

国道1号（大津・京都間）道路検討会

日時：令和6年11月28日（木）13:00～

場所：京都国道事務所 5階 会議室

議事次第

1. 議事

- ・ 地域を取り巻く現状や道路の交通課題
- ・ 地域の道路ネットワーク計画
- ・ 地域の課題と期待される効果
- ・ 意見交換

2. その他

国道1号(大津・京都間)道路検討会 名簿

所属	役職
滋賀県 土木交通部	道路整備課長
京都府 建設交通部	道路計画課長
大津市 建設部	建設部長
京都市 建設局 建設企画部	技術企画担当部長
京都国道事務所	事務所長
滋賀国道事務所	事務所長

国道1号（大津・京都間）道路検討会

令和6年11月28日

近畿地方整備局

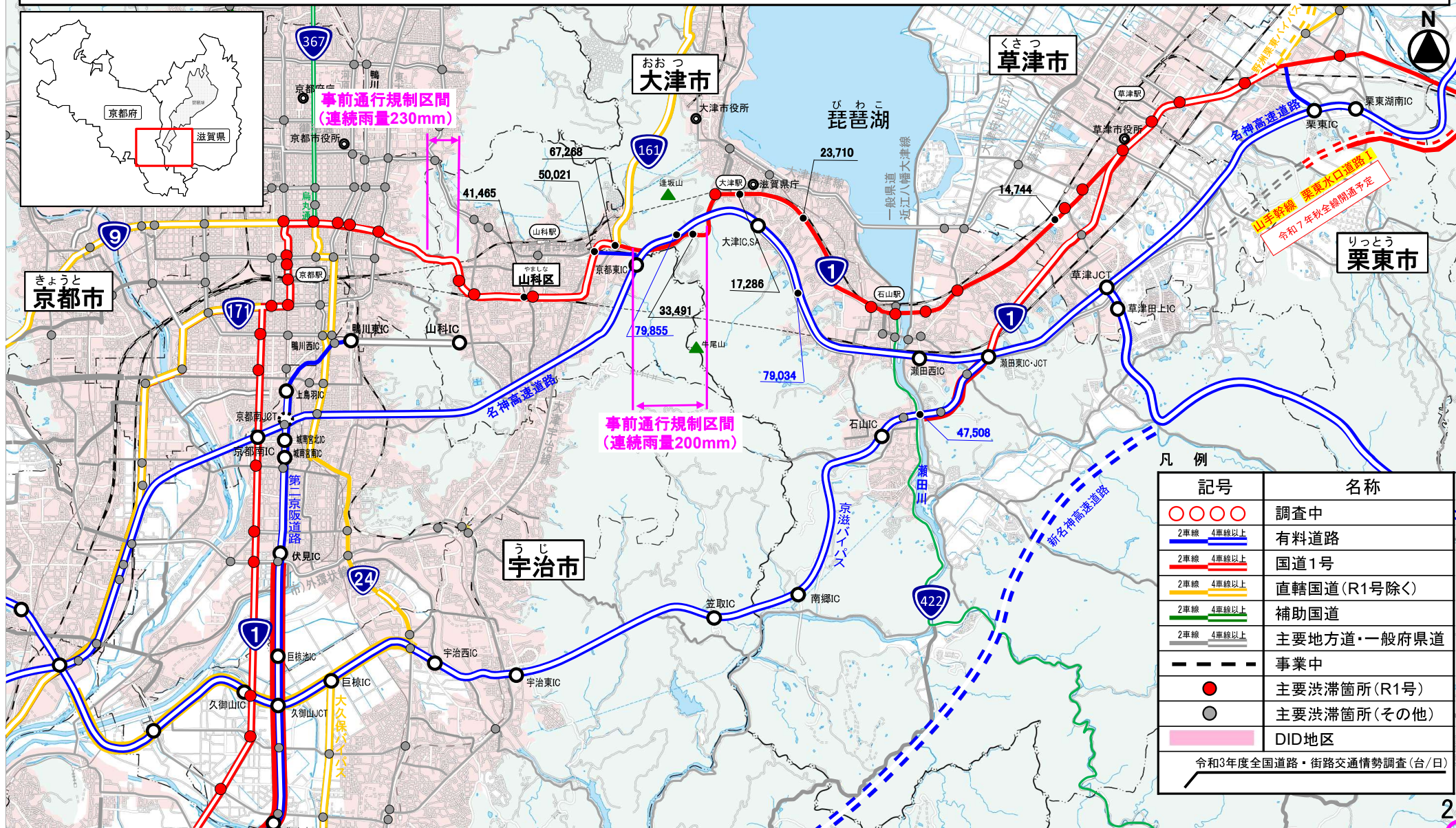
京都国道事務所

滋賀国道事務所

1. 位置図
2. 事業概要
3. 地域を取り巻く現状や道路の交通課題
4. 地域の道路ネットワーク計画
5. 地域の課題と期待される効果

1. 位置図

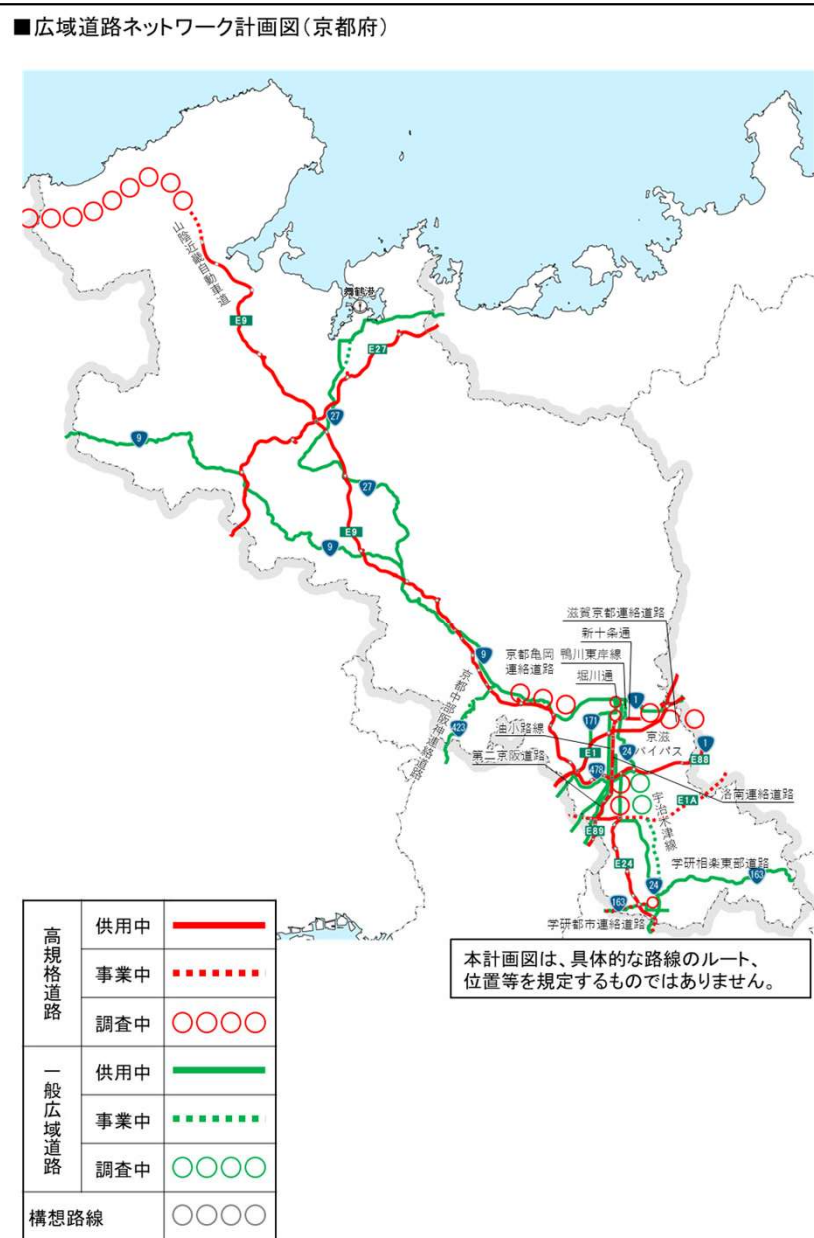
- 大津・京都間周辺では、国道1号と名神高速道路、京滋バイパスが並走。
- 高速ネットワークでは、新名神高速道路(大津ジャンクション～城陽ジャンクション)が整備中。
- 一般道路では、**国道1号栗東水口道路Ⅰ、山手幹線(滋賀県事業)**が令和7年秋全線開通に向けて整備中。
- 国道1号において、**事前通行規制区間が2箇所存在。**



