

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道2号 笠岡バイパス		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：岡山県笠岡市西大島新田 至：岡山県笠岡市茂平				延長	7.6 km	
事業概要	<p>一般国道2号は、大田市を起点とし、瀬戸内海沿岸の主要都市を經由し北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。笠岡バイパスは、一般国道2号の渋滞緩和・交通安全の確保及び沿道環境の改善等を目的とした、笠岡市西大島新田から笠岡市茂平に至る延長7.6kmのバイパスであり、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。</p>						
S63年度事業化	S63年度都市計画決定		H2年度用地着手		H10年度工事着手		
全体事業費	約300億円		事業進捗率	52%		供用済延長	3.3 km
計画交通量	39,600 ~ 44,000 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年	
	(事業全体) 6.3 (残事業) 11.3	(残事業)/(事業全体) 114 / 294 億円 事業費：100 / 279 億円 維持管理費：15 / 15 億円		(残事業)/(事業全体) 1,290 / 1,856 億円 走行時間短縮便益：931 / 1,395億円 走行費用減少便益：255 / 330億円 交通事故減少便益：104 / 131億円		平成20年	
感度分析の結果	<p>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=13.2（交通量+10%） B/C=9.6（交通量-10%） 事業費変動：B/C=10.4（事業費+10%） B/C=12.4（事業費-10%）</p>						
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（現道の年間渋滞損失時間が削減される） 安全で安心できる暮らしの確保（三次医療施設までの所要時間短縮） <p style="text-align: right;">他17項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>笠岡バイパスは、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、笠岡市など3市1町から構成される国道2号玉島笠岡間整備促進協議会より早期整備の要望を受けている。</p>						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>笠岡市の人口は近年減少傾向にあるものの、自動車保有台数は増加傾向となっている。また、笠岡湾沿岸部工業地帯の産業振興や笠岡湾干拓地域のバイオマスタウン構想等により、沿線地域において更なる交通需要が見込まれる。</p>						
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>平成19年度末で用地買収は約85%完了しており、現在までに、「笠岡市西大島新田～笠岡市入江（L=0.4km）」及び「笠岡市カブト南町～笠岡市港町（L=2.9km）」間が部分的に暫定供用済み。</p>						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>投資効果の早期発現を図るため段階的に整備しており、引き続き早期全線供用を目指し事業を推進。</p>						
施設の構造や工法の変更等	<p>最新の地盤改良工法及び軽量盛土工法の採用によりコスト削減を図っている。また、橋桁に海浜・海岸耐候性鋼材を使用することで、塗装塗替に係る費用を無くし、維持管理コストの削減も図っている。</p>						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	<p>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。</p>						
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。

一般国道2号 ^{かさ おか} 笠岡バイパス

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



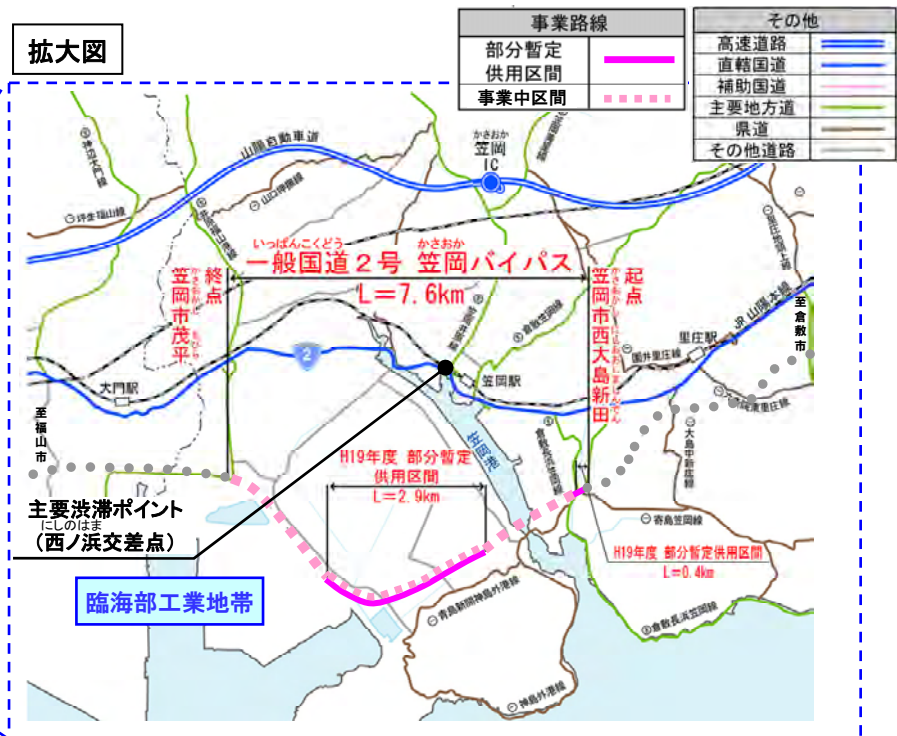
2. 事業概要及び経緯

(1) 事業概要

◆一般国道2号は、^{おおさか}大阪市を起点とし、^{きたきゅうしゅう}瀬戸内海沿岸の主要都市を經由し北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。^{かさおか}笠岡バイパスは、一般国道2号の渋滞緩和・交通安全の確保及び沿道環境の改善等を目的とした、^{かさおか}笠岡市西大島新田から^{かさおか}笠岡市茂平に至る延長7.6kmのバイパスであり、^{くらしき}地域高規格道路「^{ふくやま}倉敷福山道路」の一部を構成する。

事業の目的

- 国道2号の渋滞緩和
 - ・笠岡市周辺における一般国道2号の通過交通がバイパスへ転換することにより、笠岡市街地に発生する慢性的な交通渋滞を緩和
- 安全性確保・沿道環境の改善
 - ・一般国道2号の通過交通がバイパスへ転換することにより、現道の交通事故が減少するとともに沿道環境が改善
- 災害時におけるリダンダンシーの確保
 - ・現道で事故・災害による通行止めが発生した場合、バイパスが代替ルートとして機能
- 沿線地域の産業振興
 - ・沿線地域と交通拠点のアクセス性を強化することで、企業誘致や農産物流通性向上等、沿線地域の産業振興に貢献

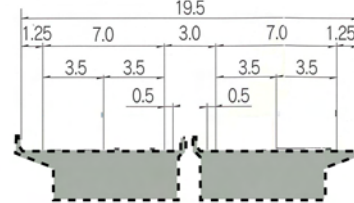


計画概要

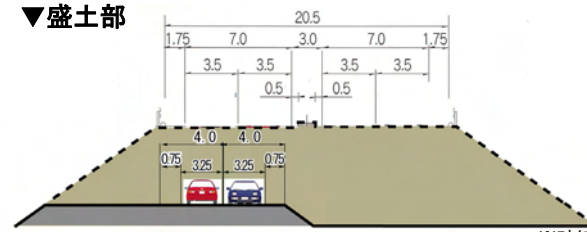
起 終 点	起点； ^{かさおか} 笠岡市西大島新田 終点； ^{かさおか} 笠岡市茂平
計画延長	L = 7.6km
道路規格	第3種第1級
設計速度	V=80km/h
車 線 数	4車線

