

平成27年度の
事後評価について
(京都線)

平成27年12月3日

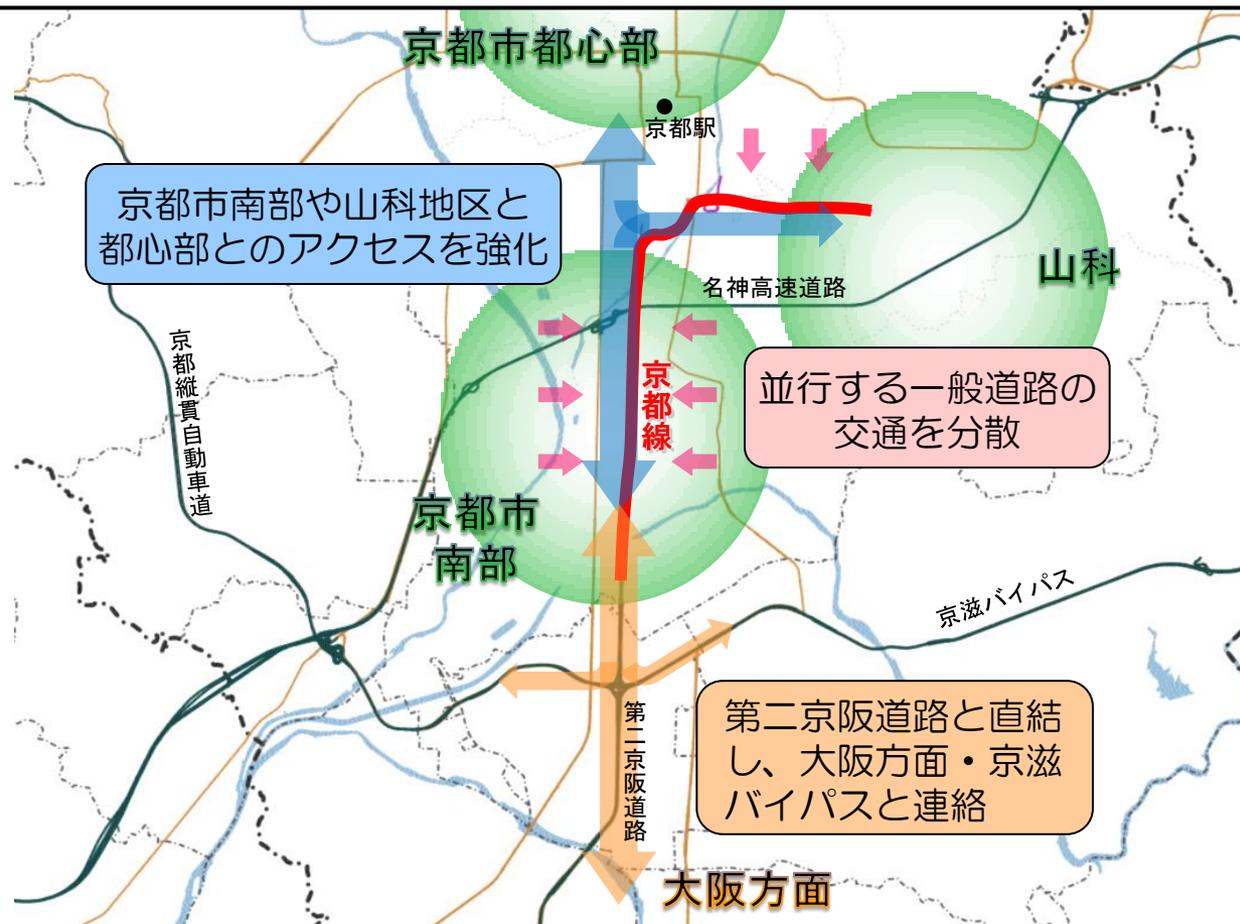
事後評価 京都市道高速道路1・2号線(京都線)



1. 事業の概要
2. 整備効果の発現状況
3. 事業の投資効果
4. 今後の事業評価及び改善措置の必要性

京都線の位置付け

- 第二京阪道路と直結し、京阪神圏の広域ネットワークを形成することにより、圏域の連携の強化と地域の活性化を図る。
- 京都市南部や山科地区と都心部とのアクセスを強化し、京都市の一体化に寄与するとともに、並行する一般道路の混雑緩和を図る。

