

No. 3  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成15年度第7回)

一般国道478号

京都第二外環状道路

平成16年3月

国土交通省 近畿地方整備局



# 計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点                    自) 京都市西京区大枝沓掛町  
にしきょうくお お えくつかけちょう
- 至) 京都府久世郡久御山町森  
く せ ぐんくみやまちょうもり
  
- ・ 計 画 延 長                    L = 1 5 . 7 km
  
- ・ 幅                    員                    W = 2 0 . 5 m ~ 7 2 . 3 m

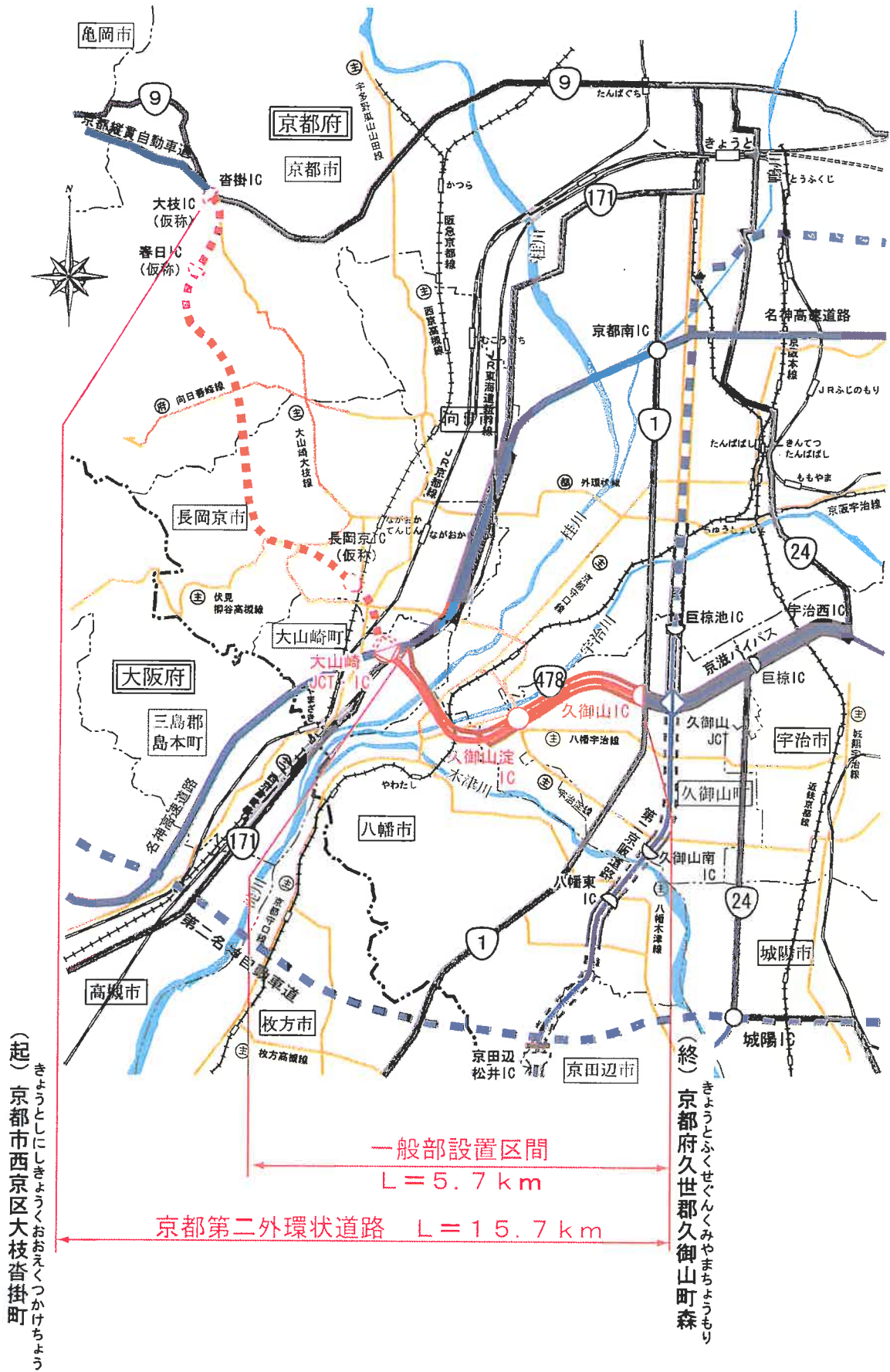
道路区分	自動車専用道路 (専用部)	一般道路 (大山崎～久御山間)
構造規格	第1種第3級	第3種第2級
設計速度	80 km/h	60 km/h
車線数	4車線	2車線
事業主体	国土交通省及び日本道路公団	国土交通省

・ 全体事業費                    約 3,970 億円

(うち有料道路事業費   約 2,116 億円)

