



No. 4-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第4回

一般国道24号

はちじょうぼうもん

八条坊門立体交差

【事後評価】

平成26年12月
近畿地方整備局

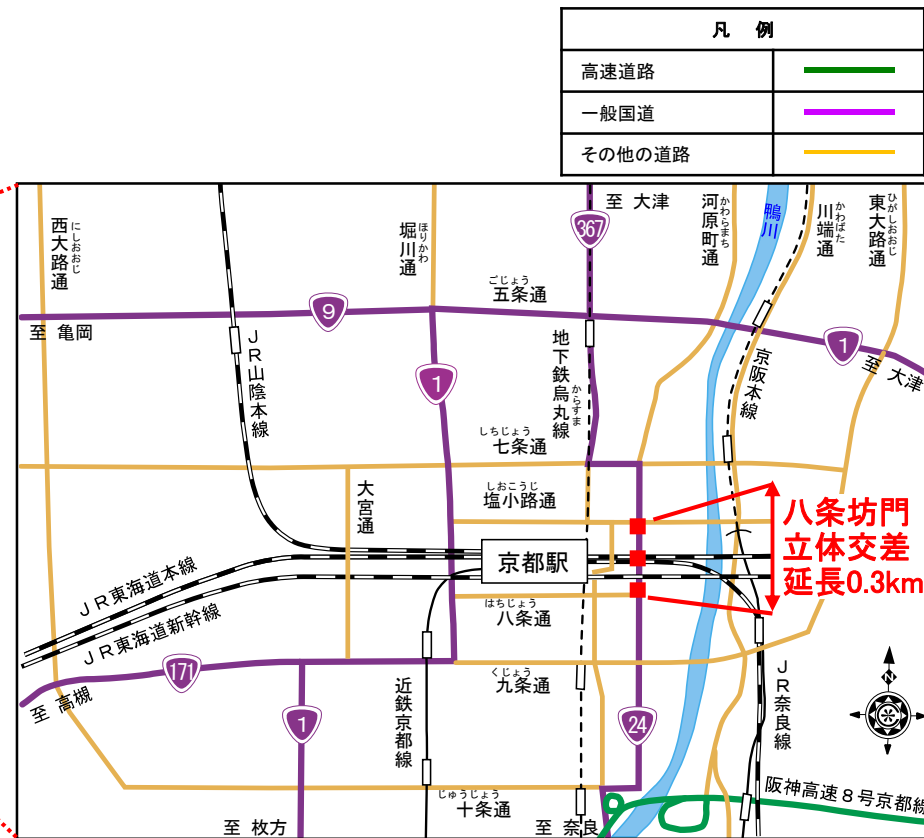
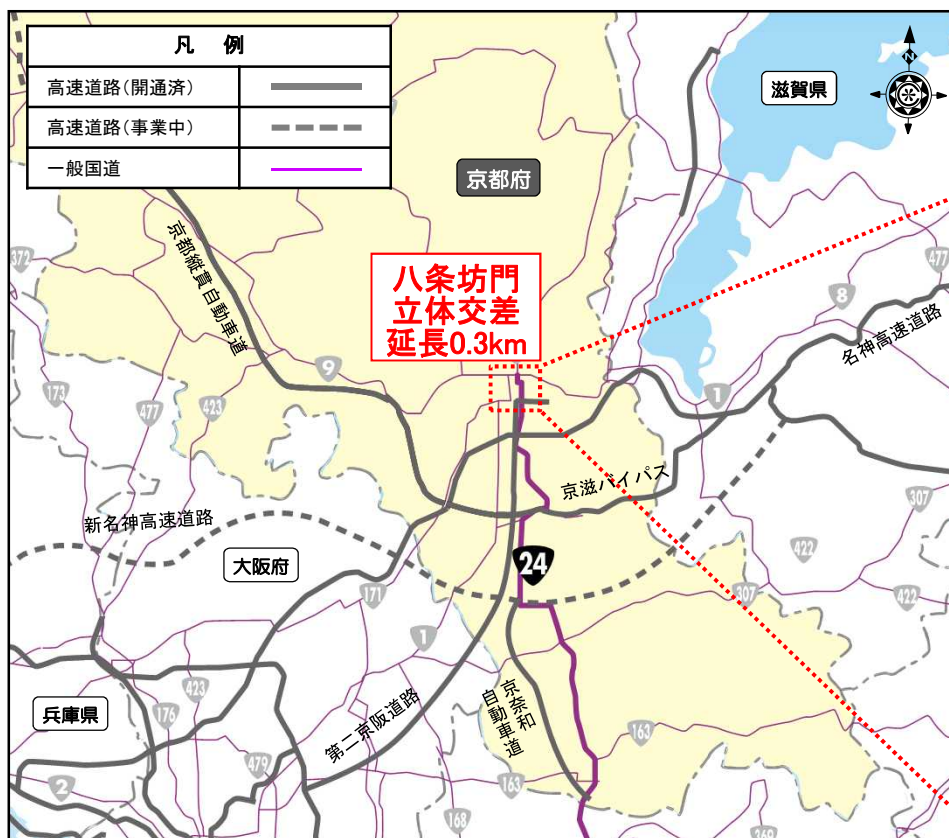
目次

1. 事業の目的と計画の概要
2. 社会経済情勢の変化
3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
4. 事業の効果の発現状況
5. 今後の事後評価の必要性等

事業全体図

一般国道24号は、京都市下京区しもぎょう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しおこうじから八条通はちじょう間の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、交通の隘路あいろとなっていました。

