

No. 8
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第5回)

国道 478 号

京都縦貫自動車道
(京都第二外環状道路)

平成 21 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及び整備効果	7
□費用便益分析の結果	15
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	17
□対応方針	18

事業の目的

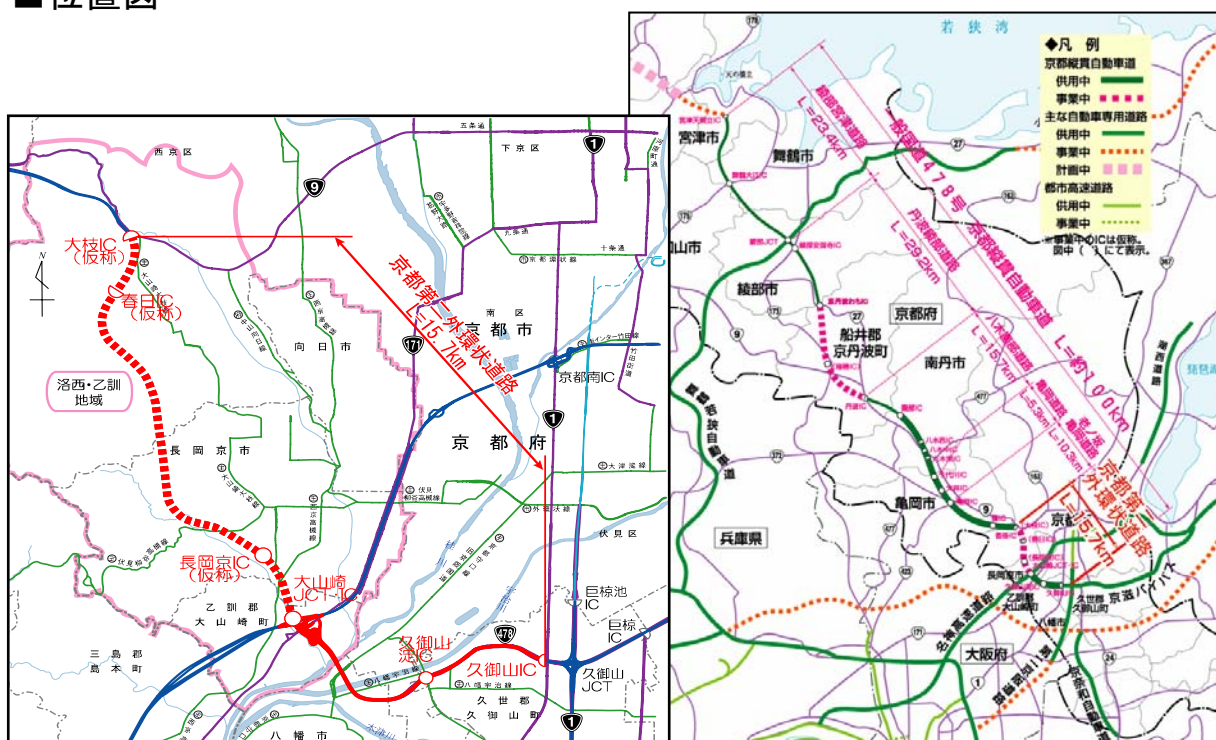
- 交通環境の改善
- 地域の活性化
- 高速道路の利便性向上

国道478号京都縦貫自動車道は、京都府宮津市と京都府久御山町を結ぶ延長約100kmの自動車専用道路です。

このうち、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する延長15.7kmの環状道路として、沿線地域の通過交通の排除による交通混雑の緩和や安全かつ円滑な交通を確保するとともに、名神高速道路や京滋バイパスなどと一体となって広域道路ネットワークを形成し、アクセス性を向上することで、地域の活性化を図ることを目的に計画された道路です。

残事業区間(大枝(仮称)IC~大山崎JCT・IC)の沿線地域である洛西・乙訓地域※では、通過交通によって慢性的な交通混雑や交通事故が多発しているため、残事業区間の整備により通過交通の排除を図ります。 ※西京区(洛西支所所管区域)・向日市・長岡京市・大山崎町

