

一般国道 2 号 倉敷立体

道路建設事業の事後評価項目調書

事業名	一般国道2号 倉敷立体的			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。倉敷立体的は、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。									
事業概要図 									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H19年度	用地着手	一 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	(名目値)	/ 150億円	実績	(名目値)	/ 209億円	変動	1.4倍
		(暫定/完成)	(実質値)	/ 155億円	(暫定/完成)	(実質値)	/ 213億円		
	交通量 (当該路線)	計画時	/ 46,000 ~ 76,800台/日	実績	/ 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 (供用前年次) H17年度 (供用後年次) R3年度			交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		125.5件/億台キロ → 32.8件/億台キロ (供用前年次)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 (事業費: 125億円 維持管理費: 3億円 更新費: - 億円)		総便益 1,378 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)		基準年		
	10.8	-					H19年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用 342億円 (事業費: 304億円 維持管理費: 38億円 更新費: - 億円)		総便益 2,766億円 (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)		基準年		
	8.1	17.4%					R6年		
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									

	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	①円滑なモビリティの確保
	・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】
	②物流効率化の支援
	・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】
	③国土・地域ネットワークの構築
	・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
事業による環境変化	・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】
	④個性ある地域の形成
	・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】
	⑤安全で安心できるくらしの確保
	・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】
	⑥安全な生活環境の確保
	・事業区間の死傷事故件数が減少した【約186件/年 ⇒ 約58件/年】
	⑦災害への備え
	・第一次緊急輸送路である国道2号の信頼性が向上した
	⑧地球環境の保全
	・CO2排出量の削減【削減量:約16千t/年、2037千t/年 ⇒ 2021千t/年】
	⑨生活環境の改善・保全
	・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】
	その他評価すべきと判断した項目
	・特になし
	環境影響評価に対応する項目
	・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。
	その他評価すべきと判断した項目
	・特になし
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
・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】	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
・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。	
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。	
・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。	
特記事項	
・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。

