

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道180号 総社・一宮バイパス	事業主体	中国地方整備局																																																
所在地	岡山県岡山市櫛津～岡山県総社市井尻野																																																		
事業概要	<p>一般国道180号は岡山市を起点として、総社市を經由し松江市へ至る延長約170kmの主要幹線道路である。</p> <p>総社・一宮バイパスは、岡山市北西部及び総社市における一般国道180号の交通混雑緩和及び交通安全の確保を目的とした延長15.9kmの道路である。また、起点部の一部区間は、地域高規格道路「岡山環状道路」の一部を構成するものである。</p>																																																		
事業着手	昭和48年度																																																		
総事業費	約530億円	既投資額	平成14年度末まで 約80億円(進捗率15%)																																																
再評価の視点	<p>ア)事業をめぐる社会情勢等の変化</p> <p>当該地区は、団地開発、大学設立並びに商業施設の立地等による交通量の増大により、慢性的な交通混雑や交通事故が発生している。</p> <p>S55.8 団地開発(泉団地)分譲開始 S63.4 瀬戸大橋(本州四国連絡橋,児島・坂出ルート)供用 H3.3 山陽自動車道 岡山総社IC～倉敷JCT間 供用 H5.3 山陽自動車道 岡山IC～岡山JCT間 供用 H5.4 岡山県立大学、岡山県立大学短期大学部 設立 H5.12 山陽自動車道 備前IC～岡山JCT間 供用 H.9.3 中国横断道 岡山総社IC～北房JCT間 供用 H11.10 中国横断道 岡山JCT～岡山総社IC間4車線化</p> <p>イ)費用便益分析</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%;">道路事業に要する費用</th> <th style="width:50%;">道路整備による効果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <table style="width:100%;"> <tr> <td>総費用</td> <td></td> </tr> <tr> <td>評価対象期間内</td> <td></td> </tr> <tr> <td>= 整備期間 + 40年</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td style="text-align: right;">530億円</td> </tr> <tr> <td>部分供用に要した事業費</td> <td style="text-align: right;">54億円</td> </tr> <tr> <td>残区間整備に必要な事業費</td> <td style="text-align: right;">476億円</td> </tr> <tr> <td>現在 価値換算事業費</td> <td style="text-align: right;">332億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td style="text-align: right;">332億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: right;">32億円</td> </tr> <tr> <td>総費用 + =</td> <td style="text-align: right;">364億円(C)</td> </tr> </table> </td> <td> <table style="width:100%;"> <tr> <td>走行時間</td> <td></td> </tr> <tr> <td>短縮便益</td> <td style="text-align: right;">1564億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費</td> <td></td> </tr> <tr> <td>減少便益</td> <td style="text-align: right;">170億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故</td> <td></td> </tr> <tr> <td>減少便益</td> <td style="text-align: right;">67億円</td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td></td> </tr> <tr> <td>+ + =</td> <td style="text-align: right;">1801億円(B)</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">費用便益分析の結果</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">B / C = 4.9</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">「費用便益分析マニュアル(案)による」 (H10.6.26付け建設省道経発第14号通達)</td> </tr> </tbody> </table>			道路事業に要する費用	道路整備による効果	<table style="width:100%;"> <tr> <td>総費用</td> <td></td> </tr> <tr> <td>評価対象期間内</td> <td></td> </tr> <tr> <td>= 整備期間 + 40年</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td style="text-align: right;">530億円</td> </tr> <tr> <td>部分供用に要した事業費</td> <td style="text-align: right;">54億円</td> </tr> <tr> <td>残区間整備に必要な事業費</td> <td style="text-align: right;">476億円</td> </tr> <tr> <td>現在 価値換算事業費</td> <td style="text-align: right;">332億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td style="text-align: right;">332億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: right;">32億円</td> </tr> <tr> <td>総費用 + =</td> <td style="text-align: right;">364億円(C)</td> </tr> </table>	総費用		評価対象期間内		= 整備期間 + 40年		総事業費	530億円	部分供用に要した事業費	54億円	残区間整備に必要な事業費	476億円	現在 価値換算事業費	332億円	事業費	332億円	維持管理費	32億円	総費用 + =	364億円(C)	<table style="width:100%;"> <tr> <td>走行時間</td> <td></td> </tr> <tr> <td>短縮便益</td> <td style="text-align: right;">1564億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費</td> <td></td> </tr> <tr> <td>減少便益</td> <td style="text-align: right;">170億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故</td> <td></td> </tr> <tr> <td>減少便益</td> <td style="text-align: right;">67億円</td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td></td> </tr> <tr> <td>+ + =</td> <td style="text-align: right;">1801億円(B)</td> </tr> </table>	走行時間		短縮便益	1564億円	走行経費		減少便益	170億円	交通事故		減少便益	67億円	総便益		+ + =	1801億円(B)	費用便益分析の結果		B / C = 4.9		「費用便益分析マニュアル(案)による」 (H10.6.26付け建設省道経発第14号通達)			
道路事業に要する費用	道路整備による効果																																																		
<table style="width:100%;"> <tr> <td>総費用</td> <td></td> </tr> <tr> <td>評価対象期間内</td> <td></td> </tr> <tr> <td>= 整備期間 + 40年</td> <td></td> </tr> <tr> <td>総事業費</td> <td style="text-align: right;">530億円</td> </tr> <tr> <td>部分供用に要した事業費</td> <td style="text-align: right;">54億円</td> </tr> <tr> <td>残区間整備に必要な事業費</td> <td style="text-align: right;">476億円</td> </tr> <tr> <td>現在 価値換算事業費</td> <td style="text-align: right;">332億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td style="text-align: right;">332億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: right;">32億円</td> </tr> <tr> <td>総費用 + =</td> <td style="text-align: right;">364億円(C)</td> </tr> </table>	総費用		評価対象期間内		= 整備期間 + 40年		総事業費	530億円	部分供用に要した事業費	54億円	残区間整備に必要な事業費	476億円	現在 価値換算事業費	332億円	事業費	332億円	維持管理費	32億円	総費用 + =	364億円(C)	<table style="width:100%;"> <tr> <td>走行時間</td> <td></td> </tr> <tr> <td>短縮便益</td> <td style="text-align: right;">1564億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費</td> <td></td> </tr> <tr> <td>減少便益</td> <td style="text-align: right;">170億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故</td> <td></td> </tr> <tr> <td>減少便益</td> <td style="text-align: right;">67億円</td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td></td> </tr> <tr> <td>+ + =</td> <td style="text-align: right;">1801億円(B)</td> </tr> </table>	走行時間		短縮便益	1564億円	走行経費		減少便益	170億円	交通事故		減少便益	67億円	総便益		+ + =	1801億円(B)														
総費用																																																			
評価対象期間内																																																			
= 整備期間 + 40年																																																			
総事業費	530億円																																																		
部分供用に要した事業費	54億円																																																		
残区間整備に必要な事業費	476億円																																																		
現在 価値換算事業費	332億円																																																		
事業費	332億円																																																		
維持管理費	32億円																																																		
総費用 + =	364億円(C)																																																		
走行時間																																																			
短縮便益	1564億円																																																		
走行経費																																																			
減少便益	170億円																																																		
交通事故																																																			
減少便益	67億円																																																		
総便益																																																			
+ + =	1801億円(B)																																																		
費用便益分析の結果		B / C = 4.9																																																	
「費用便益分析マニュアル(案)による」 (H10.6.26付け建設省道経発第14号通達)																																																			

