

NO. 3

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成18年度第2回)

一般国道9号

五条大宮拡幅

平成18年12月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□事業の目的	1
□計画の概要	2
□事業の経緯および進捗	3
1. 事業の経緯.....	3
2. 事業の進捗状況.....	3
3. 関係機関との調整等.....	3
□事業を取り巻く社会状況	5
1. 社会的背景.....	5
2. 国道9号（五条通）の利用実態・役割.....	7
3. 五条大宮拡幅の沿線交通状況.....	10
4. 周辺の主な事業・施設等.....	12
5. 地域における計画.....	16
6. 要望経緯.....	16
□事業の整備効果	17
1. 国道9号（五条通）の交通混雑の緩和.....	17
2. 安全で快適な道路空間の確保.....	19
□費用便益比の算定	21
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	23
□対応方針	24

事業の目的

- 一般国道9号（五条通）の交通混雑の緩和
- 安全で快適な道路空間の確保
- 丹波口駅地区土地区画整理事業との一体整備による健全な市街地形成と都心の活性化

一般国道9号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの主要幹線道路です。

このうち、京都府内を通過する一般国道9号は、京都市と京都府北部・中部地域を連絡する主要な幹線道路となっており、京都市内においても、東西交通の主軸として重要な役割を担っています。

しかし、五条大宮拡幅区間では、現道の交通容量を上回る交通需要があり、慢性的な渋滞が発生しています。

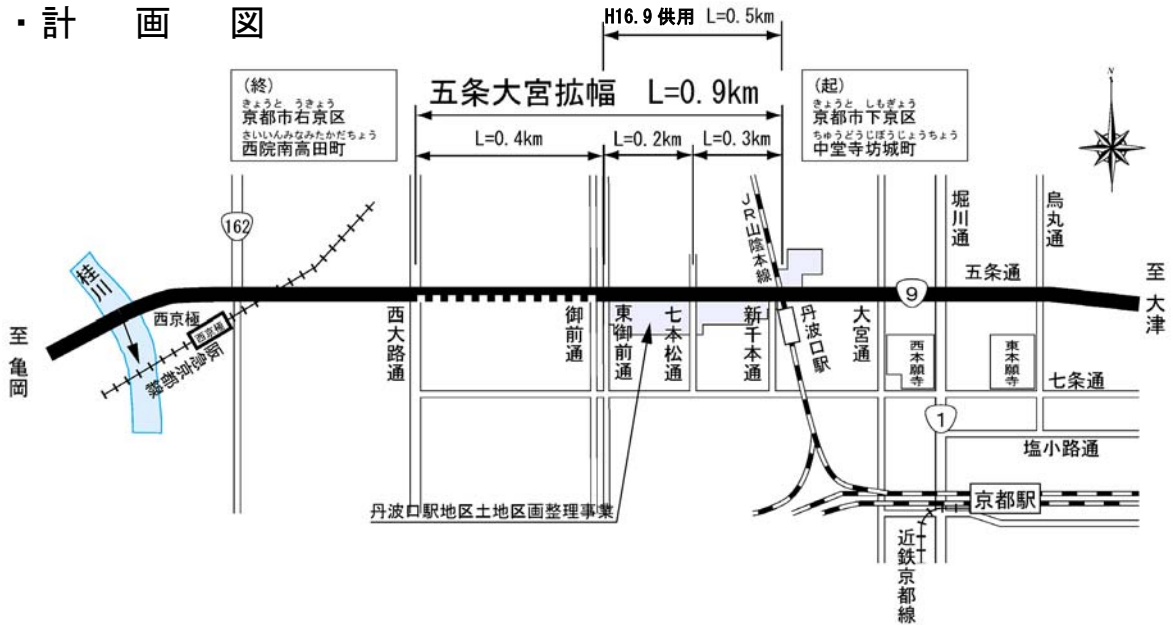
五条大宮拡幅は、このような国道9号（五条通）の交通混雑の緩和、安全で快適な道路空間の確保、丹波口駅地区土地区画整理事業との一体整備による健全な市街地形成と都心の活性化を目的に、JR山陰線丹波口駅から西大路五条交差点にかけての約0.9kmを、4車線（W＝22m）から8車線（W＝50m）に拡幅する事業です。

■位置図

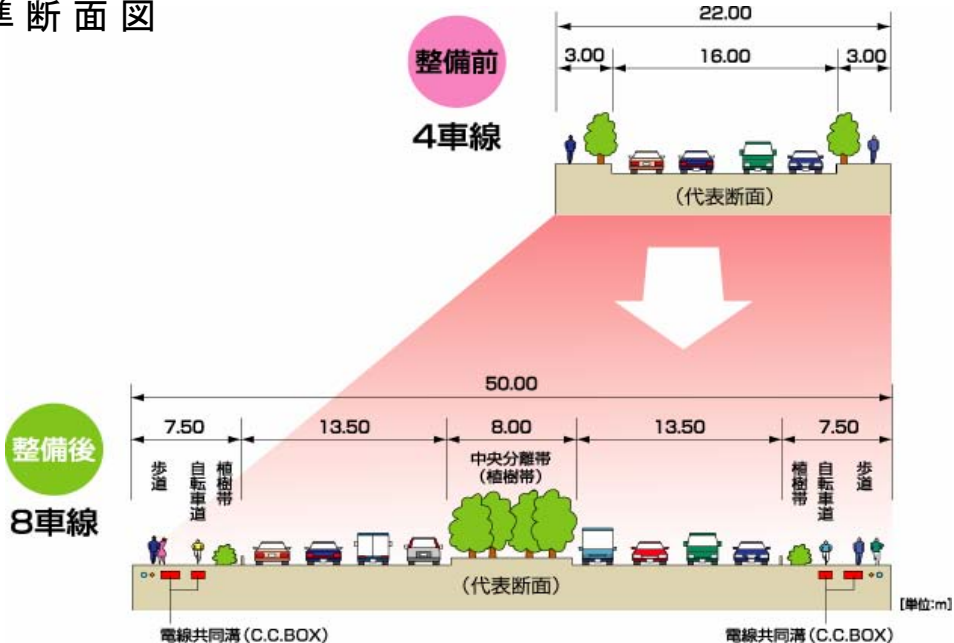


計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自) 京都府京都市下京区中堂寺坊城町
至) 京都府京都市右京区西院南高田町
- ・ 計 画 延 長 $L = 0.9 \text{ km}$
- ・ 幅 員 $W = 50.0 \text{ m}$
- ・ 構 造 規 格 第4種第1級
- ・ 設 計 速 度 60 km/h
- ・ 車 線 数 8車線
- ・ 全 体 事 業 費 約310億円
- ・ 計 画 図



・ 標準断面図



事業の経緯および進捗

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 平成 2年11月16日
- ・事業化 平成 4年度
- ・用地着手 平成 5年度
- ・工事着手 平成14年度

2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 57% (事業費ベース,平成18年9月末現在)
- ・用地取得率 91% (面積ベース,平成18年9月末現在)
- ・供用延長 L=0.5km

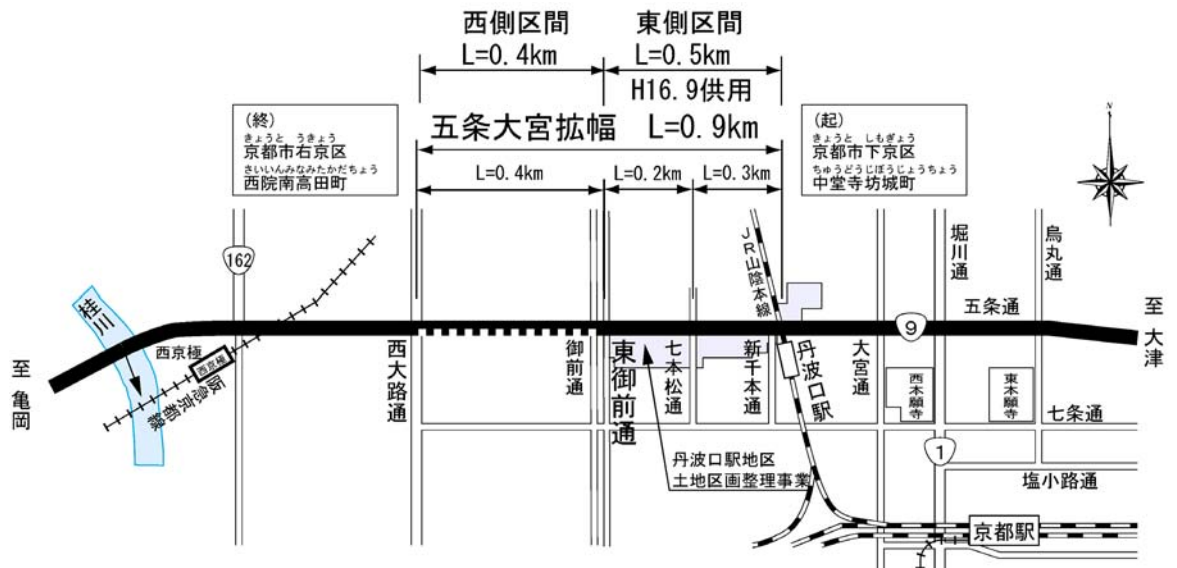
たんばぐち ひがしおんまえどおり
JR山陰線丹波口駅～東御前通

(平成16年9月15日)

