

一般国道 2 号 笠岡バイパス

一般国道 2 号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 <small>たましま かさおか</small> 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）	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>おかやまけんあさくちしこんこうちようさがた</small> 岡山県浅口市金光町佐方 至： <small>おかやまけんかさおかしにしおおしましんでん</small> 岡山県笠岡市西大島新田	延長	9.4 km		
事業概要	<p>一般国道2号は、<small>おおさかふおおさかしきたく</small> 大阪府大阪市北区を起点とし、<small>ふくおかけんきたきゆうしゆうしもじく</small> 福岡県北九州市門司区までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。</p> <p>玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、<small>おかやまけん</small> 岡山県南西部に位置し、<small>おかやまけんあさくちしこんこうちようさがた</small> 岡山県浅口市金光町佐方から <small>かさおかしにしおおしましんでん</small> 笠岡市西大島新田を結ぶ延長9.4kmの高規格道路である。</p> <p>事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化である。</p>				
H20年度事業化	H12年度都市計画決定	H24年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	約636億円	事業進捗率 (令和5年度末見込み)	60%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	49,500 ~ 57,600 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C : (3便益) (事業全体) 4.5 (残事業) 11.8	総費用 : (残事業)/(事業全体) 253 / 666 億円 (事業費 : 194/607 億円 維持管理費 : 59/59 億円)	総便益 : (残事業)/(事業全体) 2,978 / 2,978 億円 (走行時間短縮便益 : 2,544/2,544億円 走行費用減少便益 : 354/354 億円 交通事故減少便益 : 80/80 億円)	基準年 : 令和5年	
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量 : B/C=3.1~5.6(交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C= 8.2~14.7(交通量±10%) 事業費 : B/C=4.3~4.6(事業費±10%) 事業費 : B/C=10.9~12.8(事業費±10%) 事業期間 : B/C=4.2~4.7(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=11.2~12.4(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"> ・損失時間の削減が期待される。 ・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。 ・笠岡市から岡山空港へのアクセスが向上が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・笠岡市から水島港（国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾）へのアクセスが向上が期待される。 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が期待される。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる（里庄町～倉敷市） <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援する（浅口市工業団地造成整備 事業）。 ・倉敷美観地区（R4観光入込客数：約232万人/年）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路であるとして位置づけ。 ・第一次緊急輸送道路である山陽自動車道、一般国道2号の代替路線として機能する。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の減少が期待される。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量の減少が期待される。 ・SPM排出量の減少が期待される。 <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業（笠岡バイパス）と一体的に整備する必要がある。 ・第3次晴れの国おかやま生き生きプラン（R3.3）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。 ・第2次浅口市総合計画（H29.3）において広域・地域間交流を担う道路網として位置づけ。 ・第7次笠岡市総合計画後期基本計画（R4.4）において、企業誘致の推進と雇用促進、道路ネットワーク及び港湾・漁港の整備を図る道路として位置づけ。 				

関係する地方公共団体等の意見

玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、3市1町（倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町）から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見：

一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）について、継続するとの対応方針（原案）は妥当である。
 本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。
 国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。
 県西部では、令和2年3月の倉敷立体の完成により、渋滞が大きく緩和したところであり、平成27年3月に供用した玉島・笠岡道路（Ⅰ期）の整備効果を最大限発揮させるためにも、本区間の早期供用が重要である。
 開通見通しを公表している令和7年度に向けて、県としてもアクセス道路の整備を着実に進めているところであり、玉島・笠岡道路の確実な開通と、笠岡バイパスとの同時供用を強く望む。
 なお、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努めてもらいたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

周辺開発の増進に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和5年度末で事業全体の進捗率は約60%、用地の進捗率は100%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、調査設計、工事推進を行っており、令和7年度供用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。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 <small>かさおか</small> 笠岡バイパス	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>おかやまけんかさおかしにしおおしましんでん</small> 岡山県笠岡市西大島新田 至： <small>おかやまけんかさおかしもびら</small> 岡山県笠岡市茂平	延長	7.6 km		
事業概要	<p>一般国道2号は、<small>おおさかふおおさかしきたく</small>大阪府大阪市北区を起点とし、<small>ふくおかけんきたきゆうしゆうしもじく</small>福岡県北九州市門司区までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。</p> <p>笠岡バイパスは、<small>おかやまけん</small>岡山県南西部に位置し、<small>おかやまけんかさおかしにしおおしましんでん</small>岡山県笠岡市西大島新田から<small>かさおかしもびら</small>笠岡市茂平を結ぶ位置する延長7.6kmの高規格道路である。</p> <p>事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保。</p>				
S63年度事業化	S63年度都市計画決定	H2年度用地着手	H10年度工事着手		
全体事業費	約543億円	事業進捗率 (令和5年度末見込み)	75%	供用済延長	4.9 km
計画交通量	49,300 ~ 56,800 台/日				
費用対効果分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.8 (残事業) 10.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 145 / 747 億円 事業費 : 114/691 億円 維持管理費 : 32/56 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,589 / 2,113 億円 (走行時間短縮便益 : 1,377/1,864 億円) (走行費用減少便益 : 154/189 億円) (交通事故減少便益 : 58/59 億円)	基準年	令和5年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量 : B/C=2.0~3.7(交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C= 9.6~13.6(交通量±10%) 事業費 : B/C=2.8~2.9(事業費±10%) 事業費 : B/C=10.1~11.9(事業費±10%) 事業期間 : B/C=2.7~3.0(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=10.4~11.6(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"> ・損失時間の削減が期待される。 ・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2号を利用するバスの利便性向上が期待される。 ・里庄町から福山駅(新幹線駅)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"> ・笠岡港港町地区工業団地から水島港(国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾)へのアクセスが向上が期待される。 ・農林水産品を主体とする地域：笠岡市(笠岡湾干拓地) 主な出荷先：全国 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援する(笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想) ・倉敷美観地区(R4観光入込客数：約232万人/年)へのアクセス向上が期待される。 ・笠岡・笠岡諸島(R4観光入込客数：約103万人/年)へのアクセス向上が期待される。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療機関(福山市民病院)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"> ・国道2号が岡山県地域防災計画における第二次、第三次緊急輸送道路として位置づけ。 ・第一次緊急輸送路である山陽自動車道、国道2号の代替路線として機能する。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の減少が期待される。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量の減少が期待される。 ・SPM排出量の減少が期待される。 				

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・第3次晴れの国おかやま生き生きプラン（R3.3）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。
- ・第7次笠岡市総合計画後期基本計画（R4.4）において、企業誘致の推進と雇用促進、道路ネットワーク及び港湾・漁港の整備を図る道路として位置づけ。

関係する地方公共団体等の意見

笠岡バイパスは、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、3市1町（倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町）から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。

岡山県知事の意見：

一般国道2号笠岡バイパスについて、継続するとの対応方針（原案）は妥当である。
 本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。
 国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。
 アクセス道路について、県は整備を終え、笠岡市が全力で整備に取り組んでいる。笠岡港（港町地区）工業用地や笠岡湾干拓地への新たな企業立地や、既に立地している企業の生産性の向上のためにも、開通見通しを公表している令和7年度の確実な開通と、玉島・笠岡道路（Ⅱ期）との同時供用を強く望む。
 なお、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努めてもらいたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

笠岡湾沿岸部工業地帯の産業振興や笠岡湾干拓地域のバイオスタウン構想等により、沿線地域において更なる交通需要が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和5年度末時点で事業全体の進捗率は約75%、用地の進捗率は約100%である。現在までに、「笠岡市西大島新田～笠岡市入江（L=0.4km）」及び「笠岡市カブト南町～笠岡市港町（L=2.9km）」及び「笠岡市港町～笠岡市鋼管町（L=1.6km）」間の側道部が供用済み。

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、引き続き令和7年度供用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2号 たましま 玉島・かさおか 笠岡道路(Ⅱ期) 一般国道2号 かさおか 笠岡バイパス

令和5年12月

国土交通省 中国地方整備局

1. 再評価の重点化・効率化判定票

(道路・街路事業)

一般国道2号 ^{たましま}玉島・^{かさおか}笠岡道路(Ⅱ期)
一般国道2号 ^{かさおか}笠岡バイパス

(1) 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)

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 R3.1:47,160人 → R5.1:45,534人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数R2.3:38,085 台→R4.3: 38,341台 <small>かさおか</small> ※対象路線沿線市町村:笠岡市	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:575億円(R3年度再評価時)→ 636億円(R5年度再評価時) ※ 変化率11%	□	□	■
事業期間の増加	26年(R3年度再評価時) → 26年(R5年度再評価時) ※変化率0%	■	□	□
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	R4.2 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)	5,881,345 TE/日(R3年度再評価) → 5,737,239 TE/日(R5年度再評価) ※変化率2.5%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない	<small>おかもくらしきりったい</small> 一般国道2号岡山倉敷立体(Ⅰ期)(令和4年度)	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 0.1% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 3.2 ≥ 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。				

1. 再評価の重点化・効率化判定票

(道路・街路事業)

一般国道2号 ^{たましき}玉島・^{かさおか}笠岡道路(Ⅱ期)
一般国道2号 ^{かさおか}笠岡バイパス

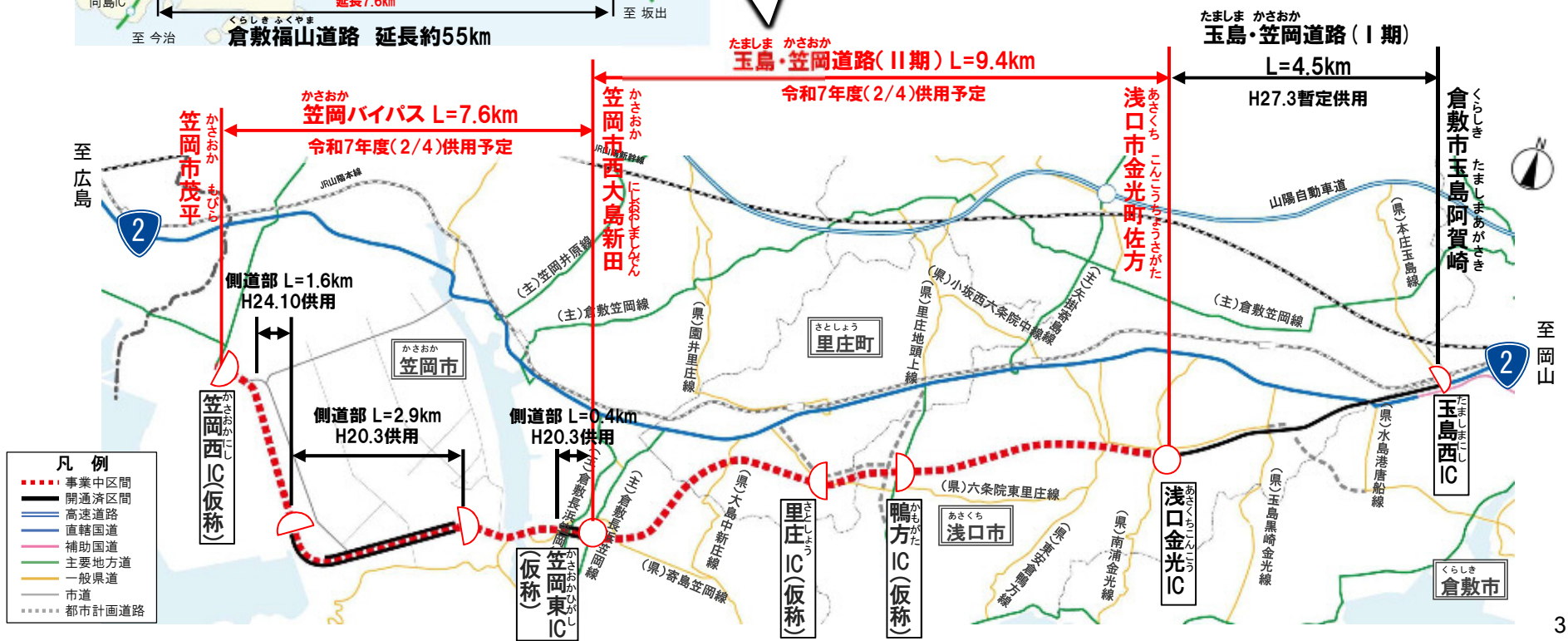
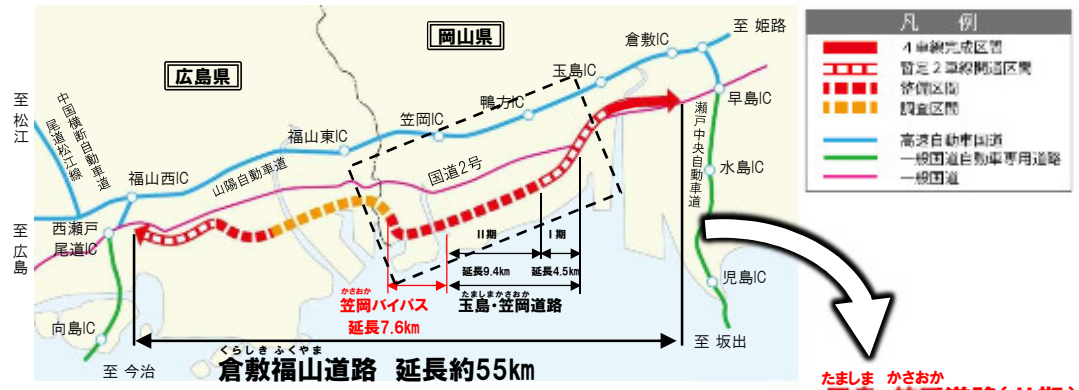
(2) 笠岡バイパス