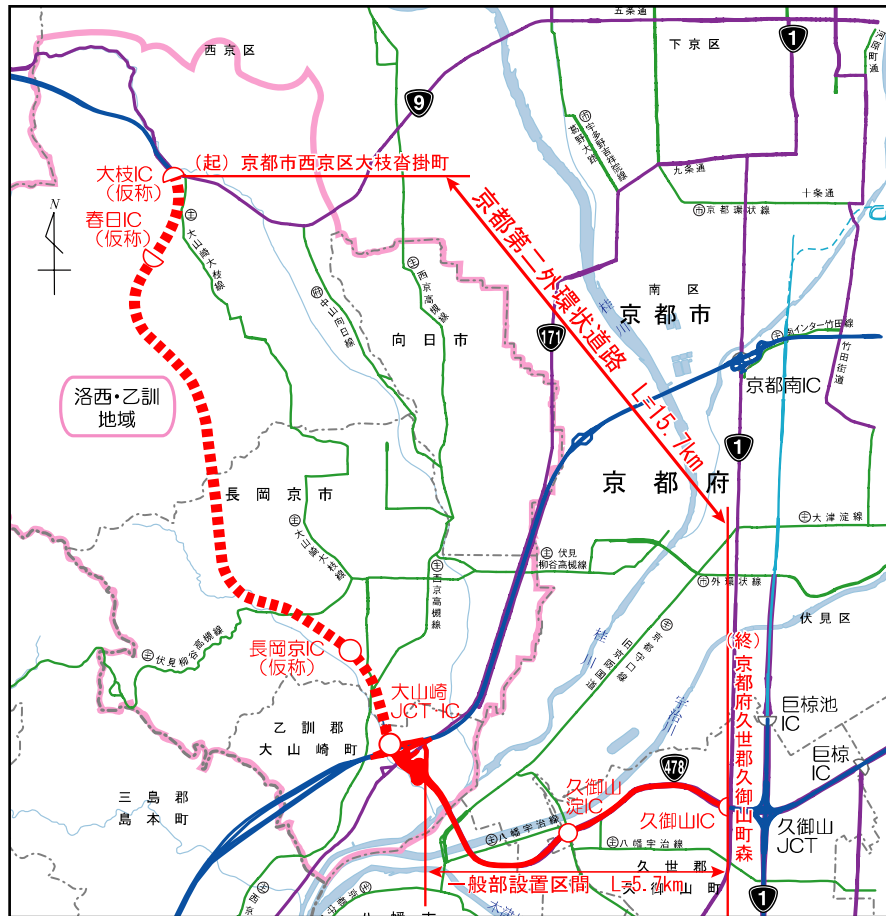
■位置図



計 画 の 概 要

起 終 点	自) 京都府京都市 <small>にしきょう おおえくつけちょう</small> 西京区大枝沓掛町 至) 京都府久世郡 <small>くみやまちょうもり</small> 久御山町森	
道路区分	自動車専用道路 (専用部)	一般道路 (一般部)
計画延長	15.7 km	5.7 km
構造規格	第1種3級	第3種2級
設計速度	80 km/h	60 km/h
車 線 数	4車線	2車線
標準幅員	20.5m (土工部 22.0m) (トンネル部 17.0m)	19.0m
事業主体	国土交通省・ 西日本高速道路 (株)	国土交通省
全体事業費	約 4,269 億円 (うち有料道路事業費 約 2,117 億円)	

・ 計 画 図

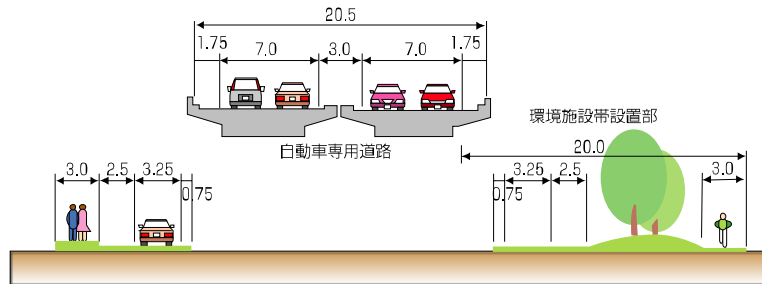


・標準横断図

(単位：m)

