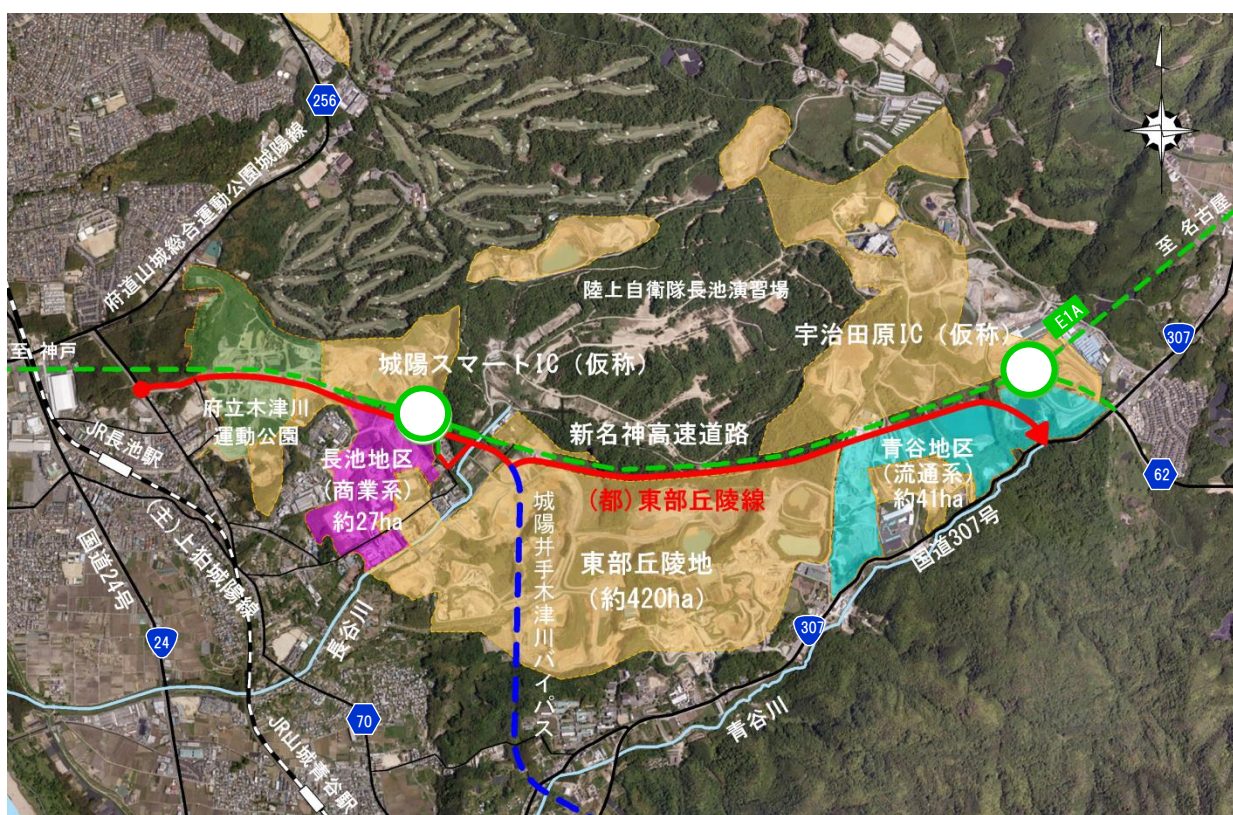


# 令和4年度 公共事業評価調書

## 【再評価（平成29年度事業評価）】

### 都市計画道路 とうぶきゅうりょう 東部丘陵線

### 地域連携道路事業（街路）



令和5年3月

城陽市

## 【目 次】

1. 事業の概要	・ ・ ・ ・ ・ 東部丘陵	3
2. 事業の進捗状況	・ ・ ・ ・ ・ 東部丘陵	7
3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化	・ ・ ・ ・ ・ 東部丘陵	10
4. 事業費の投資効果及びその要因の変化	・ ・ ・ ・ ・ 東部丘陵	13
5. 事業の進捗見込み	・ ・ ・ ・ ・ 東部丘陵	14
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性等	・ ・ ・ ・ ・ 東部丘陵	14
7. 良好な環境の形成及び保全	・ ・ ・ ・ ・ 東部丘陵	14
8. 総合評価（案）	・ ・ ・ ・ ・ 東部丘陵	15
<参考資料>		
事業の費用対効果分析	・ ・ ・ ・ ・ 東部丘陵	16

