

平成29年度 公共事業評価調書

一般府道 向島宇治線 社会資本整備総合交付金事業

評価の別：再評価	事業箇所：宇治市 ^{さとじり} 里尻
事業着手年度：平成26年度	全体事業費：29.0億円 (内用地費) (7.3億円)
経過年数：3年	H28末投資額累計：0.6億円 (内用地費) (0.0億円)
完了予定年度：平成34年度	進捗率(%)：2% (内用地費) (0%)
部分供用の有無：無	残事業費：28.4億円 (内用地費) (7.3億円)



【 目 次 】

1	事業概要	向島一	3
2	事業の進捗状況	向島一	5
3	事業を巡る社会情勢等の変化	向島一	6
4	事業費の投資効果	向島一	9
5	事業の進ちよくの見込み	向島一	9
6	コスト縮減や代替案立案等の可能性等	向島一	10
7	良好な環境の形成及び保全	向島一	10
8	総合評価（案）	向島一	10

《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドシート	向島一	11
費用対効果分析説明資料	向島一	13

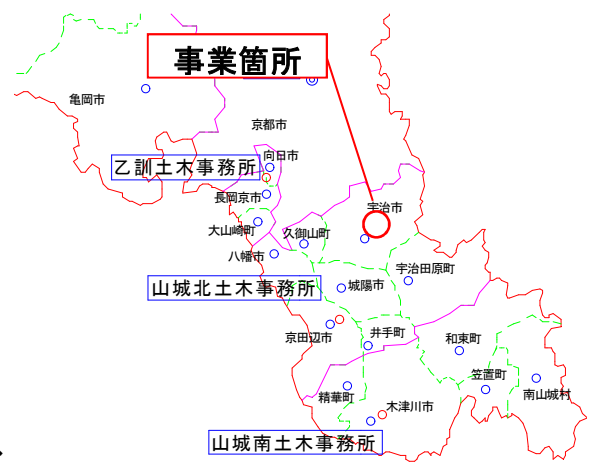
※ 本書に掲載した一部の地図は、国土地理院発行の電子国土基本図より作成したものである。