標準断面図

▼橋梁部



▼盛土部



※破線は完成形

2. 事業概要及び経緯

(2) 事業の経緯

◆^{かさおか}笠岡バイパスは、昭和63年度に事業着手し、平成19年度に「^{かさおか}笠岡市西大島新田～^{かさおか}笠岡市入江 (L=0.4km)」
及び「^{かさおか}笠岡市カブト南町～^{みなみまち}笠岡市港町 (L=2.9km)」間が部分的に暫定供用した。

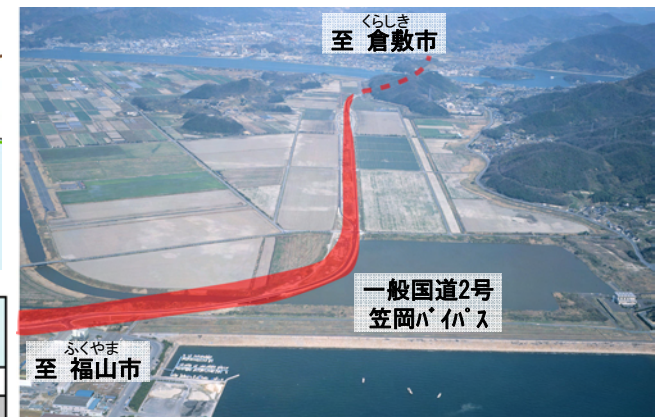
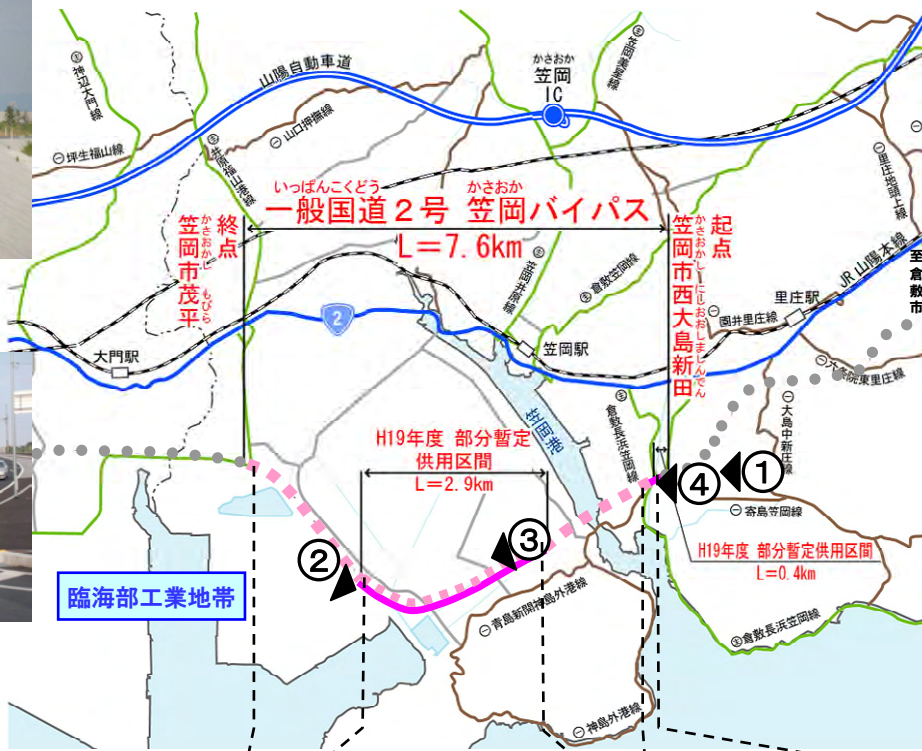


③カブト南町付近から
福山市方面を望む



④西大島新田付近から
福山市方面を望む

① 写真撮影方向



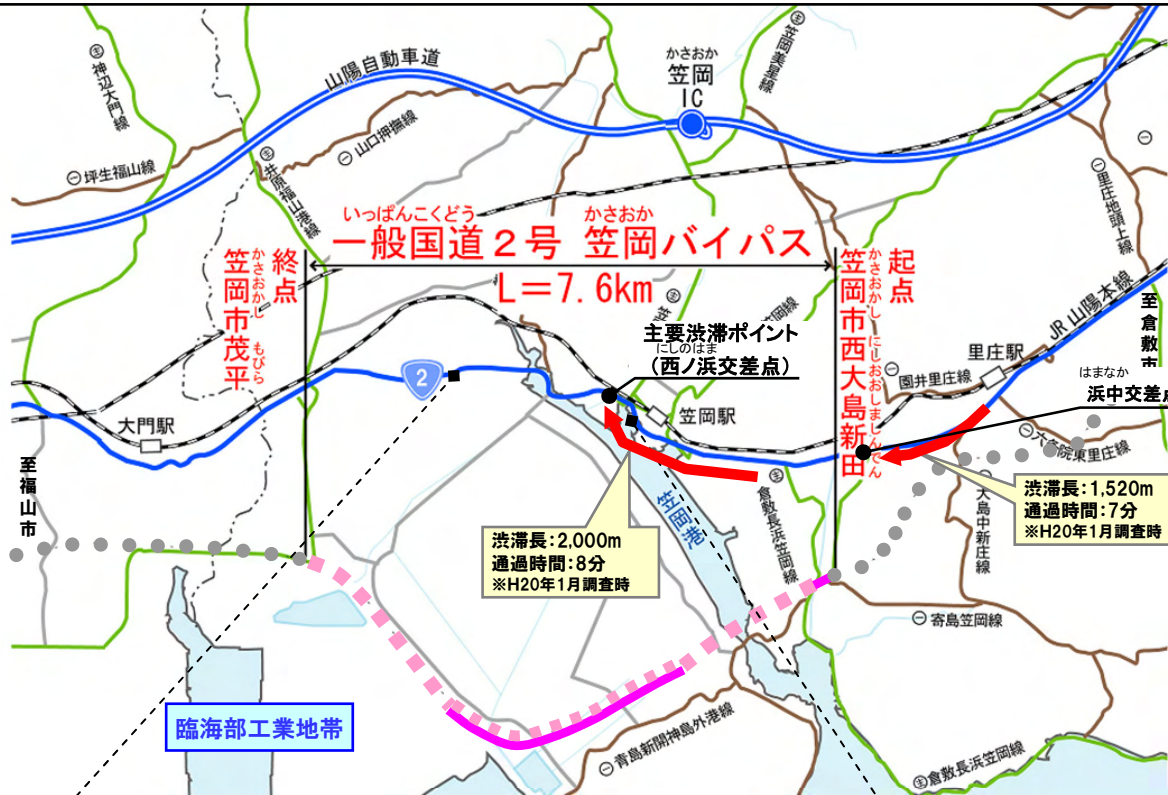
事業経緯	年度	干拓側側道部 (笠岡市カブト南町～笠岡市港町)	入江側側道橋 (笠岡市西大島新田～笠岡市入江)
	昭和63年度	都市計画決定 (S63.8.30)・事業着手	
平成2年度	用地着手		
平成10年度	工事着手		
平成11年度	用地着手		
平成14年度	工事着手		
平成15年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施		
平成19年度	笠岡バイパス部分暫定供用	笠岡バイパス部分暫定供用	

