

## 一般国道319号 善通寺バイパスについて

平成16年1月29日  
国土交通省四国地方整備局

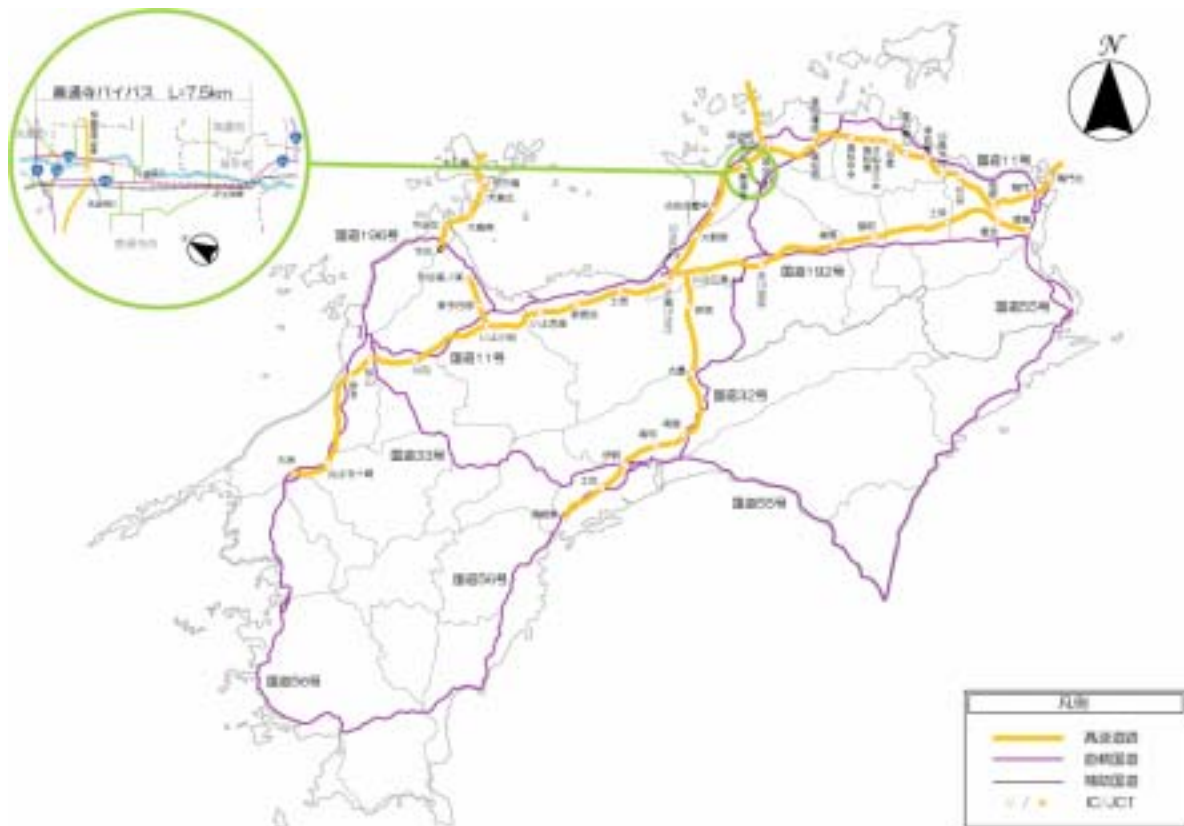
事業再評価にかかる資料

事業名		一般国道 319 号 善通寺バイパス <small>ぜんつうじ</small>		事業種別	一般国道
事業の概要	起終点	自： <small>かがわけん まるがめしはらだちょう</small> 香川県丸亀市原田町 至： <small>かがわけん ぜんつうじしおおさちょう</small> 香川県善通寺市大麻町		延長 供用済	7.5km 2.6km
	事業化	昭和 49 年度	都市計画 決定	昭和 55 年 12 月 23 日 平成 4 年 10 月 6 日	
	用地着手	昭和 56 年度	工事着手	昭和 58 年度	
	全体事業費	約 270 億円（うち用地費：約 170 億円）			

**事業の目的**

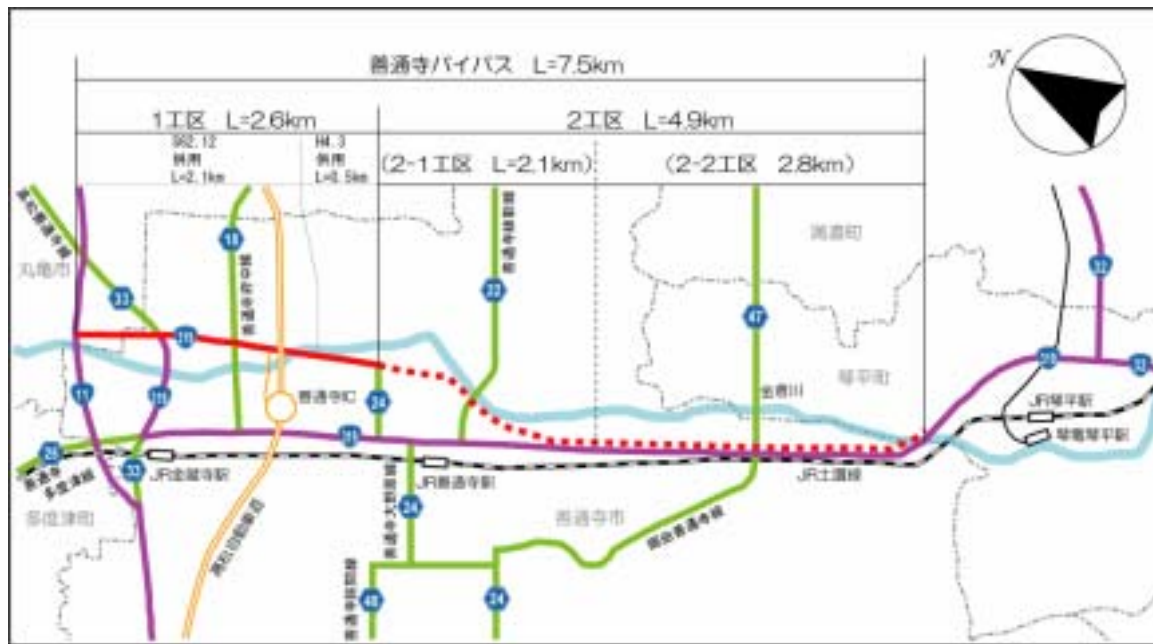
一般国道 319 号は坂出市を起点とし、善通寺市、琴平町を經由して伊予三島市に至る延長約 63km の幹線道路であり、うち香川県内の 8.5km を直轄管理している。善通寺バイパスは、現道（一般国道 319 号）で発生している慢性的な渋滞の解消や、幅員が狭い現国道を利用する自転車・歩行者の安全性の向上を目的としている。

また、地域の入口である善通寺 IC と丸亀市、善通寺市以南の地域を結ぶアクセス道路としての機能を持つことから、地域間の広域交流や地域連携、当該地域が持つ観光資源の有効活用を支援するものである。



事業の進捗状況

執行済み額 (平成 14 年度末)	事業費 : 113 億円 (進捗率 42%) うち用地費 : 72 億円 (進捗率 42%)
----------------------	---------------------------------------------------



