

道路事業事前評価審査表

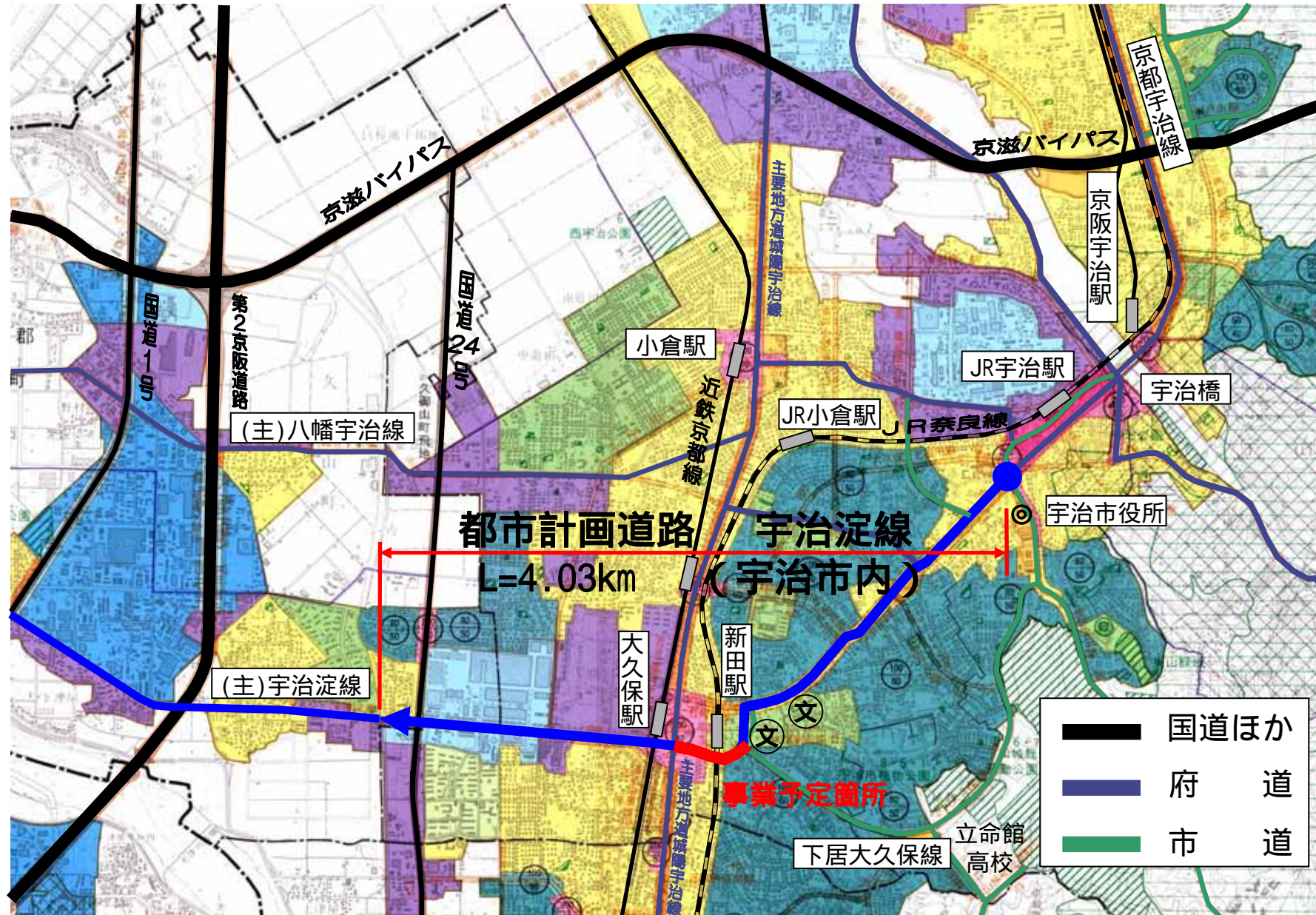
路 線 名	都市計画道路 宇治淀線	事業名	街路事業	補助・単独の別	補助														
事業主体	京都府	事業箇所(区間)	宇治市広野町地内																
事業概要	目的	<p>都市計画道路宇治淀線は、昭和32年6月に都市計画決定（平成10年12月：都市計画変更）された、宇治市の中心地から大久保町を經由し京都市伏見区淀に至る8.95km（宇治市域計画延長：4.03km）の東西幹線道路であり、第二京阪道路など広域幹線道路へのアクセス道路であるとともに地域の生活・産業を支える重要な道路である。</p> <p>しかしながら、現府道宇治淀線とJR奈良線との平面交差点付近では、市道下居大久保線と合流するため、交通が集中し、慢性的な渋滞が発生しており、幹線道路としての機能が著しく阻害されている。</p> <p>さらに、近鉄大久保駅やJR新田駅への通勤通学の歩行者等が非常に多いにもかかわらず、歩道が未整備のため、交通安全上も大きな問題となっている。</p> <p>このため、都市計画道路宇治淀線を整備し、交通の分散を図り、JR奈良線と立体交差することで、宇治市が検討している大久保駅周辺地区のまちづくりと連携を図りつつ、円滑な交通の確保や、歩行者等の安全確保を図るものである。</p>																	
	内容	<p>事業延長：0.45km 幅員：6.0(18.0)m 2車線、バイパス工事 段階施工区間幅員：6.0(13.5)m 事業費：27億円 事業期間：7年</p>																	
	上位計画等	<p>新京都府総合計画：「地域間の交流・連携を促進する道路の整備」に位置付け 宇治市第4次総合計画：「整備を促進する」として位置付け 宇治市都市計画マスタープラン：「交通渋滞の解消」として位置付け。 京都府地域防災計画：第一次緊急輸送路に指定 京都南部都市広域行政圏計画：「地域幹線道路の整備促進」として位置付け。</p>																	
事業の必要性	道路の現状	<p>宇治市を東西に横断する幹線道路であり、第二京阪道路など広域幹線道路へのアクセス道路であるとともに地域の生活・産業を支える重要な道路である。</p> <p>JR奈良線の新田踏切¹によって、慢性的に渋滞が発生²している。</p> <p>¹踏切遮断時間：1時間当たり13分19秒（7～10時、16～19時の平均） ²最大渋滞長：東行：220m 西行：520m（¹²ともにH16.2京都府調査） 自動車、歩行者、自転車交通量ともに多いが³、歩道が未整備であり、非常に危険な状況である。