3. 関係機関との調整等

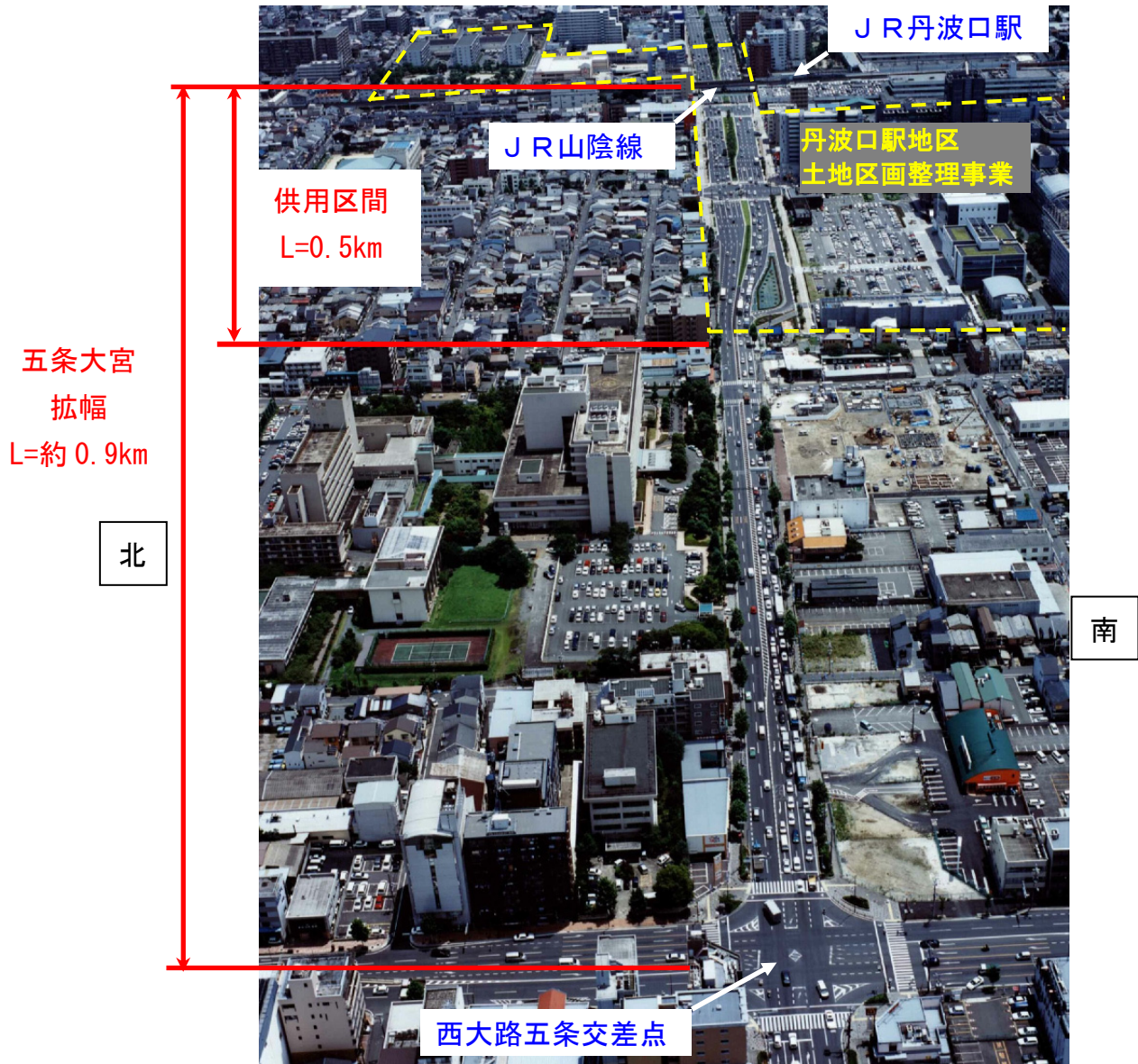
平成4年度の事業化後、平成5年度から事業区間0.9kmのうち、東側区間0.5kmについては、丹波口駅地区土地区画整理事業に合わせて拡幅を行い、平成16年9月に供用しました。

西側区間についても、平成4年度の事業化後、調査・設計及び幅杭の設置等を実施してきました。現在、埋蔵文化財調査を行い、公安委員会との協議を進めるとともに、残る用地について早期に用地取得を完了させるため、用地買収の交渉を行っています。

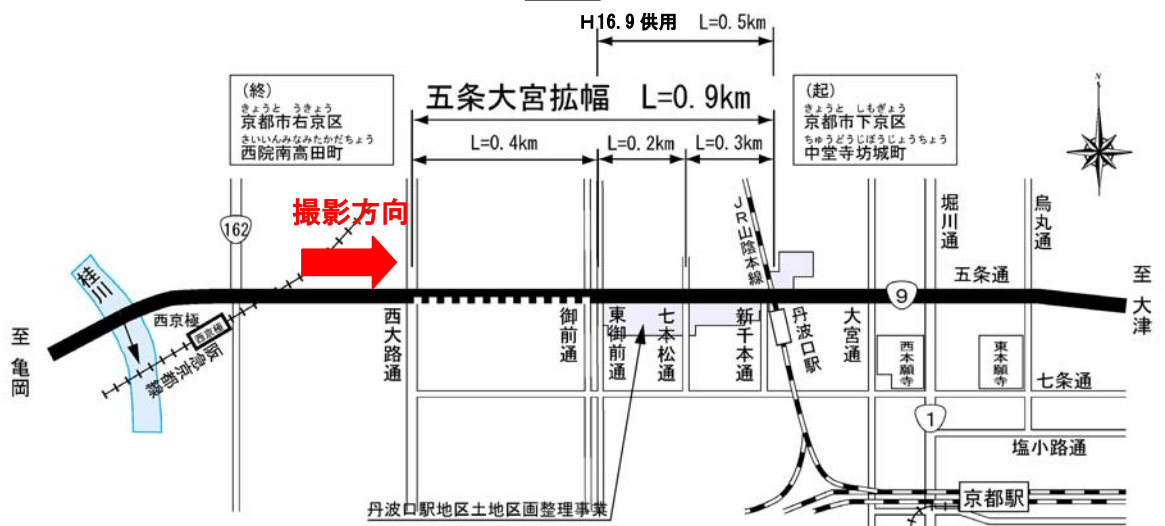


(平成18年7月撮影)

