

一般国道 180 号 岡山西バイパス

道路建設事業の再評価項目調査書

事業名	一般国道180号 <small>おかやま</small> (西長瀬 <small>にしながせ</small> ~ 榑津 <small>ならづ</small>)	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: 岡山県岡山市北区西長瀬 <small>おかやま</small> 至: 岡山県岡山市北区榑津 <small>おかやま</small>	延長	3.5 km		
事業概要					
<p>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180kmの主要幹線道路である。</p> <p>岡山西バイパスは(西長瀬~榑津)は、岡山西バイパスのうち、西長瀬交差点~榑津東交差点を立体化する延長約3.5kmの事業である。</p> <p>事業目的は、岡山市中心部の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等である。</p>					
R2年度事業化		S53年度都市計画決定 (S57年度変更)		R5年度工事着手	
全体事業費	330億円	事業進捗率 (令和6年度末見込み)	5 %	供用済延長	0.0km
計画交通量	26,900 ~ 40,700 台/日				
費用対効果分析 <small>(参考)</small>	B/C	EIRR	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)	(事業全体)	265/279億円	1,738/1,738億円	R6年
	6.2	23.2 %	事業費: 248/263億円	走行時間短縮便益: 1,558/1,558億円	
	8.9 [2%]		維持管理費: 16/16億円	走行経費減少便益: 152/152億円	
	10.9 [1%]		更新費: -/-億円	交通事故減少便益: 28/28億円	
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)	
6.6	25.8 %	交通量	B/C= 5.3~7.0(±10%)	交通量	B/C= 5.6~7.4(±10%)
9.4 [2%]		事業費	B/C= 5.7~6.8(±10%)	事業費	B/C= 6.0~7.3(±10%)
11.4 [1%]		事業期間	B/C= 6.0~6.5(±20%)	事業期間	B/C= 6.3~6.9(±20%)
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。 ・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。 ・総社市~岡山駅へのアクセス向上が期待される。 ・玉野市~岡山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づけのある環状道路を形成する。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「岡山環状道路」の一部として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。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡山市・吉備路(R4観光入込客数:約72.3万人/年)へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡山市北区高松地区~岡山大学病院(第三次救急医療施設)へのアクセス向上が期待される。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次緊急輸送道路に指定されている。 <p>⑧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。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 <p>⑩他プロジェクトとの関係</p>					

- ・一般国道180号岡山環状南道路(H21年度事業化)、総社・一宮バイパス(S48年度事業化)、岡山倉敷立体Ⅰ期(R4年度事業化)と一体的に整備。
- ・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。
- ・岡山市第六次総合計画後期中期計画(R3.6)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。

関係する地方公共団体等の意見

岡山市長の意見: 異議ありません。

一般国道180号 岡山西バイパスは、岡山市の外環状線の一部を構成し、西長瀬交差点～榎津東交差点を立体化することにより、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、早期開通に向けた着実な整備を要望します。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・国道2号岡山倉敷立体(Ⅰ期)が令和4年4月に新規事業化。
- ・岡山環状道路の一部を形成する岡山市道藤田浦安南町線が令和4年4月に開通。
- ・国道2号大樋橋西交差点において、令和5年2月に立体化が完成。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度末時点で事業全体の進捗率は約5%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、道路設計、橋梁設計、橋梁下部工事等を行っており、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。

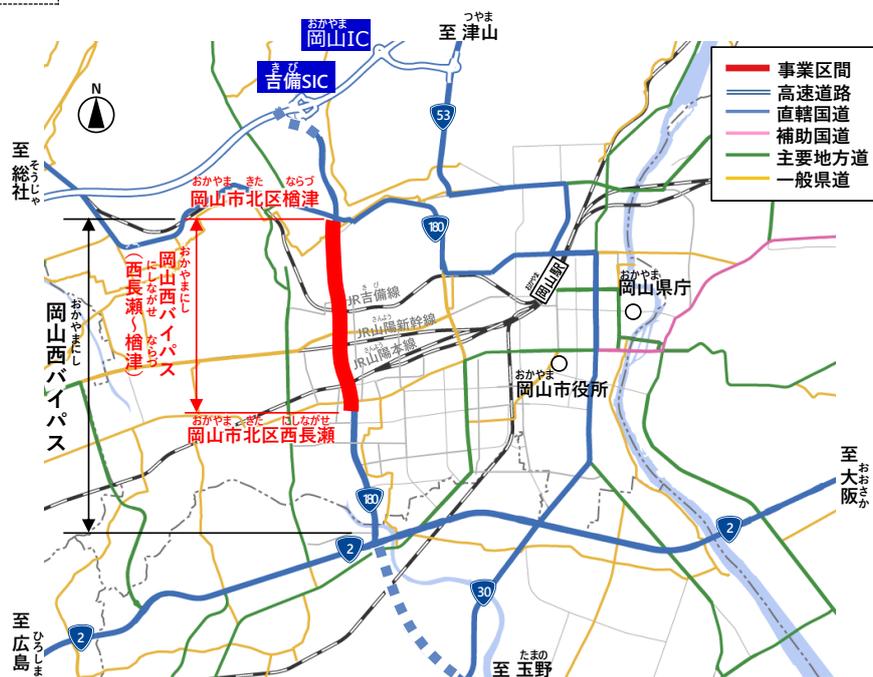
対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したものの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

