



No. 8 - 1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成24年度第1回

一般国道1号

らく なん  
洛 南 道 路

【事後評価】

平成24年9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

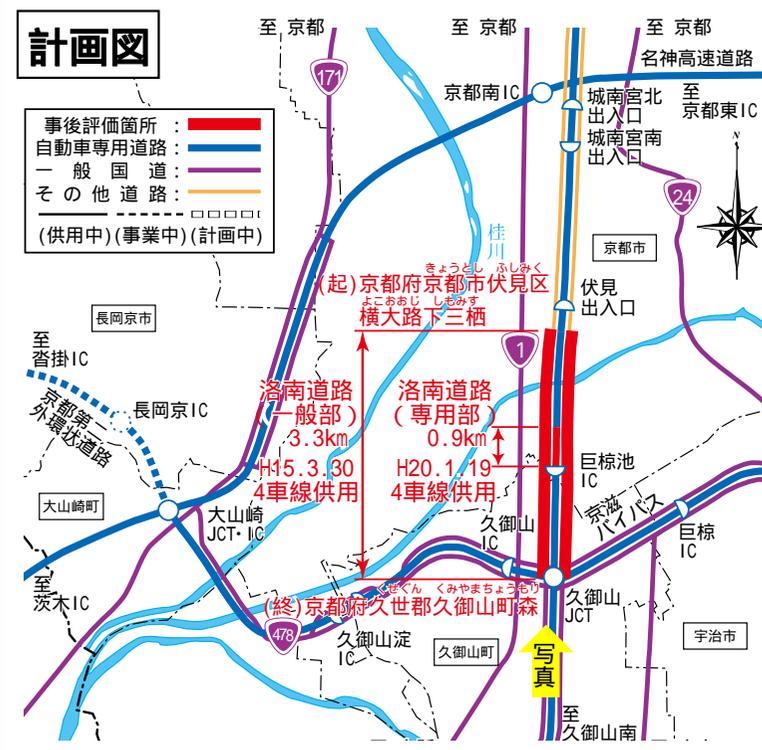
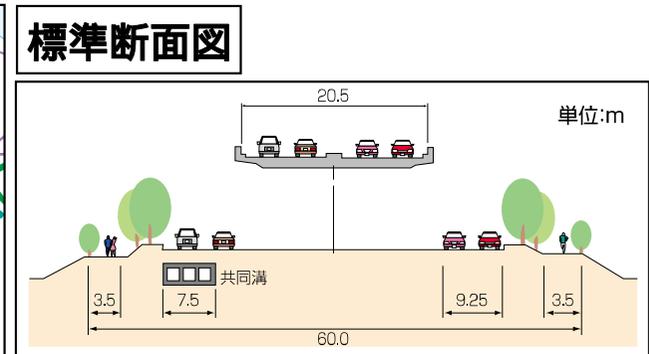
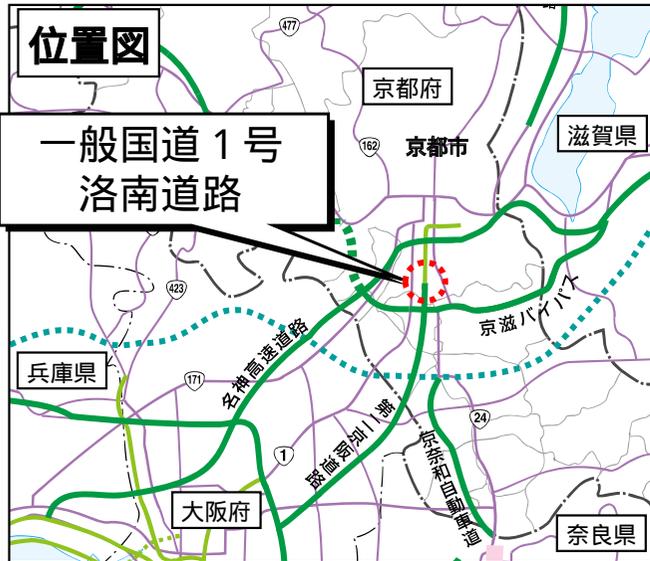
# 1. 事業の目的と計画の概要

## 事業の目的

交通混雑の緩和  
地域の活性化  
緊急輸送道路ネットワークの形成  
・医療施設へのアクセス強化

## 事業の概要・経緯

	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横大路下三栖 (終) 京都府久世郡久御山町森	
道路延長	0.9km	3.3km
構造規格	第1種第3級 第2種第2級	第3種第1級
設計速度	80km/h 60km/h	60km/h
車 線 数	4車線	4車線
標準幅員	20.5m 18.5m	60.0m
計画交通量	21,300台/日	37,000台/日
全体事業費	957億円	
都市計画決定	昭和60年4月 都市計画決定 平成14年2月 都市計画変更	
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	
供用	0.9km (平成20年1月)	3.3km (平成15年3月)

