

一般国道9号

五条大宮拡幅

チェックリスト

事業名	ごしょうおおみやかくふく 五条大宮拡幅		事業種別	二次改築
事業の概要	起終点	自) 京都市下京区中堂寺坊城町 至) 京都市右京区西院南高田町	延長	0.9km
	事業化	平成4年度	都市計画決定	平成2年度
	用地着手	平成5年度	工事着手	平成14年度
	全体事業費	約310億円		
事業の目的	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>			
位置図				

事業名	<small>ごしょうおおみやかくふく</small> 五条大宮拡幅	事業種別	二次改築
執行済み額	約178億円（進捗率 約57%）		
事業の進捗状況	○事業の進捗		
事業の進捗状況			
	<p>・ 事業進捗率 57%（事業費ベース、平成18年9月末現在）</p> <p>・ 用地取得率 91%（面積ベース、平成18年9月末現在）</p> <p>○関係機関との調整等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 		
供用目標等今後の事業の見通し	<p>・ 今後、平成20年代前半の供用を目標に事業を推進していきます。</p>		

事業名	ごじょうおおみやかくふく 五条大宮拡幅		事業種別	二次改築
<h2>客観的評価指標</h2>				
事業をめぐる社会情勢等	1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 □ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される ■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる □ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる 		
	物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> □ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる □ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる □ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 		
	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する ■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり ■ 中心市街地内で行う事業である ■ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である ■ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する □ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる 		
	国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> □ 高速自動車国道と並行する専導道（A'路線）の位置づけあり □ 地域高規格道路の位置づけあり □ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合） □ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する □ 現道等における交通不能区間を解消する □ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する □ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 		
	個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> □ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する □ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される □ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である 		
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる □ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される 	
	無電柱化による美しい町並みの形成		<ul style="list-style-type: none"> ■ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり □ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する 	
	安全で安心できるくらしの確保		<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> □ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる □ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される 	
	災害への備え		<ul style="list-style-type: none"> □ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する ■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり □ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する □ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） □ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される □ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する 	
4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO₂排出量 ● 現道等における自動車からのNO₂排出削減率 ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 □ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある □ その他、環境や景観上の効果が期待される 		
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> ■ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている □ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり □ 他機関との連携プログラムに位置づけられている □ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される 		

事業名	<small>ごしょうおおみやかくふく</small> 五条大宮拡幅	事業種別	二次改築
事業をめぐ る社会情 勢等	再評価実施時点における評価指標該当項目		
	<p>1. 活 力～円滑なモビリティの確保～ ○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ・国道9号等の渋滞損失時間は490万人・時間／年である。 ・当該事業により、渋滞損失時間は400万人・時間／年となり、約18%が削減される。</p> <p>4. 環 境～地球環境の保全～ ○対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 ・国道9号等のCO2排出量は約17.8万t/年である。 ・当該事業により、CO2の排出量は約17.7万t／年となり、約1%削減される。</p> <p>4. 環 境～生活環境の改善・保全～ ○現道等における自動車からのNO2排出削減率 ・国道9号の現道区間のNO2の排出量は約27t/年である。 ・当該事業により、NO2の排出量は約18t／年となり、約34%削減される。</p> <p>○現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・国道9号の現道区間のSPMの排出量は約2.6t/年である。 ・当該事業により、SPMの排出量は約1.8t／年となり、約31%削減される。</p>		
	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
効果分析の要因の変化	<p>五条大宮拡幅の沿線地域である京都市では、人口推移はほぼ横ばいであり、自動車保有台数はH2年からH12にかけて増加傾向にありましたがそれ以降はほぼ横ばいがあります。</p> <p>○現在の費用便益比：B／C＝1.6（事業全体） ○現在の費用便益比：B／C＝1.8（残事業） （基準年次：平成18年、検討年次40年間で算出）</p>		

事業名	ごじょうおおみやかくふく 五条大宮拡幅	事業種別	二次改築
立案等の可能性	<p>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0.5 km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。</p> <p>残る西側区間0.4 km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。</p> <p>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。</p>		
地方公共団体等の意見	<p>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</p>		
対応方針	<p>(原案) 事業継続</p> <p>(理由) 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。</p> <p>五条大宮拡幅は、国道9号(五条通)の交通混雑の解消、安全で快適な道路空間の確保、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。</p> <p>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。</p>		