

令和4年度 公共事業評価調書
【再評価（平成24年事前評価）】

一般国道423号（^{ほうき}法貴バイパス）
道路整備事業



令和4年11月
京 都 府

【 目 次 】

1 事業の概要	法貴一	3
2 事業の進ちよく状況	法貴一	10
3 事業を巡る社会経済情勢等の変化	法貴一	16
4 事業費の投資効果	法貴一	19
5 事業進ちよくの見込み	法貴一	21
6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等	法貴一	21
7 良好な環境の形成及び保全	法貴一	22
8 総合評価（案）	法貴一	23

《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドシート	法貴一	24
費用対効果分析説明資料	法貴一	26

※ 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

事業地は京都府のほぼ中央に位置する亀岡市内にあり、京都縦貫自動車道の整備やJR山陰本線複線化により広域交通網が充実し、京都市の近郊都市として発展している地域である。

一般国道423号は、大阪市北区の国道25号を起点とし、箕面市を經由した後、亀岡市で国道9号に至る約53kmの道路であり、緊急輸送道路^{※1}にも指定されている。大阪府域においては、平成19年に箕面有料道路が開通し亀岡市から大阪市内までの時間・距離が大幅に短縮された。また、平成29年度には新名神高速道路が開通し、当該高速道路の箕面とどろみICへ接続するアクセス道路として、さらに重要な役割を担う路線となった。

しかし、京都府域の亀岡市西別院町にしべついでんちょうから曾我部町そがべちように至る区間は急カーブや急勾配が連続し、また、異常気象時事前通行規制区間でもあるため、この区間をバイパス道路として整備する計画としている。

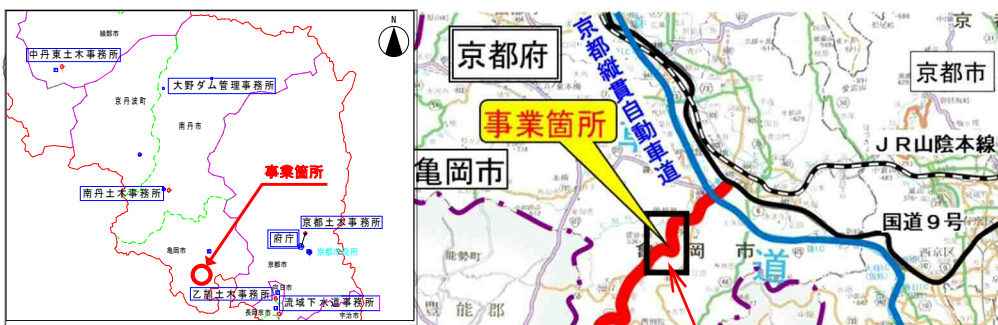


図-1 広域位置図



図-2 一般国道423号周辺の広域道路網図



図-3 詳細位置図

※1 緊急輸送道路

災害時の救助・救急や避難者への緊急物資の供給等に
必要な人員及び物資等の輸送ルート

(2) 事業目的

I 通行時の安全性と快適性の確保

一般国道423号の事業地は、急峻な山間部を通過しており、急カーブや急勾配の区間が連続する交通の難所となっている。本バイパス道路の整備により、現道の交通難所を回避することで、地域住民をはじめ観光客や物流車両などが安全・快適に通行することが可能となる。また、亀岡市南西部からの救急患者の医療機関への搬送時間が短縮されるとともに、線形改良により円滑な搬送が可能となる。



図-4 西別院町からの救急搬送経路



現道の状況（急カーブ区間・急勾配区間）

現道の構造		バイパス道路の構造	
最急縦断勾配			
8.2%	➔	6.0%	
最小曲線半径			
8m	➔	100m	
幅員構成			
	➔		

図-5 現道及びバイパス道路の構造

II 事前通行規制区間の解消と緊急輸送道路としての信頼性の向上

一般国道423号の事業地は大雨や台風等の異常気象時に落石や土砂崩れ等の災害が発生する恐れがあることから、連続雨量が規制基準に達すると通行止めを実施する異常気象時事前通行規制区間に指定しており、過去10年間で連続雨量による通行止めを7回実施している。特に、平成30年7月豪雨では土砂崩れにより111日間の通行止めを行った。本バイパス道路の整備により、事前通行規制区間を回避することで、異常気象や土砂崩れによる通行止めが軽減される。

また、一般国道423号は第1次緊急輸送道路^{※2}に指定されている重要な路線である。そのため、本バイパス道路の整備により、近年多発している集中豪雨などといった災害時の緊急輸送道路としての信頼性向上を図る。



図-6 国道423号の迂回路

※2 緊急輸送道路の種類

第1次緊急輸送道路：県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路

第2次緊急輸送道路：第1次緊急輸送道路と市区町村役場、主要な防災拠点を連絡する道路

Ⅲ 亀岡市のまちづくりに寄与

第5次亀岡市総合計画（令和3年4月策定）では、多様な観光の力を産業の活性化に結びつけ地域経済の発展を目指し、また大井IC及び篠IC周辺などに整備された企業団地を活用した産業拠点の形成を目指すとされている。さらに一般国道423号は市から阪神大都市圏や国土軸につながる広域交通網の一部に位置づけられていることから、本バイパス道路の整備により、阪神大都市圏とのアクセスが改善されることで亀岡市が目指すまちづくりに寄与する。

