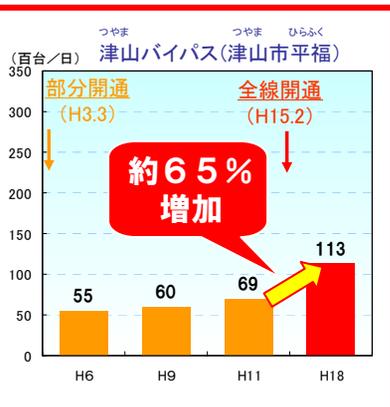


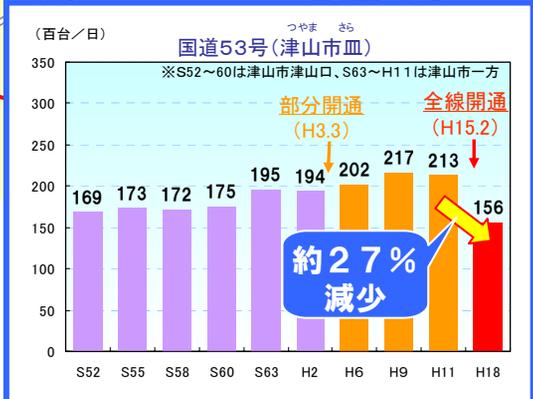
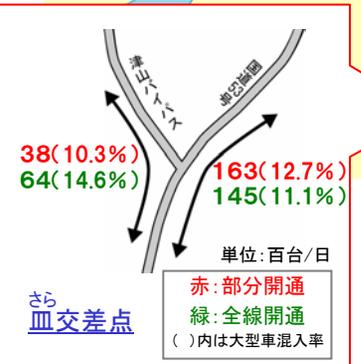
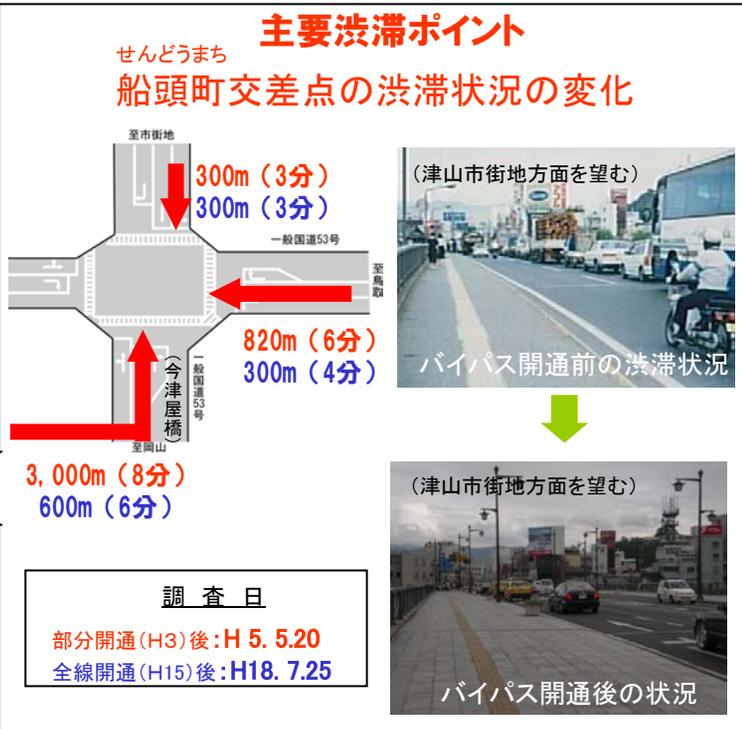
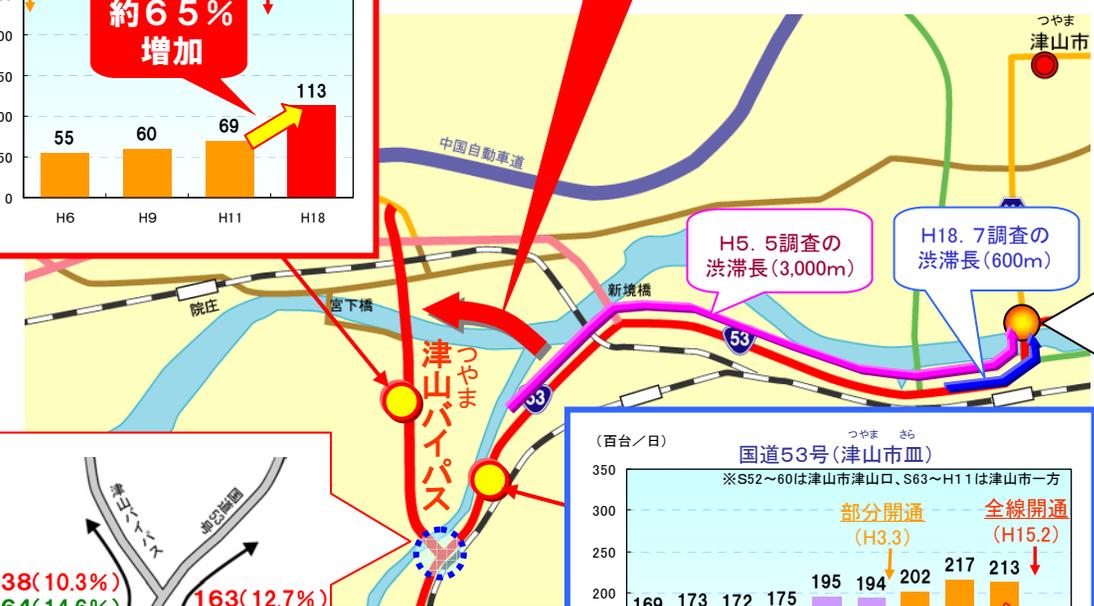
【活力:円滑なモビリティ確保】

