

令和 7 年度 公共事業評価調書

【再評価（令和 4 年度再評価）】

一般国道 4 2 3 号（法貴^{ほうき}バイパス） 道路整備事業



令和 7 年 1 0 月

京 都 府

【 目 次 】

1	事業の概要	法貴一 3
2	事業の進ちょく状況	法貴一 10
3	事業を巡る社会経済情勢等の変化	法貴一 18
4	事業費の投資効果	法貴一 21
5	事業進ちょくの見込み	法貴一 23
6	コスト縮減や代替案立案等の可能性等	法貴一 23
7	良好な環境の形成及び保全	法貴一 24
8	総合評価（案）	法貴一 25

《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドシート	法貴一 26
費用対効果分析説明資料	法貴一 28

本事業は、国土交通省の交付金制度を活用しており、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」に準拠して、再評価を実施する必要がある。国土交通省においては、直轄事業に関し、近年、全体事業費を新規採択時評価等の時点よりも増額する事業計画について、すべて再評価を実施している。

このため、事業計画が前回評価時点よりも増額となる本事業についても、京都府として再評価を実施するものである。

※京都府公共事業再評価実施要綱の第2条（4）により、国の評価実施要領等の別の定めがある事業に該当する。

※ 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亀岡市内にあり、京都縦貫自動車道の整備やＪＲ山陰本線複線化により広域交通網が充実し、京都市の近郊都市として発展している地域である。

一般国道４２３号は、大阪市北区の国道２５号を起点とし、大阪府箕面市を経由した後、亀岡市の国道９号に至る約５３ｋｍの道路であり、緊急輸送道路※^１に指定されている。大阪府域においては、平成１９年に箕面有料道路が開通し、亀岡市内から大阪市内までの時間・距離が大幅に短縮された。また、平成２９年度には新名神高速道路が開通し、当該高速道路の箕面とどろみＩＣへ接続するアクセス道路として、さらに重要な役割を担う路線となった。

しかし、京都府域の亀岡市西別院町から曾我部町に至る区間は急カーブや急勾配が連続し、異常気象時事前通行規制区間でもあるため、本事業は、この区間をバイパス道路として整備するものである。



図-1 広域位置図



図-2 一般国道４２３号周辺の広域道路網図

※ 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
必要な人員及び物資等の輸送ルート

図-3 詳細位置図

（２）事業目的

I 通行時の安全性と快適性の確保

事業地は、急峻な山間部を通過することから、急カーブや急勾配の区間が連続する交通の難所となっている。現道の交通の難所を回避するバイパス道路の整備により、地域住民をはじめ観光客や物流車両などが安全・快適に通行することが可能となる。また、亀岡市南西部からの救急患者の医療機関への搬送時間が短縮されるとともに、線形改良により円滑な搬送が可能となる。



図-4 西別院町からの救急搬送経路



現道の状況（急カーブ区間・急勾配区間）

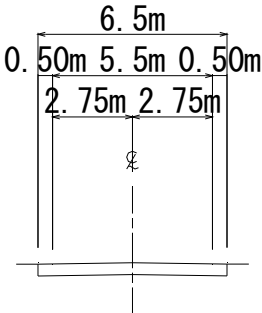
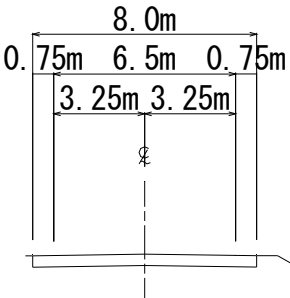
現道の構造		バイパス道路の構造	
最急縦断勾配			
8. 2 %	➡	6. 0 %	
最小曲線半径			
8 m	➡	1 0 0 m	
幅員構成			
	➡		

図-5 現道及びバイパス道路の構造

Ⅱ 事前通行規制区間の解消と緊急輸送道路としての信頼性の向上

事業地は、大雨や台風等の異常気象時に落石や土砂崩れ等の災害が発生する恐れがあることから、連続雨量が規制基準に達すると通行止めを実施する異常気象時事前通行規制区間に指定しており、過去10年間で連続雨量による通行止めを8回実施している。特に、平成30年7月豪雨では土砂崩れにより111日間の通行止めを行った。本バイパス道路の整備により、事前通行規制区間を回避することで、異常気象や土砂崩れによる通行止めが軽減される。

また、一般国道423号は第1次緊急輸送道路※²に指定されている重要な路線である。そのため、本バイパス道路の整備により、近年多発している集中豪雨などといった災害時の緊急輸送道路としての信頼性向上を図る。



図-6 国道423号の迂回路

※2 緊急輸送道路の種類

第1次緊急輸送道路：県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路

第2次緊急輸送道路：第1次緊急輸送道路と市区町村役場、主要な防災拠点を連絡する道路

Ⅲ 亀岡市のまちづくりに寄与

第5次亀岡市総合計画（令和3年4月策定）では、多様な観光の力を産業の活性化に結びつけ、地域経済の発展を目指し、また、大井IC及び篠IC周辺などに整備された企業団地を活用した産業拠点の形成を目指すとしている。さらに、亀岡市は、一般国道423号を阪神大都市圏や国土軸につながる広域交通網の一部として位置づけており、本バイパス道路の整備により、阪神大都市圏とのアクセスを改善することで、亀岡市が目指すまちづくりに寄与する。

