

# 令和4年度 公共事業評価調書

## 【再評価（令和2年度再評価）】

うじこや いぬうち  
主要地方道宇治木屋線（犬打峠）

### 道路整備事業



令和5年3月

京 都 府

## 【 目 次 】

1 事業概要	犬打峠	3
2 事業の進ちよく状況	犬打峠	9
3 事業を巡る社会経済情勢等の変化	犬打峠	11
4 事業費の投資効果	犬打峠	15
5 事業の進ちよくの見込み	犬打峠	16
6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等	犬打峠	16
7 良好な環境の形成及び保全	犬打峠	17
8 総合評価（案）	犬打峠	18

### 《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドシート	犬打峠	19
費用対効果分析説明資料	犬打峠	21

本事業は国の補助金を活用して事業を進めており、全体事業増額の際は、国の再評価実施要領に基づき再評価を実施することが求められているため、今回、再評価に諮るものである。

※京都府公共事業再評価実施要綱の第2条（4）により、国の評価実施要領等の別の定めがある事業に該当する。

※ 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

事業地のある宇治田原町及び和束町は、京都府南部の山城地域にあり、宇治茶の生産が盛んな自然豊かな地域である。

事業路線である主要地方道（以下「(主)」と表記）宇治木屋線は、宇治市を起点に宇治田原町を経由し、和束町木屋に至る道路であり、地域内の南北アクセス軸の形成を担っている。また、整備中の新名神高速道路が宇治田原町内を通過し、新たにインターチェンジ（以下「IC」と表記）が設置される予定であり、地域の高速道路へのアクセス機能の向上が期待される場所である。

事業区間は、宇治田原町南から和束町別所に峠区間があり、道路幅が狭く、急カーブが連続しているため、普通車の離合も困難な交通の難所になっており、地域住民をはじめ道路利用者の安心・安全を確保するために改良が必要である。

本事業は、この難所区間をバイパス化（L=3.6km）する計画としており、安全で円滑な走行の確保を図るとともに、高速道路へのアクセス機能向上により地域産業の振興や交流人口拡大に寄与するものである。

