

平成23年度 公共事業評価調書

都市計画道路 ^{ごりょうやまざき} 御陵山崎線 地方道路交付金（街路）事業

評価の別：再々評価	事業箇所（区間）：長岡京市 ^{かいでん} 開田～ ^{こうたり} 神足
事業着手年度：平成9年度	全体事業費：64.3億円 （内用地費）（55.9億円）
経過年数：15年	H23末投資額累計：57.7億円 （内用地費）（50.6億円）
完了予定年度：平成26年度	進捗率（%）：90% （内用地費）（91%）
部分供用の有無：有	残事業費：6.6億円 （内用地費）：（5.3億円）



平成18年8月供用済区間

＝ 目 次 ＝

1	事業概要	御陵－ 3
2	事業の進ちよく状況	御陵－ 6
3	事業を巡る社会経済情勢等の変化	御陵－ 8
4	事業費の投資効果及びその要因の変化	御陵－10
5	事業の進ちよくの見込み	御陵－11
6	コスト縮減や代替案立案等の可能性等	御陵－11
7	良好な環境の形成及び保全	御陵－12
8	総合評価（案）	御陵－12
<参考>		
○	「環」の公共事業構想ガイドライン評価シート	御陵－13
○	事業の費用便益分析	御陵－15
○	用語集	御陵－19

