

No. 3

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成19年度第1回)

一般国道1号

第二京阪道路

(京都南道路・大阪北道路)

平成19年9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
1. 事業の経緯	4
2. 事業の進捗	5
3. 関係機関との調整等	5
4. 現在の状況	6
□事業を取り巻く社会状況	7
1. 社会的背景	7
2. 国道1号及び周辺の交通状況	9
3. 国道1号の交通事故発生状況	10
4. 周辺の主な開発事業	11
5. 関係諸団体の活動	12
□事業の整備効果	13
1. 交通混雑の緩和	13
2. 交通安全の確保	15
3. 地域の活性化	16
4. 沿道環境の改善	17
□費用便益分析の結果	18
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	20
□対応方針	21

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

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の主要幹線道路です。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。

京都・大阪間の幹線道路は、交通需要に対し絶対的な数が不足しており、一般国道1号は、慢性的な交通渋滞が生じています。一般国道1号の交通渋滞は著しく、交通渋滞を避けようとする車両が、周辺的生活道路である府道や市道に迂回し、生活道路の交通渋滞をも引き起こすなど、極めて憂慮すべき状況にあります。

第二京阪道路は、このような一般国道1号の交通渋滞を緩和し、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に計画した道路です。



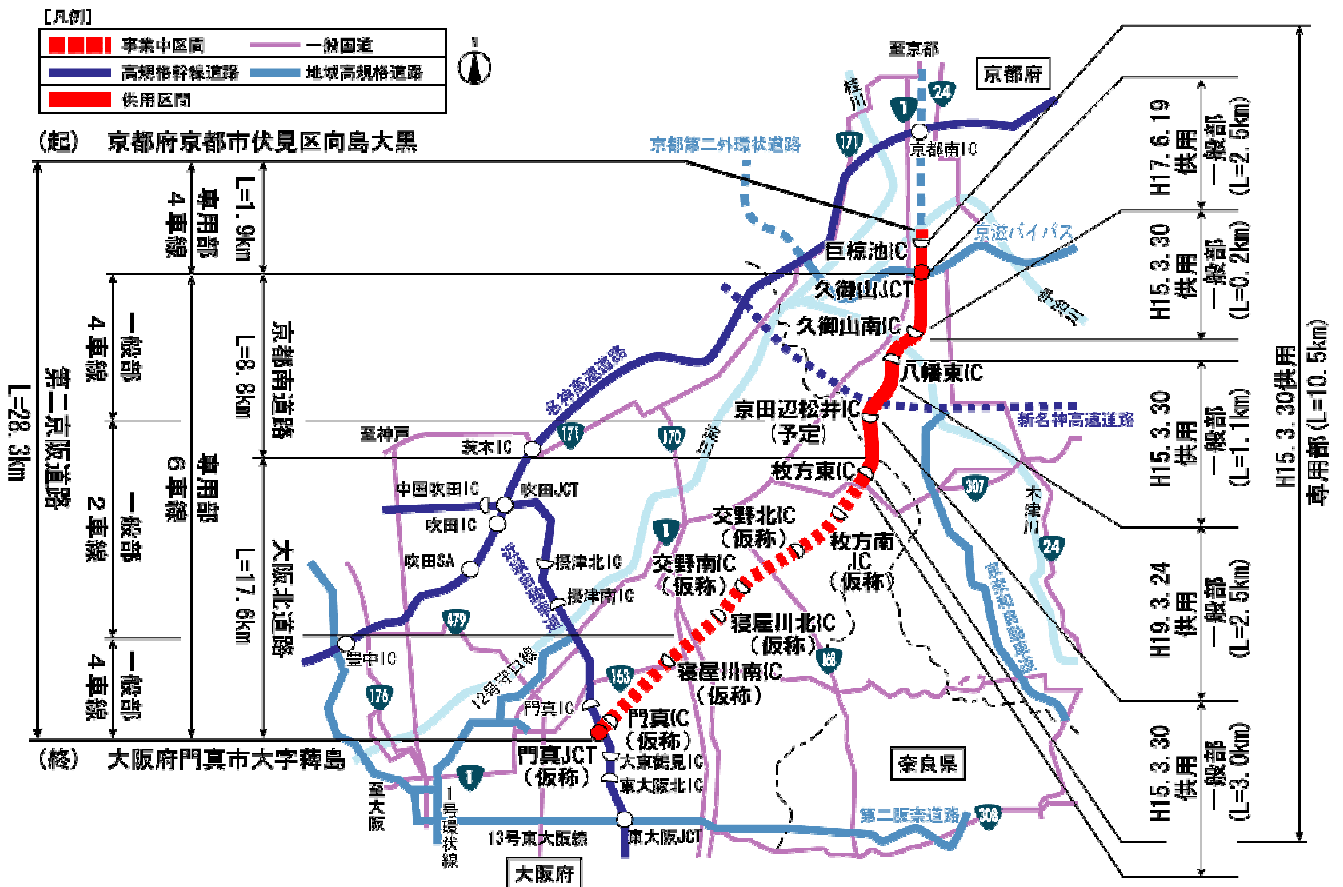
計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自) 京都府京都市伏見区向島大黒
至) 大阪府門真市大字葺島
- ・ 計 画 延 長 L=28.3km
- ・ 幅 員 W=60~84m

道路区分	自動車専用道路 (専用部)	一般道路 (一般部)
構造規格	第1種第3級	第3種第1級及び第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
事業主体	国土交通省及び西日本高速道路(株)	国土交通省

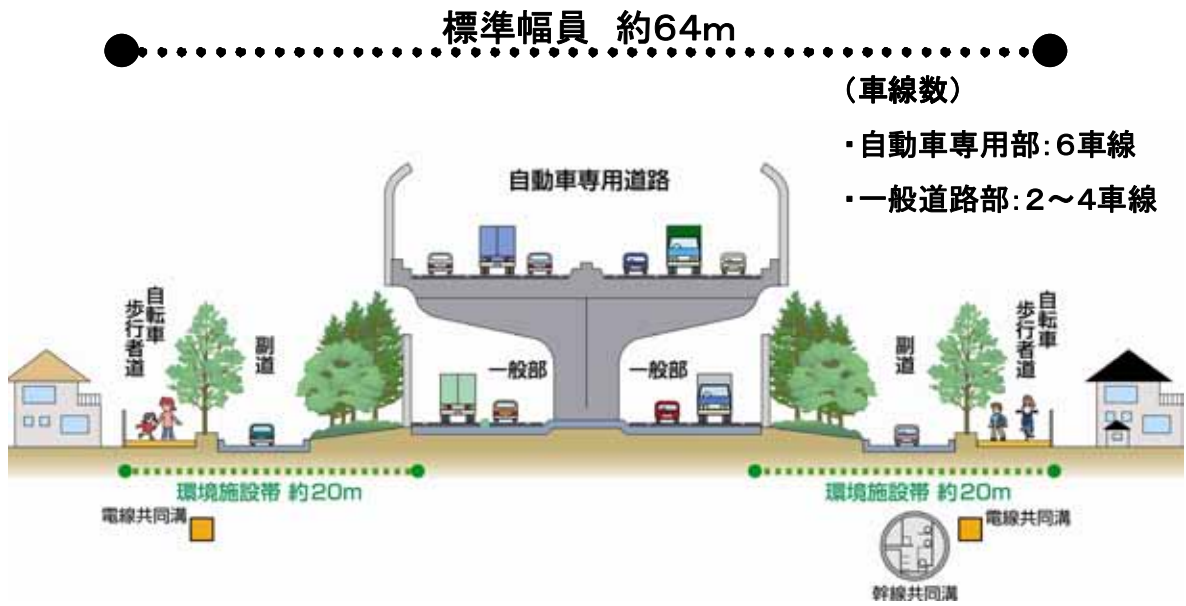
- ・ 全体事業費 約 10,550 億円 (うち有料道路事業費 3,280 億円)

