

令和 4 年度 事後評価調書

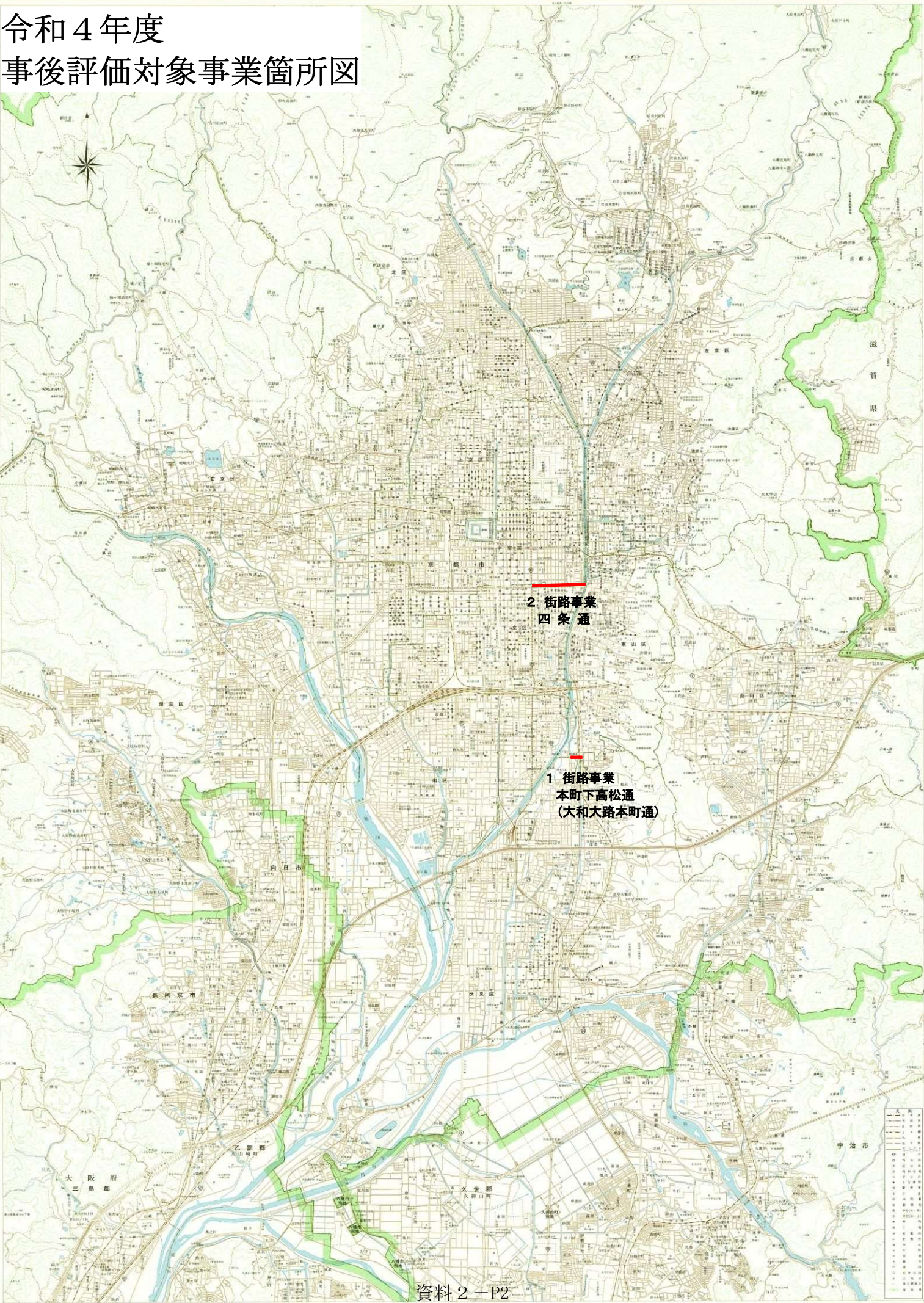
令和４年度 事後評価対象事業一覧

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	3・5・138 本町下高松通 (3・6・125 大和大路本町通)	延長 L=290m 幅員 W=14m	H21	①	H29	
	2	3・3・178 四条通	延長 L=1,120m 幅員 W=22m	H23	①	H30	