</p> <p>³新田踏切交通量：歩行者1,869人/12h、自転車1,011台/12h(H16.2京都府調査) 現在、複数のバス路線⁴であり、利用者も多い⁵。</p> <p>⁴路線バス運行頻度：248便/日(H13.2宇治市資料) ⁵近鉄大久保駅バス乗降客：H 9.6千人/日（宇治市統計書）</p>																	
	事業を巡る社会経済情勢等	<p>都市計画道路宇治淀線整備状況(H16.3.31現在) 都市計画延長(宇治市域)：4.03km、改良済み延長：1.4km 人口(宇治市統計書) 宇治市全体：H 189,002人 大久保地域：H 49,131人 交通量の状況(台/24h、平日)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>センサス結果</th> <th>H</th> <th>H</th> <th>H</th> <th>H / H</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車交通量</td> <td>16,867</td> <td>19,435</td> <td>17,226</td> <td>0.89</td> </tr> <tr> <td>うち大型車</td> <td>2,800</td> <td>1,769</td> <td>982</td> <td>0.56</td> </tr> </tbody> </table> <p>交通事故の状況 H 13件（うち歩行者及び自転車関連5件） （調査区間：広野交差点～一里山交差点間 宇治署調べ） 鉄道利用状況 近鉄大久保駅乗降客数：H 31.3千人/日（宇治市統計書） JR新田駅乗降客数：H 5.0千人/日（宇治市統計書） 近鉄大久保駅とJR新田駅の乗換者数：H 775人/日（パ-ソトリップ調査）</p> <p>関連事業 近鉄大久保駅前広場都市計画決定 昭和56年 近鉄高架事業完成 昭和63年 都市計画道路下居大久保線開通 平成8年 JR奈良線複線化 平成14年 立命館宇治高校移転 平成14年</p>				センサス結果	H	H	H	H / H	自動車交通量	16,867	19,435	17,226	0.89	うち大型車	2,800	1,769	982
センサス結果	H	H	H	H / H															
自動車交通量	16,867	19,435	17,226	0.89															
うち大型車	2,800	1,769	982	0.56															

