

令和3年度 公共事業評価調書  
【再評価（平成29年度事前評価）】

一般国道307号（市辺<sup>いちのべ</sup>～奈島<sup>なしま</sup>）  
道路整備事業



令和4年1月

京 都 府

## 【 目 次 】

1	事業概要	市辺～奈島	3
2	事業の進ちよく状況	市辺～奈島	8
3	事業を巡る社会経済情勢等の変化	市辺～奈島	10
4	事業費の投資効果	市辺～奈島	13
5	事業の進ちよくの見込み	市辺～奈島	14
6	コスト縮減や代替案立案等の可能性等	市辺～奈島	14
7	良好な環境の形成及び保全	市辺～奈島	15
8	総合評価（案）	市辺～奈島	16

### 《参考資料》

	『環』の公共事業構想ガイドシート	市辺～奈島	17
	費用対効果分析説明資料	市辺～奈島	19

# 1 事業概要

## (1) 事業地の概要

事業地のある城陽市は、京都や大阪のベッドタウンとして発展してきた地域であり、平成29年4月には、新名神高速道路城陽ジャンクションインターチェンジ（以下「JCT・IC」と表記）～八幡京田辺JCT・IC間が開通し、京阪神圏と中京圏との経済圏を結ぶ国土軸の一翼を担う拠点地域として、その立地特性を活かしたまちづくりが進展している。

一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点に、宇治田原町・城陽市・京田辺市を經由し、大阪府枚方市に至る幹線道路であり、関西文化学術研究都市へのアクセス道路であるとともに、京奈和自動車道や新名神高速道路（以下「新名神」と表記）と連絡する道路で、府県間や府内市町村間の交流・連携及び沿道地域の生活や社会経済活動を担う重要な路線である。



【図-1 広域位置図】

この路線のうち、城陽市市辺～奈島地区は、西日本高速道路株式会社が整備を進めている新名神の宇治田原インターチェンジ(以下「IC」と表記) (仮称)に直結する区間であり、日当たり交通量が約17,000台と非常に多く、大型車混入率(29%)も高いにも関わらず、幅員狭小及び線形不良により大型車の離合が困難な状況となっている。このため、当該区間の現道拡幅及びバイパス化を実施し、歩行者及び通行車両の安全性を確保するとともに、城陽市が東部丘陵地で進めるまちづくりへのアクセス強化し地域振興の促進を図るものである。



【図-2 詳細位置図】

市辺～奈島-3



## (2) 事業の目的

### I 城陽市のまちづくりを支援

城陽市では、新名神を活用した広域的な交流拠点機能などの展開・誘導を図るために、平成28年に「城陽市東部丘陵地整備計画」が策定され、令和5年度に予定されている新名神全線開通に合わせたまちびらきを実現させるため、長池地区及び青谷地区を市街化区域に編入し、大規模商業拠点や物流拠点としての土地利用方針に基づくまちづくりが進められている。

これらのまちづくりを支えるため、周辺では、国道24号寺田拡幅事業、(都)東部丘陵線整備事業、城陽橋整備事業により4車線整備が進められており、本事業は、このような事業と連携し4車線の道路軸を形成し、新名神の開通による広域的な交通利便性の向上に合わせてインターチェンジにアクセスする道路としての機能向上を図り、アウトレットモールが立地する長池地区や物流機能を担う青谷地区の利便性を高め、地域経済や地域間交流を促進するものと期待される。



資料：城陽市都市計画マスタープラン（平成30年5月）に加算

図-3 土地利用方針図



(仮称) 京都城陽プレミアム・アウトレット

図-4 大規模商業施設イメージ

## II 安全な通行の確保

本事業箇所の日交通量は、2車線の設計基準交通量9,000台を大幅に上回る約17,000台(平成27年センサス)と非常に多く、一般国道307号が府県間を東西に連絡する幹線道路であることから、大型車の日交通量も約4,600台と高い水準にある。しかしながら、現道は、幅員狭小かつカーブが連続する線形不良により大型車が離合困難な状況にあり、歩道も未整備であることから歩行者や自転車の安全性が確保されていない。

