

令和7年度 公共事業評価調書

【事前評価】

一般府道 内里城陽線（城陽—八幡連絡道路）
道路整備事業



令和8年1月
京都府

【目 次】

1 事業の目的	内里城陽-	3
2 事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）	内里城陽-	11
3 費用対効果分析（事業の有効性）	内里城陽-	17
4 コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）	内里城陽-	23
5 良好的な環境の形成及び保全	内里城陽-	25
6 総合評価（案）	内里城陽-	27

<参考資料>

① 「環」の公共事業構想ガイドライン評価シート	内里城陽-	28
② 費用対効果分析説明資料	内里城陽-	30

本事業は京都府公共事業事前評価実施要綱第2条第1項「新たに事業費の予算化の要望を行う全体事業費が10億円以上のもの」に該当することから、事前評価に諮るものである。

1 事業の目的

（1）事業地域の概要

京都府南部の山城地域は、奈良時代の平城京と平安時代の平安京の豊かな両文化の影響を受けながら発展してきた、京都・奈良・大阪を結ぶ歴史的文化地域である。京都市、大阪府、奈良県、滋賀県及び三重県に接し、近隣の大都市との交流が活発であるとともに、高度成長期の人口流入で北中部を中心に著しく人口が増加し、近年ではけいはんな学研都市地域を中心に人口増が続いている地域を有しており、人口は京都市を除く府内人口の約60%を占める約70万人、面積は京都府面積の約12%を占める約554km²である。

基盤整備としては、南北方向の道路として、国道1号、第二京阪道路、京奈和自動車道、国道24号が、東西方向の道路として、京滋バイパスや国道307号などの広域交通網が整備されている。

さらに、新名神高速道路が整備中であり、また、そのアクセス道路などとして国道24号（城陽市寺田）における4車線拡幅や、城陽井手木津川バイパス、山城運動公園城陽線（城陽橋）、国道307号などの整備が進められている。

これらを背景に、駅周辺や高速道路のインターチェンジ周辺で、企業、物流、商業施設等の立地などの動きや、新たなまちづくりがダイナミックに展開している。

地勢特性としては、宇治川・木津川・桂川の合流点を要に山城盆地が扇状に広がり、河川を臨む地域を中心に市街地が発達してきた一方で、河川が地域間の円滑な交通の支障となつてゐると考えられる。



図-1 広域位置図

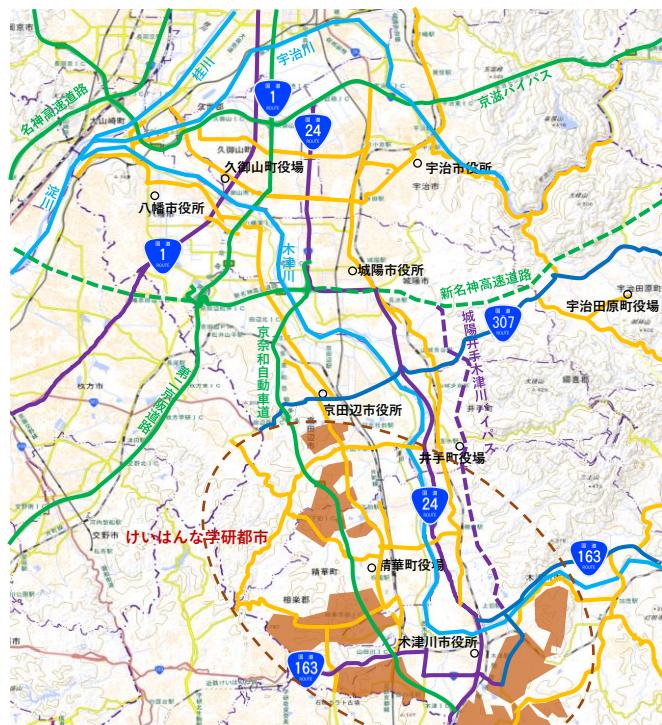


図-2 京都府南部地域 道路網図

また、山城地域は府内製造業の事業所の約3割が立地する産業集積地でもあり、けいはんな学研都市には世界的な研究機関等が集積し、オンリーワンやナンバーワンの技術力を有するものづくり産業や中小企業も多く立地しており、製造品出荷額等は京都府全体の約3割を占めている。さらに、充実する広域交通網を活かして、新たな工場・企業進出の活発な動きが続いている。

今後も、沿線市町では、新名神高速道路の整備により、全国へとつながるメリットを生かし、企業誘致等の市街地整備が進められる予定であり、交通需要が増加する見込みである。

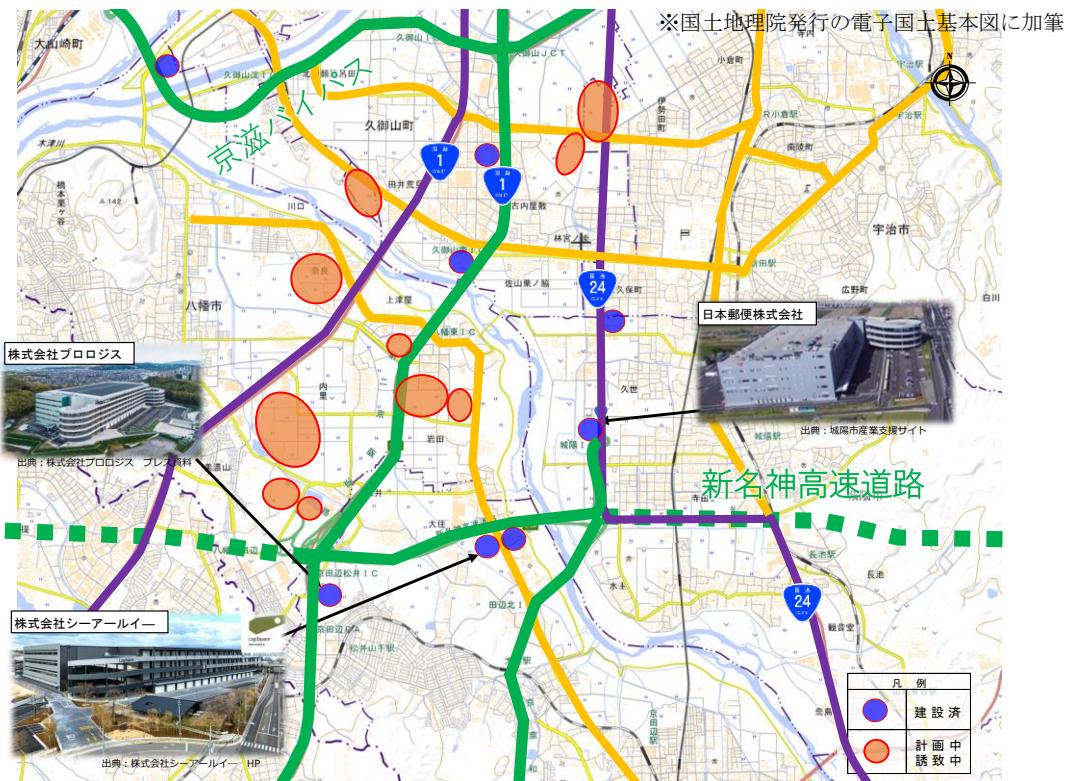


図-3 新名神高速道路周辺における物流施設立地や新たなまちづくり計画箇所

(億円)

山城北部地域の伸び率が高い

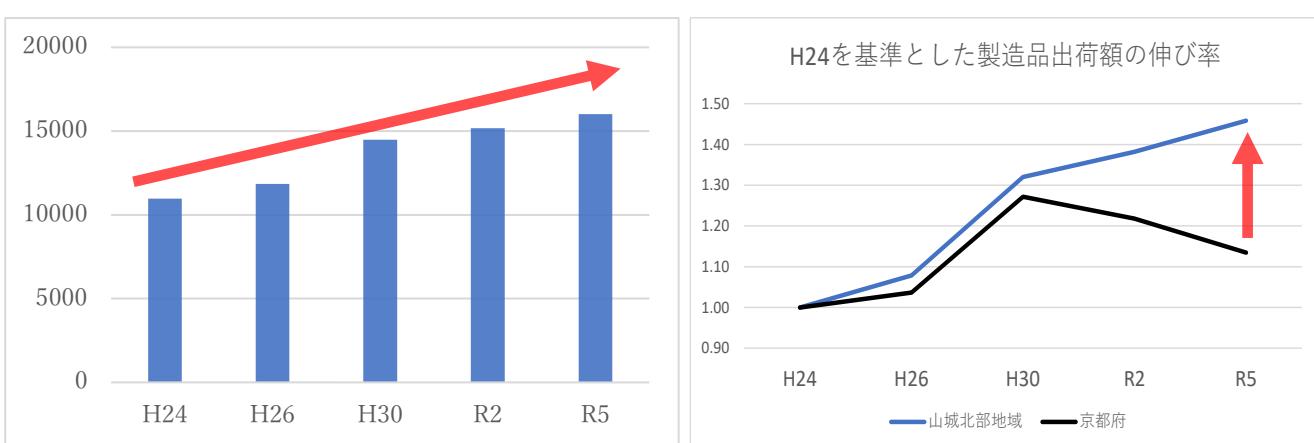


図-4 山城北部地域の製造品出荷額の推移と伸び率

出典：京都府統計書

(2) 交通の状況

京都府南部地域において、南北方向の道路は、国道24号大久保バイパスや第二京阪道路など、これまで比較的多く多車線道路が整備されてきたが、東西方向の道路は片側1車線道路が多く、渋滞が発生している。

