

一般国道 30 号 児島・玉野拡幅

道路建設事業の事後評価項目調査

事業名	一般国道30号 児島・玉野拡幅	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：岡山県岡山市 南区当新田 至：岡山県玉野市田井	延長	15.0km		

事業概要

一般国道30号は、岡山県岡山市から香川県高松市に至る延長約26.4km（陸上部）の主要幹線道路である。
児島・玉野拡幅は、岡山県岡山市 南区当新田から岡山県玉野市田井に至る延長15.0kmにおける現道2車線から4車線への道路拡幅事業である。

事業の目的・必要性

事業目的は、一般国道30号の交通混雑の緩和、安全・安心の確保、玉野市及び港湾拠点と岡山都市圏との連携強化、アクセス向上等である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S45年度	用地着手	S45年度	供用年	(当初) - / H22年度	変動	1.1 倍
		都市計画決定	S50/H8年度	工事着手	S58年度	(暫定/完成)	(実績) - / H25年度	変動	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 約 357億円 (実績値) - / 約 356億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 約 357億円 (実績値) - / 約 348億円	変動	1.0 倍		
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / 21,500~52,000 台/日	実績 (暫定/完成)	- / 23,300~42,400台/日 (H27)	変動		81.5 %	
	旅行速度向上 (当該路線→当該路線)	3.9 → 6.1 km/h (供用前年次) H9年度 (供用後年次) H29年度	交通事故減少 (当該路線→当該路線)	186 → 116 件/年 (供用前年次) H8-24年 (供用後年次) H26-28年					
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B / C : 2. 0	総費用 677億円 (事業費 : 592億円 維持管理費 : 86億円)	総便益 1,357億円 (走行時間短縮便益 : 1,311億円 走行経費減少便益 : 15億円 交通事故減少便益 : 31億円)	基準年 H 1 9 年				
	費用対効果 分析結果 (事後)	B / C : 1. 0 3	総費用 1,008億円 (事業費 : 922億円 維持管理費 : 86億円)	総便益 1,041億円 (走行時間短縮便益 : 996億円 走行経費減少便益 : 22億円 交通事故減少便益 : 22億円)	基準年 H 3 0 年				
事業遅延によるコスト増	費用増加額	— 億円	便益減少額	— 億円					
事業遅延の理由 特になし									

事業の効果等	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間が削減した。【削減時間：1,210.1千人・時間/年】 ②物流効率化の支援 ・重要港湾である宇野港と岡山都市圏とのアクセスが向上した。【宇野港～岡山市役所：約80分→約52分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・岡山市～玉野市間の所要時間が短縮した。【岡山市役所～玉野市役所：約78分→約49分】 ④個性ある地域の形成 ・宇野港再開発事業（H3年策定、H14年度完了） ・宇野港にクルーズ船が入港、岡山県内の観光周遊を支援。【宇野港～後樂園：約77分→約53分】 ・当該事業の整備を見越して道の駅の立地を決定し平成8年度に「みやま公園」が開業した。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上した。【玉野市役所～岡山赤十字病院：約63分→約40分】 ⑥安全な生活環境の確保 ・事業区間の死傷事故件数が減少した。【減少件数：約70件/年】 ⑦災害への備え ・緊急輸送道路ネットワークの信頼性が向上した。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が削減した。【削減量：約3.5千t/年、2,083.0千t/年→2079.6千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が削減した。【削減量：11.5t/年、4,802.2t/年→4,790.7t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量：0.7t/年、256.1t/年→255.5t/年】 他1項目に該当 その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業による環境の変化	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価の対象外事業である。 その他評価すべきと判断した項目 特になし
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・岡山県岡山市・玉野市の人口は昭和45年から平成27年まで増加【S45：574千人→H27：780千人】 ・岡山県岡山市・玉野市の自動車保有台数は、平成2年から平成27年まで増加【H2：388千台→H27：563千台】 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・児島・玉野拡幅は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。 ・児島・玉野拡幅の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、港湾周辺の企業活動の支援など一定の効果は得られているものの、起点部の岡山市南区当新田周辺で残存している渋滞については、引き続き岡山環状南道路による対策を進めていくこととしている。 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域計画）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・今後周辺道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。 特記事項 特になし

※ 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。

「事後評価」

一般国道30号 こじま たまの 児島・玉野拡幅

平成30年 12月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

こじま たまの
一般国道30号 児島・玉野拡幅

- ・一般国道30号は、岡山県岡山市から香川県高松市に至る延長約26.4km(陸上部)の主要幹線道路である。
- ・児島・玉野拡幅は、岡山県岡山市及び岡山県玉野市に位置する延長15.0kmにおける現道2車線から4車線への現道拡幅事業である。

