

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道 180 号 ^{おかやまし} 岡山西バイパス	事業主体	中国地方整備局				
所在地	^{おかやま} 岡山県岡山市古新田 ~ ^{おかやま} 岡山県岡山市 ^{ならづ} 櫛津						
事業概要	一般国道 180 号は、岡山市を起点として、松江市へ至る延長約 170 km の主要幹線道路である。岡山西バイパスは、岡山市内の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とした延長 5.6 km の道路である。また、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。						
事業着手	昭和 54 年度						
総事業費	約 910 億円	既投資額	平成 15 年度末まで 約 472 億円 (進捗率 52%)				
再評価の視点	事業の必要性に関する点	<p>ア) 事業をめぐる社会情勢等の変化</p> <p>経済活動の進展を背景に、岡山市と倉敷市及び総社市との結びつきが強くなり、一般国道 2 号や一般国道 180 号等の西側からの岡山市都心部流入路線の交通量が増大し、これらの路線において慢性な交通混雑が発生している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ H 8 岡山市が中核市へ移行 ・ H 9 中国横断自動車道 (岡山総社 IC ~ 北房 JCT 間) 供用 ・ H 11 中国横断自動車道 (岡山 JCT ~ 岡山総社 IC 間) 4 車線化 ・ H 14 倉敷市が中核市へ移行 ・ H 16 ~ 岡山庭瀬間新駅整備事業 ・ H 17 岡山国体開催 <p>イ) 費用便益分析 (残事業) 事業全体</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> <p>総費用</p> <p>評価対象期間内 = 整備期間 + 40 年</p> <p>総事業費 910 億円</p> <p>残区間整備に必要な事業費 388 億円</p> <p>現在価値換算事業費 (251)941 億円</p> <p>事業費 (251)941 億円</p> <p>維持管理費 (31) 31 億円</p> <p>総費用 (C) + = (282)972 億円</p> </td> <td> <p>走行時間</p> <p>短縮便益 (1,445) 1,445 億円</p> <p>走行経費</p> <p>減少便益 (168) 168 億円</p> <p>交通事故</p> <p>減少便益 (94) 94 億円</p> <p>総便益 (B)</p> <p>+ + = (1,707) 1,707 億円</p> </td> </tr> </tbody> </table>		道路事業に要する費用	道路整備による効果	<p>総費用</p> <p>評価対象期間内 = 整備期間 + 40 年</p> <p>総事業費 910 億円</p> <p>残区間整備に必要な事業費 388 億円</p> <p>現在価値換算事業費 (251)941 億円</p> <p>事業費 (251)941 億円</p> <p>維持管理費 (31) 31 億円</p> <p>総費用 (C) + = (282)972 億円</p>	<p>走行時間</p> <p>短縮便益 (1,445) 1,445 億円</p> <p>走行経費</p> <p>減少便益 (168) 168 億円</p> <p>交通事故</p> <p>減少便益 (94) 94 億円</p> <p>総便益 (B)</p> <p>+ + = (1,707) 1,707 億円</p>
	道路事業に要する費用	道路整備による効果					
	<p>総費用</p> <p>評価対象期間内 = 整備期間 + 40 年</p> <p>総事業費 910 億円</p> <p>残区間整備に必要な事業費 388 億円</p> <p>現在価値換算事業費 (251)941 億円</p> <p>事業費 (251)941 億円</p> <p>維持管理費 (31) 31 億円</p> <p>総費用 (C) + = (282)972 億円</p>	<p>走行時間</p> <p>短縮便益 (1,445) 1,445 億円</p> <p>走行経費</p> <p>減少便益 (168) 168 億円</p> <p>交通事故</p> <p>減少便益 (94) 94 億円</p> <p>総便益 (B)</p> <p>+ + = (1,707) 1,707 億円</p>					
	費用便益分析の結果	<p style="text-align: right;">(残事業) 事業全体</p> <p>前回評価時 B / C = (-) 2.9</p> <p>今回評価 B / C = (6.1) 1.8</p>					
	「費用便益分析マニュアル(案)による」 (H15.8.1 付け国都街第 39 号、国道分評第 15 号通達)						

