

No. 4

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成19年度第3回)

一般国道9号

福 知 山 道 路

平成19年12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	4
1. 事業の経緯	4
2. 事業の進捗	4
3. 関係機関との調整等	4
4. 現在の状況	5
□事業を取り巻く社会状況及び整備効果	6
1. 社会的背景	6
2. 交通混雑の緩和	10
3. 快適で安全な歩道空間の確保	12
4. 地域の活性化	15
5. 地域における計画	19
6. 要望経緯	19
□費用便益比の算定	20
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	22
□対応方針	23

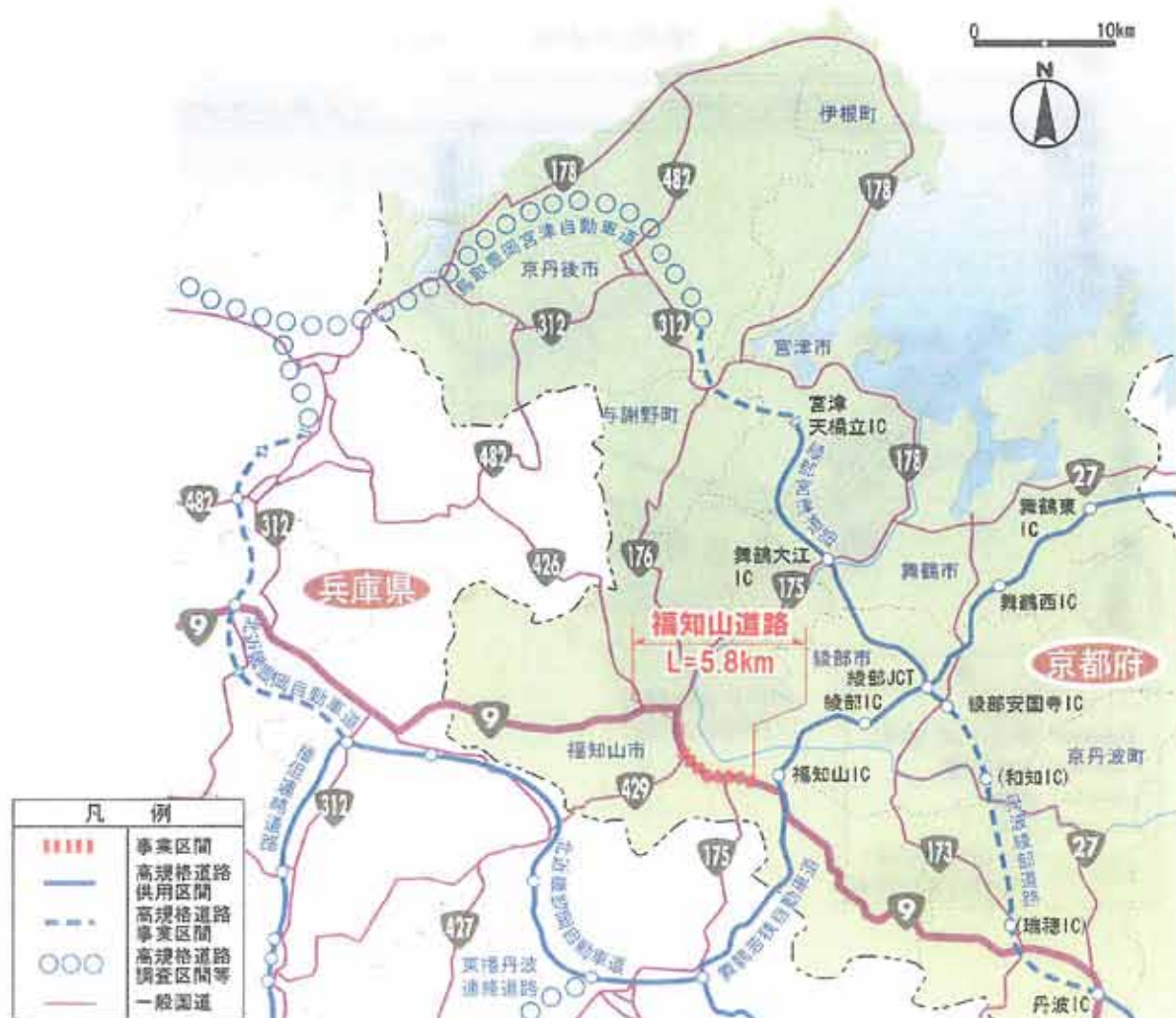
# 事業の目的

- ・ 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

一般国道9号は京都府京都市を起点とし、近畿北部から中国山陰地方を経て山口県下関市に至る約640kmの主要幹線道路です。

また一般国道9号は、京都府北部地域の中核をなす重要な都市である福知山市内を東西に横断し、舞鶴若狭自動車道福知山ICと接続し、京阪神地域との連携を強化するなど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重要な役割を果たしています。このため、福知山市内では、地域内交通等が集中する朝夕のラッシュ時を中心として渋滞が発生しております。

福知山道路はこうした状況を背景として、福知山市内の交通混雑を緩和し、快適で安全な歩道空間の確保、地域の活性化を図ることを目的に計画された道路です。



# 計 画 の 概 要

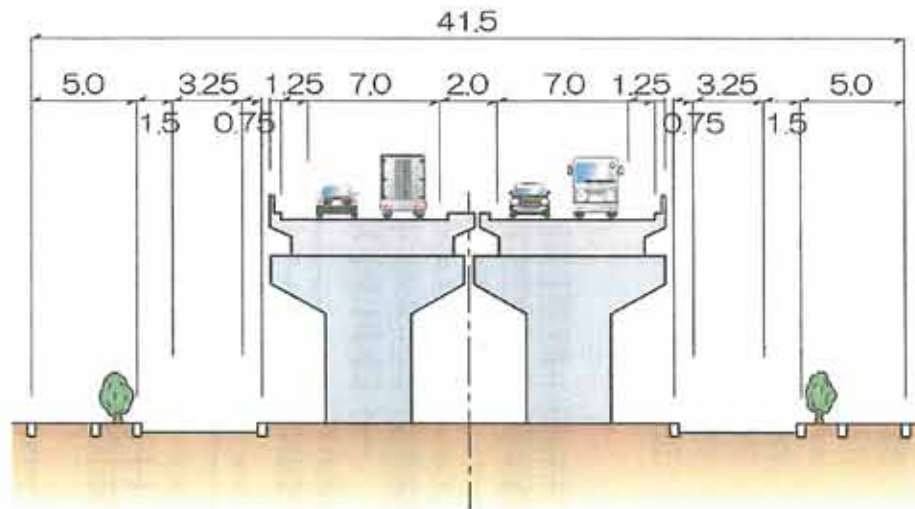
- ・ 起 終 点                    自) 京都府<sup>ふくちやま</sup>福知山市<sup>おさだの</sup>長田野
- 至) 京都府<sup>ふくちやま</sup>福知山市<sup>しんじょう</sup>字新庄
- ・ 計 画 延 長                L = 5.8 km
- ・ 幅                          W = 30.0 ~ 41.5 m
- ・ 構 造 規 格                第4種1級
- ・ 設 計 速 度                60 km/h
- ・ 車 線 数                    4 車線
- ・ 全 体 事 業 費              約 660 億円