・ 計 画 図

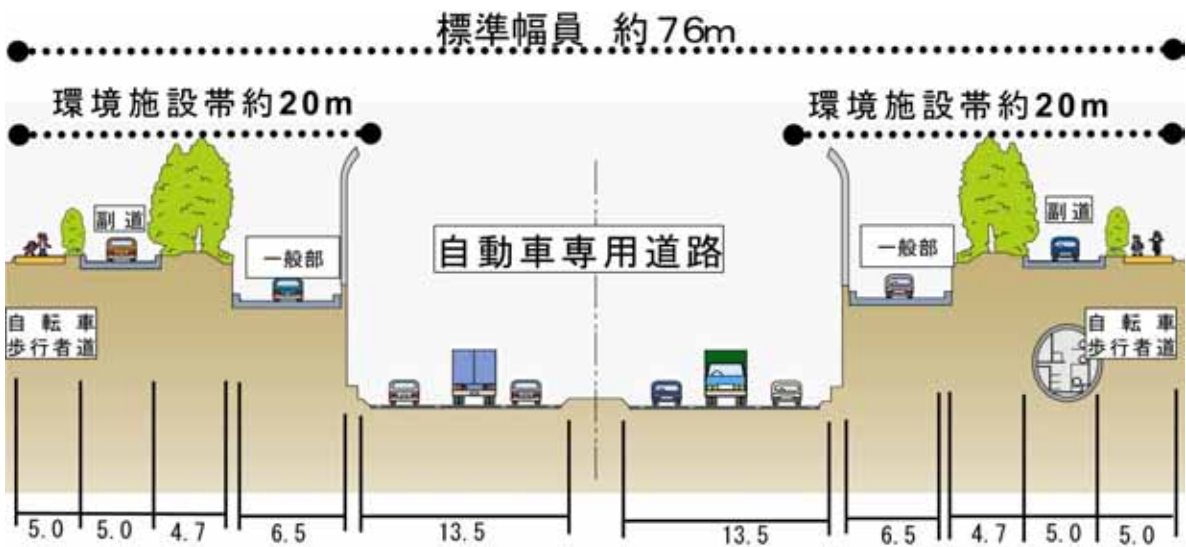


・標準断面図

【高架区間】



【掘割区間】



事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯

事 項	年 月	経 緯
都市計画決定	昭和 44 年 5 月	大阪府域
	昭和 46 年 2 月	大阪府域
	昭和 60 年 4 月	京都府域
都市計画 変更決定	平成元年 8 月	京都府域（久御山 JCT）
	平成 2 年 4 月	大阪府域 （寝屋川・四條畷・門真市域 L=9.1km）
	平成 3 年 9 月	京都府域（田辺 PA（仮称））
	平成 4 年 1 月	大阪府域（枚方・交野市域 L=8.5km）
一般部事業化	昭和 58 年度	大阪府枚方市津田北町 ～大阪府門真市蘓島 L=16.3km
	昭和 61 年度	京都府久世郡久御山町東一口 ～大阪府枚方市津田北町 L=11.1km
専用部事業 許可及び 変更許可	平成 4 年 11 月	京都府久世郡久御山町 ～大阪府門真市 （旧日本道路公団）
	平成 10 年 2 月	京都府久世郡久御山町 ～大阪府門真市 （旧日本道路公団）
	平成 18 年 3 月	京都府京田辺市松井樺谷 ～大阪府門真市 京都府京田辺市山手中央 （西日本高速道路(株)）
	平成 19 年 3 月	京都府京田辺市松井樺谷 ～大阪府門真市 京都府京田辺市山手中央 （西日本高速道路(株)）
用地着手	昭和 60 年度	
工事着手	昭和 63 年度	

2. 事業の進捗（平成 18 年度末現在）

- ・事業進捗率：69%（事業費ベース）
- ・用地取得率：99%（うち京都府域：100%、大阪府域：98%）
（面積ベース）

3. 関係機関との調整等

(1) 用地買収

非常に大規模な事業であり、関係地権者が多く、用地買収に時間を要しています。

面積：約 210ha 地権者数：約四千人

(2) 沿道の環境対策

沿道の環境対策については、環境施設帯の設置や遮音壁などの対策を講じる等、十分な配慮のもと事業を進めています。

(3) 埋蔵文化財調査

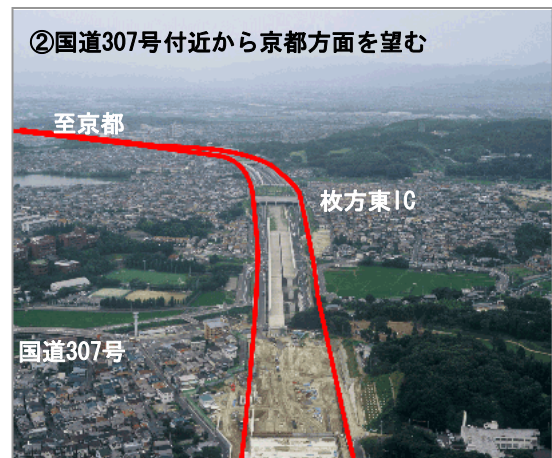
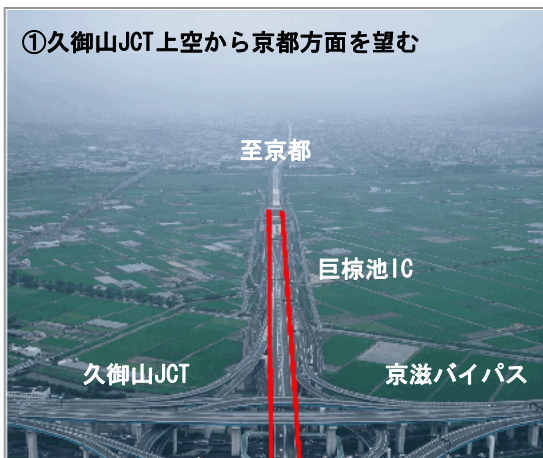
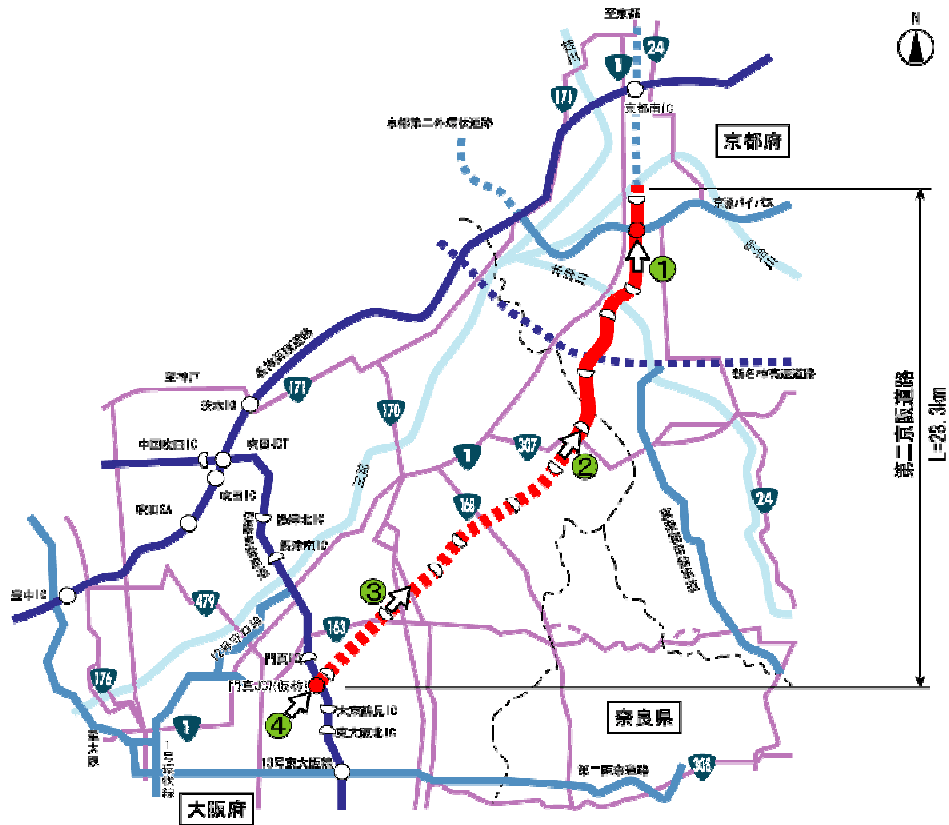
第二京阪道路が通過する地域は、生駒山地のふもとに位置し、淀川の豊かな自然に育まれた地域であり、また奈良、京都にも近いいためその歴史は古く、交通の要衝としても重要な地域であります。このような自然と地理的な背景を生かし古くから経済及び文化が栄えてきた地域であるため、全線にわたり遺跡調査を行う必要があります。時間を要しています。

