

道路建設事業の再評価項目調書

| | | | | |
|---|-------------|---------------------|---------------------------------------|--|
| 事業名 一般国道53号 岡山北バイパス | 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：岡山県岡山市津島 至：岡山県岡山市御津中山 | | | | 延長 10.5km |
| 事業概要 一般国道53号は、岡山市から鳥取市に至る延長約150kmの主要幹線道路である。 岡山北バイパスは、岡山市中心部と山陽自動車道岡山I.C.及び岡山空港を結ぶアクセス道路として機能するとともに、地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成する延長10.5kmの道路である。 | | | | |
| S49年度事業化 | | S33、S50、H元年度都市計画決定 | | S55年度用地着手 |
| S61年度工事着手 | | | | |
| 全体事業費 | | 約590億円 | | 事業進捗率 |
| 計画交通量 | | 22,500 ~ 50,500 台/日 | | 供用済延長 |
| 8.7km | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) | 2.6 | 総費用 (残事業/事業全体) 85 / 942 億円 | 総便益 (残事業/事業全体) 137 / 2,452 億円 |
| | (残事業) | 1.6 | 事業費 : 72 / 901億円 維持管理費 : 13 / 41億円 | 基準年 平成20年 走行時間短縮便益 : 127 / 2,294億円 走行費用減少便益 : 4 / 145億円 交通事故減少便益 : 6 / 13億円 |
| 感度分析の結果 残事業(事業全体)について感度分析を実施 交通量変動 : B/C=2.0 (交通量+10%) B/C=1.5 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=1.5 (事業費+10%) B/C=1.8 (事業費-10%) | | | | |
| 事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保(岡山空港へのアクセス向上が見込まれる) ・国土・地域ネットワークの構築(地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成) 他16項目に該当 | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 岡山北バイパスの整備により、国道53号の交通円滑化が図られるとともに、市民生活の快適化と沿道の活性化が期待されることから、岡山市をはじめとする2市5町から構成される空港津山道路整備促進協議会などより早期整備の要望を受けている。 | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 沿線部では商業施設等も立地し市街化が進み沿道地区人口も増加している。 周辺地域の自動車交通の増加(山陽自動車道岡山I.Cや岡山空港利用等による)に伴い、津島地区や津高地区では慢性的な交通混雑が発生している。 | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 平成19年度末で用地買収は80%完了しており、現在までに岡山市津島～岡山市吉宗までの8.7kmが暫定供用済みである。 | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても早期全線供用を目指し、事業を推進する。 | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 建設発生土の有効利用によりコスト縮減を図っている。 | | | | |
| 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。

おかやまきた
一般国道53号 岡山北バイパス

事業再評価

平成21年3月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

一般国道53号 岡山北バイパス



2. 事業概要及び経緯

(1) 事業概要

◆一般国道53号岡山北バイパスは、地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成し、岡山市津島から岡山市御津中山に至る延長10.5kmのバイパスである。

事業の目的

○交通混雑緩和

・段階的なバイパス、拡幅整備により交通容量を拡大させるとともに、旧国道53号の交通をバイパスに転換させることにより一般国道53号周辺部の交通混雑を緩和

○安全性・沿道環境の改善

・バイパスへの交通転換により旧国道53号の交通量が減少し、沿道の環境が改善するとともに歩行者などの安全性が向上

○周辺地域との連携強化

・岡山市内及び周辺部と山陽自動車道岡山I.C.及び岡山空港とをアクセスすることにより連絡機能強化
 ・岡山市と津山市を結ぶ地域高規格道路「空港津山道路」の一部を担っており、地域間の連携強化を促進
 ・バイパス沿道には国立病院や岡山中央病院があり、救急救命活動時のアクセス性も向上

計画概要

| | |
|-------|------------------------|
| 起 終 点 | 起点；岡山市津島 終点；岡山市御津中山 |
| 計画延長 | L=10.5km |
| 道路規格 | 4種1級、3種2級 |
| 設計速度 | V=60km/h |
| 車線数 | 4車線、6車線 |

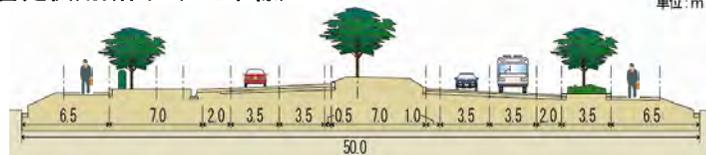


標準断面図

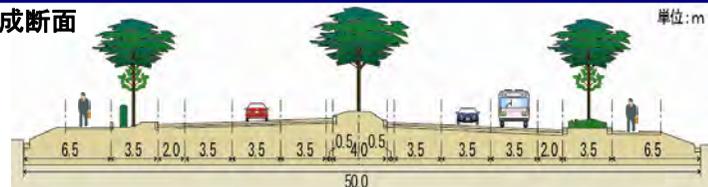


拡大図

▼暫定供用断面 (4/6車線)



▼完成断面



| | | |
|-------|----|---|
| 事業路線 | 完成 | ■ |
| 供用区間 | 暫定 | ■ |
| その他 | | |
| 高速道路 | | — |
| 直轄国道 | | — |
| 補助国道 | | — |
| 主要地方道 | | — |
| 県道 | | — |
| その他道路 | | — |

2. 事業概要及び経緯

(2) 事業の経緯と進捗状況

- ◆昭和49・62年度に事業着手し、平成10年度までに岡山市津島～同市吉宗間を段階的に全線供用。
- ◆平成13年度までにL=4.9kmの4車線化を完了。



①岡山市津島上空から津山市方面を望む



②岡山市津高上空から津山市方面を望む

| 年度 | 区間 | 事業経緯 | | | | | | | | | | |
|--------|----------------|-------|-------------------|------------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|------------------|----|--|
| | | 岡山市津島 | 岡山市伊島町 ～同市津島京町 | 岡山市津島京町 ～同市首部 | 岡山市首部 ～同市津高 | 岡山市津高 ～同市横井上 | 岡山市横井上 ～同市田益 | 岡山市田益 ～同市栢谷 | 岡山市栢谷 ～同市吉宗 | 岡山市吉宗 ～同市御津中山 | 岡山 | |
| 昭和32年度 | 都市計画決定 (S33.3) | | | | | | | | | | | |
| 昭和49年度 | 事業着手 | | | | | | | | | | | |
| 昭和50年度 | 都市計画決定 (S50.9) | | | | | | | | | | | |
| 昭和55年度 | | | | | | | | | | | | |
| 昭和58年度 | 用地着手 | | | | | | | | | | | |
| 昭和61年度 | | | | | | | | | | | | |
| 昭和62年度 | | | | | | | | | | | | |
| 昭和63年度 | 工事着手 | | | | | | | | | | | |
| 平成元年度 | | | | | | | | | | | | |
| 平成2年度 | | | | | | | | | | | | |
| 平成4年度 | | | | | | | | | | | | |
| 平成5年度 | | | | | | | | | | | | |
| 平成7年度 | | | | | | | | | | | | |
| 平成10年度 | | | | | | | | | | | | |
| 平成13年度 | | | | | | | | | | | | |
| 平成15年度 | | | | | | | | | | | | |

