

# 道路建設事業の再評価項目調書

<b>事業名</b> 一般国道30号児島・玉野拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道 (二次改築)	<b>事業主体</b> 国土交通省 中国地方整備局
<b>起終点</b> 自：岡山県岡山市当新田 至：岡山県玉野市田井	<b>延長</b> 15.0km	
<b>事業概要</b> 一般国道30号は、岡山県岡山市から玉野市を経由し瀬戸内海を渡り香川県高松市に至る延長約26.4km(陸上部)の主要な幹線道路である。 児島・玉野拡幅は、一般国道30号の交通混雑の緩和および交通安全の確保を目的として計画された、岡山市当新田～玉野市田井に至る延長15.0kmの4車線の現道拡幅事業である。		
S45年度事業化		S50年度都市計画決定
S45年度用地着手		S46年度工事着手
<b>全体事業費</b>	約360億円	<b>事業進捗率</b>
約93%		<b>供用済延長</b>
14.3km		
<b>計画交通量</b> 21,500～52,000台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 2.0 (残事業) 1.9	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 17億円/678億円 (事業費:14/592億円) (維持管理費:3/86億円)
<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 33億円/1357億円 (走行時間短縮便益:30/1311億円) (走行費用減少便益:3/15億円) (交通事故減少便益:0/31億円)		<b>基準年</b> 平成19年
<b>感度分析の結果</b> 残事業について、感度分析を実施 [ ] : 全体事業 交通量変動: B/C=2.2(交通量+10%) B/C=1.3(交通量-10%) [事業全体 B/C=2.4(交通量+10%) B/C=1.7(交通量-10%)] 事業費変動: B/C=1.7(事業費+10%) B/C=2.0(事業費-10%) [事業全体 B/C=1.8(事業費+10%) B/C=2.2(事業費-10%)]		
<b>事業の効果等</b> ・渋滞緩和(円滑なモビリティの確保)・・・岡山市当新田の交通渋滞の緩和が見込まれる ・重要港湾へのアクセス強化・・・宇野港へのアクセス改善により利便性の向上が見込まれる 他18項目に該当		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 本道路の整備により、岡山都市圏と玉野圏域との連携・アクセスが強化されるため、関係する市(岡山市、玉野市)の首長で構成される国道30号整備促進期成会(H17.8.5)等より強く要望されている。		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 全線4車線化されたが、岡山市当新田地区周辺は朝夕ピーク時には交通渋滞が発生し、交通事故が多発している等、円滑な経済活動や物流活動に支障をきたしている。		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 残る岡山市当新田地区約0.7kmは、平成19年度より用地買収を進めているところである。用地買収については平成18年度末時点で84%が完了。		
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> H17.8に4車線化区間である14.3kmを供用済み。残る岡山市当新田地区拡幅工事の約0.7kmについて、事業を推進しているところである。		
<b>施設の構造や工法の変更等</b> 耐候性鋼材を使用し、維持管理コストの低減を図っている。		
<b>対応方針</b> 事業継続		
<b>対策方針決定の理由</b> 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。		
<b>事業概要図</b>		



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

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30号 児島・玉野拡幅
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業 費用便益比 (B/C) = 2.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 679億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.7%) 残事業 費用便益比 (B/C) = 1.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 5億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 9.4%)

(指標48項目中20項目に該当)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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及び削減率	現道の渋滞損失額が削減 費用便益分析対象区間について 渋滞損失時間(整備なし) : 約1211万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 約165万人・時間 (1211万人・時間/年⇒1046万人・時間/年)	
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	岡山市泉田11.1km/h(平成17年度道路交通センサス)	
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上で踏切道の除却もしくは交通改善が期待される		
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	岡山駅～岡山市大東・玉野市宇野駅間 ; 上り100便/日、下り92便/日	
	■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	玉野市街地(市役所)～岡山駅 78.5分⇒60.2分(18分短縮)	
	■ 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が見込まれる	玉野市街地(市役所)～岡山空港 117.9分⇒99.6分(18分短縮)	
	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が見込まれる	重要港湾 宇野港～岡山市街地(市役所) 78.1分⇒59.8分(18分短縮)
		□ 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が向上	
	□ 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を解消する		

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	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		
	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		
	<input checked="" type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	D1D区域内、都市計画区域内（商業地域）で行う事業	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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	幹線都市計画道路網密度が0.357km/km2	
	<input checked="" type="checkbox"/> 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する	都市計画道路網密度0.370km/km2⇒0.371km/km2	
	<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる		
	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）としての位置づけ有り	
	<input 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 checked="" 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	対象となる日常活動圏中心都市：玉野市～岡山市	
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する		
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	岡山市灘崎町～岡山市街地(市役所) 63.8分⇒45.5分（18分短縮）	
	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る地区を解消する	
	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	宇野港再開発事業	
<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	玉野市～岡山市間の所要時間：79.1分⇒60.8分（18分短縮） アクセス向上が期待される観光地名：（入り込み客数はH17） 【玉野市】 洪川海岸：225万人/年、道の駅みやま公園：172万人/年 等		
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての当該区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
	<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、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る		
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	新電線類5ヶ年計画に位置づけ有り
	<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）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
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が見込まれる	玉野市街地(市役所)～岡山赤十字病院 61.2分⇒42.9分（18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□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 <input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる	
	当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	通学者数140人/日
	災害への備え <input type="checkbox"/> 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を解消する	
	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次緊急輸送道路に指定
	<input type="checkbox"/> 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する	
	<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
	<input type="checkbox"/> 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される <input type="checkbox"/> 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を解消する	
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6.6千t/年（整備なし：486.3千t/年⇒整備あり：479.7千t/年・・・約1.4%削減）
	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	NOX排出削減量：約34.3t/年（整備なし：1,745.7t/年⇒整備あり：1,711.4t/年・・・約2.0%削減）
	● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM排出削減量：約3.0t/年（整備なし：166.6t/年⇒整備あり：163.6t/年・・・約1.8%削減）
	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係 <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	<input type="checkbox"/> 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が見込まれる	

