

一般国道 2 号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）

一般国道 2 号 笠岡バイパス

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 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:岡山県浅口市金光町佐方 至:岡山県笠岡市西大島新田						延長	9.4 km	
事業概要									
一般国道2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、福岡県北九州市門司区に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)は、岡山県南西部に位置し、岡山県浅口市金光町佐方から笠岡市西大島新田を結ぶ延長9.4kmの高規格道路である。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等である。									
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743億円		事業進捗率 (令和6年度末見込み)		61% 供用済延長		0.0km	
計画交通量		49,500 ～ 57,800 台/日							
費用対効果分析	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)		280/778億円		2,976 / 2,976 億円			
	3.8			事業費: 228/726億円		走行時間短縮便益: 2,543/2,543億円			
	5.8 [2%]	11.4 %		維持管理費: 52/52億円		走行経費減少便益: 354/354億円		R6 年	
	7.3 [1%]			更新費: ー/ー億円		交通事故減少便益: 79/79億円			
	(残事業)	(残事業)							
(参考)	10.6	49.5 %		感度分析	(事業全体)		(残事業)		
	14.3 [2%]				交通量	B/C=2.7～4.8(±10%)	交通量	B/C=7.4～13.2(±10%)	
	16.8 [1%]				事業費	B/C=3.7～3.9(±10%)	事業費	B/C=9.8～11.6(±10%)	
					事業期間	B/C=3.6～4.1(±20%)	事業期間	B/C=10.1～11.2(±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～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									
・ 笠岡市から水島港(国際拠点港湾)へのアクセス向上が期待される。									
・ 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。									
③国土・地域ネットワークの構築									
・ 高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている。									
・ 里庄町から倉敷市(日常生活圏中心都市)へのアクセス向上が期待される。									
④個性ある地域の形成									
・ 浅口市工業団地造成整備事業の支援が期待される。									
・ 倉敷美観地区(R5観光入込客数:約309万人/年)へのアクセス向上が期待される。									
⑤安全で安心できるくらしの確保									
・ 倉敷中央病院(三次医療施設)へのアクセス向上が期待される。									
⑥災害への備え									
・ 岡山県地域防災計画における第一次緊急輸送道路に位置づけられている。									
・ 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。									
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2号^{かさおか}笠岡バイパスと一体的に整備。
- ・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
- ・第2次^{あさくち}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^{かさおか}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

^{たましま}玉島・^{かさおか}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^{くらしき}(倉敷市、^{あさくち}浅口市、^{かさおか}笠岡市、^{さとしやう}里庄町)から構成される「^{たましまかさおか}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^{たましま}玉島・^{かさおか}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、^{ひろしま}広島県東部と^{おかやま}岡山県西部を連絡する高規格道路「^{くらしきふくやま}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^{たましま}玉島・^{かさおか}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。

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、^{たましま}玉島・^{かさおか}笠岡道路の令和8年度の確実な開通を強く望む。なお、事業費の増加はやむを得ないものと考えるが、一層のコスト縮減に取り組むとともに、当面の暫定2車線での供用に向けて効率的に事業を進めていただきたい。また、県施行のアクセス道路が地元の希望する時期に確実に開通できるよう県との連携に万全を期していただきたい。

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6年度末時点で事業全体の進捗率は約61%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

暫定供用を目指して工事を推進している。

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。

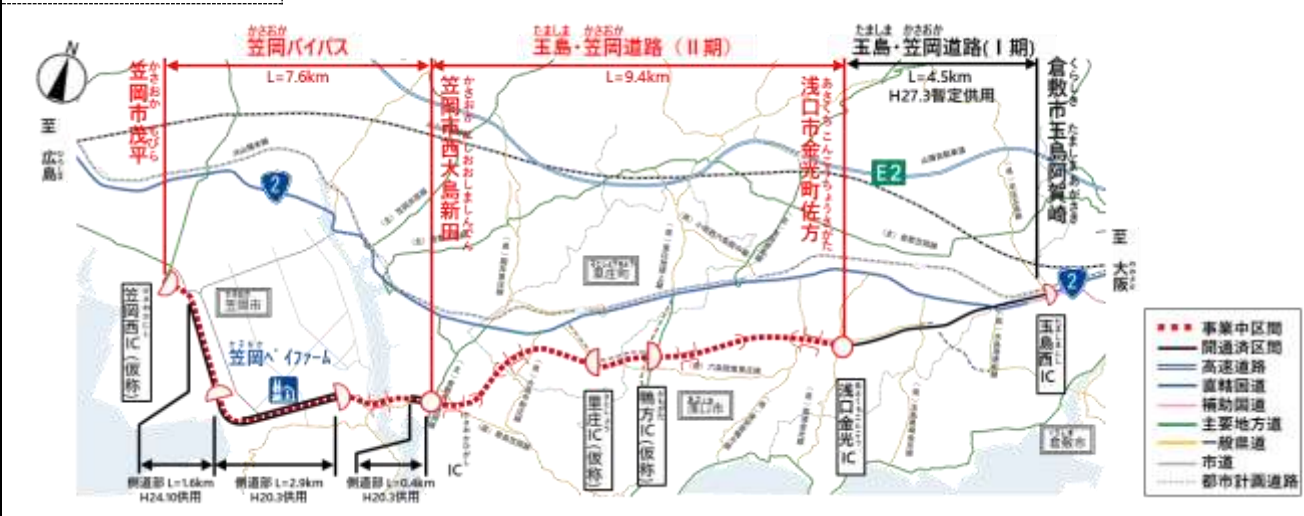
対応方針

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。

※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)

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 かさおか 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： おかやま 岡山県笠岡市西大島新田 至： おかやま 岡山県笠岡市茂平					延長	7.6 km
事業概要							
一般国道2号は、 おおさか 大阪府大阪市北区を起点とし、 ふくおか 福岡県北九州市門司区に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 笠岡バイパスは、 おかやま 岡山県南西部に位置し、 かさおか 岡山県笠岡市西大島新田から かさおか 笠岡市茂平を結ぶ延長7.6kmの高規格道路である。事業目的は、 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等である。							
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595億円		事業進捗率 (令和6年度末見込み)		80% 供用済延長 4.9km	
計画交通量		49,400 ～ 56,800 台/日					
費用対効果分析	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)	124 / 815 億円		1,538 / 2,024億円		R6 年
	2.5	7.1 %	事業費：98/768 億円 維持管理費：26/47 億円 更新費：－/－ 億円		走行時間短縮便益：1,334/1,792億円 走行経費減少便益：148/176億円 交通事故減少便益：56/56億円		
	(参考)						
	3.8 [2%]						
	4.9 [1%]						
(残事業)	(残事業)	感度分析					
12.4	35.4 %	交通量		B/C=1.8～3.2(±10%)		交通量	B/C=10.9～15.3(±10%)
(参考)							
16.9 [2%]		事業費		B/C=2.5～2.5(±10%)		事業費	B/C=11.5～13.4(±10%)
19.8 [1%]		事業期間		B/C=2.3～2.6(±20%)		事業期間	B/C=11.7～13.1(±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号を利用するバス路線の利便性向上が期待できる。							
・ さとしやうちやう 里庄町から ふくやま 福山駅(新幹線駅)へのアクセス向上が期待される。							
②物流効率化の支援							
・ ふくやま 福山市から みづしま 水島港(国際拠点港湾)へのアクセス向上が期待される。							
・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。							
③国土・地域ネットワークの構築							
・高規格道路「 くらしまふくやま 倉敷福山道路」の一部として位置づけられている。							
④個性ある地域の形成							
・ かさおか 笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想の支援が期待される。							
・ くらしま 倉敷美観地区(R5観光入込客数：約309万人/年)、 かさおか 笠岡・ かさおか 笠岡諸島(R5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。							
⑤安全で安心できるくらしの確保							
・ ふくやま 福山市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が期待される。							
⑥災害への備え							
・ おかやま 岡山県地域防災計画における第一次緊急輸送道路に位置づけられている。							
・第一次緊急輸送道路である さんやう 山陽自動車道、一般国道2号の代替路線として機能する。							
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2号玉島・笠岡道路(Ⅱ期)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
- ・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。

沿線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笠岡東IC(仮称)～新笠岡港東IC(仮称)間の令和7年度の確実な開通と、残る区間の1日も早い開通を強く望む。なお、事業費の増加はやむを得ないものと考えるが、一層のコスト縮減に取り組むとともに、当面の暫定2車線での供用に向けて効率的に事業を進めていただきたい。

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6年度末時点で、事業全体の進捗率は約80%、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

暫定供用を目指して工事を推進している。

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。

※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6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)

(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 R5.1:45,534人→R6.1:44,773人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 R4.3:37,702台→R5.3: 37,526台 ※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:636億円(R5年度再評価時)→743億円(R6年度再評価時) ※変化率17%	□	□	■
事業期間の増加	26年(R5年度再評価時) → 27年(R6年度再評価時) ※変化率4%	□	■	□
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	R5.12_費用便益分析マニュアル改定 ただし、比較参考のための社会的割引率の記載のため、該当しない	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)	5,737,239 TE/日(R5年度再評価時) → 5,737,239 TE/日(R6年度再評価時) ※変化率0.0%	10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化がない	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 3.1 ≥ 基準値(1.0)	満足している ■	満足してない □	
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)

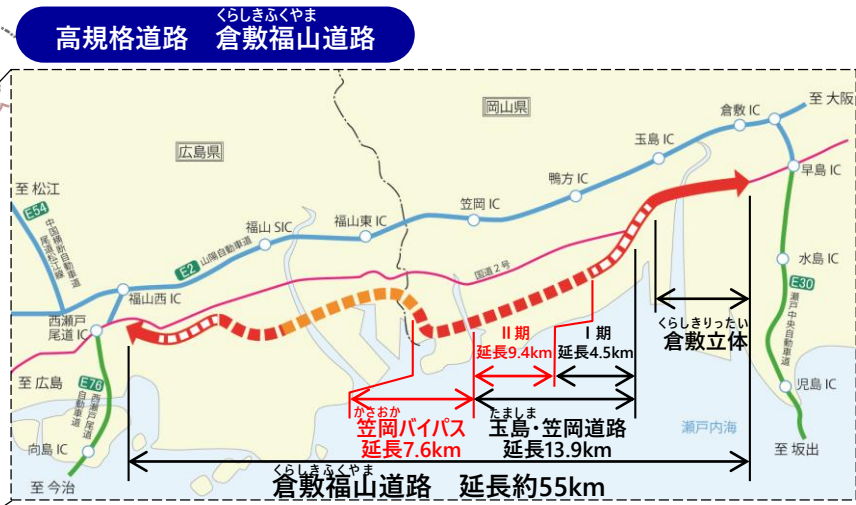
(2) 笠岡バイパス

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 R5.1:45,534人→R6.1:44,773人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 R4.3:37,702台→R5.3: 37,526台 ※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					
			10%以内 増加無し	増加	10%超え
事業費の増加	全体事業費:543億円(R5年度再評価時)→595億円(R6年度再評価時) ※変化率9.6%		□	■	□
事業期間の増加	42年(R5年度再評価時) → 44年(R6年度再評価時) ※変化率5%		□	■	□
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	R5.12_費用便益分析マニュアル改定 ただし、比較参考のための社会的割引率の記載のため、該当しない		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)	5,737,239 TE/日(R5年度再評価時) → 5,737,239 TE/日(R6年度再評価時) ※変化率0.0%		10%以下 ■	10%超え □	
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化がない		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 2.0 ≥ 基準値(1.0)		満足している ■	満足してない □	
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。

