水回数（0回） ☐ 過去10年間の水防活動の回数（0回） ☒ 氾濫想定区域内の居住者数（5, 125人） ☒ 氾濫想定区域内の災害弱者施設数（6箇所） ☒ 氾濫想定区域内の工業用地、農業用地、商業用地の面積（0.22ha） ☒ 氾濫想定区域内に鉄道、幹線道路（バス路線等）が含まれる ☐ 氾濫想定区域内に大学・学術研究機関が含まれる ☐ 多自然川づくりを採用している ☐ 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 ☐ 当該事業区間の河川敷（又は隣接する道路）が観光地（施設）等を含み観光ネットワークである ☐ 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	7/17
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

■費用便益分析結果総括表(二層式河川+遊水地)

【事業名】

事業名	河川事業 七瀬川
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	令和3年度
供用年度	令和5年度
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)	106.46	6.84	113.30
単純合計(税抜き)	101.79	6.22	108.01
基準年における 現在価値(C)※1	240.28	2.57	242.85

(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	733
基準年における 現在価値(B)※2	304

(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+残存価値

4. 費用便益分析費

B/C	1.25
-----	------

令和3年度公共事業再評価対象事業調書

1 事業の概要

事業名	住宅地区改良事業 三条鴨東地区	事業所管課	都市計画局住宅室 すまいまちづくり課
事業区間	京都市東山区若松町他	延長又は面積	1. 26ha
事業概要 三条鴨東地区は、京阪電鉄三条駅が隣接している交通至便な場所にもかかわらず、狭隘な道路に古い木造住宅が密集し、災害時等には被害の拡大が懸念されていた。 そのため、本事業は平成11年2月に改良地区指定の告示を受け、平成11年7月に事業計画の認可を得て、不良住宅の買収除却、用地取得、従前居住者のための改良住宅の建設に加え、道路拡幅工事及び緑地等を整備することにより、地区内の住環境の改善を図ることを目的として事業を推進している。 [不良住宅除却戸数：138戸、改良住宅建設戸数：95戸]			

2 事業の必要性等に関する視点

【事業の進捗状況】

()は用地先行取得分を含む

都市計画決定		事業採択年度	平成11年度	用地着手年度	平成11年度
工事着手年度	平成14年度	完成予定年度	当初 平成20年度 変更 令和6年度 (事業計画最終年度)		
年度	全体事業	令和元年度以前	令和2年度	令和3年度	令和4年度以降
不良住宅 除却等	N= 138 戸 C= 784 百万円	N= 137 戸 C= 767 百万円	N= 1 戸 C= 1 百万円	N= 1 戸 C= 17 百万円	N= 0 戸 C= 0 百万円
用地	A= 10,512 m ² C= 7,605 百万円	A= 8,546 m ² (A=9,168 m ²) C= 5,618 百万円 (C=6,285 百万円)	A= 884 m ² C= 419 百万円 (C= 5 百万円)	A= 87 m ² (A=67 m ²) C= 43 百万円 (C=163 百万円)	A= 995 m ² C= 1,525 百万円
建設 その他	N= 95 戸 C= 1,930 百万円	N= 95 戸 C= 1,847 百万円	N= 1 戸 C= 1 百万円	N= 1 戸 C= 1 百万円	N= 1 戸 C= 83 百万円
計	C= 10,319 百万円	C= 8,232 百万円 (C=8,899 百万円)	C= 419 百万円 (C= 5 百万円)	C= 60 百万円 (C= 180 百万円)	C= 1,608 百万円
進捗率 (累積)		79.8% (86.2%)	83.8% (86.3%)	84.4% (88.0%)	100 %

事業の進捗状況

- ・前回再評価時の対応方針「改良住宅の建設は完了し、未買収地は残り1件であり、引き続き、不良住宅の除却を進めるとともに、児童遊園などの公共施設を整備し、更なる事業進捗を図る。」を踏まえ整備を進めた。
- ・平成29年度に道路拡幅の整備工事が完了し、供用開始した。
- ・令和元年度に事業計画を見直し、完了年度を令和元年度から令和6年度に延長した。

事業の実施状況

(令和3年3月末)

区分	計画(棟)戸数	実施(棟)戸数	残事業
建設計画	2棟 95戸	2棟 95戸	0戸
建物買収	170戸	169戸	1戸
不良住宅除却	138戸	137戸	1戸