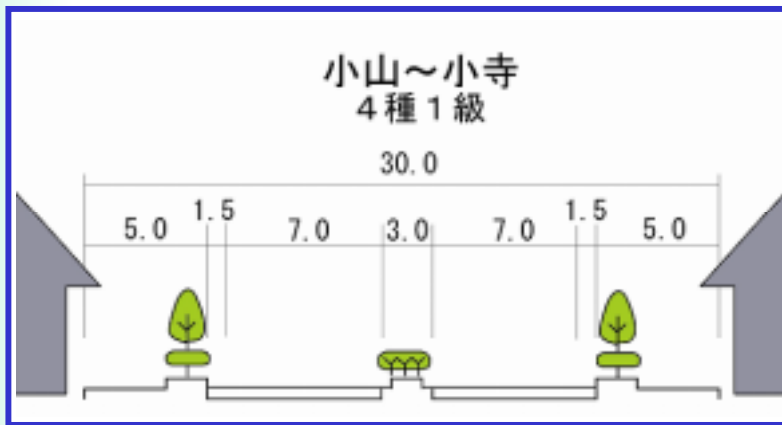
事業名	一般国道180号 <small>そうじや いちのみや</small> 総社・一宮バイパス	事業主体	中国地方整備局																				
再評価の必要に関する視点	<p>ウ)事業の効果</p> <p>中心市街地の活性化・・・中心市街地へ至る現道の混雑度の改善 都市圏交通円滑化の推進・・・現道の旅行速度が改善 良好な環境の保全・形成・・・騒音レベル(夜間騒音レベル)が改善</p> <p>エ)事業の進捗状況</p> <p>1.主な経緯</p> <table border="0"> <tr> <td>昭和48年度</td> <td>事業化(総社地区)</td> </tr> <tr> <td>昭和63年8月</td> <td>都市計画決定(総社地区)</td> </tr> <tr> <td>平成元年度</td> <td>用地買収着手(長良地区～窪木地区)</td> </tr> <tr> <td>平成元年度</td> <td>工事着手(長良地区～窪木地区)</td> </tr> <tr> <td>平成3年2月</td> <td>都市計画決定(一宮地区)</td> </tr> <tr> <td>平成3年度</td> <td>事業化(一宮地区)</td> </tr> <tr> <td>平成5年9月</td> <td>4車供用(長良地区～長良茶屋地区) L=0.95km</td> </tr> <tr> <td>平成6年3月</td> <td>4車供用(岡山総社IC～長良地区) L=0.40km</td> </tr> <tr> <td>平成8年4月</td> <td>4車供用(長良茶屋地区～窪木地区) L=0.40km</td> </tr> <tr> <td>平成10年度</td> <td>事業再評価</td> </tr> </table> <p>2.事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事の進捗状況 <p>再評価時の工事進捗率は約9%であったが、用地買収が完了した区間より整備を図り、平成14年度末までの進捗率は約11%である。</p> ・用地補償の状況 <p>再評価時の用地進捗率は約11%であったが、用地買収を促進し平成14年度末までに約23%の用地買収を完了している。</p> 			昭和48年度	事業化(総社地区)	昭和63年8月	都市計画決定(総社地区)	平成元年度	用地買収着手(長良地区～窪木地区)	平成元年度	工事着手(長良地区～窪木地区)	平成3年2月	都市計画決定(一宮地区)	平成3年度	事業化(一宮地区)	平成5年9月	4車供用(長良地区～長良茶屋地区) L=0.95km	平成6年3月	4車供用(岡山総社IC～長良地区) L=0.40km	平成8年4月	4車供用(長良茶屋地区～窪木地区) L=0.40km	平成10年度	事業再評価
昭和48年度	事業化(総社地区)																						
昭和63年8月	都市計画決定(総社地区)																						
平成元年度	用地買収着手(長良地区～窪木地区)																						
平成元年度	工事着手(長良地区～窪木地区)																						
平成3年2月	都市計画決定(一宮地区)																						
平成3年度	事業化(一宮地区)																						
平成5年9月	4車供用(長良地区～長良茶屋地区) L=0.95km																						
平成6年3月	4車供用(岡山総社IC～長良地区) L=0.40km																						
平成8年4月	4車供用(長良茶屋地区～窪木地区) L=0.40km																						
平成10年度	事業再評価																						