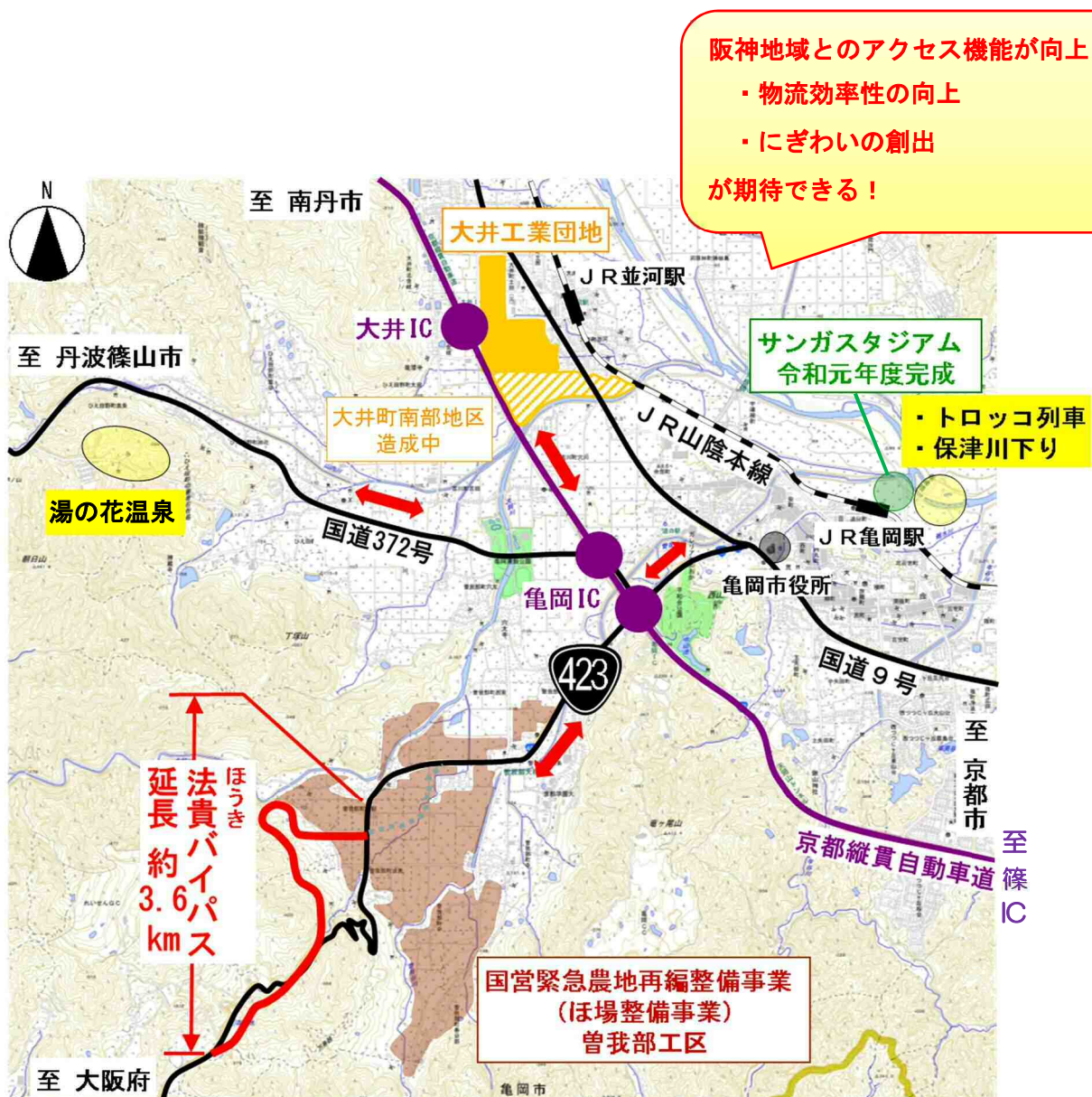


図-7 亀岡市中心部の概要図

①道路ネットワークの連携強化により物流を支援

亀岡市では、大井ICに近接して大井工業団地を有するほか、大井町南部地区における工業用地等の造成が進められており、物流の効率性向上に寄与することで、近年増加傾向にある製造品等出荷額の更なる増加が期待できる。

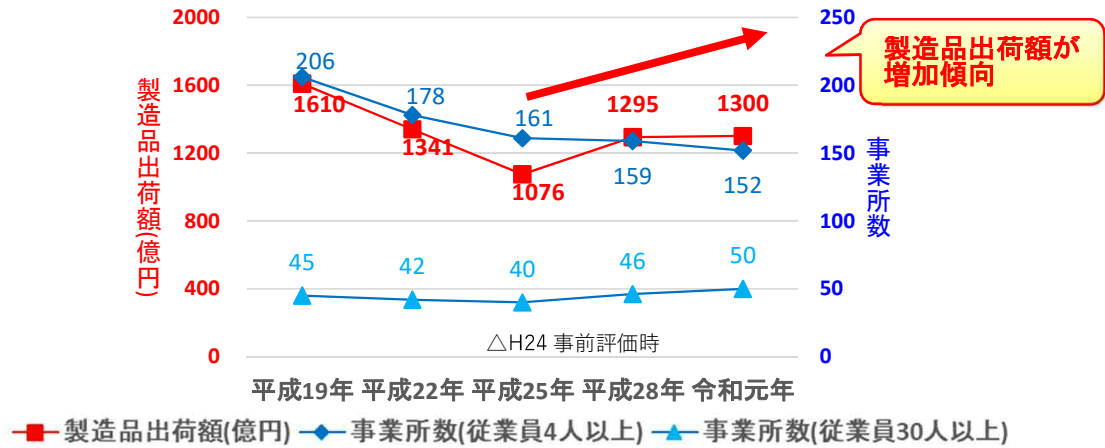


図-8 亀岡市の事業所数と製造品出荷額の推移

資料：工業統計調査

②観光客数の増加によるにぎわいの創出を支援

亀岡市は嵯峨野トロッコ列車、保津川下り、湯の花温泉といった観光地を有しており、年々観光入込客総数及び観光消費額が増加している。最近ではJR亀岡駅北側に新たな誘客施設としてサンガスタジアムが建設されるなど、活力あるまちづくりが進められている。本バイパスの整備により、観光客数の増加が見込まれ、亀岡地域の更なるにぎわいの創出が期待できる。

