

一般国道180号 岡山環状南道路

道路建設事業の再評価項目調書

| | | |
|---|---|--|
| 事業名 一般国道180号 岡山環状南道路 | 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：岡山県岡山市南区藤田 至：岡山県岡山市南区古新田 | 延長 2.9km | |
| 事業概要 一般国道180号は、岡山県岡山市北区から島根県松江までを結ぶ延長約174kmの主要幹線道路である。 岡山環状南道路は、岡山県南部の中央に位置し、岡山県岡山市南区藤田と岡山市南区古新田を結ぶ延長2.9kmのバイパスである。 事業目的は、岡山市都市部で発生している交通渋滞の緩和、交通安全の確保、物流ネットワークの形成である。 | | |
| H21年度事業化 | H20年度都市計画決定 | H23年度用地着手 |
| H24年度工事着手 | | |
| 全体事業費 353億円 | 事業進捗率 62% | 供用済延長 0.0km |
| 計画交通量 23,200 ~ 84,300 台/日 (R2年度末見込み) | | |
| 費用対効果分析結果 | 総費用 (事業費) 113/342 億円 (維持管理費) 22/22 億円 | 総便益 (走行時間短縮便益) 605/605 億円 (走行費用減少便益) 44/44 億円 (交通事故減少便益) 5.6/5.6 億円 |
| B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 4.8 | 基準年 令和2年 | |
| 感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C=1.8~1.8(交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=4.7~4.8(交通量±10%) 事業費 : B/C=1.7~1.9(事業費±10%) 事業費 : B/C=4.5~5.3(事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.7~1.9(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=4.6~5.0(事業期間±20%) | | |
| 事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・ 渋滞損失時間の削減が期待できる ・ 現道等におけ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30号を利用するバスの定時性向上が期待される ・ 玉野市から岡山空港へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 ・ 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 ③都市の再生 ・ 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 ④国土・地域ネットワークの構築 ・ 地域高規格道路「岡山環状道路」の一部としての位置づけ ⑤個性ある地域の形成 ・ 玉野・渋川(海水浴場等)(H30観光入込客数:約204万人/年)、岡山市市街地中心部(H30観光入込客数:約417万人)等へのアクセス向上が期待される ⑦地球環境の保全 ・ 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 ・ 一般国道180号岡山西バイパス(西長瀬~楢津)(R2年度事業化)、総社・一宮バイパス(S48年度事業化)、(市)藤田浦安南町線(H21年度事業化)と一体的に整備 ・ 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 | | |

- ・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
- ・中央卸売市場整備計画（H28.4）において、中央卸売市場の「流通圏広域化に伴う大量受入れ・大量出荷に対応する市場機能の強化」を図るための施設改善予定
- ・本事業に併せ大樋橋西交差点の立体交差化の予定で、国道2号の渋滞箇所の渋滞緩和が期待できる

関係する地方公共団体等の意見

「早期整備を望む。」という要望が、一般国道180号岡山県整備促進期成会（岡山市長・岡山市議会議員・総社市長・総社市議会議員・高梁市長・高梁市議会議員・新見市長・新見市議会議員）から出されている。

岡山市長の意見：異議ありません。

一般国道180号岡山環状南道路は、岡山市の外環状線の一部を構成し、本市整備中の市道藤田浦安南町線と接続することにより、岡山市中心市街地や国道2号の渋滞緩和、物流の効率化による産業振興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

- ・岡山西バイパス側道部の全線開通および国道180号総社・一宮バイパスの部分開通による交通集中や周辺開発の増進、人口増加に伴い、渋滞や交通事故が発生している。
- ・国道180号総社・一宮バイパスは部分開通し、市道藤田浦安線が事業中であり、岡山環状道路として一体的整備が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年度末で事業全体の進捗率は62%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、用地買収、工事推進を行っており、早期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。

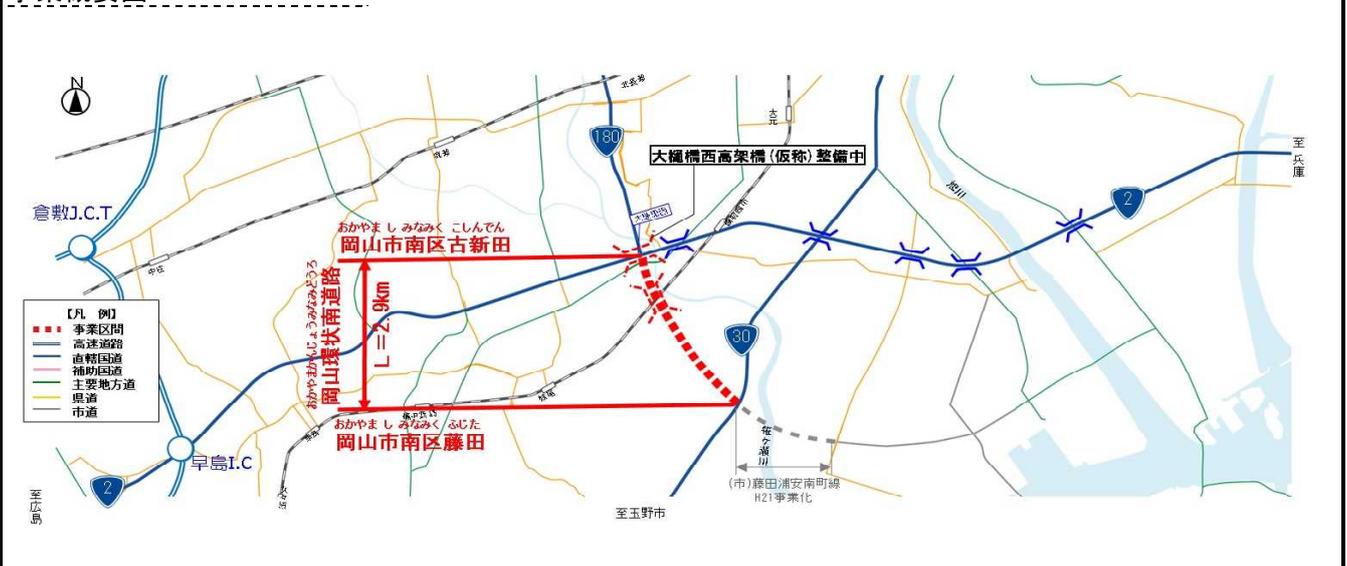
対応方針（原案）

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」
おかやまかんじょうみなみ
一般国道180号 岡山環状南道路

