

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道2号 <small>かさおか</small> 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： <small>おかやまけんかさおかしにしおおしましんでん</small> 岡山県笠岡市西大島新田 至： <small>おかやまけんかさおかしもびら</small> 岡山県笠岡市茂平	延長	7.6 km		
事業概要	<p>一般国道2号は、<small>おおさかふおおさかしきたく</small>大阪府大阪市北区を起点とし、<small>ふくおかけんきたきゆうしゆうしもじく</small>福岡県北九州市門司区までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。</p> <p>笠岡バイパスは、<small>おかやまけん</small>岡山県南西部に位置し、<small>おかやまけんかさおかしにしおおしましんでん</small>岡山県笠岡市西大島新田から<small>かさおかしもびら</small>笠岡市茂平を結ぶ位置する延長7.6kmの地域高規格道路である。</p> <p>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。</p>				
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460億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	79%	供用済延長	4.9 km
計画交通量	35,000 ~ 37,700 台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.2 (残事業) 5.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 183 / 629 億円 (事業費：149/570 億円) (維持管理費：34/59 億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,000 / 1,401 億円 (走行時間短縮便益：834/1,198 億円) (走行費用減少便益：121/150 億円) (交通事故減少便益：45/53 億円)	基準年	令和3年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.8~2.7(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.9~6.6(交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.3(事業費±10%) 事業費：B/C=5.1~6.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.1~5.8(事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が期待される。 ・国道2号を利用するバスの利便性向上が期待される。 ・里庄町から福山駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾）へのアクセスが向上が期待される。 ・農林水産品を主体とする地域：笠岡市（笠岡湾干拓地） 主な出荷先：全国 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高企画道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想） ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。（倉敷美観地区の入り込み客数（R1）：3,283千人/年） （笠岡・笠岡諸島の入り込み客数（R1）：1,250千人/年） <p>⑤無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無電柱化推進計画に位置づけられている。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備による第三次救急医療機関（福山市民病院）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡山県地域防災計画における第2次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・第1次緊急輸送路（山陽自動車道、国道2号）の代替路としての機能が期待される。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の減少が期待される。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量の減少が期待される。 ・SPM排出量の減少が期待される。 				

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路事業（玉島・笠岡道路（Ⅱ期））と一体的に整備する必要がある。
- ・「第7次笠岡市総合計画後期基本計画（H30.4）」において、企業誘致の推進と雇用促進、地域道路ネットワークを形成する道路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

事業を継続する対応方針（原案）は妥当である。
本路線は、広島県東部地域と岡山県西部地域を連絡する地域高規格道路「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。笠岡港（港町地区）工業用地や笠岡湾干拓地への新たな企業立地や、既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令和7年度に向けて、事業をより一層加速化し、玉島・笠岡道路（Ⅱ期）の同時供用を強く望む。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、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、次のとお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

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マ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3年3月末時点で、事業全体の進捗率は79%、用地の進捗率は98%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「笠岡市カプト南町～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。

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、引き続き令和7年度供用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縮減に努めながら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。