

令和6年度 公共事業評価調書

【再評価（令和4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6年10月

城陽市

【目 次】

1. 事業の概要	・ ・ ・ ・ ・	東部丘陵	1
2. 事業の進捗状況	・ ・ ・ ・ ・	東部丘陵	5
3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化	・ ・ ・ ・ ・	東部丘陵	9
4. 事業費の投資効果及びその要因の変化	・ ・ ・ ・ ・	東部丘陵	11
5. 事業の進捗見込み	・ ・ ・ ・ ・	東部丘陵	12
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性等	・ ・ ・ ・ ・	東部丘陵	12
7. 良好な環境の形成及び保全	・ ・ ・ ・ ・	東部丘陵	12
8. 総合評価（案）	・ ・ ・ ・ ・	東部丘陵	13

<参考資料>

事業の費用対効果分析	・ ・ ・ ・ ・	東部丘陵	14
------------	-----------	------	----

1 事業の概要

(1) 地域の概要

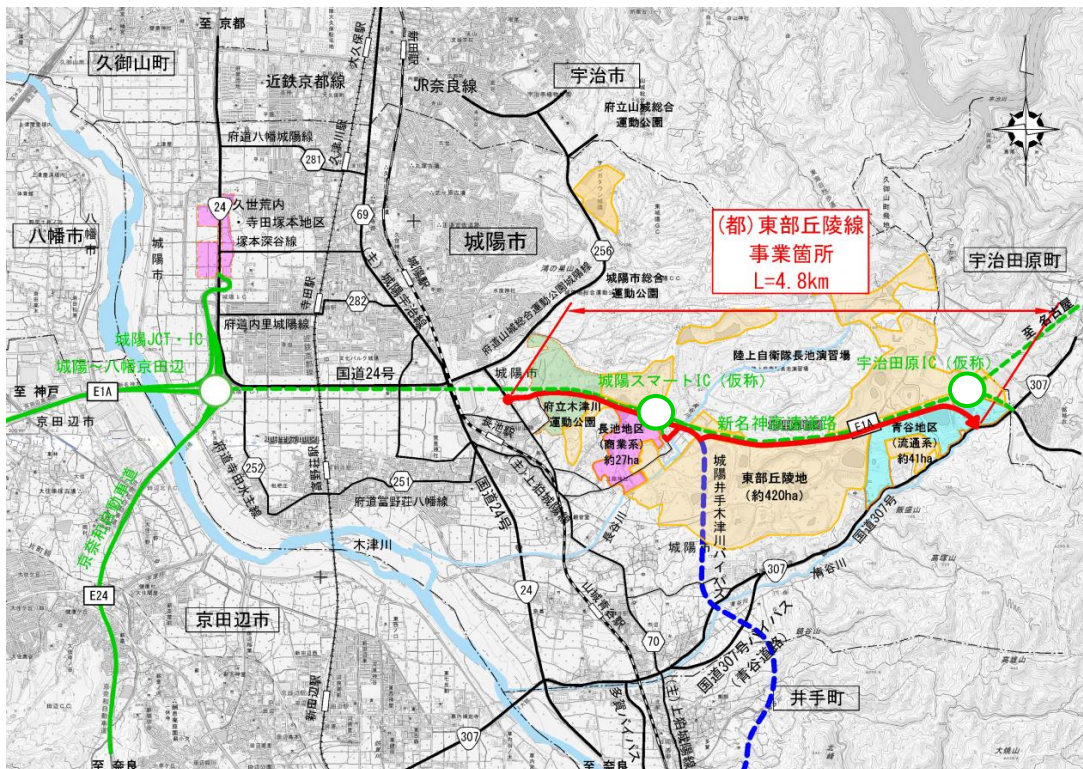
城陽市は、京都府南部の山城地域にあり、京都と奈良のほぼ中間に位置することから、交通の要衝として位置づけられ「五里五里のさと」と呼ばれるほか、抹茶の原料として日本一の品質を誇る「てん茶」の生産地である。

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。

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、「大津～城陽間」、「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が全線開通となる。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）が事業化し、本線と合わせて整備が進められている。



【図1 広域位置図】



【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 I C（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