# 標準断面図

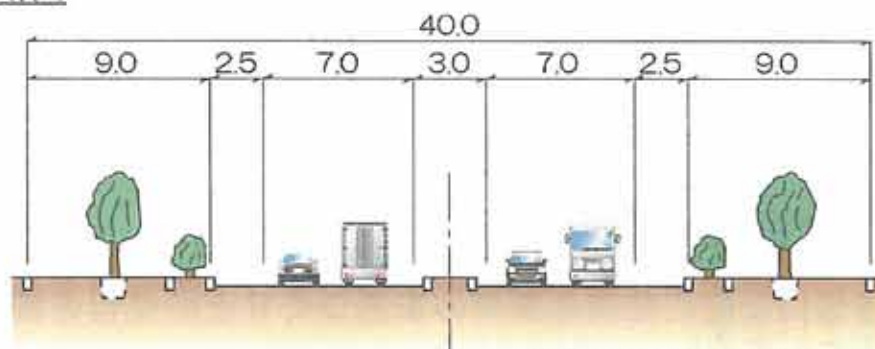
## 【11工区】

### A断面



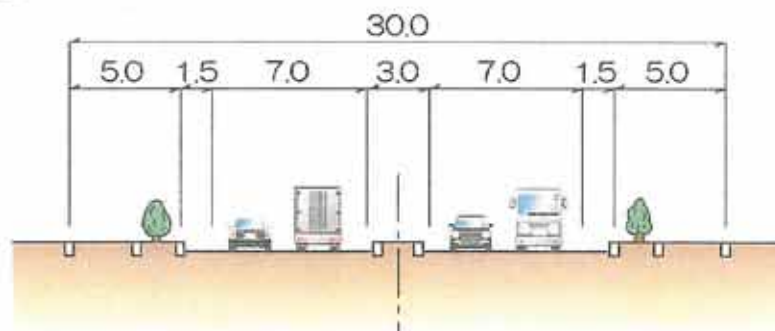
## 【12工区】

### B断面



(駅南土地地区画整理事業区間)

### C断面



# 事業の経緯及び進捗

## 1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 : 昭和56年8月18日
- ・事業化 : 昭和53年度(11工区)  
昭和60年度(12工区)
- ・用地着手 : 昭和56年度(11工区)  
昭和62年度(12工区)
- ・工事着手 : 昭和59年度(11工区)  
平成4年度(12工区)
- ・暫定2車線供用 : 平成3年12月(11工区、L=1.9km)  
平成13年3月(12工区、L=0.5km)

## 2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 : 61% (事業費ベース)
- ・用地取得率 : 83% (面積ベース)

※平成19年度11月末現在

## 3. 関係機関との調整等

- ・福知山駅周辺整備事業等のまちづくりとの整合を図り、事業を進めています。
- ・現在、11工区(長田野地区～野家地区)においては用地取得が完了して、4車化供用に向けた詳細設計を進めるとともに、交差道路、渡河部分の交差協議等を行っています。
- ・12工区のうち1.7km(岡地区～羽合地区)については、平成20年度末供用を目指し、公安委員会との協議を進めています。

#### 4. 現在の状況



①福知山道路の現在の状況



② 4車工事概成区間



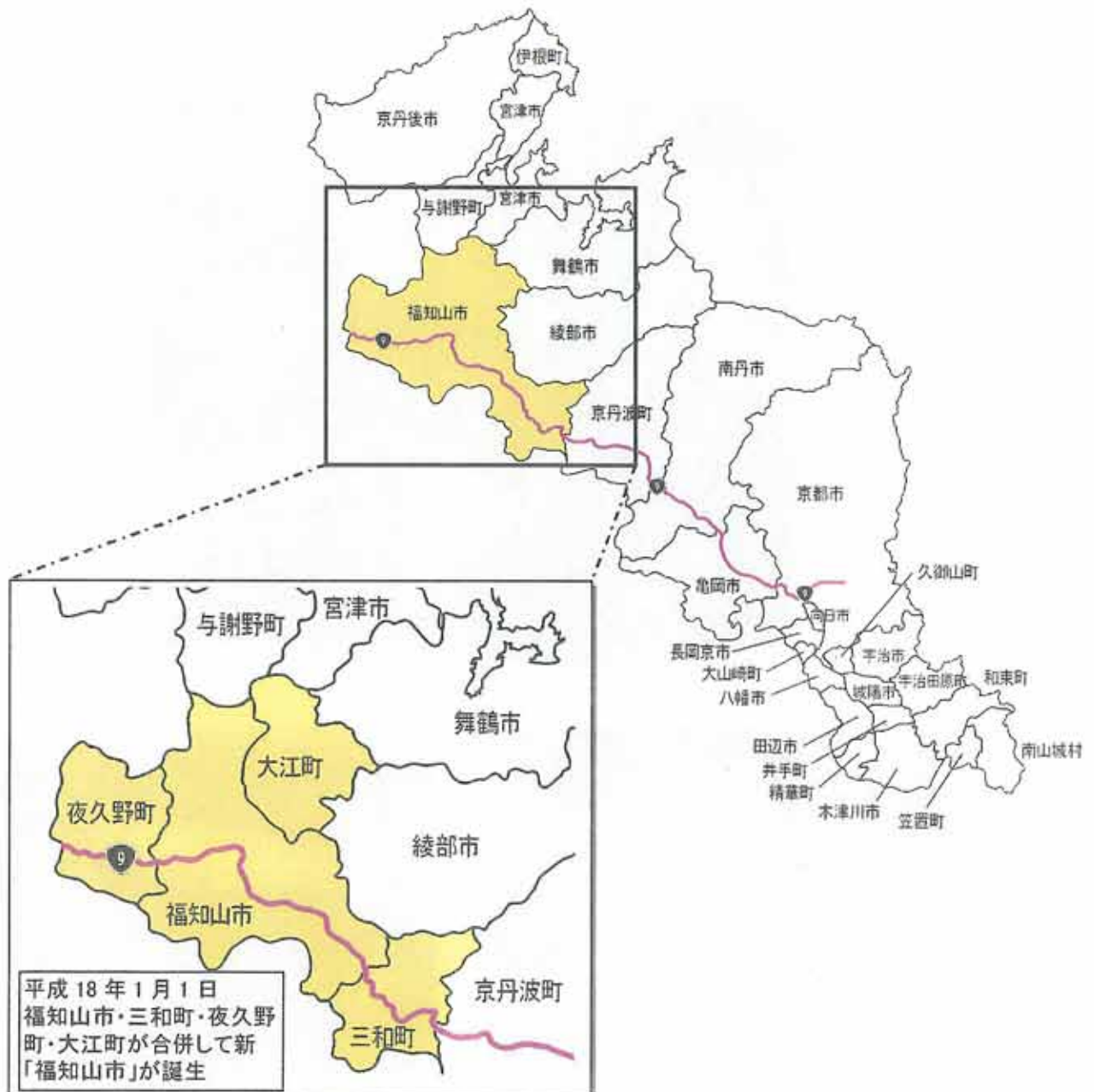
③ 鳥取側より東堀交差点を望む

# 事業を取り巻く社会状況及び整備効果

## 1. 社会的背景

### 【市町村合併】

平成18年1月1日、福知山市、三和町、夜久野町、大江町の市町村合併により人口が約8万人となり、京都府北部地域の拠点都市である新「福知山市」が誕生し、北近畿の玄関口として発展を続けています。





## 【福知山市の概要】

### ○概要

由良川流域の福知山盆地にひらける福知山市は、昭和12年4月に京都府で2番目の市として誕生しました。

京都市からは60km、大阪市からは70kmの距離にあり、国道9号をはじめとする多くの国道や舞鶴若狭自動車道、JR山陰本線・福知山線等が通る北近畿の交通の要衝となっています。福知山市では福知山駅周辺整備事業等の促進や恵まれた自然環境を生かしながら「北近畿の都」づくりが推進されています。



天正7（1579）年、明智光秀により福知山城が築かれました。以来、福知山は城下町として栄え、明治末期までに大阪、京都へとそれぞれ鉄道が開通し、商都として発展してきました。市制制定後では、内陸工業団地として日本有数の長田野工業団地の完成・操業、また鉄道の電化・高速化が進められてきました。

