

一般国道180号 総社・一宮バイパス

道路建設事業の再評価項目調書

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---------------------|----------|--------|------------------|-------|-----|---|-----|------------|--|--------------|-------|-------------|---------|------------|--|-----|------------|--|---------------|------------|-----------------|------------|-------------|------------|------------|-----|------|
| 事業名 | 一般国道180号 <small>そうじゃ いちのみや</small> 総社・一宮バイパス | 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 おかやま きた ならづ</small> 岡山県岡山市北区櫛津 至： <small>おかやま そうじゃ いじりの</small> 岡山県総社市井尻野 | 延長 | 15.9 km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <p>一般国道180号は、<small>おかやま おかやま しまね まつえ</small>岡山県岡山市から島根県松江市までを結ぶ延長約170kmの主要幹線道路である。 <small>そうじゃ いちのみや おかやま</small>総社・一宮バイパスは、岡山県南部の中央に位置し、<small>おかやま きた ならづ そうじゃ いじりの</small>岡山市北区櫛津と総社市井尻野を結ぶ延長15.9kmのバイパス事業である。</p> <p>事業目的は、<small>おかやま きた ならづ そうじゃ いじりの</small>一般国道180号の岡山市北区櫛津から総社市井尻野の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等である。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S48年度事業化 | S63年度都市計画決定 | H元年度用地着手 | H元年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約580億円 | 事業進捗率 (R2年度末見込み) | 48% | 供用済延長 | 4.9 km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 13,700~37,800台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C (3便益)</td> <td style="width: 15%;">2.1</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>5.5</td> </tr> </table> | B/C (3便益) | 2.1 | (事業全体) | | (残事業) | 5.5 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/事業全体</td> </tr> <tr> <td></td> <td>280 / 742 億円</td> </tr> <tr> <td>(事業費)</td> <td>: 212/654億円</td> </tr> <tr> <td>(維持管理費)</td> <td>: 68/ 88億円</td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/事業全体 | | 280 / 742 億円 | (事業費) | : 212/654億円 | (維持管理費) | : 68/ 88億円 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/事業全体</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1,545/1,586億円</td> </tr> <tr> <td>(走行時間短縮便益)</td> <td>: 1,326/1,368億円</td> </tr> <tr> <td>(走行費用減少便益)</td> <td>: 166/164億円</td> </tr> <tr> <td>(交通事故減少便益)</td> <td>: 53/ 54億円</td> </tr> </table> | 総便益 | (残事業)/事業全体 | | 1,545/1,586億円 | (走行時間短縮便益) | : 1,326/1,368億円 | (走行費用減少便益) | : 166/164億円 | (交通事故減少便益) | : 53/ 54億円 | 基準年 | 令和2年 |
| B/C (3便益) | 2.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | 5.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総費用 | (残事業)/事業全体 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 280 / 742 億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業費) | : 212/654億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (維持管理費) | : 68/ 88億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総便益 | (残事業)/事業全体 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1,545/1,586億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (走行時間短縮便益) | : 1,326/1,368億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (走行費用減少便益) | : 166/164億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (交通事故減少便益) | : 53/ 54億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 | <p>(事業全体) 交通量変動 : B/C=1.9~2.5(交通量±10%) (残事業) B/C=4.8~6.4(交通量±10%) 事業費変動 : B/C=2.1~2.2(事業費±10%) B/C=5.1~6.0(事業費±10%) 事業期間変動 : B/C=2.0~2.3(事業期間±20%) B/C=5.1~6.0(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"> ・ 渋滞損失時間の削減が期待される ・ 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 ・ 国道180号現道を利用するバスの定時性向上が期待される ・ 総社市から岡山駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される ・ 総社市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域道路整備基本計画に位置付けのある環状道路（岡山環状道路）の一部を形成する <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域高規格道路（岡山環状道路）の位置づけられている ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される（総社市一岡山市） <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 吉備路・備中国分寺（H30観光入込客数：約148万人）、総社・宝福寺（H30年観光入込客数：約27万人）へのアクセス向上が期待される <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第一次緊急輸送道路に位置付けられている。 ・ 緊急輸送道路である国道180号が通行止めになった場合の代替路線を形成する <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減が期待される | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⑧生活環境の改善・保全

- ・NOX排出量の削減が期待される
- ・SPM排出量の削減が期待される

⑨他プロジェクトとの関係

- ・国道180号岡山西バイパス（西長瀬～榑津）（R2年度事業化）、岡山環状南道路（H21年度事業化・R6年度開通予定）と一体的に整備する必要がある
- ・岡山県新晴れの国おかやま生き生きプラン（H29.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけられている
- ・岡山市第六次総合計画前期中期計画（H29.3）において「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」の重点施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけられている
- ・総社市第二次総合計画（H28.3）において「地域の均衡ある発展」を図るための路線として位置づけられている

関係する地方公共団体等の意見

◇岡山県知事の意見：一般国道180号総社・一宮バイパスの対応方針（原案）に対して、妥当である。一般国道180号の交通渋滞の緩和が図られるとともに、交通事故件数の削減や安全な歩行空間の形成、高速ICアクセス改善による物流効率化支援等にも資する重要な道路であることから、本事業の早期完成が必要である。

◇岡山市長の意見：一般国道180号総社・一宮バイパスの対応方針（原案）に対して、異議ありません。一般国道180号 総社・一宮バイパスは、岡山市の外環状線の一部を構成するとともに、吉備スマートICを経由し山陽自動車道と接続することにより、岡山市中心市街地の渋滞緩和や産業活動の拡大に大きく寄与する重要な道路であるため、早期供用に向けて整備促進を要望します。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 事業区間沿線の文化財が日本遺産に認定された。
- 一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～榑津）延長3.5kmが新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年3月末時点で用地買収の進捗率は54%になる見込みである。
令和3年3月末時点で事業全体の進捗率は48%になる見込みである。
現在までに岡山市北区福崎～総社市総社までの3.4kmおよび、岡山市北区榑津～岡山市北区一宮山崎までの1.5kmが開通している。

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、引き続き早期全線開通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。

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。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