1 事業の概要

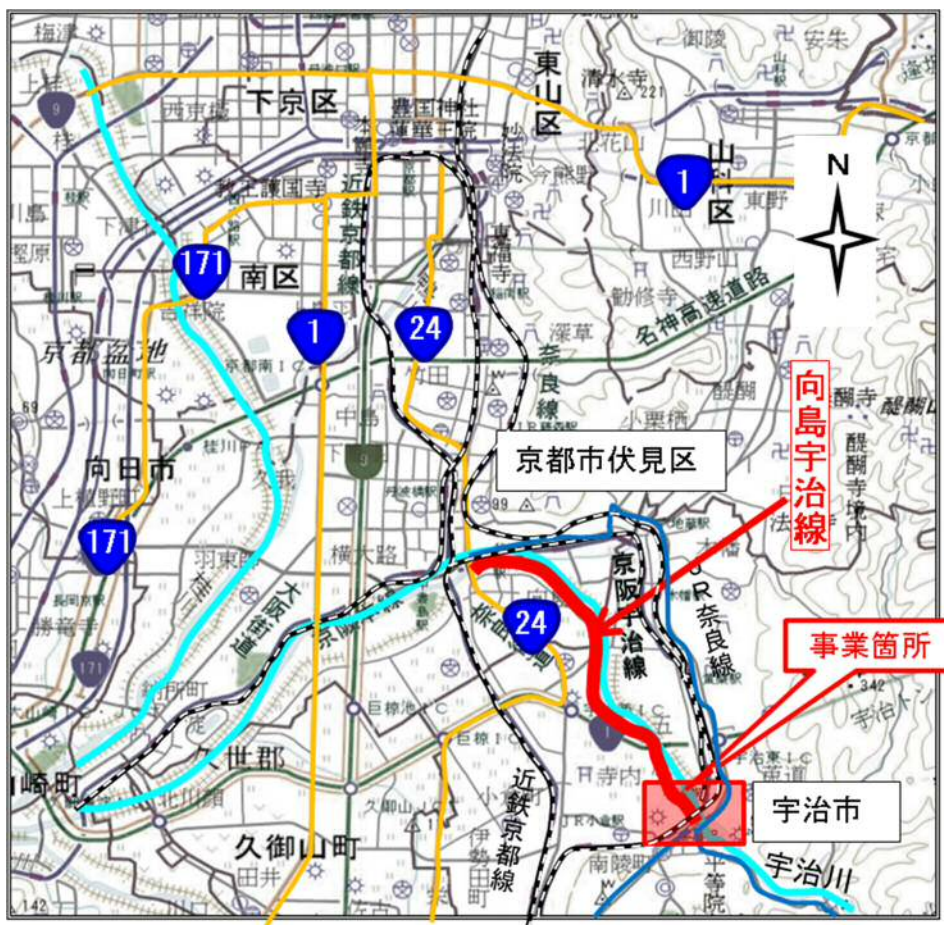
(1) 事業地の概要

事業地のある宇治市は、京都盆地の東南部に位置し、京都市の南に隣接しており、ＪＲ奈良線・近鉄京都線・京阪宇治線の３本の鉄道が通り、交通の利便性が良く、京都・大阪の通勤・通学圏として発展し、京都府内では京都市に次ぐ人口を擁している。

一般府道向島宇治線は、京都市伏見区向島の国道２４号交差点を起点として、宇治川左岸の堤防上を宇治市里尻の宇治橋西詰交差点に至る、全長約５．８ｋｍの路線である。



【図－１ 広域位置図】

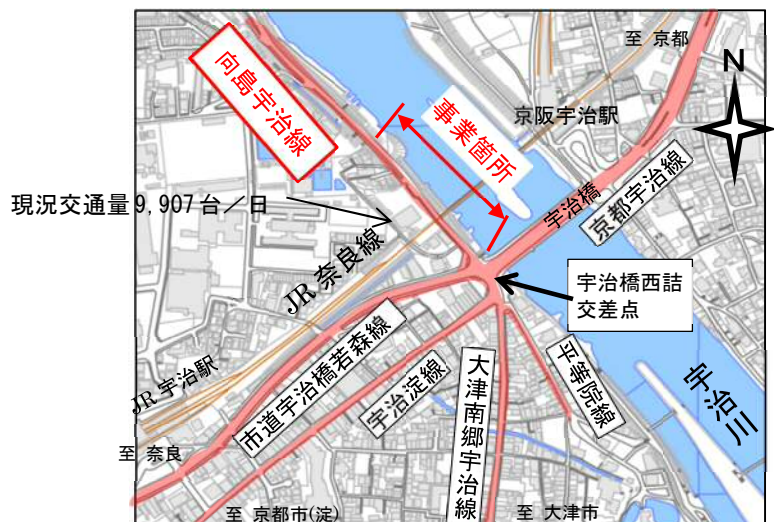


【図－２ 位置図】

(2) 事業の目的

本路線の終点にあたる宇治橋西詰交差点は5つの府道及び1つの市道の起点・終点となっており、慢性的に渋滞が発生している。また、平成34年度に複線化の完成を予定するJR奈良線と交差しており、踏切遮断による交通渋滞が発生している。

本事業は、交差点改良や踏切撤去による渋滞の緩和や渋滞に起因する交通事故の低減を図るものである。



【図－3 詳細位置図】



【写真 A 宇治橋西詰交差点交通状況】



【写真 B 渋滞状況】



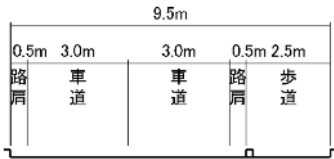
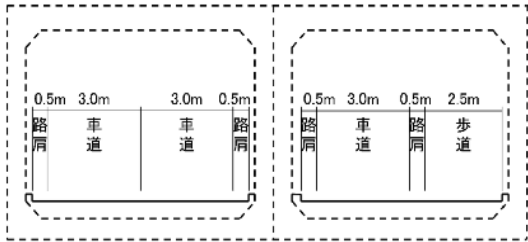
【図－4 向島宇治線踏切位置と渋滞状況図】