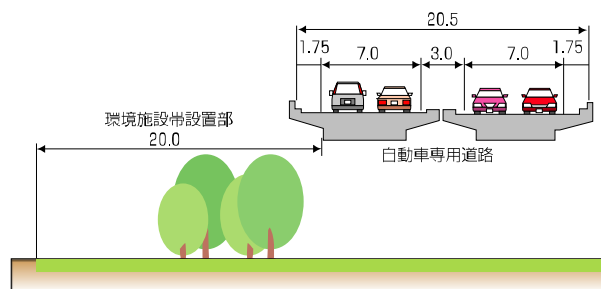
○国道171号～国道1号

・高架部

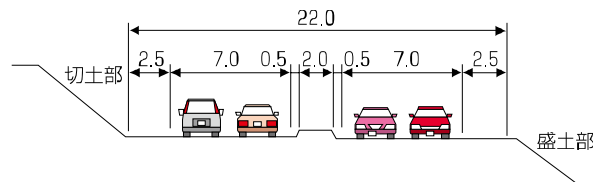


○国道9号～国道171号

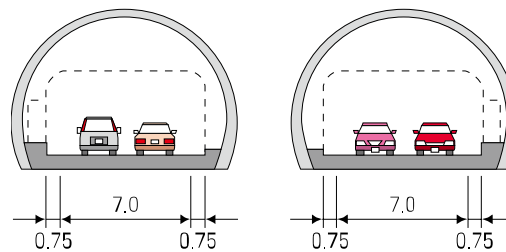
・高架部



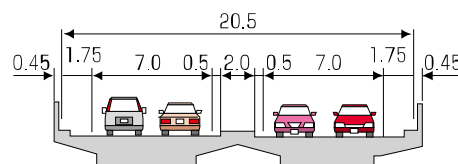
・土工部



・トンネル部



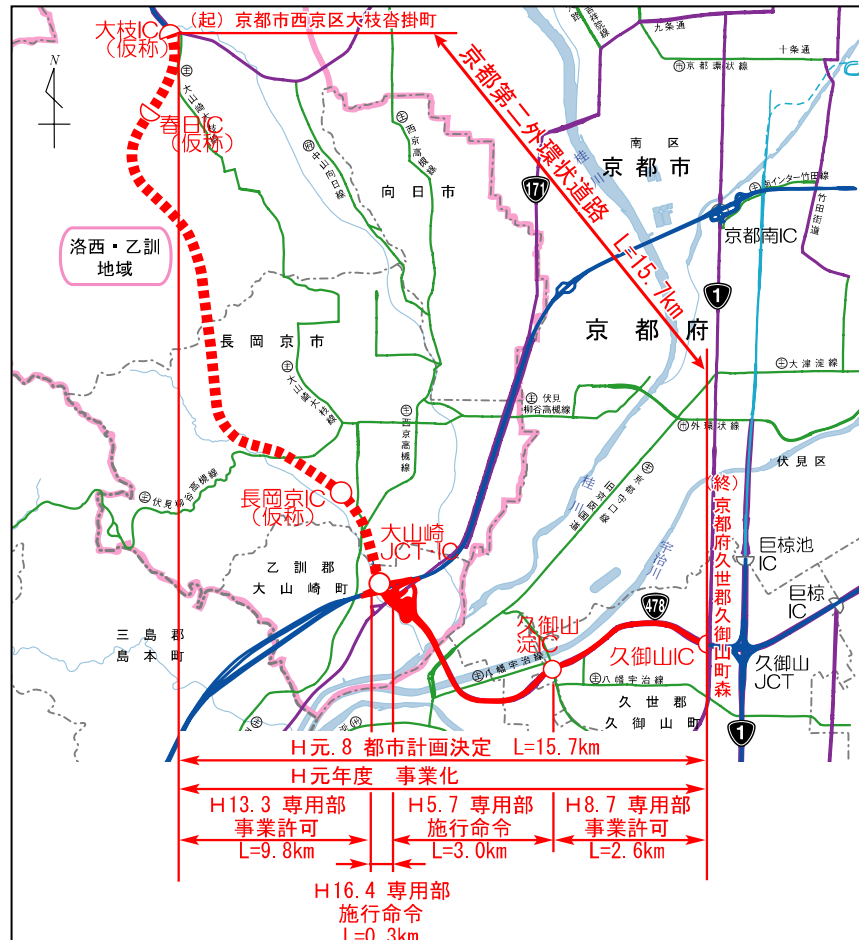
・橋梁部



事業の経緯及び進捗状況

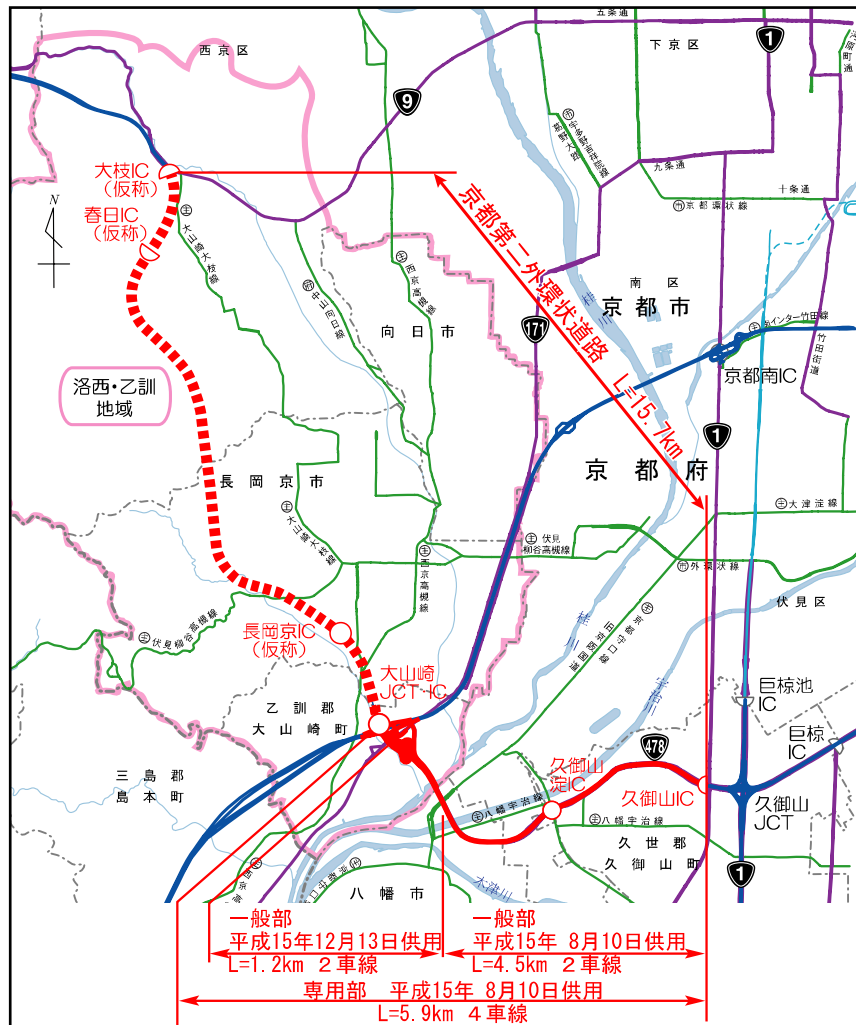
1. 事業の経緯

- ・ 事業化 平成 元年度
- ・ 都市計画決定 平成 元年 8 月
- ・ 用地着手 平成 3 年度
- ・ 工事着手 平成 9 年度
- ・ 施行命令・事業許可 平成 5 年 7 月 施行命令 (高速自動車国道)
おおやまざき くみやまよど
 (大山崎 JCT・IC～久御山淀 IC)
- 平成 8 年 7 月 事業許可 (一般有料道路)
くみやま くみやまよど
 (久御山 IC～久御山淀 IC)
- 平成 13 年 3 月 事業許可 (一般有料道路)
おおえ おおやまざき
 (大枝 (仮称) IC～大山崎 JCT・IC)
- 平成 16 年 4 月 施行命令 (高速自動車国道)
おおやまざき
 (大山崎 JCT・IC)



2. 事業の進捗状況

- ・ 事業進捗率 約 61% (平成 20 年 3 月末現在)
- ・ 用地取得率 約 65% (面積ベース、平成 20 年 3 月末現在)
- ・ 供用の経緯



3. 関係機関との調整等

おおえ おおやまざき
 大枝 IC (仮称) ~ 大山崎 JCT・IC 間について、これまでに関係行政機関との協力の上、調査設計、幅杭設置等を実施し、用地買収を進めてきました。第一種風致地区に指定されているおおはらの大原野神社及びはなてらの寺周辺地域については、地下水保全、景観・植生への影響を極力少なくするよう、「京都第二外環状道路西山地区検討委員会」の提言及び地元からの要請を受け、工法や構造について検討を進めてきました。

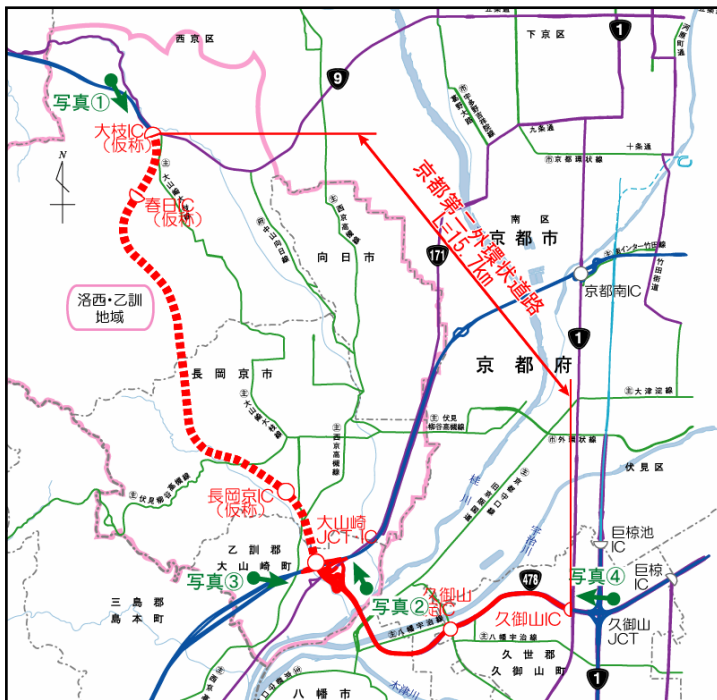
平成 20 年度より本線工事に着手し、残用地の買収を行い全線供用に向けて事業を推進しています。

4. 現在の状況(平成20年5月撮影)

