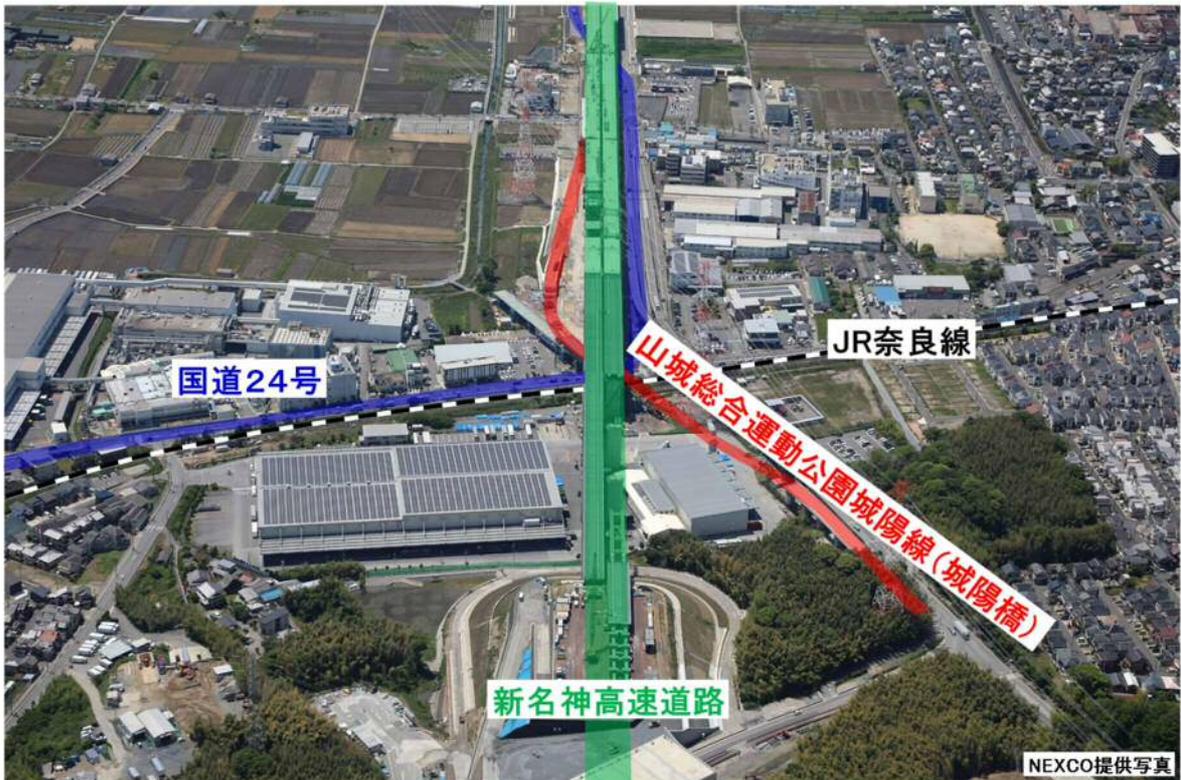


令和6年度 公共事業評価調書

【再評価（令和3年度 再評価）】

やましろうごううんどうこうえんじょうよう じょうようばし
一般府道山城総合運動公園城陽線（城陽橋）

道路整備事業



令和6年11月
京 都 府

【 目 次 】

1 事業概要	城陽橋	3
2 事業の進ちよく状況	城陽橋	10
3 事業を巡る社会経済情勢等の変化	城陽橋	14
4 事業費の投資効果	城陽橋	18
5 事業の進ちよくの見込み	城陽橋	20
6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等	城陽橋	20
7 良好な環境の形成及び保全	城陽橋	21
8 総合評価（案）	城陽橋	22

《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドシート	城陽橋	23
費用対効果分析説明資料	城陽橋	25

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

事業地のある城陽市は、京都や大阪のベッドタウンとして発展してきた地域であり、城陽市東部丘陵地（以下、「東部丘陵地」と表記。）の整備計画を策定するなど、さらなる発展に向けまちづくりが進展している。

一般府道（以下、「(一)」と表記。）山城総合運動公園城陽線は、宇治市を起点とし、城陽市の国道 24 号に至る道路であり、西日本高速道路株式会社（以下、「NEXCO」と表記。）が整備を進める新名神高速道路(以下、「新名神」と表記。)の城陽インターチェンジ(以下、「IC」と表記。)と東部丘陵地や宇治市街地を結ぶ区間の一部である。

事業区間は現在 2 車線の道路であり、新名神の開通や東部丘陵地などの周辺開発に伴う交通量の増加を見越し、国道 24 号や都市計画道路（以下、「(都)」と表記。）東部丘陵線等の 4 車線整備が進む中、ボトルネックとなることが懸念されている。

本事業は、(一)山城総合運動公園城陽線を 4 車線化することで、新名神の全線開通の効果を最大限発揮する 4 車線の道路軸を構築し、東部丘陵地などの周辺開発を支援するものである。