新名神高速道路の整備に合わせて、国では国道24号寺田拡幅や城陽井手木津川バイパス、府では城陽橋など、アクセス道路を整備しているが、企業集積などにより交通量も増加し、八幡宇治線や宇治淀線、国道24号などで渋滞が残る見込みとなっている。



図-5 京都府南部地域の道路の車線数

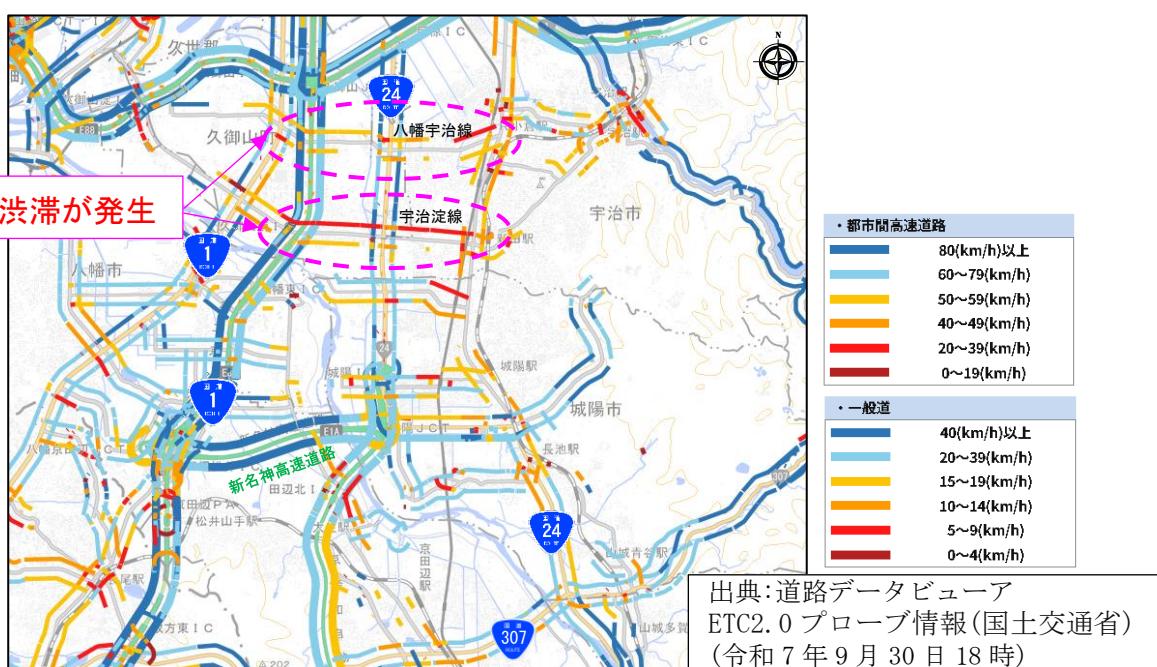


図-6 京都府南部地域の道路の旅行速度
内里城陽-5

(3) 交通特性（分析）

今後も増加する交通需要に対して、道路ネットワークの強化・充実が必要であり、中でも、東西間の強化が重要である。

京都府南部地域の交通特性としては、京都市方面に関連する、国道1号、国道24号を通る南北の交通量が多い。

京都市には、国道1号を利用する交通が多く、国道24号の交通が国道1号に向かう際には、木津川を渡って東西に移動する交通と、新名神高速道路以北の八幡宇治線や宇治淀線等の東西方向の道路を利用する交通がある。

この国道1号と国道24号間を結ぶ東西軸の強化が必要である。

しかし、八幡宇治線や宇治淀線などの新名神高速道路以北にある既存の東西方向の道路の沿道は、既に市街地が形成されており、まちづくりの観点から、拡幅による交通容量の拡大は有効ではない。

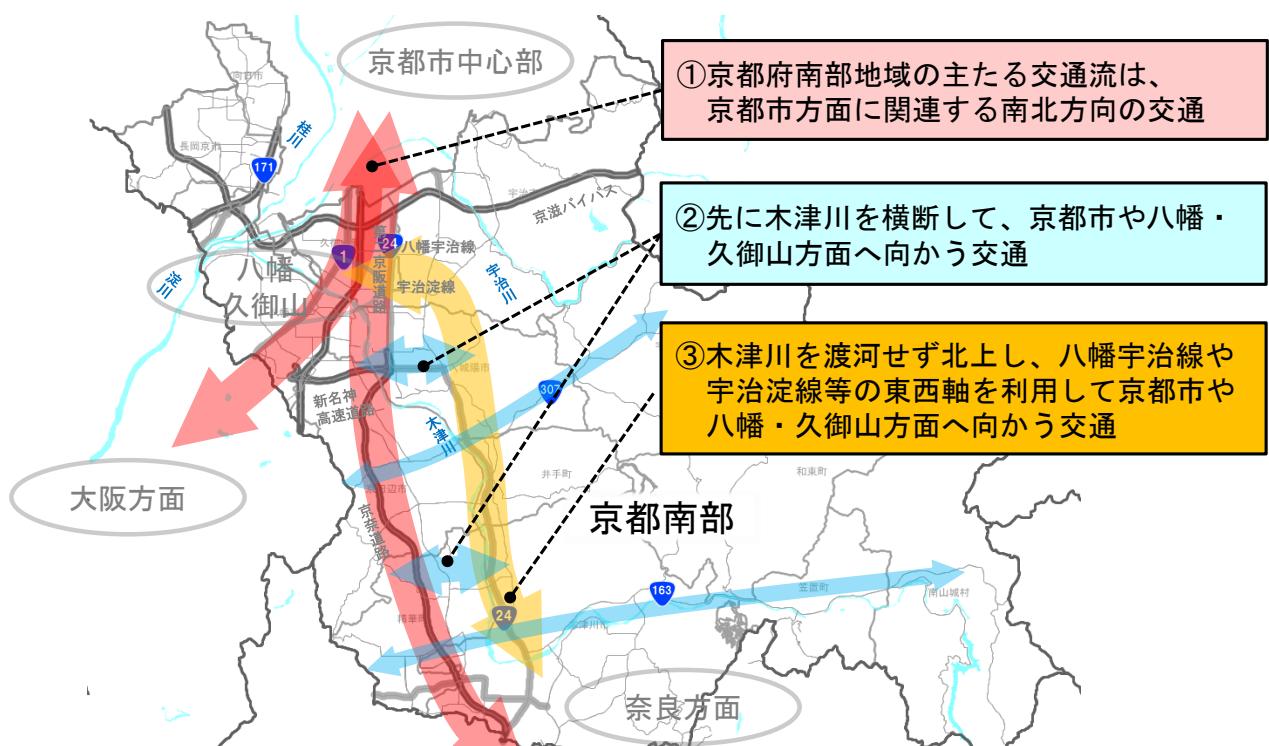


図-7 京都府南部地域の交通の特性



図-8 既存の東西方向の道路状況

一方、東西の交通のボトルネックとなっている木津川については、国道1号（第二京阪道路側道）の新木津川大橋と国道307号の山城大橋の橋梁間延長が、宇治川や桂川と比較しても最も長くなっている。