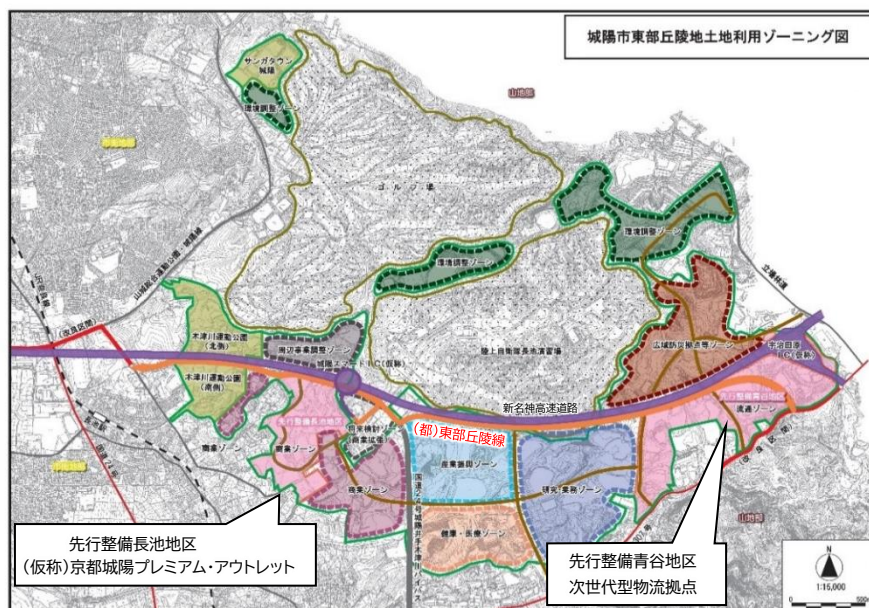
東部丘陵地は城陽市の東部に位置し、市全体面積の約 13% を占める約 420ha の広大なエリアで、昭和 35 年頃から現在に至るまで山砂利採取が行われている地域であり、有効的な跡地利用の実現に向け、（一財）城陽山砂利採取地整備公社が主体となり、建設発生土の受入による計画的な修復整備（埋戻し事業）が進められている。

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。

先行整備長池地区では、新名神高速道路「大津～城陽間」の開通以降、（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 I C 直結の次世代型物流拠点の整備が進んでいる。

先行整備 2 地区の間に位置する中間エリアについては、東部丘陵地の目指す都市像として「先端技術と広域交流の融合による近未来都市」のコンセプトを掲げまちづくりに取り組んでいる。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。

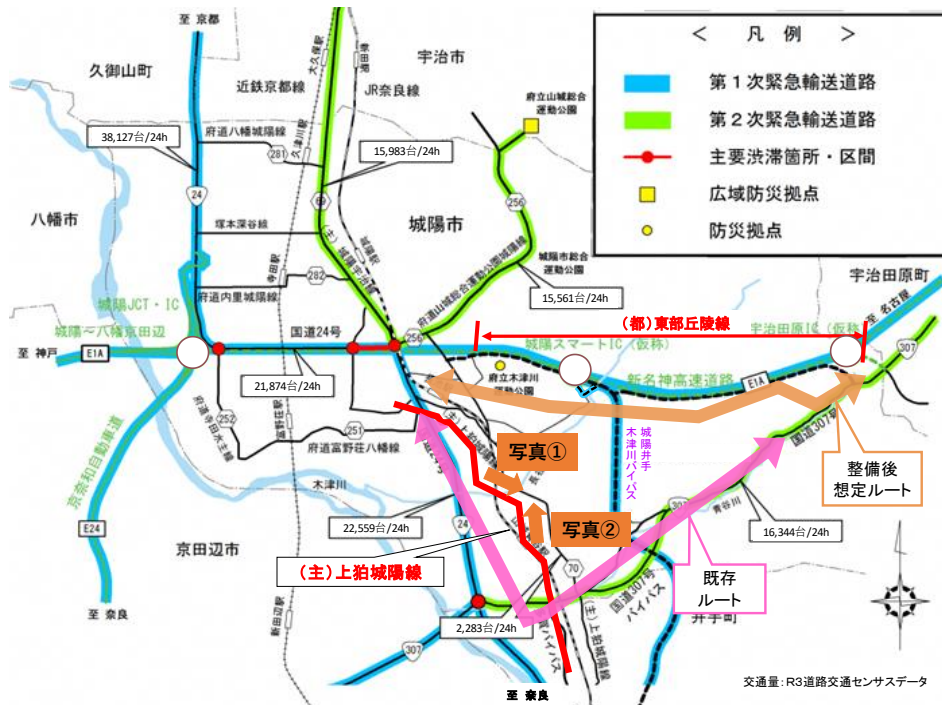


【図 3 東部丘陵地のまちづくり計画】

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狛城陽線（以下「上狛城陽線」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）