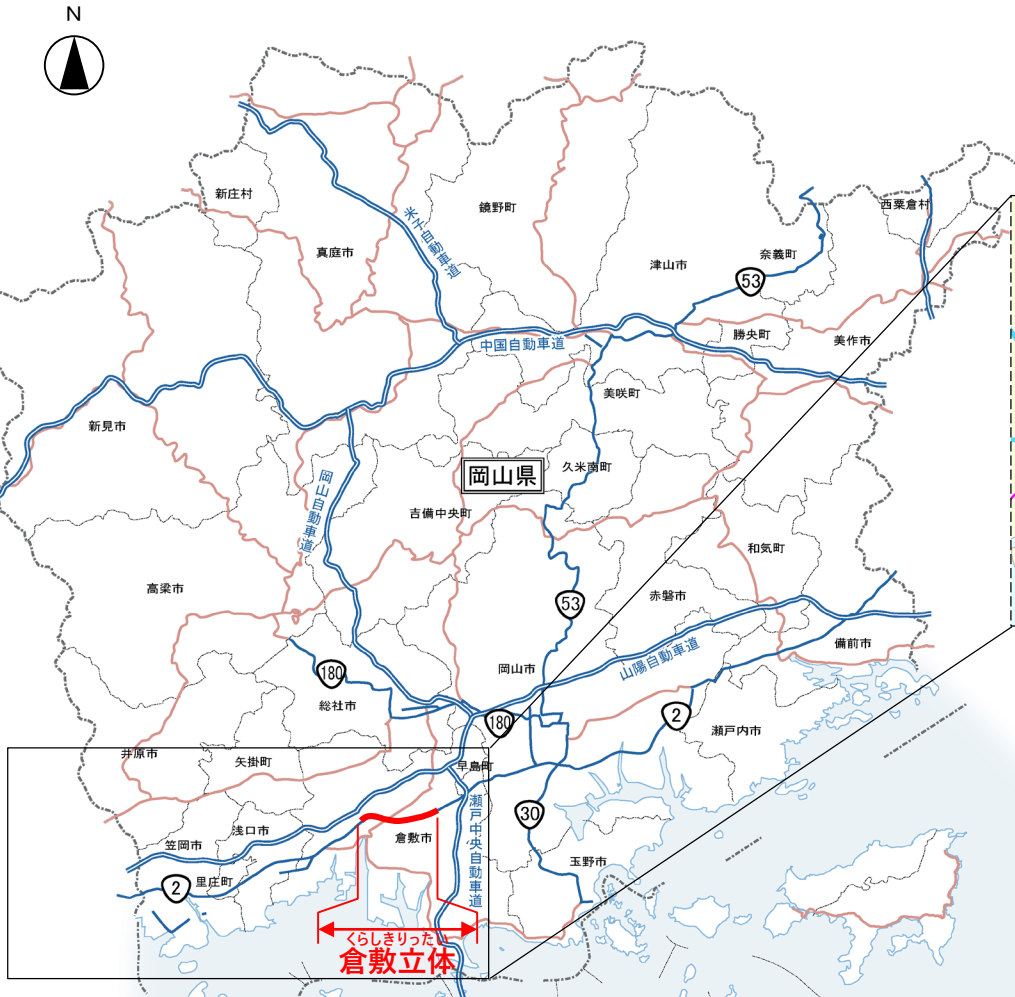
「事後評価」

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。



高規格道路 倉敷福山道路



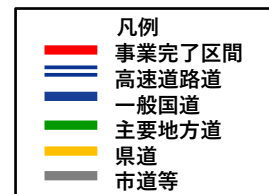
凡例

- 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

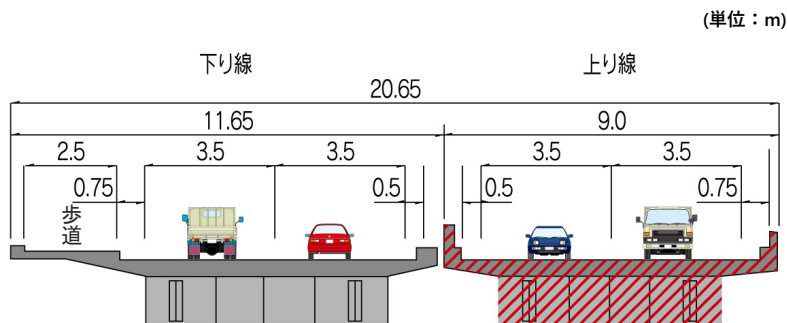
- 対象事業
- 高規格幹線道路
- 直轄国道
- 補助国道

・一般国道2号倉敷立体は、^{くらしきりったい}倉敷市新田から^{くらしき しんてん}倉敷市船穂町船穂^{くらしき ふなおちようふなお}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。

