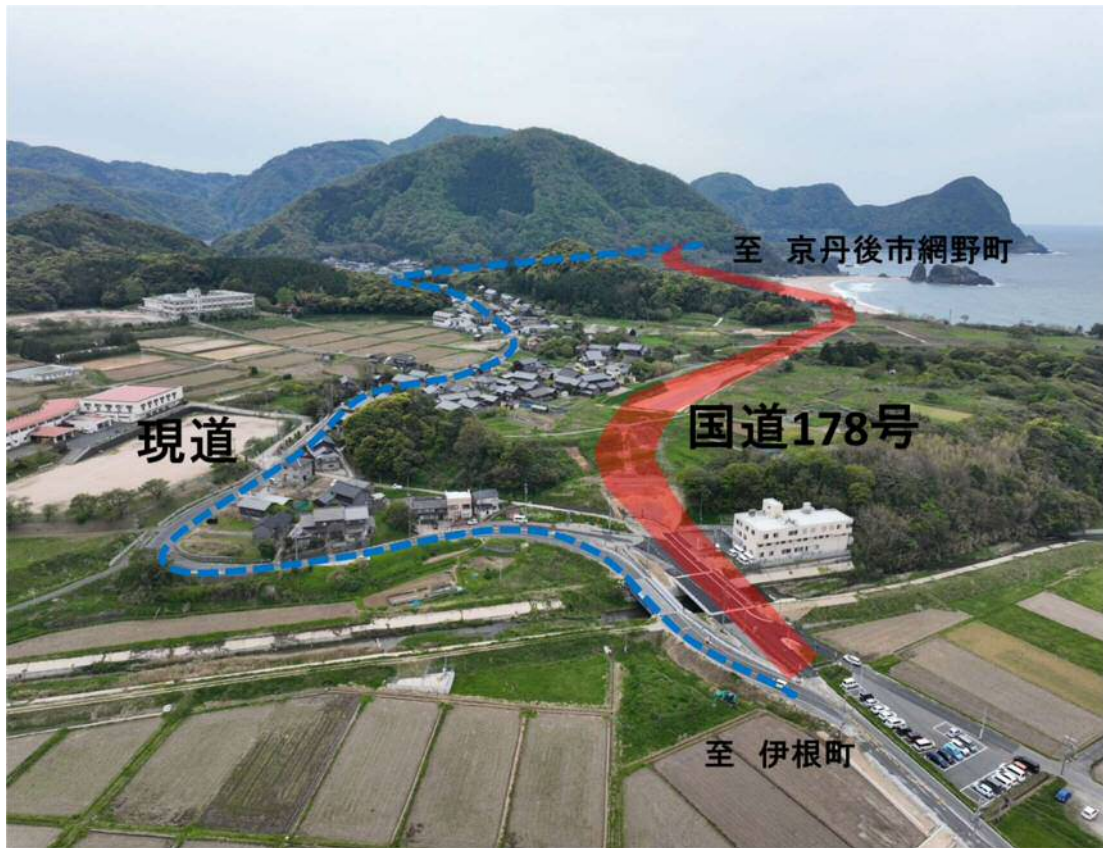


令和5年度 京都府公共事業評価調書

【再評価（平成25年事前評価）】

一般国道178号 ^{うえのへい}（上野平バイパス）

道路整備事業



令和5年11月

京都府

上野平-1

【目次】

1 事業概要	上野平	3
2 事業の進ちよく状況	上野平	8
3 事業を巡る社会経済情勢等の変化	上野平	12
4 事業費の投資効果	上野平	14
5 事業の進ちよくの見込み	上野平	15
6 コスト縮減や代替案立案時等の可能性等	上野平	15
7 良好な環境の形成及び保全	上野平	16
8 総合評価（案）	上野平	17
《参考資料》		
『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート	上野平	18
費用対効果分析説明資料	上野平	20

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 事業概要

(1) 事業地域の概要

事業地である京丹後市^{きょうたんごし}は、京都府の最も北の丹後半島にあり、沿岸部は山陰海岸国立公園、丹後天橋立大江山国定公園に指定されており、内陸部は山々が連なった自然豊かな地域である。

事業路線である国道178号は、宮津市^{みやづし}から京丹後市久美浜町^{くみはまちょう}まで、丹後半島の海岸線に沿って走る唯一の幹線道路であり、地域の生活を支えるとともに、この地域の観光資源を繋ぐ道路となっている。また本路線は、第2次緊急輸送道路^{※1}に指定しており、地域の安心・安全のために重要な路線である。さらに、本路線沿いに米軍のXバンドレーダーが配備され、関係する大型車両も通行する路線である。