事業の必要性	地元情勢等	<p>宇治市においてＪＲ立体交差部を先行施工 宇治市がＪＲ奈良線複線化事業に合わせ、平成11年度～14年度にＪＲとの立体交差部を先行施工、歩道暫定供用（平成15年3月完成、16.5億円） 大久保駅周辺地区整備構想策定委員会 宇治市が平成16年度～17年度にかけて「大久保駅周辺地区整備構想策定委員会」を組織し、下記の内容等について検討をしており、都市計画道路宇治淀線の整備が必要不可欠という意見が強い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞、駅、歩行者空間等、公共施設の整備構想。 ・土地利用等のまちづくりに関する方針。 ・交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基本構想 <p>京都南部広域行政圏推進協議会が府へ毎年要望 木津川右岸開発整備促進協議会が府へ毎年要望 宇治市が国・府へ毎年要望 宇治市広野地区自治連合会が宇治市へ毎年要望</p>
事業の有効性	事業の効果	<p>交通の円滑化 ・都市計画道路整備による、自動車交通の分散。 ・鉄道と立体交差による、交通の円滑化。</p> <p>安全性の向上 ・ＪＲとの立体交差化による、道路交通・鉄道の安全性向上。 ・歩道の設置による、歩行者等の安全な通行確保。</p> <p>地域づくりの支援 ・幹線道路の機能強化による、バス運行の信頼性向上、大久保地区の交通拠点としての機能向上。 ・土地利用の促進による市街地の活性化。</p> <p>現道への効果 ・現道交通量の減少にともなう、交通の円滑化及び歩行者の安全性向上。 ・現府道の渋滞解消による、住環境の改善。</p>
	費用対便益	<p>総費用：21億円　総便益：41億円 （維持管理費を含めた40年間の総費用と総便益を現在価値換算したもの） B/C = 2.0　（計画交通量：11,800台/日）</p>
事業の効率性等	コスト縮減代替案立案等の可能性	<p>代替え案検討 府道宇治淀線の現道拡幅案（4車線両側歩道、L=530m） ・経済性については、都市計画道路案より用地補償費が大きく、ＪＲ交差部に新たな大規模構造物が必要で、事業費が高額になる。 ・施工性については、現道交通量が多く、工事が現道交通に与える影響が多。大。 ・用地交渉や物件移転等により事業の長期化が懸念される。 ・交差点部や未改良部との接続部において、交通処理に問題が生じる。</p> <p>都市計画道路整備案 全体整備案（2車線両側歩道、L=650m） ・経済性については、現道拡幅案より用地補償費が少なく、また、ＪＲ立体交差部を、宇治市が先行施工しているため、事業費が少ない。 ・施工性については、工事が現道交通に与える影響が少なく施工性が良い。 ・用地交渉や物件移転等により事業の長期化が懸念される。</p> <p>段階施工案（2車線一部片側歩道、L=450m） ・経済性については、段階施工をすることにより、当初の投資額を抑えることが出来き、事業費が少ない。 ・施工性については、工事が現道交通に与える影響が少なく施工性が良い。 ・早期の事業効果が発現する。</p> <p>以上、経済性、施工性、交通の円滑性から都市計画道路整備ルートを採用する。段階施工及び整備区間の設定を行うことで、早期供用・効果発現する。 なお、当面歩道を整備しない区間については、宇治市道を利用し歩行者導線等を確保する。</p>
	良好な環境形成・保全	<p>地区の骨格となる幹線道路の整備により、良好な走行・歩行環境を形成。通過交通を分散することにより、現道沿線の安全で良好な環境を形成。交通の分散化、走行速度の向上により、大気に与える悪影響を軽減。</p>
総合評価（案）	当事業は、総合評価として新規着手の必要性が認められる。	

