

# 令和7年度 京都府公共事業評価調書

## 【事前評価】

主要地方道網野岩滝線（男山バイパス）

道路整備事業



令和8年3月

京 都 府

## 【目次】

1 事業概要 ······	網野岩滝一 3
2 事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）···	網野岩滝一 6
3 費用対効果分析（事業の有効性）···	網野岩滝一 13
4 コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）···	網野岩滝一 18
5 良好的な環境の形成及び保全 ······	網野岩滝一 19
6 総合評価（案）···	網野岩滝一 20

### 《参考資料》

①費用便益分析説明資料 ······	網野岩滝一 21
②『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート ······	網野岩滝一 27

本事業は京都府公共事業事前評価実施要綱第2条「新たに事業費の予算化の要望を行う全体事業費が10億円以上のもの」に該当することから、京都府公共事業評価に係る第三者委員会に諮るものである。

※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

事業地である与謝郡与謝野町は、京都府の北部に位置しており、南は福知山市、北と東は宮津市、西は京丹後市と接している。大江山連峰をはじめとする山並みに囲まれ、野田川流域には肥沃な平野が広がり、天橋立を望む阿蘇海へとつながる地域である。

与謝野町を含む丹後地域（宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）の沿岸は変化に富んだ海岸地形を形成し、天橋立、伊根湾、経ヶ岬、夕日ヶ浦などの貴重な観光資源を有しており、これらの資源を活用した地域振興が進められている。

丹後地域の主な道路網は日本海国土軸を形成する山陰近畿自動車道を骨格とし、山陰近畿自動車道と一体となって幹線道路網を形成する国道 176 号、国道 178 号、国道 312 号、国道 482 号等の一般国道や集落や都市間の移動を円滑にし、地域の産業活動や沿線住民の生活を支える主要地方道（以下「（主）」と表記）網野岩滝線により構成されている。



【図-1 広域位置図】



【図-2 位置図】

## (2) 事業の概要

事業路線である（主）網野岩滝線は、京丹後市網野町網野から与謝野町岩滝に至る丹後地域の南北を結ぶ道路であり、地域の産業・経済活動や沿線住民の日常生活に不可欠な道路である。

また、第二次緊急輸送道路に指定され、災害時の避難・救助や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であるとともに、京丹後市網野町、弥栄町から第二次救急医療機関に指定されている『京都府立医科大学附属北部医療センター』への主要なルートにもなっている。

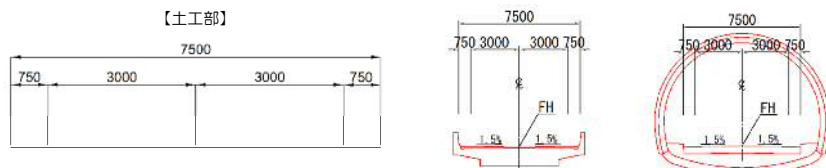
本路線のうち、京丹後市弥栄町の国道482号から終点である与謝野町の国道178号間で未改良区間は2か所となっており、1か所は現在事業中であるため、本事業箇所が最後の未改良区間として残っている。事業区間の現道は、幅員狭小・線形不良区間が連続しており、平常時の安全で円滑な通行や大規模災害時の緊急輸送道路としての信頼性に課題がある区間である。

本事業は、バイパス道路を整備し、緊急輸送道路としての信頼性の向上及び通行時の安全性の確保を図るものである。



### (3) 事業内容

【表-1 事業の内容】

項目	内容																													
路線名	(主) 網野岩滝線																													
事業主体	京都府																													
事業箇所	与謝郡与謝野町男山地内																													
計画交通量※	3,400台/日（令和22年予測交通量）																													
道路の区分※	第3種第3級																													
延長・幅員	<p>延長：1.14km（うち、トンネル196m、橋梁61m）          幅員：7.5m、2車線          幅員構成（車道3.00m、路肩0.75m、歩道なし）</p>  <p>[標準横断図]</p>  <table border="1"> <tr> <td>【土工部】</td> <td>7500</td> </tr> <tr> <td>750</td> <td>3000</td> <td>3000</td> <td>750</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>【橋梁部】</td> <td>750</td> <td>3000</td> <td>3000</td> <td>750</td> </tr> <tr> <td>750</td> <td>3000</td> <td>3000</td> <td>750</td> </tr> <tr> <td>1.5%</td> <td>1.5%</td> <td>FH</td> <td>1.5%</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>【トンネル部】</td> <td>7500</td> </tr> <tr> <td>750</td> <td>3000</td> <td>3000</td> <td>750</td> </tr> <tr> <td>1.5%</td> <td>1.5%</td> <td>FH</td> <td>1.5%</td> </tr> </table>	【土工部】	7500	750	3000	3000	750	【橋梁部】	750	3000	3000	750	750	3000	3000	750	1.5%	1.5%	FH	1.5%	【トンネル部】	7500	750	3000	3000	750	1.5%	1.5%	FH	1.5%
【土工部】	7500																													
750	3000	3000	750																											
【橋梁部】	750	3000	3000	750																										
750	3000	3000	750																											
1.5%	1.5%	FH	1.5%																											
【トンネル部】	7500																													
750	3000	3000	750																											
1.5%	1.5%	FH	1.5%																											
全体事業費	33.7億円																													
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○京都府総合計画「丹後地域振興計画」（令和5年3月改定）           <ul style="list-style-type: none"> <li>・丹後地域の道路ネットワークを形成</li> </ul> </li> <li>○京都のみち2040（令和元年12月策定）           <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○京都府地域防災計画（令和7年5月改訂）           <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二次緊急輸送道路に指定</li> </ul> </li> </ul>																													

