

令和7年度 公共事業評価調書
【再評価（令和5年度 再評価）】

一般国道429号（榎峠^{えのきとうげ}バイパス）
道路整備事業



令和7年10月

京都府

【 目 次 】

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

≪ 参考資料 ≫

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート	榎峠－	2 0
-----------------------	-----	-----

費用対効果分析説明資料	榎峠－	2 2
-------------	-----	-----

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 事業概要

(1) 事業地域の概要

事業地である^{ふくちやま}福知山市は京都府の北西部に位置しており、多くの幹線道路や鉄道が通る北近畿の交通の要衝となっている地域である。かつては戦国武将^{あけちみつひで}明智光秀が築城したと言われる福知山城を中心に城下町として栄え、現在は北近畿の拠点都市としてのまちづくりが進められている。

また、^{たんば}丹波市は兵庫県の中北東部に位置し、平成16年に、^{ひかみ}氷上郡^{かいばら}柏原町・^{あおがき}氷上町・^{かすが}青垣町・^{さんなん}春日町・^{いちじま}山南町・市島町が合併して発足した市である。

事業路線である国道429号は、岡山県^{くらしき}倉敷市を起点とし、福知山市へ至る幹線道路であり、京都・兵庫にまたがる丹波地域の東西連絡・交流軸として、地域の生活、産業を支える重要な道路である。

事業区間は、兵庫県丹波市青垣町中佐治から^{なかさじ}榎峠を越え、福知山市^{だん}談に至る約2.4km（うち京都府域：約1.1km）の区間であり、国道429号の京都府域唯一の未改良区間である。道路幅員が狭く、急カーブが連続しているため、大型車は通行困難、普通車であっても離合困難であり、安全かつ円滑な通行に支障を来している。

本事業は、幅員狭小かつ線形不良である現道に対してバイパス道路を整備することで、府県間連絡道路の信頼性を高め、安心・安全で円滑な通行環境を確保し、地域間の交流・連携を促進するものである。



【図-1 広域位置図】



【図-2 詳細位置図】

(2) 事業の目的

I 地域連携の支援

事業箇所の周辺には、福知山市の史跡や、丹波市における体験型観光、大江山の雲海をはじめとした両市が持つ自然景観の名所など、地域固有の観光資源が豊富にあり、行楽シーズンには周遊観光などでにぎわいをみせている。

また福知山市と市外をまたぐ通勤・通学者数や第三次救急医療病院※¹である市立福知山市民病院への市外からの外来患者数は綾部市に次いで丹波市が多いなど、生活面でも人々の往来が日常的に行われている。

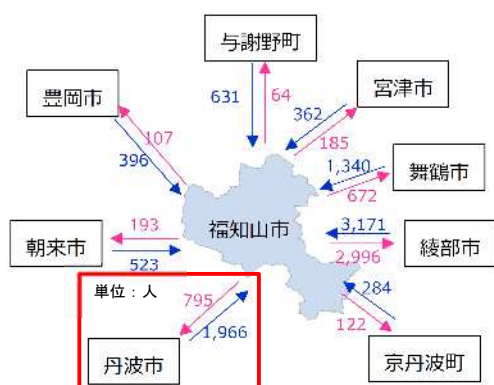
このため、本バイパスの整備により、福知山市と丹波市間の所要時間を約 15 分短縮させることで、観光振興の活性化、緊急搬送時間の短縮など、地域間の交流・連携を促進するものである。

※ 1 第三次救急医療病院…重篤患者や特殊疾病患者の受け入れ、より高度な救命救急医療を提供できる病院であり、京都府内では 8 病院が指定されている (R6.4時点)



出典：福知山市・丹波市 HP

【図-3 福知山市・丹波市の主要な観光地・医療施設の位置図】



出典：福知山市都市計画マスタープラン (R4.4) 抜粋

【図-4 福知山市と隣接市間の通勤・通学者】

【表-1 福知山市民病院の外来患者 (R4)】

情報元：福知山市調べ

順位	外来患者の居住地	外来患者の地域別割合	外来患者数
1	福知山市	75.8%	185,266人
2	綾部市	5.9%	14,452人
3	丹波市	5.8%	14,226人

