

事後評価結果（平成26年度）

担当課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課
 担当課長名：岩本 雅也

担当課：西日本高速道路(株) 計画設計課
 担当課長名：三瀬 博敬

事業名	一般国道1号 第二京阪道路	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：京都府京都市伏見区向島大黒 至：大阪府門真市大字葺島	延長	28.3km		

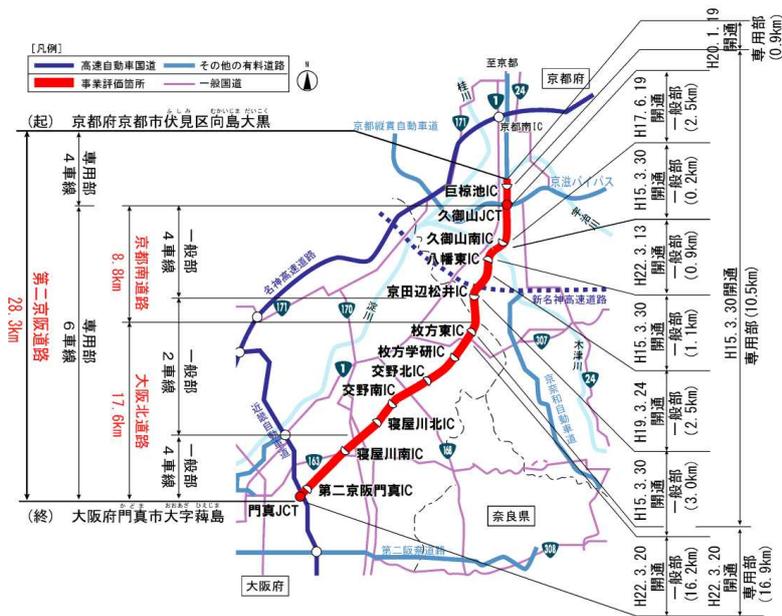
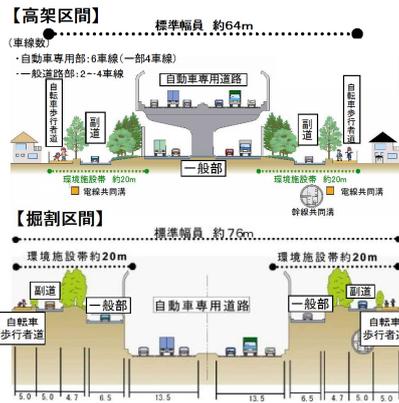
事業概要

一般国道1号は、東京都中央区から大阪府大阪市に至る我が国の東西を結ぶ、全長約570kmの主要幹線道路である。関西都市圏においては、三大都市のうちの2都市、京都と大阪を結ぶ極めて重要な路線である。
 第二京阪道路は、一般国道1号のバイパスとして、京都市伏見区向島付近から京滋バイパス久御山JCTを経由し、近畿自動車道門真JCTに至る延長28.3kmの地域高規格道路である。

事業の目的・必要性

第二京阪道路は、一般国道1号の慢性的な交通渋滞を緩和し、安全かつ円滑、快適な交通を確保するとともに、京阪間の沿線地域の活性化等を目的とした道路である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S58年度 (大阪府枚方市津田北町 ～大阪府門真市稚島) S61年度 (京都府久世郡久御山町 東一口～大阪府枚方市津田北町)	用地着手	S60年度	供用年 (暫定/完成)	(前回) /H21	変動	1.0倍
		都市計画決定	(大阪府域) S44, 45年度 (H2, 3年度変更) (京都府域) S60年度 (H1, 3, 21年度変更)	工事着手	S63年度		(実績) /H21		
事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 一億円/ 10,550億円 (実績値) 一億円/ 9,998億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) 一億円/ 10,460億円 (実績値) 一億円/ 9,273億円			変動	一倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H19年度) 一 台/日 /67,000台/日		実績 (暫定/完成)	(H22年度) 一 台/日 / 43,416台/日			変動	65%
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		13.1 km/h → 24.7 km/h (供用前年次) H17年度 (供用後年次) H22年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	187.6件/億台キロ → 131.2件/億台キロ (供用前年次) H14-17年度 (供用後年次) H23年度				
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.6	総費用 12,408億円 (事業費: 11,995億円 維持管理費: 414億円)	総便益 19,704億円 (走行時間短縮便益: 17,525億円 走行経費減少便益: 1,514億円 交通事故減少便益: 665億円)			基準年	平成19年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.1	総費用 14,960億円 (事業費: 14,265億円 維持管理費: 695億円)	総便益 16,208億円 (走行時間短縮便益: 14,571億円 走行経費減少便益: 1,356億円 交通事故減少便益: 282億円)			基準年	平成26年	
事業遅延によるコスト増			費用増加額	便益減少額					
			— 億円	— 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									
①交通混雑の緩和									
・ 国道1号 中振南交差点の渋滞が解消 (1,320m→0m)、池之宮北交差点の渋滞が解消 (550m→0m)									
・ 並行する名神高速道路 大山崎JCT～吹田JCT間の渋滞回数が減少 (725回→299回)									
②交通安全の確保									
・ 国道1号 京都市伏見区～守口市間の死傷事故件数が減少 (1,021件→615件)									
③路線バスの利便性向上									
・ 関空リムジンバス (京都駅～関西国際空港) の所要時間が短縮 (105分→88分)									
④特定重要港湾へのアクセス向上									
・ 京田辺市～大阪港への所要時間が短縮 (143分→60分)									
⑤隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成									
・ 大阪市～京都市間を最短時間で連絡 (130分→80分)									
⑥災害時の代替路の確保									
・ 緊急輸送道路である国道1号・名神高速道路が通行止めになった場合の代替路を形成。									
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								
	・ 第二京阪道路の影響を適切に把握することを目的として、大阪府、門真市、寝屋川市、四條畷市、交野市、枚方市、西日本高速道路(株)、国土交通省の8者で構成する「第二京阪道路(大阪府域)環境監視の在り方に関する検討会」では、大気質(二酸化窒素・浮遊粒子物質)、騒音等を調査している。 ・ 沿線4市(全8局)において環境監視を実施しており、二酸化窒素、浮遊粒子物質、騒音のいずれも環境基準を満足している。								
	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

審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

大阪府沿線地域の人口は、事業化（昭和58年）時の水準と比較すると微増。京都府沿線地域では、約3割の増加。自動車保有台数の伸び率では、大阪府沿線地域では事業化時と比較すると2倍程度、京都府沿線地域では3倍以上の増加。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

第二京阪道路の開通により、周辺道路（名神高速、国道1号等）の交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。また、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検討を実施していく。

特記事項

特になし

※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。