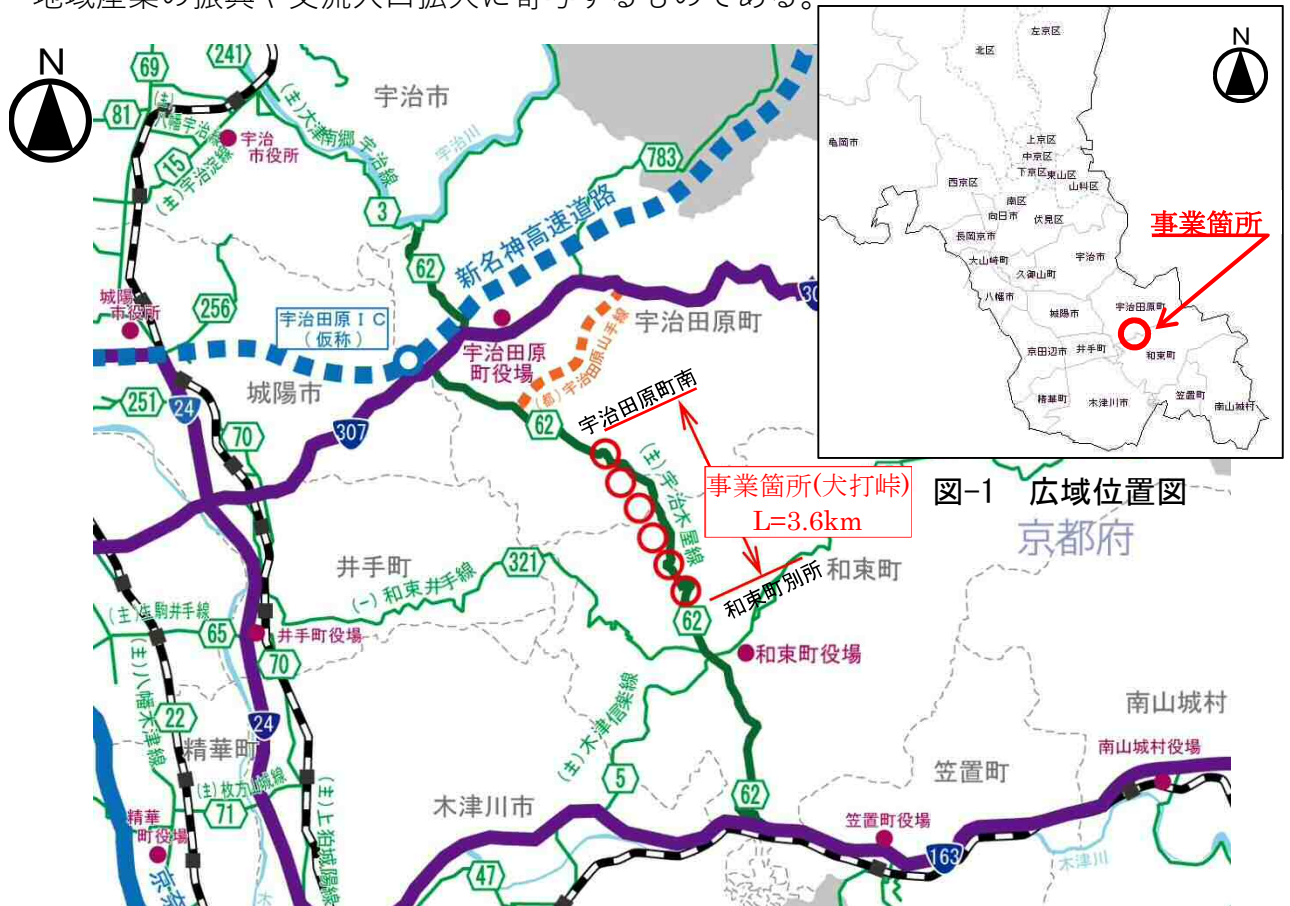


図-1 広域位置図

京都府



図-2 事業位置図

## (2) 事業の目的

### I 走行性の向上・交通の安全確保

本事業区間は、道路幅員 5.5m以下の区間が全体の 8 割以上を占めており、道路幅員が狭く、急カーブ・急勾配区間が連続し、大型車はもとより、普通自動車の離合が困難な状況にある。

このため、バイパス道路の整備により、線形及び道路幅員の改良等をおこない、安全で快適な道路交通を確保するものである。

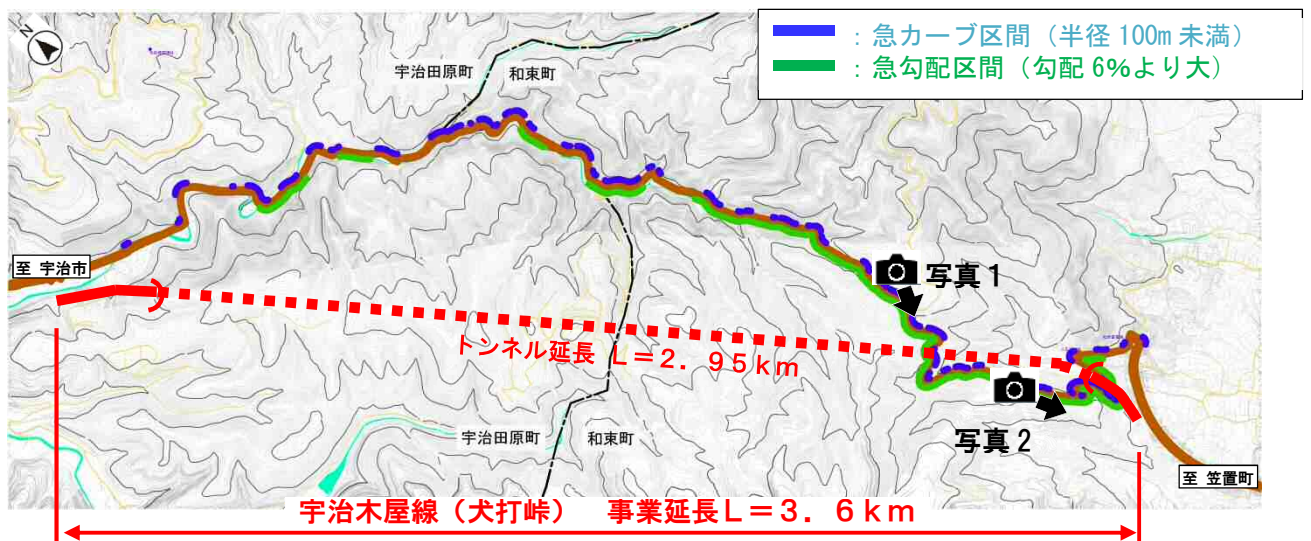


図-3 現道の道路状況図



写真-1 現道の状況 (幅員狭小)



写真-2 現道の状況 (急カーブ・急勾配)

## II 高速道路へのアクセスの向上

現在、和束町から最も近い高速道路 I C は、<sup>けいなわ</sup>京奈和自動車道の<sup>きづ</sup>木津 I C（約 25 分）であるが、新名神高速道路が開通すると、<sup>うじたわら</sup>宇治田原 I C（仮称）が最も近い I C となる。この事業により、バイパスを整備することで、最寄り IC へのアクセスが向上し、和束町役場から宇治田原 I C（仮称）まで約 15 分で結ばれることとなる。

新名神高速道路の開通時期と足並みを揃えて道路整備することにより、京都・大阪・名古屋といった大都市との近接性が大幅に改善され、広域的な道路ネットワークの整備効果を地域にまで波及させることが可能となる。

