

記入要領

- ・当該事業によるアウトカム指標の変化を把握
- ・道路種別により、評価項目は適宜変更
- ・効果が認められる評価項目は口を■に変更
- ・●印の評価項目については定量的評価の結果を記載

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道2号 玉島・笠岡道路
事業主体	中国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間a(費用便益分析対象区間)について： 渋滞損失削減時間：約79千人・時間/年(114,269千人・時間/年⇒114,190千人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について：(該当区間名)一般国道2号現道部 並行区間(当該区間)の渋滞損失削減時間：約734千人・時間/年 並行区間(当該区間)の渋滞損失削減率：80.1%削減(916千人・時間/年⇒183千人・時間/年)	
	● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	対象区間：倉敷市玉島阿賀崎～倉敷市玉島唐船 改善状況 混雑時旅行速度 整備前(H17)14.6km/h ⇒ 整備後(H27)24.2km/h	
	○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況		
	○ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況		
	● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	対象駅：新倉敷駅 対象自治体名：浅口市 改善状況 浅口市～新倉敷駅 整備前(H9)21分 ⇒ 整備後(H27)18分	
	○ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況		
	物流効率化の支援	○ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	
		○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
		□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果			
○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果			
○ 中心市街地内で行われたことによる効果			
□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である			
□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上			
□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった			

国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり		
	<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ（平成6年12月指定）	
	<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する		
	<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消		
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消		
	<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	対象自治体名：浅口市 日常生活圏中心都市：倉敷市 改善状況 浅口市～倉敷市 整備前（H9）41分 ⇒ 整備後（H27）31分	
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況		
	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	浅口市工業団地への企業立地（浅口工業団地：総面積約29haのうち、造成済・分譲済の約3haにおいてR1年10月に事業所が操業を開始）	
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり		
	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成		
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	対象となる三次医療施設名称：倉敷中央病院、アクセス向上が見込まれる自治体名：旧寄島町 改善状況：寄島総合支所～倉敷中央病院 整備前（H27.1-3）38分 ⇒ 整備後（H31.4-R1.6）34分	

3. 安全	安全な生活環境の確保	● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	対象区間の現道自動車交通量（299百台/日⇒215百台/日）／バイパス自動車交通量（86百台/日） 対象区間の現道における死傷事故件数（H9-12平均 39.3件/年 ⇒ H28-29平均 10.5件/年）
		○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画における第3次緊急輸送道路に位置付け
		■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	第一次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消			
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：約7千t/年 排出削減率：約0.2%削減（整備なし：3,490千t/年⇒整備あり：3,483千t/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間：費用便益分析算定範囲 NOX排出削減量：約27t/年 排出削減率：約0.3%（整備なし：8,194t/年⇒整備あり：8,167t/年）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：費用便益分析算定範囲 SPM排出削減量：約1.5t/年 排出削減率：約0.3%（整備なし：429.7t/年⇒整備あり：428.2t/年）
		● 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	夜間要請限度（70db）超過地点：浅口市金光町大谷 改善状況：騒音レベル 整備前（H14）74dB ⇒ 整備後（R1）69dB
		○ その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	● 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	笠岡バイパス、玉島・笠岡道路（Ⅱ期）が事業中、これらと一体となり地域高規格道路「倉敷福山道路」を形成
		● 他機関との連携プログラムに関する効果	「第3次おかやま夢づくりプラン(H24.3)」において「成長につながる企業の誘致・集積プログラム」としての位置付けあり
	その他	○ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
一般国道2号	玉島・笠岡道路	L=4.5km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
31,400~39,600	2	中国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	265億円	44億円	309億円
基準年における 現在価値(C)	385億円	23億円	408億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和元年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	14億円	5.2億円	1.6億円	21億円
基準年における 現在価値(B)	358億円	133億円	37億円	529億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.3
経済的純現在価値(事業全体)	120億円
経済的内部収益率(事業全体)	5.3%

