

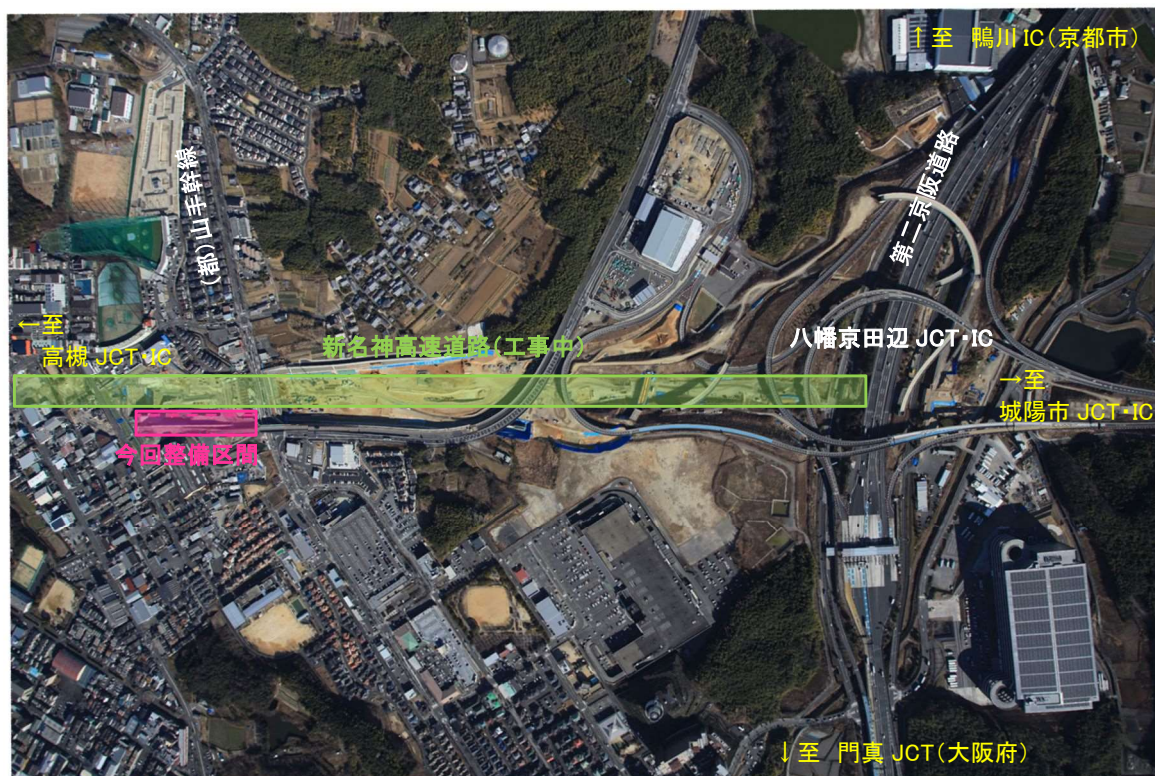
# 令和4年度 京都府公共事業評価調書

## 【再評価】

### 都市計画道路 うちぎとこうやみちせん 内里高野道線

(一般府道 八幡京田辺インター線)

### 街路整備事業



令和5年3月  
京 都 府

## 【 目 次 】

1 事業概要 .....	内里－3
2 事業の進ちよく状況 .....	内里－10
3 事業を巡る社会経済情勢等の変化 .....	内里－14
4 事業費の投資効果及びその要因の変化 .....	内里－18
5 事業の進ちよくの見込み .....	内里－19
6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等 .....	内里－19
7 良好な環境の形成及び保全 .....	内里－19
8 総合評価（案） .....	内里－20

### 《参考資料》

① 『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート .....	内里－21
② 費用対効果分析説明資料 .....	内里－23

新たに無電柱化の推進に関する法律が施行されたことを受け、本事業においても無電柱化を実施することとしたところ、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条第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ている事業に該当する。

※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

事業地のある八幡市は、京都府の南西部に位置し、京都市、城陽市、京田辺市、大山崎町、久御山町及び大阪府に接する総面積約 24k m<sup>2</sup>、人口約 7 万人を有する都市である。また、市南部では広域交通の結節点を活かして発展している地域であり、新名神高速道路八幡京田辺 JCT・IC 周辺や第二京阪道路八幡東 IC 周辺は商業・工業地域として、また国道 1 号の北側は住宅地域として土地利用が図られている。



