

NO.4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成17年度第2回)

一般国道24号

八条坊門立体交差

平成17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	3
1．事業の経緯.....	3
2．事業の進捗状況.....	3
3．事業の流れ.....	4
4．関係機関との調整.....	6
5．現在の状況（平成17年11月撮影）.....	7
事業を取り巻く社会状況	8
1．社会的背景.....	8
2．八条坊門立体交差の沿線交通状況.....	10
3．周辺の主な開発事業等.....	12
4．地域における計画.....	13
5．要望経緯.....	13
事業の整備効果	14
1．国道24号の隘路区間の解消.....	14
2．交通サービスの向上.....	15
3．地域整備の促進.....	16
費用便益比の算定	18
コスト縮減や代替案立案等の可能性	20
対応方針	21

事業の目的

国道24号の隘路区間の解消
交通サービスの向上
地域整備の促進

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の主要幹線道路です。

このうち、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は、道路幅員約6.5m、桁下空間2.1mであり、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ます。

八条坊門立体交差は、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、地域整備の促進を目的として計画された事業です。

位置図



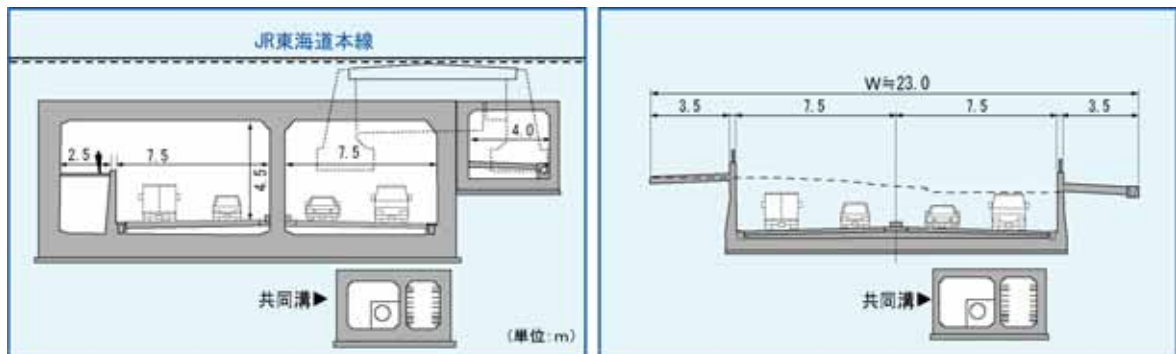
計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 起点) 京都府京都市下京区上之町
終点) 京都府京都市下京区西之町
- ・ 計 画 延 長 $L = 0.3 \text{ km}$
- ・ 幅 員 $W = \text{約} 23.0 \text{ m}$
- ・ 構 造 規 格 第4種第1級
- ・ 設 計 速 度 60 km/h
- ・ 車 線 数 4車線
- ・ 全 体 事 業 費 約100億円

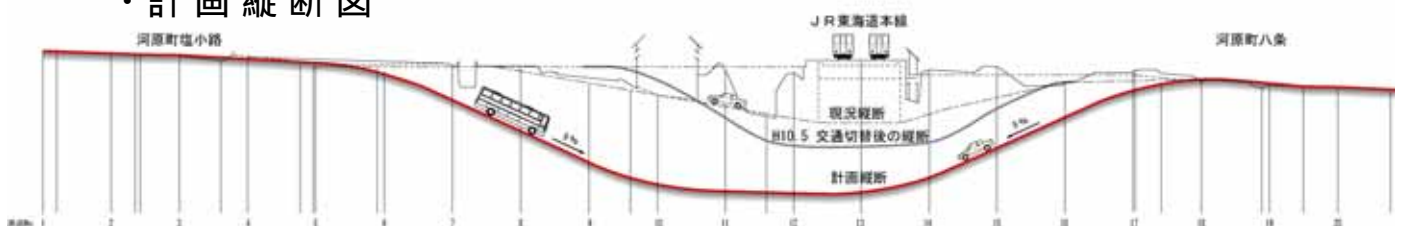
・ 計 画 図



・ 標準断面図



・ 計画縦断面図



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

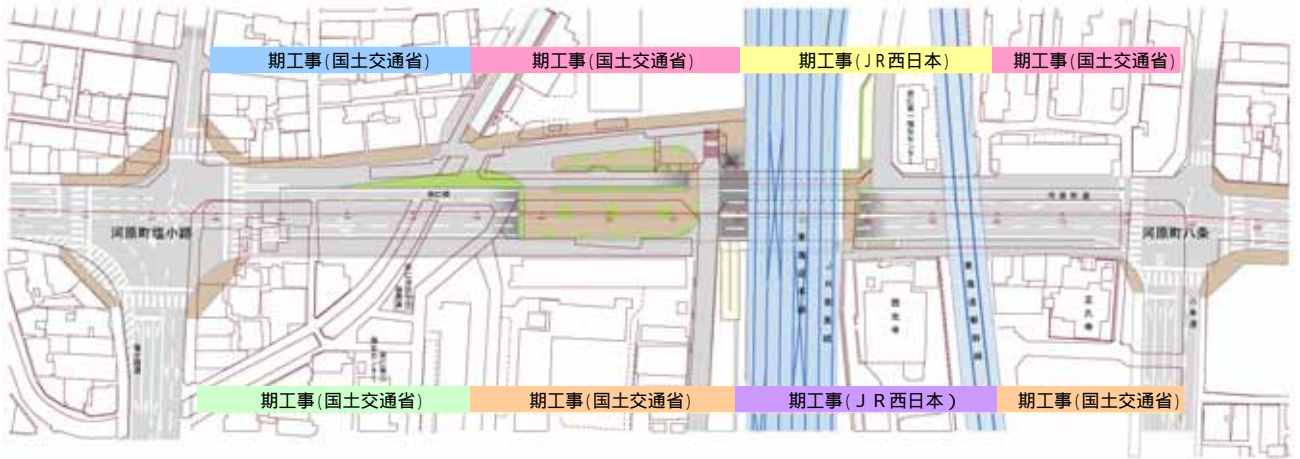
- ・都市計画決定 昭和 3年5月
- ・事業化 昭和41年度
- ・用地着手 昭和60年度
- ・工事着手 昭和60年度
昭和61年10月「国鉄部（期工事）」
（平成 7年3月完成）
平成 6年4月「建設省（期工事）」
（平成10年5月完成）
平成10年12月「建設省（期工事）」
平成13年5月「JR西日本（期工事）」
平成14年5月「国土交通省（期工事）」

2. 事業の進捗状況

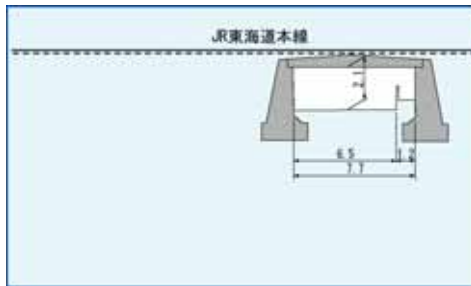
- ・事業進捗率 61%（平成16年度末現在）
- ・用地取得率 100%（平成16年度末現在）
面積ベース（公共用地除く）