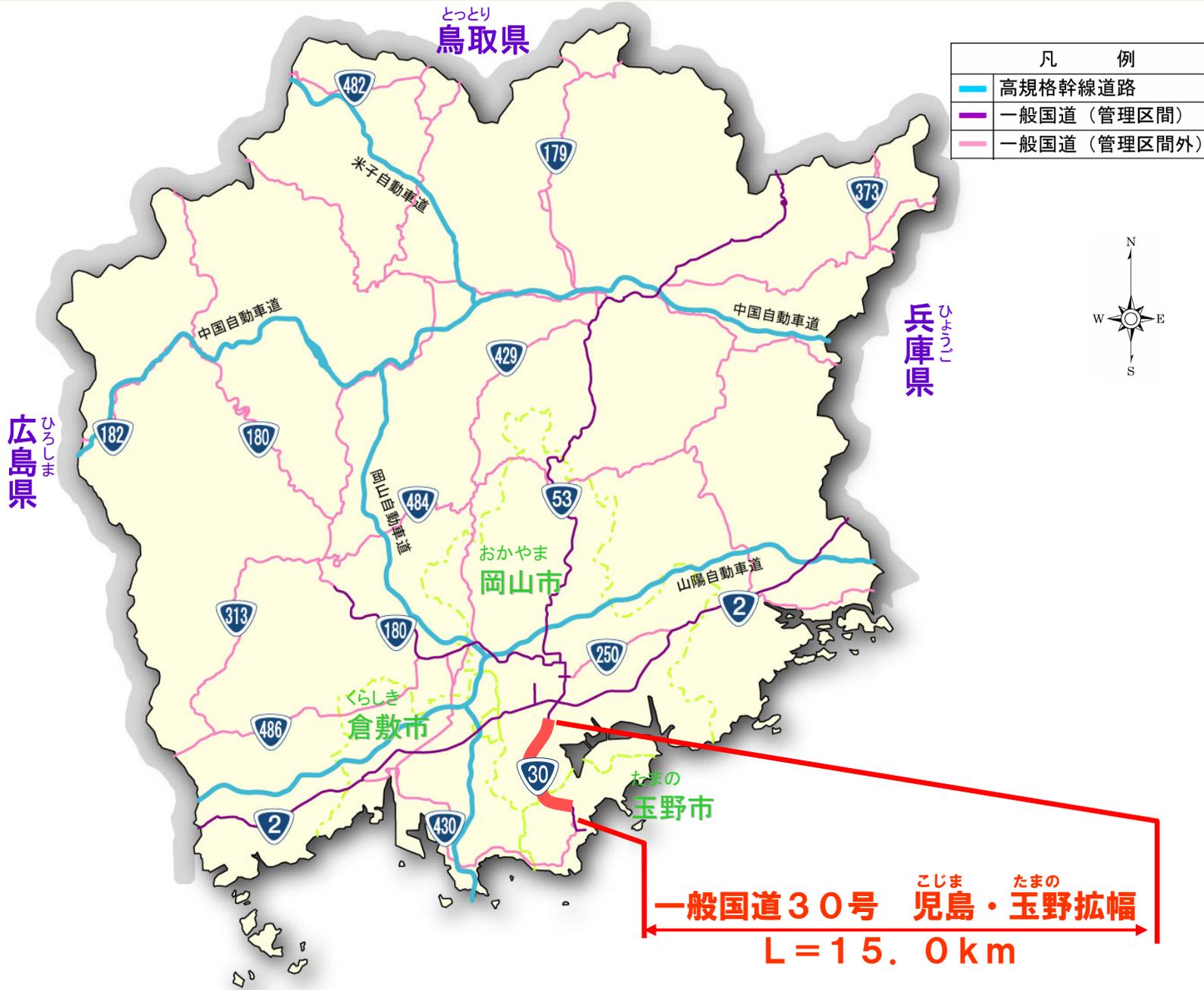
---

一般国道30号 こじま 児島・たまの 玉野拡幅  
事業再評価

---

平成19年11月  
国土交通省 中国地方整備局

# 一般国道30号 児島・玉野拡幅の位置図



# 事業概要

- ・ 児島・玉野拡幅は、一般国道30号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的として整備される現道の4車線拡幅事業である。
- ・ 港湾拠点と岡山都市圏との連携・アクセス強化、広域交流が促進され、地域の活性化に大きく寄与するものである。



## 一般国道30号 児島・玉野拡幅 L=15.0km

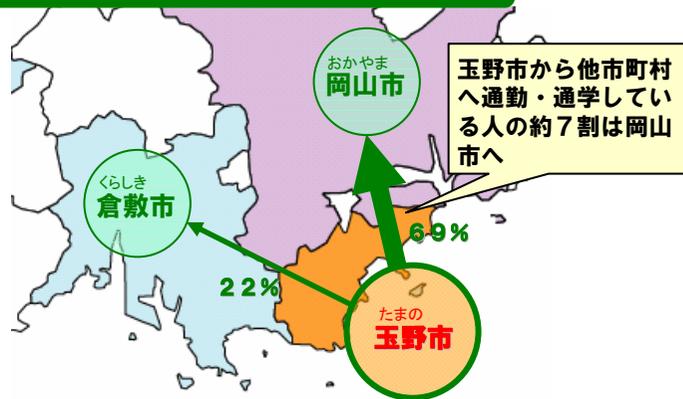


延長(km)	0.6km	1.0km	1.8km	1.2km	1.9km	0.9km	2.6km	0.5km	1.2km	2.0km	0.6km	0.7km
都市計画決定	S50年											
用地着手	S45年	S45年	S45年	S49年	S49年	S49年	S49年	S49年	S49年	S49年	S49年	H18年
工事着手	S63年	S63年	S63年	S63年	H5年	H5年	S58年	S58年	S58年	S58年	S58年	未着手
供用	0.27km (H3年) 0.33km (H5年)	1.0km (H15年)	1.8km (H1年)	1.2km (H17年)	1.6km (H6年) 0.3km (H11年)	0.9km (H17年)	2.6km (H13年)	0.5km (H17年)	1.2km (H13年)	2.0km (H9年)	0.6km (H2年)	未供用