令和2年 11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

- ◇令和2年3月、一般国道2号倉敷立体の全区間7.7kmが4車線で完成。
- ◇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。
- ◇国道2号岡山市古新田～倉敷市新田では、ルート・構造の検討に係る調査等を進めている。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)= 1.8(事業全体) 4.8(残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果 [約5.2千トン/年のCO2削減]
 - ②沿道環境の改善[Nox排出量:約15.1トン/年(0.3%)削減、SPM排出量:約0.9トン/年(0.3%)削減]
 - ③物流効率化の支援 [例]玉野市役所～岡山空港までの所要時間短縮約15分(90分→75分)]

3) 事業の進捗状況

- ◇令和2年度末で事業全体の進捗率は62%になる見込みである。

②事業の進捗見込み

- ◇現在、用地買収および工事を推進しており早期完成を目指し、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. 市への意見照会結果

- ◇岡山市長の意見:異議ありません。
- 一般国道180号 岡山環状南道路は、岡山市の外環状線の一部を構成し、本市整備中の市道藤田浦安南町線と接続することにより、岡山市中心市街地や国道2号の渋滞緩和、物流の効率化による産業振興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、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的な事業を継続する。

1. 再評価の重点化・効率化判定票

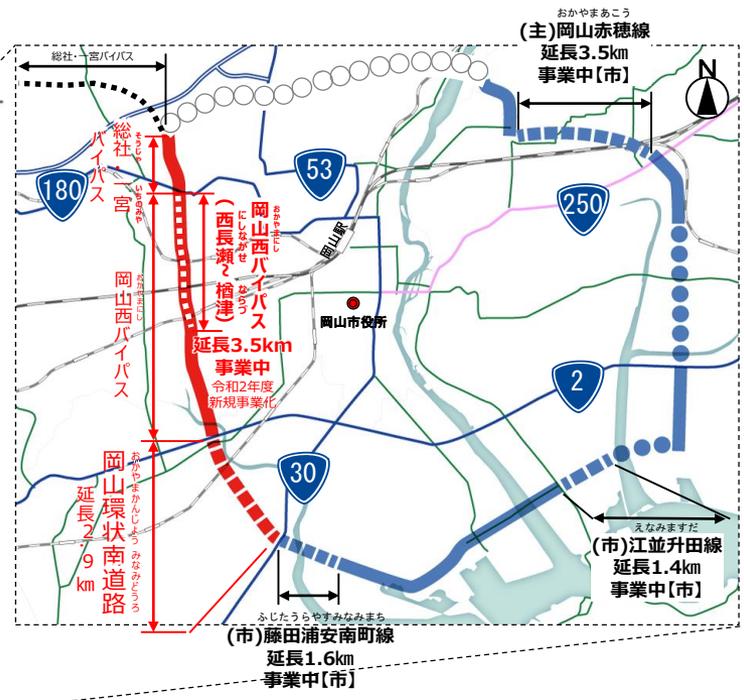
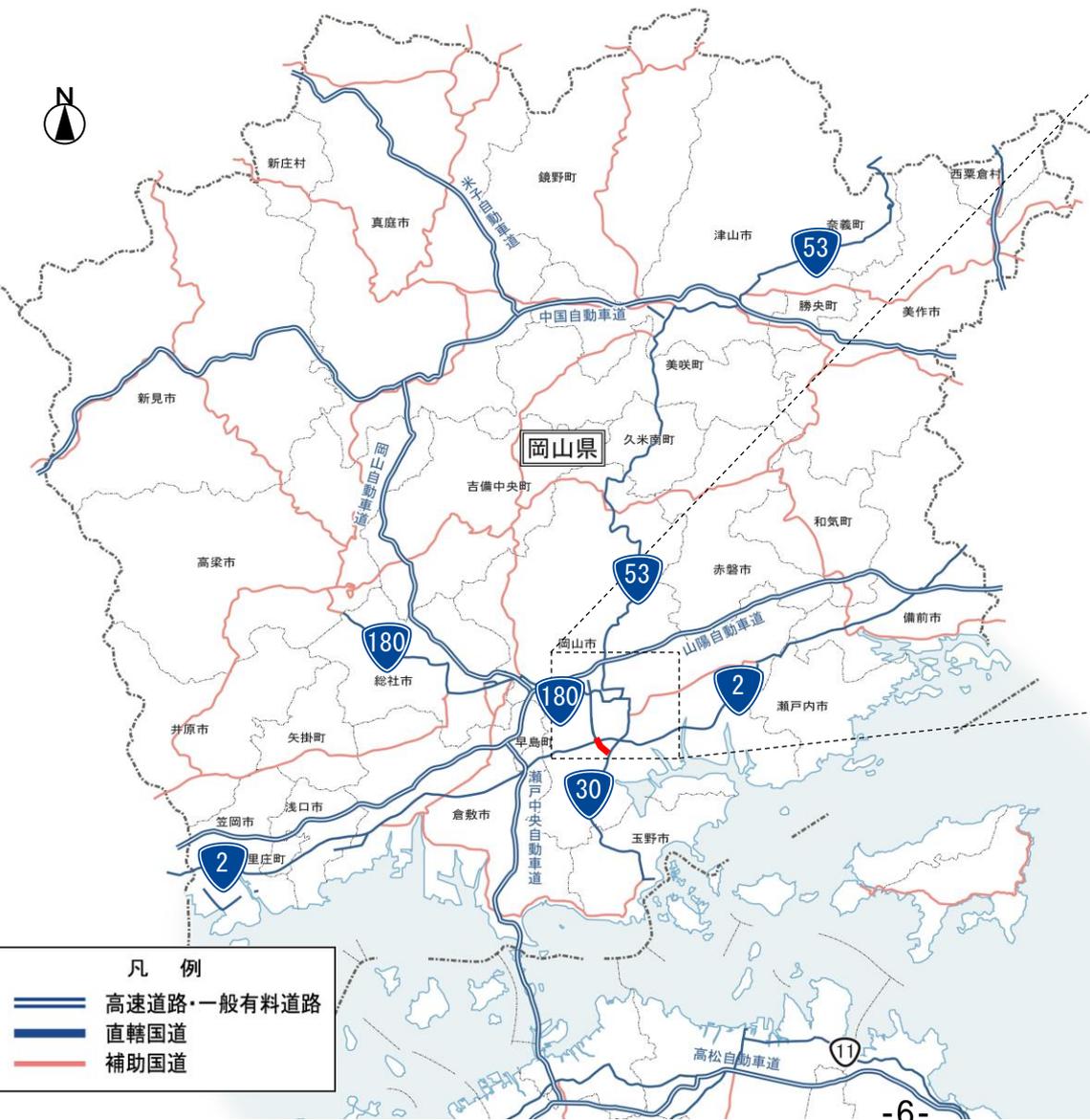
(道路・街路事業)