1 事業概要

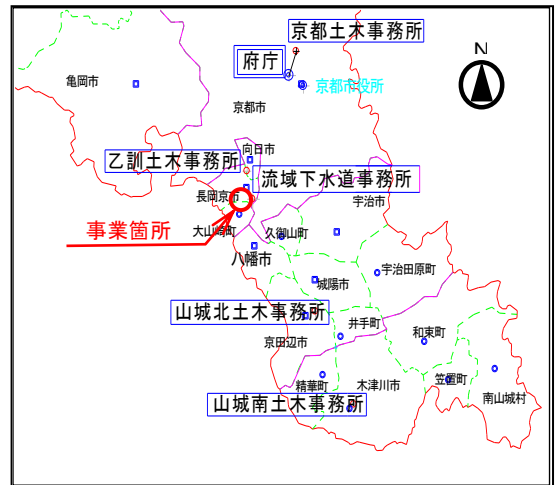
(1) 地域の概要

長岡京市は、京都府の南西部に位置し、大阪府と接する、人口約8万人の都市である。

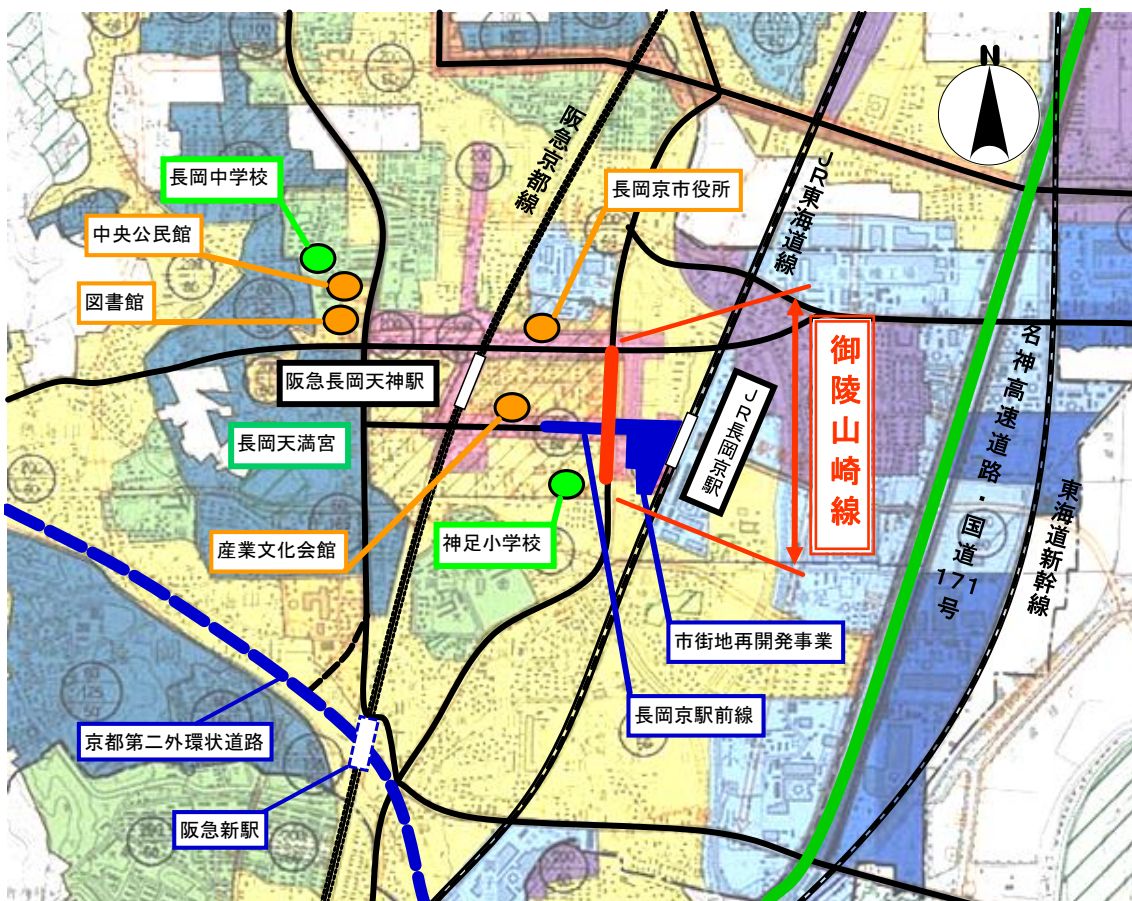
市の面積の約65パーセントが平野部で、住宅・商業・工業・農業に広く利用されており、残りの西山山地は、市街地の背景として景観の主体となっている。