～小路遺跡での発掘結果～



出典）北河内発掘！緑立つ道に歴史わきたつ（財団法人 大阪府文化財センター）

4. 現在の状況
(平成19年7月現在)



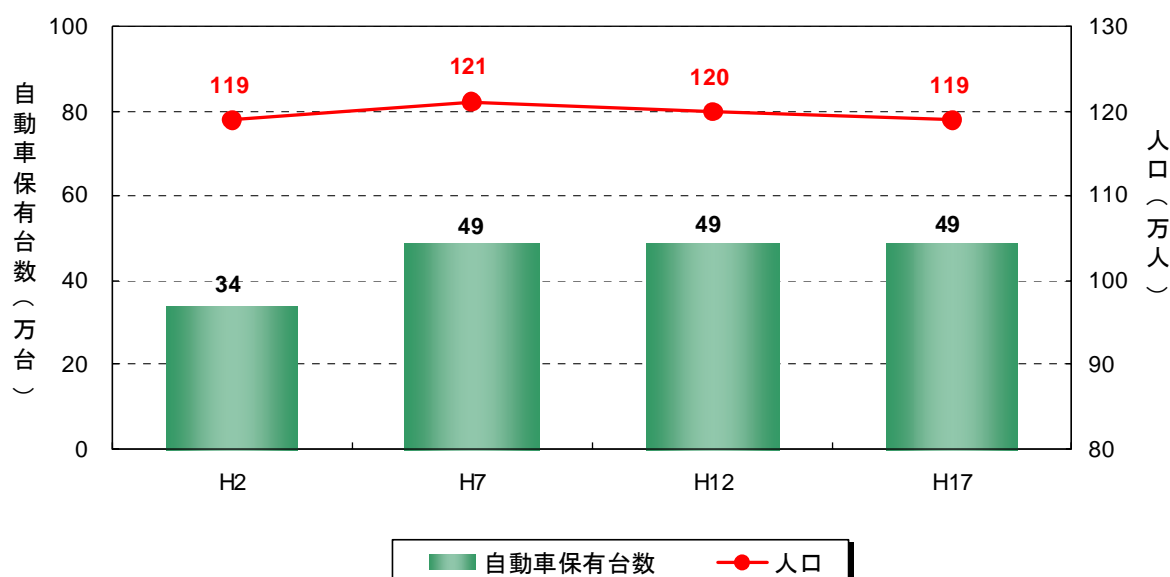
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

【沿線地域の人口、自動車保有台数の推移】

北河内地域の人口は、平成2年～平成17年では約120万人で推移している一方で、自動車保有台数は15年間で1.4倍（34万台→49万台）まで増加しています。

北河内7市の人口、自動車保有台数

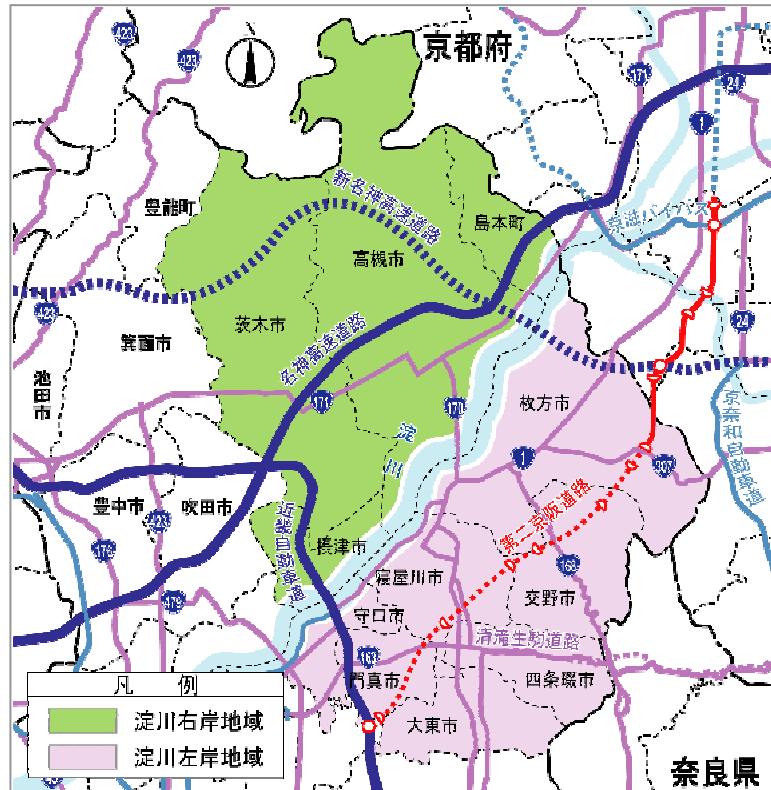


※北河内7市とは、守口市、枚方市、寝屋川市、大東市、門真市、四條畷市及び交野市のこと。

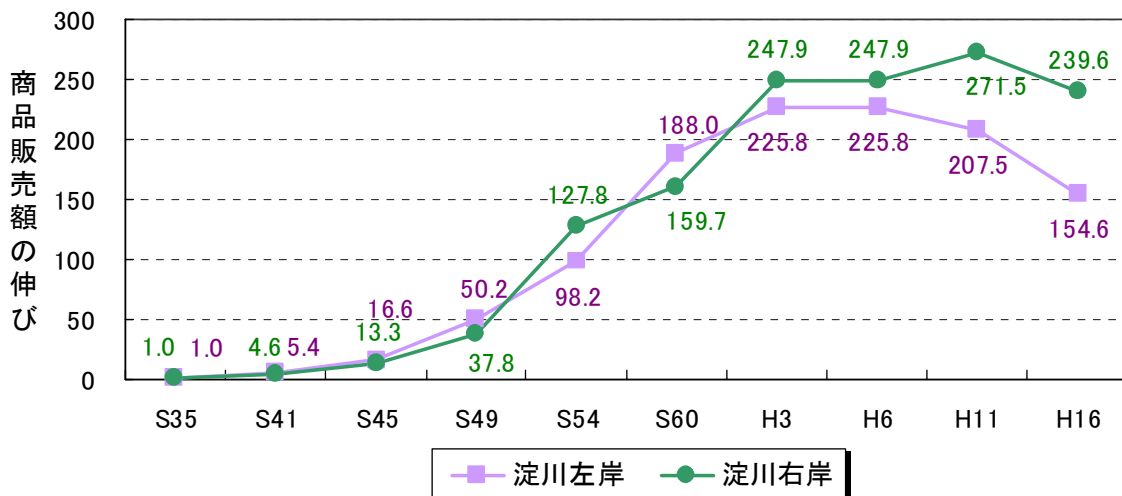
出典) 大阪府統計年鑑

【商業活動の動向】

商品販売額は、平成3年までは淀川右岸地域と左岸地域ともに概ね同様の伸びを示しており、その後右岸地域では平成3年以降は横ばいであるものの、左岸地域では落ち込みが顕著となっており、地域間の格差が見られます。



