

平成18年度 事後評価

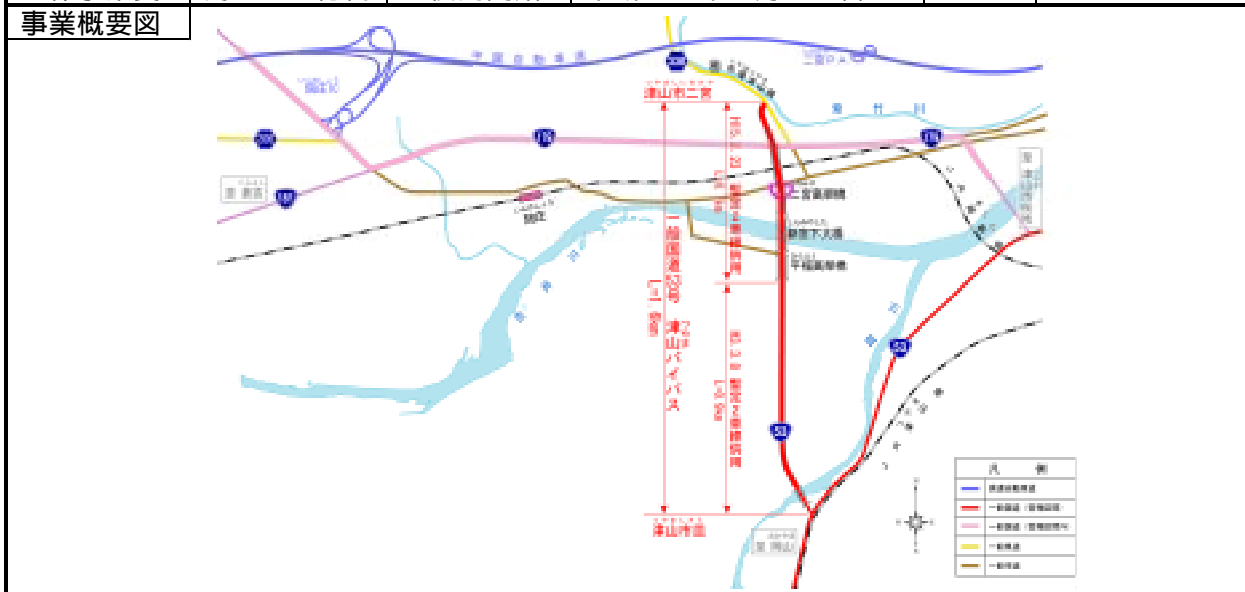
事業名	一般国道53号 津山バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	直轄
起終点	自：岡山県津山市皿 至：岡山県津山市二宮			延長	1.6 km

事業概要

一般国道53号は、岡山市を起点とし、津山市を経て中国山地を越え、鳥取市に至る延長約139 kmの主要幹線道路である。

津山バイパスは、津山市内に滞留している交通を適切に分散誘導処理することで、交通渋滞の解消、交通安全の確保を図り、さらに良好な都市環境の形成を目的として計画された津山市皿から津山市二宮に至る延長1.6 kmの道路である。昭和57年度に事業着手、平成3年3月に一部暫定供用し、平成15年2月に全線暫定供用(2/4)を行っている。

S57年度事業着手	S56年度都市計画決定	S59年度用地着手	S63年度工事着手
全体事業費	約133億円	供用開始	平成15年2月23日
			B/C
			1.2



事業の効果

投資効果の有無

本事業に要する費用 (総費用)	本事業による効果 (総便益)
事業費 総事業費 1 133億円 現在価値事業費 2 204億円 維持管理費 14億円 残存価値 3 6億円 総費用 (C) + - = 212億円 1: 既に登録されている当事業に必要な費用。 2: 将来または過去の費用を、現在の価値に換算したもの。 3: 評価対象期間末時点で、当該事業に残っている価値。	走行時間 短縮便益 227億円 走行経費 減少便益 20億円 交通事故 減少便益 10億円 総便益 (B) + + = 257億円

評価対象期間 = 整備期間 + 40年

費用便益分析の結果 事業全体
 今回評価 B/C = 1.2
 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

「費用分析マニュアル(案)による」
 (H15.8.1 付け国都街第30号、国道分評第15号通達)

