

平成25年度 京都府公共事業評価調書

都市計画道路 おぐらにしまいづるせん ゆきなが 小倉西舞鶴線(行永)外1線 地方道路交付金(街路)事業

評価の別	事後評価
事業箇所	舞鶴市行永 ^{ゆきなが} ～堂ノ奥 ^{どうのおく}
全体事業費(内用地費)	31.2億円(21.2億円)
事業着手年度	平成9年度
事業年数	15年
完了年度	平成23年度
部分供用の有無	無(現道拡幅)



＝ 目 次 ＝

1	事業概要	小倉西- 3
2	事業の効果	小倉西- 6
3	事業により整備された施設の管理状況	小倉西- 9
4	事業を巡る社会経済情勢等の変化	小倉西- 9
5	良好な環境の形成・保全・変化	小倉西-1 0
6	改善措置の必要性	小倉西-1 0
7	今後の課題等	小倉西-1 1
8	総合評価	小倉西-1 2

<参考>

	「環」の公共事業構想ガイドライン評価シート	小倉西-1 3
	「用語集」	小倉西-1 5

1 事業概要

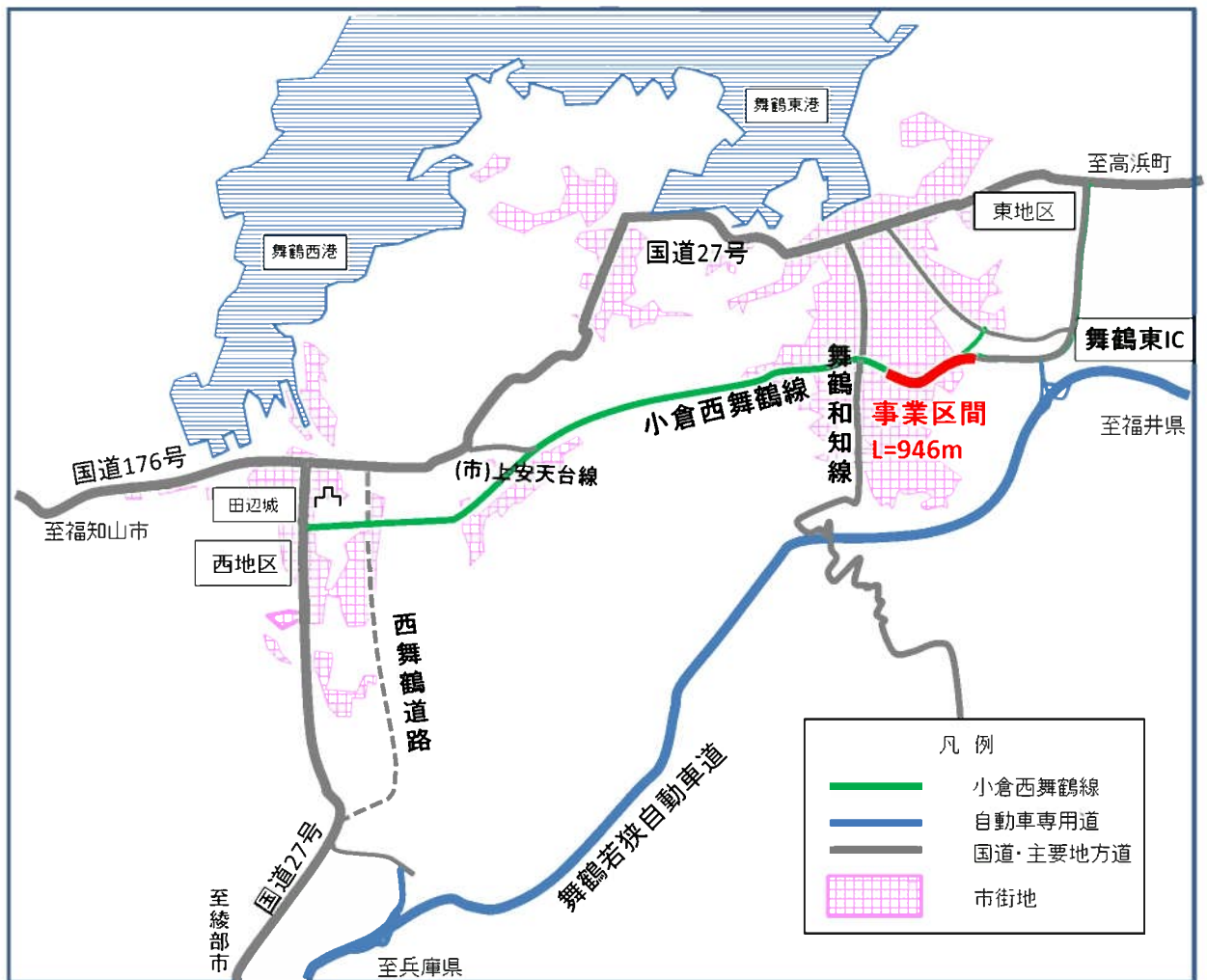
(1) 地域概要