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 R3.1:47,160人 → R5.1:45,534人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数R2.3:38,085 台→R4.3: 38,341台 <small>かさおか</small> ※対象路線沿線市町村:笠岡市	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:460億円(R3年度再評価時)→ 543億円(R5年度再評価時) ※変化率18%	□	□
事業期間の増加	42年(R3年度再評価時) → 42年(R5年度再評価時) ※変化率0%	■	□
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	R4.2 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)	5,881,345 TE/日(R3年度再評価) → 5,737,239 TE/日(R5年度再評価) ※変化率2.5%	10%以下 ■	10%超え □
周辺ネットワークで新規事業化がない	<small>おかもくらしきりったい</small> 一般国道2号岡山倉敷立体(Ⅰ期)(令和4年度)	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 0.1% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.8 ≥ 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

- 一般国道2号は、大阪市を起点とし、北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。
- 玉島・笠岡道路 (Ⅱ期) は、岡山県浅口市から岡山県笠岡市に位置する延長9.4kmのバイパス、笠岡バイパスは、岡山県笠岡市から県境付近に位置する延長7.6kmのバイパスであり、高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。



2. 事業概要

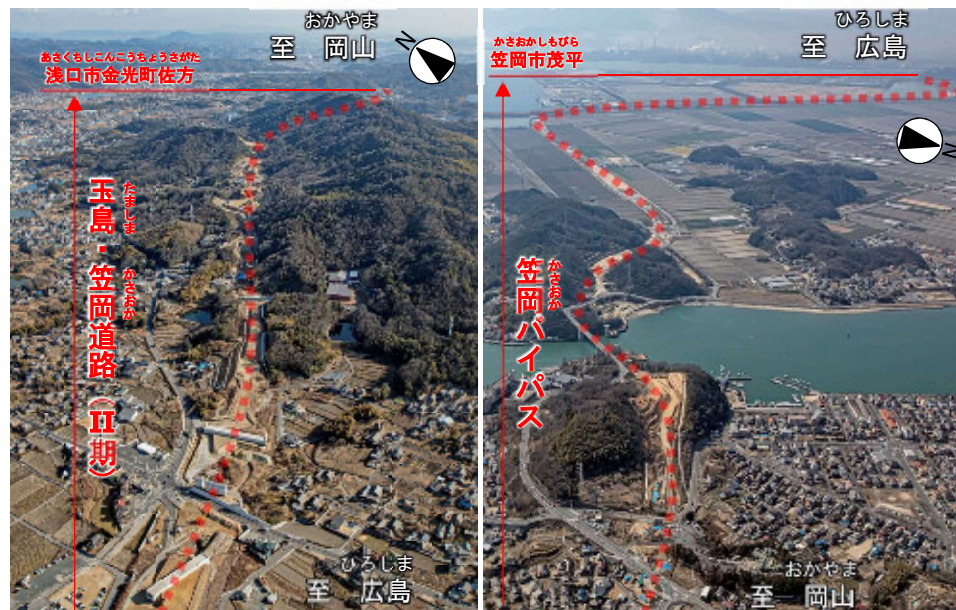
一般国道2号 ^{たましま}玉島・^{かさおか}笠岡道路（Ⅱ期）
 一般国道2号 ^{かさおか}笠岡バイパス

(2) 事業目的と計画概要

・^{おかやま}岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化を目的とした事業である。

計画概要

事業名	^{かさおか} 笠岡バイパス	^{たましま} 玉島・ ^{かさおか} 笠岡道路（Ⅱ期）
起終点	起点： ^{おかやまけんかさおかしにしおしましんでん} 岡山県笠岡市西大島新田 終点： ^{おかやまけんかさおかしもびら} 岡山県笠岡市茂平	起点： ^{おかやまけんあさくちしんこうようさがた} 岡山県浅口市金光町佐方 終点： ^{おかやまけんかさおかしにしおしましんでん} 岡山県笠岡市西大島新田
計画延長	7.6km	9.4km
道路規格	第1種第3級	第1種第3級
設計速度	80km/h	80km/h
車線数	4車線	4車線
全体事業費	約543億円	約636億円



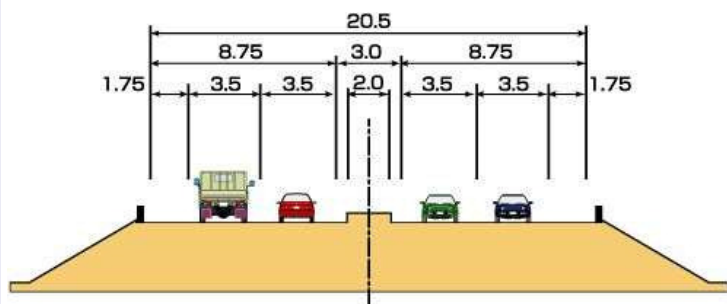
鴨方IC(仮称)付近より起点側を望む[令和5年2月撮影]

起点側より終点側を望む[令和5年3月撮影]

標準断面図

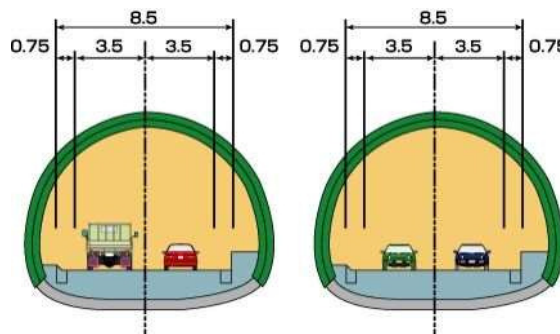
■土工部

(単位:m)



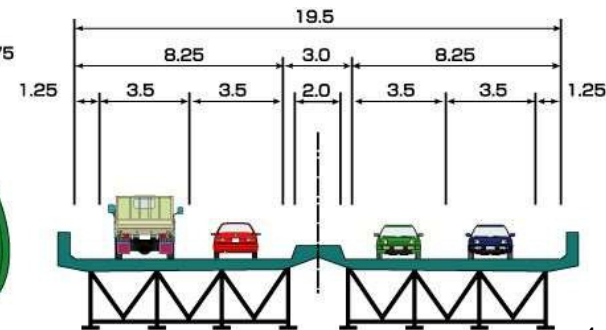
■トンネル部

(単位:m)



■橋梁部

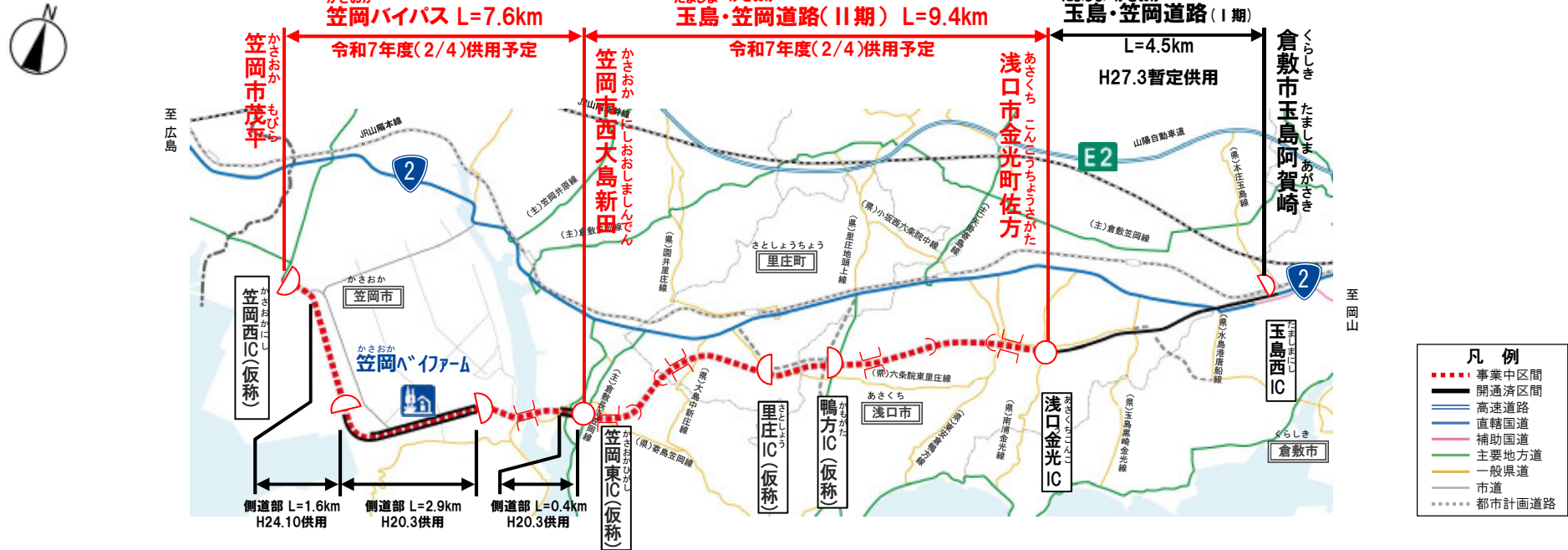
(単位:m)



2. 事業概要

(3) 事業の経緯

- ^{たましま} 玉島・^{かさおか} 笠岡道路(Ⅱ期)は平成20年に事業着手している。
- ^{かさおか} 笠岡バイパスは昭和63年に事業着手し、平成19年度および24年度に側道部が供用している。

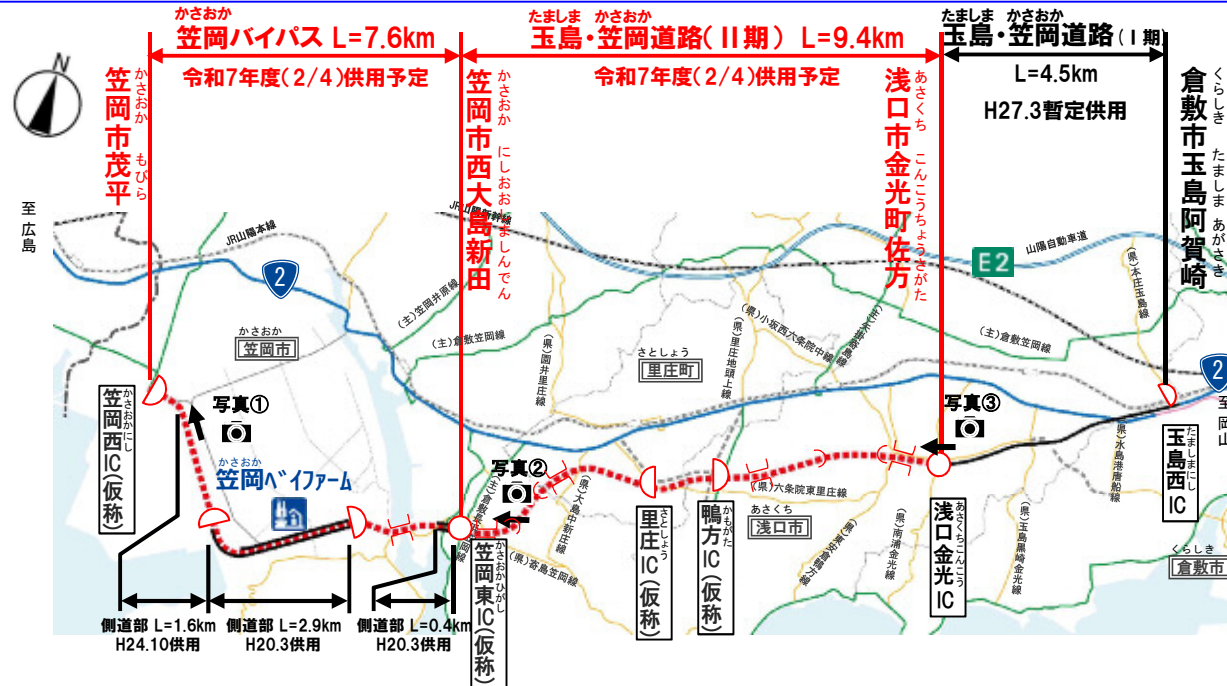


事業経緯	年度	事業
	昭和63年度	都市計画決定・事業着手
	平成2年度	用地着手
	平成10年度	工事着手
	平成12年度	都市計画決定
	平成19年度	側道部供用
	平成20年度	中国地方整備局事業評価委員会にて、再評価を実施
	平成22年度	中国地方整備局事業評価委員会にて、再評価を実施
	平成24年度	側道部供用
	平成25年度	中国地方整備局事業評価委員会にて、再評価を実施
	平成28年度	中国地方整備局事業評価委員会にて、再評価を実施
	令和3年度	中国地方整備局事業評価委員会にて、再評価を実施