# 1 事業の概要

## (1) 地域の概要

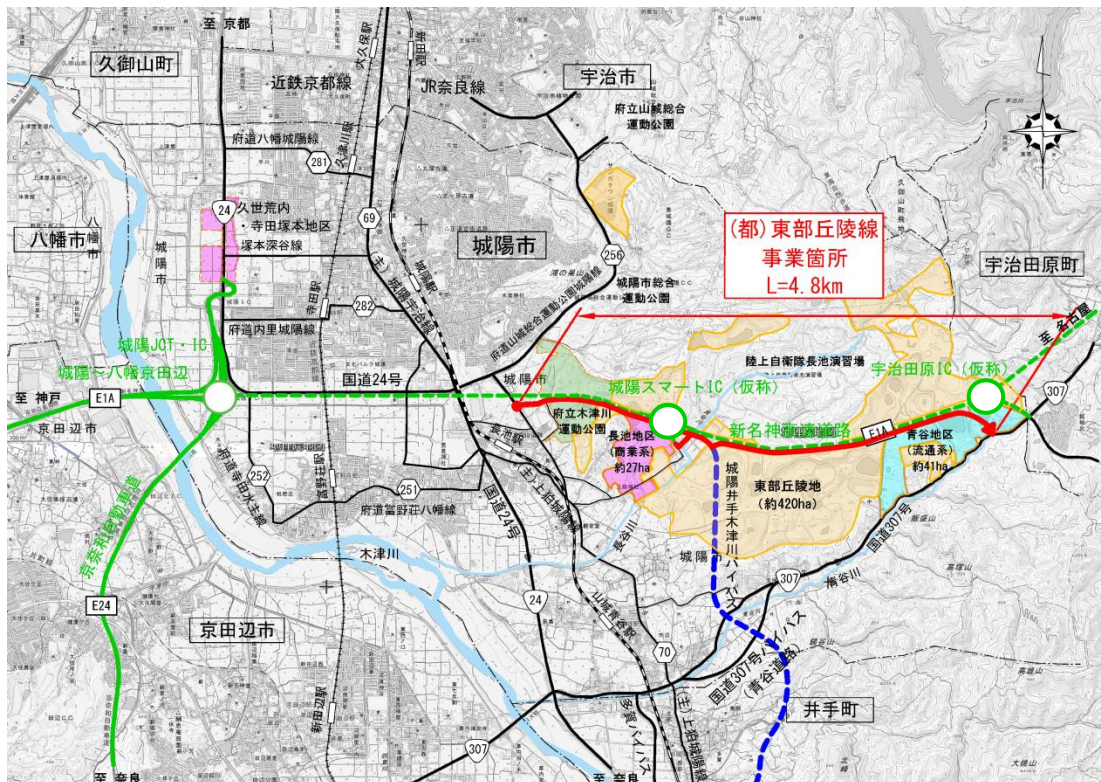
城陽市は、京都府南部の山城地域にあり、京都と奈良のほぼ中間に位置することから、交通の要衝として位置づけられ「五里五里のさと」と呼ばれるほか、抹茶の原料として日本一の品質を誇る「てん茶」の生産地である。

西部に一級河川木津川が流れ、その周辺の低地に市街地を形成し、東部に丘陵地、南東部に山地が広がる、豊富な地下水と豊かな緑に恵まれた地域である。



【図1 広域位置図】

主要な交通機関としてはJR奈良線・近鉄京都線の2本の鉄道が南北に通る、京奈和自動車道・国道24号などの道路網により、広域的な交通条件に恵まれ、さらに市域を東西に横断する形で新名神高速道路の整備が進められており、平成29年4月には「城陽～八幡京田辺間」が開通し、今後、令和6年度の「大津～城陽間」、令和9年度の「八幡京田辺～高槻間」の開通により、近畿圏と中京圏を結ぶ新名神高速道路の全線開通が予定されている。また、平成29年8月には、東部丘陵地長池地区の直近に城陽スマートIC（仮称）の新規事業化が決定したところである。



【図2 詳細位置図】

## (2) 東部丘陵線の概要

都市計画道路東部丘陵線（以下「東部丘陵線」という。）は、城陽市東部丘陵地整備計画【見直し版】に基づくまちづくりの骨格を形成する幹線街路であり、新名神高速道路の側道として城陽市富野中ノ芝の府道山城総合運動公園城陽線を起点とし、城陽市奈島池ノ首の国道307号に接続する全長約4.8kmの路線である。また、本路線は新名神高速道路の城陽スマートIC（仮称）に接続するインターアクセス道路でもある。

