

平成27年度 京都府公共事業事前評価調書

都市計画道路 ごりょうやまざき 御陵山崎線（第3工区）

防災・安全交付金（街路）事業

評価の別：事前評価	事業箇所： <small>ながおかきょうしこうたり</small> 長岡京市神足地内
事業着手年度：平成27年度予定	全体事業費：約26億円
事業期間：7年間	完了予定年度：平成33年度



【 目 次 】

1	事業概要	御陵－ 3
2	事業を巡る社会経済情勢等(事業の必要性)	御陵－ 5
3	コスト縮減や代替案立案等の可能性等(事業の効率性)	御陵－ 8
4	費用対効果分析(事業の有効性)	御陵－ 9
5	良好な環境の形成及び保全	御陵－ 12
6	総合評価	御陵－ 12

《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート	御陵－ 13
費用対効果分析説明資料	御陵－ 15

※ 本書に掲載した一部の地図は、国土地理院発行の電子国土基本図より作成したものである。

1 事業概要

(1) 事業地域の概要

事業地のある長岡京市は、京都府の南西部、京都・大阪を結ぶ交通の要衝に位置する乙訓地域おとくににおける、総面積約19km²、人口約8万人の都市である。

この地域は高度成長期に人口が急増し、昭和42年に都市計画街路網が抜本的に見直され、以後この街路網を前提としてまちづくりが進められて来た。事業路線である都市計画道路（以下（都）と表記）御陵山崎線（主要地方道西京高槻線にしきょうたかつき）は、その街路網の一部をなす道路である。



【図-1 位置図】



【図-2 周辺状況図】

(2) 事業内容

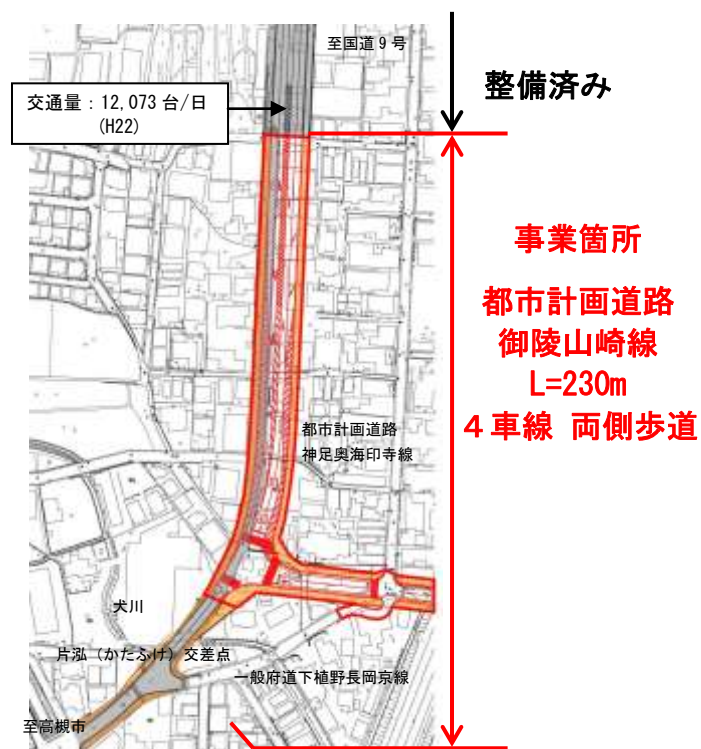
【表-1 事業の内容】

項目	内容
路線名	(都) 御陵山崎線 (主要地方道 西京高槻線)
事業主体	京都府
事業箇所	長岡京市神足地内
延長・幅員	延長：230m 幅員：22.0m 4車線 両側歩道
全体事業費	約26億円
事業期間	平成27年度～平成33年度
計画交通量※ 1	14,200台/日
道路の区分※ 2	第4種第1級
上位計画	○ 明日の京都 (山城地域振興計画) 支援軸(産業の活性化や地域間交流、観光振興、公共交通ネットワークの形成、鉄道との交通結節点強化などまちづくりを支援する路線)として、今後、整備を検討する路線に位置づけ ○ 京都府地域防災計画 第一次緊急輸送道路※ ³ に指定

