

道路事業 事後評価

一般国道11号 坂出・丸亀バイパス

平成26年 2月26日
国土交通省 四国地方整備局

1. 事業の目的と概要(1)

事業完了後5年経過

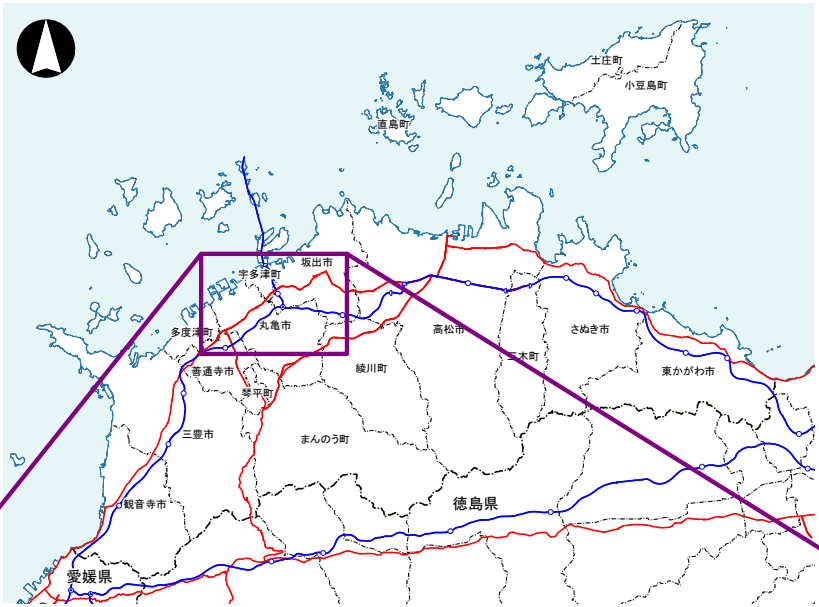
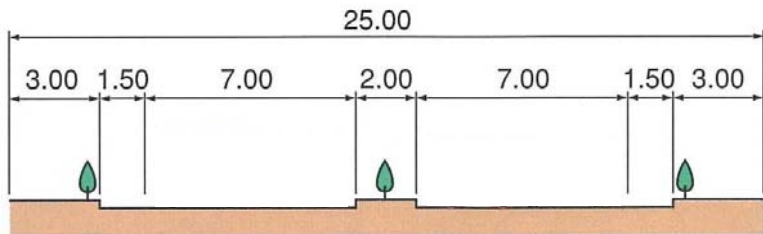
▼事業目的

- ・旧国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保
- ・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

▼計画概要

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、幅員	延長20.4km、幅員25.0m	
構造規格、設計速度	第3種第1級、設計速度80km/h	
都市計画決定	昭和47年度 昭和55年度(変更)、平成15年度(変更)	
事業の経緯	事業化	昭和46年度
	用地着手	昭和48年度
	工事着手	昭和49年度
	開通年	平成20年度(全線開通)

(標準横断面図) (単位:m)



1. 事業の目的と概要(2)