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート

		作成年月日	平成17年 12月27日	
		作成部署	道路総括室	
事業名	都市計画道路 宇治淀線 街路事業	構想番号	(土・道計) 構 - 17 - 1	
		地区名	宇治市広野町地内	
概算事業費	27億円	事業期間	7年	
事業概要	L = 450m W = 6.0 (18.0) m 、段階施工区間W = 6.0 (13.5) m			
関連する公共事業	準用河川名木川河川改修			
ガイドライン		施工地の環境特性と目標	環境配慮・環境創造のための措置内容	環境評価
	主要な評価の視点			
地球環境・自然環境	地球温暖化 (CO ₂ 排出量等) 地形・地質 物質循環 (土砂移動) 野生生物 ・絶滅危惧種 生態系 など	・現道は、JR踏切や交差点での渋滞が慢性化しているため、自動車によるCO ₂ の排出量が多いことから、CO ₂ を減少する必要がある。	・JRと立体交差する都市計画道路への交通分散を図ることで、交通を円滑化することにより、CO ₂ の総排出量を削減させる。	
生活環境	水環境・水循環 大気環境 土壌・地盤環境 騒音・振動 廃棄物・リサイクル 化学物質 粉塵 電磁波・電波・日照 など	・現道は交通量が多く、騒音、排気ガス等により沿線の生活環境への悪影響が著しいため、交通の集中による慢性的な渋滞を解消させるなどの、環境改善を図る必要がある。(NO ₂ 、SPM、騒音が環境基準を超過) ・計画路線は人家連坦地を通過するため、騒音・振動等沿線に与える影響を抑制する必要がある。	・渋滞を緩和させ、交通の円滑化による排気ガス排出量を総量として削減するとともに、現道沿線の騒音・振動等を軽減するなど生活環境の改善を図る。 ・高機能舗装等の使用により、沿線に与える騒音などの影響を抑制する。	
地域個性・文化環境	景観 里山の保全 地域の文化資産 伝統的行祭事 地域住民との協働 など	・近鉄大久保駅、JR新田駅に近接した地域で、密な市街地を形成しており、商業および住宅地として利用されているため、視界を遮るような、立体構造物の築造をさける。	・良好な都市景観を維持するため、JRとの立体交差部については、視界を遮る陸橋案ではなく、 <u>地下道案</u> を採用する。	
地域の環境像	計画路線周辺には、近鉄大久保駅、JR新田駅があり、広域拠点としての機能が重要視されるとともに、周辺には学校及び住宅が多いため、良好な生活環境と都市景観の確保が必要である。			
特記事項	なし			