※ 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（現在は令和22年時点の予測交通量を記載）

※ 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 事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）

### （1）緊急輸送道路ネットワークの強化

令和6年1月に発生した能登半島地震においては、道路啓開を含む復旧や被災地への支援活動のアクセスルートとなるべき幹線道路で甚大な被害が発生し、被害の状況把握や復旧作業に時間を要するなど、大規模災害時の道路の信頼性について課題が浮き彫りとなり、半島地域の幹線道路整備の必要性が改めて認識されたところである。

（主）網野岩滝線の沿線には、防災拠点である京丹後市網野庁舎・弥栄庁舎、与謝野町役場、京都府立医科大学附属北部医療センターが立地しており、大規模災害時にこれらに連絡する道路として第二次緊急輸送道路に指定されている。

また、本路線の沿線に立地する『「道の駅」丹後王国食のみやこ』は大規模災害時の救援物資等の備蓄拠点に指定されており、（主）網野岩滝線が救援物資を輸送するルートになっているものの、現道は幅員狭小、線形不良箇所が連続していることに加え、がけ崩れのおそれがある急傾斜地を通過することから、緊急輸送道路としての信頼性に課題がある区間となっている。

本事業により、がけ崩れのおそれがある急傾斜地の危険個所や狭隘区間をバイパスで回避することにより、（主）網野岩滝線の緊急輸送道路としての信頼性が向上し、丹後半島全体の緊急輸送道路ネットワーク強化を図るものである。

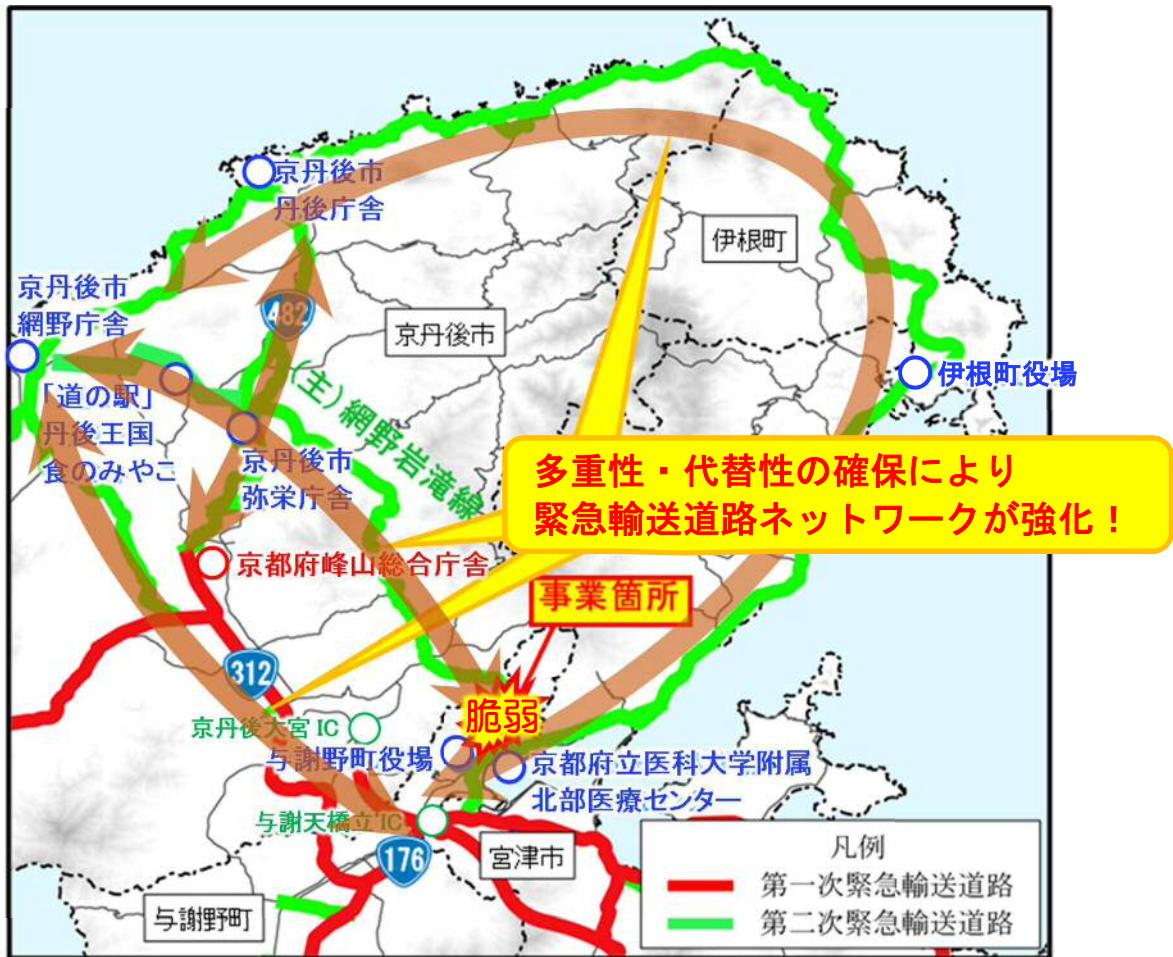
#### [緊急輸送道路ネットワークの考え方]