2. H17再評価以降の事業箇所

7工区

▼写真①



▼写真②

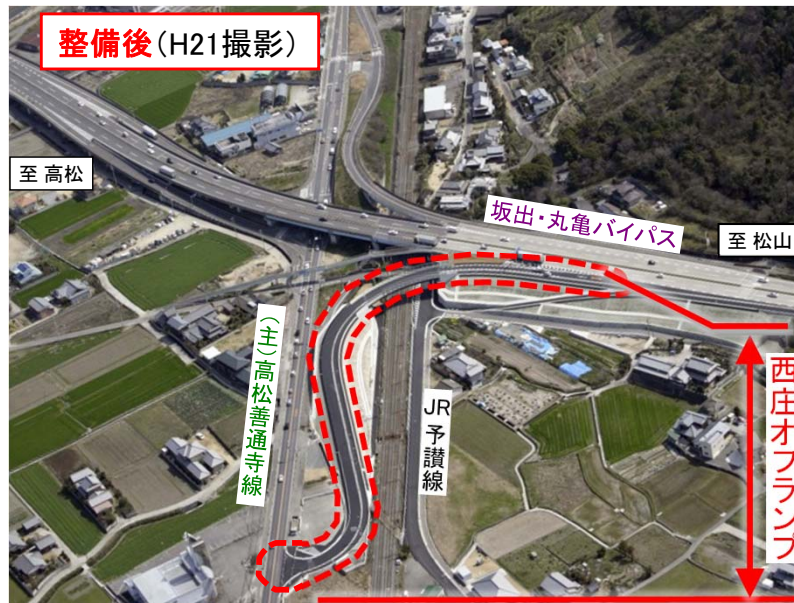


西庄オフランプ

▼写真③



▼写真④



※写真番号は、前頁(P2)の写真撮影位置の番号に対応している。

3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

▼高規格幹線道路の整備状況

道路名	開通年月	備考
瀬戸中央自動車道	昭和63年4月	・瀬戸中央自動車道の全線が開通(延長37.3km)
高松自動車道	昭和62年12月	・善通寺IC～川之江JCT開通(延長35.2km)
	平成4年4月	・坂出IC～坂出JCT開通(延長2.0km) ・高松西IC～善通寺IC開通(延長21.7km)

4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

▼費用対効果分析要因等の比較

	前回再評価時 (H17再評価時※)	今回事後評価時 (H25年度)	変化及びその原因等
道路構造等	第3種第1級 4車線	第3種第1級 4車線	・変化なし
総事業費	535億円	534億円	・プレキャスト製品を利用したことによる減少
事業期間	昭和46年度～平成20年度	昭和46年度～平成20年度	・変化なし
交通量	33,500台/日 (将来推計値(H42))	33,200台/日 (実績(H22センサス))	・H17再評価時の計画交通量は、H11センサスペースフルネットの推計値

※S46年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として前回評価時（H17）の値等を記載

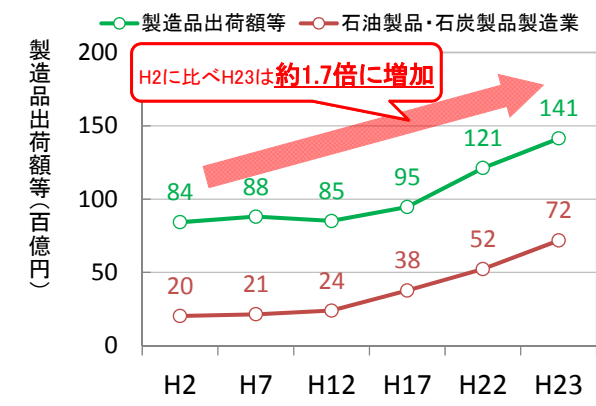
5. 事業効果の発現状況(1) 経済発展を支えた坂出・丸亀バイパス

・坂出・丸亀バイパスを含む断面交通量は、昭和52年と比較して約3倍に増加しており、そのうち約4割を坂出・丸亀バイパスが占めている。
 ・沿線地域では交通量が増加している。また、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し、経済が発展している。