事業名		一般国道180号 そらしち いちのみや 総社・一宮バイパス	事業主体	中国地方整備局
再 評 価 の 視 点	事業 進捗の 見込み	<ul style="list-style-type: none"> ・用地の進捗見込み 現在、(市)窪木支線から国道429号(BP)間の用地買収を促進しており、平成15年度末で概成する見込みである。なお、引き続き国道429号(BP)以西の用地買収に着手する予定である。 ・工事の進捗見込み 現在、(市)窪木支線から国道429号(BP)間の文化財調査を促進しているところであり、平成16年度より工事に着手することとしている。 		
	コスト縮減 や代替 案の可 能性	<ul style="list-style-type: none"> ・扁平なトンネル断面を採用し、内空断面を縮小することにより、コスト縮減が可能と考える。 ・耐候性鋼材の採用で鋼橋を無塗装することにより、コスト縮減が可能と考える。 ・建設副産物の発生抑制や再生材利用などにより、今後ともコスト縮減に努めることとしている。 ・また、の視点による再評価より代替案を検討する必要はないと考えている。 		
今後の対応 方針		<ul style="list-style-type: none"> ・事業継続 平成19年度の(市)窪木線から国道429号(BP)間の供用を目指し事業を推進する。 引き続き、429号(BP)以西の事業を推進する。 		