## (3) 事業の目的

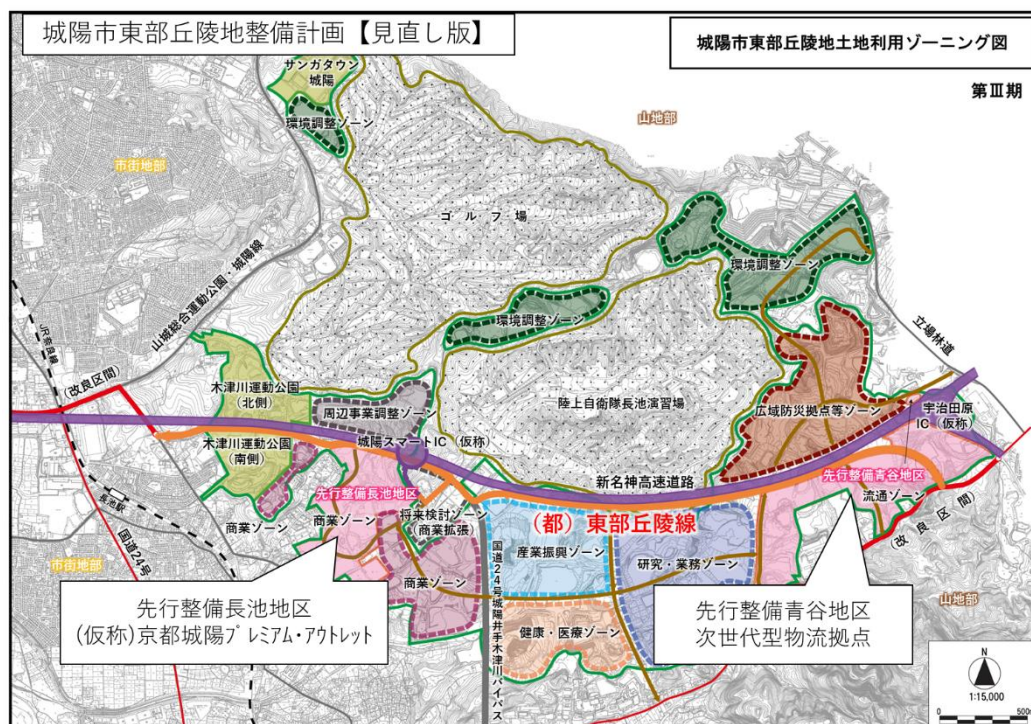
### ① 東部丘陵地の土地利用の推進

東部丘陵地は城陽市の東部に位置し、市全体面積の約13%を占める約420haの広大なエリアで、昭和35年頃から現在に至るまで山砂利採取が行われている地域であり、有効的な跡地利用の実現に向け、（一財）城陽山砂利採取地整備公社が主体となり、建設発生土の受入による計画的な修復整備（埋戻し事業）が進められている。

当該地域における土地利用は、修復整備の進捗状況及び山砂利採取の継続意向を踏まえて、概ね埋戻しが完了しつつある長池地区及び青谷地区の2地区を先行整備地区と位置付けて整備を進めている。

まちづくりのテーマとしては、「新名神高速道路を活かした新たな魅力ある広域交流をめざすまち」、「活気あふれる環境共生のまち」を掲げており、先行整備長池地区では、令和6年度に予定されている新名神高速道路「大津～城陽間」の開通に合わせ、（仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットの開業を予定しており、また先行整備青谷地区ではIC直結の次世代型物流拠点のまちびらきを令和8年度に予定している。その他の区域は、先行整備2地区の状況や将来の社会情勢を踏まえた需要を慎重に見極めながら、段階的に整備を図る計画としている。（図3）

東部丘陵線は、当該まちづくりの骨格道路及びインターアクセス道路として、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成し、山砂利採取跡地の一体的土地利用の実現を図る。



【図3 東部丘陵地のまちづくり計画】

## ②周辺道路の渋滞緩和及び交通安全の確保

事業箇所の南西側にはJR奈良線に沿って主要地方道上粕城陽線（以下「上粕城陽線」という。）が通っており、青谷地域の主要な生活道路であるとともに小・中学校の通学路として利用されているが、その大部分が歩道のない狭隘な道路であることや、国道24号の抜け道として流入する交通も多く、これまで歩行者の死亡事故が発生するなど危険な状況となっている。（図4）

本事業の整備により、上粕城陽線を通行する国道24号の京都方面、国道307号の宇治田原方面の通過交通が、走行快適性や最短経路の選択により東部丘陵線に転換すると想定されることから、主要生活道路の交通量減少により、地域の交通安全の確保及び生活環境の改善に寄与する。なお、東部丘陵地のまちづくりにおいて新たに発生・集中する交通については、東部丘陵線をはじめ、国道24号寺田拡幅事業や都市計画道路国道307号インター連絡線等で構成する4車線の幹線道路ネットワークにより、都市に出入りするまとまった交通を受け持ち、広域からの高速道路利用者においては、新名神高速道路の城陽スマートIC（仮称）の利用により、一般道への負荷を軽減する。



【図4 周辺道路図】



【写真① 上粕城陽線の状況】



【写真② 上粕城陽線の状況】

## ③災害時の安心・安全の向上

国道24号は第1次緊急輸送道路、国道307号は第1次及び第2次緊急輸送道路に指定されているが、主要渋滞箇所・区間が存在し、災害時における緊急輸送車両の円滑な通行の確保が懸念される。（図4）

東部丘陵線は国道24号～国道307号間を結ぶ新たな幹線道路となり、緊急輸送道路を補完する代替路として機能するとともに、新名神高速道路の城陽スマートIC（仮称）へのアクセスが可能となることから、高速道路を活用した迅速な救助・復旧等の対応による防災面の強化が期待され、地域の安心・安全の向上に寄与する。

(4) 事業の内容

【表1 事業の内容】

項目	内容
路線名	都市計画道路 東部丘陵線
事業名	地域連携道路事業（街路）
事業主体	城陽市
事業箇所	城陽市富野中ノ芝～城陽市奈島池ノ首地内
延長・幅員	<p>全体延長：4.8 km            標準幅員：本線区間 : 22.5 m            インターアクセス区間 : 15.0 m</p> <p style="text-align: center;"><b>本線区間 標準断面図</b></p> <p style="text-align: center;"><b>インターアクセス区間 標準断面図</b></p>
全体事業費	97.0億円（内用地費19.3億円）
事業期間	平成28年度～令和6年度（予定）
道路の区分	第4種第1級
計画交通量	9,200～19,200台/日（令和22年の予測交通量）
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第4次城陽市総合計画（平成29年3月）</li> <li>・城陽市都市計画マスタープラン（平成30年3月改定）</li> <li>・城陽市東部丘陵地整備計画【見直し版】（平成28年5月）</li> </ul>

## 2 事業の進捗状況

本事業は平成 28 年度に事業着手し、新名神高速道路事業との適正かつ円滑な事業実施を図ることを目的に、NEXCO 西日本と同時施行に係る協定を締結し、両事業の一体的な整備に取り組んでいる。