図-1 広域位置図

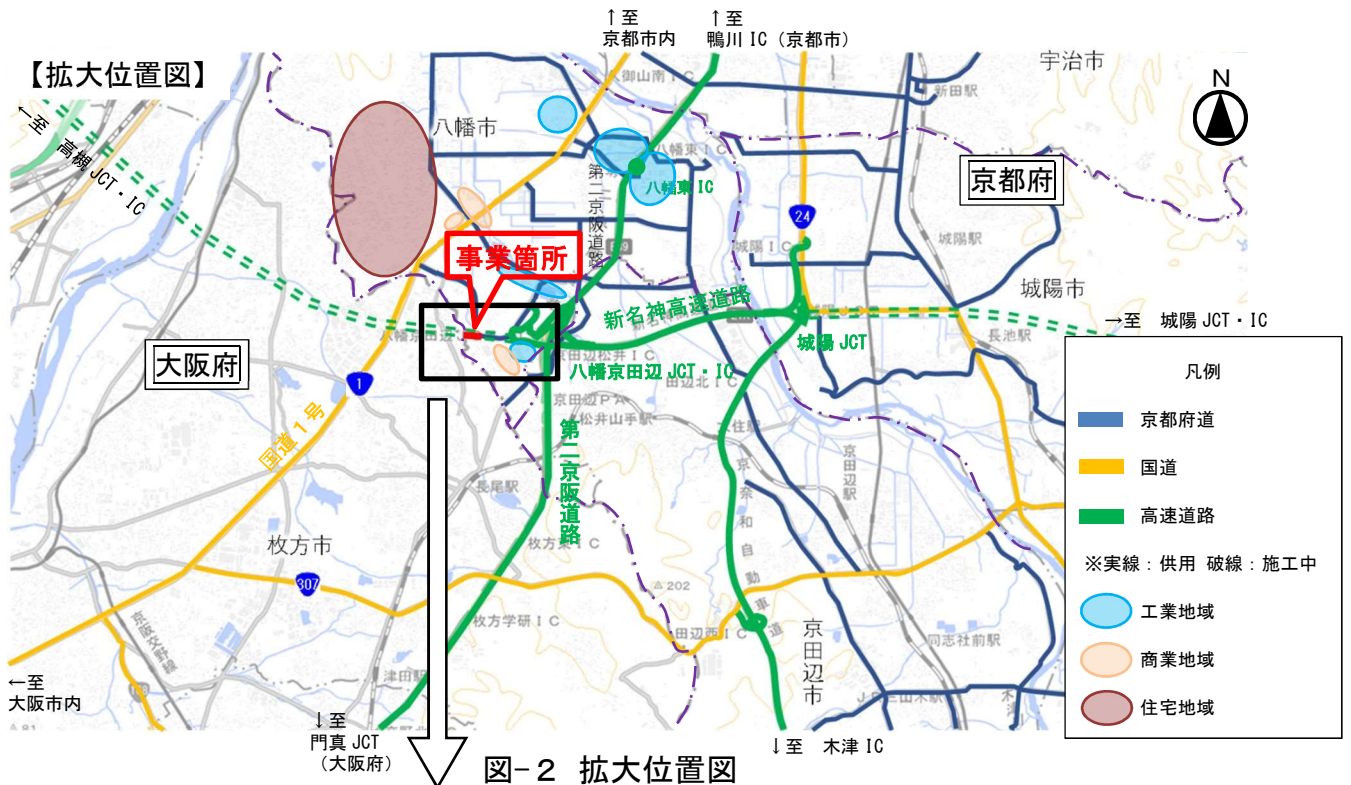


図-2 拡大位置図



図-3 詳細位置図

## (2) (都) 内里高野道線の概要

都市計画道路（以下、「(都)」という。）内里高野道線は京田辺市松井地内を起点として八幡市美濃山地内（みのやま）で（都）山手幹線と交差し、大阪府枚方市で国道1号と接合する幹線道路であり、新名神高速道路八幡京田辺 IC へつながる1次アクセス道路である。

(都) 内里高野道線は全延長約 3.17 km であり、そのうち京都府内の延長は約 2.21 km で、既に約 2.04 km は供用しており、今回の事業は（都）山手幹線から大阪府境の約 0.17 km の道路を新設するものである。

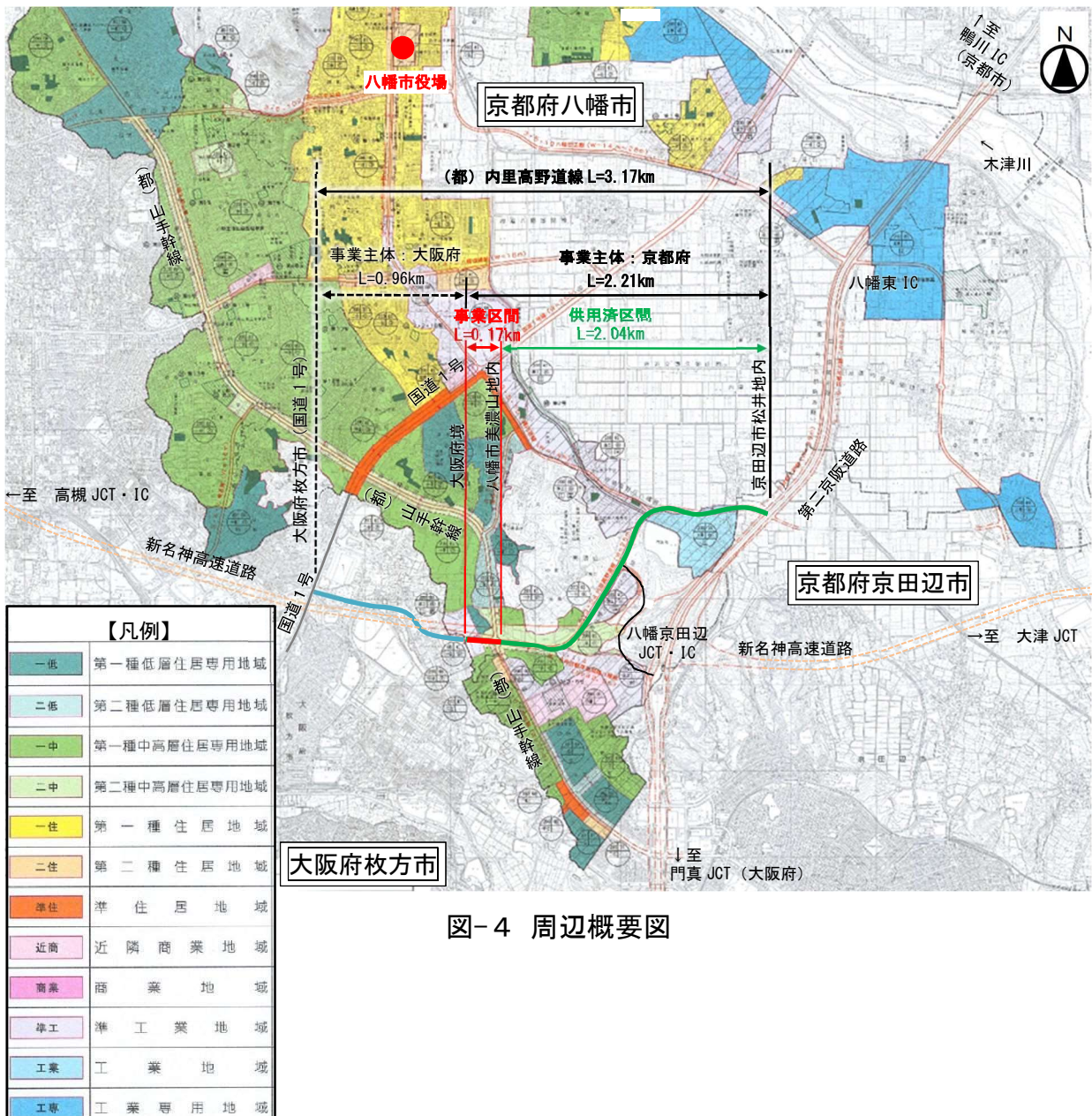


図-4 周辺概要図

### (3) 事業の目的

#### I 高速道路や国道へのアクセス性の向上

現在、西日本高速道路株式会社（以下、「NEXCO 西日本」という。）が進めている新名神高速道路の八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 間の開通に併せて、新名神高速道路八幡京田辺 IC と国道 1 号を（都）内里高野道線でつなぐことでアクセス性が向上し、さらなる都市基盤整備が進むなど地域経済の活性化が期待される。また、本路線の供用に伴い、新名神高速道路、第二京阪道路や国道 1 号へ、周辺道路の交通の転換が図られることで交通渋滞の緩和が期待される。



