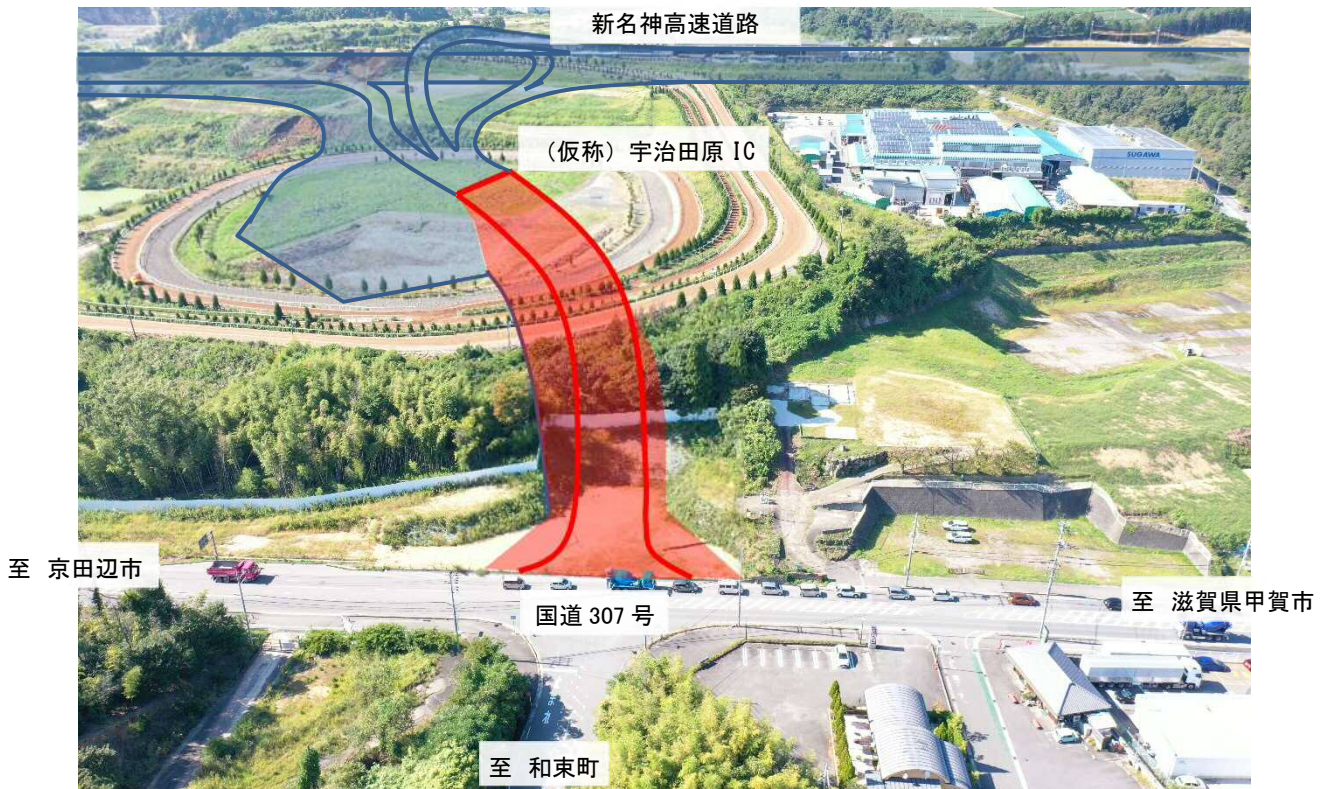


# 令和4年度 公共事業評価調書

## 【事前評価】

### 一般国道 307 号 <sup>ごうのくち</sup>（郷之口） 道路整備事業



令和5年3月

京 都 府

## 【 目 次 】

1 事業の目的	郷之口ー 3
2 事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）	郷之口ー 12
3 コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）	郷之口ー 17
4 費用対効果分析（事業の有効性）	郷之口ー 18
5 良好な環境の形成及び保全	郷之口ー 20
6 総合評価（案）	郷之口ー 21

### 《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート	郷之口ー 22
事業の費用便益分析	郷之口ー 24

本事業は、一般国道 307 号と現在事業中である新名神高速道路に設置予定の（仮称）宇治田原 IC とを接続する道路を整備する事業であり、高速道路ネットワークへのアクセス、宇治田原町、城陽市のまちづくり支援、工業団地へのアクセスの向上等を目的とする事業である。

令和 6 年度に開通予定の新名神高速道路大津 JCT～城陽 JCT・IC 間と同時供用を目指し、令和 5 年度から事業に着手するため、本調書により、京都府公共事業評価に係る第三者委員会に諮るものである。

# 1 事業の目的

## (1) 事業地の概要

事業地のある綴喜郡宇治田原町及び城陽市は、京都府南部の山城地域を形成する15市町村の1市1町であり、阪神都市圏と中京圏との中間に位置している。

宇治田原町から城陽市東部には鉄道が存在しないため、主要な交通は自動車交通であり、一般国道307号（以下「国道307号」と表記）を東西軸として市街地が形成されているほか、主要地方道宇治木屋線等を介して、東部は滋賀県大津市、同県甲賀市、南東部は相楽郡和束町、南西部は綴喜郡井手町、北部は宇治市等の周辺市町村と結ばれている。【図-1、図-2】