事業区間は、京丹後市丹後町久僧^{きゅうそ}から平^{へい}に至る延長約2.5kmの区間である。本区間は、人家が連担し、幅員が狭小な区間と急カーブや急勾配の区間が連続しており、また通学路であるにもかかわらず、歩道がない状況である。

本事業は、この区間をバイパス道路で迂回する計画としており、通行時の安全性の確保、緊急輸送道路としての信頼性の向上と丹後地域の広域観光への寄与等を図るものである。

※1 緊急輸送道路 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の人員及び物資等の輸送ルート



【図-1 広域位置図】



【図-2 詳細位置図】



【図-3 国道178号路線図】

(2) 事業の目的

I 歩行者の安全性確保

国道178号の現道は、宇川小学校の通学路として利用されているものの、歩道がなく、路肩を通行せざるを得ないため、危険な通行環境となっている。また、人家連担地では特に道路幅員が狭く、大型車同士のすれ違いに余裕がない状況である。

このため、バイパス道路を整備することで、通過交通を分離し、通学児童の安全を確保することにより、生活道路としての機能の向上を図るものである。



【写真-1 児童の通学状況】



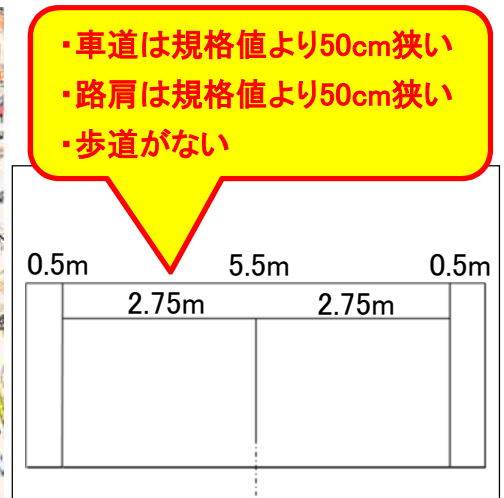
【写真-2 児童の通学状況】



【写真-3 車両の対向車線へのはみ出し】



【図-4 現道の状況】



【図-5 現道の幅員】

II 走行性の向上・交通の安全確保

国道178号の現道は、急カーブや急な勾配※²が存在する交通の難所となっており、本事業区間内において、平成16年から令和4年の間に9件の衝突や追突の事故が発生している。

また京都縦貫自動車道全線開通及び山陰近畿自動車道の延伸等により大型車両の通行が増加しているため、安全で円滑な通行を確保する道路整備が急務となっている。

さらに、本バイパスを整備することで、走行性を高めることにより、緊急輸送道路としての信頼性の向上を図るものである。



【写真-4 大型車離合困難】



【写真-5 急カーブ箇所】



【写真-6 大型車通行状況】



【図-6 現道の状況】

※ 2 勾配 10.0%の勾配とは100m進めば10.0m高低差が生じること。一般道路では6%以下で設計することが標準

Ⅲ 丹後地域の広域観光の活性化

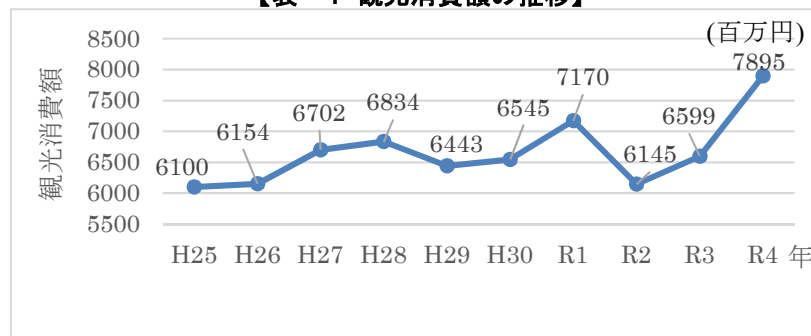
丹後半島には、伊根の舟屋や経ヶ岬のほか、海水浴場・温泉など魅力的な観光資源が多数分布している。また、平成22年10月には、京丹後市が山陰海岸ジオパークに認定され、さらには、「海の京都」構想において、重点整備地区を設定し、戦略拠点として発信力・集客力のあるエリアを整備しているところである。平成27年7月には京都縦貫自動車道が全線開通し、丹後地域の観光消費額は、新型コロナウイルス感染症等の影響で一時期は減少したものの、全体的に右肩上がり増加している。

