

令和4年度 京都府公共事業評価調書

【再評価】

都市計画道路 おぐらにしまいづるせん
小倉西舞鶴線

街路整備事業



令和5年3月
京 都 府

小倉西-1

【 目 次 】

1	事業概要	小倉西-3
2	事業の進ちよく状況	小倉西-10
3	事業を巡る社会経済情勢等の変化	小倉西-14
4	事業費の投資効果及びその要因の変化	小倉西-17
5	事業の進ちよくの見込み	小倉西-18
6	コスト縮減や代替案立案等の可能性等	小倉西-18
7	良好な環境の形成及び保全	小倉西-18
8	総合評価（案）	小倉西-19

《参考資料》

①	『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート	小倉西-20
②	費用対効果分析説明資料	小倉西-22

新たに無電柱化の推進に関する法律が施行されたことを受け、本事業においても無電柱化を実施することとしたところ、全体事業費が10億円以上となることから、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条第2項、進捗の状況等により再評価の必要があると認められている事業に該当する。

※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。

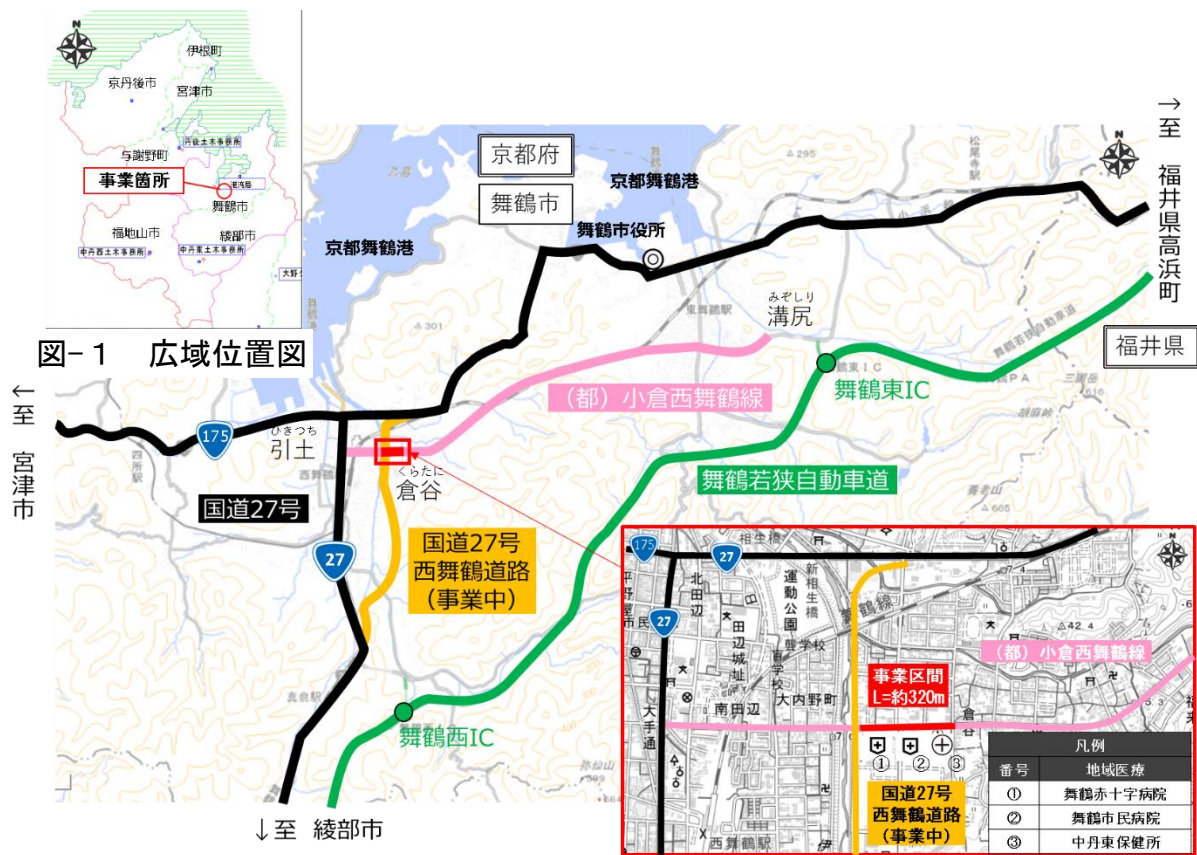
1 事業概要

(1) 事業地域の概要

事業地のある舞鶴市は京都府北部地域における日本海側の中核都市として、また、重要港湾である京都舞鶴港を擁する港湾都市として発展してきた。近年では舞鶴若狭自動車道や京都縦貫自動車道等の広域交通網の整備及び京都舞鶴港の整備が進んだことにより、人流・物流の機能強化が図られてきている。

事業路線である都市計画道路（以下、「(都)」という）小倉西舞鶴線は舞鶴市溝尻^{みぞしり}地内を起点とし、舞鶴市引土^{ひきつち}地内で国道27号に接続する約8.5kmの道路で、複眼都市である舞鶴市域の東西地区を最短で結ぶ幹線道路であるとともに舞鶴若狭自動車道の舞鶴東ICに接続するアクセス道路、また災害時の第2次緊急輸送道路として重要な役割を担う路線である。今後、事業中の国道27号西舞鶴道路と接続することで、さらなる利用拡大が見込まれる道路である。

本事業は、小倉西舞鶴線のうち、地域医療の拠点として複数の医療機関等が立地する倉谷^{くらたに}地区の約320mを整備することで、慢性的な渋滞の改善、歩行者と自転車の安全対策及び防災機能の確保等を図るものである。



(2) 事業の目的

I 慢性的な交通渋滞の緩和

(都) 小倉西舞鶴線は舞鶴市の東西を最短で結ぶ幹線道路であり、現況交通量^{※1}が約 17,000 台/日に及ぶことから慢性的な渋滞が発生し、今後、事業区間が事業中の国道 27 号西舞鶴道路に接続することで、更なる交通量の増加が見込まれる。

