

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 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：岡山県倉敷市新田 至：岡山県倉敷市船穂町船穂	延長	7.7km			
事業概要	<p>一般国道2号は、大阪市を起点とし、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、倉敷市新田～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、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	S43年度都市計画決定 S47年度都市計画決定	—		H19年度工事着手		
全体事業費	約164億円	事業進捗率 (H26年3月末時点)	52%	供用済延長	5.0km	
計画交通量	56,900～76,700 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C : (3便益) (事業全体) 3.5 (残事業) 4.2	総費用 : (残事業)/(事業全体) 73 / 184 億円 (事業費 : 65/161億円 維持管理費 : 8.2/22億円)	総便益 : (残事業)/(事業全体) 306 / 635 億円 (走行時間短縮便益 : 254/529億円 走行費用減少便益 : 35/ 74億円 交通事故減少便益 : 17/ 32億円)	基準年 : 平成26年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量変動 : B/C=3.0～4.0(交通量±10%) (残事業) B/C=3.6～4.9(交通量±10%) 事業費変動 : B/C=3.3～3.6(事業費±10%) B/C=3.8～4.6(事業費±10%) 事業期間変動 : B/C=3.3～3.6(事業期間±20%) B/C=4.0～4.3(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 ・損失時間の削減が見込まれる【56,978千人時間/年⇒56,015千人時間/年(1.7%削減)】 ・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> <p>②物流効率化の支援 ・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> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・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、浅口市～倉敷市:60分⇒42分】</p> <p>④個性ある地域の形成 ・倉敷美観地区(H25年間観光入込み客数341万人)へのアクセスが向上</p> <p>⑤災害への備え ・岡山県の第1次緊急輸送道路に指定(国道2号)</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出削減量が約6千t/年【2,039千t/年⇒2,033千t/年】</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が約23t/年(約0.5%)削減【5,119t/年⇒5,096t/年】 ・SPM排出量が約1.5t/年(約0.6%)削減【266t/年⇒264t/年】</p> <p>⑧環境への影響を考慮した結果 ・約6千t/年のCO2削減【2.8億円※】 ※ 供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>					

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26年7月9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。

一般国道2号の交通渋滞の緩和が図られるとともに、事故の減少や物流・観光等への支援による地域活性化も期待されることから、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

平成23年12月にアウトレットモールとしては中国地方最大級となる「三井アウトレットパーク倉敷」がオープン。

平成25年4月に倉敷中央病院が県内5ヶ所目の救命救急センターに指定され、県西部の救急医療拠点として期待。

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が完成済みであり、現在は平成31年度の全線完成に向けて工事を実施している。

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平成31年度の全線完成を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

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

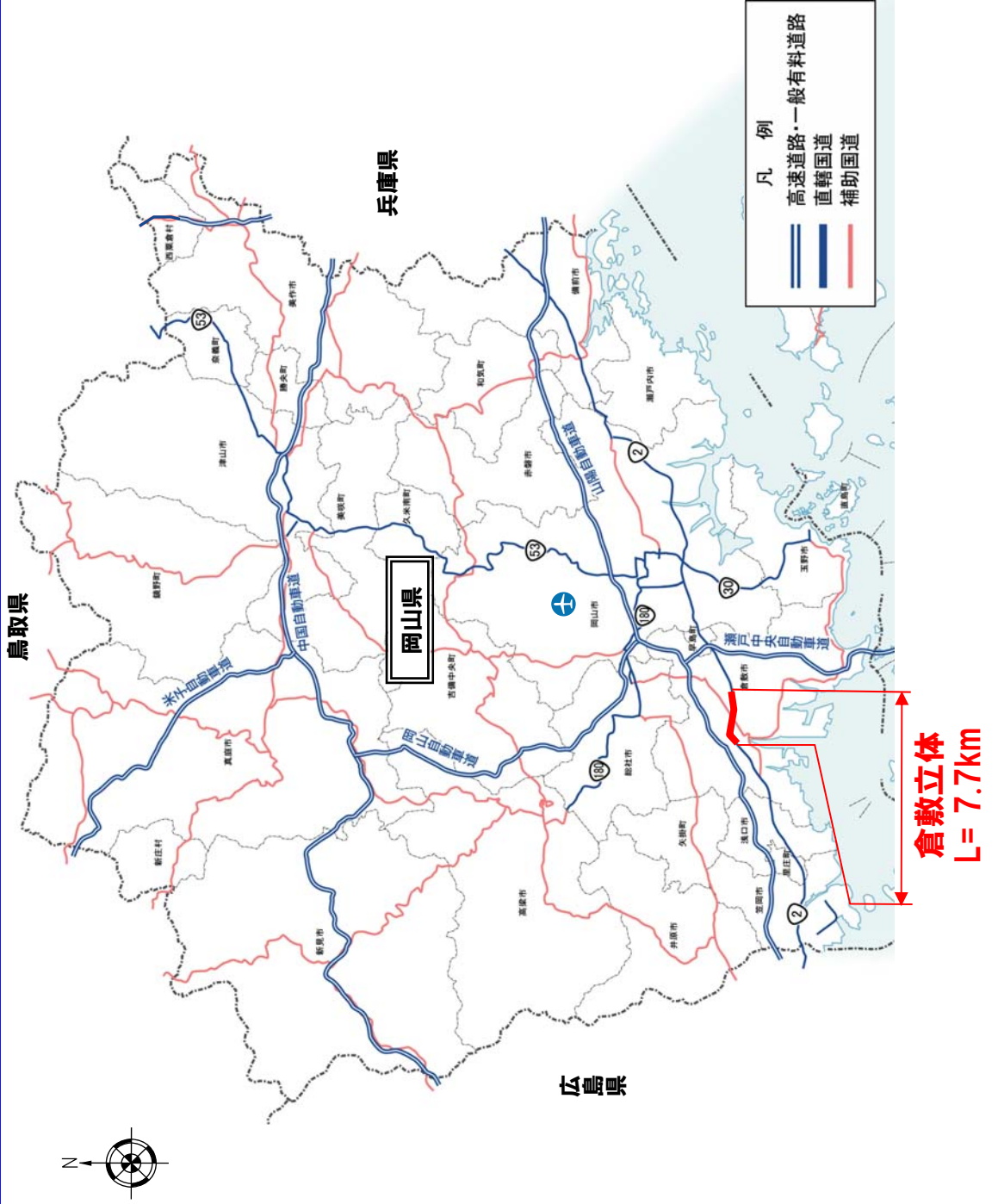
平成26年10月

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、大阪市を起点とし、岡山、倉敷、福山、広島など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。
- 倉敷立体は倉敷市新田～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

一般国道2号 倉敷立体

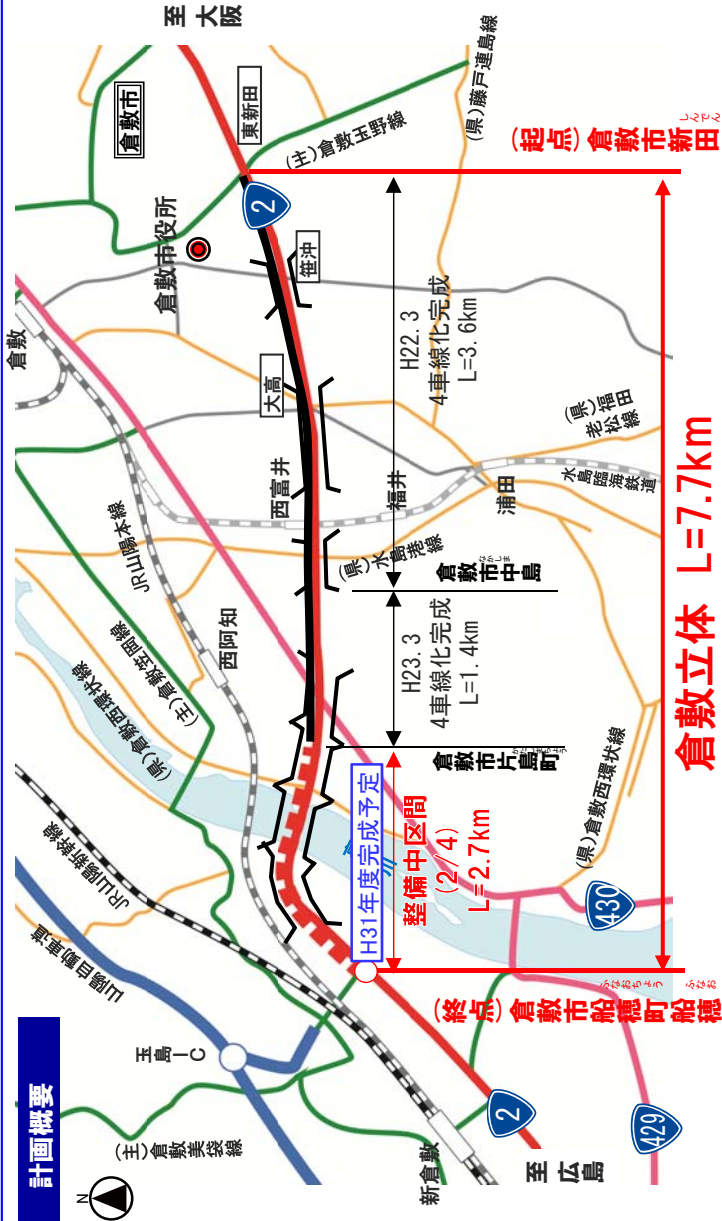
(1) 事業概要

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7.7kmの4車線化事業である。

計画概要

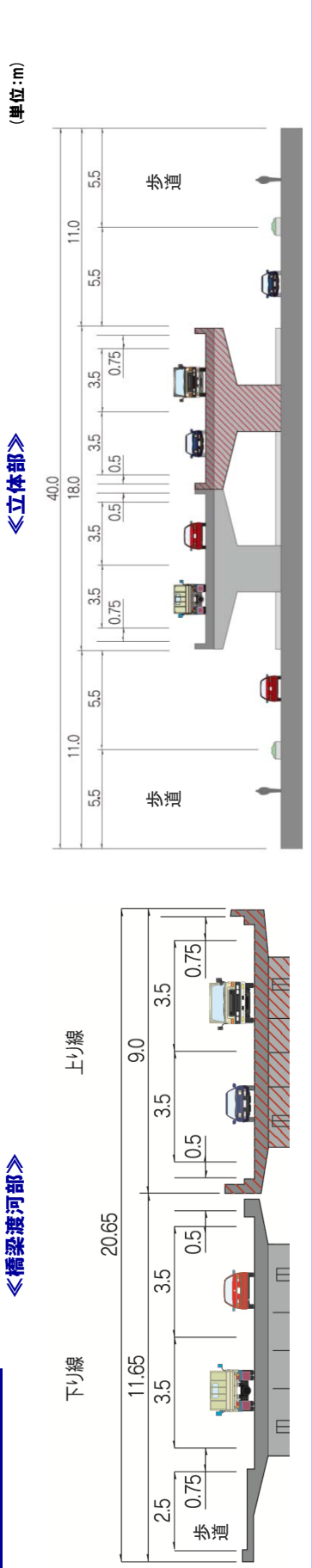
起 終 点	起点：岡山県倉敷市新田 終点：岡山県倉敷市船穂町船穂
計画延長	L=7.7km
道路規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線