##### 第1次緊急輸送道路

- ①災害時に災害対策本部となる府庁と地域の中心となる府総合庁舎を結ぶ道路
- ②高規格道路、直轄国道等の広域幹線道路
- ③重要港湾で海上輸送拠点となる舞鶴港を結ぶ道路

##### 第2次緊急輸送道路

- ①第1次緊急輸送道路と市区町村役場、地方行政機関・地方公共機関、警察、消防、自衛隊、救援物資等の備蓄拠点、災害医療拠点、広域避難地を結ぶ道路
- ②隣接県と連絡する道路で、第1次緊急輸送道路の代替性を確保する道路
- ③拠点間ネットワークとして必要と考えられる道路



【図－4 丹後地域の緊急輸送道路網図】



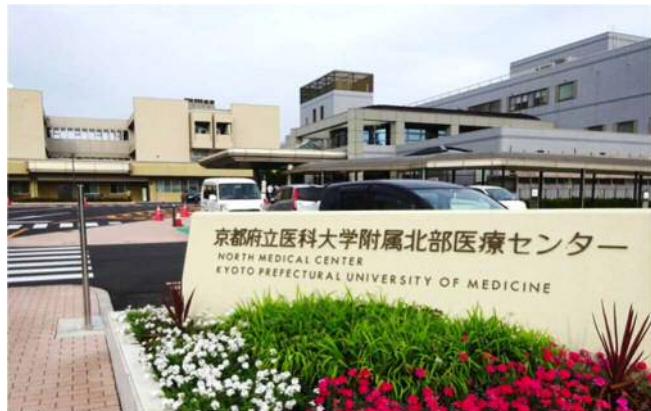
【図－5 事業地周辺の土砂災害警戒区域（急傾斜）】

## (2) 高次救急医療機関へのアクセス向上

本事業区間に近接する京都府立医科大学附属北部医療センターは第二次救急医療機関に指定されているとともに、丹後地域で唯一の地域災害拠点病院<sup>\*</sup>に指定されており、丹後地域の中核医療施設となっている。

京丹後市の峰山消防署網野分署および竹野川分遣所から同センターへの救急搬送は年間約50件に上り、網野・弥栄地域から患者を輸送する主要なアクセス道路となっているが、線形不良箇所が連続するため、搬送患者への負担が課題である。

また、大規模災害時に事業箇所が通行不能となった場合、京丹後市域からの所要時間が大幅に増加し、救急救助活動に支障を来すおそれがあることから、本事業により、救急搬送時の安定性及び最短・最速ルートでの確実な輸送の確保を図るものである。



【写真－1 京都府立大学附属北部医療センター】



【図－6 救急搬送の状況】

\* 地域災害拠点病院：災害時の医療圈毎の拠点となり、多数傷病者等の受け入れや地域の病院への医療支援を行う施設

【京丹後市の各庁舎から北部医療センターへの所要時間】

	通常ルート	迂回ルート	
・京丹後市丹後庁舎～北部医療センター	約35分	約45分	+10分
・京丹後市網野庁舎～北部医療センター	約34分	約45分	+11分
・京丹後市弥栄庁舎～北部医療センター	約23分	約34分	+11分



【図-7 京丹後市各庁舎から北部医療センターへの迂回路図】

### (3) 安全な通行の確保

本事業区間には、道路構造令に定める設計基準を満たさない線形不良区間が存在し、さらに、車道幅員 5.5m 未満の狭小幅員区間が約 1.0km にわたり連続するなど交通の難所となっている。特に冬季には積雪や凍結の影響により危険な通行を余儀なくされている状況である。