令和4年度
事後評価対象事業箇所図



令和４年度 公共事業事後評価調査

１ 事業の概要

事業名	３・５・１３８ 本町下高松通 (３・６・１２５ 大和大路本町通)	事業所管課	建設局道路建設部道路建設課
事業区間	自：東山区本町二十丁目 至：東山区福稲下高松町	延長又は 面積	延長 L = 290 m 幅員 B = 14 ~ 30 m
事業概要 (目的・内容等)	本路線は、十条通の師団街道から琵琶湖疏水に架かる高松橋を経て本町通を結ぶ東西補助幹線道路であり、京都高速道路新十条通（稲荷山トンネル）へのアクセス道路となる他、京阪本線「鳥羽街道駅」とのアクセス機能も有している。 本事業は、道路幅員が狭く、京阪本線やＪＲ奈良線の踏切も狭小で歩道がない現道を拡幅し、２車線の車道と自転車走行推奨帯（矢羽根）、両側に歩道を新設することにより、歩行者等の安全性の向上と交通の円滑化を図ったものである。 本路線の南側に位置し、地下構造となっている稲荷山トンネルの地上部分（以下「跡地」という。）を活用するため、本路線の拡幅整備を含む「新十条通地域活性化整備基本計画」を平成９年に策定し、本事業の実施は、関連事業である跡地の整備を含め、地域住民の生活環境の向上に寄与するものである。		

２ 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定	平成 2 1 年度	事業採択年度	平成 2 1 年度	用地着手年度	平成 2 1 年度	
工事着手年度	平成 2 4 年度	完成年度	当初：平成 2 6 年度 実績：平成 2 9 年度	事業期間	当初： 6 年間 実績： 9 年間	
事業期間を変更した理由		現道の幅員が狭いため、仮設のう回道路を設置して工事を進めたが、道路の拡幅や橋の架け替え、京阪と J R の踏切の拡幅等の各工事を段階ごとに進める必要があり、工事間の調整に時間を要した。				
事業費	再評価 (当初)	1, 5 1 7 百万	事業費【実績】	1, 6 6 7 百万	事業費増減	1 5 0 百万
事業費が増減した理由		高松橋架け替えに伴う仮橋の設置工事について、橋台の直下に位置する稲荷山トンネルの管理者（当時は阪神高速道路(株)）と協議の結果、トンネルへの荷重負荷を軽減するため、橋台の基礎構造を変更する必要が生じ、事業費が増加した。				
市民 1 人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)		1, 1 3 2 円／人				
事業実施中に表面化した問題点、工夫等 関連事業として、跡地に街区公園（広場）や高齢者福祉施設等が計画されていたため、今後の跡地整備に支障が生じないように、関連事業の関係課と随時、情報共有を図り、連携して事業を進める必要があった。						
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	稲荷山トンネルが平成３１年４月に無料化され、稲荷山トンネルの交通量が増加しており、本路線もアクセス道路として活用されている。
市民ニーズの変化	平成３１年３月に策定された「東福寺地区バリアフリー移動等円滑化基本構想（鳥羽街道エリア）」で、本路線はバリアフリー基準に適合した経路とされている。
周辺環境の変化	本事業の完成後、跡地に広場、駐輪場、送迎用乗降スペース、高齢者福祉施設（特別養護老人ホーム）等が整備された。

【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	・ はばたけ未来へ！京プラン（京都市基本計画） ・ 京都市都市計画マスタープラン ・ 新十条通地域活性化整備基本計画	道路を拡幅し、歩道や矢羽根を設置することで、通行区分が明確化され、安全で円滑な通行が確保される。

