

一般国道 180 号 岡山環状南道路

# 道路建設事業の再評価項目調査

<b>事業名</b> 一般国道180号 岡山環状南道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中国地方整備局	
<b>起終点</b> 自：岡山県岡山市南区藤田 至：岡山県岡山市南区古新田	<b>延長</b>			2.9 km	
<b>事業概要</b> 一般国道180号は、岡山県岡山市北区から鳥取県米子市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。 岡山環状南道路は、高規格道路「岡山環状道路(岡山市街地の外周延長約40km)」の一部を構成する岡山市南区藤田から岡山市南区古新田に至る延長2.9kmの道路である。事業目的は、岡山市都市部で発生している交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流ネットワークの形成等である。					
H21年度事業化		H20年度都市計画決定		H23年度用地着手	
<b>全体事業費</b>		約444億円	<b>事業進捗率</b>	88%	
		(令和6年度末見込み)		<b>供用済延長</b>	
				0.0km	
<b>計画交通量</b> 23,700 ~ 89,600 台/日					
<b>費用対効果分析</b>	<b>B/C</b> (事業全体)	<b>EIRR</b> (事業全体)	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)	<b>基準年</b>
	2.3	8.7 %	82 / 460 億円	1,038 / 1,038億円	
	(参考) — [2%] — [1%]		(事業費: 59/437 億円 維持管理費: 24/24 億円 更新費: 0/0 億円)	(走行時間短縮便益: 920 / 920 億円 走行経費減少便益: 102 / 102 億円 交通事故減少便益: 16 / 16 億円)	R5 年
	<b>(残事業)</b> 12.6	<b>(残事業)</b> 86.2 %	<b>感度分析</b>	(事業全体)	(残事業)
		交通量 B/C=2.2~2.3(±10%) 事業費 B/C=2.2~2.3(±10%) 事業期間 B/C=2.2~2.4(±20%)	交通量 B/C=12.1~12.6(±10%) 事業費 B/C=11.7~13.5(±10%) 事業期間 B/C=12.2~13.0(±20%)		
<b>事業の効果等</b>					
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30号を利用するバス路線の利便性向上が期待できる。 ・玉野市～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 ・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。					
③都市の再生 ・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。					
④国土・地域ネットワークの構築 ・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。					
⑤個性ある地域の形成 ・玉野・渋川(海水浴場等)(R5観光入込客数:約254万人/年)へのアクセス向上が期待される。					
⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道30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号岡山倉敷立体(I期)(R4年度事業化)、一般国道180号岡山西バイパス(西長瀬～檜津)(R2年度事業化)、総社・一宮バイパス(S48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 岡山環状南道路は、岡山市の外環状線の一部を構成し、大樋橋西交差点～錦南交差点を接続することにより、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

- ・岡山西バイパス側道部の全線開通および国道180号総社・一宮バイパスの部分開通による交通集中や周辺開発の増進、人口増加に伴い、渋滞や交通事故が発生している。
- ・国道180号総社・一宮バイパスが部分開通、市道藤田浦安南町線が開通、国道2号大樋橋西交差点の立体化が完了し、岡山環状道路として一体的整備が進められている。
- ・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。
- ・コネクtparking岡山・早島が令和6年4月に新規事業化。

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88%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180号 おかやまかんじょうみなみ 岡山環状南道路

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)

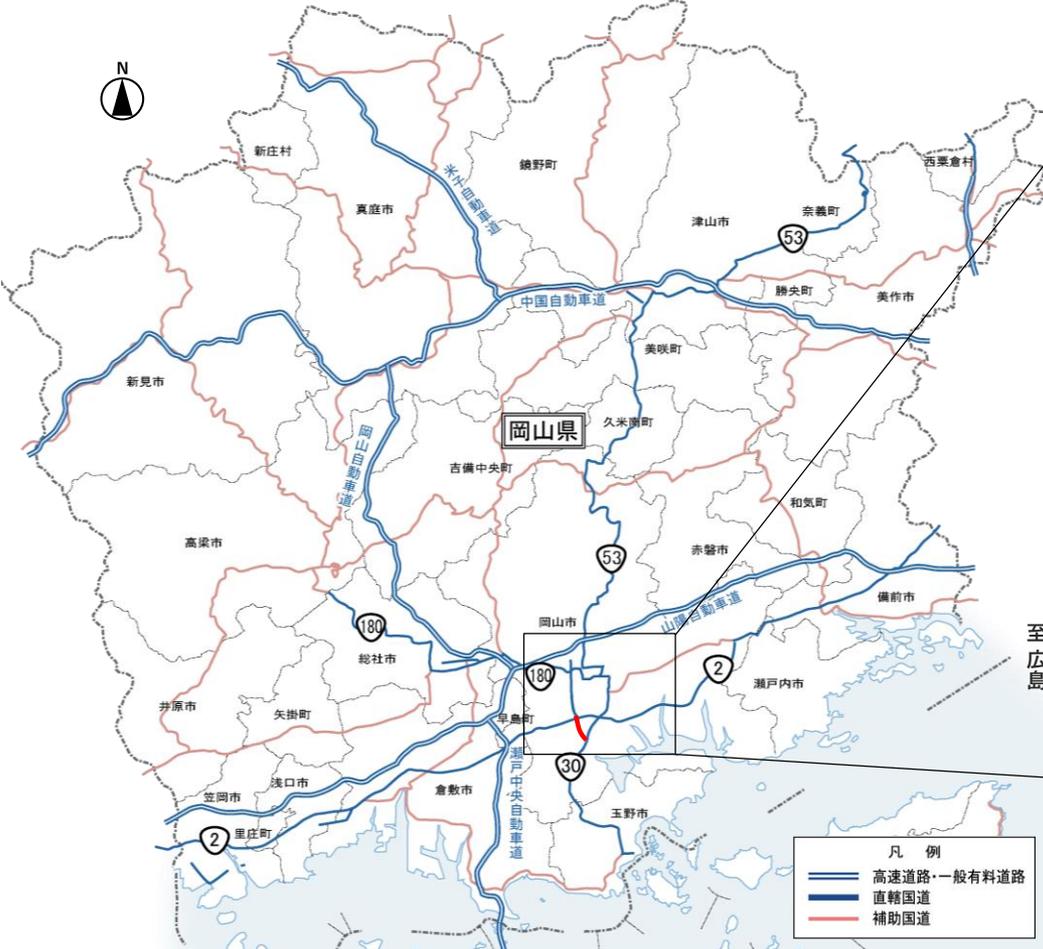
項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 R5.1:702,020人→R6.1:698,671人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 R4.3:526,281台→R5.3:530,278台 <small>おかやま</small> ※対象路線沿線市町村:岡山市	変化なし ■	変化あり □	
前回評価からの事業費・事業期間の増加				
事業費の増加	全体事業費:408億円(R5年度再評価時)→444億円(R6年度再評価時) ※変化率9%	□	■	□
事業期間の増加	16年(R5年度再評価時) → 17年(R6年度再評価時) ※変化率6%	□	■	□
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)	3,952,697 TE/日(R5年度再評価時) → 3,952,697 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	前回評価時の感度分析下位ケース 2.2 ≥ 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 : **省略** 費用対効果分析 : **省略** とする。