本バイパスを整備することにより、安心・安全で円滑な通行の確保を図るものである。



【図－8 現道の線形不良、幅員狭小区間】



【写真－2 線形不良箇所（積雪時）】



【写真－3 幅員狭小区間】

#### (4) 関連市町からの要望状況

本路線については、地元市町で構成される「主要地方道網野岩滝線整備促進期成会（会長：与謝野町長、副会長：京丹後市長）」から、丹後半島を縦断し、沿線に防災拠点となる重要な施設が多数立地する本路線の重要性に鑑み、地域医療や災害時の避難・救助活動・物資輸送を支える「命の道」として早期整備の要望をいただいている。

## (5) 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

(主) 網野岩滝線（男山バイパス）は、「京都のみち 2040」<sup>\*</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、「安心・安全な道路空間の確保」「防災・減災、国土強靭化の推進」の2つの施策に合致している。

また、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として位置づけられており、事業の必要性が認められる。

【表-2 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、国土強靭化の推進
	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

\* 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。

### 3 費用対効果分析（事業の有効性）

#### （1）道路事業における費用対効果分析

道路の整備による効果を金銭換算した総便益（B）を、道路の整備及び維持管理における総費用（C）で除した数字である費用便益比（ $B/C$ ）の大きさで判断する。

基本的に、 $B/C$ が1以上であれば、その事業は有効であると判断している。

算出に当たっては、「費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省道路局、都市局）」に基づいている。

#### （2）算出方法について

道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規産業立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果があるが、道路事業の効果（便益）の算出においては、それら効果のうち、十分な精度で計測が可能かつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」「走行経費減少」「交通事故減少」の3項目について便益を算出し、その和を総便益とする。

##### 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等に振り向けた場合に生み出される価値を金銭で換算したもの

##### ②走行経費減少便益

走行時間及び走行距離が短縮されることによって節約される、燃料、オイル、タイヤ等にかかる経費

##### ③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う観点から、交通事故による社会的損失を金銭で換算したもの

#### （3）算出条件

算出にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値を割引率を用いて現在価値に換算する。なお、現在価値化とは、将来の金額が、今時点でのどのような価値を持っているかを表わしたものである。

- ① 現在価値算出のための社会的割引率：4%
- ② 基準年：評価時点（令和7年度）
- ③ 事業着手年度：令和8年度
- ④ 事業期間：8年間を想定
- ⑤ 便益算定期間：供用後50年
- ⑥ 計画区間の予測交通量：3,400台／日

#### (4) 費用便益比 (B/C) の算出

本事業は、費用便益比 1 以上となることから、事業の有効性が認められる。

**【表-3 (主) 網野岩滝線（男山バイパス）事業の費用便益比】**

総便益 (B)	47.0 億円		
総費用 (C)	27.3 億円		
(B/C)	1.7		
参考	その他 効果 <sup>※2</sup>	(時間信頼性向上便益)	(0.4 億円)
		(CO2 排出量削減便益)	(0.1 億円)
		(B+その他効果) / C	1.7

※総便益及び総費用は令和 7 年度における現在価値

※時間信頼性向上便益、CO2 排出量削減便益を従来の走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の 3 便益以外の便益として参考に算出。

＜参考 1＞ 社会的割引率 1 %、及び 2 %の場合

**【表-4 <参考>費用便益比（社会的割引率 1 %）】\***

総便益 (B)	104.9 億円		
総費用 (C)	32.8 億円		
(B/C)	3.2		
参考	その他 効果 <sup>※2</sup>	(時間信頼性向上便益)	(0.9 億円)
		(CO2 排出量削減便益)	(0.3 億円)
		(B+その他効果) / C	3.2

**【表-5 <参考>費用便益比（社会的割引率 2 %）】\***

総便益 (B)	78.7 億円		
総費用 (C)	30.7 億円		
(B/C)	2.6		
参考	その他 効果 <sup>※2</sup>	(時間信頼性向上便益)	(0.7 億円)
		(CO2 排出量削減便益)	(0.2 億円)
		(B+その他効果) / C	2.6

※『公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（令和 6 年 9 月 国土交通省）』に準じ、参考値として、

