

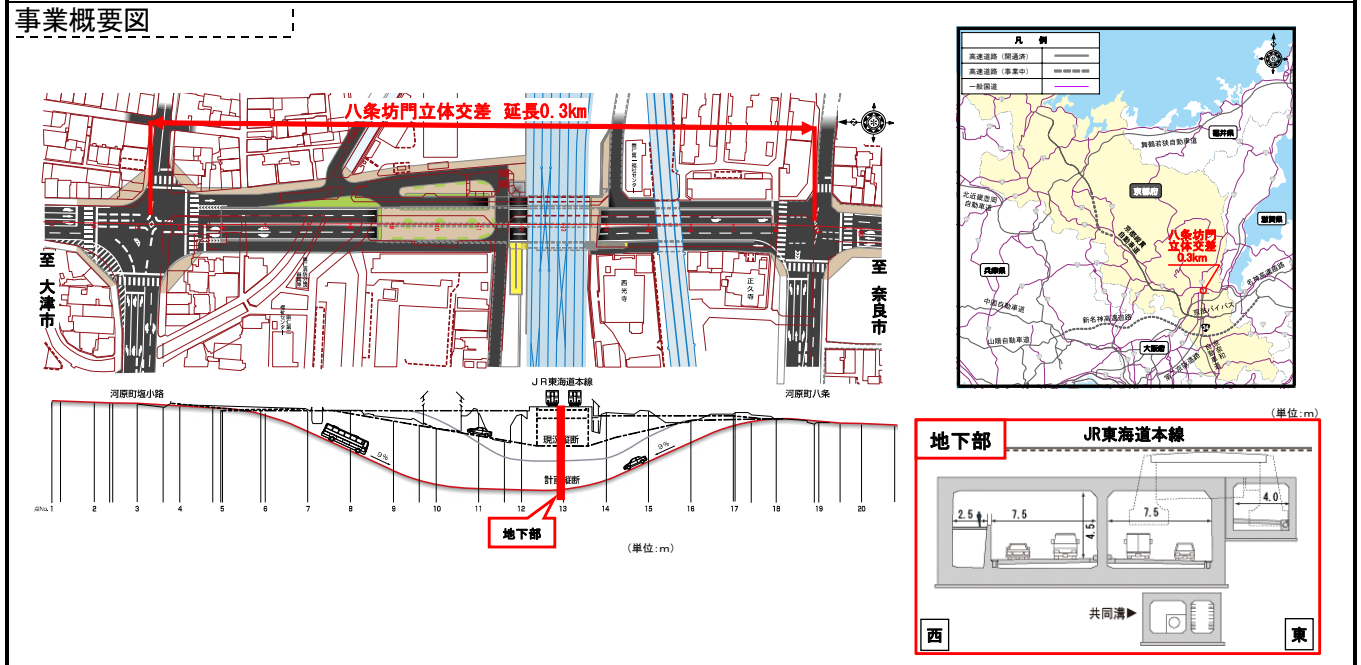
# 事後評価結果（平成26年度）

担当課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課  
 担当課長名：岩本 雅也

事業名	一般国道24号 <small>はちじょうぼうもんりったいこうさ</small> 八条坊門立体交差	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：京都府京都市下京区上之町 至：京都府京都市下京区西之町	延長	0.3km		

**事業概要**  
 一般国道24号は、京都市下京区を起点に奈良県を南北に縦断し、和歌山県和歌山市に至る延長約140kmの主要幹線道路である。  
 八条坊門立体交差は、京都市下京区上之町から西之町に至る0.3kmの立体交差事業である。

**事業の目的・必要性**  
 八条坊門立体交差区間は、京都市内の塩小路通から八条通間のJRとのアンダーパス部分であり、道路幅員約6.5m、桁下空間2.1mとなっており、大型車両が通行できない状態であるため、交通の隘路となっている。  
 八条坊門立体交差事業は、京都市施行の住宅地区改良事業と調整を図り、道路幅員、桁下空間の改良を行い、隘路区間を解消するとともに、交通サービスの向上を目的として計画された事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S41年度 都市計画決定：S3年度	用地着手：S60年度 工事着手：S60年度	供用年：(前) / H19 (暫定/完成) (実績) / H21	変動：1.04倍
	事業費	計画時 (名目値) 一億円 / 100億円 (暫定/完成) (実績値) 一億円 / 97億円	実績 (名目値) 一億円 / 86億円 (暫定/完成) (実績値) 一億円 / 76億円		変動：一倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (H17年度) (暫定/完成) 一台/日 / 37,500台/日	実績 (H22年度) (暫定/完成) 一台/日 / 19,795台/日		変動：53%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	8.1 km/h → 18.9 km/h (供用前年次) H11年度 (供用後年次) H22年度	交通事故減少：199.8件/億台キロ → 132.6件/億台キロ (供用前現道→供用後現道) (供用前年次) H20年度 (供用後年次) H24年度		
費用対効果分析結果 (当初)	B/C：2.2	総費用：120億円 (事業費：119億円 維持管理費：1億円)	総便益：262億円 (走行時間短縮便益：238億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：6億円)	基準年：平成17年	
費用対効果分析結果 (事後)	B/C：1.1	総費用：137億円 (事業費：135億円 維持管理費：2.3億円)	総便益：147億円 (走行時間短縮便益：137億円 走行経費減少便益：8.4億円 交通事故減少便益：2.0億円)	基準年：平成26年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額：— 億円	便益減少額：— 億円			

	<p>事業遅延の理由 側道のバリアフリー化の計画変更（縦断勾配12%→8%）と、供用開始に伴う安全対策等の関係機関協議の調整に時間を要したため。</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①国道24号の隘路区間の解消 ・JRアンダーパス部分の桁下空間が2.1mから4.5mに、車線数が2車線から4車線に改良され、大型車両の通行が可能となり、隘路区間が解消 ・死傷事故件数が減少：（8件→3件） ・救急、消防等の緊急車両が通行可能となり、京都駅南エリアへの所要時間が短縮（6分→4分）</p> <p>②交通サービスの向上 ・当該区間を経由するバス路線が新たに開設され、利便性が向上したほか、定時制の確保、迂回路の確保など様々な効果が発現</p> <p>③市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 ・崇仁北部地区土地区画整理事業、京都市崇仁地区将来ビジョン</p> <p>④新幹線駅へのアクセス向上 ・京都市役所～京都駅八条口への所要時間が短縮（17分→16分）</p> <p>⑤主要な観光地へのアクセス向上 ・京都駅八条口～清水寺への所要時間が短縮（13分→12分）</p> <p>⑥高度医療施設へのアクセス向上 ・京都市役所～京都第一赤十字病院への所要時間が短縮（20分→17分）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目 ・環境影響評価は実施していない。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 八条坊門立体交差事業区間に該当する京都市人口は昭和50年以降ほぼ横ばい。京都市内の自動車保有台数は平成12年以降減少傾向。京都市の観光客数は、近年増加傾向にある。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 八条坊門立体交差事業の開通により、一般国道24号の隘路区間が解消され、交通サービスの向上などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。また、想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検証を実施していく。</p>
	<p>特記事項 特になし</p>

※ 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の合計と一致しないことがある。