

事後評価結果（平成 25 年度）

担 当 課：四国地方整備局 道路部 道路計画課
 担当課長名：神山 泰

| | | | | | |
|-----|-----------------------------|------|--------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道11号坂出・丸亀バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 四国地方整備局 |
| 起終点 | 自：香川県坂出市府中町 至：香川県善通寺市中村町 | 延長 | 20.4km | | |

事業概要

国道11号は徳島県徳島市を起点とし、四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県の主要都市を経て松山市に至る全長約250kmの主要幹線道路である。

坂出・丸亀バイパスは、香川県坂出市府中町から善通寺市中村町までを結ぶ延長20.4kmの道路であり、平成20年に開通した。

事業の目的・必要性

坂出・丸亀バイパスは、国道11号の坂出市府中町から善通寺市中村町における交通渋滞の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、坂出市・丸亀市・善通寺市間の連携を強化することにより、中讃地域の地域づくりを支援するものである。

事業概要図



| | | | | | | | | | |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|------------------------------|-----------------|----------|-----------------|-------|------|
| 事業の 効果等 | 事業期間 | 事業化年度 | S46年度 | 用地着手 | S48年度 | 供用年 | (当初) —/H20 | 変動 | 1.0倍 |
| | | 都市計画決定 | S47年度 | 工事着手 | S49年度 | (暫定/完成) | (実績) —/H20 | | |
| | 事業費 | 計画時 | (名目値) —/535億円 | 実績 | (名目値) —/534億円 | 変動 | 1.0倍 | | |
| | | (暫定/完成) | (実質値) —/687億円 | (暫定/完成) | (実質値) —/688億円 | | | | |
| 交通量 (当該路線) | 計画時 | — / 33,500台/日 | | 実績 | — / 33,200台/日 | | 変動 | 99% | |
| 旅行速度向上 (供用前現道→当該路線) | 27.9 | → | 38.7 km/h | 交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線) | 68.9 | → | 28.3 件/年 | | |
| | (供用前年次) S55年度 | | (供用後年次) H22年度 | | (供用前年次) H12~H14 | | (供用後年次) H21~H23 | | |
| 費用対効果 分析結果 (当初) | B/C | 4.0 | 総費用 | 1,206 億円 | 総便益 | 4,806 億円 | 基準年 | 平成17年 | |
| | | | 事業費 | 1,114 億円 | 走行時間短縮便益 | 4,429 億円 | | | |
| | | | 維持管理費 | 92 億円 | 走行経費減少便益 | 287 億円 | | | |
| | | | | | 交通事故減少便益 | 91 億円 | | | |
| 費用対効果 分析結果 (事後) | B/C | 3.9 | 総費用 | 1,765 億円 | 総便益 | 6,845 億円 | 基準年 | 平成25年 | |
| | | | 事業費 | 1,569 億円 | 走行時間短縮便益 | 6,179 億円 | | | |
| | | | 維持管理費 | 196 億円 | 走行経費減少便益 | 423 億円 | | | |
| | | | | | 交通事故減少便益 | 244 億円 | | | |
| 事業遅延によるコスト増 | 費用増加額 | —億円 | | 便益減少額 | —億円 | | | | |

| | |
|-------|---|
| | <p>事業遅延の理由</p> <p>—</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間時間損失が削減 ・JR坂出駅(特急停車駅)へのアクセスが向上【高松市国分寺支所～JR坂出駅(24分→21分)】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農林水産品の流通利便性向上【JA香川県善通寺～前谷東交差点(55分～38分)】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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【丸亀市～高松市(69分→54分)】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【坂出市～善通寺市(36分→30分)】 <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【金刀比羅宮へのアクセス支援】 ・公共公益施設と直結されたことによる効果【県立丸亀競技場へのアクセスを支援(県立丸亀競技場の利用者数28.4万人)】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上【四国おとなこどもの医療センターへの17歳以下の30分圏域カバー人口が約250人増加】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における交通量の減少による安全性向上【原田西交差点～中村町交差点の死傷事故件数の減少(68.9件/年→28.3件/年)】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に指定【香川緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次輸送確保路線として位置づけ】 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量を削減 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量を削減 ・SPM排出量を削減 ・環境や景観上の効果【原田高架橋の色彩を地域住民のアンケート調査結果をもとに決定】 <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業との一体整備による効果【善通寺バイパスとの一体的整備により、高速インターへのアクセスを支援】 ・対象地域における固有の事情による効果【石油・石炭製品や輸送機械を中心とした製造品出荷額等が増加】 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p> |
| 事業環境 | <p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p> |
| に変化する | <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p> |
| | <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は昭和50年に比べ、香川県で横ばいの一方、丸亀市は26%増、坂出市は18%減 ・自動車保有台数は増加傾向にあるが、平成17年以降は宇多津町を除き、ほぼ横ばい傾向で推移 ・丸亀市、坂出市の通勤通学流動では、昭和50年に比べ丸亀市から高松市への流動が約1.6倍、坂出市から丸亀市への流動が約2.2倍に増加している |
| | <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>坂出・丸亀バイパスの整備により、地域経済が発展し、オフランプ整備による利便性向上、交通事故の減少など事業目的に見合った効果の発現が確認できていることから、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</p> |
| | <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。</p> |
| | <p>特記事項</p> <p>特になし</p> |

※ 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を。