現道拡幅等による大型車の安全な離合や車両の走行性確保及び歩道整備により、当該区間の道路利用者の安心・安全な通行の確保が期待される。



【写真-1 線形不良の状況】



【写真-2 幅員狭小の状況】

## III 工業団地アクセスの向上

本事業箇所は、城陽市と井手町にまたがる丘陵地で開発が進む工業団地の(京都山城)白坂テクノパークと新名神の宇治田原IC(仮称)との中間に位置している。同工業団地は、造成工事が完了し分譲が着実に進んでおり、造成済みの区画で、既に操業を開始している企業がある中、新名神大津JCT(仮称)～城陽JCT・IC間、八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間の開通により、更に需要が高まることが予想される。

ルート上唯一の交通難所となっている本事業箇所の改良により、工業団地からの広域的なアクセス向上による地域経済の活性化が期待される。



【図-5 白坂テクノパーク】 市辺～奈島-5

【表-1 白坂テクノパークの概要】

開発経過	H27.10 一部造成完了 H28.2 進出企業操業開始 R2.10 造成工事完了
誘致状況	進出企業15社稼働中 (R3.11現在)
開発面積	約20ha 〔・城陽市約9.7ha〕 〔・井手町約10.3ha〕 うち宅地面積約12ha

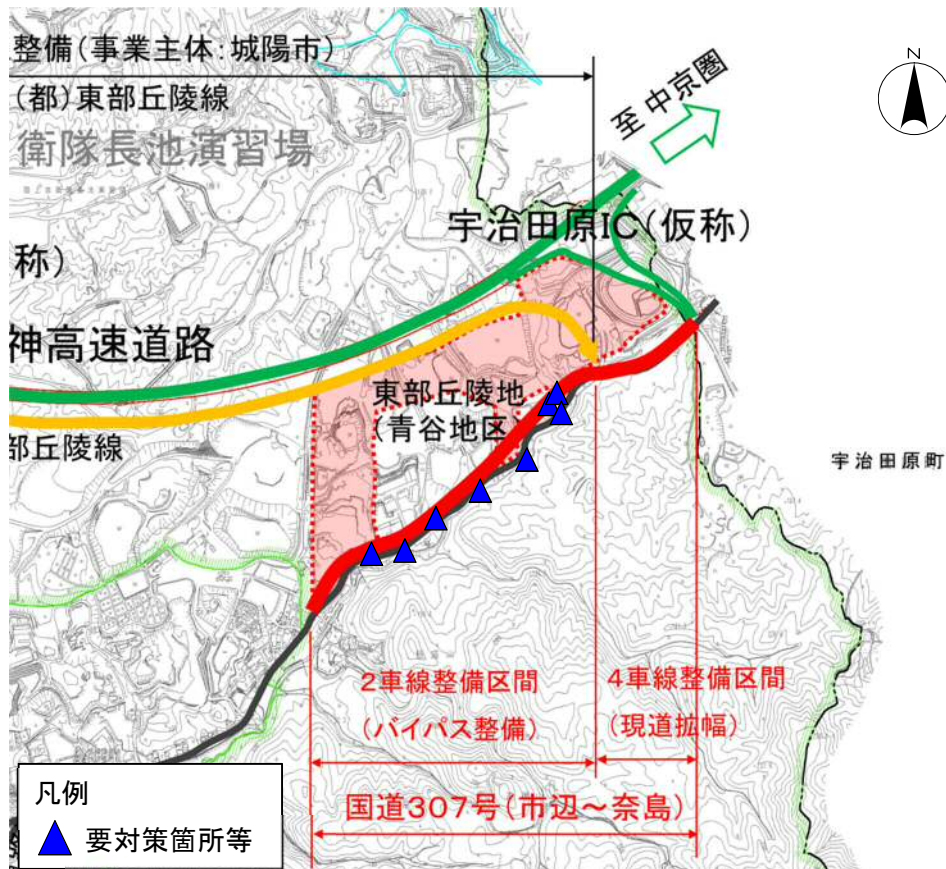


#### IV 緊急輸送道路の機能強化

一般国道307号のうち滋賀県境から国道24号までの区間は、第二次緊急輸送道路に指定されており、災害発生時には避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保するという重要な役割を担っている。