また、古くから京都、大阪間の交通の要衝として栄え、鉄道は、東海道新幹線、東海道本線及び阪急京都線、道路は、名神高速道路及び国道171号が市域を縦貫している。

現在は、京都第二外環状道路や阪急京都線の新駅建設が進められており、交通の要衝の地に相応しいまちづくりが進められている。



広域位置図



詳細位置図
御陵－3

(2) 事業の目的

本路線は、乙訓地域を南北に縦貫する幹線道路であり、本府が第一次緊急輸送道路（用語集①）に位置づける重要な道路である。

本事業箇所は長岡京市の中心市街地に位置しており、JR長岡京駅や阪急長岡天神駅などの交通拠点と長岡京市役所などの公共施設を連絡する重要な箇所である。

また、長岡京市が定める交通バリアフリー基本構想では、歩行者ネットワークを形成する特定経路（用語集②）に位置づけられている。

しかし、狭小な車道幅員に加えて歩道も整備されていないため、慢性的な渋滞が発生（写真①）し、歩行者や自転車利用者の安全な通行が確保できない状況（写真②）にある。

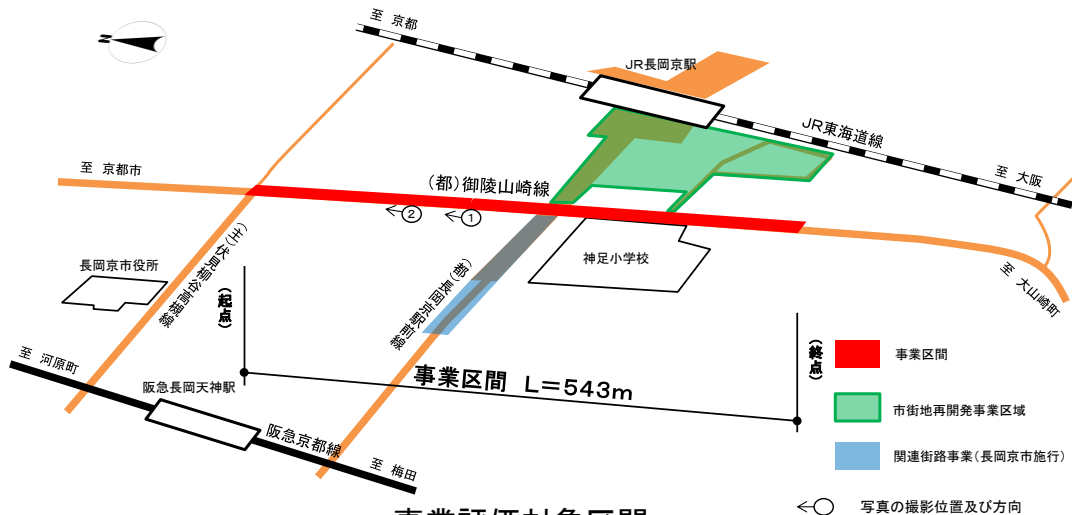
一方で、JR長岡京駅西口地区の市街地再開発事業により、住宅や商業施設、公共施設などが建設され、今後も自動車、歩行者や自転車利用者の増加が見込まれる。

そのため、現道を拡幅し、歩道を設置することで、円滑な自動車交通と歩行者等の安全を確保するとともに、良好な市街地の形成を図ることを目的としている。



写真① 渋滞の状況

写真② 歩道の状況



(3) 事業の内容

項 目	内 容
路 線 名	都市計画道路 御陵山崎線（主要地方道 西京高槻線）
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	長岡京市開田～神足
延長・幅員	延長： 543m 幅員：22.0m（4車線、両側歩道） <標準横断面図面>
全体事業費	64.3億円（内用地費55.9億円）
事業期間	平成9年度～平成26年度
計画交通量 ^(用語集③)	12,600～16,800台/日（H42推計値）
道路の区分 ^(用語集④)	第4種第1級
設計速度 ^(用語集⑤)	60km/h
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ○明日の京都（H23.1） 鉄道の駅や高速道路のインターチェンジ周辺の整備など、交通基盤の整備を推進する。 ○都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（H19.9） 安心・安全な暮らしを守り、新たな都市の再構築を目指すため、重点的に整備を図る。 ○京都府地域防災計画 緊急輸送道路の整備を推進し、交通機能の確保や、延焼防止に寄与する災害に強い道路整備を行う。
関連事業	<ul style="list-style-type: none"> ・長岡京駅西口地区市街地再開発事業（H9～H18年度） ・長岡京駅前線街路整備事業（H9～事業中）