商品販売額（淀川左岸と右岸比較）

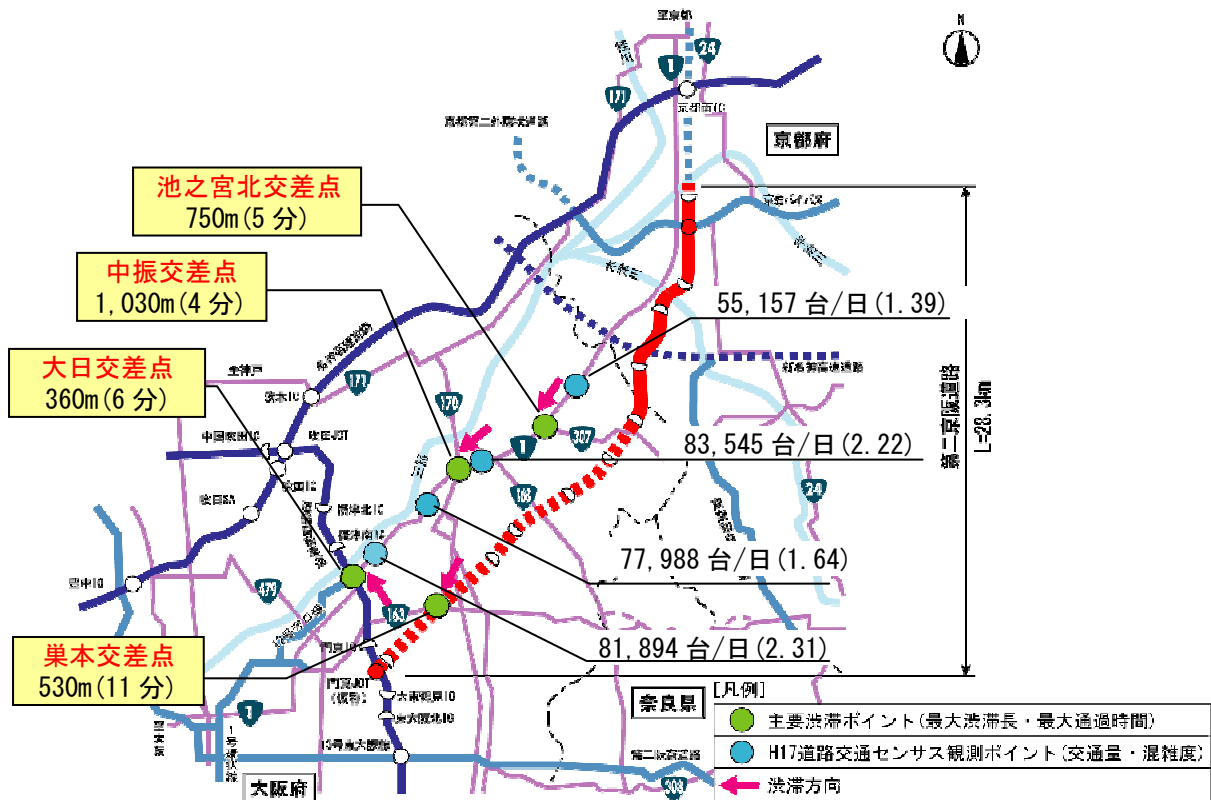


※縦軸の単位：S35を1.0とした場合の割合を示す。

出典) 大阪府統計年鑑

2. 国道1号及び周辺の交通状況

沿線地域は、都市化が進むことによって幹線道路の混雑が増え、慢性的な渋滞が発生しています。



※交通量は平成17年度道路交通センサスのデータ

※渋滞データは、中振交差点は平成15年2月13日(木)、その他は平成19年6月6日(水)の大阪府域における観測データ

また、国道1号の混雑は地域の狭隘な生活道路への通過交通の進入を招き、交通安全など地域環境にも様々な悪影響をもたらしています。

国道1号の渋滞状況

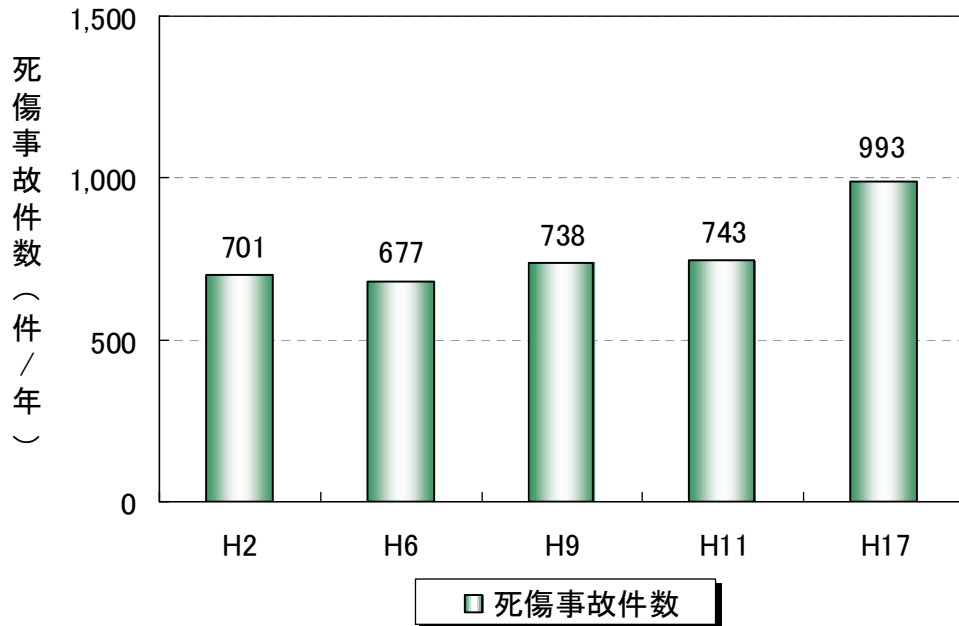


▲寝屋川市点野交差点付近

3. 国道1号の交通事故発生状況

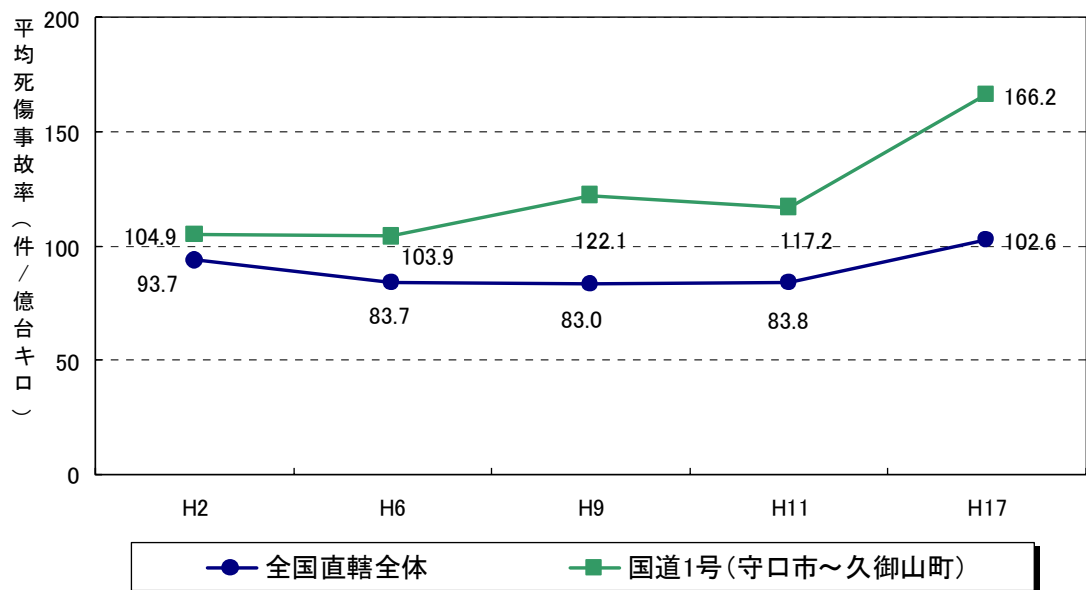
国道1号の第二京阪道路に並行する区間では、毎年ほぼ700件を超える事故が発生しています。事故率についても、直轄国道の全国平均を上回っており、高い状況にあります。

国道1号（守口市～久御山町）での死傷事故件数の推移



出典) 道路交通センサス

平均死傷事故率の推移 (全国直轄全体、国道1号(守口市～久御山町))