3. 事業の流れ

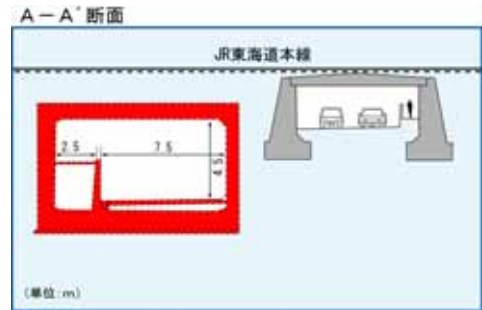
JR西日本(委託)	期工事										期工事										
国土交通省						期工事					期工事(本線)				期工事(側道)				期		
京都市											高瀬川 付け替え				期工事						
年度	昭和			平成																	
	61	62	63	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18



・昭和61年10月 国鉄部(期工事)

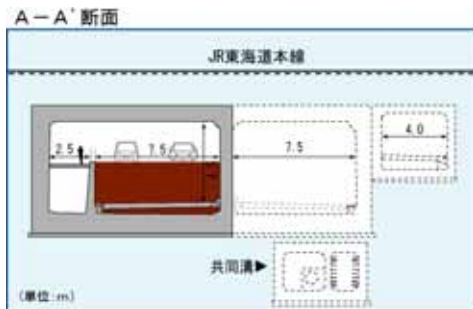


(着手前)

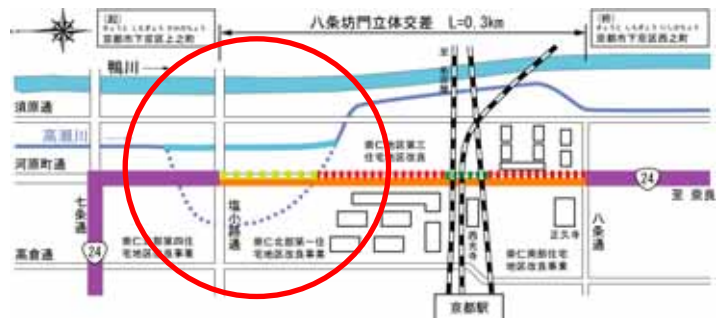


(期工事着手)

- ・平成7年3月 JRに委託した 期工事 完成(昭和61年着手)
- ・平成10年5月 期側暫定供用開始
- ・平成14年3月 高瀬川付け替え工事完成、 期工事着手(国交省)



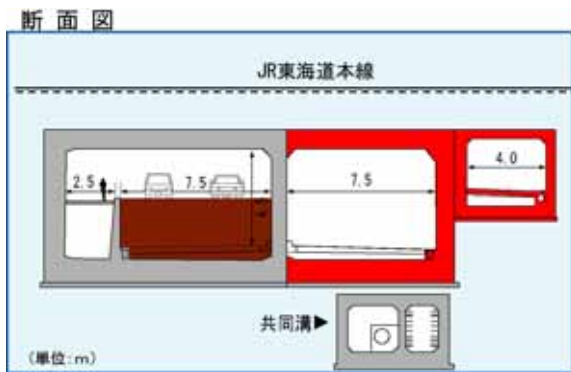
(暫定供用開始)



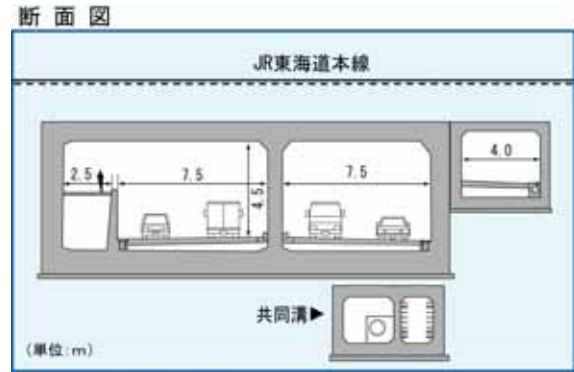
(高瀬川付け替え工事完成)

JR西日本(委託)	期工事						期工事														
国土交通省	期工事						期工事 (本線)		期工事 (側道)		期工事		期								
京都市							高瀬川 付け替え														
年度	昭和			平成																	
	61	62	63	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

- ・平成17年12月 現在、本体及び側道部を施工中
- ・平成19年度 全区間完成予定（供用開始）



(現在)



(完成)

- ・昼間、営業中の鉄道直下での慎重な施工に時間を要しました。
JR制約：JR軌道沈下量の観測（3mm以内）
- ・不要となったポイントの設備が地中に存在し、土留めの鋼鉄製の管の設置に障害となったため、人力で取り壊しながらの施工となり、時間を要しました。



(鉄道直下での施工)



(人力による取壊し)

4 . 関係機関との調整

昭和41年度に事業化し、隣接する住宅地区改良事業と併せて事業を進めていますが、JRとの近接工事の制約等により時間を要しています。

現在は事業の支障となる用地・物件も解決し、平成19年度の供用に向け事業を推進しているところです。

JR制約：JR軌道沈下量の観測（3mm以内）

5. 現在の状況 (平成17年11月撮影)



事業を取り巻く社会状況

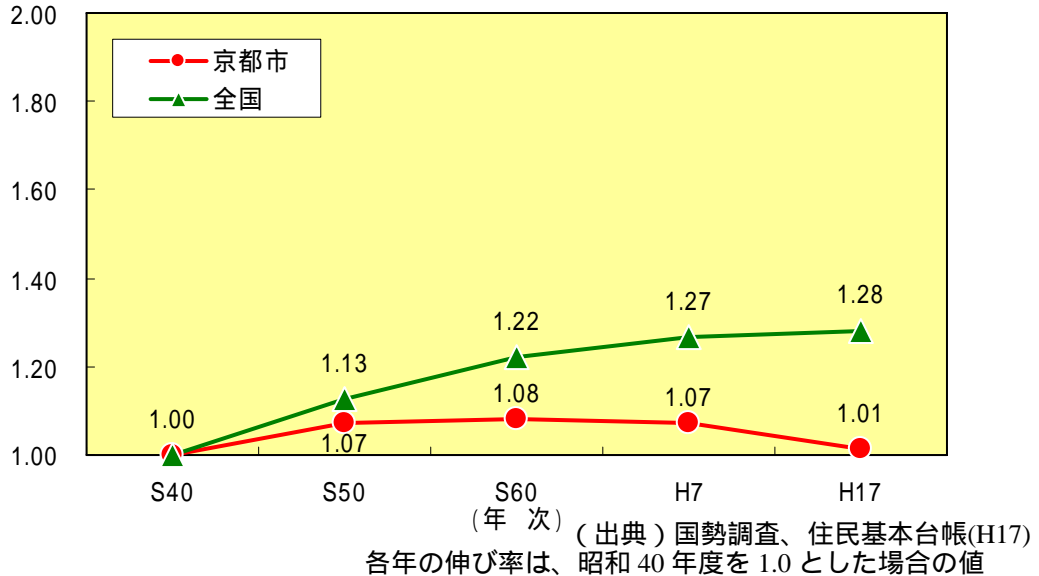
1. 社会的背景

【人口の推移】

- ・京都市の人口は、昭和40年以降ほぼ横ばいとなっています。

(伸び率)

