



No. 7-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度 第4回

一般国道9号
ふくちやま
福知山道路

【再評価】

平成26年12月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

事業全体図

- 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しています。
- 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す。



1. 事業の概要

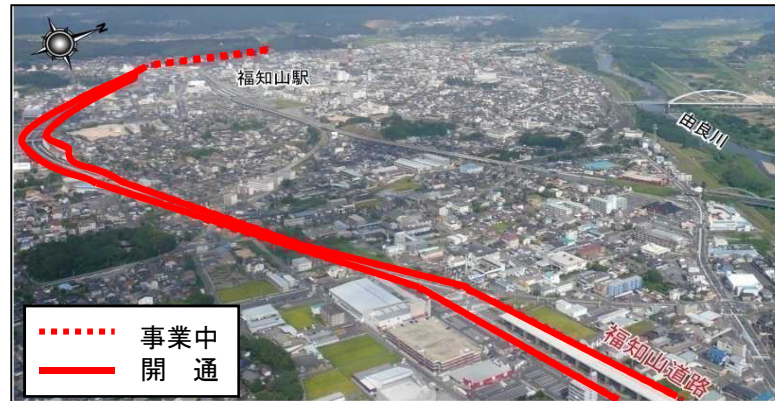
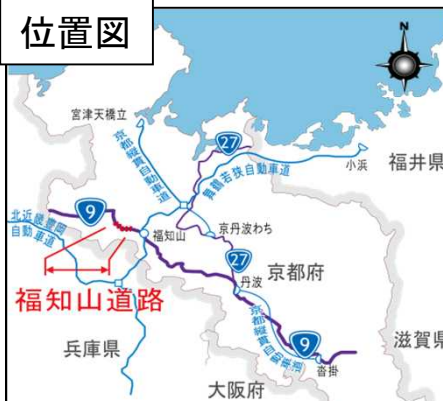
事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 快適で安全な歩道空間の確保
- 地域の活性化

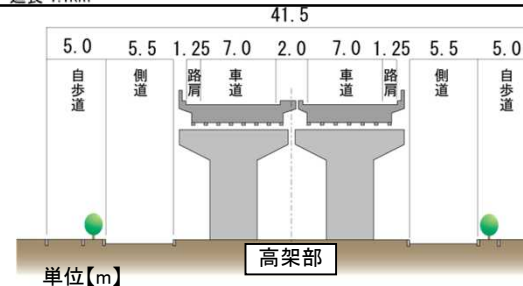
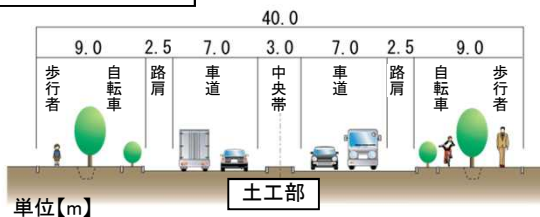
事業の概要、進捗状況

区間	(起) 京都府福知山市長田野 (終) 京都府福知山市新庄
道路延長	5.8km
構造規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
標準幅員	40.0m(土工部) 41.5m(高架部)
計画交通量	41,500台/日
全体事業費	660億円
事業化	昭和53年度(土師工区) 昭和60年度(福知山工区)
都市計画決定	昭和56年8月
用地着手	昭和56年度(土師工区) 昭和62年度(福知山工区)
事業進捗率	約75%(平成26年3月末現在)
用地取得率	約89%(面積ベース、同上)

位置図



標準断面図



2. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 福知山市の一世帯あたりの自動車保有台数は、ほぼ横ばい傾向であるが、京都府の約1.7倍と多く、自動車が日常的な移動手段。
- 一般国道9号は交通量が多く、事業中区間は依然として交通容量を超過。

＜福知山市の一世帯あたり自動車保有台数＞

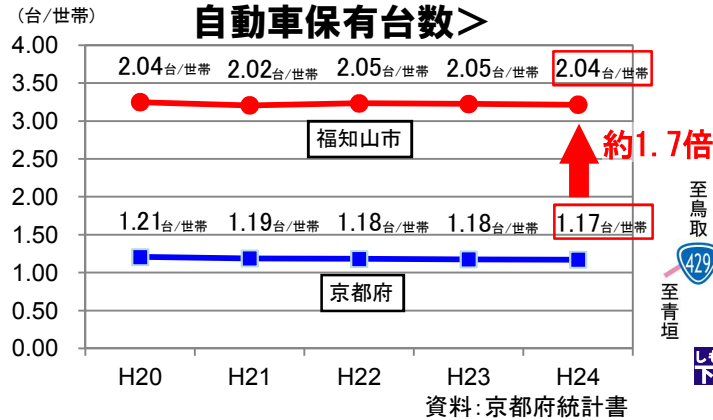
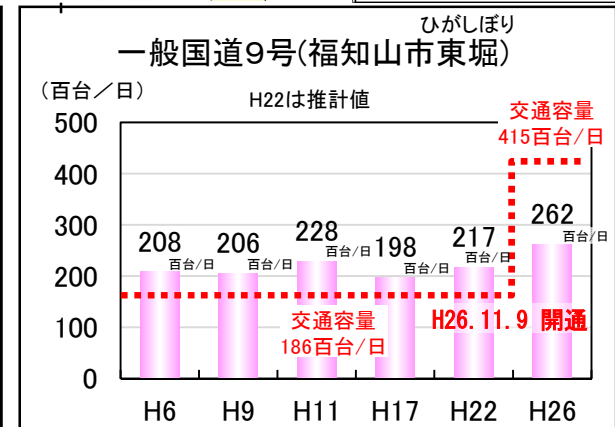
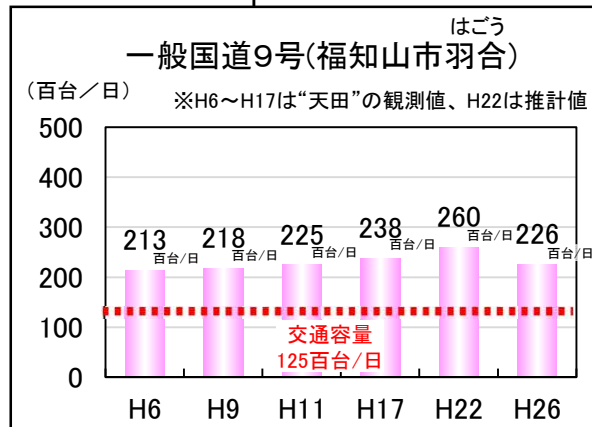
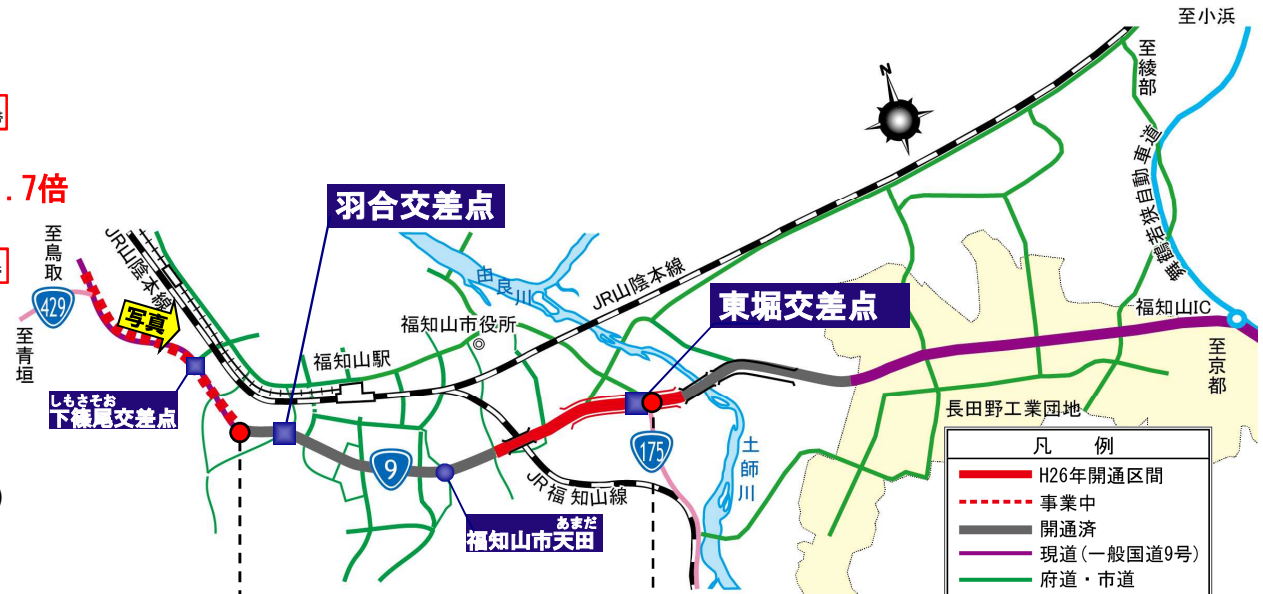


