

一般国道32号 綾南・綾歌・満濃バイパス
再 評 価

平成19年10月12日

国土交通省四国地方整備局

事業再評価に係る資料

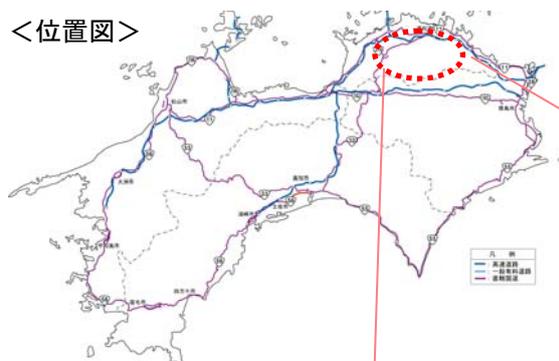
事業名	一般国道 32 号 <small>りょうなん あやうた まんのう</small> 綾南・綾歌・満濃バイパス		事業種別	一般国道
事業の概要	起終点	自： <small>かがわけんたかまつしにしまさきちやう</small> 香川県高松市西山崎町	延長	21.7 km
		至： <small>かがわけんなかとどぐん ちやうそごう</small> 香川県仲多度郡まんのう町十郷	供用済	19.2 km
	事業化	昭和 47、48、63 年度	都市計画決定	昭和 57 年度 (S59. H4 年度変更)
	用地着手	昭和 50 年度	工事着手	昭和 53 年度
全体事業費	665 億円 (うち用地費：234 億円)	計画交通量	14,900～40,200 台/日	

事業の目的

一般国道 32 号は、高松市を起点に、綾川町、丸亀市綾歌町、琴平町、まんのう町を經由して高知市に至る延長 L=138.5km の主要幹線道路である。過去、沿道地域は主に住宅地として発展してきたが、近年は、商業・工業施設などの進出も見られる。

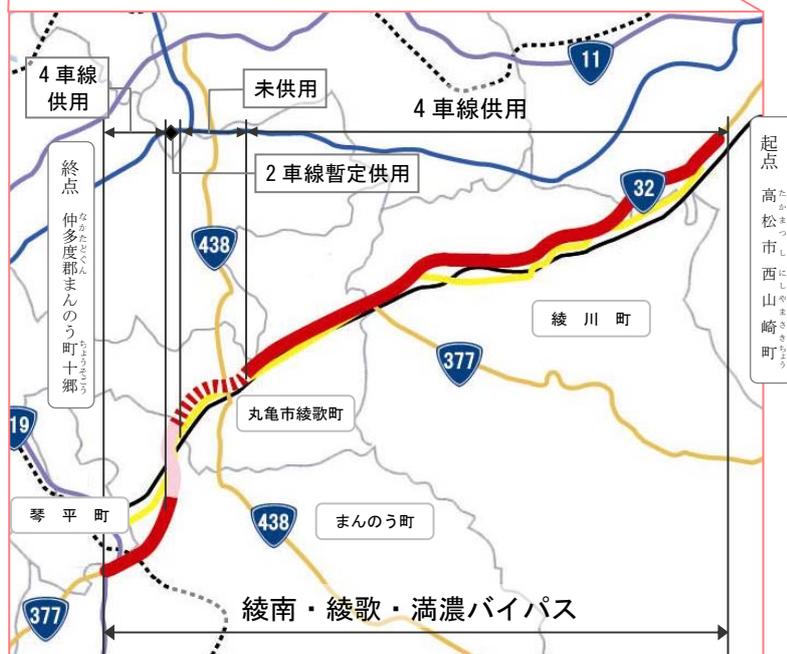
綾南・綾歌・満濃バイパスは、沿道地域の生活環境を改善させ、さらに交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港、港湾のアクセス性の向上などにより地域の文化・経済・産業の発展に貢献する主要幹線道路としての機能向上を目的として計画されたものである。

<位置図>



<拡大図>

凡例	
—	供用区間
- - -	未供用区間 (再評価箇所)
—	暫定供用区間 (再評価箇所)
—	高速道路
—	直轄国道
—	国道
—	旧道
- - -	J R
—	琴電



●事業の進捗状況

事業の進捗	執行済み額（全体） （平成18年度末）	事業費：587億円（進捗率88%） うち用地費：222億円（進捗率95%）
	執行済み額（未整備区間） （平成18年度末）	事業費：31億円（進捗率40%） うち用地費：22億円（進捗率65%）

項目	満濃工区	綾歌工区	綾南工区
事業化	昭和48年度	昭和63年度	昭和47年度
都市計画決定	昭和59年4月	平成4年1月	昭和57年3月
都市計画変更	—	平成14年10月	昭和60年3月
用地着手	昭和63年度	平成4年度	昭和50年度
工事着手	平成2年度	平成10年度	昭和53年度



区間	⑤	④	③	②	①
	区間延長	まんのう町四条 ～まんのう町十郷 2.5km	丸亀市綾歌町岡田上 ～まんのう町四条 2.1km	丸亀市綾歌町岡田東 ～丸亀市綾歌町岡田上 2.5km	綾川町小野 ～丸亀市綾歌町岡田東 3.5km
現状	完成供用済 (4車線)	暫定供用 (2車線)	丸亀市綾歌町岡田東 ～岡田下 (改良工事) 丸亀市綾歌町岡田下 ～岡田上 (橋梁改良工事)	完成供用済 (4車線)	完成供用済 (4車線)
用地買収状況	取得済	取得済	取得済	取得済	取得済
今後の見通し	—	—	H19 0.8km 暫定供用予定 H21 1.7km 暫定供用予定	—	—

○客観的評価指標

指 標		備 考
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比：B/C=2.4 残 事 業：費用便益比：B/C=4.3
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	

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	・現況 305.1千人・時間/年 ・削減時間 127.8千人・時間/年 ・削減率 41.9%
		□ 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	コミュニティバス(新規路線開設)
		■ 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	綾川町～JR 琴平駅(土讃線) ・16分→15分(1分短縮)
		■ 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	琴平町、まんのう町～高松空港 ・53分→52分(1分短縮)
	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	琴平町、まんのう町～高松港 ・48分→47分(1分短縮)
		■ 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	琴平町、まんのう町 にんにく、レタス、なばな
		□ 現道等における、総重量 25 t 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 ² 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	—

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	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A' 路線）の位置づけあり	—	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	—	
		<input type="checkbox"/> 当該道路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）	—	
		<input 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	—	
		<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"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	琴平町、まんのう町～高松市 ・48分→47分（1分短縮）	
	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 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	—	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 国営讃岐まんのう公園 ニューレオマワールド	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—	
	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/日以上全ての当該区間において、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あり	—
<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）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		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	琴平町、まんのう町～県立中央病院 ・48分→47分（1分短縮） 琴平町、まんのう町～香川大学医学部附属病院 ・73分→72分（1分短縮）	
3. 安全		安全な生活環境の確保	<input 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	—
	<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		—	

政策目標		指 標	備 考
大項目	中項目		
3. 安全	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	第一次輸送確保路線に指定されている
		<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	—
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CO ₂ 排出量	CO ₂ 排出削減量：4300 t/年 0.4%削減
	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NO ₂ 排出削減率	排出削減量：29.9 t/年 40%削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	排出削減量：2.8 t/年 39%削減
		<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事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"/> 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	—
	その他	<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期待される	—

事業を巡る社会情勢等の変化	◇事業の効果や必要性を評価するための指標当該項目
	<p>■活力ー円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失削減時間 : 127.8 千人・時間/年 ・渋滞損失削減率 : 41.9% ・一般国道 32 号を利用するコミュニティバスの所要時間短縮および増便により利便性が向上 ・綾川町から特急停車駅(JR 土讃線琴平駅)へのアクセス向上 ・高松空港 (第2種 A 級) へのアクセス向上 <p>■活力ー物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高松港 (重要港湾) へのアクセス向上 ・農産品の流通の利便性が向上 <p>■活力ー国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・琴平町、まんのう町から県庁所在地であり、香川の中心都市である高松市へのアクセス向上 <p>■活力ー個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・金刀比羅宮、国営讃岐まんのう公園、ニューレオマワールドなどの香川の主要観光地へのアクセス向上 <p>■暮らしー安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・琴平町、まんのう町から三次医療施設 (県立中央病院、香川医大病院) へのアクセス向上 <p>■安全ー災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・香川県地域防災計画において、一般国道 32 号は第一次輸送確保路線に指定されている。 <p>■環境ー地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂ (二酸化炭素) 排出量が削減 ・CO₂ (二酸化炭素) 排出量削減量 : 4,300 t / 年 削減率 : 0.4% <p>■環境ー生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO₂ (二酸化窒素)、SPM (浮遊粒子状物質) 排出量が削減 ・NO₂ (二酸化窒素) 排出量削減量 : 29.9 t / 年 削減率 : 40% ・SPM (浮遊粒子状物質) 排出量削減量 : 2.8 t / 年 削減率 : 39%
	○事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等
	<p>■広域交通網</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 16 年 3 月、国道 11 号高松東道路・高松市前田東～高松市檀紙町間 6 車線供用開始 <p>■市町村合併 (香川県における市町村合併の経緯)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ さぬき市 H14. 4. 1 津田町・大川町・志度町・寒川町・長尾町 ・ 東かがわ市 H15. 4. 1 引田町・白鳥町・大内町 ・ 丸亀市 H17. 3. 22 丸亀市・綾歌町・飯山町 ・ 高松市 H17. 9. 26 高松市・塩江町 ・ 観音寺市 H17. 10. 11 観音寺市・大野原町・豊浜町 ・ 三豊市 H18. 1. 1 高瀬町・山本町・三野町・豊中町・詫間町・仁尾町・財田町 ・ 高松市 H18. 1. 10 高松市・牟礼町・庵治町・香川町・香南町・国分寺町 ・ まんのう町 H18. 3. 20 琴南町・満濃町・仲南町 ・ 小豆島町 H18. 3. 21 内海町・池田町 ・ 綾川町 H18. 3. 21 綾上町・綾南町 <p style="text-align: center;">※太字は、沿道市町村</p> <p>■観光施設の開園 (H13 閉鎖)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ H13 閉鎖のレオマワールドを H16. 4 にリニューアルオープン <p>■大規模小売店の出店</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 綾南・綾歌・満濃バイパス沿道 (綾歌郡綾川町萱原) に大型ショッピングセンター (延べ床面積 117,000 m²) が出店を予定

事業の投資効果	<p>○事業全体の投資効率性（基準年：平成 19 年度，供用形態別に 40 年間で算出） 費用便益費：B/C=2.4 総費用（C）：960 億円（事業費及び維持管理費） 総便益（B）：2289 億円 経済的純現在価値（ENPV）：1329 億円 経済的内部収益率（EIRR）：9.4%</p> <p>○残事業の投資効率性（基準年：平成 19 年度，供用形態別に 40 年間で算出） 費用便益費：B/C=4.3 総費用（C）：55 億円（事業費及び維持管理費） 総便益（B）：234 億円 経済的純現在価値（ENPV）：180 億円 経済的内部収益率（EIRR）：140.0%</p>
コスト縮減や代替案等	<p>◎コスト縮減及び周辺環境対策 プレキャスト・アーチカルバート工法（テクスパン工法）採用により、工事期間の短縮による工事コストの縮減を図っている。</p>
地方公共団体の意見	<p>○事業の推進にあたっては、周辺の自治体等から整備促進の陳情や積極的な事業促進要望が出されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道高松琴平豊浜間整備促進期成同盟会 構成市町村 （高松市、観音寺市、豊浜町、大野原町、高瀬町、山本町、財田町、仲南町、琴平町、満濃町、綾歌町、綾上町、綾南町、国分寺町（昭和 47 年当時） <p>○丸亀市（旧綾歌町）より一般国道 32 号整備促進の要望有り</p>
対応方針	<p><u>事務局案 事業継続</u> （理由）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 本事業は、綾川町（旧綾南町）、丸亀市（旧綾歌町）、まんのう町における交通混雑の解消と、交通安全の確保を図るものである。 ② 一般国道 32 号は、四国内の重要な流通経路となっており、四国全域の発展のために必要な事業である。 ③ 本事業の沿道地域には金刀比羅宮、国営讃岐まんのう公園といった観光資源をかかえており、これらの観光地へのアクセス性を向上させ、香川県の観光産業の活性化を支援するものである。 <ul style="list-style-type: none"> ・以上により、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。

一般国道32号 綾南・綾歌・満濃バイパス

目 次

1. 事業の目的	1
1-1. 業務の目的	1
1-2. 事業計画諸元	2
2. 事業の主な経緯と進捗状況	3
3. 道路の現況と課題	4
3-1. 道路交通の現況	4
4. 事業の効果	11
4-1. 活 力 — 円滑なモビリティの確保	12
4-2. 活 力 — 物流効率化の支援	17
4-3. 活 力 — 国土・地域ネットワークの構築	19
4-4. 活 力 — 個性ある地域の形成	20
4-5. 暮らし — 安全で安心できる暮らしの確保	22
4-6. 暮らし — 歩行者・自転車のための生活空間の形成	25
4-7. 安 全 — 災害への備え	26
4-8. 環 境 — 地球環境の安全	27
4-9. 環 境 — 生活環境の改善・保全	28
5. 費用便益分析	29
6. コスト縮減と代替案等	31
7. 地方公共団体等の意見	32
8. 新聞記事	33