| 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 H28.1:707,615人 → R2.1:708,735人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数H27.3:500,986台→H31.3:528,648台 <small>おかやま</small> ※対象路線沿線市町村:岡山市 | 変化なし ■ | 変化あり □ | |
| 前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | | |
| 事業費の増加 | 全体事業費:223億円(H28年度再評価時)→353億円(R2年度再評価時) ※変化率58% | □ | □ | ■ |
| 事業期間の増加 | 13年(H28年度再評価時) → 16年(R2年度再評価時) ※変化率23% | □ | □ | ■ |
| 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 □ | 変更あり ■ | |
| 需要量の変化(需要量等の減少が10%以内) | 3,667,414 TE/日(H28年度再評価) → 3,729,531 TE/日(R2年度再評価) ※変化率2% | 10%以下 ■ | 10%超え □ | |
| 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)(令和2年度) 他 | なし □ | あり ■ | |
| 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 0.05% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 3.6 ≥ 基準値(1.0) | 満足している ■ | 満足していない □ | |
| 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 □ | 省略している ■ | |
| 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 □ | 省略している ■ | |
| 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 : 重点 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

おかやまかんじょうみなみ おかやまかんじょう おかやま おかやま みなみ ふじた おかやま みなみ こしんでん
 ・岡山環状南道路は、岡山環状道路(岡山市街地の外周延長約40km)の一部を構成する岡山市南区藤田から岡山市南区古新田に至る延長2.9kmの道路である。



| 岡山環状道路 | |
|-------------------|-------|
| 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 | ● |

2. 事業概要

(2) 事業目的と計画概要

● 岡山市都市部で発生している交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流ネットワークの形成等を目的とした事業である。



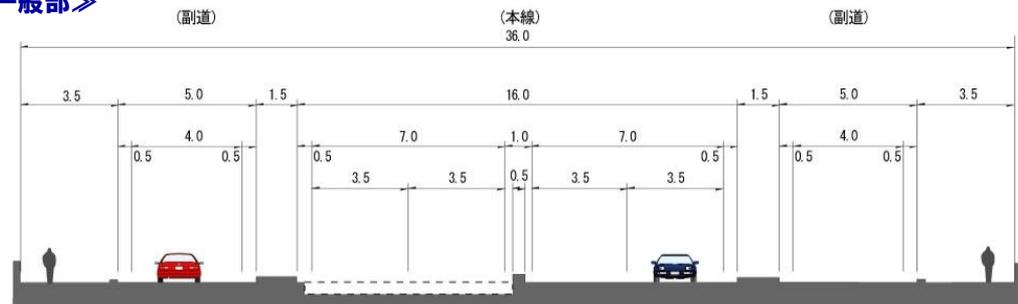
起点側より終点側を望む[令和2年3月撮影]

計画概要

| | |
|-----------|---|
| 起 終 点 | おかやま おかやま みなみ ふじた 起点: 岡山県岡山市南区藤田 おかやま おかやま みなみ こしんでん 終点: 岡山県岡山市南区古新田 |
| 計 画 延 長 | 2.9km |
| 道 路 規 格 | 第4種第1級 |
| 設 計 速 度 | 60km/h |
| 車 線 数 | 暫定2車線 |
| 全 体 事 業 費 | 約353億円 |

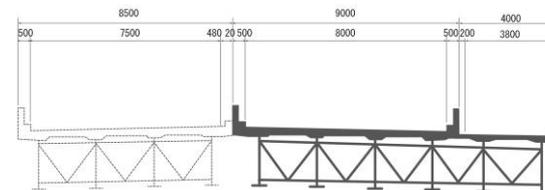
標準断面図

《一般部》



暫定整備時

《本線JR部高架橋》



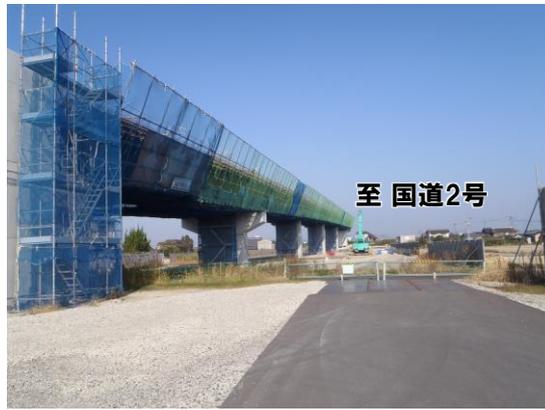
2. 事業概要

(3) 事業の経緯・進捗状況

- 平成21年度に事業着手し、平成23年度に用地、平成24年度に工事着手(大樋橋西交差点立体化を先行)している。
- 岡山市南区藤田～南区古新田間の2.9kmの全線が令和6年度に開通予定。



撮影日：R2.10.19



至 国道2号

撮影日：R2.11.18



撮影日：R2.10.30

3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

- 令和2年3月、一般国道2号倉敷立体の全区間7.7kmが4車線で完成。
- 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。
- 国道2号岡山市古新田～倉敷市新田では、ルート・構造の検討に係る調査等を進めている。