写真 一般国道9号(下篠尾交差点付近)



撮影日: H26年6月5日(木)

出典:
 H6~H22=道路交通センサ
 H26(羽合、東堀)=H26.10.13(木) 福知山河川国道事務所調べ
 交通容量はH22センサスの値を用いて算出



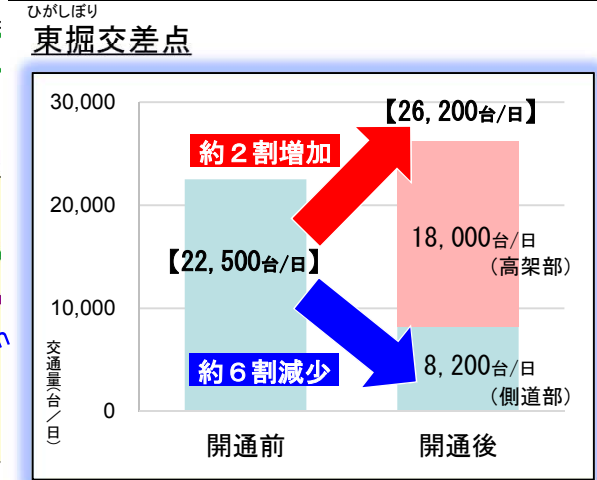
2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の整備効果(交通混雑の解消)

- 平成26年11月9日の開通により、東堀交差点等が立体交差化され、交通混雑が解消。
- 残る区間の交通混雑の解消に期待。



交通量の変化



交通量出典: 福知山河川国道事務所調べ
開通前: H26.10.2(木), 開通後: H26.11.13(木)

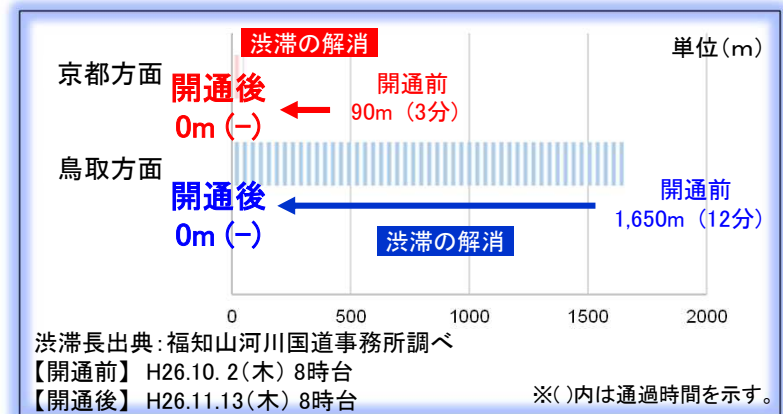
写真 開通区間(高架部)の交通状況

- 開通前は、側道部を利用し東堀交差点を通過



撮影日: H26年11月13日(木) 8時台

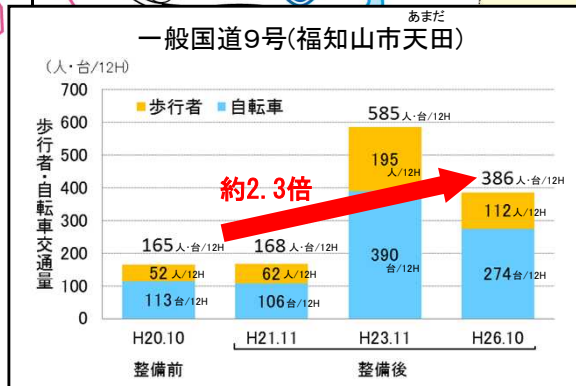
東堀交差点の渋滞長・通過時間の変化(平日)



