

令和 3 年度 事後評価調書

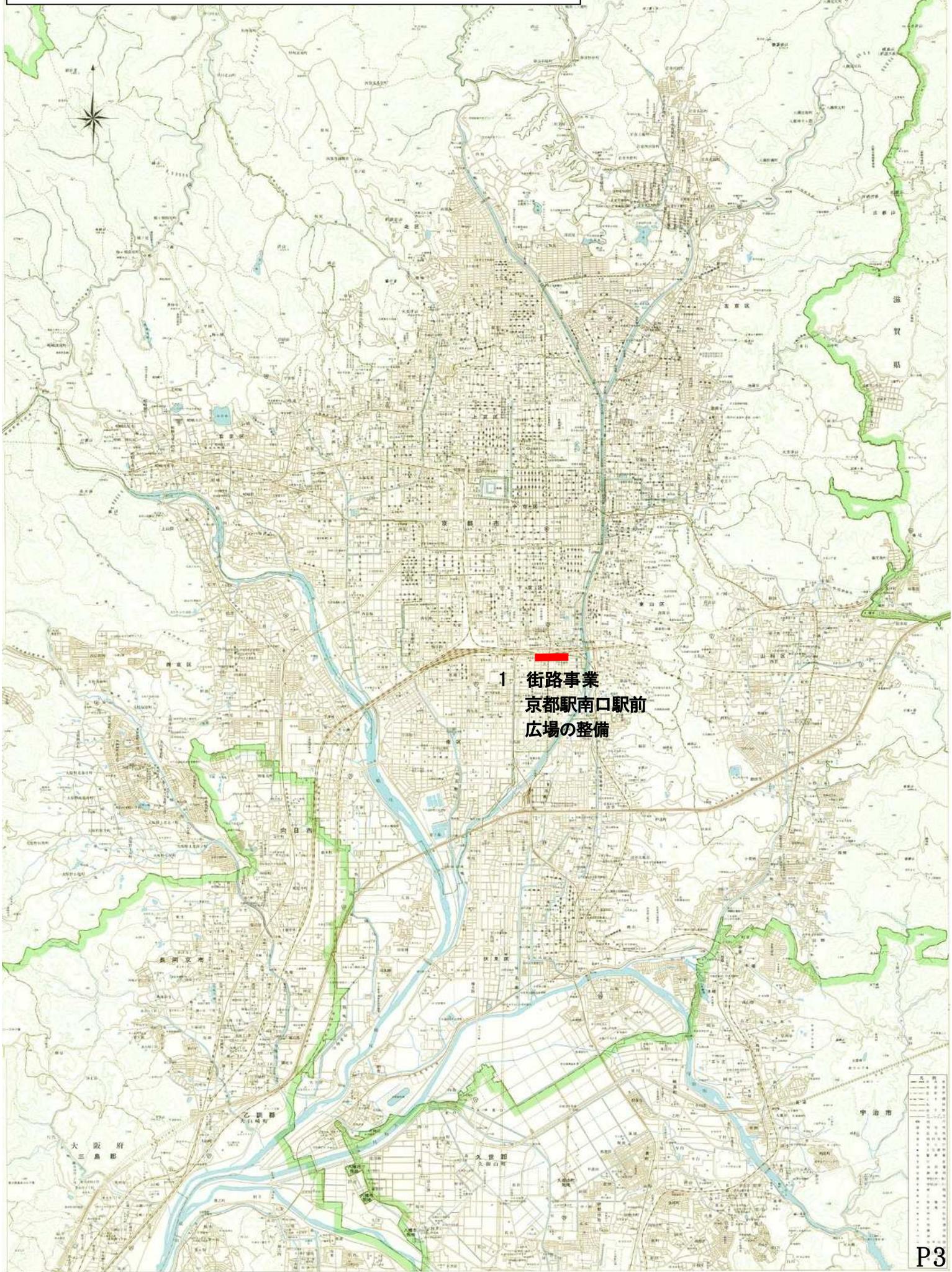
令和3年度 事後評価対象事業一覧

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つては、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	完了年度	備考
街路事業	1	京都駅南口駅前広場の整備	延長 L=800m	H25	H28	