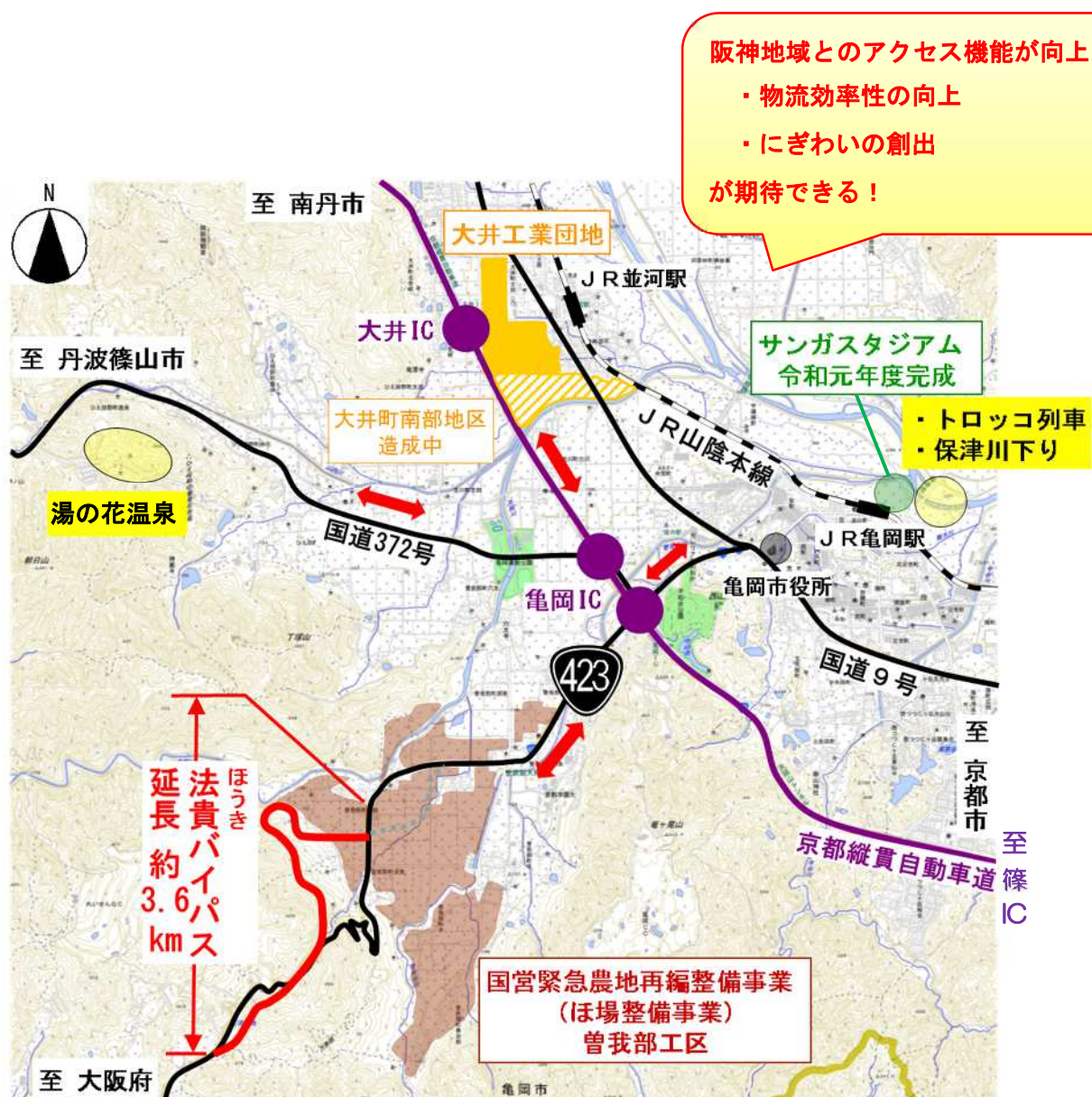


図-7 亀岡市中心部の概要図

①道路ネットワークの連携強化により物流を支援

亀岡市では、大井ＩＣに近接して大井工業団地を有するほか、大井町南部地区における工業用地等の造成が進められており、物流の効率性向上に寄与することが期待できる。

②観光客数の増加によるにぎわいの創出を支援

亀岡市は嵯峨野トロッコ列車、保津川下り、湯の花温泉といった観光地を有しており、コロナ禍で落ち込んだ観光入込客総数及び観光消費額は回復傾向にある。また、ＪＲ亀岡駅北側にはサンガスタジアムが建設されるなど、活力あるまちづくりが進んでおり、本バイパスの整備により、観光客数の増加や亀岡地域の更なるにぎわいの創出が期待できる。

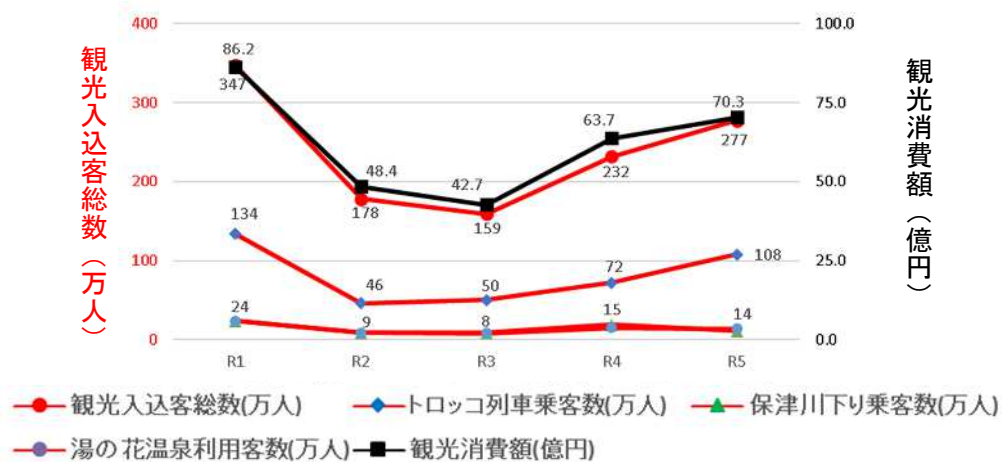
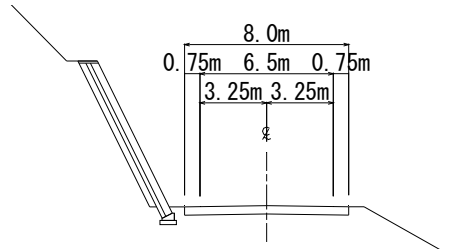


図-8 亀岡市の観光入込客数と観光消費額の推移（亀岡市統計書）

(3) 事業内容

表-1 事業内容

項 目	内 容
路 線 名	一般国道423号
事 業 主 体	京都府
事 業 箇 所	亀岡市西別院町笑路～曾我部町犬飼地内
延長・幅員	延長：3.61km（うち橋梁区間0.42km） 幅員：8.0m 歩道なし 
計画交通量※3	6,900台/日（令和22年予測交通量）
道路の区分※4	第3種第2級
上位計画等	○「京都府総合計画」南丹地域振興計画 新京都丹波ビジョン 国道423号（法貴バイパス）の整備を促進と記載 ○京都府地域防災計画※5 震災対策計画編に国道423号を第1次緊急輸送道路と記載 ○第5次亀岡市総合計画 国道423号の整備を促進と記載