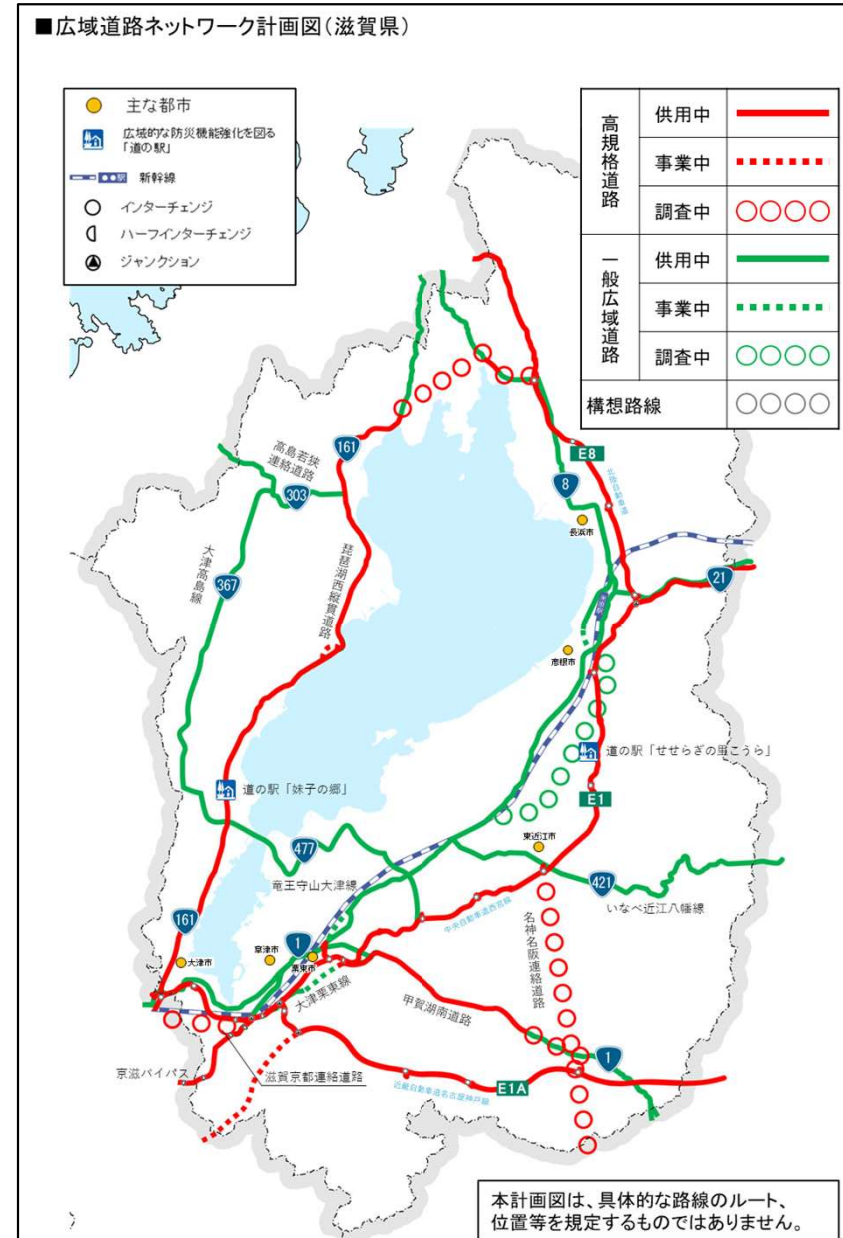
2. 事業概要

○ 令和3年3月 滋賀県新広域道路交通計画、京都府域新広域道路交通計画において、「高規格道路」に位置づけ。

京都府域新広域道路交通計画



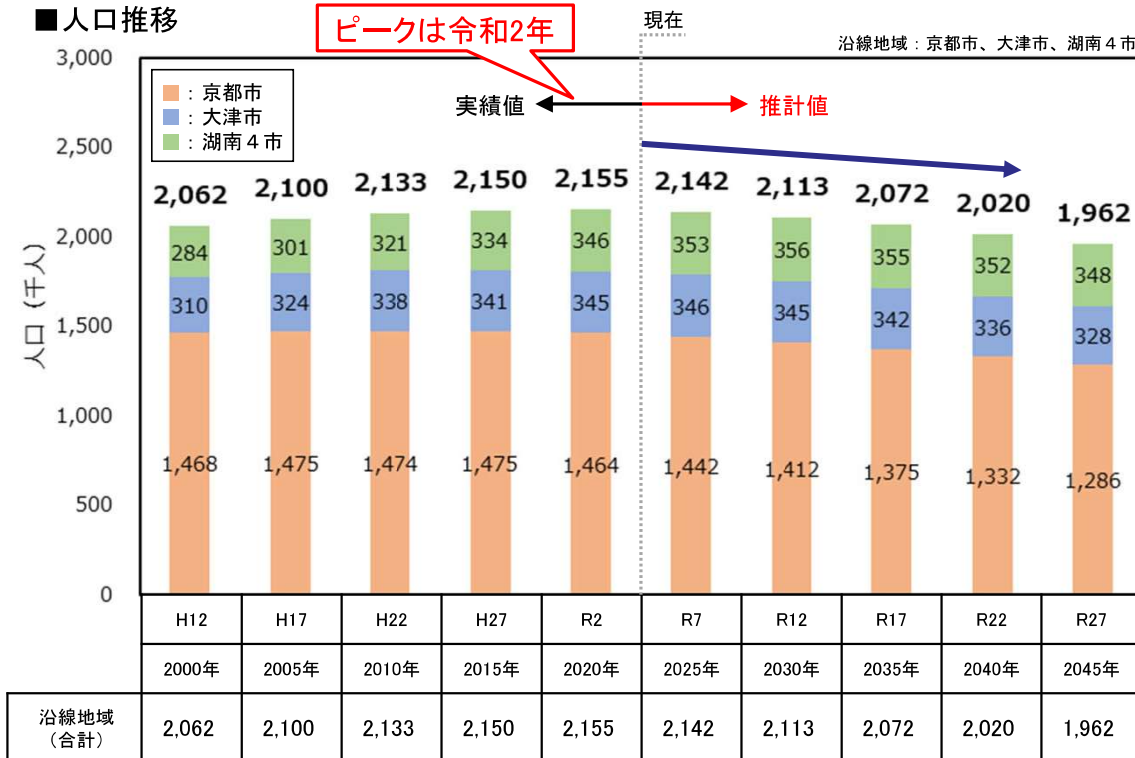
滋賀県新広域道路交通計画



3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ①人口・DID

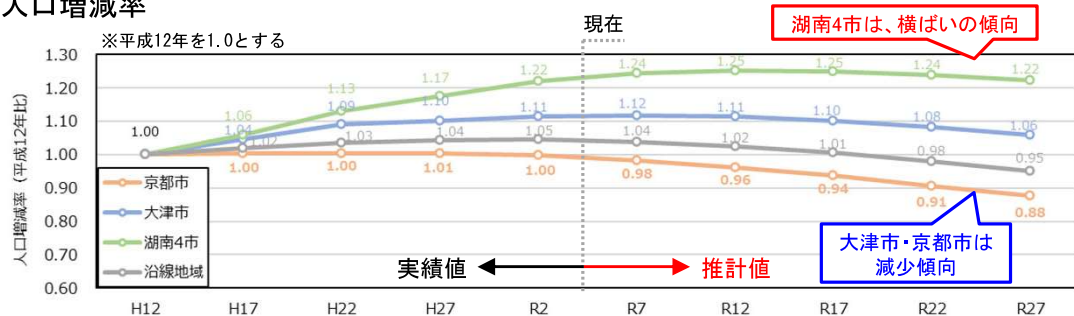
- 沿線地域の人口は、令和2年をピークに緩やかに減少傾向。
- 将来推計による人口推移は、大津市・京都市は緩やかに減少傾向に対し、湖南4市はほぼ横ばいの傾向。
- DID面積は、沿線地域はいずれも拡大しており、特に大津市・湖南4市が大きく拡大。
- 合計特殊出生率は、京都府は全国平均を下回るものの、滋賀県は全国平均を上回る。

■人口推移



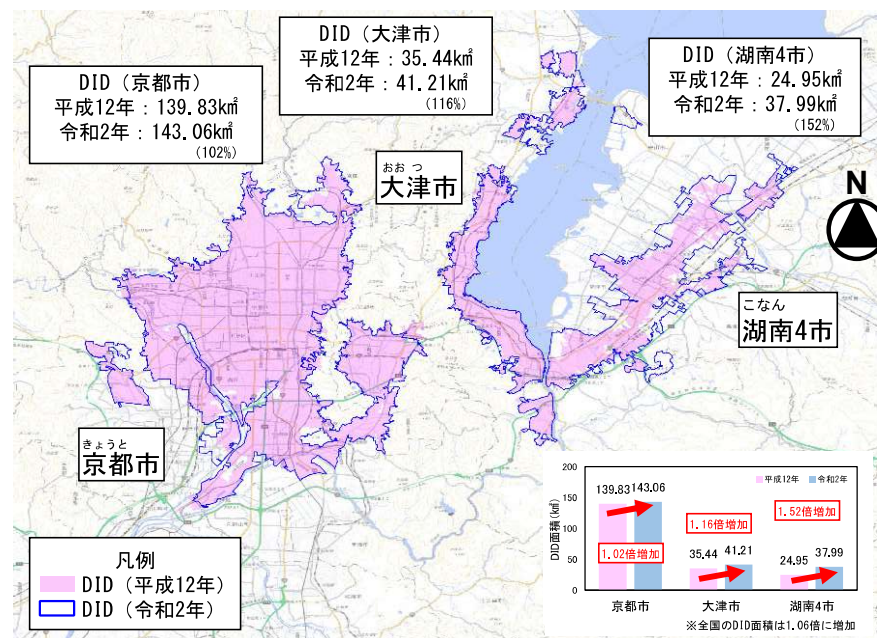
出典：各年国勢調査、日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

■人口増減率



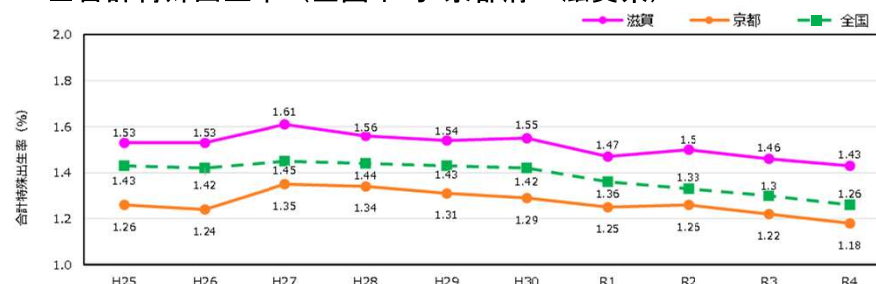
資料：各年国勢調査、日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

■DIDの変化



資料：国土数値情報、国勢調査
地図出典：地理院地図を加工して作成

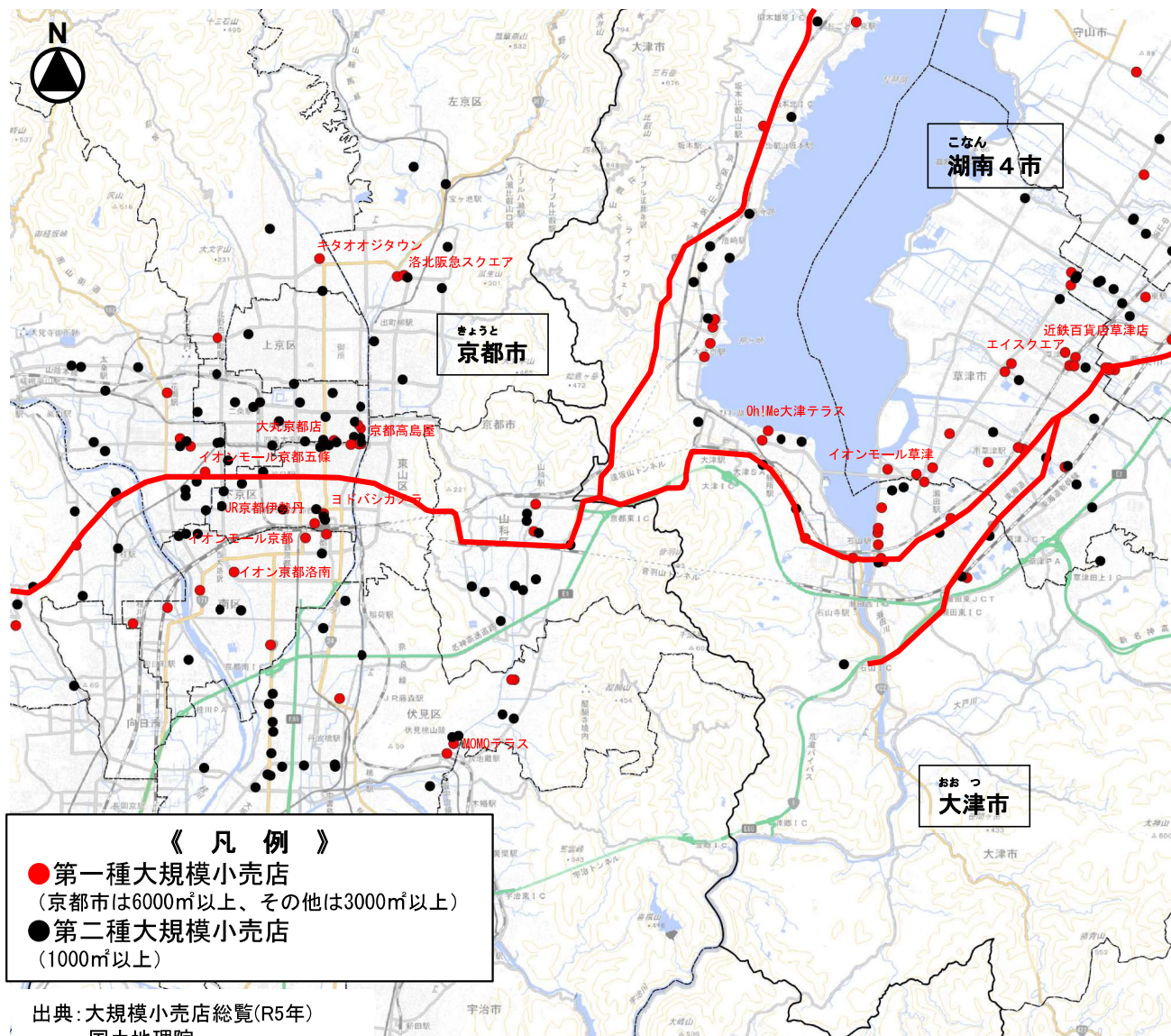
■合計特殊出生率（全国平均+京都府・滋賀県）



出典：厚生労働省「人口動態統計」

3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ②商業

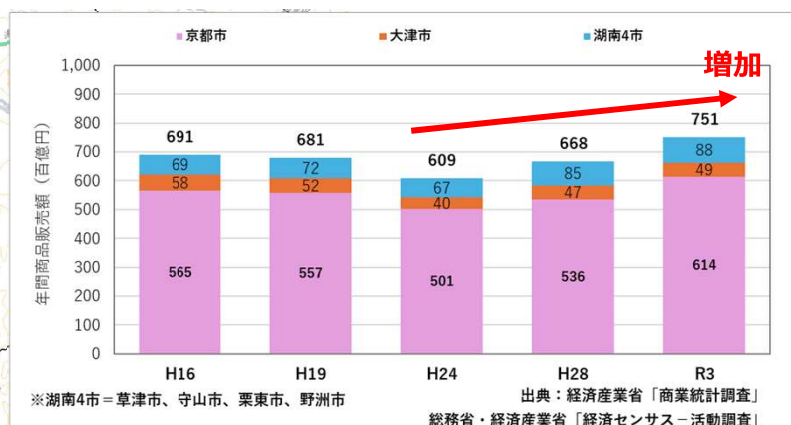
- 大規模商業施設の立地分布をみると、**京都市中心部と滋賀県では駅周辺や幹線道路沿線に多く立地。**
- 大規模商業施設の売場面積の推移では、**沿線地域の全てで増加傾向。**
- 年間商品販売額は、近年においては、**沿線地域の全てで増加傾向。**



