

令和2年度 公共事業評価調書

【再評価（平成28年事前評価）】

一般国道307号 うじだわらやまて（宇治田原山手線）

道路整備事業



令和2年5月

京 都 府

宇治田原山手-1

【 目 次 】

1	事業概要	宇治田原山手	3
2	事業の進ちよく状況	宇治田原山手	9
3	事業を巡る社会経済情勢等の変化	宇治田原山手	12
4	事業費の投資効果	宇治田原山手	16
5	事業の進ちよくの見込み	宇治田原山手	17
6	コスト縮減や代替案立案等の可能性等	宇治田原山手	17
7	良好な環境の形成及び保全	宇治田原山手	18
8	総合評価（案）	宇治田原山手	19

《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドシート	宇治田原山手	20
費用対効果分析説明資料	宇治田原山手	22

※ 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

事業地のある宇治田原町は、京都府南部の山城地域にあり、「日本緑茶発祥の町」として知られる宇治茶の生産が盛んな自然豊かな地域である。

事業路線である一般国道（以下「国道」と表記）307号は、滋賀県彦根市を起点とし、宇治田原町を經由して大阪府枚方市に至る幹線道路であり、京奈和自動車道等の広域幹線に連絡し、災害時に重要な役割を担う第2次緊急輸送道路である。

しかし、宇治田原町域では、慢性的に渋滞が発生し、また平成25年の台風18号の際には国道307号が全面通行止めにより町内の交通機能が麻痺するなど、その代替機能の確保が求められている。

都市計画道路（以下「(都)」と表記）宇治田原山手線は国道307号のバイパス道路として、整備することにより、渋滞解消など安心・安全を確保するとともに、新名神高速道路の整備を活かした新たなまちづくり計画を支援し、企業立地の誘導等による地域産業の振興に寄与するものである。



図-1 広域位置図



図-2 詳細位置図

(2) 事業区間

宇治田原町では、令和5年を目標に新名神高速道路事業が進められるなど、町を取り巻く社会経済情勢の変化を受け、平成28年3月には「宇治田原町第5次まちづくり総合計画」が策定され、同年11月には「宇治田原町都市計画マスタープラン」が改訂された。こうした宇治田原町の新たなまちづくり計画が進むなか、計画的な土地利用の誘導を図るため、平成29年には（都）宇治田原山手線のルート変更及び用途地域等の変更を行っている。

また、（都）宇治田原山手線の沿線で宇治田原町新庁舎の整備が進められ、令和2年7月に開庁が予定されるなど、着実に新市街地のまちづくりが進められており、将来のまちづくりの拠点としての効果が期待されるとともに、災害応急対策活動の司令塔としての役割にも期待されることである。

本事業は、（都）宇治田原山手線の残区間のうち、供用済の主要地方道（以下「(主)」と表記）宇治木屋線（南バイパス）から宇治田原町が進めている（都）第1南北線までの区間を第1期整備として実施することにより、（都）第1南北線と一体となって国道307号を補完する道路網を形成するものである。

