

一般国道53号 津山南道路

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道53号 <small>つやまみなみ</small> 津山南道路	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： <small>おかやま くめ みさきちょううたのなか</small> 岡山県久米郡美咲町打穴中 至： <small>おかやま つやま ひらふく</small> 岡山県津山市平福			延長	5.4 km
事業概要	<p>一般国道53号は、岡山県岡山市北区から鳥取県鳥取市までを結ぶ延長約140kmの主要幹線道路である。津山南道路は、岡山県北部に位置し、岡山県美咲町と岡山県津山市を結ぶ延長5.4kmのバイパスであり、地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成するものである。</p> <p>事業目的は、交通安全の確保、災害や交通事故発生時の代替ルートの確保、救命救急活動等の支援、周辺地域の発展を図るものである。</p>				
H16年度事業化	H15年度都市計画決定	H19年度用地着手	平成26年度工事着手		
全体事業費	約220億円	事業進捗率 (R3年度末見込み)	51%	供用済延長	0.0km
計画交通量	16,700 ~ 20,300 台/日				
費用対効果分析結果	B/C : (3便益) (事業全体) 1.1 (残事業) 2.5	総費用 : (残事業)/ (事業全体) 110 / 263 億円 事業費 : 77/230 億円 維持管理費 : 33/33 億円	総便益 : (残事業)/ (事業全体) 278 / 278 億円 走行時間短縮便益 : 226/226 億円 走行費用減少便益 : 39/ 39 億円 交通事故減少便益 : 13/ 13 億円	基準年	令和3年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量 : B/C=0.9~1.3 (交通量±10%) (残事業) 交通量 : B/C=2.1~3.0 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.03~1.1 (事業費±10%) 事業費 : B/C=2.4~2.7 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=0.97~1.2 (事業期間±20%) 事業期間 : B/C=2.3~2.7 (事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 損失時間の削減が期待される。 ・ 国道53号を利用するバスの利便性向上が期待される。 ・ 津山市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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が期待される。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域高規格道路「空港津山道路」の一部としての位置づけ。 ・ 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（津山市～岡山市）。 ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される（美咲町～津山市）。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される（津山・鶴山公園の入り込み客数（R1）1,316千人/年） <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第三次救急医療機関（津山中央病院救命救急センター）へのアクセス向上が期待される <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道53号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけ ・ 第1次緊急輸送道路である国道53号が通行止めとなった場合、代替路線として機能する <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量の削減が期待される <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NOx排出量の削減が期待される ・ SPM排出量の削減が期待される <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「津山市第5次総合計画（H28.3）」において「ひと」や「もの」の交流を促進するための「広域道路網の整備」に位置付けられている ・ 「美咲町第3次振興計画（R2.3）」において「暮らしやすいまちづくり」を推進するための広域交通網ネットワークに位置付けられている。 				

⑩その他

・津山市、美咲町が岡山連携中枢都市圏（中枢都市：岡山市（H28.10））の構成市となり、今後、岡山市との結び付きが強くなることを見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

事業を継続する対応方針（原案）は妥当である。
 県の南北を連携する「地域高規格道路 空港津山道路」の一部を構成する本路線は、津山市が中心市である定住自立圏の人口の維持や、企業の生産性向上、県南部圏域との交流人口の増加に資する大変重要な路線である。
 県では、おかやま創生総合戦略や国土強靱化地域計画など上位計画に本路線を含む交通基盤の整備を位置づけており、用地買収率が9割を超えていることから、早期の供用に向け整備促進が必要である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成18年9月に津山バイパス（延長1.6km）が開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度末で事業全体の進捗率は51%、用地の進捗率は約99%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

現在、用地買収及び工事を推進しており早期完成を目指し、事業を推進する

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく

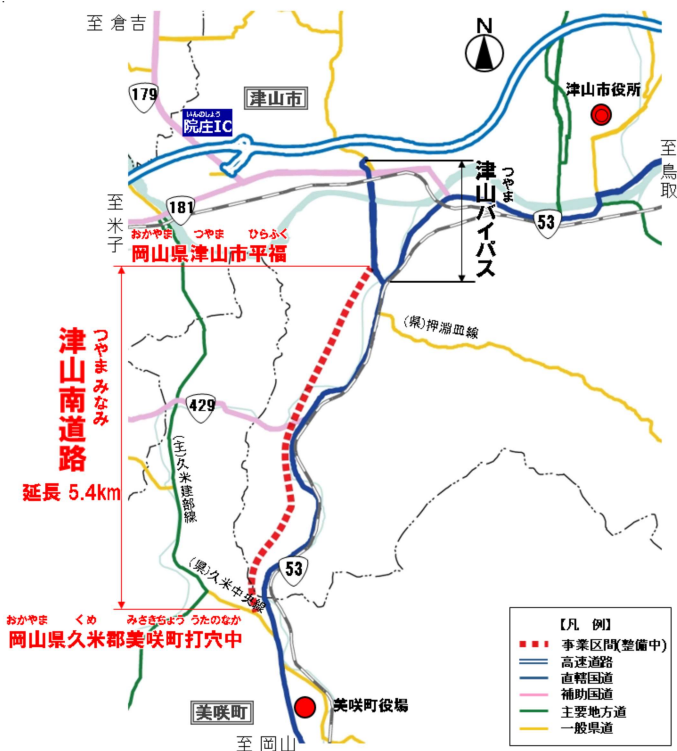
対応方針（原案）

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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