○津山バイパス全線開通により交通の分散が図られ、国道53号の交通負荷が軽減。
 (国道53号現道の交通量は約3割減)

○津山バイパス整備等により主要渋滞ポイントである船頭町交差点の渋滞が解消された。



国道53号の21000台/日の交通量のうち約3割が津山バイパスへ転換



(資料)
 S52~H11:道路交通センサス
 H18:交通量調査結果(H18.7.25)

凡 例

- 高速自動車道
- 一般国道(管理区間)
- 一般国道(管理区間外)
- 主要地方道
- 一般県道
- 一般市道

【活力：国土・地域ネットワークの構築】

つやま
○津山バイパス全線開通に伴い、生活道路である宮下橋の大型車交通量が約7割減少。沿道地域の安全性や快適性向上に貢献。
みやしたばし

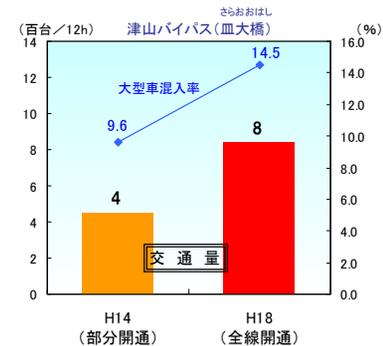
| 凡 例 | |
|-----|-------------|
| | 高速自動車道 |
| | 一般国道（管理区間） |
| | 一般国道（管理区間外） |
| | 主要地方道 |
| | 一般県道 |
| | 一般市道 |

※大型車混入率は12時間値
(資料)
H14: 交通量調査結果 (H14.12.4)
H18: 交通量調査結果 (H18.7.25)



(市道周辺に住宅等が立地)

(12時間大型車交通量の変化)



