



No. 3-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第4回

一般国道1号
だい に けい はん
第二京阪道路
(京都南道路・大阪北道路)

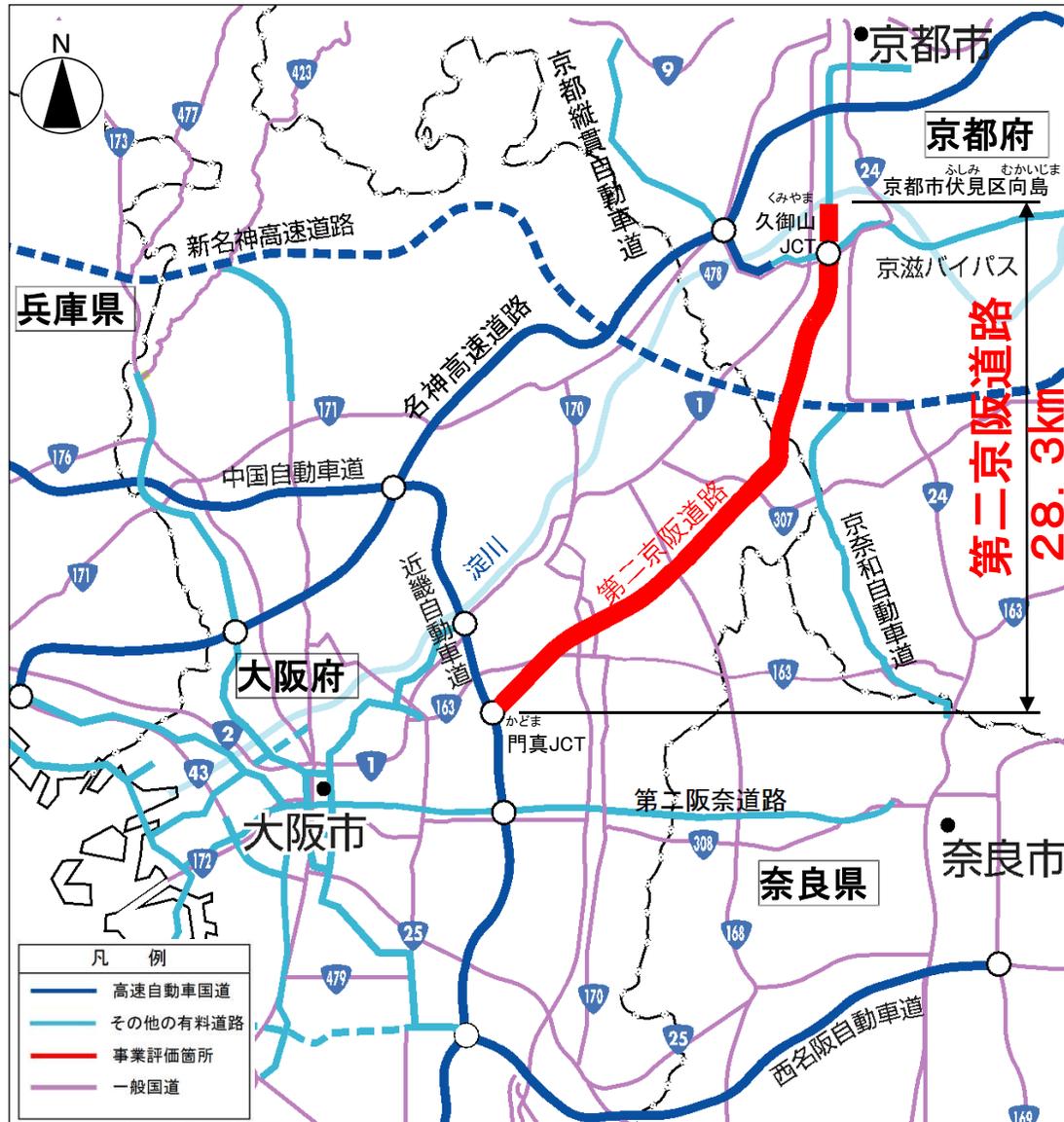
【事後評価】

平成26年12月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の目的と計画の概要
2. 社会経済情勢の変化
3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
4. 事業の効果の発現状況
5. 今後の事後評価の必要性等

事業全体図



○一般国道1号は、東京都中央区から大阪府大阪市に至る我が国の東西を結ぶ、全長約570kmの主要幹線道路。関西都市圏においては、三大都市のうちの2都市、京都と大阪を結ぶ極めて重要な路線です。

○第二京阪道路は、一般国道1号のバイパスとして、京都市伏見区向島付近から京滋バイパス 久御山JCTを經由し、近畿自動車道 門真JCTに至る延長28.3kmの地域高規格道路です。

○一般国道1号の慢性的な交通渋滞を緩和し、安全かつ円滑、快適な交通を確保するとともに、京阪間の沿線地域の活性化等を目的とした道路です。

1. 事業の目的と計画の概要

事業の目的

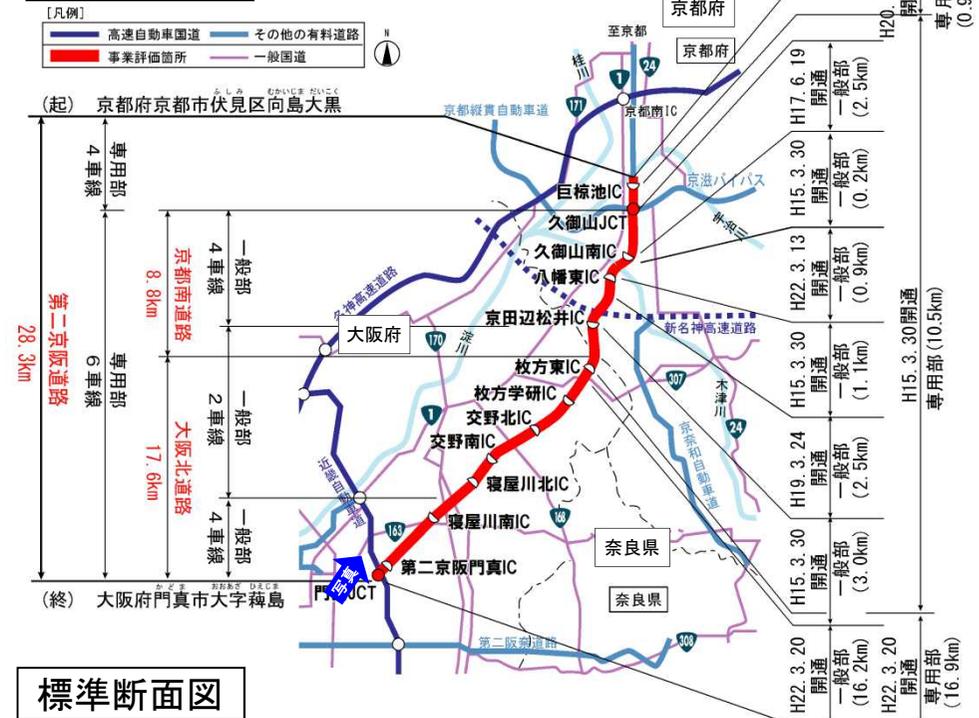
- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 地域の活性化