「事業再評価」

一般国道180号 おかやま にし 岡山西バイパス
にしながせ ならづ
(西長瀬～檜津)

令和6年 10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)

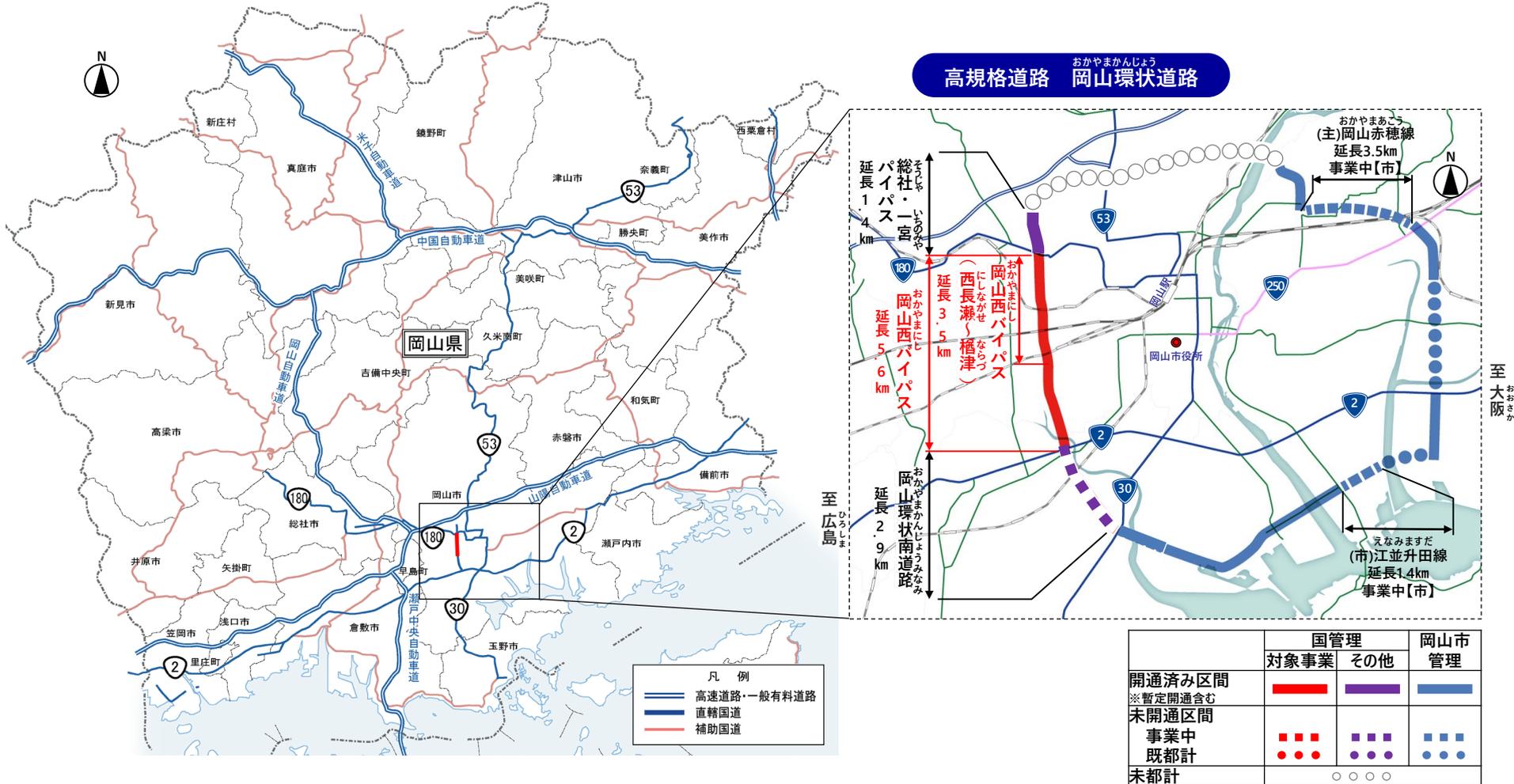
項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 R2.1: 708,973人 → R6.1: 698,671人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数R2.3: 522,581台 → R5.3: 530,278台 <small>おかやま</small> ※対象路線沿線市町村: 岡山市	変化なし ■	変化あり □
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	全体事業費: 330億円(R2年度新規事業採択時) → 330億円(R6年度再評価時) ※変化率0%	10%以内 増加無し ■	10%超え 増加 □
事業期間の増加	10年(R2年度新規事業採択時) → 10年(R6年度再評価時) ※変化率0%	10%以内 増加無し ■	10%超え 増加 □
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	<u>R5.12 費用便益分析マニュアル改定</u>	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)	4,930,460TE/日(R2年度新規事業採択時) → 5,193,322TE/日(R6年度再評価時) ※変化率5.3%	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 くらしき</small> <u>一般国道2号岡山倉敷立体(I期)(令和4年度)</u>	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	前回評価時の感度分析下位ケース 4.2 ≥ 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 : **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、岡山県岡山市から島根県松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。
- 岡山西バイパス(西長瀬～楢津)は、高規格道路「岡山環状道路」の一部を構成する岡山市北区西長瀬から岡山市北区楢津に至る延長3.5kmの道路である。



