

一般国道 2 号 倉敷立体

道路建設事業の事後評価項目調査書

事業名	一般国道2号 倉敷立体	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 倉敷市 新田 至：岡山県 倉敷市 船穂町船穂			延長	7.7 km

事業概要
 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。倉敷立体は、岡山県倉敷市新田から倉敷市船穂町船穂に至る延長7.7kmの区間で、高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する道路である。

事業の目的・必要性
 事業目的は、倉敷市新田から倉敷市船穂町船穂における交通混雑の緩和及び沿道環境の改善等である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H19年度	用地着手	— 年度	供用年	(当初) / H30	変動	1.1倍
		都市計画決定	S43年度	工事着手	H19年度	(暫定/完成)	(実績) / R1		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) / 150億円 (実質値) / 155億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) / 209億円 (実質値) / 213億円	変動	1.4倍		
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	/ 46,000 ~ 76,800台/日	実績 (暫定/完成)	/ 40,900 ~ 77,600台/日	変動	101%			
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	15.7~18.7 km/h	→	16.8~70.0km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	125.5件/橋台キ口	→	32.8件/橋台キ口		
	(供用直前年次) H17年度		(供用後年次) R3年度		(供用直前年次)H15-H18年		(供用後年次)R3-R4年		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	128億円	総便益	1,378 億円	基準年 H19年		
	10.8	—	事業費： 125億円 維持管理費： 3億円 更新費： - 億円	走行時間短縮便益： 1,321億円 走行経費減少便益： 42億円 交通事故減少便益： 15億円					
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	342億円	総便益	2,766億円	基準年 R6年		
	8.1	17.4%	事業費： 304億円 維持管理費： 38億円 更新費： - 億円	走行時間短縮便益： 2,495億円 走行経費減少便益： 232億円 交通事故減少便益： 38億円					
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	事業の遅延は無い								
交通量変動の理由	交通量の変動は無い								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が削減した【削減時間:3,249千人・時間/年】 ・混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度が改善した【15.7～18.7km/h→16.8～48.4km/h】 ・新幹線駅へのアクセス性が向上した【倉敷市～新倉敷駅:34分 ⇒ 19分】 ・岡山空港へのアクセス性が向上した【倉敷市玉島地区～岡山空港:128分 ⇒ 102分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水島港(国際拠点港湾)へのアクセス性が向上した【岡山市～水島港(玉島地区):86分 ⇒ 58分】 <p>③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「倉敷福山道路」の一部として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が向上した【倉敷市玉島地区～倉敷市役所:39分 ⇒ 22分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要観光地へのアクセスが向上した【玉島IC～倉敷美観地区(倉敷市):30分 ⇒ 14分】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉敷中央病院へのアクセス性が向上した【倉敷市玉島地区～倉敷中央病院:47分⇒29分】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間の死傷事故件数が減少した【約186件/年 ⇒ 約58件/年】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路である国道2号の信頼性が向上した <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減【削減量:約16千t/年、2037千t/年 ⇒ 2021千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減【削減量:約55t/年、4,570t/年 ⇒ 4,515t/年】 ・SPM排出量の削減【削減量:約3t/年、235t/年 ⇒ 232t/年】 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価実施要綱に基づく経過措置案件事業により評価対象外事業である。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉敷市の人口は横ばいで推移している【H17:469千人→R2:475千人】 ・倉敷市の自動車保有台数は増加傾向で推移している【H17:337千台→R3:378千台】 <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉敷立体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。 ・倉敷立体の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、日常生活における利便性の向上など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。 <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(地域の取組)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。 ・今後周辺の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。 <p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したものを。

「事後評価」

一般国道2号 くらしきりったい 倉敷立体

令和6年10月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

- 一般国道2号は大阪府大阪市を起点とし、福岡県北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。
- 倉敷立体は岡山県倉敷市新田～同市船穂町船穂間を結ぶ延長7.7kmの4車線化事業であり、高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。



凡例	
	4車線完成区間
	暫定2車線開通区間
	整備区間
	調査区間
	高速自動車国道
	一般国道自動車専用道路
	一般国道

	対象事業
	高規格幹線道路
	直轄国道
	補助国道

2. 事業概要及び経緯

(1) 事業の概要

一般国道2号倉敷立体は、倉敷市新田から倉敷市船穂町船穂の交通混雑の緩和及び沿道環境の改善等を目的とした事業である。

計画概要

倉敷立体 延長7.7km



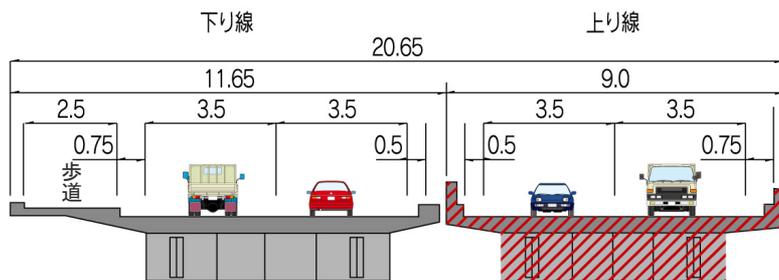
起 終 点	起点：岡山県倉敷市新田 終点：岡山県倉敷市船穂町船穂
計画延長	7.7 km
道路規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車 線 数	4車線

凡例	事業完了区間
高速道路	一般国道
主要地方道	県道
市道等	

標準断面図

《橋梁渡河部》

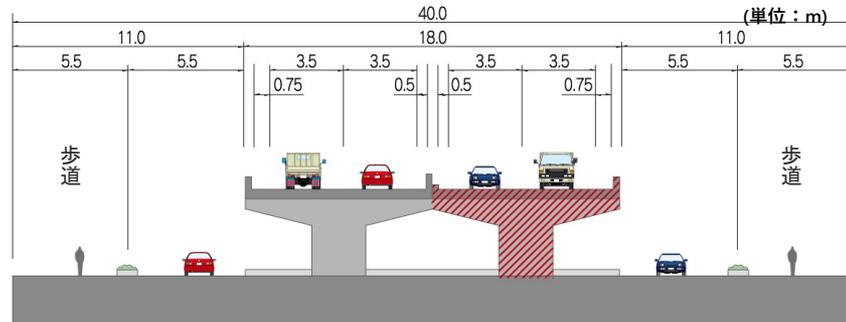
(単位：m)



事業区間 (4車線化整備)

《立体部》

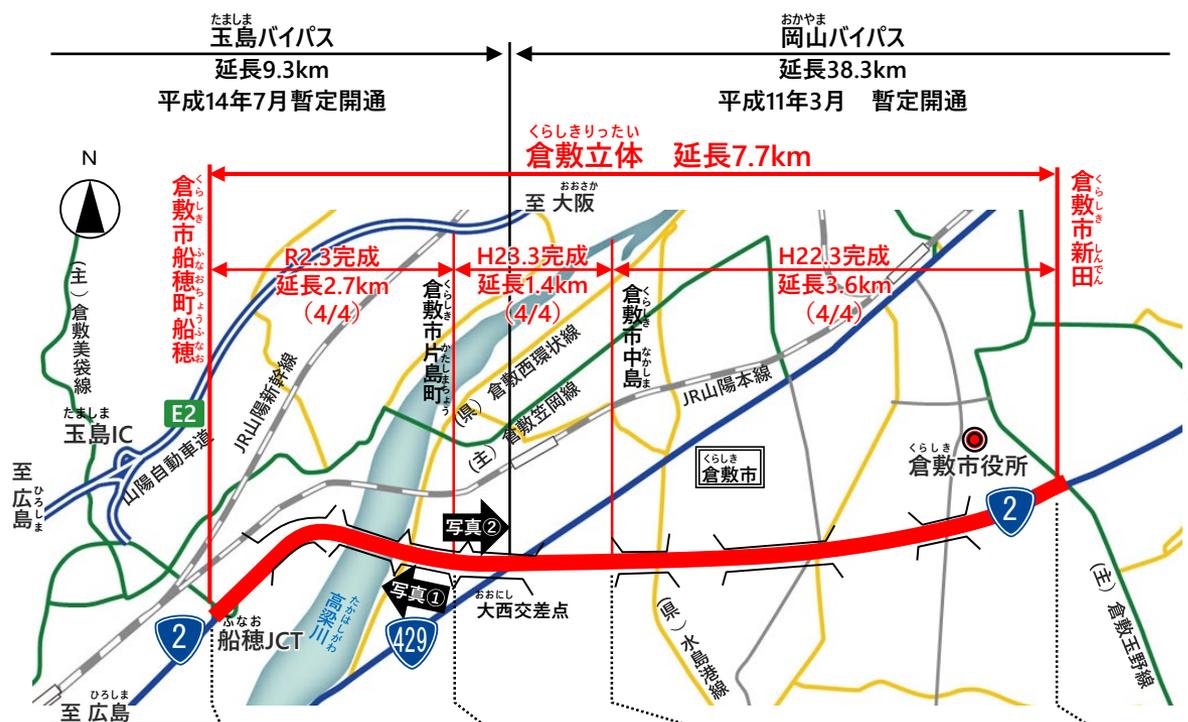
(単位：m)



