

平成29年度 京都府公共事業評価調書

一般国道307号（^{あおだにどうろ}青谷道路）社会資本整備総合交付金事業

評価の別：事後評価	事業箇所：城陽市 ^{なか} 中～市 ^{いちのべ} 辺
事業着手年度：平成16年度	全体事業費：32.0億円 (内用地費) (18.3億円)
事業年数：11年	完了年度：平成26年度
部分供用の有無：無	



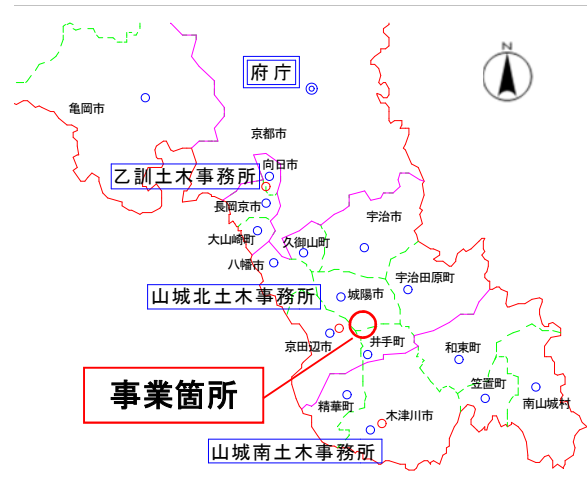
【 目 次 】

1 事業概要	青谷一	3
2 事業の効果	青谷一	7
3 事業により整備された施設の管理状況	青谷一	10
4 事業を巡る社会経済情勢等の変化	青谷一	11
5 良好な環境の形成・保全・変化	青谷一	12
6 改善措置の必要性	青谷一	13
7 今後の課題等	青谷一	13
8 総合評価	青谷一	14
 <参考資料>		
「環」の公共事業構想ガイドライン評価シート	青谷一	15
「用語集」	青谷一	17

