

令和2年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道180号(岡山環状道路)

岡山西バイパス(西長瀬～栢津)

令和2年3月

国土交通省 中国地方整備局

1. これまでの検討経緯

・岡山都市圏渋滞対策検討ワーキンググループにおいて、関係機関と合意形成を図り、対応方針を決定。

岡山県道路交通渋滞対策部会
(H24.7設置)

岡山都市圏渋滞対策検討ワーキンググループ
(H30.6.5設置)

岡山都市圏渋滞対策検討ワーキンググループ：構成メンバー

| 所属 | | 役職 |
|-----|------------------|-----------|
| | 国土交通省中国地方整備局 | 道路部道路計画課長 |
| | 〃 | 道路部交通対策課長 |
| 会長 | 〃 | 岡山国道事務所長 |
| | 岡山県土木部 | 道路建設課長 |
| | 岡山県警察本部交通部 交通規制課 | 交通管制センター長 |
| 副会長 | 岡山市都市整備局 道路部 | 道路計画課長 |
| | 倉敷市建設局 | 都市計画部長 |
| | 〃 | 土木部長 |
| | 早島町 | 建設農林課長 |

《第1回：H30.6.5》

- 設置の背景、目的の共有
- 現状の課題
- 対策実施状況

・国道2号、国道180号岡山西バイパスを含む岡山都市圏における地域、道路、交通課題および、対策実施状況の共有

《第2回：H31.2.15》

- 追加短期対策の効果検証
- 渋滞要因分析
- 対応方針(案)について

・国道2号における追加短期対策の効果検証、渋滞要因分析を踏まえた対応方針(案)、渋滞対策メニュー(案)について検討・議論

《第3回：R2.2.17》

- 渋滞要因分析
- 対応方針(案)について

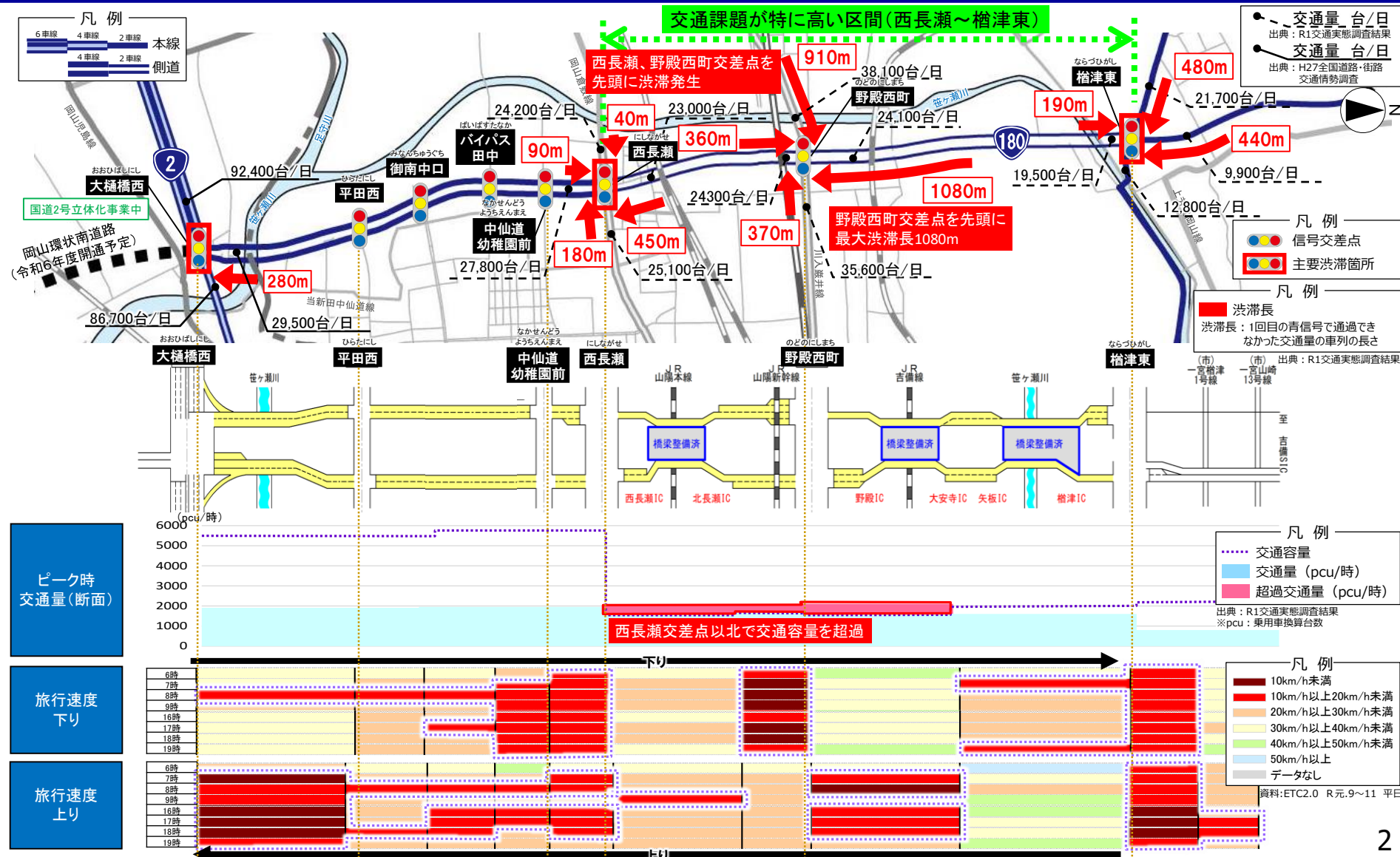
・国道180号岡山西バイパスにおける渋滞要因分析を踏まえた対応方針(案)、渋滞対策メニュー(案)について検討・議論



