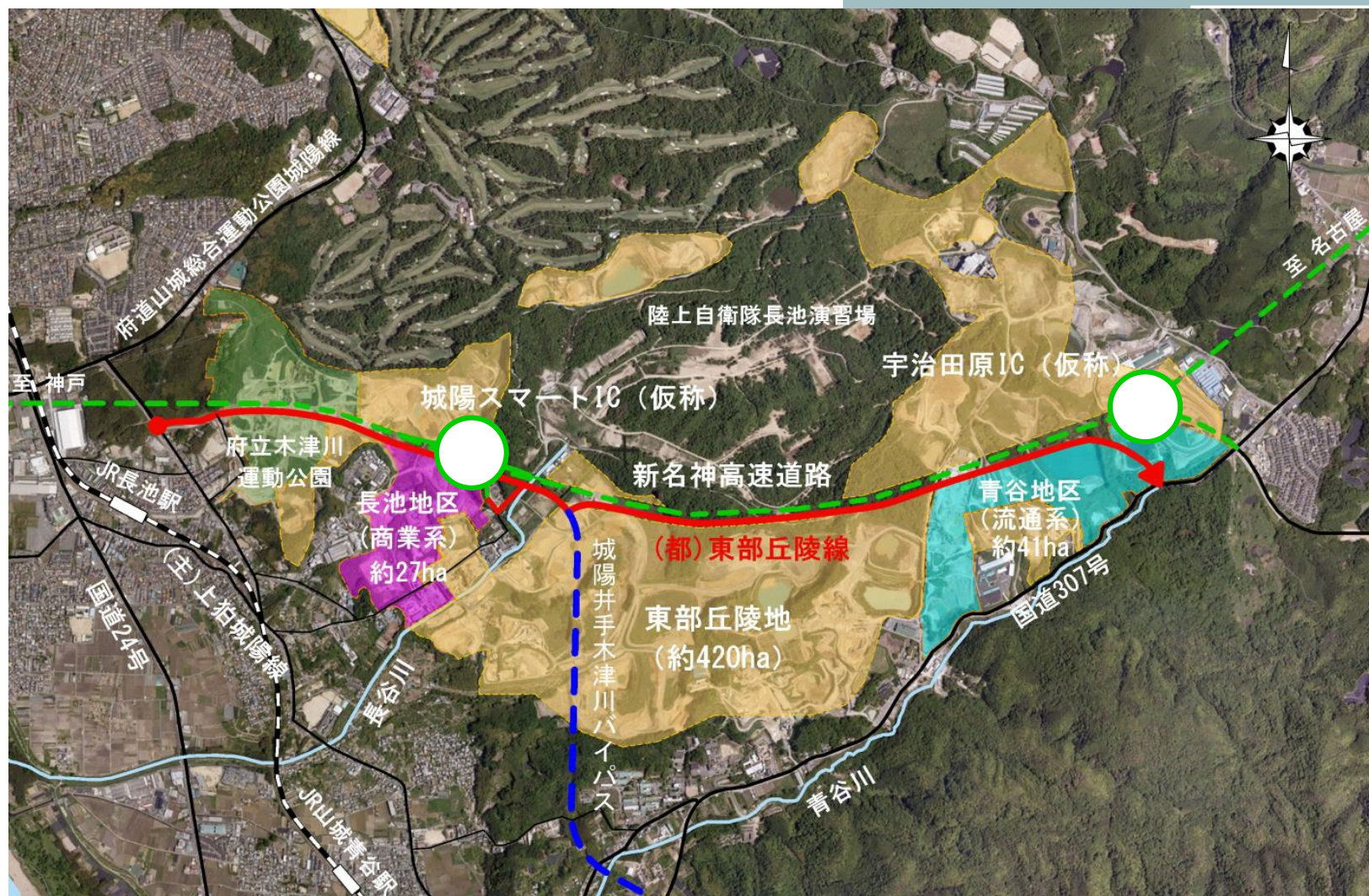




東部丘陵線の事業再評価について

公共事業評価について

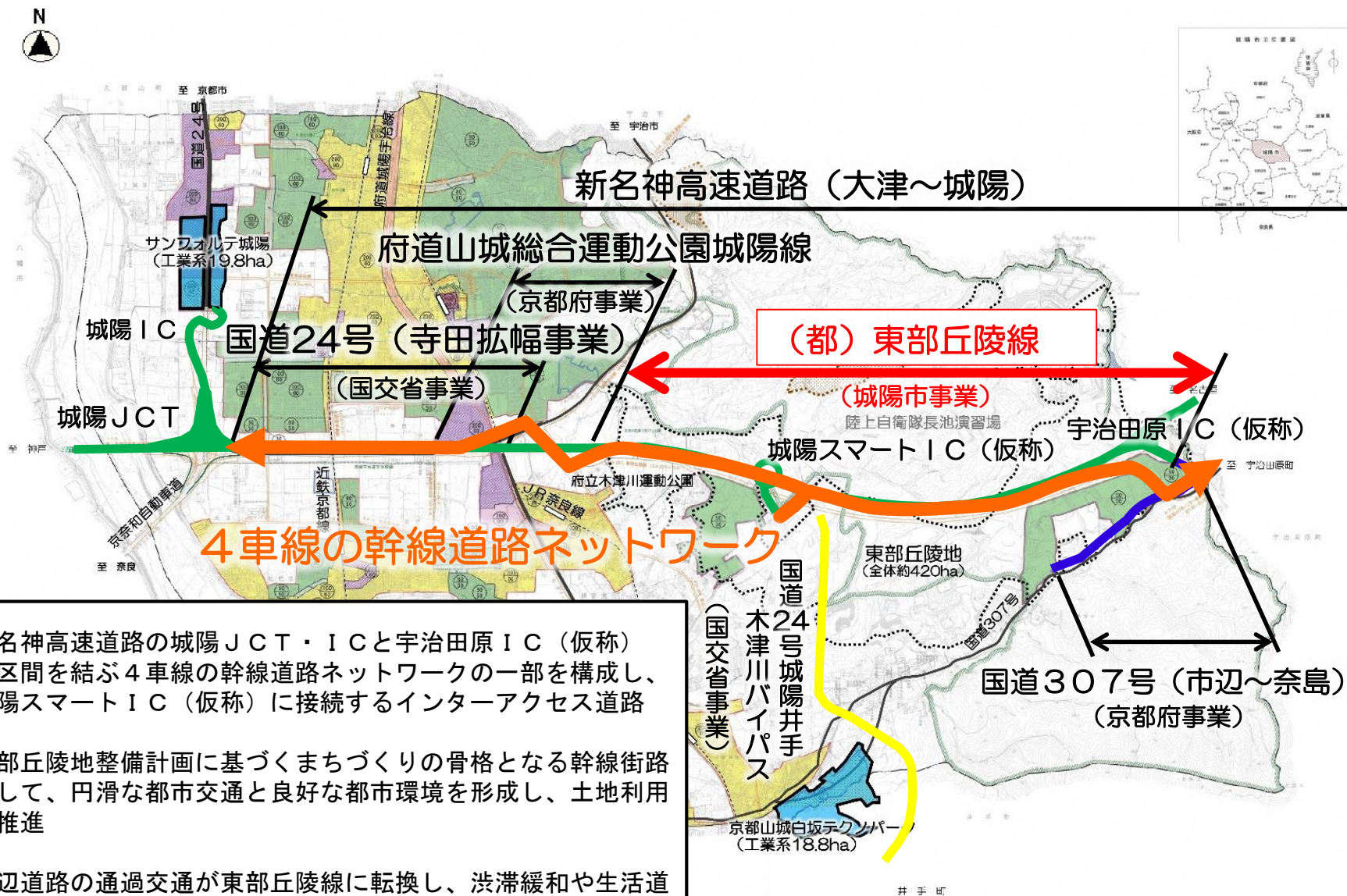
■公共事業評価の目的

- ・ 事業の必要性や効果等を客観的に評価
- ・ 公表することにより事業の効率性及び実施過程の透明性の一層の向上

■公共事業評価の方法（再評価）

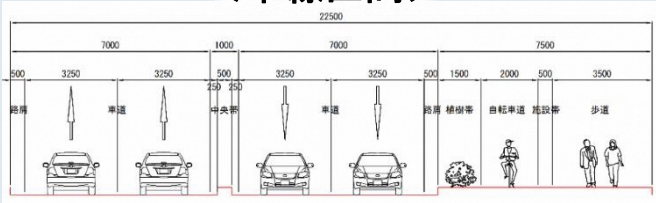
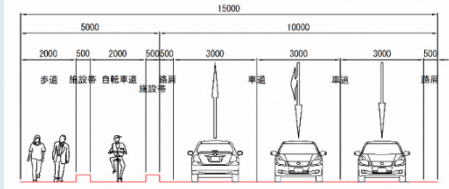
- ・ 国の公共事業再評価実施要領に準じて実施
⇒ 新名神高速道路（大津～城陽間）の開通時期延期など社会経済情勢等の急激な変化や全体事業費の見直し等により、再評価を実施
- ・ 評価の方法は次の視点に基づく