2. 事業概要及び経緯

(2) 事業の経緯

- 一般国道2号の岡山バイパス及び玉島バイパスの倉敷市街における4車線拡幅事業として、平成19年度に事業着手し、先行して平成22年3月に倉敷市新田～同市中島3.6kmが完成、続いて平成23年3月に倉敷市中島～同市片島町1.4kmが完成した。
- 令和2年3月に渡河部を含む残りの倉敷市片島町～同市船穂町船穂2.7kmが完成し、全線7.7kmが完成4車線で開通した。



【写真①】高梁川大橋付近の状況



写真：令和6年7月撮影

【写真②】倉敷市街地部付近の状況



写真：令和6年7月撮影

事業の経緯

区間	倉敷市船穂町船穂～片島町 延長 2.7km	倉敷市片島町～中島 延長 1.4km	倉敷市中島～新田 延長 3.6km
事業着手		平成19年度	
用地着手		-	
工事着手		平成19年度	
開通	令和2年3月	平成23年3月	平成22年3月

再評価実施年度	平成23年度 平成26年度 平成29年度
---------	----------------------------

3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

■一般国道2号 くらしきりったい
倉敷立体

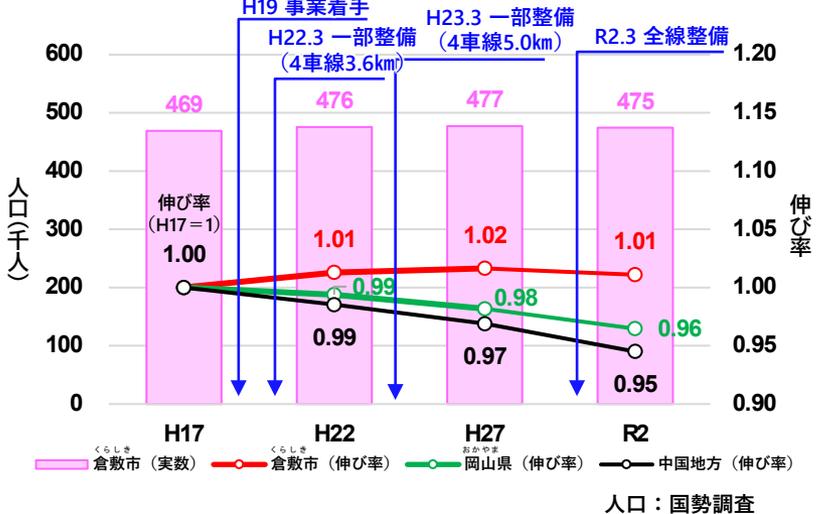
	当初・再評価 (H19新規事業採択時評価)	実績
事業延長	L=7.7km	L=7.7km
道路構造	完成4車線	完成4車線
総事業費	約150億円	約209億円
交通量	46,000～76,800台/日 (H11道路交通量調査に基づくR12推計値)	40,900～77,600台/日 (R3センサス)
事業期間	平成19年度～平成30年度 (12年間)	平成19年度～令和元年度 (13年間)

※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。

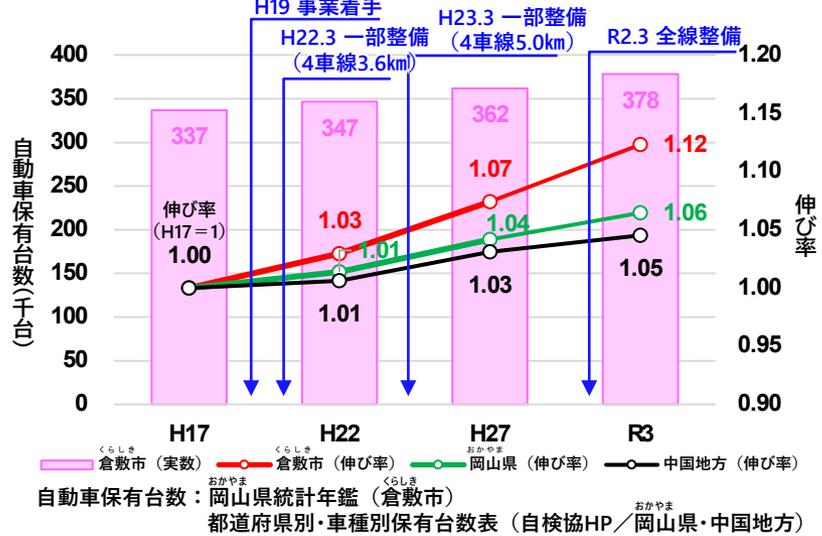
4. 社会経済情勢等の変化

- 倉敷立体が位置する倉敷市の人口は平成17年度の469千人から令和2年度では475千人と横ばいに推移している。倉敷市の自動車保有台数は平成17年度の337千台から令和3年度では378千台と増加している。
- 事業区間である国道2号の交通量は、事業着手以降、整備状況に応じて増加しており、完成後は7万台後半を推移している。

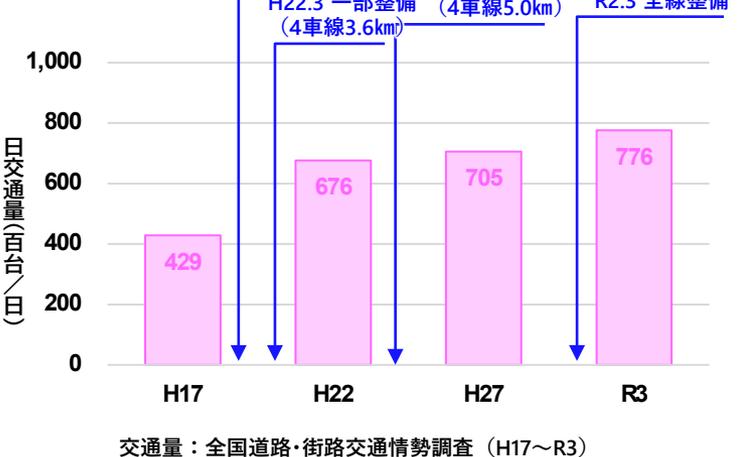
■人口の推移



■自動車保有台数の推移



■交通量の推移



■交通量調査位置



5. 事業実施による環境の変化

- くらしきりったい
倉敷立体の完成後、おかやま岡山市～くらしき倉敷市間における物流施設の進出、くらしき港湾地区の整備事業の完了など、物流拠点整備が促進している。
- 本事業周辺では、みずしま水島港国際物流ターミナル整備事業の玉島地区の整備が完成した。



