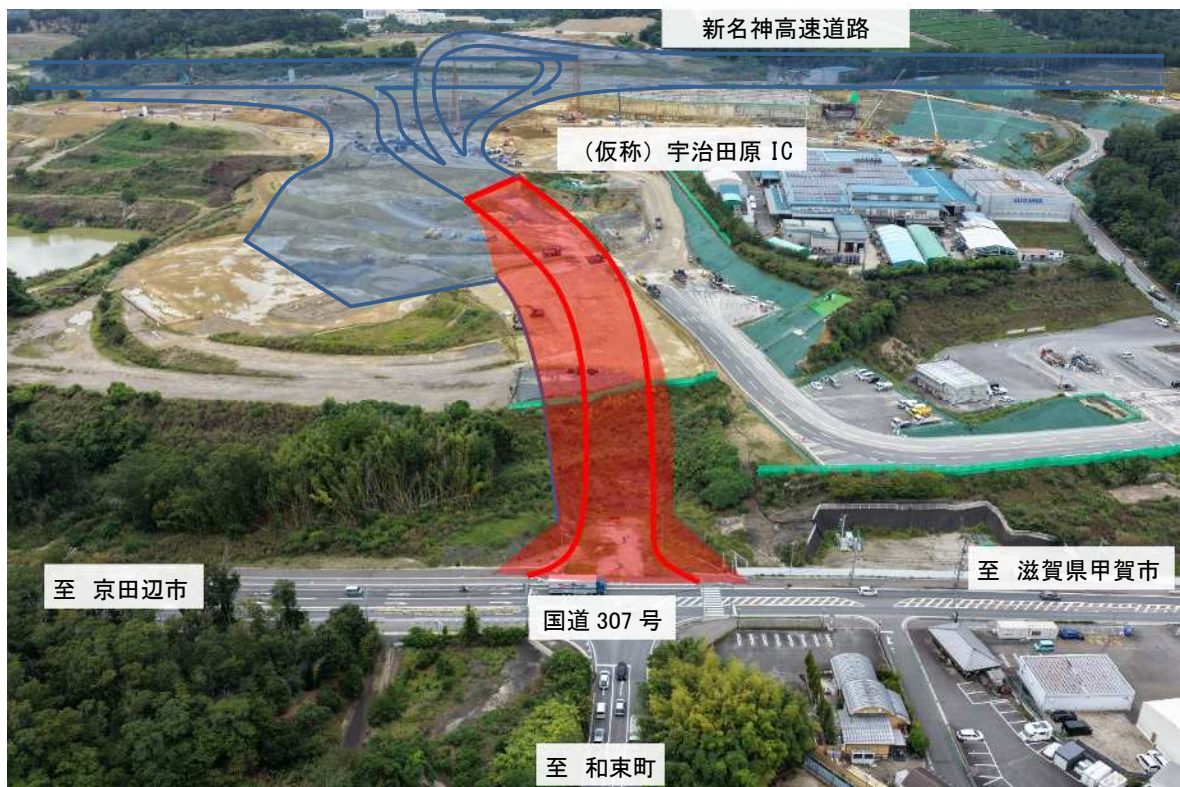


令和 8 年度 公共事業評価調書
【再評価（令和 4 年度事前評価）】

一般国道 307 号（^{ごうのくち}郷之口）
道路整備事業



令和 8 年 1 0 月
京 都 府

【 目 次 】

1	事業の概要	郷之口ー 3
2	事業の進ちよく状況	郷之口ー 11
3	事業を巡る社会経済情勢等の変化	郷之口ー 14
4	事業費の投資効果	郷之口ー 16
5	事業進ちよくの見込み	郷之口ー 18
6	コスト縮減や代替案立案等の可能性等	郷之口ー 18
7	良好な環境の形成及び保全	郷之口ー 19
8	総合評価（案）	郷之口ー 20

《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 21
-----------------------	---------

費用対効果分析説明資料	郷之口ー 23
-------------	---------

本事業は、国土交通省の個別補助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。

1 事業の概要

(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、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。