交通状況の変化

様式-3①

事業名：一般国道2号 玉島・笠岡道路

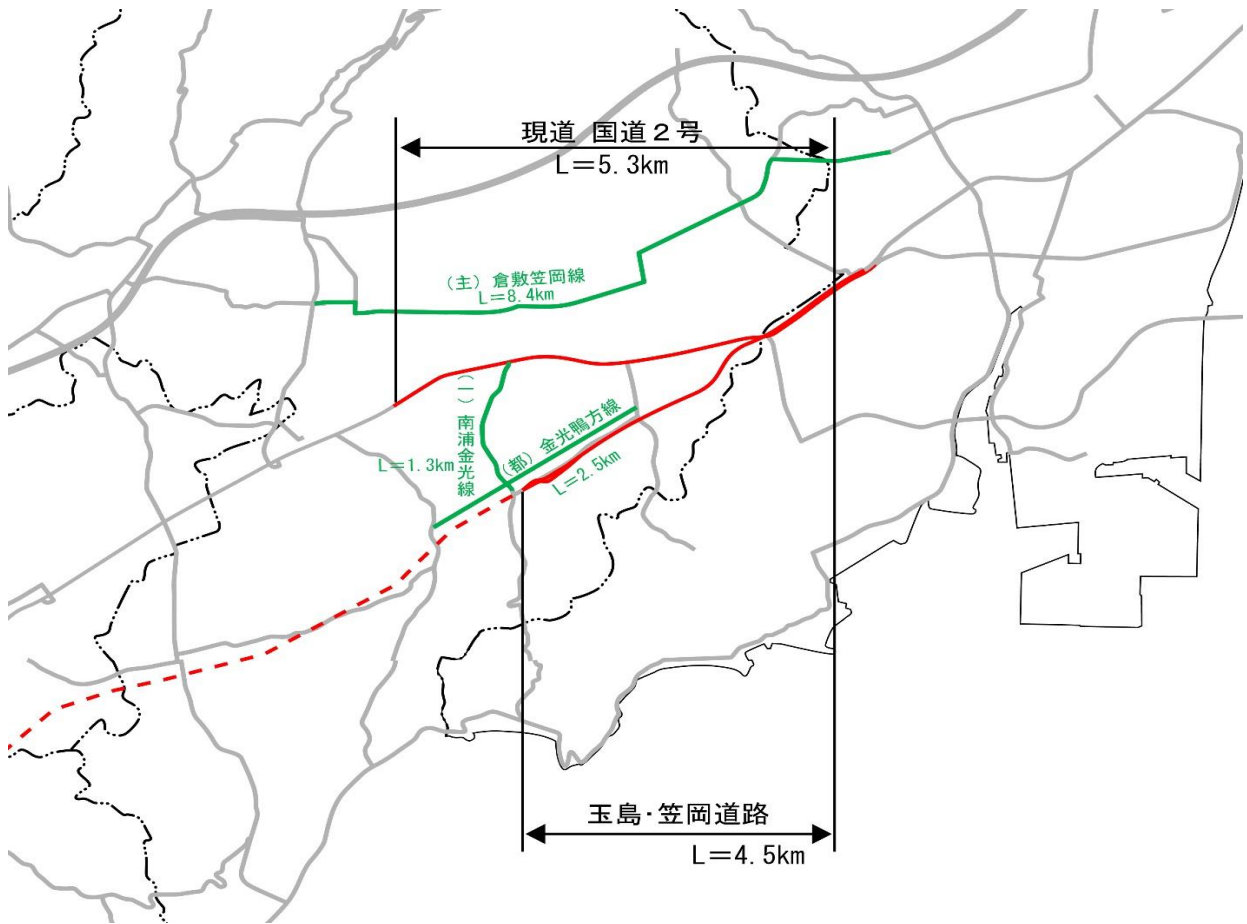
(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 4.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]	-	35,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	-	7	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	-	52.87	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道2号 : 5.3km	交通量	[台/日]	31,500	17,500
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	62.75	23.93
	(主)倉敷笠岡線 : 8.4km	交通量	[台/日]	6,100	3,400
		走行時間	[分]	14	14
		走行時間費用	[億円/年]	15.16	9.13
	(都)金光鴨方線 : 2.5km	交通量	[台/日]	10,900	2,600
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	9.15	1.59
	(一)南浦金光線 : 1.3km	交通量	[台/日]	20,200	4,800
		走行時間	[分]	3	2
		走行時間費用	[億円/年]	11.71	1.50
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 : 3047.9km	走行時間費用	[億円/年]	10,474.17	10,469.79	

		走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便 益
合計: 3069.9km	走行時間短縮便益 [億円/年]	10,572.93	10,558.81	14.12

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名:一般国道2号 玉島・笠岡道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和元年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>

(3)

項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	() %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載 過去10年間の平均通行止め日数	
			とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
	とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載			
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数	() 日
			採用した冬期日数の考え方を記載	
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の 時点以外の	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他	<input type="checkbox"/>	
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行 経費減少・交通事故 減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 玉島・笠岡道路(事業全体)