※3 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。

※4 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。

※5 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 左：開通済み区間 右：施工状況

(4) 道路線形

本事業地は、高低差が約120mあり、最短距離で接続した場合、道路勾配が大きくなり、安全な通行の確保が困難である。現道においてはつづら折り形状にすることで、道路延長を長くし、道路の勾配を抑制しているが、急カーブが連続することで、大型車の離合が困難になるなど、円滑な通行に支障を来している状況である。そのため、本バイパスでは大きく迂回し、道路勾配を緩やかにすることで、安全かつ円滑な通行を確保する計画としている。

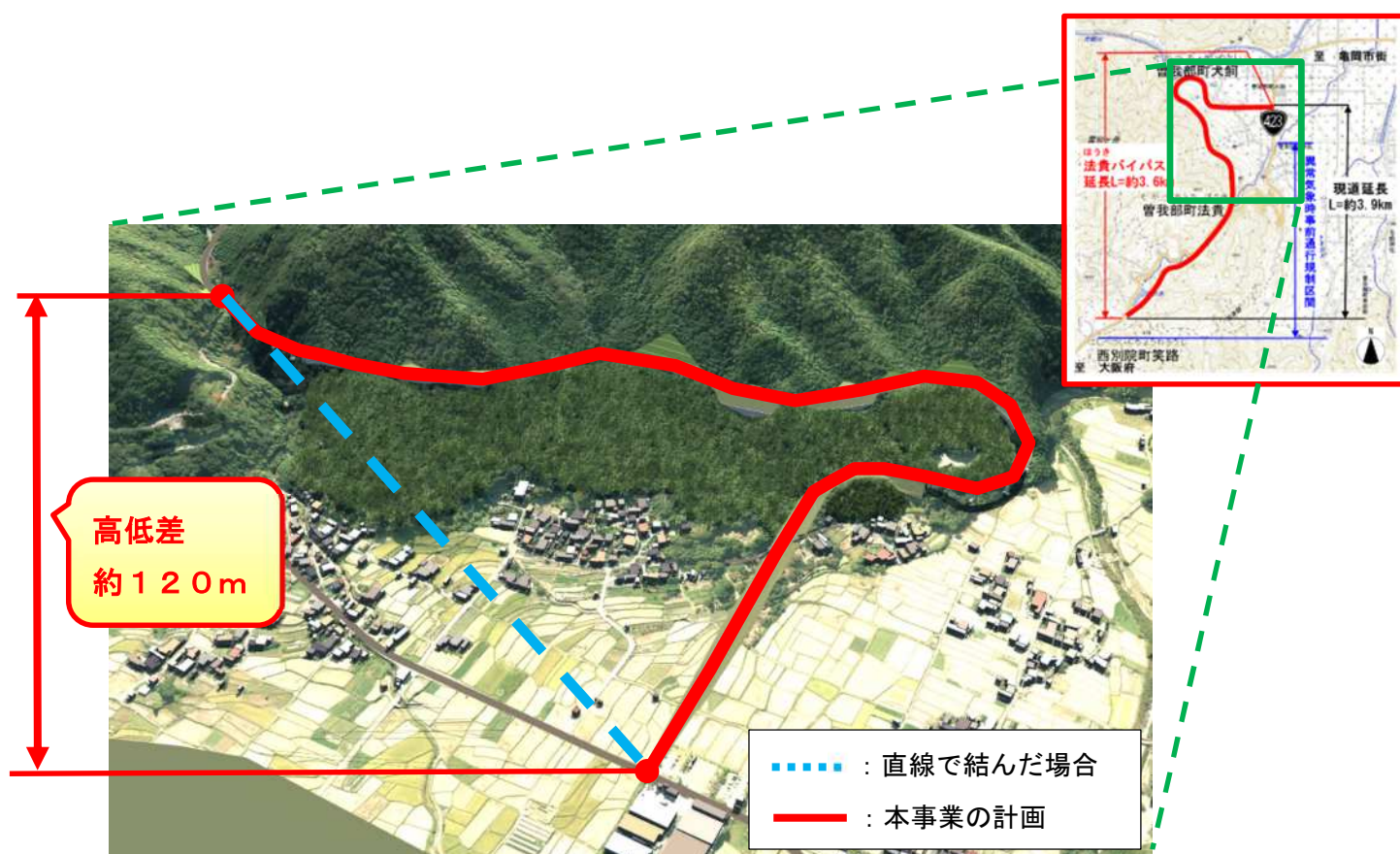


図-10 事業地のイメージパース図

2 事業の進ちょく状況

(1) 進ちょく状況

本事業は、平成25年度に着手し、令和6年度末時点で96%（面積ベース）の用地買収が完了している。

また、道路築造工事も進んでおり、令和2年12月には約0.3kmを部分供用している。

表-2 投資事業費

全体事業費 (内用地・補償費)	131.1億円 (5.7億円)
令和7年度末までの投資事業費 (見込み) (内用地・補償費)	79.0億円 進ちょく率 60% (5.5億円) (進ちょく率 96%)

表-3 進ちょく状況

年 度	主たる内容
H25～R4	調査・測量・設計
H29～	用地買収
H30～R8	埋蔵文化財調査
H31～	道路築造工事



図-11 部分供用の状況

(2) 全体事業費の変化

事業を進める中で、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、事業費を精査した結果、以下の増額要因により、前回評価時から全体事業費が約48億円増となる見通し。

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	83.1億円	131.1億円	+48.0億円

事 項	増減額
①資機材費・労務費等の上昇	+20.9億円
小計：物価上昇等（①）	+20.9億円
②擁壁部の工法変更	+12.5億円
③橋台及び橋脚基礎の見直し	+14.8億円
④コスト縮減	-0.2億円
小計：計画変更（②～④）	+27.1億円
合計	+48.0億円