【凡例】	
	事業区間(完成)
	整備中区間
	高速自動車道
	一般国道(直轄)
	一般国道(補助)
	主要地方道
	県道
	市道



倉敷立体 L=7.7km

標準断面図



2. 事業概要及び経緯 (2) 事業経緯

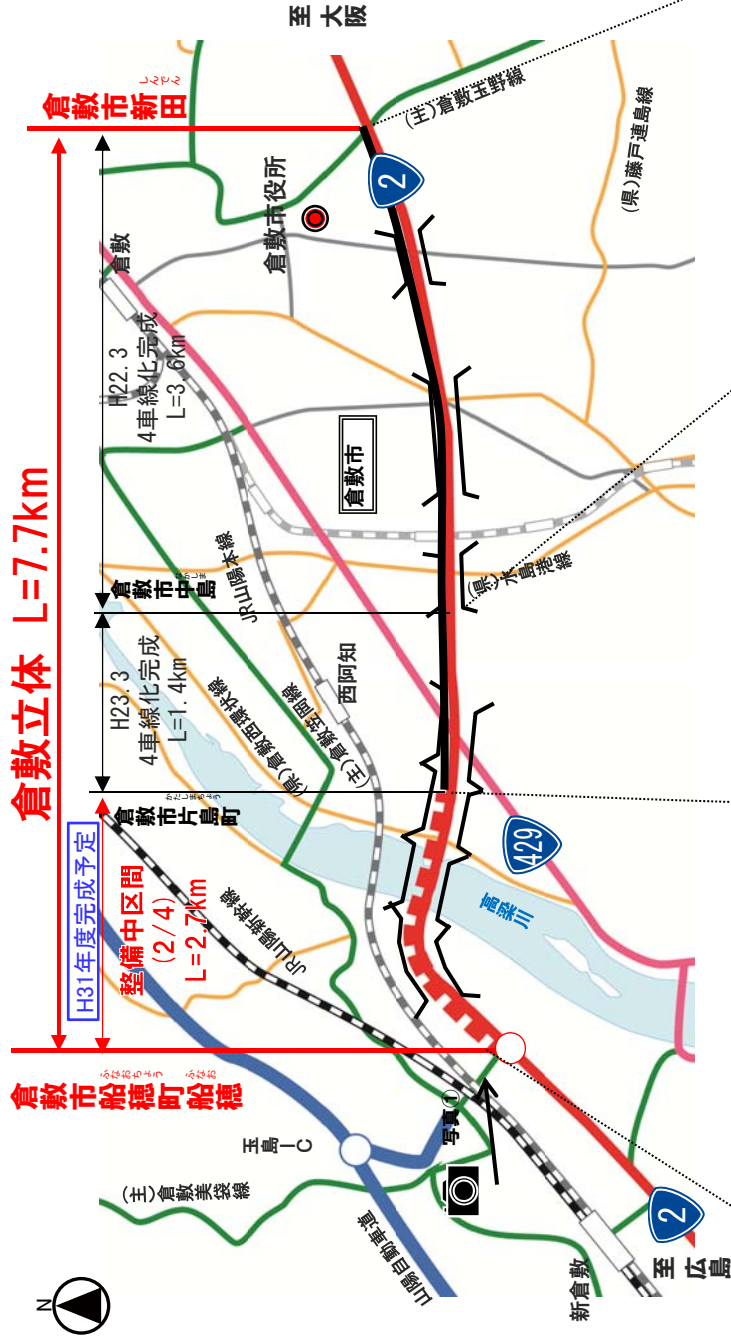
一般国道2号 倉敷立体

・平成19年度に事業着手し、平成22年度までに倉敷市新田～片島町間が順次、4車線化完成している。

●事業の進捗状況(平成26年3月末時点)

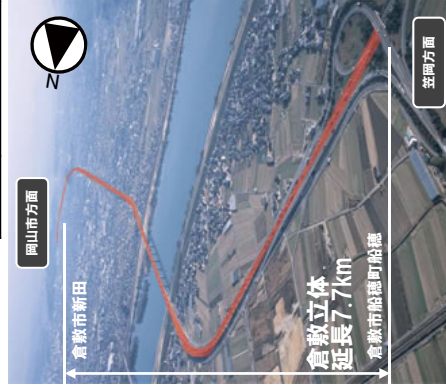
用地	—
工事	49%
全体	52%

※完成事業費に対する割合



【凡例】

■	事業区間(完成)
■	整備中区間
■	高速自動車道
■	一般国道(直轄)
■	一般国道(補助)
■	主要地方道
■	県道
■	市道



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	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21年度	事業着手・工事着手			
平成22年度				
平成23年度				
		中国地方整備局事業評価監視委員会にて再評価を実施		

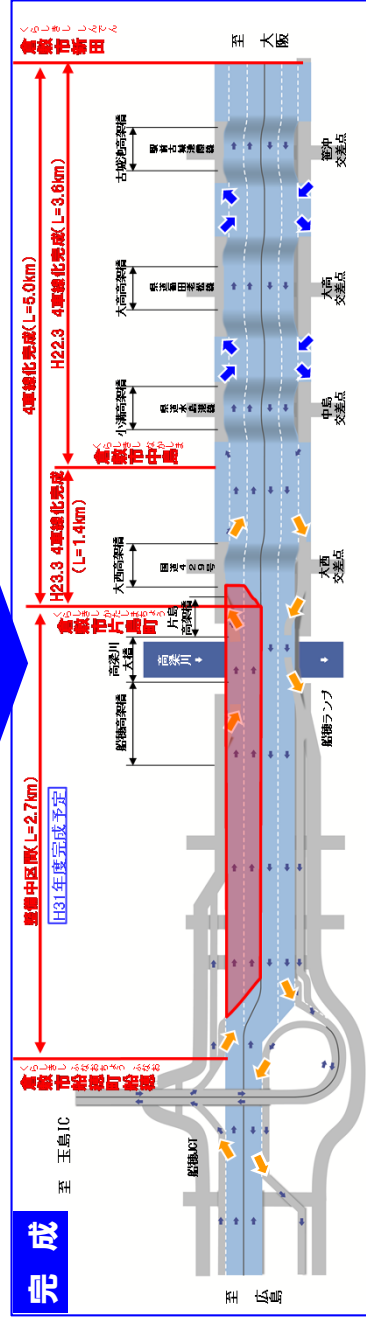
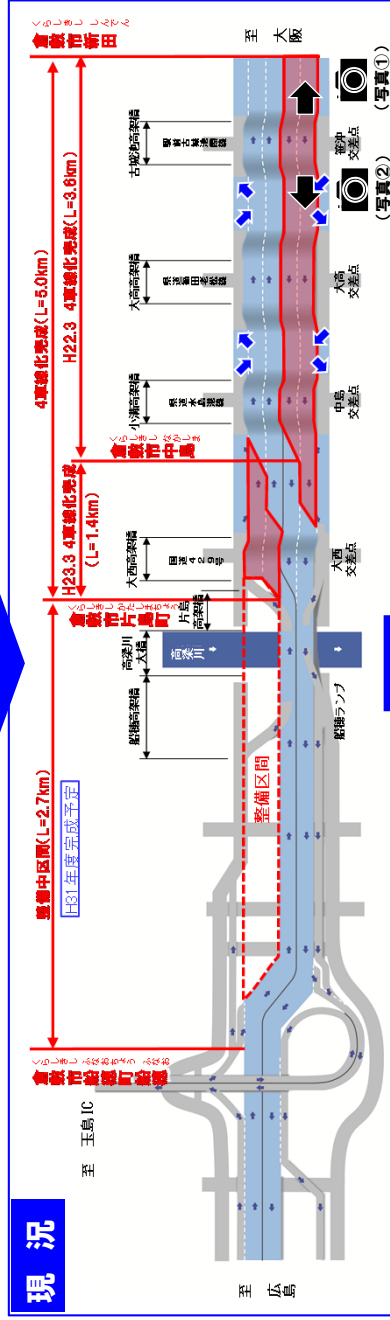
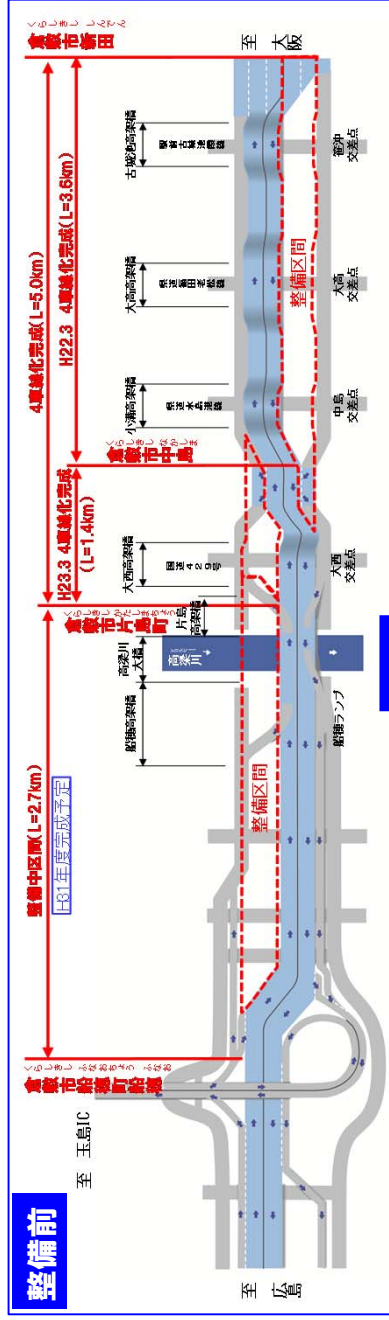
●写真①
くらしき ふなほちよう おかやまし
倉敷市船穂町から岡山市方面を望む

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～中島間(延長3.6km)、平成23年3月に倉敷市中島～片島町間(延長1.4km)が4車線化完成している。
- 平成26年9月に船穂地区の工事に着手し、平成31年度の全線4車線化完成を目指す。



