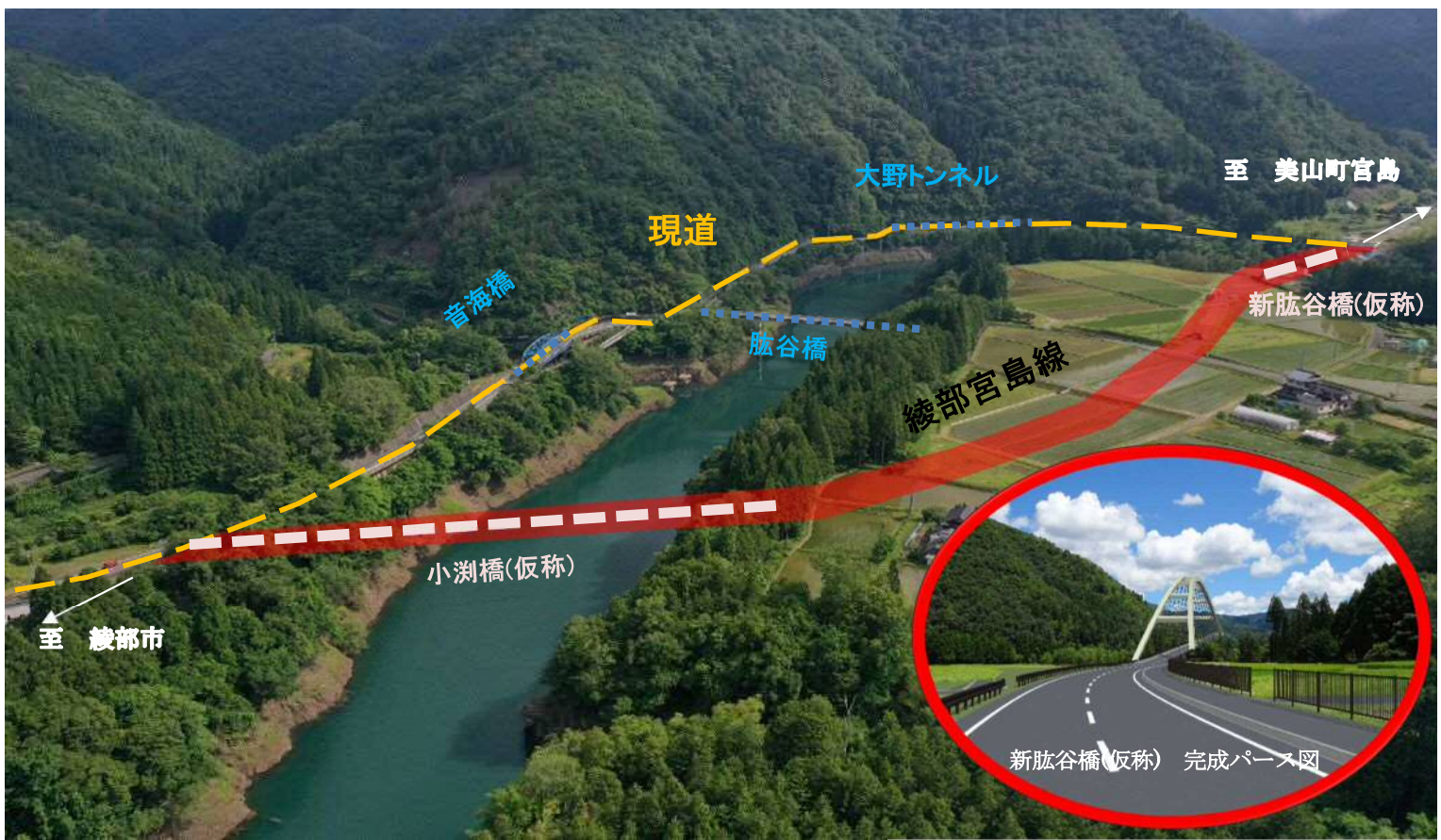


令和5年度 公共事業評価調書

【再評価（平成25年事前評価）】

主要地方道綾部宮島線（あやべみやじま 肱谷バイパス） 道路整備事業



令和6年3月

京 都 府

【 目 次 】

1 事業概要	肱谷一	3
2 事業の進ちよく状況	肱谷一	8
3 事業を巡る社会経済情勢等の変化	肱谷一	12
4 事業費の投資効果	肱谷一	15
5 事業の進ちよくの見込み	肱谷一	18
6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等	肱谷一	18
7 良好な環境の形成及び保全	肱谷一	19
8 総合評価（案）	肱谷一	20