【写真 C 踏切遮断状況】

(3) 事業内容

【表－1 事業内容】

項 目	内 容
路 線 名	一般府道 向島宇治線
事 業 主 体	京都府
事 業 箇 所	宇治市里尻地内
延長・幅員	延長：460m（府道290＋市道170＝460m） 幅員：9.5m 片側歩道 【一般部】  【JR立体交差部】 
全体事業費	29.0億円（内用地費7.3億円）
事業期間	平成26年度～平成34年度（予定）
計画交通量※1	8,600台/日（平成42年予測交通量）
道路の区分※2	第4種第2級
上位計画	○明日の京都（山城地域振興計画） 産業の活性化や地域間交流、観光振興、公共交通ネットワークの形成、鉄道との交通結節点強化などのまちづくりを支援します。（支援軸の整備） 地域に密着した生活道路の整備や交差点の渋滞・事故対策等を推進します。（地域軸の整備）

※1 計画交通量

当該区間を将来通行する自動車の1日当たりの予測交通量であり、現在は平成42年時点の予測交通量を使用。

※2 道路の区分

道路の各種の規格を決める基準である「道路構造令」において、道路の種類（高速自動車国道とその他の道路）、道路の存する地域（都市部と地方部）、地形の状況（平地部と山地部）、計画交通量に応じて分類し、道路に求められる機能を実現していくこととしている。

2 事業の進ちょく状況

平成26年度に事業着手し、測量及び設計に着手したところである。

【表－2 進ちょく状況表】

全体事業費 （内用地費）	29.0億円 （7.3億円）
平成28年度末までの投資事業費 （内用地費）	0.6億円（進ちょく率 2%） （0.0億円（進ちょく率 0%））

3 事業を巡る社会情勢等の変化

(1) 事前評価時の検討内容

平成25年度に実施した事前評価時においては、「現宇治橋西詰交差点に接続する案」、「宇治橋西詰交差点を改築する案」、「交差点を新設する案」の3案について比較検討を行った。

その結果、宇治橋西詰交差点形状・通行形態、現道交通への影響を考慮した施工性、支障物件数から見た地域への影響及び経済性を考慮し、「現宇治橋西詰交差点に接続する案」を最良案と判断した。

【表－3 平成26年2月5日事前評価時の比較表】

ルート概要	現宇治橋西詰交差点に接続する案	宇治橋西詰交差点を改築する案	交差点を新設する案
平面図			
事業延長	280m	450m	400m
宇治橋西詰交差点形状・通行形態	現状と変化なし	交差点形状・通行形態が改善	交差点が2つ出来ることから、主交通※の走行性が悪く、交差点形状が複雑になる
施工性 (現道交通への影響)	影響 小	影響 大	影響 中
地域への影響 (支障物件数)	小(8件)	大(29件)	中(10件)
経済性	20億円	27億円	24億円
評価	採用	施工性、地域への影響及び経済性から不採用	交差点形状・通行形態から不採用

(※) 主交通：交差する道路で交通の多い流れで、ここでは、主要地方道京都宇治線と市道宇治橋若森線とを繋ぐ交通を指す。

（２）事前評価後に発生した情勢等の変化

事前評価後に交通管理者と詳細を協議する中で、交通シミュレーションを用いて効果の検証を行ったところ、当初計画案で渋滞の緩和が期待できることを確認した。

なお、交差形状が複雑となり、主交通の走行性が悪いとしていた「交差点を新設する案」についても検証を行ったが、新設交差点と宇治橋西詰交差点の交差点間距離が短く、向島宇治線の渋滞の緩和が図れない結果となった。

そこで、交通管理者との協議により、信号機の動作タイミングも合わせて見直し、宇治橋西詰交差点の滞留長が確保できる位置まで交差点を移動させ、検証を行ったところ、主交通の走行性が改善され、渋滞の緩和が最も期待できることが判明した。

