

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 玉島バイパス
事業主体	中国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価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	国道429号(倉敷市大西～倉敷市玉島阿賀崎) 渋滞損失時間：4,536千人・時間/年 渋滞損失削減率：約49%削減 (4,536千人・時間/年 ⇒ 2,313千人・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	センサス区間1146:13.4km/h(S58)⇒23.5km/h(H17) センサス区間1147:25.9km/h(S58)⇒26.1km/h(H17) センサス区間1148:28.4km/h(S58)⇒28.7km/h(H17)
	○ 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	新幹線新倉敷駅へのアクセス時間が短縮 【金光町→新倉敷駅】 ・供用前(21分)⇒供用後(11分) 【倉敷市→新倉敷駅】 ・供用前(21分)⇒供用後(17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	岡山空港へのアクセス時間が短縮 【金光町→岡山空港】 ・供用前(96分)⇒供用後(81分)
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	新倉敷駅南第一土地区画整理事業、新倉敷駅南第二土地区画整理事業区域に接続 バイパスに接して大型小売店舗等が立地
	○ 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	

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□を■に変更）	指標チェックの根拠		
1. 活力	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 <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	 倉敷市へのアクセス時間の短縮 【金光町～倉敷市】 ・供用前（40分）⇒ 供用後（27分） 【鴨方町～倉敷市】 ・供用前（45分）⇒ 供用後（32分） 【寄島町～倉敷市】 ・供用前（55分）⇒ 供用後（43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 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		
		<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"/> 特別立法に基づく事業としての効果		
		<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		
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果		
	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	川崎医科大学付属病院へのアクセス向上【金光町～川崎医科大学付属病院】 ・供用前（59分）⇒ 供用後（41分）

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	
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	
		○ 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	第1次緊急輸送道路に位置づけ
		□ 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	
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	山陽自動車道と並行路線で、山陽道の通行止め時には、代替路線として通過可能。 ・通行止め回数（並行区間） H16年・・・13回発生
		■ 現道等の防災点検又は震災点検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	国道429号（当該区間） ・震災点検対策箇所（新霞橋）
		□ 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	
		□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消	
□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能			
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	【推計結果】 CO2排出削減量：0.8万t/年、排出削減率：約11%削減 ・整備なし7.5万t/年 ⇒ 整備あり6.7万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	【推計結果】 排出削減量：120t/年、排出削減率：約31%削減 ・整備なし388t/年 ⇒ 整備あり268t/年
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	【推計結果】BP+現道 排出削減量：11t/年、排出削減率：約30%削減 ・整備なし37t/年 ⇒ 整備あり26t/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	
		○ 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	□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		● 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	国道2号岡山バイパスと一体的に整備を行った。さらに一般国道2号玉島・笠岡道路（事業中）、笠岡バイパス（事業中）と一体整備
	その他	○ 他機関との連携プログラムに関する効果	
		○ 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	