図-1 広域位置図

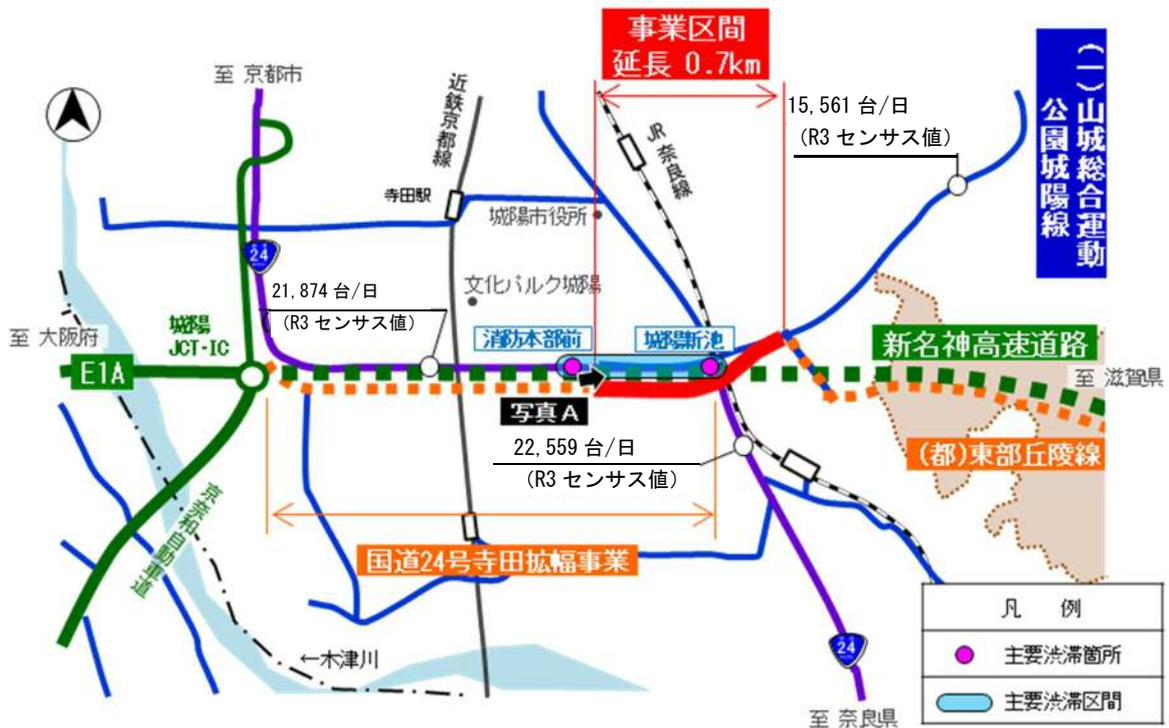


図-2 詳細位置図

II 通行環境の改善

京都府域渋滞対策協議会において、消防本部前^{しょうぼうほんぶまえ}交差点、城陽新池^{じょうようしんいけ}交差点は主要渋滞箇所、国道24号消防本部前交差点～城陽新池交差点間は主要渋滞区間に選定されていることに加え、新名神の全線供用や東部丘陵地などの周辺開発の進行に伴う交通量の増加によって、さらなる渋滞悪化が懸念される。

本事業は、これらの渋滞対策として進められている国道24号寺田拡幅事業と連携し、4車線の道路軸を整備することにより、渋滞の緩和を図るものである。



資料：京都府域渋滞対策協議会資料をもとに作成

図-5 主要渋滞箇所・主要渋滞区間



写真-1 渋滞状況

Ⅲ 地域産業の発展を支援

京都府南部の山城地域は、平成 27 年 4 月に「『日本茶 800 年の歴史散歩』～京都・山城～」として日本遺産に認定され、特産品である「宇治茶」の主生産地となっている。生産されるお茶は、茶園を覆って育てる「おい茶」が主流で、全国 3 位（令和 4 年度）の生産量を誇っている。生産されたお茶は、一旦、城陽市内にある茶市場を介して全国に発送されており、関連事業と合わせて主要渋滞箇所が 4 車線化され、新名神とのアクセス性が向上することにより、出荷～流通の速達性・定時性が向上し、地域産業の発展につながるものと期待されている。



図-6 山城地域のお茶

IV 緊急輸送道路の機能強化

(一) 山城総合運動公園城陽線は、第2次緊急輸送道路^{※1}に指定されており、災害発生時等の避難・救助活動等において、重要な役割を担う道路である。

本事業区間を4車線化整備することで、災害発生時において、新名神をはじめとする広域的な道路ネットワークとの連携が強化され、本地域への交通が寸断されるリスクが低減されるとともに、防災拠点間のアクセス性を向上させ、地域の防災力が強化されることで、地域住民の安心・安全が確保される。