しかしながら、本事業箇所は急峻な斜面が連続する区間であり、道路防災点検に基づく要対策箇所（点検の結果、落石等の危険性が認められ、経過観察や対策が必要な箇所）等が複数存在している。

バイパス整備により要対策箇所等を迂回することで、一般国道307号の緊急輸送道路としての信頼性が向上し、緊急車両等の通行性の確保や、防災機能の強化を図ることで、災害時における府民の安心・安全の向上が期待される。



【図-6 要対策箇所等分布図】

##### ※1 緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線

##### ア 第1次緊急輸送道路

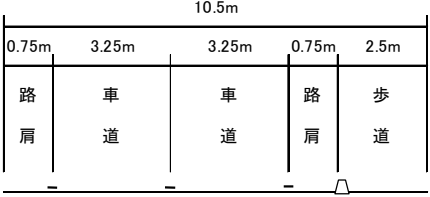
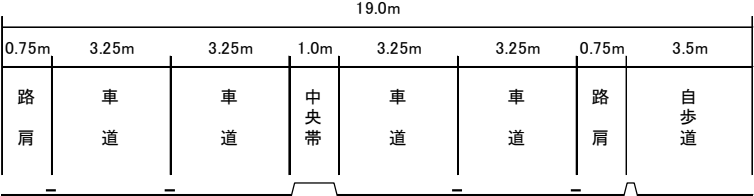
- ・府庁と総合庁舎(宇治、亀岡、舞鶴、峰山)を連絡する道路
- ・他府県からの広域輸送道路(高速道路、一般国道の指定区間等)
- ・重要港湾舞鶴港を連絡する道路

##### イ 第2次緊急輸送道路

- ・第1次緊急輸送道路と市町村役場等、その他の防災拠点を連絡する道路

(3) 事業内容

【表-2 事業内容】

項目	内容
路線名	一般国道307号
事業主体	京都府
事業箇所	城陽市市辺～奈島地内
延長・幅員	<p>延長：1,300m</p> <p>幅員：10.5m 片側歩道(2車線区間 延長約900m)</p>  <p>19.0m 片側自歩道(4車線区間 延長約400m)</p> 
計画交通量※2	15,300～23,000台/日(令和12年予測交通量)
道路の区分※3	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月変更)</p> <p>3(1)ア 城陽市東部丘陵地での新市街地整備等促進</p> <p>○京都府地域防災計画</p> <p>第二次緊急輸送道路に指定</p> <p>○第四次城陽市総合計画(平成29年7月)</p> <p>新名神高速道路の開通を契機とした新たなまちづくりの推進</p> <p>東部丘陵地の整備による京都府南部地域の活性化</p> <p>○城陽市都市計画マスタープラン(平成30年5月)</p> <p>4.3 2) ①効率的な道路ネットワークの形成</p>

※2 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(令和12年時点の予測交通量)。

※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。

## 2 事業の進ちょく状況

### (1) 進ちょく状況

本事業は、平成30年度に着手し、概ね用地買収が完了し、道路築造工事に着手している。

【表-3 投資事業費】

全体事業費（内用地補償費）	19.0億円（7.5億円）
令和3年度末までの投資事業費（見込み） （内用地補償費）	13.2億円（進ちょく率69%） （7.0億円）（進ちょく率93%）