2. 事業概要

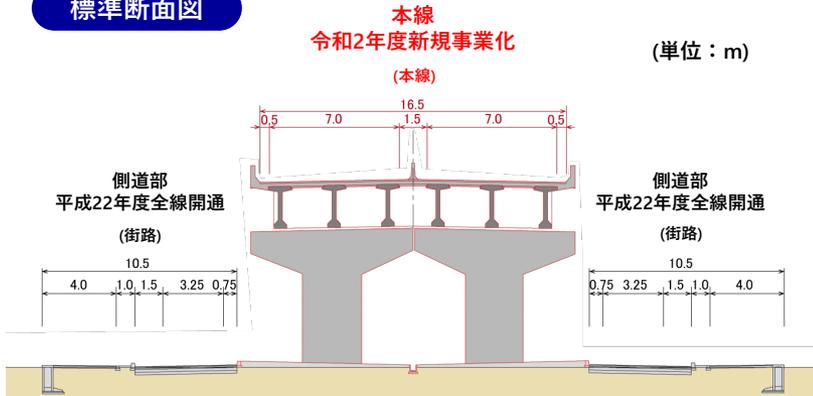
(2) 事業目的と計画概要

・岡山市中心部の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした事業である。

計画概要

事業名	おやまにし 岡山西バイパス(西長瀬～榑津)
起終点	起点：岡山県岡山市北区西長瀬 終点：岡山県岡山市北区榑津
計画延長	3.5km
道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
全体事業費	約330億円

標準断面図



起点側より終点方面を望む



2. 事業概要

(3) 事業の経緯及び進捗状況

- 岡山西バイパスは、平成22年度までに側道部が全線開通、岡山西バイパス(西長瀬～榑津)は令和2年度に事業着手している。
- 令和6年度は道路設計、橋梁設計、橋梁下部工事等を推進している。



【写真①】終点部付近から国道2号方面を望む



【写真②】起点部付近から吉備SIC方面を望む



事業の経緯

年度	内容
昭和53年度	都市計画決定
昭和57年度	都市計画変更
平成12年度	都市計画変更
平成22年度	側道部全線供用
令和2年度	事業着手
令和5年度	工事着手

事業の進捗状況 (令和6年度末見込)

用地	100%
工事	2%
全体	5%

※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

- 令和4年4月に国道2号岡山倉敷立体(1期)が新規事業化、令和7年度に吉備スマートIC改築事業が完了予定。
- 令和4年4月に岡山環状道路の一部を形成する岡山市道藤田浦安南町線が開通、令和5年2月に国道2号大樋橋西交差点の立体化が完成。
- 令和5年4月に北長瀬未来ふれあい総合公園が全面オープン、周辺地域においては事業化以降に物流施設が相次いで立地・稼働。

主な周辺環境の変化 (前回評価時：令和2年度)

吉備SIC改築事業

- 整備中の総社・一宮バイパスと接続した際の利用時間・利用車種の制限解除に向けアクセス道路を改築中
- 令和7年度完成予定



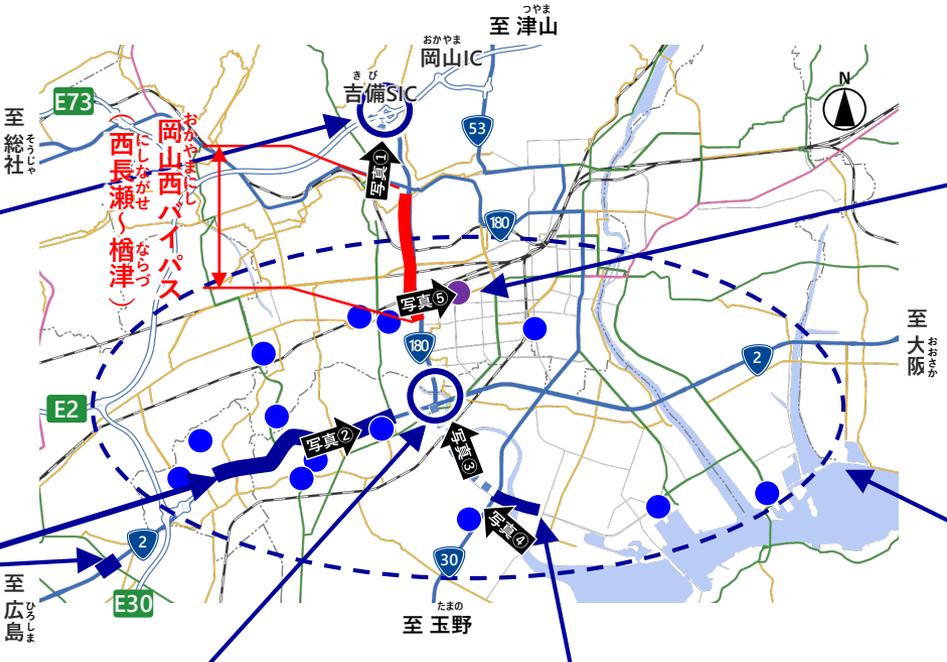
【写真①】吉備SIC

岡山倉敷立体(1期)