●写真①
こしよういけ
おおさか
古城池高架橋東側から大阪方面を望む



●写真②
ひろしま
大高高架橋東側から広島方面を望む

4車線化完成区間

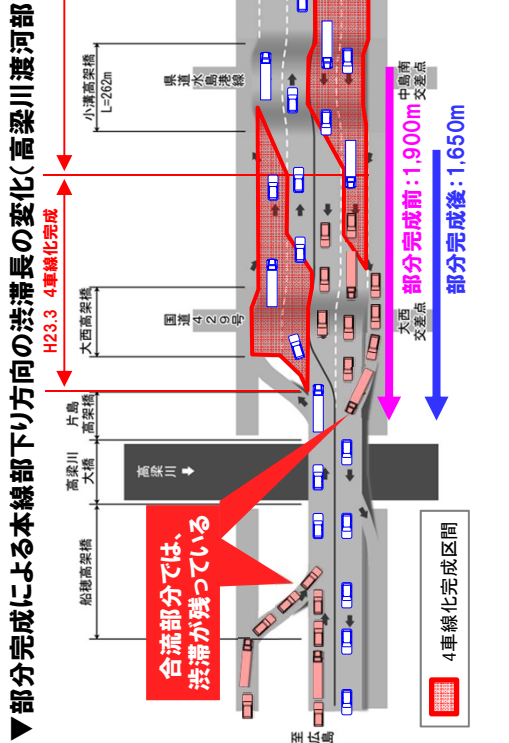
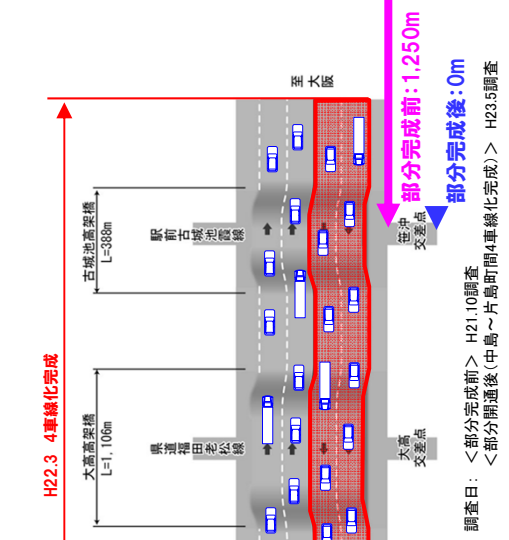
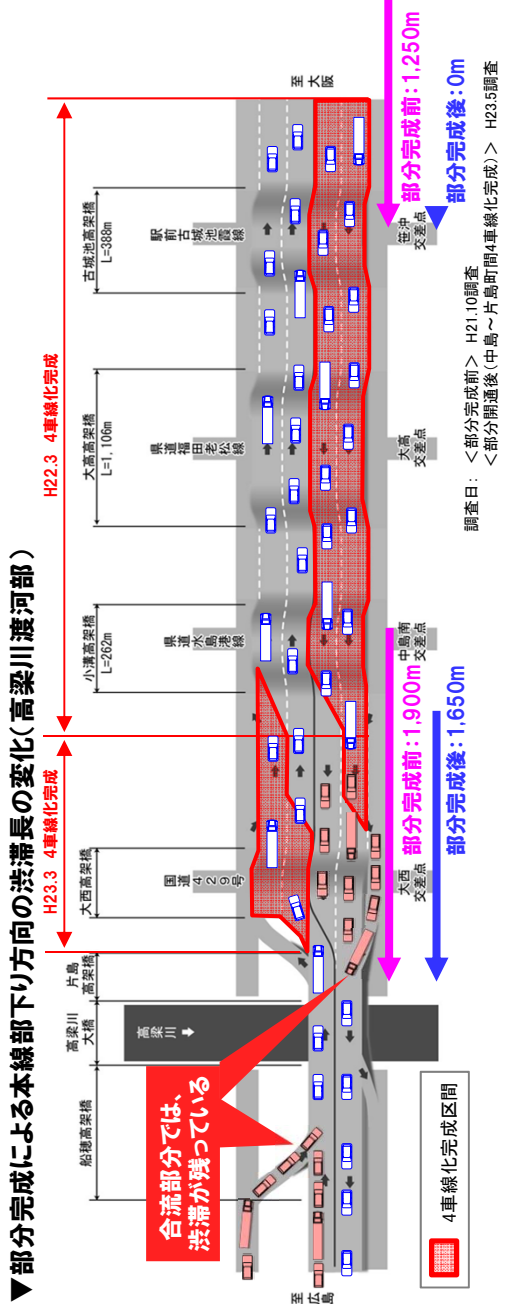
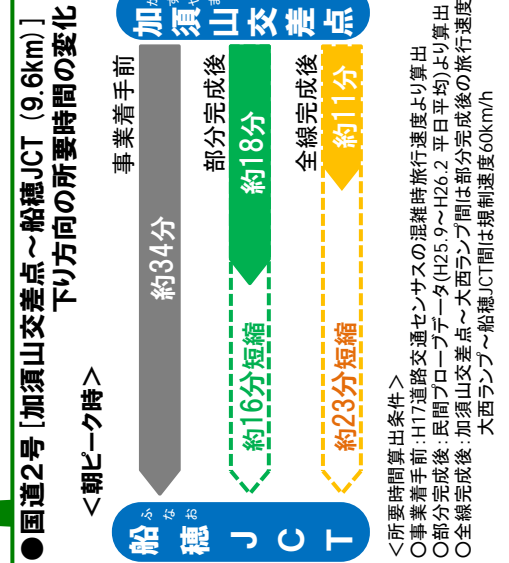
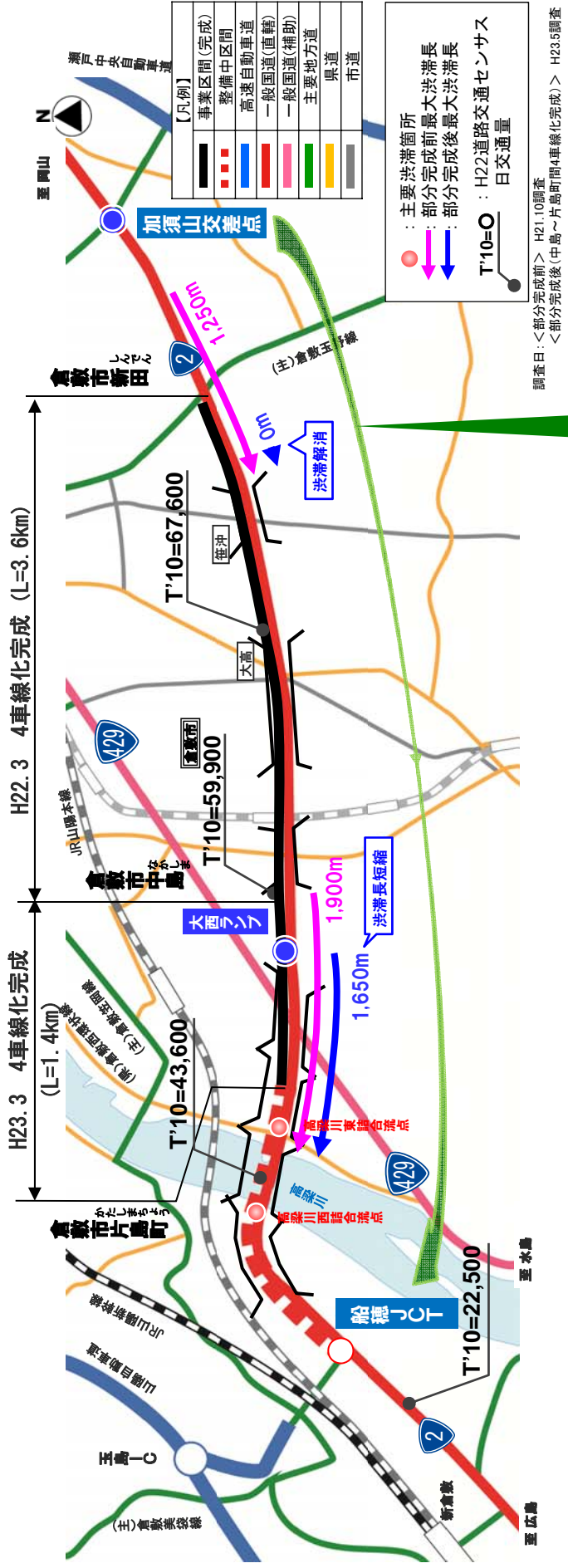
H22.3の4車線化完成により出入りが可能になった流動

全線4車線化完成後の本線への出入り流動

3. これまでの開通による主な効果

(1) 本線部の渋滞緩和

倉敷市新田～片島町間が4車線化したことで、4車線化区間の交通混雑の緩和、加須山交差点から船穂JCTへの所要時間が短縮。



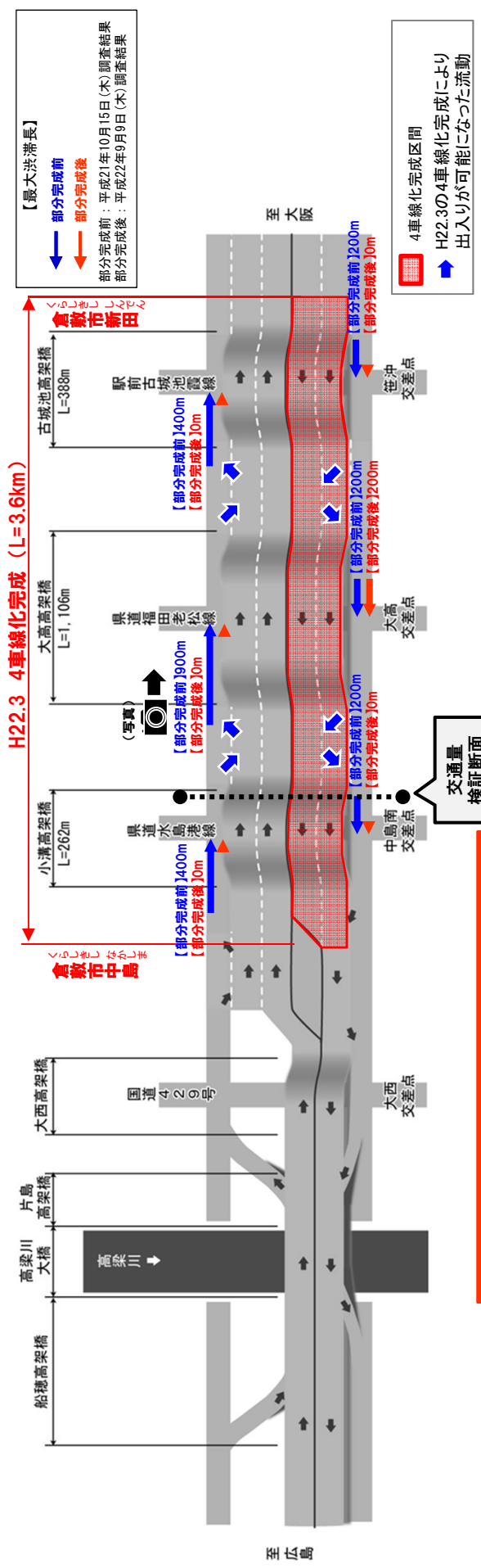
3. これまでの開通による主な効果

一般国道2号 倉敷立体

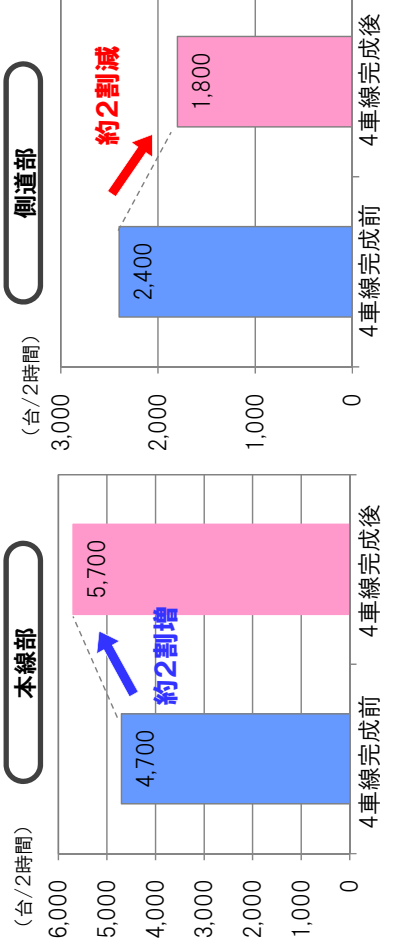
(2) 側道部の渋滞緩和

- ・4車線化により、側道から本線への出入りが可能になったことで、側道部の交通が本線部に転換し、側道部の渋滞が緩和。
- ・側道部の渋滞が緩和したことで、円滑な交通が確保された。

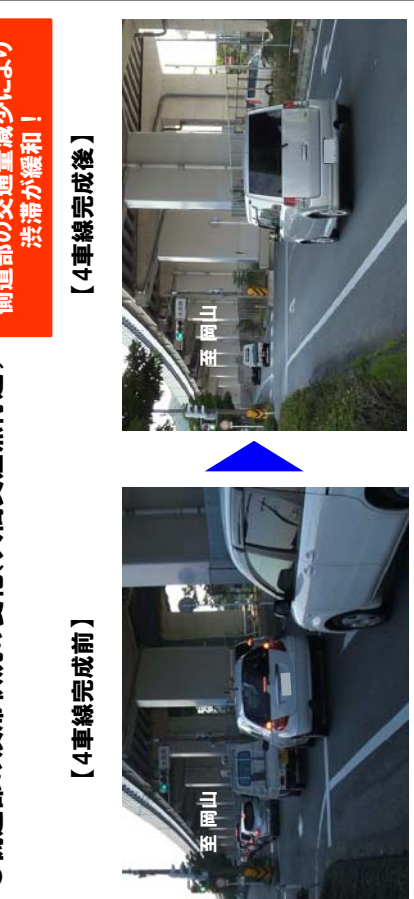
▼部分完成による側道部の渋滞長の変化(H22.3開通後 ピーク時間帯)



●交通量の変化(朝ピーク) 側道部



●側道部の渋滞状況の変化(大西交差点付近)



※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。
 4車線完成前：平成21年10月15日(木) 調査結果
 4車線完成後：平成22年10月6日(木) 調査結果

4. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

一般国道2号 倉敷立体

- ・平成23年12月にアウトレットモールとしては中国地方最大級となる「三井アウトレットパーク倉敷」がオープンし、オープン当初は周辺道路の交通混雑に影響を及ぼしていた。(現在は、平常時に大きな交通混雑は発生していない)
- ・平成25年4月に倉敷中央病院が県内5ヶ所目の救命救急センターに指定され、県西部の救急医療拠点として期待。

三井アウトレットパーク倉敷 H23.12開業

・中国地方最大級のアウトレットモール

面積	敷地面積： 約66,000m ² 商業施設面積：約20,000m ² 延べ床面積： 約35,000m ²
店舗数	120店舗
駐車場台数	約1,700台 (隣接商業施設合わせ約2,600台)