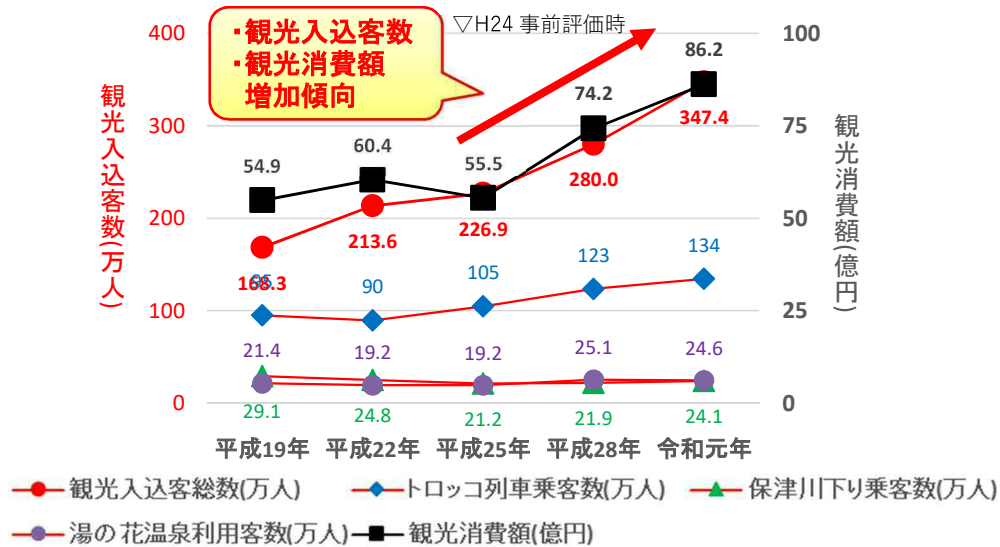


図-9 亀岡市の観光入込客数と観光消費額の推移

資料：亀岡市統計書

(3) 事業内容

表-1 事業内容

項目	内容
路線名	一般国道423号
事業主体	京都府
事業箇所	亀岡市西別院町笑路～曾我部町犬飼地内
延長・幅員	延長：3.61km（うち橋梁区間0.42km） 幅員：8.0m 歩道なし
計画交通量 ^{※3}	5,400台/日（令和12年予測交通量）
道路の区分 ^{※4}	第3種第2級
上位計画	○「京都府総合計画」南丹地域振興計画 新京都丹波ビジョン 国道423号（法貴バイパス）の整備を促進と記載 ○京都府地域防災計画 ^{※5} 震災対策計画編に国道423号を第1次緊急輸送道路と記載 ○第5次亀岡市総合計画 国道423号の整備を促進と記載

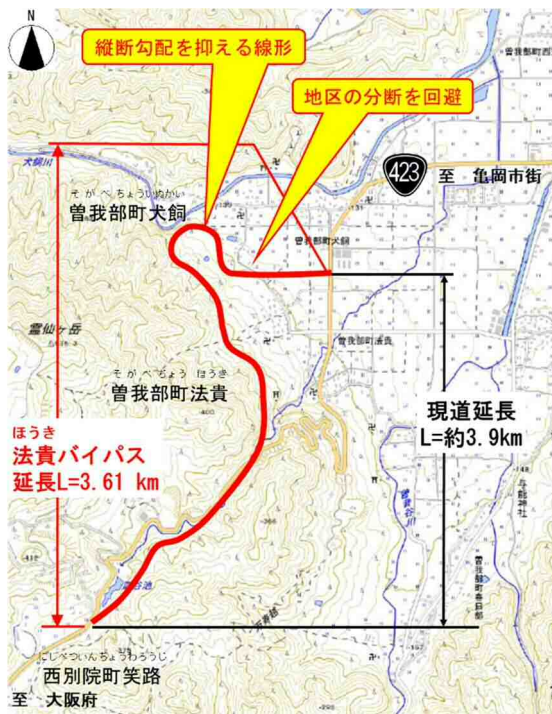
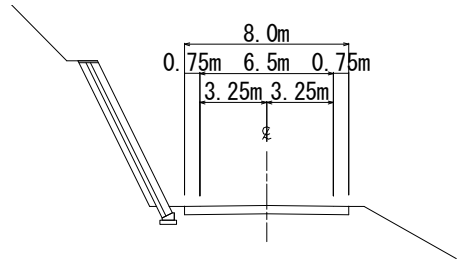


図-10 事業概要図

※3 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日当たりの交通量であり、現在は令和12年時点の予測交通量を使用。

※4 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。

※5 京都府地域防災計画

京都府の地域に係る防災に関し総合化を図るため、災害予防計画、防災施設等の災害応急対策計画、災害復旧計画等必要な事項を定めたもの。

(4) 道路線形

本事業地は、高低差が約120mあり、最短距離で接続した場合、道路勾配が大きくなり、安全な通行の確保が困難である。現道においてはつづら折り形状にすることで、道路延長を長くし、道路の勾配を抑制しているが、急カーブが連続することで、大型車の離合が困難になるなど、円滑な通行に支障を来している状況である。そのため、本バイパスでは大きく迂回し、道路勾配を緩やかにすることで、安全かつ円滑な通行を確保する計画としている。