また、事業地の沿道には地域医療に貢献する舞鶴市民病院、救急指定病院である舞鶴赤十字病院及び地域住民の健康を支える中丹東保健所が立地しており、地域医療の拠点であることから、本事業による渋滞の緩和は急務である。

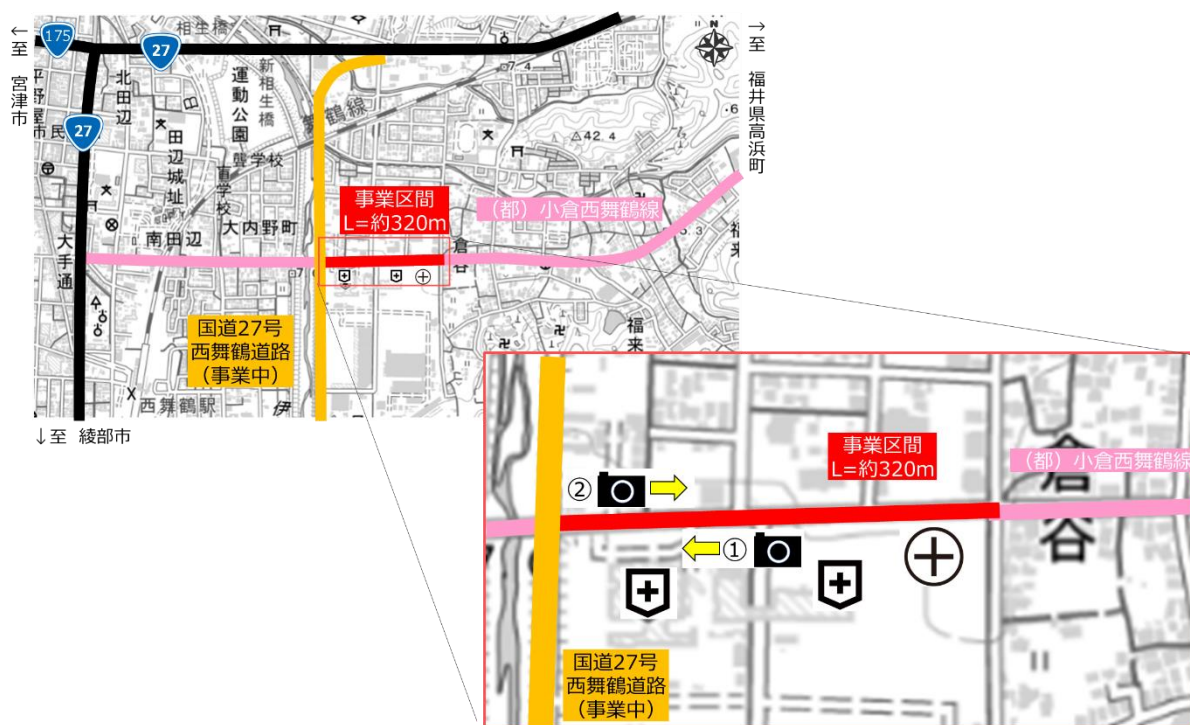


図-4 事業区間の状況

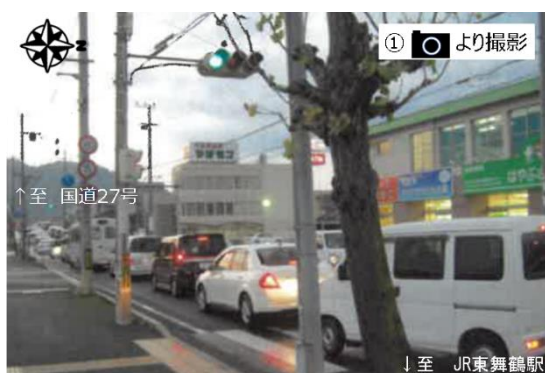


図-5 渋滞状況 (西行き)



図-6 渋滞状況 (東行き)

※1 現況交通量：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査に基づく交通量

II 自転車・歩行者の安全確保

本事業箇所は、自転車の交通量^{※2}が多く、歩行者等と錯綜していることから舞鶴市通学路交通安全プログラム^{※3}に危険箇所として指定されている。また地域医療の拠点となっているため、病院からバス停、薬局などの生活に必要な施設に至るまで誰もが安全である歩行空間ネットワークを確保する必要がある。

本事業により自転車と歩行者を分離することで、自転車の安全性・快適性の向上を図るとともに、歩行者の安全性を確保する。



図-7 自転車の錯綜

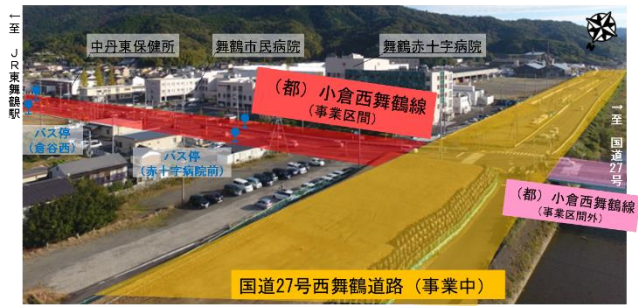
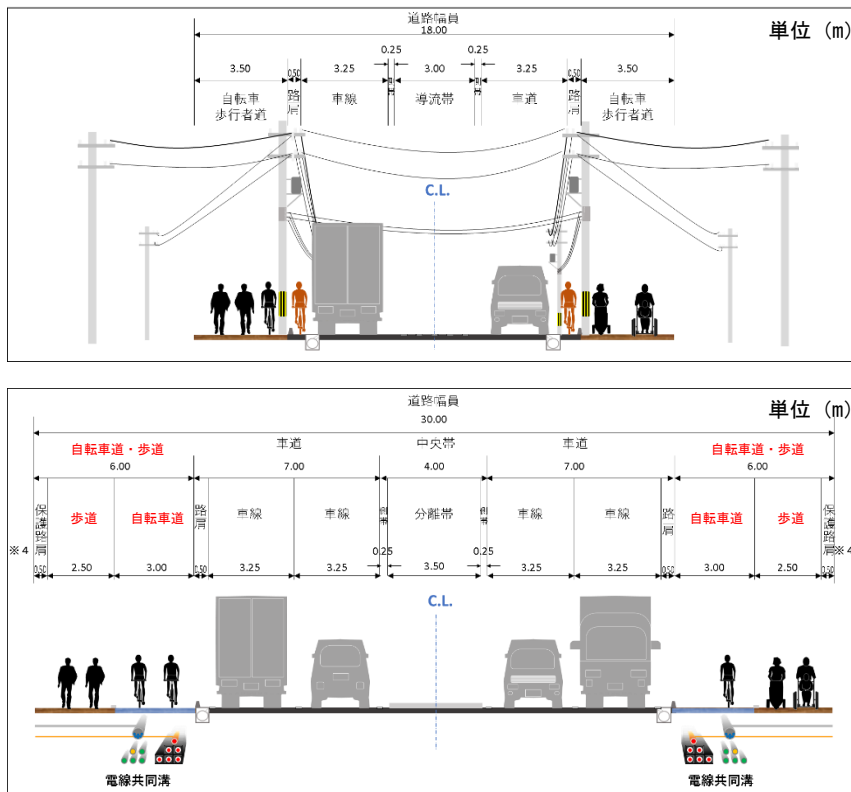