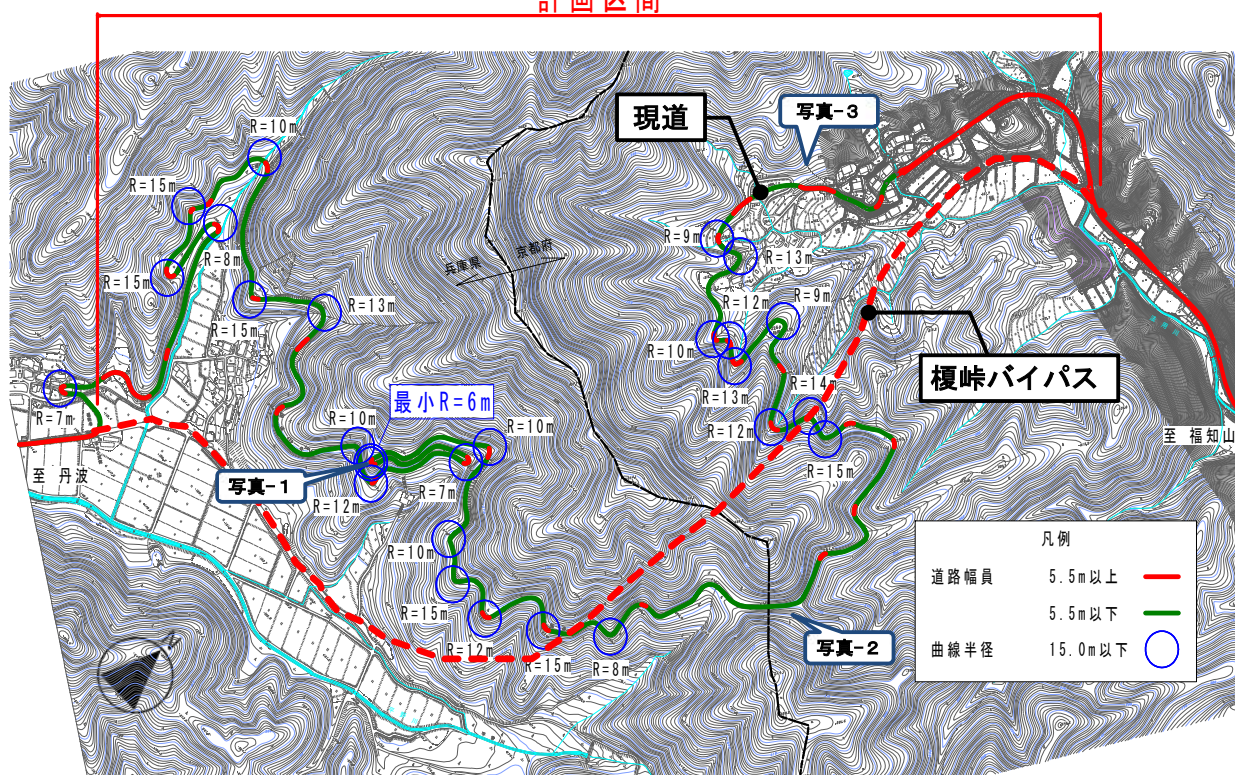
Ⅱ 安全な通行の確保

本事業区間の現道は、部分的な拡幅を除いて、ほとんどの区間で道路幅員が5.5m以下となっており、その内最小箇所の幅員は約3.0mと、十分な幅員が確保されておらず、大型車の通行はもとより、普通自動車の離合も困難な状況である。

また峠道はつづら折りになっており、最小曲線半径は約6.0mと、見通しや走行性も悪く、特に冬期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。

このため、本バイパスの整備により、現道の交通難所を回避することで、安全で快適な道路交通を確保するものである。

計画区間



【図-5 現況道路の幅員と曲線半径】



【写真-1 ヘアピンカーブ箇所】



【写真-2 離合困難な現道】



【写真-3 冬期積雪状況】

Ⅲ 災害時のリダンダンシー確保

本事業路線の兵庫県域も含め、福知山市と丹波市を結ぶ主要な連絡道路は、連続雨量による通行規制区間※2が存在し、豪雨等の緊急時に崩土や事前通行規制等による通行不能が頻発している。特に平成30年7月豪雨の際には、主要な連絡道路が一時全て通行止めとなる事象も発生した。

また近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化しており、道路も被災を受けるリスクが高まっているので、道路ネットワークの多重化によるリダンダンシーの確保が重要となっている。

このため、バイパス道路の整備により、連続雨量による通行規制区間を解消し、緊急時における広域的な道路ネットワークの強化を図るものである。

※2 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。



【図-6 緊急時防災拠点（市役所）連絡経路図】

【表-2 主要連絡道路の通行止め（事前評価以降）】

路線名	理由	発生日時
福知山山南線	規制雨量超過	R3.8.14、R5.8.15、 R6.5.28、R6.11.2
舞鶴若狭自動車道	規制雨量超過	R3.8.15、R5.8.14
	大雪・吹雪	R5.1.24、R6.1.24、 R7.2.8、R7.2.24
	路面凍結	R5.1.26
国道429号	規制雨量超過	R3.8.15、R5.8.15
国道9号	規制雨量超過	R5.8.15



【写真-4 国道9号被災状況（H31.1）】

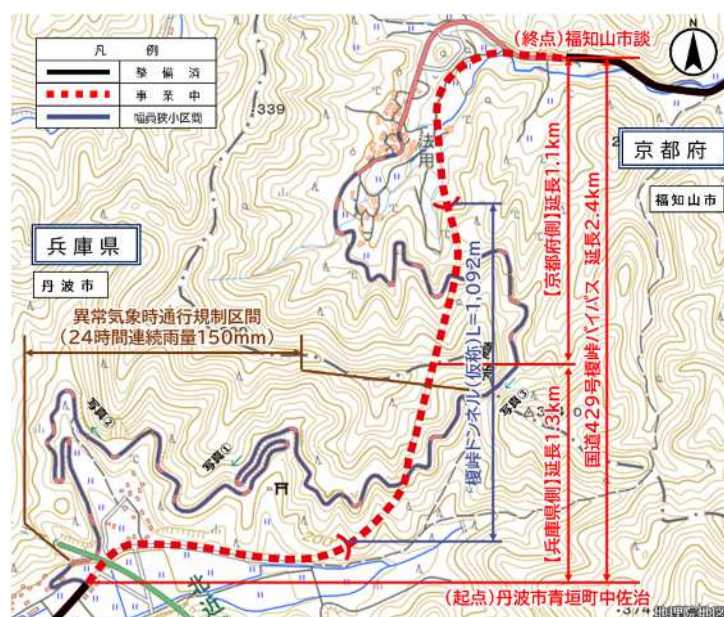
(3) 事業内容

【表-3 事業内容】

項 目	内 容
路線名	一般国道 429 号
事業主体	京都府、兵庫県
事業箇所	兵庫県丹波市青垣町中佐治～京都府福知山市談地内
延長・幅員	<p>延長：2.4km（うち京都府域：1.1km）</p> <p>幅員：7.5m（トンネル部 7.0m） 2 車線</p> <p>標準横断面図：</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;"> <p>【土工部】</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【トンネル部】</p> </div> </div>
計画交通量※3	5,000 台/日（令和 22 年予測交通量）
道路の区分※4	第 3 種第 3 級
上位計画等	<p>○ 京都府総合計画（中丹地域振興計画） 人流・物流や地域の生活を支える道路に位置付け</p> <p>○ 福知山市都市計画マスタープラン 交流促進や災害時に強いネットワークとして位置づけ</p>