国道180号 総社・一宮バイパス

国土交通省 中国地方整備局

事業の概要



区間	岡山市樽津～総社市井尻野
延長	15.9km
幅員	25～40m
規格	4種1級、3種1級、3種2級

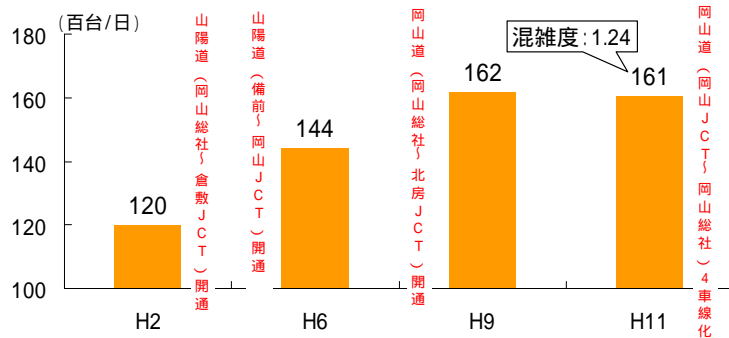


現道の渋滞状況

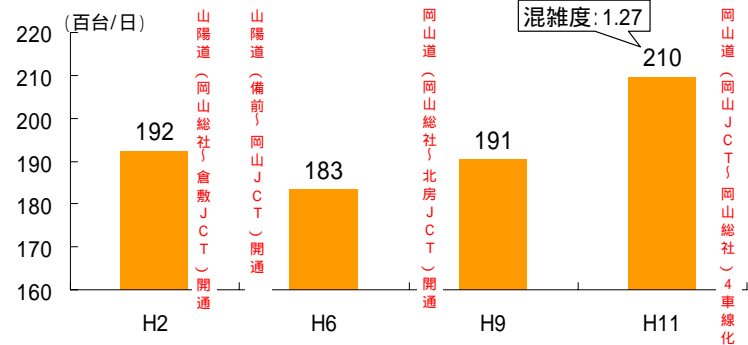
(板倉交差点付近の渋滞状況)