計画の概要

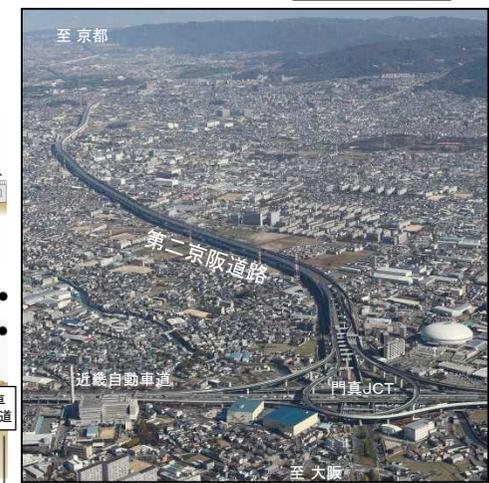
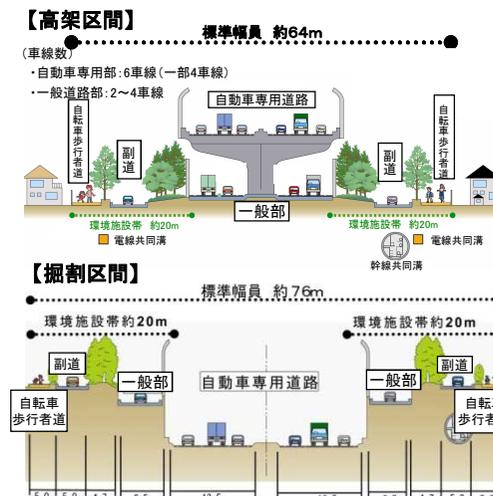
	自動車専用道路 (専用部)	一般道路 (一般部)
区間	(起) 京都府京都市伏見区向島大黒 (終) 大阪府門真市大字葺島	
道路延長	28.3km*	26.4km
構造規格	第1種第3級	第3種第1級 第3種第2級
設計速度	80km/h	60km/h
車線数	6車線(一部4車線)	2~4車線
標準幅員	高架区間: 約64m、掘割区間: 約76m	
全体事業費	約10,460億円 (うち有料道路事業費3,260億円)	
都市計画決定	大阪府域: 昭和44年5月、昭和46年2月 都市計画決定 平成2年4月、平成4年1月 都市計画変更 京都府域: 昭和60年4月 都市計画決定 平成元年8月、平成3年9月、平成21年6月 都市計画変更	
事業化	平成4年11月事業許可 平成10年2月、平成18年3月、 平成19年3月変更許可	昭和58年度(枚方市域~門真市域) 昭和61年度(京都府域~枚方市域)
用地着手	昭和60年度	
工事着手	昭和63年度	
開通	平成15年3月(10.5km) 平成20年1月(0.9km) 平成22年3月(16.9km)	平成15年3月(4.3km) 平成17年6月(2.5km) 平成19年3月(2.5km) 平成22年3月(17.1km)

*今回事業評価対象は、旧洛南連絡道路部分0.9kmを除く

計画図



標準断面図



門真JCTからの航空写真(H26.11撮影)

3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆ 当初計画及び開通の状態

	当初計画 (H19再評価時※1)	開通後	備考
道路構造等	専用部: 6車線(一部4車線) 一般部: 2~4車線	専用部: 6車線(一部4車線) 一般部: 2~4車線	
総事業費	約10,550 億円 (うち有料道路事業費 3,280億円)	約10,460 億円 (うち有料道路事業費 3,260億円)	新技術活用等によるコスト縮減
交通量	32,700~67,000台/日 〈計画〉	15,561~43,416台/日 〈実績(H22センサス)〉	計画交通量の推計条件: H11センサスペースH42将来OD表、フルネット
事業期間	昭和58年度~平成21年度 〈事業期間: 26年〉	昭和58年度~平成21年度 〈事業期間: 26年〉	

◆ 現道(並行区間)の状況

	当初計画 (H19再評価時※1)	開通後	H19再評価時からの変化	変化の内容又は理由	備考
交通量 (国道1号)	83,545台/日 [H17センサス]	71,854台/日 [H22センサス]	11,691台/日減少	第二京阪道路への転換により、交通量が14%減少	大阪府枚方市
交通渋滞※2 (国道1号)	最大渋滞長: 1,030m [H15年2月]	最大渋滞長: 0m [H25年10月]	渋滞解消	交通量減少により、渋滞が解消	なかぶり 最大渋滞長: 中振交差点 南行き(上り)
旅行速度 (国道1号)	13.1km/h [H17センサス]	19.5km/h [H22センサス]	6.4km/h向上	混雑緩和により速度が49%向上	大阪府枚方市
死傷事故率※3 (国道1号)	187.6件/億台キロ [H14-H17]	131.2件/億台キロ [H23]	56.4件/億台キロ減少	交通量減少と混雑緩和から死傷事故率が30%減少	対象区間: 京都府京都市伏見区・久御山町境~大阪府守口市大日交差点

※1 当初計画: S58年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として公表されている最も古い再評価時(H19)の値等を記載

※2 最大渋滞長: 国土交通省浪速国道調査結果

※3 死傷事故率: 交通事故総合分析センター(ITARDAデータ: H14-H17及びH23)

4. 事業の効果の発現状況

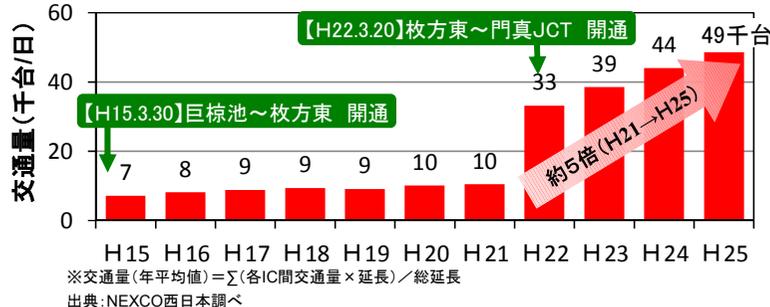
◆ 第二京阪道路開通前後の交通量・分担率の変化

- 大阪⇄京都間を結ぶ第二京阪道路の交通量は専用部、一般部合計で71～94千台。
- 全線開通後、専用部の交通量は約5倍に増加。
- 第二京阪道路の全線開通により交通が分散され、並行路線の負荷が減少。

