

NO.6
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成17年度第4回)

一般国道1号

らく なん 道 路
洛 南

平成18年3月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

事業の目的	1
計画の概要	2
事業の経緯及び進捗状況	4
事業を取り巻く社会状況	8
1．社会的背景	8
2．洛南道路の沿線交通状況	10
3．周辺の主な開発事業等	12
4．地域における計画	14
5．要望経緯	14
事業の整備効果	15
1．国道1号の交通混雑の緩和	15
2．沿線地域の開発を支援	18
3．緊急・災害時における代替路の確保	19
費用便益比の算定	21
コスト縮減や代替案立案等の可能性	23
対応方針	24

事業の目的

国道1号の交通混雑の緩和
沿線地域の開発を支援
緊急・災害時における代替路の確保

一般国道1号は、東京都中央区を起点に計6都府県を経て、大阪市北区に至る延長約570kmの主要幹線道路です。

このうち京都府南部地域は京都と大阪の間に位置し、交通の要衝として重要な役割を果たしてきました。しかし近年、この地域の都市化が進み幹線道路の交通が増え、交通渋滞などの問題が生じています。

洛南道路は、京都市流入部の国道1号の交通混雑の緩和や沿道地域の開発支援、緊急・災害時における代替路の確保を目的とした延長3.3kmの道路です。

洛南道路は、京都高速道路油小路線、第二京阪道路と一体となって、特に京都南部から京都市内への出入交通に対して、宇治川、木津川の河川渡河部における交通容量を拡大し、国道1号等の交通混雑の緩和を図り京都 - 大阪間等の利便性の向上を図る道路です。

また、供用中の京滋バイパスや名神高速道路、事業中の第二名神高速道路や京都第二外環状道路とも一体となって、京阪神地域の広域道路ネットワークを形成する道路です。

位置図



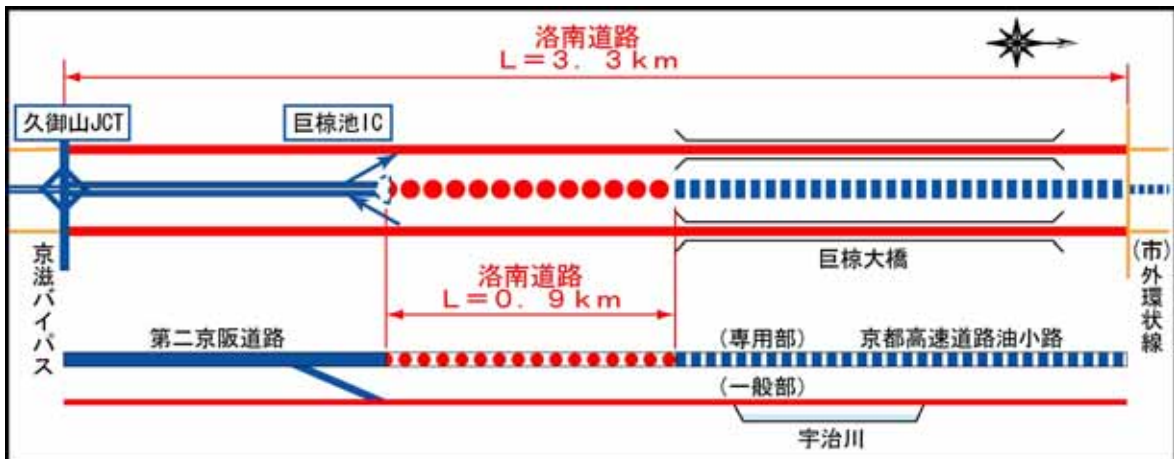
計 画 の 概 要

- 起 終 点 起点) 京都府^{きょうと}京都市^し伏見区^{ふし}横大路^{よこお}下三^お栖^し
 終点) 京都府^{きょうと}久世郡^{くせ}久御山町^{くみやま}森^{もり}
- 全体事業費 約970億円

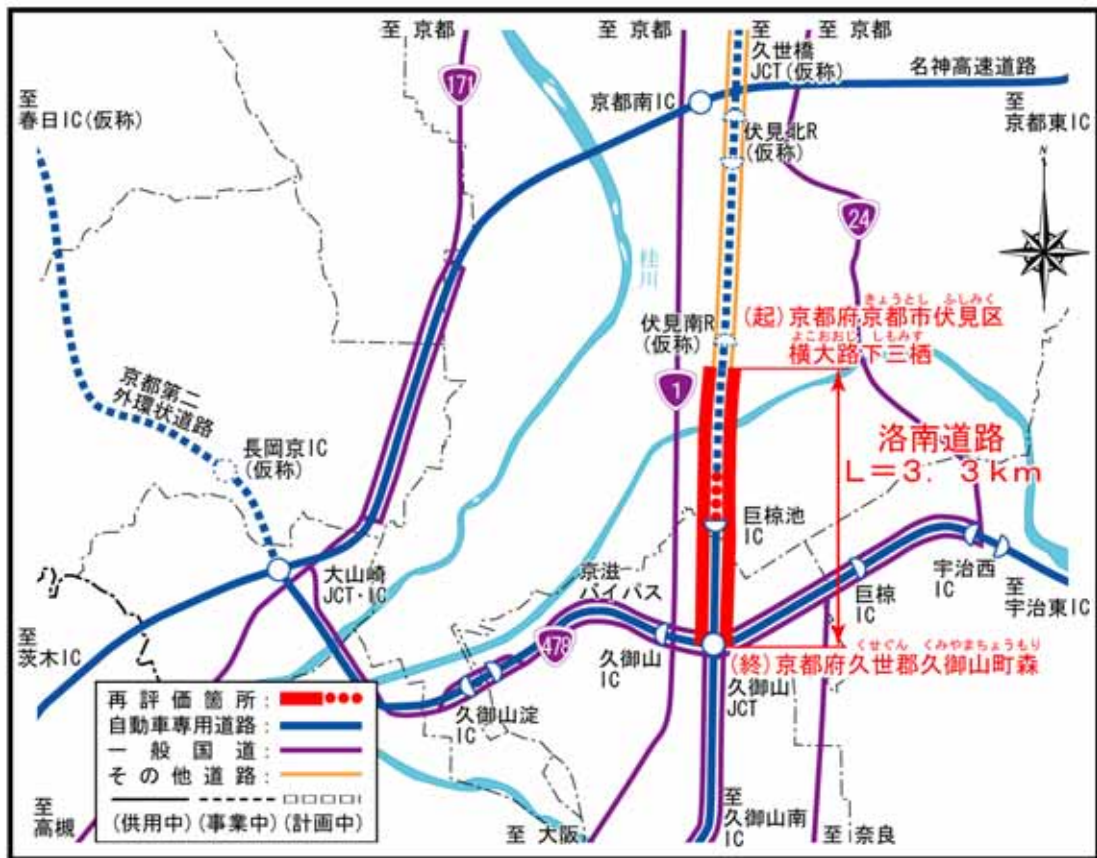
道路区分	自動車専用道路 (専用部)		
事業名	(第二京阪道路)	洛南道路	(京都高速道路) あぶらのこうじ 油小路線
延長	(1.0 km)	0.9 km	(1.4 km)
幅員	20.5 m		18.5 m
構造規格	第1種第3級		第2種第2級
設計速度	80 km/h		60 km/h
車線数	4車線		
事業主体	(国土交通省・西日本) 高速道路株式会社	国土交通省	(阪神高速道路) 株式会社
道路区分	一般道路 (一般部)		
事業名	洛南道路		
延長	3.3 km		
幅員	60.0 m		
構造規格	第3種第1級		
設計速度	60 km/h		
車線数	4車線		
事業主体	国土交通省		