東 至 大津



西 至 亀岡

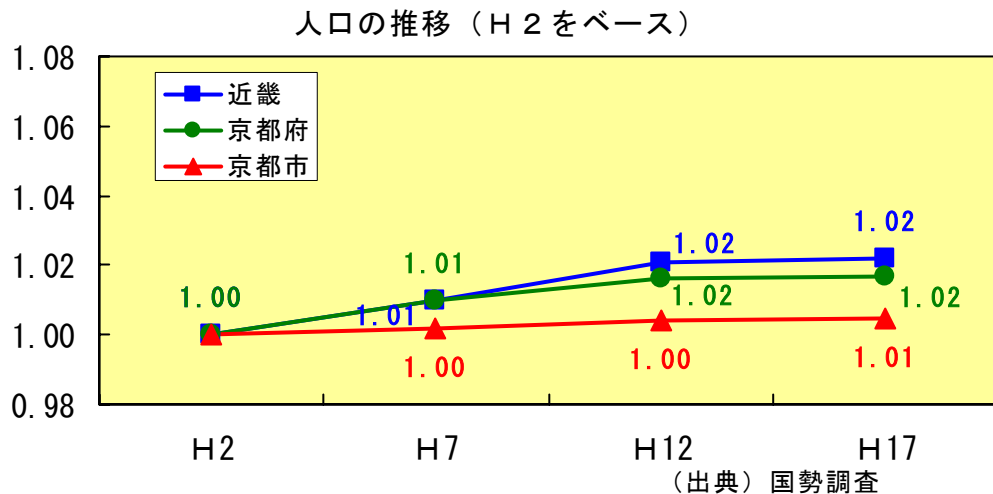


事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

【人口の推移】

- ・人口の推移は、京都市ではほぼ横ばいである。

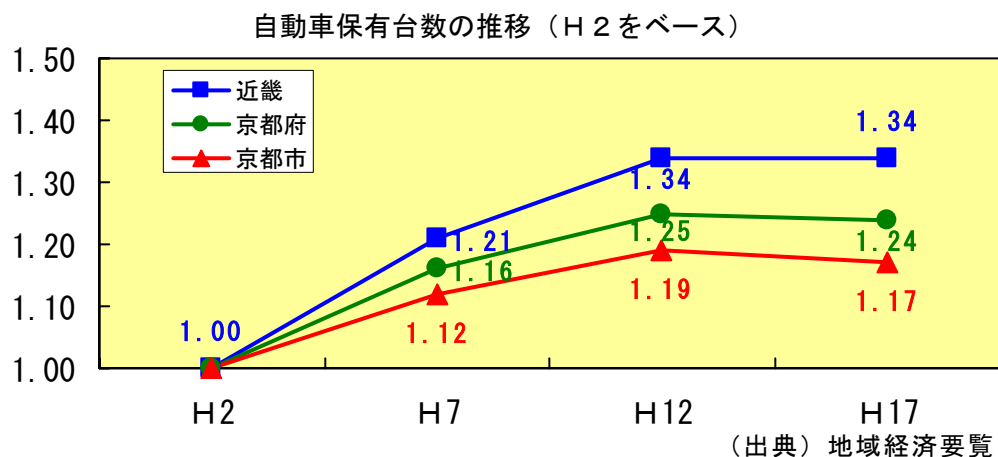


※ H2～H12における旧京北町の人口は京都市に含む

※ 近畿：福井県、滋賀県、京都府、兵庫県、大阪府、奈良県、和歌山県

【自動車保有台数の推移】

- ・自動車保有台数の推移は、京都市では平成2年度から平成12年度までは増加傾向にありましたが、それ以降はほぼ横ばいとなっています。



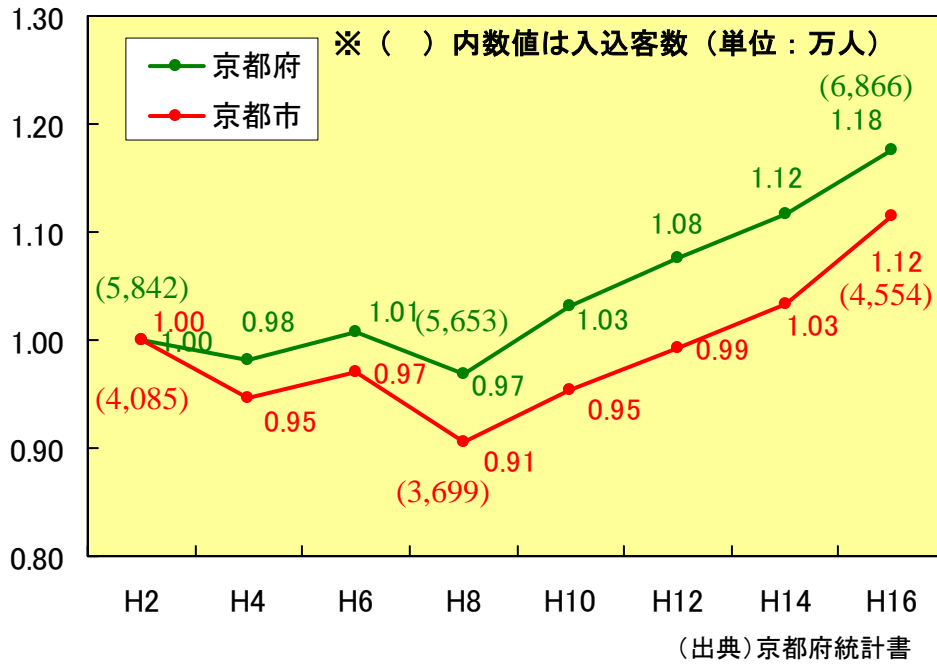
※ 自動車保有台数は、乗用車、貨物車、乗合車、特殊用途車、軽自動車および小型二輪車の合計

※ 近畿：福井県、滋賀県、京都府、兵庫県、大阪府、奈良県、和歌山県

【観光入込客数の推移】

- ・京都市・京都府の観光入込客数は、平成8年度以降増加傾向にあります。

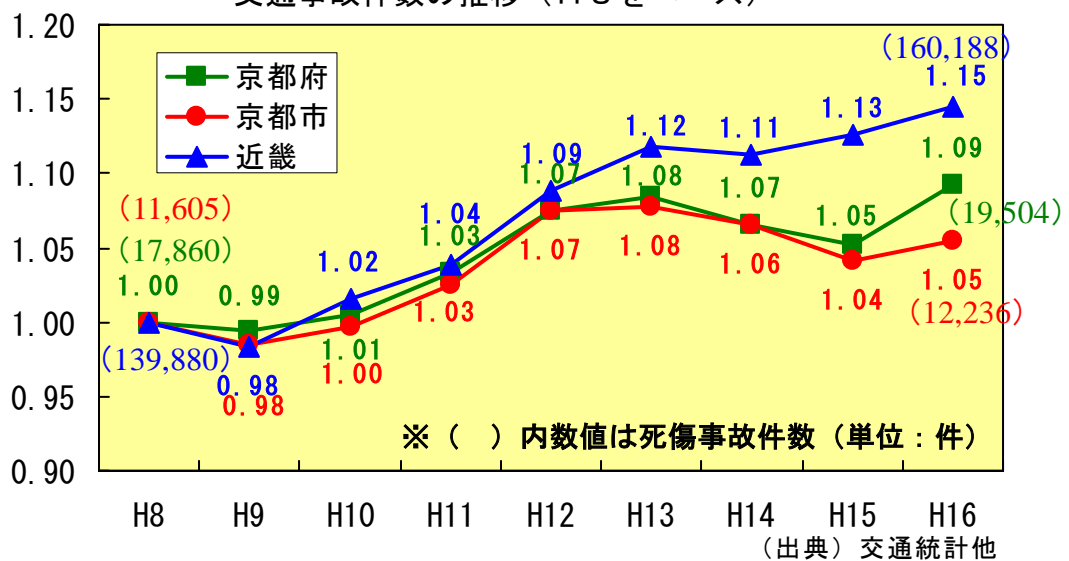
観光入込客数の伸び
(平成2年度観光入込客数をベース)



【死傷事故件数の推移】

- ・京都市・京都府の死傷事故件数は、平成9年から平成13年までは増加傾向にありましたが、それ以降は横ばいとなっています。

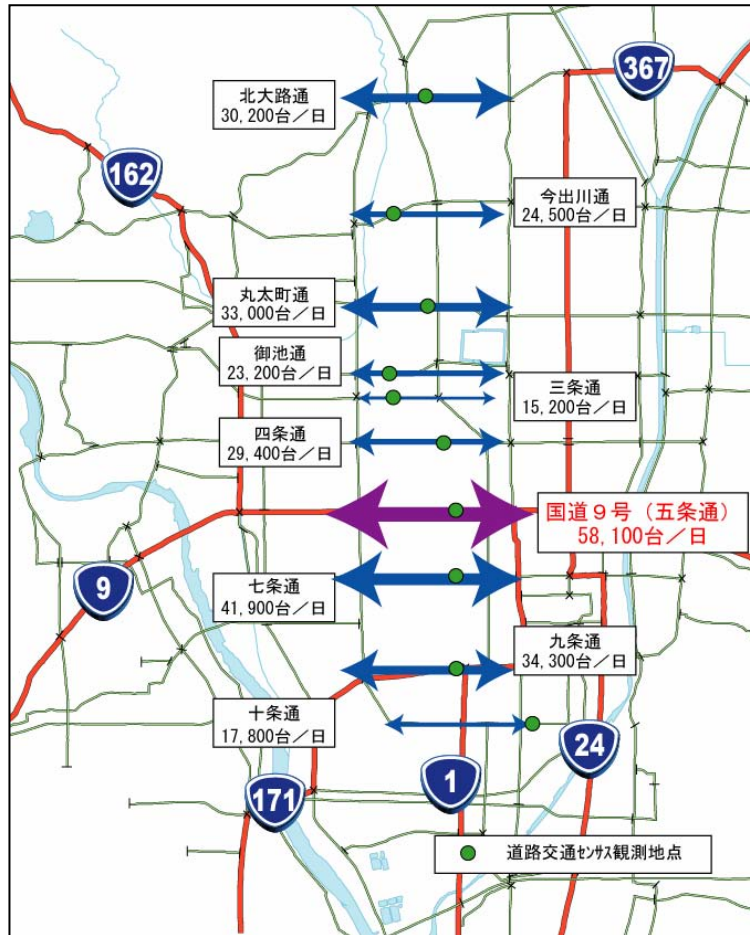
交通事故件数の推移 (H8をベース)