# 都市間流動(玉野市⇔岡山市)

- 玉野市への通勤通学者は岡山市が圧倒的に多い
- 岡山市から玉野市への通勤通学者数は増加傾向

## 玉野市→他市町村への通勤・通学の動向



※玉野市に常住かつ他市町村で従業・通学11,042人  
玉野市→岡山市7,635人、→倉敷市2,408人

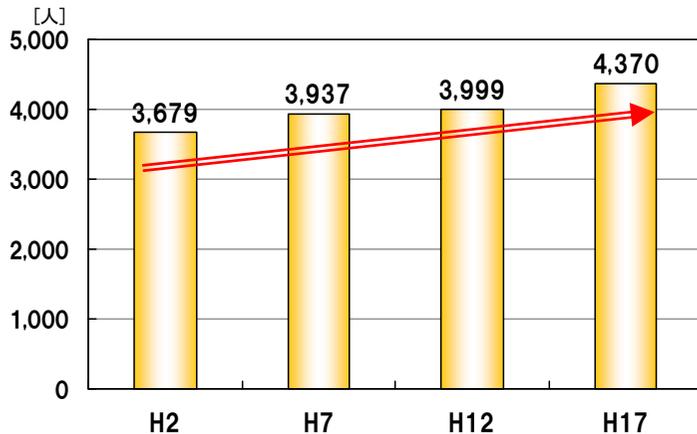
## 他市町村→玉野市への通勤・通学の動向



※他市町村に常住かつ玉野市で従業・通学7,222人  
岡山市→玉野市4,370人、倉敷市→玉野市2,135人

資料：平成17年国勢調査

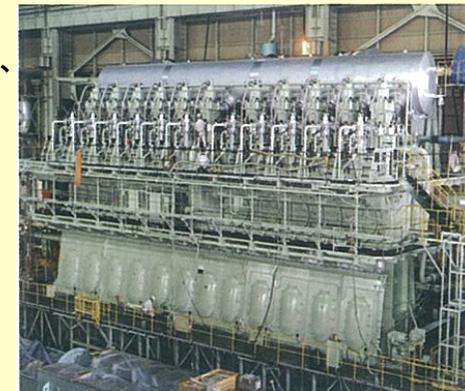
## 岡山市から玉野市への通勤・通学者数の推移



資料：国勢調査

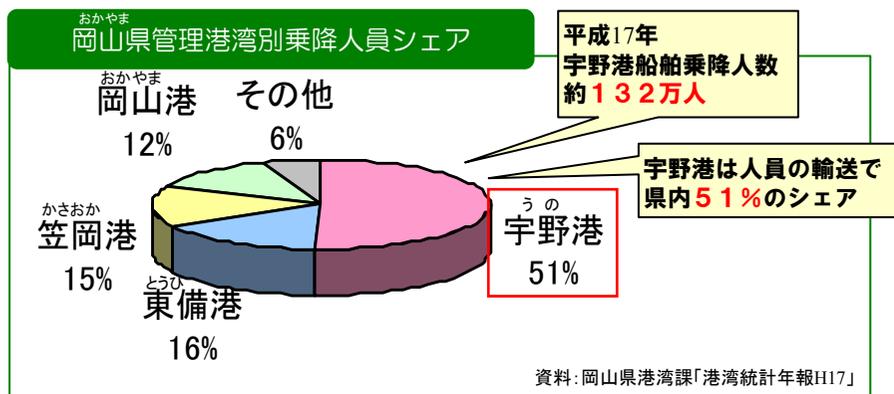
## 玉野市の主要産業

- 玉野市及びその周辺は、三井造船(株)及び関連企業が集中
- 三井造船(株)で製造されている船用ディーゼル機関は、平成17年度末には、累計生産量(馬力ベース)が5,148万馬力であり、国内の約1/3を占める

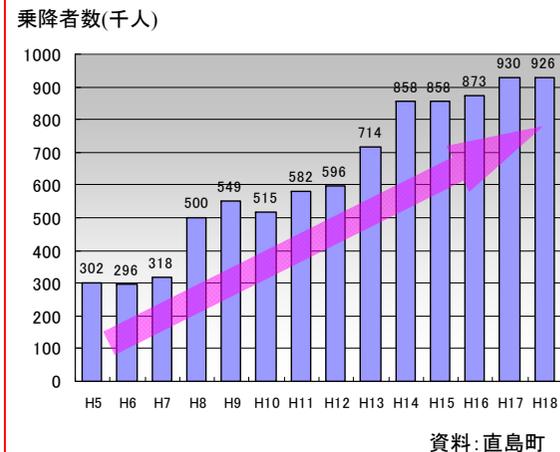


# 重要港湾 宇野港へのアクセス道路

- ・ 国道30号は重要港湾である宇野港へのアクセス道路
- ・ 宇野港は船舶乗降人員数が県内トップ
- ・ 宇野港再開発事業で平成18年5月に大型客船バースが完成
- ・ 観光地である直島や小豆島への玄関口



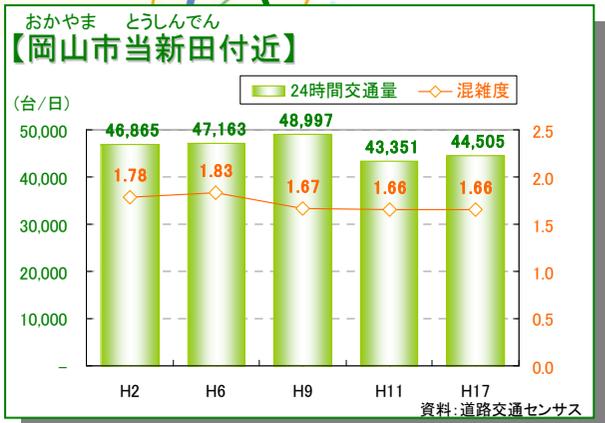
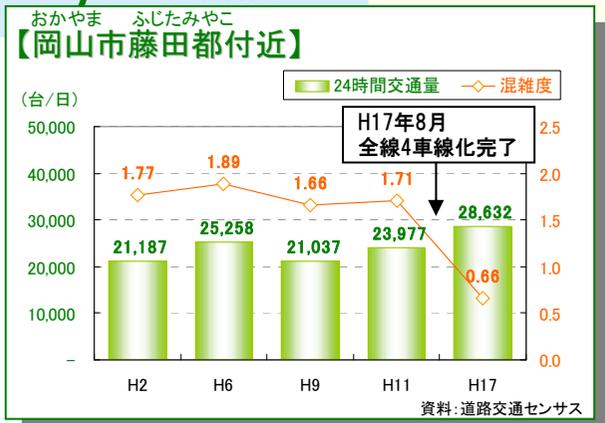
直島年間港湾利用者数の推移



