

一般国道 180 号 総社・一宮バイパス

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道180号 岡山県 総社市 一般国道 岡山県 総社市 一般国道				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 岡山県 岡山市 北区 岡山県 岡山市 北区 至： 岡山県 総社市 井尻野						延長	15.9km
事業概要								
一般国道180号は、岡山県岡山市から島根県松江市までを結ぶ延長約180kmの主要幹線道路である。 総社市・宮バイパスは、岡山県南部の中央に位置し、岡山市北区榑津と総社市井尻野を結ぶ延長15.9kmのバイパス事業である。 事業目的は、一般国道180号の岡山市北区榑津から総社市井尻野の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等である。								
S48年度事業化			S63年度都市計画決定		H元年度用地着手		H元年度工事着手	
全体事業費		約 750億円		事業進捗率		46%		供用済延長 6.8km
計画交通量		20,500～53,800台／日						
費用対効果分析	B/C	EIRR		総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	2.4 [4%]	6.6 %		358/ 993 億円		2,140/2,412億円		令和7年
	3.9 [2%]			事業費：298/908億円		走行時間短縮便益：1,858/2,120億円		
	5.0 [1%]			維持管理費：60/ 85億円		走行経費減少便益：231/ 238億円		
(残事業)	(残事業)	更新費：—/— 億円		交通事故減少便益：51/ 54億円				
(参考)	6.0 [4%]	20.9 %		(事業全体)		(残事業)		
	8.5 [2%]			交通量	B/C=2.0～3.0 (±10%)	交通量	B/C=4.8～7.5 (±10%)	
	10.3 [1%]			事業費	B/C=2.4～2.5 (±10%)	事業費	B/C=5.5～6.5 (±10%)	
	事業期間			B/C=2.2～2.7 (±20%)	事業期間	B/C=5.5～6.5 (±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								
・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180号現道を利用するバスの定時性向上が期待される								
・高梁市から岡山駅(新幹線駅)へのアクセス向上が期待される								
・総社市から岡山空港(第三種空港)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付けのある環状道路(岡山環状道路)の一部を形成する								
④国土・地域ネットワークの構築								
・地域高規格道路(岡山環状道路)に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(総社市・岡山市)								
⑤個性ある地域の形成								
・吉備路・備中国分寺(R6観光入込客数:約132万人)、総社・宝福寺(R6観光入込客数:約36万人)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に位置付けられている。								
・緊急輸送道路である国道180号が通行止めになった場合の代替路線を形成する								
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								

・国道180号岡山西バイパス(西長瀬～檜津)(R2年度事業化)、岡山環状南道路(H21年度事業化・R8年度開通予定)と一体的に整備する必要がある。

- ・第4次晴れの国おかやま生き活きプラン(R7.3)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」に位置づけられている。
- ・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」の施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけられている。
- ・総社市第二次総合計画後期基本計画(R3.3)において「住宅・都市基盤・公共交通等」の整備として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

◇岡山県知事の意見:対応方針(原案)は妥当である。

本事業は、一般国道180号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少、高速道路ICへのアクセス性の向上などが期待されることから、早期完成が必要である。コスト縮減に取り組み、効率的に事業を進めていただきたい。

◇岡山市長の意見:対応方針(原案)に異議ありません

一般国道180号 総社・一宮バイパスは、現道の一般国道180号の渋滞を緩和し、緊急輸送道路である現道の代替路線を形成するとともに、数多くの観光資源が分布する吉備路エリアへのアクセス向上など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

一般国道180号総社・一宮バイパス(総社市総社～小寺)延長1.9kmが令和4年度に開通
岡山総社インターチェンジ流通センターでは大型物流倉庫GLP岡山総社Ⅲが令和4年3月に竣工

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和7年度末時点で用地進捗率

現在までに岡山市北区高松田中～総社市小寺までの5.3kmおよび、岡山市北区櫓津～岡山市北区一宮山崎までの1.5kmが開通している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、引き続き早期全線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
------	----

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	

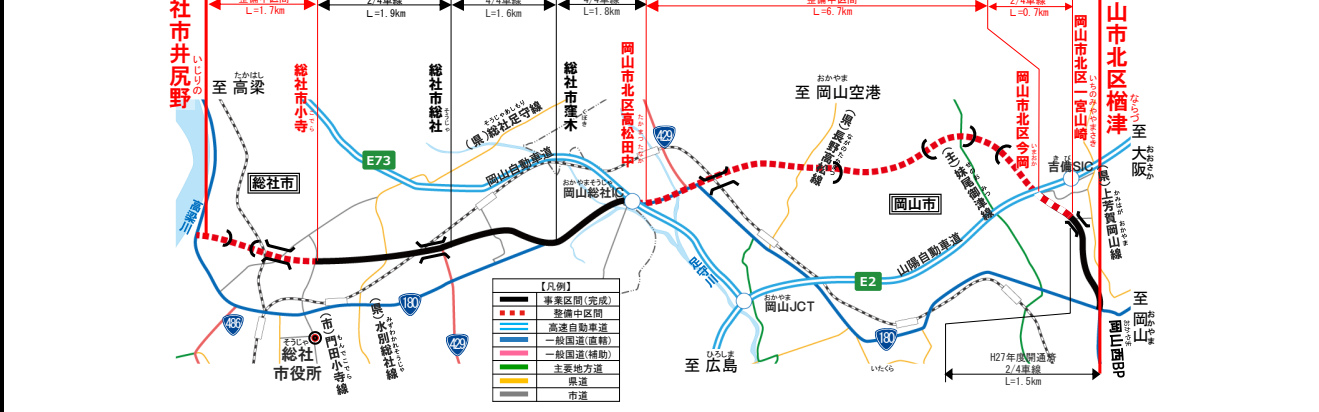
以上の状況を勘案すれば、事業

事業概要図

手不暇及因

総社・一宮バイパス L=15.9km

1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 26



※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 そうじゃ いちのみや 総社・一宮バイパス

令和7年10月

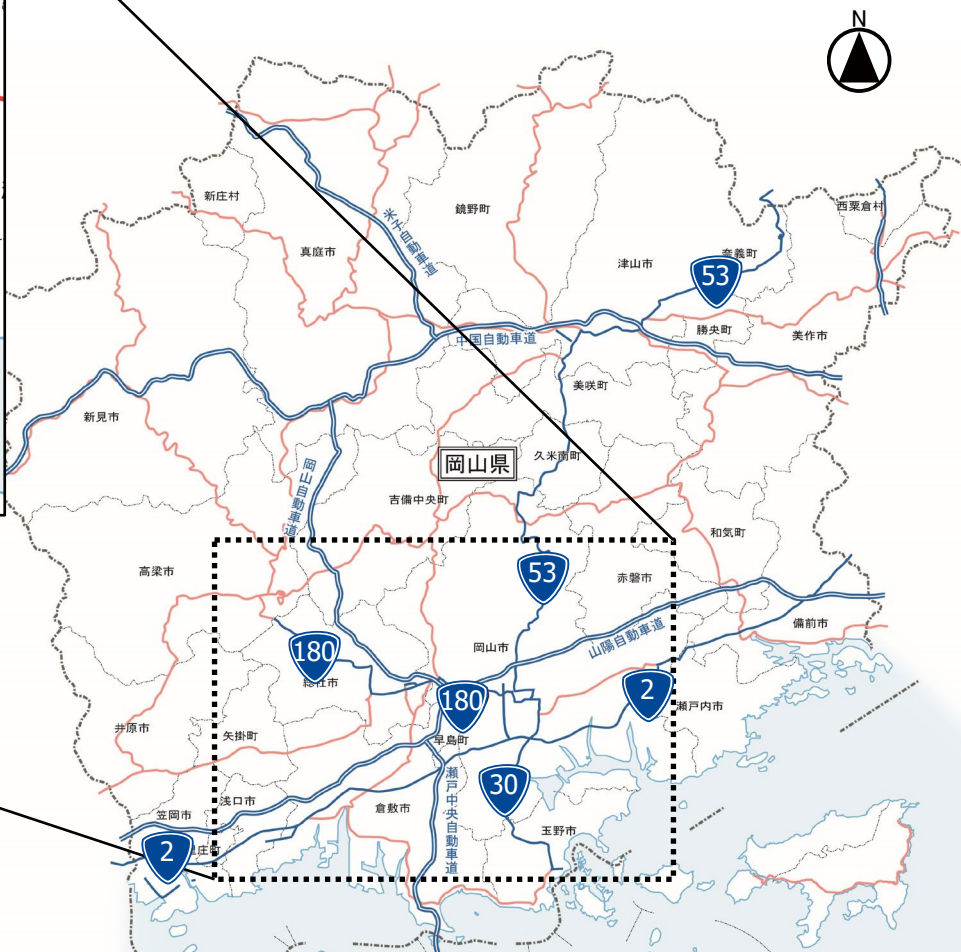
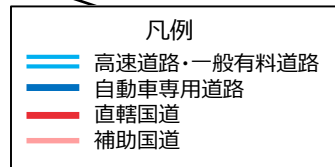
国土交通省 中国地方整備局

1. 事業概要

(1) 位置図

- ・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170kmの主要幹線道路である。
- ・総社・一宮バイパスは、岡山県岡山市北区から岡山県総社市を結ぶ延長15.9kmのバイパスである。

<拡大図>



(2) 事業目的と計画概要

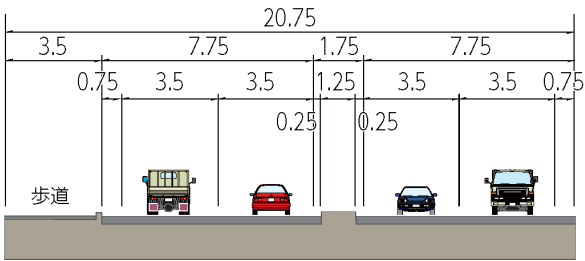
一般国道180号の岡山市北区橋津から総社市井尻野の交通混雑緩和及び交通安全の確保等を目的とした事業である。

計画概要

事業名	一般国道180号 総社・一宮バイパス
起終点	起点：岡山県岡山市北区橋津 終点：岡山県総社市井尻野
計画延長	L = 15.9km
道路規格	第3種1級 第4種1級 第3種2級
設計速度	本線：60km/h
車線数	本線：4車線
全体事業費	約750億円