図-8 沿道の病院等



自転車・歩行者
を分離

図-9 標準横断図の比較

- ※2 自転車の交通量 : 「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について（国土交通省道路局、R1.7）」に自転車の「交通量が多い場合」とは500台/日以上を目安とすると記載されており、本事業箇所は自転車555台/12h、歩行者218人/12h（調査日：平成24年11月平日）である。
- ※3 通学路交通安全プログラム : 平成24年4月に京都府亀岡市で発生した事故を始め、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことを受けて実施された通学路の緊急合同点検を経て、市町村毎に交通安全プログラムを策定し、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を推進している。
- ※4 保護路肩 : 路上施設のためのスペースとして設けるものであり、部分的に転落防止柵を設置することから、保護路肩を設けている。

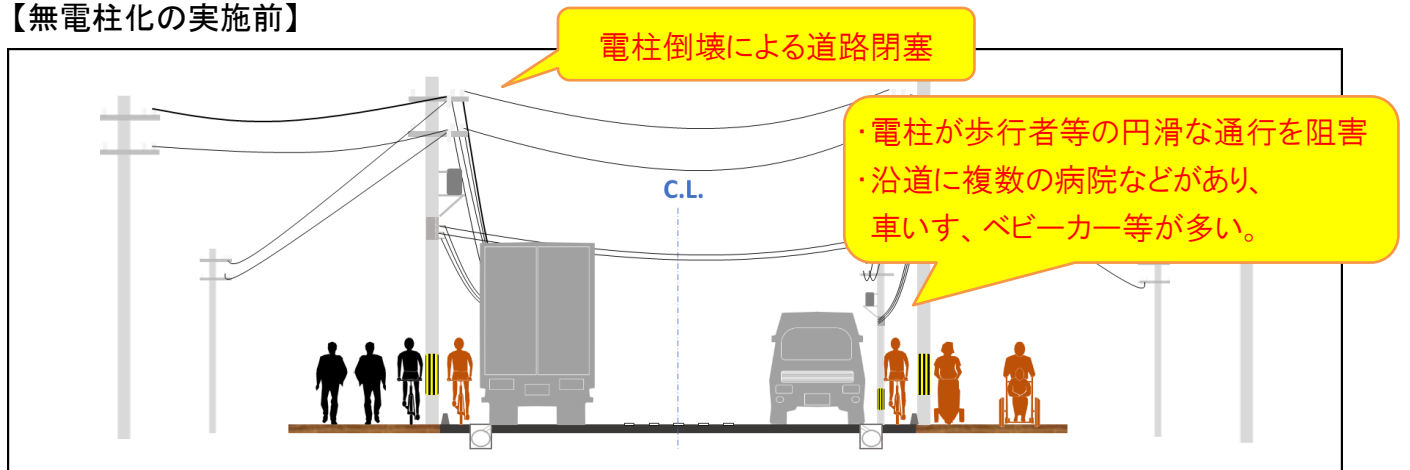
Ⅲ 無電柱化による防災対策、安全・円滑な交通確保

災害の防止、安全・円滑な交通の確保等の観点より、平成 28 年 12 月に無電柱化の推進に関する法律が施行されたことを受け、国土交通省が平成 30 年 4 月に無電柱化推進計画を策定し、京都府においても令和元年 12 月に無電柱化推進計画を策定した。

事業区間は第 2 次緊急輸送道路であり、さらに救急指定病院が位置することから、災害に強い道路が求められている。そのため、電線を地中に埋設し無電柱化することで、台風や地震等の災害による電柱倒壊を未然に防ぎ、緊急車両等の通行を確保する。

また、事業地の沿道に地域医療に貢献する舞鶴市民病院、救急指定病院である舞鶴赤十字病院及び地域住民の健康を支える中丹東保健所が立地していることから、電柱が通行を阻害すること無く、歩行者や車いす、ベビーカーなど誰もが歩道を広く安全に利用しやすくなるよう歩行空間のバリアフリー化を行うことで、府民の安心・安全の向上を図る。