出典) 道路交通センサス

4. 周辺の主な開発事業

第二京阪道路の沿線地域では、関西文化学術研究都市の整備や京阪東ローズタウン土地区画整理事業をはじめとする多数の土地区画整理及び工業団地の造成が進められています。



撮影日：平成19年8月16日

主なプロジェクト	内容等
関西文化学術研究都市	近畿圏において培われた豊かな文化・学術・研究の蓄積を活かし、創造的かつ、国際的、学際的、業際的な文化・学術・研究の新たな展開の拠点づくりを目指すもの
京阪東ローズタウン土地区画整理事業	京都府八幡市及び京田辺市により実施された本地区の土地利用転換計画に基づき、居住者の利便、安全性を考慮した住宅団地
その他土地区画整理事業	門真南駅前土地区画整理（門真市）、上三ツ島地区区画整理（門真市）、四宮地区区画整理（門真市）、NS地区区画整理（寝屋川市・四條畷市）、寝屋南地区区画整理（寝屋川市）、上津屋北部土地区画整理【上津屋北部工業団地】（八幡市）、上奈良土地区画整理【上奈良工業団地】（八幡市）

5. 関係諸団体の活動

(促進関係団体の設立)

平成4年7月 第二京阪道路整備促進大阪協議会
 平成6年10月 京都府南部地域高速道路網整備促進協議会
 平成8年8月 第二京阪道路建設整備促進議員連盟
 平成17年7月 京都府南部地域高速道路網整備促進協議会と京都縦貫自動車道建設促進同盟会が京都縦貫自動車道・第二名神高速道路等整備促進協議会に統合

団体名	会長	主なメンバー
第二京阪道路整備促進大阪協議会	大阪府知事	枚方市・寝屋川市・守口市・大東市・門真市・四條畷市・交野市 各市長
京都縦貫自動車道・第二名神高速道路等整備促進協議会	京都府知事	京都府全域市町村 各首長及び議長
第二京阪道路建設促進議員連盟	大阪府議会議員	大阪府議会議長、大阪府議会議員

(最近の動向)

平成17年2月 第二京阪道路建設促進議員連盟が各関係機関に整備促進の要望書を提出
 平成17年7月 第二京阪道路整備促進大阪協議会が各関係機関に整備促進の要望書を提出
 平成17年7月 第二京阪道路建設促進議員連盟が各関係機関に整備促進の要望書を提出
 平成17年8月 第二京阪道路整備促進大阪協議会が各関係機関に整備促進の要望書を提出
 平成17年12月 第二京阪道路整備促進大阪協議会が各関係機関に整備促進の要望書を提出
 平成18年8月 第二京阪道路建設促進議員連盟が各関係機関に整備促進の要望書を提出
 平成18年12月 第二京阪道路整備促進大阪協議会が各関係機関に整備促進の要望書を提出
 平成18年12月 第二京阪道路建設促進議員連盟が各関係機関に整備促進の要望書を提出

事業の整備効果

1. 交通混雑の緩和

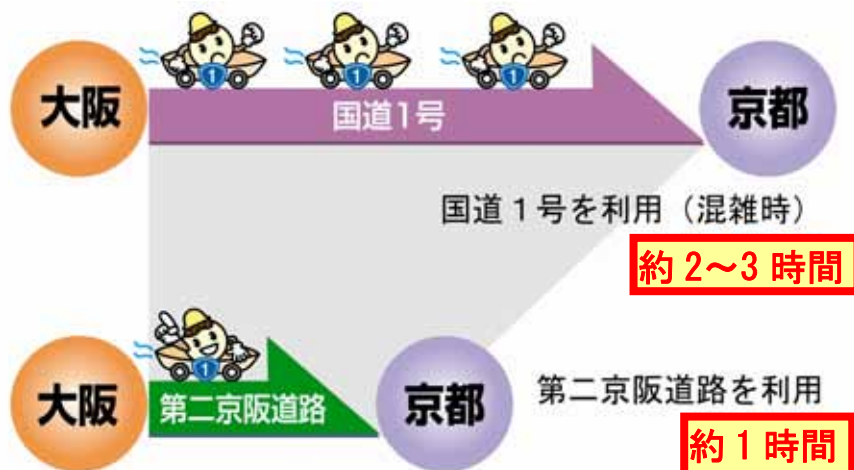
大阪～京都間と大阪～神戸間の幹線道路の交通需要は同程度ですが、大阪～京都間の車線数は少なく、特に一般国道1号で慢性的な渋滞が発生しています。第二京阪道路の整備により、渋滞の緩和が期待されます。

◆幹線道路が不足している大阪～京都間



現在、大阪～京都間の所要時間は、混雑時には約2～3時間程度かかりますが、第二京阪道路が全線供用すると、所要時間が約1時間に大幅短縮されます。

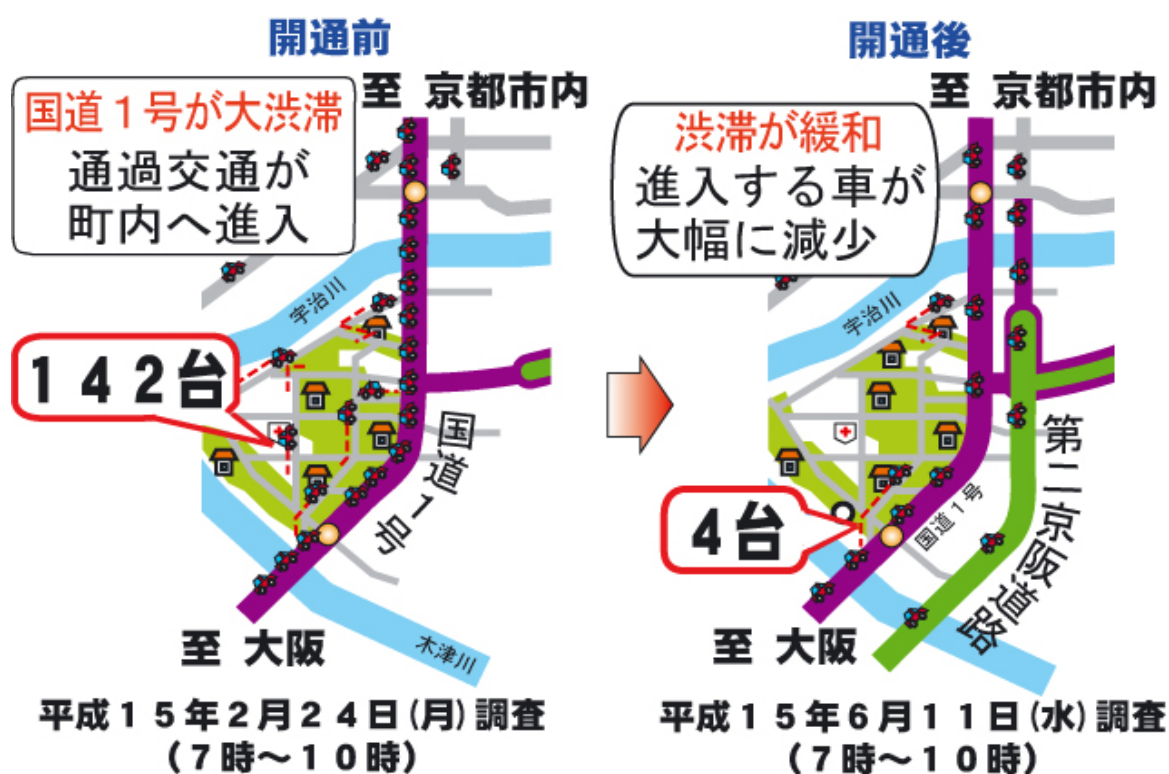
◆大阪～京都間の所要時間



※大阪市役所から京都市役所までの所要時間

また、国道1号では慢性的な渋滞が発生していることから、通過交通が府道及び生活道路へと流入し、交通安全など地域環境にさまざまな悪影響をもたらしていますが、第二京阪道路の整備により国道1号の渋滞が緩和し、府道及び生活道路へ迂回していた通過交通が減少し、交通の安全性が高まるものと期待されます。