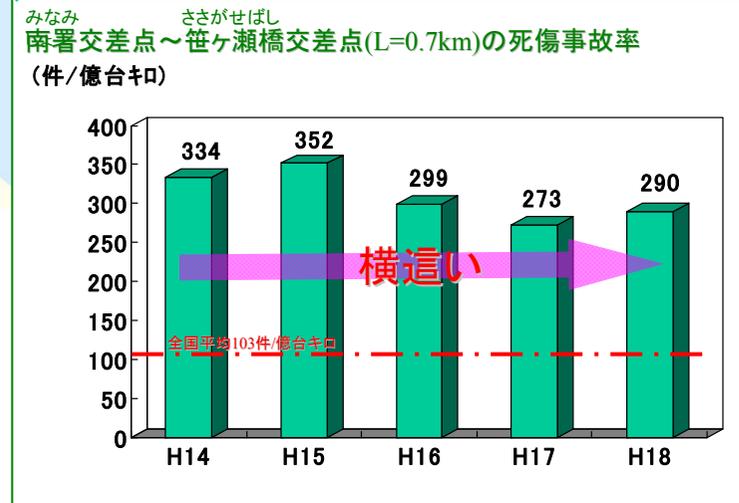
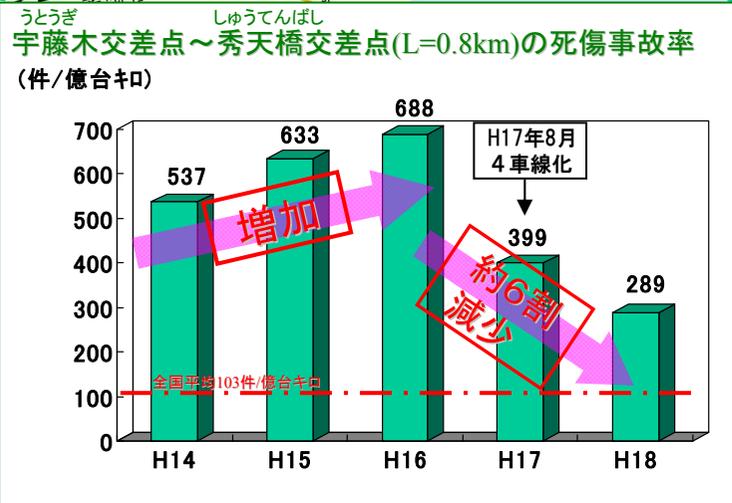
- ・岡山市藤田都付近は、交通量が年々増加傾向を示しているが、4車線化により混雑度が1.71→0.66に減少した。
- ・岡山市当新田付近は、45,000台/日と交通量も多く、混雑度も1.66と高い。



おかやま ふじたみやこ  
岡山市藤田都付近の状況  
たまの おかやま  
(玉野市から岡山市街地方面を望む)



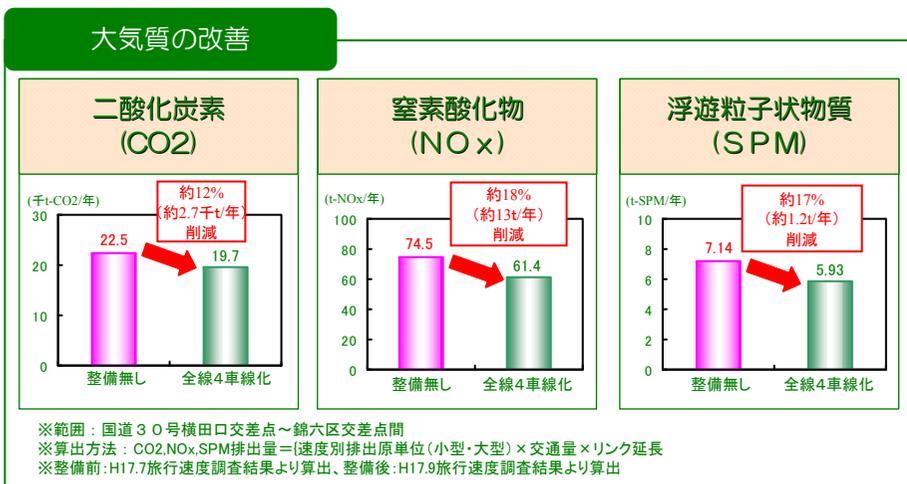
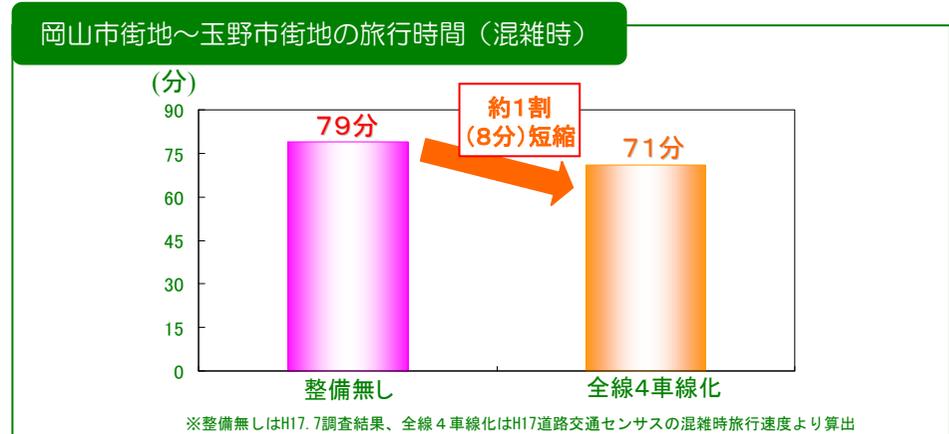
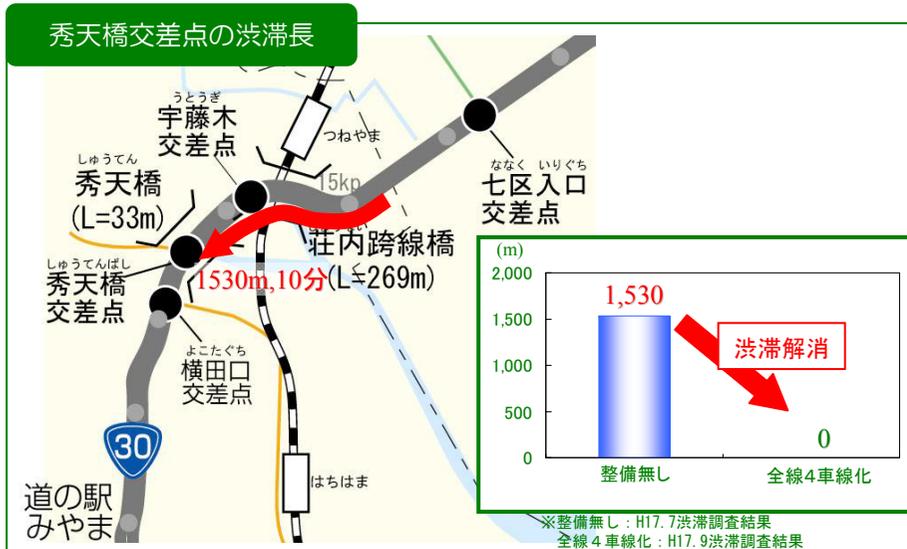
- ・ 宇藤木交差点～秀天橋交差点は4車線化後に約6割事故が減少
- ・ 南署交差点～笹ヶ瀬橋交差点の死傷事故率は毎年約300件/億台キロである