6. 事業効果の発現状況

《 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：物流の効率化

整備効果④：救急救命活動の支援

整備効果⑤：観光振興の支援

整備効果⑥：地域の発展

整備効果⑦：日常生活の利便性向上

6. 事業効果の発現状況

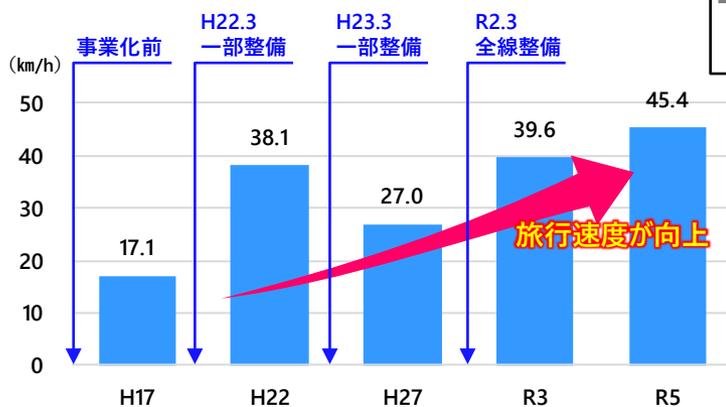
整備効果①: 円滑なモビリティの確保

- 倉敷立体の段階的な整備により一般国道2号の走行速度が向上し、主要渋滞箇所(主要渋滞ポイント含む)の3箇所が解消された。
- 事業区間の所要時間が約17分短縮し、円滑なモビリティが確保されている。



注) 古城池高架橋東詰分流部は当時の主要渋滞ポイントに指定

一般国道2号の平均旅行速度の推移



H17~R3: 全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出
R5: ETC2.0プローブ (R5.9~R5.11平日平均) 混雑時旅行速度より算出

注) 倉敷市新田~船穂町船穂間

一般国道2号の交通状況の変化

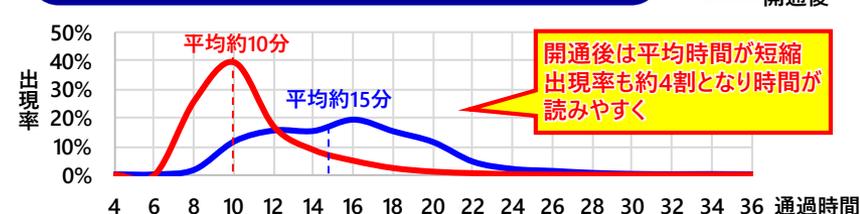


一般国道2号の所要時間の変化



整備前: 平成17年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より算出
整備後: ETC2.0プローブ (R5.9~R5.11平日平均) 混雑時旅行速度より算出

通過時間のバラツキの変化 (船穂JCT→新田交差点)

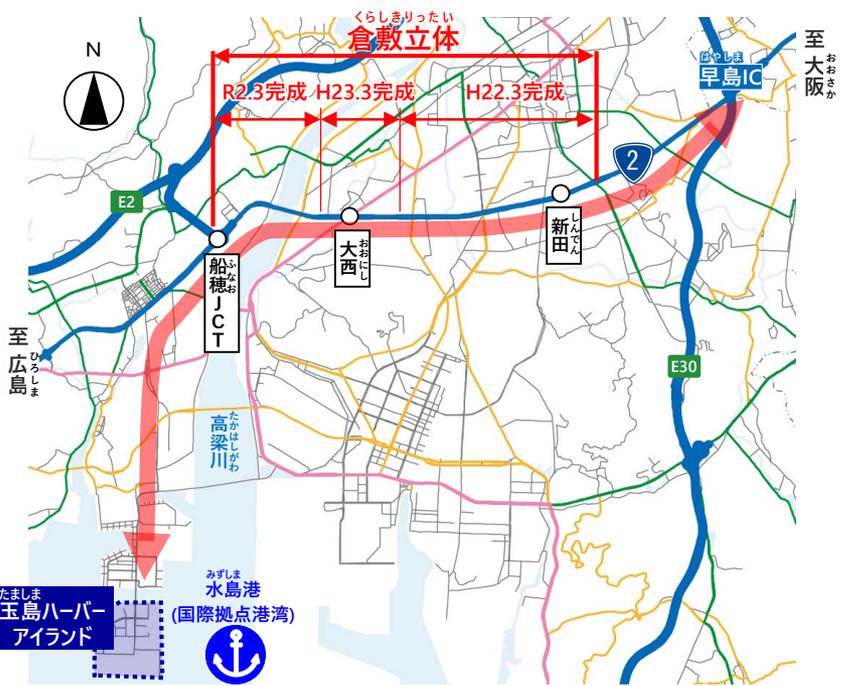


所要時間: ETC2.0プローブ
開通前: H30.4~H30.5平日 (7時~18時台)
開通後: R5.9~R5.11平日 (7時~18時台)

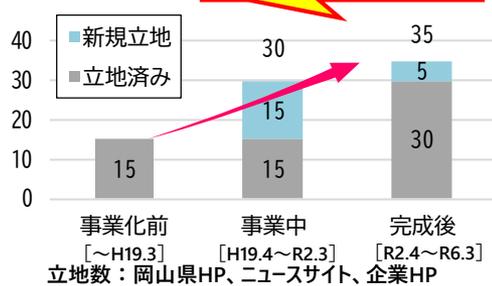
6. 事業効果の発現状況

整備効果③: 物流の効率化

- 倉敷市南部に位置する水島臨海工業地帯の玄関口となる水島港(国際拠点港湾)の港内に開発された玉島ハーバーアイランドの企業立地数は倉敷立体的の事業化当初から2倍以上に増加しており、産業が活発になっている。
- 事業区間は、玉島ハーバーアイランドから早島IC方面への動線であり、整備状況に応じて所要時間が短縮、また通過時間のばらつきが改善したことで、ドライバーの拘束時間が削減され、倉敷立体的は優先的に利用されて、物流効率化に寄与している。

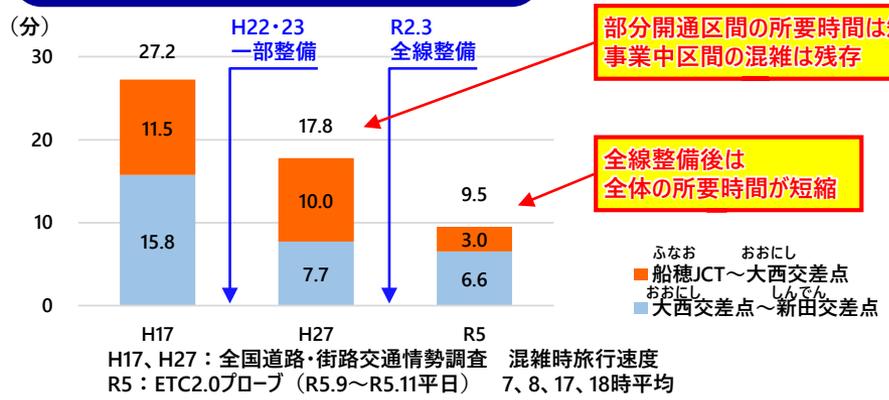


水島港(玉島ハーバーアイランド)の企業進出状況



完成後も企業進出は堅調

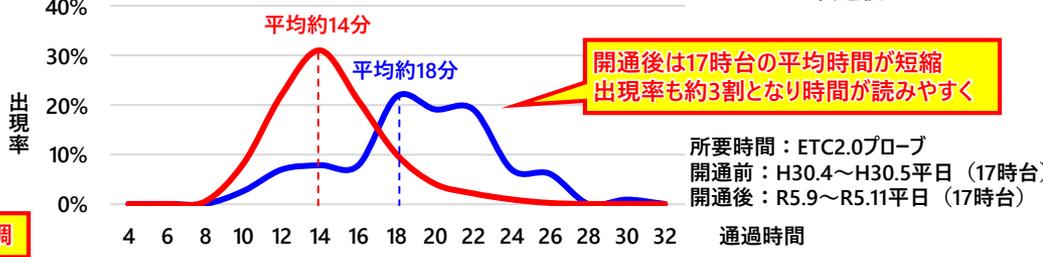
所要時間の変化 (船穂JCT~新田交差点)



部分開通区間の所要時間は短縮
事業中区間の混雑は残存

全線整備後は
全体の所要時間が短縮

通過時間のバラツキの変化 (船穂JCT~新田交差点)