※3 計画交通量…当該区間を将来通行する自動車の 1 日あたりの交通量のことで、令和22年時点の予測交通量を用いている。

※4 道路の区分…道路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（高速自動車国道等とその他の道路）、道路の存する地域（地方部と都市部）、地形の状況（平地面と山地部）、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-7 事業概要図】

2 事業の進ちょく状況

(1) 進ちょく状況

本事業は、令和2年度に着手し、測量設計を進め、用地買収が完了している。現在はトンネル工事（覆工工事・舗装工事）、道路築造工事及び移転補償を進めている。

【表－4 投資事業費】

	計	京都府	兵庫県※
全体事業費	(精査中)75.5 億円	41.5 億円	(精査中)34.0 億円
(うち、用地費及び補償費)	(2.1 億円)	(1.8 億円)	(0.3 億円)
令和6年度末までの投資事業費	31.9 億円	20.1 億円	11.8 億円
(金額ベースの進ちょく率)	(進ちょく率 42%)	(進ちょく率 48%)	(進ちょく率 35%)
(うち、用地費及び補償費)	(1.5 億円)	(1.2 億円)	(0.3 億円)
(金額ベースの進ちょく率)	(進ちょく率 71%)	(進ちょく率 67%)	(進ちょく率100%)

※兵庫県の全体事業費については、精査中。

【表－5 進ちょく状況】

年度	主たる内容
R 2	測量、土質調査、道路・トンネル詳細設計、水文調査
R 3	用地測量、土質調査、トンネル設備詳細設計(兵庫県)、水文調査
R 4	用地買収、工事用道路工事
R 5	用地買収、工事用道路工事
R 6	用地買収、トンネル工事（掘削工事）、道路築造工事
R 7	トンネル工事（覆工工事・舗装工事）、道路築造工事、移転補償

(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、事業の継続の方針を決定するにあたり、以下の増減額要因により、前回評価時から全体事業費が約 5.5 億円増となる見通し。

【表－6 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	70.0 億円	(精査中) 75.5 億円	(精査中) + 5.5 億円
うち、京都府	36.0 億円	41.5 億円	+ 5.5 億円
うち、兵庫県※	34.0 億円	(精査中) 34.0 億円	(精査中) ± 0 億円
主な増減額要因			増減額 (京都府分)
① 資機材費・労務費等の上昇			+ 2.0 億円
小計：物価上昇等(①)			+ 2.0 億円
② トンネル支保構造の変更、補助工法の追加			+ 3.0 億円
③ トンネル掘削土の運搬先変更			+ 0.5 億円
小計：計画変更(②～③)			+ 3.5 億円
合計			+ 5.5 億円

※兵庫県の事業費については、精査中。

<参考>全体事業費の妥当性

【表－7 <参考>トンネルを整備する道路事業との比較】

路線名	延長 (m)	幅員 (m)	事業費 (億円)	単価 (万円/m)	事業評価年度
国道 4 2 9 号(榎峠バイパス)	2,400	6.0(7.5)	75.5	310	R7 年度(再評価)
宇治木屋線(犬打峠バイパス)	3,600	6.0(7.5)	122.0	340	R4 年度(再評価)

本事業の事業単価は、本府の他事業と照らして、同程度である。

(主な事業費の増減(京都府分))

I 増額要因

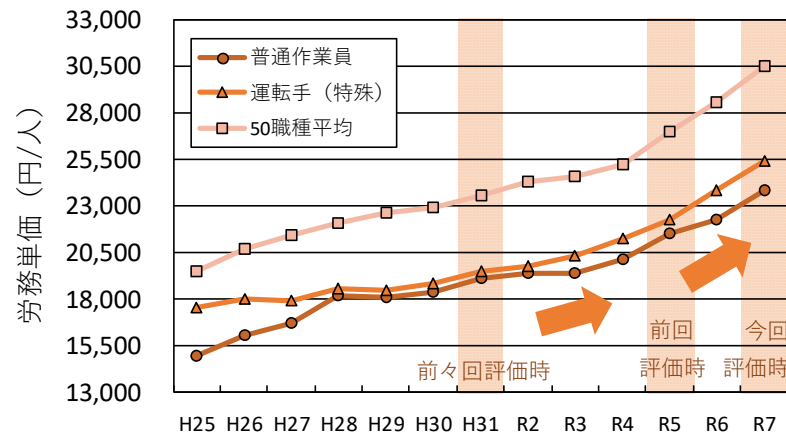
① 資機材費・労務費等の上昇 (増 約 2.0 億円)

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 5 年度以降、労務単価及び資材単価の上昇によるもので、全体事業費 36.0 億円に対して、本事業では特に上昇率が大きいコンクリートを主要材料とするトンネル等の構造物等の単価上昇により 2.0 億円増となるもの。

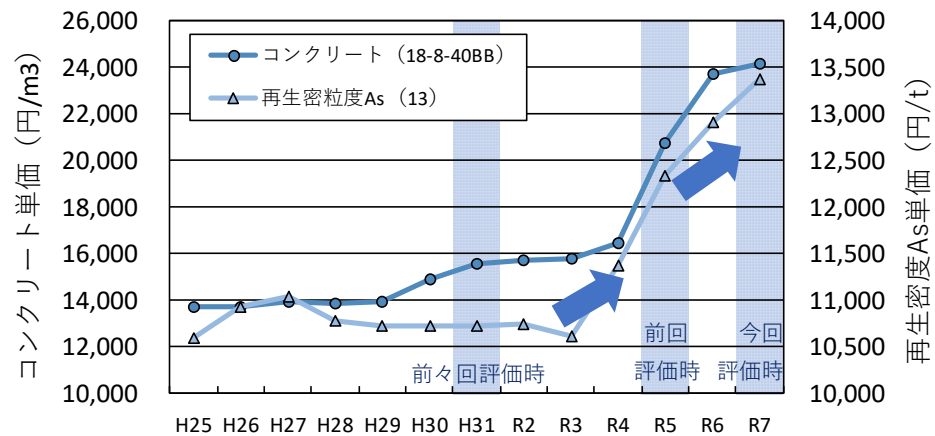
【表-8 物価上昇による全体事業費の変化】

	前々回評価時	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	R1	R5	R7	R7	
事業費	22.0 億円	36.0 億円	39.5 億円	41.5 億円	+2.0 億円