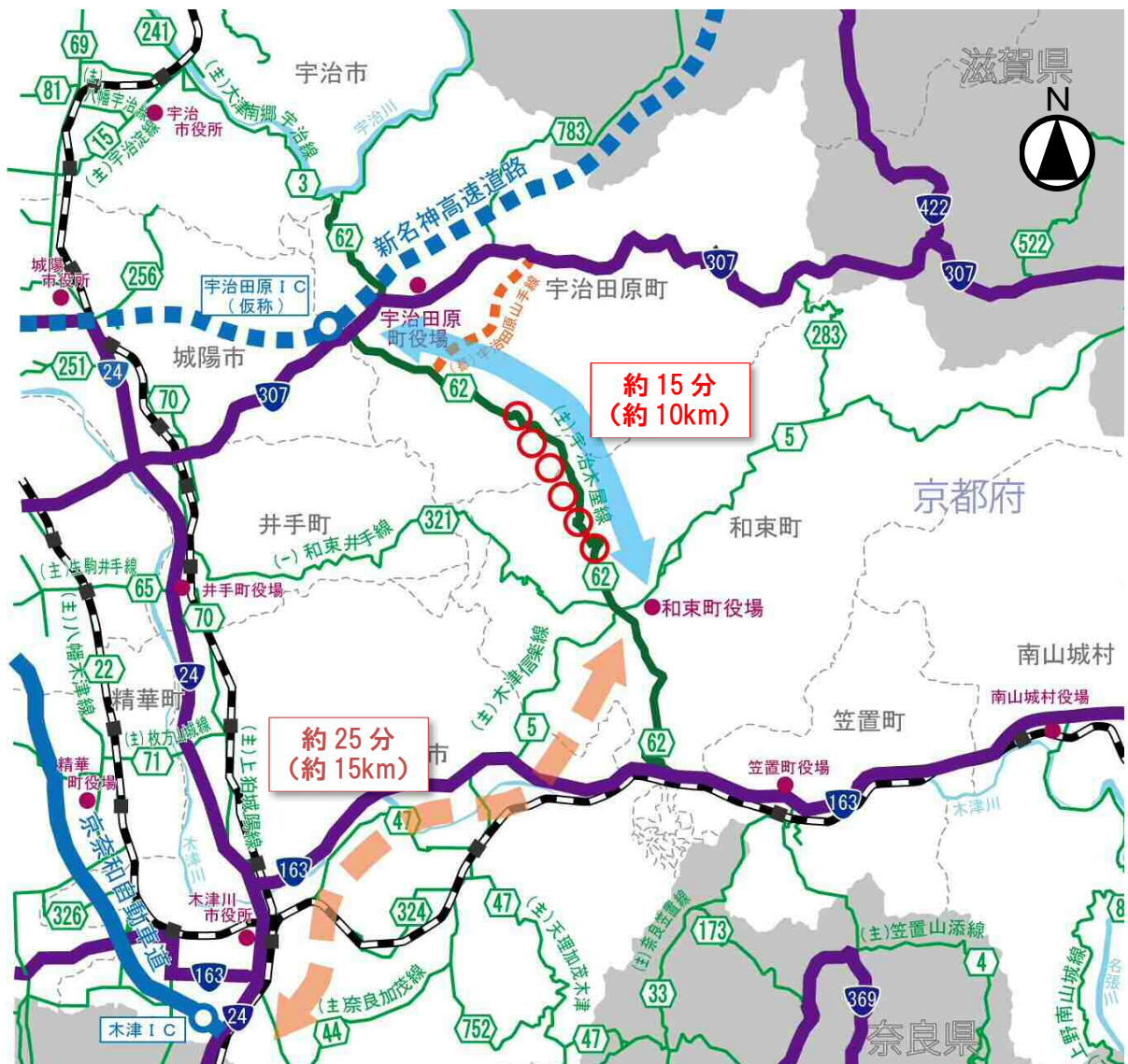


図-4 和束町から高速道路 I C へのアクセス状況

### Ⅲ 異常気象時等における道路の信頼性向上

和束町と周辺市町を連絡する府道は、本事業路線を除き、連続雨量による通行規制区間※<sup>1</sup>に指定されており、大雨等の異常気象時に同時多発的に通行止めが発生した際、和束町が周辺市町から孤立する危険性がある。

この事業により、バイパスを整備することで、防災拠点間のアクセスを向上させ、地域住民の安心・安全を確保するとともに、地域の防災力強化に寄与する。

※1 連続雨量による通行規制区間

連続降雨量が路線毎に定められた規制基準値を超えた場合に通行規制を実施する区間。

※2 緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線

ア 第1次緊急輸送道路

- ・府庁と総合庁舎（宇治、亀岡、舞鶴、峰山）を連絡する道路
- ・他府県からの広域輸送道路（高速道路、一般国道の指定区間等）
- ・重要港湾舞鶴港を連絡する道路

