

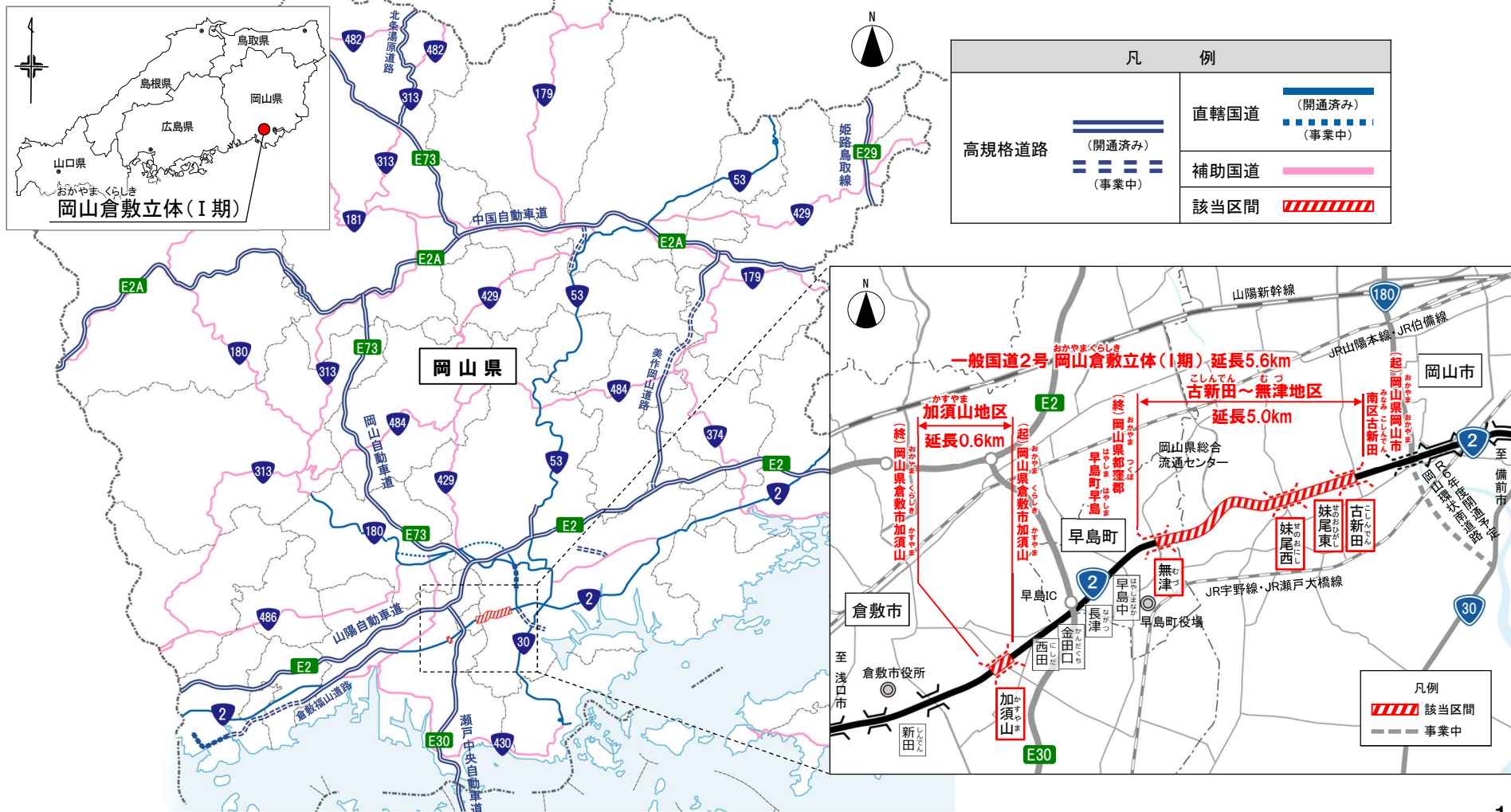
令和4年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道2号 おか やま岡山倉敷くらしき立体(1期)

令和4年3月7日
国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

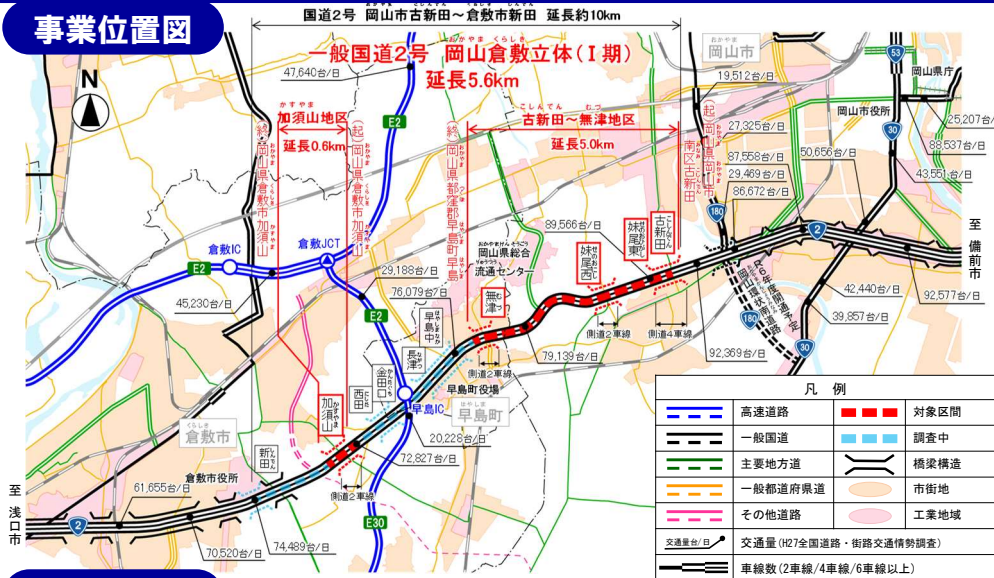
- 一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。
- 一般国道2号 岡山倉敷立体(1期)は、岡山県岡山市南区古新田から都窪郡早島町早島及び倉敷市加須山から倉敷市加須山に至る延長5.6kmの道路である。