事業名	一般国道 180 号岡山西バイパス	事業主体	中国地方整備局																		
再評価の視点	事業の必要性に関する視点	<p>ウ)事業の効果</p> <p>円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・・・現道（国道 2 号、国道 180 号）の交通混雑の緩和 ・・・第 3 種空港（岡山空港）へのアクセス向上 <p>都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・・・西部第 4 地区画整理事業、西部第 5 地区土地区画整理事業等沿道まちづくりと連携 <p>エ)事業の進捗状況</p> <p>1. 主な経緯</p> <table border="0"> <tr><td>昭和 54 年 3 月</td><td>都市計画決定</td></tr> <tr><td>昭和 54 年度</td><td>用地買収着手</td></tr> <tr><td>昭和 58 年度</td><td>都市計画変更</td></tr> <tr><td>昭和 59 年度</td><td>工事着手</td></tr> <tr><td>平成 6 年度</td><td>地域高規格道路「岡山環状道路」計画路線指定</td></tr> <tr><td>平成 10 年度</td><td>事業再評価</td></tr> <tr><td>平成 11 年度</td><td>地域高規格道路「岡山環状道路」調査区間指定</td></tr> <tr><td>平成 12 年度</td><td>地域高規格道路「岡山環状道路」整備区間指定</td></tr> <tr><td>平成 13 年 3 月</td><td>都市計画変更</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 <ul style="list-style-type: none"> 現在、岡山市古新田から岡山市西長瀬間について、平成 17 年度の一般部（側道部）供用を目指し事業を進めており、この間の進捗は平成 15 年度末で約 87%である。 なお、全体事業に対して、前回再評価時の工事進捗は約 6%であったが、平成 15 年度末までの進捗は約 30%である。 ・用地補償の状況 <ul style="list-style-type: none"> 再評価時の工事進捗は約 60%であったが、平成 15 年度末までに約 91%の用地買収を完了している。 		昭和 54 年 3 月	都市計画決定	昭和 54 年度	用地買収着手	昭和 58 年度	都市計画変更	昭和 59 年度	工事着手	平成 6 年度	地域高規格道路「岡山環状道路」計画路線指定	平成 10 年度	事業再評価	平成 11 年度	地域高規格道路「岡山環状道路」調査区間指定	平成 12 年度	地域高規格道路「岡山環状道路」整備区間指定	平成 13 年 3 月	都市計画変更
昭和 54 年 3 月	都市計画決定																				
昭和 54 年度	用地買収着手																				
昭和 58 年度	都市計画変更																				
昭和 59 年度	工事着手																				
平成 6 年度	地域高規格道路「岡山環状道路」計画路線指定																				
平成 10 年度	事業再評価																				
平成 11 年度	地域高規格道路「岡山環状道路」調査区間指定																				
平成 12 年度	地域高規格道路「岡山環状道路」整備区間指定																				
平成 13 年 3 月	都市計画変更																				

事業名	一般国道 180 号 ^{おがやまし} 岡山西バイパス	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、岡山西バイパス全線に渡って用地買収を促進しており、平成 17 年度末には概成する見込みである。 ・工事の進捗見込み 現在、一般国道 2 号から(県)岡山倉敷線及び笹ヶ瀬川渡河部について改良・橋梁工事を促進しているところである。また、残る区間についても順次側道の工事を進めることとしている。 	
	コスト縮減や代替案の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・軽量盛土材(水砕スラグ)を使用することにより、地盤改良費のコスト縮減を図っている。 ・また、^{この}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 17 年度の岡山市古新田～岡山市西長瀬間の一般部(側道部)の供用を目指し事業を推進する。 また、岡山市西長瀬～岡山市榑津間については、平成 20 年代前半の一般部(側道部)供用を目指し事業を推進する。 		