図-5 新名神高速道路へのアクセス道路周辺図

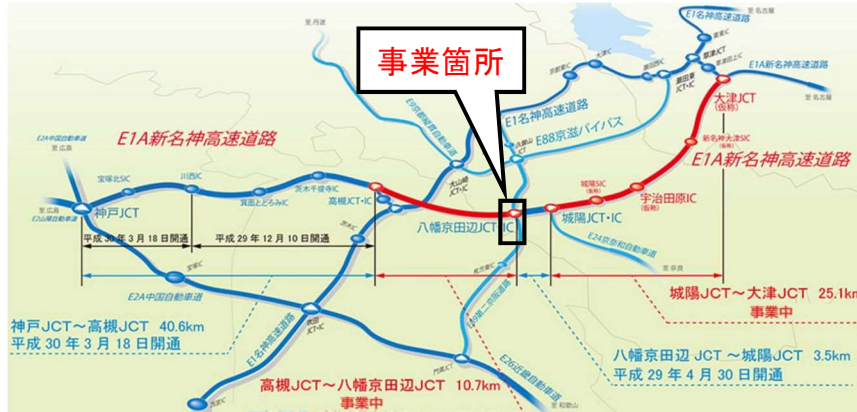


図-6 新名神高速道路概要図（出典：西日本高速道路株式会社）

## II 八幡市のまちづくりに寄与

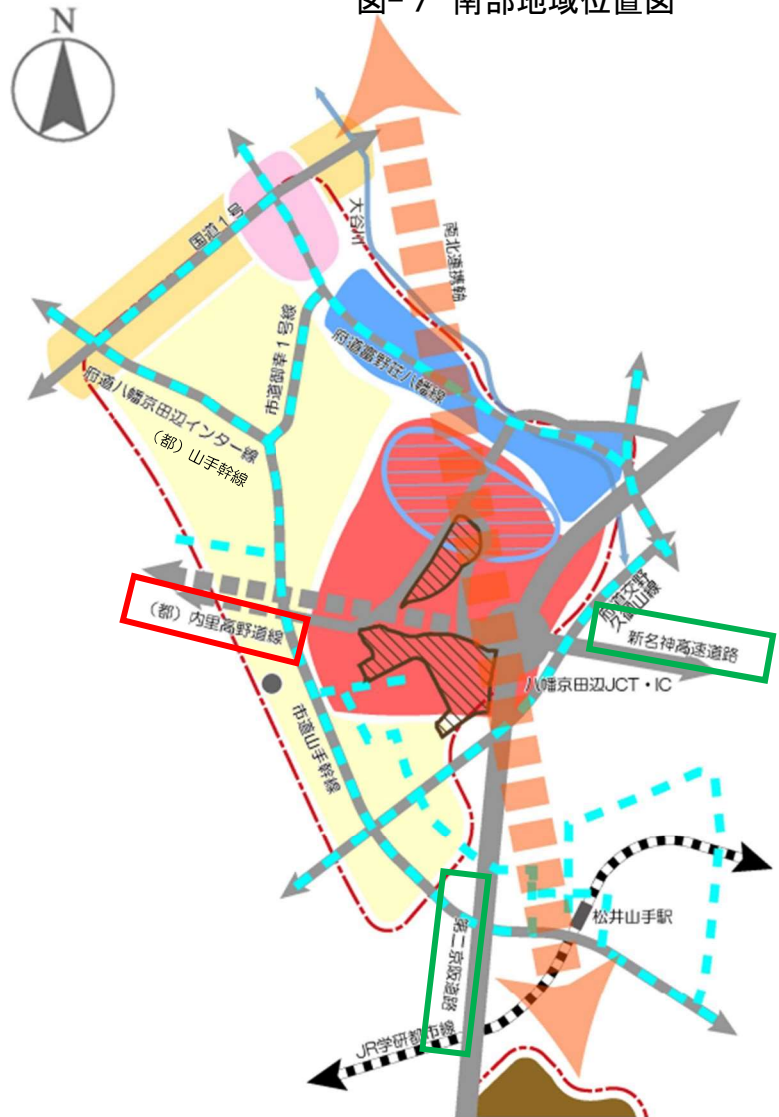
平成 31 年 3 月に改訂された八幡市都市計画マスタープランの市南部地域の整備構想において、「八幡京田辺 JCT・IC 周辺については、広域交通の結節点という利便性を活かした本市の南の玄関口として、多様な都市機能の誘導・充実を図る」とされており、(都) 内里高野道線は、新名神高速道路、第二京阪道路、(都) 山手幹線と国道 1 号をつなぐ道路として、また、計画的な土地利用の誘導を図る道路として大きな役割を期待されている。



図-7 南部地域位置図

### ■ 南部地域の整備方針図

凡 例	
土地利用方針	
住宅ゾーン	
複合都市機能誘導ゾーン	
工業・流通業ゾーン	
商業ゾーン	
沿道利用型複合ゾーン	
産業振興ゾーン	
土地利用検討ゾーン	
市街地の整備方針	
土地区画整理事業区域 (予定)	
都市施設の整備方針	
鉄道 (JR学研都市線)	
バス路線	
連携軸	
広域幹線道路 (整備済・概成済)	
広域幹線道路 (事業中)	
地域幹線道路 (整備済・概成済)	
地域幹線道路 (事業中)	
その他の整備方針	
河川	
小・中学校	



出典：八幡市都市計画マスタープラン

図-8 八幡市都市計画マスタープラン整備方針図

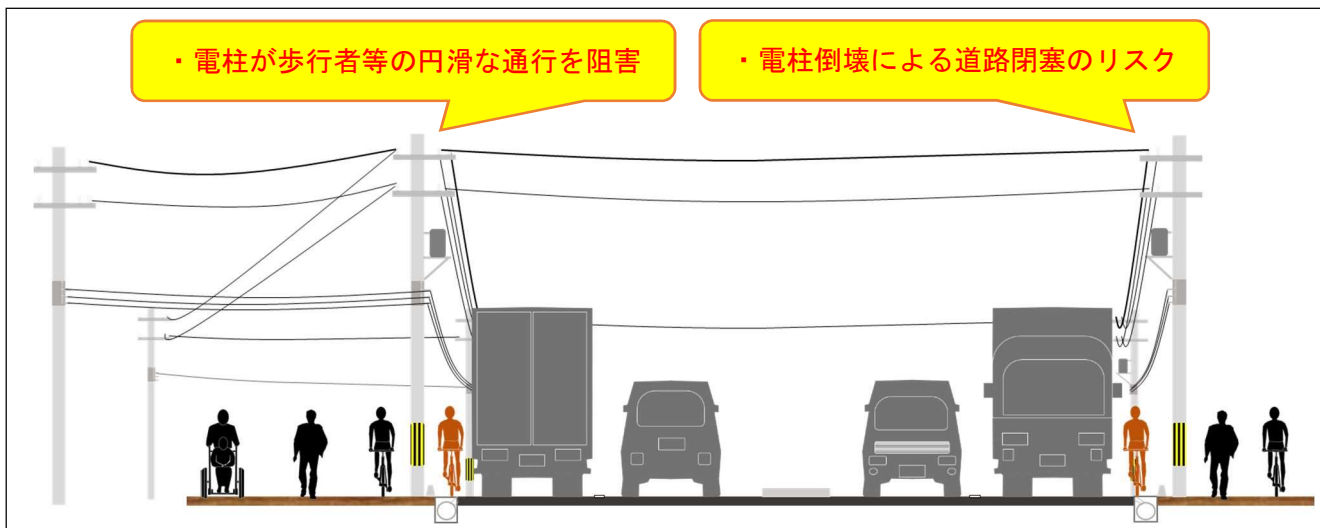
### Ⅲ 無電柱化による防災対策、安全・円滑な交通確保

災害の防止、安全・円滑な交通の確保等の観点より、平成 28 年 12 月に無電柱化の推進に関する法律が施行されたことを受け、国土交通省が平成 30 年 4 月に無電柱化推進計画を策定し、京都府においても令和元年 12 月に無電柱化推進計画を策定した。