《 R2.2.17公表》
国道180号岡山西バイパス(西長瀬～榑津)を
優先整備区間として選定

1. これまでの検討経緯

岡山都市圏渋滞対策検討ワーキンググループにおいて、西長瀬交差点～楢津東交差点間を交通課題が特に高い区間として、優先的に整備を進める方針を決定。



1. 位置図

一般国道180号(岡山環状道路) 岡山西バイパス(西長瀬～榑津)

- ・一般国道180号は、岡山県岡山市北区から島根県松江市に至る延長約170kmの主要幹線道路である。
- ・一般国道180号岡山西バイパス(西長瀬～榑津)は、岡山県岡山市に位置する延長3.5kmのバイパスである。

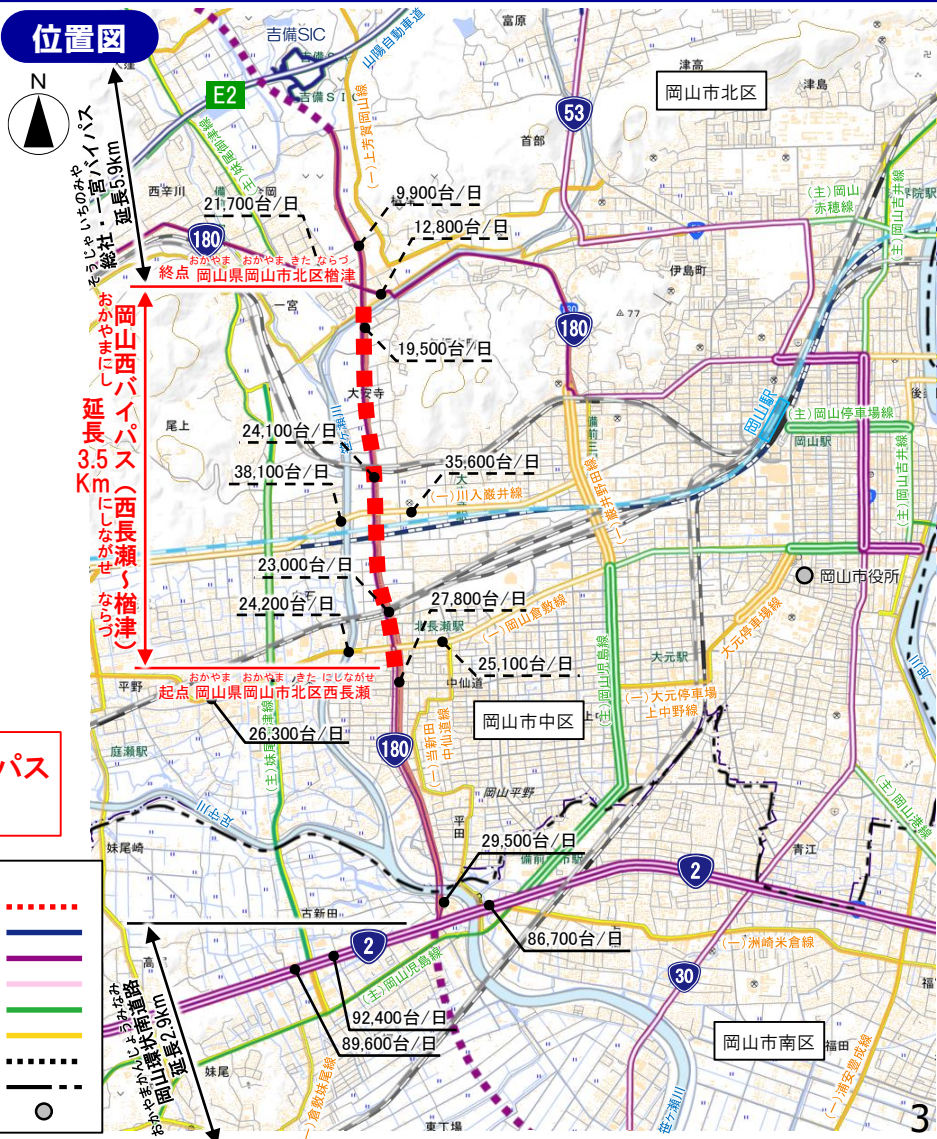
広域図



| 凡例 | |
|---------|--------|
| 今回評価路線 | — (赤線) |
| 高規格幹線道路 | — (青線) |
| 一般国道 | — (黒線) |
| 開通区間 | — (赤線) |
| 事業中路線 | — (青線) |
| 開通区間 | — (黒線) |
| 事業中路線 | — (赤線) |

| 凡例 | |
|------------|---------|
| 計画区間 | — (赤点線) |
| 高規格幹線道路 | — (青線) |
| 一般国道(直轄区間) | — (黒線) |
| 補助国道 | — (紫線) |
| 主要地方道 | — (緑線) |
| 一般県道 | — (黄線) |
| 事業中区間 | — (黒点線) |
| 市町村境 | — (黒点線) |
| 市役所 | ○ |

