

令和 6 年度 事後評価調書

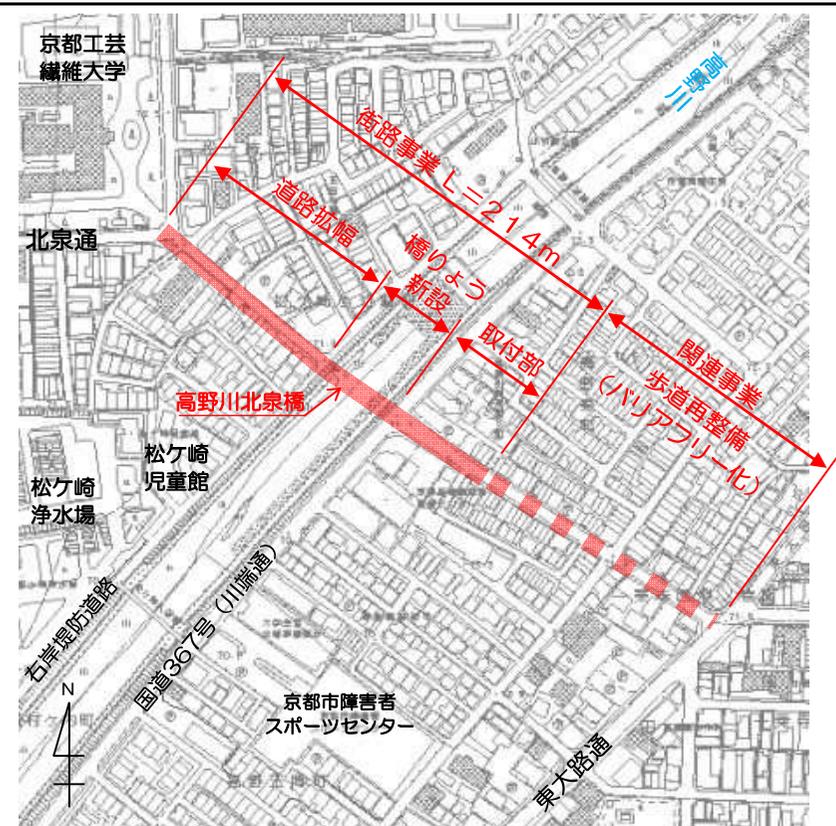
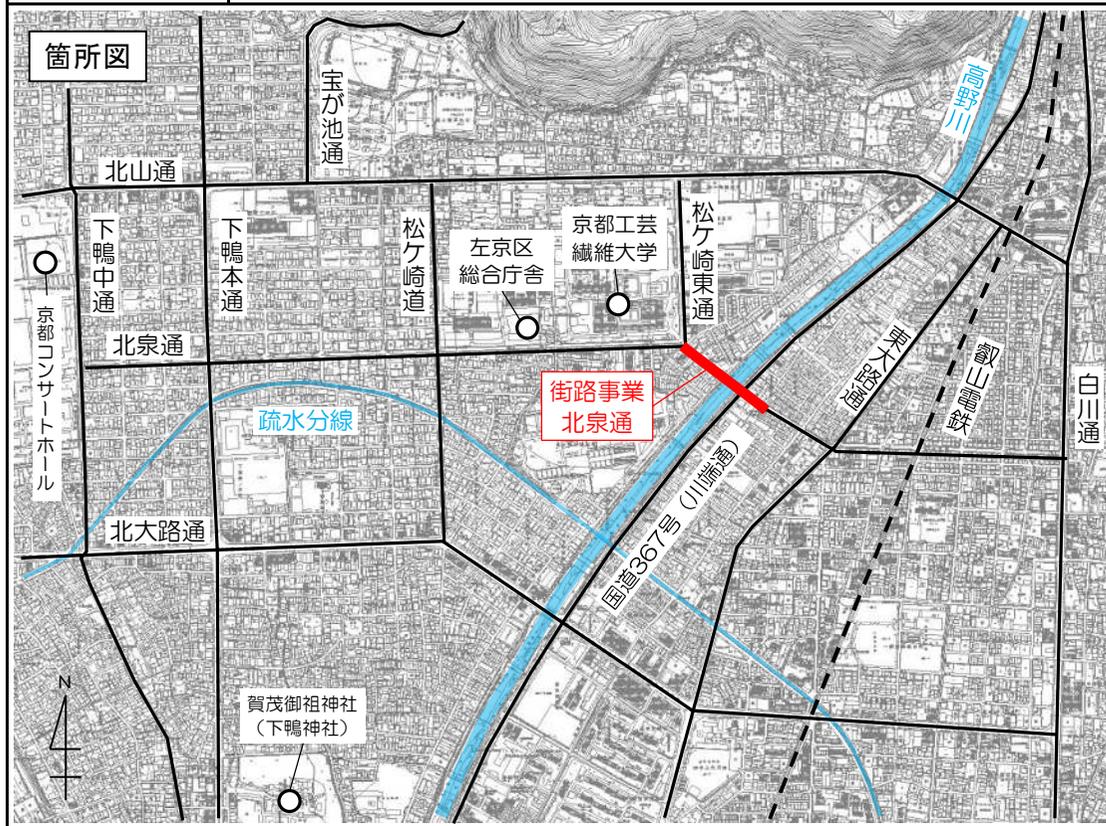
令和6年度 京都市公共事業評価(事後評価)事業調書