本路線の整備により、上狛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 上狛城陽線の状況】



【写真② 上狛城陽線の状況】

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：4.8km 標準幅員：本線区間：22.5m インターアクセス区間：15.0m</p> <p style="text-align: center;">本線区間 標準断面図</p> <p style="text-align: center;">インターアクセス区間 標準断面図</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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）

2 事業の進捗状況

(1) 事業の進捗・実施状況

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、用地取得、詳細設計を進め、令和 4 年度から本格的に道路築造工事に着手し、令和 6 年度は主に道路築造工事、調整池整備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）	146.0億円（22.3億円）
令和6年度末までの投資事業費（見込） （内用地費）	97.0億円 <進捗率66%> (22.3億円) <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
令和4	用地取得・物件補償・詳細設計・道路築造工事（土工）
令和5	用地取得・物件補償・詳細設計・道路築造工事（土工、地盤改良）・調整池整備工事
令和6	道路築造工事（土工、地盤改良）・調整池整備工事

(2) 全体事業費の変化

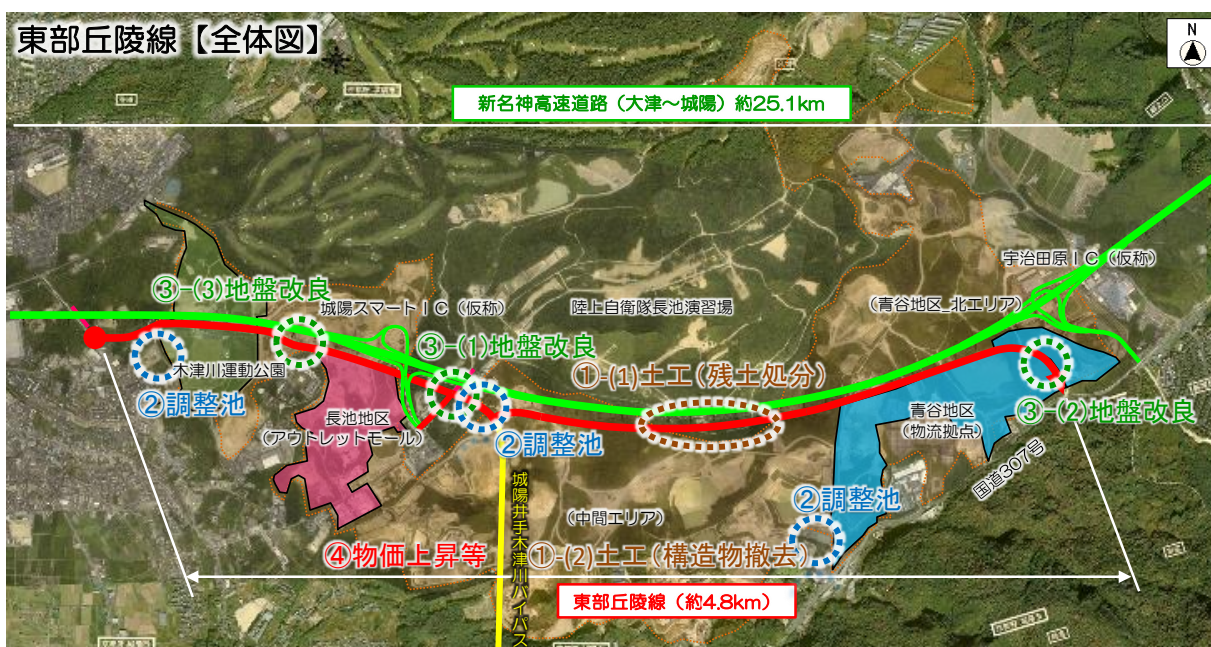
工事着手による現場条件の変更、社会情勢の影響による原材料価格の高騰や賃金引上げ等により物価及び労務費が上昇していることなどに伴い、前回評価時から約49億円増える見込み。

