

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道1号 洛南道路
事業主体	近畿地方整備局

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑な モビリティの 確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間（現況）：78529万人・時間/年 渋滞損失削減時間：603万人・時間/年（149297万人・時間/年⇒148695万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について： 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：298万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：7割削減	
	● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	国道1号(久世郡久御山町東一口) [旅行速度:5.4km/h (H11) →27.7km/h (H22)]	
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況		
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	京阪バス(国道1号 京阪中書島～まちの駅イオン久御山店前区間) (旅行速度:14.3km/h (H11) →42.1km/h (H22)、通行時間:28分 (H11) →7分 (H22))	
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	久世郡久御山町～京都駅 (所要時間:55分 (H11) ⇒43分 (H22))	
	● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	京都市～関西国際空港 (所要時間:152分 (H17) ⇒111分 (H22))	
	物流効率化 の支援	● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	京都市～大阪港 (所要時間:114分 (H17) ⇒92分 (H22))
		○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
		□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果			
● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果		伏見西部第三地区土地区画整理事業と連携。市街地形成の骨格となる幹線道路整備に寄与。	
○ 中心市街地内で行われたことによる効果			

1. 活力		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km ² /km ² 以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	洛南連絡道路に位置づけられている。
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	大阪市～京都市 (所要時間:97分(H17)→86分(H22))
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	久世郡久御山町～京都市(所要時間:86分(H17)→55分(H22))
個性ある地域の形成		<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	京都南らくなん進都(高度集積地区)を支援する。
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	銀閣寺 (年間観光客入り込み数:3,760千人/年(H13年)→4,410千人/年(H22年)) 平安神宮 (年間観光客入り込み数:2,645千人/年(H13年)→2,973千人/年(H22年))
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
2. 暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成		
安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	久世郡久御山町～国立病院機構京都医療センター(所要時間:42分(H17)⇒27分(H22))	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	国道1号 京都市伏見区下鳥羽広長町～久世郡久御山町東一〇区間 [死傷事故率:108.3件/億台キロ(H14)→64.3件/億台キロ(H21)、自動車交通量:83,448台/日(H11)→58,131台/日(H22)] 国道24号 京都市伏見区鍋島町～宇治市横島町区間 [死傷事故率:252.1件/億台キロ(H14)→67.1件/億台キロ(H21)、自動車交通量:28,708台/日(H11)→27,434台/日(H22)]
		<input checked="" type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	国道1号 (京都市伏見区横大路下三栖～久世郡久御山町東一〇区間、延長3.3km)
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	

		<p>対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり</p> <p>■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成</p> <p>□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能</p> <p>■ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消</p> <p>□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消</p>	<p>京都府地域防災計画（第1次緊急輸送道路） 京都市地域防災計画（第1次緊急輸送道路）</p> <p>国道1号（京都市～久世郡久御山町）</p> <p>老朽橋梁が存在する（国道1号、宇治川大橋）</p>
4. 環境	地球環境の保全	<p>● 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量</p>	CO2排出削減量：26650.98t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<p>● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</p>	<p>（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：0 排出削減量：52.98t/年、排出削減率：3割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：6.64t/年</p>
		<p>● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</p>	<p>（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：0 排出削減量：5.12t/年、排出削減率：3割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.63t/年</p>
		<p>○ 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況</p>	
		<p>○ その他、環境や景観上の効果</p>	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>● 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果</p>	第二京阪道路、京都高速油小路線
		<p>● 他機関との連携プログラムに関する効果</p>	新京都府総合計画（H13.1）（バイパス道路整備等による渋滞緩和・広域交通ネットワークの整備として位置づけられている） 京都市基本計画（H13.1）（空港、港湾へのアクセス強化としての整備に位置づけられている）
	その他	<p>○ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果</p>	

(事後評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道1号	洛南道路	L=3.3km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
専用部：21,300 一般部：37,000	4車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成24年度		
単純合計	917億円	66億円	984億円
基準年における 現在価値 (C)	1,356億円	35億円	1,390億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成24年度			
供用年	平成20年度			
単年便益 (初年便益)	145億円	19億円	4.9億円	168億円
基準年における 現在価値 (B)	3,652億円	471億円	121億円	4,244億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	3.1
経済的純現在価値（事業全体）	2,854億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.9%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：洛南道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①-1新設・改築道路 専用部 (0.9km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	21,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	4.13	
①-2新設・改築道路 一般部 (3.3km)	交通量	[台/日]	0	36,100	
	走行時間	[分]	0	8	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	51.86	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道1号 (3.2km)	交通量	[台/日]	87,500	42,800
		走行時間	[分]	10	7
		走行時間費用	[億円/年]	167.89	52.63
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (25.375.5km)	走行時間費用	[億円/年]	177,978.80	177,888.88	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：25,382.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	178,146.69	177,997.51	149.19