八条坊門立体交差はちじょうぼうもんは、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す。



1. 事業の目的と計画の概要

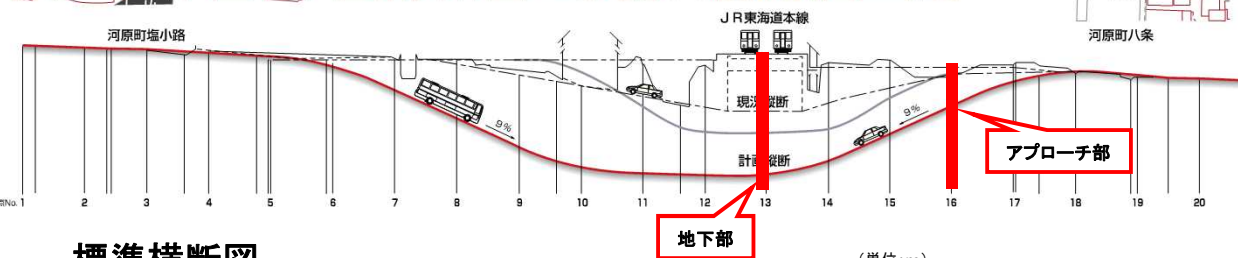
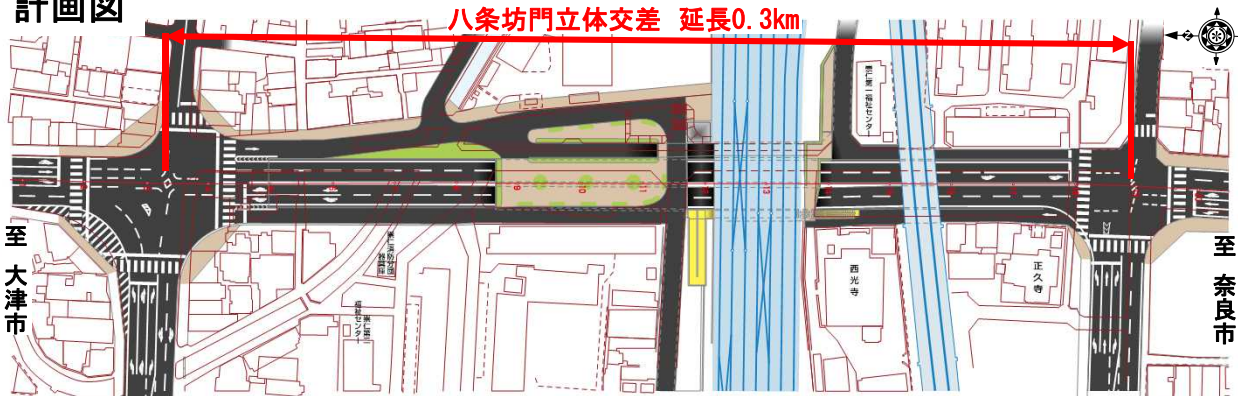
事業の目的

- 国道24号の隘路区間の解消
- 交通サービスの向上

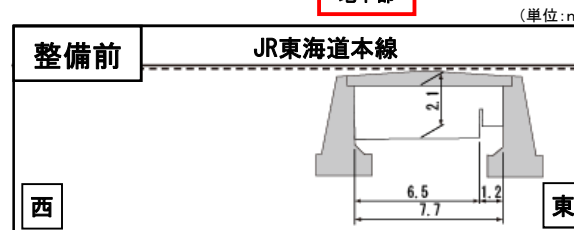
計画の概要

区 間	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
道路延長	0.3km
構造規格	第4種第1級
設計速度	40Km/h
車 線 数	4車線
標準幅員	約23.0m
全体事業費	約86億円
都市計画決定	昭和 3年度
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
開 通	0.3km(平成21年9月)

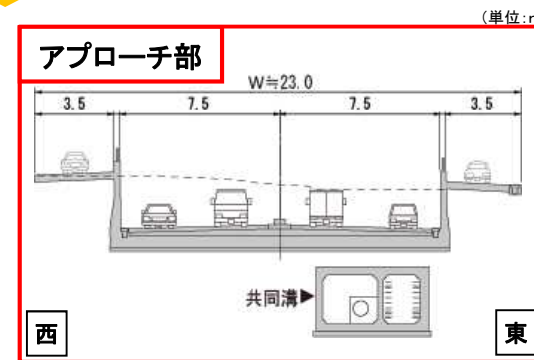
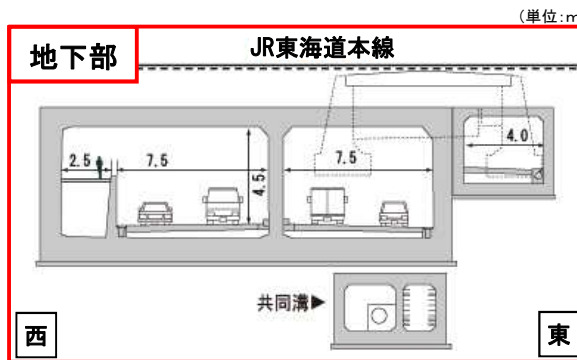
計画図