【表 4 全体事業費の変化】

	前回評価時 (R4)	今回 (R6)	増額
全体事業費	97億円	146億円	49億円

【表5 主な事業費の増額要因】

主な増額要因	増額
①残土処分量等の増加等による 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
小計：計画変更(①～③)	約37.4億円
④労務費及び物価上昇、週休2日制 導入による建設コストの高騰	約11.6億円
小計：物価上昇等(④)	約11.6億円
合計	約49.0億円



【図5 位置図】

(主な事業費の増額要因)

①残土処分量の増加等による土工の変更 (増 約10.3億円)

- (1) 掘削工事で発生する土砂(砂礫土層)を資源化する処理を行うことで、残土処分費用の縮減を図っているが、掘削を進めていたところ、資源化できない粘土層が出現していることが判明し、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の。

②調整池詳細設計の完了による増加（増 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。

位置図

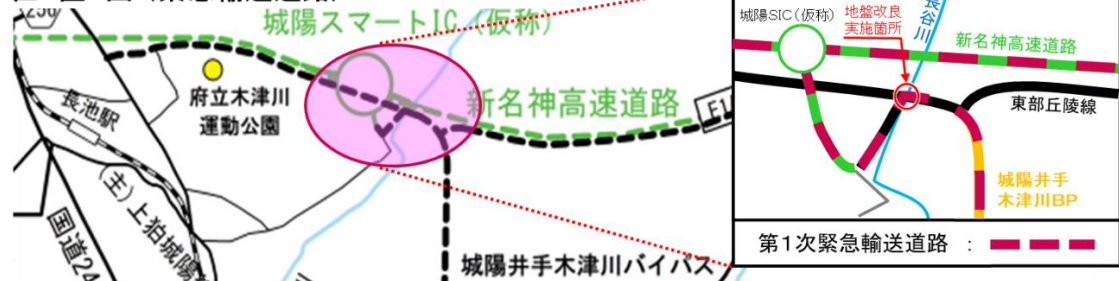


【図6 位置図】

③地盤改良工の追加（増 約21. 3億円）

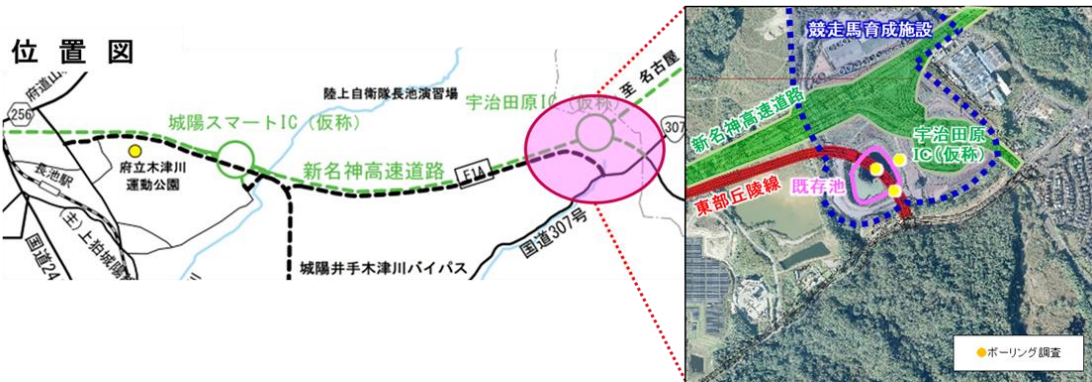
- (1) 京都府緊急輸送道路ネットワーク計画の改定により、城陽スマート IC (仮称) から城陽井手木津川 BP が第1次緊急輸送道路に指定され、当該区間における地盤支持力の強化など耐震性能の向上が必要となり、地盤改良が必要となったもの。（約1. 7億円）

位置図 (緊急輸送道路)