「事業再評価」
一般国道53号 つやまみなみ **津山南道路**

令和3年 11月

国土交通省 中国地方整備局

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ◇津山^{つやま}駅北口広場が平成29年4月に供用。
- ◇津山^{つやま}文化センターおよび津山^{つやま}郷土博物館が令和2年4月にリニューアルオープン。
- ◇津山^{つやま}産業・流通団地が平成28年以降、新たに5件立地が決定。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比 (B/C) = 1.1 (事業全体) 2.5 (残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果[約2.3千トン/年のCO2削減]
 - ②代替性の確保 [例) 津山^{つやま}市～美咲^{みさき}町までの迂回時間短縮約19分(37分→18分)]
 - ③重症患者の救急搬送時間短縮 [例) 美咲^{みさき}町～津山^{つやま}中央病院までの所要時間短縮約1分(20分→19分)]
 - ④沿道環境の改善 [Nox排出量：約7.1t/年(2.6%)削減、SPM排出量：約0.5t/年(3.1%)削減]

3) 事業の進捗状況

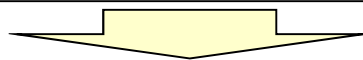
- ◇令和3年度末で事業全体の進捗率は51%になる見込みである。

②事業の進捗見込み

- ◇現在、用地買収及び工事を推進しており早期完成を目指し、事業を推進する。

2. 県への意見照会結果

- ◇岡山県知事の意見：
事業を継続する対応方針(原案)は妥当である。
県の南北を連携する「地域高規格道路 空港津山道路」の一部を構成する本路線は、津山市が中心市である定住自立圏の人口の維持や、企業の生産性向上、県南部圏域との交流人口の増加に資する大変重要な路線である。県では、おかやま創生総合戦略や国土強靱化地域計画など上位計画に本路線を含む交通基盤の整備を位置づけており、用地買収率が9割を超えていることから、早期の供用に向け整備促進が必要である。



【今後の対応方針(原案)】

- ◇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、更なるコスト削減に努力しつつ、効率的で効果的な事業を継続する。

1. 再評価の重点化・効率化判定票

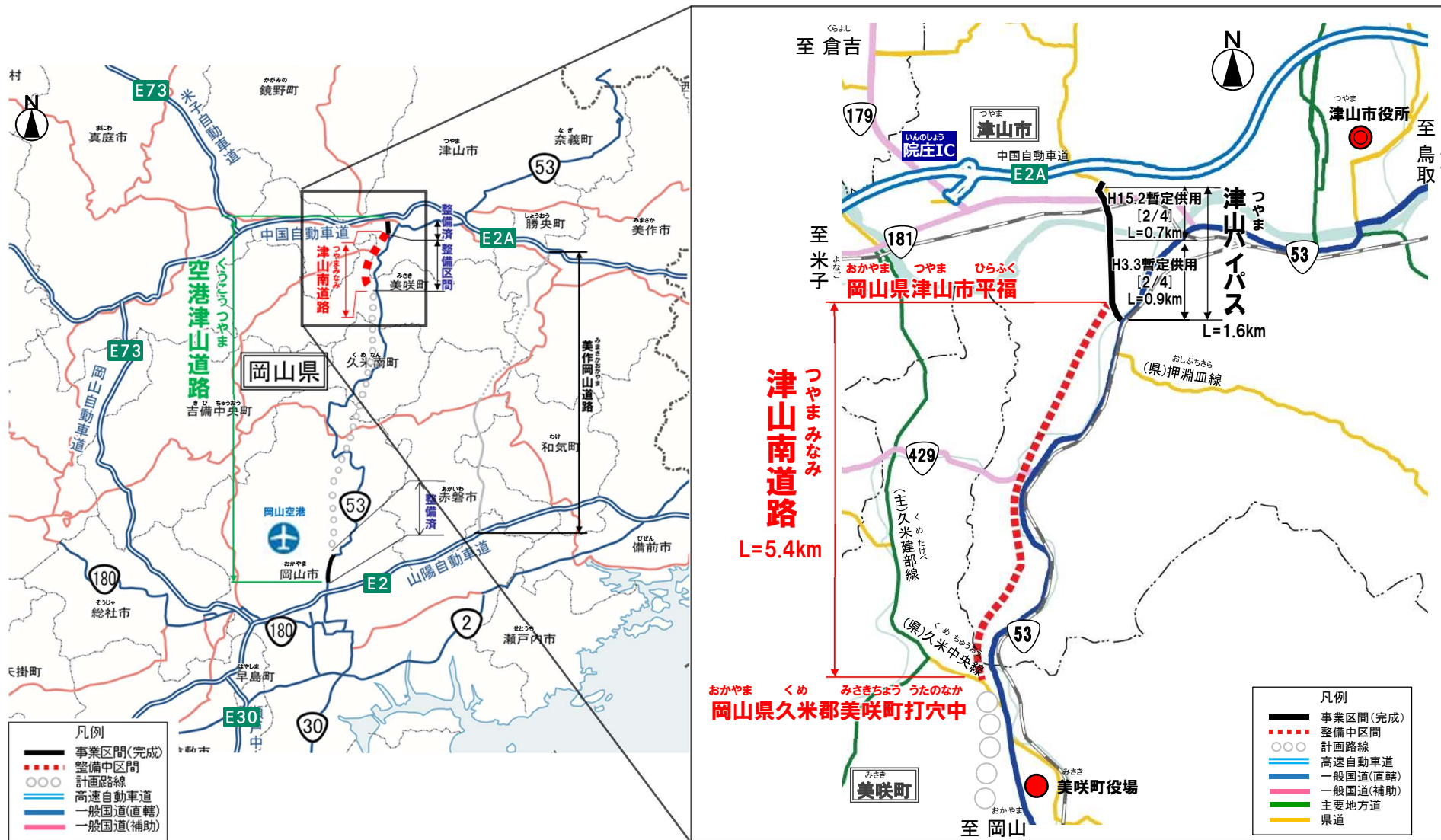
(道路・街路事業)