舞鶴市は、日本海側の若狭湾に面し、市内には旧海軍ゆかりの赤れんが倉庫群をはじめ、安土桃山時代に築かれた田辺城跡等、多くの歴史的資源が残る都市である。

また、天然の良港である舞鶴港を擁し国内のみならず国際的にも、ひと・ものの交流拠点となっている。

城下町として栄えた西地区と海軍の町として発展した東地区を連絡する主要な幹線道路としては、国道27号及び主要地方道小倉西舞鶴線がある。

小倉西舞鶴線については、舞鶴若狭自動車道舞鶴東インターチェンジの供用により、アクセス道路としての利用が増加している。



位置図

(2) 事業の目的

当該路線は、舞鶴市西地区の南田辺を起点として舞鶴市東地区の溝尻を終点とする都市計画道路であるが、事業着手時の平成9年度における1日の交通量は約7千5百台と多いにも関わらず道路幅員が狭く、歩道も整備されていない状況であった。

平成10年3月には、舞鶴若狭自動車道舞鶴東インターチェンジが供用し、当該インターチェンジへのアクセス道路として交通量の増加が見込まれる中、事業区間の沿線には、国立病院機構舞鶴医療センター（旧国立舞鶴病院）や倉梯小学校及び青葉中学校があり、歩行者等の安全な通行を確保することも喫緊の課題となっていた。