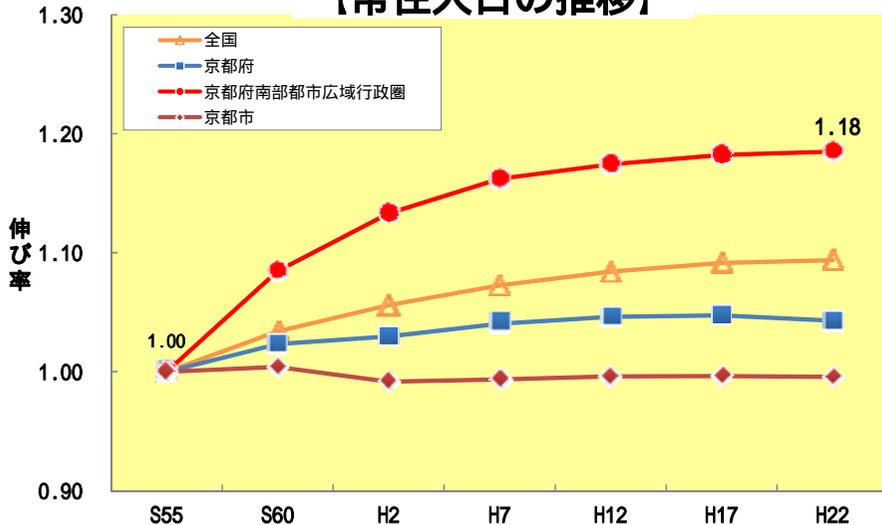


# 2. 社会経済情勢の変化

## 沿線地域の現状

近年、沿線地域である京都府南部都市広域行政圏の人口、自動車保有台数は横ばい。  
卸売業・小売業年間販売額は近年でも増加しており、経済活動が活発な地域。

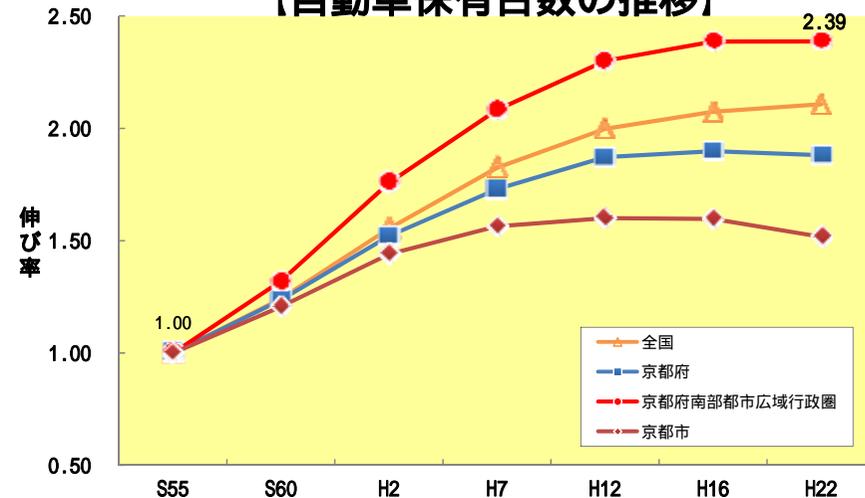
【常住人口の推移】



(出典) 国勢調査

各年の伸び率は、昭和55年度を1.0とした場合の値  
京都府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

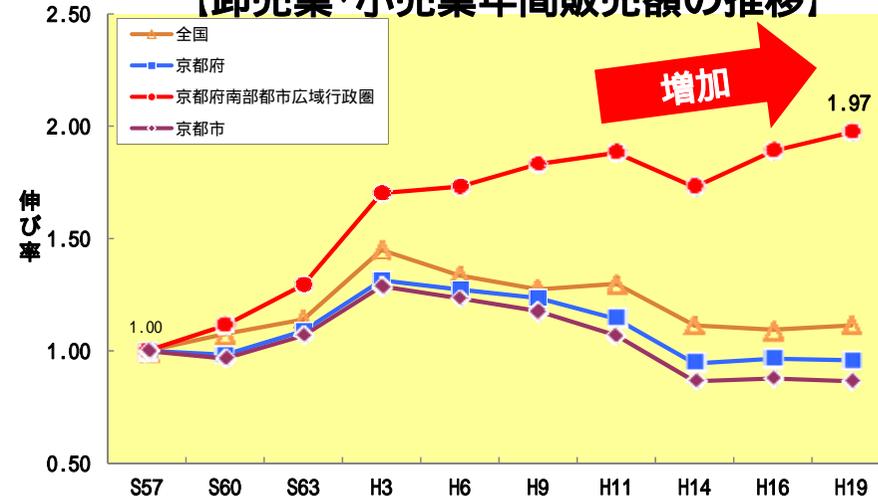
【自動車保有台数の推移】



(出典) 京都府統計書

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  
各年の伸び率は、昭和55年度を1.0とした場合の値

【卸売業・小売業年間販売額の推移】



(出典) 商業統計表

各年の伸び率は、昭和57年度を1.0とした場合の値

# 3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

## 費用対効果分析条件等の結果

当初計画及び供用の状態

	当初計画 (H17再評価時) <sup>1</sup>	供用後	備考
道路構造等	一般部: 4車線 専用部: 4車線	一般部: 4車線 専用部: 4車線	
B / C	2.3	3.1	推計ネットワークの見直し (前回: H11センサベース、フルネット) (今回: H17センサベース、事業化ネット)
事業期間	S61年度～H19年度 事業期間22年	S61年度～H19年度 事業期間22年	(H20.1.19 専用部完成4車供用 延長0.9km) (H15.3.30 一般部完成4車供用 延長3.3km)