資料: H14～17年事故統合データベース、H18事故マッチングデータ

# これまでの整備効果

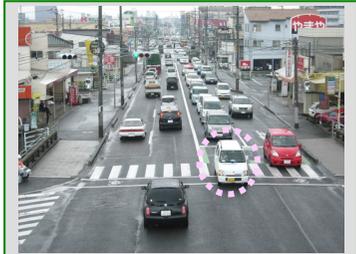
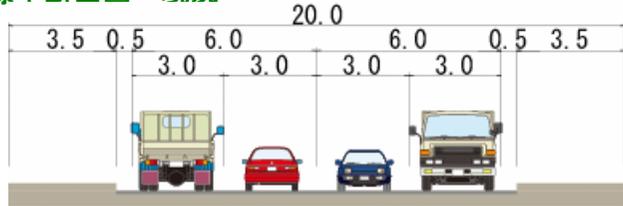
- ・ 主要渋滞ポイントの解消（秀天橋交差点）
- ・ 所要時間の短縮（79分→71分〔約8分の短縮効果〕岡山市街地～玉野市街地）
- ・ 大気質の改善（二酸化炭素、窒素酸化物、浮遊粒子状物質）



# 岡山市当新田地区の事業概要

- ・ 岡山市当新田地区は、児島・玉野拡幅のなかで唯一改良済みとなっていない延長約0.7kmの4車線区間である。
- ・ 岡山市当新田地区は、交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的として整備する拡幅事業（車道幅員と歩道幅員の拡幅,右折車線の設置,バス停車帯の設置）である。

標準断面図・現況



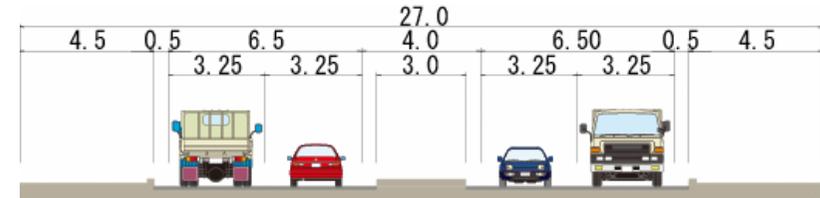
右折待ち車両が後続直進車の進行を阻害  
（当新田交差点より岡山市街地方面を望む）



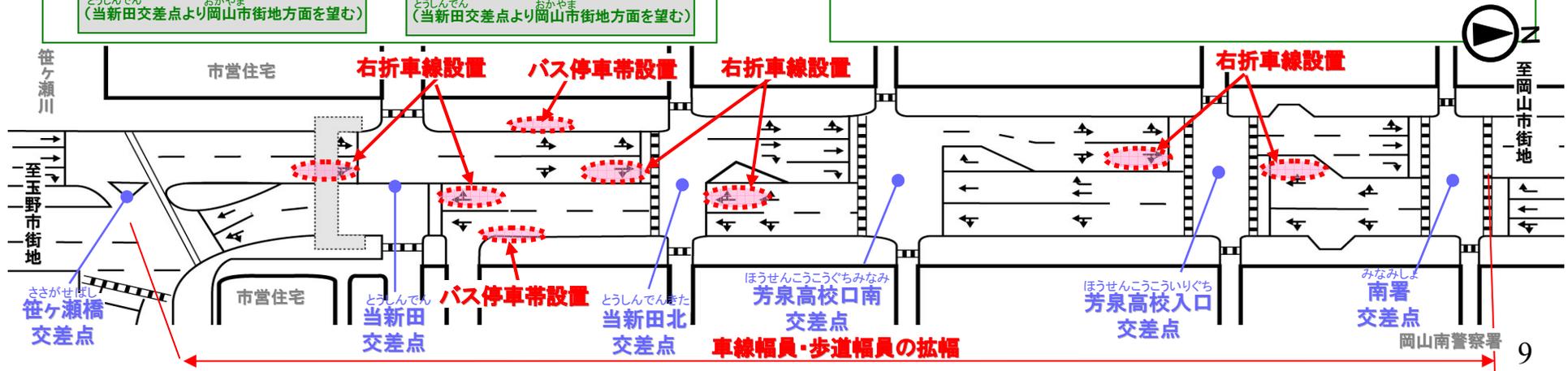
バスが後続直進車の進行を阻害  
（当新田交差点より岡山市街地方面を望む）



標準断面図・計画（標準部）



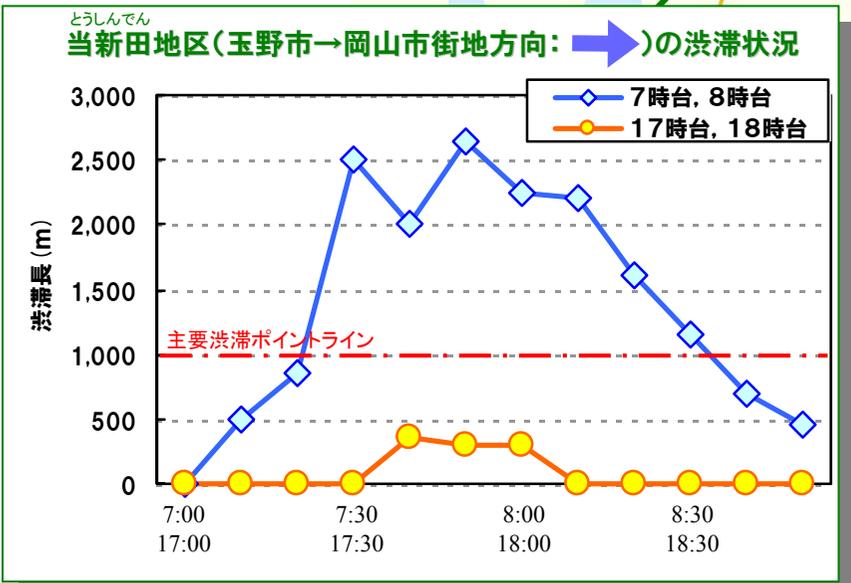
標準断面図・計画（交差点部）



車線幅員・歩道幅員の拡幅

# 渋滞の発生状況

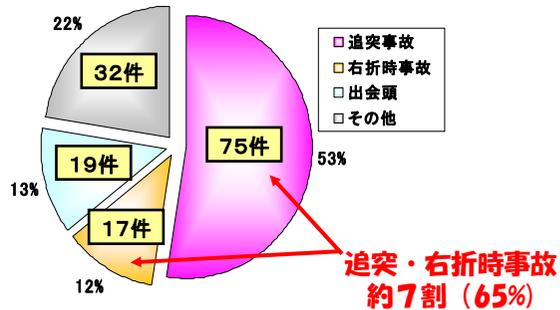
・国道30号<sup>とうしんでん</sup>当新田地区では、右折車線が未設置であるため、右折車により直進交通が阻害され、朝ピーク時間帯に最大約3kmの渋滞が発生。