2. 事業概要

- ・一般国道2号 ^{おかやま暮らし}岡山倉敷立体(1期)は、延長5.6km、設計速度60km/h(側道:40km/h)、完成6~8車線(本線:4車線)で事業費約430億円。
- ・令和2年11月に計画段階評価手続きが完了しており、令和4年2月に都市計画決定告示・縦覧。

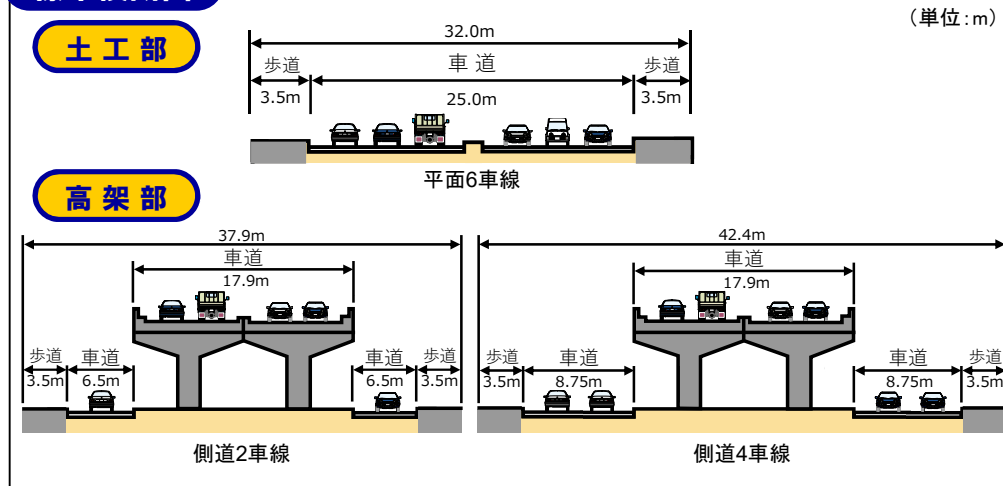
事業位置図



計画概要

| | | |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 起終点 | こしんでん むづ 古新田～無津地区: おかやま おかやま みなみ こしんでん おかやま つぼ はやしま はやしま 岡山県岡山市南区古新田～岡山県都窪郡早島町早島 | |
| | かすやま 加須山地区: おかやま くらしき かすやま おかやま くらしき かすやま 岡山県倉敷市加須山～岡山県倉敷市加須山 | |
| 計画延長 | 5.6km (古新田～無津地区:5.0km、加須山地区:0.6km) | |
| 設計速度 | 本線:60km/h 側道:40km/h | |
| 車線数 | 本線:4車線 側道:2~4車線 | |
| 計画交通量 | 本線:約63,200~76,200台/日 | |
| | 乗用車 | 本線:約46,900台/日 側道:約 9,500台/日 |
| | 小型貨物 | 本線:約10,500台/日 側道:約 2,000台/日 |
| 普通貨物 | 本線:約18,800台/日 側道:約 9,900台/日 | |
| 全体事業費 | 約430億円 | |

標準横断面図



地元調整の経緯等

■計画段階評価、都市計画決定の状況

- ・ R 1年12月: 第1回中国地方小委員会
- ・ R 2年 1月~ 2月: 意見聴取
- ・ R 2年11月: 第2回中国地方小委員会
- ・ R 3年 2月: 対応方針(概略ルート・構造)の決定
- ・ R 4年 2月: 都市計画決定(変更)・告示