都市計画道路 宇治淀線



事業内容

路線名：都市計画道路 宇治淀線

事業延長： L=0.45km

事業費： 約27億円

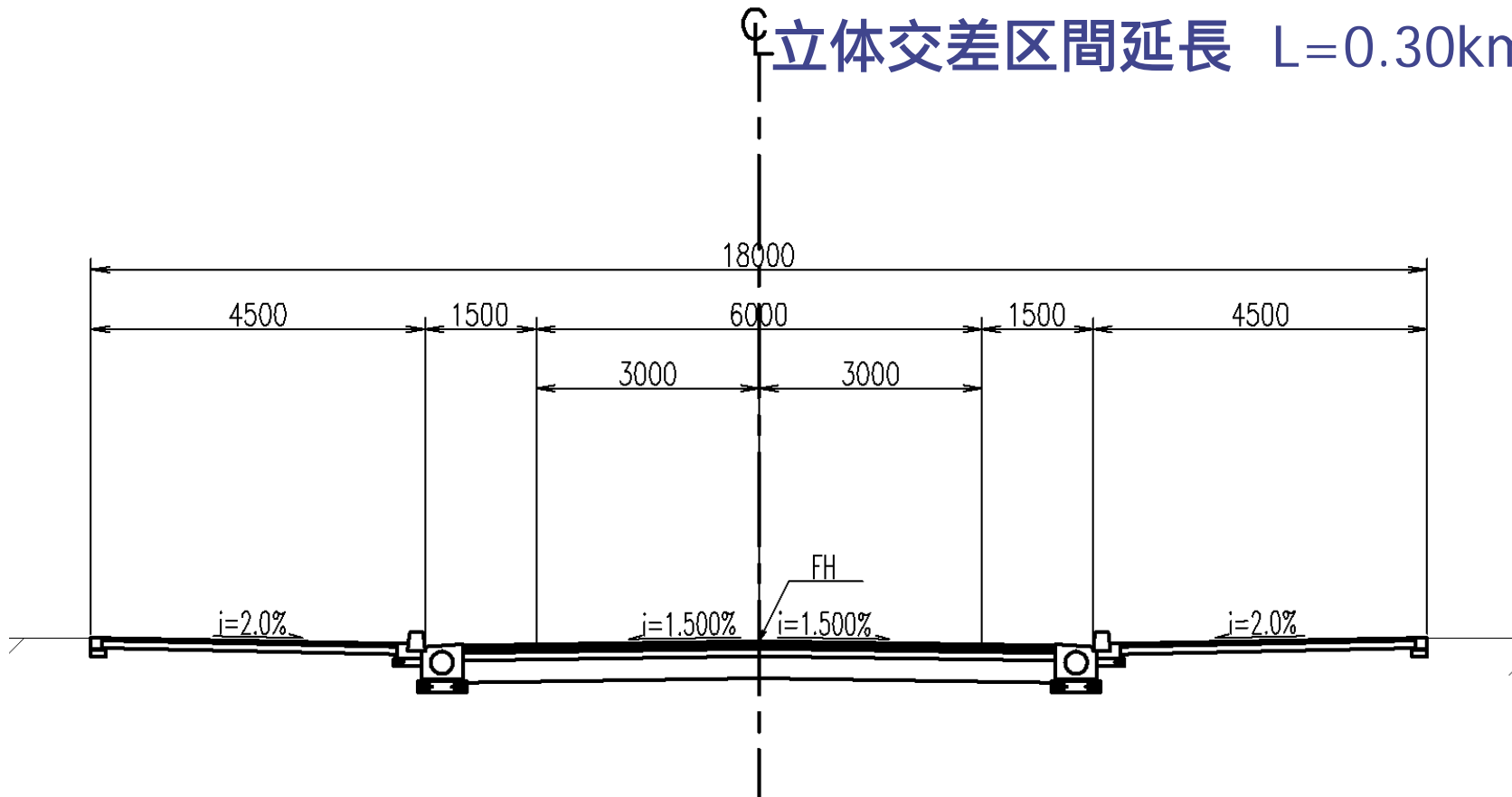
事業期間： 7年



事業内容 標準横断図 (1)

