



No. 5-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成29年度第6回

一般国道9号

きょうと にし

京都西立体交差

【再評価】

平成30年1月
近畿地方整備局

目次

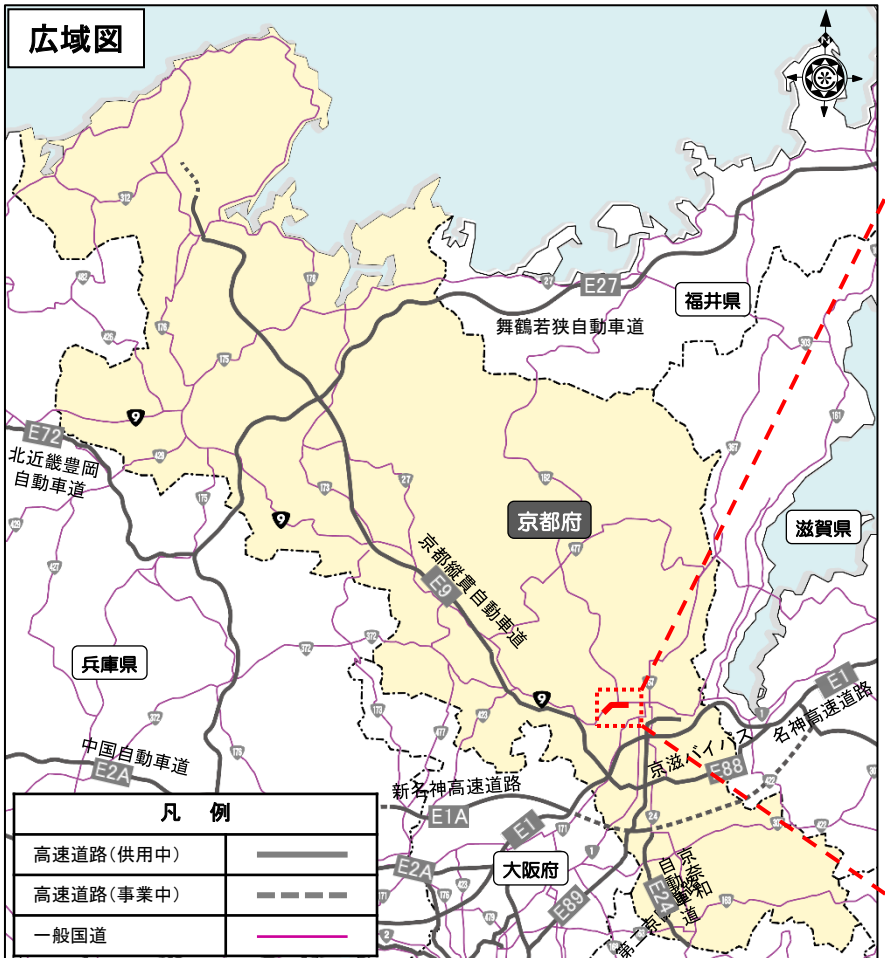
1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

事業全体図

一般国道9号
京都西立体交差

一般国道9号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの幹線道路で、京都市と京都府北中部を連絡するとともに、京都市内においても東西交通の軸として重要な役割を担っています。

京都西立体交差は、京都市西部地域における交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長3.8kmの立体交差事業です。



1. 事業の概要

一般国道9号
京都西立体交差

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保

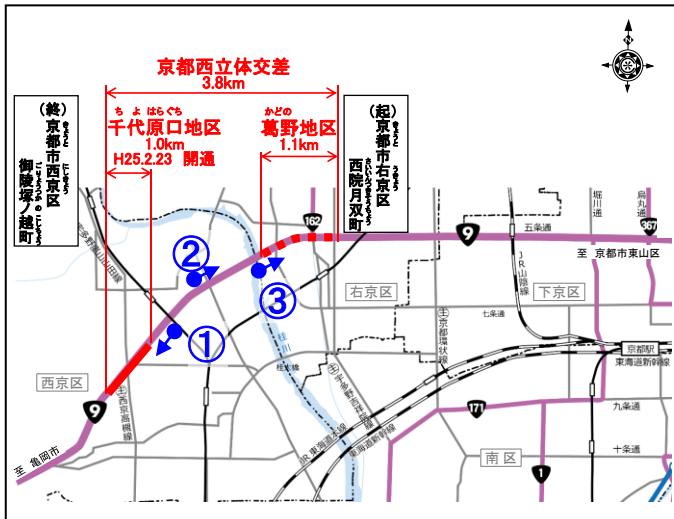
事業の概要・進捗状況

区 間	きょうとし うきょうくさいいんつきそうちよう (起) 京都府京都市右京区西院月双町 きょうとし にしきょうくごりようつかのこしちよう (終) 京都府京都市西京区御陵塚ノ越町
道路延長	3.8km
構造規格	第4種1級
設計速度	60km/h
車 線 数	4車線
標準幅員	22.0~29.4m
計画交通量	35,800台 / 日
全体事業費	321億円
事業化	平成11年度
都市計画決定	平成11年8月
用地着手	平成15年度
工事着手	平成14年度
開通延長	1.0km(千代原口地区)
事業進捗率	約76%(平成29年3月末現在)
用地取得率	約43% (面積ベース、平成29年3月末現在)

広域図



平面図

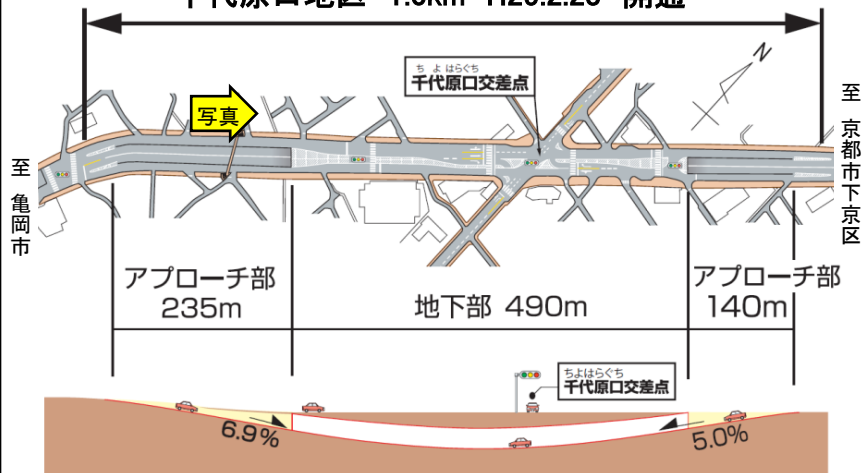


1. 事業の概要

一般国道9号
京都西立体交差

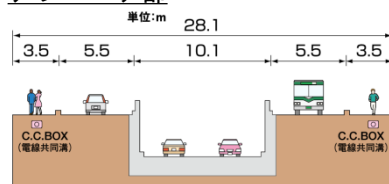
千代原口地区の概要

ちよはらくち
千代原口地区 1.0km H25.2.23 開通

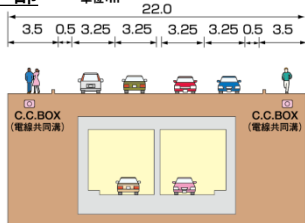


整備後 標準断面図

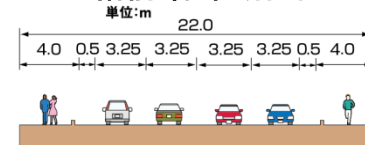
アプローチ部



地下部



整備前 標準断面図



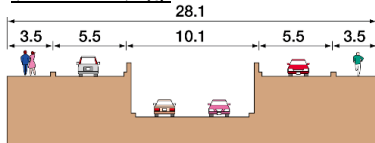
葛野地区の概要

かどの
葛野地区 1.1km

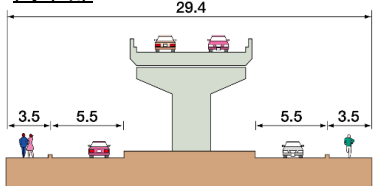


整備後 標準断面図

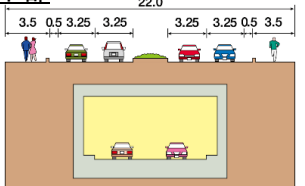
アプローチ部



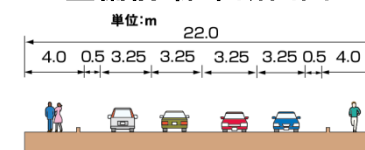
高架部



地下部



整備前 標準断面図

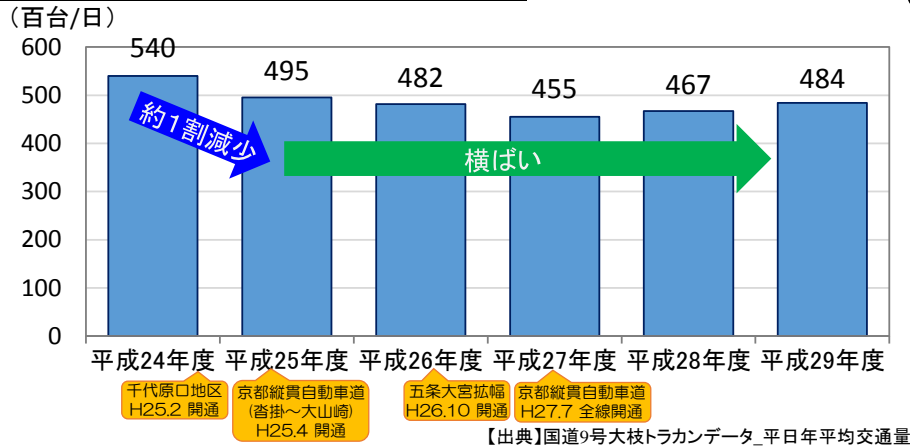


2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化(交通量の変化等)