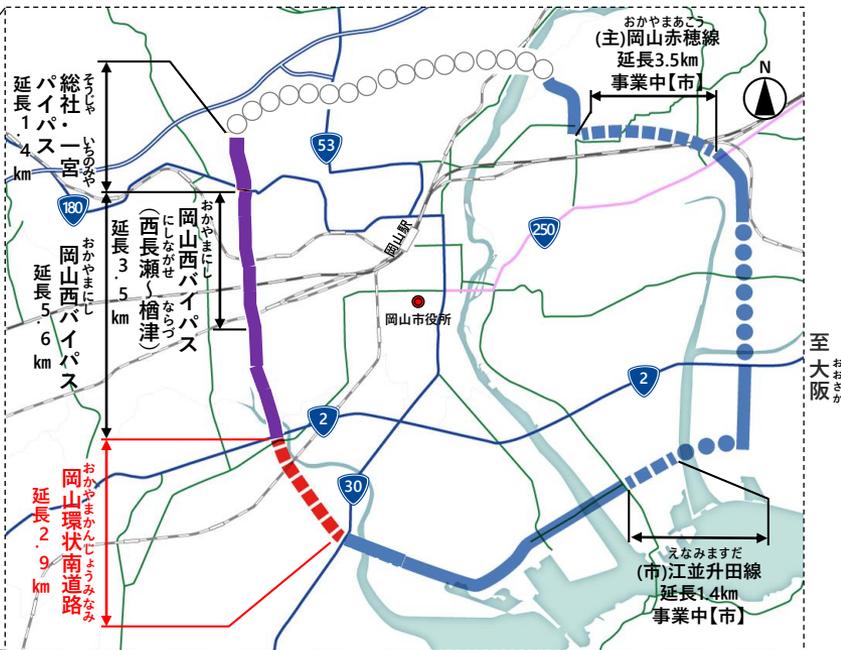
# 2. 事業概要

## (1) 位置図

- 一般国道180号は、岡山県岡山市から鳥根県松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。
- 岡山環状南道路は、高規格道路「岡山環状道路」の一部を構成する岡山市南区藤田から岡山市南区古新田に至る延長2.9kmの道路である。



### 高規格道路 岡山環状道路



凡例

	高速道路・一般有料道路
	直轄国道
	補助国道

	国管理		岡山市管理
	対象事業	その他	
開通済み区間 ※暫定開通含む			
未開通区間			
事業中			
既都計			
未都計			

# 2. 事業概要

## (2) 事業目的と計画概要

岡山県岡山市都市部で発生している交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流ネットワークの形成等を目的とした事業である。

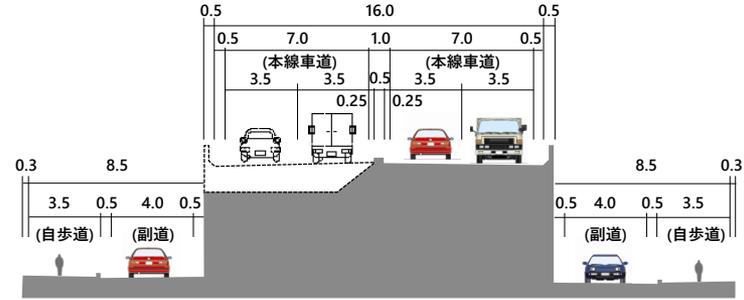


### 計画概要

起 終 点	起点：岡山県岡山市南区藤田 終点：岡山県岡山市南区古新田
計 画 延 長	2.9km
道 路 規 格	第4種第1級
設 計 速 度	60km/h
車 線 数	暫定2車線
全 体 事 業 費	約444億円

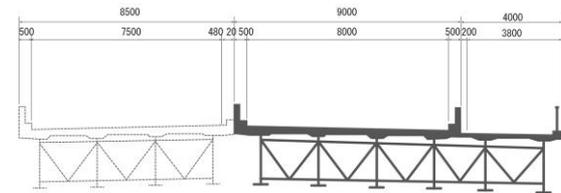
### 標準断面図

《一般部》



(単位：m)

《本線JR部高架橋》



# 2. 事業概要

## (3) 事業の経緯・進捗状況

- 平成21年度に事業着手し、平成23年度に用地、平成24年度に工事着手し、令和4年度に大樋橋西交差点の立体化が完成している。
- 岡山市南区藤田～南区古新田間の2.9kmの暫定供用を目指して工事を推進している。



### 事業の経緯

年度	内容
平成20年度	都市計画決定
平成21年度	事業着手
平成23年度	用地着手
平成24年度	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2年度	事業再評価
令和5年度	事業再評価