客観的評価指標

データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
 実施しなくてもよいものとする。
 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
 その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

事業採択の前提条件を確認するための指標

		一般国道 (二次改築)	根拠
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている	B / C = 1.8 (全事業) B / C = 6.1 (残事業)
	事業実施環境 (新規事業 採択時)	ルート確定済	都市計画決定 昭和54年3月30日 都市計画変更 昭和58年1月21日 都市計画変更 平成13年3月30日
		円滑な事業執行の環境が整っている	
事業実施環境 (新規着工 準備採択時)	都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している		

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		一般国道 (二次改築)	根拠
大項目	中項目		
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	現道の年間渋滞損失が削減 ・損失時間 現況 : 897万人・時間/年 未整備 : 1,005万人・時間/年 整備 : 784万人・時間/年 ・損失時間削減率 : 2.5%
		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	国道2号(岡山市新保) : 18.3km/h(H11センサー) 国道180号(備前三門駅前) : 19.9km/h(H15ブローブ)
		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/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		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	岡山市から総社駅(中鉄バス)、倉敷駅(両備バス)方面に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上
		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	分散流入に伴う交通円滑化により、倉敷市方面、総社市方面から岡山駅へのアクセスが向上
		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	玉野市及び岡山市臨海地域等から岡山空港へのアクセスが向上
	物流効率化の支援	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	総社市方面から岡山港へのアクセス向上
		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	
		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	
	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		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	地域高規格道路「岡山環状道路」の一部として位置づけ
		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	西部第4地区土地区画整理事業(49.0ha) 西部第5地区土地区画整理事業(18.2ha)
中心市街地内で行う事業である			

政策目標		一般国道 (二次改築)	根拠
大項目	中項目		
1. 活力	都市の再生	幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		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	
		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	
	国土・地域ネットワークの構築	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	
		地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「岡山環状道路」の一部として位置づけ
		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に限る)	
		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	
		現道等における交通不能区間を解消する	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	西部側から岡山都心部への分散導入により、アクセスが向上
	個性ある地域の形成	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	JR山陽本線、JR吉備線、山陽新幹線により一体的発展が阻害されている地区を解消する。
		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	岡山国体(H17.9開催)
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される	吉備津神社
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	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	
		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	
	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有り	無電柱化推進計画(H16~20)
		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	
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が見込まれる	総社市方面から岡山市内に位置する三次医療施設(岡山赤十字病院)へのアクセス向上	