事業区間は第 2 次緊急輸送道路であることから、電線を地中に埋設し無電柱化することで、台風や地震等の災害による電柱倒壊を未然に防ぎ、緊急車両等の通行を確保する。

また、歩行者や車いす、ベビーカーなど誰もが歩道を広く利用しやすくなるよう歩行空間を確保することで、府民の安心・安全の向上を図る。

#### 【無電柱化しない場合】



無電柱化を推進



府民の安心・安全の向上

【防災対策】

【安全、円滑な交通確保】

【景観形成・観光振興】

#### 【無電柱化した場合】

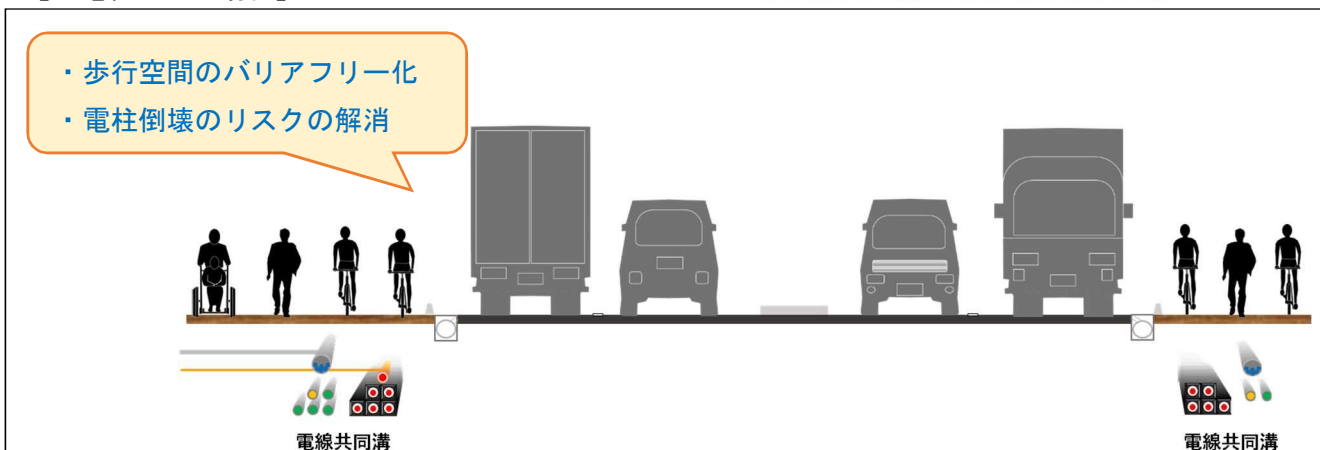


図-9 無電柱化の実施前・実施後

## 2 無電柱化の推進に関する基本的な方針

### 2-1 無電柱化の目的

#### (1) 防災対策

台風や地震等の災害により電柱が倒壊した場合に、道路が閉塞され緊急車両等の通行に支障を与えないように、電線の地中化等による無電柱化によって、防災機能の向上を図る。

[平成 30 年台風第 21 号（京都広河原美山線）]



[東日本大震災]



国土交通省 HP より

#### (2) 安全・円滑な交通確保

電柱が歩行者・自転車・車いすの通行の阻害となる箇所において、歩道を広く使え、ベビーカーや車いすの人等誰もが安全で利用しやすくなるように、電線の地中化等による無電柱化によって、歩行空間のバリアフリー化を図る。

[電柱の撤去により幅の広い歩道を整備（イメージ）]



〈整備前〉



〈整備後イメージ〉

国土交通省 HP より

#### (3) 景観形成・観光振興

地域の良好な景観を阻害している電線については、地中化等による無電柱化によって、美しい街並み等の良好な景観を形成する。

[宇治橋通り]



〈整備前〉



〈整備後〉

2

図-11 京都府無電柱化推進計画（令和元年 12 月）抜粋



(4) 事業内容

表-1 事業の内容

項目	内容
路線名	(都) 内里高野道線 〔 都市計画決定 当初決定：平成7年7月 〕
事業主体	京都府
事業箇所	八幡市美濃山千原谷 地内 <small>みのやまちはらだに</small>
計画交通量※1	23,400台/日 (令和22年予測交通量)
道路の区分※2	第4種第1級
延長・幅員	<p>延長：173m 幅員：25.0m、4車線</p> <p>標準断面図</p> <p>単位(m)</p>
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○京都府総合計画（あたたかい京都づくり）「山城地域振興計画」（令和4年12月策定） まちづくりと整合のとれた道路整備を推進する路線に位置付け</li> <li>○京都のみち2040（令和元年12月策定） 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> <li>○緊急輸送道路ネットワーク計画（令和4年3月改訂） 第2次緊急輸送道路に指定</li> <li>○京都府無電柱化推進計画（令和元年12月策定） 電線共同溝整備路線に位置付け</li> <li>○八幡市都市計画マスタープラン（平成31年3月改訂） 地域幹線道路として位置付け</li> <li>○第5次八幡市総合計画実施計画（令和4年6月策定） 人・物の流れをつくる基盤の整備として位置付け</li> </ul>

※1 計画交通量

当該区間を将来通行する自動車の1日あたりの予測交通量（現在は令和22年時点の予測交通量を記載）

※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 事業の進捗状況

### (1) 進捗状況

本事業は平成 28 年度に着手し、調査・測量・設計を進め、現在は用地買収を実施している。隣接している新名神高速道路と一体的に事業を実施しており、新名神高速道路の開通に併せた供用を目指している。

表-2 事業の進捗状況

全体事業費 (内用地・補償費)	13.6億円 (8.8億円)
令和4年度末までの 投資事業費(見込み) (内用地・補償費)	8.6億円 <進捗率 63%> (8.2億円) <進捗率 93%>