常住人口の推移

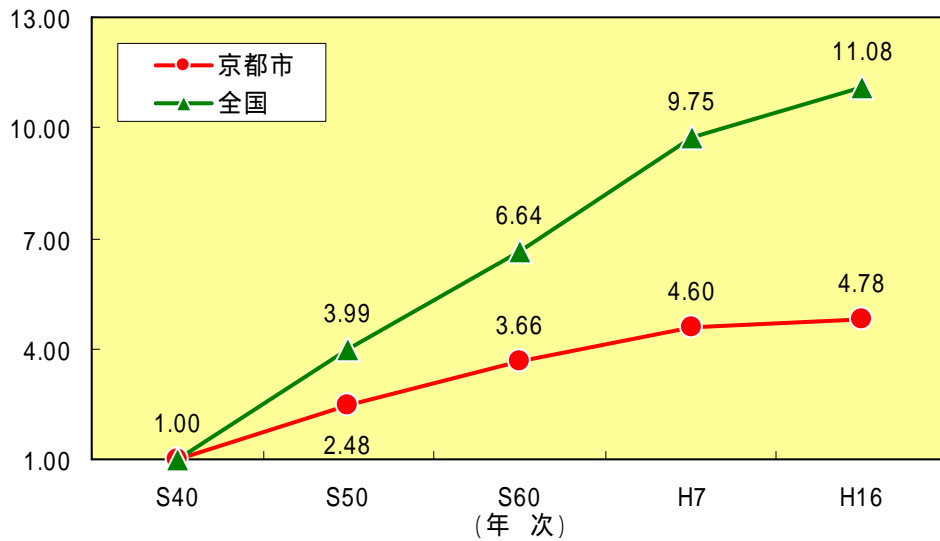


【自動車保有台数の推移】

- ・京都市の自動車保有台数は、昭和40年以降増加傾向となっています。

(伸び率)

自動車保有台数の推移

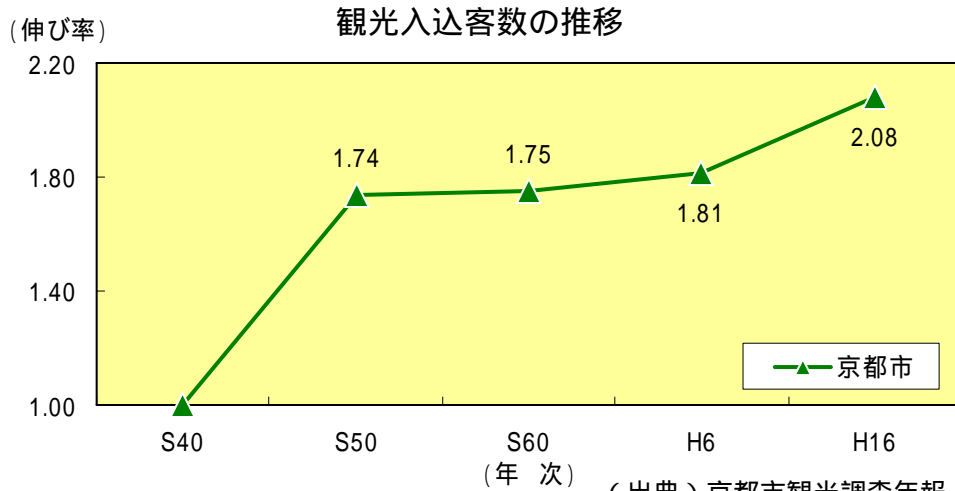


(出典) 京都市統計書、運輸省陸運統計要覧

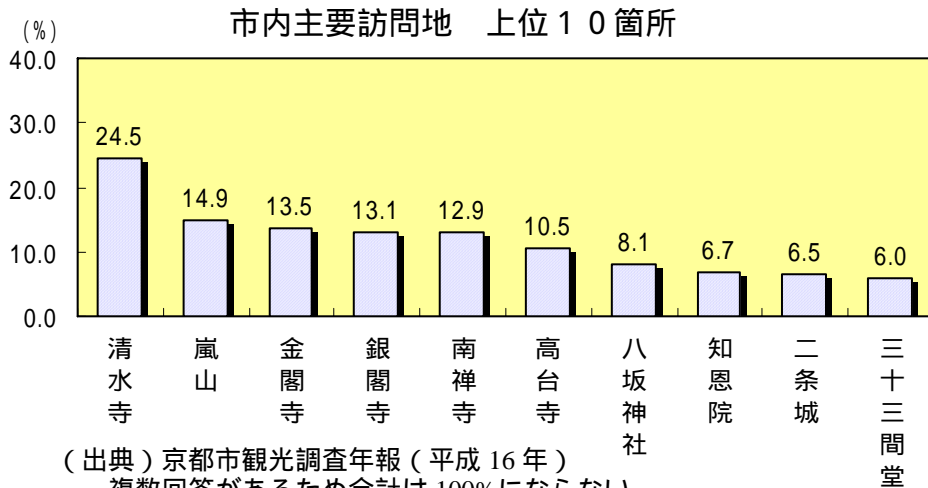
- 1 自動車保有台数は、乗用車、貨物車、乗合車、特殊用途車、軽自動車及び小型二輪車の合計
- 2 各年の伸び率は、昭和40年度を1.0とした場合の値

【観光入込客数への対応】

- ・京都市を訪れる観光客数は、年々増加しています。
- ・八条坊門立体交差は、京都観光の玄関口であるJR京都駅に隣接しており、観光ルートとしての役割が期待されています。



(出典)京都市観光調査年報
各年の伸び率は、昭和40年度を1.0とした場合の値



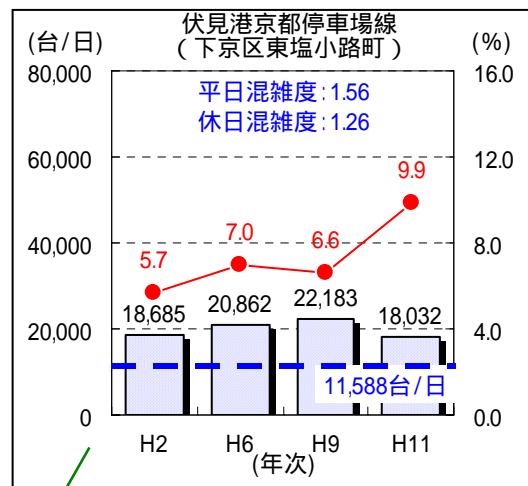
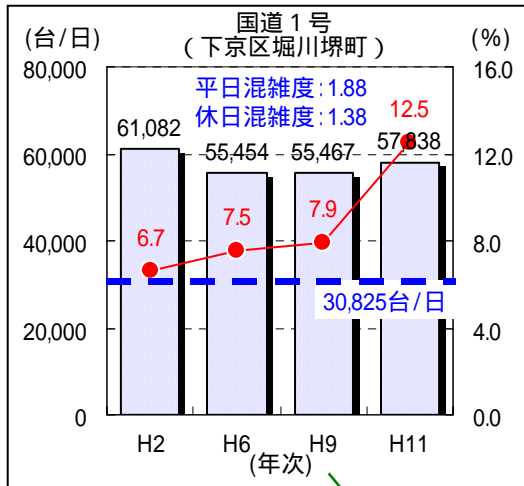
(出典)京都市観光調査年報(平成16年)
複数回答があるため合計は100%にならない