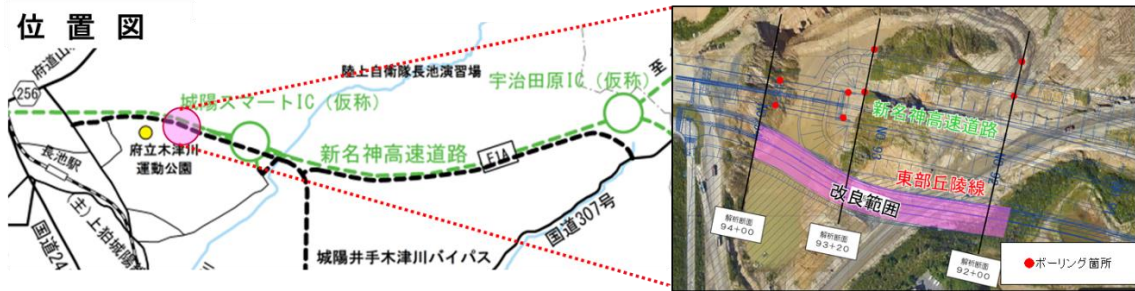
【図7 位置図】

- (2) 施設の構外移転完了後にボーリング調査を行った結果、軟弱層が出現したことから地盤改良が必要となったもの。（約10.0億円）



【図8 位置図】

(3) 土地引渡し後に行ったボーリング調査の結果、軟弱層が出現したことから地盤改良が必要となったもの。(約9.6億円)



【図9 位置図】

④労務費及び物価上昇、週休2日制導入による建設コストの高騰(増 約11.6億円)

(1) 前回評価時以降に実施している工事において、昨今の社会情勢の影響による原材料価格の高騰及び賃金引上げ等により物価及び労務費が上昇しているもの。
また、令和6年度より導入している週休2日制工事より、令和6年度以降発注予定分の工事費が増額したものの。

【表6 主な上昇項目】

	前回評価時	今回評価時	上昇率
普通作業員	20,100(円/日)	22,300(円/日)	1.11倍
土木一般世話役	23,600(円/日)	26,500(円/日)	1.12倍
コンクリート	20,400(円/m ³)	27,200(円/m ³)	1.33倍
街渠側溝	24,600(円/本)	34,300(円/本)	1.39倍

【表7 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
+約37.4億円

物価上昇等④
+約11.6億円

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

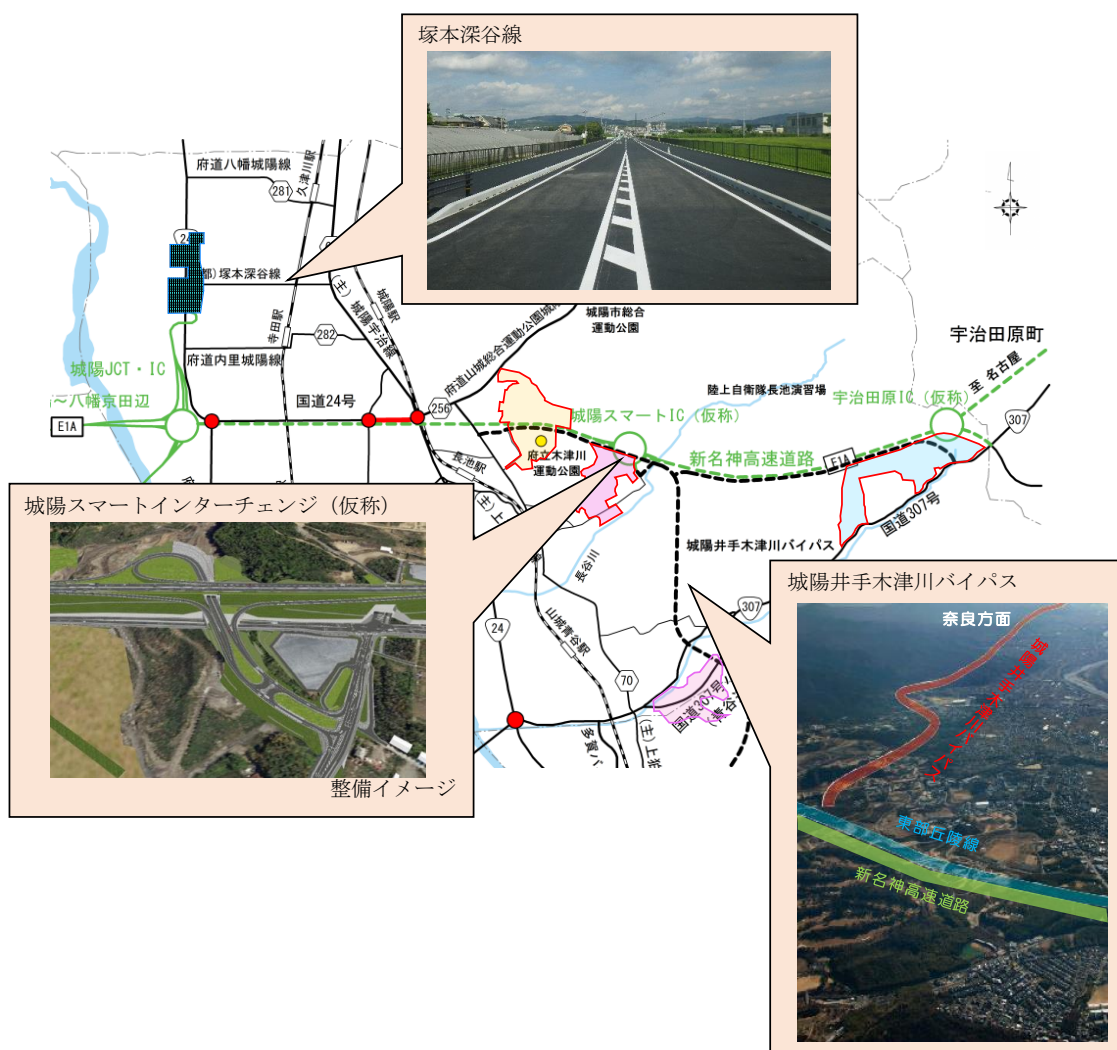
- ・サンフォルテ城陽（久世荒内・寺田塚本地区土地区画整理事業（約 20ha））は、工業・流通地の形成を図ることを目的とした市施工による区画整理事業であり、新名神高速道路の城陽 I C に隣接する立地を活かした工業・流通地として、企業の進出が進んでいる。
- ・城陽市青谷地域と井手町多賀地域に跨る京都山城白坂テクノパーク（約 20ha）では、民間開発による工業団地として、企業の進出が進んでいる。
- ・東部丘陵地の先行整備 2 地区では、新名神高速道路開通のインパクトを活かしたまちづくりを進めている。先行整備長池地区では、（仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットの開発が進められており、先行整備青谷地区では、I C 直結の次世代型物流拠点の開発も進められている。
- ・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 10 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 年度より、調査設計、用地取得等が進められており、令和 5 年度から、城陽市～井手町間の工事に着手されている。
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 1 1 事業箇所周辺道路事業図】

