

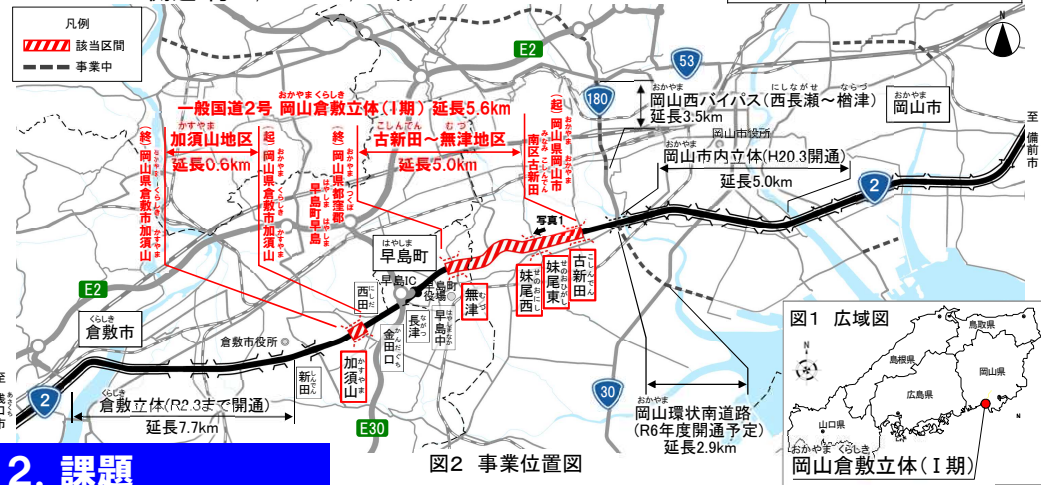
# 一般国道2号 岡山倉敷立体(1期)に係る新規事業採択時評価

- ・交差点立体により信号交差点が回避されることで、慢性的な交通混雑が解消し、幹線道路としての速達性が向上。
- ・慢性的な交通混雑の解消により、速度低下に起因する交通事故が減少し、幹線道路としての安全性が向上。
- ・交通混雑の解消により、早島ICや水島港など物流拠点から円滑なネットワークが構築され、地域経済活動を支援。

## 1. 事業概要

- ・起 終 点: 古新田～無津地区 岡山県岡山市南区古新田～岡山県都窪郡早島町早島  
加須山地区 岡山県倉敷市加須山～岡山県倉敷市加須山
- ・延長等: 5.6km(古新田～無津地区:5.0km、加須山地区:0.6km)  
(第3種第1級、本線:4車線、60km/h、側道:2～4車線、40km/h)
- ・全体事業費: 約430億円
- ・計画交通量: 本線 約63,200～76,200台/日  
側道 約13,800～21,400台/日

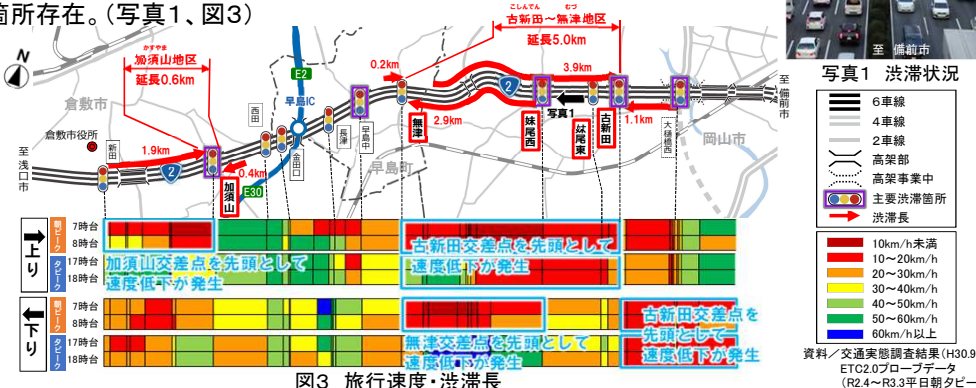
乗用車	本線: 約46,900台/日 側道: 約9,500台/日
小型貨物	本線: 約10,500台/日 側道: 約2,000台/日
普通貨物	本線: 約18,800台/日 側道: 約9,900台/日