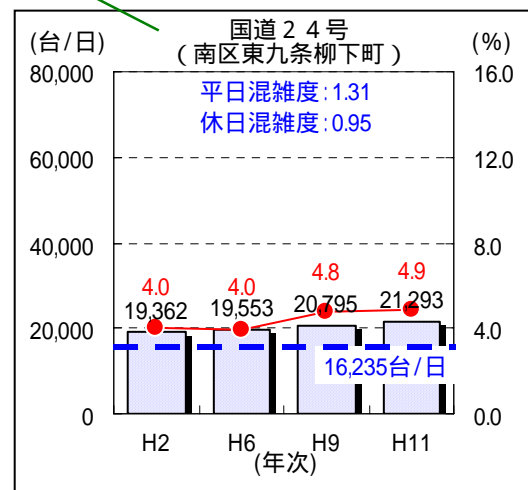
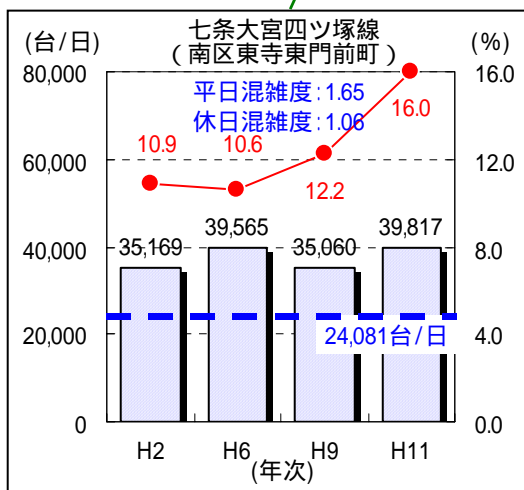
2. 八条坊門立体交差の沿線交通状況

【周辺の交通量】

- ・国道24号及びその並行路線では、交通量が交通容量を超過し、交通混雑が発生しています。また、大型車がJR京都駅西側地域の路線に集中しています。



(出典) H11 道路交通センサス



【現道の状況】

- ・ J R 京都駅東側の J R を越える部分は、道路幅員約 6 . 5 m ・ 桁下空間 2 . 1 m であり大型車両が通行できず大半が 2 車線で、交通の隘路となっています。
- ・ 子供や高齢者が、安全で快適に通行できる状況にありません。



工事着工前の J R を越える部分付近の状況



現在の J R を越える部分付近（写真 上：北側 下：南側）

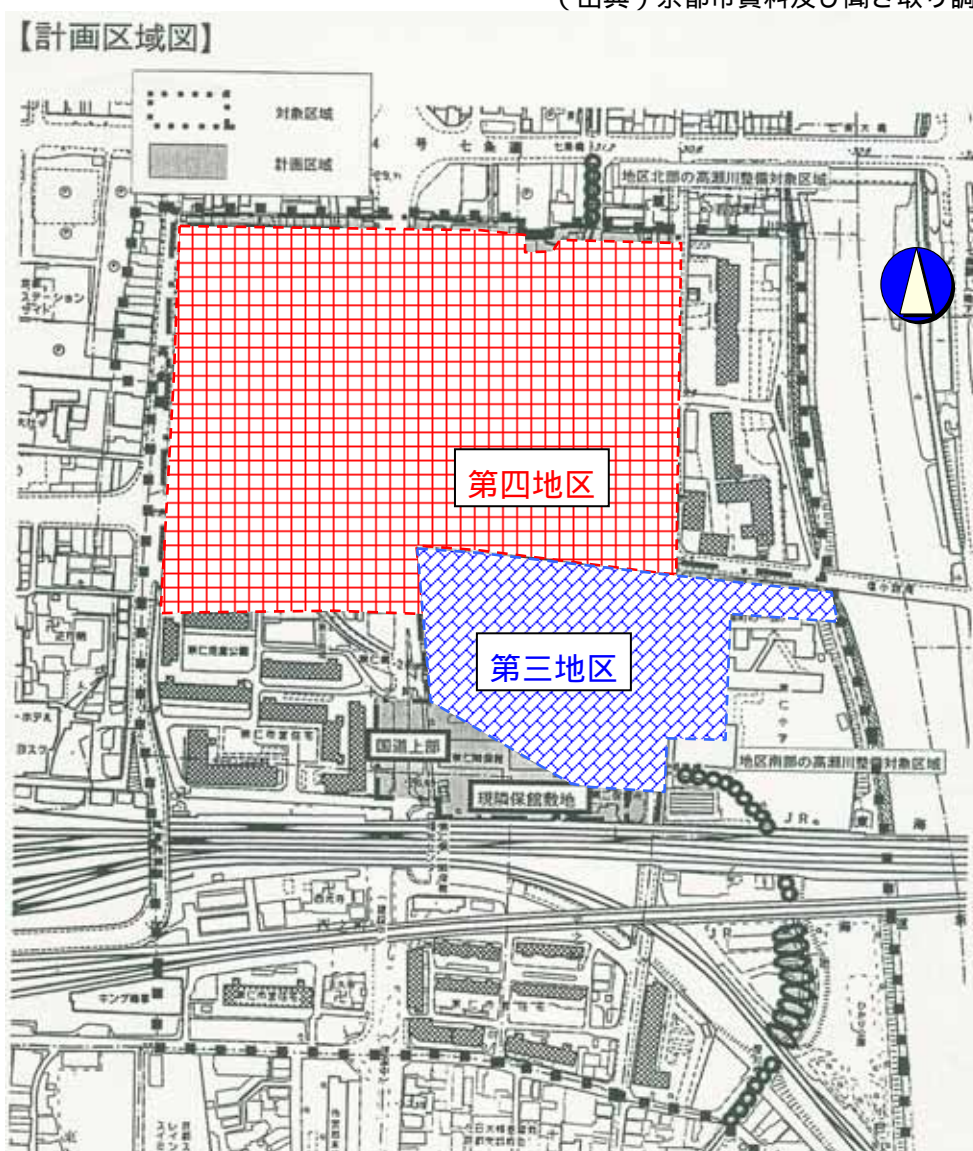
3 . 周辺の主な開発事業等

【住宅地区改良事業】

- ・ 京都市は、継続している住宅改良事業の推進を図る必要がある北部地域について住宅等の建設を進めています。

事業地区名	事業計画年度	地区指定面積
すうじん 崇仁北部 第三地区	昭和58年～ 平成20年(予定)	22,103㎡
すうじん 崇仁北部 第四地区	昭和60年～ 平成23年(予定)	64,000㎡