### 事業の進捗状況 (令和6年度末見込)

用地	100%
工事	86%
全体	88%

※事業費に対する割合

【写真①】古新田地区の進捗状況



【写真②】本線JR部高架橋付近の進捗状況

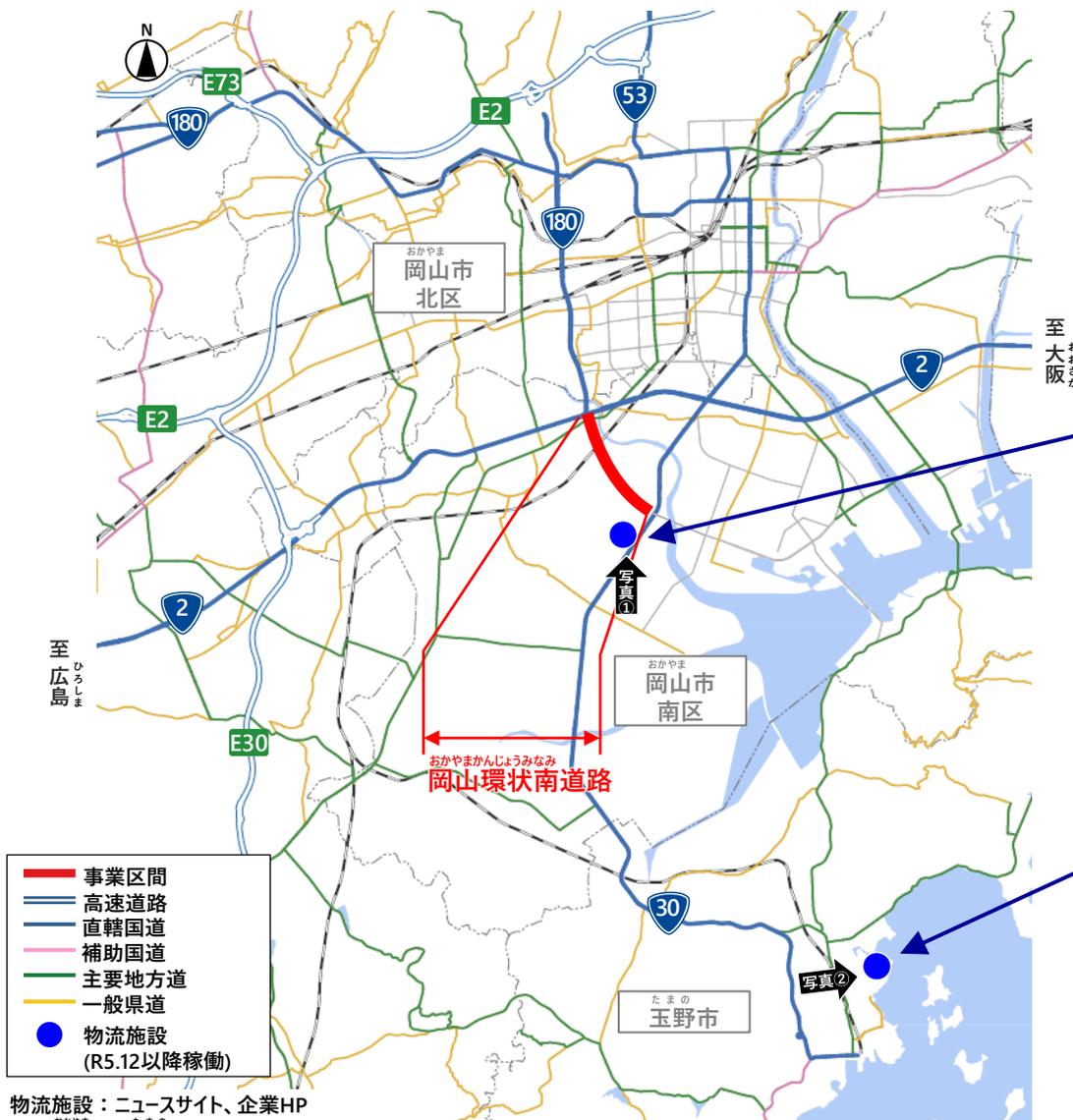


【写真③】藤田地区の進捗状況



# 3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

・前回再評価以降(令和5年12月)、国道30号沿線地域において、物流施設が開設、蓄電池の製造ラインが稼働。



## 物流施設の稼働

- ・大手宅配事業（共同購入・個別配送）の冷蔵生鮮物流における中国地区東部エリアの拠点として、令和6年3月に岡山市南区に開設



写真：当該企業HP

【写真①】物流拠点

## 製造ラインの試験稼働

- ・再生可能エネルギーを活用した蓄電池の製造拠点（玉野市）において、新たに水冷式電池モジュールの製造ラインの試験稼働が令和6年7月より開始



写真：当該企業HP

【写真②】製造拠点

## (1)現状の課題

課題①:国道2号・30号の交通混雑



整備効果①:国道30号から岡山市中心部および広島方面へ  
向かう交通の分散、交通混雑の緩和、速度向上

課題②:国道2号・30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:岡山市南部地域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:岡山市南部地域からの搬送先の選択肢拡大

③:災害時の代替路の確保



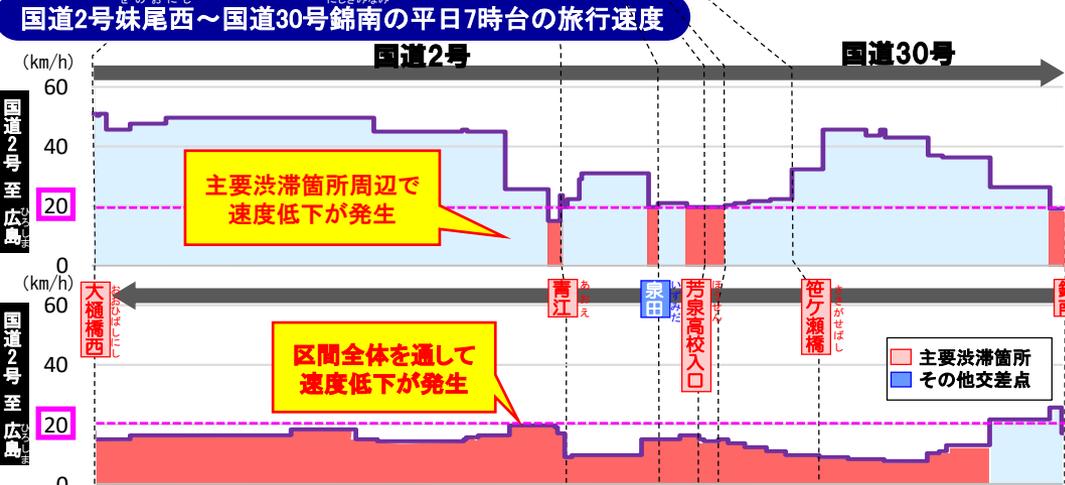
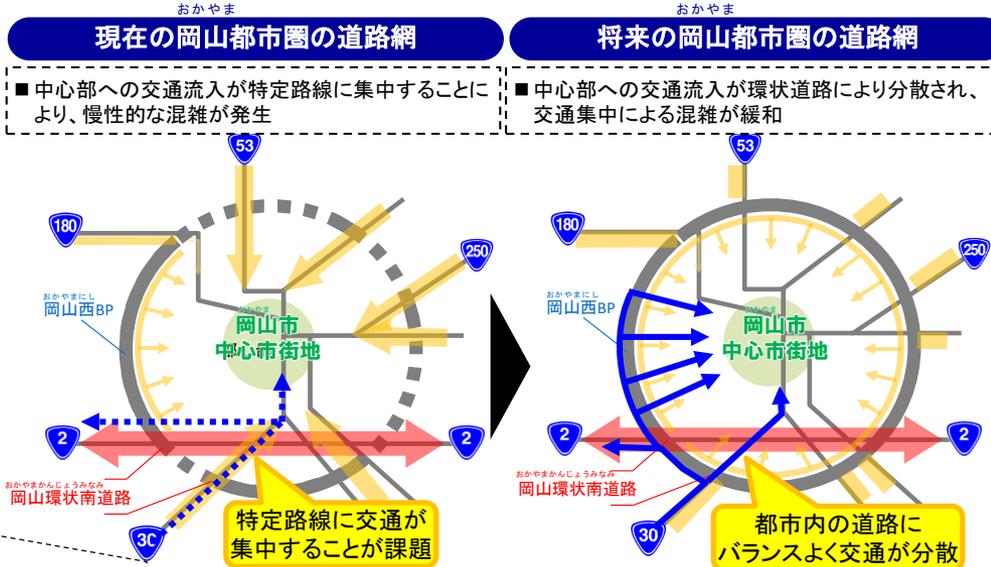
整備効果⑤:浸水等に強く、洪水浸水時の代替路や周辺道路  
と一体となり幹線道路ネットワーク機能を確保

# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

### ① 国道2号・30号の交通混雑

- 岡山市中心部は、国道2号や国道30号から通過交通の流入や交通の集中により、慢性的に渋滞が発生している。
- 県南の玉野市から岡山市中心部への主経路となる国道30号は主要渋滞箇所が連胆し、混雑時の速度低下が著しい。
- 岡山環状南道路の整備により国道30号から岡山市中心部へ向かう交通が分散され、混雑緩和、速度向上が期待される。



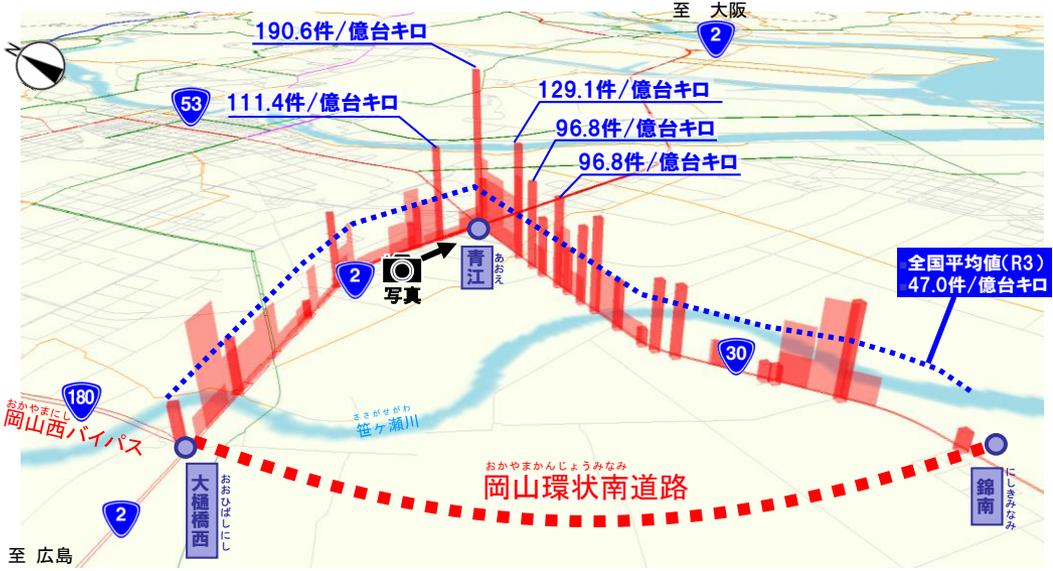
# 4. 事業の必要性

## (1) 現状の課題

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲>

### ②国道2号・30号の交通事故

- ・並行する国道2号および国道30号は、死傷事故率が全国平均を上回る箇所があり、継続してピンポイント渋滞対策を行い、渋滞緩和は見られるものの、未だ交通渋滞に起因する追突事故が多発している。
- ・岡山環状南道路の整備により、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。