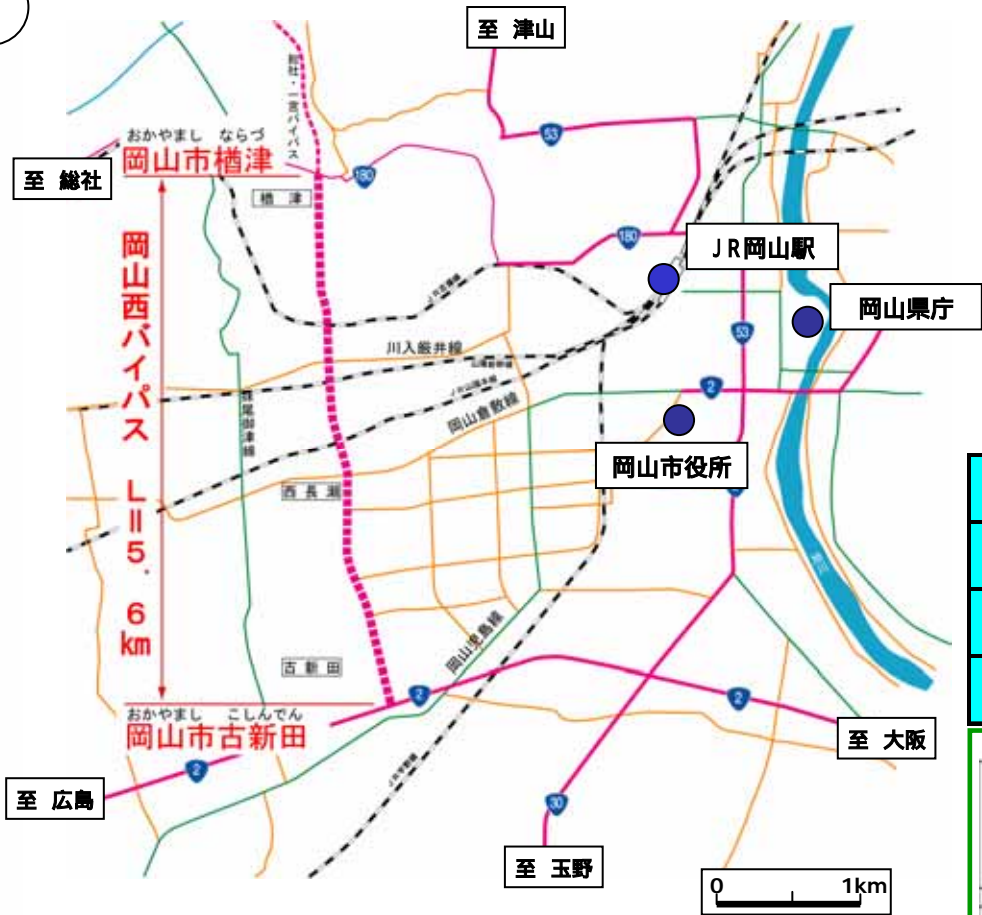
政策目標		一般国道 (二次改築)	根拠
大項目	中項目		
3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	近隣市へのルートが1つしかなく、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	
		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	第一次緊急輸送道路に位置づけ
		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	
		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)	
		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	矢坂大橋(防災点検箇所、震災点検要対策箇所)
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			
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排出量: 16,000t/年削減(削減率1%)
	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	自動車からのNO2排出量が約10%削減
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	自動車からのSPM排出量が約10%削減
		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	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	岡山環状道路、総社・一宮バイパス
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	岡山夢づくり道路プラン(岡山県, H16.5策定)
	その他	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	

一般国道180号 岡山西バイパス

国土交通省 中国地方整備局

事業概要

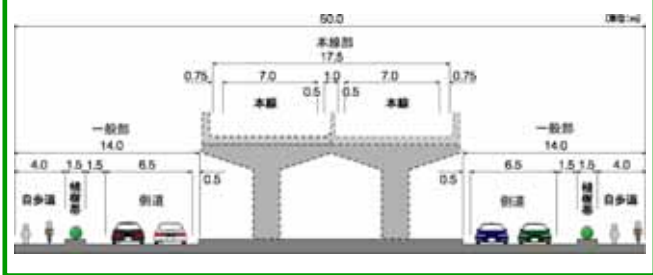
4



一般国道180号
岡山西バイパス



区間	岡山市古新田 ~ 岡山市榑津
延長	5.6 km
規格	4種1級
幅員	40 ~ 50 m



事業概要

岡山西バイパスは地域高規格道路「岡山環状道路」の一部を形成



渋滞状況

都心方面に向かう交通により渋滞発生

Kmあたり渋滞損失時間3Dマップ(H15)



● 主要渋滞ポイント
(第3次渋滞対策プログラム)

資料: H15プローブ調査結果より

至大阪



至広島

一般国道2号 米倉交差点
(最大渋滞長1850m、通過時間10分)