国道178号は、丹後半島を周遊する唯一の幹線道路であり、また観光拠点へのアクセスルートとして非常に大きな役割を担っているが、本事業区間は、観光バス等の大型車両同士のすれ違いが困難なため、周遊観光のネックとなっている状況である。

本バイパスの整備により、大型車両同士のすれ違いが容易となり、走行性・定時性・安全性の向上により、丹後半島地域の広域観光の活性化をはかるものである。

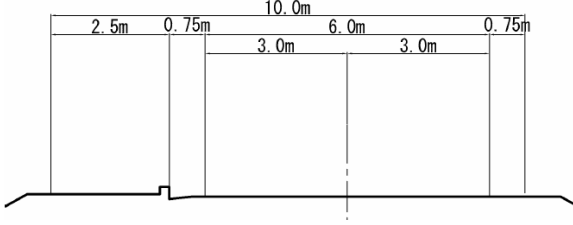


【表-1 観光消費額の推移】



(3) 事業内容

【表-2 事業の内容】

項目	内 容
路線名	一般国道178号
事業主体	京都府
事業箇所	京丹後市丹後町久僧～平地内
延長・幅員	延長：1.7km 幅員：10.0m 片側歩道 
全体事業費	48億円
計画交通量※3	3,200台/日（令和22年度予測交通量）
道路の区分※4	第3種第3級 設計速度50km/h
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ○ 京都府総合計画（丹後地域振興計画）（令和4年12月） 地域住民の暮らしの利便性向上をはじめ、歩行者の安全や観光振興に寄与する道路 ○ 第5次京丹後市交通安全計画（令和4年度）

※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、現在は令和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。



【図-8 事業概要図】
上野平-7

2 事業の進捗状況

(1) 進捗状況

本事業は、平成26年度に着手し、測量設計を進め、令和4年度末時点で94%（面積ベース）の用地買収が完了し、埋蔵文化財調査も実施している。

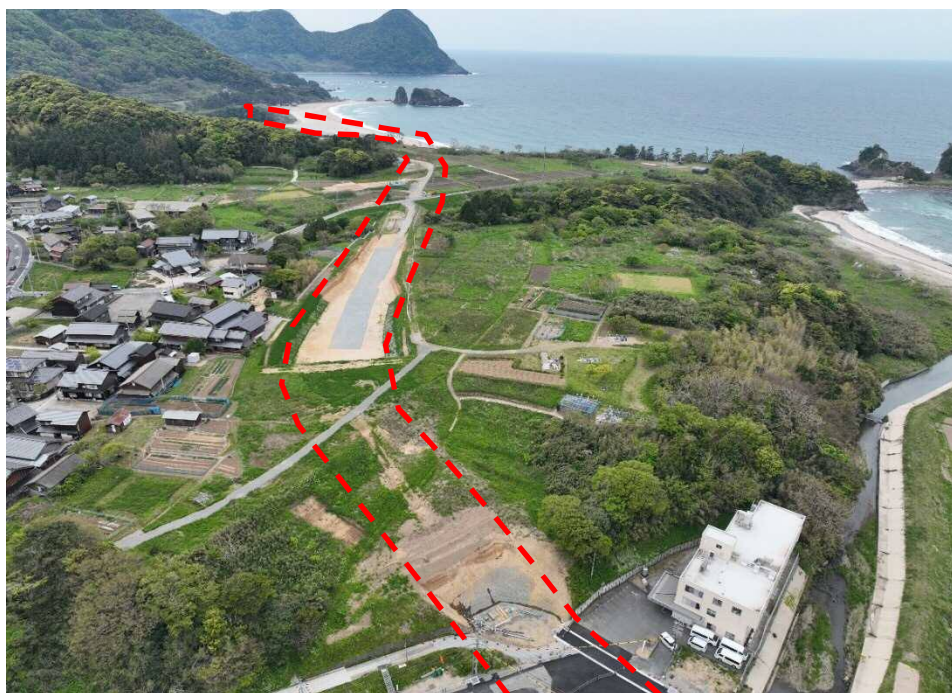
また、平成30年度からは道路築造工事に着手し、引き続き工事を実施していく。

【表-3 投資事業費】

全体事業費 (うち用地・補償費)	48.0億円 (1.1億円)
令和5年度末までの投資事業費(見込み) (金額ベースの進捗率)	21.8億円 (進捗率 46%)
(うち用地・補償費) (面積ベースの進捗率)	(0.8億円) (進捗率 94%)