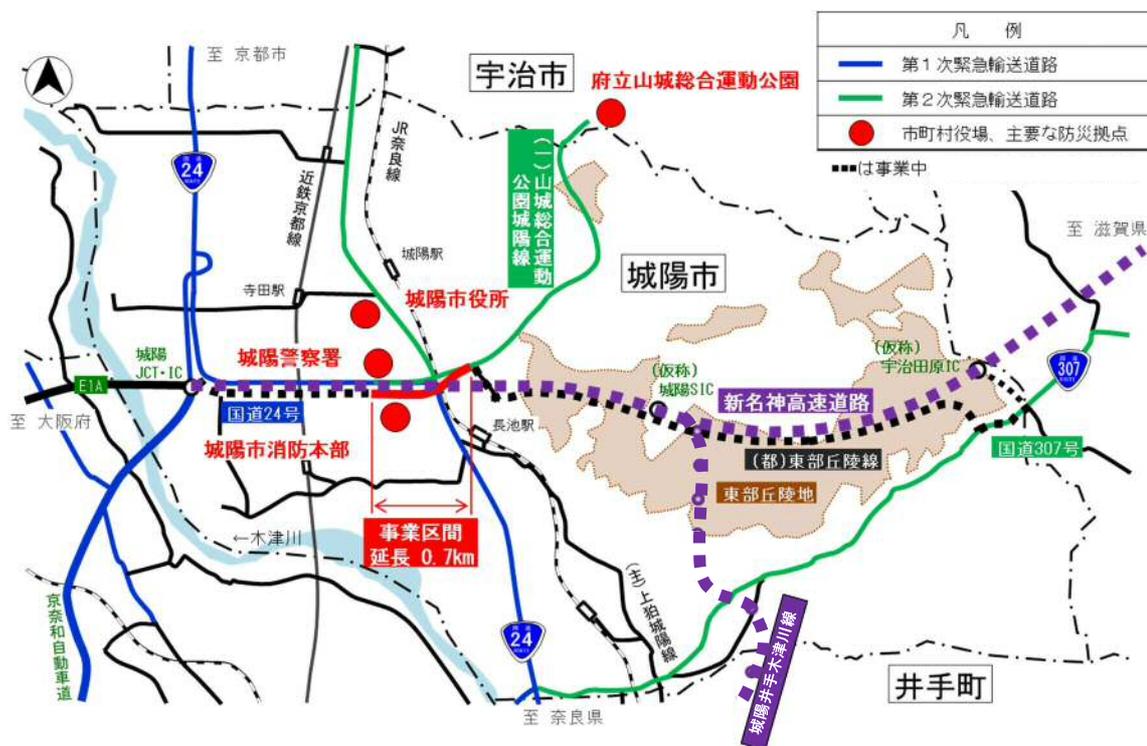


図-7 主な防災拠点

※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

(3) 事業内容

表-1 事業内容

項目	内容
路線名	(一) 山城総合運動公園城陽線
事業主体	京都府
事業箇所	城陽市富野 ^と 野地内
延長・幅員	延長：0.7km 幅員：18.0m 4車線 片側歩道 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>【新設橋】</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【既設橋】</p> </div> </div>
計画交通量 ^{※2}	23,300台/日(令和22年予測交通量)
道路の区分 ^{※3}	第4種第1級
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ○京都府総合計画 山城地域振興計画(令和5年4月) 3(1)ア 木津川右岸地域整備の計画的推進 ○京都府地域防災計画 第二次緊急輸送道路に指定 ○第四次城陽市総合計画(平成29年7月) 新名神高速道路の開通を契機とした新たなまちづくりの推進 東部丘陵地の整備による京都府南部地域の活性化 ○城陽市都市計画マスタープラン(平成30年5月) 4.3 2)① 効率的な道路ネットワークの形成