表-5〈参考〉京都府が近年に事業評価を行った他事業との比較

路線名	延長 (m)	幅員 (m)	事業費 (億円)	単価 (万円/m)	事業評価年度
国道423号（法貴バイパス）	3,610	6.5 (8.0)	131.1	360	令和7年度(再評価)
山城総合運動公園城陽線（城陽橋）	700	13.0(18.0)	62.0	890	令和6年度(再評価)
小倉西舞鶴線（白鳥工区）	1,400	13.0(17.5)	74.1	530	令和5年度(再評価)
国道178号（上野平）	1,700	6.0(10.0)	48.0	280	令和5年度(再評価)
国道312号（大宮峰山ICアクセス）	1,200	6.5(13.0)	34.4	290	令和5年度(再評価)
綾部宮島線（脇谷）	1,000	6.0(10.0)	58.6	590	令和5年度(再評価)
宇治木屋線（犬打峠）	3,600	6.0(7.5)	122.0	340	令和4年度(再評価)

I 増額要因

① 資機材費・労務費等の上昇（＋約 20.9 億円）

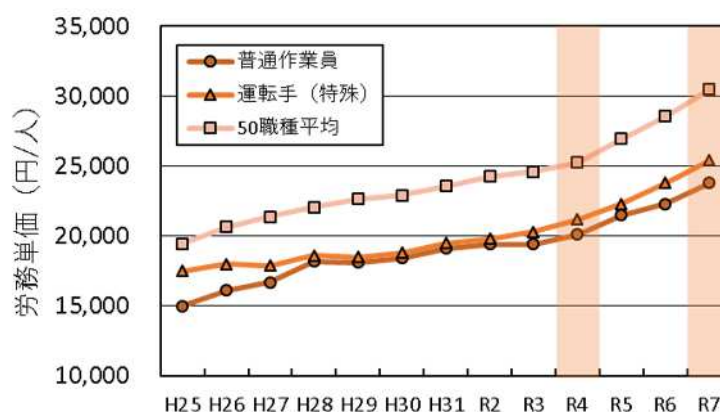
資機材費・労務費等の上昇は、現在の事業費を算定する際に基準とした令和 4 年度以降、労務単価及び資材単価の上昇によるもので、全体事業費 110.6 億円に対して、本事業では特に上昇率が高いコンクリートなどの単価上昇により 20.9 億円増となるもの。

【表-6 物価上昇による全体事業費の変化】

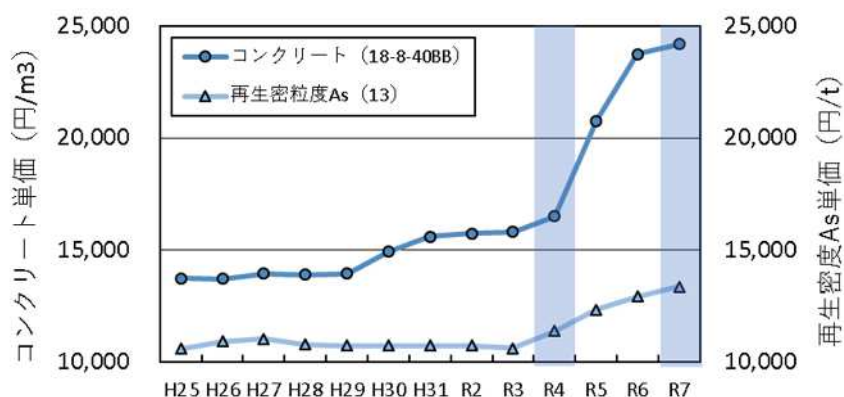
	前回評価時	今回評価時 計画変更	今回評価時 物価上昇等	増額
単価	R4	R7	R7	
事業費	83.1 億円	110.2 億円	131.1 億円	+ 20.9 億円

計画変更（②～③）

物価上昇等



【図-12 京都府内における労務単価の推移】



【図-13 京都府内における資材単価の推移（全地域の平均）】

【表— 7 本事業における主な上昇項目（府内平均）】

主な上昇項目	前回評価	今回評価	上昇率
コンクリート	16,200 円／m ³	23,600 円／m ³	1.46倍
再生密粒度	11,100 円／t	13,000 円／t	1.17倍
普通作業員	20,100 円／人	23,800 円／人	1.18倍
運転手（特殊）	21,200 円／人	25,400 円／人	1.20倍

②擁壁部の工法変更（+12.5億円）

擁壁工の基礎部については、地盤の支持力が不足する場合、地盤を改良する、良質土に置き換える、などの対策が必要となる。当初は、数m程度の深さを良質土に置き換えることで、支持力を確保できる想定としていた。

しかし、地質調査を実施した結果、支持力の不足する地盤が想定より深く、7m程度の深さまで分布していることが判明した。置き換え工法による施工が困難な深さであったことから、置き換えを行わずに構造物に必要な支持力を確保できる工法へ変更することとしたもの。