有料道路事業主体未定

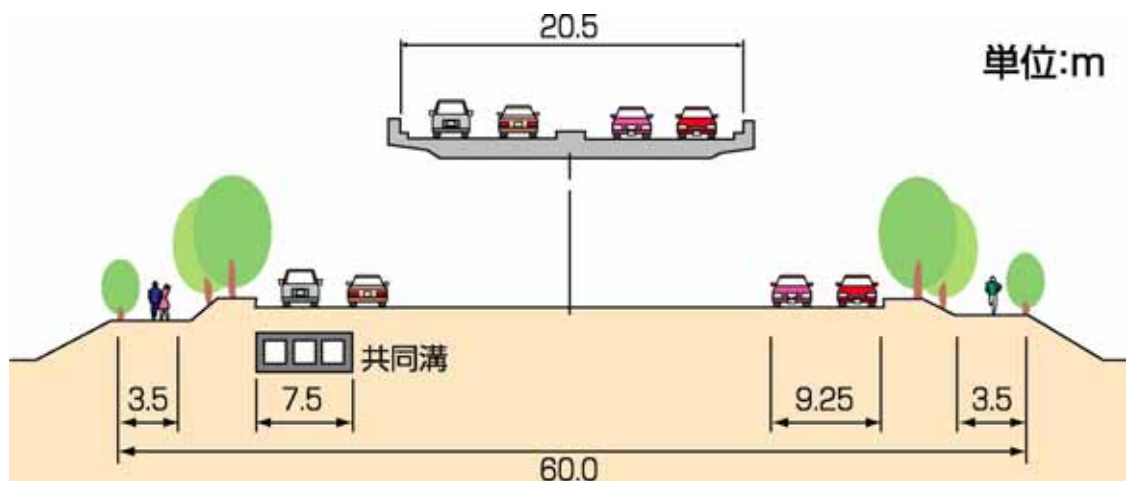
概 略 図



・ 計 画 図



・ 標準断面図



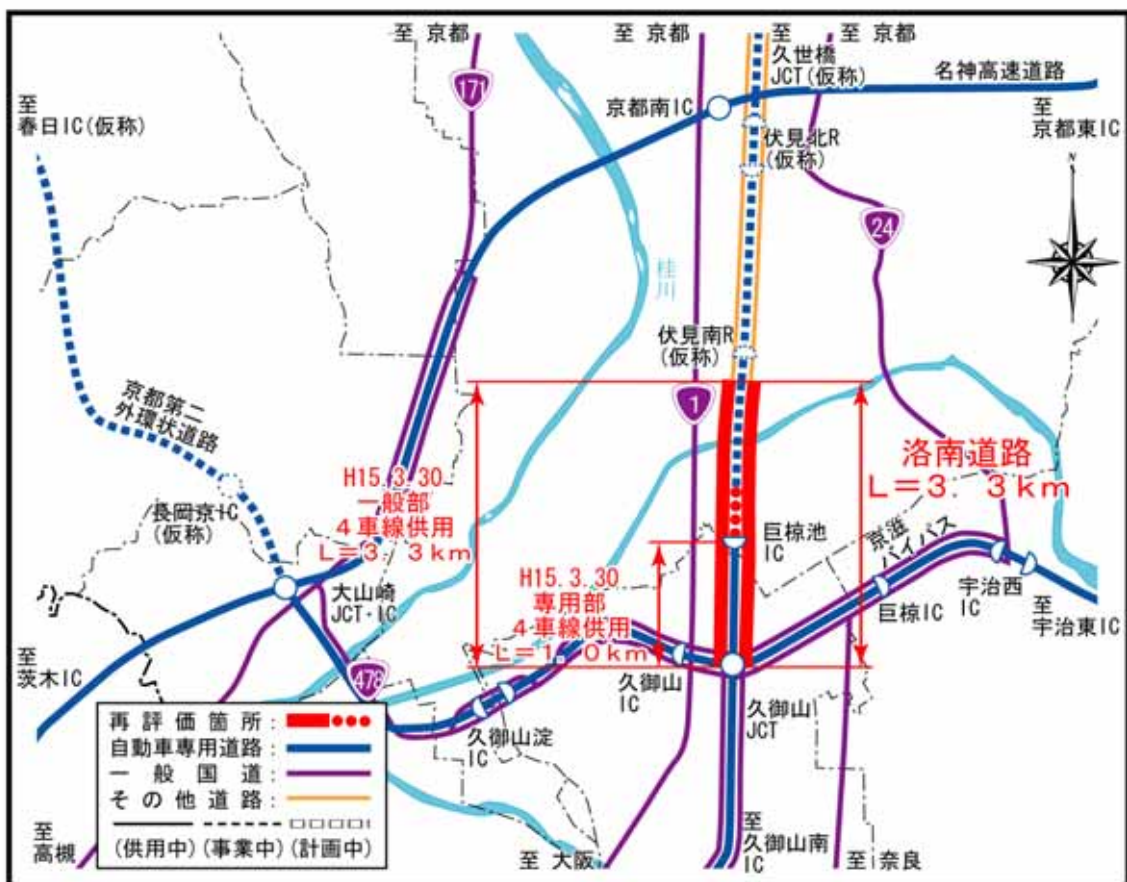
事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 昭和60年4月
- ・事業化 昭和61年度
- ・用地着手 昭和62年度
- ・工事着手 平成元年度
- ・都市計画変更 平成14年2月（伏見区横大路～巨椋池IC）

2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 90%（平成16年度末現在）
- ・用地取得率 100%（平成16年度末現在）
- ・供用延長 平成15年3月30日
一般部（全線 L = 3.3 km） 4車線供用



・現在の進捗状況

- ・昭和61年度に事業化し、昭和62年度に用地買収、平成元年度に工事着手しており、現在用地取得は完了しています。
- ・一般部については、平成15年3月に、第二京阪道路の部分開通（巨椋池IC～枚方東IC）と同時に開通したところです。
- ・高架部については、高架橋の下部工事及び上部工事が発注済みであり、現在、床版工及び舗装等の工事発注を残すのみとなっています。
- ・今後、阪神高速道路株式会社施行による京都高速^{あぶらのこうじ}油小路線と第二京阪道路を接続し、国道1号における渋滞緩和などの整備効果の増加を図るべく、平成19年度の全線完成に向け、順次事業を進めていきます。

3. 現在の状況 (平成17年7月撮影)



現在の状況 (平成17年11月撮影)