表-3 事業の実施状況

年度	主な実施内容
H28～R元	調査・測量・設計
H29～R4	用地買収

## (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。

今般、事業の継続の方針を決定するにあたり、以下の事項において計画の見直しを行った結果、当初から全体事業費が約3.8億円増となる見通しである。

表-4 全体事業費の変化

	当初 (平成28年度)	今回 (令和4年度)	増減
全体事業費	9.8億円	13.6億円	+3.8億円

表-5 増減表

事項	内容	増減額
①増額要因		
無電柱化の推進	電線共同溝の追加	+2.3億円
補償費の増加	補償費が当初の想定より増加	+1.8億円
②減額要因		
建設発生土の有効利用	他事業との一体的な施工による建設発生土の削減	-0.3億円

表-6 〈参考〉全体事業費の妥当性（事業評価を行った他の街路事業との比較）

路線名	延長 (m)	幅員 (m)	事業費 (億円)	内用地 補償費 (億円)	単価 (千円/㎡)	用地補償費を 除いた単価 (千円/㎡)	改築 種別
内里高野道線	173	25	13.6	8.8	314	111	新設
都市計画道路(他府県)①	950	22	107.4	84.4	514	110	新設
宇治田原山手線	2,180	16	53.0	3.6	152	141	新設(橋梁含む)
並河亀岡停車場線	406	16	18.8	9.5	289	143	新設(橋梁含む)
御陵山崎線	213	15	13.5	11.2	423	72	拡幅
小倉西舞鶴線	320	30	15.6	8.3	163	76	拡幅
都市計画道路(他府県)②	1,000	25	52.1	32.2	208	79	拡幅

※街路事業は主として既成市街地で実施するため、大型物件や営業店舗の有無、住宅の密集状況等による用地補償費の差異が非常に大きいので、それを除いた単価で比較している。

※新設で道路築造する場合は、拡幅と比較すると高額となる。

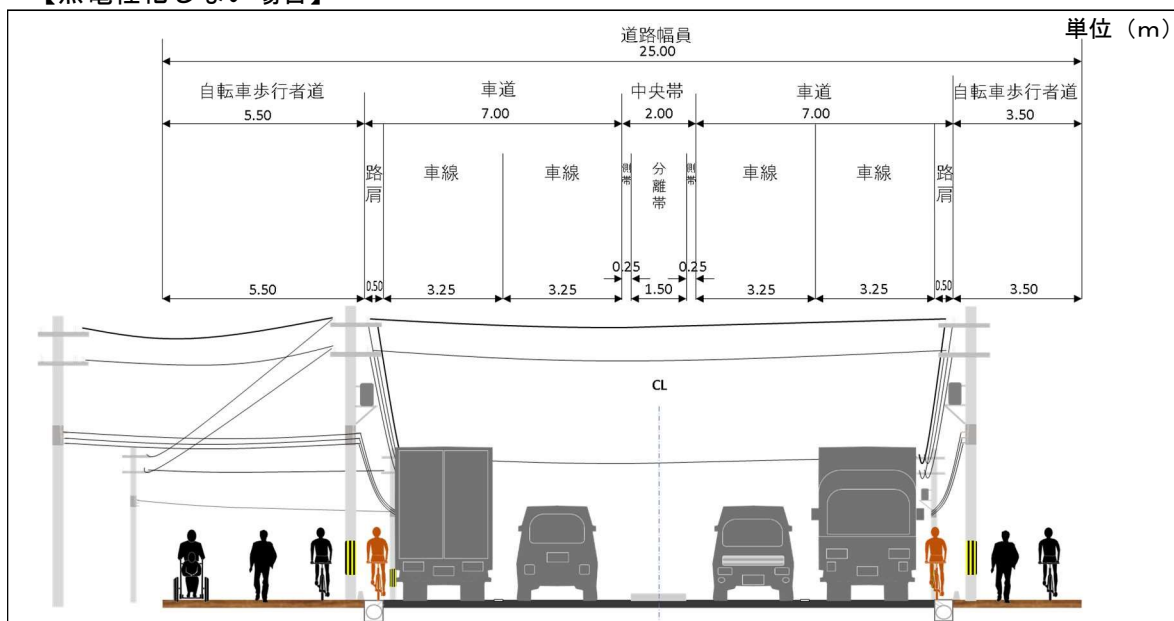
## I 増額要因

### ○無電柱化の推進： +2.3億円

・本事業は平成28年度に着手したが、その後、無電柱化の推進に関する法律の施行を受け、京都府においても令和元年12月に無電柱化推進計画を策定した。

事業区間は第2次緊急輸送道路であることから、無電柱化することで台風や地震等の災害による電柱倒壊を未然に防ぎ、緊急車両等の通行を確保することが求められている。そのため、新たに電線を地中化する無電柱化の推進に必要となる設計費や工事費等を追加し、府民の安心・安全の向上を図る。