計画変更 (約 4.9 億円) 計画変更 (②～③) 物価上昇等 (①)
物価上昇等 (約 9.1 億円)



【図-8 京都府内における労務単価の推移】



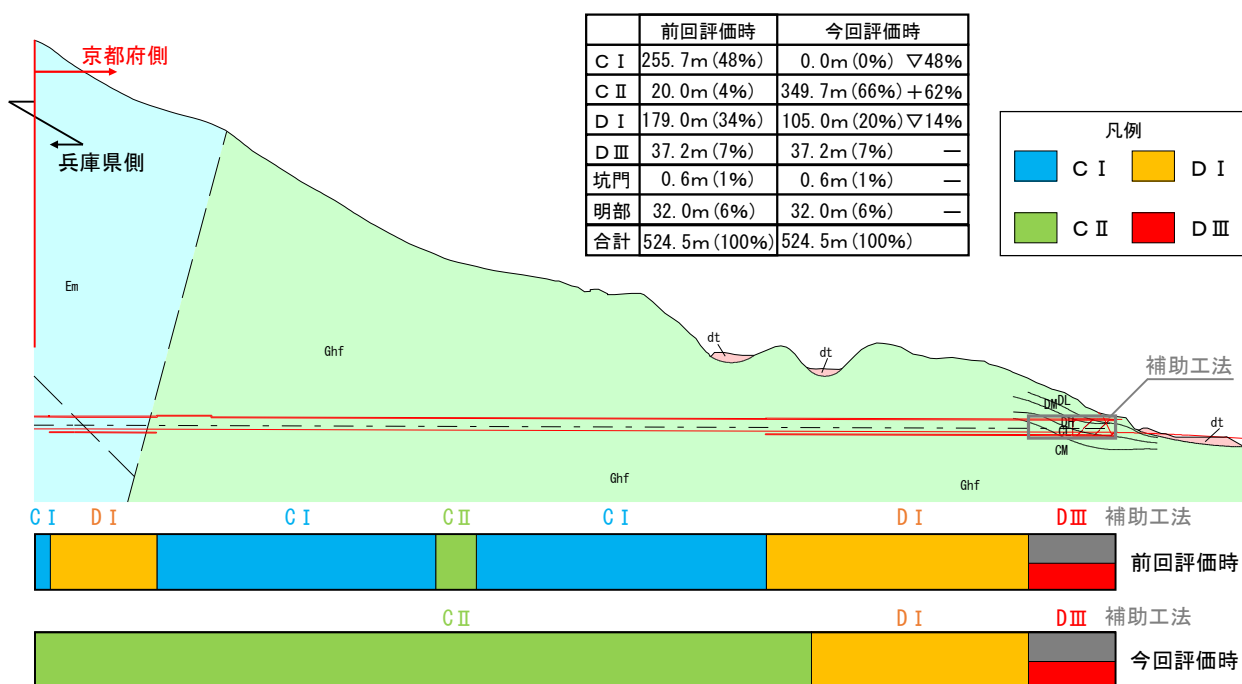
【図-9 京都府内における資材単価の推移 (全地域の平均)】

【表-9 本事業における主な上昇項目 (福知山市)】

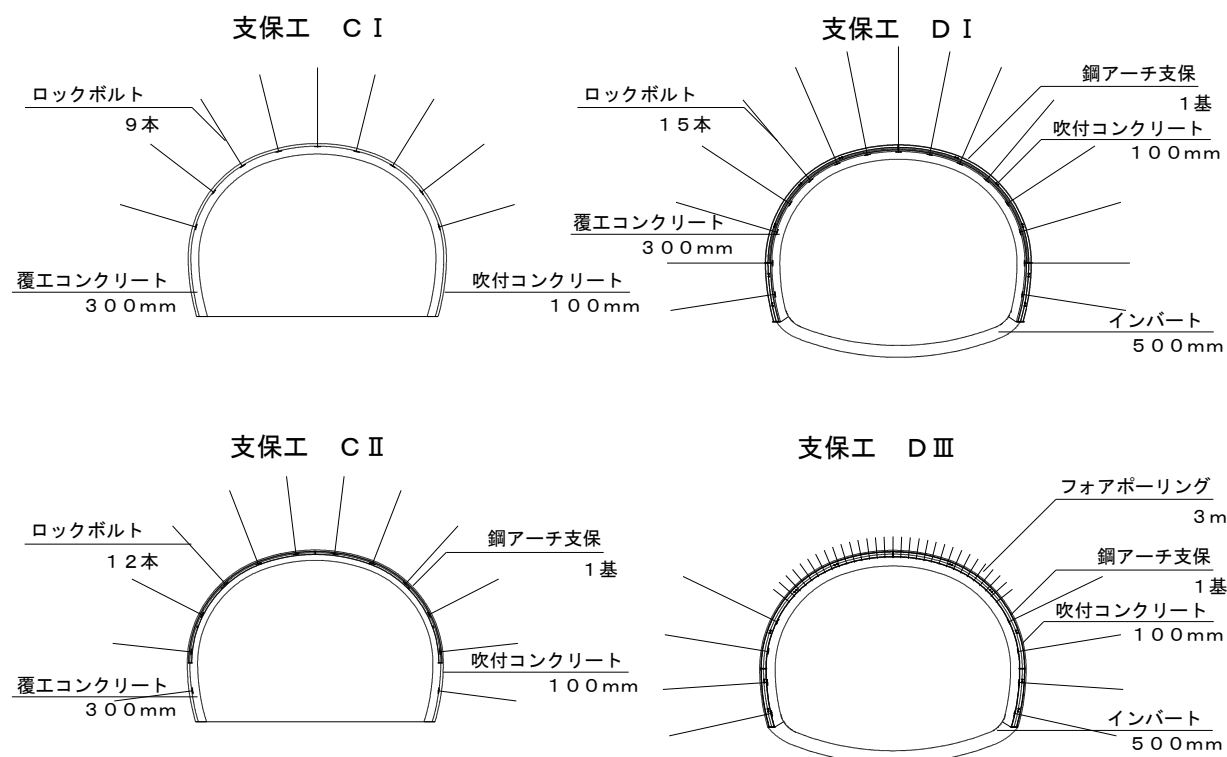
主な上昇項目	前回評価時	今回評価時	上昇率
コンクリート(18-8-40BB)	19,900 円/m3	23,000 円/m3	1.16 倍
再生密粒度 As(13)	13,800 円/t	14,300 円/t	1.04 倍
普通作業員	21,500 円/人	23,800 円/人	1.11 倍
運転手 (特殊)	22,300 円/人	25,400 円/人	1.14 倍