※工業港区とは、工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域

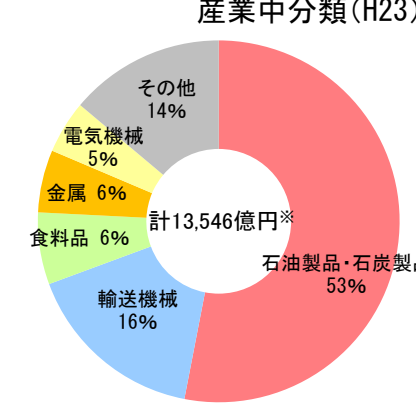
沿線地域における製造品出荷額等の推移



※丸亀市、坂出市、善通寺市、宇多津町、多度津町

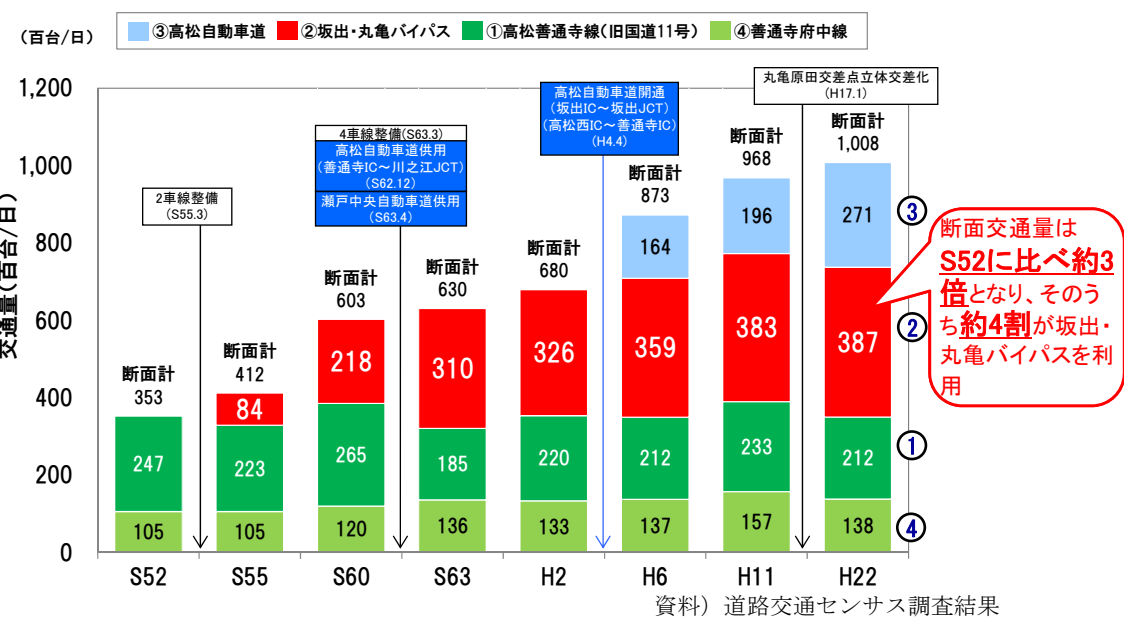
資料) H2~H22: 工業統計調査/H23: 経済センサス調査 (H24)

沿線地域の製造品出荷額等産業中分類(H23)



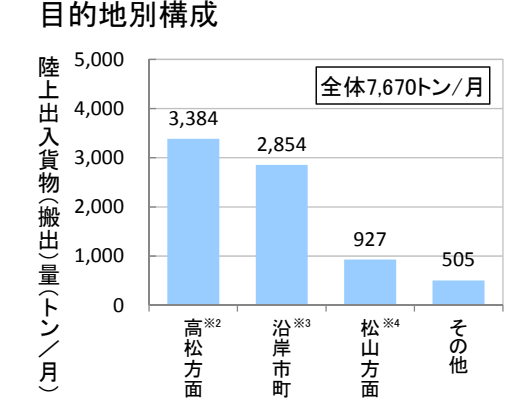
※産業中分類における秘匿データを除く

坂出・丸亀バイパス整備による断面交通量の推移



断面交通量はS52に比べ約3倍となり、そのうち約4割が坂出・丸亀バイパスを利用

自動車輸送による石油製品※1の目的地別構成



※1: 坂出港における平成18年10月1日~31日の1ヶ月間を対象
 ※2: 高松市、三木町、さぬき市、東かがわ市、徳島県
 ※3: 坂出市、宇多津町、丸亀市、多度津町
 ※4: 善通寺市、琴平町、三豊市、観音寺市、愛媛県