事業路線	
部分暫定供用区間	—
事業中区間	—
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. 現道の状況

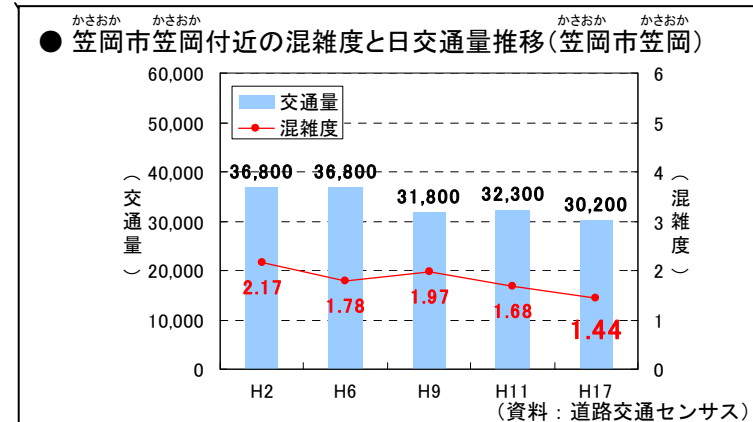
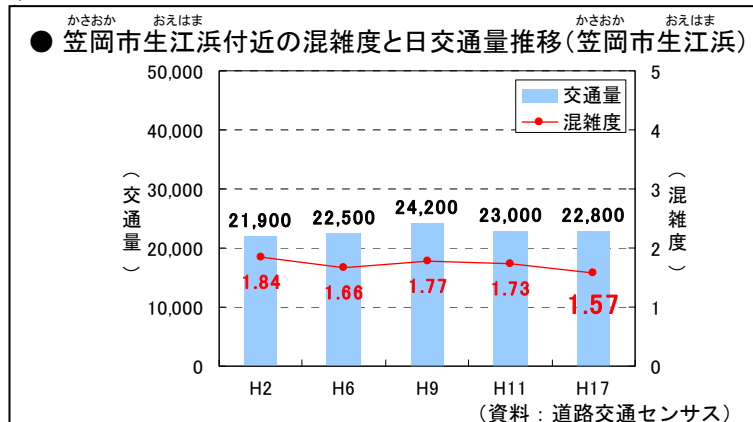
(1) 渋滞の発生状況（部分暫定供用前）

◆現道（国道2号）の交通量はほぼ横ばい傾向であり、**混雑度が1.0以上**で推移。



事業路線	
部分暫定供用区間	——
事業中区間	-----
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	——

● : 主な渋滞交差点
 ← : 渋滞方向



3. 現道の状況

(2) 主要交差点における渋滞の発生状況 (部分暫定供用前)

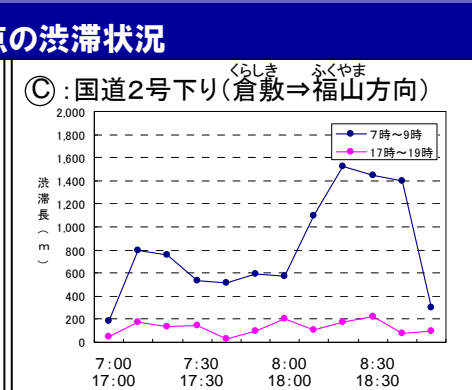
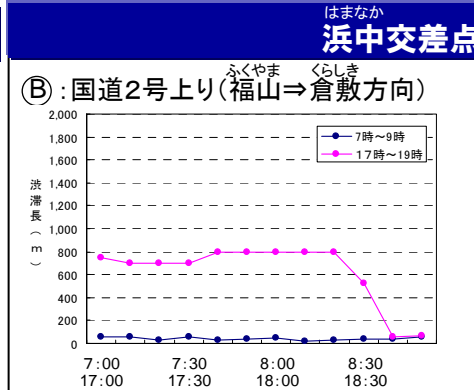
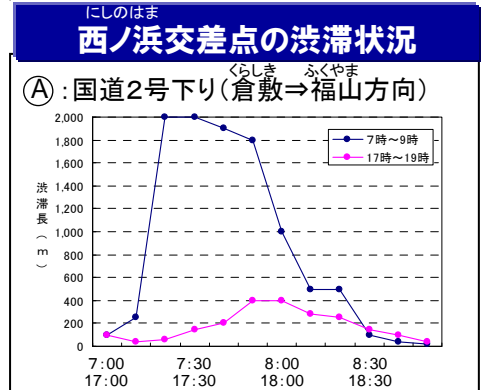
◆笠岡市内の国道2号では「浜中交差点」(下り方向)で、朝のラッシュ時に**最大1.5km程度の渋滞が発生**。
 同じく「西ノ浜交差点」(下り方向)で、朝のラッシュ時に**最大2.0km程度の渋滞が発生**。(H20.1調査時)



① 浜中交差点付近の朝のラッシュ時
 交通状況(倉敷市方面を望む)