No. 1

1 事業の概要

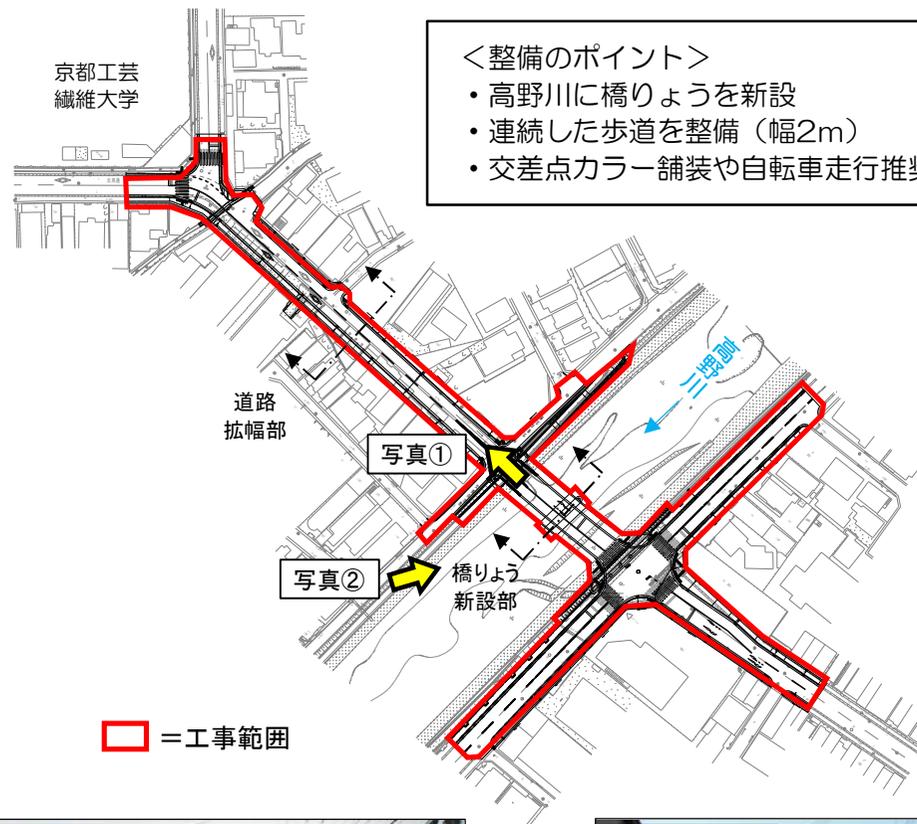
担当: 建設局道路建設部道路建設課

事業名	街路事業 北泉通(松ヶ崎東通～川端通)	事業区間	左京区高野泉町 ～ 左京区松ヶ崎正田町
事業の目的及び概要	<p>新しい橋でつながる道路、便利で安全なまちづくり</p> <p>都市計画道路北泉通は、左京区一乗寺の白川通から同区下鴨の下鴨中通に至る左京区中部地域の東西幹線道路であり、そのうち、高野川を挟んだ国道367号(川端通)から松ヶ崎東通までの区間のみが未整備であった。本事業は道路拡幅及び高野川に架かる橋りょうの新設を行うとともに、関連事業として東大路通までの区間の歩道再整備(バリアフリー化)を実施することで、道路ネットワークの形成による利便性の向上、連続した歩道ネットワークの形成による安全性の向上、防災機能の向上を図ったものである。</p> <p>延長又は面積：L=214m 代表的な幅員：W=11.0～12.5m 用地買収面積：A=568.22m² 全体事業費：C=13.24億円</p>		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><主な事業効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通の利便性、安全性の向上 ・防災機能の向上 </div>			



事業名

街路事業 北泉通(松ヶ崎東通～川端通)

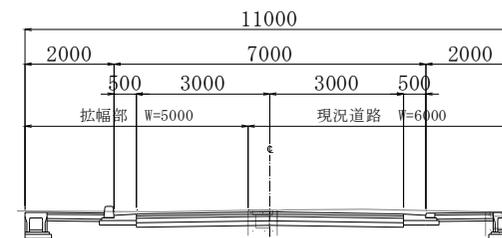


<整備のポイント>

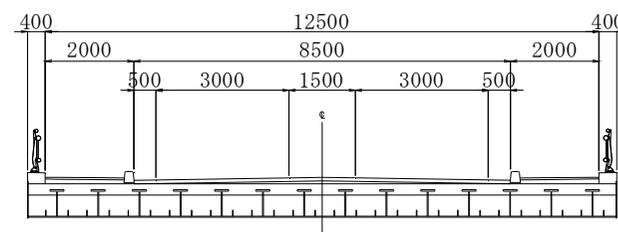
- ・高野川に橋りょうを新設
- ・連続した歩道を整備(幅2m)
- ・交差点カラー舗装や自転車走行推奨帯(矢羽根)を設置