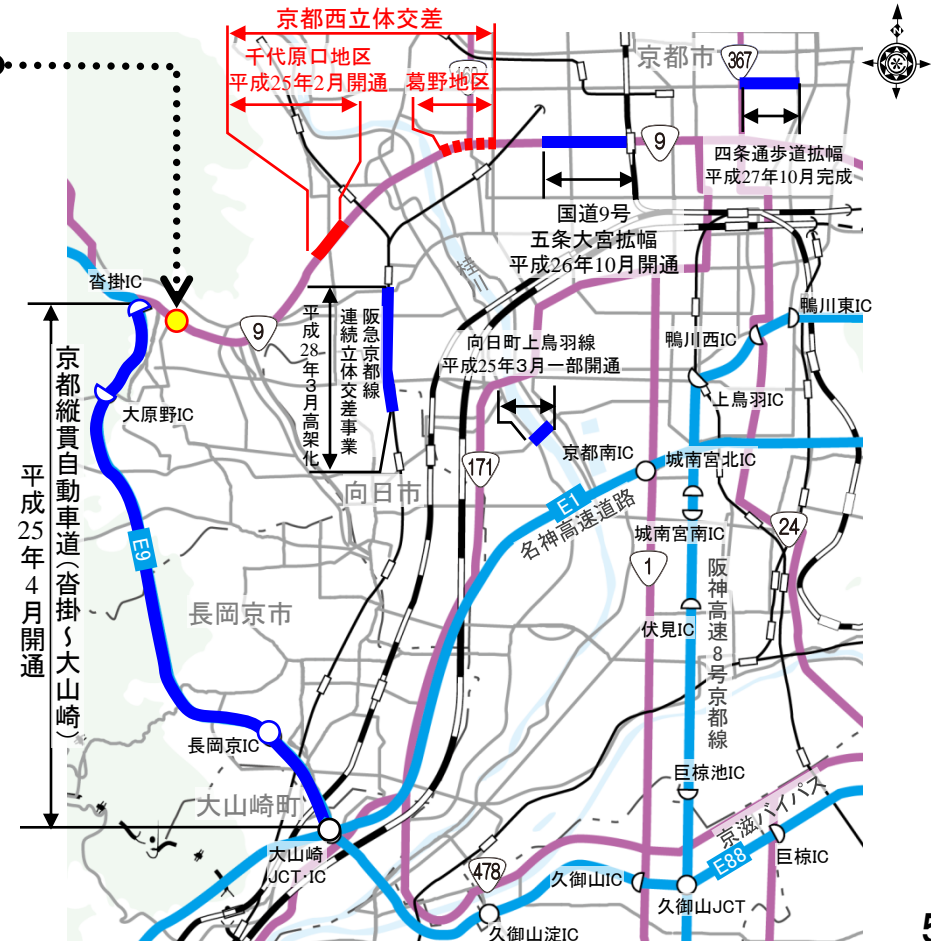
- 国道9号の交通量は千代原口地区(H25.2)、京都縦貫自動車道(沓掛～大山崎)(H25.4)の開通後約1割減少。
- その後、五条大宮拡幅(H26.10)や京都縦貫自動車道の全線が開通(H27.7)するなど、周辺道路の整備が進展するが、交通量に大きな変化はない。

国道9号の交通量の推移



周辺道路の主な整備状況

年月	事業の進捗状況
平成25年2月	京都西立体交差 千代原口地区 開通
平成25年3月	向日町上鳥羽線 一部開通
平成25年4月	京都縦貫自動車道(沓掛～大山崎) 開通
平成26年10月	国道9号五条大宮拡幅 開通
平成27年7月	京都縦貫自動車道 全線開通
平成27年10月	四条通歩道拡幅 完成
平成28年3月	阪急京都線 連続立体交差事業 高架化

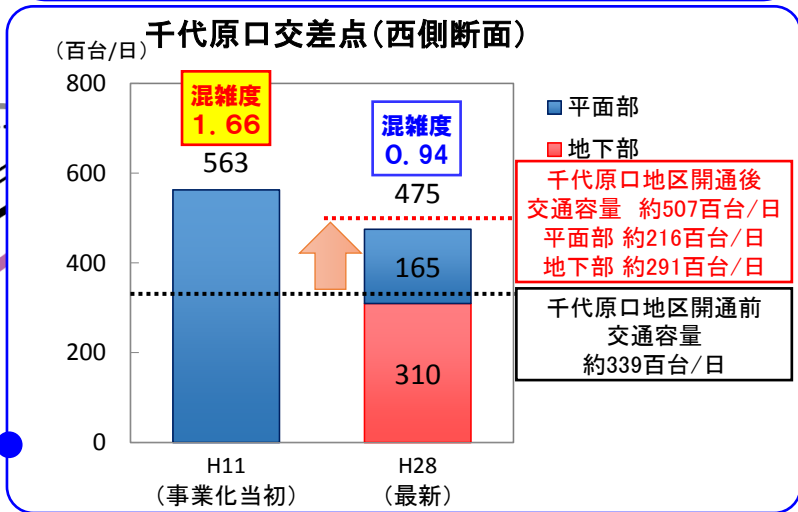
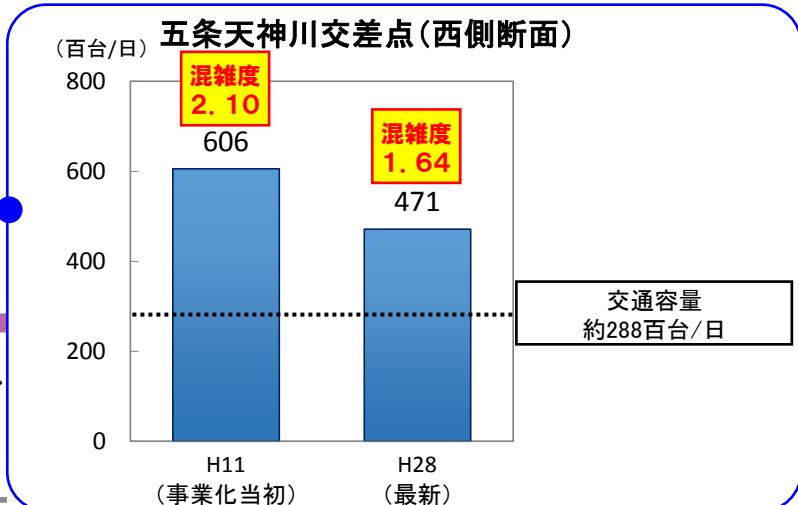
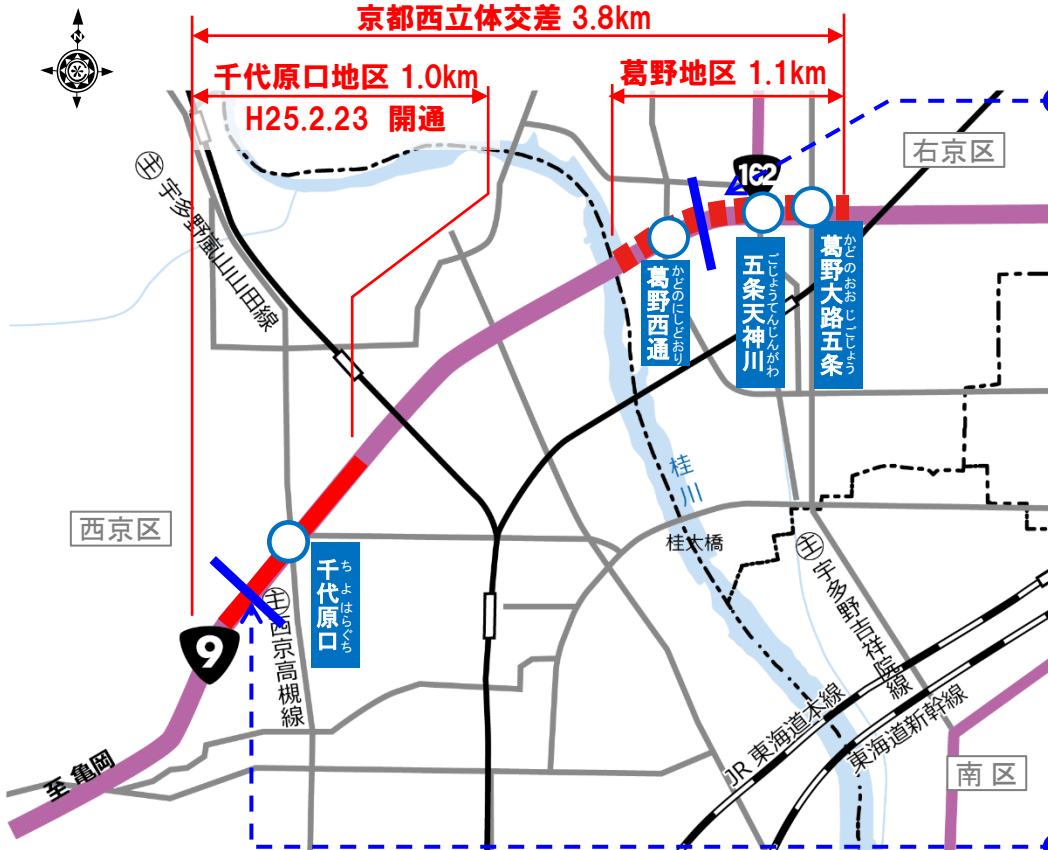


2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- 京都西立体交差事業区間の交通量は約4万7千台と依然として多く、葛野地区では混雑が発生。
- 千代原口地区はH25年2月の開通後、交通容量の拡大により交通混雑が緩和。

交通量・混雑度の推移



【交通量出典】 H11: 道路交通センサス
H28: 京都国道事務所調べ (平成28年11月10日(木))

【交通容量出典】 千代原口地区開通後: H28交通量調査をもとに算定
千代原口地区開通前: H22道路交通センサスより算定
葛野地区: H27道路交通センサスより算定