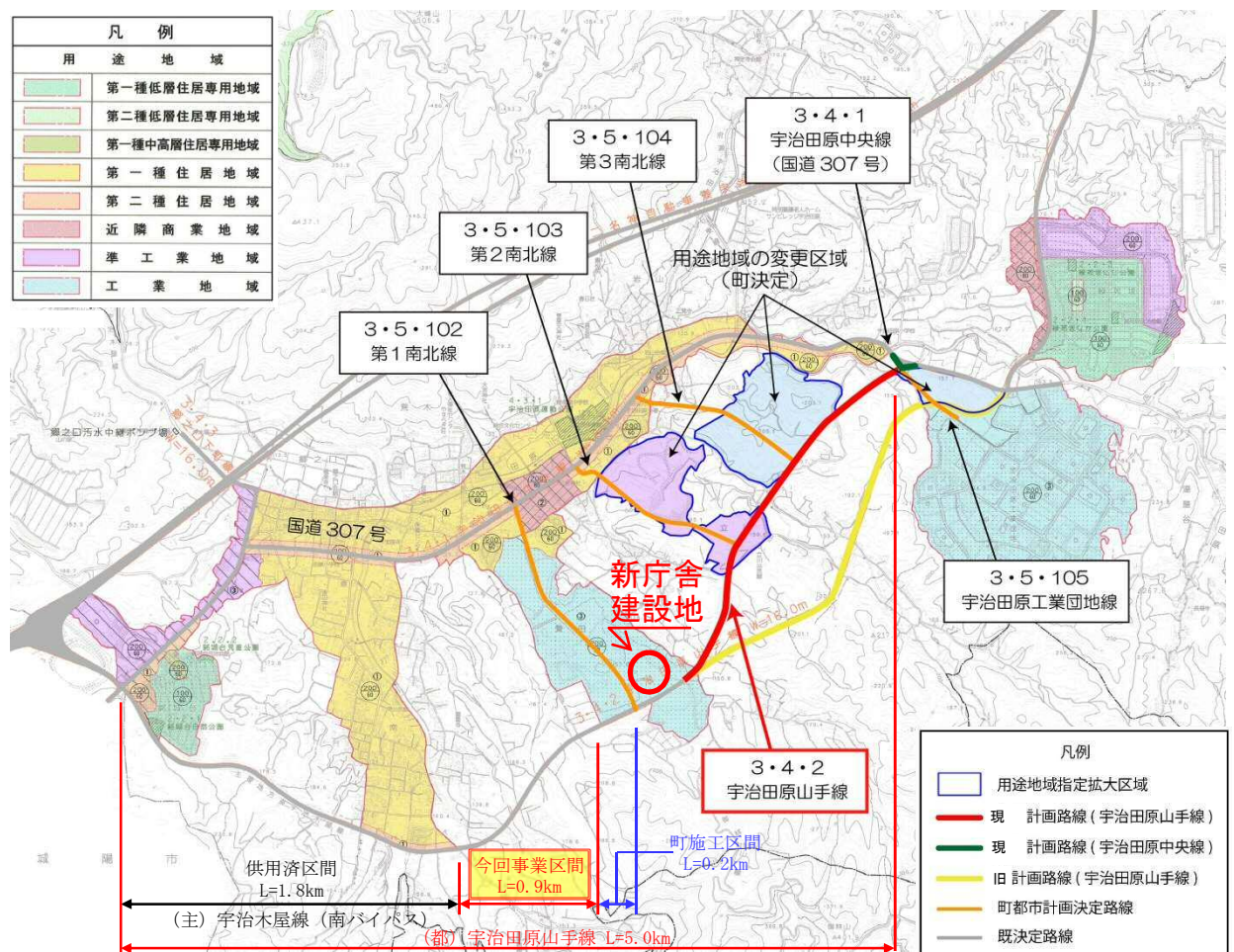


図-3 都市計画変更概要図

(3) 事業の目的

I 宇治田原町のまちづくりとの連携

「宇治田原町都市計画マスタープラン」の土地利用構想において、(都)宇治田原山手線と国道307号に挟まれたエリアに、将来的に市街地を形成する地域として3つの「新市街地ゾーン」を設定し、新名神高速道路の広域交通ネットワークや(都)宇治田原山手線のインターチェンジへのアクセス機能を最大限活用し、まちなにぎわいの拠点となる商業施設や高度なものづくり、研究機能等をもつ企業等の立地誘導が計画されている。