現道(並行区間)の状況

	当初計画 (H17再評価時) <sup>1</sup>	供用後	当初からの 変化	変化の内容又は理由	備考
現況交通量 (国道1号)	83,448台/日 [H11センサ]	57,161台/日 <sup>2</sup> [H24.6調査]	26,287台/日 減少	洛南道路への交通転換により国道1号の交通量が減少	調査地点 当初計画: 京都市伏見区横大路千両松町 供用後: 京都市伏見区向島上五反田町 参考: バイパス交通量(48,400台/日 <sup>3</sup> )
交通渋滞 (国道1号)	最大渋滞長: 3,650m 最大通過時間: 33分 [H14.11調査] <sup>2</sup>	最大渋滞長: 0m 最大通過時間: 0分 [H24.6調査] <sup>2</sup>	解消	洛南道路への交通転換により国道1号の渋滞解消	調査地点 国道1号横大路交差点
旅行速度 (国道1号)	5.4km/h [H11センサ]	27.7km/h [H22センサ]	22.3km/h 向上	洛南道路への交通転換により国道1号の旅行速度が向上	
死傷事故率 (国道1号)	108.3件/億台キロ [H14]	64.3件/億台キロ [H21]	44件/億台 キロ減少	洛南道路への交通転換により国道1号の交通量が減少し死傷事故が減少	

1: S61年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として前回評価時(H17)の値等を記載

2: 現況交通量、交通渋滞は京都国道事務所調査結果

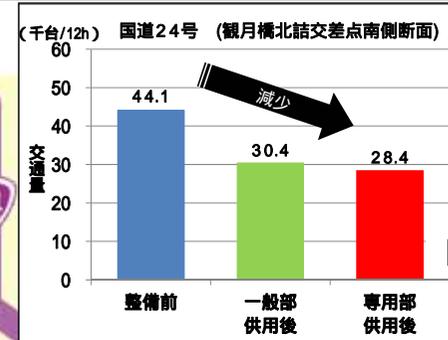
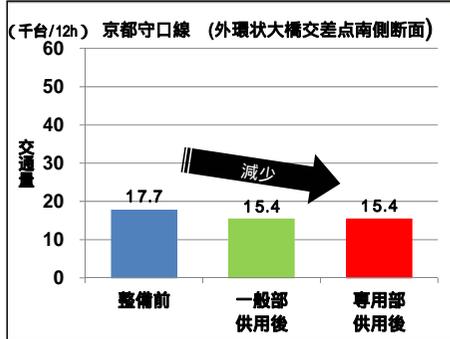
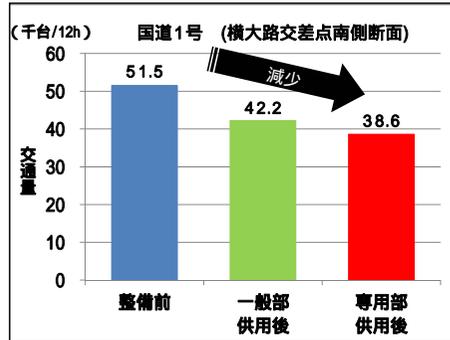
3: バイパス交通量は京都国道事務所調査結果にH22センサ昼夜率を乗じ算出

# 4. 事業の効果の発現状況

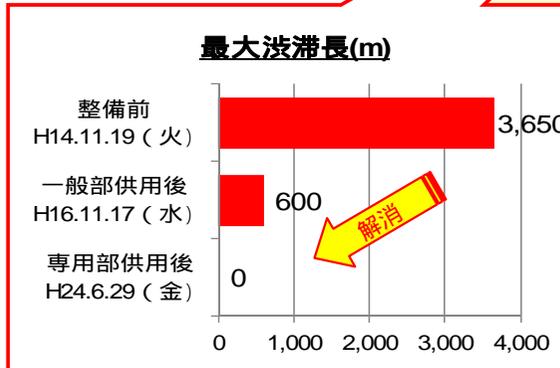
## 交通混雑の緩和

第二京阪道路、京都高速と一体的に機能することで、主要渋滞ポイントである国道1号横大路交差点において渋滞が解消  
 宇治川を渡河する路線が2路線増加し、京都市へ流出入する交通が分散された

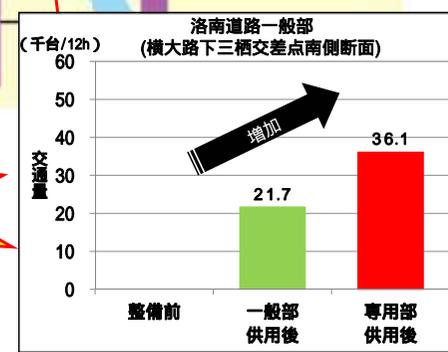
### 交通の円滑化及び交通の分散



【国道1号横大路交差点付近の交通状況】



洛南道路の供用により渋滞が解消！！



宇治川渡河部断面交通量調査 (京都国道調べ)  
 整備前調査日 : H14.11.19 (火)  
 一般部供用後調査日 : H15.6.11 (水)  
 専用部供用後調査日 : H24.6.29 (金)  
 洛南道路専用部交通量調査 (H24.6.29阪神高速道路調べ)

# 4. 事業の効果の発現状況

## 所要時間短縮

渋滞の緩和、交通の分散により交通の円滑化が図られ、大阪方面に向かう所要時間が短縮



約40分の短縮！



約7分の短縮！



混雑する一般道しか利用できないため、大阪方面に向かうのに約96分もかかる！

H15.3に供用した、洛南道路（一般部）及び第二京阪道路により渋滞の緩和、交通の分散が図られ一般道利用の所要時間が約40分短縮！  
高速道利用で所要時間が約39分に！