「事業再評価」

一般国道180号 そうじゃ いちのみや 総社・一宮バイパス

令和2年10月

国土交通省 中国地方整備局

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

◇平成30年5月、岡山市、倉敷市、総社市および赤磐市の4市で文化庁に申請していた「桃太郎伝説」の生まれたまち おかやま～古代吉備の遺産が誘う鬼退治の物語～のストーリーが「日本遺産」に認定。
◇令和2年4月、一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～榑津）の3.5kmが新規事業化。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)= 2.1(事業全体) 5.5(残事業)
◇道路の役割
①環境への影響を考慮した効果[約11千トン/年のCO2削減]
②沿道環境の改善 [NOX排出量：約33.5トン/年(0.4%)削減、SPM排出量：約2.0トン/年(0.5%)削減]
③物流効率化の支援[例] 総社市～岡山港までの所要時間短縮約17分(83分→66分)]

3) 事業の進捗状況

◇令和3年3月末時点で用地買収は54%になる見込みである。
現在までに岡山市北区福崎～総社市総社までの3.4kmおよび、岡山市北区榑津～岡山市北区一宮山崎までの1.5kmが開通している。

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いる。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

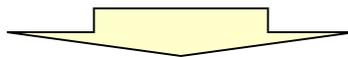
◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

2. 岡山県・岡山市への意見照会結果

◇岡山県知事の意見：一般国道180号総社・一宮バイパスの対応方針(原案)に対して、妥当である。
一般国道180号の交通渋滞の緩和が図られるとともに、交通事故件数の削減や安全な歩行空間の形成、高速ICアクセス改善による物流効率化支援等にも資する重要な道路であることから、本事業の早期完成が必要である。

◇岡山市長の意見：一般国道180号総社・一宮バイパスの対応方針(原案)に対して、異議ありません。
一般国道180号 総社・一宮バイパスは、岡山市の外環状線の一部を構成するとともに、吉備スマートICを経由し山陽自動車道と接続することにより、岡山市中心市街地の渋滞緩和や産業活動の拡大に大きく寄与する重要な道路であるため、早期供用に向けて整備促進を要望します。

【今後の対応方針（原案）】



◇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。

1. 再評価の重点化・効率化判定票

(道路・街路事業)

| 項目 | 判定 | | |
|--|--|---|---|
| | 判断根拠 | チェック欄 | |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | 対象路線沿線市町村の人口 H28.10:787,630人 → R2.1:778,107人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数H28.3:559,832台→H31.3:582,621台 ※対象路線沿線市町村:岡山市及び総社市 <small>おかやま そうじゃ</small> | 変化なし <input checked="" type="checkbox"/> | 変化あり <input type="checkbox"/> |
| 前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | 10%以内 増加無し 増加 10%超え | |
| 事業費の増加 | 全体事業費:530億円(H29年度再評価時)→580億円(R2年度再評価時) ※変化率9% | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 事業期間の増加 | 57年(H29年度再評価時) → 62年(R2年度再評価時) ※変化率9% | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定 | 変化なし <input type="checkbox"/> | 変更あり <input checked="" type="checkbox"/> |
| 需要量の変化(需要量等の減少が10%以内) | 3,764,411 TE/日(H29年度再評価) → 3,887,965 TE/日(R2年度再評価) ※変化率3% | 10%以下 <input checked="" type="checkbox"/> | 10%超え <input type="checkbox"/> |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | <small>おかやまかんじょうどうろ おかやまにし にしながせ ならづ</small> 一般国道180号(岡山環状道路)岡山西バイパス(西長瀬～檜津)(R2年度) | なし <input type="checkbox"/> | あり <input checked="" type="checkbox"/> |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | 直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.31% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 2.2 ≥ 基準値(1.0) | 満足している <input checked="" type="checkbox"/> | 満足してない <input type="checkbox"/> |
| 前回評価で資料の作成を省略していない | | 省略していない <input type="checkbox"/> | 省略している <input checked="" type="checkbox"/> |
| 前回評価で費用対効果分析を省略していない | | 省略していない <input type="checkbox"/> | 省略している <input checked="" type="checkbox"/> |
| その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由) | 特になし | — | |

以上より、審議区分 : **要点** 資料 : **作成** 費用対効果分析 : **実施** とする。

2. 事業概要

(1)位置図

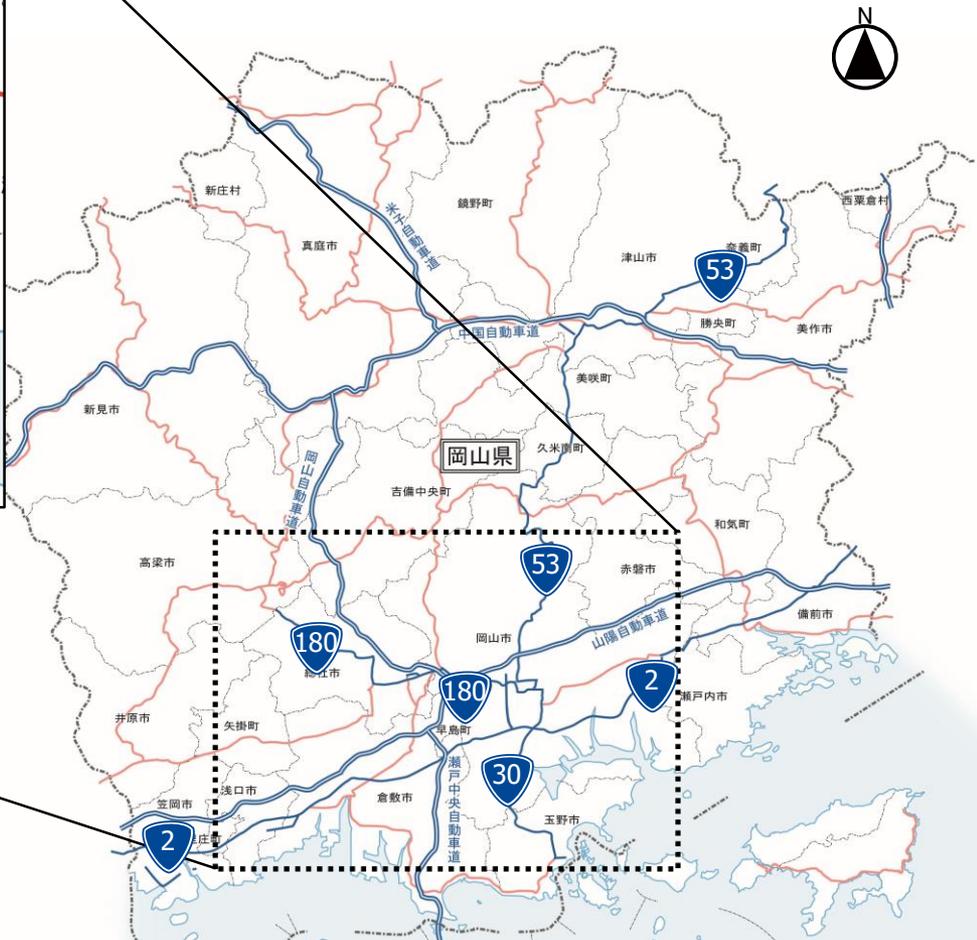
- 一般国道180号は、岡山県岡山市北区から島根県松江市に至る延長約170kmの主要幹線道路である。
- 総社・一宮バイパスは、岡山県岡山市北区から岡山県総社市を結ぶ延長15.9kmのバイパスである。