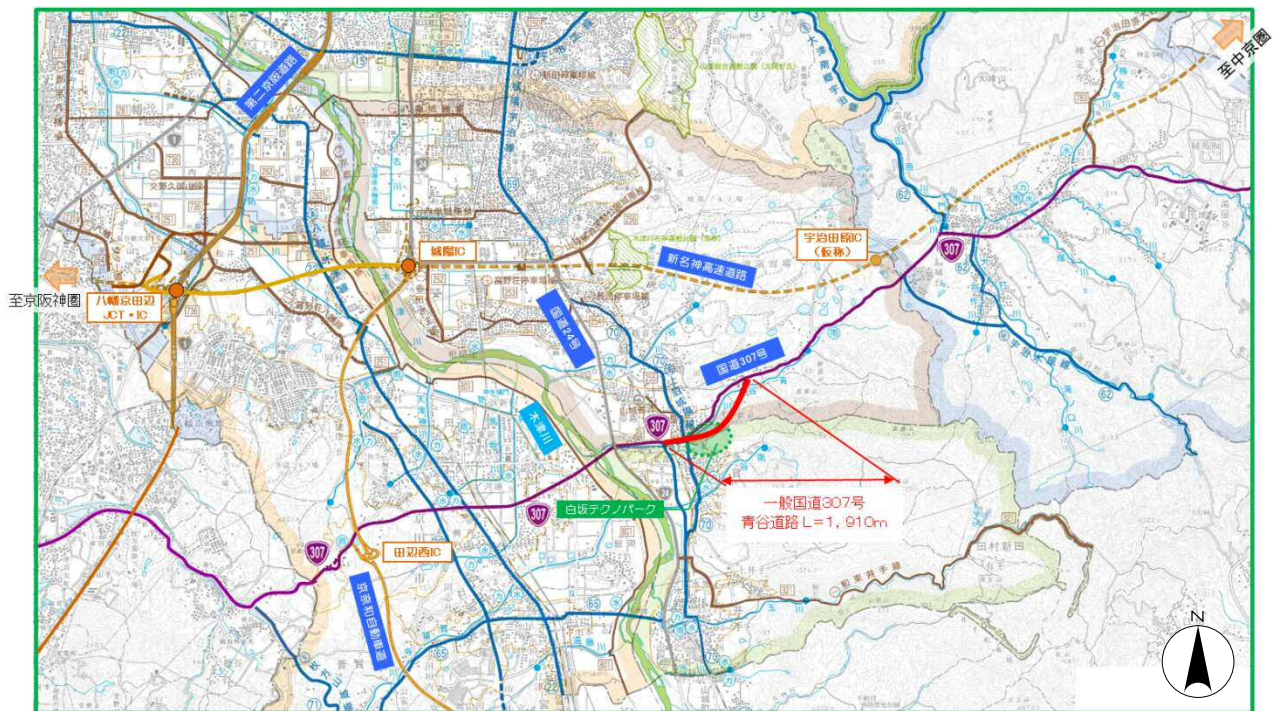
1 事業概要

(1) 地域概要

城陽市は京都市と奈良市のほぼ中間、山城盆地の中央部に位置し、二つの古都を行き交う人々の、文化・交通の要衝として発展してきた歴史を持つ。平成29年4月には、新名神高速道路城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC間が開通し、京阪神圏と中京圏の経済圏を結ぶ国土軸の一翼を担う拠点地域として、その立地特性を活かしたまちづくりが進められている。



【図－1 広域位置図】

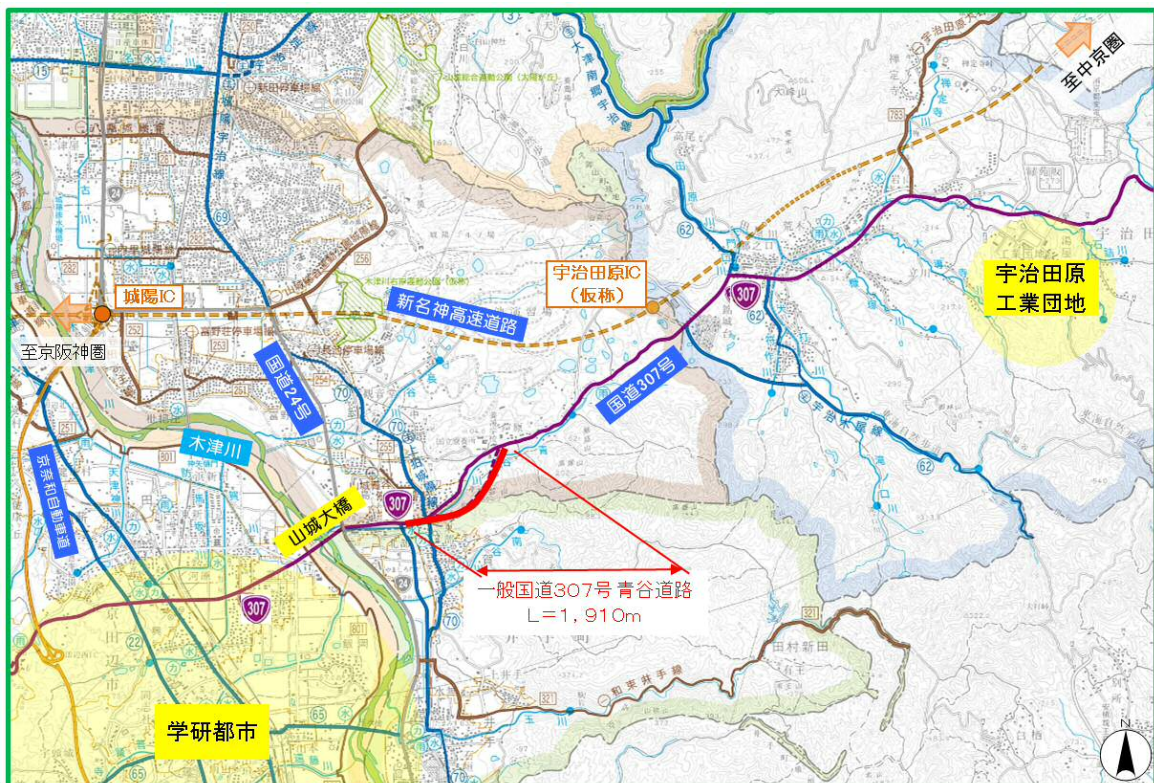


【図－2 位置図】

(2) 事業の目的

一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点に、宇治田原町・城陽市・京田辺市を經由し、大阪府枚方市に至る幹線道路であり、関西文化学術研究都市へのアクセス道路であるとともに、京奈和自動車道や新名神高速道路へ連絡する幹線道路で、府県間や府内市町村間の交流・連携及び沿道地域の生活や社会経済活動を担う重要な路線である。

この路線のうち、城陽市青谷地区は、学研都市や工業団地等の都市基盤整備の進展や、平成10年度に完成した山城大橋の架け替え等に伴い、交通量が増加しているにも関わらず、幅員狭小で大型車の離合が困難となっていた上、沿道に病院・福祉施設が立地しており、通行車両及び歩行者の安全を確保することが、喫緊の課題となっていた。このため、本事業で約1.9kmのバイパスを整備することにより、課題の解消を図ったものである。