断面図 (単位:mm)

道路拡幅部



橋りょう新設部



写真① 拡幅後



写真① 拡幅前



写真② 高野川北泉橋



2 事業効果等の確認

街路事業 北泉通(松ヶ崎東通～川端通)

(1) 事業の実施状況

都市計画決定	昭和元(1926)年度	全体事業費	新規(初回) (H24事業採択時)	前回 -	実績 (R2完成時)	市民一人当たりのコスト (総事業費/市総人口) 915 円/人
事業採択	平成24(2012)年度		8.30 億円	- 億円	13.24 億円	
用地着手	平成24(2012)年度	事業費の増減理由	<ul style="list-style-type: none"> 川端通の交通渋滞の抑制や工事の振動等に伴う沿道住民の負担軽減を図るため、工事施工方法を見直した結果、工事費が増加した。 土地境界確定及び物件調査を実施して精査した結果、用地補償費が増加した。 物価(労務、資材等)の上昇、消費税率の引き上げにより工事費が増加した。 			
工事着手	平成28(2016)年度					
完成 (当初) (実績)	平成29(2017)年度 令和2(2020)年度	事業期間の変更理由	<ul style="list-style-type: none"> 用地買収の対象地権者の一部が事業に反対し協力が得られず、用地買収交渉が難航し、事業用地の確保に時間を要した。 			
事業期間 (事業採択～完成)	9年間					
実施過程での課題や工夫等	<ul style="list-style-type: none"> 用地買収交渉が難航したため、土地収用制度を活用して事業用地を確保した。 河川内への工事用進入路について、当初は左岸(川端通)側に仮設道路を設置する計画であったが、交通管理者との協議を踏まえて、川端通の交通渋滞を抑制するため、右岸(堤防道路)側にも仮設道路を設置し、出入りする工事車両の分散化を図った。 北泉通整備後の交通量の増加を含めて、地元の意見を聞きながら交通安全対策を検討するグループワークを開催し、各種対策を実施した。 					

(2) 事業を巡る社会経済情勢や地域状況等の変化

- ・老朽化や保健所との分散立地といった課題があった旧左京区役所は、各庁舎を統合した総合庁舎として北泉通沿いに整備された。(平成23年5月移転)
- ・北泉通の供用開始に合わせて、京都市バス(65系統)の運行ルートが北泉通経由に変更、バス停が新設され、左京区総合庁舎へのアクセス向上が図られた。(令和3年3月実施)
- ・道路交通センサスによる周辺幹線道路の交通量は、北泉通の供用前後(平成27年及び令和3年)で、下鴨本通が増加(1.14倍)、他は減少(北山通0.85～0.94倍、北大路通0.88～0.91倍、川端通0.93倍、白川通0.99倍)しており、北泉通と並行する北山通及び北大路通の減少割合が比較的大きく、道路ネットワークの形成により交通量が分配された。

(3) 上位計画における事業の位置付け等

計画名	事業の位置付け(事業によって推進した施策・取組)
はばたけ未来へ！京プラン(京都市基本計画)(第2期)	都市の活力・レジリエンスの向上に向けた道路整備
京都市都市計画マスタープラン	幹線道路の整備や市域をまたぐ広域道路ネットワークの構築
左京区基本計画(第2期)	自然と調和した都市基盤整備

(4) 指標による評価

事業の投資効果	費用便益分析(B/C)	=	-	新規採択時評価の対象外のため未算出
---------	-------------	---	---	-------------------

(5) 事業実施に伴う各種効果等

- ・交通量調査(H21年及びR3・4年、平日7～19時)の結果、供用後の北泉通は自動車が約28百台(1.6～3.0倍増)、自転車が約17百台(約1.5倍増)、歩行者は約8百人(約2.5倍増)だった。右岸堤防道路は、地元から抜け道利用する自動車が危険視されていた生活道路であるが、供用後、自動車の約5百台に減少(約0.3～0.5倍)した(コロナ禍の影響を考慮しても、効果は見られた。)
- ・連続した歩道や交差点部のカラー舗装化等により、安全性の向上を図った。交通量は増加したが、所轄警察署から『供用後、交通事故は増加していない。』との意見があった。
- ・災害時に防災拠点となる左京区総合庁舎へのアクセス及び緊急車両出動時の新たな走行ルートの確保により、防災機能の向上を図った。所轄消防署から『高野川北泉橋が出来たことで、確実に消防活動が行いやすくなった。』との意見があった。