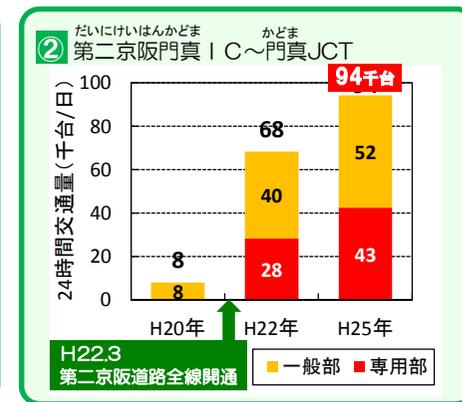
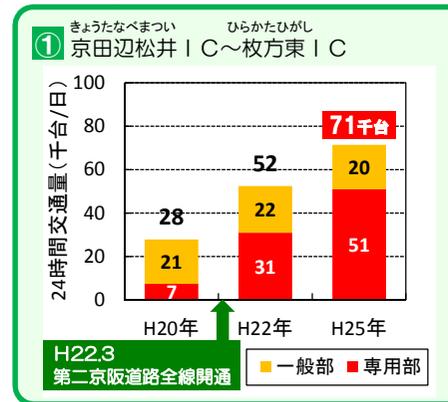
第二京阪道路開通前後の交通量推移



■ 専用部交通量の推移(開通区間)

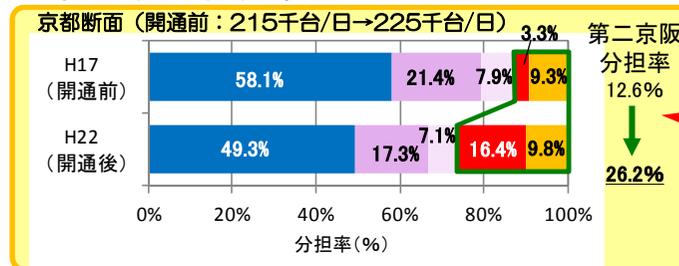


■ 第二京阪道路の交通量の推移

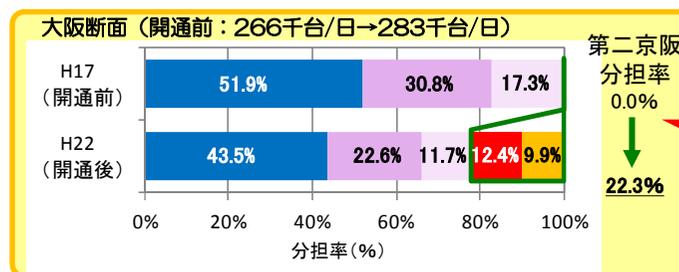


※第二京阪道路専用部の24時間交通量: NEXCO西日本調べ
※第二京阪道路一般部の24時間交通量: 国土交通省浪速国道調査結果(平成20年11月12日(水)、平成22年9月29日(水)、平成25年10月29日(水))

■ 周辺道路の分担率の変化



第二京阪道路の分担率が約14%増加、並行路線の負荷が減少



第二京阪道路の分担率が約22%増加、並行路線の負荷が減少

出典: 道路交通センサス(平成17年、平成22年)

4. 事業の効果の発現状況

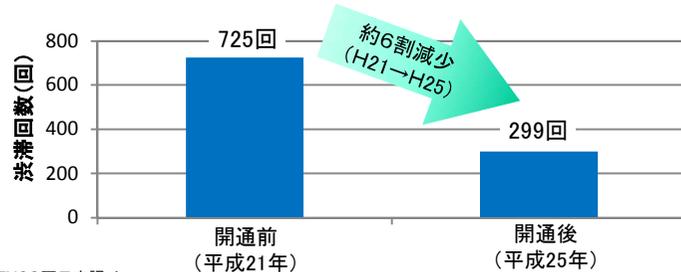
◆周辺道路の渋滞緩和

- 第二京阪道路に並行する名神高速道路(大山崎JCT~吹田JCT間)の渋滞回数は、**約6割減少**。
- 第二京阪道路の整備により、国道1号の中振南交差点や池之宮北交差点の渋滞が解消。
- 大阪市役所⇄京都市役所間の所要時間は、第二京阪道路利用の場合、**約93分**になり開通前と比べて**約196分短縮**。



並行する高速道路の渋滞

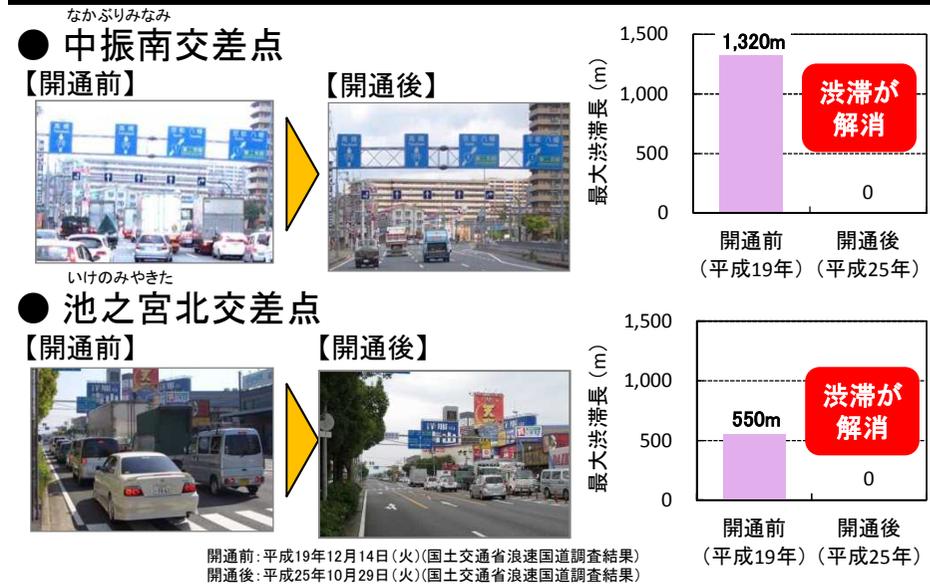
●名神高速(大山崎JCT~吹田JCT)