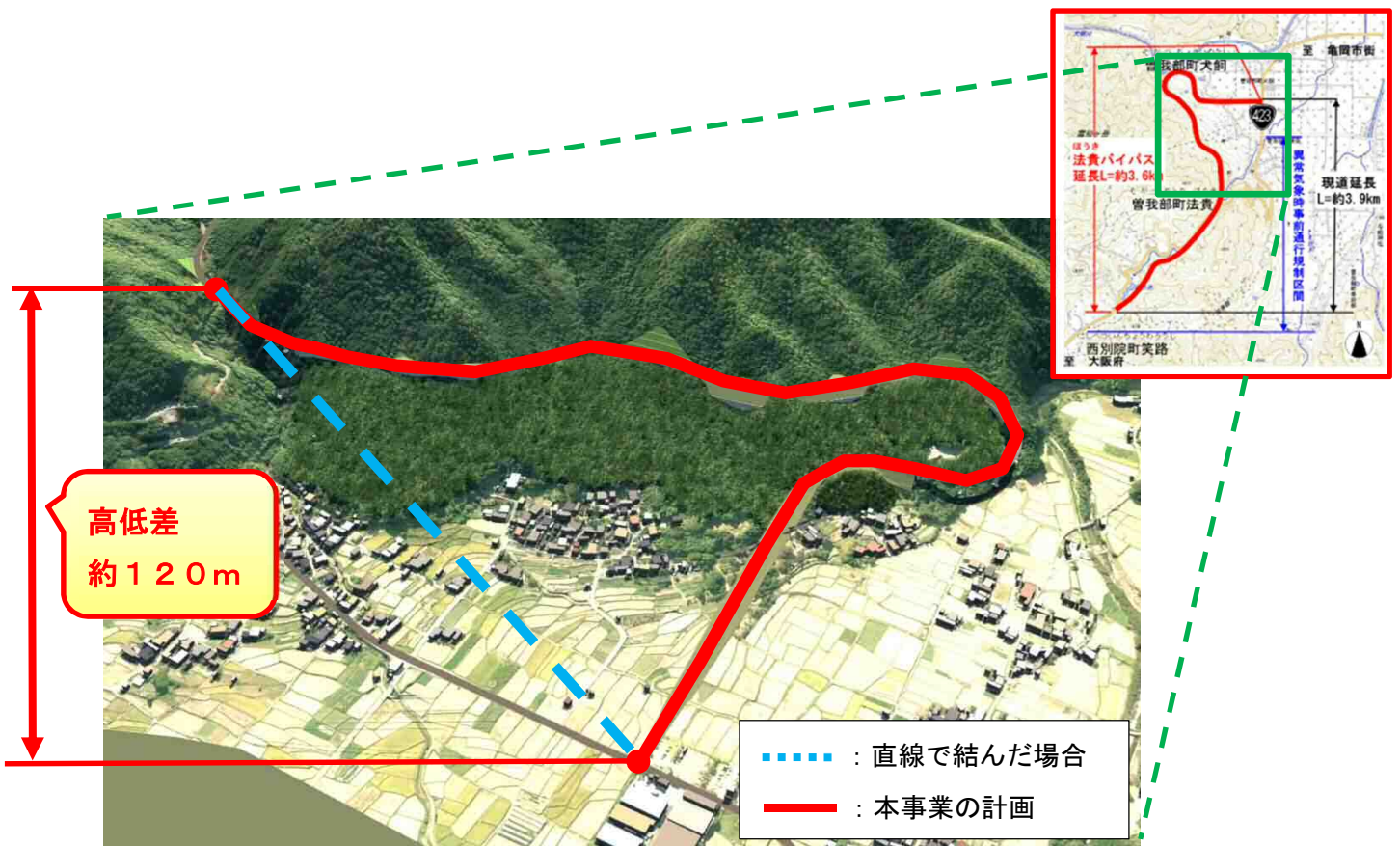


図-11 事業地のイメージパス図

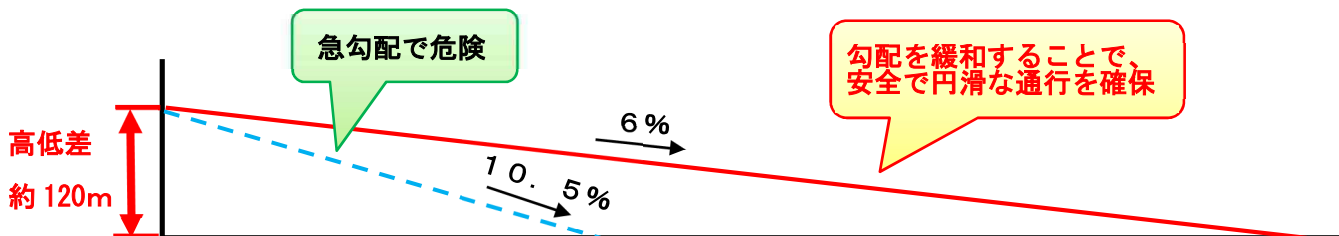


図-12 道路勾配の比較

2 事業の進ちよく状況

(1) 進ちよく状況

本事業は、平成25年度に着手し、測量設計を進め、令和3年度末時点で96%（面積ベース）の用地買収が完了し、埋蔵文化財発掘調査を進めている。また、道路築造工事に着手し、令和2年12月には約0.3kmを部分供用している。

表-2 投資事業費

全体事業費 (内用地・補償費)	83.1億円 (5.7億円)
令和4年度末までの投資事業費（見込み） (内用地・補償費)	38.6億円 進ちよく率 46% (5.5億円) (進ちよく率 96%)

表-3 進ちよく状況

年 度	主たる内容
H25～R4	調査・測量・設計
H29～R4	用地買収
H30～R4	埋蔵文化財調査
H31～R4	道路築造工事



図-13 部分供用の状況

(2) 全体事業費の変化

事業を進める中で、実施前に想定した条件との相違が明らかになった場合は、逐次、最新の条件に照らし、計画を見直し対応方針を決定する必要がある。

今般、事業の継続の方針を決定するにあたり、以下の事項について計画の見直しを行った結果、事前評価時から全体事業費が約41.2億円増となる見通し。

表-4 全体事業費の変化

	事前評価時	今回	増減
全体事業費	41.9億円	83.1億円	+41.2億円

表-5 増減表

事項	内容	増減額
① 増額要因		
道路線形の一部修正	法面对策延長の増加	+20.2億円
地質条件の困難性	法面・落石対策工の追加	+13.0億円
文化資産への配慮	埋蔵文化財調査範囲の増	+12.4億円
② 減額要因		
道路線形の一部修正	バイパス延長の減	-1.1億円
河川交差構造の見直し	橋梁構造からBOX構造への変更	-1.3億円
建設発生土の有効利用	他事業への残土の流用による減	-2.0億円

表-6〈参考〉全体事業費の妥当性（事業評価を行った他のバイパス事業との比較）

路線名	延長 (m)	幅員 (m)	事業費 (億円)	単価 (万円/m)	事業評価年度
国道423号（法貴バイパス）	3,610	6.5 (8.0)	83.1	230	
国道178号（里波見～長江）	2,600	6.0(10.0)	59.0	230	令和3年度(新規)
宇治木屋線（宇治田原山手線）	880	6.5(10.5)	19.0	220	令和2年度(再評価)
宇治木屋線（犬打峠）	3,600	6.0 (7.5)	100.0	280	令和2年度(再評価)
国道A号（Aバイパス）【他県】	2,800	6.5 (9.5)	113.0	400	令和元年度(再評価)

本府及び他県の他事業と照らし見ても、本事業の全体事業費については妥当と言える。

I 増額要因

○道路線形の一部修正： + 20.2 億円

- ・ 詳細な地質調査の結果、事業地に近接する「皿谷池^{※6}」周辺の地盤が悪く、道路築造のためにセメント等で固化する地盤改良対策が必要であることが判明した。さらに調査を進めたところ、地盤改良を行った場合には、水質汚染や水枯れ等による生活環境への影響が懸念されたため、道路築造が皿谷池に影響しないよう道路線形を一部修正した結果、法面对策工が増加したものの。また、地域の文化資産である「明智の戻り岩^{※7}」を保存するため道路線形を一部修正する必要が生じ、法面对策工が増加したものの。