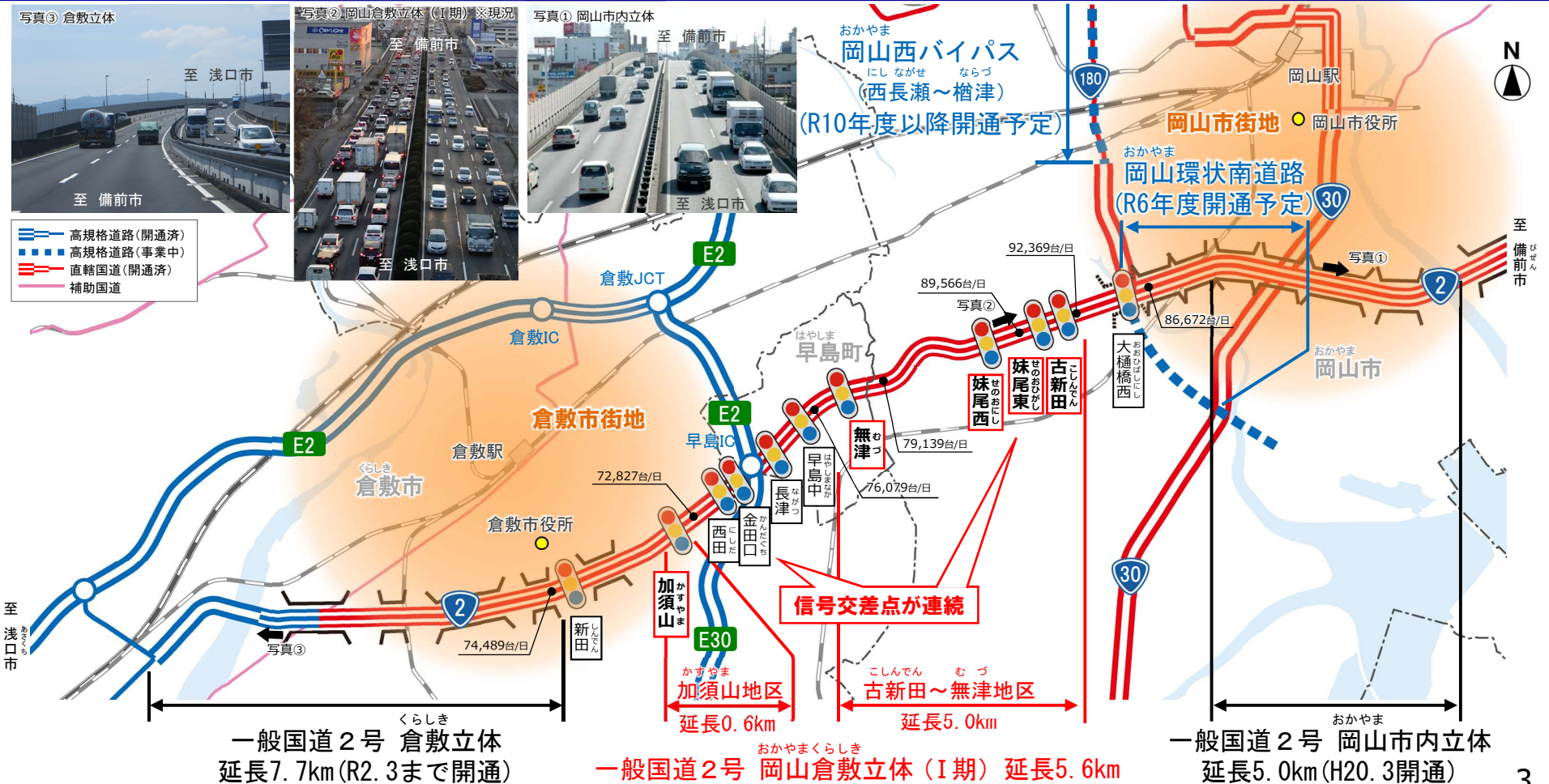
■地域の要望等

- ・ R 2年11月: 岡山市長が国土交通省に事業化要望
- ・ R 2年11月: 岡山県知事が国土交通省に事業化要望
- ・ R 3年 2月: 岡山県知事が国土交通省に事業化要望
- ・ R 3年 6月: 岡山県知事が国土交通省に事業化要望
- ・ R 3年 7月: 岡山市長が国土交通省に事業化要望
- ・ R 3年10月: 国道2号岡山バイパス渋滞対策促進期成会が国土交通省に事業化要望
- ・ R 3年10月: 倉敷市長が国土交通省に事業化要望