出典: NEXCO西日本調べ

※渋滞回数: 列長が1km以上、速度40km/h以下、渋滞継続時間15分以上の全ての条件を満たした交通集中渋滞の回数

国道1号の最大渋滞長の変化



所要時間の変化



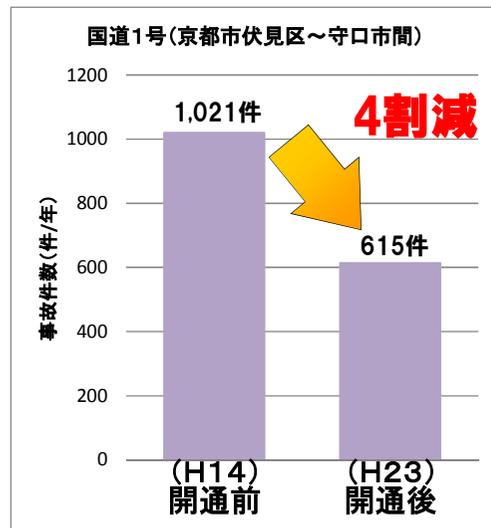
※開通前(平成11年): 道路交通センサス(H11)、開通後(平成25年): プローブデータ(H25.10)

4. 事業の効果の発現状況

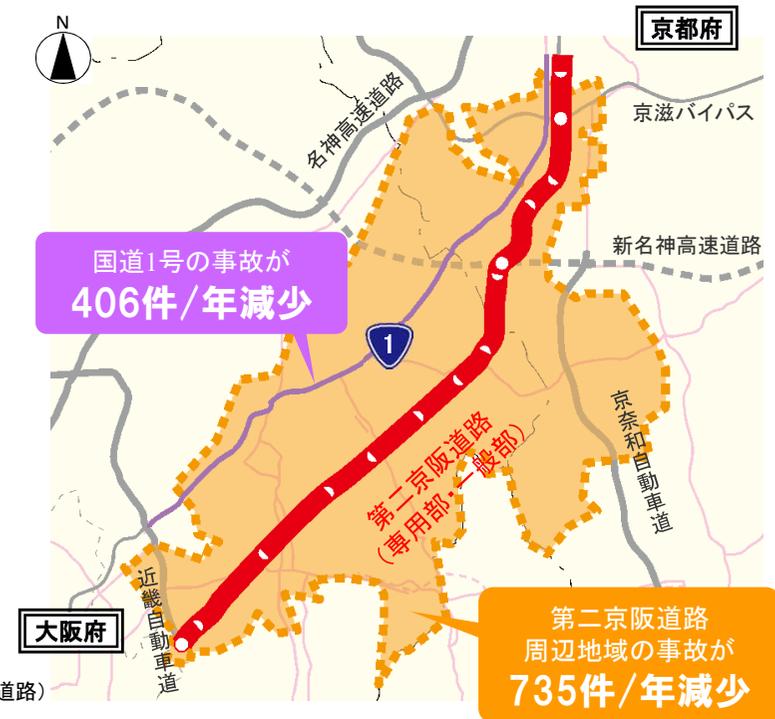
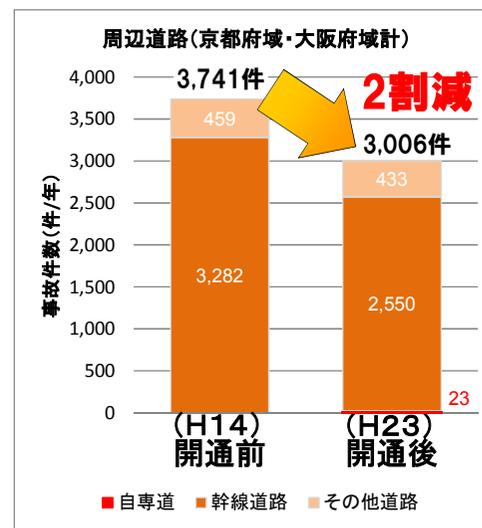
◆ 幹線道路の交通事故減少

- 第二京阪道路の開通により、国道1号の事故が1,021件/年から615件/年に**406件/年(約4割)減少**。
- 第二京阪道路周辺地域における幹線道路の事故件数は、第二京阪道路の開通前(平成14年)の3,741件/年から、開通後(平成23年)は3,006件/年と**735件/年(約2割)減少**。

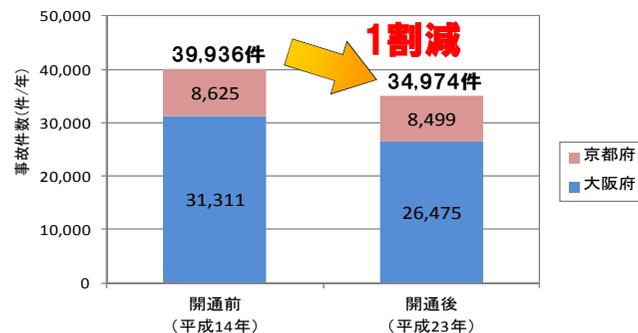
並行する国道1号の死傷事故件数の変化



第二京阪道路周辺地域の死傷事故件数



【参考】大阪府・京都府の死傷事故件数の変化



周辺道路: 自専道(第二京阪道路)
 幹線道路(国道・主要地方道)
 その他道路(県道・市道等其他道路)

第二京阪道路周辺地域
 大阪府域: 門真市、寝屋川市、四條畷市、枚方市、交野市
 京都府域: 八幡市、京田辺市、久御山町

4. 事業の効果の発現状況

◆ダブルルート化による信頼性向上

- 第二京阪道路の全線開通により、瀬田東JCT～吹田JCT間がダブルルート化したことで、高速ネットワークが寸断される回数・時間が大幅に減少し、高速道路に対する信頼性が向上。
- 名神高速道路の集中工事期間中、第二京阪道路は名神の迂回路としての機能を発揮。

瀬田東JCT～吹田JCT間における通行止規制回数の状況

● 第二京阪道路全線開通前(平成20～21年)



通行止め回数
平均約16.5回/年

● 1ルート 名神高速道路 (瀬田東JCT～吹田JCT)

<通行止め回数(延べ時間)>

平均約16.5回/年
(平均123.7時間/年)



● 第二京阪道路全線開通後(平成23～25年)



2ルート同時
通行止め回数
平均約0.7回/年
(年に1回未満)

● 2ルート 名神高速道路・第二京阪道路 (瀬田東JCT～吹田JCT)

<2ルート同時通行止め回数
(延べ時間)>

平均約0.7回/年
(平均7.4時間/年)

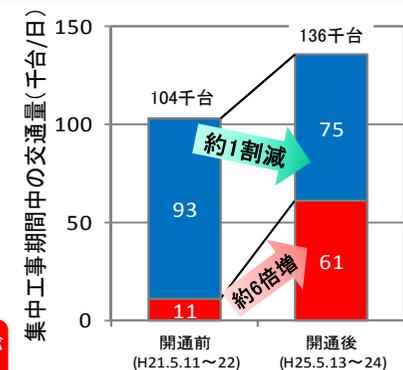


**9割以上
減少**

※通行止め: 災害、事故、気象、工事による通行止めを対象

出典: NEXCO西日本調べ

名神集中工事期間中の交通量変化



■ 名神高速(大山崎JCT～吹田JCT)
■ 第二京阪(久御山JCT～枚方東IC)