事業名	一般国道2号 津山バイパス
<p>事業期間の状況 用地期間 (S 5 9 ~ H 1 4) : 1 9 年間 工事期間 (S 6 3 ~ H 1 4) : 1 4 年間 H 3 年 3 月 : L=0.9km(2/4)供用 H 15 年 2 月 : L=0.7km(2/4)供用</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目 円滑なモビリティの確保 . . . 渋滞損失時間の削減、JR 姫新線の踏切利用の解消、バス路線の 利便性向上が図られる。 国土・地域ネットワークの構築 . . . 日常活動圏中心都市へのアクセスの向上が図られる。 大型車のすれ違いが困難な宮下橋から交通転換が図られる。 個性ある地域の形成 . . . 津山バイパス供用により迂回路が設定できたため、「津山納涼ごんご まつり」開催時に国道53号の交通規制が可能となり、観客の安全性、 快適性向上に貢献するなど、地域の大規模イベントを支援している。 安全で安心できる暮らしの確保 . . . 3次医療施設(津山中央病院)へのアクセス向上が図られ る。 災害への備え . . . 第一次緊急輸送道路に位置付け(岡山県地域防災計画)。 地球環境の保全/生活環境の改善・保全 . . . 環境(大気質)の改善が図られる。</p>	
事業による環境影響	津山バイパス供用により、周辺環境における大気質の改善や騒音の改善が図られる。
事業を巡る社会情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・ S50.10 中国自動車道の吹田～落合間が開通 ・ S58.3 中国自動車道が全線開通(吹田～下関間542.6km) ・ H15.8 市内循環バス(院庄循環線)新規整備 ・ H17.2 市町村合併(津山市、加茂町、阿波村、勝北町、久米町)
今後の事後評価の必要性	事業に伴う整備効果の発現がみられることから、今後の再事後評価の必要性はないと考えられる。
改善措置の必要性	事業に伴う整備効果の発現がみられることから、今後の改善措置の必要性はないと考えられる。

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53号 津山バイパス
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	渋滞損失時間: 11,605千人・時間/年(423,550千人・時間/年→411,945千人・時間/年) 渋滞損失削減率 約3%削減
		○ 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	
		● 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	JR姫新線踏切の通過が解消(バイパス利用によりJRをオーバーパス)。
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	バイパス供用年次に市内循環バス路線が新設、その後、津山第一病院(H17.4開院)経由となり利便性が向上。さらに他の路線バスもバイパスを利用。(※院庄循環線(中鉄バス)9便、こんご久米バス(中鉄バス)6便、あさひチェリーバス(津山・西川線共同バス運行対策協議会)3便)
		○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
		● 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	第三種空港 岡山空港へのアクセス性が向上。(83分→75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の向上の状況	
		■ 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	宮下橋(市道皿二宮線)における不通区間が解消。
	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/km2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口を■に変更）	指標チェックの根拠
国土・地域ネットワークの構築	□ 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	
	■ 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「空港津山道路」の一部として位置付け。
	□ 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	
	□ 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	
	□ 現道等における交通不能区間が解消	
	■ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	バイパスへの利用転換により、大型車のすれ違いが困難であった宮下橋の利用交通量が減少。
	● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	津山市へのアクセス時間の短縮 美咲町～津山市：21分→20分（1分短縮）
個性ある地域の形成	○ 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	
	● 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	バイパス供用により迂回路が設定できたため、「津山納涼こんごまつり」開催時に国道53号の交通規制が可能となり、観客の安全性、快適性向上に貢献。
	● 主要な観光地へのアクセス向上による効果	津山市内には、鶴山公園（津山城跡）、衆楽園、城東町並保存地区等の観光名所があり、バイパス整備によりこれら観光地へのアクセス性が向上。（鶴山公園のH17観光客数 589千人／年（平成17年岡山県観光客動態調査））
	○ 特別立法に基づく事業としての効果	
	○ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	
	○ 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	
	無電柱化による美しい町並みの形成	
安全で安心できるくらしの確保	○ 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	
	□ 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	
	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
	□ 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	
	■ 三次医療施設へのアクセス向上の状況	三次医療施設：津山中央病院 バイパス整備により現道の走行性が向上し、アクセス時間短縮 美咲町～津山中央病院：24分→22分（2分短縮）

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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	現道の交通量がバイパスに転換し、現道の走行性が向上 現道（津山市一方）交通量 供用前（H2）：19,385台/日 → 供用後（H18）15,621台/日 バイパス（津山市平福）交通量 （H18）11,327台/日
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	第一次緊急輸送道路に位置付け（岡山県地域防災計画）。
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	現道（国道53号）区間が通行不能時に、代替経路として機能。
		<ul style="list-style-type: none"> □ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加 	
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
	<ul style="list-style-type: none"> □ 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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： 281t/年
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域無指定 NO2について環境基準を達成している測定局数の実績なし （推計結果） NOx排出削減量： 0.7t/年
		<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 	（現況） 自動車NOx・PM法対策地域無指定 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績なし （推計結果） SPM排出削減量： 0.1t/年
		<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	現道（国道53号）区間の夜間要請限度をクリア。（70.5dB→62.7dB）
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 	
		<ul style="list-style-type: none"> ● 他機関との連携プログラムに関する効果 	津山市「第3次総合計画」において、市街地環状道路の一部として位置づけ。 岡山県「感動・未来へ！おかやま' 県北' 21プラン」において、広域ネットワーク形成路線として位置づけ。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 	