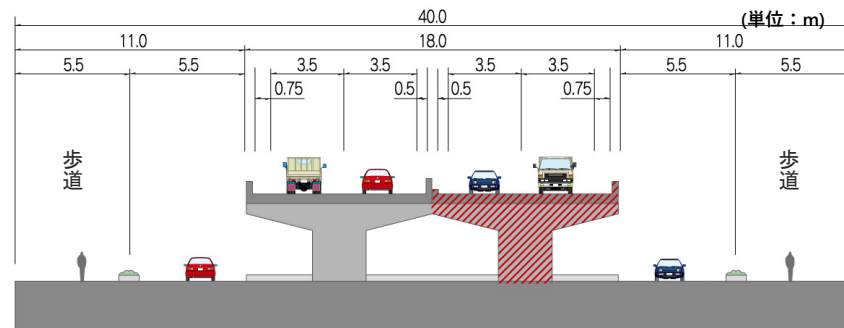
くらしきりったい
倉敷立体 延長7.7km



《橋梁渡河部》



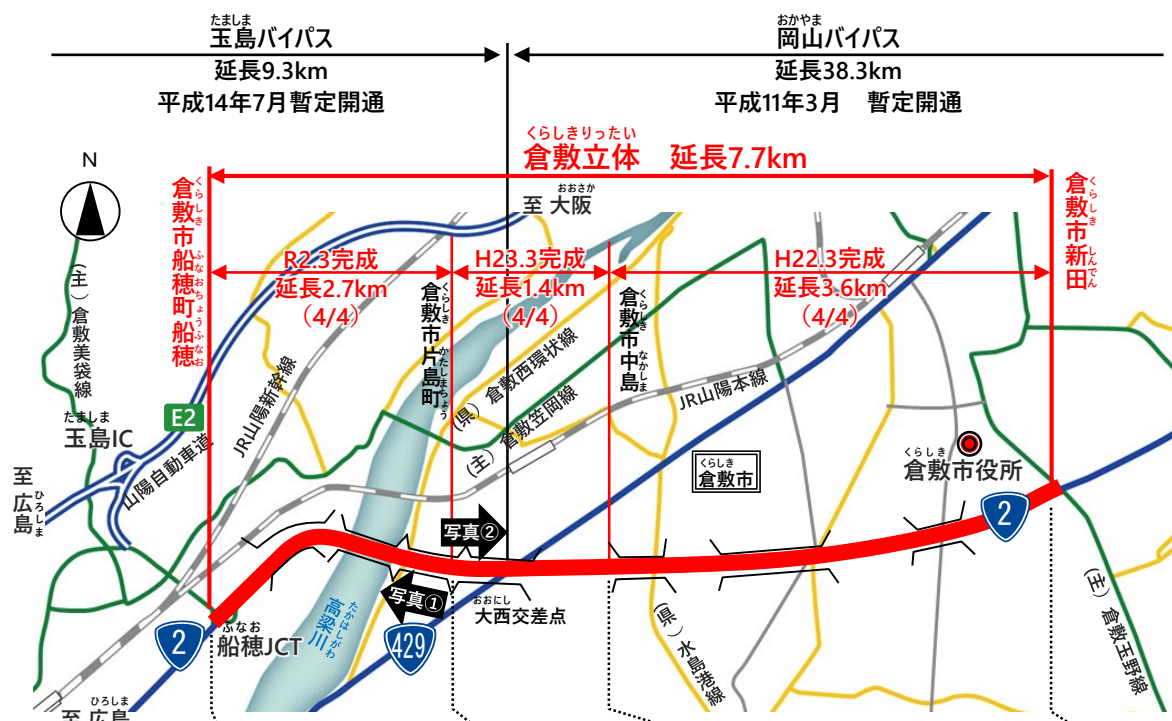
《立体部》



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		

■一般国道2号 くらしきりったい
倉敷立体

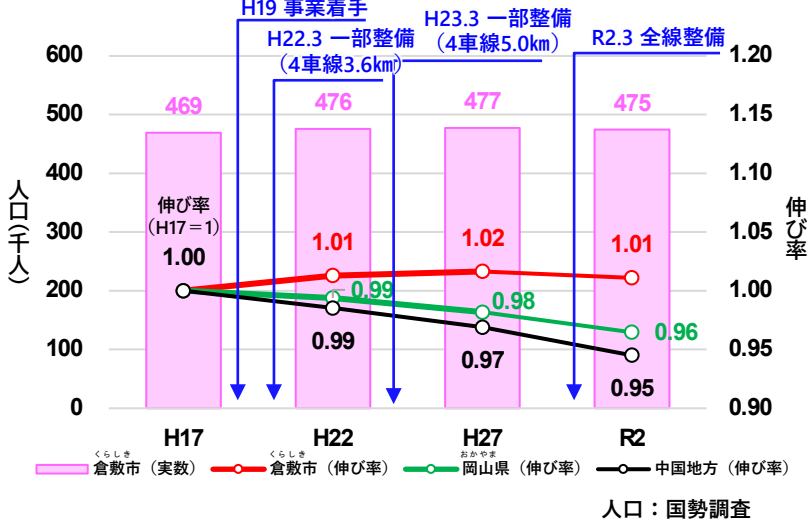
	当初・再評価 (H19新規事業採択時評価)	実績
事業延長	L=7.7km	L=7.7km
道路構造	完成4車線	完成4車線
総事業費	約150億円	約209億円
交通量	46,000～76,800台/日 (H11道路交通量調査に基づくR12推計値)	40,900～77,600台/日 (R3センサス)
事業期間	平成19年度～平成30年度 (12年間)	平成19年度～令和元年度 (13年間)