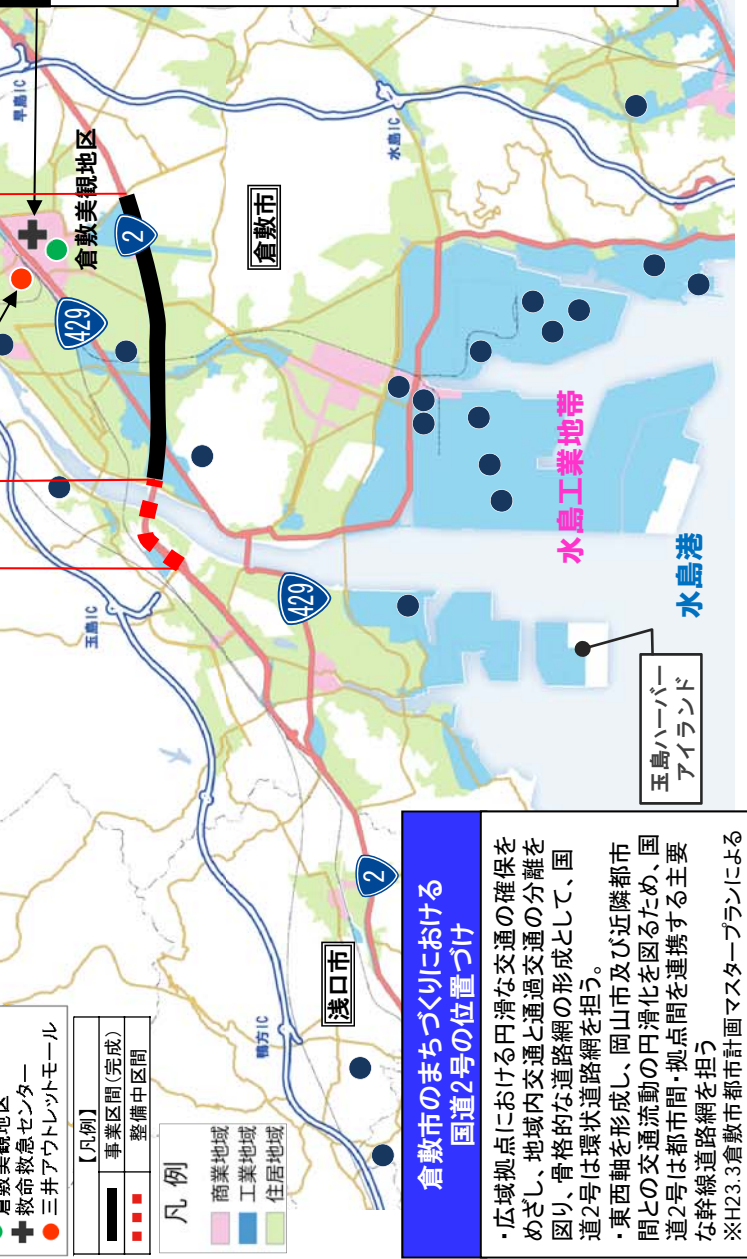


倉敷中央病院 H25.4救命救急センターに指定

- ・2次救急医療体制→3次救急医療体制
- ・県内で最も西に位置する救命救急センター
- ・県西部の救命率の向上が期待

受入体制	重篤患者を24時間体制で受入れ
対象	急性心筋梗塞、脳卒中等の重症者 重度の外傷・やけど 複数の診療科にわたる患者等
受入施設	集中治療室(ICU) ・救急病棟等：20床

出典：写真 倉敷中央病院ホームページ



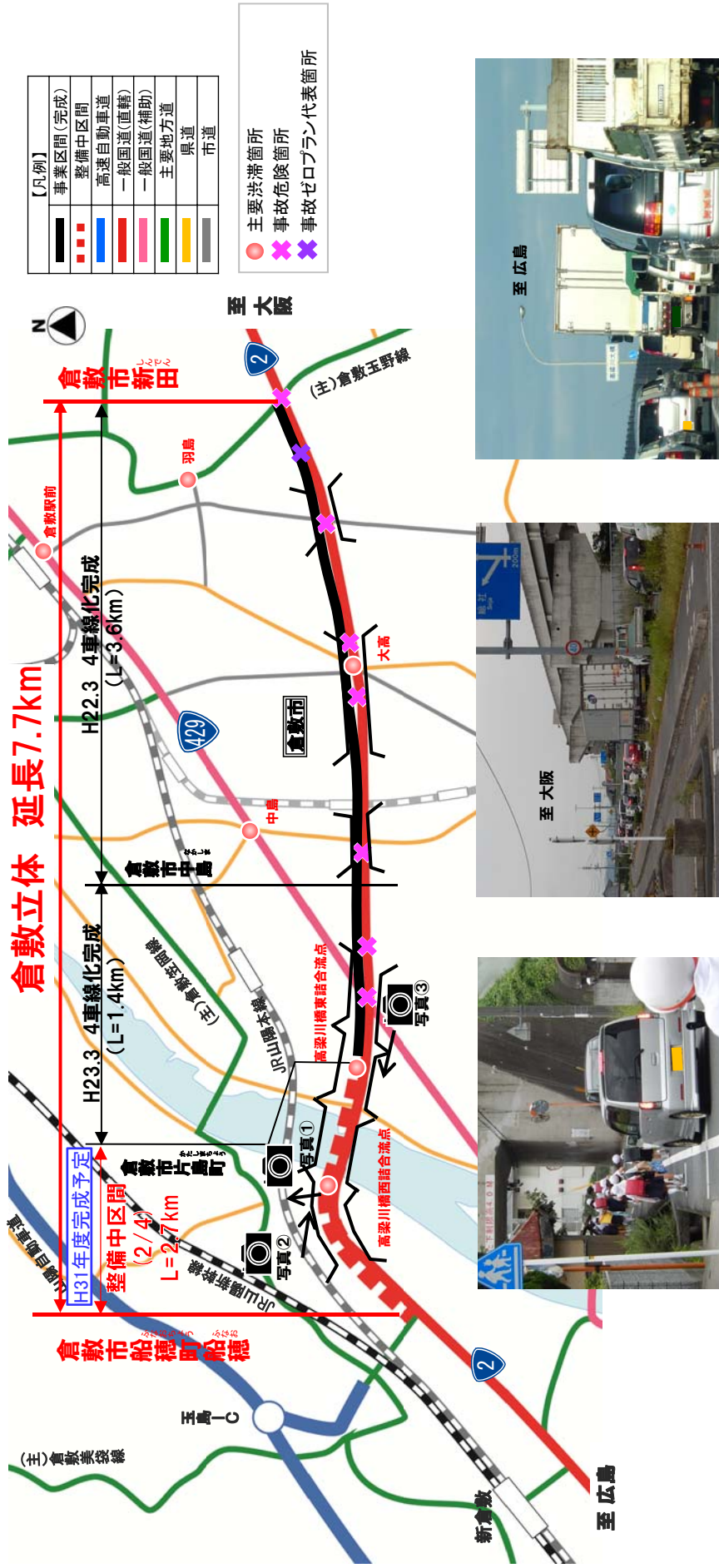
倉敷市のまちづくりにおける 国道2号の位置づけ

- ・広域拠点における円滑な交通の確保をめざし、地域内交通と通過交通の分離を図り、骨格的な道路網の形成として、国道2号は環状道路網を担う。
- ・東西軸を形成し、岡山市及び近隣都市間との交通流動の円滑化を図るため、国道2号は都市間・拠点を連携する主要な幹線道路網を担う

※H23.3倉敷市都市計画マスタープランによる

5. 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



【凡例】

■	事業区間(完成)
■	整備中区間
■	高速自動車道
■	一般国道(直轄)
■	一般国道(補助)
■	主要地方道
■	県道
■	市道

- 主要渋滞箇所
- ✖ 事故危険箇所
- ✖ 事故ゼロプラン代表箇所



【写真①】倉敷立体区間の渋滞を避けた車が原因により通学路への迂回交通が発生



【写真②】倉敷立体側道部上り方面の渋滞状況(高梁川西詰合流点手前から東方面を望む)



【写真③】国道2号下り方面の渋滞状況(高梁川東詰合流点手前から西方面を望む)

- 課題①：国道2号で発生する交通渋滞**
⇒ 損失時間の削減
- 課題②：国道2号で多発する交通事故**
⇒ 交通事故件数の削減

- 課題③：物流活動の支援**
⇒ 円滑な物流による経済活動の支援
- 課題④：観光活性化による地域振興**
⇒ 周辺地域から倉敷美観地区周辺へのアクセス性の向上

※「⇒」は期待される役割(効果)を示す

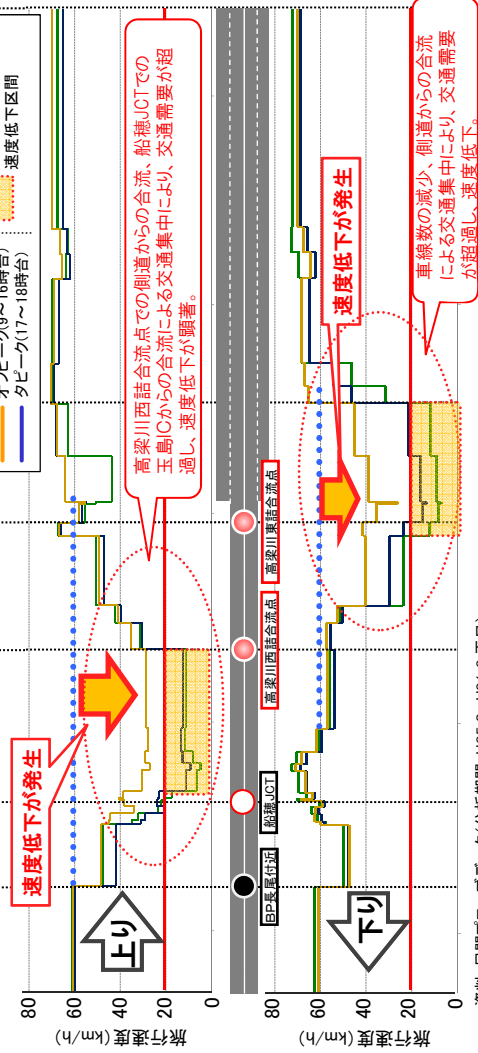
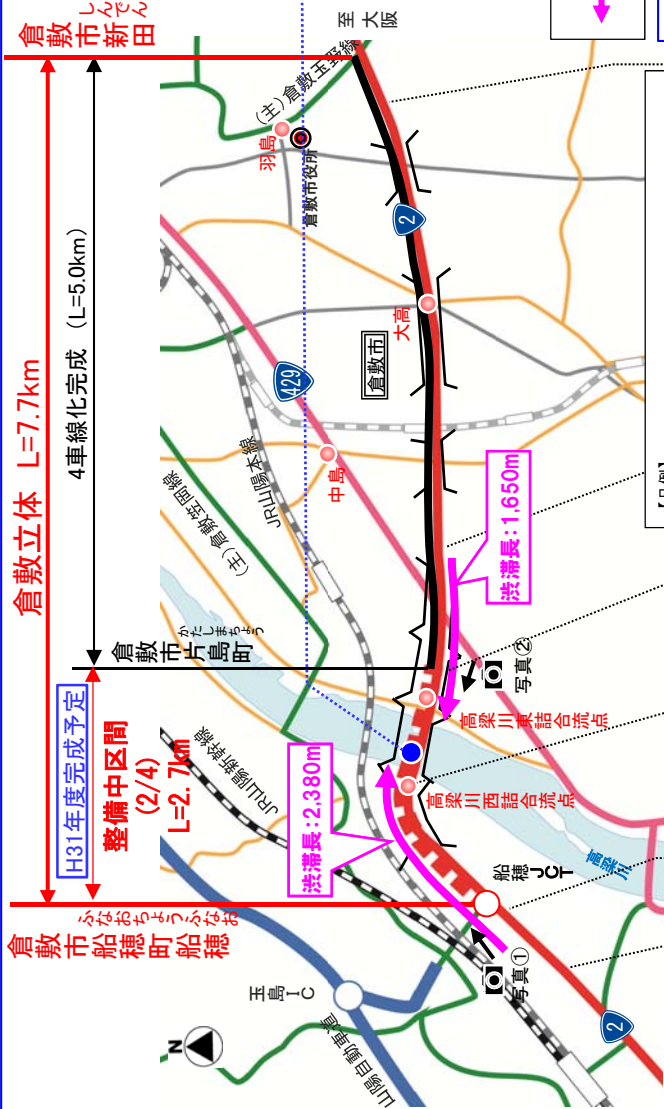
5. 地域から期待される道路の役割(効果)