平成19年10月12日

国土交通省四国地方整備局

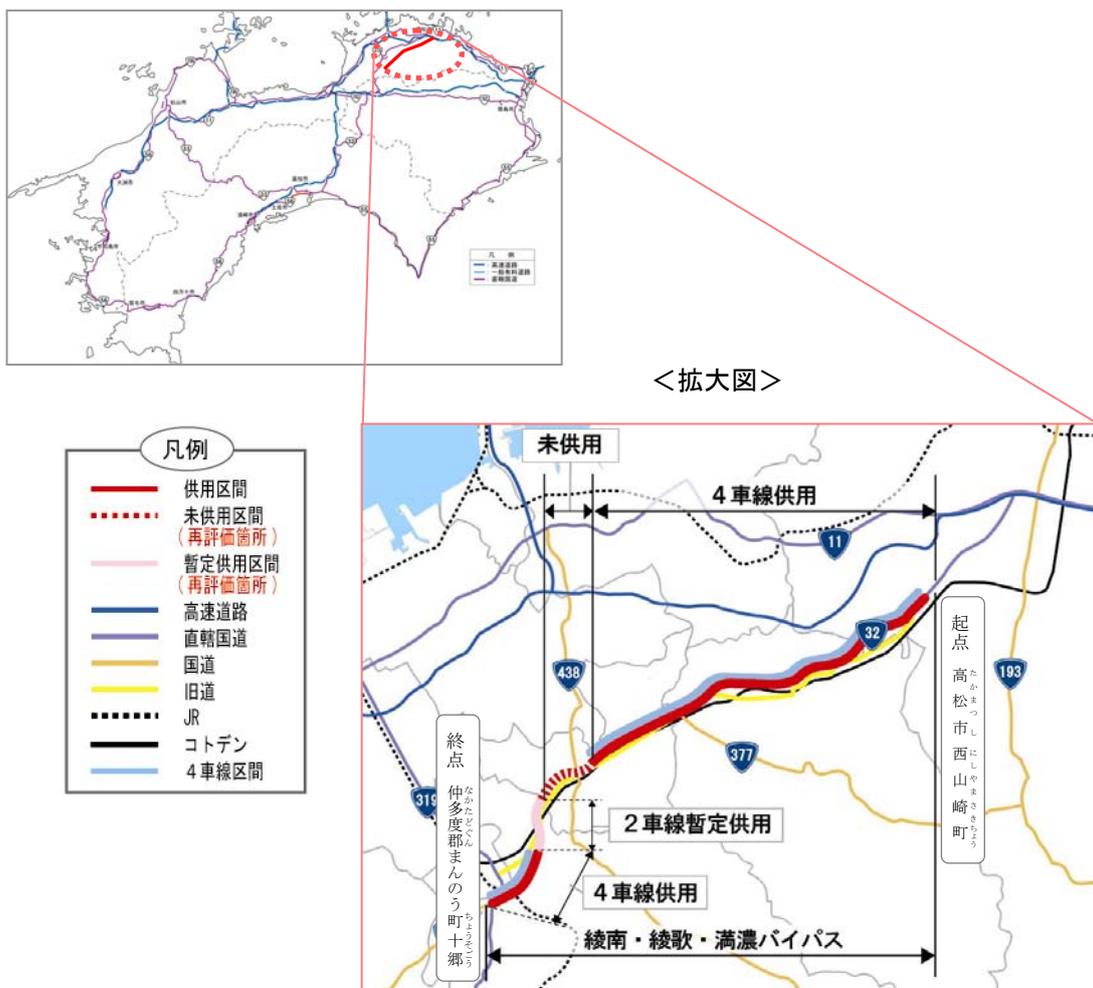
1. 事業概要

1-1. 事業の目的

一般国道 32 号は、高松市を起点に、綾川町、丸亀市綾歌町、琴平町、まんのう町を
経由して高知市に至る延長 L=138.5km の主要幹線道路である。過去、沿道地域は主に住
宅地として発展してきたが、近年は、商業・工業施設などの進出も見られる。

綾南・綾歌・満濃バイパスは、沿道地域の生活環境を改善させ、さらに交通流の円滑
化と交通安全の確保、都市間及び空港、港湾のアクセス性の向上などにより地域の文
化・経済・産業の発展に貢献する主要幹線道路としての機能向上を目的として計画され
たものである。

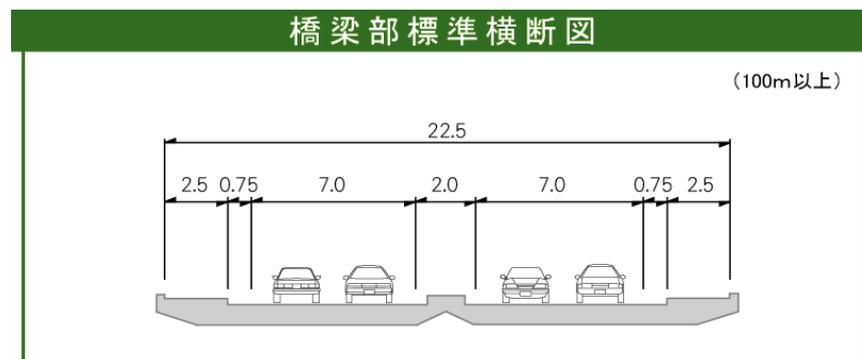
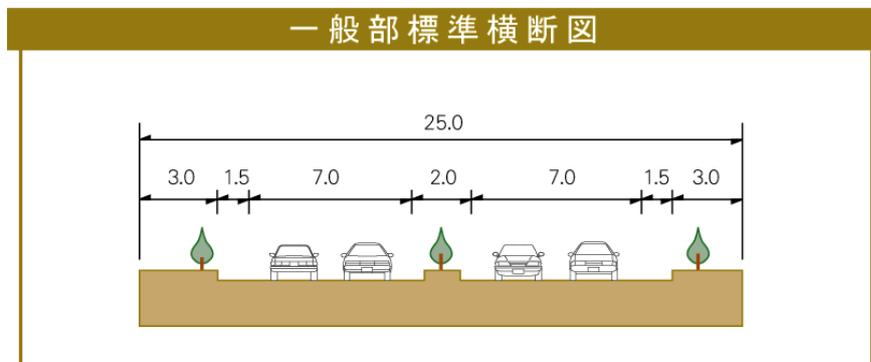
【 綾南・綾歌・満濃バイパス事業位置図 】



1-2. 事業計画諸元

- ・ 事業名：一般国道32号 綾南・綾歌・満濃バイパス
- ・ 計画区間：香川県高松市西山崎町～香川県仲多度郡まんのう町十郷
- ・ 計画延長：L=21.7 km
- ・ 構造規格：第3種第1級、第3種第2級
- ・ 車線数：4車線
- ・ 計画幅員：W=24.0m, 25.0 m

	満濃工区	綾歌工区	綾南工区
起点	丸亀市綾歌町岡田上	丸亀市綾歌町栗熊東	高松市西山崎町
終点	仲多度郡まんのう町十郷	丸亀市綾歌町岡田上	綾歌郡綾川町小野
延長	4.6km	6.0km	11.1km
道路規格	第3種第1級	第3種第2級	第3種第1級
車線数	4車線	4車線	4車線



2. 事業の主な経緯と進捗状況

項目	工区名	満濃工区	綾歌工区	綾南工区
事業化		昭和48年度	昭和63年度	昭和47年度
都市計画決定		昭和59年4月	平成4年1月	昭和57年3月
都市計画変更		—	平成14年10月	昭和60年3月
用地着手		昭和63年度	平成4年度	昭和50年度
工事着手		平成2年度	平成10年度	昭和53年度



区間	⑤	④	③	②	①
	区間延長	まんのう町四条 ～まんのう町十郷	丸亀市綾歌町岡田上 ～まんのう町四条	丸亀市綾歌町岡田東 ～丸亀市綾歌町岡田上	綾川町小野 ～丸亀市綾歌町岡田東
現状	完成供用済 (4車線)	暫定供用 (2車線)	丸亀市綾歌町岡田東 ～岡田下 (改良工事) 丸亀市綾歌町岡田下 ～岡田上 (橋梁改良工事)	完成供用済 (4車線)	完成供用済 (4車線)
用地買収状況	取得済	取得済	取得済	取得済	取得済
今後の見通し	—	—	H19 0.8km 暫定供用予定 H21 1.7km 暫定供用予定	—	—

3. 道路の現況と課題

3-1. 道路交通の現況

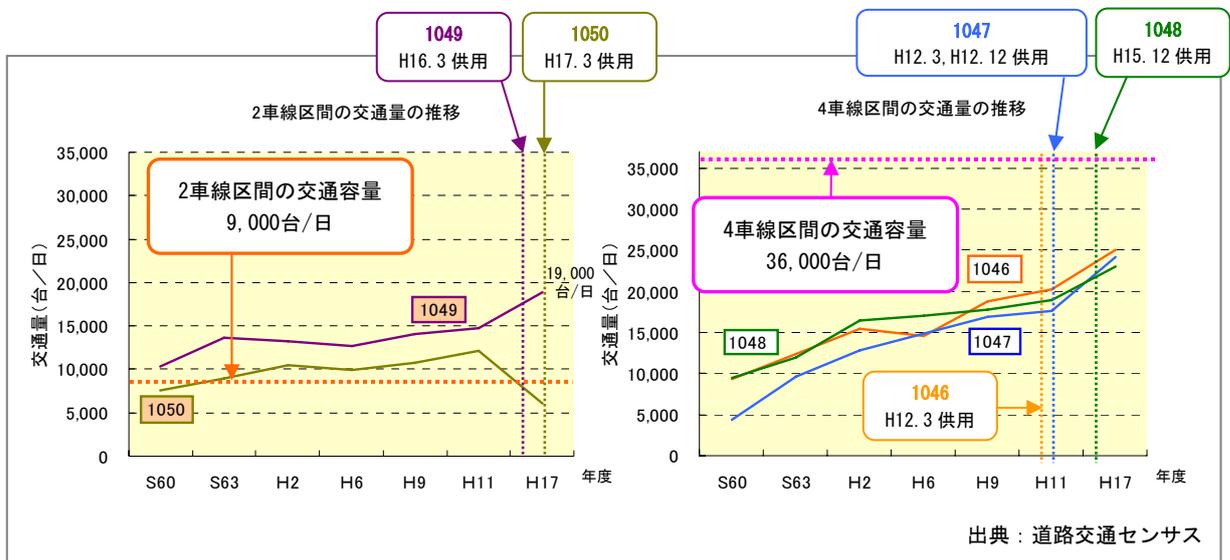
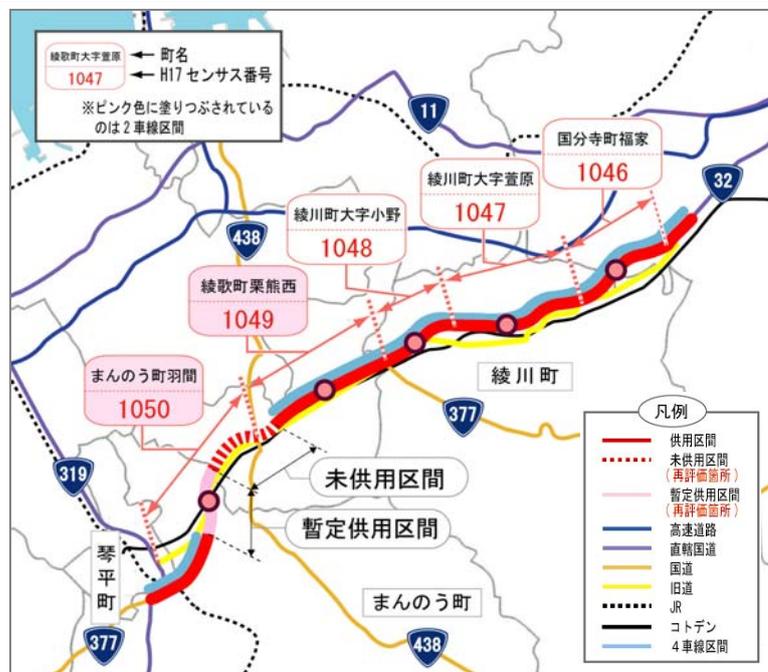
(1) 自動車交通量の現況

1) 道路交通センサスによる自動車交通量の推移

【バイパス未供用区間の現道では自動車交通量が交通容量を大きく上回っている】

- ・バイパスが未供用である丸亀市綾歌町栗熊西（センサス区間 1049）の2車線区間では自動車交通量が19,000台に達し、交通容量を大きく上回っている。
- ・一方、まんのう町羽間（センサス区間 1050）は満濃工区の整備（H17.3 供用）により、旧道区間となったため、自動車交通量は交通容量以下まで減少している。

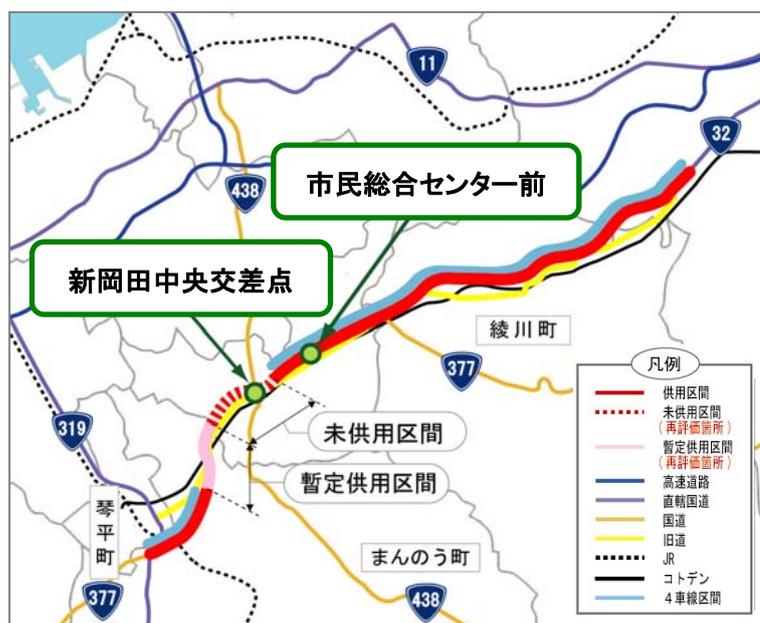
綾歌・綾南・満濃バイパスの交通量が年々増加している理由は、4車線整備による走行性の向上により、周辺道路からの交通量が転換しているためである。



2) 交通調査結果による自動車交通量の推移 (H17~H19)