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



一般国道2号岡山市古新田～倉敷市新田(約10km)
ルート・構造の検討に係る調査
令和2年度着手

出典:地理院地図

(1)現状の課題

課題①: 国道2号・30号の交通混雑



整備効果①: 国道30号から岡山市中心部および広島方面へ向かう交通の分散、交通混雑の緩和、速度向上

課題②: 国道2号・30号の交通事故



整備効果②: 死傷事故件数の削減

(2)道路整備により期待される効果

①: 物流効率化の支援



整備効果③: 岡山市南部地域への物流効率化を支援し製造・物流企業等の立地促進・雇用促進

②: 救急活動の支援



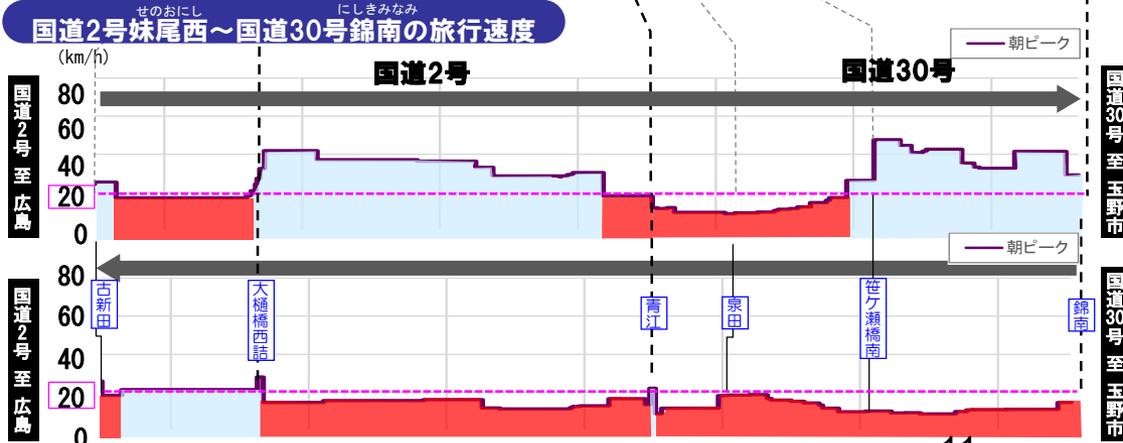
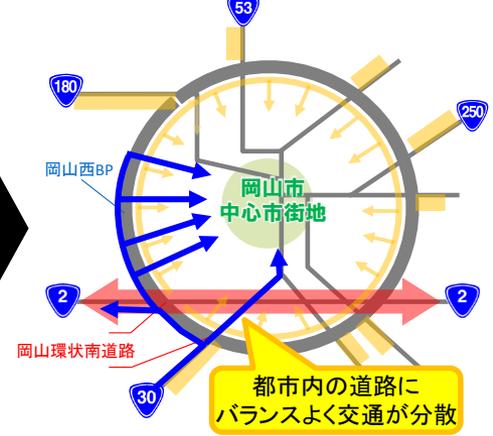
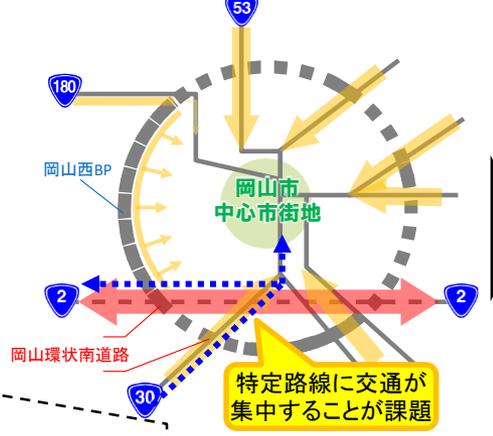
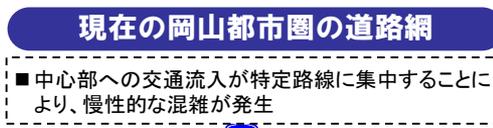
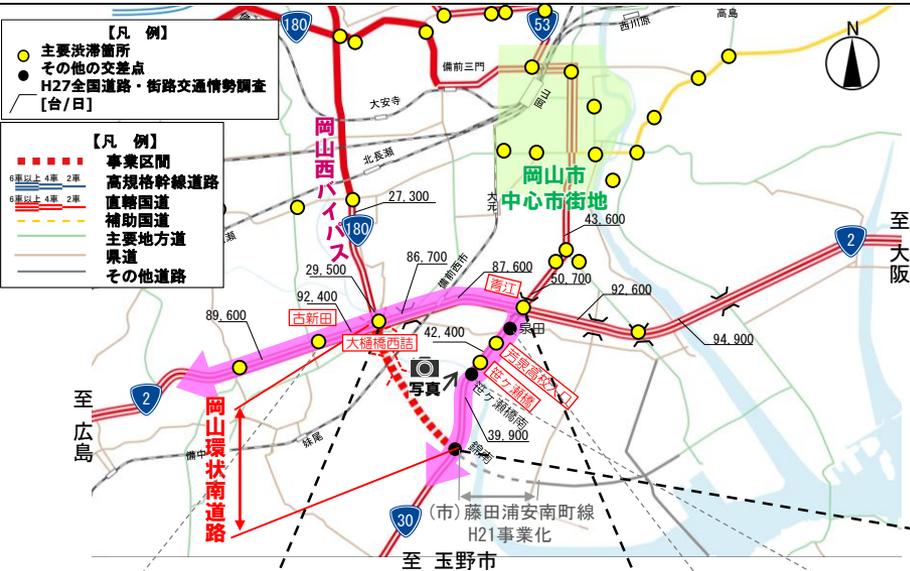
整備効果④: 岡山市南部地域からの搬送先の選択肢拡大

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

① 国道2号・30号の交通混雑

- 岡山市中心部は、国道2号や国道30号から通過交通の流入や交通の集中により、慢性的に渋滞が発生している。
- 県南の玉野市から岡山市中心部への主経路となる国道30号は主要渋滞箇所が連担し、混雑時の速度低下が著しい。
- 岡山環状南道路の整備により国道30号から岡山市中心部へ向かう交通が分散され、混雑の緩和、速度向上が期待される。
- 大樋橋西交差点の立体化により、国道2号の混雑の緩和・解消が期待される。



4. 事業の必要性

(1)現状の課題

②国道2号・30号の交通事故

●並行する国道2号および国道30号は、死傷事故率が全国平均を上回る箇所があり、継続してピンポイント渋滞対策を行い、渋滞緩和は見られるものの、未だ交通渋滞に起因する追突事故が多発している。



青江交差点ピンポイント対策(H25.3~)

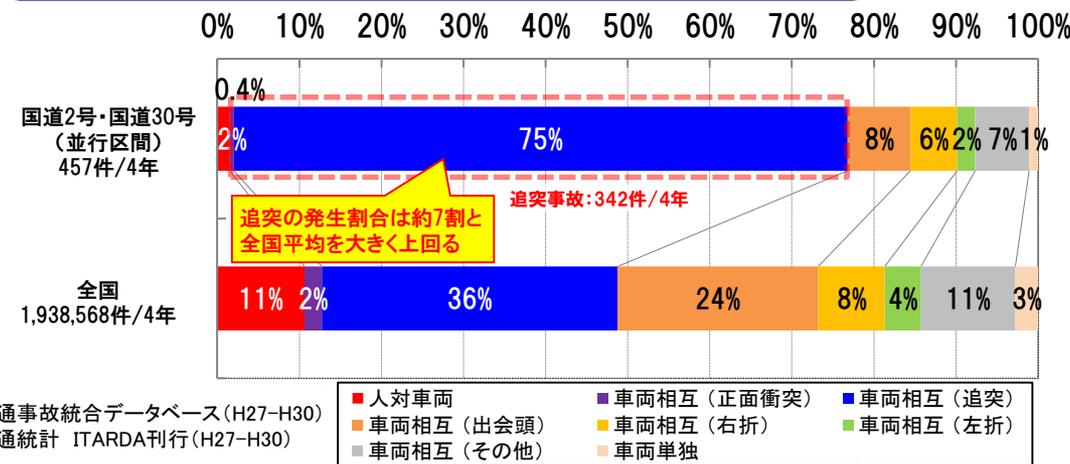
- 右直分離信号の導入による右直分離
- 右折車線の2車線化
- 交差点内のアローマーク・カラー舗装の実施
- 歩道のカラー舗装による自転車走行位置の明確化