2 事業の進ちよく状況

(1) 事業の進ちよく状況

平成9年度に事業着手し、事業区間のうち、市街地再開発事業に直接影響する区間（L=363m）の整備を先行して進め、平成18年8月に部分供用した。（次頁：写真③）

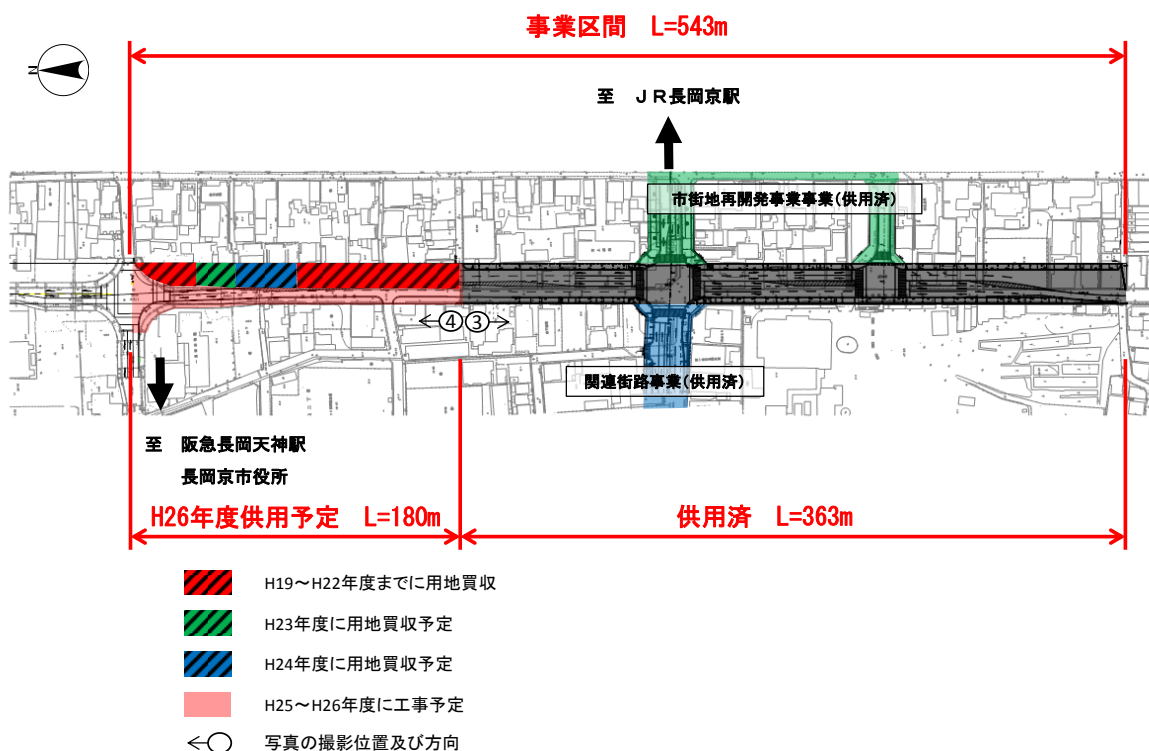
残りの区間（L=180m）について、平成19年度から用地買収に着手している。（次頁：写真④）

事業地は、市の中心市街地に位置することから、多くの店舗や住宅が建ち並んでおり、用地の取得にあたっては、建物等の移転が必要となる。

建物等の建て替えや代替地確保等にあたっては、用地協力をいただく地権者や借家人の生活再建に十分配慮するために、多くの時間を要しており、事業長期化の要因となっているが、平成24年度中に全ての用地買収が完了する目途が立ったことから、平成26年度の全線供用を目指す。

（事業の経過）

昭和42年8月	都市計画決定
平成9年4月	先行整備区間（L=363m）の整備に着手
平成18年8月	先行整備区間の供用開始 関連街路事業（長岡京駅前線）の供用開始
平成18年9月	京都府公共事業評価審査委員会【再評価】
平成19年3月	市街地再開発事業完了
平成19年4月	残整備区間（L=180m）区間の整備に着手



事業進捗状況図



写真③ 供用済区間の状況



写真④ 整備中区間の状況

(2) 前回再評価時点との比較

	今回 (平成23年度)	前回評価時 (平成18年度)
全体事業費 (内用地費)	64.3億円 ^{※1} (55.9億円)	69.7億円 (59.9億円)
累計投資額 (内用地費)	57.7億円 (50.6億円)	51.7億円 (45.5億円)
事業期間	平成9年度～平成26年度 ^{※2}	平成9年度～平成22年度
進捗率 (内用地費)	90% ^{※3} (91%)	74% (77%)
残事業費 (内用地費)	6.6億円 (5.3億円)	18.0億円 (14.0億円)
部分供用延長	363m	363m

※1 全体事業費の見直しについて

- ・土地価格の下落や補償価格の精査に伴う減額 (▲4.0億円)
- ・コスト縮減の取り組みや残工事費の精査等に伴う減額 (▲1.4億円)

※2 事業期間の見直しについて

- ・用地買収の遅れによる期間延伸 (4カ年)