【H19 ではバイパス未供用区間の現道のみ自動車交通量が交通容量を上回っている】

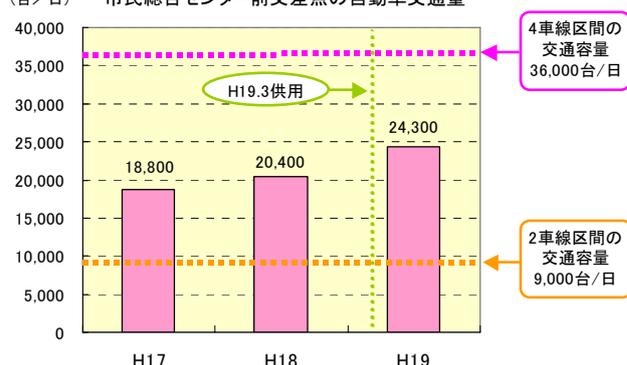
- ・市民総合センター前交差点は、綾歌工区内の丸亀市綾歌町栗熊東～岡田東間 (L=2.5km, H19.3 供用) の4車線整備により、H19 時点で自動車交通量は交通容量以下となっている。
- ・一方、バイパス未供用区間の現道側にあたる新岡田中央交差点 (2車線区間) では、H19 時点でも自動車交通量は交通容量を大きく上回っている。



新岡田中央交差点の自動車交通量



市民総合センター前交差点の自動車交通量



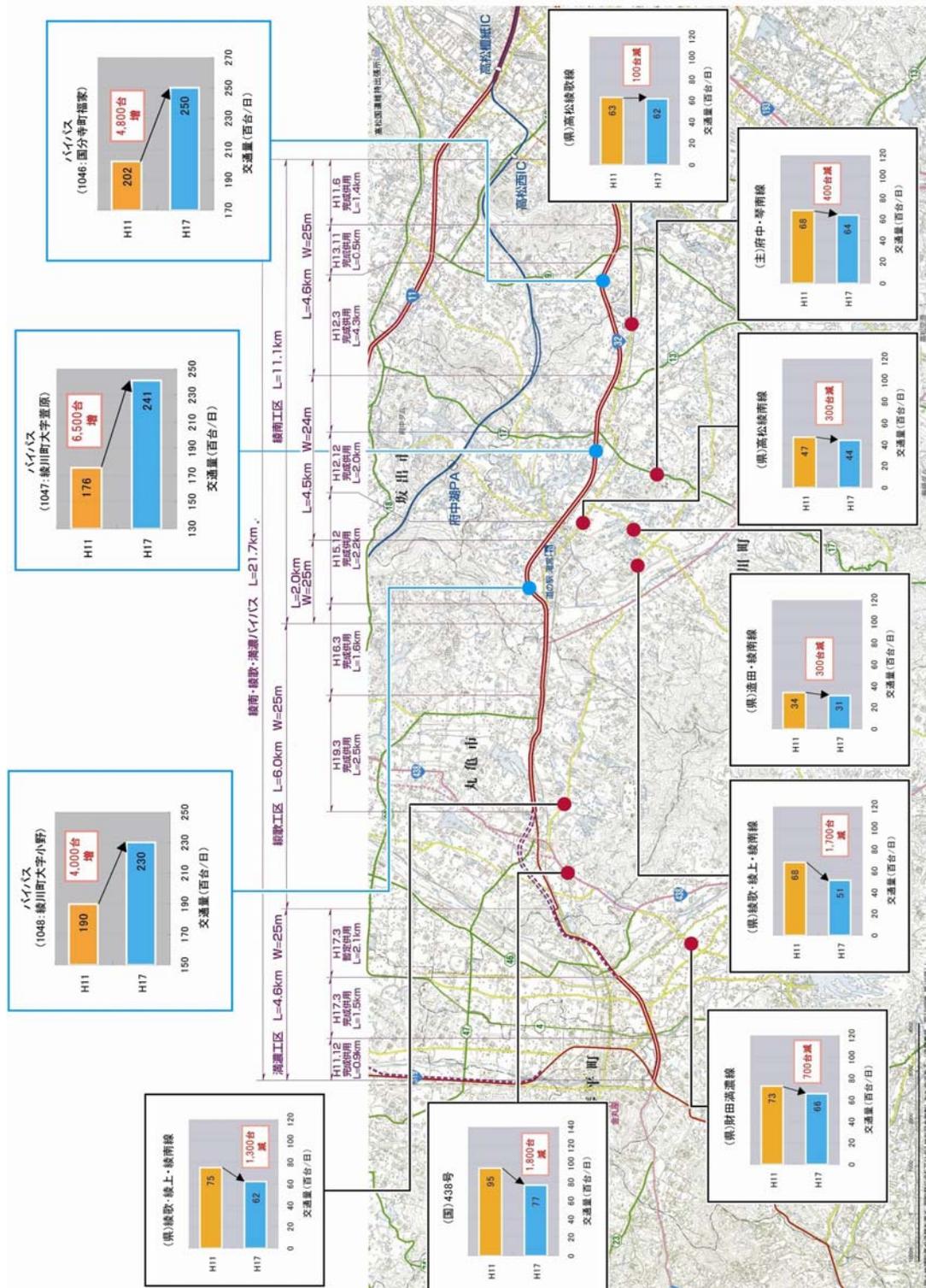
出典：平成 17 年度 5 月交通量調査結果 新岡田中央交差点 (H17. 5. 17)・市民総合センター前 (H17. 5. 3)
 平成 18 年度 5 月交通量調査結果 新岡田中央交差点 (H18. 5. 24)・市民総合センター前 (H18. 5. 4)
 平成 19 年度 5 月交通量調査結果 新岡田中央交差点 (H19. 5. 16)・市民総合センター前 (H19. 5. 4)

3) バイパス周辺道路の交通量の変化

バイパス整備(4車線化)により、周辺道路の交通量はバイパスに転換している。

4車線化前(H11)と4車線化後(H17)の交通量の比較

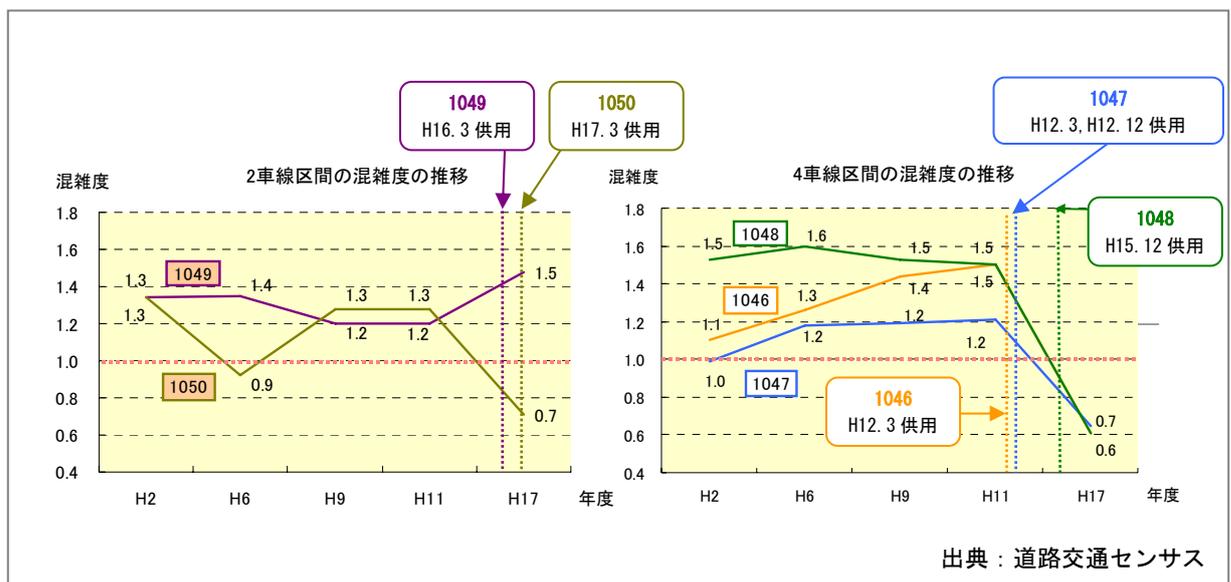
旧国道32号である県道高松綾南線はバイパスの整備前後で約100台/日～300台/日程度減少している。さらに、バイパスに平行する県道綾歌・綾上・綾南線については、約1,300台/日～1700台/日と減少しているが、バイパスの交通量は、約4,000台/日～6,500台/日増加している。



(2) 混雑の現状

【バイパス未供用区間の2車線区間のみ混雑が生じている】

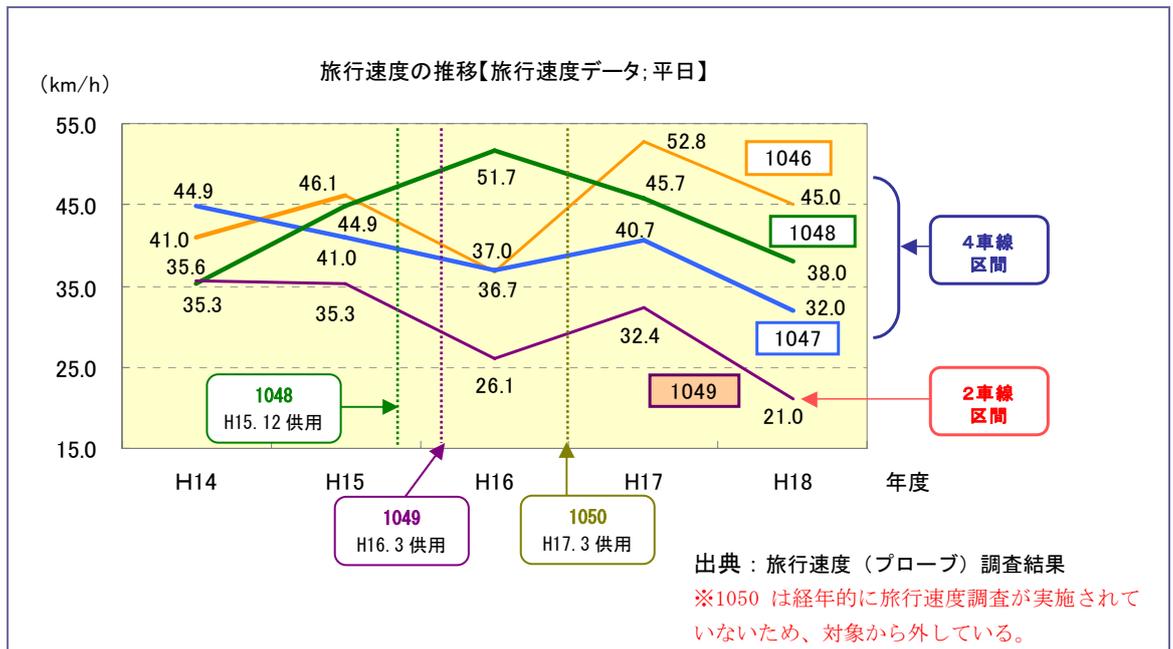
・バイパスが未供用である2車線区間（センサス区間1049）のみ、混雑度が1.0を上回っている。



(3) 旅行速度の現状

【2車線区間のピーク時旅行速度は、4車線区間より10km/h遅い】

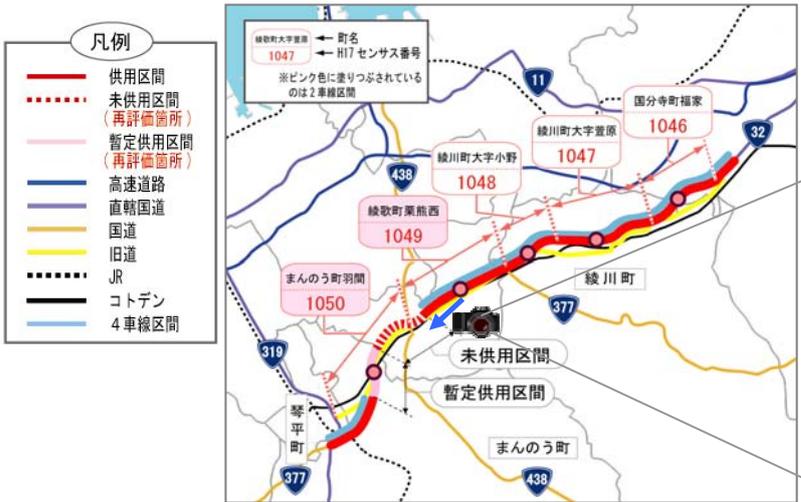
・4車線区間では概ね30km/h以上で走行可能となっているが、バイパスが未供用である2車線区間（センサス番号1049）は20km/h前後の旅行速度となっている。



(4) 交通事故の現状

【バイパス未供用区間の現道における死傷事故率は4車線区間よりかなり高い】

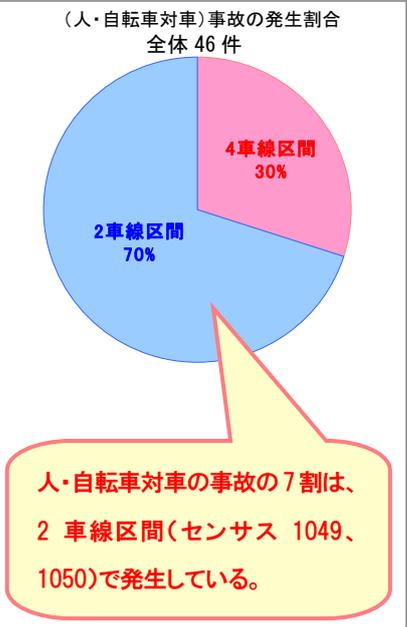
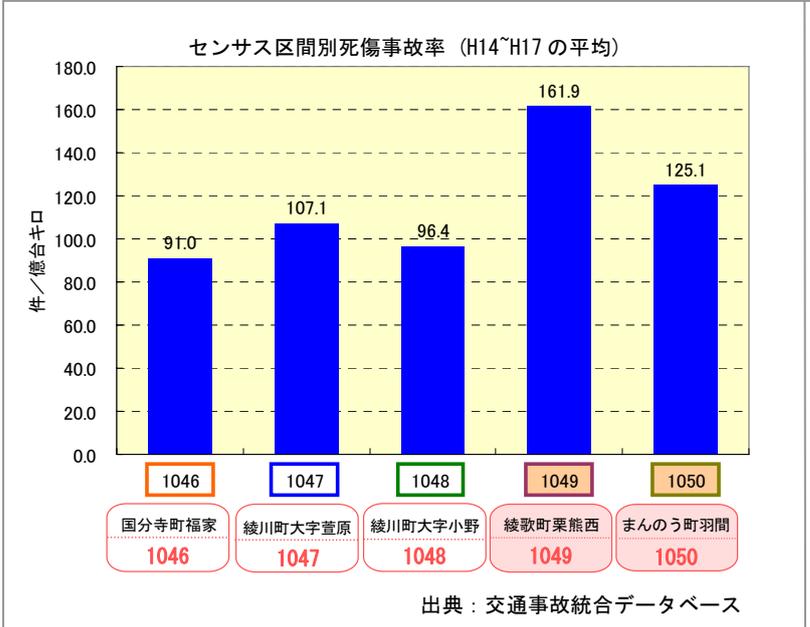
- ・(センサス区間 1048~1050) では、バイパスの4車線化により、死傷事故率が減少している。
- ・バイパスが未供用である2車線区間(センサス番号 1049)の死傷事故率(H14~H17の平均)は161.9件/億台キロで、4車線区間(センサス番号 1046~1048)の1.5~1.8倍となっている。
- ・また、バイパスで発生した人・自転車対車の死傷事故(46件)の約7割(26件)がこの2車線区間(センサス番号 1049、1050)で発生している。