【凡例】

- 死傷事故率
- 全国平均死傷事故率 [57.6件/億台キロ]
- ※H30年データ(交通事故総合分析センターより)

出典: 交通事故統合データベース(H27-H30)

国道2号大樋橋西交差点～国道30号錦南交差点間の死傷事故の特性



【写真】青江交差点付近で発生した交通事故



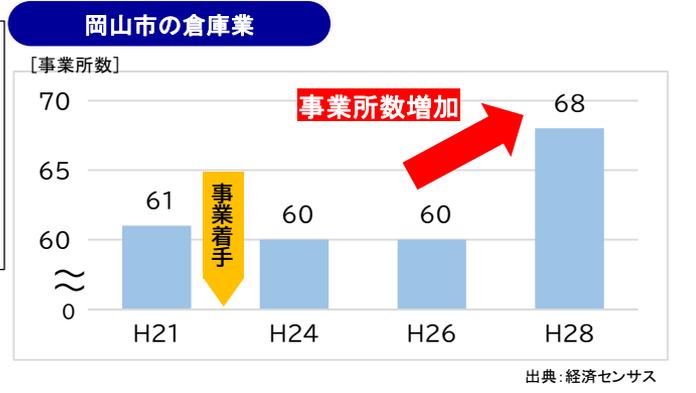
出典: 交通事故統合データベース(H27-H30) 交通統計 ITARDA刊行(H27-H30)

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

① 物流効率化の支援

- 岡山市の国道2号以南に中央卸売市場や製造・物流企業等が立地し、岡山市の倉庫業事業者数は増加傾向。
- 岡山環状南道路と市道藤田浦安南町線が連続的に整備されることで岡山市南部地域を横断的に結ぶネットワークが形成され、小売店舗配送の効率化など、岡山市南部地域を発着する物流の効率化による産業振興が期待される。



岡山市中央卸売市場

敷地面積 : 193,854㎡
 建物面積 : 78,818㎡
 供給圏人口 : 206万人
 卸売業者 : 5社
 仲卸業社 : 53業者
 関連事業者 : 66業者
 ※岡山市Webより

写真: 岡山市ホームページ



- 東西への配送は国道2号を経由しますが、渋滞により到着時間が読めない状況です。
 - 岡山環状道路により国道2号などの交通流動が変化し市内の渋滞が緩和すれば、所要時間の短縮や時間信頼性が向上します。
 - それにより、配送体系の効率化やドライバーの負担軽減が期待できます。
- 出典: H29年度ヒアリング調査結果

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

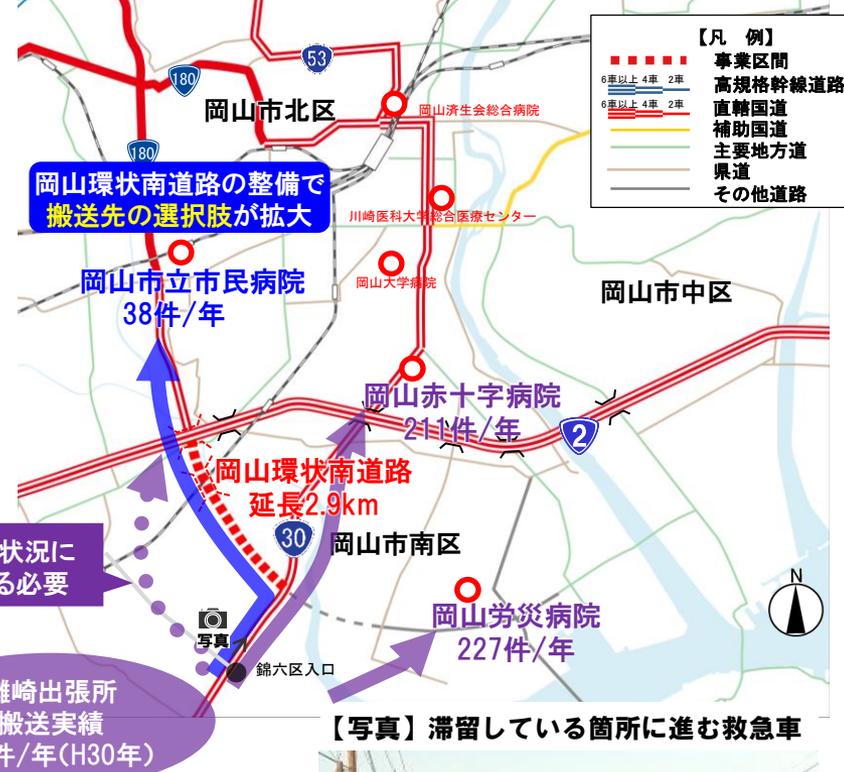
② 救急活動の支援

- 岡山市消防局南消防署の灘崎出張所では、年間700件近くの救急搬送を行っており、約3割が岡山赤十字病院へ収容している。
- 国道30号の通勤時間帯によっては、混雑を避けるために搬送経路を岡山西バイパス方面へ迂回する場合がある。
- 岡山環状南道路が整備されることで、岡山市立市民病院へのアクセスが向上し、搬送先の選択肢の拡大が期待される。

岡山市南部地域における救急隊の所在地



岡山市中心部の南部地域における高度救急医療機関の所在地



岡山市消防局 南消防署 灘崎出張所

- 国道30号は通勤時間帯に渋滞するため、錦六区入口交差点（位置図●）から岡山西バイパス方面へ迂回することがあります。
 - 岡山環状南道路が整備されることで、岡山市立市民病院など岡山市中心部への搬送時間が短縮することを期待しています。
- (令和元年7月ヒアリング)



総事業費(増額後) : 353億円 今回増額 : 130億円(約58%増)

■コスト増加の内訳

| 項目 | 増額費用 |
|-----------------------|-------|
| (1) 道路構造の見直し | 96億円 |
| (2) 現地状況による地盤改良工法の見直し | 22億円 |
| (3) 橋梁架設計画の見直し | 12億円 |
| 合計 | 130億円 |