2. 国道9号（五条通）の利用実態・役割

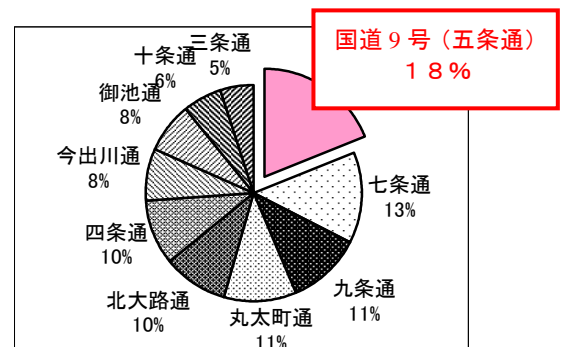
【京都市内の東西交通の主軸】

・京都市内を東西に結ぶ主要路線の交通量のうち、国道9号（五条通）が約18%を占めており、五条大宮拡幅は京都市内の社会・経済活動を支える上で市内東西交通の幹線軸として重要な役割を担っています。



東西方向の主要道路の24時間交通量（平成17年）

路線名	通り名	平日 24h交通量(台/日)
一般国道9号	五条通	58,100
梅津東山七条線	七条通	41,900
一般国道171号	九条通	34,300
鹿ヶ谷嵐山線	丸太町通	33,000
京都環状線	北大路通	30,200
嵐山祇園線	四条通	29,400
銀閣寺宇多野線	今出川通	24,500
御池通	御池通	23,200
京都環状線	十条通	17,800
二条停車場嵐山線	三条通	15,200



東西方向の交通量比率

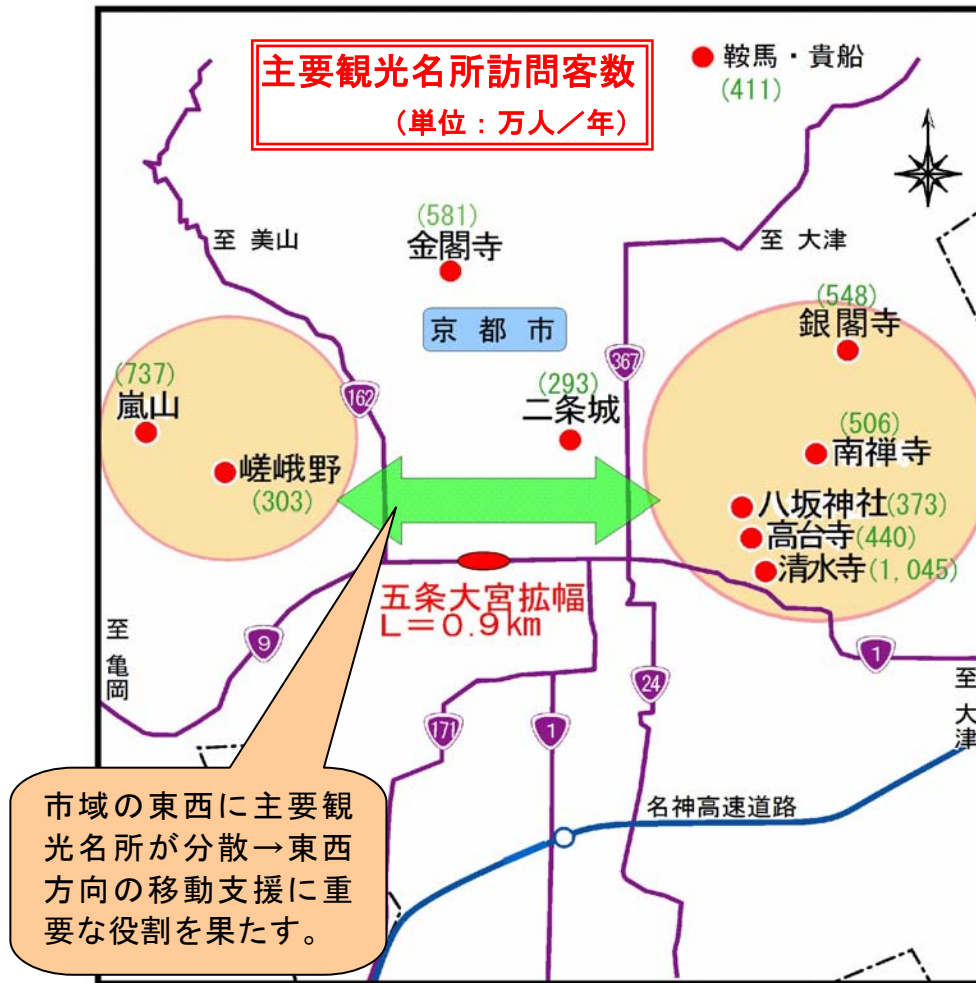
（平日24時間交通量・平成17年）

出典）道路交通センサス

【観光客の移動支援】

国道1号から国道9号へと続く五条通は、沿道に清水寺、高台寺を始めとする多くの観光客が訪れる名所を有しています。

五条大宮拡幅は、車道の拡幅により、これら観光名所へのアクセス性を強化するだけでなく、歩道の整備により、徒歩による観光客の移動も支援し、京都府の観光産業に寄与します。