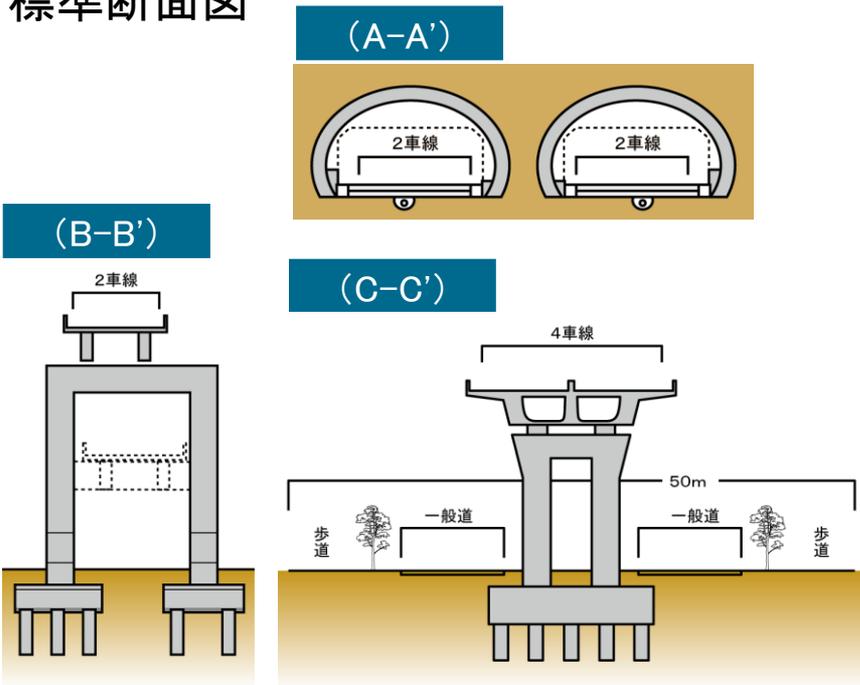


事業概要

事業名	京都市道高速道路1・2号線 (8号京都線)
区 間	やましなくにしのやま 京都市山科区西野山 ふしみくむかいしま ～ 京都市伏見区向島
延 長	10.1km (4車線 (一部2車線))

事業費	1,911億円 (うち、京都市の街路事業532億円)			
事業経緯		山科 ～鴨川東	鴨川東 ～上鳥羽	上鳥羽 ～第二京阪
	都市計画決定	S62.8.14 H15.9.2	H5.3.16 H14.2.19 H19.4.13	
	工事実施計画書の認可	H7.3.22	H11.12.24	
	事業許可	H18.3.31		
	開通日	H20.6.1	H23.3.27	H20.1.19

