

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 <small>くらしき</small> 倉敷立体	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自： <small>おかやまけんくらしきしんいでん</small> 岡山県倉敷市新田 至： <small>おかやまけんくらしきしふなおちようふなお</small> 岡山県倉敷市船穂町船穂	延長	7.7 km		
事業概要					
<p>一般国道2号は、<small>おおさかし</small> 大阪市を起点とし、<small>きたきゆうしゅうし</small> 瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。倉敷立体は、<small>くらしきしんいでん</small> 倉敷市新田～<small>くらしきしふなおちようふなお</small> 倉敷市船穂町船穂間の交通混雑の緩和及び沿道環境の改善を図る事業であるとともに、<small>くらしきふくやま</small> 地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する延長7.7kmの道路である。</p>					
H19年度新規事業化				H19年度工事着手	
全体事業費	約150億円	事業進捗率 (H22年度末現在)	56%	供用済延長	5.0 km
計画交通量	61,700 ～ 80,200 台/日				
費用対効果分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 3.9 (残事業) 5.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 57 / 161 億円 (事業費 : 50/139億円) (維持管理費 : 7/ 22億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 317 / 633 億円 (走行時間短縮便益 : 253/496億円) (走行費用減少便益 : 44/ 98億円) (交通事故減少便益 : 20/ 39億円)	基準年 平成23年	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施					
<p>交通量変動 : B/C= 7.7 (交通量+10%) B/C=2.8 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 5.1 (事業費+10%) B/C=6.1 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 5.2 (事業期間+20%) B/C=6.0 (事業期間-20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 損失時間の削減が見込まれる【7,667万人時間/年→7,590万人時間/年 (1%削減)】 ・ 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。 【倉敷市船穂町船穂地区 : 15.7km/h→60km/h】 ・ 倉敷市から新倉敷駅 (新幹線駅) へのアクセスが向上【倉敷市～新倉敷駅 : 33分⇒16分】 ・ 浅口市から岡山空港 (第三種空港) へのアクセスが向上【浅口市～岡山空港 : 166分⇒147分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 岡山市から水島港 (特定重要港湾) へのアクセスが向上【岡山市～水島港 : 101分⇒90分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【浅口市～岡山市 : 127分⇒108分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 倉敷美観地区 (H21年間観光入込み客数315万人) へのアクセスが向上 <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる。 【大高高架橋 : 567.0件/億台キロ 等】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 岡山県の第1次緊急輸送道路に指定 (国道2号) <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出削減量が約8千t/年【4,096千t/年→4,088千t/年】 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NOx排出量が約49t/年 (約0.3%) 削減【18,052t/年→18,003t/年】 ・ SPM排出量が約5t/年 (約0.3%) 削減【1,530t/年→1,525t/年】 <p>⑨環境への影響を考慮した結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 約8.0千t/年のCO2削減【3.6億円※】 					
※ 供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)					

関係する地方公共団体等の意見

倉敷立体事業は、渋滞の著しい一般国道2号の交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、倉敷市長をはじめ、関係する市町等より早期整備の要望(平成23年7月15日)を受けている。

岡山県知事の意見：

継続するとの対応方針(原案)については異存ありません。
倉敷市街地における交通渋滞の緩和や沿線地域の活性化を図るためにも、本事業の早期完成が必要である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

早期の整備効果の発現を目的に段階的な供用を進めてきた。現在、高梁川渡河部において著しい交通渋滞が新たに発生している。

また、水島港においては、平成20年度から玉島人工島を南側に拡張する新たな浚渫土処理護岸工事が着手されており、物流機能の強化も今後重要性が高まることが予想される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度の4車線新規事業化以降、現在までに倉敷市新田～倉敷市片島町までの5.0kmが完成供用済みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても早期全線供用を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

機能分離型支承の採用により、コスト縮減を図っている。【約0.1億円の減少】

対応方針(原案) 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。

くらしきりったい

一般国道2号 倉敷立体

事業再評価

平成23年8月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

一般国道2号 倉敷立体

- 一般国道2号は、おおさかし大阪市を起点とし、きたきゅうしゅうし瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。
- 倉敷立体はくらしきし しんでん倉敷市新田～くらしきし ふなおちよう ふなお倉敷市船穂町船穂間の全長7.7kmの道路である。

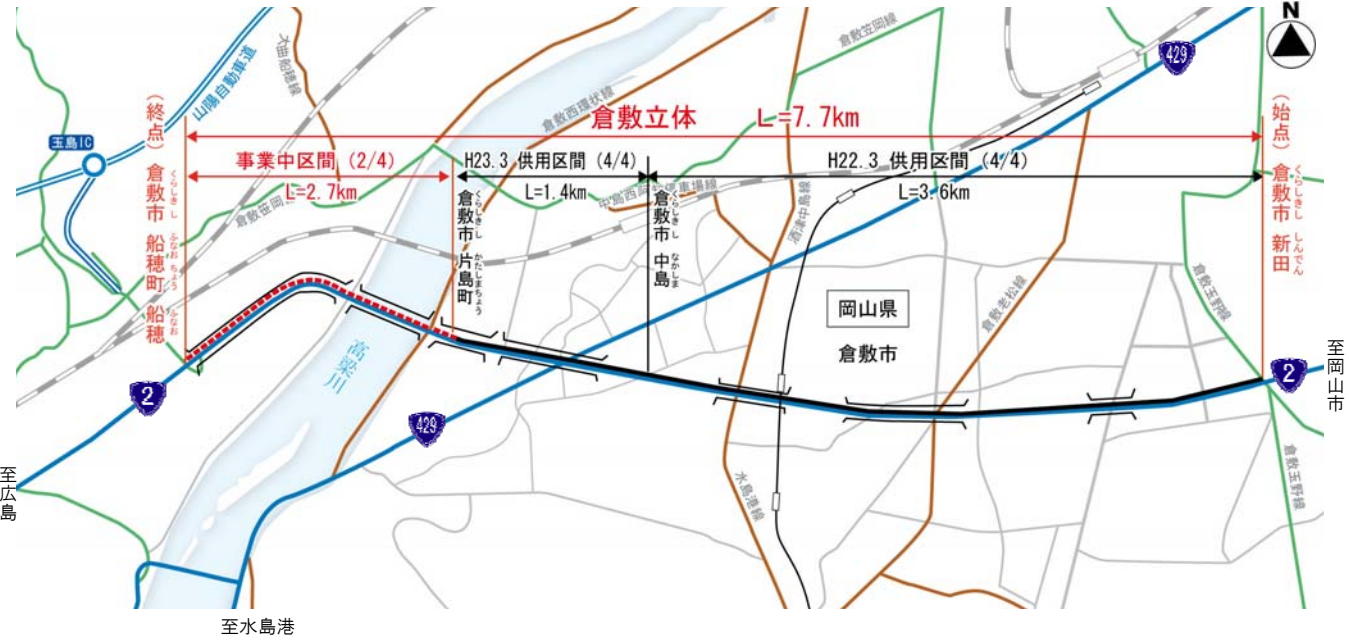


2. 事業概要及び経緯

(1) 事業概要

倉敷立体は、一般国道2号の倉敷市新田から倉敷市船穂町船穂の交通混雑の緩和及び沿道環境の改善等を図ることを目的とした延長7.7 kmの道路である。

計画概要

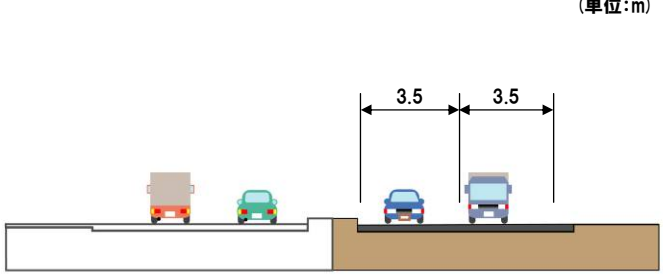


起 終 点	起点：岡山県倉敷市新田 おかやまけんくらしきししんでん 終点：岡山県倉敷市船穂町船穂 おかやまけんくらしきしふなおちょうふなお
計画延長	L=7.7 km
道路規格	第3種第1級
設計速度	80 km/h
車線数	4車線

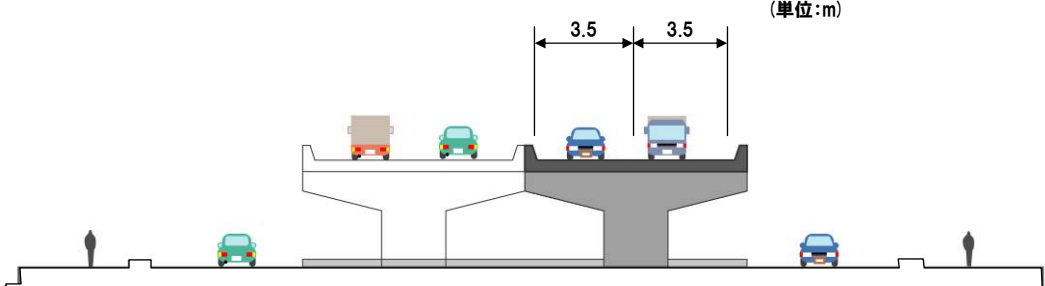
凡 例	
	高速道路・一般有料道路
	直轄国道
	補助国道
	主要地方道
	一般県道