資料) H18年陸上出入貨物調査

地域の声

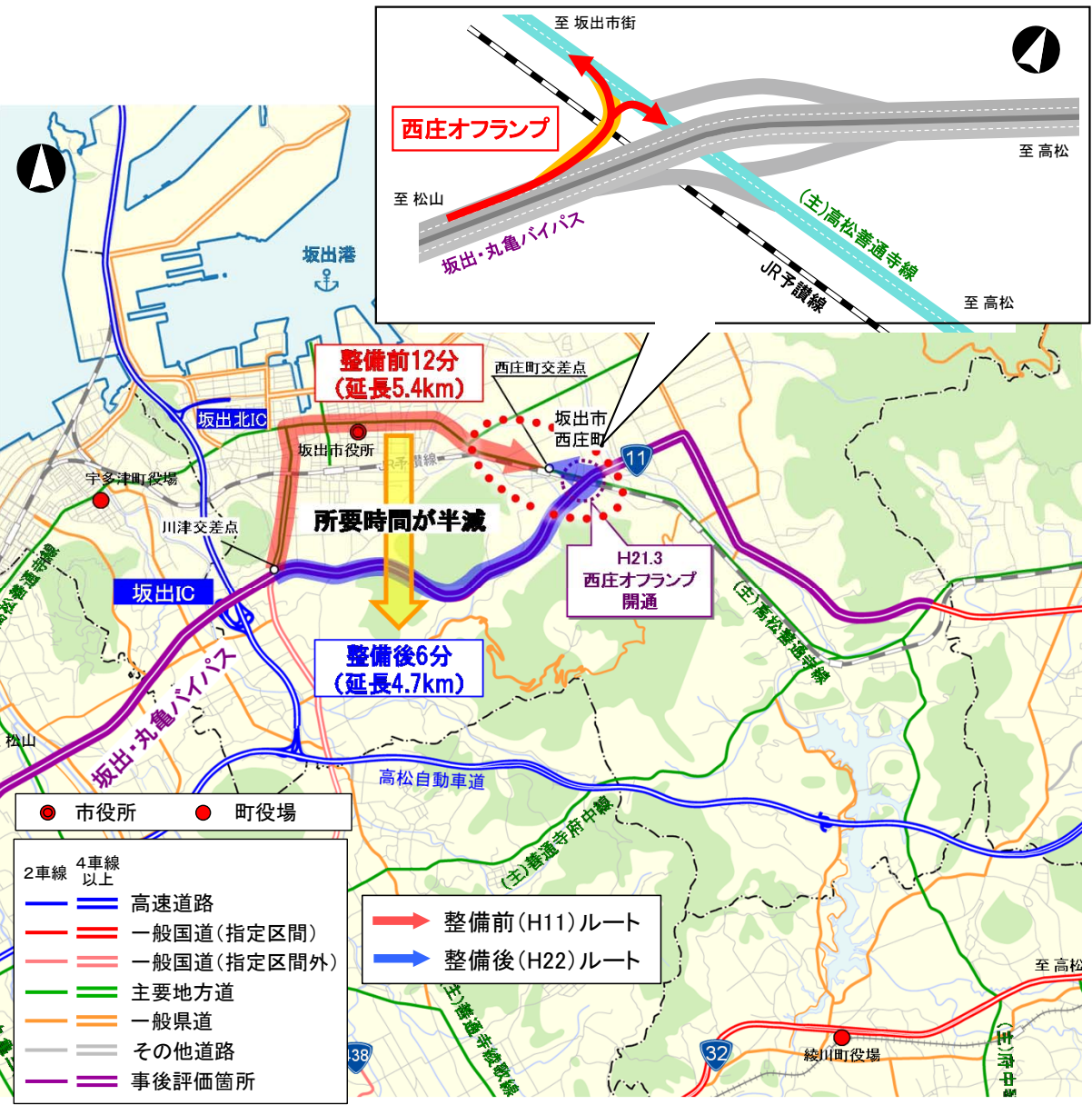
高松・松山方面へ向かう際に、急ぐ場合は高速道路を使うが、通常は**坂出・丸亀バイパス**を利用する。石油製品等の危険物を扱っているため、**坂出・丸亀バイパスは道路幅が広く、安全な輸送に役立っている。**
 (物流業者: H26.2)