至 京都



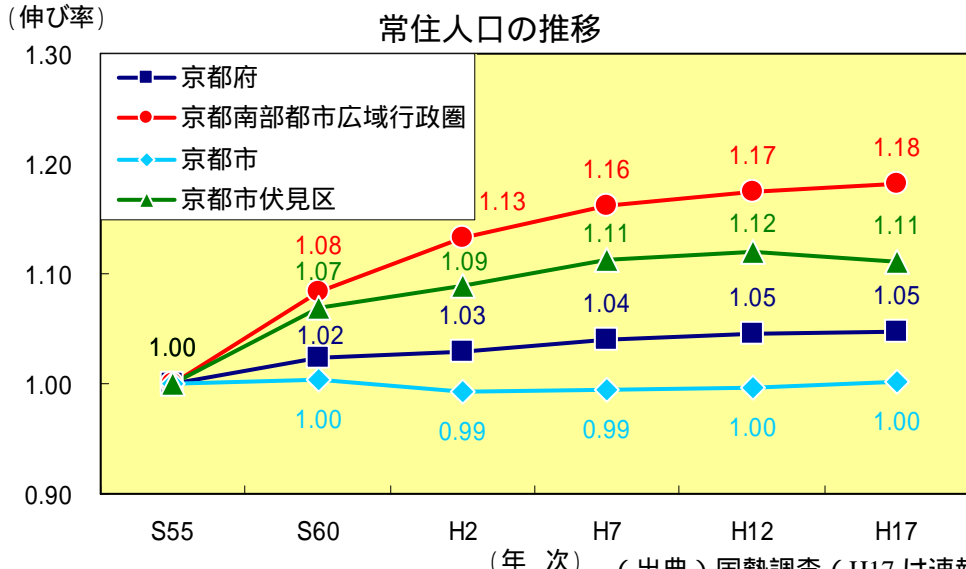
至 久御山JCT

事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

【沿線地域の人口の推移】

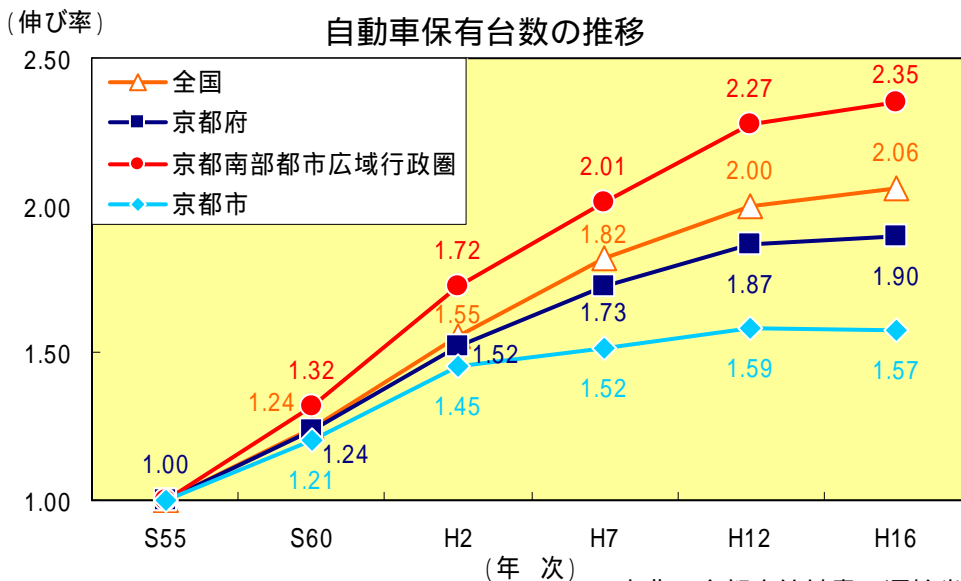
- 沿線地域である京都南部都市広域行政圏の人口は、昭和55年以降、増加傾向となっています。



各年の伸び率は、昭和55年度を1.0とした場合の値
 京都南部都市広域行政圏...宇治市、八幡市、城陽市、向日市、京田辺市、長岡京市、久御山町、大山崎町、井手町、宇治田原町

【沿線地域の自動車保有台数の推移】

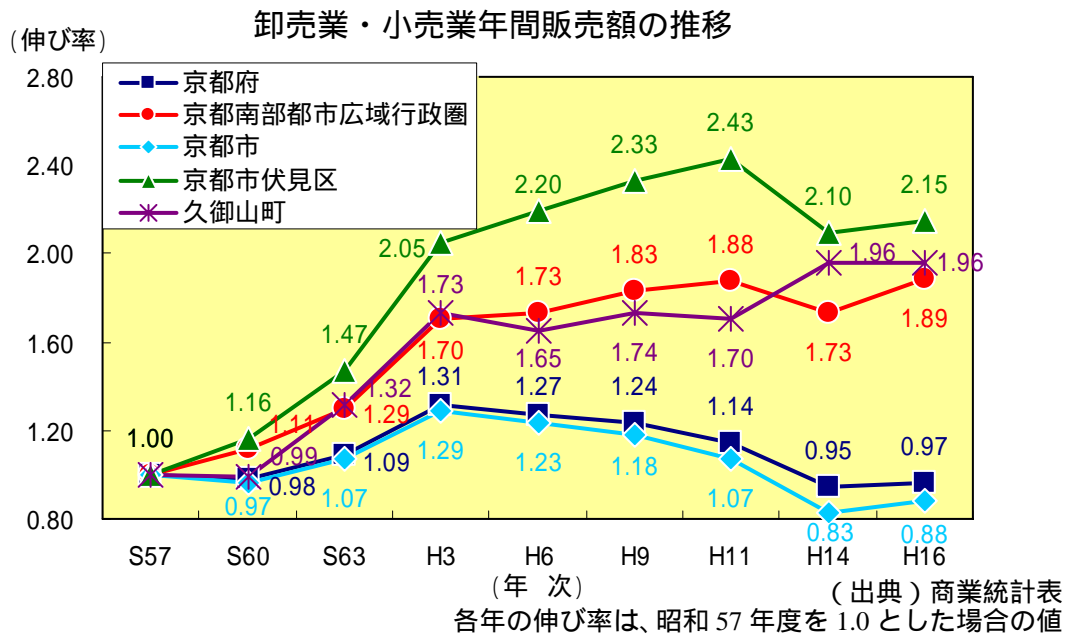
- 沿線地域の自動車保有台数は、増加傾向が著しく、全国や京都府全体での伸び率を上回っています。



