

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名 ：一般国道180号 <small>おかやまかんじょうみなみ</small> 岡山環状南道路	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： <small>おかやま</small> 岡山県岡山市南区藤田 至： <small>おかやま</small> 岡山県岡山市南区古新田	延長 ：2.9km																									
事業概要 <p>一般国道180号は、<small>おかやま</small> 岡山県岡山市北区から <small>しまね</small> 島根県松江までを結ぶ延長約174kmの主要幹線道路である。 岡山環状南道路は、岡山県南部の中央に位置し、岡山県岡山市南区藤田と岡山市南区古新田を結ぶ延長2.9kmのバイパスである。 事業目的は、岡山市都市部で発生している交通渋滞の緩和、交通安全の確保、物流ネットワークの形成である。</p>																										
H21年度事業化		H20年度都市計画決定																								
H23年度用地着手		H24年度工事着手																								
全体事業費 ：約353億円	事業進捗率 ：79% (令和2年3月末時点)	供用済延長 ：0.0km																								
計画交通量 ：23,200 ~ 84,300 台/日																										
費用対効果分析結果 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.8</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">4.8</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 30%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">総費用 (残事業/事業全体)</td> <td style="text-align: center;">135/364 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">113/342 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">22/22 億円</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 30%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">総便益 (残事業/事業全体)</td> <td style="text-align: center;">655 / 655 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">605/605 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行費用減少便益)</td> <td style="text-align: center;">44/44 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">5.6/5.6 億円</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 20%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">基準年</td> <td style="text-align: center;">令和2年</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.8</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">4.8</td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.8	(残事業)	4.8	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">総費用 (残事業/事業全体)</td> <td style="text-align: center;">135/364 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">113/342 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">22/22 億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業/事業全体)	135/364 億円	(事業費)	113/342 億円	(維持管理費)	22/22 億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">総便益 (残事業/事業全体)</td> <td style="text-align: center;">655 / 655 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">605/605 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行費用減少便益)</td> <td style="text-align: center;">44/44 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">5.6/5.6 億円</td> </tr> </table>	総便益 (残事業/事業全体)	655 / 655 億円	(走行時間短縮便益)	605/605 億円	(走行費用減少便益)	44/44 億円	(交通事故減少便益)	5.6/5.6 億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">基準年</td> <td style="text-align: center;">令和2年</td> </tr> </table>	基準年	令和2年		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">B/C (事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.8</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">4.8</td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.8	(残事業)	4.8	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">総費用 (残事業/事業全体)</td> <td style="text-align: center;">135/364 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">113/342 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">22/22 億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業/事業全体)	135/364 億円	(事業費)	113/342 億円	(維持管理費)	22/22 億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">総便益 (残事業/事業全体)</td> <td style="text-align: center;">655 / 655 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">605/605 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(走行費用減少便益)</td> <td style="text-align: center;">44/44 億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">5.6/5.6 億円</td> </tr> </table>	総便益 (残事業/事業全体)	655 / 655 億円	(走行時間短縮便益)	605/605 億円	(走行費用減少便益)	44/44 億円	(交通事故減少便益)	5.6/5.6 億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">基準年</td> <td style="text-align: center;">令和2年</td> </tr> </table>	基準年	令和2年			
B/C (事業全体)	1.8																									
(残事業)	4.8																									
総費用 (残事業/事業全体)	135/364 億円																									
(事業費)	113/342 億円																									
(維持管理費)	22/22 億円																									
総便益 (残事業/事業全体)	655 / 655 億円																									
(走行時間短縮便益)	605/605 億円																									
(走行費用減少便益)	44/44 億円																									
(交通事故減少便益)	5.6/5.6 億円																									
基準年	令和2年																									
感度分析の結果 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量：B/C=1.8~1.8(交通量±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量：B/C=4.7~4.8(交通量±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費：B/C=1.7~1.9(事業費±10%)</td> <td>事業費：B/C=4.5~5.3(事業費±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間：B/C=1.7~1.9(事業期間±20%)</td> <td>事業期間：B/C=4.6~5.0(事業期間±20%)</td> </tr> </table>			(事業全体) 交通量：B/C=1.8~1.8(交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C=4.7~4.8(交通量±10%)	事業費：B/C=1.7~1.9(事業費±10%)	事業費：B/C=4.5~5.3(事業費±10%)	事業期間：B/C=1.7~1.9(事業期間±20%)	事業期間：B/C=4.6~5.0(事業期間±20%)																		
(事業全体) 交通量：B/C=1.8~1.8(交通量±10%)	(残事業) 交通量：B/C=4.7~4.8(交通量±10%)																									
事業費：B/C=1.7~1.9(事業費±10%)	事業費：B/C=4.5~5.3(事業費±10%)																									
事業期間：B/C=1.7~1.9(事業期間±20%)	事業期間：B/C=4.6~5.0(事業期間±20%)																									
事業の効果等 <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間の削減が期待できる ・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号を利用するバスの定時性向上が期待される ・玉野市から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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「岡山環状道路」の一部としての位置づけ ⑤個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・玉野・渋川（海水浴場等）（H30観光入込客数：約204万人/年）、岡山市市街地中心部（H30観光入込客数：約417万人）等へのアクセス向上が期待される ⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される ⑦生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ⑧他プロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・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）、（市）藤田浦安南町線（H21年度事業化）と一体的に整備 ・岡山県新晴れの国おかやま生き生きプラン（H29.3）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前期中期計画（H29.3）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 ・中央卸売市場整備計画（H28.4）において、中央卸売市場の「流通圏広域化に伴う大量受入れ・大量出荷に対応する市場機能の強化」を図るための施設改善予定 ・本事業に併せ大樋橋西交差点の立体交差化の予定で、国道2号の渋滞箇所の渋滞緩和が期待できる 																										