【表-4 進捗状況】

年 度	主たる内容
H26～H30	調査・測量・設計
H29～H31	用地買収
H29～R5	埋蔵文化財調査
H30～R5	道路築造



【写真-7 令和4年度末の状況】

(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29億円増となる見通し。

【表-5 全体事業費の変化】

	事前評価時	今回評価時	増減
全体事業費	19.0億円	48.0億円	+29.0億円
主な増減額要因			増減額
① 資機材・労務費等の上昇			+19.0億円
小計：物価上昇等 (①)			+19.0億円
② 埋蔵文化財調査による計画変更			+7.1億円
③ 新宇川橋の計画変更			+3.0億円
④ 建設発生土の流用			-0.1億円
小計：計画変更 (②～④)			+10.0億円
合計			+29.0億円

(主な増額要因)

① 資機材費・労務費等の上昇 (増 約19.0億円)

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29億円に対して、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19億円増となるもの。

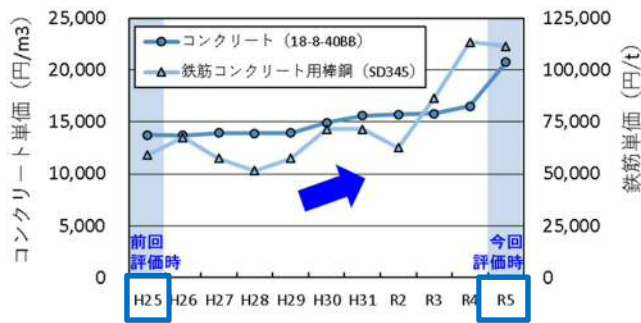
【表-6 物価上昇による全体事業費の変化】

	前回評価時	今回評価時 計画変更	今回評価時 物価上昇等	単位：億円 増額
単価	H25年	H25年	R5年	
工事費	19	29	48	+19

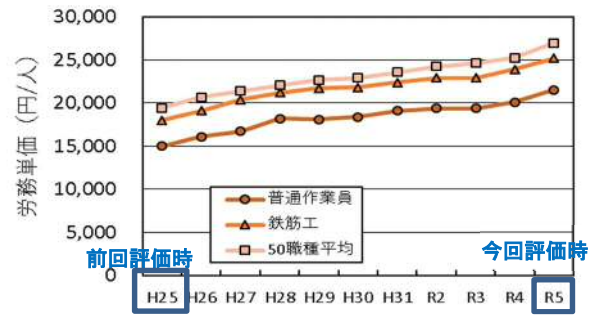
計画変更 (②～④) 物価上昇等 (①) : 約1.6倍

【表-7 本事業における主な上昇項目(京丹後市)】

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/t)	122,000(円/t)	2.10倍
コンクリート	15,270(円/m ³)	22,340(円/m ³)	1.46倍



【図-9 京都府内における資材単価の推移(全地域の平均)】



【図-10 京都府内における労務単価の推移】

② 埋蔵文化財による計画変更 (増約7.1億円)
 ～文化財を回避するルート設定～

事業地にある平遺跡は地形的に回避ができないため事前調査を行ったところ、古墳時代から縄文時代まで遡る遺構が5層にわたり包蔵されており、大規模かつ重要な遺跡であることが新たに判明した。その結果、関係部局より現物保存となる可能性が高く、計画変更が望ましいとの見解が示されたため、現物保存区間を避けるルートに見直しを行うもの。

なお、計画変更は増額を伴うが、現ルートで本格的な発掘調査を実施した場合より経済的で、事業期間の短縮も図ることができる。

	当初	現ルート (本格的な発掘調査をする案)	変更ルート (現物保存想定区間を避ける案)
図面			
工事費	約4億円	約4億円	約8.1億円【+4.1億円】
埋文調査費	約1億円	約14億円【+13億円】 (R05時点残り10億円)	約4億円【+3億円】 (R05時点残り0円)
増額	—	+13億円	+7.1億円