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

- ・高梁川の渡河部である高梁川大橋の交通量は、近年4万台/日以上で推移しており、交通容量を超過している。
- ・高梁川西詰合流点付近及び高梁川東詰合流点付近を先頭に渋滞が発生しており、著しい速度低下が発生している。

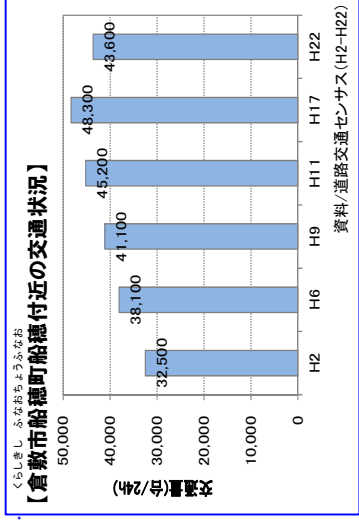


【写真①】国道2号上り方面の渋滞状況 (船穂JCTから東方面を望む)

【写真②】国道2号下り方面の渋滞状況 (高梁川東詰合流点手前から西方面を望む)

【凡例】

■	事業区分間(完成)
■	整備中区分
■	高速自動車道
■	一般国道(直轄)
■	一般国道(補助)
■	主要地方道
■	県道
■	市道



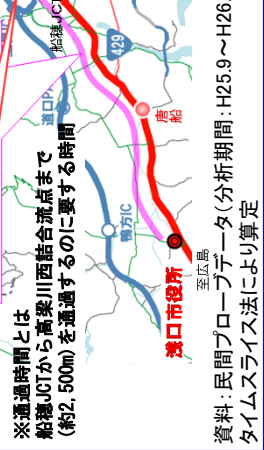
【倉敷市船穂町船穂付近の交通状況】

● : 主要渋滞箇所
 ↓ : 最大渋滞長
 H23.5 渋滞長調査結果

▼浅口市役所から倉敷市役所への所要時間のばらつき

◆6:00と7:30に出発する場合の所要時間比較

出発時間	6:00	7:30
到着時間	6:24	8:11
所要時間	約24分	約41分
通過時間	約9分	約17分



出発時刻の違いにより、倉敷立体を通過する時間が最大約14分(3分~17分)程度異なる

資料: 民間プロブデータ(分析期間: H25.9~H26.2 平日)

5. 地域から期待される道路の役割(効果)

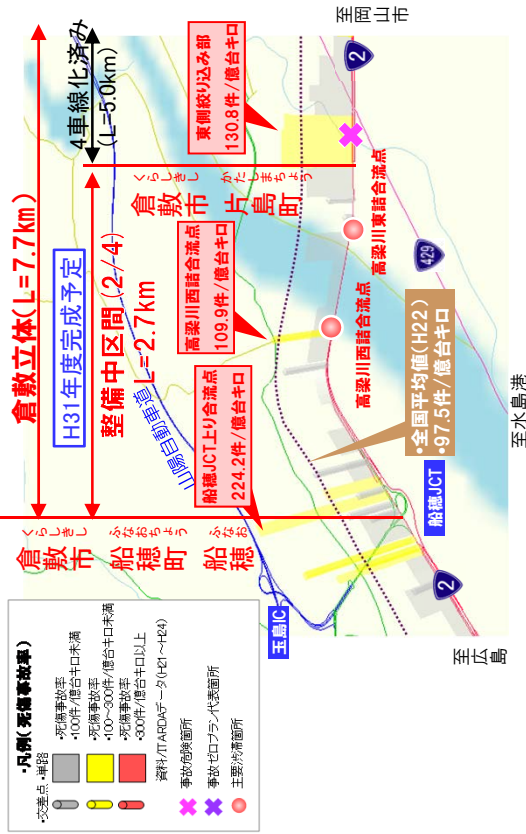
一般国道2号 倉敷立体

課題② 国道2号で多発する交通事故

たかはしがわ たかはしがわ たかはしがわ

- 高梁川の東側絞り込み部付近及び高梁川西詰合流点付近、船穂JCT上り合流点付近では、死傷事故率が全国平均を上回っている。
- 高梁川西詰合流点を先頭と本線部とを先頭と本線部及び側道部が渋滞しているため、幅員の狭い通学路に迂回する車両があり、危険性が高い状況である。
- 倉敷立体の整備により、死傷事故削減や渋滞を避けた迂回交通が減少することで通学路の安全性の確保が期待される。

●国道2号(本線部)の死傷事故率(死傷事故率3Dグラフ)



▼倉敷市立船穂小学校の通学路における抜け道交通



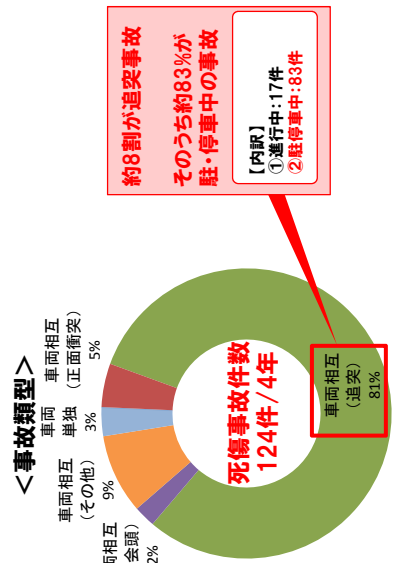
小学校の声

- 国道2号倉敷立体の側道部は、通学時間帯に抜け道に利用する自動車が多いため、児童には平面交差点を横断するのではなく、歩道橋を渡るように指導しています。
- 通学時間帯は高梁川西詰合流点を先頭として本線部が渋滞、また、側道部においても自動車が集まって、渋滞が伸びているので、側道部の渋滞を避けた自動車が、道路が狭い通学路に迂回して走行している状況であり、事故の危険性が高いと感じています。

資料：H26.8 倉敷市立船穂小学校ヒアリング結果による

資料：H26.8 倉敷市立船穂小学校ヒアリング結果による

●倉敷立体整備中区間(倉敷市片島町～船穂町船穂)の死傷事故特性



資料/事故統合データベース(H21~H24) 交通統計(ITARDA刊行)

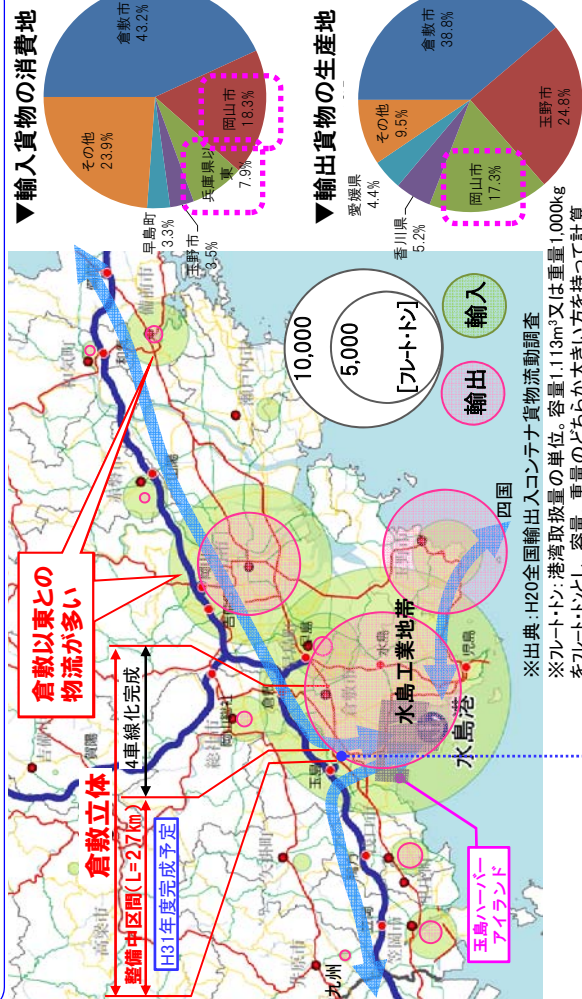
5. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道2号 倉敷立体

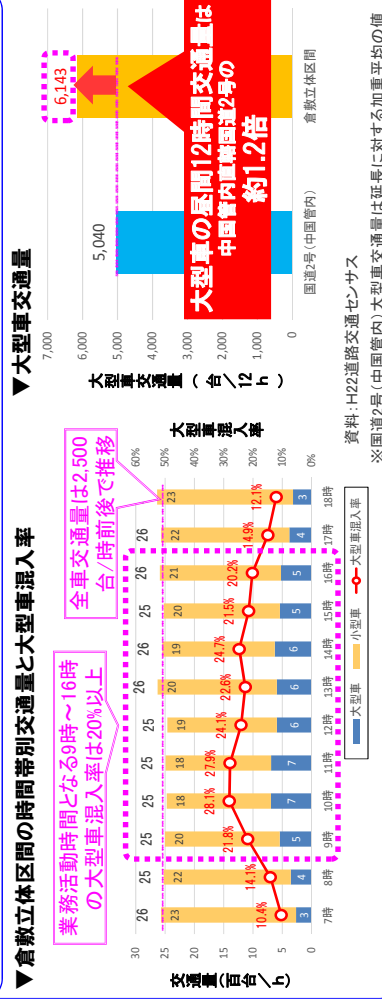
課題③ 物流活動の支援

- 倉敷立体区間の時間交通量は、日中を通じて2,500台/h前後で推移しており、特に業務活動時間である9時～17時における大型車混入率は20%以上となっている。また、大型車の昼間12時間交通量は、直轄国道2号の平均の約1.2倍であり、物流活動を担う路線である。
- 倉敷市の製造品出荷額は全国第3位であり、国際拠点港湾である水島港の陸上出入貨物量は県内重要港湾の約9割を占めている。
- 倉敷立体の整備により、渋滞が緩和、円滑な物流活動を支援することが期待される。

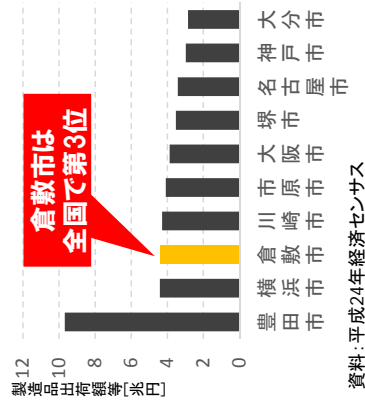
国際拠点港湾「水島港」の輸出貨物の生産地及び輸出貨物の消費地



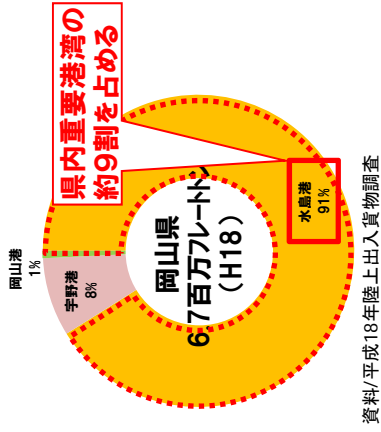
倉敷立体区間(倉敷市船穂町船穂付近)の大型車の交通



▼倉敷市の製造品出荷額等



▼岡山県内重要港湾の陸上出入貨物量シェア



《物流事業者の声》

・(倉敷立体が4車線化された区間では、東向きについては、高梁川を渡り終える付近からスムーズに交通が流れるようになり、西向きについては、大西交差点を過ぎるあたりまで、側道部も本線部も交通がスムーズに流れるようになった。