2. 事業概要

(4) 事業の進捗状況

- 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)は令和7年度での暫定供用を目指して工事を推進している。
- 笠岡バイパスは令和7年度での暫定供用を目指して工事を推進している。



●事業全体の進捗状況(令和5年度末見込み)

	かさおか 笠岡バイパス	たましま かさおか 玉島・笠岡道路 (Ⅱ期)
用地	100%	100%
工事	72%	56%
全体	75%	60%

※事業費に対する割合

凡例

- 事業中区間
- 開通済区間
- 高速道路
- 直轄国道
- 補助国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 市道
- 都市計画道路



【写真①】笠岡西IC(仮称)付近の進捗状況



【写真②】笠岡東IC(仮称)付近の進捗状況



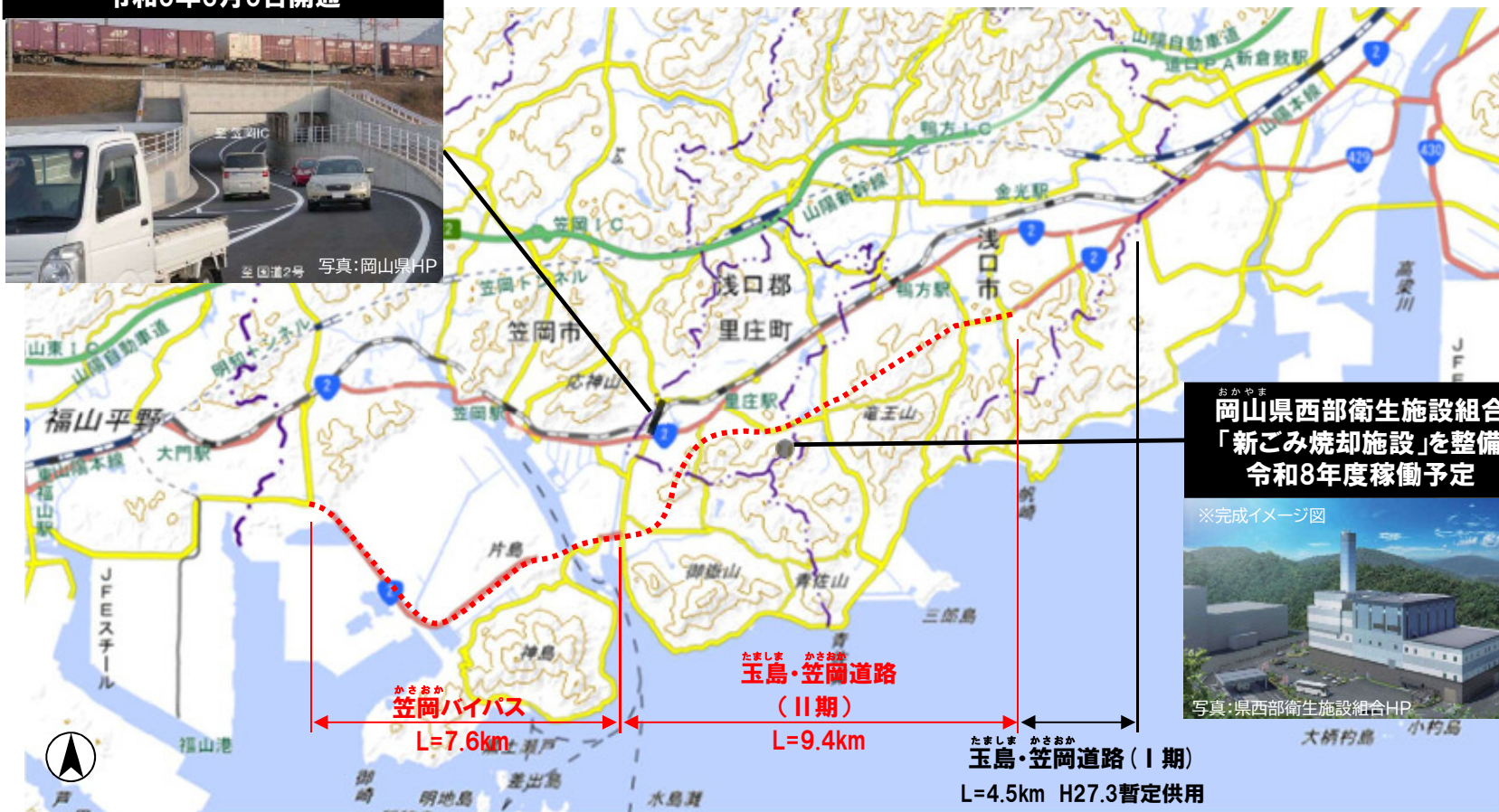
【写真③】浅口金光IC付近の進捗状況

3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

一般国道2号 ^{たましま}玉島・^{かさおか}笠岡道路(Ⅱ期)
 一般国道2号 ^{かさおか}笠岡バイパス

- ・令和5年3月、^{そのいさとしょう}県道園井里庄線(浜中バイパス)の延長0.7kmが開通。
- ・令和5年8月、^{いがさ}井笠地域で構成される^{おかやま}岡山県西部衛生施設組合は新ごみ焼却施設の整備に着工(令和8年度より稼働予定)。

^{そのいさとしょう}県道園井里庄線(浜中バイパス)
 延長0.7km
 令和5年3月5日開通



地図：国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」の地図画像を加工して作成

（1）現状の課題

課題①：国道2号交通混雑



整備効果①：国道2号の交通混雑の緩和、速度向上

課題②：国道2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：企業立地の促進



整備効果③：沿線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：沿線地域からの搬送先の搬送時間短縮

③：観光振興の支援



整備効果⑤：沿線地域における観光振興の支援

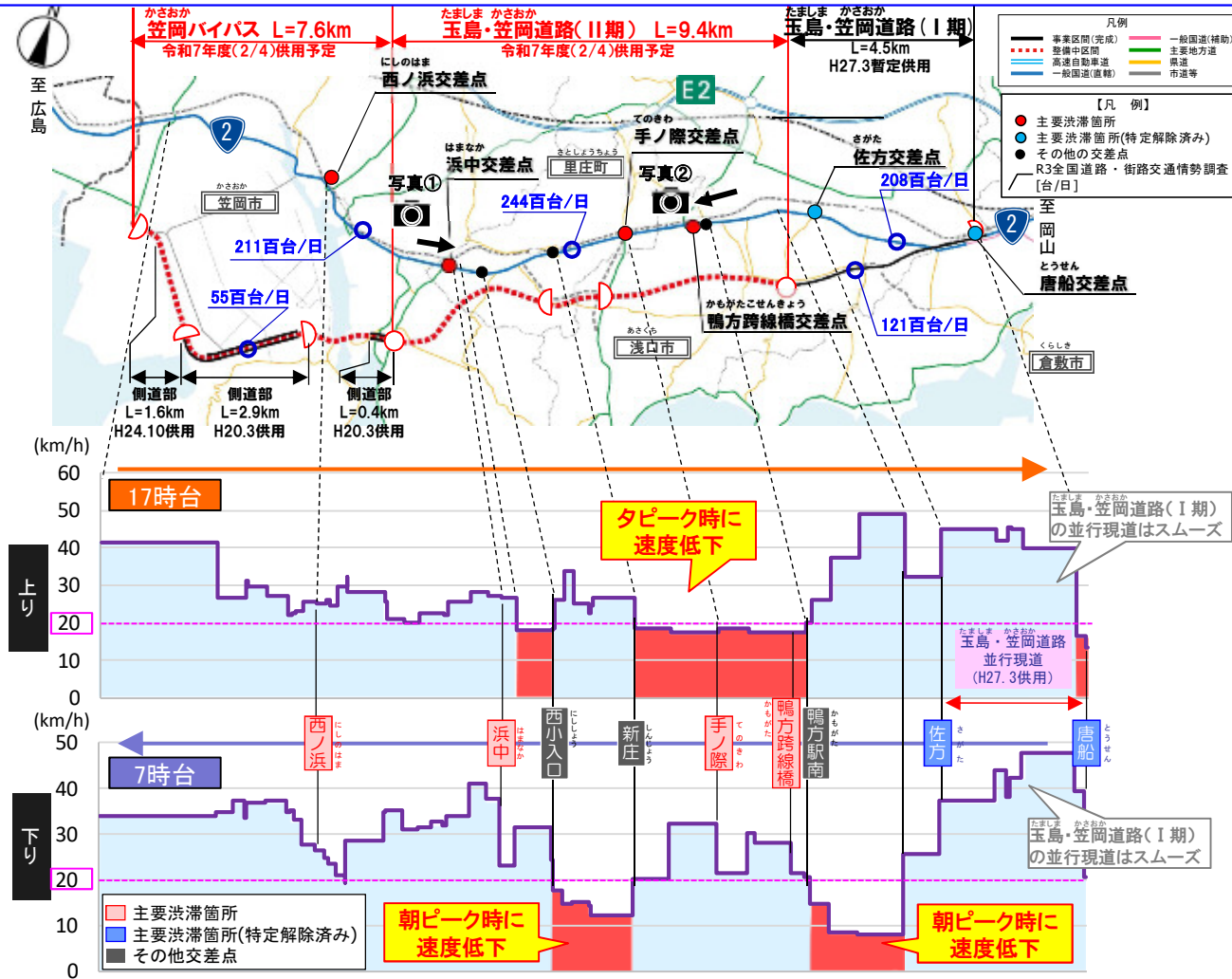
《整備効果》

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

① 国道2号の交通混雑

- 玉島・笠岡道路(Ⅰ期)が暫定供用し、唐船交差点の渋滞が緩和されたが、依然として朝夕ピーク時を中心に主要交差点付近で旅行速度が大きく低下している。
- 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパスの整備により県西部を通過する交通が分散され、混雑の緩和、速度向上が期待される。



【写真①】浜中交差点より岡山方面を望む



撮影日: R5.9.7 (木) 夕

【写真②】鴨方跨線橋交差点方面を望む



撮影日: R5.9.8 (金) 朝

交通量: R3全国道路・街路交通情勢調査
 旅行速度: ETC2.0プローブデータ(R4.9-11 平日平均) 注) 上りはタピーク(17時台)、下りは朝ピーク(7時台)

