資料５－１

一般国道 53 号 津山南道路

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道53号 津山南道路	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:岡山県久米郡美咲町打穴中 至:岡山県津山市平福			延長	5.4 km

事業概要

一般国道53号は、岡山県岡山市北区から鳥取県鳥取市までを結ぶ延長約140kmの主要幹線道路である。津山南道路は、岡山県北部に位置し、岡山県久米郡美咲町と岡山県津山市を結ぶ延長5.4kmのバイパスであり、高規格道路「空港津山道路」の一部を構成するものである。

事業目的は、交通安全の確保、災害や交通事故発生時の代替ルートの確保、救命救急活動等の支援、周辺地域の発展を図るものである。

H16年度事業化	H15年度都市計画決定	H19年度用地着手	H26年度工事着手

全体事業費	約 360億円	事業進捗率 (令和8年3月末時点)	約38%	供用済延長	0.0km

計画交通量	14,600 ～ 26,000 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) 3.3(0.5) (参考) 3.7(0.8) 〔2%〕 (参考) 4.1(1.02) 〔1%〕	(事業全体) 14.6%	190 / 1,082億円 事業費:163 / 982億円 維持管理費: 26 / 78億円 更新費: 0 / 22億円	215 / 3,580億円 走行時間短縮便益:167 / 2,875億円 走行経費減少便益: 37 / 606億円 交通事故減少便益: 11 / 99億円	令和8年
	(残事業) 1.1(1.1) (参考) 1.6(1.6) 〔2%〕 (参考) 1.9(1.9) 〔1%〕	(残事業) 4.8%			

感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	交通量	B/C= 2.5～3.8(±10%)	交通量	B/C= 1.005～1.3(±10%)
	事業費	B/C= 3.3～3.4(±10%)	事業費	B/C= 1.05～1.2(±10%)
	事業期間	B/C= 3.3～3.3(±20%)	事業期間	B/C= 1.04～1.2(±20%)

事業の投資効果等

①円滑なモビリティの確保
・損失時間の削減が期待される。
・国道53号を利用するバスの利便性向上が期待される。
・津山市から岡山空港(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
・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「空港津山道路」の一部としての位置づけ。
・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する(津山市～岡山市)。
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される(美咲町～津山市)。
④個性ある地域の形成
・主要な観光地へのアクセス向上が期待される(津山・鶴山公園の入り込み客数(R6)1,323千人／年)。
⑤安全で安心できるくらしの確保
・第三次救急医療機関(津山中央病院救命救急センター)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1次緊急輸送道路に位置付けられている。
・第1次緊急輸送道路である国道53号が通行止めとなった場合、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。【整備なし207.8千t／年⇒整備あり206.6千t／年】
⑧生活環境の改善・保全
・NOX排出量の削減が期待される。【整備なし382.3t／年⇒整備あり379.5t／年】
・SPM排出量の削減が期待される。【整備なし19.7t／年⇒整備あり19.5t／年】
⑨他のプロジェクトとの関係
・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。

・「津山市第6次総合計画（R8.6）」において「ひと」や「もの」の交流を促進するための「広域道路網の整備」に位置付けられている。
・「美咲町第3次振興計画（R2.3）」において「暮らしやすいまちづくり」を推進するための広域交通網ネットワークに位置付けられている。
⑩その他
・津山市、美咲町は、岡山市を中心とする岡山連携中枢都市圏を形成している。
・R4.3に重要物流道路へ追加指定されている。

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。
本事業については、コスト縮減を徹底していただくとともに、沿線自治体も期待していることから、暫定2車線での早期完成に向けて確実に整備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

・津山市では、令和4年9月に津山駅がリニューアル、令和6年9月に多目的交流広場「城下（しろした）スクエア」が完成
・美咲町では、令和6年5月から令和7年5月にかけて、美咲町庁舎の移転や多世代交流拠点が完成
・周辺地域においては、食品や香料メーカー等の製造業や物流に関連した事業所が相次いで立地。新たな産業団地も完成し、企業誘致を開始している

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和7年度末で事業全体の進捗率は約38%、用地の進捗率は約99%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、用地買収及び工事を推進しており早期開通を目指し、事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

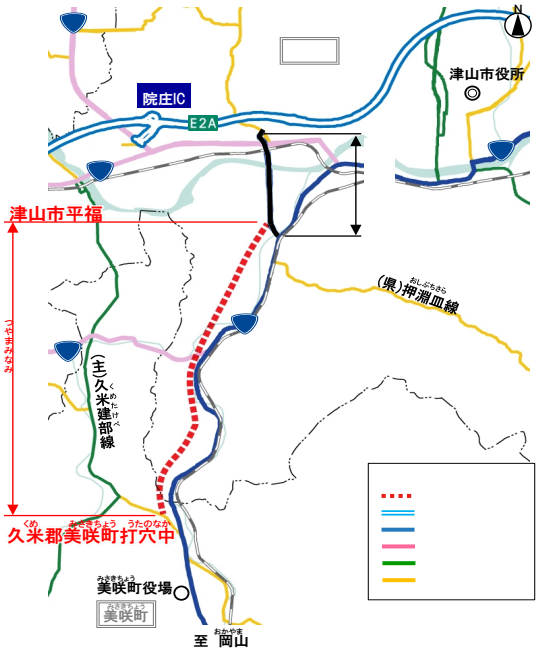
重要物流道路の指定によるトンネル断面の拡大変更によって、トラックの大型化に対応。
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針	改善継続

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。
さらに、主たる施設の構造等に関する事業計画等の改善を実施することで、事業の効率化が図られる。

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）
※B/Cの値は、空港津山道路を対象とした場合、（　）書きの値は事業化区間にした場合の費用便益分析結果。

「事業再評価」
一般国道53号　津山南道路

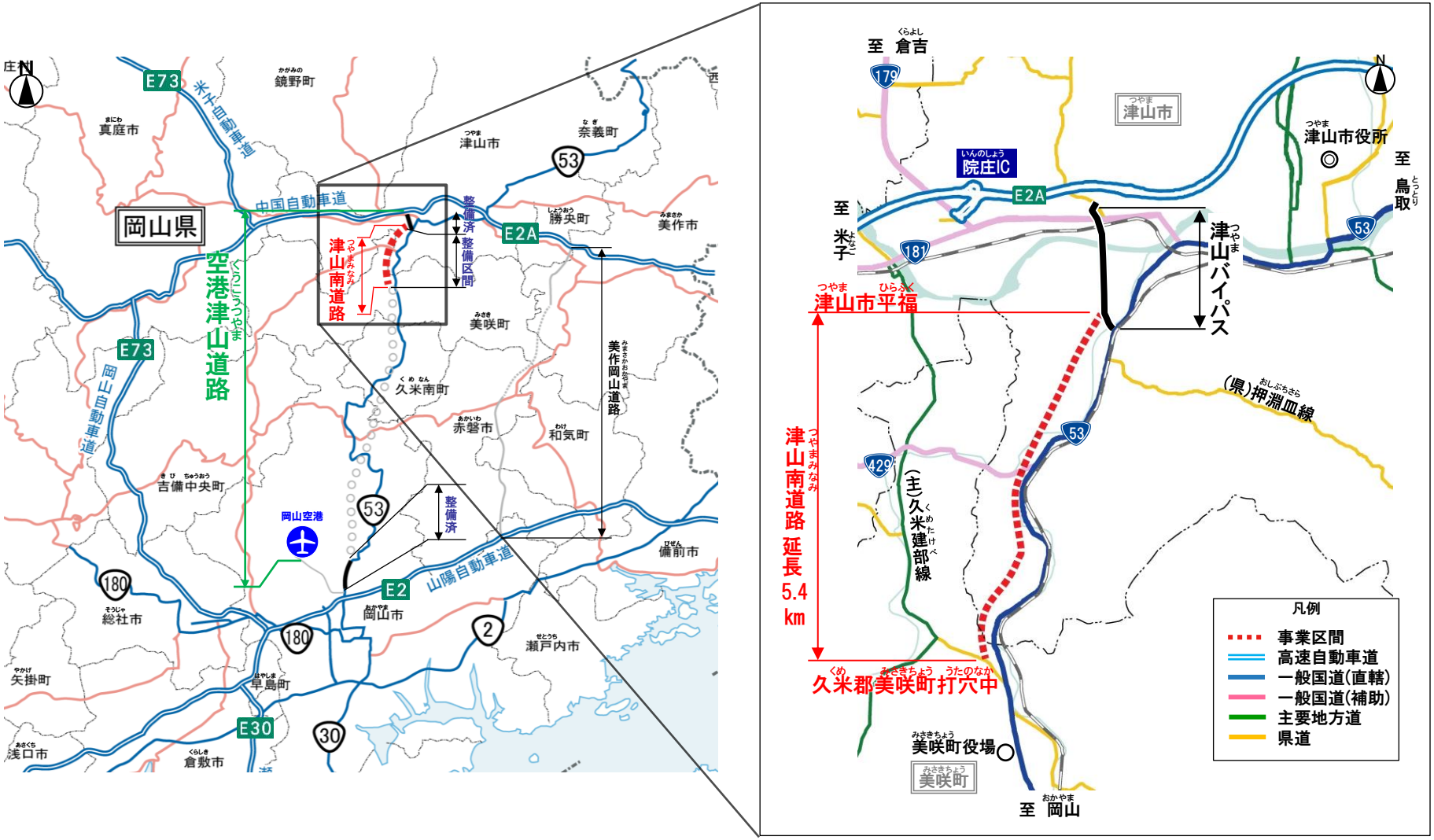
令和8年10月

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53号は、岡山県岡山市北区から鳥取県鳥取市までを結ぶ延長約140kmの主要幹線道路である。
- 津山南道路は、岡山県北部に位置し、岡山県久米郡美咲町打穴中と津山市平福を結ぶ延長5.4kmのバイパス事業であり、高規格道路「空港津山道路」の一部を構成するものである。



1. 事業概要

(2)事業目的と計画概要

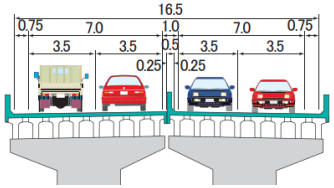
・交通安全の確保、災害や交通事故発生時の代替ルートの確保、救命救急活動等の支援、周辺地域の発展支援を目的とした事業である。

計画概要

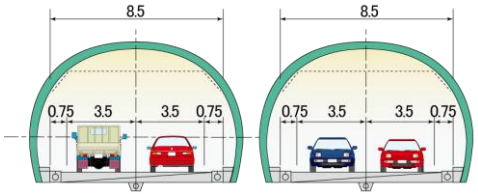
事業名	津山南道路
起終点	起点：岡山県久米郡美咲町打穴中 終点：岡山県津山市平福
計画延長	5.4km
道路規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
全体事業費	約360億円

標準断面図

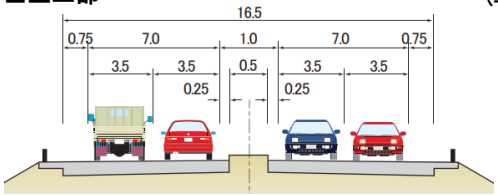
■橋梁部 (単位：m)