(市)一里山寺山線 ~ (市)新田城陽線

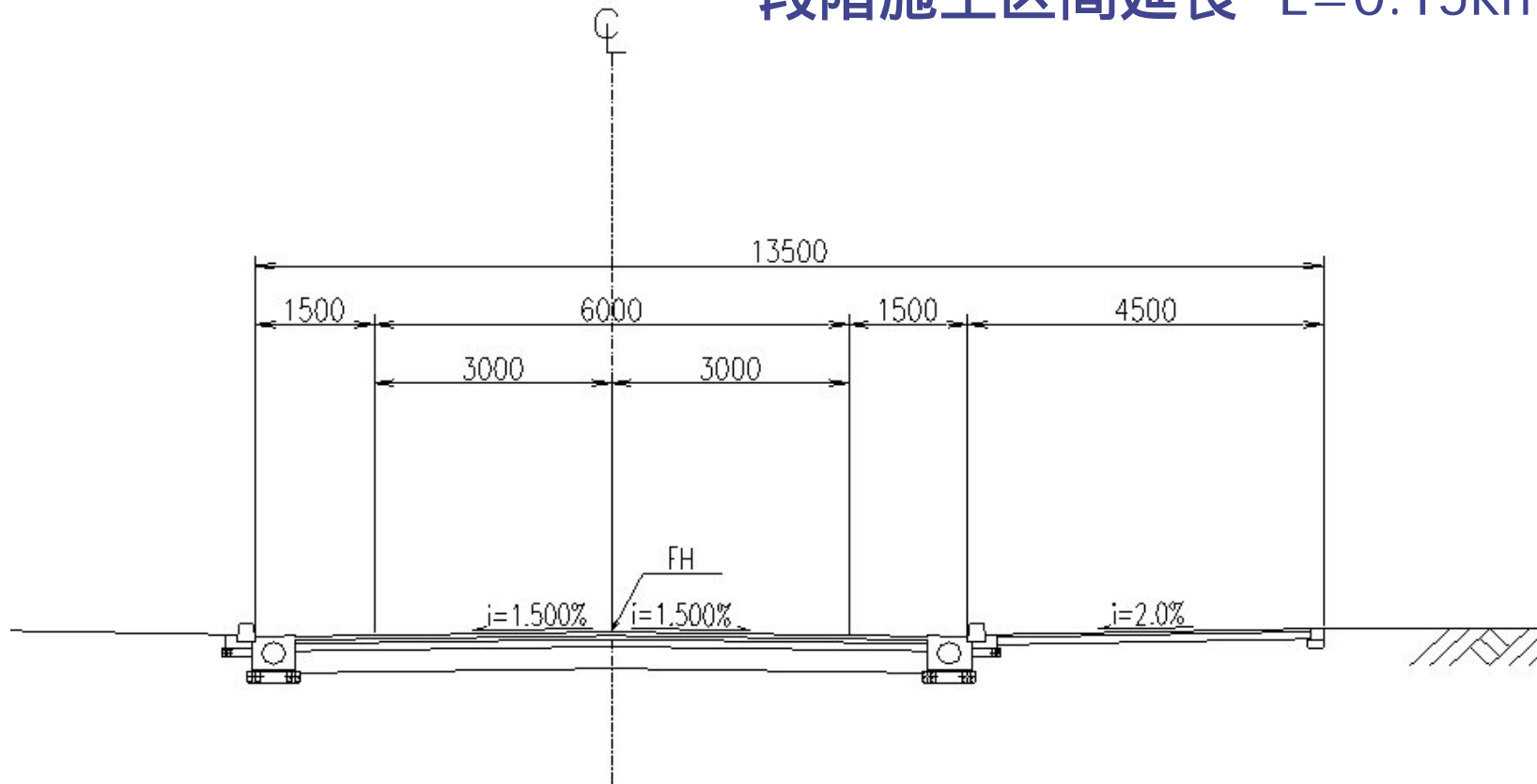