- あおえ 青江交差点ピンポイント対策(H25.3~)
- 右直分離信号の導入による右直分離
  - 右折車線の2車線化
  - 交差点内のアローマーク・カラー舗装の実施
  - 歩道のカラー舗装による自転車走行位置の明確化

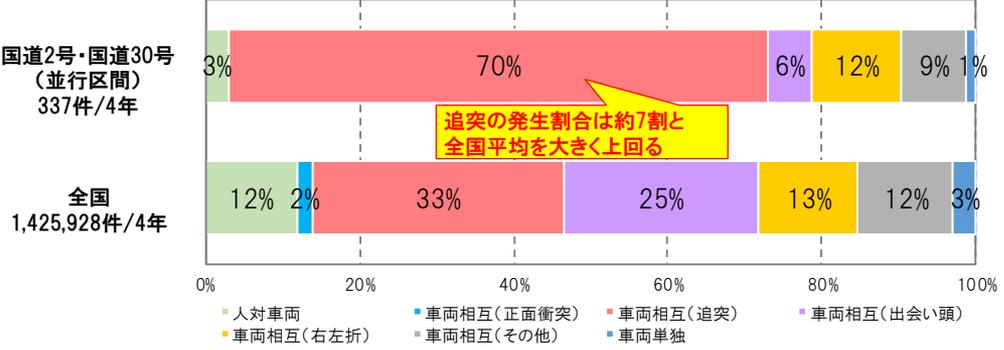
【凡例】

- 死傷事故率
- 全国平均死傷事故率 [47.0件/億台キロ]

※R3年データ(交通事故総合分析センターより)

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(令和3年平均値)

### 国道2号大樋橋西交差点～国道30号錦南交差点間の死傷事故の特性



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

### 【写真】あおえ 青江交差点付近で発生した交通事故



撮影日: H16.7.14



# 4. 事業の必要性

## (2) 道路整備により期待される効果

<前回評価(令和5年度)事業再評価資料 再掲>

### ②救急活動の支援

- 岡山市消防局南消防署の灘崎出張所では、年間700件以上の救急搬送を行っており、約3割が国道2号以北の医療機関へ収容しているが、国道30号には主要渋滞箇所が連続するほか、国道2号の交点である青江交差点を中心に混雑しており、国道2号以北の医療機関への搬送に支障をきたす場合がある
- 岡山環状南道路の整備後は、並行現道の渋滞緩和によって、岡山市立市民病院や国道30号沿線の医療機関へのアクセス向上が期待される。



### 関係者の声

・国道2号と国道30号の交差する青江交差点を中心に混雑しており、市内中心部への搬送に支障をきたす場合があります。

・岡山環状南道路整備後は、交通の分散により現道利用がスムーズになり中心部の医療機関への搬送がより円滑に行えるほか、環状南道路利用時には、岡山市立市民病院や倉敷方面などへの搬送時間短縮が期待できます。

岡山消防局 南消防署

(R5.9 ヒアリング調査結果)

出典:岡山市消防局提供資料(令和4年実績)

現況:令和3年度道路・街路交通情勢調査 規制速度で算出  
 整備後:岡山環状南道路は60km/hで算出

# 4. 事業の必要性

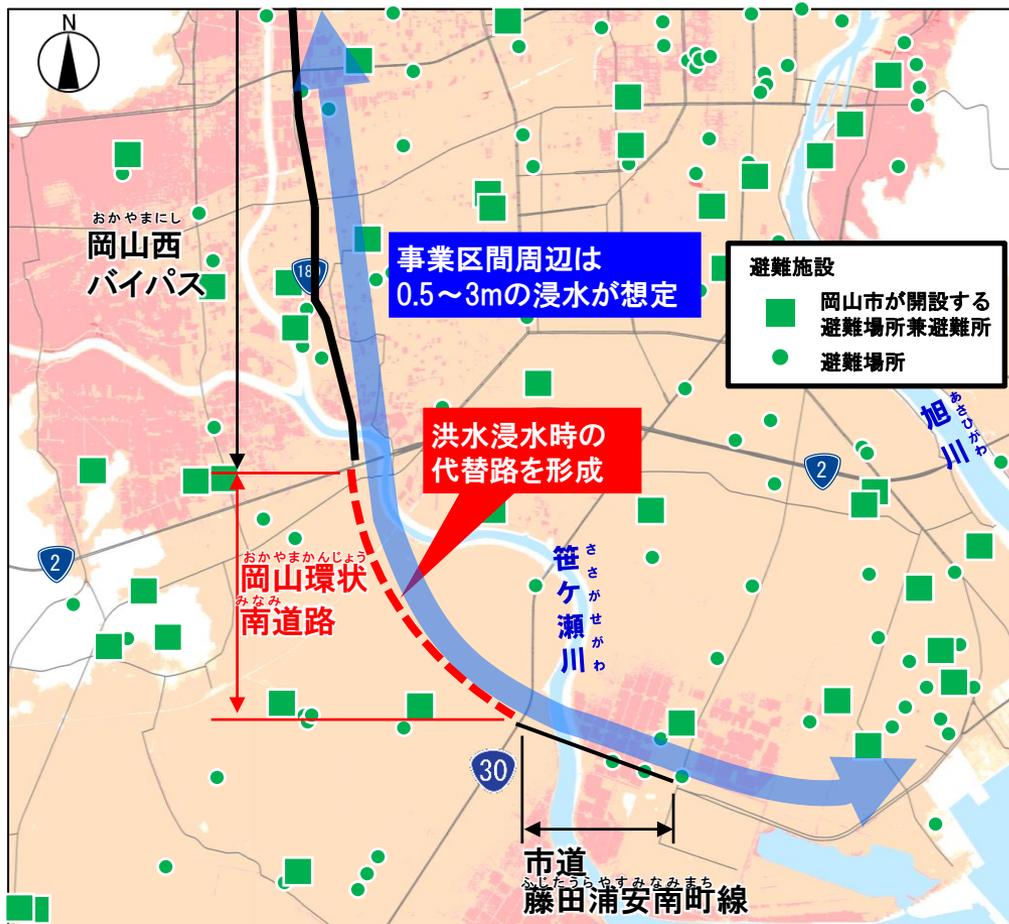
## (2) 道路整備により期待される効果

<前回評価（令和5年度）事業再評価資料 再掲>

### ③災害時の代替路の確保

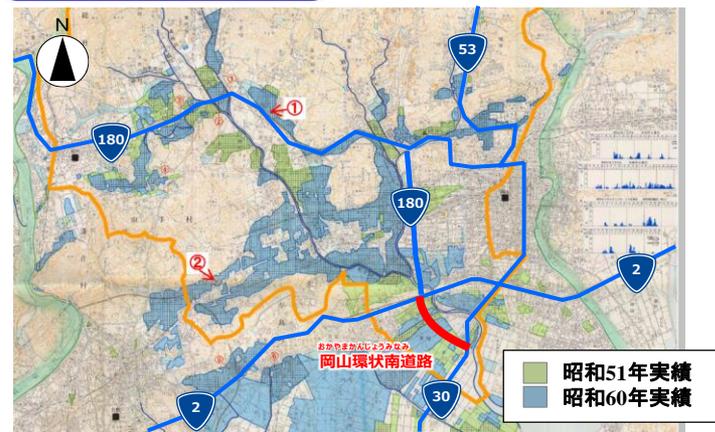
- ・事業区間周辺は、笹ヶ瀬川流域であることから岡山市の洪水による浸水想定区域に指定。
- ・岡山環状南道路は盛土構造であり、浸水等に強い構造になっているため、洪水浸水時の代替路や周辺道路と一体となり幹線道路ネットワーク機能を確保し、水害時において外部からの救助・救援等が可能となる。