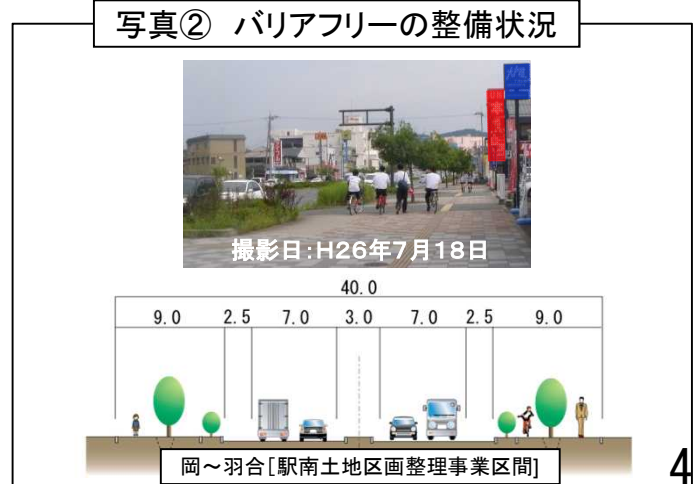
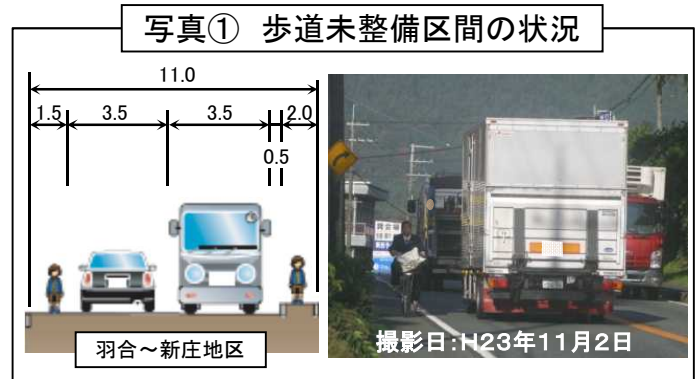
2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の整備効果(快適で安全な歩道空間の確保)

- 整備中の1.7kmの区間は、一部通学路の指定もされているが、片側歩道・狭小幅員であり歩行者等の安全確保が課題。
- 福知山道路では約2.9kmが「福知山市交通バリアフリー基本構想」における特定経路に位置づけられており、整備済み区間では安全・快適な歩行空間が確保されたことにより、歩行者・自転車交通量は2倍以上に増加。
- 福知山道路の整備により歩行空間が確保され、高齢者等も含めて快適性・安全性が向上。



出典: 福知山河川国道事務所調べ



2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の整備効果(地域の活性化)

- 福知山道路の整備により、市街地から福知山IC迄のアクセスが向上し、物流の効率化に期待。
- 市内観光地へのアクセス向上により、入り込み客数増加など地域活性化に期待。



福知山市街地(福知山駅)～福知山ICの所要時間 [平日・7時台]

京都行き	整備前 約12分	約4分短縮	整備後 約8分
鳥取行き	整備前 約11分	約2分短縮	整備後 約9分

- 凡 例
- H26年開通区間
 - - - 事業中
 - 開通済
 - 現道(一般国道9号)
 - 府道・市道

- 観光地
- 卸売市場
- 大型小売店舗



※福知山市街地(福知山駅)～福知山ICの所要時間算出方法
 整備前: プローブデータ(H25.11～H26.2)を用い、各時間の平均速度(上下線別)にて所要時間を算出
 整備後: 開通区間1.3kmにおいて、法定速度(50～60km/h)での走行が可能と設定し、所要時間を算出

2. 事業の必要性に関する視点

3) 事業の投資効果

- 福知山道路は、前回評価時(H23)の感度分析における下位ケース値が0.9であり、基準値を下回るため、費用便益比の算定を行う。
- 便益(B)
費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。
- 費用(C)
道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

■事業全体					
便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	1,006億円	56億円	33億円	1,095億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	984億円	29億円		1,013億円	
■残事業					
便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	454億円	20億円	13億円	487億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	126億円	9億円		135億円	

■算出条件等

- 基準年 : 平成26年度
- 検討期間 : 50年間
- 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%
- 交通量の推計時点 : 平成42年度
- 推計に用いた資料 : 平成17年度 道路交通センサス
- 適用した費用便益分析マニュアル : 平成20年11月版
- 事業費 : 660億円
- 維持管理費 : 34百万円/km
- 作成主体 : 近畿地方整備局

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用については整数値としており、合計値は表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

2. 事業の必要性に関する視点

4) 地域における計画等

■ 地域における計画

福知山道路は、下記の計画に位置づけられています。

- ◆ 明日の京都(中丹地域振興計画) (平成23年1月)
「人・もの・情報」の交流・連携基盤づくりとして位置づけ
- ◆ 福知山市総合計画 (平成20年4月)
「人・物・情報が行き交う交流・連携のまちづくりとして位置づけ」
- ◆ 京都府緊急輸送道路ネットワーク計画書 (平成19年3月)
「第一次緊急輸送道路として位置づけ」
- ◆ あんしん歩行エリア (平成15年7月)
「歩行者・自転車の安全な通行を確保するものとして位置づけ」
- ◆ 福知山市交通バリアフリー基本構想 (平成15年3月)
「福知山駅周辺の重点整備地区内特定経路として位置づけ」

■ これまでの経緯

- ◆ 平成14年6月 国道9号(福知山・京丹波町)整備促進期成同盟会 発足
(旧)ふるさとルート9ネットワーク期成同盟会
- ・ 構成メンバー 国会議員、府議会議員、福知山市長、京丹波町長、市・町議会議員等
(最近の動向)
- ・ 平成26年11月に国土交通省等に対し、福知山道路の4車線化の早期完成を要望。