【図-1 広域位置図】

近年では、京滋バイパスの供用、国道307号や都市計画道路宇治田原山手線の整備の進捗等、山城地域における道路網の強化に伴って民間事業者による開発や工業団地の建設が進んでおり、府内市町村間だけでなく、府県間の広域的な交流・連携及び沿道地域の生活や社会経済活動を担う国道307号による高いアクセス性を活かしたまちづくりが進展している。

さらに現在、令和6年度に開通が予定されている新名神高速道路（以下「新名神」と表記）について、西日本高速道路株式会社により整備が進められており、大津ジャンクション（以下「JCT」と表記）～城陽ジャンクション・インターチェンジ（以下「JCT・IC」と表記）間の概ね中間に位置する宇治田原町郷之口～城陽市奈島に（仮称）宇治田原インターチェンジ（以下「IC」と表記）が供用する予定となっている。

本事業は、国道307号本線と新名神（仮称）宇治田原ICとを接続する道路を整備する事業であり、宇治田原町がまちづくりを進める新市街地や、隣接する城陽市が整備を進める東部丘陵地へのアクセスを強化し、地域振興の促進を図るものである。

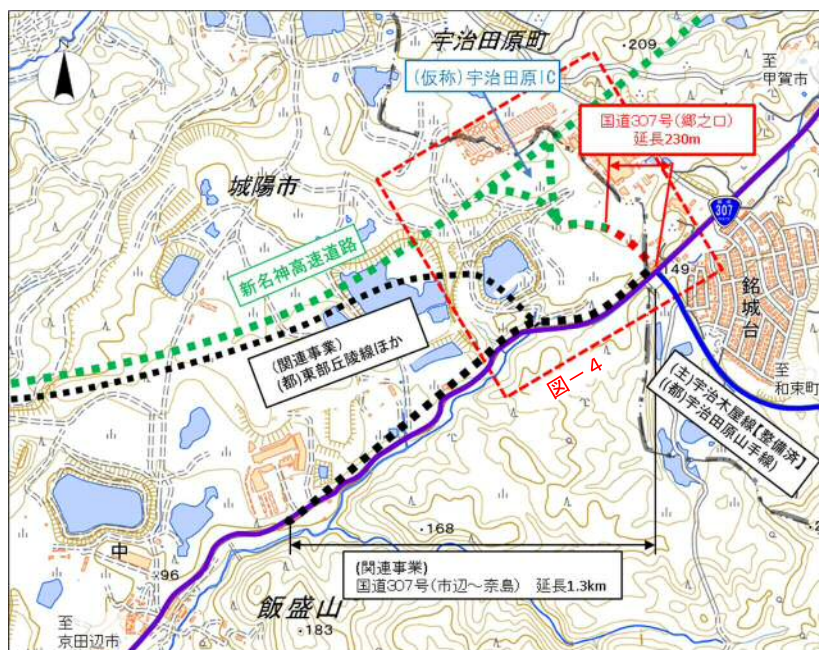


【図-2 位置図】

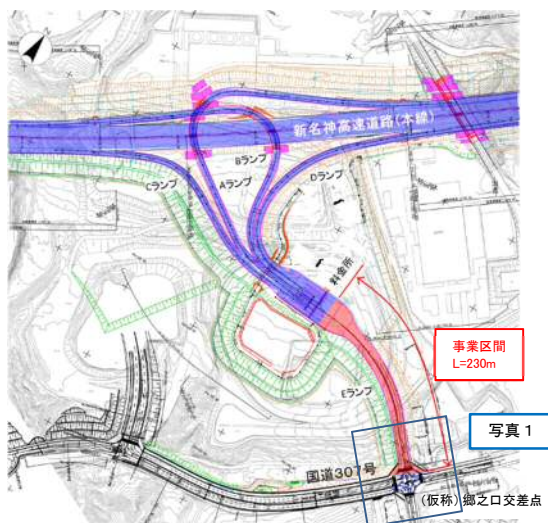
## (2) 国道 307 号（郷之口）の概要

国道 307 号（郷之口）は、宇治田原町郷之口～城陽市奈島において、国道 307 号本線及び主要地方道宇治木屋線（都市計画道路宇治田原山手線）と、愛知県名古屋から兵庫県神戸市に至る広域的な道路ネットワークである新名神（仮称）宇治田原 IC を接続する、IC へのアクセス道路を整備する事業である。【図－3】

（仮称）宇治田原 IC は、新名神本線の整備と併せて西日本高速道路株式会社が実施する事業であるが、国道 307 号本線から（仮称）宇治田原 IC 料金所までの区間については、国の通知に基づき、京都府が実施する事業に位置付けられている。【図－4】



【図－3 詳細位置図】



【図－4 (仮称) 宇治田原 IC 詳細図】



【写真－1 国道 307 号の状況】

### (3) ルート案の検討

国道307号（郷之口）は、平成3年に計画ルート（A）により都市計画決定されているが、他案と比較検討した場合においても、下表の理由により、計画ルート（A）が妥当である。【表-1】【図-5】