この区間において、新たに木津川を渡る東西方向の道路を設けることが有効である。

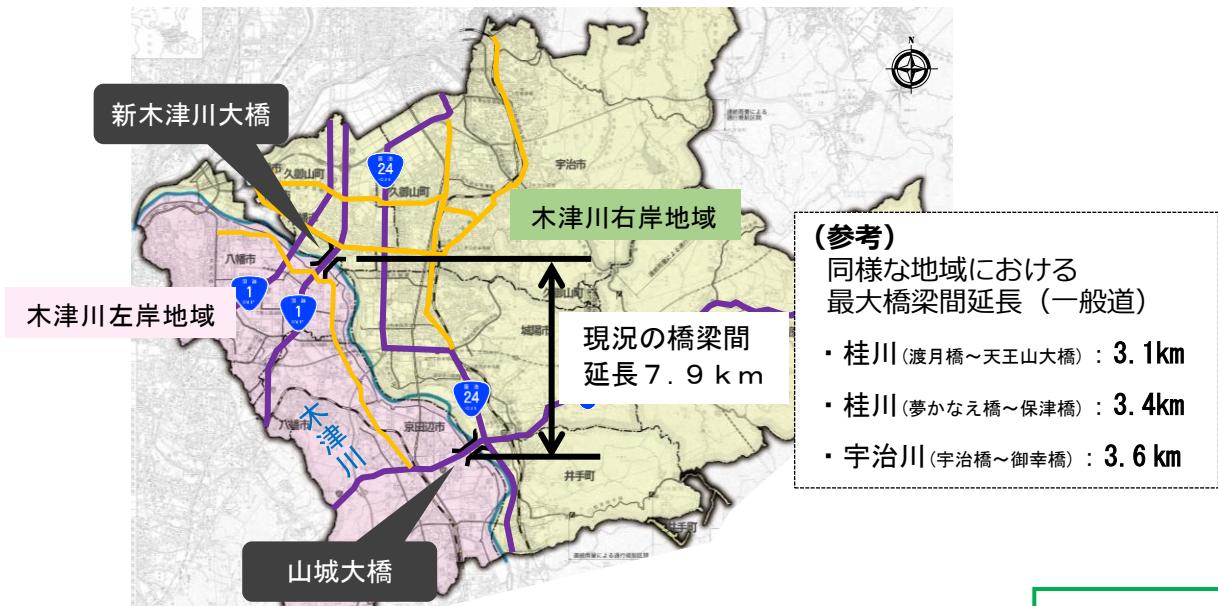


図-9 事業位置と現状の木津川渡河橋梁間延長（一般道）

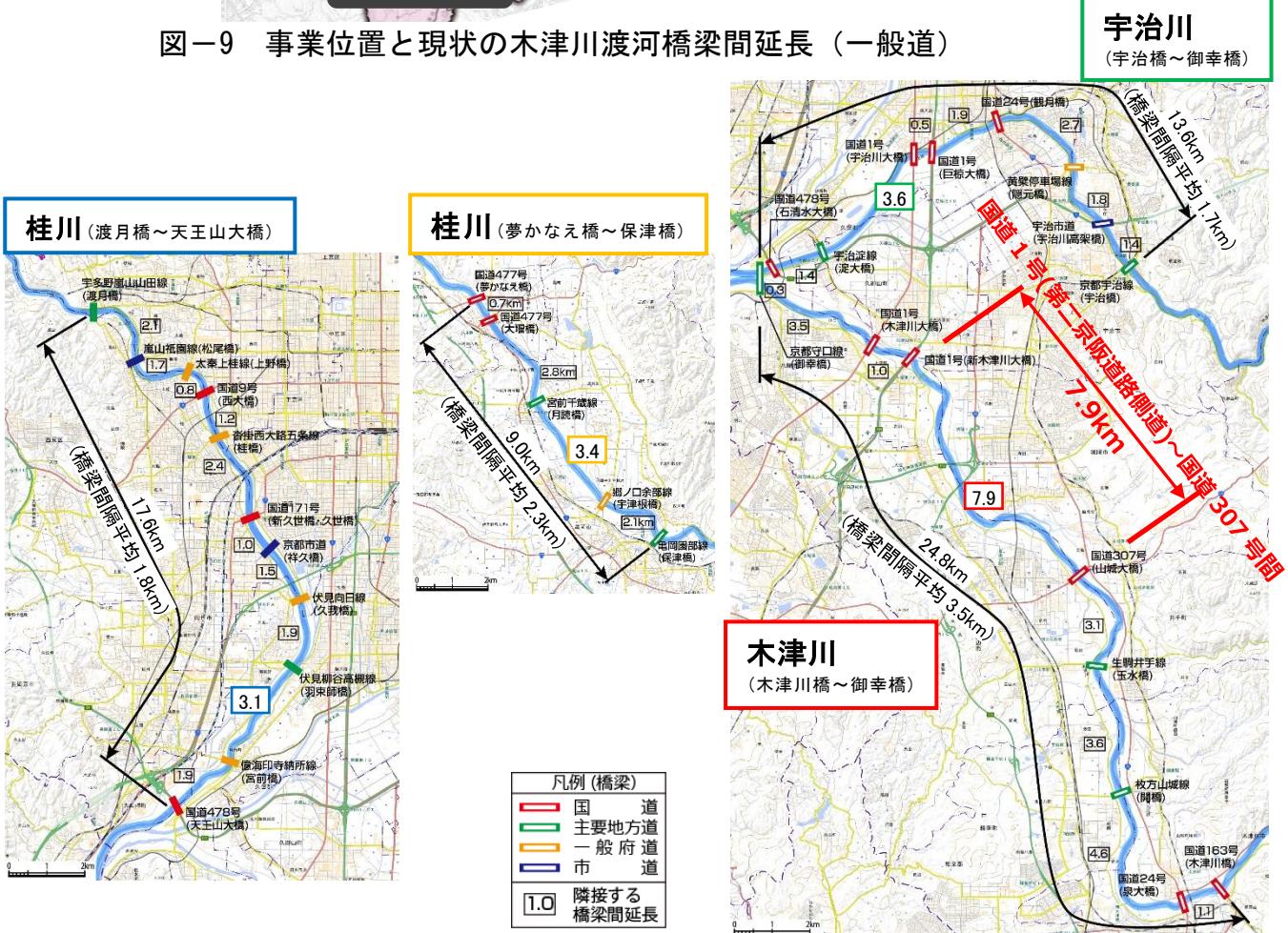
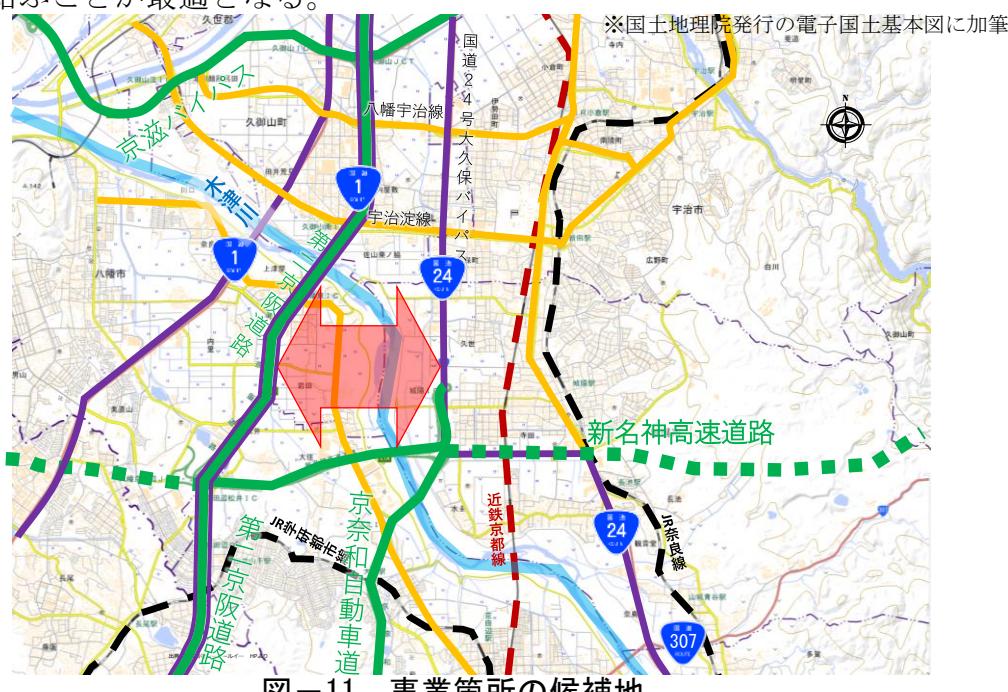


図-10 桂川、宇治川、木津川の渡河橋梁図（一般道）
内里城陽-7

(4) 事業の概要

南北方向の国道1号（第二京阪道路側道）と国道24号を結ぶ東西方向の強化策として、既に市街地が形成されている地域での道路拡幅ではなく、新たに木津川を渡る道路をバイパス整備するものである。

具体的なルートとして、木津川を渡る橋梁間延長が最も長い新木津川大橋から山城大橋の間のうち、新名神高速道路以北の区間を選定することで、国道1号（第二京阪道路側道）と国道24号を効果的・効率的につなぐことができる。この区間において、工場密集地や流通企業等密集地、神社、寺院などを回避し、国道1号（第二京阪道路側道）の屈曲部を考慮するとともに、幹線道路や高速道路ICへのアクセス性、木津川の地勢状況、企業の集積などのまちづくりの観点から、内里城陽線と都市計画道路塚本深谷線を結ぶことが最適となる。