中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施

① 写真撮影方向

| | | | |
|-------|----|----|-----|
| 事業路線 | 完成 | 暫定 | その他 |
| 供用区間 | 完成 | 暫定 | その他 |
| 高速道路 | | | |
| 直轄国道 | | | |
| 補助国道 | | | |
| 主要地方道 | | | |
| 県道 | | | |
| その他道路 | | | |

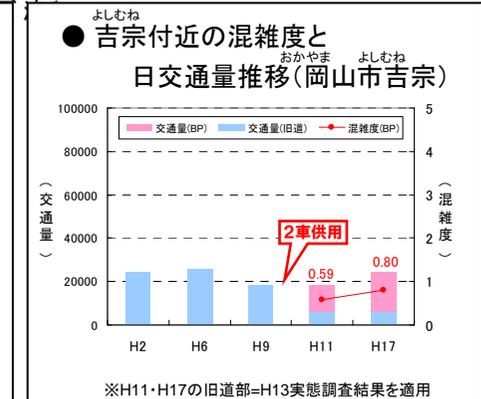
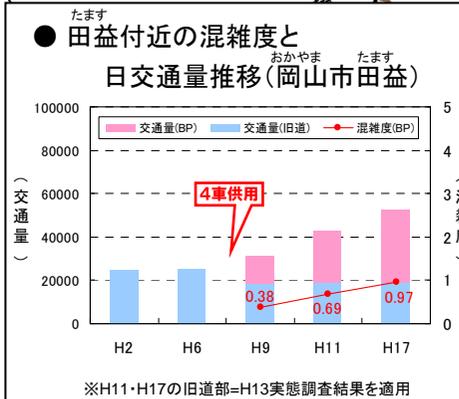
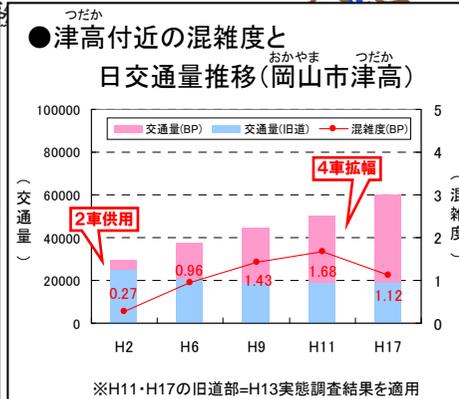
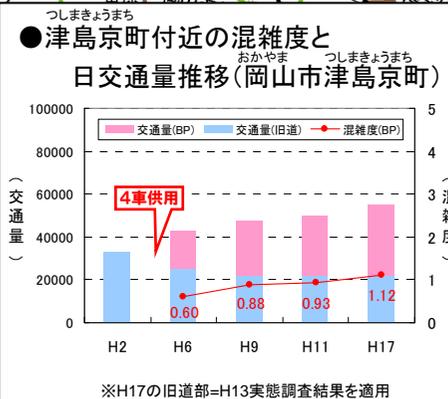
3. 国道53号の現状

(1) 交通量の状況

- ◆岡山北バイパス利用の交通量は、バイパス整備とともに増加。
- ◆バイパス起点部の津島地区、津高地区では混雑度が1.0以上である。



| 事業路線 | |
|------|-------|
| 供用区間 | 完成 |
| | 暫定 |
| その他 | |
| | 高速道路 |
| | 直轄国道 |
| | 補助国道 |
| | 主要地方道 |
| | 県道 |
| | その他道路 |



3. 国道53号の現状

(2) 渋滞の状況

- いしまきた
◆伊島北交差点（上り方向）では、朝ピーク時に**最大0.9km**程度の渋滞が発生。
- つだかおおはし
◆津高大橋付近（下り方向）は、1車線のため、朝ピーク時に**最大1.1km**程度の渋滞が発生。



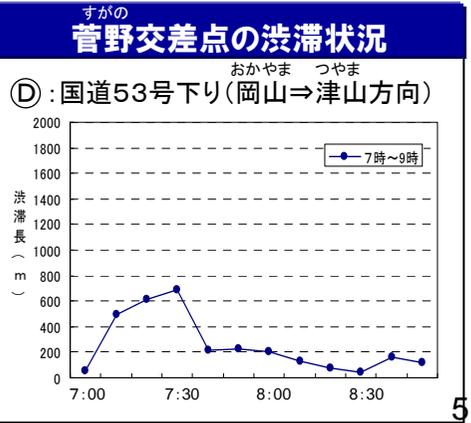
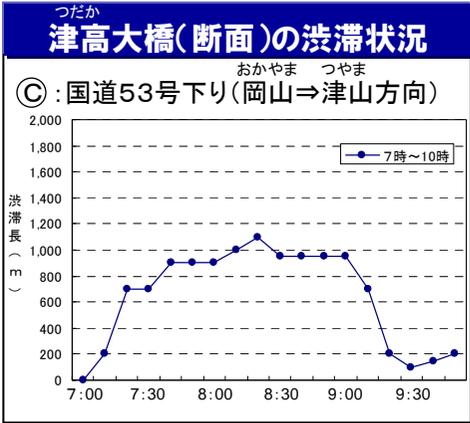
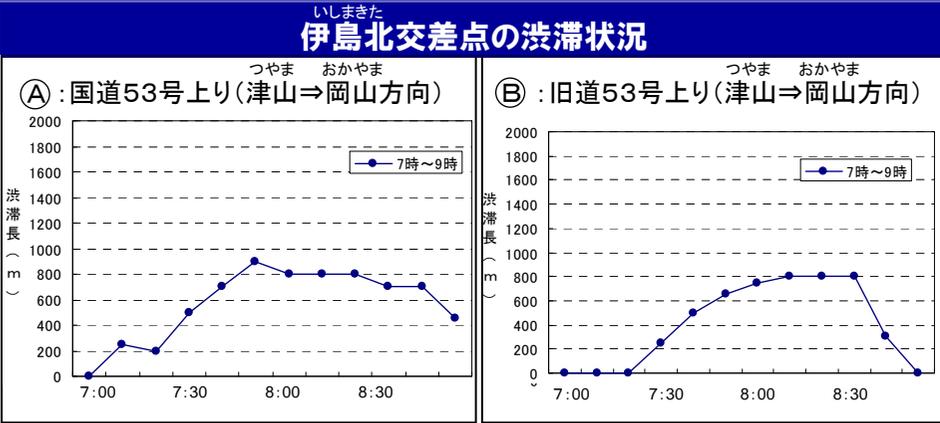
いしまきた
①伊島北交差点付近の朝ピーク時交通状況 (津山市方面を望む)



つだか
②津高大橋付近の朝ピーク時交通状況 (津山市方面を望む)