標準断面図



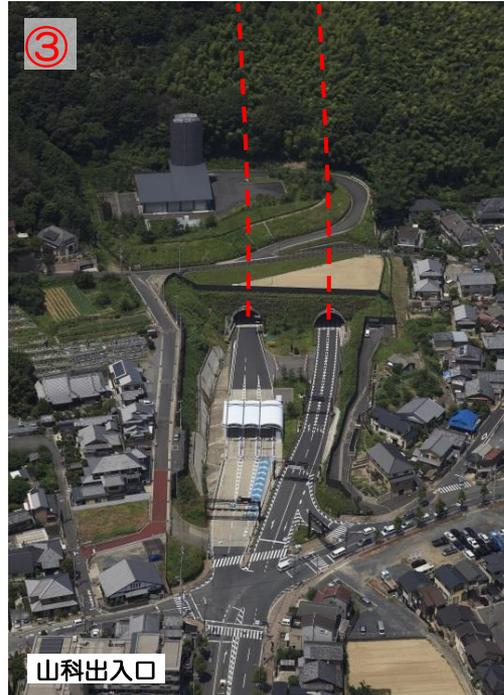
京都市道高速道路1・2号線（京都線）



**京都市
施行**

有料道路事業

京都線の整備状況



事業の特色

○速度抑制効果を期待したトンネル壁面デザインによる安全対策

（平成20年度土木学会関西支部技術賞受賞）

- ・運転者の体感速度を高め、速度抑制を促すために、トンネル壁面に間隔を徐々に狭めた連続的な模様を配置した。

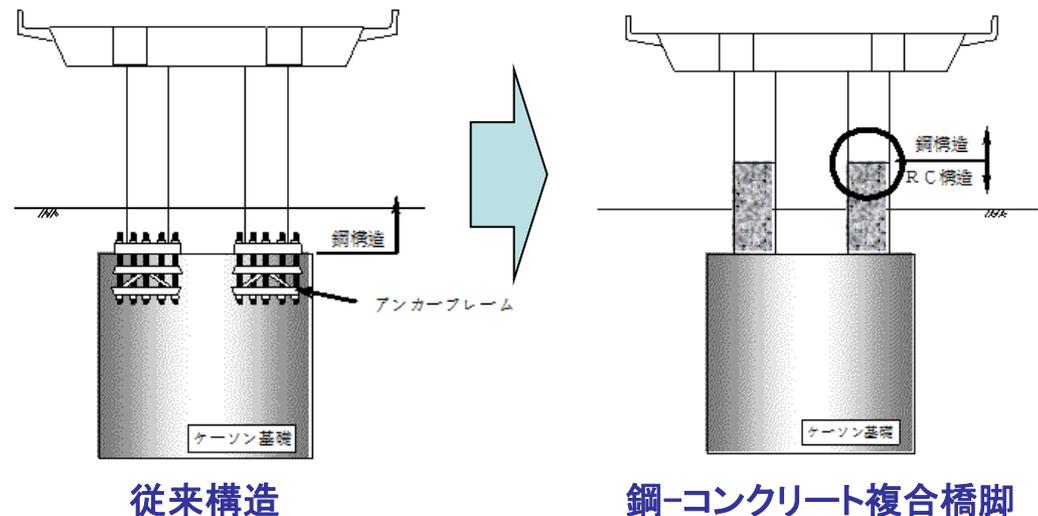
○鋼-コンクリート複合橋脚の採用

- ・発生断面力の大きい橋脚基部ではなく、柱部で上部(鋼)構造と下部(RC)構造を接合する方式を採用することで、アンカーフレームを省略し、コスト縮減を図った。

■速度抑制効果を期待したトンネル壁面デザインによる安全対策



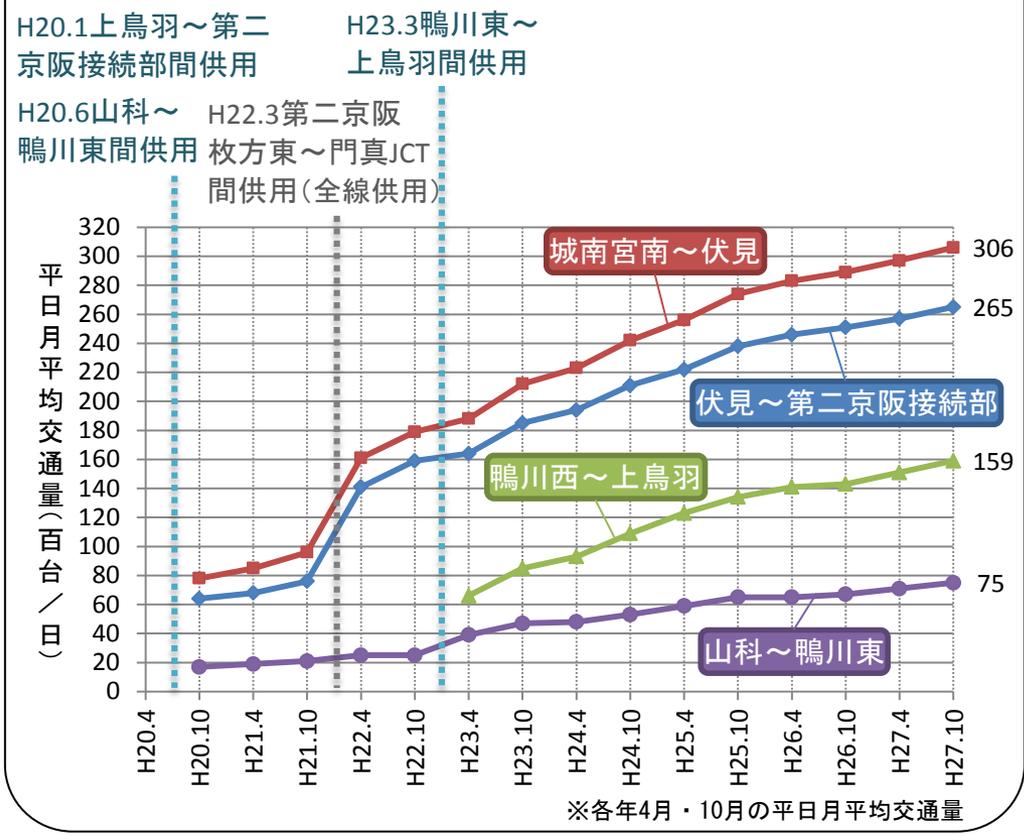
■鋼-コンクリート複合橋脚の採用



京都線の利用状況

- H20の部分供用以降、継続して交通量が増加。
- H22の第二京阪全線供用に伴い、京都線の交通量も顕著に増加。
- 京都線利用のうち、約8割が第二京阪道路との連続利用。

