令和８年度　公共事業評価調書

【再評価（令和５年度再評価）】

都市計画道路八幡田辺線（やわたたなべ）

街路整備事業



令和８年１０月

京　　都　　府

【　目　次　】

１　事業の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　八幡田辺－　３

２　事業の進ちょく状況　・・・・・・・・・・・・・・・・　八幡田辺－１０

３　事業を巡る社会経済情勢等の変化　・・・・・・・・・　八幡田辺－１４

４　事業費の投資効果　・・・・・・・・・・・・・・・・・　八幡田辺－１６

５　事業進ちょくの見込み　・・・・・・・・・・・・・・・　八幡田辺－１８

６　コスト縮減や代替案立案等の可能性等　・・・・・・　八幡田辺－１８

７　良好な環境の形成及び保全　・・・・・・・・・・・・　八幡田辺－１８

８　総合評価（案）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　八幡田辺－１９

≪参考資料≫

『環』の公共事業構想ガイドシート　・・・・・・・・・　八幡田辺－２０

費用対効果分析説明資料　・・・・・・・・・・・・・・　八幡田辺－２２

本事業は、資機材費や労務費の上昇等により、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

事業地である八幡市は、京都府の南西部に位置し、京都市、城陽市、京田辺市、久御山町、大山崎町の府内３市２町と大阪府枚方市、島本町に隣接しており、木津川・宇治川・桂川の三河川が合流する地理的条件から、古くから水陸交通の要衝として発展してきた自治体である。



図−１広域位置図

また、八幡市は、京都市と大阪市の中間に位置し、市中央部を縦断する国道１号に加え、東部には第二京阪道路及び西日本高速道路株式会社により整備が進められている新名神高速道路が位置するなど、広域道路交通網の結節点として高い交通利便性を有しており、この立地特性を活かし、企業立地の促進や都市基盤整備を通じて、産業振興と暮らしやすい生活環境の両立を目指したまちづくりが進められている。



図−２　位置図

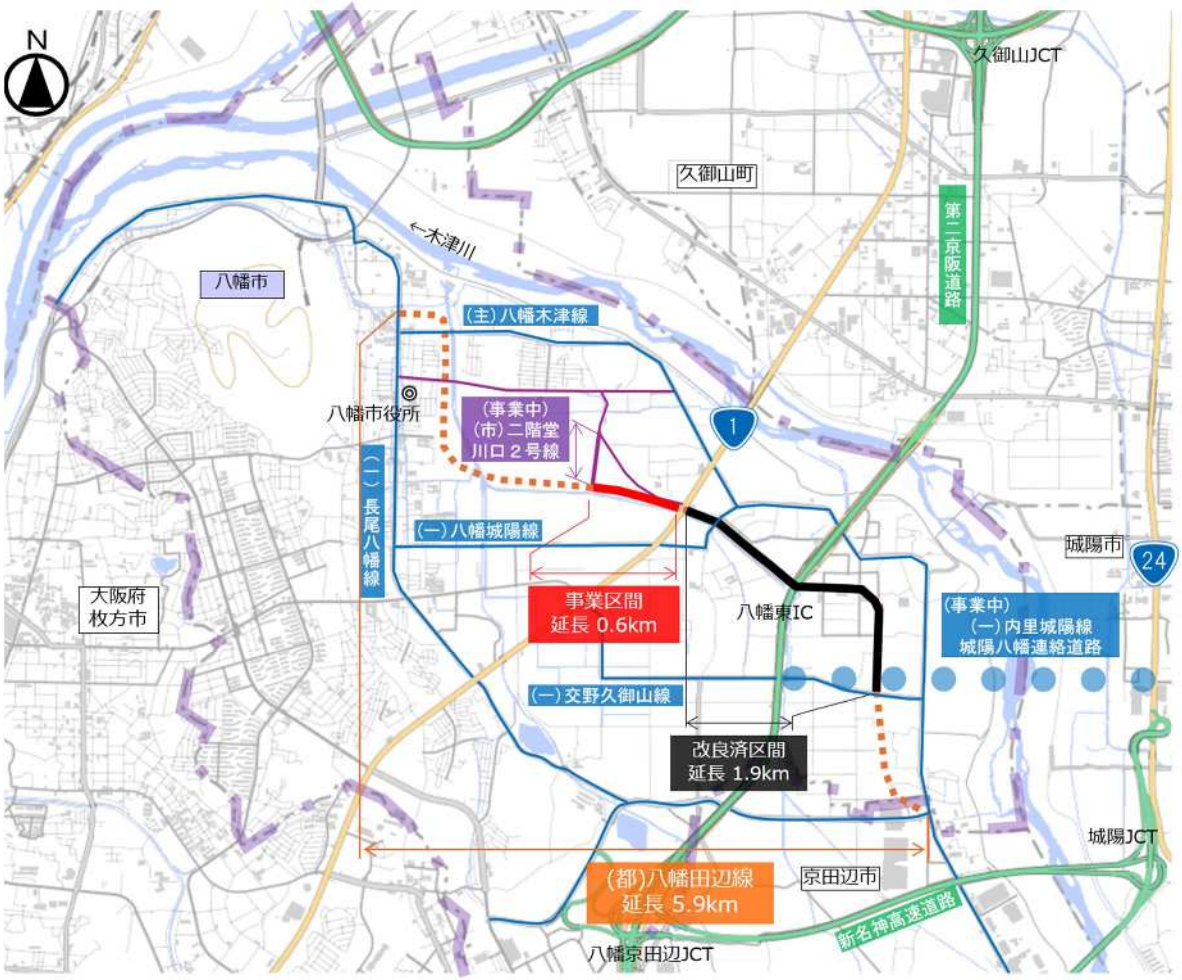
（２）事業の概要

都市計画道路八幡田辺線（以下、本路線という。）は、昭和 60 年に都市計画決定された、八幡市八幡源氏垣外から京田辺市大住西北向を結ぶ延長約 5.9km の都市計画道路である。

