

# 一般国道11号 坂出・丸亀バイパス

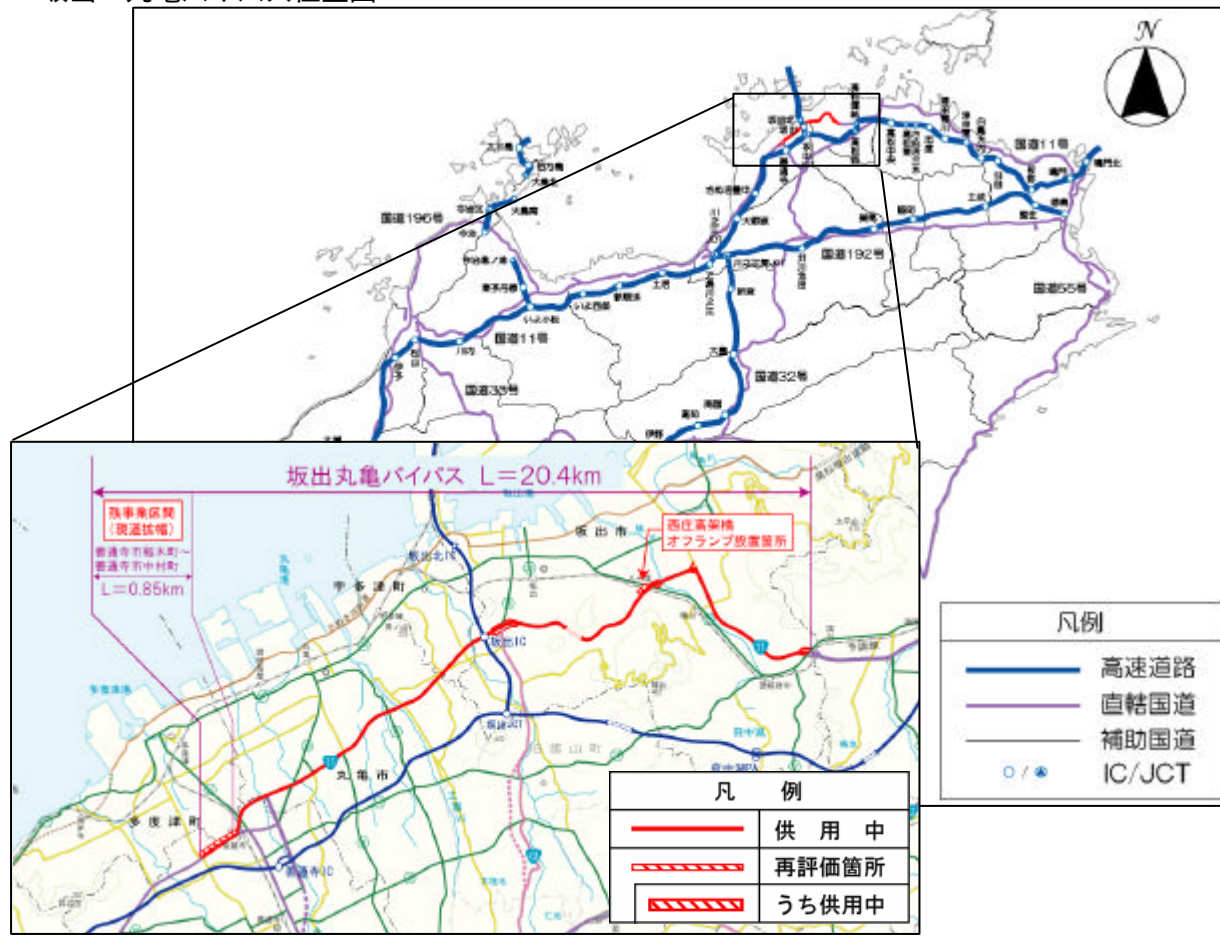
## 再 評 価

平成17年 9月29日  
国土交通省四国地方整備局

事業再評価にかかる資料

事業名		一般国道 11 号 <small>さかいで まるがめ</small> 坂出・丸亀バイパス		事業区分	一般国道
事業の概要	起終点	自： <small>かがわけんさかいでしふちゅうちょう</small> 香川県坂出市府中町 至： <small>かがわけんぜんつうじしなむらちょう</small> 香川県善通寺市中村町		延長 供用済	20.4km 19.6km
	事業化	昭和 46 年度	都市計画 決定	昭和 47 年度 昭和 55 年度 平成 15 年度	
	用地着手	昭和 48 年度	工事着手	昭和 49 年度	
	全体事業費	約 5 3 5 億円 (うち用地費: 約 1 9 0 億円)	計画交通量	14,700 ~ 61,200 台 / 日	
事業の目的	<p>一般国道 11 号は、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 の重要な幹線道路で、産業・経済を支える大動脈であるとともに、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。</p> <p>本路線は、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混雑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。</p>				