岡山市南部地域の洪水浸水想定区域



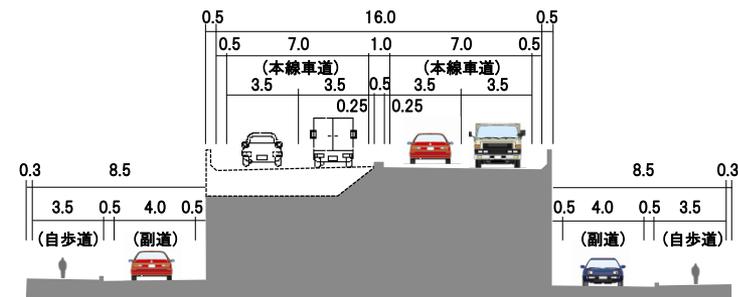
出典：国土数値情報 浸水想定区域(想定最大規模) データ作成年：令和2年度  
岡山市洪水・土砂ハザードマップ(避難所)

笹ヶ瀬川流域の浸水実績



出典：岡山県HP資料を加工

岡山環状南道路(一般部)の標準断面図



(単位：m)

# 5. コスト増加の要因

・総事業費(増額後)444億、今回増額:36億円(約9%増)

## コスト増加の内訳

項目	増額費用
①地盤改良土の運搬・敷均し	23億円
②施工重機の沈下対策	3億円
③浸水防止対策の追加	4億円
④仮設土留め工の追加	2億円
⑤労務費・物価上昇による増加	4億円
合計	36億円

# 5. コスト増加の要因

## ①地盤改良土の運搬・敷均し

**約23億円の増額**

- ・地盤改良(中層混合処理)箇所において事前の地質調査結果に基づき、サンプル箇所の土質判定を行い、必要なセメント量を決定していたが、実際に地盤改良を行う箇所で採取土し配合試験を行った所、2箇所だけ当初よりも多くのセメント添加量が必要な結果となった。
- ・地盤改良により発生した盛上り土は、補強土壁の背面盛土には使用できず、他事業における盛土材として流用するため、仮置き場への運搬・敷均し及び一部処分が必要となった。



### 盛上り土の他事業への流用

**本事業は殆どが補強土壁構造**

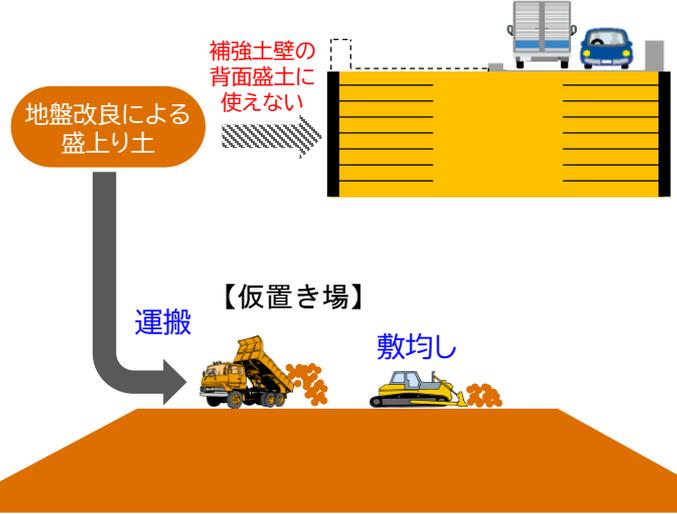
補強土壁の背面盛土は、**補強材**を挟み、摩擦で崩れないようにするため、用いる土が限られる

→セメント混じりの土は補強土壁の背面盛土に使えない

**盛土構造がある他事業へ搬出**

土を盛る構造であれば活用できる

### 【岡山環状南道路】



【地盤改良による盛上り土の発生】

### 事業費増内訳

<地盤改良土の運搬・敷均しの内訳>

■ 当初計画			
・地盤安定処理工			
セメント (添加量 50.0kg/m <sup>3</sup> )	11,100t	7.3億円	
運搬・敷均し	1.55万m <sup>3</sup>	0.9億円	費用 約8億円
■ 変更計画			
・地盤安定処理工			
セメント (添加量 99.5kg/m <sup>3</sup> )	22,089t	14.6億円	
運搬・敷均し	11.3万m <sup>3</sup>	6.4億円	
運搬・処分	1.7万m <sup>3</sup>	10.2億円	費用 約31億円

約23億円増額

# 5. コスト増加の要因

## ② 施工重機の沈下対策

約3億円の増額

- ・軟弱地盤対策を行うにあたり、想定以上に地盤が軟弱であり、施工重機が沈下し、安全に施工できない状況であった。
- ・このため、施工重機の沈下対策を目的とした地盤安定処理工が盛土区間で必要となった。

位置図



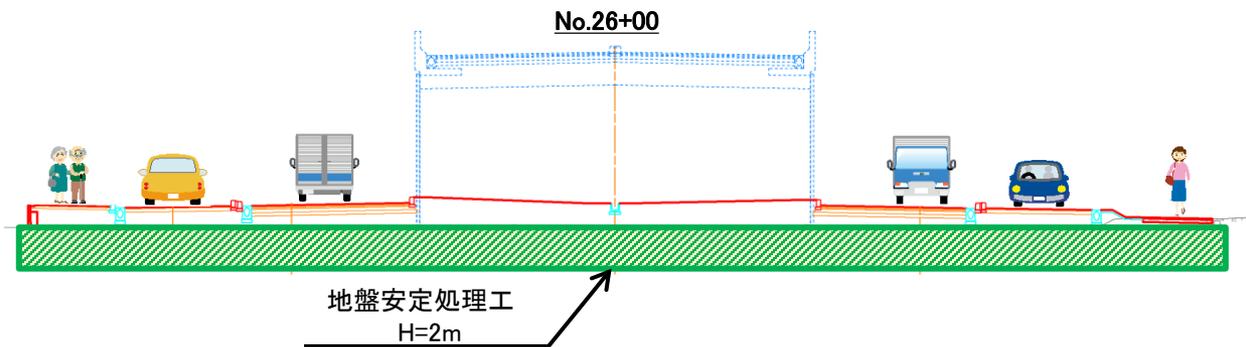
平面図



軟弱地盤状況



横断図



< 施工重機の沈下対策の内訳 >

■ 当初計画			費用	なし
■ 変更計画				
・ 地盤安定処理工				
中層混合処理	3.4万㎡	3.0億円	費用	3億円

約3億円増額

# 5. コスト増加の要因

## ③ 浸水防止対策の追加

**約4億円の増額**

・藤田地区において、ボックスカルバート(4箇所)の施工のため、水路の水替え工を実施していたが、突発的なゲリラ豪雨による浸水防止対策が必要となったため、ポンプの増設が必要となった。