■ 大規模商業施設の売場面積※売場面積1000㎡以上



■ 年間商品販売額（※）の推移

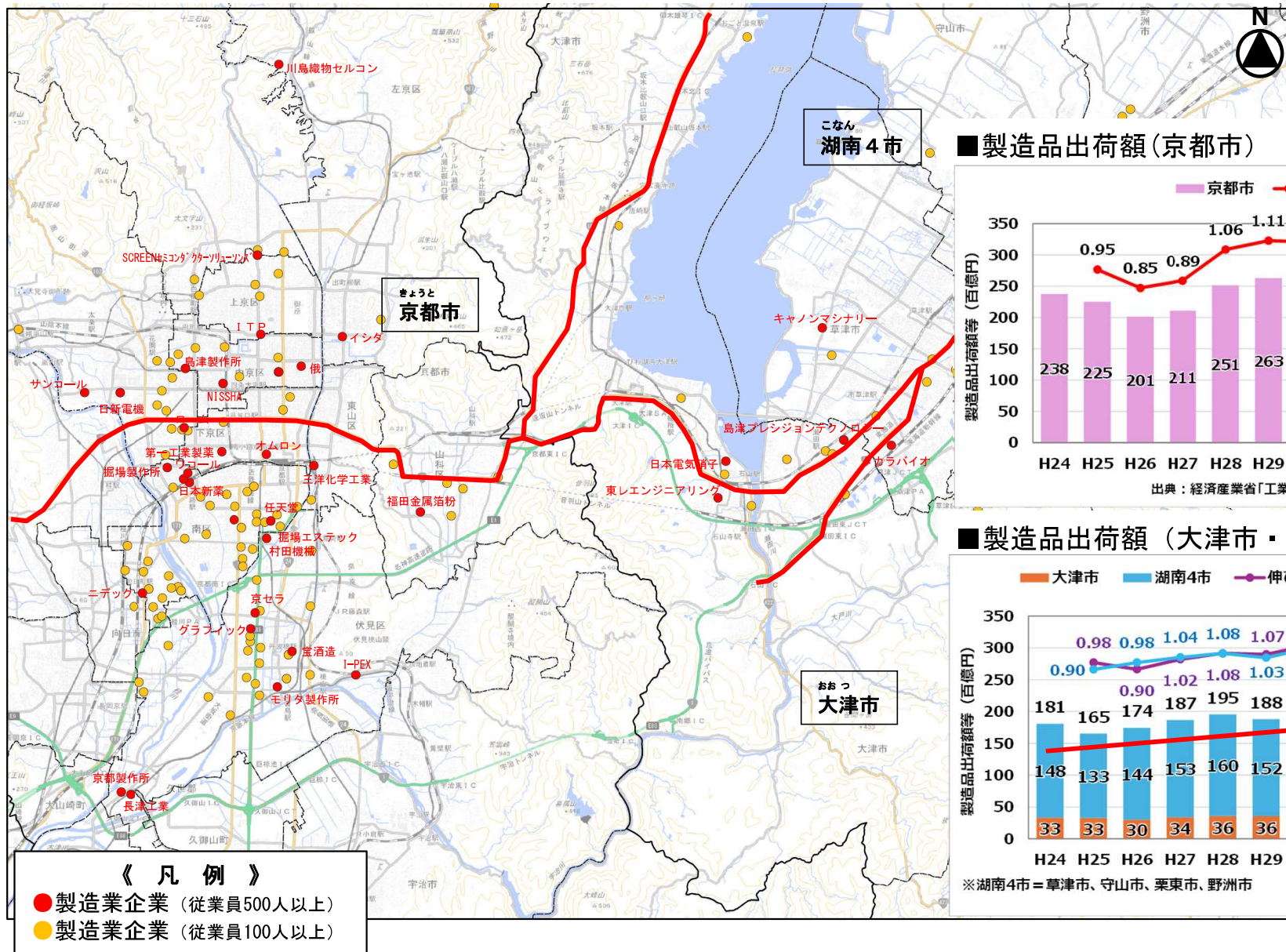


※年間商品販売額は、卸売業と小売業の合算

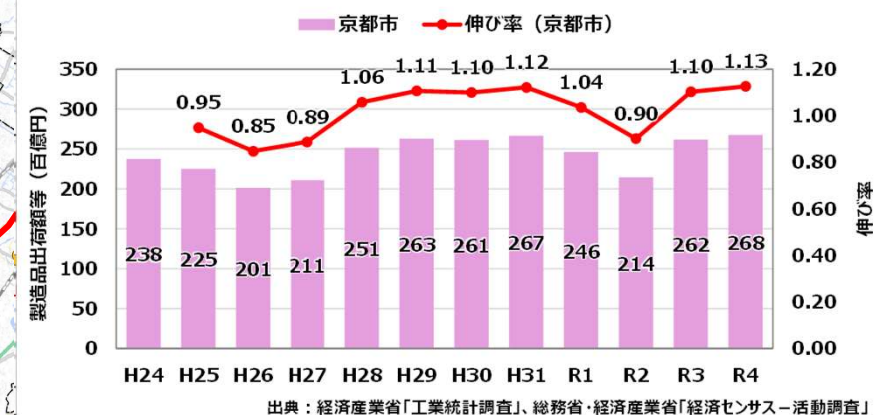
3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ③工業

- 国道1号沿線や名神高速道路のIC周辺には、**国内有数の製造業の工場が立地**。
- 製造品出荷額は京都市の増減はみられるものの、**大津市・湖南4市ではいずれも増加傾向**。

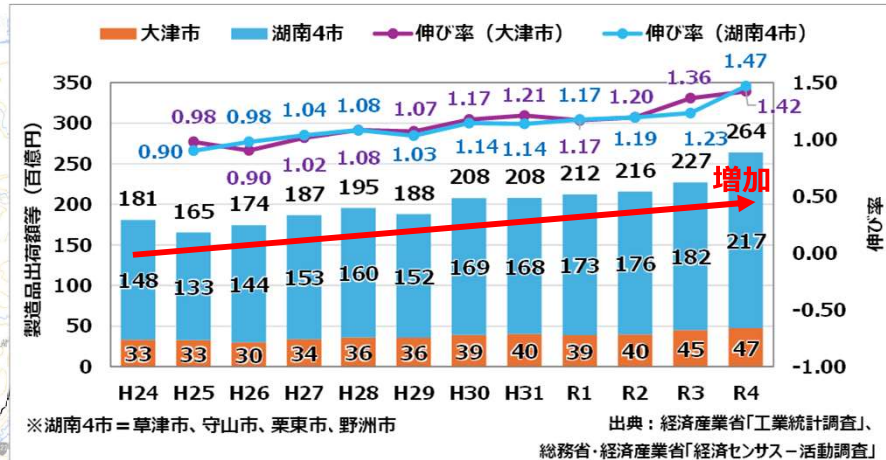
■主な製造業企業の立地※従業員100人以上



■製造品出荷額（京都市）

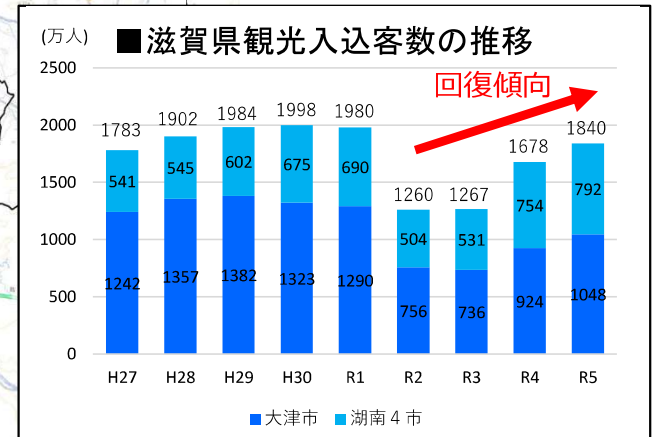
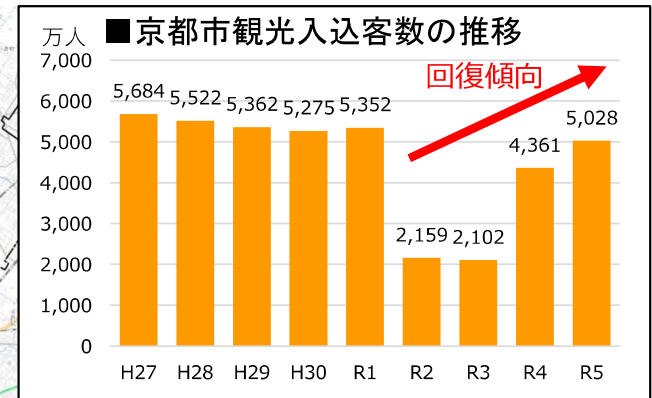
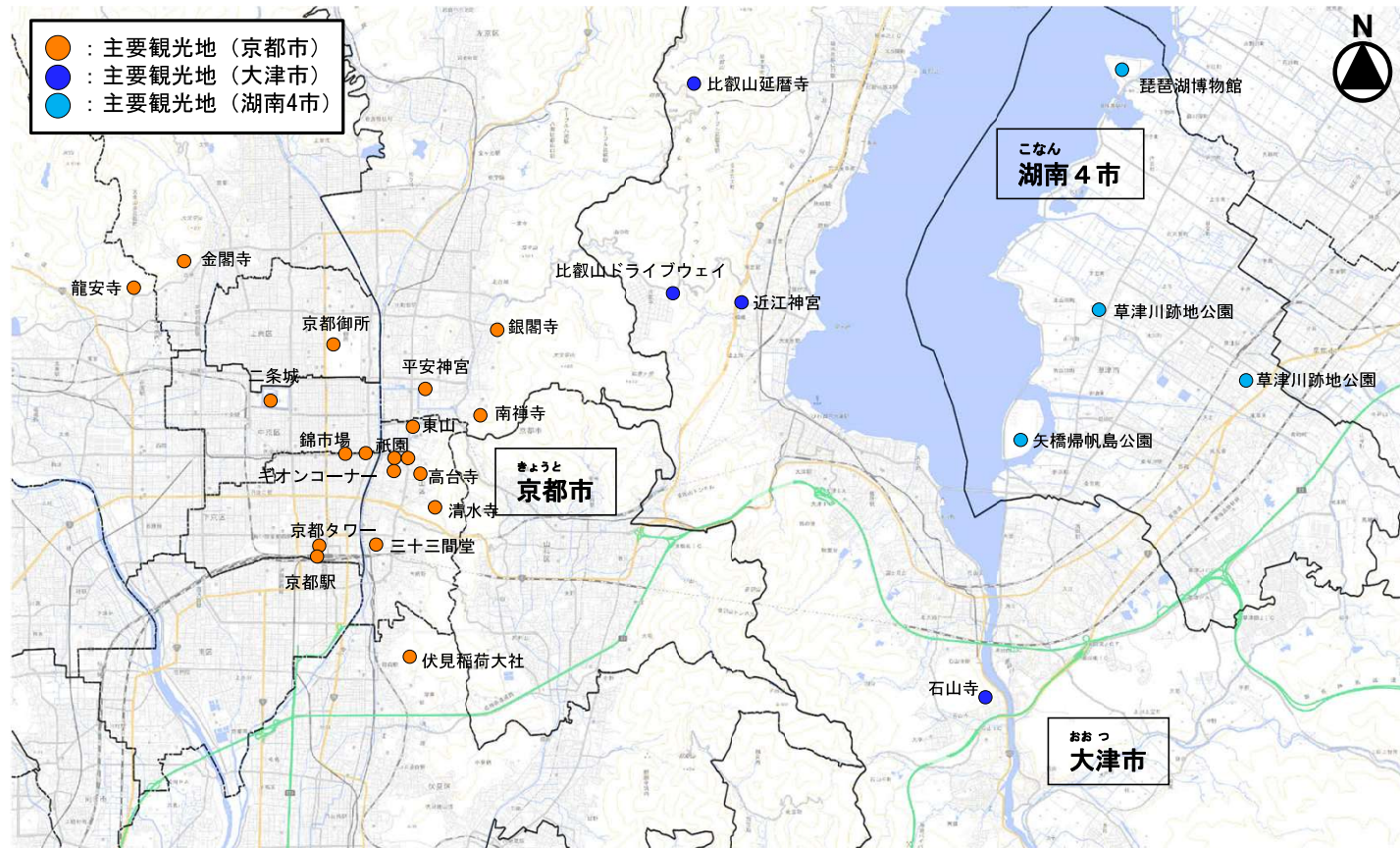


■製造品出荷額（大津市・湖南4市）



3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ④観光

- 京都市は、寺社仏閣を中心に有数の観光地が京都市中心部に分布。
- 大津市・湖南4市は、比叡山のほか琵琶湖を中心とした自然系の公園施設が分布。
- 観光入込客数は、**京都・滋賀ともにコロナ禍の減少期を経て、回復傾向。**



出典：京都観光総合調査
 滋賀県観光入込客統計調査



出典：妙法院



出典：伏見稲荷大社

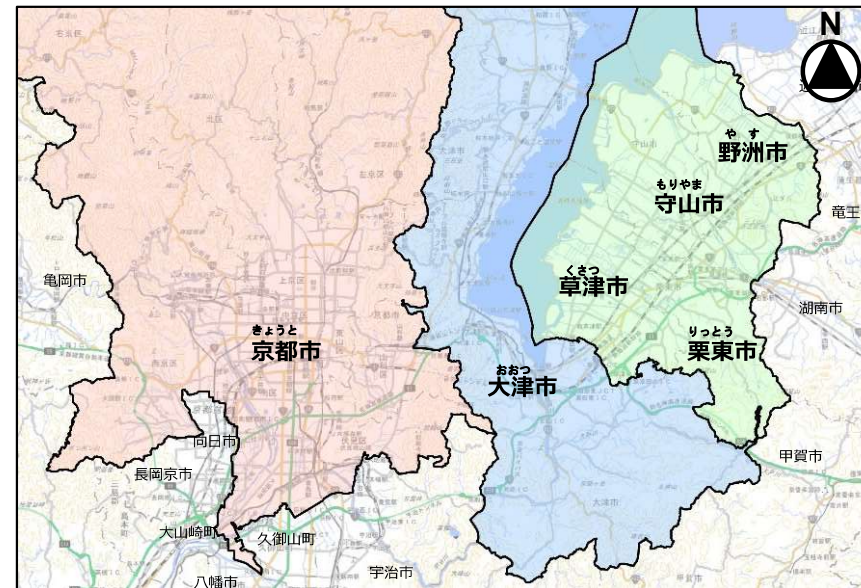
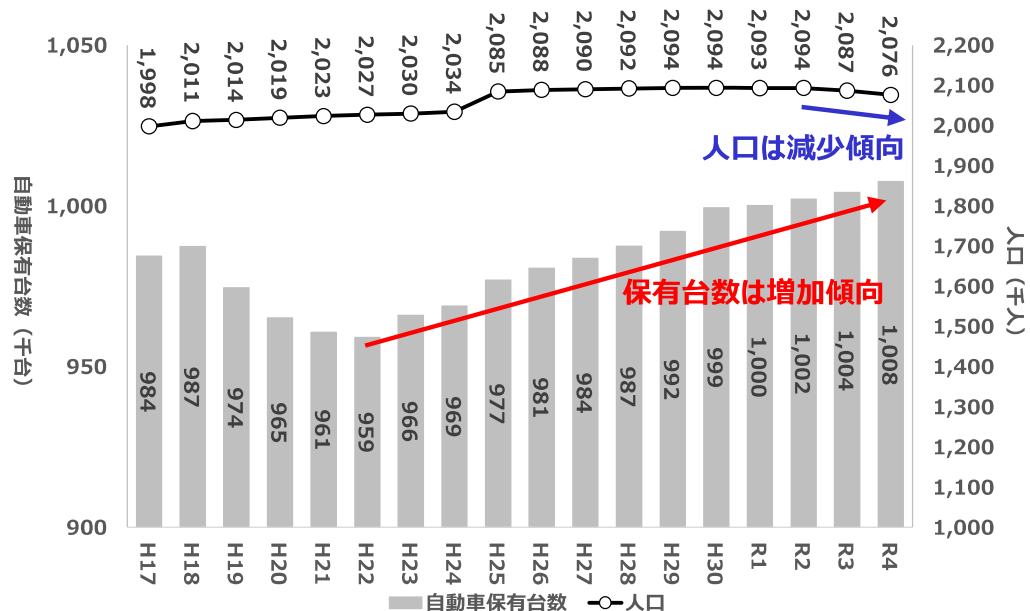