その結果、宇治橋西詰交差点での滞留長を確保する位置を新設交差点とすることで、道路線形にも優れ、最も渋滞の緩和が期待できる「交通流を考慮した上で交差点を新設する案」を最良案と判断した。

【表－４ 今回再評価における比較表】

ルート概要	事前評価時比較案			新規案
	現交差点に接続する案	現交差点を改築する案	交差点新設案	交差点新設案 (信号調整あり)
平面図				
事業延長	280m	450m	400m	460m
宇治橋西詰 交差点形状・通行形態	通行形態については、変更を来さない。	交差点形状・通行形態が改善	道路線形は優れるが、交差点が2つ出来ることから現況の信号動作では、主交通※の走行性に問題が生じる。	交差点が2つ出来るが信号現示の調整により、最も渋滞の緩和が期待できる。道路線形は4案の中で最も優れる。
渋滞緩和効果	中	中	無	高
走行性・安全性(最急勾配)	中 (i=8.0%)	低 (i=10.0%)	高 (i=7.0%)	高 (i=6.0%)
施工性 (現道交通への影響)	影響 小	影響 大	影響 中	影響 中
地域への影響(支障物件)	中(8件)	大(29件)	中(10件)	中(18件)
経済性	30億円	37億円	34億円	29億円
評価	渋滞緩和が期待できる	渋滞緩和が期待できるが、施工性、経済性に劣る	渋滞の緩和に寄与しない	最も渋滞緩和が期待でき、走行安全性も優れる(採用)

(※) 主交通：交差する道路で交通の多い流れで、ここでは、主要地方道京都宇治線と市道宇治橋若森線とを繋ぐ交通を指す。

4 事業費の投資効果

(1) 費用対便益（B／C）の算出

【表－5 費用便益比】

項 目	前回 (基準年H25)	今回 (基準年H29)	残事業
総便益（B）	26.0億円	26.7億円	26.7億円
総費用（C）	16.2億円	24.3億円	23.4億円
B／C	1.6	1.1	1.1

(2) 費用対効果以外の事業の有効性

○日常生活に対する安心・安全の向上

踏切における鉄道事故が無くなり、自動車交通だけでなく、鉄道交通の安全性が向上する。

段差の少ない歩道を整備することで自動車と歩行者を分離することにより、歩行者の安全性が向上する。

○地域の活力と魅力の向上

京都南部地域とのアクセス性が向上し、宇治市の観光入込客数の増加に寄与する。

5 事業進ちよくの見込み

今年度、測量及び設計を実施のうえ、次年度以降に順次用地買収を進め、JRアンダー部のボックスカルバート工事を実施し、平成34年度の完成供用を目指す。

【表－6 事業進ちよくの見込み】

年度	主たる内容（予定）
H29～30	測量・設計、用地・補償
H31～33	工事（JR交差部ボックスカルバート工事等）
H34	工事（舗装工事）

6 コスト縮減の可能性等

(1) コスト縮減の取り組み

今回の計画見直しで縦断線形が改善されることにより、ＪＲアンダー部における排水対策費用の低減を図る。

7 良好な環境の形成及び保全

(1) 地球環境・自然環境

踏切による交通遮断・渋滞の発生により、大型車両の待合いや速度低下が頻発していることから、踏切撤去・立体交差化により円滑な通行環境となることにより、ＣＯ２排出量の削減を図る。

(2) 生活環境

現道の歩道幅員が狭いことから、歩行者や自転車通行者の安全性を高めるため、段差の少ない歩道を整備することで、自動車との分離を図り、誰もが安心して通行できる生活環境の改善を図る。

(3) 地域個性・文化環境

宇治市景観計画において宇治市は、市内全域を景観計画区域に指定しており、本事業箇所は景観計画重点地区及び宇治橋下流地区に該当し、世界遺産の景観を守り、継承することが定められているため、本事業計画の策定に当たっては宇治市と協議して進めるものとする。

また、本事業箇所の宇治川堤防は埋蔵文化財である太閤堤（^{まきしま}榎島堤）となっていることから、その改変に当たっては関係機関と協議すると共に、河川堤防の機能を保持させつつ、地形の改変を最小限に抑える。