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

・一般国道2号は、^{おおさか}大阪市を起点とし、^{きたきゅうしゅう}北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。
 ・^{たましま}玉島・^{かさおか}笠岡道路（Ⅱ期）は、^{おかやま}岡山県浅口市から^{あさくさ}岡山県笠岡市に位置する延長9.4kmのバイパス、^{かさおか}笠岡バイパスは、^{おかやま}岡山県笠岡市から^{かさおか}県境付近に位置する延長7.6kmのバイパスであり、^{くらしき ふくやま}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

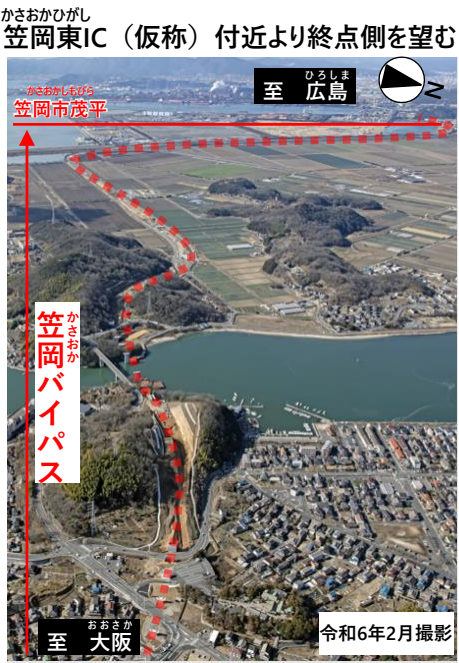
2. 事業概要

(2) 事業目的と計画概要

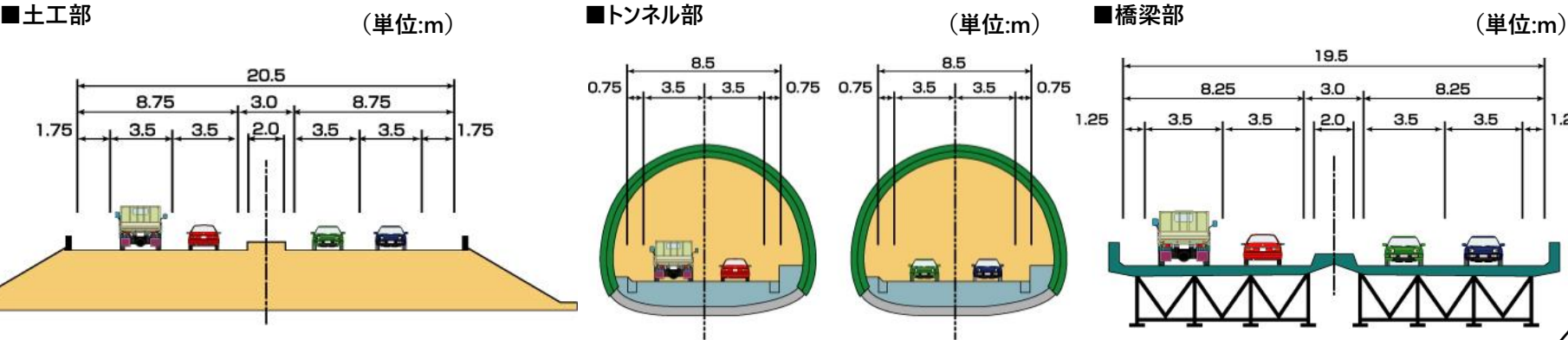
岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化を目的とした事業である。

計画概要

事業名	かさおか 笠岡バイパス	たましま かさおか 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）
起 終 点	起点：岡山県笠岡市西大島新田 終点：岡山県笠岡市茂平	起点：岡山県浅口市金光町佐方 終点：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595億円	約743億円



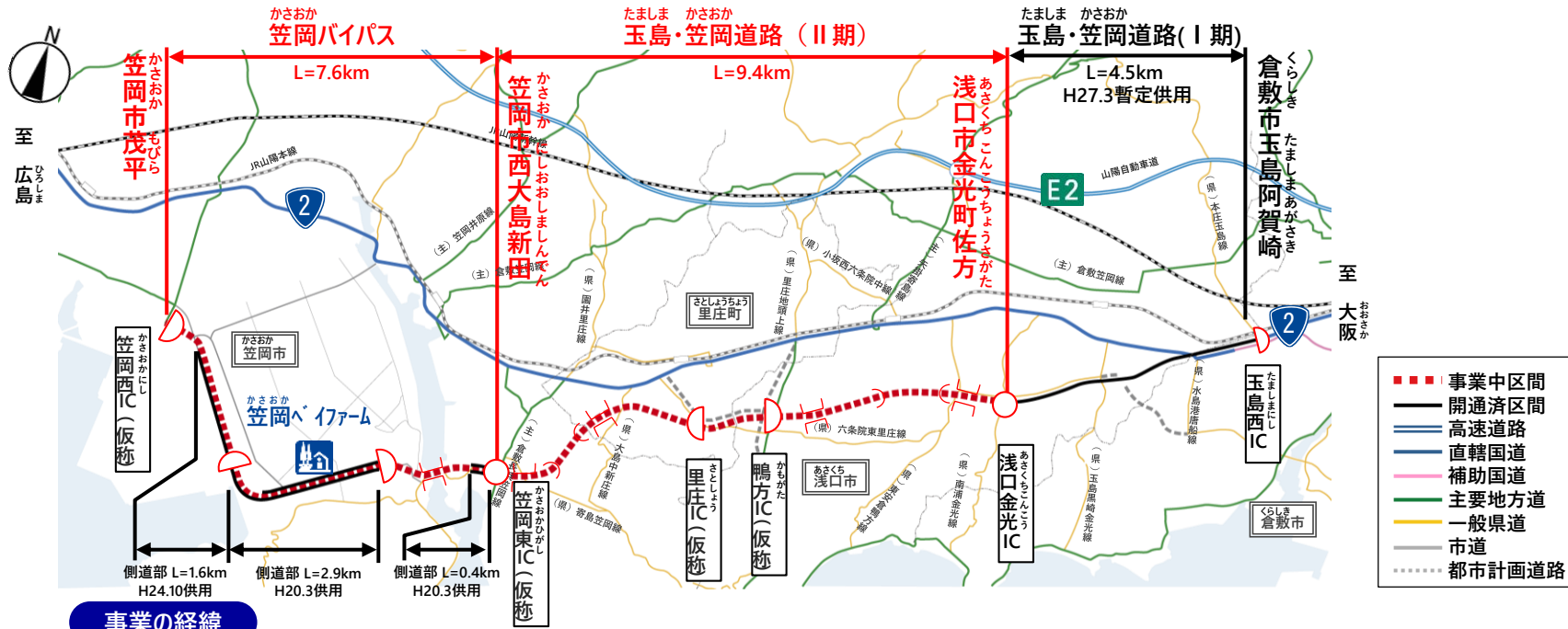
標準断面図



2. 事業概要

(3) 事業の経緯

- 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)は平成20年に事業着手している。
- 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。



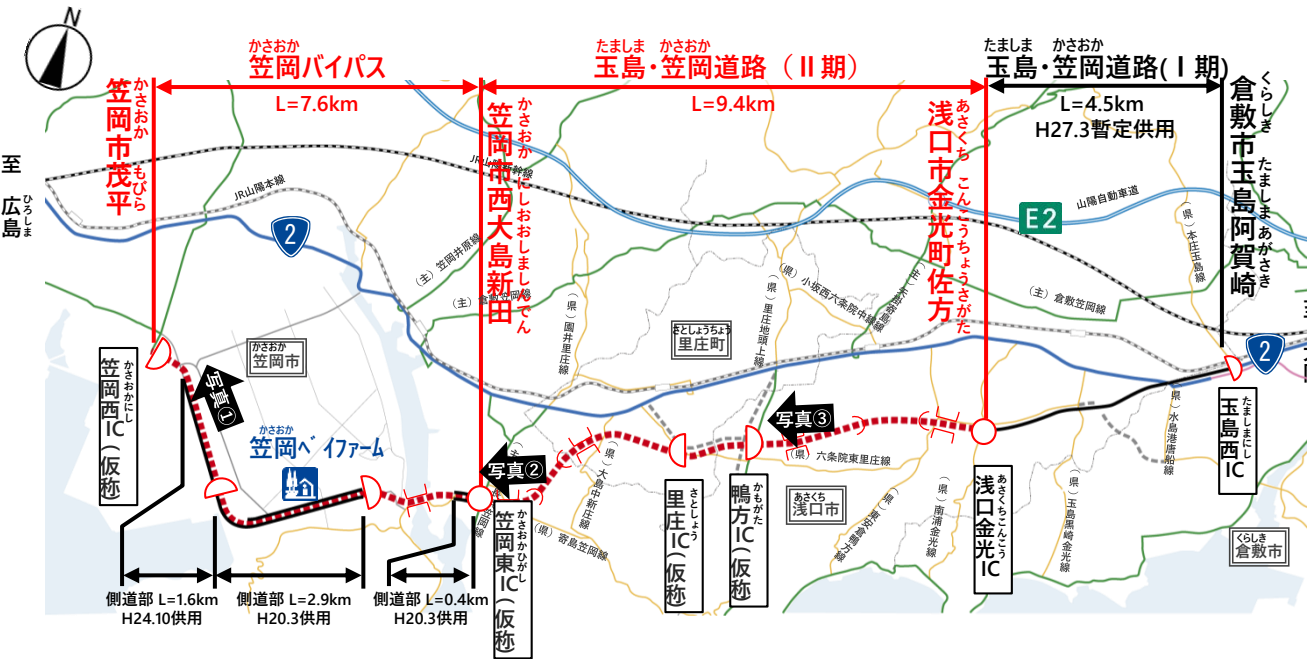
事業の経緯

年度	内容	
	笠岡バイパス	玉島・笠岡道路(Ⅱ期)
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	事業再評価	事業着手
平成22年度		事業再評価
平成24年度	側道部供用	用地着手・工事着手
平成25年度		事業再評価
平成28年度		事業再評価
令和3年度		事業再評価
令和5年度		事業再評価

2. 事業概要

(4) 事業の進捗状況

- たましま かさおか
玉島・笠岡道路(Ⅱ期)は暫定供用を目指して工事を推進している。
- かさおか
笠岡バイパスは暫定供用を目指して工事を推進している。



事業の進捗状況 (令和6年度末見込)

	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	78%	58%
全体	80%	61%

※事業費に対する割合

- 事業中区分
- 開通済区分
- 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】鴨方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 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパス

- 水島港の機能強化を目的とした水島港国際物流ターミナル整備事業において、令和6年5月に玉島地区の整備が完了。
- 笠岡バイパス沿線では、包装資材メーカーの工場新棟が令和6年8月に完成、合成樹脂繊維関連製品メーカーの新工場が令和6年9月より本格稼働。またバイオガス発電所が令和6年9月に本格稼働。
- 国道2号沿線では、食品メーカーの新生産棟が令和6年4月より本格稼働。

主な周辺環境の変化（前回評価時：令和5年度）



製造メーカーの本格稼働

- 令和6年8月に包装資材メーカーA社の工場新棟が完成、稼働
- 令和5年5月に笠岡港工業用地に合成樹脂繊維関連製品メーカーB社の新工場が完成、令和6年9月より本格稼働
- 令和6年1月に食品メーカーC社の新生産棟が増設、同年4月より本格稼働

水島港国際物流ターミナル整備事業

- 令和2年度に玉島地区ハーバーアイランド7号埠頭が完成、令和6年5月に水深12m航路が完成し玉島地区の整備が完了

ふ頭用地 荷役機械

玉島地区

岸壁(水深12m)

7号埠頭

航路(水深12m)

航路(水深12m)

航路(水深12m)