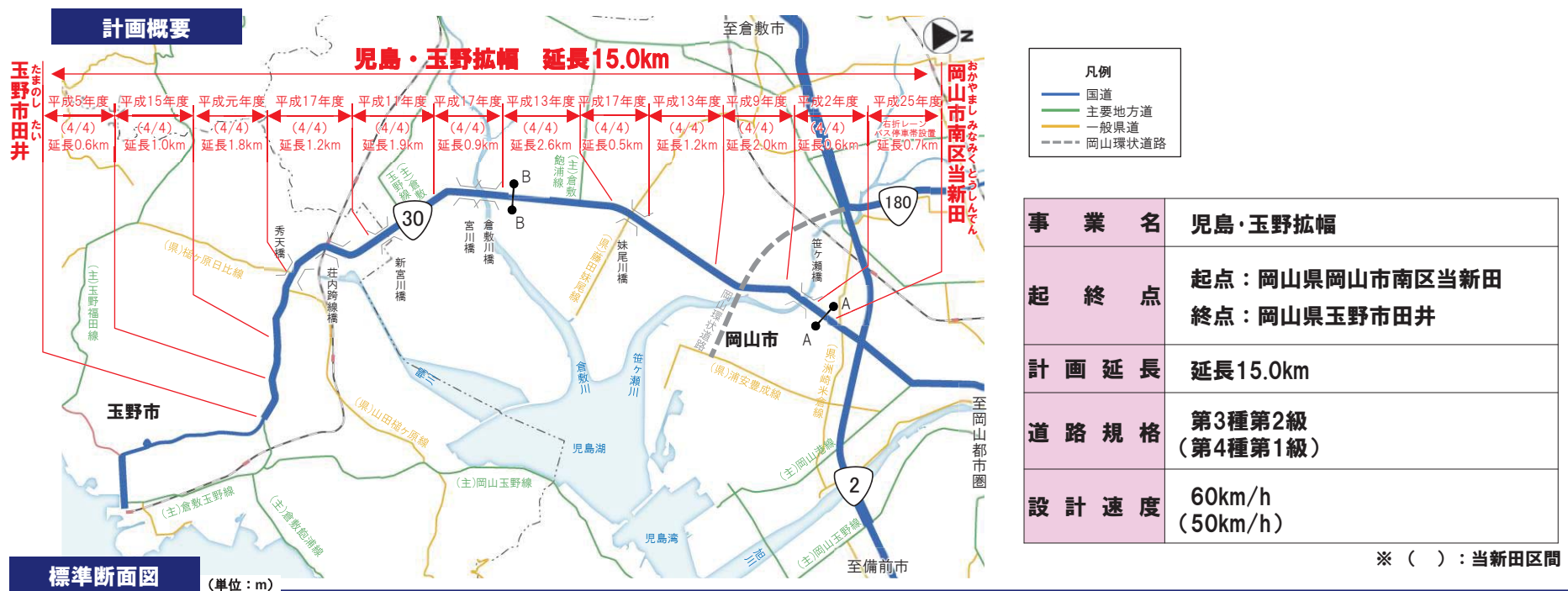


(1)事業の概要

一般国道30号 こじま たまの
児島・玉野拡幅

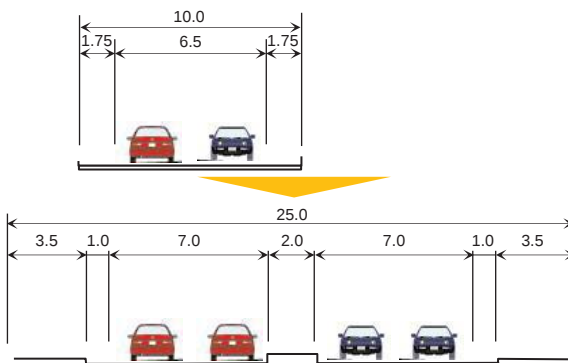
【目的】

一般国道30号の交通混雑の緩和、安全・安心の確保、玉野市及び港湾拠点と岡山都市圏との連携強化、アクセス向上等



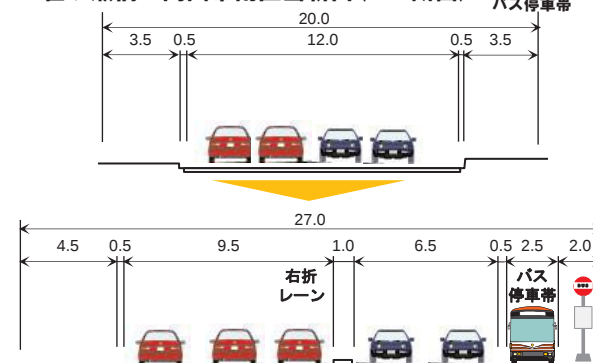
拡幅前断面

▼玉野市田井～笹ヶ瀬橋(B-B断面)