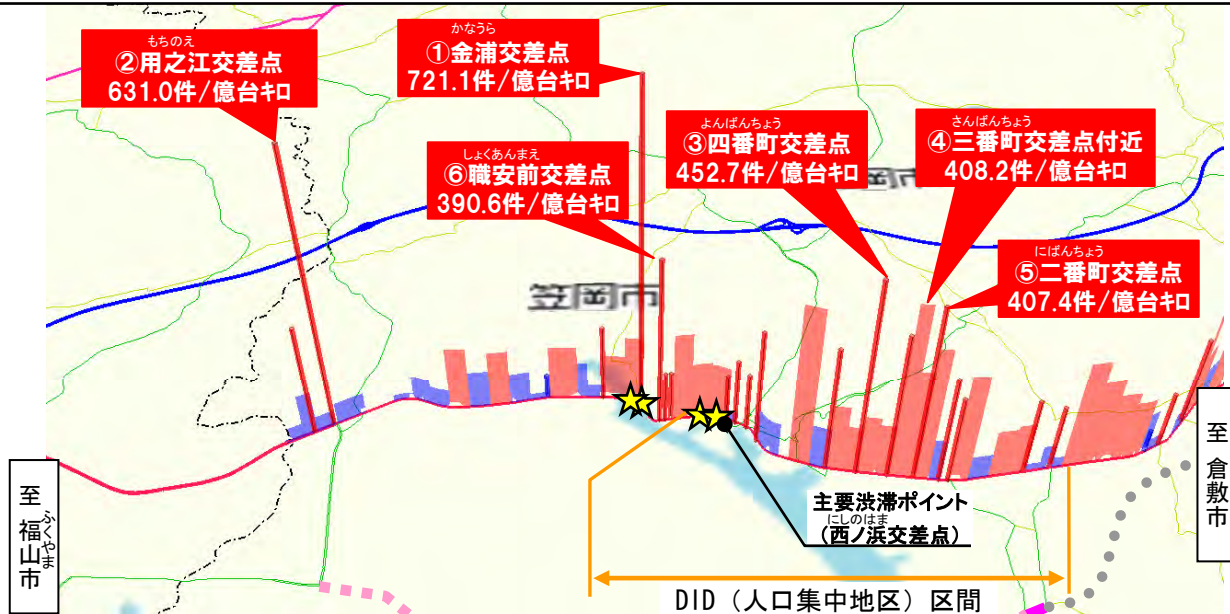
② 西ノ浜交差点付近の朝のラッシュ時
 交通状況(倉敷市方面を望む)



3. 現道の状況

(3) 交通事故発生状況（部分暫定供用前）

- ◆ 笠岡バイパスに並行する現道（国道2号）では平均死傷事故率が139.3件/億台・キロであり、全国平均（109件/億台・キロ）と比べて高い。（区間最大値：721.1件/億台・キロ）
- ◆ 沿道に商業施設等が連坦するDID（＝人口集中地区）区間では、施設への出入り交通が原因と考えられる交通事故が発生しており、単路部の死傷事故率が比較的高い。
- ◆ 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。（全体の6割）



(死傷事故に関する凡例)

■ : 死傷事故率 109件/億台・km以上

■ : 109件/億台・km未満

注) 全国平均: 109件/億台・km

(資料: H15～H18事故統合データベース)

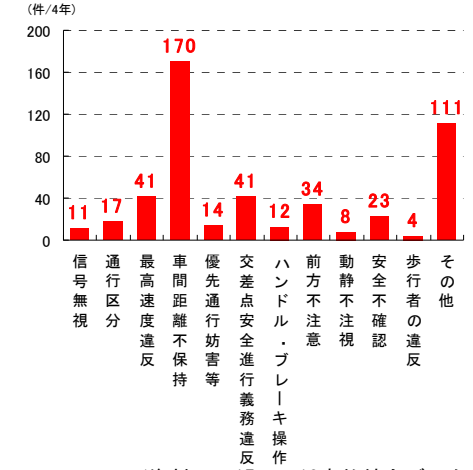
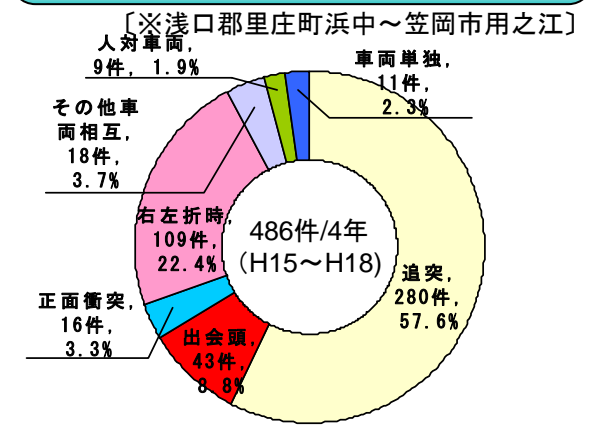
★ : 死亡事故発生箇所 (H15～H18)

4箇所 / 4年

事業路線	
部分暫定供用区間	——
事業中区間



国道2号笠岡バイパス現道区間※の事故発生状況



(資料: H15～H18事故統合データベース)

3. 現道の状況

(4) 沿道環境状況 (部分暫定供用前)

◆現道(国道2号)では、昼間より夜間の大型車交通量が多く、全ての調査地点(5箇所)で夜間の環境基準を超過。(うち4箇所では昼間の環境基準も超過)



● 大型車輛の通行状況



▲①笠岡市西之浜交差点付近 (朝のラッシュ時福山市方面を望む)



▲②笠岡市笠岡駅付近 (朝のラッシュ倉敷市方面を望む)

事業路線	
部分暫定供用区間	———
事業中区間
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)

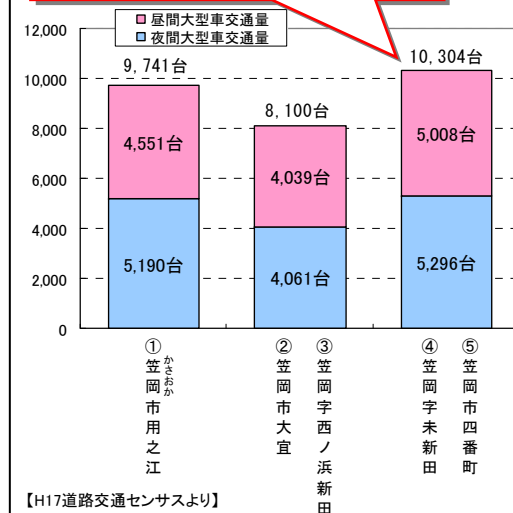
★: 昼間・夜間の騒音値が環境基準を超過している地点

★: 夜間の騒音値が環境基準を超過している地点

昼: 0dB = 値が環境基準(昼: 70dB, 夜: 65dB)を超過している数値

大型車の交通状況

大型車は昼間より夜間の方が多。
(大型車混入率=33~36%程度)



[H17道路交通センサスより]

■ 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環境庁告示第45号)

[出典: H17-19道路環境センサスデータ、H17道路交通センサス]

3. 現道の状況

(5) 通行規制状況 (部分暫定供用前)

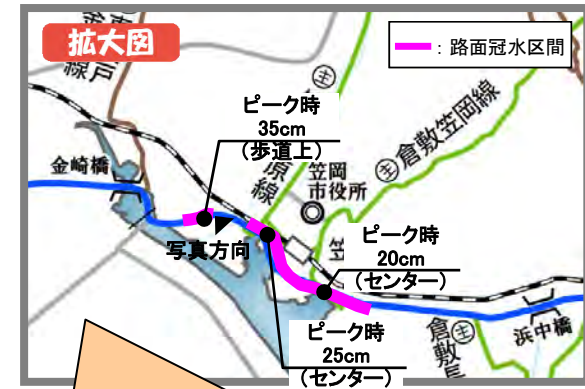
◆現道 (国道2号) では、事故・災害により過去5年間平均で**3.2回 (規制時間=2時間10分)**の通行止めが発生