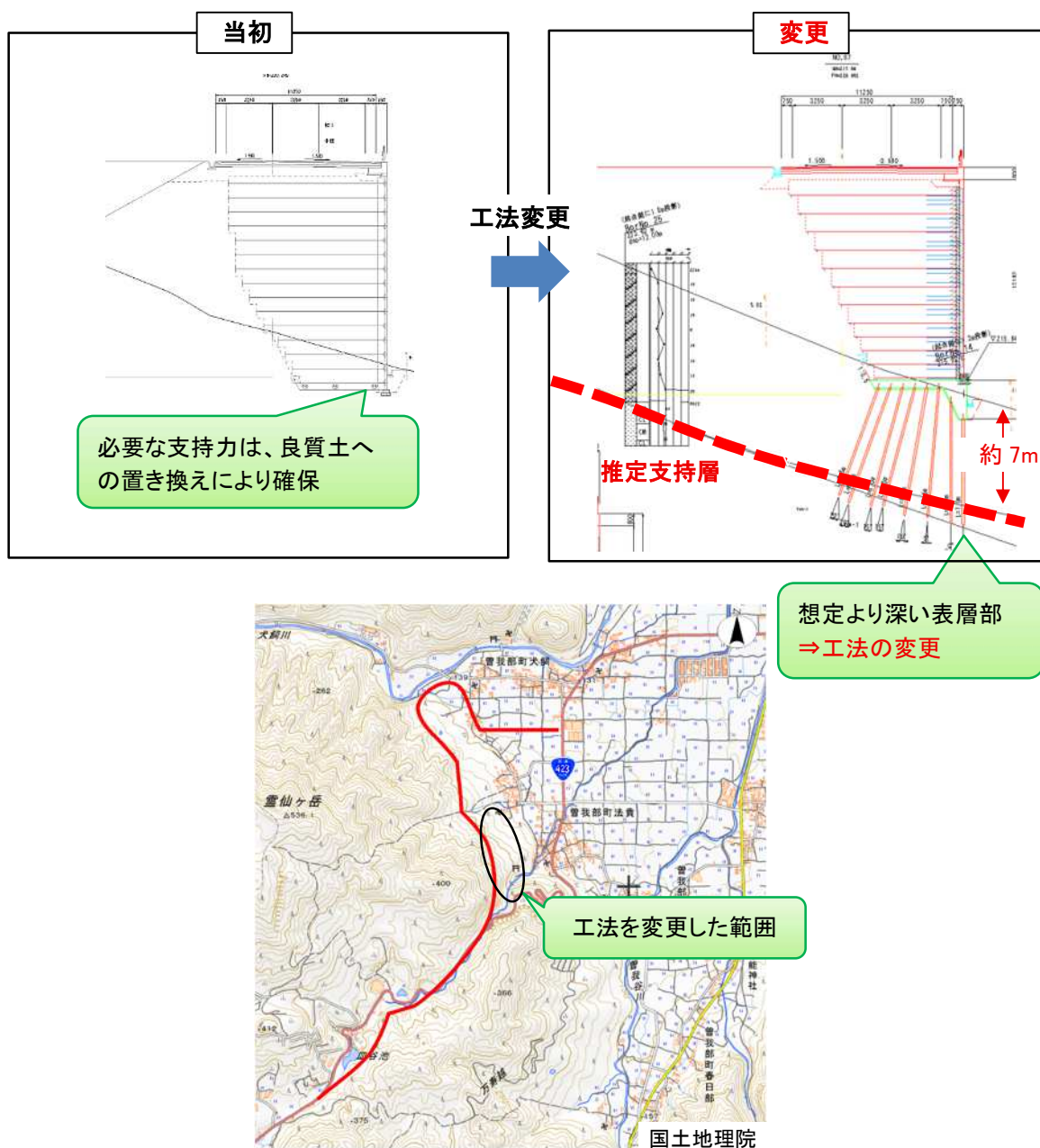


図-14 擁壁部の工法変更

③橋台及び橋脚基礎の見直し（＋14.8億円）

橋梁の下部工について、既往の地形図や地質文献を基に、橋梁下部工および基礎工の構造を計画していたが、地質調査を実施した結果、支持層が最大で20m程度の深さにあることが判明し、下部工及び基礎構造に見直しが生じたものの。

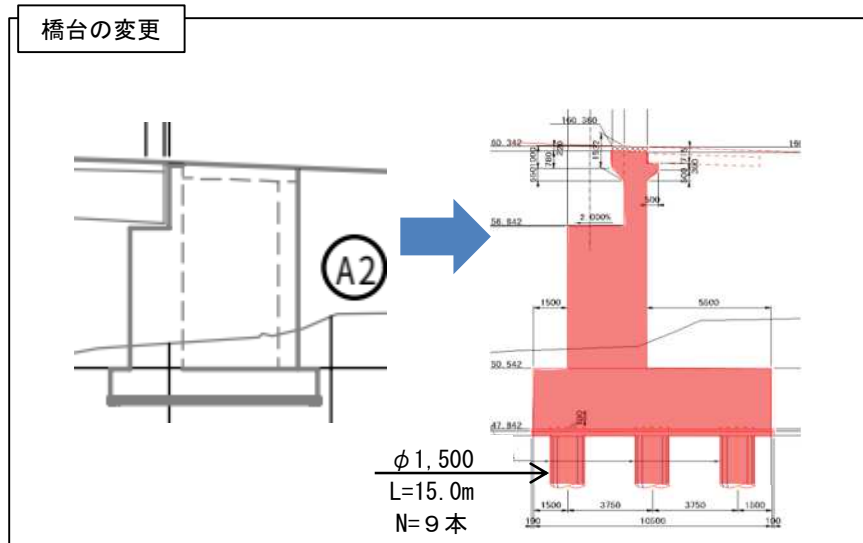
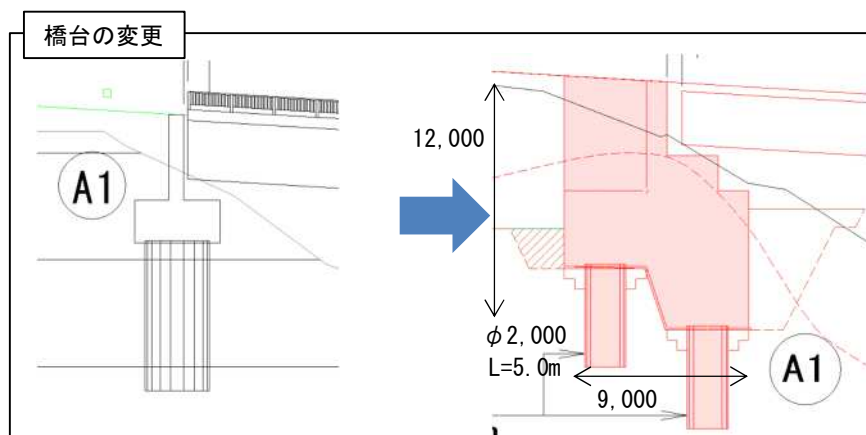