※1 計画交通量 当該区間を将来通行する自動車の1日あたりの交通量のことで、現在は平成42年時点の予測交通量を用いている。

※2 道路の区分 道路規格を決める基準である「道路構造令」において、道路の種類(高速自動車国道等とその他の道路)、道路の存する地域(地方部と都市部)、地形の状況(平地部と山地部)、計画交通量に応じて分類し、道路に求められる機能を実現していくこととしている。

※3 緊急輸送道路 災害時に救助・救急や緊急支援等に必要の人員・物資等を円滑に輸送できるよう、広域交通、防災拠点の所在等を考慮して必要な道路を指定するもの。



【図-3 事業区間拡大図】

2 事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）

（1）良好なまちづくり形成に寄与

（都）御陵山崎線は、長岡京市の市街地を南北に通過する周辺住民の生活を支える幹線道路であり、主要地方道西京高槻線として第一次緊急輸送道路に指定されている等、重要な役割を担っている道路である。

長岡京市域の延長は約 2.8km であり、全線 2 車線以上が確保されているものの、交通量が日あたり約 12,000 台と大変多く、歩道未整備区間も約 1.1km 存在するため、（都）御陵山崎線街路事業として平成 9 年度から 4 車線化に取り組んでいるところである。

第 1 工区として、まちの玄関口の一つである JR 長岡京駅における西口市街地再開発事業と施工時期をあわせて 360m が平成 18 年度に、第 2 工区として、長岡京市役所、阪急長岡天神駅に向かう動線の一部となる第 1 工区の北側 180m が平成 26 年度に完成した（写真－A）。



【写真－A 4車線整備済区間】

今後、JR 長岡京駅と京都第二外環状道路の長岡京インターチェンジや阪急西山天王山駅といった新しい交通結節点を結ぶアクセスルートとして、さらには平成 25 年 12 月に新規バス路線も開業している JR 長岡京駅、阪急西山天王山駅及び京阪淀駅を結ぶ広域的なルートの一部として、この区間の重要度は増していく状況である。



【写真－B 現道の状況】

このことから、第 1 工区の南側区間（写真－B）を本事業区間として位置づけ、現道拡幅により 4 車線化することが、良好なまちづくり形成に寄与するものである。

(2) 道路幅員が狭く、交通事故が発生（課題1）

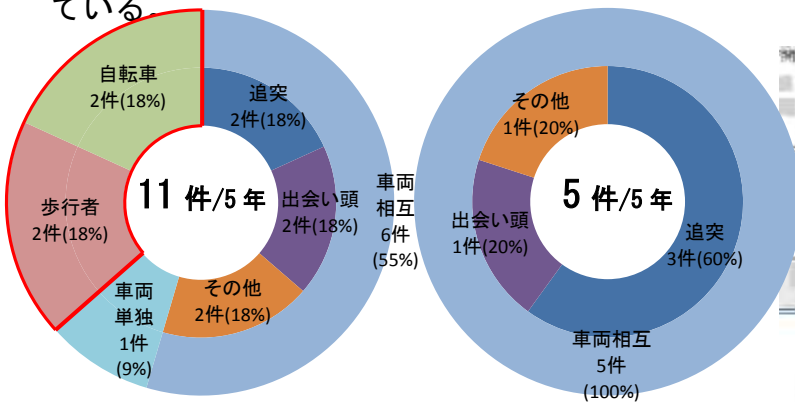
本事業区間の現道 230m 区間における平成 19 年から平成 23 年までの 5 年間の死傷事故は 11 件発生し、4 車線整備済み区間と比べ、発生率は約 2.2 倍である。

現道の歩道は狭く、片側しかないことから、自転車、歩行者に関する事故が 36% と 3 分の 1 以上を占め、平成 17 年には歩行者の死亡事故も発生しているところである。

4 車線整備済み区間は、両側歩道の整備により、通行の安全性が向上したことから、整備後においては自転車、歩行者に関する事故は発生していない状況である。

また、府道下植野長岡京線との交差点（片泓交差点）は直交していないため見通しが悪く、望ましい構造とはなっていない。

このため、整備済み区間南端から片泓交差点まで現道拡幅により 4 車線、両側歩道を整備することにより、車両、自転車及び歩行者の安全性を確保することが必要となっている。



【図-4】事業箇所の死傷事故件数

過去 5 年 (H19~23)

【図-5】整備済み区間の死傷事故件数

整備後 5 年間 (H19~23)