3. 現状と課題

現状 岡山市～倉敷市を結ぶ東西道路ネットワークを強化するために必要な道路

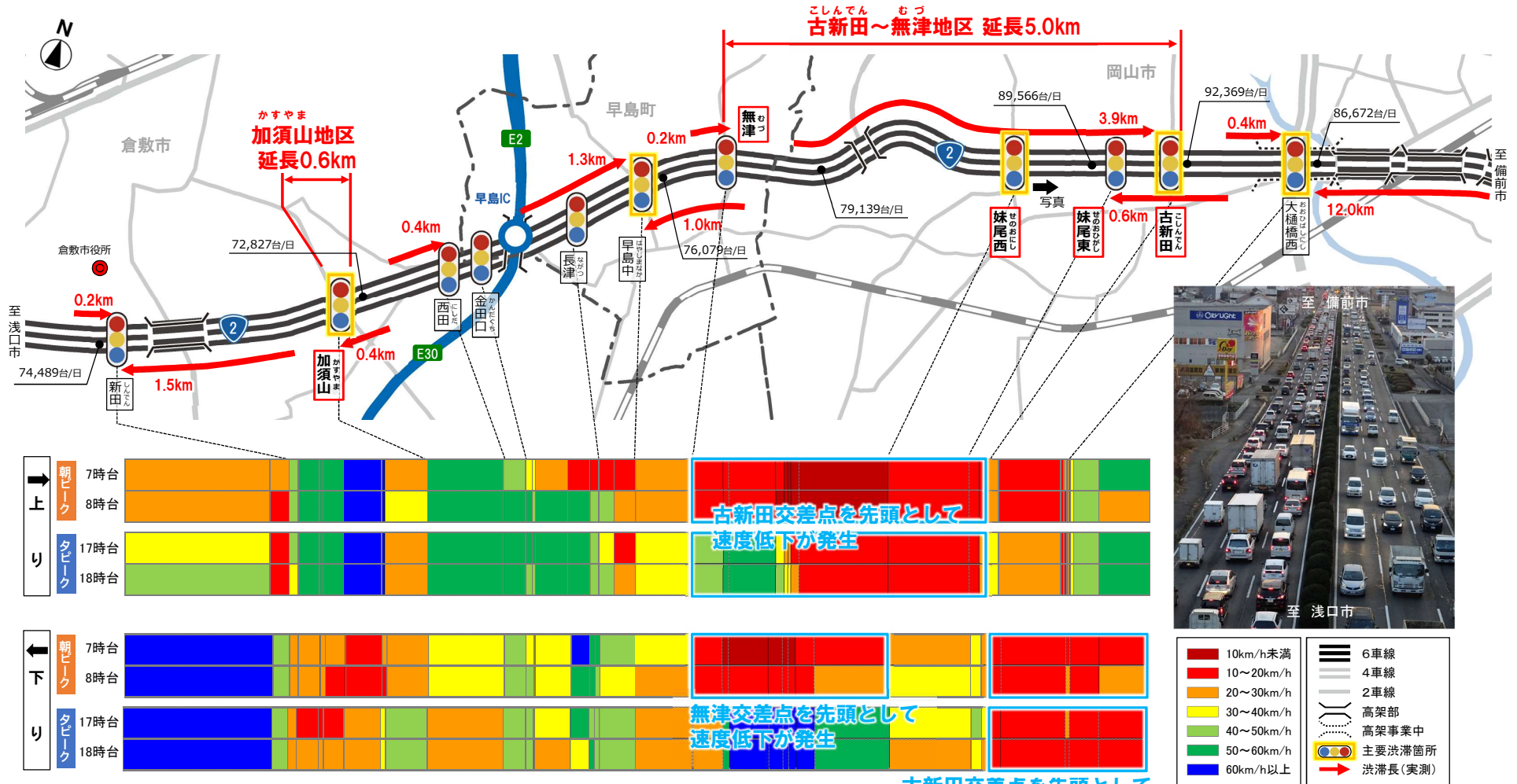
- ・一般国道2号 岡山倉敷立体(1期)は、岡山市内立体と倉敷立体に挟まれた平面交差点が残存する幹線道路であり、岡山県の2大都市である岡山市と倉敷市を結ぶ東西道路ネットワークを強化するために必要な道路。
- ・対象区間は交通量が多く、信号交差点が連続しているため慢性的な渋滞が発生。
- ・交差点立体化により信号交差点を回避し、岡山市～倉敷市間の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び物流活動の円滑化を図る必要がある。



3. 現状と課題

課題① 交通混雑による旅行速度の低下

- ・対象区間は岡山市と倉敷市を結ぶ主要幹線道路であり、交通量は7～9万台と多く、信号交差点が連続していることから、速度低下が発生。
- ・通勤・帰宅時間を中心に、慢性的に激しい渋滞が発生しており、対象区間に主要渋滞箇所が3箇所存在。



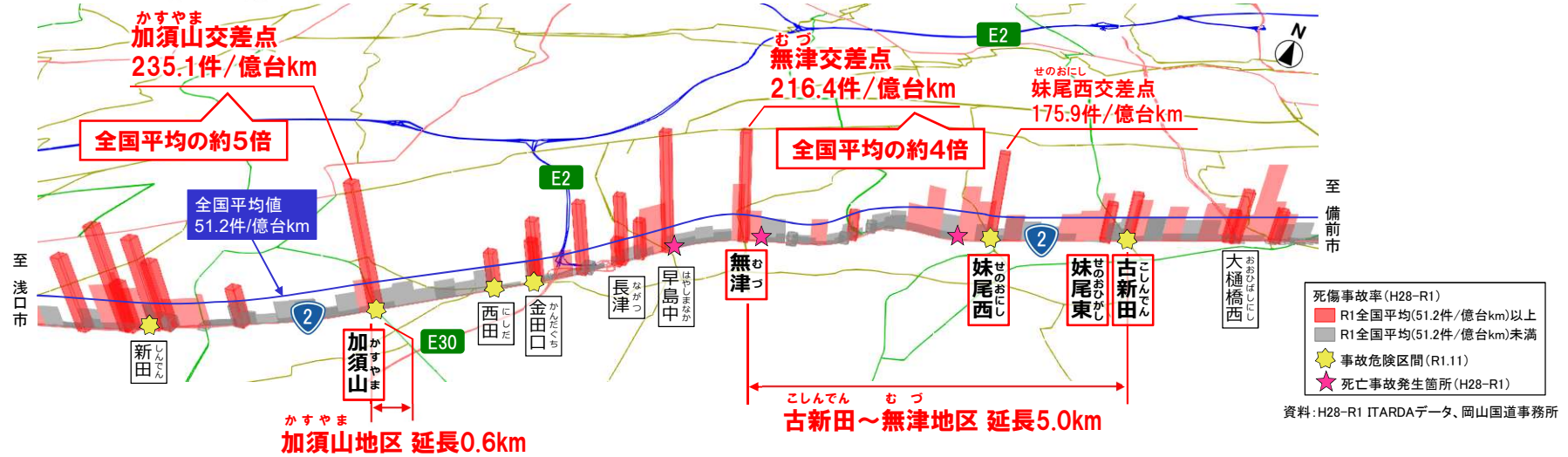
資料:平成30年9月 交通実態調査結果
 ETC2.0プローブデータ(R2.4～R3.3平日朝夕ピーク)
 H27全国道路・街路交通情勢調査