※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。

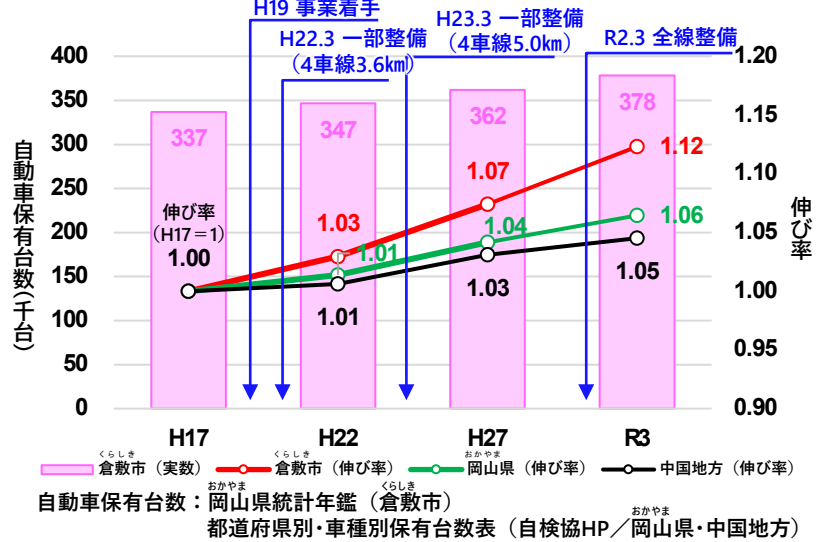
4. 社会経済情勢等の変化

- 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。

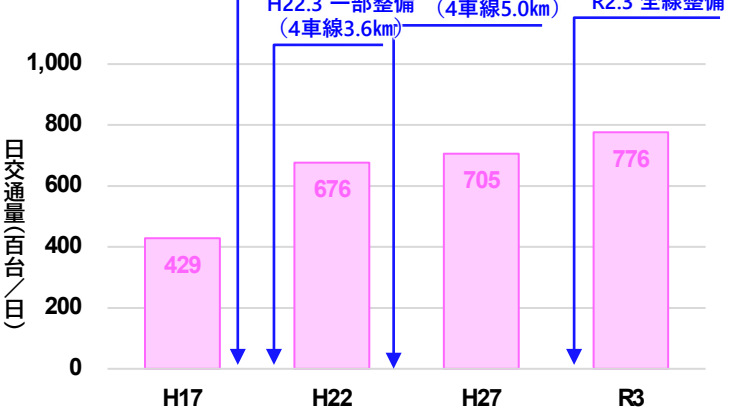
■人口の推移



■自動車保有台数の推移



■交通量の推移



交通量：全国道路・街路交通情勢調査（H17～R3）

■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、岡山市～倉敷市間における物流施設の進出、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、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

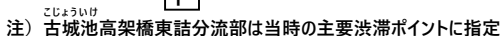
整備効果⑥：地域の発展

整備効果⑦：日常生活の利便性向上

整備効果①:円滑なモビリティの確保

整備効果①:円滑なモビリティの確保

- くらしきりったい



Stage	Speed (km/h)	Notes
H17	17.1	事業化前 (Before commercialization)
H22	38.1	H22.3 一部整備 (H22.3 partial improvement)
H27	27.0	H23.3 一部整備 (H23.3 partial improvement)
R3	39.6	R2.3 全線整備 (R2.3 full line improvement)
R5	45.4	

旅行速度が向上

注) 倉敷市新田～船穂町船穂間

写真：令和6年7月撮影

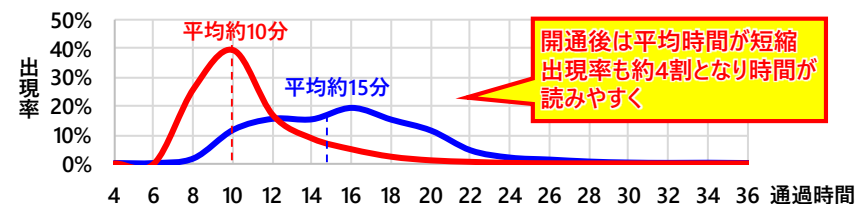
新田交差点

約10分

17分短縮

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プロブ（R5.9～R5.11平日平均） 混雑時旅行速度より算出