そのため、(都)宇治田原山手線は計画的な土地利用の誘導を図るための誘導軸として大きな役割を期待されている。

土地利用構想図

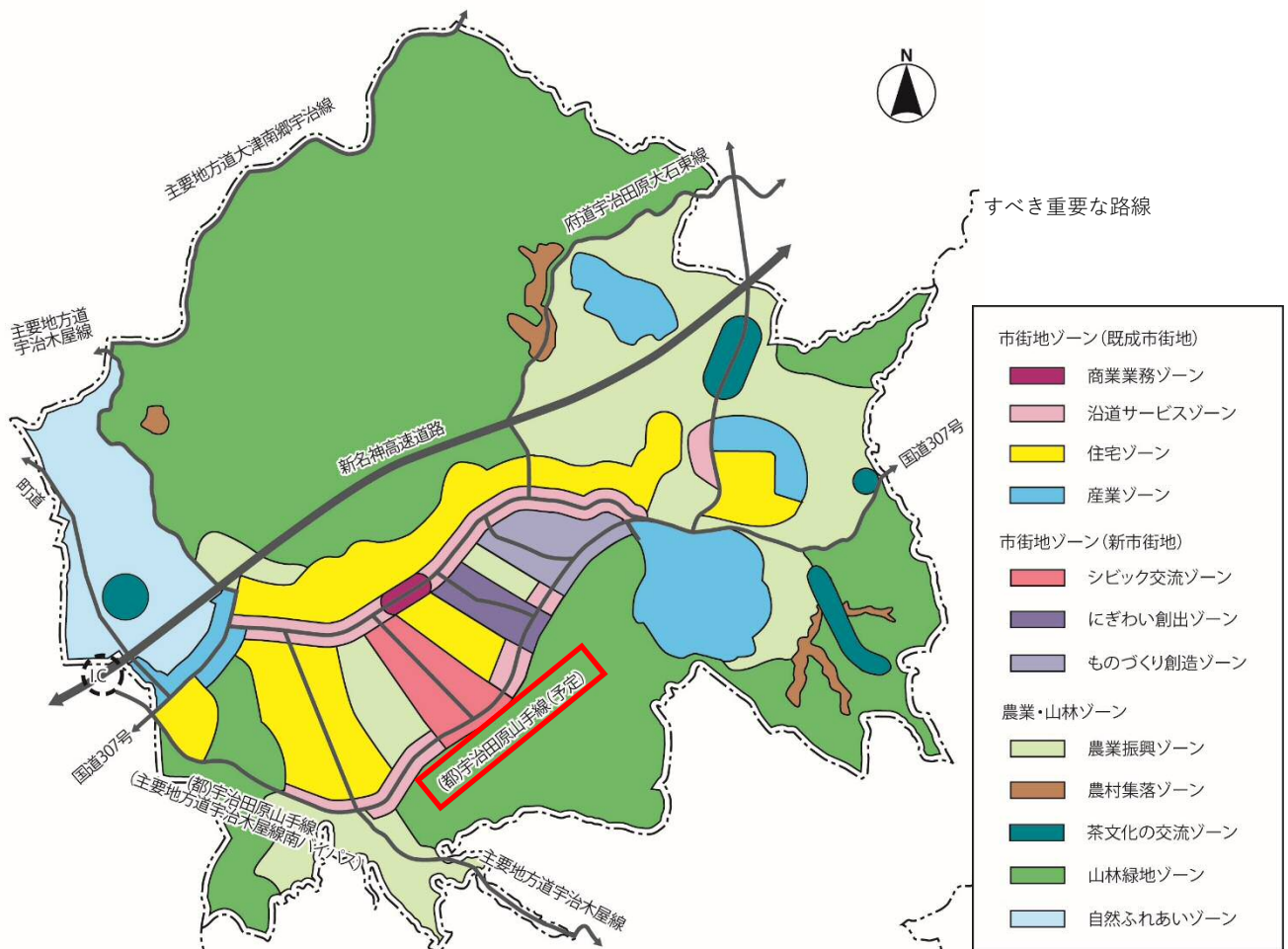
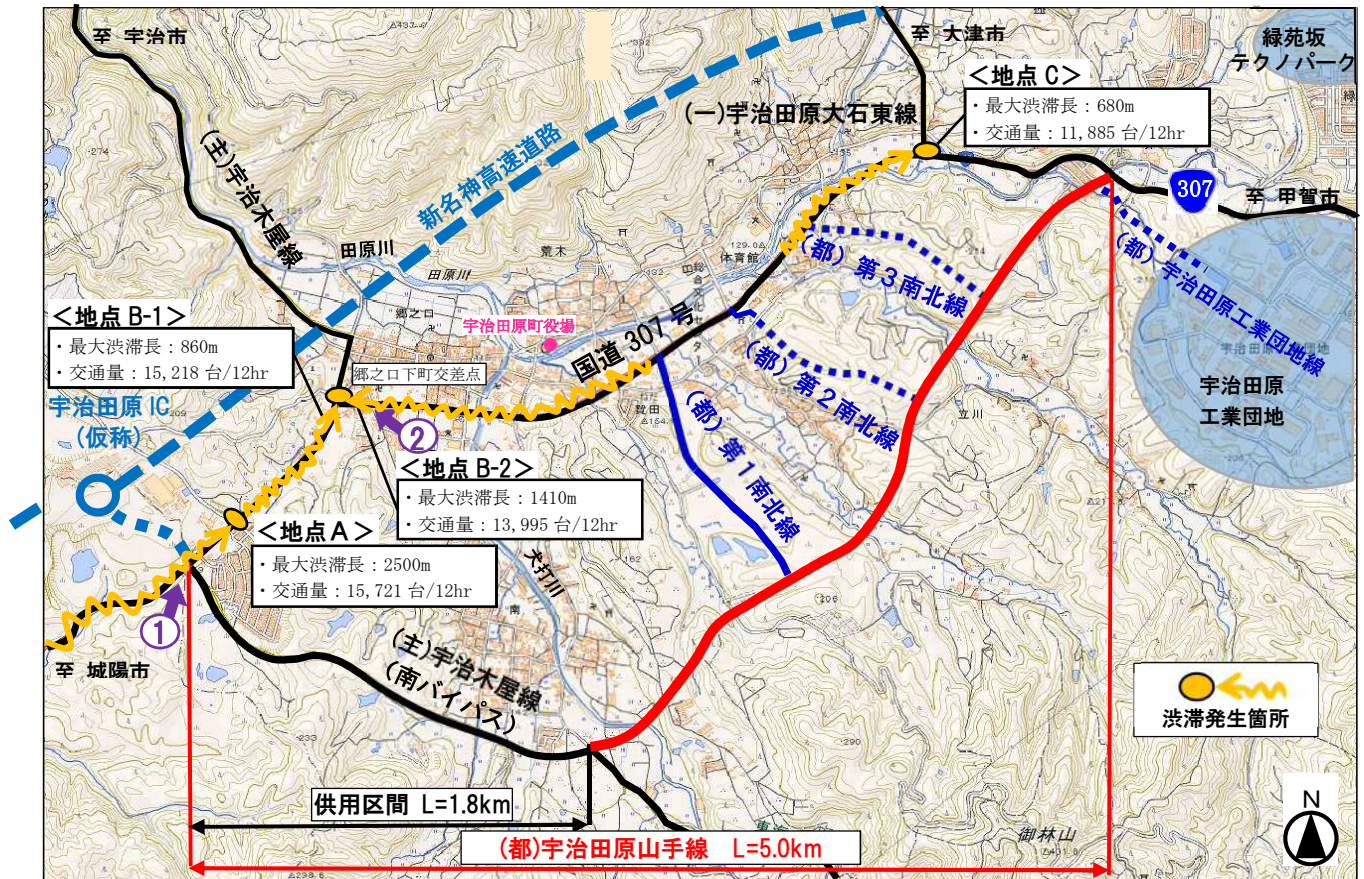


図-4 宇治田原町都市計画マスタープラン 土地利用構想図

Ⅱ バイパス整備による慢性的な交通渋滞の緩和

近年、宇治田原工業団地や^{りよくえんざか}緑苑坂テクノパークへの企業立地に伴う、貨物車両及び工業団地への通勤車両の増加等により、国道307号に慢性的な交通渋滞が発生しており、平日朝の交通量ピーク時の最大渋滞長は2,500mにもなる。

そのため、バイパス整備により走行性及び安全性を向上し、国道307号の渋滞緩和を図るものである。



出典：地点 A・C は「平成 23 年度交通量調査」、地点 B は「平成 26 年度交通量調査」による

図-5 渋滞箇所位置図



写真-1 国道の渋滞状況



写真-2 国道の渋滞状況

Ⅲ 大雨時や災害発生時等の安心・安全の確保

宇治田原町内には鉄道がなく、主な交通手段を自動車とする地域であるため、幹線道路である国道307号については、一部通行止めとなった場合に備え、その代替機能を確保しておくことが不可欠である。近年では、平成25年9月13日の台風18号の大雨により土砂崩れが生じ、11日間の通行止めとなり、一般府道宇治田原大石東線や国道422号を迂回路とすることを余儀なくされた。