※2 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)。

※3 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。

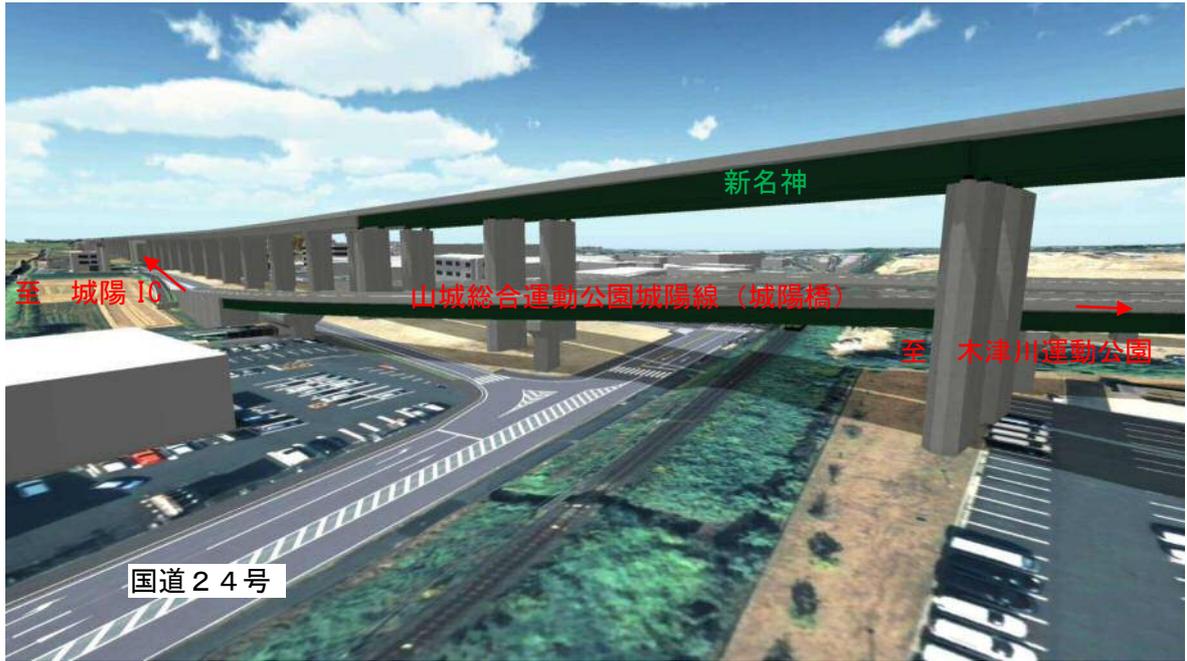


図-8 城陽橋完成イメージ

2 事業の進捗状況

(1) 進捗状況

本事業は、平成31年度に着手し、令和6年度現在、用地買収が完了しており、橋りょう上部工を進めている。

表-2 投資事業費

全体事業費 (うち用地補償費)	62.0億円 (2.0億円)
令和6年度末までの投資事業費(進捗率) (金額ベースの進捗率)	52.3億円 (進捗率84%)
うち用地補償費 (面積ベースの進捗率)	2.0億円 (進捗率100%)

表-3 進捗状況

年 度	主たる内容
H31/R元	測量・設計、用地買収、橋りょう下部工
R2	用地買収、橋りょう下部工、橋りょう上部工
R3	用地買収、橋りょう下部工、橋りょう上部工
R4	用地買収、橋りょう下部工
R5	用地買収、橋りょう上部工
R6	橋りょう上部工

(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6億円増となる見通し。

表-4 全体事業費の変化

	前回評価時	今回	増
全体事業費	56億円	62億円	+6億円

主な増減額要因	増減額
① 資機材費・労務費等の上昇	+ 3.8億円
小計：物価上昇等(①)	+ 3.8億円
② 橋りょう上部工の施工方法の変更	+ 2.2億円
小計：計画変更(②)	+ 2.2億円
合計	+ 6.0億円

(主な事業費の増減)

①資機材費・労務費等の上昇 (増 約3.8億円)

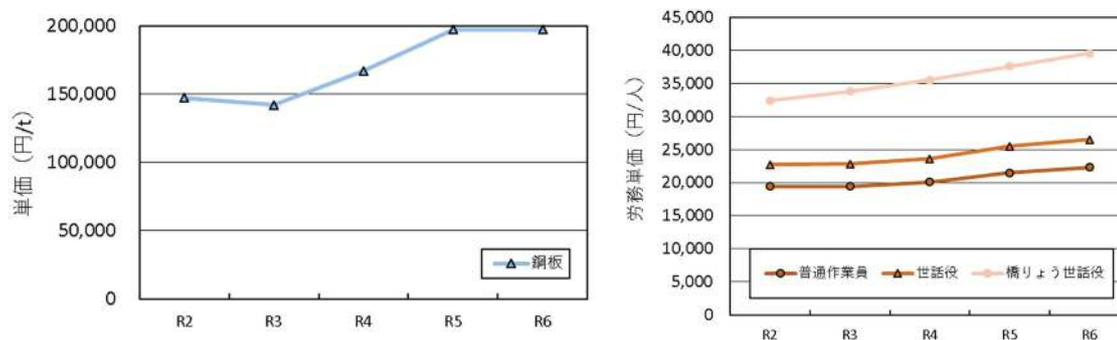
資機材費・労務費等の上昇は、現在の事業費を算定する際に基準とした令和3年度以降、労務単価及び資材単価の上昇や一般管理費率の改定等の積算方法が見直されたことによるもので、計画変更の増減額要因により変化した全体事業費58.2億円に対して、本事業では特に上昇率が大きい鋼板などの単価上昇により、3.8億円増となるもの。

表-5 物価上昇による全体事業費の変化

	前回評価時	今回評価時 計画変更	今回評価時 物価上昇等	増額
単価	R3	R3	R6	
工事費	56.0億円	58.2億円	62.0億円	+6.0億円

計画変更 (②)

物価上昇 (①) : +3.8億円



図—9 京都府内における資材単価と労務単価の推移

表—6 本事業における主な上昇項目

主な項目	変更 (R3)	再変更 (R6)	上昇率
普通作業員	19,400(円/日)	22,300(円/日)	1.15倍
世話役	22,800(円/日)	26,500(円/日)	1.16倍
橋りょう世話役	33,800(円/日)	39,500(円/日)	1.17倍
鋼板	142,000(円/m3)	197,000(円/m3)	1.39倍