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

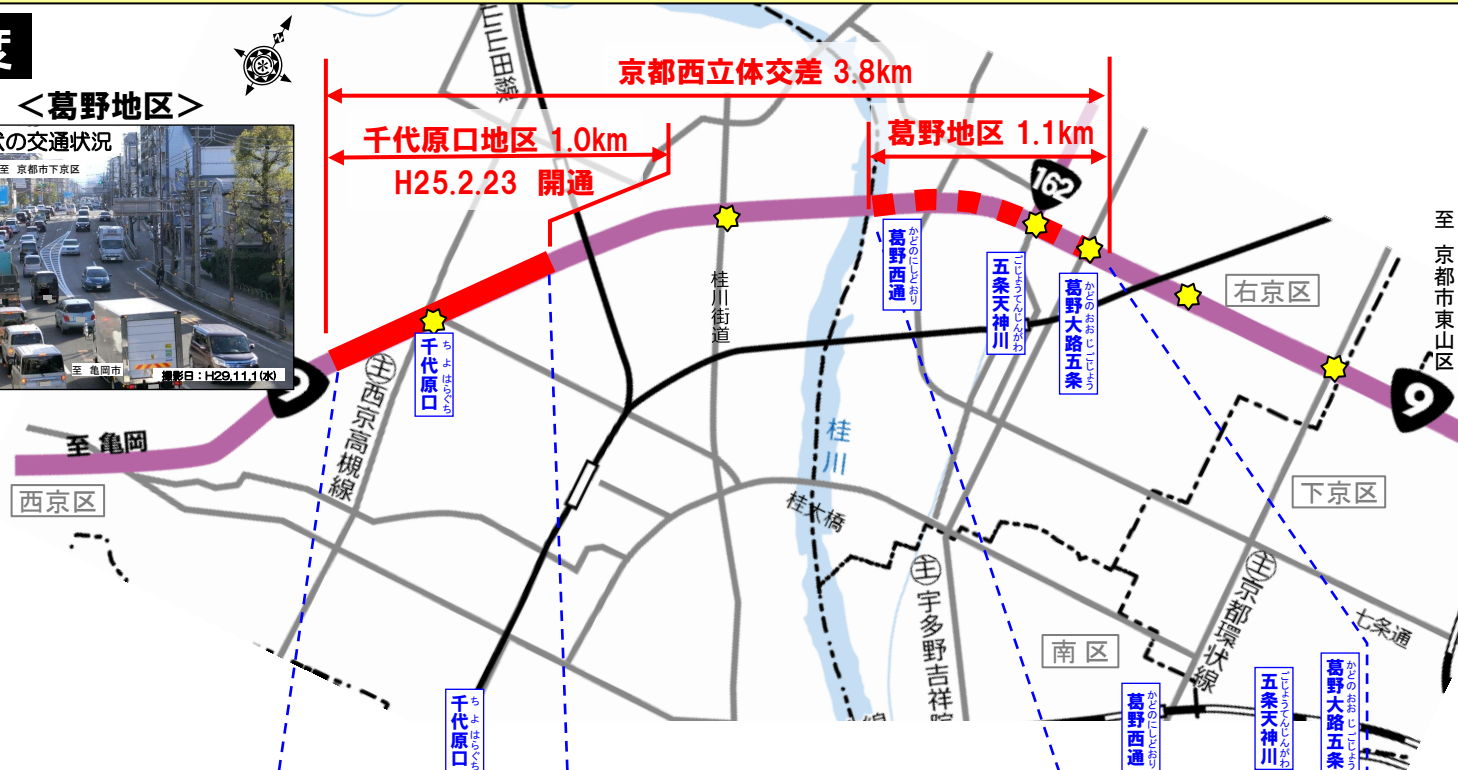
- 千代原口地区は交差点の立体交差化により円滑な交通が確保され、走行速度が向上。
- 葛野地区では速度低下が著しく、整備による交通混雑の緩和に期待。

国道9号の旅行速度

<千代原口地区>



<葛野地区>



凡例

- ★ : 主要渋滞箇所
- : 20km/h未満
- : 20km/h～30km/h
- : 30km/h～40km/h
- : 40km/h以上

方向	時間帯	速度状況												
		7時台	8時台	9時台	16時台	17時台	18時台	7時台	8時台	9時台	16時台	17時台	18時台	
下京区方面 行き(上り)	7時台	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	8時台	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	9時台	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	16時台	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	17時台	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
亀岡方面 行き(下り)	7時台	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	8時台	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	9時台	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	16時台	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	17時台	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

千代原口地区 (速度が低い 時間帯が少ない)

葛野地区 (速度が低い 時間帯が多い)

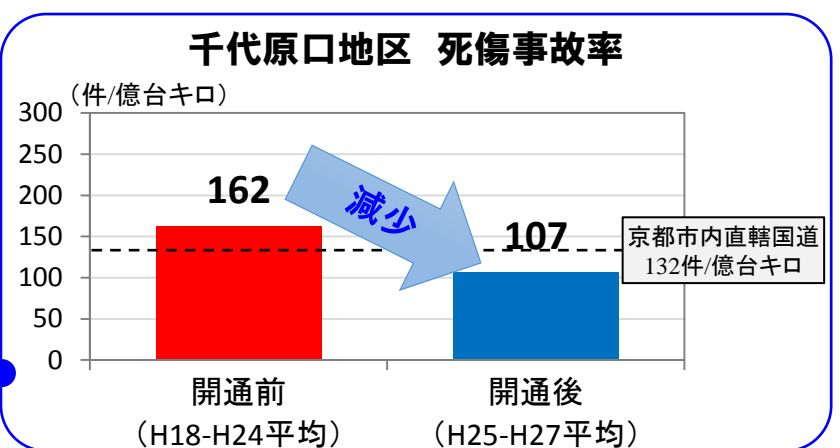
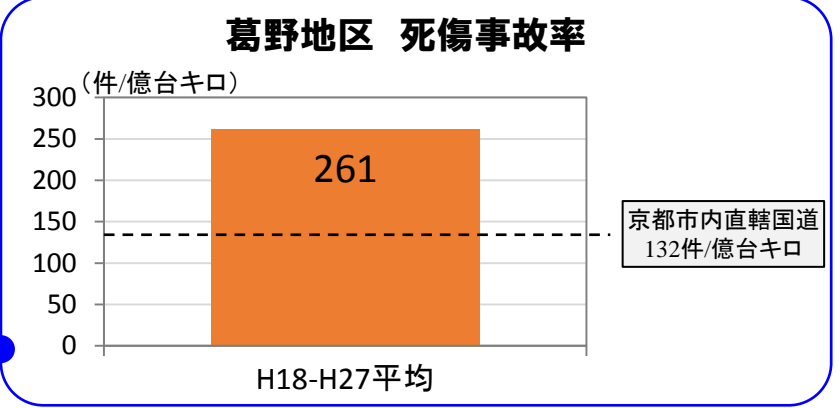
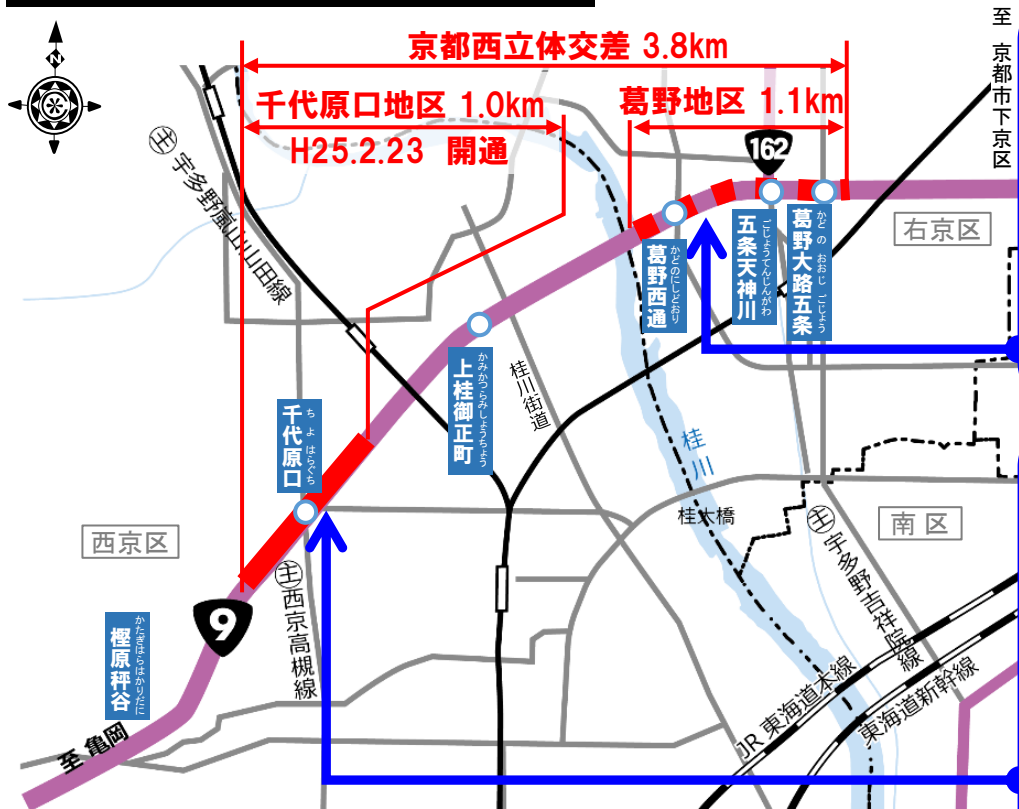
【出典】
旅行速度：民間プローブデータ (H28.10平日平均)
主要渋滞箇所：近畿地方整備局 記者発表資料(H25.2.15)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

- 千代原口地区開通前の7年間では死傷事故率が162件/億台キロであったが、開通後3年間では死傷事故率は107件/億台キロに減少。
- 葛野地区は、過去10年間の死傷事故率が261件/億台キロと高く、整備による事故の減少に期待。

事業区間の死傷事故率



2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 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)
	446億円	19億円	10億円	475億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	404億円		13億円	417億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成29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
 道路交通センサス統合推計モデル【第二段階】

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 : 321億円
 維持管理費 : 21百万円/km
 作成主体 : 近畿地方整備局

■ 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)
	155億円	5.1億円	6.0億円	166億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	61億円		6.7億円	68億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用の合計値については、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. 事業の必要性等に関する視点

4) 地域における計画等

■地域計画等への位置付け

京都西立体交差は、下記の計画の中で必要な事業として位置付けられています。

- ・京都府地域防災計画(京都府:平成29年8月)
- ・京都都市計画区域マスタープラン(京都府:平成28年5月)

■要望経緯

◇京都府(最近の動向)

- ・平成24年1月:京都府内の国道に関する要望書
→「京都府域における国道の整備促進について」より、京都西立体交差の整備促進を要望。
- ・平成24年8月:京都府内の国道に関する要望書
→「京都府域における国道の整備促進について」より、京都西立体交差の整備促進を要望。