イ 第2次緊急輸送道路

- ・第1次緊急輸送道路と市町村役場等、その他の防災拠点を連絡する道路

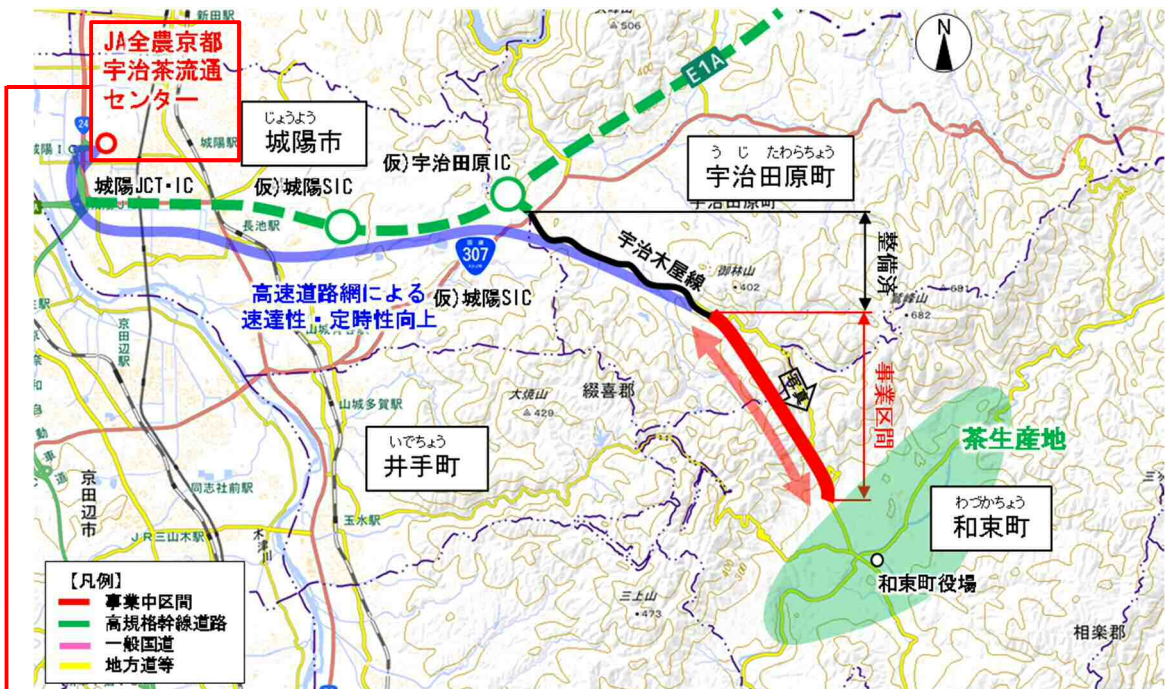


図-5 緊急輸送道路及び連続雨量による通行規制区間位置図

#### IV 地域産業の発展を支援

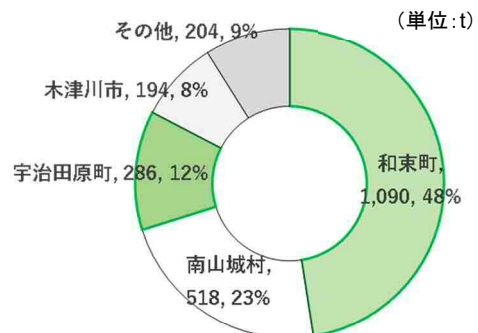
山城中部地域の宇治田原町と南部地域の和束町は、ともに特産品である「宇治茶」の主産地であり、特に和束町は府内で1位の荒茶生産量を誇り、府全体の約5割の荒茶が同町で生産されている。令和4年1月には、新たな一大物流拠点となる「JA全農京都宇治茶流通センター」が城陽JCT・IC付近に開設された。これによって、産地ごとに行われていた荒茶の集出荷や冷蔵庫保管を同センターが一手に担い、全国に配送されることになり、本事業によりバイパスを整備することで、速達性・定時性を向上させ、地域産業の発展を支援する。

また、平成27年4月に「『日本茶800年の歴史散歩』～京都・山城～」が日本遺産に認定され、『お茶の京都』をはじめとした観光振興や交流促進にも注力されていることから、お茶の文化にまつわる文化財を活かした交流型観光などの推進を支援する道路としても、大いに期待される。



出典: JA 全農京都 HP

図-7 JA 全農京都宇治茶流通センター

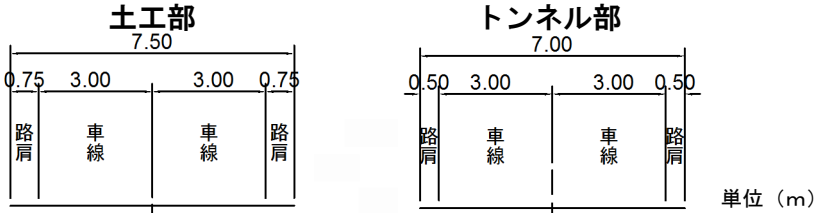


出典: 京都府産茶の生産・流通状況等に関する資料 (旧京都府茶業統計)

図-8 R3 年度荒茶生産量

(3) 事業内容

表-1 事業内容

項目	内容
路線名	主要地方道宇治木屋線
事業主体	京都府
事業箇所	宇治田原町 <sup>みなみ</sup> 南～和束町 <sup>べっしょ</sup> 別所
延長・幅員	延長：3.6 km 幅員：7.5 m（トンネル部7.0 m）、2車線 【標準横断図】 
計画交通量 <sup>※3</sup>	4,000台/日（令和22年予測交通量）
道路の区分 <sup>※4</sup>	第3種第3級
上位計画	○京都府総合計画 山城地域振興計画（令和4年12月策定） 3(1) 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 宇治木屋線（犬打峠）などの交流ネットワークをばねにした交流や 地域振興の拠点となる整備 ○和束町第5次総合計画（令和3年策定） V 快適で美しい環境の郷 基本施策2 道路網の整備 （仮称）犬打峠トンネルの開通に合わせた沿道整備や関連道路の整備

※3 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（令和22年時点の予測交通量）。

※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。



## 2 事業の進捗状況

### (1) 進捗状況

本事業は、平成 29 年度に着手の上、測量設計及び用地買収が完了しているところ。現在、トンネル工事及び道路築造工事を進めている。

表-2 投資事業費

全体事業費 (うち、用地費)	122 億円 ( 1 億円)
令和 3 年度末までの投資事業費 (うち、用地費)	47.4 億円 (進捗率 39%) (1.0 億円 (進捗率 100%))

(参考)

令和 4 年度末までの投資事業費 (予定) (うち、用地費)	86.7 億円 (進捗率 71%) (1.0 億円 (進捗率 100%))
-----------------------------------	--