【図-11 埋蔵文化財調査による計画変更】

③ 超過洪水を考慮した道路構造の変更

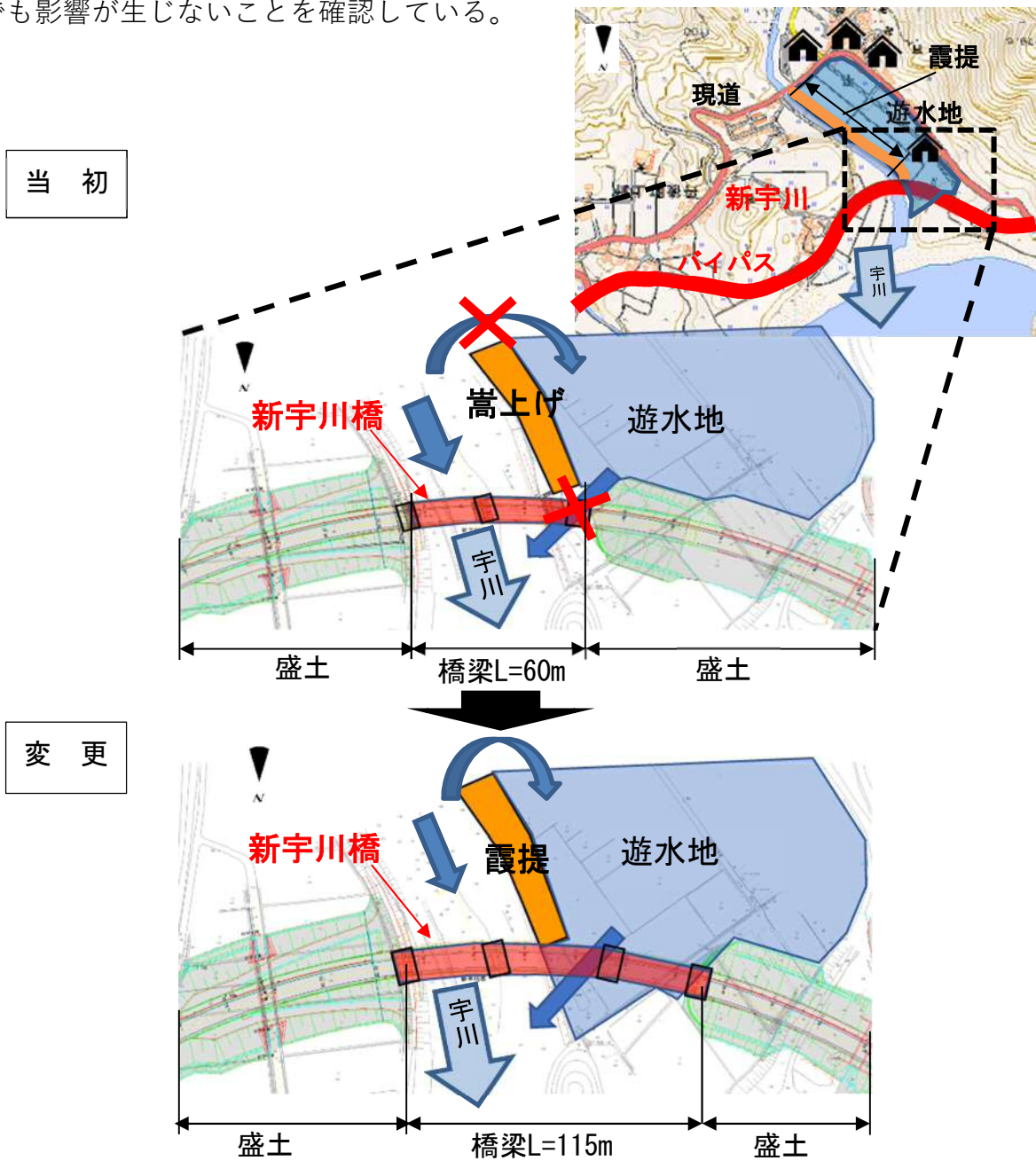
(増 約 3. 0 億円)

～橋長の延伸～

当該ルート上の河川渡河部については、左岸堤防の一部が低い霞形状となっており、超過洪水時には農地が溢水した洪水を貯める遊水地機能を有している。

当初は、左岸霞堤を嵩上げし、河川断面内で計画洪水を流下させる計画としていたが、「大規模氾濫に対する減災のための治水対策のあり方について答申（平成27年12月）」に示された超過洪水にも対応する道路構造を検討した結果、道路築造（盛土）から遊水機能を阻害しない構造（橋梁）に変更するもの。

なお、本計画区間においては津波災害警戒区域に指定されておらず、最大クラスの津波でも影響が生じないことを確認している。



【図-12 超過洪水を考慮した道路構造の変更】

(主な減額要因)

④ 建設発生土の流用

(減 約 0. 1 億円)

本工事で出た建設発生土を有料で処分する計画としていたが、他現場流用することで、処分費を削減するもの。

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（平成25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り、本事業の必要性は高まっている。