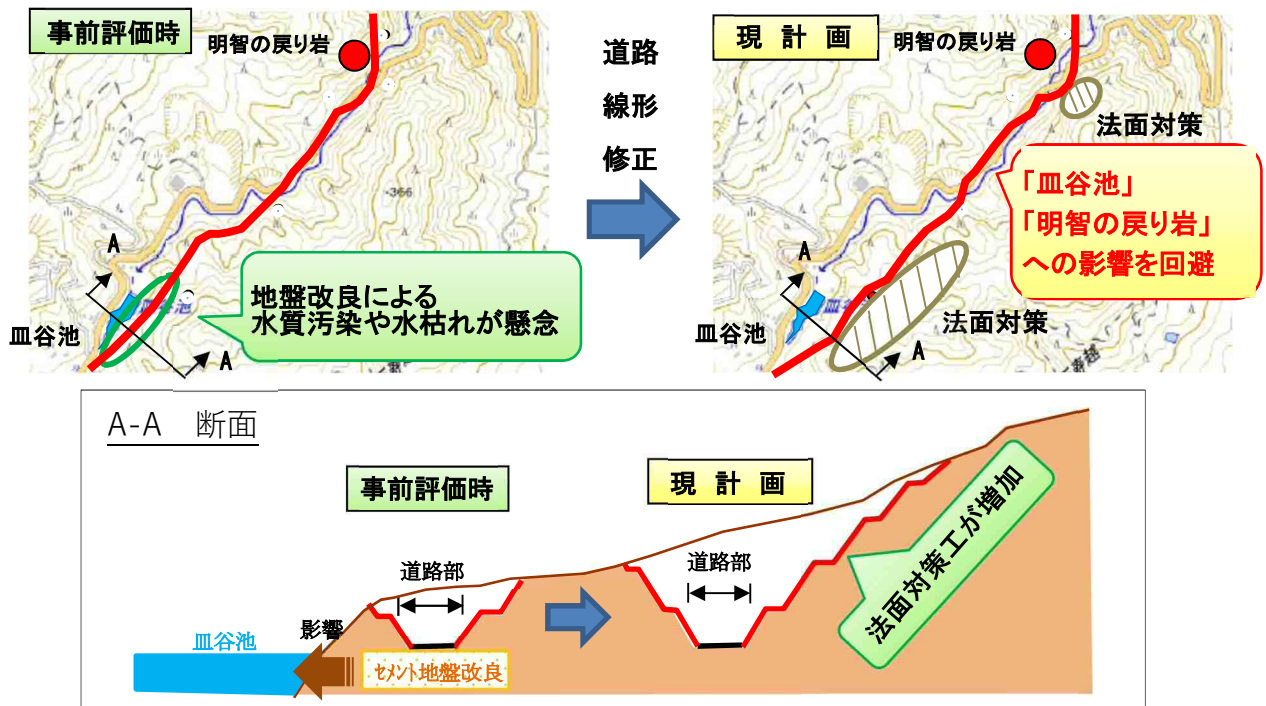


図-14 道路線形の修正



皿谷池



明智の戻り岩

図-15 線形修正の要因

※6 皿谷池

昭和池土地改良区（亀岡市）が管理している農業用ため池であり、曾我部地区（国営農地再編整備事業 亀岡中部地区）の農地約 42ha、75 戸を灌漑する農業用水として広く使用されている。

※7 明智の戻り岩

法貴峠の旧道にある大岩。明智光秀が笑路城を攻める際、行く手を遮られ引き返したことから「明智の戻り岩」と呼ばれるようになったと伝えられている。

○地質条件の困難性： + 1 3.0 億円

- ・事前評価時は既存文献などを基にした法面工を想定していたが、地質調査を実施した結果、地山の安定を図るためにはより強固な法面对策工が必要となったもの。

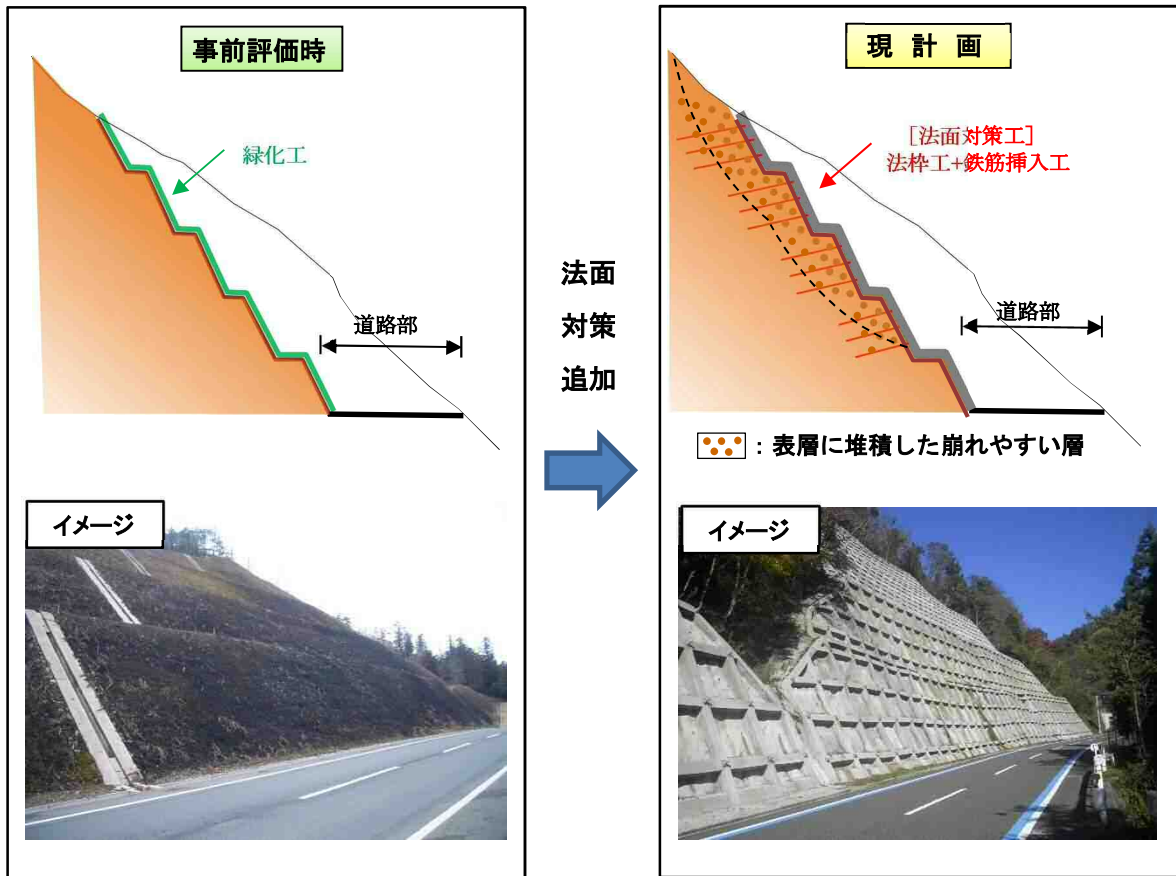


図-16 法面对策工の追加



図-17 強固な法面对策工が必要となった位置

○文化資産への配慮： + 12.4 億円

- ・現地確認をした結果、事前評価時には事業区域外にあるとされていた古墳群の正確な位置が判明したことから、調査範囲が増加したものの。また、事前評価時は埋蔵物の有無が不明であったため、試掘調査のみを想定していたが、古墳時代後期（6世紀後半）から飛鳥時代中頃（7世紀）に築造されたと考えられる埋蔵物が確認されたことから、埋蔵物を記録・保存するために必要な文化財調査が必要となったもの。