各年の伸び率は、昭和55年度を1.0とした場合の値
 自動車保有台数は、乗用車、貨物車、乗合車、特殊用途車、軽自動車及び小型二輪車の合計

【沿線地域の卸売業・小売業年間販売額の推移】

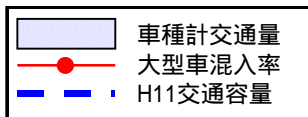
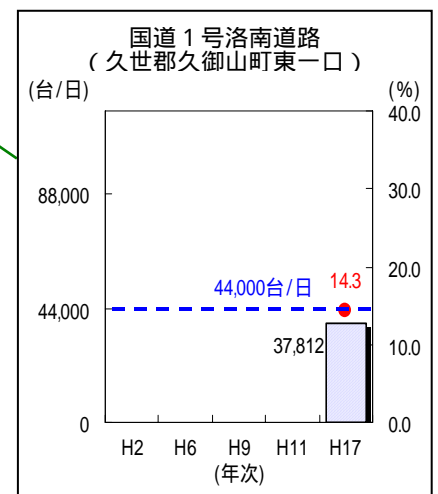
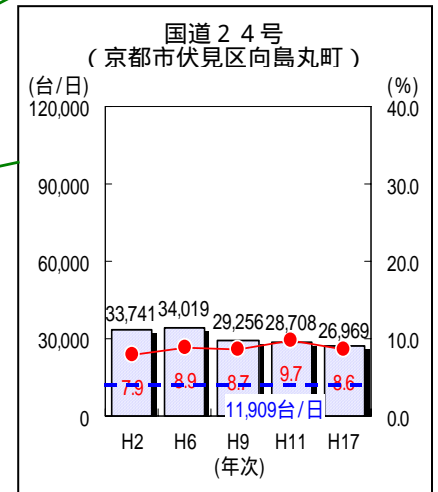
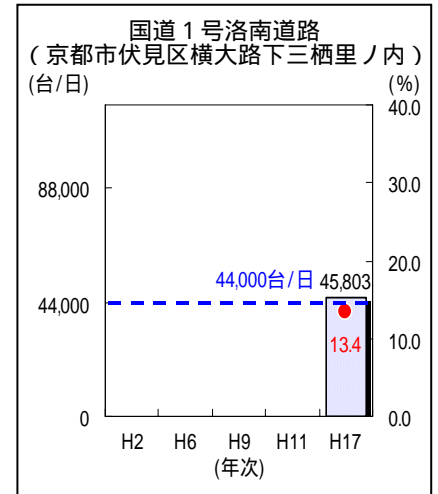
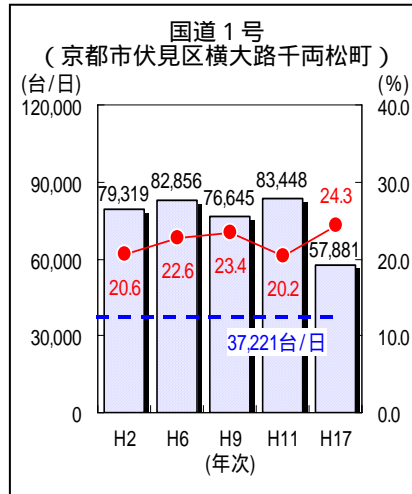
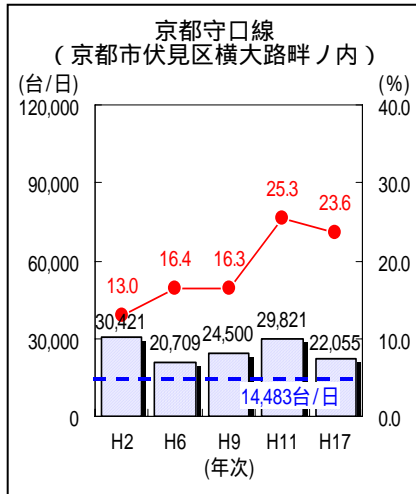
- 沿線地域の卸売業・小売業年間販売額の推移は、京都府・京都市は近年伸びが鈍化傾向であるのに対し、久御山町を除く京都南部エリアは平成14年に伸びが落ち込んだものの、近年は増加傾向に転じており、相対的に商業活動が活発な地域となっています。



2. 洛南道路の沿線交通状況

【周辺の交通量】

- ・ 国道1号や周辺の路線では、交通量が交通容量を大幅に超過しており、交通混雑が発生しています。



(出典) 道路交通センサス
ただし、H17年のデータについては速報値
国道1号洛南道路の交通容量は、設計基準交通量より算出

【現道の状況】

- ・洛南道路に並行する国道1号や国道24号の交差点や渡河部などは主要渋滞ポイントとなっており、朝夕や休日を中心に交通混雑が発生していました。【洛南道路(一般部)開通前】

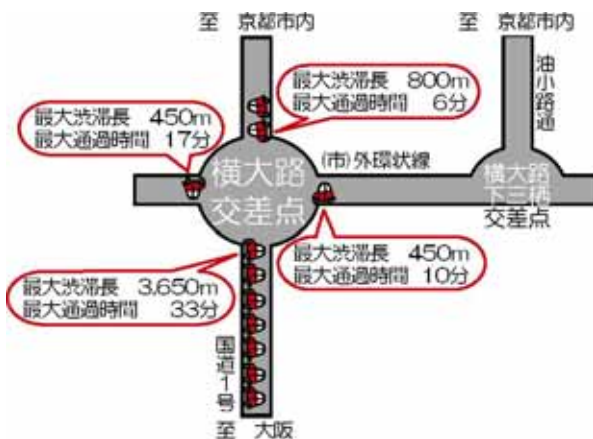


国道1号横大路交差点付近



横大路交差点

国道1号久御山町大字森付近



H14.11 調査【洛南道路(一般部)開通前】

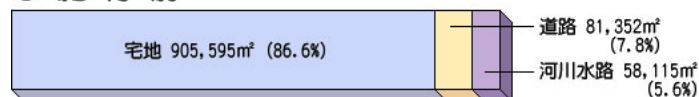
3 . 周辺の主な開発事業等

【伏見西部第三地区土地区画整理事業】

- ・ 事業主体：京都市
- ・ 目的：京都市の南の玄関口として地域の新しい市街地形成の骨格となる洛南道路、油小路通をはじめとする道路・水路・公園などの公共施設の整備改善を行い、立地条件に併せた流通・業務系の健全な市街地の形成を図る。
- ・ 事業面積：約 104.5 ha
- ・ 施工期間：昭和 60 年度～平成 20 年度
- ・ 総事業費：約 182 億円
- ・ 減歩率：公共：15.32%
保留地：5.22%
合算：20.54%
- ・ 進捗状況：仮換地指定率：94.3%（平成 16 年度末）
道路築造率：83.0%（平成 16 年度末）



◎ 施行前



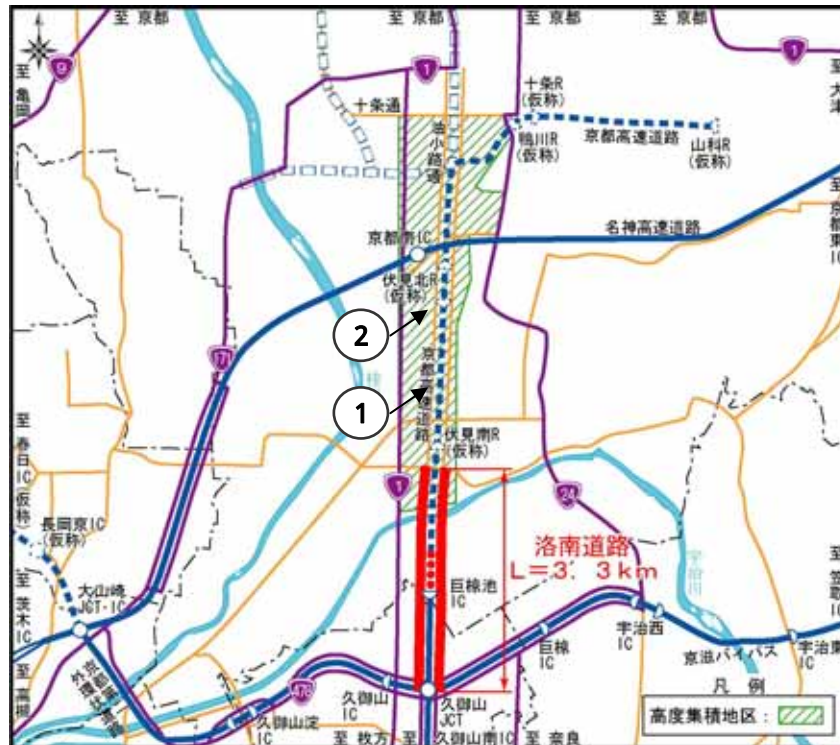
◎ 施行後



(出典)京都市役所 HP

【高度集積地区】

- ・ 目的：京都市南部地域の先導地区として、十条通以南の油小路通を中心とした地域に、高度情報機能、流通機能、商業・業務機能等の集積と合わせてアメニティの高い文化機能を集積させる。
- ・ 経過：平成10年4月、京都市により高度集積地区整備ガイドプランが策定