このため、第2次緊急輸送道路である国道307号のバイパス道路の整備を行うことにより、地域の安心・安全の確保を図るものである。



写真-3 被災の様子
(平成25年9月)

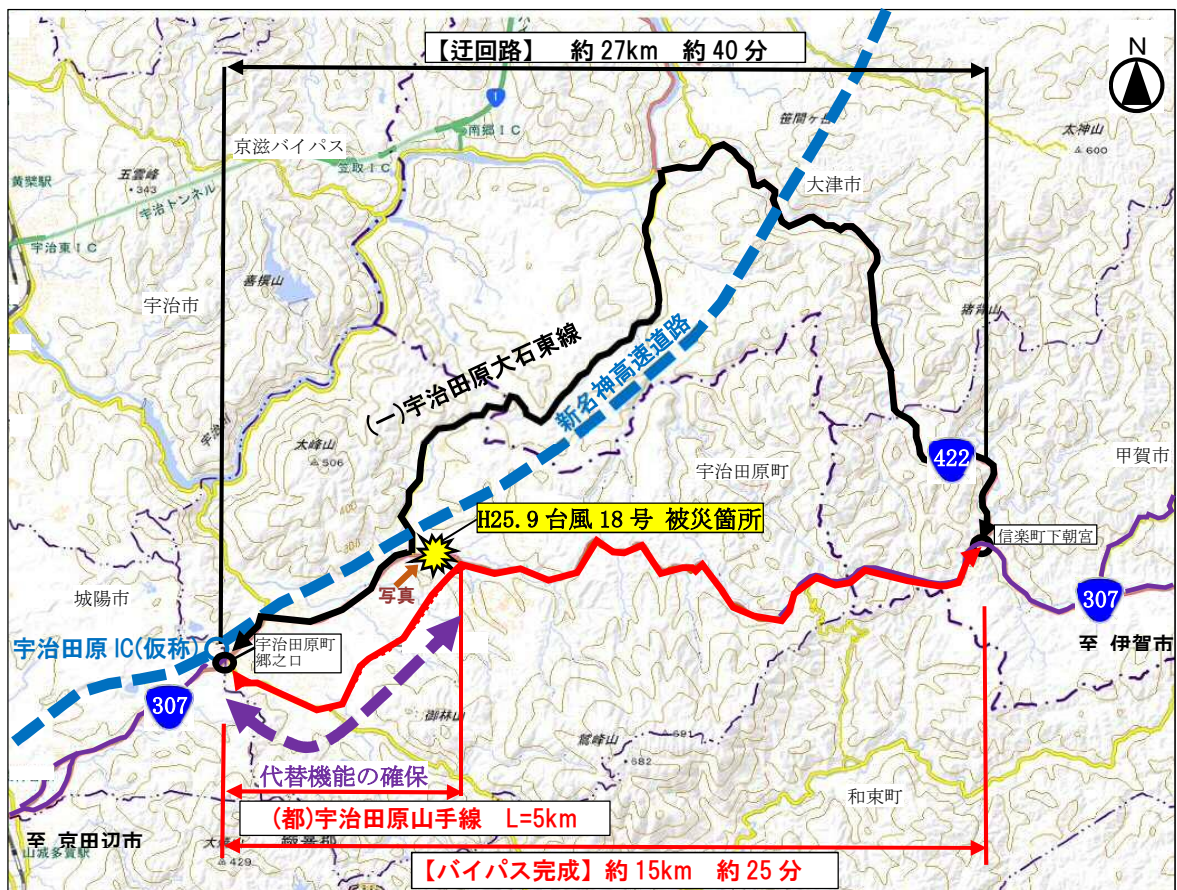
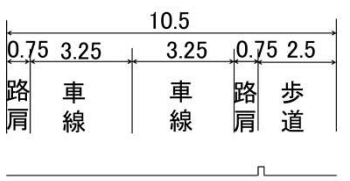



図-6 国道307号の迂回路

(4) 事業内容

表-1 事業内容

項目	内容
路線名	一般国道307号(宇治田原山手線)
事業主体	京都府
事業箇所	宇治田原町 ^{ねだ} 糺 ^{みなみ} 田～南 地内
延長・幅員	<p>延長：0.9km 幅員：10.5m、2車線</p> <p style="text-align: center;">標準断面図</p>  <p style="text-align: center;">(将来)標準断面図</p> 
計画交通量 ^{※1}	6,200台/日(令和12年予測交通量)
道路の区分 ^{※2}	第3種第2級
上位計画	<p>○京都府総合計画 山城地域振興計画(令和元年10月策定)</p> <p>3(1) 新名神の全線開通を見据え、 それぞれのエリア特性に応じた地域づくりの推進</p> <p>ア 木津川右岸地域整備の計画的推進(城陽市、井手町、宇治田原町) まちづくりと整合のとれた道路整備の推進(国道24号城陽井手木津川バイパス、新名神高速道路宇治田原IC(仮称)周辺等の開発、(都)宇治田原山手線等の市街地整備等)</p> <p>○宇治田原町第5次まちづくり総合計画</p> <p>4章2.まちづくり戦略の施策体系</p> <p>1-1 道路基盤の整備と雇用環境の充実</p> <p>都市計画道路宇治田原山手線を中心とする主要幹線道路の整備を進める</p>

※1 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12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 事業の進ちょく状況

(1) 進ちょく状況

本事業は、平成 29 年度に着手し、詳細設計や地質調査、地元説明、用地調査等を経て、現在は全区間において用地買収を進めている他、終点側では一部工事を実施している。