■費用便益分析上の事業期間の延長理由

道路構造や地盤改良工法の見直しに伴い、設計協議及び工事に要する期間を3年延長することから、費用便益分析上の事業期間を延長した。

5. コスト増加の要因

(1) 道路構造の見直し

約96億円の増額

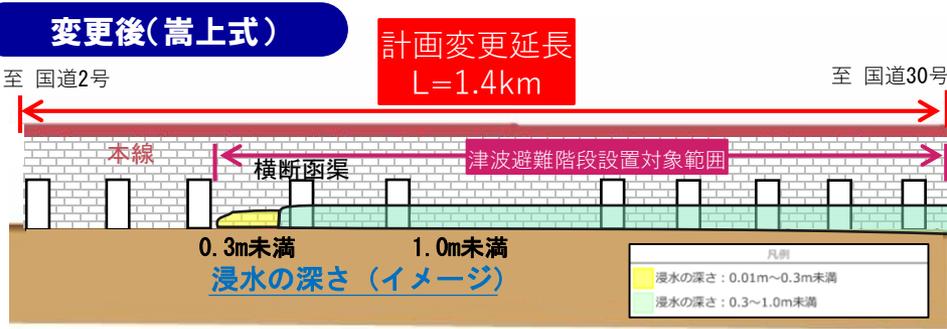
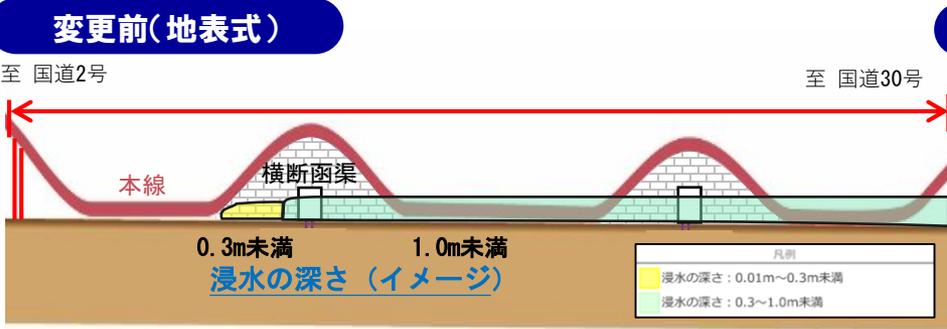
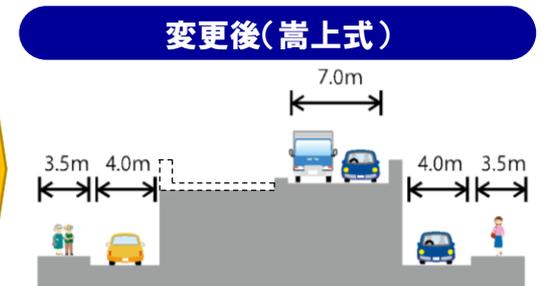
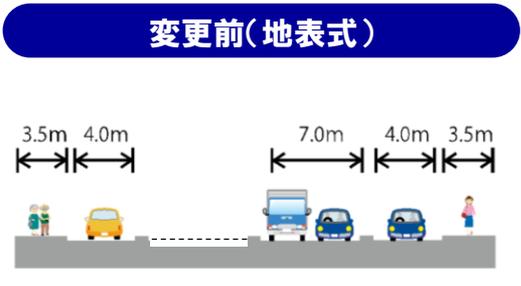
- 平成28年度に作成された岡山市ハザードマップでは、東日本大震災を踏まえ津波浸水想定区域が設定されたため、岡山環状南道路の一部区間(約1.4km)は津波浸水想定区域となった。
- 岡山環状南道路は地表式(部分立体)の計画だったが、緊急輸送路としての機能を果たすため、津波浸水想定区域に設定された区間の道路構造の見直しを行い嵩上げ式に変更した。
- また、岡山市との調整を踏まえ、緊急避難場所として活用していくこととしている。



- 本線構造見直しまでの経緯
- 平成21年度 事業着手
 - 平成23年3月 東日本大震災
 - 平成25年1月 緊急避難場所確保について地元要望
 - 平成28年3月 岡山市ハザードマップ制定(左図)
 - 平成28年度 設計変更・関係機関協議

■増額要素

| | |
|-------|--------|
| 補強土壁工 | 1,400m |
| 橋梁工 | 6橋 |
| 函渠工 | 4基 |
| ランプ | 4箇所 等 |

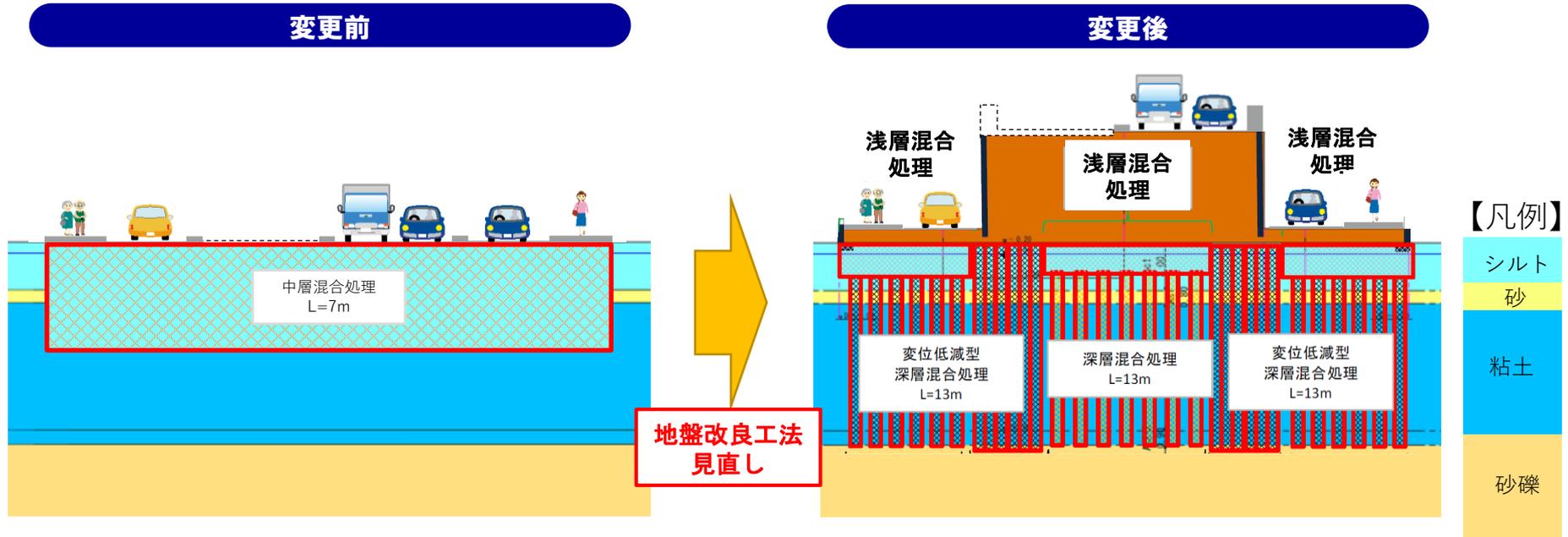


5. コスト増加の要因

(2) 現地状況による地盤改良工法の見直し

約22億円の増額

- 当該地域は干拓地で軟弱地盤であるため、周辺の事業を参考に事業化時点から中層混合処理による地盤改良を見込んでいた。
- 事業化後の地質調査及びFEM解析の結果、大きな沈下が生じる事が分かったため、沈下量を抑えるために地盤改良工法を深層混合処理に変更する必要が生じた。