3. 事業の進捗の見込みの視点

1) 事業の進捗状況

平成29年度事業内容

- ・葛野地区の調査設計を進めます。

進捗の状況

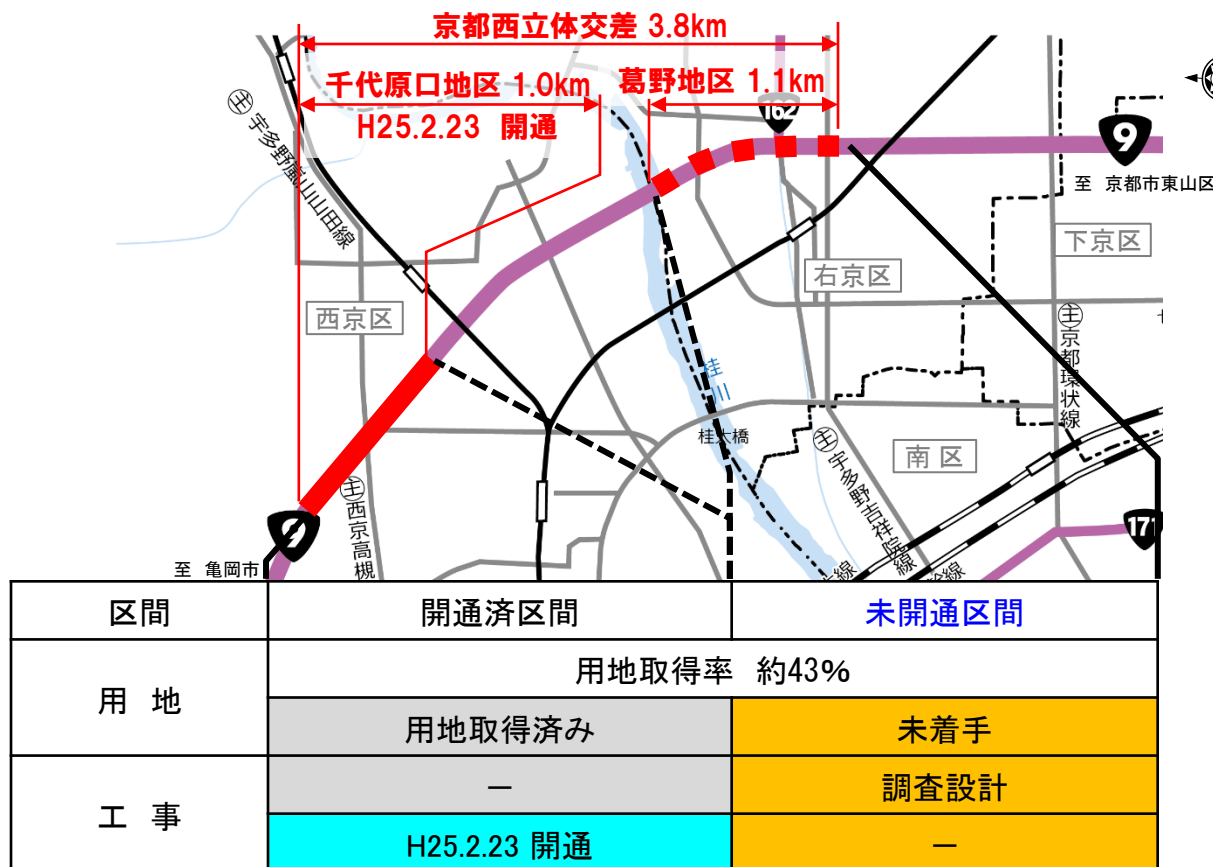
- ・平成28年度末までの用地取得率43%、事業進捗率76%(事業費ベース)です。

事業進捗上の課題

- ・葛野地区の整備にあたり、工事期間中の交通混雑が予想されるため、適切な迂回案内を検討する必要があります。

2) 今後の事業スケジュール等

- ・引き続き事業を推進し、早期の開通を目指します。

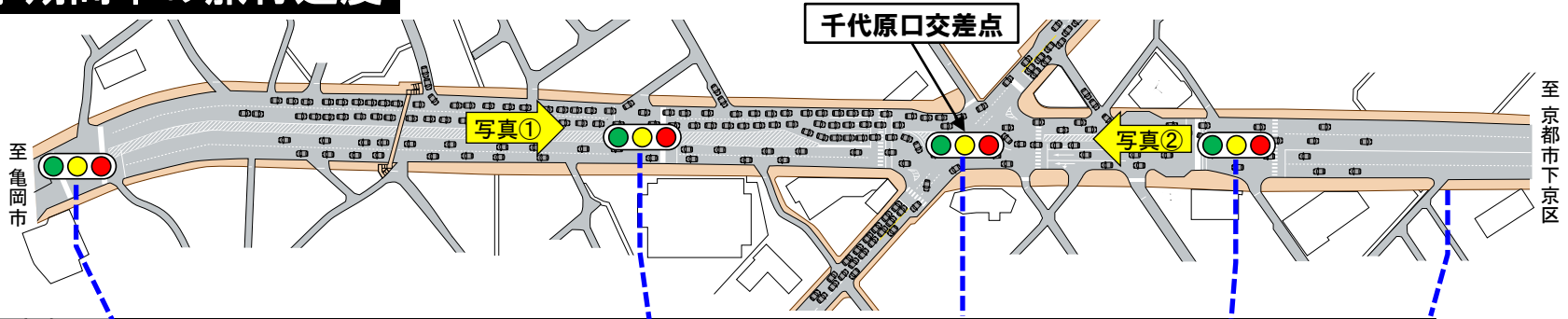


※用地取得率は、平成29年3月末時点の面積ベース

3. 事業の進捗の見込みの視点

1) 千代原口地区整備工事期間における状況

工事期間中の旅行速度



方向	時間帯	旅行速度 (km/h)									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
下京区方面 行き (上り)	7時台	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red
	8時台	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red
	9時台	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
	16時台	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red
	17時台	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red
亀岡方面 行き (下り)	7時台	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
	8時台	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
	9時台	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
	16時台	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
	17時台	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow

【出典】民間プローブデータ
(H24.10平日平均)

凡例	
Red	: 20km/h未満
Yellow	: 20km/h~30km/h
Light Blue	: 30km/h~40km/h
White	: 40km/h以上

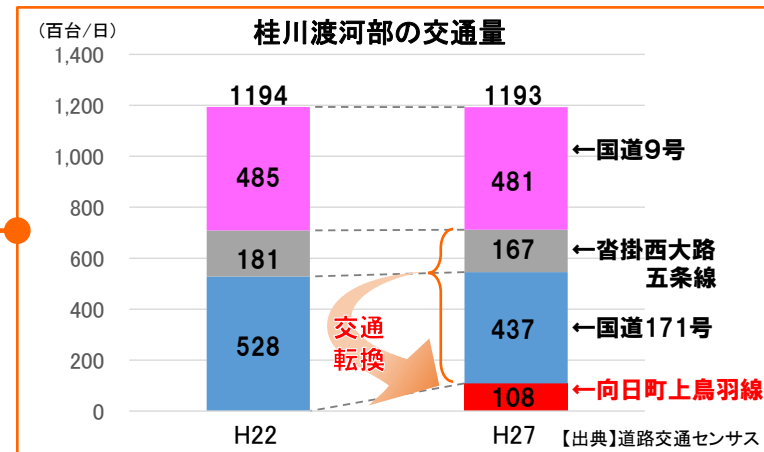
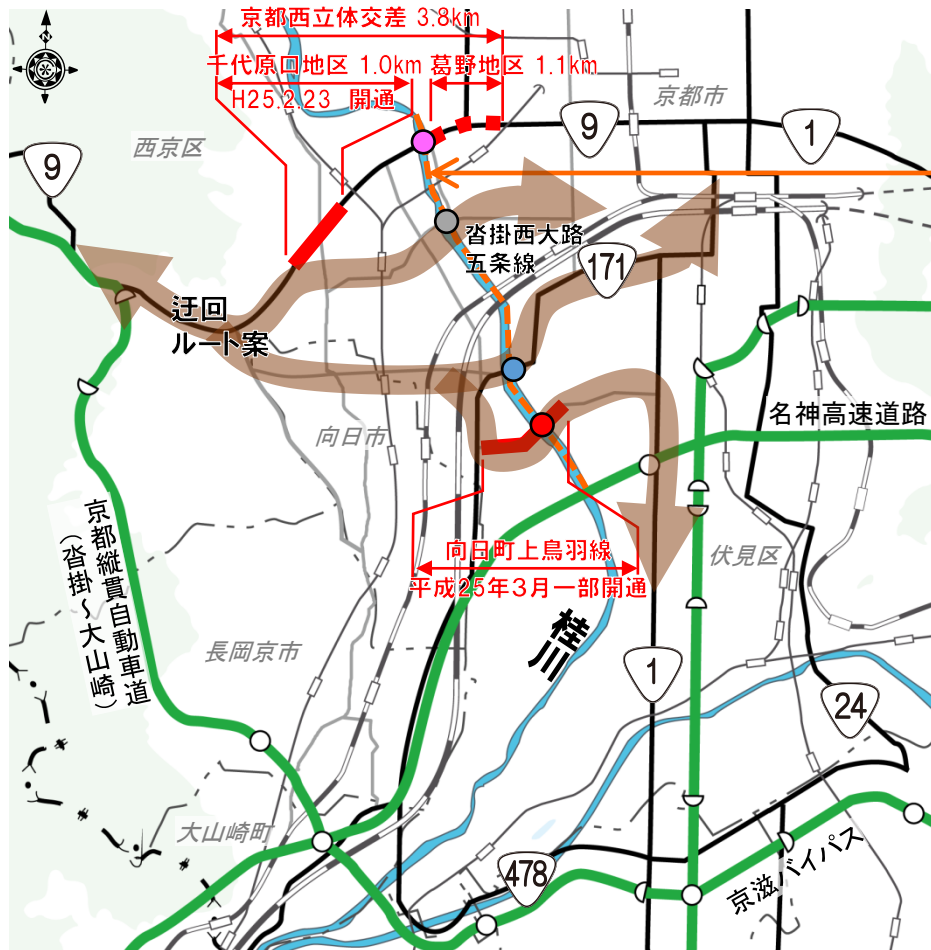
工事期間中の交通状況



3. 事業の進捗の見込みの視点

2) 葛野地区整備における対応

- 平成25年3月に桂川を渡河する、京都市道である向日町上鳥羽線が開通。
- 国道171号など、桂川渡河部の交通が、市道に約1万台転換。
- 工事期間中に国道171号などへ迂回案内が可能となった事から、現在、関係機関協議を進めるべく、調査を実施。今後、関係機関協議をうけ地元説明に着手。



京都西立体交差の計画は、交通混雑の緩和及び交差点の交通安全の確保を目的に、周辺の土地利用状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境や景観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

■京都市長

平成30年1月5日 建建企第82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)の作成に係る意見照会について(回答)