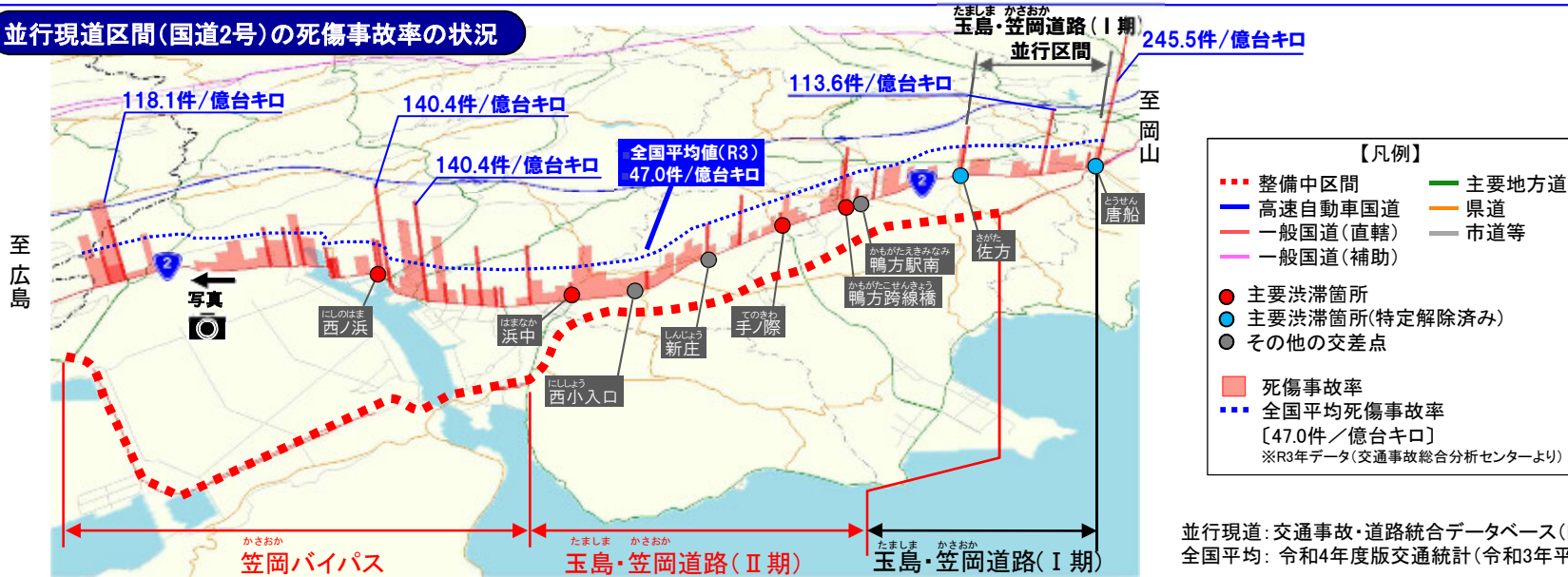
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

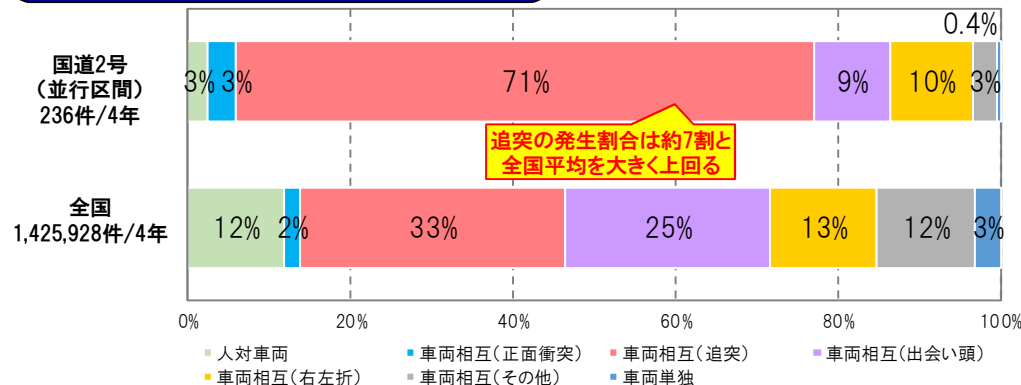
② 国道2号の交通事故

- ・並行現道区間(国道2号)において、死傷事故のうち約7割が追突事故であり、発生割合は全国平均を大きく上回る。
- ・玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパスの整備により、死傷事故率の高い箇所の回避ができるほか、交通分散が図られることで交通量の減少に伴う渋滞緩和によって、交通事故の減少が期待される。

並行現道区間(国道2号)の死傷事故率の状況



並行現道区間(国道2号)の死傷事故発生状況



並行現道: 交通事故・道路統合データベース(H30-R3)
全国平均: 令和4年度版交通統計

笠岡市大宜付近で発生した追突事故



撮影日: H30.5.10

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

① 企業立地の促進

- 事業区間沿線の工業団地では企業進出が進み、笠岡港工業用地では、令和5年6月に用地完売、笠岡市の製造品出荷額等も増加傾向。バイパス整備の目的がたち、区画を拡大する事業所もいるなど期待感が高まっている。また、浅口工業団地では第2期の整備を推進している。
- 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパスの整備による新たな道路ネットワークの構築され、物流の大動脈としてより一層機能することで、企業立地の促進が期待される。

路線沿線周辺の工業団地

笠岡スマートグリーンハウス

- A社が平成31年4月操業開始。

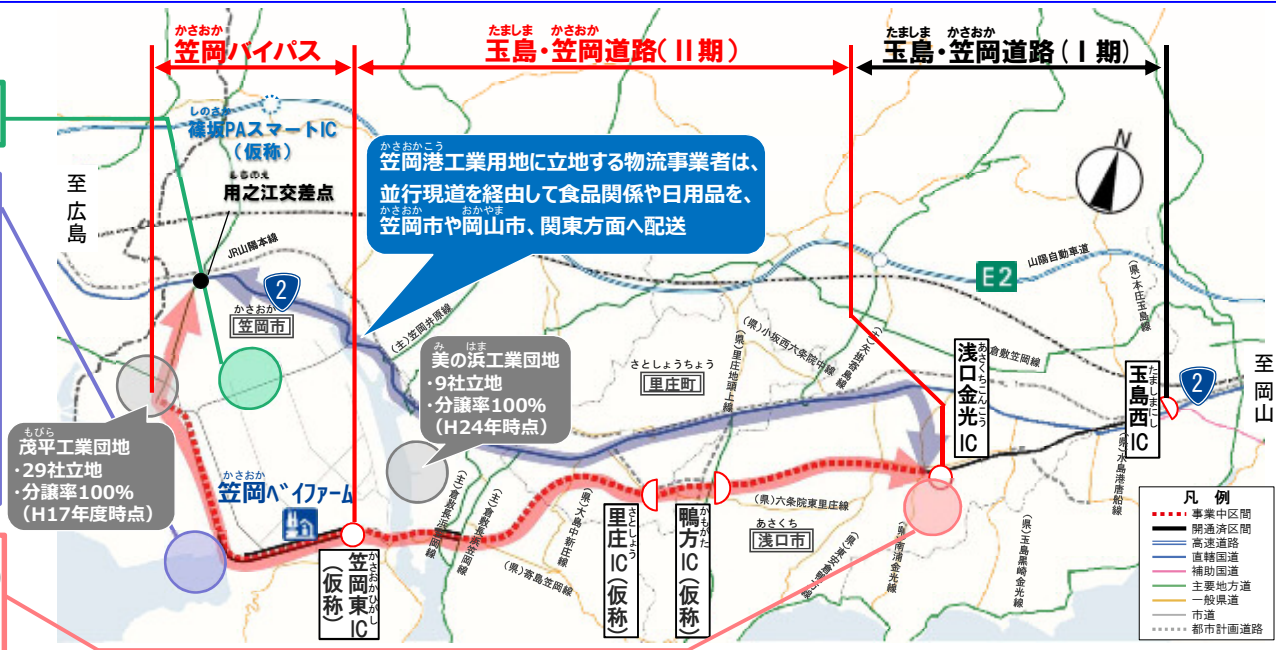
県営笠岡港工業用地

- 令和5年6月に分譲区画24区画が完売
- 21社が進出



浅口工業団地(第1期・第2期)

- 平成29年4月に第1期が造成、B社が令和元年10月操業開始。
- 現在、第2期整備に向け民間活力の導入を検討中



笠岡市の製造品出荷額等



出典：工業統計、経済センサス

所要時間の短縮



所要時間：ETC2.0プローブデータ R4.9-11平日 混雑時旅行速度
注)玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパスは60km/hを使用

笠岡港工業用地に立地する事業者の声

- 笠岡港工業用地に移転後、バイパス計画の目的がたったことで、販路拡大や東方面への輸送が非常に有利になることから用地区画を拡大しました。
- 道路整備により、長距離から短距離輸送まで幅広い活躍が期待しています。

R5.8ヒアリング調査

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

- ・笠岡地区消防組合管内では年間約4,000件の搬送があり約半数を管外の医療機関へ収容している。
- ・玉島・笠岡道路、笠岡バイパスを利用することで、東西方向の3次医療施設までの所要時間が短縮。



関係者の声

- 管外搬送の現状として、全体の搬送のうち約3割が倉敷・岡山方面、約1割が広島県(福山市)への搬送です。
- 管内南東エリアから倉敷市方面への搬送は玉島・笠岡道路(Ⅰ期)を利用しており、山陽道経由と比べても搬送時間に大きな差がなくなりました。一方で福山市方面への搬送は通勤時間帯は渋滞がひどく時間を要しています。
- 将来的に、国道2号に並行してバイパスが整備されれば、東西方向ともに、今以上に迅速な救急搬送が可能になります。



笠岡地区消防組合

令和5年8月 ヒアリング調査

◆笠岡地区消防組合管内における搬送先エリア別の搬送人数(R4年)

搬送先エリア	搬送人数
笠岡地区消防組合管内	2,072
笠岡地区消防組合管外	1,987
合計	4,059

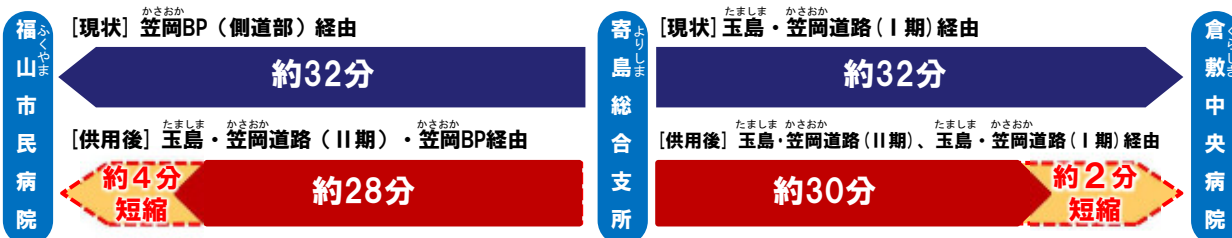
資料: R4年消防年報(笠岡地区消防組合消防本部)

◆笠岡地区消防組合管内における3次医療機関の搬送件数(R4年)

搬送先	搬送件数
倉敷中央病院	644
川崎医科大学付属病院	255
福山市市民病院	161

資料: 笠岡地区消防組合消防本部提供

救急搬送時間の短縮



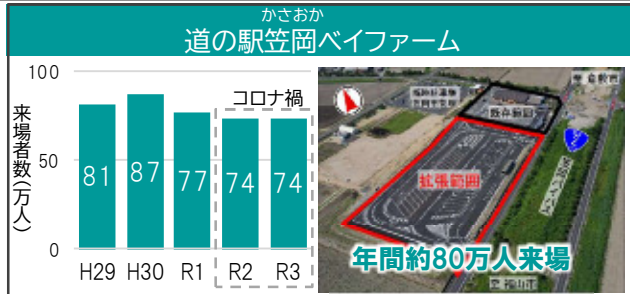
※現況所要時間は規制速度
将来所要時間は玉島・笠岡道路V=70km/h、笠岡バイパスV=70km/hとして算出

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

③ 観光振興の支援

- ・事業区間沿線には、年間約80万人の来場がある道の駅笠岡ベイファームが立地している。また、笠岡諸島が令和元年に日本遺産に登録され、周辺観光地の賑わい創出が期待。
- ・玉島・笠岡道路及び笠岡バイパスにより広域的な観光周遊が期待され、地域の観光振興を支援。