福知山城

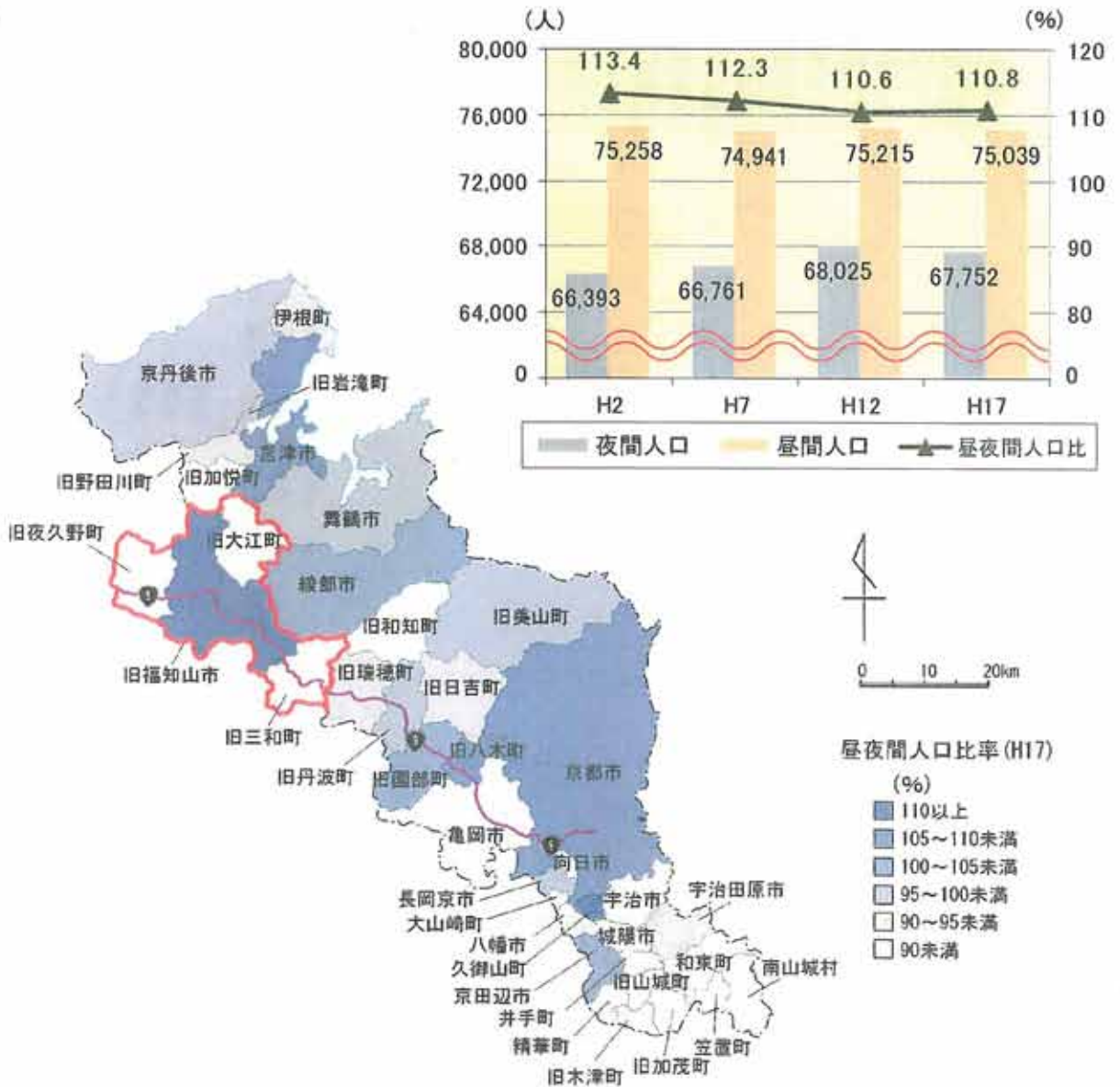


資料：福知山市 HP

## 【地域内の交流状況】

平成17年度の京都府の昼夜間人口比率において、旧福知山市は110%以上と府内でも特に高い値を示しており、周辺地域からの流入が大きい状況にあります。

旧福知山市昼夜間人口の推移



$$\text{昼夜間人口比率(\%)} = (\text{昼間人口} / \text{夜間人口}) \times 100$$

A市の昼間人口 = A市の常住人口(夜間人口…A市で調査された人)  
 -(A市から他の市町村へ通勤・通学している人)  
 +(他の市町村からA市へ通勤・通学している人)

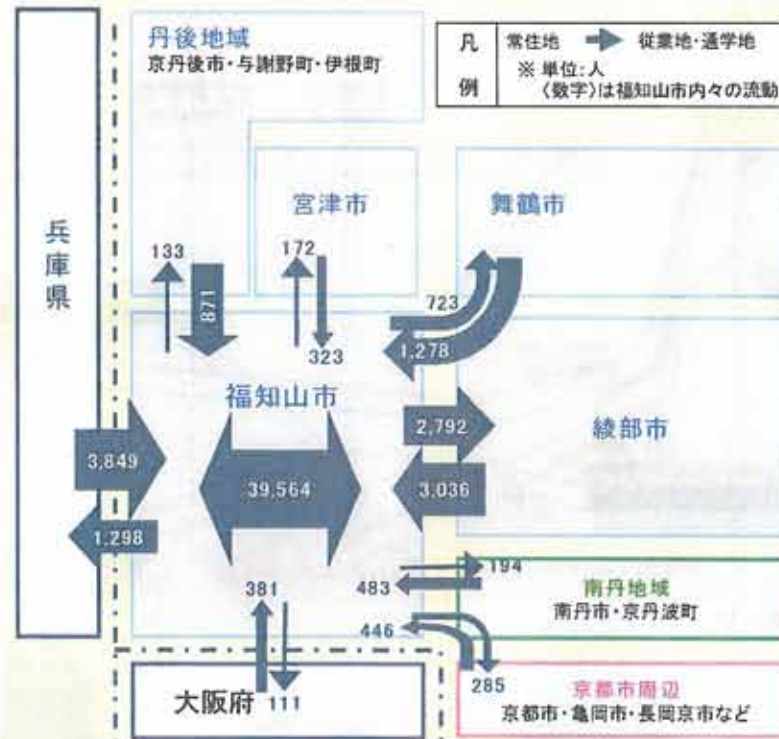
資料：平成17年国勢調査

## 【通勤通学流動状況及び福知山市内の国道9号における交通流動状況】

福知山市の通勤通学流動状況は内々の交通が最も多くなっており、内外の交通では綾部市、舞鶴市、兵庫県との結びつきが強く、いずれも流出よりも流入の方が大きい状況にあります。また、福知山市における利用交通手段は自動車交通に依存している状況にあります。

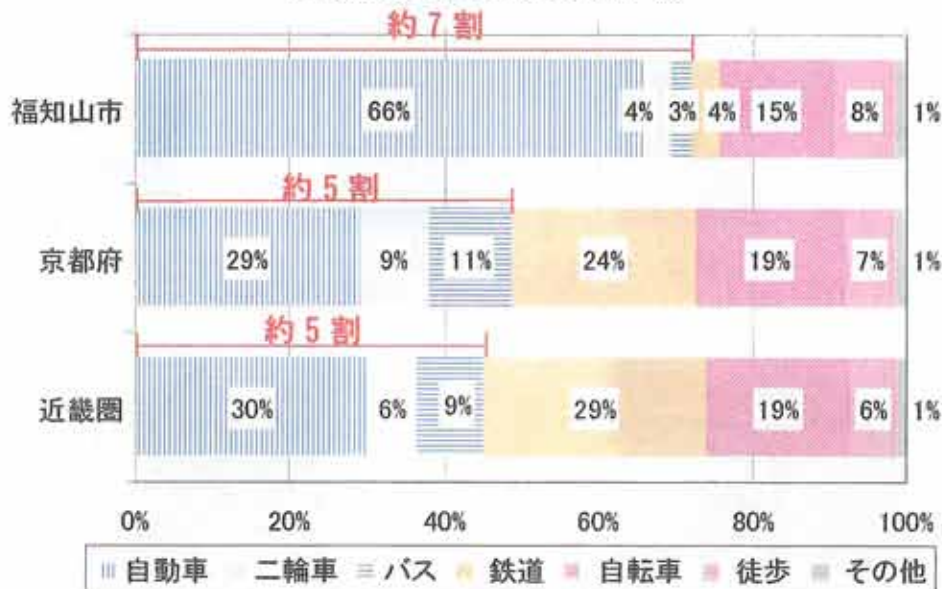
なお、福知山市の国道9号における交通流動状況は、内々の交通が全体の約75%を占めております。