 - ①事業の必要性等
 - （
 - ・ 事業の進捗状況
 - ・ 事業費の投資効果及びその要因の変化）
 - ②事業の進捗見込み
 - ③コスト縮減及び代替案立案等の可能性等

東部丘陵線整備事業について



- 新名神高速道路の城陽JCT・ICと宇治田原IC (仮称) の区間を結ぶ4車線の幹線道路ネットワークの一部を構成し、城陽スマートIC (仮称) に接続するインターアクセス道路
- 東部丘陵地整備計画に基づくまちづくりの骨格となる幹線街路として、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成し、土地利用を推進
- 周辺道路の通過交通が東部丘陵線に転換し、渋滞緩和や生活道路の安全性向上に寄与

東部丘陵線の概要

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
延長・幅員	全体延長：4.8km 標準幅員：①本線区間 22.5m ②インターアクセス区間 15.0m <本線区間> <インターアクセス区間>  
全体事業費	146.0億円(内用地費22.3億円)
事業期間	平成28年度～令和9年度(予定)
道路の区分	第4種第1級
計画交通量	14,800台～22,500台/日(令和22年の予測交通量)
上位計画	・第4次城陽市総合計画(平成29年3月) ・城陽市都市計画マスタープラン(平成30年3月改定) ・城陽市東部丘陵地整備計画【見直し版】(平成28年5月)

事業の進捗状況

- ・平成28年度に事業着手し、新名神高速道路事業との同時施行により一体的に整備
- ・令和5年度は詳細設計、道路築造工事を実施
- ・令和6年度は引き続き道路築造工事を実施