社会的割引率が 1 %、及び 2 %の場合の費用便益比を算出。

## （5）費用対効果以外の事業の有効性

### ○地域生活に対する安心・安全の確保

本事業区間は、京丹後市域から京都府立医科大学附属北部医療センターへ患者を輸送する主要なアクセスルートであり、救急搬送時の安定性を確保する。

### ○災害等に対する安心・安全の確保

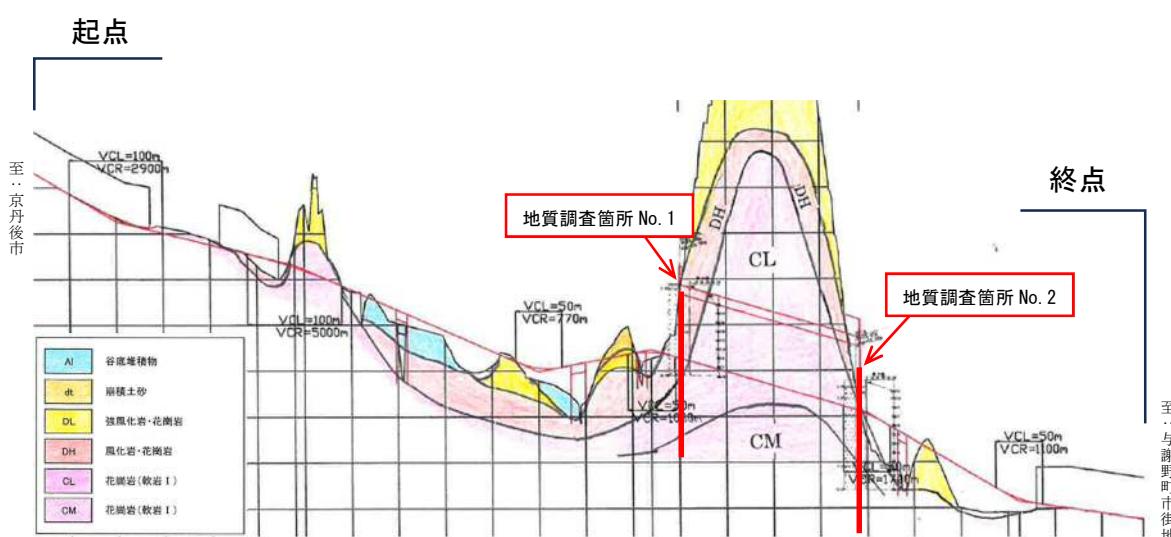
本事業区間は第二次緊急輸送道路に指定されており、災害時においても安全かつ円滑な交通を確保することにより、緊急輸送道路としての緊急時輸送機能が向上する。

## (6) 地質リスクについて

公共事業において、地質・地盤が有する不確実性は、事業期間の長期化や事業費の増加を生じさせる可能性がある。

本事業地においても、事業地周辺で過年度に実施した地質調査結果等より、地盤を構成する土質・層厚の変化が大きい特性を有しており、事業実施段階で想定する地質状況が変化する可能性があることから、事業地における地質リスク項目及びリスクへの対応を整理した。

なお、円滑に事業を推進するため、想定されるリスクが顕在化した場合でも、事業費が増加しないよう、対策費用を事業費に計上している。



【図-9 過年度の調査結果から作成した事業箇所の想定地質縦断図】

【表-6 調査地構成土層の特徴】

土層名	土質	N値	特徴
DL	強風化岩・花崗岩	30 以下	岩の組織は残るもの、砂状主体。
DH	風化岩・花崗岩	30 以上	全体に風化が進み、砂礫状（土砂状岩盤）となっている。
CL	花崗岩（軟岩 I）	50 以上	風化が進行し、マサ状岩盤となっている。 礫は手で砕けることが多い。
CM	花崗岩（軟岩 II）	50 以上	比較的新鮮で硬質である。 一部亀裂が発達し、砂状に砕ける。 岩質はやや軟らかい。

【表-7 本事業におけるリスク項目と対応状況】

費目	リスク項目	リスクへの対応
橋梁	過年度の地質調査結果より、基礎構造は直接基礎と想定しているが、橋台位置での地質調査により、基礎構造が変更となり、費用が増大する可能性。	基礎構造を杭基礎構造に変更した場合の費用を計上。 今後、下部工施工箇所での地質調査が必要。 【約1.7億円】
トンネル	近年の京都府におけるトンネル工事の施工実績から、施工時における湧水や地盤状況の変化により、支保構造の変更や補助工法が追加となり、費用が増大する可能性。	近年のトンネル工事の増額要因を踏まえ、支保パターンが変更となった場合の費用及び補助工法を追加した場合の費用を計上。 【約2.0億円】