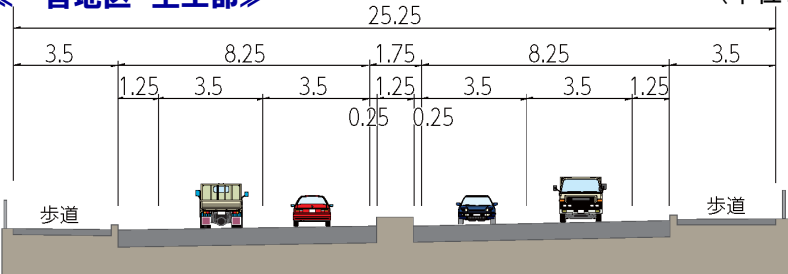
標準断面図

《総社地区 土工部》



(単位:m)

《一宮地区 土工部》

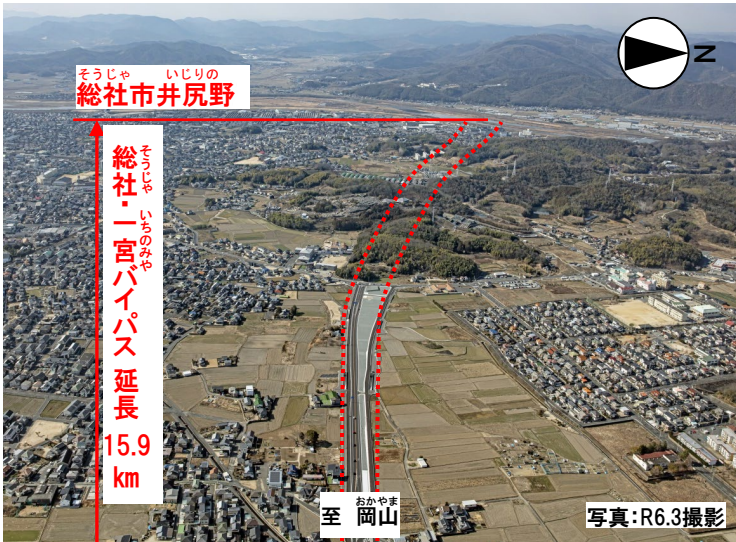


(単位:m)

岡山市北区一宮山崎付近の状況



総社市小寺付近の状況



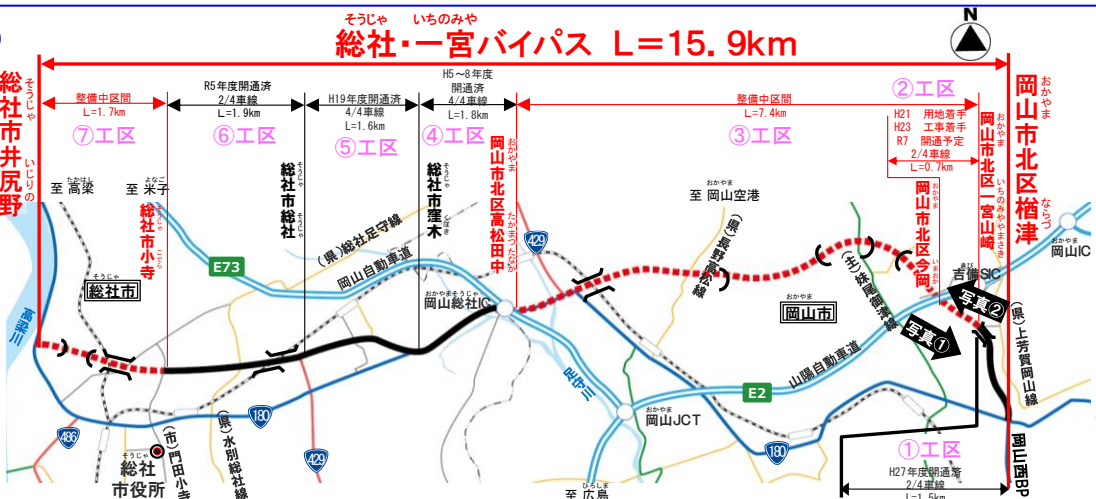
(3) 事業の経緯及び進捗状況

- ・昭和48年度に事業着手しており、平成元年度から用地着手及び工事着手。現在までに約6.8kmが開通している。
- ・総社市総社～総社市小寺間が令和4年度に開通し、岡山市北区一宮山崎～北区今岡間が令和7年度に開通予定。

事業の進捗状況

用地	60%
工事	38%
全体	46%

※事業費に対する割合

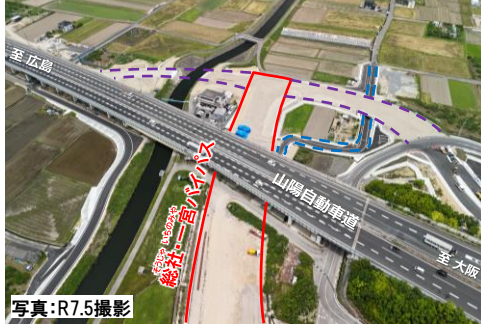


年度	⑦工区	⑥工区	⑤工区	④工区	③工区	②工区	①工区
昭和48年度	事業着手						
昭和63年度	都市計画決定						
平成元年度				用地着手・工事着手			
平成2年度					都市計画決定・事業着手		
平成5年度				4/4 L=0.95km 開通			
平成6年度				4/4 L=0.4km 開通			
平成8年度				4/4 L=0.4km 開通			
平成10年度			用地着手				
平成16年度			一宮バイパスと箇所統合		総社バイパスと箇所統合		
平成19年度			工事着手				
平成20年度			4/4 L=1.6km 開通				
平成21年度			中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施				用地着手
平成23年度			中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施				
平成24年度		用地着手			用地着手	工事着手	
平成26年度		工事着手					
平成27年度			中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施				
平成29年度			中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施				
令和2年度			中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施				2/4 L=1.5km 開通
令和4年度		2/4 L=1.5km 開通					

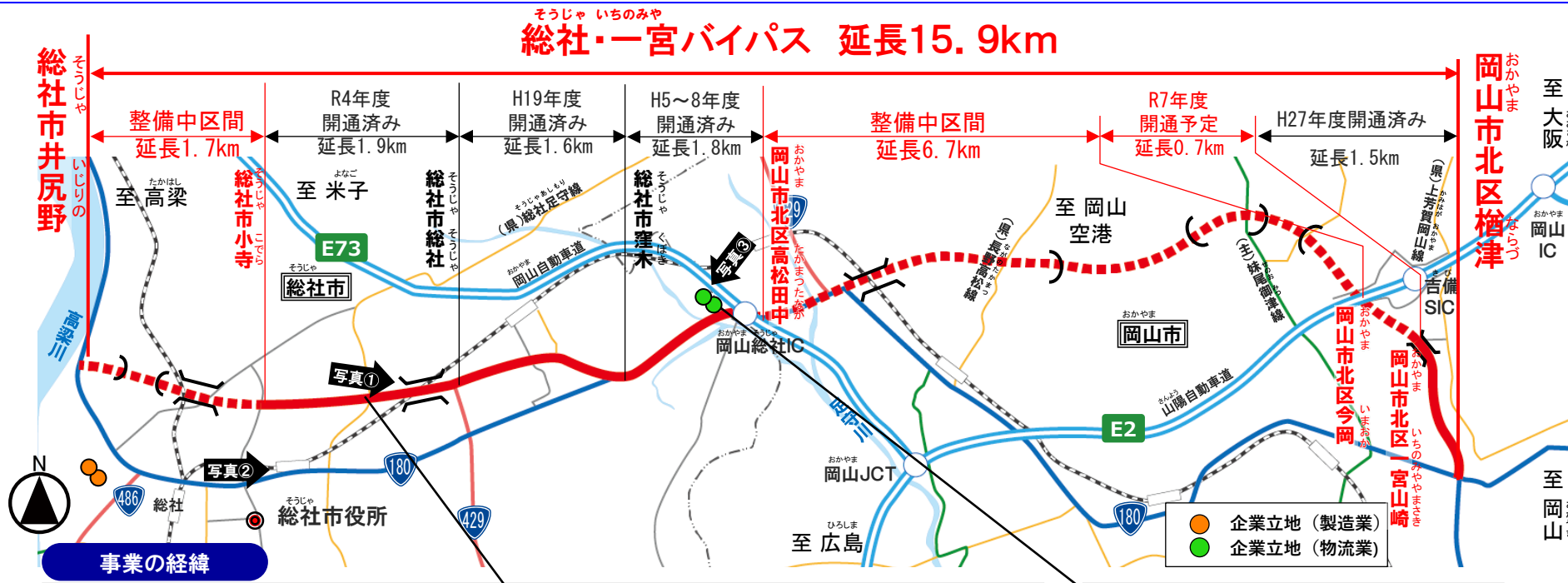
【写真①】工事状況



【写真②】工事状況



- 令和5年1月、総社・一宮バイパス(総社市総社～総社市小寺)の1.9kmが新たに開通。
- 岡山総社インターチェンジ流通センターでは、中四国の物流拠点としては最大級の規模となる流通団地が立地し、既存の2棟に加えて3棟目となる大型物流倉庫GLP岡山総社Ⅲが令和4年3月に竣工。



一般国道180号総社・一宮バイパス(総社市総社～小寺) 延長1.9km
令和5年1月に開通

開通区間の交通状況



令和5年3月撮影

写真①

開通前



写真②

開通により現道部の交通量が減少しバイパスに転換！

開通後



写真②

大型物流拠点3棟目、
GLP岡山総社Ⅲが令和4年3月に竣工



令和4年3月撮影

2. 前回評価時から主な周辺環境の変化

(2) 開通による交通状況の変化

- 令和5年1月29日(日)に開通した一般国道180号総社・一宮バイパスでは、開通1ヶ月後の朝夕ピーク時において周辺道路の交通量が開通前より約2割減少しており、開通したバイパス区間では約2,000台/4hが利用。
- 平成19年度に開通しているバイパス区間[総社市窪木～総社:延長1.6km]では、今回の開通前と比べて交通量が1.5倍に増加していることから、周辺道路の利用交通の一部が総社・一宮バイパスに転換。