#### 【無電柱化しない場合】



無電柱化の推進



府民の安心・安全の向上

【防災対策】  
【安全、円滑な交通確保】  
【景観形成・観光振興】

#### 【無電柱化した場合】

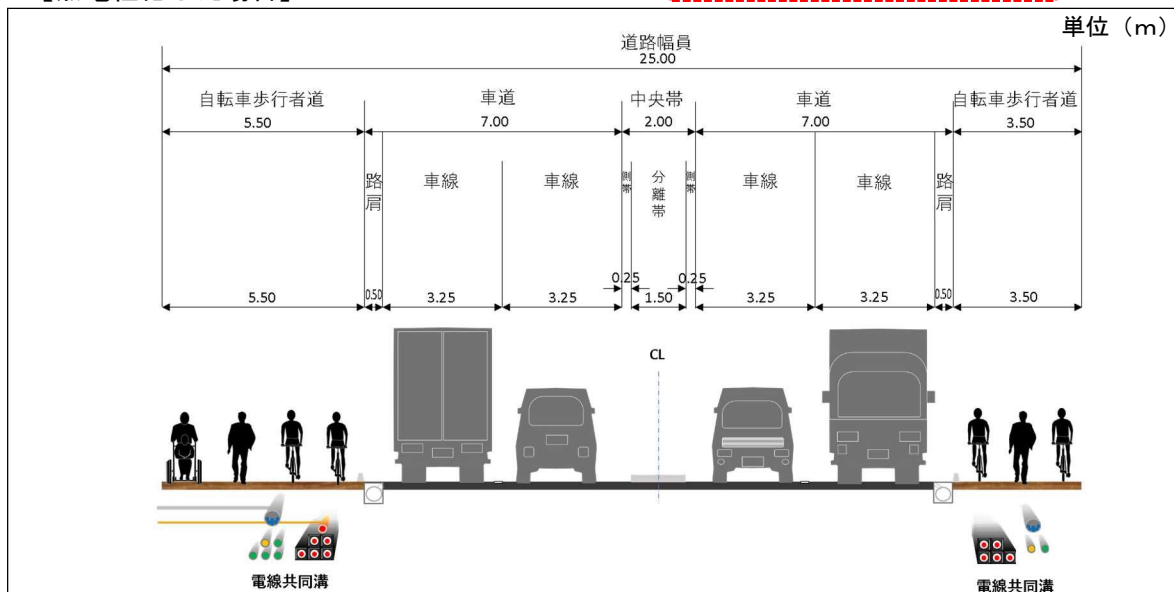


図-12 無電柱化の推進（増額要因）

○補償費の増加： + 1. 8億円

- ・ 物件調査を実施したところ、工場内の資機材、商品等の動産移転及び営業補償などの補償費が当初想定より増加した。

Ⅱ 減額要因

○建設発生土の有効利用： - 0. 3億円

- ・ 他の公共事業との一体的な施工を行うことで、建設発生土の削減を図る。

### 3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

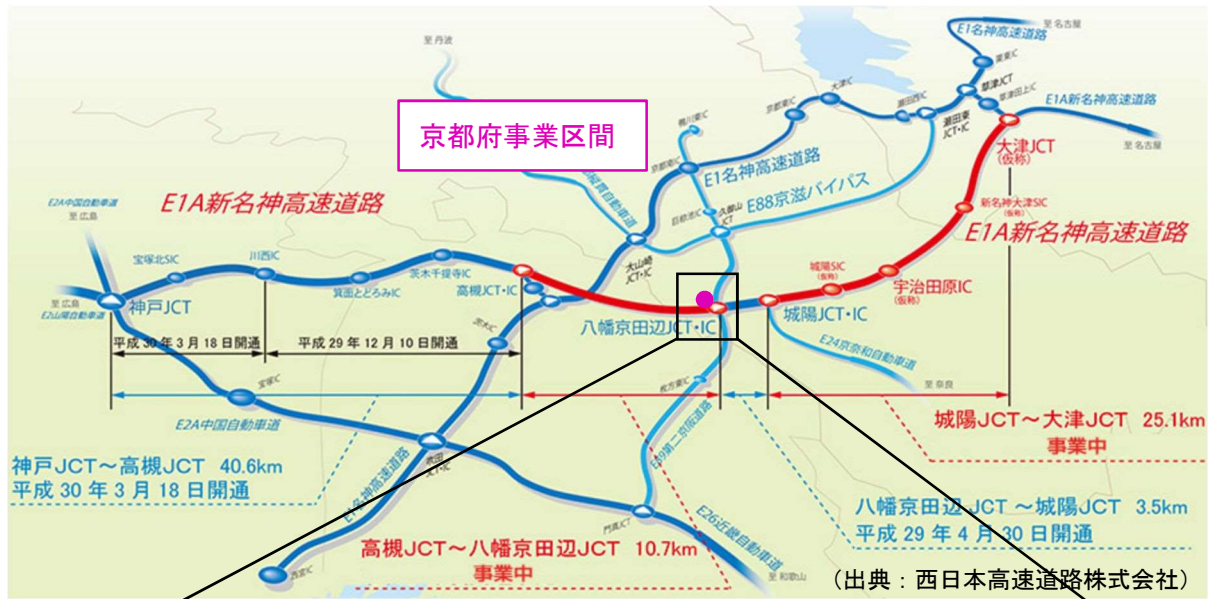
#### (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

当初（平成 28 年度）からの事業を巡る社会経済情勢等の変化は次のとおりである。

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
I 高速道路や国道へのアクセス性の向上	<p>新名神高速道路城陽 JCT・IC～八幡京田辺 JCT・IC 間が平成 29 年度 4 月に供用され、さらに、八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 間においては NEXCO 西日本が事業中であることから、高速道路の整備効果を地域に波及させるため、平成 28 年度当初以上に高速道路や国道へのアクセス性向上の必要性が高まっている。</p>
II 八幡市のまちづくりに寄与	<p>八幡市都市計画マスタープラン（平成 31 年 3 月）の市南部地域の整備構想では、「八幡京田辺 JCT・IC 周辺については、広域交通の結末点という利便性を生かした本市の南の玄関口として、多様な都市機能の誘導・充実を図る」と新たに追加されている。また事業地周辺で土地区画整理事業が実施されるなど、八幡市における新たな人流・物流の玄関口としての拠点形成が図られており、まちづくりの観点からも当初より道路整備の必要性が高まっている。</p>
III 無電柱化による防災対策、安全・円滑な交通確保	<p>無電柱化の推進に関する法律の施行を受け、京都府においても無電柱化推進計画（令和元年 12 月）を策定した。</p> <p>（都）内里高野道線は、第 2 次緊急輸送道路であることから、無電柱化により台風や地震等の災害による電柱倒壊を未然に防ぎ、緊急車両等の通行を確保することで防災機能の向上を図るとともに、電柱が通行を阻害すること無く、歩行者や車いす、ベビーカーなど誰もが歩道を広く安全に利用しやすくなるよう歩行空間のバリアフリー化を実施し、府民の安心・安全の向上を図る。</p>