(5) 事業の内容

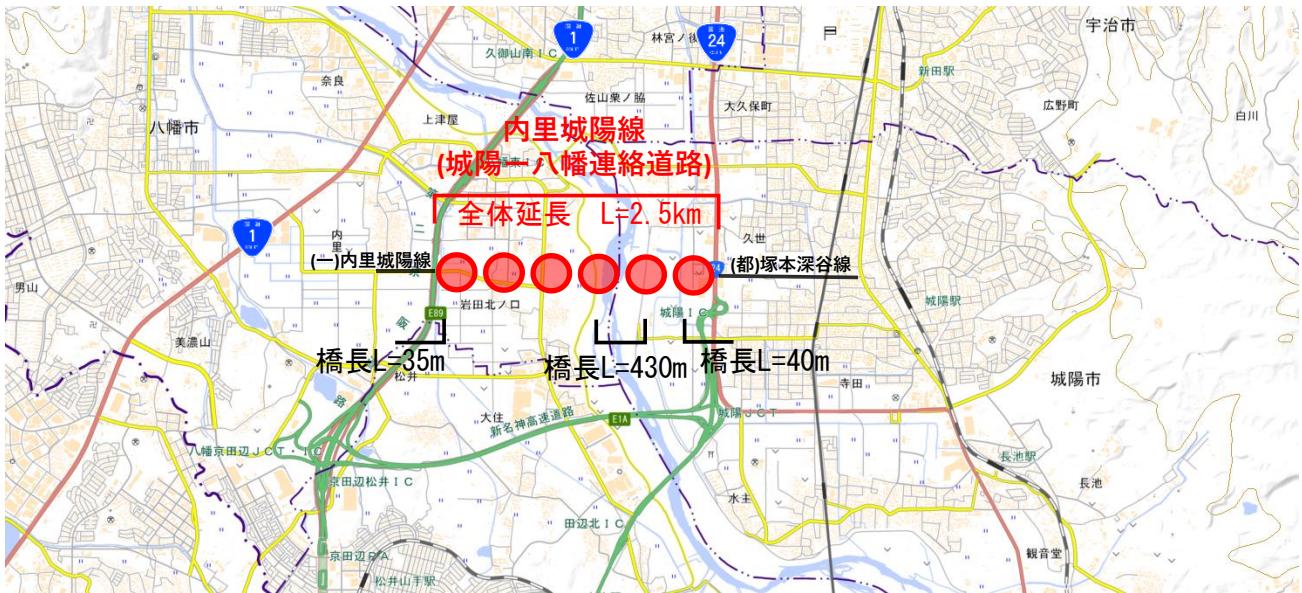
表-1 事業の内容

項目	内 容																																																		
路線名	一般府道内里城陽線（城陽一八幡連絡道路）																																																		
事業主体	京都府																																																		
事業箇所	やわたしうちざとじょうようしてらだつかもと 八幡市内里～城陽市寺田塚本																																																		
計画交通量 ^{*1}	36,300台／日（令和22年予測交通量）																																																		
道路の区分 ^{*2}	第3種第2級																																																		
延長・幅員	<p>○延長</p> <p style="text-align: center;">【側面図】</p> <p style="text-align: center;">橋長 L=35m 橋長 L=430m 橋長 L=40m</p> <p style="text-align: center;">全体延長 L=2.5km</p> <p>○幅員</p> <p style="text-align: center;">【断面図】</p> <p>(土工部)</p> <table border="1"> <tr> <td>歩道</td> <td>2.50</td> <td>2.50</td> <td>0.75</td> <td>3.25</td> <td>3.25</td> <td>1.75</td> <td>3.25</td> <td>3.25</td> <td>0.75</td> <td>2.50</td> <td>2.50</td> <td>歩道</td> </tr> <tr> <td>自転車道</td> <td colspan="11">26.25</td> </tr> </table> <p>(橋梁部)</p> <table border="1"> <tr> <td>歩道</td> <td>2.50</td> <td>2.50</td> <td>0.50</td> <td>3.25</td> <td>3.25</td> <td>1.00</td> <td>3.25</td> <td>3.25</td> <td>0.50</td> <td>2.50</td> <td>2.50</td> <td>歩道</td> </tr> <tr> <td>自転車道</td> <td colspan="11">25.00</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">単位 (m)</p>	歩道	2.50	2.50	0.75	3.25	3.25	1.75	3.25	3.25	0.75	2.50	2.50	歩道	自転車道	26.25											歩道	2.50	2.50	0.50	3.25	3.25	1.00	3.25	3.25	0.50	2.50	2.50	歩道	自転車道	25.00										
歩道	2.50	2.50	0.75	3.25	3.25	1.75	3.25	3.25	0.75	2.50	2.50	歩道																																							
自転車道	26.25																																																		
歩道	2.50	2.50	0.50	3.25	3.25	1.00	3.25	3.25	0.50	2.50	2.50	歩道																																							
自転車道	25.00																																																		
全体事業費	337.0億円（内用地費56.9億円）																																																		
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ○京都府総合計画で掲げる「8つのビジョン」を支える人・物・情報・日々の生活の基盤づくり ○京都府総合計画「山城地域振興計画」地域づくりの推進 新名神の全線開通を見据え、まちづくりと整合のとれた道路整備等の推進 ○「京都のみち 2040」が掲げる20年後の道路の姿 効率的な移動を支え、産業の発展を生み出す道(交通渋滞の解消) 																																																		

※1 計画交通量 当該区間を将来通行する自動車の1日あたりの予測交通量
(現在は令和22年時点の予測交通量を記載)

※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。

(平面図)



(側面図)

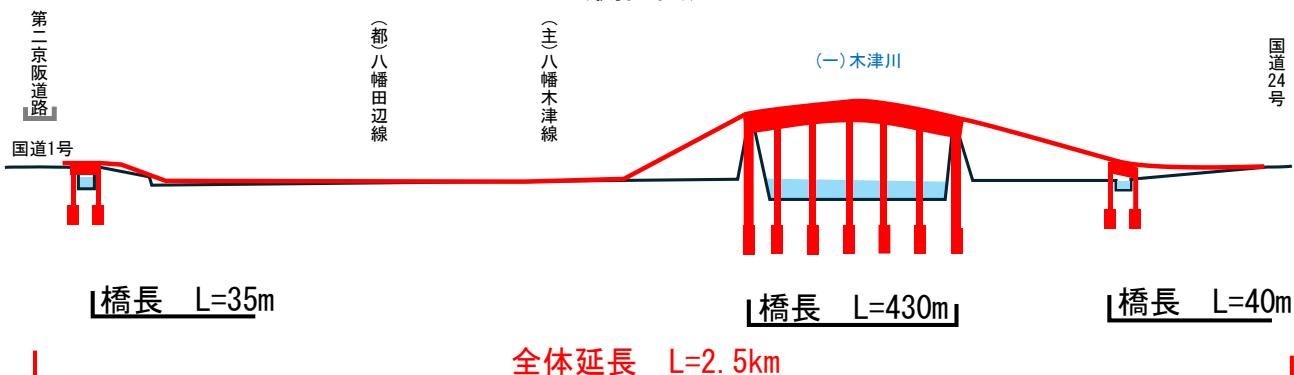


図-13 事業イメージ図

2 事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）

（1）京都府南部地域、とりわけ山城北部地域のまちづくりを支援

「京都府総合計画」山城地域振興計画の施策の基本方向において、「新名神の全線開通を見据え、それぞれのエリア特性に応じた地域づくりの推進」が位置づけられている。

【具体的施策】

・木津川右岸地域整備の計画的推進（城陽市、木津川市、井手町、宇治田原町）

- 新名神高速道路の整備効果を山城管内に広め、地域の生活、企業活動、観光を支える道路整備を促進・推進します。
- 木津川右岸地域（城陽市、木津川市、井手町、宇治田原町）と京都市近郊の都市エリア（宇治市、八幡市、久御山町）におけるこれまでの発展を踏まえ、両地域間の更なる連携のために、将来交通の研究を行います。

・けいはんな学研都市と木津川右岸整備が車の両輪となった京都イノベーションベルトの形成（京田辺市、木津川市、精華町）

- けいはんな学研都市クラスター間や木津川左岸・右岸地域間など、地域間交流・地域内循環を促す基盤づくりを進めます。

・京都市近郊の都市エリアの未来への更なる発展に向けた都市機能等の充実（京都市近郊の都市エリア（宇治市、八幡市、久御山町））

- 木津川右岸地域（城陽市、木津川市、井手町、宇治田原町）と京都市近郊の都市エリア（宇治市、八幡市、久御山町）におけるこれまでの発展を踏まえ、両地域間の更なる連携のために、将来交通の研究を行います。

（一）内里城陽線 城陽一八幡連絡道路として、木津川に新たな橋をかけることで、山城北部地域の道路交通の円滑化や地域間の連携強化を図り、京都府南部地域の振興に寄与するものである。

また、山城北部地域の市町でも、新名神高速道路の整備などを活かして、企業立地や地域振興の促進を図っている。

(一) 内里城陽線 城陽一八幡連絡道路の沿道においても、城陽市では、国道24号と塚本深谷線の付近を工業・流通ゾーン、八幡市では、工業系市街化区域と連携する第二京阪道路沿道と内里城陽線の北側を産業振興ゾーンと位置付けており、企業誘致などのまちづくりを実施することとされている。