坂出・丸亀バイパス位置図



事業の進捗状況

執行済み額（全体） （平成16年度末）	事業費：500億円（進捗率93%） うち用地費：183億円（進捗率96%）
執行済み額（未整備区間） （平成16年度末）	事業費：25億円（進捗率46%） うち用地費：14億円（進捗率40%）



区間	普通寺市稲木町～普通寺市中村町	丸亀市原田町～普通寺市稲木町	宇多津町津の郷～丸亀市原田町	坂出市西庄町～宇多津町津の郷	坂出市府中町～坂出市西庄町
区間延長	0.85km	2.3km	6.0km	5.8km	5.5km
現状	工事中 (2車線)	完成供用済 (4車線)	完成供用済 (4車線)	完成供用済 (4車線)	完成供用済 (4車線)
用地の取得状況	取得済	取得済	取得済	本線部：取得済 西庄ランプ：未買収(2件)	取得済
今後の見通し	平成18年度暫定供用 工事の推進を図り、平成20年度に完成供用予定	-	-	西庄高架橋のOFFランプ橋の工事を推進し、平成20年度に供用予定	-

上表における事業費および用地費の進捗率は金額をもとに算出  
 (平成16年度末執行済み額 / 全体費用)

客観的評価指標			
<b>&lt; 事業採択の前提条件を確認するための指標 &gt;</b>			
		指標	備考
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている	事業全体：B/C=4.0 残事業：B/C=2.3
	事業実施環境 (新規事業採 択時)	ルート確定済	
		円滑な事業執行の環境が整っている	
	事業実施環境 (新規着工準 備採択時)	都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している	
<b>&lt; 事業の効果や必要性を評価するための指標 (1/3) &gt;</b>			
政策目標		指標	備考
大項目	中項目		
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(人・時間)及び削減率	区間 a 現況 31,630 千人・時間/年 削減時間 88 千人・時間/年 区間 b (現道拡幅区間) 現況 45 千人・時間/年 削減率 87.7%
		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	
		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/日以上以上の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	
		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	JR 坂出駅
		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	
	物流の効率化 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	
		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向上が見込まれる	高瀬町、三野町等
		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/km <sup>2</sup> 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			
	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		

< 事業の効果や必要性を評価するための指標 ( 2/3 ) >

政策目標		指標	備考
大項目	中項目		
1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	高速自動車国道と並行する自専道（A' 路線）としての位置づけあり	
		地域高規格道路の位置づけあり	
		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（A' 路線としての位置づけがある場合）	
		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	丸亀市・坂出市 ～ 観音寺市
		現道等における交通不能区間を解消する	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
	個性ある地域の形成	日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	丸亀市・坂出市
		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	
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される	金刀比羅宮等
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	県立丸亀競技場
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	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	
		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	対象区間が電線類地中化 5 ヶ年計画に位置づけあり	
		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 等)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	香川大学医学部附属病院、 国立療養所香川小児病院等	
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	
		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	

< 事業の効果や必要性を評価するための指標 (3/3) >

政策目標		指標	備考
大項目	中項目		
3. 安全	災害への備え	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	第一次緊急輸送路
		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	
		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)	
		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	
		現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬季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CO <sub>2</sub> 排出量	500t-CO <sub>2</sub> /年削減
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO <sub>2</sub> 排出削減率	7%(0.5t-NO <sub>x</sub> /年)削減
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	3%(0.02t-SPM/年)削減
		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	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	原田高架橋色彩検討
5. その他	他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	善通寺バイパス
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	その他	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期待される	

## 事業の効果や必要性を評価するための指標該当項目

### 活力 - 円滑なモビリティの確保 -

- ・ 渋滞損失時間が大幅に削減
  - 区間 a (当該事業による影響を受ける区間：費用便益分析の対象リンク = 香川県全域)
    - 渋滞損失時間 (現況) : 31,630 千人・時間/年
    - 渋滞損失削減時間 : 88 千人・時間/年 (28,939 千人・時間/年 28,851 千人・時間/年)
  - 区間 b (区間 a のうち、当該道路の供用による渋滞解消に伴う旅行速度向上が大きい区間：残事業区間 = 現道拡幅区間)
    - 渋滞損失時間 (現況) : 45 千人・時間/年
    - 渋滞損失削減率 : 約 9 割削減

### 活力 - 物流の効率化の支援 -

- ・ 高瀬茶をはじめとする農林水産品の流通の利便性が向上
- ・ 坂出市街地を通過する交通をバイパスへ転換させることで交通混雑が緩和し、坂出駅へのアクセスが向上

### 活力 - 国土・地域ネットワークの構築 -

- ・ 隣接する日常活動圏中心都市である丸亀市・坂出市～観音寺市間のアクセスが向上し、地域間連携の強化に寄与
- ・ 沿線地域における日常活動圏中心都市である丸亀市、坂出市へのアクセスが向上