【無電柱化の実施前】



無電柱化を推進



府民の安心・安全の向上

- 【防災対策】
- 【安全、円滑な交通確保】
- 【景観形成・観光振興】

【無電柱化の実施後】

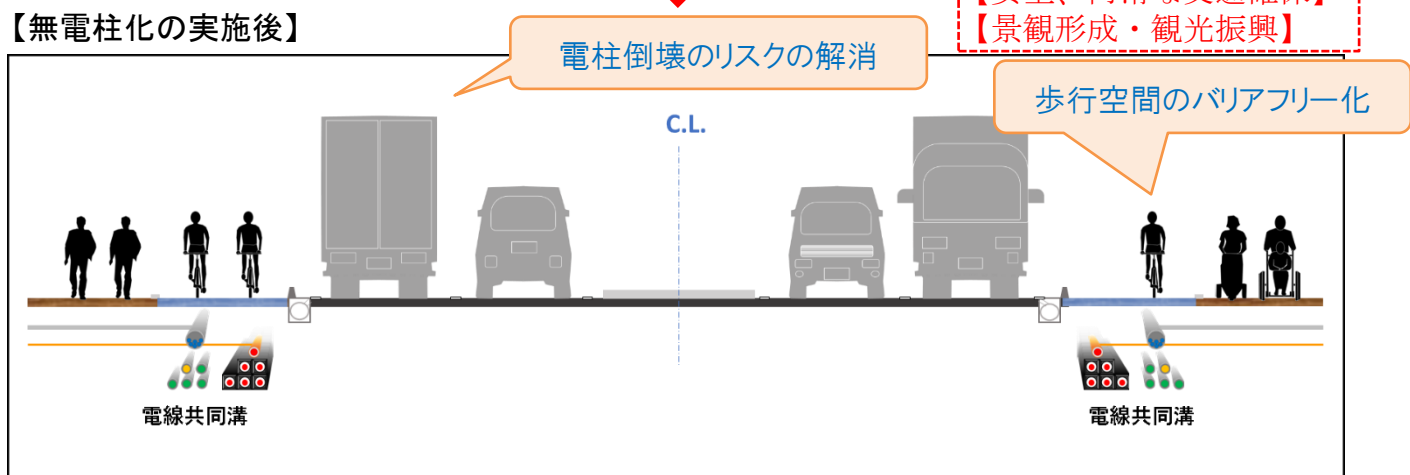


図-10 無電柱化の実施前・実施後

2 無電柱化の推進に関する基本的な方針

2-1 無電柱化の目的

(1) 防災対策

台風や地震等の災害により電柱が倒壊した場合に、道路が閉塞され緊急車両等の通行に支障を与えないように、電線の地中化等による無電柱化によって、防災機能の向上を図る。

[平成30年台風第21号(京都広河原美山線)]



[東日本大震災]



国土交通省 HP より

(2) 安全・円滑な交通確保

電柱が歩行者・自転車・車いすの通行の阻害となる箇所において、歩道を広く使え、ベビーカーや車いすの人等誰もが安全で利用しやすくなるように、電線の地中化等による無電柱化によって、歩行空間のバリアフリー化を図る。

[電柱の撤去により幅の広い歩道を整備(イメージ)]



〈整備前〉



〈整備後イメージ〉

国土交通省 HP より

(3) 景観形成・観光振興

地域の良好な景観を阻害している電線については、地中化等による無電柱化によって、美しい街並み等の良好な景観を形成する。

[宇治橋通り]



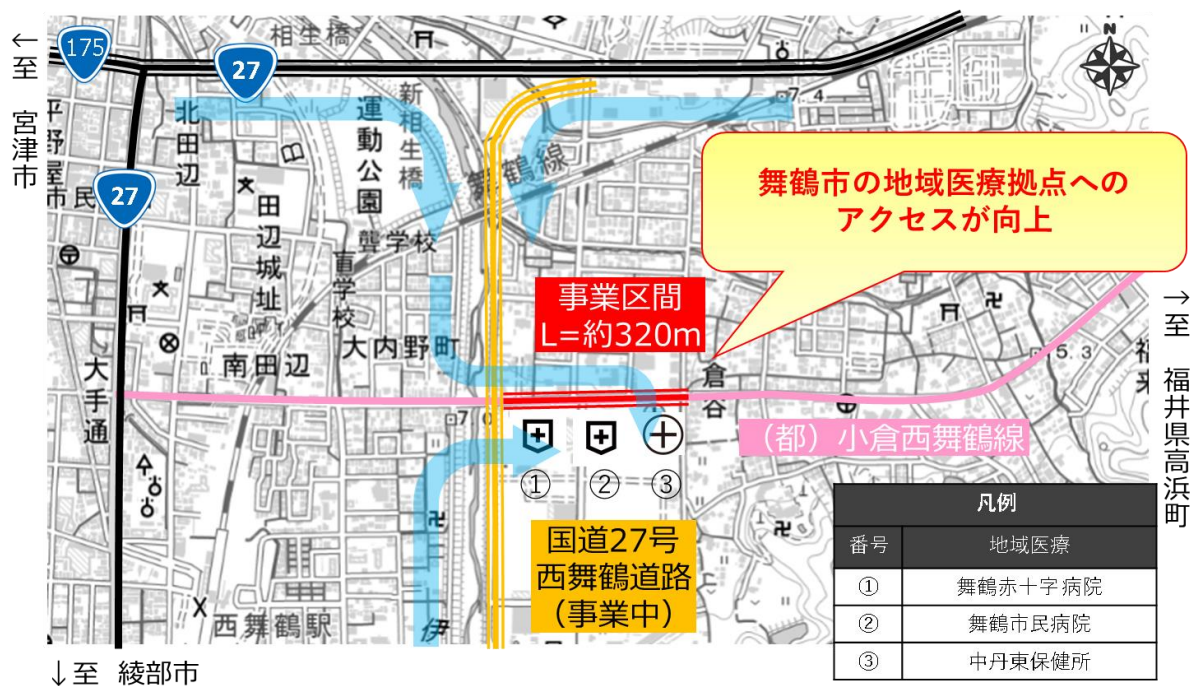
〈整備前〉



〈整備後〉

IV 舞鶴市のまちづくりに寄与

第7次舞鶴市総合計画（令和3年4月策定）では、発達した交通網を活用することで京都府北部圏域の医療連携を推進し、市民が将来にわたり安心して暮らすことができる地域医療の確保を図るとしている。事業区間には、舞鶴市民病院、舞鶴赤十字病院及び中丹東保健所があり、緊急輸送道路である国道27号西舞鶴道路完成と併せて4車線化することで、地域医療の拠点へのアクセスが飛躍的に向上し、舞鶴市が目指すまちづくりに寄与する。