標準断面図

《標準断面図(平面部)》



《標準断面図(立体部)》



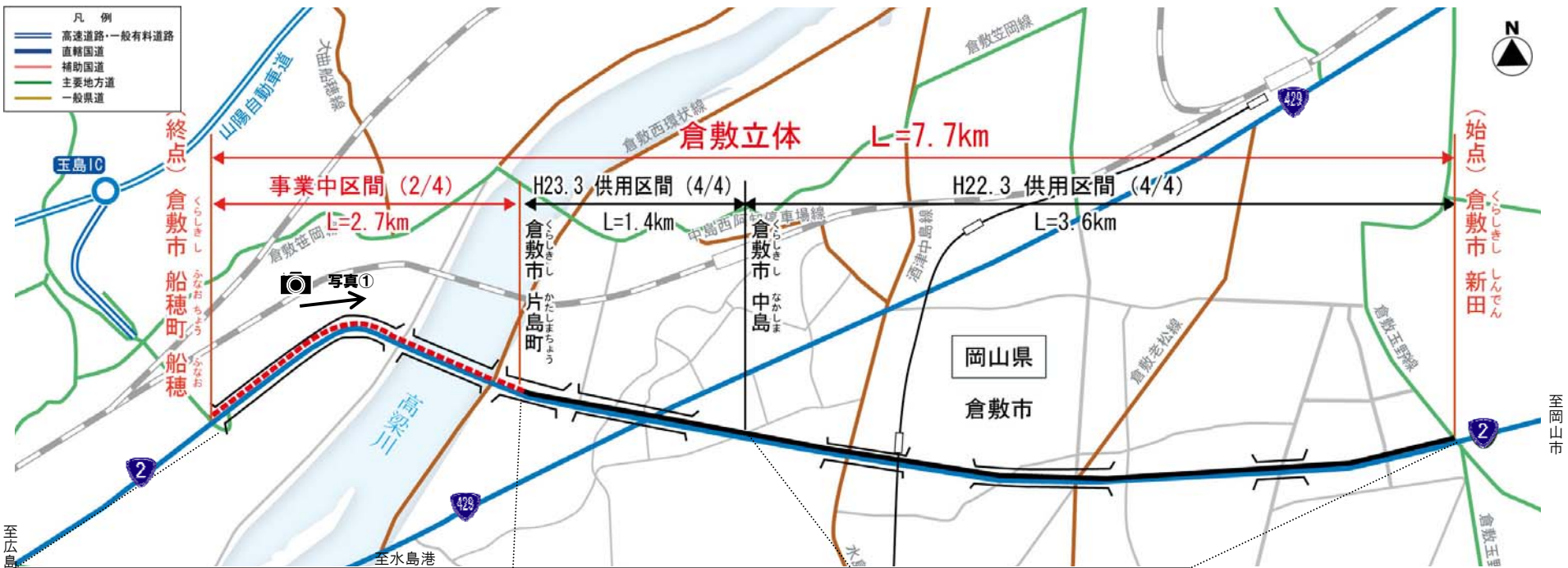
※着色部が今回の事業範囲

2. 事業概要及び経緯

一般国道2号 倉敷立体

(2) 事業経緯

●平成19年度に事業着手し、平成22年度までに倉敷市新田～片島町間を順次、4車線供用している。



事業経緯	倉敷市船穂町船穂～ 倉敷市片島町		倉敷市片島町～ 倉敷市中島		倉敷市中島～ 倉敷市新田	
	平成19年度	事業着手・工事着手				
	平成22年度			本線4/4L=3.6km供用		
	平成23年度			本線4/4L=1.4km供用		



●事業の進捗状況(平成22年度末現在)

用地	—
工事	54%
全体	56%

※完成事業費に対する割合

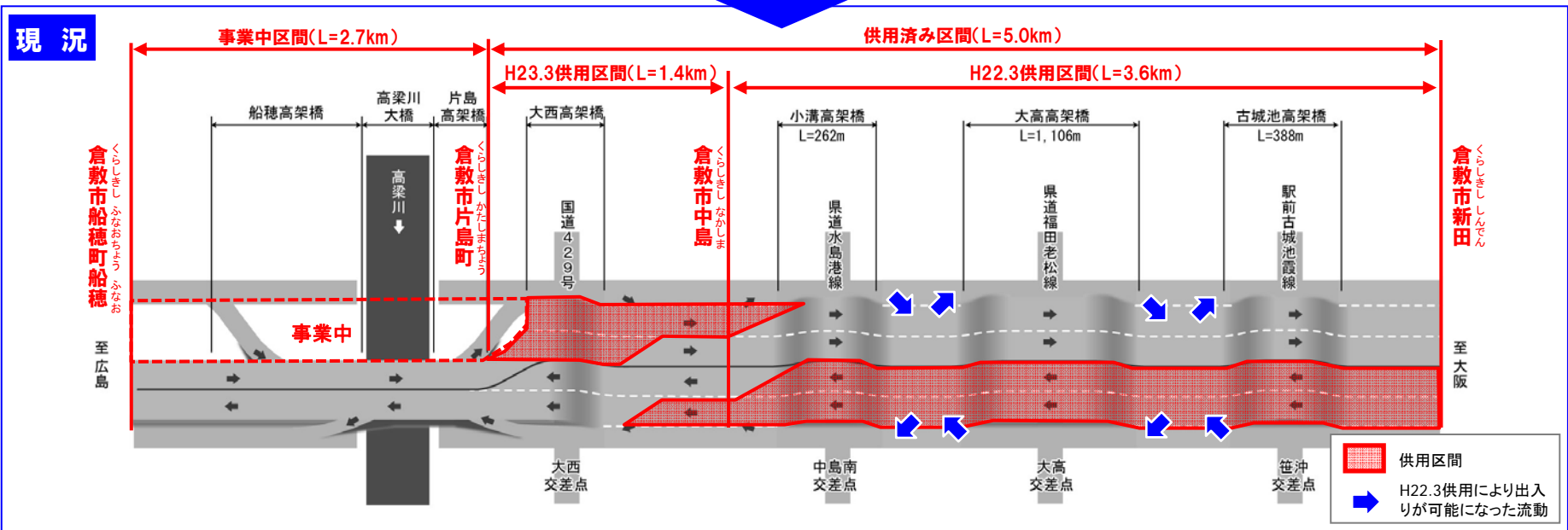
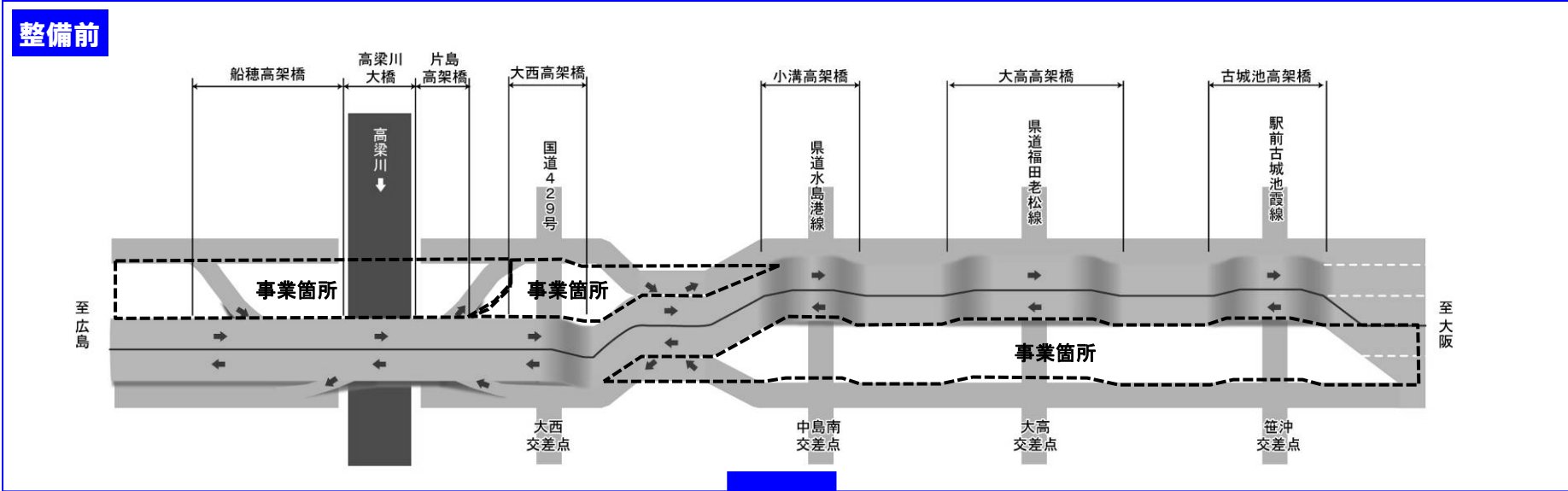
●写真①
倉敷市船穂町から岡山市方面を望む

2. 事業概要及び経緯

一般国道2号 倉敷立体

(3) 事業進捗状況

平成22年3月に倉敷市新田くらしきし しんでん～中島なかしま間(延長3.6km)、平成23年3月に倉敷市中島くらしきし なかしま～片島町かたしまちょう間(延長1.4km)が4車線化している。

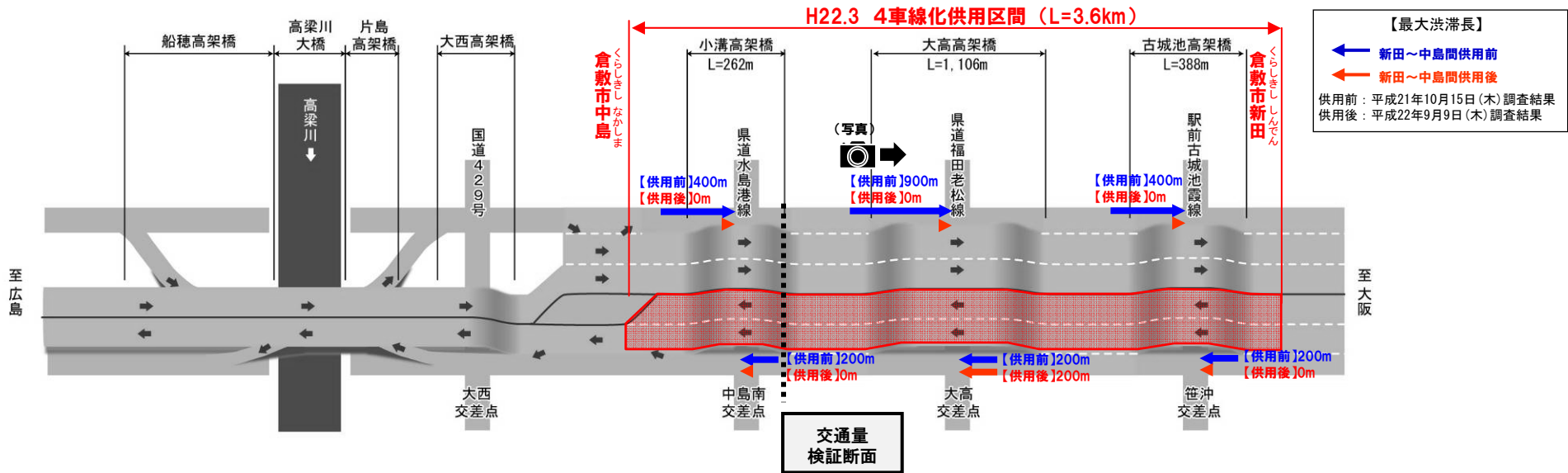


3. これまでの供用による効果

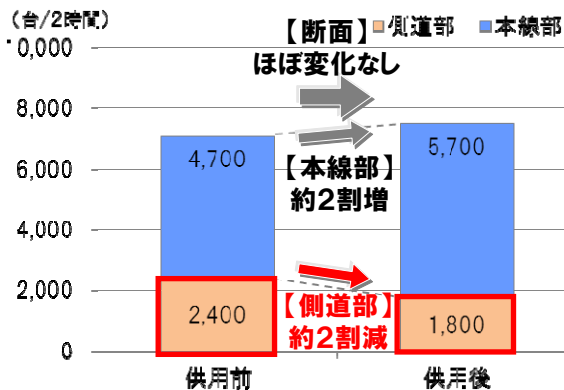
(1) 側道部の渋滞緩和

- ・H22～H23年に倉敷市新田～片島町間が4車線化したことにより、本線部の利便性が向上し、側道部の交通量が本線部にシフト。
- ・側道部では交通量が減少したことにより渋滞が解消し、側道部・本線部ともに利便性が向上。