#### 4 コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）

現道拡幅案 [A案]、西側バイパス案 [B案]、東側バイパス案 [C案] の3案を比較検討した結果、西側バイパス案 [B案] を採用案とした。

【表-8 ルート比較表】

案	A案（現道拡幅案）	B案（西側バイパス案）	C案（東側バイパス案）																																																																																												
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道を拡幅する案</li> <li>現道を規制しながら施工する必要があり、施工性に劣る</li> <li>墓山古墳群に影響がある他、家屋・墓地の支障物件が多く、周囲への影響が大きい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道の西側にバイパスを整備する案</li> <li>3案中最も経済性に優れる</li> <li>最小曲線半径は望ましい値を満足しており、3案中最も走行性に優れる</li> <li>墓山古墳群の直下をトンネルで通過するため地形改変を伴わない（3案中最も支障物件が少ない）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道の東側にバイパスを整備する案</li> <li>3案中最も経済性に劣る</li> <li>墓山古墳群に影響がある他、家屋・墓地の支障物件が多く、周囲への影響が大きい</li> </ul>																																																																																												
平面図																																																																																															
道路条件	<p>道路区分: 第3種第3級、設計速度: 50km/h、車線数: 2車線</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画延長</th><th colspan="3">L=1,235 (m)</th><th colspan="3">L=1,141 (m)</th><th colspan="3">L=1,202 (m)</th></tr> <tr> <th>道路構造</th><th>土工</th><th>橋梁</th><th>トンネル</th><th>土工</th><th>橋梁</th><th>トンネル</th><th>土工</th><th>橋梁</th><th>トンネル</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長</td><td>1,199m (97%)</td><td>36m (3%)</td><td>0m (0%)</td><td>908m (78%)</td><td>61m (5%)</td><td>196m (17%)</td><td>796m (66%)</td><td>38m (3%)</td><td>368m (31%)</td></tr> <tr> <td>幾何構造</td><td colspan="3">最小曲線半径R(m)、最急縦断勾配(i%)</td><td colspan="3">R=100m, i=6%</td><td colspan="3">R=160m, i=6%</td><td colspan="3">R=100m, i=6%</td></tr> <tr> <td rowspan="2">経済性</td><td>概算工事費</td><td colspan="2">合計(消費税込)</td><td colspan="2">36.1億円</td><td>○</td><td colspan="2">33.7億円</td><td>◎</td><td colspan="2">48.5億円</td><td>△</td></tr> <tr> <td>合計比</td><td colspan="2"></td><td colspan="2">1.07</td><td>○</td><td colspan="2">1.00</td><td>◎</td><td colspan="2">1.44</td><td>△</td></tr> <tr> <td rowspan="2">維持管理費</td><td>費用種別</td><td>橋梁補修費</td><td>トンネル補修費</td><td>道路維持管理費</td><td>橋梁補修費</td><td>トンネル補修費</td><td>道路維持管理費</td><td>橋梁補修費</td><td>トンネル補修費</td><td>道路維持管理費</td><td></td></tr> <tr> <td>年間維持管理費</td><td>163 万円</td><td>0 万円</td><td>471 万円</td><td>276 万円</td><td>470 万円</td><td>435 万円</td><td>172 万円</td><td>883 万円</td><td>459 万円</td><td>0.15 (億円/年)</td><td>△</td></tr> </tbody> </table>			計画延長	L=1,235 (m)			L=1,141 (m)			L=1,202 (m)			道路構造	土工	橋梁	トンネル	土工	橋梁	トンネル	土工	橋梁	トンネル	延長	1,199m (97%)	36m (3%)	0m (0%)	908m (78%)	61m (5%)	196m (17%)	796m (66%)	38m (3%)	368m (31%)	幾何構造	最小曲線半径R(m)、最急縦断勾配(i%)			R=100m, i=6%			R=160m, i=6%			R=100m, i=6%			経済性	概算工事費	合計(消費税込)		36.1億円		○	33.7億円		◎	48.5億円		△	合計比			1.07		○	1.00		◎	1.44		△	維持管理費	費用種別	橋梁補修費	トンネル補修費	道路維持管理費	橋梁補修費	トンネル補修費	道路維持管理費	橋梁補修費	トンネル補修費	道路維持管理費		年間維持管理費	163 万円	0 万円	471 万円	276 万円	470 万円	435 万円	172 万円	883 万円	459 万円	0.15 (億円/年)	△
計画延長	L=1,235 (m)			L=1,141 (m)			L=1,202 (m)																																																																																								
道路構造	土工	橋梁	トンネル	土工	橋梁	トンネル	土工	橋梁	トンネル																																																																																						
延長	1,199m (97%)	36m (3%)	0m (0%)	908m (78%)	61m (5%)	196m (17%)	796m (66%)	38m (3%)	368m (31%)																																																																																						
幾何構造	最小曲線半径R(m)、最急縦断勾配(i%)			R=100m, i=6%			R=160m, i=6%			R=100m, i=6%																																																																																					
経済性	概算工事費	合計(消費税込)		36.1億円		○	33.7億円		◎	48.5億円		△																																																																																			
	合計比			1.07		○	1.00		◎	1.44		△																																																																																			
維持管理費	費用種別	橋梁補修費	トンネル補修費	道路維持管理費	橋梁補修費	トンネル補修費	道路維持管理費	橋梁補修費	トンネル補修費	道路維持管理費																																																																																					
	年間維持管理費	163 万円	0 万円	471 万円	276 万円	470 万円	435 万円	172 万円	883 万円	459 万円	0.15 (億円/年)	△																																																																																			
走行性	<p>標準最小曲線半径 R=100m 望ましい最小曲線半径 R=150m 最急縦断勾配 i=6.0%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幾何構造は基準を満たしている</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>最少曲線半径は望ましい値R=150m以上であり、走行安全性は他案に優る</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>幾何構造は基準を満たしている</li> </ul>	○																																																																																									
施工性	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道活用、同拡幅区間が最も長く、現道交通を確保しながらの工事のため煩雑であり、他案に劣る</li> <li>河川付替(50m)工事は、渇水期施工が条件となる</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道との交差区間なし</li> <li>現道交通への影響も最小</li> <li>河川への影響区間が短いため、渇水期施工の影響が小さい</li> <li>構造物延長が長いため仮設ヤード、仮桟橋の設置等工程が増え</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道との交差箇所2箇所</li> <li>終点部現道沿いの7段切土区間は、現道交通確保と共に、安全性に留意が必要である</li> </ul>	○																																																																																									
自然環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>切土段数 : 5段</li> <li>切土量 : 11万m<sup>3</sup></li> <li>切土量が最も多く、他案に劣る</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>切土段数 : 4段</li> <li>切土量 : 3.9万m<sup>3</sup></li> <li>切土段数・切土量ともに小さい</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>切土段数 : 7段</li> <li>切土量 : 5.3万m<sup>3</sup></li> <li>切土量はA案の半分だが、切土段数は最も多い</li> </ul>	△																																																																																									
埋蔵文化財への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>切土部分と重なる範囲が広く、墓山古墳群に支障となる</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>墓山古墳地帯の直下をトンネルにて通過する</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>切土部分と重なる範囲が広く、墓山古墳群に支障となる</li> </ul>	△																																																																																									
支障物件	<table border="1"> <tr> <td>家屋</td><td>民家7軒、小屋3件に支障となる</td></tr> <tr> <td>墓地</td><td>墓地への影響範囲は大きく、20基以上に支障となる</td></tr> </table>	家屋	民家7軒、小屋3件に支障となる	墓地	墓地への影響範囲は大きく、20基以上に支障となる	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>小屋2件と支障となる家屋は少ない</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>家屋4軒、小屋2軒に支障となる</li> </ul>	△																																																																																					
家屋	民家7軒、小屋3件に支障となる																																																																																														
墓地	墓地への影響範囲は大きく、20基以上に支障となる																																																																																														
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>維持管理費は最も安いが、墓地・埋蔵文化財・民家への支障が大きいことから事業リスクが高く、施工時、現道交通への影響も大きい</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>経済性、走行性に優れ、埋蔵文化財・家屋への影響も小さく事業リスクは最小</li> <li>工事中の現道交通への影響が少ない</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>長いトンネルを採用しているため、経済性で最も劣る</li> <li>墓地・埋蔵文化財に支障し、事業リスクが高い</li> </ul>	△																																																																																									