(出典)京都市資料及び聞き取り調査



(出典)京都市資料

4．地域における計画

八条坊門立体交差は、下記の計画に位置づけられています。

京都市基本計画（平成13年1月）

5．要望経緯

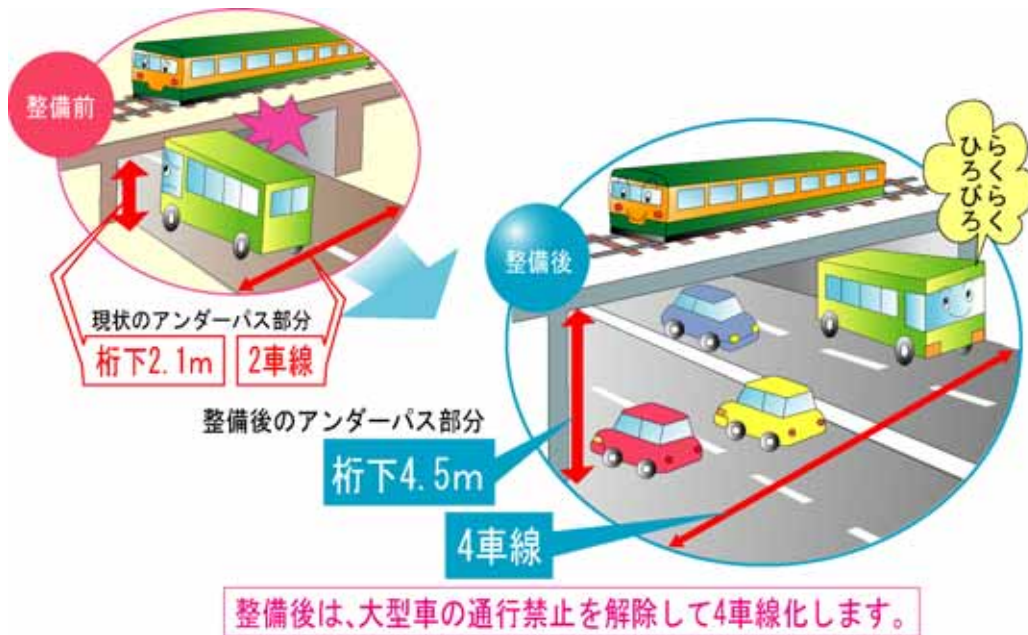
（最近の動向）

平成10年8月 京都市長が八条坊門立体交差事業の促進を要望

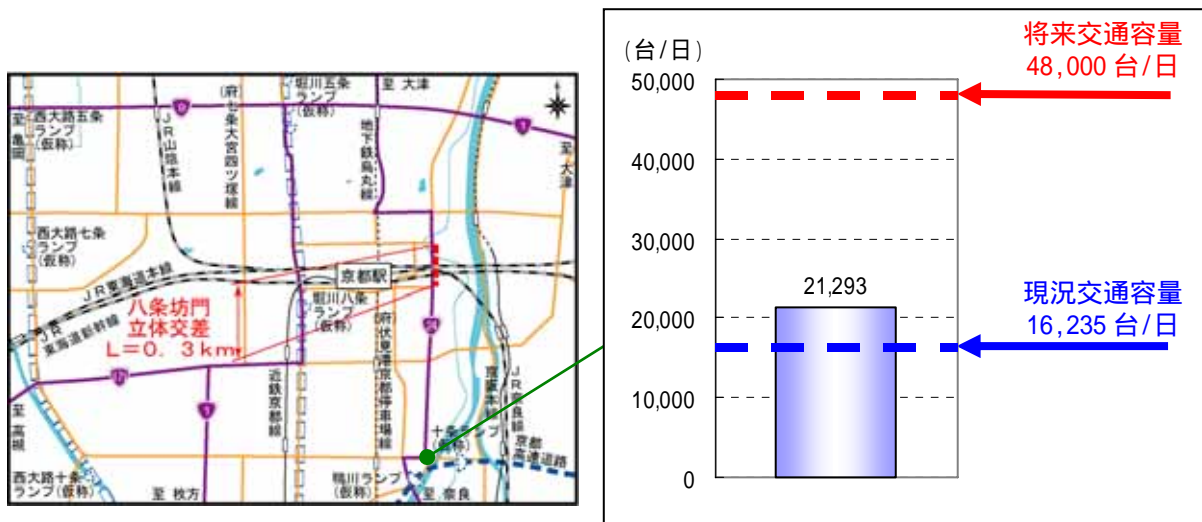
事業の整備効果

1. 国道24号の隘路区間の解消

JRの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になります。また、道路幅幅により交通容量の増大が図られ、交通混雑の緩和が期待されます。



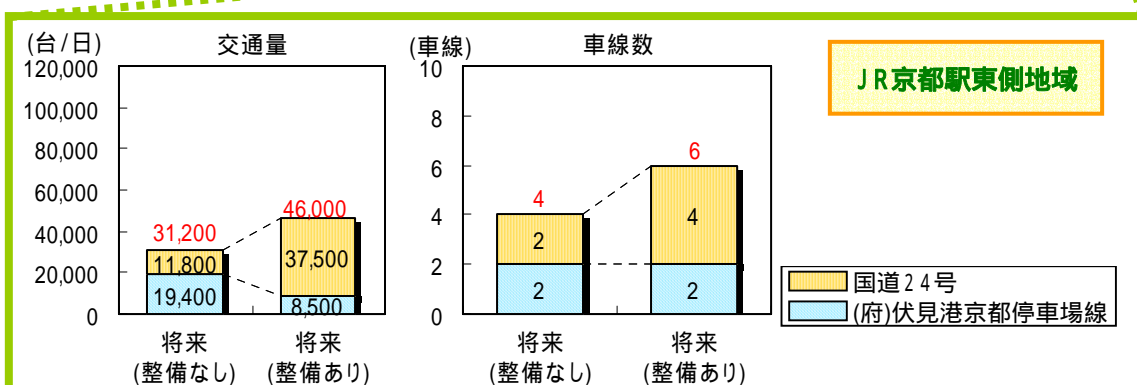
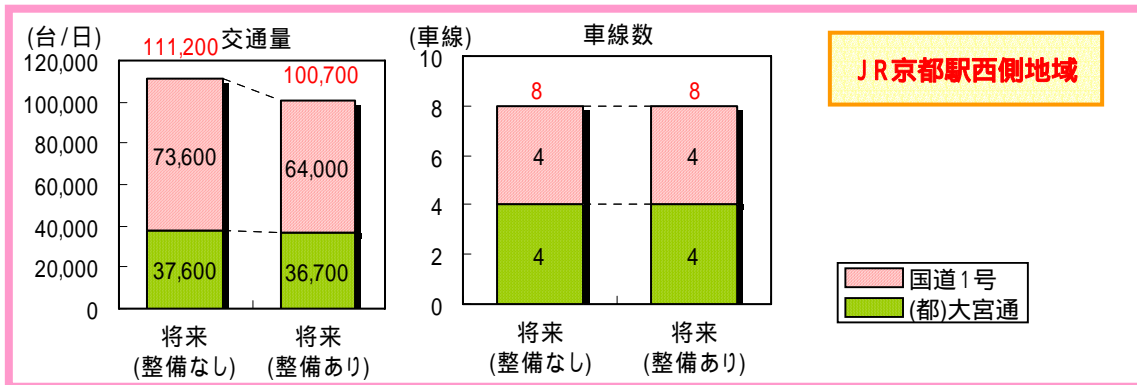
八条坊門立体交差事業付近における交通容量