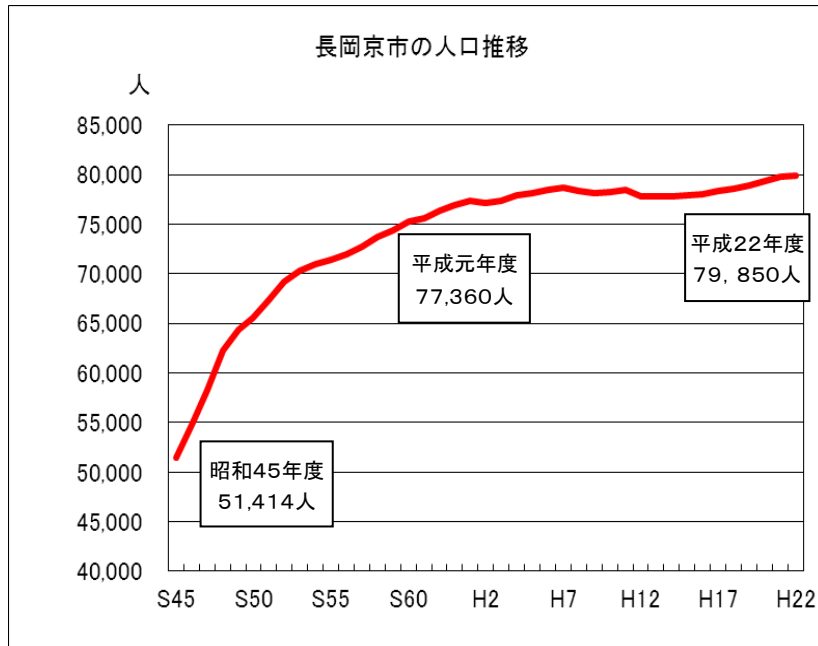
※3 進捗率は、平成23年度末の見込み。

3 事業をめぐる社会経済情勢等の変化

(1) 人口及び交通量の推移

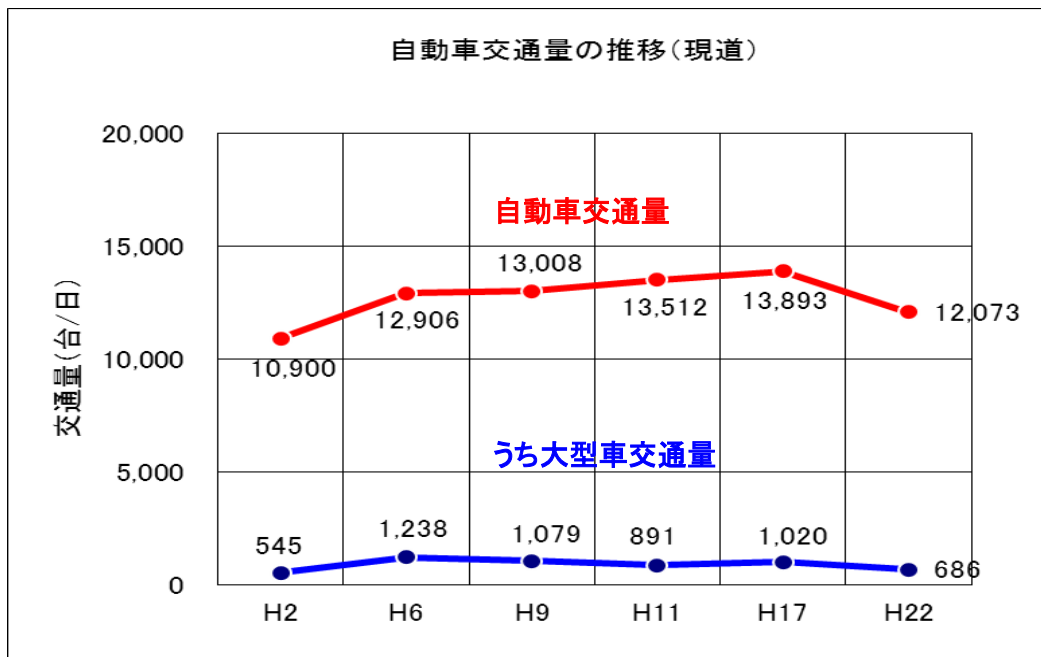
○長岡京市の人口の推移

長岡京市の人口は、高度成長期の住宅開発等により、昭和40年代以降急増した。近年は、横ばい、微増状態が続いている。



○事業評価対象区間付近（長岡京市神足）の交通量の推移

最新の調査結果では、増加傾向から減少に転じているが、平成2年からの20年間で約1割増加しており、未だに1万台/日を超える自動車交通量となっている。



(2) 関連事業の進ちょく状況

○長岡京駅西口地区市街地再開発事業（組合施行）

JR長岡京駅西口地区で平成9年度から事業が進められ、平成18年度に完了し、駅前広場、商業施設、公共公益施設、高層住宅等が整備された。
 (写真⑤)