() 内数値：H17 京都市内訪問地別客数（上位10箇所）
※H17 京都市観光調査年報より推計



清水寺

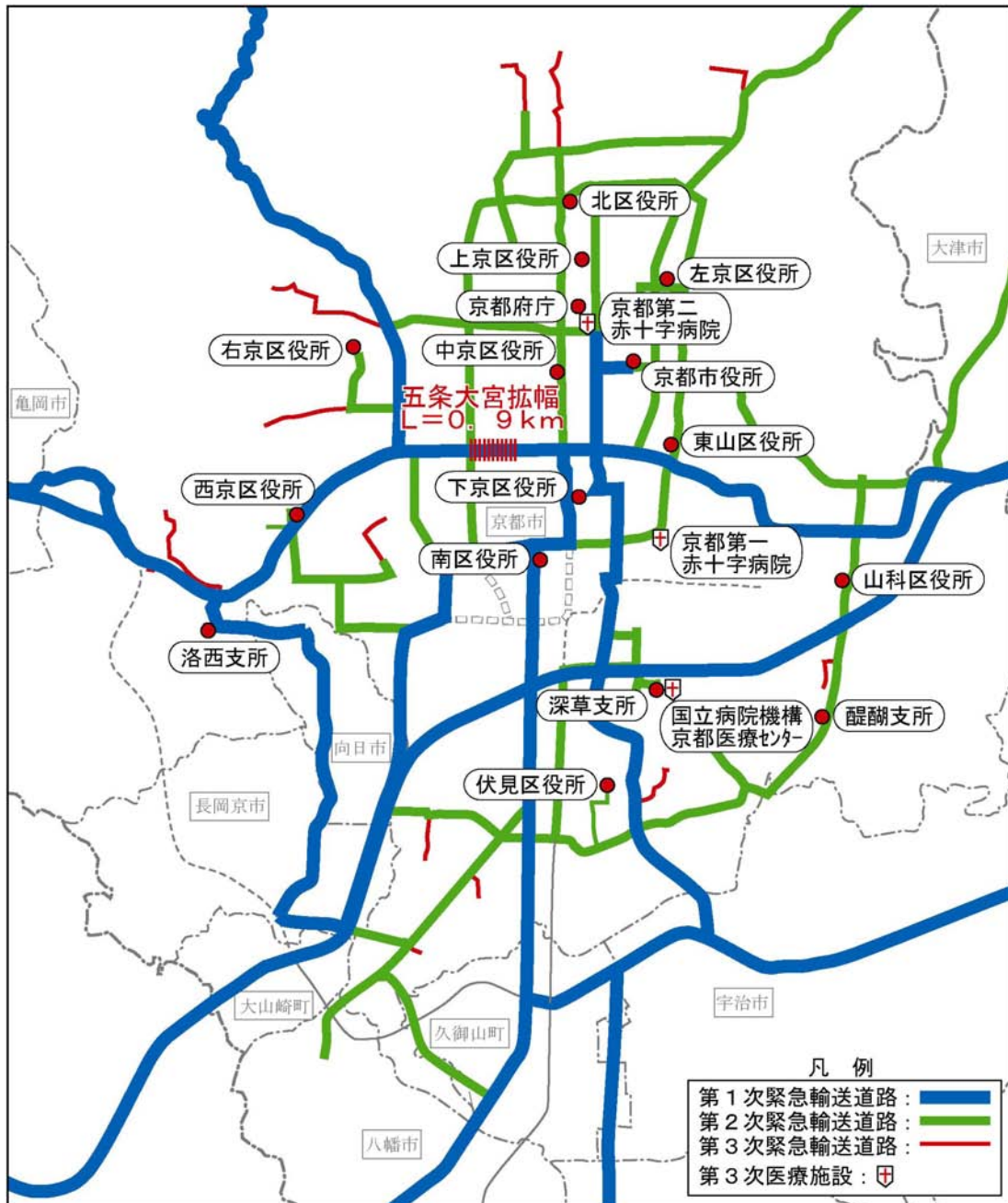


高台寺

(出典) 京都市 HP

【防災ネットワークとしての役割】

国道9号は、第1次緊急輸送道路として位置づけられており、地域の防災ネットワークの一部として、重要な役割を担っています。



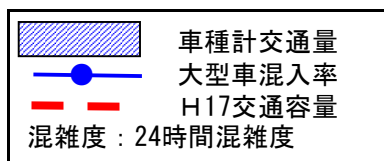
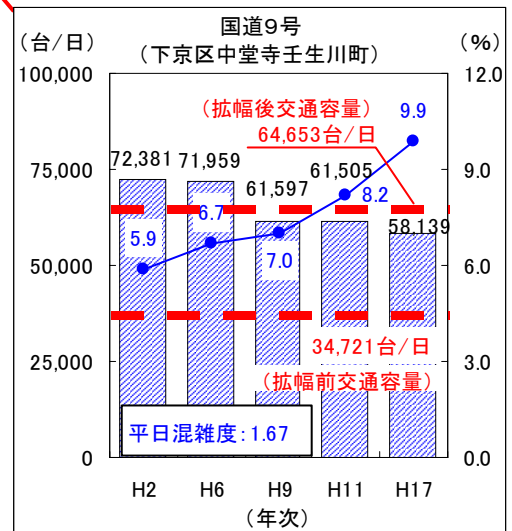
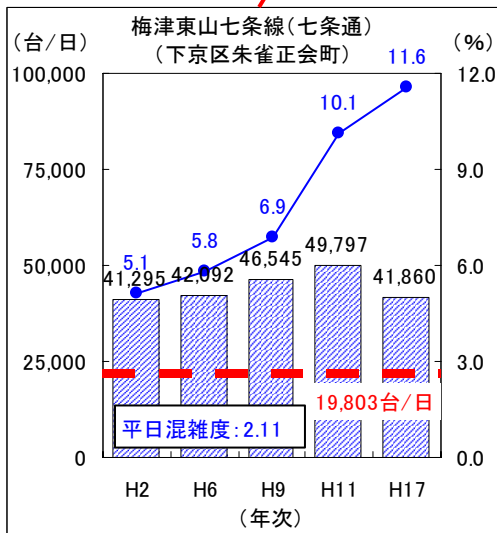
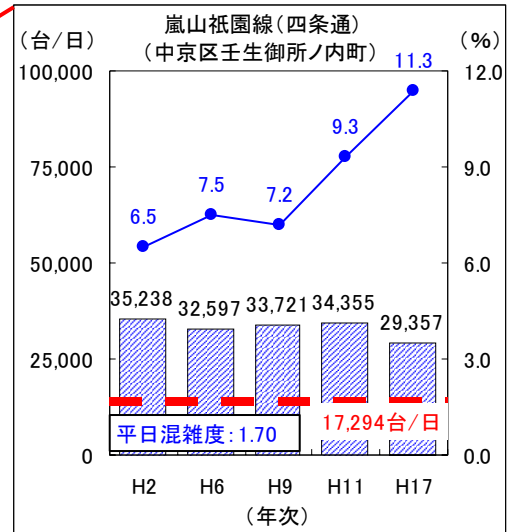
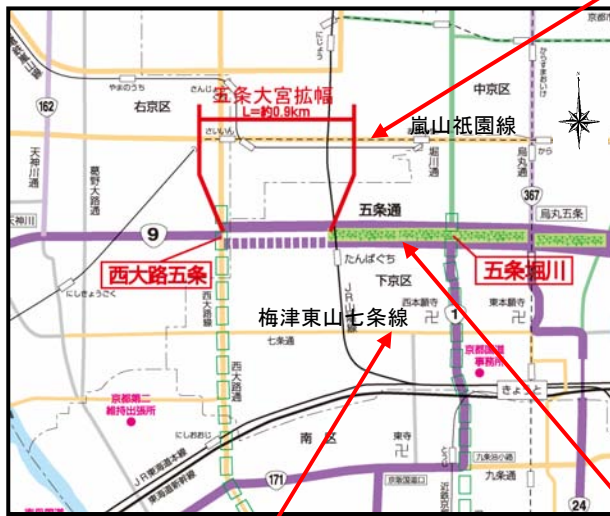
※第1次緊急輸送道路：他の府県からの輸送ルートとなる高規格道路、直轄国道等の広域幹線道路、および京都府庁、京都市役所を結ぶ路線

※第3次医療施設：心筋梗塞、脳卒中、東部外傷など一刻を争う重篤救急患者に対応する病院であり、第1次、第2次医療施設からの転送も行われる。

3. 五条大宮拡幅の沿線交通状況

【周辺の交通量】

- ・ 国道9号（五条通）およびその並行路線では、交通量が交通容量を超過し、交通混雑が発生しています。また、大型車混入率が増加傾向にあり、沿道環境の悪化や、歩行者の安全性への影響が懸念されています。



※ 国道9号の拡幅前交通容量は五条大宮拡幅区間と隣接する西大路五条交差点以西のセンサス区間（4車線区間）の値を採用した。

【現道の状況】

- ・京都市都心部の西の玄関口にあたる五条大宮拡幅区間は、朝夕のラッシュ時を中心に交通混雑が発生しています。

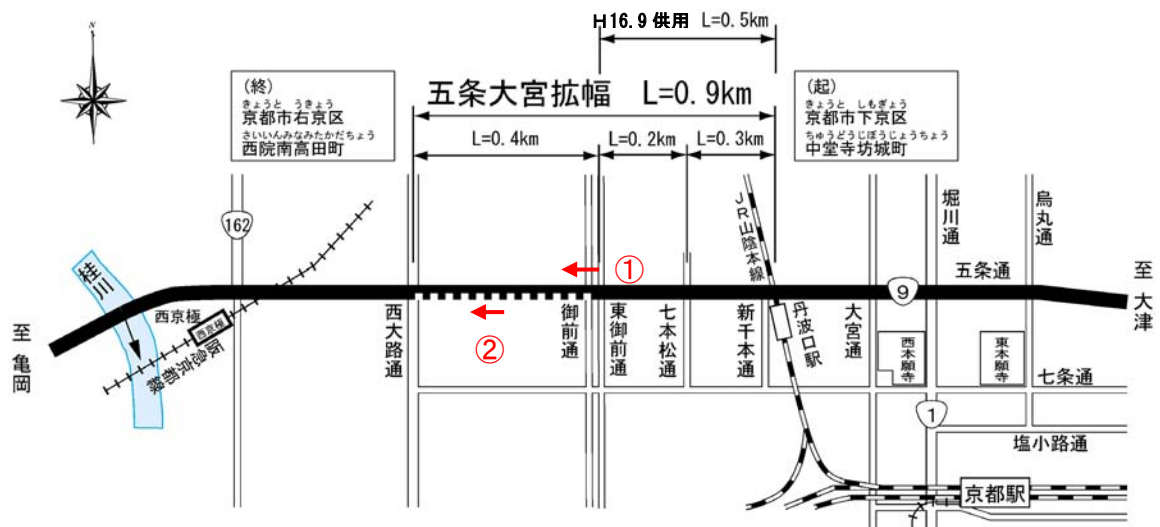
現在の五条大宮拡幅区間の状況



① 五条御前交差点付近 (H18年10月)