〔凡例〕	4車線区間 (事業区間含む)	2車線区間
(都)小倉西舞鶴線	≡≡≡	—
国道27号西舞鶴道路	≡≡≡	—
国道27号・国道175号	≡≡≡	—

図-12 舞鶴市地域医療拠点周辺図

(3) 事業内容

表-1 事業の内容

項目	内容
路線名	(都) 小倉西舞鶴線 (都市計画決定 当初決定：昭和34年4月) (都市計画決定 最終変更：平成22年6月)
事業主体	京都府
事業箇所	舞鶴市倉谷 地内
計画交通量※ ⁵	18,600台/日 (令和22年予測交通量)
道路の区分※ ⁶	第4種第1級
延長・幅員	<p>延長：320m 幅員：30.0m、4車線</p> <p style="text-align: right;">単位 (m)</p>
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ○京都府総合計画 (あたたかい京都づくり)「中丹地域振興計画」(令和4年12月策定) 良好な景観の形成と安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上等のため、無電柱化等を推進する路線に位置付け ○京都のみち2040 (令和元年12月策定) 広域道路へのアクセス道路・広域道路ネットワークを補完する道路に位置付け ○緊急輸送道路ネットワーク計画 (令和4年3月改訂) 第2次緊急輸送道路に指定 ○京都府無電柱化推進計画 (令和元年12月策定) 電線共同溝整備路線に位置付け ○舞鶴市都市計画マスタープラン (平成30年4月策定)) 渋滞解消が早急に必要路線に位置付け

※5 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)

※6 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 事業の進ちよく状況

(1) 進ちよく状況

本事業は平成25年度に着手し、調査・測量・設計を進め、現在は道路築造工事及び電線共同溝設置工事を実施している。

表-2 投資事業費

全体事業費 (内用地・補償費)	15.6億円 (8.3億円)
令和4年度末までの 投資事業費(見込み) (内用地・補償費)	13.1億円 <進ちよく率84%> (8.3億円) <進ちよく率100%>

表-3 事業の実施状況

年度	主な実施内容
H25~H27	調査・測量・設計
H27~R4	用地買収、道路築造工事
R2~R4	電線共同溝設置工事

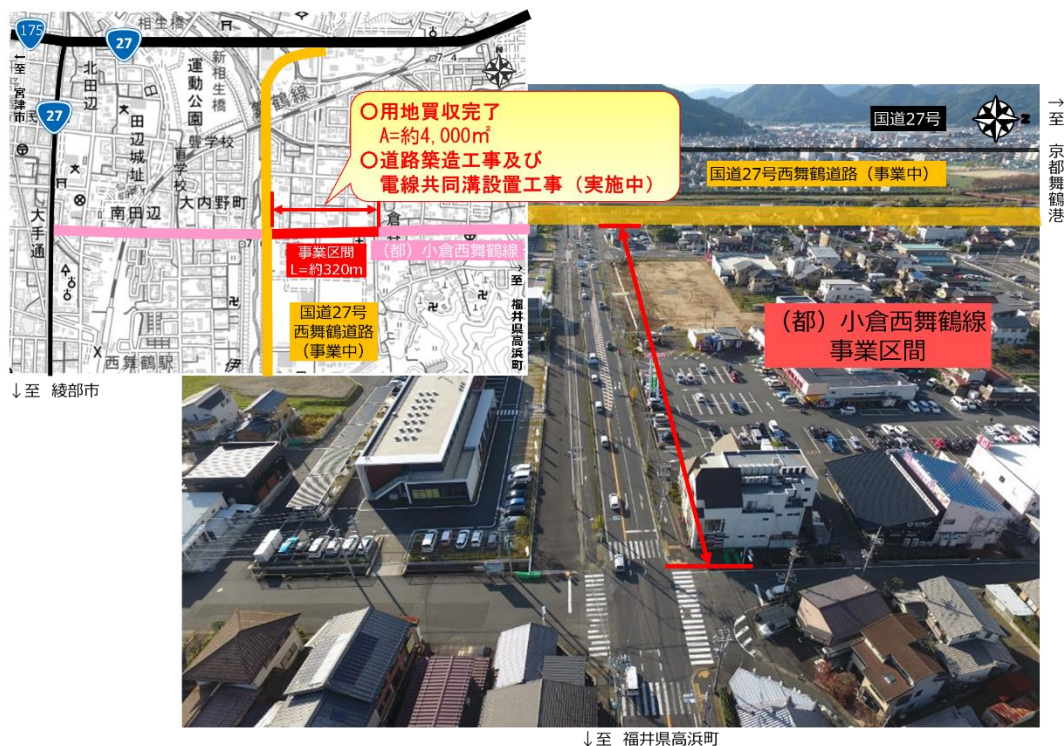


図-13 事業の進ちよく状況

(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、以下の事項において計画の見直しを行った結果、当初から全体事業費が約6.8億円増となる見通しである。

表-4 全体事業費の変化

年度	当初 (平成25年度)	今回 (令和4年度)	増減
全体事業費	8.8億円	15.6億円	+6.8億円

表-5 増減表

事項	内容	増減額
① 増額要因		
無電柱化の推進	電線共同溝の追加	+4.2億円
地質条件の困難性	軟弱地盤対策の実施	+0.8億円
掘削土の適正な処理	掘削土の適切な処理の実施	+0.6億円
補償費の増加	補償費が当初の想定より増加	+1.4億円
② 減額要因		
建設発生土の有効利用	盛土購入予定土を他事業から流用	-0.2億円

表-6 〈参考〉全体事業費の妥当性（事業評価を行った他の街路事業との比較）

路線名	延長 (m)	幅員 (m)	事業費 (億円)	内用地 補償費 (億円)	単価 (千円/m ²)	用地補償費を 除いた単価 (千円/m ²)	改築 種別
小倉西舞鶴線	320	30	15.6	8.3	163	76	拡幅
御陵山崎線	213	15	13.5	11.2	423	72	拡幅
都市計画道路(他府県)①	1,000	25	52.1	32.2	208	79	拡幅
内里高野道線	173	25	13.6	8.8	314	111	新設
都市計画道路(他府県)②	950	22	107.4	84.4	514	110	新設
宇治田原山手線	2,180	16	53.0	3.6	152	141	新設(橋梁含む)
並河亀岡停車場線	406	16	18.8	9.5	289	143	新設(橋梁含む)