位置図

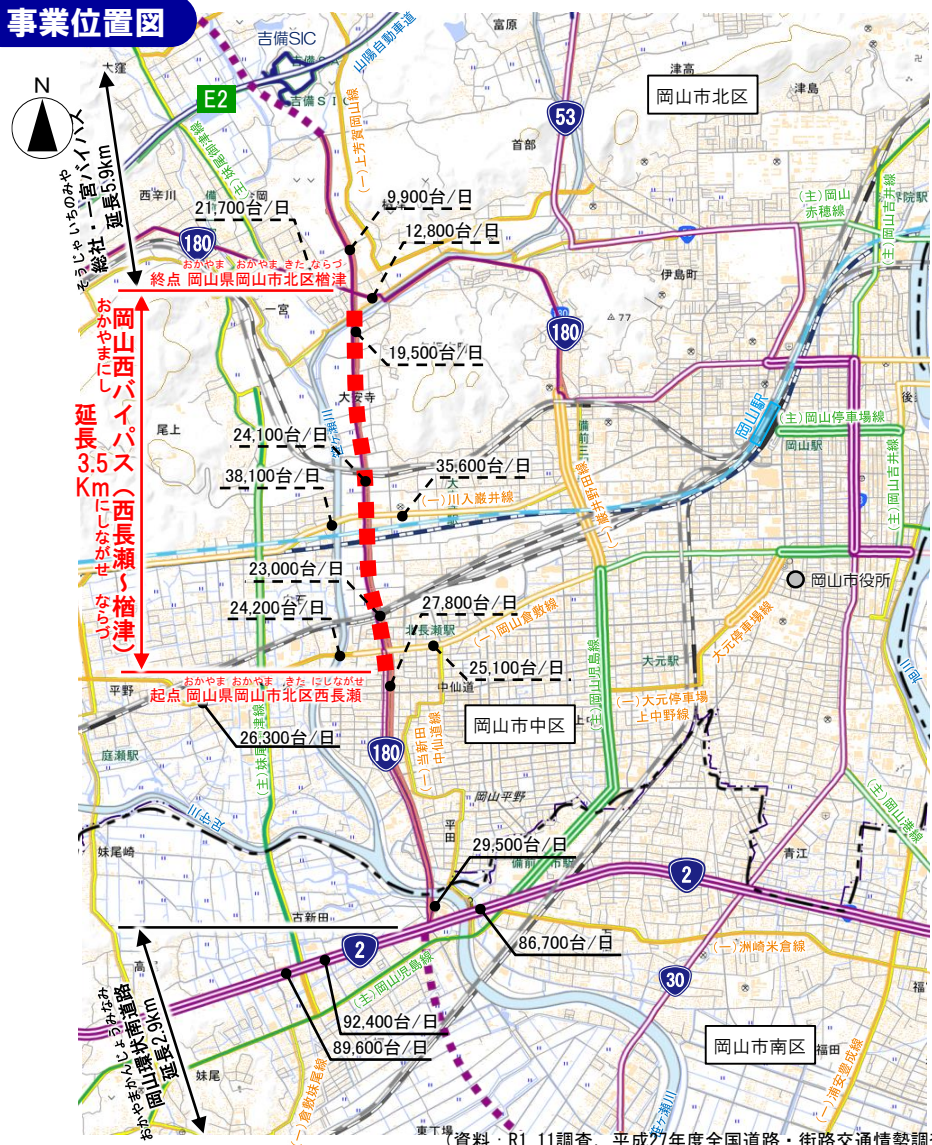


一般国道180号(岡山環状道路) 岡山西バイパス(西長瀬～榑津)

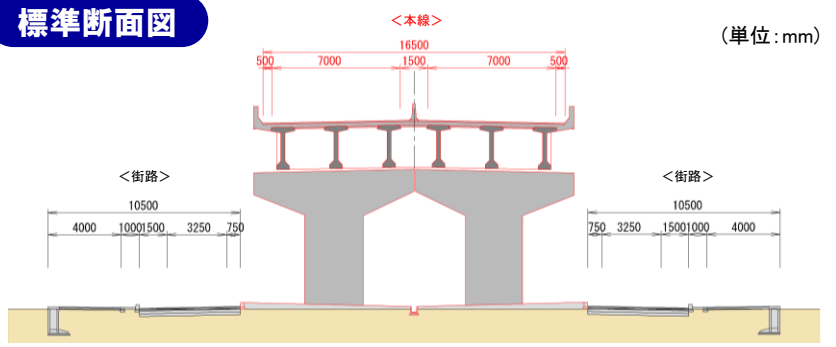
2. 事業概要

- ・一般国道180号岡山西バイパス(西長瀬～榑津)は、延長3.5km、設計速度60km/h、完成4車線で、事業費約330億円。
- ・昭和54年3月に都市計画決定。昭和55年1月、平成13年3月に都市計画変更。

事業位置図



標準断面図



計画概要

| | | | | |
|-------|------------------------|------------|-----------|-----------|
| 区間 | 岡山県岡山市北区西長瀬～岡山県岡山市北区榑津 | | | |
| 計画延長 | 3.5km | | | |
| 設計速度 | 60km/h | | | |
| 車線数 | 4車線 | | | |
| 計画交通量 | 約34,300台/日 | 乗用車 | 小型貨物 | 普通貨物 |
| | | 約24,200台/日 | 約4,500台/日 | 約5,600台/日 |
| 全体事業費 | 約330億円 | | | |

地元調整の経緯等

- 概略ルート構造の検討、都市計画手続きの状況
 - ・S54年3月：都市計画決定(L=5.6km)
 - ・H23年3月：全線側道供用
 - ・H31年6月：岡山都市圏渋滞対策検討ワーキンググループ(検討着手)
 - ・R2年2月：岡山都市圏渋滞対策検討ワーキンググループ(優先整備区間選定)
- 地域の要望等
 - ・H30年5月：岡山県知事が国土交通省に事業化要望
 - ・H30年8月：一般国道180号岡山県整備促進期成会が国土交通省に事業化要望
 - ・R元年6月：岡山県知事が国土交通省に事業化要望
 - ・R元年8月：一般国道180号岡山県整備促進期成会が国土交通省に事業化要望
 - ・R2年1月：岡山市長が国土交通省に事業化要望