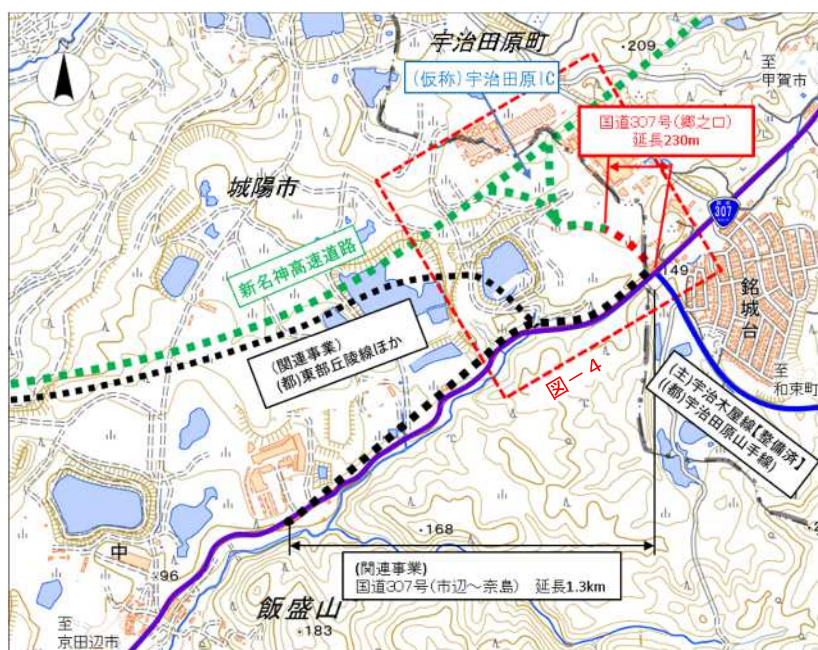


【図-2 位置図】

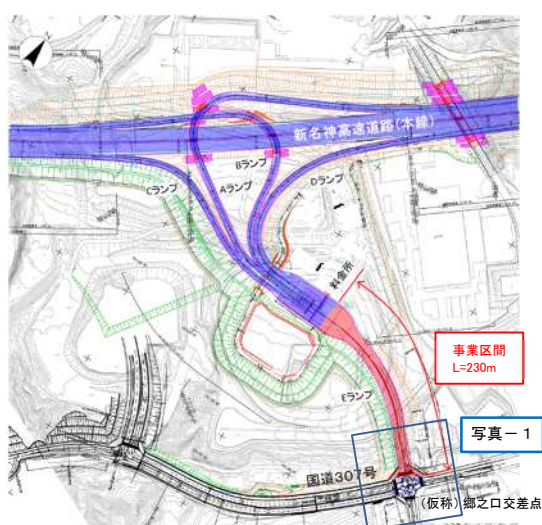
（２）国道 307 号（郷之口）の概要

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、愛知県名古屋市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、京都府が事業を実施している。【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) 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「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。