出典: NEXCO西日本調べ

開通前の集中工事による渋滞状況 (名神高速道路)

※平成20年5月撮影



※ 名神高速道路の集中工事: 道路の老朽化対策・防災対策・交通安全対策として、例年5月頃に実施される車線規制を伴う工事(工事期間: 約2週間程度)

利用者の声(食料品製造・販売業)

各店舗で販売する惣菜は神戸工場で製造し、通常は名神高速を利用して輸送しています。以前は、集中工事や事故等の時は一般道に迂回して渋滞に巻き込まれ配送の遅れが発生していましたが、食材を扱うため遅延は避けたいところであり、代替路として第二京阪があることで安定輸送が可能になりました。

出典: ヒアリング調査

4. 事業の効果の発現状況

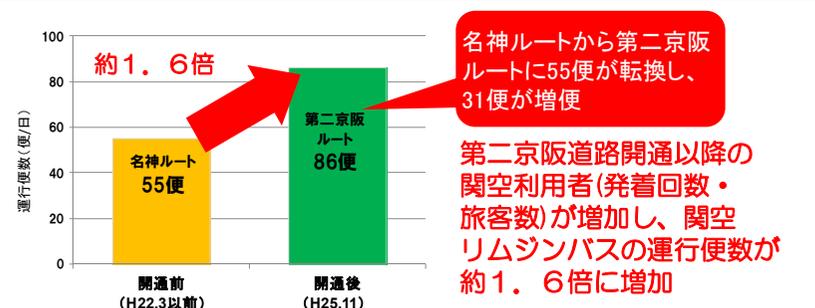
◆高速バスの利便性及び定時性が向上

- 第二京阪道路の全線開通により、関空リムジンバスでは、京都駅～関空間の所要時間が17分短縮し、10分以上の平均遅れ時間も約2割減少。
- 大阪～京都間の時間短縮及び定時性向上により、第二京阪道路を利用する関空リムジンバスの運行便数が約1.6倍に増加。また、高速路線バスにおいても、運行便数が約1.9倍に増加し、利用者の利便性が向上。

第二京阪道路を経由するバス路線



関空リムジンバス運行便数の推移



【関西国際空港の発着回数と旅客数の推移】



高速路線バス運行便数の変化状況



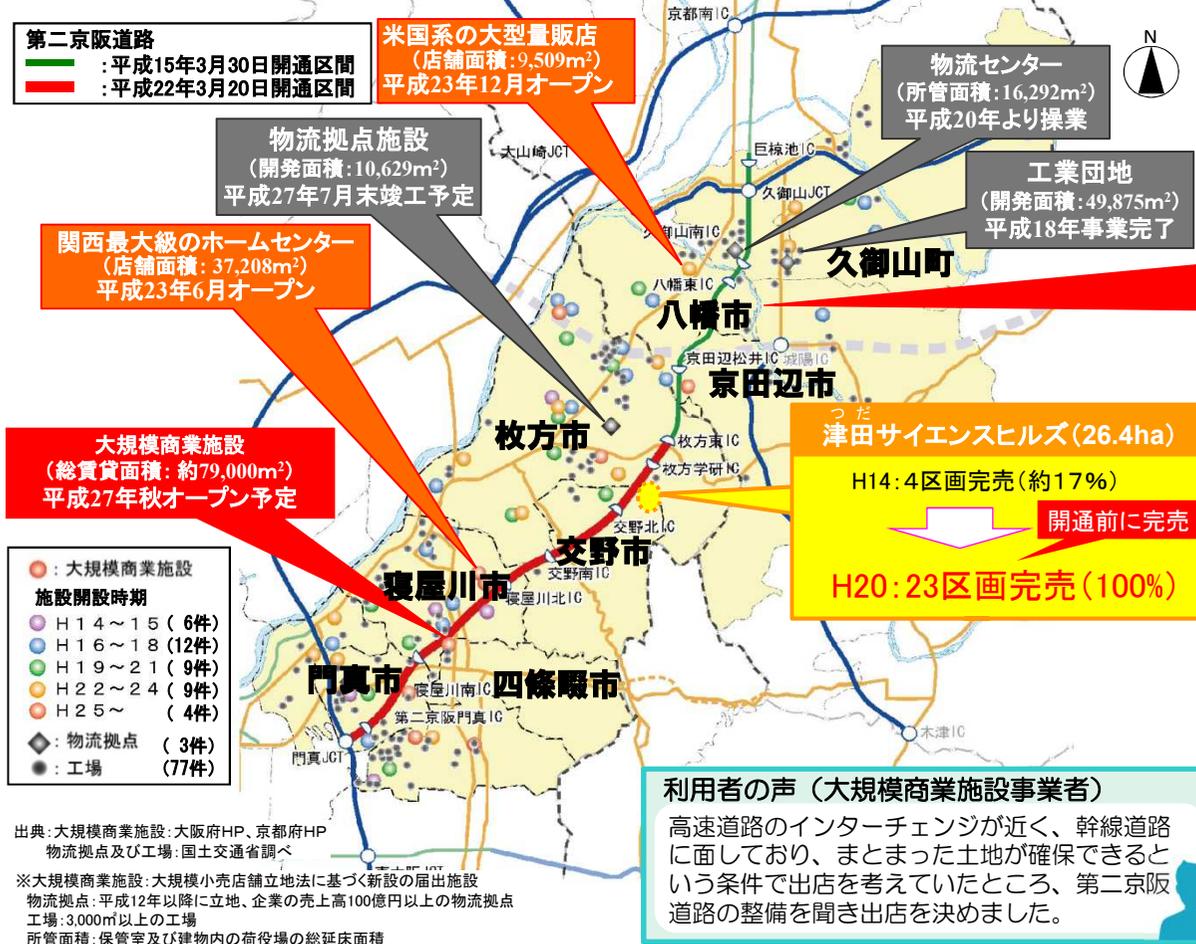
高速バスデータ出典: 高速バス時刻表、路線バス運行事業者HP及び一部交通事業者へのヒアリング結果
 関西国際空港データ出典: 新関西国際空港株式会社HP

