

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道9号 <small>ふくちやま</small> 福知山道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局																			
<b>起終点</b> 自：京都府福知山市長田野 至：京都府福知山市新庄	<b>延長</b> 5.8km																				
<b>事業概要</b> 国道9号は福知山市内を東西に横断し、舞鶴若狭自動車道と接続するなど、京阪神地域との連携を強化し、広域的な幹線道路の機能を有するとともに、地域内の生活道路としての重要な役割を果たす道路である。国道9号福知山道路は、福知山市内の交通混雑を緩和し、快適で安全な歩行空間の確保、地域の活性化を図ることを目的に計画された道路である。																					
S53年度事業化 (土師工区) S60年度事業化 (福知山工区)	S56年度都市計画決定 (H一年度変更)	S56年度用地着手 (土師工区) S62年度用地着手 (福知山工区)																			
S59年度工事着手 (土師工区) H4年度工事着手 (福知山工区)																					
<b>全体事業費</b> ：660億円 <b>事業進捗率</b> ：約75% <b>供用済延長</b> ：4.1km																					
<b>計画交通量</b> ：41,500台/日																					
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 15%;">(事業全体) 1.1</td> <td style="width: 15%;">(残事業) 3.6</td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	(事業全体) 1.1	(残事業) 3.6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 15%;">(残事業)/ (事業全体) 135/1,013億円</td> <td style="width: 15%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 15%;">(残事業)/ (事業全体) 487/1,095億円</td> </tr> <tr> <td><b>事業費</b></td> <td>126/984億円</td> <td><b>走行時間短縮便益</b></td> <td>454/1,006億円</td> </tr> <tr> <td><b>維持管理費</b></td> <td>8.5/29億円</td> <td><b>走行経費減少便益</b></td> <td>20/56億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><b>交通事故減少便益</b></td> <td>13/33億円</td> </tr> </table>	<b>総費用</b>	(残事業)/ (事業全体) 135/1,013億円	<b>総便益</b>	(残事業)/ (事業全体) 487/1,095億円	<b>事業費</b>	126/984億円	<b>走行時間短縮便益</b>	454/1,006億円	<b>維持管理費</b>	8.5/29億円	<b>走行経費減少便益</b>	20/56億円			<b>交通事故減少便益</b>	13/33億円
<b>B/C</b>	(事業全体) 1.1	(残事業) 3.6																			
<b>総費用</b>	(残事業)/ (事業全体) 135/1,013億円	<b>総便益</b>	(残事業)/ (事業全体) 487/1,095億円																		
<b>事業費</b>	126/984億円	<b>走行時間短縮便益</b>	454/1,006億円																		
<b>維持管理費</b>	8.5/29億円	<b>走行経費減少便益</b>	20/56億円																		
		<b>交通事故減少便益</b>	13/33億円																		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.1～1.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.00～1.2(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=2.9～4.4(交通量 ±10%) 事業費：B/C=3.3～4.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=3.4～3.8(事業期間±20%)																					
<b>事業の効果等</b>																					
①交通混雑の緩和 ・東堀交差点等の立体交差化により、交通混雑が解消。残事業区間の交通混雑の解消に期待。 ②快適で安全な歩道空間の確保 ・残事業区間には片側歩道・狭小幅員が存在し、一部通学路指定もされているため歩行者等の安全確保が課題。残事業区間の整備により、高齢者等も含めて、快適性・安全性の向上が期待。 ③地域の活性化 ・市街地から福知山ICまでのアクセス向上による物流の効率化、市内観光地へのアクセス向上による観光入り込み客数の増加など、地域活性化が期待。 ④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・福知山市～舞鶴市への所要時間が短縮。(49分→45分) ⑤医療施設へのアクセス向上 ・福知山IC～福知山市民病院への所要時間が短縮。(16分→12分)																					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>																					
地域から頂いた主な意見： 国道9号（福知山・京丹後町）整備促進期成同盟会（H14.6設立、福知山市長、京丹波町長、市・町議会議長等）より4車線化の早期完成の要望を受けている。 京都府知事の意見： 一般国道9号福知山道路は、交通混雑の解消、安全な歩行空間の確保、さらには福知山ICや市内観光などへのアクセス向上による地域の活性化が期待されており、対応方針（原案）のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成をお願いします。																					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 審議の結果、「一般国道9号福知山道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。																					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 一般国道9号は交通量が多く、残事業区間は依然として交通容量を超過している。																					

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和53年度事業化、用地進捗率約89%、事業進捗率約75%（平成29年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で打ち分けの合計と一致しないことがある。