水島玉島地区

<凡例>

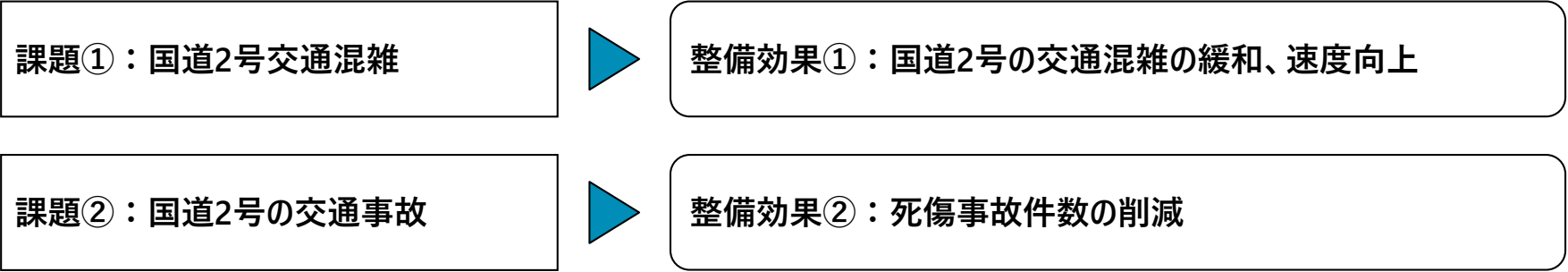
完成箇所

資料：国土交通省中国地方整備局宇野港湾事務所

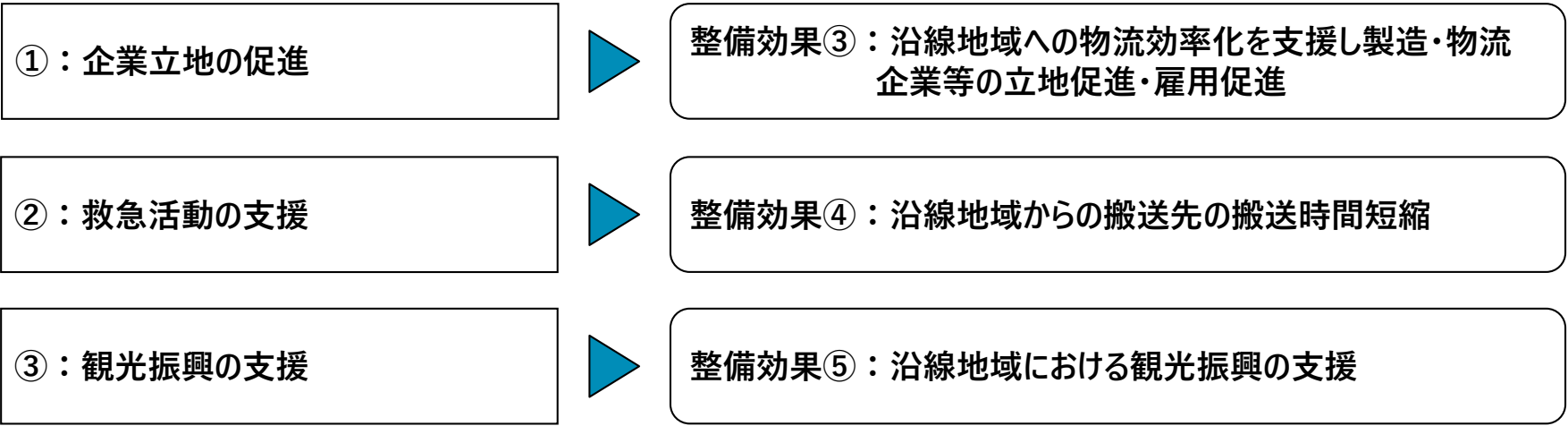
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

≪ 整備効果 ≫



(2) 道路整備により期待される効果



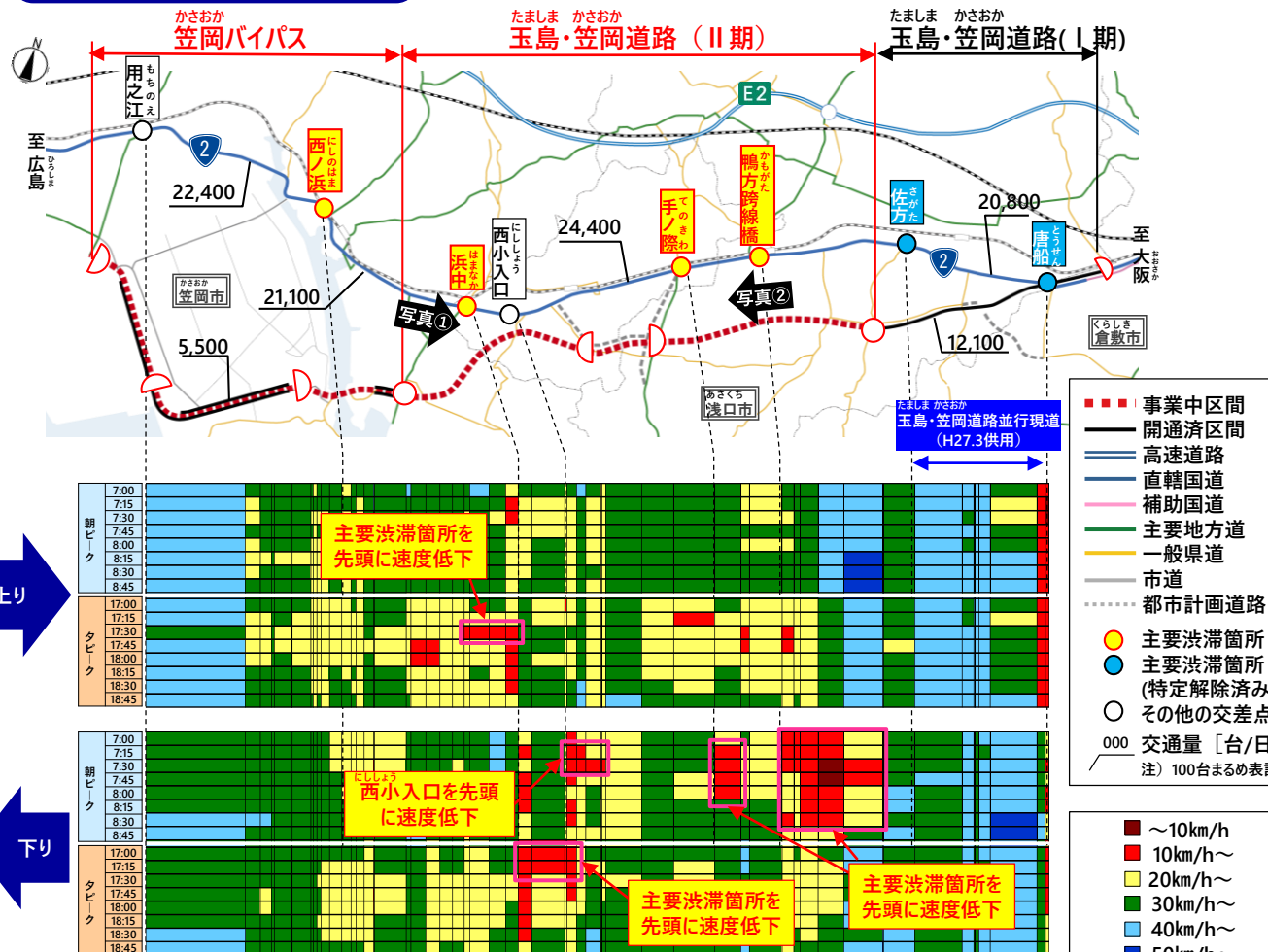
4. 事業の必要性

(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。

国道2号の旅行速度の状況



国道2号の交通状況

【写真①】浜中交差点より大阪方面を望む



写真：令和5年9月7日撮影(夕)

【写真②】鴨方跨線橋交差点方面を望む



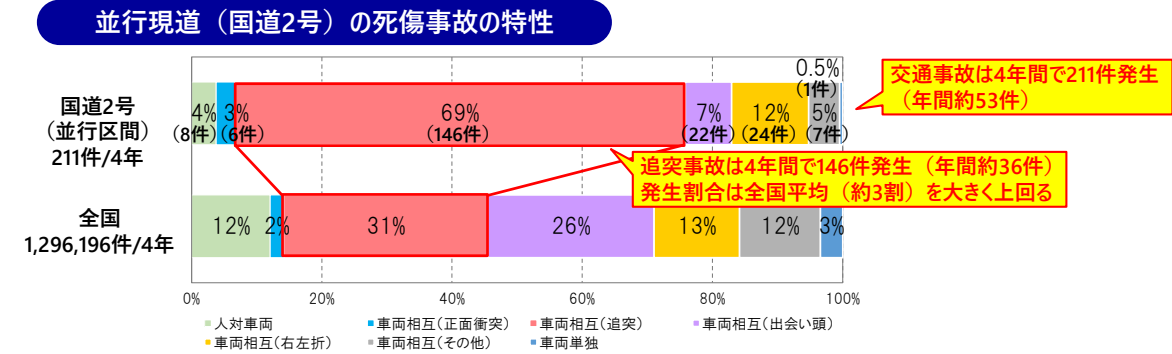
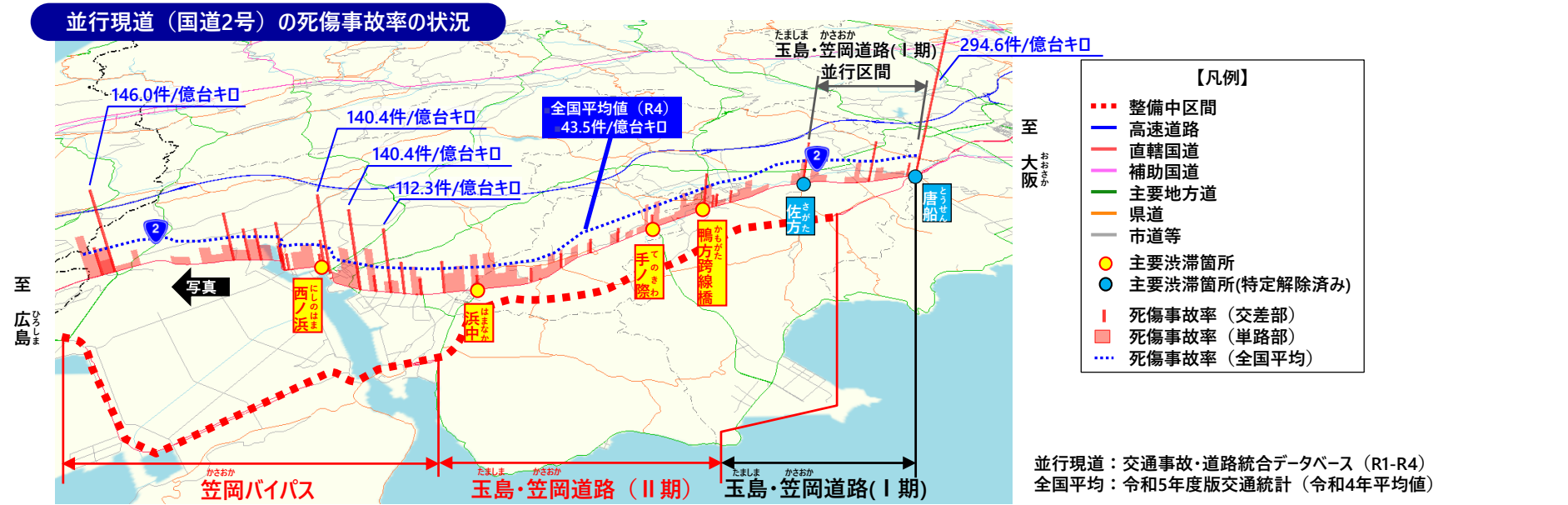
写真：令和5年9月8日撮影(朝)