出典：石山寺

3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ⑤自動車保有台数

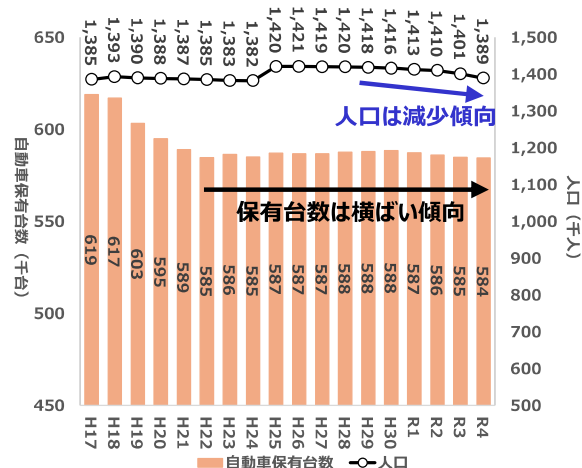
- 沿線地域では、令和3年より人口が減少傾向に転じているが、**自動車保有台数は平成22年より増加傾向**。
- 特に大津市、湖南4市においては、**人口や自動車保有台数の増加が顕著**。

■沿線地域（京都市・大津市・湖南4市）の人口と自動車保有台数

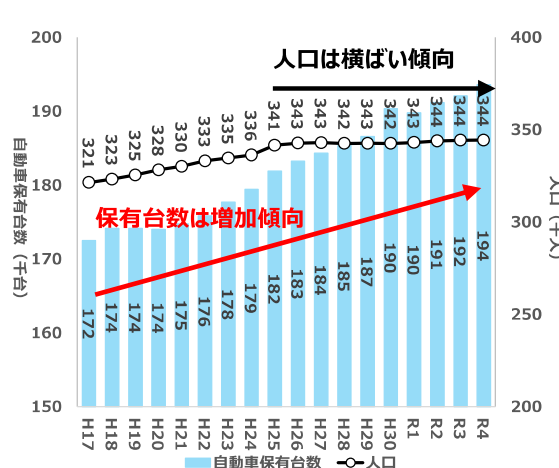


※湖南4市：草津市、守山市、栗東市、野洲市の4市

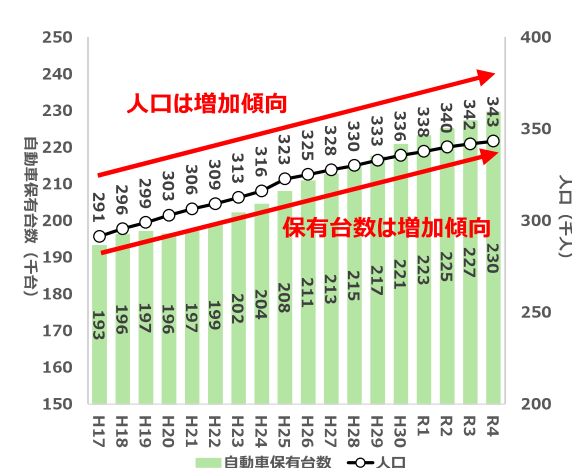
■京都市の人口と自動車保有台数



■大津市の人口と自動車保有台数



■湖南4市の人口と自動車保有台数



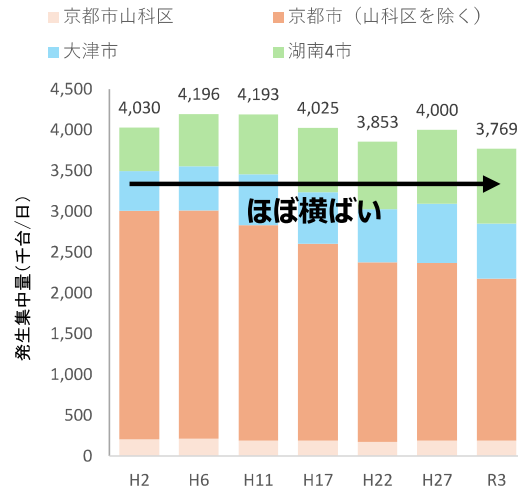
3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ⑥発生集中交通量・OD交通量

- 沿線地域内の自動車交通需要(発生集中量)はほぼ横ばいで、特に大津市・湖南4市は増加傾向。
- 沿線地域～他地域間、沿線地域の市間のOD交通量は増加傾向。

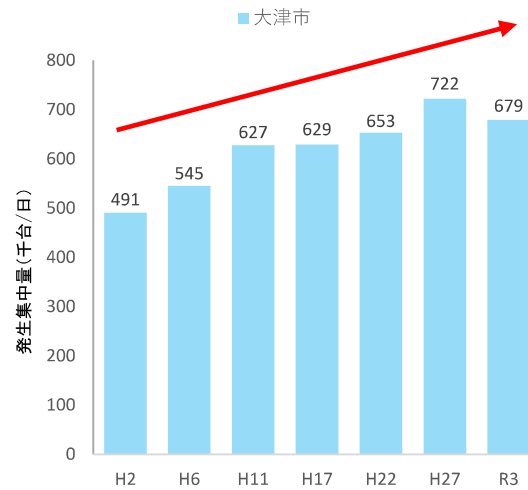
■沿線地域の発生集中交通量の推移

出典：全国道路・街路交通情勢調査

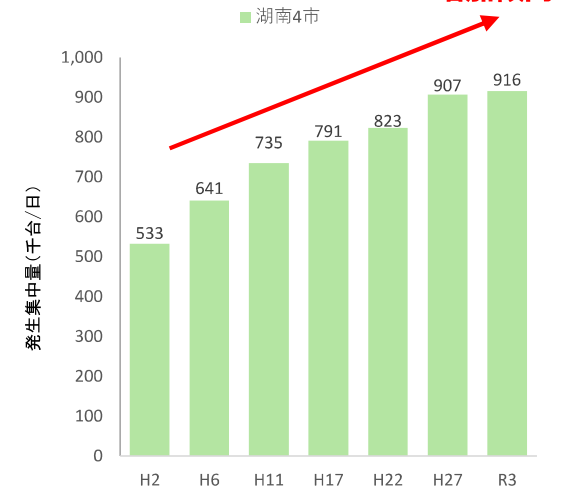
【沿線地域】



【大津市】



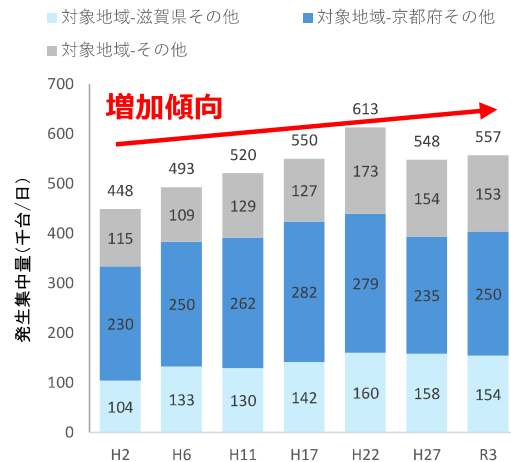
【湖南4市】



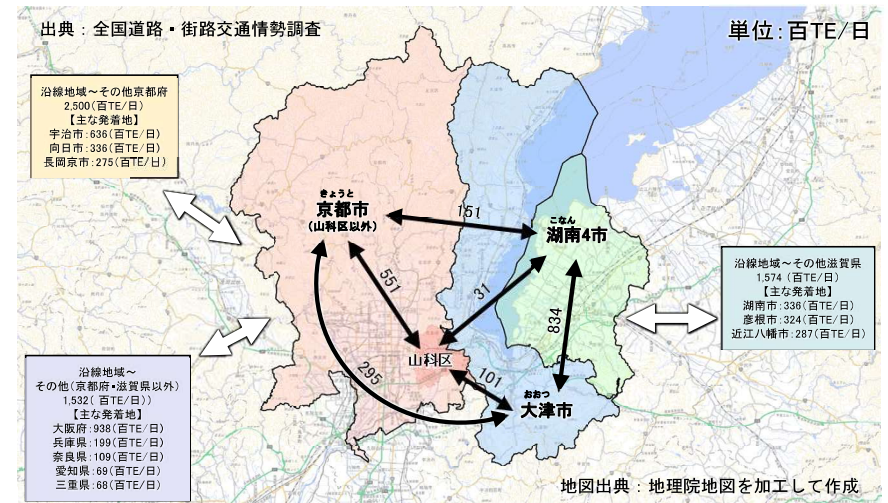
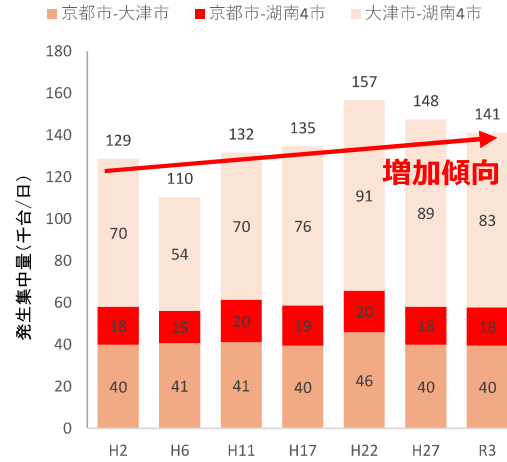
■OD交通量の推移

出典：全国道路・街路交通情勢調査

【沿線地域～他地域間のOD交通量】



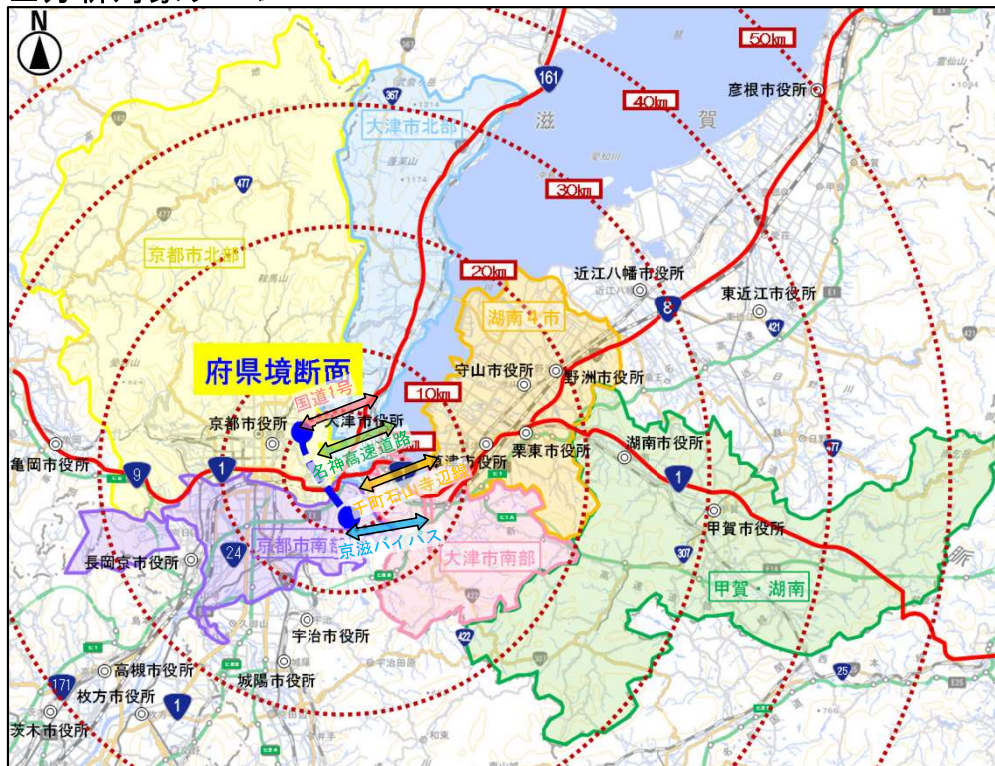
【沿線地域の市間のOD交通量】



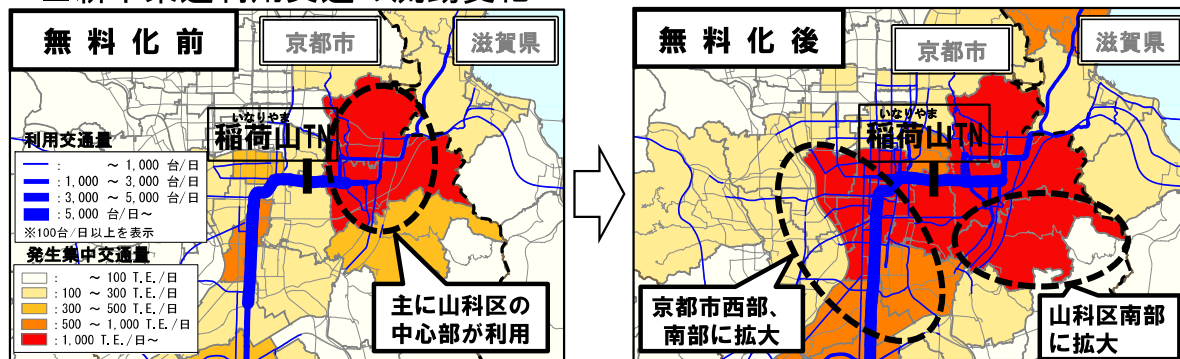
3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ⑦利用動態