松山方面へ向かう際は、**坂出・丸亀バイパス**を利用する。自転車や歩行者が混在しておらず、車線数も多いことから**たとえ自動車交通量が多い場合でも走りやすい。**
 (物流業者: H26.1)

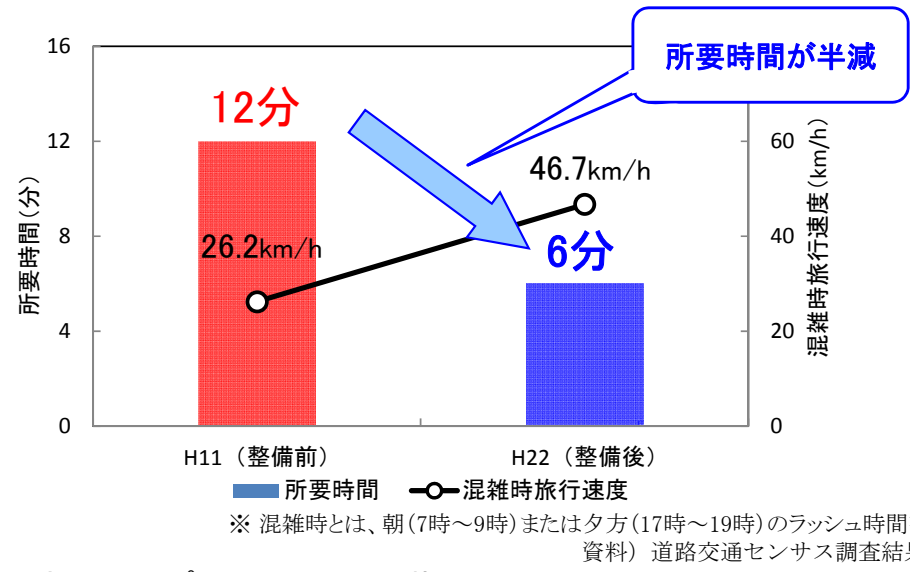
5. 事業効果の発現状況(2) 西庄オフランプ整備により沿線住民等の利便性が向上

・西庄オフランプの整備により、坂出・丸亀バイパスから坂出市西庄町へ坂出市街地を通らずにアクセスができるようになり、**所要時間が半減し、沿線住民をはじめとする道路利用者の移動の利便性が向上した。**