国道2号の冠水状況

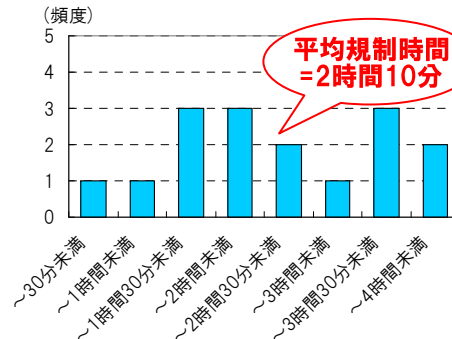
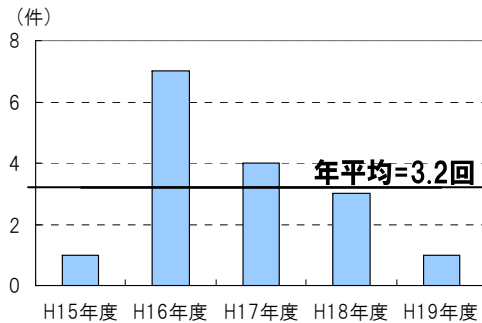


かさおか かさおか いしのはま
▲笠岡市笠岡字西ノ浜付近
(H16.8.30 福山市方向を望む)



平成16年台風16号による被災
台風16号による影響で笠岡港の潮位が最大で2m45cm上昇し、笠岡市内の路面冠水による全面通行止めを行った。
被災日: 平成16年8月30日～31日
冠水箇所: 岡山県笠岡市地内=L=1,140m
処置対応: 全面通行止め=3時間20分

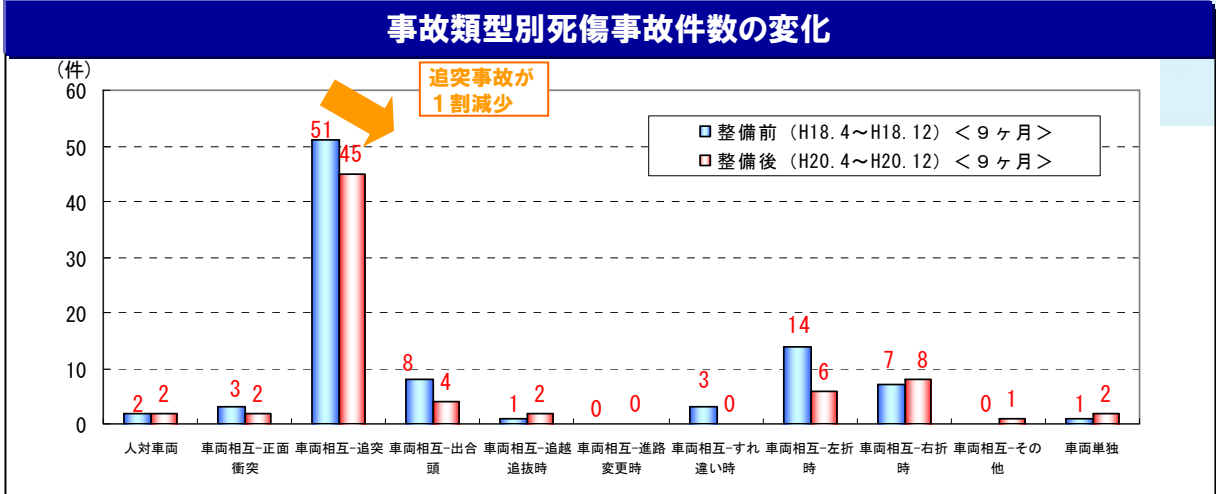
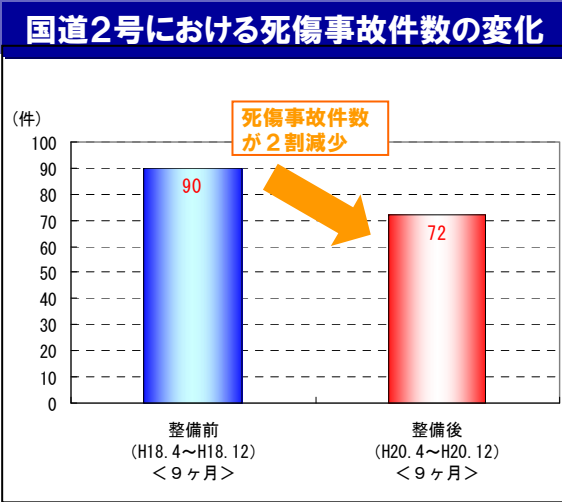
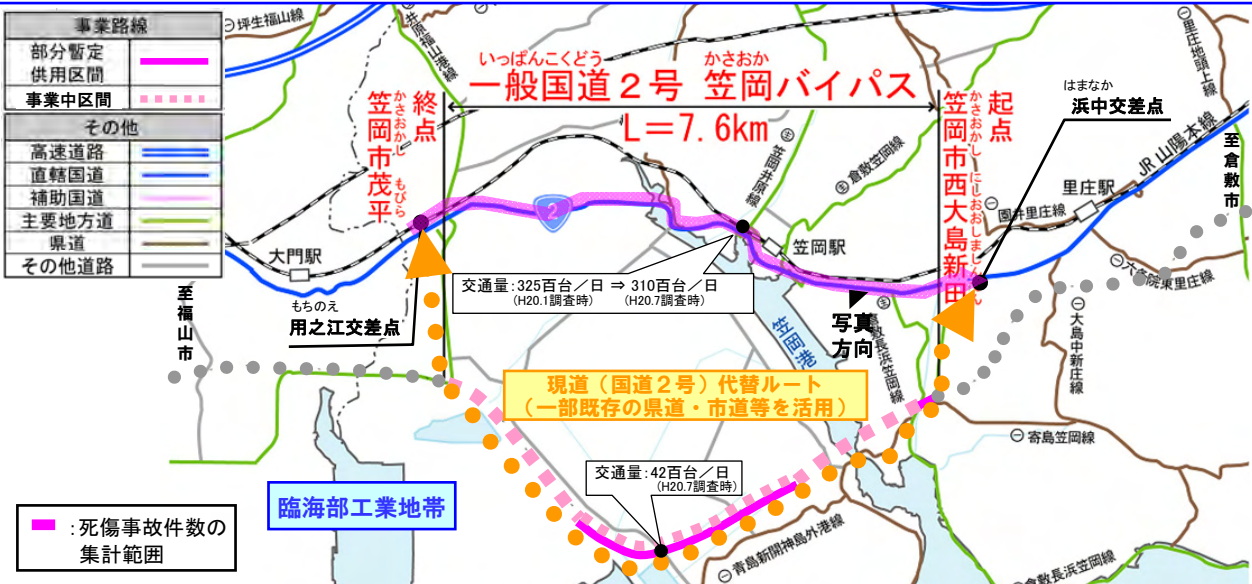
通行止めの発生状況