高度集積地区南部上空から北方を望む



ファッション産業団地地区周辺

4 . 地域における計画

洛南道路は、下記の計画に位置づけられています。

久御山町第3次総合計画（平成8年3月）

交通混雑の解消と広域交通利便性の向上が期待される道路として位置づけ

第3次八幡市総合計画（平成9年3月）

近接市町との連携を強化する道路として位置づけ

新京都府総合計画（平成13年1月）

広域交通ネットワークの整備を図る道路として位置づけ

京都市基本計画（平成13年1月）

広域交通網の充実を図る道路として位置づけ

京都南部都市広域行政圏計画（平成14年4月）

交通ネットワークの構築に資する道路として位置づけ

5 . 要望経緯

洛南道路の事業促進を要望する各団体の動きは、以下の通りです。

（最近の動向）

平成16年11月 京都南部都市広域行政圏推進協議会が、関係各機関に整備促進の要望書を提出

平成17年11月 京都府 平成18年度政府予算に関する要望

平成17年12月 京都南部都市広域行政圏推進協議会が、関係各機関に整備促進の要望書を提出

（参考）関係促進団体

団体名（設立年月）	
会長	主なメンバー
京都南部都市広域行政圏推進協議会（昭和54年11月）	
宇治市長	宇治市、城陽市、向日市、長岡京市、八幡市、京田辺市、久御山町、宇治田原町、井手町、大山崎町 各首長

事業の整備効果

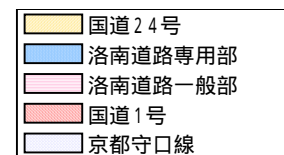
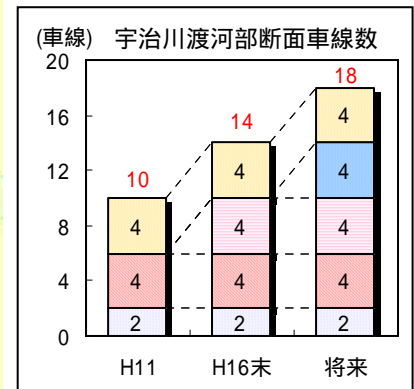
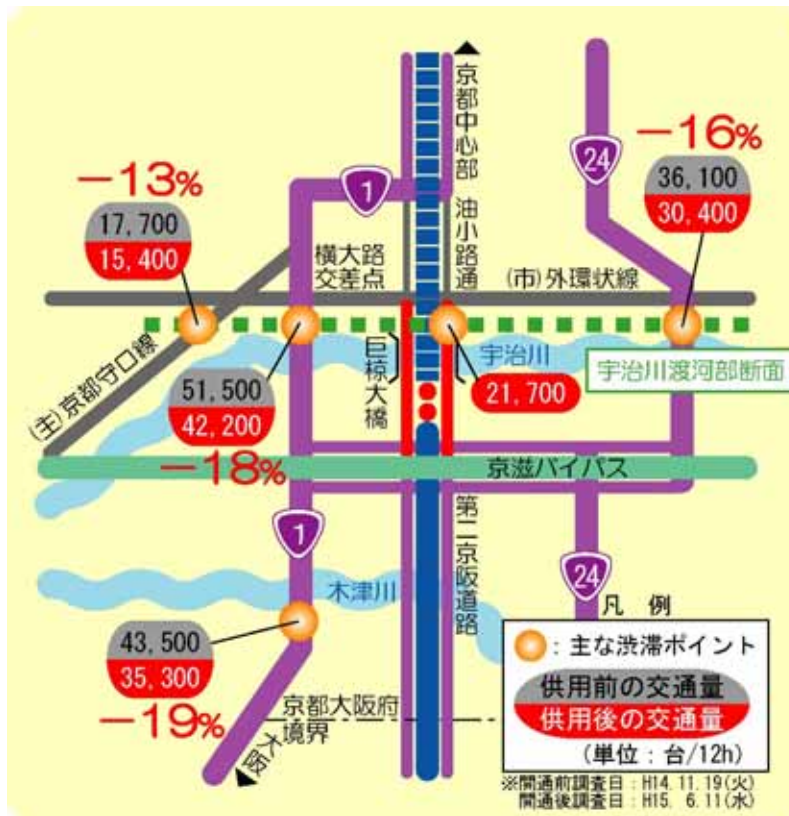
1. 国道1号の交通混雑の緩和

洛南道路は、宇治川に新たな架橋（巨椋大橋）を整備し、交通分散を図ると共に、油小路通と一体となって国道1号のバイパスを形成し、交通混雑の緩和を図ります。

【交通の分散】

洛南道路(一般部)の整備により、宇治川を渡河する路線が増加し、京都市へ流出入する交通が分散されました。

今後、専用部の整備により、交通の更なる分散が期待されます。



(出典) 国土交通省京都国道事務所調査結果

【交通の円滑化】

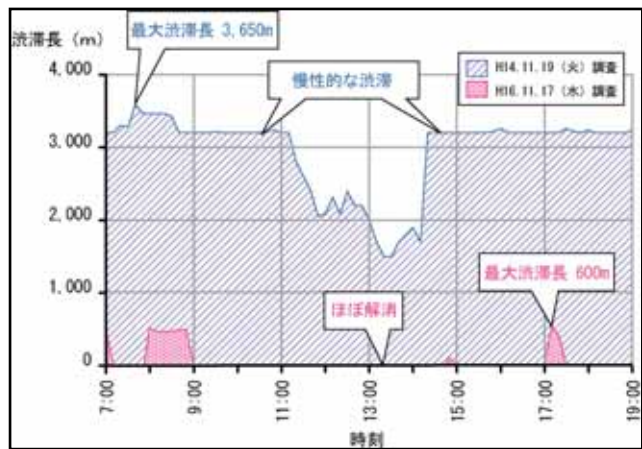
渋滞ポイントである国道1号横大路交差点の北行きにおいては、供用前、7時台の最大渋滞長3,650mを筆頭に、昼間のほとんどの時間帯で渋滞が発生していました。

洛南道路（一般部）供用後は、昼間の慢性的な渋滞が緩和されましたが、国道1号横大路交差点では朝夕の時間帯に交通渋滞が残り、洛南道路横大路下三栖交差点では新たに交通混雑が発生しています。

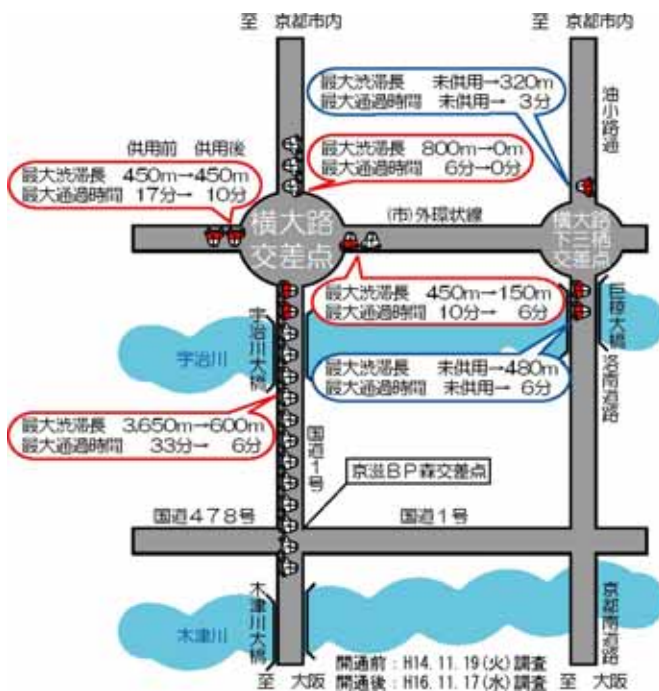
今後、専用部の整備により交通が分散され、横大路交差点を通過する交通の更なる円滑化が期待されます。