標準横断面図



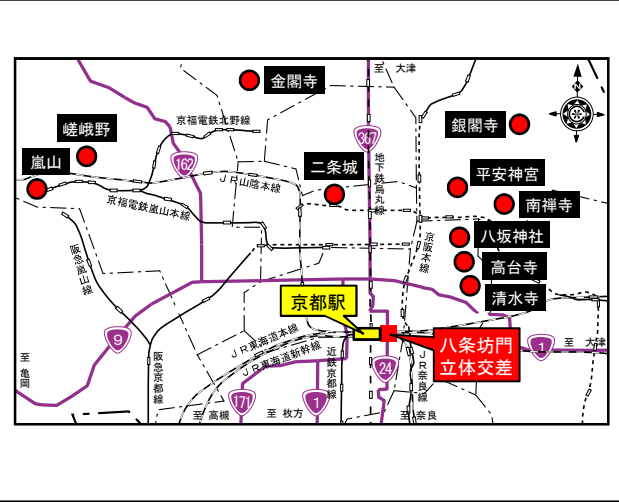
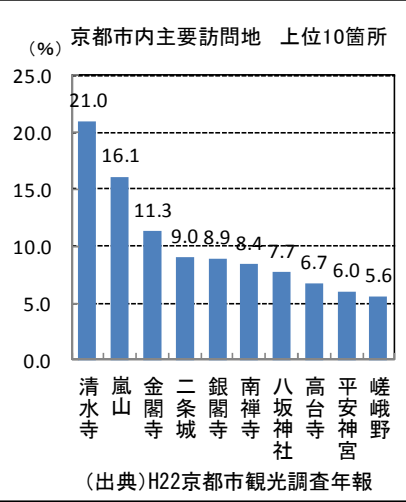
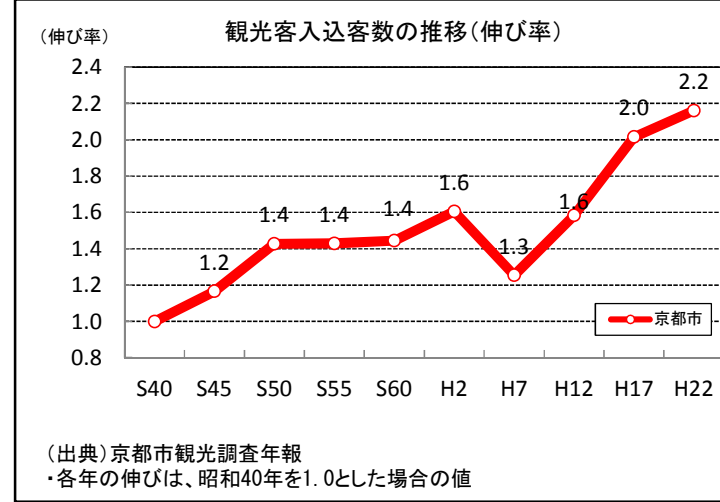
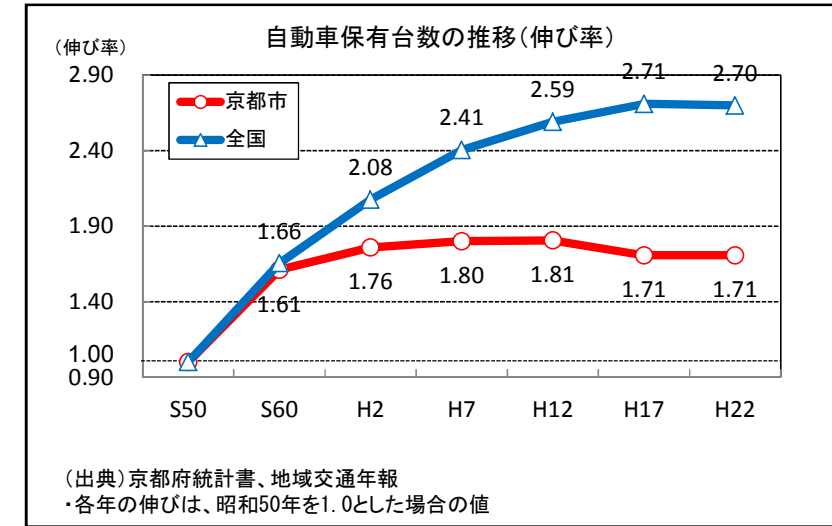
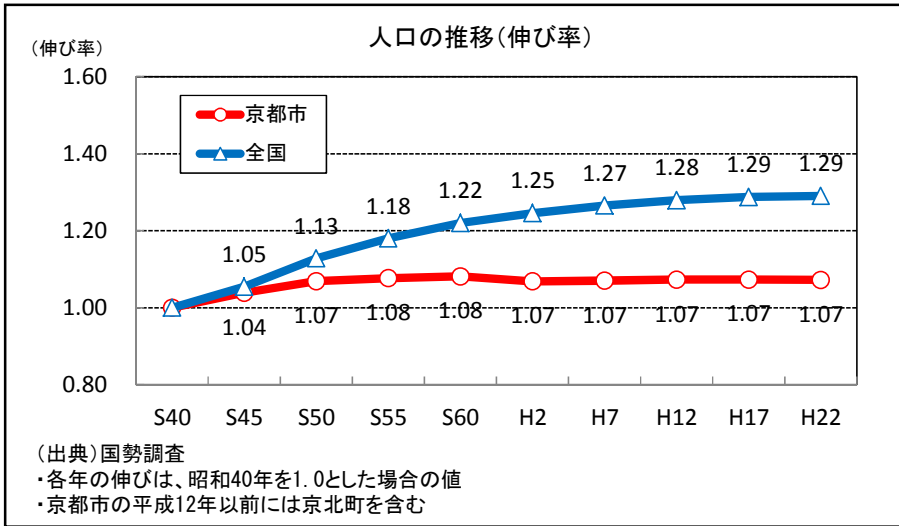
位置図



2. 社会経済情勢の変化

◆沿線地域の現状(人口、自動車保有台数、観光)