2. 交通サービスの向上

J R 京都駅東側地域を南北に走る路線の多くが2車線であるため、J R を横断する交通は J R 京都駅西側地域の路線に集中しています。

八条坊門立体交差の整備により、J R 京都駅西側地域の路線に集中している交通の分散が図られ、J R 京都駅周辺における交通混雑の緩和が期待されます。

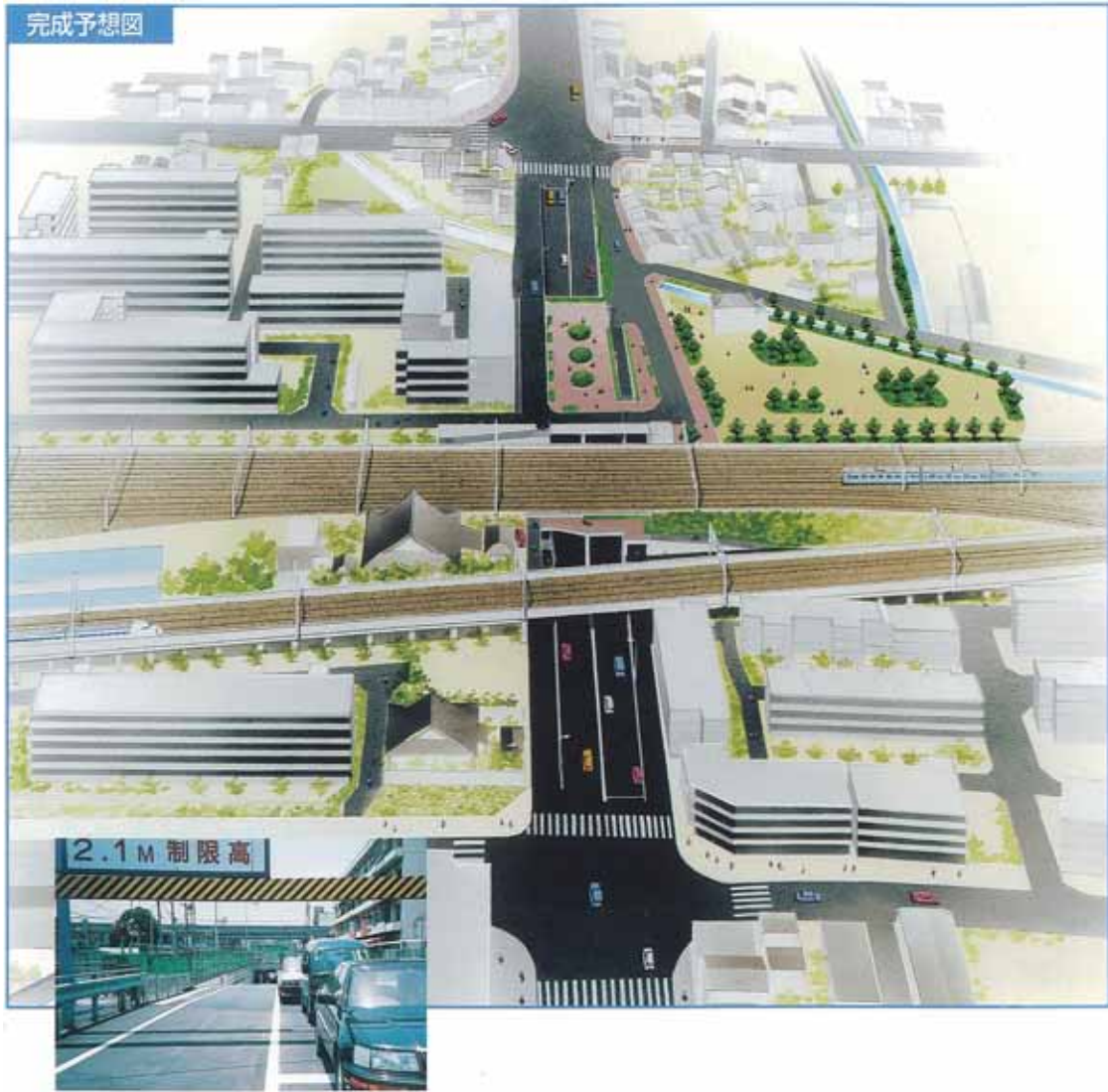


(出典) H42 将来交通量推計結果

3 . 地域整備の促進

道路拡幅に伴う歩道の整備により、子供や高齢者の安全で快適な通行を確保します。

また、同時に整備される側道は、地域の生活道路としての快適な生活環境をつくります。

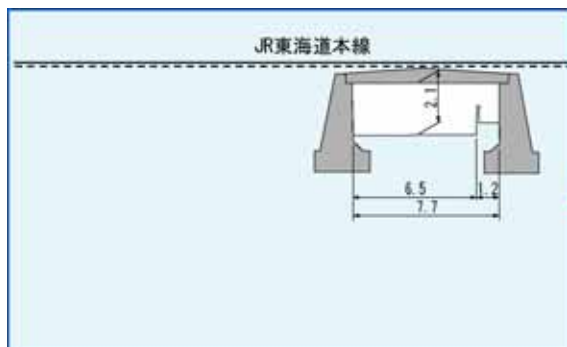


完成予想図

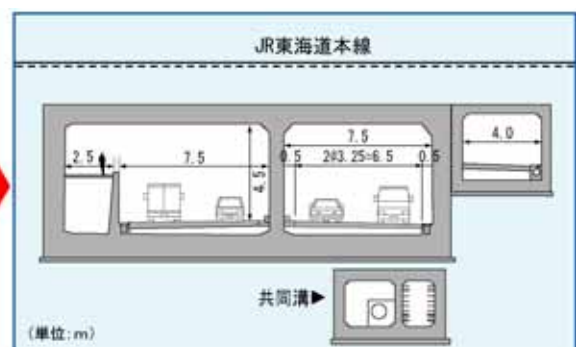


1期工事完了(交通切換後)