出典: H15-19事故及び災害(異常気象を含む)による通行止め履歴一覧

4. 部分暫定供用による効果

- ◆平成19年度の部分暫定供用により、既設の県道・市道等と併せて国道2号の笠岡市中心部を迂回する**代替路線**としての**交通処理機能が確保された。**
- ◆部分暫定供用により、現道（国道2号）「**浜中交差点**～**用之江交差点**」間の**死傷事故件数は約2割減少。**
- ◆そのうち、大きな割合を占める**混雑に起因すると考えられる“追突事故”**は**1割減少。**

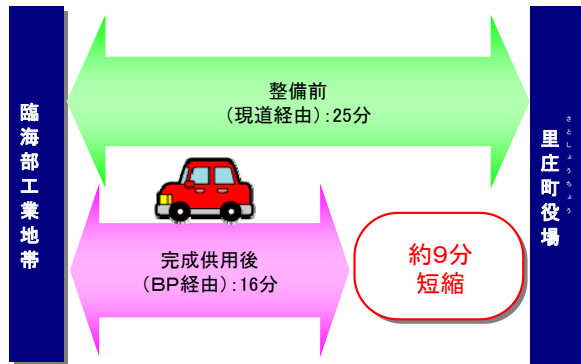


5. 事業効果（完成供用時）

(1) 円滑なモビリティの確保

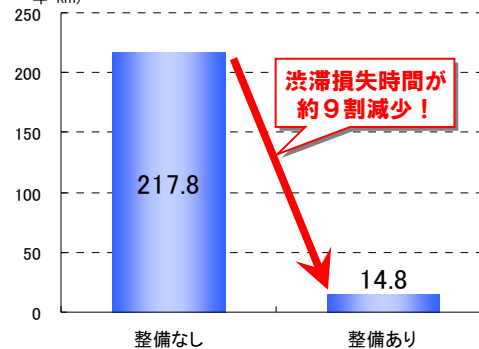
- ◆ 笠岡バイパスの整備により、ラッシュ時における「里庄町役場～臨海部工業地帯（企業集積地域）」間の所要時間は約9分短縮される。
- ◆ また、笠岡バイパスの整備により、渋滞損失時間は約9割削減、死傷事故件数は約5割削減。

【ピーク時における所要時間短縮(完成供用)】



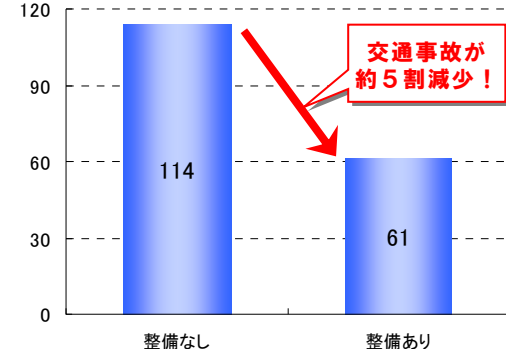
- ※1 笠岡バイパスはV=60km/h(規制速度)、その他道路はH17センサスのピーク時旅行速度を用いて算出。
- ※2 完成供用後とは、倉敷福山道路全体ではなく、笠岡BPが単独で整備された場合。

【渋滞損失時間の減少】



- ※1 推計年次における「整備なし・あり」の渋滞損失時間
- ※2 算出手法は「客観的評価指標の定量的評価指標の算出」を用いた
- ※3 集計対象区間＝バイパス部+国道2号現道部全線

【死傷事故件数の減少】



- ※1 推計年次における「整備なし・あり」の死傷事故件数
- ※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+国道2号現道部全線

事業路線	
部分暫定供用区間	——
事業中区間
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	——

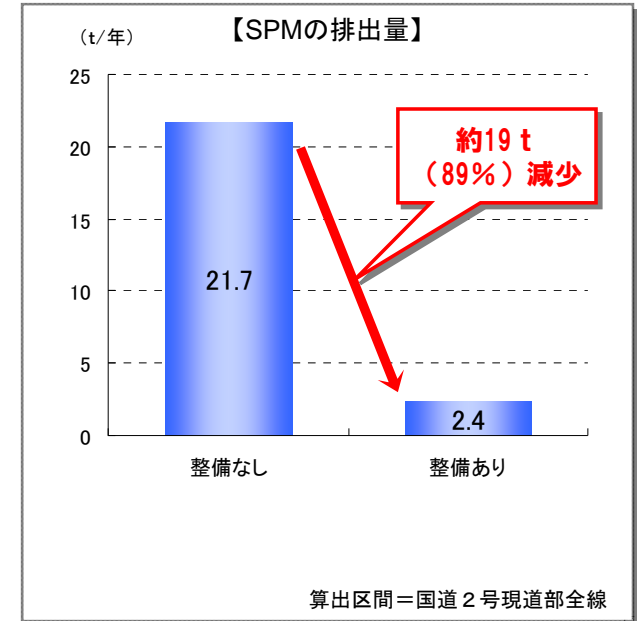
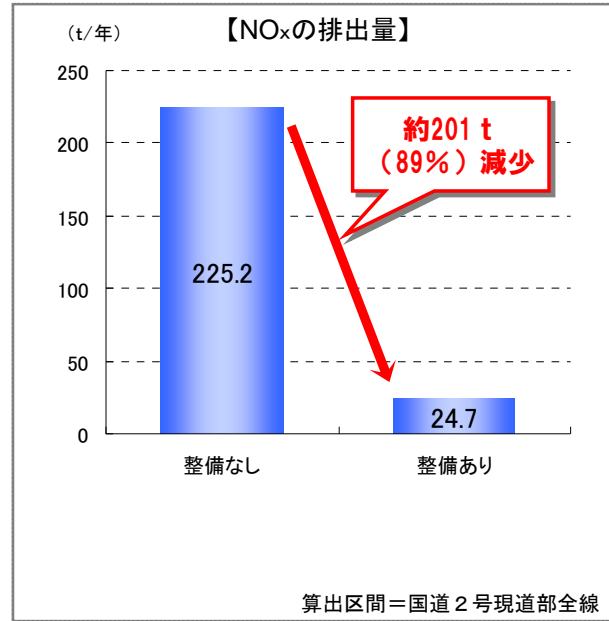
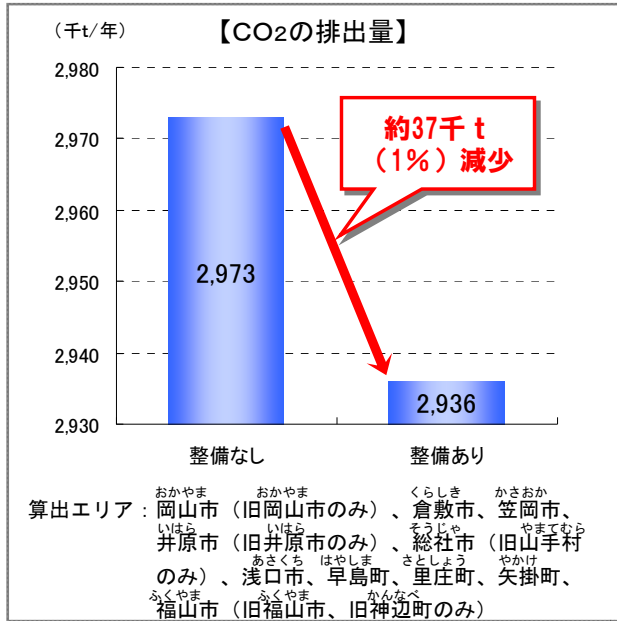
：渋滞損失時間と死傷事故件数算出範囲