	1工区	2-1工区	2-2工区
延長	2.6km	2.1km	2.8km
完成供用延長	2.6km (100%)	0.0km ( 0%)	0.0km ( 0%)
暫定供用延長	-	-	0.0km ( 0%)
現状	完成供用済	施工中	未着手
用地の取得状況	-	93%	0%
今後の見通し	-	工事の推進を図り、平成 18 年度に完成供用予定	-

客観的評価指標			
< 事業の効果や必要性を評価するための指標 (1/2) >			
政策目標		一般国道 (二次改築)	
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 of 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
			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
			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
	国土・地域ネットワークの構築		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
			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
			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
			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
			新規整備の公共公益施設へ直結する道路である

< 事業の効果や必要性を評価するための指標 (2/2) >

政策目標		一般国道（二次改築）	
大項目	中項目		
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/日以上全ての全てに該当する区間において、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
	安全で安心できる暮らしの確保		三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
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児童、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
	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5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
			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
	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
			現道等における自動車からのSPM排出削減率
			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
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
			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、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 -

- ・ 善通寺バイパスの整備により、渋滞損失時間が約 732 千人・時間/年削減(削減率：約 1 割)
- ・ 市街部への流入交通と通過交通が集中するバイパス未供用区間に並行する現道区間において約 11km/h の旅行速度向上が期待できる
- ・ 当該路線の一部をルートとする路線バスがあり、バイパス整備によりバスの利便性の向上が期待できる
- ・ 特急停車駅である JR 善通寺駅へのアクセス向上が期待できる

### 活力 - 物流の効率化の支援 -

- ・ 善通寺 IC へのアクセスが向上することで、農産物の流通など物流面での効果が期待できる

### 活力 - 都市の再生 -

- ・ 善通寺市が進める「バリアフリー歩行空間ネットワーク事業」において、当該路線が重点整備路線に位置付けられており、当該地区のまちづくりへの貢献が期待される。

### 活力 - 国土・地域ネットワークの構築 -

- ・ 香川西部地方生活圏（坂出市、丸亀市）と三好地方生活圏（池田町）を結ぶ最短経路の一部であり、隣接する地方生活圏中心都市間のアクセス向上が期待できる
- ・ 善通寺市や中讃南部地域から日常活動圏中心都市である丸亀市へのアクセス向上が期待できる

### 活力 - 個性ある地域の形成 -

- ・ 善通寺市が進める「中心市街地活性化基本計画」を支援し、善通寺市の中心市街地の活性化に寄与する
- ・ 地域の入口である善通寺 IC と周辺地域の主要観光施設間のアクセス向上が期待できる
- ・ バイパス供用後に整備された市民プール等、周辺地域における公共施設へのアクセス向上が期待できる

### 暮らし - 歩行者・自転車のための生活空間の形成 -

- ・ 新たな自転車・歩行者空間の整備により、安心かつ快適に利用できるゆとりある生活空間が形成される

### 暮らし - 安全で安心できる暮らしの確保 -

- ・ 善通寺市及び中讃南部地域から善通寺 IC へのアクセス向上により、三次医療施設（高松市、三木町）へより早く安全に救急患者を搬送することができる

### 安全 - 災害への備え -

- ・ 第 1 次緊急輸送路に指定されており、沿線の自衛隊駐屯地から四国各地への救援ルートとして十分な機能が確保される

**安全 - 安全な生活環境の確保 -**

- ・ バイパスの整備により現道区間の交通量を減少させることで、学生をはじめとした歩行者・自転車の安全性の向上が期待できる

**環境 - 地球環境の保全 -**

- ・ バイパス整備により、自動車からの CO<sub>2</sub> 排出量について約 1,714.5(t-CO<sub>2</sub>/年)の削減が期待できる

**環境 - 生活環境の改善・保全 -**

- ・ バイパス整備により、現道における自動車からの NO<sub>x</sub> 排出量について約 2 割の削減が期待できる
- ・ バイパス整備により、自動車からの SPM 排出量について約 1 割の削減が期待できる

**その他 - 他のプロジェクトとの関係 -**

- ・ 「香川中央地方拠点都市地域基本計画」を支援する
- ・ 沿道に新たな開発適地が創造され、地域経済の活性化につながる

## 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

### 周辺道路環境の変化

#### 【本四架橋の開通】

- ・ 昭和 63 年：瀬戸中央自動車道開通
- ・ 平成 10 年：明石海峡大橋の供用により神戸淡路鳴門自動車道全線開通
- ・ 本四間の交通量は昭和 63 年の 1.8 万台/日から平成 13 年の 3.5 万台/日へと約 1.9 倍に増加している。

#### 【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

#### 【猪鼻道路の事業化】

- ・ 平成 15 年度に一般国道 32 号猪鼻道路が事業化

### 観光を取り巻く周辺環境の変化

- ・ 平成 3 年 4 月に綾歌町に大型テーマパーク「レオマワールド」が開園。平成 12 年 8 月に入場者数減少等のため休園したが、平成 16 年春の開園を目指して準備がすすめられている。
- ・ 琴平町には日本最古の芝居小屋である「旧金毘羅大芝居（金丸座）」があり、芝居のメッカとして全国に知られている。同施設は昭和 45 年に国の重要文化財に指定されたのを契機に昭和 51 年に復元された。昭和 60 年より「こんぴら歌舞伎」の公演がはじまり、歌舞伎の見物客が全国各地から集まっている。
- ・ 国営讃岐まんのう公園が平成 10 年 4 月に部分開園した。その後、徐々に規模を拡大し、入場者数も増えてきている。



事業の投資効果	<p>【バイパス全体の評価】</p> <p>現在の費用便益比：B/C = 2.7  (基準年：平成15年 検討年次40年間で算出)</p> <p>総費用：316億円(事業費および維持管理費)</p> <p>総便益：862億円</p> <p>【残事業区間(2工区)の評価】</p> <p>現在の費用便益比：B/C = 1.9  (基準年：平成15年 検討年次40年間で算出)</p> <p>総費用：116億円(事業費および維持管理費)</p> <p>総便益：226億円</p>
等の可能性の視点 コスト縮減や代替案	<p>コスト縮減について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 函渠、擁壁等のプレキャスト製品を採用し、工事期間短縮による工事コストの縮減を図っている。</li> <li>・ 再生砕石を舗装、路盤工事等に利用し、建設副産物のリサイクルを図っている。</li> </ul>
地方公共団体の意見	<p>H 8.11 善通寺市より、一般国道11号・319号バイパス整備促進の要望</p> <p>H10. 7 香川県より、平成11年度道路事業に関する重点要望</p> <p>H13. 5 国道319号善通寺バイパス対策協議会設置より、一般国道319号バイパス早期完成の要望</p>
対応方針(案)	<p>事務局案：事業継続 (理由)</p> <p>善通寺バイパスは、善通寺市街部への流入交通と通過交通が集中することで慢性的に発生している交通渋滞を解消し、善通寺市内の交通環境の改善を図るものである。</p> <p>一般国道319号現道部は、沿線に立地する学校の生徒を中心に自転車・歩行者の利用が多く、また、歩道幅員も狭いため、交通量が多い日は事故が危惧される。善通寺バイパスは、現道部の自動車交通量を減少させ、現道を利用する自転車・歩行者の安全性向上を図るものである。</p> <p>善通寺バイパスは、善通寺ICの受け皿として、善通寺市以南の地域と本州および四国内の各都市を結ぶことで、地域間の広域交流や地域連携を促すとともに、当地域が有する豊富な観光資源の有効活用を図るものである。</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>