《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドラインシート	肱谷一	21
費用対効果分析説明資料	肱谷一	23

本事業は継続中の事業であり、事業開始後10年が経過したため、今回、再評価を諮るものである。

※京都府公共事業再評価実施要綱の第2条（2）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

事業地は、京都府のほぼ中央に位置する南丹市美山町であり、その大半を山地が占める緑豊かな自然に恵まれた地域である。

事業路線である主要地方道綾部宮島線は、綾部市を起点とし、京丹波町を経由し、南丹市美山町^{しずはら}静原に至る道路であり、国道27号と重複する区間は第1次緊急輸送路^{※1}に、残りの区間は第2次緊急輸送道路^{※1}に指定されている重要な幹線道路であるとともに、観光産業や生活を支える道路として利用されている。

事業区間は、南丹市美山町^{おぶち}小湊から^{みつの}三埜に至る延長約1.2km区間で、^{おおの}大野トンネル、^{おとみ}音海橋の老朽化が進行し、急峻な斜面の法面崩壊の危険性がある。また、本路線に接続する主要地方道京都日吉美山線^{ひじたに}の脇谷橋も老朽化が進行しており、被災時に不通となった場合、脇谷集落が孤立する可能性がある状況である。

本事業は、この区間で由良川を渡河し、延長約1kmのバイパス道路で結ぶ計画としており、第2次緊急輸送道路としての信頼性の向上、災害時における孤立集落の解消を図るものである。



図-1 広域位置図



図-2 事業位置図

※1 緊急輸送道路

図-3 広域道路網

災害時の救助、救急や避難者への緊急物資の供給等に必要となる人員及び物資等の輸送ルート

(2) 事業の目的

I 通行時の安全性と快適性の確保

大野トンネルは、昭和34年に建設されてから65年が経過し、老朽化が進行しているため、過年度より補修工事を実施しているものの、劣化が進行、コンクリート片の剥離・落下等の恐れがある。

平成25年9月の台風18号では、トンネル壁面から漏水が発生し、道路が冠水状態となったところである。



写真-A トンネルの状況



写真-B トンネル側面のクラック

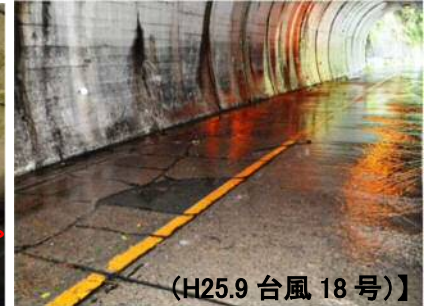


写真-C 漏水により冠水状態

音海橋についても、昭和34年に架橋されてから65年が経過し、老朽化が進行しているため、過年度から補修工事を実施しているところである。

また、大野トンネルの車道幅は5.0m、音海橋は5.5mのため、大型車のすれ違いに余裕がなく、事業区間内では急カーブや車道幅が5.5m未満の区間も存在するため、安全な通行に支障をきたしている。



写真-D トンネルの通行状況



写真-E 音海橋の通行状況

- 車道は規格値より100cm狭い
- 路肩は規格値より70cm狭い

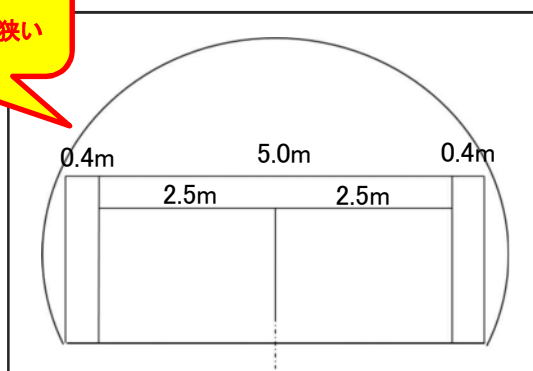


図-4 大野トンネルの現況幅員

脇谷-4

- 車道は規格値より50cm狭い
- 路肩がない

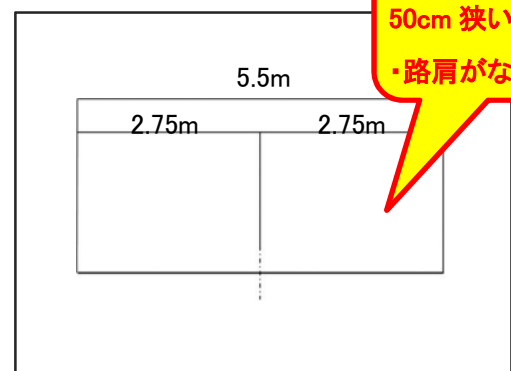


図-5 音海橋の現況幅員

さらに、大野トンネルの前後区間は、法面崩壊の危険性が高い区間であるため、落石対策等を実施しているものの、平成16年10月の台風23号では30日間、平成25年9月の台風18号では2日間、それぞれ斜面崩壊により通行止めが生じたところである。事前評価以降も令和2年にトンネル坑口付近で土砂流出が確認され、また令和4年にトンネル内で側壁・天端において剥落の危険性が確認されている。