② 西大路五条交差点付近 (H18年10月)




4. 周辺の主な事業・施設等

【丹波口駅地区土地区画整理事業】

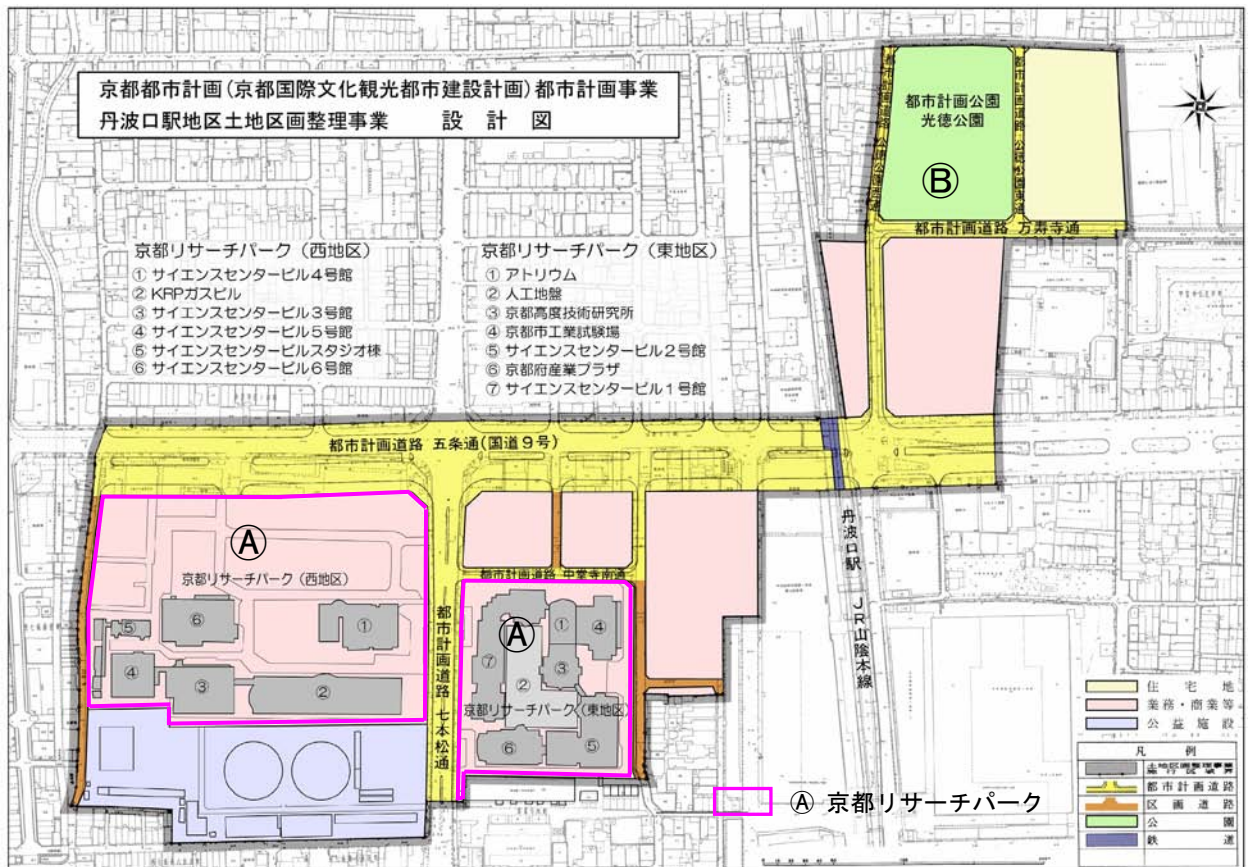
- ・ 事業名称：京都都市計画（京都国際文化観光都市建設計画）
都市計画事業
丹波口駅地区土地区画整理事業
- ・ 目的：国際都市“京都”への新たな発展と都心地区の活性化を目指し、国際的な学術研究開発機能と京都市西部における都市アメニティー機能を持った複合的都市機能の拠点形成を図る。
- ・ 所在地：京都市下京区
- ・ 施工者：独立行政法人 都市再生機構
- ・ 施工面積：約17.1ha
- ・ 計画人口：約8,500人（就業人口）
約1,200人（居住人口）
- ・ 履行期間：平成3年9月～平成18年度（精算期間5年を含む）
- ・ 減歩率：約18.9%（平均）
- ・ 事業費：約185億円
- ・ 立地施設：京都リサーチパーク（株）（京都高度技術研究所
京都府産業支援センター、京都市産業技術研究所工業技術センター）



凡 例	
	五条大宮拡幅

丹波口駅土地地区画整理事業では、防災機能を備えた近隣公園等、都市基盤の整備を行うとともに、国際的な学術研究・開発機能と都市アメニティ機能を備えた複合機能都市拠点の形成を進めています。地区内では、既に先端技術・情報機能を主とした研究開発施設である京都リサーチパークが完成しています。

五条大宮拡幅は、これらの新たな施設を利用する交通を円滑に処理することで、同地区の発展に寄与します。



(出典) 京都市提供資料



① 京都リサーチパーク



② 光徳公園

【直轄国道事業】

国道9号は、国道1号とともに京都市内の東西交通を担う幹線軸として重要な役割を果たしています。

五条大宮拡幅は、一般国道1号五条環境整備および一般国道9号京都西立体交差との一体的な整備により、京都市内の東西軸としての機能を強化し、交通利便性の向上や沿道地域の発展に寄与します。

(一般国道9号京都西立体交差)

主要交差点の立体化により交通渋滞の緩和を図り、安全で快適な道路環境をつくることを目的に、千代原地区とかどの葛野地区の2箇所では整備を進めています。

完成予想図



(一般国道1号五条環境整備)