3. 現状と課題

課題② 慢性的な交通混雑により安全性が低下

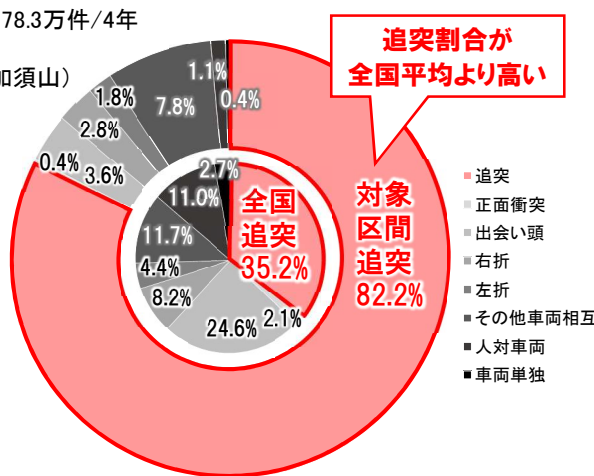
- ・対象区間で死傷事故率が高い加須山交差点は235.1件/億台キロであり、全国平均の約5倍、無津交差点は216.4件/億台キロであり、全国平均の約4倍。
- ・速度低下に起因する追突事故の割合が約8割であり、全国と比較して高く、安全性に課題。