【表-4 進ちょく状況】

年 度	主たる内容
H30	測量・設計、用地買収
H31/R元	用地買収、道路築造工
R2	用地買収、道路築造工
R3	用地買収、道路築造工

### (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3.1億円増となる見通し。

【表-5 全体事業費の変化】

	事前評価時	今回	増
全体事業費	15.9億円	19.0億円	+3.1億円

#### (主な事業費の増減)

・交通安全施設の追加 (増 約0.8億円)

- ・公安委員会との交差点協議を踏まえ、4車線整備区間においては、周辺開発からの発生集中交通やインターチェンジの流出入交通を円滑に誘導するため、門型標識やガードレール等の安全施設を追加するもの。

・法面植生工の変更 (増 約0.5億円)

- ・法面工事の実施に伴い、掘削面の硬度試験等を実施した結果、当初想定していた植生工(客土吹付)の適用条件を満たさないことが判明したため、植生基



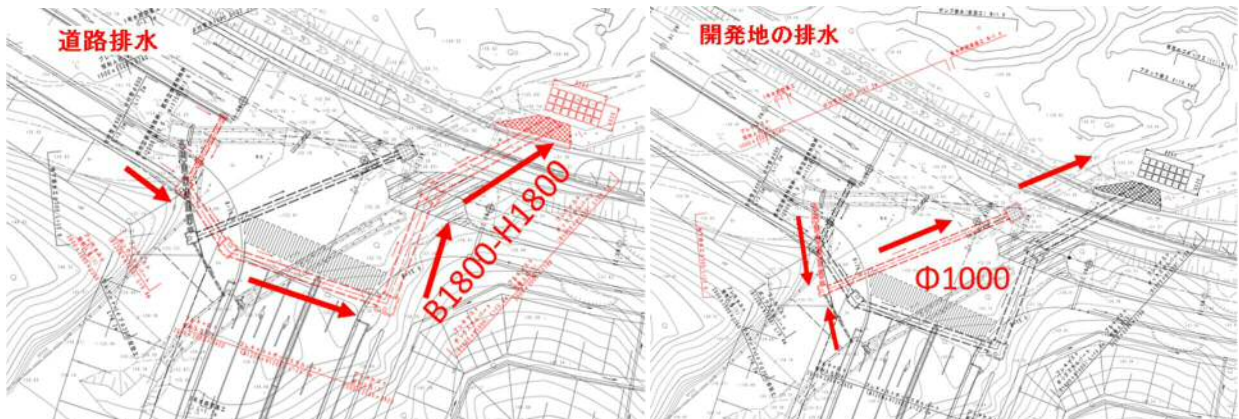
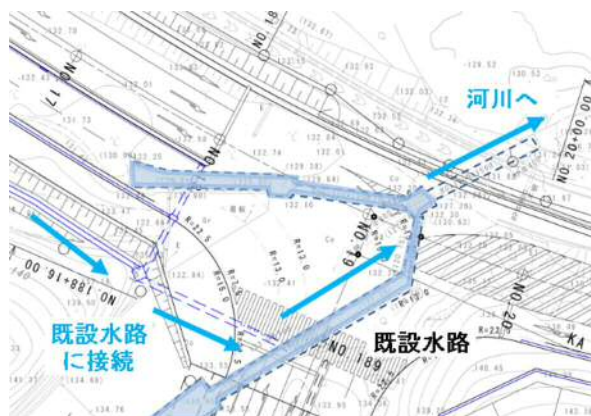
材吹付に変更するもの。

・補償費用の追加 (増 約 0.5 億円)

・京都府無電柱化推進計画（令和元年12月）の策定により、当該工区が「道路事業に合わせた占用制限」の指定路線となったことを踏まえ、拡幅に伴う電気設備等の移設先を道路区域外とすることに伴う補償費用を追加するもの。

・道路横断部の排水施設の追加 (増 約 1.3 億円)