通勤通学流動状況



資料：平成17年国勢調査

通勤通学時の利用交通手段



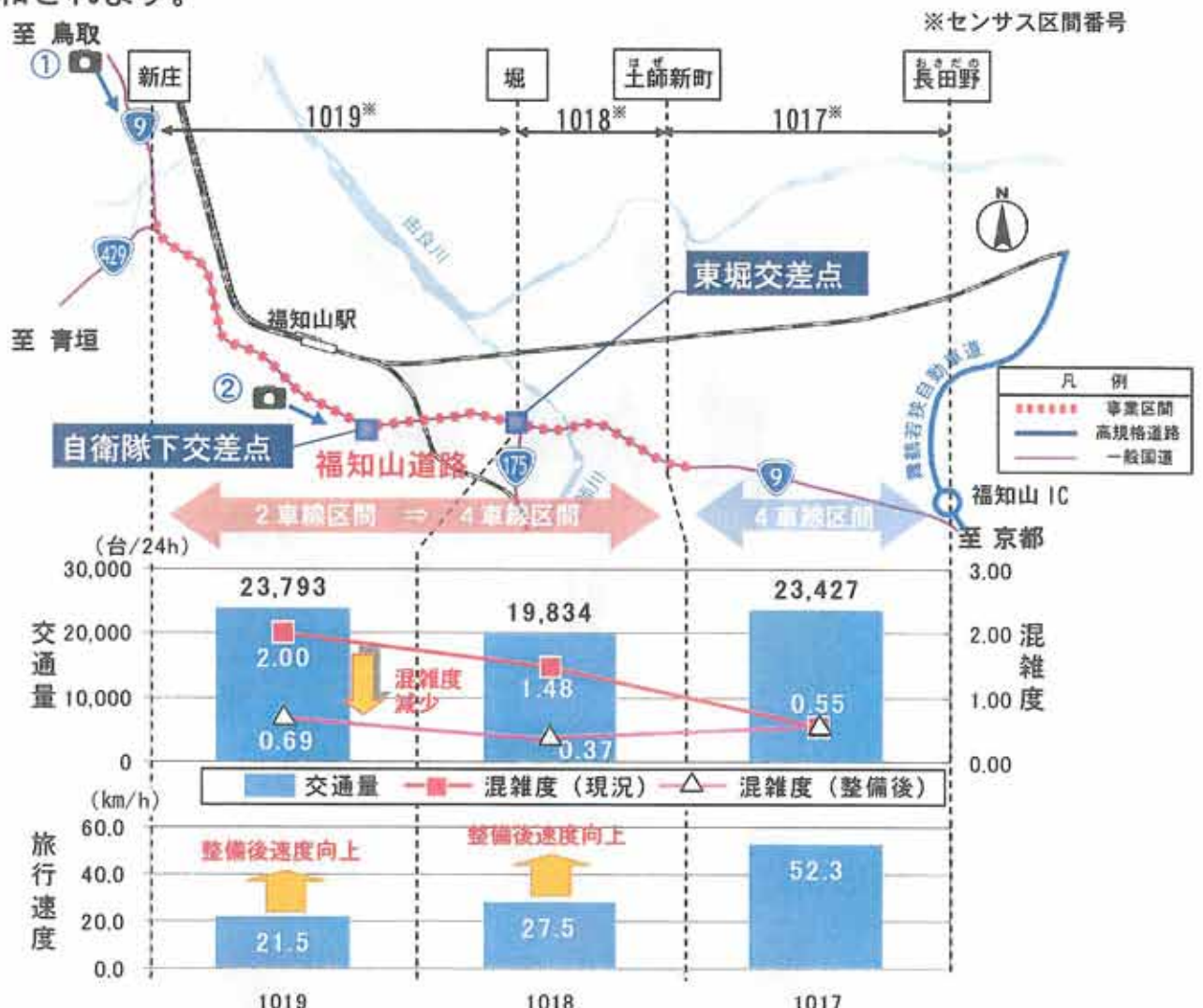
資料：平成12年国勢調査

## 2. 交通混雑の緩和

### 【福知山市内の国道9号における交通状況】

4車線化されている長田野から土師新町付近までの区間と2車線供用である事業区間とを比較すると、車線数の不足から事業区間の混雑度は1.48～2.00と高く渋滞が発生しており、旅行速度は4車線区間の半分程度と低いため、交通上のボトルネックとなっています。

福知山道路の4車線供用により交通容量が増加することで、混雑が緩和されます。



注：混雑度とは交通容量に対する交通量の比を示し、交通量が交通容量を上回る場合、1.0以上となる  
資料：平成17年度道路交通センサス



①自衛隊下交差点からの渋滞状況 (渋滞末尾付近)