平成 28 年度から用地測量や物件調査を開始し、令和 4 年度は用地取得や詳細設計、道路築造工事を実施している。

【表 2 事業の進捗状況】

全体事業費（内用地費）	97.0 億円（19.3 億円）
令和 4 年度末までの投資事業費（見込） （内用地費）	52.8 億円 <進捗率 54%> (19.3 億円) <進捗率 100%>

【表 3 事業の実施状況】

年度	主な実施内容
平成 28	用地測量・物件調査
平成 29	用地取得・道路築造工事（暫定 2 車線）
平成 30	用地取得・詳細設計・道路築造工事（暫定 2 車線）
令和元	用地測量・用地取得・詳細設計
令和 2	用地取得・物件補償・詳細設計
令和 3	用地取得・物件補償・詳細設計・道路築造工事
令和 4	用地取得・物件補償・詳細設計・道路築造工事

【表 4 全体事業費の経過】

年度	全体事業費
平成 28（事業着手時）	約 40 億円
平成 29（前回評価時）	約 65 億円
令和 4（今回再評価時）	約 97 億円

※詳細設計の実施に係る事業の進捗に伴い、前回評価時から約 32 億円増える見込み

(事業費の主な増加内容)

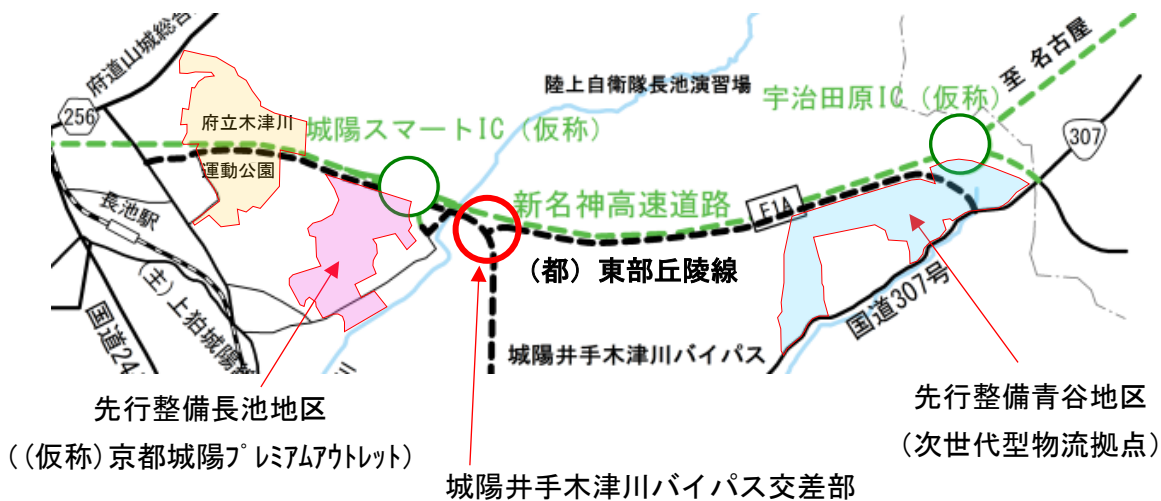
○土量の増加及び軟弱地盤対策工の追加 (約12.2億)

- ・平成30年度の補助事業化以降、現地の詳細な測量を行った結果、当初の航測図に基づく地形との乖離が生じ、土砂の切盛り及び残土処分に係る土量の増加や深い軟弱地盤層の発覚に伴う軟弱地盤対策工の追加に伴い、工事費等が増加したものの。

○まちづくり計画の進捗にあわせた道路計画の見直しによる調査設計費等の増加

(約6.1億円)

- ・平成29年度の評価以降、城陽井手木津川バイパスの新規事業化や、まちづくり計画の進捗にあわせた道路計画の見直しに伴い、(都) 東部丘陵線の線形や交差点計画に変更が生じたため、設計費・測量費・補償費等が増加したものの。