・当初計画では、既設水路を利用して道路排水を処理する計画としていたが、詳細に検討したところ、流下能力が不足することが判明し、新たに道路排水路を設置する必要が生じたもの。また、道路計画高が上がったことにより、既設水路については、土圧の増大による強度不足が生じることが判明したため、道路排水路とは別に現況の排水機能を確保する補償工事を追加するもの。




【図－7 道路横断部の排水施設の追加】

### 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 29 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－6 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 城陽市のまちづくりを支援	<p>新名神が R5 年度開通を目指し進められている中、R1.7 には城陽スマート IC のレーン追加が決まり、R2.7 には(仮称)京都城陽プレミアム・アウトレットが造成工事に着手する等、周辺開発が進展しており、これらを結ぶ 4 車線道路軸を形成する本事業の必要性が高まっている。</p>  <p>【写真-3 城陽 JIC 付近の状況】</p>
II 安全な通行の確保	<p>宇治田原工業団地への企業立地の進展や宇治田原町役場の新庁舎移転（R2.7）に伴う新市街地の形成など宇治田原町域の発生集中交通量が近年特に伸びており、大型車の安全な離合や車両の走行性及び歩道整備による歩行者等の安心・安全な通行を確保する必要性がさらに高まっている。</p>
III 工業団地アクセスの向上	<p>白阪テクノパークでは造成地の分譲が進み、現在 15 社(R3.11)が稼働している。今後、新名神と直結されることで、さらに広域的なアクセス向上による地域経済の活性化が期待できる。</p>
IV 緊急輸送道路の機能強化	<p>緊急輸送道路に指定されており、引き続き、防災・減災等の観点で重要な路線である。</p>

## (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<sup>※4</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、「物流の高度化の促進」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。