センサス区間別死傷事故率の推移(件/億台キロ)

	H14	H15	H16	H17
1048	96.4	115.6	86.7	86.7
1049	158.6	193.8	171.8	123.3
1050	141.6	132.1	127.4	99.1

2車線区間 (オレンジ色) 4車供用後 (黄色)



(5) 未供用区間に対する地域住民・沿道企業の意見

【“混雑している”、“せまい”、“大型車が多い”が未供用区間での意識】

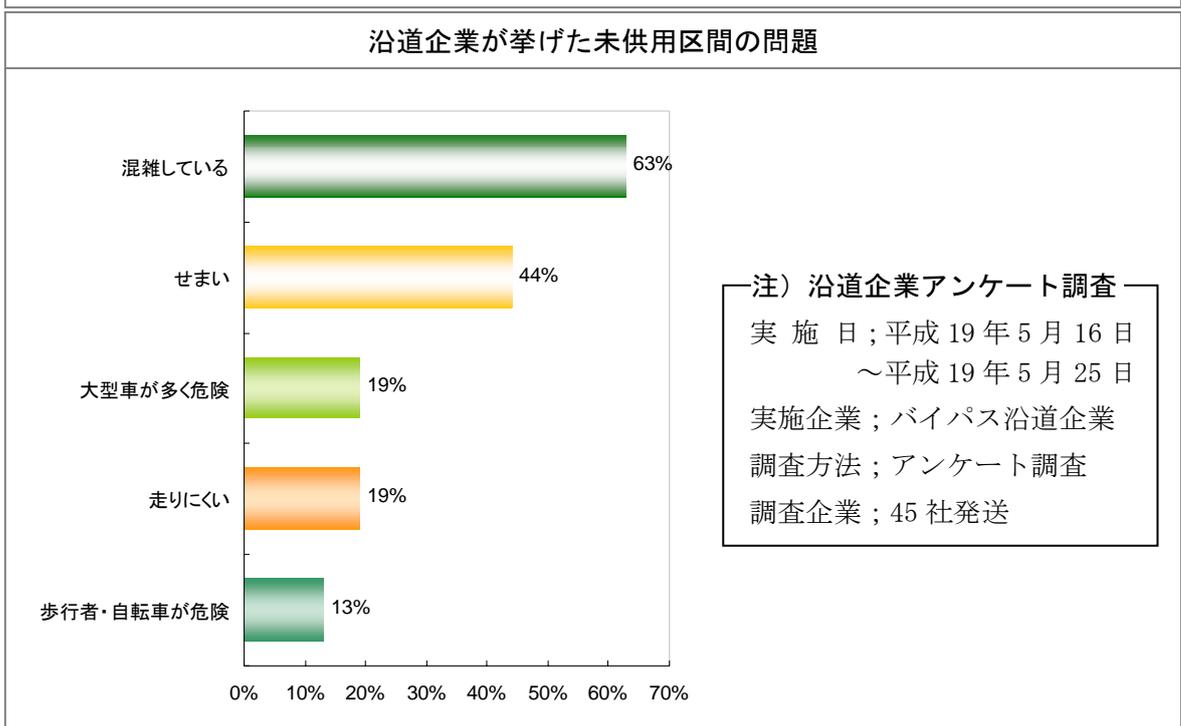
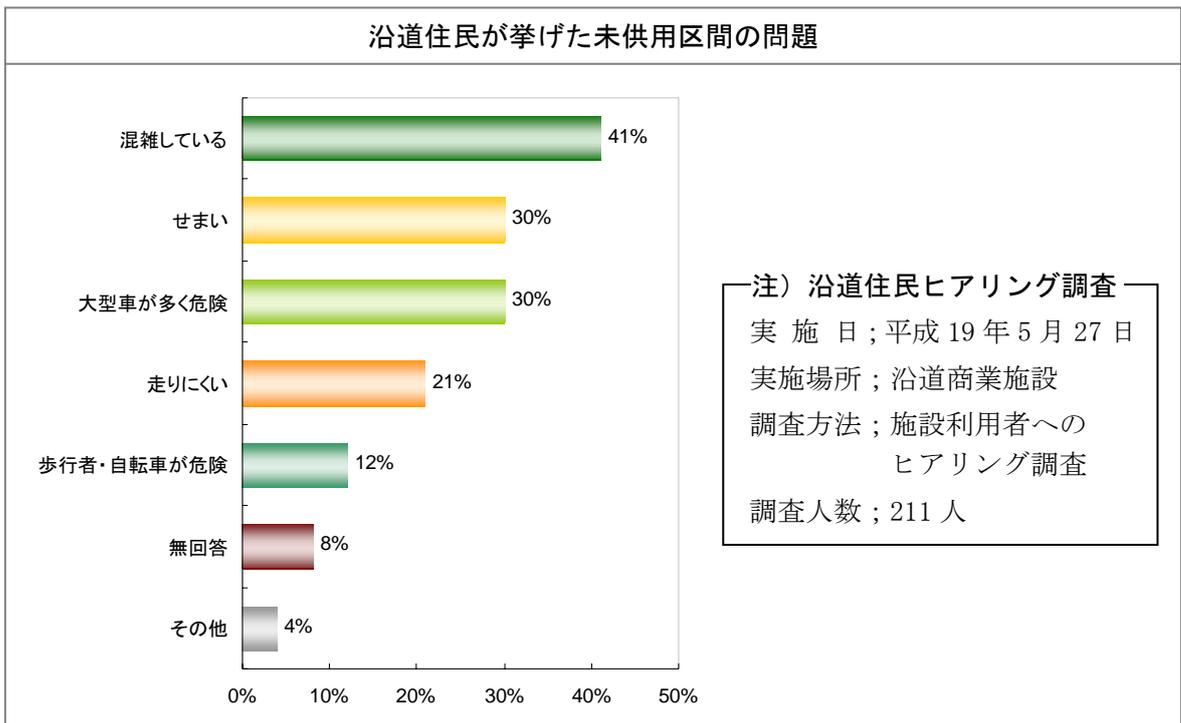
平成 19 年度に沿道住民及び沿道企業を対象に実施したヒアリングの結果、以下のような意識であることが分かった。

【沿道住民】

- ・沿道住民が挙げた未供用区間の主な問題は、“混雑している”、“大型車が多く危険”、“せまい”と考えている。

【沿道企業】

- ・沿道企業の挙げた未整備区間の主な問題は、“混雑している”、“せまい”と考えている。



4. 事業の効果

綾南・綾歌・満濃バイパスの整備により期待される効果

地域活性力の向上

- ◎円滑なモビリティの確保……………P. 12～16
 - ・ 綾南・綾歌・満濃バイパスの渋滞損失時間が減少する
 - ・ 路線バスの定時性の確保、所要時間の短縮、増便などの利便性の向上が期待できる。
 - ・ 特急停車駅JR琴平駅（JR土讃線）へのアクセスが向上する。
 - ・ 第2種空港「高松空港」へのアクセスが向上する。
- ◎物流効率化の支援……………P. 17～18
 - ・ 重要港湾「高松港」へのアクセスが向上する。
 - ・ 高松中央市場、東京中央市場、大阪中央市場に農産物の流通が円滑になる。
- ◎国土・地域ネットワークの構築……………P. 19
 - ・ 日常生活圏中心都市へのアクセス向上。
- ◎個性ある地域の形成……………P. 20～21
 - ・ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。

暮らしの向上

- ◎安全で安心できる暮らしの確保……………P. 22～24
 - ・ 三次医療施設へのアクセス向上。
- ◎歩行者・自転車のための生活空間の形成……………P. 25
 - ・ 地域生活の安全・安心の向上。

安全性の向上

- ◎災害への備え……………P. 26
 - ・ 第一次輸送確保路線に指定されている。

環境の向上

- ◎地球環境の保全……………P. 27
 - ・ 自動車からのCO₂排出量を削減する。
- ◎生活環境の改善・保全……………P. 28
 - ・ 自動車からのNO₂、SPM排出量を削減する。
 - ・ 綾南・綾歌・満濃バイパスにおける交通騒音が低減する。

4-1. 活カー円滑なモビリティの確保

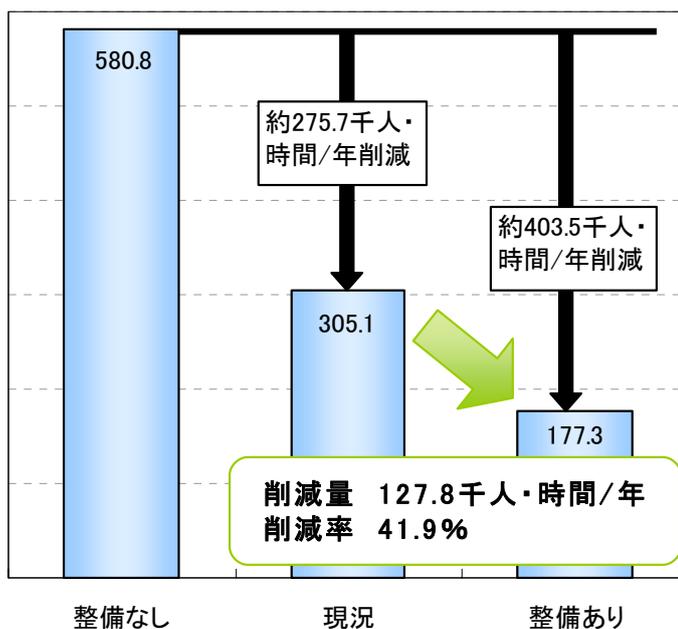
事業中区間の渋滞損失時間を 127.8 千人・時間／年、約 42%削減できる。

(現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率)

綾南・綾歌・満濃バイパスの全線が4車線供用した場合、走行速度が上昇し時間が短縮され、渋滞損失時間を低減する事ができる。

- ・ 渋滞損失時間 (H17実績値) 311.8 千人・時間／年
- ・ 渋滞損失時間 (整備なし) 580.8 千人・時間／年
- ・ 渋滞損失時間 (現況) 305.1 千人・時間／年
- ・ 渋滞損失時間 (整備あり) 177.3 千人・時間／年
- ・ 渋滞損失削減時間 127.8 千人・時間／年 (削減率 41.9%)

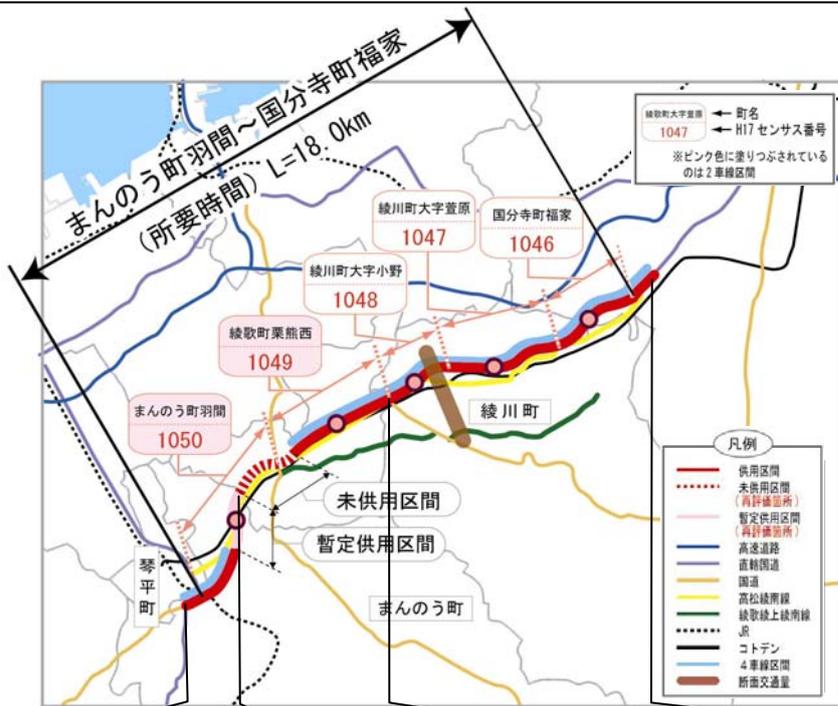
【 渋滞損失時間 】



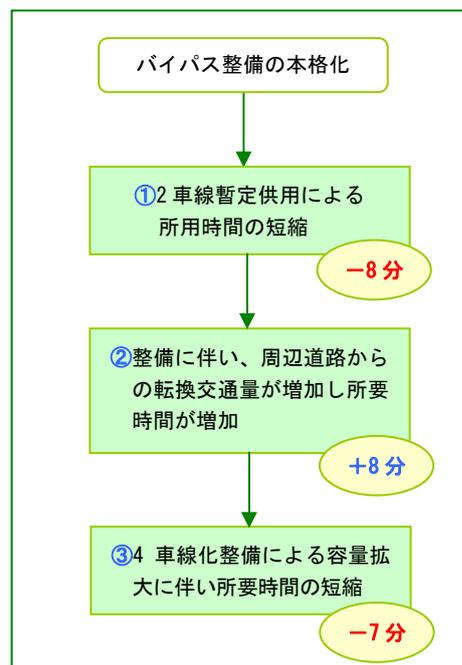
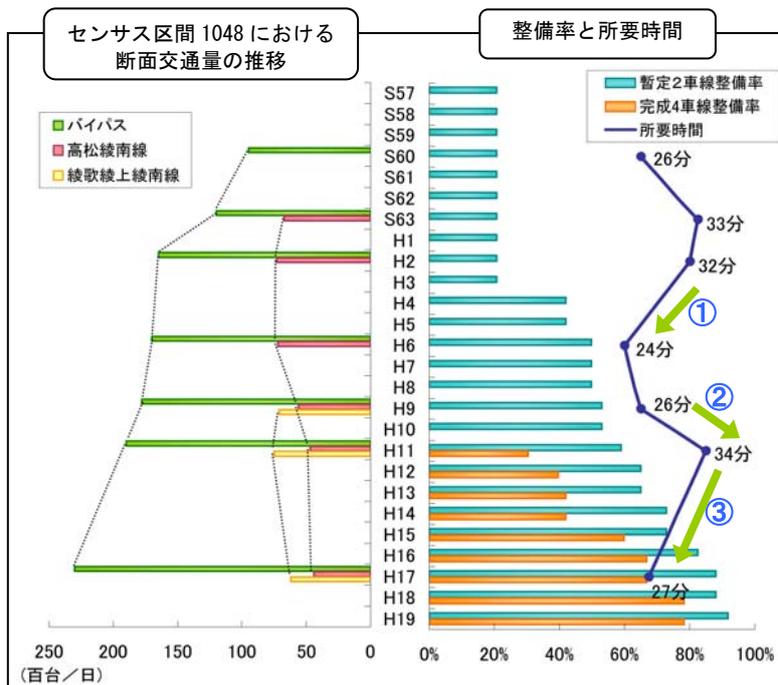
バイパス整備による所要時間の変化(S57~H17):センサス区間での比較