<拡大図>



凡例

| | |
|--|-------------|
| | 高速道路・一般有料道路 |
| | 自動車専用道路 |
| | 直轄国道 |
| | 補助国道 |



2. 事業概要

(2)事業目的と計画概要

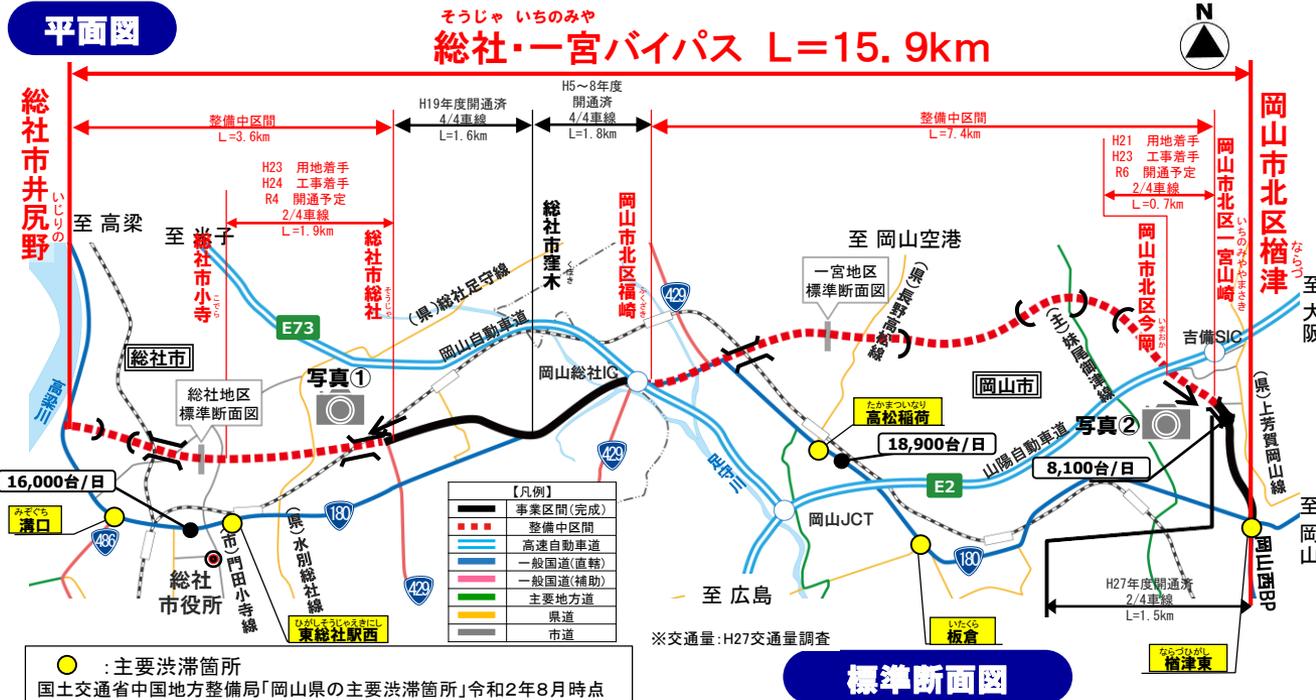
- 一般国道180号の岡山市北区榎津から総社市井尻野の交通混雑緩和及び交通安全の確保等を目的とした事業である。
- 昭和48年度に事業着手しており、平成元年度から用地着手及び工事着手。現在までに約4.9kmが開通している。
- 総社市総社～総社市小寺間が令和4年度、岡山市北区今岡～北区一宮山崎間が令和6年度に、それぞれ開通予定。

計画概要

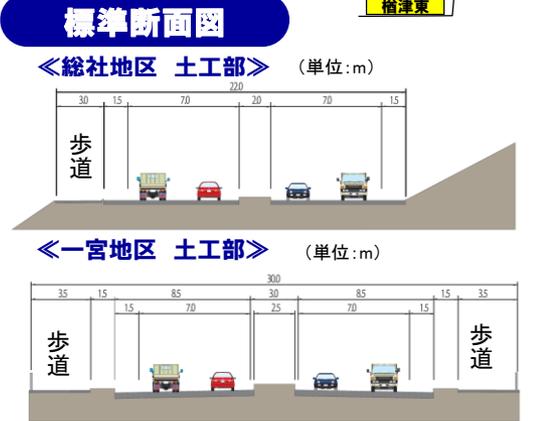
| | |
|---------|--|
| 起 終 点 | 起点: 岡山県岡山市北区榎津 終点: 岡山県総社市井尻野 |
| 計 画 延 長 | L=15.9km |
| 道 路 規 格 | 3種1級 4種1級 3種2級 |
| 設 計 速 度 | 60km/h |
| 車 線 数 | 4車線 |
| 都市計画決定 | 昭和63年8月 |
| 事業着手 | 昭和48年度 |
| 用地着手 | 平成元年度 |
| 工事着手 | 平成元年度 |
| 事業再評価 | 平成15年度、平成20年度、 平成23年度、平成26年度、 平成29年度 |
| 全体事業費 | 約580億円 |