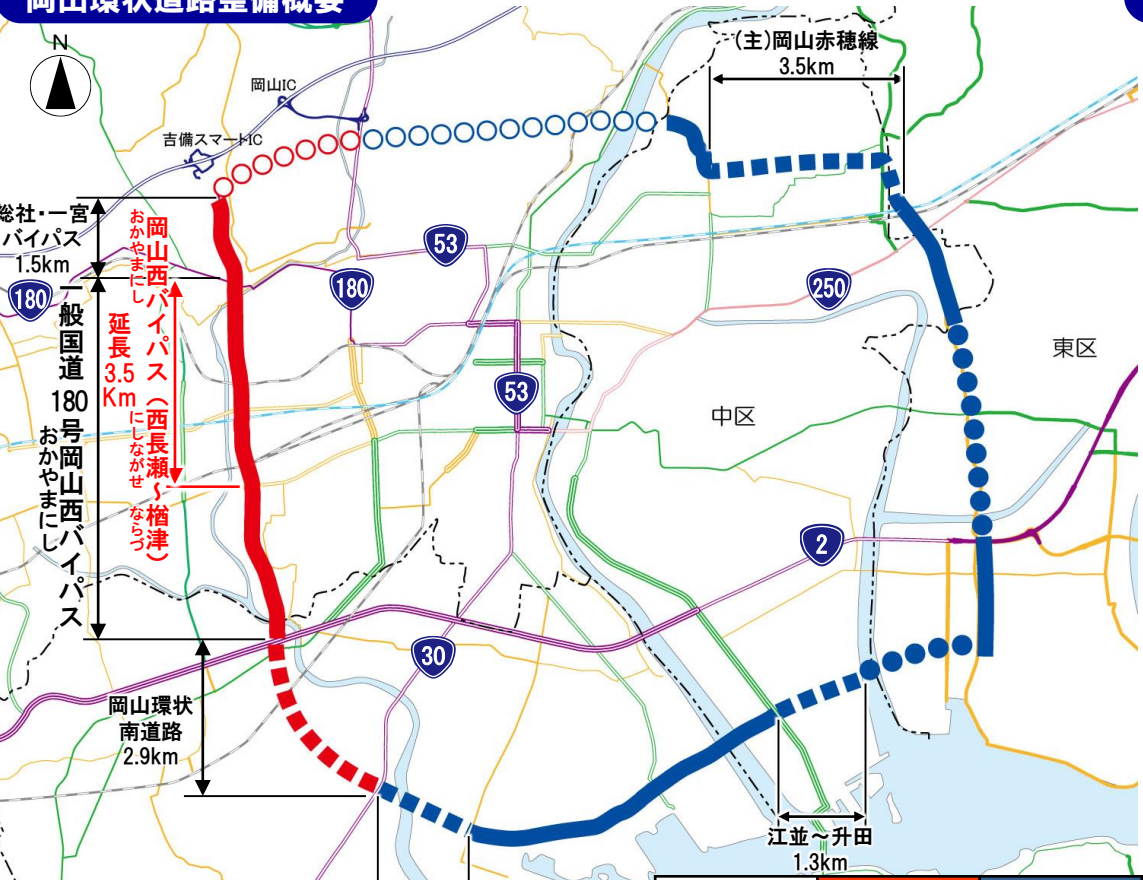
(資料：R1.11調査、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)

3. 現状と課題

現状 岡山市中心部の環状道路を形成するために必要な道路

- ・岡山市中心部では、通過交通の流入や交通の集中により、渋滞が発生。
- ・岡山環状道路の整備により、通過交通の中心部への流入を抑制し、また、郊外から中心部への交通を分散導入することで、岡山市中心部の交通混雑の緩和及び交通安全の確保が期待。

岡山環状道路整備概要

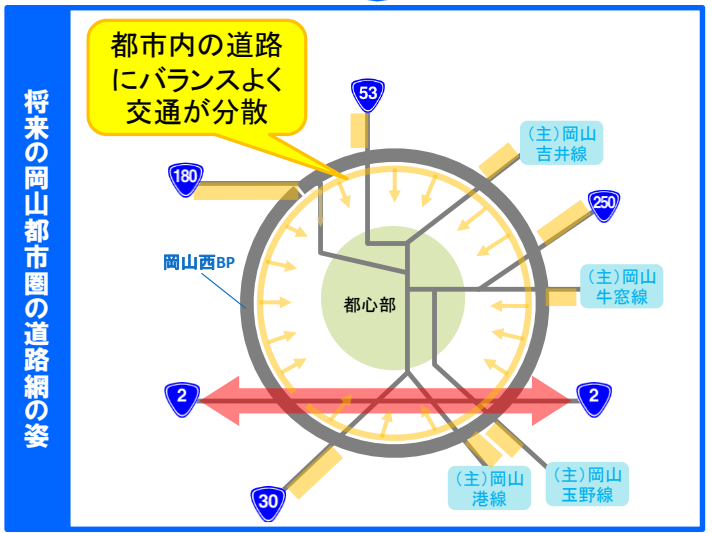
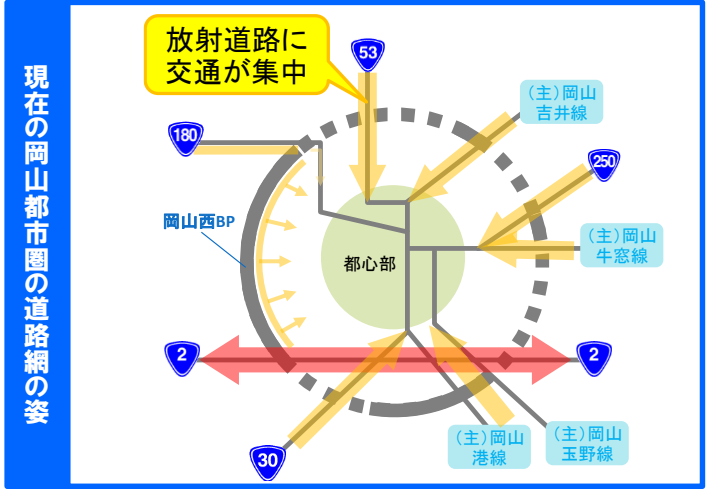


凡例

| | |
|------------|----|
| 高規格幹線道路 | —— |
| 一般国道(直轄区間) | —— |
| 補助国道 | —— |
| 主要地方道 | —— |
| 一般県道 | —— |

| | 国管理 | 岡山市管理 |
|-------------------|---------|---------|
| 開通済み区間 ※暫定開通含む | —— | —— |
| 未開通区間 | —— | —— |
| 事業中 | ■ ■ ■ ■ | ■ ■ ■ ■ |
| 既都計 | ● ● ● ● | ● ● ● ● |
| 未都計 | ○ ○ ○ ○ | ○ ○ ○ ○ |