令和3年度 事後評価対象事業箇所図



令和3年度 公共事業事後評価調書

1 事業の概要

事業名	京都駅南口駅前広場の整備	事業所管課	都市計画局 歩くまち京都推進室
事業区間	自：南区東九条山王町 至：南区西九条北ノ内町	延長又は面積	延長 L = 800m
事業概要 (目的・内容等)	本市最大のターミナルである京都駅の南口駅前広場については、昭和39年の新幹線開通以来、時代の変化に合わせた大規模な整備が行われておらず、交通結節機能の向上など、その整備が長年の懸案となっていた。 そのため、交通結節機能の向上や、安全で快適な歩行者空間の創出などにより、「国際文化観光都市・京都」、「歩くまち・京都」の玄関口にふさわしい駅前広場の整備を図るものである。		

2 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定	平成25年度	事業採択年度	平成25年度	用地着手年度	用地取得なし	
工事着手年度	平成25年度	完成年度	当初：平成27年度 実績：平成28年度	事業期間	当初：3年間 実績：4年間	
事業期間を変更した理由		多くの方が利用する京都駅において、歩行者・公共交通・自動車などへの影響を最小限に抑えるために、駅前広場の各施設を順番に移設しながら安全に工事を進めていく必要があったため。				
事業費	再評価 (当初)	3,268百万	事業費【実績】	4,560百万	事業費増減	1,292百万
事業費が増減した理由		<ul style="list-style-type: none"> ・ 労務単価・消費税率の引き上げ ・ 安全・利便性向上のための交通施設追加（エスカレーターの追加，中央分離帯の設置，横断防止柵の追加） ・ デザイン検討の結果によるもの（駅前広場・歩道舗装・上屋デザイン） ・ その他（歩道舗装（透水性）面積，道路照明施設，既存コンクリート舗装版に対する対応，タクシー配車システム構築に係るもの） 				
市民1人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)		3,102円/人				
事業実施中に表面化した問題点，工夫等						
<ul style="list-style-type: none"> ・ 京都の玄関口である京都駅前での事業であることから，安全かつ円滑な歩行者動線を確保することに特に配慮する必要があり，工事期間中の案内の充実（現地での掲示，ホームページでの公表など）をていねいに行った。 ・ 土木工事，建築工事，電気工事など，受発注者ともに多岐にわたり連携する必要があるため，プロジェクトチーム会議などにより情報共有の場を設け，事業の円滑な進行や漏れがないように対応した。 ・ 駅前広場の利用者への影響を限りなく抑える必要があったため，鉄道事業者，路線バス事業者，貸切バス事業者，タクシー事業者など関連する事業者への情報提供を密に行い，駅前広場の案内の連携，路線バス停留所の移設に伴う事前調整，繁忙期の工事を行わないことによって利用者への影響の低減などに対応した。 						
再評価時の指摘と対応内容						
再評価対象外						

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

社会経済情勢の変化	京都駅南口駅前広場周辺では，京都高速道路，国道24号八条坊門立体交差等の幹線道路が整備され，また，平成22年6月には大型商業施設が開店するなど，歩行者を含めた交通流動が大きく変化しており，駅前広場及び八条通の時代の変化に合わせた整備が必要であった。
-----------	--

市民ニーズの変化	<p>平成22年度に実施した、整備計画案に対する2度の市民意見募集においては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーに優れる平面移動のできる駅前広場がよい。 ・八条通の車線の一部を広場空間に活用する発想はよい。 ・施設配置案のような南北の行き来がしやすい、利便性のよい駅前広場にしてほしい。 ・待ち合わせ、時間待ちができ、京都に不慣れな人にも分かりやすい案内のある駅前広場にしてほしい。 <p>といった、計画案に賛同する多くの意見を頂いており、駅前広場の整備への期待が伺えた。</p>
周辺環境の変化	<p>京都を訪れる観光客数は年々増加しており、平成27年度には5,600万人を超え、京都の玄関口としてふさわしい駅前広場整備の必要性が高まっている。</p>