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

② 国道2号の交通事故

- ・並行現道において、令和元年から令和4年の4年間で211件(年間約53件)の死傷事故が発生しており、死傷事故率は全国平均を大きく上回る区間が存在している。また追突事故は4年間で146件発生、発生割合は約7割を占めており、全国平均(約3割)の2倍以上となっている。
- ・玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパス整備後はバイパス利用で現道の死傷事故率の高い箇所の回避ができるほか、現道では交通分散による交通量減少に伴う渋滞緩和により、交通事故の減少が期待される。



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。バイパス整備の目途がたち、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。

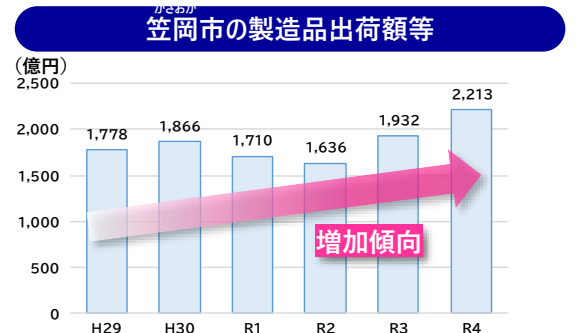
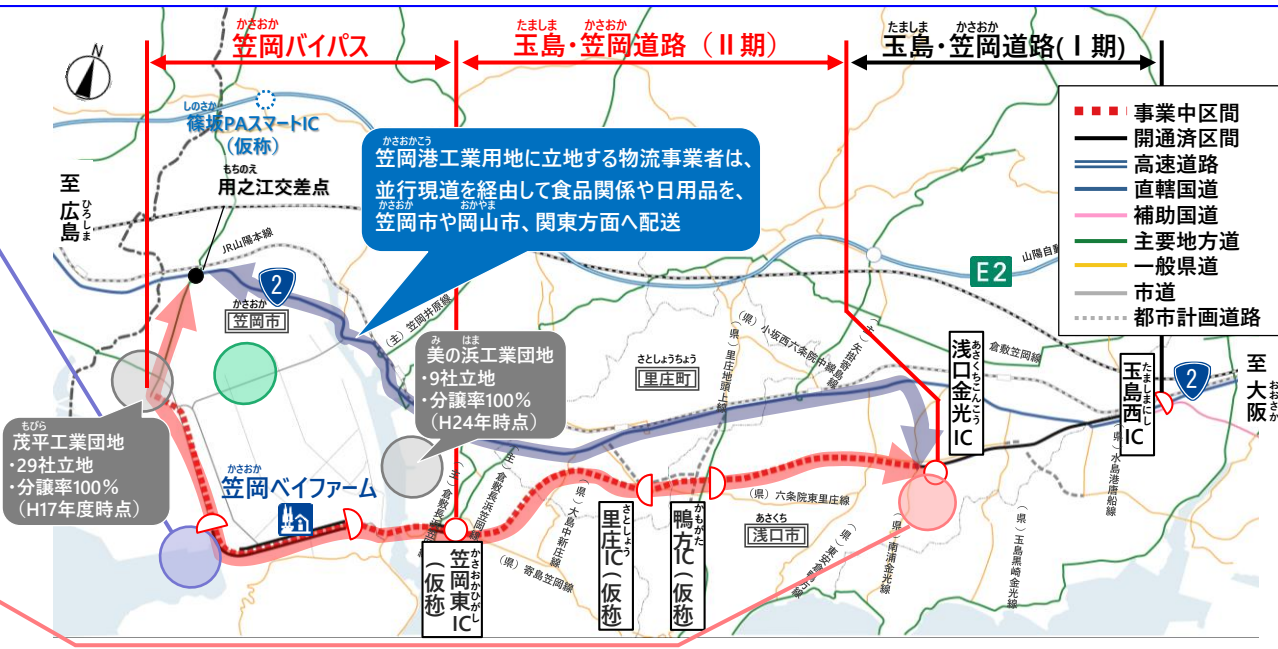
県営笠岡港工業用地

■ 令和5年6月に分譲区画24区画が完売
■ 21社が進出

写真：令和5年5月撮影

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、バイパス計画の目途がたったことで、販路拡大や東方面への輸送が非常に有利になると判断し、用地区画を拡大しました。

バイパス開通後は、長距離から短距離輸送まで様々な場面での活躍が期待されます。

出典：工業統計(H29-R1)、経済センサス(R2)、経済構造実態調査(R3-R4)
※R2までは「従業員4人以上の事業所」、R3・R4は「全事業所」の値

所要時間：ETC2.0プローブデータ R5.9-11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

4. 事業の必要性

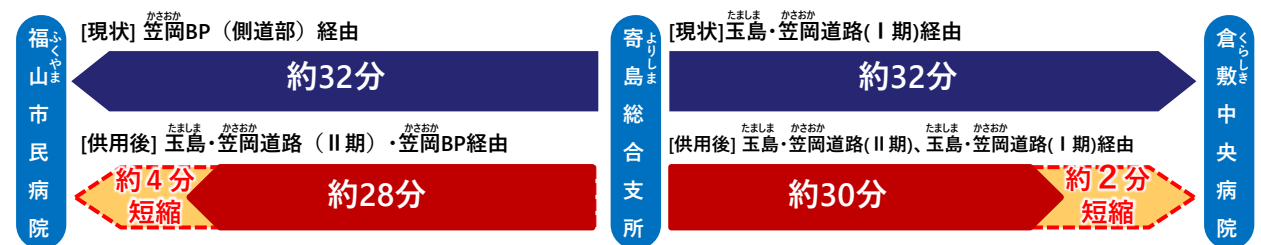
(2) 道路整備により期待される効果

②救急活動の支援

- ・**笠岡地区消防組合管内**では年間4,000件以上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**。



救急搬送時間の短縮



所要時間：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 規制速度
注) 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

関係者の声

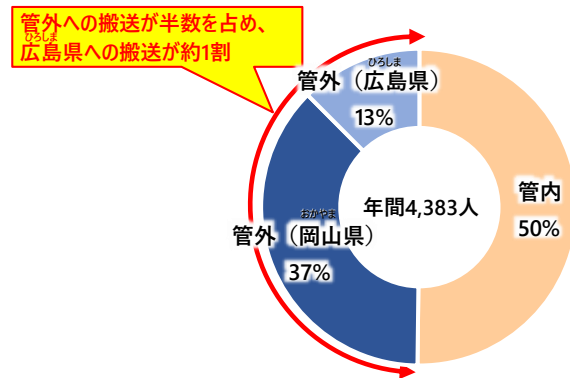
- 管外搬送の現状として、全体の搬送のうち約4割が倉敷・岡山方面、約1割が広島県への搬送です。
- 管内南東エリアから倉敷市方面への搬送は玉島・笠岡道路(Ⅰ期)を利用しており、山陽道経由と比べても搬送時間に大きな差がなくなりました。一方で**広島県方面への搬送は通勤時間帯は渋滞がひどく時間を要しています**。
- 将来的に、国道2号に並行してバイパスが整備されれば、東西方向ともに、今以上に迅速な救急搬送が可能になります。



笠岡地区消防組合

令和6年9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構成比(R5年)



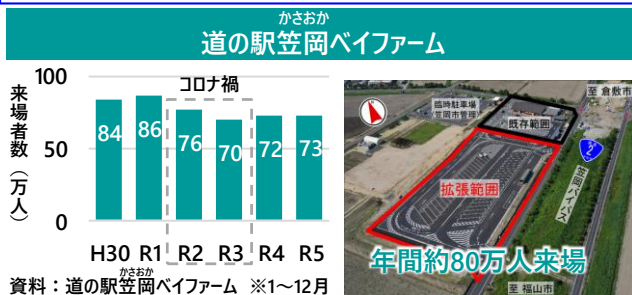
資料：笠岡地区消防組合消防本部提供

4. 事業の必要性

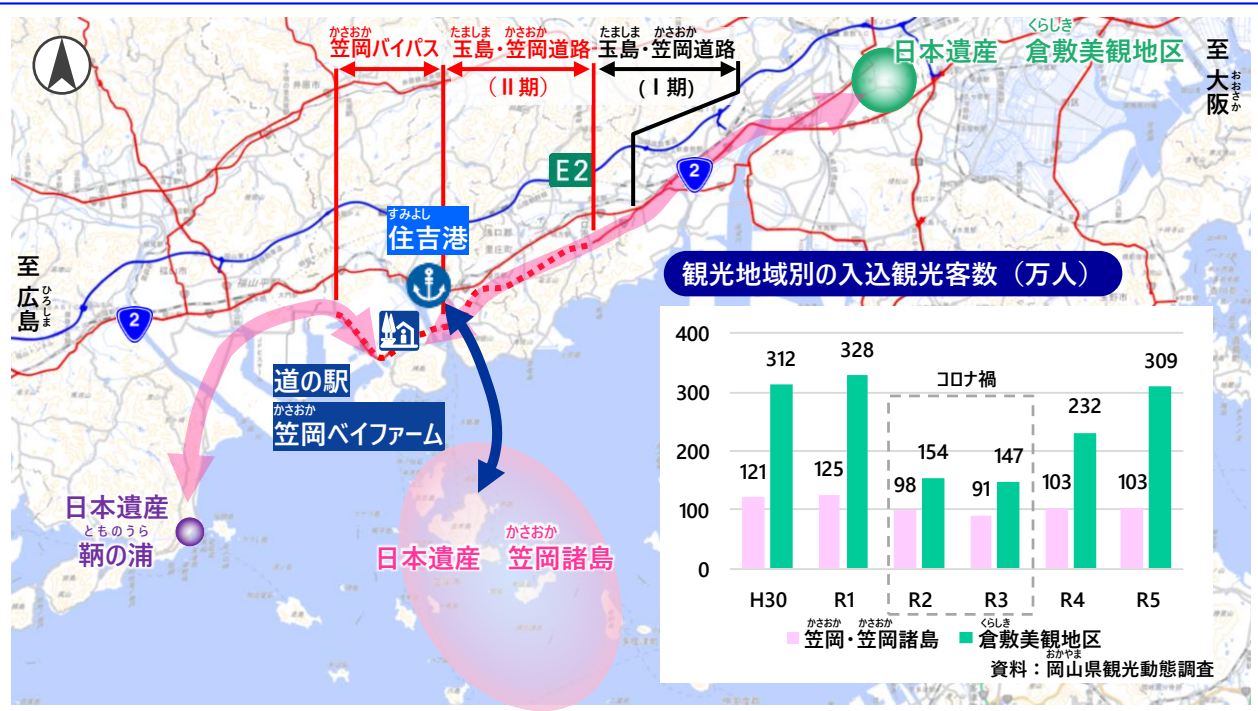
(2) 道路整備により期待される効果

③観光振興の支援

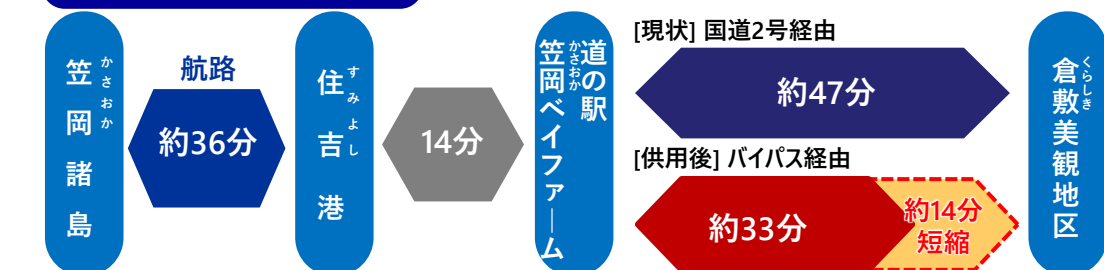
- ・事業区間沿線には、年間約80万人の来場がある道の駅笠岡バイファームが立地している。また、笠岡諸島を構成文化財に含む、石に関するストーリーが令和元年に日本遺産に認定され、周辺観光地の賑わい創出が期待。
- ・玉島・笠岡道路及び笠岡バイパスにより広域的な観光周遊が期待され、地域の観光振興を支援。