※なお、有料道路事業費については、新コスト削減計画に基づくコスト削減額を考慮している。

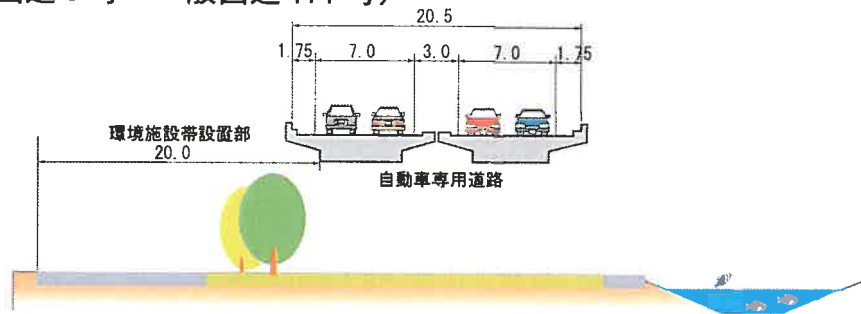
# 計 画 図



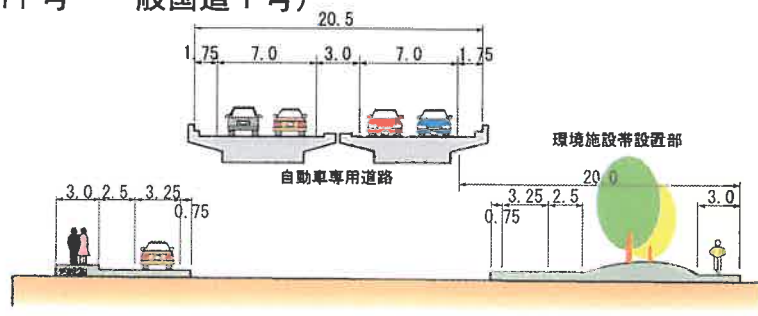
# 標準断面図

## (1) 市街地部

### ●高架部（一般国道 9 号～一般国道 171 号）

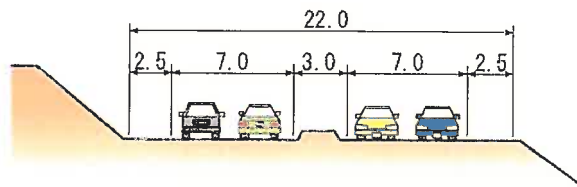


### ●高架部（一般国道 171 号～一般国道 1 号）

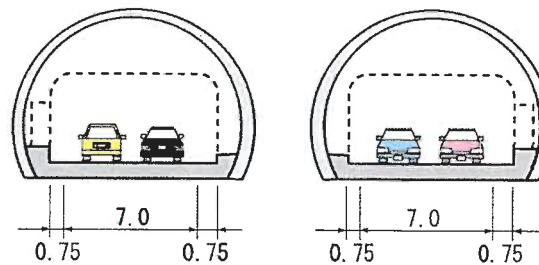


## (2) 丘陵部

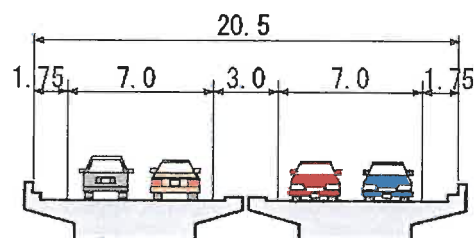
### ●土工部



### ●トンネル部（乙訓地域山間部）



### ●橋梁部





# 事業の経緯及び進捗

## 1. 事業の経緯 京都第二外環状道路

都市計画決定 平成元年8月（京都第二外環状道路 L=15.7km）

直轄事業化 平成元年度（京都第二外環状道路 L=15.7km）

日本道路公団

平成5年7月 施行命令（高速自動車国道）

（大山崎JCT～久御山淀IC L=3.0km）

平成8年7月 事業許可（一般有料道路）

（久御山IC～久御山淀IC L=2.6km）

平成13年3月 事業許可（一般有料道路）

（大枝IC～大山崎JCT L=9.8km）

用地着手 平成3年度

工事着手 平成9年度



## 2. 事業の進捗

- ・ 事業進捗率 55% (平成14年度末現在)
- ・ 用地取得率 48% (面積ベース、平成14年度末現在)
- ・ 供用延長

平成15年8月10日

専用部：大山崎 JCT～久御山 I C L=5.6 km 4車線供用

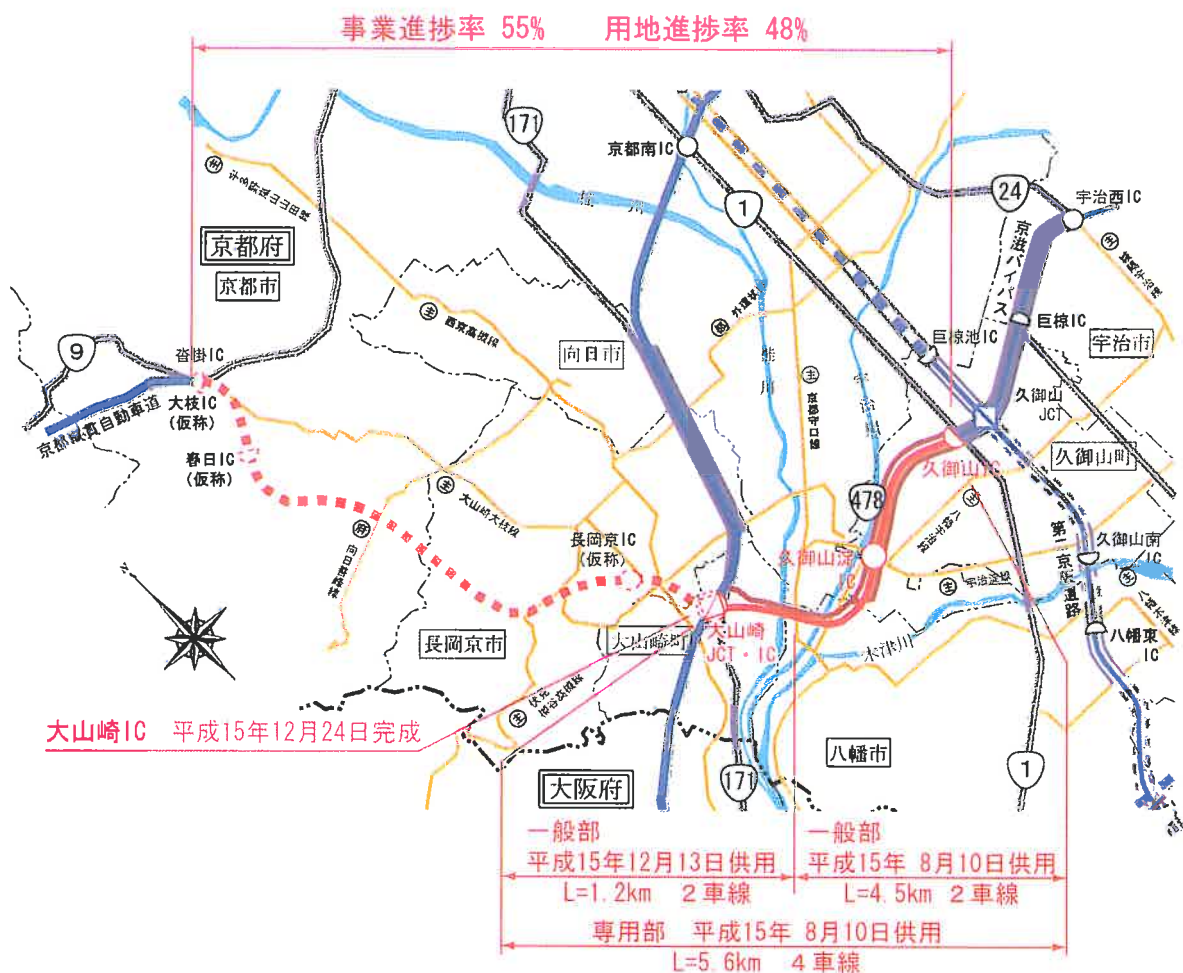
一般部：京都守口線～一般国道1号 L=4.5 km 2車線供用

平成15年12月13日

一般部：一般国道171号～京都守口線 L=1.2 km 2車線供用

平成15年12月24日

専用部：大山崎 I C 完成



### 3. 関係機関との調整等

- ・ 京滋バイパスと名神高速道路を接続し、名神高速道路の瀬田東 JCT・IC～大山崎 JCT間の2ルート化を図り、名神高速道路の渋滞緩和、沿道地域からの高速道路利用の利便性の向上を図るため、大山崎 JCT～久御山 IC間から優先的に整備を進めており、平成15年12月迄に大山崎 JCT・IC～久御山 IC間の供用を図りました。
- ・ 残る事業区間である大枝 IC～大山崎 JCT・IC間においては、第一種風致地区に指定されている大原野神社及び花の寺周辺地域を通過することから、周辺景観等への影響を少ないものとするため、学識経験者等で構成される「京都第二外環状道路西山地区検討委員会」を開催し、花の寺の参道の保全などの検討を行うとともに、大原野神社周辺の地下水の保全等を図るため具体的な工法及び構造について検討を進めており、今年中には、地元設計協議に入ることをとしています。

なお、長岡京市域では用地買取請求に対応し既に市域の36%の用地を買収しています。



4. 現在の状況 (平成15年11月撮影)



① 三川合流地点上空から久御山方面を望む



② 木津川上空から大山崎方面を望む



③ 大山崎JCT上空から久御山方面を望む

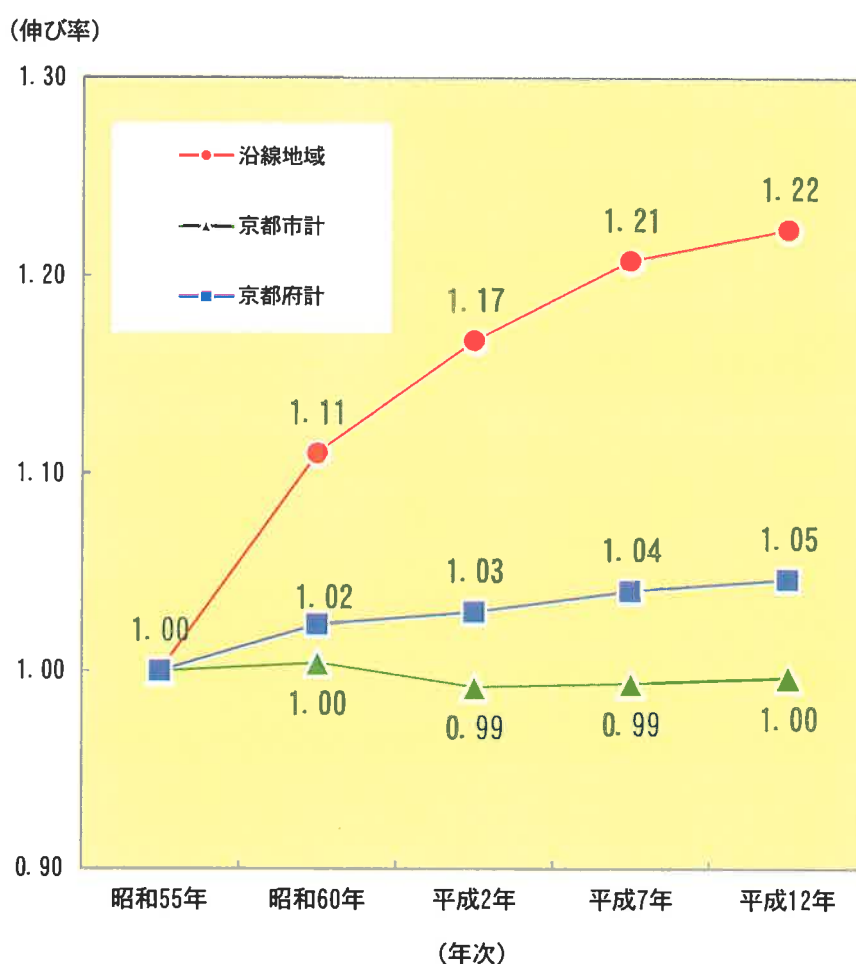
# 事業を取り巻く社会状況

## 1. 社会的背景

### 【沿線地域の人口と自動車保有台数の推移】

- 沿線地域の人口は、昭和 55 年以降着実に増加しており、平成 12 年における地域全体の人口は、約 30 万人に達しています。

常住人口の推移



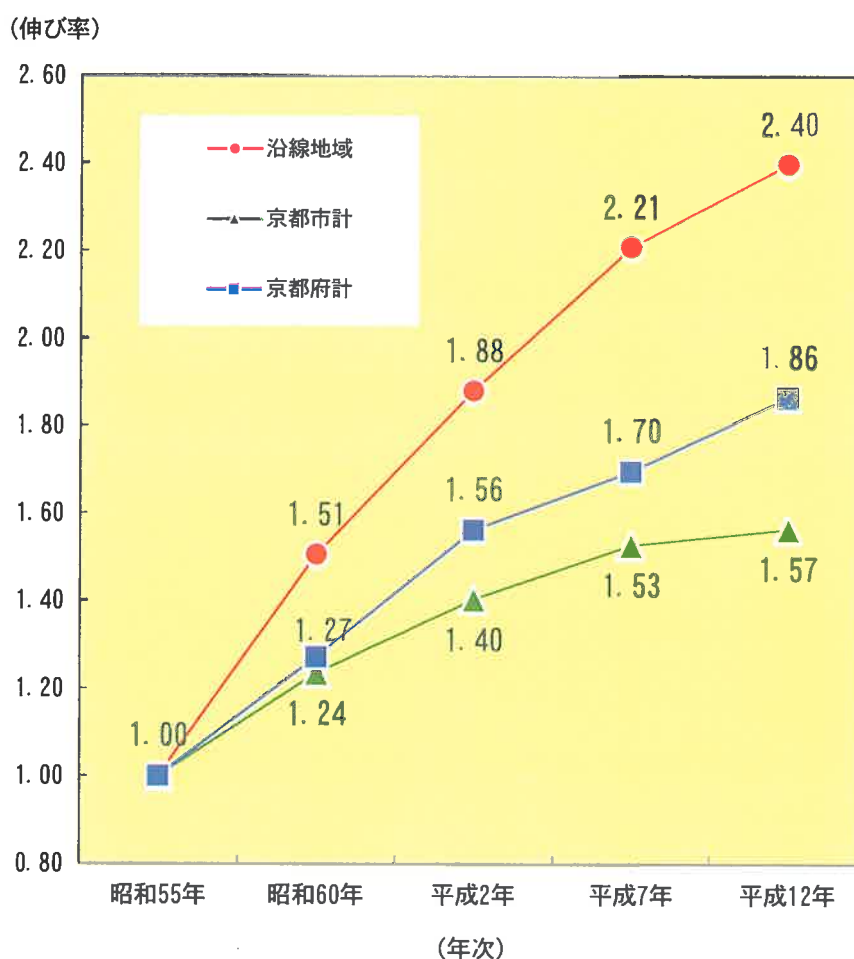
(出典) 国勢調査、京都府統計書

※ 1 : 沿線地域は、向日市、長岡京市、大山崎町および京都市・西京区。

※ 2 : 各年の伸び率は、昭和 55 年を 1.0 とした場合の値。

- 自動車保有台数は人口と同様に着実に増加し、昭和 55 年に対する平成 12 年の自動車保有台数の伸びは 2.4 倍となっており、京都府や京都市の伸び率よりも高く、自動車依存の高い地域となっています。