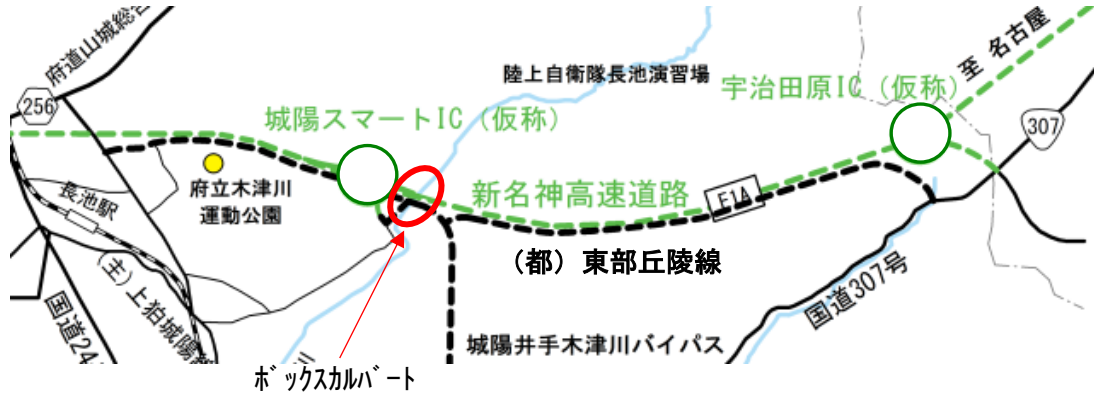


【図5 周辺まちづくり進捗箇所図】

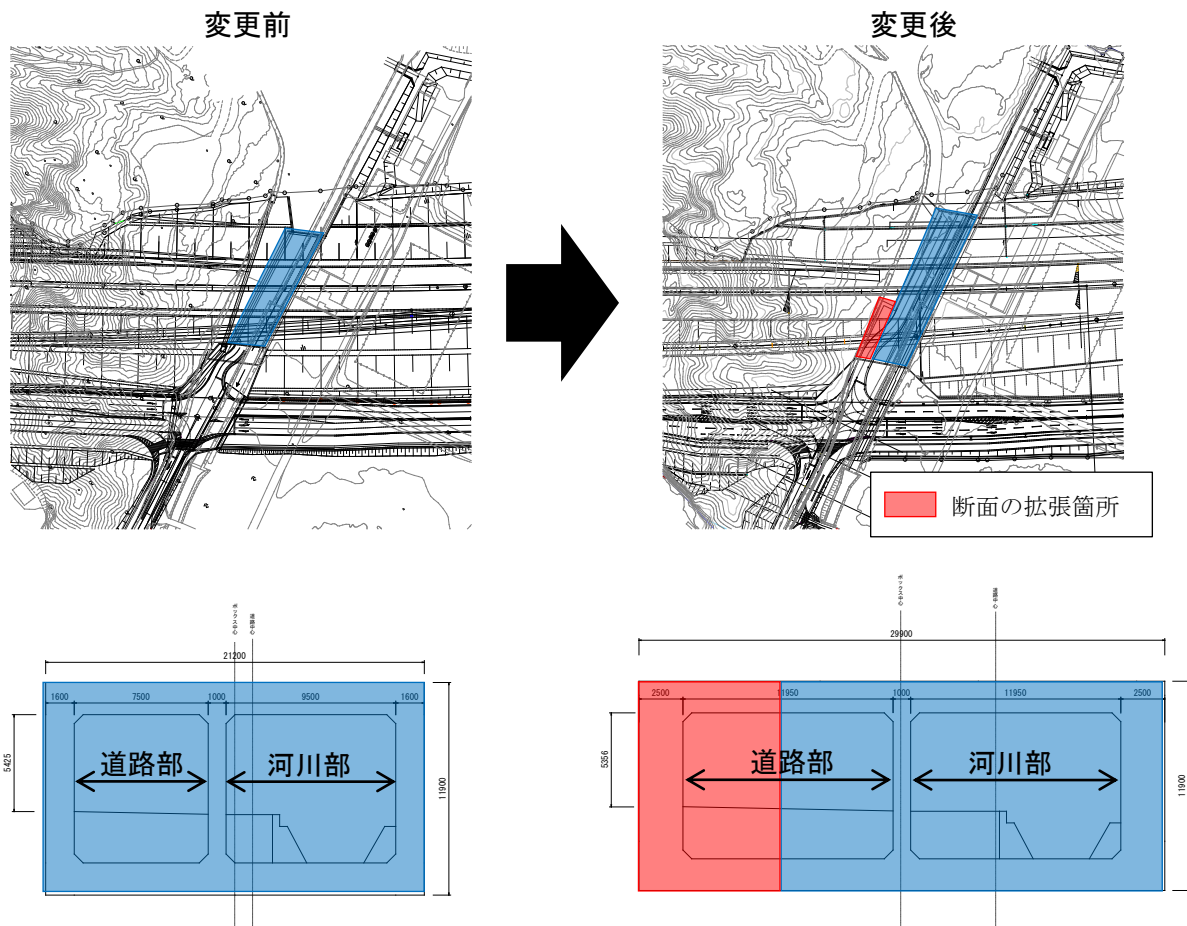


○関係機関との協議に伴う構造物の変更による工事費等の増加 (約 8.9 億円)

- ・ 関係機関との治水協議の結果、道路側溝等の排水断面に変更が生じたため、設計費・工事費等が増加したもの。
- ・ 公安委員会との交差点協議の結果、交差点の見通し確保に伴うボックスカルバートの一部断面に変更が生じたため、設計費・工事費等が増加したもの。



【図6 ボックスカルバート位置図】



【図7 ボックスカルバート断面図】

○その他 (約 4.8 億円)