●事業の進捗状況(令和3年3月末見込)

| | |
|----|-----|
| 用地 | 54% |
| 工事 | 45% |
| 全体 | 48% |



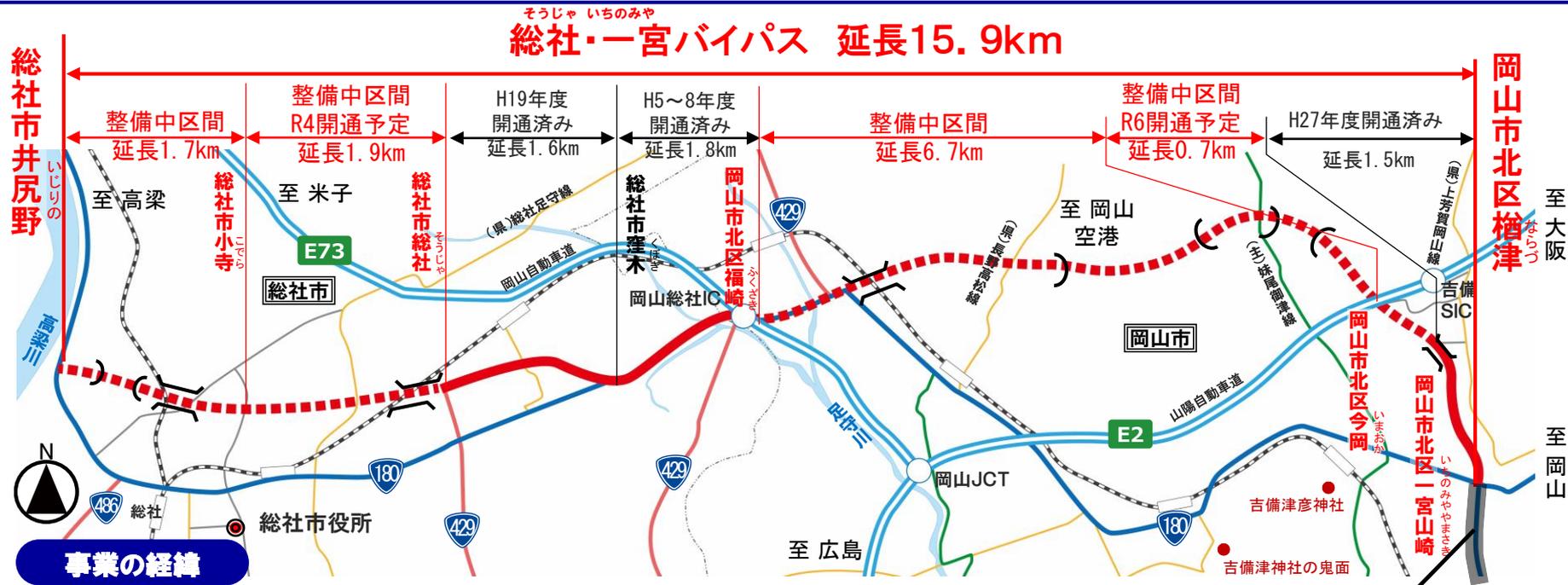
【写真①】総社市総社付近の状況 【写真②】岡山市北区今岡付近の状況



※完成事業費に対する割合

3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

- 平成30年5月、岡山市、倉敷市、総社市および赤磐市の4市で文化庁に申請していた「桃太郎伝説」の生まれたまち おかやま～古代吉備の遺産が誘う鬼退治の物語～」のストーリーが「日本遺産」に認定。
- 令和2年4月、一般国道180号岡山西バイパス(西長瀬～桧津)の3.5kmが新規事業化。



「桃太郎伝説」の生まれたまち おかやま～古代吉備の遺産が誘う鬼退治の物語～」のストーリーが平成30年5月「日本遺産」に認定



- 主な構成文化財
- 鬼ノ城(総社市)
 - 吉備津神社の鬼面(岡山市)
 - 吉備津彦神社(岡山市)
 - 楯築遺跡(倉敷市)
 - 岡宮山古墳(赤磐市)