- 令和4年4月に新規事業化
- 岡山市～倉敷市間における交通の円滑化及び交通安全の確保、産業の活性化などが期待



【写真②】国道2号の状況 (岡山市南区)



大樋橋西高架橋

- 令和5年2月に国道2号大樋橋西交差点の立体化事業が完成



【写真③】大樋橋西高架橋

市道藤田浦安南町線

- 令和4年4月に開通
- 岡山環状道路の一部区間を形成



【写真④】笹ヶ瀬令和橋

北長瀬未来ふれあい総合公園

- 令和5年4月に全面オープンした14.3haの広さを持つ総合公園で、みはらしプラザ、岡山ドーム、多目的広場、芝生広場、複合遊具など多種多様な施設を有する



【写真⑤】北長瀬未来ふれあい総合公園

物流施設の稼働

- 岡山西バイパス(西長瀬～榑津)事業化以降、周辺地域に物流施設が立地・稼働
- 令和5年9月には大手通販事業者の配送拠点が完成



物流施設：ニュースサイト、企業HP
注) 岡山市、早島町を対象

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



整備効果①：国道180号^{おかやまにし}岡山西バイパスの交通混雑の緩和、速度向上

課題②：国道180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：^{おかやま}岡山市南部地域の物流効率化を支援

②：救急活動の支援



整備効果④：円滑な救急走行、救急活動の効率化

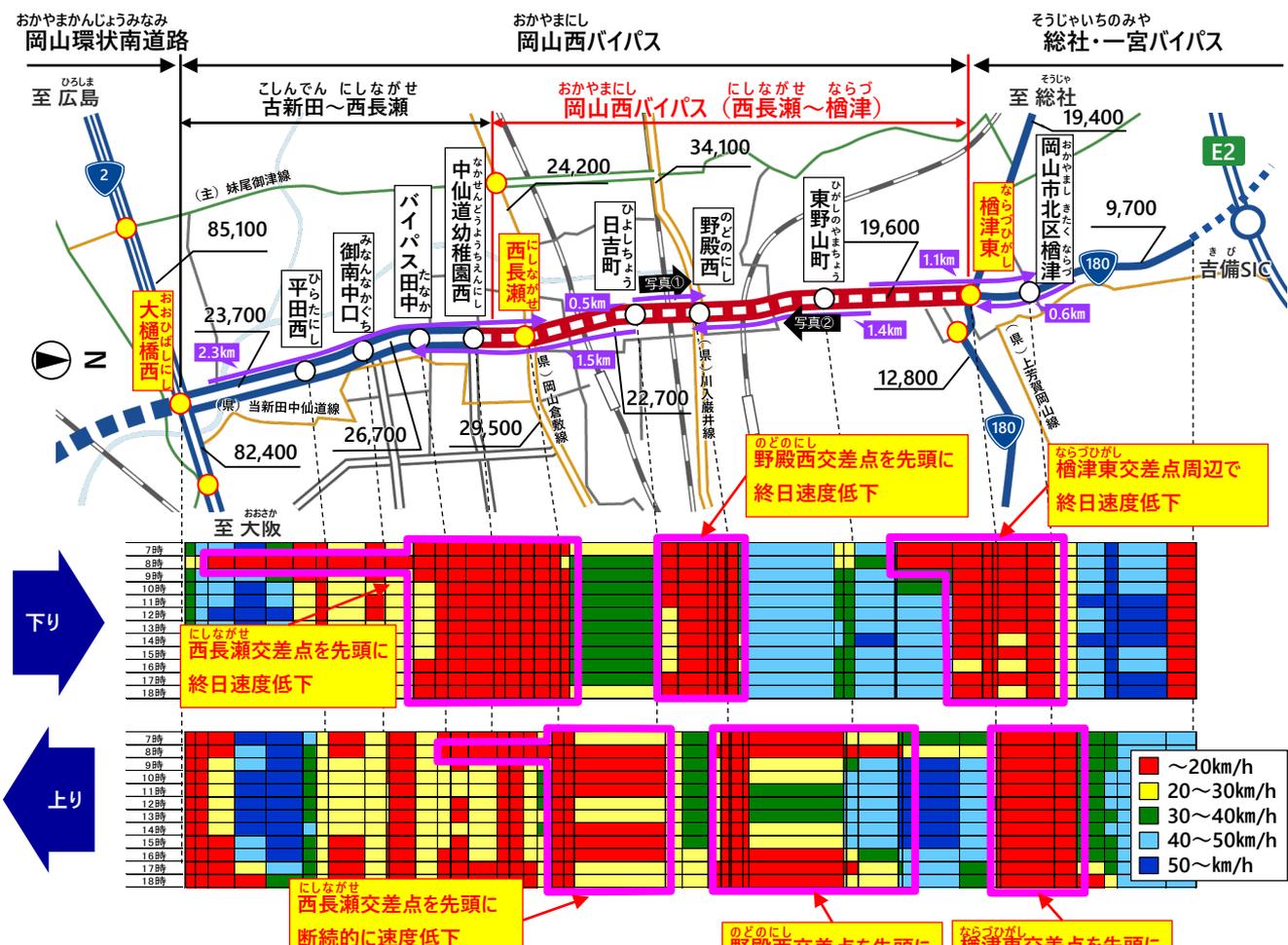
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