(まんのう町羽間から高松市国分寺町福家間(延長約 18.0km)の所要時間の比較

今までのバイパス整備に伴い、所要時間の短縮効果が見られた。混雑時旅行速度が20km/h未満である区間はないが、今後の全線供用により、更なる時間短縮効果が期待できる。



区間	満濃工区		綾歌工区		綾南工区	
	丸亀市綾歌町岡田上~まんのう町十郷		綾川町小野~丸亀市綾歌町岡田上		高松市西山崎町 ~綾川町小野	
区間延長	4.6km		6.0km		11.1km	
暫定2車線供用	H7.3 L=1.7km H10.3 L=0.7km H17.3 L=2.1km	H13.3 L=1.3km H15.3 L=1.0km H17.12 L=1.2km	S57.12 L=4.5km H4.9 L=4.6km H11.11 L=1.3km H15.3 L=0.7			
4車線供用	H11.12 L=0.9km H17.3 L=1.5km	H16.3 L=1.0km H19.3 L=2.5km	H11.6 L=1.4km H12.3 L=4.3km H12.12 L=2.0km	H13.11 L=0.5km H15.12 L=2.2km H16.3 L=0.7km		



▲所要時間の推移 まんのう町羽間~国分寺町福家間 (L=18.0km)

4-1. 活カー円滑なモビリティの確保

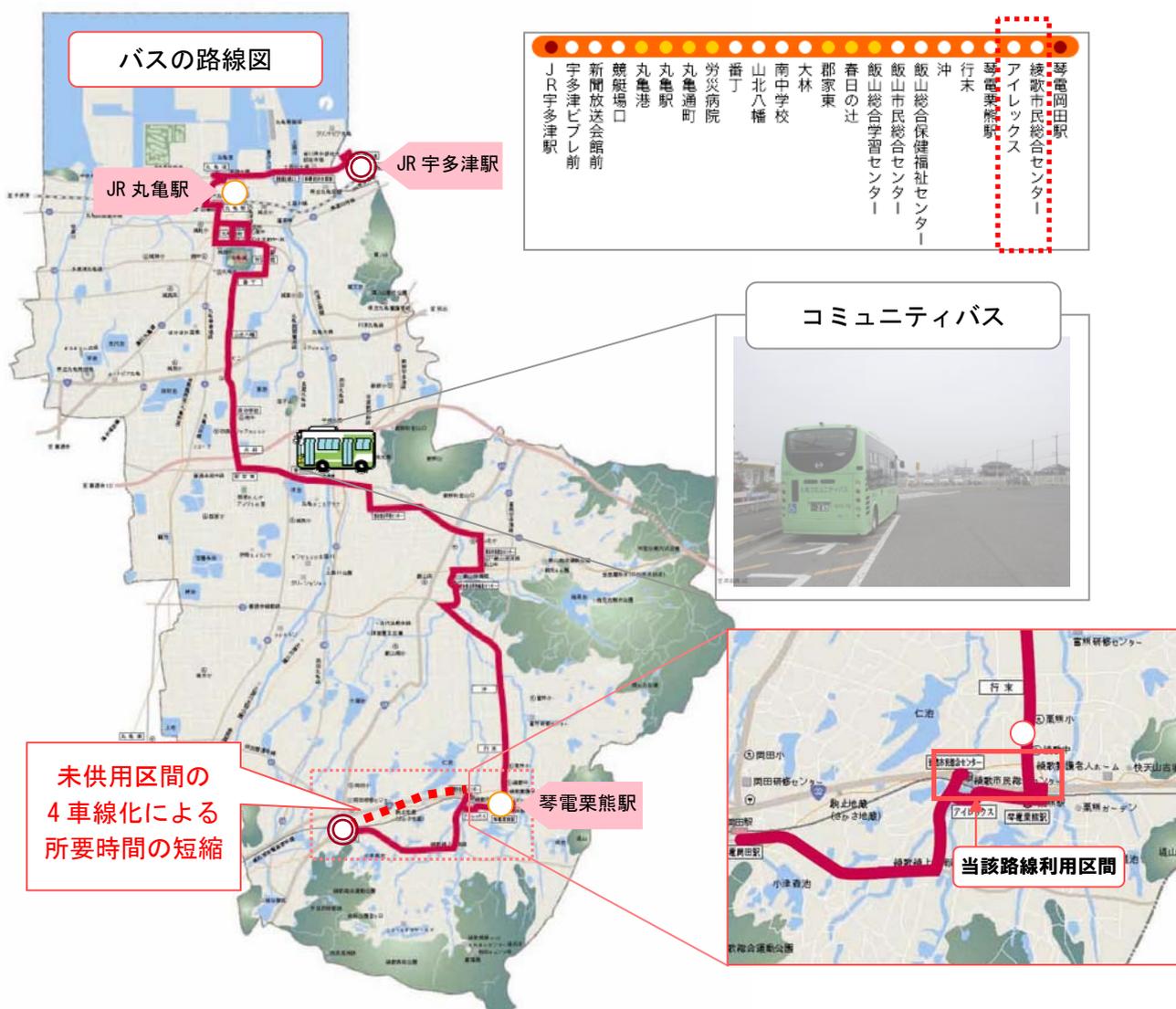
- ・ 綾南・綾歌・満濃バイパス整備により、新規バス路線の開設につながった。
- ・ 未供用区間の整備により国道の交通量が減少し、定時性が確保できれば、バイパス経由にルート変更をする可能性もある。

(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)

綾南・綾歌・満濃バイパスの整備により、H18.4より新たに琴電岡田駅～JR宇多津駅間にコミュニティバス路線が開設された。このバスの起点である琴電岡田駅付近は、バイパスの未供用区間であるため、全線4車線化により、定時性が確保され、増便などのサービス向上が見込まれる。

バス会社へのヒアリング結果より

- ・ バイパス整備により新路線（コミュニティバス）の開設につながった。
- ・ 運行便数往復7便、日平均乗車人数40人程度。
- ・ 今後、バイパスの未供用区間供用により、定時性が確保されれば、バイパス経由にルート変更する可能性もある。
- ・ また、増便などの利用者の利便性向上を考えている。



4-1. 活カー円滑なモビリティの確保

綾川町から特急停車駅(JR土讃線琴平駅)へのアクセス性向上が見込まれる。

【綾川町～JR 琴平駅(土讃線): 16分→15分(1分短縮)】

(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)

琴平町にある JR 琴平駅は、年間乗降客数が 100 万人を超えている。

JR 鉄道駅のない綾川町から、JR 土讃線特急で高知方面に向かうためには、一般国道 32 号綾南・綾歌・満濃バイパスを利用して JR 琴平駅に向かう必要がある。

このため、バイパスの未供用区間の 4 車線化は、交通混雑や旅行速度の低下を改善し、特急停車駅へのアクセス向上を支援する。



JR 琴平駅



【特急停車駅乗降客数】

	乗降客数(人/年)
高松	9,926,832
坂出	4,546,276
宇多津	1,561,677
丸亀	3,675,441
多度津	1,496,569
善通寺	1,400,886
琴平	1,042,753
その他	2,560,523

出典：香川統計年鑑（H15年度版）

4-1. 活力一円滑なモビリティの確保

**琴平町、まんのう町から高松空港(第二種空港)へのアクセス性向上により
にんにくなど地場農産物の市場拡大に流通面で貢献している。**

【琴平町、まんのう町～高松空港:53分→52分(1分短縮)】

(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)

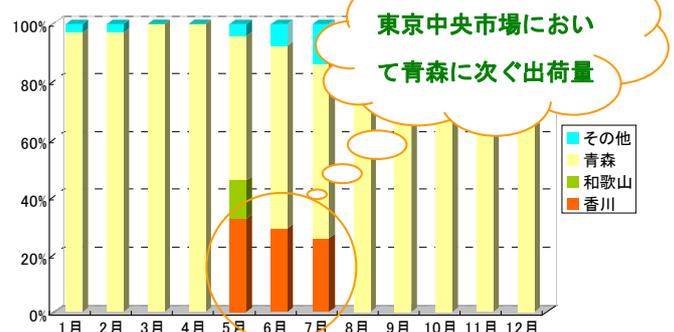
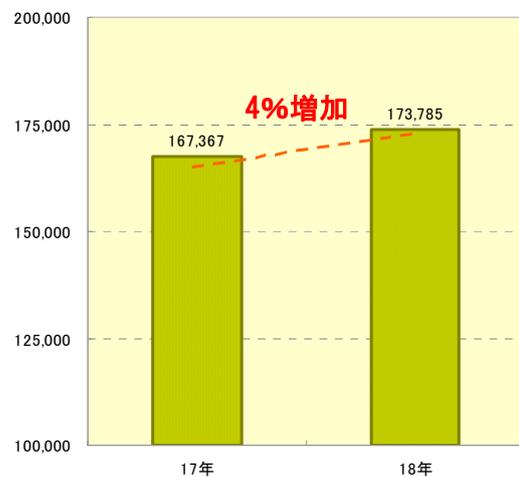
第2種空港である高松空港で特筆すべき点として、貨物輸送量四国一が挙げられる。バイパスの整備により、東京中央市場のニーズに迅速に対応可能となり、にんにくなど地場の農産物の市場拡大が期待できる。

JA 琴平でのヒアリングより

- ・ 香川県のにんにくの収穫量は、全国第2位、特に琴平・まんのう地域は、大きなシェアを持っている。
- ・ 健康ブームもあり、東京中央市場、大阪中央市場からの注文もあり、特に東京中央市場への出荷量が多い。
- ・ **琴平、まんのう地区から高松空港へのアクセスが良くなったため、東京中央市場からのニーズに的確に対応できるようになった。**



(kg) 東京中央市場における香川県産にんにく取扱量



出典：東京中央卸売市場における「にんにく」の年別、月別出荷割合

4-2. 活力—物流効率化の支援

琴平町・まんのう町から重要港湾高松港へのアクセス性向上が見込まれる。

【琴平町、まんのう町～高松港:48分→47分(1分短縮)】

(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)

重要港湾である高松港は、瀬戸内海に浮かぶ島々をはじめ、本州、九州を結ぶさまざまな航路を有し、入港船舶隻数では日本一を誇っている。さらに、貨物取扱量についても全国第7位であることから、四国の海の玄関と言っても過言ではない。

バイパスは、琴平、まんのう町方面から高松港に人や農産物などを運ぶ主たる路線であり、バイパスの整備によりアクセス機能の向上が見込まれる。



貨物取扱量 7位

順位	貨物取扱量 (移出) (t)	
	港湾名	移出
1	苫小牧	39,640,563
2	千葉	37,966,832
3	喜入	32,824,682
4	名古屋	32,792,598
5	北九州	28,825,783
6	水島	27,963,779
7	高松	25,652,939
8	宇野	25,352,885
9	大阪	24,573,498
10	川崎	23,411,182

出典：国土交通省
港湾統計年報（平成16年）

入港船舶隻数 日本一

順位	入港船舶隻数 (内航自動車航送船)	
	港湾名	隻数
1	高松	53,300
2	鹿児島	48,840
3	宇野	48,150
4	広島	33,562
5	竹原	20,924
6	呉	18,575
7	今治	16,142
8	明石	15,918
9	松山	14,877
10	尾道糸崎	14,443

出典：国土交通省
港湾統計年報（平成16年）

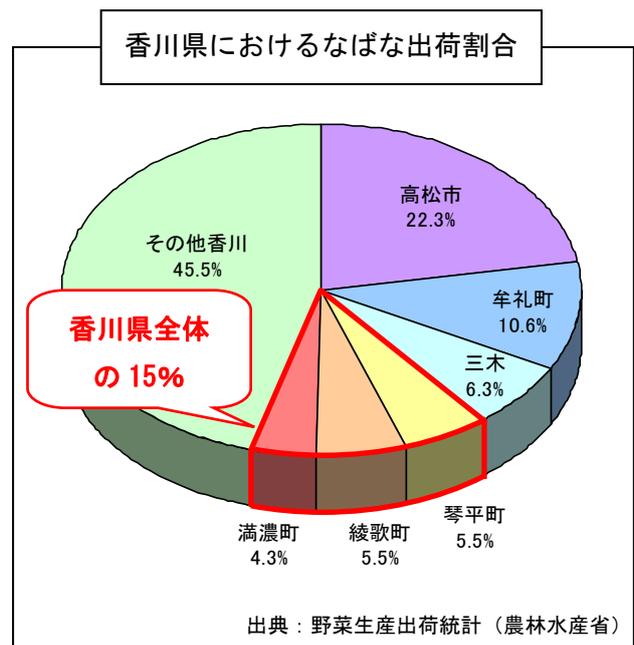
4-2 活カ—物流効率化の支援

にんにく(全国生産量第2位)をはじめ、地場の農産品(なばな:全国生産量第3位、レタス:全国生産量第5位)の高松中央市場、大阪中央市場、東京中央市場の各市場への流通を支援している。