採用単価の根拠		
一般国道(雪寒費除く)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.22	4.5	0.97

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-16年目	H11	2.1911	115.2	0.48	0.94		
-15年目	H12	2.1068	113.8	1.33	2.54		
-14年目	H13	2.0258	112.4	1.90	3.53		
-13年目	H14	1.9479	110.5	1.90	3.45		
-12年目	H15	1.8730	109.0	0.95	1.68		
-11年目	H16	1.8009	107.9	2.76	4.74		
-10年目	H17	1.7317	106.7	12.55	20.98		
-9年目	H18	1.6651	105.9	18.69	30.27		
-8年目	H19	1.6010	105.0	26.89	42.23		
-7年目	H20	1.5395	104.4	48.85	74.19		
-6年目	H21	1.4802	103.0	41.80	61.87		
-5年目	H22	1.4233	101.3	27.44	39.71		
-4年目	H23	1.3686	99.8	23.50	33.19		
-3年目	H24	1.3159	99.0	16.03	21.95		
-2年目	H25	1.2653	99.0	19.25	25.34		
-1年目	H26	1.2167	101.5	18.24	22.52		
供用開始年次	H27	1.1699	103.0	2.49	2.91	0.88	1.03
1年目	H28	1.1249	102.8			0.88	0.99
2年目	H29	1.0816	103.0			0.88	0.95
3年目	H30	1.0400	103.0			0.88	0.92
4年目	R1	1.0000	103.0			0.88	0.88
5年目	R2	0.9615	103.0			0.88	0.85
6年目	R3	0.9246	103.0			0.88	0.82
7年目	R4	0.8890	103.0			0.88	0.78
8年目	R5	0.8548	103.0			0.88	0.75
9年目	R6	0.8219	103.0			0.88	0.72
10年目	R7	0.7903	103.0			0.88	0.70
11年目	R8	0.7599	103.0			0.88	0.67
12年目	R9	0.7307	103.0			0.88	0.64
13年目	R10	0.7026	103.0			0.88	0.62
14年目	R11	0.6756	103.0			0.88	0.60
15年目	R12	0.6496	103.0			0.88	0.57
16年目	R13	0.6246	103.0			0.88	0.55
17年目	R14	0.6006	103.0			0.88	0.53
18年目	R15	0.5775	103.0			0.88	0.51
19年目	R16	0.5553	103.0			0.88	0.49
20年目	R17	0.5339	103.0			0.88	0.47
21年目	R18	0.5134	103.0			0.88	0.45
22年目	R19	0.4936	103.0			0.88	0.44
23年目	R20	0.4746	103.0			0.88	0.42
24年目	R21	0.4564	103.0			0.88	0.40
25年目	R22	0.4388	103.0			0.88	0.39
26年目	R23	0.4220	103.0			0.88	0.37
27年目	R24	0.4057	103.0			0.88	0.36
28年目	R25	0.3901	103.0			0.88	0.34
29年目	R26	0.3751	103.0			0.88	0.33
30年目	R27	0.3607	103.0			0.88	0.32
31年目	R28	0.3468	103.0			0.88	0.31
32年目	R29	0.3335	103.0			0.88	0.29
33年目	R30	0.3207	103.0			0.88	0.28
34年目	R31	0.3083	103.0			0.88	0.27
35年目	R32	0.2965	103.0			0.88	0.26
36年目	R33	0.2851	103.0			0.88	0.25
37年目	R34	0.2741	103.0			0.88	0.24
38年目	R35	0.2636	103.0			0.88	0.23
39年目	R36	0.2534	103.0			0.88	0.22
40年目	R37	0.2437	103.0			0.88	0.21
41年目	R38	0.2343	103.0			0.88	0.21
42年目	R39	0.2253	103.0			0.88	0.20
43年目	R40	0.2166	103.0			0.88	0.19
44年目	R41	0.2083	103.0			0.88	0.18
45年目	R42	0.2003	103.0			0.88	0.18
46年目	R43	0.1926	103.0			0.88	0.17
47年目	R44	0.1852	103.0			0.88	0.16
48年目	R45	0.1780	103.0			0.88	0.16
49年目	R46	0.1712	103.0	-39.64	-6.79	0.88	0.15
合計				225.41	385.27	44.09	23.05

単純事業費計		265.05	44.09
--------	--	--------	-------

注) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