<全体事業費の経過>

年度	令和4年度 (前回再評価時)	令和6年度 (今回再評価時)	増額
全体事業費	約97億円	約146億円	約49億円

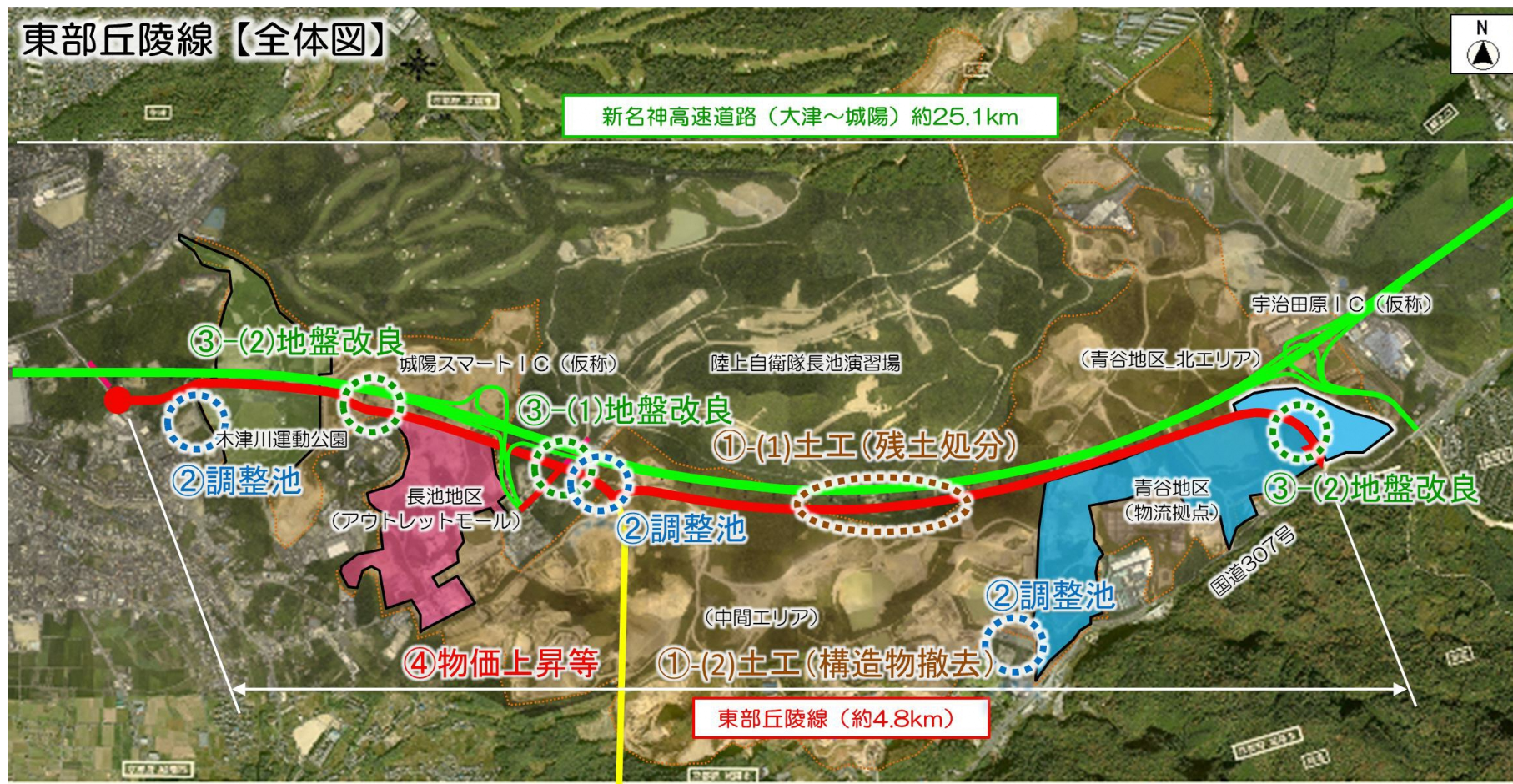
○事業費増加の主な要因

- | | |
|---------------------|-----------|
| ①残土処分量の増加等による土工の変更 | (約10.3億円) |
| ②調整池整備計画の変更による増加 | (約5.8億円) |
| ③地盤改良工の追加 | (約21.3億円) |
| ④労務費及び物価の上昇、週休2日制導入 | (約11.6億円) |

<事業の進捗状況>

全体事業費(内用地費)	約146.0億円(約22.3億円)
令和6年度末までの投資事業費(見込) (内、用地費)	約97.0億円<進捗率66%> (約22.3億円)<進捗率100%>

事業費増加の主な要因



事業費増加の主な要因

計画変更による増額要因(①～③)

①残土処分量の増加等による土工の変更(+ 約10.3億円)

- (1) 掘削工事で発生する土砂の再利用を計画していた区間において、工事着手前のボーリング調査では確認されなかった再利用不可能な粘土層が出現したため、残土処分量が増加したものの。
- (2) 掘削工事において、地中からコンクリート構造物（堰堤・水路等）が出現し、取壊し処分が必要となったもの。

②調整池整備計画の変更による増加(+ 約5.8億円)

- (1) 道路整備で必要となる調整池及び放流管について、関係機関協議の結果、調整池の構造変更や放流管の口径を大きくする等の治水上の安全対策による計画の変更が必要となり、工事費が増額となったもの。

③地盤改良工の追加(+ 約21.3億円)