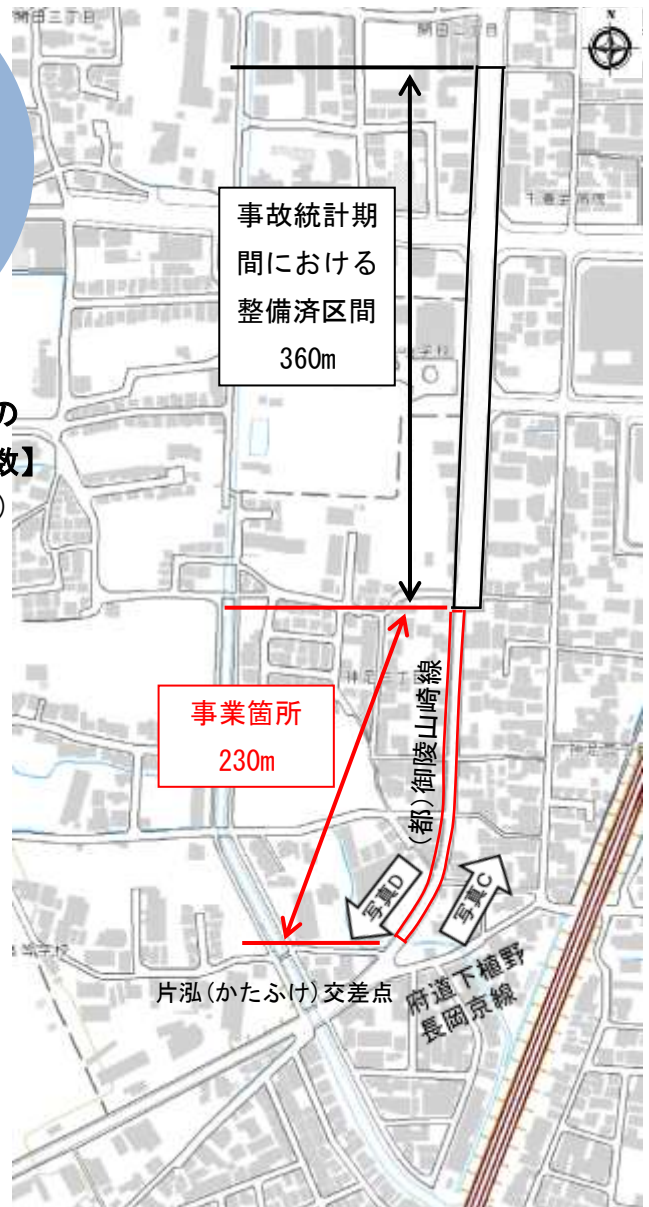
【出典：京都府事故統計システム】



【写真-C】現道の状況



【写真-D】現道の状況



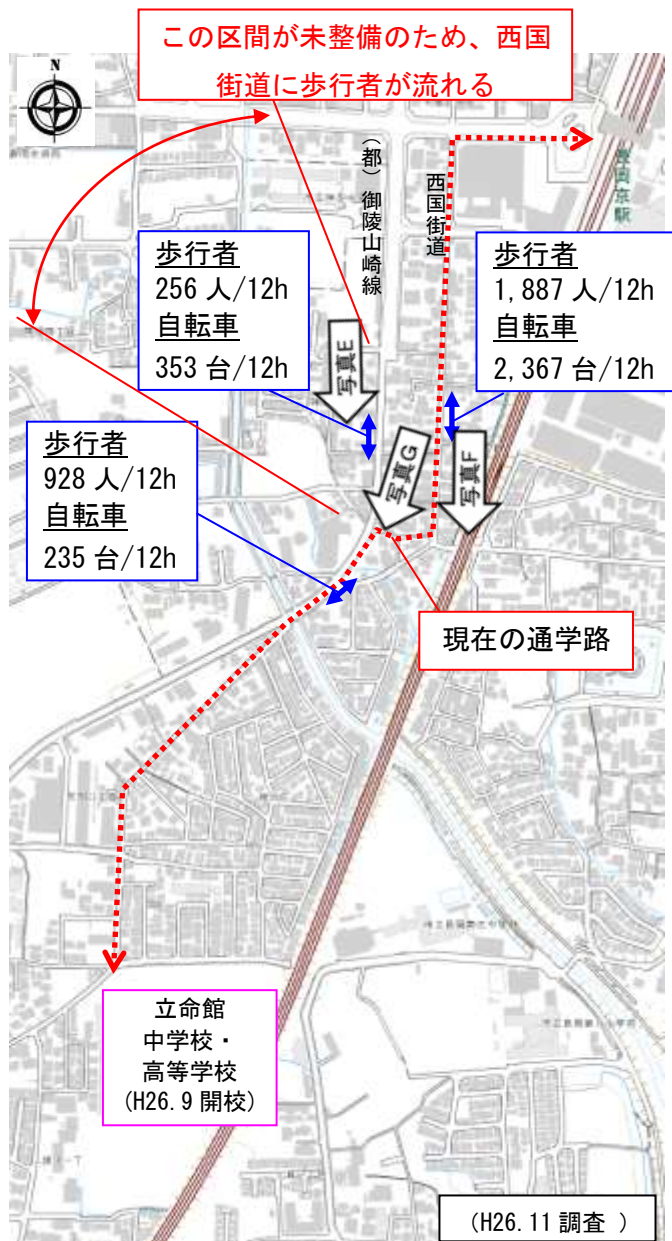
【図-6】事故統計範囲

(3) 通学路であるが、歩道が狭い(課題2)

本事業区間の現道は、歩道幅員が狭く、片側しかない、歩行者には危険な通行環境でありながら、JR長岡京駅西口地区の市街地再開発事業による住宅、商業施設、公共施設の建設、また平成26年9月の立命館中・高校の開校により、朝夕の通学時間帯において、歩行者数が大幅に増加している状況である。

立命館中・高校の生徒は現在、現道に並行する比較的自動車交通量が少ない西国街道を通学路として利用しているものの、車道と歩道が分離されていない状況であるため、安全な歩行空間の確保が必要となっている。

このため、歩道の整備により、通学生徒の安全な歩行空間の確保を図るものである。



【図-7 通学経路と歩行者・自転車の通行量】



【写真-E 狭い歩道幅員】



【写真-F 自動車と錯綜する通学路】



【写真-G 路肩の通行となる通学路】

3 コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）

本事業区間については、^{らくさい}洛西・乙訓地域における戦前の街路計画を高度経済成長期である昭和42年に抜本的に見直しされた多くの路線の一部で、この道路網がその後のまちづくりの前提となつて今に至ることから、本事業について都市計画線を踏襲しないことは現実的でない。