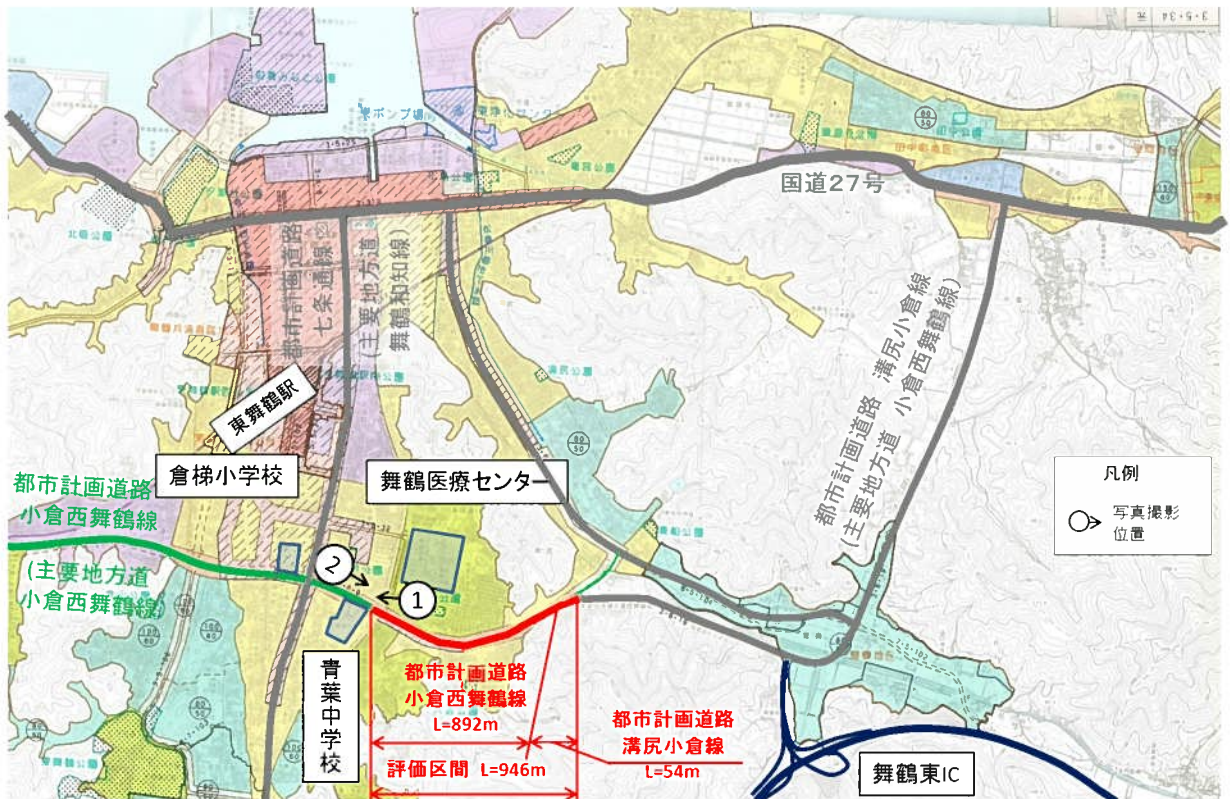
そのため、車両通行の円滑化と歩行者等の安全確保を目的に舞鶴市行永から堂ノ奥までの延長約950mの区間を事業化したものである。



写真1 整備前の状況



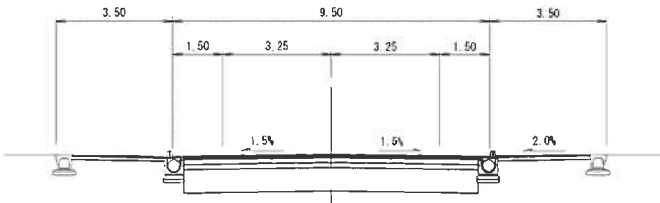
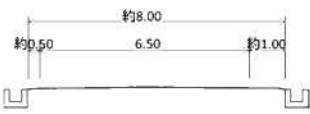
写真2 整備前の状況



事業区間

小倉西-4

(3) 事業の内容

項目	内容
路線名	都市計画道路 小倉西舞鶴線外1線（行永）
事業名	地方道路交付金（街路）事業
事業主体	京都府
事業箇所	舞鶴市字行永～堂ノ奥
延長・幅員	<p>延長：946m、幅員：16.5m 車道2車線、両側歩道、現道拡幅工事</p> <p>＜標準横断面図面＞</p>  <p>＜参考：整備前断面＞</p> 
全体事業費	31.2億円（内用地費 21.2億円）
事業期間	平成9年度～平成23年度
計画交通量 <small>（用語集①）</small>	10,000台/日
道路の区分 <small>（用語集②）</small>	第4種第2級
設計速度 <small>（用語集③）</small>	60km/h（※規制速度は40km/h）
上位計画	「明日の京都」「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

(4) 地元要望

現道は路肩も十分確保されておらず、舞鶴若狭自動車道の延伸により交通量が増加することが予測された。また、通学路に指定されているにもかかわらず、歩道が未設置であるため、倉梯小学校、青葉中学校への通学を始めとする歩行者等の通行が危険な状態であり、事業区間の早期完成が要望されていた。

(5) 事業経過

昭和34年	9月	小倉西舞鶴線当初都市計画決定
平成8年	5月	溝尻小倉線当初都市計画決定
平成9年	4月	小倉西舞鶴線都市計画変更（事業区間を11m→16.5mに拡幅）
平成9年	11月	事業認可取得（事業着手）
平成23年	6月	事業完成、全線供用