① 国道180号の交通混雑

- 西長瀬～榑津間では、主要渋滞箇所等を先頭に20km/hを下回る速度低下が日中を通じて発生している。
- 岡山西バイパス(西長瀬～榑津)の整備により、本線は主要渋滞箇所の回避ができ、交通混雑の緩和が期待される。

岡山西バイパスの旅行速度の状況



おかやまし 岡山西バイパスの交通状況

【写真①】吉備SIC方面を望む

令和6年3月撮影 (朝) 至 国道2号

【写真②】国道2号方面を望む

令和6年3月撮影 (朝) 至 吉備SIC

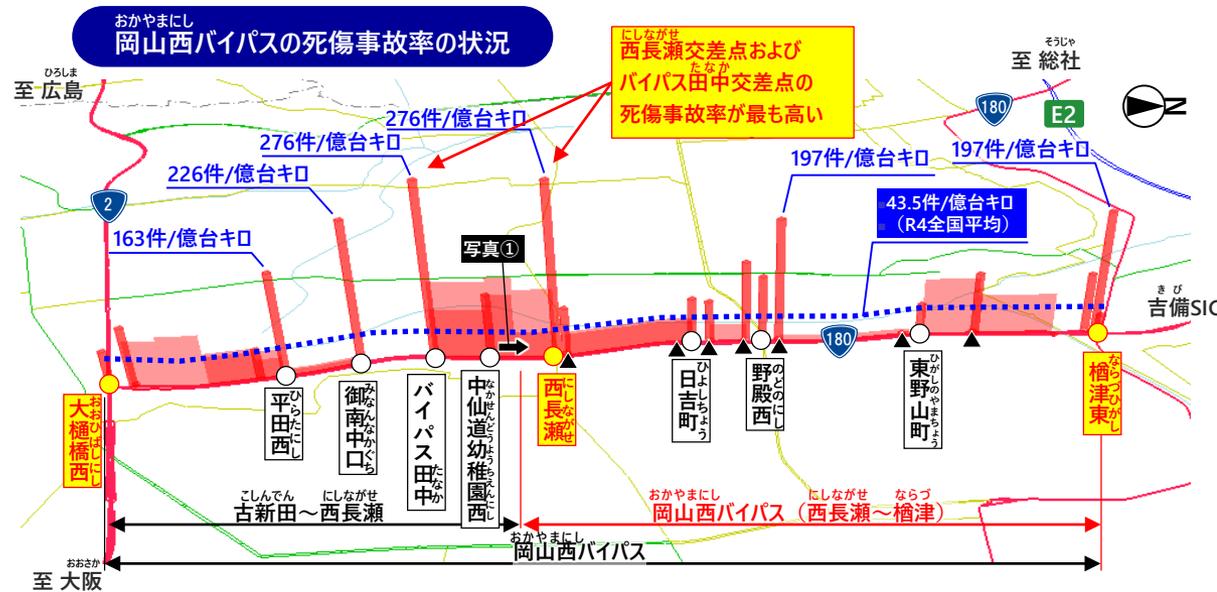
旅行速度：ETCプローブデータ (R5.9～R5.11) 平日
交通量：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

② 国道180号の交通事故

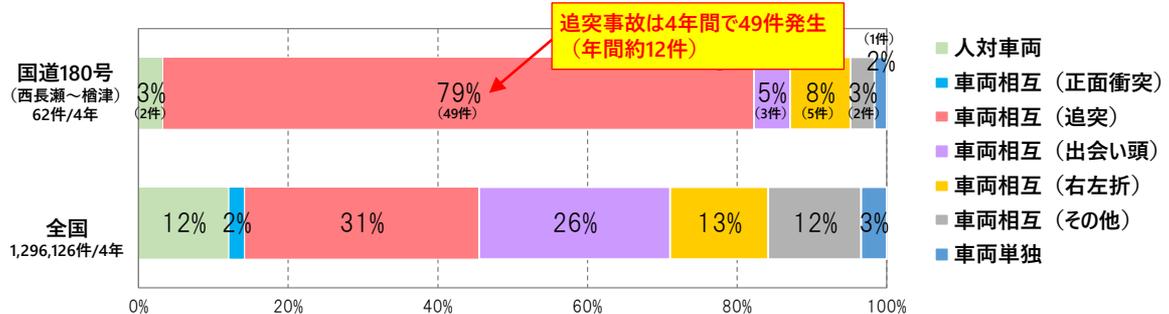
・岡山西バイパス(西長瀬～榑津)の事業区間では令和元年から令和4年までの死傷事故が62件(年間約16件)発生している。
 ・このうち、追突事故は49件(年間約12件)と事故全体の約8割を占めており、岡山西バイパス(西長瀬～榑津)の整備後は、通過交通が本線に転換し、側道の交通が整流化されることで、交通事故の削減が期待される。