- 国道1号利用交通は、**業務を目的とする交通が約半分であり、生活交通と混在。**
- 国道1号府県境断面を通過する交通のうち、**沿線地域内交通は約5割。**
- 平成31年4月の新十条通無料化に伴い交通量が増加、稲荷山TNを通過する発着が山科区中心部から**山科区南部や京都市西南部へ拡大。**

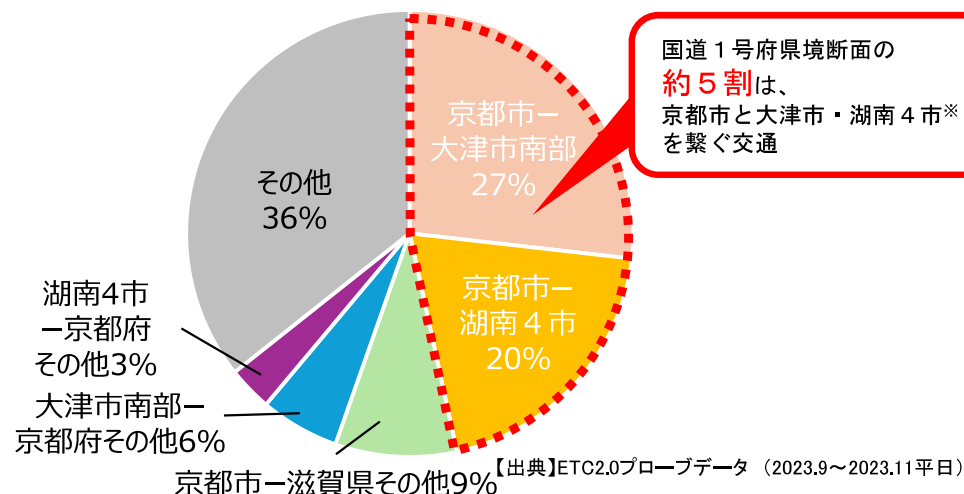
■分析対象ゾーン



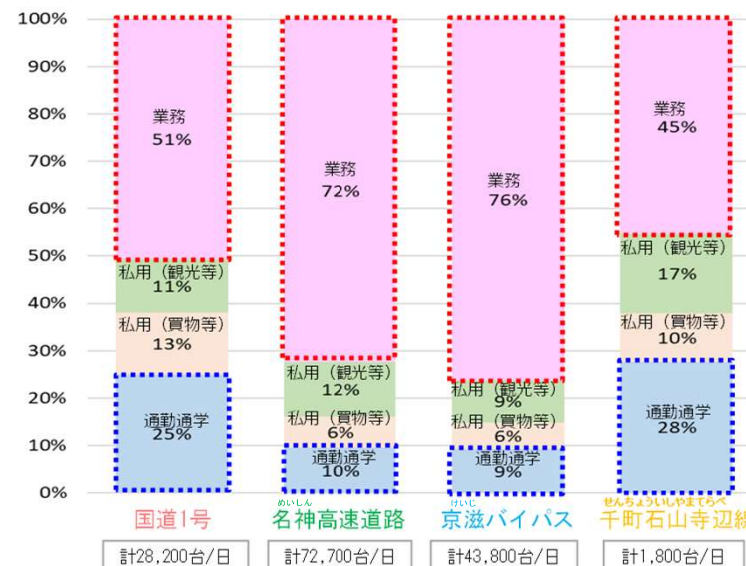
■新十条通利用交通の流動変化



■国道1号の発着地内訳



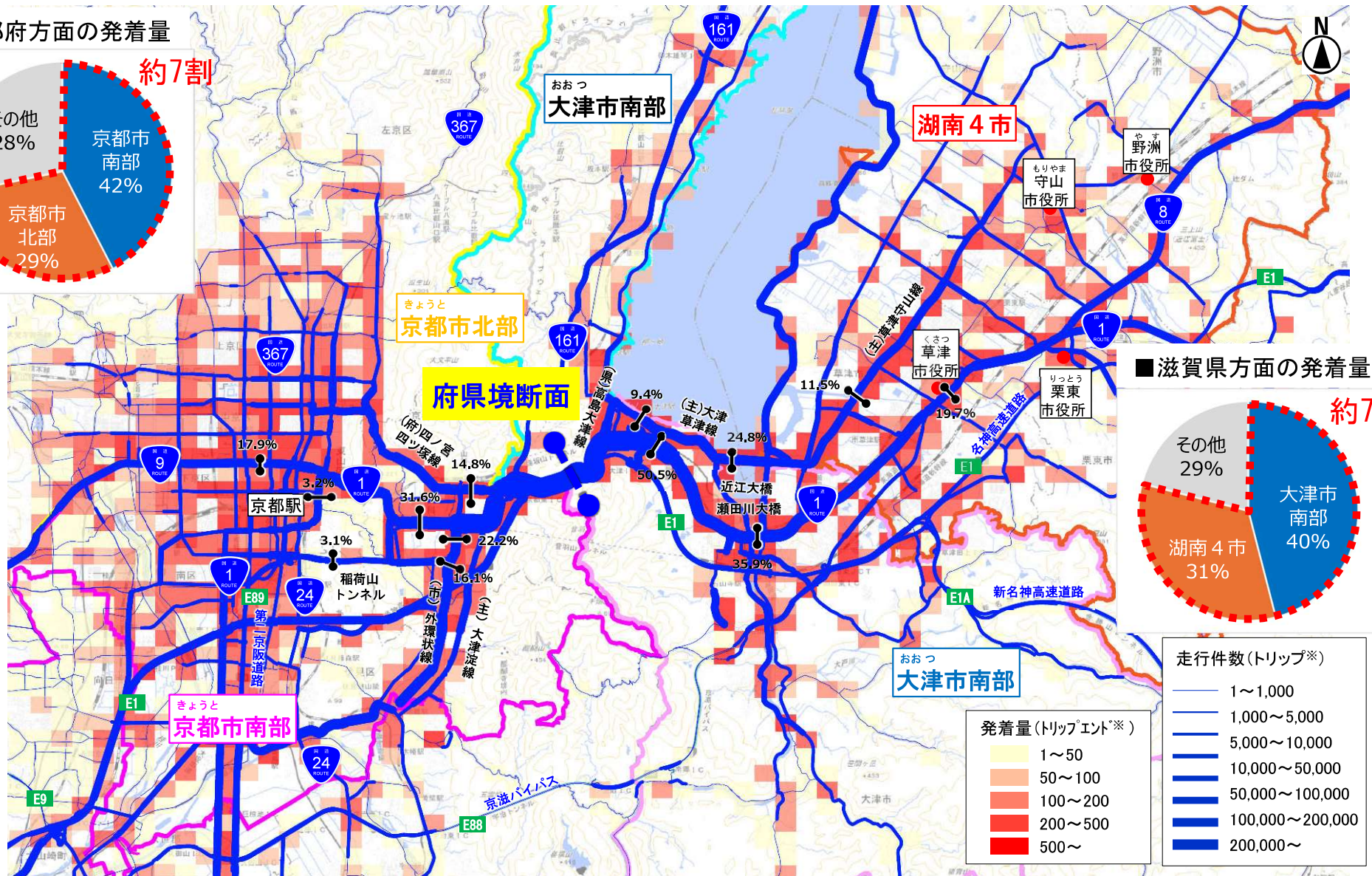
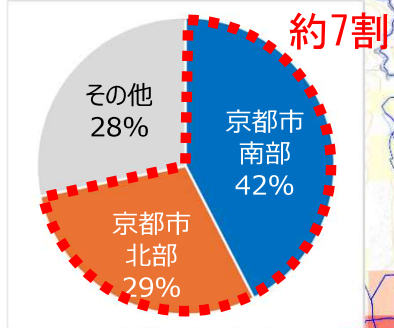
■滋賀・京都断面の道路別の目的構成比



3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ⑧国道1号の流動

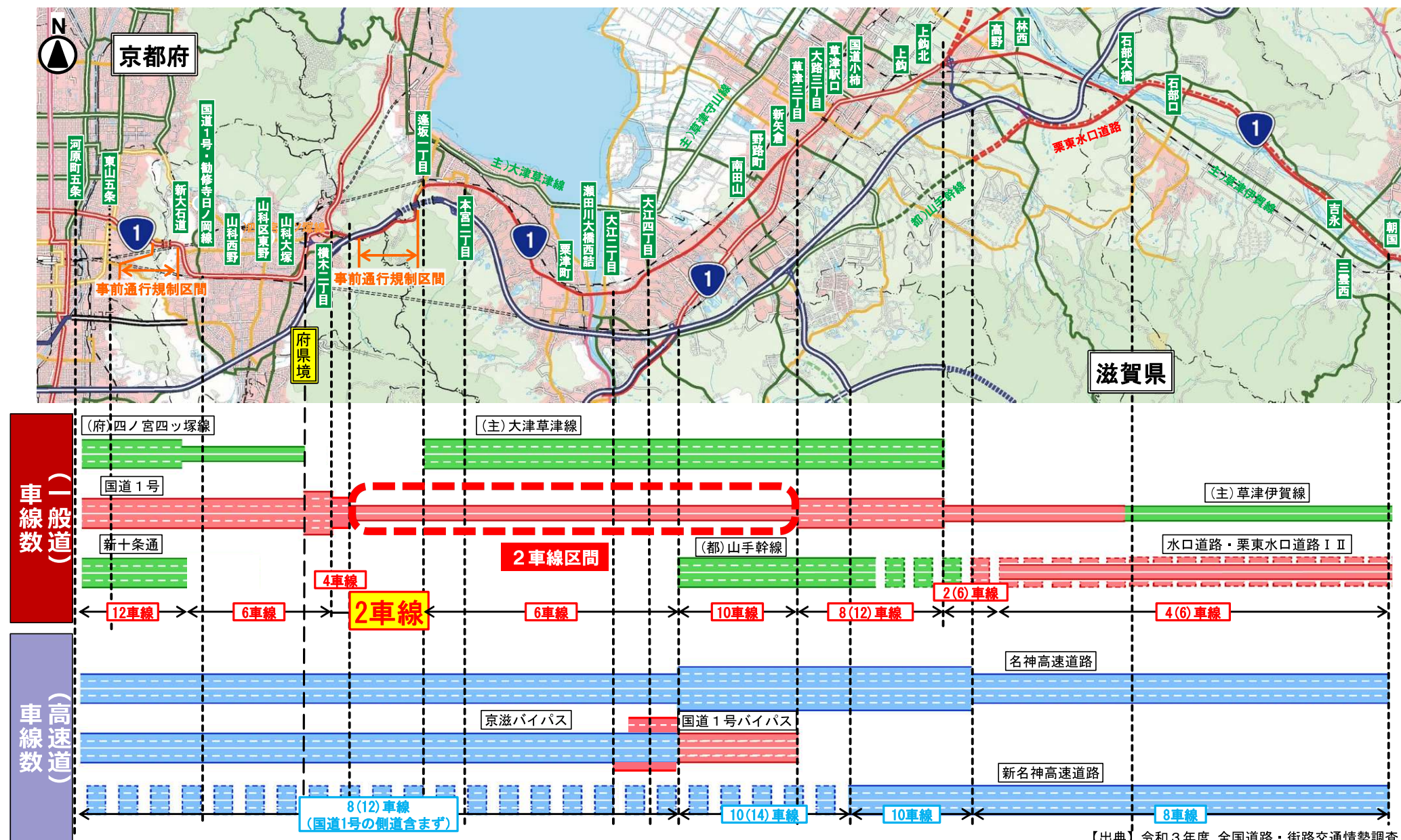
- 国道1号において、府県境を通過する車の発着地を見ると、京都方面では京都市南部と北部で7割近く、滋賀県方面では、大津市南部、湖南4市で7割近くとなっており、**沿線地域の交通が非常に多い**。
- 移動経路については、京都方面では国道1号の利用とともに、南部へは(市)外環状線、北部へは(府)四ノ宮四ツ塚線の利用が高く、滋賀県方面では国道1号や大津草津線・草津守山線の利用が高くなっており、**沿道からの利用が多い**。