○長岡京駅前線街路整備事業（長岡京市施行）

本路線の整備とあわせて進めている長岡京駅前線街路整備事業は、平成18年度に約150mの供用を開始した。(写真⑥)

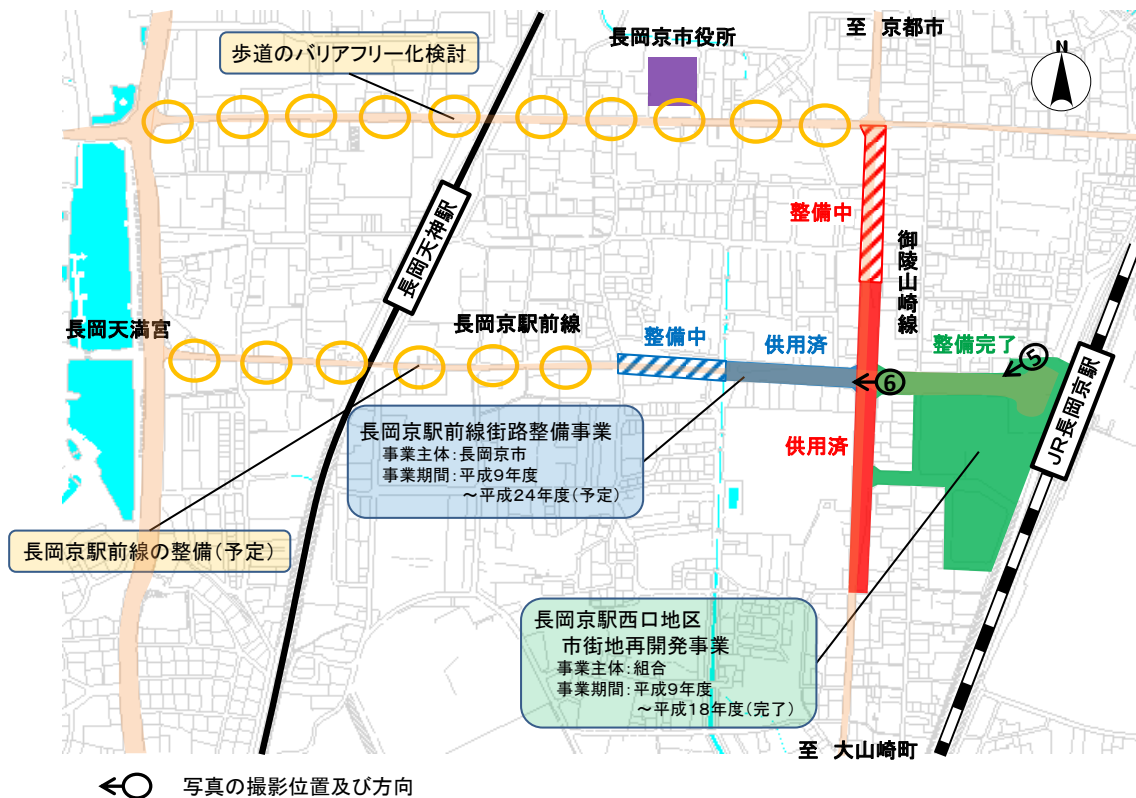
現在、整備済区間西側の約120mを整備中で、平成24年度に供用を開始する予定である。



写真⑤ JR長岡京駅前の状況



写真⑥ 長岡京駅前線の状況



地域状況図

(3) 地域の要望等

長岡京市は、都市機能の向上と安全な都市づくりを行うために、本路線の整備を強く要望している。

(平成 23 年度京都府予算に関する要望書 (最新：平成 22 年 10 月))