### 活力 - 個性ある地域の形成 -

- ・ 金刀比羅宮をはじめとする周辺観光地へのアクセスが向上
- ・ 県下唯一の第 1 種公認陸上競技場である県立丸亀競技場へのアクセスが向上

### 暮らし - 安全で安心できる暮らしの確保 -

- ・ 三次医療施設である香川大学医学部付属病院、県立中央病院救命救急センター、国立療養所香川小児病院へのアクセスが向上

### 安全 - 災害への備え -

- ・ 「香川県地域防災計画」において指定された第一次緊急輸送路の機能向上

### 環境 - 地球環境の保全 -

- ・ CO<sub>2</sub> (二酸化炭素) 排出量が削減
  - 区間 a (当該事業による影響を受ける区間：費用便益分析の対象リンク = 香川県全域)
    - CO<sub>2</sub> (二酸化炭素) 排出削減量 : 500t-CO<sub>2</sub>/年

### 環境 - 生活環境の改善・保全 -

- NO<sub>2</sub> (二酸化窒素) SPM (浮遊粒子状物質) 排出量が削減  
区間 b (区間 a のうち、当該道路の供用による渋滞解消に伴う旅行速度向上が大きい区間: 残事業区間 = 現道拡幅区間)  
NO<sub>2</sub> (二酸化窒素) 排出削減量: 0.5t-NO<sub>x</sub>/年  
" 削減率: 7.4%  
SPM (浮遊粒子状物質) 排出削減量: 0.02t-SPM/年  
" 削減率: 3.4%
- 地元住民からの意見募集により、原田高架橋の色彩を決定するなど、景観に配慮

### その他 - 他のプロジェクトとの関係 -

- 善通寺 IC に直結する善通寺バイパスと一体的に整備することで、高速道路ネットワークも含めた広域の地域間連携が強化

### 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

#### 【高松自動車道の供用】

- 昭和 62 年 12 月: 善通寺 IC ~ 川之江 JCT 間供用
- 平成 4 年 4 月: 高松西 IC ~ 善通寺 IC 間供用
- 平成 15 年 3 月: 高松中央 IC ~ 高松西 IC 間供用により高松自動車道全線開通

#### 【一般国道 319 号 善通寺バイパスの供用】

- 昭和 62 年 12 月: 国道 11 号 (坂出丸亀バイパス) ~ 善通寺 IC 間 (L=1.7km) 供用
- 平成元年 12 月: 善通寺 IC ~ 稲木町間 (L=0.4km) 供用
- 平成 4 年 3 月: 稲木町 ~ 与北町間 (L=0.5km) 供用



事業の投資効果	<p>事業全体の投資効率性（基準年：平成 17 年 検討年次 40 年間で算出）  費用便益比（B/C）：4.0  総費用（C）：1,206 億円  総便益（B）：4,806 億円  経済的純現在価値（ENPV）：3,600 億円  経済的内部収益率（EIRR）：7.9%</p>
	<p>残事業の投資効率性（基準年：平成 17 年 検討年次 40 年間で算出）  費用便益比（B/C）：2.3  総費用（C）：35 億円  総便益（B）：79 億円  経済的純現在価値（ENPV）：44 億円  経済的内部収益率（EIRR）：10.5%</p>
等 の 可 能 性 の 視 点	<p>コスト縮減について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 原田高架橋の立体化にあたり、国土交通省で全国初となる「急速施工法」を採用した。同工法の採用により、従来の工法と比べ工事期間は約 50%短縮、交通規制期間は約 40%短縮された。一方、事業費は従来の工法に比べて約 2 割程度割高となったものの、交通規制期間の大幅に短縮に伴う渋滞損失額の減少により、トータルコストが 2~3%程度縮減された。</li> </ul>
地 方 公 共 団 体 等 の 意 見	<p>周辺の自治体などから積極的な事業促進要望あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道 11 号線整備促進協力会  （高松市、国分寺町、坂出市、宇多津町、丸亀市、多度津町、善通寺市）</li> <li>・ 国道 11 号西庄ランプ促進協議会（会長：伊関安雄）</li> </ul>
対 応 方 針	<p>事務局案：事業継続  （理由）</p> <p>坂出・丸亀バイパスは、坂出市、丸亀市、善通寺市など中讃地域の中核都市と高松市を結ぶ東西の主要幹線道路であり、物流の効率化の支援、国土・地域ネットワークの構築、救急医療活動の支援など、当該地域の生活基盤の強化に大きく寄与する路線である。</p> <p>本事業の費用便益比（B/C）は 1.0 を超えており、投資効果も見込まれている。</p> <p>本事業の推進にあたっては、沿線の自治体および住民などから積極的な整備促進要望がなされている。</p> <p>上記により、引き続き事業を推進し早期全線供用を目指すことが必要である。</p>