多くの大型車が利用する津山バイパス

交通量(特に大型車)が減少し、生活道路としての機能を取り戻した宮下橋

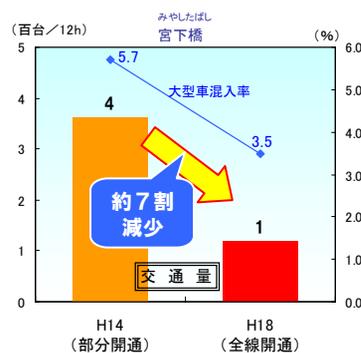


開通前の状況

開通後の状況



(12時間大型車交通量の変化)



約7割減少

「地域住民(30歳代/女性)」の声 (H15アンケート結果より)

○以前の宮下橋は狭く危なかったが、津山バイパスができて安全で便利になりました。

「津山市役所」の声 (H18ヒアリング結果より)

○以前は、久米南町(採石場)から津山市北部に向かうダンプカーが宮下橋を利用していましたが、バイパス開通後は減少し、住民が安心して暮らせるようになりました。

【活力:円滑なモビリティの確保】

○宮下橋におけるバスの通行が困難であったためこれまでバス路線の設定が出来なかったが、津山バイパスの開通により、新規循環バス路線(院庄循環線)が整備され、地域住民の利便性が大きく向上。

■循環バスルート図 (H15年8月より運行、津山第一病院への乗り入れはH17年4月より)



「バス事業者 (中鉄バス)」の声

(H18ヒアリング結果より)

- 院庄循環線は、自家用車を持たない方の買い物や通院などを確保するため、バイパス開通と同時に整備しました。
- 国道53号から院庄に向かっていた以前と比べ、津山バイパスは渋滞がなくスムーズに走れます。
- 道幅が広く、余裕を持った運転ができ、またバス停に切り込みがあるため、他の車に迷惑にならないように時間調整ができ、定時性も向上しました。

【暮らし:安全で安心できる暮らし】

- 津山バイパス沿道に、急性期救急医療を専門とした「総合病院津山第一病院」が移転開院(H17.4)。
- バイパスが医療施設への主要なアクセス道として機能。



(2006.8)

総合病院津山第一病院 (第二次救急医療施設)

- 平成17年4月に移転
- 病床数:211床
(移転前103床から倍増)
- 全科24時間対応ER(救命救急室)を設置、24時間休むことなく救急医療を担っている。
- 外来患者 1日約250人(H18年6月実績、ヒアリング結果より)
- 救急車の頻度は1日3~4件(H18年6月実績、ヒアリング結果より)



「総合病院津山第一病院」の声
(H18ヒアリング結果より)