表-2 投資事業費

全体事業費 (内用地費)	19 億円 (3.4 億円)
令和 2 年度末までの投資事業費 (見込み) (内用地費 (見込み))	5.4 億円 (進ちょく率 28%) (3.4 億円 (進ちょく率 100%))

表-3 進ちょく状況

年 度	主たる内容
H29	測量、土質調査、道路詳細設計
H30	土質調査、用地測量、補償物件調査、橋梁詳細設計
H31	構造物詳細設計、用地補償、道路築造工
R2	道路築造工、橋梁工、用地補償

(2) 全体事業費の変化

事業の進ちょくに伴い、以下の状況変化に対応するため、事前評価時から全体事業費が約 8 億円増となる見通し。

表-4 全体事業費の変化

	事前評価時	今回	増減
全体事業費	11 億円	19 億円	8 億円

(主な事業費の増減)

・ 犬打川橋の軟弱地盤対策 (増 約 2.5 億円)

・ 土質調査の結果、当初想定した支持層に粘土層が確認され、支持力が不足することから基礎構造を変更するもの。

・ 函渠の軟弱地盤対策 (増 約 1.8 億円)

・ 地盤調査の結果、函渠予定地 (5 箇所) の表層付近で谷底堆積物 (平均 N 値 4.5) が確認され、地耐力が不足することから地盤改良を追加するもの。

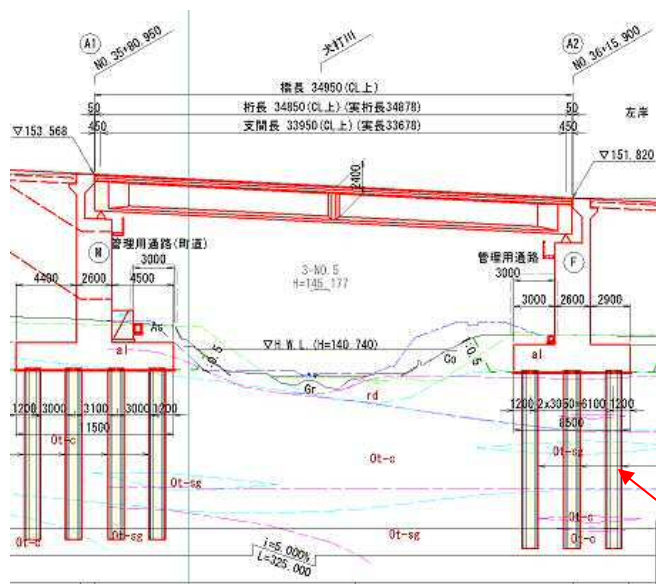


図-7 基礎構造の変更

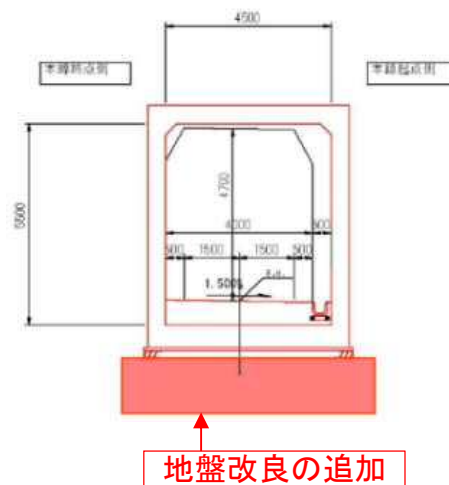


図-8 地盤改良の追加

- ・ 交差点形状の変更 (増 約1.7億円)
- ・ 当初、事業区間起点側取合部に位置する交差点について、当初はコンパクトな形状で計画していたが、公安委員会の意見を踏まえた計画見直しに伴い、当初計画よりも交差点の影響範囲が広がったため、用地補償費及び道路築造費が増大するもの。

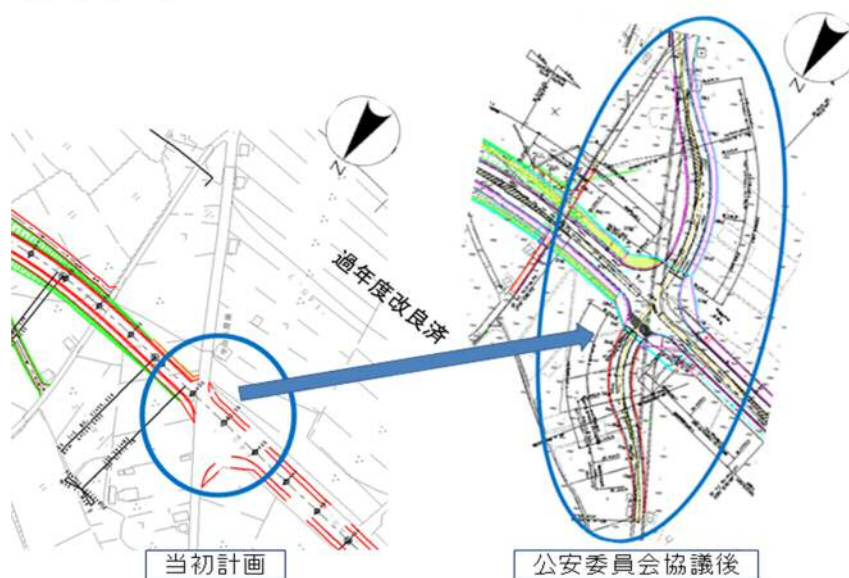


図-9 交差点形状の変更

・舗装構成の変更 (増 約0.9億円)