# 一般国道 319 号 善通寺バイパス

## 【 目 次 】

<b>1. 善通寺バイパスの概要</b> .....	<b>1</b>
1.1. 事業目的 .....	1
1.2. 事業計画諸元 .....	2
<b>2. 善通寺バイパスの事業経緯と進捗状況</b> .....	<b>3</b>
<b>3. 道路の利用状況</b> .....	<b>4</b>
<b>4. 善通寺バイパスの必要性</b> .....	<b>7</b>
4.1. 活力 円滑なモビリティの確保 .....	7
4.2. 活力 物流の効率化の支援 .....	11
4.3. 活力 都市の再生 .....	12
4.4. 活力 国土・地域ネットワークの構築 .....	13
4.5. 活力 個性ある地域の形成 .....	15
4.6. 暮らし 歩行者・自転車のための生活空間の形成 .....	18
4.7. 暮らし 安全で安心できる暮らしの確保 .....	19
4.8. 安全 安全な生活環境の確保 .....	20
4.9. 安全 災害への備え .....	21
4.10. 環境 地球環境の保全 .....	22
4.11. 環境 生活環境の改善・保全 .....	23
4.12. その他 他のプロジェクトとの関係 .....	24
<b>5. 費用便益分析</b> .....	<b>26</b>

平成 16 年 1 月 29 日

国土交通省 四国地方整備局

# 1. 善通寺バイパスの概要

## 1.1. 事業目的

一般国道 319 号は坂出市を起点とし、善通寺市、琴平町を經由して伊予三島市に至る延長約 63km の幹線道路であり、うち香川県内の 8.5km を直轄管理している。善通寺バイパスは、現道（一般国道 319 号）で発生している慢性的な渋滞の解消や、幅員が狭い現国道を利用する自転車・歩行者の安全性の向上を目的としている。

また、地域の入口である善通寺 IC と丸亀市、善通寺市以南の地域を結ぶアクセス道路としての機能を持つことから、地域間の広域交流や地域連携、当該地域が持つ観光資源の有効活用を支援するものである。

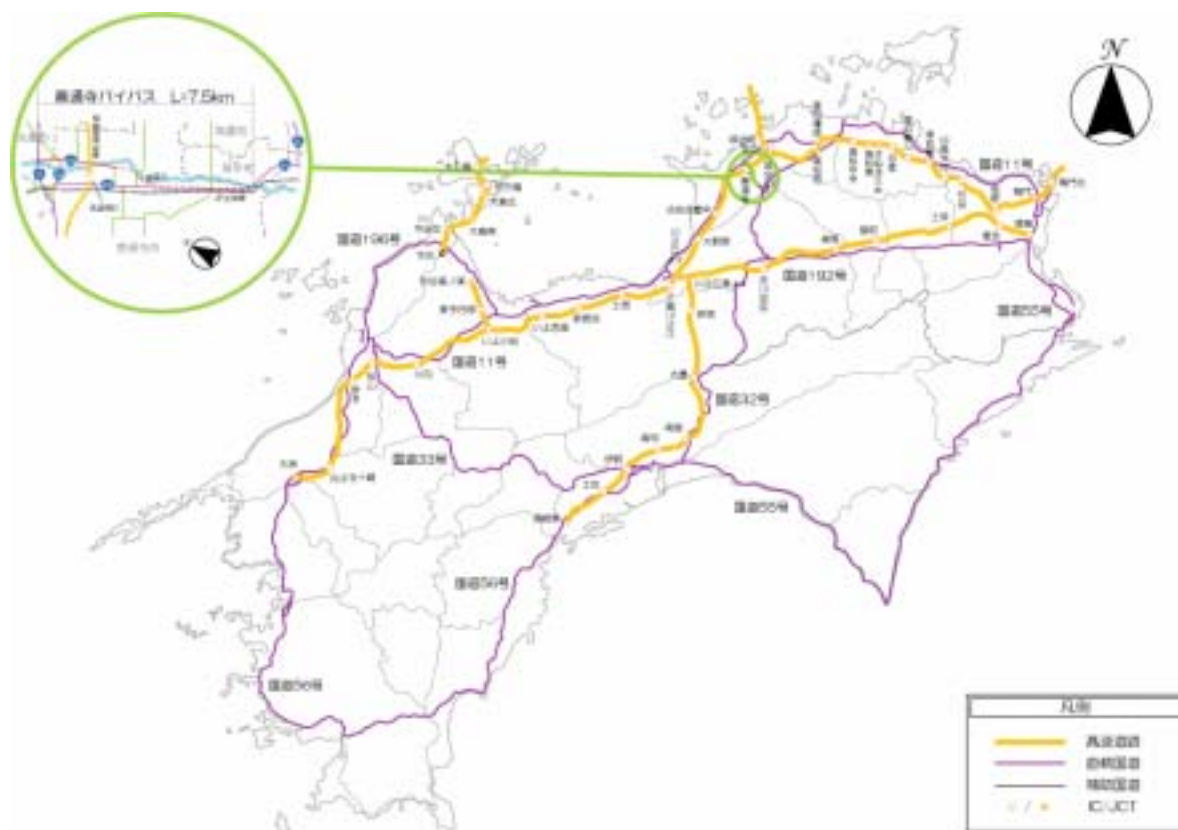


図 1 善通寺バイパス位置図

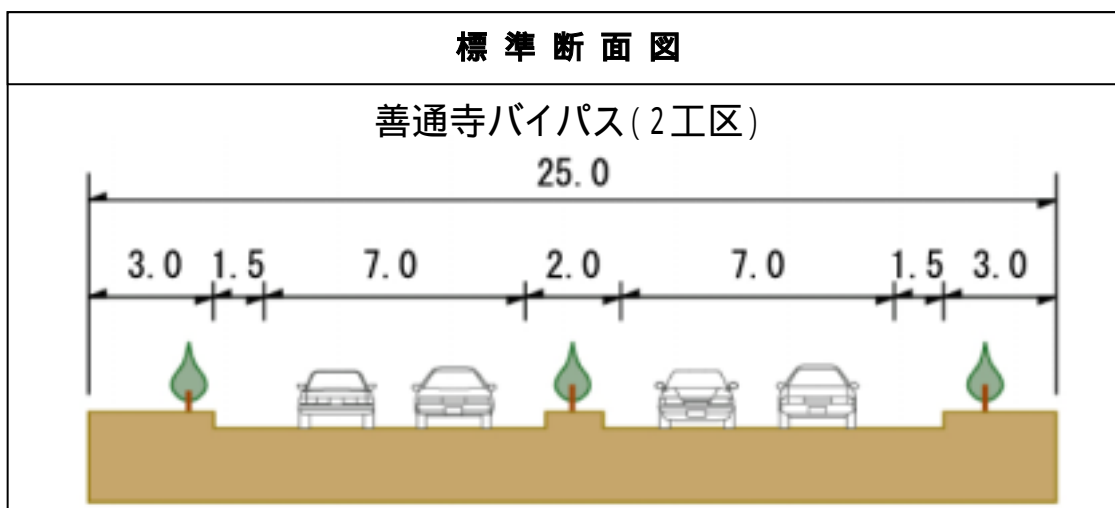
## 1.2. 事業計画諸元

- 路線名 一般国道 319 号 善通寺バイパス

- 各工区の計画概略

工区名 項目	1 工区	2 工区
起点	丸亀市原田町	善通寺市生野町
終点	善通寺市生野町	善通寺市大麻町
延長	2.6km	4.9km
幅員	30m	25m
道路規格	第 4 種第 1 級	第 3 種第 2 級
車線数	4 車線	
設計速度	60km/h	