## 2. 課題

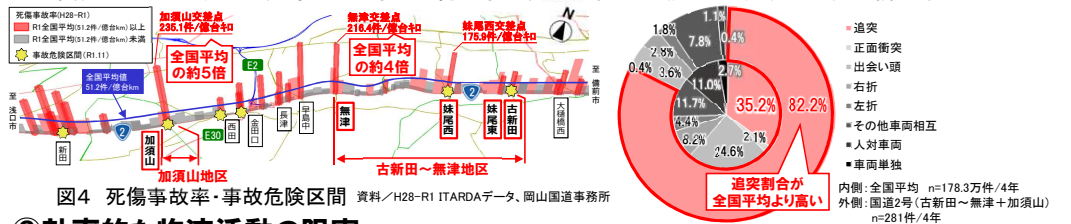
### ①交通混雑による旅行速度の低下

- ・対象区間は岡山県の2大都市である岡山市と倉敷市間の幹線道路であり、交通量が多く信号交差点が連続しており、速度低下が発生。(図3)
- ・通勤・帰宅時間を中心に慢性的に激しい渋滞が発生しており、主要渋滞箇所が3箇所存在。(写真1、図3)



### ②慢性的な交通混雑により安全性が低下

- ・対象区間で死傷事故率が高い加須山交差点は235.1件/億台キロであり、全国平均の約5倍、無津交差点は216.4件/億台キロであり、全国平均の約4倍。(図4)
- ・速度低下に起因する追突事故の割合が約8割であり、全国と比較して高く、安全性に課題。(図5)



### ③効率的な物流活動の阻害

- ・沿線地域は中四国・京阪神地域のクロスポイントであり、周辺には早島ICや水島港などの物流拠点が位置し、岡山県総合流通センターをはじめとした物流企業も多く立地。(図6)
- ・物流車両が多く走行しているものの慢性的な混雑により、円滑な物流を阻害。また、渋滞を避けた早朝輸送を行っており、倉庫周辺での指定時間待ち駐車が発生。(写真2)



## 3. 整備効果

### 効果1 幹線道路の速達性の向上【◎】

- ・当該区間の整備により、慢性的な交通混雑が解消され、速達性が向上。
  - 所要時間短縮【現況】約22分 → 【整備後】約12分(約10分短縮)
  - 平均旅行速度【現況】約25km/h → 【整備後】約46km/h(約21km/h向上)
- ※【現況】H27道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度【整備後】対象区間:60km/h、対象区間外:H27道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度  
※対象区間:古新田交差点～加須山交差点

### 効果2 幹線道路の安全性の向上【◎】

- ・速度低下に起因する事故削減が図れるとともに事故危険区間を回避し、安全性が向上。
  - 死傷事故率【現況】42.4件/億台キロ → 【整備後】30.6件/億台キロ(11.8件/億台キロ削減)
  - 事故危険区間【現況】3箇所 → 【整備後】0箇所(全箇所回避)
- ※【現況】H28-R1 ITARDAデータ(現道区間)  
【整備後】R27将来交通量推計結果を用いての人身事故算定式により算出  
※対象区間:古新田～無津地区及び加須山地区

### 効果3 物流を支える道路ネットワークの強化【◎】

- ・物流の効率化が図られ、地域経済活動を支援。
  - 水島港～大橋橋西交差点の所要時間短縮【現況】約61分 → 【整備後】約51分(約10分短縮)
- ※【現況】H27道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度【整備後】対象区間:60km/h、対象区間外:H27道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.5	10.7%	348億円※2	879億円※2

※1: EIRR: 経済的內部収益率 ※2: 基準年(R3年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