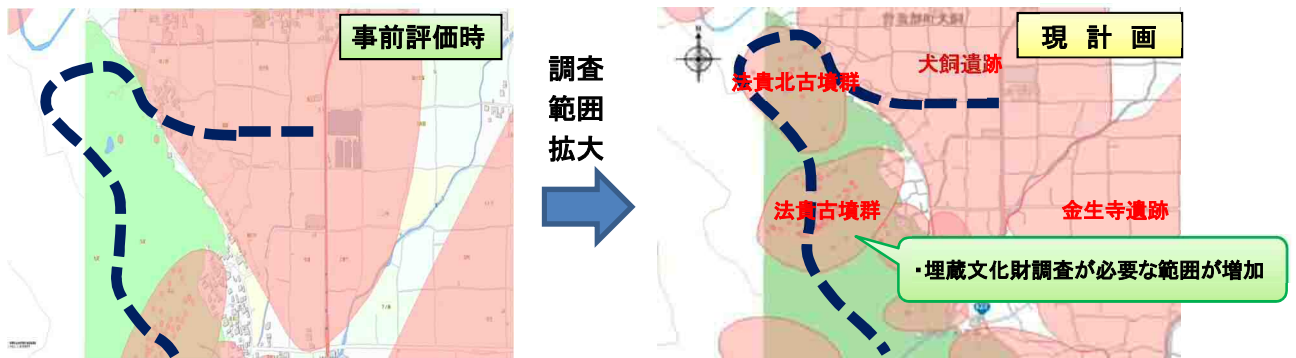


図-18 埋蔵文化財調査範囲の拡大



(大飼遺跡から出土した遺物 (6～7世紀))



(法貴北古墳群から出土した遺物 (6～7世紀))



(法貴北古墳群から出土した円墳 (6～7世紀))

図-19 埋蔵文化財からの出土品

Ⅱ 減額要因

○道路線形の一部修正： - 1.1 億円

- ・本事業と接続する亀岡市道バイパス（犬飼バイパス）の計画が定まったことから、道路線形を一部修正し、延長の短縮が可能となったもの。

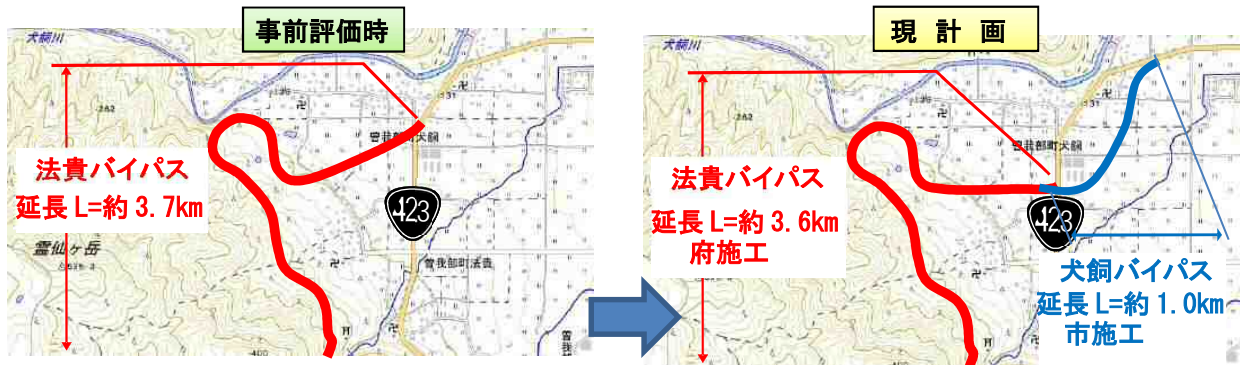


図-20 道路線形一部修正

○河川交差構造の見直し： - 1.3 億円

- ・河川との交差部における詳細検討を実施し、橋梁構造より安価なBOX構造の採用が可能となったもの。



図-21 河川交差構造の見直し

○建設発生土の有効活用： - 2.0 億円

- ・他の公共事業への流用を調整することで、処分費を削減したもの。

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 事業を巡る社会情勢の変化

前回事業評価時（平成 24 年度）以降の、事業を巡る社会経済情勢等の変化は次のとおりである。

表-7 社会経済情勢等の変化

事業の目的	社会経済情勢等の変化
I 通行時の安全性と快適性の確保	<p>亀岡市の観光客数・製造品出荷額は平成 24 年度以降も増加傾向であり、観光客や物流車両などが安全に当該地域を通行する必要性がより高まっている。また、当該道路は亀岡市南西部の地域から救急病院への搬送ルートとして利用され、救急搬送時間の短縮と搬送時の身体への負担軽減が求められており、前回評価時同様、安全で快適な道路交通を確保する必要がある。</p>
II 事前通行規制区間の解消と緊急輸送道路としての信頼性の向上	<p>当該道路は第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の人員及び物資等の輸送ルートとして重要な路線である。しかしながら、異常気象時事前通行規制により度々通行止めが発生し、また、大規模災害による長期の通行止めが生じるなど、依然として脆弱性を有したままであり、前回評価時同様、当該道路の信頼性を向上する必要がある。</p>
III 亀岡市のまちづくりに寄与	<p>亀岡市では、農業振興等を図るため国営緊急農地再編整備事業（ほ場整備事業）や地域経済発展のため工業用地などの造成、誘客施設(サンガスタジアム)の建設など、計画通り、地域活性化に向けたまちづくりが計画通り進められている。</p> <p>また、第 5 次亀岡市総合計画（令和 3 年 4 月策定）の都市構造の基本方針の中で、国道 4 2 3 号は阪神大都市圏や国土軸に繋がる広域ネットワーク網に位置づけされており、前回評価時同様、本バイパス道路整備により、阪神地域を含む広域的な地域との交流軸が強化され、地域の活性化に寄与できる。</p>

(2) 京都府の中長期的な道路整備の方向性における位置付け

本事業は、「京都のみち 2040^{※8}」における、京都府が将来構想を実現するための道路施策のうち、「中山間地域における持続可能な交通の確保」等の施策に合致し、京都府の将来に必要な広域道路ネットワークのうち、人流（観光）及び防災の機能が求められる道路に位置づけられており、事業の必要性が認められる。