【死傷事故率・事故危険区間】



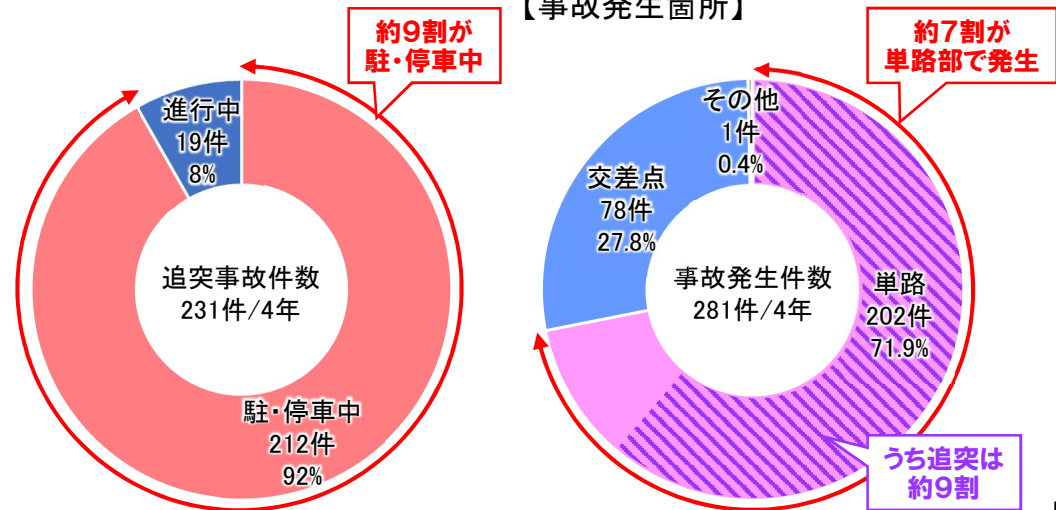
【事故類型】

内側: 全国平均 n=178.3万件/4年
 外側: 国道2号 (古新田～無津+加須山) n=281件/4年



資料: H28-R1 ITARDAデータ

【事故発生箇所】



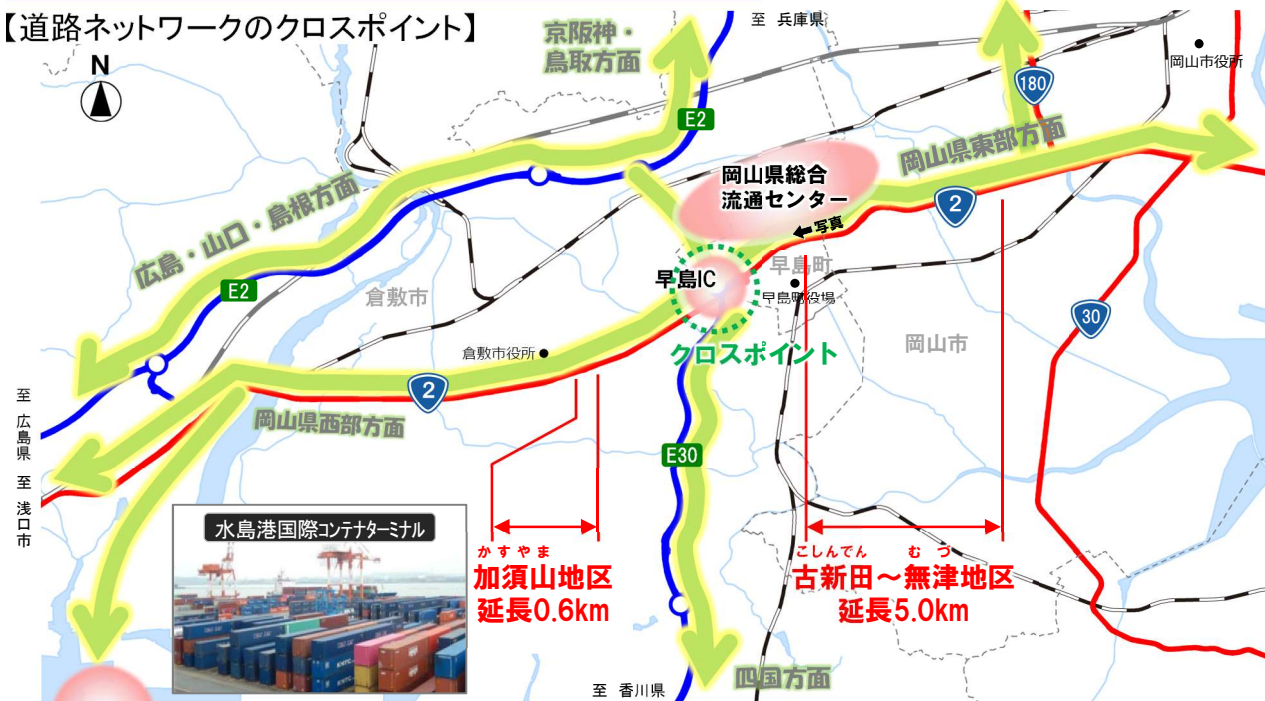
資料: H28-R1 ITARDAデータ

3. 現状と課題

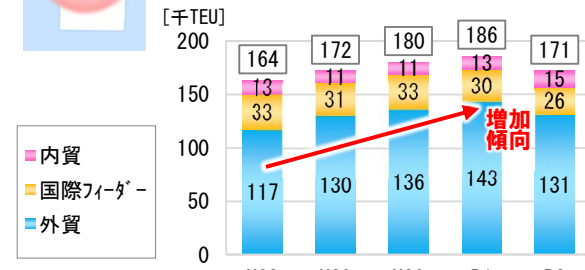
課題③ 効率的な物流活動の阻害

- 沿線地域は中四国・京阪神地域のクロスポイントであり、周辺には早島ICや国際拠点港湾である水島港などの物流拠点、岡山県総合流通センターをはじめとした物流企業が多く立地。
- 物流車両が多く走行しているものの慢性的な混雑により、円滑な物流を阻害。また、渋滞を避けた早朝輸送を行っており、倉庫周辺での指定時間待ち駐車が発生。

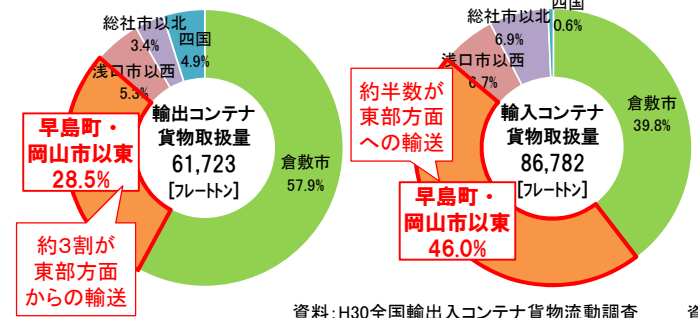
【道路ネットワークのクロスポイント】



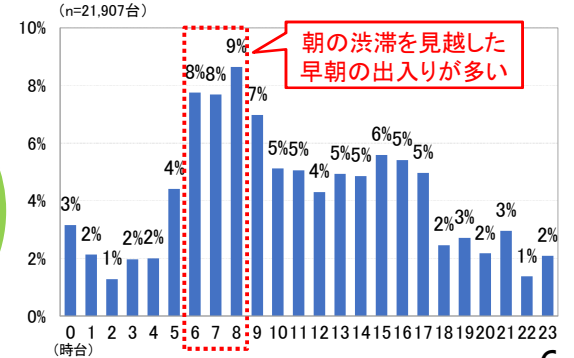
【水島港のコンテナ取扱貨物量】



【水島港取扱貨物量の生産地・消費地】



【岡山県総合流通センターからの時間帯別発着数割合】



3. 現状と課題

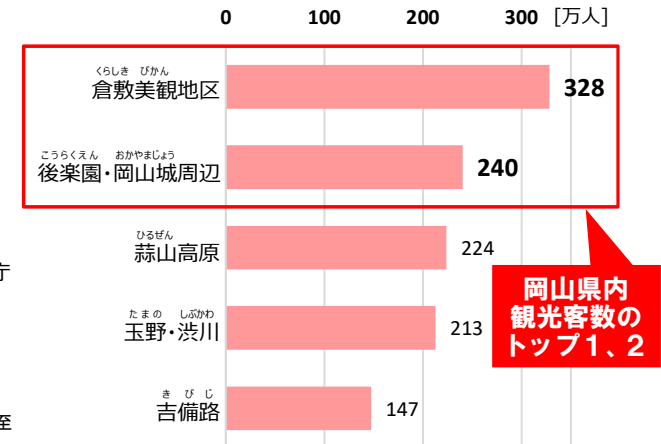
課題④ 交通混雑による周遊性の低下

- ・岡山市及び倉敷市には、県内観光客数トップである倉敷美観地区、後楽園・岡山城などの観光地が立地。
- ・主要観光地間の移動は主に国道2号が利用されているが、所要時間のばらつきが大きく、周遊性が低下。