- 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、香川県丸亀市、土庄町、小豆島町の2市2町の文化財が認定



時間短縮効果(休日)



所要時間(陸路)：ETC2.0プローブデータ R5.9～R5.11 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、住吉港から北木島大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バ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号の渋滞が解消することで、移動時間が読めるようになり、ツアー等の企画が組みやすくなります。

笠岡市商工観光課

令和6年9月 ヒアリング調査

・玉島・笠岡道路(Ⅱ期)

・笠岡バイパス

総事業費(増額後):743億円、今回増額:107億円(約17%増)

総事業費(増額後):595億円、今回増額:52億円(約9.6%増)

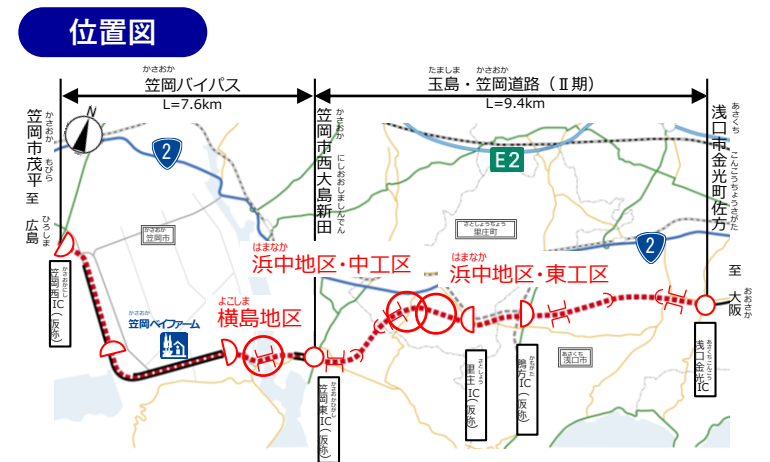
コスト増加の内訳

項目	玉島・笠岡道路 (Ⅱ期)	笠岡バイパス	増額費用計
①中硬岩の増加による切土費用の増加	49億円	10億円	59億円
②地すべり対策工の追加	26億円	—	26億円
③地山流失に伴う擁壁工の追加	15億円	—	15億円
④落石対策工の追加	9億円	—	9億円
⑤盛土沈下変状に伴う追加対策	—	37億円	37億円
⑥労務費・物価上昇による増加	8億円	5億円	13億円
合 計	107億円	52億円	159億円

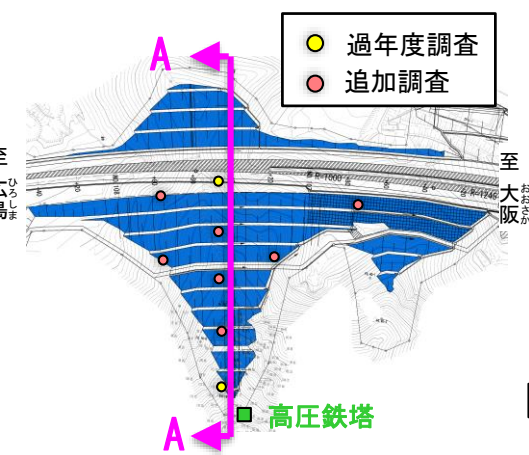
①中硬岩の増加による切土費用の増加(玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパス)

約59億円の増額

・中工区及び他2工区において、当初設計時は、地質調査結果より中硬岩の地層線が深いもしくは中硬岩が出現しないと想定したが、工事を進めたところ中硬岩が出現することが判明し、中硬岩掘削に要するコストが増額した。

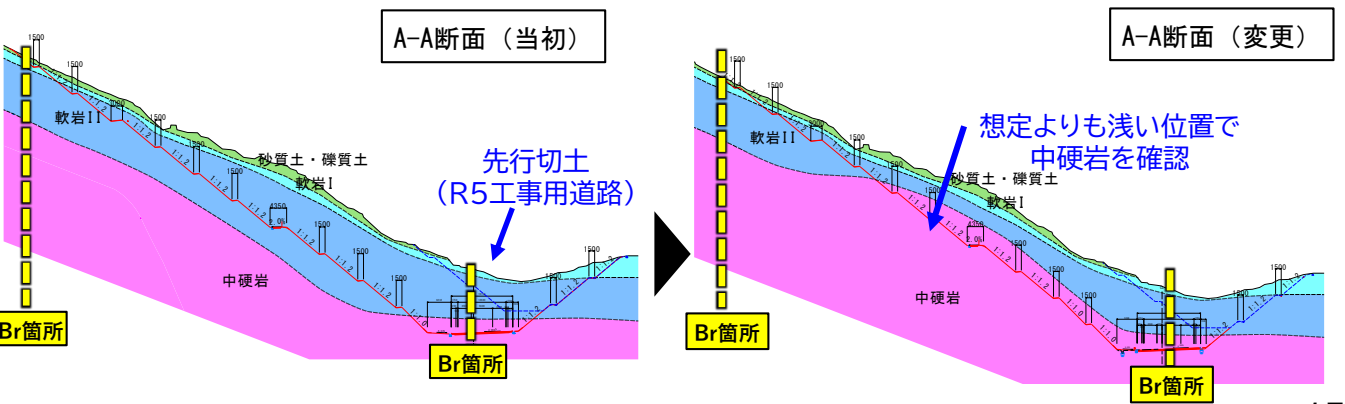


平面図・断面図 (玉島・笠岡道路(Ⅱ期) 浜中地区・中工区)



切土の変更内容の内訳

■玉島・笠岡道路(Ⅱ期)：浜中地区・東工区			
当初計画			
・切土(土砂)	1.8万㎡	0.7億円	
・切土(軟岩)	13.1万㎡	6.2億円	
・切土(硬岩)	0.2万㎡	0.2億円	
発破あり			
合計		7億円	
変更計画			
・切土(土砂)	1.5万㎡	0.6億円	
・切土(軟岩)	9.8万㎡	5.0億円	
・切土(硬岩)	3.9万㎡	23.2億円	
静的破砕+小割			
合計		29億円	
■玉島・笠岡道路(Ⅱ期)：浜中地区・中工区			
当初計画			
・切土(土砂)	7.2万㎡	2.4億円	
・切土(軟岩)	5.4万㎡	2.6億円	
・切土(硬岩)	0.8万㎡	0.6億円	
発破あり			
合計		5億円	
変更計画			
・切土(土砂)	2.8万㎡	0.9億円	
・切土(軟岩)	6.0万㎡	2.9億円	
・切土(硬岩)	4.7万㎡	27.9億円	
静的破砕+小割			
合計		32億円	
■笠岡バイパス：横島地区			
当初計画			
・切土(土砂)	0.3万㎡	0.1億円	
・切土(中軟岩)	3.9万㎡	1.0億円	
合計		1億円	
変更計画			
・切土(土砂)	0.3万㎡	0.1億円	
・切土(軟岩)	0.8万㎡	0.2億円	
・切土(中硬岩)	3.1万㎡	10.0億円	
静的破砕			
合計		11億円	



5. コスト増加の要因

②地すべり対策工の追加(玉島・笠岡道路(Ⅱ期) 浜中地区・西工区)

約26億円の増額

- ・浜中地区の切土箇所において、工事着手後に滑落崖等が確認され、地すべりの可能性があることから追加地質調査を実施したところ、地すべりの可能性が高いことが判明した。
- ・開通後の切土法面に大きな地すべり土塊が残らないよう除去するが、一部地すべり土塊が残るため、法面对策工が必要となった。

位置図



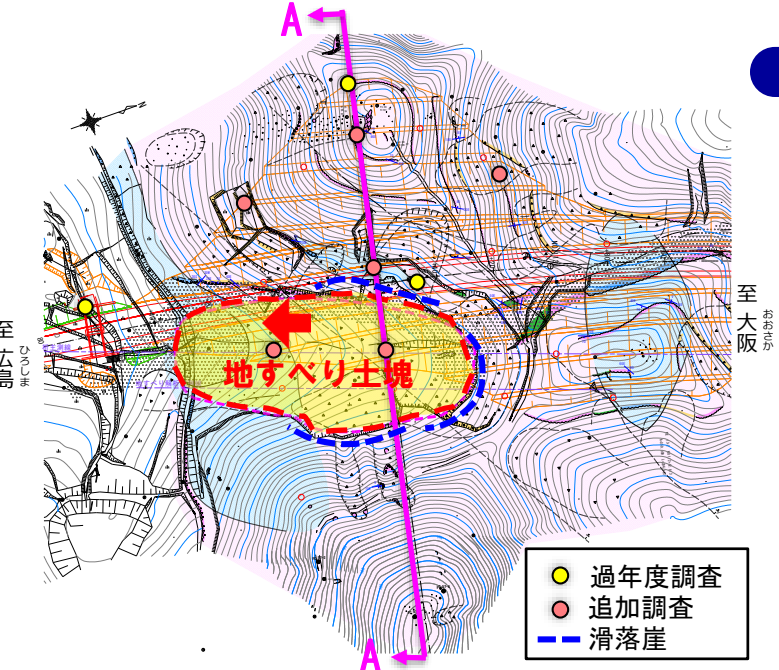
写真



事業費内訳

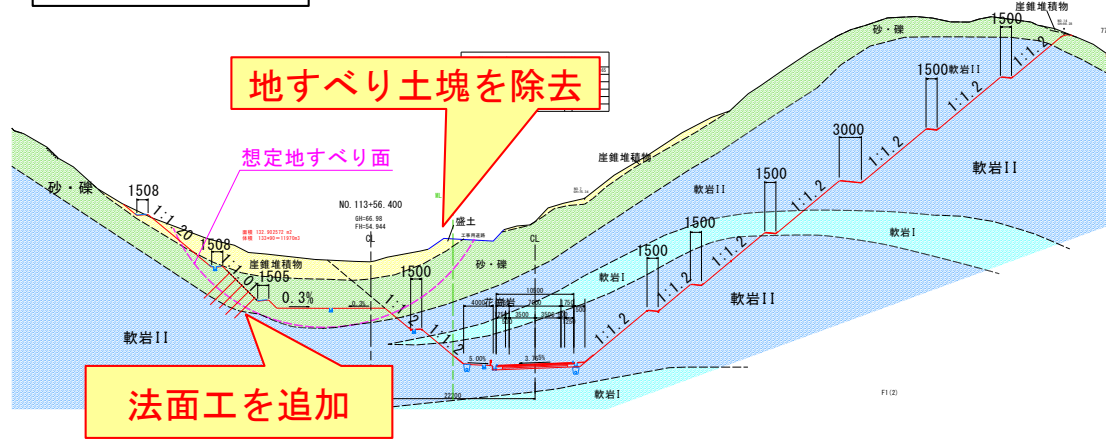
アンカー付吹付法砕工	0.6万㎡	25.5億円
		合計 26億円

平面図 (地すべり位置)



断面図

A-A断面 (変更)



5. コスト増加の要因

③地山流失に伴う擁壁工の追加(玉島・笠岡道路(Ⅱ期))