歩道・自転車道、植栽を整備し、電線類の地中化を進め、「人に優しい」「楽しく歩ける」道をつくることを目的に、東山地区において整備を進めています。

完成予想図



一般国道9号
京都西立体交差

一般国道1号
五条環境整備

【物流拠点】

五条大宮拡幅区間には、京都市中央卸売市場が隣接しており、日本全国の生産地から農産品や水産品のほか、畜産品、漬物、乾物、佃煮などが運び込まれています。

五条大宮拡幅は、京都市中央卸売市場に接する幹線道路として、新鮮かつ安全な食品の安定供給に寄与します。

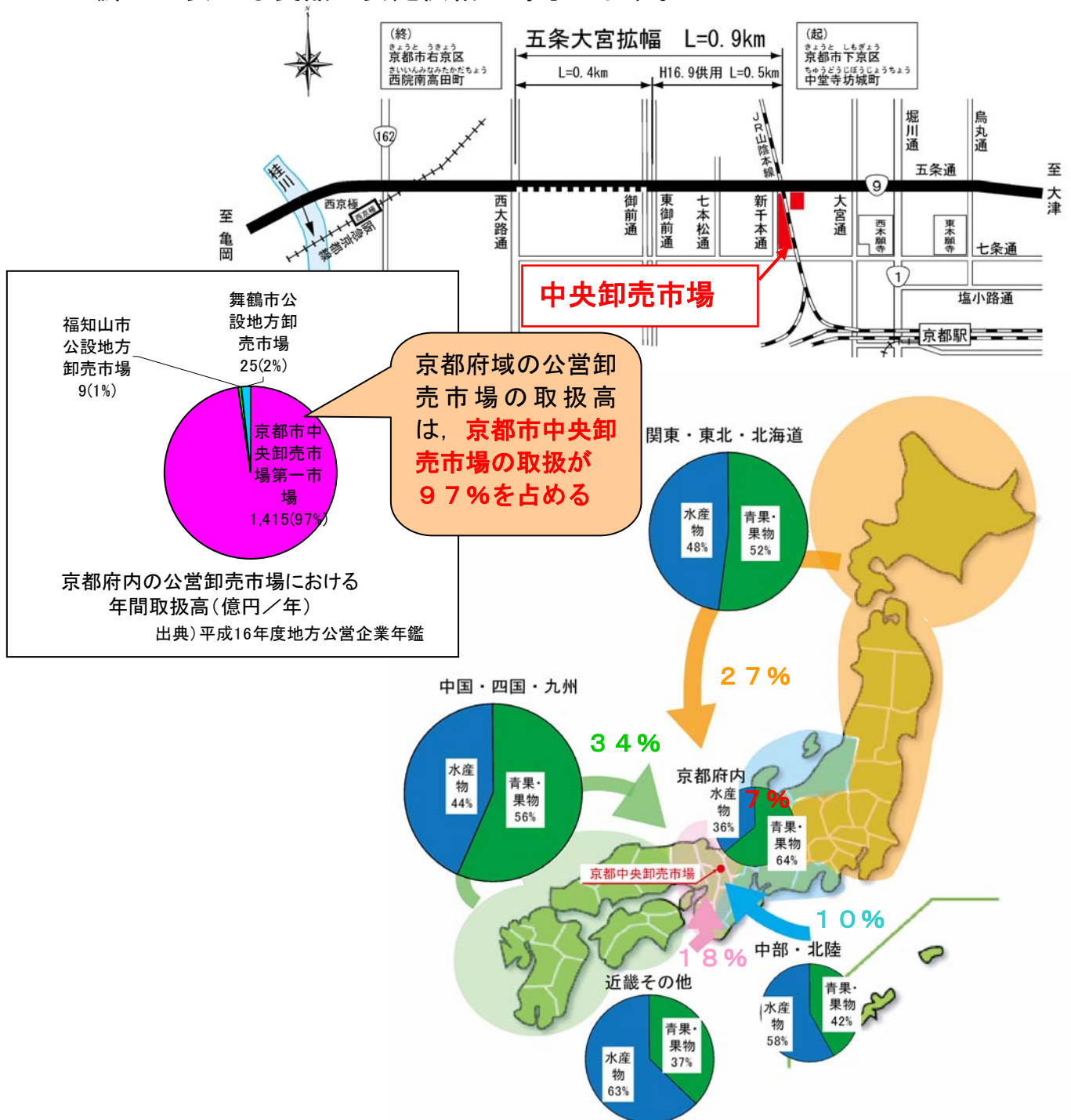


図 京都市中央卸売市場第一市場 青果・果実・水産物の産地内訳(金額ベース) 円の大きさが取扱高の大きさを表す

出典) 京都市中央卸売市場第一市場資料

5. 地域における計画

五条大宮拡幅は、下記の計画に位置づけられています。

- ◆ 京都市基本計画（平成13年1月）
都市圏内の交流を支える交通網の充実を図る道路として位置づけ
- ◆ 道路の整備に関するプログラム（平成12年1月京都市策定）
道路交通のボトルネックの解消を図る道路として位置づけ

6. 要望経緯

五条大宮拡幅の事業促進を要望する各団体の動きは、以下の通りです。

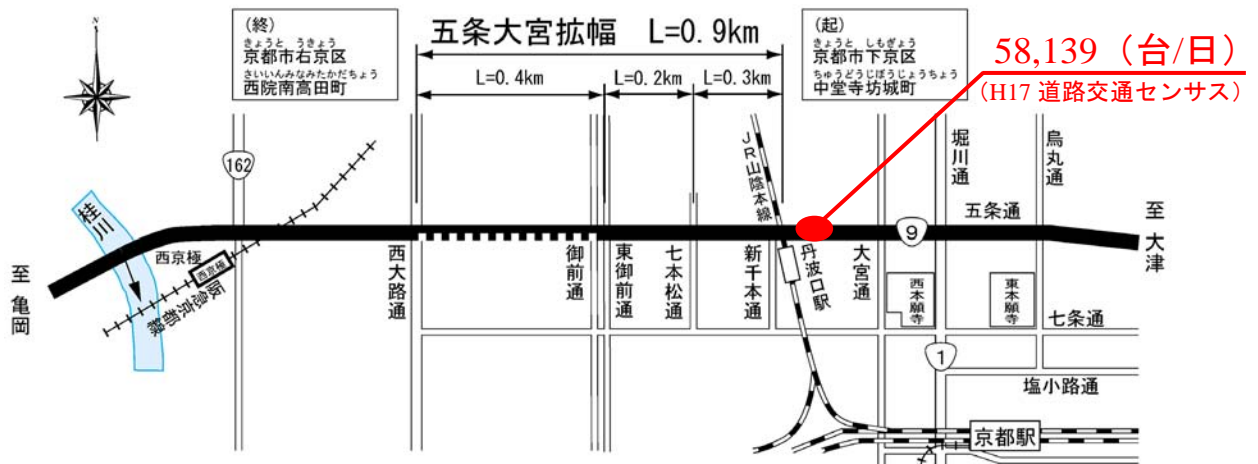
平成4年2月5日 京都市より五条大宮拡幅事業の早期事業化を
要望

事業の整備効果

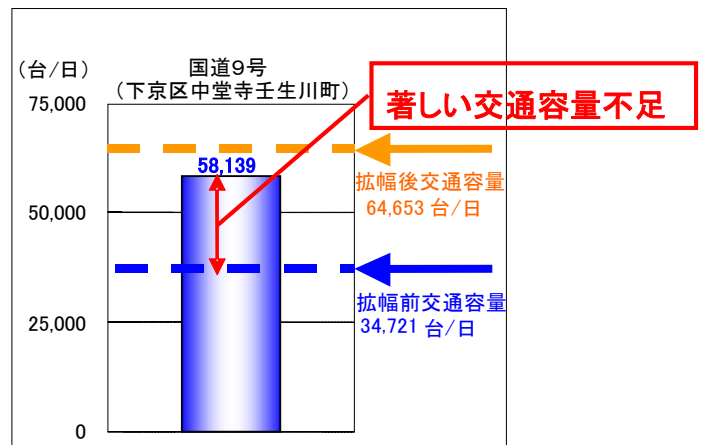
1. 国道9号（五条通）の交通混雑の緩和

【交通容量の増大】

五条大宮拡幅により、京都市都心部の西の玄関口であるJR山陰線丹波口駅から西大路五条交差点にかけての区間を4車線から8車線に拡幅することで、交通容量が増大し、交通混雑が緩和します。



五条大宮拡幅付近における交通容量



(出典) 道路交通センサス

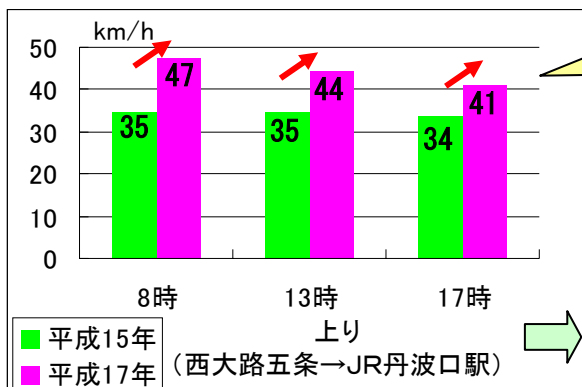
※グラフの中の数値は、現況交通量を示す

【交通の円滑化】

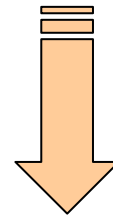
J R山陰線丹波口駅～東御前通の8車線拡幅後、東行きでは交通混雑が緩和されましたが、西行きでは西大路五条交差点を先頭に、依然として交通混雑が発生しています。

今後、東御前通～西大路通を拡幅することにより、五条大宮拡幅区間を通過する交通の更なる円滑化を図ります。

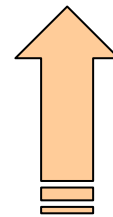
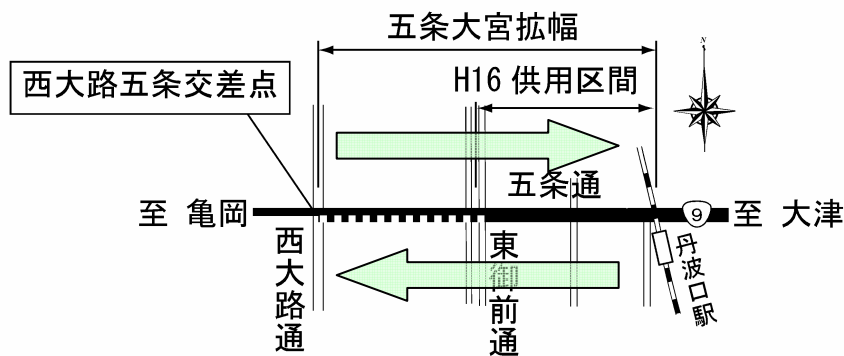
東行き車線線走行速度の変化