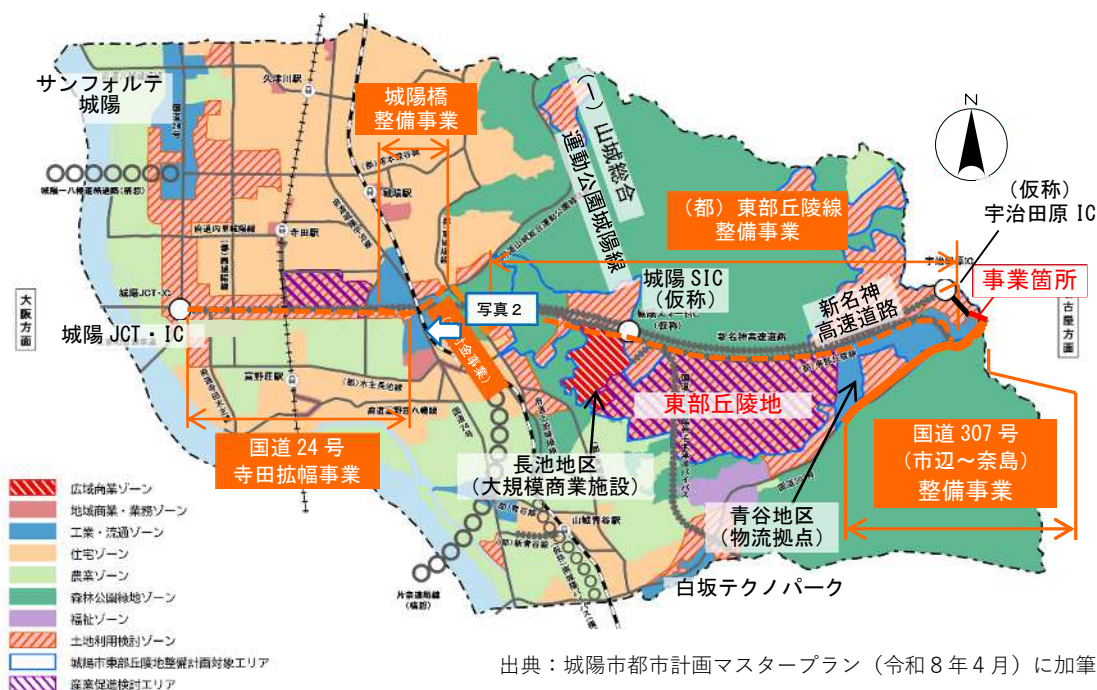


【図－8 宇治田原町都市計画マスタープラン 土地利用構想図】

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（令和5年5月一部改訂）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、広域的な交通機能を向上させることにより、大規模商業施設が立地予定の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－10】



【図－9 城陽市都市計画マスタープラン 土地利用方針図】



【図－10 大規模商業施設及び物流施設イメージ図】



【写真-2 城陽橋付近の整備状況】

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（p9 【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（p9 【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】

(4) 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	延長：230 m 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）
計画交通量※1	7,800 台/日（令和22年予測交通量）
ランプの種別※2	A 規格（上級道路の区分：第1種）
全体事業費	60.0 億円
事業期間	令和5年度～新名神高速道路の開通と合わせて
上位計画	○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 ○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 ○京都府地域防災計画 第二次緊急輸送道路に指定 ○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 ○城陽市都市計画マスタープラン（令和8年4月改定） 4.3 交通に関するまちづくり方針 ①道路網 他 ○宇治田原町都市計画マスタープラン（令和8年3月改定） 2章 まちづくりの方針 4.まちの空間構造 他

※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 事業の進ちょく状況

(1) 進ちょく状況

本事業は、令和5年度に着手し、令和7年度末時点で100%（面積ベース）の用地買収が完了している。

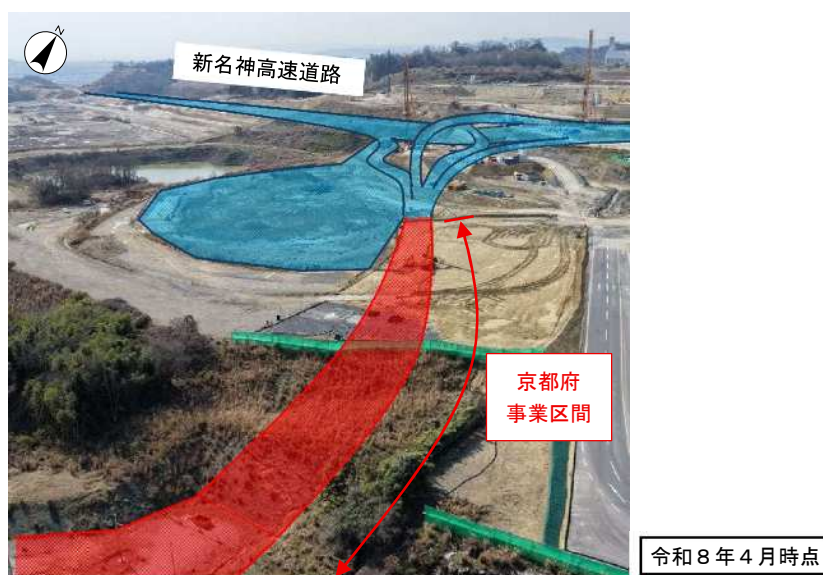
現在、西日本高速道路株式会社との工事に係る協定に基づき、西日本高速道路株式会社において、新名神と一体で工事を進めている。