写真①：大枝 I C (仮称) 付近



写真②：大山崎 JCT・I C 付近



写真③：大山崎 JCT・I C 付近



写真④：久御山 I C 付近



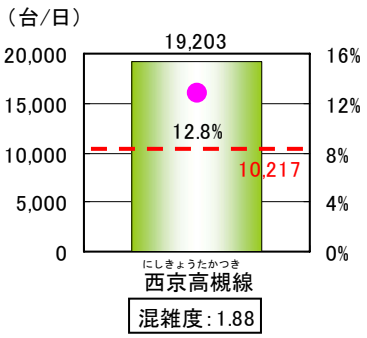
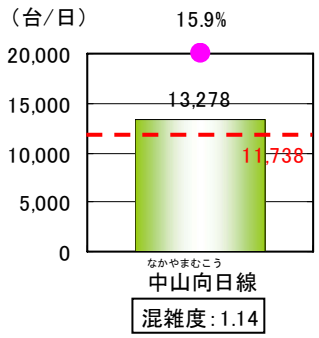
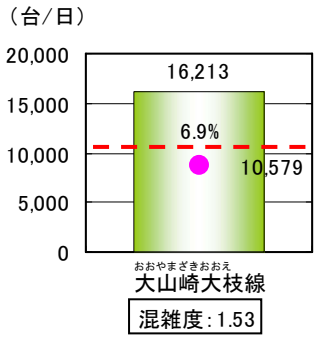
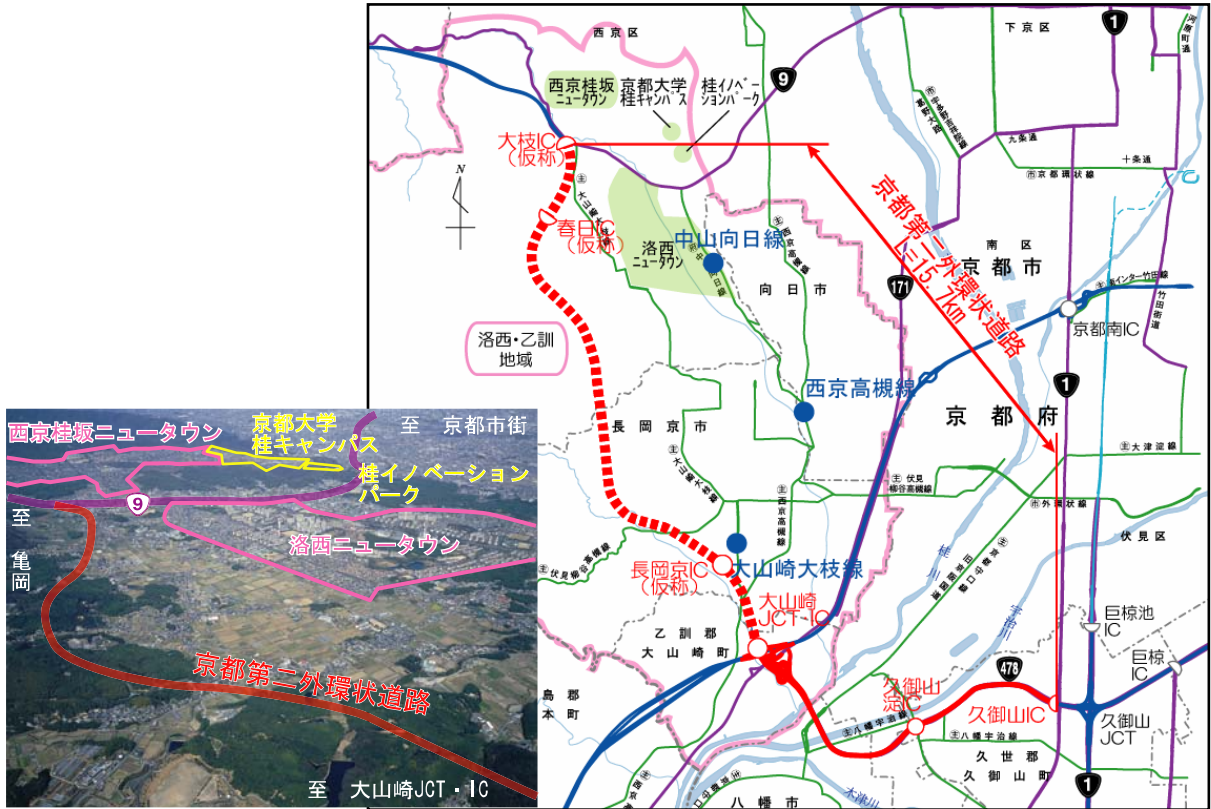
事業を取り巻く社会状況及び整備効果

1. 社会的背景

【沿線地域の概況】

京都第二外環状道路(残事業区間)沿線の^{らくさい}洛西・^{おとくに}乙訓地域では、ニュータウンなどの開発が進められてきました。こうした沿線地域の発展に伴う交通需要の高まりや大型車の流入により、地域内の一般道路では慢性的な交通混雑が発生しています。