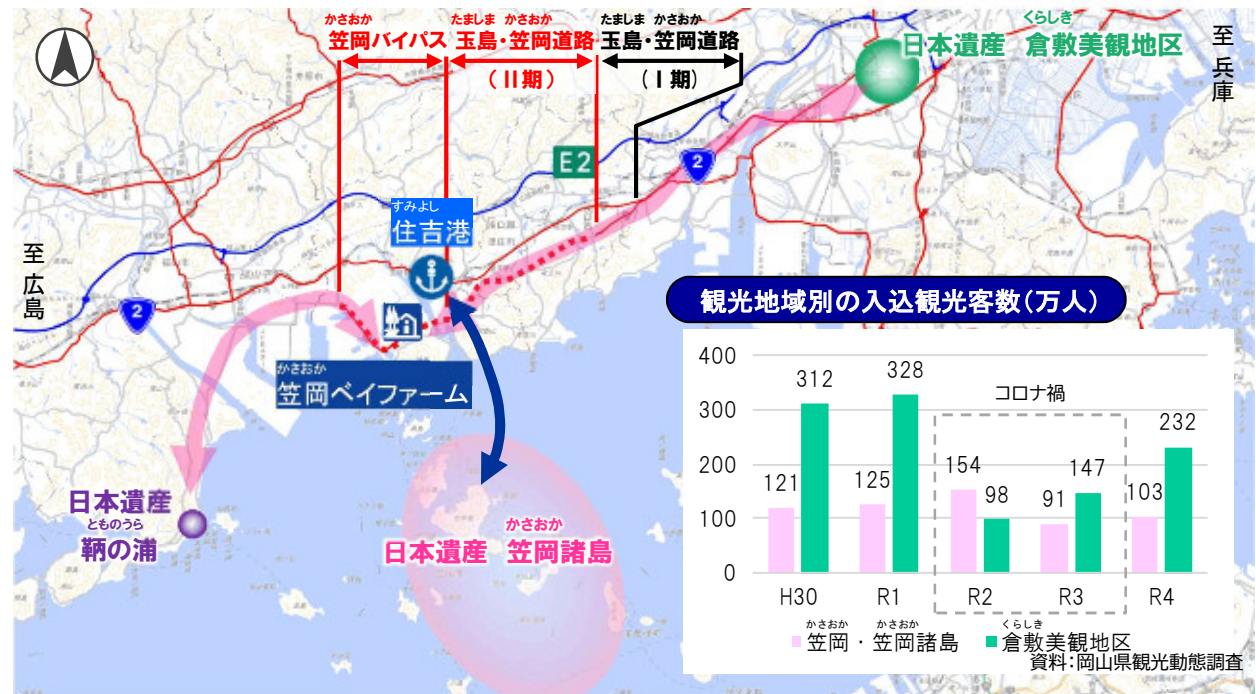


日本遺産とは

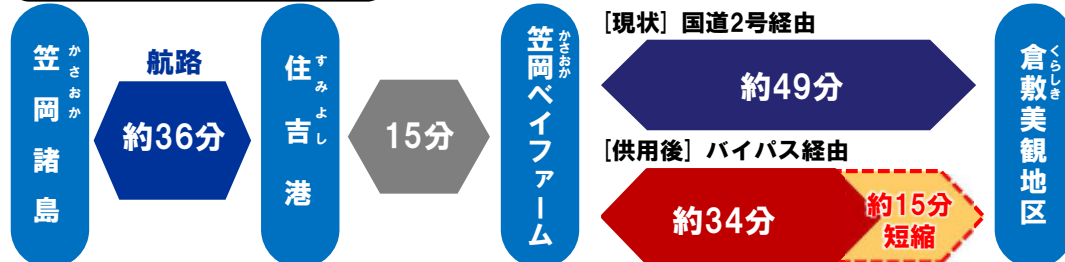
- ・様々な文化財群を日本の文化・伝統を語るストーリーとして認定すること
- ・「石の島」に関連のある笠岡市、丸亀市、小豆島町、土庄町の2市2町の文化財が認定

笠岡諸島

北木島 石切り場



所要時間の短縮(休日)



所要時間(陸路): ETC2.0プローブデータ R4.9~11 休日昼間12時間平均 注)玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパスは60km/hを使用
 所要時間(航路): 笠岡市観光協会より、住吉港から北木島犬浦までの高速船の乗船時間

地域の声

- 国道2号は笠岡諸島への玄関口である住吉港や笠岡ベイファームへのアクセス経路であり観光施策を行う上で重要な導線です。
- 道路整備により、国道2号の渋滞が解消し移動時間が読めるようになればツアー等の企画がさらにしやすくなります。
- また開通後のアクセス向上を見越して、笠岡ベイファームの施設拡大等のリニューアルを検討しています。

笠岡市商工観光課

5. コスト増加の要因

たましま 玉島・かさおか 笠岡道路(Ⅱ期) 総事業費(増額後):636億円、今回増額:61億円(約11%増)
かさおか 笠岡バイパス 総事業費(増額後):543億円、今回増額:83億円(約18%増)

■コスト増加の内訳

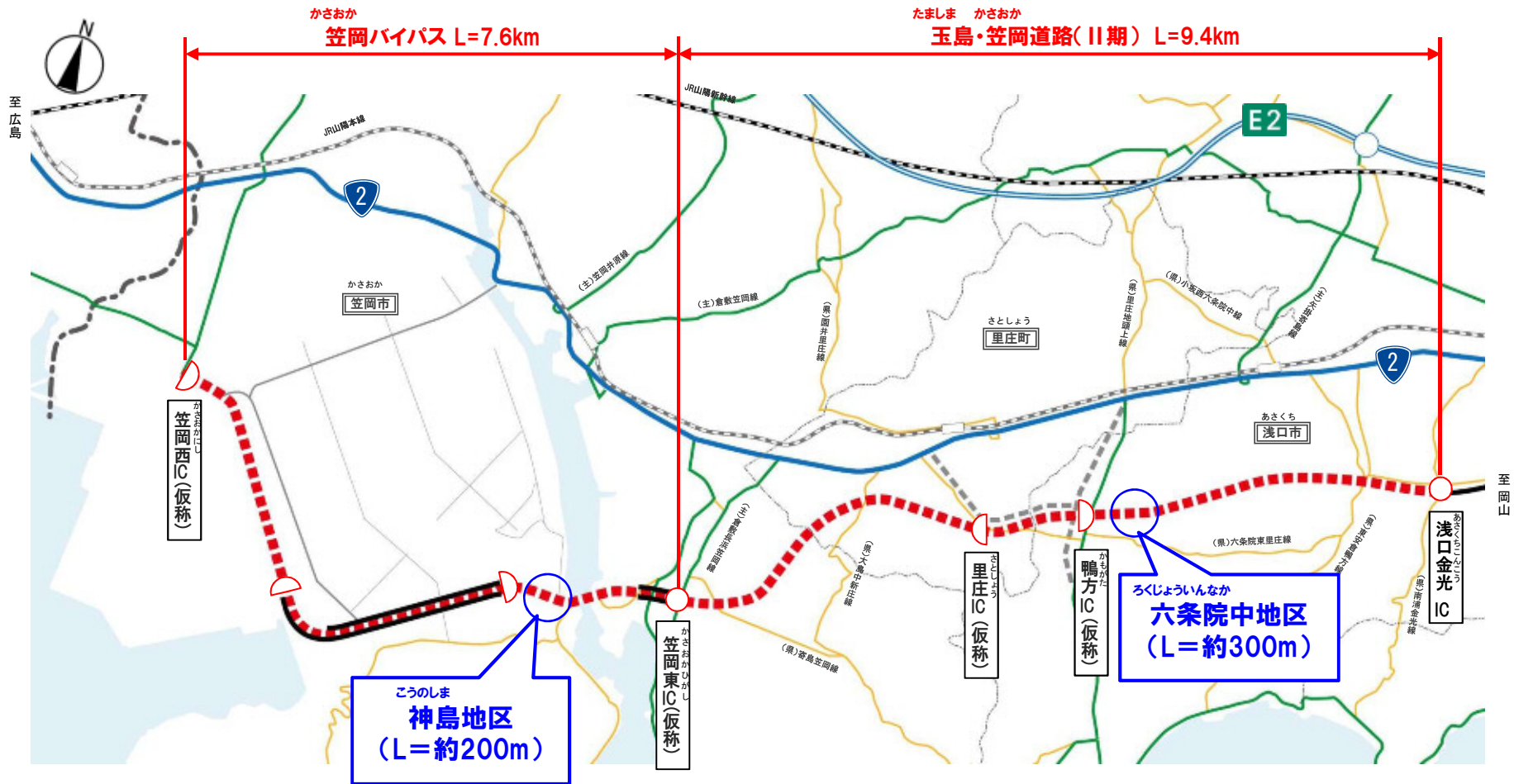
項目	玉島・笠岡道路(Ⅱ期)	笠岡バイパス	増額費用計
(1) 切土工の土質の見直し	31億円	31億円	62億円
(2) 軟弱地盤対策工の高止まりによる工法変更	—	29億円	29億円
(3) 労務費・物価上昇による増加	30億円	23億円	53億円
合計	61億円	83億円	144億円

5. コスト増加の要因

(1)切土工の土質の見直し(玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパス)

約62億円の増額

・玉島・笠岡道路(Ⅱ期)の六条院中地区(L=約300m)及び笠岡バイパスの神島地区(L=約200m)において、切土工を実施したところ想定よりも浅い位置で中硬岩を確認。



5. コスト増加の要因

(1) 切土工の土質の見直し(玉島・笠岡道路(Ⅱ期) 六条院中地区)

約31億円の増額

・当初設計時は、地質調査結果より中硬岩の地層線が深い位置にあると想定していたが、切土工事に着手したところ想定より浅い位置で中硬岩を確認。また、中硬岩を擁壁背面土へ流用するために小割を追加実施した。

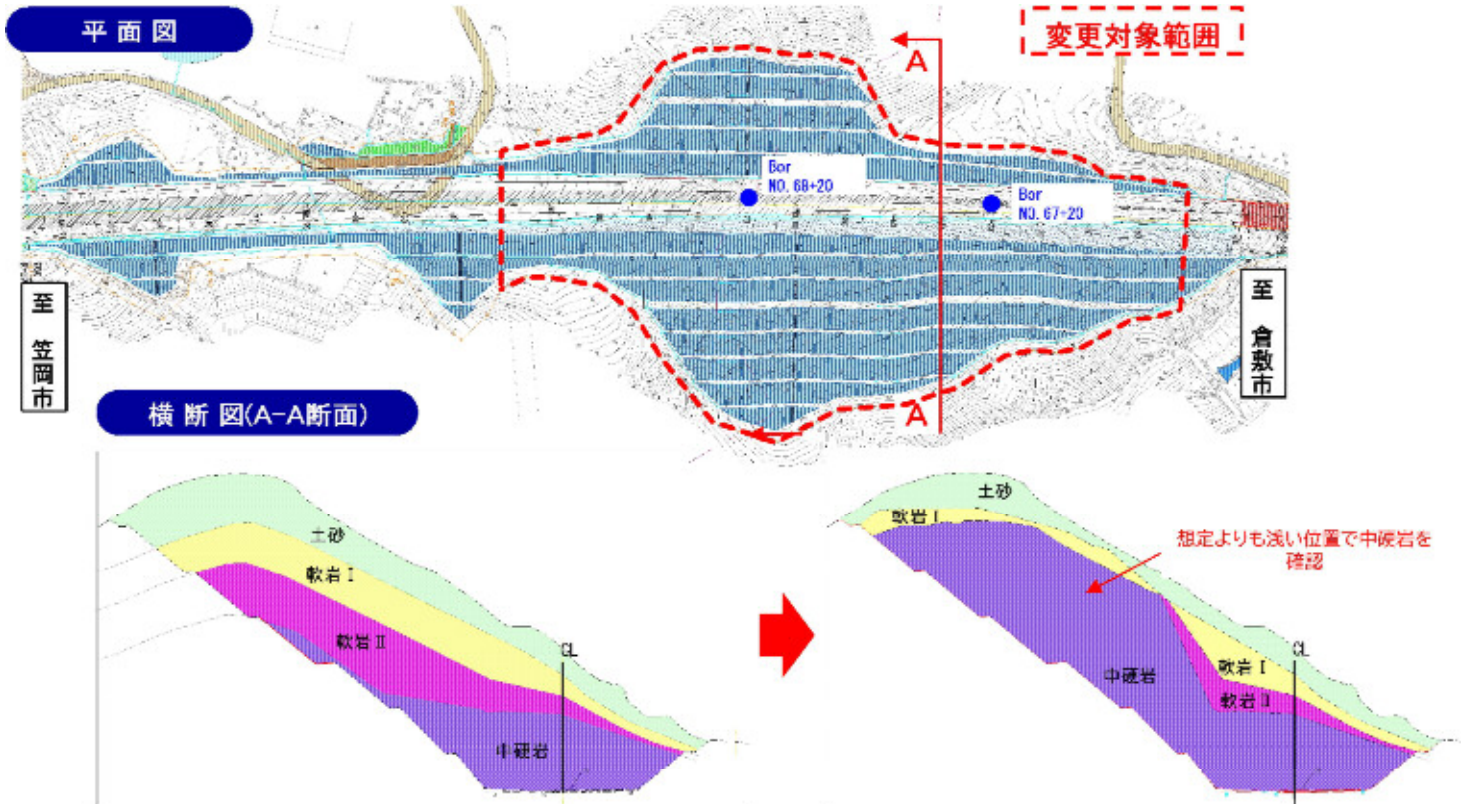


写真 中硬岩掘削状況



写真 中硬岩小割状況



工事費内訳

当初

土質	土量 (m³)	工事費(百万円)
土砂	127,638	477.8
軟岩	172,759	811.6
中硬岩	73,726	610.5
当初計	374,123	1,899.9