資料：日本遺産パンフレット2019版

一般国道180号岡山西バイパス (西長瀬～桧津) 延長3.5km 令和2年度新規事業化

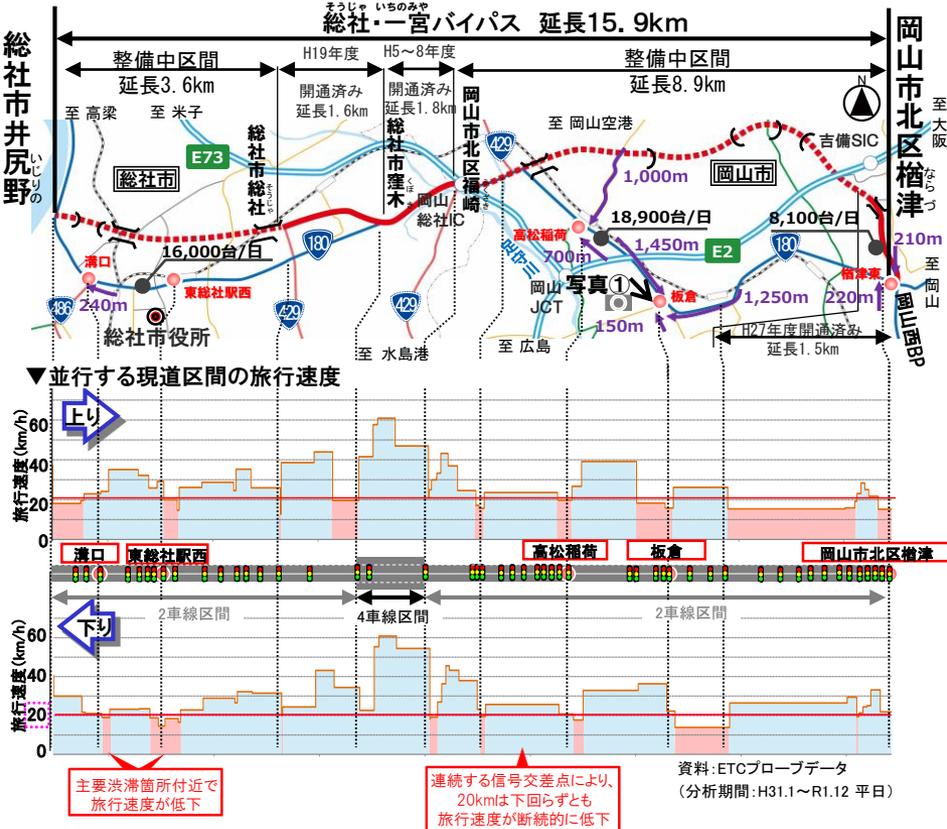


4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

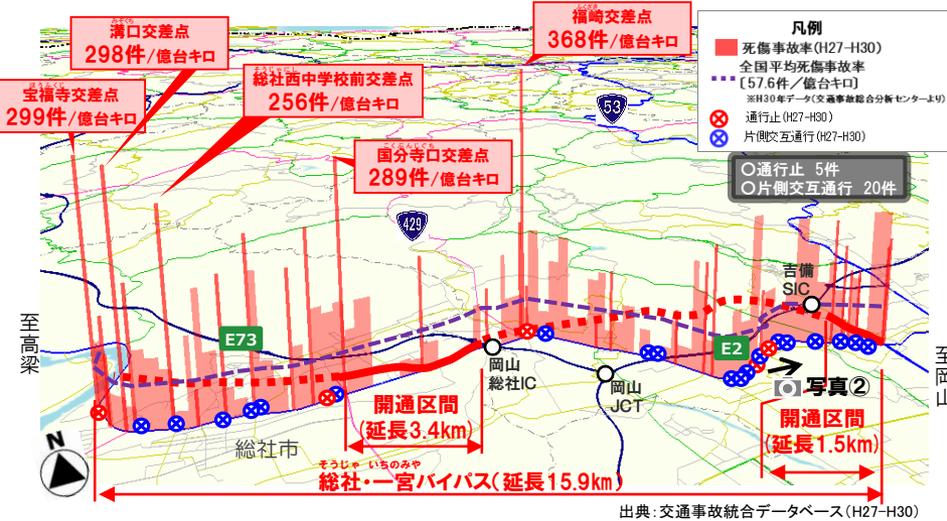
課題① 国道180号の交通混雑

- 並行する現道は信号交差点が連続し、主要渋滞箇所（5箇所）付近で著しい速度低下が発生。
- バイパスの整備により、交通量の転換が図られ、渋滞の緩和、円滑な移動が期待される。



課題② 国道180号の交通事故発生

- 並行する現道の大半の区間で死傷事故率が全国平均を上回っており、特に主要渋滞箇所が高い値である。
- バイパスの整備により、渋滞に起因する追突事故や事故に伴う交通規制の減少が期待される。



【写真①】板倉交差点付近の朝ピーク時混雑状況 【写真②】大型車事故の状況（岡山市北区西幸川地先）

総社市役所

- 国道180号は通学路になっている箇所も多く、安全性の向上は市民から多く要望されています。
- 総社・一宮バイパスの開通により、安全な歩行者・自転車空間が創出されることを期待しています。

出典：R1年度ヒアリング結果

4. 事業の必要性

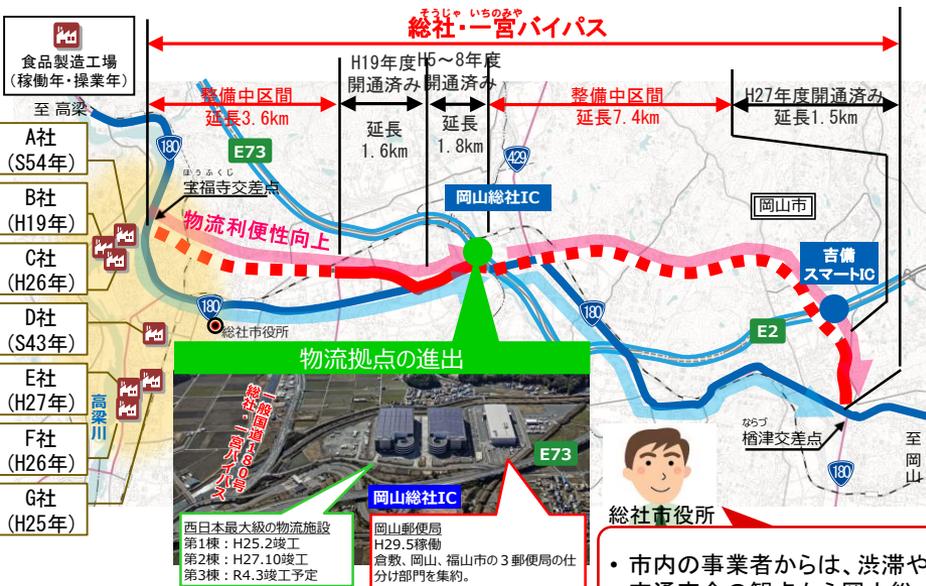
(2) 道路整備により期待される効果

① 企業の立地・雇用促進

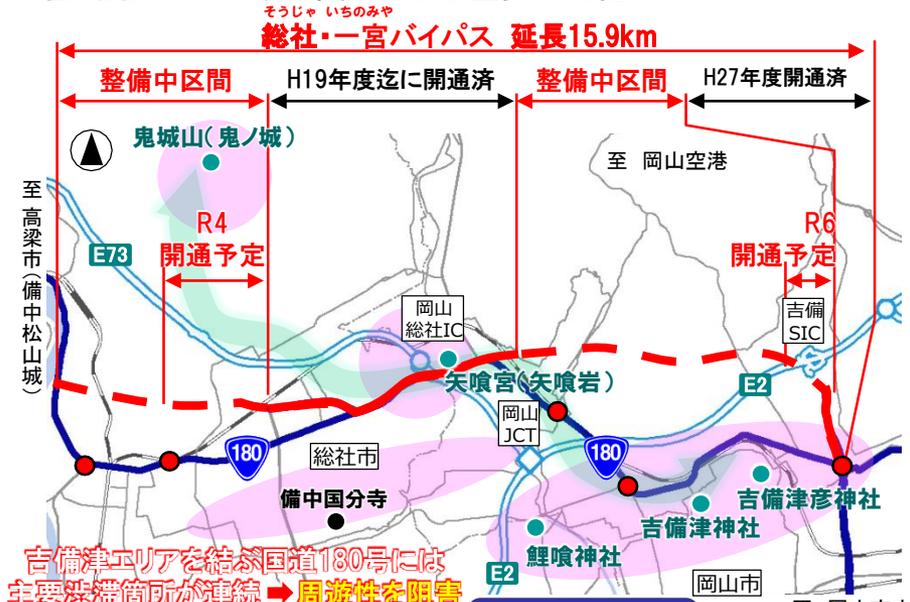
- 総社市は山陽自動車道や瀬戸中央自動車道等へのアクセス性が高いことから、食品工場や物流拠点となる大型倉庫の進出が活発であり雇用が増加している。
- バイパスの整備により、岡山総社ICや、岡山市街へのアクセス性が更に向上し、円滑な物流を支援する。

② 地域の観光振興

- 平成30年5月、バイパス周辺の文化財により構成される「桃太郎伝説」の生まれたまち おかやま(略)のストーリーが「日本遺産」に認定された。
- バイパスの開通により現道の交通分散が図られ、周辺観光資源の周遊性の向上や、観光振興が期待される。