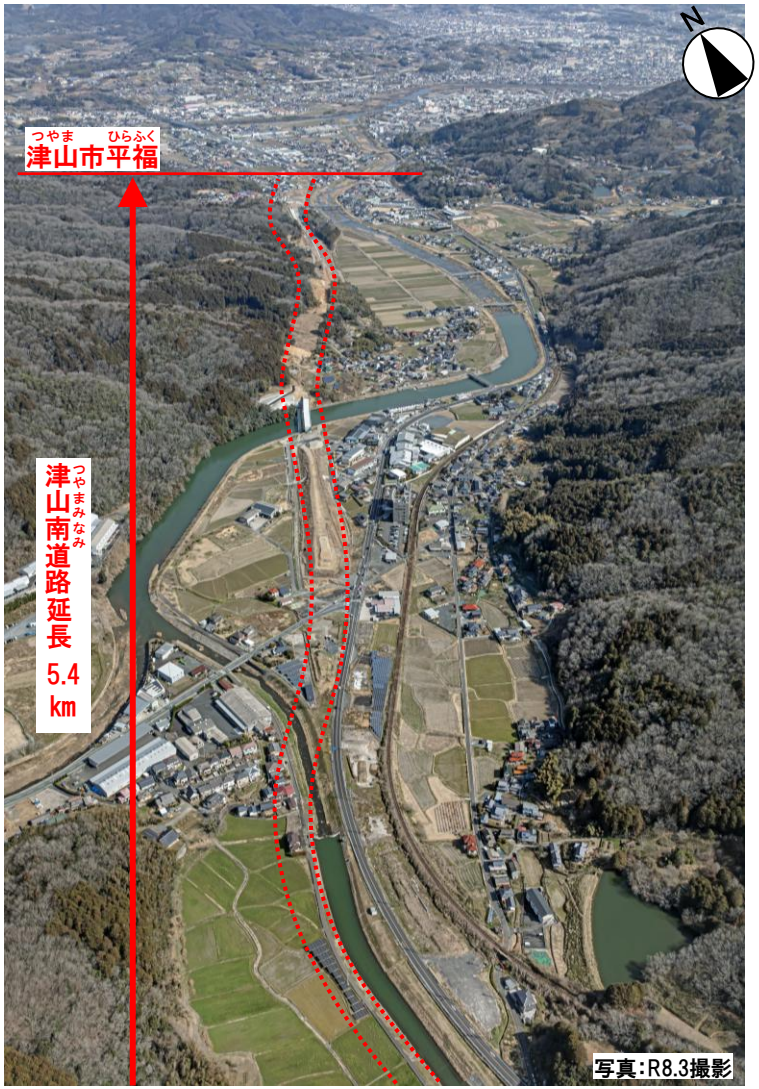
■トンネル部 (単位：m)



■土工部 (単位：m)



至 倉吉

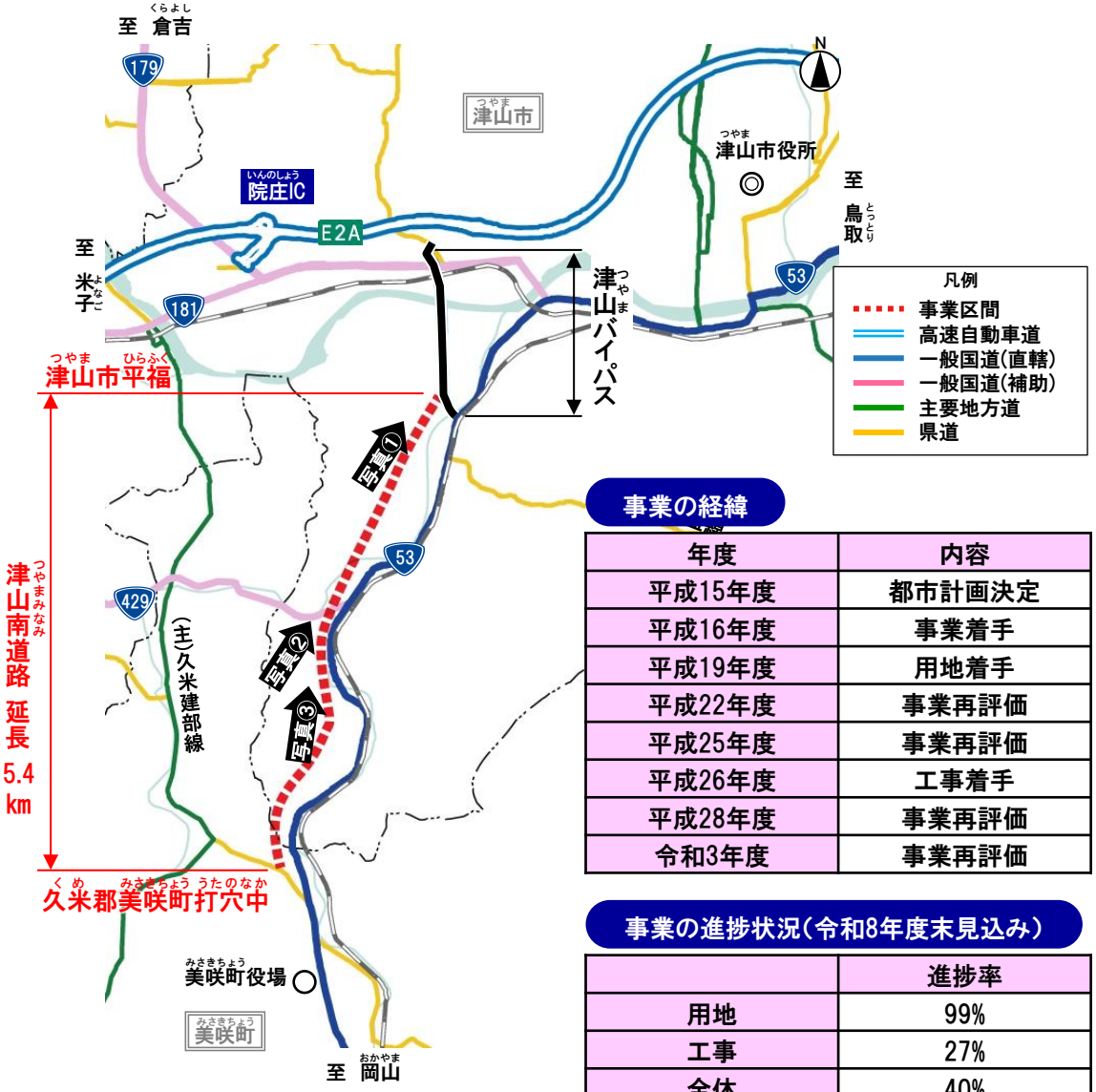


至 岡山

1. 事業概要

(3)事業の経緯及び進捗状況

- 平成16年度に事業着手し、平成19年度より用地買収、平成26年度より工事に着手している。
- 現在は、用地進捗率が99%であり、用地買収及び工事等を推進している。



事業の経緯

年度	内容
平成15年度	都市計画決定
平成16年度	事業着手
平成19年度	用地着手
平成22年度	事業再評価
平成25年度	事業再評価
平成26年度	工事着手
平成28年度	事業再評価
令和3年度	事業再評価

事業の進捗状況(令和8年度末見込み)

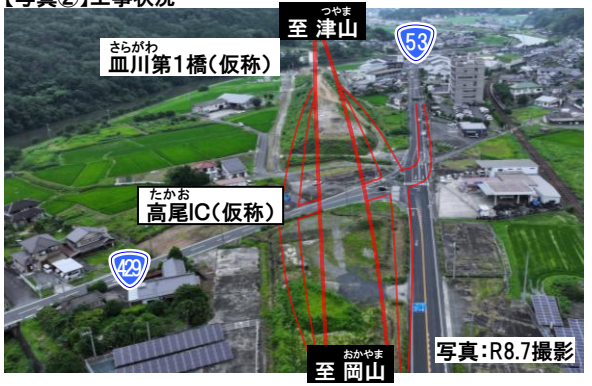
	進捗率
用地	99%
工事	27%
全体	40%

※事業費に対する割合

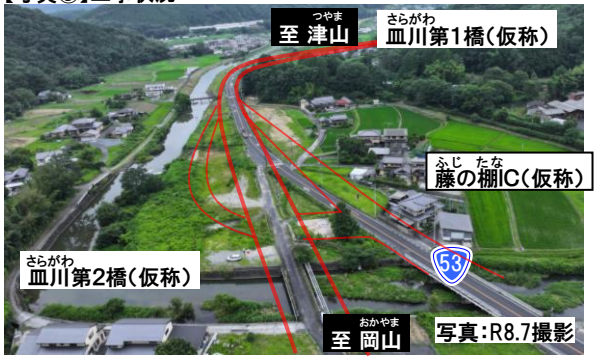
【写真①】工事状況



【写真②】工事状況



【写真③】工事状況



2. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

- 津山市では、令和6年9月に津山駅がリニューアルされ、多目的交流広場「城下スクエア」が完成。
- 美咲町では、令和6年5月から令和7年5月にかけて、美咲町庁舎の移転や多世代交流拠点が完成。
- 周辺地域では、食品や香料メーカーなどの製造業や物流業に関連した施設が相次いで立地。新たな産業団地の分譲や整備計画が進展。