4車線完成断面

▼笹ヶ瀬橋～岡山市南区当新田(A-A断面) ※右折レーン・バス停車帯



2. 事業概要及び経緯

(2) 事業の経緯

- ・昭和45年度に事業着手し、平成17年度までに4車線化区間の14.3kmが供用。
- ・残る0.7kmの岡山市南区当新田地区拡幅について右折レーン・バス停車帯等を設置し平成25年度に完成。



区間	玉野市				岡山市							
	区間12 深山地区	区間11 深山地区	区間10 槌ヶ原地区	区間9 東高崎～槌ヶ原	区間8 宮川橋付近	区間7 倉敷川地区	区間6 藤田地区	区間5 妹尾川地区	区間4 藤田地区	区間3 藤田地区	区間2 藤田地区	区間1 当新田地区
事業着手	昭和45年度											
都市計画決定	都市計画決定：昭和50年9月 都市計画変更：平成8年12月											
用地着手	昭和45年度				昭和49年度							平成18年度
工事着手	昭和63年度				平成5年度		昭和58年度					平成22年度
開通年度	平成3年度 (0.27km)	平成15年度	平成元年度	平成17年度	平成6年度 (1.6km)	平成17年度	平成13年度	平成17年度	平成13年度	平成9年度	平成2年度	平成25年度
	平成5年度 (0.33km)				平成11年度 (0.3km)							

3. 費用対効果分析の要因の変化

一般国道30号 こじま たまの
児島・玉野拡幅

■児島・玉野拡幅

	当初 （再評価） (H19再評価)	実績
事業延長	延長 15.0km	延長 15.0km
道路構造	完成4車線	完成4車線
総事業費	約357億円	約357億円
交通量	21,500台/日～52,000台/日 (H11道路交通量調査に基づくH42推計値)	23,300台/日～42,400台/日 (H27_実績値)
事業期間	1970年度～2010年度 (昭和45年度～平成22年度) 40年間	1970年度～2013年度 (昭和45年度～平成25年度) 43年間

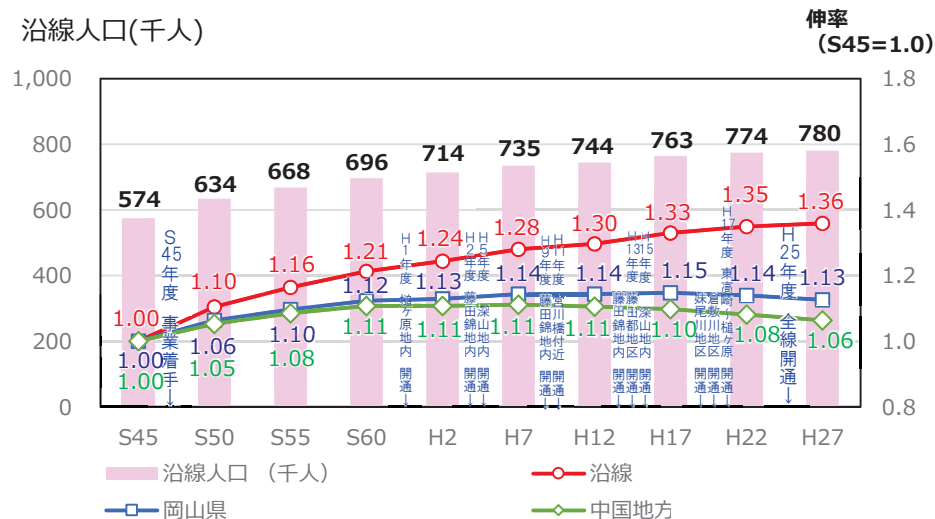
※新規事業採択時評価または事業着手後の再評価時点の想定・予測と事後の実績を比較する。