H20.1に供用した、洛南道路（専用部）により、さらなる渋滞の緩和、交通の分散が図られ、一般道利用の所要時間がさらに約7分短縮！  
高速道利用の所要時間が約14分短縮！

# 4. 事業の効果の発現状況

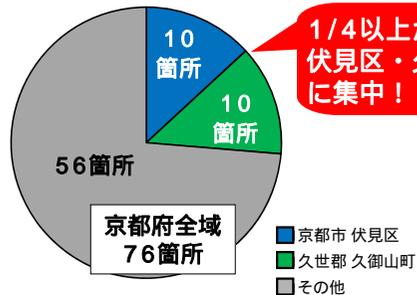
## 商業施設や工場の立地を促進

第二京阪道路・京滋バイパス・京都高速との一体的整備により、京都～大阪の二大都市を結ぶ広域ネットワークが充実

平成20年1月以降の京都府下の大規模工場等の立地のうち、1/4以上が当該地域周辺に立地し、沿線地域の開発が進展【図-1、2】

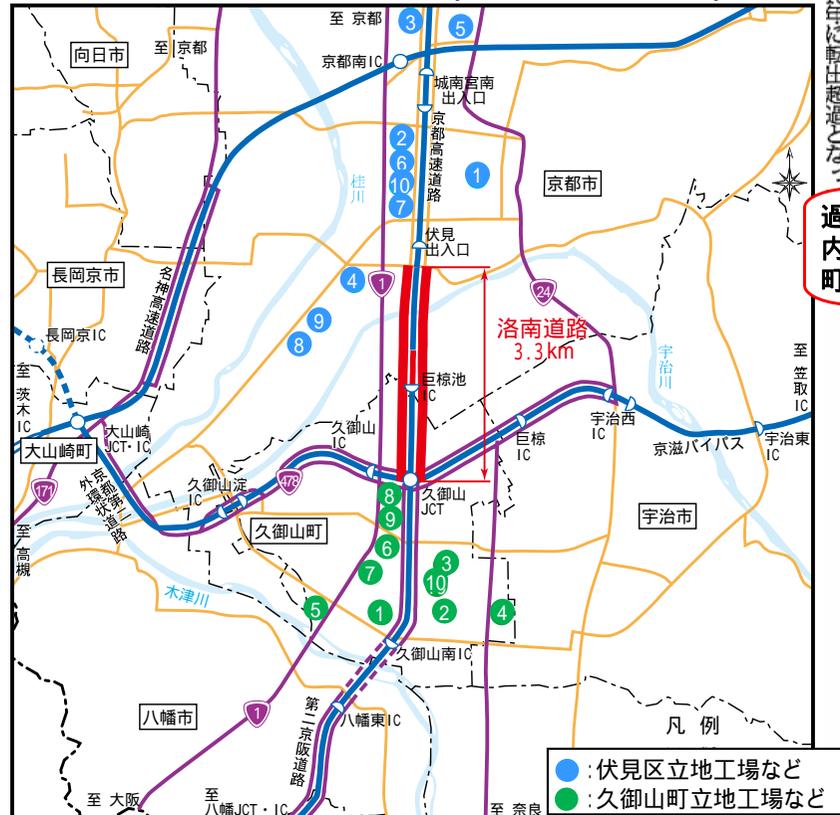
また、過去10年間の企業の転入出において、久御山町への企業の転入が多い状況【資料】

【図-1】床面積2,000㎡以上の大規模工場等の立地(H20.1以降立地数)



京都府・京都市HP  
「特定建築物排出量削減計画書等の公表資料」より

【図-2】洛南道路沿線地域の工場などの立地状況(H20.1以降立地箇所)



【資料】2012.4.18 京都新聞朝刊より

2002～11年に府外から転入した企業数は483社で、転出企業の454社を上回った。05年から5年連続で転入超過だったが、10年に転出超過となった。

過去10年間の京都府内転入超過数で久御山町が第3位の超過数!

帝国データバンク京都支店は、京都府内で過去10年間に転入・転出した企業の実態調査結果をこのほどまとめた。他府県からの転入が転出を29社上回り、全国で18位の増加数だった。

11年も転入の47社を超過した。転入前の所在地は大阪府が23社、東京都が10社と多かった。転出先は大阪府が23社、滋賀県7社、東京都が5社で続いた。また、市郡別の出入りは、転入超過は関西文化学術研究都市の精華町を含む相楽郡が38社で最も多く、次いで宇治市33社、久御山町(久世郡)が24社で続いた。転出超過は、京都市が161社で突出して市外流出が目立ち、次いで亀岡市4社、宮津市2社だった。

調査は、同社保有の企業データベースを基に初めて分析した。(石田真由美)

