

事後評価結果（令和4年度）

担当課：岡山市 都市整備局 道路部 道路計画課
担当課長名：深井 真介

事業名	重要物流道路 主要地方道 岡山玉野線	事業区分	地方道	事業主体	岡山県岡山市
起終点	自：岡山県岡山市南区海岸通二丁目 至：岡山県岡山市南区築港栄町	延長	1.3km		

事業概要

主要地方道 岡山玉野線は、山陽自動車道と重要港湾である岡山港を連結する重要物流道路であり、平時、非常時を問わない安定的な輸送確保を目的とし、岡山市南区海岸通二丁目～築港栄町までの延長約1.3kmを整備するものである。

事業の目的・必要性

当該区間は岡山環状道路(外環状線)の一部を形成しており、当区間の整備により、都心部へ流入する交通の分散導入を図り、周辺道路の渋滞を緩和し円滑な交通の確保を目的とする。
また、重要物流道路としてのネットワーク強化、交通混雑の緩和、重要港湾岡山港・岡山中央卸売場・臨海工場物流施設へのアクセス強化等を図るものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H30年度	用地着手	—	供用年	(再評価) —/R2年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	H26年度	工事着手	R1年度	(暫定/完成)	(実績) —/R2年度		
	事業費	再評価時	(名目値) — /4.4億円	実績	(暫定/完成)	(名目値) — /4.4億円	(実績) — /4.4億円	変動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) — /4.4億円	(暫定/完成)		(実質値) — /4.4億円			
	交通量	再評価時	(R12) 実績	(暫定/完成)	(R3)	(暫定/完成)	(実績)	変動	118%
	(当該路線)	(暫定/完成)	— /15,400台/日				— /18,100台/日		
	旅行速度向上	21.0 → 28.3 km/h		交通事故減少	3.3 → 2.0 件/年				
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H27年度 (供用後年次) R3年度		(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H28-H30年 (供用後年次) R3年				
	費用対効果	B/C	総費用 4.6億円		総便益 10.0億円		基準年		
	分析結果	2.2	事業費：4.0億円 維持管理費：0.6億円		走行時間短縮便益：8.0億円 走行経費減少便益：1.3億円 交通事故減少便益：0.7億円		平成30年		
	費用対効果	B/C	総費用 5.1億円		総便益 24億円		基準年		
	分析結果	4.6	事業費：4.3億円 維持管理費：0.8億円		走行時間短縮便益：22億円 走行経費減少便益：1.8億円 交通事故減少便益：0.5億円		令和4年		

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
事業遅延の理由				
—				
交通量変動の理由				
周辺に整備中の路線があるため、交通が一時的に当該路線へ集中していると考えられる。				
客観的評価指標に対応する事後評価項目				
① 円滑なモビリティの確保				
・ (仮称) 海岸通二丁目交差点東流入部の渋滞緩和 (最大渋滞長 整備前 : 730m ⇒ 整備後 : 50m)				
② 物流効率化の支援				
・ 重要港湾岡山港へのアクセス向上				
③ 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」の一部を形成				
④ 災害への備え				
・ 岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画における第2次緊急輸送道路として位置づけ				
その他評価すべきと判断した項目				
特になし				
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目			
	特になし			
	その他評価すべきと判断した項目			
特になし				
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
・ 地域高規格道路岡山環状道路の一部である(市)藤田浦安南町線がR4.4に供用、岡山環状南道路がR6年度開通予定であり、当該区間についても交通量の増加が見込まれる。				
・ 事業箇所南の工業地域に大手スーパーの生産拠点(食品加工)が令和4年9月に完成。				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性				
・ 事業効果は発現しており、事業の有効性が確認されていることから、当事業において改善措置を行う必要性今後改めて事業評価を実施する必要性はないと判断される。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性				
・ 事業評価の結果、同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。				
特記事項				
・ 特になし。				

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値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。