自動車保有台数の推移



(出典) 国勢調査、京都府統計書

- ※ 1 : 沿線地域は、向日市、長岡京市、大山崎町および京都市・西京区。
- ※ 2 : 自動車保有台数は、乗用車、貨物車、乗合車、特殊用途車及び軽自動車の合計。
- ※ 3 : 各年の伸び率は、昭和 55 年を 1.0 とした場合の値。

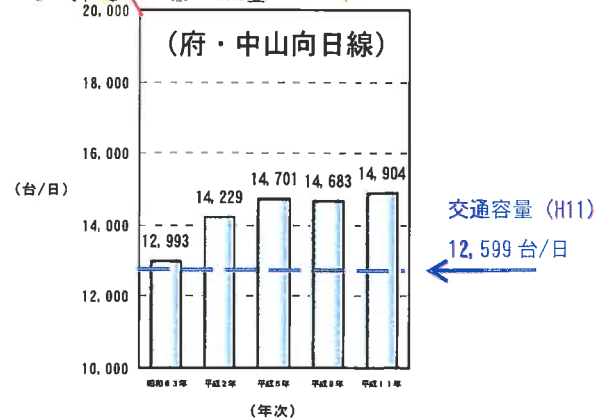
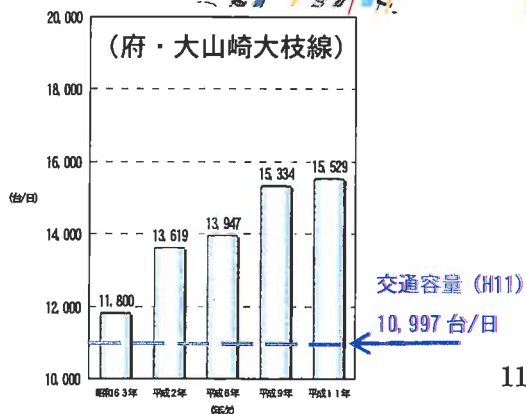
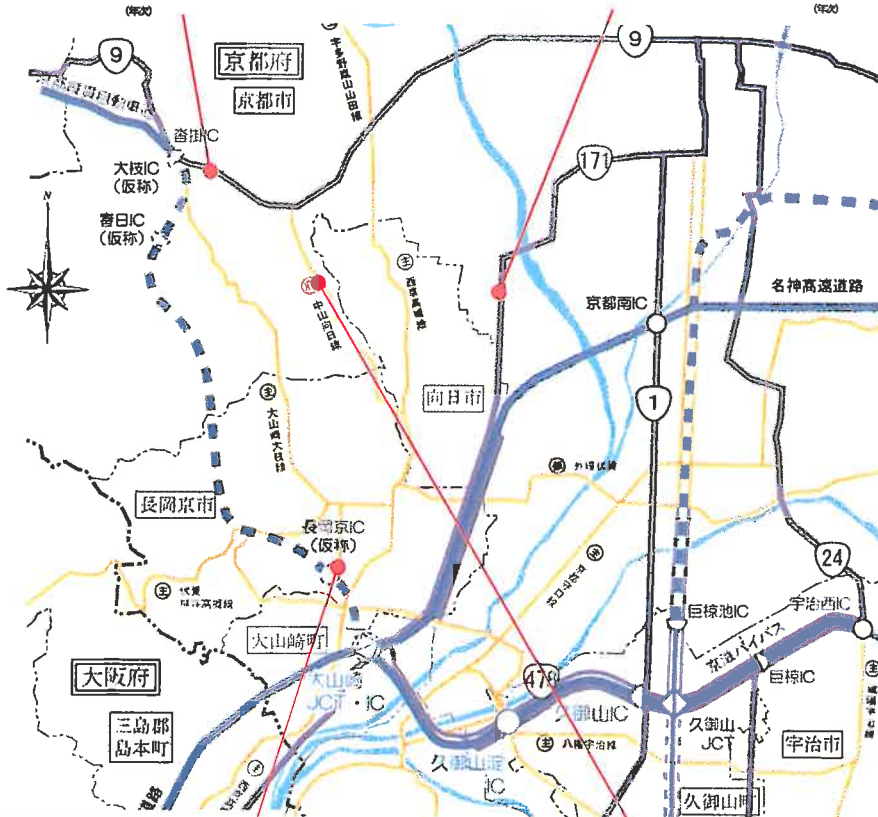
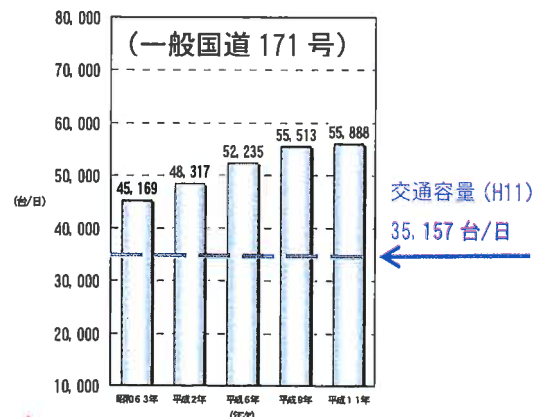
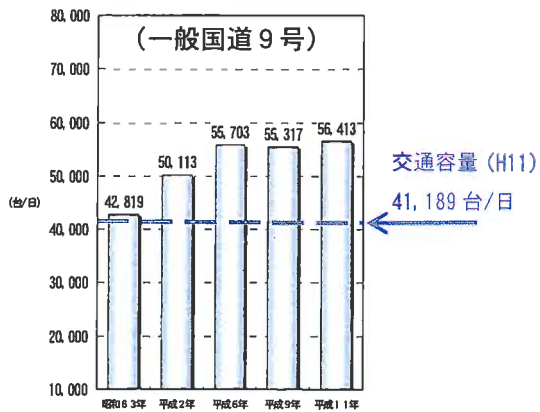


## 2. 道路交通の状況

### 【周辺の交通量】

- 沿線地域では人口増加に伴い、幹線道路の交通量が年々増加しています。

(出典) 道路交通センサス



### 【京都都市圏の自動車交通流動】

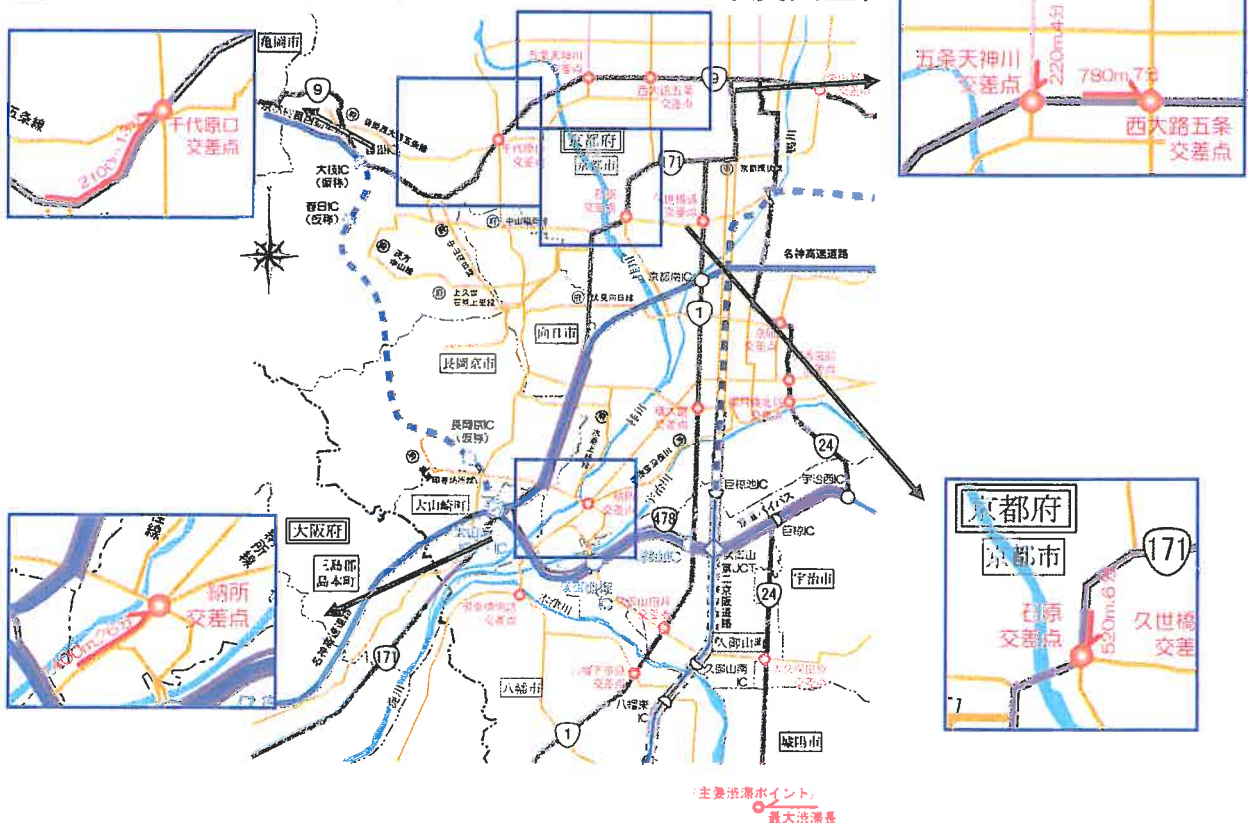
- 一般国道9号の沓掛断面を通過する交通量は約54,600台/日であり、そのうち約3割（約15,800台/日）が沿線地域から発着しており、乙訓地域を通過するだけの交通が約2割（約12,200台/日）となっています。