実際に巨椋池ICから枚方東IC間の供用により、国道1号の混雑を避けて町内の生活道路へ進入する通過交通が、開通前の約142台から約4台へと大幅に減少しました。



出典) 浪速国道事務所調べ

生活道路の状況



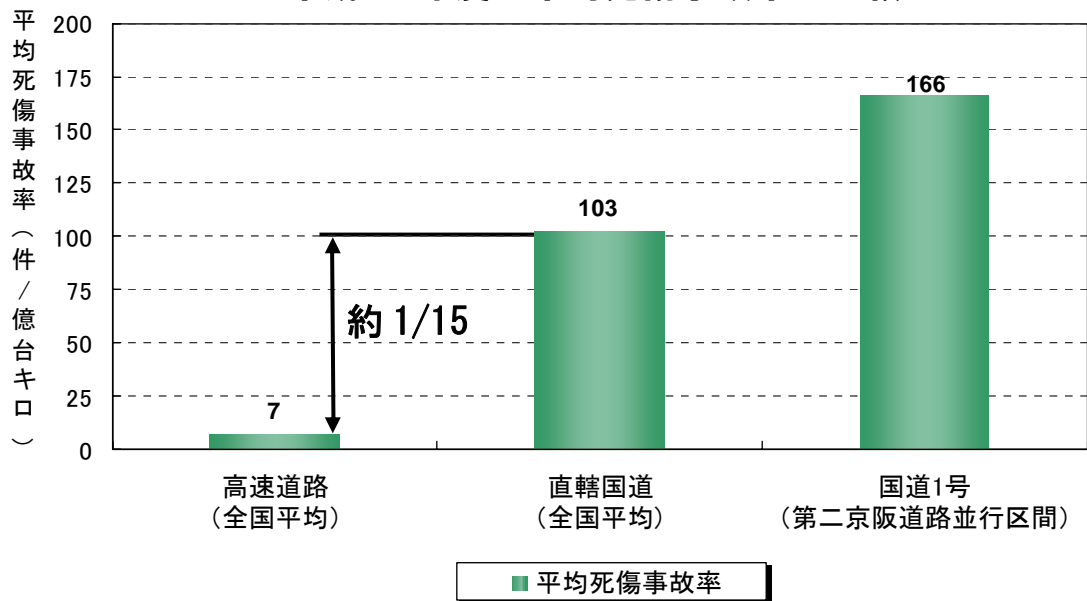
▲枚方市池之宮交差点付近

2. 交通安全の確保

国道1号では、平成17年度に年間約1,000件程度の事故が発生しています。

高速道路の事故率は直轄国道の事故率の約1/15と極めて低いことから、高速道路と同じく自動車専用道路である第二京阪道路の整備により、事故が大幅に減少すると推測されます。

平成17年度 平均死傷事故率の比較



※高速道路は都市高速道路を除く

※国道1号（第二京阪道路並行区間）：守口市大日～久御山町東一口の
H17 センサス区間 L=24.9km

出典) 平成17年度道路交通センサス

さらに第二京阪道路は、巾約20mの環境施設帯に、植栽帯を併設した巾の広い自歩道を設け、より安全かつ快適な歩行空間を提供します。

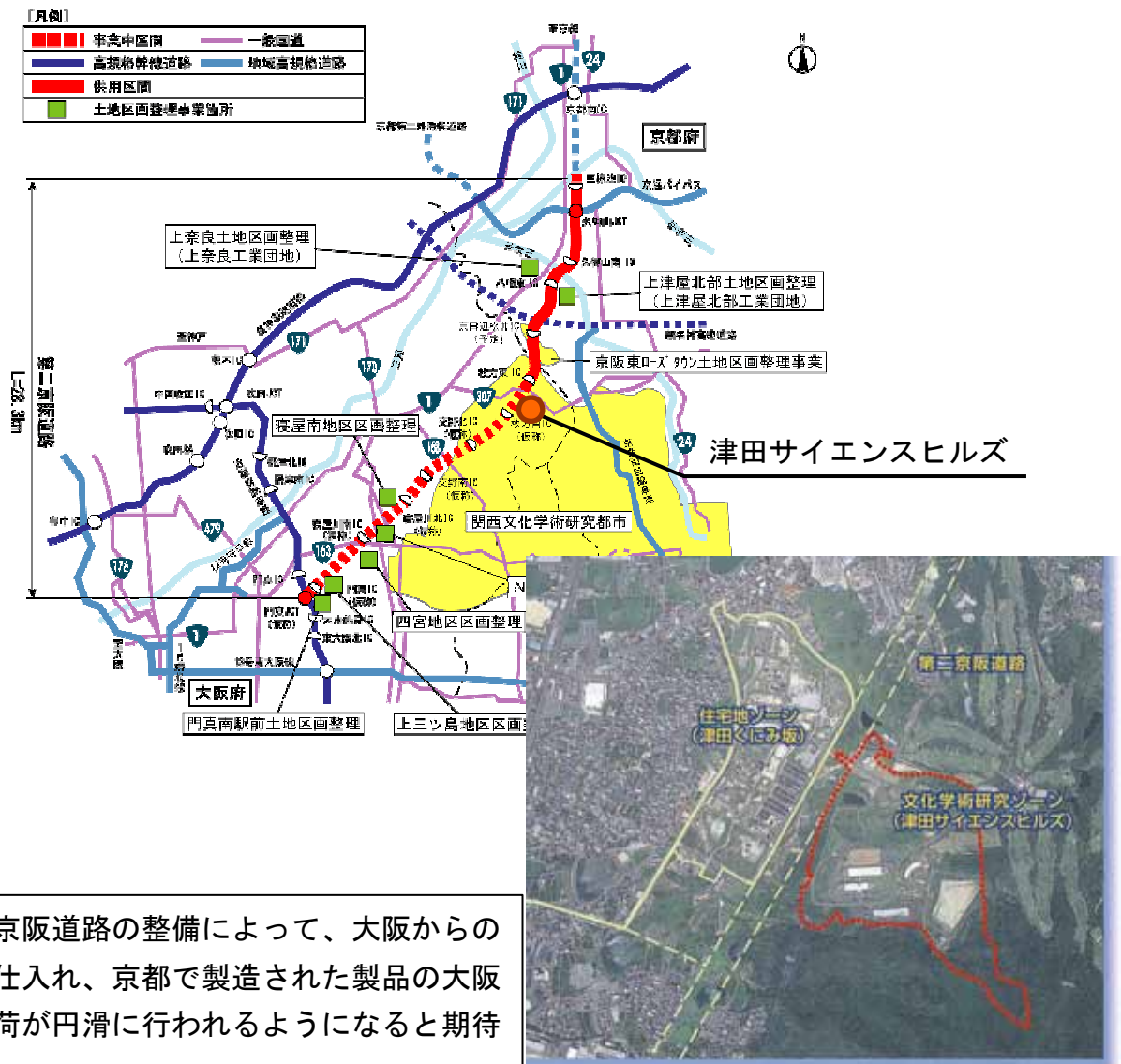


▲第二京阪道路内里地区の歩道

3. 地域の活性化

第二京阪道路の沿線に位置する津田サイエンスヒルズは、今後、研究・開発型企業の産業拠点として将来が期待されており、すでに多くの企業が商品研究開発施設を構えています。

第二京阪道路の整備は、大阪港を抱える大阪市内と京都方面、さらには産業集積の進む滋賀方面とのアクセス性を高めるとともに、経済活動で重要となる定時性を飛躍的に向上させることとなり、産業用地としての魅力を一層高めることが期待されます。