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 8 費用便益比】

項目	前回 (基準年 R4)	今回 (基準年 R6)	
	事業全体	事業全体	残事業
総便益 (B)	915.0 億円	1333.8 億円	1333.8 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

※費用便益分析マニュアル【国土交通省道路局 都市局 (令和5年12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5年度には用地取得が完了し、令和6年度以降は順次、本体の土工事に着手し、早期供用を目指す。

【表9 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	用地取得、物件補償、詳細設計、道路築造工事（土工）
R6	道路築造工事（土工、地盤改良）、調整池整備工事
R7	道路築造工事（排水構造物工、舗装工）、調整池整備工事
R8	道路築造工事（排水構造物工、舗装工）、調整池整備工事
R9	道路築造工事（排水構造物工、舗装工、道路付属物工）

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、用地買収も完了し、事業も約66%（令和6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、CO₂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

用地買収が完了しているなど、全体事業費の約66%（令和6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5年12月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2024年 (令和6年)
事業着手年	2016年 (平成28年)
事業完了予定年	2027年 (令和9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	132.8	9.0	141.8
基準年における 現在価値 (C)	133.9	3.4	137.3

※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)	3317.4
基準年における 現在価値 (B)	1333.8

※便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	1333.8 / 137.3	9.7
-----	----------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
工事費	106.8	/
用地費	18.1	
補償費	2.2	
その他経費 (測量試験費等)	5.7	
合計	132.8	133.9

2 維持管理費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	9.0	3.4

3 総費用

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
(C)	141.8	137.3

●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	3290.4	1322.6
走行経費減少便益	26.5	11.0
交通事故減少便益	0.5	0.2
合計(B)	3317.4	1333.8

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5年12月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2024年（令和6年）
事業着手年	2016年（平成28年）
事業完了予定年	2027年（令和9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	44.6	9.0	53.6
基準年における 現在価値（C）	41.5	3.4	44.9

※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)	3317.4
基準年における 現在価値（B）	1333.8

※便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	1333.8 / 44.9	29.7
-----	---------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	44.6	/
用地費	0.0	
補償費	0.0	
その他経費 (測量試験費等)	0.0	
合計	44.6	41.5

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	9.0	3.4

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	53.6	44.9

●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	3290.4	1322.6
走行経費減少便益	26.5	11.0
交通事故減少便益	0.5	0.2
合計 (B)	3317.4	1333.8

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