※街路事業は主として既成市街地で実施するため、大型物件や営業店舗の有無、住宅の密集状況等による用地補償費の差異が非常に大きいので、それを除いた単価で比較している。

※新設で道路築造する場合は、拡幅と比較すると高額となる。

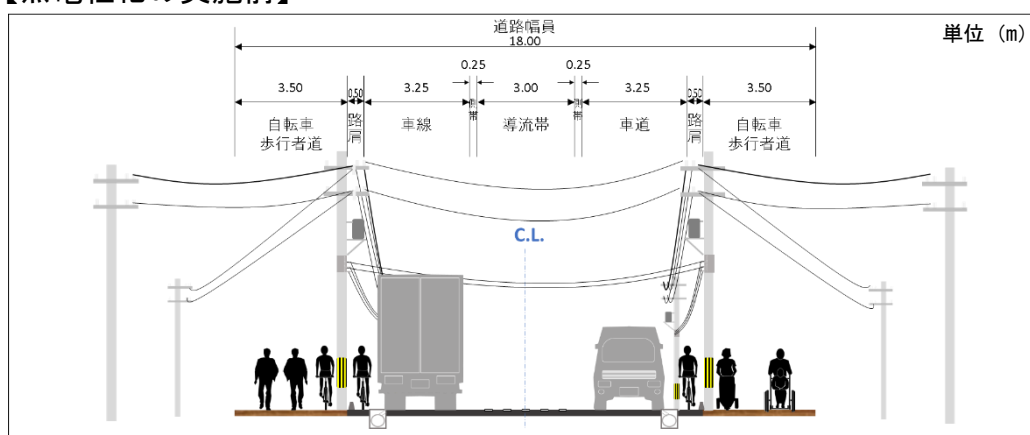
I 増額要因

○無電柱化の推進： +4.2億円

・本事業は平成25年度に着手したが、その後、無電柱化の推進に関する法律の施行を受け、京都府においても令和元年12月に無電柱化推進計画を策定した。

事業区間は第2次緊急輸送道路であり、さらに救急指定病院が位置することから、無電柱化することで台風や地震等の災害による電柱倒壊を未然に防ぎ、緊急車両等の通行を確保することが求められている。そのため、新たに電線を地中化する無電柱化の推進に必要な設計費や工事費等を追加し、府民の安心・安全の向上を図る。

【無電柱化の実施前】



無電柱化の推進



府民の安心・安全の向上

【防災対策】

【安全、円滑な交通確保】

【景観形成・観光振興】

【無電柱化の実施後】

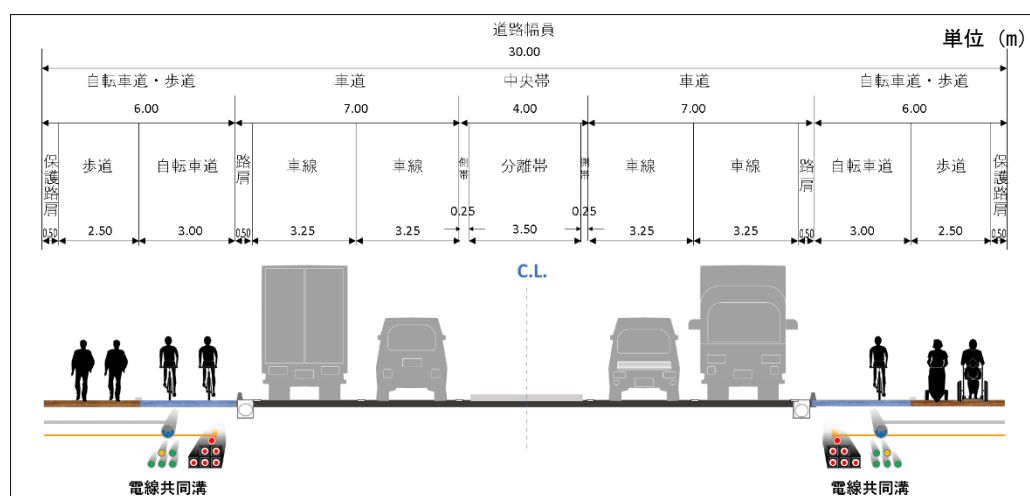


図-14 無電柱化の推進（増額要因）

○地質条件の困難性： ＋０．８億円

- ・工事で掘削を進める中、当初想定されていなかった軟弱地盤が確認されたことから、対策に必要な工事費が増加した。

○掘削土の適切な処理： ＋０．６億円

- ・掘削土のうち、自然由来の土壌環境基準を満たさない一部の残土については、環境部局との協議を踏まえ、適切に処理する必要が生じた。

○補償費の増加： ＋１．４億円

- ・物件調査を行った結果、建物補償、家財道具、商品等の動産移転及び営業補償などの補償費が当初想定していた額より増加した。

Ⅱ 減額要因

○建設発生土の有効利用： －０．２億円

- ・当初、盛土については購入土としていたが、調整の結果、他事業からの建設発生土を流用し、利用することが可能となったため減額した。

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

当初(平成25年度)から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 慢性的な交通渋滞の緩和	事業中の国道27号西舞鶴道路の完成後、さらに交通量が増加することが見込まれる。
II 自転車・歩行者の安全確保	平成24年度に登下校中の児童等が死傷する事故が相次いで発生したことから全国的に通学路の緊急合同点検が実施され、その後、平成27年度に舞鶴市通学路交通安全プログラムが策定された。事業区間は自転車、歩行者の交通量が多く、錯綜していることから、通学路交通安全プログラムで指定されており、自転車、歩行者の安全確保を図る必要がある。
III 無電柱化による防災対策、安全・円滑な交通確保	無電柱化の推進に関する法律の施行を受け、京都府においても無電柱化推進計画(令和元年12月)を策定した。 (都)小倉西舞鶴線は、第2次緊急輸送道路であり、また沿道に救急指定病院が位置することから、無電柱化により、台風や地震等の災害による電柱倒壊を未然に防ぎ、緊急車両等の通行を確保することで防災機能の向上を図るとともに、電柱が通行を阻害すること無く、歩行者や車いす、ベビーカーなど誰もが歩道を広く安全に利用しやすくなるよう歩行空間のバリアフリー化を実施し、府民の安心・安全の向上を図る。
IV 舞鶴市のまちづくりに寄与	第7次舞鶴市総合計画(令和3年4月策定)では、発達した交通網を活用することで京都府北部圏域の医療連携を推進し、市民が将来にわたり安心して暮らすことができる地域医療の確保を図っている。事業着手後の平成26年4月に舞鶴市民病院、平成29年11月に中丹東保健所が、事業区間で医療サービスの提供を開始し、昭和28年6月からある舞鶴赤十字病院と併せて地域医療の拠点となっている。 事業区間を緊急輸送道路である国道27号西舞鶴道路と併せて4車線化することで、病院へのアクセスが飛躍的に向上し、舞鶴市が目指すまちづくりに寄与する。