4. 社会経済情勢等の変化

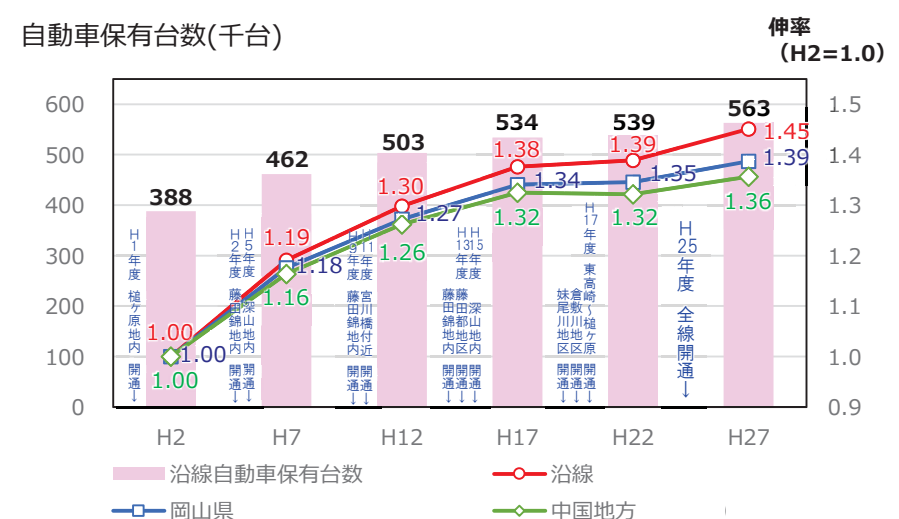
一般国道30号 こじま たまの
児島・玉野拡幅

- ・沿線地域である岡山市・玉野市の人口、及び自動車保有台数の伸び率は増加傾向。
- ・昭和45年の事業化から交通量は増加。近年は約4万台と横ばいが続いている状況。

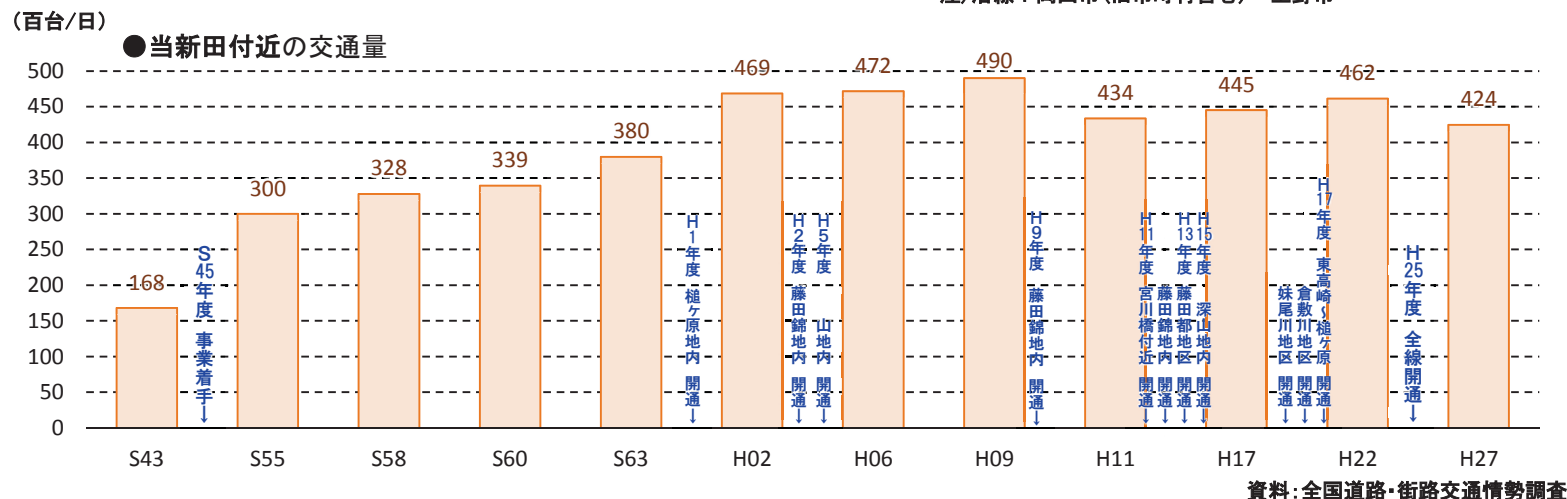
■人口の推移



■自動車保有台数の推移



■交通量の推移



<整備効果>

整備効果①：円滑なモビリティの確保

整備効果②：安全・安心の確保

整備効果③：物流効率化の支援

整備効果④：地域観光振興の支援

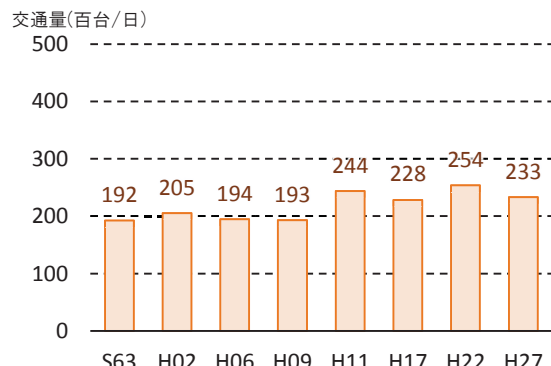
整備効果① 円滑なモビリティの確保

一般国道30号 こじま たまの
児島・玉野拡幅

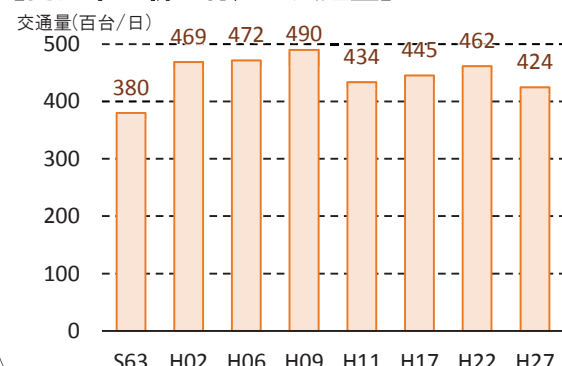
- ・^{こじま}児島・^{たまの}玉野拡幅の整備により、主要渋滞ポイント2箇所が解消。
- ・一方、起点部の岡山市南区当新田周辺で渋滞が残存しており、引き続き岡山環状南道路による対策を進めていく。