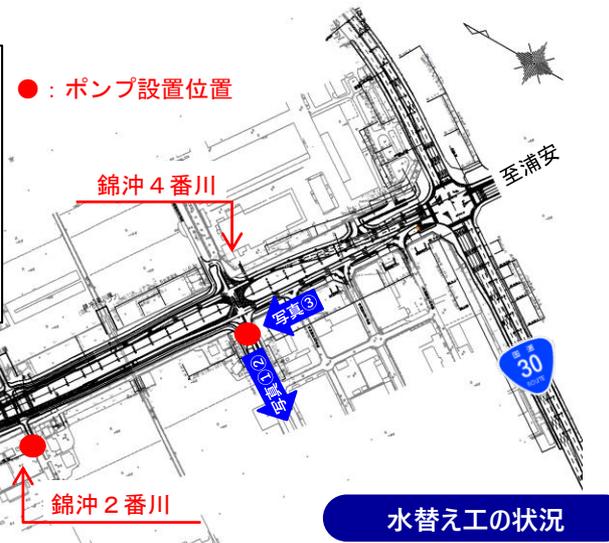
### 位置図



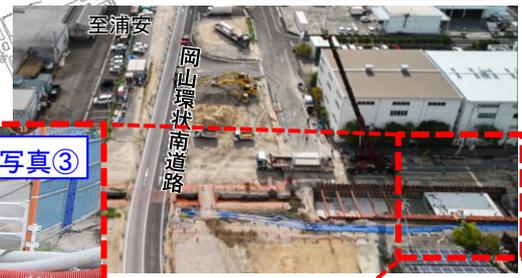
### 平面図

<浸水防止対策の内訳> (9ヶ月)

■当初計画			
・水替え工	6インチ: 1個 × 4箇所	0.8億円	費用 0.8億円
■変更計画			
・水替え工	6インチ: 1個 × 4箇所	0.8億円	
・浸水防止対策	8インチ: 3個 × 4箇所	4.0億円	費用 4.8億円
			約4億円増額



### 水替え工の状況



### 豪雨時の水路状況



### 平常時の水路状況



【ゲリラ豪雨時の水路の様子】

【ポンプの設置】

# 5. コスト増加の要因

## ④ 仮設土留め工の追加

約2億円の増額

- ・<sup>ふじた</sup>藤田地区におけるボックスカルバート(4箇所)の施工にあたり、現地盤の床堀が必要であるが、試掘の結果施工箇所と埋設農業用送水管が近接していたため、オープン掘削を行った場合、埋設農業用送水管を破損させる恐れがあった。
- ・埋設農業用送水管への影響を避けるため、施工箇所の両側に土留め工を設置し、床堀を行う必要が生じた。