【広域図】 広域道路ネットワーク状況図



【拡大図】 土地区画整理事業状況図

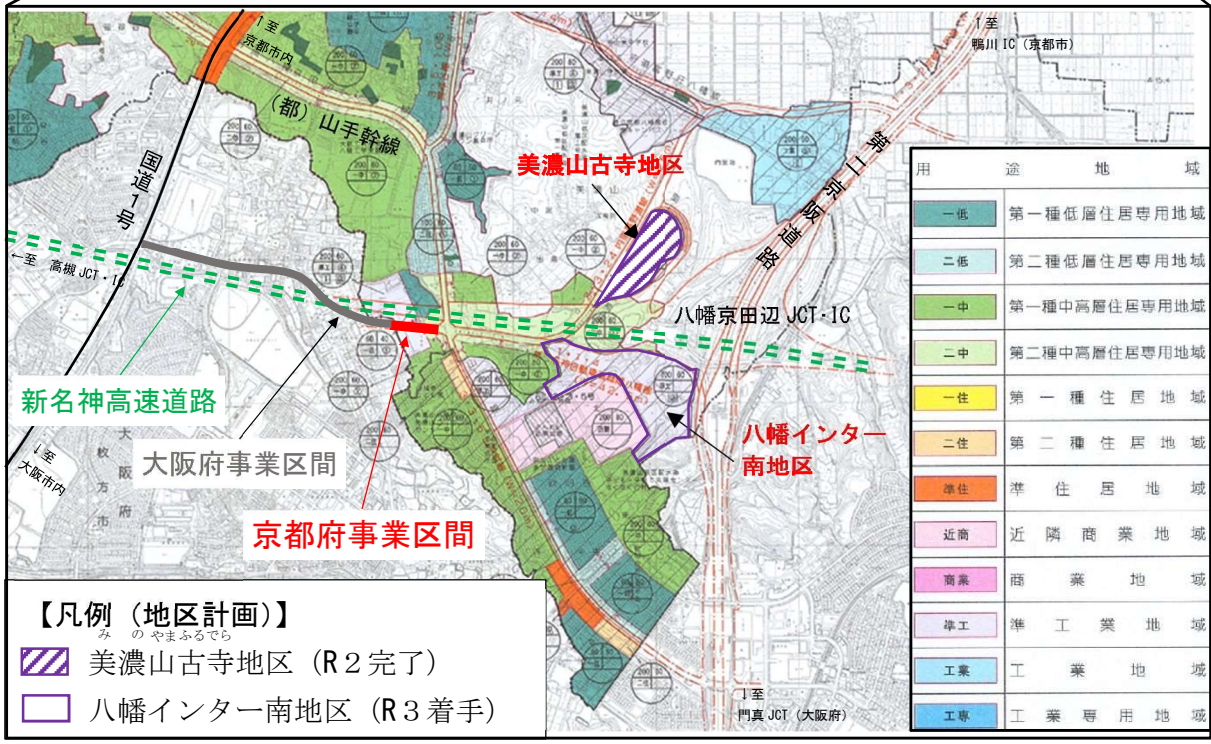


図-13 広域道路ネットワーク及び土地区画整理事業状況図

## (2) 京都府の中長期的な道路整備の方向性における位置づけ

本事業は、「京都のみち 2040<sup>※3</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」等の施策に合致し、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いることから、事業の必要性が認められる。

### ※3 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接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	○
効果的な移動を支え、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、国土強靱化の促進	○
	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	○



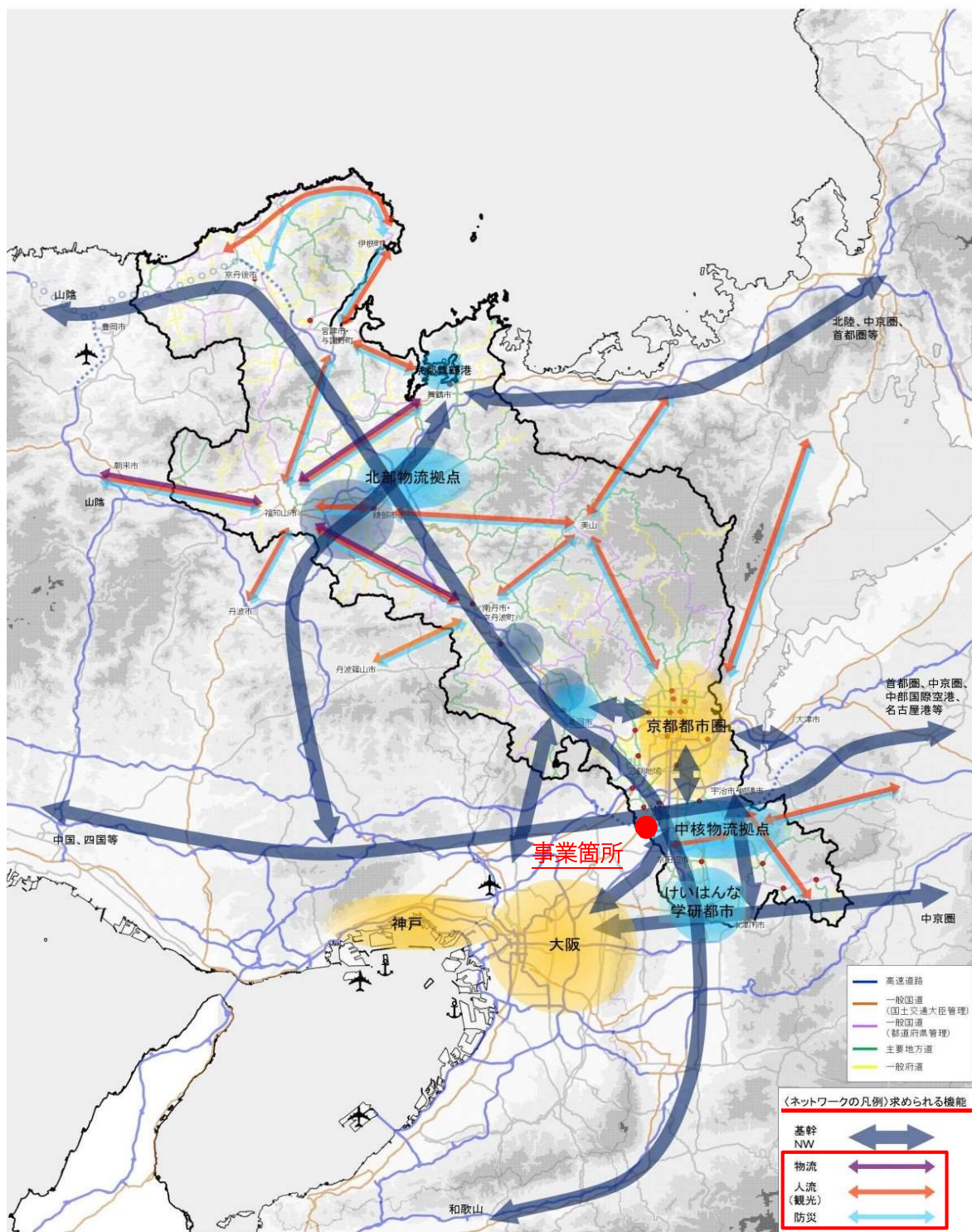


図-14 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク (出典：京都のみち 2040)

## 4 事業費の投資効果及びその要因の変化

### (1) 費用便益比 (B/C) の算出

表-9 費用便益比

項目	今回 (基準年 R4)	
	全体事業費	残事業費
総便益 (B)	38.7 億円	38.7 億円
総費用 (C)	12.3 億円	4.0 億円
B/C	3.1	9.6

\* 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。今回は令和4年を基準に現在価値化している。

### (2) 費用対効果以外の事業の有効性

#### ○災害に対する安心・安全の向上

無電柱化により災害時の電柱倒壊を未然に防ぎ緊急車両等の通行を確保することで府民の安心・安全の向上が図られる。

#### ○日常生活に対する安心・安全の向上

- ・通過交通の転換により現道沿いの生活環境の向上が期待される。
- ・無電柱化により電柱が通行を阻害することなく、歩行者や車いす、ベビーカーなど誰もが歩道を広く安心・安全に利用することができる。

#### ○地域の活力と魅力の向上

- ・新名神高速道路を軸とした広域道路ネットワークと一体的に整備することにより、地域経済等の活性化が図られ魅力的な都市機能の誘導が期待される。
- ・無電柱化により景観の阻害要因となる電柱・電線無くし、良好な景観を形成することで地域の魅力の向上が図られる。