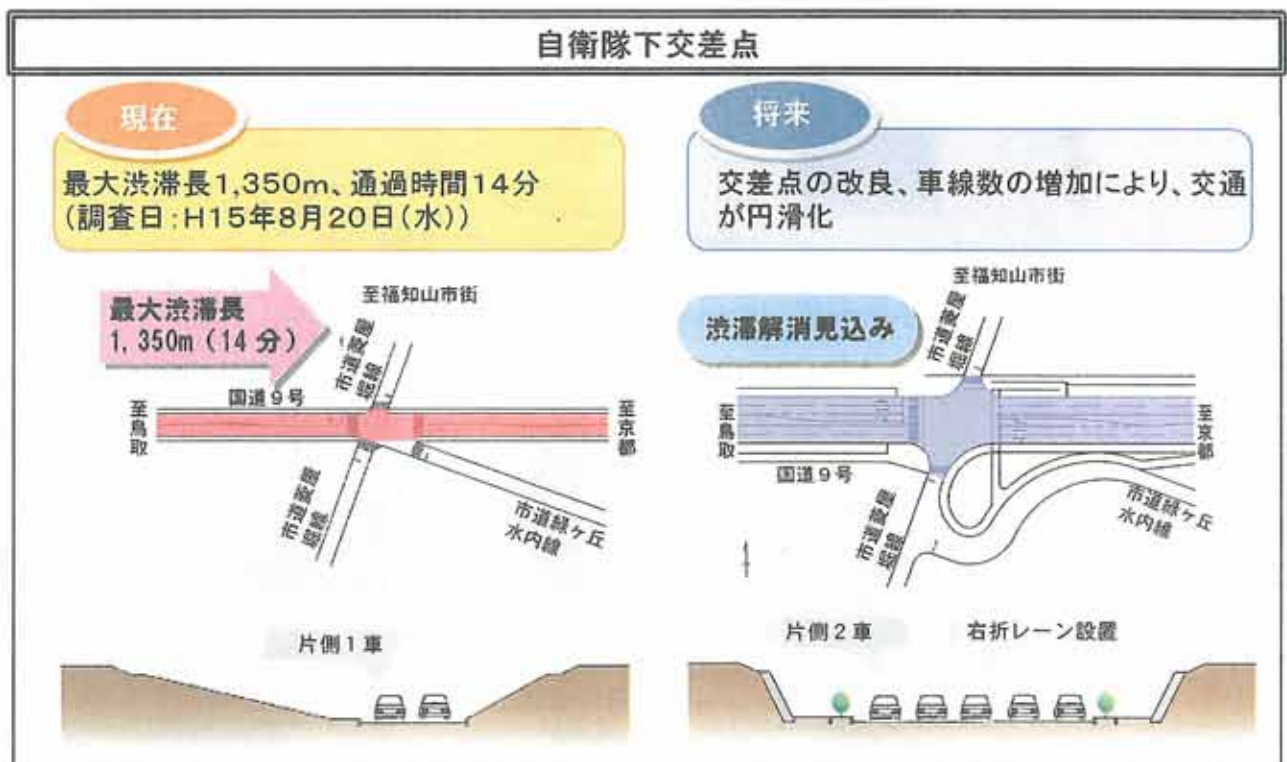
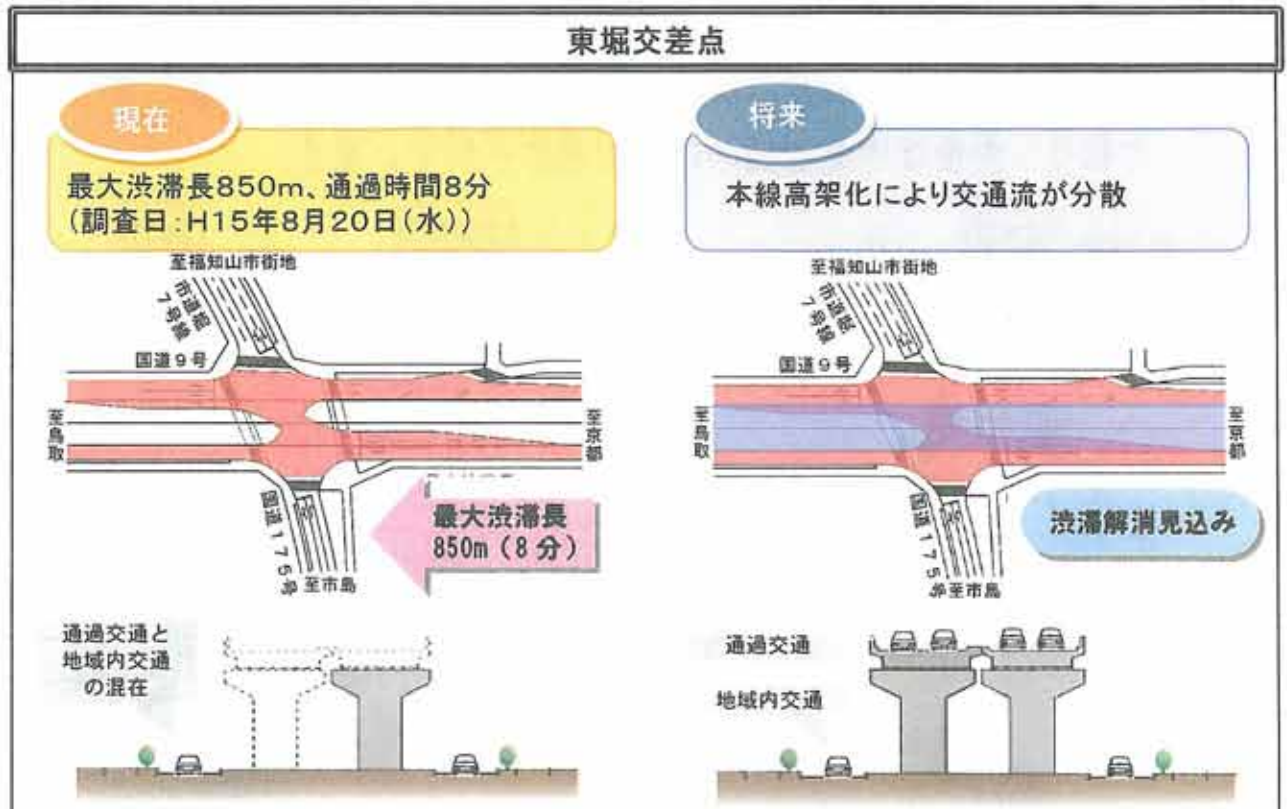


②自衛隊下交差点からの渋滞状況 (交差点付近)