【表-1 ルート比較表】

ルート	A	B	C
ルート概要	ICと（仮称）郷之口交差点を最短距離で接続した案	ICと（仮称）銘城台交差点を結んだ案	ICと郷之口下町交差点を結んだ案
事業延長	230m	400m	970m
市町計画との整合	国道307号、（主）宇治木屋線への接続により、宇治田原町、城陽市開発地へのアクセスが良い ○	（主）宇治木屋線へ接続されないため、宇治田原町開発地へのアクセスに迂回が生じる △	城陽市開発地へのアクセス性に劣る △
施工性	国道から進入可能であり、施工性に優れる ○	国道から進入可能であるが、町道に交差し、現道の交差点改良を伴う △	山地部の掘削、町道の立体交差を伴い施工性に劣る ×
経済性	約35億円 ○	約54億円 △	約83億円 ×
評価	○ 【都市計画決定】	△	×



【図-5 ルート比較図】

#### (4) 事業の目的

本事業の目的は、以下のとおりである。

- I 高速道路ネットワークへのアクセス
- II 宇治田原町、城陽市のまちづくり支援
- III 工業団地へのアクセスの向上

##### I 高速道路ネットワークへのアクセス

国道 307 号（郷之口）は、国道 307 号本線及び主要地方道宇治木屋線（都市計画道路宇治田原山手線）と（仮称）郷之口交差点で接続し、さらにその西側で都市計画道路東部丘陵線と国道 307 号本線が接続する計画となっている。

##### 【図－6】

本工区の整備により、国道 307 号本線を走行する車両は、新名神（仮称）宇治田原 IC を通じて、城陽市、宇治田原町、さらには滋賀県甲賀市西部から全国各地へ、高速道路を利用した高速移動が可能となる。【図－7】



【図－6 (仮称) 宇治田原 IC 完成イメージ図】

出典：西日本高速道路株式会社  
(一部加筆)



【図－7 新名神高速道路整備状況図】

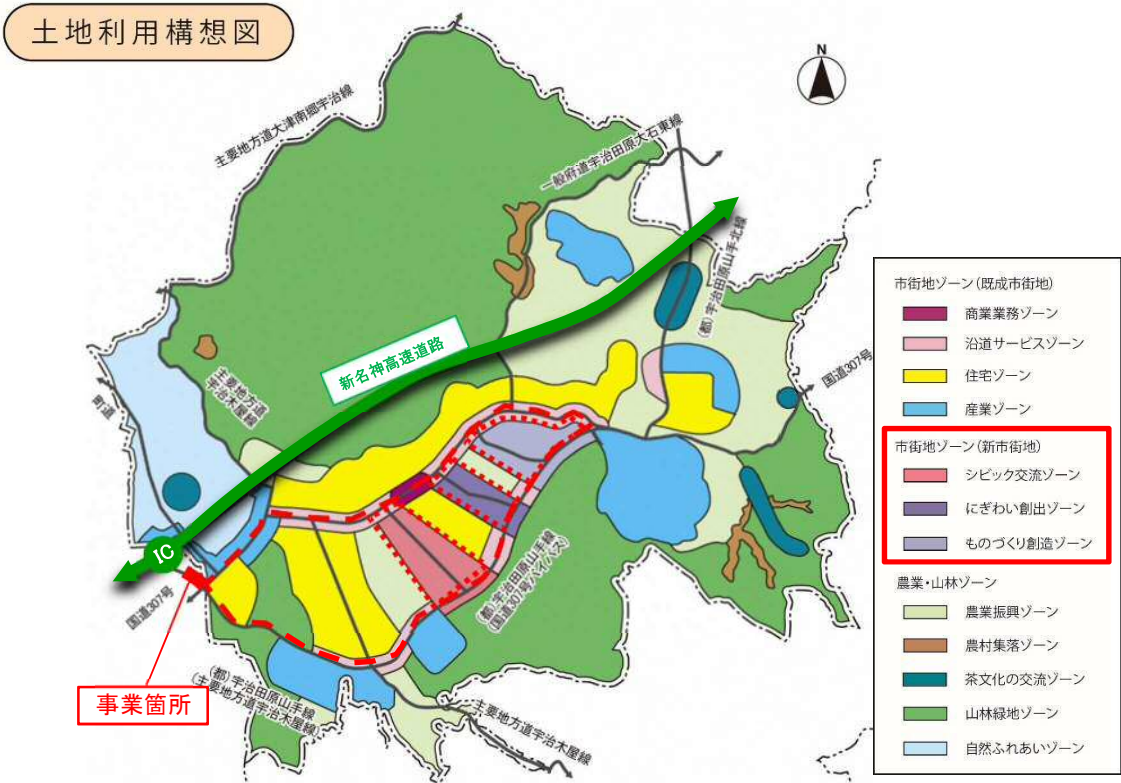
出典：西日本高速道路株式会社  
(一部加筆)

## Ⅱ 宇治田原町、城陽市のまちづくり支援

### Ⅱ－ⅰ 宇治田原町

国道 307 号と都市計画道路宇治田原山手線（主要地方道宇治木屋線）に挟まれた区域（【図－8】赤破線部）には、「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、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」（シビック交流ゾーン、にぎわい創出ゾーン、ものづくり創造ゾーン）が設定されている。

