

# 事後評価結果（平成24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：安谷 寛

事業名	一般国道1号 洛南道路	事業区分	地域高規格道路	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	起点) 京都府京都市伏見区横大路下三栖 終点) 京都府久世郡久御山町森	延長	一般部 3.3km 専用部 0.9km		

## 事業概要

洛南道路は、京都高速道路油小路線と第二京阪道路とを連絡し、京滋バイパスや名神高速道路、事業中の新名神高速道路や京都第二外環状道路と一体となって、京阪神地域の広域道路ネットワークを形成する道路である。

## 事業の目的・必要性

洛南道路は、国道1号の交通混雑の緩和、地域の活性化、緊急輸送道路ネットワークの形成・医療施設へのアクセス強化を目的とする。

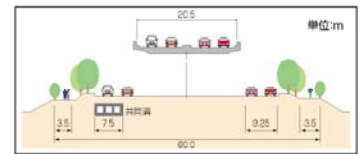
## 事業概要図



位置図

事業概要図

標準断面図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 昭和61年度 都市計画決定 昭和60年度 (平成33年度変更)	用地着手 昭和62年度	工事着手 平成元年度	供用年 (暫定/完成) (前回) - / H19 (実績) - / H19	変 動	1.00倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -億円 / 970億円 (実質値) -億円 / 910億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) -億円 / 957億円 (実質値) -億円 / 842億円	変 動	-	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / 73,400台/日	実績 (暫定/完成)	(平成24年度) - / 69,026台/日	変 動	94%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	5.4km/h → 31.4km/h (供用前年次H11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)	108件/億台扣 → 64件/億台扣 (供用前年次)H14年 (供用後年次)H21年				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 2.3	総費用: 1,193億円 [事業費: 1,162億円 維持管理費: 31億円]	総便益: 2,705億円 [走行時間短縮便益: 2,252億円 走行費用減少便益: 292億円 交通事故減少便益: 161億円]			基準年	平成17年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 3.1	総費用: 1,390億円 [事業費: 1,355億円 維持管理費: 35億円]	総便益: 4,244億円 [走行時間短縮便益: 3,652億円 走行費用減少便益: 471億円 交通事故減少便益: 121億円]			基準年	平成24年
	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	①バス路線の利便性向上 ・京阪中書島～まちの駅イオン久御山店前への京阪バスの旅行速度が向上し、所要時間が短縮。						

	<p>(旅行速度：14.3km/h→42.1km/h、所要時間：28分→7分：21分短縮)</p> <p>②新幹線駅へのアクセス向上 ・久世郡久御山町～京都駅への所要時間が短縮。(55分→43分：12分短縮)</p> <p>③第一種空港へのアクセス向上 ・京都市～関西国際空港への所要時間が短縮。(152分→111分：41分短縮)</p> <p>④特定重要港湾へのアクセス向上 ・京都市～大阪港への所要時間が短縮。(114分→92分：22分短縮)</p> <p>⑤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 ・大阪市～京都市間を最短時間で連絡。(所要時間：86分)</p> <p>⑥日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・久世郡久御山町～京都市への所要時間が短縮。(86分→55分：31分短縮)</p> <p>⑦交通量の減少による並行区間等における安全性向上 ・国道1号：交通量834百台/日→581百台/日、死傷事故率：108件/億台扣→64件/億台扣 ・国道24号：交通量287百台/日→274百台/日、死傷事故率：252件/億台扣→67件/億台扣</p> <p>⑧三次医療施設へのアクセス向上 ・久世郡久御山町～国立病院機構京都医療センターへの所要時間が短縮。(42分→27分：15分短縮)</p> <p>⑨災害時の代替路の確保 ・緊急輸送道路である国道1号が通行止めとなった場合の代替路を形成。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>・環境影響評価は実施していない。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>・洛南道路巨椋大橋の橋梁工事段階において、河川敷植生(葦原など)やツバメのねぐらに対する環境保全対策を実施した。 ・その後、モニタリングを実施し、橋梁工事の影響が、河川敷植生の生育、ツバメのねぐら形成に大きな影響を及ぼしていない事を確認した。</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、「一般国道1号 洛南道路」の完了後の事後評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、概ね適切に進められていると判断される。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線地域である京都府南部都市広域行政圏の人口、自動車保有台数は増加傾向にある。また、同行政圏の卸売業・小売業の年間販売額は顕著に増加しており、経済活動が活発である。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>洛南道路の供用に伴い、第二京阪道路、京都高速と一体的に機能することで、一般国道1号における交通混雑の緩和、所要時間の短縮、商業施設や工場などの立地促進等の効果が確認されるとともに、京都医療センターへのアクセス強化等、地域の安全・安心を向上させる効果も確認されるなど、効果の発現状況に特に問題は無く、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いることから、当面の改善措置の必要性は無い。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>洛南道路に関して、同種事業の計画・調査のあり方について、今後の参考となる事項は見られない。また、事業評価の手法について、見直しの必要性はない。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>

※ 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の。