### 【京都市南部地域の主要渋滞ポイント】

- 一般国道1号、9号および24号などの主要幹線道路の交差点や渡河部などが主要渋滞ポイントとなっています。

### ■ 京都都市圏の主要渋滞ポイント（H14年度調査）

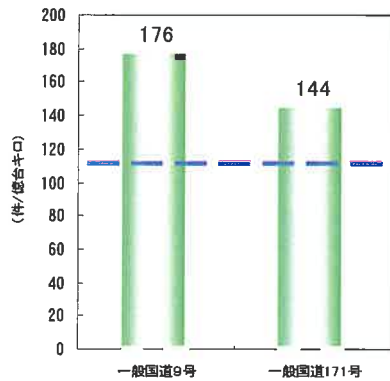


### 3. 交通事故の発生状況

#### 【交通事故の状況】

- 一般国道 9 号の西京区間及び一般国道 171 号の向日市～大山崎町間における事故率は、直轄国道の全国平均を大きく上回っています。

#### 事故率の比較 (H11)



直轄国道全国平均ライン  
(117 件/億台キロ)

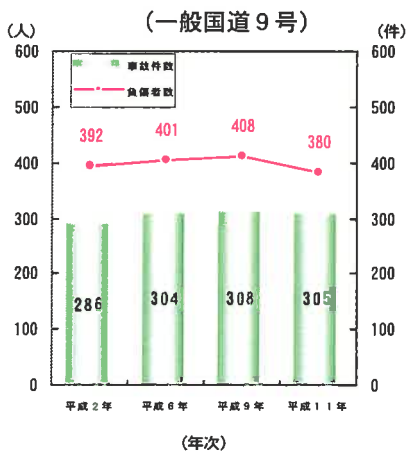
出典) 道路交通センサス

注)

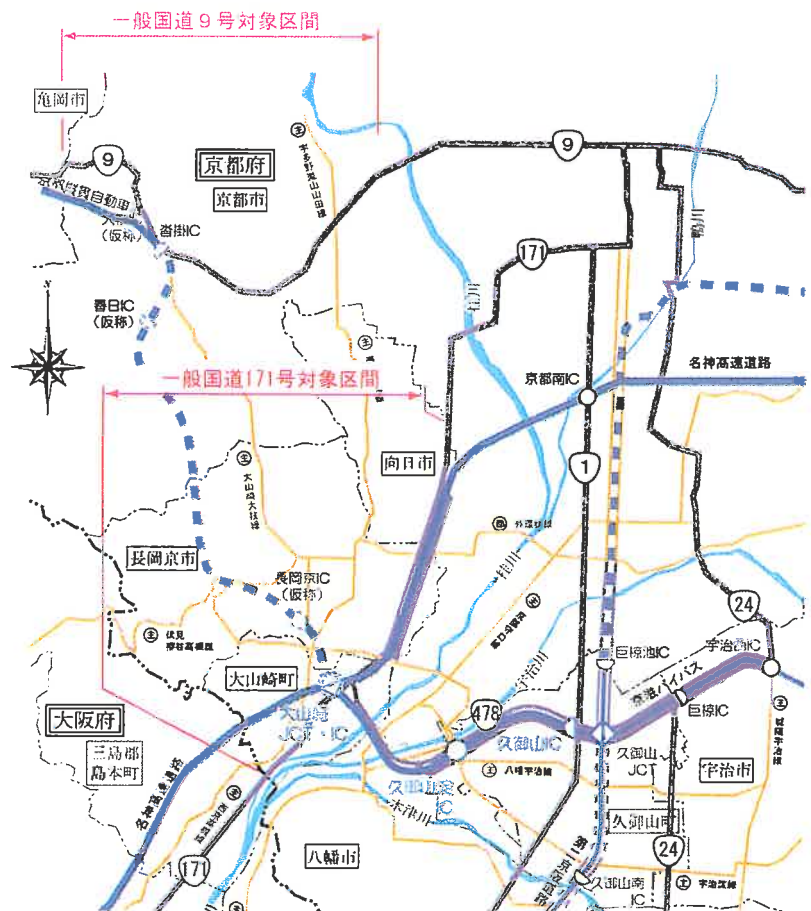
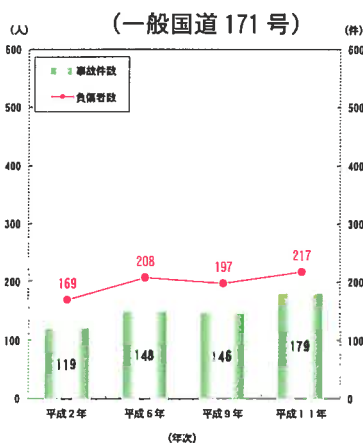
- ・対象区間  
一般国道 9 号 京都市右京区西京極神明町～西京区大枝沓掛町間 L= 8.6 km  
一般国道 171 号 向日市上植野町尻引～大山崎町大山崎字明島間 L= 7.7 km
- ・直轄国道全国平均は、沿道状況が DID 及びその他市街地部の平均をとったもの

- 一般国道 171 号の向日市～大山崎町間における交通事故件数及び負傷者数は、近年増加傾向にあります。

#### 交通事故件数と負傷者数の推移

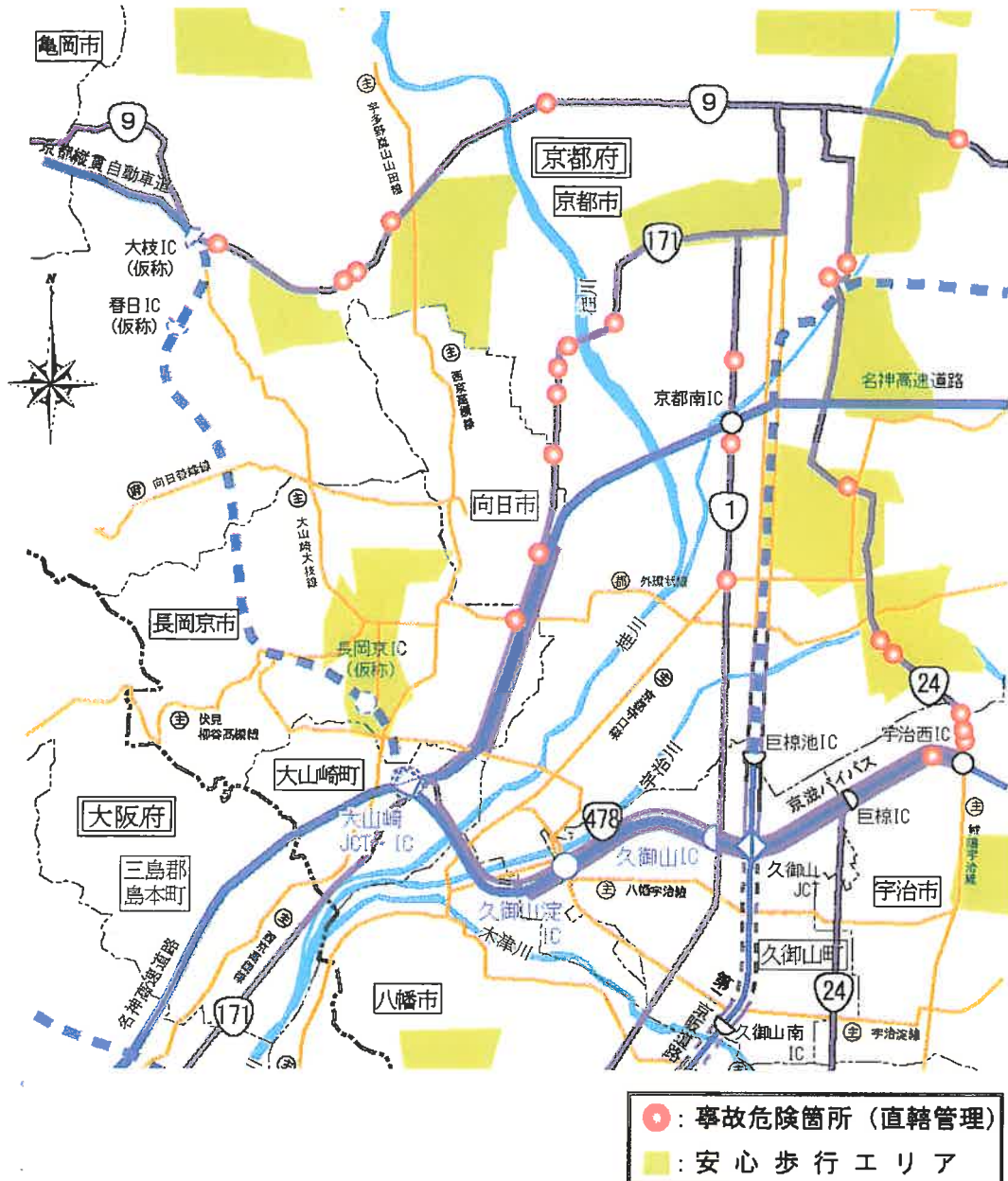


#### 交通事故件数と負傷者数の推移





- 京都府内において、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な住居系地区及び商業系地区 25 箇所が、「あんしん歩行エリア」として指定されています。
- 死傷事故率が高く又は死傷事故が多発している府内の交差点や単路箇所 133 箇所が、「事故危険箇所」として指定され、一般国道 9 号と 171 号では、15 箇所（京都国道管内）指定されています。