物流事業者の声

- 倉敷立体的整備後は渋滞が緩和しスムーズ移動できるようになったことから、事業区間を優先して走行しています。
- また、夕方の出発時刻を17:15頃から17:30頃に見直すことが可能になり、遅らせた時間の分、ドライバーの拘束時間削減につながっています。

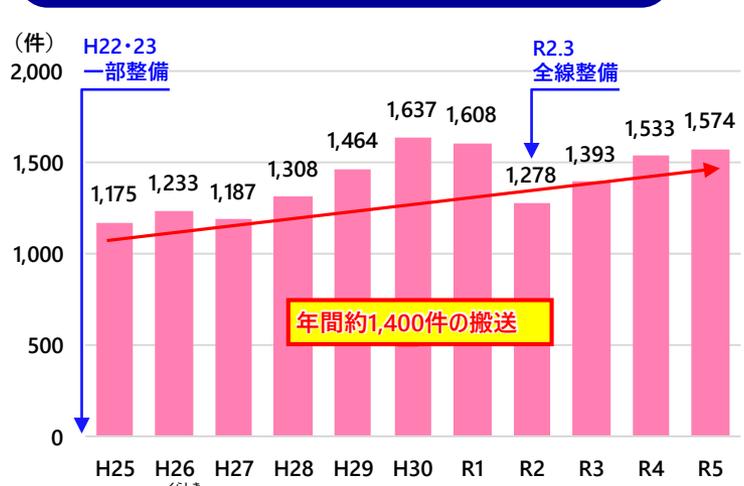
6. 事業効果の発現状況

整備効果④: 救急救命活動の支援

- 倉敷市消防局玉島消防署が管轄する高梁川以西エリアでは、年間約1,400件倉敷市中心部の医療施設へ救急搬送しています。
- 倉敷立体の4車線完成により高梁川渡河部の渋滞が解消し、船穂JCTから笹沖交差点までの所要時間は各時間において短縮している。
- 救急搬送においても国道2号を優先的に利用しているほか、走行時の安定性向上を実感しており、救急救命活動を支援している。

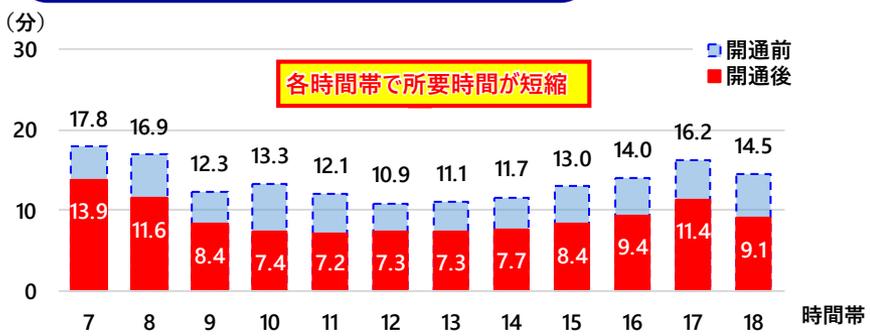


高梁川以西から倉敷市中心部の医療機関への搬送件数



資料：倉敷市消防局提供
注) 倉敷市消防局玉島消防署管内（真備地域除く、浅口市金光地域含む）から倉敷市中心部の医療施設までの搬送件数

船穂JCTから笹沖交差点付近の所要時間の変化



所要時間：ETC2.0プローブ
開通前：H30.4~H30.5平日、開通後：R5.4~R6.3平日

医療関係者の声



倉敷市消防局

- 倉敷方面への搬送は、4車線化前では高梁川大橋を迂回して利用することもあり、迂回路自体の渋滞もひどい状況でしたが、4車線化後は渋滞のなくなった国道2号を優先的に利用しています。
- 倉敷中心部の病院に短時間で搬送可能になったことから、病院選定の選択肢が増えました。
- 渋滞が緩和されたことで、急な減速が減って振動が少なくなり、精密さを必要とする処置が、救急車内において短時間でできるようになったと思います。

(令和6年8月ヒアリング調査)

6. 事業効果の発現状況

整備効果⑤：観光振興の支援

- 倉敷美観地区や玉島町並み保存地区など伝統的な町並みや建造物などが日本遺産に認定され、主要観光地となっている。
- 倉敷立体の完成により、広島方面から倉敷美観地区への所要時間が短縮し、アクセス性が向上。
- また玉島方面の日本遺産へのアクセス路として、より一層の周遊性を高め、観光振興の支援に寄与している。

くらしきびかん 倉敷美観地区周辺へのアクセス経路



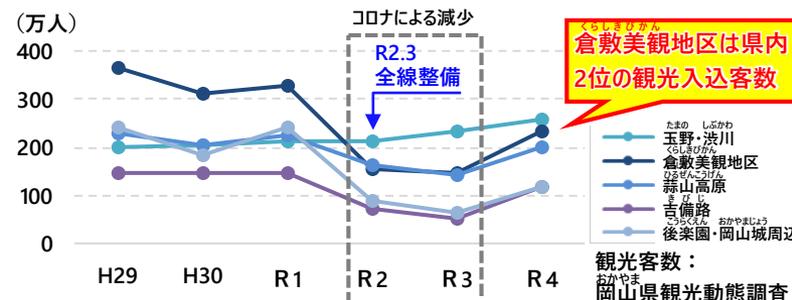
くらしき 倉敷市の日本遺産構成文化財

きたまえんのまごころ 北前船寄港地の繁栄の物語
たましま 玉島町並み保存地区を含む10の構成文化財が平成30年度に認定

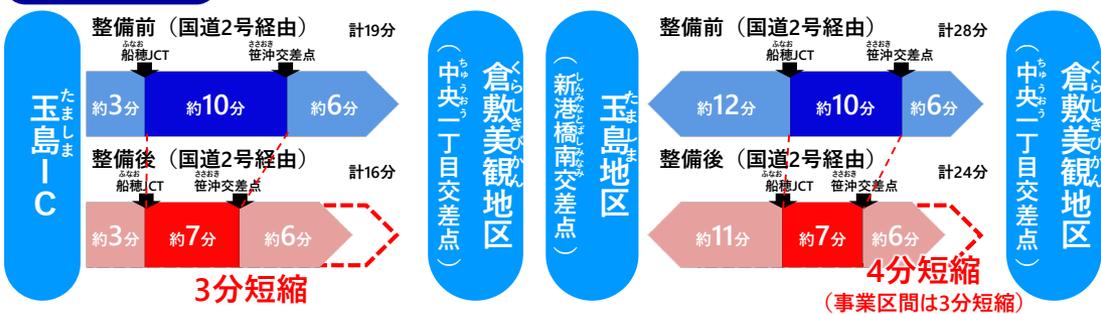
一輪の綿花から始まる倉敷物語
くらしきびかん 倉敷美観地区内の伝統的な建物をはじめとした31に及び構成文化財が平成29年度に認定

たましま 玉島地区 約5万人 (R4)
くらしきびかん 倉敷美観地区 約232万人 (R4)

岡山県の観光地域別の観光入込客数 (上位5位)



所要時間の変化



整備前：平成17年度全国道路・街路交通情勢調査 休日混雑時旅行速度より算出
整備後：ETC2.0プローブ (R5.9～R5.11休日平均) 混雑時旅行速度より算出
注) 開通前のランプ部、側道部、市道部は整備後の速度を用いて算出

関係者の声



くらしき 倉敷市観光課

- 倉敷立体の完成により、玉島ICからの所要時間が短縮され、広島方面からのアクセスに大きな影響を与えています。
- 日本遺産の構成文化財は倉敷市内で全7地区に分布しており、本市中心部～玉島地区の所要時間が短縮されたことから、日本遺産の構成文化財を巡る周遊の促進に寄与しています。