3 対応方針案

今後の事後評価の必要性	事業完了後の交通量や関係者へのヒアリングにより、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	道路ネットワークの形成により、左京区総合庁舎へのアクセス向上、生活道路に流入する自動車の減少、連続した歩道や緊急車両の新たな走行ルートの確保等、利便性・安全性・防災機能の向上といった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 事業評価の手法等について	本事業で用いた手法により、事業効果を確認することができた。事業評価の手法等の見直しの必要性はない。

【参考資料等】



《客観的評価指標》

街路事業 北泉通(松ヶ崎東通～川端通)

(1) 京都市基本計画における政策の体系と政策分野

※■は、下の(2)で有効と判断する評価指標がある政策分野

うるおい	■ 環境	<input type="checkbox"/> 人権・男女共同参画	■ 市民生活とコミュニティ	■ 市民生活の安全	<input type="checkbox"/> 文化	<input type="checkbox"/> スポーツ	
活性化	<input type="checkbox"/> 産業・商業	<input type="checkbox"/> 観光	<input type="checkbox"/> 農林業	<input type="checkbox"/> 大学	<input type="checkbox"/> 国際		
すこやか	<input type="checkbox"/> 子ども・若者支援	■ 障害者福祉	<input type="checkbox"/> 地域福祉	<input type="checkbox"/> 健康長寿	<input type="checkbox"/> 保健衛生・医療	■ 学校教育	<input type="checkbox"/> 生涯学習
まちづくり	■ 危機管理・防災・減災	■ 歩くまち	<input type="checkbox"/> 土地・空間利用と都市機能配置	<input type="checkbox"/> 景観	<input type="checkbox"/> 建築物	<input type="checkbox"/> 住宅	■ 道と公園・緑
	<input type="checkbox"/> 消防・救急	■ 暮らしの水					

(2) 事業の効果や必要性を評価するための指標 《道路・街路事業》

※該当する指標は、□を■に変更し、指標チェックの根拠を記入
計画変更等により、チェックが外れる場合は、■を□に変更し、外した理由を記入

政策分野とキーワード			指標(期待される効果) ※赤字は主要項目	指標チェックの根拠又は外した理由
うるおい	環境	環境の保全・回復	<input type="checkbox"/> 自動車からのCO2(二酸化炭素)、NOX(窒素酸化物)、SPM(浮遊粒子状物質)の排出量削減	
			<input type="checkbox"/> 自動車からの騒音の低減効果	
	市民生活の安全	交通事故防止の推進	■ 市街地における雨水浸透を推進、ヒートアイランド現象の緩和や健全な水循環系の回復に寄与	透水性舗装の設置
			<input type="checkbox"/> 都市の緑化を推進、ヒートアイランド現象の緩和や地球温暖化防止に寄与	
活性化	観光	京都観光の振興	<input type="checkbox"/> 主要な観光スポットへのアクセスが向上	
			<input type="checkbox"/> 観光に関わる利便性向上やイメージアップ等、京都観光の振興に寄与	
すこやか	障害者福祉	ユニバーサルデザインの普及促進	■ すべての人にとって安心・安全で利用しやすい、バリアフリーな公共施設を提供	歩道の拡幅・新設(バリアフリー基準に適合)
	学校教育	通学路の安全対策	■ 通学路・児童の移動経路における交通安全性が向上、または新たな経路として利用	車両防護柵の新設
うるおい	危機管理・防災・減災	地域防災力の向上	■ 避難所・緊急避難場所・広域避難場所・避難救助拠点へのアクセスが向上	左京区役所(防災拠点)
			<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路としての信頼性(災害時における安定的な通行等)が向上	
			■ 主要な道路の通行止め時、代替道路として利用(リダンダンシー※の確保) ※多重化、代替手段・備えがある状態	北山通、北大路通に並行
			<input type="checkbox"/> 事前通行規制区間(大雨による通行止め)等における通行止めの発生リスクの低下	