### 位置図

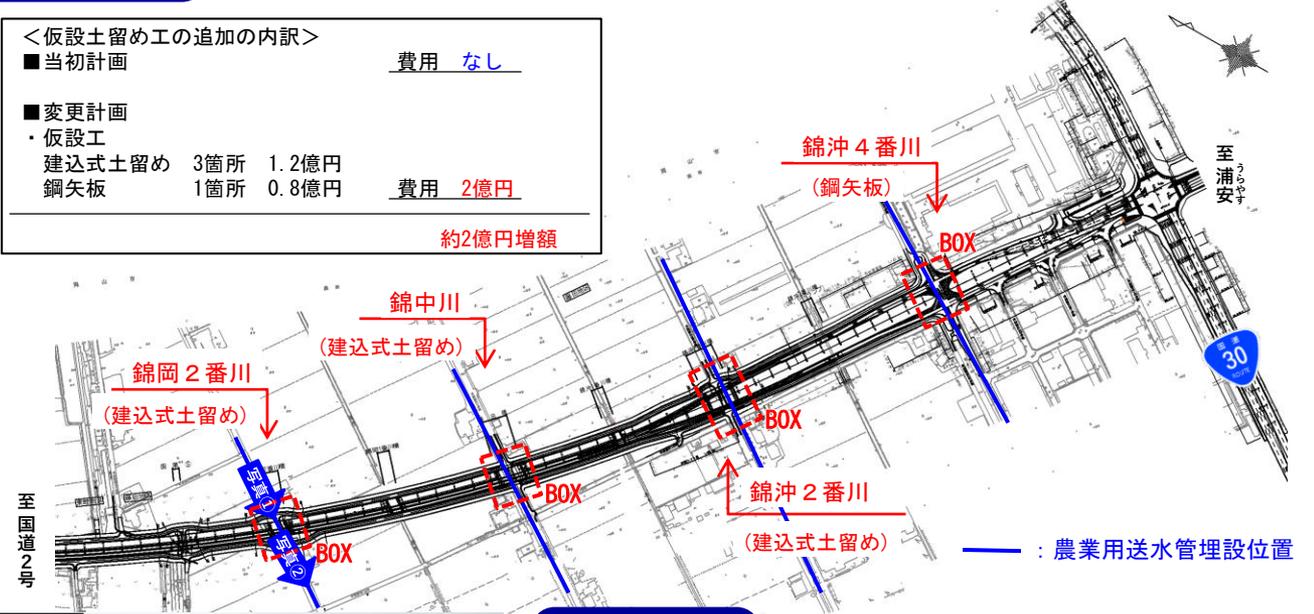


### 平面図

<仮設土留め工の追加の内訳>

■当初計画	費用	なし
■変更計画	費用	2億円
・仮設工		
建込式土留め 3箇所	1.2億円	
鋼矢板 1箇所	0.8億円	

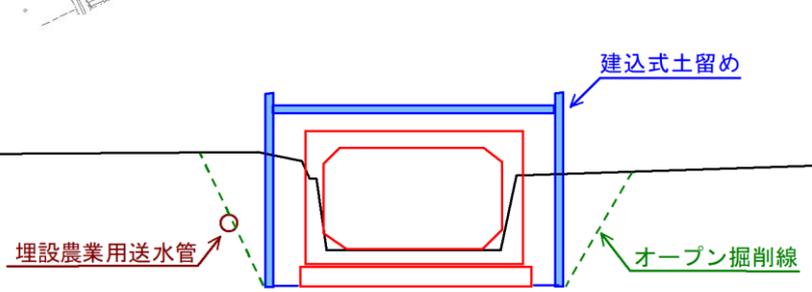
約2億円増額



### 仮設土留め工



### 断面図

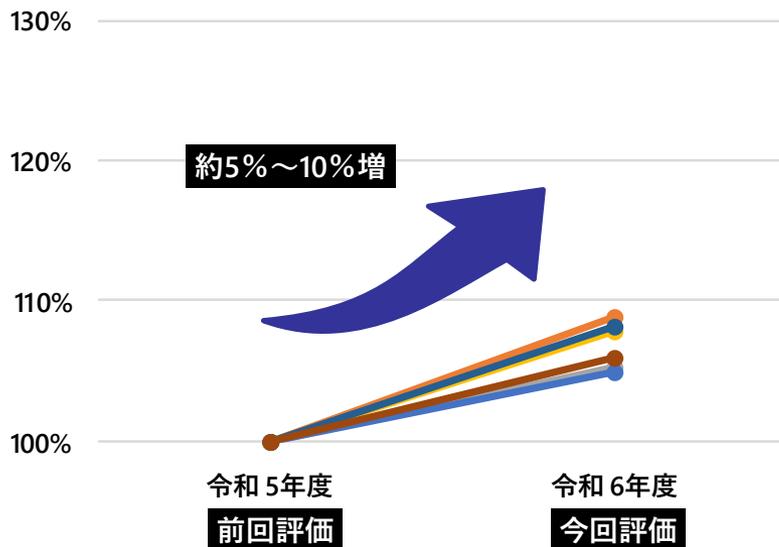


## ⑤ 労務費・物価上昇による増加

**約4億円の増額**

・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。

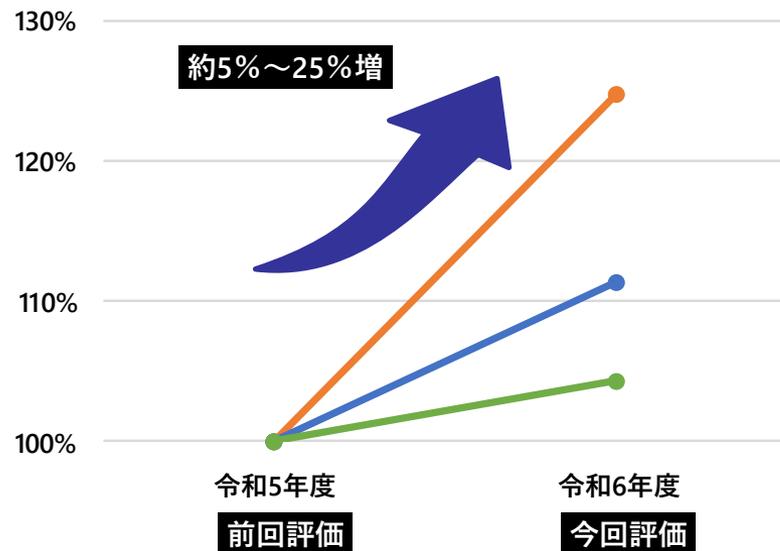
おかもやま  
 労務単価の伸び率【岡山県】



【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%
橋梁世話役	108%
土木一般世話役	106%

おかもやま  
 主要建設資材単価の伸び率【岡山県】



【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>

## ⑤ 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。

### <物価上昇内訳>

(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	6,160	6,580	420
改良費	4,182	4,534	352
橋梁費	921	934	13
トンネル費	0	0	0
IC・JCT費	0	0	0
舗装費	681	722	41
付帯施設費	376	390	14
用地費及補償費	100	100	0
用地費	0	0	0
補償費	100	100	0
間接経費	439	439	0
全体事業費	6,699	7,119	420

### <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。

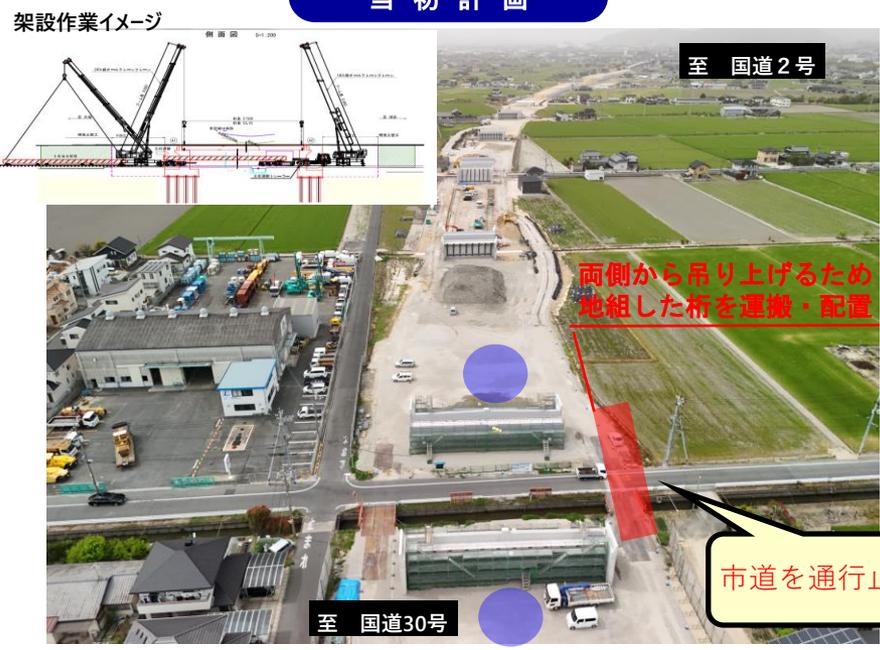
# 6. コスト縮減に対する取組

約1億円の縮減

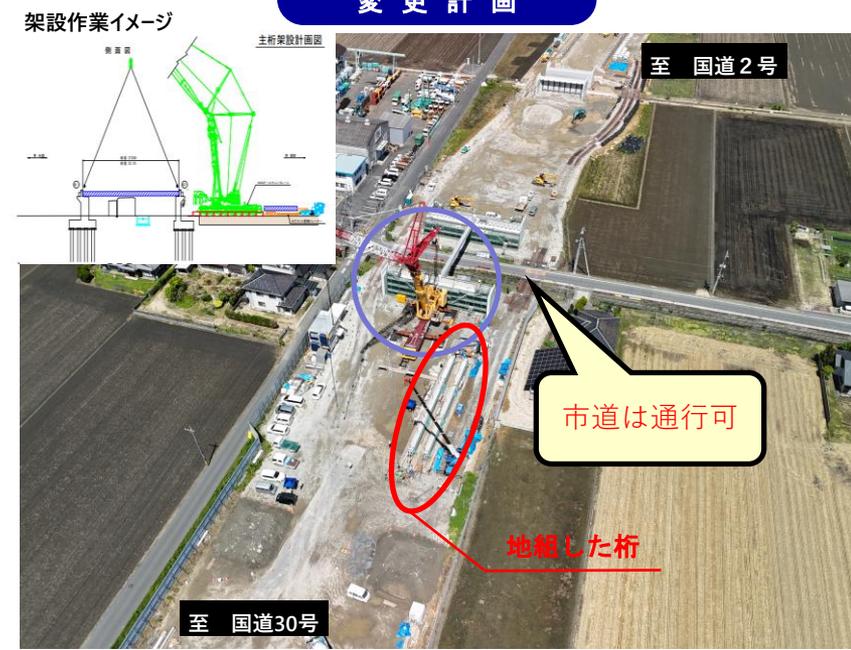
## (1) 架設方法及び施工時間帯の見直し

- ・当初は地組した桁を50t積みトレーラーで場内運搬し、両側に配置した200t吊クレーンにより施工する計画であり、交差する市道を長時間に渡り通行規制が必要となるため、周辺地域への影響が少ない22時から明朝6時までの夜間施工を予定していた。
- ・片側からの架設が可能な550t吊クレーンを確保したことで、市道の通行規制が短時間で済み昼間施工が可能となり、架設機械台数の削減並びに施工時間帯の変更による人件費の削減を図った。

### 当初計画



### 変更計画



● 200t吊クレーン    ■ 50t積みトレーラー

○ 550t吊クレーン

地組した桁を50t積みトレーラーで場内運搬して架設

地組した桁を直接クレーンで架設

◇桁架設方法・架設方法：200 t 吊クレーン2台  
50 t 積みトレーラー1台  
・施工時間帯：20:00～6:00  
・安全費関連：交通誘導警備員B（夜間）69人、安全設備1式  
**費用 約2億円**

◇桁架設方法（工事費約1億）  
・架設方法：550 t 吊クレーン1台  
・施工時間帯：8:00～17:00  
・安全費関連：交通誘導警備員B（昼間）48人、安全設備1式  
**費用 約1億円**

# 7. 今回のとりまとめ結果

## <前回評価（令和5年度）事業再評価資料 再掲>

・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)	460	82
事業費	437	59
維持管理費	24	24
便益額 (B)	1,038	1,038
走行時間短縮便益	920	920
走行経費減少便益	102	102
交通事故減少便益	16	16
費用便益比	2.3	12.6