2 事業の効果

(1) 事業効果の発現状況

① 走行性の改善

本事業の実施により、道路幅員が確保され車両の走行性が改善された。

事業区間の事業着手時（H9道路交通センサス^{用語集①}）の交通量は7,485台/日であったが、交通量は年々増加し、平成25年には10,821台/日と平成9年の約1.4倍と交通量が増加したにも関わらず、交通渋滞は発生していない状況である。

また、小倉西舞鶴線の走行性が改善したことにも起因して、平行する国道27号の交通量（舞鶴市大字北吸）が平成9年の18,818台（H9道路交通センサス）から平成25年には13,705台（H25実測）と大きく減少しているところであり、国道27号における交通混雑の緩和効果も発揮しているところである。



小倉西舞鶴線及び国道27号の交通量の推移

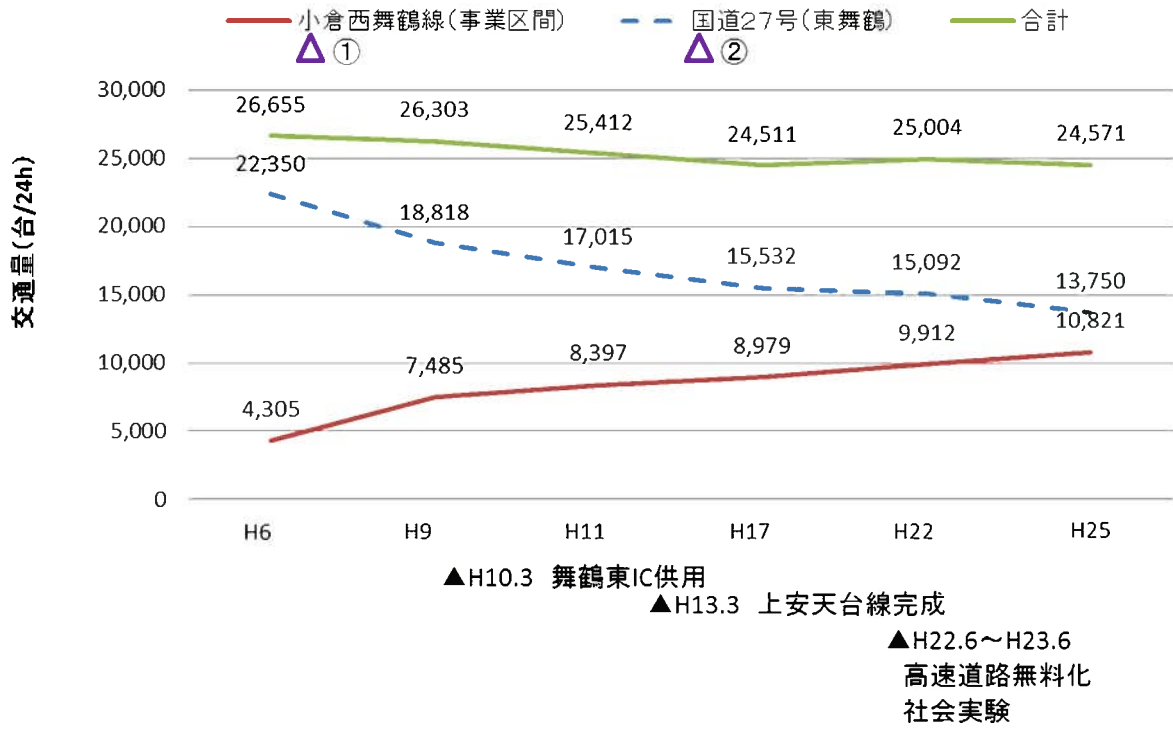


写真3 小倉西舞鶴線の交通状況 (事業着手前)



写真4 小倉西舞鶴線の交通状況 (現在)



写真5 国道27号の交通状況 (事業着手時)