4 事業費の投資効果及びその要因の変化

(1) 費用便益比^(用語集⑥)の算出

評価時点	費用便益比		<参考>
	今回評価(H23)	残事業の評価	前回評価(H18)
総便益(B)	96.7億円	27.3億円	72.4億円
総費用(C)	71.8億円	5.9億円	64.4億円
B/C	1.3	4.7	1.1

※費用便益分析マニュアル【国土交通省 道路局 都市・地域整備局(平成 20 年 11 月版)】により算出した。前回評価は、平成 15 年 8 月版により算出した。

(2) 費用便益比に現れない事業の有効性

○住民生活

- ・歩行者や自転車利用者の安心・安全の確保
- ・快適な住環境や都市景観の形成に貢献

○地域経済

- ・中心市街地の骨格を形成する道路として、地域の発展を支援

○都市防災機能

- ・火災時の延焼を遮断するための空間を確保
- ・地震時の家屋倒壊等による交通遮断を防ぎ、緊急輸送道路としての信頼性の向上

5 事業の進ちよくの見込み

移転先の選定や代替地の確保等の課題により、2件の用地買収が残っているが、課題の解決について概ねの目途が立ったことから、平成24年度中に全ての用地買収を完了させ、平成26年度の事業完了を目指す。

事業用地の取得状況

	移転物件数	面積
用地買収対象	30件	6,626㎡
買収済	28件	6,154㎡
未買収	2件	472㎡

事業進ちよくの見込み

年度	主たる内容
23	用地買収
24	用地買収 <用地買収完了> 埋蔵文化財発掘調査
25	築造工事（東側拡幅部）
26	築造工事（西側現道部） <全線供用>

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等

(1) コスト縮減の取り組み

建設発生土の有効活用やコンクリート二次製品^(用語集⑦)の積極的利用や舗装工事に再生材を利用することなどにより、引き続きコストの縮減に努める。

(2) 代替案の可能性

平成18年度までに363mを供用し、約9割の用地買収が完了（平成23年末見込み）していること、また、都市計画決定に基づく関連事業が計画的に進められていることから、現計画での事業継続が最良である。

7 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交通渋滞を解消し、自動車交通を円滑化することで、自動車が排出する二酸化炭素の削減に寄与する。

(2) 生活環境

高齢者や障がい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。

車道部に高機能舗装^(用語集⑧)を採用することで、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

本事業区間に埋蔵文化財（長岡京跡）が存在することから、工事の実施前に発掘調査を実施して記録保存を行う。

8 総合評価（案）

総合評価として、本計画で事業を継続する必要がある。

○「環」の公共事業構想ガイドライン評価シート

『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23年7月26日					
		作成部署	建設交通部 道路建設課					
事業名	都市計画道路 御陵山崎線 地方道路交付金（街路）事業		地区名	長岡京市開田～神足				
概算事業費	約64.3億円		事業期間	平成9年度～平成26年度				
事業概要	交通の円滑化と歩行者の安全を確保し、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ものである。（現道拡幅） 道路築造：延長 543m、幅員 22.0m（4車線）、両側歩道（3.5m）							
目指すべき環境像	事業地周辺は、JR長岡京駅や阪急長岡天神駅を中心とした公共施設や商業施設だけでなく、小学校や住宅などが多くあるため、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	<ul style="list-style-type: none"> 長岡京駅西口地区市街地再開発事業 都市計画道路 長岡京駅前線 街路整備事業 							
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	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、幅員が狭く歩道が未整備であることから、特に朝夕の通勤時間帯に渋滞が発生し、車の速度低下によるCO ₂ の排出量増加の一因となっている。	交通の集中による渋滞を解消し、交通を円滑にすることで、CO ₂ の排出量の縮減が期待できる。	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。	バリアフリーに対応した歩道を整備することで誰もが利用しやすい歩道とする。	5			
	水環境・水循環							
	大気環境							
	土壌・地盤環境							
	騒音・振動	○				沿道に人家が多いことから、自動車の通行に起因する交通騒音を低減させる必要がある。	高機能舗装の採用により、沿線に与える交通騒音の抑制を図る。	3
	廃棄物・リサイクル	○				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する。	3
	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		事業地は、長岡京遺跡に位置するため、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			
	里山の保全							
	地域の文化資産	○						
	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		「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）。