このため、これら危険な区間を回避するバイパス道路を整備することで、緊急輸送道路としての信頼性及び走行性、安全性の向上を図る必要がある。



写真-F トンネル付近の土砂災害発生状況



写真-G トンネル付近の土砂災害発生状況



写真-H 音海橋の状況



写真-I 部材の損傷状況(音海橋)



図-6 現道の状況

Ⅱ 災害時に発生しうる孤立集落の解消

肱谷地区に至る唯一の道路である府道京都日吉美山線は、肱谷橋により由良川を渡河し本路線に接続しているが、肱谷橋は昭和35年に架設されてから64年が経過しており、老朽化が進行していることから、過年度より補修工事を実施しているものの、現在、重量制限14tの大型車通行制限、10km/hの速度制限が実施されている橋梁である。

また、京都日吉美山線は事業区間から南丹市日吉町側の峠部が未供用区間となっているため、災害等により肱谷橋が倒壊し、不通となった場合、孤立集落が発生する可能性がある状況となっている。

このため、由良川を渡河するバイパス道路を整備することで、災害時に孤立する集落の解消するものがある。



写真-J 肱谷橋の状況



写真-K 橋脚の損傷状況(肱谷橋)



写真-L 肱谷橋通行制限



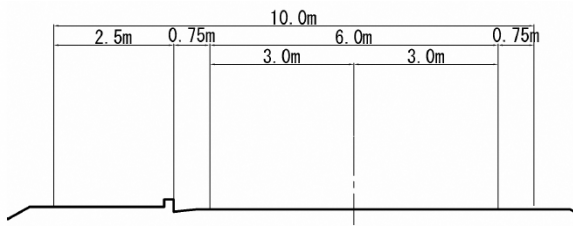
図-7 主要地方道京都日吉美山線の未供用区間



図-8 事業位置図

(3) 事業内容

表-1 事業内容

項目	内容
路線名	主要地方道 綾部宮島線
事業主体	京都府
事業箇所	南丹市美山町小湫 ^{おぶち} ～三埜 ^{みつの} 地内
延長・幅員	延長：1.0km 幅員：10.0m 片側歩道 
計画交通量 ^{※2}	1,400台/日 (令和22年予測交通量)
道路の区分 ^{※3}	第3種第2級
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ○「京都府総合計画」南丹地域振興計画 新京都丹波ビジョン 主要地方道綾部宮島線（脇谷バイパス）の整備を推進と記載(令和4年12月) ○京都府地域防災計画^{※4}(令和5年6月) 震災対策計画編に綾部宮島線を第2次緊急輸送道路と記載 ○南丹市都市計画マスタープラン(令和3年11月) 地域間交流軸として綾部宮島線の整備・強化を図ると記載

