

令和5年度 公共事業評価調書
【再評価（令和2年度 再評価）】

一般国道312号

おおみやみねやま
（（仮称）大宮峰山インターアクセス道路）
道路整備事業



令和6年3月

京 都 府

【 目 次 】

1 事業概要	大峰一 3
2 事業の進ちよく状況	大峰一 11
3 事業を巡る社会経済情勢等の変化	大峰一 18
4 事業費の投資効果	大峰一 22
5 事業の進ちよくの見込み	大峰一 24
6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等	大峰一 24
7 良好な環境の形成及び保全	大峰一 25
8 総合評価（案）	大峰一 26

《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート . . . 大峰一 27

費用対効果分析説明資料 . . . 大峰一 29

本事業は、国土交通省の個別補助制度を活用しており、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」に準拠して、再評価を実施する必要がある。国土交通省においては、直轄事業に関し、近年、全体事業費を新規採択時評価等の時点よりも増額する事業計画について、すべて再評価を実施している。

このため、事業計画が前回評価時点よりも増額となる本事業についても、京都府として再評価を実施するものである。

※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

事業地である京丹後市は、京都府最北端に位置し、絶景の海や山、豊富な食材など豊かな自然や創業300年を誇る「丹後ちりめん」の生産地として知られる地場産業が盛んな地域である。

事業路線である一般国道（以下「国道」と表記）312号は、京都府宮津市から京丹後市を経て兵庫県姫路市に至る道路で、丹後地域において、東西の交通を支える幹線道路である。

当該路線と並行して高規格道路山陰近畿自動車道が計画、一部供用されているが、未整備区間があることから国道312号への交通集中による渋滞や交通事故が多発している。また、丹後地域には魅力的な地域資源が多数存在し、京阪神地域からのアクセス性を向上させることが重要となっている。

山陰近畿自動車道のうち、京丹後大宮IC～（仮称）大宮峰山ICの約5kmが平成27年度に大宮峰山道路として国土交通省による直轄権限代行により事業化されており、現道の交通混雑等の解消・緩和による安全・安心の確保や地域経済の活性化に寄与するものと期待されている。

本事業は大宮峰山道路の供用に併せて（仮称）大宮峰山ICへのインターアクセス道路を新設することで、地域への波及効果を最大化するものである。

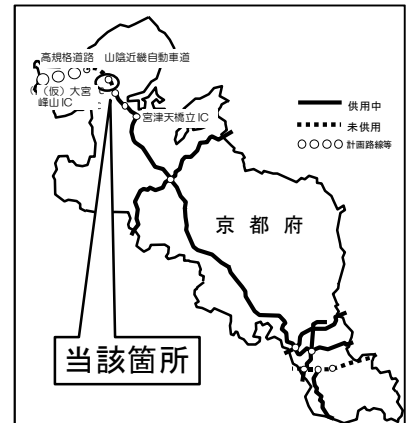


図-1 広域位置図



図-2 周辺位置図

(2) 事業の目的

I 高速道路へのアクセス

山陰近畿自動車道は、日本海国土軸を形成する道路で、主要都市（鳥取市、豊岡市、宮津市）の連携を強化するとともに、広域観光の促進や災害時の代替路を担う延長約 120 km の高規格道路である。

その内、京都府域の整備状況は、計画延長約 43km のうち、供用済みが約 11km にとどまるなど、未だミッシングリンクが存在している。

平成 27 年度に山陰近畿自動車道の一部として国土交通省により事業着手された大宮峰山道路は、平成 28 年 10 月に供用開始した野田川大宮道路と接続する延長約 5.0km の区間であり、山陰近畿自動車道の一部を構成し、並行する国道 312 号のバイパスとして、災害に強い道路ネットワークの構築、交通混雑の緩和や救急医療の搬送時間短縮に寄与するほか、丹後地域沿岸部の観光施設へのアクセス性向上による観光産業の活性化を目的とした道路である。

このように広域的視点で高速道路の整備が進んでいるが、本地域では、市街地からやや離れた地点に（仮称）大宮峰山 IC が計画されており、市街地から（仮称）大宮峰山 IC にアクセスしようとした場合、一部府道を経由しながら幅員 2m 程度の京丹後市道（写真－1）を利用するほかなく、明らかに現道の交通容量が不足している他、物理的にも大型車両の通行が困難な状況にある。