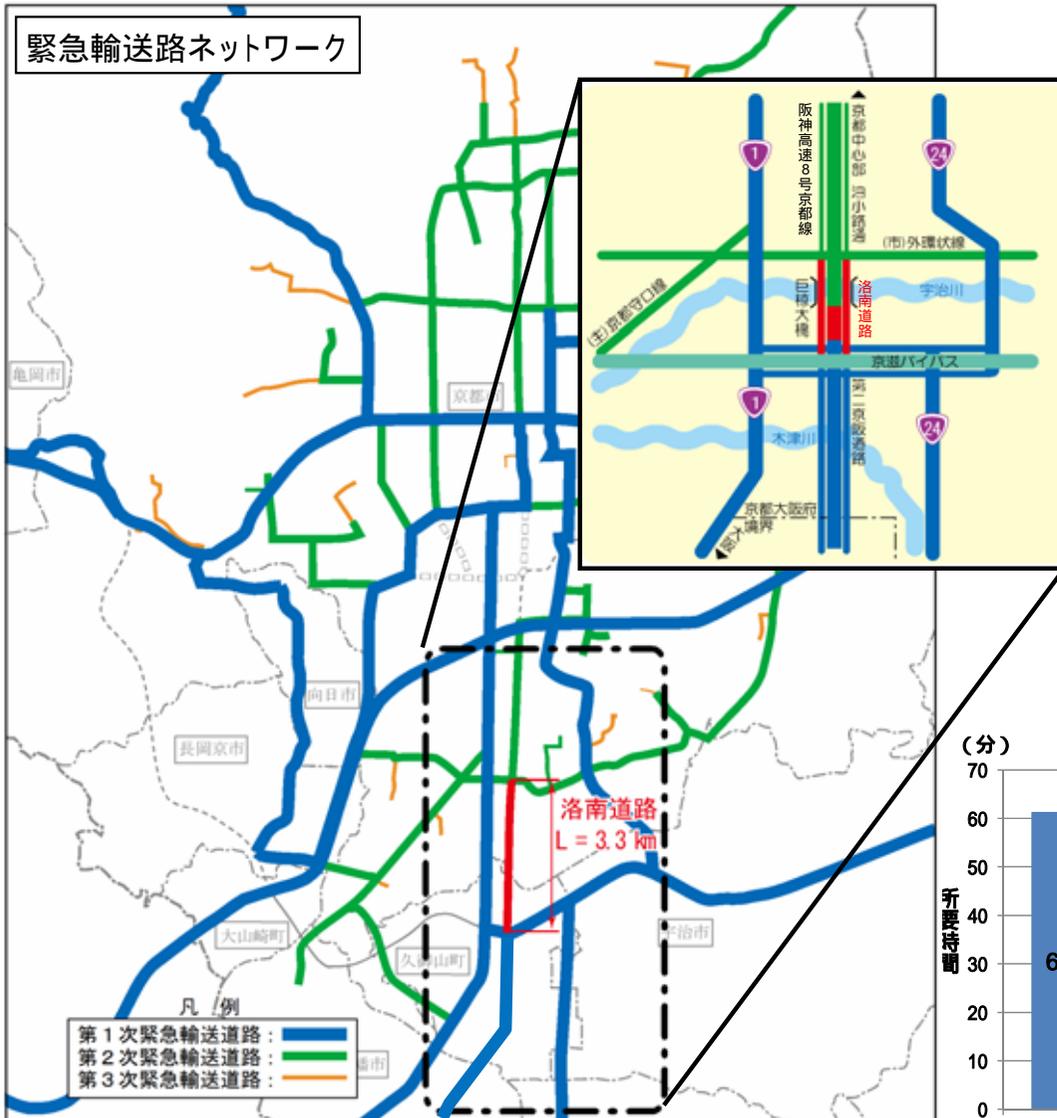
京都企業  
過去10年 全国18位の増加数  
転入29社上回る

# 4. 事業の効果の発現状況

## 緊急輸送道路ネットワークの形成・医療施設へのアクセス強化

国道1号とともに「緊急輸送道路ネットワーク」の一部を形成し、災害時の緊急輸送路として機能  
久御山町役場から第三次救急医療機関である「京都医療センター」までの所要時間が34分短縮

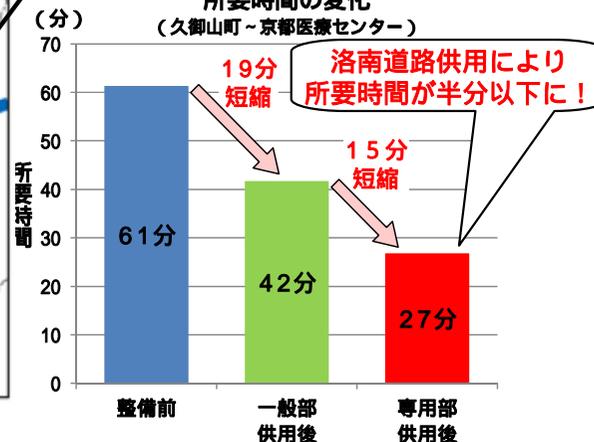
### 緊急災害時における代替路の確保



### 医療施設へのアクセス強化



所要時間の変化  
(久御山町～京都医療センター)



国立病院機構 京都医療センター



京都府南部地域の基幹病院として救命救急をはじめ、あらゆる診療施設を備えた総合病院。京都府の救急医療体制の中で、第三次医療機関に指定されている。

## 5. 今後の事後評価の必要性等

### 今後の事後評価の必要性

洛南道路の供用に伴い、第二京阪道路、京都高速と一体的に機能することで、一般国道1号における交通混雑の緩和、所要時間の短縮、商業施設や工場等の立地促進などの効果が確認されるとともに、京都医療センターへのアクセス強化など地域の安全・安心を向上させる効果も確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の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