令和 4 年度、トンネル掘削工事が進み事業が大幅に進捗している。

表-3 進捗状況

年 度	主たる内容
H 2 9	測量、土質調査、水文調査
H 3 0	橋梁詳細設計、用地買収
H 3 1	トンネル詳細設計、用地買収、道路築造工
R 2	トンネル掘削工事、トンネル設備詳細設計
R 3	トンネル掘削工事、橋梁工事

### (2) 全体事業費の変化

事業の進捗に伴い、以下の状況変化に対応するため、R2 再評価時から全体事業費が約 22 億円増となる見通し。

表-4 全体事業費の変化

	前回評価時	今回	増減
全体事業費	100 億円	122 億円	22 億円

(主な事業費の増減)

- ・トンネル支保構造の変更、補助工法の追加 (増 約 20.0 億円)

トンネル工事着手前においては、頁岩・チャートの混層が熱変性を受けて硬質化した堅固な地山 (C I、C II) と推定していたが、トンネル掘削を進めると非常に軟弱である断層破碎帯が広く分布していることが明らかになった。特に、明瞭な断層に近接する南側坑口付近においては、掘削時の切羽が自立せず、主体となる地山の支保構造をD Iに変更するとともに、見込んでいた補助工法をさらに追加するもの。

- ・トンネル延長の見直し (減 約 2.0 億円)

断層付近にある南側坑口は、詳細な地形・土質調査の結果、トンネル延長が短縮できる位置への見直しが可能となったもの。

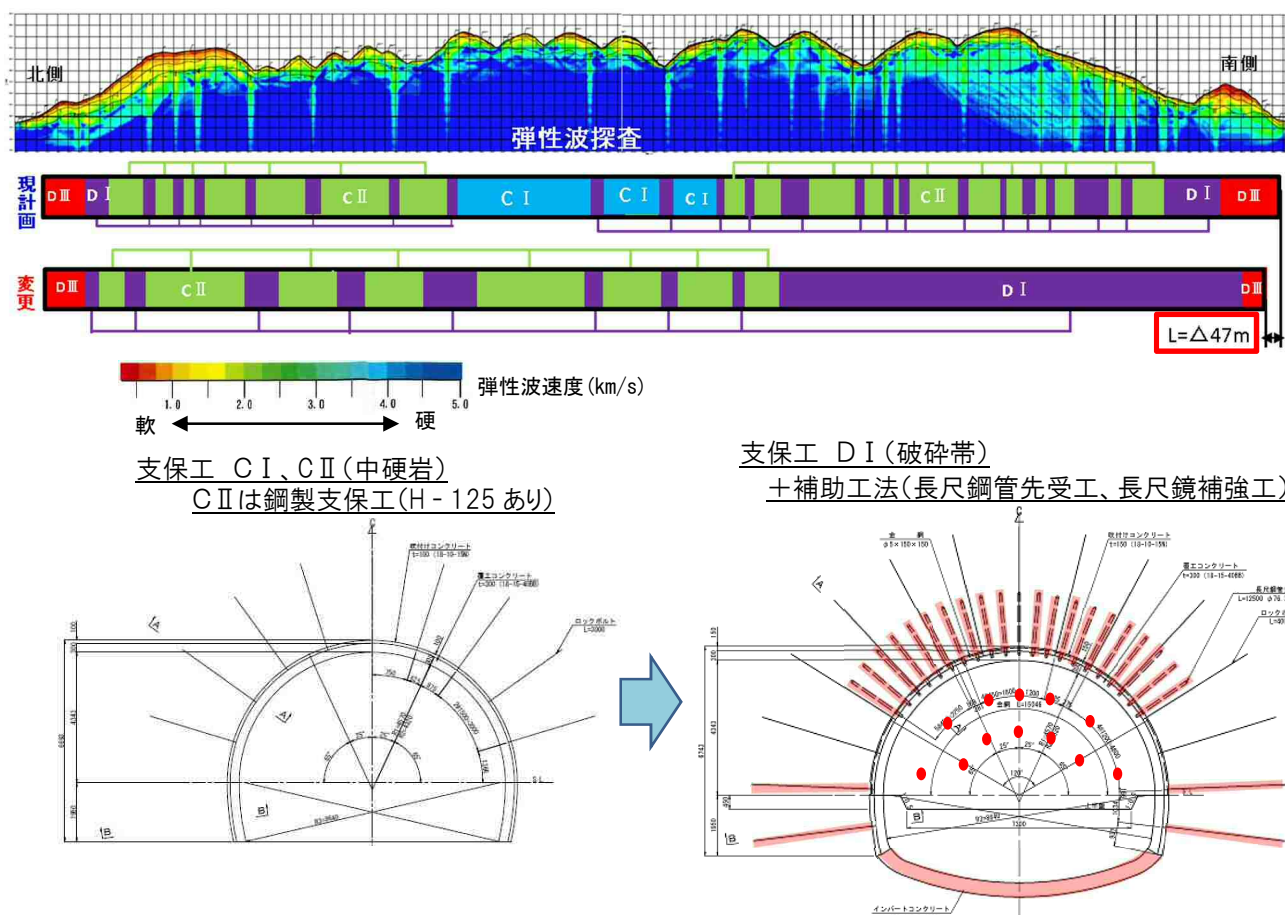


図-9 主体となる支保構造の変更

- ・工事間流用に適さないトンネル掘削土の適正な処分 (増 約 4.0 億円)