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 H27:119,163人 → R3:113,585人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数H26:103,092台→R元:102,504台 <small>つやま みさき</small> ※対象路線沿線市町村:津山市、美咲町	変化なし <input checked="" type="checkbox"/>	変化あり <input type="checkbox"/>
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		10%以内 増加無し	増加
事業費の増加	全体事業費:220億円(H28年度再評価時)→220億円(R3年度再評価時) ※変化率0%	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事業期間の増加	26年(H28年度再評価時) → 32年(R3年度再評価時) ※変化率23%	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定	変化なし <input type="checkbox"/>	変更あり <input checked="" type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	369,914 TE/日(H28年度再評価) → 347,270 TE/日(R3年度再評価) ※変化率-6.1%	10%以下 <input checked="" type="checkbox"/>	10%超え <input type="checkbox"/>
周辺ネットワークで新規事業化がない	<small>あいだ ゆのごう よしい あいだ おかやま かよう うかん</small> 一般国道374号英田湯郷道路、吉井英田道路、岡山自動車道(賀陽IC~有漢IC)4車線化 他	なし <input type="checkbox"/>	あり <input checked="" type="checkbox"/>
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.4% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 0.96 < 基準値(1.0)	満足している <input type="checkbox"/>	満足していない <input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない <input checked="" type="checkbox"/>	省略している <input type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない <input checked="" type="checkbox"/>	省略している <input type="checkbox"/>
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	-	
以上より、審議区分 : 重点 資料 : 作成 費用対効果分析 : 実施 とする。			

2. 事業概要

(1) 位置図

- ・一般国道53号は、岡山県岡山市北区から鳥取県鳥取市までを結ぶ延長約140kmの主要幹線道路である。
- ・津山南道路は、岡山県北部に位置し、岡山県美咲町と岡山県津山市を結ぶ延長5.4kmのバイパスであり、地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成するものである。

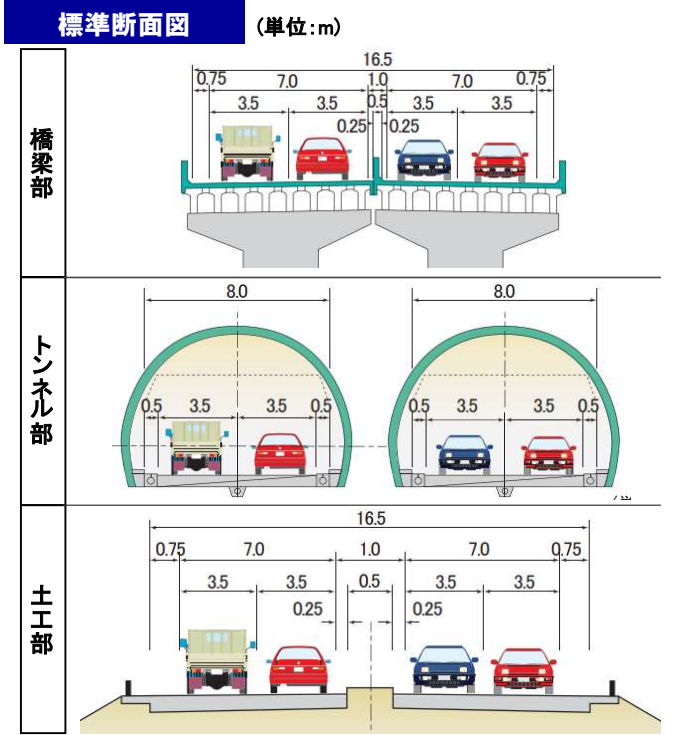


2. 事業概要

(2) 事業目的と計画概要

・交通安全の確保、災害や交通事故発生時の代替ルートの確保、救命救急活動等の支援、周辺地域の発展支援を目的とした事業である。

計画概要	
事業名	つやまみなみ 津山南道路
起終点	起点：岡山県久米郡美咲町打穴中 終点：岡山県津山市平福
計画延長	5.4km
道路規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
全体事業費	約220億円