- 京都市の人口は、昭和50年以降ほぼ横ばいで推移。
- 京都市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。八条坊門立体交差は、京都観光の玄関口である京都駅に隣接。



3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆当初計画及び開通の状態

	当初計画 (H17再評価時)※1	開通後	備考
道路構造等	4車線	4車線	
総事業費	約100億円	約86億円	当初想定よりも地下水位が低かったことにより、構造物施工時の仮設対策としての土留め工法、薬液注入や湧水対策などの工法が変更となったため。
交通量	37,500台/日 <計画>	19,795台/日 <実績(H22センサス)>	計画交通量の推計条件:H11センサスベースH42将来OD表、フルネット
事業期間	昭和41年度～平成19年度 <事業期間31年>	昭和41年度～平成21年度 <事業期間33年>	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ことにより、事業期間が延長。

◆現道の状況

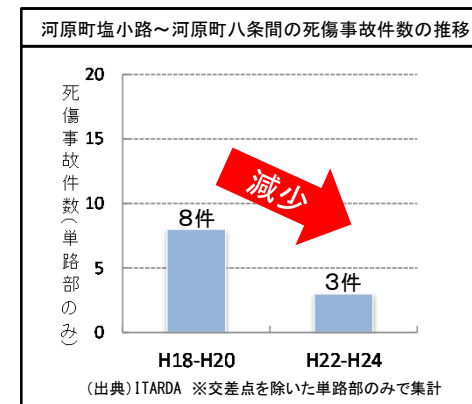
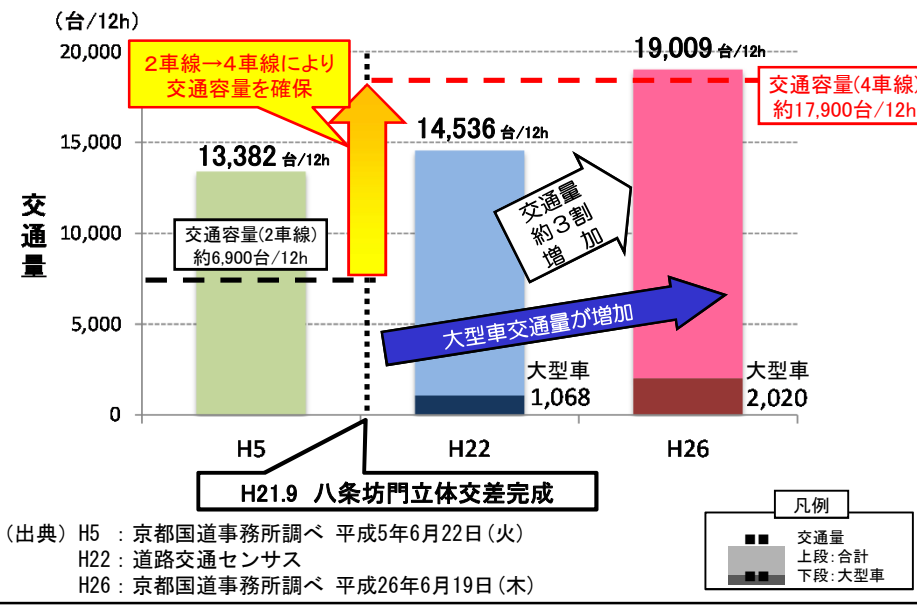
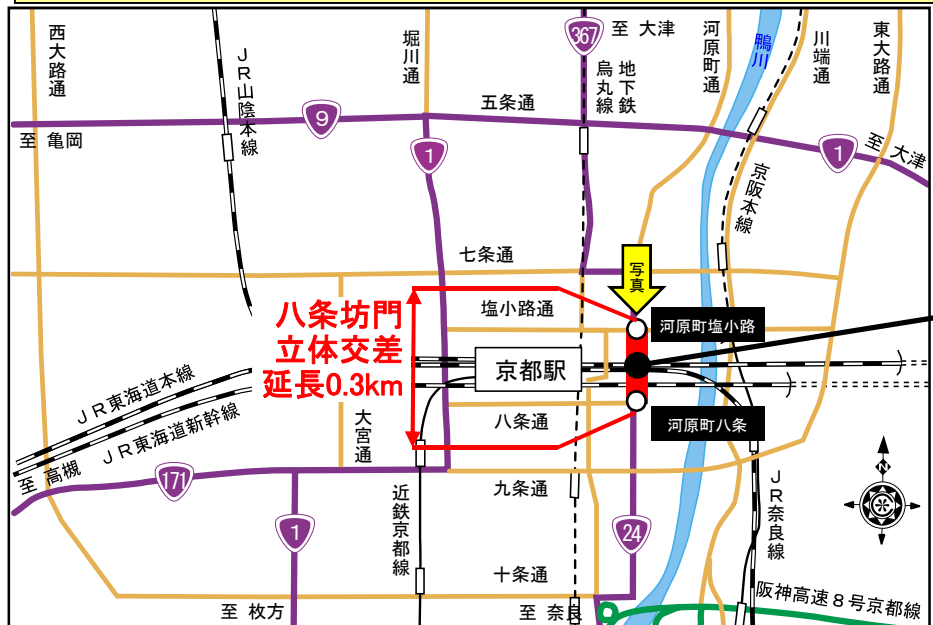
	当初計画 (H17再評価時)※1	開通後	H17再評価時からの 変化	変化の内容又は理由	備考
交通量	21,293台/日 [H11センサス]	19,795台/日 [H22センサス]	1,498台/日 減少	大幅な変化なし	
旅行速度	8.1km/h [H11センサス]	18.9km/h [H22センサス]	10.8km/h 向上	隘路区間の解消により 旅行速度が約230%向上	