【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
<input type="checkbox"/> うるおい <input checked="" type="checkbox"/> 活性化 <input checked="" type="checkbox"/> すこやか <input checked="" type="checkbox"/> まちづくり <input checked="" type="checkbox"/> 行政経営の大綱	<ul style="list-style-type: none"> ・「はばたけ未来へ！京プラン」実施計画 ・京都市都市計画マスタープラン ・「歩くまち・京都」総合交通戦略 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の乗り継ぎ利便性の向上 ・安全・安心で快適な歩行空間の確保 ・観光バスとタクシーが並列して路上駐車する状況等の改善 ・京都駅と南側の町の連続性の改善

【事業実施に伴う各種効果等】

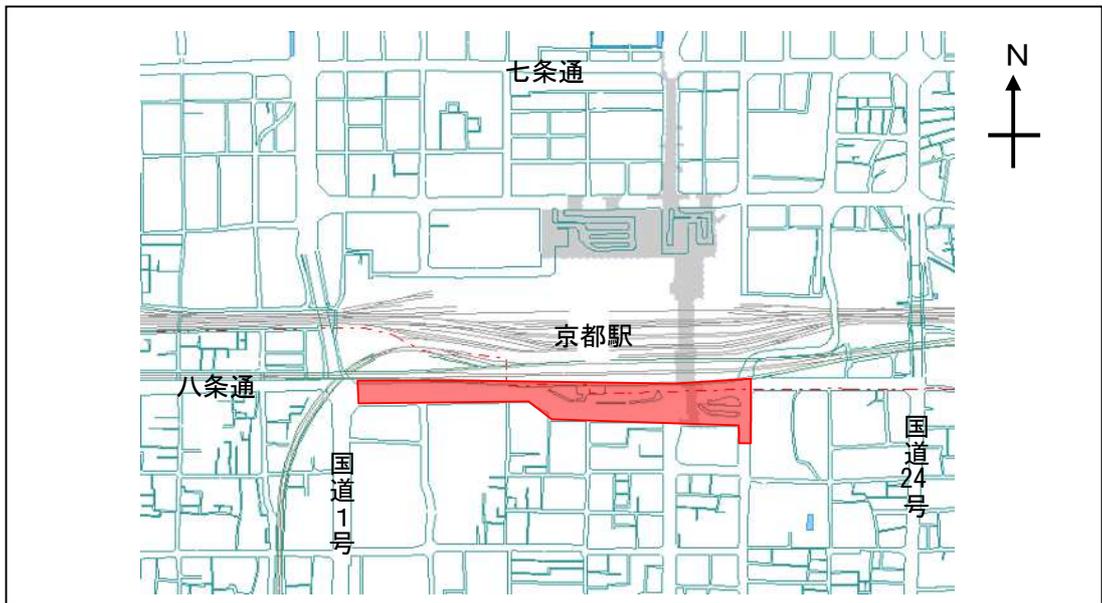
事業実施による効果	当該事業が該当する評価軸に係る評価指標から見た効果	評価軸に対する該当状況：13/51
	上記以外の評価指標から見た効果	<ul style="list-style-type: none"> ・南口の正面に路線バスやタクシー乗降場、送迎スペースを集約することで、公共交通機関の乗り継ぎ利便性が向上した。 ・南北自由通路と直結した拠点広場「みやこ夢てらす」を設置し、エレベーター、エスカレーターを新たに設置することで、安全・安心で快適な歩行空間を確保した。 ・限られた空間を有効活用するために、タクシーや観光バスの待機場を離れた場所に設けることで、駅前の混雑緩和を図った。
事業実施による環境面からの効果		歩道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、良好な沿道環境が改善された。新設した屋根の一部に太陽光パネルを設置することで、低炭素化が推進された。
事業の投資効果 (事業評価当初の費用便益分析)		B/C = ー