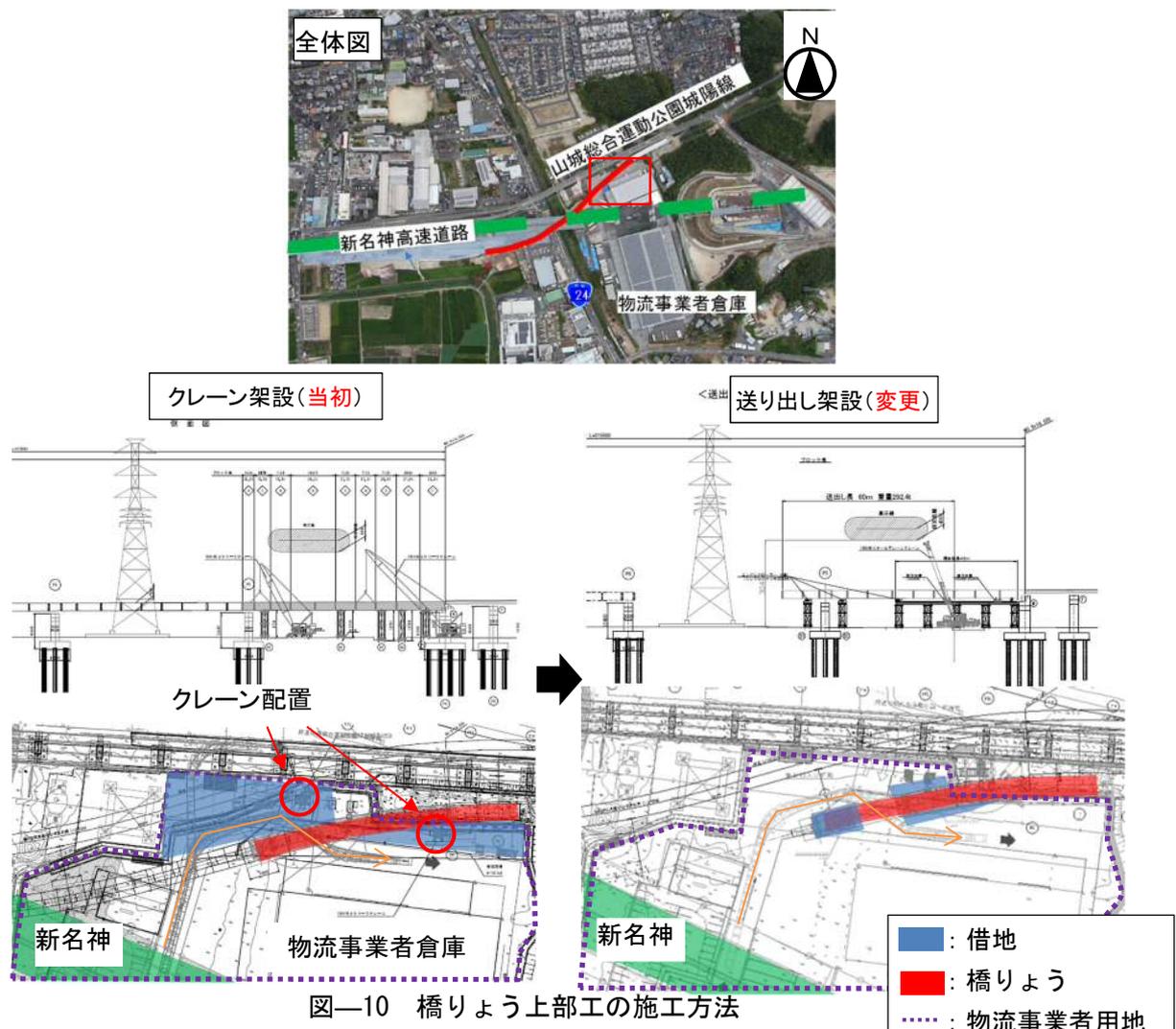
②橋りょう上部工の施工方法の変更

(増 約2.2億円)

本事業により施工する橋りょうの内、東側の約140mの区間は、物流事業者の敷地内上空を通過するため、施工にあたって借地が必須となっている。隣接して新名神を施工するNEXCO西日本も、同様の借地が必要となるが、その範囲が重複するため、工程の調整により、京都府の施工は、NEXCO西日本の施工後とし、経済的なクレーン架設による施工を予定していた。

しかし、新名神の開通が遅れる中、京都府の施工時期が変更となり、改めて物流事業者と協議したところ、コロナ禍の経済停滞から貨物取扱業務が拡大し、搬入出するトラックや保管スペースが増大していることから、架設計画を見直す必要が生じた。

物流事業者にも協力いただき、敷地内のトラック動線や保管スペースの位置、京都府が設置する架設クレーンの位置の見直しを検討したが、それぞれが必要とするスペースを同時に確保することが困難であった。このため、施工に必要な借地を縮小できる送り出し架設に変更することとし、必要な費用を増額するもの。