- ・近年、本道路周辺では、新名神高速道路の開通を見越した企業立地が進み、大型車両の交通量が増加していることから、将来交通量を見越した舗装構成に変更するもの。

・補償費用の追加 (増 約0.5億円)

- ・工事着手に向け地元調整を進める中、当初把握できていなかった工事に影響する周辺農地の用排水設備や茶畑の防霜設備等の移設に伴う補償費用を追加するもの。

・社会的要因による変更 (増 約0.6億円)

- ・現在の事業費を算定する際に基準とした平成28年以降、資材単価の上昇や消費税率の引き上げ（8%から10%）等に必要な費用を計上するもの。

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

前回事前評価時（平成 28 年度）以降の、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-5 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 宇治田原町のまちづくりとの連携	宇治田原山手線沿いに宇治田原町新庁舎が建設され令和 2 年 7 月に開庁予定の他、新庁舎周辺では企業の誘致が進むなど、町の新市街地形成が着実に進んでおり、新市街地へのアクセス道路である宇治田原山手線の必要性が更に高まっている。 また、宇治田原 IC（仮称）から役場新庁舎を結ぶ路線となるため、鉄道駅のない宇治田原町においては、町の玄関口としての役割も求められることとなった。
II バイパス道路整備による慢性的な交通渋滞の緩和	依然として慢性的な交通渋滞が発生しているほか、接続する新名神高速道路宇治田原 IC（仮称）が令和 5 年度の開通を目標に順調に工事が進められており、交通渋滞緩和の必要性がさらに増している。
III 大雨時や災害発生時等の安心・安全の確保	現道である国道 307 号は緊急輸送道路に指定されており、前回評価時同様、道路の信頼性向上を図る必要がある。 また、今回整備するバイパスは町新庁舎と宇治田原 IC（仮称）を結ぶ区間であり、緊急時や災害時の重要性が前回評価時より更に増した。

参考 広域的な道路ネットワークの拡充状況

- H29. 4 新名神高速道路 城陽 JCT・IC～八幡田辺 JCT・IC 開通
- H29. 7 城陽スマートインターチェンジ新規事業化
- H29.12 新名神高速道路 高槻 JCT・IC～川西 IC 開通
- H31. 3 一般国道 2 4 号城陽井手木津川バイパス事業化
- R2.3 新名神高速道路 6 車線化（大津 JCT～城陽 JCT・IC、八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC）にかかる国土交通大臣の事業許可
- R5 年度 新名神高速道路 大津 JCT～城陽 JCT・IC（4 車線）開通予定

参考 新市街地整備の状況

宇治田原山手線沿いには、宇治田原町新庁舎が建設され令和2年7月に開庁予定の他、新庁舎周辺では企業の誘致が進むなど、町の新市街地形成が進んでいる。

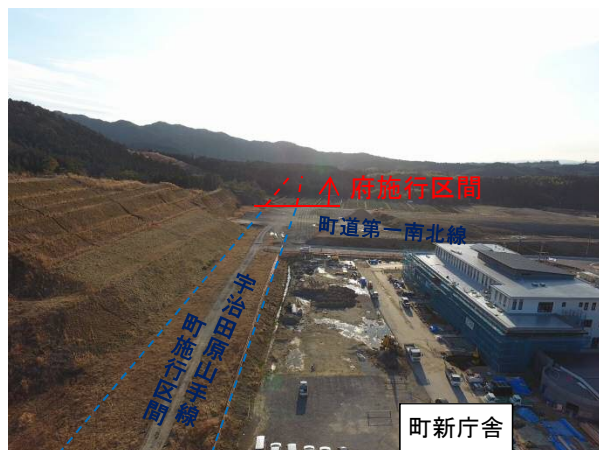


写真-4 新庁舎周辺の開発状況



写真-5 新庁舎周辺の開発状況

(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^{※3}」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、「市街地・町並みの形成」他の施策に合致し、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。

※3 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-6 京都のみち 2040 における将来構想を実現するための道路