(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)

琴平町、まんのう町は恵まれた地形、温暖な気候により、にんにく、レタス、菜花を中心とした農業が盛んな地区である。特に、にんにくは生産量全国第2位、なばなは全国3位、レタスは全国5位と高い市場占有率を誇る。

これらの地場生産物の流通経路は、高松中央市場、大阪中央市場(高松自動車道)、東京中央市場(高松空港)と拡大しており、その経路の始まりは綾南・綾歌・満濃バイパスが担っている。バイパス整備により、地域の物流拠点施設への搬出入経路や市場へのアクセス道路として地域の地場生産物の流通の利便性向上が見込まれる。



4-3. 活力一国土・地域ネットワークの構築

- ・ バイパス整備により自動車利用での安全性や快適性が向上している。
- ・ 沿道住民の多くは残るバイパス未供用区間の早期整備を期待している。
- ・ また、バイパス全線整備により利用機会は増大することが期待される。

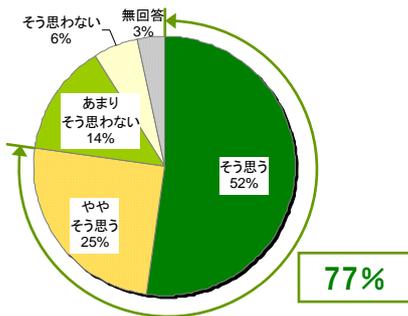
【 琴平町・まんのう町～高松市:48分→47分(1分短縮)】

(日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる)

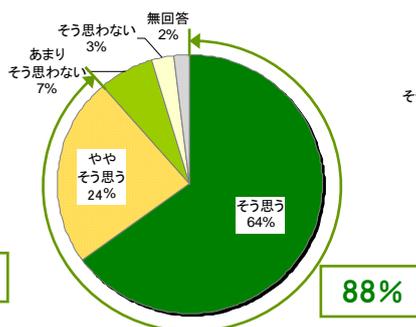
沿道住民へのヒアリング調査結果

- ・ バイパス整備による効果
安全性向上：77%、快適性向上：88%、移動時間短縮：83%
 - ・ 未供用区間の早期整備要請：88%
 - ・ 開通により利用機会が増える：73%
- ⇒ 沿道住民の期待は大きい

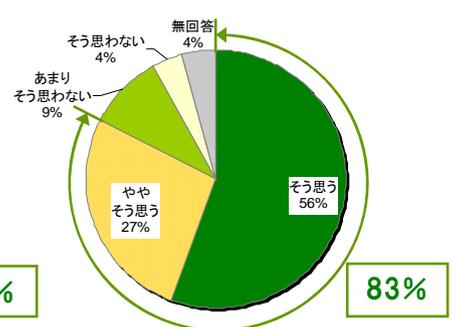
安心して運転できるようになったと思いますか。



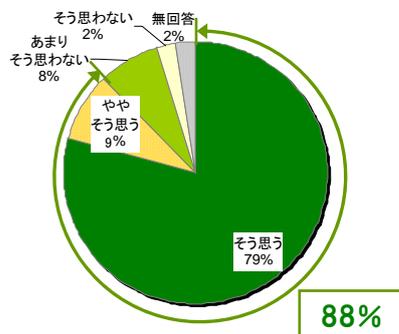
快適に走行できるようになったと思いますか。



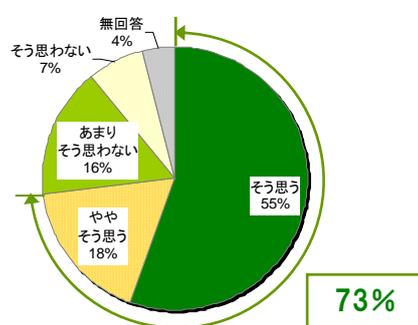
移動時間が短くなったと思いますか。



バイパスの未供用区間が早期に開通すべきと思いますか。



全通したら、利用機会が増えると思いますか。



〔注〕沿道住民ヒアリング調査

実施日；平成19年5月27日

実施場所；沿道商業施設

調査方法；施設利用者への
ヒアリング調査

調査人数；211人

4-4. 活力—個性ある地域の形成

- ・ バイパス整備により沿道企業の商圏が拡大した。
- ・ バイパス整備により大量輸送が可能となり、取り扱い品目が拡大した。
- ・ バイパス整備は沿道企業の営業・運送活動を支援している。

沿道企業へのアンケート結果

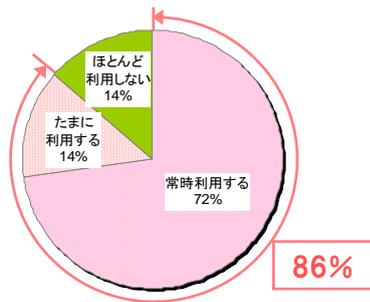
●沿道企業の業務上のバイパス利用について

- ・ 業務で利用する (86%)
- ・ 業務の拡大について：バイパス整備で業務が拡大した (58%)

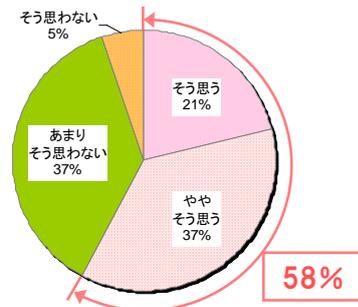
●綾川町（旧綾南町）の製造品出荷額、商品販売額がバイパス整備に伴い増加している。

- ・ 旧綾南町の商品販売額が 13%増加している。 (H16/H14)
- ・ 旧綾南町の製造品出荷額が 2.4%増加している。 (H16/H14)

業務でバイパスを利用しますか



バイパス整備により業務が拡大しましたか



綾南工区沿道地区(旧綾南町) 商品販売額、製造品出荷額



注) 沿道企業アンケート調査

実施日；平成19年5月16日
～平成19年5月25日
実施企業；バイパス沿道企業
調査方法；アンケート調査
調査企業；45社発送
22社回答

出典：商業統計、工業統計



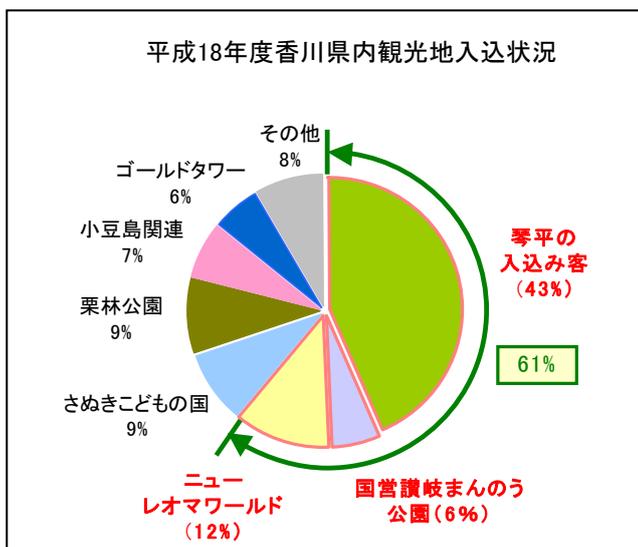
4-4. 活力—個性ある地域の形成

金刀比羅宮、国営讃岐まんのう公園、ニューレオマワールドなどの観光施設へ アクセス強化が見込まれる。

(主要な観光地へのアクセス向上が期待される)

琴平、まんのう、綾歌、綾川地区は、全国的に有名な金刀比羅宮をはじめ、国営讃岐まんのう公園、ニューレオマワールドなど子供から大人まで楽しめる観光スポットが集中している。バイパス整備は、これらの観光スポットを周遊する観光交通に対して、アクセス性、利便性を向上させる。

- ・ 金刀比羅宮、国営讃岐まんのう公園、ニューレオマワールドで香川全体の観光地入り込み者数の約60%（約418万人）の集客力がある。



出展：平成18年度上半期
四国の主要観光地入込状況について
四国運輸局企画観光部観光地域振興課



平成18年度 観光地入込状況 (人)			
金刀比羅宮	国営讃岐まんのう公園	ニューレオマワールド	合計
2,975,000	392,059	808,880	4,175,939

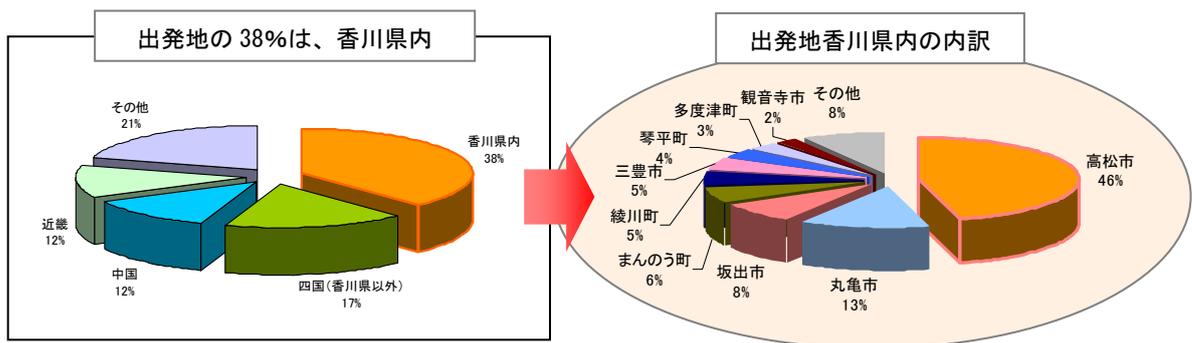
出典：四国運輸局企画観光部

4-5.暮らし—安全で安心できるくらしの確保

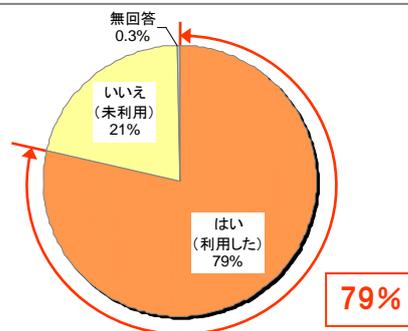
観光客のバイパス未供用区間に対して早期開通への期待は大きい。

観光客へのヒアリング結果より

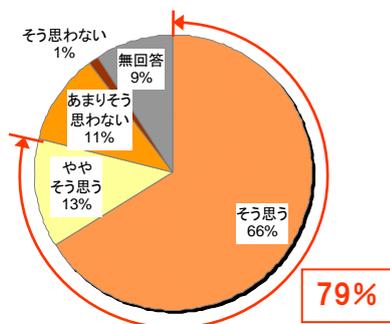
- ・ 香川県発の観光客の 46%は、高松市内からの来訪者である。また、観光客 79%がバイパスを利用したと回答しており、観光地へのアクセスルートとして定着している。
 - ・ 「未供用区間の早期開通を要望（79%）」
 - ・ 「開通により利用機会が増える（75%）」
- ⇒ 観光客の期待は大きい



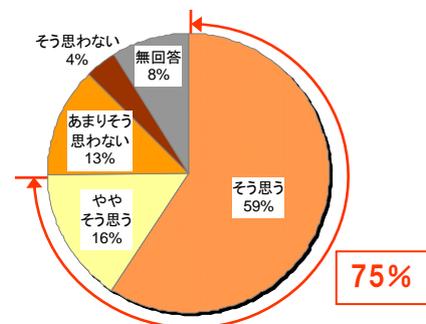
国道 32 号綾南・綾歌・満濃バイパス
を利用してきましたか。



バイパスの未供用区間は早期に開通
すべきだと思いますか。



全通したら利用機会が増えると思
いますか。



注) 観光客へのヒアリング調査

実施日;平成 19 年 4 月 29 日

実施場所;道の駅滝宮、レオマワールド、国営讃岐まんのう公園、
金刀比羅宮

調査方法;観光客へのヒアリング

**琴平町、まんのう町から三次医療施設(香川県立中央病院、香川大学医学部
附属病院)へのアクセス向上が見込まれる。**

- ・琴平町・まんのう町～香川県立中央病院:48分→47分(1分短縮)
- ・琴平町・まんのう町～香川大学医学部附属病院:73分→72分(1分短縮)

(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)

三次医療施設は、心筋梗塞、脳卒中等の一刻を争う重篤救急患者の救命医療を実施している施設であり、香川県内では香川県立中央病院と香川大学医学部附属病院が指定されている。

その緊急性から、各地区の消防署と連携した救急患者搬送体制およびアクセス性の向上が不可欠である。

バイパス整備により、琴平町、まんのう町で発生した救急患者の三次医療施設への搬送時間が短縮し、アクセス向上が見込まれる。



琴平・まんのう町



一般国道 32 号綾南・綾歌・満濃バイパスの整備により二次医療施設である
滝宮総合病院へのアクセス性が向上し、搬送が増加してきている。

(消防署へのヒアリング結果)