■京都府方面の発着量



3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ⑨滋賀ー京都間におけるネットワークの現状

- 一般道全体で、府県境付近で2車線のみの区間が存在。
- 国道1号において、大津市側の多くが2車線区間であり、事前異常気象時通行規制区間が2か所存在。



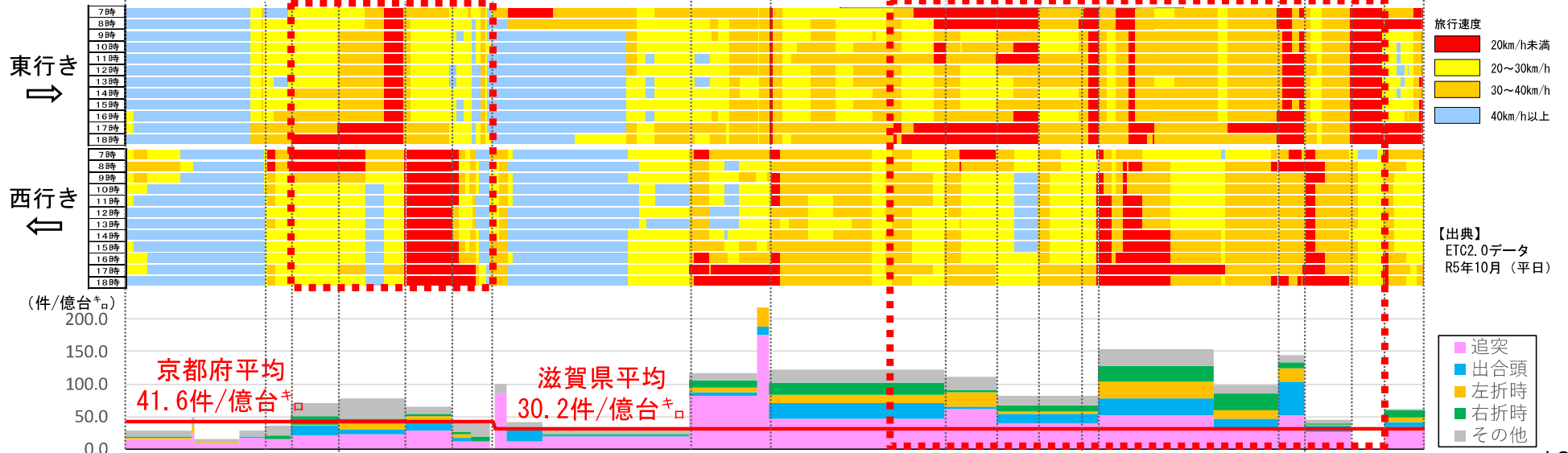
3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ⑩交通課題(渋滞・事故)

- 国道1号の京都府側の山科周辺や、滋賀県側の瀬田川周辺では、**交通量が交通容量を大幅に超過し、日中混雑が常態化**。
- 京都府側の山科区や滋賀県側の大津、草津市街地の国道1号**死傷事故件数は、府県の平均以上**。



横木二丁目～勸修寺日ノ岡線
において、速度低下が多く発生

草津三丁目～栗津町において、
速度低下及び事故が多く発生



3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ⑪企業活動

- 京都府と滋賀県にまたがり本社・工場等が立地する企業が多く存在し、そのほとんどが広域交通を担う国道沿いにある（国道1号は円滑な企業活動を行うために重要な役割を担っている）。
- 京都府・滋賀県境付近の国道には**多数の主要渋滞箇所（44箇所）**があり、**企業活動を阻害している**。

■京都に本社をおく企業の本社位置と滋賀県に立地する事業所・工場の位置、大店舗立地状況

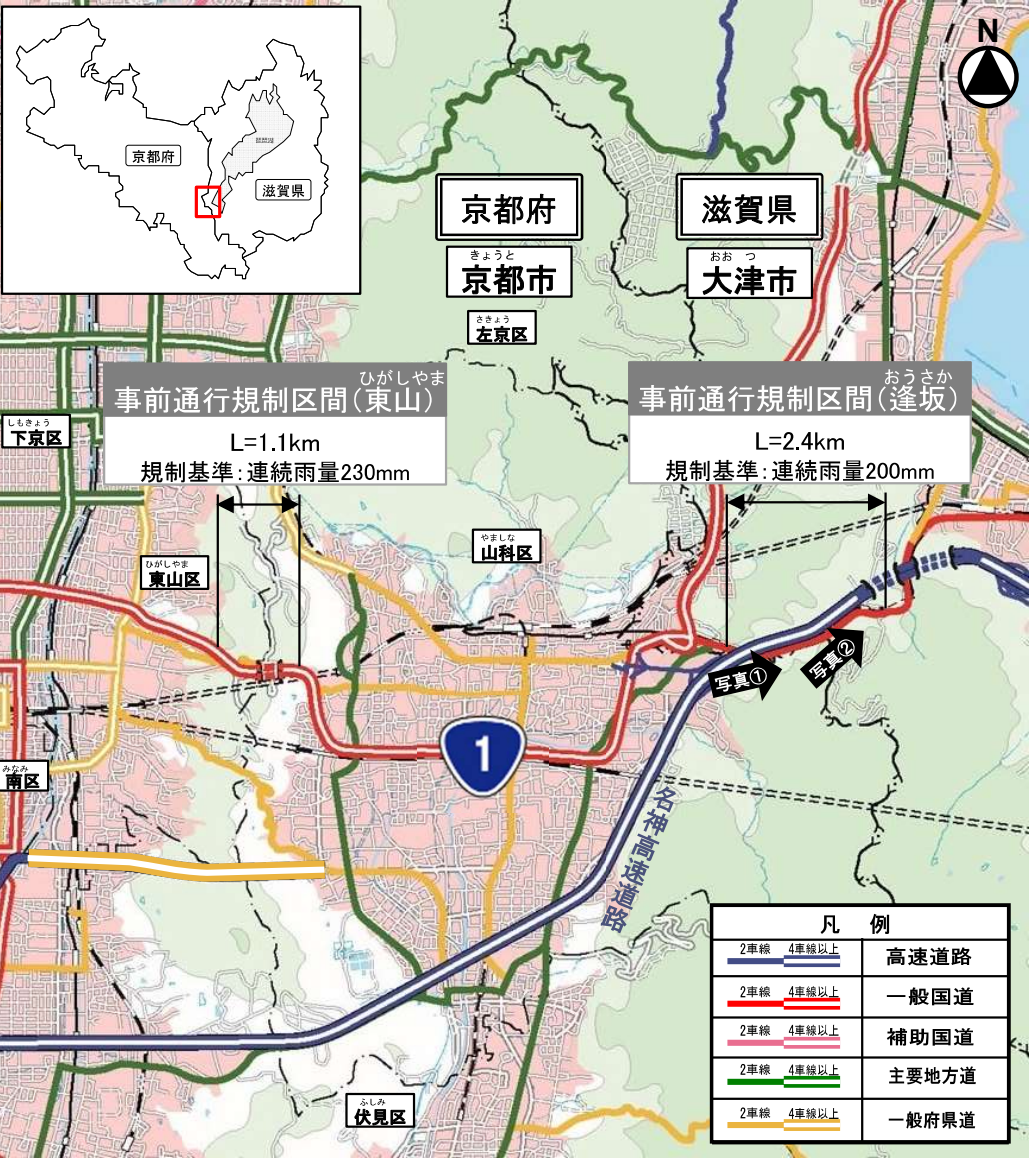


（出典）滋賀県の産業集積状況2023.3に掲載されている企業
京都市・滋賀県 大規模小売店舗立地法 本県の届出状況

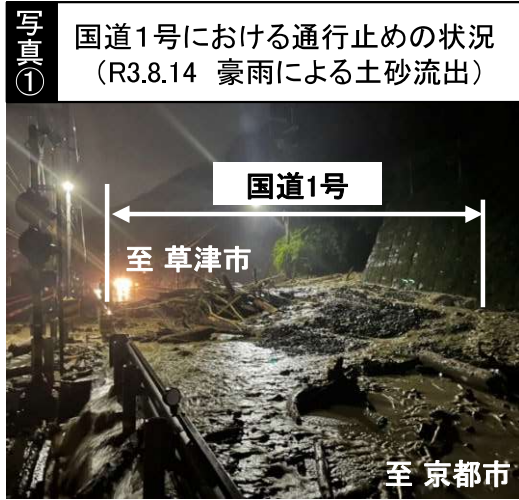
3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 ⑫防災

- 国道1号の京都市～大津市間で、**事前通行規制区間が2箇所存在。**
- 過去15年間で7回の通行止めが発生し、うち4回が**名神高速道路と同時通行止め。**

■位置図



■国道1号の全面通行止状況



■国道1号の全面通行止実績(過去15年間)

規制区間名	地 先	規制開始時刻	規制時間	規制事象	規制理由
【滋賀県側】	おおつ おとわだい 大津市音羽台	H25.9.16 1:20	39時間10分	豪雨	土砂流出
	おうさか 逢坂	H27.1.1 18:50	4時間40分	積雪	立往生車排出
	おうさか 逢坂	R3.8.14 22:30	102時間30分	豪雨	土砂流出

名神高速道路との同時通行止め：2回/15年

規制区間名	地 先	規制開始時刻	規制時間	規制事象	規制理由
【京都府側】	きょうと やましな きたかざん 京都市山科区北花山	H25.9.16 5:30	5時間15分	豪雨	規制雨量
	きょうと やましな きたかざん 京都市山科区北花山	H27.7.18 4:30	6時間40分	豪雨	規制雨量
	ひがしやま せいかんじ ～東山区清閑寺	R5.1.24 19:00	19時間00分	積雪	立往生車排出
	ひがしやま せいかんじ ～東山区清閑寺	R5.1.27 23:26	3時間29分	積雪	立ち往生の恐れ

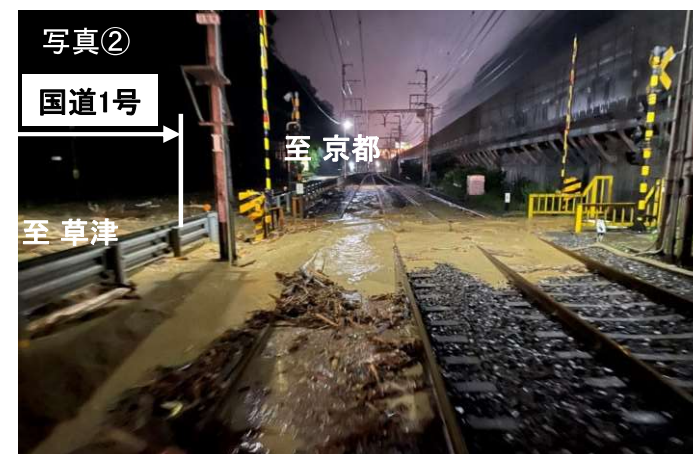
名神高速道路との同時通行止め：2回/15年

3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題

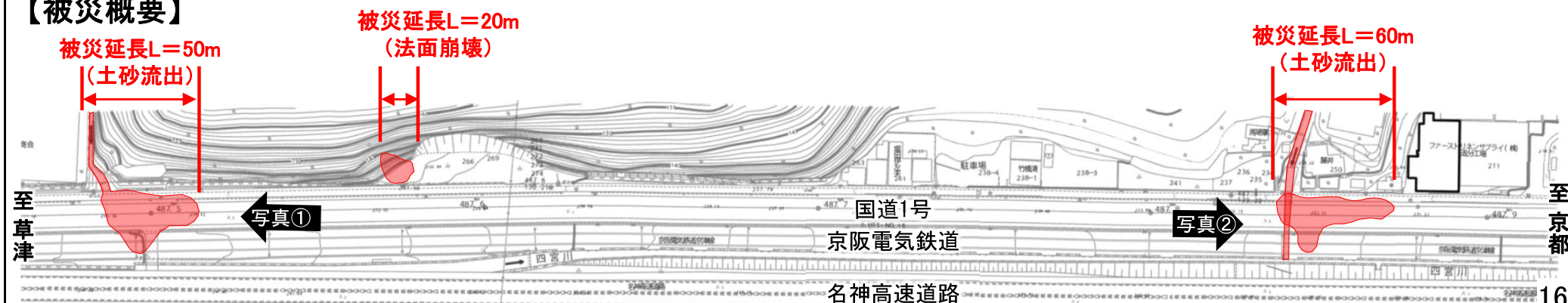
(12) 防災(令和3年大雨時の状況)

○ 令和3年8月の大雨により、国道1号府県境で、**土砂流入等による約5日間の通行止めが発生。**

【国道1号の通行止め区間】



【被災概要】



3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題

(12) 防災(令和5年大雪時の状況)