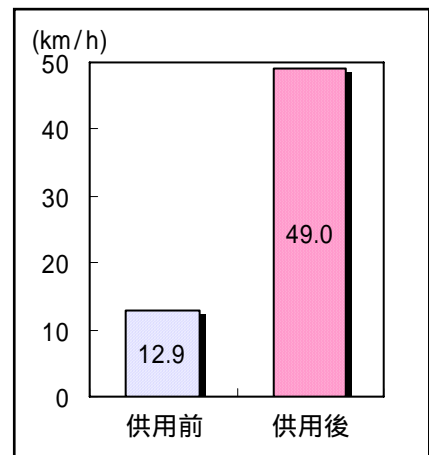
通過がスムーズになった
国道1号横大路交差点



国道1号横大路交差点北行き渋滞長



横大路交差点のピーク時の最大渋滞状況

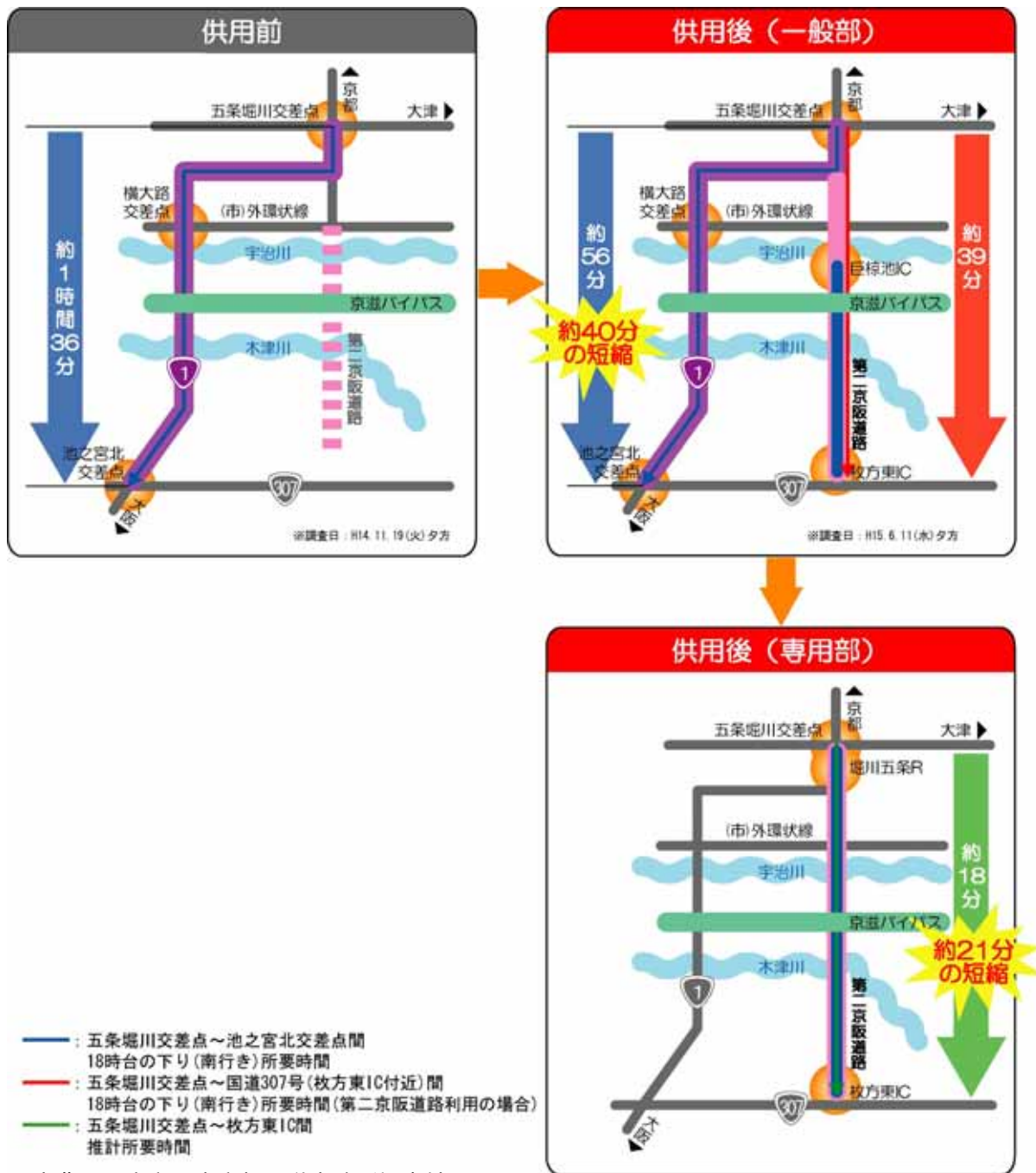


国道1号 平均旅行速度
朝8時台（北行き）
横大路交差点～京滋B P 森交差点
（出典）国土交通省京都国道事務所調査結果

【所要時間の短縮】

洛南道路（一般部）供用前、18時台に京都市五条堀川交差点から国道1号を利用して、枚方市池之宮北交差点に到着するまでの所要時間は約1時間36分でしたが、供用後は、渋滞の緩和により約56分で到着します。

また、五条堀川交差点から第二京阪道路を利用して国道307号(枚方東インターチェンジ出口付近)に到着するまでの所要時間は約39分でしたが、今後、専用部の整備により、所要時間が約18分となり、更なる時間短縮が期待されます。



(出典) 国土交通省京都国道事務所調査結果

2. 沿線地域の開発を支援

広域道路ネットワークの一部を形成する洛南道路は、沿線に多く立地している産業団地と京都中心部及び大阪方面等とのアクセス道路として機能し、沿線地域の開発を支援します。



(出典) 経済産業省近畿経済産業局 HP

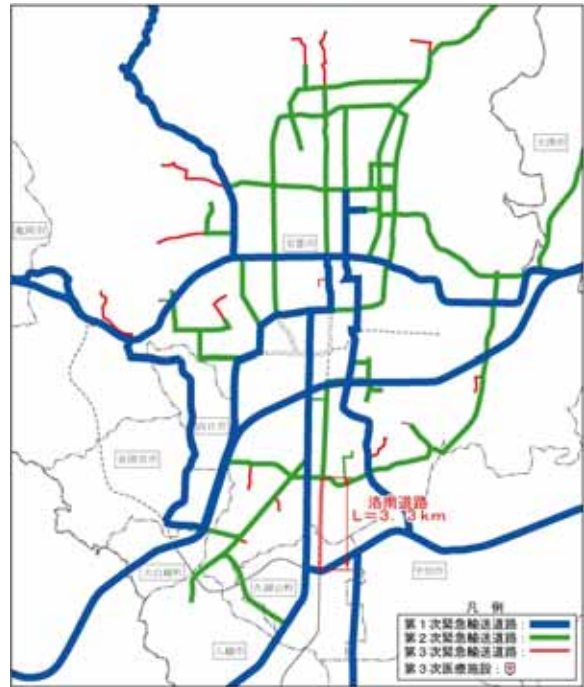


久御山ショッピングタウン

3. 緊急・災害時における代替路の確保

【緊急災害時における代替路の確保】

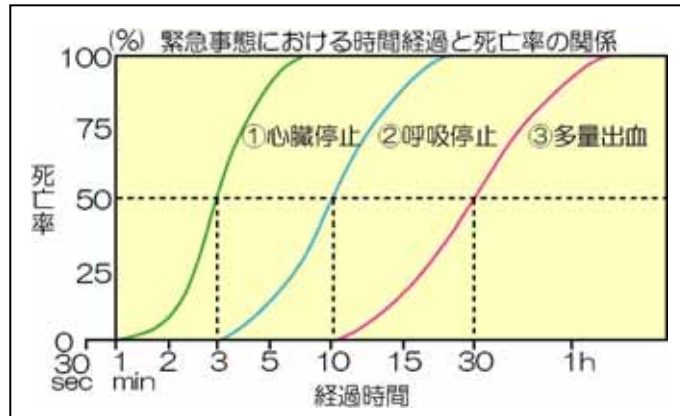
宇治川を渡河する巨椋大橋は、緊急・災害時において京都高速^{あぶらのこうじ}油小路線や第二京阪道路とともに、国道1号の代替路として機能することが期待されます。