写真6 国道27号の交通状況 (現在)

②交通環境の改善

本事業区間は通学路に指定されており、本事業により、両側に歩道を整備し、車両と自転車・歩行者の通行が分離され、安全性が大きく向上した。



写真7 事業着手時の通学路の状況



写真8 現在の通学路の状況

【舞鶴市立倉梯小学校教頭への聞き取り結果】（平成25年9月12日）

- ・道路が拡幅され歩道が整備されたため、児童の安全性が確保された。
- ・車道が整備され車のスピードが上がると思っていたが、そうでもなかった。
- ・歩行者用の信号整備や歩行者の停止位置の明示など、危険な道路横断箇所が大変安全になった。
- ・工事中も常にガードマンを配置してもらい、有り難かった。

(2) 費用対効果

事業区間完成後の交通量（平成25年10月）は、10,820台/日であり、現時点でほぼ計画交通量に近い交通量である10,000台/日となっている。

<前回再評価時と事後評価時（今回）の比較>

比較内容	事業再評価時（H18）	事後評価時（今回）
事業期間	平成9年度～平成20年度	平成9年度～平成23年度
事業費（内用地費）	29.5億円（20.9億円）	31.2億円（21.2億円）
交通量比較 （計画・現況）	10,000台/日 （計画交通量）	10,820台/日 （H25.10調査）