「新市街地ゾーン」では、新名神を介した広域交通ネットワークを活用し、研究機能を持つ企業の誘致や、まちのにぎわい拠点となる商業施設や高度なものづくり施設の建設等が計画されており、国道 307 号（郷之口）は、新名神から「新市街地ゾーン」への人流、物流を促す、構想の根幹を担う道路となる。



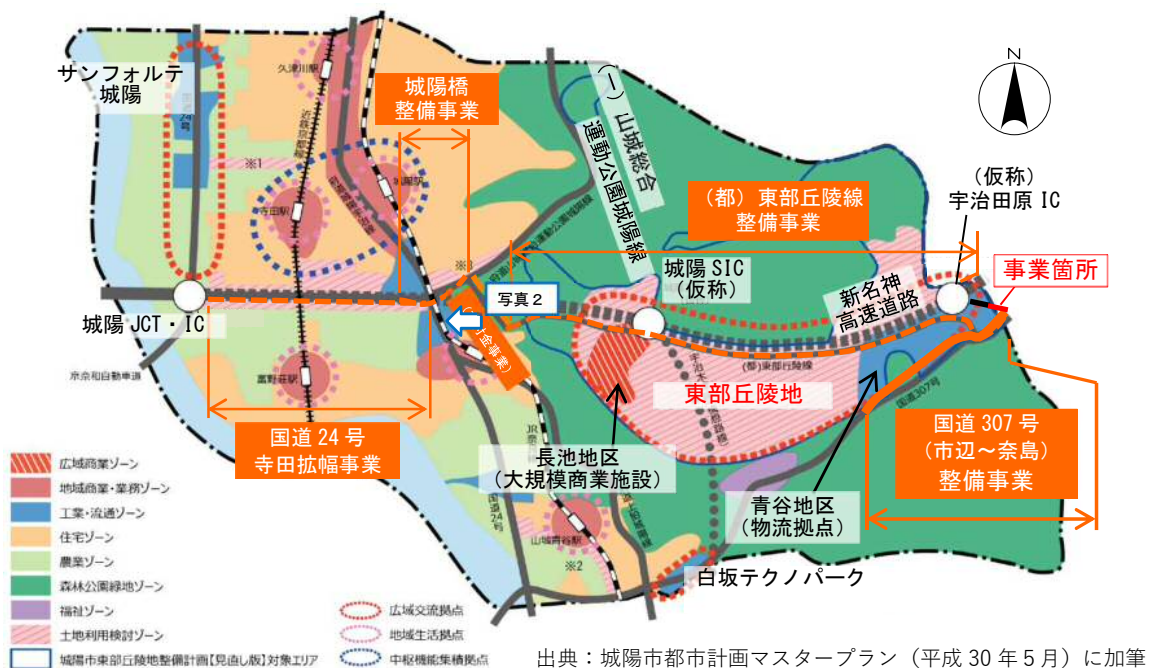
出典：宇治田原町都市計画マスタープラン（令和 4 年 7 月）に加筆

【図－8 宇治田原町都市計画マスタープラン 土地利用構想図】

## II - ii 城陽市

城陽市では、新名神を活用した広域的な交流拠点機能等の展開・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、新名神の開通に合わせた同地域の整備を実現させるため、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計画されている。【図-9】

このまちづくり計画を支援するため、周辺では国道307号（市辺～奈島）整備、国道24号寺田拡幅、城陽橋整備、都市計画道路東部丘陵線整備等の事業により4車線整備が進められている。国道307号（郷之口）は、これらの事業により形成された4車線の道路軸と新名神を接続し、広域的な交通機能の向上、大規模商業施設（【図-10】）が立地する長池地区や物流拠点を担う青谷地区への人流、物流機能を高め、地域経済や地域間交流を促進させるものと期待される。



【図-9 城陽市都市計画マスタープラン 土地利用方針図】



(仮称) 京都城陽プレミアム・アウトレット

出典：三菱地所（株）及び三菱地所・サイモン（株）記者発表資料

【図-10 大規模商業施設イメージ図】





【写真-2 城陽 JCT・IC 付近の開発状況】

### Ⅲ 工業団地へのアクセスの向上

新名神（仮称）宇治田原 IC は、国道 307 号本線を通じて、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白坂テクノパーク（p10【表-2】）と、宇治田原町の産業の一つの工業を支える工業団地である宇治田原工業団地及び緑苑坂テクノパーク（p10【表-3】）を結ぶ経路上に位置している。【図-11】

それぞれの工業団地は、新名神大津 JCT～城陽 JCT・IC 間、八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 間の開通によって、物流拠点である工業団地から新名神を経由した広域的なアクセス性が向上することにより、生産需要の高まり、生産量の増加が見込まれ、地域経済の活性化が期待される。



【図-11 工業団地位置図】

【表－２ 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
操業社数	15社
主な生産品	情報通信、食料品、一般機械
開発面積	約20ha（城陽市域：約9.7ha、井手町域：約10.3ha）