トンネル掘削土のうち、工事間流用に適さない一部の残土については、関係機関との協議を踏まえ、適切に処分する必要性が生じたもの。

### 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

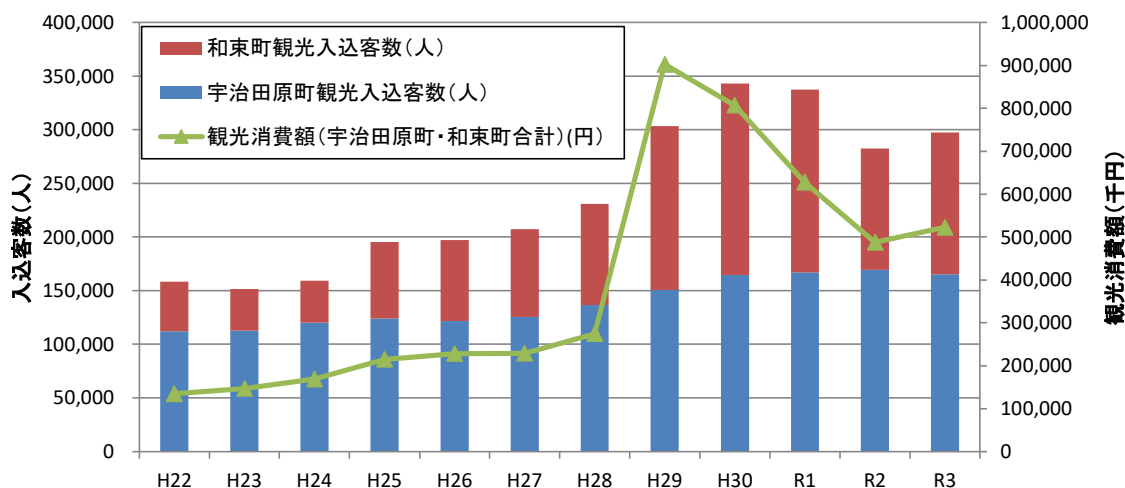
前回再評価時（令和2年度）以降の、事業を巡る社会経済情勢等の変化は次のとおりである。

表-5 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 走行性の向上・交通の安全確保	<p>現在も道路幅員 5.5m 以下の区間が全体の 8 割以上を占めており、地域住民の日常生活における安全かつ円滑な通行に支障が生じており、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 高速道路へのアクセスの向上	<p>新名神高速道路整備事業（西日本高速道路<sup>にしにほん</sup>（株）施工）が令和6年度の開通を目指し進められているほか、周辺道路網についても予定どおり整備が進んでおり、前回評価時同様、IC アクセス機能を向上する必要がある。</p>
III 異常気象時等における道路の信頼性向上	<p>和束町と周辺市町を連絡する府道の脆弱性は依然解消されておらず、平成30年7月豪雨では、現道部分で一部路肩決壊も発生するなど、前回評価時同様、安全で災害に強いバイパスを整備する必要がある。</p> 
IV 地域産業の発展を支援	<p>「JA 全農京都宇治茶流通センター」が令和4年1月26日に竣工し、抹茶人気を背景にコロナ禍後の海外需要も見据えた取り組みを進め、より効果的に地域産業の発展を支援する必要がある。</p>

## 参考 観光入込客及び観光消費額の動向

「お茶の京都博」(H29) をきっかけに、宇治田原町・和束町の観光入込客数、観光消費額の増加傾向がうかがえたが、新型コロナウイルス流行の影響を受けて減少傾向に転じた。直近のデータでは、再度、回復基調に転じたことが確認できるため、本事業区間の早期開通による観光産業の底支えが期待される。



(出典) 京都府観光入込客数調査報告書

図-10 宇治田原町・和束町の観光入込客数及び観光消費額

## 参考 広域的な道路ネットワークの拡充状況

- H29. 4 新名神高速道路 城陽 JCT・IC~八幡田辺<sup>やわたたなべ</sup>JCT・IC 開通
- H29. 7 城陽スマートインターチェンジ新規事業化
- H29.12 新名神高速道路 高槻<sup>たかつき</sup>JCT・IC~川西<sup>かわにし</sup>IC 開通
- H31. 3 一般国道24号 城陽井手<sup>じょうようい</sup>木津川<sup>できづがわ</sup>バイパス事業化
- R2.3 新名神高速道路6車線化(大津JCT~城陽JCT・IC、八幡京田辺JCT・IC~高槻JCT・IC)にかかる国土交通大臣の事業許可
- R6 年度 新名神高速道路 大津JCT~城陽JCT・IC(4車線)開通予定

## (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<sup>※5</sup>」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」他の施策に合致し、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リンクに位置づけられており、事業の必要性が認められる。

### ※5 京都のみち 2040

急速な日本国内や世界の変化に対応しつつ、長い歴史の中で築かれた京都ならではのポテンシャルを生かし、京都府総合計画で提示された将来像の実現を目指して、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-6 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
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