開通区間の交通状況【写真①】

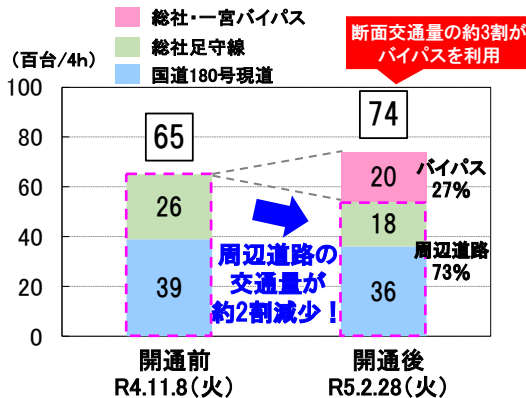


バイパス開通前後の国道180号の交通状況【写真②】

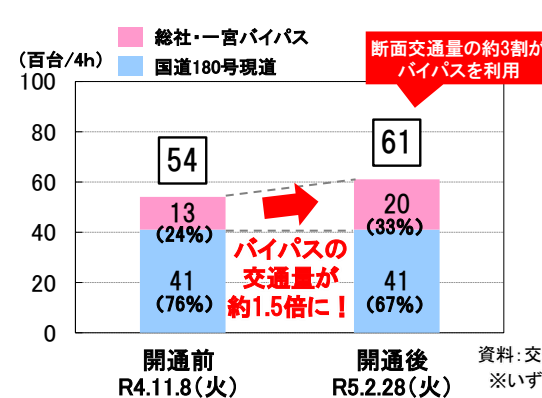


◆総社・一宮バイパスおよび国道180号現道の利用交通量の変化(朝・夕)

A-A' 断面 令和5年1月バイパス開通区間



B-B' 断面 バイパス開通済区間

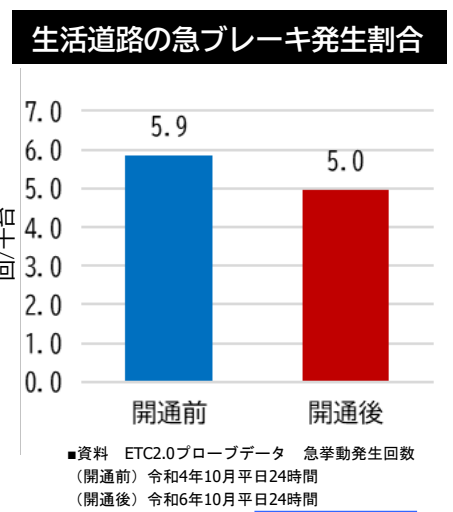
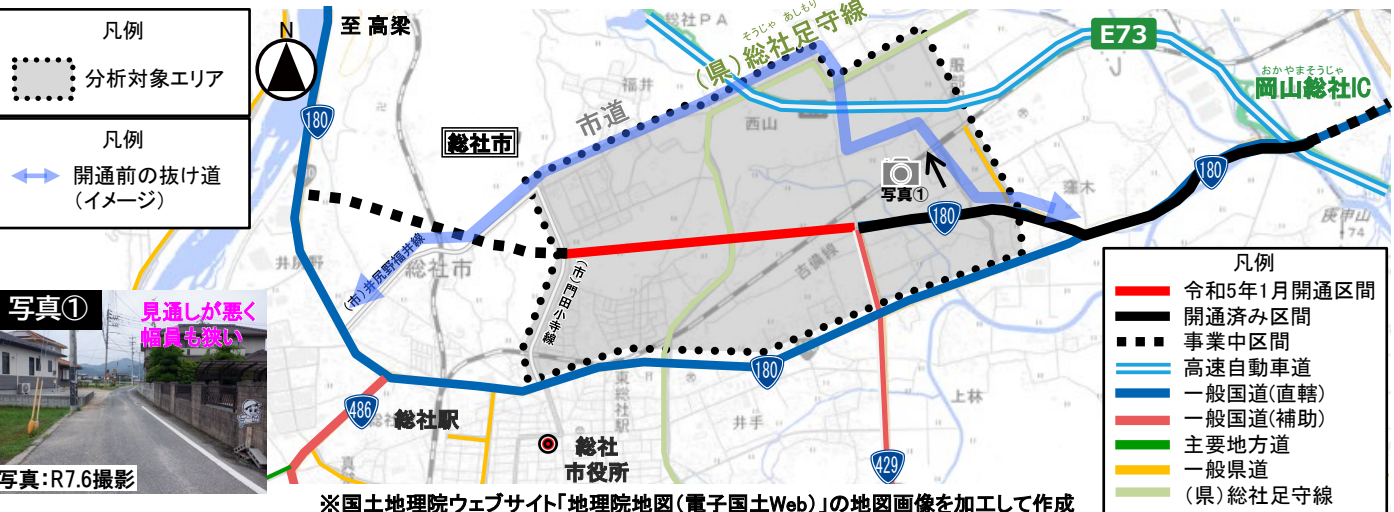


資料: 交通量調査結果
※いずれも7,8,17,18時台の合計の交通量

2. 前回評価時から主な周辺環境の変化

(3) 開通による生活道路への影響

令和5年1月29日(日)に開通した一般国道180号総社・一宮バイパスに並行する県道総社足守線や市道などの路線では、整備前と比較して、**抜け道利用車の割合が低下しており、生活道路全体での急ブレーキ発生割合も減少している。**一方で、バイパスの端末へのアクセス道路については**抜け道利用車両の割合が増加しており、バイパスの延伸が必要と想定される。**



3. 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：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：企業の立地・雇用促進



整備効果③：高速ICや岡山市街地へのアクセス性の向上

②：地域の観光振興



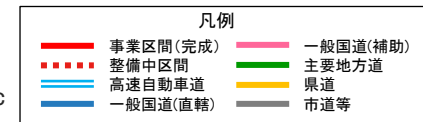
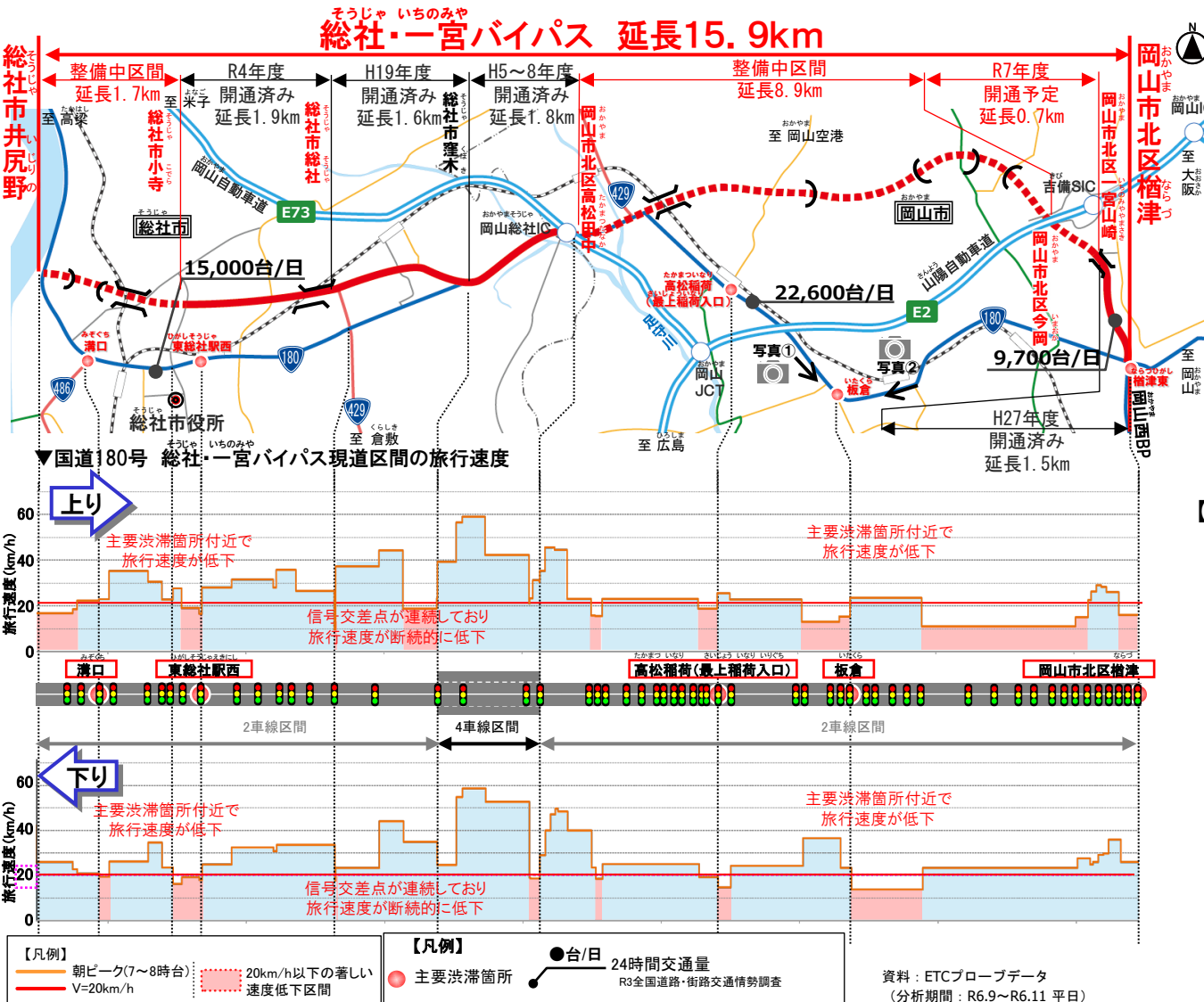
整備効果④：交通円滑化による周遊観光を支援

3. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題① 国道180号の交通混雑

- ・並行する国道180号は信号交差点が連続し、特に主要渋滞箇所(5箇所)付近で著しい速度低下が発生している。
- ・総社・一宮バイパスの整備により、交通量の転換が図られ、渋滞の緩和、円滑な移動が期待される。