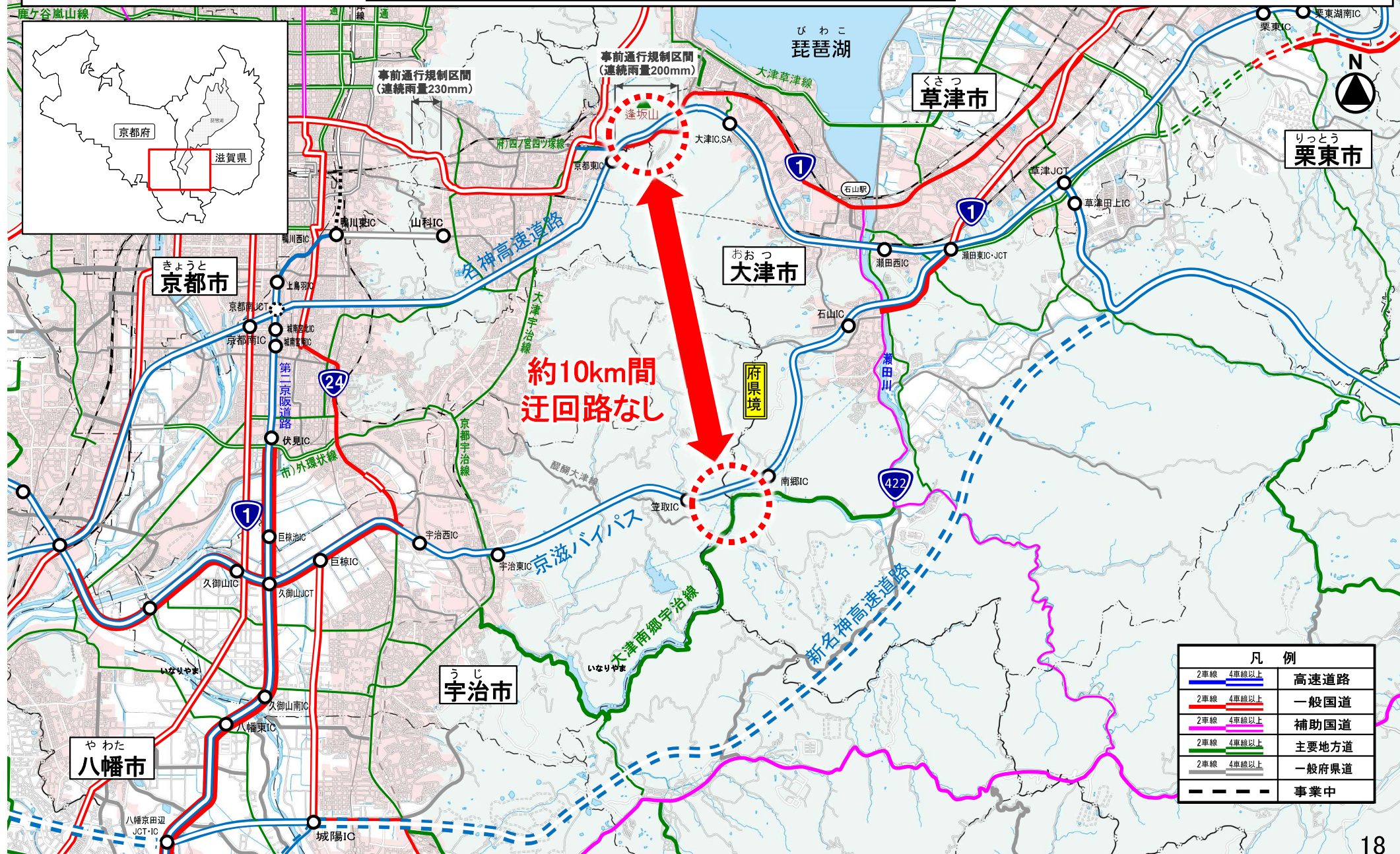
- 令和5年1月24日から近畿地方では、10年に1度と言われる寒波が到来し、広い範囲で大雪が発生。
- 国道1号(滋賀～京都間)においてもスタック車両等が多数発生し、**通行止めや交通停滞が発生**。
- 東山トンネル前後区間では、スタック車両が多数放置され、災害対策基本法に基づく区間指定を行い、通行に支障となる放置車両について道路管理者が移動を実施。



3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題

(12) 防災(代替性)

- 府県を跨ぐ高速道路は3路線(名神、京滋BP、新名神)あり、一般道路は2路線(国道1号、大津南郷宇治線)がある。
- 近年、豪雨や積雪による、**国道1号と名神高速道路の同時通行止めが課題**となっている。
- 同時通行止めの場合は、**迂回路となる道路は、府県境で約10km離れている。**



3.地域を取り巻く現状や道路の交通課題 まとめ

項 目	まとめ（沿線地域：京都市、大津市、湖南4市）
①人口・DID	○ 沿線地域の人口は、令和2年をピークに<u>緩やかに減少傾向</u>であるが、<u>湖南4市はほぼ横ばい傾向</u>。 ○ DID面積は<u>いずれの沿線地域でも拡大</u>しており、合計特殊出生率は<u>滋賀県は全国平均を上回る</u>。
②商業	○ 大型商業施設について、京都市中心部と滋賀県で<u>駅周辺や幹線道路沿線に多く立地</u>しており、<u>売場面積は沿線地域の全てで増加傾向</u>。 ○ 年間商品販売額は、近年においては、<u>沿線地域の全てで増加傾向</u>。
③工業	○ 国道1号沿線や名神高速道路のIC周辺には、<u>国内有数の製造業の工場が立地</u>。 ○ 製品出荷額は、<u>大津市・湖南4市で増加傾向</u>。
④観光	○ 京都市は神社仏閣などの観光地、大津・湖南地域は琵琶湖を中心とした自然公園施設が分布。 ○ 観光入込客数は、<u>滋賀・京都ともにコロナ禍の減少期を経て、回復傾向</u>。
⑤自動車保有台数	○ 沿線地域では、令和3年より人口が減少傾向だが、<u>自動車保有台数は増加傾向</u>。 ○ 特に、<u>大津市・湖南4市では、人口や自動車保有台数の増加が顕著</u>。
⑥発生集中交通量 ・OD交通量	○ 沿線地域内の自動車交通需要は、<u>大津市・湖南4市は増加傾向</u>。 ○ 沿線地域～他地域間、沿線市域の市間の<u>OD交通量が増加傾向</u>。
⑦利用動態	○ 国道1号利用交通は<u>業務を目的とする交通が約半分で生活交通と混在</u>。府県境では<u>沿線地域内交通が約5割</u>。 ○ 新十条通無料化に伴い、稲荷山TNを利用する交通が<u>山科南部や京都市西南部へ拡大</u>。
⑧国道1号の流動	○ 国道1号において、府県境を通過する車の発着地を見ると、<u>沿線地域の交通が非常に多い</u>。 ○ 移動経路については、<u>沿道からの利用が多い</u>。
⑨滋賀－京都間における ネットワークの現状	○ 国道1号の<u>大津市側は多くが2車線区間</u>。（国道1号に<u>事前通行規制区間が2か所存在</u>）
⑩渋滞・事故	○ 国道1号の京都市山科区や大津市瀬田川周辺では、<u>交通量が交通容量を大幅に超過し、日中混雑が常態化</u>。 ○ 国道1号の京都市山科区、大津市及び草津市の<u>死傷事故件数は府県の平均以上</u>。
⑪企業活動	○ <u>京都府と滋賀県にまたがり本社・工場等が立地する企業が多く存在</u>し、ほとんどが<u>国道沿いに立地</u>。 ○ 京都府・滋賀県境付近の国道には<u>多数の主要渋滞箇所(44箇所)</u>があり、<u>企業活動を阻害している</u>。
⑫防災	○ 国道1号沿線地域の事前通行規制区間では<u>過去15年間で7回の通行止め、うち4回が名神高速と同時通行止め</u>。 ○ 同時通行止めの場合は、<u>迂回路となる道路は、府県境で約10km離れている</u>。

4. 地域の道路ネットワーク計画 滋賀県域の将来像

- 滋賀県・大津市の将来像では、円滑化・事故・産業・防災の観点で道路ネットワークの整備に取り組む。
- 特に国の広域ネットワーク計画と連携した、東西間の移動時間短縮に向けた道路ネットワーク整備に取り組む。



分野	地域の将来像
円滑化	【H29.3 大津市都市計画マスタープラン】 - 周辺の市街地・集落地を相互に結ぶ交通ネットワークの再構築 - 中南部地域における、山側の道路網の整備 【R3.3 大津湖南都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針】 - 今後も増大すると予想される交通量に対応できる広域交通ネットワークの充実・強化 【R4.3 滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)】 - 国の広域ネットワーク計画と連携した、県内外を横断する交通も含む道路整備 - 東西間の移動時間短縮に向けた道路ネットワーク 【R5.3 大津市道路網整備計画(道路網整備マスタープラン)】 - 自動車交通の円滑な移動が可能な幹線道路網の整備
事故	【H29.3 大津市都市計画マスタープラン】 - 地域の安全・安心で快適な暮らしを確保するため、国道1号バイパス(大津ー京都間)の道路整備 【R4.3 滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)】 - 県外間の拠点間ネットワークの強化により安全・快適に移動できる道路整備
産業	【R4.3 滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)】 - 人・モノの円滑な移動を促進する道路ネットワークの形成と機能強化を推進し、更なる物流の活性化と経済発展の支援 【R5.3 滋賀県道路整備アクションプログラム2023】 - 人やモノの移動の円滑化や安全性の向上を図り生産力向上に寄与する拠点間ネットワーク整備 【R5.3 大津市道路網整備計画(道路網整備マスタープラン)】 - 物流の観点から重要な道路として位置付けられている重要物流道路がその機能を発揮できるよう、道路整備を進めます 【R6.3 滋賀の都市計画2023】 - 人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成
防災	【R4.3 滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)】 - 激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害に強い道路整備と被災時を想定したダブルネットワークの構築による代替路の確保を推進 - 琵琶湖沿岸部から山間部を経て県外へとつながる道路により天候に左右されず、災害時にも救援・受援 【R5.3 大津市道路網整備計画(道路網整備マスタープラン)】 - 平常時・災害時を問わず物資が安定的に輸送されるよう、移動の確実性、信頼性の高い道路網整備を行います 【R6.3 滋賀の都市計画2023】 - 災害リスクを低減し、拠点間の広域的な連携による相互支援を可能とする安全なまちづくり

4. 地域の道路ネットワーク計画 京都府域の将来像

- 京都府・京都市の将来像では、円滑化・事故・産業・防災の観点で道路ネットワークの整備に取り組む。
- 特に広域的な観点から交通集中の緩和や災害時のリダンダンシー確保等のため、京都市と東部(大津方面)を結ぶ災害に強い道路整備に取り組む。



出典：京都市都市計画マスタープラン（令和3年9月）

分野	地域の将来像
円滑化	【R1.12 京都のみち2040】 - 面的な渋滞が発生している地域でのバイパス整備 【R3.3 京都府域道路交通ビジョン】 - 広域的な観点から交通集中の緩和や災害時におけるリダンダンシーの確保等のため、京都市と東部(大津方面)を結ぶ災害に強い道路整備 【R3.3 京都府域新域道路交通計画】 - 面的な渋滞が発生している地域でのバイパス整備 【R3.9 京都市都市計画マスタープラン】 - 市内の渋滞の緩和のため、幹線道路の整備を推進
事故	【R1.12 京都のみち2040】 事故危険箇所における交通安全対策
産業	【R1.12 京都のみち2040】 - 効率的な移動を支え、産業の発展を生み出す道 - 地域間を繋ぐ道路の整備や機能強化を推進 - 平常時、災害時を問わず、安定的で連結信頼性の高い人流・物流を確保する広域的な道路ネットワークを構築 【R3.3 京都府域道路交通ビジョン】 - 拠点の力を最大限生かすため、府内、府外の拠点を繋ぐ 【R3.3 京都府域新広域道路交通計画】 - 京都市圏と基幹道路を繋ぐ道路の強化を進める 【R3.9 京都市都市計画マスタープラン】 「ものづくり都市・京都」を支える都市の骨格である幹線道路と市民の活動を支える補助幹線道路などを連携させることにより、円滑な移動・輸送を確保
防災	【R1.12 京都のみち2040】 - 災害に強く持続可能な社会をつくる道、防災に資する広域道路ネットワーク 【R3.3 京都府域道路交通ビジョン】 - 災害発生時に人や物資等の緊急輸送を確実に実施するため、基幹となる道路ネットワーク - 災害発生時における人や物流等の緊急輸送や避難に係る広域道路網の確実な確保 - 広域的な観点から交通集中の緩和や災害時におけるリダンダンシーの確保等のため、京都市と東部(大津方面)を結ぶ災害に強い道路整備 【R3.9 京都市都市計画マスタープラン】 - 代替路線の確保も含めた道路ネットワークの形成を図り、災害に備える - 災害時にリダンダンシーの確保のため、幹線道路の整備を推進 【R3.3 京都府域新広域道路交通計画】 - 基幹道路同士が近接している箇所において冗長性の高いネットワークの整備 【R5.3 京都府総合計画】 - 暮らしを支え、災害に強い持続可能な安心・安全の基盤づくり

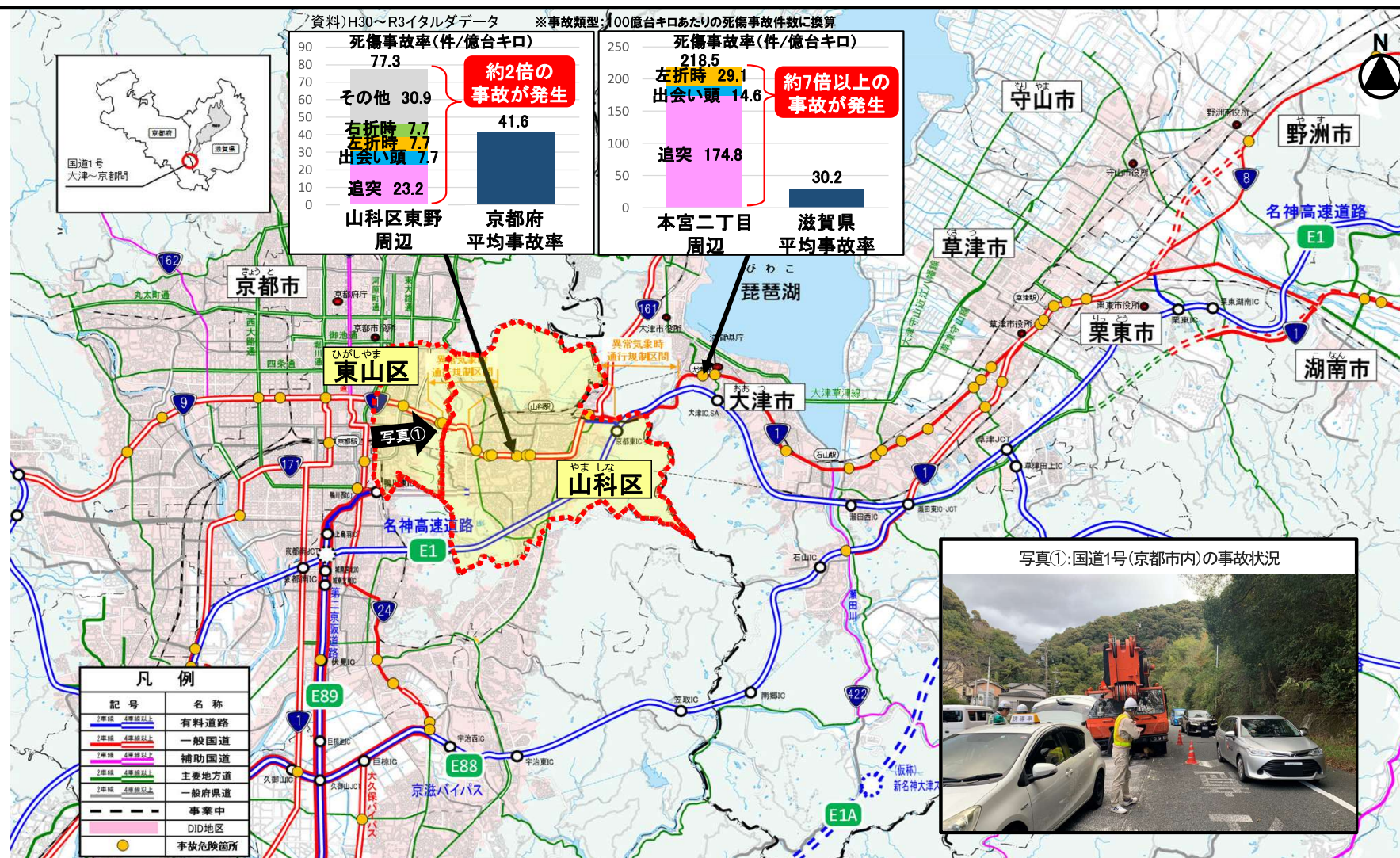
5. 地域の課題と期待される効果 (1) 交通渋滞

- 国道1号大津・京都間は、府県境や大津市南部などにおける**2車線の区間の存在**や**京都市内の交通集中**により、**交通混雑が課題**
- 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、**府県境の交通容量が確保**されるとともに、**京都市内に集中する交通が分散**され、**ボトルネックが解消し、渋滞緩和が期待**