【図－6 太閤堤位置図】

8 総合評価

総合評価として、本計画で見直し継続の必要性が認められる。

『^わ環』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29年6月5日		
		作成部署	道路建設課		
事業名	一般府道向島宇治線 道路整備事業		地区名	宇治市里尻地内	
概算事業費	約29億円		事業期間	平成26年度～平成34年度	
事業概要	事業区間はJR奈良線踏切による交通遮断のある箇所、近隣の交差点の渋滞の原因となっているため、立体交差化を図り円滑な通行環境を確保する。〔道路築造：延長約0.46km、幅員6.0(9.5)m〕				
目指すべき環境像	事業地域は宇治川に沿う府道であり、観光地としての景観にも配慮する必要があることから、地形改変を最小限に抑えるとともに良好な生活環境を保全する。				
関連する公共事業	JR奈良線 複線化事業				
評価項目					
	主要な評価の視点	選定要否	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	
地球環境・自然環境	地球温暖化(CO ₂ 排出量等)	○	踏切による交通遮断・渋滞の発生により、大型車両の待合いや速度低下が頻発しており、CO ₂ 排出量の削減が必要 現道は宇治川堤防上の道路であり、自然環境に配慮する必要がある。	踏切の撤去・立体交差化により円滑な通行環境を確保し、CO ₂ 排出量の削減を図る。	4
	地形・地質	○		3	
	物質循環(土砂移動)				
	野生生物・絶滅危惧種				
	生態系				
	その他				
生活環境	ユニバーサルデザイン	○	現道は、歩道幅員が狭いことから、歩行者の安全性を高める必要がある。	段差の少ない歩道を整備することで自動車との分離を図り、誰もが安心して通行できるよう、歩道の整備を行う。	5
	水環境・水循環				
	大気環境		工事中の騒音・振動の発生を抑制し生活環境への影響を減らすことが必要	工事実施の際には、騒音・振動の発生が抑制される工法や低騒音・低振動の機械を採用する。	
	騒音・振動	○			3
	廃棄物・リサイクル	○	事業実施により発生する建設発生土の抑制と資源の再利用に努めることが必要	建設発生土を最小限に抑えけるとともに、可能な限り現場内で有効利用を図る。コンクリート殻等は再資源化施設へ搬出するとともに、再生資源の利用に努める。	3
	化学物質・粉じん等				
	電磁波・電波・日照				
	その他				
地域個性・文化環境	景観	○	宇治市の景観計画区域で宇治橋下流地区として位置付けられているため、景観の保全が必要	景観に配慮した計画を策定し、関係機関と協議を行う。	3
	里山の保全				
	地域の文化資産	○	埋蔵文化財が存在するため、適切な調査が必要	関係機関とともに事前に十分な調査を実施し、記録・保全を図る。	3
	伝統的行祭事				
	地域住民との協働	○	地域住民の理解と協力が必要	事業実施に際しては、地域住民への説明責任を果し、良好な信頼関係を築く。	4
	その他				
外部評価					

(別紙)

構想ガイドラインチェックリストの記載要領

- 1) 「施工地の環境特性と目標」欄：評価項目の「主要な評価の視点選定の考え方」に当てはまる項目について、下記の記載要点を踏まえて施工地地の環境特性と目指すべき方向（環境目標）についての点検を行い、できるだけ具体的に（例えば絶滅危惧種の名称等）記載すること。
- 2) 「環境配慮・環境創造のための措置内容」欄：「施工地の環境特性と目標」の記載内容に対応して実施しようとする回避措置や自然再生・環境創出等の方策について記載すること。
- 3) 「環境評価」欄：評価項目ごとの環境配慮の自己評価を記載する。

(改善：5、やや改善：4、現状維持：3、やや悪化：2、悪化：1)