● : 主な渋滞箇所
← : 渋滞方向

| 事業路線 | |
|-------|--|
| 供用区間 | 完成 —— 暫定 - - - - |
| その他 | |
| 高速道路 | —— |
| 直轄国道 | —— |
| 補助国道 | —— |
| 主要地方道 | —— |
| 県道 | —— |
| その他道路 | —— |



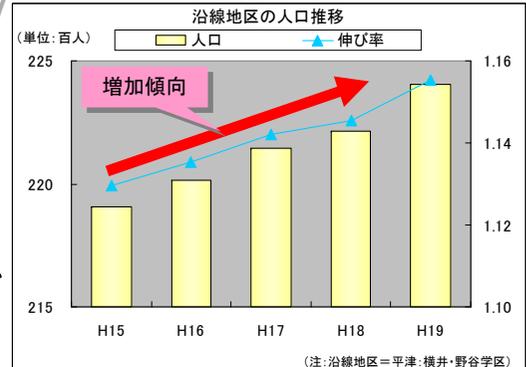
3. 国道53号の現状

(3) 津高大橋付近の状況

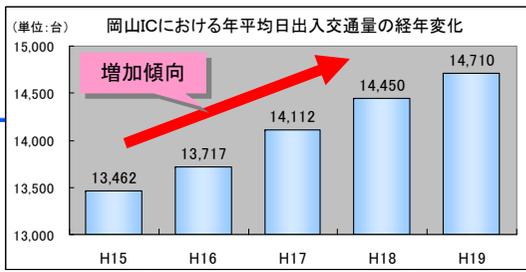
◆近年の情勢変化（沿線地区人口の増加、山陽自動車道岡山I.C.利用者増加）により、津高大橋付近(下り方向)は、**渋滞や追突事故（最大渋滞長1.1km、死傷事故率340.9件/億台キロ）**が集中的に発生している。



津高大橋の周辺状況



【バイパス沿線の人口推移】



【岡山I.C.利用者数の推移】

津高大橋付近の状況

津高大橋手前（下り方向）の車線減少部において渋滞・事故が発生



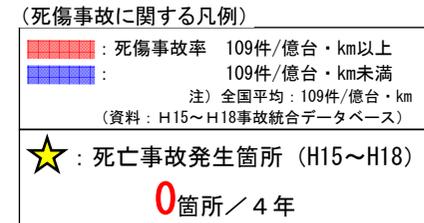
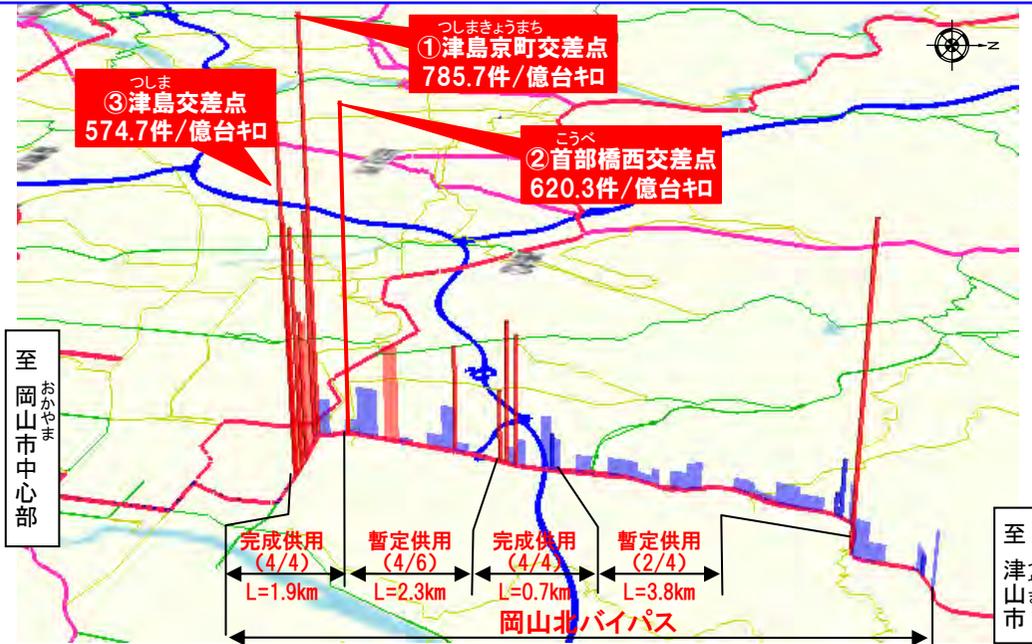
- : 主な渋滞箇所
- ← : 渋滞方向
- ★ : 写真箇所

| 事業路線 | |
|-------|----|
| 供用区間 | 完成 |
| | 暫定 |
| その他 | |
| 高速道路 | |
| 直轄国道 | |
| 補助国道 | |
| 主要地方道 | |
| 県道 | |
| その他道路 | |

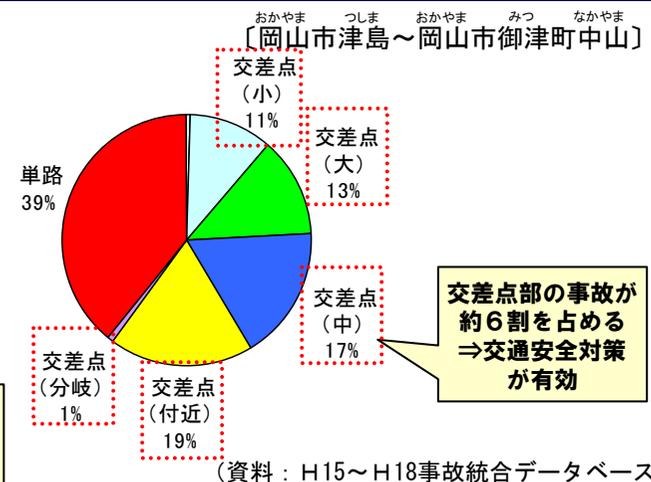
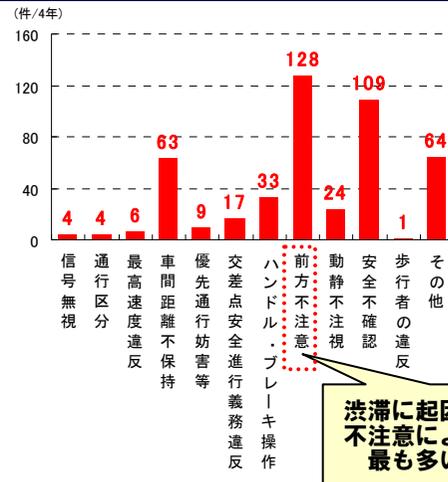
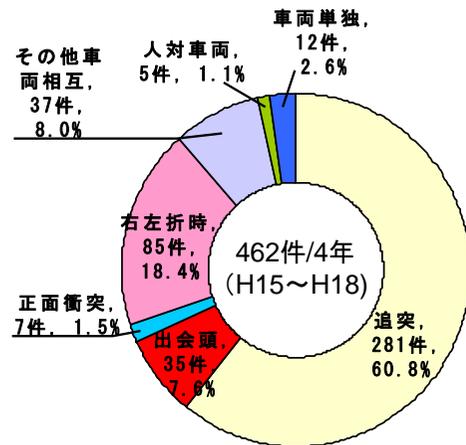
3. 国道53号の現状