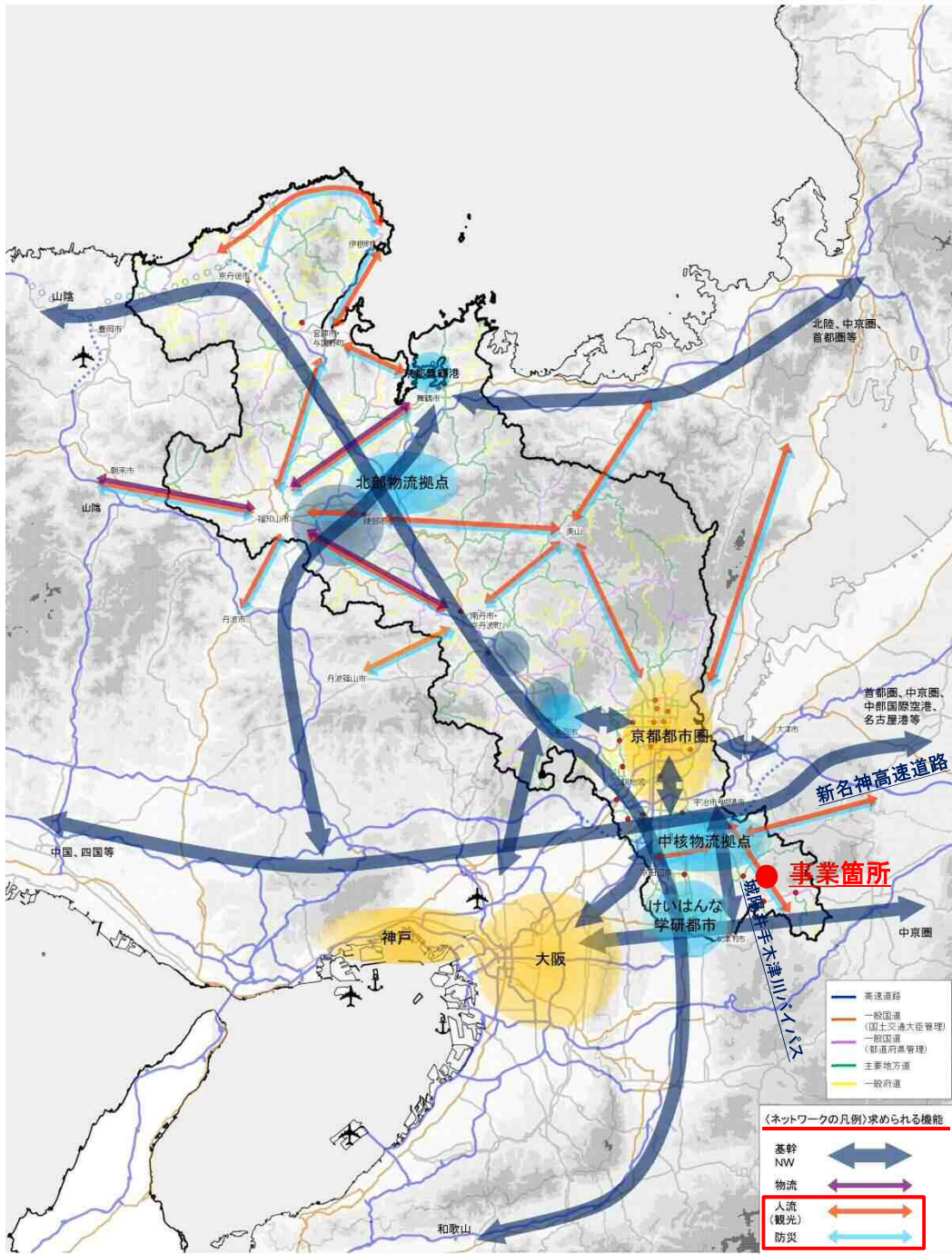


図-11 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク

出典：京都のみち 2040

## 4 事業費の投資効果

### (1) 費用便益比 (B/C) の算出

前回評価時から、最新の費用便益分析マニュアルに基づく時間価値原単位の上昇に伴う総便益が増加し、総費用は増えるものの、費用便益比は概ね現状を維持している。

表-7 費用便益比

項目	前回 (基準年 R2)	今回 (基準年 R4)	残事業
総便益 (B)	117.5 億円	130.5 億円	130.5 億円
総費用 (C)	87.5 億円	114.8 億円	41.9 億円
B/C	1.3	1.1	3.1

\* 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。前は令和2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。

### ■時間価値原単位の増加について

前回評価時から費用便益分析マニュアルが改訂されており、算出の基礎となる時間価値原単位が車種により約3～13%増加。

単位：円/分・台		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	39.60	乗用車	41.02
バス	365.96	バス	386.16
乗用車類	45.15	乗用車類	46.54
小型貨物車	50.46	小型貨物車	52.94
普通貨物車	67.95	普通貨物車	76.94

→

再評価のマニュアル（平成30年2月）

再評価のマニュアル（令和4年2月）

### (2) 費用対効果以外の事業の有効性

○災害等に対する安全・安心の確保

・大雨による通行規制時や災害発生時においても安全で円滑な通行を確保

○日常生活における安心・安全の向上

・幅員狭小、急カーブ・急勾配区間の解消により安全で快適な道路交通を確保

○地域産業の振興や交流人口拡大を支援

・宇治茶の主産地として連携した生産・販売等の促進に寄与

・『お茶の京都』をはじめとした観光振興や交流促進に寄与

## 5 事業進ちよくの見込み

用地買収が完了し、トンネル掘削工事に着手している。想定より脆弱層が幅広く分布していたため、対策工を追加したことにより工程に遅延が生じたが、工程を精査した結果、令和6年度には完成できる見込み。