京都線の交通量の推移

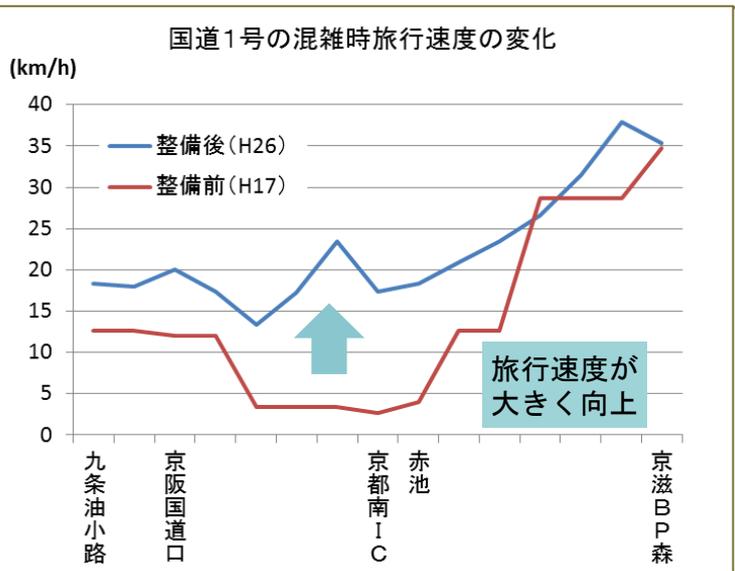


一般道路の混雑緩和

- 並行する一般道路では、国道1号、外環状線等の交通量が減少した。
- 特に、著しい混雑が生じていた国道1号においては混雑時旅行速度が大きく向上。

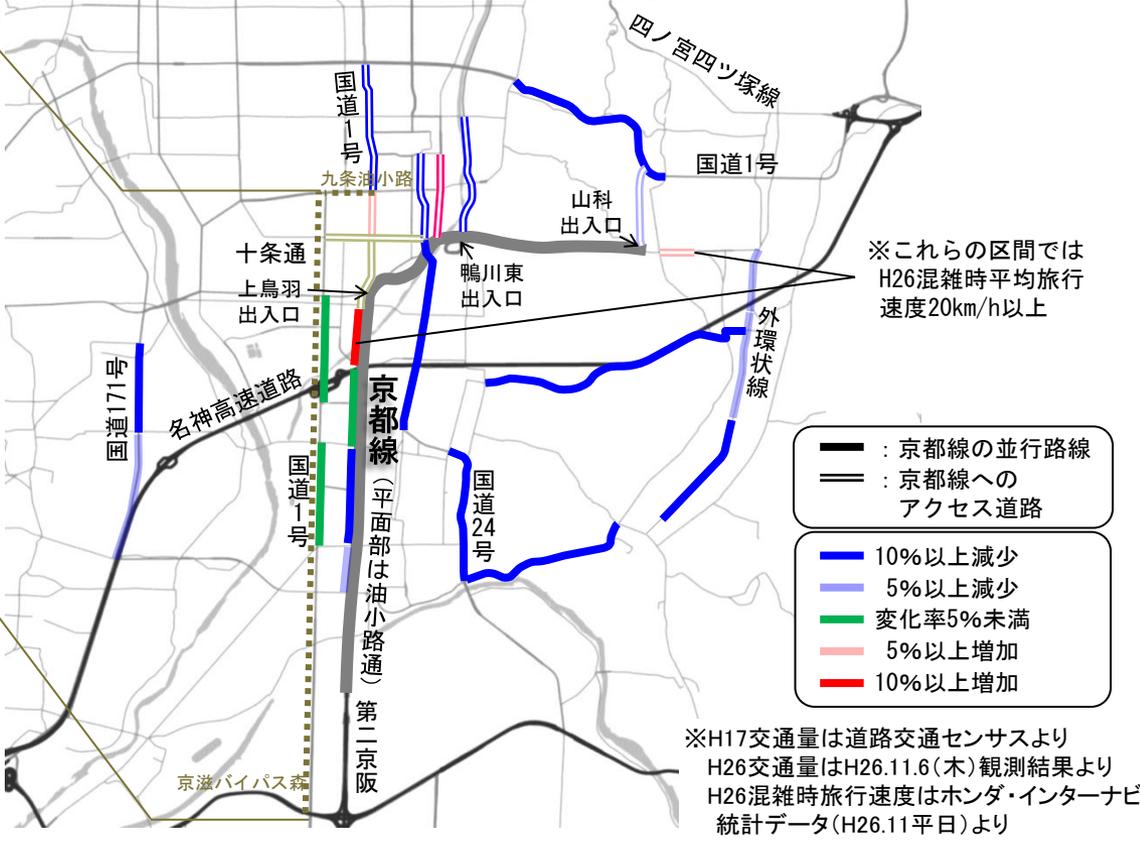
■周辺一般道路における京都線供用前後の交通状況の変化

国道1号の旅行速度の変化（H17→H26）



※整備前は平成17年度道路交通センサス(混雑時平均旅行速度)より
 整備後はホンダ・インターナビ統計データ
 (混雑時平均旅行速度・H26.11平日)より

昼間12時間交通量の変化（H17→H26）



拠点間の時間短縮によるアクセス性の向上

- 京都線の整備により、京都市南部と京都市中心部との所要時間が短縮。
- 京都市内の混雑区間を回避するルートが形成され、京都市内の定時性や速達性が確保されることで、アクセス性が向上。