●ピーク時間帯の側道部の渋滞長の変化(H22.3供用後)



●交通量の変化(朝ピーク)



本線部の利便性向上により側道部から本線部に交通量がシフト

※交通量は朝7時から9時までの2時間交通量。いずれも実測値。
供用前：平成21年10月15日(木)調査結果
供用後：平成22年10月6日(水)調査結果

●側道部の渋滞状況の変化(大高付近)



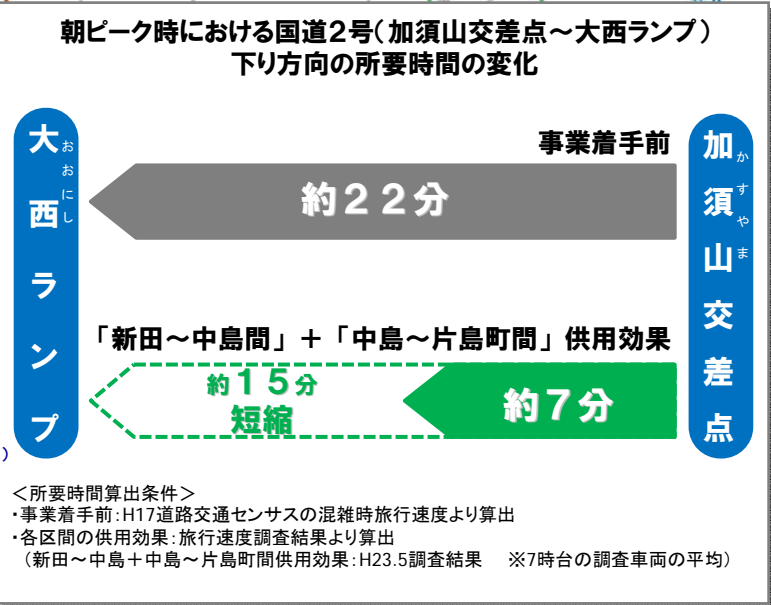
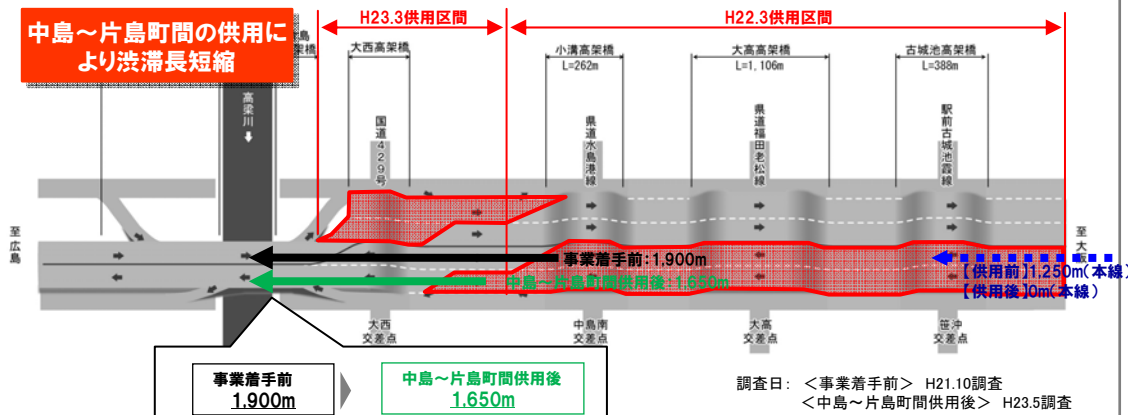
3. これまでの供用による効果

(2) 本線部の渋滞緩和

- これまでの供用により、高梁川大橋本線下り方向の渋滞長が短縮。
- 渋滞緩和によって大西ランプでの流出がスムーズになり、物流拠点である水島方面へのアクセス性が向上。



●これまでの供用による本線部下り方向の渋滞長の変化(高梁川渡河部)



4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 倉敷立体



課題①: 国道2号で発生する交通渋滞

<期待される道路の役割(効果)> ⇒ 損失時間の削減、沿道環境の改善

課題②: 国道2号で多発する交通事故

<期待される道路の役割(効果)> ⇒ 交通事故件数の削減

課題③: 通勤・通学のアクセス向上

<期待される道路の役割(効果)> ⇒ 周辺地域から倉敷市への通勤・通学時のアクセス向上

課題④: 物流活動の支援による地域振興

<期待される道路の役割(効果)> ⇒ 混雑緩和による円滑な物流活動の支援

課題⑤: 観光活性化による地域振興

<期待される道路の役割(効果)> ⇒ 地域観光の活性化支援

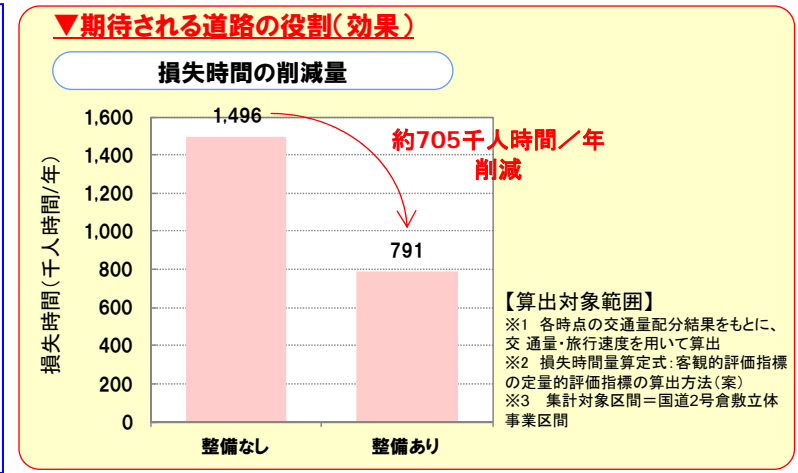
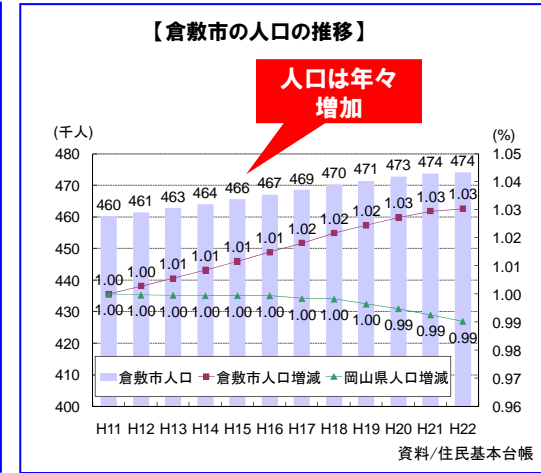
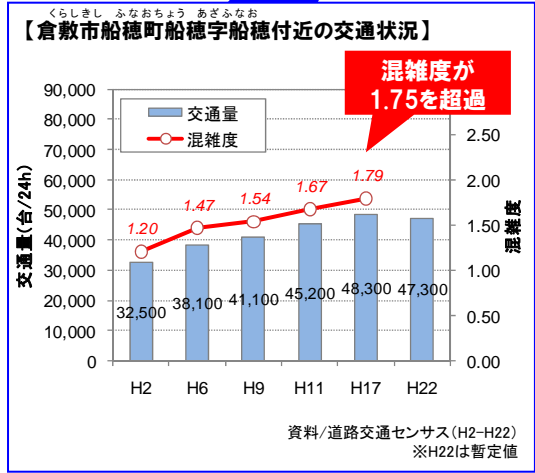
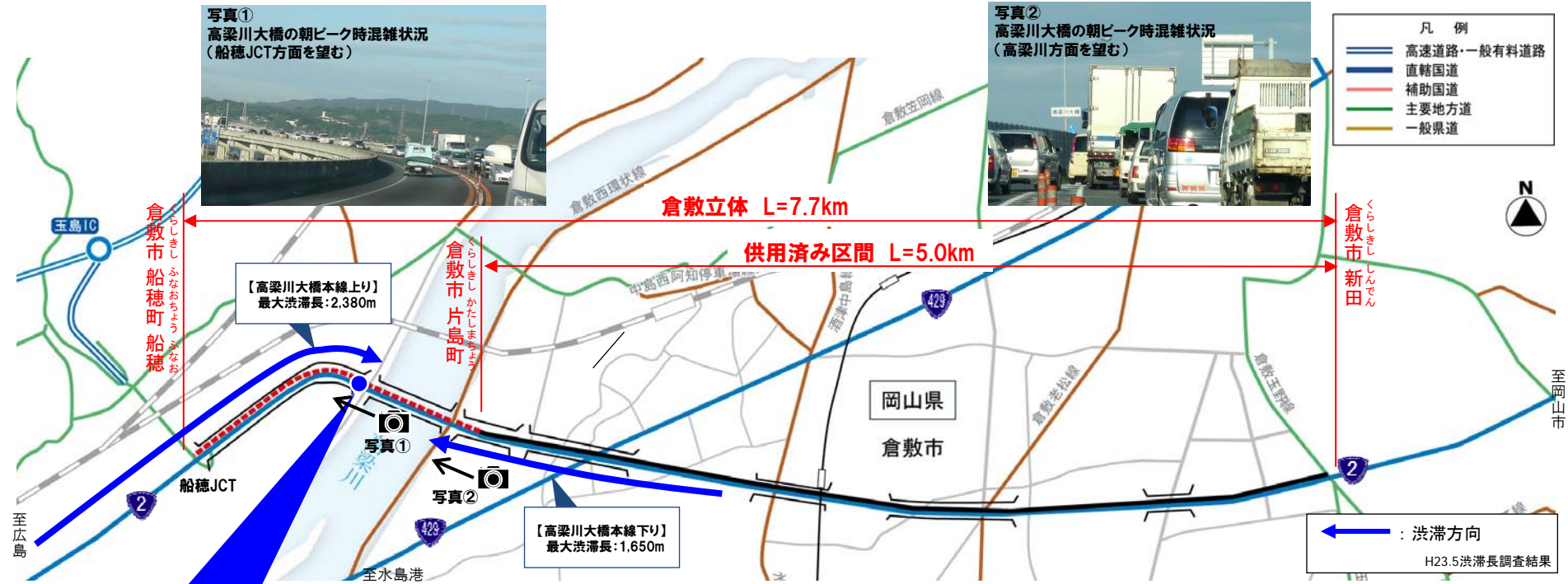
4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 倉敷立体