交通容量の増加による市街地部の混雑緩和

## 【東堀交差点・自衛隊下交差点の交通混雑の緩和】

福知山道路が整備されることにより、福知山市内の国道9号における2箇所の主要渋滞ポイントの交通混雑の緩和が期待されます。

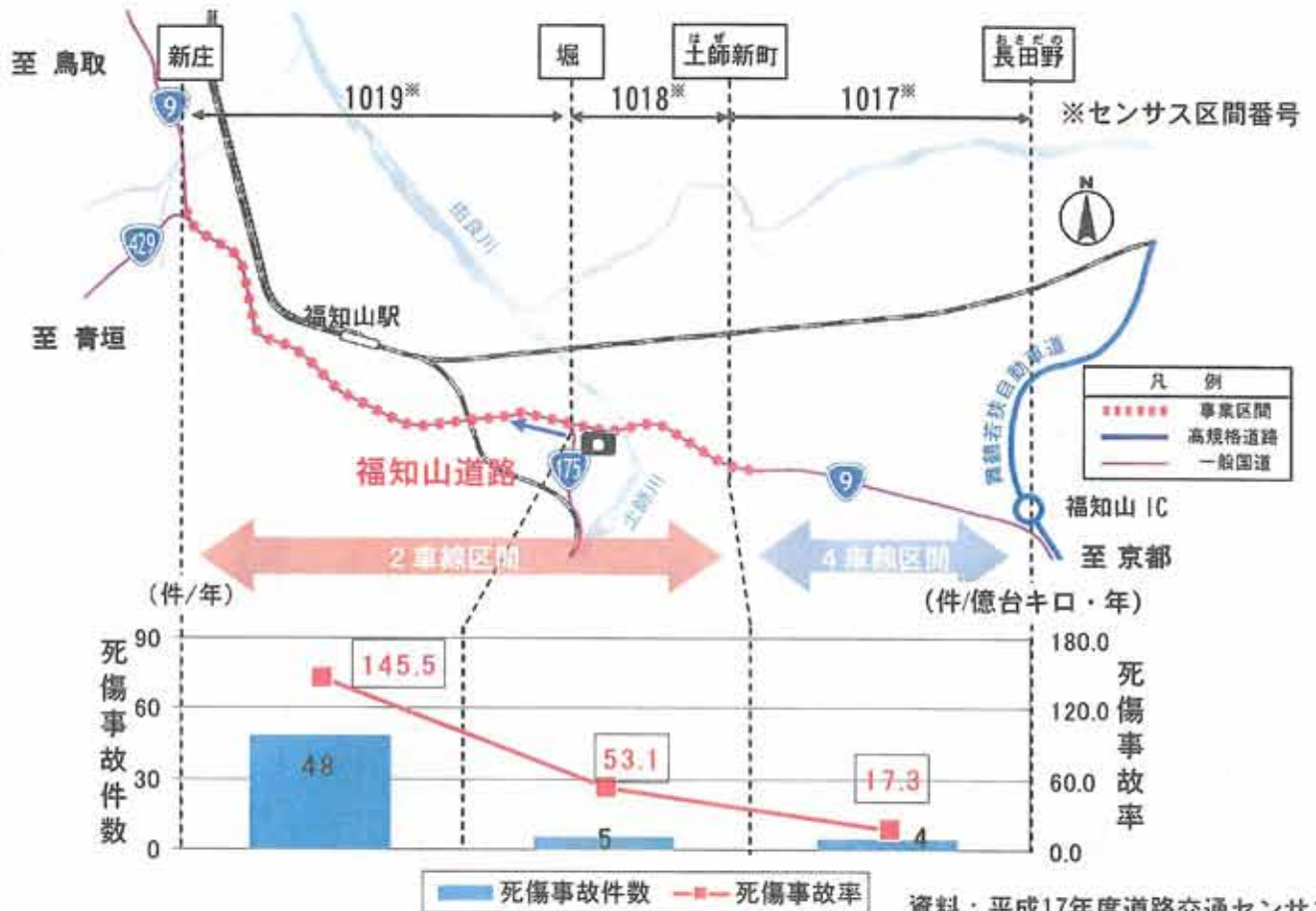


福知山市内の主要渋滞ポイントの交通混雑の緩和が期待

### 3. 快適で安全な歩道空間の確保

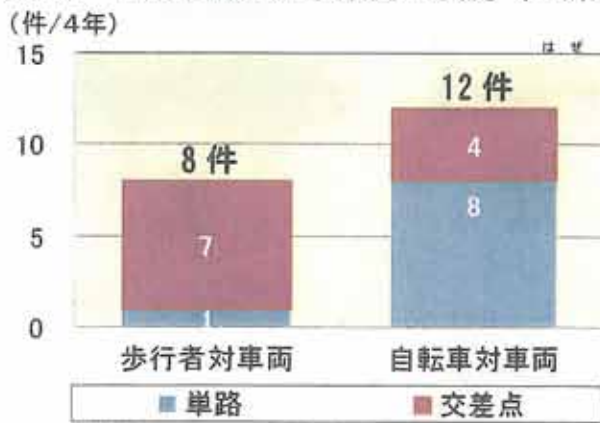
#### 【交通事故の発生状況】

事故発生状況を見ると、4車線化されている長田野から土師新町及び暫定2車線部分供用されている土師新町から堀までの区間と比べて、2車線区間の堀～新庄では事故件数及び死傷事故率が非常に高くなっており、安全な歩道空間の確保が求められています。



資料：平成17年度道路交通センサス

#### 歩行者・自転車関連の事故発生状況（土師新町から新庄）



資料：ITARDA事故データ (H14～H17)



歩道未設置区間の状況

## 【福知山市交通バリアフリー基本構想】

福知山駅周辺は、福知山市において平成15年3月に策定された「福知山市交通バリアフリー基本構想」の中で重点整備地区に指定されており、その地区内で福知山道路は道路特定事業に位置づけられています。

福知山駅周辺の重点整備地区と特定経路



資料：福知山市

### ●重点整備地区とは・・・

特定旅客施設（福知山駅）を中心とした概ね500m～1Kmの範囲で、障害者や高齢者の利用が多い官公庁や福祉施設を含んだバリアフリー化を優先的に進めていく区域のことです。

### ●特定経路とは・・・

特定旅客施設（福知山駅）と周辺の主要施設（市役所、病院等）とを結ぶ経路のうち、特に重点的にバリアフリー化を図るべき経路のことです。

### ●準特定経路とは

特定経路を補完するため、できるかぎりバリアフリー化を図るべき経路のことです。

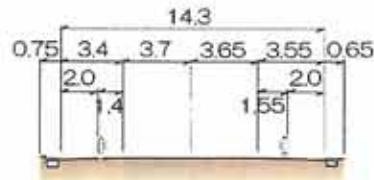


特定経路におけるバリアフリー整備状況

## 【快適で安全な歩道空間の確保】

福知山道路では広幅員歩道、自転車道と歩道の分離、段差の解消等バリアフリー化を推進するとともに、歩車分離により高齢者や身体障害者等にとって快適で安全な歩道空間が確保されることとなります。

(整備前断面)



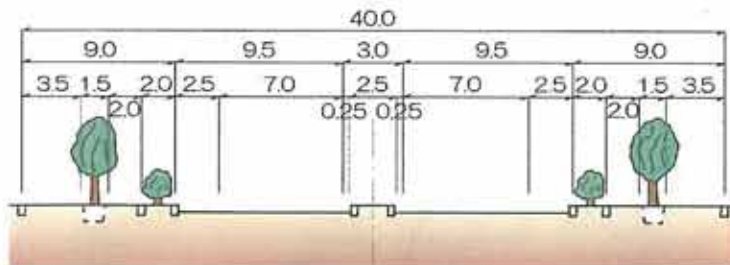
(岡～羽合付近)



整備前の状況



(完成形断面)



(岡～羽合[駅南土地区画整理事業区間])



整備後の状況



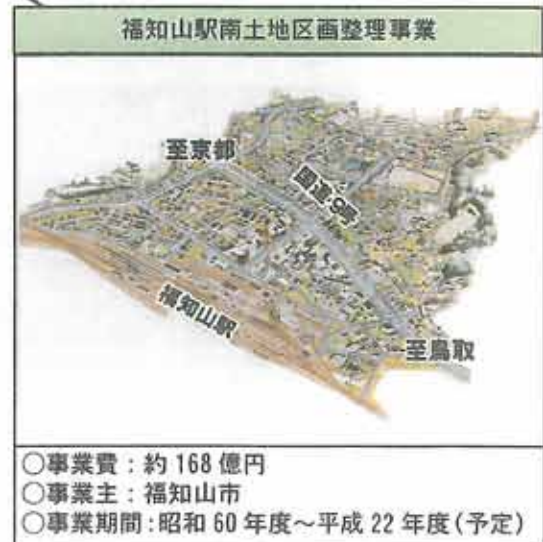
快適で安全な歩道空間の確保



## 4. 地域の活性化

### 【福知山駅周辺整備】

北近畿の商業拠点となる新都心周辺においては、福知山駅付近連続立体交差事業や区画整理事業など各種開発計画が進められています。福知山道路は、福知山駅南土地区画整理事業との整合を図り、まちづくりにおいて骨格となる重要な道路として位置づけられています。