【玉野市田井付近の交通量】



【岡山市当新田付近の交通量】



■交通量：全国道路・街路交通情勢調査

■秀天橋交差点周辺の交通状況

整備前



整備後



所要時間の変化

整備前

53分

現在(全線供用後)

31分

▶ 22分短縮

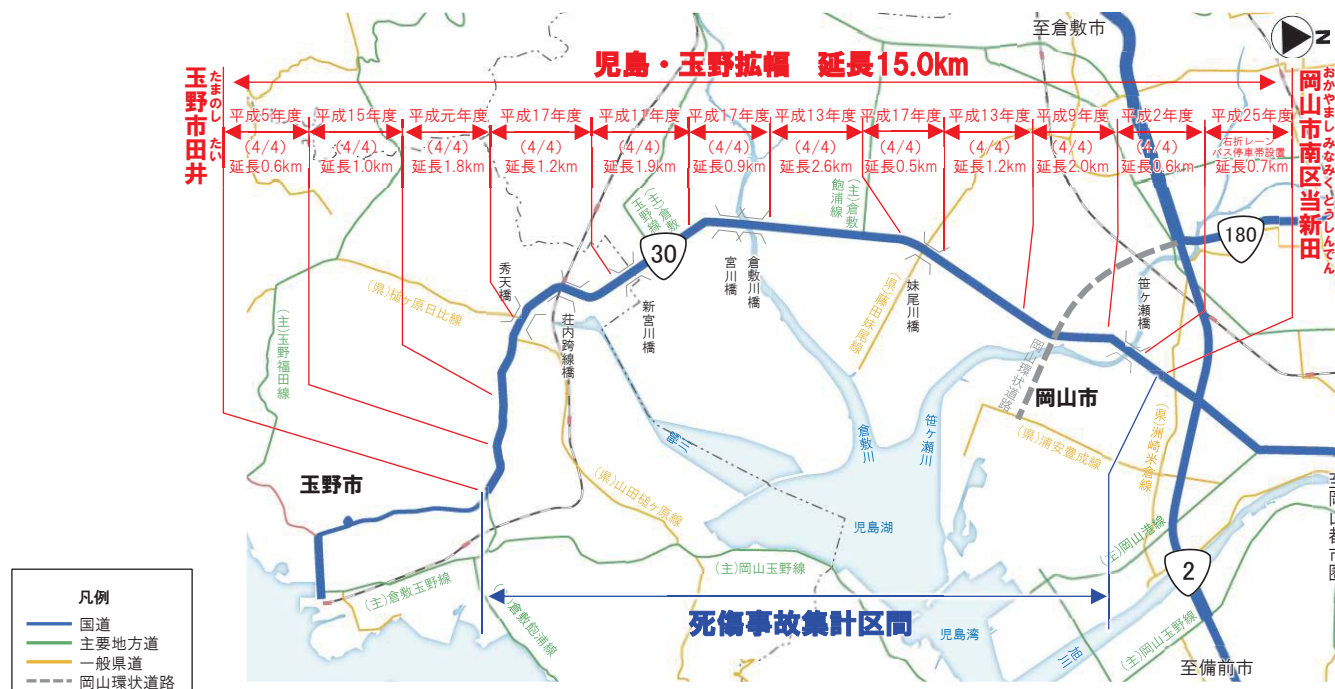
整備前：渋滞区間はH9.5.20調査時の渋滞区間通過時間を使用し、
その他の区間はH9全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度により算出
整備後：渋滞区間はH30.2.20調査時の渋滞区間通過時間を使用し、
その他の区間はプローブデータ(H29.10平日混雑時)の旅行速度を基に算出