当初計画に比べて事業が遅れた理由

- ・改良住宅建設予定用地の地権者との買収交渉に期間を要したこと及び当初計画から地区内の居住者の転出等により建設必要戸数が大幅に減少したことを考慮して、整備計画の建設戸数の削減及び事業上必要としない区域を除外する等の必要があった。そのため、平成29年度に事業計画変更を行い、加えて事業最終年度を平成20年度から平成26年度まで延長した。
- ・その後、公共施設等整備予定地の地権者との交渉が難航していることから買収が遅れが生じており、平成26年度及び令和元年度に事業期間を延長した。

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

ここ5年間、地区内にある若松町・若竹町・二町目の人口は、平成28年に268世帯413人であったが、令和3年には261世帯(△2.6%)387人(△6.3%)と減少傾向にある。(京都市全体では、世帯数は+3.1%、人口総数は△1.4%である。)

しかし、65歳以上の人口については京都市全体が28.3%に対して、若松町・若竹町・二町目は37.0%を占めており、高齢化により、地区の活力低下が危惧される。

【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	<京都市住宅マスタープラン> 住宅地区改良事業を活用した市街地の整備 1 住み継ぐ (1) 京都らしいすまい方の継承 2 そなえる (1) 住宅・住環境の安全性の向上	・ 良好な住環境及び町並み景観が保全・形成される ・ 袋路等の細街路が存在する防災上課題のある地区等の安全性が確保できる

【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 = 0.99
	事業の要件	指標該当状況：○・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：4/4	

3 事業の進捗の見込みの視点

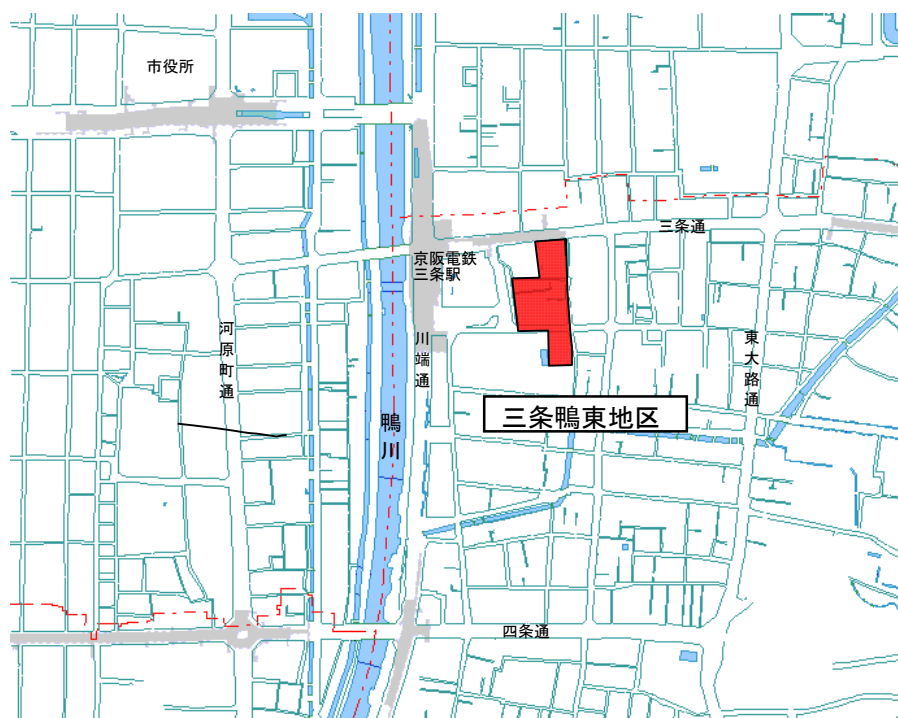
【事業の実施のめど、進捗の見通し等】

- ・ 不良住宅の買収及び除却
残り1戸であり、買収交渉を進めている。また、地区内中心部に残る非住宅の未買収物件についても事業用地取得に向けた交渉を進めている。
- ・ 公共施設・地区施設の整備
事業計画では、道路拡幅及び緑地等を整備することとしているが、道路拡幅については、平成29年度に整備工事が完了した。