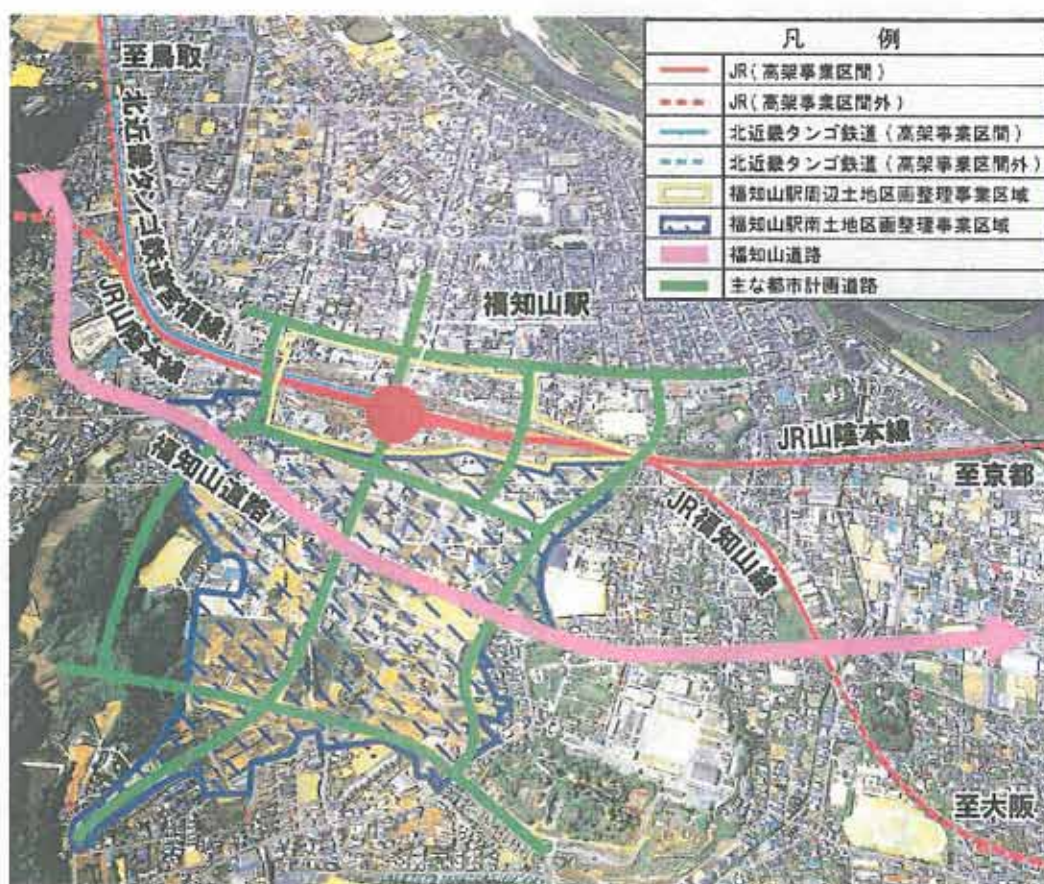


資料：福知山市

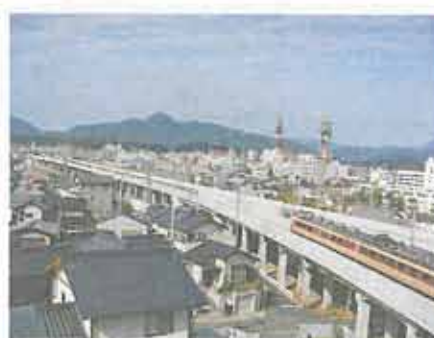
## 【まちづくりの骨格形成】

福知山市では魅力ある北近畿の中核都市を目指し、都市の再生と活性化を図るために、福知山駅を中心に様々な整備が進められています。今後、商業施設立地等により駅周辺に「人」「もの」「情報」が集まる新都心が形成されます。

福知山道路はまちづくりの骨格を形成し、駅周辺へのアクセス向上、交流促進等、中心市街地活性化に大きく貢献します。



福知山駅周辺整備区域



平成22年度の完成に向けて整備が進む福知山駅周辺

まちづくりの骨格形成を担い中心市街地活性化に貢献

## 【コミュニティ道路としてのまちづくり支援】

福知山道路は、将来のまちづくりの骨格となる重要な生活幹線道路であり、福知山駅南土地区画整理事業区間では景観を配慮した道路づくりを目指しています。

同区間周辺には公園や文化・レクリエーション施設等の集客施設、及び教育施設が立地しており、コミュニティ道路として各施設へのモビリティを向上させるとともに、まちづくりを支援します。



福知山道路完成予想図



福知山道路4車工事概成区間

### 福知山道路4車工事概成区間



コミュニティ道路としてのまちづくりへの支援

## 【福知山 I C と新都心周辺部との連携強化】

福知山道路の供用により、地域の商業核となる新都心及び周辺部の大型商業施設と I C 間との連携が強化され、地域の商圈が拡大することにより福知山経済の活性化が促進されます。



### 福知山市における大型小売店の立地推移



福知山道路沿道の店舗立地状況

### 福知山市中心部における大型小売店の立地状況



福知山 I C と新都心周辺部との連携強化による商業の発展

## 5. 地域における計画

福知山道路は、以下の計画に位置づけられています。

- ・ 新京都府総合計画〈平成13年度～平成22年度〉  
(平成13年1月)  
「広域交通ネットワークとして整備」
- ・ 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」
- ・ 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」
- ・ 福知山都市計画 (平成16年5月)  
「概ね10年以内に実施の主要な事業に位置づけ」
- ・ 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」

## 6. 要望経緯

平成14年 6月

「ふるさとルート9ネットワーク期成同盟会」設立

協議会名称	会長	主な構成メンバー	対象道路
ふるさとルート9ネットワーク期成同盟会	福知山市長	国会議員、福知山市、京丹波町等	国道9号

- ・ 毎年、国道9号の早期改修促進の要望書を国土交通省本省の関係各課に提出

(最近の動向)

平成17年 3月

国土交通省等に福知山道路12工区の早期工事完成を要望

平成18年10月

国土交通省等に福知山道路の4車線化工事の早期完成を要望

平成19年10月

国土交通省等に福知山道路の4車線化工事の早期完成を要望

## 費用便益比の算定 (事業全体)

路線名	一般国道 9 号
事業名	福知山道路
延長	L=5.8km

### □ 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19年度			
基準年における 現在価値	2,368 億円	110 億円	50 億円	2,528 億円

… (B)

### □ 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	628億円	66億円	694億円
基準年における 現在価値	824億円	25億円	849億円

… (C)

### □ 算定結果

費用便益 (B/C)
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{2,528\text{億円}}{849\text{億円}}$ $= 3.0$

## 費用便益比の算定 (残事業のみ)

路線名	一般国道 9 号
事業名	福知山道路
延長	L=5.8km

### □ 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19年度			
基準年における 現在価値	1,410 億円	53 億円	34 億円	1,498 億円

… (B)

### □ 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	235億円	66億円	301億円
基準年における 現在価値	194億円	25億円	219億円

… (C)

### □ 算定結果

<p style="margin: 0;">費用便益 (B/C)</p> $B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{1,498\text{億円}}{219\text{億円}}$ <p style="text-align: center; margin: 0;">= 6.8</p>
--

## コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、まちづくりとの整合を勘案し選定したものであること、また用地買収及び工事に着手していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

施工にあたっては、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努めます。



# 対 応 方 針

## (1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・平成3年12月に11工区の一部バイパス区間の供用により、松縄手交差点を中心とする現道（旧国道9号）において交通混雑が緩和しましたが、五枝交差点となっている自衛隊交差点をはじめとした主要交差点部においては、朝夕のラッシュ時を中心に交通渋滞が発生しており、幹線道路としての機能が十分発揮できない状況が生じていることから、早急な整備が必要となっています。
- ・また、本道路は福知山市のまちづくりの骨格をなす道路であり、福知山駅周辺整備事業及び福知山駅南土地区画整理事業と一体となって事業を進めていく必要があります。
- ・なお、今後も全線4車化供用を目指し、順次整備を進めて行く予定であり、その残事業の費用対効果は6.8となっています。

## (2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

用地取得は約83%完了（11工区100%完了）しており、早期の事業完了に向けて事業を推進する必要があります。

## (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

現計画は、沿道の土地利用状況、土地区画整理事業をはじめ、まちづくりとの整合を勘案して選定していることや、用地買収及び工事に着手していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進していきます。

施工にあたっては、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努めます。

◇対応方針

【事業継続】（原案）

福知山市内の交通混雑の緩和、快適で安全な歩道区間の確保、地域の活性化のために早期完成が強く求められています。

今後とも、現在の計画に基づき引き続き事業を推進し、福知山市岡から羽合区間の1.7kmについて、平成20年度の4車線供用を目標に福知山駅南土地区画整理事業と一体となって整備を図り、残る区間についても順次整備を進め、平成20年代半ばの全線4車線化を目標に事業を推進します。

路線名 (建設年度)	建設年度	建設会社	路線距離	備考
山崎線	1954	山崎建設	1.2	
福知山線	1954	福知山建設	1.2	
丹波赤松線	1954	丹波赤松建設	1.2	
丹波赤松線	1954	丹波赤松建設	1.2	
丹波赤松線	1954	丹波赤松建設	1.2	
丹波赤松線	1954	丹波赤松建設	1.2	
丹波赤松線	1954	丹波赤松建設	1.2	
丹波赤松線	1954	丹波赤松建設	1.2	
丹波赤松線	1954	丹波赤松建設	1.2	
丹波赤松線	1954	丹波赤松建設	1.2	