●^{らくさい}洛西・^{おとくに}乙訓地域の交通状況



: 日交通量
 : 大型車混入率
 : 交通容量

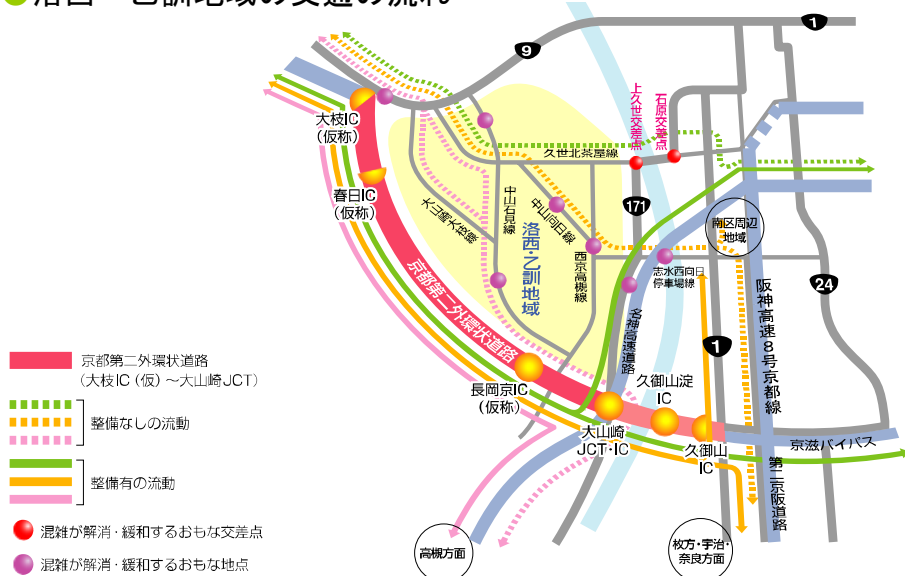
出典：平成 17 年道路交通センサス

2. 交通環境の改善

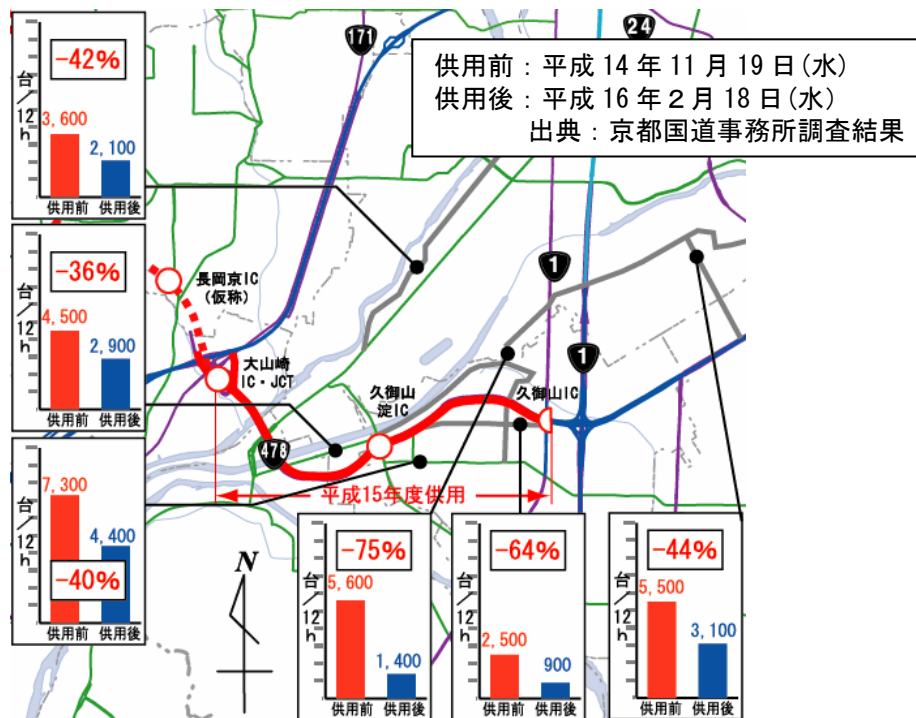
【交通混雑の緩和】

平成15年度の大山崎JCT・IC～久御山IC間の供用により、周辺地域における生活道路の交通量が大幅に減少しました。今後、残事業区間の整備を進め、環状機能を強化することで、通過交通を京都第二外環状道路に転換し、洛西・乙訓地域の交通混雑を緩和します。

● 洛西・乙訓地域の交通の流れ



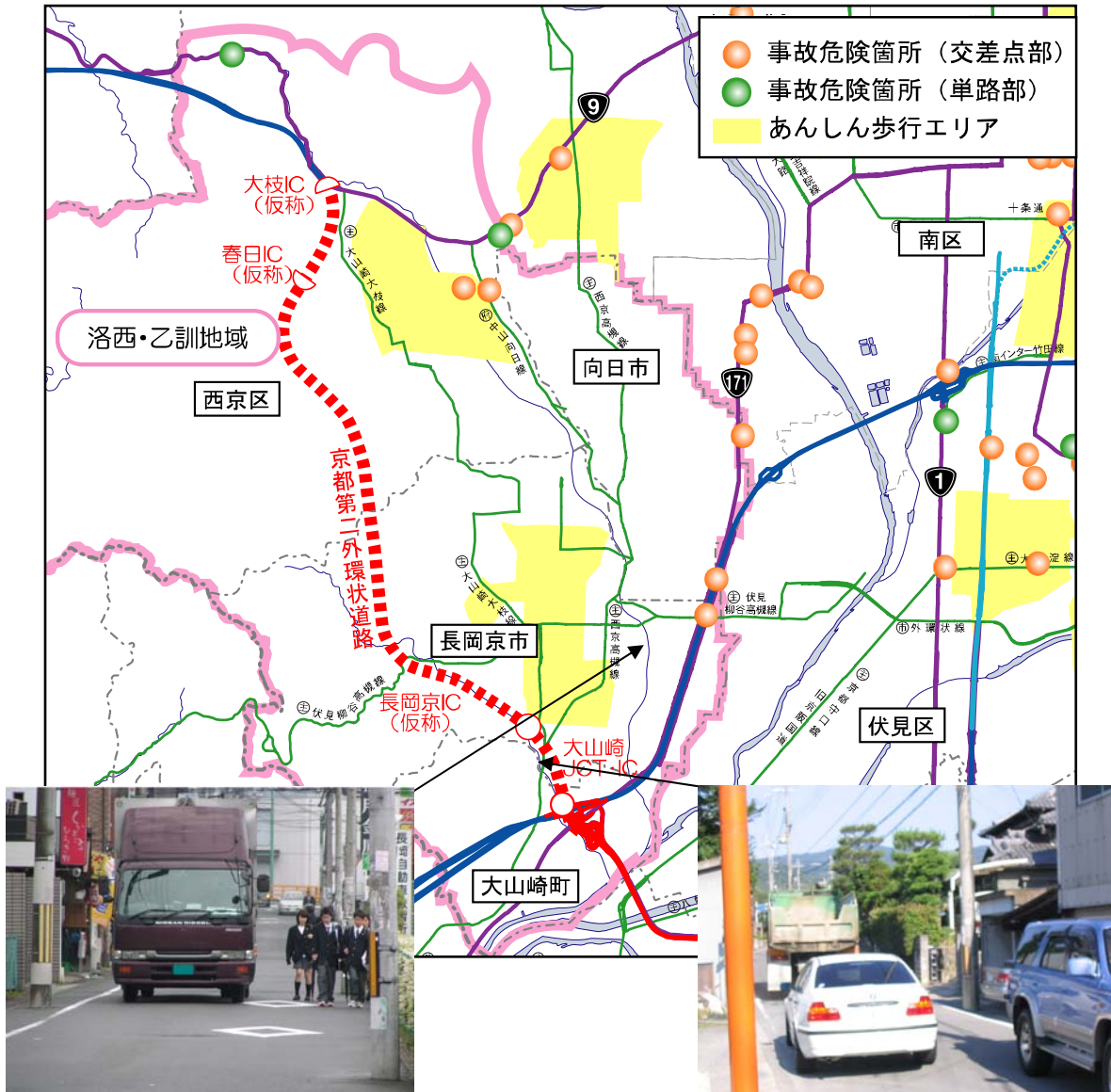
● 大山崎JCT・IC～久御山IC間の供用による周辺地域での交通混雑の緩和



【交通安全の確保】

らくさい おとくに
 洛西・乙訓地域では、生活道路に大型車が多く流入しているため、歩行者の安全を脅かしています。今後、残事業区間の整備を進め、環状機能を強化することにより、大型車を京都第二外環状道路に転換し、歩行者の交通安全を確保します。