(4) 交通事故発生状況

- ◆ 全般的に死傷事故率が低いが、起点部の交差点において死傷事故率が高い。
- ◆ 事故の発生状況では、混雑に起因すると考えられる“追突”が最も多く発生している。



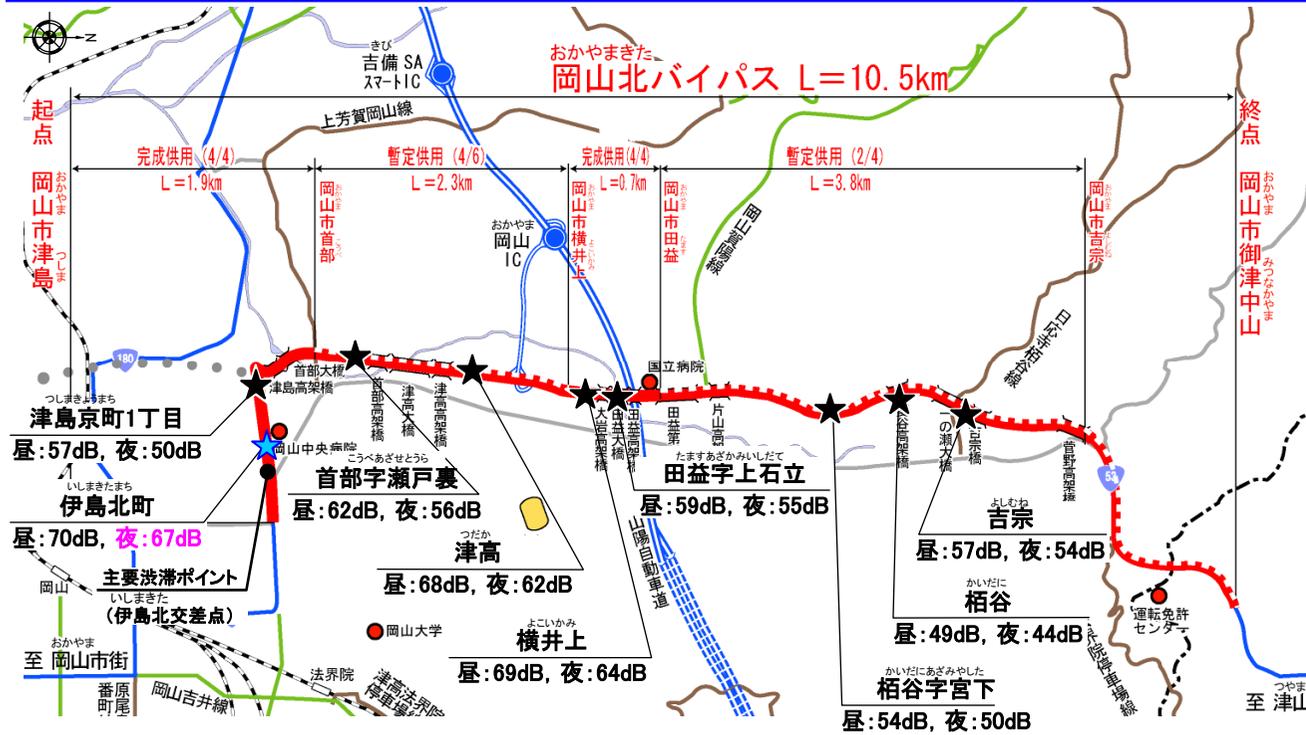
国道53号バイパス区間 の事故発生状況



3. 国道53号の現状

(5) 沿道環境状況

◆騒音の状況は、起点部において夜間の環境基準を超えている箇所が1箇所あるが、大半の地点で昼・夜間ともに環境基準を下回っている。



| 事業路線 | |
|-------|---|
| 供用区間 | 完成 —— 暫定 - - - - |
| その他 | |
| 高速道路 | —— |
| 直轄国道 | —— |
| 補助国道 | —— |
| 主要地方道 | —— |
| 県道 | —— |
| その他道路 | —— |

(騒音に関する凡例)

- ★: 夜間の騒音値が環境基準を超えている地点
- ★: 昼間・夜間の騒音値が環境基準を満たしている地点

〔 昼:○dB = 値が環境基準(昼:70dB, 夜:65dB)を超えている数値 〕

〔 出典: H16-H19道路環境センサスデータ 〕

沿道環境の状況



■ 沿道環境の状況
 おかやま いしまきた つしまきょうまち
 (岡山市伊島北:津島京町方面望む)

自動車騒音に係る環境基準

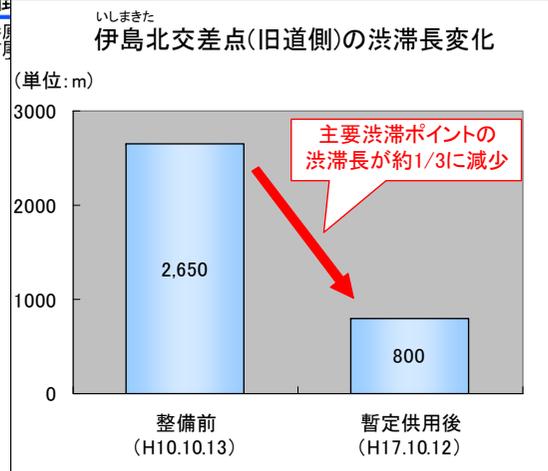
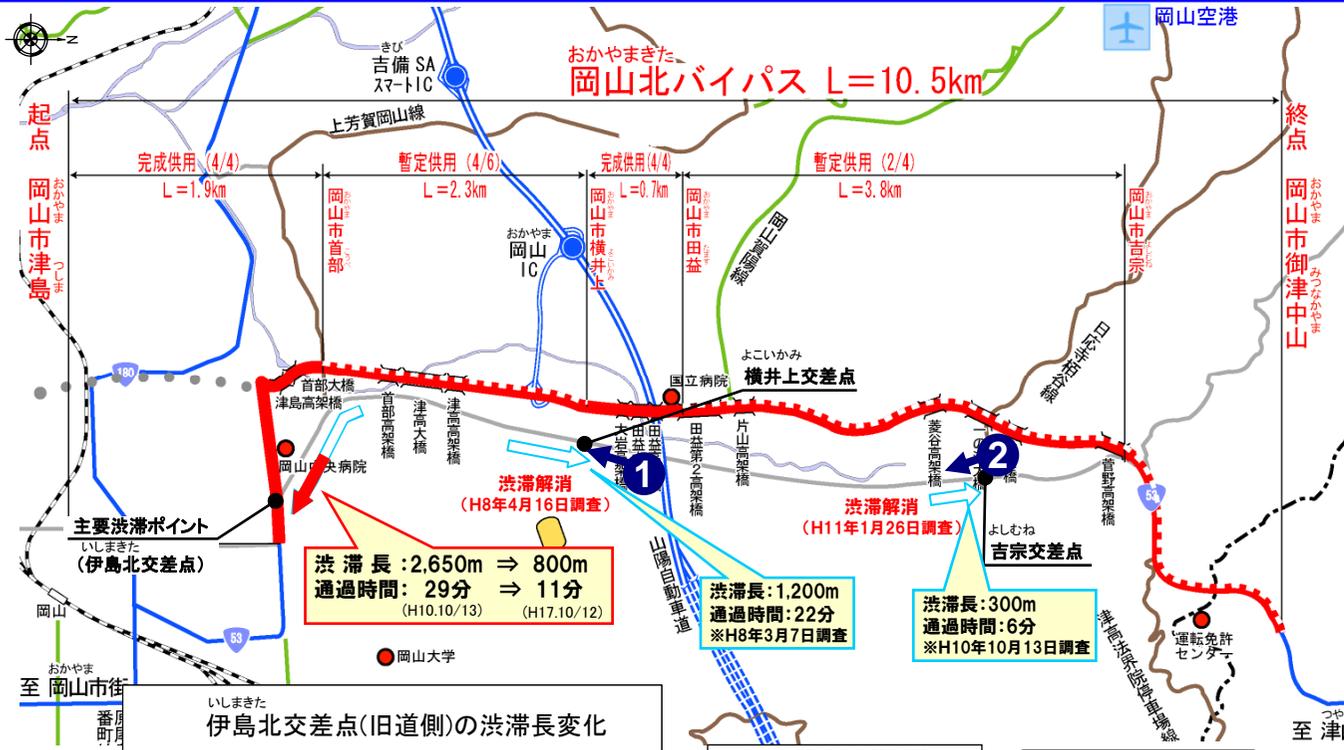
| 道路区分 | 環境基準 | 環境基準 | |
|------------------|--|------|----|
| | | 昼間 | 夜間 |
| 幹線交通を担う道路に近接する区域 | 高速道路、国道、県道及び4車線以上の市道など、幹線交通を担う道路に近接する区域については全国一律基準(全国共通) | 70 | 65 |