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

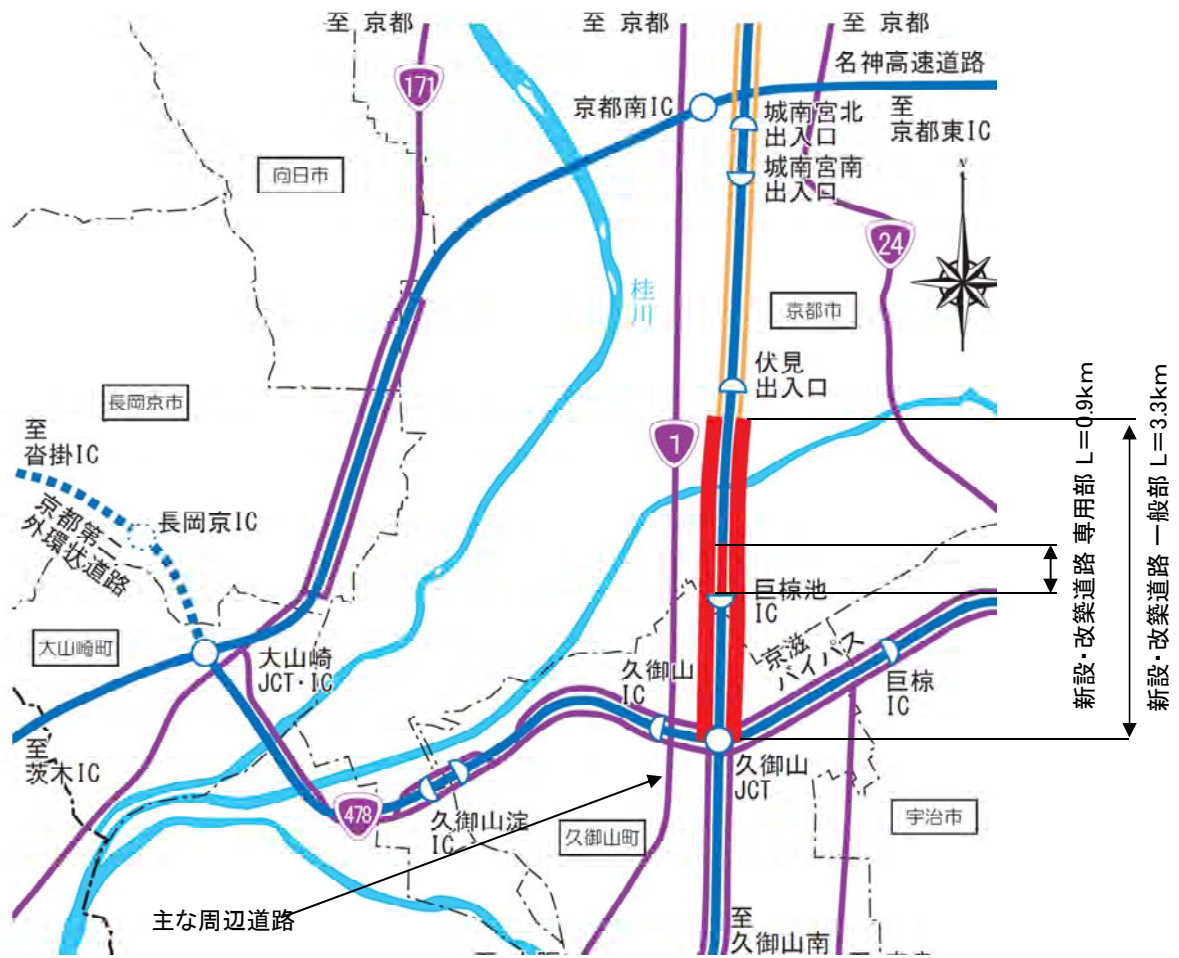
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：洛南道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	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)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成24年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である	<input type="checkbox"/>
	山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()		
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他()	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道1号 洛南道路