関係する地方公共団体等の意見

「早期整備を望む。」という要望が、一般国道180号岡山県整備促進期成会（岡山市長・岡山市議会議員長・総社市長・総社市議会議員長・高梁市長・高梁市議会議員長・新見市長・新見市議会議員長）から出されている。

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、本市整備中の市道藤田浦安南町線と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、早期供用に向けて整備促進を要望します。

事業評価監視委員会の意見

・事業者からの各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次の通り意見の取りまとめを行った。
・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

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・一宮バイパスは部分開通し、市道藤田浦安南線が事業中であり、岡山環状道路として一体的整備が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年3月末時点で、事業全体の進捗率は79%、用地の進捗率は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、工事推進を行っており、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

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

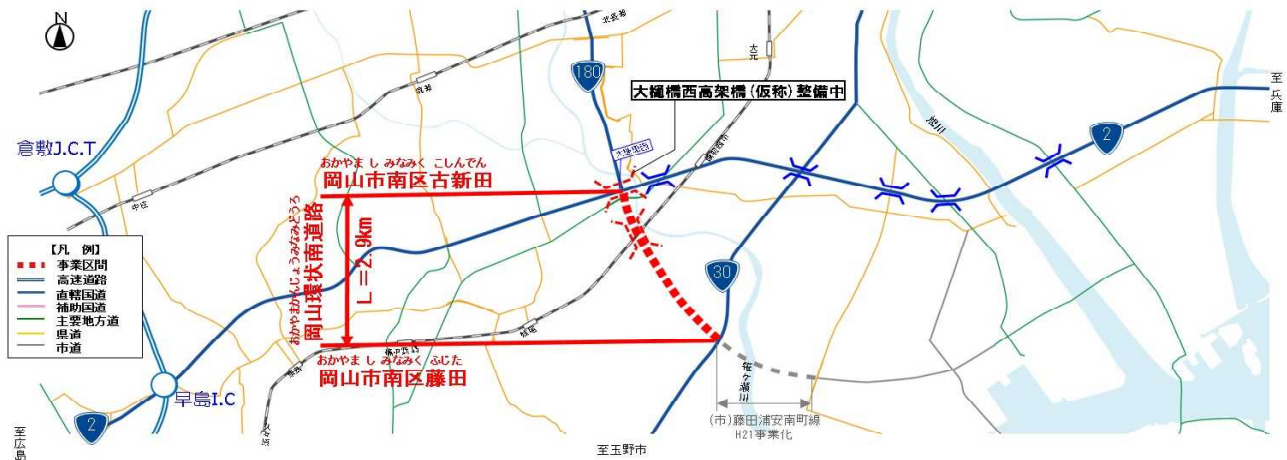
対応方針（原案）

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、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。