※8 京都のみち 2040

京都府総合計画で提示された将来像の実現を目指し、中長期的な道路施策の方向性及び目指すべき広域的な道路ネットワークのあり方を示すもの。令和元年 12 月に策定

表-8 京都のみち 2040 における将来構想を実現するための道路施策

20 年後の道路の姿	道路施策	該当
日常生活を支え、すべての人にやさしい道	安心・安全な道路空間の確保	
	歩きたくなる健康まちづくり	
	市街地・街並みの形成	
	交通結節点の利便性向上	
	中山間地域における持続可能な交通の確保	○
豊かな文化・景観資源を活かし、相互に魅力を高め合う道	地域の文化を活かした道路空間の形成	
	観光周遊の促進	○
効率的な移動を支え、産業の発展を生み出す道	物流の高度化の促進	○
	交通渋滞の解消	
災害に強く持続可能な社会をつくる道	防災・減災、国土強靱化の推進	○
	戦略的なアセットマネジメント	
	環境にやさしい社会の仕組みの構築	

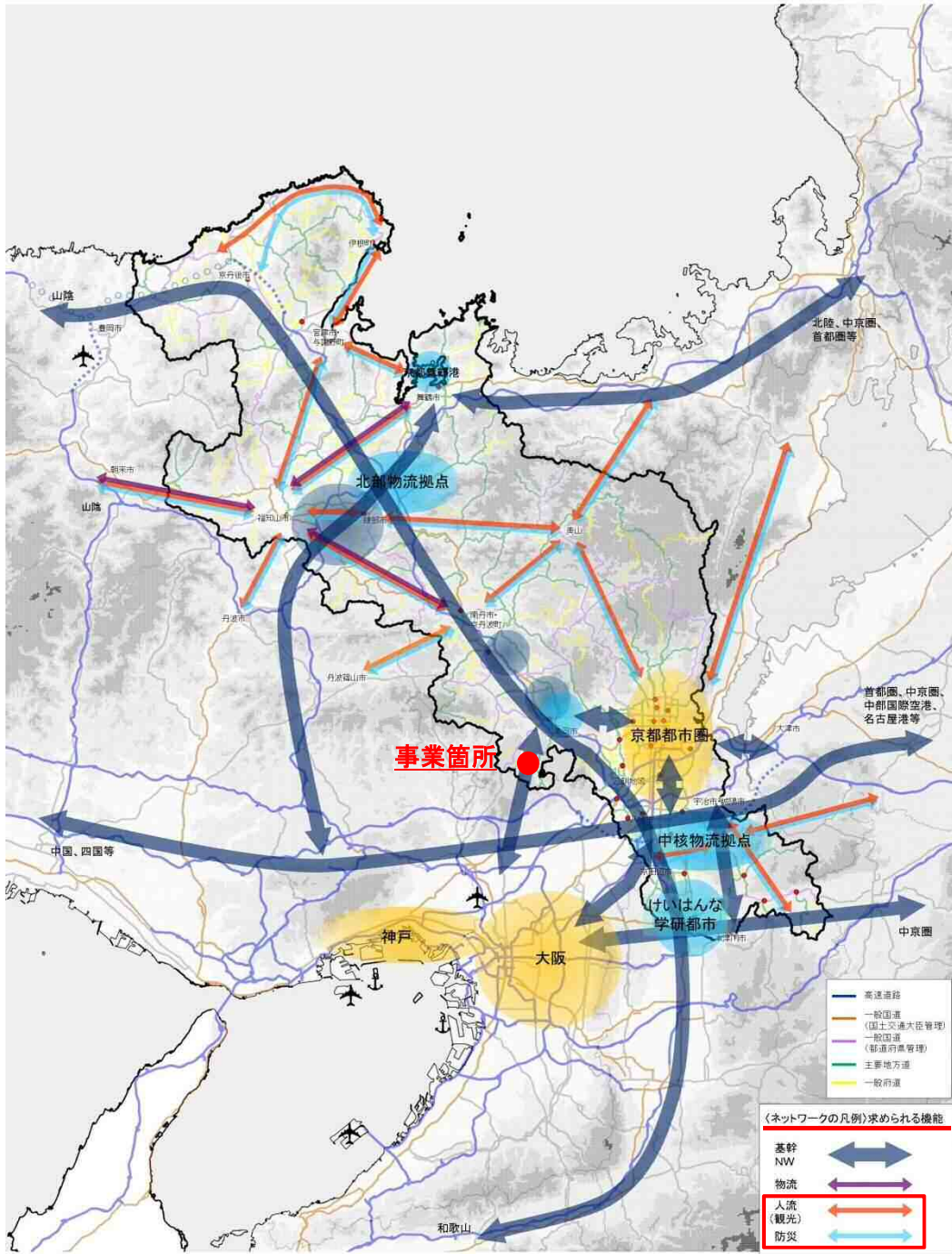


図-22 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク

4 事業費の投資効果

(1) 費用便益比 (B/C) の算出

表-9 費用便益比

項目	前回 (基準年H24)	今回 (基準年R4)	残事業
総便益 (B)	70.9億円	128.1億円	128.1億円
総費用 (C)	34.4億円	76.6億円	38.3億円
B/C	2.0	1.7	3.3

- * 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4年2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。前回は平成24年を基準に現在価値化、今回は令和4年を基準に現在価値化している。

■総便益の増加について

事前評価時から費用便益分析マニュアル^{※9}が改訂されており、算出の基礎となる時間価値原単位が車種により約3~20%増加。また、前回から亀岡市域の将来交通量が増加し、市域の速度が低下傾向にある中、本バイパスの整備によって、国道423号の速達性が向上することにより、前回と比較すると亀岡市域の交通がより円滑に流れるとともに、亀岡市域の通行を避けるため、迂回を強いられていた交通も減少することから、「走行時間短縮便益」^{※10}が増加している。

表-1 車種別の時間価値原単位 (α_j) 単位: 円/分・台		表-1 車種別の時間価値原単位 (α_j) 単位: 円/分・台	
車種 (j)	時間価値原単位	車種 (j)	時間価値原単位
乗用車	40.10	乗用車	41.02
バス	374.27	バス	386.16
乗用車類	45.78	乗用車類	46.54
小型貨物車	47.91	小型貨物車	52.94
普通貨物車	64.18	普通貨物車	76.94

事前評価時のマニュアル (平成20年11月) 再評価のマニュアル (令和4年2月)

図-23 時間価値原単位の増加

※9 費用便益分析マニュアル

道路事業の効率的かつ効果的な遂行のため、事業評価における費用便益分析を実施するにあたり、現時点で得られた知見に基づく標準的な手法についてとりまとめたもの。

※10 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

(2) 費用対効果以外の事業の有効性

○災害に対する安心・安全の確保

- ・豪雨時においても安全な通行を確保
- ・第1次緊急輸送道路としての機能が向上
- ・豪雨時における長距離迂回が解消

○日常生活に対する安心・安全の向上

- ・通過交通の転換により現道沿いの生活環境が改善
- ・亀岡市南西部から医療機関への救急搬送時間の短縮

○地域の活力と魅力の向上

- ・農産物や工業製品等の物流の効率化が図られ地域活力の向上が期待される。
- ・サンガスタジアムなど観光地へのアクセス向上により、観光入込客数の増加が期待される。
- ・新名神高速道路へのアクセス強化により、阪神地域を含む広域な地域との交流軸の強化が期待される