※本路線の現況交通量は、平成25年10月に実測した12時間交通量と平成22年道路交通センサスの昼夜率^(用語集⑤)により算出

※事業費の増額は、当初の想定より土質が悪かったことによる橋梁下部工の杭の規格変更や路床の改良等を行ったため。

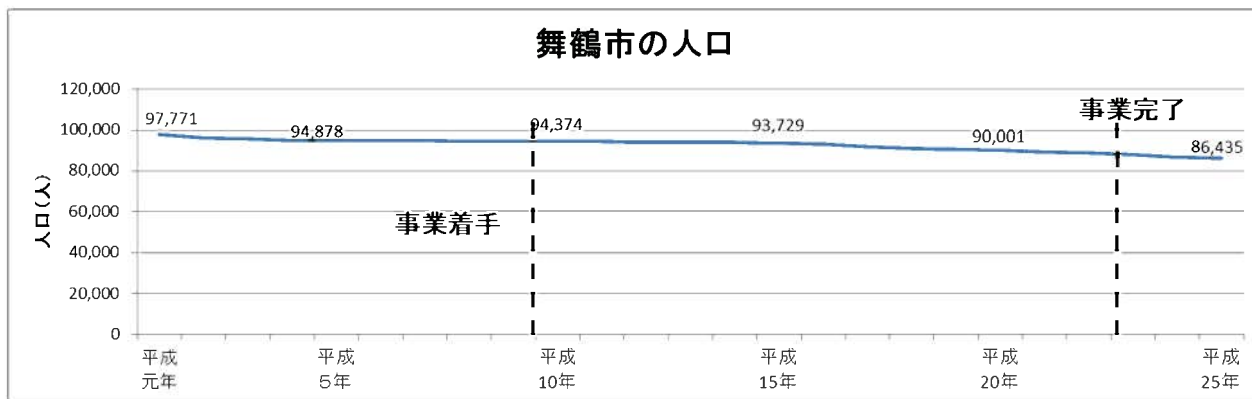
3 事業により整備された施設の管理状況

日常の道路パトロールを適切に実施しており、これまでに道路施設の維持修繕等の実績はない。

4 事業を巡る社会経済情勢等の変化

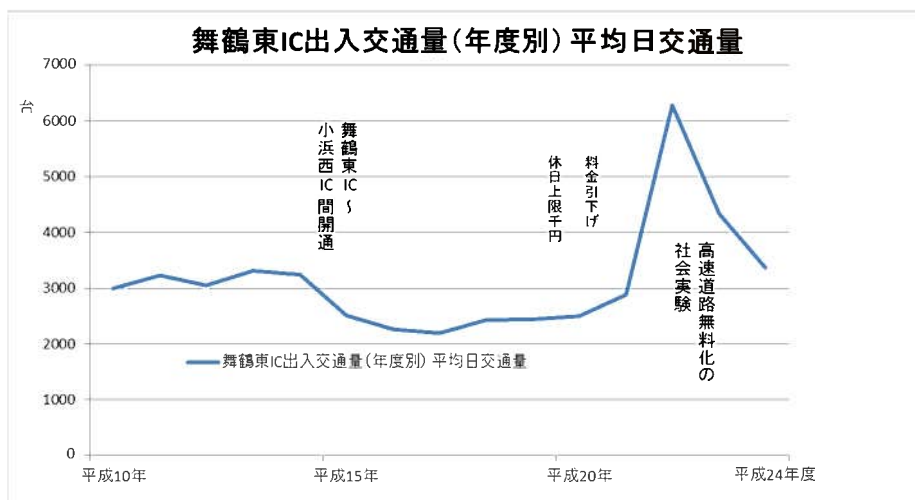
(1) 人口の推移

舞鶴市の人口は、近年25年間は約9.8万人から8.6万人と漸減傾向となっている。



(2) 舞鶴若狭自動車道・舞鶴東インターチェンジの交通量の推移

舞鶴東 IC の交通量は平成15年に先線の延伸により一時落ち込み、その後、無料化社会実験により一時大きく増加したが、近年では開通直後の3,000台/日程度となっている。



5 良好な環境の形成・保全・変化

(1) バリアフリーに対応した歩道の整備

高齢者や障害者などにも配慮した段差の少ない歩道を整備し、通行者の安全を確保するなど生活環境の改善が図られた。



写真9 段差の少ない歩道



写真10 段差の少ない歩道(2)

【地元区役員への聞き取り結果】（平成25年9月12日）

- ・子供や年寄りが多い地域であり、歩道が整備されたことは各段に安全性が向上した。
- ・特に、障害者や電動車イスで移動している人たちにとっては、歩道が水平に整備され大変有り難い。
- ・長期間に及ぶ市街地での工事であり、一步間違えば重大な事故に繋がったかもしれないが、幸い事故がなくて良かった。今後、同様の工事の場合も事故が無いように注意して行ってほしい。

(2) 排水性舗装^(用語集⑥)による騒音の抑制

排水性舗装を採用したことにより、沿線に与える騒音の影響を抑制している。

なお、舗装工事実施前後で沿道の騒音・振動について計測を行ったところ、騒音を低減できていることを確認した。

騒音測定結果

等価騒音レベル (L_{Aeq})

測定地点	昼間			夜間			備考
	測定値 (db)	環境基準 (db)	判定	測定値 (db)	環境基準 (db)	判定	
排水性舗装施工前	68.4	70	○	64.1	65	○	昼間：-5.8db
排水性舗装施工後	62.6		○	57.5		○	夜間：-6.6db