このため、完成区間と2車線（工区外）へのすりつけ区間を利用して長岡京駅から立命館中・高へ至る連続的な歩行空間の確保をする前提のもとで、東方向への道路整備と交差点位置の設定、車線数について代替案を考える。

「都市計画道路交差点を工区南端とし、東側道路をJR交差手前まで都市計画どおり整備する案」（案1）、「^{かたふけ}片泓交差点を工区南端とし、暫定的に現道につなぐ案」（案2）、「車道は2車線のまま、歩道整備と交差点改良、東側道路整備を行う案」（案3）について検討した結果は以下のとおりである。

【表-2 都市計画と案の比較表】

	都市計画	案1	案2	案3
整備概要	昭和42年に抜本的に見直した街路網の一部	都市計画道路交差点を工区南端とし、東側道路をJR交差手前まで都市計画どおり整備する。	片泓（かたふけ）交差点を工区南端とし、暫定的に現道につなぐ。	車道は2車線のまま歩道整備と交差点改良、東側道路を整備する。
平面図				
事業延長	—	230m	270m	230m
交差点形状	—	抜本的な改善	局所的な改善	抜本的な改善
車道車線数	—	4車線	4車線	2車線
将来計画との整合性	—	整合	将来、東西方向の都計道路整備時に交差点工事が必要	将来、交通量に対応するために4車線化拡幅工事が必要
事業中現道交通への影響	—	2車線確保しながら施工可能	交差点工事においては片側通行が発生	片側通行が発生
支障物件数	—	24件	19件	21件
事業費	—	26億円	23億円 (将来、東側の都計道路整備費が別途必要)	22億円 (将来、4車線拡幅費が別途必要)

4 費用対効果分析(事業の有効性)