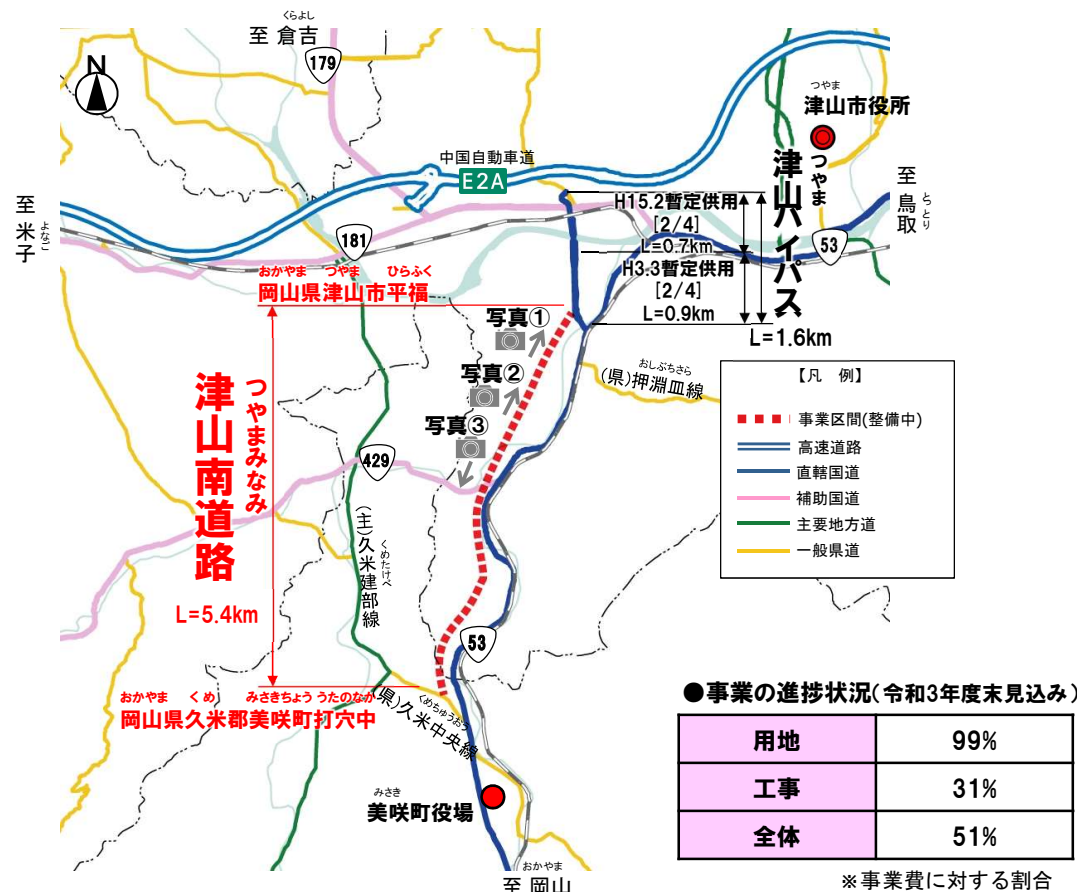


起点側(岡山市方面)より北方面(津山市方面)を望む[令和3年3月撮影]

2. 事業概要

(3) 事業の進捗状況及び経緯

・平成16年度に事業着手し、平成19年度より用地買収、平成26年度より工事に着手している。

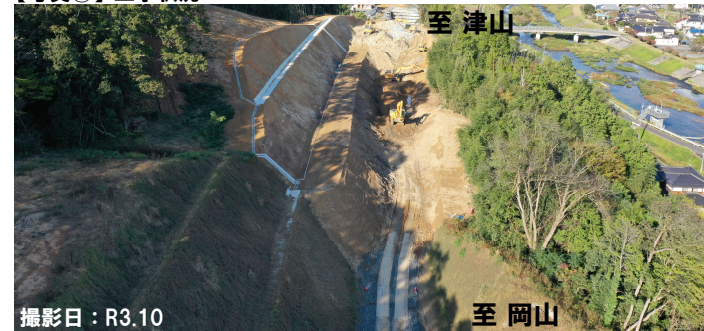


事業経緯	年度	区間
	平成15年度	都市計画決定(平成15年7月29日)
	平成16年度	事業着手
	平成19年度	用地着手
	平成22年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施
	平成25年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施
	平成26年度	工事着手
	平成28年度	中国地方整備局事業評価監視委員会にて、再評価を実施

【写真①】工事状況



【写真②】工事状況



【写真③】工事状況



3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

- ・津山駅北口広場が平成29年4月に供用。
- ・津山文化センターおよび津山郷土博物館が令和2年4月にリニューアルオープン。
- ・津山産業・流通団地に平成28年以降、新たに5件立地が決定。
- ・広域的な道路ネットワークでは、美作岡山道路が順次供用・事業化されている。
- ・岡山空港の利用者数は増加傾向(H28:144万人→R1:150万人)



出典: 地理院地図

(1) 現状の課題

課題①: 国道53号の交通事故



整備効果①: 死傷事故件数の削減

課題②: 災害等における通行規制



整備効果②: 通行止めによる迂回の解消

(2) 道路整備により期待される効果

①: 物流の確実性の向上



整備効果③: 通行規制や線形不良の解消による物流の確実性の向上

②: 救急活動の支援



整備効果④: 沿線地域の搬送時間短縮

③: 観光産業の活性化



整備効果⑤: 県南部からのアクセス向上による誘客の支援

《整備効果》

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

① 国道53号の交通事故

- 津山南道路並行区間の死傷事故率は全国平均よりも高い箇所があり、カーブ区間や幅員狭小区間においては車線逸脱に起因する正面衝突事故が発生している状況である。
- 津山南道路の整備により、交通の転換が図られることで、事故の削減が期待される。

◆ 国道53号の死傷事故率及び死傷事故発生箇所

幅員狭小区間と発生事故件数	津山南道路並行現道全体	
	うち幅員狭小区間	
延長	5.8km	4.1km
正面衝突事故	13件	8件
うち、通行止めを伴う正面衝突事故	6件	5件



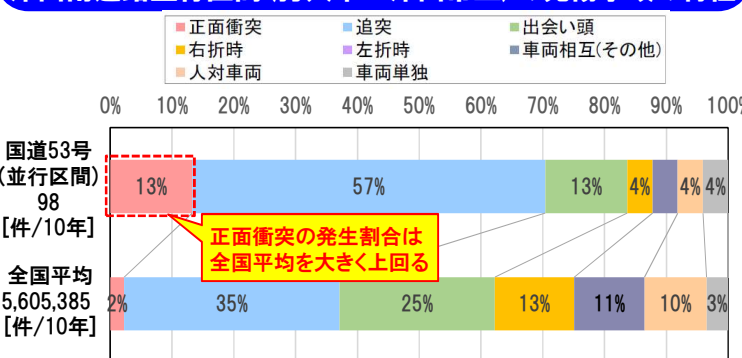
カーブ区間や幅員狭小区間において車線逸脱に起因する正面衝突事故が発生

交通量: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 (上段: 24時間交通量、下段: 昼間12時間大型車混入率)