【図-3 路線概要図】



【図-4 計画概要図】



【写真1】離合困難箇所



【写真2】渋滞状況

(3) 事業内容

【表-1 事業内容】

項目	内容
路線名	一般国道 307号
事業主体	京都府
事業箇所	城陽市中～市辺地内
延長・幅員	延長：1,910m 幅員：10.5m 片側歩道 【標準横断図】
全体事業費	32.0億円（内用地費18.3億円）
事業期間	平成16年度～平成26年度
計画交通量 ^{※1}	10,400台/日（平成42年予測交通量）
道路の区分 ^{※2}	第3種第2級
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ○明日の京都 山城地域振興計画 「地域交流・活性化を促す交通基盤の整備」の中で、地域間軸を強化する幹線軸と位置づけ ○第三次城陽市総合計画 後期基本計画（平成24年9月） 全線の早期改良促進を明記 ○城陽市都市計画マスタープラン（平成21年3月） 青谷地域におけるまちづくりテーマを「豊かな自然にかこまれたやすらぎのあるまちづくり」とし、地域の骨格を形成する重点事業として位置付け ○緊急輸送道路（2次）に指定（平成8年8月）

(4) 事業経過

平成20年度	青谷未来橋完成
平成24年度	青谷跨線橋完成
平成26年度	青谷希望橋完成、全線供用開始

2 事業の効果

(1) 事業効果の発現状況

① 走行性の改善・渋滞の解消

旧道沿線は、道路幅員が狭く、大型車両等が離合しにくい道路となっていたが、バイパス開通により走行性が改善された。

また、大型車両が離合する際に、徐行することにより発生していた渋滞も解消された。



【図-5 計画概要図(2)】



【写真3】開通前



【写真4】開通後(バイパス部)

②交通環境の改善

旧道沿道には病院・福祉施設が立地しており、歩行者等の安全性確保が課題となっていたが、通過交通をバイパスへ誘導することで、生活交通との分離が図られ、旧道の交通量減少に伴って歩行者等の安全性が向上した。

【地元聞き取り結果】〈旧道沿い住民〉

- ・旧道の交通量が減ったことから、騒音や振動がなくなり、ゆっくり休むことができるようになった。(多数意見)
- ・子供たちも安心して通学させることができるようになった。
- ・安心して、道路を横断したり、車を道路に出すこともできるようになった。

交通量については、旧道交通の大半がバイパス道路へ転換したことにより、旧道沿道住家の環境が改善された。

○開通前（平成22年10月19日観測）

16,885台/日（大型車混入率26.5%：4,474台）

○開通後（平成30年1月16日観測）

・旧道部

2,781台/日（大型車混入率12.8%：356台）

・バイパス部

17,842台/日（大型車混入率34.9%：6,231台）



【図-6 交通量計測位置図】

③地域のまちづくり支援

バイパス沿道に位置し、城陽市と井手町にまたがる丘陵地で開発が進む工業団地（京都山城）白坂テクノパークについては、平成28年2月から、順次、当該工業団地内で操業を開始しており、現在8企業が稼働している。

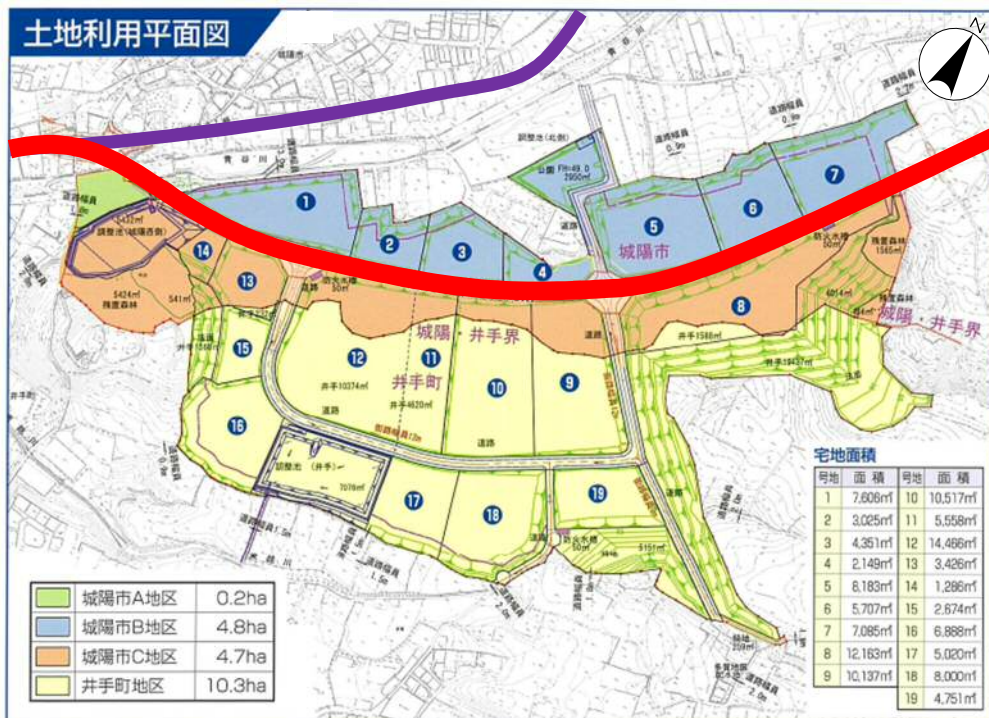
また、造成が完了している箇所は既に完売し、造成中の箇所も誘致が順調に進み、ほぼ完売に近い状況にあるなど、バイパス開通が地域のまちづくりに大きく寄与している。