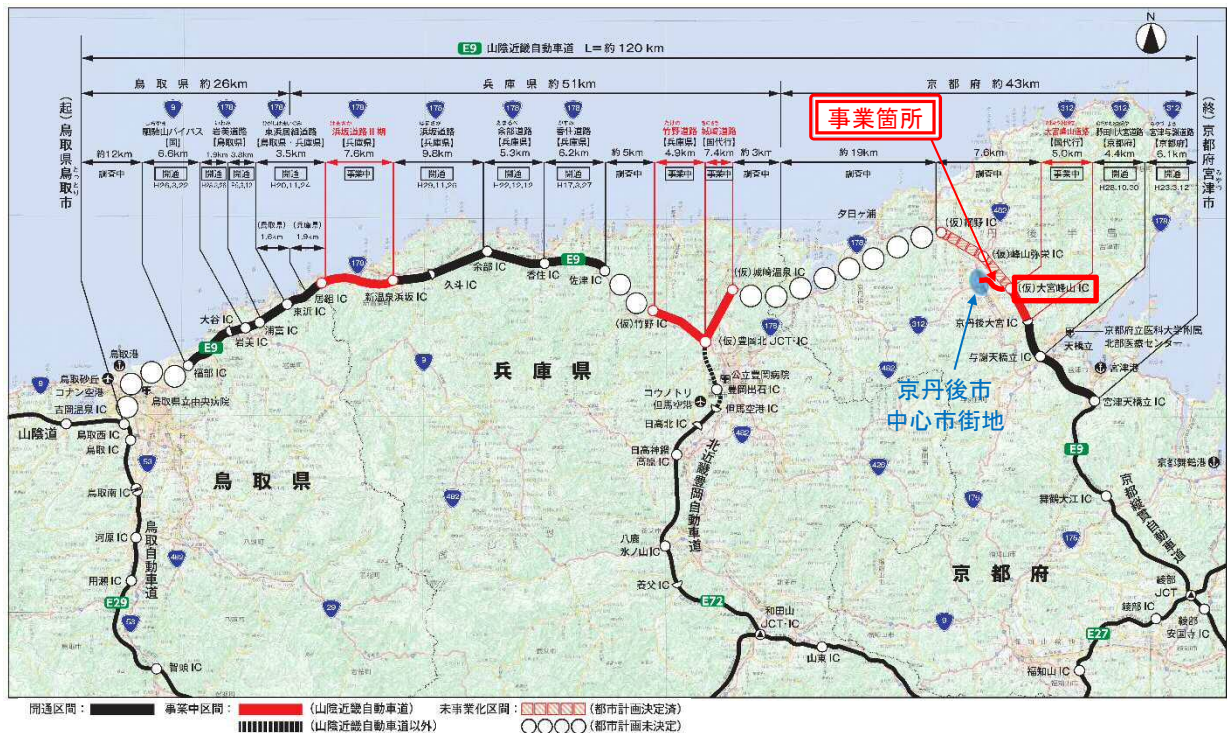


図-3 山陰近畿自動車道の整備状況と事業箇所

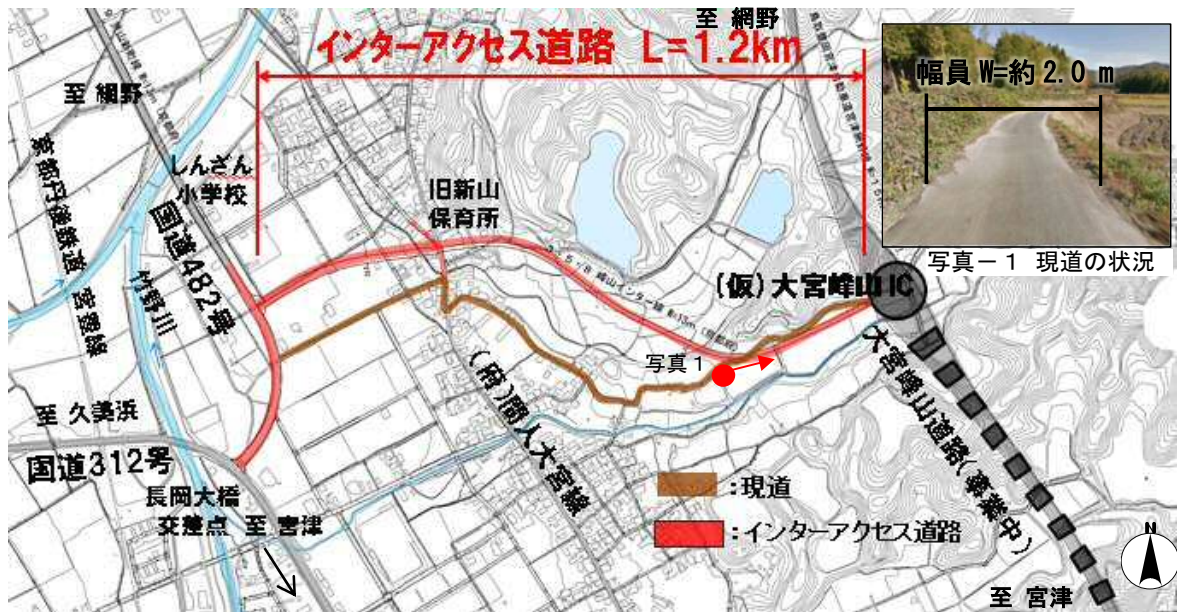


図-4 インターアクセス道路と現道の関係

京丹後市は、将来的な山陰近畿自動車道の延伸を見据え、都市計画マスタープラン（平成28年7月策定）において、インターアクセス道路が接続する国道482号付近を商業系用途地域等を活用して土地利用の転換を図り、新都市拠点としてふさわしい都市機能の誘導と都市環境の整備を進める地区とする都市整備方針を示している。また、新都市拠点整備について「京丹後市都市拠点等の在り方検討会議」を設置し、必要な公共機能等の在り方について検討を進めている。

本事業は、大宮峰山道路の（仮称）大宮峰山ICと、国道312号及び国道482号を結び、将来の京丹後市のゲートウェイとなる道路として、地域の発展を支援するものである。



図-5 京丹後市都市計画マスタープラン

II 高速道路との一体的整備による効果

II-1 高速道路への円滑な誘導による交通安全性の向上

現在、国道 312 号と国道 482 号が会合する長岡大橋交差点は、交通渋滞が慢性化する状況（写真-2）にある。また、現在事業中の大宮峰山道路と並行する国道 312 号は、対面 2 車線となっているが、交通混雑（写真-3）や道路沿道施設への出入りにより、京都府内の国道での死傷事故率の約 1.5 倍の割合で交通事故が発生する深刻な状況である。

このため、大宮峰山道路と併せた本事業の整備により、交通転換を図ることで国道 312 号の交通混雑が緩和され、交通安全性を向上させるものである。

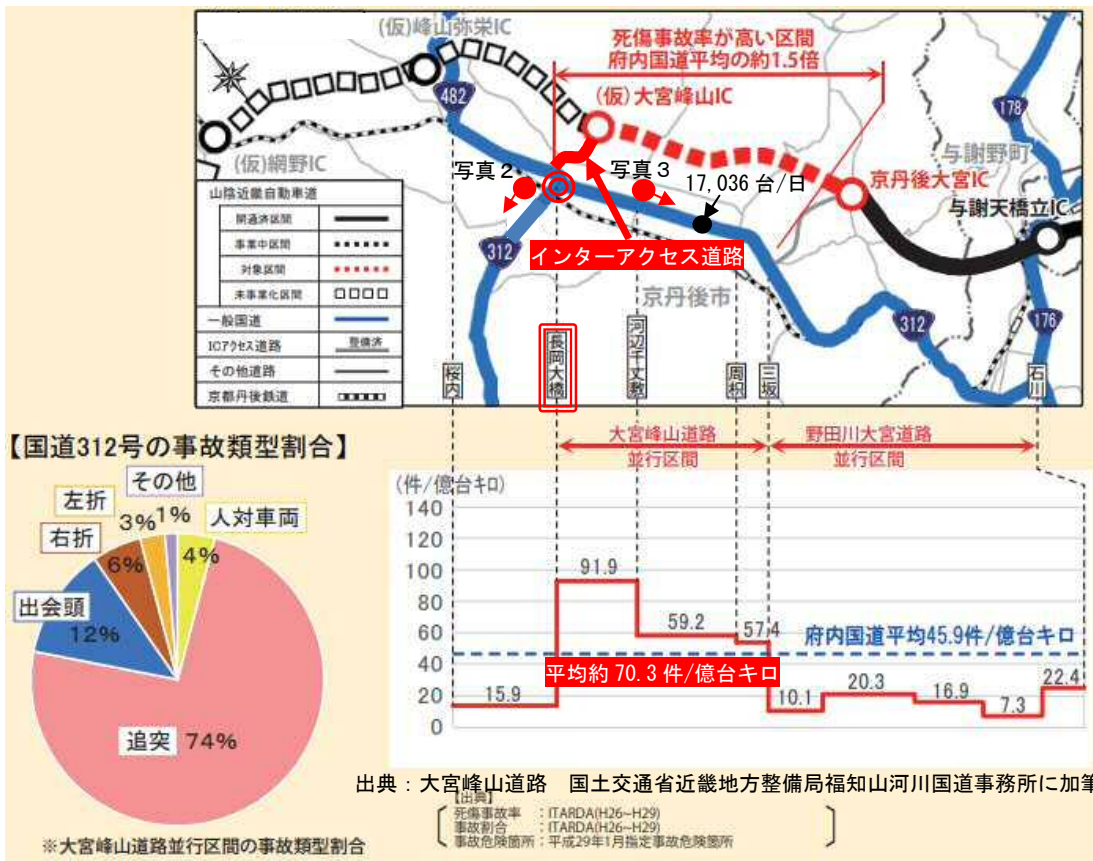
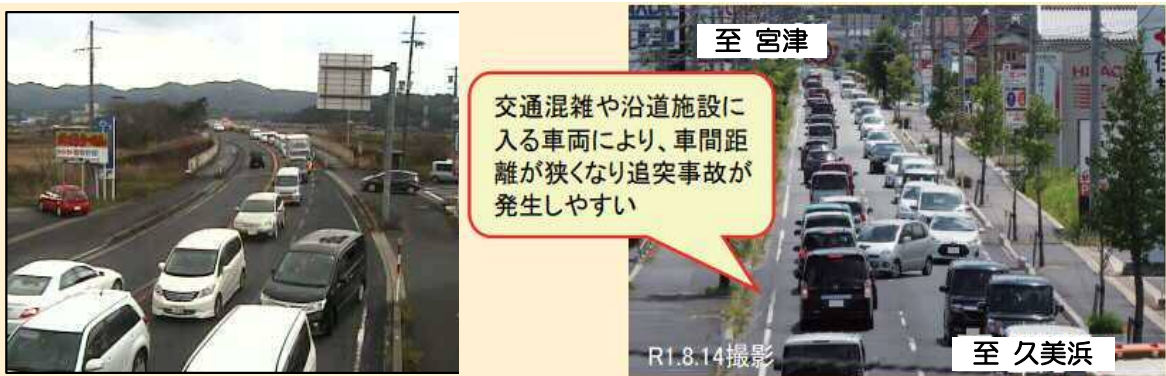
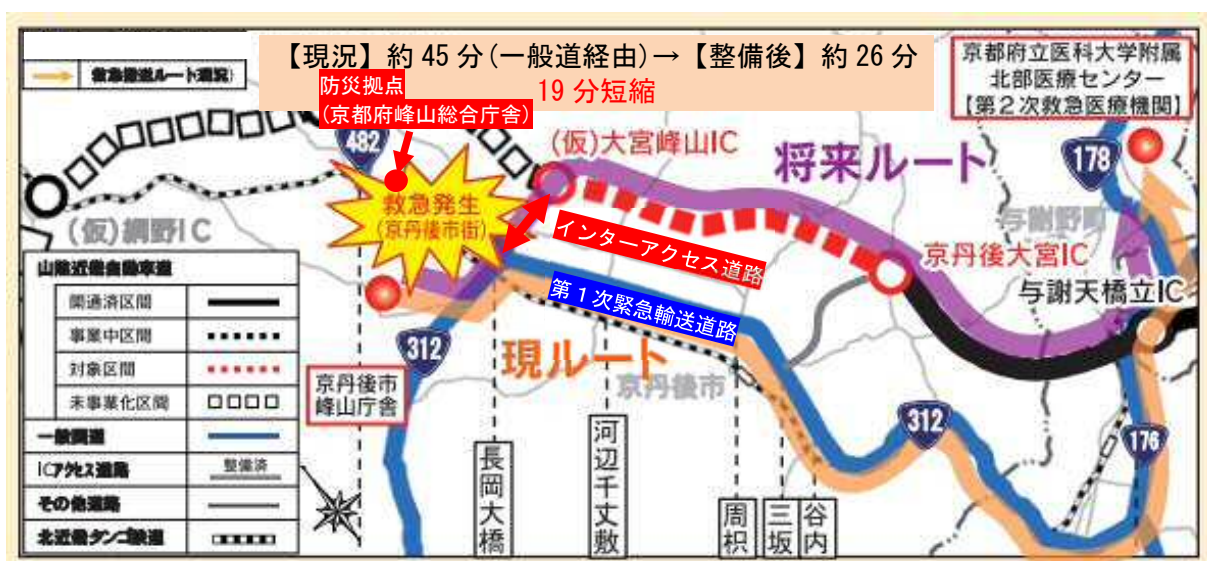