主な周辺環境の変化（前回評価時：令和3年度）

多目的交流広場の完成

・令和6年9月に多目的交流広場「城下スクエア」が完成



写真：津山市HP

美咲町初の産業団地整備

・令和8年度整備着手、令和14年度完成を目指す



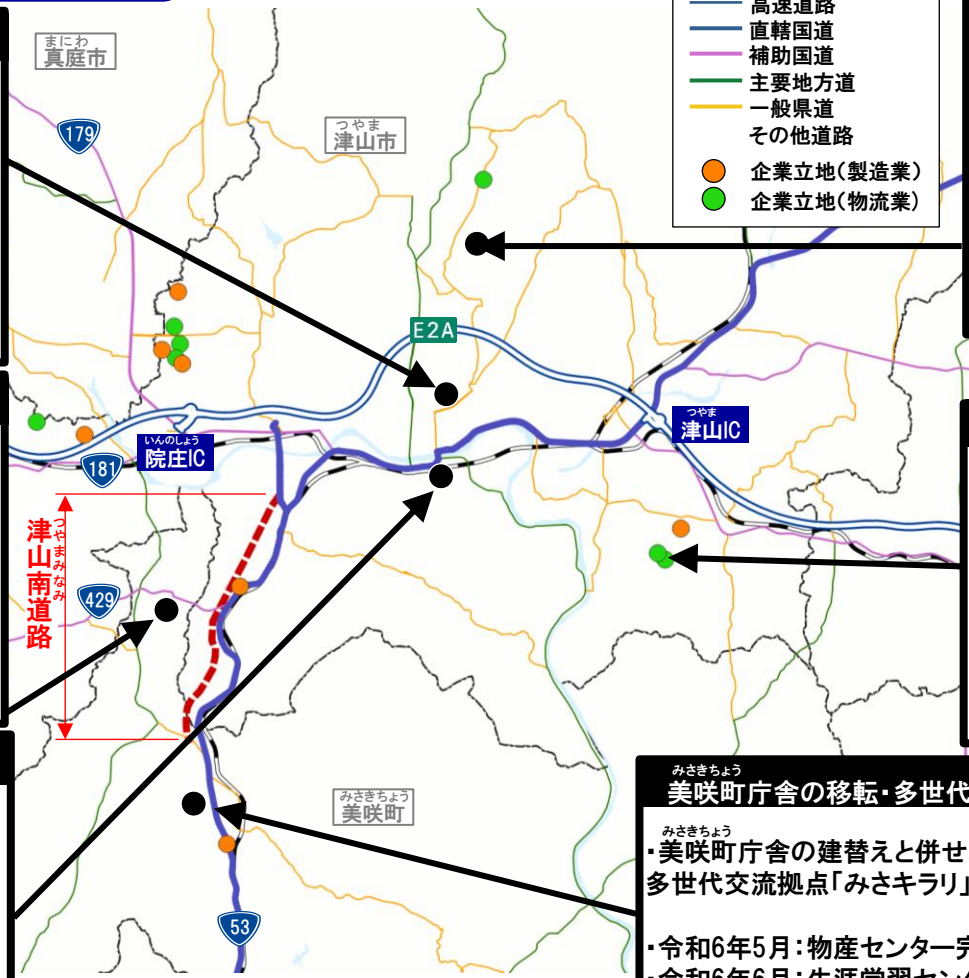
写真：美咲町提供

津山駅のリニューアル

・令和6年9月に津山駅の内外装リニューアル工事が完了

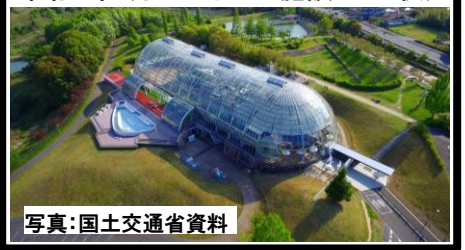


写真：津山市HP



Globe Sports Dome（公民連携）

・公共施設の民間利活用事業
・令和4年5月にスポーツ施設として供用



写真：国土交通省資料

民間企業と連携した産業団地の開発

・令和4年5月に津山市と民間企業が事業連携協定を結び企業誘致開始



写真：津山市HP

美咲町庁舎の移転・多世代交流拠点の整備

・美咲町庁舎の建替えと併せ、多世代交流拠点「みさキラリ」が完成

・令和6年5月：物産センター完成
・令和6年6月：生涯学習センター完成
・令和7年5月：美咲町新庁舎完成



写真：美咲町HP

企業立地：日本立地総覧、新聞記事およびニュースサイトに掲載の施設注）令和3年度以降に立地、移転集約、増設を行った事業所を対象

3. 事業の必要性

（1）道路整備により期待される効果

	≪整備効果≫
①：物流の確実性の向上	整備効果①：通行規制や線形不良の解消による物流の確実性の向上
②：企業活動の支援	整備効果②：県南部との物流効率化による地域産業の支援
③：救急活動の支援	整備効果③：沿線地域の搬送時間短縮
④：観光産業の活性化	整備効果④：県南部からのアクセス向上による誘客の支援

（2）現状の課題

課題①：国道53号の交通事故	整備効果⑤：死傷事故件数の削減
課題②：災害等における通行規制	整備効果⑥：通行止めによる迂回の解消

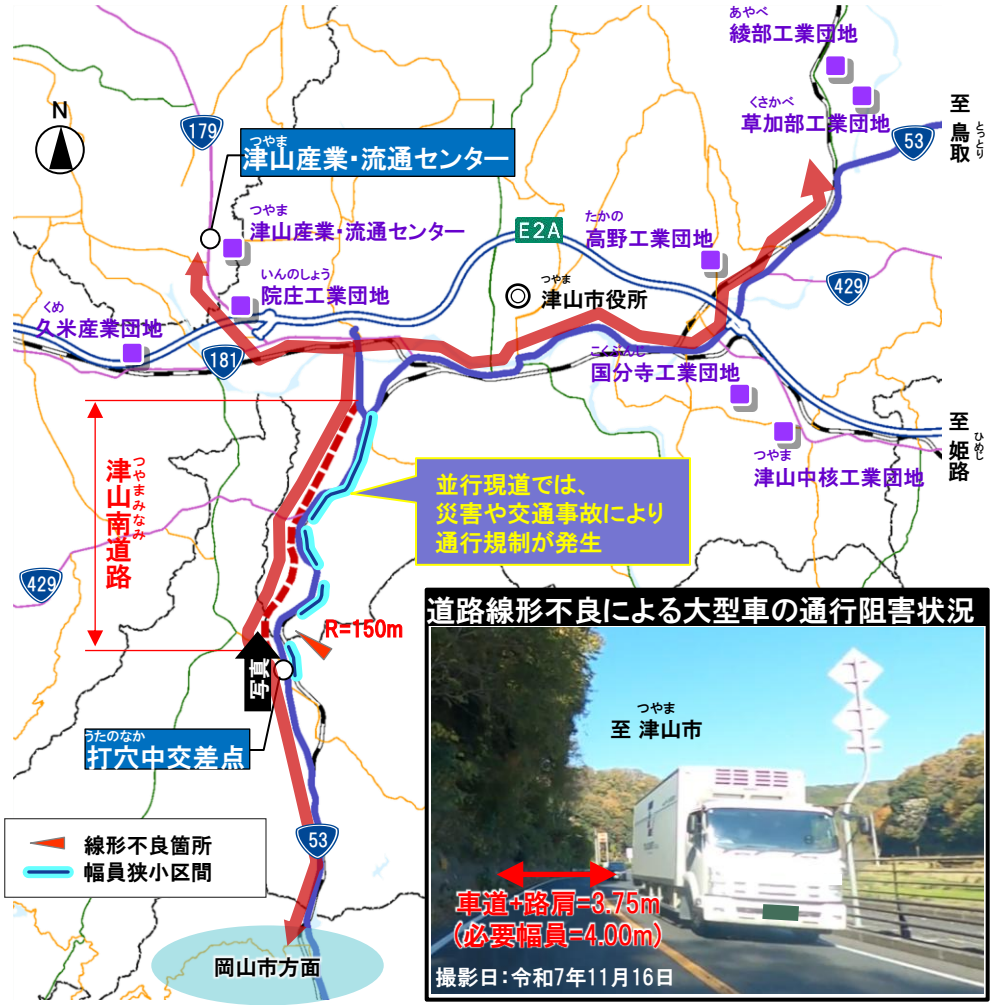
3. 事業の必要性

（1）道路整備により期待される効果

①物流の確実性の向上

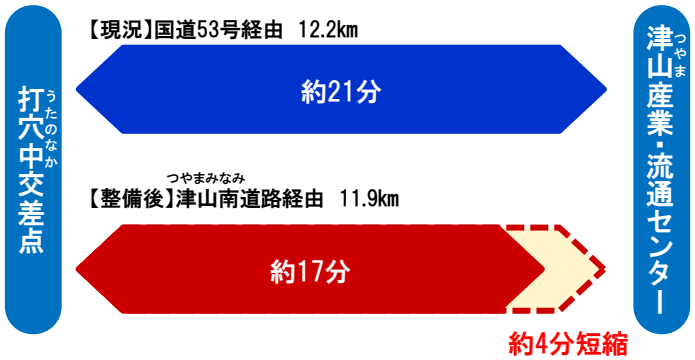
- 津山市には工業団地や産業・流通センターが立地し、岡山県北部の中心的な都市となっている。
- 岡山市などの岡山県南部との往来では国道53号が利用されるが、通行規制や線形不良により物流活動が阻害されている状況である。
- 津山南道路の整備により、物流ルートのリダンダンシー確保、線形改良や時間短縮によるドライバー負担軽減により、確実な物流活動を支援。

津山市の工業団地等の立地状況



道路線形不良による大型車の通行阻害状況

時間短縮効果



所要時間：ETC2.0プローブデータ(R7.9～R7.11平日) 混雑時旅行速度を用いて算出
注）整備後の津山南道路は60km/hを使用

津山産業・流通センターに立地する事業所の声



物流事業者

- 国道53号にはカーブが連続する区間があり、ビン製品や割れ物、生鮮品などの荷崩れを防ぐため慎重な運転が必要となり、走行時にドライバーの負担が発生している状況です。



物流事業者

- 国道53号で災害等による通行規制が発生した場合大型車が利用できる迂回路がなく、大型の10tトラックなどはUターンもできずに立ち往生してしまいます。

令和8年7月 ヒアリング調査結果

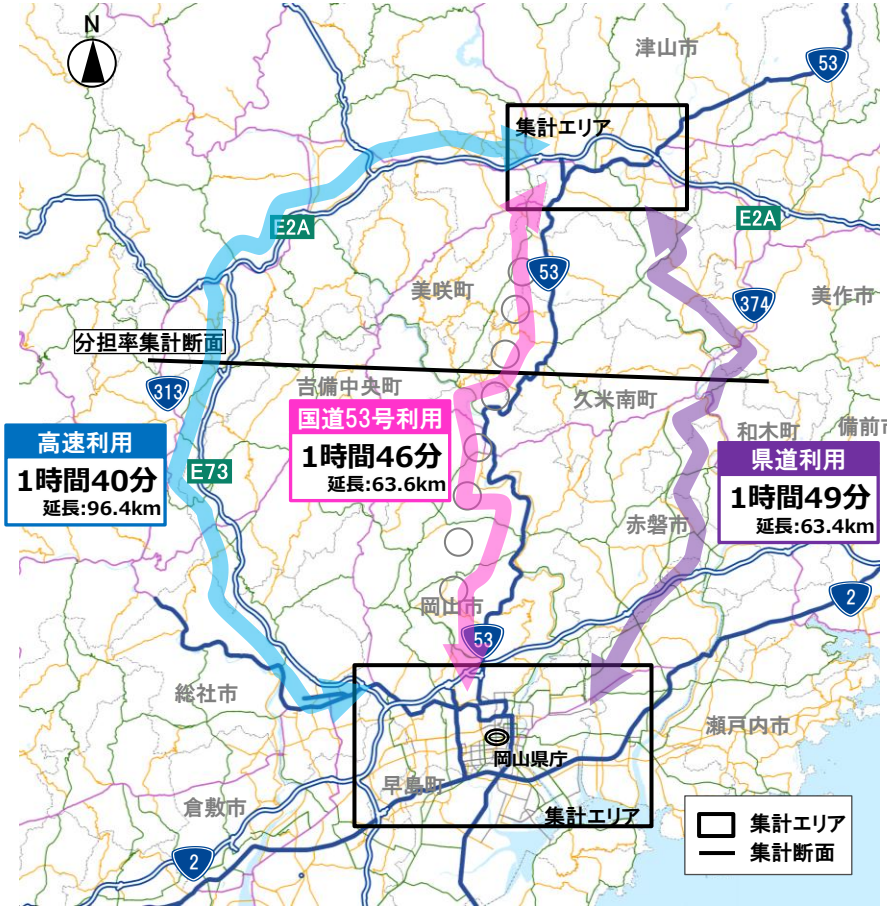
3. 事業の必要性

（1）道路整備により期待される効果

②企業活動の支援

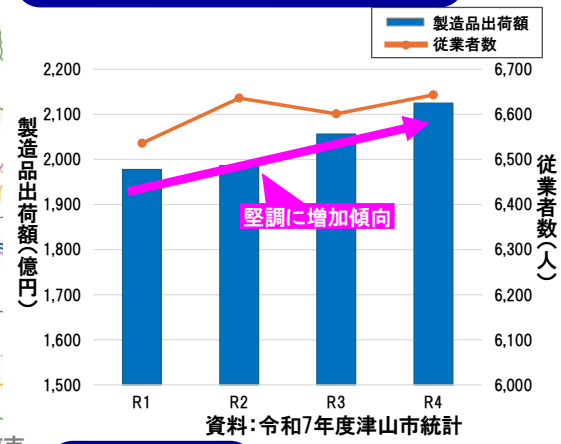
- 津山市～岡山市間を発着する物流車両の約5割は、所要時間が同程度であることやルートの都合等の理由により国道53号を利用している。
- 津山市の製造品出荷額は年々増加しており、製造品の材料や完成品出荷のために安定した輸送ルートが求められている。
- 津山南道路はじめとした道路ネットワークが形成され、新たな物流ルートとして機能することにより、トータルコストで有利な国道53号利用での速達性や定時性、安定性が向上し、物流の効率化が期待される。