【写真5】白坂テクノパーク

【表-2 白坂テクノパークの概要】

開発経過	H27. 3 青谷道路開通 H27. 10 一部造成完了 H28. 2 進出企業操業開始
誘致状況	進出企業 10 社 うち 8 社稼働中 (H30. 1 現在)
開発面積	約 20ha <ul style="list-style-type: none"> ・ 城陽市約 9. 7ha ・ 井手町約 10. 3ha うち宅地面積約 12ha



(出典：白坂テクノパークパンフレット)

【図-7 白坂テクノパーク土地利用平面図】



【写真6】開通後（白坂テクノパーク付近）

（2）費用対効果

事業着手時と事後評価実施時の比較は次のとおりである。事業期間及び事業費については、用地交渉の難航や白坂テクノパーク開発との調整、用地補償費及び工事費の増加のため、延伸及び増加している。現況交通量は17,842台/日が観測されている。

【表-3 事業着手時と事後評価時の比較】

比較内容	事業着手時	事後評価時
事業期間	平成16年度～平成21年度	平成16年度～平成26年度
事業費	18.0億円	32.0億円
交通量比較 (計画・現況)	10,400台/日(※) (計画交通量(平成42年予測))	17,842台/日 (平成30年1月調査)

(※) 着手前の交通量は17,156台/日(H11 センサス)であったが、周辺道路網の整備が予想される平成42年時点での予測交通量で計画している。

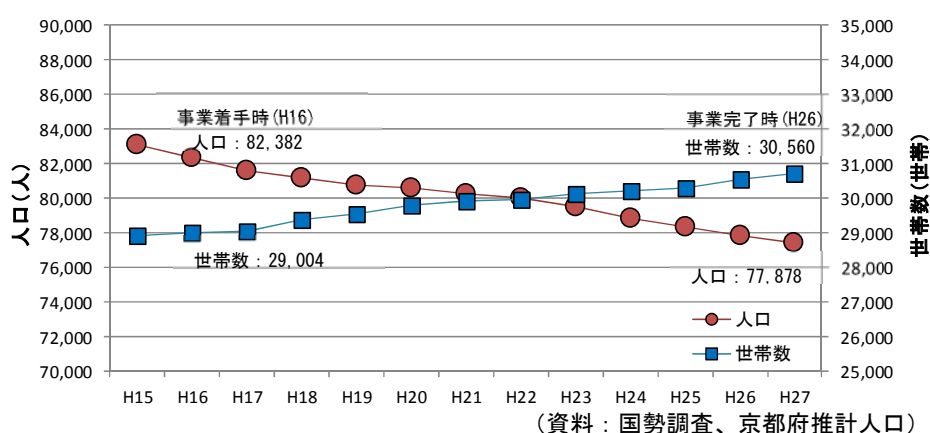
3 事業により整備された施設の管理状況

日常的に巡視点検を行い、適切な施設の管理に努めており、全線開通後これまでの間に、特段の補修実績はない。

4 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 人口及び世帯数の推移

本事業箇所が位置する城陽市の人口及び世帯数の推移は図－８のとおりである。事業着手した平成１６年から人口は漸減し、平成２６年には０．９５倍の７７，８７８人となっている。一方、世帯数は徐々に増加しており、平成２６年には１．０５倍の３０，５６０世帯となっている。