② トンネル支保構造の変更、補助工法の追加 (増 約 3.0 億円)

トンネル工事着手前においては、分布している石英緑色岩が割れ目の少ない硬質な地山 (C I) と推定していたが、トンネル掘削を進めると割れ目が多く、風化変質により、やや強度低下している地山 (C II) であると確認されたことから、支保構造の変更が必要となった。特に、土被りが小さい坑口付近においては、風化により掘削時の切羽が自立しないことから、補助工法をさらに追加するもの。

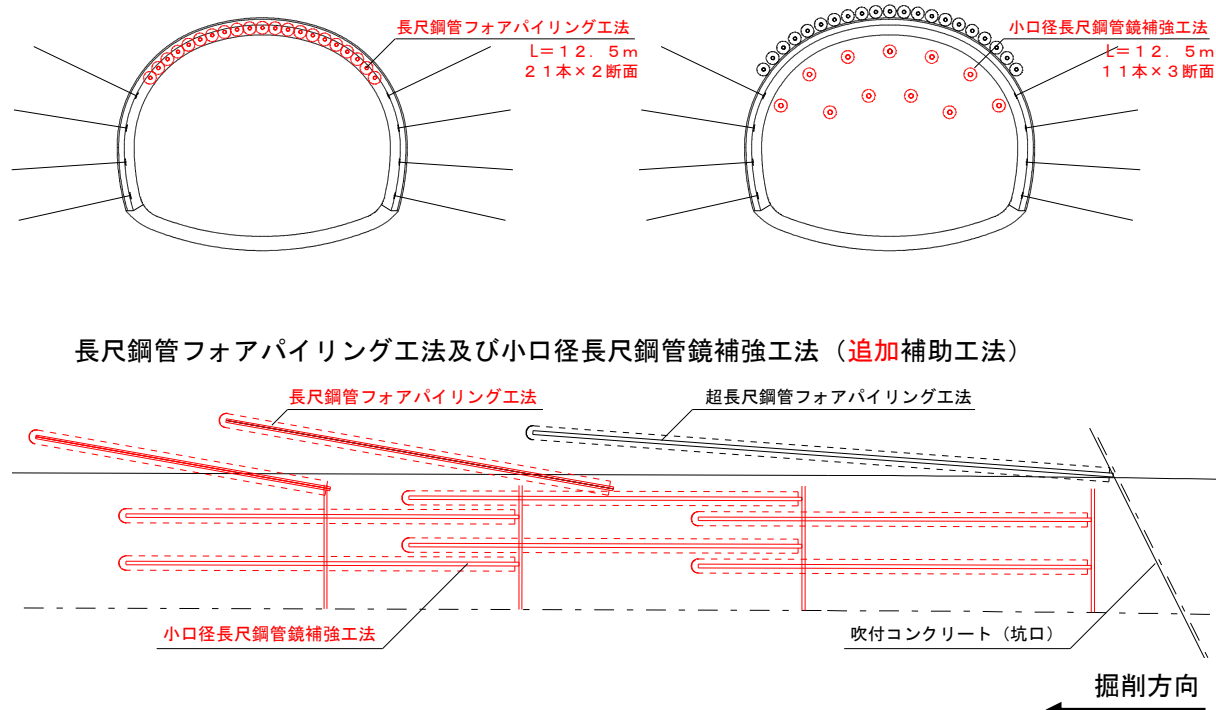


【図-10 支保構造等の変更】



【図-11 支保構造の断面】

長尺鋼管フォアパイリング工法（追加補助工法） 小口径長尺鋼管鏡補強工法（追加補助工法）



【図-12 追加補助工法の断面】

<参考>地質リスク

前回評価時において、本府におけるトンネル工事の実績から、掘削による地山の緩みにより支保構造が変更になることや、坑口付近の脆弱部には補助工法が必要になることから、約4.5億円増となる地質リスクを示唆していた。

本変更による3.0億円の増は、前回評価時に懸念されていた地質リスクの範囲内である。



【図-13 懸念されていたリスクと今回変更した支保構造】

③ トンネル掘削土の運搬先変更 (増 約 0.5億円)


トンネル工事（掘削）で発生した建設発生土は、明かり部の盛土材料に有効利用を図ることとしている。当初は現場付近の仮置予定地へ一度運搬し、再度現場へ運搬することを想定していたが、猛禽類調査を実施し、有識者への意見聴取をしたところ、仮置予定地が絶滅危惧種である猛禽類（サシバ）の餌場である可能性を示唆されたことから、運搬先を代替地に変更することとなった。仮置場までの運搬距離が延びたことにより0.5億円増となるもの。