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

前回再評価時（令和3年度）以降の、事業を巡る社会経済情勢等は次のように変化しており、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 城陽市のまちづくりを支援</p> <p>関連事業と連携し、4車線の道路軸を形成することで、産業の活性化や広域的な地域間交流圏を形成することによるまちづくりに寄与する</p>	<p>新名神の開通時期が未定（R6.1）となったものの、既にR1.7には（仮称）城陽スマートIC（以下、SIC）のレーン追加が決まり、R2.7には（仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットの造成工事着手、R4.2には次世代基幹物流施設の開発が決定し、引き続き、周辺開発は進展している。</p>  <p>【写真-2 次世代基幹物流施設（三菱地所HP）】</p>	<p>新名神と開発の進む周辺地を結ぶ4車線道路軸を形成する本事業の必要性が高まっている。</p>
<p>II 通行環境の改善</p> <p>関連事業と連携し、4車線の道路軸を整備することにより、渋滞を緩和する</p>	<p>依然として慢性的な渋滞は解消されておらず、周辺開発が具体化する中、（仮称）城陽SICのレーン数が追加（R1.7）された。また、将来交通量が、現状より増加している。</p>	<p>増加する交通量を処理する本事業の必要性に変わりはない。</p>

<p>Ⅲ 地域産業の発展を支援</p> <p>新名神とのアクセス性が向上することにより、出荷～流通の速達性・定時性が向上し、地域産業の発展につながる</p>	<p>山城地域では平成 29 年の「お茶の京都博」をきっかけに、(一社)京都山城地域振興社(お茶の京都 DMO)を中心とした観光振興が進んでいる。</p> <p>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、回復傾向にあり、今後も回復・増加が期待される。</p>	<p>点在する地域をつなぐ交流型観光産業の推進を支援する道路としての必要性に変わりはない。</p>
<p>Ⅳ 緊急輸送道路の機能強化</p> <p>広域的な道路ネットワークとの連携を強化し、防災拠点間のアクセス性を向上させ、地域の防災力を強化する</p>	<p>R6.3 月の緊急輸送道路ネットワーク計画の見直し以降も、引き続き、緊急輸送道路に指定されている。</p>	<p>防災・減災等の観点で重要な路線であることに変わりはない。</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^{※4}」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、「物流の高度化の促進」他の施策に合致し、京都府の将来に必要な広域的な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。

※4 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-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
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