整備前



整備後

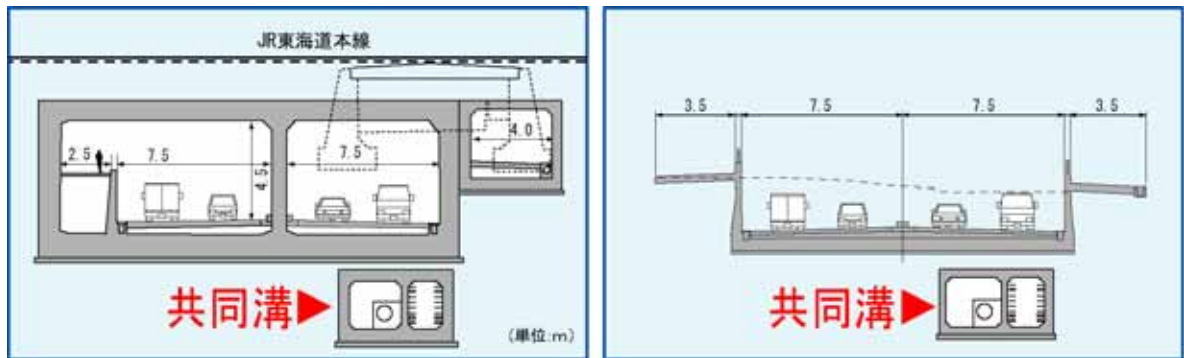


【緊急・災害時のライフラインの確保】

立体交差事業と同時に電気・電話・上水道などのライフラインをまとめて地下に敷設する河原町共同溝を整備します。

(共同溝の整備効果)

- ・ 道路の掘り返し工事による交通渋滞、騒音・振動などを防止し、沿道環境の改善を図ります。
- ・ 地震・災害時でも影響を受けにくく、緊急時のライフラインを確保します。
- ・ 景観を阻害する電線・電柱がなくなり、古都にふさわしい景観を演出します。



共同溝イメージ図

費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	一般国道24号
事 業 名	八条坊門立体交差
延 長	0.3 km

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17年度			
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	238 億円	19 億円	6 億円	262 億円 … (B)

費用

	事 業 費	維 持 管 理 費	合 計
基 準 年	平成17年度		
単 純 合 計	95 億円	3 億円	99 億円
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	119 億円	1 億円	120 億円 … (C)

算定結果

費用便益比（CBR）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{262 \text{ 億円}}{120 \text{ 億円}}$	$= 2.2$

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。

費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	一般国道24号
事 業 名	八条坊門立体交差
延 長	0.3 km

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17年度			
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	238 億円	19 億円	6 億円	262 億円 … (B)

費用

	事 業 費	維 持 管 理 費	合 計
基 準 年	平成17年度		
単 純 合 計	24 億円	3 億円	27 億円
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	23 億円	1 億円	24 億円 … (C)

算定結果

費用便益比（CBR）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{262 \text{ 億円}}{24 \text{ 億円}}$	$= 10.9$

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。

コスト縮減や代替案立案等の可能性

八条坊門立体交差のうち、高瀬川以北を除く北向き車線（2車線）は既に対面通行で供用しており、隣接する住宅地区改良事業との整合を図った合理的な計画となっていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

また、残事業区間の施工にあたっては、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

国道 2 4 号の J R アンダーパス部分は、桁下空間が 2 . 1 m であるため、大型車が通行できない状態であり、主要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。

八条坊門立体交差は、京都市都心部と京都市南部地域を連絡する道路であり、沿線地域や京都市南部地域の活性化を図るために早期整備が求められています。

なお、残事業をすすめる事による費用対効果は 1 0 . 9 となっており、事業実施の必要性が非常に高い事業と考えられることから、今後も早期供用に向けて事業を進めていく予定です。

(2) 事業の進捗見込みの視点からの見解

八条坊門立体交差については、平成 1 0 年 5 月に高瀬川以北を除く北向き車線 (2 車線) が完成し、対面通行で供用しています。

今後、平成 1 9 年度の供用を目途に残りの事業を推進していきます。

(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

施工にあたっては、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

対応方針（原案）

【事業継続】

一般国道24号は、京都市都心部と京都市南部地域を連絡する道路です。

八条坊門立体交差は、国道24号の隘路区間の解消、交通利便性の向上を図るとともに、地域づくりの支援のため、早期整備が求められています。

今後とも、引き続き事業を推進し、平成19年度の供用を目指します。

チェックリスト

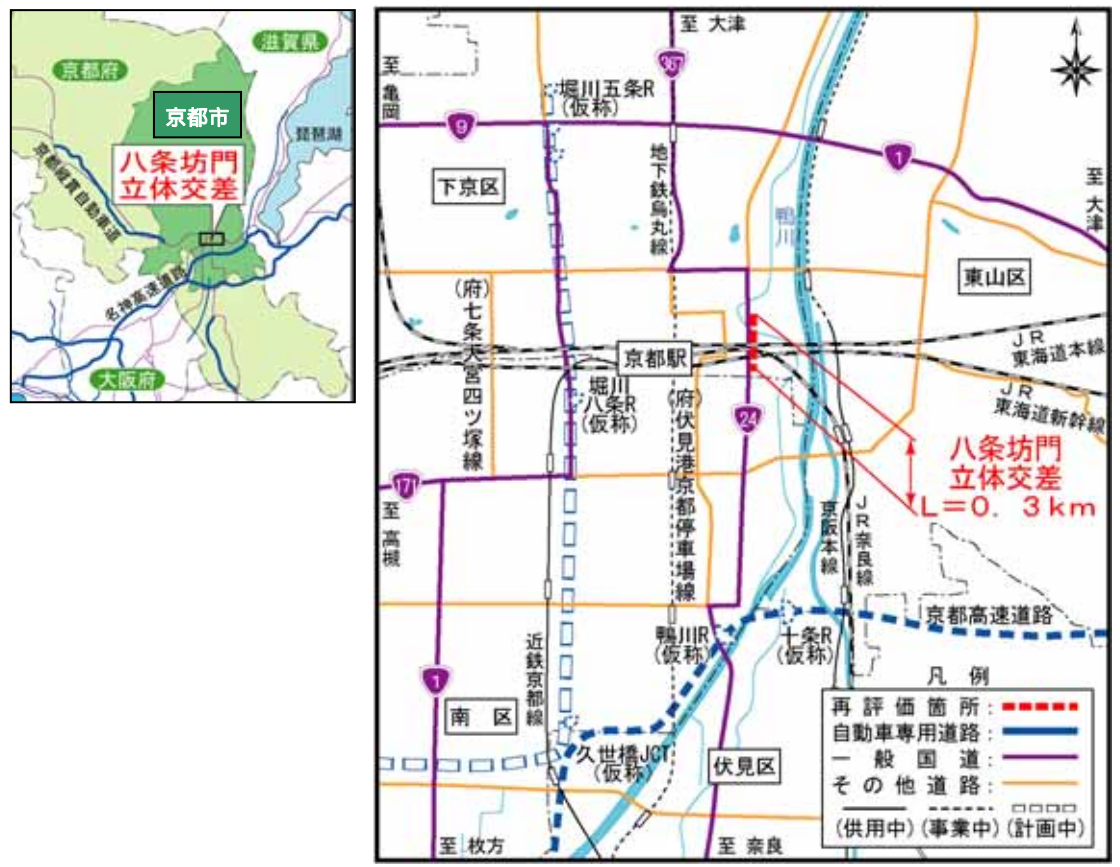
事業名	はちしょうほうもんりったいこうさ 八条坊門立体交差		事業種別	二次改築
起終点	起点) 京都市下京区上之町 終点) 京都市下京区西之町		延長	0.3 km
事業化	昭和41年度	都市計画決定	昭和3年度	
用地着手	昭和60年度	工事着手	昭和60年度	
全体事業費	約100億円			