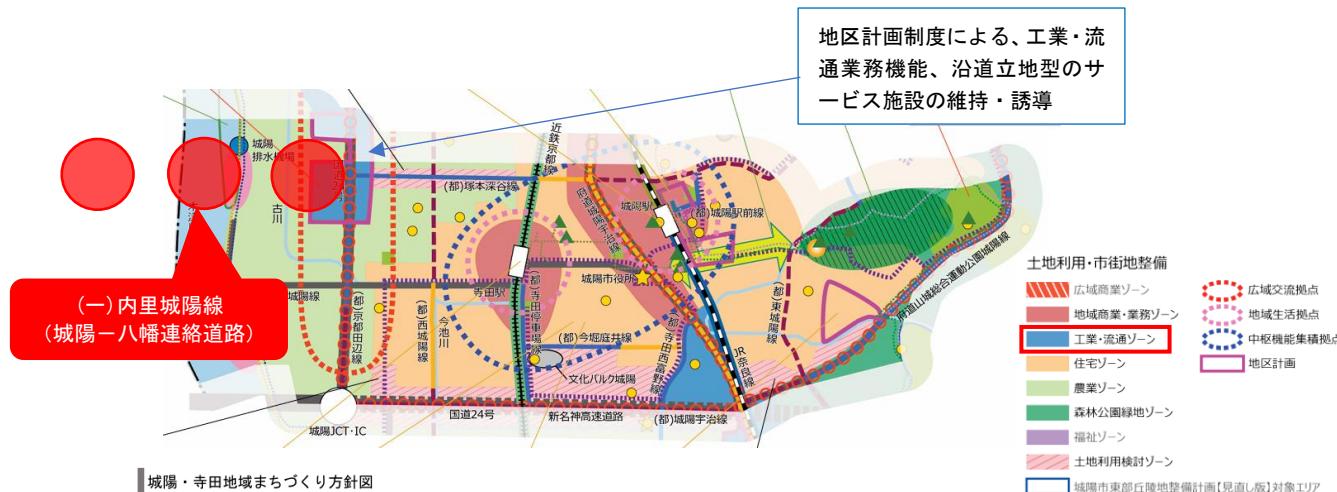


図-14 城陽市都市計画マスタープラン 城陽・寺田地域まちづくり方針図

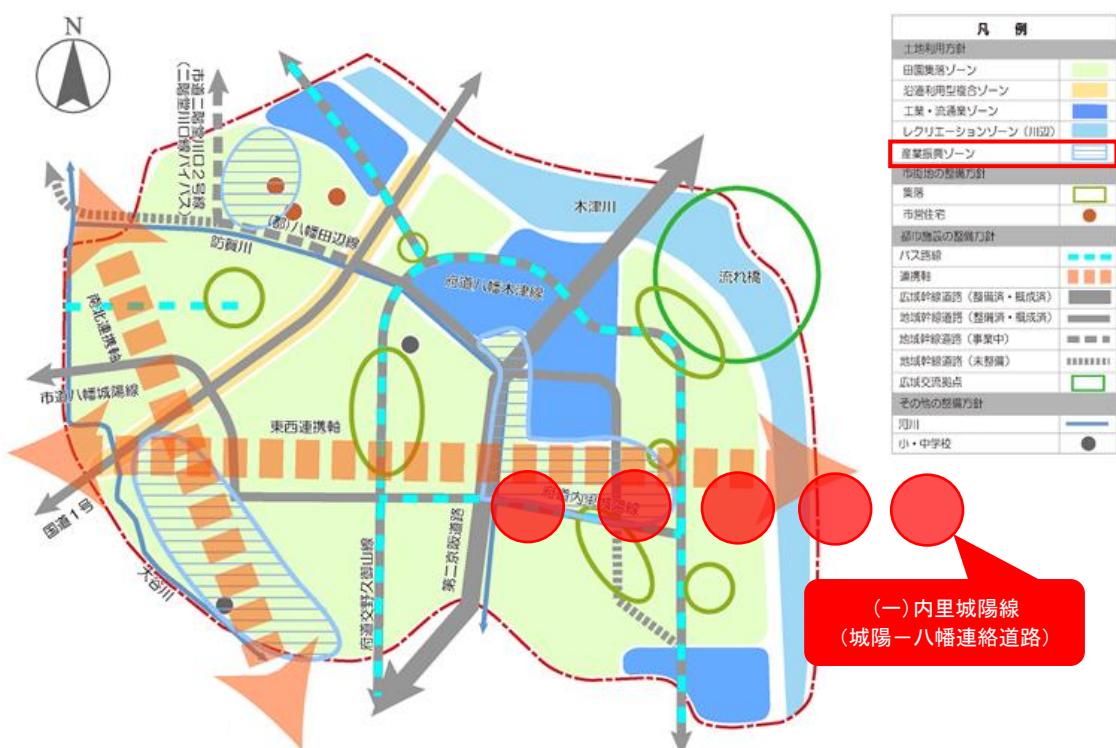


図-15 八幡市都市計画マスタープラン 東部地域の整備方針図

(2) 道路交通の円滑化

1) 国道24号や宇治淀線などの道路交通の円滑化

(一) 内里城陽線 城陽一八幡連絡道路の整備により、国道24号や宇治淀線などの京都府南部地域の幅広い路線で交通の円滑化が見込まれる。

【主要地点間の所要時間短縮効果】

	整備前	整備後	
・城陽市役所～八幡市役所	約33分	⇒ 約22分	約11分短縮
・宇治市役所～八幡市役所	約38分	⇒ 約35分	約3分短縮
・城陽市役所～枚方市役所	約49分	⇒ 約34分	約15分短縮

出典：所要時間はR3道路交通センサスの延長及び旅行速度から算出 内里城陽線延長 2.5 km 50 km/h

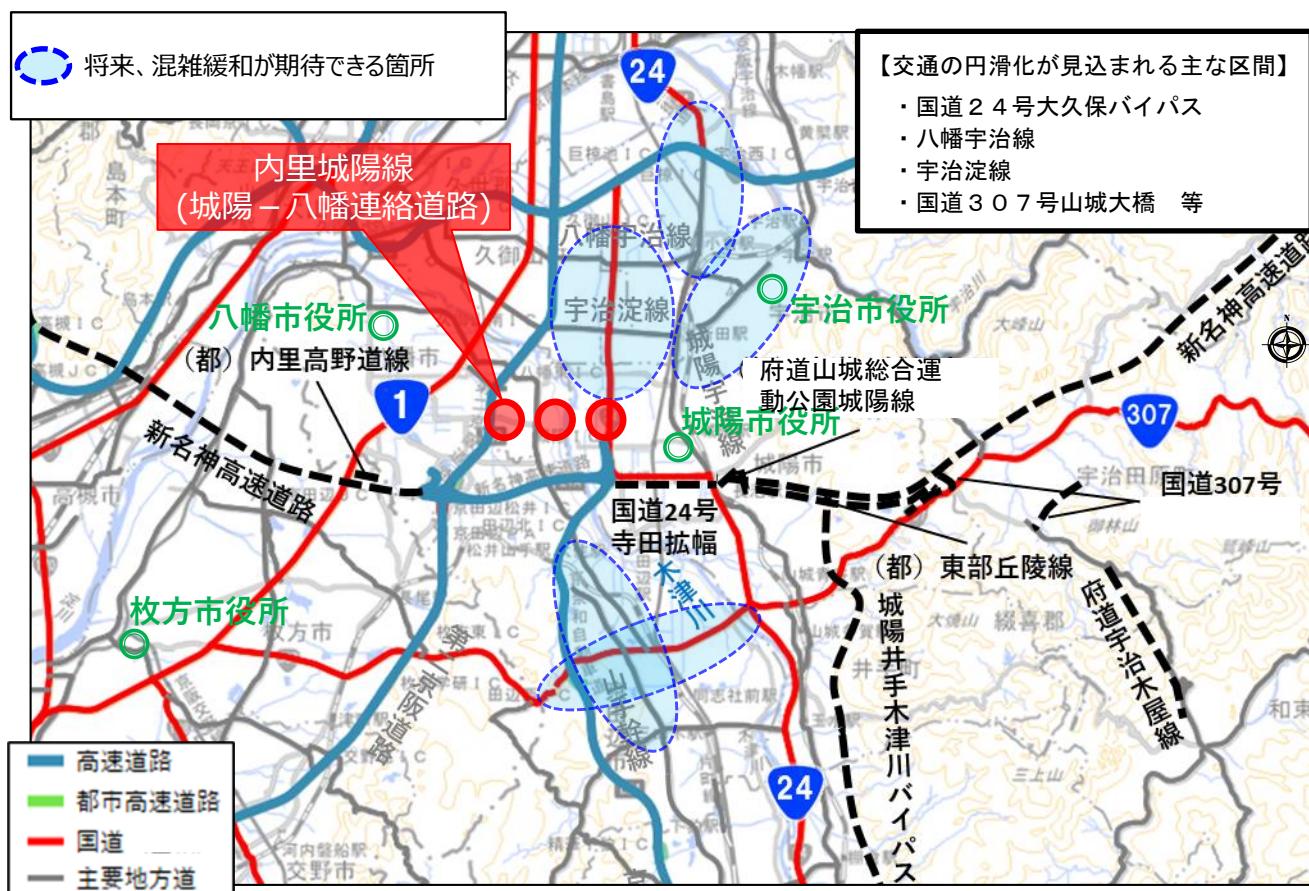


図-16 周辺道路ネットワークにおいて混雑緩和が期待できる箇所

2) 高速道路 ICへのアクセス性向上

京都府南部地域では、新名神高速道路の整備を踏まえ、工業団地の整備や物流施設の誘致が進められ、既存施設も含め地域内の工場や物流施設(倉庫、配送センター)間の連携強化や施設と IC のアクセス強化による物流効率化が望まれている。

(一) 内里城陽線 城陽一八幡連絡道路の整備により、誘致中の物流施設をはじめ、既存工場や物流施設と高速道路 IC のアクセス時間が短縮し、また、完全自動運転トラックやダブル連結トラックが受け入れ可能な次世代基幹物流施設※へのアクセス向上が図られる。