【写真①】 国道53号の正面衝突事故発生箇所の状況

津山南道路並行区間 (打穴中～津山市皿) の死傷事故の特性



出典: 交通事故・道路統合データベース (H22-R1)

事故による通行規制実績 (過去10年)

発生年度	全面通行止め		片側交互通行	
	件数	規制時間 (h:mm)	件数	規制時間 (h:mm)
H23	2(0)	5:49(0:00)	2(0)	3:12(0:00)
H24	0	-	2(0)	0:55(0:00)
H25	1(1)	2:19(2:19)	1(0)	2:13(0:00)
H26	0	-	1(1)	1:27(1:27)
H27	1(0)	0:51(0:00)	1(0)	1:14(0:00)
H28	1(1)	1:39(1:39)	1(0)	2:12(0:00)
H29	0	-	2(2)	2:20(2:20)
H30	1(1)	1:20(1:20)	3(0)	4:22(0:00)
H31/R元	1(0*)	1:19(0:00*)	3(0*)	4:17(0:00*)
R2	0	-	0	-
合計	7(3)	13:17(5:18)	16(3)	22:12(3:47)

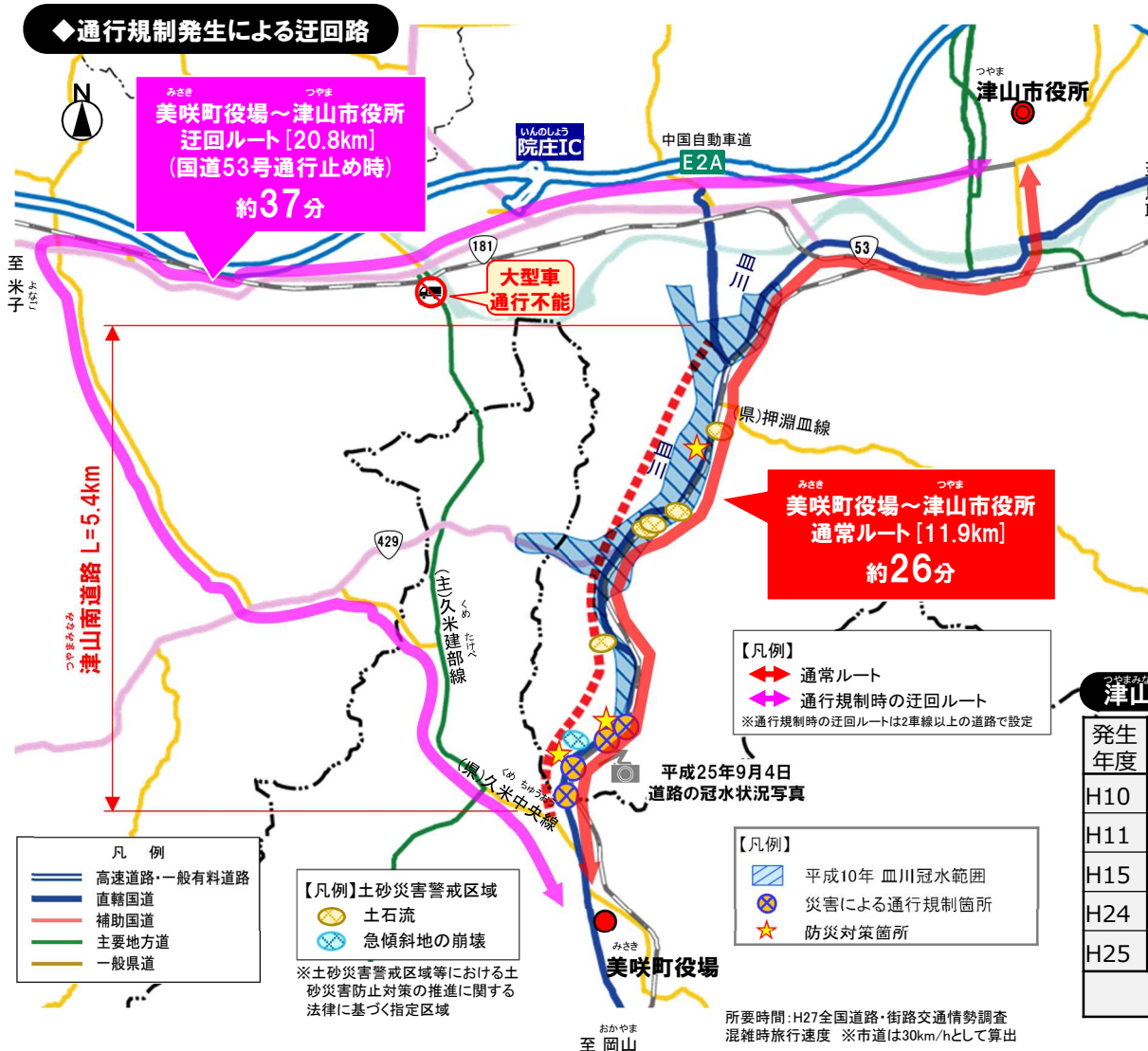
資料: 岡山国道事務所 (H23～R2年度)
 ※(カッコ)内は正面衝突事故に起因する通行規制
 *H31/R元は交通事故・道路統合データベースが未発表のため、詳細な事故要因は不明