- 標準断面



## 2. 善通寺バイパスの事業経緯と進捗状況

- 事業着手 昭和 49 年度
- 都市計画決定 昭和 55 年 12 月 23 日
- 用地着手 昭和 56 年度
- 工事着手 昭和 58 年度
- 都市計画変更 平成 4 年 10 月 6 日

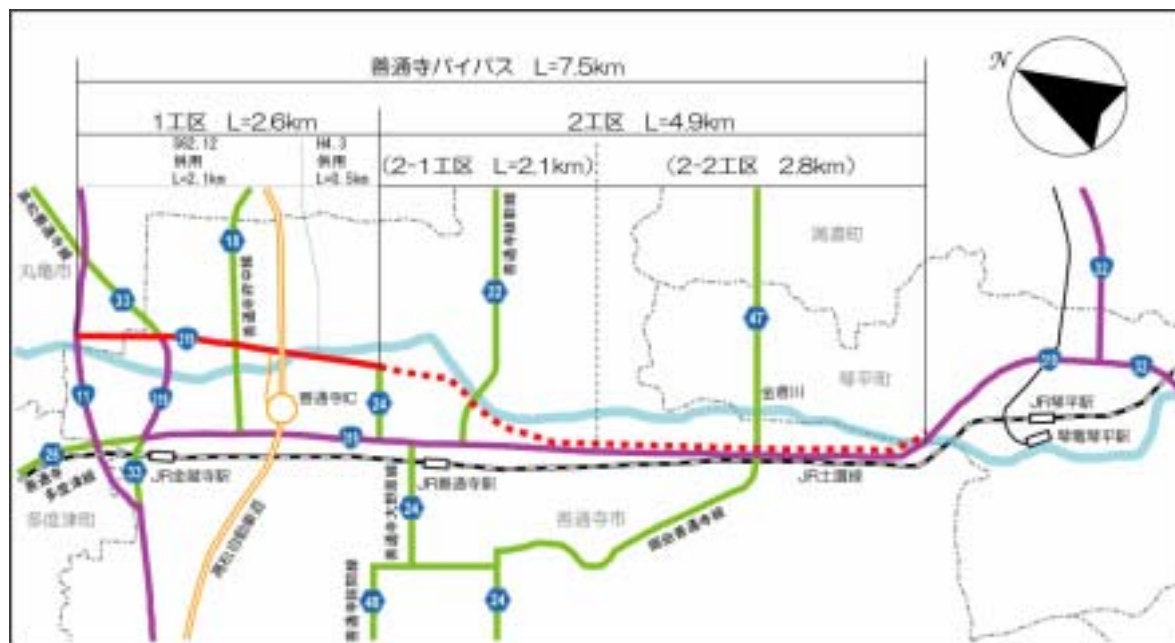


図 2 善通寺バイパス周辺図

表 1 工区別事業進捗状況

	1 工区	2-1 工区	2-2 工区
延長	2.6km	2.1km	2.8km
完成供用延長	2.6km (100%)	0.0km ( 0%)	0.0km ( 0%)
暫定供用延長	-	-	0.0km ( 0%)
現状	完成供用中	施工中	未着手
用地の取得状況	-	93%	0%
今後の見通し	-	工事の推進を図り、平成 18 年度に完成供用予定	-

### 3. 道路の利用状況

#### (1) 交通量の状況

平成 11 年度に実施された道路交通センサスの結果によれば、国道 319 号の交通量は、現道で約 0.8～0.9 万台/12h、バイパス（既供用部）で約 0.9～1.2 万台/12h となっている。

表 2 一般国道 319 号の交通量の現状（出典：H11 道路交通センサス）

調査地点		地点番号	平日交通量 (台/12h)	交通容量 (台/12h)	混雑度 ( - )
現道部	善通寺市稲木町	1063	8,370	7,921	1.06
	琴平町榎井	1064	8,973	10,747	0.83
バイパス部	善通寺市金蔵寺町	11062	8,685	14,414	0.60
	善通寺市原田町	11063	12,460	18,233	0.68
	善通寺市原田町	11064	12,072	34,818	0.35



図 3 交通量図（出典：H11 道路交通センサス）

一般国道 319 号の交通量は増加傾向にある。バイパスの供用後、現道部の交通量はやや減少傾向にあるが、バイパス部では、段階的な区間供用に応じて順調に交通量が伸びている。

表 3 一般国道 319 号の交通量の推移（出典：道路交通センサス）

調査地点	地点番号	平日交通量（台/12h）										
		S49	S52	S55	S58	S60	S63	H2	H6	H9	H11	
現道部	善通寺市 稲木町	1063	9,003	10,884	10,520	11,239	12,917	12,881	16,818	9,719	9,397	8,370
	琴平町 榎井	1064	5,428	7,454	7,737	6,776	7,098	8,068	8,095	8,104	9,131	8,973
バイパス部	善通寺市 金蔵寺町	11062	***	***	***	***	***	7,058	6,100	4,629	7,018	8,685
	善通寺市 原田町字土居	11063	***	***	***	***	***	6,563	7,827	8,055	10,557	12,460
	善通寺市 原田町字西五条	11064	***	***	***	***	***	***	***	9,313	11,170	12,072

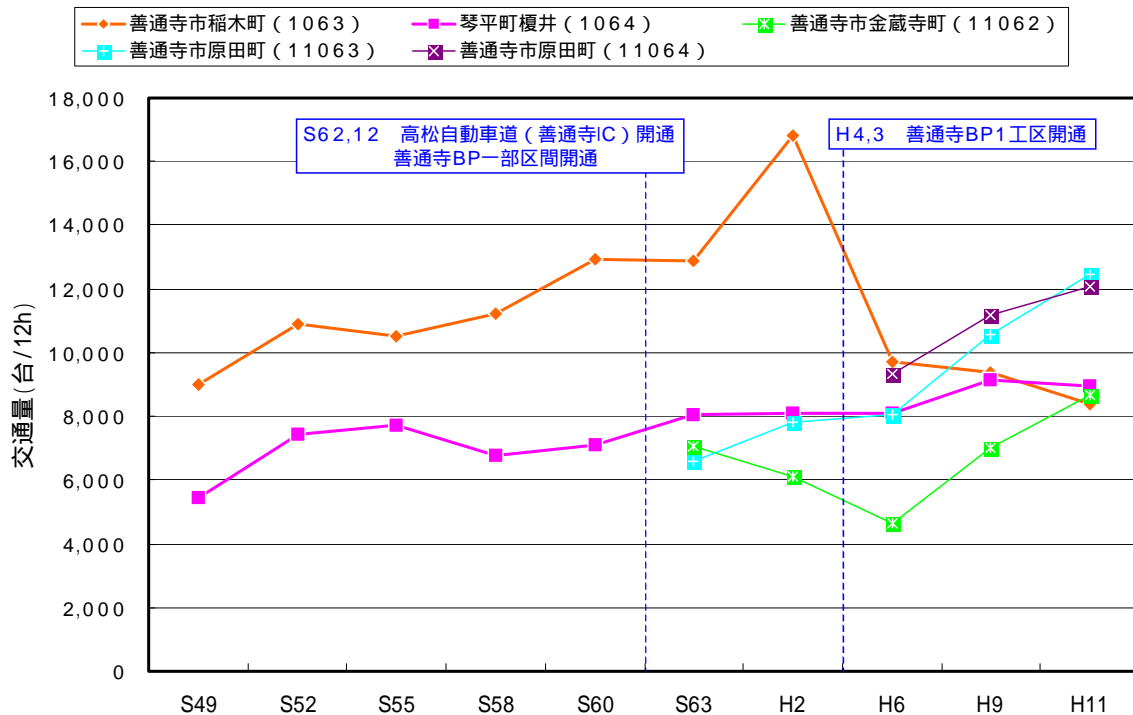


図 4 交通量の推移（出典：道路交通センサス）

現道とバイパスの既成区間の断面交通量は、バイパスの供用以前から年々増加している。  
 平成11年では、断面交通量の約6割をバイパス部が受け持っており、現道に代わる主要な  
 経路として利用され、交通量の転換が図られている。