図-17 物流施設間の連携強化

※ 宇治田原 IC 隣接地に整備中の次世代基幹物流施設

- ・ダブル連結トラック、縦列走行トラック、自動運転トラック等の次世代モビリティの受け入れに対応した共同輸配送の関西エリアの拠点として整備（予定）

出典：所要時間は R3 道路交通センサスの延長及び旅行速度から算出 内里城陽線延長 2.5 km 50 km/h

(3) 防災拠点間の連携強化

災害が激甚化、頻発化する中で、新名神高速道路や関連するアクセス道路等の整備により、災害発生に備えた道路ネットワークの多重化が必要となっている。

(一) 内里城陽線（城陽一八幡連絡道路）の整備により、広域防災活動拠点と救援物資等の備蓄拠点との所要時間が短縮するとともに、両拠点間を結ぶルートの多重化により、防災拠点間の連携強化が図られ、災害時における救援物資の集積・集配機能が向上する。



図-18 防災拠点間の移動ルート（整備前後）

出典：所要時間はR3道路交通センサスの延長及び旅行速度から算出 内里城陽線延長2.5km 50km/h

山城総合運動公園：京都府地域防災計画における「広域防災活動拠点施設」（全国からの救援物資の集配等を実施）

上津屋工業団地：京都府緊急輸送道路ネットワーク計画における救援物資等の備蓄拠点

(4) 関連市町からの要望状況

(一) 内里城陽線（城陽一八幡連絡道路）は、城陽市や八幡市、久御山町から、整備の要望を受けている。

また、地域のまちづくりを進めるため、山城北部地域の7市町（宇治市、城陽市、八幡市、京田辺市、久御山町、井手町、宇治田原町）において設立された山城北部地域道路ネットワーク整備促進協議会から、地域振興のビジョンを共有する7市町の持続的かつ均衡ある発展、ひいては京都府南部地域の発展につながる山城北部地域の道路ネットワークの強化、地勢特性を踏まえたボトルネック部の改善等のための整備要望路線（事業中路線を除く）に、(一) 内里城陽線（城陽一八幡連絡道路）も位置づけられている。

3 費用対効果分析（事業の有効性）

（1）道路事業における費用対効果分析の考え方

道路の整備による効果を金銭換算した総便益（B）を、道路の整備及び維持管理による総費用（C）で除した数字である費用便益比（ B/C ）の大きさで事業の有効性を評価している。

算出に当たっては、「費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省道路局・都市局）」に基づいている。

（2）算出方法について

道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果があるが、道路事業の効果（便益）の算出においては、それらのうち、十分な精度で計測が可能かつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の3項目について便益を算出し、その和を総便益とする。

① 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銭換算したもの

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、タイヤ等に係る経費

③ 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銭で換算したもの

（3）算出条件

算出にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値について、割引率を用いて現在価値に換算する。なお、現在価値とは、将来の金額が、今時点でどのような価値を持っているかを表したものである。

- ①現在価値算出のための社会的割引率：4%
- ②基準年：評価時点（令和7年）
- ③事業着手年度：令和8年度
- ④便益算定対象期間：供用後50年
- ⑤計画区間の予測交通量：36,300台/日

(4) 費用便益比（B／C）の算出

本事業は、費用便益比1以上となる事から、事業の有効性が認められる。

表-2 費用便益比（社会的割引率4%）※1

総便益（B）		1, 039. 1億円
総費用（C）		228. 7億円
B／C		4. 5
参考	その他効果（※2）	
	内訳	時間信頼性向上便益
		CO ₂ 排出量削減便益
	(B+その他効果)／C	

※1 最新の費用便益分析マニュアル【国土交通省 道路局・都市局（令和7年8月）】に準じて算出。総便益及び総費用については、現在価値化（基準年の価値に換算）した数値である。

※2 時間信頼性向上便益、CO₂排出量削減便益を合算したもの。従来の走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の3便益以外の便益として、参考のため算出。

<参考>社会的割引率2%の場合

表-3 費用便益比（社会的割引率2%）※

総便益（B）		1, 867. 8億円
総費用（C）		253. 9億円
B／C		7. 4
参考	その他効果	
	内訳	時間信頼性向上便益
		CO ₂ 排出量削減便益
	(B+その他効果)／C	

※ 表-2について、公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）【国土交通省（令和7年9月）】に準じ、参考値として社会的割引率を2%として費用便益比を算出。

(5) 費用対便益以外の事業の有効性

○地域の企業誘致などのまちづくりの促進

- ・山城北部地域における、新名神高速道路の整備などを活かした、企業立地などのまちづくりを促進

○防災拠点間の連携強化

- ・広域防災活動拠点と救援物資等の備蓄拠点の防災拠点間の連携強化

(6) 地質リスクについて

(一) 内里城陽線 城陽一八幡連絡道路において、地質・地盤が有する不確実性（地質リスク）は、施工時における事業コスト増大や工期延期を生じさせる可能性がある。

本事業では、地質リスクに関する国のガイドラインを活用して、地形解析・既往文献資料調査から事業地の地質リスクを抽出した上で、地質リスクの対応方針を整理した。

1) 地質リスク要因と発現事象

事業地は、木津川両岸に広がる沖積平野に計画されている。この沖積平野は、基盤岩（大阪層群）を被覆する木津川の氾濫性堆積物（沖積層）によって形成されており、旧河道・自然堤防といった地形的制約や堆積環境の違いにより、地盤を構成する土層の層相・土質・層厚の変化が著しい特性を有している。

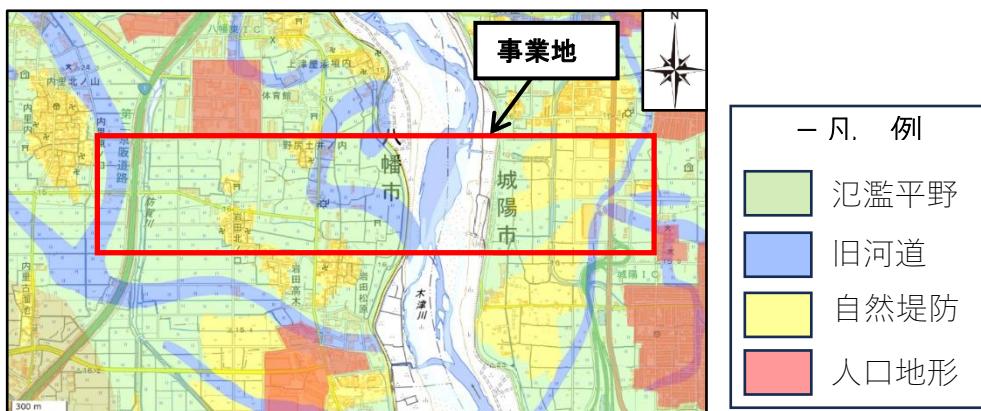


図-19 事業地周辺の地形分類図

周辺の既存地質調査より、基礎地盤の構成土層は、表層から7~10m程度までは、均質ではない軟弱な粘土層（沖積層①）、N=5~30程度の砂質土や礫質土（沖積層②）などの軟弱な土層であると見込まれ、それ以深にN=30以上の支持層となりうる沖積層③や洪積層が存在すると見込まれる。

表-4 調査地構成土層の特徴

土層名	土質	N値	分布	特徴
沖積層①	軟弱な粘性土、砂質土	4以下	表層部及び一部沖積層②中に挟在、最大層厚6m程度	後背湿地や旧河道部で層厚が厚い傾向にあるがデータが少ない木津川左岸低地では詳細な分布は不明。
沖積層②	砂質土、礫質土主体一部で粘性土	5~30	地表から分布、層厚7~10m	砂質土、礫質土が主体で、局部的に軟弱粘性土層を挟む。木津川河床部にはやや硬質なシルト層が分布する。
沖積層③	砂質土、礫質土主体一部で粘性土	30以上 (一部30以下)	標高2m~8m以深に分布	N値にバラツキがあり、起点周辺の本層下部や終点周辺の城陽IC周辺でN値30以下を示す箇所が多い。木津川河床部には硬質なシルト層が分布する。
洪積層	砂質土、礫質土、粘性土	40以上 (一部30以下)	標高-7m~1m以深に分布	大阪層群もしくは段丘堆積物相当。層相変化が激しく粘性土部を中心にN値20前後まで低下する箇所あり。

