

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 | 京都市道高速道路1・2号線（油小路線） |
| 事業主体 | 阪神高速道路株式会社、京都市 |

●事業採択の前提条件を確認するための指標

| 前提条件 | 事業の効率性 | 指標 | 指標チェックの根拠 |
|------|-------------------------------------|--------------|--|
| | <input checked="" type="checkbox"/> | 便益が費用を上回っている | 費用便益比 (B/C) = 3.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 2,581億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10.7%) |

●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 | 指標チェックの根拠 | | |
|-------|----------------|---|---|--|
| 1. 活力 | 円滑なモビリティの確保 | <ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ■ 並行区間等における混雑時旅行速度が20km未満である区間の旅行速度の改善が期待される ■ 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる ■ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 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が見込まれる | 並行区間の渋滞損失時間：137万人・時間/年削減（975⇒839） 並行区間の渋滞損失削減率：14%削減 ※国道1号、国道24号、国道171号、油小路通の並行区間 並行する国道1号・国道24号等にて混雑度旅行速度が20km未満の区間がある（H17センサス） 並行区間（国道1号・油小路通）に京都市交通局や京阪バスのバス路線が存在 京都駅⇄八幡市役所（一般道・第二京阪利用：43分 ⇒ 油小路線・第二京阪利用：31分） ー | |
| | 物流効率化の支援 | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる ■ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる | ー 阪神高速道路は都市圏における農林水産品等の物流に多く利用されており、当該路線は阪神高速道路のネットワークの一部を形成するものとなること、近傍に卸売市場が存在することから農林水産品等の流通の利便性向上に寄与する。 | |
| | 都市の再生 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する ■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり | 京都南部油小路通沿道地域が都市再生緊急整備地域に指定 京都駅南地域が都市再生緊急整備地域に指定 ー 京都市南部の都市基盤整備のための土地区画整理事業地区へのアクセスを確保（上鳥羽南部地区、竹田地区、伏見西部地区） | |
| | 国土・地域ネットワークの構築 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域高規格道路の位置づけあり <input 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 ■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる | 地域高規格道路の位置づけあり ー 京都市役所⇄八幡市役所（一般道・第二京阪利用：54分 ⇒ 一般道・油小路線・第二京阪利用：40分） | |
| | 個性ある地域の形成 | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ■ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である | ー ー 清水寺⇄久御山JCT（一般道・第二京阪利用：31分 ⇒ 一般道・油小路線・第二京阪利用：17分） ー | |
| | 2. 暮らし | <ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる | 八幡市役所⇄京都第一赤十字病院（京都市東山区） （一般道・第二京阪利用：44分 ⇒ 一般道・油小路線・第二京阪利用：30分） | |
| | 3. 安全 | 安全で安心できる暮らしの確保 | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる | 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間は存在しない |
| | | 安全な生活環境の確保 災害への備え | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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 ■ 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する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する | ー 京都府地域防災計画における広域緊急交通路である国道1号、油小路通の代替路線となる ー |
| | 4. 環境 | 地球環境の保全 生活環境の改善・保全 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 ● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 ■ 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される | CO2排出削減量0.7万t/年（京都市） （現況） 京都市は自動車NOx・PM法対策地域に指定されていない 油小路線周辺の6測定局ではいずれも環境基準を達成（南・久我・伏見・久御山・自排南・国道24号） （推計結果） 並行区間のNOx排出削減量：98t/年・削減率14% ※国道1号、国道24号、国道171号、油小路通の並行区間 （現況） 京都市は自動車NOx・PM法対策地域に指定されていない 油小路線周辺の6測定局ではいずれも環境基準を達成（南・久我・伏見・久御山・自排南・国道24号） （推計結果） 並行区間のSPM排出削減量：9t/年・削減率14% ※国道1号、国道24号、国道171号、油小路通の並行区間 並行する国道1号において、騒音の夜間要請限度を超えている区間がある |
| | | 5. その他 | 他のプロジェクトとの関係 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> 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が見込まれる |