【表－5 投資事業費】

全体事業費 (内用地・補償費)	60.0億円 (9.8億円)
令和8年度末までの投資事業費 (見込み) (内用地・補償費)	34.7億円 進ちょく率 58% (9.8億円) 進ちょく率 100%

【表－6 進ちょく状況】

年度	主たる内容
R5	用地買収
R6	用地買収
R7	地盤改良工事



【写真－3 (仮称) 宇治田原 IC 付近の工事進ちょく状況】

(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、以下の要因により、前回評価時から全体事業費が約25億円増となる見通し。

【表－7 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	35.2億円	60.0億円	+24.8億円

事 項	増減額
①コンクリート殻等処分費の増加	+19.5億円
②労務費等の上昇	+5.3億円
合計	+24.8億円

I 増額要因

① コンクリート殻等処分費の増加（+19.5億円）

先行する西日本高速道路株式会社工事区間において想定以上のコンクリート殻等が発現し、処分費が増大していることに伴い、隣接する京都府事業区間においても発現することが予想されるため処分費が19.5億円増となるもの。



出典：西日本高速道路株式会社

【写真-4 宇治田原 IC 付近のコンクリート殻の状況】

② 資機材費・労務費の上昇（+5.3億円）

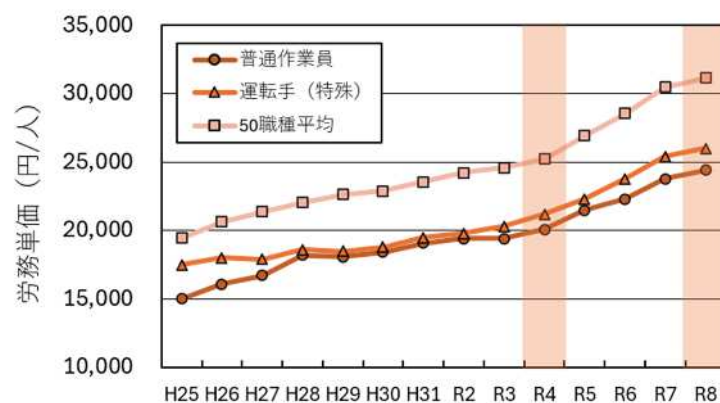
資機材費・労務費の上昇は、現在の事業費を算定する際に基準とした令和4年度以降、資機材・労務単価の上昇5.3億円増となるもの。

【表－8 労務費上昇による全体事業費の変化】

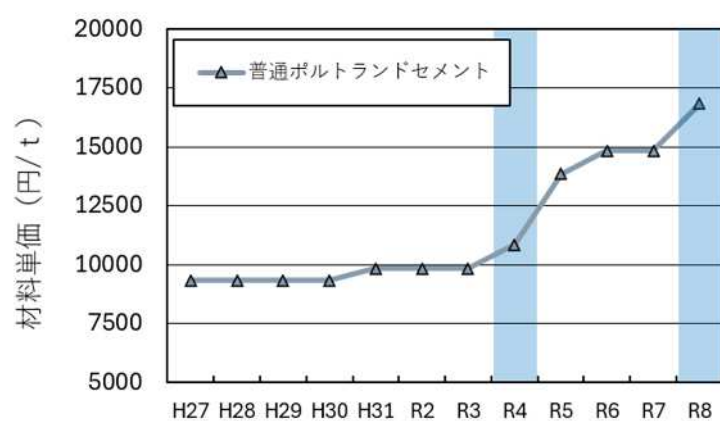
	前回評価時	今回評価時 労務費等上昇	今回評価時 処分費追加
単価	R4	R8	R8
事業費	35.2億円	40.5億円	60.0億円