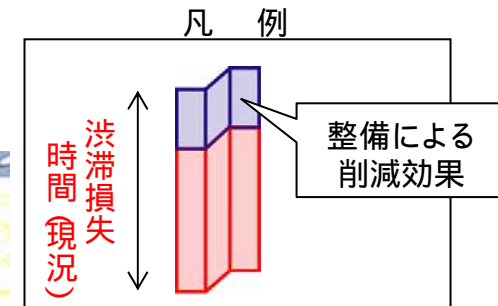
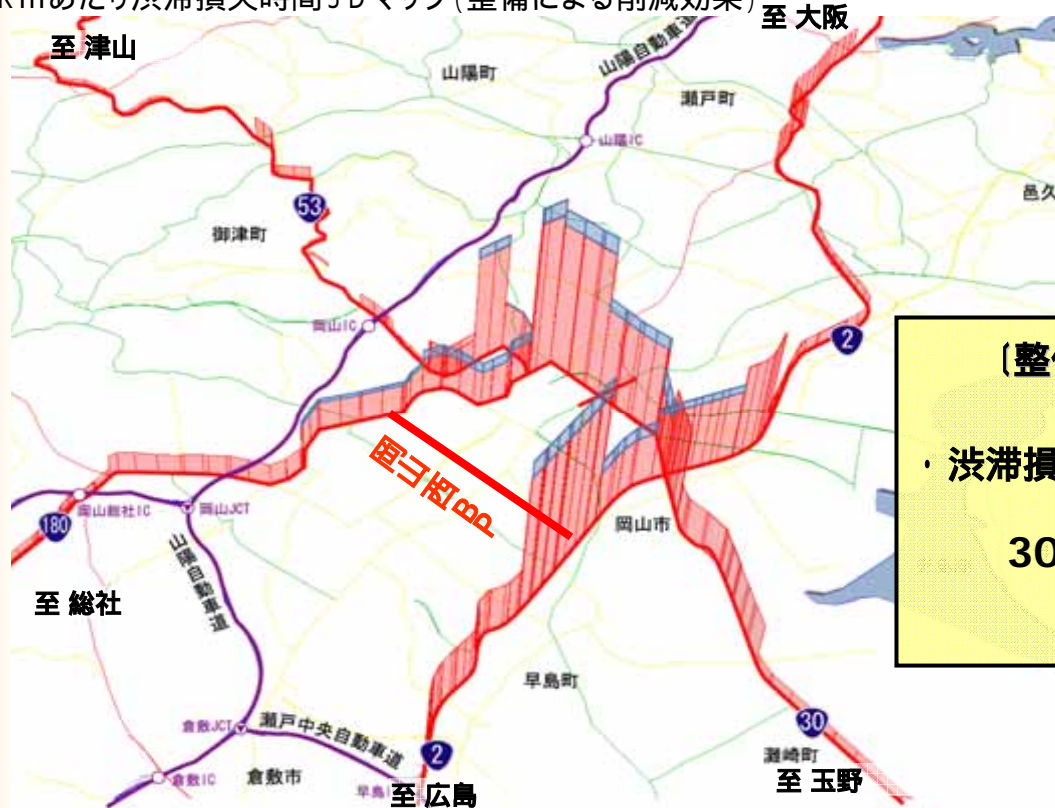


一般国道2号西方から岡山市方面を望む

渋滞緩和効果

岡山西バイパス側道整備により都心流入交通の分散化が図られ交通混雑が緩和

Kmあたり渋滞損失時間3Dマップ(整備による削減効果)



(整備後の削減効果(直轄国道))