### 国道9号

### 福知山道路

福知山道路は、丹波赤松を結ぶ重要な交通路である。この道路は、丹波赤松の発展に大きく貢献している。また、この道路は、丹波赤松の観光資源を活かすための重要な役割を果たしている。この道路は、丹波赤松の歴史と文化を伝えるための重要な役割を果たしている。この道路は、丹波赤松の未来を拓くための重要な役割を果たしている。

## チェックリスト



事業再評価に係わる資料

事業名	一般国道9号 福知山道路		事業種別	一般国道 (二次改築)
事業の概要	起 終 点	自: 京都府 <sup>ふくちやま</sup> 福知山市 <sup>おさだの</sup> 長田野 至: 京都府 <sup>ふくちやま</sup> 福知山市 <sup>しんじょう</sup> 新庄	延長	L=5.8km
	事業化	昭和53年度 (11工区) 昭和60年度 (12工区)	都市計画決定	昭和56年度
	用地着手	昭和56年度 (11工区) 昭和62年度 (12工区)	工事着手	昭和59年度 (11工区) 平成4年度 (12工区)
	部分供用	平成3年度 (11工区 L=1.9km) 平成13年度 (12工区 L=0.5km)		
	全体事業費	約660億円		

一般国道9号は京都府京都市を起点とし、近畿北部から中国山陰地方を経て山口県下関市に至る約640kmの主要幹線道路です。しかし、一般国道9号が東西に横断する福知山市内では、地域内交通等が集中する朝夕のラッシュ時を中心として渋滞が発生しております。福知山道路は、こうした状況を背景として、福知山市内の交通混雑の緩和し、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として、昭和53年度及び昭和60年に事業化されました。

位  
置  
図



事業名	一般国道9号 福知山道路	事業種別	一般国道 (二次改築)
執行済み額	事業費 : 約404億円 (進捗率61.3% 完成形) ※11月末		
事業の進捗状況			
事業の進捗状況	<p>福知山道路 L=5.8km</p> <p>(終) 福知山市字新庄 (起) 福知山市長田野</p> <p>12工区 L=3.5km 11工区 L=2.3km</p> <p>至鳥取 至青垣 至京都</p> <p>厚中間屋駅 JR山崎本線 福知山駅 JR福知山線</p> <p>H13年3月 4車工事概成 (2車供用) L=0.5km</p> <p>H3年12月 暫定2車線 部分供用区間 L=1.9km</p> <p>凡例          - 事業中          - 暫定(2車)供用          - 一般国道          - 府道          - 市道          - 福知山駅南土地          - 区画整理事業区間</p>		
	進捗	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画決定 : 昭和56年8月18日</li> <li>・事業化 : 昭和53年度 (11工区) 昭和60年度 (12工区)</li> <li>・用地着手 : 昭和56年度 (11工区) 昭和62年度 (12工区)</li> <li>・工事着手 : 昭和59年度 (11工区) 平成4年度 (12工区)</li> </ul>	
状況	<p>【調査・設計・施工】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地については、事業対象面積の約83%が用地買収完了 (11工区100%、12工区約70%)</li> <li>・現在は、福知山駅周辺事業と整合を図るべく、12工区の1.7kmについて重点的に整備を進めています。</li> </ul>		
供用目標等今後の事業の見通し			
<p>福知山市岡から羽合区間の1.7kmについて、平成20年度の4車線供用を目標に福知山駅南土地区画整理事業と一体となって整備を図り、残る区間についても順次整備を進め、平成20年代半ばの全線4車線化を目標に事業を推進していきます。</p>			

事業名	一般国道9号 福知山道路		事業種別	一般国道 (二次改築)
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
	1. 活 力	円滑な モビリティ の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>●現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率。</li> <li>□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。</li> <li>□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。</li> <li>■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。</li> <li>■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。</li> <li>□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。</li> </ul>	
		物流効率化 の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>□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。</li> <li>□農林水産省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。</li> <li>□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。</li> </ul>	
		都市の 再生	<ul style="list-style-type: none"> <li>□都市再生プロジェクトを支援する事業である。</li> <li>□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。</li> <li>■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。</li> <li>■中心市街地内で行う事業である。</li> <li>□幹線都市計画道路網密度が1.5km/km<sup>2</sup>以下である市街地内での事業である。</li> <li>■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。</li> <li>□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。</li> </ul>	
		国土・地域 ネットワーク の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>□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。</li> <li>□地域高規格道路の位置づけあり。</li> <li>□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)</li> <li>■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。</li> <li>□現道等における交通不能区間を解消する。</li> <li>□現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。</li> <li>■日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul>	

事業名	一般国道9号 福知山道路		事業種別	一般国道 (二次改築)
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
	1. 活力	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、地域連帯プロジェクト、大規模イベントを支援する。 <input 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。	
	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1,000万/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間に於いて、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"/> 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。	
		安全で安心できる暮らしの確保	<input 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在する場合において、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 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 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。	

事業名	一般国道9号 福知山道路		事業種別	一般国道 (二次改築)
事業を巡る	客観的評価指標			
	4. 環境	地域環境の保全	●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	●現道等における自動車からのNO2排出削減率。	
			●現道等における自動車からのSPM排出削減率。 □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。 □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	□関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。	
■他機関との連携プログラムに位置づけられている。				
□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。				
社会情勢の変	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）			
	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 ・現道（旧国道9号を含む並行区間）の渋滞損失時間は749千人・時間/年である。 ・当該事業により渋滞損失時間は299千人・時間/年となり約6割削減される。			
	4. 環境～生活環境の改善・保全～ ○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 ・現道（旧国道9号を含む並行区間）のCO2の排出量は13,471千t-c/年である。 ・当該事業によりCO2排出量は9,956千t/年で約3割削減される。 ○現道等における自動車からのNO2排出削減率 ・現道（旧国道9号を含む並行区間）のNO2排出量は42t/年である。 ・当該事業によりNO2排出量は31t/年となり、約3割削減される。 ○現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・現道（旧国道9号を含む並行区間）のSPM排出量は4t/年である。 ・当該事業によりSPM排出量は3t/年となり、約3割削減される。			
	※旧国道9号を含む並行区間とは、「福知山市長田野～同市土師新町～土師交差点～土師橋～松縄手交差点～福知山停車場線～同市下篠尾～同市新庄」の区間を示す			
	事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化 ・沿線市町村による関係諸団体より、早期完成が強く求められている。 ・平成17年11月にJR福知山駅付近が高架化された。 ・平成18年1月に福知山市、三和町、夜久野町、大江町の市町村合併（現福知山市）が行われた。			



<p>効果事業分析の時の要因費用対化効果</p>	<p><b>【事業全体】</b>  ○現在の費用便益比： <math>B/C = 3.0</math>  （基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出）</p> <p><b>【残事業】</b>  ○現在の費用便益比： <math>B/C = 6.8</math>  （基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出）</p>
<p>立案等との縮減可能性代替案</p>	<p>本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等の接続をはじめ、まちづくりとの整合を勘案し選定したものであること、また用地買収及び工事に着手していることから、引続き現計画に基づき事業を推進します。</p> <p>施工にあたっては、新技術・新工法の活用などによりコスト縮減に努めています。</p>
<p>地方公共団体等の意見</p>	<p>○福知山市、京丹波町等で構成する「ふるさとルート9ネットワーク期成同盟会」より、福知山道路の早期完成が要望されています。</p>
<p>対応方針</p>	<p>○事務局案（事業継続）  （理由）  福知山市内の交通混雑の緩和、快適で安全な歩道空間の確保、地域の活性化のために早期完成が強く求められています。</p> <p>今度とも、現在の計画に基づき引続き事業を推進し、福知山市岡から羽合区間の1.7kmについて、平成20年度の4車線供用を目標に福知山駅南土地区画整理事業と一体となって整備を図り、残る区間についても順次整備を進め、平成20年代半ばの全線4車線化を目標に事業を推進していきます。</p>