岡山環状道路の機能



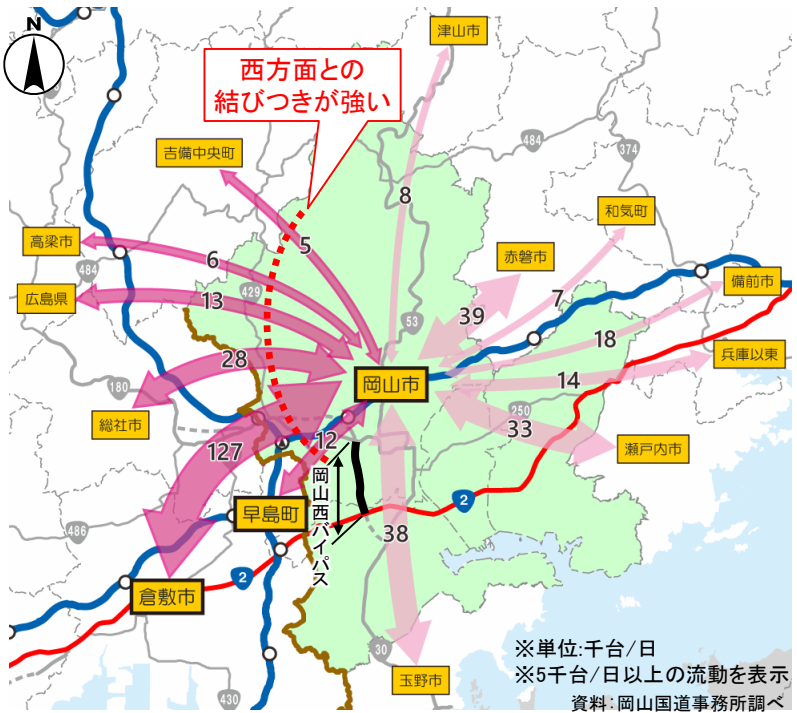
3. 現状と課題

一般国道180号(岡山環状道路) 岡山西バイパス(西長瀬～楢津)

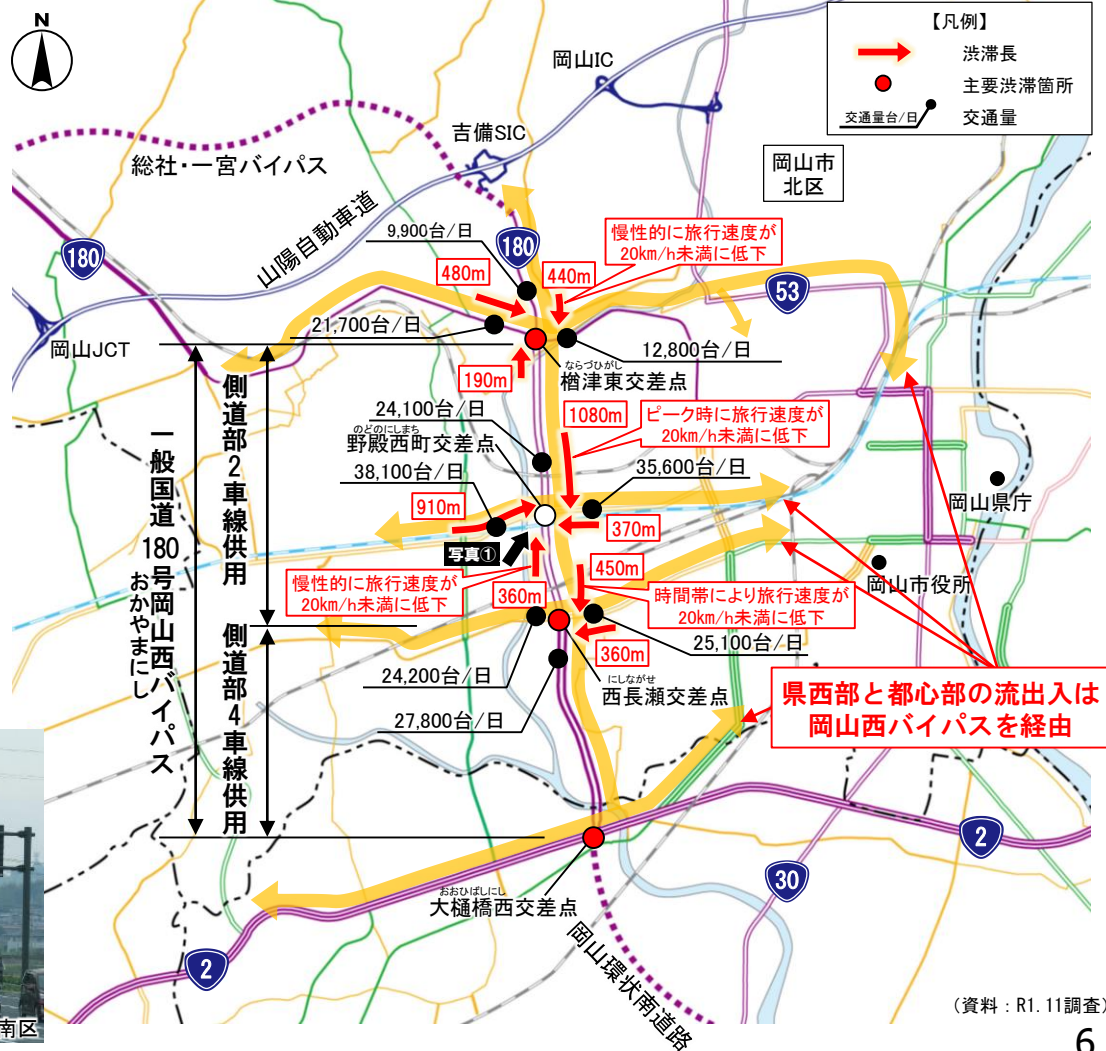
課題① 交通混雑による旅行速度の低下

- ・岡山市は県西部との結びつきが強く、県西部と岡山都心部の流出入は、岡山西バイパスを經由。
- ・当該区間は1日2万台を超える交通量(従道路も2万台を超える交通量)があるが側道部の暫定供用で、平面2車線の道路構造であることから主要渋滞箇所が2箇所存在するなど、慢性的な交通混雑が発生。