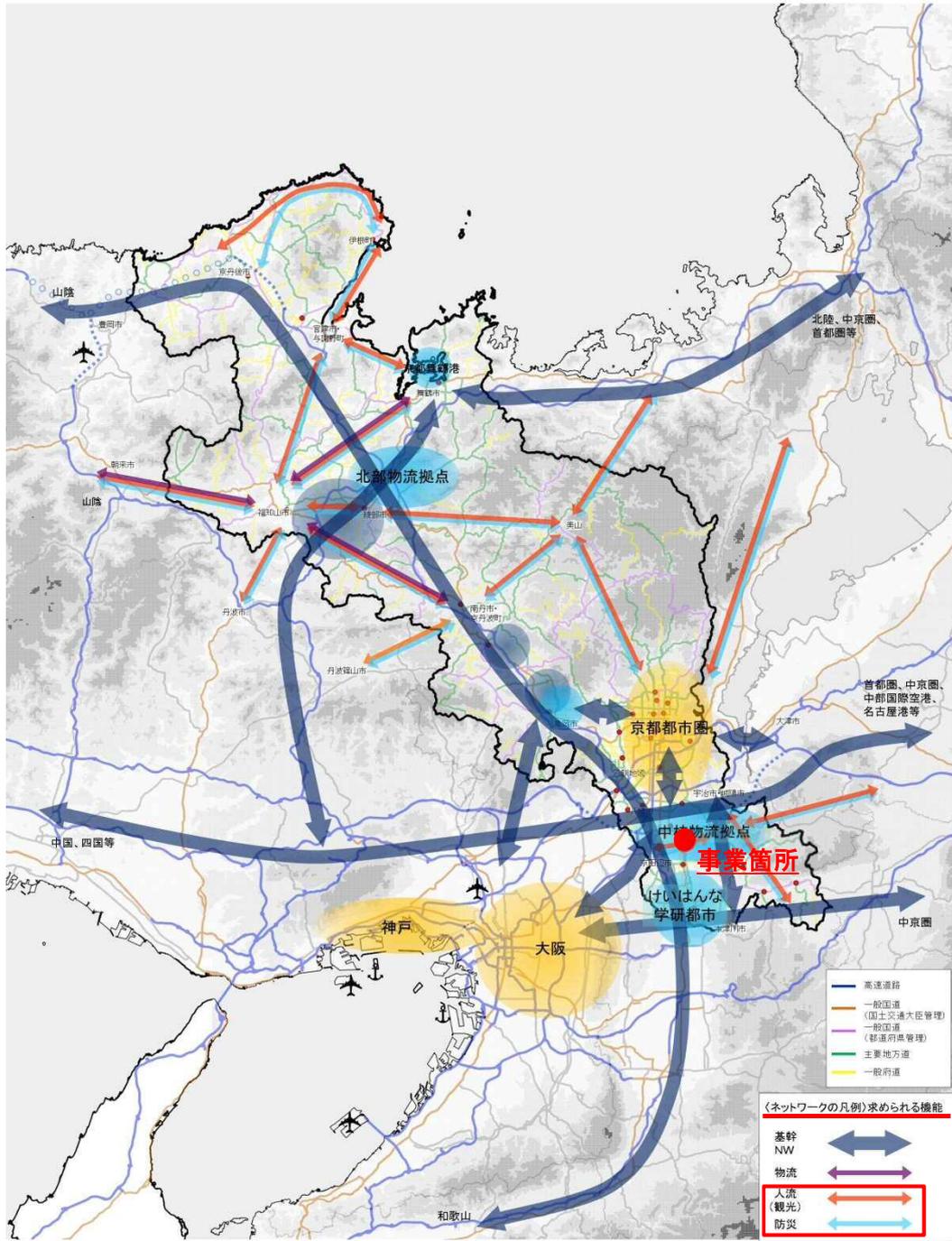


図-11 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク

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を上回るので、本事業の効率性は確保できている。

表-9 費用便益比 (社会的割引率4%) ※5

項目	前回 (基準年 R3)	今回 (基準年 R6)	残事業
総便益 (B)	66.3 億円	71.3 億円	71.3 億円
総費用 (C)	50.4 億円	61.6 億円	8.9 億円
B/C	1.3	1.2	8.0

※5 費用便益分析マニュアル【国土交通省 道路局 都市局 (令和5年12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3年、今回は令和6年基準に現在価値化している。

<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%)】 ※6

項目	前回 (基準年 R3)	今回 (基準年 R6)	残事業
総便益 (B)	—	106.1 億円	106.1 億円
総費用 (C)	—	60.8 億円	9.3 億円
B/C	—	1.7	11.3

※6 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6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5年12月）

（2）費用対効果以外の事業の有効性

○城陽市のまちづくりへの寄与

開発が計画されている東部丘陵地へのアクセス強化を図ることにより、城陽市のまちづくりに寄与

○地域産業の振興や交流人口拡大を支援

新たな幹線道路ネットワークの構築による物流の効率化、企業誘致等による地域産業の振興に寄与

○災害に対する安心・安全の確保

広域的な道路ネットワークとの連携が強化され、地域の交通寸断リスクが低減されるとともに、防災拠点間のアクセスを向上させ、地域の防災力が強化されることで、災害に対する安心・安全を確保

5 事業進捗の見込み

用地買収は完了し、現在、橋りょう上部工を進めている。令和6年度末では事業の進捗率が約84%となる見込み。

引き続き、橋りょう上部工を進め、早期完成に向けて事業進捗を図る。

6 コスト削減や代替案立案等の可能性等

(1) コスト削減の可能性

残土について他の公共事業からの流用によるコスト削減を図った。

(2) 代替案の可能性

用地買収が完了し、事業も約84%（令和6年度末）まで進捗していることから、現時点におけるルート変更は現実的でない。

7 良好な環境の形成及び保全

(1) 地球環境・自然環境

4車線ネットワークを整備することにより、渋滞による速度低下が解消されるため、円滑な通行環境を確保し、CO₂排出量の削減を図る。

(2) 生活環境

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ことで、生活環境を保全する。

(3) 地域個性・文化環境

事業地周辺には芝山遺跡等が位置しており、埋蔵文化財保護の観点から、文化財保護課と連携し、文化財の発掘調査等の適切な対応を図る。



資料：京都府・市町村共同統合型地理情報システムより作成

図-12 遺跡分布地図

8 総合評価（案）

（1）事業の進捗状況

用地買収が完了し、全体事業費の約 84%（令和 6 年度末）まで進捗しており、進捗における問題はない。

（2）事業を巡る社会情勢の変化

新名神が開通を目指し進められている中、次世代基幹物流施設の開発が決定する等、周辺開発が進展しており、新名神と開発の進む周辺地を結ぶ 4 車線道路軸を形成する本事業の必要性は高まっている。

また、依然として慢性的な渋滞は解消されておらず、増加する交通量进行处理する本事業の必要性に変わりはない。

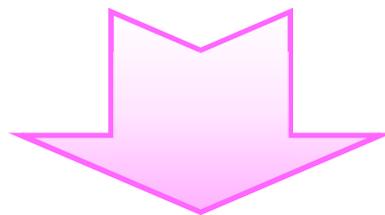
山城地域では平成 29 年の「お茶の京都博」をきっかけに、(一社)京都山城地域振興社(お茶の京都 DMO)を中心とした観光振興が進んでおり、点在する地域をつなぐ交流型観光産業の推進を支援する道路としての必要性に変わりはない。