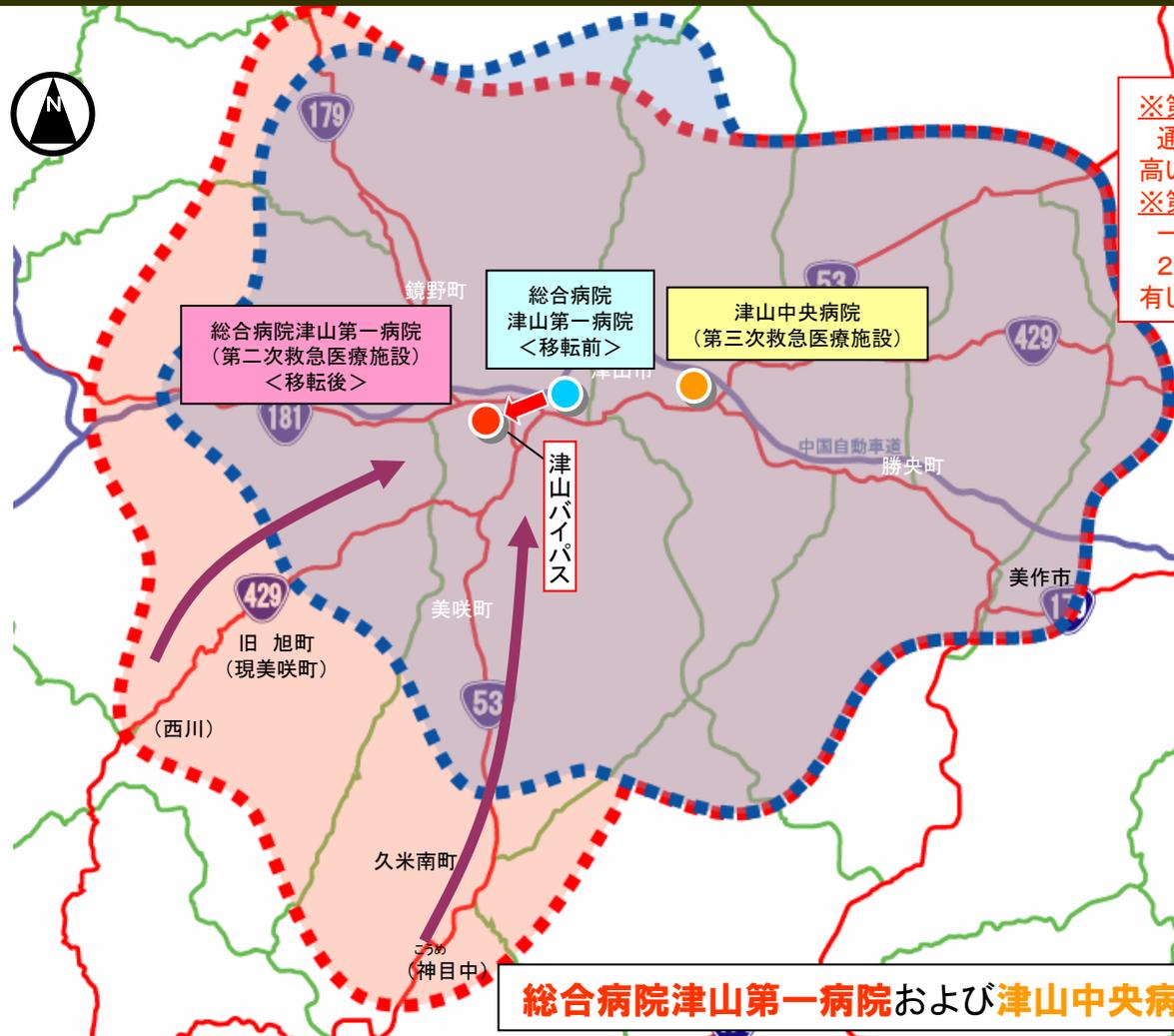
- 当病院の利用は津山市中心部等及び郡部からが多く、バイパス沿線への移転により南北からのアクセスが容易になっています。
- 病院の移転に伴い、循環バスが再編され、バス利用者も増加しました。



総合病院津山第一病院移転 による30分圏の変化

【暮らし:安全で安心できる暮らし】

○津山バイパス沿道への「総合病院津山第一病院」移転により、高度な医療サービスが提供可能な病院へ30分以内に訪問可能なエリアが拡大。



※第二次救急医療施設:
通常の入院あるいは手術を要する、やや重症度の高い患者に対応。

※第三次救急医療施設:
一般病院で治療の出来ない重症救急患者に対応。24時間の診療体制がとれ、かつ高度の診療機能を有している。

< 凡 例 >

■ 総合病院津山第一病院移転前の30分圏

■ 総合病院津山第一病院移転後の30分圏

※総合病院津山第一病院または津山中央病院へ30分圏以内に訪れることができるエリアを示す

- 【算出条件】
- ・国道及び主な主要地方道の利用を想定して時間を算出
(ただし、船頭町～二宮など、国道利用が大きな迂回を伴う場合は、市道(30km/h)利用とする)
 - ・速度はH17センサス速度

総合病院津山第一病院および津山中央病院の30分圏の変化

「津山納涼 ごんごまつり」を支援

【活力：個性ある地域の形成】

つやま
○津山市の夏の一大イベント「津山納涼ごんごまつり」を側方的に支援することで、地域の活性化に大きく貢献。

平成18年8月6～7日に、「第28回津山納涼ごんごまつり」が開催され、沢山の人手で賑わいました。
(昨年の観客数は2万8千人)