環境基準: 騒音に関する環境基準
 (H10. 9. 30環境庁告示第64号改正
 H17. 5. 26環境省告示第45号)

4. これまでの供用による事業効果

(1) 交通の転換

- ◆これまでの整備により、旧道側の交通負荷を軽減し、生活道路における渋滞緩和や環境改善が図られた。
- ◆旧道部の横井上交差点、吉宗交差点では渋滞が解消し、伊島北交差点の渋滞長は約1/3に減少している。



旧国道の渋滞解消状況(BP整備後)

①横井上交差点付近の朝ピーク時交通状況 (岡山市街方面を望む)

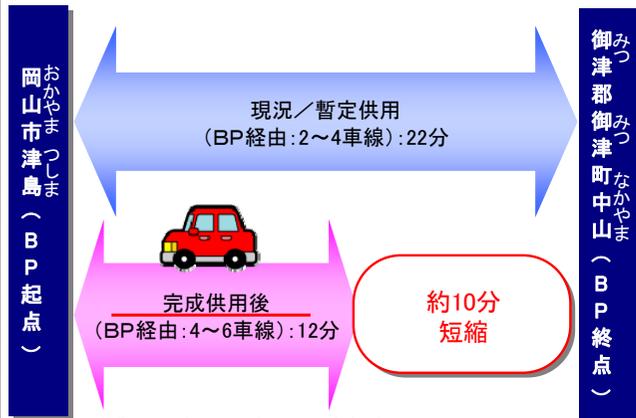
②吉宗交差点付近の朝ピーク時交通状況 (岡山市街方面を望む)

5. 事業効果（完成供用時）

(1) 円滑なモビリティの確保

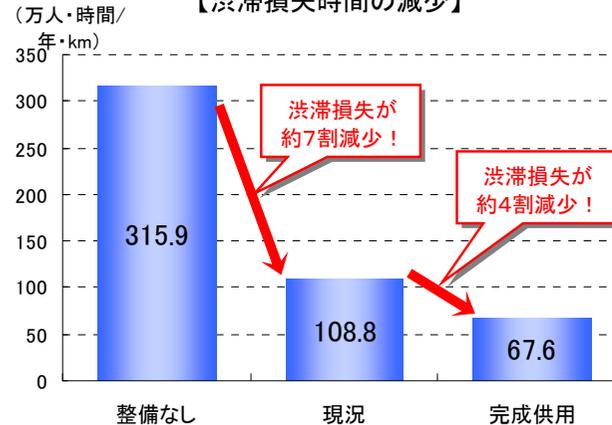
- ◆BP起終点間の所要時間は、現在の暫定供用時に比べ、完成供用時には**約10分短縮**。
- ◆バイパス及び旧道の渋滞損失時間は、現況で**約7割減少**、完成供用時には更に**約4割削減**。
- ◆バイパス及び旧道の死傷事故件数は、現況で**約3割減少**、完成供用時には更に**約1割削減**。

【ピーク時における所要時間短縮（完成供用）】



※各段階の走行速度は以下のとおり。
 現況＝H17センサスのピーク時旅行速度
 完成供用後＝BP区間は規制速度50km/h
 （ただし、地域高規格道路区間は60km/h）

【渋滞損失時間の減少】

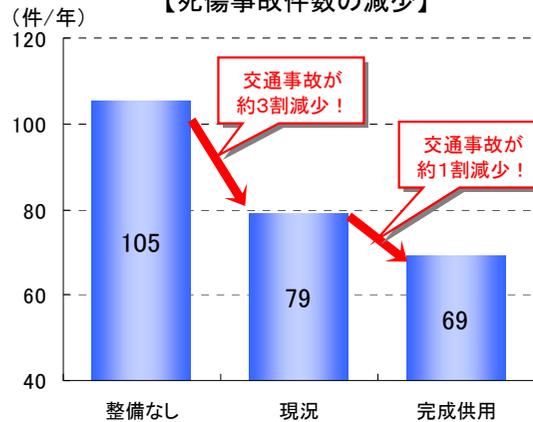


※1 推計年次における「整備なし・現況・完成供用」の渋滞損失時間
 ※2 算出手法は「費用便益分析マニュアル(H20.11)」を用いた
 ※3 集計対象区間＝バイパス部＋現道部(旧国道53号)

| 事業路線 | |
|-------|---------------------|
| 供用区間 | 完成 (赤線) 暫定 (黒点線) |
| その他 | |
| 高速道路 | (青線) |
| 直轄国道 | (緑線) |
| 補助国道 | (紫線) |
| 主要地方道 | (黄緑線) |
| 県道 | (茶線) |
| その他道路 | (黒線) |