● 事故危険箇所・あんしん歩行エリア



ながおかてんじん
 写真：長岡天神駅付近

ちようしはっかく
 写真：調子八角交差点付近

※あんしん歩行エリア：単位面積当たりの事故発生割合の高い地区(京都府：25地区)を指定。

死傷事故を約2割抑止するとともに、そのうち歩行者または自転車利用者に係わる死傷事故率を約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(京都府：133箇所)を指定。

死傷事故率を約3割抑止することを目指す。

出典：交通安全マップHP(警察庁・国土交通省)

3. 地域の活性化

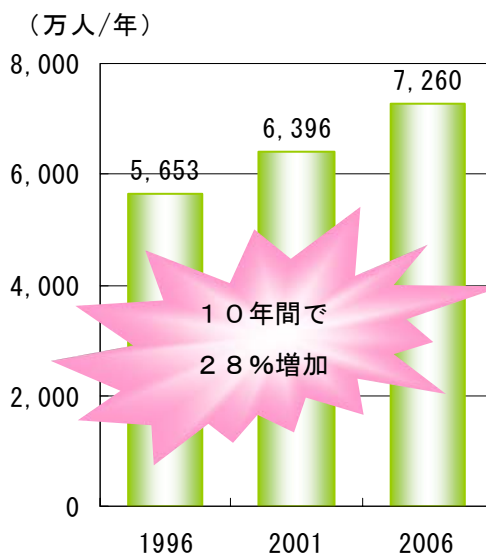
【観光振興の支援】

京都府全域には魅力ある観光地が点在しており、観光入込客数が増加傾向となっています。今後、残事業区間を整備し、府内の観光スポット相互や隣接府県とのアクセス性を向上することで、観光振興を支援します。