八幡市都市計画マスタープランにおいては、一般府道長尾八幡線と主要地方道八幡木津線を結ぶ地域幹線道路（地域内の主要な地区を結び、都市内交通の基幹となる道路）であり、八幡市内各地と市外周辺地域を連絡する道路として位置づけられている。

本路線は、既成市街地と国道１号及び第二京阪道路八幡東インターチェンジなどの広域幹線道路とのアクセス性の向上を図るとともに、周辺道路ネットワーク機能の強化及び交通安全性の確保に資する道路として整備を進めており、これまで約 1.9km の区間を供用している。

本事業は、八幡市が整備を進める市道二階堂川口２号線と接続することで、主要地方道八幡木津線のバイパス機能を担う約 0.6km 区間を整備するものである。



図−３ 事業概要図

（３）事業目的

本事業の目的は、以下のとおりである。

１．八幡市のまちづくりに寄与

２．道路ネットワーク機能の向上

３．歩行者の安全確保

１．八幡市のまちづくりに寄与

本路線は前述のとおり、八幡市都市計画マスタープランにおいて、八幡市内各地と市外周辺地域を連絡する地域幹線道路に位置づけられている。

京都府は、これまで上津屋工業団地や上奈良工業団地の開発に伴い増加する国道１号や第二京阪道路の交通需要に対応するため、八幡市東部から本路線の整備を進めてきた。下奈良～内里間の延長 0.9 ㎞は、京都府事業により平成 24 年度に完成し、２車線による暫定供用を開始しており、先行して土地区画整理事業により整備した約 1.0 ㎞区間と合わせ、現在までに延長 1.9 ㎞が供用されている。