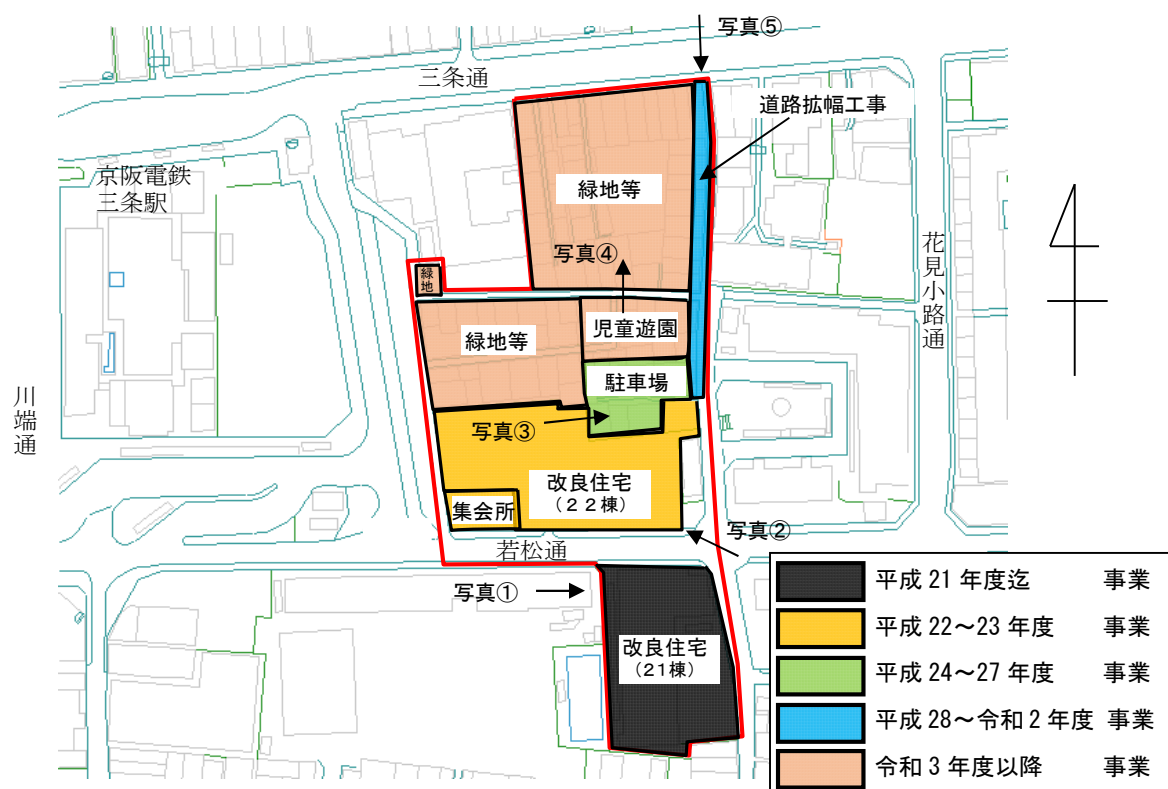
4 対応方針案

対応方針	○継続中止、休止
理由	・ 住宅建設及び道路拡幅は計画どおり完了したが、引き続き、残る不良住宅(1件)の買収及び除却を完了するとともに、公共施設等の整備に取り組む必要がある。 ・ 残りわずかな用地取得、整備工事を行うことで事業を完了させることができる。 以上の理由から、事業継続は妥当であると考えます。

[箇所図]



[事業計画図]



[写 真]