課題① 国道2号で発生する交通渋滞

たかはしがわ

- ・高梁川を越える渡河部では、交通量が微増傾向にあり、混雑度も1.75を越える状況である。
- ・高梁川の渡河部の事業中区間にボトルネックが残存している。



4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 倉敷立体

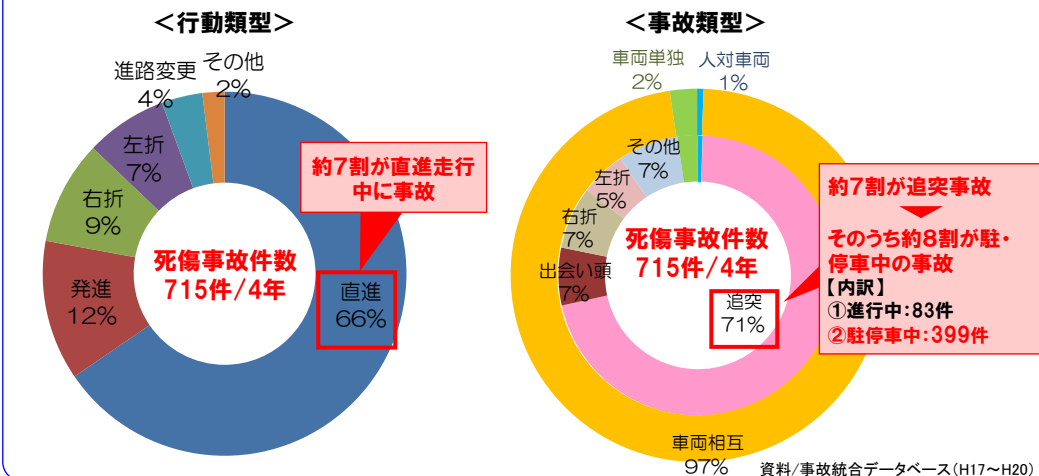
課題② 国道2号で多発する交通事故

- ・対象地域では、死傷事故率が全国平均を上回っている箇所が多い。
- ・事故の発生状況では、直進走行中に発生する事故が多く、混雑に起因すると考えられる追突が約7割を占めている。
- ・倉敷立体事業により、死傷事故件数の削減が期待される。

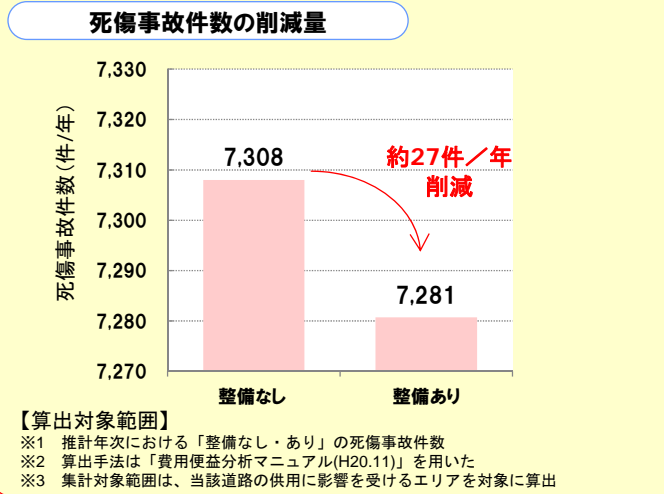
●国道2号(本線部)の死傷事故率(死傷事故率3Dグラフ)



●国道2号(倉敷市新田～船穂町船穂)の死傷事故特性



▼期待される道路の役割(効果)



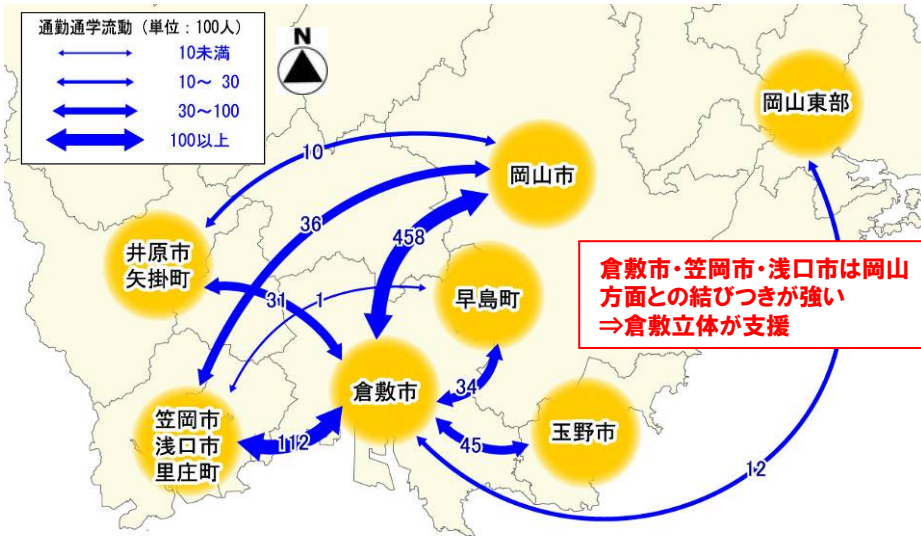
4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 倉敷立体

課題③ 通勤・通学のアクセス向上

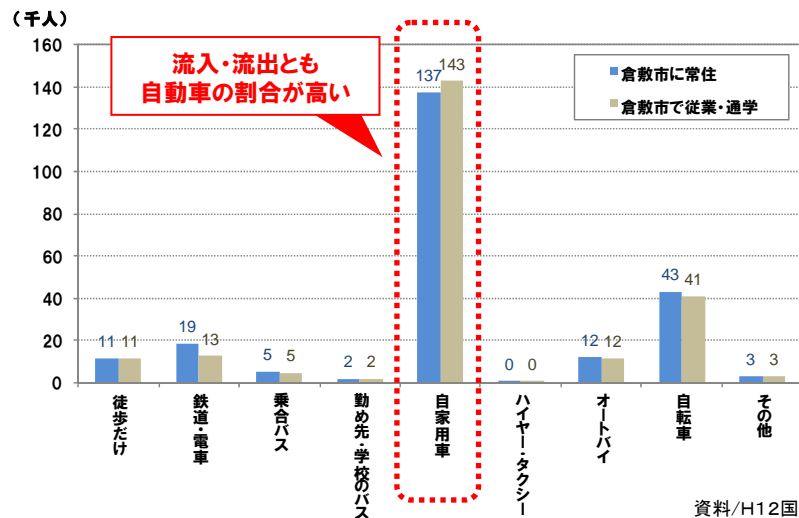
- 倉敷市や周辺の笠岡市・浅口市は岡山市方面との通勤・通学の結びつきが強い。
- 倉敷立体の整備により、笠岡・浅口方面から倉敷・岡山方面への通勤時間が短縮され、渋滞等による住民生活の負荷を軽減。

倉敷市周辺の通勤・通学流動

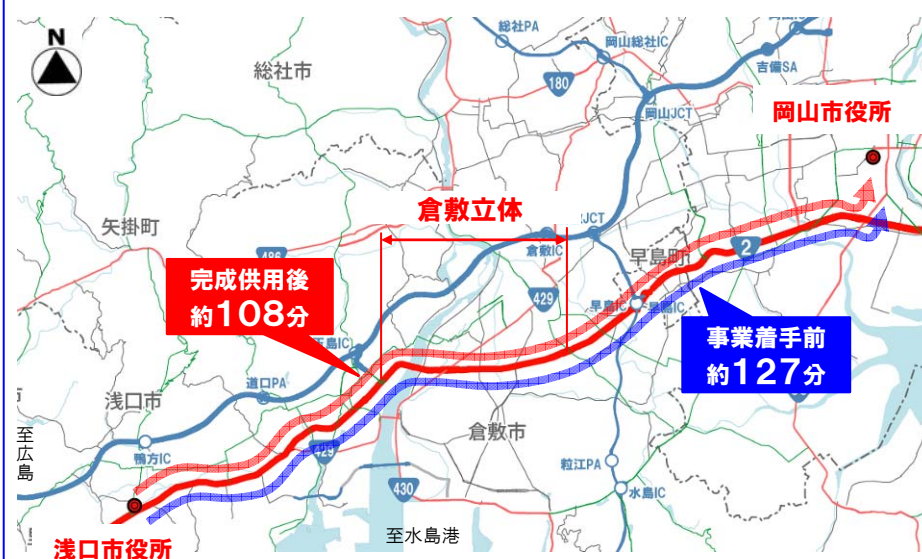


資料/H17国勢調査

●通勤通学時の利用交通手段(倉敷市関連の流動)