5. 事業効果（完成供用時）

(2) 環境負荷の低減

◆^{かさおか}笠岡バイパスの整備により、地域全体の環境負荷，沿道環境の負荷も低減する。



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手法について」に基づき算出

※2：検討対象路線＝国道2号現道（^{あさぐち さとしょう はまなか かさおか もちのえ}浅口郡里庄町浜中～笠岡市用之江）

※3：削減量を朝夕の渋滞時に片道20kmを1年間通勤（往復）する乗用車に換算した台数
 ・CO₂＝約2.6万台
 ・NO_x＝約0.9台
 ・SPM＝約0.9台

5. 事業効果

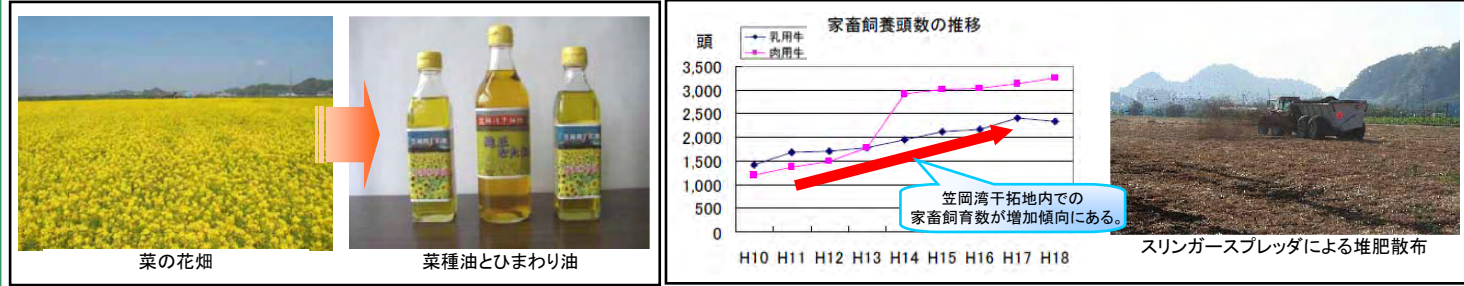
(3) 沿線地域の産業振興

- ◆^{かさおか}笠岡バイパスの整備により、沿線地域と交通拠点（水島港）へのアクセス性が強化され、沿岸部工業地帯における企業誘致の効果も見込まれる。
- ◆^{かさおか}笠岡湾干拓地では、「バイオマスタウン構想※」として、広大な粗飼料基地の有効活用を目指す先進的な農業を目指している。^{かさおか}笠岡湾干拓地の農産物（花き、肉用牛など）の市場拡大やバイオマス利活用企業の誘致等の産業振興も期待される。

※バイオマス資源(各種作物・糞尿など)の利活用を構想に位置づけ、家畜排せつ物の堆肥化、麦稈等の未利用バイオマス資源やエネルギー資源作物のバイオエタノール化、菜の花・ヒマワリなどの油糧作物や廃食用油のバイオディーゼル燃料化に取組み、地域農業の活性化とバイオマス生産とがうまく組み合わせられた農工一体型生産システムの構築を図ろうとするもの。

バイオマスタウン構想(※)

用途地域	
準工業地域	
工業専用地域	
工業地域	
事業路線	
部分暫定 供用区間	
事業中区間	
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	



6. コスト縮減に関する取り組み

- ◆最新の地盤改良工法の採用により、**地盤改良コストの縮減**を図る。
- ◆**軽量盛土 (FCB) 工法**採用により、**橋梁下部工事費の削減**を図る。
- ◆**海浜・海岸耐候性鋼材**の使用により、**維持管理費の軽減**を図る。

最新の地盤改良工法の採用

軟弱地盤の改良※1にあたって、従来用いられてきた粉体噴射攪拌工法 (DJM工法) ※2を、**大口径スラリー攪拌工法※3**に変更することにより、地盤改良コストの縮減が可能となる。

- なんじゃくじばん
※1 軟弱地盤の改良
 道路の基礎地盤として十分な地耐力を有さない軟弱な地盤を、セメント等の固化材によって地盤強度を増加させる等、地盤の性質を改良する。
- ふんたいふんしゃかくはんこうほう
※2 粉体噴射攪拌工法 (DJM工法)
 現地の土にセメントを直接混ぜて土中に杭をつくり、地盤強度を増加させる施工方法。
- だいこうけい かくはんこうほう
※3 大口径スラリー攪拌工法
 現地の土に水で溶いたセメント (スラリー) を直接混ぜて土中に杭をつくり、地盤強度を増加させる施工方法。

《軟弱地盤の改良イメージ》

《従来工法》
杭径1m

《新工法》
杭径2m

口径の大型化により
3億円
のコスト縮減

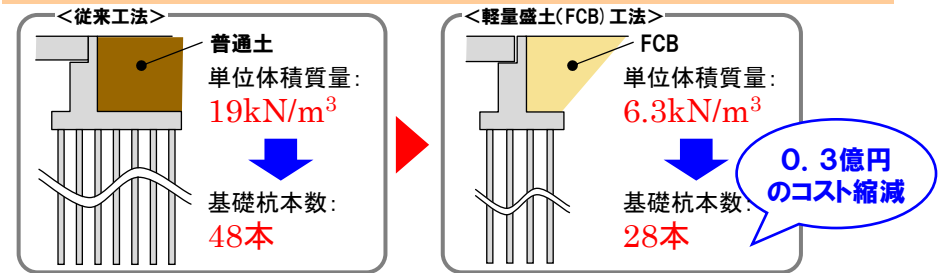
軟弱地盤
改良材注入と
かくはん

支持層

軽量盛土(FCB)工法の採用

軽量盛土 (FCB) 工法※4の採用により、橋台背面の重量を軽量化することで基礎杭の本数の削減を図る。

けいりょうもりど
※4 軽量盛土 (FCB) 工法
 現地の土とセメント、水および気泡を混合した気泡混合軽量土を用いた工法で、軽量で流動性があり、容易な施工性、優れた経済性が特徴。