京都市では、車中心の社会から人と公共交通優先の社会への転換を目指して「歩くまち・京都」総合交通戦略を推進しており、その中で、主要幹線道路である国道9号等は公共交通に配慮しながら、主に自動車交通の円滑な処理を目指すこととしています。また、併せて市内の慢性的な交通渋滞による市民生活や経済活動の損失軽減を図るため、まちの持続的成長に必要な道路整備等を着実に進めています。

広域的道路ネットワークを形成する国道9号における京都西立体交差事業は、京都市西部方面の主要渋滞箇所の改善に向けて大きく寄与し、本市まちづくりの一端を担う事業であると認識しており、京都市としても国が実施する本事業に協力し、進めてまいりたい。

事業実施に当たっては、周辺地域の安全にも十分に配慮し、できる限り早い時期の完成に加え、一層のコスト縮減に努めるようお願いします。

5. 関係自治体の意見

◆沿線市町村の期待

■京都市長

(期待する効果)

①交通混雑の緩和・交通利便性の向上

- ・葛野地区の整備により、交通混雑が解消され、京都市西部地域の交通利便性向上に期待。
- ・また、国道9号の混雑緩和により、京都市バスをはじめとした路線バスの定時性確保が期待でき、公共交通機関の利便性が向上し、歩くまち京都の促進に期待。

②安全性の向上

- ・葛野地区の整備により、葛野大路五条をはじめとする各交差点の交通量が減少することで、交通事故削減に期待。
- ・葛野地区の交通混雑の解消により、周辺道路の抜け道利用が減少し、交通安全性向上に期待。
特に対象地域には小中学校等の教育施設や運動公園が立地しているため、歩行者の安全性向上が重要な地域となっています。

(京都市の取組)

京都市では、車中心の社会から人と公共交通優先の社会への転換を目指して「歩くまち・京都」総合交通戦略を推進しています。その中で、主要幹線道路である国道9号等は公共交通に配慮しながら、主に自動車交通の円滑な処理を目指すこととしており、京都西立体交差事業はこれらの取組に寄与するものと考えています。

また、京都西立体交差事業の整備効果をより発揮するため、国道9号に接続する(都)葛野西通等の道路整備を着実に進めていきます。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・ 事業目的である交通混雑の緩和、交通安全の確保が必要な状況は変化していない。
- ・ 京都西立体交差事業の区間の交通量は約4万7千台と依然として多く、葛野地区では混雑が発生。千代原口地区はH25年2月の開通後、交通容量の拡大により交通混雑が緩和。
- ・ 千代原口地区は交差点の立体交差化により円滑な交通が確保され、走行速度が向上。葛野地区では速度低下が著しく、整備による交通混雑の緩和に期待。
- ・ 千代原口開通前の7年間では死傷事故率が162件/億台キロであったが、開通後3年間では死傷事故率は107件/億台キロと減少。葛野地区は、過去10年間の死傷事故率が261件/億台キロと高く、交差点の立体交差化の整備による事故の減少に期待。
- ・ 費用便益比 (B/C) は、事業全体で1. 1、残事業で2. 5。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・ 千代原口地区は平成25年2月23日に立体交差箇所を完成。
- ・ 葛野地区は、調査設計を推進。

京都西立体交差は、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、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続



No. 5-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成29年度第6回

一般国道9号
きょうとにしりったいこうさ
京都西立体交差
【再評価】

平成30年1月
近畿地方整備局

(再評価)

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	一般国道9号 京都市西立体交差事業
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	事業の効索性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている

全体：費用便益比(B/C)=1.1 (経済的現在価値(B-C)=58億円、経済的内部収益率(EIRR)=4.5%)
 残事業：費用便益比(B/C)=2.5 (経済的現在価値(B-C)=99億円、経済的内部収益率(EIRR)=11.6%)

●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	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 ■ 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 □ 現道又は並行区間等における隣切交通量が10,000台時/日以上かつ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 ■ 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 □ 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 □ 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 ■ 農林水産物を主体とする埠頭において農林水産物の流通の利便性が向上 □ 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 	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):11572万人・時間/年 渋滞損失削減時間:27万人・時間/年(19268万人・時間/年⇒19241万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:葛野地区-立体部、千代原口地区-現道、葛野地区-現道 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:89万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:8割削減 国道9号(京都市西立体交差区間)、(H27:旅行速度15.2→15.6km/h⇒H27:16.9→18.2km/h改善) 京都市バス、京阪京都バス 亀岡市～JR京都駅(所要時間:45分⇒43分)
物流効率化の支援		農林水産物を主体とする地域名:京都市中北部地域 主な出荷先:京都市中央卸売市場

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 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 <input checked="" type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input checked="" 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"/> 対象区画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 <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り <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 <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期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 <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 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 <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"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的風貌を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <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/日以上、歩行者交通量が500人/日以上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 type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにハリアフリー化される <input checked="" type="checkbox"/> 対象区画が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区画及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	<p>京都市内 DID地区 道路整備による効果：交通理補の緩和、交通安全の確保</p> <p>京都市の幹線都市計画道路網密度：0.581km/km²</p>
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 国土・地域ネットワークの構築	<p>亀岡市～京都市 (所要時間:49分⇒47分)</p>
2. 暮らし	歩行者・自転車 のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 歩行者・自転車 のための生活空間の形成	<p>長岡京市～三次医療施設・京都第二赤十字病院 (所要時間:52分⇒50分) 向日市～三次医療施設・京都第二赤十字病院 (所要時間:44分⇒42分)</p>
	無電柱化による 美しい町並みの 形成	<input type="checkbox"/> 無電柱化による 美しい町並みの 形成	<p>9号千代原電線共同溝(京都市無電柱化ネットワークの位置づけ有り)</p>
	安全で安心でき くらしの確保	<input type="checkbox"/> 安全で安心でき くらしの確保	

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>■ 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は、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</p> <p>□ 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)かつ歩行者交通量が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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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られ、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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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)</p> <p>□ 現道等の防災拠点線又は震災点線対策箇所もしくは架橋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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 避震路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</p> <p>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p> <p>● 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</p>	<p>国道9号 葛野本路五差交差点(死傷事故率:712.8件/億台キロ)改善(見込み)</p> <p>国道9号 千代原口交差点 (死傷事故率:463.5件/億台キロ)</p> <p>京都府地域防災計画 (第1次緊急輸送道路)</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>● CO2排出削減量:388.32t/年</p> <p>(推計結果)</p> <p>評価対象区間(現道/平行区間等):葛野地区-立体部 千代原口地区-現道 葛野地区-現道</p> <p>排出削減量:11.75t/年、排出削減率:7割削減</p> <p>(バイパス事業の場合)バイパス等についてNOx排出増加量:11.47t/年</p> <p>評価対象区間(現道/平行区間等):葛野地区-立体部 千代原口地区-現道 葛野地区-現道</p> <p>排出削減量:0.71t/年、排出削減率:7割削減</p> <p>(バイパス事業の場合)バイパス等についてSPM排出増加量:0.67t/年</p>	
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p>	<p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>■ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 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見込まれる</p>	<p>「京都府都市計画区域マスタープラン(京都府:平成28年5月)」に国道9号の整備が位置づけられている。</p>

(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
一般国道9号	京都西立体交差	L=3.8km	二次改築	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
35,800	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29年度		
単純合計	304億円	38億円	342億円
うち残事業分	71億円	19億円	90億円
基準年における 現在価値 (C)	404億円	13億円	417億円
うち残事業分	61億円	6.7億円	68億円

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29年度			
供用年	平成35年度			
単年便益 (初年便益)	27億円	1.2億円	0.57億円	29億円
基準年における 現在価値 (B)	446億円	19億円	9.5億円	475億円
うち残事業分	155億円	5.1億円	6.0億円	166億円

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）	58億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.5%
費用便益比（残事業）	2.5
経済的純現在価値（残事業）	99億円
経済的内部収益率（残事業）	11.6%

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】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	35,800台/日	±10%	0.9~1.4
事業費	71億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	5年	±20%	1.1~1.2

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	35,800台/日	±10%	2.0~2.9
事業費	71億円	±10%	2.3~2.7
事業期間	5年	±20%	2.4~2.5