(1) 道路事業における費用対効果分析の考え方

道路建設による効果を金銭換算した総便益（B）を、道路建設及び維持管理による総費用（C）で除した数字である費用対効果（ B/C ）の大きさを判断する。

基本的に、 B/C が1以上であれば、その事業は有効であると判断している。

算出に当たっては、「費用便益分析マニュアル（平成20年11月国土交通省道路局、都市・地域整備局）」に基づいている。

(2) 算出方法について

道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新たな産業立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果があるが、道路事業の効果（便益）の算出においては、それら効果のうち、十分な精度で金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の3項目について便益を算出し、その和を総便益とする。

①走行時間短縮便益

道路が整備されることによって車を利用する時間が短縮され、その短縮された時間を仕事等に振り向けた場合に生み出される価値を金銭で換算したもの

②走行経費減少便益

走行時間及び走行距離が短縮されることによって節約される、燃料、オイル、タイヤ等にかかる経費

③交通事故減少便益

道路が整備されることによって交通事故が減少するという観点から、交通事故による社会的損失を金銭で換算したもの

(3) 算出条件

算出にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値について、割引率を用いて現在価値に換算する。なお、現在価値化とは、将来の金額が、今時点でどのような価値を持っているかを表したものである。

- ① 現在価値算出のための社会的割引率：4%
- ② 基準年：評価時点（平成26年度）
- ③ 事業着手年度：平成27年度
- ④ 事業完了予定年度：平成33年度
- ⑤ 便益算定対象期間：供用後50年
- ⑥ 計画区間の予測交通量：14,200台/日

(4) 費用対便益（B/C）の算出

【表-3 御陵山崎線事業の費用便益比】

総便益（B）	30.16億円
総費用（C）	20.10億円
（B/C）	1.5

(5) 費用対効果以外の事業の有効性

- 災害に対する安心・安全の確保
災害時においても安全で円滑な通行を確保
緊急輸送道路としての緊急時輸送機能が向上
- 日常生活に対する安心・安全の向上
歩道整備による通学生徒の安全な通行を確保
- 良好な市街地形成への寄与
中心市街地の骨格路線として良好な市街地形成に寄与
交通結節点へのアクセス性の向上

(6) 「京の道づくり重点プラン^{※4}」における位置付け

- ・本事業は、「京の道づくり重点プラン」において京都府が整備する道路に対する17の重点施策のうち、10の施策に合致していることから、優先評価結果は上位に位置している。
- ・また、地元長岡京市から強い整備要望があることなどから事業実施環境は整っている。

【表－4 京の道づくり重点プラン道路整備の重点施策】

分野	重点施策	評価項目
災害に対する 安心・安全の確保	自然災害時に力を発揮する道路ネットワーク整備	1 冬期交通障害や異常気象時の通行規制を改善する道路
		2 緊急時の輸送機能が向上する道路
		3 災害時の地区内の安全性が向上する
	防災性の高い市街地形成支援のための道路ネットワーク整備	4 防災性の高い市街地形成のための道路
日常の 暮らしを支える	市町村合併など生活圏の広域化に対応する道路ネットワーク整備	5 生活圏の広域化に対応する道路
	安心して走れる道路整備	6 安心して走れる道路
	交通事故対策	7 交通事故対策
	誰もが安心して歩ける道路整備	8 誰もが安心して歩ける道路
	車に頼らざるを得ない地域の道路ネットワーク整備	9 車に頼らざるを得ない地域の道路
	公共交通機関の利便性アップにつながる道路整備	10 公共交通機関の利便性アップにつながる道路
環境の保全	地球環境・沿道環境の改善につながる道路整備	11 地球環境・沿道環境の改善につながる道路
地域の活力と 感力の向上	渋滞のない道路整備	12 渋滞のない道路
	高速道路 IC へアクセスする道路整備	13 高速道路 IC へアクセスする道路
	観光地など地域資源へアクセスする道路整備	14 地域資源へアクセスする道路
	地域の顔となる魅力的な町並みを形成する道路整備	15 地域の顔となる魅力的な街並みを形成する道路
	産業の地方立地や地域振興プロジェクトを支援する道路整備	16 産業の地方立地や地域振興プロジェクトを支援する道路
	京都舞鶴港・学研都市との連携を強める道路ネットワーク整備	17 京都舞鶴港・学研都市との連携を強める道路