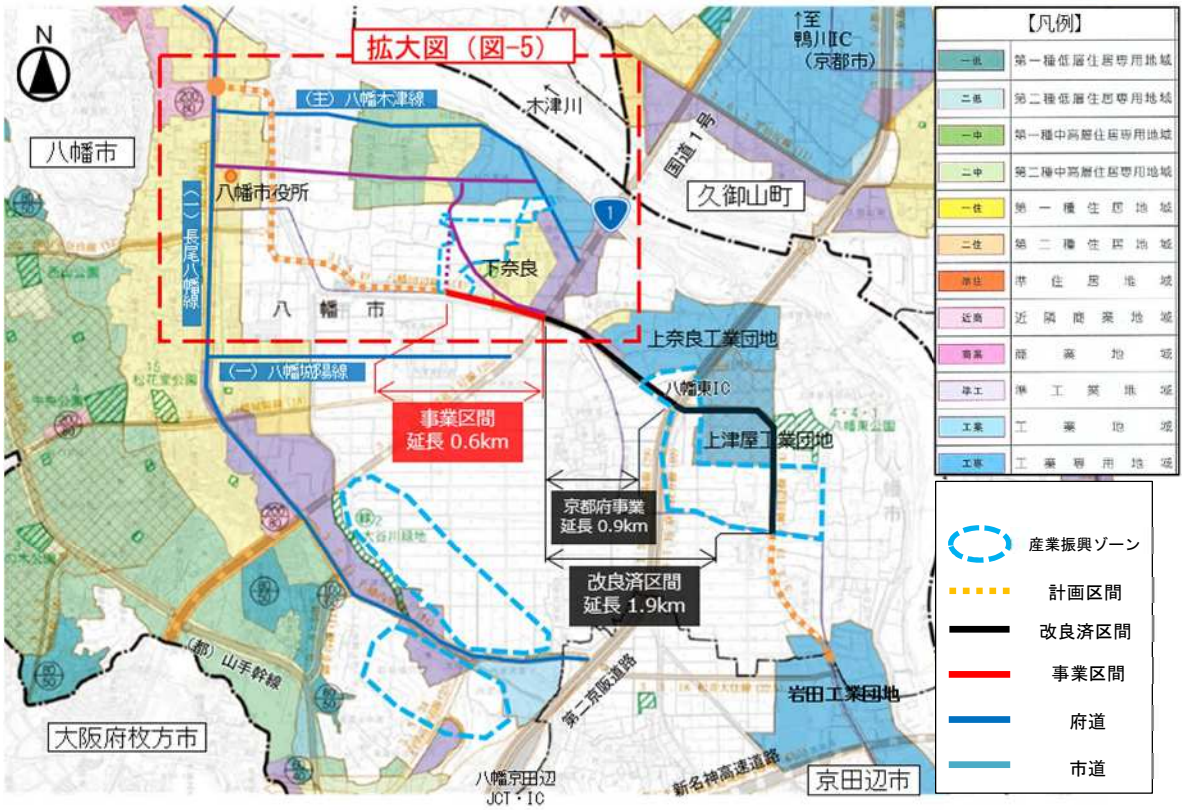


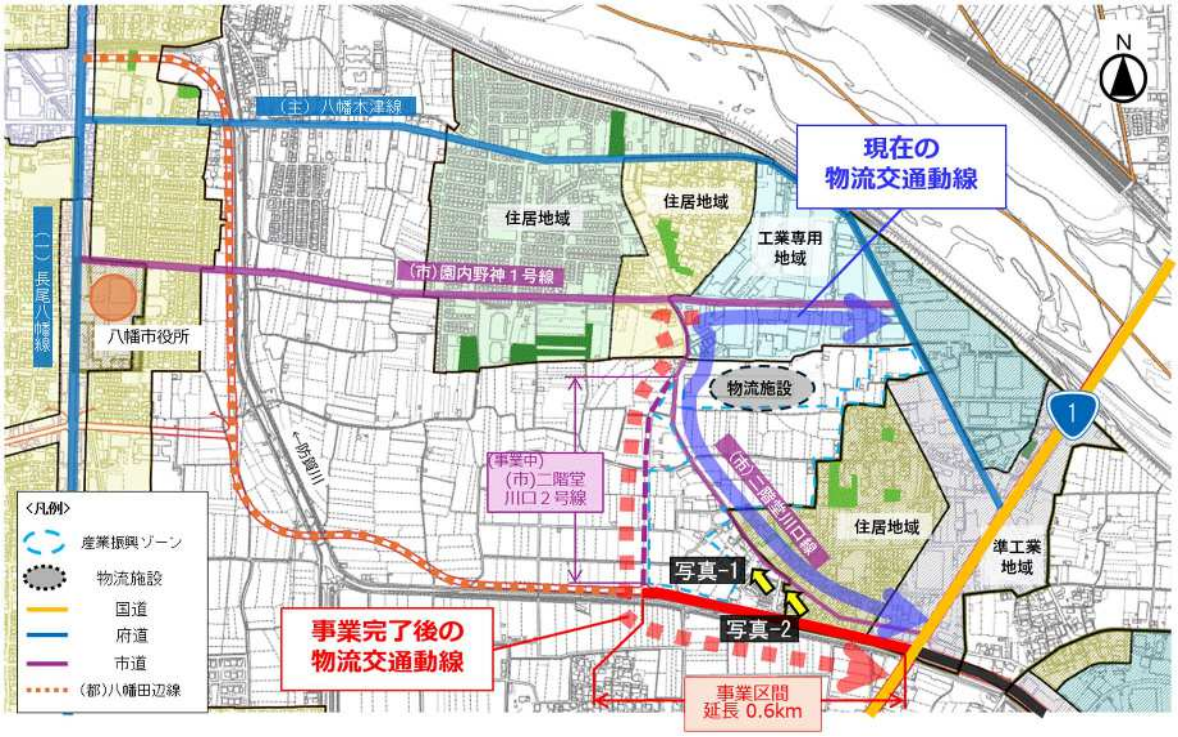
図-４　周辺概要図（都市計画図）

一方、国道１号の西側の八幡市下奈良地区では、幅員の狭小な市道二階堂川口線において、平成 17 年の物流施設開業に伴う大型車交通の増加に加え、沿道には

複数の運送会社の大型車用駐車場が立地しており、生活交通と物流交通の混在が課題となっている。

このため、本事業区間と接続する市道二階堂川口２号線と一体となって道路ネットワークを形成し、交通の円滑化を図ると共に、生活交通と物流交通を分離し、安全で円滑な交通の確保を図るものである。

また近年、八幡市では、新名神高速道路の開通を見据えた物流施設の立地が進んでおり、本事業区間の周辺は八幡市都市計画マスタープランに「産業振興ゾーン」として位置付けられ、産業基盤の強化に資する土地利用が予定されているため、本事業は、山城地域振興計画に掲げる「多様な産業と住環境との調和のとれたまちづくり」の推進に寄与することが期待されている。