【医療施設へのアクセス強化】

久御山町から三次救急医療機関である京都医療センターまでの所要時間は、洛南道路（一般部）供用前は約61分でしたが、供用後は約38分と約23分短縮され、救命率が大幅に向上しました。今後、専用部の整備により、所要時間が28分となり、更なる所要時間の短縮が期待されます。

三次救急医療機関・・・2次救急医療では対応できない重篤救急患者に対応し、高度な診療機能を持つ24時間体制の救命救急センター。



(出典) M.Cara:1981.「カーラーの曲線」一部改変

上記グラフの時間は、あくまでも参考資料なので、救急隊・医師に引き渡すまで救命手当を行う事が大事である。



供用路線はH11 センサス平日旅行速度を用い、未供用路線は設計速度を用いて算出

費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	一般国道 1 号
事 業 名	洛南道路
延 長	3 . 3 k m

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 1 7 年度			
基準年における 現在価値	2,252 億円	292 億円	161 億円	2 , 7 0 5 億円 … (B)

費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成 1 7 年度		
単純合計	928 億円	68 億円	9 9 6 億円
基準年における 現在価値	1,162 億円	31 億円	1 , 1 9 3 億円 … (C)

算定結果

費用便益比（ C B R ）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{2 , 7 0 5 \text{ 億円}}{1 , 1 9 3 \text{ 億円}}$	$= 2 . 3$

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。

費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	一般国道1号
事 業 名	洛南道路
延 長	3.3 km

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17年度			
基準年における 現在価値	227億円	28億円	8億円	263億円 … (B)

費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成17年度		
単純合計	56億円	68億円	124億円
基準年における 現在価値	53億円	31億円	84億円 … (C)

算定結果

費用便益比（CBR）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{263 \text{ 億円}}{84 \text{ 億円}}$	$= 3.1$

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。

コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、周辺の地形・土地利用状況、主要幹線道路等の接続、経済性等を勘案のうえ、最適な計画としていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

なお、施工にあたっては、新技術・新工法を積極的に採用するなど、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

国道 1 号の洛南道路並行区間の交通量は、容量を大きく上回っており、朝夕や休日を中心に交通混雑が生じ、主要幹線道路としての機能が十分発揮出来ない状況が生じていることから、早急な整備が必要となっています。

洛南道路は第二京阪道路、京都高速^{あぶらのこうじ}油小路線と一体となって、大阪と京都、そして近畿全体を結ぶ広域ネットワークを形成する道路であり、近畿圏内の開発プロジェクトと各都市圏との連携を図るために早期整備が求められています。

なお、残事業をすすめる事による費用対効果は 3 . 1 となっており、事業実施の必要性が高い事業と考えられることから、今後も早期供用に向けて事業を進めていく予定です。

(2) 事業の進捗見込みの視点からの見解

洛南道路については、平成 1 5 年 3 月 3 0 日に一般部が供用しており、平成 1 9 年度の完成を目途に残りの事業を推進していきます。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

施工にあたっては、新技術・新工法を積極的に採用するなど、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

対応方針（原案）

【事業継続】

洛南道路を含む第二京阪道路、京都高速油あぶらのこうじ小路線は、大阪と京都、そして近畿全体を結ぶ広域ネットワークを形成する道路であり、近畿圏内の開発プロジェクトと各都市圏との連携を図る重要な道路です。

洛南道路は、京都市域・久御山町域の国道1号及びその周辺道路の渋滞緩和を図り、第二京阪道路と京都高速油あぶらのこうじ小路線を接続して広域ネットワークを形成するため、事業促進が求められています。

今後とも、引き続き工事を推進し、平成19年度の全線完成を目指します。

チェックリスト

事業名	一般国道1号 <small>らくなんどうろ</small> 洛南道路		事業種別	地域高規格道路
起終点	起点) 京都市伏見区横大路下三栖 終点) 久世郡久御山町森		延長	3.3 km
事業化	昭和61年度	都市計画決定	昭和60年度	
用地着手	昭和62年度	工事着手	平成元年度	
全体事業費	約970億円			

一般国道1号は、東京都中央区を起点に計6都府県を経て、大阪市北区に至る延長約570kmの主要幹線道路です。

このうち京都府南部地域は京都と大阪の中間に位置し、交通の要衝として重要な役割を果たしてきました。しかし近年、この地域の都市化が進み幹線道路の交通が増え、交通渋滞などの問題が生じています。

洛南道路は、京都市流入部の国道1号の交通混雑の緩和や沿道地域の開発支援、緊急・災害時における代替路の確保を目的とした延長3.3kmの道路です。

洛南道路は、京都高速道路油小路線、第二京阪道路と一体となって、特に京都南部から京都市内への出入交通に対して、宇治川、木津川の河川渡河部における交通容量を拡大し、国道1号等の交通混雑の緩和を図り京都 - 大阪間等の利便性の向上を図る道路です。