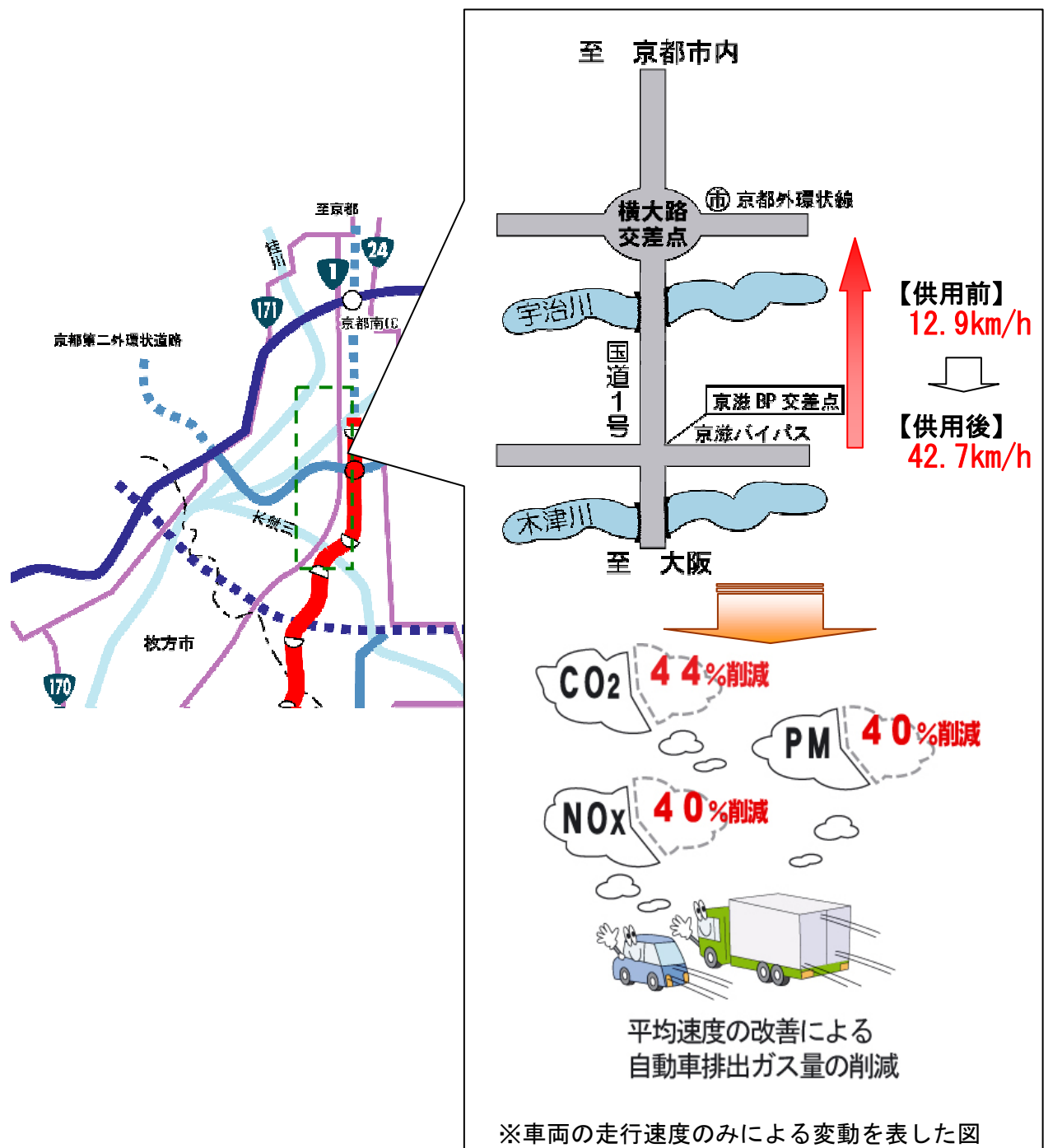


第二京阪道路の整備によって、大阪からの原料の仕入れ、京都で製造された製品の大阪への出荷が円滑に行われるようになると期待できる。
 ~物流関連団体からのヒアリング結果~

4. 沿道環境の改善

一般国道1号の横大路交差点付近では、第二京阪道路の供用に伴って平均走行速度が向上（12.9km/h→42.7km/h）しており、この速度向上は自動車排出ガス量の約4割削減に相当します。

第二京阪道路を供用することで、枚方市以南の地域における関連道路においても、同様の環境改善効果がみられるものと期待されます。



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	第二京阪道路
延長	L=28.3km※

□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19年度			
基準年における 現在価値	17,525 億円	1,514 億円	665 億円	19,704 億円

… (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	10,051億円	904億円	10,955億円
基準年における 現在価値	11,995億円	414億円	12,408億円

… (C)

□算定結果

費用便益 (B/C)	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{19,704\text{億円}}{12,408\text{億円}}$	
=1.6	

※今回事業評価対象は、旧洛南連絡道路部分 0.9km を除く。

費用便益分析の結果（残事業のみ）

路線名	一般国道1号
事業名	第二京阪道路
延長	L=16.9km

□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19年度			
基準年における 現在価値	13,368 億円	1,204 億円	591 億円	15,162 億円

… (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	2,419億円	568億円	2,988億円
基準年における 現在価値	2,272億円	260億円	2,532億円

… (C)

□算定結果

費用便益 (B/C)	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{15,162\text{億円}}{2,532\text{億円}}$ $= 6.0$	

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、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性などから最適ルート及び道路構造を選定しており、周辺の環境や景観の保全を図りながら、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、施工にあたっては新技術・新工法の積極的な活用などによりコスト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

- ・ 国道1号は、近年の自動車交通需要の増加に伴い交通混雑が著しく、慢性的な交通渋滞や交通事故多発等の問題が発生し、幹線道路としての機能が失われており、第二京阪道路の早急な整備が必要となっています。
- ・ 本路線が通過する京都府南東部地域及び大阪府東北部地域では、京阪東ローズタウン土地区画整理事業、関西文化学術研究都市の津田サイエンスヒルズなどの大規模開発が実施され、一部完成しており、それらの開発のアクセス道路として第二京阪道路の早期供用が期待されています。
- ・ 今後、平成21年度供用に向けて事業を進めていく予定であり、その残事業の費用対効果は6.0となっています。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

用地取得は約99%完了しており、早期に全線供用を図るため、未供用区間の整備を推進していくことが必要です。

(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、建設発生土の有効利用や新技術・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

(事業継続)

交通混雑緩和による交通の円滑化、交通安全の確保及び関西文化学術研究都市の支援などのため、沿線市町による期成同盟会をはじめとした関係諸団体より、第二京阪道路の早期の全線供用が求められています。

今後は、平成21年度の全線供用に向け整備を推進していく予定です。

国道1号

第二京阪道路

(京都南道路・大阪北道路)