洛南道路は、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

洛南道路に関して、同種事業の計画・調査のあり方について、今後の参考となる事項はみられませんでした。

また、事業評価の手法について、見直しの必要性は無いと思われれます。

なお、国土交通省では、地域のみなさまからご意見を頂きながら、3便益以外の多様な便益の適切な評価に向けて検討を進めています。



No. 8 - 2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成24年度第1回

一般国道1号  
らくなん  
洛南道路  
【事後評価】

平成24年9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	一般国道1号 洛南道路
事業主体	近畿地方整備局

●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	● 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）：78529万人・時間/年 渋滞損失削減時間：603万人・時間/年（149297万人・時間/年⇒148695万人・時間/年） 区間b（当該区間／並行区間）について： 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：298万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：7割削減	
	● 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(久世郡久御山町東一口) [旅行速度:5.4km/h (H11) →27.7km/h (H22) ]	
	○ 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		
	● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	京阪バス(国道1号 京阪中書島～まちの駅イオン久御山店前区間) (旅行速度:14.3km/h (H11) →42.1km/h (H22)、通行時間:28分 (H11) →7分 (H22) )	
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	久世郡久御山町～京都駅 (所要時間:55分 (H11) ⇒43分 (H22) )	
	● 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	京都市～関西国際空港 (所要時間:152分 (H17) ⇒111分 (H22) )	
	物流効率化 の支援	● 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	京都市～大阪港 (所要時間:114分 (H17) ⇒92分 (H22) )
		○ 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	
		□ 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	
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
○ 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			
● 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		伏見西部第三地区土地区画整理事業と連携。市街地形成の骨格となる幹線道路整備に寄与。	
○ 中心市街地内で行われたことによる効果			

1. 活力		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km <sup>2</sup> /km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である	
		<input 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	
		<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	
		■ 地域高規格道路の位置づけあり	洛南連絡道路に位置づけられている。
		<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	
		■ 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:97分(H17)→86分(H22))
		<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	
		● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	久世郡久御山町～京都市(所要時間:86分(H17)→55分(H22))
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	
		● 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	京都南らくなん進都(高度集積地区)を支援する。
		● 主要な観光地へのアクセス向上による効果	銀閣寺 (年間観光客入り込み数:3,760千人/年(H13年)→4,410千人/年(H22年)) 平安神宮 (年間観光客入り込み数:2,645千人/年(H13年)→2,973千人/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	安全で安心できるくらしの確保	<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 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	
		<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	● 三次医療施設へのアクセス向上の状況	久世郡久御山町～国立病院機構京都医療センター(所要時間:42分(H17)⇒27分(H22))
3. 安全	安全な生活環境の確保	● 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	国道1号 京都市伏見区下鳥羽広長町～久世郡久御山町東一〇区間 [死傷事故率:108.3件/億台キロ(H14)→64.3件/億台キロ(H21)、自動車交通量:83,448台/日(H11)→58,131台/日(H22)] 国道24号 京都市伏見区鍋島町～宇治市横島町区間 [死傷事故率:252.1件/億台キロ(H14)→67.1件/億台キロ(H21)、自動車交通量:28,708台/日(H11)→27,434台/日(H22)]
		● 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	国道1号 (京都市伏見区横大路下三栖～久世郡久御山町東一〇区間、延長3.3km)
	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	

		<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</p> <p>□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能</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</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が解消</p>	<p>京都府地域防災計画（第1次緊急輸送道路） 京都市地域防災計画（第1次緊急輸送道路）</p> <p>国道1号（京都市～久世郡久御山町）</p> <p>老朽橋梁が存在する（国道1号、宇治川大橋）</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>	CO2排出削減量：26650.98t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<p>● 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率</p>	<p>（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：0 排出削減量：52.98t/年、排出削減率：3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：6.64t/年</p>
		<p>● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率</p>	<p>（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：0 排出削減量：5.12t/年、排出削減率：3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：0.63t/年</p>
		<p>○ 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況</p>	
		<p>○ その他、環境や景観上の効果</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の一体的整備の必要性または一体的整備による効果</p>	第二京阪道路、京都高速油小路線
		<p>● 他機関との連携プログラムに関する効果</p>	新京都府総合計画（H13.1）（バイパス道路整備等による渋滞緩和・広域交通ネットワークの整備として位置づけられている） 京都市基本計画（H13.1）（空港、港湾へのアクセス強化としての整備に位置づけられている）
	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</p>	

(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
一般国道1号	洛南道路	L=3.3km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
専用部：21,300 一般部：37,000	4車線	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成24年度		
単純合計	917億円	66億円	984億円
基準年における 現在価値 (C)	1,356億円	35億円	1,390億円

### 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24年度			
供用年	平成20年度			
単年便益 (初年便益)	145億円	19億円	4.9億円	168億円
基準年における 現在価値 (B)	3,652億円	471億円	121億円	4,244億円

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）	3.1
経済的純現在価値（事業全体）	2,854億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.9%

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：洛南道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①-1新設・改築道路 専用部 (0.9km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	21,300	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	1	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	4.13	
①-2新設・改築道路 一般部 (3.3km)	交通量	[台/日]	0	36,100	
	走行時間	[分]	0	8	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	51.86	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道1号 (3.2km)	交通量	[台/日]	87,500	42,800
		走行時間	[分]	10	7
		走行時間費用	[億円/年]	167.89	52.63
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (25.375.5km)	走行時間費用	[億円/年]	177,978.80	177,888.88	
			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：25,382.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	178,146.69	177,997.51	149.19