約15億円の増額

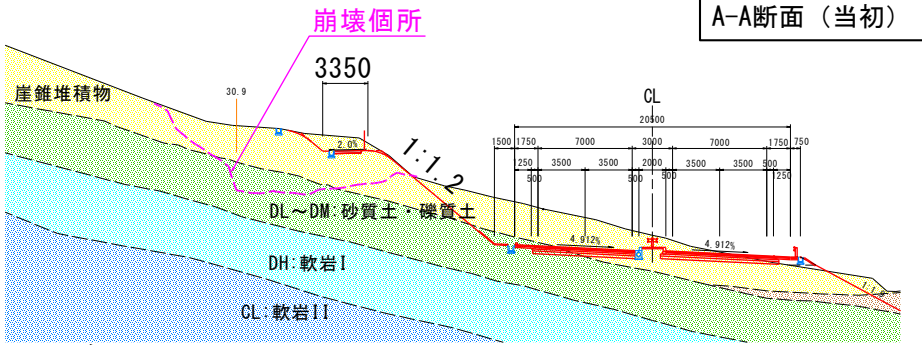
- ・本線の切土法面、盛土の法尻付近及び隣接する民地において、雨水浸食による土砂流出が発生。
- ・復旧にあたっては、里道幅員の確保のための補強土壁工や盛土法尻への補強土壁の適用に伴う地盤改良等を実施することとした。

位置図

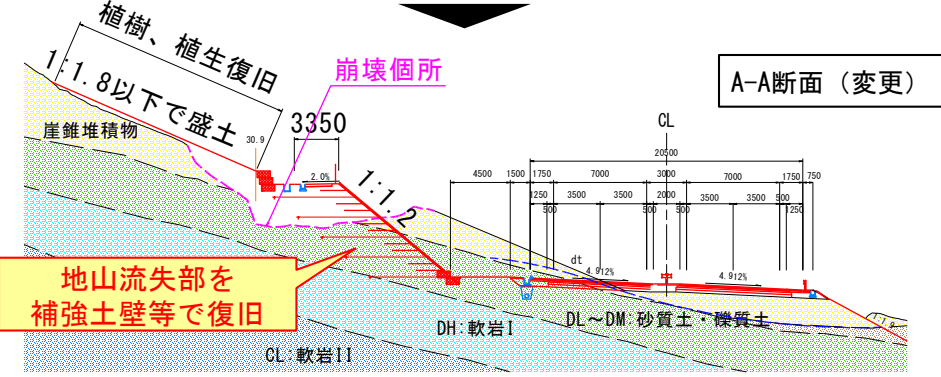


断面図 (玉島・笠岡道路(Ⅱ期) 浜中地区・東工区)

断面図 (玉島・笠岡道路(Ⅱ期) 浜中地区・東工区)

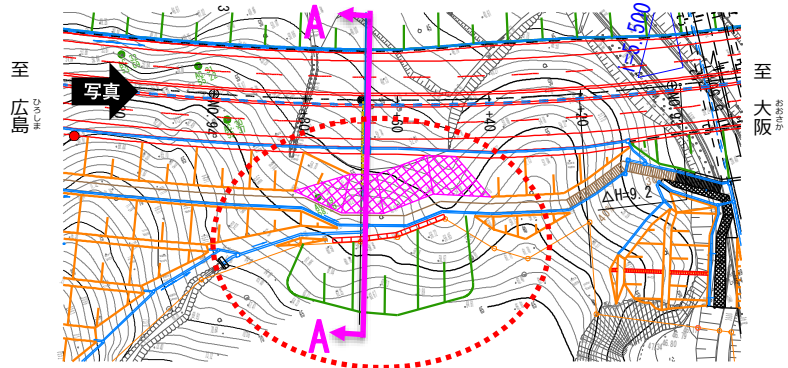


A-A断面 (当初)



A-A断面 (変更)

地山流失部を補強土壁等で復旧



地山流失部

事業費内訳

はまなか

■ 浜中地区・東工区

・復旧盛土
0.1万㎡
0.02億円

・補強土盛土
0.5万㎡
4.0 億円

・ふとんかご
0.2万m
2.6 億円

合計 7億円

はまなか

■ 浜中地区・中工区

・補強土壁+盛土
0.7万㎡
5.6 億円

・地盤改良
0.6万㎡
2.4 億円

合計 8億円

④落石対策工の追加(玉島・笠岡道路(Ⅱ期) 六条院地区)

約9億円の増額

・六条院トンネル終点側坑口付近の上部の斜面では、工事着手後に小規模落石が発生したため、令和5年度に調査を実施したところ、落石の恐れがあるものが多数確認された。

・このため、落石の恐れがあるものの小割除去、およびその他の転石に対する対策として高エネルギー吸収落石防護柵を設置することとした。

位置図



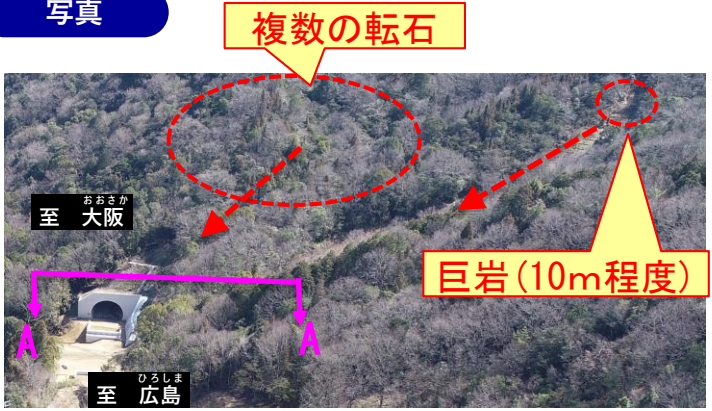
平面図



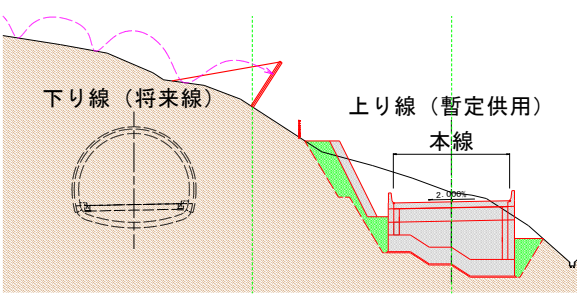
事業費内訳

高エネルギー吸収落石防護柵工	72㎡	2.9億円
小割撤去工	0.1万㎡	6.4億円
合計		9億円

写真



断面図



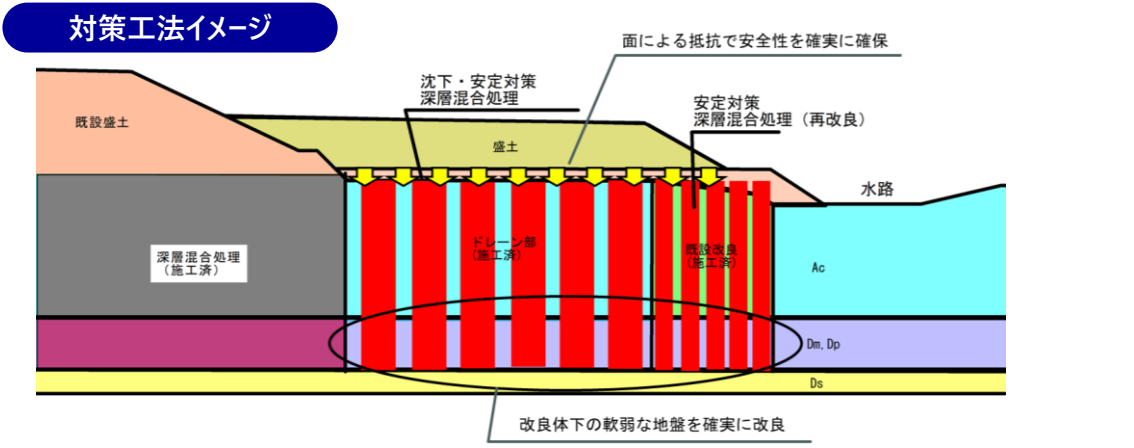
高エネルギー吸収落石防護柵



⑤盛土沈下変状に伴う追加対策(笠岡バイパス)

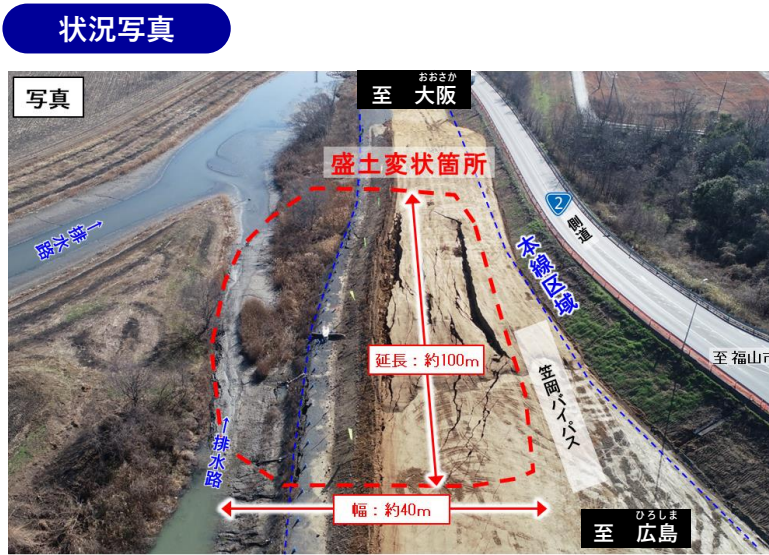
約37億円の増額

- ・軟弱地盤対策後、路体盛土施工中に延長約100m、幅約40mの範囲で盛土に変状が発生し、応急対策として、変状土砂撤去及び、計測管理を実施が必要となった。
- ・変状原因の特定するため、地質調査を行い、有識者で構成する、対策検討会を開催し、対策工を検討した結果、変状発生地区において、追加の地盤改良が必要となった。



事業費内訳

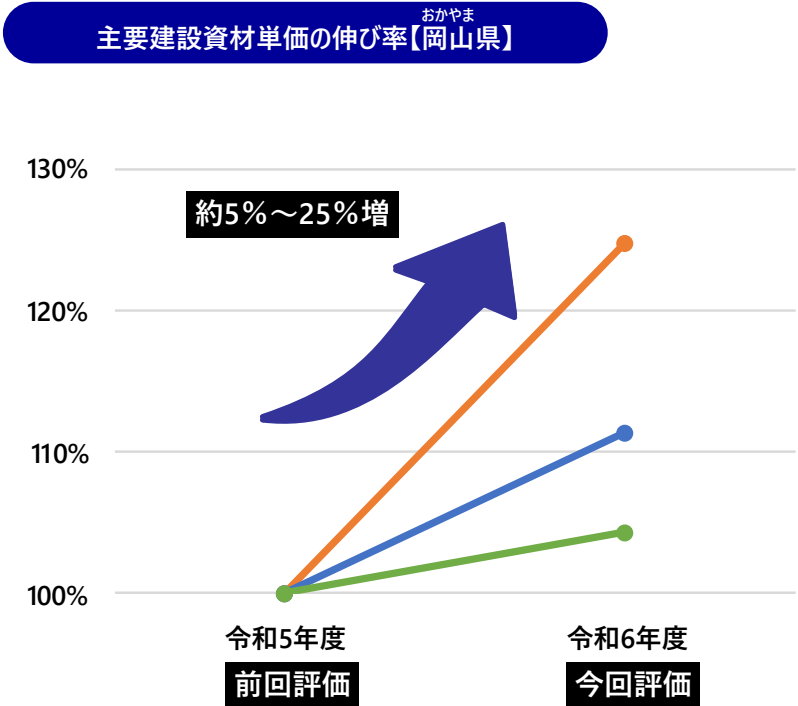
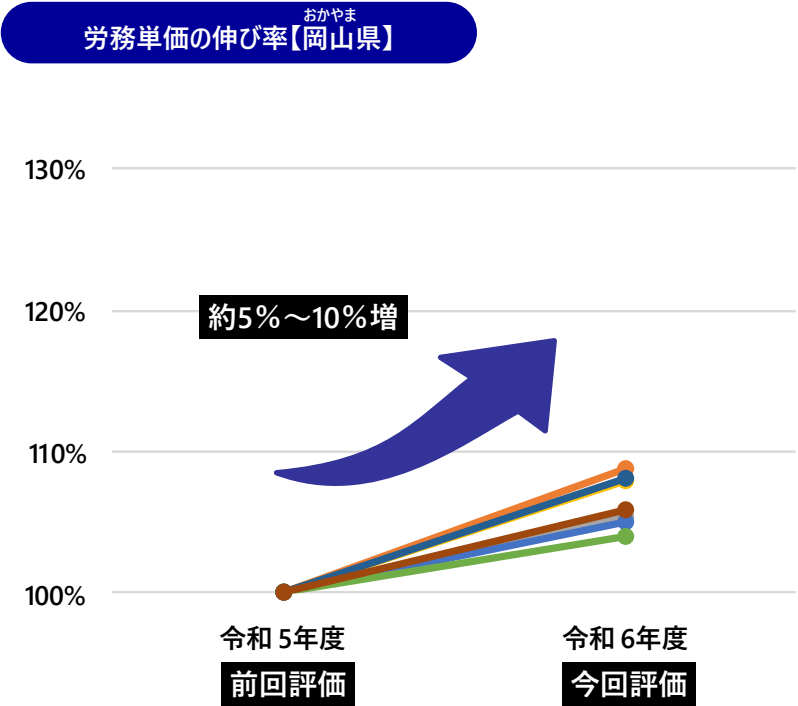
■ 応急復旧費		
・ 変状土砂撤去	0.7万m ³	0.2億円
・ 計測管理	(一式)	0.1億円
■ 対策費用		
・ 深層混合処理 (ドレーン部)	1,000本	15.4億円
・ 深層混合処理 (既設改良部)	1,100本	20.0億円
■ 測量設計費		
・ 地質調査	25本	0.5億円
・ 修正設計	(一式)	0.3億円
合計		37億円