現場（火災現場、救急現場）到着、及び病院（二次医療施設）への所要時間の短縮効果

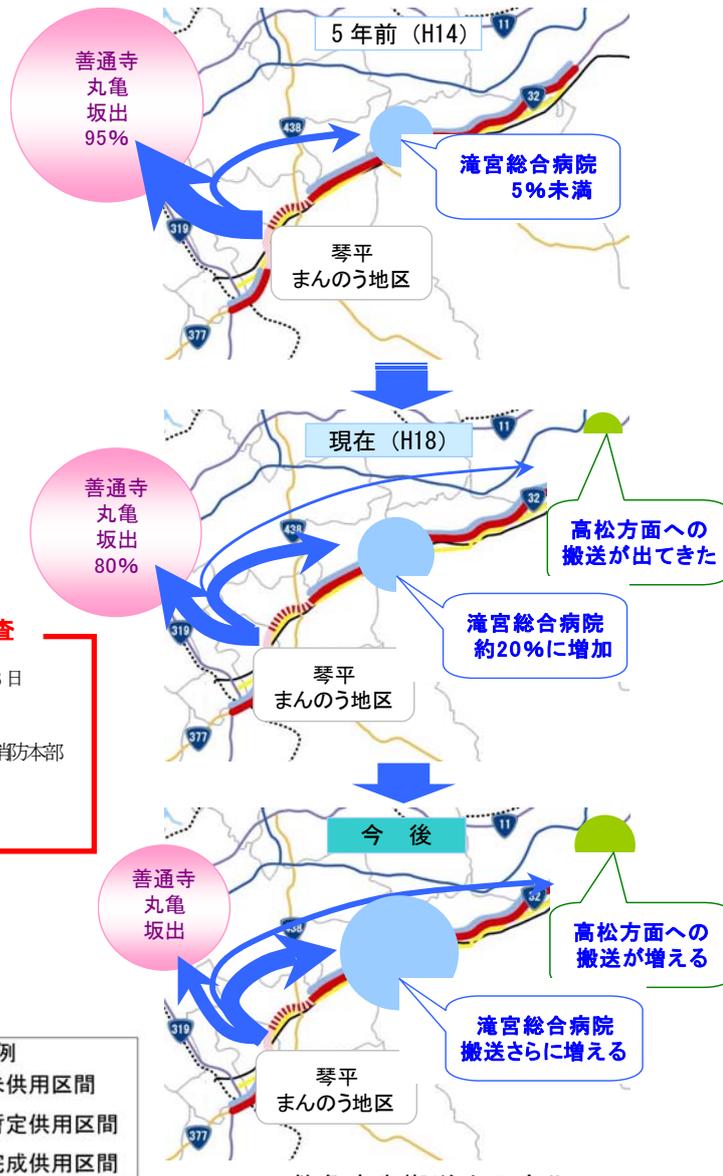
【綾川方面→高松方面】約 5 分～10 分短縮（高松西消防署 綾川分署）

- ・一般民家の火災では、約 8 分で全焼し、隣家に延焼する危険がある。消火活動における約 5 分の火災現場到着時間短縮は、大きな意味がある。

【琴平、まんのう方面→高松方面】約 10 分～15 分短縮（仲多度南部消防本部）

- ・特に、琴平地区では、5 年ほど前までは、善通寺・丸亀・坂出方面への搬送が通常であったが、バイパスの整備により高松方面への所要時間が短縮されたため、綾川町の滝宮総合病院（二次医療施設）への搬送が多くなった（15%増）。
- ・今後、綾南・綾歌・満濃バイパスの整備により、さらに高度な医療施設（三次医療施設）のある高松方面への搬送回数が増加すると予想される。

琴平、まんのう地区からの救急患者搬送先の変化
仲多度南部消防本部ヒアリング結果より



綾南綾歌満濃バイパスの整備

注) 消防署へのヒアリング調査

実施日：平成 19 年 5 月 16 日～5 月 18 日
 実施施設：高松西消防署、綾川東分署
 高松南消防署、仲多度南部消防本部
 実施方法：担当者へのヒアリング
 実施施設数：4 消防署

凡例
 ■■■■■■：未供用区間
 ■■■■■■：暫定供用区間
 ■■■■■■：完成供用区間

▲ 救急患者搬送先の変化

4-6. 暮らし—歩行者・自転車のための生活空間の形成

- ・ バイパス整備により旧道のクルマが減少したことで地域住民の暮らしに対する安全・安心感が向上している。
- ・ また、バイパス整備により鉄道駅へのアクセス面でも安全性が向上している。
- ・ このことから、バイパス未整備区間の整備は整備地域周辺での安全・安心感を向上させることが期待できる。

沿道住民へのヒアリング、鉄道利用者へのヒアリング結果

沿道住民へのヒアリング調査結果

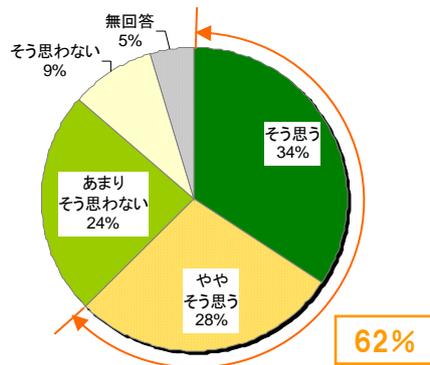
- ・ 日常生活の安全・安心が向上；62%
- ・ その理由は”旧道のクルマが減った”と”自転車・歩行者が安全となった”が大半を占めている。

鉄道利用者へのヒアリング調査結果

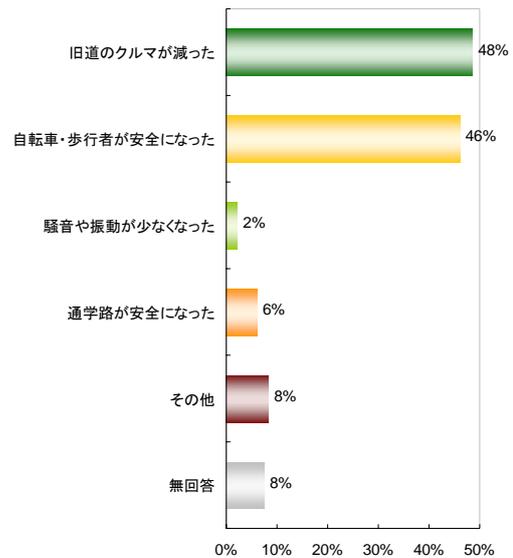
- ・ 鉄道駅へのアクセス手段；自転車・徒歩が58%
- ・ アクセス面での安全性が向上；84%

沿道住民へのヒアリング調査

バイパス整備により、日常生活の安全・安心は増したと思いますか。

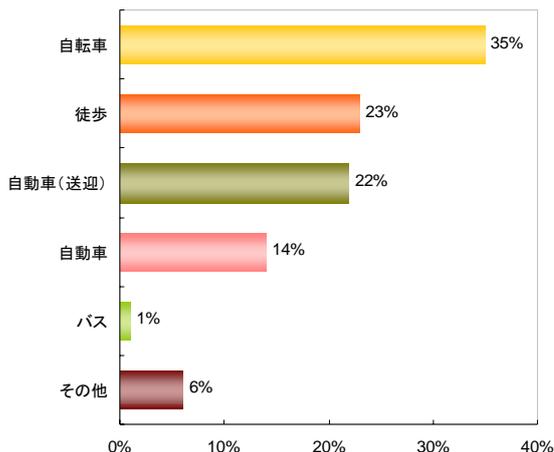


増したと思う理由は何ですか。

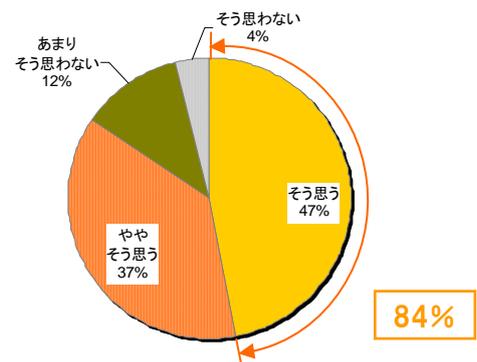


鉄道利用者へのヒアリング調査

鉄道駅までの交通手段は何ですか。



駅までのアクセスに関して安心して利用できるようになったと思いますか。

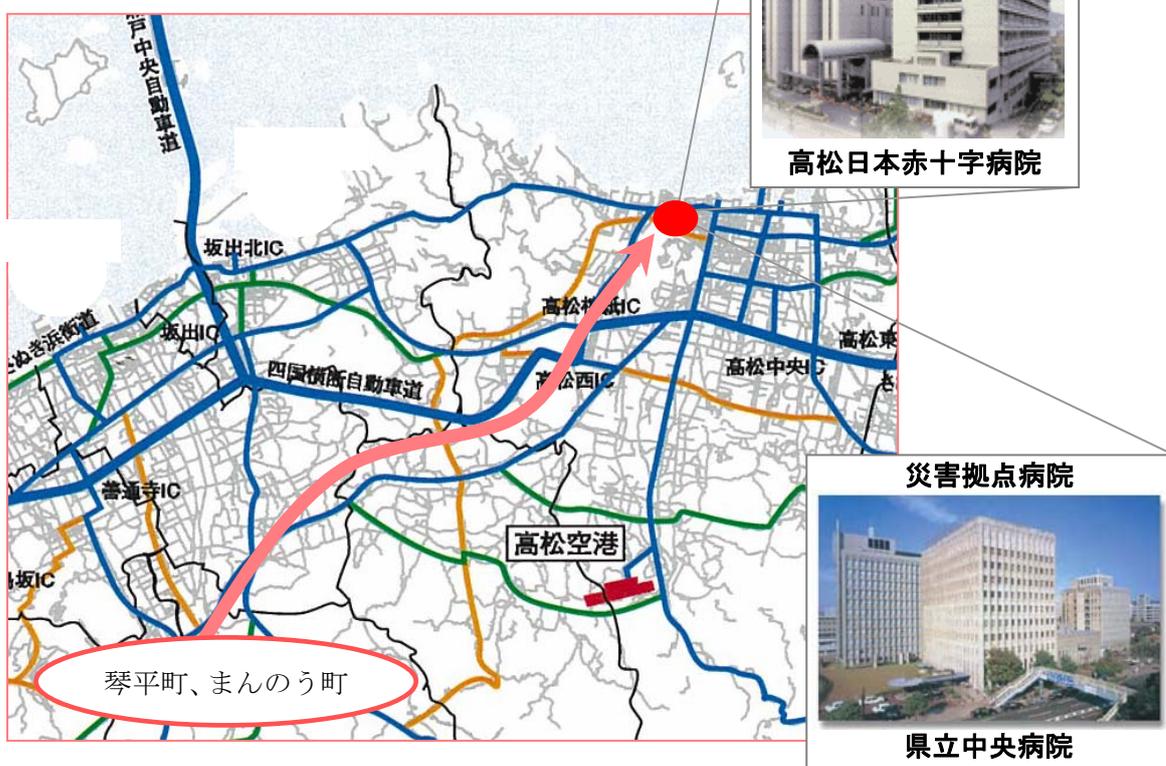


4-7. 安全－災害への備え

一般国道32号綾南・綾歌・満濃バイパスは、第1次輸送確保路線に指定されている。

一般国道32号綾南・綾歌・満濃バイパスは、災害時に琴平町、まんのう町と災害拠点病院とを結ぶ路線として位置付けられ、救援救助や医療活動等の大動脈としての役割を担っている。

凡 例		
道路	第1次輸送確保路線	
	第2次輸送確保路線	
	第3次輸送確保路線	
病院	災害拠点病院	



【綾南・綾歌・満濃バイパス圏内の輸送確保路線】資料：香川県地域防災計画

＜輸送確保路線の区分＞

- 第一次輸送確保路線 (広域的な輸送に必要な主要幹線道路)
- 第二次輸送確保路線 (市町役場等の主要な防災拠点と接続する幹線道路)
- 第三次輸送確保路線 (第一次・第二次輸送確保路線を補完する道路)

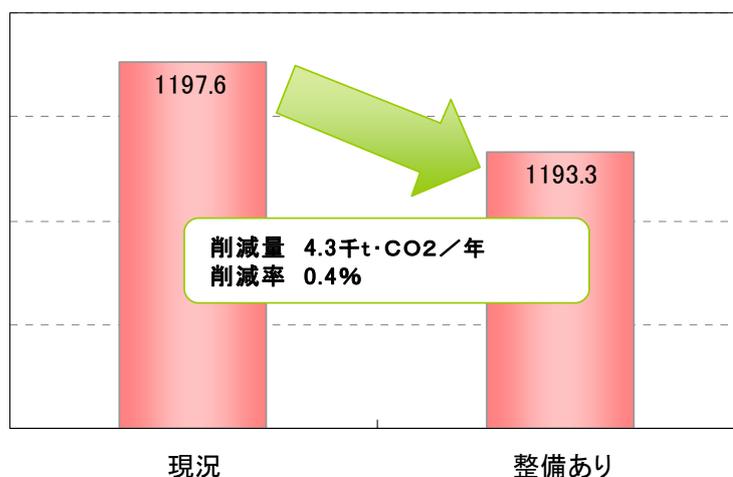
4-8. 環境—地球環境の保全

CO₂排出量を約 4,300t/年 (0.4%) 削減できる。

■ 対象道路の整備により削減される自動車のCO₂排出量

バイパスの全線 4 車線供用により、バイパスの旅行速度向上が見込めることから、CO₂ 排出量の削減が期待できる。

【 CO₂ 】



【綾南・綾歌・満濃バイパス整備によるCO₂排出削減量 (平成 42 年推計値)】

～参考資料～

- ・ 森林 1haがCO₂を 1 年間に吸収する量 10.6 t /年
- ・ 一般国道 32 号綾南・綾歌・満濃バイパスによるCO₂削減量 . . . 4,300t/年



森林 71ha の年間吸収量に相当
※満濃池 (約 140ha) の広さの約 2.9 倍の面積の森林
が吸収するCO₂量に相当する。

4-9. 環境—生活環境の改善・保全

NO₂排出量を約 40%、SPM排出量を約 39%を削減できる。

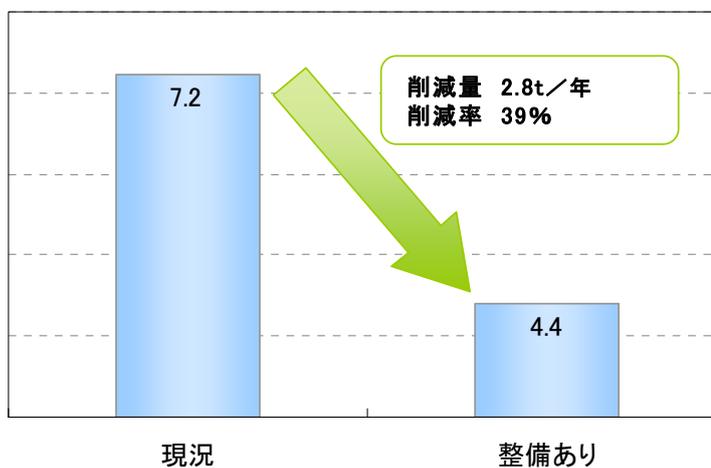
- 現道等における自動車からのNO₂排出削減率
- 現道等における自動車からのSPM排出削減率