5. 事業効果の発現状況

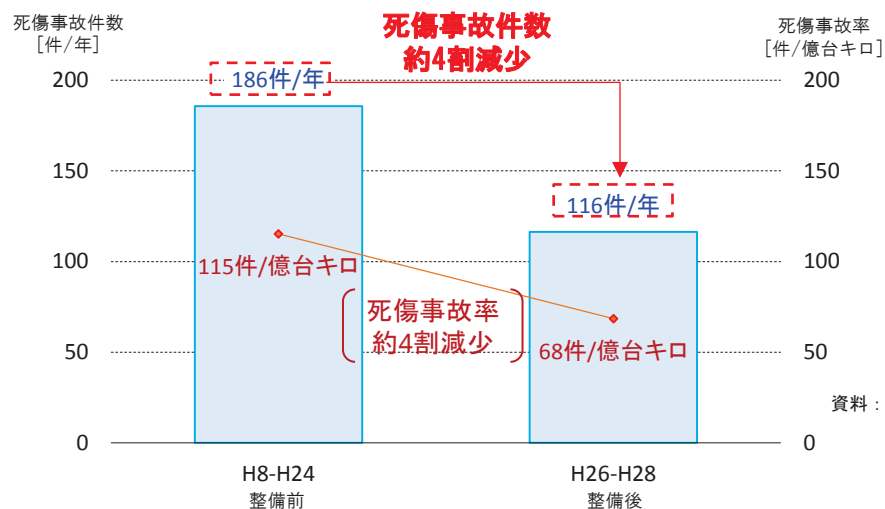
整備効果② 安全・安心の確保

こじま たまの
一般国道30号 児島・玉野拡幅

こじま たまの
・児島・玉野拡幅の整備により交通安全性が向上し、死傷事故発生件数が約4割減少。



■死傷事故件数の変化



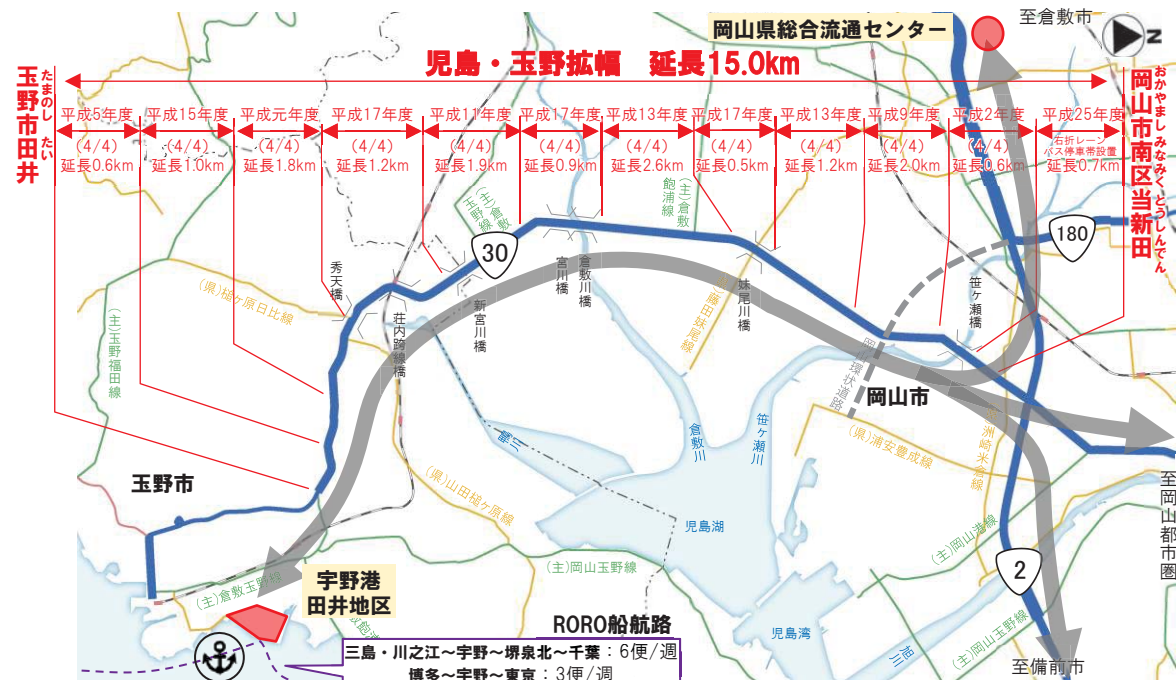
資料：死傷事故 交通事故・道路統合データベース
交通量【H08-H24】H22全国道路・街路交通情勢調査交通量
【H26-H28】H27全国道路・街路交通情勢調査交通量

5. 事業効果の発現状況

整備効果③ 物流効率化の支援

こじま たまの
一般国道30号 児島・玉野拡幅

- ・重要港湾の宇野港の田井地区での貨物取扱量は増加傾向。また、工業用地が完売し、利用形態の見直しをするなど用地の整備を促進されている。
- ・児島・玉野拡幅の整備により宇野港と物流拠点間などのアクセスが向上し物流効率化を支援している。