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

② 災害等における通行規制

- ・国道53号は、集中豪雨や交通事故等による通行止め等が発生している状況である。
(平成10年台風10号による皿川(さらがわ)の氾濫により、国道53号で5時間30分の通行止めが発生)
- ・津山南道路の整備により、国道53号で通行止における代替ルートが確保される。



平成10年台風10号による被災状況



皿川氾濫により5時間30分の通行止めが発生

平成25年9月4日道路の冠水状況



津山南道路並行区間の災害による通行規制実績(H10～R2年度)

発生年度	規制内容	要因	発生地点	発生日	規制時間
H10	通行止	河川氾濫		H10年10月17日	5:30
H11	片側交互	落石	津山市福田	H11年6月5日	不明
H15	片側交互	落石	津山市福田	H15年8月14日	3:20
H24	片側交互	路面冠水	津山市福田	H24年7月20日	0:25
H25	片側交互	路面冠水	津山市福田	H25年9月4日	0:46
合計規制時間				約10時間	

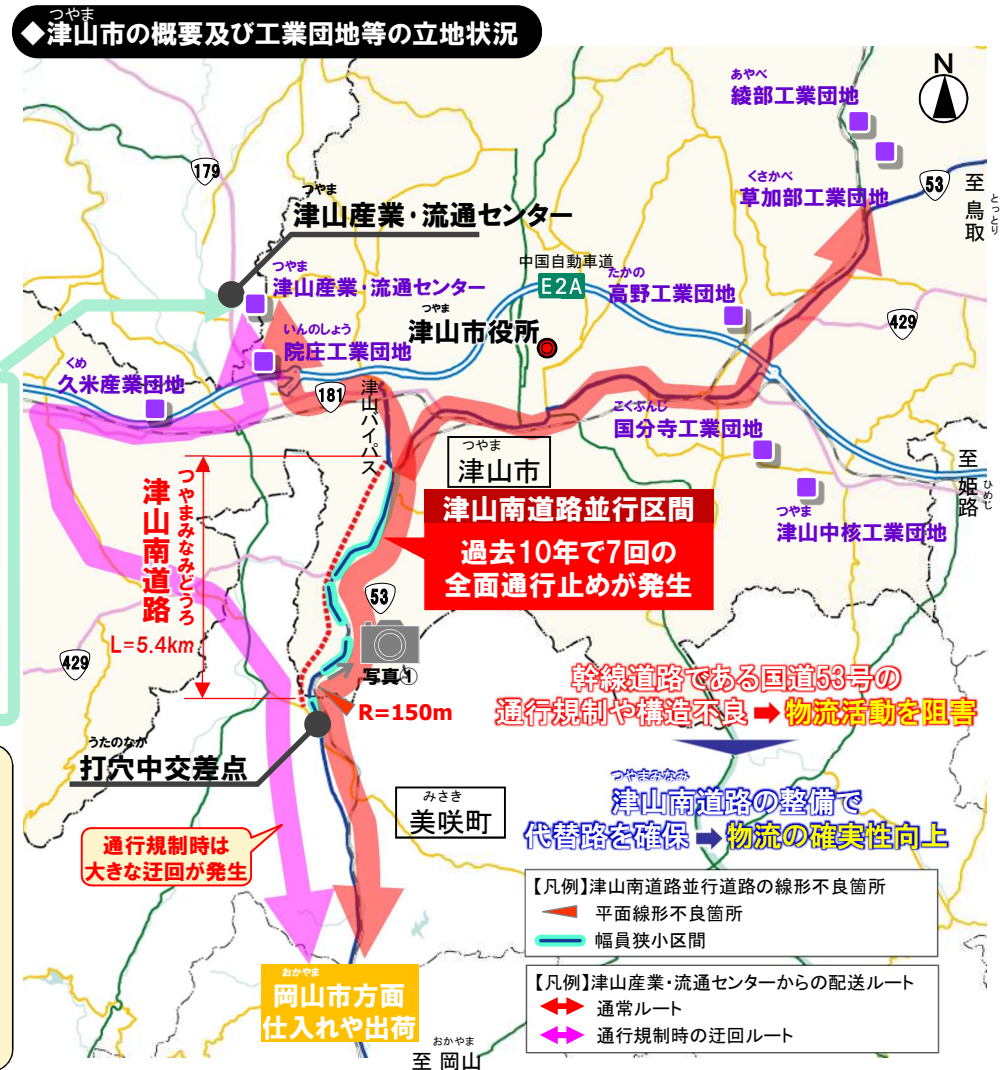
資料：岡山国道事務所(H10～R2年度)

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

① 物流の確実性の向上

- ・津山市には工業団地や産業・流通センターが立地し、岡山県北部の中心的な都市となっている。
- ・岡山市などの岡山県南部との往来では国道53号が利用されるが、通行規制や線形不良により物流活動が阻害されている状況である。
- ・津山南道路の整備により、物流の確実性の向上やドライバーへの負荷が軽減され、効率的な物流活動を支援。



◆物流における国道53号の課題 (津山産業・流通センター 食品製造業)

物流事業者

- ・国道53号が通行止めになった場合は一般道を迂回しています。納品が遅れると、ドライバーの稼働時間が延長し、物流コストが増加してしまいます。
- ・道路線形が悪いことで、ドライバーの疲労等の負担が発生している状況です。