6. 事業効果の発現状況

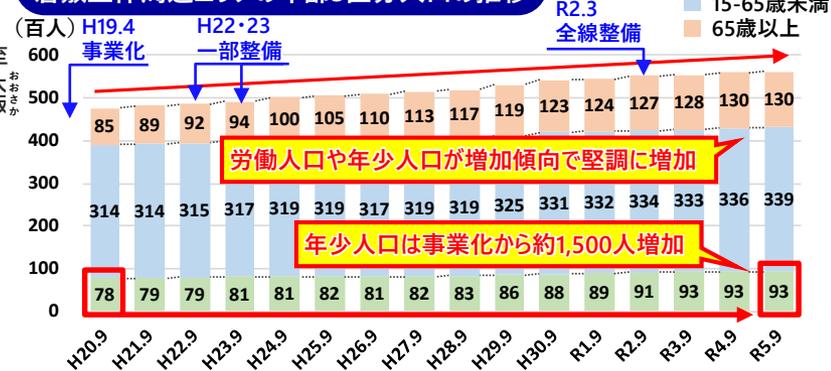
整備効果⑥: 地域の発展(1)

- 倉敷立体完成後の国道2号沿線では、物流施設、商業施設、教育施設、大規模宅地開発が進み、沿線人口は増加傾向を示しており、ヒト・モノの流動が活発になっている。
- また、高梁川大橋の4車線化完成以降は交通利便性の向上から、土地需要が高まり、地価が上昇している。

事業区間周辺の開発状況



倉敷立体周辺エリアの年齢3区分人口の推移



資料：倉敷市住民基本台帳人口
注）沿線小学校の5校区を集計（中島、西阿知、倉敷南、旭丘、船穂）

事業区間周辺の人口増減



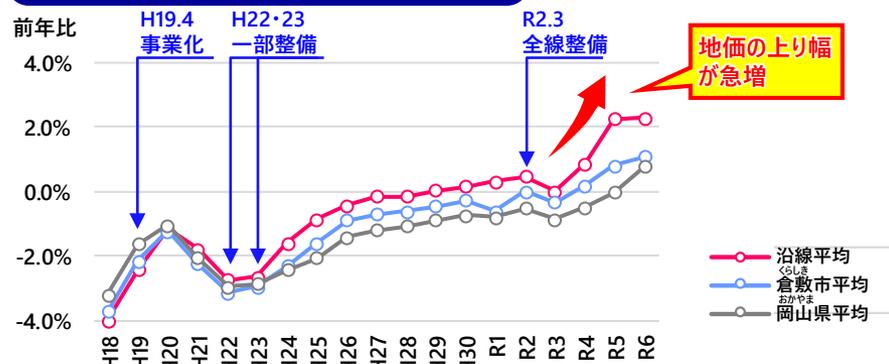
土地の評価

不動産鑑定士

- 片島町から船穂町船穂までの国道2号の4車線化が完了して以降、交通利便性が増し、地域の土地需要が強まり地価は上昇傾向が続いています。
- 高梁川大橋の4車線化により市中心部とのアクセスが向上しているため、船穂町地区の住宅地需要は強く、市域の中でも人口増加率は高いです。

資料：鑑定評価書（令和6年地価公示）

沿線地区の地価（前年比）の推移



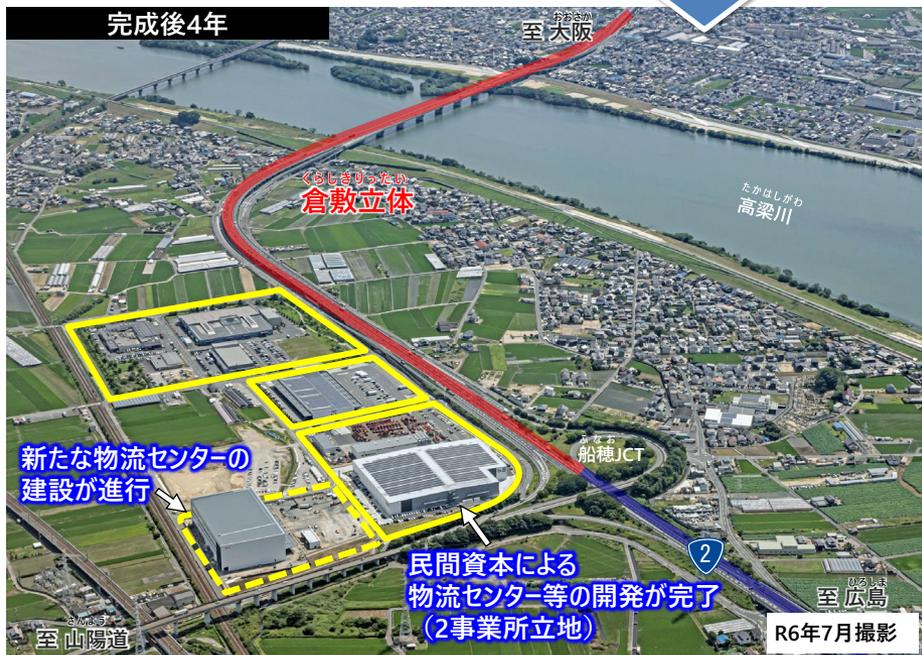
地価：地価公示（1月1日時点）、都道府県地価調査（7月1日時点）
注）沿線地区は小学校の5校区を対象に集計（中島、西阿知、倉敷南、旭丘、船穂）

6. 事業効果の発現状況

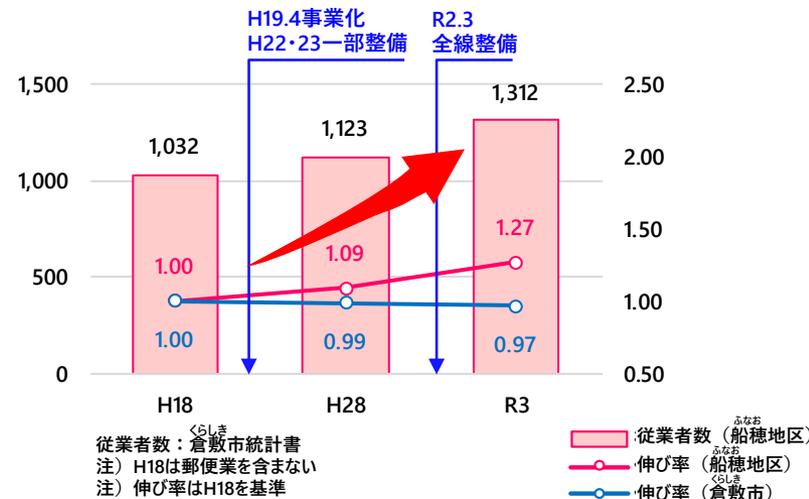
整備効果⑥：地域の発展(2)

- 船穂JCT周辺では、船穂地区の整備が進められており、倉敷立体の進捗に合わせて用地造成が進み、企業が進出している。
- 船穂地区の製造業、運輸・郵便業の従業者数は、事業進捗に応じて増加傾向であり、倉敷立体完成以降も堅調。
- 倉敷立体の完成も用地の開発が進んでおり、さらなる雇用創出など地域の発展が見込まれる。

船穂JCT周辺の土地利用の変遷



船穂地区の従業者数(製造業・運輸業・郵便業)の推移



船穂町への進出事業所の声



製造業

- 中四国地方のクロスポイントである岡山県へ進出するにあたり、高速に近隣の立地に加え岡山市方面への搬入・搬出や従業員の人材確保を見据えて、倉敷立体が完成し国道2号の利便性が向上した当地を新たな物流拠点として選びました。
- 倉敷の新たな物流拠点を通じて、中四国全域にスムーズに物品を届けられる体制の構築を目指すとともに、地域の雇用の促進に貢献したいと考えています。

(令和6年9月ヒアリング調査)

今後の事後評価の必要性

くらしきりったい
・倉敷立体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

くらしきりったい
・倉敷立体の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、日常生活における利便性の向上など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。

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（地域の取組）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。
- ・事業評価手法の見直しについては必要ないと考えるが、今後周辺道路整備が進み更なる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>

◆ 3 便益による費用便益比 (億円)