⑥ 労務費・物価上昇による増加

約13億円の増額

・前回評価(令和5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。



【凡例】

特殊作業員	109%
普通作業員	105%
運転手(特殊)	108%
型わく工	105%
橋梁特殊工	104%
橋梁世話役	108%
土木一般世話役	106%

【凡例】

セメント 高炉Bバラ	125%
アスファルト混合物(密粒度13mm)	111%
軽油(ローリー)	104%

5. コスト増加の要因＜参考資料＞

⑥ 労務費・物価上昇による増加

- ・資機材、労務単価上昇に伴う内訳を示す。主な増加は、改良費と舗装費に掛かる増額となっている。
- ・理由としては、コンクリート・アスファルト等の材料単価の上昇、工事における労務単価等の上昇である。

たましまかさおか
玉島・笠岡道路（Ⅱ期）

＜物価上昇内訳書＞（百万円）

	令和5年度 (R4以降残)	令和6年度 (R4以降残)	物価上昇
工事費	22,429	23,226	797
改良費	4,142	4,474	331
橋梁費	7,405	7,479	74
トンネル費	6,614	6,681	66
IC・JCT費	641	647	6
舗装費	2,883	3,142	259
付帯施設費	744	803	59
用地費及補償費	30	30	0
用地費	0	0	0
補償費	30	30	0
間接経費	3,202	3,202	0
全体事業費	25,661	26,458	797

＜物価上昇理由＞

- ・セメント、アスファルト混合物の価格高騰。
- ・工事における労務単価の上昇。

かさおか
笠岡バイパス

＜物価上昇内訳書＞（百万円）

	令和5年度 (R4以降残)	令和6年度 (R4以降残)	物価上昇
工事費	12,668	13,141	473
改良費	5,557	5,863	306
橋梁費	4,715	4,761	46
トンネル費	0	0	0
IC・JCT費	639	663	24
舗装費	1,332	1,410	78
付帯施設費	425	444	19
用地費及補償費	0	0	0
用地費	0	0	0
補償費	0	0	0
間接経費	881	881	0
全体事業費	13,549	14,022	473

＜物価上昇理由＞

- ・セメント、アスファルト混合物の価格高騰。
- ・工事における労務単価の上昇。

6. コスト縮減に対する取り組み

(1) 合理化形式を採用(浜中橋梁)

約0.5億円の縮減

・橋梁の形式について、従来の箱桁橋を合理化された形式の細幅箱桁に変更することでコスト縮減を図った。

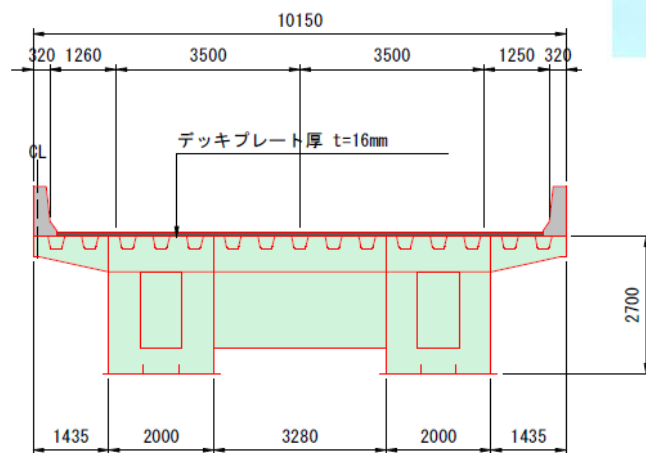
位置図



● 縮減箇所 (玉島・笠岡道路 (Ⅱ期))

【当初計画】箱桁橋

【上部工形式：鋼床版箱桁橋（従来箱桁）】



< 上部工工事費の内訳 >

■当初計画

製作費 2.5億円
架設費 10.9億円
費用 約13.4億円



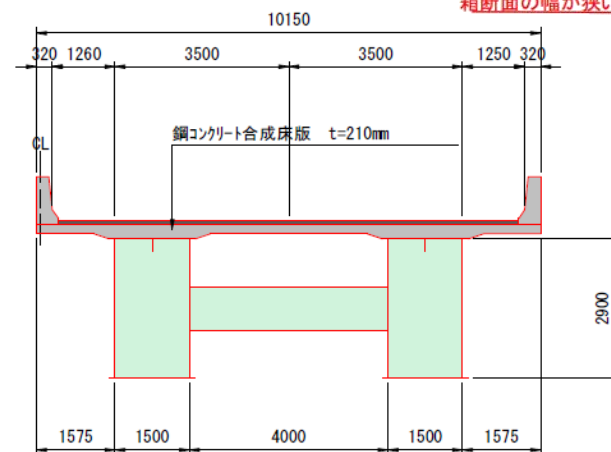
■変更計画

製作費 2.5億円
架設費 10.4億円
費用 約12.9億円

約0.5億円縮減

【変更計画】細幅箱桁橋

【上部工形式：細幅箱桁（合理化桁）】



従来箱桁より箱断面の幅を狭くし、橋桁底面を厚くして箱内構造を簡略化した形式
⇒当初計画より橋が軽くなり、材料費（鋼材）が安くなる。

6. コスト削減に対する取り組み

(2) 支承の構造変更(新神島大橋)

約1.8億円の縮減

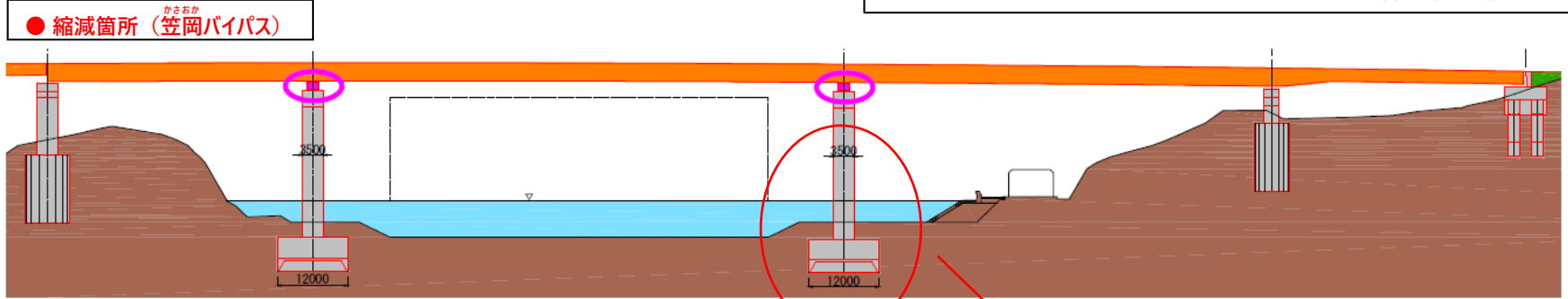
・橋梁の支承を各下部工への分担水平力を調整、減衰することが可能な支承に変更することで地震時の揺れ・移動量が小さくなり下部工・基礎工のコンパクト化が可能となり、費用が削減された。

位置図



< 下部工工事費の内訳 >

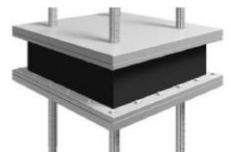
■ 当初計画			■ 変更計画	
P2橋脚	4.5億円	➡	P2橋脚	3.6億円
P3橋脚	4.5億円		P3橋脚	3.6億円
費用 約9.0億円			費用 約7.2億円	
			約1.8億円縮減	



支承構造の見直し

【当初計画】

地震水平力分散支承



【変更計画】

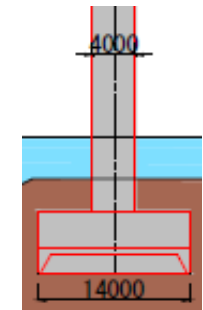
高減衰免震支承



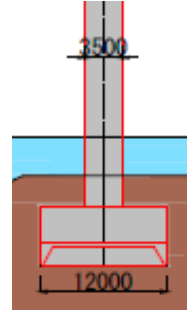
地震時発生する水平力を抑制し
下部工・基礎工をコンパクト化出来る

下部工・基礎工のコンパクト化

【当初計画】



【変更計画】



7. 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)	778	280
事業費	726	228
維持管理費	52	52
便益額 (B)	2,976	2,976
走行時間短縮便益	2,543	2,543
走行経費減少便益	354	354
交通事故減少便益	79	79
費用便益比	3.8 5.8 [2%] ※1 7.3 [1%] ※1	10.6 14.3 [2%] ※1 16.8 [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
49,500～57,800台/日	743億円	778億円	2,976億円	3.8 (10.6)

※基準年：R6年

■道路の役割

- ①渋滞損失時間の削減 [約4,392千人・時間/年 (3.9%) 削減]
- ②地球環境の保全 [CO₂排出量：約18.5千トン/年 (0.5%) 削減]
- ③生活環境の改善・保全 [NO_x排出量：約104.3トン/年 (1.3%) 削減、SPM排出量：約6.2トン/年 (1.5%) 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

7. 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)	815	124
事業費	768	98
維持管理費	47	26
便益額 (B)	2,024	1,538
走行時間短縮便益	1,792	1,334
走行経費減少便益	176	148
交通事故減少便益	56	56
費用便益比	2.5 3.8 [2%] ※1 4.9 [1%] ※1	12.4 16.9 [2%] ※1 19.8 [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
49,400～56,800台/日	595億円	815億円	2,024億円	2.5 (12.4)

※基準年：R6年

■道路の役割

- ①渋滞損失時間の削減 [約3,371千人・時間/年（3.0％）削減]
- ②地球環境の保全 [CO₂排出量：約6.4千トン/年（0.2％）削減]
- ③生活環境の改善・保全 [NO_x排出量：約57.2トン/年（0.7％）削減、SPM排出量：約3.5トン/年（0.8％）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