【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
I 歩行者の安全性確保	本事業区間は引き続き宇川小学校の通学路に指定されており、バイパス整備により、現道を歩行する利用者の安全を確保し、道路幅員が狭い人家連担地の通過交通を減少させることが求められているため、前回評価時と必要性は変わっていない。
II 走行性の向上・交通の安全確保	平成26年に米軍のXバンドレーダーが配備されたことにより、米軍車両等が通行するため、大型車混入率が増加している。本事業区間内においては、平成25年以降も2件の衝突事故が発生しており、引き続きバイパス整備により現道の交通事故削減、大型車の走行性の向上を図るとともに、緊急輸送路としての機能確保も求められているため、前回評価時より必要性は高まっている。
III 丹後地方の広域観光への寄与	平成27年に京都縦貫道が全線開通し、大型バス等の交通量が増加したことにより、大型車混入率が増加している。観光消費額は、新型コロナウイルスによる減少があったものの平成25年と比べ、令和4年は増加している。バイパス整備により大型車のすれ違いが可能となることで、さらに走行性・定時性・安全性が向上し、丹後半島地域の広域観光に寄与することが期待されるため、前回評価時より必要性は高まっている。

(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、「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」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。

※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、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かたを示すもの。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	地域の文化を生かした道路空間の形成	
	観光周遊の促進	○
効率的な移動を考え、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、総費用は増額しているが、費用便益比が1.0を上回るなので、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%)】

項目	前回 (基準年H25)	今回 (基準年R5)	残事業
総便益 (B)	24.1億円	48.1億円	48.1億円
総費用 (C)	15.9億円	46.9億円	23.6億円
B/C	1.52	1.02	2.04

※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。前は平成25年を基準に価値化、今回は令和5年を基準に現在価値化している。

【参考：社会的割引率2%】 【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)	—	74.3億円	74.3億円
総費用 (C)	—	47.4億円	25.9億円
B/C	—	1.57	2.86

※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。

■総便益の増加について

前回評価時から費用便益分析マニュアル^{※6}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3~20%増加している。また、Xバンドレーダー配備や京都縦貫自動車道全線開通及び山陰近畿自動車の延伸等により、将来交通量における大型車両の割合が増え、バイパス整備による旅行速度の上昇率が前回より大きくなることで「走行時間短縮便益」^{※7}が増加している。

【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
乗用車	40.10
バス	374.27
乗用車類	45.78
小型貨物車	47.91
普通貨物車	64.18

※平成20年価格
前回評価時のマニュアル (平成20年11月)

車種	時間価値原単位
乗用車	41.02
バス	386.16
乗用車類	46.54
小型貨物車	52.94
普通貨物車	76.94

※令和2年価格
今回のマニュアル (令和4年2月)

※6 費用便益分析マニュアル：道路事業の効率的かつ効果的な遂行のため、事業評価における費用便益分析を実施するにあたり、現時点で得られた知見にもとづく標準的な手法についてとりまとめたもの。

※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の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の。

(2) 費用対効果以外の事業の有効性

○災害等に対する安心・安全の確保

- ・緊急輸送道路としての機能が向上
- ・急カーブや急勾配箇所の解消

○日常生活を支える安心・安全の向上

- ・通過交通の転換により走行安全性及び快適性を確保
- ・通学児童の安全を確保

○地域の活力と魅力の向上

- ・伊根の舟屋や経ヶ岬などの観光地へのアクセス向上による、観光入込客数の増加が期待される。
- ・大型車両同士の離合が可能となることによる、丹後半島地域の広域観光の活性化が期待される。

5 事業進ちよくの見込み

用地買収については、概ね完了しており、工事にも着手している。埋蔵文化財調査については、ルートを見直すことで調査期間の短縮を図り、概ね完了している。

当初想定していなかった埋蔵文化財調査や河川条件を踏まえた結果、事業費が増大しているものの、事業進ちよくの阻害要因は現時点では見当たらず、早期完成に向けて引き続き事業進ちよくを図る。