岡山市周辺地域の交通流動



国道180号岡山西バイパスの交通流動、主要渋滞箇所、渋滞長



(資料: R1.11調査)

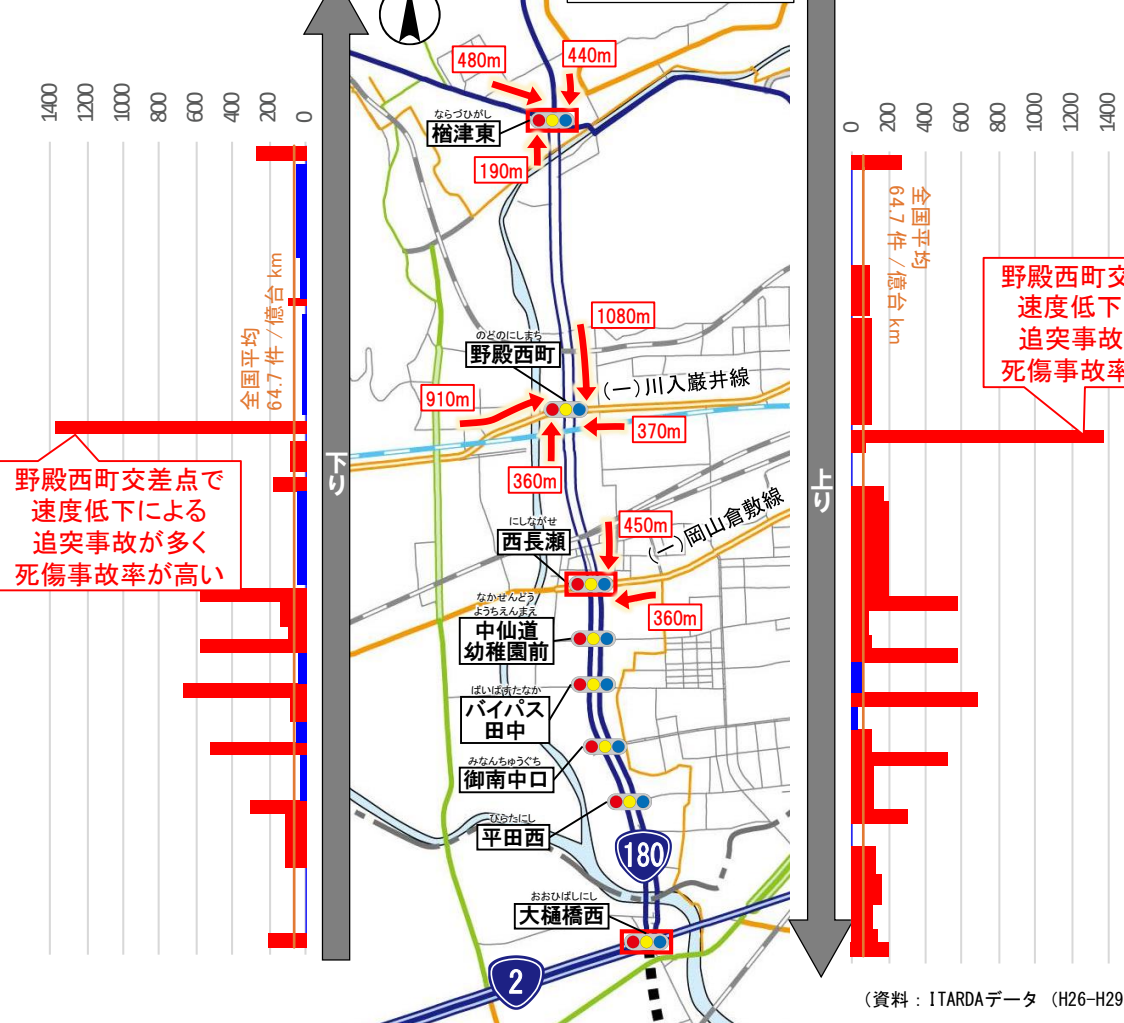
3. 現状と課題

課題② 速度低下による追突事故が発生

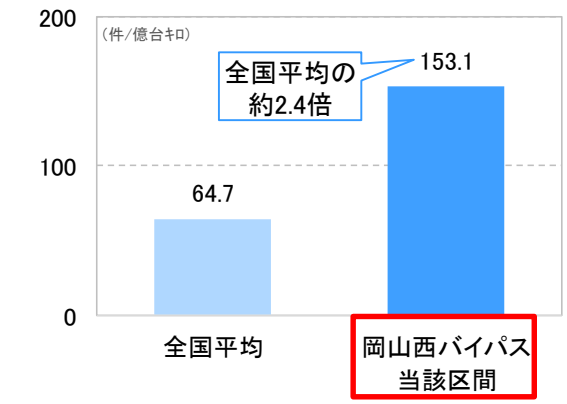
- ・岡山西バイパスは、野殿西町交差点をはじめとした交差点や西長瀬～野殿西町間の単路部などで死傷事故率が高く、西長瀬～榎津間の死傷事故率は全国平均の約2.4倍の153件／億台キロと非常に高い状況。
- ・事故類型では著しい交通混雑に起因する、追突事故の割合が約4分の3を占め、安全性に課題。