4. 事業の効果の発現状況

◆大規模商業施設・工場・物流拠点施設の立地を促進

- 第二京阪道路沿線では、大規模商業施設・工場・物流拠点が新たに立地。
- 第二京阪道路沿線の京都府八幡市においては、4箇所の工業団地が立地し全て完売。
現在、約120社が操業中。また、八幡市では法人市民税収が増加。
- 大阪府枚方市の津田サイエンスヒルズでは、全線開通前であるH20年に全区画完売。

第二京阪道路沿線の大規模商業施設・工場・物流拠点の立地状況

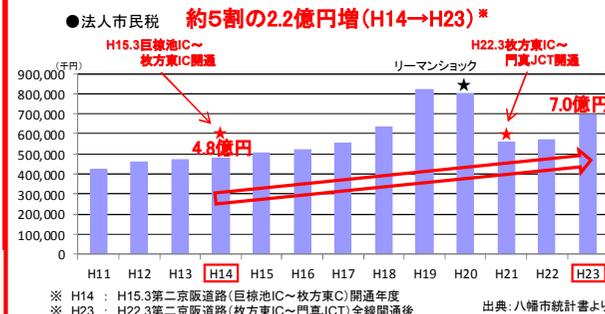


京都府八幡市では税収が増加

- 第二京阪道路沿線の八幡市においては、4箇所の工業団地が立地し全て完売。現在、約120社が操業中



■八幡市の法人市民税収が増加



4. 事業の効果の発現状況

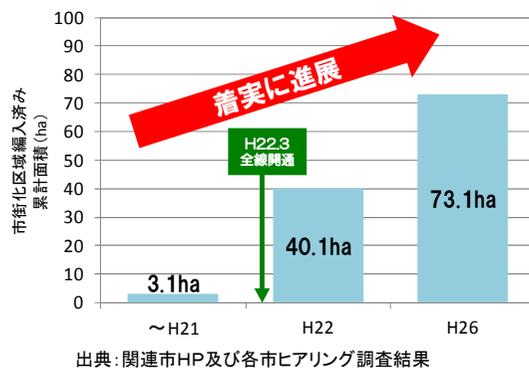
◆まちづくり

- H15.3に部分開通した巨椋池IC～枚方東IC間にある京田辺市と八幡市にまたがる大規模なニュータウン(京阪東ローズタウン)は、人口が約3倍(H13⇒H25)に増加。
- H22.3に延伸した大阪府域の沿道において、H23.3に寝屋南地区がまちびらきするとともに、沿道まちづくり対象地域(大阪府5市13地区)にて市街化区域編入が着実に進展。

大阪府の沿道まちづくり対象地域の市街化区域編入推移

第二京阪道路の開通により、沿道地域ではまちづくりが進められ、市街化調整区域(13地区、303ha)においては、商業施設や流通業務施設、住宅施設などの土地利用が行われ、市街化区域への編入が着実に進展しています。今後も計画的にまちづくりが進められていきます。

出典:大阪府HP(第二京阪沿道まちづくり方針より抜粋)



出典:関連市HP及び各市ヒアリング調査結果

寝屋南地区 (H23年3月まちびらき)

寝屋南地区 (H26年11月撮影)



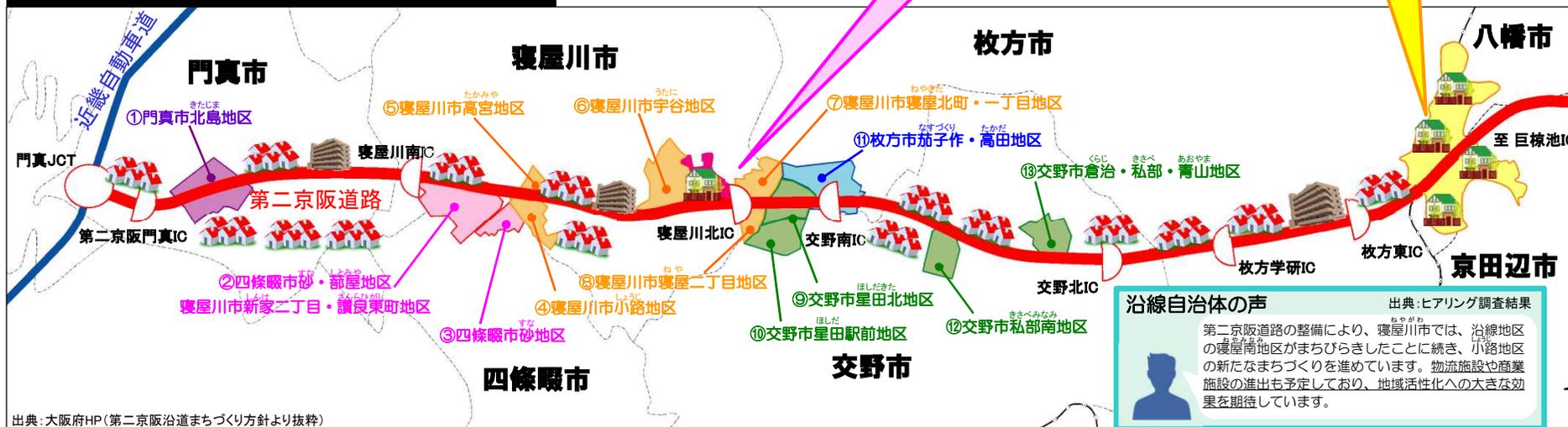
大規模ホームセンターや家電量販店及び戸建て住宅などが立地し、まちが形成

京阪東ローズタウンの人口の推移



出典:ヒアリング調査結果

第二京阪道路沿線のまちづくり状況



出典:大阪府HP(第二京阪沿道まちづくり方針より抜粋)

5. 今後の事後評価の必要性等

■ 今後の事後評価の必要性

第二京阪道路の開通により、周辺道路(名神高速、国道1号等)の交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後、「行政機関が行う政策の評価に関する法律(平成13年6月29日法律第86号)」に基づく事後評価の必要性は生じないと思われれます。

■ 改善措置の必要性

第二京阪道路は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はないと思われれます。今後も交通状況等を把握し、改善措置が必要になった場合は、対策案を検討します。

■ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検証を実施してまいります。



No. 3-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第4回

一般国道1号
だいにけいはん
第二京阪道路
(京都南道路・大阪北道路)
【事後評価】

平成26年12月
近畿地方整備局

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	現拡・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。

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 いずれかのみ の推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 いずれかのみ の推計とした理由を記載
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"/>
	その他()	<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()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
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	<input checked="" type="checkbox"/>
	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。	
	その他()	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(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。