3. 事業進捗の見込みの視点

■ 事業の進捗状況

平成26年度事業内容

- ・ 現在、北羽合～新庄区間1.7km の調査設計を実施しています。

進捗状況

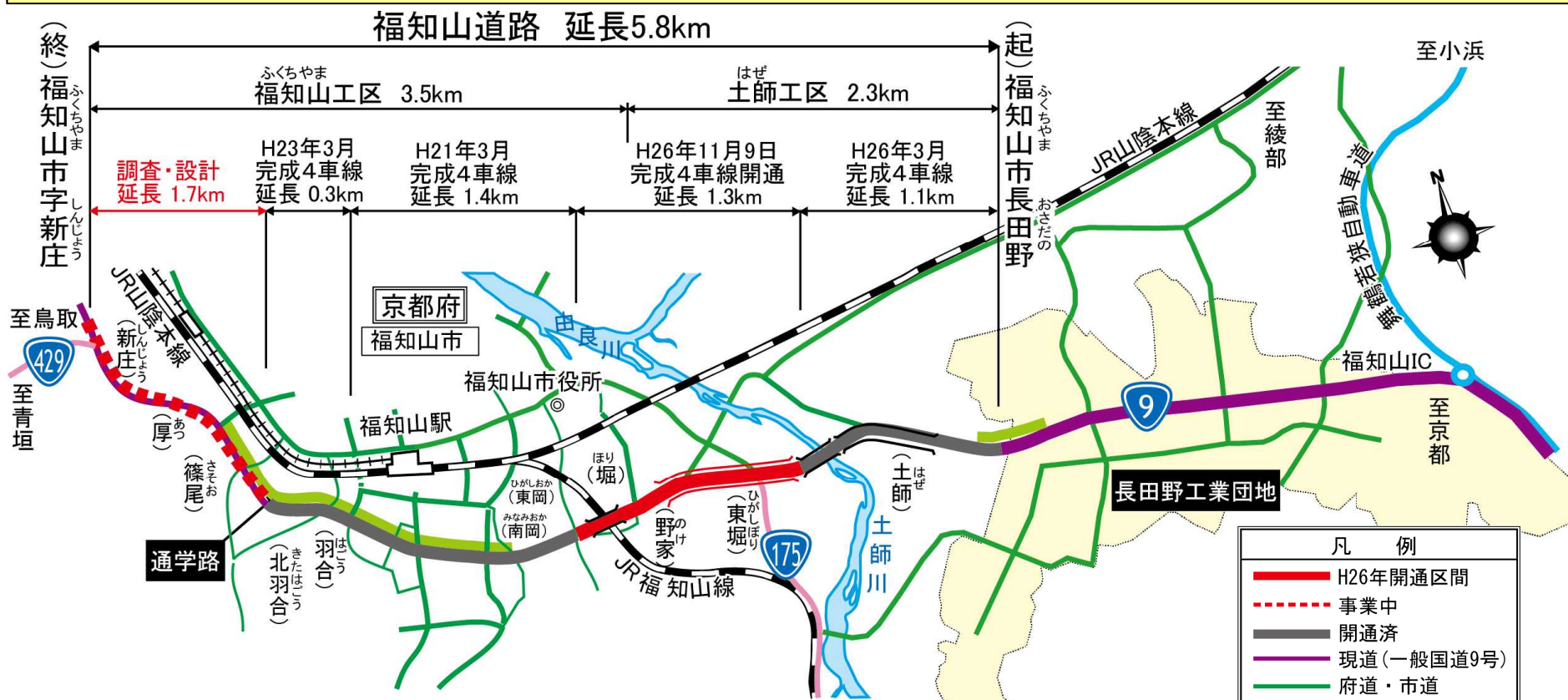
- ・ 平成25年度末までの進捗は、用地進捗率約89%（面積ベース）、事業進捗率約75%（事業費ベース）です。
- ・ 平成26年11月9日に東堀～岡間の1.3kmが完成4車線開通しました。

事業進捗上の課題

- ・ 特に大きな問題はありません。

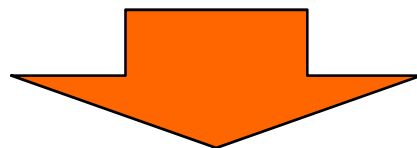
■ 今後の事業スケジュール等

- ・ 事業区間(1.7km)は、地元及び関係機関等と調整を図り、早期開通を目指して事業を推進します。



4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

福知山道路の計画は、一般国道9号の交通混雑の緩和や快適で安全な歩道空間の確保、地域の活性化等を目的に、周辺の土地利用状況、まちづくりとの整合を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺環境の保全を図っています。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

5. 関係自治体の意見

一般国道9号 福知山道路

■ 京都府知事

平成26年12月 4日 6道計第271号
近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の
作成に関わる意見照会についての(回答)

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。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- 東堀交差点等の立体交差化により、交通混雑が解消。残る区間の交通混雑の解消に期待。
- 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。福知山道路の整備により、高齢者等も含めて、快適性・安全性の向上が期待。
- 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。
- 費用便益比(B/C)は、事業全体で1.1、残事業で3.6。

2. 事業進捗の見込みの視点

- 平成26年11月9日の東堀～岡区間1.3km開通により、事業区間の約7割が4車線開通済み。
- 引き続き事業を推進し、残る北羽合～新庄区間1.7kmについても、地元及び関係機関等と調整を図り、早期開通を目指す。

福知山道路は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。
引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業継続



No. 7-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第4回

一般国道9号
ふくちやま
福知山道路
【再評価】

平成26年12月
近畿地方整備局

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道9号 福知山道路
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比(B/C)=1.1(経済的純現在価値(B-C)=82億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.2%) 残事業：費用便益比(B/C)=3.6(経済的純現在価値(B-C)=352億円、経済的内部収益率(EIRR)=13.5%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
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	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況)：27667万人・時間/年 渋滞損失削減時間：134万人・時間/年(61192万人・時間/年⇒61058万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について：福知山道路(主)福知山綾部線(主)舞鶴福知山線(県)石原多保市線(県)福知山停車場篠尾線 其他福知山市内道路 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間：142万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：4割削減
	■ 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	国道9号(長田野工業団地～国道175号)、(旅行速度15.4km/h(下り)→改善見込み) 国道9号(国道175号～福知山綾部線)、(旅行速度11.4km/h(上り)→改善見込み)
	<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/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 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	京都交通バス
	<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 type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、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 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	