・当初、中層混合処理で計画

- ・地質調査及びFEM解析の結果、大きな沈下が生じる事が判明
(官民境界：約30cm 本線中央：約2m)
- ・このため、改良工法を深層混合処理へ見直し
(浅層混合処理を併用し、深層混合処理本数を低減)

■ 地盤改良工法の見直しに至った経緯
 平成21～28年度 地質調査
 平成28年度 本線構造設計変更完了
 平成28～29年度 地盤解析・対策工設計

5. コスト増加の要因

(2) 橋梁架設計画の見直し

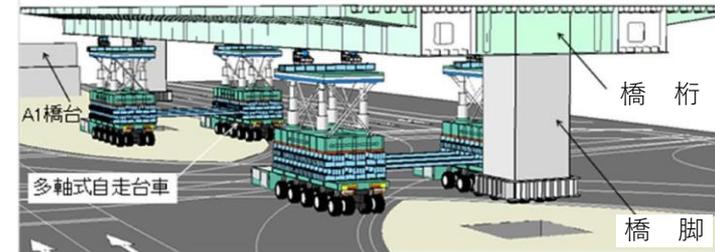
約12億円の増額

● 大樋橋西交差点の高架橋については、クレーンで仮の柱(ベント)に桁を設置する架設計画としていたが、平成28年度に起きた新名神高速道路の橋桁落下事故を受け、仮の柱(ベント)に桁を設置している間は桁下の交差点内の通行が不可能になったため、当初計画のままでは国道2号交差点の通行止めが長期間に渡ることとなったことから、通行止めの期間が最小限となるよう、仮の柱(ベント)を要せず、短時間で架設が可能な多軸式自走台車を用いるよう架設計画の見直しを行った。

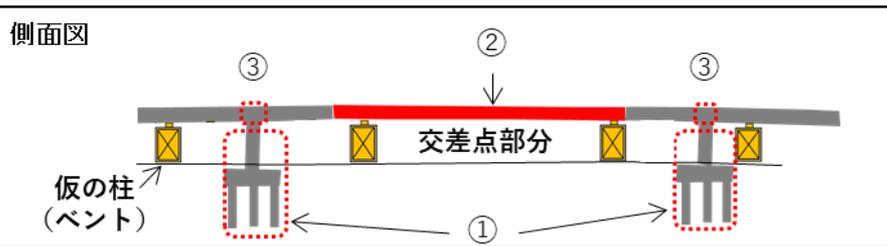


- 架設計画の見直しに至った経緯
- 平成21年度 岡山環状南道路 新規事業化
- 平成28年6月 新名神の事故を受け 事務連絡が発出
- 平成29年度 詳細設計時に 架設工法を見直し

多軸式自走台車による架設イメージ



変更前(クレーンによる架設)



【架設計画】

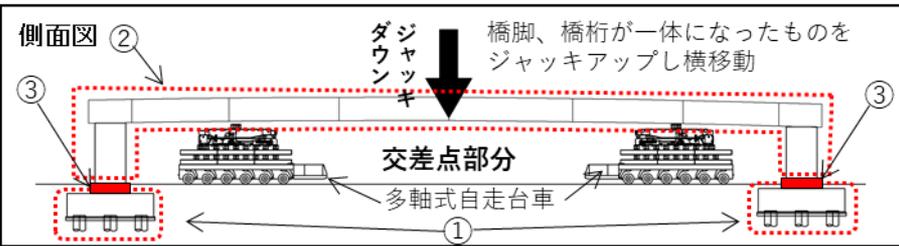
- ①橋脚、基礎を設置
 - ②交差点上空の橋桁をクレーンで架設(ベント支持)
 - ③橋脚と橋桁の接合部にコンクリートを打設し、コンクリート強度が発現するまで養生
- ③が完了する(橋脚間に橋桁が固定される)まで桁下の通行が不可能

約2ヶ月通行止め

コンクリート打設：1ヶ月
強度発現迄：1ヶ月
(約2ヶ月で)

約17.7万台※の交通に影響が生じる

変更後(多軸式自走台車による架設)



【架設計画】

- ①基礎を設置
- ②交差点外で橋脚、橋桁が一体になるよう組み立て、一括してジャッキアップし、多軸式自走台車を用いて夜間一晩で交差点内に移動
- ③橋脚と予め設置した基礎を接合する

一晩の通行止めで架設可能
(一晩では**約8千台※の交通への影響**に留まる)

通行止めによる社会的影響を低減

6. コスト縮減に対する取組

(1) 地盤改良工法の変更

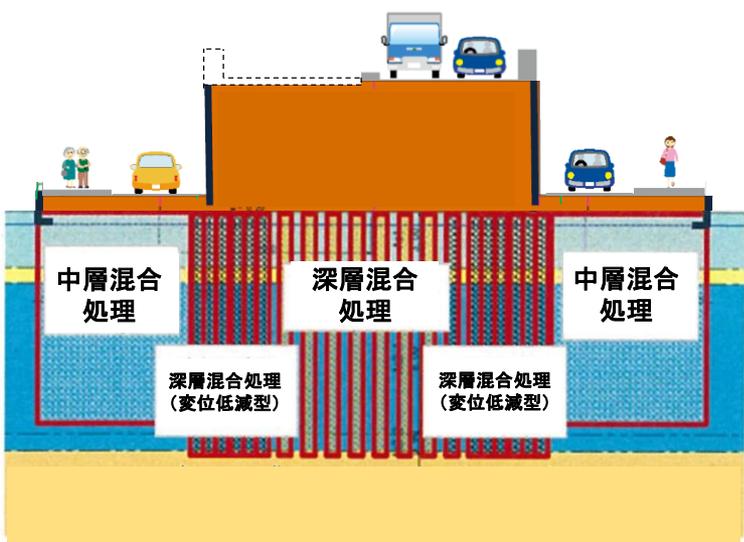
<縮減額約1.2億円>

● 地盤改良工法について、従来工法(中層混合処理+深層混合処理)と柱状改良体の本数を減らすことができる新技術のコラムスラブ工法【浅層部に浅層混合による床版(スラブ)を形成する工法】で経済性比較を実施し、経済性で優れるコラムスラブ工法を採用することでコスト縮減を図る。