○事業の費用便益分析

■費用便益分析結果総括表(全体事業)

事業名	都市計画道路 御陵山崎線 地方道路交付金(街路)事業
事業所管課	道路建設課

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)
基準年	2011年(平成23年)
事業着手年	1997年(平成 9年)
事業完了予定年	2014年(平成26年)
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	61.20	1.17	62.37
基準年における 現在価値(C)	71.33	0.49	71.82

※事業費、維持管理費の内訳は別紙のとおり

3便益

(単位:億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	194.85
基準年における 現在価値(B)	96.70

※便益の内訳は別紙のとおり

4費用便益分析比

B/C	96.70 / 71.82	1.34
-----	---------------	------

●費用の内訳

1事業費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
工事費	3.22	/
用地費	25.30	
補償費	27.93	
その他経費 (測量試験費等)	4.75	
合計	61.20	71.33

2維持管理費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
補修費 (施設の補修・更新費用)	1.17	0.49
合計	1.17	0.49

3総費用

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
(C)	62.37	71.82

●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	167.07	82.84
走行経費減少便益	24.81	12.32
交通事故減少便益	2.98	1.55
合計(B)	194.85	96.70

(費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。)

■費用便益分析結果総括表(残事業)

事業名	都市計画道路 御陵山崎線 地方道路交付金(街路)事業
事業所管課	道路建設課

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)
基準年	2011年(平成23年)
事業着手年	1997年(平成 9年)
事業完了予定年	2014年(平成26年)
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	6.21	0.35	6.56
基準年における 現在価値(C)	5.80	0.05	5.85

※事業費、維持管理費の内訳は別紙のとおり

3便益

(単位:億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	69.92
基準年における 現在価値(B)	27.34

※便益の内訳は別紙のとおり

4費用便益分析比

B/C	27.34 / 5.85	4.67
-----	--------------	------

●費用の内訳

1事業費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
工事費	0.96	/
用地費	3.08	
補償費	2.01	
その他経費 (測量試験費等)	0.17	
合計	6.21	5.80

2維持管理費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
補修費 (施設の補修・更新費用)	0.35	0.05
合計	0.35	0.05

3総費用

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
(C)	6.56	5.85

●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	61.95	24.23
走行経費減少便益	7.51	2.94
交通事故減少便益	0.45	0.18
合計(B)	69.92	27.34

(費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。)

○用語集

① 緊急輸送道路

地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と防災拠点を相互に連絡する道路をいう。

② 特定経路

歩行空間ネットワーク形成の観点から、鉄道駅と公共公益施設を結ぶ道路を、「特定経路」と位置づけ、重点的にバリアフリー化を図ることとしている。

③ 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。現在は、平成42年の推計交通量を計画交通量としている。

④ 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種に分類されている。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。

本路線の第4種第1級は、「都市部」の「その他の道路」で、「計画交通量10,000台/日以上」に該当する。

⑤ 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。

⑥ 費用便益比

事業を行うことによって得られる効果のうち、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の3つの便益と、事業に要する費用や維持管理費などの費用の比率を示すものである。

費用便益比は、事業の効果を金銭に置き換えて、その妥当性を評価するための指標となっており、費用便益比が1.0を下回ると費用対効果が低いと判断されるが、事業効果の全てををれなく計算したものではない。

⑦ コンクリート2次製品

セメントを主原材料にして、あらかじめ工場で造られた製品である。規格品を工場で大量生産するため、現場で製作するよりコスト縮減が図ることができる。本事業では、道路側溝や歩道と車道の境界に設置する縁石等に二次製品を利用している。

⑧ 高機能舗装

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。