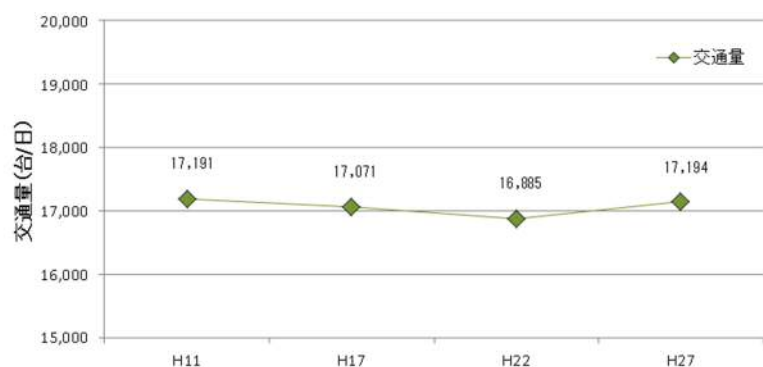


(資料：国勢調査、京都府推計人口)

【図－８ 城陽市の人口及び世帯数の推移】

(2) 交通量の推移

本事業箇所の交通量の推移は図－９のとおりである。バイパス供用後の平成２７年を含め概ね横ばいであるが、新名神高速道路の開通や国土交通省が計画を進めている宇治木津線の開通等、周辺道路ネットワークの整備に伴い、本事業箇所の改良効果が更に高まるものと推察している。



(資料：全国道路・街路交通情勢調査)

【図－９ 交通量の推移】

5 良好な環境の形成・保全・変化

旧道については本事業箇所の開通後、交通量が大幅に減少したことにより、車両による騒音や振動の軽減が図られ、沿道地域の生活環境が改善された。

また、バイパス部においても全線にわたり、高齢者や障がい者等にも配慮した段差の少ない歩道を整備し、通行者の安全を確保するなど生活環境の改善が図られた。



【図-10】



【写真7】開通後（旧道部）



【写真8】開通後（バイパス部）

6 改善措置の必要性

本事業箇所の開通により、走行性の改善、渋滞の緩和、地域の交通環境の改善及び活性化など、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。

7 今後の課題等

一般国道307号は、関西文化学術研究都市へのアクセス道路であるとともに、京奈和自動車道や新名神高速道路へ連絡する幹線道路であり、本事業区間以外の工区においても道路改良を推進している。

本バイパスの開通により、青谷地区における大型車の離合困難等の課題については解消されたが、図-11に示すとおり、路線全体（京都府域）で見ると市辺～奈島工区をはじめ、依然、未改良区間が残されており、通行の安全性等に課題が見受けられるため、新名神高速道路の工事進捗と歩調を合わせ、他工区の事業を推進していく必要がある。

なお、事業実施においては、事業費及び事業期間が当初の想定を上回った本事業箇所の結果を省み、想定し得る事象を精査し、より着実な事業執行に努めるものとする。



【図-11 京都府内における一般国道307号の整備状況】

8 総合評価

本事業により、走行性の改善、渋滞の緩和、地域の交通環境の改善及び活性化など、道路整備による効果が発現していることから、事業の目的は達成されている。

『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30年1月22日		
		作成部署	道路建設課		
事業名	一般国道307号 道路整備事業	地区名	城陽市中～市辺地内		
概算事業費	約32億円	事業期間	平成16年度～平成26年度		
事業概要	幅員狭小・線形不良により発生している慢性的な渋滞の解消と、自転車・歩行者の安全を確保するため、バイパス道路を整備する。 [道路築造：延長1.91km、幅員10.5m]				
目指すべき環境像	旧道は幅員狭小で、人家が連担していることから、歩行者の安全を確保するとともに、交通騒音や振動を低減させることにより、良好な生活環境の形成を図る。				
関連する公共事業	なし				
評価項目		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	選定要否				
地球環境・自然環境	地球温暖化(CO ₂ 排出量等)	○	現道は、幅員が狭く歩道が未整備なため、車の速度低下によるCO ₂ の排出量増加の一因になっている。	現道交通と通過交通を分離するバイパス及び歩道の整備により、円滑な通行環境を確保し、CO ₂ 排出量の削減を図った。	4
	地形・地質				
	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になった。	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した。	3
	騒音・振動	○			
	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た。	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		現道沿いに埋蔵文化財が存在するため、適切な調査が必要	バイパス道路とすることで文化財への影響を回避した。	3
	里山の保全				
	地域の文化資産	○	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たし、良好な信頼関係を築いた。	
	伝統的行祭事				
	地域住民との協働	○			
	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	主要な評価の視点	「施工地の環境特性と目標」の記載要点
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）。

(1) 計画交通量

当該区間を将来通行するであろう自動車の1日当たりの交通量のこと、事業着手時は、平成42年時点の予測交通量を用いて評価を行っている。

(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。