変更

土質	土量 (m³)	工事費(百万円)
土砂	83,234	311.6
軟岩	96,384	452.8
中硬岩	194,505	1,610.5
中硬岩小割	122,779	2,578.4
変更計	374,123	4,953.3

約31億円増額

(変更)49.533-(当初)18.999億円

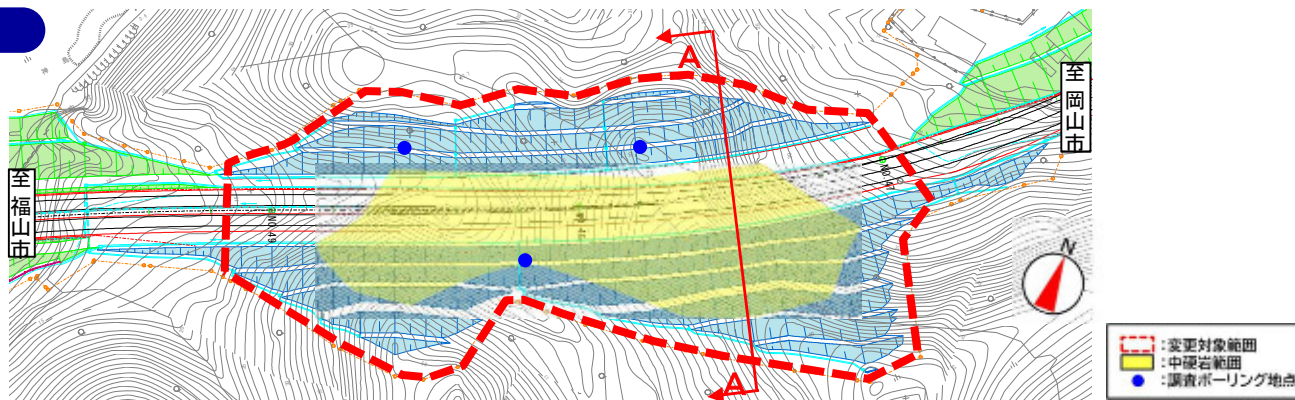
5. コスト増加の要因

(1) 切土工の土質の見直し(笠岡バイパス 神島地区)

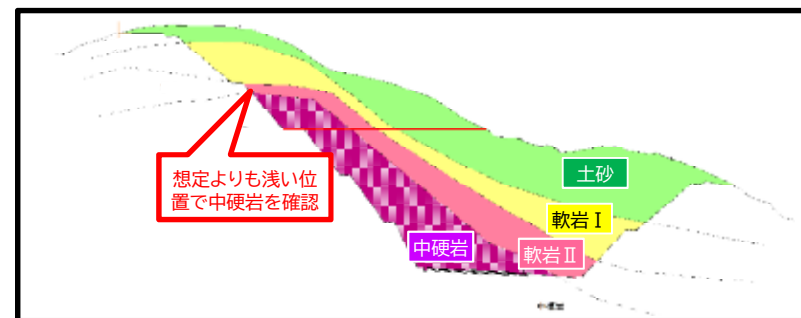
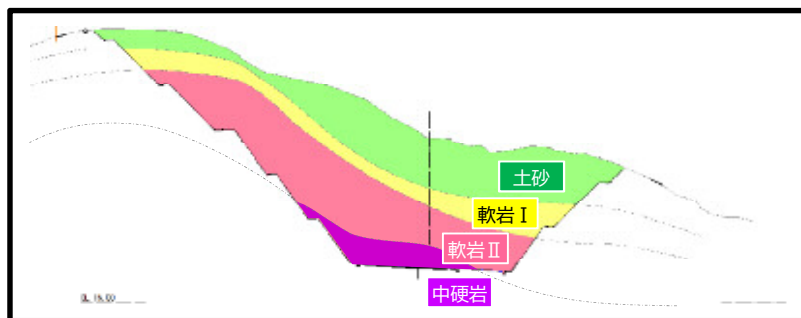
約31億円の増額

- ・当初設計時は、地質調査結果より中硬岩の地層線が深い位置にあると想定していたが、切土工事に着手したところ想定より浅い位置で中硬岩を確認された。
- ・また、周辺で希少種(鳥類(オオタカなど))の繁殖行動及び営巣が確認されたため、発破による掘削ができず静的破碎への工法変更が必要となった。

平面図



横断図[A-A断面]



工事費内訳

当初

土質	土量 (m ³)	工事費 (百万円)
土砂	98,700	203.9
軟岩	160,000	424.3
中硬岩(発破)	26,000	153.3
当初計	284,700	781.5

変更

土質	土量 (m ³)	工事費 (百万円)
土砂	83,700	172.9
軟岩	81,000	214.8
中硬岩(静的)	120,000	3,492.0
変更計	284,700	3,879.7

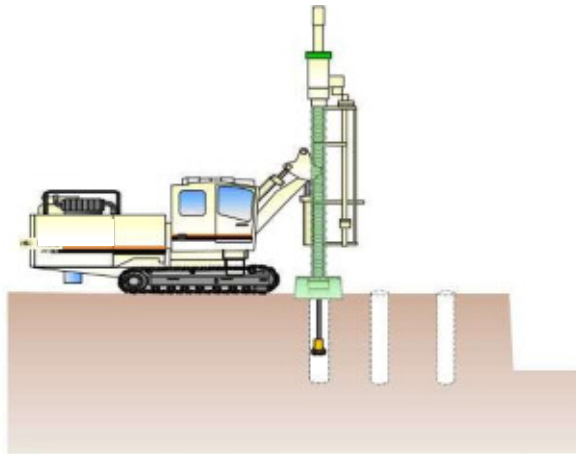
約31億円増額

(変更)38.797-(当初)7.815億円 17

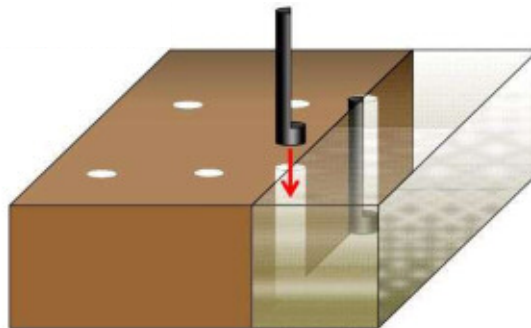
5. コスト増加の要因

(1)切土工の土質の見直し(静的破碎方法について)

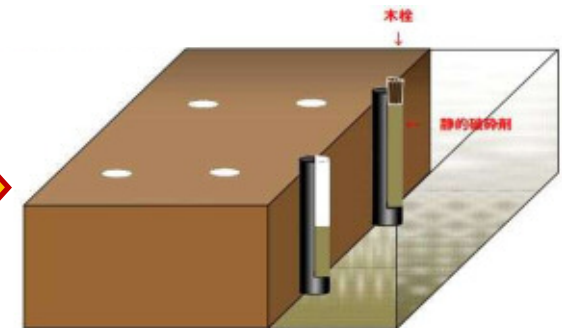
約31億円の増額



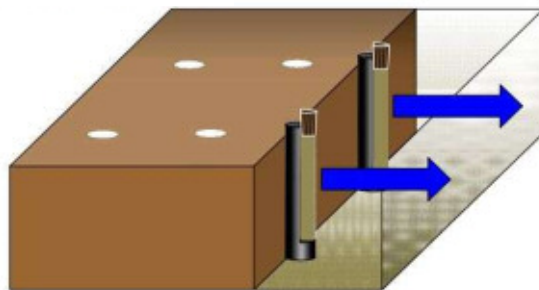
①削孔
掘削対象を削孔する。(φ65 L=1.0m)



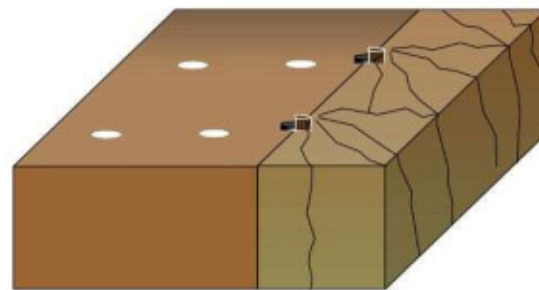
②半割り鋼材の挿入
削孔した孔に半割り鋼材を挿入する。
半割り部分を開放面に向けてセット。



③静的破碎剤の充填
半割り部分に静的破碎剤を充填する。



④養生～破碎
シート等を被せ養生する。



⑤破碎完了



▲破碎後の状況

5. コスト増加の要因

(2) 軟弱地盤対策工の工法変更(笠岡バイパス)

約29億円の増額

- ・当該地域は干拓地で軟弱地盤であるため、軟弱地盤対策を計画。ボーリング調査結果より、局所的に岩塊が混在していたため、硬質地盤対応型の機械により深層混合処理を実施したものの、硬質地盤対応型の機械でも地盤改良ができない岩径50cmを超える岩塊・転石が散在し、所定の改良長が確保できないところがあった。
- ・このため、所定の改良長まで掘進できなかった箇所は、機械を変更しオールケーシングにより先行掘削することに変更したことから、工事費が増大した。

事業費増内訳

当初	本数(本)	工事費(億円)
深層混合処理工法(硬質地盤対策)	5,260	約53
変更	本数(本)	工事費(億円)
深層混合処理工法	4,360	約44
オールケーシング+深層混合処理(標準機)	900	約38



約29億円の増額



【当初】
 深層混合処理工法(硬質地盤対応型機械)

低速回転・高トルクで施工し硬質地盤に対応

【変更】
 オールケーシング

全周回転するケーシングにより岩塊・転石を掘削し除去

【変更】
 深層混合処理工法(標準機)

障害物(岩塊等)を除去する事で標準的な施工が可能

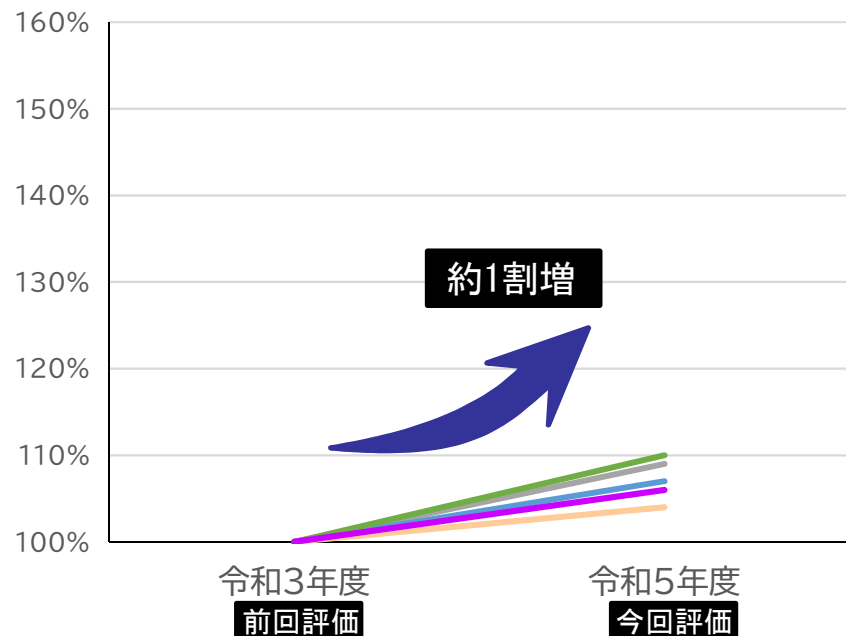
5. コスト増加の要因

(3) 労務費・物価上昇による増加(玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパス)