※2 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。

※3 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。

※4 京都府地域防災計画

京都府の地域に係る防災に関し総合化を図るため、災害予防計画、防災施設等の災害応急対策計画、災害復旧計画等必要な事項を定めたもの。

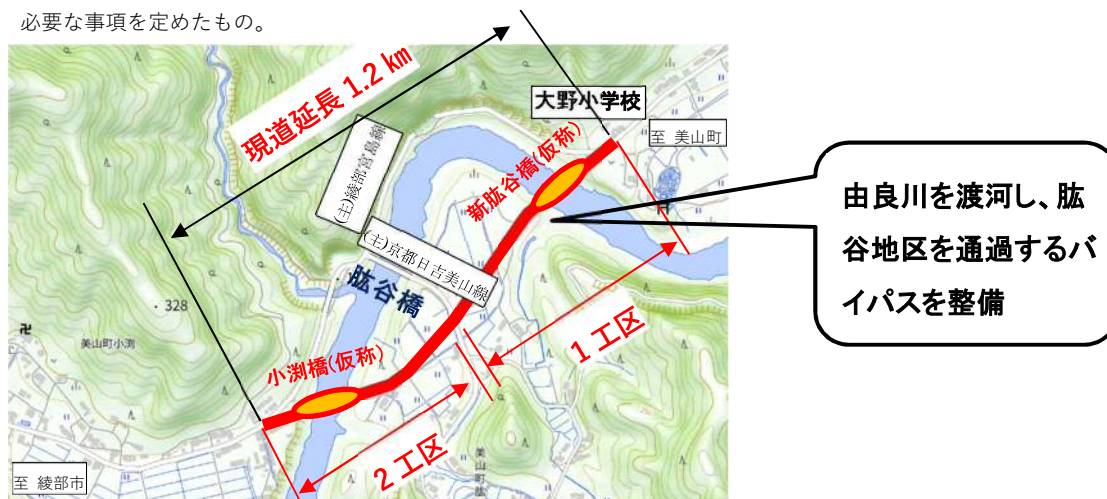


図-9 事業概要図

脇谷-7

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、調査、測量、設計及び一部区間の用地買収を行っており、令和3年度から新肱谷橋(仮称)の下部工工事に着手している。

また、令和5年度には橋りょう上部工工事に着手し、引き続き工事を実施していく。

表-2 投資事業費

	計	1工区	2工区
全体事業費	58.6億円	29.8億円	28.8億円
(うち、用地費)	(1.9億円)	(0.8億円)	(1.1億円)
令和5年度末までの投資事業費	8.2億円	7.9億円	(0.3億円)
(金額ベースの進ちょく率)	(進ちょく率14.0%)	(進ちょく率26.5%)	(進ちょく率1.0%)
(うち、用地費)	(1.1億円)	(0.8億円)	(0.3億円)
(面積ベースの進ちょく率)	(進ちょく率55.5%)	(進ちょく率100%)	(進ちょく率27.2%)

表-3 進ちょく状況

年 度	主たる内容
H26～	調査・測量、設計
H30～R1	用地補償
R2	道路築造(1工区)
R3～	橋梁新設工事



写真-M 新肱谷橋(仮称) A1 橋台の完成写真

(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精査した結果、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28.9億円増となる見通し。

表—4 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	29.7億円	58.6億円	+28.9億円
主な増減額要因			増減額
① 資機材・労務費等の上昇			+26.4億円
小計：物価上昇等(①)			+26.4億円
② 橋梁下部工の形式変更			+2.9億円
③ 建設発生土の流用			-0.4億円
小計：計画変更(②~③)			+2.5億円
合計			+28.9億円

(主な事業費の増減)

①資機材・労務費等の増(増 約26.4億円)

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平成25年度以降、労務単価及び資材単価の上昇や一般管理費率の改定等の積算方法が見直されたことによるもので、計画変更に伴う増減額要因により変化した全体事業費32.2億円に対して、本事業では特に上昇率が大きい鋼材やコンクリートを主要材料とする橋梁等の構造物の単価上昇により26.4億円増となるもの。

表—5 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 計画変更	今回評価時 物価上昇等	増額
単価	H25年	H25年	R5年	
工事費	29.7億円	32.2億円	58.6億円	+26.4億円

計画変更(②~③)：+2.5億円 物価上昇等(①)：+26.4億円(1.8倍)