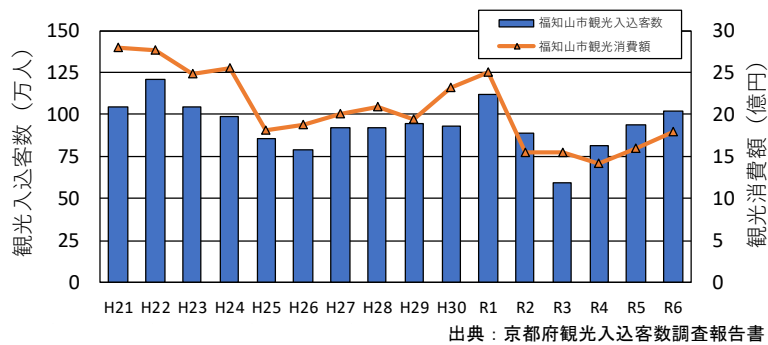
3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 事業を巡る社会情勢の変化

前回評価時（令和5年度）以降の、事業を巡る社会情勢等の変化は次のとおりであり、前回評価時から、本事業の必要性に変わりはない。

【表－10 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 地域連携の支援	観光面では令和5年度以降、 <u>観光入込客数や観光消費額が増加傾向にある</u> 。また生活面では福知山市と丹波市間の人々の往来が日常的に行われており、円滑な通行の必要性に変わりはない。
II 安全な通行の確保	本事業区間の現道は、幅員が狭く、急カーブも連続しているので、地域住民の日常的な通行に支障が生じており、安全で快適な道路交通を確保する必要性は前回評価時から変わっていない。
III 災害時のリダンダンシー確保	<p>福知山市と丹波市の連絡道路は、豪雨等の緊急時に崩土や事前通行規制等により往来が不可能となることが頻発しており、<u>令和5年6月豪雨では現道部分で一部路肩が決壊</u>するなど、依然として脆弱性を有したままであり、バイパス道路の整備により信頼性の高い連絡道路を確保する必要性は前回評価時から変わっていない。</p>  <p>【写真-5 榎峠における路肩決壊（R5.6）】</p>



【図-14 福知山市の観光家入込客数及び観光消費額】

(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

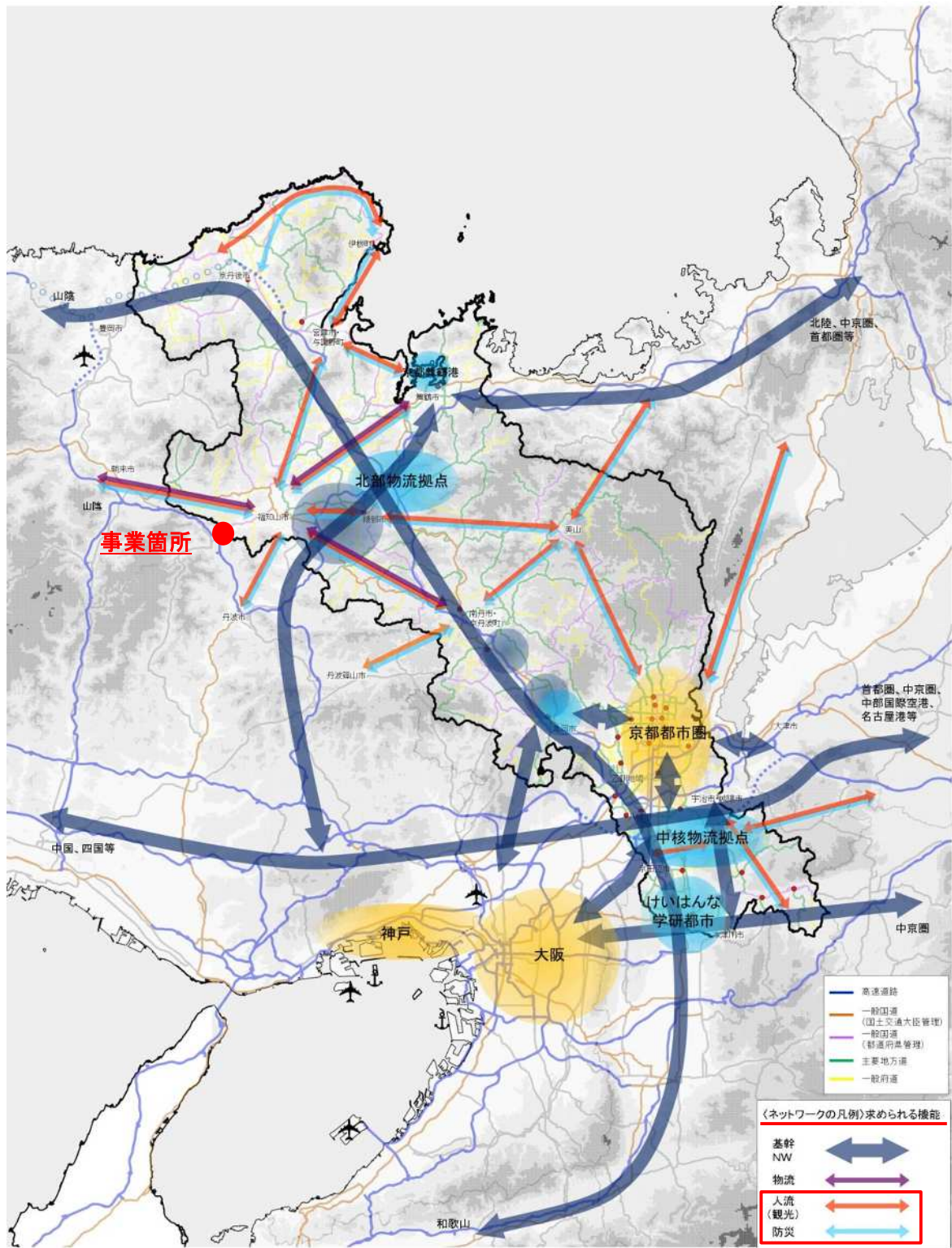
本事業は、「京都のみち 2040^{※6}」における、京都府が将来構想を実現するための道路施策のうち、「中山間地域における持続可能な交通の確保」等の施策に合致し、京都府の将来に必要な広域道路ネットワークのうち、人流（観光）及び防災の機能が求められる道路に位置づけられており、事業の必要性が認められる。