・しかし、いずれの方向についても高梁川の橋(高梁川大橋)で混雑しているため、(倉敷立体全体では)あまり時間が短縮したという実感はない。

※出典：H23年度物流事業者アンケート・ヒアリング調査結果による

《玉島バイパス建設促進協議会(会長 倉敷市長)の声》

・一部区間の供用により、市街地の渋滞緩和・沿道環境の改善が実感。しかし、高梁川大橋付近で慢性的な渋滞が発生。このため、高梁川大橋の4車線化整備は、地元として念願。

《地元商工会議所会頭の声》

・倉敷立体は岡山県西部の発展に欠かせない。「玉島ハーバーアイランド」では現在、多数の工場や物流拠点が操業、国際コンテナ基地としての機能も充実。陸海の交通ネットワークを完成し、官民の多額の投資を地域経済に波及させるためにも、早期に事業を進めざるべきと考えらる。

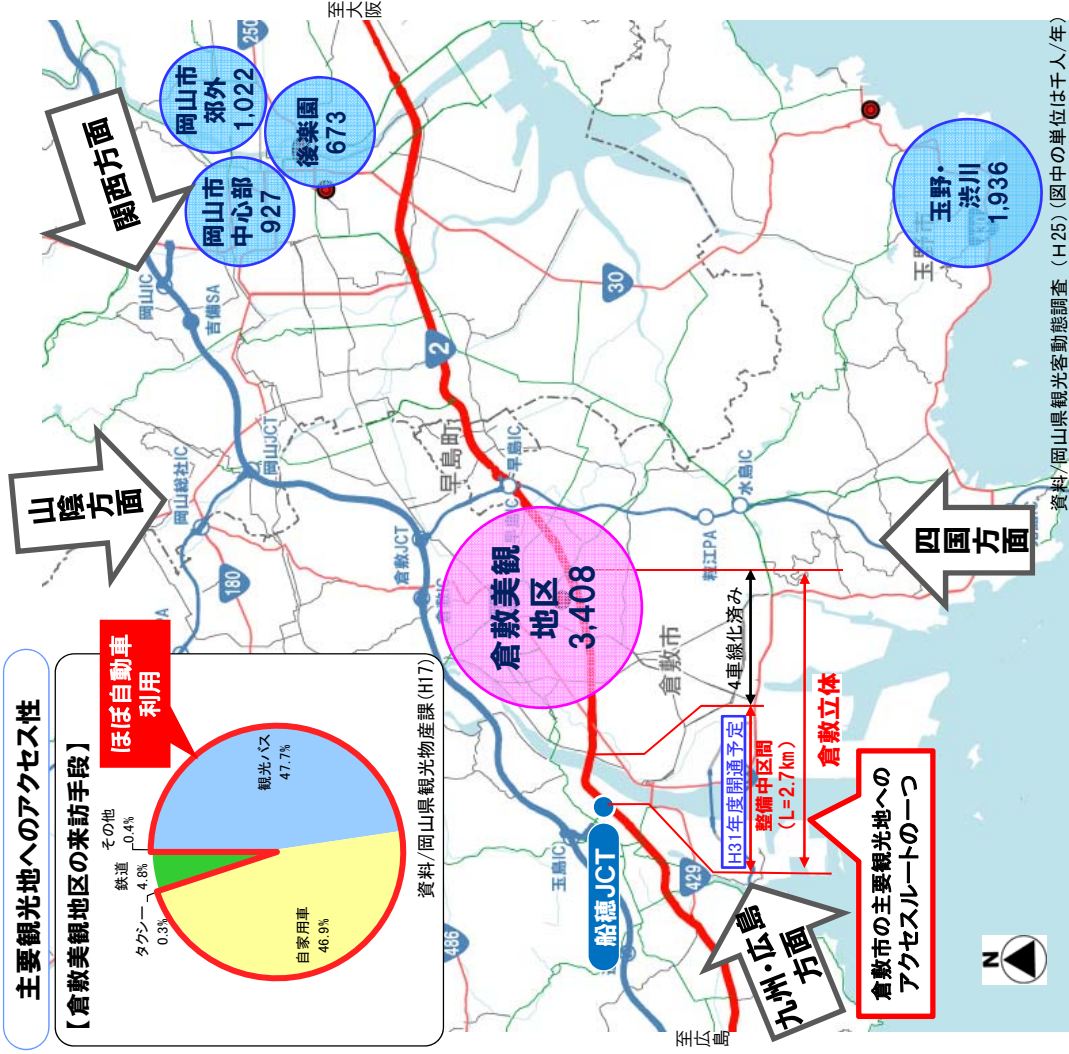
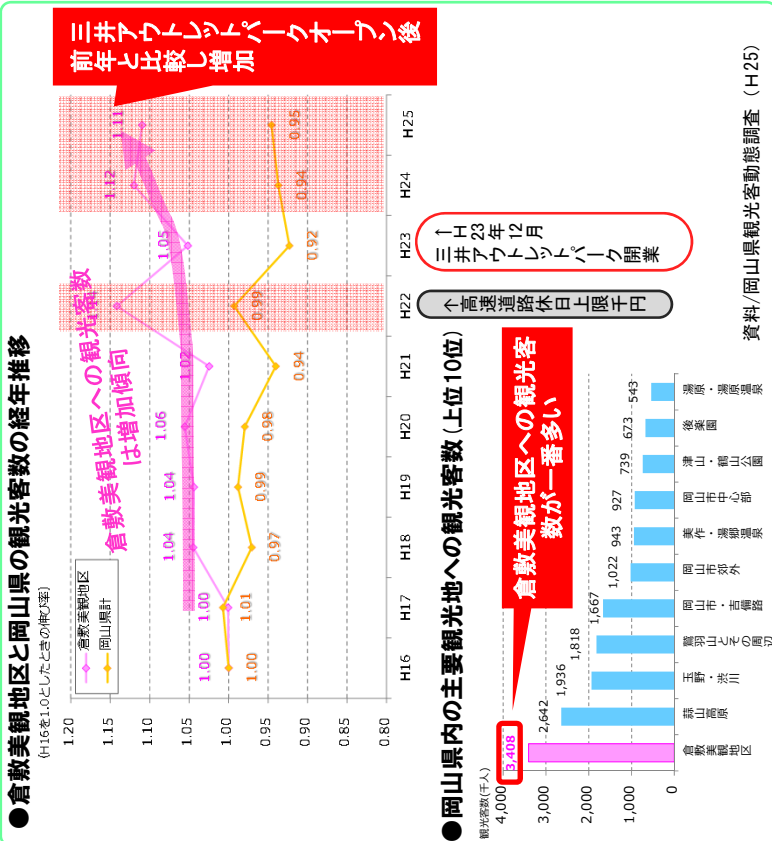
※出典：国道2号玉島バイパス建設促進協議会要望書による

5. 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 観光活性化による地域振興

- 「倉敷美観地区」は岡山県内で最も観光客の多い観光地であり、H23年12月に三井アウトレットパークが開業したこともあり観光客が大幅に増加している。
- 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。
- 倉敷美観地区と岡山県の観光客数の経年推移



▼期待される道路の役割(効果)

事業着手前 約29分

完成開通後 約21分

約8分短縮

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

1) 環境への影響低減に伴う事業費の増

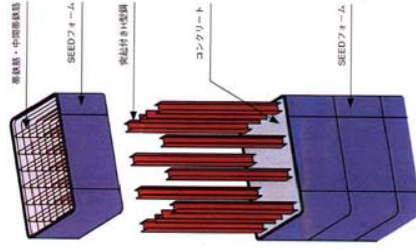
①河川内施工期間短縮対応

(2.2億(台船の活用等) + 3.0億(REED工法) = +5.2億円)

河川環境への影響を出来る限り小さくするため、台船の活用等及び橋脚構造の変更(REED工法)を行い、下部工の施工期間を3年から2年に短縮

REED工法

あらかじめ箱状に組み立てた埋設型枠を設置する工法であり、現位置での型枠組み立て・脱型・養生作業がなくなるため、**工期の短縮**が図られる。



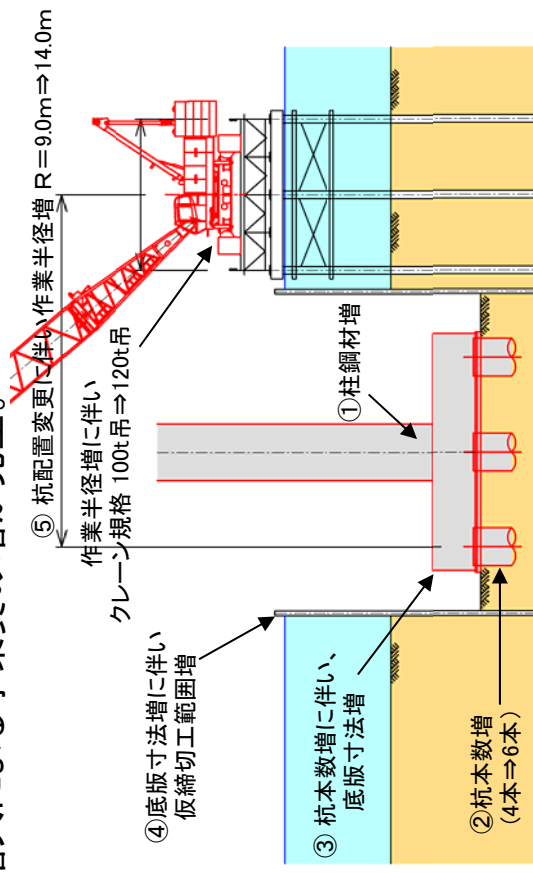
②仮設矢板打設工法の変更(+2.0億円)

騒音振動に伴う漁業資源への影響を考慮し、仮設矢板の施工をバイプロ工法から騒音振動の少ない圧入工法へ変更

2) 設計基準の改定及び詳細地質調査による事業費の増

躯体の増大及び杭本数の増(+6.8億円)

設計基準の改定を踏まえた見直し及び詳細な地質調査による詳細設計により、橋梁下部工の杭本数の増や躯体の増大による事業費の増が発生。



■増額の内訳

1)-①-1	施工計画の見直し(台船等)	+2.2億円
1)-①-2	REED工法の採用	+3.0億円
1)-②	仮設矢板打設工法変更	+2.0億円
2)	躯体の増大等	+6.8億円
		+14.0億円

7. 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)	184	73
事業費	161	65
維持管理費	22	8.2
便益額 (B)	635	306
走行時間短縮便益	529	254
走行経費減少便益	74	35
交通事故減少便益	32	17
費用便益比	3.5	4.2

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費(燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費)の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失(運転者、同乗者、歩行者に關する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に關する物的損害額等)が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

▶ 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5.7千トン/年のCO2削減]【+2.8億円】※

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沿道環境の改善 [NOX排出量：約23トン/年(0.5%)削減、SPM排出量：約1.5トン/年(0.6%)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

③日常活動圏の中心都市へのアクセス向上[例]浅口市～岡山市までの所要時間短縮約19分(127分→108分)]

※【 】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)	その他の便益	費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C
56,900~76,700台/日	164億円	184億円	635億円	+α	3.5(4.2) + α

※基準年：H26年

8. 今後の対応方針(原案)

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)=3.5 (事業全体) 4.2(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約5.7千トン/年のCO2削減][+2.8億円]※

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沿道環境の改善[NOX排出量:約23トン/年(0.5%)削減、SPM排出量:約1.5トン/年(0.6%)削減]

③日常活動圏の中心都市へのアクセス向上[例] 浅口市～岡山市までの所要時間短縮約19分 (127分→108分)]

※【 】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26年3月末時点で事業進捗は52%であり、現在までに倉敷市新田～倉敷市片島町までの5.0kmが完成している。

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平成31年度の完成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

◇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、事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

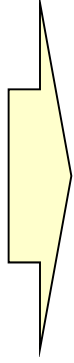
◇継続するとの対応方針(原案)については異存ありません。

一般国道2号の交通渋滞の緩和が図られるとともに、事故の減少や物流・観光等への支援による地域活性化も期待されることから、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