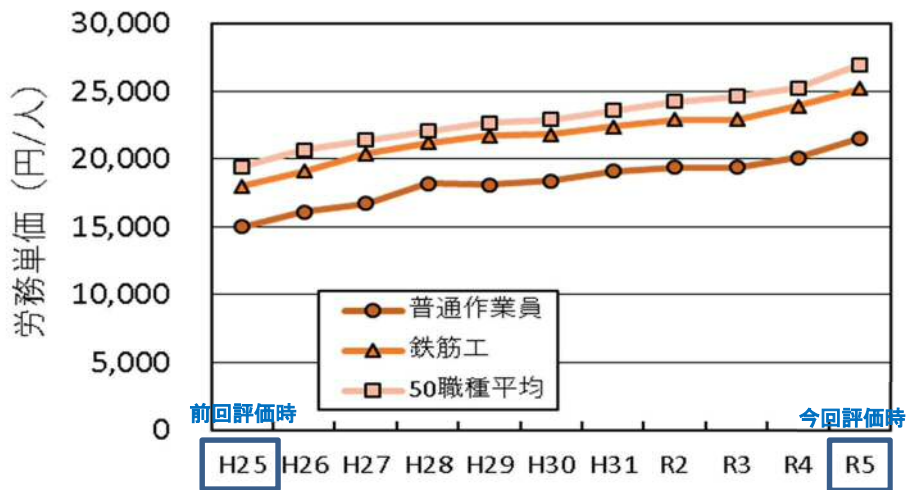


図-10 京都府内における労務単価の推移

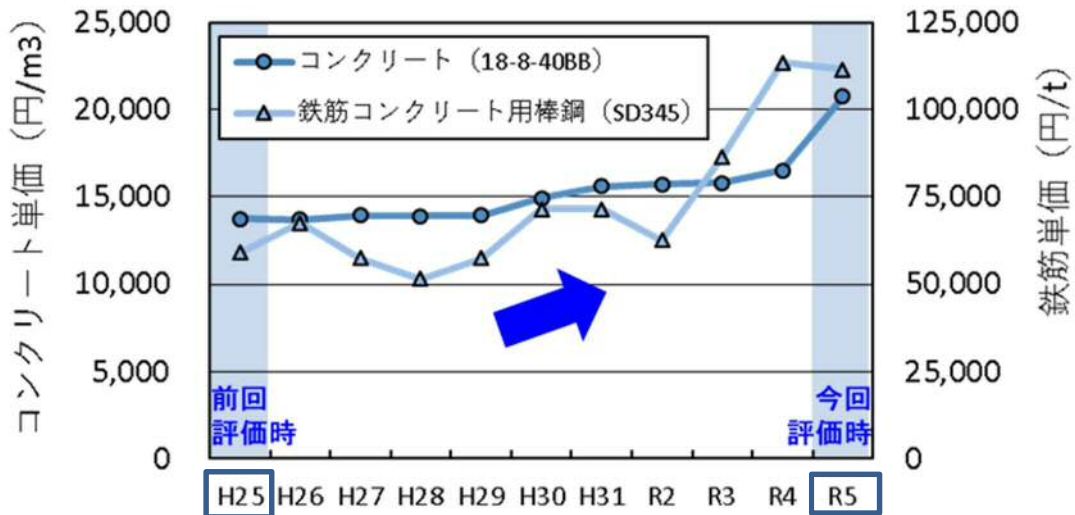


図-11 京都府内における資材単価の推移(全地域の平均)

	前回評価	今回評価	変動割合
鋼橋 2 橋	約 2 0 億円	約 4 0 億円	2. 0 倍

表- 6 本事業における主な工種の上昇割合

主な上昇項目	前回評価時	今回評価時	上昇率
普通作業員	15,000(円/日)	21,500(円/日)	1.43 倍
鋼材	58,000(円/日)	122,000(円/日)	2.10 倍
コンクリート	13,550(円/日)	19,400(円/日)	1.40 倍

表- 7 本事業における主な上昇項目 (南丹市)

②橋梁下部工の形式変更（増 約2.9億円）

事業着手前においては、既存文献や現地踏査により現況地盤を想定することが一般的であり、本事業においても概略設計では基礎形式を直接基礎として考えていた。しかし平成26年度に実施した橋梁予備設計及び地質調査業務によって、想定と異なる土質であることが判明したため、橋梁下部工における基礎形状の見直しが必要となり、そのための費用を計上するもの。