物流事業者

- ・通行規制が発生すると、大型の10tトラックなどはUターンができずに立ち往生してしまいます。

R3.8ヒアリング調査結果

◆通行規制発生による所要時間

所要時間：ETC2.0プローブデータ(R2.4~R3.3平日平均)
 ※津山南道路は60km/hとして算出 ※市道は30km/hとして算出

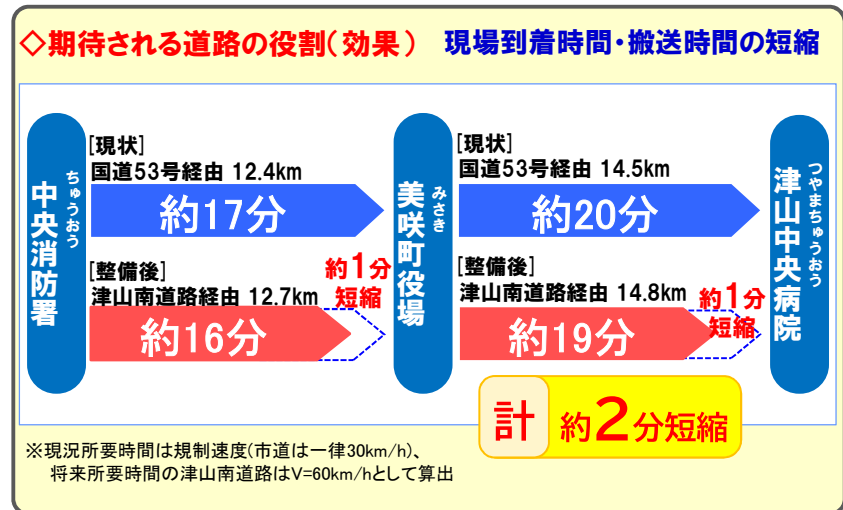
打穴中交差点	通常ルート [11.8km]	約19分	迂回時との差	約6分	津山産業・流通センター
	迂回ルート (国道53号通行止め時) [16.7km]	約25分			
	津山南道路整備後ルート [11.2km]	約16分	迂回時との差	約9分	

4. 事業の必要性

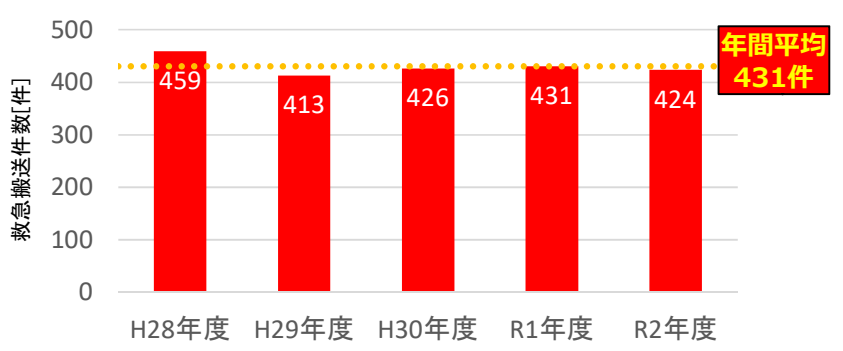
(2) 道路整備により期待される効果

② 救急活動の支援

- ・美咲町や久米南町から津山市の津山中央病院[救命救急センター]へ年間平均431件の搬送実績がある。
- ・津山南道路により、線形不良箇所を回避した搬送ルート確保と、現場到着時間・搬送時間が短縮されることで、地域の救急活動を支援する。



◆津山中央病院[救命救急センター]への搬送実績 (過去5年)



資料:津山圏域消防組合(R3.8 ヒアリング調査結果)
注1)二次、三次救急医療体制合計
注2)美咲町、久米南町からの搬送実績

◆救急活動において期待すること



- ・美咲町周辺からの搬送は通期時間帯は混雑、また片側1車線のため追越が困難であり問題と感ずます。
- ・道路整備後は車両の分散により渋滞緩和・搬送時間が短縮し、医療機関へ早期搬入が期待されます。

津山圏域消防組合

R3.8 ヒアリング調査結果

5. 事業期間延期の要因

約6年の事業期間増

用地取得や埋蔵文化財の追加調査に伴う延期

- ・事業に必要な用地の一部に、相続関係調査に多大な時間を要する多数共有地があり、関係者との話し合い、関係機関（津山市等）の協力を得ながら任意協議を進めるとともに、完成時期を勘案し、土地収用制度の活用を含めた計画的な用地取得を図る方針とした。
 - ・また、多数共有地に埋蔵文化財調査が必要な箇所があることから、埋蔵文化財調査についても遅れが生じた。
- 上記により、工事着手の時期を見直したことから、事業期間の延期が必要となった。



津山南道路の費用便益分析上の事業期間



凡例

□ : 当初工程

■ : 変更工程

費用便益分析上の事業期間

6. 今回のとりまとめ結果

▶ 3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	263	110
事業費	230	77
維持管理費	33	33
便益額 (B)	278	278
走行時間短縮便益	226	226
走行経費減少便益	39	39
交通事故減少便益	13	13
費用便益比	1.1	2.5

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費(燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費)の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失(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築物に関する物的損害額等)が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

▶ 道路の役割

▼ 道路の役割

① 環境への影響を考慮した効果 [約2.3千トン/年のCO2削減]

つやまみなみ

津山南道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。

② 代替性の確保 [例] つやま 津山市～みさき 美咲町までの迂回時間短縮約19分(37分→18分)]

③ 重症患者の救急搬送時間短縮 [例] みさき 美咲町～つやま ちゅうおう 津山中央病院までの所要時間短縮約1分(19分→18分)]