※6 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-11 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】

4 事業の投資効果

(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－12 費用便益比（社会的割引率4%）】※1

項目		前回 (基準年 R 5)	今回 (基準年 R 7)	残事業
総便益 (B)		81.7 億円	111.9 億円 ※2	111.9 億円
総費用 (C)		63.2 億円	73.8 億円	13.0 億円
B / C		1.3	1.5	8.6
参考	その他効果※3	—	7.9 億円	7.9 億円
	(B + その他効果) / C	—	1.6	9.2

※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7年8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5年を基準に現在価値化、今回は令和7年を基準に現在価値化している。

※2 費用便益分析マニュアル改訂により、算出の基礎となる時間価値原単位が増加しているため、総便益が増加している。

※3 時間信頼性向上便益、CO2排出量削減便益を合算したもの。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、参考のため算出。

<参考>社会的割引率2%の場合


【表－13 <参考>費用便益比（社会的割引率2%）】※4

項目		前回 (基準年 R 5)	今回 (基準年 R 7)	残事業
総便益 (B)		126.1 億円	166.2 億円 ※2	166.2 億円
総費用 (C)		66.3 億円	74.4 億円	14.9 億円
B / C		1.9	2.2	11.1
参考	その他効果※3	—	11.0 億円	11.0 億円
	(B + その他効果) / C	—	2.4	11.9

※4 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最大約32%増加。

【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	41.02		乗用車	43.74
バス	386.16		バス	386.79
乗用車類	46.54		乗用車類	48.89
小型貨物車	52.94		小型貨物車	52.07
普通貨物車	76.94		普通貨物車	101.93
※令和2年価格 前回評価時のマニュアル（令和4年2月）			※令和6年価格 今回評価時のマニュアル（令和7年8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

- ・大雨等による通行規制時、災害発生時及び冬期積雪時において、安全で円滑な通行を確保

○日常生活を支える安全・安心の確保

- ・幅員縮小、急カーブ区間の解消により、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の拡大を支援

- ・福知山市、丹波市間のみならず、^{あさご}朝来市を加えた3市連携の強化や交流促進に寄与

5 事業進ちょくの見込み

地元の理解を得ながら工事を進め、令和7年6月にトンネルが貫通した。事業の反対もなく、事業推進に大きな障害はないため、早期完成に向けて引き続き事業進ちょくを図る。

【表－5 進ちょく状況】

年度	主たる内容
R 2	測量、土質調査、道路・トンネル詳細設計、水文調査
R 3	用地測量、土質調査、トンネル設備詳細設計(兵庫県)、水文調査
R 4	用地買収、工事用道路工事
R 5	用地買収、工事用道路工事
R 6	用地買収、トンネル工事（掘削工事）、道路築造工事
R 7	トンネル工事（覆工工事・舗装工事）、道路築造工事、移転補償

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) コスト縮減の可能性

トンネルで発生した掘削土について、残工事である明かり部へ流用し事業費を削減するなど、引き続きコスト縮減を図っていく。

(2) 代替案の可能性

令和6年度末で用地買収が完了しており、トンネルも貫通しているので、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

バイパス整備により、幅員狭小・急カーブが連続する現道を回避することで、車両の走行負荷が軽減され、排出ガス（CO₂等）の削減が期待できる。

一方で、本事業箇所周辺は緑豊かな山間部及び中央分水嶺に位置することから、在来種による法面緑化等の自然環境への配慮に努める。また、兵庫県側に絶滅危惧種の生息が確認されているエリアがあることから、生物への影響を最小限に抑える工法や資機材運搬ルートの選定に努める。

(2) 生活環境

本事業箇所の沿線には集落があるため、生活環境の観点から、低騒音・低振動型の施工機械の採用に努める。またトンネルで発生した掘削土については、再利用の観点から、残工事である明かり部の盛土等への活用に努める。さらに本事業現場に出入りする車両による道路の汚損や粉塵を防止するため、道路や車両への散水等、飛散防止対策に努める。

(3) 地域の個性・文化環境

本事業箇所は福知山市景観計画（平成25年6月）において自然景観保全ゾーンの農山村・山並み景観保全地区に該当するため、景観への配慮の観点から、集落から離れた位置にトンネル坑口を設けている。また兵庫県側の集落付近に埋蔵文化財が確認されているため、地域の文化資産への配慮の観点から、埋蔵文化財を避けたルートとしている。

8 総合評価（案）

（１）事業の進ちょく状況

用地買収も完了しており、トンネルも貫通するなど、事業進ちょくにおける問題は無い。

（２）事業を巡る社会情勢の変化

現道は依然として幅員が狭く、急カーブも連続する状況であり、直近では令和 5 年 6 月の豪雨で現道路肩が一部崩壊するなど、脆弱性を有したままである。また、観光面では令和 5 年度以降、観光入込客数や観光消費額が増加傾向にある。さらに、生活面では福知山市と丹波市間の人々の往来が日常的に行われており、円滑な通行の必要性に変わりはない。