浅口市役所ー岡山市役所間のアクセス



▼期待される道路の役割(効果)



事業着手前: H17道路交通センサス混雑時旅行速度
完成供用後: 事業区間は規制速度60km

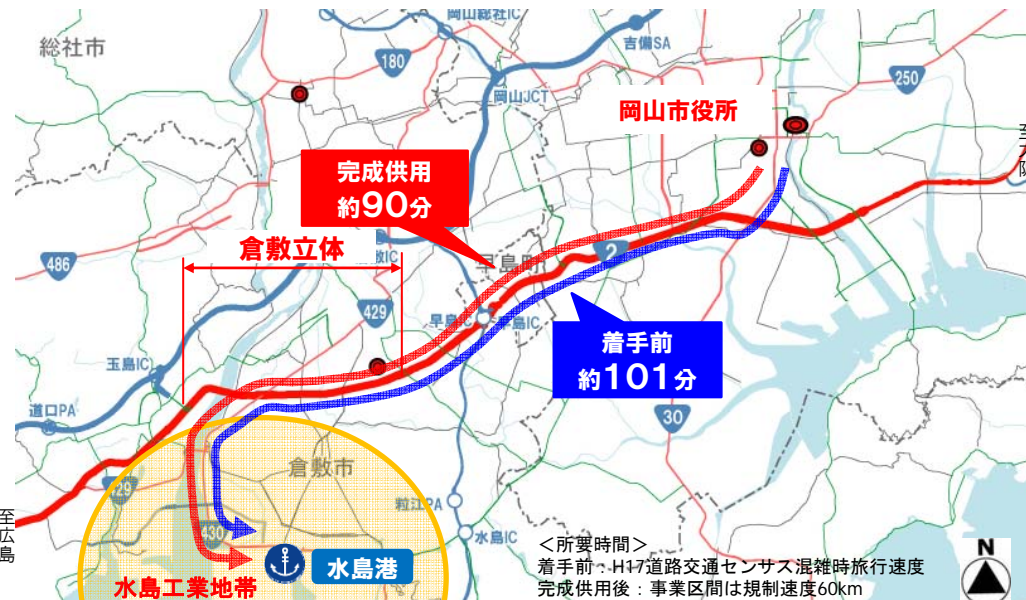
4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 倉敷立体

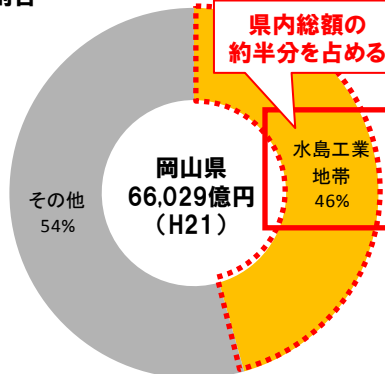
課題④ 物流活動の支援による地域振興

- ・特定重要港湾である水島港は、取扱貨物シェアが県内トップであり、かつ取扱量は年々増加傾向にある。
- ・水島港の周辺には岡山県の中核的工業地帯であるの水島工業地帯が位置しており、産業活動が活発である。
- ・倉敷立体の整備により、水島港・水島工業地帯へのアクセス性が向上し、円滑な物流活動を支援することが期待される。

岡山市から水島港・水島工業地帯までのアクセス



●水島工業地帯の製造品出荷額等の全县に占める割合

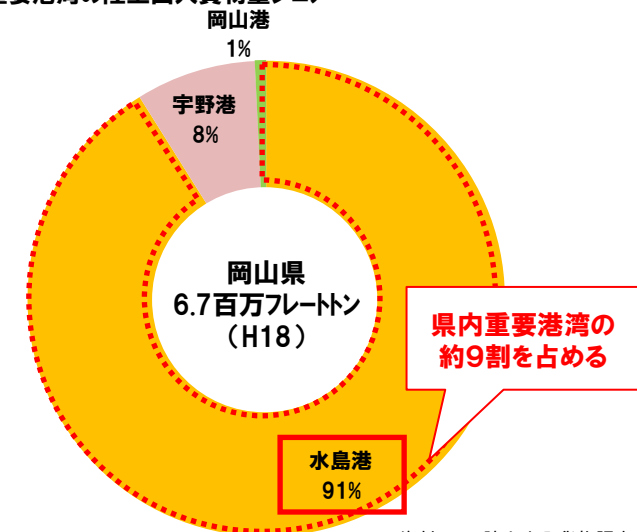


▲水島工業団地

資料・写真/水島臨海工業地帯の現状(H23.2) 岡山県産業労働部

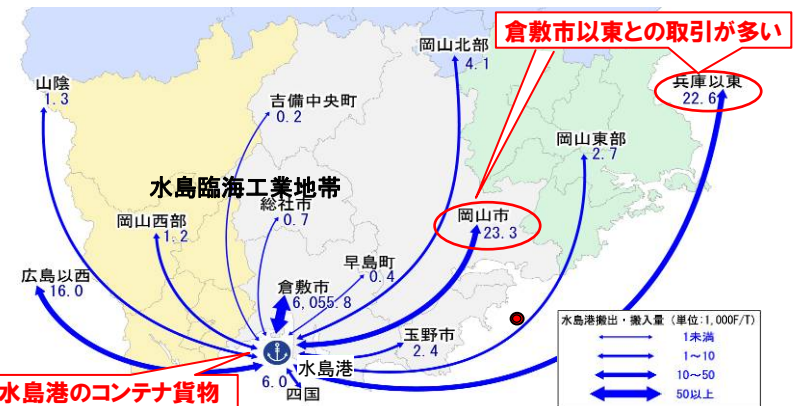
岡山県内最大の貨物取扱量を誇る特定重要港湾「水島港」

●岡山県内重要港湾の陸上出入貨物量シェア



資料/H18陸上出入貨物調査

●水島港取扱貨物 搬出・搬入先



水島港のコンテナ貨物取扱量は中国地方第2位(シェア23%)*

資料:H18陸上出入貨物調査

※出典:中国地方の港湾における国際コンテナ貨物取扱量 平成22年上半期(速報)

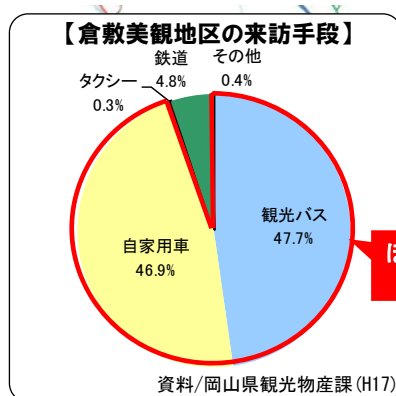
4. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 倉敷立体

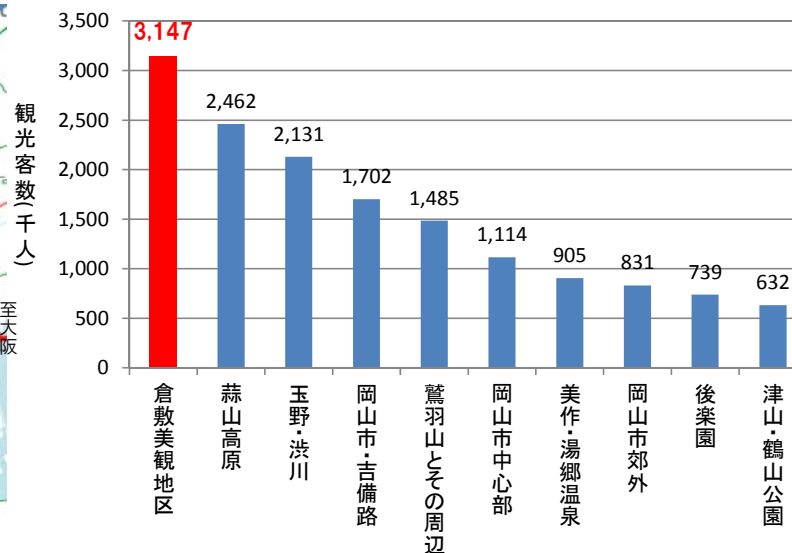
課題⑤ 観光活性化による地域振興

- 倉敷市には、岡山県内で最も観光客の多い「倉敷美観地区」等があり、全国的にみても有名な観光都市である。
- 倉敷美観地区への利用交通機関は観光バスと自家用車で9割以上と、道路交通が主となっている。
- 倉敷立体の整備により、県外からの来訪や岡山市の主要観光地間の周遊性など、移動の円滑化が地域観光の活性化の支援が期待される。

主要観光地へのアクセス性



岡山県内の主要観光地への観光客数(上位10位)



※観光客数は延べ人数
※グラフ中の岡山市郊外は、周辺観光地の集計データのため、地図上の値と一致しない

▼期待される道路の役割(効果)

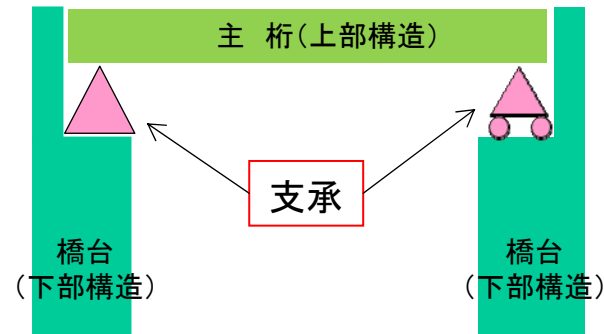


事業着手前：H17道路交通センサス混雑時旅行速度
完成供用後：事業区間は規制速度60km

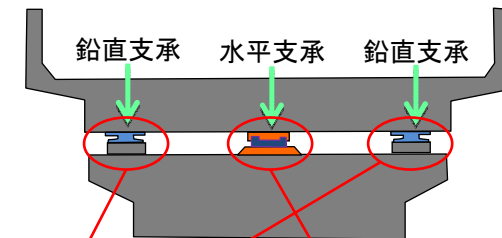
・機能分離型支承を採用するなど、新工法の導入等によりコスト縮減を図っている。

機能分離型支承の採用

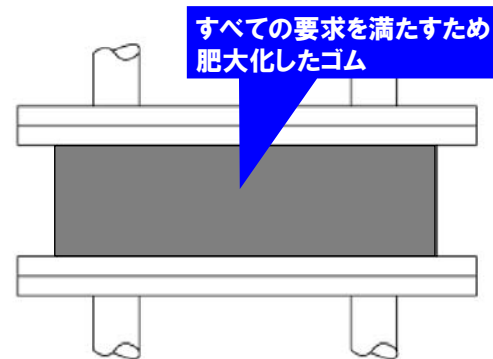
○支承とは？



●温度変化の影響による上部構造の伸縮を吸収すると共に、構造物をしっかりと支えながら、地震時にはその揺れを構造物に伝えないようにする役割。



【従来型ゴム支承】



- 必要な2つの機能(常時機能と地震時機能)を1つのゴムで分担
- 機能を満たすため、支承が肥大化し、コスト高

【機能分離型支承】

- 機能を分割することで、部材はコンパクトになり支承コストを低減
- 支承が小型の部材となって、施工性も向上
- 支承が劣化し、機能を損失した場合、この損失した部分だけの交換が可能となり、ライフサイクルコストが低減