交通状況の変化

様式-3①

事業名：京都西立体交差（事業全体）

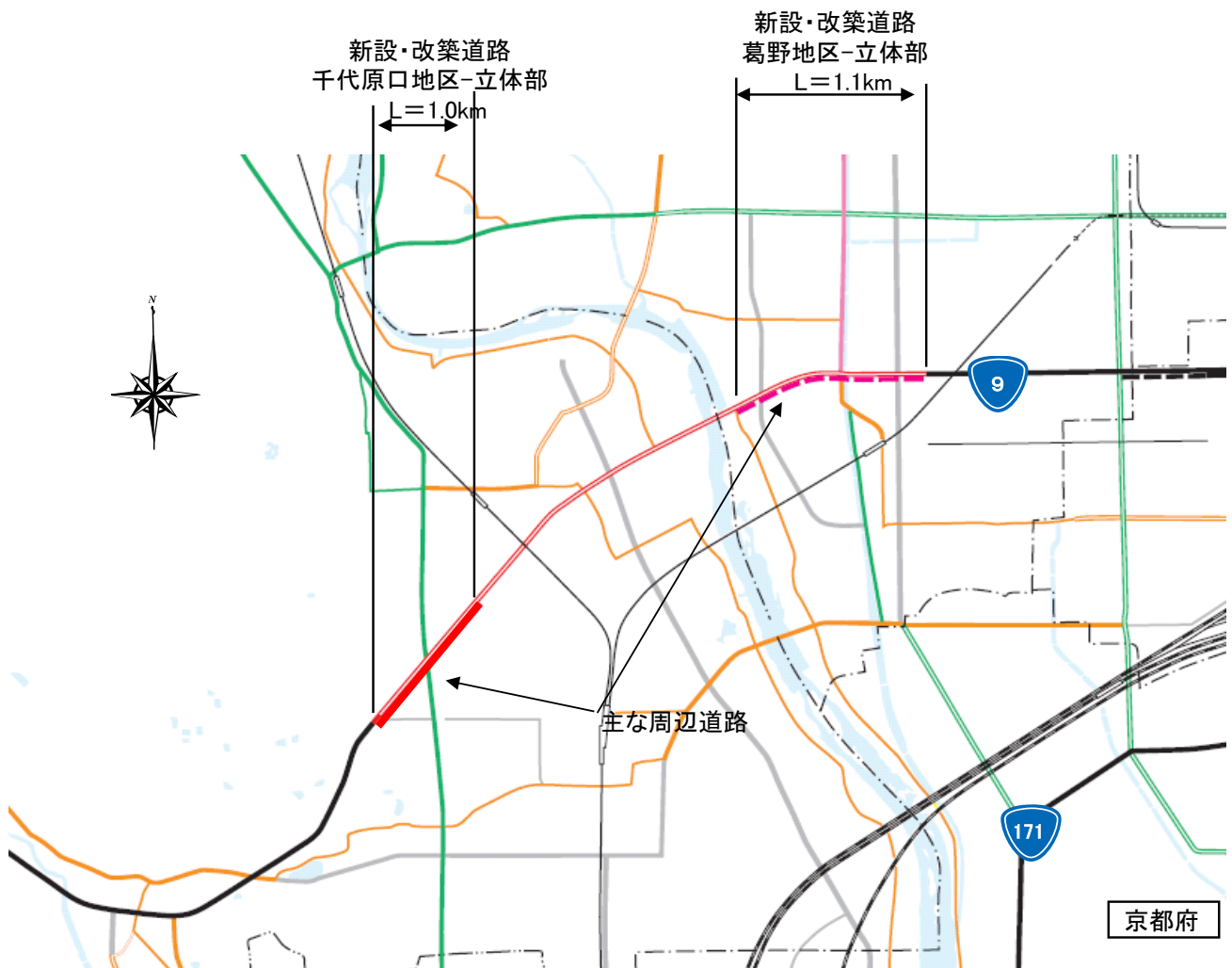
（推計時点 H42年）

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路	千代原口地区-立体部 (1.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	35,800
		走行時間 ^{※2}	[分]	0	3
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	22.72
	葛野地区-立体部 (1.1km)	交通量	[台/日]	0	30,400
		走行時間	[分]	0	3
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	17.85
②主な周辺道路 ^{※4}	千代原口地区-現道 (1.0km)	交通量	[台/日]	58,000	23,600
		走行時間	[分]	5	4
		走行時間費用	[億円/年]	58.33	19.23
	葛野地区-現道 (1.1km)	交通量	[台/日]	42,200	15,400
		走行時間	[分]	5	3
		走行時間費用	[億円/年]	35.38	9.50
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (3,644.4km)	走行時間費用	[億円/年]	11,118.26	11,115.55	

			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：3,648.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,211.97	11,184.84	27.13

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※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：京都西立体交差（残事業）

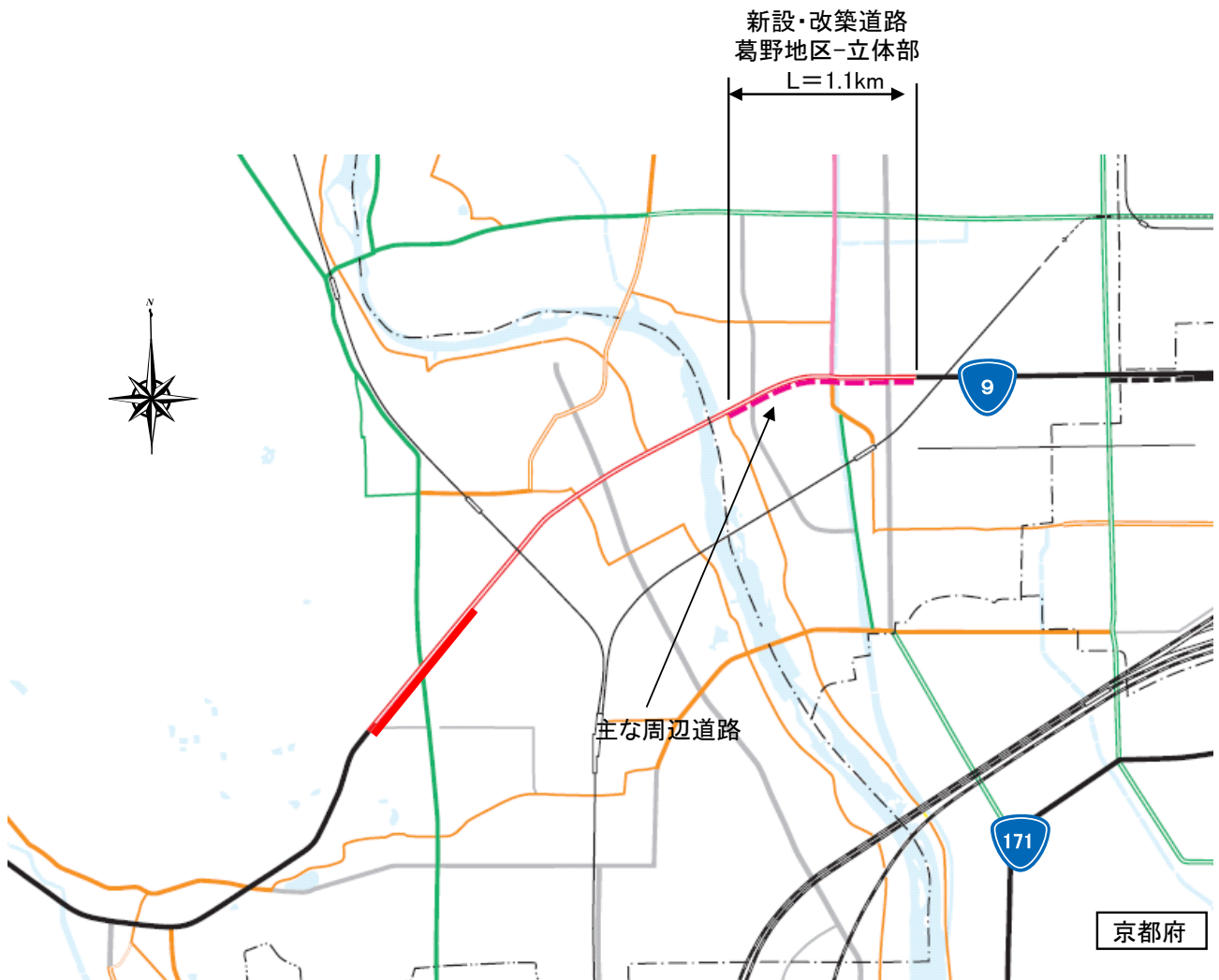
（推計時点 H42年）

				整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・ 改築道路	葛野地区- 立体部 (1.1km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	30,400	
		走行時間 ^{※2}	[分]	0	3	
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	17.85	
②主な周 辺道路 ^{※4}	葛野地区- 現道 (1.1km)	交通量	[台/日]	38,800	15,400	
		走行時間	[分]	4	3	
		走行時間費用	[億円/年]	31.13	9.50	
		交通量	[台/日]	0	0	
		走行時間	[分]	0	0	
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
		交通量	[台/日]	0	0	
		走行時間	[分]	0	0	
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
		交通量	[台/日]	0	0	
		走行時間	[分]	0	0	
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
	③その他道路合計 (3,646.4km)		走行時間費用	[億円/年]	11,163.17	11,157.50

			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：3,648.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,194.30	11,184.84	9.45

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※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：京都西立体交差

(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29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	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		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)		<input checked="" type="checkbox"/>	
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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 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()	<input type="checkbox"/>	

(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 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			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	<input type="checkbox"/>
	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 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			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				

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 既存の路線の実績を参考に設定		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用		考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
			考慮する	<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)	
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道9号 京都西立体交差

単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
0.21	3.8	0.81

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)	
				単価	現在価値	単価	現在価値
-25年目	H 10	2.1068	116.9	1.02	1.89		
-24年目	H 11	2.0258	115.2	1.81	3.28		
-23年目	H 12	1.9479	113.8	1.57	2.77		
-22年目	H 13	1.8730	112.4	2.10	3.60		
-21年目	H 14	1.8009	110.5	10.95	18.36		
-20年目	H 15	1.7317	109.0	45.77	74.82		
-19年目	H 16	1.6651	108.0	15.51	24.61		
-18年目	H 17	1.6010	106.7	12.70	19.61		
-17年目	H 18	1.5395	105.9	10.73	16.05		
-16年目	H 19	1.4802	105.0	27.85	40.40		
-15年目	H 20	1.4233	104.4	41.70	58.50		
-14年目	H 21	1.3686	103.0	8.50	11.62		
-13年目	H 22	1.3159	101.3	11.86	15.85		
-12年目	H 23	1.2653	99.8	26.84	35.01		
-11年目	H 24	1.2167	99.0	9.41	11.90		
-10年目	H 25	1.1699	99.0	3.38	4.11		
-9年目	H 26	1.1249	101.5	0.82	0.94		
-8年目	H 27	1.0816	102.9	0.09	0.10		
-7年目	H 28	1.0400	102.9	0.09	0.10		
-6年目	H 29	1.0000	102.9	0.46	0.46		
-5年目	H 30	0.9615	102.9	0.09	0.09		
-4年目	H 31	0.9246	102.9	4.69	4.33		
-3年目	H 32	0.8890	102.9	23.25	20.67		
-2年目	H 33	0.8548	102.9	23.18	19.81		
-1年目	H 34	0.8219	102.9	19.94	16.39		
供用開始年次	H 35	0.7903	102.9			0.75	0.59
1年目	H 36	0.7599	102.9			0.75	0.57
2年目	H 37	0.7307	102.9			0.75	0.55
3年目	H 38	0.7026	102.9			0.75	0.53
4年目	H 39	0.6756	102.9			0.75	0.51
5年目	H 40	0.6496	102.9			0.75	0.49
6年目	H 41	0.6246	102.9			0.75	0.47
7年目	H 42	0.6006	102.9			0.75	0.45
8年目	H 43	0.5775	102.9			0.75	0.43
9年目	H 44	0.5553	102.9			0.75	0.42
10年目	H 45	0.5339	102.9			0.75	0.40
11年目	H 46	0.5134	102.9			0.75	0.39
12年目	H 47	0.4936	102.9			0.75	0.37
13年目	H 48	0.4746	102.9			0.75	0.36
14年目	H 49	0.4564	102.9			0.75	0.34
15年目	H 50	0.4388	102.9			0.75	0.33
16年目	H 51	0.4220	102.9			0.75	0.32
17年目	H 52	0.4057	102.9			0.75	0.30
18年目	H 53	0.3901	102.9			0.75	0.29
19年目	H 54	0.3751	102.9			0.75	0.28
20年目	H 55	0.3607	102.9			0.75	0.27
21年目	H 56	0.3468	102.9			0.75	0.26
22年目	H 57	0.3335	102.9			0.75	0.25
23年目	H 58	0.3207	102.9			0.75	0.24
24年目	H 59	0.3083	102.9			0.75	0.23
25年目	H 60	0.2965	102.9			0.75	0.22
26年目	H 61	0.2851	102.9			0.75	0.21
27年目	H 62	0.2741	102.9			0.75	0.21
28年目	H 63	0.2636	102.9			0.75	0.20
29年目	H 64	0.2534	102.9			0.75	0.19
30年目	H 65	0.2437	102.9			0.75	0.18
31年目	H 66	0.2343	102.9			0.75	0.18