3 対応方針案

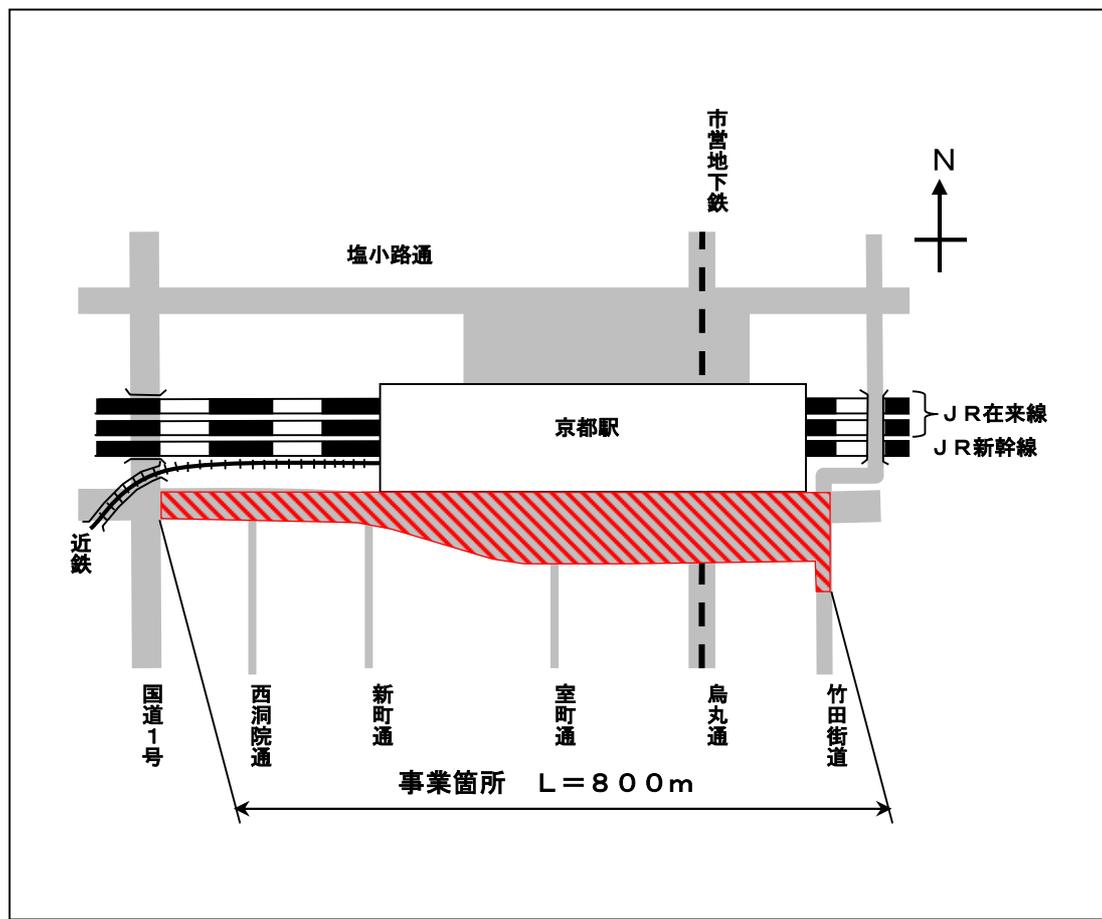
今後の事後評価の必要性	公共交通の乗継利便性の向上や、安全で快適な歩行者空間の創出等、本事業による効果が確認できることから、今後、本市としては、事後評価を再度行う必要はない。
改善措置の必要性	公共交通の乗継利便性の向上や、安全で快適な歩行者空間の創出等、本事業による効果が確認できることから、改善措置を行う必要はない。
同種事業の計画・調査のあり方や事業評価の手法等について	今回の事業手法により、公共交通の乗継利便性の向上や、安全で快適な歩行者空間の創出等、本事業の整備効果が確認できたことから、本市としては、事業評価手法等の見直しの必要性はない。