図-6 大宮峰山道路並行区間の国道 312 号の死傷事故率
大峰-6

Ⅱ－２ 地域の防災機能の強化

国道 312 号は、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となる人員及び物資等の輸送ルートとして第 1 次緊急輸送道路^{※1}に指定されており、丹後半島をはじめとする広域輸送道路網と市町村役場等の防災拠点を連絡するネットワークの一翼を担っている。

特に、京都府立医科大学附属北部医療センター（第 2 次救急医療機関）^{※2}の受入体制強化に伴い、救急搬送数は増加傾向にあり、本事業により、京丹後市街地から大宮峰山道路へのアクセスを確保することで救急搬送時間が短縮できるなど、地域の防災機能を強化するものである。



出典：大宮峰山道路 国土交通省近畿地方整備局福知山河川国道事務所に加筆

図-7 大宮峰山道路整備後の搬送ルート

※1 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

※2 第 2 次救急医療機関

休日夜間急患センター、小児初期救急センター、在宅当番医制等の初期救急医療施設及び救急患者の搬送機関との円滑な連携体制のもとに、休日及び夜間における入院治療を必要とする重症救急患者の医療を確保すること（救急医療対策事業実施要綱昭和 52 年 7 月 6 日より）

II-3 地域の観光産業を支援

京都府北部地域においては、平成27年の京都縦貫自動車道丹波綾部道路の供用に伴い、観光資源へのアクセス性が向上し、観光入込客数は増加傾向にある。なお、コロナ禍の影響により令和2年度、3年度は落ち込んだものの、令和4年度は回復傾向にあり、今後も回復・増加が期待される。

丹後地域には山陰海岸ジオパーク^{※3}に指定されている琴引浜や夕日ヶ浦をはじめとする魅力的な観光資源が点在しており、将来的に山陰近畿自動車道の延伸により、日本海側の広域的な周遊観光ルートを形成するため、京阪神地域とのアクセス性の向上が重要である。

また、丹後地域は、丹後ちりめん^{いりこみきやくすう}に代表される我が国最大の絹織物産地である。現在、日本で生産される和装用白生地織物(きものの生地)の約70%^{※4}が本地域で生産され、その多くは京都・西陣に出荷される中、地域産業を支援する道路としても大いに期待される。

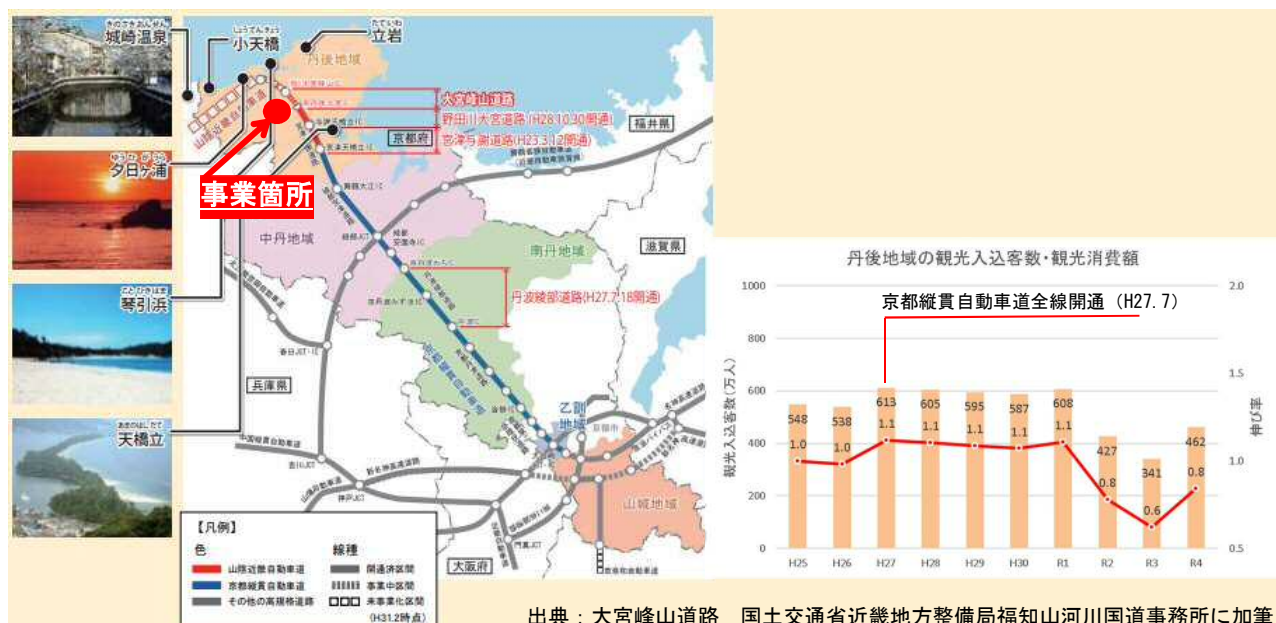


図-8 日本海沿岸地域の観光資源と京都府北部地域の観光入込客数

※3 山陰海岸ジオパーク

京都府(京丹後市)、兵庫県、鳥取県にまたがる山陰海岸国立公園とその周辺からなるジオパークである。山陰海岸地域にある地質遺産を保護・研究・ジオツーリズムに活用し、教育や地域社会に貢献することを目的としている。2010年に世界ジオパークネットワークへの加盟が認定された。