1. 活力	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 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	福知山駅周辺土地区画整理、福知山駅南土地区画整理
		<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"/> 高速自動車国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 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 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"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	福知山市～舞鶴市 (所要時間: 49分→45分)
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、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	福知山駅周辺土地区画整理、福知山駅南土地区画整理	
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	福知山城 福知山IC～福知山城 (所要時間: 11分⇒8分)	
	<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台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての間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 checked="" type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	JR・KTR福知山駅(利用客数：10,899人、特定経路延長：2.9km、バリアフリー化延長：2.9km)
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化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)等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	市立福知山市民病院(H24.3.30地域救命救急センターに指定) 福知山IC～福知山市民病院 (所要時間：16分⇒12分)
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、当該区間の安全性の向上が期待できる <input checked="" 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児童、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	国道9号(福知山市天田 自動車交通量：19,200台/12h 歩行者交通量112人/12h(H26.10福知山河川国道事務所調査) 国道9号(福知山市羽合 自動車交通量：16,800台/12h 歩行者交通量62人/12h(H26.11福知山河川国道事務所調査)
	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5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	京都府緊急輸送道路ネットワーク計画 (第1次緊急輸送道路)
		<input 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	地球環境の保全	<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	CO2排出削減量：4324.59t-CO2/年
	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	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等)：福知山道路(主)福知山綾部線(主)舞鶴福知山線(県)石原多保市線(県)福知山停車場篠尾線 其他福知山市内道路 排出削減量：11.74t/年、排出削減率：2割削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等)：福知山道路(主)福知山綾部線(主)舞鶴福知山線(県)石原多保市線(県)福知山停車場篠尾線 其他福知山市内道路 排出削減量：0.78t/年、排出削減率：2割削減
		<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 checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	福知山市中心市街地活性化基本計画、福知山市交通バリアフリー基本構想
	その他	<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期待される	

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・ その他の別
国道9号	福知山道路	L=5.8km	二次改築	現拡・BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
41,500	4車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成26年度		
単純合計	636億円	92億円	729億円
うち残事業分	156億円	27億円	183億円
基準年における 現在価値 (C)	984億円	29億円	1,013億円
うち残事業分	126億円	8.5億円	135億円

② 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26年度			
供用年	平成35年度			
単年便益 (初年便益)	73億円	3.9億円	2.4億円	79億円
基準年における 現在価値 (B)	1,006億円	56億円	33億円	1,095億円
うち残事業分	454億円	20億円	13億円	487億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	82億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.2%
費用便益比（残事業）	3.6
経済的純現在価値（残事業）	352億円
経済的内部収益率（残事業）	13.5%

注）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。

④ 感度分析

【事業全体】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （全事業）	41,500台/日	±10%	0.9~1.3
事業費 （全事業）	156億円	±10%	1.1~1.1
事業期間 （全事業）	8年	±20%	1.0~1.2

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （残事業）	41,500台/日	±10%	2.9~4.4
事業費 （残事業）	156億円	±10%	3.3~4.0
事業期間 （残事業）	8年	±20%	3.4~3.8

交通状況の変化

様式-3①

事業名：福知山道路（事業全体）

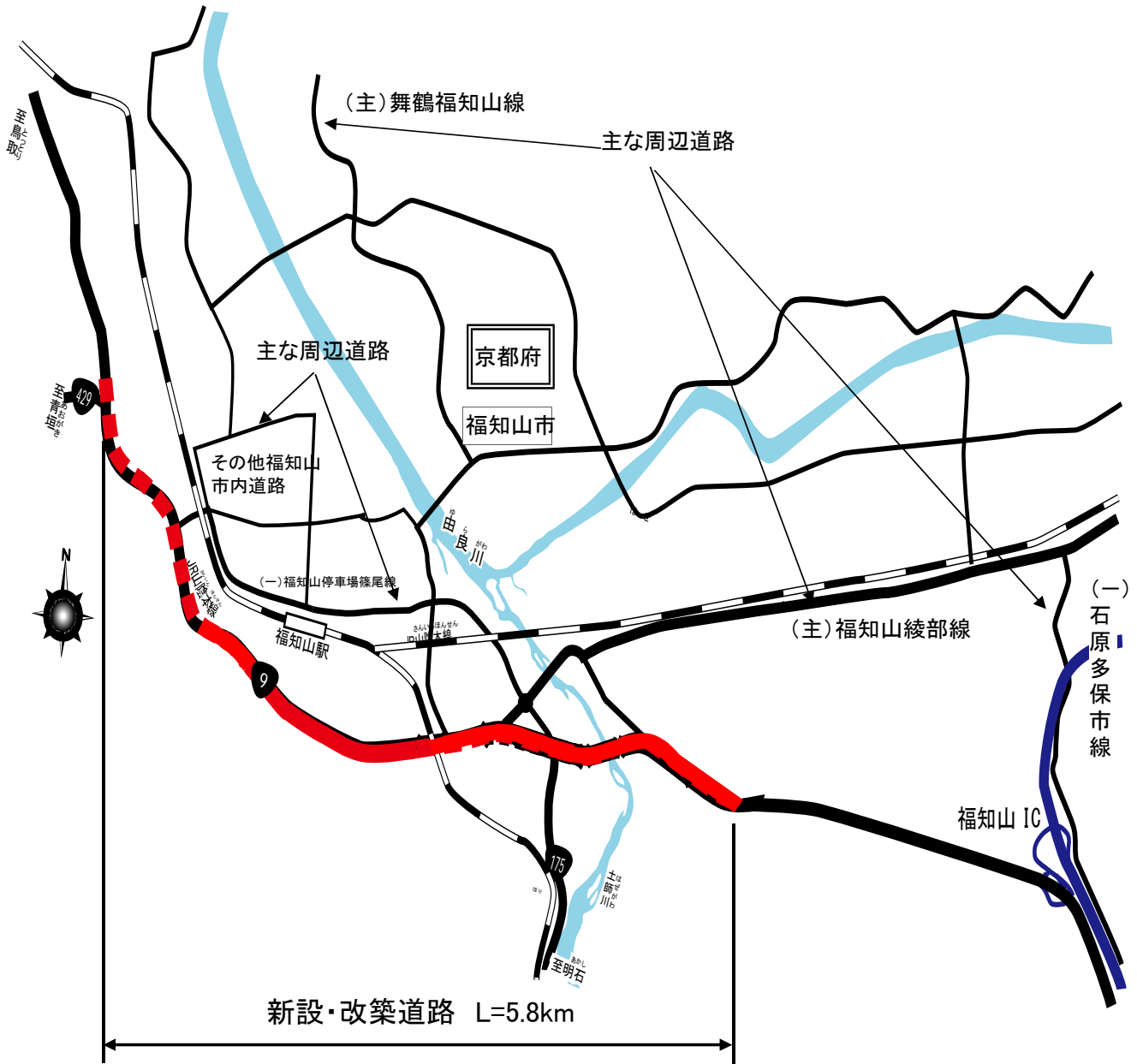
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (5.8km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	21,600	30,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	13	8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	54.19	44.30	
②主な周辺道路 ^{※4}	(主)福知山 綾部線 (4.5km)	交通量	[台/日]	17,500	15,800
		走行時間	[分]	12	11
		走行時間費用	[億円/年]	44.84	31.55
	(主)舞鶴福 知山線 (11.4km)	交通量	[台/日]	11,500	9,600
		走行時間	[分]	22	20
		走行時間費用	[億円/年]	51.37	35.81
	(県)石原多 保市線 (2.9km)	交通量	[台/日]	6,100	2,400
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	5.36	1.79
	(県)福知山 停車場篠尾 線 (2.1km)	交通量	[台/日]	8,700	3,300
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	7.66	2.43
その他福知 山市内道路 (15.4km)	交通量	[台/日]	7,100	4,800	
	走行時間	[分]	27	26	
	走行時間費用	[億円/年]	40.30	23.46	
③その他道路合計 (10,473.8km)	走行時間費用	[億円/年]	35,824.02	35,815.34	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：10,515.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	36,027.74	35,954.67	73.07