項目	全体事業
費用 (C)	342
事業費	304
維持管理費	38
便益額 (B)	2,766
走行時間短縮便益	2,495
走行経費減少便益	232
交通事故減少便益	38
費用便益比	8.1

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。

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3 便益(B)	費用対効果(B/C)
67,100台/日～97,700台/日	約209億円	342億円	2,766億円	8.1

※基準年：R6年

◆ 道路の役割

- ① 渋滞損失時間の削減 [渋滞損失時間：約325万人・時間/年 (5.5%) 削減]
- ② 地球環境の保全 [CO₂排出量：約16千トン/年 (0.8%) 削減]
- ③ 生活環境の改善・保全 [NO_x排出量：約55トン/年 (1.2%) 削減、SPM排出量：約3トン/年 (1.4%) 削減]

一般国道 2 号 倉敷立体
〔費用便益比 (B / C) 算定等資料〕

(事後評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道2号 倉敷立体
事業区分	一般国道(二次改築)
事業主体	中国地方整備局

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	
	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(整備あり): 56,338千人・時間/年 渋滞損失削減時間: 3,249千人・時間/年(59,586千人・時間/年⇒56,338千人・時間/年) 区間b(当該区間)について: 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間(整備あり): 49千人・時間/年[倉敷立体] 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 98.1%削減(2,563千人・時間/年⇒49千人・時間/年)[倉敷立体]
	● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	対象区間 新田交差点～笹沖交差点 H17: 16.0km/h→R3: 23.7km/h 笹沖交差点～大西高架橋 H17: 18.7km/h→R3: 16.8km/h 大西高架橋～玉島JCT H17: 15.7km/h→R3: 48.4km/h
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
	○ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	対象駅: 新倉敷駅(新幹線駅) 対象自治体名: 倉敷市 改善状況: 倉敷市～新倉敷駅 約15分短縮(整備前: 34分⇒整備後: 19分)
	● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	対象空港: 岡山空港(第三種空港) 対象自治体名: 倉敷市玉島地区 改善状況: 倉敷市玉島地区～岡山空港 約26分短縮(整備前: 128分⇒整備後: 102分)
	物流効率化の支援	
	● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	対象港湾: 水島港(国際拠点港湾) 対象自治体名: 岡山市 改善状況: 岡山市～水島港(玉島地区) 約28分短縮(整備前: 86分⇒整備後: 58分)
	○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	
	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
	○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	

	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
	<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
	<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった	
国土・地域ネットワークの構築		
	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
	<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	高規格道路「倉敷福山道路」の一部としての位置づけ
	<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）	
	<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消	
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	
	<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	対象自治体名：倉敷市玉島地区 日常活動圏中心都市：倉敷市 改善状況：約17分短縮（整備前：39分⇒整備後：22分）
個性ある地域の形成		
	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
	<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果	主要観光地 倉敷美観地区（R4：231.9万人） 改善状況：混雑時所要時間 玉島IC～倉敷美観地区 約16分短縮（整備前：30分⇒整備後：14分）
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
2. 暮らし		
歩行者・自転車のための生活空間の形成		
	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
	<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
無電柱化による美しい町並みの形成		
	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保		
	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	対象となる第三次救急医療機関：倉敷中央病院 アクセスが向上した地区：倉敷市玉島地区 改善状況 倉敷市玉島地区～倉敷中央病院 約18分短縮（整備前：47分⇒整備後：29分）

3. 安全		
安全な生活環境の確保		
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	事業区間の死傷事故件数 128件/年減少 (H15-H18) 186件/年⇒ (R3-R4) 58件/年
	<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
災害への備え		
	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	岡山県の第一次緊急輸送道路に指定（一般国道2号）
	<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
	<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
	<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
	<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消	
4. 環境		
地球環境の保全		
	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：約15.7千t/年、排出削減率：約0.8%削減（整備なし 2,037.2千t/年 ⇒ 整備あり 2,021.5千t/年）
生活環境の改善・保全		
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 NOX排出削減量：約55.4t/年、排出削減率：約1.2%削減（整備なし 4,570.2t/年 ⇒ 整備あり 4,514.8t/年）
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 SPM排出削減量：約3.4t/年、排出削減率：約1.4%削減（整備なし 235.4t/年 ⇒ 整備あり 232.0t/年）
	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他		
他のプロジェクトとの関係		
	<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	「中国ブロックの社会資本の重点整備方針(H21.8)」に位置付け
	<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	新おかやま夢づくりプラン(H21.9)の交通基盤プログラム「渋滞対策の推進」に位置づけられ、「高梁川東詰合流点」「高梁川西詰合流点」の2箇所の主要渋滞箇所が特定解除された。 新おかやま夢づくりプラン(H21.9)の「三海二山を結ぶ広域交通網等の整備」に位置付けられ、岡山県の広域交通網の一部を形成している。
	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

(事後評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拵・BP・その他別
一般国道2号	倉敷立体	L=7.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
67,100~97,700	4	中国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和6年度			
単純合計	195億円	73億円		268億円
基準年における 現在価値(C)	304億円	38億円		342億円

② 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	合計
基準年	令和6年度			
供用年	令和2年度			
単年便益 (初年便益)	99億円	9.2億円	1.5億円	110億円
基準年における 現在価値(B)	2,495億円	232億円	38億円	2,766億円

③ 結果

【事業全体】

費用便益比(B/C)	8.1
経済的純現在価値(B-C)	2,423億円
経済的内部収益率(EIRR)	17.4%

注)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。

交通状況の変化
事業名: 倉敷立体

様式-3①

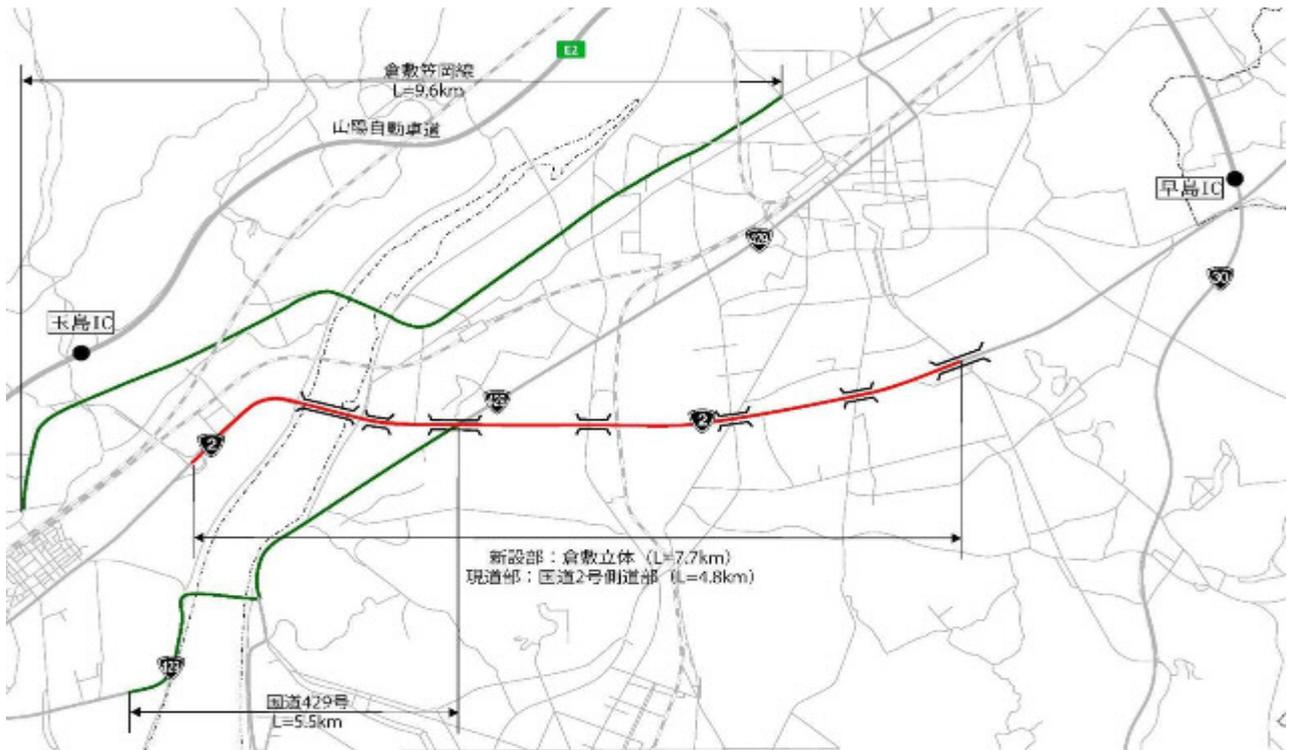
(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 7.7km	交通量※1	[台/日]	59,100	76,400	
	走行時間※2	[分]	13	8	
	走行時間費用※3	[億円/年]	164.81	120.52	
②主な周辺道路※ 4	国道2号 : 4.8km	交通量	[台/日]	7,100	6,700
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	16.75	16.67
	国道429号 : 5.5km	交通量	[台/日]	22,900	20,300
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	39.79	34.51
	主)倉敷笠岡線 : 9.6km	交通量	[台/日]	24,700	21,500
		走行時間	[分]	16	16
		走行時間費用	[億円/年]	77.71	66.66
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 : 1489.4km	走行時間費用	[億円/年]	6,225.75	6,189.65	