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

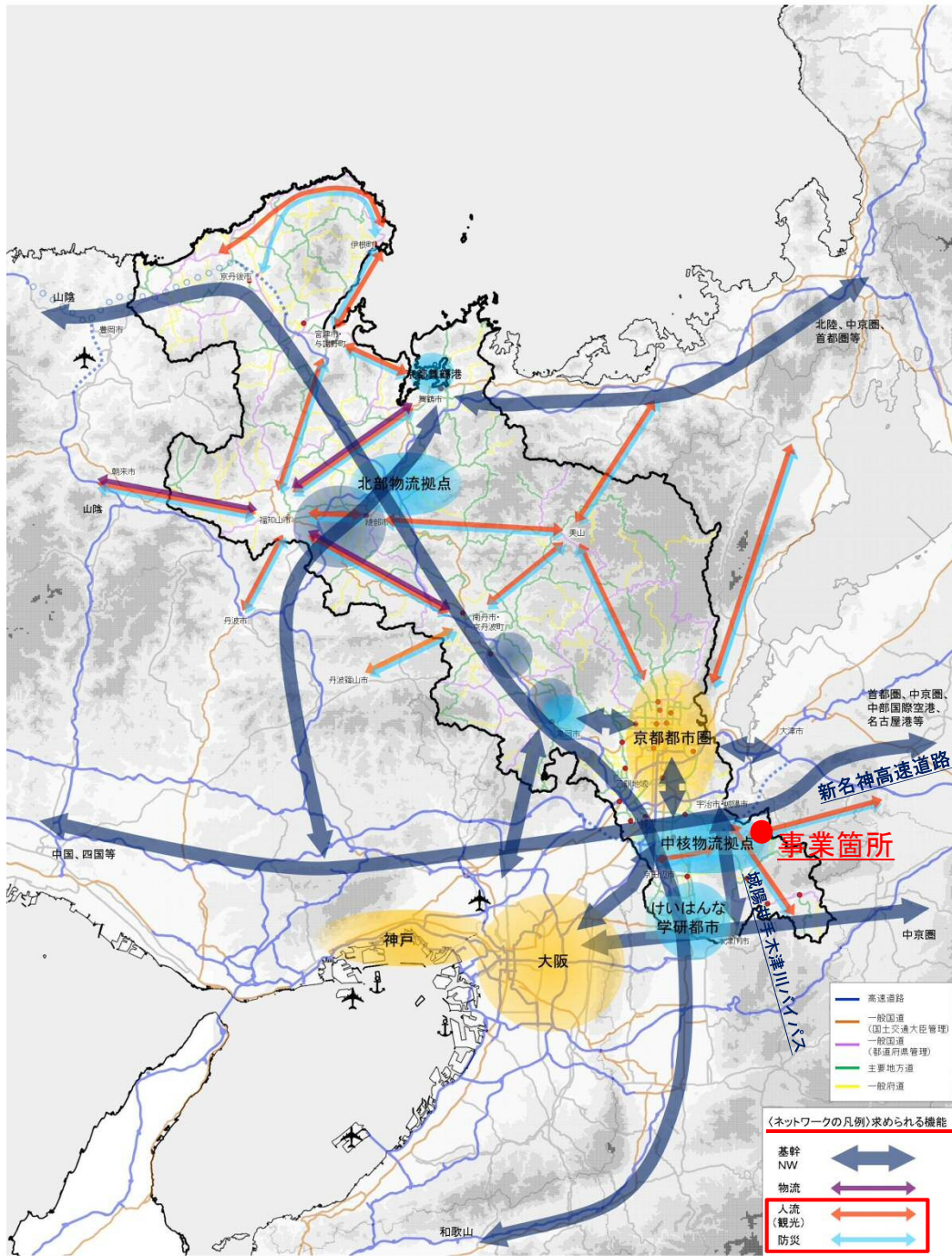


図-10 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク

出典：京都のみち 2040（一部追記）

4 事業費の投資効果

(1) 費用便益比 (B/C) の算出

本事業では、総費用は増えるものの、将来予測交通量の増加に伴い、本道路整備を実施しない場合と比べて、道路整備による総便益が増加し、費用便益比は現状維持となっている。

表-7 費用便益比

項目	前回 (基準年 H 2 8)	今回 (基準年 R 2)	残事業
総便益 (B)	1 1. 3 億円	2 0. 0 億円	2 0. 0 億円
総費用 (C)	1 0. 7 億円	1 7. 8 億円	1 2. 9 億円
B/C	1. 1	1. 1	1. 6

* 費用便益分析マニュアル【国土交通省 道路局 都市・地域整備局（平成30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。前回は平成28年を基準に現在価値化、今回は令和2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

○宇治田原町のまちづくりに寄与

- ・円滑な交通網を形成し、地域産業の振興や交流促進を図ることにより、宇治田原町のまちづくりに寄与
- ・宇治田原 IC（仮称）から役場新庁舎を結ぶ路線として町の玄関口を整備 [前回評価時から追加]
- ・新市街地への産業立地の促進に寄与 [前回評価時から追加]

○災害等に対する安心・安全の確保

- ・大雨による通行規制時や災害発生時においても安全で円滑な通行を確保
- ・緊急輸送道路としての安定的な通行機能を確保
- ・災害時に広域道路ネットワークと町新庁舎を結ぶ道路として機能し災害対応能力を強化 [前回評価時から追加]

○日常生活における安心・安全の向上

- ・現道からバイパス道路への通過交通の転換により沿道の生活環境が改善

5 事業進ちよくの見込み

地元が非常に協力的であり、事業反対運動もなく、事業推進の要望が非常に強い。また、用地買収も順調に進む見込みであり、事業推進に大きな障害はない。

表-8 事業進ちよくの見込み

年 度	主たる内容
R2	道路築造工、橋梁工、用地補償
R3	函渠工、舗装工

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

都市計画決定は両側歩道であるが、当面の整備は片側歩道とするなど、コストを縮減しつつ事業効果の早期発現を図っている。

今後も ICT 等の新技術の活用を検討するなど、コスト縮減の可能性を検討しながら事業を進める。

(2) 代替案の可能性

ルートについては、都市計画決定手続きにおいて関係機関協議の上、説明会や住民意見募集等の住民参加手続きを経て決定されたものであり、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

本事業の計画地付近は、茶畑、水田、樹林地等の土地利用があり、“日本緑茶のふるさとの町”に相応しい、景観に配慮した道路整備が求められている。

1) 地球環境・自然環境

現道の渋滞が慢性化し、速度低下の発生が多いことから、バイパス道路を整備することにより、通過交通が現道からバイパス道路へ転換され、現道の円滑な通行環境を確保し、CO₂排出量の削減を図る。