5 事業進ちよくの見込み

用地買収については概ね完了しており、工事にも着手している。

当初想定していなかった法面崩土対策が生じるなど、事業費が増大しているものの、事業進ちよくの阻害要因は見当たらず、早期完成に向けて引き続き事業進ちよくを図る。

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等

(1) コスト縮減の可能性

河川交差部の構造を詳細に検討し、橋梁構造から BOX 構造に変更することにより、コスト縮減を図った。

また、残土を他の公共事業へ流用し事業費を削減するなど、引き続きコスト縮減を図っていく。

(2) 代替案の可能性

用地買収が概ね完了しており、工事にも着手していることから、現時点におけるルート変更は現実的ではない。

7 良好な環境の形成及び保全

(1) 地球環境・自然環境

慢性的な速度低下の原因となっている現道の急カーブ・急勾配区間を回避し、車両の走行負荷を抑えることにより CO2 排出量の削減を図る。

また、地域の豊かな自然環境との調和を図るため、在来種による法面緑化を予定するなど、自然環境の保存に努める。



図-24 在来種による法面緑化候補箇所



図-25 他事業での在来種による法面緑化事例

(2) 生活環境

現道からバイパス道路へ通過交通を転換させることにより、現道沿線集落の生活環境の改善を図る。

(3) 地域の個性・文化環境

歴史的な経緯より、古墳、遺跡、城跡等が存在する地域であり、文化財保護の観点から適切に対応する必要があるため、関係部局と連携して発掘調査等の適切な対応を図る。

8 総合評価（案）

（1）事業の進ちょく状況

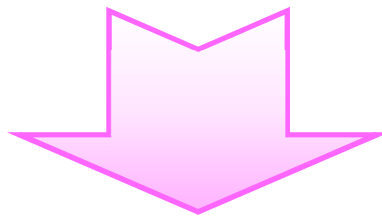
- ・ 用地買収も順調に進められており、工事にも着手するなど、事業進ちょくにおける問題はない。

（2）事業の効果

- ・ 道路幅員が狭く、急カーブ・急勾配区間が連続するなど、安全で快適な走行性の確保が求められており、大雨等の異常気象時における道路の信頼性確保が期待される。
- ・ 亀岡市においては、地域活性化に向けたまちづくりが進められており、阪神地域との交流軸の強化による観光入込客の増加など、まちづくり支援が期待され。

（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。

『^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	令和4年11月7日			
		作成部署	道路建設課			
事業名	一般国道423号(法貴バイパス)道路整備事業		地区名	亀岡市西別院町笑路 ～曾我部町犬飼地内		
事業概要	安全で円滑な走行の確保を図るとともに、地域活力向上のため、バイパス道路を整備する。 【道路築造：延長3.6km、幅員8.0m】					
目指すべき環境像	事業区間は、緑豊かな自然環境と景観を有していることから、地形改変を最小限に抑えるとともに、良好な通行環境を確保する道路整備を目指す。					
関連する公共事業	国営緊急農地再編整備事業（ほ場整備事業） 亀岡市犬飼バイパス事業					
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	環境評価	
地球環境・自然環境	地球温暖化(CO ₂ 排出量等)	○	道路幅が狭く、急カーブ・急勾配が連続する現道であり、車両の待合いや速度低下が発生することから、CO ₂ 排出量の削減が必要	バイパス道路の整備により、円滑な通行環境を確保し、CO ₂ 排出量の削減を図る	4	
	地形・地質	○			3	
	物質循環(土砂移動)					
	野生生物・絶滅危惧種		緑豊かな山間地を通るため自然環境の維持・保全が必要		自然環境との調和を図るため、在来種による法面緑化を予定するなど自然環境の保存に努める。	
	生態系					
	その他					
生活環境	ユニバーサルデザイン		平地部の人家連担地は、騒音・振動など沿道環境の改善が必要	バイパス道路への通過交通の転換により沿道環境の改善を図る。		
	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	4
	土壌・地盤環境					
	騒音・振動	○	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		建設発生土は可能な限り現場内及び関連する公共事業での有効活用を図る。コンクリート殻等は再資源化施設へ搬出するとともに、再資源の利用に努める	4
	廃棄物・リサイクル	○				4
	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	○	埋蔵文化財や「明智岩」などの地域の文化資産が存在するため、適切な調査や文化資産の保護が必要	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	
	里山の保全					
	地域の文化資産	○			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たし、良好な信頼関係を築く。
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）。

■費用便益分析結果総括表（事業全体）

事業名	一般国道423号(法貴バイパス)道路整備事業
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 (令和4年2月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2022年(令和4年)
事業着手年	2013年(平成25年)
事業完了予定年	2028年(令和10年)※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年度については、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なる可能性がある

2 費用 ※2

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	76.1※3	8.8	84.9
基準年における現在価値 (C)	73.6	3.0	76.6

※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76.1億円は、全体事業費83億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)	358.5
基準年における 現在価値 (B)	128.1

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	128.1/76.6	1.7
-----	------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	60.4	/
用地・補償費	5.7	
その他経費 (測量試験費等)	10.0	
合計	76.1	73.6

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8.8	3.0

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	84.9	76.6

●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	336.9	120.3
走行経費減少便益	20.5	7.4
交通事故減少便益	1.1	0.4
合計 (B)	358.5	128.1

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（残事業）

事業名	一般国道423号（法貴バイパス）道路整備事業
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 (令和4年2月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2022年（令和4年）
事業着手年	2013年（平成25年）
事業完了予定年	2028年（令和10年）※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年度については、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なる可能性がある。

2 費用 ※2

（単位：億円）

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	40.5※3	8.8	49.3
基準年における現在価値 (C)	35.4	3.0	38.3

※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40.5億円は、残事業費44.5億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)	358.5
基準年における 現在価値 (B)	128.1

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	128.1/38.3	3.3
-----	------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	39.8	/
用地・補償費	0.2	
その他経費 (測量試験費等)	0.5	
合計	40.5	35.4

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8.8	3.0

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	49.3	38.4

●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	336.9	120.3
走行経費減少便益	20.5	7.4
交通事故減少便益	1.1	0.4
合計 (B)	358.5	128.1

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