## 5 良好な環境の形成及び保全

### (1) 地域環境・自然環境

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。

また、事業地周辺における生物種の既存文献調査の結果、事業予定地の半径1 km圏内で貴重種の生息は確認されなかったものの、その周辺で貴重種の生息が確認されていることから、今後、現地調査等により事業予定地の動植物の生息状況を把握し、貴重種が確認された場合は、適切な保全対策を講じることとする。

### (2) 地域の個性・文化環境

事業予定地内に埋蔵文化財である墓山古墳群を確認しており、関係機関との協議の結果、トンネルで通過するため、地形改変を伴わない計画であることから、現時点での発掘調査等は不要との意見をいただいているが、今後、具体的な施工方法を立案し、墓山古墳群に影響を及ぼす可能性が生じた場合は、改めて調査の有無について確認する。

## 6 総合評価（案）

### （1）事業の効果

丹後地域の緊急輸送道路ネットワークの強化や高次救急医療機関へのアクセス向上、安全な通行の確保が期待できる。

### （2）良好な環境の形成及び保全

走行性向上によるCO<sub>2</sub>排出量の削減や交通環境の改善が期待される。



当事業は、総合評価として新規着手の必要性が認められる。

## 参考資料① 費用便益分析説明資料

### 【社会的割引率 4 %】

事業名	(主) 網野岩滝線（男山バイパス） 道路整備事業
事業所管課	道路計画課

### 1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (令和7年8月国土交通省道路局、都市局)
基準年度	2025年度（令和7年度）
事業着手年度	2026年度（令和8年度）
事業完了予定年度※1	2033年度（令和15年度）
便益算定対象期間	供用後50年

※1 事業完了予定年度は、便益算定上の仮定の完了予定年度である

### 2 費用※2

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	30.6※3	5.0	35.6
基準年における現在価値（C）	25.8	1.6	27.3

※2 事業費、維持管理費の内訳は次項のとおり

※3 事業費の単純合計 30.6 億円は全体事業費=33.7 億円から消費税相当額を控除した額である

### 3 便益

(単位：億円)

	検討期間の総便益
単純合計	143.1
基準年における現在価値（B）	47.0

※便益の内訳は次項のとおり

### 4 費用対便益分析比

B/C	47.0 / 27.3	1.7
-----	-------------	-----

(合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。)