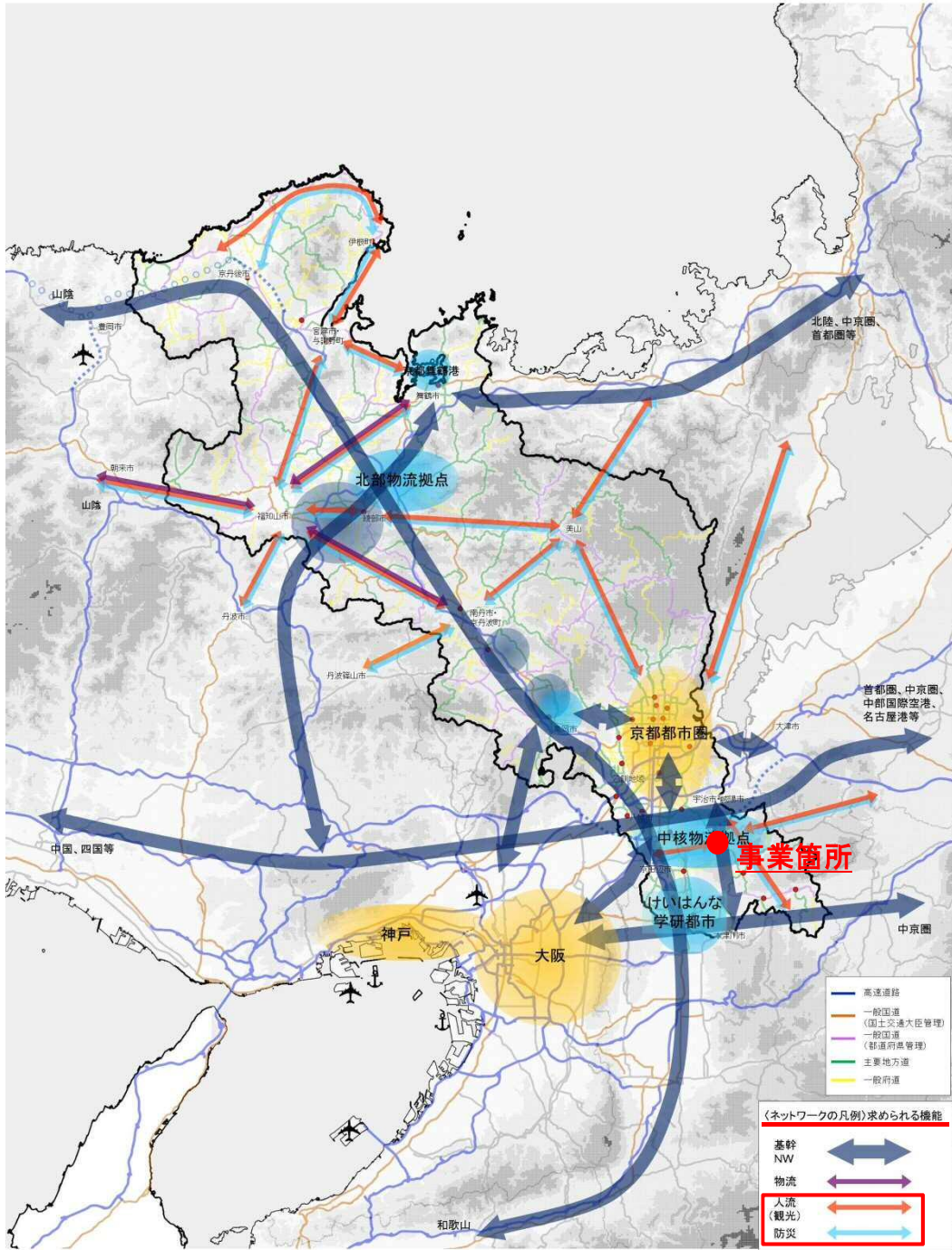
### ※4 京都のみち 2040

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

【表一 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-7 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク】



## 4 事業費の投資効果

### (1) 費用便益比 (B/C) の算出

【表-8 費用便益比】

項目	前回 (基準年 H29)	今回 (基準年 R3)	残事業
総便益 (B)	62.7 億円	69.2 億円	69.2 億円
総費用 (C)	13.7 億円	18.8 億円	6.3 億円
B/C	4.6	3.7	11.0

\* 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29年を基準に現在価値化、今回は令和3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

#### ○地域の活力と魅力の向上

城陽市が進める東部丘陵地を利用した活力あるまちづくりを支援し、新名神高速道路を軸とした広域的な交流拠点機能の推進により、地域経済等の活性化が期待される。

#### ○災害時の安心・安全の向上

災害時の緊急車両等の通行が確保でき、地域の安心・安全が向上する。

#### ○日常生活における安心・安全の向上

大雨等による土砂崩れにより通行止めが発生するリスクが低減され、安定的な通行機能が確保されることで、日常生活での安心・安全が向上する。

## 5 事業進捗の見込み

用地買収については概ね完了しており、令和3年度末では事業の進捗率が約69%となる見込み。大規模構造物もないこと等から、事業中の新名神高速道路と併せて、令和5年度の開通に向けて引き続き事業進捗を図る。

## 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

切土により発生する建設発生土は、現場内や他工事の盛土に使用することで有効活用を図る。

### (2) 代替案の可能性

用地買収が概ね完了しており、事業も約69%（令和3年度末）まで進捗していることから、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

- ・交通の円滑化が図られ、自動車排出する二酸化炭素の削減が期待できる。
- ・在来種による法面緑化等により自然環境保全に努める。

### (2) 生活環境

歩道の整備により、大型車をはじめとする通過交通と歩行者の分離を図り、誰もが安心して通行できる道路を整備することで生活環境の改善を図る。

### (3) 地域個性・文化環境

地域に調和したガードレールの色彩とする等、周辺環境との調和に努める。



【写真-4 隣接工区での設置状況（グレーベージュ）】

## 8 総合評価（案）

### （1）事業の進捗状況

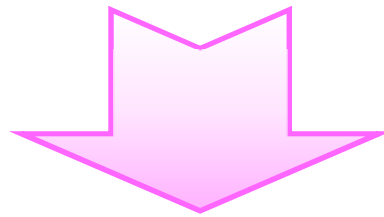
- ・ 用地買収が順調に進められており、全体事業費の約69%（令和3年度末）まで進捗しており、進捗における問題はない。