※あんしん歩行エリア：単位面積あたりの事故発生割合の高い地区約 1,000 箇所（全国）を指定。死傷事故を約 2 割抑止するとともに、そのうち歩行者又は自転車利用者に係る死傷事故率を約 3 割抑止することを目指す。

※事故危険箇所：死傷事故率が幹線道路平均の 5 倍以上の箇所約 4,000 箇所（全国）を指定。死傷事故を約 3 割抑止することを目指す。

#### 4. 周辺の主な開発事業等

京都第二外環状道路の周辺地域（西京区）では、京都大学の桂キャンパス開設や大規模な宅地整備が進展しています。



##### ● 京都大学桂キャンパス

・面積 約 37.2ha

・主な経緯

平成 15 年 10 月 化学系・電気系専攻の移転完了。

平成 16 年 3 月 建築系専攻の総合研究棟（クラスターC）が完成予定（平成 16 年度に建築系専攻は移転予定）

※移転等計画

- ・地球系専攻の総合研究棟（クラスターC）福利・保健管理棟（クラスターB）は、PFI 事業として 2004 年（平成 16 年）に着工予定である。
- ・京都大学ローム記念館（仮称）（クラスターA）が建設予定である。
- ・国際融合センターが移転予定である。
- ・物理系専攻の総合研究施設棟（クラスターC）、情報研究科の総合研究施設棟（クラスターD）、図書館（クラスターB）等が建設予定である。

（出典）京都大学ホームページ



● 桂イノベーションパーク構想

京都大学等と連携のもと、産学交流研究施設、研究開発型企業を誘致することにより、世界最高水準の「知的産業創造拠点」としての形成を目指す「桂イノベーションパーク構想」が進められています。

・面積 約 3.2ha

(出典) 京都市ホームページ



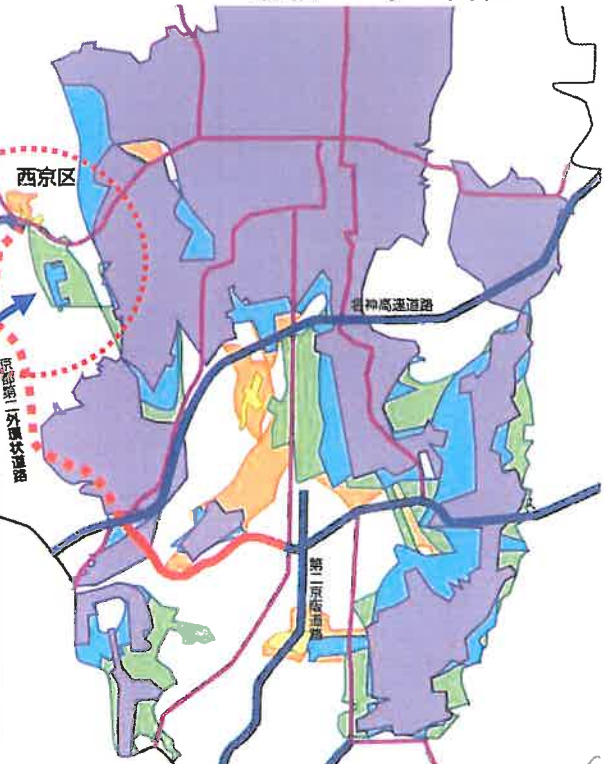
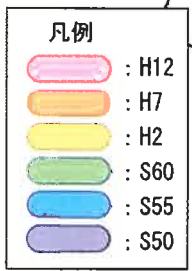
● 洛西、桂・御陵坂ニュータウン

人口集中地域（D I D 地区）の推移を見ると、沿線地域においても洛西ニュータウンの整備を中心とした市街化が昭和 55 年以降進んでいます。

洛西ニュータウンや桂・御陵坂などの宅地整備に伴い沿線地域北部の DID 化が進み、昭和 55 年以降拡大している。

桂・御陵坂  
1967 年開始  
約 3,100 世帯  
(H15.3)

洛西ニュータウン  
1969 年開始  
約 11,000 世帯  
(H15.3)



(出典) 国勢調査

## 5. 地域における計画

京都第二外環状道路は、以下の計画に位置付けられています。

- ・ 第4次全国総合開発計画（閣議決定）（昭和62年6月）  
京都縦貫自動車道の全線が高規格幹線道路（14,000km）予定路線に位置付け
- ・ 都市再生プロジェクト（第二次決定 平成13年8月）  
京都都市圏における環状道路の整備として、京都第二外環状道路が位置付け
- ・ 新京都府総合計画「平成13年度～平成22年度」（平成13年1月）
- ・ 京都市基本計画（2001～2010）（平成13年1月）
- ・ 京都府南部都市広域行政圏計画（平成14年4月）

## 6. 要望経緯

京都第二外環状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15年 7月 京都府南部地域高速道路網整備促進協議会が、関係各機関に整備促進の要望書を提出。
- 平成15年 7月 京都縦貫自動車道建設促進同盟会が、関係各機関に整備促進の要望書を提出
- 平成15年 8月 京都商工会議所、京都経営者協会、京都経済同友会、京都工業会が連名で、関係各機関に整備促進の要望書を提出。
- 平成15年11月 木津川右岸開発促進協議会が、関係各機関に整備促進の要望書を提出。
- 平成15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。

(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
京都縦貫自動車道建設促進同盟会 (昭和61年8月)	
京都府知事	京都市、福知山市、舞鶴市、綾部市、宇治市、宮津市、亀岡市、城陽市、向日市、長岡京市、八幡市、京田辺市、大山崎町、久御山町、井手町、宇治田原町、京北町、美山町、園部町、八木町、丹波町、日吉町、瑞穂町、和知町、三和町、夜久野町、大江町、加悦町、岩滝町、伊根町、野田川町、峰山町、大宮町、網野町、丹後町、弥栄町、久美浜町 各首長及び議長
木津川右岸開発整備促進協議会 (平成 3年12月)	
宇治田原町長	宇治田原町、久御山町、和束町、南山城村、宇治市、城陽市、井手町、山城町、加茂町、笠置町
京都府南部地域高速道路網整備促進協議会 (平成 6年10月)	
京都府知事	京都市、宇治市、城陽市、向日市、長岡京市、八幡市、京田辺市、大山崎町、久御山町、宇治田原町、木津町、精華町 各首長及び議長
京都縦貫自動車道京都第二外環状道路建設促進議員連盟 (平成 6年10月)	
京都府議会議員	京都府議会議員、京都市議会議員、長岡京市議会議員、向日市議会議員、大山崎町議会議員
京都縦貫自動車道 (千代川～綾部間) 建設促進協議会 (平成 8年 8月)	
園部町長	亀岡・船井郡・北桑田郡の地方自治体の市町村長、助役および議会の議長、副議長、特別委員長、委員並びに農業協同組合長、商工会議所会頭 (商工会長) 等の各種団体長



# 事業の整備効果

## 1. 大山崎 JCT・IC～久御山 IC 間の供用による整備効果

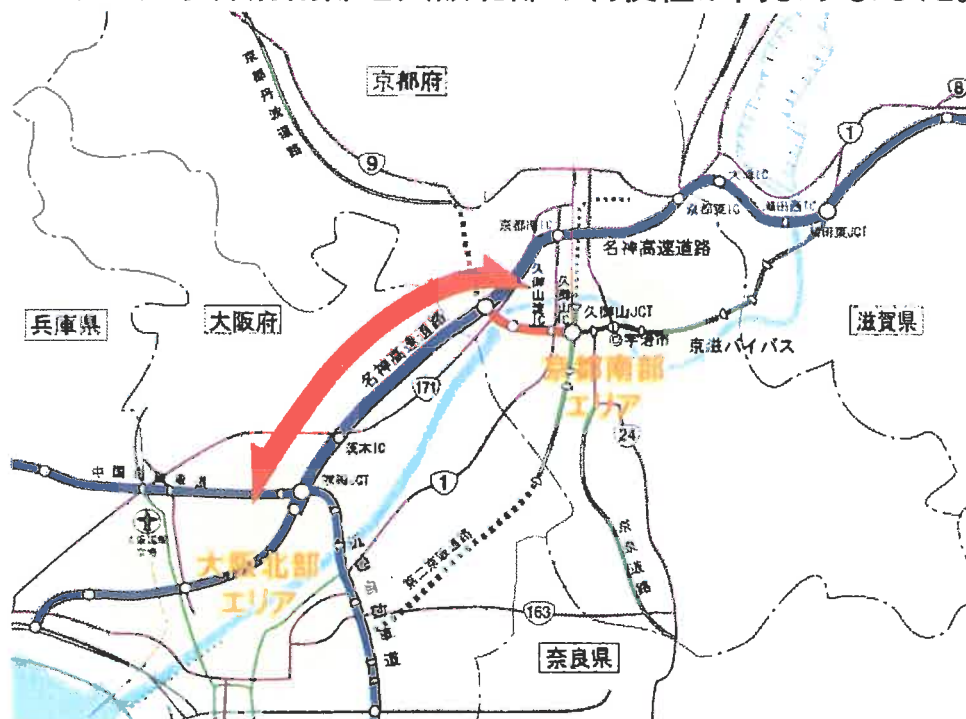
### (1) 名神へのアクセス性向上による時間短縮

大山崎 IC の完成により、大山崎町役場から名神高速道路を利用する場合、京都南 IC を利用する場合と比較して約 12 分、茨木 IC を利用する場合と比較して約 24 分の時間短縮が図られました。