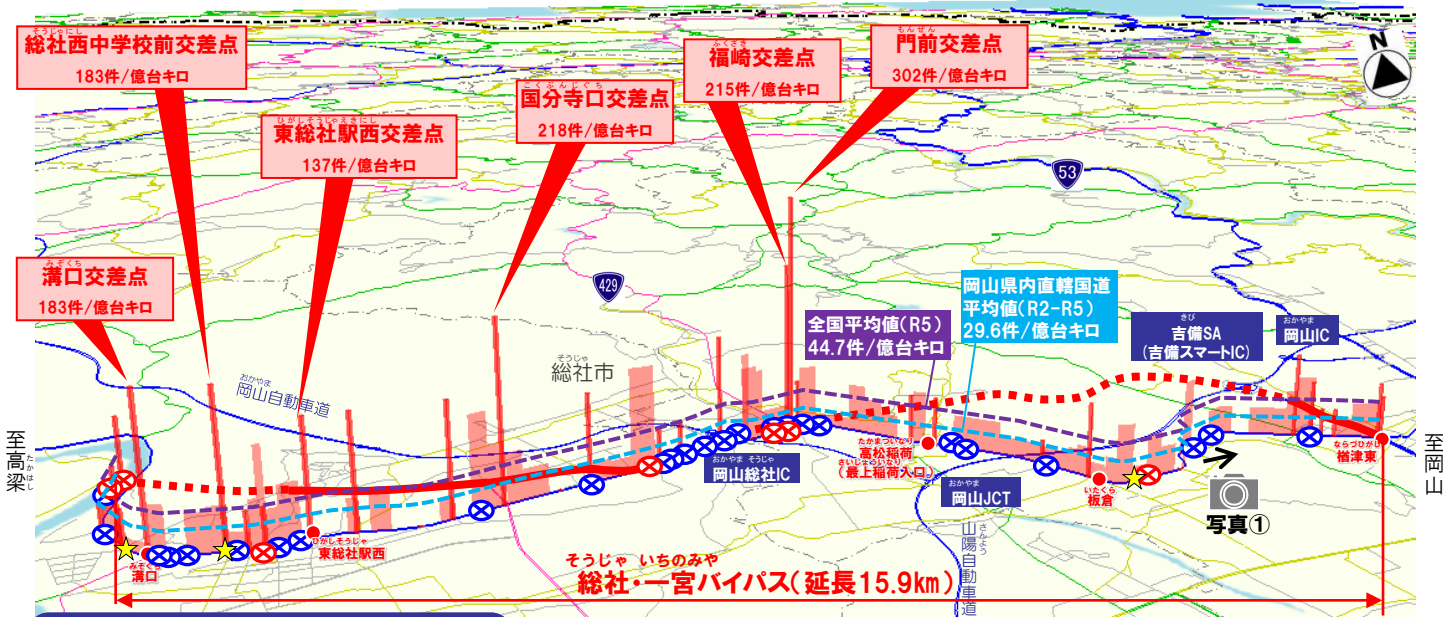
資料：ETCプローブデータ
(分析期間：R6.9~R6.11 平日)

3. 事業の必要性

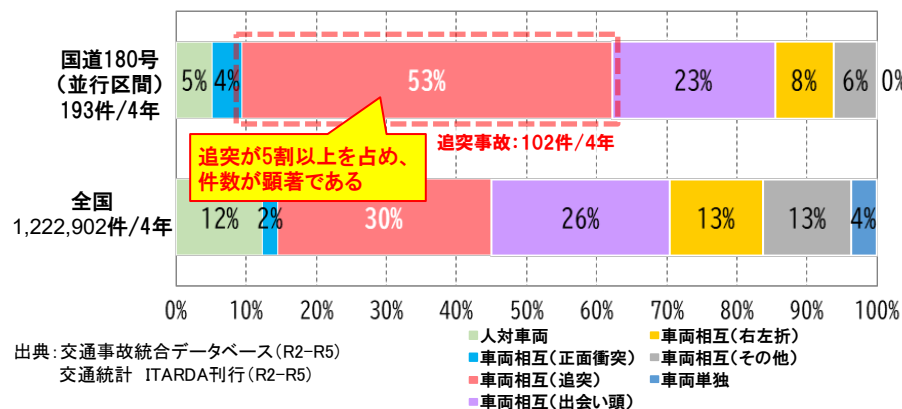
(1) 現状の課題

課題② 国道180号の交通事故

- 並行する国道180号は、大半の区間で全国平均を上回る死傷事故率となっている。
- 総社・一宮バイパスの整備により国道180号の交通が円滑になり、渋滞に起因する追突事故件数や事故に伴う交通規制の減少が期待される。



並行する国道180号の死傷事故の特性



写真①大型車事故の状況(岡山市北区西辛川地先)

地域の声



道路利用者[工場勤務]

- ・一宮周辺の国道180号は道路の幅が狭く、常に渋滞している印象です。歩道も狭く自転車の走行も危険に感じます。
- ・大型車が現道を通らずバイパスを通ることで、地域住民の安心安全につながると思います。

出典：R7年度ヒアリング結果

10

・**総社・一宮バイパスの開通により主要渋滞箇所が連続する国道180号の交通分散が図られ、周辺観光資源への周遊性向上が期待される。**

11

4. コスト増加の要因

【^{そうじゃ}総社・^{いちのみや}一宮バイパス】

- **総事業費(増額後)750億円**

今回増額:170億円(約29%増)

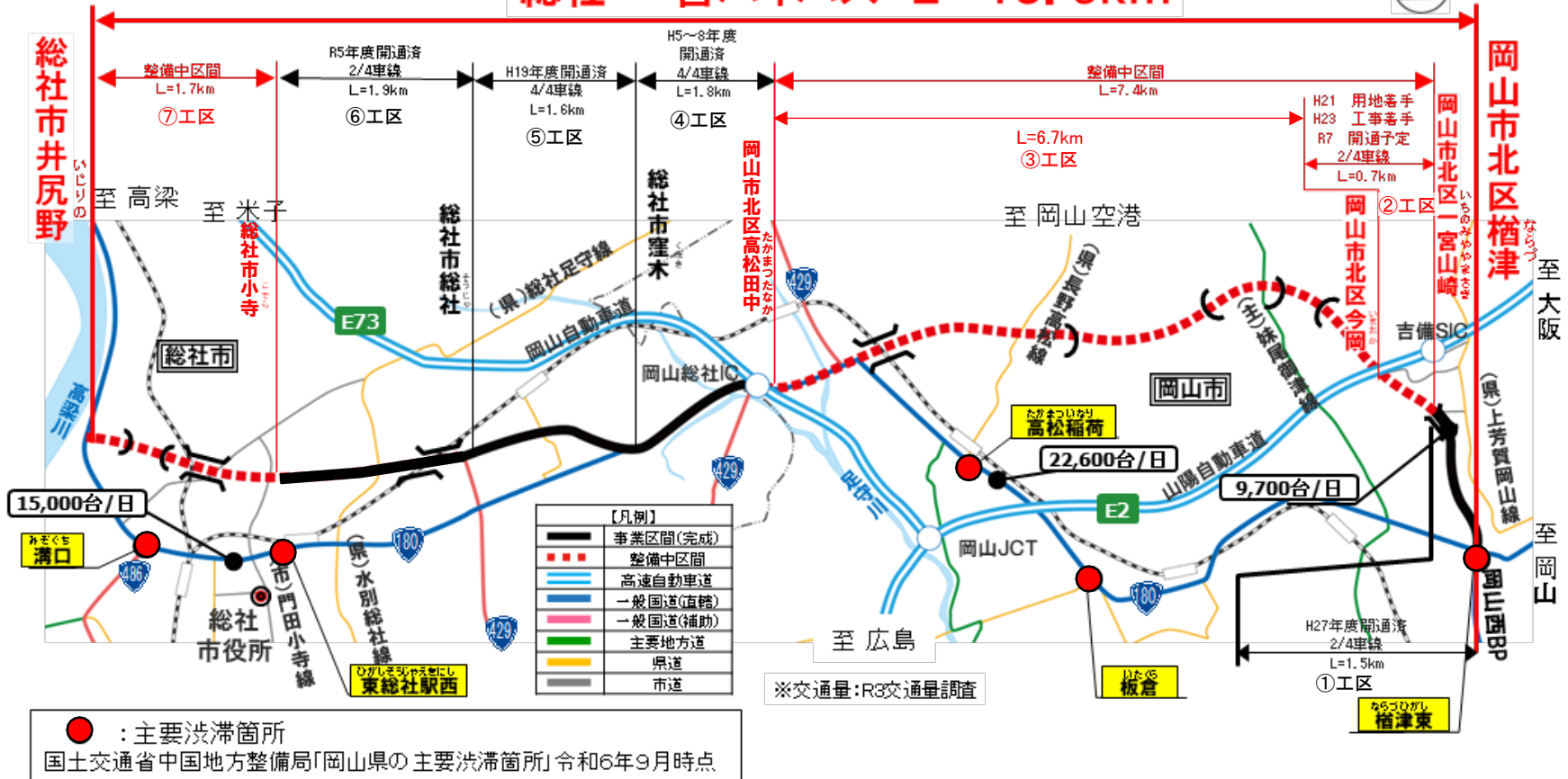
■事業箇所の概要

起 終 点 : 岡山県岡山市北区櫛津おかやま おかやま とうづ～岡山県総社市井尻野おかやま とうじや いしりの

延長 : 15.9km

全体事業費：580億円⇒750億円

そうじゃ いちのみや
総社・一宮バイパス L=15.9km



※今回再評価においての事業費見直しは、詳細設計が概ね完了した⑦工区を対象とし、③工区については詳細設計が完了し、事業費が精査できた段階で事業費見直しを行う。なお、物価上昇については完成④⑤工区除いた各工区を対象としている。

4. コスト増加の要因

【そうじゃ いちのみや総社・一宮バイパス】

・ 総事業費(増額後)750億円 今回増額:170億円(約29%増)

■事業箇所の概要

起 終 点 : おかやま岡山県岡山市北区ならづ櫛津～岡山県総社市いじりの井尻野
 延 長 : 15.9km
 全体事業費 : **580億円⇒750億円**

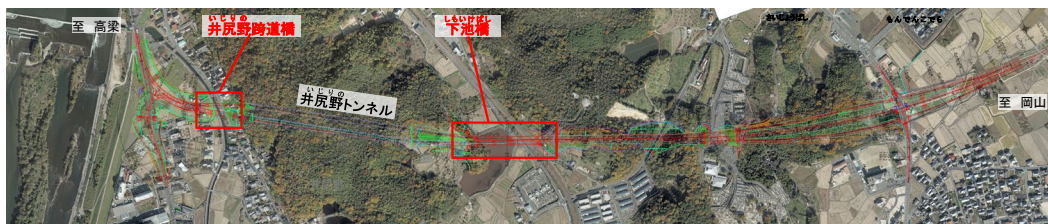
■コスト増加の内訳(+170億)

項目	増額費用
(1) 関係機関との調整に伴う橋梁の構造変更	2 5 億円
(2) 地質調査結果に伴う橋梁の構造変更	5 億円
(3) 地質調査結果に伴うトンネルの構造変更	2 8 億円
(4) ガイドラインの改正に伴うトンネル工法変更	3 2 億円
(5) 労務費・物価上昇	8 0 億円
合 計	1 7 0 億円