▼吉備路エリアの観光資源および主要渋滞箇所



- ・市内の事業者からは、渋滞や交通安全の観点から岡山総社ICまでのアクセス向上を要望されています。
- ・渋滞解消・安全性向上は、現在立地している企業にとっては配送時間の短縮につながります。
- ・また、立地を検討している企業に向けての大きなアピールポイントとなります。

期待される道路の役割(効果)



資料：ETC2.0プローブ情報(H31.1～R1.12平日朝ピーク平均)を基に算出
 注)総社・一宮バイパス開通後の旅行速度は50km/hを設定
 (既開通区間はETC2.0プローブ情報(H31.1～R1.12平日朝ピーク平均))

●総事業費(増額後):580億円

今回増額:50億円(約9%増)

■コスト増加の内訳

| 項目 | 増額費用 |
|--------------------|------|
| (1) 電線共同溝の追加 | 31億円 |
| (2) 盛土区間の軟弱地盤対策の追加 | 10億円 |
| (3) その他(埋蔵文化財調査費用) | 9億円 |
| 合計 | 50億円 |

5. コスト増加の要因

約31億円の増額

(1) 電線共同溝の追加

●道路法第37条の改正に伴う電柱による占用の禁止又は制限に関する取扱いにより、電力・通信事業者と無電柱化に向けた協議を進めてきた。この度、電線共同溝整備道路の指定について合意が図られたことから、電線共同溝を追加。

●経緯
 平成25年6月 道路法第37条の改正
 平成27年12月 通達「道路法第37条の改正に伴う電柱占用の禁止または制限に関する取扱いについて」が发出
 平成30年度 総社地区の電力・通信事業者と協議開始
 令和 2年度 一宮地区の電力・通信事業者と協議開始

電柱の倒壊により、電柱が道路を寸断



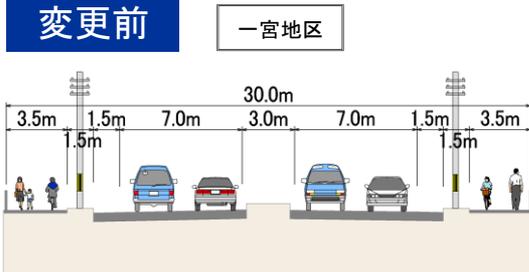
無電柱化することで...