8. 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6年5月、水島港の機能強化を目的とした水島港国際物流ターミナル整備事業において、玉島地区の整備が完了。
- 前回評価以降、沿線地域では製造メーカーやバイオガス発電所が本格的に稼働。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比 (B/C) = 3.8 (事業全体) 10.6 (残事業)
- ◇道路の役割
 - ①渋滞損失時間の削減 [約4,392千人・時間/年 (3.9%) 削減] ※
 - ②地球環境の保全 [CO₂排出量：約18.5千トン/年 (0.5%) 削減] ※
 - ③生活環境の改善・保全 [NO_x排出量：約104.3トン/年 (1.3%) 削減、SPM排出量：約6.2トン/年 (1.5%) 削減] ※

3) 事業の進捗状況

※当該事業の開通に影響を受けるエリアを対象に算定

- ◇令和6年度末で事業全体の進捗率は約61%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

- ◇暫定供用を目指して工事を推進している。

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：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。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・笠岡道路の令和8年度の確実な開通を強く望む。なお、事業費の増加はやむを得ないものと考えるが、一層のコスト縮減に取り組むとともに、当面の暫定2車線での供用に向けて効率的に事業を進めていただきたい。また、県施行のアクセス道路が地元の希望する時期に確実に開通できるよう県との連携に万全を期していただきたい。

【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。

8. 今後の対応方針(原案)

一般国道2号 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)、笠岡バイパス

(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6年5月、水島港の機能強化を目的とした水島港国際物流ターミナル整備事業において、玉島地区の整備が完了。
- 前回評価以降、沿線地域では製造メーカーやバイオガス発電所が本格的に稼働。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比 (B/C) = 2.5 (事業全体) 12.4 (残事業)
- ◇道路の役割
 - ①渋滞損失時間の削減 [約3,371千人・時間/年 (3.0%) 削減] ※
 - ②地球環境の保全 [CO₂排出量: 約6.4千トン/年 (0.2%) 削減] ※
 - ③生活環境の改善・保全 [NO_x排出量: 約57.2トン/年 (0.7%) 削減、SPM排出量: 約3.5トン/年 (0.8%) 削減] ※

3) 事業の進捗状況

※当該事業の開通に影響を受けるエリアを対象に算定

- ◇令和6年度末で事業全体の進捗率は約80%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

- ◇暫定供用を目指して工事を推進している。

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：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。沿線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笠岡東IC(仮称)～新笠岡港東IC(仮称)間の令和7年度の確実な開通と、残る区間の1日も早い開通を強く望む。なお、事業費の増加はやむを得ないものとするが、一層のコスト縮減に取り組むとともに、当面の暫定2車線での供用に向けて効率的に事業を進めていただきたい。

【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。

(1) 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)

	前回再評価 (R5年度)	今回再評価 (R6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	49,500～57,600台/日	49,500～57,800台/日	・最新の事業化ネットワークに変更
総事業費	約636億円	約743億円	・中硬岩の増加による切土費用の増加 ・地すべり対策工の追加 ・地山流失に伴う擁壁工の追加 ・落石対策工の追加 ・労務費・物価上昇による増加
総費用 (C)	666億円	778億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更 (R5基準からR6基準)
総便益 (B)	2,978億円	2,976億円	・基準年の変更 (R5基準からR6基準)
費用対効果 (B/C)	4.5	3.8	・総費用及び総便益の見直し

※費用/便益は基準年における現在価値の値

	前回再評価 (R5年度)	今回再評価 (R6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	49,300～56,800台/日	49,400～56,800台/日	・最新の事業化ネットワークに変更
総事業費	約543億円	約595億円	・中硬岩の増加による切土費用の増加 ・盛土沈下変状に伴う追加対策 ・労務費・物価上昇による増加
総費用 (C)	747億円	815億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更 (R5基準からR6基準)
総便益 (B)	2,113億円	2,024億円	・基準年の変更 (R5基準からR6基準)
費用対効果 (B/C)	2.8	2.5	・総費用及び総便益の見直し

※費用/便益は基準年における現在価値の値

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
(2) NOx削減	走行性改善によるNOx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環境負荷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、(2)NOx削減

関連SDGs

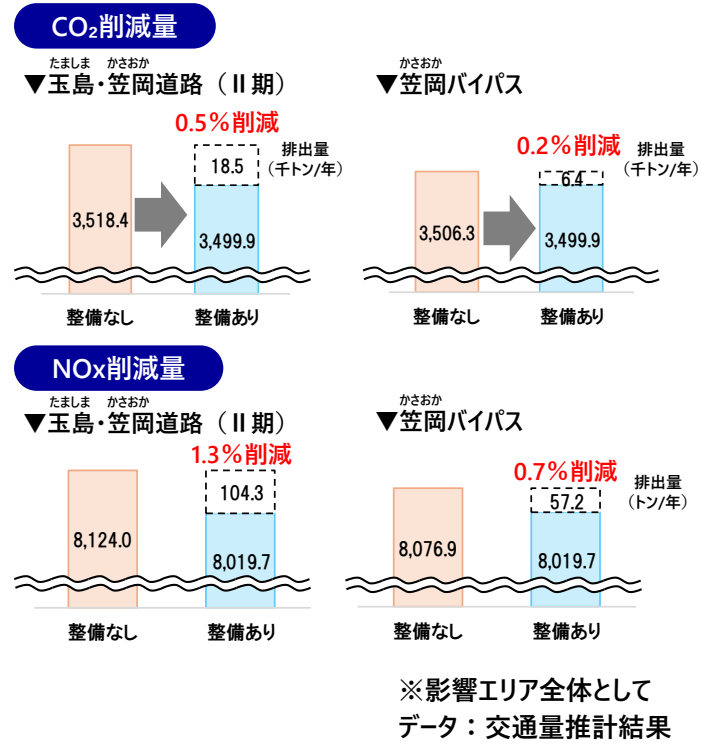
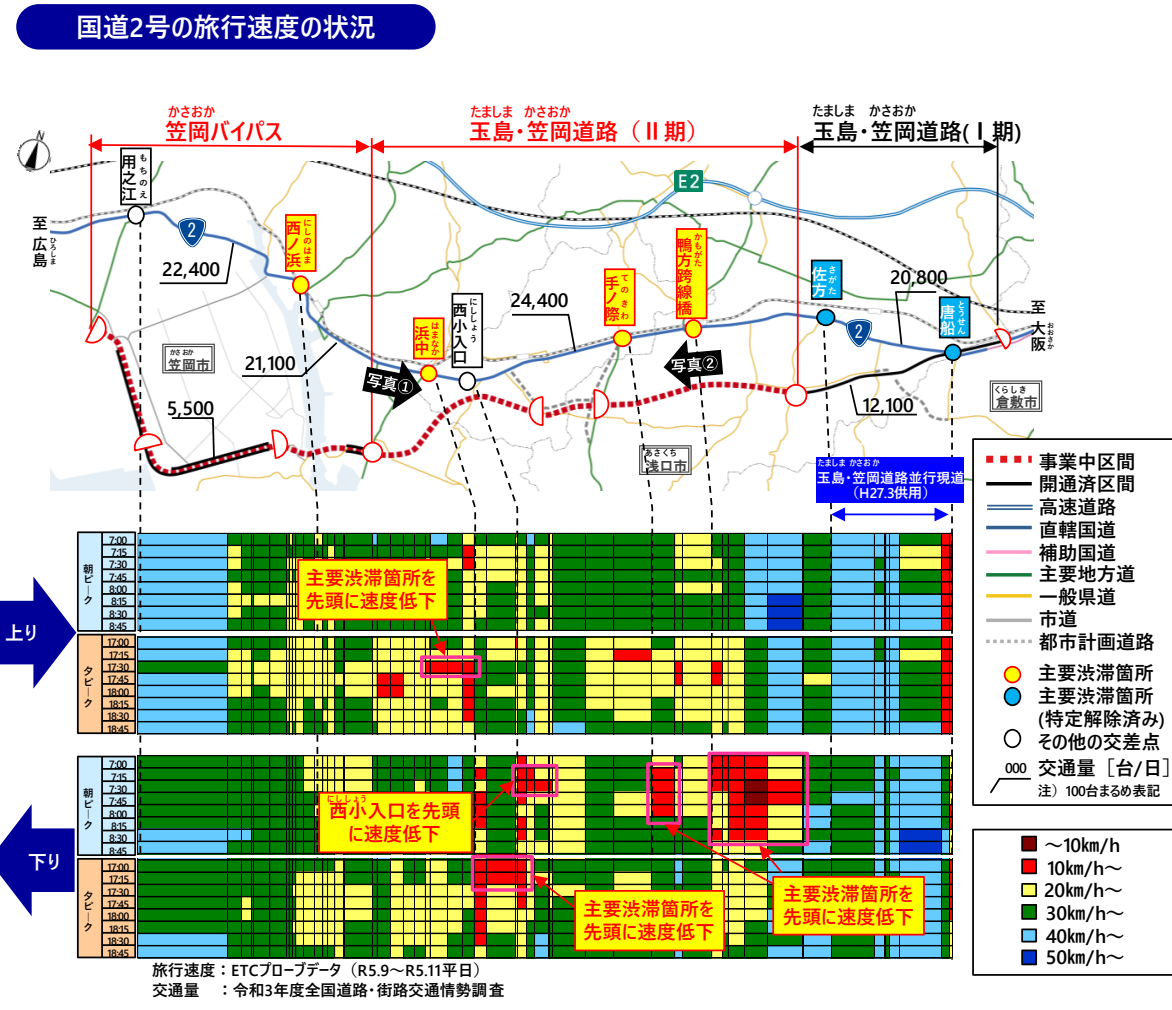
11

住み続けられるまちづくりを

13

気候変動に具体的な対策を

- 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、環境負荷ガス排出量の削減により生活環境が改善する。



環境負荷排出量削減に伴う環境改善効果

玉島・笠岡道路(Ⅱ期) CO₂: 10.33億円
笠岡バイパス CO₂: 3.44億円、NOx: 1.16億円

※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46号
国中整港計第25号
令和6年11月11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6年12月4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 岡山倉敷立体（Ⅰ期）	継続	
一般国道２号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）	継続	
一般国道２号 笠岡バイパス	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１１月２６日（火）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）

技 第 3 9 3 号
令和6年11月29日

国土交通省 中国地方整備局長
林 正道 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6年11月11日付け、国中整企画第46号及び国中整港計第25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 岡山倉敷立体（Ⅰ期）
- 2 一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）
- 3 一般国道2号 笠岡バイパス

(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 岡山倉敷立体（I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、高規格道路「岡山倉敷道路」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。 特に当該区間は、慢性的な渋滞により、定時性や安全性、企業活動の生産性が著しく低下している。当該区間の整備により、慢性的な渋滞や交通事故等の問題が解消し、日常生活の利便性向上や産業の支援及び災害時にも機能することから、早期整備は地元の悲願であり、当該区間の早期整備を強く望む。 なお、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に取り組んでいただきたい。		

※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ください。

(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。 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・笠岡道路の令和8年度の確実な開通を強く望む。 なお、事業費の増加はやむを得ないものとするが、一層のコスト縮減に取り組むとともに、当面の暫定2車線での供用に向けて効率的に事業を進めていきたい。また、県施行のアクセス道路が地元の希望する時期に確実に開通できるよう県との連携に万全を期していただきたい。		

- ※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ください。

(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 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 ・ 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。 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。沿線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笠岡東IC(仮称)～新笠岡港東IC(仮称)間の令和7年度の確実な開通と、残る区間の1日も早い開通を強く望む。 なお、事業費の増加はやむを得ないものとするが、一層のコスト縮減に取り組むとともに、当面の暫定2車線での供用に向けて効率的に事業を進めていただきたい。		

- ※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ください。