渋滞損失時間と死傷事故件数の算出範囲

【死傷事故件数の減少】



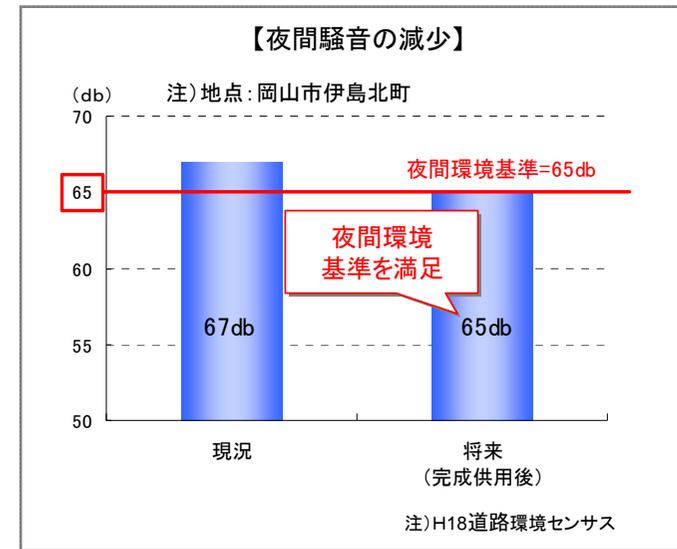
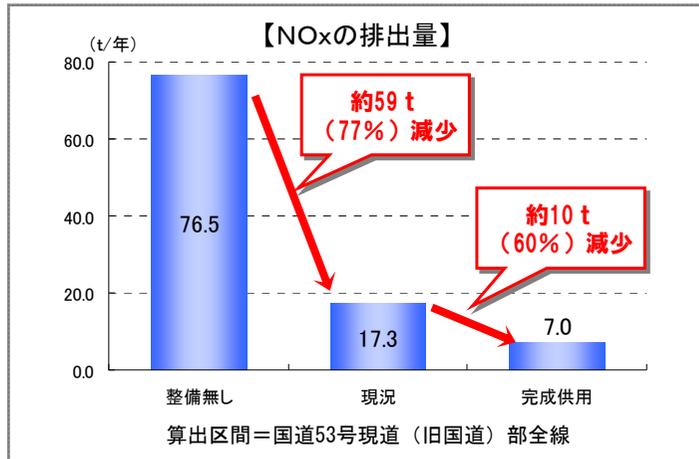
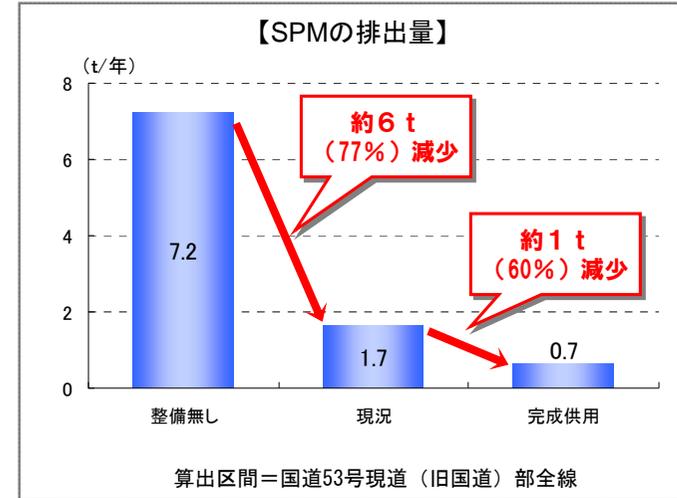
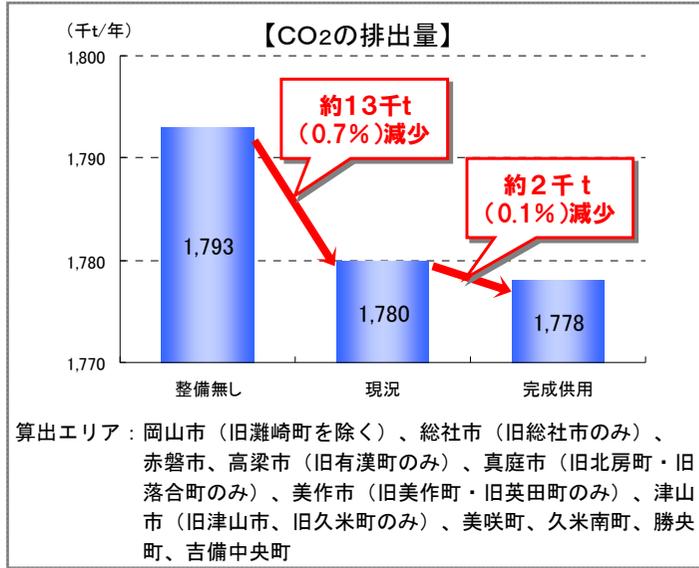
※1 推計年次における「整備なし・現況・完成供用」の渋滞損失時間
 ※2 算出手法は「費用便益分析マニュアル(H20.11)」を用いた
 ※3 集計対象区間＝バイパス部＋現道部(旧国道53号)



5. 事業効果（完成供用時）

(2) 環境負荷の低減

◆バイパスの段階的な整備により、**地域全体の環境負荷**，沿道環境の負荷が低減される。



各指標はH42交通量推計結果を用いて算出

※1：CO₂・NO_x・SPM＝「客観的評価指標の定量的評価指標の算出」に基づき算出

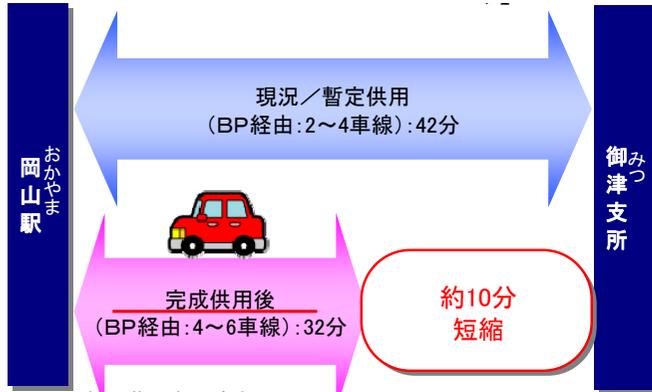
※2：検討対象路線＝国道53号現道（岡山市津島～岡山市御津中山）

5. 事業効果（完成供用時）

(3) 主要施設間のアクセス強化

◆バイパスの整備により、^{おかやま}岡山市中心部または^{おかやま}岡山市北部地域から、^{おかやま}岡山市の主要施設（医療・交通拠点）までのアクセス強化が図られる。