図5 断面位置

表4 断面交通量の推移

調査地点	地点番号	平日交通量(台/12h)									
		S49	S52	S55	S58	S60	S63	H2	H6	H9	H11
善通寺市稲木町 (現道部)	1063	9,003	10,884	10,520	11,239	12,917	12,881	16,818	9,719	9,397	8,370
善通寺市 原田町字西五条 (バイパス部)	11064	***	***	***	***	***	***	***	9,313	11,170	12,072
断面交通量		9,003	10,884	10,520	11,239	12,917	12,881	16,818	19,032	20,567	20,442
バイパス分担率		***	***	***	***	***	***	***	48.9%	54.3%	59.1%

) 道路交通センサスの調査地点 1063 および 11064 を断面と仮定している。

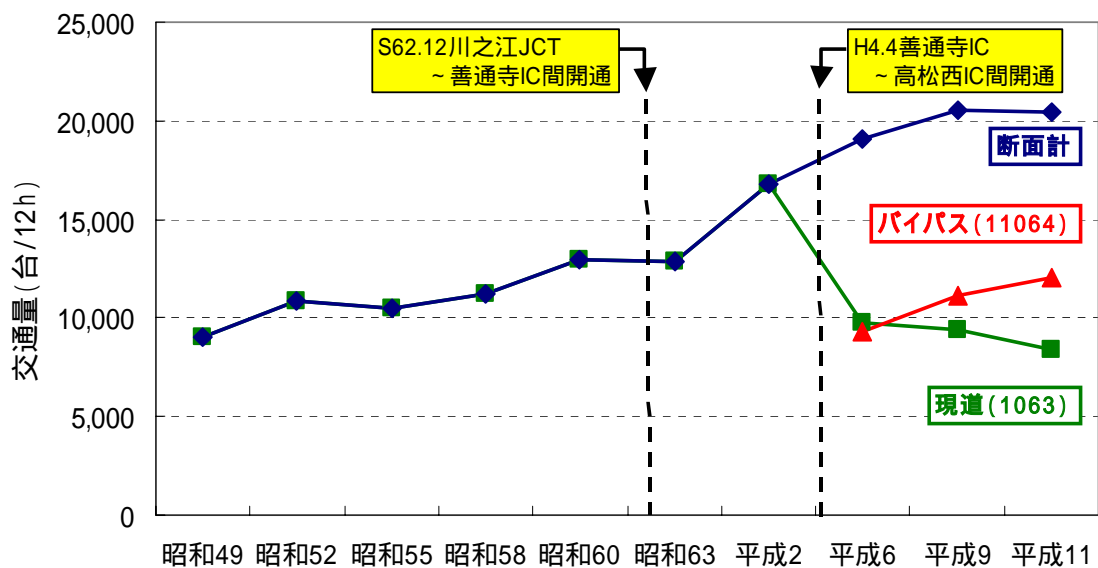


図6 バイパス整備による現道部からバイパス部への交通量の転換



## 4. 善通寺バイパスの必要性

### 4.1. 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

善通寺バイパス周辺地域において、渋滞損失時間が732千人・時間/年削減（削減率1割）。

【整備なし】12,764千人・時間/年

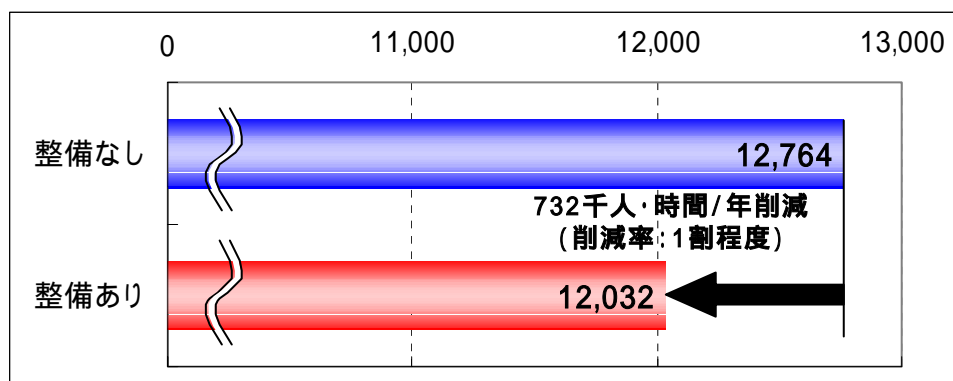
【整備あり】12,032千人・時間/年

善通寺バイパスの整備により影響を受ける地域では、整備を行わない場合の約1割に相当する732千人・時間/年の渋滞損失削減効果が見込まれる。

なお、善通寺バイパスの効果を最も受ける一般国道319号現道部では、整備を行わない場合の約6割に相当する219千人・時間/年の渋滞損失削減効果が見込まれる。

善通寺バイパスの整備による現道部を含めた周辺地域の断面交通容量の拡大に伴い、現道部だけでなく、善通寺バイパスの周辺地域においても渋滞損失削減効果が見込まれ、周辺地域全体での道路混雑の大幅な軽減が期待できる。

【善通寺バイパス周辺地域における渋滞損失削減時間】



【一般国道319号現道部における渋滞損失削減時間および削減率】

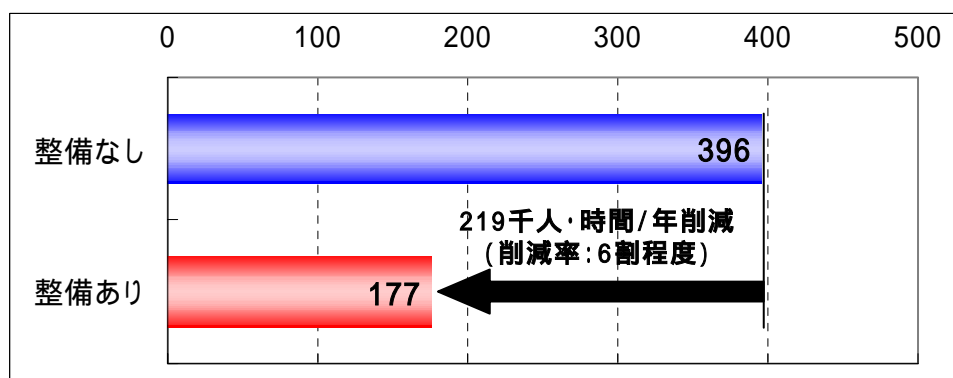


図7 渋滞損失削減時間および削減率

- ）整備有無による比較は、平成42年における将来交通量推計結果を基に算出。
- ）削減率については、渋滞損失削減時間÷整備なしの場合における渋滞損失時間により算出。