※4 京の道づくり重点プラン

京都府が目指すべき中期的な道路整備の方向を示すとともに、限られた財源を最も効果的に活用するため、客観的な総合評価による道路整備着手箇所の優先評価の考え方を示すもの。平成20年12月策定

5 良好な環境の形成及び保全

(1) 地球環境・自然環境

幅員が狭い現道を拡幅することにより、円滑な通行環境を確保し、CO₂排出量の削減を図る。

(2) 生活環境

段差の少ない歩道を整備し、透水性舗装を採用することにより、誰もが安心して通行できる生活環境の改善を図る。

車道に排水性舗装を採用することにより、沿道に与える自動車騒音の低減を図る。

(3) 地域個性・文化環境

長岡京市景観計画において長岡京市は、市内全域を景観計画区域に指定していることから、事業実施にあたっては、長岡京市と協議をして進めるものとする。

長岡京跡、開田遺跡^{かいでん}に位置しており、埋蔵文化財保護の観点から、適切に対応する必要があるため、文化財保護課と連携して文化財の発掘調査等の適切な対応を図る。



【図－8 埋蔵文化財位置図】

【出典：京都府・市町村共同統合型地理情報システム 遺跡マップ】

6 総合評価

当事業は、総合評価として新規着手の必要性が認められる。

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート

		作成年月日	平成27年4月13日		
		作成部署	建設交通部道路計画課		
事業名	(都) 御陵山崎線(第3工区) 防災・安全交付金(街路)事業	地区名	長岡京市神足地内		
概算事業費	26億円	事業期間	平成27年度～平成33年度		
事業概要	交通の円滑化と歩行者と自転車の安全を確保し、良好な市街地の形成を図るため、都市計画道路を整備する。【道路築造：延長230m、幅員22.0m、両側歩道】				
目指すべき環境像	計画路線周辺には、JR長岡京駅や阪急長岡天神駅、西山天王山駅を中心とした公共施設や商業施設のほか、教育施設や住宅等が多く立地しているため、良好な生活環境と都市景観を保全する必要がある。				
関連する公共事業	(都) 御陵山崎線(第2工区) 防災・安全交付金(街路)事業				
評価項目		施工地の環境特性と目標	環境配慮・環境創造のための措置内容		
	主要な評価の視点				選定要否
地球環境・自然環境	地球温暖化(CO ₂ 排出量等)	○	幅員が狭く、速度低下が発生することから、CO ₂ 排出量を削減する必要がある。	現道を拡幅することにより、円滑な通行環境を確保し、CO ₂ 排出量の削減を図る。	4
	地形・地質				
	物質循環(土砂移動)				
	野生生物・絶滅危惧種				
	生態系				
	その他				
生活環境	ユニバーサルデザイン	○	沿道は市街地であり、中学、高校等の通学路にもなっているが、歩道が狭く、片側しかないため、安全な歩行空間を確保する必要がある。	バリアフリー構造の歩道を設置し、透水性舗装の採用により、誰もが安心・安全に通行できる歩行空間を整備する。	5
	水環境・水循環				
	大気環境				
	土壌・地盤環境		沿道に人家が多いことから、自動車通行に起因する交通騒音を低減させる必要がある。	排水性舗装の採用により、沿道に与える交通騒音の抑制を図る。	4
	騒音・振動	○			4
	廃棄物・リサイクル	○	事業実施により発生する建設発生土の抑制と資源の再利用に努める必要がある	コンクリート殻等は再資源化施設へ搬出するとともに、再資源の利用に努める。	
	化学物質・粉じん等				
	電磁波・電波・日照				
	その他				
地域個性・文化環境	景観	○	都市景観を保全する必要がある。	防護柵等の道路附属物の色調等に配慮する。	3
	里山の保全				
	地域の文化資産	○	長岡京跡、開田遺跡に位置しており、埋蔵文化財保護の観点から、適切に対応する必要がある。	文化財保護課と連携して文化財の発掘調査等の適切な対応を図る。	3
	伝統的行事				
	地域住民との協働				
	その他				
外部評価					

(別紙)