図−５　拡大図





写真−１、２　市道二階堂川口線の車両交通状況

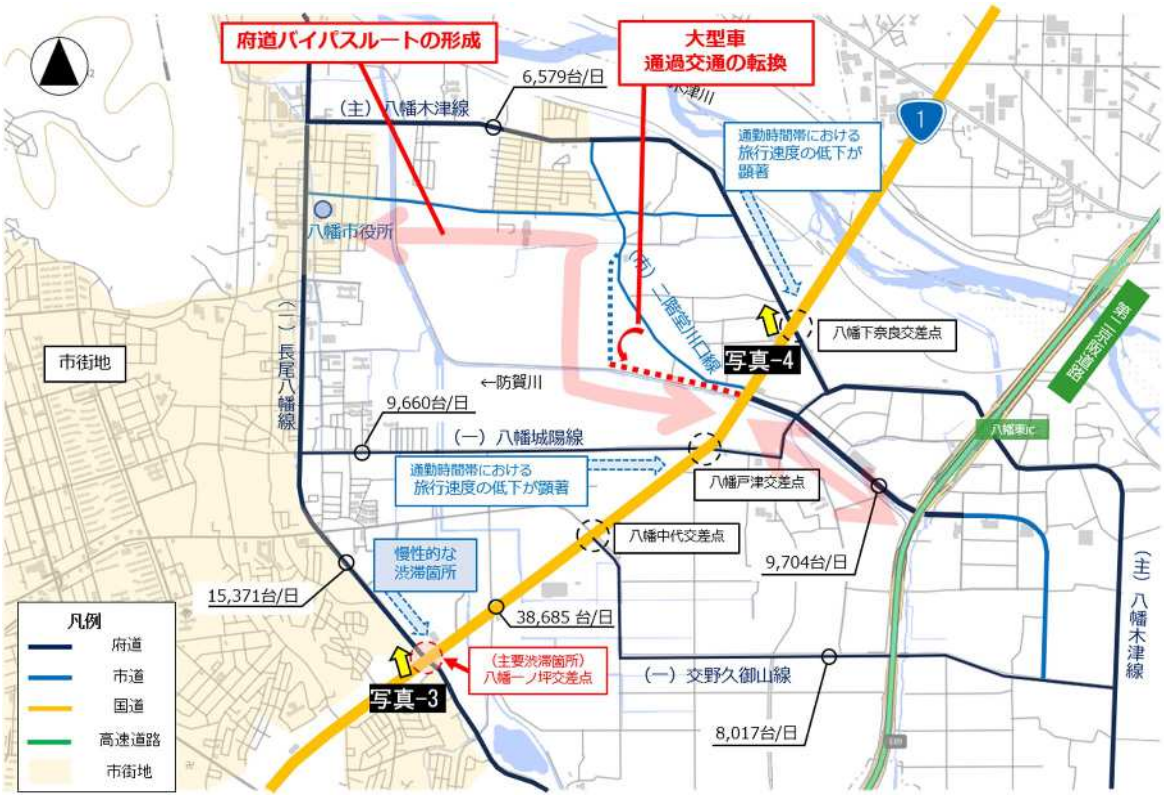
２．道路ネットワーク機能の向上

国道１号と八幡市街地を結ぶ主要な交通は、本路線に並行する主要地方道八幡木津線、一般府道八幡城陽（やわたじょうよう）線及び一般府道長尾八幡線の３路線（以下、府道３路線という。）が担っている。

国道１号と一般府道長尾八幡線との交差点である八幡一ノ坪（やわたいちのつぼ）交差点は、主要渋滞箇所に指定されており、慢性的な渋滞が発生しているが、特に朝夕の通勤時間帯においては、八幡一ノ坪交差点を回避するため、国道１号との接続交差点を中心として、府道３路線において、旅行速度の低下が発生している。

また、本事業区間に近接する市道二階堂川口線は、国道１号に接続し、府道３路線と並行する市道であるが、前述のとおり、道路幅員約 4m と狭小な路線であり、沿道の物流施設へ大型車が進入するため、大型車混入率は 14.3%と生活交通を担う市道としては高いことから、通過交通の低減が求められている。

本事業は、八幡市が整備中の市道二階堂川口２号線と一体となって、国道１号と八幡市街地を結ぶ新たなバイパス道路を形成し、道路ネットワーク機能の向上を図るものである。これにより、府道３路線に集中する交通の分散や経路選択の多様化を促進し、周辺道路における交通の円滑化と生活道路への通過交通流入の抑制が期待される。



出典：交通量　令和３年度
全国道路・街路交通情勢調査

図−６　周辺路線の混雑状況図



写真-3 府道長尾八幡線（八幡一ノ坪交差点）の状況



写真-４ 府道八幡木津線（八幡下奈良交差点）の状況

３．歩行者の安全確保

市道二階堂川口線は、道路幅員が狭小な上に歩道が未整備であるため、歩行者が路肩を通行せざるを得ない状況にあり、八幡市立有都（ゆうと）小学校の通学路として利用されていることから、歩行者の安全確保が課題となっている。

このため、本事業区間は「八幡市通学路交通安全プログラム」に基づく通学路対策箇所に位置付けられており、安全な歩行空間の確保が求められている。

本事業では、両側歩道の整備による歩車分離を図ることで、通学児童をはじめとする歩行者の安全性向上に加えて、市道二階堂川口線を通過する車両の交通転換を促進し、市街地における安全で安心な交通環境の確保に資するものである。