平成29年度の評価以降、社会情勢の変化による消費税の増税や物価上昇により、工事費等が増加したもの。

### 3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

#### (1) 地域の状況変化

##### ○まちづくりの進捗状況

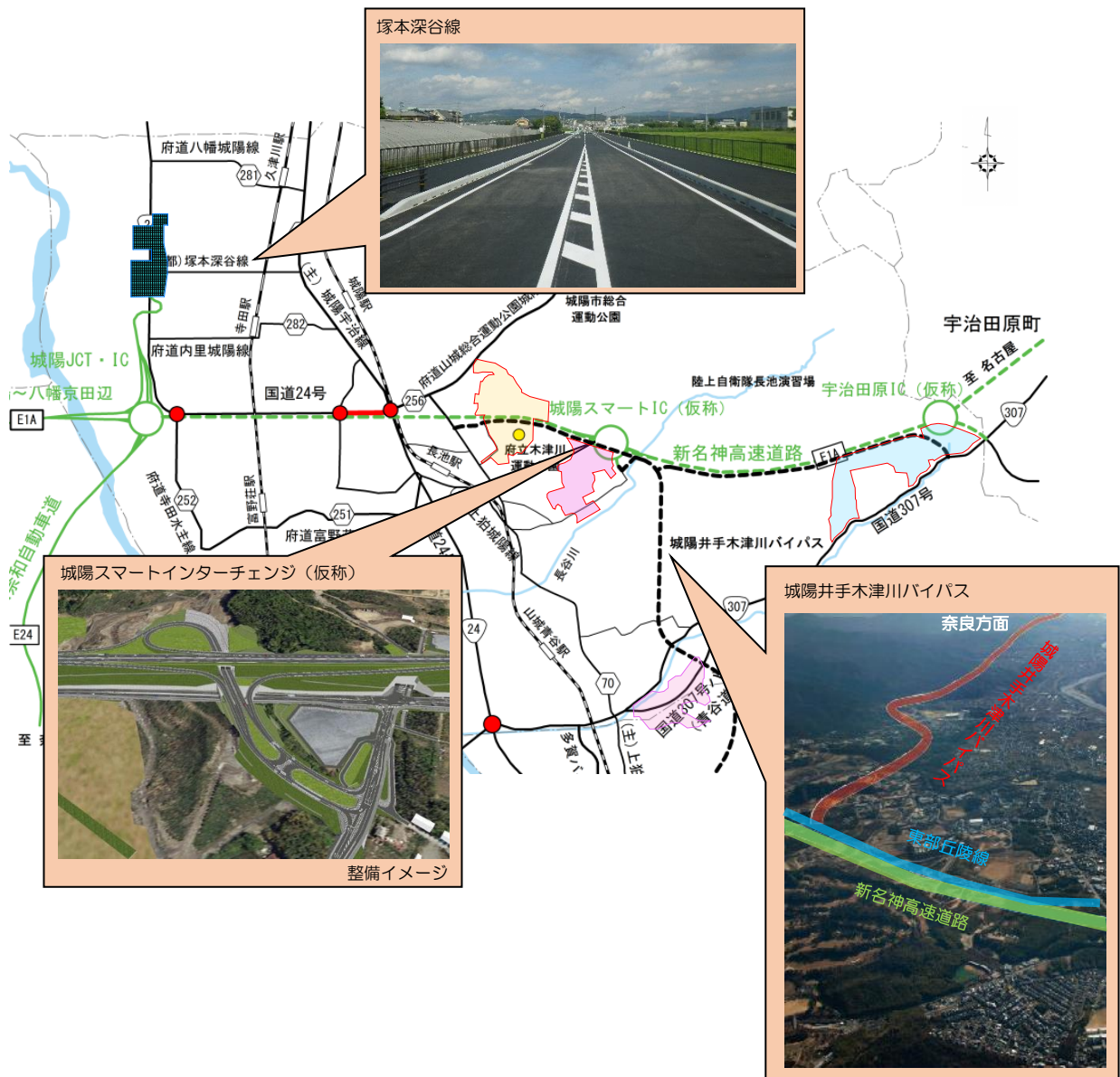
- ・サンフォルテ城陽（久世荒内・寺田塚本地区土地区画整理事業（約 20ha））は、工業・流通地の形成を図ることを目的とした市施工による区画整理事業であり、新名神高速道路の城陽 IC に隣接する立地を活かした工業・流通地として、現在 32 社が操業を開始している。
- ・城陽市青谷地域と井手町多賀地域に跨る京都山城白坂テクノパーク（約 20ha）では、民間開発による工業団地として、現在 14 社が操業を開始している。
- ・東部丘陵地の先行整備 2 地区では、新名神高速道路開通のインパクトを活かしたまちづくりを進めている。先行整備長池地区では、（仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットの開発が進められており、先行整備青谷地区では、IC 直結の次世代型物流拠点の開発計画が進められている。
- ・木津川運動公園北側区域では、京都府において令和 3 年 3 月に公園整備の方向性を示した新たな基本計画が策定され、令和 4 年 2 月には新たな基本計画に基づいた整備ができるよう、豊かな自然環境を有する森林部分を都市計画区域に追加されるとともに調査・設計が進められている。



【図 8 事業箇所周辺施設図】

○道路の整備状況等

- ・平成 29 年 8 月に新名神高速道路の城陽スマート I C（仮称）が新規事業化に至り、令和元年 7 月には、周辺事業の進捗に伴う交通量の見直しによる 2 レーン化を決定するなど、高速道路のアクセス性・利便性の向上により、まちづくりの大きな起爆剤となる。
- ・平成 29 年 8 月に国道 24 号と府道城陽宇治線を結ぶ都市計画道路塚本深谷線が開通し、城陽市域の東西交通網が大きく強化された。
- ・国土交通省で実施されている城陽井手木津川バイパスは、平成 31 年度に事業化され、令和 4 年度は、調査設計、用地取得等が進められており、今後、城陽市～井手町間の工事着手が予定されている。  
城陽井手木津川バイパスは、災害時の道路ネットワークの強化や交通混雑の緩和、交通安全の確保及び沿線市町（城陽市、井手町、木津川市）の地域振興を支援する重要な道路であり、木津川右岸地域の活性化が期待される。