津山市～岡山市間の物流車両の流動



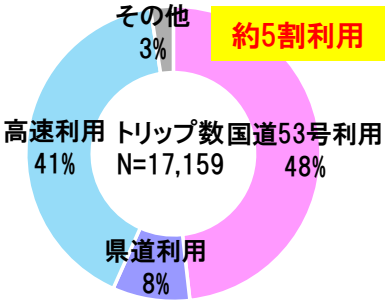
資料：ETC2.0プローブデータ(R7.9～R.11平日) 所要時間は混雑時(7～8時台、17～18時台)

津山市の製造品出荷額の推移



資料：令和7年度津山市統計

物流車両の経路分担率



資料：ETC2.0プローブデータ(R7.9～R7.11平日)
注）集計エリアを発着するデータのうち、用途「貨物」を対象
注）集計断面の通過トリップ数

関係者の声



物流事業者

- 岡山市内方面への輸送では、国道53号を利用しても高速道路利用時と所要時間に大きな差がないため、日常的に国道53号を利用しています。



物流事業者

- 関東からの荷物を岡山空港周辺で配送し津山の拠点へ向かう際には高速代のかからない国道53号を利用しています。



物流事業者

- 岡山市から津山市内へ牛乳の配送を毎日2tトラックで行っており、ルートの都合上、国道53号を利用しています。津山南道路や空港津山道路の整備により、さらなる走行性の向上や安定した輸送の確保を期待しています。

令和8年7月 ヒアリング調査結果

3. 事業の必要性

（1）道路整備により期待される効果

③観光産業の活性化

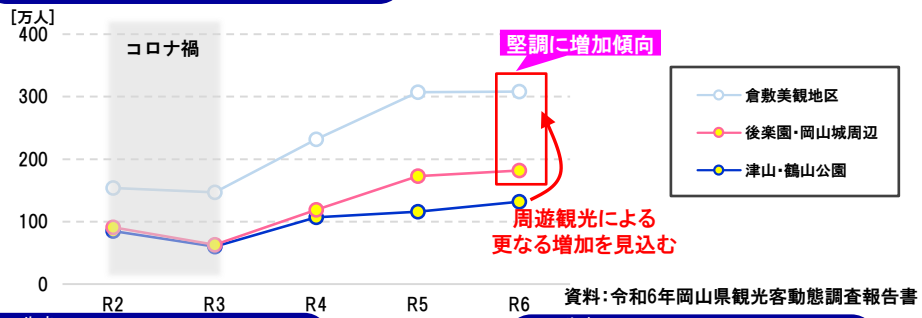
- 岡山県の観光地の集客は倉敷や岡山など県南部が多いが、津山においても年間100万人超を集客しており、近年堅調に増加傾向にある。
- 津山市への来訪者の約3割は県南部の観光地と周遊しており、主要な交通手段は自家用車などをはじめとした道路利用となっている。
- 道路ネットワーク整備により県南部との地域間の連携が強まることで、国道53号沿線や津山市周辺の観光地への来訪促進が期待される。

岡山市～津山市間の観光地の観光入込客数



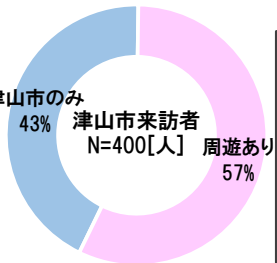
令和6年岡山県観光客動態調査報告書　写真提供：岡山県観光連盟

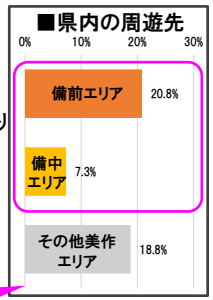
岡山市・津山市間の観光動態



資料：令和6年岡山県観光客動態調査報告書

津山市来訪者の周遊状況



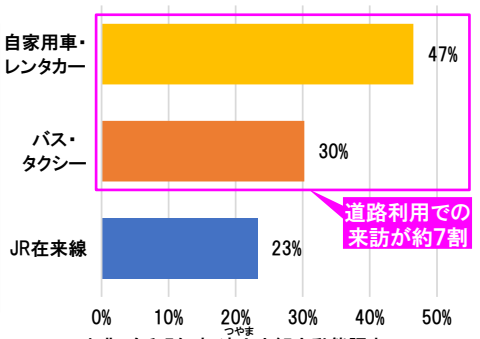


津山市来訪者の約3割が
県南部の観光地と周遊

出典：令和7年度 津山市観光動態調査

津山市来訪者の交通手段

N=387[人]



出典：令和7年度 津山市観光動態調査
注）交通手段「新幹線」「その他」を除外し再集計

関係者の声



津山市観光振興課

- 津山市は県南との結びつきが強く、国道53号を利用される観光客が多いですが、1車線のため観光シーズンは混雑しています。
- 津山南道路が整備されることで、岡山市方面からの誘客に繋がることを期待しています。

3. 事業の必要性

(1)道路整備により期待される効果

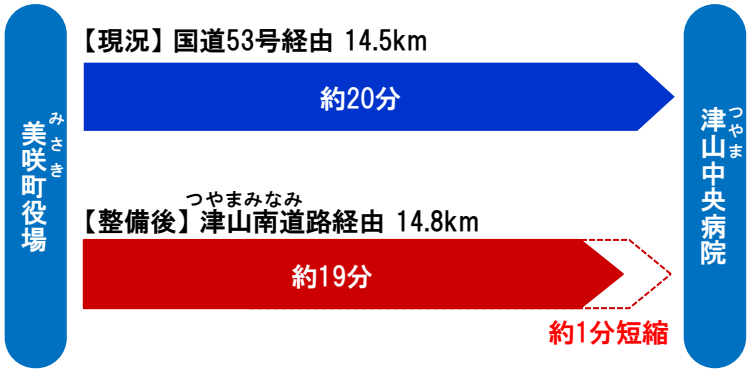
④救急活動の支援

- 美咲町や久米南町から津山市の津山中央病院(救命救急センター)へ年間平均426件の搬送実績がある。
- 津山南道路の整備により、線形不良箇所を回避した搬送ルートの確保および搬送時間短縮や4車線化による円滑な走行により、救急活動を支援する。

美咲町、久米南町方面からの救急搬送状況

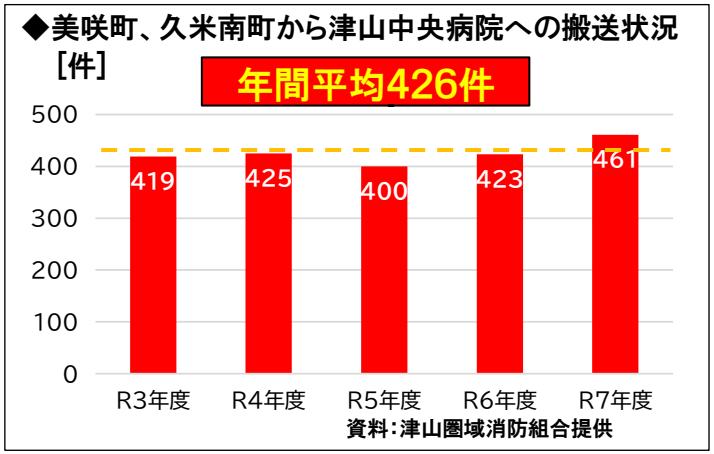


美咲町・久米南町からの搬送時間の短縮状況



所要時間:規制速度を用いて算出
注)整備後の津山南道路は60km/hを使用、市道部は30km/hを使用

美咲町・久米南町からの搬送状況



関係者の声



- 美咲町周辺からの搬送は通期時間帯は混雑、また片側1車線のため追越が困難であり問題と感じます。
- 道路整備後は車両の分散により渋滞緩和・搬送時間が短縮し、医療機関へ早期搬入が期待されます。

津山圏域消防組合

令和8年7月 ヒアリング調査結果

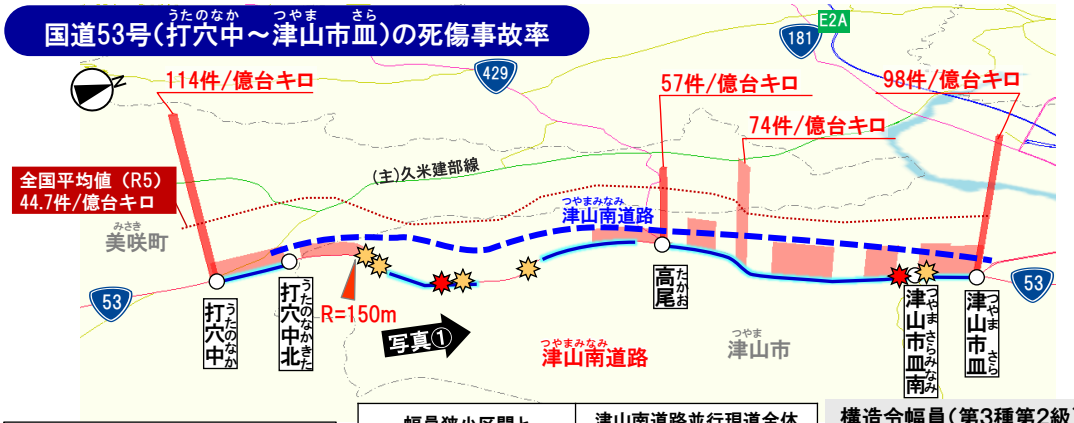
3. 事業の必要性

(2)現状の課題

①国道53号の交通事故

・津山南道路並行区間の死傷事故率は全国平均よりも高い箇所があり、カーブ区間や幅員狭小区間においては車線逸脱に起因する正面衝突事故が発生している状況である。
・津山南道路の整備により、交通の転換が図られることで、事故の削減が期待される。

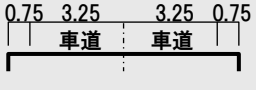
国道53号(打穴中～津山市皿)の死傷事故率



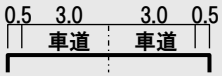
死傷事故率(R3-R6)
死傷事故率(全国平均)
信号交差点
正面衝突事故
通行止めを伴う正面衝突事故
幅員狭小箇所

幅員狭小区間と発生事故件数	津山南道路並行現道全体	うち幅員狭小区間
延長	5.8km	4.1km
正面衝突事故(H27-R6)	7件	5件
うち、通行止めを伴う正面衝突事故	1件	1件

構造令幅員(第3種第2級)



現況幅員

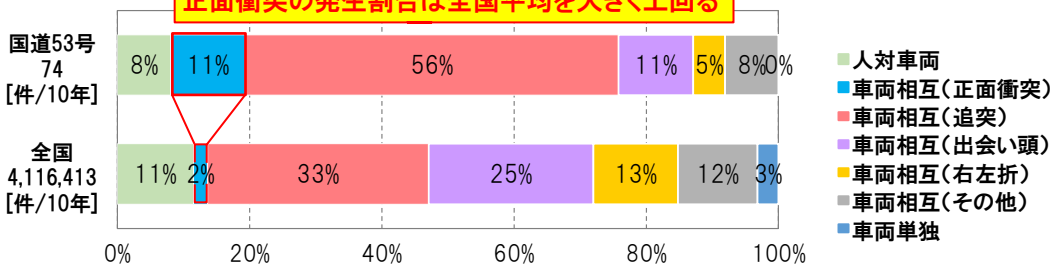


単位:m

死傷事故率(国道53号):交通事故・道路統合データベース(R3-R6)
死傷事故率(全国):令和6年度交通統計(R5平均)
正面衝突事故:交通事故・道路統合データベース(H27-R6)