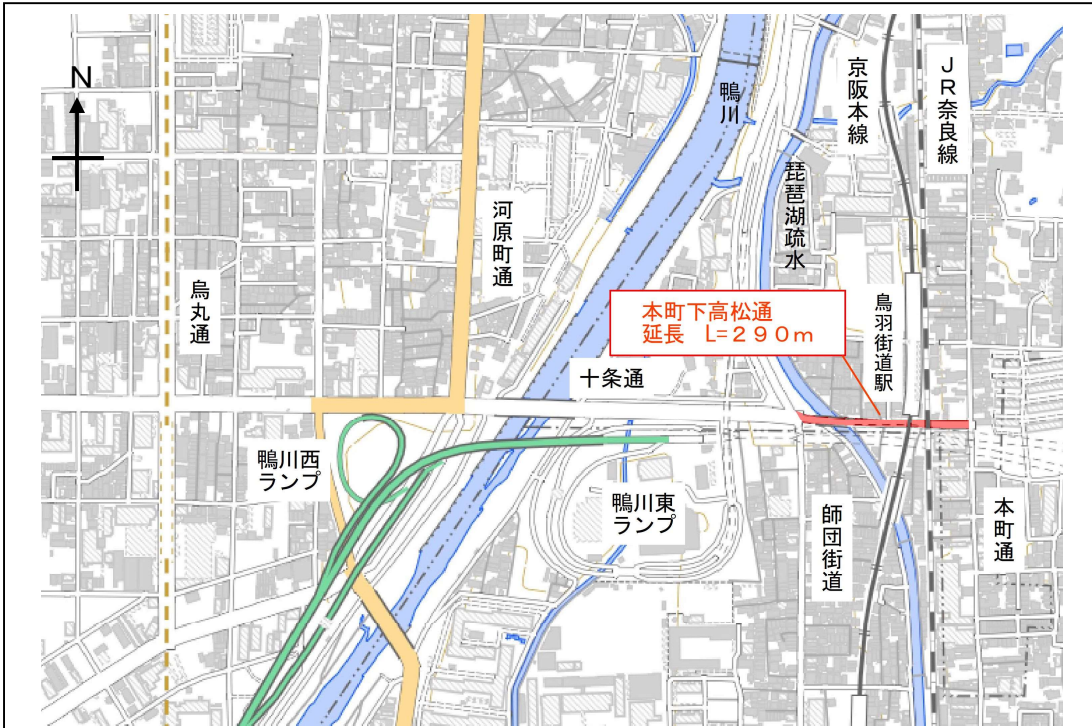
【事業実施に伴う各種効果等】

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	事業の実施により、歩行者、自転車、車の通行位置が明確となり、交通の安全性が向上した。また、道路拡幅や稲荷山トンネルの無料化等により交通量は増加したが、大きな混雑はなく交通の円滑化が図れた。 本事業完了後、跡地に駐輪場や送迎用乗降スペースを整備し、鉄道利用者の利便性が向上した。本事業を軸として、跡地への広場整備等を含めた関連事業の実施により、地域住民の生活環境の向上に寄与した。
事業実施による環境面からの効果		歩道に雨水を地下に浸透させる透水性ブロック舗装を採用することで、雨水の流出量抑制による環境への配慮や歩行者の安全性、快適性を向上させる効果があった。
事業の投資効果 (事業評価当初の費用便益分析)		※ 歩道の新設及び自転車走行推奨帯（矢羽根）設置の効果に係る費用便益分析の算出方法が確立されていないため、事業の投資効果を示すことはできない。