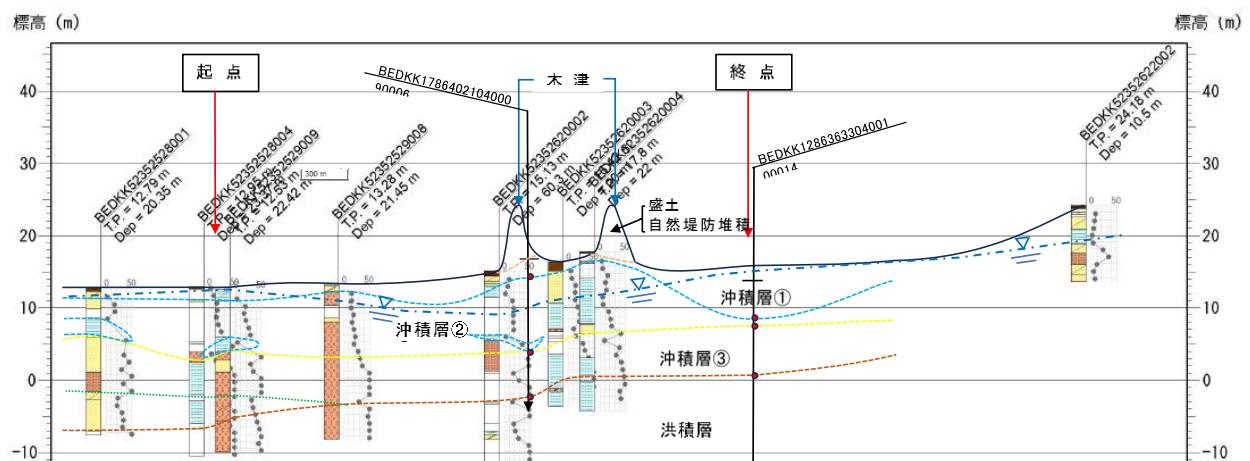


図-20 地質縦断図（ジオ・ステーション公開サイトをベースに追記作成）

既存地質調査から想定した事業地における地質リスク要因およびリスク発生事象、それに対して考えられる対策をまとめた。

なお、適切に事業を執行するため、想定するリスクが顕在化し、事業費が増大しないよう、リスクへの対策費用を事業費に計上する。

表-5 本事業における地質リスク要因とリスク発現事象、リスク計上内容

地質リスク要因	発生事象	リスクへの対策
① 軟弱地盤、緩い砂層の存在： 軟弱な粘性土層、砂質土層が表層部及び中間層に分布しており、分布・性状が不明確である。	・地盤改良範囲の変更 ・基礎工法の変更 ・杭基礎の定着不足	・地盤改良の実施を想定 【約6億円】
② 支持層分布の不確実性： 支持層分布深度の傾斜は小さいが、水平・鉛直方向の土層変化が多様であり、正確な分布把握が困難。	・不等沈下 ・地盤改良範囲の変更 ・基礎工法の変更 ・杭基礎の定着不足	・支持層の不陸を考慮した杭長を設定 【約5億円】
③ 複雑な地下水分布： 概ね地表付近に分布している。帶水層や流動形態等が不明なため、施工時の影響評価が困難である。	・仮設掘削部の不安定化 ・地下水低下等に伴う利水、耕作地への影響	・水文環境モニタリング調査を実施 ・地下水対策の実施を想定 【約1億円】

2) リスク対応の進め方

①地質リスクへの対応

各設計段階における地質リスク発生事象への対応についてまとめる。

表-6 各設計段階における地質リスク対応

設計段階	地質リスクに対応した調査課題と着眼点
予備設計	<p>施工区間の概要把握および地質リスク抽出を目的とした地質調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ○全体的な地層構成および支持層分布の把握 ○各構成土層の性状把握（軟弱粘土層・緩い砂層・玉石混じり土の有無、N値等） ○橋梁部各橋台における支持層・中間層の分布性状の詳細把握 ○地下水状況の把握
詳細設計	<p>既往調査で抽出された問題点に対応した詳細な地質調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ○盛土部における各種問題点（安定・沈下・液化化・地盤改良等）に対応した調査 ○橋梁・カルバート部の各種問題点（支持層の不陸や中間層の性状等）の詳細調査 ○軟弱地盤改良による地下水流动阻害についての把握（水文調査との連携）

事業地周辺には民家・耕作地・工場が存在するため、地下水低下や地下水汚染といった施工に伴う周辺水文環境への影響リスクが懸念される。よって、設計・施工にあたっては、施工前段階から水文環境をモニタリングし、地質調査データを活用した解析も含めて、リスク対応を行う必要がある。

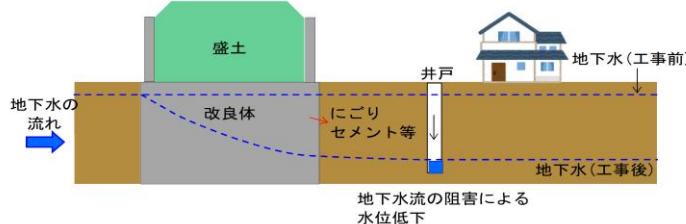


図-21 盛土部の地下水リスク

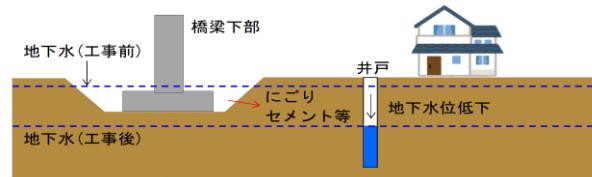


図-22 橋梁部の地下水リスク

② 埋蔵文化財への対応

事業箇所周辺には「西岩田遺跡」「玉造遺跡」「木津川東岸河床遺跡」の埋蔵文化財があるため、考慮して設計を実施する。また、必要に応じて埋蔵文化財調査を実施する。

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）

(1) コスト縮減の可能性

コスト縮減について、今後の詳細な地質調査により、構成土層の分布・性状を詳細に把握することで、効率的な構造物の設計施工に努めることででき、コスト縮減が可能となる可能性がある。

また、『無電柱化のコスト縮減の手引き（令和6年3月 国土交通省）』（以下、「手引き」という。）に基づき、無電柱化の方法の比較によるコスト縮減策を検討する。本事業では、低コスト管路材を使用することで、従来の管路材を使用した場合に比べ、無電柱化の整備費（材料費、工事費）について約3割のコスト縮減を見込むことができる。

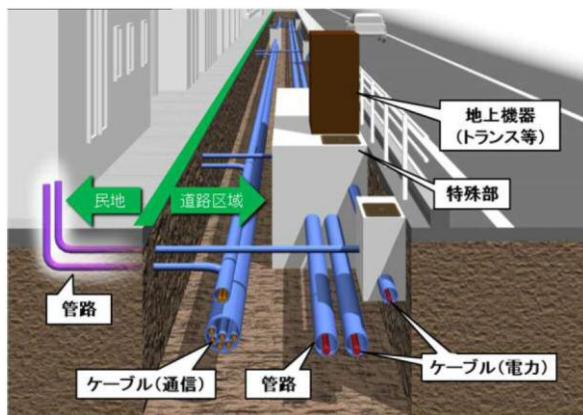


図-23 無電柱化のイメージ（国交省HPから引用）

表-7 管路材の変更による無電柱化整備費の縮減（概算）（手引きに加筆）

	従来の管路材 (CCVP)	角形多条電線管 (FEP)	硬質ポリ塩化ビニル管 (ECVP)
	直管 		直管 
材料費(円/m)	16,000	8,000	8,000
工事費(円/m)	10,000	9,000	10,000
合計(円/m)	26,000	17,000	18,000
コスト縮減率	—	▲約3割	▲約3割
想定縮減額(円)	—	▲約19百万	▲約17百万

試算条件 (1)設置位置：下層路盤下面から10cmの位置
(2)使用管路：径130mm(2条)径100mm(2条)合計4条
(3)管路延長：100m(直線配管：80%、曲線配管：20%)
(4)特殊部配置：4箇所

(2) 代替案の可能性

本事業は、まちづくり、交通状況等を踏まえて、内里城陽線と都市計画道路塚本深谷線を結ぶ道路を整備することにしている。

事業地周辺は平地で、川幅も変わらないなど、地形的な条件はほぼ一様であり、さらに大きな工場、寺社等は原則回避してルートを設定すべきであることを踏まえると、大きく経済性、環境への影響などが異なる合理的な代替え案が想定できなかったため、ルート比較は実施しないこととする。