◇従来工法 (中層混合処理+深層混合処理)
42万円/m×本線盛土延長1,400m=5.8億円

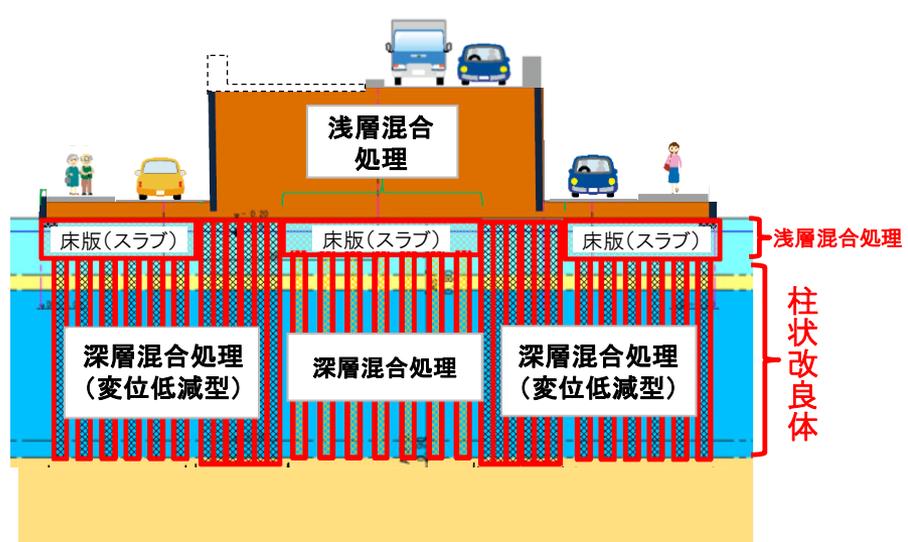
◇新技術・コラムスラブ工法
33万円/m×本線盛土延長1,400m=4.6億円
浅層に床版(スラブ)を形成することで
従来工法より柱状改良体の本数を減らすことができる

変更前



中層混合処理 (側道) + 深層混合処理 (本線)

変更後



床版(スラブ) + 深層混合処理



6. コスト縮減に対する取組

(2)地盤改良盛り上がり土の有効活用

<縮減額約0.7億円>

● 地盤改良において、セメントを混合することによって体積が増えることで生じる盛り上がり土を隣接する事業箇所に運搬し流用することで、処分費を削減し、コスト縮減を図る。

盛り上がり土の発生

- ・ 現地盤にセメントを混合するため、体積が増えることから盛り上がり土が発生



【地盤改良時に盛り上がり土が発生】

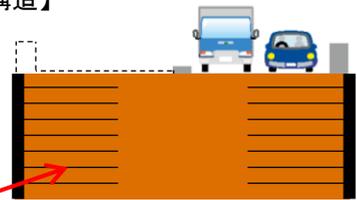


【搬出するために乾かしている様子】

他 事業への流用

- ・ セメント混じりの土は、補強土壁構造に用いることができない
- ・ 本事業は道路構造を見直したことにより、殆どの区間が嵩上げ（補強土壁構造）であることから、他事業と調整し可能な限り流用することで、処分費を削減し、コスト縮減を図る。

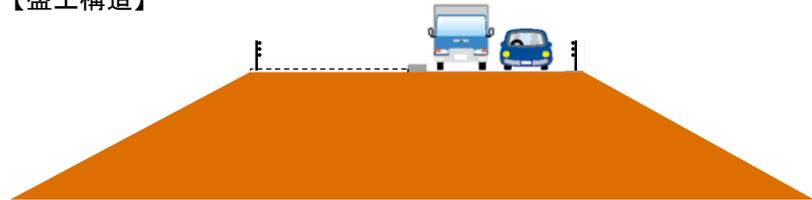
【補強土壁構造】



土に補強材を挟み、摩擦で崩れないようにするため、用いる土が限られる（セメント混じりの土は使えない）

本事業は殆ど補強土壁構造

【盛土構造】



土を盛る構造であれば活用できる

盛土構造がある他事業へ搬出



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) | 364 | 135 |
| 事業費 | 342 | 113 |
| 維持管理費 | 22 | 22 |
| 便益額 (B) | 655 | 655 |
| 走行時間短縮便益 | 605 | 605 |
| 走行経費減少便益 | 44 | 44 |
| 交通事故減少便益 | 5.6 | 5.6 |
| 費用便益比 | 1.8 | 4.8 |

| 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 |
|---------------------------------|--------|---------|----------|-----------------------------|
| 23,200~27,200台/日 (84,300台/日) | 約353億円 | 364億円 | 655億円 | 1.8 (4.8) |

※上段:岡山環状南道路
下段:国道2号(仮称大樋橋西詰高架橋)

※基準年:R2年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果 [約5.2千トン/年のCO2削減]
岡山環状南道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算出
- ②沿道環境の改善[NOx排出量:約15.1t/年(約0.3%)削減、SPM排出量:約0.9t/年(約0.3%)削減]
- ③物流効率化の支援 [例]玉野市役所~岡山空港までの所要時間短縮約15分]

<参考資料>

| | 前回評価 (H28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=2.9km | L=2.9km | — |
| 計画交通量 上段:岡山環状南道路 下段:国道2号 仮称大槌橋西詰高架橋 | 25,900～35,400台/日 (99,700台/日) | 23,200～27,200台/日 (84,300台/日) | ・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223億円 | 約353億円 | ・津浪想定浸水への対応 ・現地状況による地盤改良工法の見直し ・橋梁架設工法の見直し による事業費増加 |
| 総費用 (C) | 188億円 | 364億円 | ・基準年の変更(H25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) | 739億円 | 655億円 | ・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」改定(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H25基準からR2基準) ・供用年の変更 ・最新の事業化ネットワークを反映 |
| 費用対効果 (B/C) | 3.9 | 1.8 | ・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180号 岡山環状南道路

〔岡山市への意見照会と回答〕

国中整企画第52号
国中整港計第24号
令和2年10月29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11月30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 岡山環状南道路 | 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11月25日（水）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）

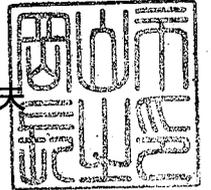
FAX：082-511-6359

〒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 135 号
令和2年11月19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10月29日付け国中整企画第52号、国中整港計第24号で照会のありました「一般国道180号 岡山環状南道路」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 岡山環状南道路は、岡山市の外環状線の一部を構成し、本市整備中の市道藤田浦安南町線と接続することにより、岡山市中心市街地や国道2号の渋滞緩和、物流の効率化による産業振興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