### (2) 京都府南部から大阪北部の時間短縮

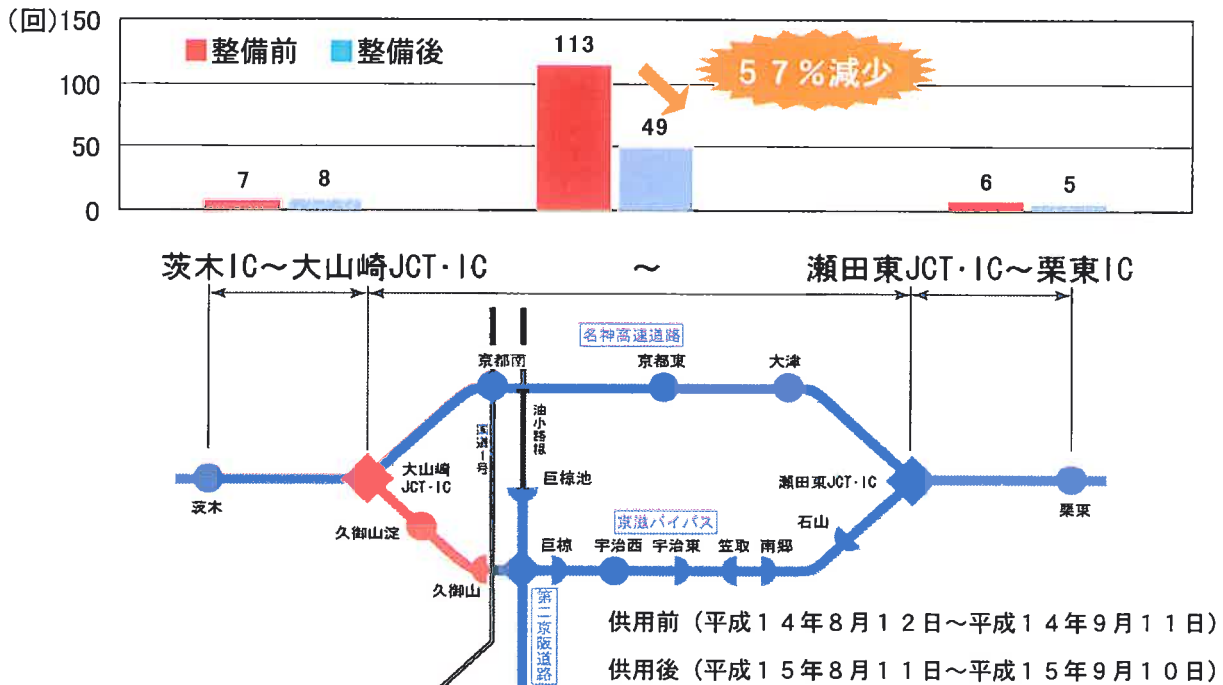
大山崎 JCT～久御山 IC 間の供用により、宇治市から大阪国際空港までの所要時間が約 70 分から約 40 分と約 30 分の時間短縮が図られるなど、京都府南部と大阪北部の利便性が高まりました。



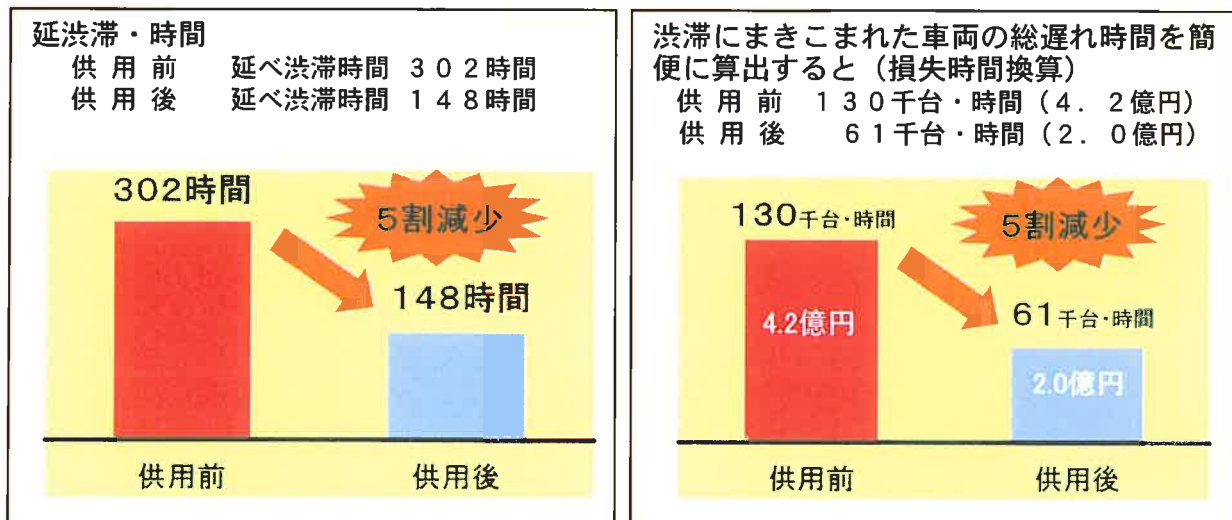
### (3) 名神高速道路の渋滞緩和

名神高速道路の2ルート化区間（瀬田東 JCT・IC～大山崎 JCT・IC間）の渋滞が大幅に減少し、供用後1ヶ月間では、渋滞回数が113回から49回と5割以下に減少しました。

\* 渋滞とは、時速 40 km/h 以下の状態が 1 km 以上かつ 15 分以上継続するもの。



渋滞が多発していた茨木～栗東間の供用後1ヶ月間の延べ渋滞時間が302時間/月から148時間/月と約5割減少し、損失額も約2億円/月減少しました。



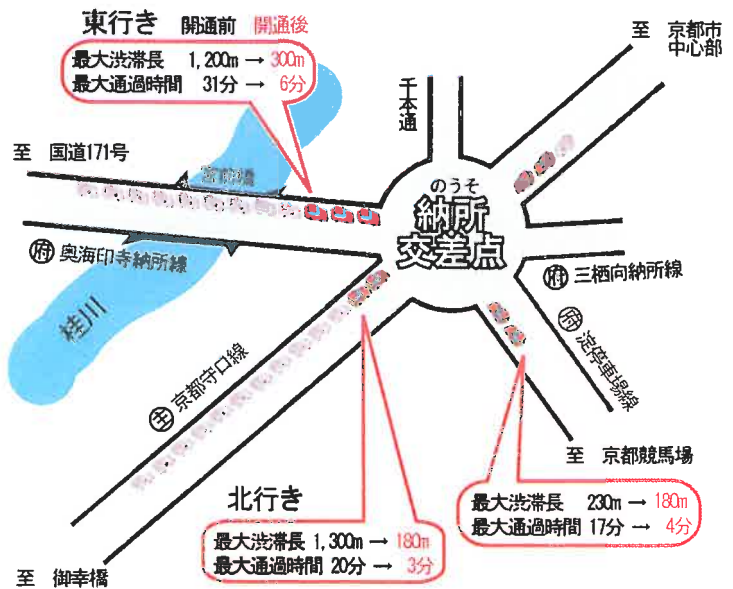
\* 渋滞中速度を 30 km/h、通常速度を 80 km/h、時間評価値を 54.3 円/分・台と仮定