※4 和装用白生地織物(きものの生地)の約70%

日本で生産される和装用後染織物(表地)の数量、(一社)日本絹人織織物工業会の資料に基づき丹後織物工業組合が試算(令和元年)

	<p>第3章 都市機能構想 【軸の形成】(1)広域連携軸</p> <p>山陰近畿自動車道(鳥取豊岡宮津自動車道)の全線事業化を促進し、インターチェンジ周辺地域において、利便性向上に向けた整備を進めるとともに、近隣市町と連携を図りながら、人と経済・文化が交流する活力あふれる北近畿の拠点都市をめざします。</p> <p>○京丹後都市計画道路の変更(平成30年9月)</p> <p>都市計画道路鳥取豊岡宮津自動車道宮津網野線(山陰近畿自動車道)の延伸に伴い、峰山地域に既決の都市計画網とつなぎ、新たな道路ネットワークを形成するため変更を行うもの。</p>
--	---

※5 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)。

※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

2 事業の進ちょく状況

(1) 進ちょく状況

本事業は、平成 29 年度に着手し、測量、設計、地元説明及び用地調査等を経て、現在は用地買収を進めている他、終点側にある埋蔵文化財包蔵地内において、埋蔵文化財調査が完了しており、一部工事に着手している。

表-2 投資事業費

全体事業費 (うち用地費)	34.4 億円 (7.2 億円)
令和 5 年度末までの投資事業費(進ちょく率) (金額ベースの進ちょく率)	12.0 億円 (進ちょく率 34%)
うち用地費 (面積ベースの進ちょく率)	5.9 億円 (進ちょく率 82%)

表-3 進ちょく状況

年 度	主たる内容
H 2 9	測量、道路詳細設計
H 3 0	用地測量、構造物詳細設計
H 3 1	買収物件調査、用地買収
R 2	埋蔵文化財調査、用地買収、土質調査、構造物詳細設計
R 3	埋蔵文化財調査、用地買収、土質調査、構造物詳細設計
R 4	埋蔵文化財調査、用地買収、軟弱地盤対策設計、築造工事
R 5	埋蔵文化財調査、用地買収、築造工事

(2) 全体事業費の変化

事業を進める中で、事業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、事業費を精査した結果、以下の増減額要因により、前回再評価時から全体事業費が約 17.4 億円増となる見通し。

表-4 全体事業費の変化

	前回評価時	今回評価時	増減
全体事業費	17 億円	34.4 億円	+17.4 億円

主な増減額要因	増減額
① 資機材費・労務費等の上昇	+ 6.0 億円
小計：物価上昇等(①)	+ 6.0 億円
② 軟弱地盤対策の追加	+ 8.5 億円
③ 埋蔵文化財調査包蔵地範囲の拡大	+ 2.0 億円
④ 施工計画の見直しに伴う増額	+ 1.1 億円
⑤ 他現場で発生した建設発生土の流用による購入土の削減	- 0.2 億円
小計：計画変更(②～⑤)	+ 11.4 億円
合計	+ 17.4 億円

(主な事業費の増減)

①資機材費・労務費等の上昇 (増 約6.0億円)

資機材費・労務費等の上昇は、現在の事業費を算定する際に基準とした令和2年度以降、労務単価及び資材単価の上昇や一般管理費率の改定等の積算方法が見直されたことによるもので、計画変更の増減額要因により変化した全体事業費28.4億円に対して、本事業では特に上昇率が大きいセメントなどの単価上昇により、6.0億円増となるもの。

表一五 物価上昇による全体事業費の変化

単価	前回評価時 R2	今回評価時 計画変更 R2	今回評価時 物価上昇等 R5	増額
工事費	17.0 億円	28.4 億円	34.4 億円	+6.0 億円

計画変更 (②～⑤) 物価上昇 (①) : 約 1.2 倍

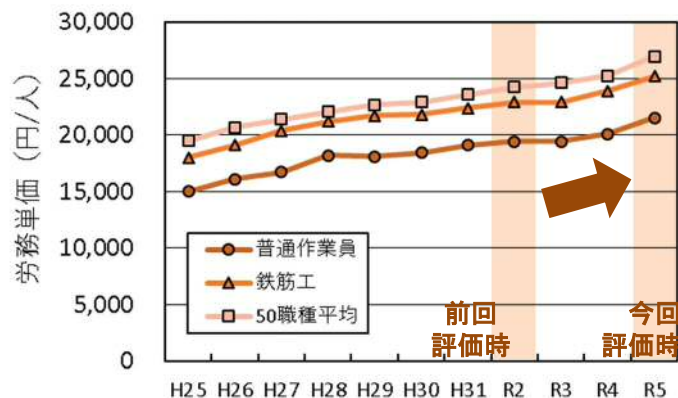


図-9 京都市内における労務単価

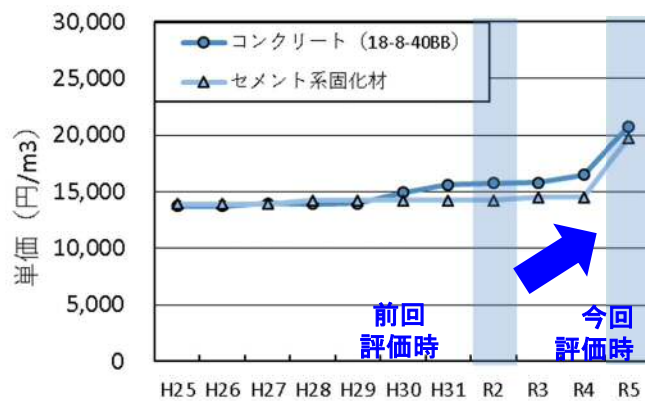


図-10 京都府内における資材単価の推移 (全地域の平均)

表-6 本事業における主な上昇項目 (京丹後市)

主な上昇項目	R2再評価	R5再評価	上昇率
普通作業員	19,400(円/日)	21,500(円/日)	1.11倍
世話役	22,700(円/日)	25,500(円/日)	1.12倍
セメント	14,500(円/m³)	20,000(円/m³)	1.38倍
コンクリート	19,340(円/m³)	25,340(円/m³)	1.31倍

②軟弱地盤対策の追加

(増 8.5億円)

事業着手前には、既存文献や現地踏査により現況地盤を想定することが一般的であり、本事業においても概略設計では、同調査により表土の置き換えや改良による対策が必要と考えていた。

しかし、詳細設計にあたって、土質構造や地盤特性を把握するため、本道路の盛土区間において基礎地盤の土質調査を実施した結果、軟弱な地層（緩い砂層）が想定より深く堆積していることが確認され、地震時に液状化が生じ、盛土が不安定になることが判明した。

