

ほぼすべての区間にわたって工事に着手していることから、現計画で事業を進めることが最良である。(表5)

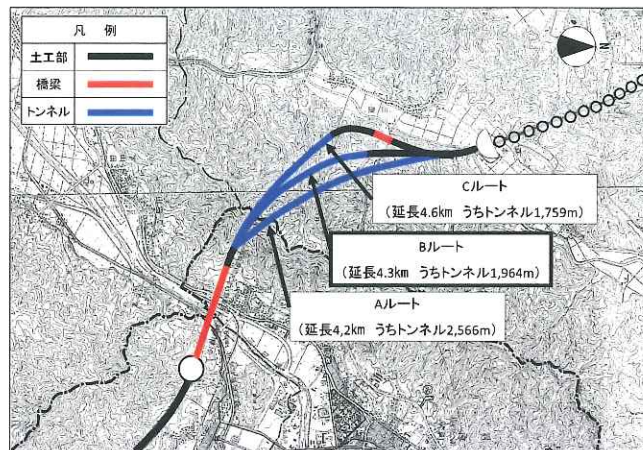


図16 ルート比較

案		評 価	
A	走行性を最も重視した案	走行性は最も良いが、トンネル延長が長くなり費用の面で劣る	○
B	走行性を確保し、トンネル縦断勾配を見直した案	最も費用が安価で、走行性にも優れている 【採用=現案】	◎
C	トンネル延長を最短とした案	トンネルが最短となるが、走行性は最も劣る。また、橋梁が新たに必要となる等費用の面でも劣る。	△

表5 事業着手時ルート3案比較図

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、自動車が出す二酸化炭素の削減が期待できる。

(2) 生活環境

現道から大型車などの通過交通を排除することにより、現道の交通環境が改善する。

(3) 地域個性・文化環境

本事業区間に埋蔵文化財包蔵地があることから京都府教育委員会と協議して、工事実施前に調査を実施する。

8 総合評価 (案)

総合評価として、本計画で事業を継続する必要がある。

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート

		作成年月日	平成23年11月11日		
		作成部署	建設交通部 道路建設課		
事業名	国道312号野田川大宮道路 道路新設改良事業		地区名	宮津市須津～京丹後市大宮町森本	
概算事業費	155.0億円		事業期間	平成17年度～平成28年度	
事業概要	丹後地域と京都市内を結ぶ高規格道路の一部となるバイパス事業 道路築造工：延長4.3km 幅員10.0m(2車線)				
目指すべき環境像	本事業地周辺は自然豊かな地域で、古墳などの埋蔵文化財の包蔵地であることから、自然環境、生活環境に配慮した道路整備を目指す。				
関連する公共事業	なし				
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 ₂ 排出量等)	現道は幅が狭く歩道が未整備なため、車の速度低下によるCO ₂ の排出量増加の一因となっている。	事業実施により交通の円滑化が図られることから、CO ₂ の排出量の削減が期待できる	4	
	地形・地質				
	物質循環(土砂移動)	野生生物の生育環境を保全しながら工事を実施する必要がある。また、周辺の自然環境に調和した植生にする必要がある。	工事中は濁水などが周辺に流出しないよう実施し、野生生物の生育環境を悪化させないよう留意する。	3	
	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	人家が近接している区間での施工があるので、工事中の振動や騒音について考慮する必要がある。	工事の実施にあたって低騒音・低振動の施工機械を積極的に採用し生活環境の改善を図る。		
	水環境・水循環				
	大気環境	事業の実施により発生する建設残土の抑制を図るとともに資源の有効利用に努める必要がある。	建設残土の現場内再利用を図るとともに、現場隣接地に処分地を確保し、残土運搬で発生する振動騒音を低減する。	3	
	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	人家近接地で高架橋の施工を行うので電波障害等の発生を抑制する必要がある。	工事着手に先立ち現状を把握しておく。	2	
	その他				
地域個性・文化環境	景観	文化財保護法に基づく文化遺産(石田城跡など)がある。	関係機関と調整し、工事着手前に埋蔵文化財調査を実施し、必要に応じて記録保存を図る。	2	
	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）。	

○事業の費用対効果分析

■費用便益分析結果総括表 (事業全体)

事業名	一般国道312号(野田川大宮道路)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20年11月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2011年(平成23年)
事業着手年	2005年(平成17年)
事業完了予定年	2016年(平成28年)
便益算定対象期間	供用後50年

2 費用

(単位：億円 税抜き)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	147.62	116.71	264.33
基準年における現在 価値(C)	135.20	41.27	176.47

※事業費、維持管理の内訳は別紙のとおり

※消費税込全体事業費 = $((147.62 - 1.30(\text{用地費})) \times 1.05 + 1.30(\text{用地費})) = 155$ 億円

3 便益

(単位：億円 税抜き)

検討期間の総便益 (単純合計)	1,968.11
基準年における 現在価値(B)	705.23

※便益の内訳は別紙のとおり

4 費用便益分析比

B/C	705.23/176.47	4.00
-----	---------------	------

●費用の内訳

1 事業費

	単純合計	現在価値
工事費	140.72	/
用地費	1.30	
補償費	0.60	
その他経費 (測量試験費等)	5.00	
合計	147.62	135.35

2 維持管理費

	単純合計	現在価値
維持管理費	116.71	41.27

3 総費用

	単純合計	現在価値
(C)	264.33	176.62

●便益の内訳

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	1,506.46	540.10
走行経費減少便益	363.35	129.59
交通事故減少便益	98.30	35.54
合計 (B)	1,968.11	705.23

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

(1) 地域高規格道路

全国的な幹線道路ネットワークである高規格幹線道路網と一体となって、地域相互の「連携」や「交流」、空港・港湾などの広域交流拠点との「連結」などの役割を担う道路。

自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し、概ね 60km/h 以上の走行サービスを提供する道路。

(2) ミッシングリンク

高規格幹線道路等の未整備区間のこと。とぎれとぎれで繋がっていないと、幹線道路としての本来の効果が発揮できない。

(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 日当たりの交通量のこと。現在は、平成 42 年時点の予測交通量を用いている。

(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) 広域道路整備基本計画

広域的な社会交流を支え、地域の連携を促す道路ネットワークづくりを計画的に進めるために、京都府が国などと調整を行い、長期的な幹線道路網計画を定めたもの。

(6) 京の道づくり重点プラン

京都府が目指すべき中期的な道路整備の方向を示すとともに、限られた財源を最も効果的・効率的に活用するため、客観的な総合評価による道路整備着手箇所の優先評価の考え方を示したもの。

(7) 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。

(8) 緊急輸送道路

災害発生時における人命の安全、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助、救急、医療、消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要な人員及び物資の輸送のための道路。

(9) 緊急輸送道路ネットワーク計画

京都府において地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施できるよう、道路構造そのものの耐震性確保とともに、ネットワークとしての多重化、代替性を確保するために計画されたもの。

(10) 費用便益比（費用対効果）

事業の経済的な効率を評価するための指標で、事業が提供する社会的な便益の金額（B）と、事業を実施するために必要な金額（C）との比較。B/Cが1以下の事業については、コスト縮減など事業内容の見直しの検討が必要とされている。

(11) 日本海側拠点港

中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側の各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、日本海側港湾全体の国際競争力を強化し、日本海側地域の経済発展に貢献することを目的に選定された港。平成23年11月に舞鶴港を含む19港が選定された。機能別で舞鶴港は「国際海上コンテナ」「国際RORO船」「外港クルーズ」に選定された。