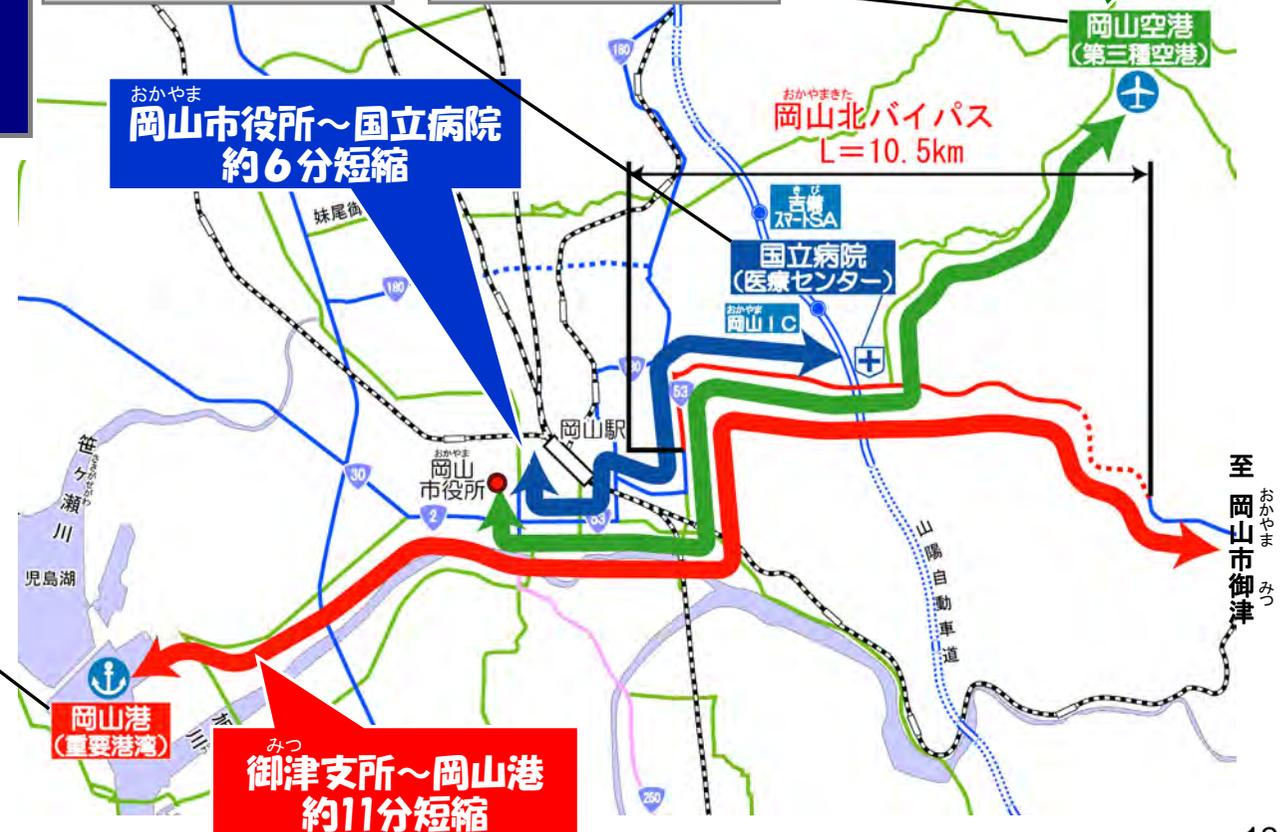
【ピーク時における所要時間短縮（完成供用）】



※各段階の走行速度は以下のとおり。

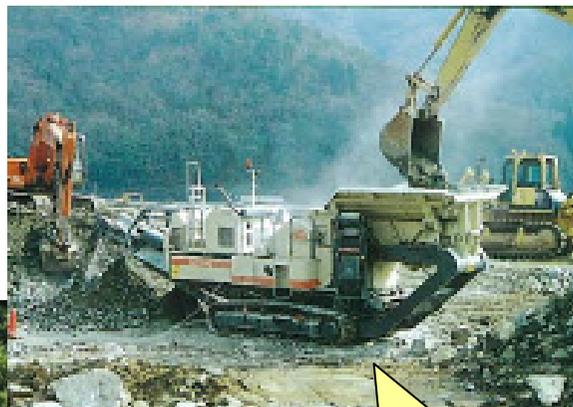
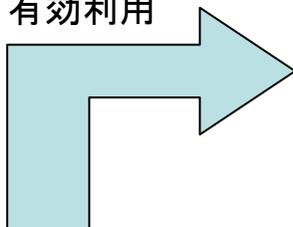
現況＝H17センサスのピーク時旅行速度

完成供用後＝BP区間は規制速度50km/h
(ただし、地域高規格道路区間は60km/h)



建設発生土の有効利用

有効利用



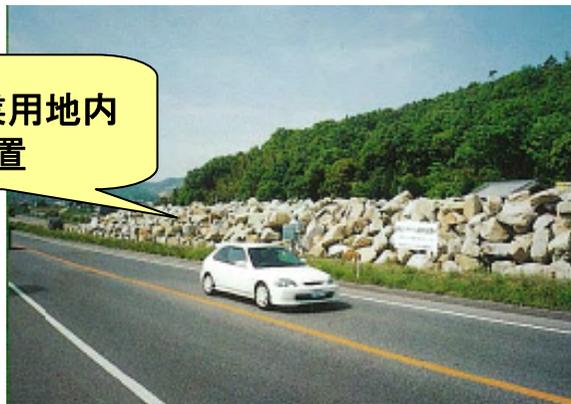
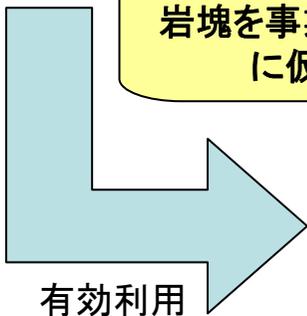
現場内で碎石製造



発生土(掘削土・岩碎)の発生

岩塊を事業用地内に仮置

有効利用



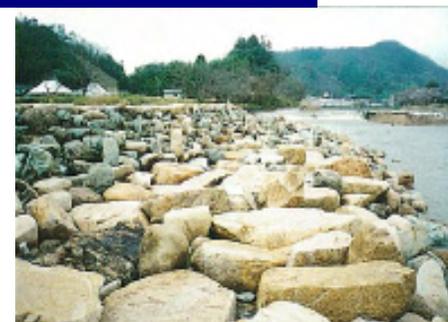
下層路盤への利用



切土工事により発生する岩塊を現場内で破碎（クラッシング）し、路盤材料として再利用することにより、路盤材購入費を縮減。

コスト縮減額 ; 約0.1億円

公共事業へ再利用



切土工事により発生する岩塊を事業用地内に仮置きし、河川護岸など他の公共事業で再利用することにより、建設発生土の処分費を縮減。

コスト縮減額 ; 約1.0億円

7. 投資効果・客観的評価指標

◆バイパス整備の費用便益比 (B/C) は、1.6 (残事業)、2.6 (全事業) となり、**便益が費用を上回っている。**

投資効果

| | 全事業 | 残事業 |
|-------------------|----------------|--------------|
| 費用(C) | 942億円 | 85億円 |
| 事業費(億円) | 901 | 72 |
| 維持管理費(億円) | 41 | 13 |
| 便益額(B) | 2,452億円 | 137億円 |
| 走行時間短縮便益(億円) | 2,294 | 127 |
| 走行経費減少便益(億円) | 145 | 4 |
| 交通事故減少便益(億円) | 13 | 6 |
| 費用便益比(B/C) | 2.6 | 1.6 |