【表－３ 宇治田原工業団地及び緑苑坂テクノパークの概要】

開発経過	S62 京都府内初の民間による工業団地として分譲開始 【宇治田原工業団地】 H13 新産業ゾーンとして工場用地の分譲開始 【緑苑坂テクノパーク】
操業社数	60社 【宇治田原工業団地】 7社 【緑苑坂テクノパーク】
主な生産	金属・機械加工、食料品
開発面積	約72ha【宇治田原工業団地】 約8ha【緑苑坂テクノパーク】

(5) 事業内容

【表-4 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	綴喜郡宇治田原町郷之口～城陽市奈島
延長・幅員	<p>延長：230 m</p> <p>幅員：16.25 m (料金所方向 1 車線、(仮称)郷之口交差点方向 2 車線)</p>
計画交通量 <sup>※1</sup>	3,900 台/日 (令和 22 年予測交通量)
ランプの種別 <sup>※2</sup>	A 規格 (上級道路の区分：第 1 種)
全体事業費	35.2 億円
事業期間	令和 5 年度～令和 7 年度
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○京都府総合計画 山城地域振興計画 (令和 5 年 4 月変更) 3 (1) ア 木津川右岸地域整備の計画的推進</li> <li>○京都府域新広域道路交通ビジョン・計画 (令和 3 年 3 月) 近畿自動車道名古屋神戸線 (新名神高速道路) の IC</li> <li>○京都府地域防災計画 第二次緊急輸送道路に指定</li> <li>○第 4 次城陽市総合計画後期基本計画 (令和 4 年 4 月) 新名神高速道路の整備の促進 東部丘陵地の土地利用の促進</li> <li>○城陽市都市計画マスタープラン (平成 30 年 5 月) 4.3 2) ①効率的な道路ネットワークの形成 他</li> <li>○宇治田原町都市計画マスタープラン (令和 4 年 7 月) 2 章 まちづくりの方針 4.まちの空間構造 他</li> </ul>

※1 計画交通量

当該区間を将来通行する自動車の 1 日当たりの予測交通量 (令和 22 年時点の予測交通量)

※2 ランプの種別

「ランプ」は、2 本の接続する道路を立体交差とする場合において、高さの異なる道路を連結するための車道のこと  
道路の各種規格を定めた基準である「道路構造令」において、ランプの種別は、インターチェンジにより連結される道路のうち、上級の道路の区分に応じて分類することとしている。

## 2 事業を巡る社会経済情勢等（事業の必要性）

本事業は、「高速道路ネットワークへのアクセス」、「宇治田原町、城陽市のまちづくり支援」、「工業団地へのアクセス向上」を目的としているが、令和6年度に予定されている新名神大津 JCT～城陽 JCT・IC 間の開通と同時に供用することが最も効果的であるため、事業期間を考慮すると、令和5年度に事業に着手する必要がある。

### （1）事業を巡る社会経済情勢

新名神は、愛知県名古屋市を起点とし、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を經由して兵庫県神戸市に至る延長約 174km の高速自動車国道であり、国土軸を形成する重要な道路として、昭和 62 年に近畿自動車道名古屋神戸線として、名古屋市～神戸市間が国土開発幹線自動車道の予定路線に指定された。

さらに近年では、新名神は、令和 3 年 3 月に策定した「京都府域新広域道路交通ビジョン・計画」においても、京都府の将来に必要な広域道路ネットワークを形成する、重要な道路として位置づけられ、名神高速道路、中国自動車道等の渋滞の緩和、災害時のリダンダンシーの確保や信頼性の向上、緊急医療活動の支援、物流機能の強化、定時性の向上、広域交流の活性化等、様々な整備効果が期待されている。

新名神をめぐる経過を以下に示す。【表－5】

【表－5 新名神高速道路の経過】

年 月	内 容
昭和 62 年 9 月	近畿自動車道名古屋神戸線として名古屋市～神戸市間が国土開発幹線自動車道の予定路線に指定
平成 3 年 9 月	第二名神高速道路及び（仮称）宇治田原 IC を都市計画決定
平成 15 年 12 月	府与党申し合わせにより、大津～城陽間、八幡～高槻間が「抜本的見直し区間」に設定
平成 17 年 10 月	道路公団民営化
平成 18 年 2 月	第 2 回国土開発幹線自動車建設会議にて、「抜本的見直し区間」が当面着工しない区間とされ、着工が凍結
平成 19 年 4 月	道路名称の変更 第二名神高速道路→新名神高速道路
平成 24 年 4 月	国土交通省が大津～城陽間、八幡～高槻間の建設凍結解除を発表

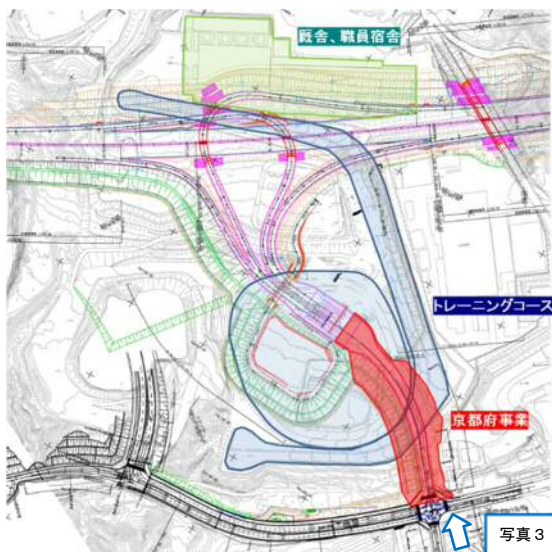
京都府域においては、西日本高速道路株式会社により、大津 JCT～城陽 JCT・IC 間及び八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 間の整備が、それぞれ令和 6 年度及び 9 年度の開通を目指して進められている。