一般国道180号 そうじゃ いちのみや 総社・一宮バイパス

約25億円の増額

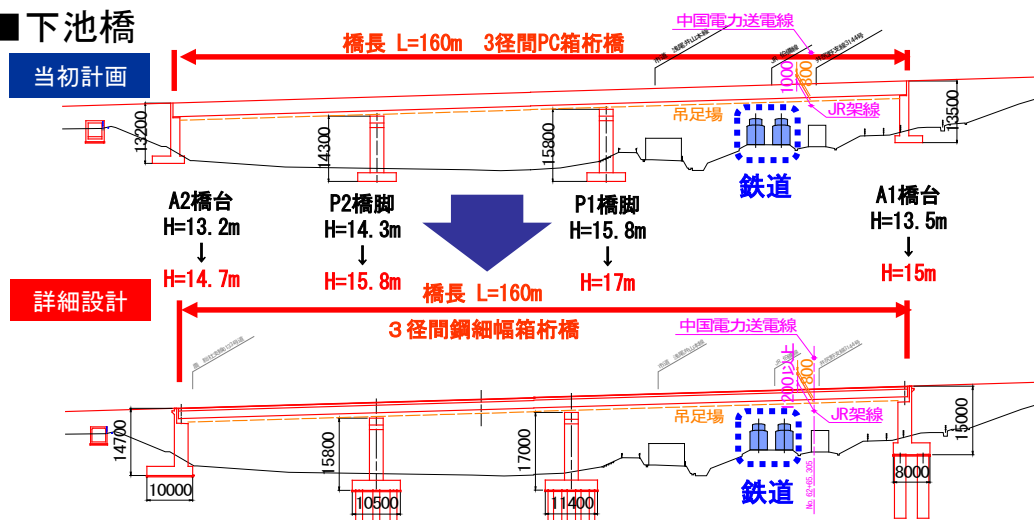
- ⑦工区について、当初、現地調査結果をもとに現地条件を設定して、橋梁を計画していた。
- 橋梁詳細設計にあたり、交差・近接する道路、物件の管理者と協議を実施したところ、当初の現地条件から変更が生じ、協力計画の見直しが必要となった。



橋梁名	橋梁費用(基礎工分を除く)			備考
	当初	変更	増減	
下池橋	535百万円	2413百万円	+1878百万円	支障物件との調整
井尻野跨道橋	216百万円	786百万円	+570百万円	交差道路・水路との調整
合計	1021百万円	3469百万円	+2448百万円	

■下池橋

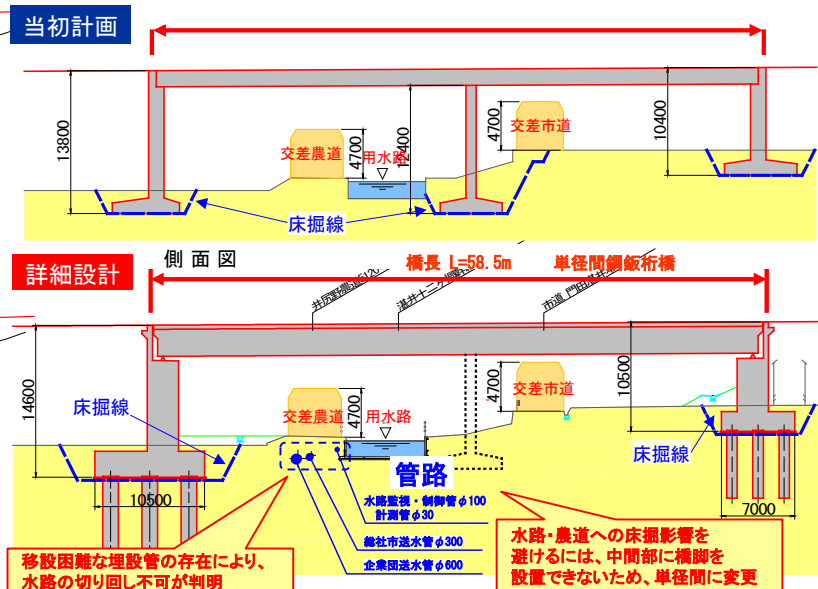
当初計画



【下池橋】鉄道管理者と協議をし、架線との離隔を確保する必要が生じたため、桁高の小さい構造形式及び架設工法に変更が生じた。

■井尻野跨道橋

当初計画



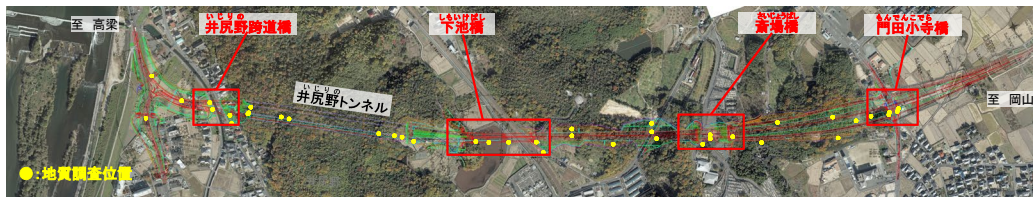
【井尻野跨道橋】交差道路・水路の切り廻しを計画していたが、移設困難な管路が埋設されており、橋梁構造を変更する必要があるが生じた。

4. コスト増加の要因

(2) 地質調査結果に伴う橋梁の構造変更

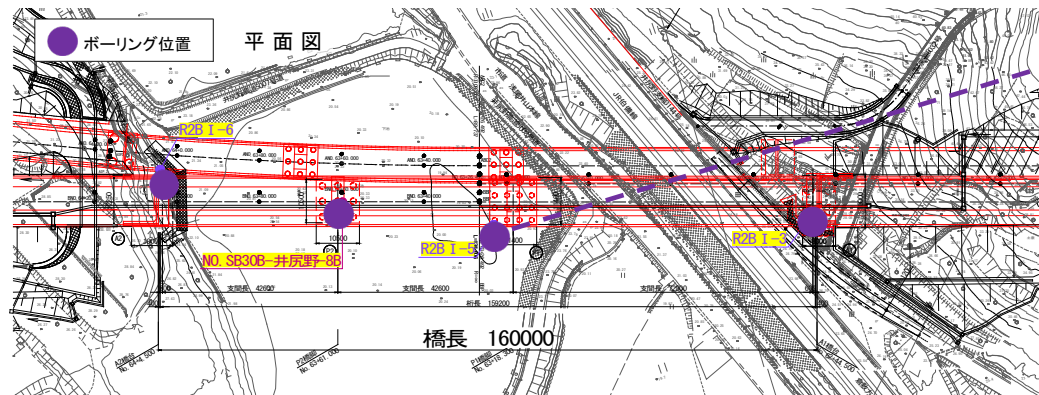
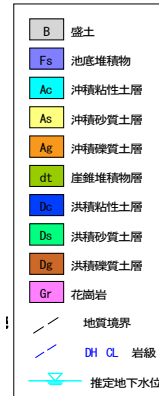
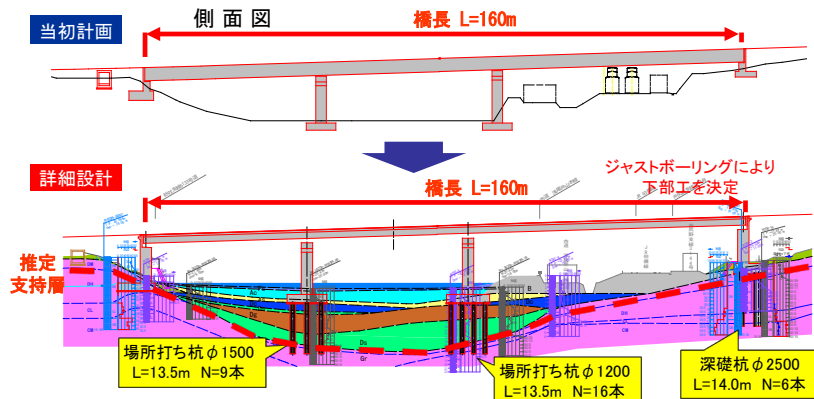
約5億円の増額

- ⑦工区について、当初、現地状況から浅い位置で基礎地盤が出現すると想定し、直接基礎による橋梁計画としていた。
- 橋梁設計のために地質調査を実施した結果、橋長や基礎構造の変更(直接基礎⇒杭基礎)が生じ、事業費の増額が必要となった。



- ・各橋梁とも当初設計では支持地盤が浅いことを想定し、直接基礎計画としていた。
- ・地質調査の結果、支持地盤が深いことが判明し、杭基礎構造への変更が必要となった。