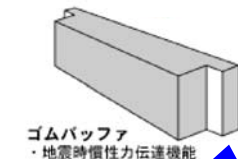
約1,000万円のコスト縮減

HiPS荷重支持板

- ・荷重支持機能
- ・水平移動機能
- ・回転機能



常時機能のための部材は必要最小限の大きさ



地震時のみの機能のためゴムは必要最小限の大きさ



6. 事業の効果

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

▶ 3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	161	57
事業費	139	50
維持管理費	22	7
便益額 (B)	633	317
走行時間短縮便益	496	253
走行経費減少便益	98	44
交通事故減少便益	39	20
費用便益比	3.9	5.6

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測する。
走行経費減少便益	道路整備によって混雑の緩和等走行条件が改善されることによる走行するために必要な費用の減少量として計測する。走行経費には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費等が含まれる。
交通事故減少便益	道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。交通事故の社会的な損失には運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、交通渋滞による損失額が含まれる。

▶ 道路の役割

▼ 道路の役割 (+α)

- ① 環境への影響を考慮した効果[約8.0千トン/年のCO2削減]【+3.6億円】※
倉敷立体整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
- ② 物流活動の支援による地域振興 [例] 玉島IC～水島港への所要時間短縮8分(33分→25分)]
- ③ 沿道環境の改善 [NOX排出量: 約49トン/年(0.3%)削減、SPM排出量: 約5トン/年(0.3%)削減]
当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C
参考①(3便益)	61,700~80,200台/日	150億円	161億円	633億円	3.9 (5.6)
参考②(その他の道路の役割を考慮)	61,700~80,200台/日	150億円	161億円	633億円+α	—

※基準年: H23年

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇H21年度、H22年度に一部4車線化されたものの、高梁川大橋など4車線化されていない区間が存在し、依然として渋滞が発生しており、円滑な経済活動や物流活動に支障をきたしている。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)= 3.9 (事業全体) 5.6(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約8.0千トン/年のCO2削減]【+3.6億円】※

倉敷立体整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。

②物流活動の支援による地域振興 [例)玉島IC～水島港への所要時間短縮8分(33分→25分)]

③沿道環境の改善[NOX排出量:約49トン/年(0.3%)削減、SPM排出量:約5トン/年(0.3%)削減]

※【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

3) 事業の進捗状況

◇平成22年度末で事業進捗は56%であり、現在までに倉敷市新田～倉敷市片島町までの5.0kmが供用済みである。

②事業の進捗見込み

◇投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても早期供用を目指し事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇機能分離型支承の採用により、コスト縮減を図っている。

2. 県への意見照会結果

◇継続するとの対応方針(原案)については異存ありません。

倉敷市街地における交通渋滞の緩和や沿線地域の活性化を図るためにも、本事業の早期完成が必要である。

【今後の対応方針(原案)】

◇上記①、②の各視点により、以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。

◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

◆ 前回評価時との比較

	採択時評価 (H19新規)	今回評価時 (H23再評価)	備 考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=7.7km	L=7.7km	—
計画交通量	46,000～76,800台/日	61,700～80,200台/日	・推計モデル及び将来フレームを統一(平成22年度) ・ネットワーク設定の見直し(現況に加え、事業化済み箇所を考慮)
総事業費	約150億円	約150億円	—
総費用 (C)	約128億円	約161億円	・「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)等による変更 ・基準年の変更(H19基準からH23基準)
総便益 (B)	約1,378億円	約633億円	・推計モデル及び将来フレームを統一(平成22年度) ・ネットワーク設定の見直し(現況に加え、事業化済み箇所を考慮) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)等による変更 ・基準年の変更(H19基準からH23基準)
費用対効果 (B/C)	10.8	3.9	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

一般国道2号 倉敷立体

〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

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	一般国道2号 倉敷立体
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比(B/C) = 3.9 (経済的純現在価値(B-C) = 473億円、経済的内部収益率(EIRR) = 12.0%) 残事業：費用便益比(B/C) = 5.6 (経済的純現在価値(B-C) = 260億円、経済的内部収益率(EIRR) = 22.8%)

●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	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(整備無)：76,673千人・時間/年 渋滞損失削減時間：778千人・時間/年(76,673千人・時間/年⇒75,895千人・時間/年) 区間b(該当区間/並行区間)について 並行区間等(該当区間)の渋滞損失時間：1,496千人・時間/年(倉敷立体【倉敷市新田～倉敷市船穂町船穂】) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減時率：47%削減(1,496千人・時間/年⇒791千人・時間/年)	
	■ 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	対象区間(倉敷市船穂町船穂地区)：改善見込み(旅行速度15.7km/h⇒60km/h)	
	□ 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/日以上かつ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		
	■ 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	対象駅：新倉敷駅(新幹線駅)、対象自治体名：倉敷市、改善見込み：(倉敷市役所～新倉敷駅、33分⇒16分)	
	■ 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	対象空港：岡山空港(第三種空港)、対象自治体名：浅口市、改善見込み：(浅口市役所～岡山空港、166分⇒147分)	
	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	対象港湾：水島港(特定重要港湾)、対象自治体名：岡山市役所、改善見込み：(岡山市役所～水島港、101分⇒90分)
		□ 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が向上	
		□ 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			
□ 市街地再開発、区画整理等の浴道まちづくりとの連携あり			
■ 中心市街地内で行う事業である		倉敷市中心市街地	
□ 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			
□ 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			

1. 活力	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）としての位置づけ有り	
		■ 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部としての位置づけ
		<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を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象自治体名：浅口市、日常活動圏中心都市：岡山市、改善見込み：（127分⇒108分）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	アクセス向上が期待される観光地：倉敷美観地区 年間観光入り込み客数：約314.7万人/年（H21年度）
<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である			
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である			
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/日以上に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	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、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	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 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）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		
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/徳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	・500件/徳台キロ以上である区間・箇所（中島南交差点：567.0件/徳台キロ 等） ・死傷事故件数の削減量：27件/年（7,308件/年→7,281件/年）
		<input type="checkbox"/> 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	

3. 安全	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箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	岡山県の第一次緊急輸送道路に位置付け（国道2号）
		<input type="checkbox"/> 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	
		<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する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<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される	
		<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を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
		<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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	(推計結果) CO2排出削減量：約8千t/年（整備なし4,096千t/年、整備あり4,088千t/年）
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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：便益算定対象範囲 排出削減量：約49t/年、排出削減率：約0.3%削減（整備なし18,052t/年⇒整備あり18,003t/年）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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：便益算定対象範囲 排出削減量：約5.0t/年、排出削減率：約0.3%削減（整備なし1,530t/年⇒整備あり1,525t/年）
		<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	
		<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	「中国ブロックの社会資本の重点整備方針(H21.8)」に位置付けあり
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	新おかやま夢づくりプラン(H21.9)
		<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が見込まれる	

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
一般国道2号	倉敷立体	L= 7.7 km	地域高規格	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
61,700~80,200	4	中国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	143億円	67億円	210億円
うち残事業分	62億円	21億円	84億円
基準年における 現在価値 (C)	139億円	22億円	161億円
うち残事業分	50億円	7.0億円	57億円

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23年度			
供用年	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	30億円	5.9億円	2.5億円	39億円
基準年における 現在価値 (B)	496億円	98億円	39億円	633億円
うち残事業分	253億円	44億円	20億円	317億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	3.9
経済的純現在価値（事業全体）	473億円
経済的内部収益率（事業全体）	12.0%
費用便益比（残事業）	5.6
経済的純現在価値（残事業）	260億円
経済的内部収益率（残事業）	22.8%

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。

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	61,700~80,200	±10%	2.8~7.7
事業費	62億円	±10%	5.1~6.1
事業期間	7年	±20%	5.2~6.0

交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：倉敷立体（事業全体）

（推計時点 H42 年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路	倉敷立体 延長：7.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	49,400	66,100
		走行時間 ^{※2}	[分]	11	8
		走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	111.45	107.77
②主な周 辺道路 ^{※4}	現道（国道2号） ：5.2km	交通量	[台/日]	9,600	7,200
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	28.62	23.59
	国道429号 ：4.8km	交通量	[台/日]	21,100	17,600
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	29.59	23.54
	主）倉敷笠岡線 ：10.0km	交通量	[台/日]	23,100	20,500
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	67.71	59.15
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計：2627.9km	走行時間費用	[億円/年]	8,892.94	8,884.53	