無電柱化により架線がなくなり、電柱の倒壊・道路の寸断を防止

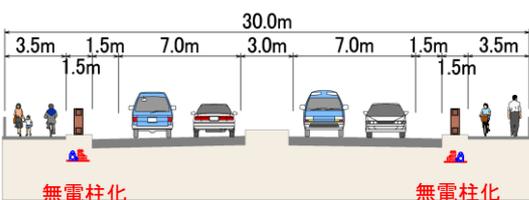


電線共同溝の整備

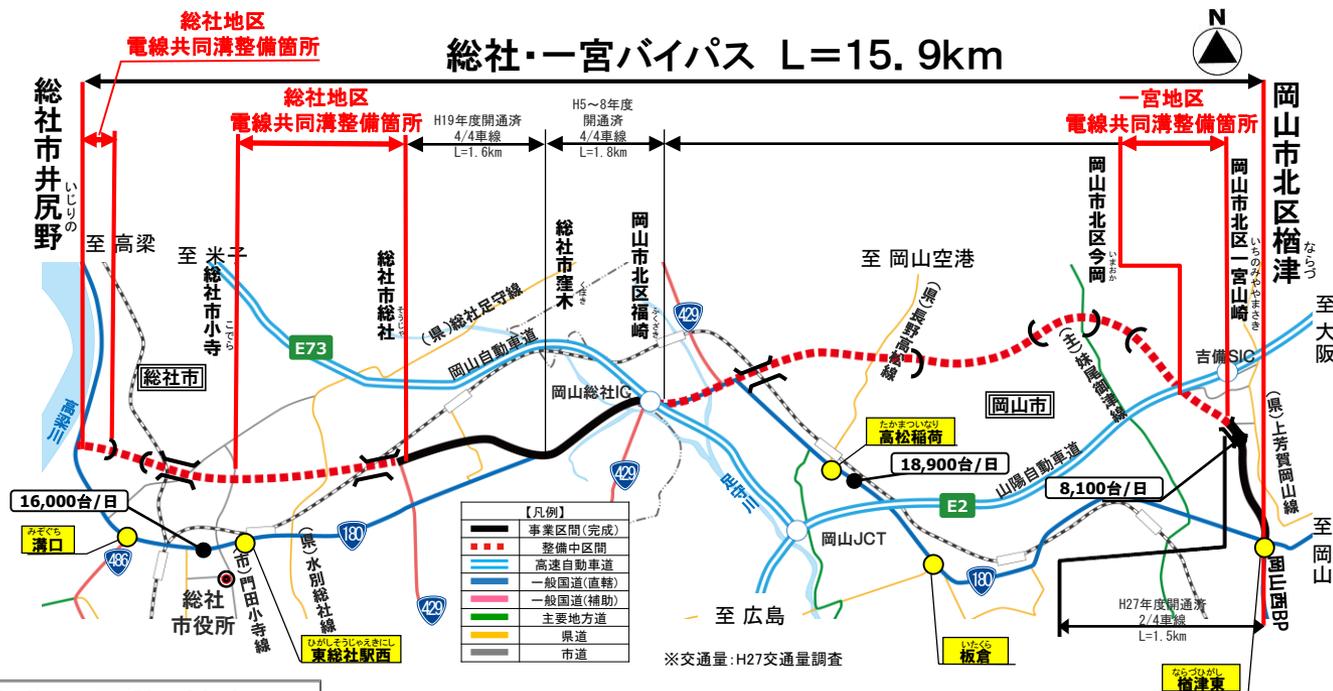
変更前



変更後



総社・一宮バイパス L=15.9km



事業費=キロあたり単価3.5億円×延長4.4km×両側=30.8億円

5. コスト増加の要因

(2) 盛土区間の軟弱地盤対策の追加

約10億円の増額

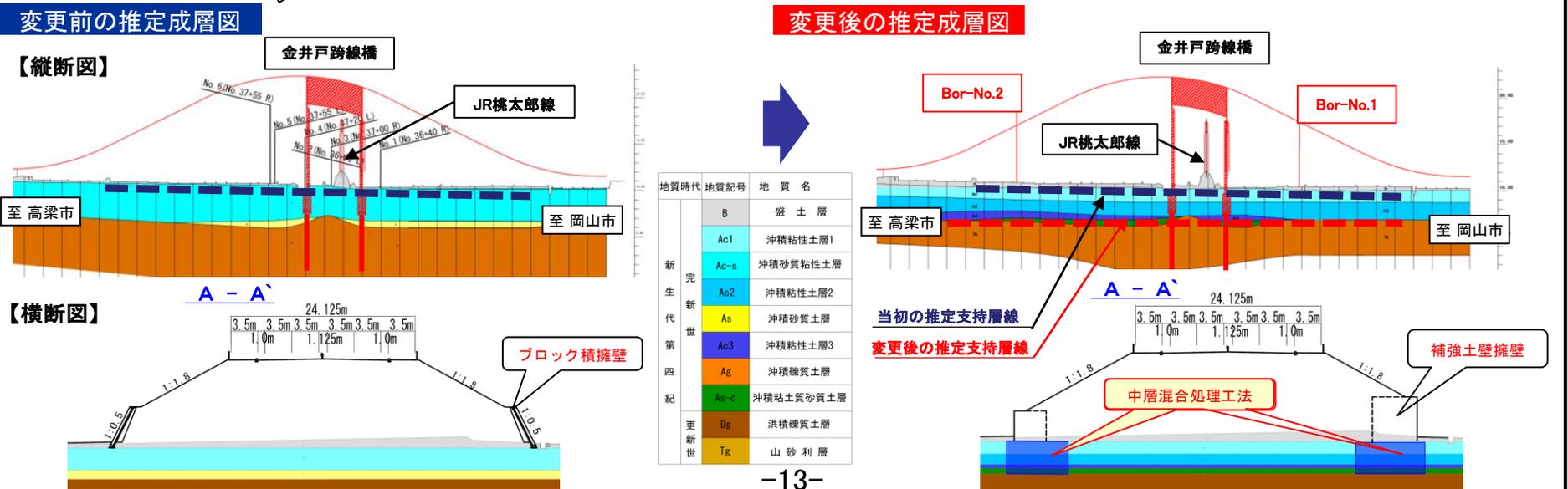
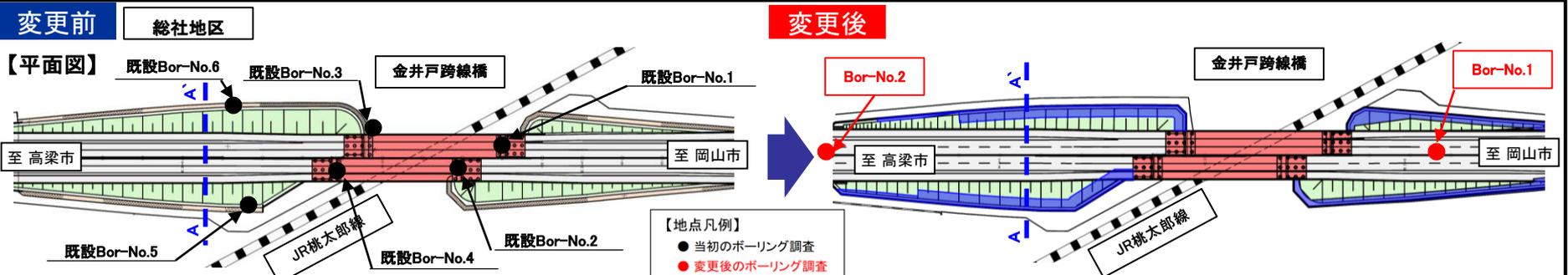
● 総社地区の金井戸跨線橋周辺において、地震動に対応した擁壁構造に変更するため、H30年度に地質調査を実施したところ、擁壁形式の変更及び地盤改良(中層混合処理工法)が必要になった。また、一宮地区においても、軟弱な粘土層等が厚く体積していることが確認されたことから、地盤改良(中層混合処理工法)を行った上で、盛土を行う必要が生じた。

● 経緯
 平成30年度 地質調査の実施 軟弱地盤対策が必要と判明
 平成31年度 軟弱地盤対策工 設計実施

軟弱地盤対策工

・軟弱地盤対策工として、盛土箇所に中層混合処理工法を採用。

| 項目 | 凡例 |
|----------|---|
| 橋梁 | |
| 中層混合処理工法 | |



5. コスト増加の要因

(3) その他 (埋蔵文化財の調査費用)

約9億円の増額

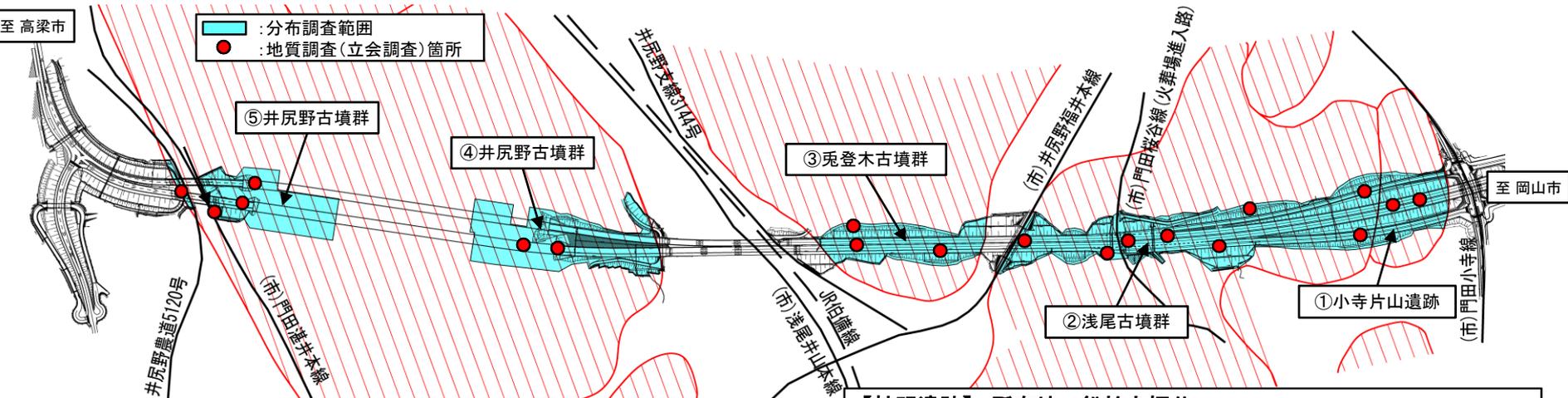
● 総社地区では、遺跡地図情報に基づく埋蔵文化財の調査範囲を設定していたが、H30～H31年度に岡山県教育委員会の立会のもと、分布調査を実施した結果、古墳群のほかにも複数の時代の遺構等が出土する可能性が高いことが判明したため、隣接工区の実績も踏まて、掘削層の見直しを行ったものである。