まちづくり	歩くまち	公共交通優先のまちづくり	<input type="checkbox"/> 鉄道駅・バスターミナルへのアクセス向上や交通結節機能の強化等、公共交通利用を推進	
		歩いて楽しいまちづくり	<input checked="" type="checkbox"/> 路線バスの時間信頼性(定時運行)の向上や新路線の設置等、バスの利便性が向上	京都市バス、バス停の新設
		自転車利用環境の向上	<input checked="" type="checkbox"/> ゆとりある歩道幅員や路面の整備等、快適な歩行空間を提供	歩道の拡幅・新設、透水性舗装の設置
			<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者との分離や走行位置の見える化等、自転車の走行快適性が向上	歩道の拡幅・新設、自転車走行環境整備
	土地・空間利用と都市機能配置	土地利用の促進	<input type="checkbox"/> 沿道での開発等、土地利用の促進	
		魅力と活力のある都市づくり	<input type="checkbox"/> 地域資源の活用等、特色あるまちづくりに貢献	
	景観	景観の保全・創出	<input type="checkbox"/> 景観を阻害する要因の除去や自然・歴史的な景観との調和等、良好な景観の保全・創出	
	道と公園・緑	円滑な移動・輸送の確保	<input type="checkbox"/> 幅員狭小・離合困難な箇所等の解消、または当該箇所の回避が可能	
		都市環境の向上	<input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所における渋滞緩和等、交通の混雑状況を改善	橋りょうの新設、都市計画道路ネットワークの充実
			<input type="checkbox"/> 高速道路・国道等と連携した広域的な道路ネットワークを形成、または補完路として利用	
		<input checked="" type="checkbox"/> 移動時間の短縮・ばらつき(渋滞による遅延等)の縮小等、到着時間の信頼性が向上	橋りょうの新設、都市計画道路ネットワークの充実	
		<input type="checkbox"/> 重要物流道路の整備等、安定的な物流・輸送の確保に寄与		
		<input checked="" type="checkbox"/> 自動車交通の分散・転換や渋滞緩和等、生活道路に流入する通過交通を抑制	橋りょうの新設、都市計画道路ネットワークの充実	
		<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者との分離や路面の整備等、自動車の走行快適性が向上	道路拡幅、歩道の新設	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要な施設(区役所等の公共施設や大規模な生活利便施設等)へのアクセスが向上	左京区役所	
消防・救急	安心・安全なまちづくり	<input type="checkbox"/> 救急医療施設(二次)へのアクセスが向上		
		<input type="checkbox"/> 袋路や細街路、密集住宅地等で、消防・救急活動に支障がある地域の解消		
		<input type="checkbox"/> 火災時の延焼遮断帯としての効果		
くらしの水	雨に強いまちづくり	<input checked="" type="checkbox"/> 市街地における雨水浸透を推進、雨水の流出を抑制	透水性舗装の設置	
その他の効果や必要性(事業特有の効果・新たな指標の追加等)	道と公園・緑	<input checked="" type="checkbox"/> 都市計画道路ネットワークのミッシングリンク※を解消 ※未整備で途切れている区間	都市計画道路の整備	
	市民生活とコミュニティ	<input checked="" type="checkbox"/> 河川を挟んだ2つの地域を結ぶルートが増え、地域の交流機会の促進に寄与	橋りょうの新設	
		<input type="checkbox"/>		
特記事項	・地域の交通危険箇所や道路整備後の交通量増加に対して、地元の意見を聞きながら必要な交通安全対策を検討する会を立ち上げ、地元参加で取り組んだ。			

令和6年度 京都市公共事業評価(事後評価)事業調書

No. 2

1 事業の概要

担当: 建設局道路建設部道路環境整備課

事業名	道路事業 先斗町通(無電柱化)	事業区間	中京区石屋町 ~ 中京区柏屋町
事業の目的 及び概要	<h3>小型ボックス等を活用したコンパクトな無電柱化『先斗町方式』</h3> <p>本市では、良好な都市景観の創造や都市防災機能の向上、安全で快適な歩行空間の確保を目的として、無電柱化(電線等の地中化)の推進を図っており、景観保全が特に必要な地域で実施する「景観系路線」と、緊急輸送道路等の幹線道路で実施する「防災系路線」に区分して、計画的に整備を進めている。</p> <p>先斗町通は、すれ違う人の肩と肩が触れ合うほどの道幅と沿道の伝統的な建物が独特の風情を醸し出していたが、上空は電線類に覆われ道路脇には電柱が立ち、景観を損なっていた。本事業は、無電柱化の実施により、先斗町通の魅力的な景観の保全再生を図るとともに、快適な歩行空間の確保、地域の防災機能向上を図ったものである。</p>		
	延長又は面積: L=490m	代表的な幅員: W=1.6~4.4m	用地買収面積: —
			全体事業費: C=13.13億円

- ＜主な事業効果＞
- 魅力的な景観の保全再生
 - 快適な歩行空間の確保
 - 地域の防災機能向上

箇所図

御池通

三條通

四條通

烏丸通

五条通(国道9号)

先斗町通 L=490m

先斗町通の特徴	狭小な道路	電力の需要密度が市内で一番高い	歴史と伝統のある花街
無電柱化するうえでの課題	地下に埋設するスペースが少なく、ガス、水道、下水道の管と輻輳	限られた場所に多くの地上機器*が必要	景観に調和した整備が必要
「先斗町方式」		*	
解決策 小型ボックスの活用、樹サイズの縮小		解決策 民有地の活用、電力樹サイズの縮小、景観に配慮した美装化	

これまでの方式

先斗町方式

道路面

道路面

電力 50cm(現行基準)

通信

ガス

水道

下水

電力

通信

ガス

水道

下水

電線類の地中化により他のライフライン(ガス・水道・下水道)のメンテナンスができなくなるため実施不可

両側に配置する小型ボックス内に集約することで、メンテナンス用スペースが確保でき、他のライフラインとの共存が図れる。

標準

先斗町方式

幅 120cm

高さ 90cm

地上機器

奥行 50cm

幅 120cm

高さ 110cm

地上機器

奥行 50cm

電力樹

深さ 150cm

幅 220cm

奥行 120cm

深さ 50~60cm

幅 150~180cm

奥行 120cm

電力樹をコンパクト化し、地上機器設置に御協力いただく方の負担(影響)を低減

資料4-P7

事業名

道路事業 先斗町通(無電柱化)