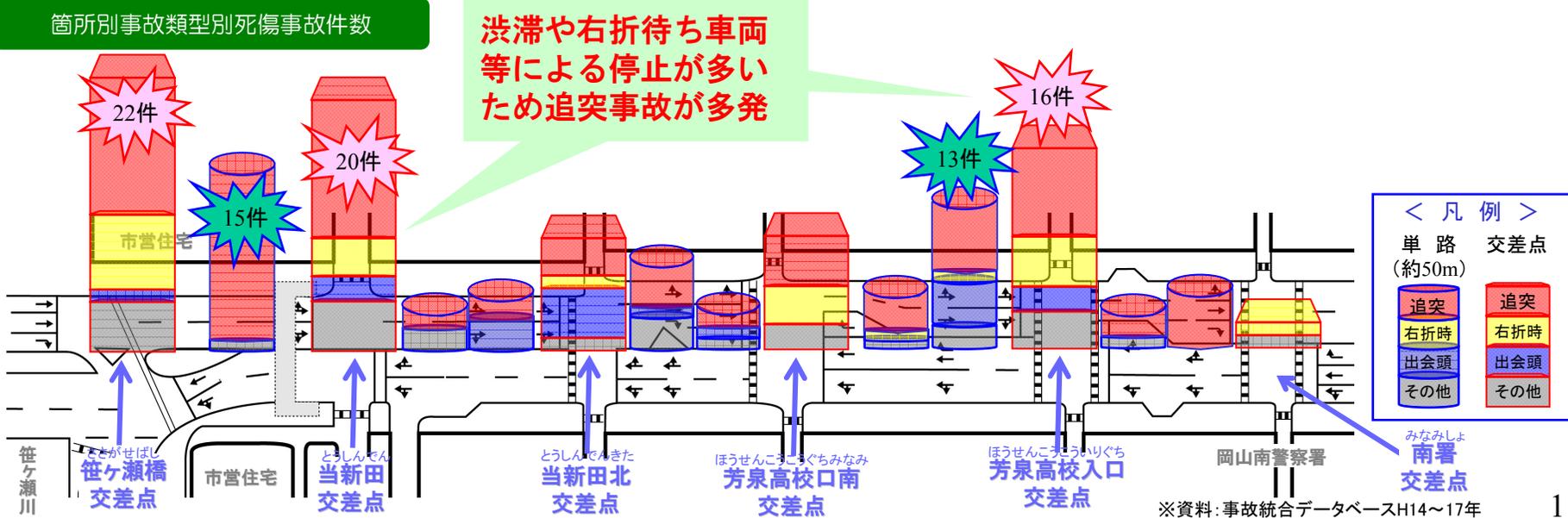
# 交通事故(当新田地区)

- 当新田地区で年平均51件/kmの死傷事故が発生(30号全線年平均13件/km)
- 右折車線の無い当新田交差点や芳泉高校入口交差点、これら2交差点に隣接する単路付近で事故が多発
- 追突と右折時で約7割を占める

当新田地区(岡山南警察署～笹ヶ瀬橋) 事故類型別死傷事故件数



箇所別事故類型別死傷事故件数



・ 国道30号<sup>おかやま</sup>岡山市<sup>とうしんでん</sup>当新田付近の渋滞に対する不満が多い

<sup>おかやま</sup>岡山市<sup>なださき</sup>灘崎町在住70代男性

<sup>ささがせ</sup>「笹ヶ瀬川橋付近の渋滞を解消する対策が早急に必要」

<sup>おかやま</sup>岡山市<sup>ふじた</sup>藤田在住60代男性

<sup>ささがせ</sup>「笹ヶ瀬川橋付近が渋滞しているため生活道に交通が入り危険」

<sup>おかやま</sup>岡山市<sup>ふじた</sup>藤田在住50代男性

<sup>とうしんでん</sup>「全線4車線化したが当新田付近の渋滞はひどく対策等を切に願う」

他にも、<sup>とうしんでん</sup>当新田地区、<sup>ささがせ</sup>笹ヶ瀬橋付近の渋滞解消等を望む声は多数有り

※沿線住民アンケート 配布地区:岡山市、旧灘崎町、玉野市の国道30号沿線地域  
調査日:H18年2~3月, 配布回収方法:訪問配布&郵送回収,  
配布数:568人, 回収数:301人, 回収率:59.2%,

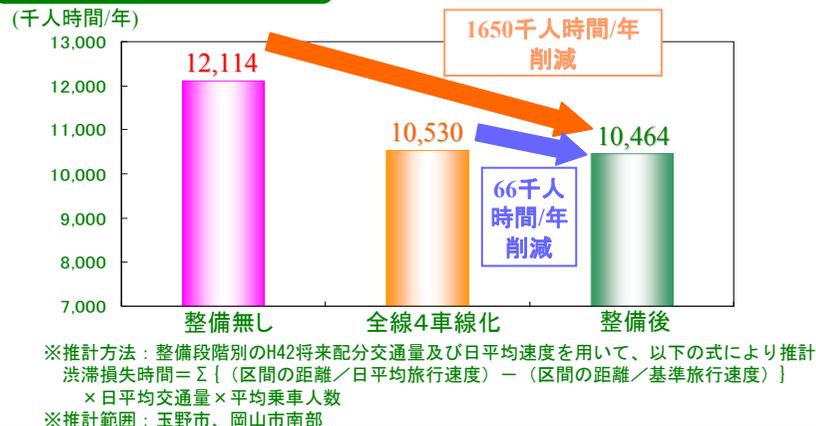
# 渋滞損失時間と渋滞長の削減

児島・玉野拡幅事業の整備により渋滞損失時間の削減、旅行時間等の短縮効果が発現

また、今後新田地区を拡幅することで、

- ・ 笹ヶ瀬橋交差点の渋滞(渋滞長2,650m→1,100m)が緩和
- ・ 渋滞損失時間が大幅に削減される
- ・ 岡山市街地～玉野市街地間の移動時間は約1割短縮
- ・ 岡山市や玉野市の主要な物流拠点や3次医療施設等へのアクセス向上