岡山西バイパスの事故発生状況

■ 区間別死傷事故率

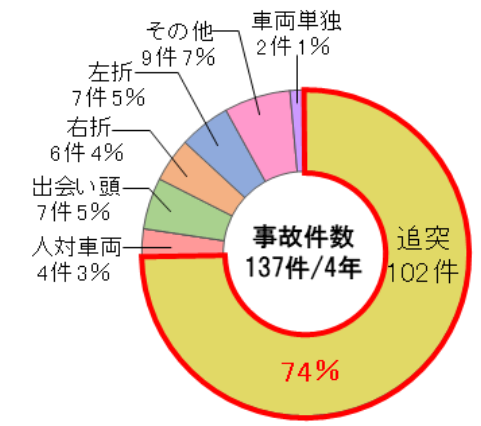


岡山西バイパスの死傷事故率



(資料：ITARDAデータ 全国平均：H29、野殿西・西長瀬：H26-H29)

岡山西バイパス当該区間の事故類型



(資料：ITARDAデータ (H26-H29))

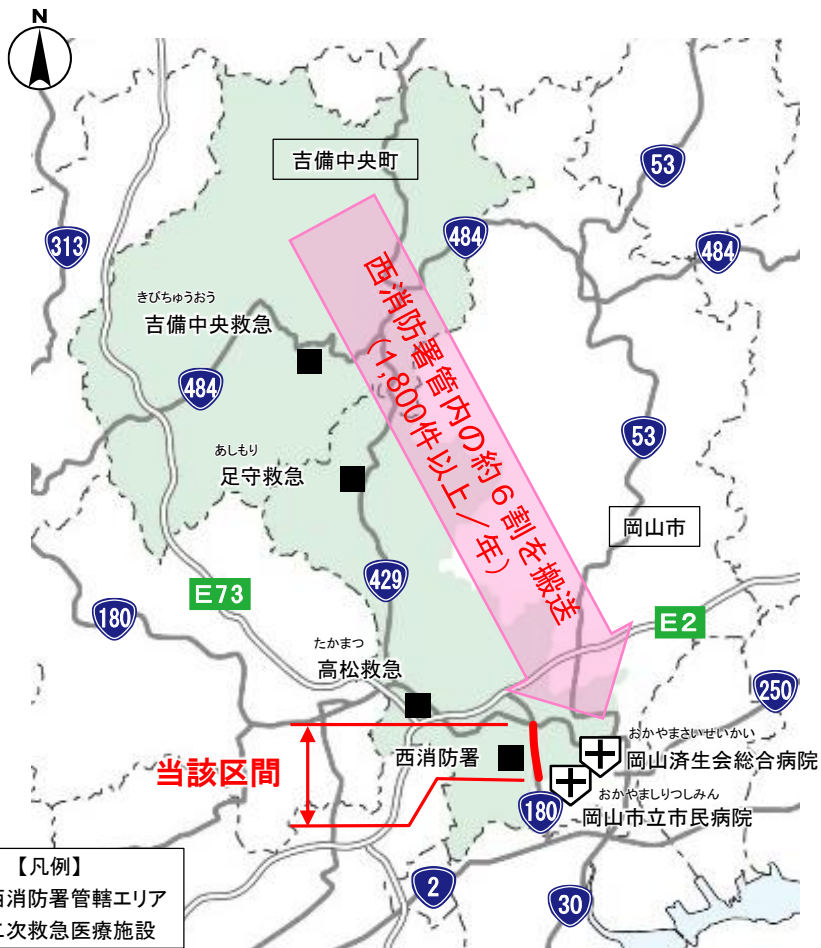
(資料：ITARDAデータ (H26-H29))

3. 現状と課題

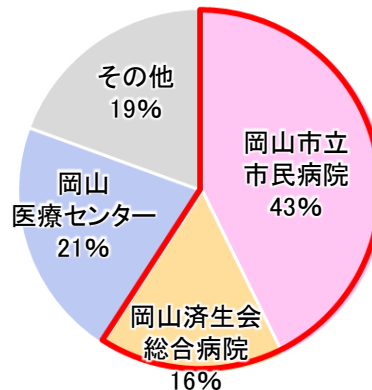
課題③ 救急搬送活動の阻害

・岡山西消防署管内における緊急搬送の約6割を、岡山市立市民病院(第二次救急医療施設)と岡山済生会総合病院(第二次救急医療施設)で担っているが、主要な搬送ルートである岡山西バイパスの交通混雑の影響を受ける等、救急搬送に支障。

西消防署管内の救急搬送状況



西消防署管内における病院別搬送件数



西消防署管内の約6割を搬送

(資料：岡山市消防局提供)