国道53号(打穴中～津山市皿)の死傷事故の特性

正面衝突の発生割合は全国平均を大きく上回る



国道53号:交通事故・道路統合データベース(H27-R6)
全国:令和6年度交通統計(H27-R6)

国道53号(打穴中～津山市皿)の交通事故に伴う通行規制

年	全面通行止め		片側交互通行	
	件数	規制時間	件数	規制時間
H27	0	0:00	0	0:00
H28	1	1:39	1	2:12
H29	0	0:00	0	0:00
H30	1	1:20	4	5:21
R1	0	0:00	3	4:30
R2	0	0:00	1	1:08
R3	1	2:08	3	4:47
R4	0	0:00	1	0:45
R5	0	0:00	0	0:00
R6	0	0:00	2	3:32
R7	1	1:44	0	0:00
H27-R7合計	4	6:51	15	22:15

資料:岡山国道事務所 (平成27年～令和7年)
注)並行現道区間(打穴中交差点～津山市皿交差点)を対象

【写真①】国道53号の正面衝突事故発生箇所の状況



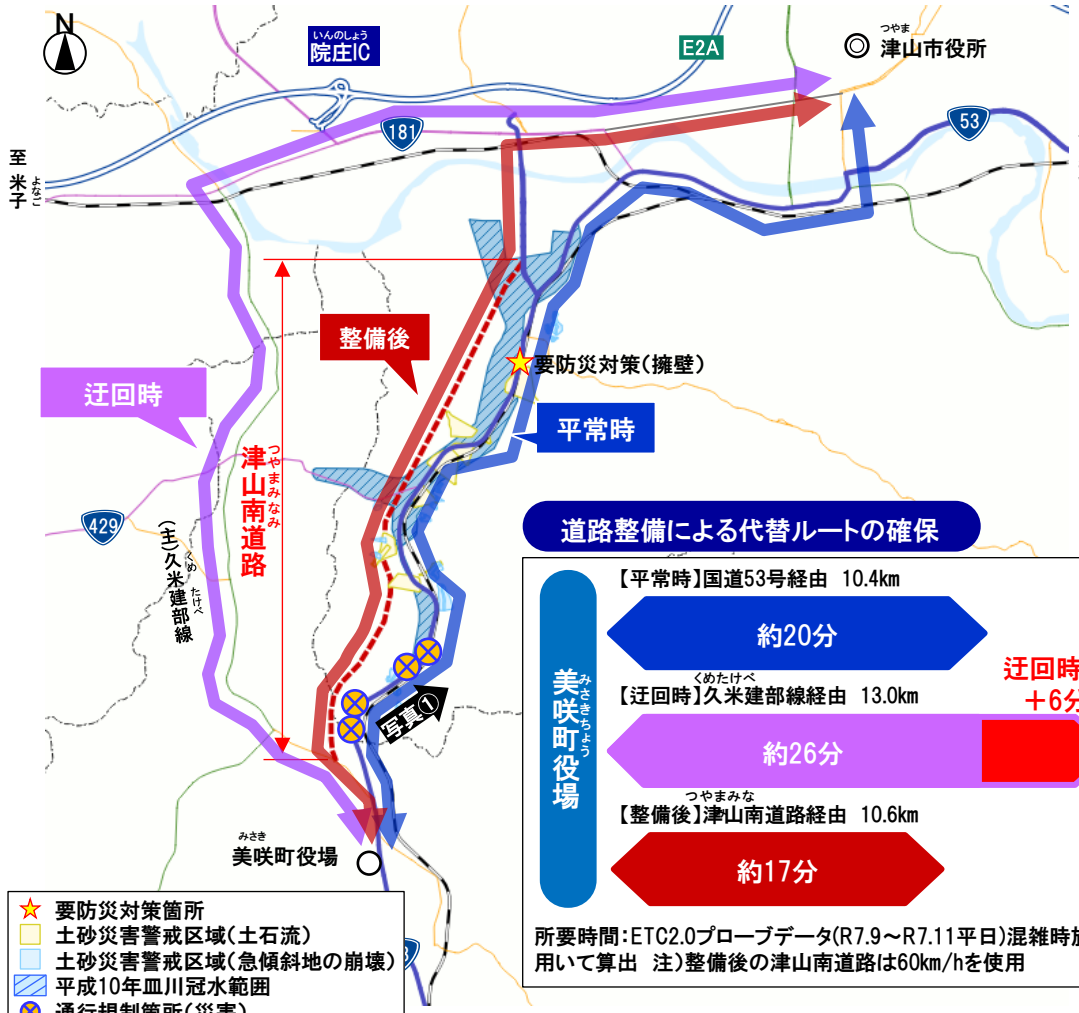
3. 事業の必要性

(2)現状の課題

②災害等における通行規制

- 国道53号は、集中豪雨や交通事故等による通行止め等が発生している状況であり、特に平成10年の台風10号では、皿川が氾濫し、5時間30分の通行止めが発生。並行する県道久米建部線は大型車走行可能であるものの、迂回時は約6分の遅れが想定される。
- 津山南道路の整備により、国道53号の通行規制時における代替ルートが確保される。

通行規制による迂回路(美咲町役場～津山市役所)



道路整備による代替ルートの確保

所要時間:ETC2.0プローブデータ(R7.9～R7.11平日)混雑時旅行速度を用いて算出 注)整備後の津山南道路は60km/hを使用

国道53号(打穴中～津山市皿)の災害による通行規制状況

年	規制内容	要因	発生地点	発生日	規制時間
H10	通行止	河川氾濫		平成10年10月17日	5:30
H11	片側交互	落石	津山市福田	平成11年6月5日	不明
H15	片側交互	落石	津山市福田	平成15年8月14日	3:20
H24	片側交互	路面冠水	津山市福田	平成24年7月20日	0:25
H25	片側交互	路面冠水	津山市福田	平成25年9月4日	0:46
合計規制時間				約10時間	

通行規制実績:岡山国道事務所(平成10年度～令和7年度)





5. コスト増加の要因

・総事業費（増額後）360億円、今回増額：140億円（約64％増）

資料－3

コスト増加の内訳

項目	増額費用
①トンネルの断面形状変更に伴う費用の増加	11億円
②トンネル支保パターンの変更・補助工法の追加	42億円
③切土工の土質の見直しに伴う費用の増加	44億円
④埋蔵文化財の調査面積の増加	11億円
⑤労務費・物価上昇による増加	32億円
合　計	140億円

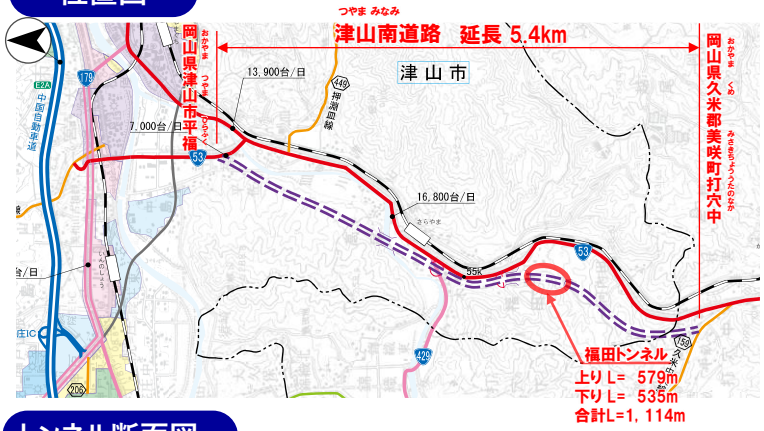
5. コスト増加の要因

①トンネルの断面形状変更に伴う費用の増加

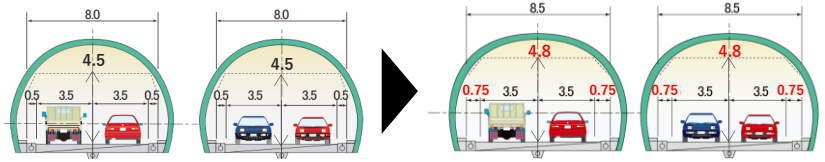
約11億円の増額

・津山南道路が重要物流道路に追加指定されたことで、福田トンネルにおいて国際海上コンテナ車が特車許可なく通行できる建築限界を確保した断面形状への変更が生じ、コストが増加した。

位置図



トンネル断面図



当初	変更
幅員 W=8.0m(=0.5+3.5+3.5+0.5)	幅員 W=8.5m(=0.75+3.5+3.5+0.75)
建築限界 H=4.5m	建築限界 H=4.8m
内空断面積 A=54.162m2	内空断面積 A=58.820m2

内空断面積変更に伴う増額費用

1000千円/m×1,114m(トンネル上下線延長)＝**約11億円**

トンネルの断面形状変更内容

①建築限界4.5m⇒4.8m

重要物流道路の特別な構造基準

■ 重要物流道路の新設・改築に適用する**道路構造の基準**について、**国際海上コンテナ車(40ft背高)が特車許可なく通行可能となる水準まで引き上げる。**

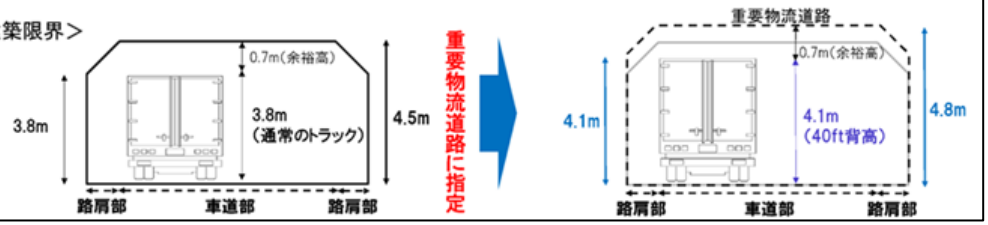
<設計車両>

		高速国道・自専道等 1種、2種 3種1級、4種1級	その他の道路
設計車両		セミトレーラ連結車	普通自動車
諸元	長さ	16.5m	12m
	幅	2.5m	2.5m
	高さ	3.8m	3.8m
	前端オーバハング	1.3m	1.5m
	軸距	前軸距 4m 後軸距 9m	6.5m
	後端オーバハング	2.2m	4m
	最小回転半径	12m	12m

重要物流道路に指定

		重要物流道路 高速国道・自専道等	重要物流道路 その他の道路
設計車両		国際海上コンテナ車(40ft背高)	
諸元	車長	16.5m	16.5m
	幅	2.5m	2.5m
	高さ	4.1m	4.1m
	前端オーバハング	1.3m	1.3m
	軸距	前軸距 4m 後軸距 9m	前軸距 4m 後軸距 9m
	後端オーバハング	2.2m	2.2m
	最小回転半径	12m	12m

<建築限界>



②路肩幅0.5m(特例値)⇒0.75m(標準値)

道路構造令の解説と運用R3.3において、トンネルで、自転車道、自転車通行帯又は自転車歩行者道を設けない第3種の道路においては、**路肩の幅員は縮小しない**ことを基本とする方針となった。