## 5 事業の進ちよくの見込み

用地買収については概ね完了しており、新名神高速道路の開通に併せた供用に向けて引き続き事業進ちよくを図る。

## 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

電線共同溝について、関係事業者（関西電力、NTT 西日本等）と検討を行い、管路材料のコスト縮減を図った。

また、他公共事業と一体的な施工による費用の削減を図るなど、引続きコスト縮減を図っていく。

### (2) 代替案の可能性

用地買収が概ね完了していることから、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

現道の慢性的な渋滞が速度低下の要因となっていることから、現道から通過交通を転換することで、円滑な通行が可能となり、CO<sub>2</sub>排出量の削減を図る。

### (2) 生活環境

現道から通過交通を転換することで、現道沿いの生活環境の向上が期待される。

### (3) 都市景観

景観の阻害要因となる電柱や電線を埋設する無電柱化により、美しい街並みの形成を図る。

## 8 総合評価（案）

### （1）事業の進捗状況

- ・用地買収も概ね完了しており、事業進捗における問題はない。

### （2）事業の効果

- ・本事業により新名神高速道路、第二京阪道路、（都）山手幹線と国道1号が新たにつながることで人流・物流の一層の拡大が見込まれ、また高速道路や国道へのアクセス性の向上により地域経済の活性化が期待される。
- ・無電柱化により、災害による電柱倒壊を未然に防ぐことで緊急車両等の通行が確保され、第2次緊急輸送道路として防災機能の向上が図られる。また、歩行者や車いす、ベビーカーなど誰もが歩道を広く安全に利用しやすくなるよう歩行空間を確保することで、府民の安心・安全の向上が図られる。

### （3）良好な環境の形成及び保全

- ・沿道周辺で土地利用の計画が進んでおり、街路と都市空間の一体的で良好な市街地空間の形成が期待される。
- ・走行性向上による排気ガス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。

『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5年1月18日		
		作成部署	道路建設課		
事業名	都市計画道路 内里高野道線 (第2工区) 街路整備事業		地区名	八幡市美濃山千原谷 地内	
事業概要	無電柱化により平常時、災害時を問わず、安定的で信頼性の高い人流・物流を確保する広域的な道路ネットワークを構築する。【街路築造：延長0.17km、幅員25.0m】				
目指すべき環境像	<ul style="list-style-type: none"> <li>無電柱化により平常時、災害時を問わず、安定的で信頼性の高い街路を構築する。</li> <li>通過交通の転換による渋滞緩和により、車両の交通環境が改善する。</li> </ul>				
関連する公共事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>新名神高速道路整備事業（八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC）</li> <li>都市計画道路内里高野道線整備事業（大阪府事業）</li> </ul>				
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 <sub>2</sub> 排出量等)	○	渋滞が慢性化していることから、速度低下が発生することが多く、CO <sub>2</sub> 排出量を削減する必要がある。  現道の渋滞が慢性化していることから、騒音・振動など沿道環境の改善が必要。  工事中の騒音・振動の発生を抑制し、生活環境への影響を最小限に抑えることが必要。  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。	ICアクセス道路（バイパス道路）の整備により、通過交通の転換による円滑な通行環境を確保し、CO <sub>2</sub> 排出量の削減を図る。  バイパス道路への通過交通の転換により、現道での沿道環境の改善を図られる。  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。  建設発生土を最小限に抑えるとともに、可能な限り現場内で有効利用を図る。コンクリート殻等は再資源化施設へ搬出するとともに、再資源の利用にも努める。	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	○	市街地等の美しい街並みの形成に努めることが必要。  高速道路や幹線道路へのアクセスの良さから将来の京都府の南の玄関口となり得る。	景観の阻害要因となる電柱や電線を埋設する無電柱化により、美しい街並みの形成を図る。  道路整備とあわせて、周辺沿道で土地利用の計画が進んでおり、道路と都市空間の一体的で良好な市街地空間の形成を図る。	3
	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	○	市街地等の美しい街並みの形成に努めることが必要。  高速道路や幹線道路へのアクセスの良さから将来の京都府の南の玄関口となり得る。	景観の阻害要因となる電柱や電線を埋設する無電柱化により、美しい街並みの形成を図る。  道路整備とあわせて、周辺沿道で土地利用の計画が進んでおり、道路と都市空間の一体的で良好な市街地空間の形成を図る。	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・環境創出等の万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
水環境・水循環		・事業前の水環境・水循環が良(又は不買)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）

事業名	都市計画道路 内里高野道線街路整備事業
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4年2月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2022年度(令和4年)
事業着手年	2016年度(平成28年)
事業完了予定年	2027年度(令和9年) ※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年度については、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

2. 費用 ※2

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	12.9 ※3	0.2	13.1
基準年における 現在価値(C)	12.2	0.1	12.3

※2 事業費、維持管理費の内訳は別紙の通り

※3 事業費の単純合計12.9億円は、全体事業費13.6億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)	97.6
基準年における 現在価値(B)	38.7

※3 便益の内訳は別紙の通り

4. 費用便益分析比

B/C	38.7 / 12.3	3.1
-----	-------------	-----

●費用の内訳

1. 事業費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	3. 6	/
用地補償費	8. 5	
その他経費 (測量試験費等)	0. 8	
合計	12. 9	12. 2

2. 維持管理費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0. 2	0. 1

3. 総費用 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
合計 (C)	13. 1	12. 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	76. 6	30. 2
走行経費減少便益	17. 6	7. 2
交通事故減少便益	3. 4	1. 3
合計 (B)	97. 6	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）

事業名	都市計画道路 内里高野道線街路整備事業
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4年2月 国土交通省道路局・都市局)
基準年	2022年度(令和4年)
事業着手年	2016年度(平成28年)
事業完了予定年	2027年度(令和9年) ※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年度については、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

2. 費用 ※2

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	4.6 ※3	0.2	4.8
基準年における 現在価値(C)	3.9	0.1	4.0

※2 事業費、維持管理費の内訳は別紙の通り

※3 事業費の単純合計4.6億円は、全体事業費5.0億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)	97.6
基準年における 現在価値(B)	38.7

※3 便益の内訳は別紙の通り

4. 費用便益分析比

B/C	38.7 / 4.0	9.6
-----	------------	-----

●費用の内訳

1. 事業費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	3.6	/
用地補償費	0.6	
その他経費 (測量試験費等)	0.4	
合計	4.6	3.9

2. 維持管理費 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0.2	0.1

3. 総費用 (単位：億円)

	単純合計	現在価値
合計 (C)	4.8	4.0

●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	76.6	30.2
走行経費減少便益	17.6	7.2
交通事故減少便益	3.4	1.3
合計 (B)	97.6	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