### ●費用の内訳

#### 1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	26.4	
用地費	0.2	
その他経費 (測量試験等)	4.0	
合計	30.6	25.8

#### 2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	5.0	1.6

#### 3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	35.6	27.3

### ●便益の内訳

#### 1 検討期間の総便益

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	133.7	43.9
走行経費減少便益	9.4	3.1
交通事故減少便益	0.1	0.0
合計 (B)	143.1	47.0

(合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。)

<参考>

【社会的割引率 1 %】

事業名	(主) 網野岩滝線（男山バイパス） 道路整備事業
事業所管課	道路計画課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (令和7年8月国土交通省道路局、都市局)
基準年度	2025年度（令和7年度）
事業着手年度	2026年度（令和8年度）
事業完了予定年度※1	2033年度（令和15年度）
便益算定対象期間	供用後50年

※1 事業完了予定年度は、便益算定上の仮定の完了予定年度である

2 費用※2

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	30.6※3	5.0	35.6
基準年における現在価値（C）	29.2	3.6	32.8

※2 事業費、維持管理費の内訳は次項のとおり

※3 事業費の単純合計 30.6 億円は全体事業費=33.7 億円から消費税相当額を控除した額である

3 便益

(単位：億円)

	検討期間の総便益
単純合計	143.1
基準年における現在価値（B）	104.9

※便益の内訳は次項のとおり

4 費用対便益分析比

B/C	104.9 / 32.8	3.2
-----	--------------	-----

(合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。)

### ●費用の内訳

#### 1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	26.4	
用地費	0.2	
その他経費 (測量試験等)	4.0	
合計	30.6	29.2

#### 2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	5.0	3.6

#### 3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	35.6	32.8

### ●便益の内訳

#### 1 検討期間の総便益

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	133.7	98.0
走行経費減少便益	9.4	6.9
交通事故減少便益	0.1	0.0
合計 (B)	143.1	104.9

(合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。)

<参考>

【社会的割引率 2 %】

事業名	(主) 網野岩滝線（男山バイパス） 道路整備事業
事業所管課	道路計画課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (令和 7 年 8 月国土交通省道路局、都市局)
基準年度	2025 年度（令和 7 年度）
事業着手年度	2026 年度（令和 8 年度）
事業完了予定年度※1	2033 年度（令和 15 年度）
便益算定対象期間	供用後 50 年

※1 事業完了予定年度は、便益算定上の仮定の完了予定年度である

2 費用※2

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	30.6※3	5.0	35.6
基準年における現在価値 (C)	28.0	2.7	30.7

※2 事業費、維持管理費の内訳は次項のとおり

※3 事業費の単純合計 30.6 億円は全体事業費=33.7 億円から消費税相当額を控除した額である

3 便益

(単位：億円)

	検討期間の総便益
単純合計	143.1
基準年における現在価値 (B)	78.7

※便益の内訳は次項のとおり

4 費用対便益分析比

B/C	78.7 / 30.7	2.6
-----	-------------	-----

(合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。)

### ●費用の内訳

#### 1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	26.4	
用地費	0.2	
その他経費 (測量試験等)	4.0	
合計	30.6	28.0

#### 2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	5.0	2.7

#### 3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	35.6	30.7

### ●便益の内訳

#### 1 検討期間の総便益

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	133.7	73.5
走行経費減少便益	9.4	5.1
交通事故減少便益	0.1	0.0
合計 (B)	143.1	78.7

(合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。)

参考資料② 『<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8年3月3日
		作成部署	建設交通部道路計画課
事業名	(主)網野岩滝線(男山バイパス) 道路整備事業	地区名	与謝郡与謝野町男山地内
事業概要	事業区間は、線形不良や幅員狭小による交通難所区間であるため、バイパス道路整備により安心・安全で円滑な通行環境を確保する。 【道路築造：延長1.14km、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工法の採用や在来種による法面緑化等により自然環境の保全する道路整備を目指す。		
関連する 公共事業			
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	○	道路幅員が狭いため、速度低下が発生することから、CO <sub>2</sub> 排出量を削減する必要がある。	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。
地形・地質	○	緑豊かな自然環境を維持・保全する必要がある。	地形改変を最小限に抑える工法の採用や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。
物質循環(土砂移動)			
野生生物・絶滅危惧種			
生態系			
その他			
ユニバーサルデザイン			
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必要がある。	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する。
土壤・地盤環境			
騒音・振動	○	事業実施により発生する建設発生土、資源の再利用に努める必要がある。	建設発生土は可能な限り現場内で有効活用を図る。
廃棄物・リサイクル	○		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。
化学物質・粉じん等			
電磁波・電波・日照			
その他			
景観			
里山の保全			
地域の文化資産	○	京都府教育委員会文化財保護課に確認し、トンネル坑口が埋蔵文化財に支障となる場合は、調査・保全に努める必要がある。	府教育委員会及び与謝野町教育委員会と隨時協議しながら、工事実施前には十分な調査を実施し、記録・保全を図る。
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 <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。
	土壤・地盤環境	・事業前の土壤・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）。