(H17の様子、津山市HPより)

「津山警察署」の声 (H18ヒアリング結果より)

- 花火大会のとき、河川敷から道路に人があふれていました。そのため平成17年より、まつりの時に国道53号の交通規制(2/4車線車両通行禁止)を実施しています。
- 規制の実施は津山バイパスのおかげです。(バイパスがなければ、迂回路が不足し、規制は困難でした。)そのため、津山バイパスは、地域の活性化に役立っています。



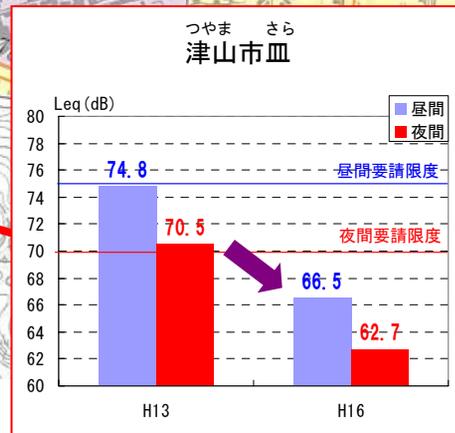
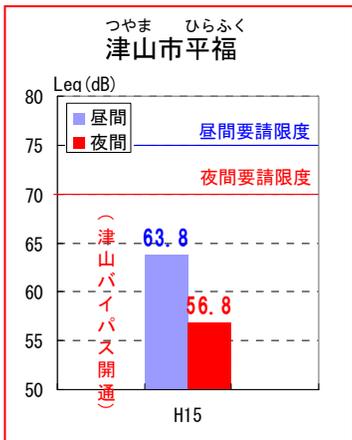
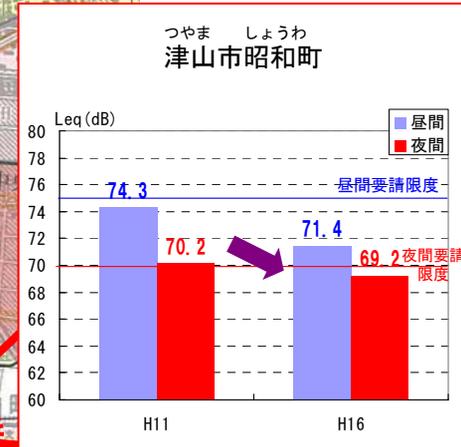
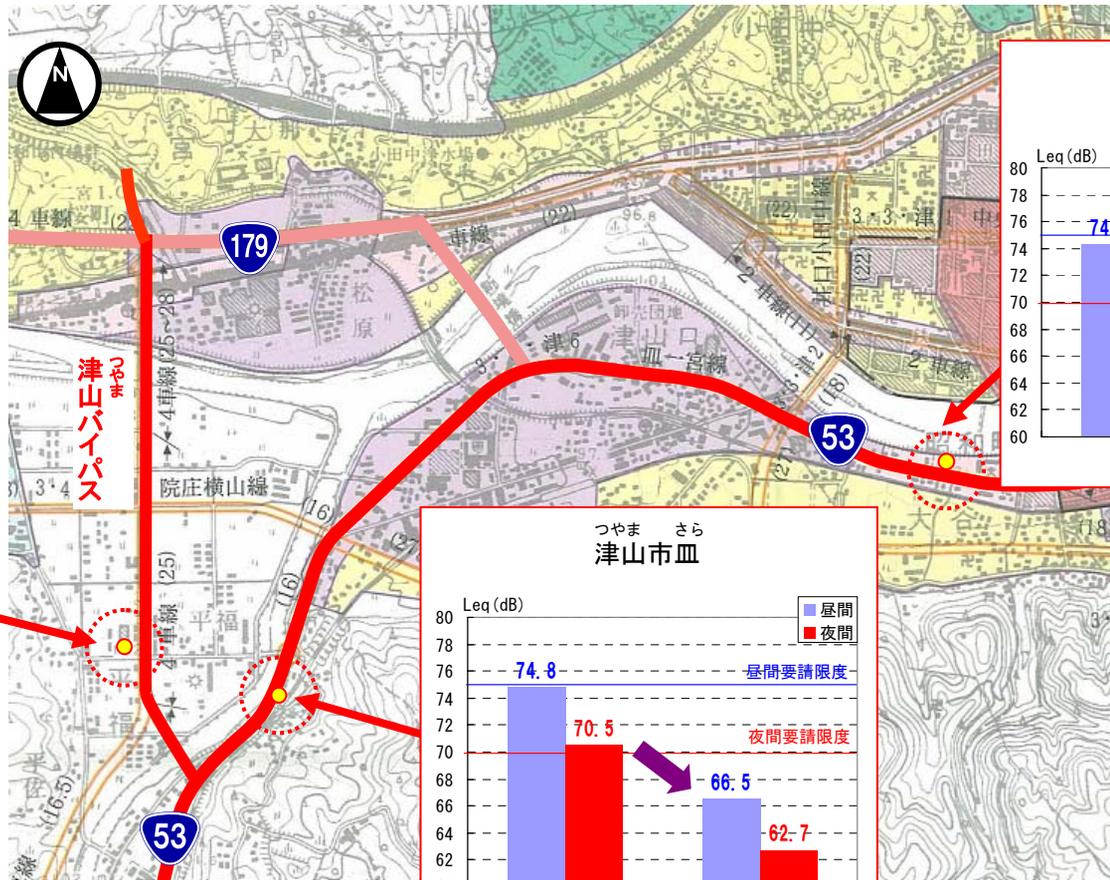
まつり当日の規制の状況 (H18.8)