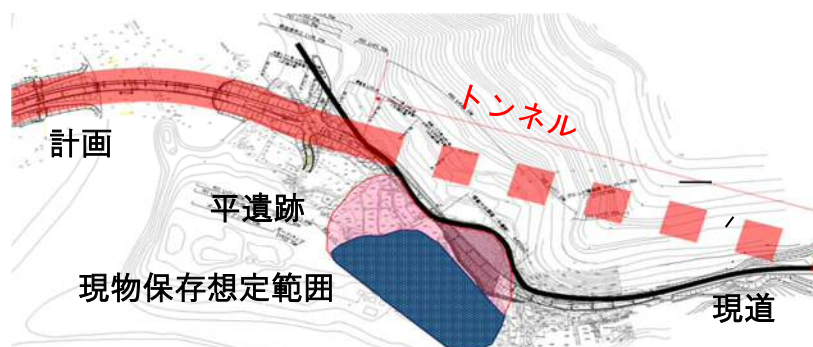
6 コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) コスト縮減の可能性

残土を現場内や他工事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

埋蔵文化財調査範囲を避けたトンネルでの施工も想定されたが、事業費が約40億円も増加することになり、費用便益比も1.0を下回るのでは、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

速度低下の原因となっている現道の急カーブ・急勾配区間を回避し、車両の走行負荷を抑えることによりCO₂排出量の削減を図る。

(2) 生活環境

現道からバイパス道路へ通過交通を転換させることにより、現道沿線集落の歩行者の安全性確保や大型車の騒音低減など生活環境の改善を図る。

(3) 地域の個性・文化環境

事業箇所はユネスコの世界ジオパークに認定された山陰海岸ジオパークに位置する。山陰海岸ジオパークは、日本海形成から現在に至る様々な地質が存在し、それらを背景とした生き物や人々の暮らし、文化・歴史に触れることができる地域であり、ここで生活する人々やここを訪れる観光客の交通を確保する役割を担う。

また、事業個所の平遺跡は大規模かつ重要な遺跡であることが判明したため、計画の見直しを行い文化財の保存を図る。

8 総合評価（案）

（1）事業の進捗状況

用地買収も順調に進められており、工事にも着手するなど、事業進捗における問題はない。

（2）事業を巡る社会情勢の変化

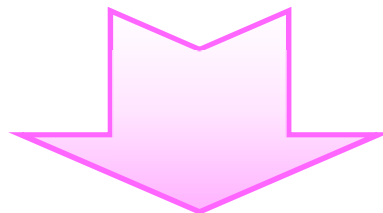
京都縦貫自動車道等開通等により、前回評価時から大型バス等の交通量が増加しているため、引き続き丹後地域における広域観光の活性化が期待されているなど、本事業の必要性は高まっている。

（3）事業の効果

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を上回ることで、本事業の効率性は確保できている。また、道路幅員が狭く、急カーブ・急勾配区間の存在、歩道区間が一部存在しないなど、安全で快適な走行性の確保が求められており、道路の信頼性・安全性が確保される。

（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、環境や文化財に配慮したルート選定、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等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。

		作成年月日	令和5年11月19日		
		作成部署	道路建設課		
事業名	一般国道178号(上野平バイパス)道路整備事業	地区名	京丹後市丹後町久僧～平地内		
事業費	48億円	事業期間	平成26年度～令和9年度		
事業概要	事業区間は、線形不良や幅員狭小による交差点区間であり、生活道路の機能不全が生じているため、バイパス道路整備により安心・安全で円滑な通行環境を確保する。【道路築造：延長1.7km、幅員10.0m】				
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ため、地形改変を最小限に抑えけるとともに、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					
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		
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)	○	急カーブや急勾配が存在しているため、大型車両の待合いや速度低下が発生するので、CO ₂ 排出量を削減する必要がある。緑豊かな自然環境を維持・保全する必要がある。 宇川周辺の施工については、アユの遡上に配慮した施工に努める。	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。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より自然環境の保全に努める。工事中は濁水を流さず、環境を悪化させないよう留意する。	4
	地形・地質	○			3
	物質循環(土砂移動)				
	野生生物・絶滅危惧種				
	生態系				
	その他				
生活環境	ユニバーサルデザイン		人家集落地は、騒音・振動など沿道環境を改善する必要がある。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。	バイパス道路への通過交通の転換により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。建設発生土は可能な限り現場内で有効活用を図る。コンクリート殻等は資源化施設へ搬出するとともに、資源の利用に努める。	4
	水環境・水循環				4
	大気環境	○			3
	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	○	豊かな森林が注息し、平地部は良好な田畑が広がる地域のため、景観を保全する必要がある。埋蔵文化財が存在するため、適切な調査が必要 本事業箇所は、丹後天橋立大江山国定公園内である。	景観に配慮した材料を使用するなど、周辺環境との調和に努める。 関係機関とともに事前に十分な調査を実施し、記録・保全を図る。事業実施にあたっては、関係機関と協議をして進めるものとする。	3
	里山の保全				3
	地域の文化資産	○			
	伝統的行事				
	地域住民との協働				
	その他				
外部評価					