・渋滞損失額

30億円/年 削減

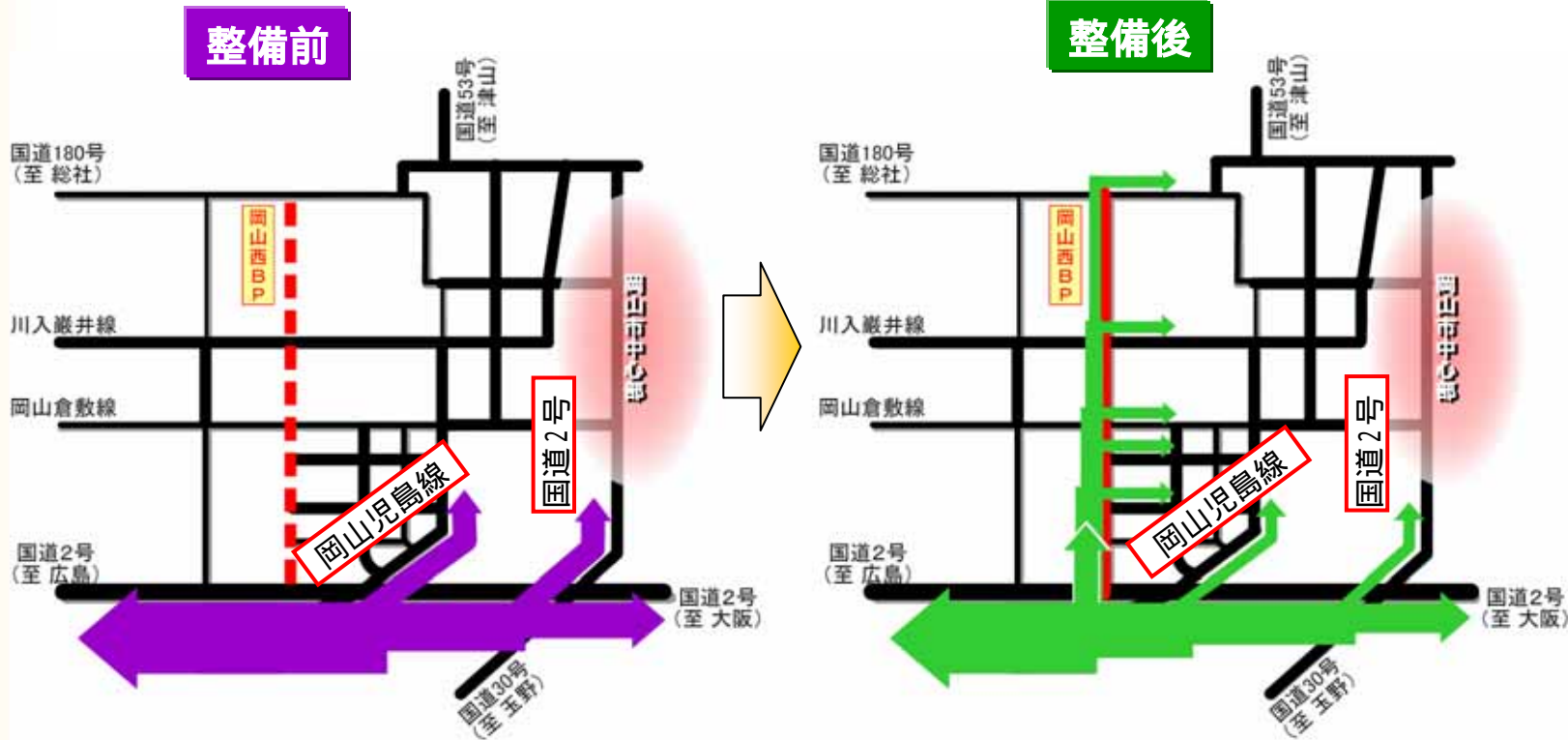
資料:シミュレーション結果より

交通分散効果

バイパス側道整備による交通分散効果(イメージ)

凡例

- : 2車線
- : 4車線以上



空港アクセス支援

岡山空港までの所要時間を
約30分短縮

玉野市 岡山空港の所要時間

- ・現況(H15): 約84分
- ・将来(H42): 約55分
(約30分短縮)

時間算出に用いた速度

整備前: H15プローブ調査結果より

整備後: 将来(H42)シミュレーション結果より

岡山空港



渋滞の著しい
都心部を避け、
定時性を確保

岡山西バイパス

至 総社

至 広島

至 大阪

凡 例

○○○ : 岡山環状道路

玉野市

重要港湾 宇野港