	前回評価時 (H23再評価)	今回評価時 (H26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	61,700～80,200台/日	56,900～76,700台/日	・将来交通需要推計の改善について[中間とりまとめ]に示された第二段階の改善を反映
総事業費	約150億円	約164億円	・河川内施工期間短縮のための工法変更 ・仮設矢板の施工方法の変更 などによる事業費増加
総費用 (C)	約161億円	約184億円	・基準年の変更 ・総事業費の増加による変更
総便益 (B)	約633億円	約635億円	・将来交通需要推計の改善について[中間とりまとめ]に示された第二段階の改善を反映 ・基準年の変更
費用対効果 (B/C)	3.9	3.5	・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

前提条件	指 標	指標チェックの根拠
事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている 	<p>全事業：費用便益比 (B/C) = 3.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 451億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 10.8%) 採事業：費用便益比 (B/C) = 4.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 233億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 16.8%)</p>

●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及び削減率 <ul style="list-style-type: none"> □ 現道等における遅延時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断率が10,000台時/日以上の際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 ■ 新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる ■ 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 ■ 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 □ 農林水産物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150立方メートルの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、区画整理等の沿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 □ 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 □ D10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6ha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>指標a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (整備前) : 56,978千人・時間/年 渋滞損失削減率 : 963千人・時間/年 (56,978千人・時間/年⇒56,015千人・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) の渋滞損失削減率 : 1,635千人・時間/年 (倉敷立体【倉敷市新田～倉敷市船越町(船越)】) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 0%削減 (1,635千人・時間/年⇒644千人・時間/年)</p> <p>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) 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) 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)</p>
物流効率化の支援		
都市の再生		

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動車道（A 路線）としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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速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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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）
		<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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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344.0万人/年（124年度）
2. 暮らし	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的集積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	
		<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/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上の場合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	
		<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	
		<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	
		<input type="checkbox"/> 現道等に歩行者事故が500件/倍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	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上（当該区間が通学路である場合は500台/2h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	安全で安心できる暮らしの確保 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 安全で安心できる暮らしの確保	
		<input type="checkbox"/> 安全な生活環境の確保	

3. 安全	<p>災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 <ul style="list-style-type: none"> 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 <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"/> 並行する普通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"/> 現道等の防災拠点又は防災拠点必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"/> 構員0m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 	<p>岡山県の第一次緊急輸送道路に位置付け（圏道2号）</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間基準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 	<p>（推計結果） CO2の排出削減量：約6千t/年（整備なし 2,039千t/年、整備あり2,033千t/年）</p> <p>（推計結果） 評価対象区間：便益算定対象範囲 排出削減量：約23t/年、排出削減率：約0.5%削減（整備なし5,119t/年⇒整備あり5,096t/年）</p> <p>（推計結果） 評価対象区間：便益算定対象範囲 排出削減量：約1.5t/年、排出削減率：約0.6%削減（整備なし266t/年⇒整備あり264t/年）</p>
5. その他	<p>他のアポイントとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 <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 <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 	<p>「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</p> <p>新高かやま夢づくりプラン(H21.9)</p>

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 他の別
一般国道2号	倉敷立体	L=7.7km	二次改築	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
56,900~76,700	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26年度		
単純合計	154億円	63億円	217億円
うち残事業分	73億円	23億円	96億円
基準年における 現在価値(C)	161億円	22億円	184億円
うち残事業分	65億円	8.2億円	73億円

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32年度			
単年便益 (初年便益)	30億円	4.1億円	1.9億円	36億円
基準年における 現在価値(B)	529億円	74億円	32億円	635億円
うち残事業分	254億円	35億円	17億円	306億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	3.5
経済的純現在価値(事業全体)	451億円
経済的内部収益率(事業全体)	10.9%
費用便益比(残事業)	4.2
経済的純現在価値(残事業)	233億円
経済的内部収益率(残事業)	16.9%

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。

④ 感度分析(残事業を対象)

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	56,900~76,700	±10%	3.0~4.0
事業費	154億円	±10%	3.3~3.6
事業期間	13年	±20%	3.3~3.6

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	56,900~76,700	±10%	3.6~4.9
事業費	73億円	±10%	3.8~4.6
事業期間	5年	±20%	4.0~4.3

交通状況の変化

様式-3①

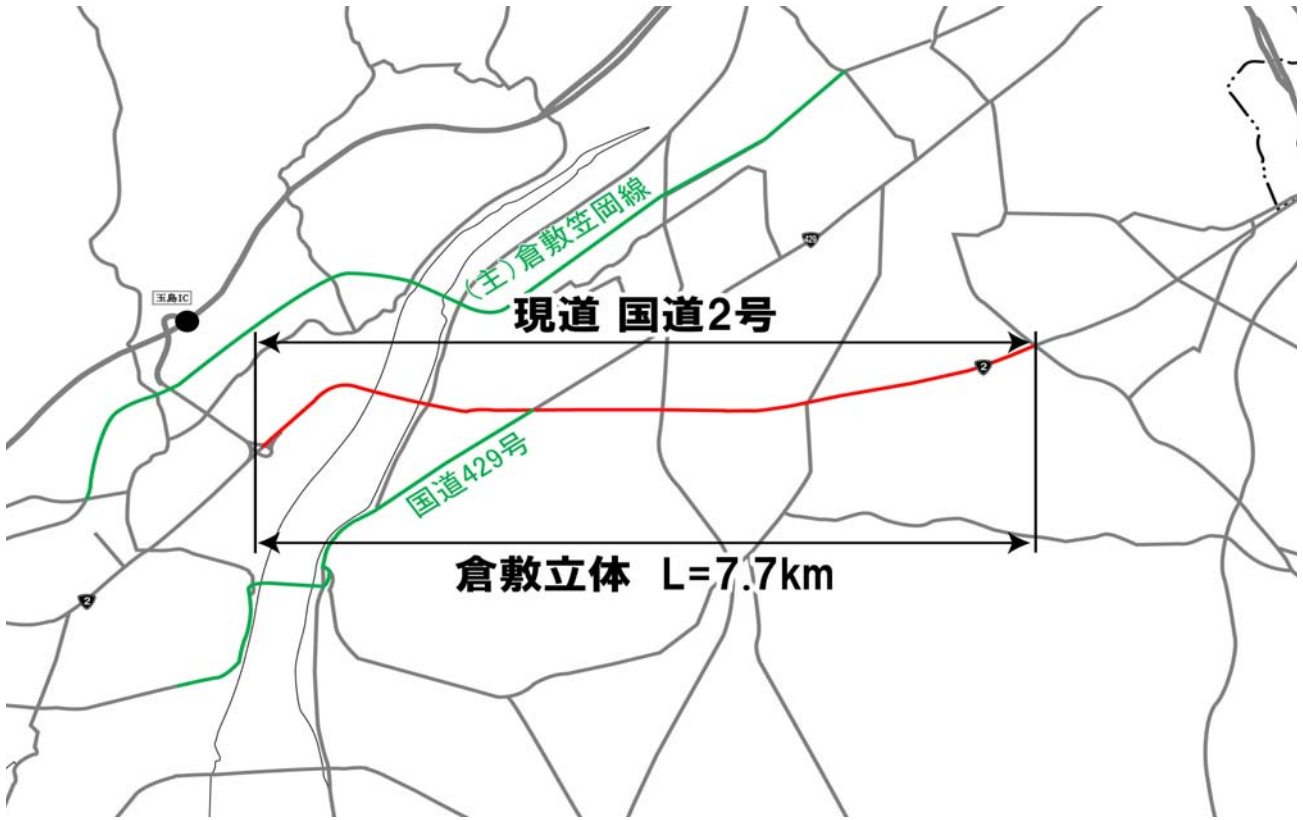
事業名: 倉敷立体(事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 :7.7km	交通量	[台/日]	48,900	61,300	
	走行時間	[分]	12	8	
	走行時間費用	[億円/年]	106.19	96.72	
②主な周辺道路 :10.0km	国道2号 :5.2km	交通量	[台/日]	8,500	7,700
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	25.25	23.47
	国道429号 :5.3km	交通量	[台/日]	21,600	18,600
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	33.32	27.49
	主)倉敷笠岡線 :10.0km	交通量	[台/日]	23,300	21,100
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	67.77	60.22
		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 :1289.8km	走行時間費用	[億円/年]	5,189.55	5,182.83	

			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
合計:1317.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,422.07	5,390.72	31.35

(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

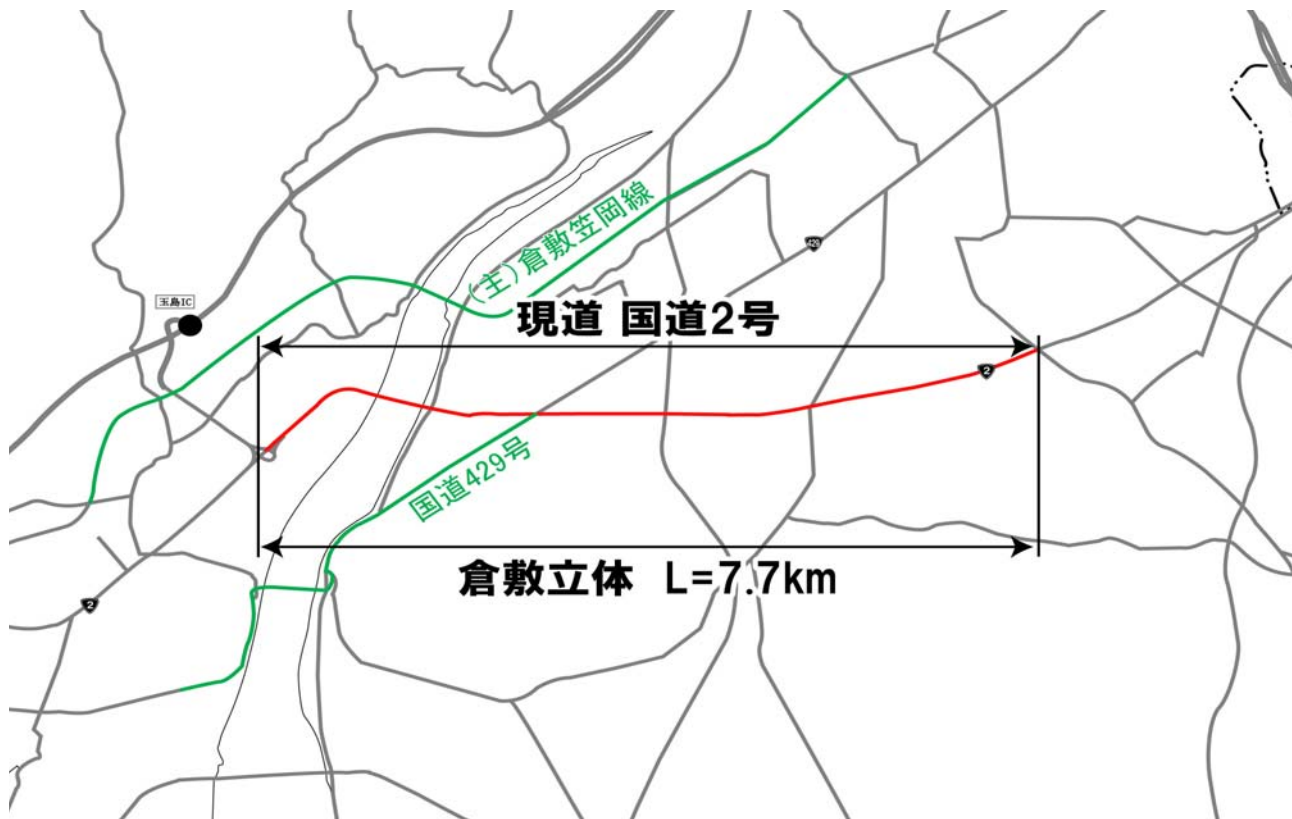
様式-3①

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 :7.7km	交通量	[台/日]	53,500	61,300	
	走行時間	[分]	10	8	
	走行時間費用	[億円/年]	100.12	96.72	
②主な周辺道路 :10.0km	国道2号 :5.2km	交通量	[台/日]	8,500	7,700
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	25.24	23.47
	国道429号 :5.3km	交通量	[台/日]	23,600	18,600
		走行時間	[分]	9	8
		走行時間費用	[億円/年]	38.32	27.49
	主)倉敷笠岡線 :10.0km	交通量	[台/日]	21,900	21,100
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	62.29	60.22
		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 :1289.8km	走行時間費用	[億円/年]	5,179.83	5,182.83	
			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
合計:1317.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,405.81	5,390.72	15.09