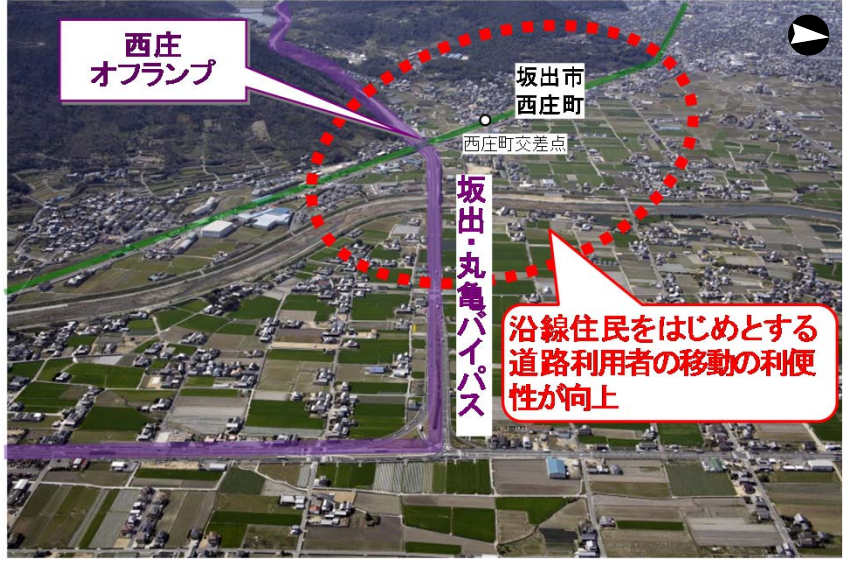
▼西庄オフランプ整備前後の川津交差点～西庄町交差点間のルート



▼西庄オフランプの整備前後の所要時間及び混雑時旅行速度の変化

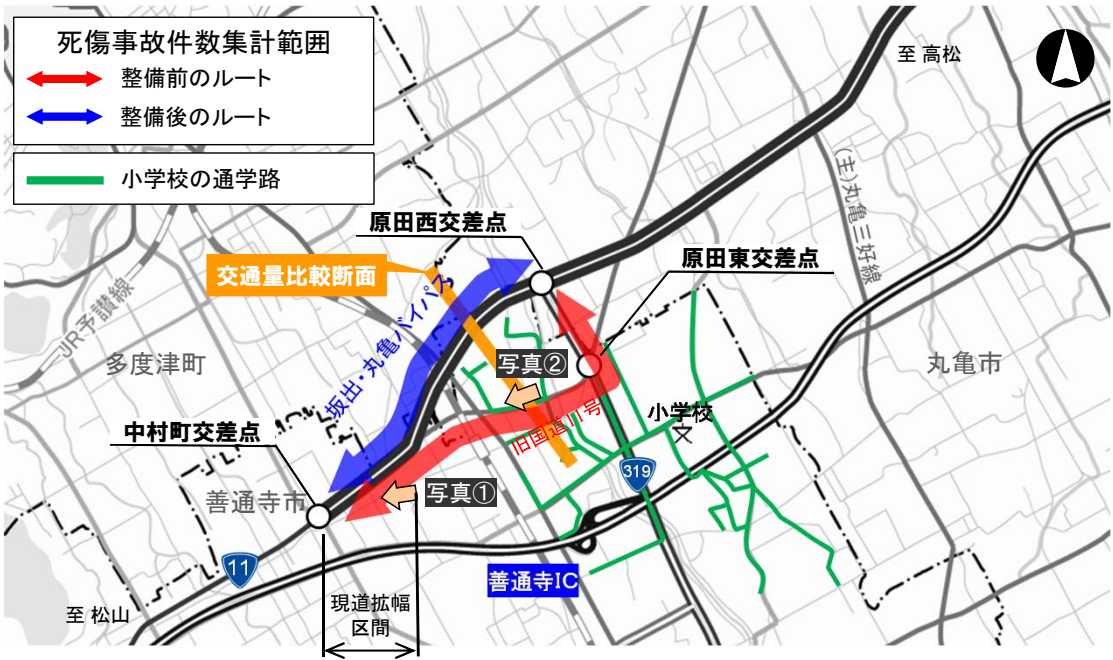


▼西庄オフランプ周辺の土地利用状況

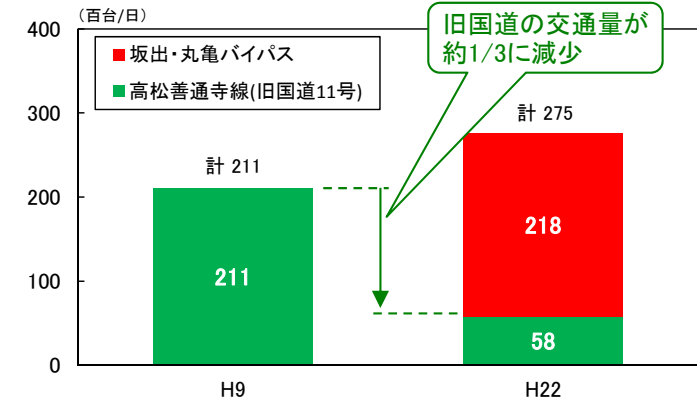


5. 事業効果の発現状況(3) 交通事故が1/3に減少

- ・坂出・丸亀バイパス整備前は、原田西交差点～中村町交差点において、**交通事故が年間で約69件発生**しており、**安全性の確保が課題**であった。
- ・坂出・丸亀バイパスの整備により、旧国道の交通量が約1/3に減少することで、**登下校の児童が利用しやすい安全な歩道環境**となった。
- ・坂出・丸亀バイパスと合計しても、**交通事故が約1/3に減少**するなど、**道路利用者の安全性が向上**した。