- 【凡例】
- 高速道路
 - 直轄国道
 - 主要地方道
 - 県道
 - 主要渋滞箇所
 - その他の交差点
 - ▲ 側道分合流部
 - 死傷事故率(交差点)
 - 死傷事故率(単路部)
 - ⋯ 死傷事故率(全国平均)

国道180号：交通事故・道路統合データベース (R1-R4)
 全国平均：令和5年度版交通統計(令和4年平均値)

岡山西バイパス(西長瀬～榑津)の死傷事故の特性



国道180号：交通事故・道路統合データベース (R1-R4)
 全国：令和5年度版交通統計 (R1-R4)

【写真①】起点付近の交通状況



写真：令和6年9月撮影(7時台)

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

- 岡山県南部には、岡山港や大手事業所の物流拠点が立地しており、岡山ICアクセスには岡山市中心部を通過する必要がある。また吉備SICは大型車や深夜早朝利用の制限解除に向けた改築事業を進めており、改築後は岡山IC経由と同等に利便性が高まる。
- 岡山西バイパス(西長瀬～榑津)等岡山環状道路整備後は、さらに物流拠点と高速道路間のアクセス性が向上し、物流効率化が期待される。

事業区間周辺の物流拠点



注) 物流拠点は運送業界 2021-2022年の売上ランキング上位20位企業の拠点を対象に図示

岡山港の貨物取扱量



資料・港湾統計



写真：岡山県HP

吉備スマートインターチェンジの改築

- 整備中の総社・一宮バイパスと接続した際の、利用時間・利用車種の制限解除に向けアクセス道路を改築中
- 令和7年度完成予定

【現状】

- 利用可能車種：ETC車載器搭載の二輪車、小型車限定 (車長6m以下)
- 利用可能時間：6時～22時



時間短縮効果



資料：ETC2.0プロ-データ (R5.9～R5.11) 平日8時台

注) 岡山環状南道路、総社・一宮バイパス、岡山西バイパス (西長瀬～榑津) は60km/hで算出

地域の声



物流事業者

- 岡山県全域を中心に1日100便以上の店舗配送を行っていますが、岡山市中心部の渋滞は課題であり、納品遅れにつながる可能性があります。
- 岡山環状南道路やその先線である岡山西バイパスの整備によって、総社方面の輸送力の向上や、納品遅れの緩和、ドライバーの勤務時間超過を抑えることができると考えます。

(R5.9 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

- 岡山西消防署管内から高次医療機関への救急搬送は年間約2,700件あり、約4割がバイパス沿線の岡山市立市民病院へ収容している。
- 岡山西バイパスは主要な搬送ルートである一方、交通混雑の影響を受け、救急搬送に支障をきたす場合がある。
- 令和7年度には吉備SICのアクセス道整備や総社・一宮バイパスの一部区間が整備されることもあり、岡山西バイパス整備後はさらなる搬送時間の短縮など、救急医療活動の支援が期待される。

岡山西消防署管内の消防署と高次医療機関の配置



【写真】岡山西バイパスを通行する救急車両

時間短縮効果

【現況】吉備SIC・岡山西BP（側道部）経由 約45km

約55分

【整備後】吉備SIC・岡山西BP（本線）経由 約42km

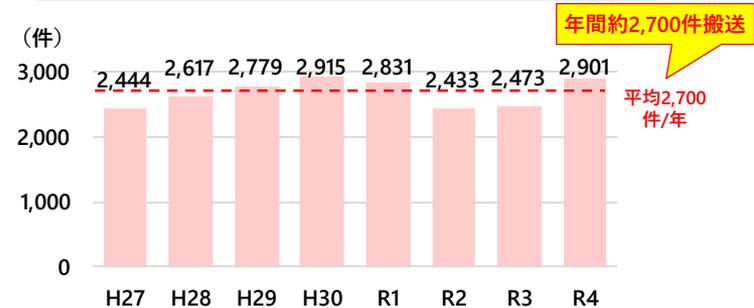
約43分

約12分短縮

吉備中央町

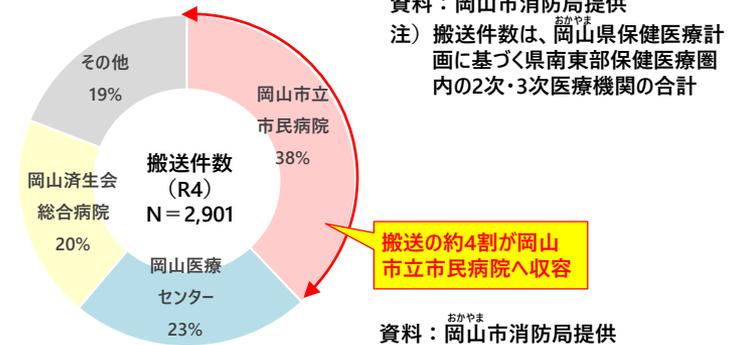
岡山市立市民病院

岡山西消防署管内の高次医療施設への搬送状況



資料：岡山市消防局提供

注）搬送件数は、岡山県保健医療計画に基づく県南東部保健医療圏内の2次・3次医療機関の合計



地域の声



岡山市消防局

- 岡山西バイパスの整備は、岡山市立市民病院のアクセス向上により、搬送時間短縮が期待できます。
- また交通が分散することで、岡山市中心部の他の医療機関へのアクセス性向上を期待しています。