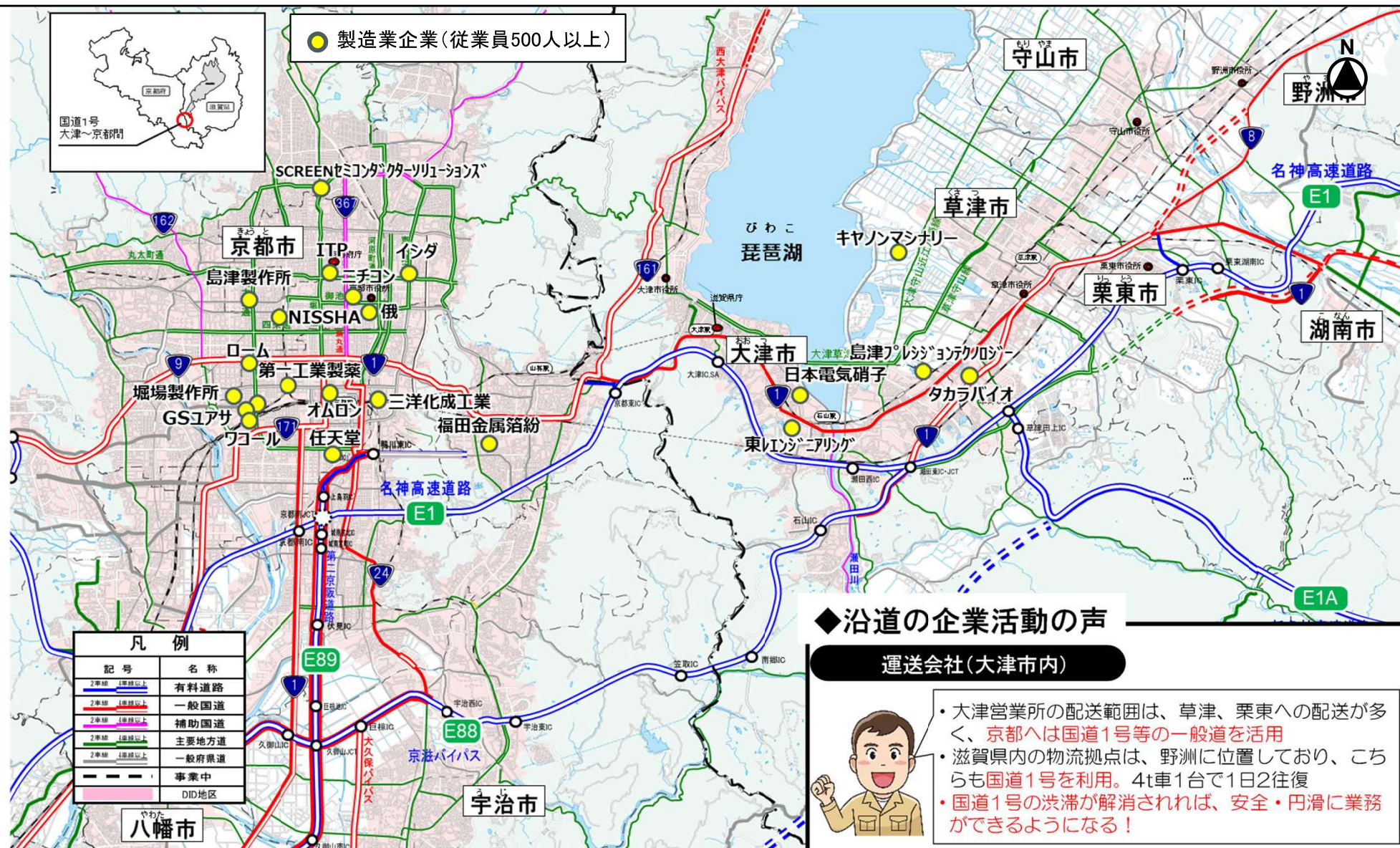
5. 地域の課題と期待される効果 (2) 交通事故

- 国道1号大津・京都間の大津市南部の2車線区間や京都市山科区・東山区では、**事故危険区間が多数存在し、特に交通集中による追突事故の割合が高い**
- 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、**2車線の区間や京都市内へ集中する交通が分散され、交通事故の削減が期待**



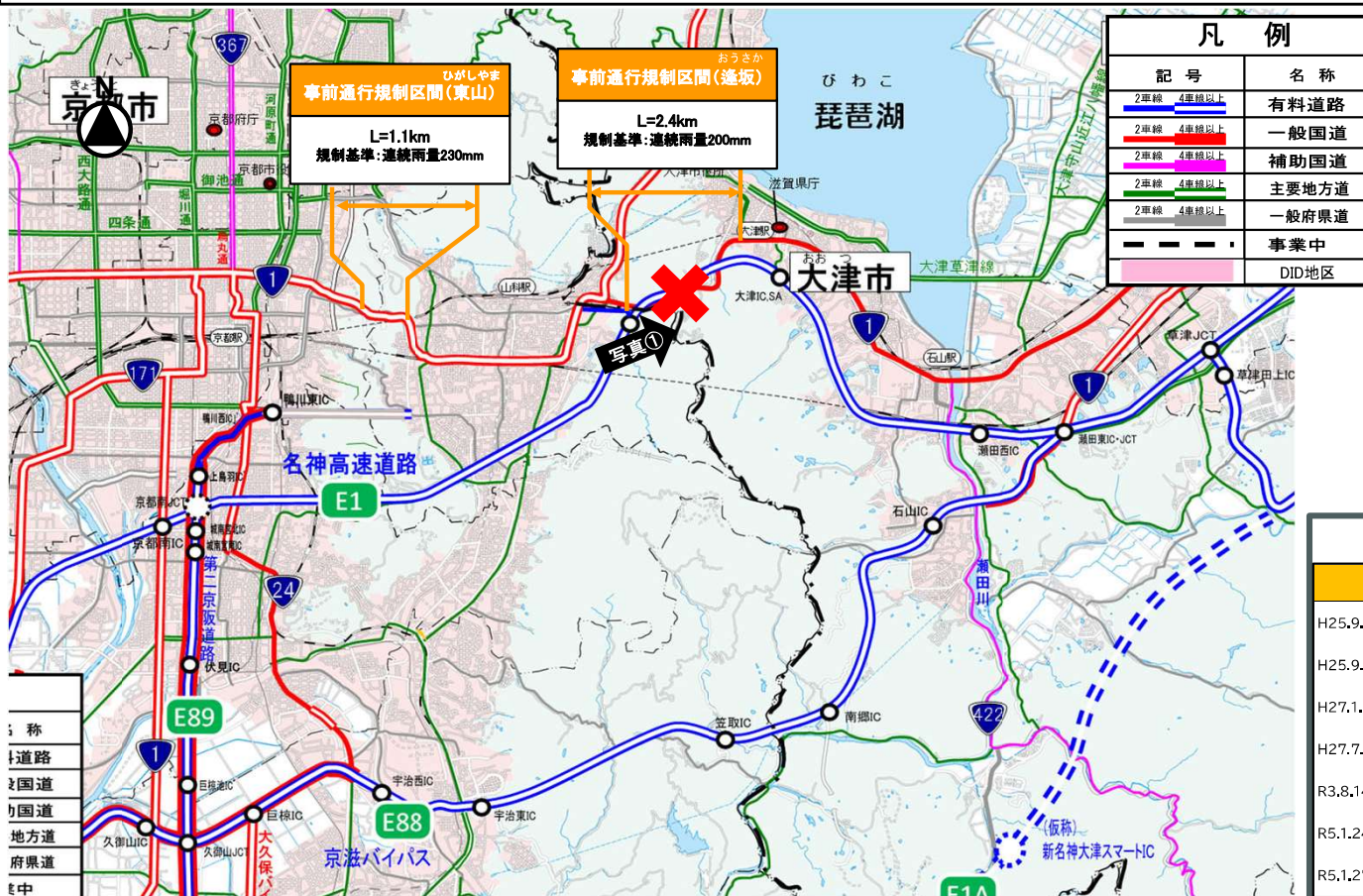
5. 地域の課題と期待される効果 (3) 企業活動の支援

- 国道1号沿線は、**日本屈指の企業が多数立地しているが、国道1号の慢性的な渋滞により企業活動を阻害**
- 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、**国道1号の混雑が緩和され、企業活動の支援に寄与**



5. 地域の課題と期待される効果 (4) 安全・安心の確保

- 国道1号大津・京都間では、**大雪・大雨等の災害により通行止めが発生**(過去15年で7回)
- 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、大雪や大雨発生時でも**安定した滋賀京都間の交通ネットワークが形成され、地域住民の安全・安心を確保**



写真①: 国道1号(府県境)の大雨による被災状況(R3.8)



大雪、大雨の通行止め履歴

通行止日時	通行止期間	被災場所	被災原因
H25.9.16 1:20 ~ H25.9.17 15:30	約1.5日	大津市彦坂地区	雨
H25.9.16 5:30 ~ H25.9.16 10:45	約5時間	京都市山科区北花山~京都市東山区清閑寺	雨
H27.1.1 18:50 ~ H27.1.1 23:30	約5時間	大津市横木~大津市彦坂山	雪
H27.7.18 4:30 ~ H27.7.18 11:10	約6時間	京都市山科区北花山~京都市東山区清閑寺	雨(台風)
R3.8.14 22:30 ~ R3.8.19 5:00	約4日	大津市本宮2丁目~大津市横木1丁目	雨
R5.1.24 18:00 ~ R5.1.25 14:00	20時間	川端五条交差点(京都市)~新大石道交差点(京都市) (24日18:30~25日19:30 大津市彦坂でも通行止)	雪
R5.1.27 23:26 ~ R5.1.28 2:55	約3時間	東山五条交差点(京都市)~新大石道交差点(京都市)	雪

■路線バスへの影響 <バス運行会社(大津市)>

- ・大雪のためバスにチェーンを装着する必要が生じ、**全面運休になった時間帯がありました。**
- ・**国道1号を通行する路線バスは通常に比べ6時間遅れるなど大幅にダイヤが乱れました。**また長時間運行のため、運転手を途中交代させるなど対応をとりました。

■物流への影響 <宅配業者(栗東市)>

- ・**荷物の配達日が1日遅れる**など大きな影響がでました。
- ・京都から出発したトラックが滋賀になかなか到着せず、配送車のやりくりが出来ず大変困りました。
- ・高速道路の通行止め解除の目途がたっておらず**一時荷物の預かりをストップ**させることもありました。
- ・滋賀主管支店から皇子山センター(大津市)に向かうトラックは**通常所要時間1時間のところ3時間半かかりました。**

5. 地域の課題と期待される効果 まとめ

交通渋滞	○ 国道1号大津・京都間は、府県境や大津市南部などにおける2車線の区間の存在や京都市内の交通集中により、交通混雑が課題 ○ 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、府県境の交通容量が確保されるとともに、京都市内に集中する交通が分散され、ボトルネックが解消し、渋滞緩和が期待
交通事故	○ 国道1号大津・京都間の大津市南部の2車線区間や京都市山科区・東山区で事故危険区間が多数存在し、特に交通集中による追突事故の割合が高い ○ 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、2車線の区間や京都市内へ集中する交通が分散され、交通事故の削減が期待
企業活動の支援	○ 国道1号沿線は、日本屈指の企業が多数立地しているが、国道1号の慢性的な渋滞により企業活動を阻害 ○ 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、国道1号の混雑が緩和され、企業活動の支援に寄与
安全・安心の確保	○ 国道1号大津・京都間では、大雪・大雨等の災害により幾度となく通行止めが発生（過去15年で7回） ○ 国道1号大津・京都間の幹線道路の機能強化により、大雪や大雨発生時でも安定した滋賀京都間の交通ネットワークが形成され、地域住民の安全・安心を確保