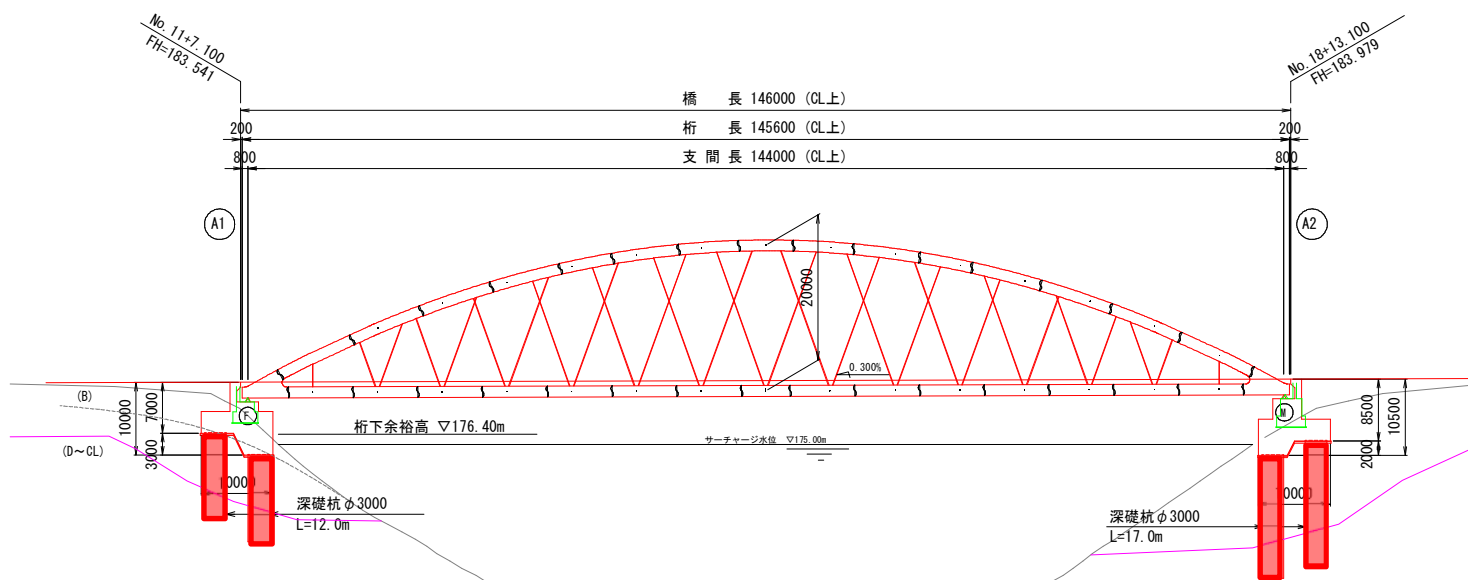


図-12 小淵橋(仮称)断面図

(主な減額要因)

③建設発生土の流用（減 約0.4億円）

本工事における盛土工(9700m³)について、購入土を計画していたが、他工事からの流用土を活用することにより、材料費を削減するもの。

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

前回評価時（令和2年度）以降、事業を巡る社会経済情勢等は次の様に变化しており、その変化を踏まえても、本事業の必要性に変わりはない。

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	本事業の必要性
I 通行時の安全性と快適性の確保 危険区間を回避し、緊急輸送道路の安全を守る。	音海橋と大野トンネルは、建設されてから65年が経ち、さらに老朽化が進んでいる。特に大野トンネルでは、 <u>事前評価以降もトンネル坑口付近で土砂流出が確認され、またトンネル内で側壁・天端において剥落の危険性が確認されている。</u>	音海橋と大野トンネルの老朽化が進行していることから、 <u>本事業の必要性に変わりはない。</u>
II 災害時に発生しうる孤立集落の解消 バイパス整備をすることで、肱谷集落(20世帯、57名)の孤立を防ぐ。	肱谷橋は重量制限14tの大型車通行制限、10km/hの速度制限が実施されている橋梁である。災害等により肱谷橋が倒壊し、不通となった場合、 <u>孤立集落が発生する可能性がある状況</u> である。	本事業により、孤立集落の解消が出来ることから、 <u>整備の必要性に変わりはない。</u>

(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^{※5}」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」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。

※5 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-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	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	

4 事業費の投資効果

(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、費用便益費が1.0を上回るので、本事業の効率性は確保できている。

表-10 費用便益比(社会的割引率4%^{*6})

項目	前回 (基準年H25)	今回 (基準年R5)	残事業
総便益 (B)	27.6億円	51.2億円	51.2億円
総費用 (C)	23.2億円	47.6億円	40.6億円
B/C	1.2	1.07	1.3

*6 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。前回は平成25年を基準に現在価値化、今回は令和5年を基準に現在価値化している。

(2) 便益の算出方法

道路の整備に伴う効果を算出するため、前回と同様に、本事業では「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の3項目の他、「廃道施設対策」の項目について便益を算出し、その和を総便益とする。

・ 廃道施設対策便益

道路が整備されることによって廃道とすることができる施設の今後の修繕・更新にかかる費用を便益として計上する。



図-13 便益概要図

【参考：社会的割引率2%※7】 表-11 費用便益比(社会的割引率2%)

項目	前回（基準年 H25）	今回（基準年 R5）	残事業
総便益（B）	—	63.92億円	63.92億円
総費用（C）	—	51.22億円	44.37億円
B/C	—	1.24	1.44

※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5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定されており、算出の基礎となる時間価値原単位が車種により2~20%増加している。

表-12 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	40.10	乗用車	41.02
バス	374.27	バス	386.16
乗用車類	45.78	乗用車類	46.54
小型貨物車	47.91	小型貨物車	52.94
普通貨物車	64.18	普通貨物車	76.94

※9 平成20年価格
前回評価時のマニュアル（平成20年11月）

※9 令和2年価格
今回のマニュアル（令和4年2月）

(3) 費用対効果以外の事業の有効性

○安心・安全の確保

災害時における孤立集落の解消と安全で円滑な通行を確保

○日常生活に対する安心・安全の向上

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

○地域の活力・連携強化

交通の利便性が図られることにより、京都府中部地域の広域観光ルート(美山かやぶき由良里街道)が整備されることによる観光入込客数の増加が見込まれる。



図-14 美山かやぶき由良里街道 登録ルート

5 事業進ちよくの見込み

先行して用地買収を行った区間においては、道路築造及び新肱谷橋(仮称)の架設に着手している。今後は、小淵橋(仮称)の設計・工事及び用地買収にも着手することとしているが、事業進ちよくの阻害要因も見当たらず、早期完成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