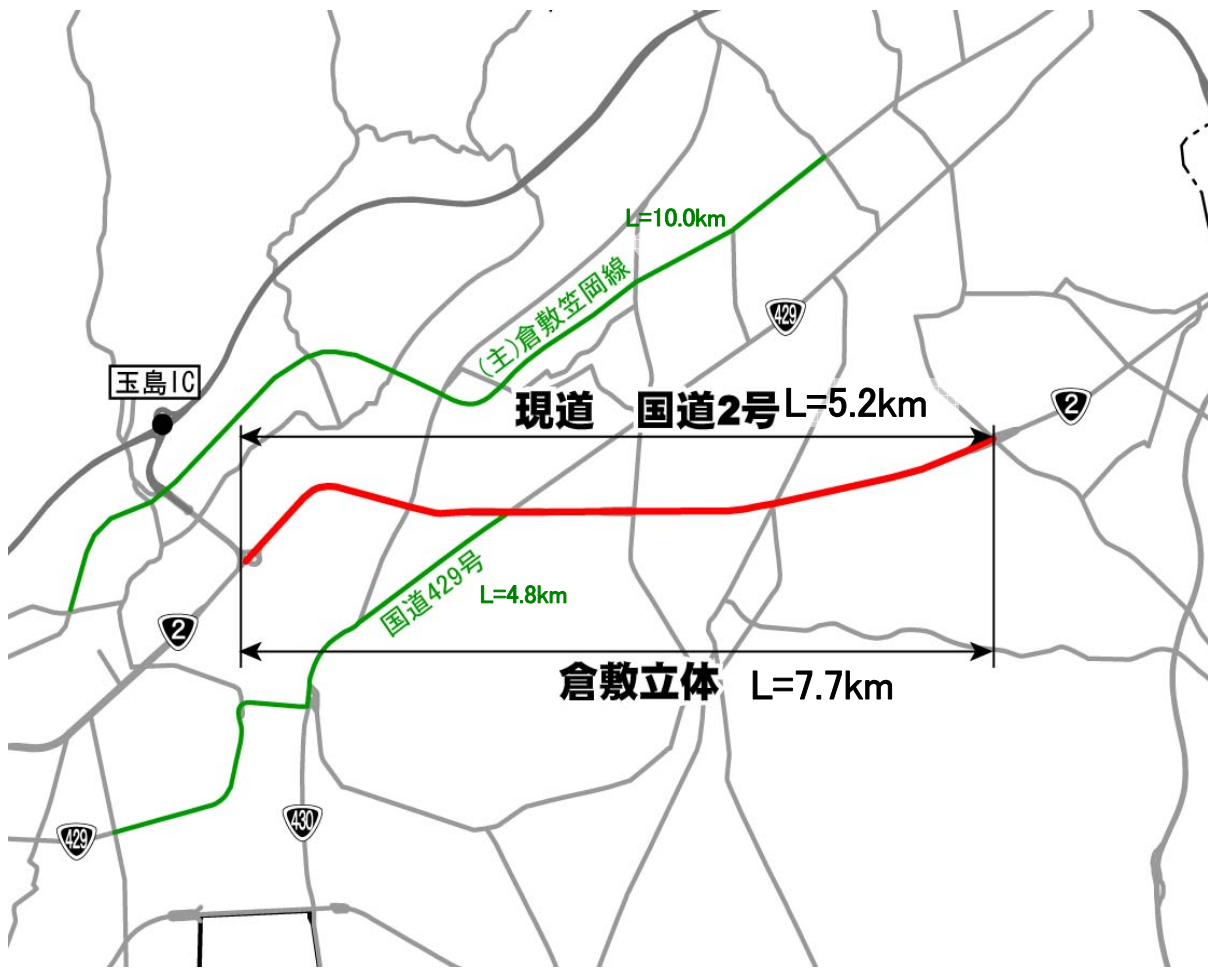
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2655.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9,130.30	9,098.58	31.72

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※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。

事業名：倉敷立体（事業全体）

(2) 図面（①、②）に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名：倉敷立体（残事業）

（推計時点 H42 年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 倉敷立体 延長：7.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	57,300	66,100	
	走行時間 ^{※2}	[分]	10	8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	111.04	107.77	
②主な周 辺道路 ^{※4}	現道（国道2号） ：5.2km	交通量	[台/日]	9,300	7,200
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	27.10	23.59
	国道429号 ：4.8km	交通量	[台/日]	22,000	17,600
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	31.30	23.54
	主）倉敷笠岡線 ：10.0km	交通量	[台/日]	21,900	20,500
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	63.30	59.15
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計：2627.9km	走行時間費用	[億円/年]	8,881.98	8,884.53	

		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：2655.5km	走行時間短縮便益 [億円/年]	9,114.72	9,098.58	16.14

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※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。

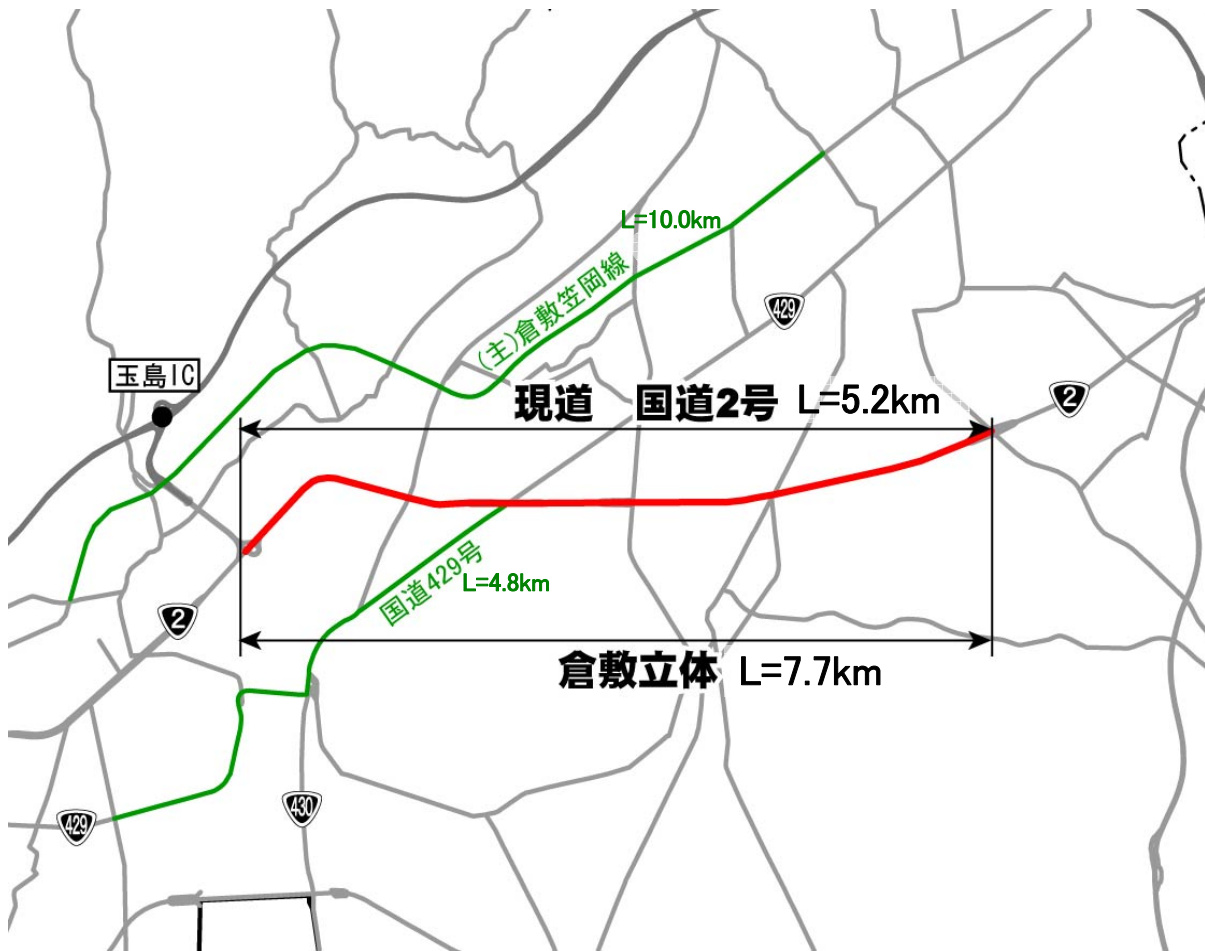
※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※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。

事業名：倉敷立体（残事業）

(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：倉敷立体

(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
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成23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	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
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)
	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) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
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 checked="" 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()
	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 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>

(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	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：倉敷立体

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		実績値に基づき維持管理費を算出	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

箇所名:倉敷立体(事業全体)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.21	6.8	1.41	
年次	年度	割引率	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
-12年目	H 19	1.1699	91.7	20.95	24.06		
-11年目	H 20	1.1249	91.2	24.55	27.26		
-10年目	H 21	1.0816	90.0	26.93	29.13		
-9年目	H 22	1.0400	90.0	6.98	7.26		
-8年目	H 23	1.0000	90.0	0.96	0.96		
-7年目	H 24	0.9615	90.0	0.71	0.69		
-6年目	H 25	0.9246	90.0	0.95	0.88		
-5年目	H 26	0.8890	90.0	2.07	1.84		
-4年目	H 27	0.8548	90.0	4.23	3.61		
-3年目	H 28	0.8219	90.0	17.35	14.26		
-2年目	H 29	0.7903	90.0	13.89	10.97		
-1年目	H 30	0.7599	90.0	23.29	17.70		
供用開始年次	H 31	0.7307	90.0			1.34	0.98
1年目	H 32	0.7026	90.0			1.34	0.94
2年目	H 33	0.6756	90.0			1.34	0.91
3年目	H 34	0.6496	90.0			1.34	0.87
4年目	H 35	0.6246	90.0			1.34	0.84
5年目	H 36	0.6006	90.0			1.34	0.81
6年目	H 37	0.5775	90.0			1.34	0.78
7年目	H 38	0.5553	90.0			1.34	0.75
8年目	H 39	0.5339	90.0			1.34	0.72
9年目	H 40	0.5134	90.0			1.34	0.69
10年目	H 41	0.4936	90.0			1.34	0.66
11年目	H 42	0.4746	90.0			1.34	0.64
12年目	H 43	0.4564	90.0			1.34	0.61
13年目	H 44	0.4388	90.0			1.34	0.59
14年目	H 45	0.4220	90.0			1.34	0.57
15年目	H 46	0.4057	90.0			1.34	0.54
16年目	H 47	0.3901	90.0			1.34	0.52
17年目	H 48	0.3751	90.0			1.34	0.50
18年目	H 49	0.3607	90.0			1.34	0.48
19年目	H 50	0.3468	90.0			1.34	0.47
20年目	H 51	0.3335	90.0			1.34	0.45
21年目	H 52	0.3207	90.0			1.34	0.43
22年目	H 53	0.3083	90.0			1.34	0.41
23年目	H 54	0.2965	90.0			1.34	0.40
24年目	H 55	0.2851	90.0			1.34	0.38
25年目	H 56	0.2741	90.0			1.34	0.37
26年目	H 57	0.2636	90.0			1.34	0.35
27年目	H 58	0.2534	90.0			1.34	0.34
28年目	H 59	0.2437	90.0			1.34	0.33
29年目	H 60	0.2343	90.0			1.34	0.31
30年目	H 61	0.2253	90.0			1.34	0.30
31年目	H 62	0.2166	90.0			1.34	0.29
32年目	H 63	0.2083	90.0			1.34	0.28
33年目	H 64	0.2003	90.0			1.34	0.27
34年目	H 65	0.1926	90.0			1.34	0.26
35年目	H 66	0.1852	90.0			1.34	0.25
36年目	H 67	0.1780	90.0			1.34	0.24
37年目	H 68	0.1712	90.0			1.34	0.23
38年目	H 69	0.1646	90.0			1.34	0.22
39年目	H 70	0.1583	90.0			1.34	0.21
40年目	H 71	0.1522	90.0			1.34	0.20
41年目	H 72	0.1463	90.0			1.34	0.20
42年目	H 73	0.1407	90.0			1.34	0.19
43年目	H 74	0.1353	90.0			1.34	0.18
44年目	H 75	0.1301	90.0			1.34	0.17
45年目	H 76	0.1251	90.0			1.34	0.17
46年目	H 77	0.1203	90.0			1.34	0.16
47年目	H 78	0.1157	90.0			1.34	0.16
48年目	H 79	0.1112	90.0			1.34	0.15
49年目	H 80	0.1069	90.0			1.34	0.14
合計				142.87	138.62	67.14	21.92
単純事業費計				142.87		67.14	