また、緑豊かな山間地を通るため、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。

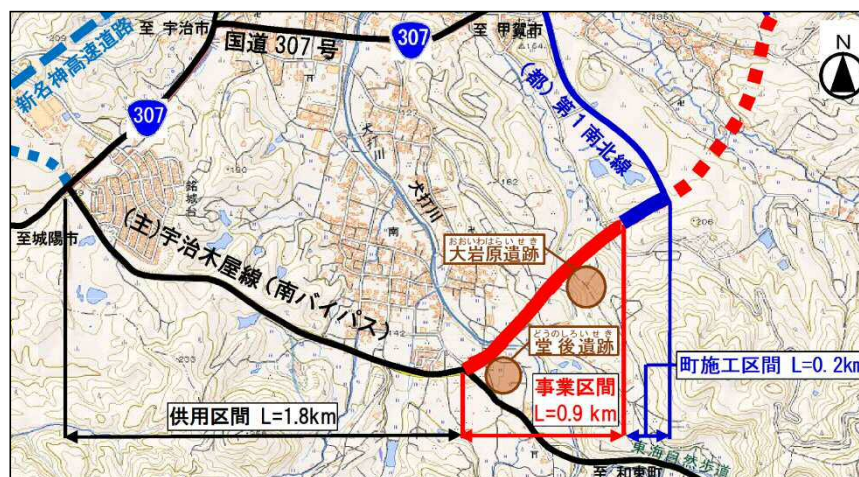
(2) 生活環境

現道の渋滞が慢性化していることから、現道からバイパス道路への通過交通の転換により、沿道の生活環境の改善を図る。

(3) 地域個性・文化環境

宇治田原町は「日本緑茶発祥の地」であり、また平成27年4月には『日本茶 800年の歴史散歩』～京都・山城～が日本遺産に認定されたことから、事業実施にあたっては、防護柵の色調に配慮するなど、周辺環境との調和に努める。

また、埋蔵文化財包蔵地（大岩原遺跡、堂後遺跡）が存在するため、文化財保護課と連携し、文化財の発掘調査等により適切な対応を図る。



出典：京都府共同統合型地理情報システム 遺跡マップ

図-11 埋蔵文化財位置図

8 総合評価（案）

（1）事業の進捗状況

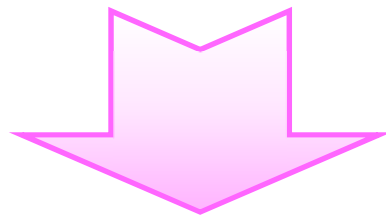
- ・事業着手後、用地取得も順調に進展し、事業進捗における課題はない。

（2）事業の効果

- ・事業着手後に役場新庁舎等の新市街地整備や新名神高速道路の着実な進捗がみられ、本事業の果たす効果がより重要となっている。

（3）良好な環境の形成及び保全

- ・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。

『^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2年5月25日	
		作成部署	道路建設課	
事業名	一般国道307号 (宇治田原山手線) 道路整備事業		地区名	宇治田原町糞田～南 地内
事業概要	渋滞解消など安心・安全を確保するとともに、新名神高速道路の整備を活かしたまちづくり計画を支援するため、バイパス道路を整備する。 【道路築造：延長0.9km、幅員10.5m】			
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、周辺環境との調和に努めるとともに、バイパス道路整備による現道での沿道環境の改善を目指す。			
関連する公共事業	町新庁舎新設整備事業、町道南北線道路整備事業（宇治田原町） 新名神高速道路整備事業			
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	地球温暖化(CO ₂ 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 ₂ 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 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	緑豊かな山間地を通るため自然環境の維持・保全が必要	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	3
	生態系			
	その他			
生活環境	ユニバーサルデザイン	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	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	3
	水環境・水循環			
	大気環境			
	騒音・振動			
	土壌・地盤環境	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	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	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	『日本茶 800年の歴史散歩』～京都・山城～が日本遺産に認定された地域であり、景観を保全することが必要	防護柵の色調に配慮するなど、周辺環境との調和に努める	4
	里山の保全			
	地域の文化資産			
	伝統的行事	埋蔵文化財包蔵地（大岩原遺跡、堂後遺跡）が存在するため、適切な対応が必要	文化財保護課と連携し文化財の発掘調査等により適切な対応を図る	3
	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		「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 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 その他	・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、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	一般国道307号（宇治田原山手線）
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 (平成30年2月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2020年（令和 2年）
事業着手年	2018年（平成29年）
事業完了予定年	2021年（令和 3年）
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	17.6 ※2	2.2	19.8
基準年における現在 価値 (C)	16.9	0.9	17.8

※1 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計17.6億円は、全体事業費19.0億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)	46.0
基準年における 現在価値 (B)	20.0

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	20.0/17.8	1.1
-----	-----------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	12.8	/
用地・補償費	3.4	
その他経費 (測量試験費等)	1.4	
合計	17.6	16.9

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	2.2	0.9

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	19.8	17.8

●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	32.7	14.3
走行経費減少便益	12.6	5.4
交通事故減少便益	0.7	0.3
合計 (B)	46.0	20.0

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	一般国道307号（宇治田原山手線）
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 (平成30年2月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2020年（令和2年）
事業着手年	2018年（平成29年）
事業完了予定年	2021年（令和3年）
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	12.4※2	2.2	14.6
基準年における現在 価値（C）	12.0	0.9	12.9

※1 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計12.4億円は、残事業費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)	46.0
基準年における 現在価値（B）	20.0

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	20.0/12.9	1.6
-----	-----------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	12.4	/
用地・補償費	—	
その他経費 (測量試験費等)	—	
合計	12.4	12.0

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	2.2	0.9

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	14.6	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	32.7	14.3
走行経費減少便益	12.6	5.4
交通事故減少便益	0.7	0.3
合計 (B)	46.0	20.0

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