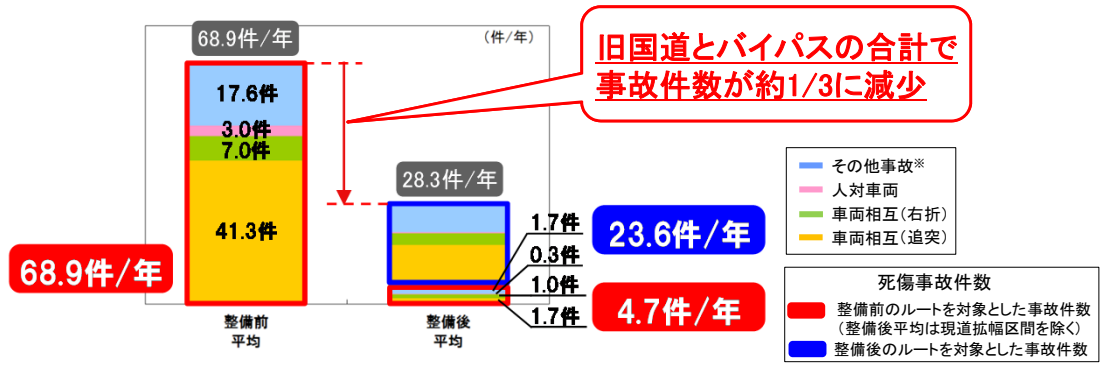


▼交通量比較断面における変化



資料) 道路交通センサス調査結果

▼坂出・丸亀バイパス整備前後ルートの事故件数の変化



※ その他事故：車両相互(左折、出会い頭、その他)、車両単独

資料) イタルデータ/整備前の平均 (H12~H14) 整備後の平均 (H21~H23)



▼地域の声

旧国道11号は通学路として横断する箇所があるが、坂出・丸亀バイパスの原田西交差点～多度津高架橋西交差点の区間が開通したことで、**旧国道11号の交通量が少なくなり、横断時の安全性が高まった。**

(善通寺市内の小学校：H25.12)

6. 今後の事後評価の必要性等

■今後の事後評価の必要性

- ・ 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はない。

■改善措置の必要性

- ・ 坂出・丸亀バイパスは、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はない。

■同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

- ・ 現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性は見られない。

■ 前回評価時との比較

	一般国道11号 坂出・丸亀バイパス		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成17年度)	今回評価時 (平成25年度)	
延長	延長20.4km	延長20.4km	・ 変化なし
計画交通量 (将来推計値(H42))	33,500台/日	27,400台/日	・ 適用センサス、ネットワーク設定等の見直し (前回：H11センサスベース、フルネット) (今回：H17センサスベース、事業化ネット、推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表)
総事業費	535億円	534億円	・ プレキャスト製品を利用したことによる減少
総費用※ (C)	1,206億円	1,765億円	・ 「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)による変更 〔検討年数が40年から50年に変更〕 ・ 基準年の変更(H17からH25)
総便益※ (B)	4,806億円	6,845億円	・ 「費用便益分析マニュアル」改訂(H20年度)による変更 〔検討年数が40年から50年に変更、時間価値等原単位の見直し〕 ・ 基準年の変更(H17からH25) ・ フルネットから事業化ネットに変更
費用対効果 (B/C)	4.0	3.9	・ 総費用及び総便益が変化したため

※総費用及び総便益は基準年における現在価値の値