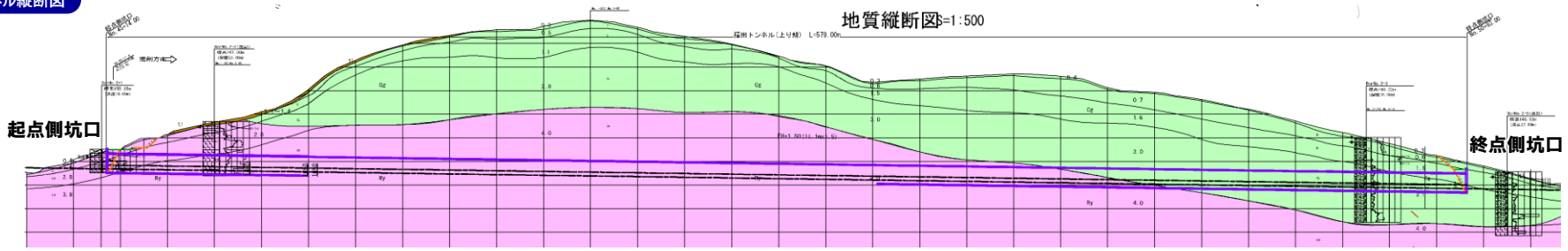
5. コスト増加の要因

②トンネル支保パターンの変更・補助工法の追加

約42億円の増額

- 当初計画では、既往文献調査により、地山等級区分を想定していた。地質調査や弾性波探査の結果、想定より脆弱な地山が確認されたため、支保パターン及び補助工法の見直しを行った。
- 「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（R6改正）」により肌落ちにかかる安全対策が原則必要となったことで、肌落ち防止対策として鏡吹付けが追加計上となり、コストが増加した。

トンネル縦断図



トンネル支保パターンの変更・補助工法に伴う増額費用

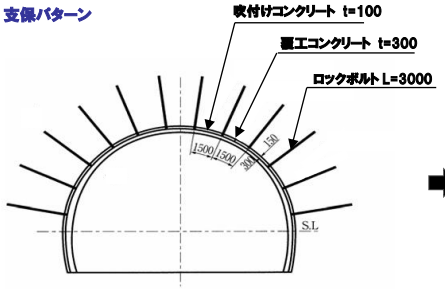
【支保パターン変更の内訳】
CI → CII-b、DI-b
CII-b → DI-b

■追加額：約21億円

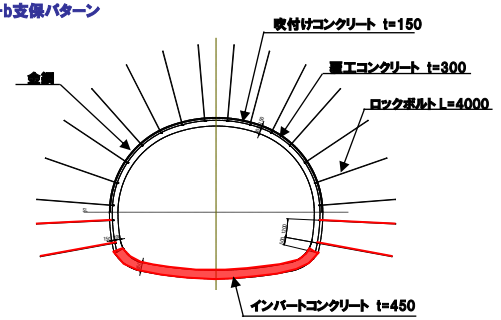
【補助工法の内訳】
長尺鋼管フォアパイリング　14シフト（トンネル上下線）
小口径長尺鋼管フォアパイリング　336本（トンネル上下線）

■追加額：約14億円

CI支保パターン



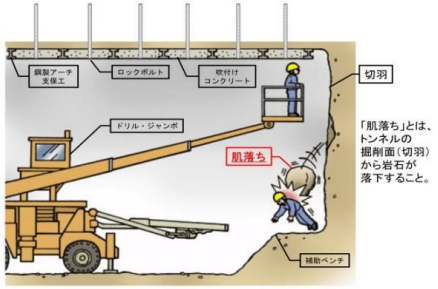
DI-b支保パターン



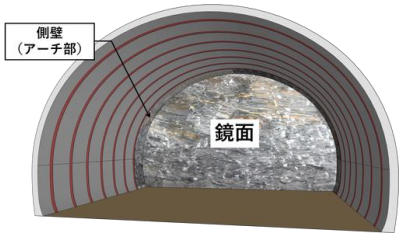
肌落ち防止対策の必要性（ガイドライン改定概要）

発注者が講ずべき措置
1 設計段階
・地山の地形・地質調査の結果に基づき適切な支保パターンを選定すること。
・切羽の自立が悪い場合に適用される支保パターンIN-1P又はDI-a以下では原則として鏡吹付けを実施することについて設計図書に記載すること。また、支保パターンIN-2P又はCII-b以上の場合であっても、以下のア～ウのいずれかの事項が発生することが懸念される場合には鏡吹付けの実施について検討する必要があることについて設計図書に記載すること。
ア 鏡面から岩塊が抜け落ちる
イ 鏡面の押出しを生じる
ウ 鏡面は自立せず崩れあるいは流出

肌落ち



鏡吹付け



鏡吹付追加に伴う増額費用

500千円/m×1,144m＝**約7億円**

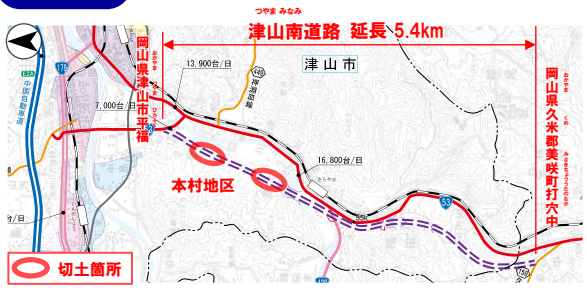
5. コスト増加の要因

③切土工の土質の見直しに伴う費用の増加

約44億円の増額

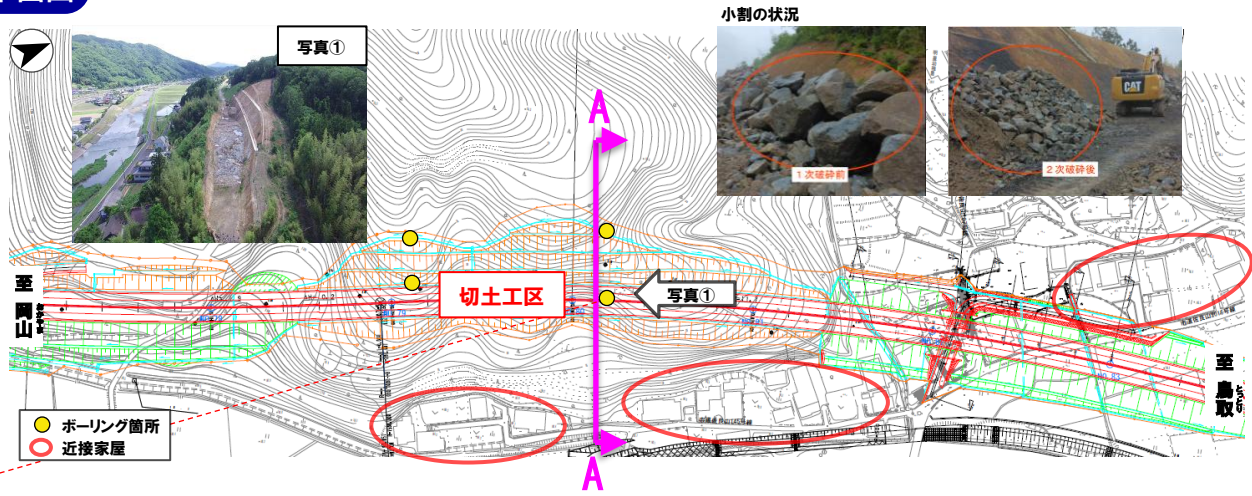
- 本村地区において、当初設計時は、地質調査結果より軟岩の地層線が深いもしくは中硬岩が出現しないと想定したが、工事を進めたところ中硬岩が出現することが判明し、中硬岩掘削に要するコストが増額した。
- 中硬岩は通常、火薬併用による掘削を行うが、家屋が近接し騒音・振動に配慮するため静的な破砕工法併用掘削を行い、仮置場所に一次運搬後、ブレーカ工法による二次破砕を実施した。

位置図

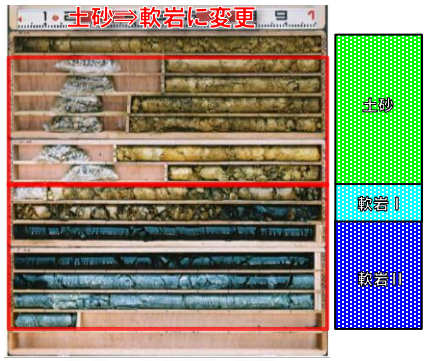


当初計画			変更計画		
・切土(土砂)	15.0万㎥	2.9億円	・切土(土砂)	3.6万㎥	0.7億円
・切土(軟岩)	3.9万㎥	1.5億円	・切土(軟岩)	5.8万㎥	2.2億円
・切土(硬岩)	- 万㎥	- 億円	・切土(硬岩)	9.5万㎥	45.7億円
			静的破砕＋運搬		
合 計	約4億円		合 計	約48億円	

