

事後評価結果（平成27年度）

担当課： 阪神高速道路(株) 計画部調査課

担当課長名： 山村 清

事業名	京都市道高速道路 1・2 号線 (京都線)	事業区分	街路 都市高速道路	事業主体	京都市 阪神高速道路株式会社
起終点	自：京都市山科区西野山	至：京都市伏見区向島	延長	10.1km	

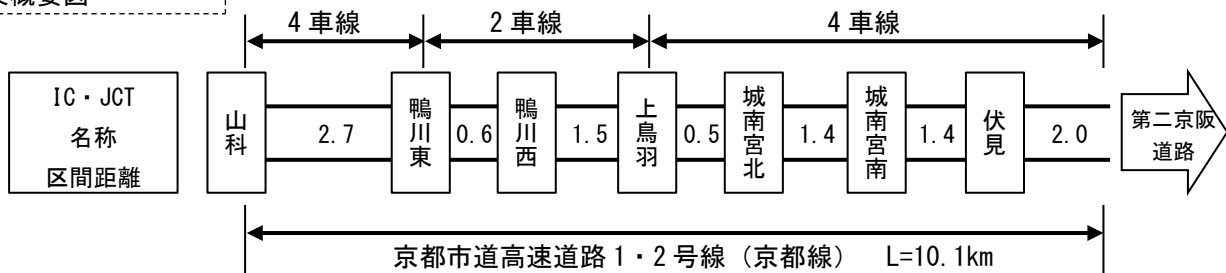
事業概要

京都市道高速道路 1・2 号線（京都線）は、京都市東部の山科区から京都市の南部を経て、第二京阪道路までを結ぶ延長 10.1km の都市高速道路である。平成 20 年 1 月に上鳥羽～第二京阪道路接続部間、平成 20 年 6 月に山科～鴨川東間、平成 23 年 3 月に鴨川東～上鳥羽間が供用された。

事業の目的・必要性

本路線は、京都市の東部・南部及び第二京阪道路等の広域幹線道路と、京都都心方面との連携を強化するとともに、混雑が著しい国道 1 号等の周辺道路の交通環境を向上させることで、地域経済の活性化や市民生活の向上に寄与する。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H6 年度 (新十条通) H11 年度 (油小路線)	用地着手	H7 年度 (新十条通) H11 年度 (油小路線)	供用年	(前回再評価) H18 年度 (新十条通) H22 年度 (油小路線)	変動	1.0 倍
		都市計画決定	S62 年度 (新十条通) H4 年度 (油小路線)	工事着手	H8 年度 (新十条通) H12 年度 (油小路線)		(実績) H22 年度		
	事業費	計画時 (再評価時)	(名目値) 1,753 億円 (実質値) 1,572 億円		実績	(名目値) 1,911 億円 (実質値) 1,681 億円		変動	1.1 倍 1.1 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (再評価時)	21,900 台/日 (新十条通) 31,300 台/日 (油小路線)		実績	7,500~30,600 台/日 (H27 年)		変動	0.3~ 1.0 倍
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		9 → 33 km/h (供用前年次)H17 年 (供用後年次)H22 年		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	175 → 144 件/億台 km (供用前年次)H19 年 (供用後年次)H25 年			
	費用便益分析結果 (新十条通・再評価時)	B/C	2.8	総費用 869 億円 事業費: 744 億円 維持管理費: 126 億円		総便益 2,395 億円 走行時間短縮便益: 2,255 億円 走行経費減少便益: 116 億円 交通事故減少便益: 24 億円		基準年	平成 16 年
	費用便益分析結果 (油小路線・再評価時)	B/C	3.0	総費用 1,274 億円 事業費: 1,168 億円 維持管理費: 106 億円		総便益 3,855 億円 走行時間短縮便益: 3,288 億円 走行経費減少便益: 430 億円 交通事故減少便益: 137 億円		基準年	平成 21 年
	費用便益分析結果 (事後)	B/C	1.6	総費用 2,945 億円 事業費: 2,523 億円 維持管理費: 422 億円		総便益 4,796 億円 走行時間短縮便益: 4,159 億円 走行経費減少便益: 509 億円 交通事故減少便益: 128 億円		基準年	平成 27 年
	事業遅延によるコスト増			費用増加額		便益減少額			
	事業遅延の理由	—							

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ○並行区間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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 1 号の京都線並行区間において混雑時旅行速度が向上 9.2km/h (H17) → 23.5km/h (H26) (九条油小路～京滋バイパス森間) ○当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ 京都市街と周辺地域とを直結する高速バスルートを創出 (主な路線) <ul style="list-style-type: none"> ・ ダイレクトエクスプレス直 Q 京都 (京都～大阪等) : 京阪バス ・ 山科急行 (京都駅～山科・醍醐) : 京阪バス ・ 八尾・京都特急線 (八尾～京都駅) : 近鉄バス ○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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 関西空港と京都市とのアクセスが向上し、所要時間が短縮 (100 分 ⇒ 88 分)
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 京都線周辺の大气汚染常時観測局における二酸化窒素・浮遊粒子状物質の平成 26 年度の観測結果は、環境基準を満足する結果となっている。(南局、山科局 (自排局)、久我局 (一般局)) <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行する京都宇治線における夜間要請限度の超過箇所 (伏見区桃山町) について、供用後は要請限度以下となった。(H19 : 73db ⇒ H24 : 70db) <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>当該事業に関しては事業の効果が発現しており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないとした対応方針 (案) を了承</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 京都市の人口は京都線部分供用前の平成 19 年以降、平成 26 年まで約 147 万人で推移している。 ・ 京都線によりアクセス改善が進んだ伏見区では、沿線の産業集積が進み従業者数が増加している。 ・ 平成 26 年の京都市の年間観光客数は 5,564 万人と過去最高となっており、供用前の 4,945 万人 (H19) と比較して 13% 増となっている。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>本事業についてはその事業効果が発揮されており、今後の事後評価や改善措置の必要性は無いと考えられる。</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>特になし</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。

※旅行速度は、道路交通センサスによる。ただし、H26 はホンダ・インターナビ統計データ (H26.11 平日) による。