図-15 橋台の見直し

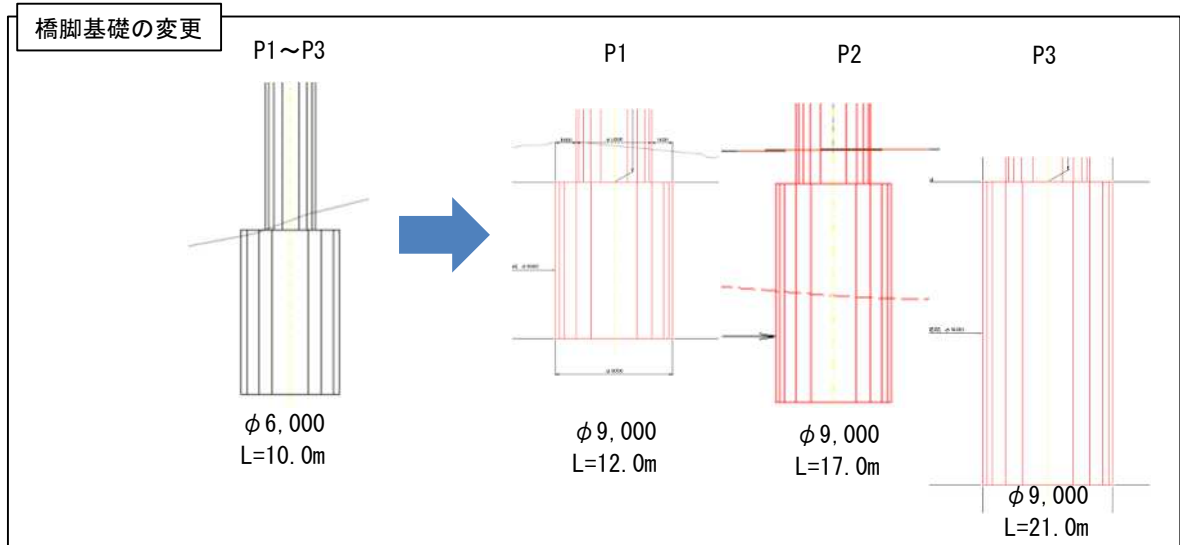


図-16 橋脚基礎の見直し

＜参考＞懸念されるリスク

擁壁工の基礎部について、施工方法の見直しを行ったが、工事着手後の現地調査により、支持力が不足する土質が推定よりも広く、深い範囲に分布していることも考えられる。このため、施工方法の見直しを行わなかった範囲について施工方法を変更することとなった場合、約4億円増額となる可能性がある。

橋梁についても、当初設計からの見直しを行ったが、工事着手後の支持層位置の確認により、表層土が推定よりも深くまで分布していることも考えられる。直接基礎から杭基礎への変更や杭径の変更など、基礎の変更が生じることを想定した場合、約14億円増額となる可能性がある。

これらの増額を想定した場合、さらに約18億円の増額となるが、この場合においても費用便益比（B/C）は1.0となり、効率性が確保できていることを確認している。

Ⅱ 減額要因

盛土区間の構造変更（－0.2億円）

当初の設計では、盛土法面高さが「道路土工-盛土工指針」の標準の高さを大きく上回ることから、補強土壁工法で計画していたところ、詳細な検討を実施した結果、追加対策工を行うことで盛土法面の安定性を確保できることを確認した。追加対策が必要となるが、盛土法面へ変更することで、本事業における発生残土処分費の削減を図ることが可能となったもの。

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4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
I 通行時の安全性と快適性の確保	亀岡市の観光客数は回復傾向にあり、観光客や物流車両などが安全に当該地域を通行する必要性に変わりはない。 また、当該道路は亀岡市南西部の地域から救急病院への搬送ルートとして利用され、救急搬送時間の短縮と搬送時の身体への負担軽減が求められており、安全で快適な道路交通を確保する必要性に変わりはない。
II 事前通行規制区間の解消と緊急輸送道路としての信頼性の向上	当該道路は第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の人員及び物資等の輸送ルートとして重要な路線である。 しかしながら、異常気象時事前通行規制により、令和4年度以降も通行止めが発生するなど、依然として脆弱性を有したままであり、当該道路の信頼性を向上する必要性に変わりはない。
III 亀岡市のまちづくりに寄与	亀岡市では、農業振興等を図るため国営緊急農地再編整備事業（ほ場整備事業）や地域経済発展のため工業用地などの造成など、地域活性化に向けたまちづくりが進められている。 また、第5次亀岡市総合計画（令和3年4月策定）の都市構造の基本方針の中で、国道423号は阪神大都市圏や国土軸に繋がる広域ネットワーク網に位置づけられており、本バイパス整備により、阪神地域を含む広域的な地域との交流軸を強化する必要性に変わりはない。

（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^{※8}」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。