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート

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	・地域の自然景観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)	・河川における土砂堆積が顕著（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景観や自然景観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	・事業の土壌・地盤環境が良（又は不良～汚染、沈下、水脈の迷入など）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、再利用、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、古直、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	一般国道178号(上野平バイパス) 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)
基準年度	2023年度(令和5年度)
事業着手年度	2014年度(平成26年度)
事業完了予定年度	2027年度(令和9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	43.5 ^{※2}	6.4	49.9
基準年における現在価値 (C)	44.5	2.4	46.9

※1 事業費、維持管理の内訳は次項のとおり

※2 消費税相当額は費用から控除している

3 便益^{※3}

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	124.3
基準年における 現在価値(B)	48.1

※3 便益の内訳は次項のとおり

4 費用便益分析比

B/C	48.1 / 46.9	1.02
-----	-------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	36.9	/
用地費	1.1	
その他経費 (測量試験費等)	5.5	
合計	43.5	44.5

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	6.4	2.4

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	49.9	46.9

●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	114.3	44.2
走行経費減少便益	9.3	3.6
交通事故減少便益	0.7	0.3
合計 (B)	124.3	48.1

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つ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178号（上野平バイパス）道路整備事業
事業所管課	道路計画課

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）
基準年度	2023年度（令和5年度）
事業着手年度	2014年度（平成26年度）
事業完了予定年度	2027年度（令和9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	23.5 ^{※2}	6.4	29.9
基準年における現在価値 （C）	21.3	2.4	23.6

※1 事業費、維持管理の内訳は次項のとおり

※2 消費税相当額は費用から控除している

3 便益^{※3}

（単位：億円）

検討期間の総便益 （単純合計）	124.3
基準年における 現在価値（B）	48.1

※3 便益の内訳は次項のとおり

4 費用便益分析比

B/C	48.1 / 23.6	2.04
-----	-------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	23.2	/
用地費	0.3	
その他経費 (測量試験費等)	0.0	
合計	23.5	21.3

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	6.4	2.4

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	29.9	23.6

●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	114.3	44.2
走行経費減少便益	9.3	3.6
交通事故減少便益	0.7	0.3
合計 (B)	124.3	48.1

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つ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）【参考：社会的割引率 2%】

事業名	一般国道178号（上野平バイパス）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)
基準年度	2023年度（令和5年度）
事業着手年度	2014年度（平成26年度）
事業完了予定年度	2027年度（令和9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	43.5 ^{※2}	6.4	49.9
基準年における現在価値 (C)	43.7	3.7	47.4

※1 事業費、維持管理の内訳は次項のとおり

※2 消費税相当額は費用から控除している

3 便益^{※3}

（単位：億円）

検討期間の総便益 (単純合計)	124.3
基準年における 現在価値 (B)	74.3

※3 便益の内訳は次項のとおり

4 費用便益分析比

B/C	74.3 / 47.4	1.57
-----	-------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	36.9	/
用地費	1.1	
その他経費 (測量試験費等)	5.5	
合計	43.5	43.7

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	6.4	3.7

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	49.9	47.4

●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	114.3	68.28
走行経費減少便益	9.3	5.55
交通事故減少便益	0.7	0.44
合計 (B)	124.3	74.3

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つ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）【参考：社会的割引率 2%】

事業名	一般国道178号（上野平バイパス）道路整備事業
事業所管課	道路計画課

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)
基準年度	2023年度（令和5年度）
事業着手年度	2014年度（平成26年度）
事業完了予定年度	2027年度（令和9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	23.5 ^{※2}	6.4	29.9
基準年における現在価値 (C)	22.2	3.7	25.9

※1 事業費、維持管理の内訳は次項のとおり

※2 消費税相当額は費用から控除している

3 便益^{※3}

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	124.3
基準年における 現在価値 (B)	74.3

※3 便益の内訳は次項のとおり

4 費用便益分析比

B/C	74.3 / 25.9	2.86
-----	-------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	23.2	/
用地費	0.3	
その他経費 (測量試験費等)	0.0	
合計	23.5	22.2

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	6.4	3.7

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	29.9	25.9

●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	114.3	68.28
走行経費減少便益	9.3	5.55
交通事故減少便益	0.7	0.44
合計 (B)	124.3	74.3

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つ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