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：福知山道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (1.7km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	33,500	36,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	8	3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	44.92	16.23	
②主な周辺道路 ^{※4}	(主)福知山 綾部線 (4.5km)	交通量	[台/日]	15,500	15,800
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	30.54	31.55
	(主)舞鶴福 知山線 (11.4km)	交通量	[台/日]	11,000	9,600
		走行時間	[分]	21	20
		走行時間費用	[億円/年]	43.63	35.81
	(県)石原多 保市線 (2.9km)	交通量	[台/日]	2,400	2,400
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	1.84	1.79
	(県)福知山 停車場篠尾 線 (2.1km)	交通量	[台/日]	3,300	3,300
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	2.43	2.43
その他福知 山市内道路 (15.4km)	交通量	[台/日]	5,100	4,800	
	走行時間	[分]	26	26	
	走行時間費用	[億円/年]	24.68	23.46	
③その他道路合計 (10,477.9km)	走行時間費用	[億円/年]	35,839.65	35,843.41	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：10,515.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	35,987.70	35,954.67	33.03

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

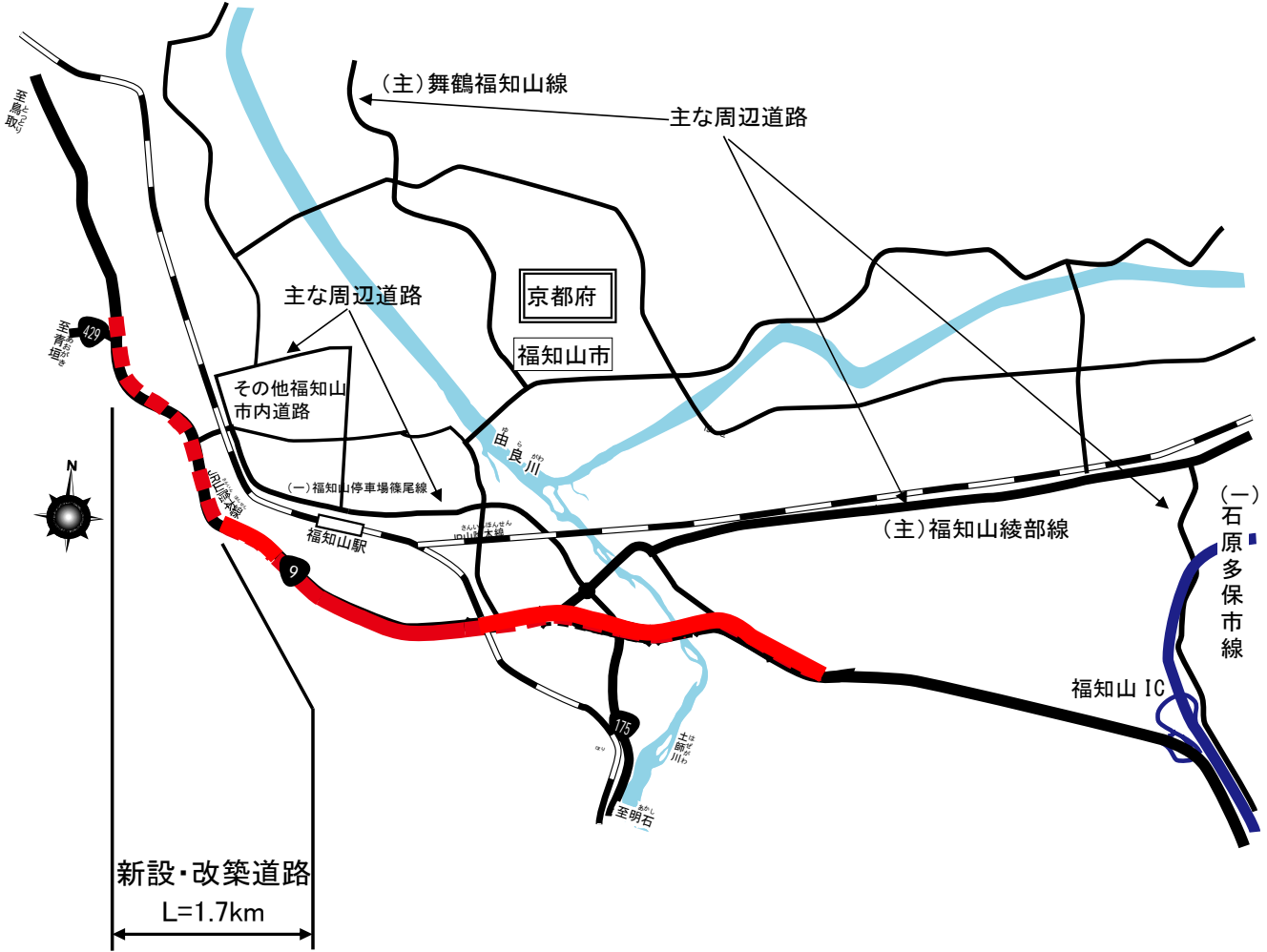
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：福知山道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成26年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
		簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)
		その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input checked="" type="checkbox"/>
		分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。
		その他()

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	() %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			<input type="checkbox"/>	
	とり止め交通を考慮する			
	とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載			
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
考慮する 場合のみ		採用した冬期日数	() 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
冬期の走行速度と交通容量の関係				
設定の考え方を記載				
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道9号 福知山道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.34	5.8	2.00