立体交差区間延長 L=0.30km



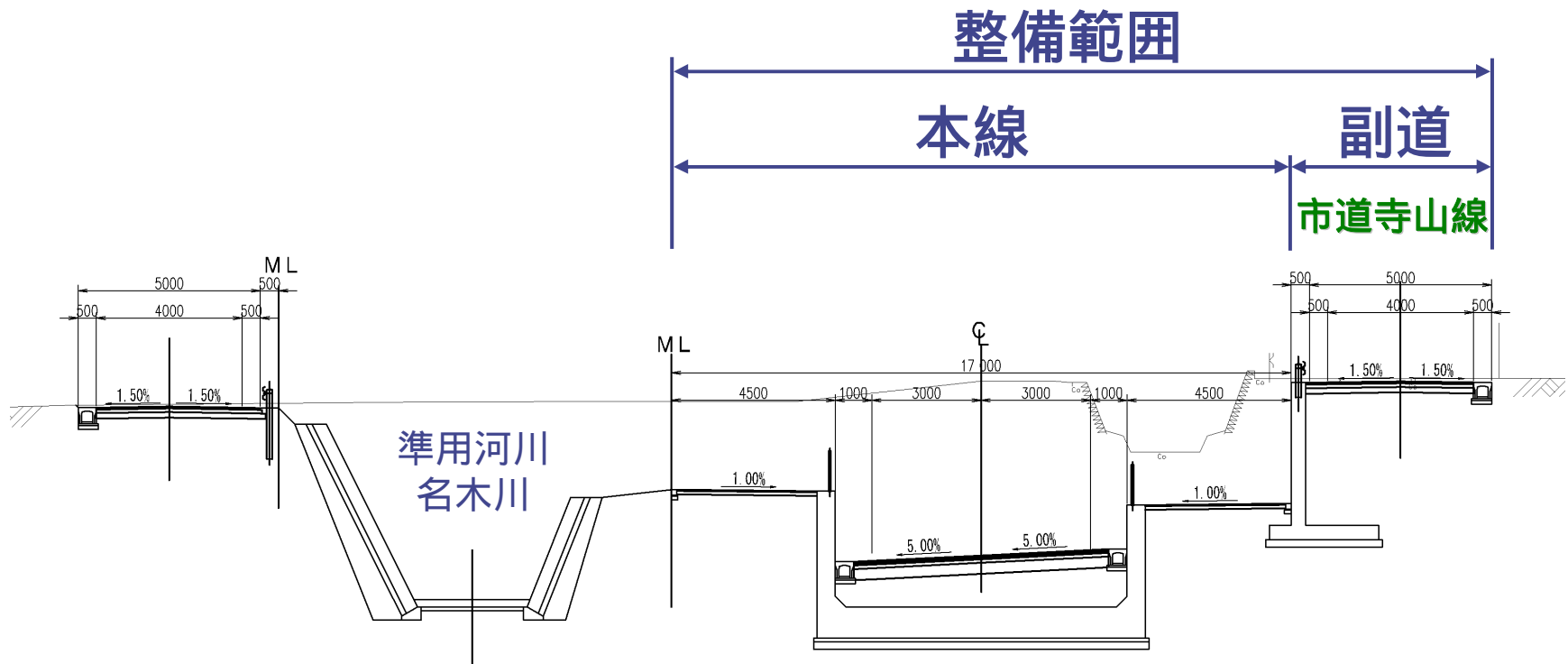
事業内容 標準横断図 (2)