【倉敷美観地区～後楽園・岡山城周辺の移動経路】



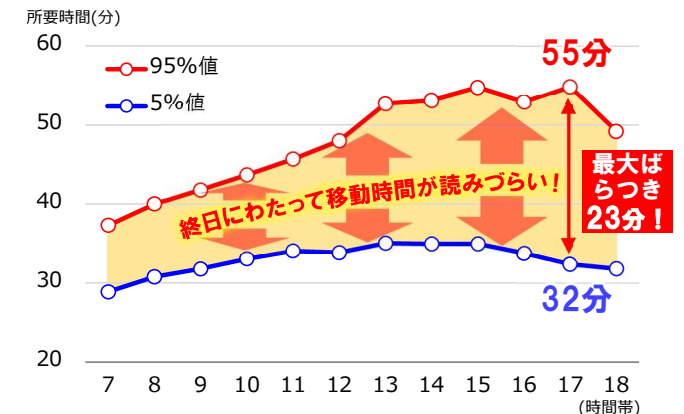
【観光地域別の観光客数(上位5位)】



資料: 令和元年岡山県観光客動態調査報告書

【所要時間のばらつき】

※倉敷美観地区～後楽園間における国道2号利用時の所要時間



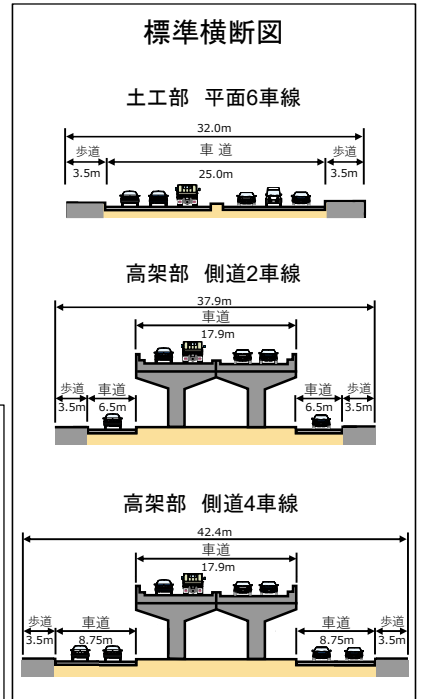
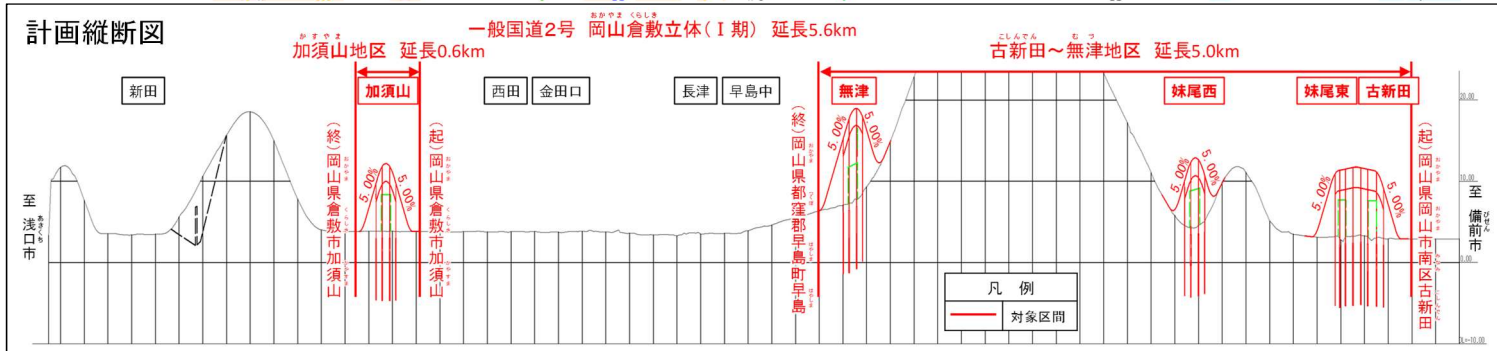
※最大値(95%タイル値)と最小値(5%タイル値)を表記

資料: ETC2.0プローブデータ(令和3年4～6月休日)

資料: ETC2.0プローブデータ(令和3年4～6月休日)(乗用車)