地上機器を設置させていただいた場所

地上機器



狭路には不可欠な地上機器。美観維持が極めて高い先斗町通では、道路内での設置が困難で、既設場所の確保が最大の課題でした。

先斗町通の整備には、民間敷地内での地上機器・電柱の設置に対する御協力をいただき実現することができました。

設置した地上機器には、美観化を図り、先斗町の景観に調和するデザインに仕上げました。

先斗町 井筒



先斗町歌舞練場



先斗町 たばこや



概略図

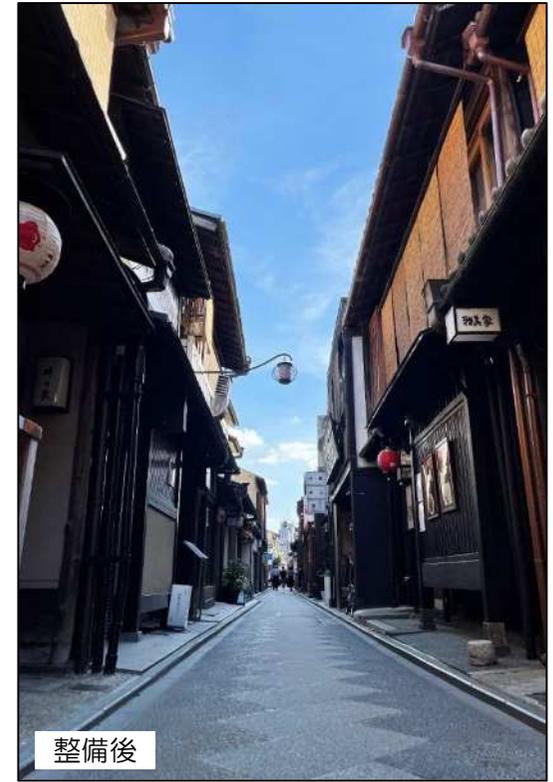


＜整備のポイント＞

- 小型ボックス等で省スペース化を実現
- 民有敷地に地上機器を設置（全31基のうち10基）
- 撤去した電柱は17本
- 舗装は花街の街並みに調和したデザインを地元と検討



整備前



整備後



工事中

2 事業効果等の確認

道路事業 先斗町通(無電柱化)

(1) 事業の実施状況

都市計画決定	—	全体事業費	新規(初回) (H27事業採択時)	(工事着手時)	実績 (R3完成時)	市民一人当たりのコスト (総事業費/市総人口) 907 円/人
事業採択	平成27(2015)年度			8.08 億円	12.00 億円	
用地着手	—	事業費の 増減理由	<ul style="list-style-type: none"> ・管路敷設に伴う増:小型ボックス(写真1)を採用し、コスト縮減に努めたものの、埋設物が想定以上に輻輳していたこと(写真2)、観光客や沿道店舗に配慮するため施工時間の制約があったこと、狭隘な箇所のため人力施工で行う必要があったことから、日当たり施工量が低下し、管路敷設費用が増加した。 ・特殊部(柵)の特注による増:大半の施工が人力作業となったことにより、使用する材料(通信柵・電力柵)も人力作業で実施できるような特注品(写真3)に変更した。 ・その他の増加要因:舗装資材の単価、人件費等の増加、引込管(ガス・水道等)の移設箇所の増加等。 			
工事着手	平成28(2016)年度					
完成 (当初 実績)	令和元(2019)年度 令和3(2021)年度	事業期間の 変更理由	<ul style="list-style-type: none"> ・試掘によって電力管・通信管の埋設可能位置を確認しながら施工した。 ・各戸への引込管(ガス・水道等)が想定以上に輻輳していたため、その大半が移設を必要とした。 ・作業スペースの制約から、複数の工事(引込管工事、電線共同溝本体工事)を同時に行えないため、工事期間が増加した。 ・観光客や沿道店舗に配慮するため施工時間の制約を受けた。 			
事業期間 (事業採択～完成)	7年間					
実施過程での 課題や工夫等	<ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員が狭小で、従来の整備手法での地中化は不可能だったため、小型ボックス等の新たな手法を取り入れ省スペース化を図った。 ・飲食店が建ち並び電力需要が非常に高い分、地上機器(変圧器等)の数が多く、それらは公共用地外(私有敷地)にも設置する必要があった。電力事業者の協力のもと、電力柵サイズの縮小化等を図るとともに、地元まちづくり協議会の協力を得ながら土地所有者との交渉を進め、設置場所を確保した。 ・道路掘削後の仮埋戻し材に樹脂製で軽量のエコボール(写真4)を使用し、作業の効率化を図った。埋戻し材の使用量削減や締固め時の騒音軽減の効果もあった。 					