H27年5月に事業区間沿線に岡山市立病院が開院



岡山市を取り巻く新たな救急救助体制



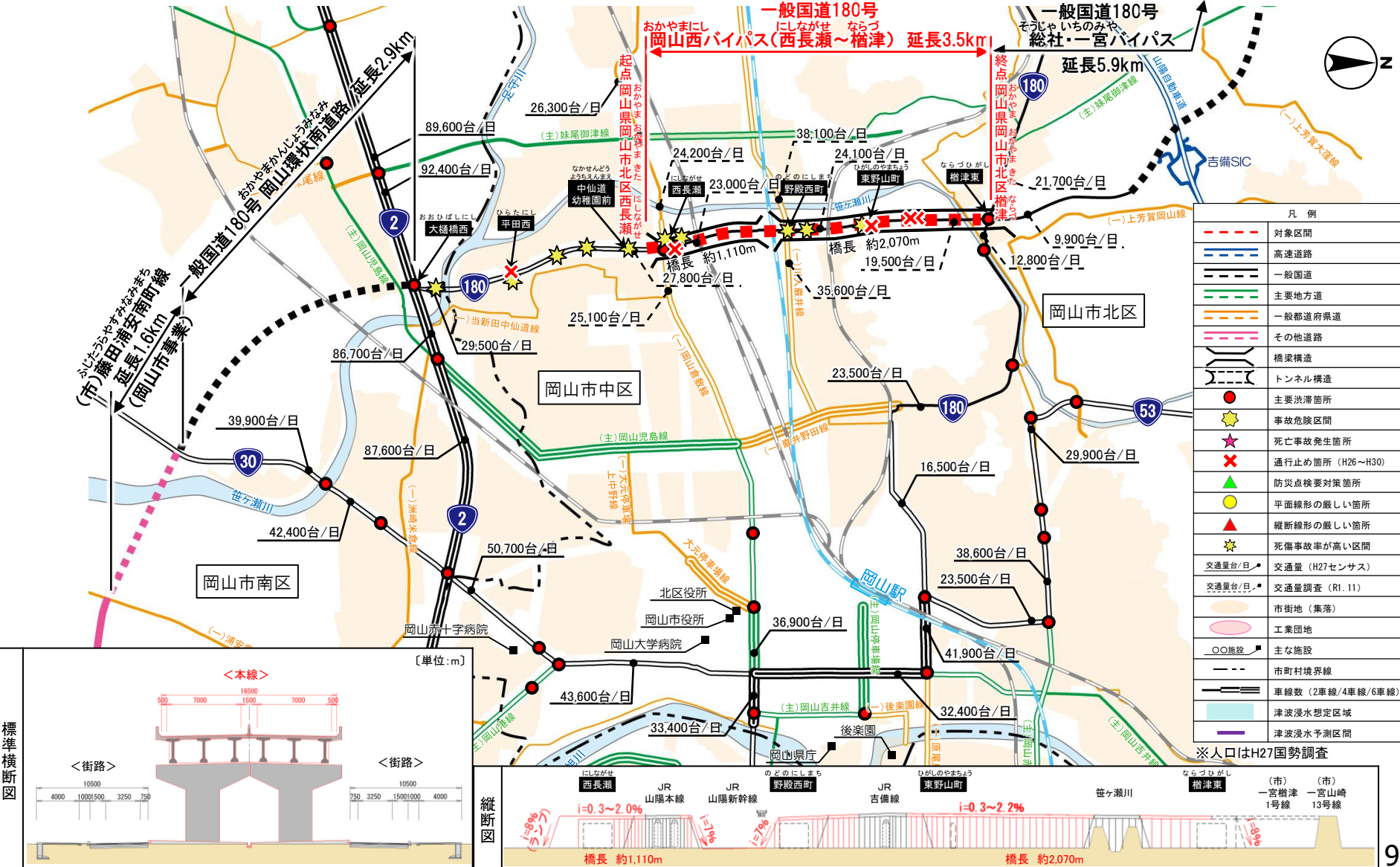
岡山市西消防署(H21年4月新設)

■ 岡山市西消防署
 岡山市の政令指定都市移行(平成21年)に伴い、平成22年4月1日に岡山県では初、中国・四国地方では広島市に続いて2隊目となる特別高度救助隊を発隊、愛称を「ハイパーレスキューおかやま」と命名して、岡山市西消防署に設置(岡山市西消防署HP抜粋)

■ 特別高度救助隊とは？
 火災や交通事故等の通常災害は基より、地震災害等の大規模災害や特殊災害にも対応するため、特殊車両及び高度救助資機材を保有しています。また、隊員全員が潜水士の資格を有しており、潜水救助業務にも従事。

4. 事業計画

沿道交通と通過交通の分離による渋滞の緩和、交通の円滑化による交通事故の減少、救急搬送の円滑化に寄与するため、西長瀬～榎津間の立体化とした。



一般国道180号(岡山環状道路) 岡山西バイパス(西長瀬～楯津)

5. 整備効果

・幹線道路の交通渋滞解消、幹線道路の交通安全性の向上、救急医療活動の円滑化等。

事業位置図



整備効果

【幹線道路の交通混雑解消】

当該道路の整備(4車線立体化)により、**速達性の高い道路ネットワークが形成**される

側道部の交通が高架部に転換することにより、側道部で発生している**交通混雑の解消**が期待される (主要渋滞箇所2箇所を回避)

【渋滞損失時間】
 現況106万人時間/年→整備後10万人時間/年 (約96万人時間/年削減)

【旅行速度】
 【現状】16km/h → 【整備後】60km/h

【幹線道路の交通安全性の向上】

当該道路の整備により、**安全で快適な走行環境が形成**される

当該区間の**交通混雑が解消**することで、交通混雑に起因する**追突事故の減少**が期待される (事故危険箇所1箇所を回避)

【当該区間の死傷事故件数】
 現況34件/年→整備後23件/年 (約11件/年削減)

【当該区間の死傷事故率】
 現状153.1件/億台キロ→整備後50.6件/億台キロ

【救急医療活動の円滑化】

当該道路の整備により、現場から**救急医療施設への速達性が向上**する

当該区間の**交通混雑が解消**することにより、**二次救急医療施設への搬送時間が短縮**し、**救急医療活動の円滑化への寄与**が期待される

【吉備中央町から市立市民病院への搬送時間】
 現況51分→整備後43分 (約8分短縮)

6. 事業の効果

・全体事業費の総費用は244億円、3便益による総便益は1,148億円で費用便益比は4.7である。

▶ 投資効果(3便益による費用便益比) (億円)

| 項目 | 全体事業 |
|-----------------|--------------|
| 費用 (C) | 244 |
| 事業費 | 230 |
| 維持管理費 | 14 |
| 便益額 (B) | 1,148 |
| 走行時間短縮便益 | 1,010 |
| 走行経費減少便益 | 108 |
| 交通事故減少便益 | 30 |
| 費用便益比 | 4.7 |

| 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築物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。 |

| | |
|------------------------|--------------|
| 経済的内部収益率 (EIRR) | 16.7% |
|------------------------|--------------|

- ※総費用、総便益については、基準年(R元年)における現在価値を記入。
- ※総便益には、3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)
- ※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。