④ 沿道環境の改善 [Nox排出量：約7.1t/年(2.6%)削減、SPM排出量：約0.5t/年(3.1%)削減]

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C
16,700～20,300台/日	約220億円	263億円	278億円	1.1 (2.5)

※基準年：R3年

◆ 前回評価時との比較

	今回評価時 (平成28年度)	今回評価時 (令和3年度)	備 考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=5.4km	L=5.4km	—
計画交通量	15,000台/日 ～19,100台/日	16,700/日 ～20,300台/日	・OD表 前回:H17第二改善OD ⇒ 今回 H220D ・ネットワーク 英田湯郷道路(H29新規事業化)、吉井英田道路(R3新規事業化)、岡山自動車道(賀陽IC～有漢IC)4車線化(R3新規事業化)
総事業費	約220億円	約220億円	—
総費用 (C)	227億円	263億円	・維持管理単価、基準年次を見直したため
総便益 (B)	258億円	278億円	・計画交通量、便益単価(H20⇒H29価格)、基準年次を見直したため
費用対効果 (B/C)	1.1	1.1	・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

一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）

一般国道2号 笠岡バイパス

一般国道53号 津山南道路

〔岡山県への意見照会と回答〕

国中整企画第74号
国中整港計第21号
令和3年10月14日

岡山県知事 様

国土交通省
中国地方整備局長
(公印省略)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案)の作成に係る意見照会について (依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（以下「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、令和3年11月22日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）	継続	
一般国道2号 笠岡バイパス	継続	
一般国道53号 津山南道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ご意見の送付期限 : 令和3年11月10日（水）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

建設専門官 高崎 （内線：3153）

主査 武嶋 （内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-511-6359

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

技 第 2 7 3 号

令和3年10月27日

中国地方整備局長 殿

岡山県知事 伊原木 隆太

(公 印 省 略)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る
意見照会について（回答）

令和3年10月14日付け、国中整企画第74号及び国中整港計第21号で照会のあ
った、次の事業についての意見は別紙のとおりです。

記

- 1 一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）
- 2 一般国道2号 笠岡バイパス
- 3 一般国道53号 津山南道路



(別紙)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）に対する意見

	事業課名	道路建設課
事業名	一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）	
対応方針に対する意見 （対応方針：継続）	○ 妥当である ・ 妥当でない	
（意見） 本路線は、広島県東部と岡山県西部を連絡する地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。 国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。 県西部地域では、令和2年3月の倉敷立体の完成により、渋滞が大きく緩和したところであり、平成27年3月に供用した玉島・笠岡道路（Ⅰ期）の整備効果を最大限発揮させるためにも、本区間の早期供用が重要である。 開通見通しを公表している令和7年度に向けて、県としてもアクセス道路の整備に全力で取り組んでいるところであり、玉島・笠岡道路の整備をより一層加速化し、笠岡バイパスとの同時供用を強く望む。		

※1 対応方針に対する意見は、「妥当である」「妥当でない」のいずれかに○をして下さい。

※2 具体的な意見がある場合は、（意見）欄に記載して下さい。

特に対応方針が「妥当でない」との意見の場合には、（意見）欄にその理由を必ず記載して下さい。

※3 中国地方整備局への回答は、公表されます。公表不可の箇所がある場合は、その箇所が分かるようにして下さい。

(別紙)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）に対する意見

	事業課名	道路建設課
事業名	一般国道2号 笠岡バイパス	
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	○ 妥当である ・ 妥当でない	
(意見)		
<p>本路線は、広島県東部地域と岡山県西部地域を連絡する地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する。</p> <p>国道2号の渋滞緩和は、物流の効率化や生産性の向上、さらには新たな企業立地に直結するため、非常に重要である。</p> <p>アクセス道路について、県は整備を終え、笠岡市が全力で整備に取り組んでいる。笠岡港（港町地区）工業用地や笠岡湾干拓地への新たな企業立地や、既に立地している企業の生産性の向上のためにも、開通見通しを公表している令和7年度に向けて、事業をより一層加速化し、玉島・笠岡道路（Ⅱ期）の同時供用を強く望む。</p>		

※1 対応方針に対する意見は、「妥当である」「妥当でない」のいずれかに○をして下さい。

※2 具体的な意見がある場合は、(意見)欄に記載して下さい。

特に対応方針が「妥当でない」との意見の場合には、(意見)欄にその理由を必ず記載して下さい。

※3 中国地方整備局への回答は、公表されます。公表不可の箇所がある場合は、その箇所が分かるようにして下さい。

(別紙)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）に対する意見

	事業課名	道路建設課
事業名	一般国道53号 津山南道路	
対応方針に対する意見 (対応方針：継続)	○ 妥当である ・ 妥当でない	
(意見)		
<p>県の南北を連携する「地域高規格道路 空港津山道路」の一部を構成する本路線は、津山市が中心市である定住自立圏の人口の維持や、企業の生産性向上、県南部圏域との交流人口の増加に資する大変重要な路線である。</p> <p>県では、おかやま創生総合戦略や国土強靱化地域計画など上位計画に本路線を含む交通基盤の整備を位置づけており、用地買収率が9割を超えていることから、早期の供用に向け整備促進が必要である。</p>		

※1 対応方針に対する意見は、「妥当である」「妥当でない」のいずれかに○をして下さい。

※2 具体的な意見がある場合は、(意見)欄に記載して下さい。

特に対応方針が「妥当でない」との意見の場合には、(意見)欄にその理由を必ず記載して下さい。

※3 中国地方整備局への回答は、公表されます。公表不可の箇所がある場合は、その箇所が分かるようにして下さい。