- (1) 京都府緊急輸送道路ネットワーク計画の改定により、城陽スマートＩＣ（仮称）～城陽井手木津川バイパスが第１次緊急輸送道路に指定され、道路土工構造物（カルバート）の地震時の要求性能が引き上げられたことから、地盤改良が必要となったもの。
- (2) 土地引渡し後のボーリング調査により軟弱層が判明し、地盤改良が必要となったもの。

事業費増加の主な要因

社会情勢の影響による増額要因 (④)

④労務費及び物価の上昇(+約9.4億円) 週休2日制導入(+約2.2億円)

- (1) 昨今の社会情勢の影響による原料価格の高騰及び賃金引上げ等により労務費及び物価が上昇しているもの。
- (2) また、城陽市において、令和6年度より週休2日制工事の導入に伴い、令和6年度以降発注予定分の工事費が増額となるもの。

○物価上昇等による全体事業費の変化

	前回評価時 (R4)	今回評価時 計画変更	今回評価時 物価上昇等
事業費	97.0億円	134.4億円	146.0億円

計画変更①～③
+37.4億円

物価上昇等④
+11.6億円

【参考】労務費及び物価上昇表(本事業における主な項目)

項目		前回評価時① 97億円 令和5年2月	② R5工事発注時 令和5年8月	③ 今回 令和6年8月	上昇率	
					②/①	③/①
労務費	特殊作業員	¥21,100	¥22,900	¥24,000	108.5%	113.7%
	普通作業員	¥20,100	¥21,500	¥22,300	107.0%	110.9%
	土木一般世話役	¥23,600	¥25,500	¥26,500	108.1%	112.3%
原材料	コンクリート 24-12-25	¥20,400	¥27,200	¥27,200	133.3%	133.3%
	ポーラスアスコン(13)	¥15,700	¥15,700	¥16,500	100.0%	105.1%
二次製品	FRPM管(外圧管1種)φ1650	¥756,000	¥856,000	¥856,000	113.2%	113.2%
	都市型側溝 UGKS-300	¥24,600	¥30,800	¥34,300	125.2%	139.4%

事業費の投資効果及びその要因の変化

■費用便益比(B/C)の結果

項目	前回評価(基準年R4)	今回再評価(基準年R6)	
	事業全体	事業全体	残事業
総便益(B)	915.0億円	1,333.8億円	1,333.8億円
総費用(C)	91.0億円	137.3億円	44.9億円
B/C	10.1	9.7	29.7

※総便益は約419億円、総費用は約46億円増加

※消費税相当額を控除し算出している

■便益の算定(B)

道路整備に伴う各便益を算出

①走行時間短縮便益

道路が整備されることで車の走行に要する時間が短縮され、その短縮された時間を別の仕事など他の目的に費やすことで発生する価値を金額換算したもの

②走行経費減少便益

走行時間や走行距離が減少されることで節約できる燃料・オイル・タイヤ等に係る経費

③交通事故減少便益

道路が整備されることで交通事故が減少する観点から、交通事故による社会的損失が軽減される価値を金額換算したもの

■費用の算定(C)

整備費用と供用後(50年)の維持管理費用を算出

①整備費用

道路整備のために必要となる工事費、用地・補償費等、その他測量試験費などの費用

②維持管理費用

維持管理のために必要となる道路維持費、道路清掃費、照明費、補修費などの費用

事業の進捗見込み

年 度	主な内容(今後の予定)
～令和5年度	用地取得、物件補償、 詳細設計、道路築造工事(土工)
令和6年度	道路築造工事(土工、地盤改良、調整池整備)
令和7年度	道路築造工事(排水構造物工、調整池整備、舗装工)
令和8年度	道路築造工事(排水構造物工、調整池整備、舗装工)
令和9年度	道路築造工事(排水構造物工、舗装工、道路付属物工)

コスト縮減や代替案立案等の可能性等

(1) コスト縮減の取組

切土により発生する土砂をプロポーザルによる引き取り処理を行うこと、盛土や他工事等へ有効利用することにより残土処分費の縮減を図る。

(2) 代替案の可能性

都市計画決定されたルートで事業を進めており、用地取得も完了し、道路築造工事も進捗していることから、現時点でのルート変更は現実的ではない。

総合評価(案)