高速道路の開通は、IC 周辺地域における開通に向けた産業、観光等の民間企業における設備投資計画や、周辺地域の開発計画等、地域経済への波及効果や影響も非常に大きいものとなる。

## (2) 本事業箇所の経過

国道 307 号（郷之口）に関しては、前述のとおり平成 24 年度から新名神本線の事業が開始される運びとなったため、京都府では平成 28 年度からの事業化を検討した。しかしながら、本事業の予定地は、現在、競争馬育成施設のトレーニングコースとなっており、競争馬への影響が懸念されるような振動を伴うボーリング調査や測量等、事業着手に必要となる事前調査を実施することが困難であった。【図-12】

そのため、事業用地は先行取得することとして、都市計画決定範囲内における用地取得協議と競走馬育成施設の移転補償を進めるとともに、競争馬への影響が及ばない位置でのボーリング調査や非破壊試験等の地質調査と測量を実施してきたが、この調査結果をもとに令和 3 年度までに事業費算定が可能となる設計を実施できたため、この度、本事業に着手することとしたものである。



【図-12 競走馬育成施設位置関係図】



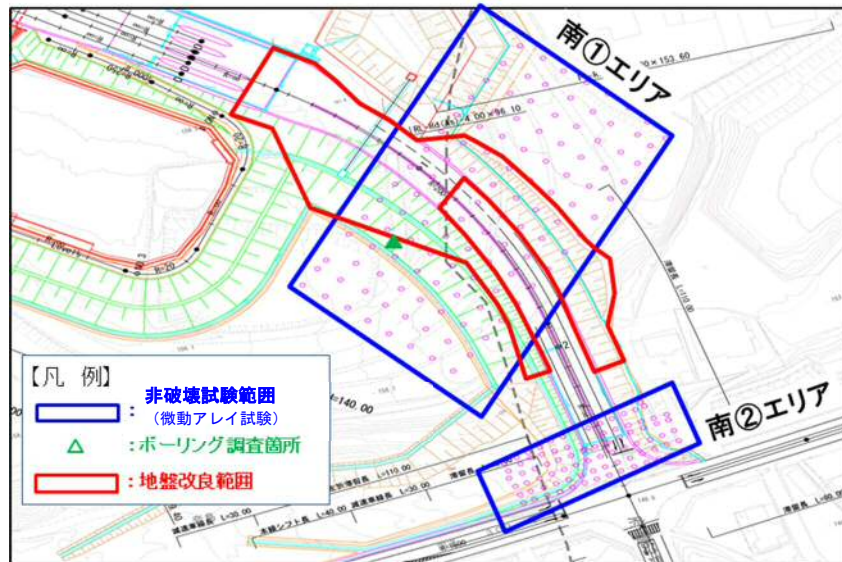
【写真-3 競走馬育成施設位置】

## (3) 事業費の算定

地質調査の結果、当該地域は過去に盛土により形成された軟弱な地層が広がっていることが判明した。この軟弱な地層は、西日本高速道路株式会社による調査結果からも、国道 307 号本線付近から新名神のランプ部までの広範囲に分布していることが確認できたため、道路築造に当たっては、地盤改良が必要である。(p14 【図-13】)

地盤改良に必要となる事業費については、今回実施できた調査結果に基づき、算出している。

また、事業費には、西日本高速道路株式会社の整備する新名神本線部分の事例を参考に、必要な対策費を見込んでいる。



【図-13 測量等調査位置図】

(4) 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

国道 307 号（郷之口）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、「交通結節点の利便性向上」、「物流の高度化の促進」、「交通渋滞の解消」、「防災・減災、国土強靱化の推進」の 4 つの施策に合致している。【表－6】