盛土工に必要な土については、他工事で発生する残土を使用することなど引き続きコスト縮減を図る。

(2) 代替案の可能性

用地買収が完了した区間から、工事に着手していることから、現時点においてルート変更は現実的ではない。

7 良好な環境の形成及び保全

(1) 地球環境・自然環境

バイパス道路の整備により、走行性が向上することで、CO₂排出量の削減が期待できる。

また、緑豊かな山間地を通るため、色彩に配慮した橋梁にするなどにより、自然環境の保全に努める。

(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。

また本事業により掘削土やコンクリート殻等が発生するため、廃棄物・リサイクル等の観点から、盛土等への活用や再資源化施設への搬出に努める。

(3) 地域個性・文化環境

地形変状を極力抑え、大規模橋梁 2 橋が地区の景観に与える影響にも配慮し、橋梁色彩の選定を行う。



図 - 15 綾部宮島線（肱谷バイパス）橋梁景観検討会において作成したイメージパース

8 総合評価（案）

（1）事業の進ちょく状況

用地買収及び工事を順調に進められており、事業進ちょくにおける課題はない。

（2）事業を巡る社会情勢の変化

本路線は依然として、幅員が狭く、急カーブも存在し、大野トンネル等の道路構造物の老朽化も進むなど、脆弱性を有したままである。

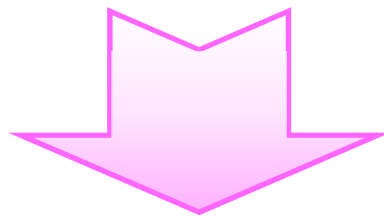
加えて、孤立集落の解消についても、事前評価時と変わらず課題であり、本事業の必要性は高い。

（3）事業の効果

道路の安全性、快適性の確保及び緊急輸送道路としての信頼性の向上が図られる。災害時等における孤立集落の解消が図られる。また、前回評価時から、総費用は増額しているが、費用便益比が1.0を上回るため、本事業の効率性は確保できている。

（4）良好な環境の形成及び保全

バイパス整備により線形不良による排出ガス（CO₂等）の削減が期待されるとともに、低騒音・低振動型の施工機械の採用及び建設発生土の活用や色彩を周辺環境の配慮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。また、歩道を整備することにより、歩行者の安全を確保することが出来る。



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6年3月7日	
		作成部署	建設交通部道路建設課	
事業名	主要地方道綾部宮島線（肱谷バイパス）地方道路交付金事業	地区名	南丹市美山町小淵～三埜地内	
事業概要	事業区間は、自然災害に対し脆弱な地形であり、線形不良や老朽化施設を有していることから、バイパス道路の整備により道路改良を実施する。【道路築造：延長1.0km、幅員100m】			
目指すべき環境像	事業区間は、大野ダムに近接した緑豊かな自然を有していることから、工事中の周辺環境に対する影響や四季の中で景観の一部となり得る道路の役割にも留意した道路整備を目指す。			
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	地球温暖化(CO ₂ 排出量等)	<p>現道は、幅員が狭く線形不良のため、車の速度低下がCO₂排出量増加の一因となっている。</p> <p>本事業箇所は、緑豊かな山間地を通る。</p> <p>急峻な斜面に沿った道路であり、自然災害に対し脆弱な地形条件を有している。</p>	<p>バイパス道路の整備により、円滑な通行環境を確保し、CO₂排出量の削減を図る。</p> <p>色彩を配慮した橋梁をすることにより、自然環境と景観の保全に努める。</p> <p>バイパスルートを選定し、地形変状を最小限に抑えた道路幅員を行う。</p>	4
	地形・地質			3
	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	<p>現道は坂道が狭いため、歩行者の通行の安全性を高める必要がある。</p> <p>現橋梁は築設年数が古く、橋脚が多いため、河川に与える影響が比較的大きい。</p> <p>事業実施により発生する建設廃棄物の抑制に努め、資源の有効活用を図る必要がある。</p>	<p>歩道の整備により、誰もが歩きやすい歩行空間を確保する。</p> <p>肱谷橋の橋脚は現在2基あり、橋脚をなくすことにより、河川流水に与える影響の低減を図る。</p> <p>建設発生土の現場内再利用を図るとともに、他工事からの流用土を利用することで土の有効活用を図る。</p>	4
	水環境・水循環			4
	大気環境			
	土壌・地盤環境			
	騒音・振動			
	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	<p>自然環境豊かなダム湖と里山風景が織りなす地域であることから、橋梁が与える景観への影響を配慮する必要がある。</p>	<p>地形変状を極力抑え、架け替える橋梁のダム湖への写り込み等にも配慮し、景観形成を意識した橋梁形状の選定を行う。</p>	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）。