（国道1号横大路）外環状線

一般道(国道1号)経由 **23分**

↓ **8分(35%)短縮**

京都線・鴨川西経由 **15分**

※H22道路交通センサス平均旅行速度を用いて算出

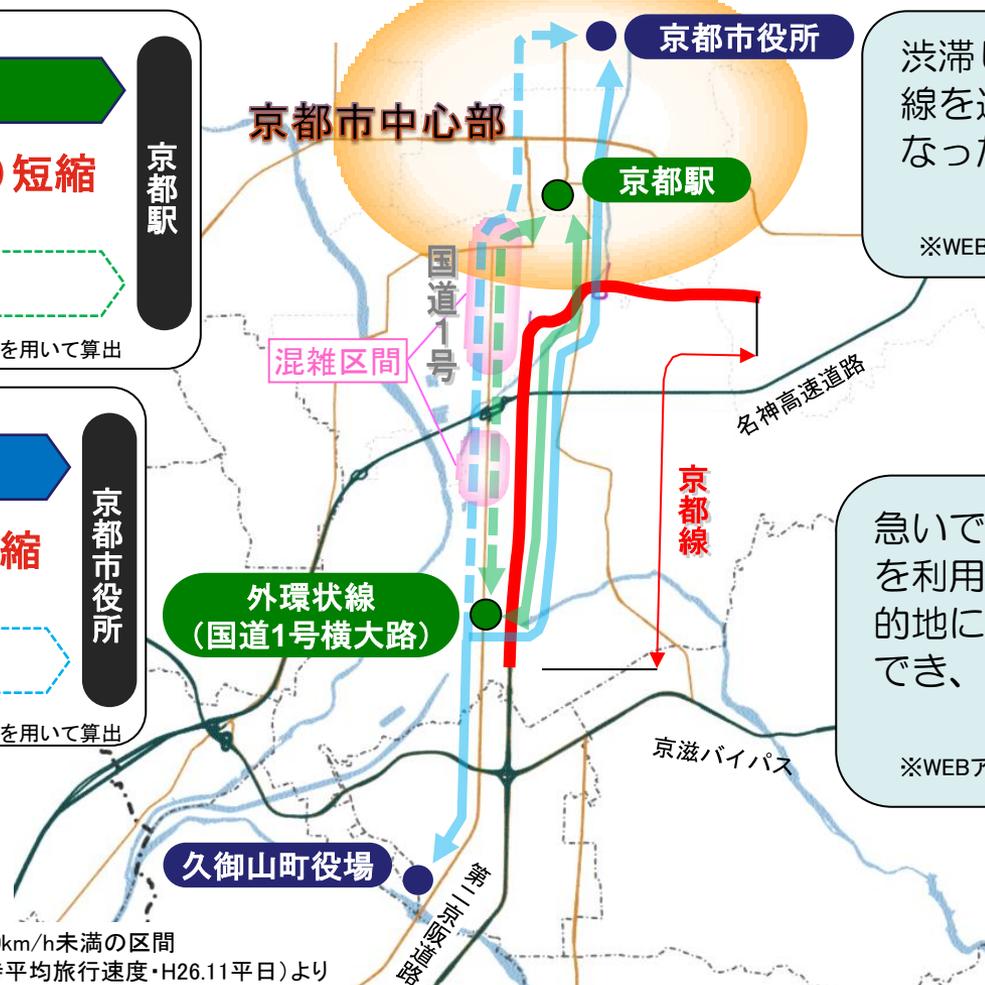
久御山町役場

一般道(国道1号)経由 **45分**

↓ **9分(20%)短縮**

京都線・鴨川西経由 **36分**

※H22道路交通センサス平均旅行速度を用いて算出



渋滞している国道1号線を通らなくてよくなった。
(京都市北区 女性)
※WEBアンケート結果(H27.10)より



急いでいる時に京都線を利用したことで、目的地に早く着くことができ、とても助かった。
(京田辺市 女性)
※WEBアンケート結果(H27.10)より

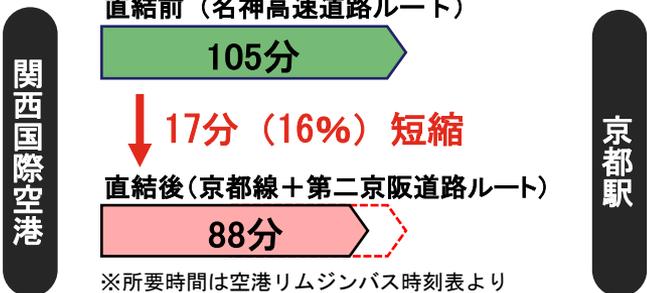


※混雑区間:混雑時平均旅行速度が20km/h未満の区間
ホンダ・インターナビ統計データ(混雑時平均旅行速度・H26.11平日)より

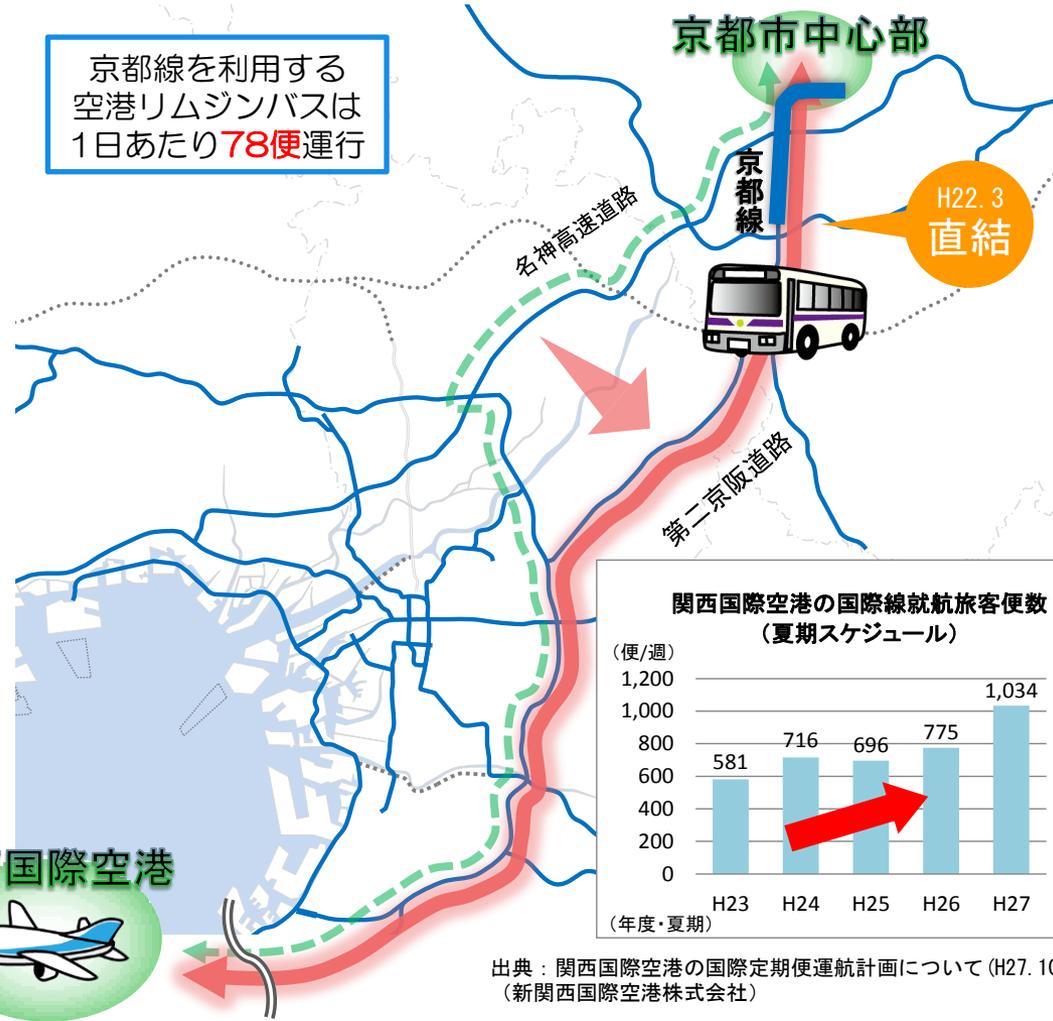
関西国際空港とのアクセス性向上

- 京都線が第二京阪道路と直結し、新たな空港アクセスルートを形成
- 所要時間の大幅な短縮と、定時性の向上により観光産業や企業活動を後押し

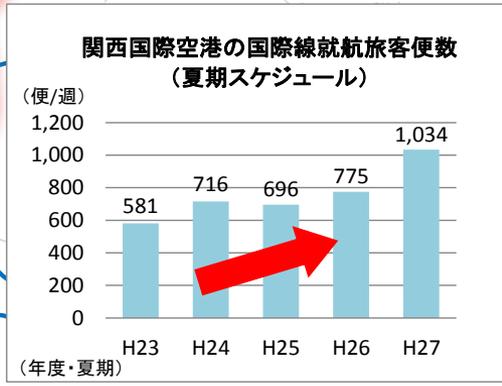
京都線と第二京阪道路直結前後の所要時間