チェックリスト

事業再評価に係わる資料

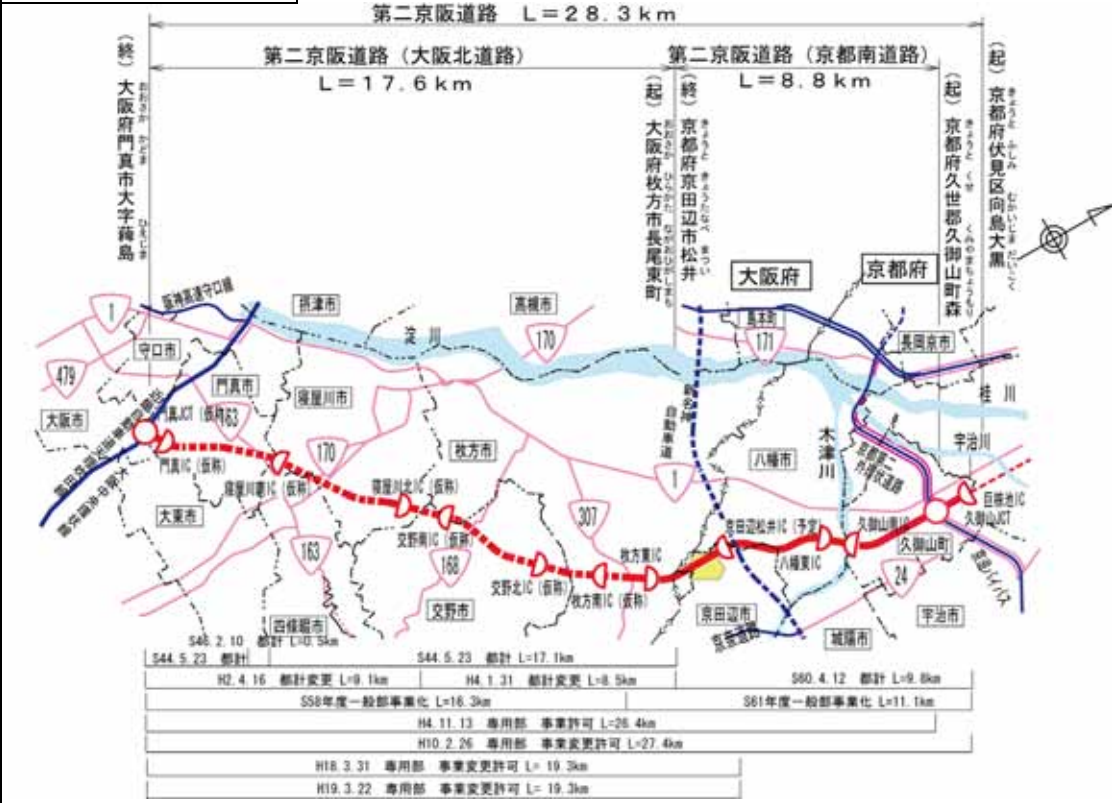
事業名		一般国道1号 第二京阪道路（京都南道路・大阪北道路）		事業種別	地域高規格
事業の概要	起 終 点	自：京都府伏見区向島大黒 至：大阪府門真市大字菟島		延長	L=28.3km
	事業化	昭和58年度 昭和61年度	都市計画決定	S60.4.12（京都府域） S44.5.23, S46.2.8（大阪府域）	
	用地着手	昭和60年度	工事着手	昭和63年度	
	部分供用	H15.3.30(巨椋IC～枚方東IC)L=10.5km供用			
	全体事業費	約10,550億円			
事業の目的	<p>一般国道1号は、東京都中央区から大阪府大阪市に至る我が国の東西を結ぶ、全長約570kmの主要幹線道路です。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。</p> <p>京都・大阪間の幹線道路は、交通需要に対し絶対的な数が不足しており、一般国道1号は、慢性的な交通渋滞が生じています。一般国道1号の交通渋滞は著しく、交通渋滞を避けようとする車両が、周辺的生活道路である府道や市道に迂回し、生活道路の交通渋滞をも引き起こすなど、極めて憂慮すべき状況にあります。</p> <p>第二京阪道路は、このような一般国道1号の交通渋滞を緩和し、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に計画した道路です。</p>				
位置図	<p>The map shows the route of the Second Keihan Road (General National Route 1) from Kyoto to Osaka. Key features include: <ul style="list-style-type: none"> Legend: <ul style="list-style-type: none"> Red dashed line: Project area (事業中區間) Blue line: High-standard trunk road (高規格幹線道路) Blue line: Local high-standard road (地域高規格道路) Red line: Provisional area (供用區間) Black line: General National Route (一般国道) Route Details: <ul style="list-style-type: none"> Start: Kyoto City, Fushimi Ward, Mukojima Daikoku (京都府京都市伏見区向島大黒) End: Osaka Prefecture, Kadoma City, Daizawa (大阪府門真市大字菟島) Key Interchanges (IC): Katsuragi, Hisakawa, Yamanashi, Hachiro, Maishima, Maishima (proposed), Maishima East, Maishima South (proposed), Maishima North (proposed), Maishima South (proposed), Maishima North (proposed), Maishima South (proposed), Maishima North (proposed). Key Joints (JCT): Hisakawa, Maishima, Maishima East, Maishima South, Maishima North. Section Lengths and Provision Dates: <ul style="list-style-type: none"> Section 1: 4 lanes, L=1.9km, Provision: H17.6.19 (Special section) Section 2: 4 lanes, L=8.8km, Provision: H15.3.30 (General section) Section 3: 6 lanes, L=17.6km, Provision: H15.3.30 (Special section) Section 4: 2 lanes, L=1.1km, Provision: H15.3.30 (General section) Section 5: 4 lanes, L=2.5km, Provision: H19.3.24 (General section) Section 6: 4 lanes, L=3.0km, Provision: H15.3.30 (General section) Total length: L=28.3km </p>				

事業名	一般国道1号 第二京阪道路（京都南道路・大阪北道路）	事業種別	地域高規格
-----	----------------------------	------	-------

執行済み額 事業費：約7,300億円（進捗率69%）

事業の進捗状況

事業の進捗状況



- 地元調整等
 - ・非常に大規模な事業であり、関係地権者が多く用地買収に時間を要しています。
 - ・埋蔵文化財の発掘対象地域が多く時間を要しています。
- 沿道地域の環境対策
 - ・沿道の環境対策については、環境施設帯の設置や遮音壁などの対策を講じる等、十分な配慮のもと事業を進めています。

供用目標等今後の事業の見通し

・地元及び関係機関の協力を得て、用地買収及び工事推進を図り、平成21年度の全線供用を予定しております。

事業名	一般国道1号 第二京阪道路（京都南道路・大阪北道路）		事業種別	地域高規格
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 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。 <input type="checkbox"/> 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。 <input type="checkbox"/> 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。 <input type="checkbox"/> 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。 <input checked="" type="checkbox"/> 第一種、第二種、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。	
		物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 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。 <input checked="" type="checkbox"/> 農林水産省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。 <input type="checkbox"/> 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。	
		都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である。 <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を形成する。 <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あり。 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である。 <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する。 <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発（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。	
		国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車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。 <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。（A'路線としての位置づけがある場合） <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。 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する。 <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 <input checked="" 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。	

事業名	一般国道1号 第二京阪道路（京都南道路・大阪北道路）		事業種別	地域高規格
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
		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る地区を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連帯プロジェクト、大規模イベントを支援する。 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000万/12h以上、歩行者交通量が500m以上の全て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。 <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る。	
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化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）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。	
		安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、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、該当区間の安全性の向上が期待できる。 <input type="checkbox"/> 該当区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（該当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（該当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。	
		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を解消する。 <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）として位置づけあり。 <input checked="" 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 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（A'路線としての位置づけがある場合）。 <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される。 <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を解消する。	

事業名	一般国道1号 第二京阪道路（京都南道路・大阪北道路）		事業種別	地域高規格
事業を巡る	客観的評価指標			
	4. 環境	地域環境の保全	●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。	
		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。	
			■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。	
		□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	□関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。		
		■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、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。		
社会情勢等の	再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）			
	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 ・国道1号現道区間の渋滞損失時間は1,517,039人・時間/年である。 ・当該事業により、渋滞損失時間は1,510,824人・時間/年となり、約0.4%が削減される。			
	4. 環境～地球環境の改善・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 ・CO2の排出削減量：約88.7t/年、排出削減率約9.6%			
	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 ・NO2の排出削減量：約18,527.2t/年、排出削減率約7.7% ○現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・SPMの排出削減量：約8.4t/年、排出削減率約9.6%			
	事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化			
変化	・本路線は、交通混雑の著しい国道1号の渋滞緩和と交通安全の確保、地域の活性化を担う道路として、大阪府・京都府及び沿線各地等より、早期完成を期待する強い希望を受けています。			

<p>効事業 果業 分採 析択 の時 要の 因費 の用 変対 化効 果</p>	<p>【事業全体】 ○ 現在の費用便益比： $B/C = 1.6$ (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出) 【残事業】 ○ 現在の費用便益比： $B/C = 6.0$ (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p>
<p>立コ 案ス 等ト の縮 減可 能や 性代 替 案</p>	<p>本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性等を勘案のうえ最適ルート及び道路構造を選定しており、周辺の環境や景観の保全を図りながら、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、建設発生土の有効利用や新技術・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。</p>
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<p>○ 第二京阪道路を通過する市町村 ・ 久御山町、八幡市、京田辺市：第二京阪道路等の高速道路網の整備促進の要望 ・ 枚方市、交野市、寝屋川市、四條畷市、門真市：第二京阪道路の早期整備と関連する地域整備促進の要望 ○ 現道を通過する市町村 ・ 久御山町、八幡市：第二京阪道路等の高速道路網の整備促進の要望 ・ 枚方市、交野市、寝屋川市、門真市、守口市：第二京阪道路の早期整備と関連する地域整備促進の要望 ○ 関連する市町村 ・ 京都市：第二京阪道路等の高速道路網の整備促進の要望 ・ 大東市：第二京阪道路の早期整備と関連する地域整備促進の要望</p>
<p>対 応 方 針</p>	<p>事務局案 (事業継続) (理由) 交通混雑緩和による交通の円滑化、交通安全の確保及び関西文化学術研究都市の支援などのため、沿線市町による期成同盟会をはじめとした関係諸団体より、第二京阪道路の早期の全線供用が求められています。 今後は、早期の全線供用に向け整備を推進していく予定です。</p>