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-45年目	S 53	4.1039	84.7	0.40	1.77		
-44年目	S 54	3.9461	86.9	0.45	1.87		
-43年目	S 55	3.7943	92.4	0.14	0.52		
-42年目	S 56	3.6484	94.8	0.73	2.57		
-41年目	S 57	3.5081	95.8	0.74	2.47		
-40年目	S 58	3.3731	96.8	8.20	26.09		
-39年目	S 59	3.2434	98.7	4.93	14.79		
-38年目	S 60	3.1187	99.5	15.92	45.57		
-37年目	S 61	2.9987	101.2	15.20	41.13		
-36年目	S 62	2.8834	101.0	24.05	62.71		
-35年目	S 63	2.7725	101.5	30.80	76.82		
-34年目	H 1	2.6658	104.2	21.26	49.68		
-33年目	H 2	2.5633	106.5	21.18	46.53		
-32年目	H 3	2.4647	109.1	14.59	30.09		
-31年目	H 4	2.3699	110.6	12.91	25.27		
-30年目	H 5	2.2788	110.9	21.32	39.99		
-29年目	H 6	2.1911	110.8	19.03	34.35		
-28年目	H 7	2.1068	109.9	11.84	20.72		
-27年目	H 8	2.0258	109.5	8.59	14.51		
-26年目	H 9	1.9479	110.4	3.54	5.71		
-25年目	H 10	1.8730	109.9	39.36	61.25		
-24年目	H 11	1.8009	108.4	16.51	25.04		
-23年目	H 12	1.7317	107.2	17.40	25.66		
-22年目	H 13	1.6651	105.7	7.11	10.23		
-21年目	H 14	1.6010	103.8	20.50	28.87		
-20年目	H 15	1.5395	102.3	21.99	30.21		
-19年目	H 16	1.4802	101.0	12.86	17.20		
-18年目	H 17	1.4233	99.6	8.50	11.09		
-17年目	H 18	1.3686	98.7	10.69	13.53		
-16年目	H 19	1.3159	97.6	18.54	22.82		
-15年目	H 20	1.2653	96.8	17.94	21.42		
-14年目	H 21	1.2167	95.6	12.81	14.89		
-13年目	H 22	1.1699	93.7	14.71	16.77		
-12年目	H 23	1.1249	92.1	3.90	4.35		
-11年目	H 24	1.0816	91.3	14.38	15.55		
-10年目	H 25	1.0400	91.3	6.67	6.93		
-9年目	H 26	1.0000	91.3	0.70	0.70		
-8年目	H 27	0.9615	91.3	5.09	4.90		
-7年目	H 28	0.9246	91.3	15.47	14.30		
-6年目	H 29	0.8890	91.3	19.94	17.73		
-5年目	H 30	0.8548	91.3	25.80	22.06		
-4年目	H 31	0.8219	91.3	22.56	18.54		
-3年目	H 32	0.7903	91.3	27.78	21.95		
-2年目	H 33	0.7599	91.3	26.98	20.50		
-1年目	H 34	0.7307	91.3	12.35	9.03		
供用開始年次	H 35	0.7026	91.3			1.85	1.30
1年目	H 36	0.6756	91.3			1.85	1.25
2年目	H 37	0.6496	91.3			1.85	1.20
3年目	H 38	0.6246	91.3			1.85	1.15
4年目	H 39	0.6006	91.3			1.85	1.11
5年目	H 40	0.5775	91.3			1.85	1.07
6年目	H 41	0.5553	91.3			1.85	1.03
7年目	H 42	0.5339	91.3			1.85	0.99
8年目	H 43	0.5134	91.3			1.85	0.95
9年目	H 44	0.4936	91.3			1.85	0.91
10年目	H 45	0.4746	91.3			1.85	0.88
11年目	H 46	0.4564	91.3			1.85	0.84
12年目	H 47	0.4388	91.3			1.85	0.81
13年目	H 48	0.4220	91.3			1.85	0.78

14年目	H	49	0.4057	91.3			1.85	0.75
15年目	H	50	0.3901	91.3			1.85	0.72
16年目	H	51	0.3751	91.3			1.85	0.69
17年目	H	52	0.3607	91.3			1.85	0.67
18年目	H	53	0.3468	91.3			1.85	0.64
19年目	H	54	0.3335	91.3			1.85	0.62
20年目	H	55	0.3207	91.3			1.85	0.59
21年目	H	56	0.3083	91.3			1.85	0.57
22年目	H	57	0.2965	91.3			1.85	0.55
23年目	H	58	0.2851	91.3			1.85	0.53
24年目	H	59	0.2741	91.3			1.85	0.51
25年目	H	60	0.2636	91.3			1.85	0.49
26年目	H	61	0.2534	91.3			1.85	0.47
27年目	H	62	0.2437	91.3			1.85	0.45
28年目	H	63	0.2343	91.3			1.85	0.43
29年目	H	64	0.2253	91.3			1.85	0.42
30年目	H	65	0.2166	91.3			1.85	0.40
31年目	H	66	0.2083	91.3			1.85	0.38
32年目	H	67	0.2003	91.3			1.85	0.37
33年目	H	68	0.1926	91.3			1.85	0.36
34年目	H	69	0.1852	91.3			1.85	0.34
35年目	H	70	0.1780	91.3			1.85	0.33
36年目	H	71	0.1712	91.3			1.85	0.32
37年目	H	72	0.1646	91.3			1.85	0.30
38年目	H	73	0.1583	91.3			1.85	0.29
39年目	H	74	0.1522	91.3			1.85	0.28
40年目	H	75	0.1463	91.3			1.85	0.27
41年目	H	76	0.1407	91.3			1.85	0.26
42年目	H	77	0.1353	91.3			1.85	0.25
43年目	H	78	0.1301	91.3			1.85	0.24
44年目	H	79	0.1251	91.3			1.85	0.23
45年目	H	80	0.1203	91.3			1.85	0.22
46年目	H	81	0.1157	91.3			1.85	0.21
47年目	H	82	0.1112	91.3			1.85	0.21
48年目	H	83	0.1069	91.3			1.85	0.20
49年目	H	84	0.1028	91.3	-145.22	-14.93	1.85	0.19
合計					491.14	983.75	92.38	29.02
単純事業費計						636.36		92.38