(2) 京都府の中長期的な道路整備の方向性における位置づけ

本事業は、「京都のみち 2040^{※7}」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、「安心・安全な道路空間の確保」他の施策に合致し、広域道路へのアクセス道路・広域道路ネットワークを補完する道路に位置づけられていることから、事業の必要性が認められる。

※7 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	○

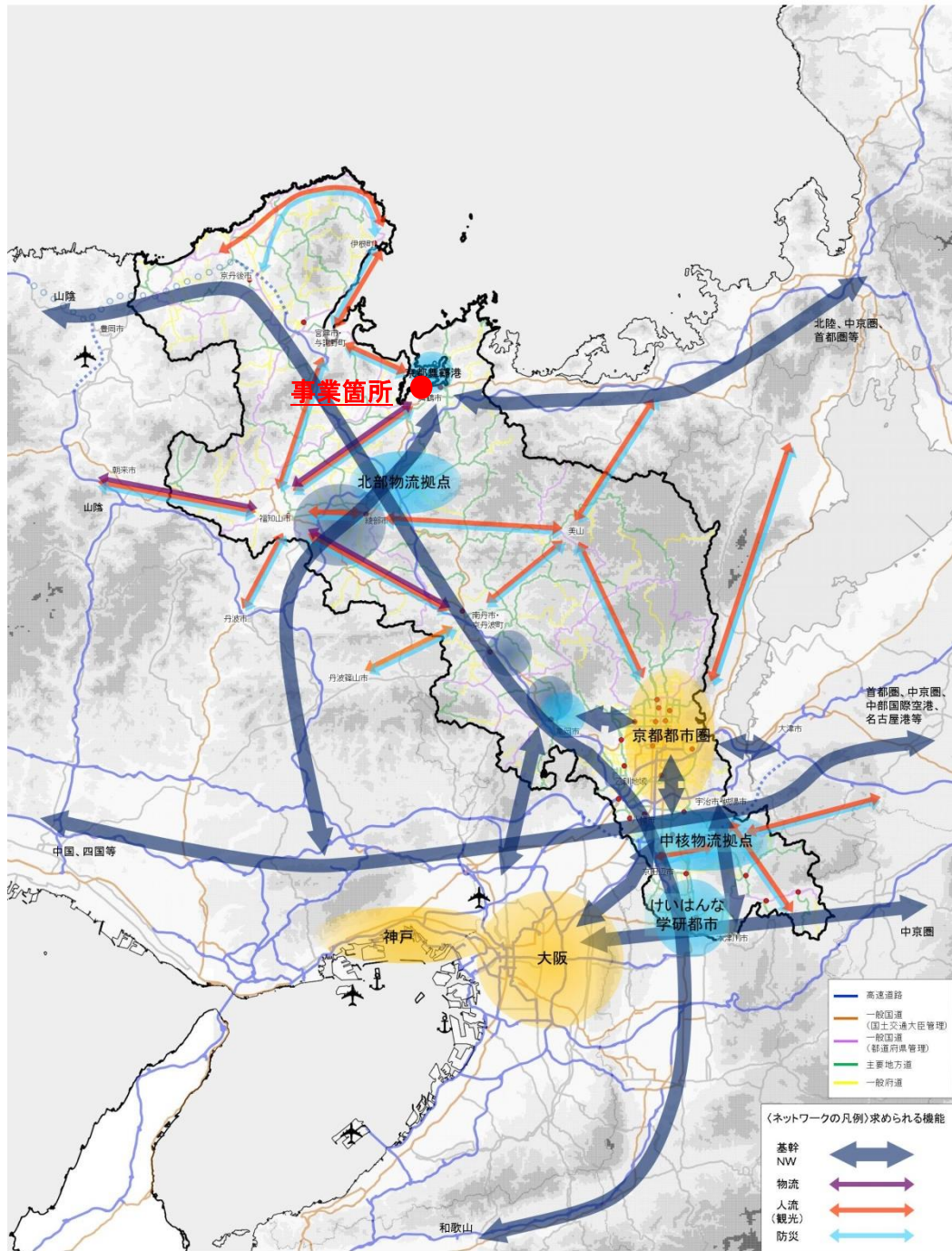


図-15 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク (出典：京都のみち 2040)

4 事業費の投資効果及びその要因の変化

(1) 費用便益比 (B/C) の算出

表-9 費用便益比

項目	今回 (基準年 R4)	
	全体事業費	残事業費
総便益 (B)	20.5億円	20.5億円
総費用 (C)	16.8億円	2.5億円
B/C	1.2	8.1

* 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。今回は令和4年を基準に現在価値化している。

(2) 費用対効果以外の事業の有効性

○災害に対する安心・安全の向上

無電柱化により災害時の電柱倒壊を未然に防ぎ、緊急車両等の通行を確保することとで、府民の安心・安全の向上が図られる。

○日常生活に対する安心・安全の向上

- ・ 4車線化することで、地域医療の拠点周辺における慢性的な渋滞の緩和が図られる。
- ・ 無電柱化により電柱が通行を阻害することなく、歩行者や車いす、ベビーカーなど誰もが歩道を広く安心・安全に利用することができる。