— 開通前
— 開通後



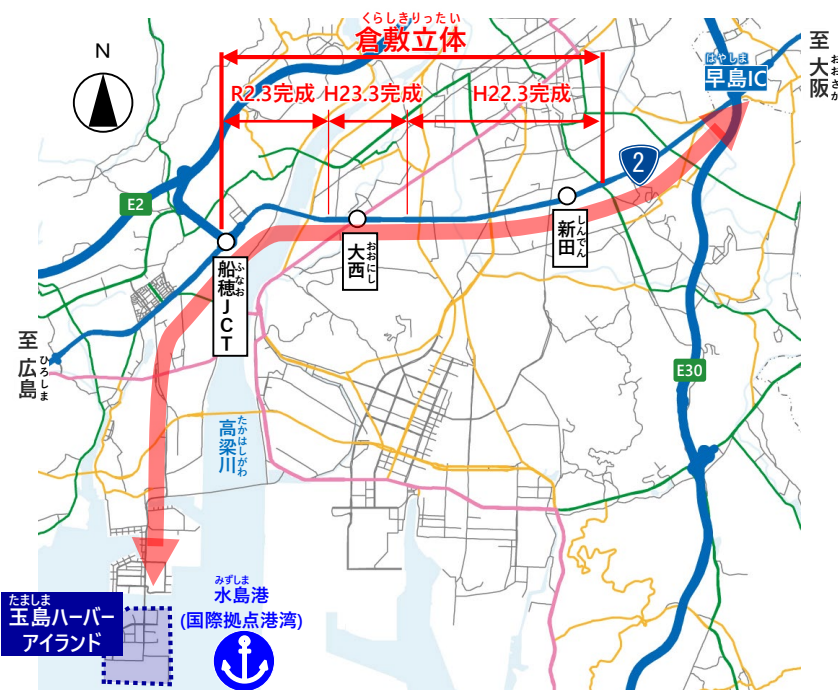
開通後は平均時間が短縮
出現率も約4割となり時間が
読みやすく

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）

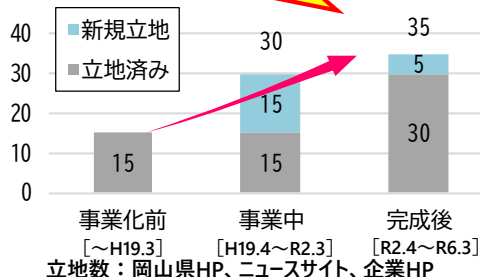
6. 事業効果の発現状況

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。

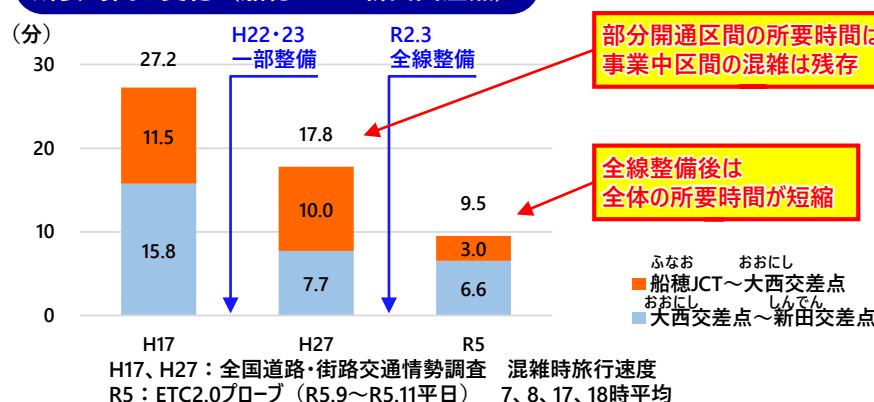


水島港(玉島ハーバーアイランド)の企業進出状況



完成後も企業進出は堅調

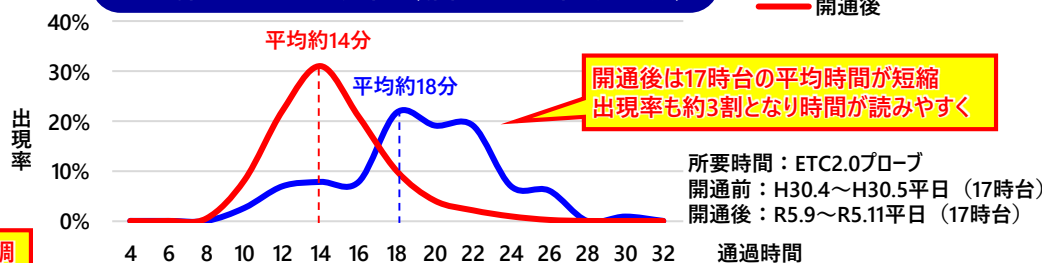
所要時間の変化 (船穂JCT~新田交差点)



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。

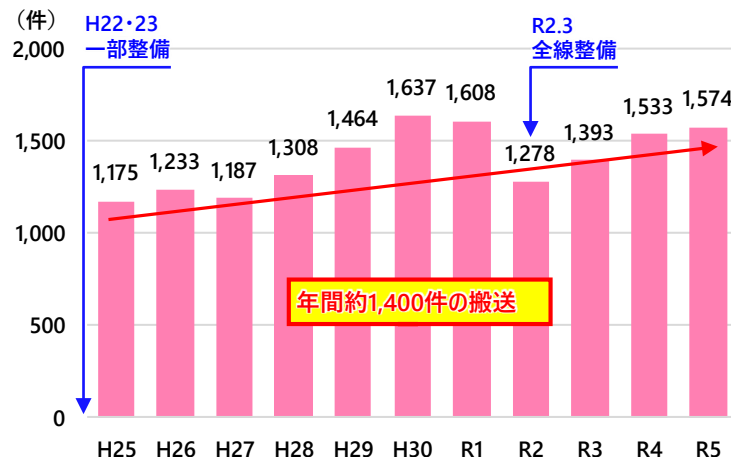
6. 事業効果の発現状況

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

医療関係者の声

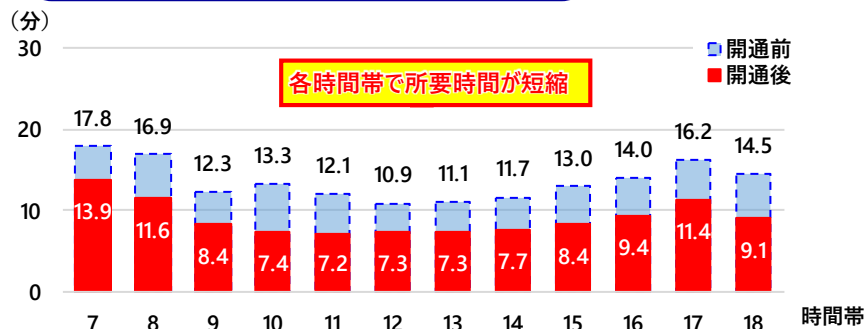


倉敷市消防局

- 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)