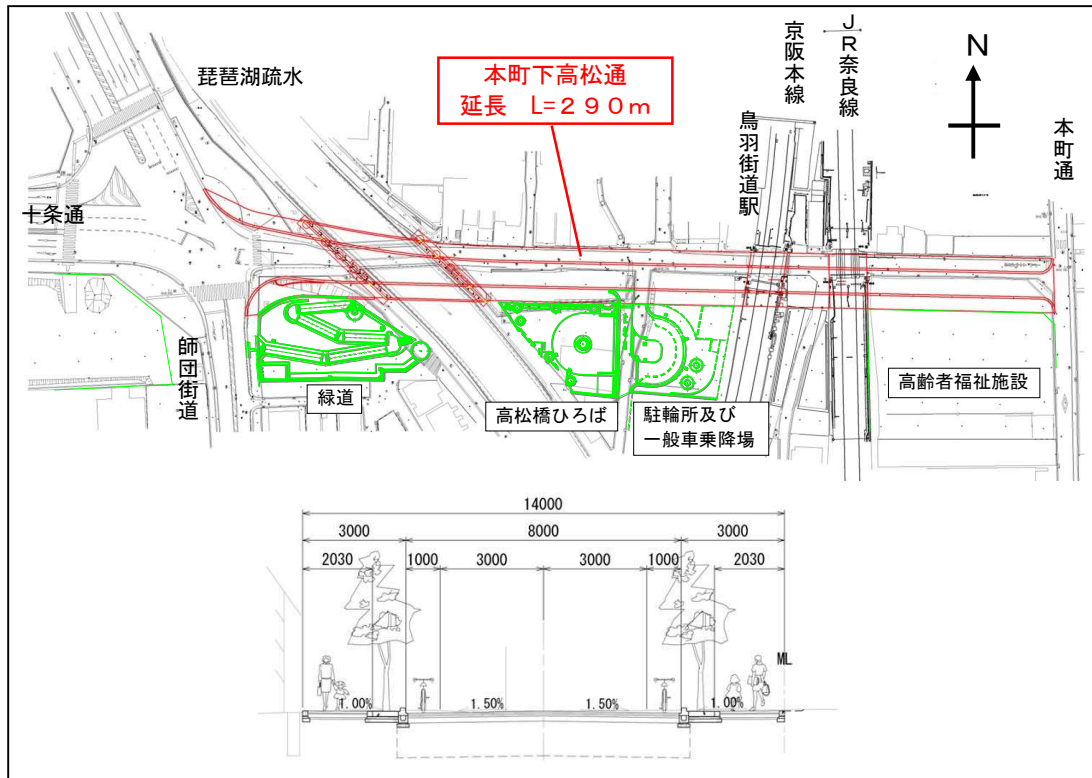
3 対応方針案

今後の事後評価の必要性	事業完成後の交通量の増加等、本事業による効果が確認できることから、今後、事後評価を行う必要はない。
改善措置の必要性	跡地整備を含め、地域住民の生活環境の向上等、本事業の効果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	本事業で用いた手法により、事業効果を確認できたことから、本市としては、事業評価の手法等の見直しの必要性はないと考える。

[箇所図]



[模式図]



[整備前]



[整備後]



客観的評価指標（街路事業 3・5・138 本町下高松通）

【事業の要件】

環境・景観への配慮事項	歩道に雨水を地下に浸透させる透水性ブロック舗装を採用することで、雨水の流出量抑制による環境への配慮や歩行者の安全性、快適性の向上を図った。
市民と行政のパートナーシップ	都市計画変更時や工事着手時期等、節目ごとに地元説明会を開催し、地元住民への情報提供や地元住民の意見の反映を積極的に進め、市民と行政とのパートナーシップを図った。

【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	1/2
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	-
まちへんろ	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・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 ☐ 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	1/3
	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
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 ☐ 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/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 ☐ 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	
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4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 3・3・178 四条通	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：下京区長刀鉾町 至：東山区川端町	延長又は面積	延長 L = 1, 120 m 幅員 W = 22 m
事業概要 (目的・内容等)	四条通は、市内有数の繁華街に面し、また、祇園祭の山鉾が巡行するなど、本市内外から多数の方が訪れる、本市を代表する道路である。しかし、歩行者交通量に比べて歩道幅員が狭いことによる歩行者とバス利用者との交錯や、4車線の車道のうち歩道側の車線が駐停車車両によりほとんど機能していない（通行できない）等の課題があった。 本事業は「人と公共交通優先」の歩くまち・京都の理念のもと、歩道と車道の空間配分を見直し、歩道を拡幅することで快適な歩行空間を確保するとともに、公共交通の利便性を高め、四条通を中心としたまちの賑わいの創出を図るため、主に以下の整備を実施した。 1 車線数の減少（4車線→2車線）による歩道の拡幅（3.5m→6.5m） 2 バス停の集約（16箇所→4箇所）及びテラス型バス停の導入 3 沿道アクセススペース（15箇所）及びタクシー乗場（2箇所）の設置		

2 事業効果の確認

【事業の進捗状況】

都市計画決定	平成23年度	事業採択年度	平成23年度	用地着手年度	—	
工事着手年度	平成26年度	完成年度	当初:平成26年度 実績:平成30年度	事業期間	当初:4年間 実績:8年間	
事業期間を変更した理由		・沿道アクセススペース（停車用スペース）の詳細な位置や工事中の安全対策等について、関係機関等との協議に時間を要し、工事着手が遅れた。 ・歩道の拡幅に伴う既設の地上機器（歩道上に設置された箱型の電気設備）の移設について、工事着手後の試掘調査の結果、地下埋設管が既存資料と異なる位置にある箇所が判明した。このため、当該箇所の移設計画の見直しが必要となり、歩道の拡幅工事完了後も、地上機器の移設完了に期間を要した。				
事業費	当初	2,900百万	事業費【実績】	1,990百万	事業費増減	▲910百万
事業費が増減した理由		地下埋設管の影響により、一部の地上機器が移設できなかったため、事業費が減少した。				
市民1人当たりのコスト (総事業費÷市総人口)		1,374円／人				
事業実施中に表面化した問題点、工夫等						
地下埋設管の影響で移設できなかった一部の地上機器は、拡幅後の歩道中央付近に残ることになったため、歩行者の安全対策を商店街等と検討し、以下の対策を実施した。						
1 地上機器の角を丸みが大きい形状とすることで、歩行者が地上機器に接触した場合でも衝撃を軽減できるようにした。また、天板部分を屋根のように傾斜をつけた形状とすることで、ゴミの放置等の防止を図った。						
2 歩道上に点在する地上機器は歩行者の目に留まる機会が増えることから、美装化することで歩いて楽しい歩行空間の創出を図った。美装化のデザインは京都市立芸術大学に依頼し、関係者と検討を重ね、京都の四季や伝統行事等をイメージした磁器板を設置した。						
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	・本事業の実施を契機に、道路の空間配分を見直して賑わいの創出を図る取組が全国各地で実施されている。
市民ニーズの変化	・事業実施後、歩行者交通量は増加傾向である。 ・整備後の来訪者ヒアリング等の調査で、「歩きやすくなった」との意見が8割以上であった。バス停についても「快適に待てるようになった」「乗降しやすくなった」との意見が7割程度あり、一定の評価がある。
周辺環境の変化	・事業実施後の自動車交通量は、四条通は約4割減少、御池通や五条通は約1割減少、周辺の細街路は一部で増加が見られるものの、多くは減少している。また、四条通の交通量のうち、バスが占める割合が増加している。 ・周辺の鉄道各駅の乗降客数は増加傾向であった。