(H18年の規制状況)

【環境：生活環境の改善・保全】

- 交通の転換により国道53号現道の騒音レベルが1～3dB減少し、昼間及び夜間要請限度を下回った。（津山市昭和町）
- 津山バイパス沿道では、夜間要請限度を下回っている。

| 色別 | 地域区分 |
|--------------|---------------------------|
| 第一種低層住居専用地域 | 高さの制限高度10m |
| 第二種低層住居専用地域 | 高さの制限高度10m |
| 第一種中高層住居専用地域 | |
| 第二種中高層住居専用地域 | |
| 第一種住居地域 | |
| 第二種住居地域 | |
| 準住居地域 | |
| 近隣商業地域 | |
| 商業地域 | |
| 準工業地域 | |
| 工業地域 | |
| 工業専用地域 | |
| | 用途地域の指定のない区域 (都市計画区域内) |



● 観測地点
※環境センサス実測値

■ 住民生活の変化

住民生活の快適性・安全性の向上

- ・道幅が広くなったので、スムーズに通行できるようになりました。（40歳代／女性）
- ・きれいな道になって、歩道も歩きやすくなりました。（50歳代／男性）

救急活動への貢献

- ・開通前は宮下橋やJR踏切の利用を強いられ、安全性や確実性に問題がありました。現在は西分署管内等から津山第一病院へ搬送する場合や、南部地域（平福など）に患者がいる場合に、津山バイパスを利用しています。（津山圏域消防組合消防本部）

■ 企業活動の変化

業務活動の利便性向上

- ・毎日の通勤に津山バイパスを利用している従業員が1～2割おり、非常に利便性を感じています。
- ・関連会社が毎日2tトラックで3往復しており、以前は隘路区間である宮下橋を利用していました。今はバイパスに転換し、所要時間も短縮しました。（沿道に立地する製造業者）