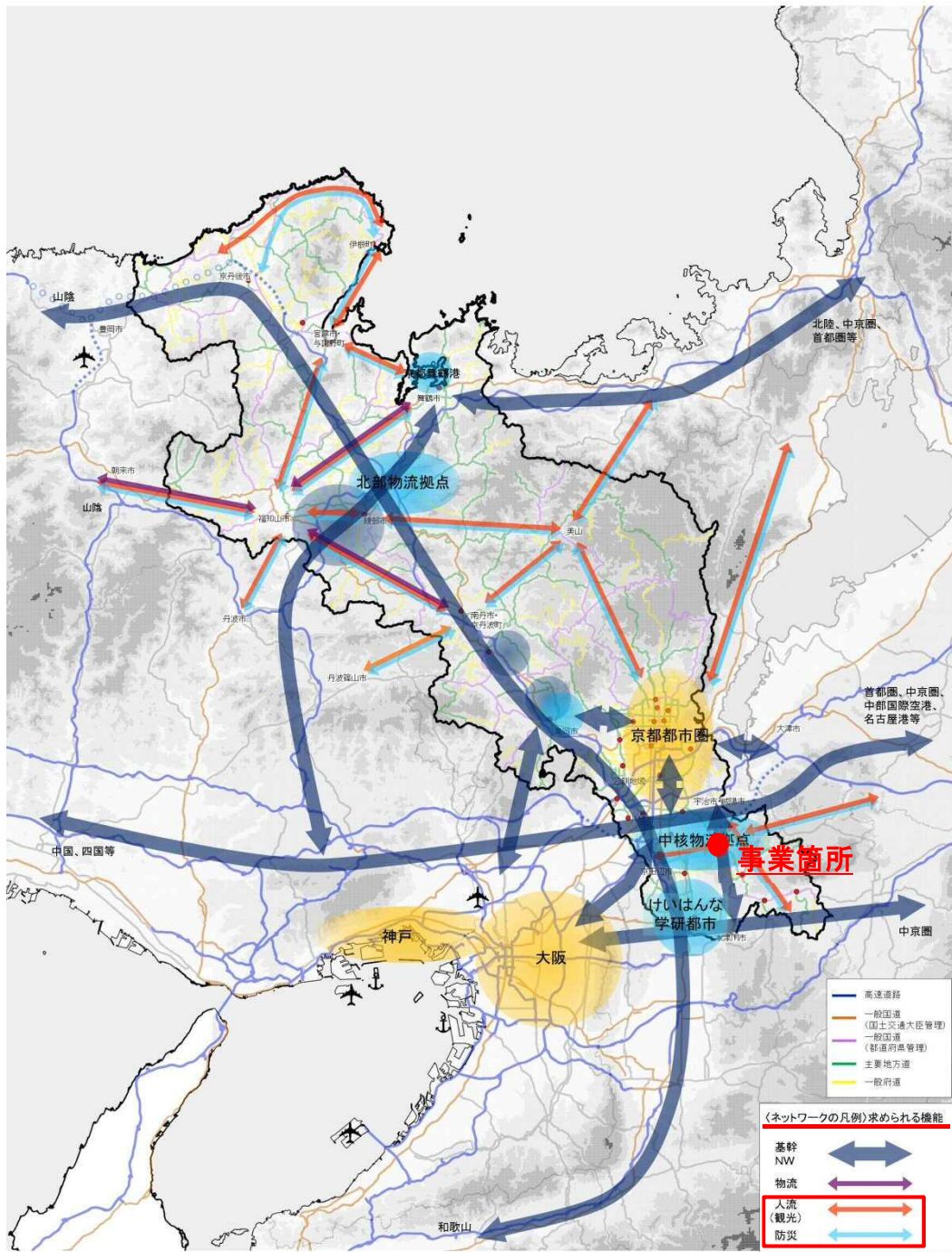
また、京都府の将来に必要な広域道路ネットワークにおいては、人流（観光）及び防災の機能が求められる路線に位置づけられており（p16【図－14】）、事業の必要性が認められる。

【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

※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。



【図-14 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク】



### 3 コスト縮減や代替案立案等の可能性等（事業の効率性）

#### （1）コスト縮減の可能性

掘削により発生する建設発生土については、土質の確認後、他工事の盛土に利用することにより、コスト縮減や有効活用を図る。

#### （2）代替案の可能性

国道 307 号（郷之口）は、以下の理由により、現在の都市計画決定されたルート（A）が妥当である。（【図－5】[再掲]）

- ①ルート（A）は、新名神の計画により決定された（仮称）宇治田原 IC の位置と、国道 307 号本線、主要地方道宇治木屋線（都市計画道路宇治田原山手線）が交差する（仮称）郷之口交差点を最短で接続するルートであり、城陽市、宇治田原町、さらには滋賀県甲賀市を含む東西からの人流・物流における主要交通の効率的な IC へのアクセスが確保されている。
- ②ルート（B）、（C）は、（仮称）宇治田原 IC の東側で国道 307 号本線へ接続するが、主要地方道宇治木屋線へ直接つながらないことから、効率的な IC へのアクセスが損なわれる。また、ルート（A）と比較して、道路延長が長く、丘陵部や山地部を横断し、町道との取り合い部で交差点改良又は立体交差が必要となることから、事業費が過大となる。



【図－5 ルート比較図】[再掲]

## 4 費用対効果分析（事業の有効性）

### （1）道路事業における費用対効果分析

費用対効果の分析に当たっては、道路整備によって発生する総便益（B）を道路整備及び維持管理による総費用（C）で除した数字である費用便益比（B/C）で事業の妥当性を評価している。また、算出方法については、「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）」に基づいている。

### （2）算出方法について

道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少のほか、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新たな産業立地に伴う生産需要の増加や雇用・所得の増大等、多種多様な効果があるが、本事業の効果（便益）の算出においては、それら効果のうち、十分な精度で貨幣価値への換算が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の3項目について便益を算出し、その和を総便益とする。