※8 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	

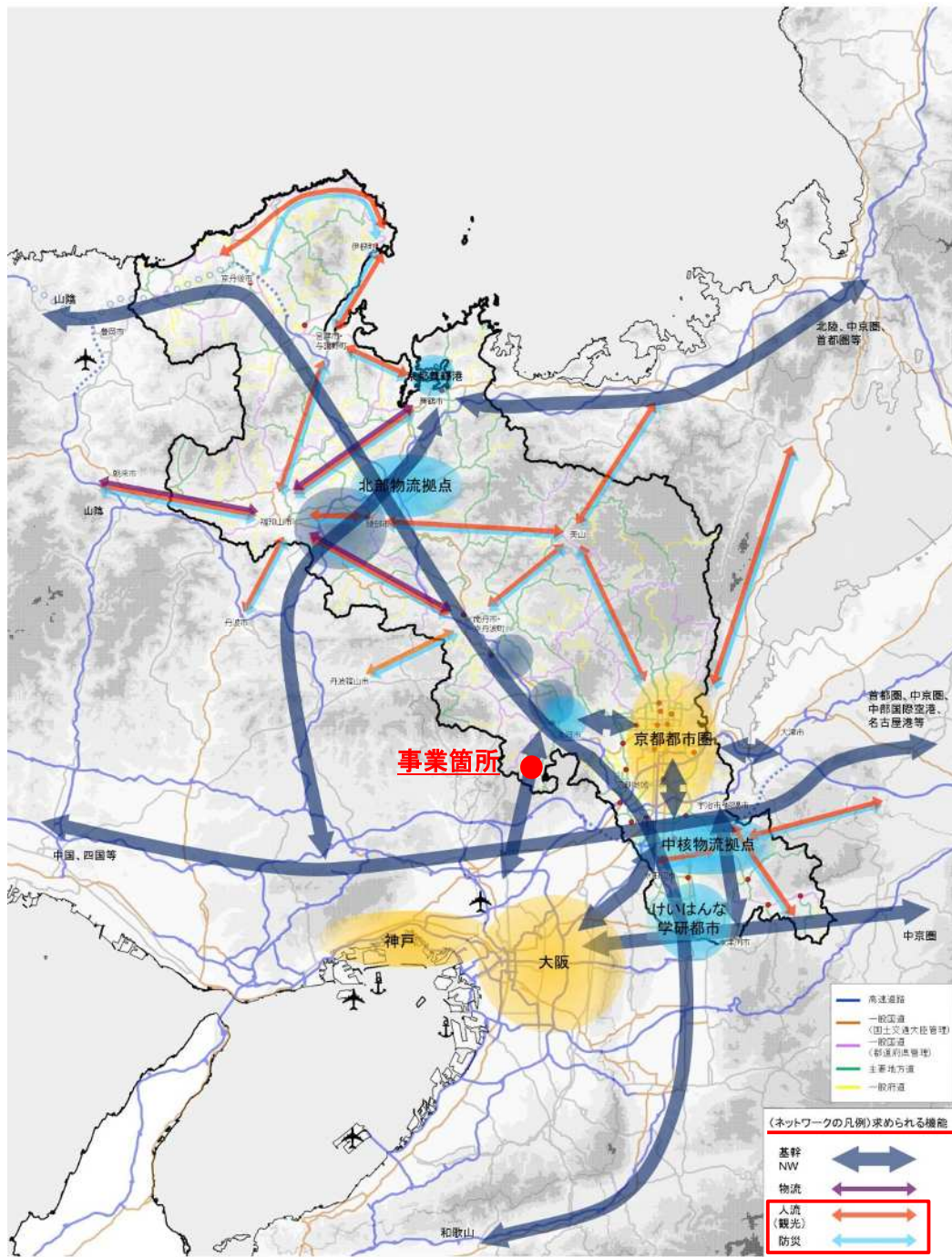


図-17 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク

4 事業費の投資効果

(1) 費用便益比（B／C）の算出

前回評価時から総費用が増加したが、総便益も増えていることから費用便益比は1.0を上回っており、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%）※1

	項 目	前回 (基準年R4)	今回 (基準年R7)	残事業
	総便益（B）	128.1億円	145.1億円*3	142.1億円
	総費用（C）	76.6億円	129.6億円	43.7億円
	B／C	1.7	1.1	3.2
参考	その他効果（※2）	-	18.0億円	18.0億円
	（B＋その他効果）／C	-	1.2	3.6

*1 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7年8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。前回は令和4年を基準に現在価値化、今回は令和7年を基準に現在価値化している。

*2 時間信頼性向上便益、CO₂排出量削減便益を合算したもの。従来の走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の3便益以外の便益として、参考のため算出。

*3 最新の費用便益分析マニュアルにおいて、便益の計算に使用する「時間価値原単位」が上昇したため、便益が増加している

<参考> 社会的割引率2%の場合

表-11 費用便益比（社会的割引率2%）※

	項 目	前回 (基準年R4)	今回 (基準年R7)	残事業
	総便益（B）	- 億円	237.9億円	233.1億円
	総費用（C）	- 億円	128.4億円	48.7億円
	B／C	-	1.8	4.7
参考	その他効果※	-	29.5億円	29.4億円
	（B＋その他効果）／C	-	2.0	5.4

* 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6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訂されており、算出の基礎となる時間価値原単位が車種により最大で約 32% 増加。

表－１ 車種別の時間価値原単位 (α_j)		表－１ 車種別の時間価値原単位 (α_j)	
単位：円／分・台		単位：円／分・台	
車種 (j)	時間価値原単位	車種 (j)	時間価値原単位
乗 用 車	41.02	乗 用 車	43.74
バ ス	386.16	バ ス	386.79
乗用車類	46.54	乗 用 車 類	48.89
小型貨物車	52.94	小型貨物車	52.07
普通貨物車	76.94	普通貨物車	101.93

前回評価時のマニュアル（令和４年２月）

今回評価時のマニュアル（令和７年８月）

図-18 車種別の時間価値原単位加

（２）費用対効果以外の事業の有効性

○災害に対する安心・安全の確保

- ・豪雨時においても安全な通行を確保
- ・第１次緊急輸送道路としての機能が向上
- ・豪雨時における長距離迂回が解消

○日常生活に対する安心・安全の向上

- ・通過交通の転換により現道沿いの生活環境が改善
- ・亀岡市南西部から医療機関への救急搬送時間の短縮

○地域の活力と魅力の向上

- ・農産物や工業製品等の物流の効率化が図られ地域活力の向上が期待される。
- ・サンガスタジアムなど観光地へのアクセス向上により、観光入込客数の増加が期待される。
- ・新名神高速道路へのアクセス強化により、阪神地域を含む広域な地域との交流軸の強化が期待される

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、現在、法面工事を進めている。
令和7年度末時点において、事業の進捗率は約60%に達している。
引き続き、早期完成に向けて、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

盛土区間の構造変更により、コスト縮減を行ったところ。
その他、残土を他の公共事業へ流用し事業費の削減に努めているところであり、引き続きコスト縮減を図る。

(2) 代替案の可能性

用地買収が概ね完了し、事業も約60%（令和7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

慢性的な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。

また、地域の豊かな自然環境との調和を図るため、在来種による法面緑化を実施したところであり、引き続き、自然環境の保存に努める。



図-19 在来種による法面緑化箇所



図-20 本事業で実施した在来種による法面緑化

(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、現道沿線集落の生活環境の改善を図る。

(3) 地域の個性・文化環境

歴史的な経緯より、古墳、遺跡、城跡等が存在する地域であり、文化財保護の観点から適切に対応する必要があるため、関係部局と連携して発掘調査を進めており、引き続き、適切な対応を図る。

8 総合評価（案）

（１）事業の進ちょく状況

用地買収も概ね完了し、全体事業費の約 60 %（令和 7 年度末）まで進ちょくしており、進ちょくにおける問題はない。

（２）事業を巡る社会情勢の変化

工業用地等の造成やまちづくりが進む中、物流車両や観光客などが安全に当該地域を通行する必要性に変わりはない。

また、当該道路は亀岡市南西部の地域から救急病院への搬送ルートとして利用されており、救急搬送時間の短縮と搬送時の身体への負担軽減のため、安全で快適な道路交通を確保する必要性にも変わりはない。

当該道路は第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の人員及び物資等の輸送ルートとして重要な路線であるが、大規模災害による長期の通行止めが生じるなど、依然として脆弱性を有したままであり、当該道路の信頼性を向上する必要性にも変わりはない。

