再評価結果（令和７年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課

担当課長名：西川　昌宏

事業名	一般国道2号　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：岡山県笠岡市西大島新田 至：岡山県笠岡市茂平			延長	７．６　km

事業概要

一般国道2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、福岡県北九州市門司区に至る延長約680kmの主要幹線道路である。

笠岡バイパスは、岡山県南西部に位置し、岡山県笠岡市西大島新田から笠岡市茂平を結ぶ延長7.6kmの高規格道路である。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、周辺地域の連携強化等である。

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595億円	事業進捗率 （令和6年3月末時点）	約79%	供用済延長	４．９km

計画交通量	49,400　～　56,800　台／日

費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	（事業全体） 2.5 （参考）3.8 〔2%〕 （参考）4.9 〔1%〕	（事業全体） 7.1 %		124 / 815 億円 事業費：98/768 億円 維持管理費：26/47 億円 更新費：－/－ 億円		1,538 /2,024億円 走行時間短縮便益：1,334/1,792億円 走行経費減少便益：148/176億円 交通事故減少便益：56/56億円	R6 年
	（残事業） 12.4 （参考）16.9 〔2%〕 （参考）19.8 〔1%〕	（残事業） 35.4 %					

感度分析	（事業全体）		（残事業）	
	交通量	B/C=1.8～3.2（±10%）	交通量	B/C=10.9～15.3（±10%）
	事業費	B/C=2.5～2.5（±10%）	事業費	B/C=11.5～13.4（±10%）
	事業期間	B/C=2.3～2.6（±20%）	事業期間	B/C=11.7～13.1（±20%）

事業の効果等

①円滑なモビリティの確保

・渋滞損失時間の削減が期待される。

・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。

・国道2号を利用するバス路線の利便性向上が期待できる。

・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。

②物流効率化の支援

・福山市から水島港（国際拠点港湾）へのアクセス向上が期待される。

・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が期待される。

③国土・地域ネットワークの構築

・高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている。

④個性ある地域の形成

・笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想の支援が期待される。

・倉敷美観地区（R5観光入込客数：約309万人／年）、笠岡・笠岡諸島（R5観光入込客数：約103万人／年）へのアクセス向上が期待される。

⑤安全で安心できるくらしの確保

・福山市民病院（三次医療施設）へのアクセス向上が期待される。

⑥災害への備え

・岡山県地域防災計画における第一次緊急輸送道路に位置づけられている。

・第一次緊急輸送道路である山陽自動車道、一般国道2号の代替路線として機能する。

⑦地球環境の保全

・CO2排出量の削減が期待される。
⑧生活環境の改善・保全
・NOX排出量の削減が期待される。
・SPM排出量の削減が期待される。
⑨他プロジェクトとの関係
・一般国道2号玉島・笠岡道路（Ⅱ期）と一体的に整備。
・第3次晴れの国おかやま生き活きプラン（R3.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ
・第7次笠岡市総合計画後期基本計画（R4.4）において、企業誘致の推進と雇用促進、道路ネットワーク及び港湾・漁港の整備を図る道路として位置づけ

関係する地方公共団体等の意見

笠岡バイパスは、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、3市1町（倉敷市、浅口市、笠岡市、里庄町）から構成される「国道2号玉島笠岡間整備促進協議会」より、早期整備の要望を受けている。
岡山県知事の意見：一般国道2号　笠岡バイパスについて、継続するとの対応方針（原案）は妥当である。
本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する高規格道路「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。
沿線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笠岡東IC(仮称)～新笠岡港東IC(仮称)間の令和7年度の確実な開通と、残る区間の1日も早い開通を強く望む。なお、事業費の増加はやむを得ないものと考えるが、一層のコスト縮減に取り組むとともに、当面の暫定2車線での供用に向けて効率的に事業を進めていただきたい。

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6年3月末時点で、事業全体の進捗率は約79%、用地の進捗率は約100%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「笠岡市カブト南町～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である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定供用を目指して工事を推進している。

施設の構造や工法の変更等

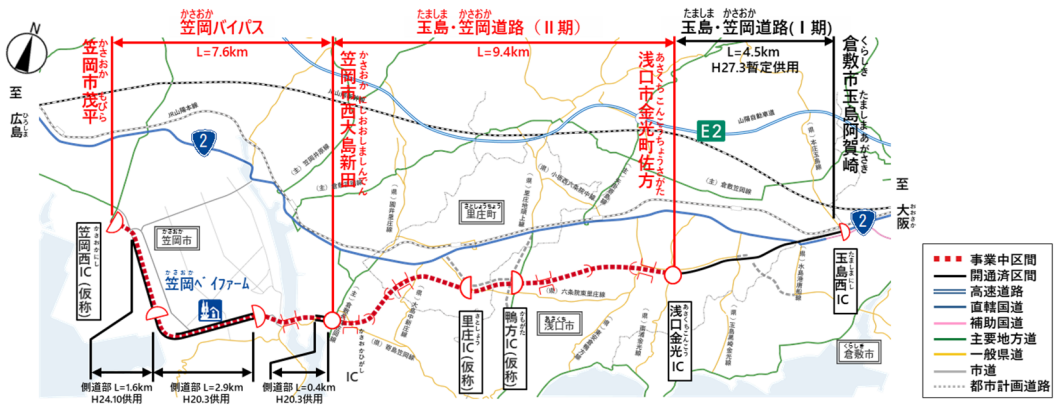
今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

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、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔　〕内は社会的割引率の値）