事業名：京都駅南口駅前広場の整備

[箇所図]



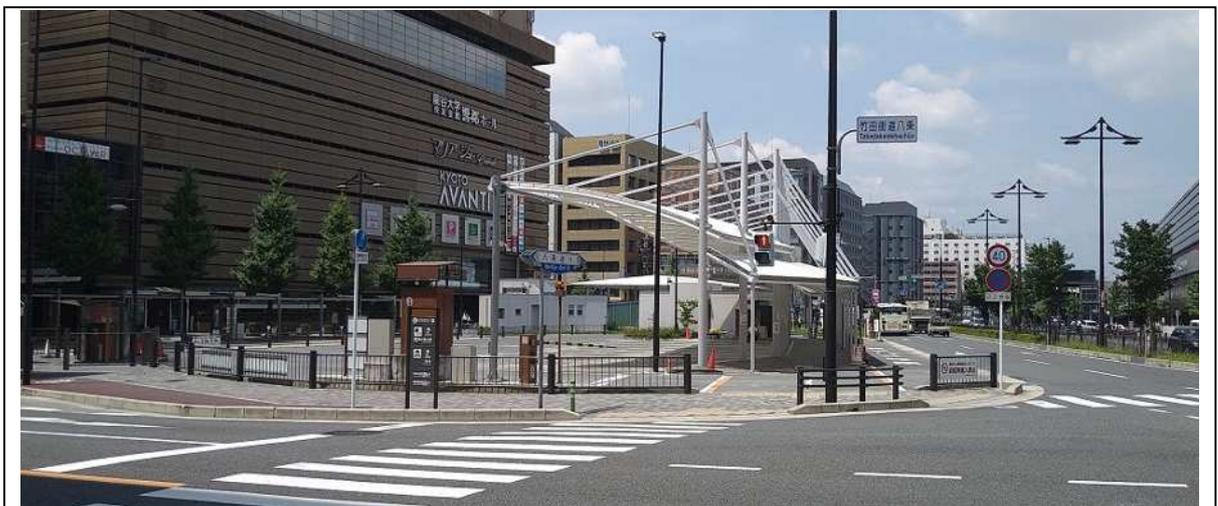
[模式図]



[整備前]



[整備後]



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	京都の美しさやおもてなしの心が感じられるとともに、ユニバーサルデザインに配慮した駅前広場を整備した。 また、歩道については環境に配慮し、透水性舗装を採用した。
市民と行政のパートナーシップ	整備計画については、2回の市民意見募集により広く市民の意見を聴取し、その意見を踏まえ策定した。また、整備後の広場の適正利用に向けた協議会を立ち上げ、住民や交通事業者等と協働して、広場の適切な管理や利用について検討している。

【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
うるおい	環境	<input type="checkbox"/> 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）） <input type="checkbox"/> 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）） <input type="checkbox"/> 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）） <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	—
	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 <input type="checkbox"/> 照明灯が設置され夜間の安全性が向上する	—
活性化	産業・商業	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 主要観光地間相互の到達時間の短縮に寄与する	1/2
すこやか	障害者福祉	<input checked="" 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	1/1
まちづくり	歩くまち	<input checked="" 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 <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 <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	1/3

評価項目	評価指標	該当状況
5-1-1 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 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 <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"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	2/6
景観	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <input type="checkbox"/> 対象区間が無電柱化候補路線に位置づけ有り <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 checked="" 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) <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)	2/6
住宅	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 地震等の災害時に避難地として活用できる	—
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 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路線を形成する <input 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 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input 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"/> 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 type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input 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 type="checkbox"/> 市役所・区役所へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路となる <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。 (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：_____%) <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	4/31

評価項目		評価指標	該当状況
公共交通	道と緑	<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 <input checked="" 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"/> 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 checked="" 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 1.5km/km ² 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 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 checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間に街路樹が設けられる	
行政経営の大綱		<input checked="" 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	2/2