■変更箇所例: 下池橋



※フーチングより下の費用を計上しており、当初は直接基礎のため、“－”としている。

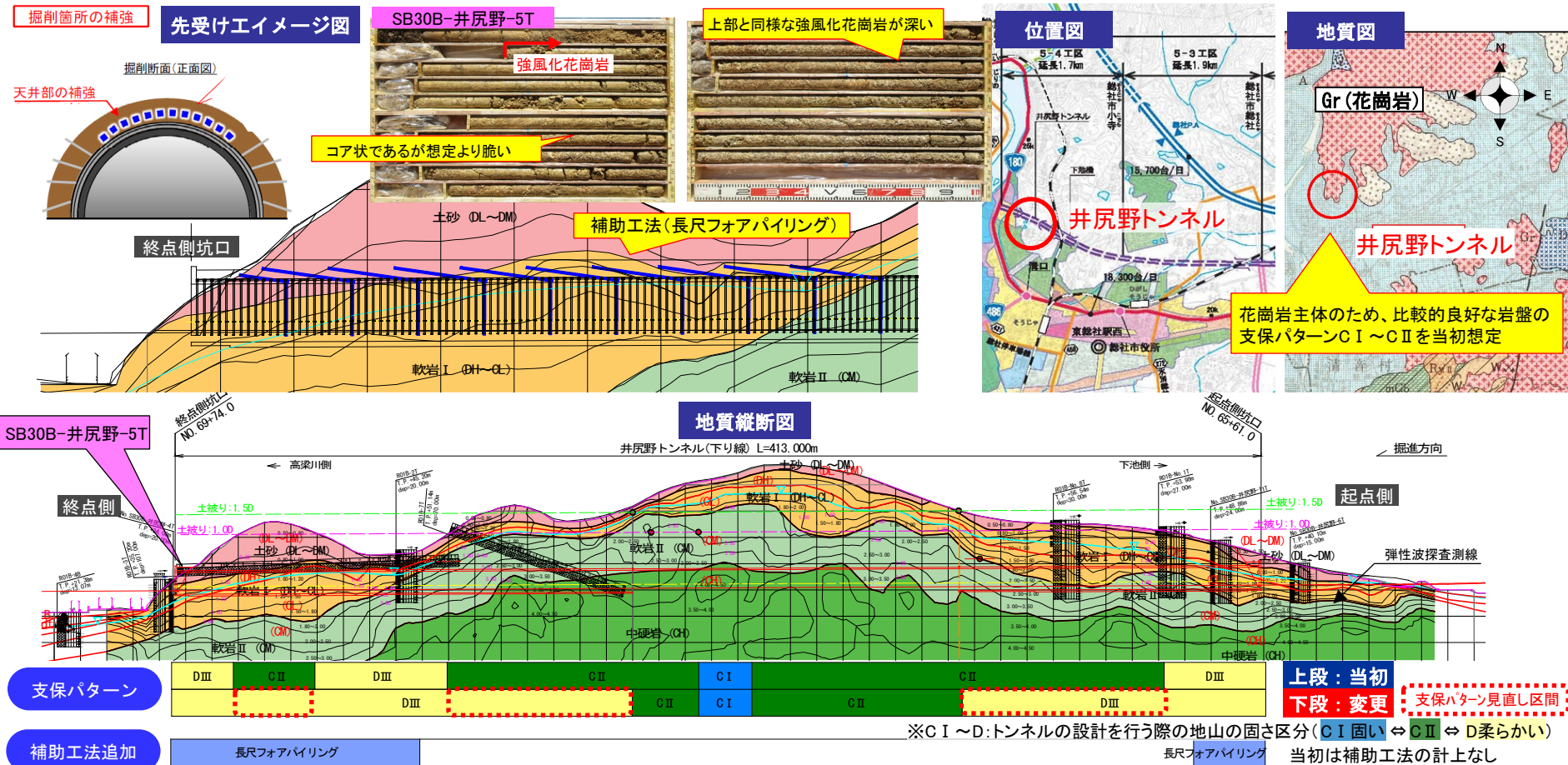
ボーリング調査結果



一般国道180号 そうじゃ いちのみや 総社・一宮バイパス

約28億円の増額

- 井尻野トンネル周辺は花崗岩主体であり、比較的良好な岩盤の支保パターンを当初想定していたが、地質調査及び弾性波探査の結果、地山の悪い区間が判明し、支保パターン変更が必要となった。
- トンネル天井部に土砂が分布して安定性が低い区間では、補助工法（長尺フォアパイリング）の追加が必要となった。



16

4. コスト増加の要因

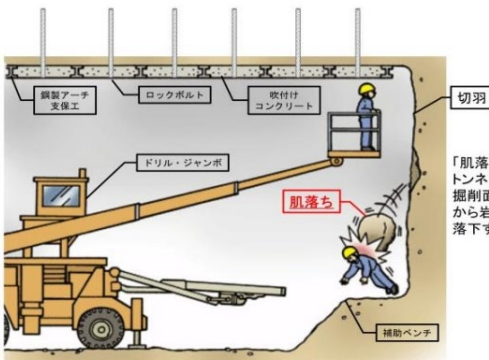
(4) ガイドラインの改正に伴うトンネル工法変更

約32億円の増額

- 平成28年12月に厚生労働省から「山岳トンネル工事の切羽における肌落ち災害防止対策に係るガイドライン」が公表された。その後、令和6年3月の改正で「鏡吹付けコンクリートの原則実施が明記されたことから、「支保パターンC、Dに対する鏡吹付けコンクリート」を追加した。また、DⅢ区間は風化の程度が強く、切羽の自立が期待できないことが想定されるため、鏡ボルトを追加した。

肌落ちイメージ図

鏡吹付け施工の様子



出展:厚生労働省ホームページより

出展:NATM補助工法の手引き(案)より

表 肌落ち災害防止対策の選定

肌落ち防止対策	地山等級等による肌落ち防止対策の適否				湧水対策としての効果	施工性(施工の容易さ)	その他	
	IV、B	Ⅲ、 <u>C</u>	Ⅱ、 <u>D</u>	I、E			変状観察を行う場合の相性	人体防護性の高さ
鏡吹付け	△	○	◎	◎	○*	◎	◎	△
鏡ボルト	△	△	○	◎	○	△	×	△

注: ◎: 最良、○: 良、△: 可能、×: 不適

(2) 鏡吹付けの実施

鏡吹付けは切羽における肌落ち災害防止対策の上で極めて重要なものであり、切羽の自立が悪い場合に適用される支保パターン I_{N-1P} 又は DI-a 以下 の場合では原則として鏡吹付けを実施すること。また、切羽の調査の結果、第5の1(2)ア～ウのいずれかの事項が発生することが予測される場合には、支保パターン I_{N-2P} 又は CⅡ-b 以上であっても発注者と協議し原則として鏡吹付けを実施すること。

出展:厚生労働省ホームページより

○鏡吹付けコンクリートによる切羽の肌落ち災害防止対策の追加
平成28年12月、平成30年1月

特に記載なし

※事業者等の責務や事業者が講ずることが望ましい事項には明記されていない

※鏡吹付けの対策の有効性や厚さに関する記載はあり

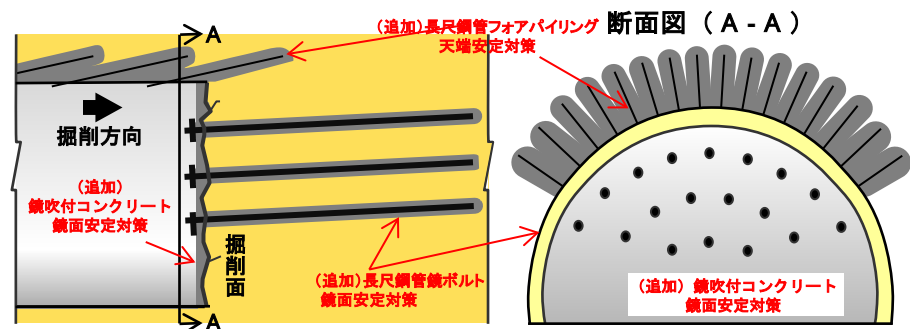
令和6年3月

発注者が講ずべき措置の新設

設計段階において適切な支保パターンの選定や鏡吹付けの実施について設計図書等に記載するとともに、施工段階においても設計変更に係る施工者との協議等を行うこととしたこと。

鏡吹付けの原則実施

切羽の自立が悪い場合においては鏡吹付けを原則実施することとしたこと。



<肌落ち災害防止対策>

・鏡吹付け 380断面 16.0億円
・鏡ボルト 32シフト 16.0億円
+32.0億円

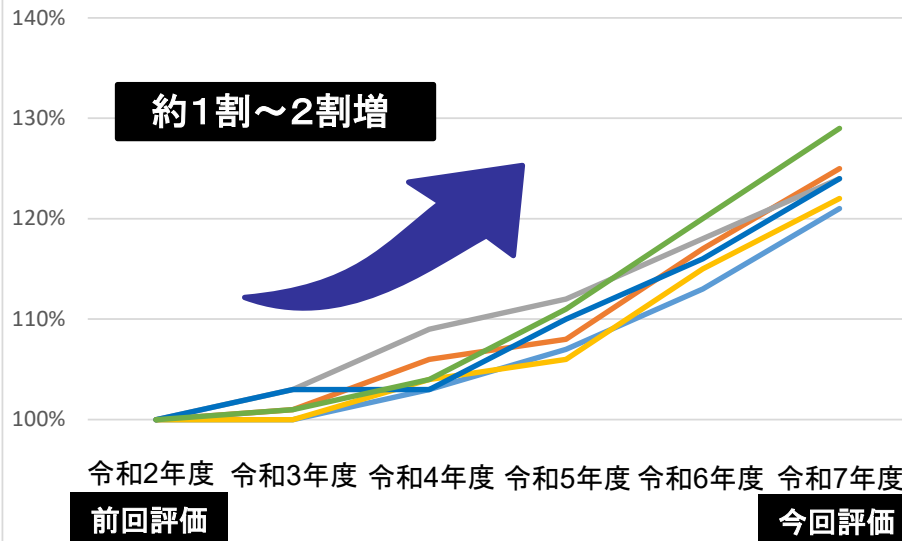
4. コスト増加の要因

(5) 労務費・物価上昇

約80億円の増額

● 令和2年から令和7年の資機材・労務単価上昇によって、増額の必要が生じた。

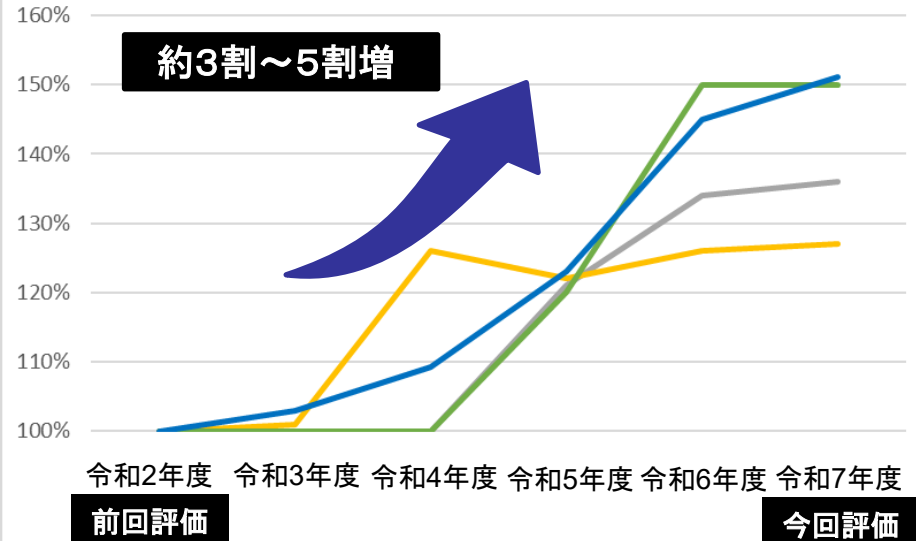
労務単価の伸び率【岡山県】



【凡例】

- 特殊作業員 125%
- 普通作業員 121%
- 土木一般世話役 124%
- 運転手（特殊） 122%
- 型枠工 124%
- 橋梁世話役 129%

主要建設資材単価の伸び率【岡山県】



【凡例】

- アスファルト混合物（密粒度13mm） 134%
- 軽油（ローリー） 127%
- セメント 高炉Bバラ 150%
- コンクリート二次製品 149%

4. コスト増加の要因

(5)労務費・物価上昇

約80億円の増額

- 資機材、労務単価上昇に伴う内訳を示す。主な増加は、改良費等に掛かる増額となっている。
- 理由としては、生コン、鋼材、アスファルト等の材料単価の上昇、工事・設計における労務単価等の上昇である。