京都線を利用する
空港リムジンバスは
1日あたり**78便**運行



京都線と第二京阪との直結をきっかけに京都駅からの運行ルートを変更し、運行時間が短くなりました。
(バス事業者)



出典：関西国際空港の国際定期便運航計画について（H27.10）
（新関西国際空港株式会社）

※空港リムジンバス便数は、時刻表より（H27.10時点）

周辺都市とのアクセス性向上

- 京都線を利用するバス路線の新設により、京都市内と周辺都市を乗り換えなしで直結し、アクセス性が向上した。
- 京都線を利用するバス路線が、京都市内と周辺都市を結ぶ新たな交通機関となり、利便性や代替性が向上した。

【京都線を利用する近郊バス路線】

路線バス事業者	路線名	時刻表 便数 (便/日)
京阪バス(株)	ダイレクトエクスプレス 直Q京都	131 ※1
	山科急行	60 ※2
近鉄バス(株)	八尾・京都特急線	26 ※3

(H27.10時点)
 ※1: 平日ダイヤ、京都駅発着便
 ※2: 平日ダイヤ、春秋臨時便・学休期運行除く
 ※3: 平日ダイヤ



3年前に豪雨で地下鉄東西線が1週間ストップしたときも、京都駅まで通学する子どもが山科急行を利用でき、大変助かった。(京都市伏見区 女性)

※WEBアンケート結果(H27.10)より

京阪バスの「直Q京都号」で京都駅へ早く行けるようになった。(枚方市 男性)

※WEBアンケート結果(H27.10)より

■京都駅へのアクセス時間 (平日朝9時に到着する場合)