資機材費・労務費の上昇
+5.3億円

処分費追加
+19.5億円



【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】

【表－9 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（R4）	今回評価（R8）	上昇率
セメント	10,850 円／t	16,850 円／t	1.6倍
普通作業員	20,100 円／人	24,400 円／人	1.2倍
運転手（特殊）	21,200 円／人	26,000 円／人	1.2倍

<参考> 懸念されるリスク

地盤中にコンクリート殻に加え鉄筋等の障害物が混在している場合には、鉄筋等が施工機械に絡まることで、これまで実施している機械攪拌による地盤改良が困難となる可能性がある。このため、施工性及び確実な改良効果を確保する観点から、高圧噴射への工法変更が生じることを想定した場合、さらに約17億円増額となる可能性がある。

この増額を想定した場合においても、投資効果は確保できていることを確認している。

（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

国道３０７号（郷之口）は、「京都のみち 2040^{※３}」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－１０】

【表－１０ 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。

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、本事業の投資効果は確保できている。

【表-11 費用便益比（社会的割引率4%）※1】

	項目	前回 (基準年 R 4)	今回 (基準年 R 8)	残事業
	総便益 (B)	58.2 億円	195.3 億円 (※3)	195.3 億円 (※3)
	総費用 (C)	31.1 億円	57.8 億円	21.6 億円
	B / C	1.9	3.3	9.0
参考	その他効果 (※2)	—	29 億円	29 億円
	(B + その他効果) / C	—	3.8	10.3

※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8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 新名神高速道路の6車線化事業許可に伴う見直しによる計画交通量の増加（前回：3,900台/日→今回：7,800台/日）、及び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-12 費用便益比（社会的割引率2%）※】

	項目	前回 (基準年 R 4)	今回 (基準年 R 8)	残事業
	総便益 (B)	— 億円	293 億円	293 億円
	総費用 (C)	— 億円	55 億円	22 億円
	B / C	—	5.3	13.1
参考	その他効果 (※2)	—	44 億円	44 億円
	(B + その他効果) / C	—	6.1	15.3

※ 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7年9月）】に準じ、参考値として社会的割引率2%として費用便益比を算出。

※ 前回（令和4年）は未算定。

■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。

【車種別の時間価値原単位】（単位：円/分・台）			【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	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
※令和 2 年価格 前回評価時のマニュアル（令和 4 年 2 月）			※令和 6 年価格 今回評価時のマニュアル（令和 7 年 8 月）	

【図－15 車種別の時間価値原単位】

（2）費用対効果以外の事業の有効性

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 事業進捗の見込み

用地買収についてはすべて完了しており、現在、地盤改良工事を進めている。
令和8年度末時点において、事業の進捗率は約58%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（事業の効率性）

（1）コスト縮減の可能性

今後の事業進捗の中でさらなるコスト縮減の可能性について検討を進める。

（2）代替案の可能性

用地買収が完了し、事業も約58%（令和8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

- 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、自動車から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-5 隣接工区での設置状況】

8 総合評価（案）

（１）事業の進ちょく状況

用地買収も完了し、全体事業費の約５８％（令和８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

西日本高速道路株式会社より、令和６年度に新名神大津 JCT（仮称）～城陽 JCT・IC 間の工程精査に伴う、供用時期の見直しがなされたところではあるが、大規模商業施設用地等の造成やまちづくりが進むなか、新名神と接続する当該道路は、広域的な地域間交流の根幹を担う道路として計画されており、地域の利便性向上及び、物流・人流の円滑化を図る必要性に変わりはない。

また、新名神大津 JCT（仮称）～城陽 JCT・IC 間の事業に関して、西日本高速道路株式会社事業評価監視委員会（令和７年１２月２３日）において、「関係機関の協力を得ながら、早期開通を目指し、事業の進捗を図っていく」と事業継続の方針が示された。

さらに、令和４年度以降、新名神に関連する、国道及び府道が開通または開通見込みであるほか、関係市町においても関連道路の整備が継続して進められるなど、道路ネットワークの構築が着実に進展している。

（３）事業の効果

新名神（大津 JCT（仮称）～城陽 JCT・IC）の開通により、地域経済の活性化、地域間交流の促進等の効果が期待されており、京都府と宇治田原町及び城陽市が連携した周辺道路の整備や、民間事業者による大規模商業施設、物流施設の整備など、将来的な土地利用の具体化が進んでいる。