構想ガイドラインチェックリストの記載要領

- 1) 「施工地の環境特性と目標」欄：評価項目の「主要な評価の視点選定の考え方」に当てはまる項目について、下記の記載要点を踏まえて施工地の環境特性と目指すべき方向(環境目標)についての点検を行い、できるだけ具体的に(例えば絶滅危惧種の名称等)記載すること。
- 2) 「環境配慮・環境創造のための措置内容」欄：「施工地の環境特性と目標」の記載内容に対応して実施しようとする回避措置や自然再生・環境創出等の万策について記載すること。
- 3) 「環境評価」欄：評価項目ごとの環境配慮の自己評価を記載する。
(改善；5、やや改善；4、現状維持；3、やや悪化；2、悪化；1)

評価項目		「施工地の環境特性と目標」の記載要点
主要な評価の視点		
地球環境・自然環境	地球温暖化 (CO ₂ 排出量等)	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って温室効果ガスの著しい発生が予測されるため、発生抑制や吸収源の創出などが必要。
	地形・地質	・地域の自然環境の基盤となっている地形・地質の維持・保全・改善・回復などが必要。
	物質循環 (土砂移動等)	・河川における土砂移動機能が良(又は不良)であるため、その維持(又は改善)が必要。
	野生生物 ・絶滅危惧種	・京都府レッドデータブック掲載の「絶滅が危惧される野生生物」の生息地等が確認されたため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	生態系	・地域生態系の維持・保全・改善・回復などが必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地球環境や自然環境の特性と目指すべき方向(環境目標)
生活環境	ユニバーサルデザイン	・高齢者や障がい者など社会的弱者に配慮した施設構造としていくことが必要。
	水環境・水循環	・事業前の水環境・水循環が良(又は不貫)であるため、その維持(又は改善)が必要。
	大気環境	・事業前の大気環境が良(又は不良)であるため、その維持(又は改善)が必要。
	土壌・地盤環境	・事業前の土壌・地盤環境が良(又は不良～汚染、沈下、水脈分断など)のため、その維持(又は改善)が必要。
	騒音・振動	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、騒音・振動の発生が予測されるため、発生抑制が必要。
	廃棄物・リサイクル	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、建設廃棄物の大量発生が予測されるため、発生抑制、再使用、リサイクルなどが必要。
	化学物質・粉じん	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、化学物質や粉じんによる汚染が予測されるため、汚染の防止・抑制が必要。
	電磁波・電波環境・日照	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、電磁波、電波障害、日照障害が予測されるため、障害の防止・抑制が必要
その他	・その他、施工地及び周辺地域における生活環境の特性と目指すべき方向(環境目標)	
地域個性・文化環境	景観	・京都らしい自然景観や歴史的景観、都市景観が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域の文化資産	・史跡や天然記念物、歴史的に重要な遺跡、古道、伝承、家屋(群)など地域固有の文化資産が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	里山の保全	・多様な生物相や農村景観の重要な要素となっている里山が存在しているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	伝統的行祭事	・地域の伝統的な行祭事等が行われているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域住民との協働	・事業の構想、設計、施工、管理などについて地域住民との協働が必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地域個性や文化環境の特性と目指すべき方向(環境目標)。

■費用便益分析結果総括表(事業全体)

事業名	(都) 御陵山崎線(第3工区) 防災・安全交付金(街路)事業
事業所管課	道路計画課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (平成20年11月国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2014年度(平成26年度)
事業着手年	2015年度(平成27年度)
事業完了予定年	2021年度(平成33年度)
便益算定対象期間	供用後50年

2 費用

(単位:億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	24.69	0.44	25.12
基準年における 現在価値(C)	19.96	0.14	20.10

※事業費、維持管理費の内訳は別紙のとおり

※消費税相当額は費用から控除している

3 便益

(単位:億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	93.14
基準年における 現在価値(B)	30.16

※便益の内訳は別紙のとおり

4 費用便益分析比

B/C	30.16 / 20.10	1.5
-----	---------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
工事費	1. 2 0	/
用地補償費	2 2. 4 6	
その他経費 (測量試験費等)	1. 0 2	
合計	2 4. 6 9	1 9. 9 6

2 維持管理費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0. 4 4	0. 1 4

3 総費用

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
(C)	2 5. 1 2	2 0. 1 0

●便益の内訳

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	8 7. 2 2	2 8. 2 9
走行経費減少便益	5. 6 7	1. 8 0
交通事故減少便益	0. 2 5	0. 0 8
合計(B)	9 3. 1 4	3 0. 1 6