(2) 事業を巡る社会経済情勢や地域状況等の変化

<ul style="list-style-type: none"> ・先斗町地域の景観づくりに取組まれている先斗町まちづくり協議会から、平成25年10月に無電柱化に関する要望書が提出され、事業化の検討が始まった。当該協議会においては、夜間景観の創出に向けた取組等、現在も積極的に活動されている。 ・平成27年4月、京都市市街地景観整備条例に基づく「先斗町界わい景観整備地区」に指定された。 ・令和6年1月に発生した能登半島地震はじめ多数の電柱が被災し、停電や通信障害等の影響があった。国土交通省による無電柱化区間の調査では、地上機器の傾きや周辺の路面沈下等があったものの断線は確認されておらず、車両通行に支障となる被害も無かった。これにより無電柱化による防災機能の向上の効果が確認できた。
--

(3) 上位計画における事業の位置付け等

計画名	事業の位置付け(事業によって推進した施策・取組)
はばたけ未来へ！京プラン2025(京都市基本計画)	無電柱化等による魅力あふれる道路空間の創出
京都市都市計画マスタープラン	道路の無電柱化による景観形成
京都市歴史的風致維持向上計画(第2期)	歴史的町並み景観の保全・向上
今後の無電柱化の進め方	第6期無電柱化計画

(4) 指標による評価

事業の投資効果	費用便益分析 (B/C)	=	-	-
---------	--------------	---	---	---

(5) 事業実施に伴う各種効果等

- ・先斗町通に面する店舗等を対象としたアンケート調査で、無電柱化の実施により、「まち並みの景観が良くなった」と回答が9割以上、「歩きやすくなった」「地域の活性化につながった」は8割以上、「町の魅力や価値の向上につながった」は9割以上の回答があり、高い評価があった。
- ・上記アンケート調査で、「地震等による電柱倒壊の恐れがなくなり、安心を感じる」は約9割の回答があった。能登半島地震の被災地における国の調査で、無電柱化区間は被害が少なかったことが確認されており、無電柱化による防災機能の向上がアンケート調査結果に表れている。

3 対応方針案

今後の事後評価の必要性	アンケート調査等により、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	魅力的な景観、快適な歩行空間、地域の防災機能向上について、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 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。

【参考資料等】

先斗町通で用いた通信用小型ボックス(実験状況)



通信用小型ボックス(敷設状況)



(写真1)

事業名

道路事業 先斗町通(無電柱化)

輻輳する埋設管の下に配置した電力管(高圧幹線用)



(写真2)

電力樹小割/小割ブロック接着状況



(写真3)



エコボールによる仮埋戻し状況



(写真4)

エコボールを使用することにより、埋戻し、仮復旧、再掘削の時間が短縮でき、本体工事の日進量が増加するとともに、砂や碎石等の埋戻し材の使用量の削減、ランマー使用時の騒音の削減を行うものである。

《客観的評価指標》

道路事業 先斗町通(無電柱化)

(1) 京都市基本計画における政策の体系と政策分野

※■は、下の(2)で有効と判断する評価指標がある政策分野

うるおい	<input type="checkbox"/> 環境	<input type="checkbox"/> 人権・男女共同参画	<input type="checkbox"/> 市民生活とコミュニティ	<input type="checkbox"/> 市民生活の安全	<input type="checkbox"/> 文化	<input type="checkbox"/> スポーツ
活性化	<input type="checkbox"/> 産業・商業	■ 観光	<input type="checkbox"/> 農林業	<input type="checkbox"/> 大学	<input type="checkbox"/> 国際	
すこやか	<input type="checkbox"/> 子ども・若者支援	<input type="checkbox"/> 障害者福祉	<input type="checkbox"/> 地域福祉	<input type="checkbox"/> 健康長寿	<input type="checkbox"/> 保健衛生・医療	<input type="checkbox"/> 学校教育 <input type="checkbox"/> 生涯学習
まちづくり	■ 危機管理・防災・減災	■ 歩くまち	■ 土地・空間利用と都市機能配置	■ 景観	<input type="checkbox"/> 建築物	<input type="checkbox"/> 住宅 <input type="checkbox"/> 道と公園・緑
	<input type="checkbox"/> 消防・救急	<input type="checkbox"/> 暮らしの水				