【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	・「はばたけ未来へ！ 京プラン」（京都市基本計画） ・京都未来まちづくりプラン「歩くまち・京都」総合交通戦略	・快適な歩行空間の確保による歩行者交通量の増加 ・バスの利便性の向上等によるマイカーから公共交通利用への転換

【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	・歩道拡幅により歩行環境が大きく改善され、歩行者交通量も増加傾向にあり、賑わいの創出に寄与している。 ・系統ごとに分散していたバス停を鉄道駅出入口や大型商業施設の近くに集約したことや、テラス型バス停の導入により、バスが歩道に近寄って停車できることで乗降しやすくなる等、利便性が向上した。 ・交通局が設置した、柱の位置を歩道中央寄りに配置したT型構造のバス停上屋により、バス利用者と歩行者の動線が区分され、バス停付近でも歩きやすくなった。
	事業実施による環境面からの効果	・四条通の自動車交通量が減少する中、バスや鉄道各駅の乗降客数は増加傾向にあり、環境への負荷が少ない公共交通への転換が図られたことが確認できた。 ・自動車交通量の減少に加え、駐停車車両も減少したことで排出ガスも減少し、温室効果ガス等の発生が抑制された。
事業の投資効果 (事業評価当初の費用便益分析)		※ 車線減少及び歩道拡幅の効果に係る費用便益分析の算出方法が確立されていないため、事業の投資効果を示すことはできない。

3 対応方針案

今後の事後評価の必要性	歩行者交通量の増加や自動車交通量の減少等、本事業による効果が確認できたことから、今後、事後評価を行う必要はない。
改善措置の必要性	賑わいの創出への寄与、公共交通への転換等、本事業の効果を確認できたことから、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	本事業で用いた手法により、事業効果を確認できたことから、事業評価の手法等の見直しの必要性はないと考える。

[箇所図]



[写真]