便益の現在価値算定表

箇所名： 国道1号 第二京阪道路

年次	年度 (基準年) H 26	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 22	0.99716	0.99194	1.01042	0.99804	1.1699	93.7	323.17	88.49	183.12	594.78	656.29	25.21	5.72	22.87	53.79	59.36	11.98	13.22	660.55	728.87
1年目	H 23	0.99716	0.99187	1.01031	0.99804	1.1249	92.1	322.25	87.77	185.03	595.05	631.34	25.13	5.67	23.11	53.91	57.20	11.96	12.68	660.92	701.23
2年目	H 24	0.99715	0.99181	1.01021	0.99804	1.0816	91.3	321.34	87.06	186.94	595.33	607.33	25.06	5.63	23.34	54.03	55.12	11.93	12.17	661.30	674.62
3年目	H 25	0.99714	0.99174	1.01010	0.99803	1.0400	91.3	320.42	86.35	188.85	595.61	584.24	24.99	5.58	23.58	54.15	53.12	11.91	11.68	661.68	649.05
4年目	H 26	0.99713	0.99167	1.01000	0.99803	1.0000	91.3	319.50	85.63	190.75	595.89	562.03	24.92	5.54	23.82	54.28	51.19	11.89	11.21	662.05	624.44
5年目	H 27	0.99712	0.99160	1.00990	0.99803	0.9615	91.3	318.59	84.92	192.66	596.17	540.65	24.85	5.49	24.06	54.40	49.33	11.86	10.76	662.43	600.73
6年目	H 28	0.99712	0.99153	1.00981	0.99802	0.9246	91.3	317.67	84.21	194.57	596.44	520.14	24.78	5.44	24.30	54.52	47.54	11.84	10.32	662.80	578.01
7年目	H 29	0.99711	0.99146	1.00971	0.99802	0.8890	91.3	316.75	83.49	196.48	596.73	500.35	24.70	5.40	24.53	54.64	45.81	11.82	9.91	663.18	556.07
8年目	H 30	0.99710	0.99138	1.00962	0.99801	0.8548	91.3	315.84	82.78	198.39	597.00	481.32	24.63	5.35	24.77	54.76	44.15	11.79	9.51	663.55	534.98
9年目	H 31	0.99709	0.99131	1.00953	0.99801	0.8219	91.3	314.92	82.07	200.29	597.28	463.02	24.56	5.31	25.01	54.88	42.54	11.77	9.12	663.93	514.68
10年目	H 32	0.99817	0.99297	1.01258	0.99953	0.7903	91.3	314.01	81.35	202.20	597.56	445.42	24.49	5.26	25.25	55.00	41.00	11.74	8.75	664.31	495.17
11年目	H 33	0.99816	0.99292	1.01242	0.99953	0.7599	91.3	313.43	80.78	204.75	598.96	429.29	24.45	5.22	25.57	55.24	39.59	11.74	8.41	665.94	477.29
12年目	H 34	0.99816	0.99287	1.01227	0.99953	0.7307	91.3	312.86	80.21	207.29	600.35	413.75	24.40	5.19	25.89	55.47	38.23	11.73	8.09	667.56	460.07
13年目	H 35	0.99816	0.99282	1.01212	0.99953	0.7026	91.3	312.28	79.64	209.83	601.75	398.77	24.36	5.15	26.20	55.71	36.92	11.73	7.77	669.19	443.46
14年目	H 36	0.99815	0.99277	1.01198	0.99953	0.6756	91.3	311.71	79.07	212.38	603.15	384.33	24.31	5.11	26.52	55.94	35.65	11.72	7.47	670.81	427.45
15年目	H 37	0.99815	0.99272	1.01184	0.99953	0.6496	91.3	311.13	78.49	214.92	604.54	370.40	24.27	5.07	26.84	56.18	34.42	11.72	7.18	672.44	412.00
16年目	H 38	0.99815	0.99266	1.01170	0.99953	0.6246	91.3	310.55	77.92	217.47	605.94	356.97	24.22	5.04	27.16	56.41	33.23	11.71	6.90	674.07	397.10
17年目	H 39	0.99814	0.99261	1.01156	0.99953	0.6006	91.3	309.98	77.35	220.01	607.34	344.04	24.18	5.00	27.47	56.65	32.09	11.71	6.63	675.70	382.76
18年目	H 40	0.99814	0.99255	1.01143	0.99953	0.5775	91.3	309.40	76.78	222.55	608.73	331.57	24.13	4.96	27.79	56.89	30.99	11.70	6.37	677.32	368.93
19年目	H 41	0.99814	0.99250	1.01130	0.99953	0.5533	91.3	308.83	76.21	225.10	610.13	319.55	24.09	4.93	28.11	57.12	29.92	11.70	6.13	678.95	355.80
20年目	H 42	0.99814	0.99245	1.01116	0.99953	0.5339	91.3	308.25	75.64	227.64	611.53	307.94	24.04	4.89	28.43	57.36	28.88	11.69	5.89	680.58	342.71
21年目	H 43	0.99814	0.99240	1.01102	0.99953	0.5134	91.3	307.67	75.07	230.18	612.92	296.37	24.00	4.85	28.75	57.60	27.82	11.69	5.65	682.20	330.00
22年目	H 44	0.99814	0.99235	1.01088	0.99953	0.4936	91.3	307.10	74.50	232.62	614.30	284.80	23.99	4.82	29.06	57.84	26.82	11.69	5.42	683.81	318.86
23年目	H 45	0.99814	0.99230	1.01074	0.99953	0.4746	91.3	306.52	73.93	235.06	615.68	273.23	23.97	4.79	29.37	58.08	25.91	11.69	5.20	685.41	308.21
24年目	H 46	0.99814	0.99225	1.01060	0.99953	0.4564	91.3	305.94	73.36	237.50	617.06	261.66	23.95	4.76	29.68	58.32	25.05	11.69	4.99	687.02	297.50
25年目	H 47	0.99814	0.99220	1.01046	0.99953	0.4388	91.3	305.36	72.79	240.00	618.44	250.09	23.93	4.73	29.99	58.56	24.20	11.69	4.78	688.63	286.79
26年目	H 48	0.99814	0.99215	1.01032	0.99953	0.4220	91.3	304.78	72.22	242.44	619.82	238.52	23.91	4.70	30.30	58.80	23.35	11.69	4.57	690.24	276.08
27年目	H 49	0.99814	0.99210	1.01018	0.99953	0.4057	91.3	304.20	71.65	244.88	621.20	226.95	23.89	4.67	30.61	59.04	22.50	11.69	4.36	691.85	265.37
28年目	H 50	0.99814	0.99205	1.01004	0.99953	0.3901	91.3	303.62	71.08	247.32	622.58	215.38	23.87	4.64	30.92	59.28	21.65	11.69	4.15	693.46	254.66
29年目	H 51	0.99814	0.99200	1.00990	0.99953	0.3751	91.3	303.04	70.51	249.76	623.96	203.81	23.85	4.61	31.23	59.52	20.72	11.69	3.94	695.07	243.95
30年目	H 52	0.99814	0.99195	1.00976	0.99953	0.3607	91.3	302.46	69.94	252.20	625.34	192.24	23.83	4.58	31.54	59.76	19.79	11.69	3.73	696.68	233.24
31年目	H 53	0.99814	0.99190	1.00962	0.99953	0.3468	91.3	301.88	69.37	254.64	626.72	180.67	23.81	4.55	31.85	59.99	18.86	11.69	3.52	698.29	222.53
32年目	H 54	0.99814	0.99185	1.00948	0.99953	0.3335	91.3	301.30	68.80	257.08	628.10	169.10	23.79	4.52	32.16	60.23	17.91	11.69	3.31	699.90	211.82
33年目	H 55	0.99814	0.99180	1.00934	0.99953	0.3207	91.3	300.72	68.23	259.52	629.48	157.53	23.77	4.49	32.47	60.47	17.00	11.69	3.10	701.51	201.11
34年目	H 56	0.99814	0.99175	1.00920	0.99953	0.3083	91.3	300.14	67.66	261.96	630.86	145.96	23.75	4.46	32.78	60.71	16.09	11.69	2.89	703.12	190.40
35年目	H 57	0.99814	0.99170	1.00906	0.99953	0.2965	91.3	299.56	67.09	264.40	632.24	134.39	23.73	4.43	33.09	60.95	15.18	11.69	2.68	704.73	179.69
36年目	H 58	0.99814	0.99165	1.00892	0.99953	0.2851	91.3	298.98	66.52	266.84	633.62	122.82	23.71	4.40	33.40	61.19	14.27	11.69	2.47	706.34	168.98
37年目	H 59	0.99814	0.99160	1.00878	0.99953	0.2741	91.3	298.40	65.95	269.28	635.00	111.25	23.69	4.37	33.71	61.43	13.36	11.69	2.26	707.95	158.27
38年目	H 60	0.99814	0.99155	1.00864	0.99953	0.2636	91.3	297.82	65.38	271.72	636.38	100.68	23.67	4.34	34.02	61.67	12.45	11.69	2.05	709.56	147.56
39年目	H 61	0.99814	0.99150	1.00850	0.99953	0.2534	91.3	297.24	64.81	274.16	637.76	89.11	23.65	4.31	34.33	61.91	11.54	11.69	1.84	711.17	136.85
40年目	H 62	0.99814	0.99145	1.00836	0.99953	0.2437	91.3	296.66	64.24	276.60	639.14	77.54	23.63	4.28	34.64	62.15	10.63	11.69	1.63	712.78	126.14
41年目	H 63	0.99814	0.99140	1.00822	0.99953	0.2343	91.3	296.08	63.67	279.04	640.52	65.97	23.61	4.25	34.95	62.39	9.72	11.69	1.42	714.39	115.43
42年目	H 64	0.99814	0.99135	1.00808	0.99953	0.2253	91.3	295.50	63.10	281.48	641.90	54.40	23.59	4.22	35.26	62.63	8.81	11.69	1.21	716.00	104.72
43年目	H 65	0.99814	0.99130	1.00794	0.99953	0.2166	91.3	294.92	62.53	283.92	643.28	42.83	23.57	4.19	35.57	62.87	7.90	11.69	1.00	717.61	94.01
44年目	H 66	0.99814	0.99125	1.00780	0.99953	0.2083	91.3	294.34	61.96	286.36	644.66	31.26	23.55	4.16	35.88	63.11	7.00	11.69	0.79	719.22	83.30
45年目	H 67	0.99814	0.99120	1.00766	0.99953	0.2003	91.3	293.76	61.39	288.80	646.04	19.69	23.53	4.13	36.19	63.35	6.10	11.69	0.58	720.83	72.59
46年目	H 68	0.99814	0.99115	1.00752	0.99953	0.1926	91.3	293.18	60.82	291.24	647.42	8.12	23.51	4.10	36.50	63.59	5.20	11.69	0.37	722.44	61.88
47年目	H 69	0.99814	0.99110	1.00738	0.99953	0.1852	91.3	292.60	60.25	293.68	648.80	0.55	23.49	4.07	36.81	63.83	4.30	11.69	0.16	724.05	51.17
48年目	H 70	0.99814	0.99105	1.00724	0.99953	0.1780	91.3	292.02	59.68	296.12	650.18	0.00	23.47	4.04	37.12	64.07	3.40	11.69	0.00	725.66	40.46
49年目	H 71	0.99814	0.99100	1.00710	0.99953	0.1712	91.3	291.44	59.11	298.56	651.56	0.00	23.45	4.01	37.43	64.31	2.50	11.69	0.00	727.27	29.75
合計								14,293.41	3,681.90	11,095.80	29,071.10	14,570.67									