※1:S41年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として公表されている最も古い再評価時(H17)の値等を記載

4. 事業の効果の発現状況

◆国道24号の隘路区間の解消

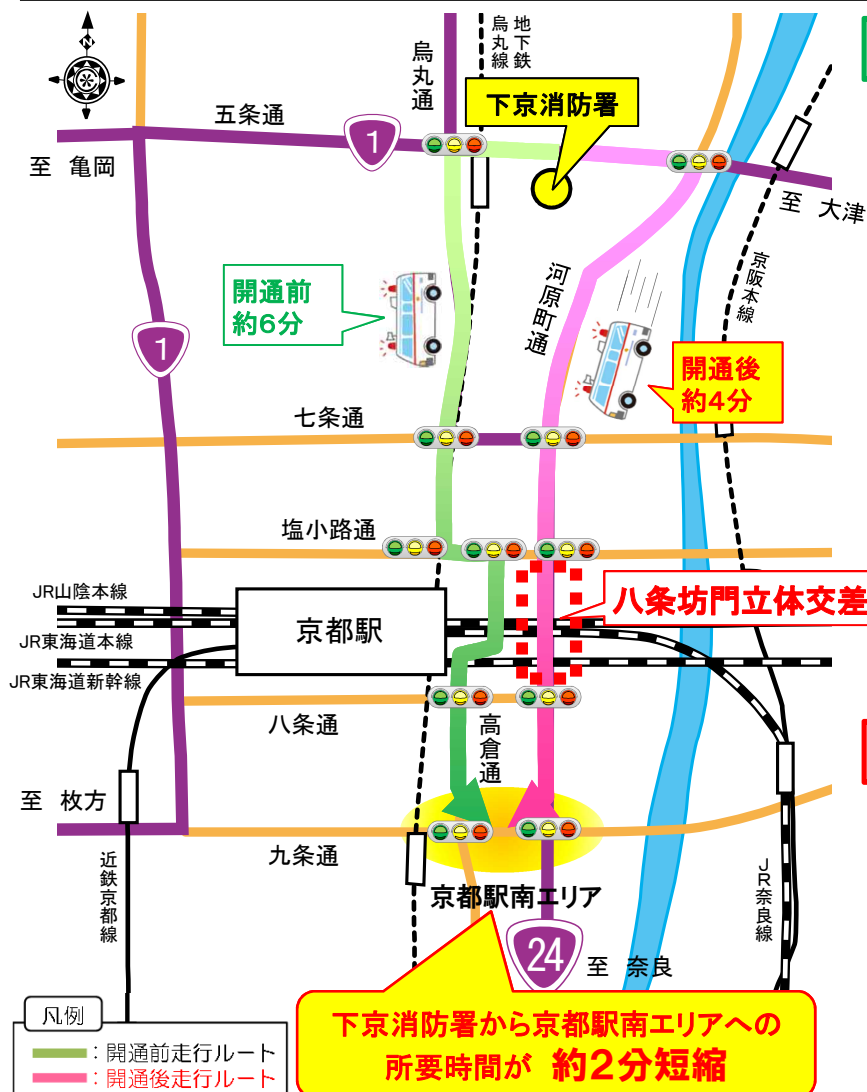
- JRのアンダーパス部分の桁下空間が2.1mから4.5mに、車線数が2車線から4車線に改良され、大型車両の通行が可能に。
- 車線数増加により交通容量が向上。
- 隘路区間が解消されたことで、事業区間の死傷事故件数が減少。



4. 事業の効果の発現状況

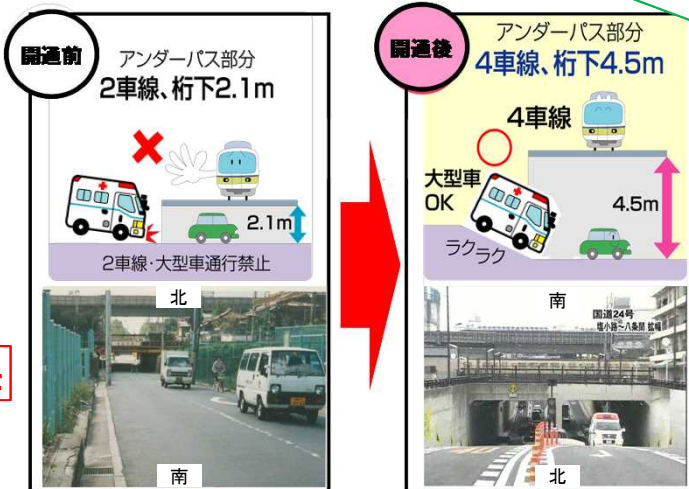
◆国道24号の隘路区間の解消

■八条坊門立体交差の開通により隘路区間が解消。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。



開通前

- ・開通前は主に高倉通を通行していました。
- ・救急車の通行には高さ2.6m必要。以前は2.1mで通行できませんでした。
- ・高倉通は渋滞や事故等で救急車が動けなくなるリスクがありました。



京都市消防局
下京消防署ヒアリング結果
平成26年5月1日(木)