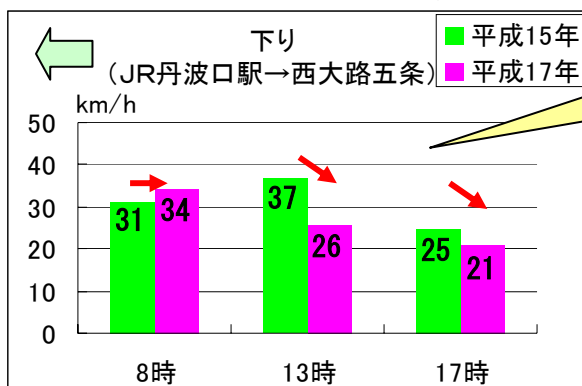
平成16年の一部供用により交通混雑が緩和され走行速度が上昇



五条大宮拡幅によりさらなる円滑な交通の確保が期待できる。



西行き車線線走行速度の変化



依然として交通混雑が発生

(出典) 国道交通省京都国道事務所

※乗用車によるプローブ調査結果より算出

2. 安全で快適な道路空間の確保

【歩道の快適化】

車道の拡幅と同時に歩道整備を行うことで、広い歩道スペースを確保するとともに、バリアフリー化、自転車と歩行者の分離、雨水が溜まりにくく歩きやすい透水性舗装の施工、景観に配慮した植樹帯の設置等を行い、安全で快適な歩道空間を確保します。



①自転車と歩行者を分離しない道路
(五条東御前交差点付近)



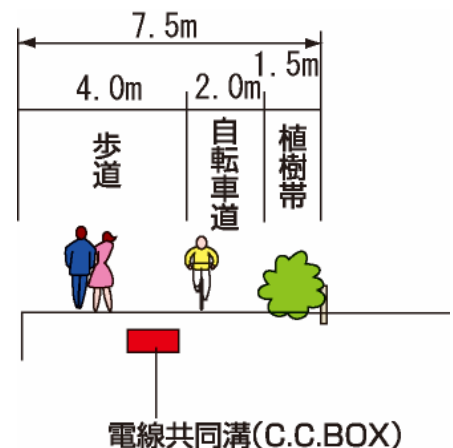
②自転車と歩行者を分離した道路
(五条七本松交差点付近)



また、電線共同溝の事業を進めることにより、電柱のない歩きやすい歩道空間を確保するとともに、都市災害の防止や京都らしい景観の創出に寄与します。

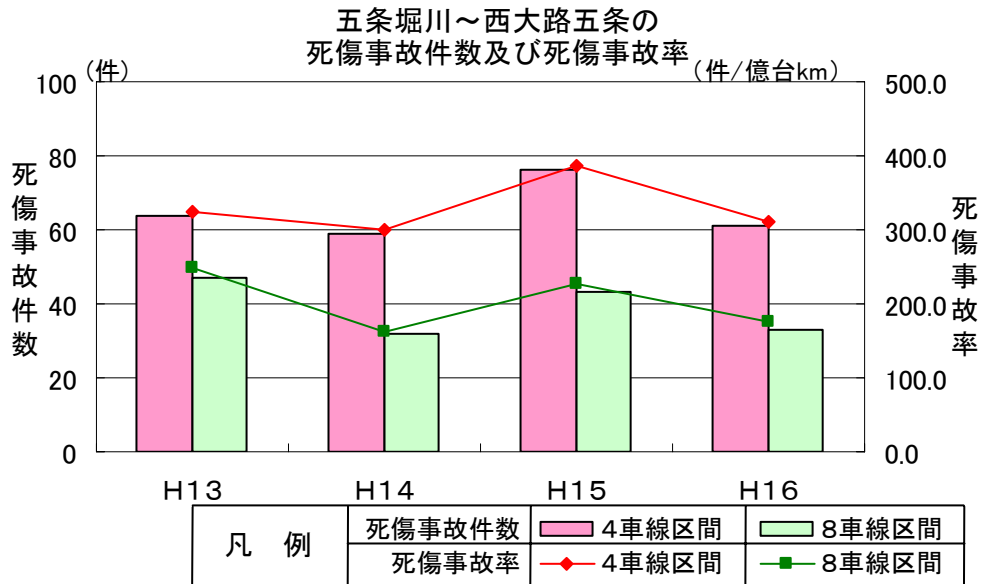
(電線共同溝の整備効果)

- ・道路の掘り返し工事による交通渋滞、騒音・振動などを防止し、沿道環境の改善を図ります。
- ・地震・災害時でも影響を受けにくく、緊急時のライフラインを確保します。
- ・景観を阻害する電線・電柱がなくなり、美しい景観を演出します。



【交通事故の抑制】

・国道9号（五条堀川交差点～西大路五条交差点）の4車線区間の死傷事故率は、8車線区間に比べて非常に高くなっています。従って、五条大宮拡幅により交通事故の抑制効果が見込まれます。



※ 4車線区間 (A) : 西大路五条～J R丹波口駅

※ 8車線区間 (B) : J R丹波口駅～五条堀川



費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	一般国道9号
事 業 名	五条大宮拡幅
延 長	0.9 km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成18年度			
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	464 億円	11 億円	1 億円	476 億円 … (B)

□費用

	事 業 費	維 持 管 理 費	合 計
基 準 年	平成18年度		
単 純 合 計	298 億円	10 億円	307 億円
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	303 億円	4 億円	307 億円 … (C)

□算定結果

費用便益比（CBR）	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{476 \text{ 億円}}{307 \text{ 億円}}$	$= 1.6$

注) 費用および便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	一般国道9号
事 業 名	五条大宮拡幅
延 長	0.6 km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成18年度			
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	188億円	4億円	1億円	193億円 … (B)

□費用

	事 業 費	維 持 管 理 費	合 計
基 準 年	平成18年度		
単 純 合 計	112億円	6億円	118億円
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	107億円	3億円	109億円 … (C)

□算定結果

費用便益比（CBR）	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{193 \text{ 億円}}{109 \text{ 億円}}$	$= 1.8$

注) 費用および便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

コスト縮減や代替案立案等の可能性

五条大宮拡幅は、丹波口駅地区土地区画整理事業との整合を図った合理的な計画となっており、既に供用済みである東側区間0.5kmにおいては、交通混雑の緩和や安全で快適な歩道空間の確保等に効果をあげています。

残る西側区間0.4kmについても、京都市の東西交通の幹線軸としての交通混雑の緩和、交通安全の確保のため、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

また、残事業区間の施工にあたっては、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

五条大宮拡幅区間は、著しい交通容量不足により、朝夕のラッシュ時を中心に交通混雑が発生しており、主要幹線道路としての機能が十分発揮できない状況が生じていることから、早急な整備が必要となっています。

また、当該区間においては、毎年多数の交通事故が発生しており、安全性の確保という点からも、早急な整備が望まれています。

既供用区間では交通混雑の緩和、安全で快適な道路空間の確保等に効果をあげています。

なお、残事業をすすめる事による費用対効果は1.8となっており、事業実施の必要性が高い事業と考えられることから、今後も早期供用に向け、現計画に基づき事業を進めてまいります。

(2) 事業の進捗の視点からの見解

前回の事業評価監視委員会では、早期完成の意見をいただき「事業継続」となりました。

それ以降、平成16年9月にJR山陰線丹波口駅から東御前通までの東側区間約0.5kmが完成し、8車線で供用しています。残る西側区間についても、調査・設計及び幅杭の設置を実施し、現在は埋蔵文化財調査や公安委員会との協議、残る用地買収の交渉を行っています。

今後の進捗の見通しは、平成20年代前半の供用を目途に残りの事業を推進していきます。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

施工にあたっては、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

対応方針（原案）

【事業継続】

一般国道9号は、京都市と京都府北部・中部地域を連絡する主要幹線道路です。

五条大宮拡幅は、国道9号（五条通）の交通混雑の解消、安全で快適な歩道空間の確保、又沿道地域の活性化を図るため、早期整備が求められています。

今後とも、現在の計画に基づき引き続き事業を推進し、平成20年代前半の供用を目指します。