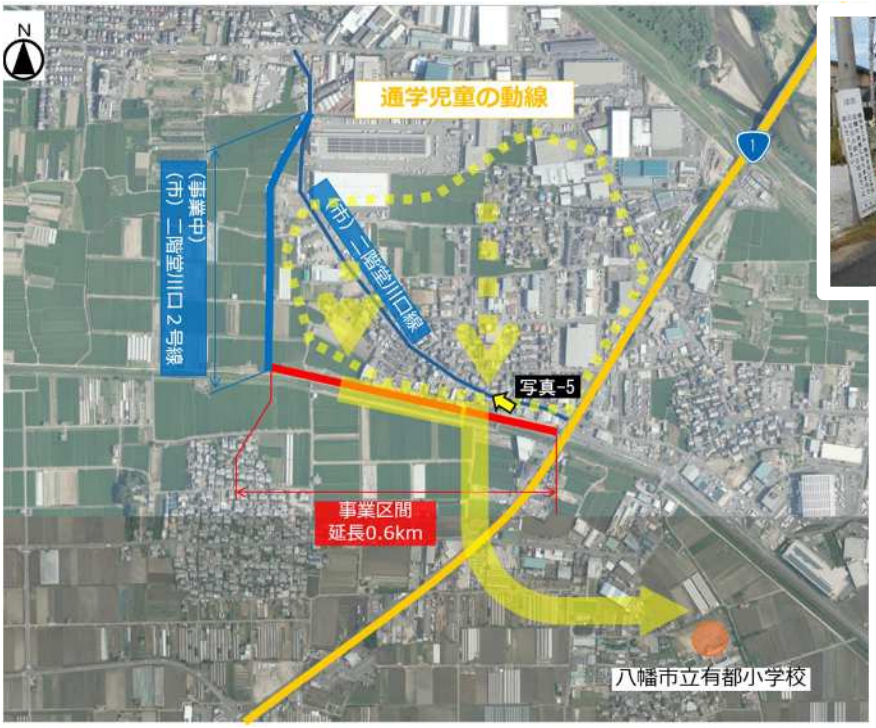


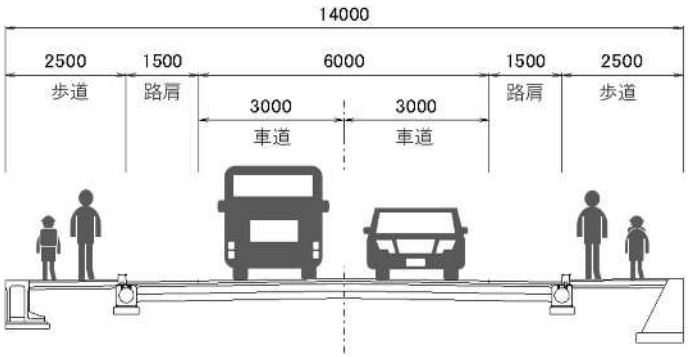
図-７　通学路概要図



写真-５ 通学路の状況

（４）事業内容

表-1　事業内容

項　　目	内　　容
路　線　名	都市計画道路　八幡田辺線 ［都市計画決定　当初決定：昭和 60 年 4 月 12 日 最終変更：平成 31 年 2 月 26 日］
事 業 主 体	京都府
事 業 箇 所	京都府八幡市戸津奥戸津（とうづおくとうづ）～下奈良蜻蛉尻筋（とんぼじりすじ）
延長・幅員	延長：０．６ｋｍ 幅員：１４．０ｍ　両側歩道（２．５ｍ） 標準横断図 
計画交通量※1	６，３００台/日（令和 22 年予測交通量）
道路の区分※2	第４種第２級
全体事業費	１１．５億円
上位計画等	○京都府総合計画　山城地域振興計画（R４．１２月） 京都のみち 2040（R 元. 12 月） ○八幡市都市計画マスタープラン（H３１．３月） 八幡市通学路交通安全プログラム（R８．４月）

※１　計画交通量
当該区間を将来通行するであろう自動車の 1 日当たりの交通量であり、現在は令和 22 年時点の予測交通量を使用

※２　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　事業の進ちょく状況

（１）進ちょく状況

本事業は、平成２６年度に着手し、令和８年度末時点で９６%※3の用地買収が完了している。

現在、道路築造工事を実施するとともに、建物等の移転補償を進めている。

表-２　投資事業費

全体事業費	１１．５億円
内用地・補償費	５．４億円
令和８年度末までの投資事業費	９．２億円 進ちょく率　８０%
内用地・補償費	４．９億円 進ちょく率　９０%

※３　面積ベースの進ちょく率

表-３　進ちょく状況

年　度	主たる内容
Ｈ２６～Ｒ６	調査・測量・設計
Ｈ３１	都市計画事業認可(第１回変更)
Ｈ３１～	用地買収
Ｒ３～	道路築造工事
Ｒ５	都市計画事業認可(第２回変更)

（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。

事業費を精査した結果、以下の増額要因により、前回評価時から全体事業費が約２．３億円増となる見通しである。

表−４　全体事業費の変化

	当初評価時(H26)	前回評価時(R5)	今回評価時(R8)	増減
全体事業費	８．１億円	９．２億円	１１．５億円	＋　２．３億円

事　項	増減額
①　資機材費・労務費等の上昇	＋１．４億円
②　地盤改良費の追加	＋０．５億円
③　その他要因（工事費）	＋０．４億円
合計	＋２．３億円

Ⅰ　増額要因

①　資機材費・労務費等の上昇（＋約１．４億円）

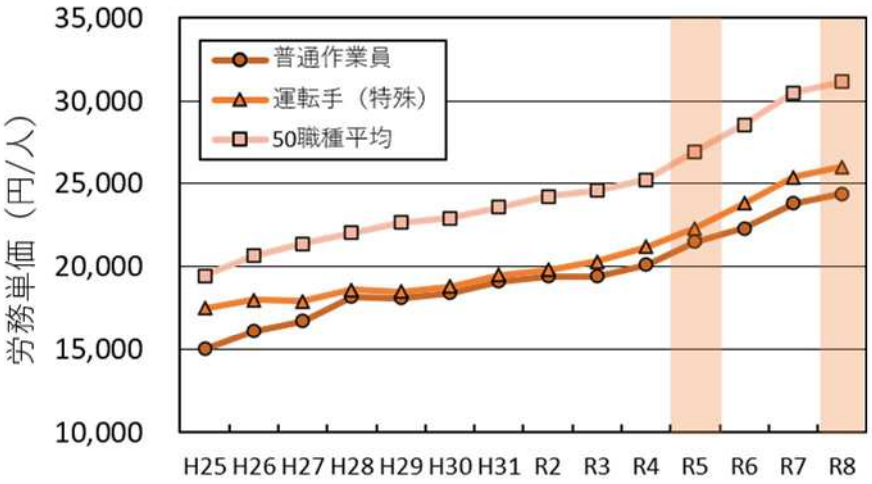
資機材費・労務費等の上昇は、現在の事業費を算定する際に基準とした令和５年度以降、労務単価及び資材単価の上昇約１．４億円の増額となるもの。