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

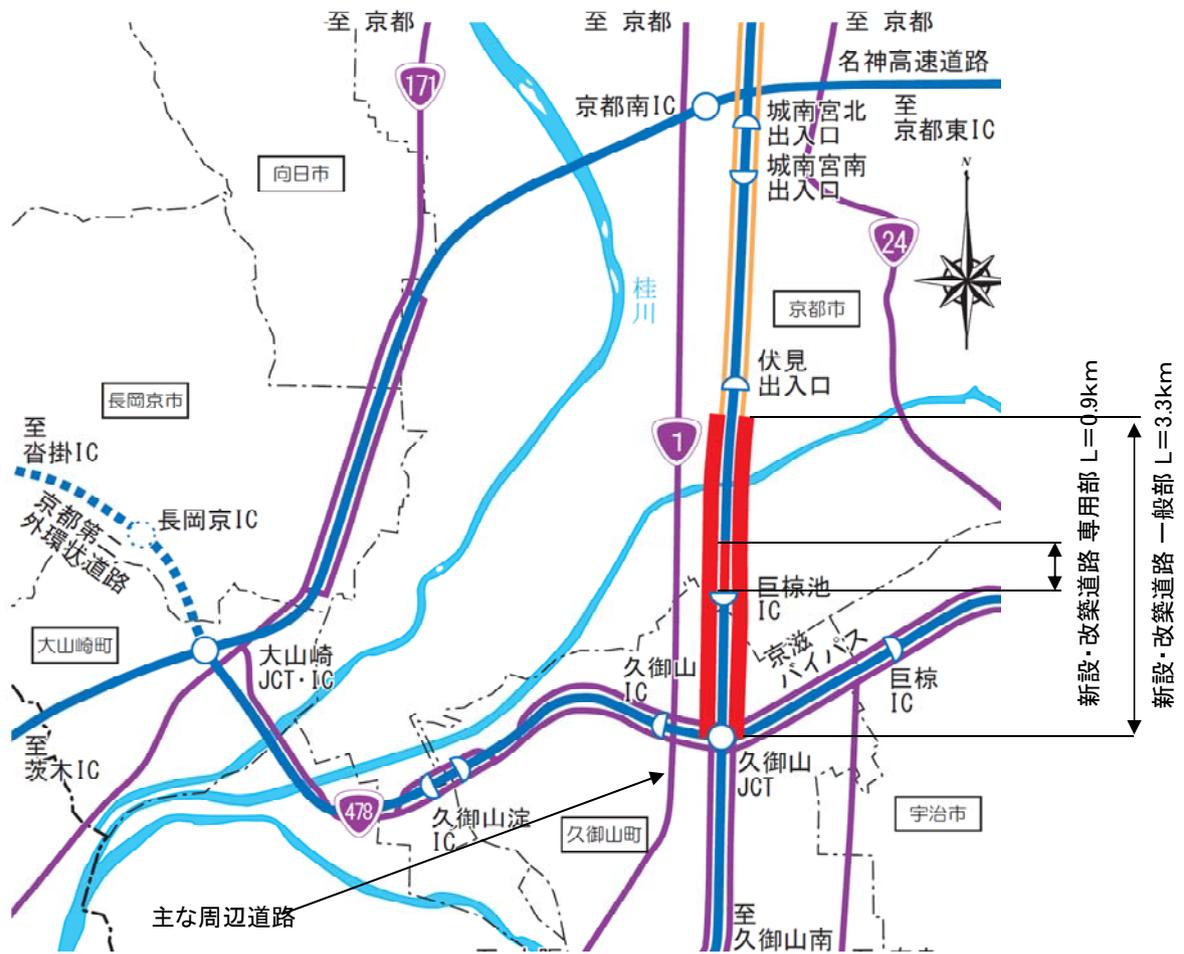
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：洛南道路

(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24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(事業全体)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道1号 洛南道路