宇野港田井地区の工業用地整備促進

OH31玉野市重点施策提案書

物流港である宇野港田井地区は、**国道30号の4車線化による交通網の整備**やRORO船定期航路の整備により、一定規模の企業用地の照会が増加、平成26年度に県有地が完売。
宇野港田井地区の効率的な運用に向けて、利用形態の見直しを検討中。

資料/玉野市

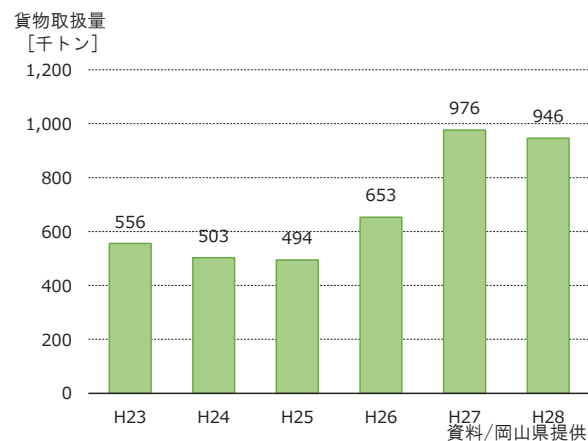
工業用地は
平成26年度に完売

利用形態の
見直しを検討

資料/玉野市重点施策要望書を基に
地理院地図航空写真に加筆



■宇野港田井地区の貨物取扱量



地域の声



・玉野市には田井地区完売後の4年間で24件の問合せを頂いています。他県からの問合せも多いです。

資料/玉野市ヒアリング結果 (H30.10)

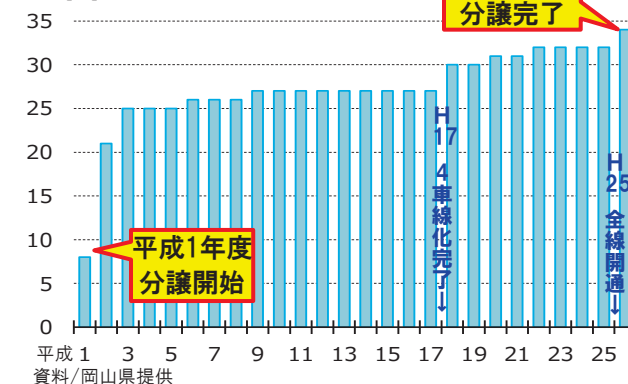


・児島・玉野拡幅の整備により**所要時間が短縮し、輸送の効率化が図られました。**

資料/田井地区物流事業者ヒアリング結果 (H30.12)

■宇野港田井地区の工業用地の分譲件数

分譲件数[件]