本道路は、山陰近畿自動車道のアクセス道路であり、万一損傷した場合は、道路ネットワークとしての機能に大きな影響を与えるため、地震時においても通行を確保できるように、盛土区間の基礎地盤において液状化対策工として深さ8m～11mの地盤改良工の追加が必要となった。

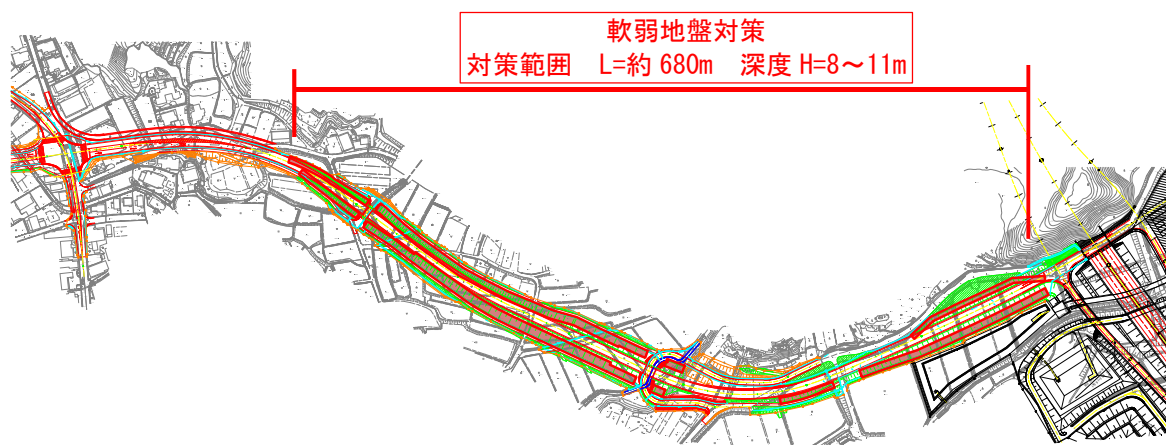


図-1 1 地盤改良平面図

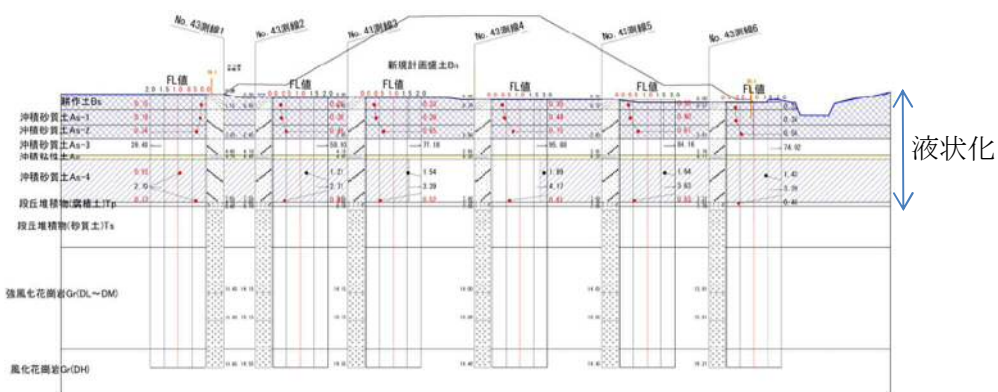
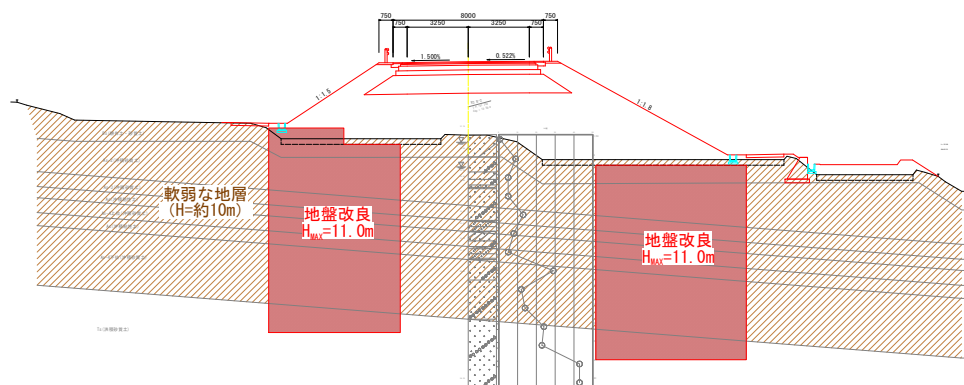


図-12 地盤改良標準横断面図

<参考>懸念されるリスク

セメント系固化材を用いた地盤改良については、対象となる土質が改良効果に影響を与える。影響を与える要因としては、土質、水分量、有機物や土の pH などが考えられる。このため、所定の強度を発現するためのセメント系固化材の種類や添加量を決定するにあたって、室内配合試験を行った上で、配合量を決定することとなる。

本府における、直近の地盤改良の実績では、事前の想定と比較して、配合量が最大で 50kg/m³ 増加した事例があった。このため、過去の事例から懸念されるリスクが最大となるケースとして、配合量が 50kg/m³ 増加すると想定した場合、約 1.0 億円増となる可能性がある。

なお、この場合においても費用便益比 (B/C) は 1.4 となり、効率性が確保できていることを確認している。

③埋蔵文化財包蔵地範囲の拡大 (増 約 2.0 億円)

令和3年度の埋蔵文化財調査により、佐屋利遺跡の包蔵地の調査範囲が拡大されたことに伴い、道路区域と重複する範囲の埋蔵文化財調査費を追加するもの。

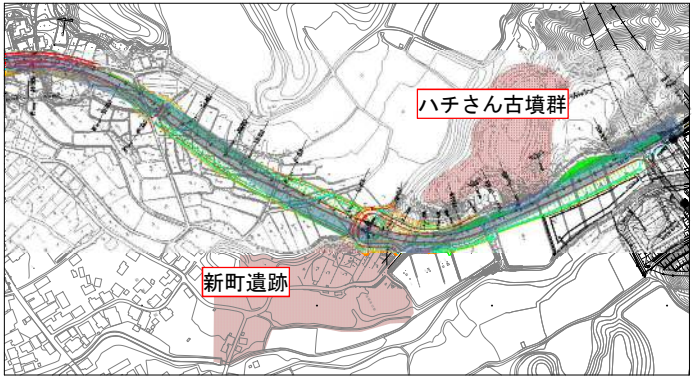
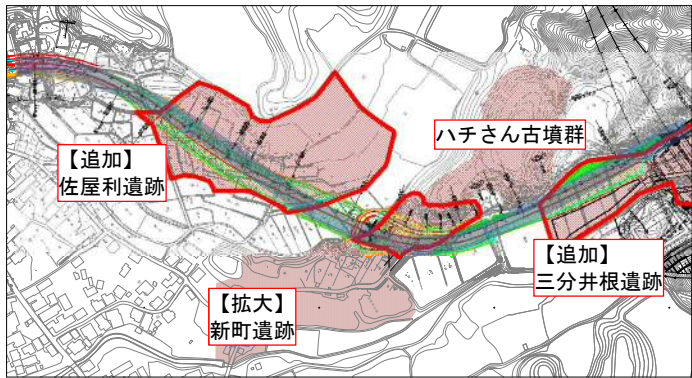
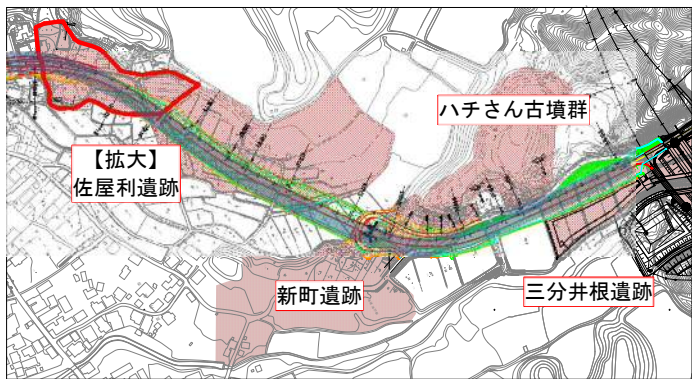
時期	平面図	内容
当初 (H29)		・対象の包蔵地なし
前回 (R2)		<ul style="list-style-type: none"> ・新町遺跡拡大 (対象外→対象) ・佐屋利遺跡追加 ・三分井根遺跡追加
今回 (R5)		<ul style="list-style-type: none"> ・佐屋利遺跡拡大 ・佐屋利遺跡と本道路の重なる範囲が拡大したため、調査費がさらに増大