＜物価上昇内訳＞		単位：百万円	
—	R2再評価 (R2以降残)	R7再評価 (R2以降残)	物価上昇
工事費	21,320	29,009	7,689
改良費	3,425	3,814	389
橋梁費	4,223	5,617	1,394
トンネル費	8,818	12,698	3,880
舗装費	1,915	2,458	543
付帯施設費	149	209	60
電線共同溝費	2,790	4,213	1,423
用地費及補償費	7,934	7,934	0
用地費	7,804	7,804	0
補償費	130	130	0
間接経費	1,068	1,367	299
全体事業費	30,322	38,310	7,988

- ＜物価上昇理由＞
- 主要構造物（残数量）
 - ・橋梁（100m以上） 1,114m
 - ・橋梁（100m未満） 860m
 - ・トンネル（NATM） 3,594m
 - その他費用
 - ・セメント、鋼材、石油関連製品の価格高騰。
 - ・工事、調査設計における労務単価の上昇。

一般国道180号 総社・一宮バイパス

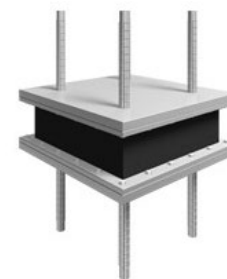
約0.8億円の縮減

- 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支承規模のコンパクト化が可能となり、費用が削減された。



当初計画

地震時水平力 分散型ゴム支承

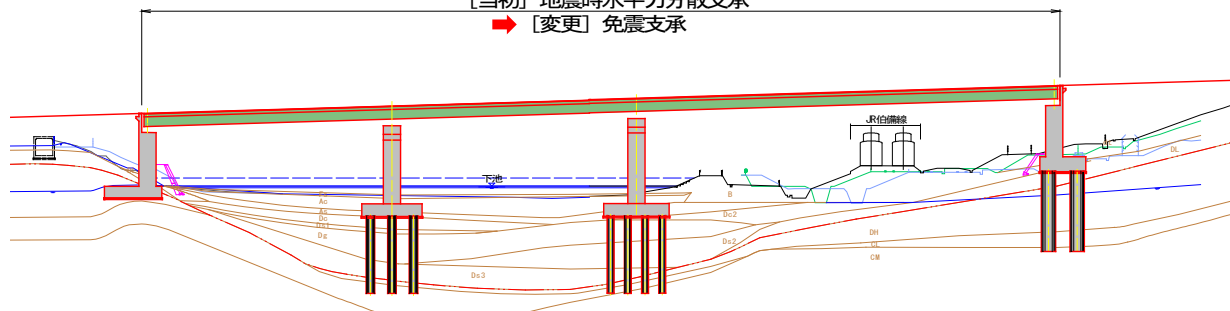


費用 約7.7億円

[当初]地震時の揺れが大きく、水平力も大きい

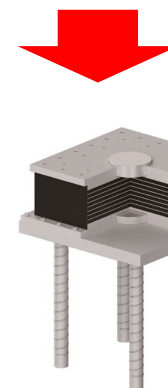
[変更]地震時の揺れが小さく、水平力が小さい

[当初] 地震時水平力分散支承
➡ [変更] 免震支承



変更後

免震支承



費用 約6.9億円

・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)	993	358
事業費	908	298
維持管理費	85	60
便益額 (B)	2,412	2,140
走行時間短縮便益	2,120	1,858
走行経費減少便益	238	231
交通事故減少便益	54	51
費用便益比	2.4 3.9 [2%] ※1 5.0 [1%] ※1	6.0 8.5 [2%] ※1 10.3 [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(R7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
20, 500台/日～53, 800/日	750億円	993億円	2, 412億円	2. 4 (6. 0)

※費用便益比算定に用いる総費用(C)は当該事業に係る電線共同溝整備に要する費用は含めていない。

◆道路の役割

■道路の役割
①新幹線駅とのアクセス向上[岡山駅～高梁市:87分→67分]
②重要港湾とのアクセス向上(岡山港～総社市:87分→ 67分)
③環境への影響を考慮した効果[約14千トン／年のCO2削減]※
④沿道環境の改善[NOX排出量:約38.6トン／年(0.5%)削減、SPM排出量:約2.3トン／年(0.5%)削減]※
⑤周辺生活道路の安全性向上(抜け道利用等の低減等)

※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

- ◇一般国道180号総社・一宮バイパス(総社市総社～小寺)延長1.9kmが令和4年度に開通
- ◇岡山総社インターチェンジ流通センターでは大型物流倉庫GLP岡山総社Ⅲが令和4年3月に竣工

2)事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)= 2.4(事業全体) 6.0(残事業)
- ◇道路の役割
 - ①新幹線駅とのアクセス向上〔岡山駅～高梁市:87分→67分〕
 - ②重要港湾とのアクセス向上(岡山港～総社市:87分→ 67分)
 - ③環境への影響を考慮した効果[約14千トン／年のCO2削減]
 - ④沿道環境の改善〔NOX排出量：約38.6トン/年(0.5%)削減、SPM排出量：約2.3トン/年(0.5%)削減〕
 - ⑤周辺生活道路の安全性向上(抜け道利用等の低減等)

3)事業の進捗状況

- ◇令和7年度末時点で用地進捗率は60%。事業全体の進捗率は46%になる見込みである。
- ◇現在までに岡山市北区高松田中～総社市小寺までの5.3kmおよび、岡山市北区槽津～岡山市北区一宮山崎までの1.5kmが開通している。

②事業の進捗見込み

- ◇投資効果の早期発現を図るため段階的に整備している。

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. 岡山県・岡山市への意見照会結果

- ◇岡山県知事の意見:対応方針(原案)は妥当である。
本事業は、一般国道180号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少、高速道路ICへのアクセス性の向上などが期待されることから、早期完成が必要である。コスト縮減に取り組み、効率的に事業を進めていただきたい。
- ◇岡山市長の意見:対応方針(原案)に異議ありません。
一般国道180号 総社・一宮バイパスは、現道の一般国道180号の渋滞を緩和し、緊急輸送道路である現道の代替路線を形成するとともに、数多くの観光資源が分布する吉備路エリアへのアクセス向上など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、コスト縮減に努力しつつ、効率的な事業実施に努める。

	前回再評価 (R2年度)	今回再評価 (R7年度)	備 考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=15.9km	L=15.9km	-
計画交通量	13,700～37,800 台/日	20,500～53,800 台/日	・将来交通需要推計ベースの変更 (H22センサスペース → H27センサスペース)
総事業費	約580億円	約750億円	・地質調査に伴う橋梁計画の構造変更 ・用地費・補償費の増額 ・その他(廃棄物処理リスクによる増額等) による事業費増加
総費用 (C)	742億円	993億円	・基準年の変更 (R2基準からR7基準) ・総事業費の増加による変更
総便益 (B)	1,586億円	2,412億円	・将来交通需要推計ベースの変更 (H22センサスペース → H27センサスペース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂 (R7.2) による変更 ・基準年の変更 (R2基準からR7基準) ・供用年の変更
費用対効果 (B/C)	2.1	2.4	・総費用及び総便益を見直したため

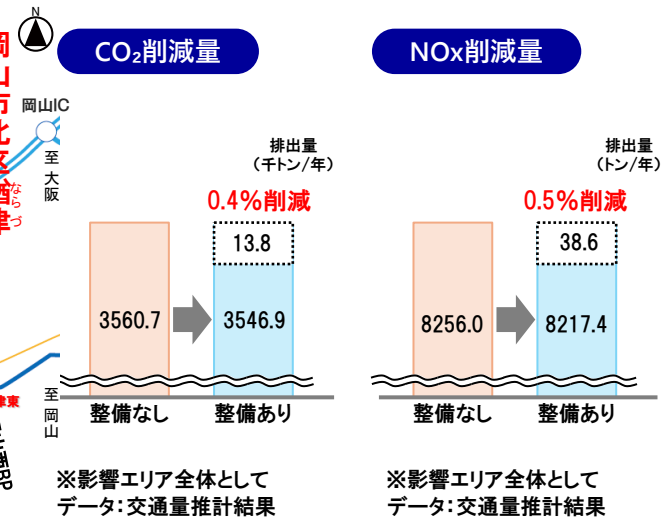
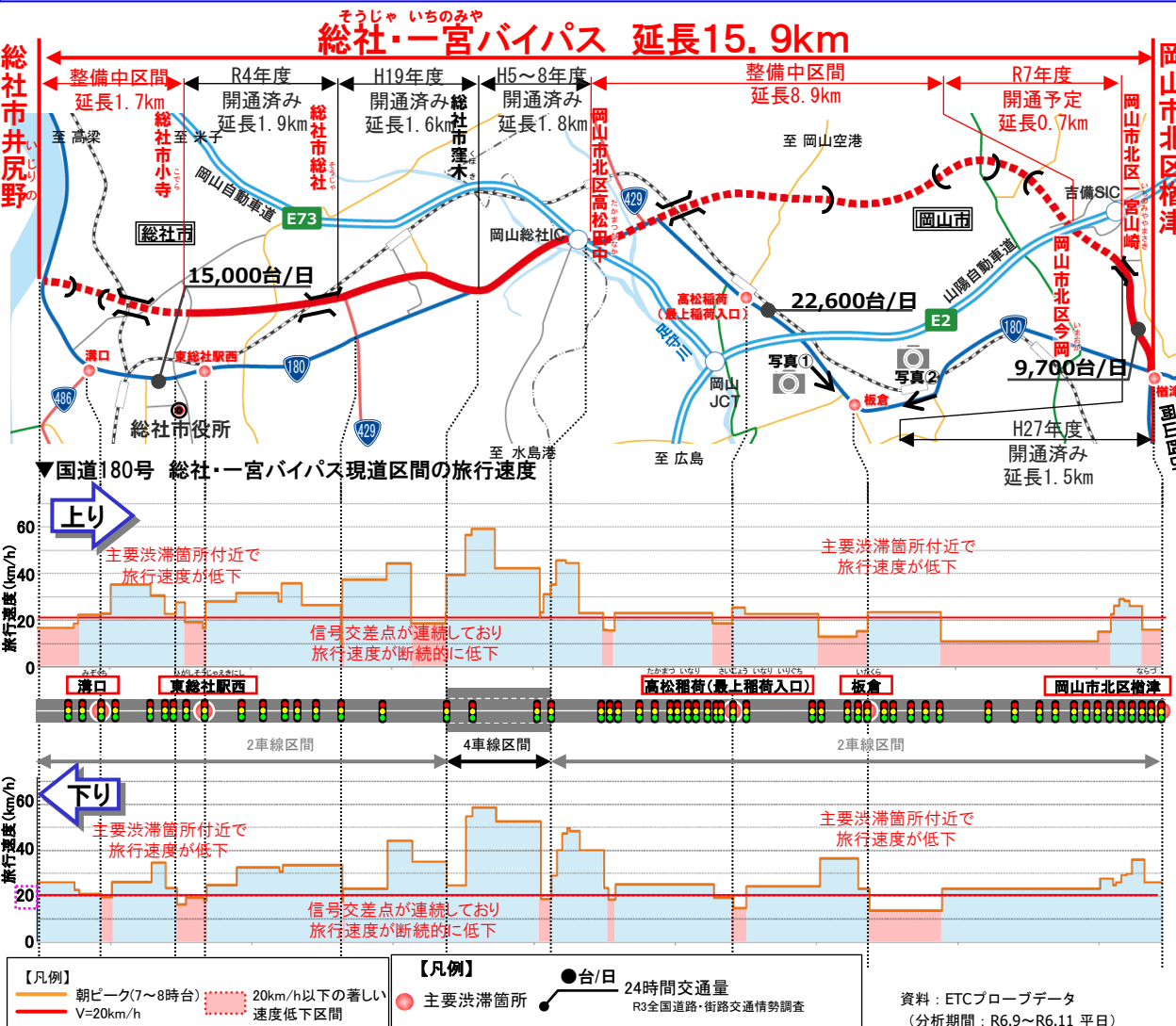
※費用/便益は基準年における現在価値の値
 ※前回評価時の数値は令和2年度費用便益分析算定時点