		走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計: 1517.0km	走行時間短縮便益 [億円/年]	6,524.82	6,428.01	96.81

- ※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3: 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4: 当該事業により大きな変化が生じる道路について3~5路線程度以内で記載する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名: 倉敷立体

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和6年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 複数時点での推計	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	推計に用いたOD表	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
		道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他()		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)		<input checked="" type="checkbox"/>	

(3)

		項目	チェック欄	
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	() %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
	とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載			
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数	() 日
採用した冬期日数の考え方を記載				
冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載				
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費 減少・交通事故減少以外の 便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名: 倉敷立体

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	■	
		標準投資パターンを採用	□	
		その他()	□	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 当該区間を管轄する事務所における直轄国道の維持管理費実績に基づき算出		
	更新費	更新費の設定根拠を記載		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	□	
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する 場合のみ	事業費を考慮	□
			維持管理費を考慮	□
		当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)		
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

便益の現在価値算定表

箇所名：倉敷立体(事業全体)

年次	年度 (基準年) R6	総走行台キロの年次別伸び率 (山陽ブロック)				社会的 割引率	割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					合 計 (億円)			
		乗用車類	普通貨物	小型貨物	全 車				乗用車類	普通貨物	小型貨物	① 計	現在価値 ①*(A)	乗用車類	普通貨物	小型貨物	② 計	現在価値 ②*(A)	③	現在価値 ③*(A)	便益合計 (①~③)	現在価値
供用開始年次	R2	0.99758	1.00683	0.98537	0.99669	4%	1.1699	101.9	57.70	26.98	14.78	99.45	117.26	6.04	2.41	0.73	9.19	10.83	1.55	1.82	110.19	129.92
1年目	R3	0.99758	1.00679	0.98515	0.99668	4%	1.1249	101.8	57.56	27.16	14.56	99.28	112.66	6.03	2.43	0.72	9.18	10.42	1.54	1.75	110.00	124.83
2年目	R4	0.99757	1.00674	0.98493	0.99667	4%	1.0816	102.7	57.42	27.35	14.34	99.10	107.19	6.01	2.45	0.71	9.17	9.92	1.54	1.66	109.81	118.77
3年目	R5	0.99757	1.00670	0.98470	0.99665	4%	1.0400	102.7	57.28	27.53	14.12	98.92	102.88	6.00	2.46	0.70	9.16	9.53	1.53	1.59	109.62	114.00
4年目	R6	0.99756	1.00665	0.98446	0.99664	4%	1.0000	102.7	57.14	27.71	13.90	98.75	98.75	5.98	2.48	0.69	9.15	9.15	1.53	1.53	109.43	109.43
5年目	R7	0.99755	1.00661	0.98421	0.99663	4%	0.9615	102.7	57.00	27.90	13.68	98.57	94.78	5.97	2.50	0.68	9.14	8.79	1.52	1.46	109.24	105.03
6年目	R8	0.99755	1.00656	0.98396	0.99662	4%	0.9246	102.7	56.86	28.08	13.46	98.40	90.97	5.95	2.51	0.67	9.13	8.44	1.52	1.40	109.05	100.82
7年目	R9	0.99754	1.00652	0.98370	0.99661	4%	0.8890	102.7	56.72	28.26	13.24	98.22	87.32	5.94	2.53	0.66	9.12	8.11	1.51	1.34	108.86	96.77
8年目	R10	0.99754	1.00648	0.98343	0.99660	4%	0.8548	102.7	56.58	28.45	13.02	98.04	83.81	5.92	2.55	0.65	9.12	7.79	1.51	1.29	108.66	92.89
9年目	R11	0.99753	1.00644	0.98315	0.99659	4%	0.8219	102.7	56.44	28.63	12.80	97.87	80.44	5.91	2.56	0.64	9.11	7.48	1.50	1.23	108.47	89.16
10年目	R12	0.99752	1.00640	0.98286	0.99657	4%	0.7903	102.7	56.30	28.81	12.58	97.69	77.21	5.89	2.58	0.62	9.10	7.19	1.50	1.18	108.28	85.58
11年目	R13	0.99783	1.00538	0.99037	0.99778	4%	0.7599	102.7	56.18	28.97	12.46	97.60	74.17	5.88	2.59	0.62	9.09	6.91	1.49	1.13	108.19	82.21
12年目	R14	0.99782	1.00535	0.99028	0.99777	4%	0.7307	102.7	56.05	29.12	12.34	97.52	71.25	5.87	2.61	0.61	9.09	6.64	1.49	1.09	108.09	78.98
13年目	R15	0.99782	1.00532	0.99019	0.99777	4%	0.7026	102.7	55.93	29.28	12.22	97.43	68.45	5.86	2.62	0.61	9.08	6.38	1.49	1.04	107.99	75.88
14年目	R16	0.99782	1.00529	0.99009	0.99776	4%	0.6756	102.7	55.81	29.43	12.10	97.34	65.76	5.84	2.63	0.60	9.08	6.13	1.48	1.00	107.90	72.89
15年目	R17	0.99781	1.00527	0.98999	0.99776	4%	0.6496	102.7	55.69	29.59	11.98	97.25	63.17	5.83	2.65	0.59	9.07	5.89	1.48	0.96	107.80	70.03
16年目	R18	0.99781	1.00524	0.98989	0.99775	4%	0.6246	102.7	55.57	29.74	11.85	97.16	60.69	5.82	2.66	0.59	9.07	5.66	1.48	0.92	107.70	67.27
17年目	R19	0.99780	1.00521	0.98978	0.99775	4%	0.6006	102.7	55.44	29.90	11.73	97.07	58.30	5.80	2.68	0.58	9.06	5.44	1.47	0.88	107.61	64.63
18年目	R20	0.99780	1.00518	0.98968	0.99774	4%	0.5775	102.7	55.32	30.05	11.61	96.99	56.01	5.79	2.69	0.58	9.06	5.23	1.47	0.85	107.51	62.09
19年目	R21	0.99779	1.00516	0.98957	0.99774	4%	0.5553	102.7	55.20	30.21	11.49	96.90	53.80	5.78	2.70	0.57	9.05	5.03	1.47	0.81	107.41	59.64
20年目	R22	0.99779	1.00513	0.98946	0.99773	4%	0.5339	102.7	55.08	30.36	11.37	96.81	51.69	5.77	2.72	0.56	9.05	4.83	1.46	0.78	107.32	57.30
21年目	R23	0.99211	0.99976	0.99241	0.99352	4%	0.5134	102.7	54.96	30.51	11.26	96.72	49.63	5.76	2.73	0.56	9.04	4.62	1.45	0.75	107.23	54.99
22年目	R24	0.99205	0.99976	0.99235	0.99347	4%	0.4936	102.7	54.84	30.66	11.15	96.63	47.52	5.75	2.74	0.55	9.03	4.42	1.44	0.71	107.14	52.39