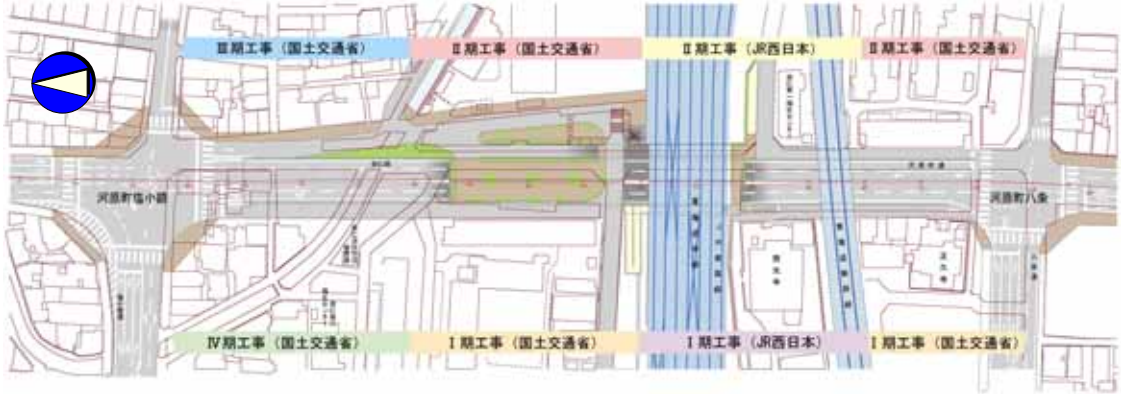
一般国道24号は、京都市下京区を起点に奈良県を南北に縦断し、和歌山県和歌山市に至る延長約140 kmの主要幹線道路です。

このうち、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は、道路幅員約6.5 m、桁下空間2.1 mであり、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ます。

八条坊門立体交差は、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、地域整備の促進を目的として計画された事業です。

位置図



事業名	はちしょうほうもんりったいこうさ 八条坊門立体交差	事業種別	二次改築
事業の進捗状況	執行済み額 約61億円（進捗率 約61%）		
	<p>事業の進捗</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率 61%（平成16年度末現在） ・用地取得率 100%（面積ベース、平成16年度末現在、公共用地除く） <p>地元調整等</p> <p>昭和41年度に事業化し、隣接する住宅地区改良事業と併せて事業を進めていますが、JRとの近接工事の制約等により時間を要しています。</p> <p>現在は、事業の支障となる用地・物件も解決し、平成19年度の供用に向け事業を推進しています。</p>		
	供用目標等今後の事業の見通し		
	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、平成19年度の供用を目途に残りの事業を推進していきます。 		

事業名	はちしょうほうもんりったいこうさ 八条坊門立体交差		事業種別	二次改築	
客観的評価指標					
事業をめぐる社会情勢等	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<p>現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>		
		物流効率化の支援	<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>		
		都市の再生	<p>都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>中心市街地内で行う事業である</p> <p>幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km² 以下である市街地内での事業である</p> <p>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</p> <p>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</p>		
		国土・地域ネットワークの構築	<p>高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり</p> <p>地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>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）</p> <p>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</p> <p>現道等における交通不能区間を解消する</p> <p>現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p>		
		個性ある地域の形成	<p>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</p> <p>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</p> <p>主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>新規整備の公共施設へ直結する道路である</p>		
		2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<p>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</p> <p>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</p>	
			無電柱化による美しい町並みの形成	<p>対象区間が電線類地中化 5 ヶ年計画に位置づけあり</p> <p>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</p>	
			安全で安心できるくらしの確保	<p>三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p>	
		3. 安全	安全な生活環境の確保	<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</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 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>	
			災害への備え	<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</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</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>	
		4. 環境	地球環境の保全	<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>	
			生活環境の改善・保全	<p>現道等における自動車からの NO₂ 排出削減率</p> <p>現道等における自動車からの SPM 排出削減率</p> <p>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</p> <p>その他、環境や景観上の効果が期待される</p>	
		5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</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>	
			その他	<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期待される</p>	

事業名	はちしょうほうもんりったいこうさ 八条坊門立体交差	事業種別	二次改築
事業をめぐ る社会情勢等	再評価実施時点における評価指標該当項目		
	<p>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 ・八条坊門立体交差区間の渋滞損失時間は約 4,400 人・時間である。 ・当該事業により渋滞損失時間は約 1,300 人・時間（30%）削減される。</p> <p>4. 環 境～地球環境の保全～ 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 ・整備前の CO2 排出量は約 405,800t である。 ・当該事業により、CO2 の排出量は約 1,500t（1%）削減される。</p> <p>4. 環 境～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 ・当該事業により並行区間の NO2 の排出量、SPM の排出量がそれぞれ約 6 割削減される。</p>		
	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
	<p>八条坊門立体交差の沿線地域では、人口推移はほぼ横ばい傾向であるものの、京都を訪れる観光入込客数は、年々増加傾向にあります。また、JR アンダーパス部分では、大型車両の通行が不可能であるため、並行路線の大型車混入率が増加傾向となっています。</p>		
効果分析の要因の変化	事業採択時の費用対	<p>現在の費用便益比：B / C = 2 . 2（事業全体） 現在の費用便益比：B / C = 1 0 . 9（残事業） （基準年次：平成 1 7 年、検討年次 4 0 年間で算出）</p>	
立案等の可能性	コスト縮減や代替案	<p>八条坊門立体交差のうち、高瀬川以北を除く北向き車線（2 車線）は既に対面通行で供用しており、隣接する住宅地区改良事業との整合を図った合理的な計画となっていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します</p> <p>また、残事業区間の施工にあたっては、コストの縮減に努めながら事業を推進します。</p>	

事業名	はちしょうぼうもんりったいこうさ 八条坊門立体交差	事業種別	二次改築
地方公共団体等の意見	平成10年8月 京都市長が八条坊門立体交差事業の促進を要望。		
対応方針	<p>(原案) 事業継続 (理由)</p> <p>一般国道24号は、京都市都心部と京都市南部地域を連絡する道路です。</p> <p>八条坊門立体交差は、国道24号の隘路区間の解消、交通利便性の向上を図るとともに、地域づくりの支援のため、早期整備が求められています。</p> <p>今後とも、引き続き事業を推進し、平成19年度の供用を目指します。</p>		