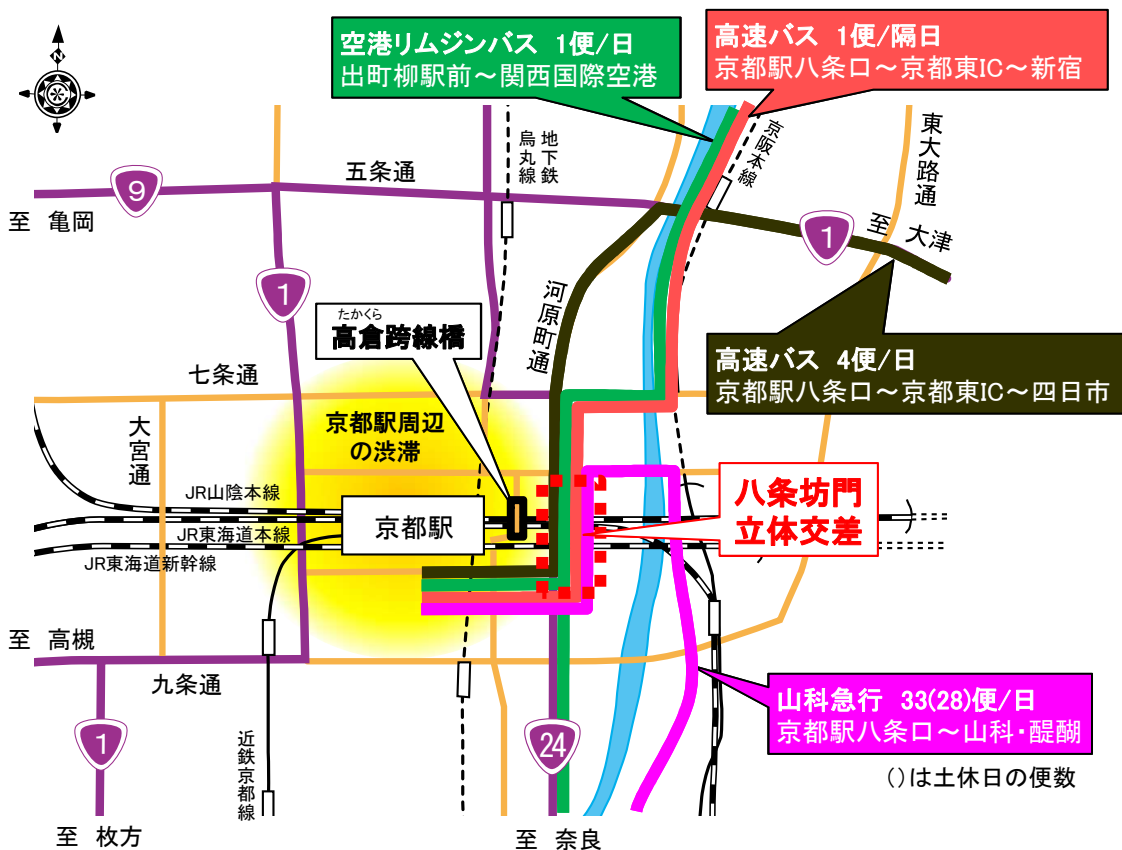
開通後

- ・現場への到着が2分早まることの意味は大きいです。
心肺停止になると脳への血流が止まり、3~5分経過することで脳は回復できない障害を生じるため**1分でも早く処置できることが重要**です。
- ・河原町通→国道24号を直進のまま利用でき、京都駅から離れているため、**混雑を避ける**ことができます。
- ・JR線を跨ぐ際に、渋滞や事故等の道路状況により、**他の道路との使い分けができる**ようになりました。

4. 事業の効果の発現状況

◆交通サービスの向上(利便性の向上)

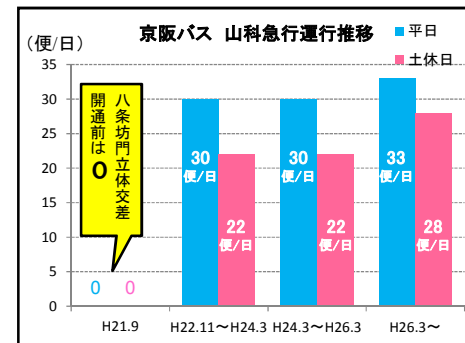
- 八条坊門開通後、当該区間を経由するバス路線が新たに開設され、利便性が向上。
- 多くのバス路線が、高倉^{たかくら}跨線橋経由から当該区間経由へと運行ルートを変更。
- 利便性の向上、定時性の確保、迂回路の確保など様々な効果が発現。



八条坊門立体交差を通過する京阪バス路線(H26.3時点)



撮影日:平成26年6月17日(火)



- 八条坊門の開通により渋滞を回避でき、**定時性が確保されるようになりました。**
- 交通事故等により通行止めが生じた場合、**迂回ルートの選択肢が増えたという点でも、便利になりました。**

京阪バス株式会社
ヒアリング結果
平成26年5月29日(木)



5. 今後の事後評価の必要性等

■ 今後の事後評価の必要性

八条坊門立体交差の整備により、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、「行政機関が行う政策の評価に関する法律(平成13年6月29日法律第86号)」に基づく事後評価の必要性は生じないと思われます。

■ 改善措置の必要性

八条坊門立体交差は、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はないと思われます。今後も交通状況等を把握し、改善措置が必要になった場合は、対策案を検討します。

■ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

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・検証を実施してまいります。



No. 4-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第4回

一般国道24号

はちじょうぼうもん

八条坊門立体交差

【事後評価】

平成26年12月
近畿地方整備局

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	国道24号 八条坊門立体交差
事業主体	近畿地方整備局

●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(人・時間)及び削減率 	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):11573万人・時間/年 渋滞損失削減時間:25万人・時間/年(19789万人・時間/年⇒19765万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について:八条坊門立体交差 国道1号(府)伏見港京都停車場線(府)四ノ宮四ツ塚線(市)師団街道 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間:25万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率:2割削減
	<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
	<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 	京阪バス(国道24号 河原町塩小路～河原町八条区間)(隘路区間の解消 桁下空間2.1m→4.5m)
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 	京都市役所～京都駅八条口(所要時間:17分→16分)
	<input type="checkbox"/> 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の状況	
	物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ■ 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が解消

