

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	国道1号 第二京阪道路（京都南道路・大阪北道路）
事業主体	近畿地方整備局 西日本高速道路(株)

●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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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)：78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間：1848万人・時間/年(150601万人・時間/年⇒148753万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について：名神高速道路 京都守口線 国道1号 近畿自動車道（主）大阪中央環状線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間：1348万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：2割削減
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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(枚方市招提東町地区 旅行速度:10.0km/h→33.0km/h(上り)、22.6km/h(下り))等
	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 	空港リムジンバス(京都駅～関西国際空港 所要時間：150.5分→90.1分)
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 	交野市～京都駅(所要時間：239.9分→38.8分)
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	京田辺市～関西国際空港(所要時間：160.7分→73.6分)
	物流効率化 の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 		交野市～大阪市中央卸売市場(所要時間：124.8分→45.4分)
<ul style="list-style-type: none"> □ 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 		

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	大阪府交通道路マスタープラン
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	津田サイエンスヒルズ、京阪東ローズタウン土地区画整理事業等
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		<input checked="" 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	門真市(都市計画道路網密度:1.4km/km ² →2.1km/km ²)
		<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	第二京阪道路
		<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:129.7分→79.8分)
		<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	京都市～大阪市(所要時間:116.4分→68.1分)
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	関西化学術研究都市等	
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	京都市観光(年間観光入込客数:47,271千人/年(H17年)→49,555千人/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	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<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 checked="" 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	国道1号 電線共同溝(国土交通省)	
		<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		
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	交野市～関西医科大学附属滝井病院(所要時間:76.7分～28.7分)		
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input 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		
		<input 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		
	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		
		<input checked="" 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5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	京都府地域防災計画(1次緊急輸送道路) 大阪府地域防災計画(広域緊急交通路(重点14路線))	
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	名神高速道路(大山崎JCT～吹田JCT) 国道1号(大阪府守口市大日町～京都府久世郡久御山町)	
		<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		
		<input type="checkbox"/> 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		
		<input type="checkbox"/> 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		
	4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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	CO2排出削減量:91090.78t-CO2/年
		生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):名神高速道路 京都守口線 国道1号 近畿自動車道(主)大阪中央環状線 排出削減量:526.87t/年、排出削減率:1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:345.6t/年
<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率			(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):名神高速道路 京都守口線 国道1号 近畿自動車道(主)大阪中央環状線 排出削減量:32.44t/年、排出削減率:2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:15.98t/年	
<input checked="" type="checkbox"/> 現道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			国道1号 大阪府枚方市招提大谷(71dB→66dB)、大阪府寝屋川市池田北町(70dB→67dB)	
<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される				
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	阪神高速8号京都線、洛南道路、近畿自動車道、京滋バイパス、新名神高速道路	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている		
	その他	<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期待される		

(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	現払・BP・その他の別
国道1号	第二京阪道路	L=28.3km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18,300~37,900	専用部6車線 (一部4車線) 一般部2~4車線	近畿地方整備局 西日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成26年度		
単純合計	10,131億円	1,331億円	11,462億円
基準年における 現在価値(C)	14,265億円	695億円	14,960億円

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26年度			
供用年	平成22年度			
単年便益 (初年便益)	595億円	54億円	12億円	661億円
基準年における 現在価値(B)	14,571億円	1,356億円	282億円	16,208億円

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）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	1,248億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.3%

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：第二京阪道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (27.4km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	31,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	22	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	140.17	
②主な周辺道路 ^{※4}	名神高速道路 (58.4km)	交通量	[台/日]	77,800	67,300
		走行時間	[分]	53	51
		走行時間費用	[億円/年]	858.94	702.27
	京都守口線 (28.4km)	交通量	[台/日]	19,600	16,900
		走行時間	[分]	78	73
		走行時間費用	[億円/年]	263.98	206.38
	国道1号 (61.1km)	交通量	[台/日]	45,800	41,500
		走行時間	[分]	195	184
		走行時間費用	[億円/年]	1,652.68	1,410.32
	近畿自動車道 (13.7km)	交通量	[台/日]	82,600	64,300
		走行時間	[分]	12	11
		走行時間費用	[億円/年]	193.14	134.23
	(主)大阪中央環状線 (11.6km)	交通量	[台/日]	52,200	48,800
		走行時間	[分]	40	39
		走行時間費用	[億円/年]	395.75	360.36
③その他道路合計 (25,264.2km)	走行時間費用	[億円/年]	171,261.02	171,060.25	

			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：25,464.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	174,625.50	174,013.98	611.53

- ※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：第二京阪道路

(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26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	<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"/>
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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
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 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。	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>

(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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道1号 第二京阪道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
1.02	28.3	28.75