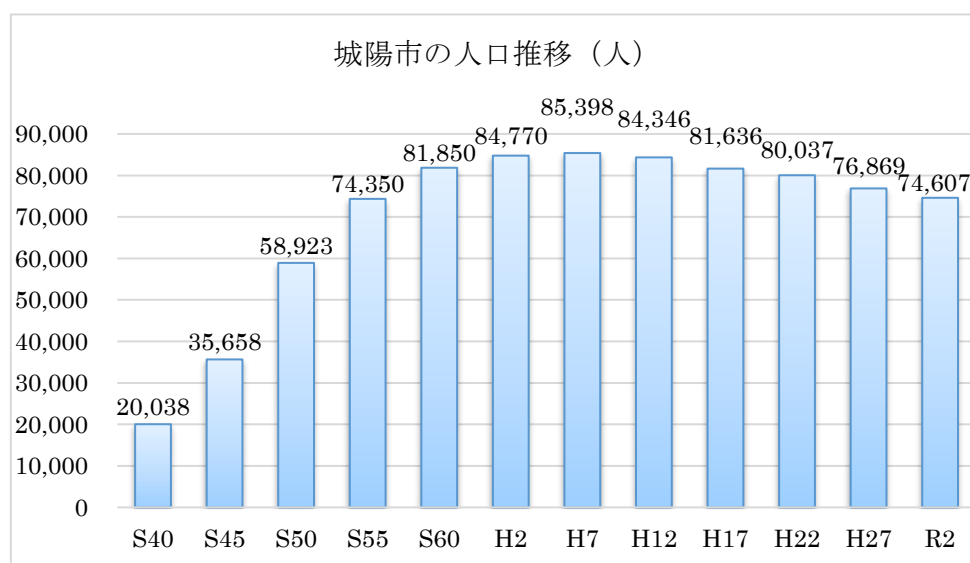
【図 9 事業箇所周辺道路事業図】

## (2) 城陽市の人口及び自動車保有台数の推移

城陽市は昭和40年代から50年代にかけて京都や大阪のベッドタウンとして多くの住民を受け入れ、山城地域の中核を担う都市として発展してきたが、平成7年の85,398人をピークに減少に転じ、令和2年には74,607人となるなど人口減少が進行しており、地域経済を活性化し、定住人口の増加を図ることが急務となっている。(図10)

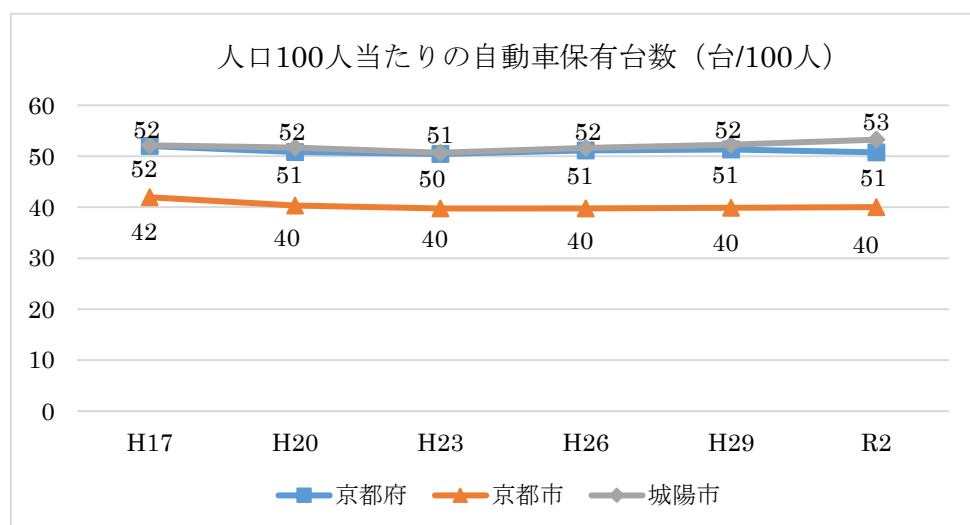
また、城陽市の人口100人当たりの自動車保有台数は、京都市と比較して約1.3倍と高い水準であり、自動車に依存する地域となっている。(図11)

現在、城陽市においては、人口減少に歯止めをかけるべく、新名神高速道路の開通を契機に広域的な交通ネットワークを活かした新たなまちづくりに取り組んでおり、雇用の創出や交流人口の拡大による地域経済の活性化を図っている。



(資料：国勢調査)

【図10 城陽市の人口推移】



(資料：京都府統計)

【図11 人口100人当たりの自動車保有台数の推移】

## 4 事業費の投資効果及びその要因の変化

### (1) 費用便益比 (B/C) の算出

【表5 費用便益比】

項目	前回 (基準年 H29)	今回 (基準年 R4)	
	事業全体	事業全体	残事業
総便益 (B)	761.8億円	915.0億円	915.0億円
総費用 (C)	54.9億円	91.0億円	41.6億円
B/C	13.9	10.1	22.0

※費用便益分析マニュアル【国土交通省道路局 都市局 (令和4年2月)】に準じて算出

※総費用については、現在価値化 (基準年の価値に換算) した数値であり、全体事業費とは一致しない。

### (2) 費用対効果以外の事業の有効性

#### ○交通安全の確保

- ・歩道及び自転車道の整備により、歩行者・自転車の安全な通行空間を確保するとともに、幹線道路の整備による交通転換により、周辺生活道路の通過交通が減少すると想定されることから、地域の交通安全、生活環境の改善に寄与する。