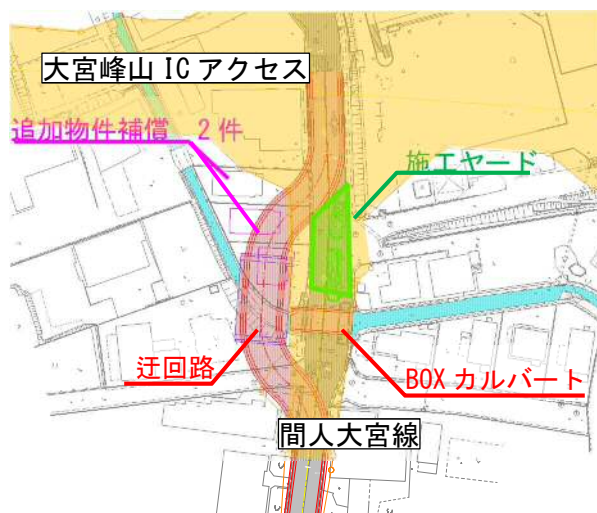
図-13 埋蔵文化財包蔵地の追加・拡大経過 ■ : 本道路

④ 施工計画の見直しに伴う増額 (増 約 1. 1 億円)

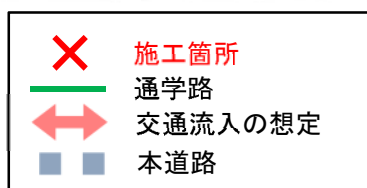
本道路と交差する府道間人大宮線に右折レーンを設置するため、普通河川大谷川の渡河部にボックスカルバートの施工を計画し、当初は、通行規制による施工計画としていた。

しかし、令和3年度に千葉県八街市における小学生の死傷事故を受けて、「通学路における交通安全の更なる確保について」の通知に基づき、交通安全を一層確保することが求められる中で、当初の通行規制による計画では、通学路である周辺の幅員狭小な市道への交通流入が懸念され、事故の危険性が高まることが危惧された。

そのため、通行規制から2車線を確保した施工計画に見直すもの。



左図-14 周辺道路図
上図-15 施工計画見直し図



⑤ 建設発生土の流用 (減 約 0. 2 億円)

本工事に利用する盛土については、購入土を調達する計画としているが、他現場で発生する残土を流用することで、購入土の費用を縮減するもの。

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

前回評価時（令和2年度）以降、事業を巡る社会経済情勢等は次の様に变化しており、その変化を踏まえても、本事業の必要性に変わりはない。

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	本事業の必要性
<p>I 高速道路へのアクセス</p> <p>大宮峰山道路の（仮称）大宮峰山 IC と、国道 312 号及び国道 482 号を結び、将来の京丹後市のゲートウェイとなる道路として、地域の発展を支援する。</p>	<p>平成 27 年 4 月に国による直轄権限代行により大宮峰山道路が事業化されて以降、用地買収、埋蔵文化財調査、工事が順調に進ちよくしている。</p> <p><u>令和 5 年度に、有料道路事業に着手し、引き続き、山陰近畿自動車道の整備を促進している。</u></p>	<p>大宮峰山道路の（仮称）大宮峰山 IC と、国道 312 号及び国道 482 号を結ぶ<u>本事業の必要性はさらに高まっている。</u></p>
<p>II-1 高速道路への円滑な誘導による交通安全性の向上</p> <p>国道 312 号から大宮峰山道路へ交通を転換することにより、国道 312 号の交通混雑を緩和し、交通安全性を向上させる。</p>	<p>依然として、国道 312 号と国道 482 号が会合する長岡大橋交差点は、慢性的な渋滞が発生しており、整備中の大宮峰山道路との並行区間においても交通混雑や道路の沿道施設への出入りにより、<u>交通事故が発生する深刻な状況が続いている。</u></p>	<p>本事業により、山陰近畿自動車道を経由し、国道 482 号へ円滑に誘導することで、長岡交差点の渋滞対策を図ることができるため、<u>本事業の必要性に変わりはない。</u></p>
<p>II-2 地域の防災機能を強化</p> <p>京丹後市域からの救急搬送に大宮峰山道路を活用することにより、救急搬送時間を短縮し、救急医療体制を支援する。</p>	<p>京都府立医科大学附属北部医療センターが医療機能を充実・強化したことに伴い、<u>救急搬送数が多い状態が続いており、京丹後市街地から山陰近畿自動車道へのアクセスによる救急搬送時間の短縮がさらに求められている</u></p>	<p>本事業により、京丹後市街地からの救急搬送時間の短縮につながるため、<u>本事業の必要性に変わりはない。</u></p>

<p>II-3 地域の観光産業を支援</p> <p>日本海側の広域的な周遊観光ルートを形成するため、京阪神地域とのアクセス性を強化する。</p>	<p><u>観光入込客数は、コロナ禍の影響により一時落ち込んだものの、令和4年度は回復傾向にあり、今後も回復・増加が期待される。</u></p> <p><u>将来的に山陰近畿自動車道の整備により、日本海側の広域的な周遊観光ルートを形成していく。</u></p>	<p>観光資源へのアクセス性が向上するため、<u>本事業の必要性に変わりはない。</u></p>
--	--	--

参考 山陰近畿自動車道の整備状況

- H23.3 宮津天橋立 IC～与謝天橋立 IC「宮津与謝道路」(L=6.4km)
- H27.3 都市計画決定区間を(仮)網野 IC まで延長 (L=16.9km)
- H28.10 京丹後大宮 IC～与謝天橋立 IC「野田川大宮道路」開通(L=4.3km)
- R1.12 京丹後大宮 IC～(仮)大宮峰山 IC「大宮峰山道路」起工式(L=5.0km)
- R2.4 (仮)網野 IC～府県境までの調査に着手 (L=約 19km)
- R5.4 宮津天橋立 IC～(仮)大宮峰山 IC の有料道路事業着手

(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^{※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、「交通結節点の利便性向上」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。