表−６　物価上昇による全体事業費の変化

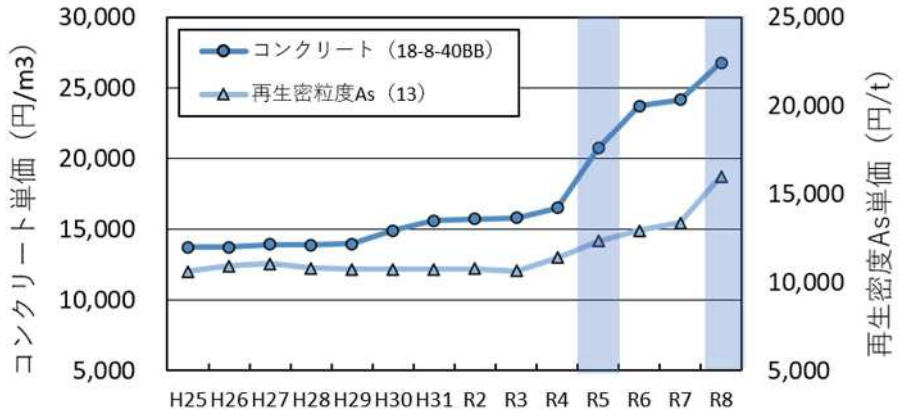
	前回評価時	今回評価時 物価上昇等	今回評価時 地盤改良費の追加等
単価	R5	R8	R8
事業費	９．２億円	１０．６億円	１１．５億円

資機材費・労務費等の上昇
＋１．４億円

地盤改良費の追加等（②＋③）
＋０．９億円



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）

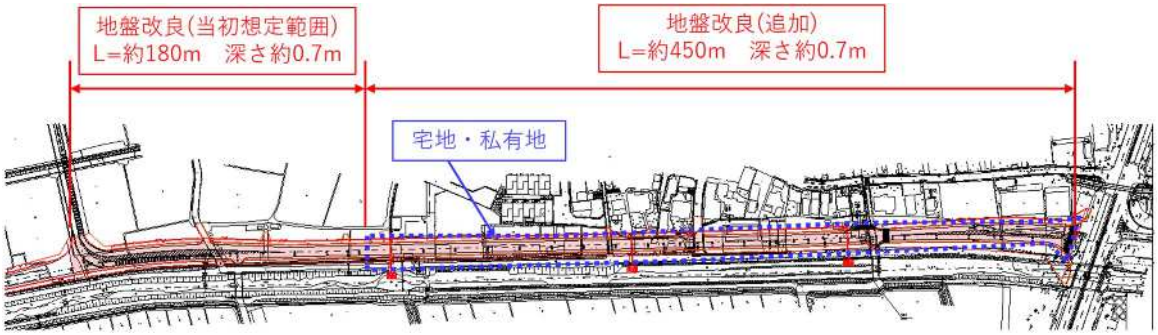
主な上昇項目	前回評価	今回評価	上昇率
コンクリート	19,800 円／m3	29,000 円／m3	1.5倍
再生密粒度（As）	9,850 円／t	14,500 円／t	1.5倍
普通作業員	21,500 円／人	24,400 円／人	1.1倍
運転手（特殊）	22,300 円／人	26,000 円／人	1.2倍

表−７　本事業における主な上昇項目（八幡市）

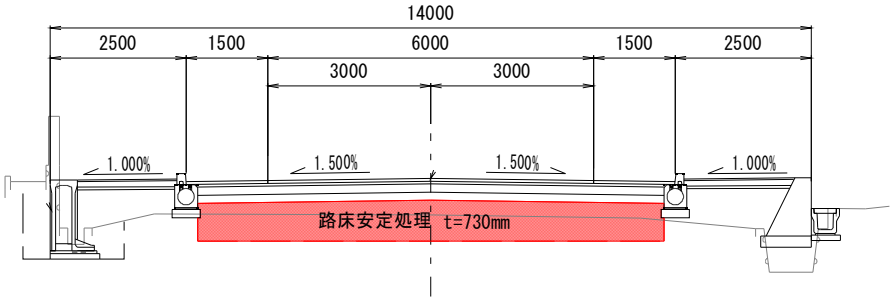
② 地盤改良費の追加（＋約０．５億円）

道路の路床部は、舗装を支えるために必要な地盤の支持力が確保できない場合、地盤改良や良質土への置換等の対策が必要となる。当初、本事業箇所の大部分が宅地及び私有地であったことから、地盤改良は不要と想定していたが、用地取得後に実施した土質調査の結果、用地取得区間全体において道路に必要な地盤

の支持力が不足していることが判明したため、セメント改良等による地盤改良工及び良質土による置換工を追加したもの。



図−１０　地盤改良平面図



図−１１　地盤改良標準横断図

③ その他要因

交通誘導警備員の追加（＋約０．２億円）

通学児童や車両の迂回路への円滑な誘導のために交通誘導警備員配置を追加するもの。

河川区域の道路構造物の変更（＋約０．２億円）

排水構造物の河川接続に伴い、河川管理者との調整により、護岸整備が必要となったもの。

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、事業を巡る社会経済情勢等は次のとおりであり、本事業の必要性に変化は生じていない。

表-８　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
① 八幡市のまちづくりに寄与	都市計画道路整備の推進を図るとともに、八幡市が課題としている生活交通と物流交通の混在の課題は継続しており、交通に対応した道路整備を従前通り進める。 また、八幡市都市計画マスタープラン（平成 31 年 4 月)に産業振興ゾーンが位置付けられたことから、物流や産業活動を支える道路ネットワークの重要性はさらに高まっている。
② 交通道路ネットワーク機能の向上	特定の時間帯において周辺府道では依然として旅行速度の低下が生じており、交通の円滑化を図るため、引き続きバイパス整備が必要である。
③ 歩行者の安全確保	歩道が未整備であり、歩行者と自動車が混在する状況が継続している。 本区間は八幡市通学路交通等安全プログラムに基づく通学路対策箇所として位置付けられていることから、通学児童をはじめとする歩行者の安全確保を図る必要性がある。