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（R5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

### ■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
23,700~28,600台/日 (89,600台/日)	約408億円	460億円	1,038億円	2.3 (12.6)

※上段：岡山環状南道路  
 下段：国道2号（大槌橋西高架橋）

※基準年：R5年

### ■道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果 [約6.9千トン/年のCO2削減] ※
- ②沿道環境の改善 [NOx排出量：約15.4t/年（約0.3%）削減、SPM排出量：約0.9t/年（約0.3%）削減] ※
- ③物流効率化の支援 [例] 玉野市役所～岡山空港までの所要時間短縮約18分

※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. 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

◇社会情勢等に変化がない。

#### 2) 事業の効果 ※R5年度再評価時

◇費用便益比 (B/C) = 2.3 (事業全体) 12.6 (残事業)

◇道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果 [約6.9千トン/年のCO<sub>2</sub>削減] ※
- ②沿道環境の改善 [NOx排出量：約15.4t/年 (0.3%) 削減、SPM排出量：約0.9t年 (0.3%) 削減] ※
- ③物流効率化の支援 [例) 玉野市役所～岡山空港までの所要時間短縮約18分 (97分→79分)]

※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88%になる見込みである。

### 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

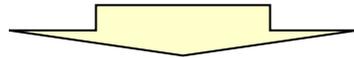
◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

## 2. 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 岡山環状南道路は、岡山市の外環状線の一部を構成し、大樋橋西交差点～錦南交差点を接続することにより、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。

# 【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 <sub>2</sub> 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

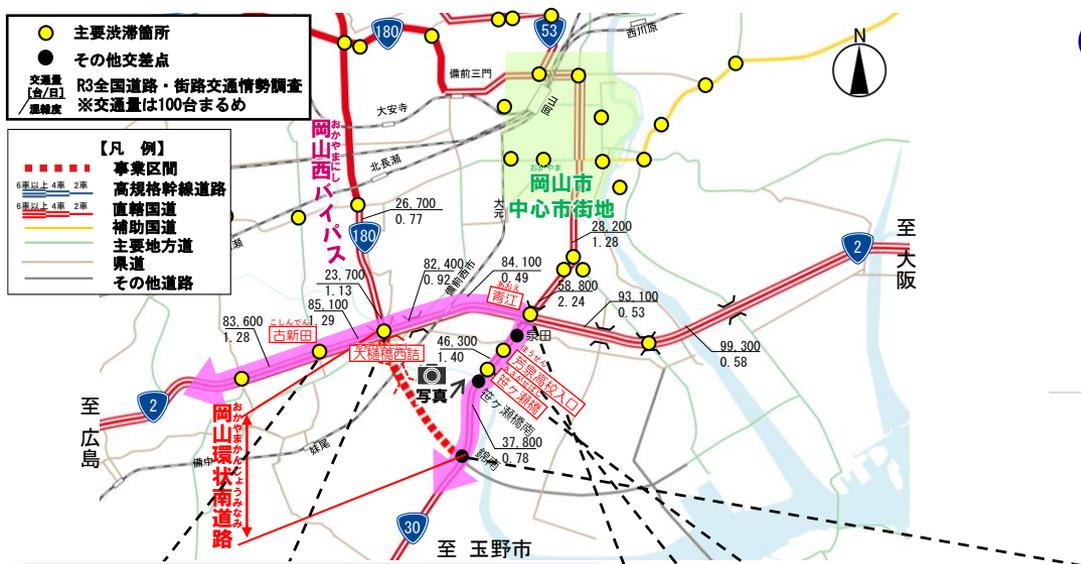
# 【参考】3便益以外の便益

## 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

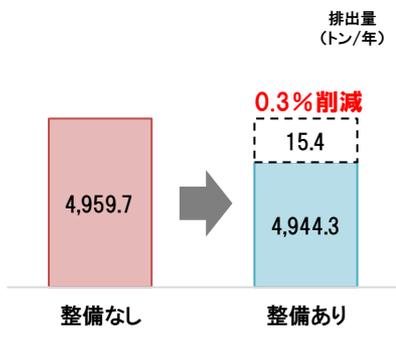
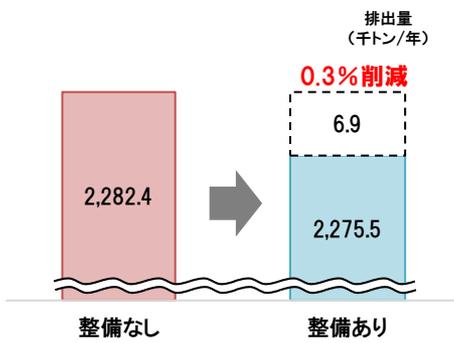
関連SDGs

- 岡山市中心部は、国道2号や国道30号から通過交通の流入や交通の集中により、慢性的に渋滞が発生している。
- 県南の玉野市から岡山市中心部への主経路となる国道30号は主要渋滞箇所が連胆し、混雑時の速度低下が著しい。
- 岡山環状南道路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。



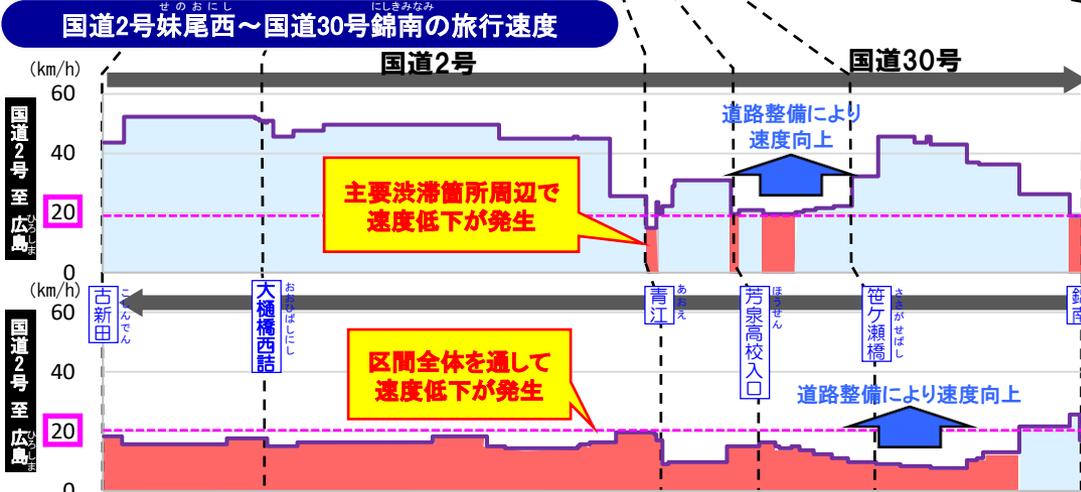
### CO<sub>2</sub>削減量

### NOx削減量



※影響エリア全体として  
データ：交通量推計結果

※影響エリア全体として  
データ：交通量推計結果



**環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果**  
 ⇒CO<sub>2</sub>：3.99億円、Nox：7.48億円  
 ※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46号  
国中整港計第25号  
令和6年11月11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180号 岡山環状南道路	継続	

※貴市の意見を踏まえ、「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）

岡道計第 166 号  
令和6年11月15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11月11日付け国中整企画第46号で照会のありました「一般国道2号 岡山倉敷立体 (I期) および一般国道180号 岡山環状南道路」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2号 岡山倉敷立体 (I期) は、古新田交差点～無津交差点を立体化することにより、また一般国道180号 岡山環状南道路は、岡山市の外環状線の一部を構成し、大樋橋西交差点～錦南交差点を接続することにより、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