#### ○交通のアクセス性向上と観光振興

- ・新たな幹線道路ネットワークの形成及び高速道路のアクセス性向上により、広域な観光ネットワークが構築され、城陽市域で開催する各種イベント等による観光入込客数の増加が見込まれ、観光振興の強化が期待される。(図12)



【図12 周辺観光施設図】

## 5 事業の進捗見込み

令和4年度には用地取得や詳細設計の完了を見込んでおり、順次、本体の土工事に着手し、新名神高速道路事業とともに令和6年度の供用を目指す。

【表6 事業の進捗見込み】

年度	主な内容（予定）
R4	用地取得、物件補償、詳細設計、道路築造工事（土工）
R5	道路築造工事（土工）
R6	道路築造工事（土工、舗装工）

## 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

- ・切土工で発生する土砂は、盛土工への流用や他事業等への有効利用により、残土処分費のコスト縮減を図る。

### （2）代替案の可能性

- ・都市計画決定されたルートで道路整備を進めており、用地買収も概ね完了し、事業も約54%（令和4年度末見込み）まで進捗していることから、現時点におけるルート変更は現実的でない。

## 7 良好な環境の形成及び保全

### （1）地球環境・自然環境

- ・4車線の幹線道路ネットワークを整備することにより、渋滞による速度低下が解消されるため、円滑な通行環境を確保し、CO<sub>2</sub>排出量の削減を図る。

### （2）生活環境

- ・歩道及び自転車道を整備することにより、大型車をはじめとする車両の交通と歩行者の分離を図り、誰もが安心して通行できる道路を整備することで生活環境の改善を図る。
- ・治水対策として、歩道の透水性舗装の採用をはじめ、各流域に調整池を整備することにより、東部丘陵線の整備による流末河川への負荷を軽減し、安心・安全な生活環境を守る。

## 8 総合評価（案）

### （1）事業の進捗状況

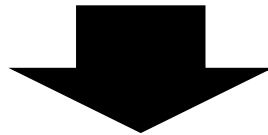
用地買収が順調に進められているなど、全体事業費の約54%（令和4年度末見込み）まで進捗していることから、事業進捗における問題はない。

### （2）事業の効果

新名神高速道路（大津～城陽間）をはじめとする周辺幹線道路網の整備や、高速道路の開通を契機としたまちづくり計画も着実に進められており、東部丘陵線の整備により、その整備効果を確実に発揮させる必要がある。

### （3）良好な環境の形成及び保全

走行性向上による排気ガス排出量の削減や、交通環境の改善が期待される。



総合評価として本計画で事業を継続する必要がある。

■費用便益分析結果総括表（事業全体）

事業名	(都) 東部丘陵線 地域連携道路事業 (街路)
事業所管轄	新名神推進課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (令和4年2月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2022年 (令和4年)
事業着手年	2016年 (平成28年)
事業完了予定年	2024年 (令和6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	90.1	8.9	99.0
基準年における 現在価値 (C)	87.5	3.6	91.0

※事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※消費税相当額は費用から控除している

※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

3 便益

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	2,211.2
基準年における 現在価値 (B)	915.0

※便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	915.0 / 91.0	10.1
-----	--------------	------



●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	63.2	/
用地費	19.3	
補償費	2.2	
その他経費 (測量試験費等)	5.4	
合計	90.1	87.4

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8.9	3.6

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	99.0	91.0

●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	1,990.4	823.9
走行経費減少便益	206.4	85.1
交通事故減少便益	14.4	6.0
合計 (B)	2,211.2	915.0

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など他の目的に費やすことができることで生み出される価値を金額に換算したもの

走行経費減少便益： 走行時間や走行距離が短縮されることによって節約することができる、燃料、オイル、タイヤ等にかかる経費

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った観点から、交通事故による社会的損失を金額に換算したもの

維持管理費： 供用後50年間の、「道路維持費」、「道路清掃費」、「照明費」、「補修費」などの維持管理に要する費用

■費用便益分析結果総括表（残事業）

事業名	(都) 東部丘陵線 地域連携道路事業 (街路)
事業所管轄	新名神推進課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (令和4年2月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2022年 (令和4年)
事業着手年	2016年 (平成28年)
事業完了予定年	2024年 (令和6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	40.3	8.9	49.2
基準年における 現在価値 (C)	38.0	3.6	41.6

※事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※消費税相当額は費用から控除している

※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

3 便益

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	2,211.2
基準年における 現在価値 (B)	915.0

※便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B / C	915.0 / 41.6	22.0
-------	--------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	39.7	/
用地費	0.0	
補償費	0.0	
その他経費 (測量試験費等)	0.6	
合計	40.3	38.0

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8.9	3.6

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	49.2	41.6

●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	1,990.4	823.9
走行経費減少便益	206.4	85.1
交通事故減少便益	14.4	6.0
合計 (B)	2,211.2	915.0

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など他の目的に費やすことができることで生み出される価値を金額に換算したもの

走行経費減少便益： 走行時間や走行距離が短縮されることによって節約することができる、燃料、オイル、タイヤ等にかかる経費

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った観点から、交通事故による社会的損失を金額に換算したもの

維持管理費： 供用後50年間の、「道路維持費」、「道路清掃費」、「照明費」、「補修費」などの維持管理に要する費用