バイパスの全線4車線供用により、バイパスの旅行速度が上がる見込みであることから、その影響を受ける範囲におけるNO₂およびSPM排出量の削減が期待できる。

【 NO₂ 】



【 SPM 】



浮遊粒子状物質(SPM)の排出削減効果 (約 2.8 t/年) は、500ml のペットボトル約 28,000 本分に相当する。



【綾南・綾歌・満濃バイパス整備によるNO₂、SPM排出削減量 (平成42年推計値)】

5. 費用便益分析

《全事業》

様式-2

費用及び便益額算定

《全事業》

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道32号	綾南・綾歌・満濃バイパス	L= 21.7 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
14,900~40,200	4	四国地方整備局

①費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年	平成19年		
単純合計	636 億円	281 億円	917 億円
基準年における 現在価値(C)	803 億円	157 億円	960 億円

②便益額

	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
基準年	平成19年			
供用年	平成12年、平成16年、平成17年、平成19年、平成20年、平成22年、平成42年			
初年便益	94 億円	2 億円	1 億円	97 億円
基準年における 現在価値(B)	2,211 億円	59 億円	19 億円	2,289 億円

③費用便益比

B/C	2.3	0.1	0.0	2.4
-----	-----	-----	-----	-----

注)費用及び便益額は整数止めとする。

④経済的純現在価値

純便益(B)	総費用(C)	ENPV(B-C)
2,289 億円	960 億円	1,329 億円

⑤経済的內部収益率

EIRR(B=Cとなる割引率)
9.4%

《残事業》

様式-2

費用及び便益額算定

《残事業》

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道32号	綾南・綾歌・満濃バイパス	L= 4.9 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
14,900~40,200	4	四国地方整備局

①費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年	平成19年		
単純合計	53 億円	67 億円	120 億円
基準年における 現在価値(C)	34 億円	20 億円	54 億円

②便益額

	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
基準年	平成19年			
供用年	平成20年, 平成22年, 平成42年			
初年便益	15 億円	0 億円	0 億円	15 億円
基準年における 現在価値(B)	229 億円	4 億円	1 億円	234 億円

③費用便益比

B/C	4.2	0.1	0.0	4.3
-----	-----	-----	-----	-----

注)費用及び便益額は整数止とする。

④経済的純現在価値

純便益(B)	総費用(C)	ENPV(B-C)
234 億円	54 億円	180 億円

⑤経済的内部収益率

EIRR(B=Cとなる割引率)
140.0%

6. コスト縮減と代替案等

(プレキャスト・アーチカルバート工法) テクスパン工法の採用

橋梁に比べ工事費 30%縮減、工期250日から91日に短縮(159日短縮)

経済性：大断面、高土被りの条件で薄い部材で対応が可能で経済的である。

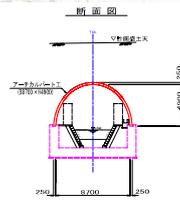
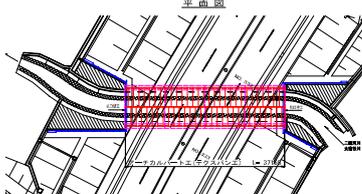
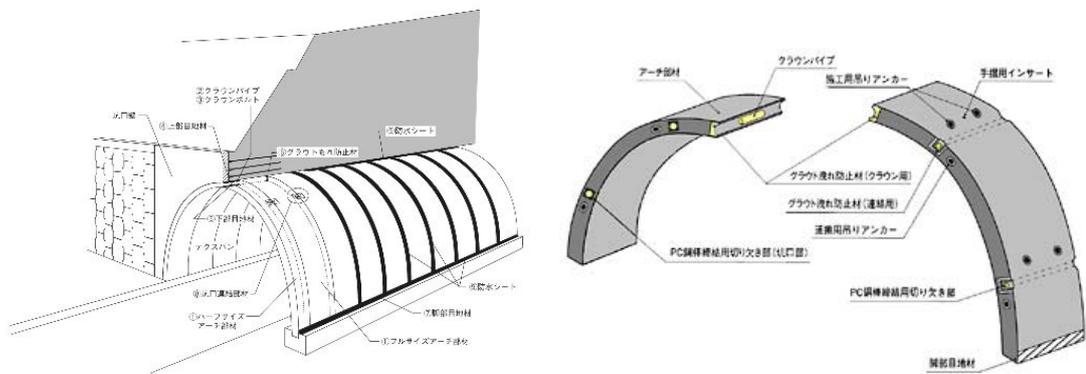
工程：プレキャスト製品の組立であり、簡易で迅速な施工が可能である。

品質：工場製作であり品質は一定である。

安全性：高所作業自体が少なく工期短縮により安全性は向上する。

施工性：プレキャスト製品の組立であり施工性は良い。

環境：プレキャスト製品の組立作業が主であり、建設廃材の発生が少ない



7. 地方公共団体等の意見

地方公共団体等からの意見

本業務の推進にあたっては、周辺の自治体等から整備促進の陳情や積極的な事業促進要望が出されている

<期成同盟会等>

名 称	構成市町村
国道高松琴平豊浜間整備促進期成同盟会	高松市、観音寺市、豊浜町、大野原町、高瀬町、山本町、財田町、仲南町、琴平町、満濃町、綾歌町、綾上町、綾南町、国分寺町（昭和47年当時）

年 月 日	内 容
平成12年 8月29日	当該地域における社会、経済発展のための広域幹線道路であり、また住民の日常生活に密着した道路である国道32号の早期整備を強く要望することを決議
平成13年 8月28日	
平成14年 8月30日	
平成15年 8月27日	
平成16年12月24日	
平成17年 8月23日	
平成18年 8月25日	

<綾歌町>

年 月 日	内 容
平成12年 8月22日	一般国道32号綾南・綾歌・満濃バイパスの整備促進について
平成13年 8月30日	
平成14年 7月22日	
平成16年 7月 7日	

<丸亀市>

年 月 日	内 容
平成18年 2月14日	一般国道32号綾南・綾歌・満濃バイパスの整備促進について
平成18年 9月21日	

8. 新聞記事

綾歌工区（小野～栗熊東間）4車線整備関連記事（H16）

H16年3月19日 四国新聞



国道32号 バイパス 綾南・小野から綾歌・栗熊東 4車線化工事完成

香川河川国道事務所が整備を進めている国道32号綾南・綾歌・満濃バイパスで、綾南町小野から綾歌町栗熊東まで（一・

六）の四車線化工事が完成。二十日午前九時半から一般通行が始まる。これにより、四車線区間は高松市の円座バイパス四・九キロを合わせて同市田村町から綾歌町栗熊東まで一六・九キロとなった。

今回の区間には、歩行者や自転車などの安全性向上を図るため、幅員三・〇メートルの歩道も整備し

た。
完成記念行事として同日から五月五日まで、綾南町滝宮の道の駅「滝宮」で綾南町道の写真パネルなどを展示する。

H17年3月13日 四国新聞

今よみがえる 21世紀のこんぴら街道
一般国道32号 綾南・綾歌・満濃バイパス
満濃工区開通!
平成17年**3月26日** 15:00~ 18:00 開通式典 AM 9:30~
満濃工区開通記念イベント
満濃バイパス かがやきまつり 3/26 10:30~12:30 (大塚中)
主催:国土交通省 香川河川国道事務所 <http://www.skr.mlit.go.jp/kagawa/> お問い合わせ先:Tel.087-841-9125(内)

H17年3月27日 四国新聞

国道32号バイパス
満濃工区4.6キロ開通
四国地方整備局香川河川国道事務所が一九九〇年度から工事着手している国道32号綾南・綾歌・満濃バイパスのうち、満濃工区(延長約四・六キロ)の開通式が二十六日、満濃町吉野の祇川大橋のたもとで行われ、関係者が工事の完成を祝った。交通の分散化とともに、渋滞のネックだった琴電踏切が立体交差になるため、大幅な時間短縮が期待できる。
琴電立体交差で 渋滞緩和に期待
この日開通したのは、百六十八人が出席、香川満濃町長が「町の産業や観光の要になる道路として、この日の開通を待ち望んでいた」と喜びを表現した。また道路保全部を担うボランティアで支える満濃町職員組合が、満濃町と同国道事務所とのサポートプログラムの協定書に調印した。
この後、祇川大橋を背にテーパーカットとす玉が削られ、同町吉野下、増田兼一さん(八三)、同町羽間 氏家宗二さん(八三)の三世代夫婦を先頭に渡り初め開通イベントが、大勢の町民らがクイズラリーなどを楽しんだ。
同バイパスの建設計画は、高松市西山崎町から仲蘭町十郷までの延長二・一七キロで、残り区間は約三・八キロ。二〇〇八年度の本線開通を目指す。
二組の三世代夫婦を先頭に渡り初めする参加者、満濃町

H19年3月28日 読売新聞

国道32号バイパス丸亀で4車線化綾歌町の2.5キロ区間が25日から一般車両の通行ができるようになった。

市綾歌市民総合センターでの開通式には、地元の白鳥太鼓が演奏で開通を祝い、関係者がテープカットとくす玉を割った。

同バイパスは高松市西山崎町からまんのう町十郷までの21.7キロ。これまで開通した約19キロのうち14.6キロが4車線道路として完成し、残る丸亀市綾歌町岡田東から国道318号までの800メートルは2008年度末までに、残りの1.7キロが09年度までに、いずれも暫定2車線で開通する予定。

H19年3月30日 建通新聞

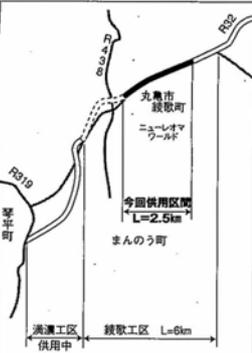
国土交通省 香川河川国道事務所

綾南・綾歌・満濃バイパス 綾歌工区4車線化供用開始



国土交通省香川河川国道事務所が事業を進めている国道32号綾南・綾歌・満濃バイパスは、丸亀市綾歌町栗熊東から岡田東までの2.5キロ区間の供用を開始した。これはより同バイパスは丸亀市の西山崎町から丸亀市綾歌町岡田東までの14.6キロ区間と、坂田郡栗原1区（総延長4.6キロ）のうち2.5キロが4車線道路として完成供用し、走行時間の短縮や安全性の向上が図られる。

国土交通省香川河川国道事務所が事業を進めている国道32号綾南・綾歌・満濃バイパスは、丸亀市綾歌町栗熊東から岡田東までの2.5キロ区間の供用を開始した。これはより同バイパスは丸亀市の西山崎町から丸亀市綾歌町岡田東までの14.6キロ区間と、坂田郡栗原1区（総延長4.6キロ）のうち2.5キロが4車線道路として完成供用し、走行時間の短縮や安全性の向上が図られる。



バイパス整備でスムーズな交通と安全確保

丸亀市綾歌町栗熊東～丸亀市綾歌町岡田東までの2.5キロ区間

綾歌工区4車線化完成にあたって

四国地方整備局 香川河川国道事務所 所長 森山 敏雄

綾南・綾歌・満濃バイパスは、高松市からまんのう町までを結び、交通混雑の緩和および交通の安全確保を目的とした延長21.7kmの一般国道バイパスであり、中讃地域の交通および県西部地域などと高松市間の交通を円滑化することにより、地域間相互の連携強化を図るとともに、幅員の狭い現国道沿線地域の生活環境を向上させるために整備しております。

今回の開通により高松市西山崎町から14.6kmが4車線で完成し、混雑緩和や事故の削減にもつながるものと期待しております。また、残る丸亀市綾歌町の2.5km区間についても早期の開通に向けて鋭意工事を行っているところです。

25日から4車線での運用が始まりました。本国道の整備のためにご協力いただきました関係者の方々に対し深く感謝申し上げますとともに、今後とも地域の皆様のご期待に応えるべく、国民の皆様のご期待を推進してまいりますと考えておりますので、なお一層のご理解、ご協力をお願い申し上げます。



H19年4月3日 建通新聞

4車線化完成を祝う

綾南・綾歌・満濃B P の綾歌工区が工事完了

国土交通省香川河川国道事務所は、国道32号綾南・綾歌・満濃バイパス綾歌工区の丸亀市綾歌町栗熊東から岡田東まで2

国道32号綾南・綾歌・満濃バイパス(綾歌工

あいさつする香川河川国道の森山所長



・5キロで4車線化工事が完了したことから、3月25日に4車線化完成式を行った。記念式典には、真鍋香川県知事や地元選出の国会議員らが来賓と

して出席し、綾歌地域の交通の円滑化や安全がさらに進んだことに対し祝辞を述べた。

今回完成した区間は、現道を拡幅し4車線道路とした区間。幅員3.5メートルを確保した歩道は、透水性舗装され雨天でも歩行者が快適に通行できるよう配慮されている。

国道32号綾南・綾歌・満濃バイパスは、高松市西山崎町からまんのう町までの計画延長21.7キロの道路。1972年に事業着手し、すでに綾南工区の全区間11.1キロと満濃工区と綾歌工区の一部で4車線化での完成供用をしていた。25日に綾歌工区の現道拡幅部分2.5キロが完成供用し、同バイパスの約78%を超える17.1キロが4車線

道路となった。

残るのは満濃工区で暫定供用している0.1キロと綾歌工区の未供用区間の0.8キロを07年度末まで、残り1.7キロを09年度末までに2車線での暫定供用することになっている。

行う。うち、丸亀市綾歌町岡田東から岡田下(国道438号交差点)までの0.8キロを07年度末まで、残り1.7キロを09年度末までに2車線での暫定供用することになっている。