#### (4) 桂川渡河部の渋滞緩和

一般国道171号～1号間の一般部の供用により、桂川渡河ルートが増え、<sup>のうそ</sup>納所交差点での交通渋滞が緩和しました。



#### <sup>のうそ</sup>納所交差点の最大渋滞状況



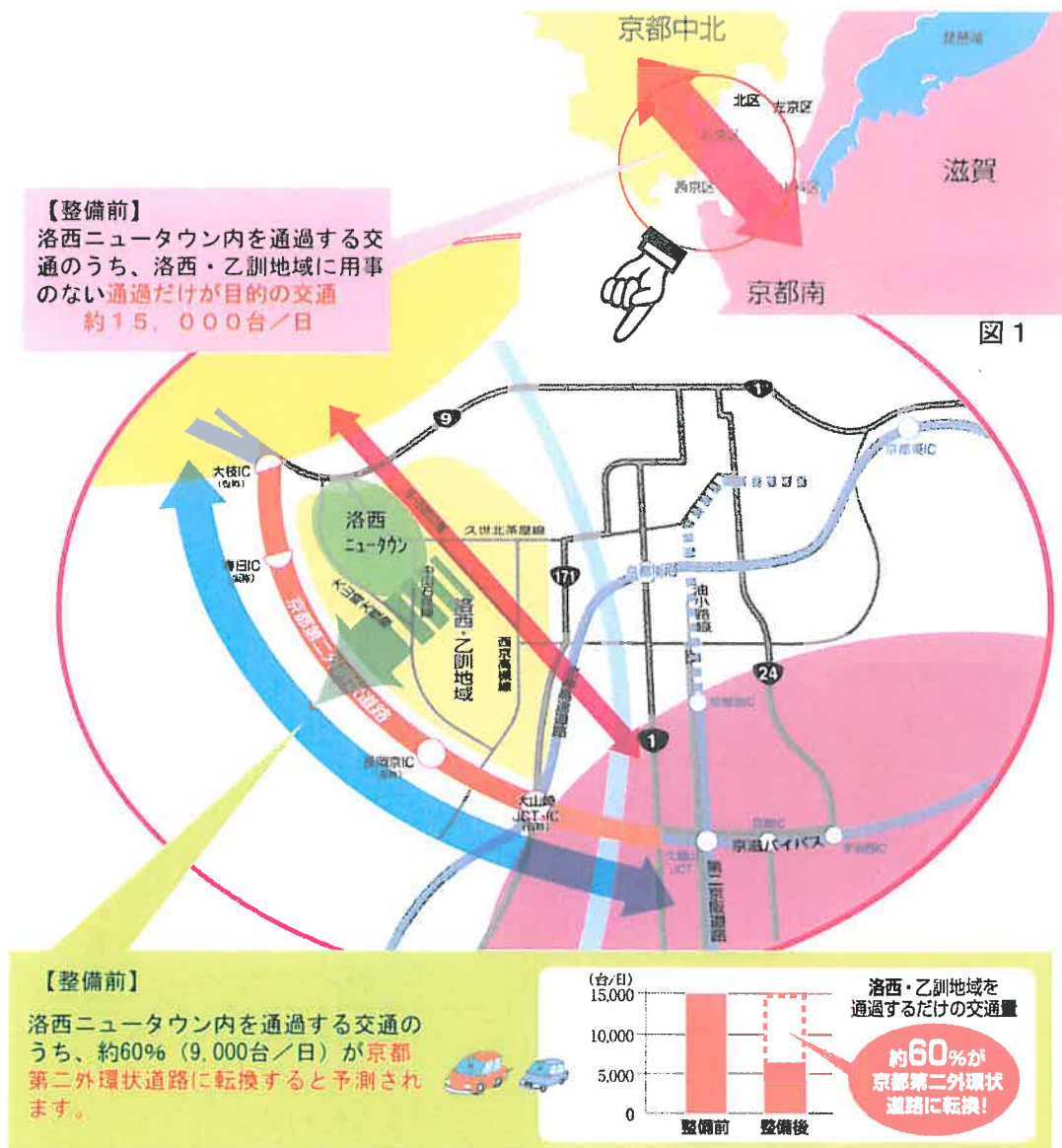
開通前調査：平成15年11月26日(水) 7時～19時  
開通後調査：平成15年12月17日(水) 7時～19時

## 2. 大枝 IC～大山崎 JCT・IC 間の供用により予測される整備効果

### (1) 交通の円滑化

- 京都府中北部地域から名神高速道路や京都府南部地域への交通など、京都市街地を通過している交通が京都第二外環状道路に転換し、京都市圏の一般道路の交通混雑を軽減します。

例えば、平成15年末時点の洛西ニュータウン内の主な道路4路線では、総交通量83,000台にしめる通過交通（図1に示すような地域間交通）が約15,000台/日です。京都第二外環状道路（大山崎～大枝IC間）が整備された場合、そのうちの**約60%**（約9,000台/日）は京都第二外環状道路に転換すると予測され、地域内の通過だけが目的の交通は大幅に低減されます。



※比較の対象としている交通量は、平成11年センサスの交通量を平成15年末時点での道路網で配分した交通量と、平成15年末時点での道路網に道路網に京都第二外環状道路（大枝IC～大山崎JCT間）を加え配分した交通量である。



## (2) 交通安全の確保

- 京都第二外環状道路の整備により、乙訓地域を通過する交通が自動車専用道路の京都第二外環状道路に転換することにより、乙訓地域における一般道路の交通安全の向上が図られます。

大型車の生活道路への流入が、歩行者の安全を脅かしています。



府道 中山向日線 (西京区)



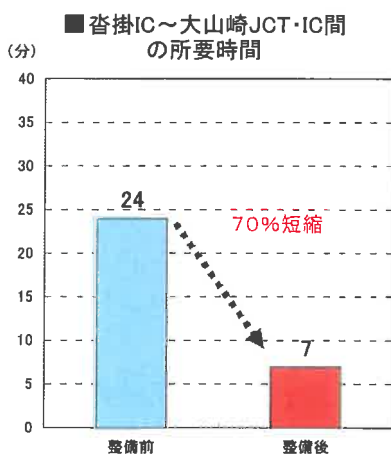
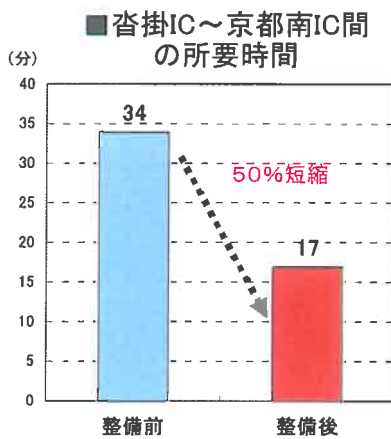
府道 西京高槻線 (向日市)





## 2) 名神高速道路への利便性の向上

- 沓掛 IC～大山崎 JCT・IC 間の整備により、京都中北部から名神高速道路へのアクセス利便性が大幅に向上します。
- 現況では、既に供用している京都縦貫自動車道の沓掛 IC から名神高速道路への所要時間は、京都南 IC まで約 34 分、大山崎 JCT・IC まで約 24 分かかりますが、当該区間の整備により、名神高速道路へ直結することとなり、京都南 IC までの所要時間は約 17 分、大山崎 JCT・IC までは約 7 分とそれぞれ約 17 分の時間短縮となり、京都府中北部地域の活性化を支援します。
- また京都都市圏の環状道路として通過交通を排除することにより、京都都市部周辺の交通混雑を緩和し、京都都市圏の活性化にも寄与します。



## 費用便益比の算定

路線名	一般国道478号
事業名	京都第二外環状道路
延長	10.1 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15年度			
基準年における 現在価値	3,015 億円	325 億円	148 億円	3,490 億円

・・・(B)

### 費 用

	事業費	維持修繕費	合 計
基準年	平成15年度		
単純合計	1,729 億円	275 億円	2,000 億円
基準年における 現在価値	1,456 億円	103 億円	1,560 億円

・・・(C)

### 算定結果

費用便益比 (C B R)	
$B/C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)} \quad 3,490 \text{ 億円}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)} \quad 1,560 \text{ 億円}}$
	$= 2.2$

注) 費用及び便益の合計は、有効数字3桁で表示している。

## コスト削減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等の接続、経済性等を勘案のうえ選定しており、合理的な計画となっていることから、周辺の景観や環境への影響を最小限にする工夫を行いつつ、引き続き現計画に基づき事業を推進するものとしています。

なお、施行にあたっては、建設発生土の有効活用や新技術・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

京都都市圏においては、近年の自動車交通需要の増加に伴い交通混雑が著しく、京都市中心部への流出入交通や通過交通により幹線道路の主要な交差点で慢性的な交通混雑が発生し、その結果幹線道路としての機能が失われている他交通事故が多発するなど、京都第二外環状道路の早急な整備が必要となっています。

また、京都第二外環状道路の整備により、京都縦貫自動車道と名神高速道路や京滋バイパス等と広域ネットワークを形成し、南北に長い京都府の北部地域と南部地域の連携強化や京都都市圏の活性化を図るためにも、京都第二外環状道路の早期供用が望まれています。

今後、早期供用に向けて事業を進めていく予定であり、その費用対効果は2.2となっており、事業実施の必要性が高い事業と考えます。

## (2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

平成15年12月迄に大山崎JCT・IC～久御山IC間の供用を図ったところであり、残る事業区間である大枝IC～大山崎JCT・IC間についても、長岡京市域の用地買収が約36%となっており、今後積極的に地元設計協議を進め、早期に全線供用に向けて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

施行にあたっては、建設発生土の有効活用や新技術、新工法を積極的に活用するなど、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）

京都都市圏の通過交通を排除し、交通混雑の緩和、交通安全の確保を図るとともに、名神高速道路や京滋バイパス等と広域ネットワークを形成し、京都府北中部地域との連携強化や京都都市圏の活性化を図るために必要な事業であることから、引き続き事業を推進し、早期供用を目指します。