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

善通寺バイパスの整備により、バイパス未供用区間に並行する現道区間で旅行速度が約 11km/h 改善されます。

平成 13 年度のプローブカー調査結果によると、バイパス未供用区間に並行する現道部において著しく旅行速度が低下している。同区間は、善通寺市の中心市街地付近を通過する区間であるため、市街部への流入交通と善通寺市を南北に抜ける通過交通が集中し、慢性的な渋滞が発生している。

将来交通量推計の結果によると、善通寺バイパスの整備により通過交通をバイパス部へ転換させることで得られる旅行速度の改善効果は、約 11km/h に及ぶと試算されており、バイパス整備によって当該区間の大幅な旅行速度の改善が期待できる。



図 8 一般国道 319 号の時間帯別旅行速度（上り方向）（出典：平成 13 年プローブカー調査）  
各区間の旅行速度は、平成 13 年プローブカー調査結果を基に算出。

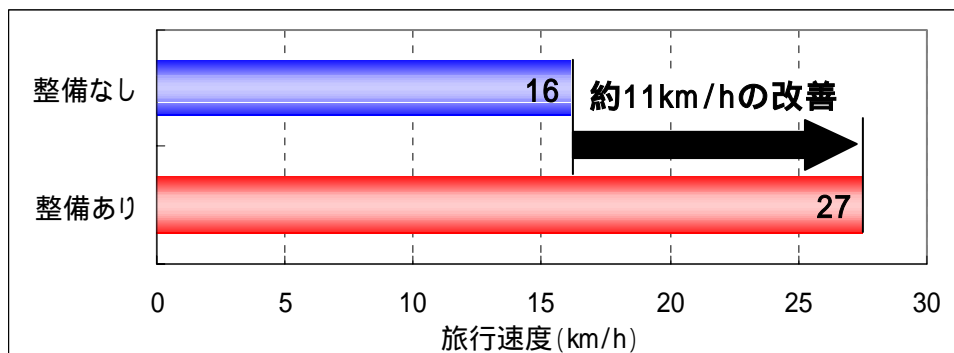


図 9 バイパス未供用区間と並行する現道の旅行速度改善効果

善通寺バイパスの整備による旅行速度の改善分（11km/h）については、将来交通量推計におけるバイパス整備の有無による当該区間旅行速度の差から算出。

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

**現道を利用する路線バスの利便性が向上します。**

善通寺市には、丸亀駅から琴平駅を連絡する琴参バスが4往復/日(平日)、善通寺市内を周回する善通寺市民バスが2往復/日(平日)運行している。これらの路線バスはいずれも一般国道319号の一部をルートとして利用している。

これらのバスについては、善通寺市街部周辺を中心に交通混雑の影響を受け、定時性の確保が難しい状況にある。

善通寺バイパスの整備により、路線バスの利便性が向上し、円滑なモビリティの確保に貢献するものと考えられる。



図 10 善通寺バイパスの整備により利便性が向上するバス路線

(出典：琴平参宮電鉄株式会社ホームページ)

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

特急停車駅である JR 善通寺駅へのアクセスが向上します。

国道 319 号現道部分の沿線には特急停車駅である JR 善通寺駅がある。JR 善通寺駅付近は善通寺市の中心市街地であるため、通過交通に加えて市街部への流入交通も多く、渋滞の原因となっている。

この渋滞は、駅へのアクセスを阻害する要因となっていると考えられ、バイパスの整備により、現道を利用する通過交通を排除することで、JR 善通寺駅へのアクセスが向上し、特にバイパス未整備区間の沿線に居住する住民にとっては駅を利用する機会の拡大につながるものと思われる。

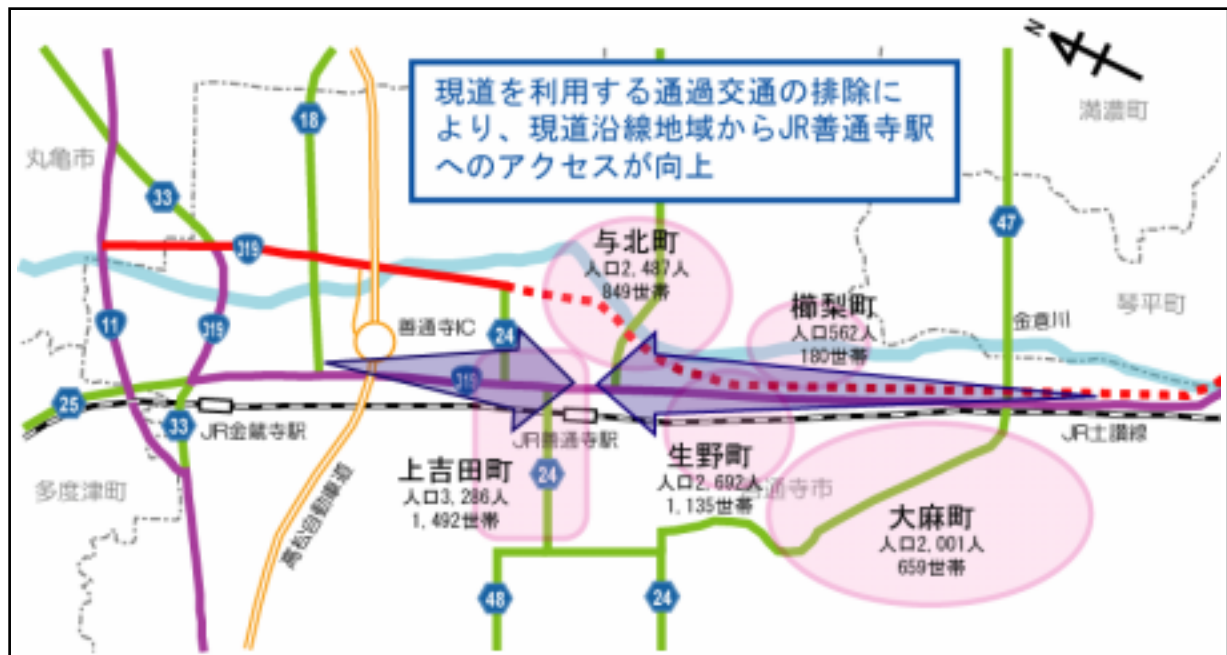


図 11 善通寺市南部地域から JR 善通寺駅へのアクセス（イメージ）

## 4.2. 活力 物流の効率化の支援

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

**善通寺 IC へのアクセス向上により、周辺地域における農産物の流通の利便性が向上します。**

善通寺市では、第4次善通寺市総合計画の中で、“魅力ある農林業の確立”という目標を掲げており、重点プロジェクトとして、現在策定中である「農業基本計画」に基づいた農村地域活性化事業の推進を図っている。

国道319号周辺の市町では、代表的な農作物として、レタス、たまねぎ、にんにくなどが作られており、その大部分は、東京都や大阪府をはじめとする県外の都市部へ出荷されている。

バイパス整備により善通寺 IC へのアクセス性が向上することで、農産物の流通など物流面が強化され、農業振興地域としてのポテンシャルの向上が期待できる。



図 12 一般国道 319 号周辺に立地する主な農業関連施設

表 5 善通寺バイパス周辺市町の農業に関するデータ

市町村名	農家数	農業人口	農家人口率	主な農作物と収穫量
善通寺市	2,003 戸	8,670 人	23.8%	レタス (2,100 t)
琴平町	397 戸	1,681 人	14.8%	レタス (515 t)
満濃町	1,861 戸	7,127 人	55.6%	米 (3,250 t)
琴南町	549 戸	2,045 人	62.0%	米 (736 t)
仲南町	813 戸	3,470 人	71.4%	米 (1,320 t)