※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	

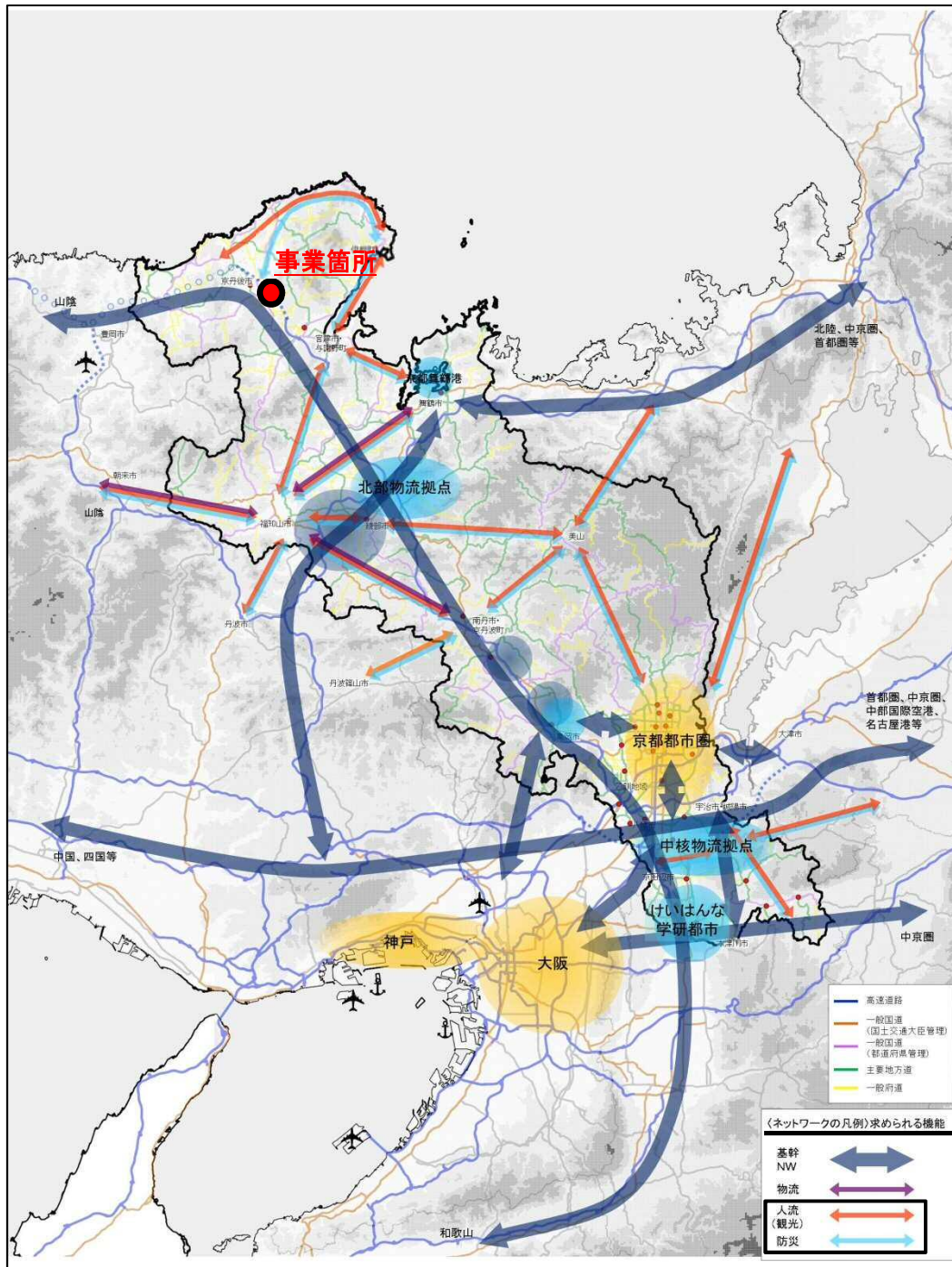


図-16 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク

4 事業費の投資効果

(1) 費用便益比 (B/C) の算出

前回評価時から総費用・総便益ともに増えており、費用便益比が1.0を上回る
るので、本事業の効率性は確保できている。

なお、懸念される地盤改良施工段階における配合量の増加に伴う事業費増を考
慮した場合においても、費用便益比 (B/C) は1.4であり、効率性は確保さ
れる見込みである。

表-9 費用便益比 (社会的割引率4%) ※8

項 目	前回 (基準年 R 2)	今回 (基準年 R 5)	残事業
総便益 (B)	27.2 億円	48.4 億円	48.4 億円
総費用 (C)	16.3 億円	32.3 億円	20.5 億円
B/C	1.7	1.5※9	2.4

※8 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。前回は令和2年、
今回は令和5年基準に現在価値化している。

※9 山陰近畿自動車道の開通区間を (仮称) 網野 IC までとした場合の費用便益比は2.0

<参考>社会的割引率2%の場合

【表-10 <参考>費用便益比 (社会的割引率2%)】 ※10

項 目	前回 (基準年 R 2)	今回 (基準年 R 5)	残事業
総便益 (B)	—	73.4 億円	73.4 億円
総費用 (C)	—	32.3 億円	21.9 億円
B/C	—	2.3	3.4

※10 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5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。

■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。

表-11 車種別の時間価値原単位（単位：円/分・台）

車種	時間価値原単位		車種	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
※平成29年価格 前回評価時のマニュアル（平成30年2月）			※令和2年価格 今回評価時のマニュアル（令和4年2月）	

(2) 費用対効果以外の事業の有効性

○京丹後市のまちづくりに寄与

京丹後市中心市街地に直結するアクセス道路を整備することで、円滑な交通網を形成し、地域産業の振興や交流促進を図り、京丹後市のまちづくりに寄与する。

○日常生活における安心・安全の向上

通過交通が現道から高速道路に転換することにより沿道の生活環境が改善される。

また、京丹後市域から第2次救急医療機関である府立医科大学北部医療センターへは、京丹後市役所が30分圏域に入るなど、速達・定時性が改善し、住民の安心・安全の向上が図られる。

○観光資源へのアクセス改善による広域的な経済効果

京丹後市域には、温泉や海水浴場をはじめ魅力的な観光資源が多数存在している。平成27年7月の京都縦貫自動車道全線開通後にはアクセスが改善された府北部観光地の多くで入込客の増加による経済効果が見られたことから、同様の効果が期待できる。

5 事業進ちよくの見込み

用地買収、埋蔵文化財調査、築造工事に着手している。用地買収及び埋蔵文化財調査は予定通り進んでおり、令和6年度以降、築造工事に先立って、地盤改良工に着手する予定である。地元及び関係機関の協力を得ながら進めており、直轄権限代行事業中の山陰近畿自動車道大宮峰山道路と併せて、早期完成に向けて引き続き事業進ちよくを図る。

表-12 事業の進ちよくの見込み

年度	主たる内容
R6	用地補償、築造工事
R7	用地補償、築造工事
R8	築造工事、舗装・安全施設工事

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

盛土工に必要な土については、他工事で発生する残土を有効活用することで、コスト縮減を図る。

(2) 代替案の可能性

ルートについては、都市計画決定手続きにおいて関係機関協議上、説明会や住民意見募集等の住民参加手続きを経て決定（平成30年9月21日）されたものであり、また地元が懸念していた通過交通進入対策について了解を得て、用地買収も進めていることから、現時点におけるルート変更の可能性はない。