● 経緯

- ・隣接工区の発掘調査では、弥生時代後半期から奈良時代にかけての竪穴住居や掘立柱建物、土器棺墓、土坑、溝、河道など多数の遺構が見つかった。
- 【神明遺跡では、銅鐸(外縁付鈕式、高さ約31cm、幅約16cm)等が出土】
- ・浅尾古墳群・兎登木古墳群・井尻野古墳群では、複数の遺構面調査が見込まれることから、掘削層を1層から2層に見直した。



● 埋蔵文化財調査範囲



● 隣接工区では、掘削層は1層(深さ50cm)を想定していたが、2層目に遺物の頭が発見されることが多々あったため、掘削層を2層に見直した。



【神明遺跡】所在地：総社市福井

<銅鐸(外縁付鈕式、高さ約31cm、幅約16cm)が出土>

<掘立柱建物検出状況>

7. 今回のとりまとめ結果

●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) | 742 | 280 |
| 事業費 | 654 | 212 |
| 維持管理費 | 88 | 68 |
| 便益額 (B) | 1,586 | 1,545 |
| 走行時間短縮便益 | 1,368 | 1,326 |
| 走行経費減少便益 | 164 | 166 |
| 交通事故減少便益 | 54 | 53 |
| 費用便益比 | 2.1 | 5.5 |

| 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。 |

◆まとめ

| 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 |
|---------------------|-------|--------|---------|---------------------------|
| 13,700台/日～37,800台/日 | 580億円 | 742億円 | 1,586億円 | 2.1 (5.5) |

※基準年：R2年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境の影響を考慮した効果 [約11千トン/年のCO₂削減]
総社・一宮バイパス整備に伴う速度向上による地球環境(CO₂)の改善効果を算出
- ②沿道環境の改善 [NO_x排出削減量約33.5t/年(約0.4%削減)、SPM排出削減量約2t/年(約0.5%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物流効率化の支援 [総社市～岡山港までの所要時間短縮約17分(83分→66分)]

| | 前回評価 (H29年度) | 今回再評価 (R2年度) | 備考 (前回評価時からの主な変更点) |
|----------------|----------------------|----------------------|---|
| 事業諸元 | L=15.9km | L=15.9km | — |
| 計画交通量 | 14,700～35,300台/ 日 | 13,700～37,800 台/日 | <ul style="list-style-type: none"> ・将来交通需要推計ベースの変更(H17センサスペース → H22センサスペース) ・最新の事業化ネットワークを反映 |
| 総事業費 | 約530億円 | 約580億円 | <ul style="list-style-type: none"> ・電線共同溝の追加 ・盛土区間の軟弱地盤対策 ・その他(埋蔵文化財の調査費用) による事業費増加 |
| 総費用 (C) | 554億円 | 742億円 | <ul style="list-style-type: none"> ・基準年の変更(H26基準からR2基準) ・総事業費の増加による変更 ・供用年の変更 |
| 総便益 (B) | 1,405億円 | 1,586億円 | <ul style="list-style-type: none"> ・将来交通需要推計ベースの変更(H17センサスペース → H22センサスペース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H26基準からR2基準) ・供用年の変更 |
| 費用対効果 (B/C) | 2.5 | 2.1 | <ul style="list-style-type: none"> ・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
 ※前回評価時の数値は平成26年度費用便益分析算定時点

一般国道180号 総社・一宮バイパス

〔岡山県への意見照会と回答〕

〔岡山市への意見照会と回答〕

国中整企画第37号
国中整港計第18号
令和2年9月10日

岡山県知事 様

国土交通省
中国地方整備局長
(公印省略)

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 (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確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（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、令和2年10月19日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)

| 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 | |

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ご意見の送付期限：令和2年10月8日（木）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

建設専門官 桐谷（内線：3153）

主査 武嶋（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-511-6359

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

技 第 2 5 6 号

令和2年10月2日

中国地方整備局長 殿

岡山県知事 伊原木 隆太

(公 印 省 略)

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）

令和2年9月10日付け、国中整企画第37号及び国中整港計第18号で照会のあつた、次の事業についての意見は別紙のとおりです。

記

1 一般国道180号 総社・一宮バイパス



(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180号 総社・一宮バイパス | |
| 対応方針に対する意見 (対応方針：継続) | ○ 妥当である ・ 妥当でない | |
| (意見) 一般国道180号の交通渋滞の緩和が図られるとともに、交通事故件数の削減や安全な歩行空間の形成、高速ICアクセス改善による物流効率化支援等にも資する重要な道路であることから、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。

国中整企画第37号
国中整港計第18号
令和2年9月10日

岡山市長 様

国土交通省
中国地方整備局長
(公印省略)

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 (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確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（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、令和2年10月19日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)

| 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 | |

※貴市の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ご意見の送付期限 : 令和2年10月8日（木）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

建設専門官 桐谷 （内線：3153）

主査 武嶋 （内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

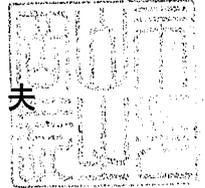
FAX：082-511-6359

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

岡道計第 118 号
令和2年10月 2日

中国地方整備局長 様

岡山市長 大 森 雅 夫



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)

貴職におかれましては、平素より岡山市の土木行政に対するご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、令和2年9月10日付け国中整企画第37号、国中整港計第18号で照会のありました「一般国道180号 総社・一宮バイパス」の再評価に係る対応方針(原案)に対する意見について、下記の通り回答します。

記

1 意見 異議ありません。

一般国道180号 総社・一宮バイパスは、岡山市の外環状線の一部を構成するとともに、吉備スマートICを經由し山陽自動車道と接続することにより、岡山市中心市街地の渋滞緩和や産業活動の拡大に大きく寄与する重要な道路であるため、早期供用に向けて整備促進を要望します。



<問い合わせ先>

岡山市 都市整備局

道路部 道路計画課

課長 加藤 孝志

TEL 086-803-1696

FAX 086-803-1727