				単価(億円)			延長(km)	単価(億円)
				専用部		0.48	0.9	0.43
				一般部		0.29	3.3	0.96
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)			維持管理費(億円)	
				単価	評価基準年度価格	現在価値	単価	現在価値
-22年目	S 61	2.7725	101.2	0.60	0.56	1.54		
-21年目	S 62	2.6658	101.0	0.64	0.59	1.59		
-20年目	S 63	2.5633	101.5	3.32	3.07	7.86		
-19年目	H 1	2.4647	104.2	44.57	40.14	98.92		
-18年目	H 2	2.3699	106.5	13.60	11.98	28.39		
-17年目	H 3	2.2788	109.1	13.83	11.89	27.09		
-16年目	H 4	2.1911	110.6	20.24	17.17	37.62		
-15年目	H 5	2.1068	110.9	27.67	23.40	49.30		
-14年目	H 6	2.0258	110.8	8.74	7.40	14.99		
-13年目	H 7	1.9479	109.9	107.50	91.75	178.71		
-12年目	H 8	1.8730	109.5	48.17	41.27	77.29		
-11年目	H 9	1.8009	110.4	64.40	54.72	98.54		
-10年目	H 10	1.7317	109.9	65.63	56.01	97.00		
-9年目	H 11	1.6651	108.4	75.87	65.65	109.31		
-8年目	H 12	1.6010	107.2	127.74	111.78	178.95		
-7年目	H 13	1.5395	105.7	110.95	98.46	151.58		
-6年目	H 14	1.4802	103.8	74.76	67.56	100.00		
-5年目	H 15	1.4233	102.3	5.33	4.89	6.96		
-4年目	H 16	1.3686	101.0	22.10	20.52	28.08		
-3年目	H 17	1.3159	99.6	36.72	34.59	45.51		
-2年目	H 18	1.2653	98.7	33.65	31.98	40.46		
-1年目	H 19	1.2167	97.6	11.43	10.98	13.36		
供用開始年次	H 20	1.1699	96.8				1.32	1.50
1年目	H 21	1.1249	95.6				1.32	1.46
2年目	H 22	1.0816	93.8				1.32	1.43
3年目	H 23	1.0400	93.8				1.32	1.38
4年目	H 24	1.0000	93.8				1.32	1.32
5年目	H 25	0.9615	93.8				1.32	1.27
6年目	H 26	0.9246	93.8				1.32	1.22
7年目	H 27	0.8890	93.8				1.32	1.18
8年目	H 28	0.8548	93.8				1.32	1.13
9年目	H 29	0.8219	93.8				1.32	1.09
10年目	H 30	0.7903	93.8				1.32	1.05
11年目	H 31	0.7599	93.8				1.32	1.01
12年目	H 32	0.7307	93.8				1.32	0.97
13年目	H 33	0.7026	93.8				1.32	0.93
14年目	H 34	0.6756	93.8				1.32	0.89
15年目	H 35	0.6496	93.8				1.32	0.86
16年目	H 36	0.6246	93.8				1.32	0.83
17年目	H 37	0.6006	93.8				1.32	0.79
18年目	H 38	0.5775	93.8				1.32	0.76
19年目	H 39	0.5553	93.8				1.32	0.73
20年目	H 40	0.5339	93.8				1.32	0.71
21年目	H 41	0.5134	93.8				1.32	0.68
22年目	H 42	0.4936	93.8				1.32	0.65
23年目	H 43	0.4746	93.8				1.32	0.63
24年目	H 44	0.4564	93.8				1.32	0.60
25年目	H 45	0.4388	93.8				1.32	0.58
26年目	H 46	0.4220	93.8				1.32	0.56
27年目	H 47	0.4057	93.8				1.32	0.54
28年目	H 48	0.3901	93.8				1.32	0.52
29年目	H 49	0.3751	93.8				1.32	0.50
30年目	H 50	0.3607	93.8				1.32	0.48
31年目	H 51	0.3468	93.8				1.32	0.46
32年目	H 52	0.3335	93.8				1.32	0.44
33年目	H 53	0.3207	93.8				1.32	0.42
34年目	H 54	0.3083	93.8				1.32	0.41
35年目	H 55	0.2965	93.8				1.32	0.39
36年目	H 56	0.2851	93.8				1.32	0.38
37年目	H 57	0.2741	93.8				1.32	0.36
38年目	H 58	0.2636	93.8				1.32	0.35
39年目	H 59	0.2534	93.8				1.32	0.34
40年目	H 60	0.2437	93.8				1.32	0.32
41年目	H 61	0.2343	93.8				1.32	0.31
42年目	H 62	0.2253	93.8				1.32	0.30

43年目	H 63	0.2166	93.8				1.32	0.29
44年目	H 64	0.2083	93.8				1.32	0.28
45年目	H 65	0.2003	93.8				1.32	0.26
46年目	H 66	0.1926	93.8				1.32	0.25
47年目	H 67	0.1852	93.8				1.32	0.24
48年目	H 68	0.1780	93.8				1.32	0.24
49年目	H 69	0.1712	93.8	-218.25	-218.25	-37.36	1.32	0.23
合計				699.21	588.09	1355.69	66.14	34.52
単純事業費計				917.46			66.14	

- 注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、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ことがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)
- 注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