今後予定されている新名神大津 JCT（仮称）～城陽 JCT・IC 間の開通と同時に、本事業区間を供用することにより、高速道路の整備効果を十分に発揮させる必要がある。

（４）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。

『^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8年10月30日		
		作成部署	建設交通部 道路建設課		
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					
	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	
地球環境・自然環境	地球温暖化（CO ₂ 排出量等）	○	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、CO₂ 排出量を削減する必要がある。 地域の自然環境の維持・保全が必要である。	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、CO₂ 排出量の削減が期待できる。 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。	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		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。 道路工事における騒音・振動に配慮する必要がある。 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。	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。 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。 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。	
	水環境・水循環				
	大気環境	○			4
	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。	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。	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		「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）。

○ 事業の費用便益分析

■ 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307号（郷之口）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 (令和7年8月 国土交通省道路局 都市局)
基準年	2026年（令和8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】
事業完了予定年	2030年（令和12年）※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、毎年度の予算状況や工事の進捗により、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	55.4※2	0.3	55.7
基準年における現在価値（C）	57.8	0.0	57.8

※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55.4億円は、全体事業費60.0億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）	474.1
基準年における 現在価値（B）	195.3

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B / C	195.3 / 57.8	3.3
-------	--------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	4 4 . 1	
用地費・補償費	9 . 8	
その他経費 (測量試験費等)	1 . 5	
合計	5 5 . 4	5 7 . 8

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0 . 3	0 . 0

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	5 5 . 7	5 7 . 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	4 1 8 . 4	1 7 3 . 0
走行経費減少便益	5 3 . 9	2 1 . 6
交通事故減少便益	1 . 8	0 . 7
合計 (B)	4 7 4 . 1	1 9 5 . 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」等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307号（郷之口）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 (令和7年8月 国土交通省道路局 都市局)
基準年	2026年（令和8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】
事業完了予定年	2030年（令和12年）※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、毎年度の予算状況や工事の進捗により、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	22.9※2	0.3	23.2
基準年における現在価値（C）	21.5	0.0	21.6

※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22.9億円は、残事業費25.2億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）	474.1
基準年における 現在価値（B）	195.3

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	195.3 / 21.6	9.0
-----	--------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

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

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0 . 3	0 . 0

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	2 3 . 2	2 1 . 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	4 1 8 . 4	1 7 3 . 0
走行経費減少便益	5 3 . 9	2 1 . 6
交通事故減少便益	1 . 8	0 . 7
合計 (B)	4 7 4 . 1	1 9 5 . 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」等の維持管理に要する費用

■費用便益分析結果総括表（全体事業）【社会的割引率 2%】

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	2026年（令和8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】
事業完了予定年	2030年（令和12年）※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、毎年度の予算状況や工事の進捗により、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	55.4※2	0.3	55.7
基準年における現在価値（C）	55.1	0.0	55.1

※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55.4億円は、全体事業費60.0億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）	474.1
基準年における 現在価値（B）	292.5

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	292.5 / 55.1	5.3
-----	--------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	4 4 . 1	
用地費・補償費	9 . 8	
その他経費 (測量試験費等)	1 . 5	
合計	5 5 . 4	5 5 . 1

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0 . 3	0 . 0

3 総費用

(単位：億円)

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

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」等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307号（郷之口）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 (令和7年8月 国土交通省道路局 都市局)
基準年	2026年（令和8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】
事業完了予定年	2030年（令和12年）※1
便益算定対象期間	供用後50年

※1 完了予定年は、毎年度の予算状況や工事の進捗により、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	22.9※2	0.3	23.2
基準年における現在価値（C）	22.3	0.0	22.3

※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22.9億円は、残事業費25.2億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）	474.1
基準年における 現在価値（B）	292.5

※4 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	292.5 / 22.3	13.1
-----	--------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

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

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0 . 3	0 . 0

3 総費用

(単位：億円)

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

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」等の維持管理に要する費用