<費用対効果分析説明資料>

■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	主要地方道静岡宮島線（肱谷バイパス）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4年2月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2023年（令和5年）
事業着手年	2013年（平成24年）
事業完了予定年	2031年（令和13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	53.33 ※2	2.01	55.34
基準年における現在価値 (C)	46.91	0.69	47.60

※2 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※3 事業費の単純合計53.33億円は、全体事業費58.6億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)	87.00
基準年における 現在価値 (B)	51.15

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	51.15/47.60	1.07
-----	-------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	47.93	/
用地・補償費	1.90	
その他経費 (測量試験費等)	3.50	
合計	53.33	46.91

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	2.01	0.69

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	55.34	47.6

●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	18.82	6.52
走行経費減少便益	1.38	0.48
交通事故減少便益	0.10	0.04
廃道施設対策便益(拡張便益)	66.69	44.11
合計(B)	87.00	51.15

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

廃道施設対策便益：道路が整備されることによって廃道とすることができる施設の修繕・更新等にかかる経費

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	主要地方道密宮島線（肱谷バイパス）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4年2月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2023年（令和5年）
事業着手年	2013年（平成24年）
事業完了予定年	2031年（令和13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	47.28 ※3	2.01	49.29
基準年における現在価値 (C)	39.92	0.69	40.61

※2 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※3 事業費の単純合計47.28億円は、残事業費52.0億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)	87.0
基準年における 現在価値 (B)	51.15

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	51.15 / 40.61	1.3
-----	---------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	43.28	/
用地・補償費	1.30	
その他経費 (測量試験費等)	2.70	
合計	47.28	39.92

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	2.01	0.69

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	49.29	40.61

●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	18.82	6.52
走行経費減少便益	1.38	0.48
交通事故減少便益	0.10	0.04
廃道施設対策便益(拡張便益)	66.69	44.11
合計(B)	87.00	51.15

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

廃道施設対策便益：道路が整備されることによって廃道とすることができる施設の修繕・更新等にかかる経費

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）【参考：社会的割引率 2%】

事業名	主要地方道齋宮島線（肱谷バイパス）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4年2月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2023年（令和5年）
事業着手年	2013年（平成24年）
事業完了予定年	2031年（令和13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	53.33 ※2	2.01	55.34
基準年における現在価値 (C)	50.14	1.08	51.22

※2 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※3 事業費の単純合計53.33億円は、全体事業費58.6億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)	87.00
基準年における 現在価値 (B)	63.92

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	63.92 / 51.22	1.24
-----	---------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	47.93	/
用地・補償費	1.90	
その他経費 (測量試験費等)	3.50	
合計	53.33	50.14

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	2.01	1.08

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	55.34	51.22

●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	18.82	10.63
走行経費減少便益	1.38	0.78
交通事故減少便益	0.10	0.06
廃道施設対策便益(拡張便益)	66.69	52.45
合計(B)	87.00	63.92

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

廃道施設対策便益：道路が整備されることによって廃道とすることができる施設の修繕・更新等にかかる経費

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）【参考：社会的割引率 2%】

事業名	主要地方道密宮島線（肱谷バイパス）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4年2月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2023年（令和5年）
事業着手年	2013年（平成24年）
事業完了予定年	2031年（令和13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	47.28 ※3	2.01	49.29
基準年における現在価値 (C)	43.29	1.08	44.37

※2 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※3 事業費の単純合計47.28億円は、残事業費52.0億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)	87.0
基準年における 現在価値 (B)	63.92

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	63.92 / 44.37	1.44
-----	---------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	43.28	/
用地・補償費	1.30	
その他経費 (測量試験費等)	2.70	
合計	47.28	43.29

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	2.01	1.08

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	49.29	44.37

●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	18.82	10.63
走行経費減少便益	1.38	0.78
交通事故減少便益	0.10	0.06
廃道施設対策便益(拡張便益)	66.69	52.45
合計(B)	87.00	63.92

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

廃道施設対策便益：道路が整備されることによって廃道とすることができる施設の修繕・更新等にかかる経費

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