写真①



三条市営住宅 2 1 棟（平成 1 5 年度竣工）

写真②



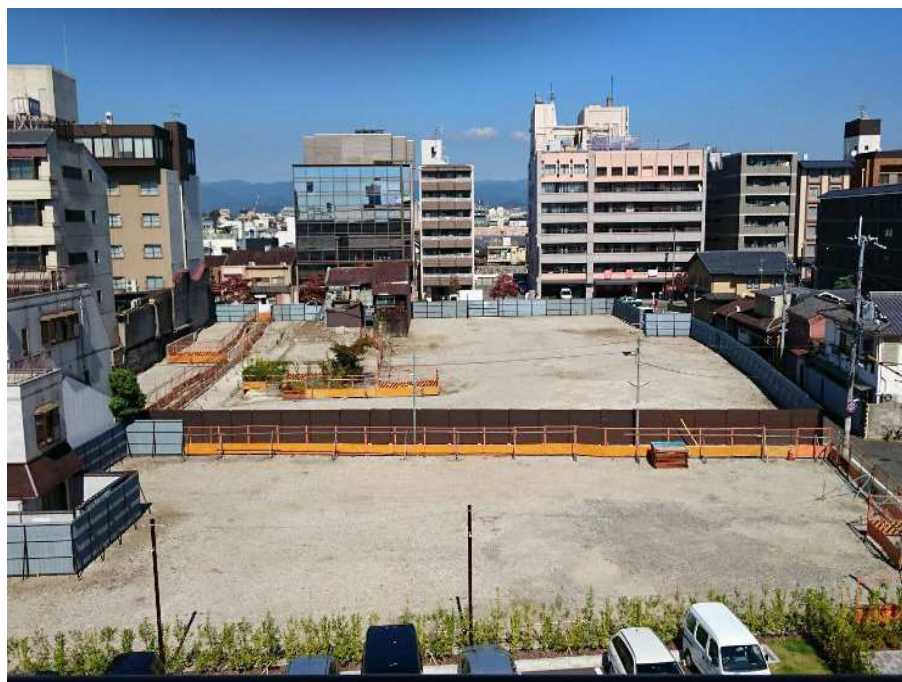
三条市営住宅 2 2 棟（平成 2 2 年度竣工）

写真③



市営住宅付属駐車場
(平成27年3月整備完了)

写真④



三条鴨東地区（22棟から撮影）

写真⑤



拡幅工事前



拡幅工事後（平成29年11月供用開始）

客観的評価指標（住宅地区改良事業）

【事業の要件】

環境・景観への 配慮事項	老朽住宅の買収、除却を行い、跡地を公園・緑地等として整備することにより地域の住環境を向上させる。 また、第2期住棟からは、平成19年9月から実施している「新景観政策」に基づき、建物の高さ、デザイン、眺望景観など都市景観の保全に配慮している。
市民と行政の パートナーシップ	地元まちづくり協議会との協議に基づいて事業全体の実施方針を決定するとともに、個々の具体的な事業に関しては住民に対するワークショップや戸別訪問によるヒアリングを適宜実施することにより、住民の意見の反映を実践している。

【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当 状況
うるおい	市民生活とコミュニティ	■集会所等が無く、地域コミュニティの交流活動等に支障がある	1 / 1
すこやか	高齢者福祉	■高齢社会対応の住宅づくり等により、高齢者の定住が促進できる	1 / 1
まちづくり	土地利用と都市機能配置	■定住人口の増加により、地域活性化が期待できる ■地域周辺開発への波及効果が見込まれる	2 / 2
	景観	■老朽家屋が密集している等、地域景観上好ましくない ■地域整備により地域景観の向上に大きく寄与する	2 / 2
	住宅	■地区面積、不良住宅戸数、不良住宅率、戸数密度において、低居住水準地区に該当する ■地区の人口減少率、高齢化率が高く、活力がない ■木造老朽家屋が多く、火災時の危険性が高い □防災上危険な区域に立地する。（水害危険区域、急傾斜地崩壊危険区域、防災再開発促進地区、消防活動困難区域等） ■高齢者等の日常生活の不安に配慮した居住空間が確保できる	4 / 5
	道と緑	■必要な公共空間（道路、公園等）が確保される	1 / 1
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すすめている	2 / 2

■費用便益分析結果総括表

【事業名】

事業名	住宅地区改良事業三条鴨東地区
事業所管課	都市計画局住宅室すまいまちづくり課

1. 算出条件

基準年次	2021年
供用年度	2004年
便益算出手法 (概要)	住宅地区改良事業等 費用対効果分析マニュアル

2. 費用

	事業費	維持管理費	合計
単純合計 (税込み)	103.2	7.6	110.8
単純合計 (税抜き)	102.1	7.0	109.1
基準年における 現在価値 (C) ※1	194.1	6.0	200.1

(単位：億円)

※1：検討期間（47年）の事業費＋維持管理費（税抜き）に対する基準年（R3年度）における現在価値

3. 便益額

	便益の内訳	小計	合計
供用年次の便益	地区整備便益	48.8	253.8
	住宅整備便益等	127.6	
	施設・用地等残存価値	77.4	
基準年における 現在価値 (B) ※2	地区整備便益	66.1	197.2
	住宅整備便益等	106.2	
	施設・用地等残存価値	24.9	

(単位：億円)

※2：検討期間（47年）の総便益額に対する基準年（R3年度）における現在価値

4. 費用便益分析費

B/C	0.99
-----	------