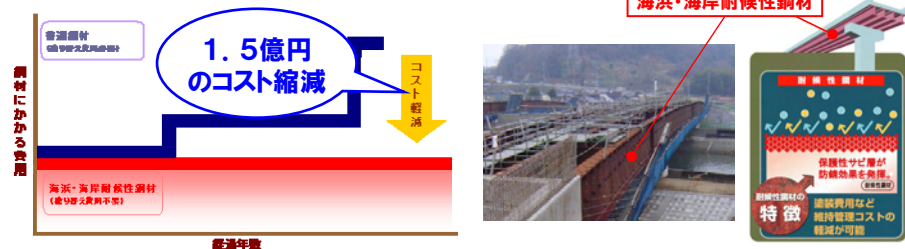


海浜・海岸耐候性鋼材の使用

橋桁に**海浜・海岸耐候性鋼材※5**を使用することで、10年毎の塗り替え費用を無くし、維持管理コストの縮減を図る。

かいひん・かいがんだいこうせいこうざい
※5 海浜・海岸耐候性鋼材
 鋼材に発生するサビ層が塗装にかわって腐食を防ぎ、塗装作業とその塗り替え作業の省略により、維持管理費を軽減することが出来る鋼材で、高塩分環境においても無塗装で使用。

《鋼材にかかる費用の比較イメージ》



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、11.3(残事業)、6.3(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)	294億円	114億円
事業費(億円)	279	100
維持管理費(億円)	15	15
便益額(B)	1,856億円	1,290億円
走行時間短縮便益(億円)	1,395	931
走行経費減少便益(億円)	330	255
交通事故減少便益(億円)	131	104
費用便益比(B/C)	6.3	11.3

※全事業は、全線(L=7.6km)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

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」
 (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%)

客観的評価指標

指 標	整備 効果
物流効率化の支援	重要港湾へのアクセス向上 <small>もびら</small> 茂平臨海工業団地から <small>みずしま</small> 水島港への所要時間が 約9分短縮
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 <small>ふくやま</small> 福山市(広島県東部)から <small>かわさき</small> 川崎医科大学付属病院への所要時間が 約2分短縮
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 約37千t-CO2/年削減 (2,973千t-CO2/年→2,936千t-CO2/年)
国土・地域ネットワークの構築	地域高規格道路の位置付け 地域高規格道路「 <small>くらしきふくやま</small> 倉敷福山道路」の一部を構成する

①事業の必要性の視点

1)事業を巡る社会情勢等の変化

- ◇笠岡市の人口は近年減少傾向にあるものの、自動車保有台数は増加傾向となっている。
- ◇笠岡湾沿岸部工業地帯の産業振興や笠岡湾干拓地域のバイオスタウン構想等により、沿線地域において更なる交通需要が見込まれる。

2)事業の投資効果

- ◇費用便益比(B/C)=6.3(事業全体) 11.3(残事業)

3)事業の進捗状況

- ◇平成19年度末で用地買収は約85%完了しており、現在までに、「笠岡市西大島新田～笠岡市入江(L=0.4km)」及び「笠岡市カブト南町～笠岡市港町(L=2.9km)」間が部分的に暫定供用済み。

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、引き続き早期全線供用を目指し事業を推進。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ◇最新の地盤改良工法及び軽量盛土工法の採用により、施工時のイニシャルコスト縮減を図っている。
- ◇橋桁に海浜・海岸耐候性鋼材を使用することで、塗装塗替に係る費用を無くし、維持管理コストの縮減を図っている。

【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 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=7.6km	L=7.6km	—
計画交通量	37,700台/日	39,600～44,000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300億円	約300億円	—
総費用 (C)	270億円	294億円	「費用便益分析マニュアル」の改定による変更 基準年の変更(H15基準からH20基準)
総便益 (B)	2,255億円	1,856億円	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」の改定による変更
費用対効果 (B/C)	8.4	6.3	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	笠岡バイパス
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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 6.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,562億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 11.0%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 11.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,176億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 23.9%)

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	並行区間について：浅口郡里庄町浜中～笠岡市用之江 並行区間等の渋滞損失時間：217.8万人・時間/年(浅口郡里庄町浜中～笠岡市用之江) 並行区間等の渋滞損失削減率：9割削減(浅口郡里庄町浜中～笠岡市用之江)
		<input checked="" type="checkbox"/> 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(笠岡市笠岡字未新田)、改善見込み(旅行速度19.5km/h⇒29.0km/h)
		<input type="checkbox"/> 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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	利便性向上が見込まれるバス路線：笠岡市～福山市(井笠鉄道交通)
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象駅(福山駅)、対象自治体(浅口市)、改善見込み(浅口市役所～福山駅、59分⇒56分)
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象空港(広島空港：第二種空港)、対象自治体(浅口市)、改善見込み(浅口市役所～広島空港、216分⇒213分)
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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	対象港湾(水島港：特定重要港湾)、対象自治体(福山市)、改善見込み(福山市役所～水島港、98分⇒95分)
		<input checked="" type="checkbox"/> 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：笠岡市(花き、肉用牛)
		<input type="checkbox"/> 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	<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 type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
<input 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			
<input 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			

		<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	
		■ 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路：倉敷福山道路の一部を構成(平成6年12月指定)、笠岡バイパス整備区間指定(平成10年12月18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	
		■ 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：倉敷市、福山市
		<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 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	
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	
		■ 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	笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想
		■ 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：笠岡・笠岡諸島 年間観光客入り込み数：約15.1万人/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	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設名称(川崎医科大学付属病院)、アクセス向上が見込まれる地区(福山市)、改善見込み(128分⇒126分)
3. 安全	安全な生活環境の確保	■ 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	・500件/億台キロ以上である区間・箇所(金浦交差点：721.1件/億台キロ等) ・見込まれる交通量の減少(最大20,300台/日) ・事業実施前後における現道等の死傷事故件数(114件/年⇒51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	
		■ 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1次緊急輸送道路に位置付け
		■ 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する	代替する路線：山陽自動車道 代替する区間：笠岡市富岡～用之江
	<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37千トン/年（整備なし約2,973千トン/年⇒整備あり約2,936千トン/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）：笠岡市富岡～用之江 排出削減量：200.5t/年、排出削減率：約89%削減（整備なし：225.2t/年⇒整備あり：24.7t/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）：笠岡市富岡～用之江 排出削減量：19.38t/年、排出削減率：約89%削減（整備なし：21.74t/年⇒整備あり：2.36t/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	・現道等の騒音レベルが夜間要請限度を超過（騒音レベル70～75、超過箇所4箇所、延長7.3km） ・改善見込み（新たに要請限度を達成することとなる延長：1.25km）
		<input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	盛土法面の樹林化による景観向上が期待できる。
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	