32年目	H	67	0.2253	102.9			0.75	0.17
33年目	H	68	0.2166	102.9			0.75	0.16
34年目	H	69	0.2083	102.9			0.75	0.16
35年目	H	70	0.2003	102.9			0.75	0.15
36年目	H	71	0.1926	102.9			0.75	0.14
37年目	H	72	0.1852	102.9			0.75	0.14
38年目	H	73	0.1780	102.9			0.75	0.13
39年目	H	74	0.1712	102.9			0.75	0.13
40年目	H	75	0.1646	102.9			0.75	0.12
41年目	H	76	0.1583	102.9			0.75	0.12
42年目	H	77	0.1522	102.9			0.75	0.11
43年目	H	78	0.1463	102.9			0.75	0.11
44年目	H	79	0.1407	102.9			0.75	0.11
45年目	H	80	0.1353	102.9			0.75	0.10
46年目	H	81	0.1301	102.9			0.75	0.10
47年目	H	82	0.1251	102.9			0.75	0.09
48年目	H	83	0.1203	102.9			0.75	0.09
49年目	H	84	0.1157	102.9	-12.69	-1.47	0.75	0.09
合計					291.62	403.80	37.50	13.25
単純事業費計						304.31		37.50

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)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道9号 京都西立体交差

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.15		2.8	0.41
-5年目	H 30	0.9615	102.9	0.09	0.09		
-4年目	H 31	0.9246	102.9	4.69	4.33		
-3年目	H 32	0.8890	102.9	23.25	20.67		
-2年目	H 33	0.8548	102.9	23.18	19.81		
-1年目	H 34	0.8219	102.9	19.94	16.39		
供用開始年次	H 35	0.7903	102.9			0.38	0.30
1年目	H 36	0.7599	102.9			0.38	0.29
2年目	H 37	0.7307	102.9			0.38	0.28
3年目	H 38	0.7026	102.9			0.38	0.27
4年目	H 39	0.6756	102.9			0.38	0.26
5年目	H 40	0.6496	102.9			0.38	0.25
6年目	H 41	0.6246	102.9			0.38	0.24
7年目	H 42	0.6006	102.9			0.38	0.23
8年目	H 43	0.5775	102.9			0.38	0.22
9年目	H 44	0.5553	102.9			0.38	0.21
10年目	H 45	0.5339	102.9			0.38	0.20
11年目	H 46	0.5134	102.9			0.38	0.19
12年目	H 47	0.4936	102.9			0.38	0.19
13年目	H 48	0.4746	102.9			0.38	0.18
14年目	H 49	0.4564	102.9			0.38	0.17
15年目	H 50	0.4388	102.9			0.38	0.17
16年目	H 51	0.4220	102.9			0.38	0.16
17年目	H 52	0.4057	102.9			0.38	0.15
18年目	H 53	0.3901	102.9			0.38	0.15
19年目	H 54	0.3751	102.9			0.38	0.14
20年目	H 55	0.3607	102.9			0.38	0.14
21年目	H 56	0.3468	102.9			0.38	0.13
22年目	H 57	0.3335	102.9			0.38	0.13
23年目	H 58	0.3207	102.9			0.38	0.12
24年目	H 59	0.3083	102.9			0.38	0.12
25年目	H 60	0.2965	102.9			0.38	0.11
26年目	H 61	0.2851	102.9			0.38	0.11
27年目	H 62	0.2741	102.9			0.38	0.10
28年目	H 63	0.2636	102.9			0.38	0.10
29年目	H 64	0.2534	102.9			0.38	0.10
30年目	H 65	0.2437	102.9			0.38	0.09
31年目	H 66	0.2343	102.9			0.38	0.09
32年目	H 67	0.2253	102.9			0.38	0.09
33年目	H 68	0.2166	102.9			0.38	0.08
34年目	H 69	0.2083	102.9			0.38	0.08
35年目	H 70	0.2003	102.9			0.38	0.08
36年目	H 71	0.1926	102.9			0.38	0.07
37年目	H 72	0.1852	102.9			0.38	0.07
38年目	H 73	0.1780	102.9			0.38	0.07
39年目	H 74	0.1712	102.9			0.38	0.06
40年目	H 75	0.1646	102.9			0.38	0.06
41年目	H 76	0.1583	102.9			0.38	0.06
42年目	H 77	0.1522	102.9			0.38	0.06
43年目	H 78	0.1463	102.9			0.38	0.06
44年目	H 79	0.1407	102.9			0.38	0.05
45年目	H 80	0.1353	102.9			0.38	0.05
46年目	H 81	0.1301	102.9			0.38	0.05
47年目	H 82	0.1251	102.9			0.38	0.05
48年目	H 83	0.1203	102.9			0.38	0.05
49年目	H 84	0.1157	102.9	-2.45	-0.28	0.38	0.04
合計				68.69	61.01	18.98	6.72
単純事業費計					71.14		18.98

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。

施設名: 一般国道9号 京都西立体交差

便益の現在価値算定表 (事業全体)

年度 (事業年)	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸ブロック)			GDP デフレーター	走行時間便益 (億円)			走行経費便益 (億円)			事故減少便益 (億円)			合計 (億円)
	年次 供用開始年次	乗用車種	普通貨物		乗用車種	普通貨物	① 計	① × (A)	乗用車種	普通貨物	② 計	② × (A)	③	
H 29														
H 35														
H 36														
H 37														
H 38														
H 39														
H 40														
H 41														
H 42														
H 43														
H 44														
H 45														
H 46														
H 47														
H 48														
H 49														
H 50														
H 51														
H 52														
H 53														
H 54														
H 55														
H 56														
H 57														
H 58														
H 59														
H 60														
H 61														
H 62														
H 63														
H 64														
H 65														
H 66														
H 67														
H 68														
H 69														
H 70														
H 71														
H 72														
H 73														
H 74														
H 75														
H 76														
H 77														
H 78														
H 79														
H 80														
H 81														
H 82														
H 83														
H 84														
合計														

箇所名： 一般国道9号 京都西立体交差

年度 (事業年)	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿内陸プロジェクト)			GDP デフレーター	走行時間便益 (億円)			走行経費便益 (億円)			事故減少便益 (億円)		合計 (億円)				
	乗用車種	小型貨物	普通貨物		乗用車種	小型貨物	普通貨物	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計	③					
年次 供用開始年次	H 29	H 35	H 41	割引率 (A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	現在価値 ②×(A)	現在価値 ③×(A)	便益合計 ①~③	割引率%				
1年目	H 36	0.99898	0.99544	1.01801	1.00136	0.7903	102.9	6.32	1.55	1.51	9.39	7.42	0.29	0.31	0.25	10.07	7.96
2年目	H 37	0.99898	0.99544	1.01478	1.00135	0.7599	102.9	6.32	1.55	1.53	9.40	7.14	0.29	0.31	0.24	10.08	7.66
3年目	H 38	0.99898	0.99544	1.01457	1.00135	0.7307	102.9	6.32	1.54	1.55	9.41	6.87	0.29	0.31	0.23	10.09	7.37
4年目	H 39	0.99898	0.99544	1.01436	1.00135	0.7026	102.9	6.31	1.53	1.58	9.42	6.62	0.29	0.31	0.22	10.10	7.09
5年目	H 40	0.99898	0.99536	1.01416	1.00135	0.6756	102.9	6.30	1.53	1.60	9.43	6.37	0.29	0.31	0.21	10.11	6.83
6年目	H 41	0.99898	0.99533	1.01396	1.00135	0.6496	102.9	6.29	1.52	1.62	9.44	6.13	0.29	0.31	0.20	10.12	6.57
7年目	H 42	0.99147	0.99389	1.01377	1.00135	0.6246	102.9	6.29	1.51	1.64	9.45	5.90	0.29	0.31	0.20	10.13	6.32
8年目	H 43	0.99140	0.99365	1.00195	0.99395	0.6006	102.9	6.28	1.50	1.67	9.45	5.68	0.29	0.31	0.19	10.14	6.09
9年目	H 44	0.99132	0.99361	1.00195	0.99391	0.5775	102.9	6.23	1.49	1.67	9.39	5.48	0.29	0.31	0.18	10.07	5.82
10年目	H 45	0.99125	0.99357	1.00194	0.99387	0.5553	102.9	6.18	1.49	1.67	9.33	5.18	0.28	0.31	0.17	10.01	5.56
11年目	H 46	0.99117	0.99353	1.00194	0.99384	0.5339	102.9	6.12	1.48	1.68	9.27	4.95	0.28	0.31	0.16	9.94	5.31
12年目	H 47	0.99109	0.99348	1.00194	0.99380	0.5134	102.9	6.07	1.47	1.68	9.22	4.73	0.28	0.30	0.16	9.88	5.07
13年目	H 48	0.99101	0.99344	1.00193	0.99376	0.4936	102.9	6.02	1.46	1.68	9.16	4.52	0.28	0.30	0.15	9.81	4.84
14年目	H 49	0.99093	0.99340	1.00193	0.99368	0.4746	102.9	5.96	1.45	1.69	9.10	4.32	0.28	0.30	0.14	9.75	4.63
15年目	H 50	0.99085	0.99335	1.00192	0.99364	0.4564	102.9	5.91	1.44	1.69	9.04	4.12	0.27	0.30	0.14	9.68	4.42
16年目	H 51	0.99076	0.99331	1.00192	0.99360	0.4388	102.9	5.85	1.43	1.69	8.98	3.94	0.27	0.30	0.13	9.62	4.22
17年目	H 52	0.99068	0.99327	1.00192	0.99356	0.4220	102.9	5.80	1.42	1.70	8.92	3.76	0.27	0.30	0.12	9.56	4.03
18年目	H 53	0.99059	0.99322	1.00191	0.99352	0.4057	102.9	5.75	1.41	1.70	8.86	3.59	0.27	0.30	0.12	9.49	3.85
19年目	H 54	0.99050	0.99317	1.00191	0.99347	0.3901	102.9	5.69	1.40	1.70	8.80	3.43	0.26	0.30	0.11	9.43	3.68
20年目	H 55	0.99041	0.99313	1.00191	0.99343	0.3751	102.9	5.64	1.39	1.71	8.74	3.28	0.26	0.30	0.11	9.36	3.51
21年目	H 56	0.99032	0.99308	1.00190	0.99339	0.3601	102.9	5.59	1.38	1.71	8.68	3.13	0.26	0.30	0.11	9.30	3.35
22年目	H 57	0.99022	0.99303	1.00190	0.99334	0.3468	102.9	5.53	1.37	1.71	8.62	2.99	0.26	0.30	0.10	9.23	3.20
23年目	H 58	0.99013	0.99298	1.00189	0.99330	0.3335	102.9	5.48	1.36	1.72	8.56	2.85	0.25	0.30	0.11	9.17	3.06
24年目	H 59	0.99003	0.99293	1.00189	0.99325	0.3207	102.9	5.43	1.35	1.72	8.50	2.73	0.25	0.30	0.11	9.10	2.92
25年目	H 60	0.98993	0.99288	1.00189	0.99321	0.3083	102.9	5.37	1.34	1.73	8.44	2.60	0.25	0.30	0.10	9.04	2.79
26年目	H 61	0.98982	0.99283	1.00188	0.99316	0.2965	102.9	5.32	1.33	1.73	8.38	2.48	0.25	0.30	0.10	8.98	2.66
27年目	H 62	0.98972	0.99278	1.00188	0.99311	0.2851	102.9	5.27	1.32	1.73	8.32	2.37	0.24	0.30	0.09	8.91	2.54
28年目	H 63	0.98961	0.99273	1.00188	0.99307	0.2741	102.9	5.21	1.31	1.73	8.26	2.26	0.24	0.30	0.09	8.85	2.42
29年目	H 64	0.98950	0.99267	1.00187	0.99302	0.2636	102.9	5.16	1.30	1.74	8.20	2.16	0.24	0.30	0.08	8.78	2.31
30年目	H 65	0.98939	0.99262	1.00187	0.99297	0.2534	102.9	5.10	1.30	1.74	8.14	2.06	0.24	0.30	0.08	8.72	2.21
31年目	H 66	0.98928	0.99256	1.00187	0.99292	0.2437	102.9	5.05	1.29	1.74	8.08	1.97	0.23	0.30	0.08	8.65	2.11
32年目	H 67	0.98916	0.99251	1.00186	0.99287	0.2343	102.9	5.00	1.28	1.75	8.02	1.88	0.23	0.30	0.07	8.59	2.01
33年目	H 68	0.98904	0.99245	1.00186	0.99282	0.2253	102.9	4.94	1.27	1.75	7.96	1.79	0.23	0.30	0.07	8.52	1.92
34年目	H 69	0.98892	0.99239	1.00186	0.99277	0.2166	102.9	4.89	1.26	1.75	7.90	1.71	0.23	0.30	0.07	8.46	1.83
35年目	H 70	0.98880	0.99234	1.00185	0.99271	0.2083	102.9	4.84	1.25	1.76	7.84	1.63	0.22	0.30	0.06	8.40	1.75
36年目	H 71	0.98867	0.99228	1.00185	0.99266	0.2003	102.9	4.78	1.24	1.76	7.78	1.56	0.22	0.30	0.06	8.33	1.67
37年目	H 72	0.98854	0.99222	1.00185	0.99261	0.1926	102.9	4.73	1.23	1.76	7.72	1.49	0.22	0.30	0.06	8.27	1.59
38年目	H 73	0.98841	0.99216	1.00184	0.99256	0.1852	102.9	4.68	1.22	1.76	7.66	1.42	0.22	0.30	0.06	8.20	1.52
39年目	H 74	0.98827	0.99209	1.00184	0.99249	0.1780	102.9	4.62	1.21	1.77	7.60	1.35	0.21	0.30	0.05	8.14	1.45
40年目	H 75	0.98813	0.99203	1.00184	0.99244	0.1712	102.9	4.57	1.20	1.77	7.54	1.29	0.21	0.30	0.05	8.07	1.38
41年目	H 76	0.98799	0.99197	1.00183	0.99238	0.1646	102.9	4.52	1.19	1.77	7.48	1.23	0.21	0.30	0.05	8.01	1.32
42年目	H 77	0.98785	0.99190	1.00183	0.99232	0.1583	102.9	4.46	1.18	1.78	7.42	1.17	0.21	0.30	0.05	7.94	1.26
43年目	H 78	0.98770	0.99184	1.00182	0.99226	0.1522	102.9	4.41	1.17	1.78	7.36	1.12	0.20	0.30	0.04	7.88	1.20
44年目	H 79	0.98754	0.99177	1.00182	0.99220	0.1463	102.9	4.35	1.16	1.78	7.30	1.07	0.20	0.30	0.04	7.82	1.14
45年目	H 80	0.98739	0.99170	1.00182	0.99214	0.1407	102.9	4.30	1.15	1.79	7.24	1.02	0.20	0.30	0.04	7.75	1.09
46年目	H 81	0.98723	0.99163	1.00182	0.99208	0.1353	102.9	4.25	1.14	1.79	7.18	0.97	0.20	0.30	0.04	7.69	1.04
47年目	H 82	0.98706	0.99156	1.00181	0.99201	0.1301	102.9	4.19	1.13	1.79	7.12	0.93	0.20	0.30	0.04	7.62	0.99
48年目	H 83	0.98689	0.99149	1.00181	0.99195	0.1251	102.9	4.14	1.12	1.80	7.06	0.88	0.20	0.30	0.03	7.56	0.95
49年目	H 84	0.98672	0.99142	1.00181	0.99188	0.1203	102.9	4.09	1.12	1.80	7.00	0.84	0.19	0.30	0.03	7.49	0.90
合計							265.96	66.84	85.66	418.45	155.16	448.30	16.30	6.03	5.08	448.30	166.28

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道9号	京都西立体交差	4	3.8km

■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				20,799	
	改良費				18,796	
		土工	m ³		816	排水工、仮設工、水路付替工、中央分離帯工
		軟弱地盤改良工	式	1	1,748	
		法面工	m ²			
		擁壁工	式			
		函渠工	m	1,827	16,232	
	橋梁費				397	
		100m以上	m	110	397	高架橋1橋
		100m未満	m			
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				409	
		車道舗装	m ²	31,870	352	
		歩道舗装	m ²	11,100	57	
	付帯施設費				1,197	
		交通管理施設工	式	1	1,197	付帯施設工、管理棟建設工、電気設備工
		遮音壁	式			
②	用地及補償費				6,731	
	用地費		m ²	7,634	1,269	
		宅地	m ²	7,634	1,269	
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
	補償費		式	1	5,462	
③	間接経費		式	1	4,570	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				32,100	

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	京都西立体交差	4	3.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	3.8	1,000	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	3,050	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			4,050	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道9号	京都西立体交差	4	2.8km

■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						6,214		
	改良費						5,243	
		土工	m ³			33	排水工、中央分離帯工	
		軟弱地盤改良工	式					
		法面工	m ²					
		擁壁工	式					
	函渠工	m	920		5,210			
	橋梁費						397	
		100m以上	m	110		397	高架橋1橋	
		100m未満	m					
	トンネル費							
		NATM	m					
	シールド	m						
	IC・JCT費							
		IC	箇所					
	JCT	箇所						
	舗装費						102	
車道舗装		m ²	8,277		79			
歩道舗装		m ²	5,676		23			
付帯施設費						472		
	交通管理施設工	式	1		472	付帯施設工、電気設備工		
	遮音壁	式						
②用地及補償費						401		
	用地費			m ²	4,384	245		
		宅地	m ²	4,384		245		
		田畑	m ²					
		山林・原野	m ²					
補償費	式	1		156				
③間接経費			式	1	1,049	地質調査、測量、設計にかかる費用等		
全体事業費					7,664			

全事業 残事業

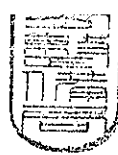
路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道9号	京都西立体交差	4	2.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.8	700	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,350	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			2,050	

【単価等について】

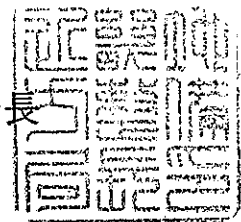
○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。



国近整企画154号
平成29年12月14日

京都市長 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(依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対する御理解、御協力を賜り、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30年1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30年1月5日(金)までに、別紙について貴職の御意見を承りたく依頼いたします。

※御意見の送付・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

(別紙)

(再評価)

【道路事業】

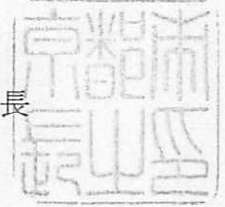
事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道9号京都西立体交差	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価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。

建建企第82号
平成30年1月5日

近畿地方整備局長 様

京都市長



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(回答)

平成29年12月14日付け国近整企画154号で依頼のありました標記の件について、別紙のとおり回答します。

京都市建設局建設企画部建設企画課
企画調整第一係

TEL 075-222-3551

FAX 075-222-3531

事業名：一般国道9号京都西立体交差

<京都市意見>

京都市では、車中心の社会から人と公共交通優先の社会への転換を目指して「歩くまち・京都」総合交通戦略を推進しており、その中で、主要幹線道路である国道9号等は公共交通に配慮しながら、主に自動車交通の円滑な処理を目指すこととしています。また、併せて市内の慢性的な交通渋滞による市民生活や経済活動の損失軽減を図るため、まちの持続的成長に必要な道路整備等を着実に進めています。

広域的道路ネットワークを形成する国道9号における京都西立体交差事業は、京都市西部方面の主要渋滞箇所の改善に向けて大きく寄与し、本市まちづくりの一端を担う事業であると認識しており、京都市としても国が実施する本事業に協力し、進めてまいりたい。

事業実施に当たっては、周辺地域の安全にも十分に配慮し、できる限り早い時期の完成に加え、一層のコスト縮減に努めるようお願いいたします。