約53億円の増額

・前回評価(令和3年度)後の資機材・労務単価上昇によって、増額の必要が生じた。

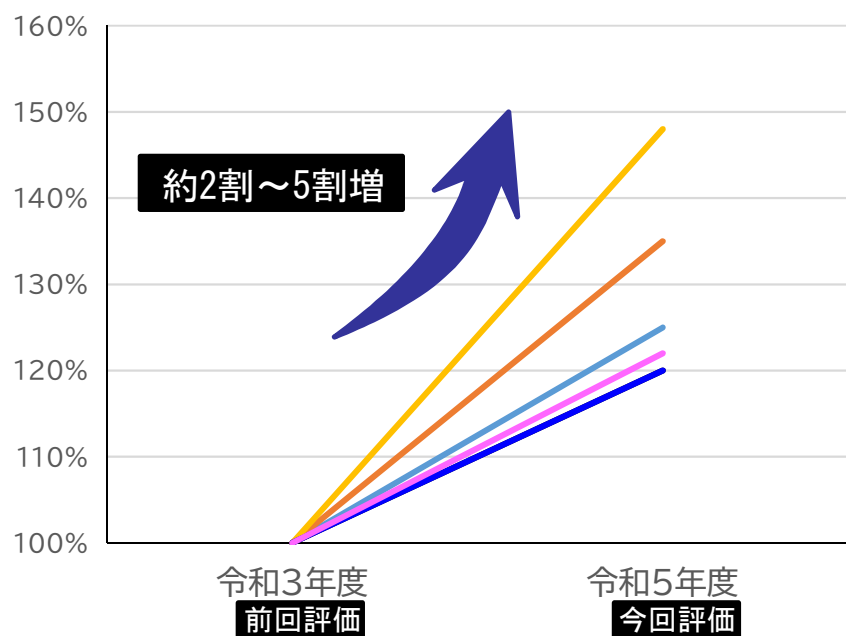
労務単価の伸び率【岡山県】



【凡例】

- 土木一般世話役 109%
- 特殊作業員 107%
- 普通作業員 107%
- 製作工(橋梁) 104%
- 橋梁世話役 110%
- 橋梁特殊工 106%

主要建設資材単価の伸び率【岡山県】



【凡例】

- 生コンクリート(高炉 18-8-25) 125%
- 異形棒鋼 SD345 (D19) 135%
- 軽油(ローリー) 120%
- 鋼板 12 ≤ t ≤ 25 148%
- セメント 高炉Bバラ 120%
- PC鋼より線 SWPR19 φ28.6 122%

6.コスト縮減に対する取り組み(笠岡バイパス)

(1) 橋梁下部工施工時の被圧地下水対策(寺間高架橋)

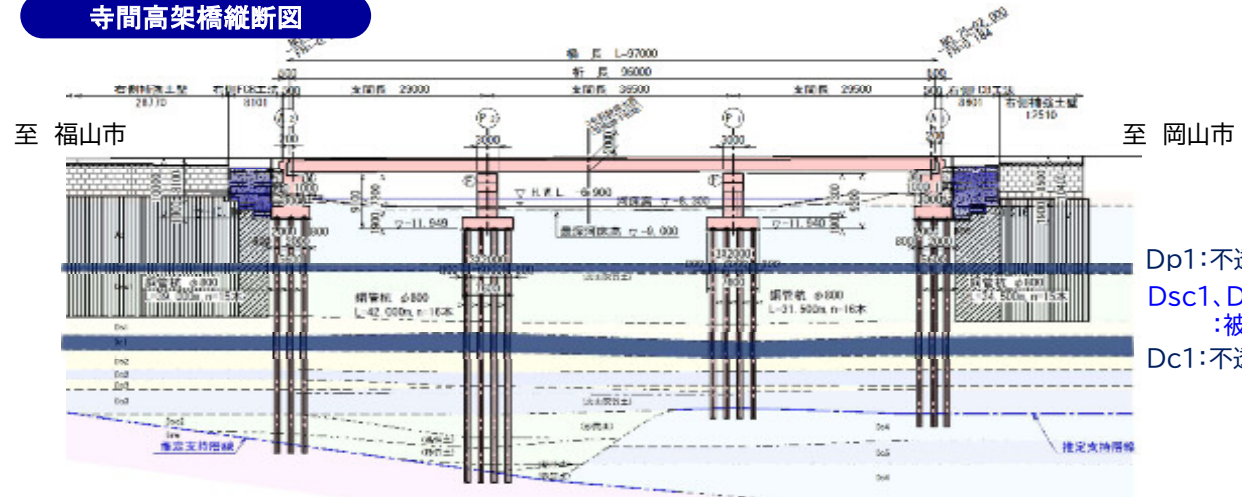
約0.9億円の縮減

・寺間高架橋下部工施工における、被圧地下水による盤ぶくれ対策について、当初は地盤改良を予定していたが鋼矢板を不透水層まで貫入させ被圧地下水を遮断する方法に変更することでコスト縮減を図った。

位置図

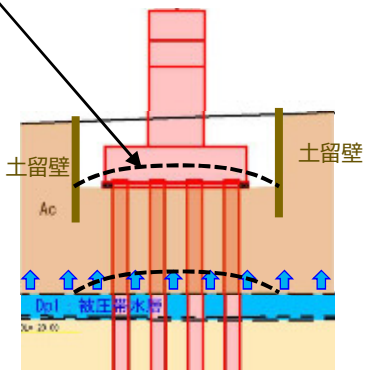


寺間高架橋縦断面

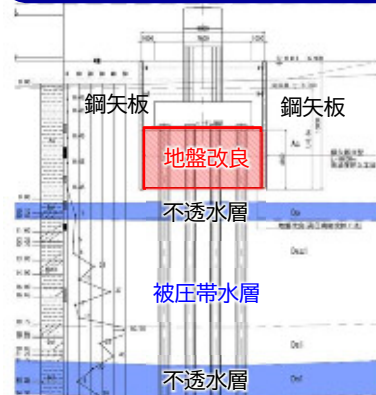


Dp1:不透水層
 Dsc1, Ds
 :被圧帯水層
 Dc1:不透水層

【盤ぶくれ】
 掘削により土圧が減り、被圧帯水層の水圧で掘削底面が押し上げられる現象。

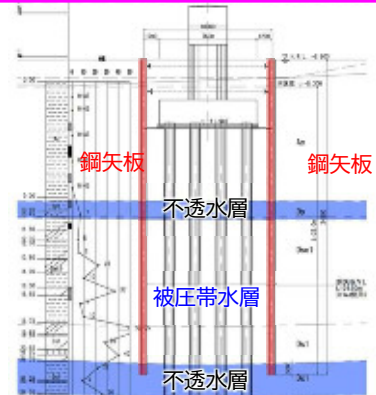


【当初】
 地盤改良による耐圧層の形成



掘削底面下の地盤を改良(高圧噴射攪拌工法)し、荷重を増加させることで、盤ぶくれに対する掘削底面の安定を確保する。

【変更】
 鋼矢板による被圧帯水層遮断



鋼矢板を被圧帯水層下の不透水層まで貫入させ被圧地下水を遮断する。

コスト縮減額

【当初】117,663千円
 ↓
 【変更】30,282千円

◆縮減額
 87,381千円

道路土工におけるICT技術の導入

- 道路土工における掘削・盛土作業を熟練度の少ない運転手でも容易に施工可能。
- 従来施工では、丁張を目安に施工(丁張の間は、技術者の経験に依存)していたが、ICT技術の導入により、丁張設置作業が削減でき、施工が効率化されたことにより、作業工程短縮を図る事が出来た。

(従来施工 丁張設置)

【掘削】

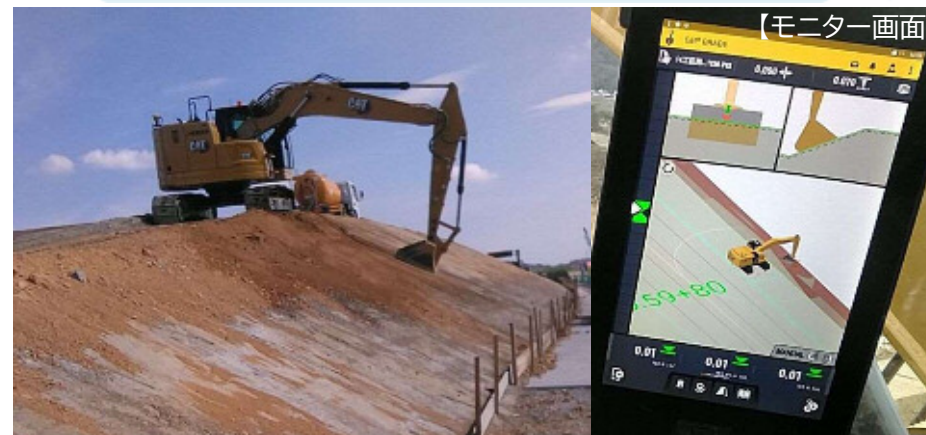
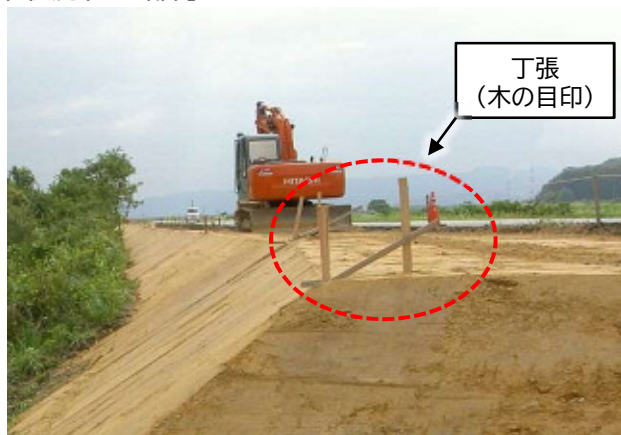


(掘削部・法面整形に活用 3次元MCバックホウ)



運転席に搭載されているモニターにより、掘削箇所を把握・確認出来るため、丁張設置作業は不要。

【法面整形状況(盛土部)】



8. 今回のとりまとめ結果

(1) 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)

・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)	666	253
事業費	607	194
維持管理費	59	59
便益額 (B)	2,978	2,978
走行時間短縮便益	2,544	2,544
走行経費減少便益	354	354
交通事故減少便益	80	80
費用便益比	4.5	11.8

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。

◆道路の役割

■道路の役割 (+α)

- ①環境への影響を考慮した効果 [約17.6千トン/年のCO₂削減【+約6.79億円】]
- ②重症患者の救急搬送時間短縮 [例] 寄島総合支所よりしま～倉敷中央市民病院くらしきまでの所要時間短縮約2分]
- ③交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保
- ④物流効率化による地域経済の活性化 [例] 笠岡市役所かさおか～水島港みずしままでの所要時間短縮約8分]
- ⑤沿道環境の改善 [NO_x排出量：約101.4t/年(1.2%)削減、SPM排出量：約6.1t/年(1.5%)削減]

◆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
49,500～57,600台/日	約636億円	666億円	2,978億円	4.5 (11.8)

※基準年：R5年

8. 今回のとりまとめ結果

(2) 笠岡バイパス

・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)	747	145
事業費	691	114
維持管理費	56	32
便益額 (B)	2,113	1,589
走行時間短縮便益	1,864	1,377
走行経費減少便益	189	154
交通事故減少便益	59	58
費用便益比	2.8	10.9

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。

◆道路の役割

■道路の役割 (+α)

- ①環境への影響を考慮した効果 [約7.6千トンのCO₂削減【+約3.53億円】]
- ②重症患者の救急搬送時間短縮 [例) 寄島総合支所～福山市民病院までの所要時間短縮約4分※1]
- ③交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保
- ④物流効率化による地域経済の活性化 [例) 福山市役所～水島港までの所要時間短縮約20分]
- ⑤沿道環境の改善 [NO_x排出量：約60.1t/年(0.7%)削減、SPM排出量：約3.7t/年(0.9%)削減]

※1 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)および笠岡バイパスを利用した場合

◆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
49,300～56,800台/日	約543億円	747億円	2,113億円	2.8 (10.9)

※基準年：R5年

9. 今後の対応方針(原案)

(1) 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)

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5年3月、県道園井里庄線(浜中バイパス)の延長0.7kmが開通。
- 令和5年8月、井笠地域で構成される岡山県西部衛生施設組合は新ごみ焼却施設の整備に着工(令和8年度より稼働予定)

2) 事業の効果

- ◇ 費用便益比(B/C)=4.5(事業全体) 11.8(残事業)
- ◇ 道路の役割
 - ① 環境への影響を考慮した効果[約17.6千トン/年のCO₂削減【+約6.79億円】]
 - ② 重症患者の救急搬送時間短縮[例)寄島総合支所～倉敷中央病院までの所要時間短縮約2分]
 - ③ 交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保
 - ④ 物流効率化の支援[例)笠岡市役所～水島港までの所要時間短縮約8分]
 - ⑤ 沿道環境の改善[NO_x排出量:約101.4t/年(1.2%)削減、SPM排出量:約6.1t/年(1.5%)削減]

3) 事業の進捗状況

- ◇ 令和5年度末で事業全体の進捗率は60%となる見込みである。

② 事業の進捗見込み

- ◇ 現在、調査設計、工事推進を行っており、令和7年度の供用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. 県への意見照会結果