23年目	R25	0.99198	0.99976	0.99229	0.99343	4%	0.4746	102.7	54.72	30.81	11.04	96.54	45.41	5.74	2.75	0.55	9.02	4.22	1.43	0.68	107.05	50.10
24年目	R26	0.99192	0.99976	0.99223	0.99339	4%	0.4564	102.7	54.60	30.96	10.93	96.45	43.30	5.73	2.76	0.55	9.01	4.02	1.42	0.65	106.96	47.91
25年目	R27	0.99185	0.99976	0.99217	0.99334	4%	0.4388	102.7	54.48	31.11	10.82	96.36	41.19	5.72	2.77	0.54	9.00	3.82	1.41	0.62	106.87	45.80
26年目	R28	0.99179	0.99976	0.99211	0.99330	4%	0.4220	102.7	54.36	31.26	10.71	96.27	39.08	5.71	2.78	0.54	8.99	3.62	1.40	0.59	106.78	43.79
27年目	R29	0.99172	0.99976	0.99204	0.99325	4%	0.4057	102.7	54.24	31.41	10.60	96.18	37.07	5.70	2.79	0.53	8.98	3.42	1.40	0.57	106.69	41.87
28年目	R30	0.99165	0.99976	0.99198	0.99321	4%	0.3901	102.7	54.12	31.56	10.49	96.09	35.06	5.69	2.80	0.53	8.97	3.22	1.39	0.54	106.60	40.03
29年目	R31	0.99158	0.99976	0.99191	0.99316	4%	0.3751	102.7	54.00	31.71	10.38	96.00	33.05	5.68	2.81	0.53	8.96	3.02	1.38	0.52	106.51	38.27
30年目	R32	0.99151	0.99976	0.99185	0.99312	4%	0.3607	102.7	53.88	31.86	10.27	95.91	31.04	5.67	2.82	0.52	8.95	2.82	1.37	0.49	106.42	36.59
31年目	R33	0.99144	0.99976	0.99178	0.99307	4%	0.3468	102.7	53.76	32.01	10.16	95.82	29.03	5.66	2.83	0.52	8.94	2.62	1.36	0.47	106.33	34.98
32年目	R34	0.99136	0.99976	0.99171	0.99302	4%	0.3335	102.7	53.64	32.16	10.05	95.73	27.02	5.65	2.84	0.51	8.93	2.42	1.35	0.45	106.24	33.43
33年目	R35	0.99129	0.99976	0.99164	0.99297	4%	0.3207	102.7	53.52	32.31	9.94	95.64	25.01	5.64	2.85	0.51	8.92	2.22	1.34	0.43	106.15	31.96
34年目	R36	0.99121	0.99976	0.99157	0.99292	4%	0.3083	102.7	53.40	32.46	9.83	95.55	23.00	5.63	2.86	0.50	8.91	2.02	1.33	0.41	106.06	30.55
35年目	R37	0.99113	0.99976	0.99150	0.99287	4%	0.2965	102.7	53.28	32.61	9.72	95.46	21.00	5.62	2.87	0.50	8.90	1.82	1.32	0.39	105.97	29.20
36年目	R38	0.99105	0.99976	0.99143	0.99282	4%	0.2851	102.7	53.16	32.76	9.61	95.37	19.00	5.61	2.88	0.50	8.89	1.62	1.31	0.37	105.88	27.91
37年目	R39	0.99097	0.99976	0.99135	0.99277	4%	0.2741	102.7	53.04	32.91	9.50	95.28	17.00	5.60	2.89	0.49	8.88	1.42	1.30	0.36	105.79	26.68
38年目	R40	0.99089	0.99976	0.99128	0.99271	4%	0.2636	102.7	52.92	33.06	9.39	95.19	15.00	5.59	2.90	0.49	8.87	1.22	1.29	0.34	105.70	25.49
39年目	R41	0.99081	0.99976	0.99120	0.99266	4%	0.2534	102.7	52.80	33.21	9.28	95.10	13.00	5.58	2.91	0.48	8.86	1.02	1.28	0.32	105.61	24.36
40年目	R42	0.99072	0.99976	0.99112	0.99261	4%	0.2437	102.7	52.68	33.36	9.17	95.01	11.00	5.57	2.92	0.48	8.85	0.82	1.27	0.31	105.52	23.28
41年目	R43	0.99063	0.99976	0.99104	0.99255	4%	0.2343	102.7	52.56	33.51	9.06	94.92	9.00	5.56	2.93	0.47	8.84	0.62	1.26	0.30	105.43	22.25
42年目	R44	0.99055	0.99976	0.99096	0.99249	4%	0.2253	102.7	52.44	33.66	8.95	94.83	7.00	5.55	2.94	0.47	8.83	0.42	1.25	0.28	105.34	21.26
43年目	R45	0.99045	0.99976	0.99088	0.99244	4%	0.2166	102.7	52.32	33.81	8.84	94.74	5.00	5.54	2.95	0.46	8.82	0.22	1.24	0.27	105.25	20.32
44年目	R46	0.99036	0.99976	0.99080	0.99238	4%	0.2083	102.7	52.20	33.96	8.73	94.65	3.00	5.53	2.96	0.46	8.81	0.02	1.23	0.26	105.16	19.41
45年目	R47	0.99027	0.99976	0.99071	0.99232	4%	0.2003	102.7	52.08	34.11	8.62	94.56	1.00	5.52	2.97	0.45	8.80	-0.18	1.22	0.25	105.07	18.55
46年目	R48	0.99017	0.99976	0.99063	0.99226	4%	0.1926	102.7	51.96	34.26	8.51	94.47	-1.00	5.51	2.98	0.45	8.79	-0.38	1.22	0.23	104.98	17.72
47年目	R49	0.99008	0.99976	0.99054	0.99220	4%	0.1852	102.7	51.84	34.41	8.40	94.38	-2.00	5.50	2.99	0.44	8.78	-0.58	1.21	0.22	104.89	16.93
48年目	R50	0.98998	0.99976	0.99045	0.99214	4%	0.1780	102.7	51.72	34.56	8.29	94.29	-3.00	5.49	2.99	0.44	8.77	-0.78	1.20	0.21	104.80	16.18
49年目	R51	0.98987	0.99976	0.99035	0.99208	4%	0.1712	102.7	51.60	34.71	8.18	94.20	-4.00	5.48	2.99	0.44	8.76	-0.98	1.19	0.20	104.71	15.45
合計									2591.48	1480.79	561.78	4634.05	2495.42	271.31	132.52	27.89	431.72	232.23	69.77	37.		

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	倉敷立体	4/4	7.7km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	19,468	
	改良費		式	1	397	
		土工	m ³	18,495	10	切土、盛土
		軟弱地盤改良工	m ³	—	—	
		法面工	m ²	4,578	5	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	326	ブロック積擁壁、重力式擁壁等
		管渠工	m	—	—	
		函渠工	m	—	—	
		排水工	m	2,845	51	
		中央分離帯工	m	—	—	
		雑工	式	1	5	工事用道路等、迂回路工
	橋梁費		式	1	18,293	
		100m以上	m	4,301	18,293	PC橋 9橋、ME橋 5橋
		100m未満	m	—	—	
	トンネル費		式	—	—	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費		式	—	—	
		IC	箇所	—	—	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費		式	1	684	
		車道舗装	m ²	67,413	650	
		歩道舗装	m ²	9,639	34	
附帯施設費		式	1	94		
	交通管理施設工	式	1	94	標識工、防護柵工、道路照明工、中央分離帯工等	
	遮音壁	m	—	—		
②用地及び補償費		式	1	37		
	用地費		式	—	—	
		宅地	m ²	—	—	
		田畑	m ²	—	—	
		山林・原野	m ²	—	—	
補償費	式	1	37			
③間接経費		式	1	1,395	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費					20,900	

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	倉敷立体	4	7.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.7	1,850	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	6,150	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			8,000	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。