#### ① 走行時間短縮便益

道路の整備によって自動車で行く時間が短縮され、その短縮された時間を他の目的に費やすことで生み出される価値を貨幣価値換算したもの

#### ② 走行経費減少便益

走行時間及び走行距離が短縮されることによって節約される、燃料、オイル、タイヤ等にかかる経費

#### ③ 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う観点から、道路整備前後の交通事故による社会的損失の差を貨幣価値換算したもの

### （3）費用便益比（B/C）の算出

本事業は、費用便益比が1以上となることから、事業の有効性が認められる。

【表-7 費用便益比】

総便益（B）	58.2億円
総費用（C）	31.1億円
B/C	1.9

\* 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。

#### (4) 費用対効果以外に見込まれる事業の有効性

##### ①地域の活力と魅力の向上

新名神を軸とした広域的な交流拠点機能の整備により、宇治田原町が進める市街地を形成する地域「新市街地ゾーン」の整備や、城陽市が進める東部丘陵地の整備を利用した活力あるまちづくりを支援し、地域経済の活性化が期待される。

##### ②災害時の安心・安全の向上

災害発生時や緊急輸送時の物資受け入れ拠点ルートが拡充され、地域の安心・安全が向上する。

##### ③日常生活における安心・安全の向上

京阪神圏～中京圏間の物流トラックに代表される通過交通が、現道から高速道路に転換されることにより、沿道の生活環境が改善され、日常生活における安心・安全が向上する。

## 5 良好な環境の形成及び保全

### (1) 地球環境・自然環境

- ①高速道路 IC へのアクセス道路の整備によって、滋賀県～大阪府間の通過交通が現道から高速道路に転換され、転換した交通は走行速度が改善されることにより、自動車排出する二酸化炭素の削減が期待できる。
- ②在来種を使用した法面緑化工法の採用等により、自然環境の保全に努める。

### (2) 生活環境

- ①通過交通が現道から高速道路に転換されることにより、沿道の排気ガス排出量が削減されることで大気環境の改善を図る。
- ②工事の実施に当たって低騒音・低振動の施工機械を採用する。
- ③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する。

### (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、周辺の景観との調和に努める。



【写真-4 隣接工区での設置状況（グレーベージュ）】

## 6 総合評価（案）

### （１）事業の効果

本事業は、「高速道路ネットワークへのアクセス」、「宇治田原町、城陽市のまちづくり支援」、「工業団地へのアクセス向上」を目的としているが、令和6年度に予定されている新名神大津 JCT～城陽 JCT・IC 間の開通と同時に供用することが最も効果的であるため、事業期間を考慮すると、令和5年度に事業に着手する必要がある。

### （２）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、本事業は新規着手の必要性が認められる。

『<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5年3月1日		
		作成部署	道路計画課		
事業名	一般国道307号（郷之口） 道路新設改良事業	地区名	綴喜郡宇治田原町郷之口 ～城陽市奈島		
事業概要	新名神高速道路（（仮称）宇治田原IC）へのアクセス道路を整備する。 道路築造：延長230m、幅員16.25m				
目指すべき環境像	通過交通が現道から高速道路に転換されることにより、安全で円滑な交通を確保する。 在来種による法面緑化等、周辺環境に配慮した施工を行い、環境への配慮を目指す。				
関連する公共事業	新名神高速道路、城陽市東部丘陵開発、宇治田原町新市街地の整備及び関連する幹線道路の整備				
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）	○	<p>現況の道路幅員が狭く、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。</p> <p>地域の自然環境の維持・保全が必要である。</p>	<p>高速道路 IC へのアクセス道路を整備することにより滋賀県～大阪府間の通過交通が現道から高速道路に転換され、CO<sub>2</sub> 排出量の削減が期待できる。</p> <p>在来種を使用した法面緑化工法の採用等により、自然環境の保全に努める。</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>主要交通が自動車交通であるため、事業による大気環境の悪化を防止する必要がある。</p> <p>道路工事における騒音・振動に配慮する必要がある。</p> <p>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。</p>	<p>通過交通が現道から高速道路に転換されることにより、沿道の排気ガス排出量が削減されることで大気環境の改善を図る。</p> <p>工事の実施に当たって低騒音・低振動の施工機械を採用する。</p> <p>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する。</p>	4
	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	○	<p>自然景観と都市景観が共存する地域であるため、景観に配慮する必要がある。</p>	<p>地域に調和したガードレールの色彩とする等、周辺の景観との調和に努める。</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 <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(郷之口)道路新設改良事業
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	2022年(令和4年)
事業着手年	2023年(令和5年) 2016年(平成28年)【B/C算定上:用地の先行取得を考慮】
供用開始予定年	2024年(令和6年)
事業完了予定年	2025年(令和7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	32.8※2	0.6	33.4
基準年における現在 価値(C)	30.9	0.2	31.1

※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32.8億円は、全体事業費35.2億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)	132.9
基準年における 現在価値(B)	58.2

※3 便益の内訳は次頁のとおり

#### 4 費用便益分析比

B/C	58.2 / 31.1	1.9
-----	-------------	-----



●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	22.8	/
用地費・補償費	9.4	
その他経費 (測量試験費等)	0.6	
合計	32.8	30.9

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0.6	0.2

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	33.4	31.1

●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	113.3	49.6
走行経費減少便益	15.6	6.9
交通事故減少便益	4.0	1.7
合計 (B)	132.9	58.2

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」等の維持管理に要する費用