### （2）事業の効果

- ・ 新名神高速道路（大津 JCT（仮称）～城陽 JCT・IC）の整備が着実に進められており、周辺道路についても、城陽市が整備を進めるなど、高速道路の開通を契機としたまちづくりに向けた準備が着実に進められており、本事業により、その整備効果を最大限に発揮させる必要がある。

### （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。



『<sup>わ</sup>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3年●月●日			
		作成部署	道路建設課			
事業名	国道307号 道路新設改良事業		地区名	城陽市市辺～奈島地内		
事業概要	現道拡幅及びバイパスを実施することにより、安全で円滑な交通を確保する。 道路築造：延長1.3km、幅員10.5m～19.0m					
目指すべき環境像	現道は幅員狭小であるため、道路を整備し、安全で円滑な交通を確保する。急な斜面に挟まれた箇所を通過しており、周辺環境に配慮した施工を行う。					
関連する公共事業	新名神高速道路、城陽市東部丘陵開発とこれに伴う幹線道路の整備					
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 <sub>2</sub> 排出量等)	○	道路幅員が狭く、歩道が未整備なため、車両の速度低下が発生することから、CO <sub>2</sub> 排出量を削減する必要がある。  地域の自然環境の基盤となる地質の維持・保全が必要	現道拡幅することにより、円滑な通行環境を確保し、CO <sub>2</sub> 排出量の削減を図る。  建設発生土の現場内流用により、地質改変を最小限に留める。	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	○	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車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  事業実施により発生する建設廃棄物の再利用に努める必要がある。	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。  工事の実施に当たって低騒音・低振動の施工機械を採用  建設廃棄物を再処理施設へ運搬しリサイクルを図るとともに、建設資材の再生材利用を推進	5	
	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	○			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	○	自然豊かな地域であるため、景観を保全する必要がある。	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。	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 <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	・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）。

○ 事業の費用便益分析

■ 費用便益分析結果総括表

事業名	一般国道307号(市辺～奈島)道路新設改良事業
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 (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3年)
事業着手年	2018年(平成30年)
事業完了予定年	2023年(令和5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	17.8	3.1	21.0
基準年における現在価値(C)	17.6	1.2	18.8

※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17.8億円は、全体事業費19億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)	166.1
基準年における 現在価値(B)	69.2

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	69.2 / 18.8	3.7
-----	-------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	9.6	/
用地費・補償費	7.4	
その他経費 (測量試験費等)	0.8	
合計	17.8	17.6

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	3.2	1.2

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	21.0	18.8

●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	144.3	60.1
走行経費減少便益	20.3	8.4
交通事故減少便益	1.5	0.7
合計 (B)	166.1	69.2

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（市辺～奈島）道路新設改良事業
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 (平成30年2月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2021年（令和 3年）
事業着手年	2019年（平成31年）
事業完了予定年	2023年（令和 5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	5.4 ※2	3.1	8.5
基準年における現在 価値 (C)	5.0	1.3	6.3

※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5.4億円は、残事業費5.8億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)	166.1
基準年における 現在価値 (B)	69.2

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B / C	69.2 / 6.3	11.0
-------	------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	4.7	/
用地・補償費	0.5	
その他経費 (測量試験費等)	0.2	
合計	5.4	5.0

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	3.1	1.3

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	8.5	6.3

●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	144.3	60.1
走行経費減少便益	20.3	0.8
交通事故減少便益	1.5	0.7
合計 (B)	166.1	69.2

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

## ○ 用語集

### (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日当たりの交通量のこと、令和12年の予測交通量を用いて評価を行っている。

### (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。

### (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