山科・醍醐地区 (醍醐北団地バス停)	山科駅 JR 東海道線	京阪バス	乗りかえ1回 26分	京都駅
	京都線利用 (京阪バス山科急行線)	直通 24分		

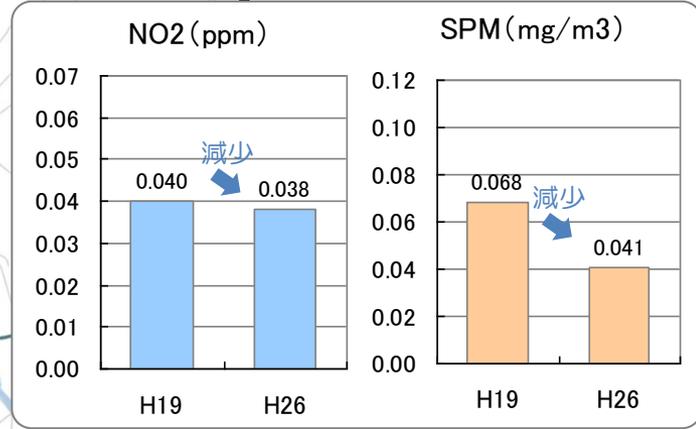
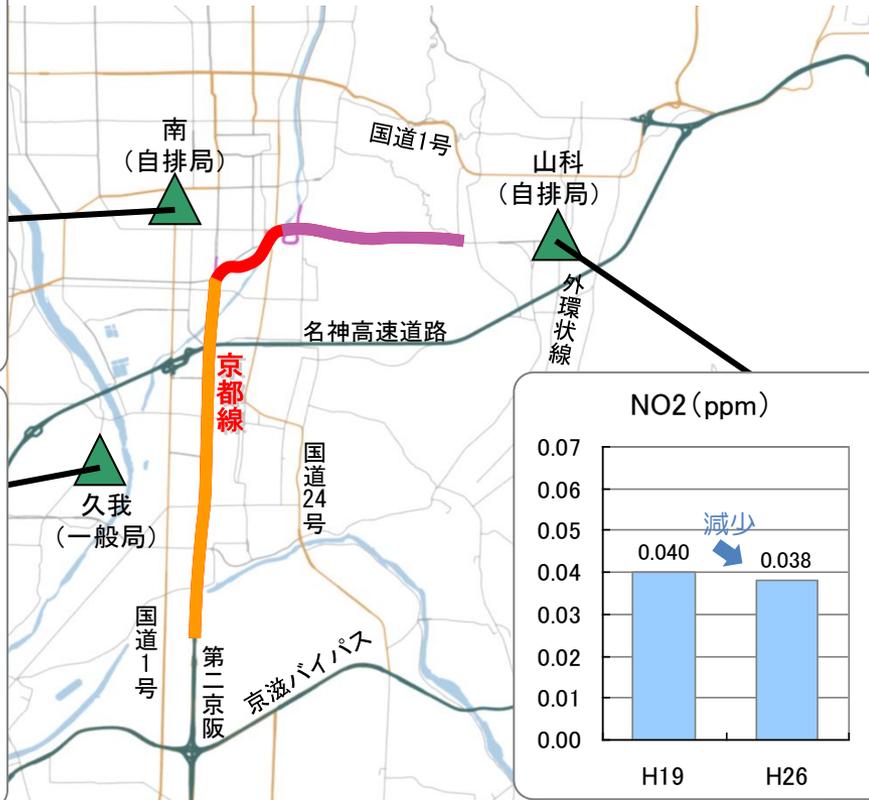
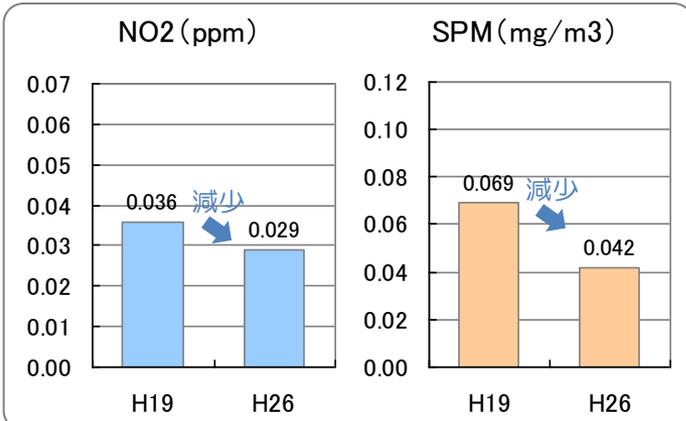
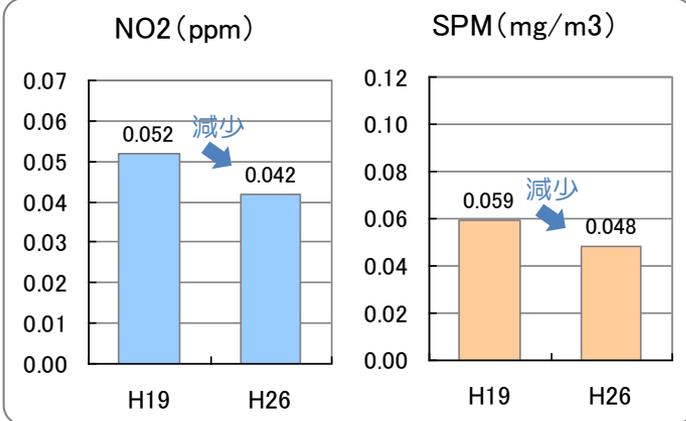
松井山手駅	京田辺駅~新田辺駅	JR学研都市線	近鉄京都線	乗りかえ1回 49分	京都駅
	京都線利用 (京阪バス直Q京都)	直通 30分			

※アクセス時間は各交通機関の時刻表より(H27.10時点)