● 京都府の主な観光地

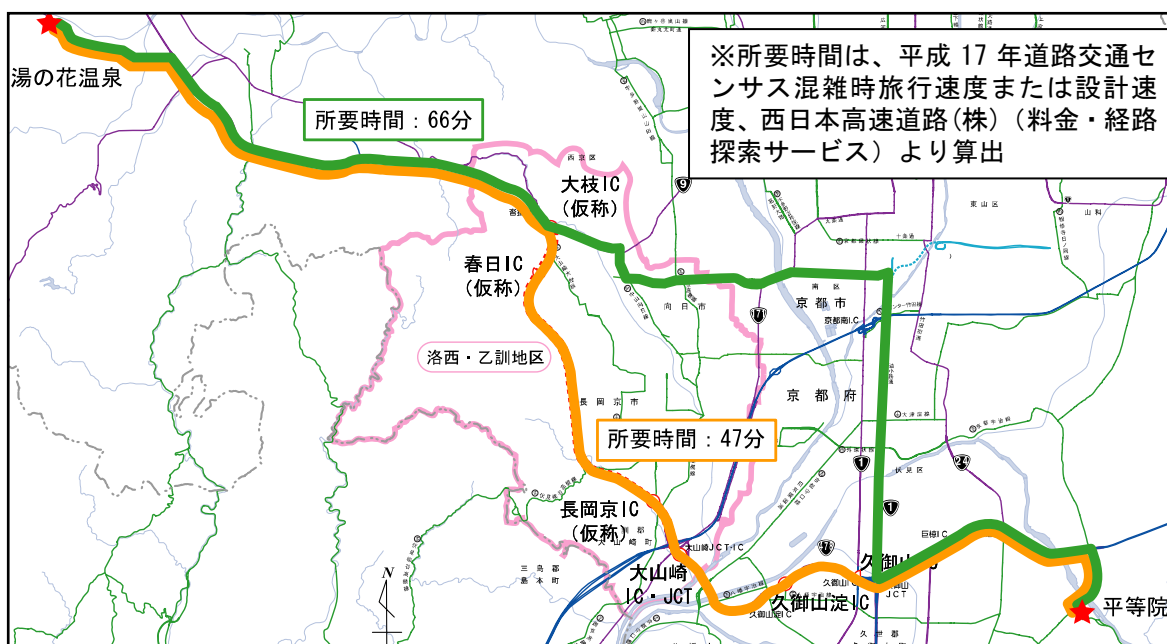


● 京都府の観光入込客数



出典：京都府統計書

● 主な観光地間（湯の花温泉～平等院間）の所要時間

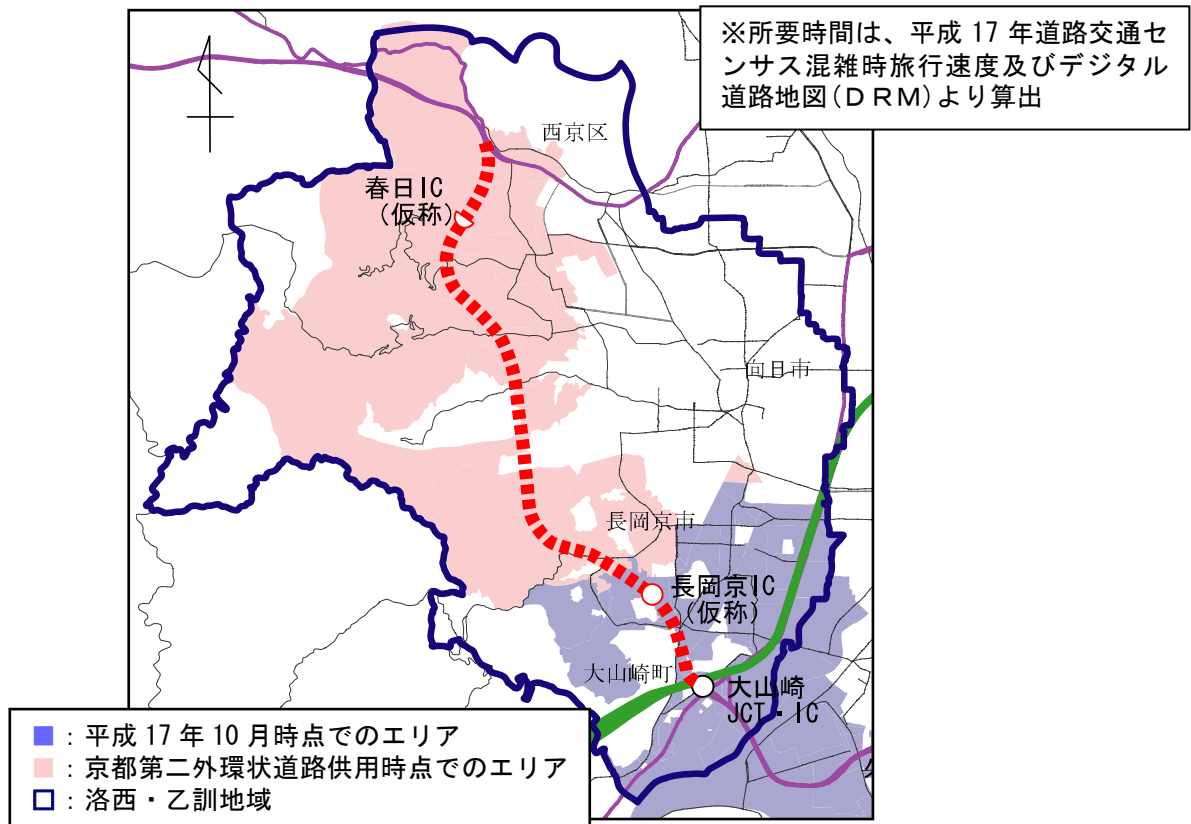


4. 高速道路の利便性向上

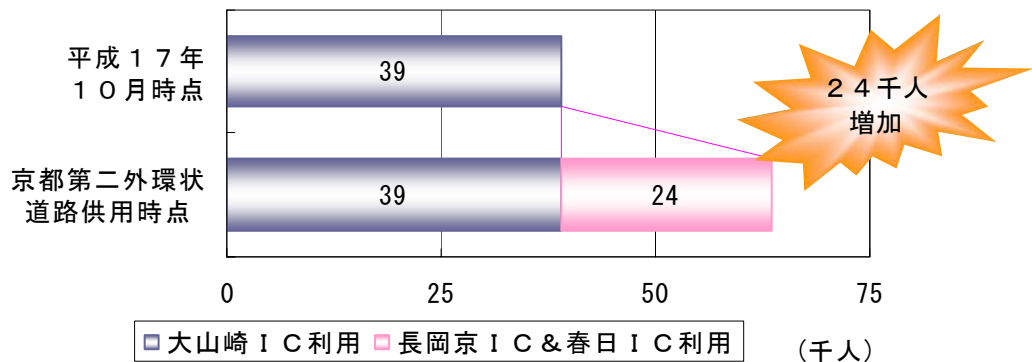
【アクセス時間の短縮】

洛西・乙訓地域では、名神高速道路の大山崎 I C や京都南 I C までの距離が長く、交通混雑が著しい路線を利用せざるを得ないため、名神高速道路へのアクセスに時間がかかっています。今後、残事業区間の整備を進め、長岡京 I C (仮称) や春日 I C (仮称) を設置することで、名神高速道路へのアクセス時間を短縮します。

● 名神高速道路へ 10 分以内にアクセス可能なエリア



● 洛西・乙訓地域における名神高速道路へ 10 分以内にアクセス可能な人口



参考：平成 17 年国勢調査

5. 地域における計画

京都第二外環状道路は、下記の計画に位置付けられています。

- ◆21世紀の国土のグランドデザイン(平成10年3月)
「高規格幹線道路(14,000km)予定路線(京都縦貫自動車道全線)」
- ◆新京都府総合計画(平成13年1月)
「生活と産業を支える基盤の整備」
- ◆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」
- ◆京都市基本計画第2次推進プラン(平成16年7月)
「多様な都市活動を支える交通基盤づくり」
- ◆京都南部都市広域行政圏計画(平成19年2月)
「広域交通網を生かした・便利で快適な圏域づくり」

6. 要望経緯

- ・平成17年7月 京都縦貫道自動車道・新名神高速道路等整備促進協議会設立

名称	会長	主なメンバー	対象道路
京都縦貫道自動車道・新名神高速道路等整備促進協議会	京都府知事	京都市、舞鶴市、宮津市、城陽市、長岡京市、八幡市、京田辺市、宇治田原町、京丹波町 他首長及び各議長	京都縦貫道自動車道・新名神高速道路

(最近の動向)

- ・平成20年8月 関係機関に京都第二外環状道路の早期整備を要望
- ・平成20年11月 関係機関に京都第二外環状道路の早期整備を要望

- ・平成6年10月 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

名称	会長	主なメンバー	対象道路
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	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	京都縦貫自動車道京都第二外環状道路

(最近の動向)

- ・平成20年8月 関係機関に京都第二外環状道路の早期整備を要望

費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	国道478号
事 業 名	京都第二外環状道路
延 長	15.7km

□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20年度			
基準年における 現在価値	4,310億円	456億円	112億円	4,877億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	4,074億円	395億円	4,468億円
基準年における 現在価値	4,467億円	145億円	4,612億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比 (B/C)	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{4,877\text{億円}}{4,612\text{億円}} = 1.1$	

費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	国道478号
事 業 名	京都第二外環状道路
延 長	10.1km

□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20年度			
基準年における 現在価値	2,492億円	256億円	84億円	2,832億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	1,383億円	207億円	1,590億円
基準年における 現在価値	1,217億円	76億円	1,293億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比 (B/C)			
B/C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{2,832\text{億円}}{1,293\text{億円}}$	=
		2.2	

コスト縮減や代替案立案等の可能性

京都第二外環状道路の計画は、沿線地域の通過交通の排除による交通混雑の緩和や安全かつ円滑な交通を確保、名神高速道路や京滋バイパスなどと一体となって広域道路ネットワークを形成し、アクセス性の向上を図ることを勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては、建設発生土の有効活用などにより、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

西山トンネルからの建設発生土約 12 万 m^3 を盛土区間内で有効活用し、コストを縮減する予定です。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

京都第二外環状道路は、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、京都府中北部と京都府南部との連携強化や京都都市圏の活性化などを図る路線として早期整備が望まれています。

これまでの整備により、名神高速道路のリダンダンシー確保やきょうとみなみ京都南 I C への交通集中軽減、桂川渡河部の交通混雑緩和などが図られてきましたが、未供用区間により高規格幹線道路として利便性や快適性を十分に発揮できていない状況となっています。