路線名	箇所名	車線数	延長
国道1号	第二京阪道路 (大阪北・京都南)	専用部:6(一部4) 一般部:2~4	専用部:28.3km 一般部:26.4km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				545,824	
	改良費				165,164	
		土工	m ³	8,721,124	94,363	切土(4.4百万m ³)、盛土(3.9百万m ³)、捨土(0.5百万m ³)、産廃処理等
		軟弱地盤改良工	m ³	664,336	1,694	
		法面工	m ²	98,662	125	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	9,414	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m	4,368	59,568	
	橋梁費				235,363	
		100m以上	m	19,650	232,359	連続高架橋71橋(延長及び橋梁数は専用部のみ計上)
		100m未満	m	202	3,004	PC橋4橋(延長及び橋梁数は専用部のみ計上)
	トンネル費				11,066	
		NATM	m	265	11,066	1本(上下線)
		シールド	m			
	IC・JCT費				47,560	
		IC	箇所	11	16,165	ダイヤモンド型(11箇所)
		JCT	箇所	1	31,395	
	舗装費				15,592	
		車道舗装	m ²	1,539,600	14,659	
		歩道舗装	m ²	150,814	933	
	付帯施設費				71,079	
		交通管理施設工	式	1	31,929	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m	86,984	39,150	
②	用地及補償費				388,406	
	用地費		m ²	2,034,956	306,812	
		宅地	m ²	423,727	97,745	
		田畑	m ²	1,425,867	189,746	
		山林・原野	m ²	185,362	19,321	
	補償費		式		81,594	
③	間接経費		式		111,815	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				1,046,045	

路線名	箇所名	車線数	延長
国道1号	第二京阪道路 (大阪北・京都南)	専用部:6(一部4) 一般部:2~4	専用部:28.3km 一般部:26.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	28.3	88,350	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	51,400	橋梁19.9km、トンネル0.3km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			139,750	