) 農家数、農家人口等は、農林水産省「2000年世界農業センサス」

) 代表的な農作物は、農業粗生産額(農林水産省「平成13年生産農業所得統計」)が最も高いもの。個別の品目については、最も収穫量の多いものとした。

### 4.3. 活力 都市の再生

市街地再開発、区画整理等の沿道のまちづくりとの連携あり

**善通寺市が進める「バリアフリー歩行空間ネットワーク整備計画」において、重点整備路線に選定されています。**

善通寺市は、道路のバリアフリー化を支援する事業の一つとして国で進められている「歩行空間ネットワーク総合整備事業」の考えに則り、県と市が協同で「善通寺市バリアフリー歩行空間ネットワーク整備計画」を策定し、善通寺市中心部の歩行空間のバリアフリー化に努めている。

この計画の中で、一般国道319号現道部は重点整備路線、現在部分供用中のバイパス部は準重点整備路線にそれぞれ選定されている。

善通寺バイパスの整備を進めることで、善通寺市がまちづくりの一環として取り組んでいるバリアフリー整備計画への貢献が期待できる。

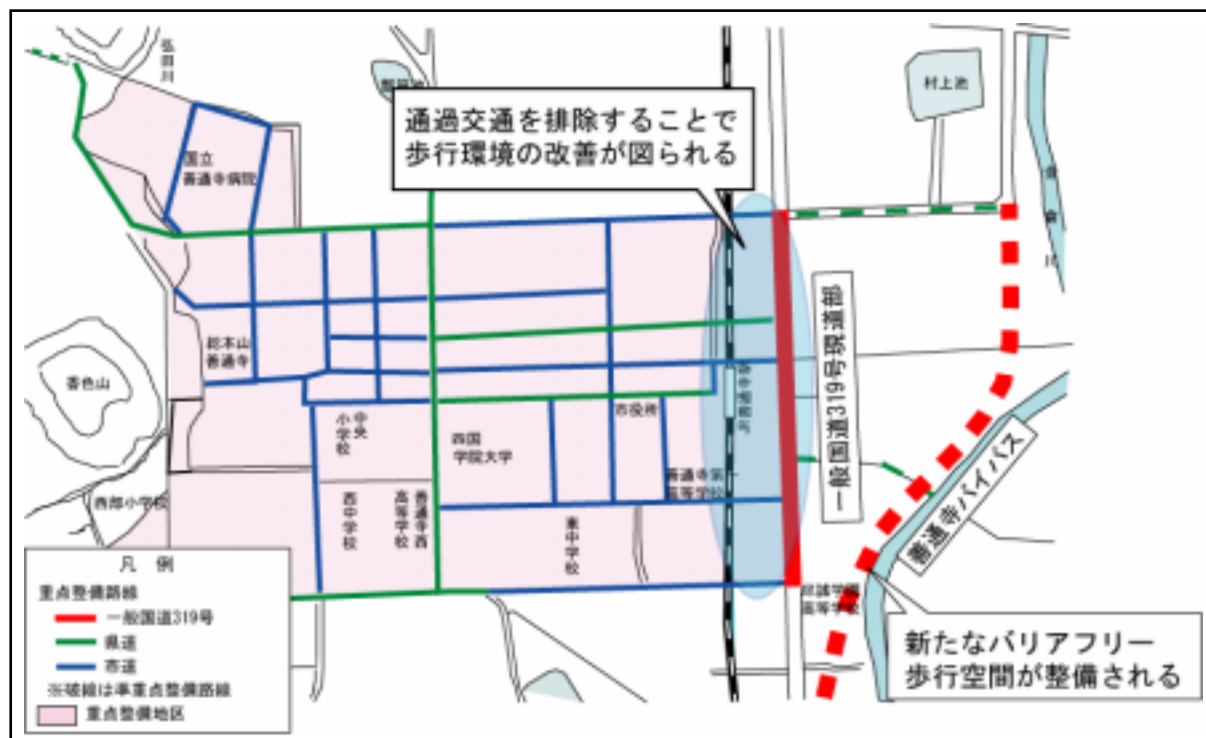


図 13 善通寺市バリアフリー歩行空間ネットワーク整備計画重点整備路線図

#### 4.4. 活力 国土・地域ネットワークの構築

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

隣接する日常活動圏中心都市である丸亀市と池田町のアクセスが向上し、地域間交流の促進に寄与します。

一般国道 319 号は、丸亀市、坂出市を中心都市とする香川西部地方生活圏と、徳島県三好郡の池田町を中心都市とする三好地方生活圏を連結する路線網の一部を担っている。

善通寺バイパスの整備により、隣接する地方生活圏の中心都市である丸亀市・池田町間の所要時間は約 6 分短縮されると試算されており、隣接する圏域間のアクセスが強化されることで更なる交流促進が期待できる。



図 14 香川西部地方生活圏と三好地方生活圏

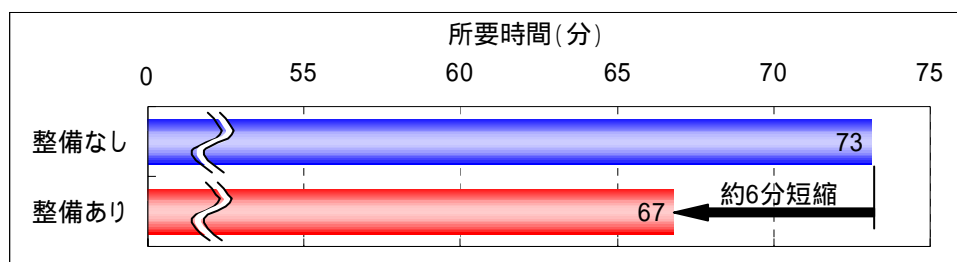


図 15 善通寺バイパスの整備による丸亀市・池田町間の所要時間短縮

- ）所要時間については、平成 11 年センサスの区間延長およびピーク時旅行速度を基に算出。ただし、一般国道 319 号現道部については、平成 13 年プローブカー調査におけるピーク時旅行速度を基に算出。
- ）善通寺バイパス（未供用区間）の旅行速度は 50km/h とし算出。

日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる

善通寺市以南の地域から日常活動圏中心都市である丸亀市へのアクセスが向上します。

善通寺市は、坂出市、丸亀市を中心都市とする香川西部地方生活圏に含まれている。

平成 12 年国勢調査結果によると、丸亀市が、善通寺市や中讃南部地域における自市町以外の通勤・通学先で高い割合を示しており、国道 319 号は、これらの地域間を結ぶ交流の軸としての機能を発揮している。