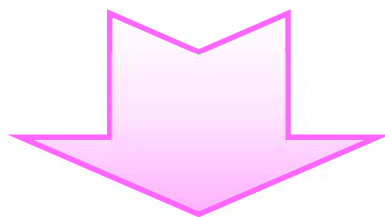
（３）事業の効果

前回評価時から総費用が増加したものの総便益も増加しており、費用便益費が 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、府県間連絡道路の信頼性を高め、安心・安全で円滑な通行環境を確保し、地域間の交流・連携の促進が期待できる。

（４）良好な環境の形成及び保全

バイパス整備により排出ガス（CO₂ 等）の削減が期待されるとともに、在来種による法面緑化等の自然環境への配慮、低騒音・低振動型の施工機械の採用及びトンネル掘削土の再利用に努めることにより、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7年10月29日	
			作成部署	建設交通部道路建設課	
事業名	国道429号（榎峠バイパス） 道路整備事業		地区名	兵庫県丹波市青垣町中佐治 ～福知山市談地内	
事業概要	バイパス道路の整備を実施し、円滑な通行環境を確保し、地域間の交流活性化を図る。【道路築造：延長2.4km、幅員7.5m】				
目指すべき環境像	本事業区間は緑豊かな自然環境と景観を有しているため、地形改変を最小限に抑え、とともに、良好な生活環境を保全する道路整備を目指す。				
関連する公共事業	特になし				
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)	○	緑豊かな山間部を通過するため地形・地質の維持や自然環境の維持・保全が必要。 京都府側では絶滅危惧種の生息は確認されていないが、発見された場合には、個体の生息又は生育に配慮する必要がある。	トンネルなど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努める。 有識者等に確認しながら、個体の生息又は生育への影響が最小限となるよう配慮する。	4
	地形・地質	○			3
	物質循環(土砂移動)				
	野生生物・絶滅危惧種	○			3
	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必要がある。 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。	工事実施の際には低騒音・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利用を図る。また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	○	福知山市の景観計画において、自然景観保全ゾーンの農山村・山並み景観保全地区に該当し、その維持が必要である。	ルート選定において、集落から離れた位置にトンネル坑口を設け、農山村の景観等里山の保全に配慮する。	3
	里山の保全	○			3
	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		「施工地の環境特性と目標」の記載要領
	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	国道 429 号 (榎峠バイパス) 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 7 年 8 月国土交通省道路局、都市局)
基準年	2025 年度(令和 7 年度)
事業着手年	2020 年度(令和 2 年度)
事業完了予定年	2026 年度(令和 8 年度)
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	68.8※2	8.3	77.1
基準年における 現在価値(C)	70.4	3.4	73.8

※1 事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計 68.8 億円は全体事業費 75.5 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)	268.3
基準年における 現在価値(B)	111.9

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B / C	111.9 / 73.8	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	63.5	
用地補償費	2.1	
その他経費 (測量試験費等)	3.2	
合計	68.8	70.4

2 維持管理費

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8.3	3.4

3 総費用

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
(C)	77.1	73.8

●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	164.1	68.7
走行経費減少便益	100.3	41.5
交通事故減少便益	3.9	1.7
合計(B)	268.3	111.9

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」、「補償費」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 429 号 (榎峠バイパス) 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 7 年 8 月国土交通省道路局、都市局)
基準年	2025 年度(令和 7 年度)
事業着手年	2020 年度(令和 2 年度)
事業完了予定年	2026 年度(令和 8 年度)
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	10.0※2	8.3	18.3
基準年における 現在価値(C)	9.6	3.4	13.0

※1 事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計 10.0 億円は残事業費 11.0 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)	268.3
基準年における 現在価値(B)	111.9

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B / C	111.9 / 13.0	8.6
-------	--------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
工事費	9.7	
用地補償費	0.0	
その他経費 (測量試験費等)	0.3	
合計	10.0	9.6

2 維持管理費

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8.3	3.4

3 総費用

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
(C)	18.3	13.0

●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	164.1	68.7
走行経費減少便益	100.3	41.5
交通事故減少便益	3.9	1.7
合計(B)	268.3	111.9

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」、「補償費」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 429 号（榎峠バイパス） 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 7 年 8 月国土交通省道路局、都市局)
基準年	2025 年度(令和 7 年度)
事業着手年	2020 年度(令和 2 年度)
事業完了予定年	2026 年度(令和 8 年度)
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	68.8※2	8.3	77.1
基準年における 現在価値(C)	69.3	5.1	74.4

※1 事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計 68.8 億円は全体事業費 75.5 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)	268.3
基準年における 現在価値(B)	166.2

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B / C	166.2 / 74.4	2.2
-------	--------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
工事費	63.5	
用地補償費	2.1	
その他経費 (測量試験費等)	3.2	
合計	68.8	69.3

2 維持管理費

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8.3	5.1

3 総費用

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
(C)	77.1	74.4

●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	164.1	101.9
走行経費減少便益	100.3	61.8
交通事故減少便益	3.9	2.5
合計(B)	268.3	166.2

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」、「補償費」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 429 号（榎峠バイパス） 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 7 年 8 月国土交通省道路局、都市局)
基準年	2025 年度(令和 7 年度)
事業着手年	2020 年度(令和 2 年度)
事業完了予定年	2026 年度(令和 8 年度)
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	10.0※2	8.3	18.3
基準年における 現在価値(C)	9.8	5.1	14.9

※1 事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計 10.0 億円は残事業費 11.0 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)	268.3
基準年における 現在価値(B)	166.2

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B / C	166.2 / 14.9	11.1
-------	--------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
工事費	9.7	
用地補償費	0.0	
その他経費 (測量試験費等)	0.3	
合計	10.0	9.8

2 維持管理費

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8.3	5.1

3 総費用

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
(C)	18.3	14.9

●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	164.1	101.9
走行経費減少便益	100.3	61.8
交通事故減少便益	3.9	2.5
合計(B)	268.3	166.2

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」、「補償費」などの維持管理に要する費用