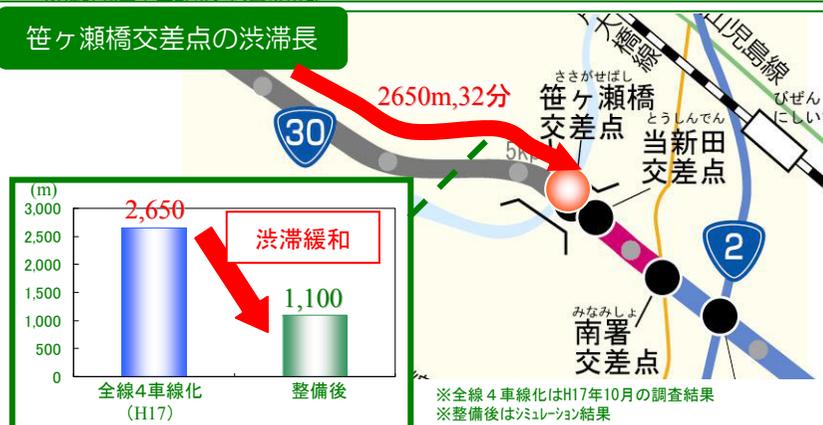
渋滞損失時間



岡山市街地～玉野市街地の旅行時間（混雑時）



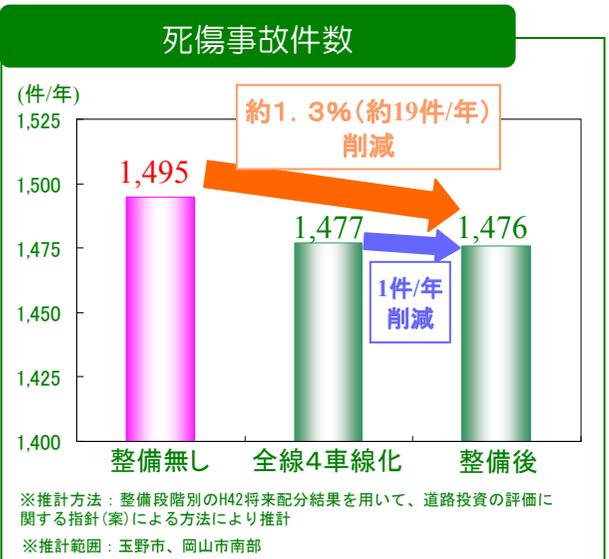
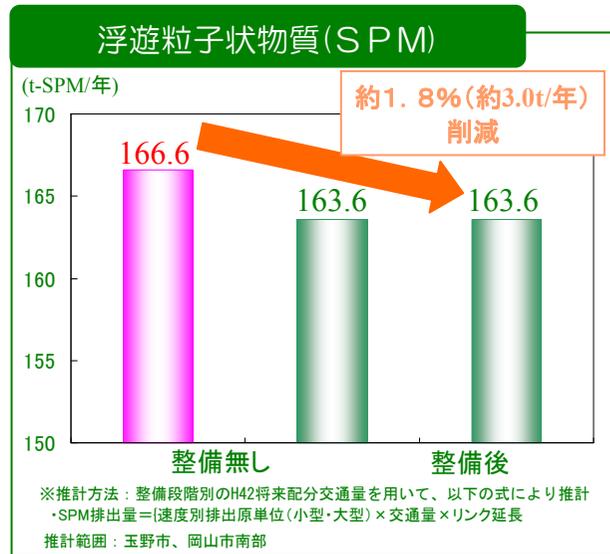
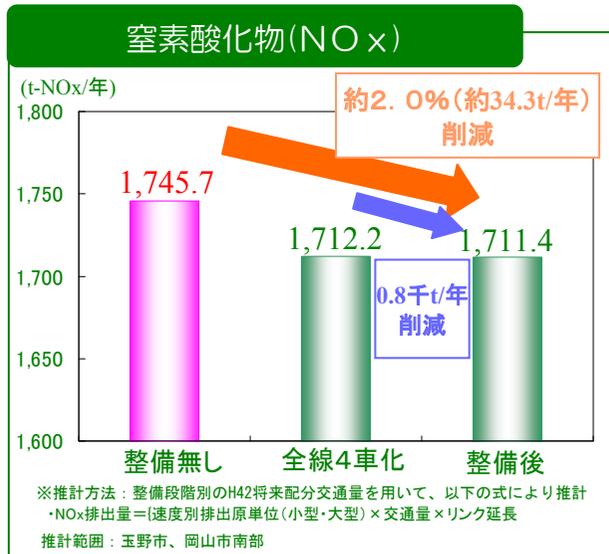
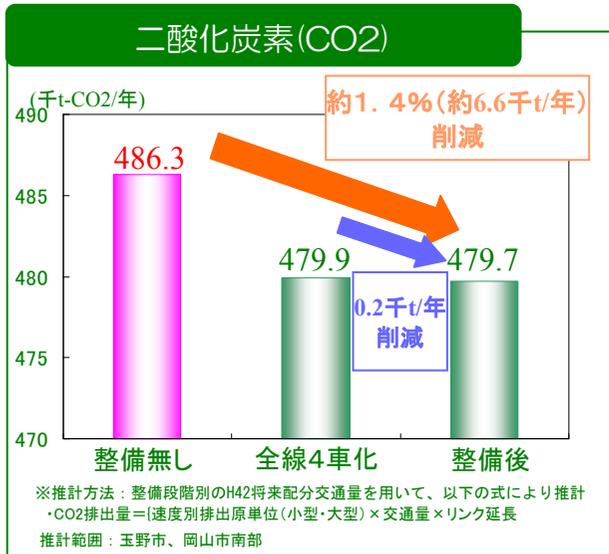
笹ヶ瀬橋交差点の渋滞長



# 死傷事故件数の減少・沿道環境の改善

## 整備効果

- ・<sup>こじま</sup>児島・<sup>たまの</sup>玉野拡幅事業の整備により、沿道環境が改善され、安全性が向上する。
- ・今後、<sup>とうしんでん</sup>当新田地区を拡幅することにより、環境及び事故等の改善が若干図られる。