- ◇ 岡山県知事の意見:
事業を継続する対応方針(原案)は妥当である。
本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。県西部では、令和2年3月の倉敷立体の完成により、渋滞が大きく緩和したところであり、平成27年3月に供用した玉島・笠岡道路(Ⅰ期)の整備効果を最大限発揮させるためにも、本区間の早期供用が重要である。開通見通しを公表している令和7年度に向けて、県としてもアクセス道路の整備を着実に進めているところであり、玉島・笠岡道路の確実な開通と、笠岡バイパスとの同時供用を強く望む。
なお、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努めてもらいたい。

【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。

9. 今後の対応方針(原案)

(2) 笠岡バイパス

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5年3月、県道園井里庄線(浜中バイパス)の延長0.7kmが開通。
- 令和5年8月内に、井笠地域で構成される岡山県西部衛生施設組合は新ごみ焼却施設の整備に着工(令和8年度より稼働予定)

2) 事業の効果

- ◇ 費用便益比(B/C)=2.8(事業全体) 10.9(残事業)
- ◇ 道路の役割
 - ① 環境への影響を考慮した効果[約7.6千トン/年のCO₂削減【+約3.53億円】]
 - ② 重症患者の救急搬送時間短縮[例)寄島総合支所～福山市民病院までの所要時間短縮約4分]※1
 - ③ 交通事故・災害による通行止め時の迂回路の確保
 - ④ 物流効率化の支援[例)福山市役所～水島港までの所要時間短縮約20分]
 - ⑤ 沿道環境の改善[NO_x排出量:約60.1t/年(0.7%)削減、SPM排出量:約3.7t/年(0.9%)削減]

※1 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)および笠岡バイパスを利用した場合

3) 事業の進捗状況

- ◇ 令和5年度末で事業全体の進捗率は75%となる見込みである。

② 事業の進捗見込み

- ◇ 現在、調査設計、工事推進を行っており、令和7年度の供用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. 県への意見照会結果

◇ 岡山県知事の意見:

事業を継続する対応方針(原案)は妥当である。

本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。アクセス道路について、県は整備を終え、笠岡市が全力で整備に取り組んでいる。笠岡港(港町地区)工業用地や笠岡湾干拓地への新たな企業立地や、既に立地している企業の生産性の向上のためにも、開通見通しを公表している令和7年度の確実な開通と、玉島・笠岡道路(Ⅱ期)との同時供用を強く望む。

なお、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努めてもらいたい。

【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。

<参考資料>

(1) 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)

	前回評価 (令和3年度)	今回再評価 (R5年度)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=9.4km	L=9.4km	—
計画交通量	36,300~43,600台/日	49,500~57,600台/日	・OD表 前回:H220D ⇒ 今回 H270D
総事業費	約575億円	約636億円	・切土工の土質の見直し ・労務費・物価上昇による増加
総費用 (C)	576億円	666億円	・総事業費、維持管理単価、基準年次を見直し
総便益 (B)	2,092億円	2,978億円	・計画交通量、便益単価、基準年次を見直し
費用対効果 (B/C)	3.6	4.5	・総費用及び総便益を見直し

※費用/便益は基準年における現在価値の値

<参考資料> (2) 笠岡バイパス

	前回評価 (令和3年度)	今回再評価 (R5年度)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=7.6km	L=7.6km	—
計画交通量	35,000~37,700台/日	49,300~56,800台/日	・OD表 前回:H220D ⇒ 今回 H270D
総事業費	約460億円	約543億円	・切土工の土質の見直し ・軟弱地盤対策工の高止まりによる工法変更 ・労務費・物価上昇による増加
総費用 (C)	629億円	747億円	・総事業費、維持管理単価、基準年次を見直し
総便益 (B)	1,401億円	2,113億円	・計画交通量、便益単価、基準年次を見直し
費用対効果 (B/C)	2.2	2.8	・総費用及び総便益を見直し

※費用/便益は基準年における現在価値の値

【参考】3便益以外の便益

基本3便益以外の効果項目	算定概要
(1)温室効果ガス低減	走行性改善によるCO ₂ 排出量削減効果を便益として算定

【参考】3便益以外の便益

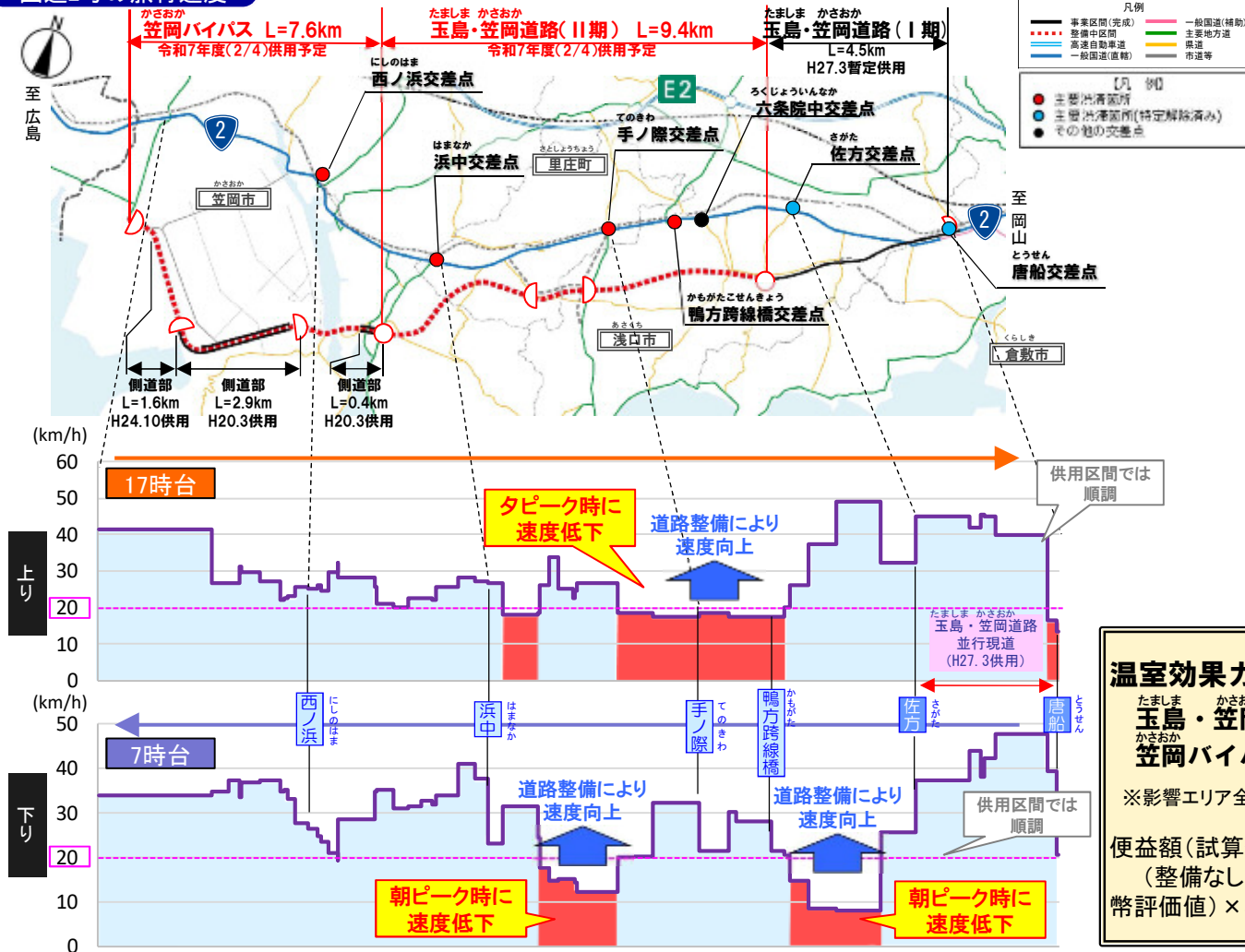
①温室効果ガス排出量削減に伴う生活環境改善効果



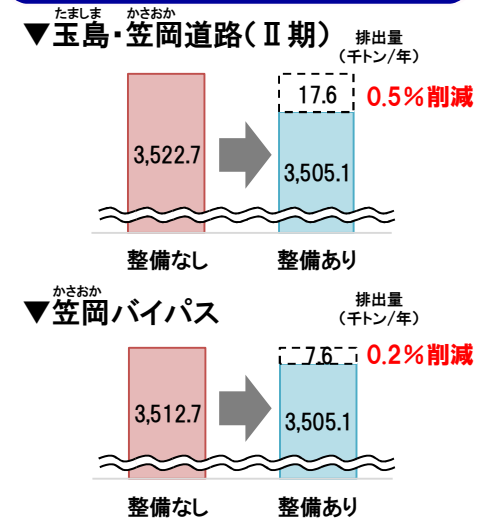
効果項目:(1)温室効果ガス削減

- 玉島・笠岡道路(Ⅰ期)が暫定供用し、唐船交差点の渋滞が緩和されたが、依然として朝夕ピーク時を中心に主要交差点付近で旅行速度が大きく低下している。
- 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパスが整備されることで走行速度が向上し、温室効果ガスの削減により生活環境が改善する。

国道2号の旅行速度



二酸化炭素(CO₂)の削減量



※影響エリア全体として
データ:交通量推計結果

温室効果ガス排出量削減に伴う環境改善効果

玉島・笠岡道路(Ⅱ期): 6.79億円
笠岡バイパス: 3.53億円

※影響エリア全体を対象に整備後50年間の便益額として試算した値

便益額(試算値) = (整備なしの排出量貨幣評価値 - 整備ありの排出量貨幣評価値) × 365日 × 評価期間(整備後50年間)

岡山県への意見照会と回答

国中整企画第48号
国中整港計第17号
令和5年10月26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5年12月1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賜りたく依頼致します。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道2号 笠岡バイパス	継続	
一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）	継続	
水島港国際物流ターミナル整備事業	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。

■ ご意見の返信期限：令和5年11月22日（水）まで（※様式自由）

■ 返信・お問い合わせ先

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

中国地方整備局 企画部 企画課

課長補佐 前田（内線：3153）<maeda-k87mb@mlit.go.jp>

係長 藤井（内線：3166）<fujii-t87hr@mlit.go.jp>

係員 池田（内線：3167）<ikedas87nf@mlit.go.jp>

TEL：082-221-9231（代表）

技 第 313 号
令和5年11月15日

国土交通省 中国地方整備局長
中崎 剛 様

岡山県知事 伊原木 隆太

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5年10月26日付け、国中整企画第48号及び国中整港計第17号で照会のあ
った、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2号 笠岡バイパス
- 2 一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）
- 3 水島港国際物流ターミナル整備事業

(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2号 笠岡バイパス		
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である <input checked="" type="radio"/> ・ 妥当でない <input type="radio"/>		
(意見)			
<p>本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。</p> <p>国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。</p> <p>アクセス道路について、県は整備を終え、笠岡市が全力で整備に取り組んでいる。笠岡港（港町地区）工業用地や笠岡湾干拓地への新たな企業立地や、既に立地している企業の生産性の向上のためにも、開通見通しを公表している令和7年度の確実な開通と、玉島・笠岡道路（Ⅱ期）との同時供用を強く望む。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努めてもらいたい。</p>			

※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。

(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2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）		
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） 本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。 国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。 県西部では、令和2年3月の倉敷立体の完成により、渋滞が大きく緩和したところであり、平成27年3月に供用した玉島・笠岡道路（Ⅰ期）の整備効果を最大限発揮させるためにも、本区間の早期供用が重要である。 開通見通しを公表している令和7年度に向けて、県としてもアクセス道路の整備を着実に進めているところであり、玉島・笠岡道路の確実な開通と、笠岡バイパスとの同時供用を強く望む。 なお、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努めてもらいたい。			

※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。

(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	港湾課
事業名	水島港国際物流ターミナル整備事業		
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	妥当である <input checked="" type="radio"/> ・ 妥当でない <input type="radio"/>		
(意見)			
<p>対応方針（原案）については異存ありません。</p> <p>本事業は、穀物の大量一括輸送に対応した輸入拠点及び企業間の連携による効率的な海上輸送ネットワークを形成し、畜産業など産業競争力の維持・強化および地域の雇用と所得の維持・創出に資するものであり、本県にとって極めて重要な事業であることから、事業継続は妥当である。</p> <p>今後も港湾関係者の意向を十分踏まえるとともに、一層のコスト縮減を図り、早期完成に努めていただきたい。</p>			

※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ください。