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		<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が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		<input checked="" 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	京都市 道路整備により隘路区間が解消
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	京都市の幹線都市計画道路網密度：0.581km/km2
		<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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（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）への連絡道路となった	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		<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時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が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
	個性ある地域の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	崇仁学区 高架北側地区と高架南側地区、隘路解消により緊急車両含む大型車両の通行可能
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	京都駅八条口～清水寺(所要時間：13分～12分)
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	

2. 暮らし	歩行者・自転車 のための生活空間 の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況		
		<input 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た		
	無電柱化による 美しい町並みの 形成	■ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	24号河原町塩小路電線共同溝(京都市無電柱化ネットワークの位置づけ有り)	
		■ 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	河原町塩小路地区(延長:40m)	
安全で安心できる くらしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上の状況	京都市役所～京都第一赤十字病院(所要時間:20分→17分)		
3. 安全	安全な生活環境 の確保	■ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	国道24号 河原町塩小路～河原町八条区間(死傷事故率:199.77件/億台キロ→132.57件/億台キロ、自動車交通量:19,267台/日→19,795台/日)	
		■ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	国道24号(河原町塩小路～河原町八条区間、延長0.3km)	
	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(箇所)の道路寸断で孤立化する集落が解消		
		■ 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5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	京都市地域防災計画(第1次緊急輸送道路)	
		■ 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	国道1号(堀川塩小路～八条油小路区間)	
		<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		
		<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		
		<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が解消		
	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	CO2排出削減量:562.16t-CO2/年
		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	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):八条坊門立体交差 国道1号(府)伏見港京都停車場線(府)四ノ宮四ツ塚線(市)師団街道 排出削減量:0.78t/年、排出削減率:0割削減
● 現道等における自動車からのSPM排出削減率			(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):八条坊門立体交差 国道1号(府)伏見港京都停車場線(府)四ノ宮四ツ塚線(市)師団街道 排出削減量:0.07t/年、排出削減率:1割削減	
<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況				
<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果				
5. その他		他のプロジェクトとの 関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果			
	<input type="checkbox"/> 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			

(事後評価)

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
国道24号	八条坊門立体交差	L=0.3km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
32,900	4	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26年度		
単純合計	83億円	4.3億円	87億円
基準年における 現在価値 (C)	135億円	2.3億円	137億円

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26年度			
供用年	平成22年度			
単年便益 (初年便益)	5.8億円	0.35億円	0.08億円	6.2億円
基準年における 現在価値 (B)	137億円	8.4億円	2.0億円	147億円

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）	10億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.2%

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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：八条坊門立体交差

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (0.3km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	26,600	32,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	2	1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	8.40	5.59	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道1号 (0.3km)	交通量	[台/日]	55,900	54,200
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	11.19	10.58
	(府)伏見港 京都停車場 線 (0.4km)	交通量	[台/日]	17,600	14,800
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	4.92	3.86
	(府)四ノ宮 四ツ塚線 (0.4km)	交通量	[台/日]	40,300	40,400
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	12.43	12.46
	(市)師団街 道 (0.5km)	交通量	[台/日]	25,400	23,800
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	10.91	9.58
		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 (3,639.8km)	走行時間費用	[億円/年]	11,286.34	11,286.43	

			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：3,641.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,334.20	11,328.50	5.71

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。(上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載)

※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：八条坊門立体交差

(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26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 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
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"/>

交通流推計

(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				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道24号 八条坊門立体交差