表-8 事業の進ちよくの見込み

年 度	主たる内容
R4	トンネル掘削工、トンネル覆工
R5	トンネル貫通、トンネル覆工、トンネル設備工、舗装工
R6	道路築造工、舗装工

## 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

断層上にあると思われる南側坑口位置を地形状況に応じて見直し、トンネル延長を約50m短縮した。

また、残土処分については、周辺の新名神高速道路関連の公共事業などに流用し、コスト縮減を図っていく。

### (2) 代替案の可能性

用地買収が完了しており、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の可能性はない。



## 7 良好な環境の形成及び保全

### (1) 地球環境・自然環境

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、バイパス道路を整備することにより、円滑な通行環境を確保し、排気ガス（二酸化炭素等）排出量の削減を図る。

また、緑豊かな山間地を通るため、トンネルにより地形改変を最小限に抑え、在来種による法面緑化等により自然環境の保全に努める。

### (2) 生活環境

事業区間内には集落等はなく、生活環境に与える影響は軽微である。

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、周辺環境への配慮を行う。

### (3) 地域個性・文化環境

平成 27 年 4 月に本事業区間を含め『『日本茶 800 年の歴史散歩』～京都・山城～』が日本遺産に認定されたことから、トンネルにより地形改変を最小限に抑え、茶畑への影響を可能な限り回避するよう努める。

また、地域に調和したガードレールの色彩とすることで、茶畑が広がる風景との調和に努める。



写真-3 他事業での在来種による法面緑化事例



写真-4 隣接工区での色調への配慮事例

## 8 総合評価（案）

### （1）事業の進捗状況

- ・ 用地取得が完了しており、引き続きトンネル工事等の促進を図りながら、令和6年度の開通を目指す。

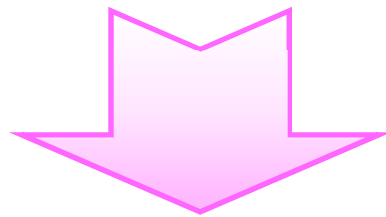
### （2）事業の効果

- ・ 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への期待も高い。

令和6年度を目標に、新名神高速道路（大津 JCT（仮称）～城陽 JCT・IC）の整備が着実に進められており、宇治田原 IC（仮称）へのアクセスの向上により、整備効果を最大限に発揮させる必要がある。

### （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。

『<sup>わ</sup>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5年2月24日		
		作成部署	道路建設課		
事業名	主要地方道宇治木屋線（犬打峠） 道路整備事業	地区名	宇治田原町南～和束町別所地内		
事業概要	安全で円滑な走行の確保を図るとともに、高速道路へのアクセス機能向上のため、バイパス道路を整備する。 【道路築造：延長3.6km、幅員7.5m】				
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	新名神高速道路整備事業（西日本高速道路（株）施行）				
評価項目		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
主要な評価の視点					
地球環境・ 自然環境	地球温暖化（CO <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> 排出量の削減が必要 緑豊かな山間地を通るため地形改変を避ける必要  緑豊かな山間地を通るため自然環境の維持・保全が必要	バイパス道路の整備により、円滑な通行環境を確保し、CO <sub>2</sub> 排出量の削減を図る  トンネルなど地形改変を最小限に抑える工法の採用  在来種による法面緑化等により自然環境の保全に努める	3
	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	○			3
	その他				
生活環境	ユニバーサルデザイン		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  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	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  建設発生土は可能な限り現場内で有効活用を図る。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	
	水環境・水循環				
	大気環境				
	土壌・地盤環境				
	騒音・振動	○			3
	廃棄物・リサイクル	○			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	○	『日本茶 800年の歴史散歩』～京都・山城～が日本遺産に認定された地域であるため、景観を保全することが必要	トンネルなど地形改変を最小限に抑える工法の採用等により、茶畑への影響を可能な限り回避するよう努める 防護柵の色調に配慮するなど、周辺環境との調和に努める	4
	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				
	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 <sub>2</sub> 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	主要地方道 宇治木屋線（犬打峠）（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 (平成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	2017年（平成29年）
事業完了予定年	2024年（令和6年）
便益算定対象期間	供用後50年

2 費用 ※1

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	111.1 ※2	6.7	117.8
基準年における現在価値 (C)	112.1	2.7	114.8

※1 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計111.1億円は、全体事業費122億円から消費税相当額を控除した額である

3 便益 ※3

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	307.2
基準年における 現在価値 (B)	130.5

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	130.5/114.8	1.1
-----	-------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	105.9	/
用地・補償費	1.0	
その他経費 (測量試験費等)	4.2	
合計	111.1	112.1

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	6.7	2.7

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	117.8	114.8

●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	266.6	112.9
走行経費減少便益	34.2	14.9
交通事故減少便益	6.4	2.7
合計 (B)	307.2	130.5

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	主要地方道 宇治木屋線（犬打峠）（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	2017年（平成29年）
事業完了予定年	2024年（令和6年）
便益算定対象期間	供用後50年

2 費用 ※1

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	41.1 ※2	6.7	47.8
基準年における現在価値 (C)	39.2	2.7	41.9

※1 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計41.1億円は、残事業費45.2億円から消費税相当額を控除した額である

3 便益 ※3

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	307.2
基準年における 現在価値 (B)	130.5

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	130.5/41.9	3.1
-----	------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	40.9	/
用地・補償費	0.0	
その他経費 (測量試験費等)	0.2	
合計	41.1	39.2

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	6.7	2.7

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	47.8	41.9

●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	266.6	112.9
走行経費減少便益	34.2	14.9
交通事故減少便益	6.4	2.7
合計 (B)	307.2	130.5

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