

事後評価結果（平成30年度）

担当課：西日本高速道路(株)計画設計課

担当課長名： 細 田 英 樹

路線名	一般国道478号 京都縦貫自動車道 (京都第二外環状道路 沓掛～久御山)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 西日本高速道路(株)
起終点	自：京都府京都市西京区大枝沓掛町（沓掛IC） 至：京都府久世郡久御山町森（久御山IC）			延長	15.7km

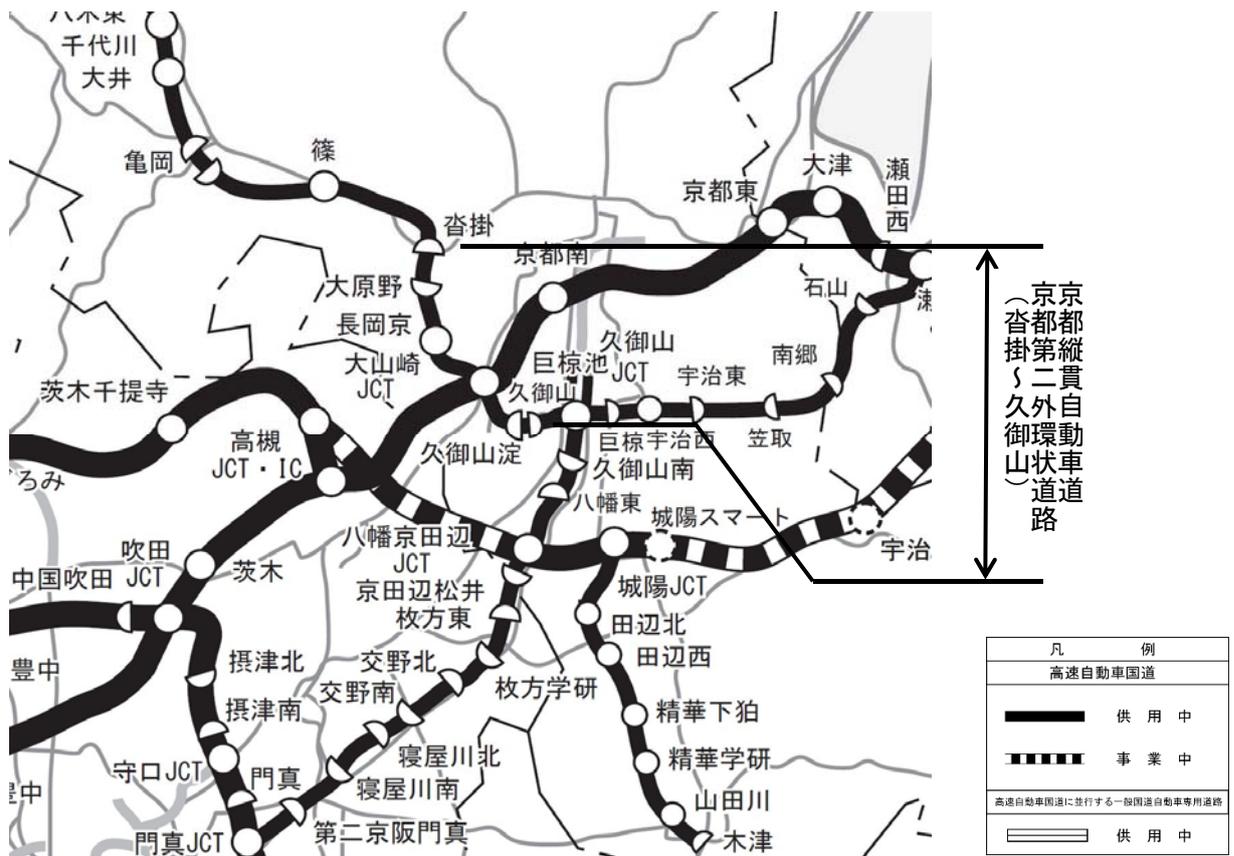
事業概要

京都縦貫自動車道は、南北に長い京都府の北部と南部の連携を強化し、地域の活性化に資する全長約100kmの高規格幹線道路である。京都第二外環状道路は、京都都市圏の環状道路として当該地域の通過交通の排除により交通混雑を緩和し、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、名神高速道路や京滋バイパスなどと連携し広域ネットワークを形成、京都都市圏の活性化や災害時における緊急輸送の安全性及び信頼性の向上等を目的に計画された道路である。

事業の目的・必要性

京都第二外環状道路（沓掛IC～久御山IC間）は、京都縦貫自動車道を構成する一区間であり、京都都市圏の環状機能を生み出し、新たな交通の流れを創り出すことで、産業・文化・生活の活性化、京都全体の交通の円滑化、また住みよい環境を創造する効果がある。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H元年度 都市計画決定：H元年度	用地着手：H3年度 工事着手：H9年度	供用年	(計画) H24年度 (実績) H25年度	変動	1.0倍
	事業費	計画時	(名目値) 4,269億円 (実質値) 4,059億円	実績	(名目値) 4,177億円 (実質値) 3,972億円	変動	1.0倍
	交通量	計画時	27,000台/日 (平成24年度)	実績	14,700～36,100台/日 (平成29年)	変動	93%

旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		24 → 89 km/h (供用前年次)H22 (供用後年次)H27	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線)		150 → 77 件/億台キロ (供用前年次)H22-H24 (供用後年次)H26-H28	
費用便益 分析結果 (事前) ※1	B/C	総費用	5,142億円	総便益	5,441億円	基準年
	1.1	事業費	4,966億円	走行時間短縮便益	4,699億円	平成23年
費用便益 分析結果 (事後)	B/C	維持管理費	176億円	走行経費減少便益	573億円	
	1.1	事業費	6,411億円	交通事故減少便益	170億円	
事業遅延によるコスト増		費用増加額	— 億円	便益減少額	— 億円	
事業遅延の理由 —						
客観的評価指標に対応する事後評価項目						
<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保 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 都市の再生 都市再生プロジェクトの支援に関する効果 個性ある地域の形成 IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上による効果 災害への備え 緊急輸送道路が通行止め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 他15項目について効果の発現が見られる。 						
その他評価すべきと判断した項目						
特になし						
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目					
	【大気質】 ・当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 CO2：約1.2万トン/年削減 SPM：約6トン/年削減					
その他評価すべきと判断した項目						
特になし						
事業評価監視委員会の意見						
対応方針(案)のとおり対応方針を了承						
事業を巡る社会経済情勢等の変化						
<ul style="list-style-type: none"> 平成27年 京都縦貫自動車道 宮津天橋立～久御山間開通 平成30年 新名神高速道路 高槻JCT～神戸JCT間開通 						
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性						
費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本区間としては今後事後評価の必要性はないものとする。						
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性						
特になし						
特記事項						
特になし						

※1：事前は平成24年度に実施した京都第二外環状道路 沓掛～久御山の再評価(全体事業)を記載

※2：総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を、割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの