

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

| | | | | | | | |
|-------------------------|--|--|-----------|---|-----------|-------|------------------|
| 事業名 | 一般国道9号 京都西立体交差 | | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：京都府京都市右京区西院月双町 至：京都府京都市西京区御陵塚ノ越町 | | | | | 延長 | 3.8km |
| 事業概要 | 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主軸として重要な役割をになっています。 京都西立体交差事業は、国道9号京都市西部において、交通混雑の著しい千代原口地区と葛野地区の、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。 | | | | | | |
| H11年度事業化 | H11年度都市計画決定 | | H15年度用地着手 | | H14年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 321億円 | | 事業進捗率 | 約77% | | 供用済延長 | 1.0km |
| 計画交通量 | 40,000台/日 | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C | 総費用 | | 総便益 | | 基準年 | |
| | (事業全体) 1.1 | (残事業)/事業全体 58/490億円 | | (残事業)/事業全体 151/517億円 | | 令和4年 | |
| | (残事業) 2.6 | 事業費：54/481億円 維持管理費：4.4/8.8億円 更新費：-/-億円 | | 走行時間短縮便益：145/492億円 走行経費減少便益：3.2/18億円 交通事故減少便益：3.6/7.1億円 | | | |
| 感度分析の結果 | 【事業全体】交通量：B/C=0.95~1.2(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=2.3~2.8(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.04~1.1(事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.4~2.9(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.01~1.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.5~2.7(事業期間±20%) | | | | | | |
| 事業の効果等 | ①交通混雑の緩和 ・千代原口地区は平成25年2月の開通後、交通容量の拡大により交通混雑が緩和。 ・葛野地区の交通量は減少しており交通混雑も緩和傾向にあるが、依然として混雑は残っている。 ②交通安全の確保 ・千代原口開通前7年間の平均死傷事故件数は57件、開通後7年間は33件と約4割減少。 ・葛野地区は、過去7年間の平均死傷事故件数21件のうち、直進車に関連する事故が約65%を占めており、交差点の立体交差化整備による事故の減少に期待。 | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | 京都市長の意見： 広域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、本市の安心・安全なまちづくりにとって重要な事業であると認識しており、事業継続の対応方針（原案）に異論はありません。 なお、事業の実施に当たっては、周辺地域の安全に十分に配慮し、一層のコスト縮減に努めるようお願いいたします。 また、令和3年に実施の事業進捗に向けた対策である葛野西通交差点改良により、渋滞緩和や急ブレーキ回数の減少など、一定の効果が確認されており、今後も事業区間の渋滞状況について調査を継続するとともに、調査結果に基づく交差点改良等の検討をお願いします。 | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | 審議の結果、「一般国道9号京都西立体」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。 | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、社会経済情勢の大きな変化はない。 | | | | | | |

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成11年度事業化、用地取得進捗率約43%、事業進捗率約77% (令和4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

事業の実施にあたり、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】



| 凡 例 | |
|-----------|---------|
| 高速道路(供用中) | —— |
| 高速道路(事業中) | - - - - |
| 一般国道 | —— |

【概要図】



| 凡 例 | |
|-----------|-------|
| 事業区間(供用中) | —— |
| 事業区間(未供用) | |
| 一般国道 | —— |

※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、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。