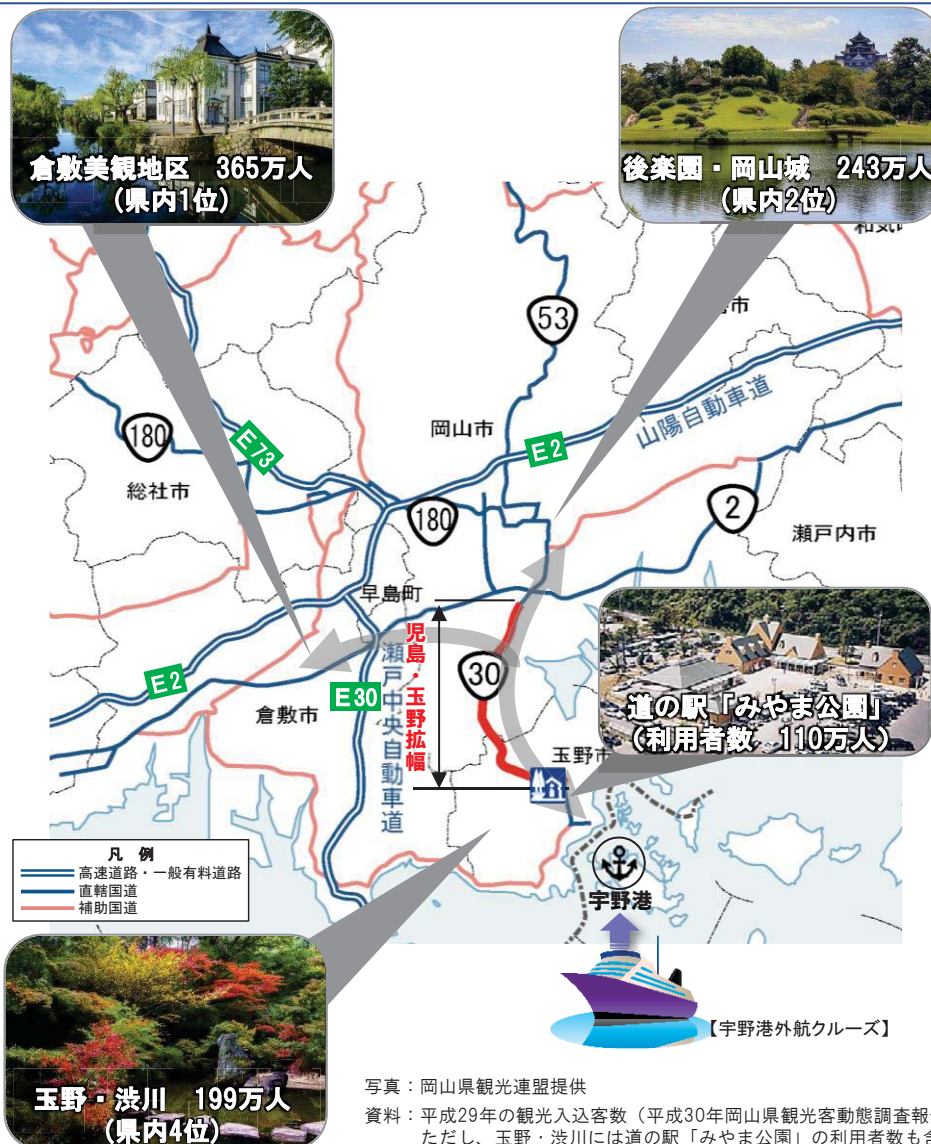


5. 事業効果の発現状況

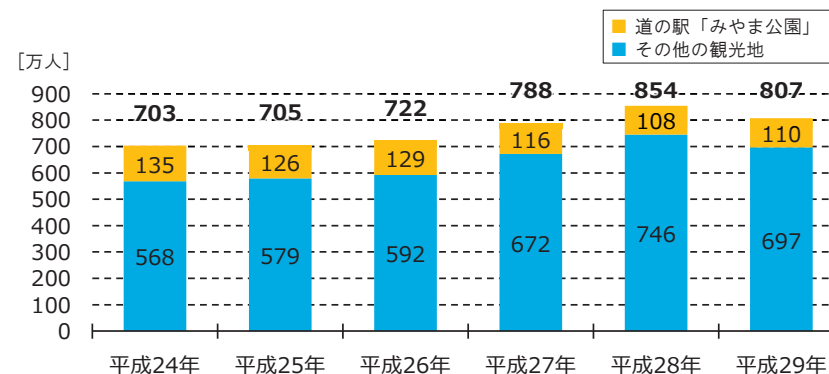
整備効果④ 地域観光振興の支援

こじま たまの
一般国道30号 児島・玉野拡幅

- ・児島・玉野拡幅の整備を見越して平成9年度に道の駅「みやま公園」が開業。
- ・また、宇野港へのクルーズ船の寄港により訪日外国人が岡山都市圏の観光施設へ周遊。
- ・児島・玉野拡幅の整備による観光施設へのアクセス向上や道の駅「みやま公園」開業により地域の観光振興を支援している。



■周辺観光地の観光入込客数の推移



※倉敷美観地区、後楽園・岡山城、玉野・渋川の観光入込客数

資料：平成30年岡山県観光客動態調査報告書
道の駅「みやま公園」は玉野市提供

玉野市の声



- ・クルーズ船の乗客は宇野港から後楽園や倉敷美観地区へ周遊しており、移動の際には所要時間が短い国道30号を利用しています。
- ・観光地での滞在時間が限られており短時間で効率よく周遊しなければならないため、乗客から国道30号の整備はありがたいとの声を頂いています。

資料/玉野市ヒアリング結果 (H30.10)

写真：岡山県観光連盟提供

資料：平成29年の観光入込客数（平成30年岡山県観光客動態調査報告書より）
ただし、玉野・渋川には道の駅「みやま公園」の利用者数も含まれている。

今後の事後評価の必要性

- ・児島・玉野拡幅は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。

改善措置の必要性

- ・児島・玉野拡幅の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、港湾周辺の企業活動の支援など一定の効果は得られているものの、起点部の岡山市南区当新田周辺で残存している渋滞については、引き続き岡山環状南道路による対策を進めていくこととしている。

同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域計画）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。
- ・今後周辺道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。

<参考資料>

・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
費用 (C)	1,008
事業費	922
維持管理費	86
便益額 (B)	1,041
走行時間短縮便益	996
走行経費減少便益	22
交通事故減少便益	22
費用便益比	1.03

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計測したもの。
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造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

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3 便益 (B)	費用便益比 (B/C)
14,500～39,400台／日	約357億円	1,008億円	1,041億円	1.03

※基準年：H30年

▶ 道路の役割

- ①環境の改善(地球環境) [CO2排出量：約3.5千トン/年(0.2%)削減]
環境の改善(沿道環境) [NOx排出量：約11.5トン/年(0.2%)削減、SPM排出量：約0.7トン/年(0.3%)削減]
- ②緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上