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
(3) 時間信頼性の向上	所要時間のばらつき改善に伴う余裕時間の短縮効果を便益として算定

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

- ・事業区間内の主要渋滞箇所は、5箇所(楢津東交差点、板倉交差点、高松稲荷(最上稲荷入口)交差点、東総社駅西交差点、溝口交差点) 存在し、上下方向ともに主要渋滞箇所周辺で20km/hを下回る速度低下が発生している。
- ・総社・一宮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

⇒ CO₂ : **5.90億円**、NO_x : **7.32億円**

※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

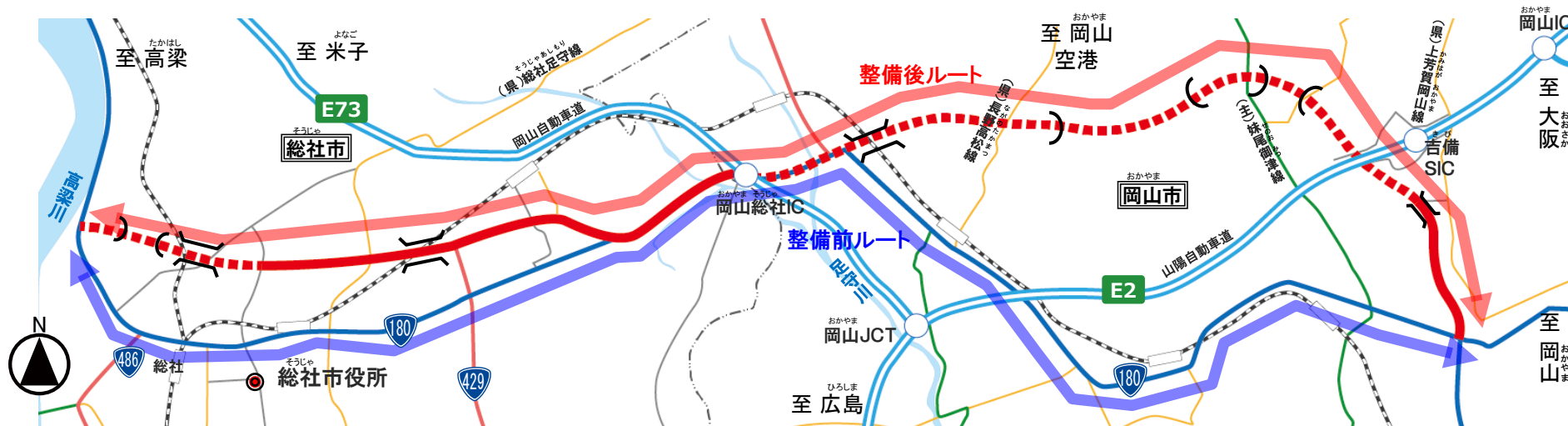
便益額（試算値）＝
（整備なしの排出量貨幣評価値-整備ありの排出量貨幣評価値）
×365日×評価期間（整備後50年間）

③所要時間のばらつき改善に伴う余裕時間の短縮効果

関連SDGs 11
住み続けられるまちづくりを

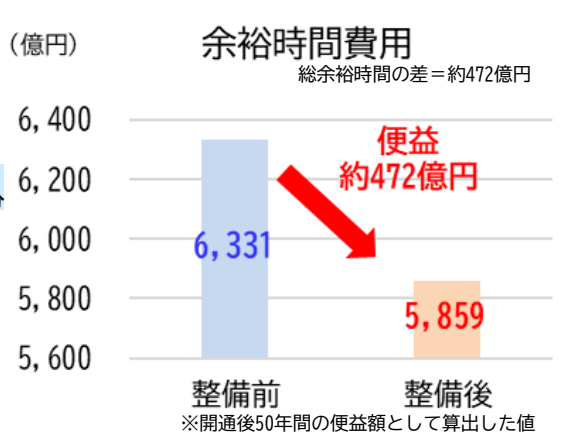
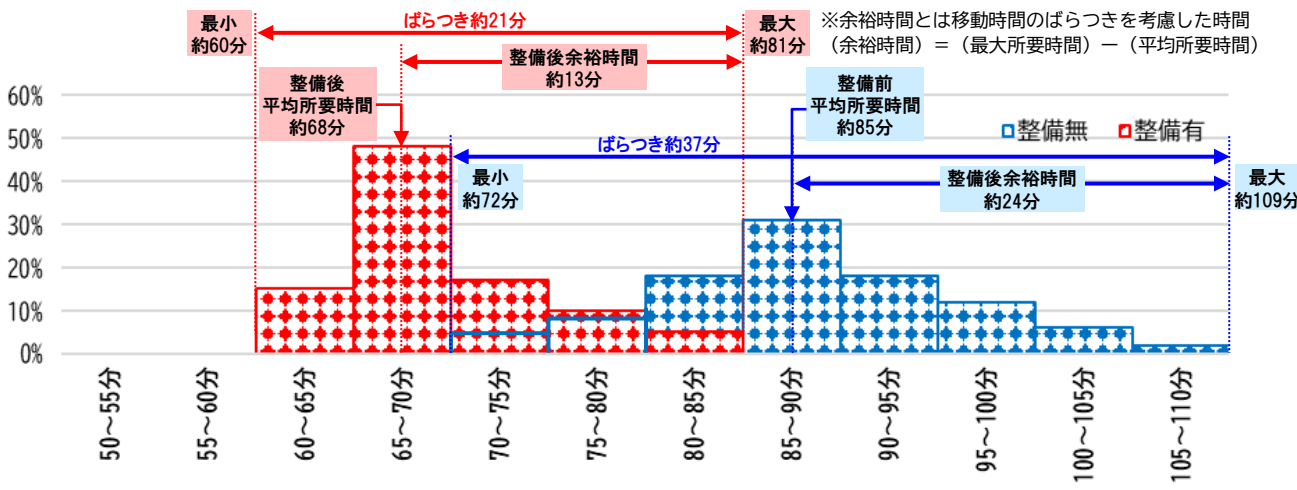
効果項目:(3)時間信頼性の向上

- ・総社・一宮バイパスの開通により所要時間のばらつきは整備前の約37分から整備後は約21分と約半分に短縮。
- ・また余裕時間は整備前に比べて約11分短縮し、余裕時間の短縮による所要時間のばらつき改善に伴う余裕時間の短縮効果を貨幣換算すると約472億円の便益額が見込まれる。



所要時間のばらつき改善に伴う余裕時間短縮のイメージ

便益算出結果



一般国道 1 8 0 号 総社・一宮バイパス

[岡山県への意見照会と回答]

国中整企画第34号

国中整港計第11号

令和7年9月18日

岡山県知事 殿

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7年10月28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 総社・一宮バイパス	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７年１０月１０日（金）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 和田

係 長 藤原

係 員 角丸

TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

技 第 3 8 6 号
令和 7 年 1 0 月 2 1 日

国土交通省 中国地方整備局長
杉中 洋一 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 7 年 9 月 1 8 日付け、国中整企画第 3 4 号及び国中整港計第 1 1 号で照会のあつた、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 1 8 0 号 総社・一宮バイパス

(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１８０号 総社・一宮バイパス		
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） 本事業は、一般国道１８０号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少、高速道路ICへのアクセス性の向上などが期待されることから、早期完成が必要である。コスト縮減に取り組み、効率的に事業を進めていただきたい。			

一般国道 180 号 総社・一宮バイパス

[岡山市への意見照会と回答]

国中整企画第34号

国中整港計第11号

令和7年9月18日

岡山市長 殿

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7年10月28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 総社・一宮バイパス	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７年１０月１０日（金）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 和田

係 長 藤原

係 員 角丸

TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

岡 道 計 第 30003 号
令和 7 年 9 月 22 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7年9月18日付け国中整企画第34号で照会のありました「一般国道180号 総社・一宮バイパス」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 総社・一宮バイパスは、現道の一般国道180号の渋滞を緩和し、緊急輸送道路である現道の代替路線を形成するとともに、数多くの観光資源が分布する吉備路エリアへのアクセス向上など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 菊 地 良 典

T E L 086-803-1696