(2) 事業の効果や必要性を評価するための指標 《道路・街路事業》

※該当する指標は、□を■に変更し、指標チェックの根拠を記入
計画変更等により、チェックが外れる場合は、■を□に変更し、外した理由を記入

政策分野とキーワード			指標(期待される効果) ※赤字は主要項目	指標チェックの根拠又は外した理由
うるおい	環境	環境の保全・回復	<input type="checkbox"/> 自動車からのCO2(二酸化炭素)、NOX(窒素酸化物)、SPM(浮遊粒子状物質)の排出量削減	
			<input type="checkbox"/> 自動車からの騒音の低減効果	
			<input type="checkbox"/> 市街地における雨水浸透を推進、ヒートアイランド現象の緩和や健全な水循環系の回復に寄与	
			<input type="checkbox"/> 都市の緑化を推進、ヒートアイランド現象の緩和や地球温暖化防止に寄与	
市民生活の安全	交通事故防止の推進	<input type="checkbox"/> 人と車両との分離等、安全な歩行空間を確保		
		<input type="checkbox"/> 走行位置の整理や見通し不良・視認性の改善等、交通安全性が向上		
活性化	観光	京都観光の振興	<input type="checkbox"/> 主要な観光スポットへのアクセスが向上	
			■ 観光に関わる利便性向上やイメージアップ等、京都観光の振興に寄与	電柱や電線の蜘蛛の巣状態を解消し、良好な景観を形成した。
すこやか	障害者福祉	ユニバーサルデザインの普及促進	<input type="checkbox"/> すべての人にとって安心・安全で利用しやすい、バリアフリーな公共施設を提供	
	学校教育	通学路の安全対策	<input type="checkbox"/> 通学路・児童の移動経路における交通安全性が向上、または新たな経路として利用	
	危機管理・防災・減災	地域防災力の向上	■ 避難所・緊急避難場所・広域避難場所・避難救助拠点へのアクセスが向上	無電柱化(電線等の地中化)
			<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路としての信頼性(災害時における安定的な通行等)が向上	
			<input type="checkbox"/> 主要な道路の通行止め時、代替道路として利用(リダンダンシー※の確保) ※多重化、代替手段・備えがある状態	
			<input type="checkbox"/> 事前通行規制区間(大雨による通行止め)等における通行止めの発生リスクの低下	

まちづくり	歩くまち	公共交通優先のまちづくり	<input type="checkbox"/> 鉄道駅・バスターミナルへのアクセス向上や交通結節機能の強化等、公共交通利用を推進	
		歩いて楽しいまちづくり	<input type="checkbox"/> 路線バスの時間信頼性(定時運行)の向上や新路線の設置等、バスの利便性が向上	
		自転車利用環境の向上	<input checked="" type="checkbox"/> ゆとりある歩道幅員や路面の整備等、快適な歩行空間を提供	無電柱化(電線等の地中化)
			<input type="checkbox"/> 歩行者との分離や走行位置の見える化等、自転車の走行快適性が向上	
	土地・空間利用と都市機能配置	土地利用の促進	<input type="checkbox"/> 沿道での開発等、土地利用の促進	
		魅力と活力のある都市づくり	<input checked="" type="checkbox"/> 地域資源の活用等、特色あるまちづくりに貢献	先斗町まちづくり協議会と協働し、まち並みの保全・再生、地域の活性化を図った。
	景観	景観の保全・創出	<input checked="" type="checkbox"/> 景観を阻害する要因の除去や自然・歴史的な景観との調和等、良好な景観の保全・創出	無電柱化(電線等の地中化)、石畳舗装の復旧及び景観に調和した舗装
	道と公園・緑	円滑な移動・輸送の確保 都市環境の向上	<input type="checkbox"/> 幅員狭小・離合困難な箇所等の解消、または当該箇所の回避が可能	
			<input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所における渋滞緩和等、交通の混雑状況を改善	
			<input type="checkbox"/> 高速道路・国道等と連携した広域的な道路ネットワークを形成、または補完路として利用	
<input type="checkbox"/> 移動時間の短縮・ばらつき(渋滞による遅延等)の縮小等、到着時間の信頼性が向上				
<input type="checkbox"/> 重要物流道路の整備等、安定的な物流・輸送の確保に寄与				
<input type="checkbox"/> 自動車交通の分散・転換や渋滞緩和等、生活道路に流入する通過交通を抑制				
<input type="checkbox"/> 歩行者との分離や路面の整備等、自動車の走行快適性が向上				
<input type="checkbox"/> 地域の主要な施設(区役所等の公共施設や大規模な生活利便施設等)へのアクセスが向上				
消防・救急	安心・安全なまちづくり	<input type="checkbox"/> 救急医療施設(二次)へのアクセスが向上		
		<input type="checkbox"/> 袋路や細街路、密集住宅地等で、消防・救急活動に支障がある地域の解消		
		<input type="checkbox"/> 火災時の延焼遮断帯としての効果		
くらしの水	雨に強いまちづくり	<input type="checkbox"/> 市街地における雨水浸透を推進、雨水の流出を抑制		
その他の効果や必要性 (事業特有の効果・新たな指標の追加等)	都市防災の向上	<input checked="" type="checkbox"/> 情報通信ネットワークの信頼性を向上	地震などの災害時に情報通信回線の被害を軽減し、ネットワークの安全性・信頼性を向上させた。	
		<input type="checkbox"/>		
		<input type="checkbox"/>		
特記事項				