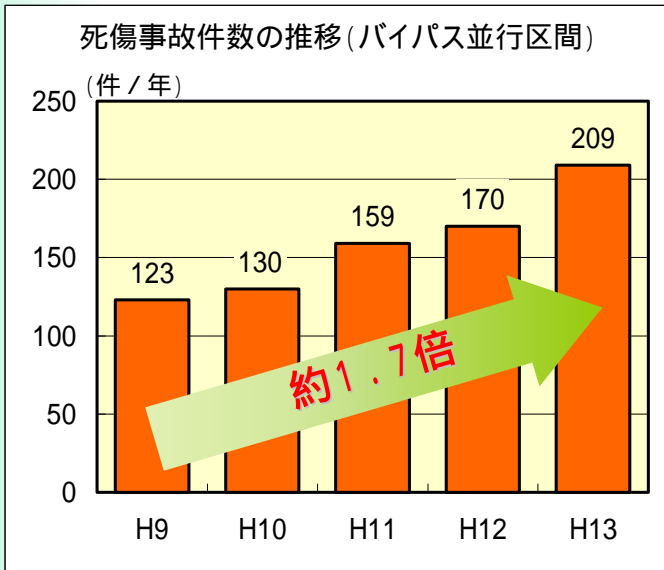
国道180号 総社市窪木



国道180号 岡山市高松



交通事故の現状



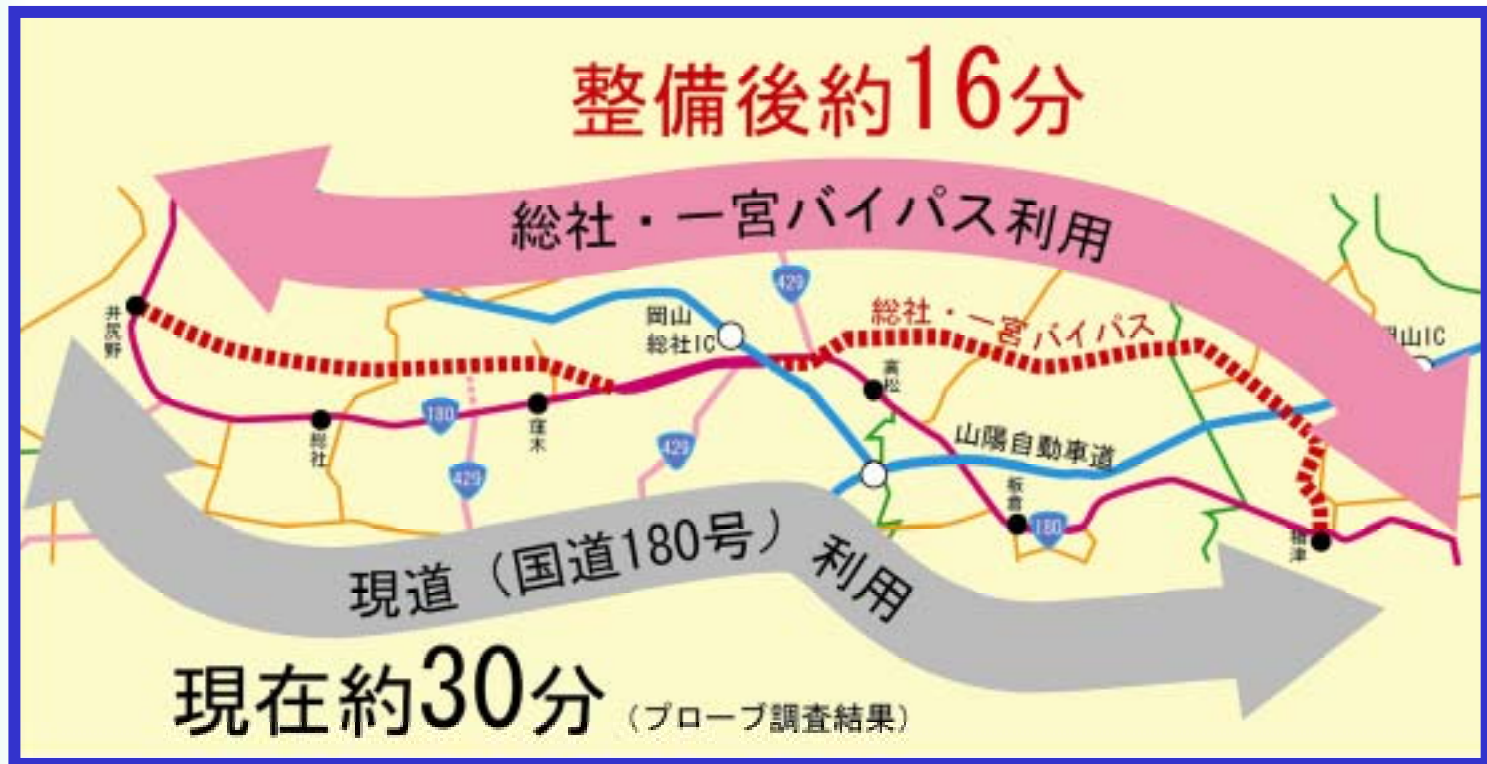
(H13事故マッチングデータ)



事業の整備効果

所要時間短縮

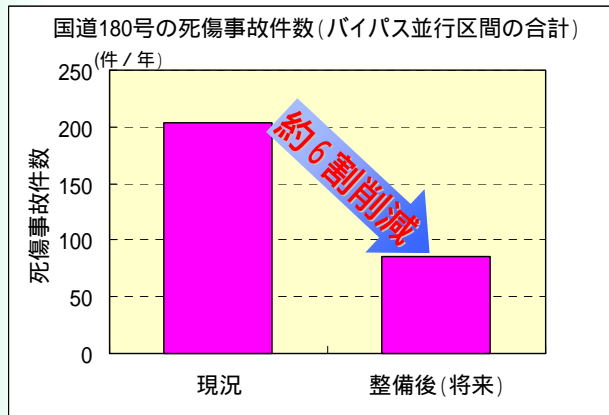
国道180号 総社・一宮バイパス



バイパス整備により

概ね半分の時間(14分短縮)で移動可能

事業の整備効果 交通事故の削減



(現況はH13事故マッチングデータ、整備後は推計式より)



バイパス整備に伴う通過交通の排除、安全な歩道の設置により、
概ね6割の死傷事故削減