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

6. 事業効果の発現状況

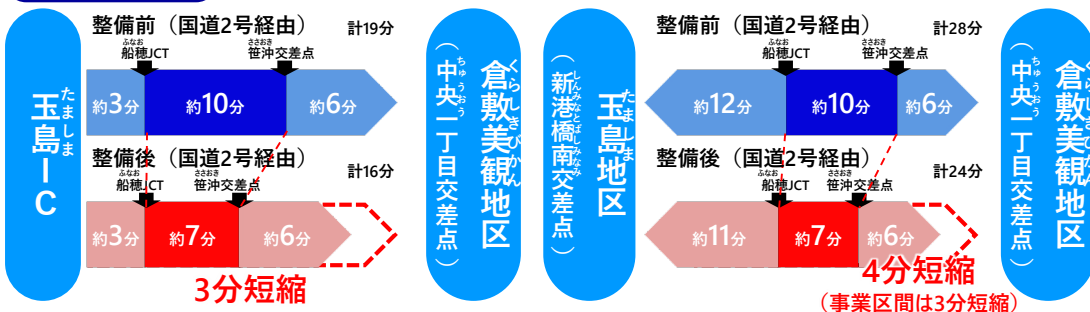
整備効果⑤：観光振興の支援

- 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。

倉敷美観地区周辺へのアクセス経路



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

倉敷市の日本遺産構成文化財

北前船寄港地の繁栄の物語

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

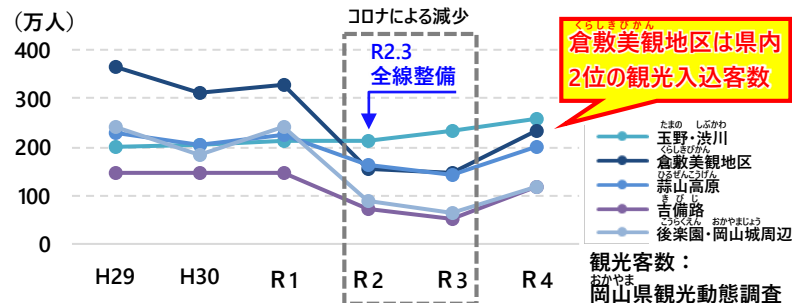


一輪の綿花から始まる倉敷物語

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



岡山県の観光地域別の観光入込客数 (上位5位)



関係者の声



倉敷市観光課

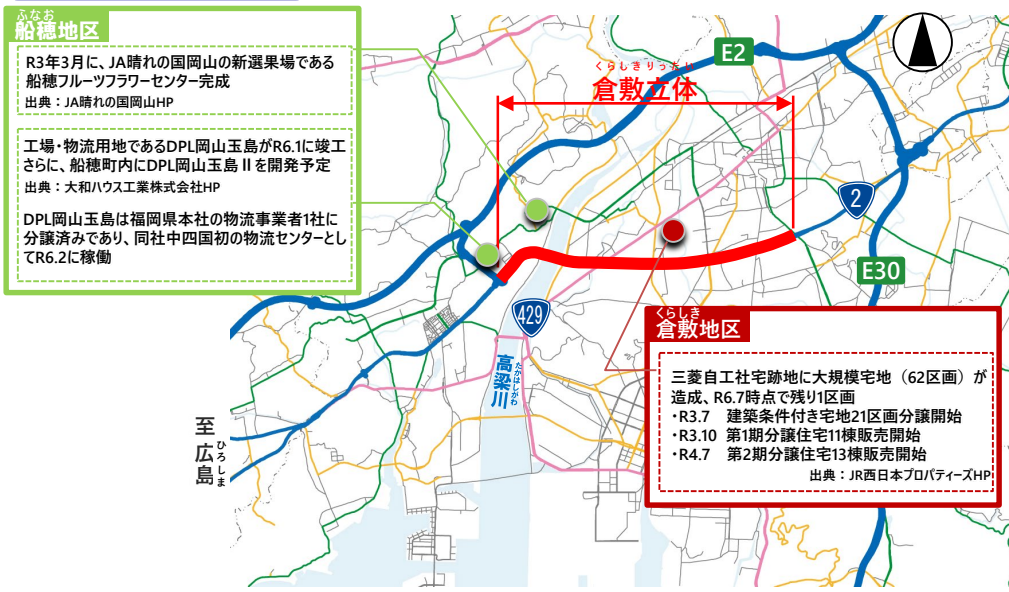
- 倉敷立体の完成により、玉島ICからの所要時間が短縮され、広島方面からのアクセスに大きな影響を与えています。
- 日本遺産の構成文化財は倉敷市内で全7地区に分布しており、本市中心部～玉島地区の所要時間が短縮されたことから、日本遺産の構成文化財を巡る周遊の促進に寄与しています。