（3）事業の効果

新名神（大津 JCT（仮称）～城陽 JCT・IC）の整備が着実に進んでおり、周辺道路についても、国土交通省や城陽市が整備を進めるなど、高速道路の開通を契機としたまちづくりに向けた準備が着実に進められており、城陽橋の 4 車線化により、その整備効果を最大限に発揮させる必要がある。

（4）良好な環境の形成及び保全

走行性向上による CO₂ 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6年11月6日		
		作成部署	道路建設課		
事業名	(一)山城総合運動公園城陽線道路整備事業		地区名	城陽市富野地内	
事業概要	円滑な走行環境の確保、高速道路へのアクセス機能向上による地域産業の振興や交流人口拡大を図り、4車線化を行う。〔事業延長：0.7km、幅員：18.0m〕				
目指すべき環境像	4車線化により円滑な通行環境を確保することによるCO2排出量の削減				
関連する公共事業	新名神高速道路建設事業、国道24号寺田拡幅事業、(都)東部丘陵線整備事業				
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)	○	事業地である国道24号消防本部前交差点～城陽新池交差点間は主要渋滞区間に選定されており、低速走行によるCO ₂ 排出量を削減する必要がある	4車線化により、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				
	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		事業地である国道24号消防本部前交差点～城陽新池交差点間は主要渋滞区間に選定されており、さらに大型車交通も多く沿道環境の改善が必要である 工事実施時の生活環境への影響を最小限に抑えるよう努める必要がある	車線化により、円滑な通行環境を確保し、沿道環境の改善を図る 工事実施の際には、低騒音・低振動型の機械を採用する 工事で発生する土砂は盛土に活用し、リサイクルに努める	4
	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	○			
	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		周辺には芝山遺跡等が位置しており、埋蔵文化財保護の観点から、適切に対応する必要がある	文化財保護課とは事前に協議を進めており、文化財の発掘調査、記録保存等の適切な対応を図る	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	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）【社会的割引率 4%】

事業名	一般府道 山城総合運動公園城陽線（城陽橋）
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5年12月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2024年（令和6年）
事業着手年	2019年（平成31年）
事業完了予定年	2026年（令和8年）※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、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。また、供用時期とも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	56.5※3	1.2	57.7
基準年における現在価値 (C)	61.1	0.5	61.6

※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56.5億円は、全体事業費62億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)	171.0
基準年における 現在価値 (B)	71.3

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	71.3/61.6	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	52.9	/
用地・補償費	1.8	
その他経費 (測量試験費等)	1.8	
合計	56.5	61.1

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	1.2	0.5

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	57.7	61.6

●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	167.3	69.8
走行経費減少便益	3.1	1.3
交通事故減少便益	0.6	0.2
合計 (B)	171.0	71.3

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	一般府道 山城総合運動公園城陽線（城陽橋）
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5年12月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2024年（令和6年）
事業着手年	2019年（平成31年）
事業完了予定年	2026年（令和8年）※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、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。また、供用時期とも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	8.8※3	1.2	10.0
基準年における現在価値 (C)	8.4	0.5	8.9

※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8.8億円は、残事業費9.7億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)	171.0
基準年における 現在価値 (B)	71.3

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	71.3/8.9	8.0
-----	----------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	8.8	/
用地・補償費	0.0	
その他経費 (測量試験費等)	0.0	
合計	8.8	8.4

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	1.2	0.5

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	10.0	8.9

●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	167.3	69.8
走行経費減少便益	3.1	1.3
交通事故減少便益	0.6	0.2
合計 (B)	171.0	71.3

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）【社会的割引率 2%】

事業名	一般府道 山城総合運動公園城陽線（城陽橋）
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5年12月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2024年（令和 6年）
事業着手年	2019年（平成31年）
事業完了予定年	2026年（令和 8年）※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、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。また、供用時期とも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	56.5※3	1.2	57.7
基準年における現在価値 (C)	60.1	0.7	60.8

※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56.5億円は、全体事業費62億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)	171.0
基準年における 現在価値 (B)	106.1

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	106.1/60.8	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	52.9	/
用地・補償費	1.8	
その他経費 (測量試験費等)	1.8	
合計	56.5	60.1

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	1.2	0.7

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	57.7	60.8

●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	167.3	103.8
走行経費減少便益	3.1	1.9
交通事故減少便益	0.6	0.4
合計 (B)	171.0	106.1

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	一般府道 山城総合運動公園城陽線（城陽橋）
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5年12月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2024年（令和6年）
事業着手年	2019年（平成31年）
事業完了予定年	2026年（令和8年）※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、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。また、供用時期とも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	8.8※3	1.2	10.0
基準年における現在価値 (C)	8.6	0.7	9.3

※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8.8億円は、残事業費9.7億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)	171.0
基準年における 現在価値 (B)	106.1

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	106.1/9.3	11.3
-----	-----------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	8.8	/
用地・補償費	0.0	
その他経費 (測量試験費等)	0.0	
合計	8.8	8.6

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	1.2	0.7

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	10.0	9.3

●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	167.3	103.8
走行経費減少便益	3.1	1.9
交通事故減少便益	0.6	0.4
合計 (B)	171.0	106.1

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