業務活動の活性化に貢献

- ・立地は平成2年だが、津山バイパスの整備を見込んで当地を選択しました。
- ・津山バイパス全線開通により交通量が増えたため、お客様が1～2割程度増えました。（沿道に立地するカーディーラー）

| | |
|-------------------|--------------|
| 費用(C) | 212億円 |
| 事業費 (億円) | 198 |
| 維持管理費 (億円) | 14 |
| 便益額(B) | 257億円 |
| 走行時間短縮便益 (億円) | 227 |
| 走行経費減少便益 (億円) | 20 |
| 交通事故減少便益 (億円) | 10 |
| 費用便益比(B/C) | 1.2 |

| 便益計測対象項目 | 内容 |
|----------|---|
| 走行時間短縮便益 | 道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測する。 |
| 走行費用減少便益 | 道路整備によって混雑の緩和等走行条件が改善されることによる走行するために必要な費用の減少量として計測する。走行費用には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費等が含まれる。 |
| 交通事故減少便益 | 道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。交通事故の社会的な損失には運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額が含まれる。 |

費用便益比の算出条件

$$B/C = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

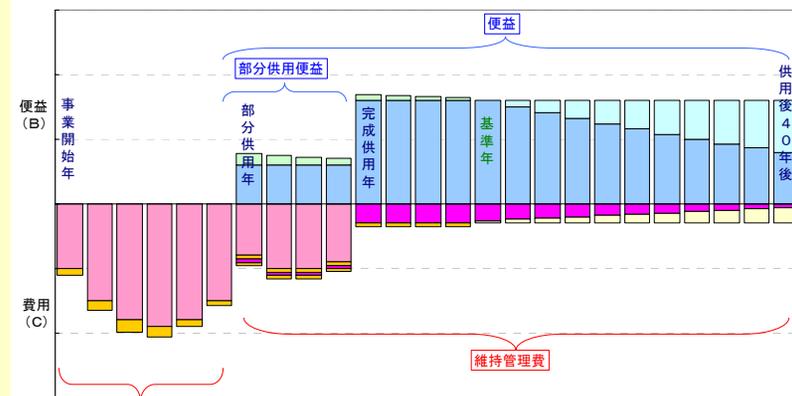
適用マニュアル : 「費用便益分析マニュアル」
(平成15年8月:国土交通省道路局 都市・地域整備局)

- 基準年次 : 平成18年
 検討年数 : 供用後40年
 事業費 : 現在価値事業費 = 単純価値事業費 × 割引率
 便益 : * 道路整備前後における、①走行時間の価値②走行経費③交通事故損失額の差
 * 上記金額は、OD(H11センサスペースH17OD表)により推計した交通量を用いて算出
 * 部分供用時に発生する便益も含めて算出
 費用及び便益額等については、平成18年度の価値に換算
 (現在価値算出のための社会的割引率 : 4%)

現在価値への換算イメージ



【総便益】 : 343億円
 【現在価値】 : 257億円



【事業費】 : 108億円
 【現在価値】 : 198億円

【維持管理費】 : 17億円
 【現在価値】 : 14億円

①道路交通に関する効果

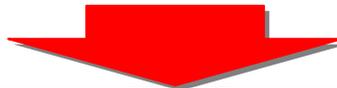
- 国道53号など周辺路線の交通負荷が軽減され、主要渋滞ポイントの渋滞が解消された(船頭町^{せんどうまち}交差点)
- 狭小な生活道路である宮下橋^{みやしたばし}の大型車交通量が減少し、沿道地域の安全性や快適性が向上した
- 国道53号現道の騒音レベルが減少し、昼間及び夜間要請限度を下回った

②地域に関する効果

- 医療機関へのアクセス性向上
- バスの利便性の向上(循環バス路線ルートの新設)
- イベントを支援し、地域活性化に貢献

③事業の投資効果

- 費用便益比(B/C) 1.2



以上のとおり、事業に伴う整備効果の発現があり、また事業による周辺環境への影響も小さいことから、今後の改善措置の必要性および事後評価の必要性はない。