6. 事業効果の発現状況

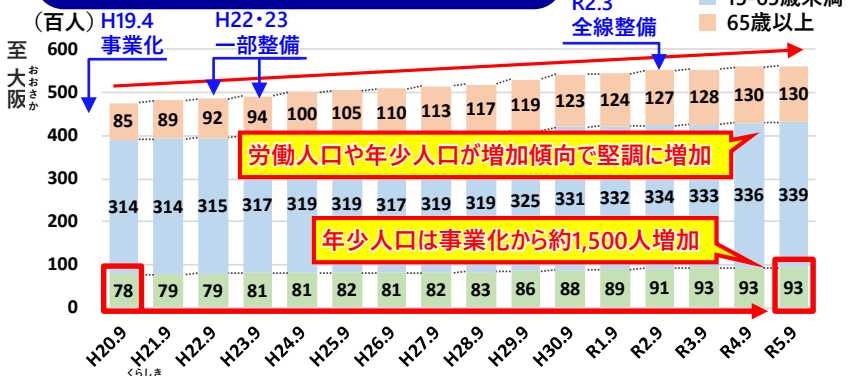
整備効果⑥: 地域の発展(1)

- 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

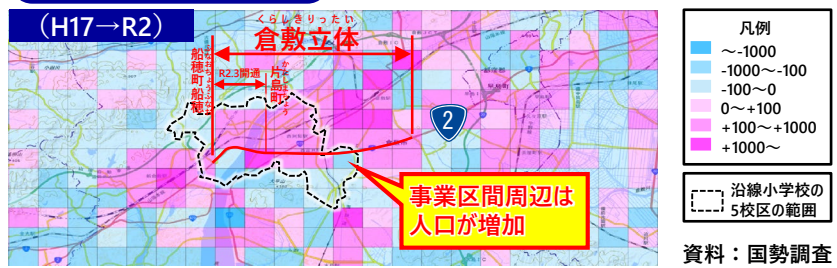


倉敷立体周辺エリアの年齢3区分人口の推移



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



資料：国勢調査

土地の評価

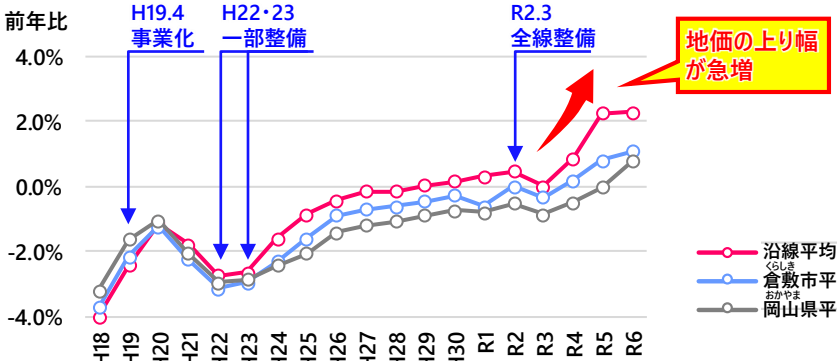


不動産鑑定士

- 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



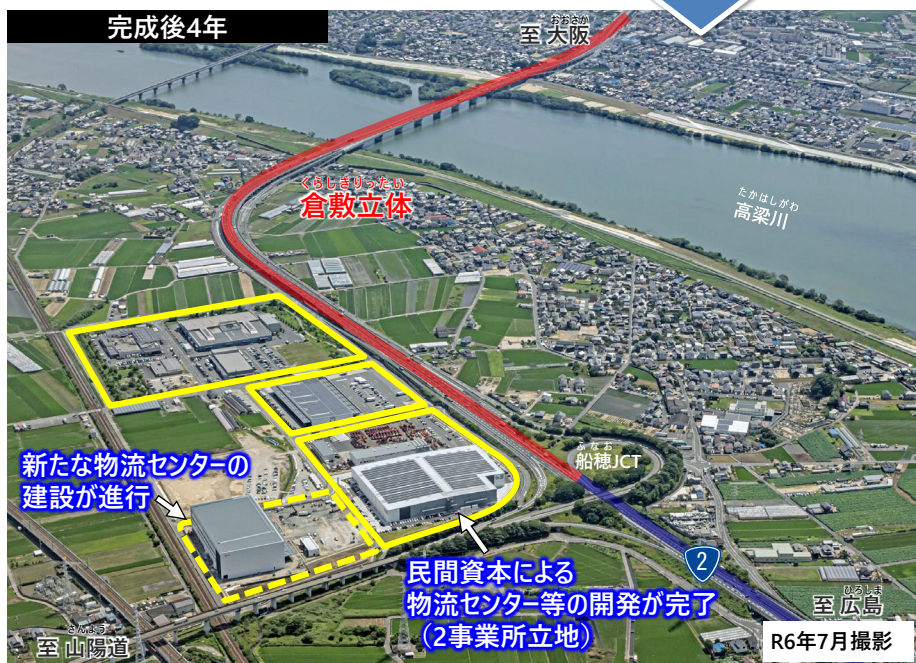
地価：地価公示（1月1日時点）、都道府県地価調査（7月1日時点）
注）沿線地区は小学校の5校区を対象に集計（中島、西阿知、倉敷南、旭丘、船穂）