※ 測定地点は舞鶴市字行永地内の小倉西舞鶴線沿道

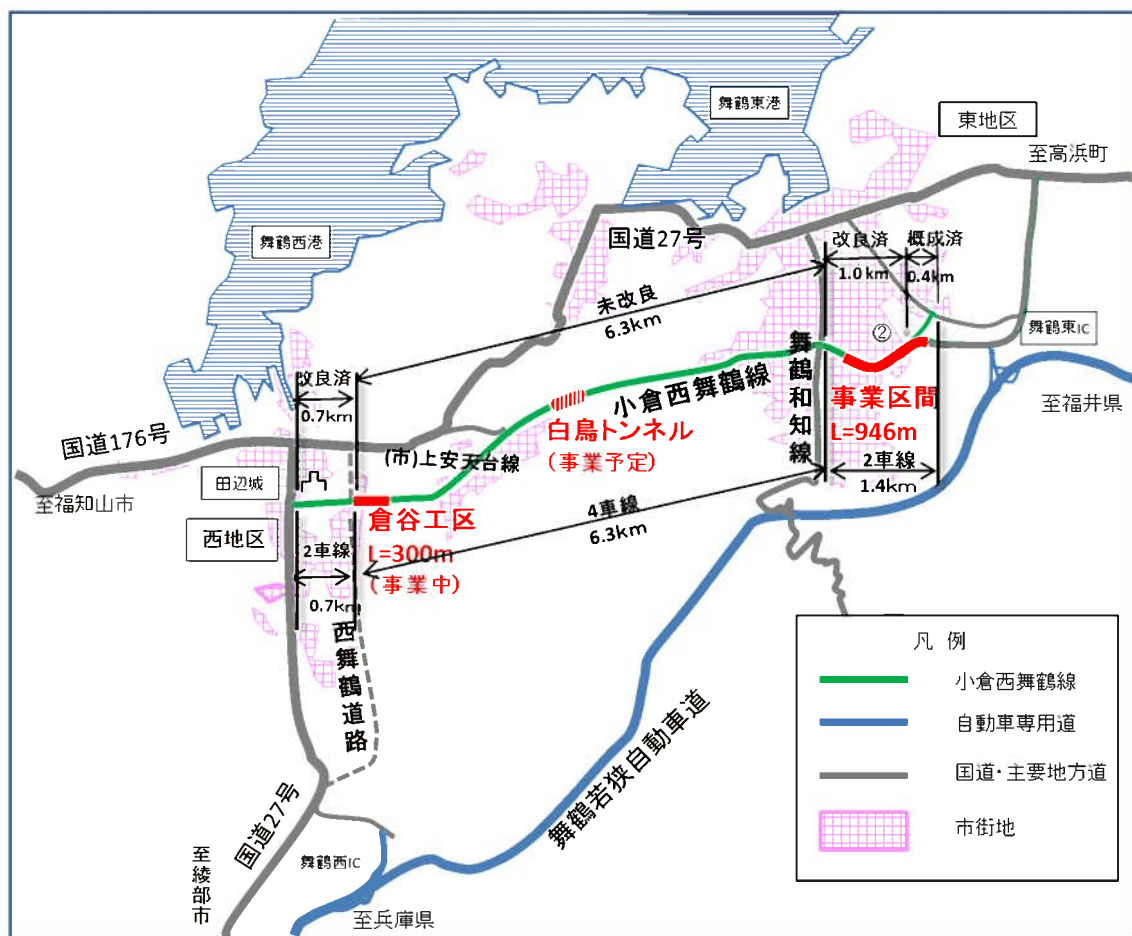
※ 沿道は「幹線交通を担う道路に近接する空間」の環境基準を適用している。

6 改善措置の必要性

事業区間の供用後、地元住民や道路利用者からの更なる安全対策等に関する意見や要望はなく、現時点で改善措置の必要な箇所はない。

7 今後の課題等

都市計画道路小倉西舞鶴線は全長 8.4 km の幹線街路であり、西から国道 27 号～国施行の西舞鶴道路までの 0.7 km は 2 車線、西舞鶴道路～主要地方道舞鶴和知線までの 6.3 km は 4 車線、舞鶴和知線～終点までの事業区間を含む 1.4 km は 2 車線で都市計画決定されている。この内、起点から 0.7 km 及び本事業で整備した区間を含む 1.0 km については改良済みである。一方、4 車線計画区間は未だ 2 車線整備しかなされておらず、交通量も増加傾向であり、朝夕は渋滞が発生していることから、改良の要望が強い。



(1) 小倉西舞鶴線（倉谷工区）の整備

倉谷工区は国直轄施行の西舞鶴道路（R27号バイパス）との交差予定箇所から西側 300 m の区間であり、西舞鶴道路の整備による右左折交通の増加に対応するため、4 車線に改良するものである。