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38地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

箇所名:倉敷立体(残事業)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.20	2.2	0.45	
年次	年度	割引率	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
-7年目	H 24	0.9615	90.0	0.71	0.69		
-6年目	H 25	0.9246	90.0	0.95	0.88		
-5年目	H 26	0.8890	90.0	2.07	1.84		
-4年目	H 27	0.8548	90.0	4.23	3.61		
-3年目	H 28	0.8219	90.0	17.35	14.26		
-2年目	H 29	0.7903	90.0	13.89	10.97		
-1年目	H 30	0.7599	90.0	23.29	17.70		
供用開始年次	H 31	0.7307	90.0			0.43	0.31
1年目	H 32	0.7026	90.0			0.43	0.30
2年目	H 33	0.6756	90.0			0.43	0.29
3年目	H 34	0.6496	90.0			0.43	0.28
4年目	H 35	0.6246	90.0			0.43	0.27
5年目	H 36	0.6006	90.0			0.43	0.26
6年目	H 37	0.5775	90.0			0.43	0.25
7年目	H 38	0.5553	90.0			0.43	0.24
8年目	H 39	0.5339	90.0			0.43	0.23
9年目	H 40	0.5134	90.0			0.43	0.22
10年目	H 41	0.4936	90.0			0.43	0.21
11年目	H 42	0.4746	90.0			0.43	0.20
12年目	H 43	0.4564	90.0			0.43	0.20
13年目	H 44	0.4388	90.0			0.43	0.19
14年目	H 45	0.4220	90.0			0.43	0.18
15年目	H 46	0.4057	90.0			0.43	0.17
16年目	H 47	0.3901	90.0			0.43	0.17
17年目	H 48	0.3751	90.0			0.43	0.16
18年目	H 49	0.3607	90.0			0.43	0.15
19年目	H 50	0.3468	90.0			0.43	0.15
20年目	H 51	0.3335	90.0			0.43	0.14
21年目	H 52	0.3207	90.0			0.43	0.14
22年目	H 53	0.3083	90.0			0.43	0.13
23年目	H 54	0.2965	90.0			0.43	0.13
24年目	H 55	0.2851	90.0			0.43	0.12
25年目	H 56	0.2741	90.0			0.43	0.12
26年目	H 57	0.2636	90.0			0.43	0.11
27年目	H 58	0.2534	90.0			0.43	0.11
28年目	H 59	0.2437	90.0			0.43	0.10
29年目	H 60	0.2343	90.0			0.43	0.10
30年目	H 61	0.2253	90.0			0.43	0.10
31年目	H 62	0.2166	90.0			0.43	0.09
32年目	H 63	0.2083	90.0			0.43	0.09
33年目	H 64	0.2003	90.0			0.43	0.09
34年目	H 65	0.1926	90.0			0.43	0.08
35年目	H 66	0.1852	90.0			0.43	0.08
36年目	H 67	0.1780	90.0			0.43	0.08
37年目	H 68	0.1712	90.0			0.43	0.07
38年目	H 69	0.1646	90.0			0.43	0.07
39年目	H 70	0.1583	90.0			0.43	0.07
40年目	H 71	0.1522	90.0			0.43	0.07
41年目	H 72	0.1463	90.0			0.43	0.06
42年目	H 73	0.1407	90.0			0.43	0.06
43年目	H 74	0.1353	90.0			0.43	0.06
44年目	H 75	0.1301	90.0			0.43	0.06
45年目	H 76	0.1251	90.0			0.43	0.05
46年目	H 77	0.1203	90.0			0.43	0.05
47年目	H 78	0.1157	90.0			0.43	0.05
48年目	H 79	0.1112	90.0			0.43	0.05
49年目	H 80	0.1069	90.0			0.43	0.05
合計				62.49	49.95	21.43	7.00
単純事業費計				62.49		21.43	

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
一般国道2号	倉敷立体	4/4	7.7km

■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		式	1	13,568	
	改良費		式	1	289	
		土工	m ³	18,495	9	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	—	—	
		法面工	m ²	3,618	3	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	230	ブロック積擁壁、重力式擁壁
		函渠工	式	1	47	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	12,827	
		100m以上	m	4,376	12,827	PC橋(9橋)、ME橋(5橋)
		100m未満	m	—	—	
	トンネル費		式	—	—	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	438	
		車道舗装	m ²	57,865	411	
		歩道舗装	m ²	9,639	27	
	附帯施設費		式	1	14	
		交通管理施設工	式	1	14	標識工、防護柵工、道路照明工、中央分離帯工、等
		遮音壁	m	—	—	
②	用地及び補償費		式	1	25	
	用地費		式	—	—	
		宅地	m ²	—	—	
		田畑	m ²	—	—	
		山林・原野	m ²	—	—	
	補償費		式	1	25	
③	間接経費		式	1	1,407	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				15,000	

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	倉敷立体	4/4	7.7km

■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			式	1	5,977	
	改良費		式	1	33	
		土工	m3	2,097	1	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m2	—	—	
		擁壁工	式	1	28	重力式擁壁
		函渠工	式	1	4	管渠工、函渠工、水路工、等
	橋梁費		式	1	5,839	
		100m以上	m	1,519	5,839	PC橋(4橋)、ME橋(2橋)
		100m未満	m	—	—	
	トンネル費		式	—	—	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	104	
車道舗装		m ²	17,452	104		
歩道舗装		m ²	—	—		
附帯施設費		式	1	1		
	交通管理施設工	式	1	1	標識工、防護柵工、道路照明工、中央分離帯工、等	
	遮音壁	m	—	—		
②用地及び補償費		式	1	10		
用地費		式	—	—		
	宅地	m ²	—	—		
	田畑	m ²	—	—		
	山林・原野	m ²	—	—		
補償費		式	1	10		
③間接経費		式	1	574	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				6,561		

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	倉敷立体	4	6.8km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	6.8	1,650	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	5,400	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			7,050	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	倉敷立体	4	2.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考(記載例)
維持費	km	2.2	550	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	1,700	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			2,250	

一般国道2号 倉敷立体
〔岡山県への意見照会と回答〕

国中整企画第47号
国中整港計第23号
平成23年7月13日

岡山県知事 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会（以下「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成23年8月4日（木）に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成23年7月26日（火）までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

中国地方整備局 企画部 企画課

課長補佐 浜崎

教習係長 木本

電話：082-221-9231

FAX：082-227-2651

(別紙)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道180号 総社・一宮バイパス	継続	
一般国道2号 倉敷立体	継続	

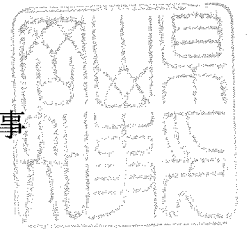
※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る
対応方針(原案)を作成するためのものです。



技 第 159 号
平成23年7月26日

中国地方整備局長 様

岡山県知事

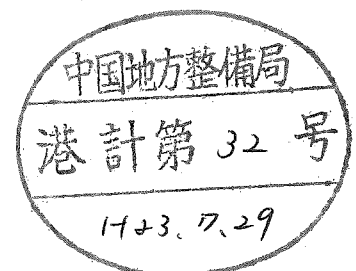


中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成
に係る意見照会について（回答）

平成23年7月13日付け国中整企画第47号及び国中整港計第23号で照会のあった下記事業について、継続するとの対応方針（原案）については異存ありません。なお、個別の事業についての意見は別紙のとおりです。

記

- ・一般国道180号 総社・一宮バイパス
- ・一般国道2号 倉敷立体



(別紙1)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(案)に対する意見

		事業課名	道路建設課
事業名	一般国道2号 倉敷立体		
対応方針に対する意見 (対応方針:継続)	<input checked="" type="checkbox"/> 妥当である <input type="checkbox"/> 妥当でない		
(意見) 倉敷市街地における交通渋滞の緩和や沿線地域の活性化を図るためにも、本事業の早期完成が必要である。			

※1 対応方針に対する意見は、「妥当である」「妥当でない」のいずれかに○をして下さい。

※2 具体的な意見がある場合は、(意見)欄に記載をして下さい。

特に対応方針が「妥当でない」との意見の場合には、(意見)欄にその理由を必ず記載して下さい。

※3 中国地方整備局への回答は、公表されます。公表不可の箇所がある場合は、その箇所が分かるようにして下さい。