4. 事業計画

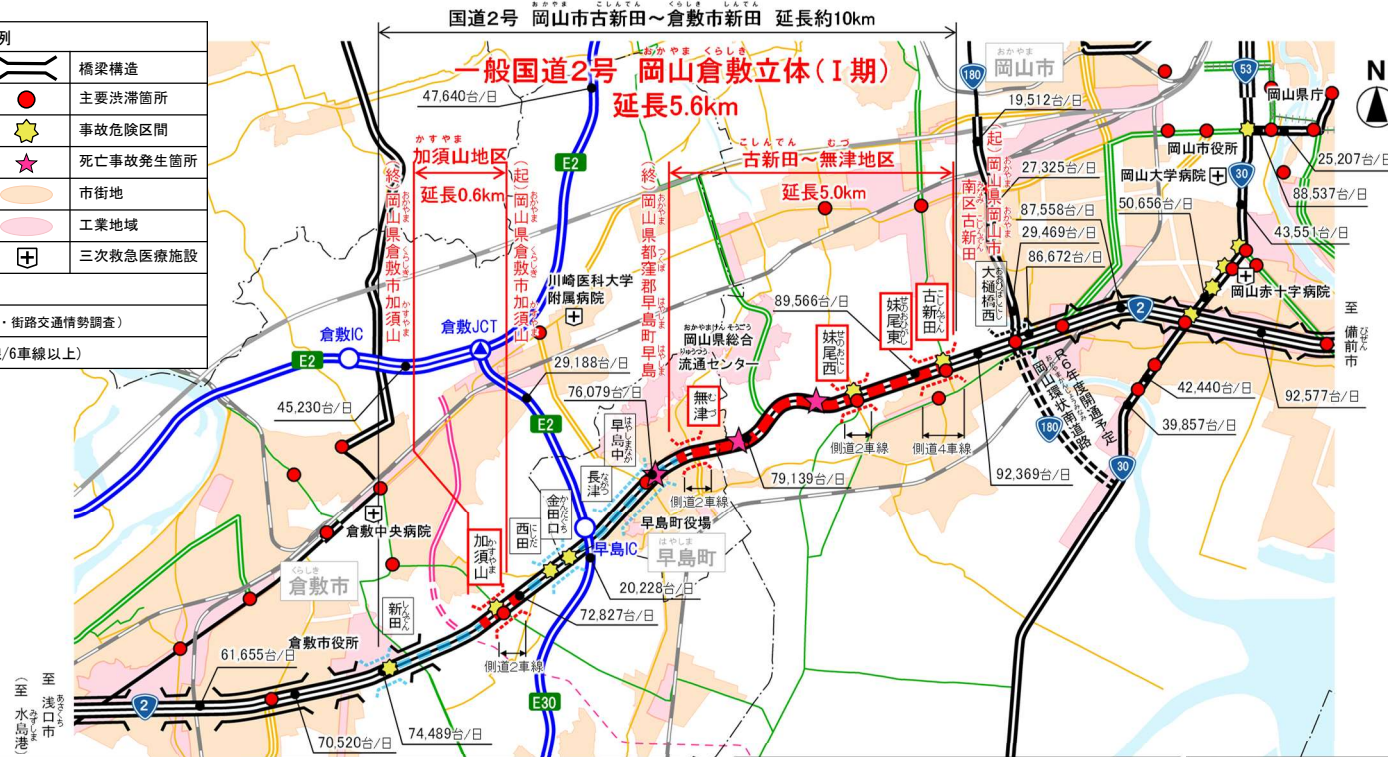
・渋滞解消により、円滑で安全な道路ネットワークを確保し、効率的な物流活動及び周遊観光活性化を図るため、課題発生箇所である交差点を立体化。



5. 整備効果

・幹線道路の速達性及び安全性の向上、物流を支える道路ネットワークの強化、交通円滑化による周遊観光活性化、救急救命活動の支援等。

| 凡例 | | | |
|----|--------------------|--|----------|
| | 対象区間 | | 橋梁構造 |
| | 調査中 | | 主要渋滞箇所 |
| | 高速道路 | | 事故危険区間 |
| | 一般国道 | | 死亡事故発生箇所 |
| | 主要地方道 | | 市街地 |
| | 一般都道府県道 | | 工業地域 |
| | その他道路 | | 三次救急医療施設 |
| | 市町村境界線 | | |
| | 交通量(台/日) | | |
| | 車線数(2車線/4車線/6車線以上) | | |



整備効果

【幹線道路の速達性の向上】

当該道路の整備により、**慢性的な交通混雑が解消**する

円滑な道路ネットワークが形成され、**速達性が向上**

【対象区間の所要時間】
現況 約22分 → 整備後 約12分(約10分短縮)

【対象区間の平均旅行速度】
現況 約25km/h → 整備後 約46km/h
(約21km/h向上)

現況：H27全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度
整備後：対象区間を60km/hで算出

【幹線道路の安全性の向上】

当該道路の整備により、交通混雑が解消し、**速度低下に起因する事故が減少**する

円滑な道路ネットワークが形成され、**安全性が向上**

【死傷事故率】
現況 約42.4件/億台キロ → 整備後 約30.6件/億台キロ
(約11.8件/億台キロ削減)

【事故危険区間】
現況 約3箇所 → 整備後 約0箇所(全箇所回避)

現況：ITARDaデータ[H28-R1]
整備後：R22将来交通量推計結果を用いて人身事故算定式により算出

【物流を支える道路ネットワークの強化】

当該道路の整備により、早島ICや水島港、岡山県総合流通センターなど**物流拠点へのアクセス性が向上**する

円滑な道路ネットワークが形成され、**地域経済活動を支援**

【水島港～大橋橋西交差点の所要時間】
現況 約61分 → 整備後 約51分
(約10分短縮)

現況：H27全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度
整備後：対象区間を60km/hで算出

【交通円滑化による周遊観光活性化】

当該道路の整備により、主要観光地間の移動において、**定時性・速達性が確保**される

主要観光地間の移動時間が短縮し、**周遊観光を促進**

【倉敷美観地区～後楽園の所要時間】
現況 約58分 → 整備後 約48分
(約10分短縮)

現況：H27全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度
整備後：対象区間を60km/hで算出

6. 事業の効果

・総費用は348億円、3便益による総便益は879億円で、費用便益比は2.5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) | 348 |
| 事業費 | 302 |
| 維持管理費 | 46 |
| 便益額 (B) | 879 |
| 走行時間短縮便益 | 647 |
| 走行経費減少便益 | 199 |
| 交通事故減少便益 | 33 |
| 費用便益比 | 2.5 |

| | |
|------------------------|--------------|
| 経済的内部収益率 (EIRR) | 10.7% |
|------------------------|--------------|

| 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。 |

- ※総費用、総便益については、基準年(R3年)における現在価値を記入。
- ※総便益は、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。