(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年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成26年度
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
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ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 <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> 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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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				

(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(概略事業計画による値を採用)	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
	雪寒費	実績値に基づき維持管理費を算出 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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 倉敷立体(事業全体)

採用単価の根拠		
一般国道(雪寒費含まず)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.18	7.7	1.36

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	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
-13年目	H19	1.3159	97.6	20.95	25.79		
-12年目	H20	1.2653	96.8	24.55	29.30		
-11年目	H21	1.2167	95.6	26.93	31.29		
-10年目	H22	1.1699	93.7	6.98	7.96		
-9年目	H23	1.1249	92.1	0.96	1.07		
-8年目	H24	1.0816	91.3	0.10	0.11		
-7年目	H25	1.0400	91.3	0.24	0.25		
-6年目	H26	1.0000	91.3	0.74	0.74		
-5年目	H27	0.9615	91.3	7.16	6.88		
-4年目	H28	0.9246	91.3	21.43	19.81		
-3年目	H29	0.8890	91.3	23.16	20.59		
-2年目	H30	0.8548	91.3	14.75	12.61		
-1年目	H31	0.8219	91.3	6.16	5.06		
供用開始年次	H32	0.7903	91.3			1.26	0.99
1年目	H33	0.7599	91.3			1.26	0.96
2年目	H34	0.7307	91.3			1.26	0.92
3年目	H35	0.7026	91.3			1.26	0.88
4年目	H36	0.6756	91.3			1.26	0.85
5年目	H37	0.6496	91.3			1.26	0.82
6年目	H38	0.6246	91.3			1.26	0.79
7年目	H39	0.6006	91.3			1.26	0.76
8年目	H40	0.5775	91.3			1.26	0.73
9年目	H41	0.5553	91.3			1.26	0.70
10年目	H42	0.5339	91.3			1.26	0.67
11年目	H43	0.5134	91.3			1.26	0.65
12年目	H44	0.4936	91.3			1.26	0.62
13年目	H45	0.4746	91.3			1.26	0.60
14年目	H46	0.4564	91.3			1.26	0.57
15年目	H47	0.4388	91.3			1.26	0.55
16年目	H48	0.4220	91.3			1.26	0.53
17年目	H49	0.4057	91.3			1.26	0.51
18年目	H50	0.3901	91.3			1.26	0.49
19年目	H51	0.3751	91.3			1.26	0.47
20年目	H52	0.3607	91.3			1.26	0.45
21年目	H53	0.3468	91.3			1.26	0.44
22年目	H54	0.3335	91.3			1.26	0.42
23年目	H55	0.3207	91.3			1.26	0.40
24年目	H56	0.3083	91.3			1.26	0.39
25年目	H57	0.2965	91.3			1.26	0.37
26年目	H58	0.2851	91.3			1.26	0.36
27年目	H59	0.2741	91.3			1.26	0.34
28年目	H60	0.2636	91.3			1.26	0.33
29年目	H61	0.2534	91.3			1.26	0.32
30年目	H62	0.2437	91.3			1.26	0.31
31年目	H63	0.2343	91.3			1.26	0.29
32年目	H64	0.2253	91.3			1.26	0.28
33年目	H65	0.2166	91.3			1.26	0.27
34年目	H66	0.2083	91.3			1.26	0.26
35年目	H67	0.2003	91.3			1.26	0.25
36年目	H68	0.1926	91.3			1.26	0.24
37年目	H69	0.1852	91.3			1.26	0.23
38年目	H70	0.1780	91.3			1.26	0.22
39年目	H71	0.1712	91.3			1.26	0.22
40年目	H72	0.1646	91.3			1.26	0.21
41年目	H73	0.1583	91.3			1.26	0.20
42年目	H74	0.1522	91.3			1.26	0.19
43年目	H75	0.1463	91.3			1.26	0.18
44年目	H76	0.1407	91.3			1.26	0.18
45年目	H77	0.1353	91.3			1.26	0.17
46年目	H78	0.1301	91.3			1.26	0.16
47年目	H79	0.1251	91.3			1.26	0.16
48年目	H80	0.1203	91.3			1.26	0.15
49年目	H81	0.1157	91.3	0.00	0.00	1.26	0.15
合計				154.11	161.46	62.86	22.20

単純事業費計				154.11		62.86	
--------	--	--	--	--------	--	-------	--

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、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、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。

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：倉敷立体(残事業)

採用単価の根拠		一般国道(雪寒費含まず)
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.19	2.7	0.50

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	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
-5年目	H27	0.9615	91.3	7.16	6.88		
-4年目	H28	0.9246	91.3	21.43	19.81		
-3年目	H29	0.8890	91.3	23.16	20.59		
-2年目	H30	0.8548	91.3	14.75	12.61		
-1年目	H31	0.8219	91.3	6.16	5.06		
供用開始年次	H32	0.7903	91.3			0.47	0.37
1年目	H33	0.7599	91.3			0.47	0.35
2年目	H34	0.7307	91.3			0.47	0.34
3年目	H35	0.7026	91.3			0.47	0.33
4年目	H36	0.6756	91.3			0.47	0.32
5年目	H37	0.6496	91.3			0.47	0.30
6年目	H38	0.6246	91.3			0.47	0.29
7年目	H39	0.6006	91.3			0.47	0.28
8年目	H40	0.5775	91.3			0.47	0.27
9年目	H41	0.5553	91.3			0.47	0.26
10年目	H42	0.5339	91.3			0.47	0.25
11年目	H43	0.5134	91.3			0.47	0.24
12年目	H44	0.4936	91.3			0.47	0.23
13年目	H45	0.4746	91.3			0.47	0.22
14年目	H46	0.4564	91.3			0.47	0.21
15年目	H47	0.4388	91.3			0.47	0.20
16年目	H48	0.4220	91.3			0.47	0.20
17年目	H49	0.4057	91.3			0.47	0.19
18年目	H50	0.3901	91.3			0.47	0.18
19年目	H51	0.3751	91.3			0.47	0.18
20年目	H52	0.3607	91.3			0.47	0.17
21年目	H53	0.3468	91.3			0.47	0.16
22年目	H54	0.3335	91.3			0.47	0.16
23年目	H55	0.3207	91.3			0.47	0.15
24年目	H56	0.3083	91.3			0.47	0.14
25年目	H57	0.2965	91.3			0.47	0.14
26年目	H58	0.2851	91.3			0.47	0.13
27年目	H59	0.2741	91.3			0.47	0.13
28年目	H60	0.2636	91.3			0.47	0.12
29年目	H61	0.2534	91.3			0.47	0.12
30年目	H62	0.2437	91.3			0.47	0.11
31年目	H63	0.2343	91.3			0.47	0.11
32年目	H64	0.2253	91.3			0.47	0.11
33年目	H65	0.2166	91.3			0.47	0.10
34年目	H66	0.2083	91.3			0.47	0.10
35年目	H67	0.2003	91.3			0.47	0.09
36年目	H68	0.1926	91.3			0.47	0.09
37年目	H69	0.1852	91.3			0.47	0.09
38年目	H70	0.1780	91.3			0.47	0.08
39年目	H71	0.1712	91.3			0.47	0.08
40年目	H72	0.1646	91.3			0.47	0.08
41年目	H73	0.1583	91.3			0.47	0.07
42年目	H74	0.1522	91.3			0.47	0.07
43年目	H75	0.1463	91.3			0.47	0.07
44年目	H76	0.1407	91.3			0.47	0.07
45年目	H77	0.1353	91.3			0.47	0.06
46年目	H78	0.1301	91.3			0.47	0.06
47年目	H79	0.1251	91.3			0.47	0.06
48年目	H80	0.1203	91.3			0.47	0.06
49年目	H81	0.1157	91.3	0.00	0.00	0.47	0.05
合計				72.66	64.96	23.33	8.24

単純事業費計		72.66	23.33
--------	--	-------	-------

注1) 事業費の投資パターンは、詳細事業計画による値を採用したものであり、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、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。

箇所名：倉敷立林(残事業)

便益の現在価値算定表

Table with multiple columns: 年次, 年度, 総走行台キロの年次別伸び率, 割引率, GDP, 走行時間短縮便益, 走行経費減少便益, 事故減少便益, 合計. It contains detailed financial and operational data for a project from 1982 to 1989.

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	14,968	
	改良費		式	1	397	
		土工	m ³	18,495	10	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	—	—	
		法面工	m ²	4,578	5	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	326	ブロック積擁壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	—	—	
		函渠工	m	—	—	
		排水工	m	2,845	51	
		中央分離帯工	m	—	—	
	雑工	式	1	5	工事用道路等	
	橋梁費		式	1	13,793	
		100m以上	m	4,376	13,793	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	684	
車道舗装		m ²	67,413	650		
歩道舗装		m ²	9,639	34		
附帯施設費		式	1	94		
	交通管理施設工	式	1	94	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	37		
	用地費		式	—	—	
		宅地	m ²	—	—	
		田畑	m ²	—	—	
		山林・原野	m ²	—	—	
補償費	式	1	37			
③間接経費		式	1	1,395	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				16,400		

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	倉敷立体	4/4	2.7km

■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	7,574	
	改良費		式	1	40	
		土工	m3	2,097	2	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m3	—	—	
		法面工	m2	960	1	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	28	ブロック積擁壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	—	—	
		函渠工	m	—	—	
		排水工	m	233	4	
		中央分離帯工	m	—	—	
	雑工	式	1	5	工事用道路等	
	橋梁費		式	1	7,271	
		100m以上	m	1,519	7,271	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	231	
		車道舗装	m ²	27,000	231	
		歩道舗装	m ²	—	—	
附帯施設費		式	1	32		
	交通管理施設工	式	1	32	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	0		
	用地費		式	—	—	
		宅地	m ²	—	—	
		田畑	m ²	—	—	
		山林・原野	m ²	—	—	
補償費	式	—	—			
③間接経費		式	1	272	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				7,846		

(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	7.7km

■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	7.7	1,234	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	5,554	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			6,788	

(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	2.7km

■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	2.7	411	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	2,109	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			2,520	

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36号
国中整港計第18号
平成26年10月3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 (ご依頼)

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26年10月27日(月)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、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

【道路事業】

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

■ご意見の送付期限 : 平成26年10月17日(金)までをお願いします。

※様式自由

■送付先

〒730-8530

広島市中区上八丁堀6-30

中国地方整備局 企画部 企画課長 宛

■お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 加田

施策分析評価係長 森浦

TEL:082-221-9231(代表)

FAX:082-227-2651

技 第 1 9 4 号
平成 2 6 年 1 0 月 1 4 日

中国地方整備局長 殿

岡山県知事 伊原木 隆太

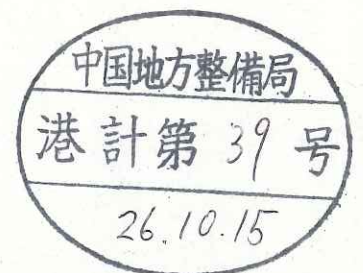


中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る
意見照会について（回答）

平成 2 6 年 1 0 月 3 日付、国中整企画第 3 6 号及び国中整港計第 1 8 号で照会のあつた下記事業についての意見は別紙のとおりです。

記

1. 一般国道 2 号 倉敷立体事業
2. 一般国道 1 8 0 号 総社・一宮バイパス事業



(別紙)

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）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)	妥当である <input checked="" type="radio"/> 妥当でない <input type="radio"/>		
(意見) 一般国道2号の交通渋滞の緩和が図られるとともに、事故の減少や物流・観光等への支援による地域活性化も期待されることから、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。