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)		
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値	
-27年目	S 58	1983	3.3731	96.8	0.57	1.81		
-26年目	S 59	1984	3.2434	98.7	1.05	3.15		
-25年目	S 60	1985	3.1187	99.5	13.81	39.53		
-24年目	S 61	1986	2.9987	101.2	15.62	42.27		
-23年目	S 62	1987	2.8834	101.0	11.90	31.03		
-22年目	S 63	1988	2.7725	101.5	27.78	69.28		
-21年目	H 1	1989	2.6658	104.2	35.80	83.65		
-20年目	H 2	1990	2.5633	106.5	78.79	173.11		
-19年目	H 3	1991	2.4647	109.1	74.35	153.36		
-18年目	H 4	1992	2.3699	110.6	351.92	688.56		
-17年目	H 5	1993	2.2788	110.9	679.19	1274.11		
-16年目	H 6	1994	2.1911	110.8	405.18	731.54		
-15年目	H 7	1995	2.1068	109.9	357.81	626.24		
-14年目	H 8	1996	2.0258	109.5	362.44	612.20		
-13年目	H 9	1997	1.9479	110.4	315.98	509.02		
-12年目	H 10	1998	1.8730	109.9	431.94	672.09		
-11年目	H 11	1999	1.8009	108.4	415.88	630.81		
-10年目	H 12	2000	1.7317	107.2	486.31	717.23		
-9年目	H 13	2001	1.6651	105.7	668.25	961.11		
-8年目	H 14	2002	1.6010	103.8	747.31	1052.36		
-7年目	H 15	2003	1.5395	102.3	301.62	414.41		
-6年目	H 16	2004	1.4802	101.0	327.58	438.32		
-5年目	H 17	2005	1.4233	99.6	393.80	513.78		
-4年目	H 18	2006	1.3686	98.7	597.36	756.25		
-3年目	H 19	2007	1.3159	97.6	680.56	837.74		
-2年目	H 20	2008	1.2653	96.8	949.57	1133.22		
-1年目	H 21	2009	1.2167	95.6	1362.17	1582.81		
供用開始年次	H 22	2010	1.1699	93.7	29.24	33.33	26.62	30.34
1年目	H 23	2011	1.1249	92.1	2.28	2.54	26.62	29.68
2年目	H 24	2012	1.0816	91.3	5.12	5.54	26.62	28.79
3年目	H 25	2013	1.0400	91.3			26.62	27.68
4年目	H 26	2014	1.0000	91.3			26.62	26.62
5年目	H 27	2015	0.9615	91.3			26.62	25.59
6年目	H 28	2016	0.9246	91.3			26.62	24.61
7年目	H 29	2017	0.8890	91.3			26.62	23.66
8年目	H 30	2018	0.8548	91.3			26.62	22.75
9年目	H 31	2019	0.8219	91.3			26.62	21.88
10年目	H 32	2020	0.7903	91.3			26.62	21.04
11年目	H 33	2021	0.7599	91.3			26.62	20.23
12年目	H 34	2022	0.7307	91.3			26.62	19.45
13年目	H 35	2023	0.7026	91.3			26.62	18.70
14年目	H 36	2024	0.6756	91.3			26.62	17.98
15年目	H 37	2025	0.6496	91.3			26.62	17.29
16年目	H 38	2026	0.6246	91.3			26.62	16.63
17年目	H 39	2027	0.6006	91.3			26.62	15.99
18年目	H 40	2028	0.5775	91.3			26.62	15.37
19年目	H 41	2029	0.5553	91.3			26.62	14.78
20年目	H 42	2030	0.5339	91.3			26.62	14.21
21年目	H 43	2031	0.5134	91.3			26.62	13.67
22年目	H 44	2032	0.4936	91.3			26.62	13.14
23年目	H 45	2033	0.4746	91.3			26.62	12.63
24年目	H 46	2034	0.4564	91.3			26.62	12.15
25年目	H 47	2035	0.4388	91.3			26.62	11.68
26年目	H 48	2036	0.4220	91.3			26.62	11.23
27年目	H 49	2037	0.4057	91.3			26.62	10.80
28年目	H 50	2038	0.3901	91.3			26.62	10.38
29年目	H 51	2039	0.3751	91.3			26.62	9.98
30年目	H 52	2040	0.3607	91.3			26.62	9.60
31年目	H 53	2041	0.3468	91.3			26.62	9.23
32年目	H 54	2042	0.3335	91.3			26.62	8.88
33年目	H 55	2043	0.3207	91.3			26.62	8.54
34年目	H 56	2044	0.3083	91.3			26.62	8.21
35年目	H 57	2045	0.2965	91.3			26.62	7.89
36年目	H 58	2046	0.2851	91.3			26.62	7.59
37年目	H 59	2047	0.2741	91.3			26.62	7.30

38年目	H	60	2048	0.2636	91.3			26.62	7.02
39年目	H	61	2049	0.2534	91.3			26.62	6.75
40年目	H	62	2050	0.2437	91.3			26.62	6.49
41年目	H	63	2051	0.2343	91.3			26.62	6.24
42年目	H	64	2052	0.2253	91.3			26.62	6.00
43年目	H	65	2053	0.2166	91.3			26.62	5.77
44年目	H	66	2054	0.2083	91.3			26.62	5.54
45年目	H	67	2055	0.2003	91.3			26.62	5.33
46年目	H	68	2056	0.1926	91.3			26.62	5.13
47年目	H	69	2057	0.1852	91.3			26.62	4.93
48年目	H	70	2058	0.1780	91.3			26.62	4.74
49年目	H	71	2059	0.1712	91.3	-3068.12	-525.26	26.62	4.56
合計						7063.04	14265.14	1330.95	694.67
単純事業費計								10131.16	1,330.95

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。