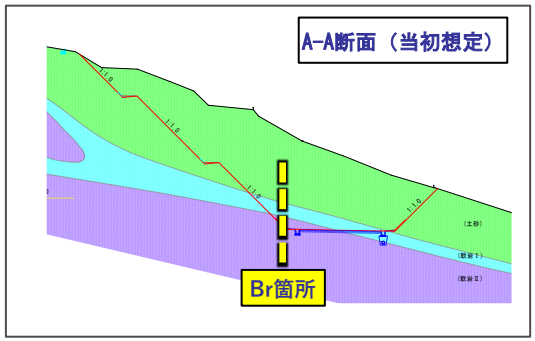
平面図

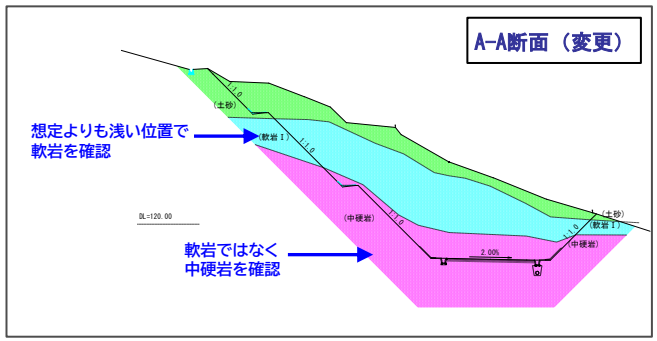


調査ボーリング



断面図





調査ボーリングでは、亀裂があり風化も進んでいたため、軟岩と判定した。

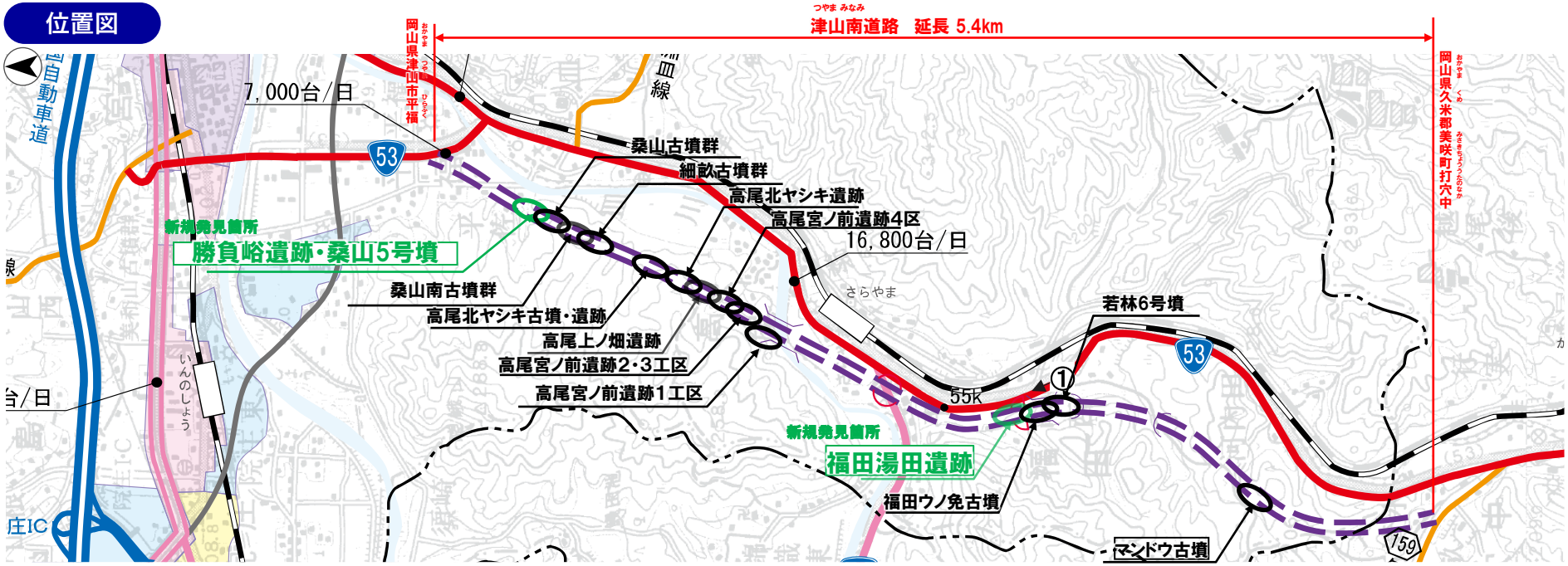
5. コスト増加の要因

④埋蔵文化財調査面積の追加

約11億円の増額

○津山南道路において、遺跡地図情報に基づき埋蔵文化財包蔵地を想定し調査範囲を設定していた。
○埋蔵文化財は地下に埋没している性質上、発掘調査により、新たに遺跡が発見されたり、試掘調査時の想定を上回る範囲で遺跡が確認されたため、調査面積が増加した。

位置図



埋蔵文化財の調査面積の内訳

当初		変更	
・高尾上ノ畑遺跡	700㎡	・高尾上ノ畑遺跡	8,000㎡
・高尾宮ノ前遺跡	1,500㎡	・高尾宮ノ前遺跡	7,235㎡
・その他の遺跡	2,500㎡	・福田湯田遺跡	6,600㎡
		・勝負峪遺跡・桑山５号墳	2,345㎡
		・その他の遺跡	13,845㎡
合計	4,700㎡	合計	38,025㎡
事業費	約1億円	事業費	約12億円


写真① 福田湯田遺跡　発掘調査


写真② 福田湯田遺跡　遺物

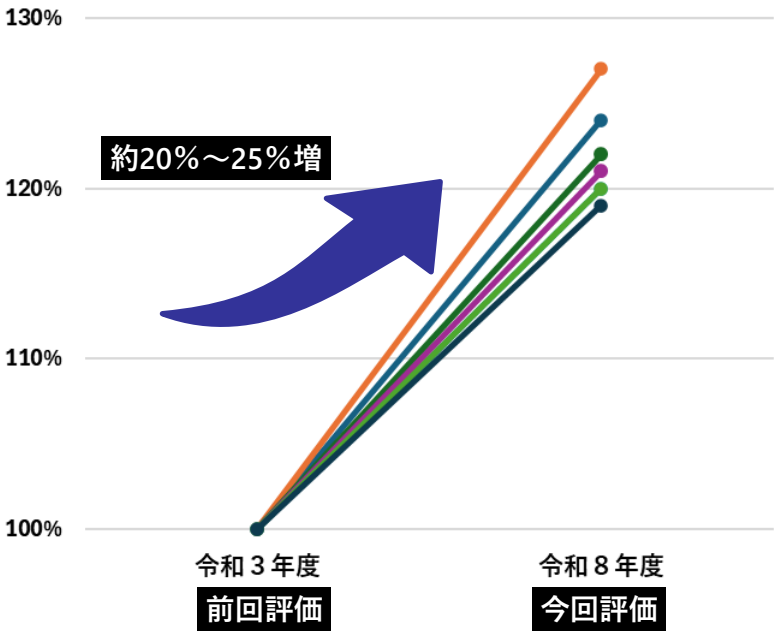
5. コスト増加の要因

⑤労務費・物価上昇による増加

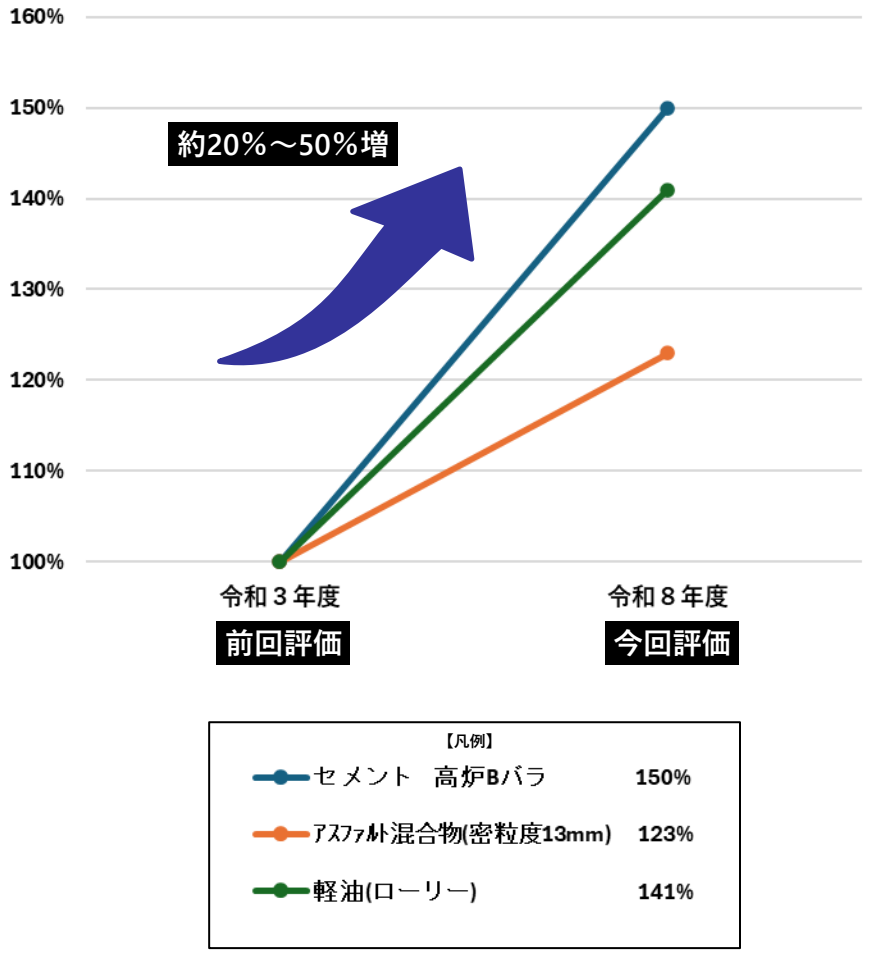
約32億円の増額

・前回評価（令和3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。

労務単価の伸び率【岡山県】



主要建設資材単価の伸び率【岡山県】



5. コスト増加の要因

⑤労務費・物価上昇による増加

約32億円の増額

・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、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。

＜物価上昇理由＞

●その他費用
・生コン、アスファルト、石油関連の価格高騰。
・工事、調査設計における労務単価の上昇。

＜物価上昇内訳＞　（百万円）

		津山南道路（L=5.4km）			
		R3再評価（R4以降残）	R8再評価（R4以降残）	物価上昇	上昇率
工事費		10,123	13,136	3,013	1.30
	改良費	2,689	3,338	649	1.24
	橋梁費	1,491	2,041	550	1.37
	トンネル費	3,863	5,021	1,158	1.30
	IC・JCT費	117	146	29	1.25
	舗装費	946	1,196	250	1.26
	付帯施設費	1,017	1,394	377	1.37
用地費及補償費		73	73	0	1.00
	用地費	47	47	0	1.00
	補償費	26	26	0	1.00
間接経費		612	794	182	1.30
全体事業費		10,808	14,003	3,195	1.30

6. 今回のとりまとめ結果

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については従来の3便益に加え「地域から期待される道路の役割」等を整理。

■3便益による費用便益比

（億円）

項　目		広域NW間		津山南道路	
		全体事業	残事業	全体事業	残事業
費用(C)		1,082	190	430	190
	事業費	982	163	403	163
	維持管理費	78	26	26	26
	更新費	22	0	—	—
便益額(B)		3,580	215	216	216
	走行時間短縮便益	2,875	167	166	166
	走行経費減少便益	606	37	38	38
	交通事故減少便益	99	11	12	12
費用便益比		3.3 3.7[2%]※1 4.1[1%]※1	1.1 1.6[2%]※1 1.9[1%]※1	0.5 0.8[2%]※1 1.02[1%]※1	1.1 1.6[2%]※1 1.9[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(R8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
広域NW間	14,600～26,000台/日	約535億円	1,082億円	3,580億円	3.3(1.1)
津山南道路	14,600～19,500台/日	約360億円	430億円	216億円	0.5(1.1)