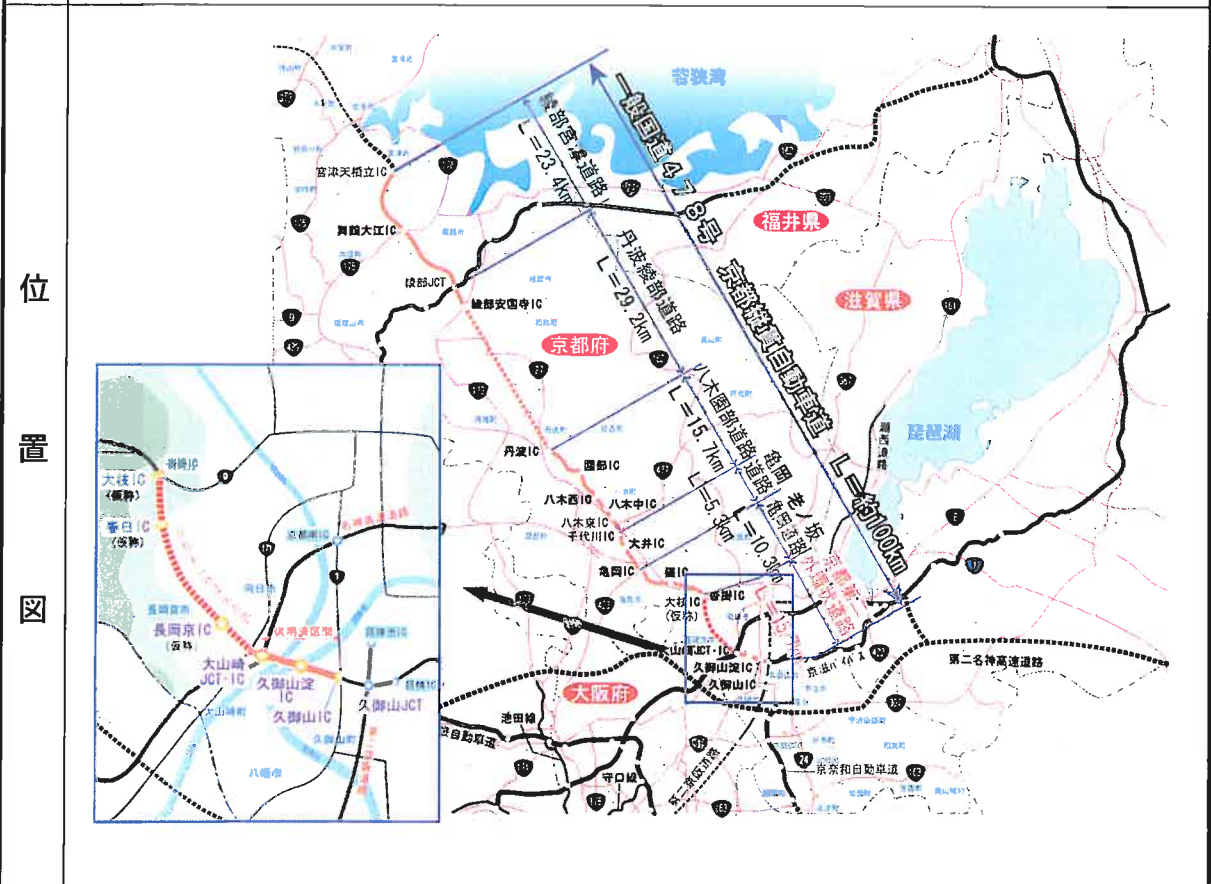
事業名	一般国道478号京都第二外環状道路		事業種別	高規格幹線道路
事業の概要	起終点	自) 京都市西京区大枝沓掛町 にしきょうくおおくつかけちょう くせくんくみやまちょうもり 至) 京都府久世郡久御山町森	延長 供用済	15.7km 専用部：5.6km 一般部：5.7km
	事業化	平成元年度	都市計画決定	平成元年度
	用地着手	平成3年度	工事着手	平成9年度
	全体事業費	約3,970億円		

事業の目的

一般国道478号は、南北に長い京都府の北部と南部の連携を強化し、地域の活性化に資する、全長約100kmの路線で高規格幹線道路の京都縦貫自動車道として整備中の路線です。

京都市南部地域及び乙訓地域は、主要な幹線道路が交差する交通の要衝であり、京都市中心部への流出入交通や通過交通により、幹線道路の主要な交差点で慢性的な交通混雑が発生するとともに、交通事故も多発しています。

京都第二外環状道路は、京都縦貫自動車道の一部区間を構成し、名神高速道路や京滋バイパスなどと連携し広域ネットワークを形成するとともに、京都都市圏の環状道路として、当該地域の通過交通の排除により交通混雑を緩和し、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、京都都市圏の活性化を図ることを目的に計画された道路です。



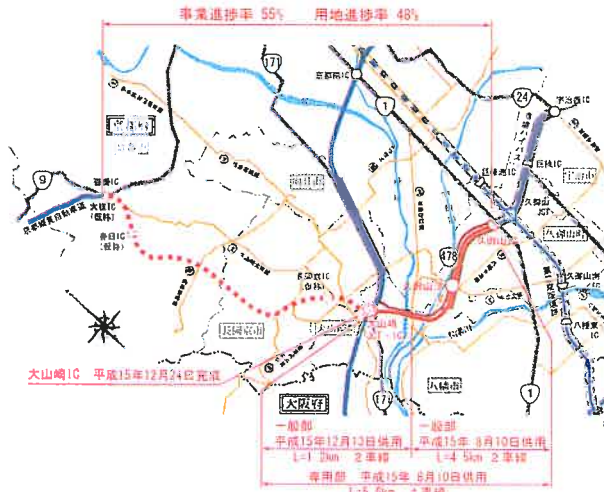


事業名	一般国道478号京都第二外環状道路	事業種別	高規格幹線道路
-----	-------------------	------	---------

執行済み額 約2,200億円（進捗率 約55%）

事業の進捗状況

事業の進捗状況



○事業の進捗

- ・事業進捗率 55%（平成14年度末現在）
- ・用地取得率 48%（面積ベース、平成14年度末現在）

○地元調整等

- ・京滋バイパスと名神高速道路を接続し、名神高速道路の瀬田東JCT・IC～大山崎JCT間の2ルート化を図り、名神高速道路の渋滞緩和、沿道地域からの高速道路利用の利便性の向上を図るため、大山崎JCT～久御山IC間から優先的に整備を進めており、平成15年12月迄に大山崎JCT・IC～久御山IC間の供用を図りました。
- ・残る事業区間である大枝IC～大山崎JCT・IC間においては、第一種風致地区に指定されている大原野神社及び花の寺周辺地域を通過することから、周辺景観等への影響を少ないものとするため、学識経験者等で構成される「京都第二外環状道路西山地区検討委員会」を開催し、花の寺の参道の保全などの検討を行うとともに、大原野神社周辺の地下水の保全等を図るため具体的な工法及び構造について検討を進めており、今年中には、地元設計協議に入ることとしています。

なお、長岡京市域では用地買取請求に対応し既に市域の36%の用地を買収しています。

供用目標等今後の事業の見通し

- ・今後、完成供用に向けて事業を進めていく予定である。

事業名	一般国道478号京都第二外環状道路	事業種別	高規格幹線道路
-----	-------------------	------	---------

事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
	1. 活カ	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失額（人・時間）及び削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 第1種空港、第2種空港、第3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	
			物流効率化の支援	<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 <input type="checkbox"/> 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
				都市の再生
	国土・地域ネットワークの構築	<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 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 <input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
		個性ある地域の形成	<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 <input checked="" type="checkbox"/> 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	

事業名	一般国道478号京都第二外環状道路		事業種別	高規格幹線道路
事業を巡る社会情勢等の変化	2.暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 第3次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <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	
		災害への備え	<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 <input type="checkbox"/> 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 checked="" 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		
		<input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬季交通障害区間の代替路線を形成する		
		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CO <sub>2</sub> 排出量
	生活環境の改善・保全		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO <sub>2</sub> 排出削減率	
			<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	
	<input type="checkbox"/> 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			
	5.その他	他のプロジェクトとの関係	<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		
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～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率             <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間の渋滞損失時間は約863万人・時間/年である。</li> <li>・当該事業により、渋滞損失時間は約837万人・時間/年となり、約3%削減される。</li> </ul> </li> </ul> <p>4. 環境～地球環境の保全、生活環境の改善・保全～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○対象道路の整備により削減される自動車からのCO<sub>2</sub>排出量             <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間のCO<sub>2</sub>排出量は約132,161 t-c/年である。</li> <li>・当該事業により、CO<sub>2</sub>の排出量は約128,560 t-c/年となり、約3%削減される。</li> </ul> </li> <li>○並行区間等における自動車からのNO<sub>2</sub>排出削減率             <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間のNO<sub>2</sub>排出量は約152.0 t/年である。</li> <li>・当該事業により、NO<sub>2</sub>の排出量は約148.0 t/年となり、約3%削減される。</li> </ul> </li> <li>○並行区間等における自動車からのSPM排出削減率             <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間のSPM排出量は約8.2 t/年である。</li> <li>・当該事業により、SPMの排出量は約7.9 t/年となり、約3%削減される</li> </ul> </li> </ul>				

事業名	一般国道478号京都第二外環状道路	事業種別	高規格幹線道路
情勢等の変化 事業を巡る社会	<p>事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等</p> <p>沿線地域においては大規模な宅地開発が進展しており、それに伴い人口および自動車の保有台数が着実に増加している。</p>		
果分析の要因の変化 事業採択時の費用対効	<p>○現在の費用便益費：<math>B/C=2.2</math> (基準年次：平成15年度、検討年次40年間で算出)</p>		
立案等の可能性 コスト縮減や代替案	<p>本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等の接続、経済性等を勘案のうえ選定しており、合理的な計画となっていることから、周辺の景観や環境への影響を最小限にする工夫を行いつつ、引き続き現計画に基づき事業を推進する。</p> <p>施行にあたっては、建設発生土の有効活用や新技術・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する。</p>		
地方公共団体の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>○京都府・・・京都第二外環状道路の早期整備を要望</li> <li>○京都市・・・京都第二外環状道路の早期整備を要望</li> <li>○長岡京市・・・京都第二外環状道路の早期整備を要望</li> <li>○八幡市・・・京都第二外環状道路の早期整備を要望</li> <li>○大山崎町・・・京都第二外環状道路の早期整備を要望</li> <li>○久御山町・・・京都第二外環状道路の早期整備を要望</li> </ul>		
対策方針	<p>(原案) 事業継続 (理由)</p> <p>京都都市圏の通過交通を排除し、交通混雑の緩和、交通安全の確保を図るとともに、名神高速道路や京滋バイパス等と広域ネットワークを形成し、京都府北中部地域との連携強化や京都都市圏の活性化を図るために必要な事業であることから、引き続き事業を推進し、早期供用を目指します。</p>		