事業全体の費用対効果は $B/C=1.1$ 、残事業の費用対効果は $B/C=2.2$ となっています。

以上のことから、京都第二外環状道路は、実施の必要性が高い事業です。

(2) 事業の進捗見込みの視点からの見解

平成 15 年度におおやまざき大山崎 JCT・I C ~ くみやま久御山 I C 間の専用部 L = 5.9 km、一般部 L = 5.7 km を部分供用しています。

残るおおえ大枝 I C (仮称) ~ おおやまざき大山崎 JCT・I C 間についても、地元設計協議・用地買収を進めてきました。

引き続き事業を推進し、平成 24 年度内の供用を目指します。

(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、建設発生土の有効活用などにより、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

西山トンネルからの建設発生土約 12 万 m^3 を盛土区間内で有効活用し、コストを縮減する予定です。

◇対応方針(原案)

【事業継続】

京都第二外環状道路は、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、京都府中北部と京都府南部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す。

引き続き事業を推進し、平成 24 年度内の供用を目指します。

国道 478 号

京都縦貫自動車道
(京都第二外環状道路)

チ エ ッ ク リ ス ト

事業再評価に係る資料

事業名	国道 478 号京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)		事業種別	高規格 B
事業の概要	起 終 点	自) 京都市西京区大枝沓掛町 至) 京都府久世郡久御山町森	延長	L=15.7km
	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 4,269 億円	計画交通量	専用部：12,100~25,200 台/日 一般部：9,800~18,900 台/日
事業の目的	<p>国道 478 号京都縦貫自動車道は、京都府宮津市と京都府久御山町を結ぶ延長約 100km の自動車専用道路です。このうち、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する延長 15.7km の環状道路として、沿線地域の通過交通の排除による交通混雑の緩和や安全かつ円滑な交通を確保するとともに、名神高速道路や京滋バイパスなどと一体となって広域道路ネットワークを形成し、アクセス性を向上することで、地域の活性化を図ることを目的に計画された道路です。</p> <p>残事業区間（大枝（仮称）IC～大山崎 JCT・IC）の沿線地域である洛西・乙訓地域※では、通過交通によって慢性的な交通混雑や交通事故が多発しているため、残事業区間の整備により通過交通の排除を図ります。</p> <p>※西京区（洛西支所所管区域）・向日市・長岡京市・大山崎町</p>			
位置図	<p>The map illustrates the project area in the western part of Kyoto. It shows the planned route of the second outer ring road (red dashed line) connecting the Oshikage area in the west to the Hisago area in the east. Key locations marked include Oshikage, Hisago, and the planned interchange and junctions. The map also shows existing roads, including the main expressway and other regional roads, and various interchanges (IC) and junctions (JCT). A legend in the top right corner explains the symbols used for different road types and project statuses.</p>			

事業名	国道478号京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)		事業種別	高規格B
事業をめぐる社会情勢等	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 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 checked="" 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。 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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 checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である。 <input 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 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 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 type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり。 <input checked="" 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。 <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 type="checkbox"/> 日常活動圏の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"/> 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 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。	

事業名	国道 478 号京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)		事業種別	高規格 B
事業をめぐる社会情勢等	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台/12h以上、歩行者交通量が500人/日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おける道路特定事業に位置付けがある。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 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。	
	安全で安心できるくらしの確保	<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"/> 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。	
	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。	
	4. 環境	地域環境の保全	<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。	
		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。	
			<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率。	
<input 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。 <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"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。		
		<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。		
		<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見込まれる。		

事業名	国道 478 号京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)	事業種別	高規格 B
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（定量的評価指標）		
	<p>1. 活力 ～円滑なモビリティの確保～</p> <p>○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間の渋滞損失時間（未整備時）は 329 万人・時間／年である。 ・当該事業により、約 2 割削減される。 <p>4. 環境 ～地球環境の保全～</p> <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> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO₂ の排出削減量：約 38,298 t-co₂/年 <p>4. 環境 ～生活環境の改善・保全～</p> <p>○現道等における自動車からの NO₂ 排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道（並行区間等）について NO₂ 排出削減量：53t/年 ・現道（並行区間等）について NO₂ 排出削減率：2 割削減 ・バイパス等について NO₂ 排出増加量：196t/年 <p>○現道等における自動車からの SPM 排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道（並行区間等）について SPM 排出削減量：5t/年 ・現道（並行区間等）について SPM 排出削減率：2 割削減 ・バイパス等について SPM 排出増加量：15t/年 		
	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
	<p>京都第二外環状道路（残事業区間）沿線の^{らくさい}洛西・^{おとくに}乙訓地域では、ニュータウンなどの開発により、一般道路において慢性的な交通渋滞が発生しています。また、当該地域では、生活道路に大型車が多く流入しているため、歩行者の安全を脅かしており、安全性の確保が必要となっています。さらに当該地域では、名神高速道路の^{おおやまざき}大山崎 IC や^{きょうとみなみ}京都南 IC までの距離が長く、交通混雑が著しい路線を利用せざるを得ないため、名神高速道路へのアクセスに時間がかかっています。</p>		

事業名	国道 478 号京都縦貫自動車道(京都第二外環状道路)	事業種別	高規格 B
事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化	<p>【事業全体】</p> <p>○現在の費用便益比：B/C=1.1 （基準年次：平成 20 年、検討年次 50 年間で算出）</p> <p>【残事業】</p> <p>○現在の費用便益比：B/C=2.2 （基準年次：平成 20 年、検討年次 50 年間で算出）</p>		
コスト縮減や代替案 立案等の可能性	<p>施工にあたっては、建設発生土の有効活用などにより、コストの縮減に努めながら事業を推進します。</p> <p>西山トンネルからの建設発生土約 12 万m^3を盛土区間内で有効活用し、コストを縮減する予定です。</p>		
地方公共団体等の意見	<p>○京都縦貫自動車道・新名神高速道路等整備促進協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 20 年 8 月 京都縦貫自動車道（京都第二外環状道路）の整備促進を要望 ・平成 20 年 11 月 京都縦貫自動車道（京都第二外環状道路）の整備促進を要望 <p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 20 年 8 月 京都縦貫自動車道（京都第二外環状道路）の整備促進を要望 		
対応方針	<p>対応方針（原案）</p> <p>【事業継続】</p> <p>京都第二外環状道路は、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、京都府中北部と京都府南部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す。</p> <p>引き続き事業を推進し、平成 24 年度内の供用を目指します。</p>		