（２）京都府の中長期的な道路整備の方向性における位置付け

本事業は、山城地域振興計画に掲げる「市町村のまちづくりと連携した都市機能の充実」の推進に資するものである他、「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、「安心・安全な道路空間の確保」等の施策に合致している。

表-９　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	物流の効率化の促進
	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

※４　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

4　事業費の投資効果

（１）費用便益比（Ｂ／Ｃ）の算出

費用便益比は１．０を上回っており、本事業の効率性は確保できている。

表-10　費用便益比（社会的割引率４％）※５

	項　目	今回 （基準年Ｒ８）	残事業
	総便益（Ｂ）	３８．７億円	３８．７億円
	総費用（Ｃ）	１２．９億円	１．８億円
	Ｂ／Ｃ	３．０	２１．５
参考	その他効果（※６）	５．６億円	５．６億円
	（Ｂ＋その他効果）／Ｃ	３．４	２４．６

※５　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、令和８年を基準に現在価値化（基準年の価値に換算）した数値である。

※６　時間信頼性向上便益、CO_2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-11　費用便益比（社会的割引率２％）※７

	項　目	今回 （基準年Ｒ８）	残事業
	総便益（Ｂ）	５８．８億円	５８．８億円
	総費用（Ｃ）	１１．４億円	２．０億円
	Ｂ／Ｃ	５．１	２９．４
参考	その他効果※	８．５億円	８．５億円
	（Ｂ＋その他効果）／Ｃ	５．９	３３．７

※７　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７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。

（２）費用対効果以外の事業の有効性

〇八幡市のまちづくりを支援

・本事業は、八幡市都市計画マスタープランに位置付けられた地域幹線道路として、市街地整備や周辺土地利用と連携した道路ネットワークの形成を図り、八幡市のまちづくりの推進に寄与する。

・また、新名神高速道路や八幡京田辺 JCT・IC 周辺における産業集積や土地利用の進展を支える都市基盤として、地域の活力向上に寄与する。

〇生活交通と物流交通の分離

・物流施設の立地や広域交通ネットワークの充実に伴い増加が見込まれる物流交通を幹線道路へ誘導することにより、生活道路への通過交通の流入抑制が期待される。

・生活交通と物流交通の機能分担を図ることで、地域住民が安心して暮らせる生活環境の形成に寄与する。

５　事業進ちょくの見込み

用地買収については概ね完了しており、現在、道路築造工事を進めている。令和８年度末時点において、事業の進ちょく率は約８０%に達している。

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

残土を現場内で流用し、事業費の削減を図ってきた。

（２）代替案の可能性

用地取得率が約９６%まで進捗していることから、現時点におけるルート変更の可能性はないものとしている。

７　良好な環境の形成及び保全

（１）地球環境・自然環境

本事業により交通の円滑化が図られることで、自動車の走行速度の向上や不要な停発進の減少が期待され、CO_2排出量の削減を図る。

（２）生活環境

市道からバイパス道路へ通過交通及び大型車交通を転換させることにより、市街地内の生活環境の改善を図ることができる。

８　総合評価（案）

（１）事業の進ちょく状況

用地取得は約９６％まで完了しており、残る用地についても、引き続き関係者との協議・調整を進めながら、早期の取得に努めている。

道路築造工事については、用地取得が完了した箇所から順次進めている。

（２）事業を巡る社会情勢の変化

八幡京田辺 JCT・IC 周辺では企業立地や産業振興に向けたまちづくりが進められており、本道路の必要性は高まっている。

また、本事業区間は有都小学校の通学路であり、歩行者と自動車が混在する通行環境が継続していることから、歩行者の安全確保の必要性は依然として高い。

（３）事業の効果

バイパス整備により、周辺道路における車両の安全かつ円滑な通行環境の確保が期待される。

歩道整備による歩車分離により、有都小学校の通学児童をはじめとする歩行者及び自転車利用者の安全性向上が期待される。

国道１号、第二京阪道路八幡東 IC 及び八幡京田辺 JCT・IC とのアクセス機能が向上し、物流の効率化や産業集積地との連携強化など、八幡市が進める産業振興及び地域経済の活性化への寄与が期待される。

（４）良好な環境の形成及び保全

歩行者及び車両の通行環境の改善を図るとともに、円滑な交通処理による通行環境の向上が期待される。

総合評価として本計画で事業を継続する必要がある。

『環（わ）』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９月２９日
作 成 部 署	建設交通部　道路建設課

事　業　名	都市計画道路八幡田辺線 街路整備事業	地 区 名	八幡市戸津奥戸津～下奈良蜻蛉尻筋
事 業 概 要	都市計画道路八幡田辺線を整備し、安全で円滑な交通を確保する。 道路築造：延長0.6km、幅員14.0m、両側歩道2.5m		
目指すべき環境像	現道は、慢性的な交通渋滞が発生し、幅員も狭小であるため、都市計画道路として整備し、大型車の離合や歩行者・自転車の安全な交通を確保する。周辺は田園が広がっており、周辺環境に配慮した施工を行う。		
関連する公共事業	国道1号八幡市戸津地区歩道整備事業、市道二階堂川口２号線道路改良事業		