(R5.9 ヒアリング調査結果)

5. 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「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)	279	265
事業費	263	248
維持管理費	16	16
便益額 (B)	1,738	1,738
走行時間短縮便益	1,558	1,558
走行経費減少便益	152	152
交通事故減少便益	28	28
費用便益比	8.9 [2%] ※1 10.9 [1%] ※1	6.6 9.4 [2%] ※1 11.4 [1%] ※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。

・総費用、総便益については、基準年（R6年）における現在価値を記入
 ・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
 ※1 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

■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
26,900～40,700台/日	約330億円	279億円	1,738億円	6.2 (6.6)

※岡山西バイパス(西長瀬～檜津)は、現在調査設計中であるため、詳細な設計が完了した段階において、物価変動に伴う事業費の見直しを含む事業費の精査を行い、再評価に諮ることとする。

※基準年：R6年

■道路の役割

- ①渋滞損失時間の削減 [約358万人・時間/年 (4.3%) 削減] ※2
- ②地球環境の保全 [CO₂排出量：約7千トン/年 (0.2%) 削減] ※2
- ③生活環境の改善・保全 [NO_x排出量：約16トン/年 (0.2%) 削減、SPM排出量：約1トン/年 (0.3%) 削減] ※2

※2 当該事業の開通に影響を受けるエリアを対象に算定

6. 今後の対応方針(原案)

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

- ◇国道2号岡山倉敷立体(1期)が令和4年4月に新規事業化。
- ◇岡山環状道路の一部を形成する岡山市道藤田浦安南町線が令和4年4月に開通。
- ◇国道2号大樋橋西交差点において、令和5年2月に立体化が完成。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比 (B/C) = 6.2 (事業全体) 6.6 (残事業)
- ◇道路の役割
 - ①渋滞損失時間の削減 [約358万人・時間/年削減] ※
 - ②環境への影響を考慮した効果 [約7千トン/年のCO₂削減] ※
 - ③沿道環境の改善 [NOx排出量：約16トン/年 (0.2%) 削減] ※、[SPM排出量：約1トン/年 (0.3%) 削減] ※

※ 当該事業の開通に影響を受けるエリアを対象に算定

3) 事業の進捗状況

- ◇令和6年度末で事業全体の進捗率は5%になる見込みである。

②事業の進捗見込み

- ◇令和6年度は道路設計、橋梁設計、橋梁下部工事等を推進しており早期完成を目指し、事業を推進する。

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号岡山西バイパスは、岡山市の外環状線の一部を構成し、西長瀬交差点～榎津東交差点を立体化することにより、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、早期開通に向けた着実な整備を要望します。

【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。

◆前回評価時との比較

	前回評価時 (令和2年度新規事業採択時)	今回評価時 (令和6年度再評価時)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=3.5km	L=3.5km	—
計画交通量	17,700台/日～ 40,500台/日	26,900台/日～ 40,700台/日	・推計ベースの変更 (R1事業化ネット→R6事業化ネット)
総事業費	約330億円	約330億円	—
総費用 (C)	244億円	279億円	・基準年の変更 (R1基準からR6基準)
総便益 (B)	1,148億円	1,738億円	・費用便益分析マニュアルの改定 (H30.2改定→R5.12改定) ・基準年の変更 (R1基準からR6基準)
費用対効果 (B/C)	4.7	6.2	・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

【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) 温室効果ガス削減	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