※全事業は、全線 (L=10.5km) なしから、全線ありの投資効果を算出。
 ※残事業は、現況道路網から、全線ありの投資効果を算出
 ※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場合がある。
 ※基準年 (平成20年) への現在価値換算値を表記
 ※費用のうち消費税相当額は控除

客観的評価指標

| 指 標 | 整備 効果 |
|----------------|---|
| 円滑なモビリティの確保 | 岡山 ^{おかやま} 市中心部(岡山 ^{おかやま} 市役所)から岡山空港への所要時間が 約6分短縮 (49分→43分) |
| 国土・地域ネットワークの構築 | 地域高規格道路「 ^{くろつやま} 空港津山道路」の一部を構成する |
| 地球環境の保全 | 周辺地域のCO2排出量が 0.8%削減 (約15千t-CO2/年削減) |

| 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が緩和され、走行条件が改善されることにより、走行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より、交通事故が減少する。その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(案)」
 (平成20年11月:国土交通省道路局 都市・地域整備局)

基準年次 : 平成20年
 検討年数 : 供用後50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、H42OD(H17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
 費用及び便益額等については、平成20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%)

①事業の必要性の視点

1)事業を巡る社会情勢等の変化

- ◇岡山北バイパス沿線部では、商業施設等も立地し市街化が進み沿道地区人口も増加している。
- ◇周辺地域の自動車交通の増加(山陽自動車道岡山ICや岡山空港利用等による)に伴い、津島地区や津高地区では慢性的な交通混雑が発生している。

2)事業の投資効果

- ◇費用便益比(B/C)=2.6(事業全体) 1.6(残事業)

3)事業の進捗状況

- ◇平成19年度末で用地買収は80%完了しており、現在までに岡山市津島～岡山市吉宗までの8.7kmが暫定供用済みである。

②事業の進捗見込み

- ◇投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、残る区間についても早期全線供用を目指し事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ◇建設発生土の有効利用によりコスト縮減を図っている。

【今後の対応方針(原案)】

- ・上記①、②の各視点により、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられるため、今後とも事業**継続が妥当**。
- ・今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的な事業を継続する。

◆ 前回評価時との比較

| | 前回評価時 (平成15年) | 今回評価時 (平成20年) | 備 考 (前回評価時からの主な変更点) |
|----------------|------------------|------------------|--|
| 事業諸元 | L=10.5km | L=10.5km | - |
| 計画交通量 | 20,700~63,500台/日 | 22,500~50,500台/日 | 新たな交通需要推計による計画交通量の見直し |
| 総事業費 | 約590億円 | 約590億円 | - |
| 総費用 (C) | 934億円 | 942億円 | 「費用便益分析マニュアル」の改訂による変更 基準年の変更(H15基準からH20基準) |
| 総便益 (B) | 4,704億円 | 2,452億円 | 新たな交通需要推計による計画交通量の見直し 「費用便益分析マニュアル」の改訂による変更 |
| 費用対効果 (B/C) | 5.0 | 2.6 | 総費用及び総便益を見直したため |

※費用/便益は基準年における現在価値の値

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 岡山北バイパス |
| 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) = 2.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,510億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 8.4%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 1.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 52億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.7%) |

●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 | 区間b (当該区間/並行区間) について : 岡山市津島~岡山市御津中山 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 315.9万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 8割削減 | |
| | ■ 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 | ・対象区間 (岡山市津島新野2丁目)、改善見込み (旅行速度11.1km/h⇒27.4km/h) ・対象区間 (岡山市津島京町1丁目)、改善見込み (旅行速度16.2km/h⇒33.2km/h) | |
| | □ 現道又は並行区間における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上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 | 岡山市内~国立病院・運転免許センター・岡山空港 (中鉄バス・岡電バス) の利便性向上が見込まれる | |
| | ■ 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 | 岡山市北部地域 (旧御津町) から岡山駅 (新幹線駅) までのアクセスが向上する (42分⇒32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が見込まれる | 岡山市から岡山空港 (第三種空港) までのアクセスが向上する (49分⇒43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が見込まれる | 岡山市北部地域 (旧御津町) から岡山港 (重要港湾) までのアクセスが向上する (81分⇒70分) |
| | | ■ 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 | 農林水産業を主体とする地域 : 岡山市 (水稲、ぶどう) |
| | | □ 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 | |
| | 都市の再生 | □ 都市再生プロジェクトを支援する事業である | |
| | | □ 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 | |
| | | □ 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 | |
| □ 中心市街地内で行う事業である | | | |
| □ 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する | | | |

| | | | |
|----------------|--------------------|---|---|
| | | <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 checked="" type="checkbox"/> 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を構成(平成6年12月指定)、岡山北B P整備区間指定(平成7年4月28日) |
| | | <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：岡山市、津山市 |
| | | <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 | 対象地区(旧御津町/岡山市北部地域)、日常活動圏中心都市(岡山市)、改善見込み(58分⇒48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 | 基盤的技術産業集積活性化計画(岡山県南部) |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される | アクセス向上が期待される観光地：岡山IC～後楽園 年間観光客入り込み数：66万人/年 アクセス向上が期待される観光地：岡山IC～岡山城 年間観光客入り込み数：14万人/年 |
| | | <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である | |
| | | <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である | |
| | | <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/日以上全ての該当する区間において、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 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 | |
| | | <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 | 岡山市北部地域(旧御津町)から岡山赤十字病院(三次医療施設)までのアクセスが向上する(66分⇒56分) |
| 3. 安全 | 安全な生活環境の確保 | <input checked="" 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在する場合において、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 | <ul style="list-style-type: none"> ・500件/億台キロ以上である区間・箇所(津島交差点：574.7件/億台キロ等) ・見込まれる交通量の減少(最大31,840台/日) ・事業実施前後における現道等の死傷事故件数(90件/年→22件/年) |
| | | <input type="checkbox"/> 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 | |
| | 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 | |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 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5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 |
| | | <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 <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 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する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす | |
| 4. 環境 | 地球環境の保全 | <input checked="" type="checkbox"/> 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15千トン/年（整備なし約1,793千トン/年⇒整備あり約1,778千トン/年） |
| | 生活環境の改善・保全 | <input checked="" type="checkbox"/> 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・SPM法対策地域指定の別：指定なし （推計結果） 評価対象区間：（現道/平行区間）：岡山市津島～岡山市御津中山 排出削減量：69.5t/年、排出削減率：約91%削減（整備なし：76.5t/年⇒整備あり：7.0t/年） |
| | | <input checked="" type="checkbox"/> 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・SPM法対策地域指定の別：指定なし （推計結果） 評価対象区間：（現道/平行区間）：岡山市津島～岡山市御津中山 排出削減量：6.57t/年、排出削減率：約91%削減（整備なし：7.23t/年⇒整備あり：0.66t/年） |
| | | <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"/> 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 | |
| | | <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 | |