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）	○	現道は、幅員が狭く歩道が未整備なため、車の速度低下による CO2 の排出量増加の一因になっている。	事業実施により交通の円滑化が図られることから、CO2 の排出量の削減が期待できる。	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	○	現道は幅員が狭く歩道が未整備であることから、歩行者や自転車通行者の安全性を高める必要がある。 道路工事における騒音・振動への配慮が必要	バリアフリーに対応した歩道を整備することで誰もが利用しやすい歩道とする。 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	4
	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				
	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		事業の実施に当たり、地域住民の理解を得て、実施する必要がある。	完成予定を明示するような工事 PR 看板を設置するなど、工事に対する地元住民の理解を深めていただく。	
	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	○			3
	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	都市計画道路八幡田辺線 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７年８月　国土交通省道路局、都市局）
基準年	２０２６年（令和８年）
事業着手年	２０１４年（平成２６年）
事業完了予定年	２０２９年（令和１１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、供用時期及び供用形態については、関係機関との協議や関連事業の進捗状況等を踏まえて決定する。

２　費用 ※２　（単位：億円）

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	１１．０※３	０．７	１１．７
基準年における現在価値（Ｃ）	１２．７	０．２	１２．９

※２　事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※３　事業費の単純合計１１．０億円は、全体事業費１１．５億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）	９７．０
基準年における現在価値（Ｂ）	３８．７

※４　便益の内訳は次頁のとおり

４　費用便益分析比

Ｂ／Ｃ	３８．７/１２．９	３．０

●費用の内訳

１事業費　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
工事費	５．１	
用地・補償費	５．５	
その他経費 （測量試験費等）	０．４	
合計	１１．０	１２．７

２維持管理費　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
維持管理費	０．７	０．２

３総費用　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
（C）	１１．７	１２．９

●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	８３．２	３３．３
走行経費減少便益	１１．０	４．３
交通事故減少便益	２．８	１．１
合計（B）	９７．０	３８．７

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）【社会的割引率　４%】

事業名	都市計画道路八幡田辺線 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７年８月　国土交通省道路局、都市局）
基準年	２０２６年（令和８年）
事業着手年	２０１４年（平成２６年）
事業完了予定年	２０２９年（令和１１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、供用時期及び供用形態については、関係機関との協議や関連事業の進捗状況等を踏まえて決定する。

２　費用 ※２　（単位：億円）

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	１．７※３	０．７	２．４
基準年における現在価値（Ｃ）	１．６	０．２	１．８

※２　事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※３　事業費の単純合計１．７億円は、残事業費１．８億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）	９７．０
基準年における現在価値（Ｂ）	３８．７

※４　便益の内訳は次頁のとおり

４　費用便益分析比

Ｂ／Ｃ	３８．７／１．８	２１．５

●費用の内訳

１事業費　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
工事費	１．２	
用地・補償費	０．５	
その他経費 （測量試験費等）	０．０	
合計	１．７	１．６

２維持管理費　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
維持管理費	０．７	０．２

３総費用　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
（C）	２．４	１．８

●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	８３．２	３３．３
走行経費減少便益	１１．０	４．３
交通事故減少便益	２．８	１．１
合計（B）	９７．０	３８．７

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	都市計画道路八幡田辺線 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７年８月　国土交通省道路局、都市局）
基準年	２０２６年（令和８年）
事業着手年	２０１４年（平成２６年）
事業完了予定年	２０２９年（令和１１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、供用時期及び供用形態については、関係機関との協議や関連事業の進捗状況等を踏まえて決定する。

２　費用 ※２　（単位：億円）

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	１１．０※３	０．７	１１．７
基準年における現在価値（Ｃ）	１０．９	０．５	１１．４

※２　事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※３　事業費の単純合計１１．０億円は、全体事業費１１．５億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）	９７．０
基準年における現在価値（Ｂ）	５８．８

※４　便益の内訳は次頁のとおり

４　費用便益分析比

Ｂ／Ｃ	５８．８／１１．４	５．１

●費用の内訳

１事業費　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
工事費	５．１	
用地・補償費	５．５	
その他経費 （測量試験費等）	０．４	
合計	１１．０	１０．９

２維持管理費　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
維持管理費	０．７	０．５

３総費用　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
（C）	１１．７	１１．４

●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	８３．２	５０．５
走行経費減少便益	１１．０	６．６
交通事故減少便益	２．８	１．７
合計（B）	９７．０	５８．８

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）【社会的割引率　２%】

事業名	都市計画道路八幡田辺線 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７年８月　国土交通省道路局、都市局）
基準年	２０２６年（令和８年）
事業着手年	２０１４年（平成２６年）
事業完了予定年	２０２９年（令和１１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、供用時期及び供用形態については、関係機関との協議や関連事業の進捗状況等を踏まえて決定する。

２　費用 ※２　（単位：億円）

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	１．７※３	０．７	２．４
基準年における現在価値（Ｃ）	１．５	０．５	２．０

※２　事業費、維持管理費の内訳は次頁のとおり

※３　事業費の単純合計１．７億円は、残事業費１．８億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）	９７．０
基準年における現在価値（Ｂ）	５８．８

※４　便益の内訳は次頁のとおり

４　費用便益分析比

Ｂ／Ｃ	５８．８/２．０	２９．４

●費用の内訳

１事業費　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
工事費	１．２	
用地・補償費	０．５	
その他経費 （測量試験費等）	０．０	
合計	１．７	１．５

２維持管理費　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
維持管理費	０．７	０．５

３総費用　（単位：億円）

	単純合計	現在価値
（C）	２．４	２．０

●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	８３．２	５０．５
走行経費減少便益	１１．０	６．６
交通事故減少便益	２．８	１．７
合計（B）	９７．０	５８．８

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