				単価(億円)			延長(km)	単純価値(億円)
				専用部		0.48	0.9	0.43
				一般部		0.29	3.3	0.96
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)			維持管理費(億円)	
				単純価値	評価基準年度価格	現在価値	単純価値	現在価値
-22年目	S 61	2.7725	101.2	0.60	0.56	1.54		
-21年目	S 62	2.6658	101.0	0.64	0.59	1.59		
-20年目	S 63	2.5633	101.5	3.32	3.07	7.86		
-19年目	H 1	2.4647	104.2	44.57	40.14	98.92		
-18年目	H 2	2.3699	106.5	13.60	11.98	28.39		
-17年目	H 3	2.2788	109.1	13.83	11.89	27.09		
-16年目	H 4	2.1911	110.6	20.24	17.17	37.62		
-15年目	H 5	2.1068	110.9	27.67	23.40	49.30		
-14年目	H 6	2.0258	110.8	8.74	7.40	14.99		
-13年目	H 7	1.9479	109.9	107.50	91.75	178.71		
-12年目	H 8	1.8730	109.5	48.17	41.27	77.29		
-11年目	H 9	1.8009	110.4	64.40	54.72	98.54		
-10年目	H 10	1.7317	109.9	65.63	56.01	97.00		
-9年目	H 11	1.6651	108.4	75.87	65.65	109.31		
-8年目	H 12	1.6010	107.2	127.74	111.78	178.95		
-7年目	H 13	1.5395	105.7	110.95	98.46	151.58		
-6年目	H 14	1.4802	103.8	74.76	67.56	100.00		
-5年目	H 15	1.4233	102.3	5.33	4.89	6.96		
-4年目	H 16	1.3686	101.0	22.10	20.52	28.08		
-3年目	H 17	1.3159	99.6	36.72	34.59	45.51		
-2年目	H 18	1.2653	98.7	33.65	31.98	40.46		
-1年目	H 19	1.2167	97.6	11.43	10.98	13.36		
供用開始年次	H 20	1.1699	96.8				1.32	1.50
1年目	H 21	1.1249	95.6				1.32	1.46
2年目	H 22	1.0816	93.8				1.32	1.43
3年目	H 23	1.0400	93.8				1.32	1.38
4年目	H 24	1.0000	93.8				1.32	1.32
5年目	H 25	0.9615	93.8				1.32	1.27
6年目	H 26	0.9246	93.8				1.32	1.22
7年目	H 27	0.8890	93.8				1.32	1.18
8年目	H 28	0.8548	93.8				1.32	1.13
9年目	H 29	0.8219	93.8				1.32	1.09
10年目	H 30	0.7903	93.8				1.32	1.05
11年目	H 31	0.7599	93.8				1.32	1.01
12年目	H 32	0.7307	93.8				1.32	0.97
13年目	H 33	0.7026	93.8				1.32	0.93
14年目	H 34	0.6756	93.8				1.32	0.89
15年目	H 35	0.6496	93.8				1.32	0.86
16年目	H 36	0.6246	93.8				1.32	0.83
17年目	H 37	0.6006	93.8				1.32	0.79
18年目	H 38	0.5775	93.8				1.32	0.76
19年目	H 39	0.5553	93.8				1.32	0.73
20年目	H 40	0.5339	93.8				1.32	0.71
21年目	H 41	0.5134	93.8				1.32	0.68
22年目	H 42	0.4936	93.8				1.32	0.65
23年目	H 43	0.4746	93.8				1.32	0.63
24年目	H 44	0.4564	93.8				1.32	0.60
25年目	H 45	0.4388	93.8				1.32	0.58
26年目	H 46	0.4220	93.8				1.32	0.56
27年目	H 47	0.4057	93.8				1.32	0.54
28年目	H 48	0.3901	93.8				1.32	0.52
29年目	H 49	0.3751	93.8				1.32	0.50
30年目	H 50	0.3607	93.8				1.32	0.48
31年目	H 51	0.3468	93.8				1.32	0.46
32年目	H 52	0.3335	93.8				1.32	0.44
33年目	H 53	0.3207	93.8				1.32	0.42
34年目	H 54	0.3083	93.8				1.32	0.41
35年目	H 55	0.2965	93.8				1.32	0.39
36年目	H 56	0.2851	93.8				1.32	0.38
37年目	H 57	0.2741	93.8				1.32	0.36
38年目	H 58	0.2636	93.8				1.32	0.35
39年目	H 59	0.2534	93.8				1.32	0.34
40年目	H 60	0.2437	93.8				1.32	0.32
41年目	H 61	0.2343	93.8				1.32	0.31
42年目	H 62	0.2253	93.8				1.32	0.30

43年目	H 63	0.2166	93.8				1.32	0.29
44年目	H 64	0.2083	93.8				1.32	0.28
45年目	H 65	0.2003	93.8				1.32	0.26
46年目	H 66	0.1926	93.8				1.32	0.25
47年目	H 67	0.1852	93.8				1.32	0.24
48年目	H 68	0.1780	93.8				1.32	0.24
49年目	H 69	0.1712	93.8	-218.25	-218.25	-37.36	1.32	0.23
合計				699.21	588.09	1355.69	66.14	34.52
単純事業費計				917.46			66.14	

- 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。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	洛南道路	4	一般部 3.3km 専用部 0.9km

### ■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					56,255	
	改良費				5,425	
		土工	m <sup>3</sup>	660,768	4,211	
		法面工	m <sup>2</sup>	19,091	114	盛土法面
		擁壁工	式	1	950	重力式、逆T式、ブロック積み、L型擁壁等
		函渠工	m	136	150	道路横断BOX
	橋梁費				45,748	
		100m以上	m	3,500	44,108	一般部、専用部
		100m未満	m	73	1,640	一般部
	IC・JCT費				734	
		IC	箇所	1	734	巨椋池IC
		JCT	箇所			
	舗装費				1,237	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	111,765	1,079	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	31,975	158	
	付帯施設費				3,111	
		交通管理施設工	式	1	290	標識工、防護柵工等
		その他	式	1	2,821	歩道橋、植栽、情報BOX、護岸、維持作業等
②用地及補償費					27,138	
	用地費		m <sup>2</sup>	194,800	21,825	
		宅地	m <sup>2</sup>	14,633	3,219	
		田畑	m <sup>2</sup>	180,167	18,606	
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	5,313	
③間接経費			式	1	12,349	埋蔵文化財調査、地質調査、測量、設計に係る費用及び予備費
全体事業費					95,742	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	洛南道路	4	0.9km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	0.9	2,150	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	0	
その他	式	1	0	
維持管理費合計			2,150	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道1号	洛南道路(一般部)	4	3.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	3.3	850	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	4,000	
その他	式	1	0	
維持管理費合計			4,850	