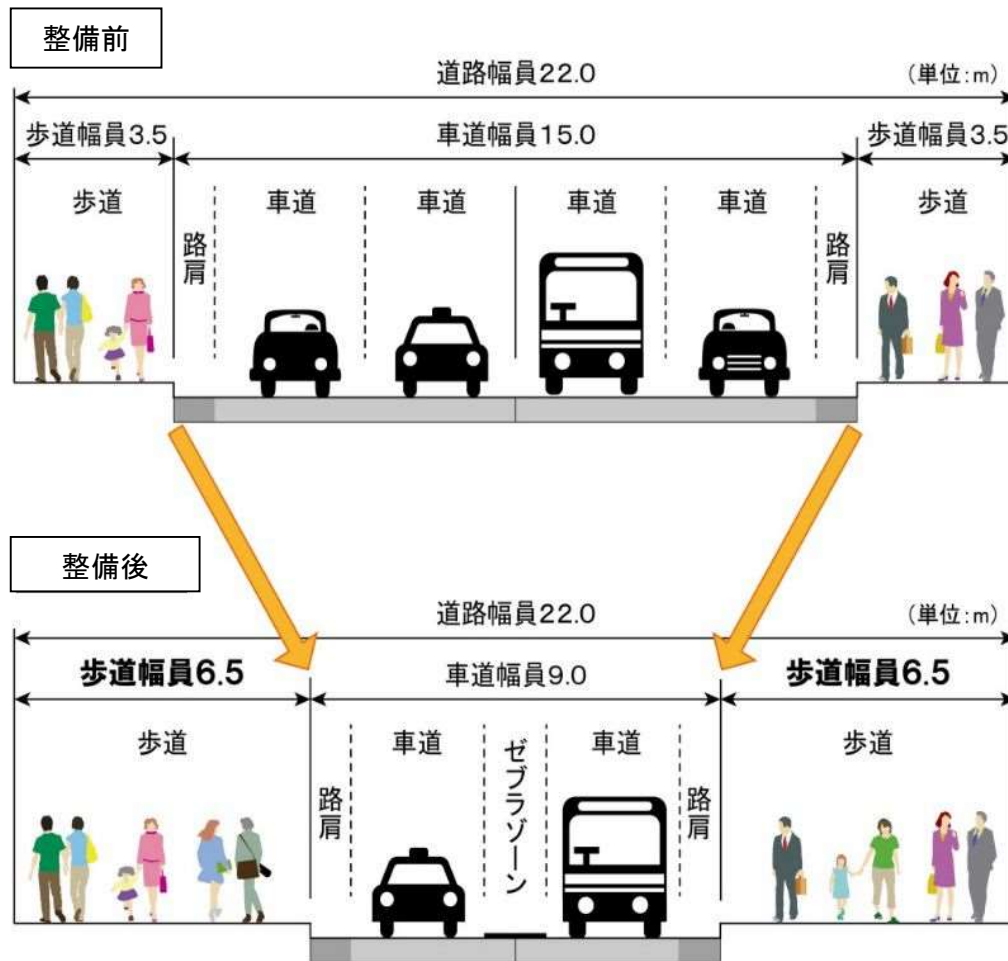
整備前



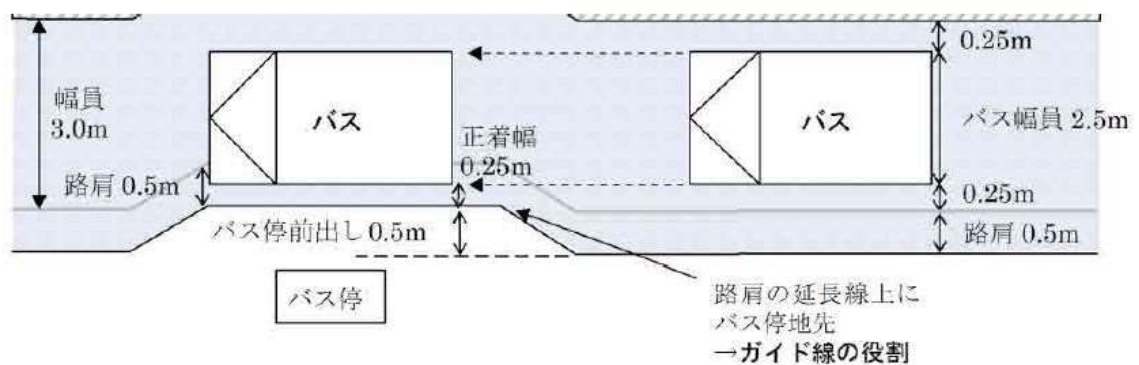
整備後



[断面図]



[テラス型バス停の構造]



客観的評価指標（街路事業 3・3・178 四条通）

【事業の要件】

環境・景観への配慮事項	歩道舗装の材料を「風格と華やぎ」をイメージした三色（赤・白・桜）の石製ブロックとすることで景観に配慮した。 車道の舗装を排水性舗装とすることで、水溜まりの発生が抑制され、雨天時のスリップ防止、夜間視認性の向上、歩行者への水はね防止の効果が期待される。また、自動車騒音の低減も図られる。
市民と行政のパートナーシップ	平成18年度に沿道の商店街、周辺住民の代表、関係する事業者及び行政機関等で構成する「歩いて楽しいまちなか戦略」推進協議会を設立、平成22年度には当該協議会を発展的に解消し、新たに「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議を設置し、市民の意見を取り入れながら事業に取り組んできた。

【事業の必要性】

評価項目		評価指標	該当状況
うるおい	環境 ※ 削減量について、「駐停車車両の減少」による効果を数値で示すことができないため、空白としている。	■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	3/4
	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	—
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 ☐ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物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
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	1/1
まちなか	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・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	2/3

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 ☐ 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）	4/6
	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	3/31

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 □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	
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