○地域の活力と魅力の向上

- ・ 4車線化することで、慢性的な渋滞の緩和が図られ、魅力的な都市機能の誘導が期待される。
- ・ 無電柱化により景観の阻害要因となる電柱・電線無くし、良好な景観を形成することで地域の魅力の向上が図られる。

5 事業の進ちよくの見込み

用地買収については完了しており、事業区間全体において工事にも着手している。当初想定していなかった軟弱地盤への対策が必要となるなど、事業費が増加しているものの、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

電線共同溝について、関係事業者（関西電力、NTT 西日本等）と検討を行い、管路材料のコスト縮減を図った。

また当初、盛土工は購入土としていたが、他事業の土を流用することで、コスト縮減を図った。

(2) 代替案の可能性

用地買収については完了しており、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) 地域環境・自然環境

現道の慢性的な渋滞が速度低下の要因となっていることから、4車線化することで現道の円滑な通行が可能となり、CO₂排出量の削減を図る。

(2) 生活環境

本事業により自転車と歩行者の分離を図ることで、自転車の安全性・快適性の向上を図るとともに、歩行者の安全性を確保する。また事業地は地域医療の拠点となっているため、無電柱化により、歩行者の誰もが安心・安全に移動できるよう歩行空間のバリアフリー化を図る。

(3) 都市景観

景観の阻害要因となる電柱や電線を埋設する無電柱化により、美しい街並みの形成を図る。

8 総合評価（案）

（1）事業の進捗状況

- ・用地買収は完了しており、工事にも着手していることから、事業進捗における問題はない。

（2）事業の効果

- ・本事業により4車線化を実施することで、地域医療の拠点周辺における慢性的な渋滞の緩和が図られる。
- ・舞鶴市通学路交通安全プログラムに指定されている区間であり、自転車と歩行者の分離を図ることで、歩行者の安全性の向上が図られる。
- ・第2次緊急輸送道路として、また沿道に救急指定病院が位置することから、無電柱化により、災害による電柱倒壊を未然に防ぎ、緊急車両等の通行を確保することで防災機能の向上を図るとともに、地域医療の拠点として歩行者や車いす、ベビーカーなど誰でもが歩道を広く安全に利用しやすくなるよう歩行空間のバリアフリー化を図る。
- ・舞鶴市が目指す地域医療の確保を図るため、事業中である国道27号西舞鶴道路完成と併せ4車線化することで、病院へのアクセスの向上が図られる。

（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。

『^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5年1月19日		
		作成部署	道路建設課		
事業名	都市計画道路小倉西舞鶴線 街路整備事業	地区名	舞鶴市倉谷浜田～舞鶴市倉谷村西		
事業概要	安全で円滑な走行の確保及び無電柱化を推進し、防災機能向上を図るため、街路事業を行う。 【街路改築：延長0.3km、幅員30.0m】				
目指すべき環境像	事業地周辺は、舞鶴市民病院や舞鶴赤十字病院、中丹東保健所といった公共施設だけでなく、商業施設や民家などが多くあるため、良好な都市環境を確保する街路整備を目指す。				
関連する公共事業	国道27号西舞鶴道路（国土交通省） 小倉西舞鶴線（白鳥トンネル）整備事業				
評価項目		施工地の環境特性	環境配慮・環境創造のための措置内容	環境評価	
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 80%;">主要な評価の視点</td> <td style="width: 20%;">選定要否</td> </tr> </table>					主要な評価の視点
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)	○	慢性的な交通渋滞に伴うCO ₂ 排出量の削減が必要。	現道2車線を4車線化し、円滑な交通を確保することで、CO ₂ 排出量の削減を期待できる。	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	○	当該箇所は、「あんしん歩行エリア」に指定されており、安全な歩行空間を確保する必要がある。	無電柱化の実施及び自転車と歩行者の分離を図り、誰もが歩道を広く安全に利用しやすくなるよう歩行空間のバリアフリー化を行う。	4
	水環境・水循環				
	大気環境		交通渋滞や車の急発進などによる騒音や排気ガスを抑制し、住環境の改善を図る。	円滑な交通を確保することにより騒音や排気ガスを抑制し、周辺環境の改善を図る。	3
	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	○	沿道に舞鶴市民病院、舞鶴赤十字病院、中丹東保健所が立地しており、地域医療の拠点となっていることから、病院へのアクセス向上の必要がある。	事業中の国道27号西舞鶴道路と併せて4車線化を行うことで、病院のアクセスを向上させる。 無電柱化を行い、景観の向上を図る。	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、下記の記載要領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」の記載要領
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 その他	・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、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。
	伝統的行事	・地域の伝統的な行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	都市計画道路小倉西舞鶴線街路整備事業
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	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	14.7※2	0.8	15.6
基準年における現在価値 (C)	16.5	0.3	16.8

※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14.7億円は、全体事業費15.6億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)	47.4
基準年における 現在価値(B)	20.5

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4. 費用便益分析比

B/C	20.5/16.8	1.2
-----	-----------	-----

●費用の内訳

1. 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	6.4	/
用地・補償費	7.7	
その他経費 (測量試験費等)	0.6	
合計	14.7	16.5

2. 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0.8	0.3

3. 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	15.6	16.8

●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	43.9	19.0
走行経費減少便益	2.9	1.3
交通事故減少便益	0.6	0.2
合計 (B)	47.4	20.5

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	都市計画道路小倉西舞鶴線街路整備事業
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	2024年(令和6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	2.3 ^{※3}	0.8	3.1
基準年における現在価値 (C)	2.2	0.3	2.5

※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2.3億円は、残事業費2.5億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)	47.4
基準年における 現在価値(B)	20.5

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4. 費用便益分析比

B/C	20.5/2.5	8.1
-----	----------	-----

●費用の内訳

1. 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	2. 3	/
用地・補償費	0. 0	
その他経費 (測量試験費等)	0. 0	
合計	2. 3	2. 2

2. 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0. 8	0. 3

3. 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	3. 1	2. 5

●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	4 3. 9	1 9. 0
走行経費減少便益	2. 9	1. 3
交通事故減少便益	0. 6	0. 2
合計 (B)	4 7. 4	2 0. 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