CO2の削減量を朝夕の渋滞時に片道20kmの区間を1年間通勤(往復)する乗用車に換算すると、約4,000台の排出量に相当

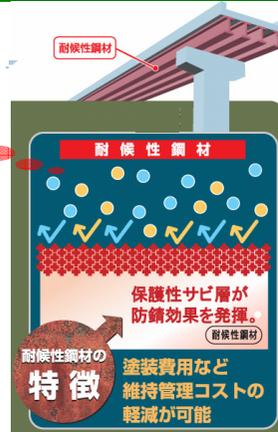
自宅      会社

設定条件：通勤速度30km/h  
 通勤日数240日/年(20日/月)

# コスト縮減

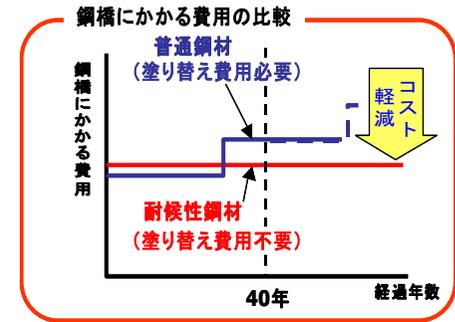
## 工事段階での工夫 ～ 耐久性鋼材の使用 ～

- ・ 倉敷川の橋桁に耐候性鋼材を使用し、30年毎の塗り替え費用をなくし、維持管理コストの軽減を図る。



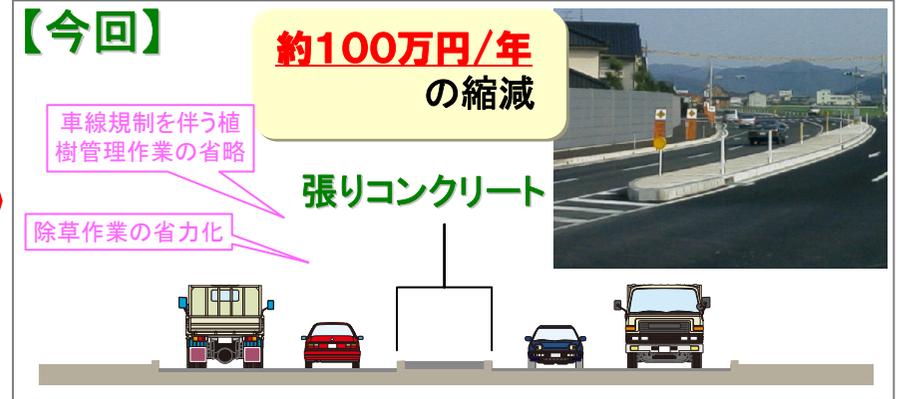
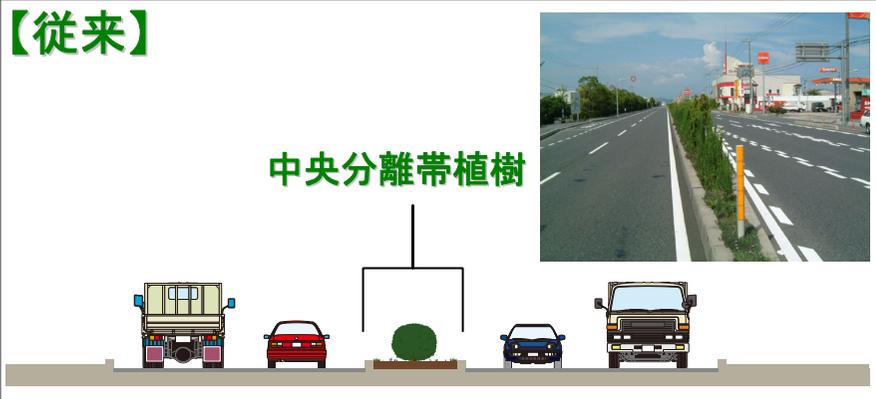
※耐候性鋼材とは・・・

- ・ 大気環境においてさびの発生が少ない性質をもった鋼材を言います。
- ・ 初期には普通鋼材と同様のさびが発生するが、年月の経過と共に極めて緻密で安定したさび(安定さびと呼びます)が形成され、それが保護被膜となりさびの進行を阻止する。



## 維持管理の工夫 ～ 中央分離帯の張りコンクリート化 ～

- ・ 中央分離帯の植樹を止め、張りコンクリートにすることにより、車線規制を伴う植樹管理作業の省略および除草作業の省力化を行い、コストの縮減を図る。



# 投資効果・客観的評価指標

## 整備効果

### 投資効果

	全体事業	残事業
<b>費用(C)</b>	<b>678億円</b>	<b>17億円</b>
事業費(億円)	592	14
維持管理費(億円)	86	3
<b>便益額(B)</b>	<b>1357億円</b>	<b>33億円</b>
走行時間短縮便益(億円)	1311	30
走行経費減少便益(億円)	15	3
交通事故減少便益(億円)	31	0
<b>費用便益比(B/C)</b>	<b>2.0</b>	<b>1.9</b>

※全体事業は、L=15.0km全線で算出。残事業は、当新田区間のみで算出。

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。
走行経費減少便益	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。走行経費には燃料費、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、交通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19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OD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19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%)

### 客観的評価指標

指標		整備効果
円滑なモビリティの確保	空港へのアクセス向上	玉野市街地から岡山空港への所要時間が <b>約18分短縮</b> (117.9分→99.6分)
物流効率化の支援	重要港湾へのアクセス向上	岡山市街地から宇野港への所要時間が <b>約18分短縮</b> (78.1分→59.8分)
個性ある地域の形成	主要な観光地へのアクセス向上	岡山市街地から渋川海岸への所要時間が <b>約18分短縮</b> (79.1分→60.8分)
安全で安心な暮らしの確保	三次医療施設へのアクセス向上	玉野市街地から岡山赤十字病院への所要時間が <b>約18分短縮</b> (61.2分→42.9分)
地球環境の保全	自動車からのCO2排出量	周辺地域のCO2排出量が <b>約6.6kt/年削減</b> (486.3kt/年→479.7kt/年)

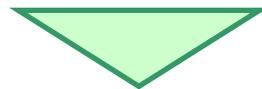
## 今後の対応方針

---

### 児島・玉野拡幅は

- ①国道30号の処理能力拡大により、交通混雑の緩和及び交通安全の確保。
- ②物流効率化の支援として、港湾拠点と岡山都市圏との連携、アクセス強化に寄与。
- ③三次医療施設へのアクセス向上により、安全で安心できるくらしの確保に寄与。

◆児島・玉野拡幅の費用便益比は、1.9（残事業） 2.0（全事業）



**児島・玉野拡幅は、今後も事業継続していくことが妥当。**