平成 25 年度に国が用地測量に着手したため、本事業区間においても用地買収や一部工事等に着手している。



写真 13 倉谷工区の渋滞状況

(2) 白鳥トンネル区間の改築要望

白鳥トンネルは本路線の舞鶴市西地区と東地区の間の峠に設置されたトンネルであるが、昭和25年に供用されたトンネルであり、老朽化が認められ、加えて自転車や歩行者が通行出来る空間がなく、両市街地の自転車や徒歩での往来に支障となっている。



写真14 歩道が無い状況



写真15 大型車のすれ違い状況

8 総合評価

本事業により、整備区間の走行性、及び交通環境の改善が図れるとともに、国道27号の走行性の改善がみられることから、事業実施による効果が発現しており、事業の目的は達成できたものと判断される。

『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25年12月 4日		
		作成部署	建設交通部 道路建設課		
事業名	小倉西舞鶴線 地方道路交付金（街路）事業		地区名	舞鶴市字行永～堂奥	
概算事業費	31.2億円		事業期間	平成9年度～平成23年度	
事業概要					
目指すべき環境像	現道（旧道）は幅員狭小で人家が連担していることから、安心・安全の確保とともに、交通騒音や振動を低減させることにより、沿道の生活環境を改善する必要がある。				
関連する公共事業	なし				
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	環境評価	
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)	○	現道は、舞鶴若狭自動車道・舞鶴東インターチェンジへのアクセス道路として交通量の増大が見込まれるにも関わらず、車道幅員が狭く歩道も未設置、車の速度低下による環境負荷増加の懸念されていた。	交通の集中による渋滞を防止し、交通を円滑にすることで、環境負荷の低減に寄与した。	3
	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	○	現道は、幅員が狭く歩道が未整備であることから、歩行者や自転車通行者の安全性を高める必要がある。	段差の少ない歩道を整備することで自動車との分離を図り、歩行者の安全性を高めることができた。	4
	水環境・水循環				
	大気環境		現道は、人家が連担しているため、自動車の通行に起因する騒音や振動等について環境基準を満足させる必要がある。	排水性舗装を実施することにより、交通騒音を低減させ、環境基準を満足している。	4
	土壌・地盤環境				
	騒音・振動	○	事業の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。	土質改良による軟弱土の利用により建設発生土を抑制した。	3
	廃棄物・リサイクル	○			
	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	○	市外地内の人家連担地であるため、住宅地にふさわしい道路の景観が求められている。	両側に歩道を配置し、歩行者がゆとりを持って通行出来る公共空間とすることで、良好な街並みの景観を確保した。	3
	里山の保全				
	地域の文化資産				
	伝統的行祭事				
	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・環境創出等の方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）

※評価項目の選定要否欄には、特性や目標を記載する「主要な評価の視点」欄に○を記載する。

評価項目	主要な評価の視点	「施工地の環境特性と目標」の記載要点
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（又は不良）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 その他	・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、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）。

「用語集」

① 計画交通量

当該区間を将来通行する自動車の1日当たりの交通量である。

② 道路の区分

道路構造の一般的な技術基準を定める「道路構造令」において、「都市部と地方部」、また、「高速自動車道路とその他の道路」の区分で第1種から第4種に分類され、さらに、地形や計画交通量に応じて、第1級から第5級に分類されている。

本事業では、第4種（都市部）第2級（計画交通量が4,000～10,000台/日）としている。

③ 設計速度

道路の形状を決定するために定める速度で、平均的な運転者が快適性を失わずに維持することの出来る速度である。道路の区分によって定められている。

④ 道路交通センサス

道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）は、全国の道路と道路交通の実態を把握するための調査で、概ね3～5年間隔で実施されているものである。

⑤ 昼夜率

昼間の12時間交通量に対する24時間交通量の割合を示すものである。平成25年10月に実測した交通量は、観測コストを勘案して、午前7時からの午後7時の12時間の観測を行った。

⑥ 排水性舗装

通常の舗装にくらべて内部に多くの空隙を有する舗装である。この空隙により、自動車騒音の低減と、路面の滞水を抑制することで、自動車の走行性や視認性が向上する効果がある。