また、供用中の京滋バイパスや名神高速道路、事業中の第二名神高速道路や京都第二外環状道路とも一体となって、京阪神地域の広域道路ネットワークを形成する道路です。

位置図

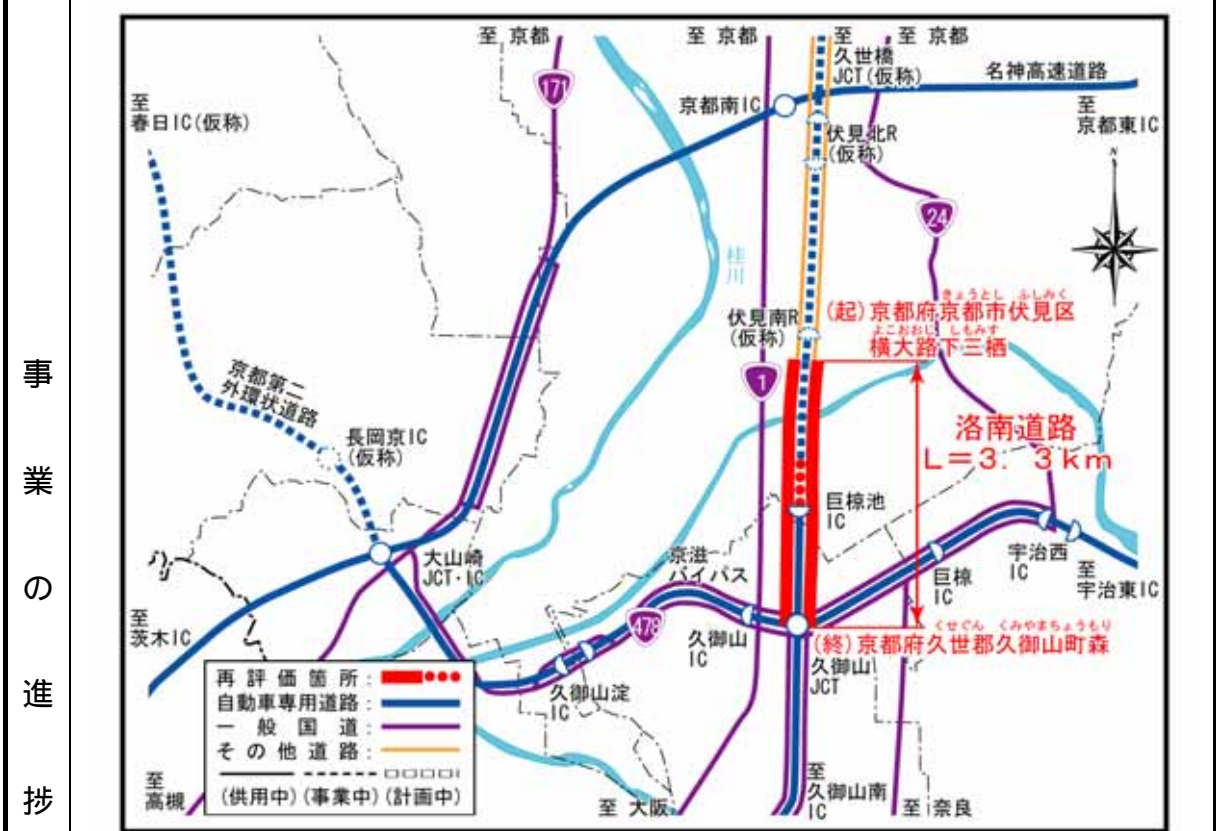


事業名	一般国道1号 <small>らくなんどうろ</small> 洛南道路	事業種別	地域高規格道路
-----	------------------------------------	------	---------

執行済み額	約880億円(進捗率 約90%)
-------	------------------

事業の進捗状況	
---------	--

事業の進捗



- ・事業進捗率 90% (平成16年度末現在)
- ・用地取得率 100% (平成16年度末現在)

地元調整等

- ・昭和61年度に事業化し、昭和62年度に用地買収、平成元年度に工事着手しており、現在用地取得は完了しています。
- ・工事においては、高架橋の下部工及び上部工は工事発注済みであり、現在、床版工及び舗装・料金所施設等の工事発注を残すのみとなっています。
- ・今後、阪神高速道路株式会社施行による京都高速 あぶらのこうじ 油小路線と第二京阪道路を接続し、国道1号における渋滞緩和などの整備効果の増加を図るべく、平成19年度の全線完成に向け、順次事業を進めていきます。

供用目標等今後の事業の見通し	
----------------	--

- ・今後、平成19年度の全線完成に向け、残りの事業を推進していきます。

事業の進捗状況

事業名	一般国道1号 ^{らくなんどうろ} 洛南道路	事業種別	地域高規格道路
-----	--------------------------------	------	---------

客観的評価指標

事業をめぐる社会情勢等	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<p>現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</p> <p>現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>現道等に、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</p> <p>新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>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</p>
		物流効率化の支援	<p>重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>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を解消する</p>
		都市の再生	<p>都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</p> <p>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</p> <p>中心市街地内で行う事業である</p> <p>幹線都市計画道路網密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である</p> <p>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する</p> <p>対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる</p>
		国土・地域ネットワークの構築	<p>高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり</p> <p>地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>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（A'路線としての位置づけがある場合）</p> <p>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</p> <p>現道等における交通不能区間を解消する</p> <p>現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p>
		個性ある地域の形成	<p>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</p> <p>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</p> <p>主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>新規整備の公共施設へ直結する道路である</p>
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<p>自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</p> <p>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る</p>
		無電柱化による美しい町並みの形成	<p>対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり</p> <p>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する</p>
		安全で安心できるくらしの確保	<p>三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p>
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<p>現道等に死傷事故率が500件/億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、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる</p> <p>当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p>
		災害への備え	<p>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を解消する</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）</p> <p>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される</p> <p>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を解消する</p>
	4. 環境	地球環境の保全	<p>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</p>
		生活環境の改善・保全	<p>現道等における自動車からのNO₂排出削減率</p> <p>現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>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</p> <p>その他、環境や景観上の効果が期待される</p>
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>他機関との連携プログラムに位置づけられている</p>
		その他	<p>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</p>

事業名	一般国道1号 <small>らくなんどうろ</small> 洛南道路	事業種別	地域高規格道路
事業をめぐる社会情勢等	再評価実施時点における評価指標該当項目		
	<p>1. 活 力～円滑なモビリティの確保～ 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ・現況の国道1号の渋滞損失時間は約2,055,000人・時間である。 ・当該事業により渋滞損失時間は約1,540,300人・時間（75%）削減される。</p> <p>4. 環 境～地球環境の保全～ 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 ・整備前のCO2排出量は約13,337,800tである。 ・当該事業により、CO2の排出量は約16,200t削減される。</p> <p>4. 環 境～生活環境の改善・保全～ 現道等における自動車からのNO2排出削減率 現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・当該事業により並行区間のNO2排出量、SPM排出量がそれぞれ約60%削減される。</p>		
効果分析の要因の変化	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
	<p>洛南道路の沿線地域では、人口や自動車保有台数、卸売業・小売業年間販売額の推移が増加傾向にあります。また、国道1号や周辺路線では、依然として交通量が交通容量を大幅に超過し、交通混雑が発生しています。</p>		
立案等の可能性	<p>現在の費用便益比：B / C = 2 . 3（事業全体） 現在の費用便益比：B / C = 3 . 1（残事業） （基準年次：平成17年、検討年次40年間で算出）</p> <p>本道路の計画にあたっては、周辺の地形・土地利用状況、主要幹線道路等の接続、経済性等を勘案のうえ、最適な計画としていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。</p> <p>なお、施工にあたっては、新技術・新工法を積極的に採用するなど、コストの縮減に努めながら事業を推進します。</p> <p>具体例としては、基礎杭に新工法である鋼管ソイルセメント杭を活用することにより、掘削による発生土を削減でき処分費が縮減できること、また杭本数の削減と橋脚のスリム化が可能となり、コスト縮減を図っています。</p>		

事業名	一般国道1号 <small>らくなんどうろ</small> 洛南道路	事業種別	地域高規格道路
地方公共団体等の意見	<p>平成16年11月 京都南部都市広域行政圏推進協議会が、関係各機関に整備促進の要望書を提出</p> <p>平成17年11月 京都府 平成18年度政府予算に関する要望</p> <p>平成17年12月 京都南部都市広域行政圏推進協議会が、関係各機関に整備促進の要望書を提出</p>		
対応方針	<p>(原案)事業継続</p> <p>(理由)</p> <p>洛南道路を含む第二京阪道路、京都高速油小路<small>あぶらのこうじ</small>線は、大阪と京都、そして近畿全体を結ぶ広域ネットワークを形成する道路であり、近畿圏内の開発プロジェクトと各都市圏との連携を図る重要な道路です。</p> <p>洛南道路は、京都市域・久御山町域の国道1号及びその周辺道路の渋滞緩和を図り、第二京阪道路と京都高速油小路<small>あぶらのこうじ</small>線を接続して広域ネットワークを形成するため、事業促進が求められています。</p> <p>今後とも、引き続き工事を推進し、平成19年度的全線完成を目指します。</p>		