

事後評価結果（平成29年度）

担当課：中国地方整備局道路部道路計画課
 担当課長名：吉田 真人

事業名	一般国道53号 岡山北バイパス		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	白：岡山県岡山市北区津島 至：岡山県岡山市北区御津中山				延長	10.5km					
事業概要 一般国道53号は、岡山県岡山市から鳥取県鳥取市に至る延長約150kmの主要幹線道路である。 岡山北バイパスは、岡山県岡山市北区津島から岡山市北区御津中山に至る延長10.5kmのバイパス整備事業である。											
事業の目的・必要性 事業目的は、岡山市中心部と山陽自動車道岡山 I.C. や岡山空港を結ぶアクセス道路としての周辺地域の連携強化、国道53号の交通混雑の緩和、安全性の確保である。											
事業概要図											
事業の効果等	事業期間	事業化年度	S49年度	用地着手	S55年度	供用年	当初 — / H29年度	変動	— 倍		
		都市計画決定	S32/S50/H元年度	工事着手	S61年度	(暫定完成)	実績 H24年度 / —	変動	— 倍		
	事業費	計画時	(名目値) — / 約590億円	実績	(名目値) 約487億円 / —			変動	— 倍		
		(暫定完成)	(実質値) — / 約582億円	(暫定完成)	(実質値) 約447億円 / —						
	交通量	計画時	20,700~63,500台/日 / —			実績	20,300~42,500台/日 / —			変動	66.9~98.1%
		(暫定完成)				(暫定完成)					
	旅行速度向上	23.9 → 42.6 km/h			交通事故減少	62 → 27 件/年					
		(供用前年度—当年度)				(供用前年度—供用後年度)					
		(供用前年度H2年 (供用後年度H27年)				(供用前年度S63年 (供用後年度H27年)					
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	5.0	総費用	934億円	総便益	4,704億円	基準年			
			事業費	814億円	走行時間短縮便益	4,338億円					
			維持管理費	120億円	走行経費減少便益	285億円			H15年		
					交通事故減少便益	81億円					
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	3.5	総費用	1,226億円	総便益	4,318億円	基準年				
			事業費	1,152億円	走行時間短縮便益	4,056億円					
			維持管理費	74億円	走行経費減少便益	248億円					
					交通事故減少便益	14億円					
事業遅延によるコスト増			費用増加額	— 億円	便益減少額	— 億円			H29年		
事業遅延の理由											
特になし											

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が削減した。【削減時間:4,201.1千人・時間/年】 ・岡山駅から岡山空港への所要時間が短縮した【岡山駅～岡山空港:約36分→約26分】 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「空港津山道路」の一部として位置づけ。 <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路ネットワークの信頼性が向上した。 <p>④地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が削減した。【削減量:約11.6千t/年、2,567.5千t/年→2,555.9千t/年】 <p>⑤生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量が削減した。【削減量:約26.1t/年、6,384.5t/年→6,358.4t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量:約1.7t/年、332.8t/年→331.1t/年】 <p>⑥その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H5.3山陽自動車道岡山IC供用以降、岡山ICへのアクセス道路として機能する。 他1項目に該当 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
の 事 業 に よ る 環 境 等 の 変 化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡山県岡山市の人口は昭和50年から平成27年まで増加【S50:555千人→H27:719千人】 ・岡山県岡山市の自動車保有台数は、平成2年から平成27年まで増加【H2:352千台→H27:517千台】 ・岡山ICが平成5年3月に開設、山陽道が平成9年12月までに開通、岡山空港へのアクセス道である県道岡山賀陽線が平成8年3月に開通
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡山北バイパスは早期に効果発現させるため、暫定整備を行った。この整備により、死傷事故件数の減少、拠点アクセス性の向上、物流活動の支援、救急医療の支援など、事業目的に見合った事業効果の発現が確認されていることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 ・岡山北バイパスの整備により一定の効果は得られているものの、起点部の渋滞が発生している交差点においては、交差点改良等の必要な対策を進めていく。なお、暫定開通となっている区間の4車線化、6車線化については、今後の沿線開発や交通状況等を踏まえて検討する。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本線整備に合わせて県道などアクセス道路を整備することにより、岡山市中心部から岡山空港へのアクセス性を向上させた。今後も、地域の主要な拠点へのアクセス性を向上させるためには、県・市など関係機関と調整し、本線とアクセス道路の一体的な整備が必要である。
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。