（３）事業の効果

道路幅員が狭く、急カーブ・急勾配区間が連続するなど、安全で快適な走行性の確保が求められており、大雨等の異常気象時における道路の信頼性確保が期待される。

亀岡市において、地域活性化に向けたまちづくりが進められており、本事業により、阪神地域との交流軸の強化による観光入込客の増加など、まちづくりへの支援が期待される。

（４）良好な環境の形成及び保全

走行性向上による CO₂ 排出量の削減を図る。また、地域の豊かな自然環境との調和を図るため、在来種に配慮した法面緑化を実施するなど、自然環境の保存に努めている。



総合評価として本計画で事業を継続する必要がある。

『^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7年10月29日		
		作成部署	建設交通部 道路建設課		
事業名	一般国道423号(法貴バイパス)道路整備事業	地区名	亀岡市西別院町笑路 ～曾我部町犬飼地内		
事業概要	安全で円滑な走行の確保を図るとともに、地域活力向上のため、バイパス道路を整備する。 【道路築造：延長3.6km、幅員8.0m】				
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ことから、地形改変を最小限に抑えるとともに、良好な通行環境を確保する道路整備を目指す。				
関連する公共事業	国営緊急農地再編整備事業（ほ場整備事業） 亀岡市犬飼バイパス事業				
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 ₂ 排出量等)	○	道路幅が狭く、急カーブ・急勾配が連続する現道であり、車両の待合いや速度低下が発生することから、CO₂排出量の削減が必要 緑豊かな山間地を通るため自然環境の維持・保全が必要	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 自然環境との調和を図るため、在来種による法面緑化を実施しており、引き続き、自然環境の保存に努める。	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		平地部の人家連担地は、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減らすことが必要 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	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及び関連する公共事業での有効活用を図る。コンクリート殻等は再資源化施設へ搬出するとともに、再資源の利用に努める	
	水環境・水循環				
	大気環境	○			4
	土壌・地盤環境				
	騒音・振動	○			4
	廃棄物・リサイクル	○			4
	化学物質・粉じん等				
	電磁波・電波・日照				
地域個性・文化環境	景観	○	埋蔵文化財や「明智岩」などの地域の文化資産が存在するため、適切な調査や文化資産の保護が必要 地域住民の理解と協力が必要	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。 事業実施に際しては、地域住民への説明責任を果たし、良好な信頼関係を築く。	3
	里山の保全				
	地域の文化資産	○			3
	伝統的行祭事				
	地域住民との協働	○			4
	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	・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）。

■費用便益分析結果総括表（事業全体）【社会的割引率 4%】

事業名	一般国道423号(法貴バイパス)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7年8月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2025年(令和7年)
事業着手年	2013年(平成25年)
事業完了予定年	2032年(令和14年)※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、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。また、供用時期とも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	119.3※3	8.7	128.0
基準年における現在価値 (C)	126.8	2.8	129.6

※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119.3億円は、全体事業費131億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)	423.9
基準年における 現在価値(B)	145.1

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	145.1/129.6	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	1 0 3 . 6	
用地・補償費	5 . 7	
その他経費 (測量試験費等)	1 0 . 0	
合計	1 1 9 . 3	1 2 6 . 8

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8 . 7	2 . 8

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	1 2 8 . 0	1 2 9 . 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	3 9 2 . 0	1 3 4 . 2
走行経費減少便益	3 1 . 1	1 0 . 6
交通事故減少便益	0 . 8	0 . 2
合計 (B)	4 2 3 . 9	1 4 5 . 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）【社会的割引率 4%】

事業名	一般国道423号（法貴バイパス）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7年8月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2025年（令和7年）
事業着手年	2013年（平成25年）
事業完了予定年	2032年（令和14年）※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、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。また、供用時期とも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	47.3※3	8.7	56.0
基準年における現在価値 (C)	40.9	2.8	43.7

※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47.3億円は、残事業費52億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)	415.3
基準年における 現在価値 (B)	142.1

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	142.1/43.7	3.2
-----	------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	46.6	
用地・補償費	0.2	
その他経費 (測量試験費等)	0.5	
合計	47.3	40.9

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8.7	2.8

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	56.0	43.7

●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	383.3	131.3
走行経費減少便益	31.1	10.6
交通事故減少便益	0.9	0.2
合計 (B)	415.3	142.1

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（事業全体）【社会的割引率 2%】

事業名	一般国道423号(法貴バイパス)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7年8月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2025年(令和7年)
事業着手年	2013年(平成25年)
事業完了予定年	2032年(令和14年)※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、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。また、供用時期とも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	119.3※3	8.7	128.0
基準年における現在価値 (C)	123.6	4.8	128.4

※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119.3億円は、全体事業費131億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)	423.9
基準年における 現在価値(B)	237.9

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	237.9/128.4	1.8
-----	-------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	1 0 3 . 6	
用地・補償費	5 . 7	
その他経費 (測量試験費等)	1 0 . 0	
合計	1 1 9 . 3	1 2 3 . 6

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8 . 7	4 . 8

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	1 2 8 . 0	1 2 8 . 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	3 9 2 . 0	2 2 0 . 0
走行経費減少便益	3 1 . 1	1 7 . 4
交通事故減少便益	0 . 8	0 . 5
合計 (B)	4 2 3 . 9	2 3 7 . 9

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）【社会的割引率 2%】

事業名	一般国道423号（法貴バイパス）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7年8月 国土交通省道路局、都市局)
基準年	2025年（令和7年）
事業着手年	2013年（平成25年）
事業完了予定年	2032年（令和14年）※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、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。また、供用時期とも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	47.3※3	8.7	56.0
基準年における現在価値 (C)	43.9	4.8	48.7

※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47.3億円は、残事業費52億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)	415.3
基準年における 現在価値 (B)	233.1

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	233.1/48.7	4.8
-----	------------	-----

●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 6 . 6	
用地・補償費	0 . 2	
その他経費 (測量試験費等)	0 . 5	
合計	4 7 . 3	4 3 . 9

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8 . 7	4 . 8

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	5 6 . 0	4 8 . 7

●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	3 8 3 . 3	2 1 5 . 1
走行経費減少便益	3 1 . 1	1 7 . 5
交通事故減少便益	0 . 9	0 . 5
合計 (B)	4 1 5 . 3	2 3 3 . 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