周辺環境の状況

・ 京都線周辺の観測地点では、NO₂濃度およびSPM濃度は減少している状況。

【周辺地域のNO₂・SPM濃度日平均値の年間98%値】



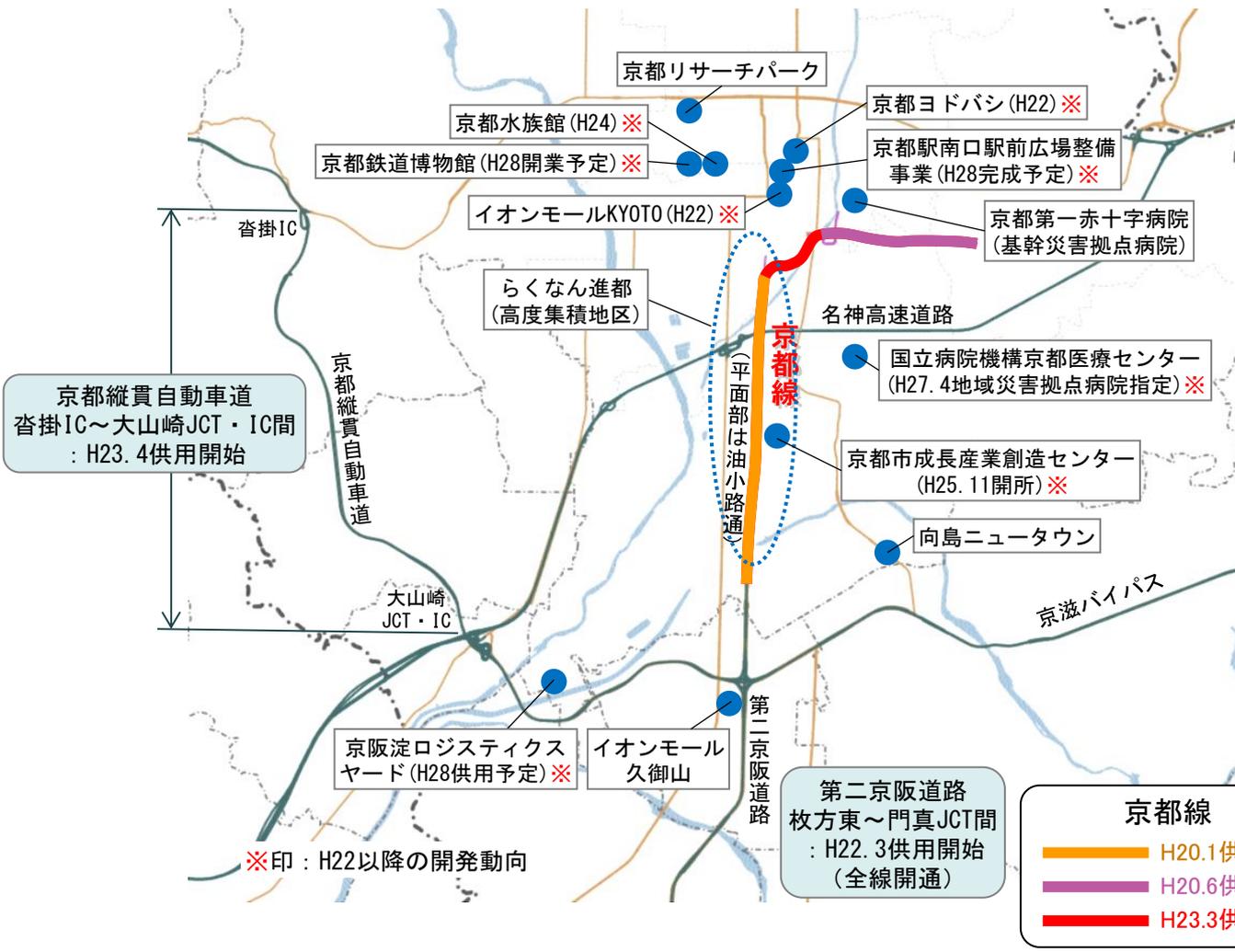
※NO₂(二酸化窒素)の環境基準
NO₂濃度の日平均値の年間98%値が0.06ppm以下

※SPM(浮遊粒子状物質)の環境基準
SPM濃度の日平均値の年間98%値が0.10mg/m³以下、かつ、0.10mg/m³を超えた日が2日以上連続しないこと

※環境GIS(国立環境研究所)
京都市における大気、水質等環境調査結果
(平成26年度)について(京都市)より

周辺開発の状況

・ 京都線、第二京阪道路の供用前後に大規模商業施設や観光施設が相次ぎ立地。



事業の投資効果

- ・費用便益比（B/C）は1.6と、便益が費用を上回っている。

■京都線の費用便益比（B/C）

便益 (B)	走行時間短縮便益（億円）	4,159
	走行経費減少便益（億円）	509
	交通事故減少便益（億円）	128
	計（億円）	4,796
費用 (C)	事業費（億円）	2,523
	維持管理費（億円）	422
	計（億円）	2,945
費用便益比（B/C）		1.6

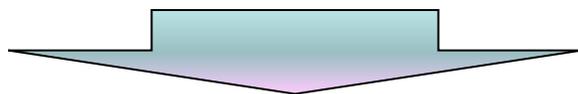
※費用及び便益額については平成27年度の価値に換算

※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

阪神高速道路(株)の対応方針（案）

●事業効果の発現状況

- ・京都市道高速道路1・2号線（京都線）の開通により、
 - （1）一般道路の混雑緩和
 - （2）所要時間の短縮
 - （3）周辺環境の維持
 - （4）周辺開発の支援などの効果が発現された。



●対応方針（案）

- ・本事業については、一般道路の混雑緩和、所要時間の短縮等の効果が発現されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性はないと考える。また、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性も認められないと考える。