※基準年:R8年

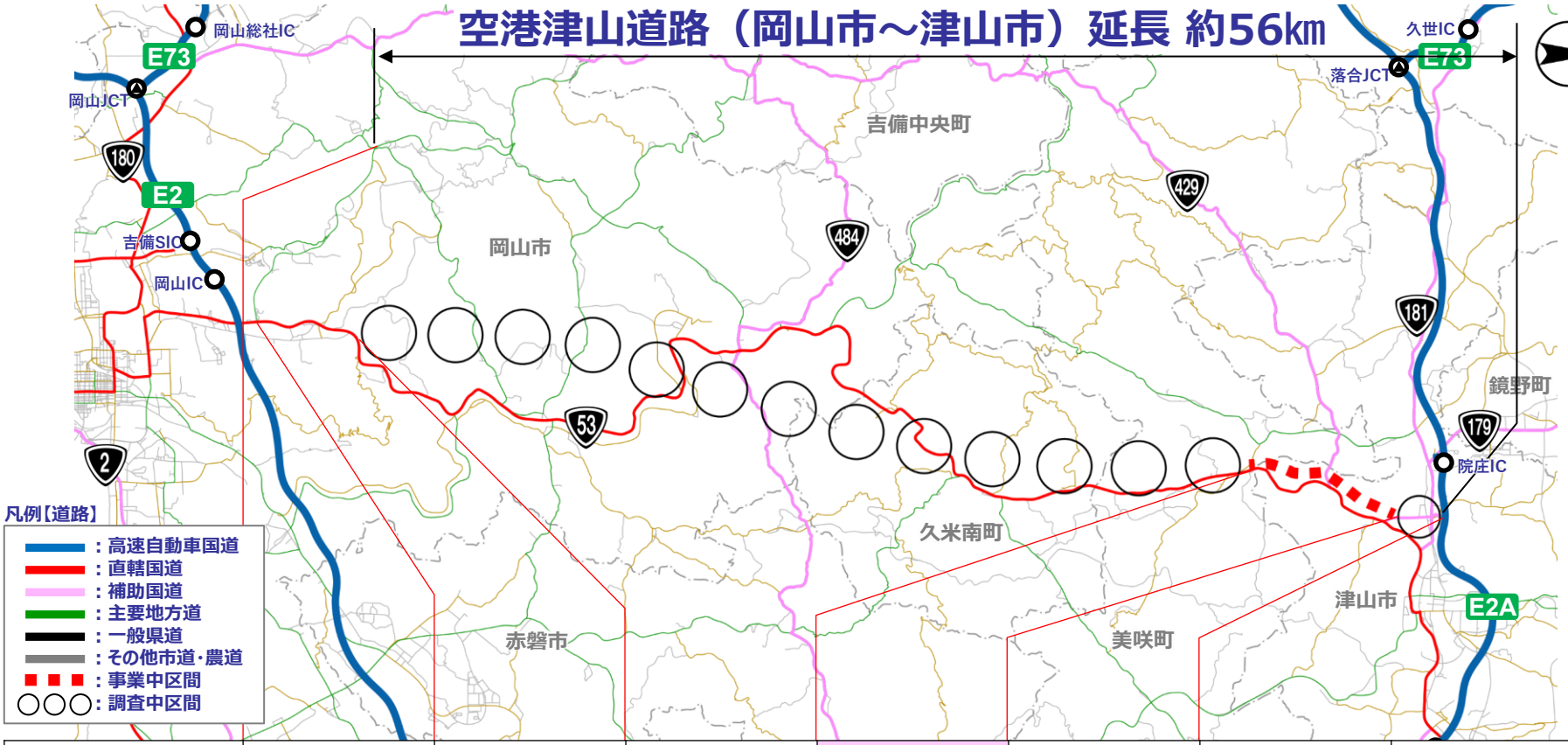
■道路の役割

①渋滞損失時間の削減[約171千人・時間/年(4.1%)削減]※
②地球環境の保全[CO_2排出量:約1.2千トン/年(0.6%)削減]※
③生活環境の改善・保全[NOx排出量:約2.8トン/年(0.7%)削減、SPM排出量:約0.2トン/年(0.9%)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

6. 今回のとりまとめ結果

■広域ネットワークでの費用便益分析＜空港津山道路＞



	岡山賀陽線※1 8.4km	岡山北 バイパス 3.3km	調査中区間 37.4km	津山南道路 5.4km	調査中区間 1.6km	B/C	EIRR
評価区間 （津山南道路）				○		0.5	1.5%
空港津山道路		○		○		3.3	14.6%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象
※1：**岡山賀陽線は**、「起終点間のうち、JCTなどの他の結節点を境界として交通特性が異なる場合」に該当するため対象区間から除く
※2：一体評価B/C等の算定にあたり、供用区間・事業中区間・調査中区間（計画段階評価、都市計画決定が完了している区間）は将来ネットワークに含む
※3：基準年をR8として計算

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)事業を巡る社会経済情勢等の変化

◇津山市では、令和6年9月に津山駅がリニューアル、多目的交流広場「城下スクエア」が完成。
◇美咲町では、令和6年5月から令和7年5月にかけて、美咲町庁舎の移転や多世代交流拠点が完成。
◇周辺地域においては、食品や香料メーカー等の製造業や物流に関連した事業所が相次いで立地。新たな産業団地も完成し、企業誘致を開始している。

2)事業の投資効果

◇費用便益比(B/C)= [事業全体] 3.3(0.5) [残事業]1.1(1.1) ※B/Cの値は空港津山道路を対象とした場合、( )書きの値は事業化区間にした場合
◇道路の役割
渋滞損失時間の削減[約171千人・時間/年(4.1%)削減]※
②地球環境の保全[CO_2排出量:約1.2千トン/年(0.6%)削減]※
③生活環境の改善・保全[NOx排出量:約2.8トン/年(0.7%)削減、SPM排出量:約0.2トン/年(0.9%)削減]※

※当該事業の開通に影響を受けるエリアを対象に算定

3)事業の進捗状況

◇令和8年度末で事業全体の進捗率は40%になる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇現在、用地買収及び工事を推進しており早期開通を目指し事業を推進する。

③主たる施設の構造等に関する事業手法や事業計画、コスト縮減、代替案立案等の改善の視点

◇皿川第1橋の鋼上部工の架設ヤード面積の縮小によりコスト縮減を図っている。
◇重要物流道路の指定によるトンネル断面の拡大変更によって、トラックの大型化に対応。

2. 県への意見照会結果

◇岡山県知事の意見:対応方針(原案)は妥当である。
本事業については、コスト縮減を徹底していただくとともに、沿線自治体も期待していることから、暫定2車線での早期完成に向けて確実に整備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、継続が妥当。
さらに、主たる施設の構造等に関する事業計画等の改善を実施することで、事業の効率化が図られることから改善継続と判断
◇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】前回評価・今回評価の比較

	前回評価時（令和3年度）		今回評価時（令和8年度）		備　考（前回評価時からの主な変更点）
	広域NW間	津山南道路	広域NW間	津山南道路	
事業諸元	—	L=5.4km	L=8.7km	L=5.4km	
計画交通量	—	16,700～20,300台/日	14,600～26,000台/日	14,600～19,500台/日	・将来交通需要推計ベースの変更（H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→ H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース）
総事業費	—	約220億円	約535億円	約360億円	・トンネルの断面形状変更に伴う費用の増加 ・トンネル支保パターンの変更・補助工法の追加 ・トンネル施工時における仮設備の追加 ・切土工の土質の見直しに伴う費用の増加 ・埋蔵文化財の調査面積の増加 ・労務費・物価上昇による増加
総費用（C）	—	263億円	1,082億円	430億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更（R3基準からR8基準） ・供用年の変更
総便益（B）	—	278億円	3,580億円	216億円	・将来交通需要推計ベースの変更（H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→ H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース） ・「費用便益分析マニュアル」改訂（R7.8）による変更 ・基準年の変更（R3基準からR8年基準） ・供用年の変更
費用対効果（B/C）	—	1.1	3.3	0.5	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

【参考】3便益以外の便益

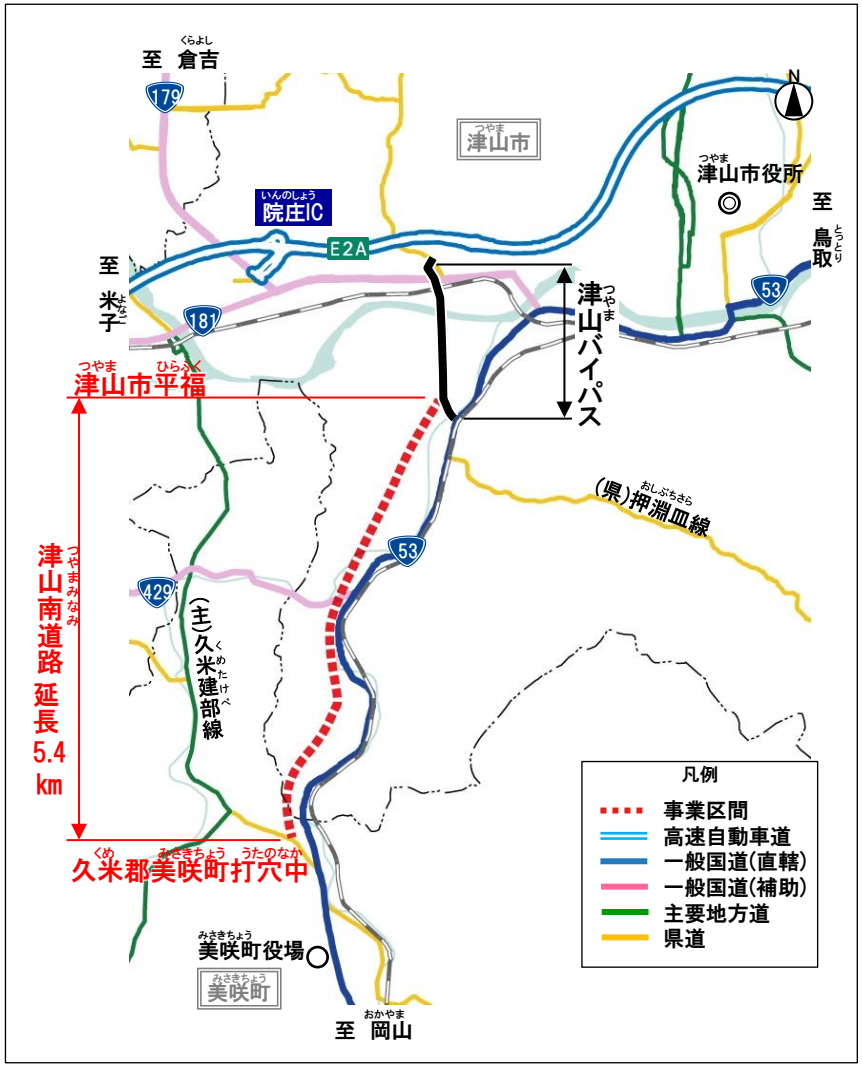
基本3便益以外の効果項目	算定概要
(1)温室効果ガス低減	走行性改善によるCO_2排出量削減効果を便益として算定
(2)NOx削減	走行性改善によるNOx排出量削減効果を便益として算定

【参考】3便益以外の便益

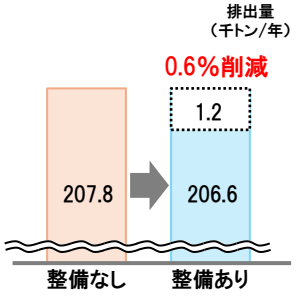
関連SDGs

効果項目：(1)温室効果ガス削減、(2)NOx削減

・津山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。

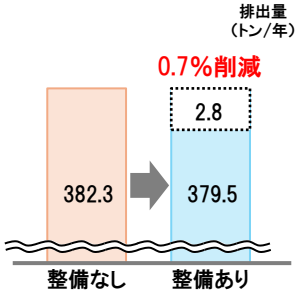


CO_2削減量



※影響エリア全体として
データ：交通量推計結果

NOx削減量



※影響エリア全体として
データ：交通量推計結果

環境負荷排出量削減に伴う環境改善効果

⇒ CO_2：0.52億円、NOx：0.49億円

※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)

一般国道 53 号 津山南道路

［岡山県への意見照会と回答］

国中整企画第２３号
国中整港計第６号
令和８年８月２０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８年１０月５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５３号　津山南道路	改善継続	

※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８年９月１４日（月）まで　（※様式自由）

■　返信・お問い合わせ先

〒730-8530　広島市中区上八丁堀６－３０　広島合同庁舎２号館
中国地方整備局　企画部　企画課
建設専門官　和田　（内線：３１５３）<wada-y87dc@mlit.go.jp>
係　　長　　西村　（内線：３１６６）<nishimura-y87vc@mlit.go.jp>
係　　員　　中下　（内線：３１６７）<nakashita-s87de@mlit.go.jp>
TEL：０８２－２２１－９２３１（代表）

技 第 ３ ４ ７ 号
令和８年９月１８日

国土交通省　中国地方整備局長　殿

岡 山 県 知 事

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８年８月２０日付け、国中整企画第２３号及び国中整港計第６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５３号 津山南道路

(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５３号　津山南道路
対応方針に対する意見 (対応方針：改善継続)	妥当である　・　妥当でない

（ 意 見 ）

本事業については、コスト縮減を徹底していただくとともに、沿線自治体も期待していることから、暫定２車線での早期完成に向けて確実に整備を進めていただきたい。