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.31		0.3	0.09
-44年目	S 41	6.5705	34.7	0.16	2.77		
-43年目	S 42	6.3178	36.6	0.04	0.63		
-42年目	S 43	6.0748	38.5	0.00	0.00		
-41年目	S 44	5.8412	40.8	0.00	0.00		
-40年目	S 45	5.6165	43.5	0.00	0.00		
-39年目	S 46	5.4005	45.6	0.00	0.00		
-38年目	S 47	5.1928	48.7	0.00	0.00		
-37年目	S 48	4.9931	56.1	0.00	0.00		
-36年目	S 49	4.8010	66.9	0.00	0.00		
-35年目	S 50	4.6164	70.7	0.00	0.00		
-34年目	S 51	4.4388	76.7	0.00	0.00		
-33年目	S 52	4.2681	81.3	0.00	0.00		
-32年目	S 53	4.1039	84.7	0.00	0.00		
-31年目	S 54	3.9461	86.9	0.00	0.00		
-30年目	S 55	3.7943	92.4	0.00	0.00		
-29年目	S 56	3.6484	94.8	0.00	0.00		
-28年目	S 57	3.5081	95.8	0.00	0.00		
-27年目	S 58	3.3731	96.8	0.09	0.29		
-26年目	S 59	3.2434	98.7	0.12	0.36		
-25年目	S 60	3.1187	99.5	1.76	5.04		
-24年目	S 61	2.9987	101.2	1.18	3.19		
-23年目	S 62	2.8834	101.0	1.64	4.28		
-22年目	S 63	2.7725	101.5	1.24	3.09		
-21年目	H 1	2.6658	104.2	1.56	3.65		
-20年目	H 2	2.5633	106.5	2.79	6.12		
-19年目	H 3	2.4647	109.1	2.00	4.13		
-18年目	H 4	2.3699	110.6	0.44	0.85		
-17年目	H 5	2.2788	110.9	5.72	10.73		
-16年目	H 6	2.1911	110.8	1.65	2.98		
-15年目	H 7	2.1068	109.9	3.66	6.41		
-14年目	H 8	2.0258	109.5	3.69	6.24		
-13年目	H 9	1.9479	110.4	6.29	10.13		
-12年目	H 10	1.8730	109.9	3.14	4.89		
-11年目	H 11	1.8009	108.4	1.99	3.02		
-10年目	H 12	1.7317	107.2	2.80	4.13		
-9年目	H 13	1.6651	105.7	4.00	5.75		
-8年目	H 14	1.6010	103.8	6.67	9.39		
-7年目	H 15	1.5395	102.3	5.73	7.88		
-6年目	H 16	1.4802	101.0	1.03	1.38		
-5年目	H 17	1.4233	99.6	3.34	4.36		
-4年目	H 18	1.3686	98.7	8.26	10.45		
-3年目	H 19	1.3159	97.6	8.00	9.85		
-2年目	H 20	1.2653	96.8	2.52	3.00		
-1年目	H 21	1.2167	95.6	1.16	1.35		
供用開始年次	H 22	1.1699	93.7			0.09	0.10
1年目	H 23	1.1249	92.1			0.09	0.10
2年目	H 24	1.0816	91.3			0.09	0.09
3年目	H 25	1.0400	91.3			0.09	0.09
4年目	H 26	1.0000	91.3			0.09	0.09
5年目	H 27	0.9615	91.3			0.09	0.08
6年目	H 28	0.9246	91.3			0.09	0.08
7年目	H 29	0.8890	91.3			0.09	0.08
8年目	H 30	0.8548	91.3			0.09	0.07
9年目	H 31	0.8219	91.3			0.09	0.07
10年目	H 32	0.7903	91.3			0.09	0.07
11年目	H 33	0.7599	91.3			0.09	0.07
12年目	H 34	0.7307	91.3			0.09	0.06
13年目	H 35	0.7026	91.3			0.09	0.06
14年目	H 36	0.6756	91.3			0.09	0.06

15年目	H	37	0.6496	91.3			0.09	0.06
16年目	H	38	0.6246	91.3			0.09	0.05
17年目	H	39	0.6006	91.3			0.09	0.05
18年目	H	40	0.5775	91.3			0.09	0.05
19年目	H	41	0.5553	91.3			0.09	0.05
20年目	H	42	0.5339	91.3			0.09	0.05
21年目	H	43	0.5134	91.3			0.09	0.04
22年目	H	44	0.4936	91.3			0.09	0.04
23年目	H	45	0.4746	91.3			0.09	0.04
24年目	H	46	0.4564	91.3			0.09	0.04
25年目	H	47	0.4388	91.3			0.09	0.04
26年目	H	48	0.4220	91.3			0.09	0.04
27年目	H	49	0.4057	91.3			0.09	0.03
28年目	H	50	0.3901	91.3			0.09	0.03
29年目	H	51	0.3751	91.3			0.09	0.03
30年目	H	52	0.3607	91.3			0.09	0.03
31年目	H	53	0.3468	91.3			0.09	0.03
32年目	H	54	0.3335	91.3			0.09	0.03
33年目	H	55	0.3207	91.3			0.09	0.03
34年目	H	56	0.3083	91.3			0.09	0.03
35年目	H	57	0.2965	91.3			0.09	0.03
36年目	H	58	0.2851	91.3			0.09	0.02
37年目	H	59	0.2741	91.3			0.09	0.02
38年目	H	60	0.2636	91.3			0.09	0.02
39年目	H	61	0.2534	91.3			0.09	0.02
40年目	H	62	0.2437	91.3			0.09	0.02
41年目	H	63	0.2343	91.3			0.09	0.02
42年目	H	64	0.2253	91.3			0.09	0.02
43年目	H	65	0.2166	91.3			0.09	0.02
44年目	H	66	0.2083	91.3			0.09	0.02
45年目	H	67	0.2003	91.3			0.09	0.02
46年目	H	68	0.1926	91.3			0.09	0.02
47年目	H	69	0.1852	91.3			0.09	0.02
48年目	H	70	0.1780	91.3			0.09	0.02
49年目	H	71	0.1712	91.3	-7.45	-1.27	0.09	0.01
合計					75.23	135.07	4.29	2.26
単純事業費計						82.67		4.29

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。

路線名	箇所名	車線数	延長
国道24号	八条坊門立体交差	4	0.3km

■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						5,522		
	改良費						4,987	
		土工	式		1	2,642	排水工、仮設工、撤去工含む	
		軟弱地盤改良工	式		1	197		
		法面工	m ²					
		擁壁工	式		1	297		
	橋梁費	函渠工	式		1	1,851		
		100m以上	m					
	トンネル費	100m未満	m					
	IC・JCT費	NATM	m					
		シールド	m					
	IC・JCT費	IC	箇所					
		JCT	箇所					
	舗装費						358	
		車道舗装	m ²		10,500	282		
		歩道舗装	m ²		3,800	76		
	付帯施設費						177	
		交通管理施設工	式		1	177	道路防災設備工、付帯施設、電気設備工含む	
遮音壁		式						
②用地及補償費						745		
	用地費			m ²	3,976	745		
		宅地	m ²		3,976	745		
		田畑	m ²					
		山林・原野	m ²					
補償費	式							
③間接経費			式	1	2,314	地質調査、測量、設計にかかる費用等		
全体事業費					8,581			

路線名	箇所名	車線数	延長
国道24号	八条坊門立体交差	4	0.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	0.3	100	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	350	
その他	式	1	0	
維持管理費合計			450	