6. 事業効果の発現状況

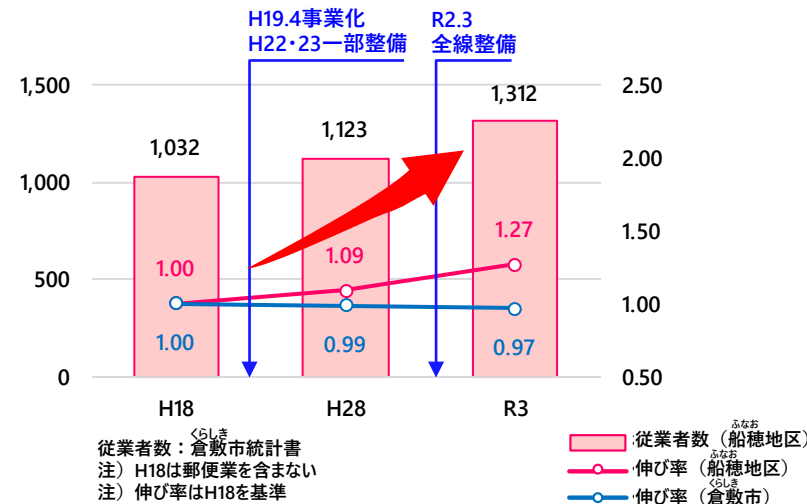
整備効果⑥: 地域の発展(2)

- 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、高速に近傍の立地に加え、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)

6. 事業効果の発現状況

整備効果⑦: 日常生活の利便性向上

- 倉敷立体完成後に実施したWEBアンケート調査では、道路利用者の9割が移動が楽になったと回答。特に時間短縮や、運転時の疲労等の軽減を中心に効果を実感している。
- また『移動時間が短縮し、家で時間が増えた』『早く事務所に戻れるので業務の効率化に繋がっている』『渋滞のイライラが解消され余裕を持った運転ができるようになった』など、日常生活の利便性が向上している。

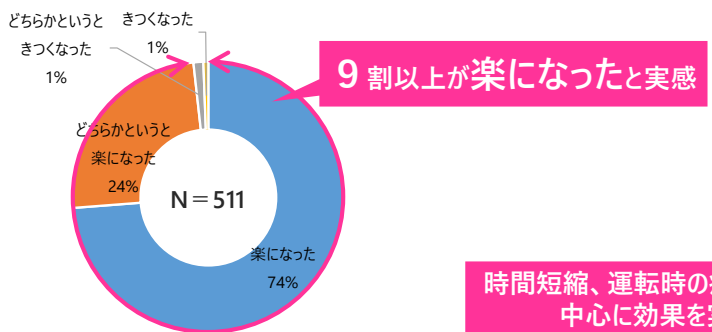


地域住民・道路利用者の声

日常生活	業務活動	運転時	その他
子どもの送迎が楽になり、食事をつくる時間が増えました。 今までは帰路に高速道路を利用していたのですが、渋滞が無くなり国道2号を走るようになりました。	早く事務所へ戻れるようになり、業務が効率的になりました。 当時は高梁川を越えた通勤は避けていましたが、4車線になったので、自らすんで玉島の職場へ異動しました。	渋滞のイライラが解消されて心に余裕をもって運転できるようになりました。 渋滞による無理な割り込みやあおり運転が今は少なくなり安全です。	休日に出かける時も渋滞のことを気にせず出かけています。 高梁川を越えた移動は控えていましたが、今は気にすることなく買い物などの行動範囲が広がっています。

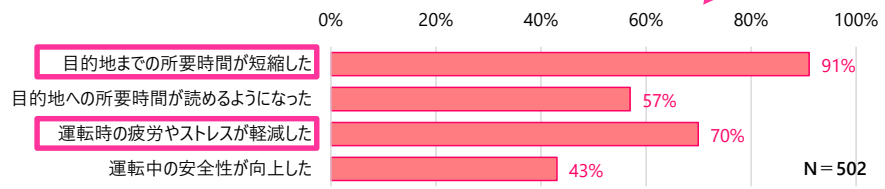
日常生活の利便性

Q. 高梁川大橋の4車線化により、日々の移動は4車線化前と比べてどう感じますか？



時間短縮、運転時の疲労軽減を中心に効果を実感

Q. どのような点で4車線化の効果を実感しますか？（複数回答可）



WEBアンケート調査結果（R3.9実施）

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するが、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]