評価項目		「施工地の環境特性と目標」の記載要点
	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）	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って温室効果ガスの著しい発生が予測されるため、発生抑制や吸収源の創出などが必要。
	地形・地質	・地域の自然環境の基盤となっている地形・地質の維持・保全・改善・回復などが必要。
	物質循環 （土砂移動等）	・河川における土砂移動機能が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	野生生物 ・絶滅危惧種	・京都府レッドデータブック掲載の「絶滅が危惧される野生生物」の生息地等が確認されたため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	生態系	・地域生態系の維持・保全・改善・回復などが必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地球環境や自然環境の特性と目指すべき方向（環境目標）
生活環境	ユニバーサルデザイン	・高齢者や障がい者など社会的弱者に配慮した施設構造としていくことが必要。
	水環境・水循環	・事業前の水環境・水循環が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	大気環境	・事業前の大気環境が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	土壌・地盤環境	・事業前の土壌・地盤環境が良（又は不良～汚染、沈下、水脈分断など）のため、その維持（又は改善）が必要。
	騒音・振動	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、騒音・振動の発生が予測されるため、発生抑制が必要。
	廃棄物・リサイクル	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、建設廃棄物の大量発生が予測されるため、発生抑制、再使用、リサイクルなどが必要。
	化学物質・粉じん	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、化学物質や粉じんによる汚染が予測されるため、汚染の防止・抑制が必要。
	電磁波・電波環境・日照	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、電磁波、電波障害、日照障害が予測されるため、障害の防止・抑制が必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における生活環境の特性と目指すべき方向（環境目標）
地域個性・文化環境	景観	・京都らしい自然景観や歴史的景観、都市景観が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域の文化資産	・史跡や天然記念物、歴史的に重要な遺跡、古道、伝承、家屋(群)など地域固有の文化資産が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	里山の保全	・多様な生物相や農村景観の重要な要素となっている里山が存在しているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	伝統的行祭事	・地域の伝統的な行祭事等が行われているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域住民との協働	・事業の構想、設計、施工、管理などについて地域住民との協働が必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地域個性や文化環境の特性と目指すべき方向（環境目標）。

■費用便益分析結果総括表(事業全体)

事業名	一般府道 向島宇治線 社会資本整備総合交付金事業
事業所管課	道路建設課

1算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2017年(平成29年)
事業着手年	2014年(平成26年)
事業完了予定年	2022年(平成34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	29.04	0.54	29.58
基準年における 現在価値(C)	24.12	0.14	24.26

※事業費、維持管理費の内訳は別紙のとおり
消費税相当額は費用から控除している

3便益

(単位:億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	76.25
基準年における 現在価値(B)	26.71

※便益の内訳は別紙のとおり

4費用便益分析比

B/C	26.71 / 24.26	1.10
-----	---------------	------

●費用の内訳

1事業費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
工事費	20.22	
用地費	7.30	
その他経費 (測量試験費等)	1.52	
合計	29.04	24.12

2維持管理費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0.54	0.14

3総費用

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
(C)	29.58	24.26

●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	66.14	23.17
走行経費減少便益	9.07	3.17
交通事故減少便益	1.04	0.37
合計(B)	76.25	26.71

■費用便益分析結果総括表(残事業)

事業名	一般府道 向島宇治線 社会資本整備総合交付金事業
事業所管課	道路建設課

1算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2017年(平成29年)
事業着手年	2014年(平成26年)
事業完了予定年	2022年(平成34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	28.44	0.54	28.98
基準年における 現在価値(C)	23.21	0.14	23.35

※事業費、維持管理費の内訳は別紙のとおり
消費税相当額は費用から控除している

3便益

(単位:億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	76.25
基準年における 現在価値(B)	26.71

※便益の内訳は別紙のとおり

4費用便益分析比

B/C	26.71 / 23.35	1.14
-----	---------------	------

●費用の内訳

1事業費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
工事費	20.22	
用地費	7.30	
その他経費 (測量試験費等)	0.92	
合計	28.44	23.21

2維持管理費

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0.54	0.14

3総費用

(単位:億円)

	単純合計	現在価値
(C)	28.98	23.35

●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	66.14	23.17
走行経費減少便益	9.07	3.17
交通事故減少便益	1.04	0.37
合計(B)	76.25	26.71