（令和6年2月時点の用地進捗率：88%（面積ベース））

7 良好な環境の形成及び保全

(1) 地球環境・自然環境

高速道路インターチェンジのアクセス道路整備で国道 312 号を利用する交通が分散され、交通渋滞の緩和から CO2 排出量の削減効果が見込める。

また、緑豊かな里山を通過するため、在来種に配慮した法面緑化等により自然環境の保全に努める。



図-17 法面緑化

(2) 生活環境

沿道には小学校があり、通学路が存在することから歩道の整備が必要であり、バリアフリー構造の歩道を設置し、地域内で誰もが安心・安全に通行できる歩行空間を整備する。

(3) 地域個性・文化環境

古墳、遺跡、城跡等が存在する地域であるため、埋蔵文化財保護の観点から、教育庁文化財保護課と連携して調査を行い、文化財の記録保存を行う予定である。



図-18 埋蔵文化財位置図

【出典：京都府・市町村共同統合型地理情報システム】

8 総合評価（案）

（1）事業の進ちょく状況

地元及び関係機関の協力を得ながら進めており、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）事業を巡る社会情勢の変化

現道から（仮称）大宮峰山 IC にアクセスする場合、幅員の狭い市道を利用するほかなく、大型車両については、通行が困難な状況にある。

一方で、本事業箇所周辺は、京丹後市都市計画マスタープランにおいて、新都市拠点としてふさわしい都市機能の誘導と都市環境の整備を進める地区となっているため、将来の京丹後市のゲートウェイとなる道路として、地域の発展を支援する本事業の必要性は高い。

（3）事業の効果

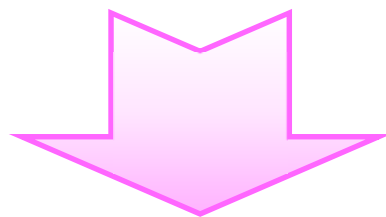
前回評価時から総費用・総便益ともに増えており、費用便益比が1.0を上回るため、本事業の効率性は確保されている。

また、直轄権限代行による大宮峰山道路は、用地買収、埋蔵文化財調査、工事が着実に進ちょくしており、本事業によりインターチェンジと接続させ、大宮峰山道路の整備効果を地域に波及させることが重要である。

（4）良好な環境の形成及び保全

大宮峰山道路と併せた本道路の整備により、交通転換を図ることで、国道312号の交通混雑が緩和されるため、走行性向上による排出ガス（CO₂等）の削減が期待される。

また、歩道を整備し、誰もが安心・安全に通行できる歩行空間を整備するとともに、盛土材については他現場発生土の活用等に努めることにより、資源の再利用を行うことで、良好な環境の形成及び保全が確保されている。



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6年 3月 7日		
		作成部署	道路建設課		
事業名	国道312号大宮峰山インターアクセス道路 新設改良事業		地区名	京丹後市峰山町新町～荒山地内	
事業概要	直轄権限代行事業中の山陰近畿自動車大宮峰山道路((仮称)大宮峰山IC)へのアクセス道路を整備する。 【道路築造：延長1.2km、幅員8.0～16.0m、一部両側歩道】				
目指すべき環境像	事業区間周辺は、古墳、遺跡、城跡等が存在する地域であることから、地形改変を最小限に抑えるとともに、良好な通行環境及び生活環境を確保する道路整備を目指す。				
関連する公共事業	国道312号大宮峰山道路建設事業（国土交通省）				
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)	○	<p>国道312号は国道482号交差点をはじめ随所に交通渋滞が発生し、CO₂排出量が大きくなっていることから、削減する必要がある。</p> <p>緑豊かな山間部を通過するため、自然環境の維持・保全が必要</p>	<p>高速道路インターチェンジのアクセス道路整備で国道312号の交通渋滞を緩和し、CO₂排出量の削減を図る。</p> <p>在来種に配慮した法面緑化等により自然環境の保全に努める</p>	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	○			3
	その他				
生活環境	ユニバーサルデザイン	○	<p>沿道の内、既成集落から国道までは、小学校も存在することから歩道を整備する必要がある。</p> <p>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</p>	<p>バリアフリー構造の歩道を設置し、誰もが安心・安全に通行できる歩行空間を整備する。</p> <p>建設発生土を最小限に抑えるとともに、盛土材については、資源の再利用の観点から、可能な限り他公共工事からの流用に努める。</p>	5
	水環境・水循環				
	大気環境				
	土壌・地盤環境				
	騒音・振動				
	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		<p>古墳、遺跡、城跡等が存在する地域であることから、埋蔵文化財保護には適切に対応する必要がある。</p> <p>文化財保護課と連携して文化財の発掘調査等の適切に対応を図る。</p>	3	
	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	「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)	・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）。

<費用対効果分析説明資料>

■費用便益分析結果総括表（事業全体）

事業名	国道 312 号大宮峰山インターアクセス道路
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・地域整備局)
基準年	2023 年 (令和 5 年)
事業着手年	2017 年 (平成 29 年)
事業完了予定年	2026 年 (令和 8 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	31.9※2	4.5	36.4
基準年における現在価値 (C)	30.6	1.7	32.3

※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 31.9 億円は、全体事業費 34.4 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)	120.6
基準年における現在価値 (B)	48.4

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	48.4 / 32.3	1.5
-----	-------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	19.4	/
用地・補償費	7.2	
その他経費 (測量試験費等)	5.3	
合計	31.9	30.6

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	4.5	1.7

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	36.4	32.3

●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	97.5	39.1
走行経費減少便益	19.5	7.8
交通事故減少便益	3.6	1.5
合計 (B)	120.6	48.4

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	国道 312 号大宮峰山インターアクセス道路
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・地域整備局)
基準年	2023 年 (令和 5 年)
事業着手年	2017 年 (平成 29 年)
事業完了予定年	2026 年 (令和 8 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	20.4 ※2	4.5	24.9
基準年における現在価値 (C)	18.8	1.7	20.5

※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 20.4 億円は、残事業費 22.4 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)	120.6
基準年における 現在価値 (B)	48.4

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	48.4 / 20.5	2.4
-----	-------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	18.5	/
用地・補償費	1.3	
その他経費 (測量試験費等)	0.6	
合計	20.4	18.8

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	4.5	1.7

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	24.9	20.5

●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	97.5	39.1
走行経費減少便益	19.5	7.8
交通事故減少便益	3.6	1.5
合計 (B)	120.6	48.4

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）【参考：社会的割引率 2%】

事業名	国道 312 号大宮峰山インターアクセス道路
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・地域整備局)
基準年	2023年(令和5年)
事業着手年	2017年(平成29年)
事業完了予定年	2026年(令和8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	31.9※2	4.5	36.4
基準年における現在価値 (C)	29.6	2.7	32.3

※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31.9億円は、全体事業費34.4億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)	120.6
基準年における 現在価値(B)	73.4

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	73.4/32.3	2.3
-----	-----------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	19.4	/
用地・補償費	7.2	
その他経費 (測量試験費等)	5.3	
合計	31.9	29.6

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	4.5	2.7

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	36.4	32.3

●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	97.5	59.3
走行経費減少便益	19.5	11.9
交通事故減少便益	3.6	2.2
合計 (B)	120.6	73.4

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）【参考：社会的割引率 2%】

事業名	国道 312 号大宮峰山インターアクセス道路
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・地域整備局)
基準年	2023年(令和5年)
事業着手年	2017年(平成29年)
事業完了予定年	2026年(令和8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	20.4※2	4.5	24.9
基準年における現在価値 (C)	19.2	2.7	21.9

※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20.4億円は、残事業費22.4億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)	120.6
基準年における 現在価値 (B)	73.4

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	73.4/21.9	3.4
-----	-----------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	18.5	/
用地・補償費	1.3	
その他経費 (測量試験費等)	0.6	
合計	20.4	19.2

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	4.5	2.7

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	24.9	21.9

●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	97.5	59.3
走行経費減少便益	19.5	11.9
交通事故減少便益	3.6	2.2
合計 (B)	120.6	73.4

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