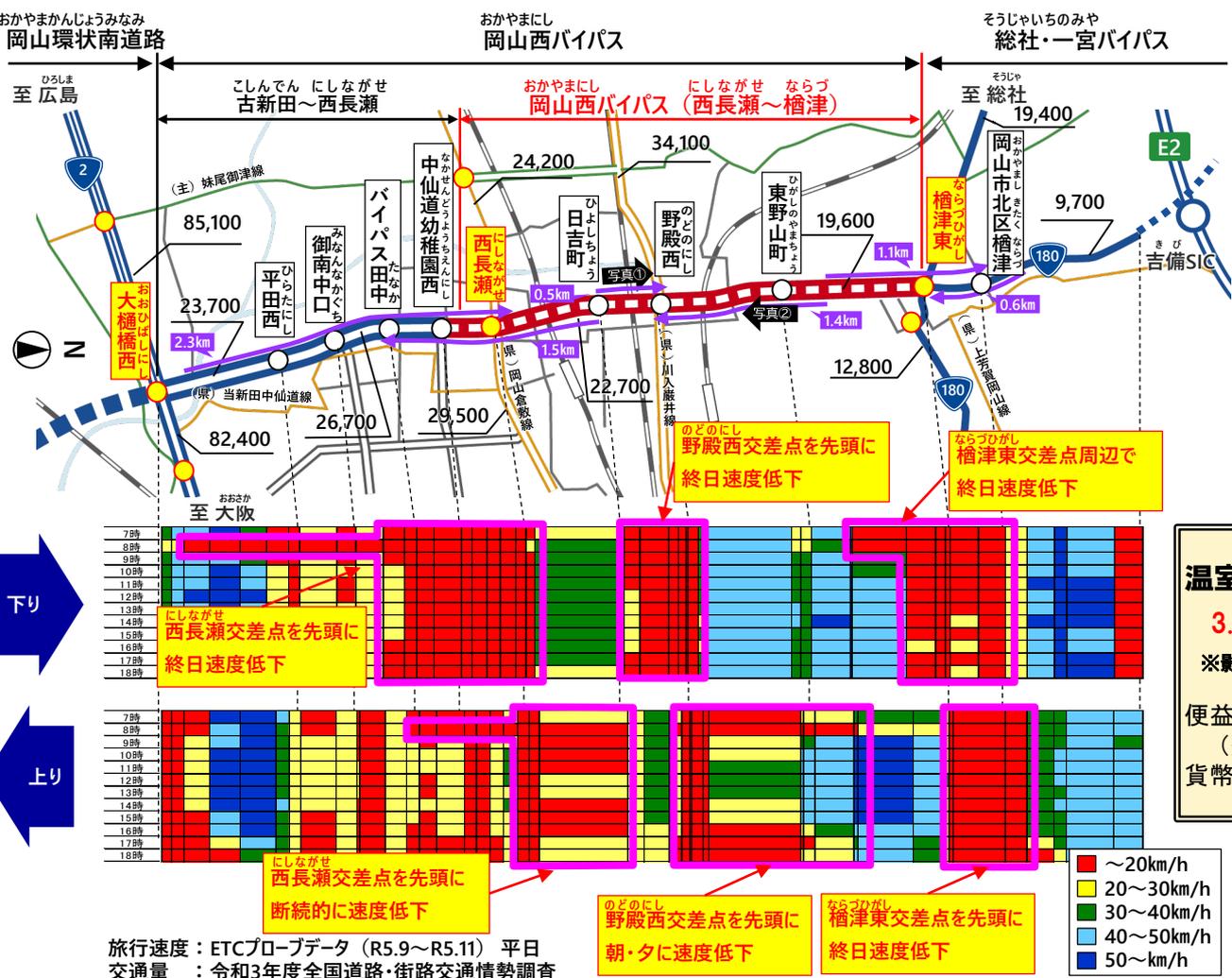
① 温室効果ガス排出量削減に伴う生活環境改善効果

関連SDGs 11 持続可能な都市とコミュニティ 13 気候変動への対応

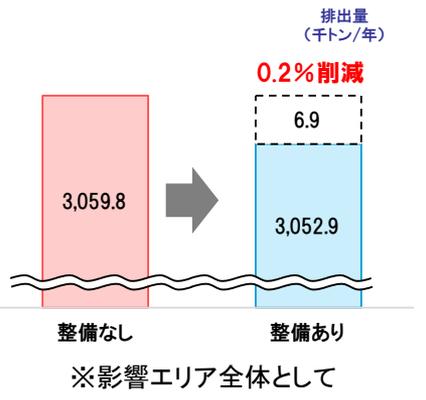
効果項目：(1) 温室効果ガス削減

- 西長瀬～榎津間では、主要渋滞箇所や野殿西交差点を先頭に20km/hを下回る速度低下が発生している。
- 岡山西バイパス(西長瀬～榎津)の整備により走行速度が向上し、温室効果ガス削減により生活環境が改善する。

岡山西バイパスの旅行速度の状況



二酸化炭素 (CO2) の削減量



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

3.37億円

※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)

岡山市への意見照会と回答

国中整企画第36号

国中整港計第18号

令和6年9月13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6年10月22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180号 岡山西バイパス	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。

■ ご意見の返信期限：令和6年10月7日（月）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

建設専門官 前田（内線：3153）<maeda-k87mb@mlit.go.jp>

係長 土井（内線：3166）<doi-y87uk@mlit.go.jp>

係員 三島（内線：3167）<mishima-s87vh@mlit.go.jp>

TEL：082-221-9231（代表）

岡道計第 137 号
令和6年9月20日

中国地方整備局長 様

岡山市長 大 森 雅 夫
(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)

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6年9月13日付け国中整企画第36号で照会のありました「一般国道180号 岡山西バイパス」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 岡山西バイパスは、岡山市の外環状線の一部を構成し、西長瀬交差点～檜津東交差点を立体化することにより、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、早期開通に向けた着実な整備を要望します。

<問い合わせ先>

岡山市 都市整備局

道路部 道路計画課

課長 渡 辺 伸 司

T E L 086-803-1696