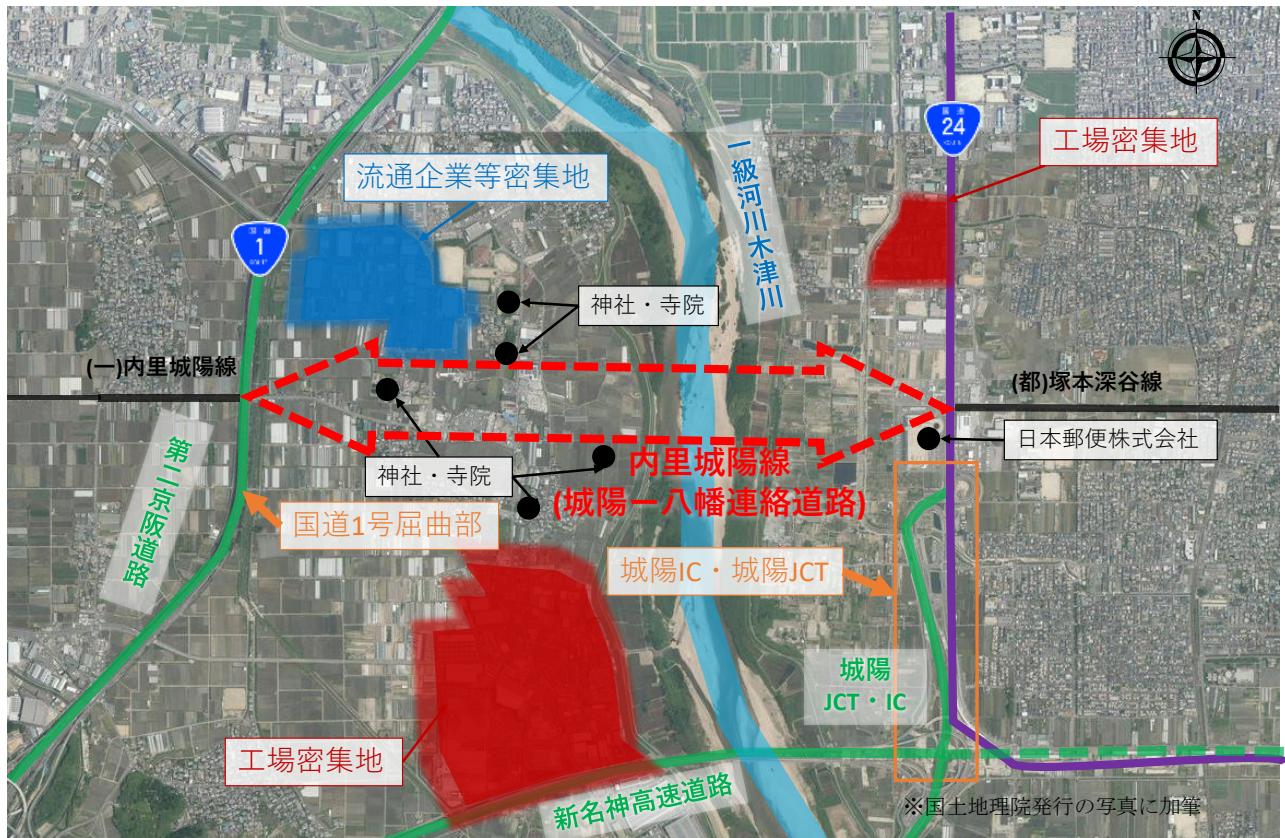


図-24 事業箇所周辺における地域状況

5 良好的な環境の形成及び保全

(1) 環境面に関するリスク

1) 本事業における環境リスクの可能性

- 事業地周辺は耕作地や市街地が広がる平地で、南北に木津川が流れている。既往文献調査の結果、事業地周辺に自然林や湿地などの重要な生息環境は分布していないが、耕作地や河川内に環境省や京都府のレッドリスト等に記載がある動植物の重要種が生息している可能性がある。
- 景観資源としては、木津川沿いに京都府景観資産登録地区の「浜茶と竹林の景観」が分布しており、橋梁ができることにより、景観への影響が懸念される。
- 工事中は、建設機械の稼働や工事用車両の通行による騒音・振動等の影響が想定され、影響の低減が求められる。

2) 上記の環境リスクへの対応

- 木津川の美しい環境を保全するため、環境情報図等から最も河川環境に影響が生じないと想定されるルートとするよう配慮するとともに、淀川環境委員会の指導や助言を受けながら、河川環境への影響軽減対策を適切に実施する。
河川内等に動植物の重要種が生息している可能性があることから、動植物の生育環境に関する環境調査を行い、必要に応じて保全対策等を実施する。



(出典)国土交通省淀川河川事務所 HP
第47回 淀川環境委員会(資料より)
桂川河道整備事業ワーキング・グループ

図-25 淀川環境委員会 現地視察の様子

- 橋梁については、美しい景観を有する木津川や京都府景観資産登録地区「浜茶と竹林の景観」に架設することから、周辺景観に配慮したデザインを検討することとし、学識経験者の意見聴取などにより景観検討を実施する。



(出典)京都府 HP
京都府景観資産登録地区より

図-26 京都府景観資産登録地区「浜茶と竹林の景観・城陽市上津屋」

- 工事中は、低騒音・低振動の施工機械を採用するなど周辺環境に十分な配慮を行う。

(2) 期待される効果(良好な環境の形成及び保全)

1) 地域環境・自然環境

- ・道路交通の円滑化による周辺道路の走行性が向上することにより、排気ガスの排出量が減少するなど、環境影響の低減が図られる。

2) 生活環境

- ・車道、歩道、自転車道を整備することにより、自動車、歩行者、自転車の分離を図り、誰もが安心・安全に通行できる歩行空間を確保する。

6 総合評価（案）

（1）事業の効果

新名神高速道路の全線開通を見据えて、工業団地や物流・産業拠点の計画や構想が多く、木津川左岸エリアには学研都市クラスターが分布（事業中含む）している。

（一）内里城陽線 城陽一八幡連絡道路は、木津川の右岸・左岸地域の連携促進などの京都府南部地域のまちづくりの形成につながるとともに、京都府南部地域における道路交通の円滑化などが期待される。

（2）良好な環境形成及び保全

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。



総合評価を行った結果、

当事業は、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	令和7年12月26日		
		作成部署	道路計画課		
事業名	一般府道 内里城陽線（城陽一八幡連絡道路） 道路整備事業		地区名	八幡市内里 ～城陽市寺田塚本	
事業概要	延長L=2.5km 幅員W=26.25m				
目指すべき 環境像	事業区間周辺は、新名神高速道路の全線開通を見据えて、工業団地や物流・産業拠点等の計画や構想が予定されている。そのため、計画・構想と一体的に事業区間を整備することにより、木津川右岸左岸エリアを結び、山城北部地域のまちづくり形成を図る。				
関連する 公共事業					
	主要な評価の視点	選定 要否	施行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
地球環境・自然環境	地球温暖化(CO ₂ 排出量等)	○	・事業区間に並行する（主）宇治淀線等では、渋滞が慢性化しており、速度低下が発生することが多く、CO ₂ 排出量を削減する必要がある。	・事業区間の整備により、並行する（主）宇治淀線等から事業区間に交通が転換され、並行路線の旅行速度改善に寄与し、CO ₂ 排出量の削減を図る。	4
	地形・地質				
	物理循環（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		・事業区間に並行する（主）宇治淀線等では、渋滞が慢性化しているため、騒音・振動など沿道環境の改善が必要	・事業区間への交通転換により、並行する（主）宇治淀線等での沿道環境の改善を図る	
	水環境・水循環		・工事中の騒音・振動の発生を抑制し、生活環境への影響を最小限に抑えることが必要	・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	3
	大気環境				
	土壤・地盤環境				
	騒音・振動	○	・事業実施において資源の再利用に努めることが必要	・コンクリート殻等は再資源化施設へ搬出するとともに、再資源の利用にも努める	3
	廃棄物・リサイクル	○			
	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	○	・事業区間は、京都府景観資産登録地区的「浜茶と竹林の景観」に位置していることから、景観に配慮することが必要	・景観に十分に配慮した設計を実施する	3
	里山の保全	○			3
	地域文化財の保全				
	伝統的行祭事				
	地域住民との協働				
	その他				3
外部評価					

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)

※評価項目の選定要否欄には、特性や目標を記載する「主要な評価の視点」欄に○を記載する。

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)	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 地域生態系の維持・保全・改善・回復などが必要。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	土壤・地盤環境	<ul style="list-style-type: none"> 事業前の土壤・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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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）【社会的割引率 4 %】

事業名	一般府道内里城陽線（城陽一八幡連絡道路）道路整備事業
事業所管課	道路計画課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (令和7年8月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2025年（令和7年）
事業着手年	2026年（令和8年）
事業完了予定年	2037年（令和19年）※1
便益算定期間	供用後50年

※1 完了予定年は、便益算定期間上の仮定の完了予定年である。

2 費用 ※2

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	311.5※3	4.8	316.3
基準年における現在価値（C）	227.3	1.3	228.6

※2 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※3 事業費の単純合計311.5億円は、全体事業費337.0億円から消費税相当額を控除した額である

3 便益 ※4

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	3,654.4
基準年における現在価値（B）	1,039.1

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	1,039.1/228.6	4.5
-----	---------------	-----

(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。)

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	251.6	
用地・補償費	56.9	
その他経費 (測量試験費等)	3.0	
合計	311.5	227.3

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	4.8	1.3

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	316.3	228.6

●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	3,362.0	955.1
走行経費減少便益	281.8	81.0
交通事故減少便益	10.6	3.0
合計 (B)	3,654.4	1,039.1

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、タイヤ等に係る経費

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（事業全体）【社会的割引率 2 %】

事業名	一般府道内里城陽線（城陽一八幡連絡道路）道路整備事業
事業所管課	道路計画課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (令和7年8月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2025年（令和7年）
事業着手年	2026年（令和8年）
事業完了予定年	2037年（令和19年）※1
便益算定期間	供用後50年

※1 完了予定年は、便益算定期間上の仮定の完了予定年である。

2 費用 ※2

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	311.5※3	4.8	316.3
基準年における現在価値（C）	251.5	2.4	253.9

※2 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※3 事業費の単純合計311.5億円は、全体事業費337.0億円から消費税相当額を控除した額である

3 便益 ※4

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	3,654.4
基準年における現在価値（B）	1,867.8

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	1,867.8 / 253.9	7.4
-----	-----------------	-----

(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。)

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	251.6	
用地・補償費	56.9	
その他経費 (測量試験費等)	3.0	
合計	311.5	251.5

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	4.8	2.4

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	316.3	253.9

●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	3,362.0	1,717.5
走行経費減少便益	281.8	144.9
交通事故減少便益	10.6	5.4
合計 (B)	3,654.4	1,867.8

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、タイヤ等に係る経費

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