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

箇所名:国道9号 福知山道路

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.34	1.7	0.58	
-8年目	H 27	0.9615	91.3	5.09	4.90		
-7年目	H 28	0.9246	91.3	15.47	14.30		
-6年目	H 29	0.8890	91.3	19.94	17.73		
-5年目	H 30	0.8548	91.3	25.80	22.06		
-4年目	H 31	0.8219	91.3	22.56	18.54		
-3年目	H 32	0.7903	91.3	27.78	21.95		
-2年目	H 33	0.7599	91.3	26.98	20.50		
-1年目	H 34	0.7307	91.3	12.35	9.03		
供用開始年次	H 35	0.7026	91.3			0.54	0.38
1年目	H 36	0.6756	91.3			0.54	0.37
2年目	H 37	0.6496	91.3			0.54	0.35
3年目	H 38	0.6246	91.3			0.54	0.34
4年目	H 39	0.6006	91.3			0.54	0.33
5年目	H 40	0.5775	91.3			0.54	0.31
6年目	H 41	0.5553	91.3			0.54	0.30
7年目	H 42	0.5339	91.3			0.54	0.29
8年目	H 43	0.5134	91.3			0.54	0.28
9年目	H 44	0.4936	91.3			0.54	0.27
10年目	H 45	0.4746	91.3			0.54	0.26
11年目	H 46	0.4564	91.3			0.54	0.25
12年目	H 47	0.4388	91.3			0.54	0.24
13年目	H 48	0.4220	91.3			0.54	0.23
14年目	H 49	0.4057	91.3			0.54	0.22
15年目	H 50	0.3901	91.3			0.54	0.21
16年目	H 51	0.3751	91.3			0.54	0.20
17年目	H 52	0.3607	91.3			0.54	0.20
18年目	H 53	0.3468	91.3			0.54	0.19
19年目	H 54	0.3335	91.3			0.54	0.18
20年目	H 55	0.3207	91.3			0.54	0.17
21年目	H 56	0.3083	91.3			0.54	0.17
22年目	H 57	0.2965	91.3			0.54	0.16
23年目	H 58	0.2851	91.3			0.54	0.15
24年目	H 59	0.2741	91.3			0.54	0.15
25年目	H 60	0.2636	91.3			0.54	0.14
26年目	H 61	0.2534	91.3			0.54	0.14
27年目	H 62	0.2437	91.3			0.54	0.13
28年目	H 63	0.2343	91.3			0.54	0.13
29年目	H 64	0.2253	91.3			0.54	0.12
30年目	H 65	0.2166	91.3			0.54	0.12
31年目	H 66	0.2083	91.3			0.54	0.11
32年目	H 67	0.2003	91.3			0.54	0.11
33年目	H 68	0.1926	91.3			0.54	0.10
34年目	H 69	0.1852	91.3			0.54	0.10
35年目	H 70	0.1780	91.3			0.54	0.10
36年目	H 71	0.1712	91.3			0.54	0.09
37年目	H 72	0.1646	91.3			0.54	0.09
38年目	H 73	0.1583	91.3			0.54	0.09
39年目	H 74	0.1522	91.3			0.54	0.08
40年目	H 75	0.1463	91.3			0.54	0.08
41年目	H 76	0.1407	91.3			0.54	0.08
42年目	H 77	0.1353	91.3			0.54	0.07
43年目	H 78	0.1301	91.3			0.54	0.07
44年目	H 79	0.1251	91.3			0.54	0.07
45年目	H 80	0.1203	91.3			0.54	0.07
46年目	H 81	0.1157	91.3			0.54	0.06
47年目	H 82	0.1112	91.3			0.54	0.06
48年目	H 83	0.1069	91.3			0.54	0.06
49年目	H 84	0.1028	91.3	-26.81	-2.76	0.54	0.06
合計				129.17	126.25	27.08	8.53
単純事業費計				155.98		27.08	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道9号	福知山道路	4	5.8km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					30,455	
改良費					13,865	
	土工		m ³	414,448	7,409	切土(229,465m ³)、盛土(184,983m ³)
	軟弱地盤改良工		式	1	39	固結工
	法面工		m ²	16,823	38	切土法面、盛土法面
	擁壁工		式	1	5,170	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
	函渠工		m	960	1,209	
橋梁費					13,544	
	100m以上		m	1,691	13,090	連続高架橋4橋
	100m未満		m	42	454	PC橋2橋
トンネル費						
	NATM		m			
	シールド		m			
IC・JCT費						
	IC		箇所			
	JCT		箇所			
舗装費					2,520	
	車道舗装		m ²	130,580	2,335	
	歩道舗装等		m ²	35,753	185	
付帯施設費					526	
	交通管理施設工		式	1	526	標識工、防護柵工、道路照明等
	遮音壁		m			
②用地及補償費					24,545	
用地費			m ²	128,682	14,522	
	宅地		m ²	120,140	14,225	
	田畑		m ²	5,220	248	
	山林・原野		m ²	3,322	49	
補償費			式	1	10,023	
③間接経費			式		11,000	地質調査、測量、設計にかかる費用等
全体事業費			式	1	66,000	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道9号	福知山道路	4	1.7km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				7,610	
	改良費				6,488	
		土工	m3	96,263	4,606	切土(58,343m3)、盛土(37,920m3)、排水工・雑工等
		軟弱地盤改良工	式			
		法面工	m2	5,782	5	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,546	重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m	263	331	
	橋梁費				300	
		100m以上	m			
		100m未満	m	22	300	
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				543	
		車道舗装	m2	22,647	523	
		歩道舗装等	m2	7,577	20	
	付帯施設費				279	
		交通管理施設工	式	1	279	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				6,574	
	用地費		m2	25,495	2,681	
		宅地	m2	21,768	2,612	
		田畑	m2	405	20	
		山林・原野	m2	3,322	49	
	補償費		式	1	3,893	
③	間接経費		式		2,447	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費		式	1	16,631	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道9号	福知山道路	4	5.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	5.8	1,550	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	8,150	橋梁1.7km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			9,700	

国近整企画68号
平成26年11月25日

京都府知事 殿

近畿地方整備局長

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成26年12月15日(月)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成26年12月9日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道9号福知山道路	事業継続	

※貴府の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
淀川直轄河川改修事業	事業継続	
桂川直轄河川改修事業	事業継続	
瀬田川直轄河川改修事業	事業継続	
木津川下流直轄河川改修事業	事業継続	
木津川上流直轄河川改修事業	事業継続	
淀川総合水系環境整備事業	事業継続	

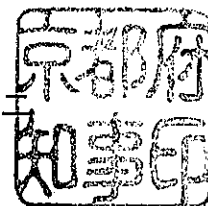
※貴府の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。



6道計第271号
平成26年12月4日

国土交通省近畿地方整備局長
森 昌文 様

京都府知事 山田 啓子



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）
の作成に係る意見照会について（回答）

平成26年11月25日付け国近整企画第68号で意見照会の件について、
下記のとおり回答します。

記

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。