(市) 新田城陽線 ~ (府) 城陽宇治線

段階施工区間延長 $L=0.15\text{km}$



事業内容 標準横断図 (3)



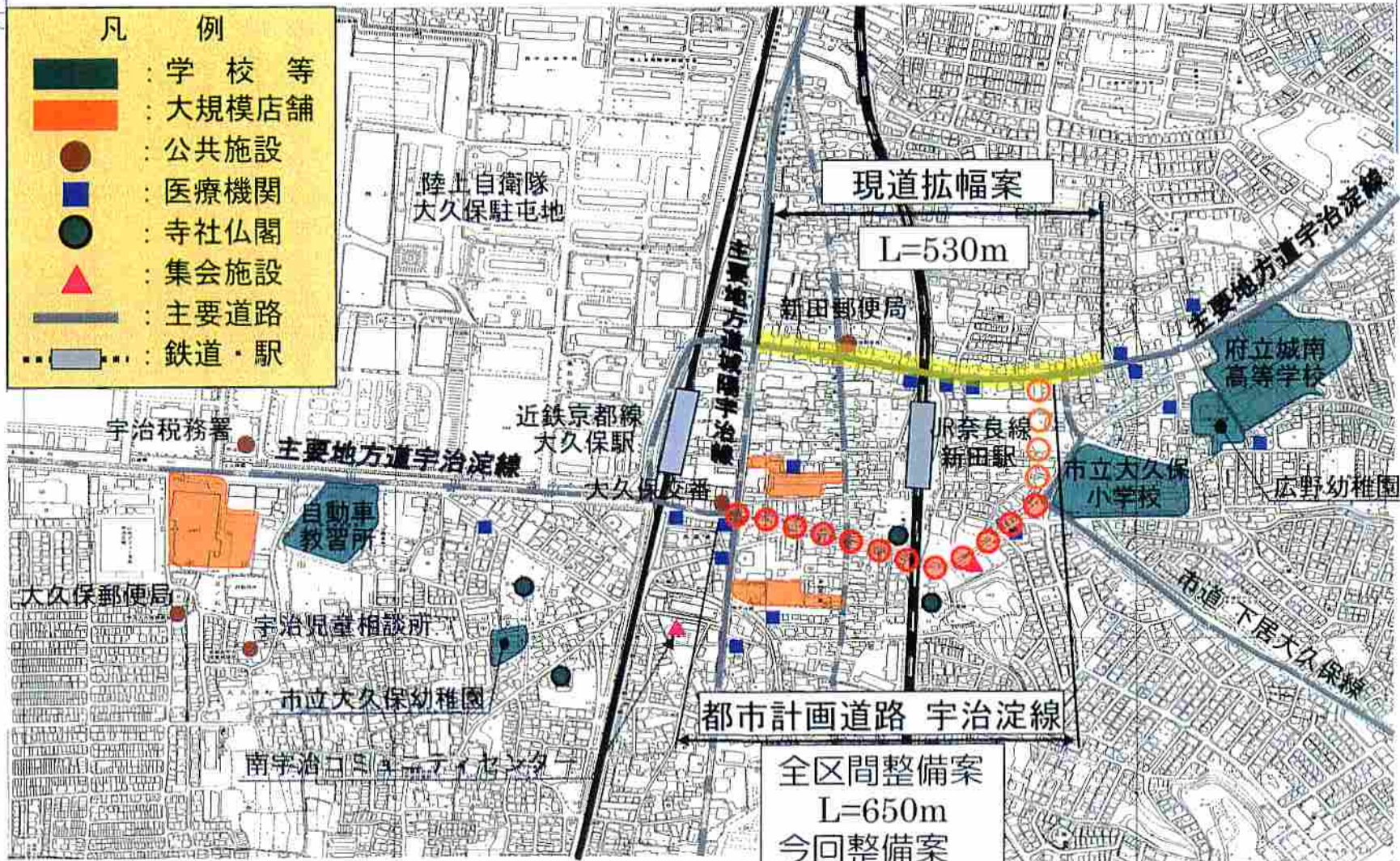
踏切の渋滞状況



代替案（現道拡幅案）の概要

凡 例

- : 学 校 等
- : 大規模店舗
- : 公共施設
- : 医療機関
- : 寺社仏閣
- : 集会施設
- : 主要道路
- : 鉄道・駅



全区間整備案
L=650m
今回整備案
L=450m

新宇治淀線の費用対効果分析

1 算出根拠

費用便益分析マニュアル

【平成 15 年 8 月 1 日 都市・地域整備局街路課長 道路局企画課長通達】

2 計算

(1) 便益 (B)

交通量予測年次 (H42) における年便益を算出する

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等に振り向けた場合に生み出される価値を金額で換算したもの。

$$\begin{aligned}
 (\text{走行時間短縮便益}) &= (\text{整備なしの走行時間費用}) - (\text{整備ありの走行時間費用}) \\
 &= 173.95 \qquad \qquad \qquad - 171.63 \\
 &= \underline{2.32 \text{ 億円/年}}
 \end{aligned}$$

走行経費減少便益

走行時間及び走行距離が短縮されることによって節約される、燃料、オイル、タイヤ、チューブ等に係る経費

$$\begin{aligned}
 (\text{走行経費減少便益}) &= (\text{整備なしの走行経費}) - (\text{整備ありの走行経費}) \\
 &= 20.83 \qquad \qquad \qquad - 20.53 \\
 &= \underline{0.30 \text{ 億円/年}}
 \end{aligned}$$

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う観点から、交通事故による社会的損失を金額に換算したもの

$$\begin{aligned}
 (\text{交通事故減少便益}) &= (\text{整備なしの事故損失額}) - (\text{整備ありの事故損失額}) \\
 &= 4.87 \qquad \qquad \qquad - 4.74 \\
 &= \underline{0.13 \text{ 億円/年}}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{年便益} &= \quad + \quad + \\
 &= \underline{2.75 \text{ 億円/年}}
 \end{aligned}$$

上記を基に供用後 40 年間の年便益を算出し、その合計を現在価値に換算すると

供用後 40 年間の走行時間短縮便益の現在価値	<u>34.15 億円</u>
〃 走行経費減少便益 〃	<u>4.51 億円</u>
〃 交通事故減少便益 〃	<u>1.95 億円</u>

$$\text{便益 (B)} = \underline{40.61 \text{ 億円}}$$

(2) 費用 (C)

維持管理費

・ 供用後 40 年間の維持管理費用	0.80 億円
上記の費用を現在価値に換算すると	<u>0.28 億円</u>

事業費

・ 全体事業費	27.00 億円 (税込)
上記の費用を現在価値に換算すると	<u>20.28 億円</u>

$$\begin{aligned}
 \text{費用 (C)} &= 20.28 + 0.28 \\
 &= \underline{20.56 \text{ 億円}}
 \end{aligned}$$

3 費用便益比

$$\begin{aligned}
 B / C &= 40.61 / 20.56 \\
 &= \underline{1.98} \quad 2.0
 \end{aligned}$$