バイパスの整備により、南北の交流軸が強化され、善通寺市以南の地域と日常活動圏中心都市である丸亀市との間のアクセス向上が期待できる。

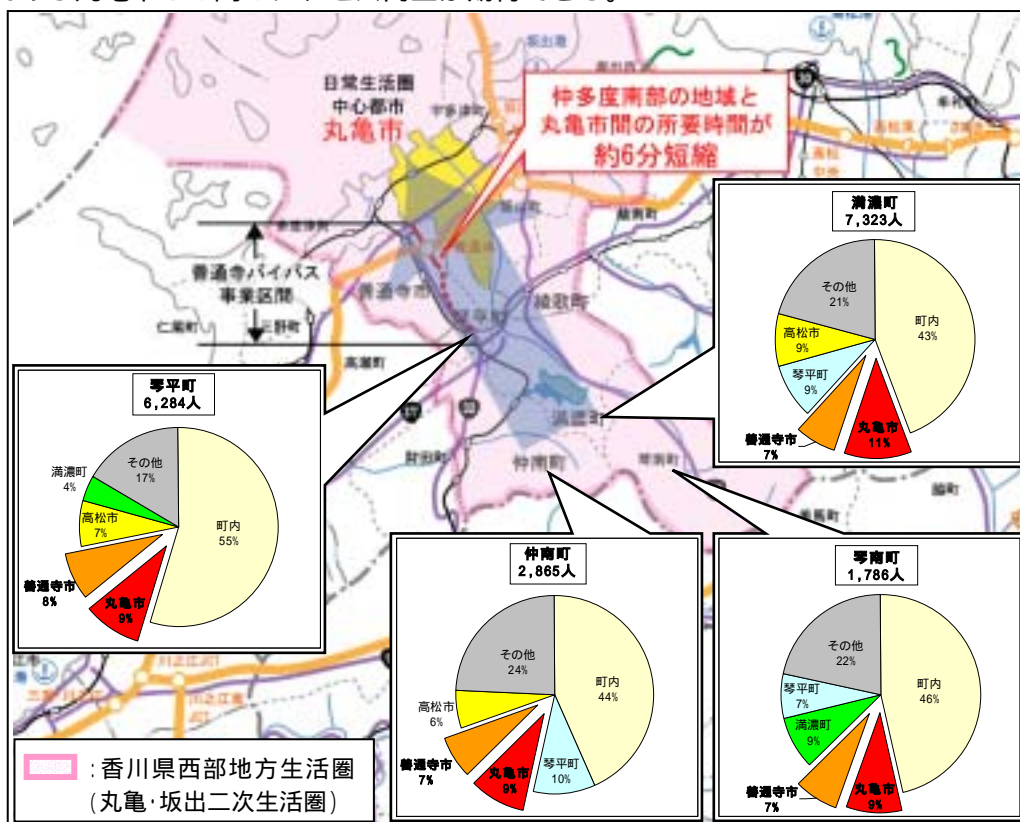


図 16 善通寺市周辺の市町の通勤流動

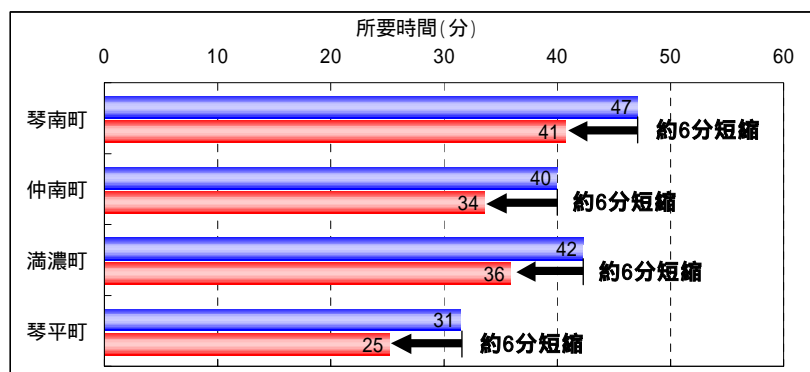


図 17 仲多度郡南部地域から丸亀市への所要時間短縮

- 1) 所要時間については、平成 11 年センサスの区間延長およびピーク時旅行速度を基に算出。ただし、一般国道 319 号現道部については、平成 13 年プローブカー調査におけるピーク時旅行速度を基に算出。
- 2) 善通寺バイパス (未供用区間) の旅行速度は 50km/h として算出。



#### 4.5. 活力 個性ある地域の形成

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

善通寺バイパスの整備により、善通寺市中心市街地付近を通る現道の交通環境を改善することで、善通寺市が進める「善通寺市中心市街地活性化基本計画」を支援します。

善通寺市では、“善通寺市中心市街地活性化基本計画”を立案し、歩行空間の確保をはじめとする住環境の整備、観光拠点としての場づくりなど、中心市街地の活性化を推進している。

一般国道 319 号は、善通寺市の中心地を南北に走る軸であり、周辺地域間を結ぶ幹線道路としてだけでなく、中心市街地へ人を運ぶという大きな役割も担っている。通過交通と市街部への流出入交通が混在している現在の状況は、中心市街地の発展を妨げる一つの要因となっていると考えられる。

善通寺バイパスの整備によって通過交通が排除され、市街地中心部へのアクセス性及び安全性が高まることで、善通寺市が推し進めるまちづくりへの貢献が期待できる。



図 18 善通寺市中心市街地活性化区域と関連交通流動（善通寺市資料より作成）



図 19 市街地流入交通と通過交通の錯綜状況の写真

主要な観光地へのアクセス向上が期待される

善通寺バイパスの整備により、善通寺 IC から周辺の観光地へのアクセスが向上します。

善通寺バイパスの周辺には、弘法大師にゆかりのある 75 番札所「総本山善通寺(善通寺市)」や「こんびらさん」の愛称で知られる「金刀比羅宮(琴平町)」など県内有数の観光地があり、自家用車や観光バスを利用した観光客が四国内外から数多く訪れている。特に「金刀比羅宮」は年間 300 万人近くの観光客が訪れている県内一の観光地である。

一般国道 319 号は、当地域への入口である善通寺 IC と周辺観光地を結ぶ主要経路の一つであり、四国内外を問わず、遠方から当地へ訪れる観光客に利用されている。

善通寺バイパスの整備により、善通寺 IC ~ 観光地間のアクセスが向上することで、地元の観光産業の振興に寄与するものと考えられる。



図 20 主要観光地の位置図

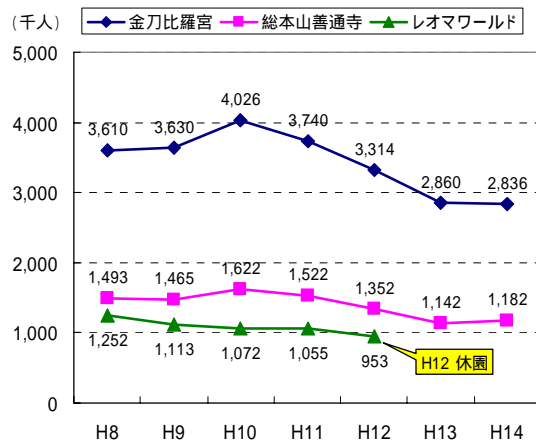


図 21 主要観光地の入り込み客数の推移 (右写真は一般国道 319 号を利用する観光バス)

新規整備の公共公益施設へ直結する道路である

県立丸亀競技場をはじめとする公共施設へのアクセスが向上します。

善通寺バイパスの沿線には、1工区の供用とほぼ同時期に善通寺市民体育館（平成4年）や市民プール（平成5年）が建設されている。

また、善通寺市に隣接する丸亀市には県下唯一の第1種公認陸上競技場である県立丸亀競技場（平成9年オープン）があり、陸上競技をはじめ、サッカーやラグビー等の全国大会の会場として利用されている。

これらの施設は、周辺地域のスポーツ振興に寄与する公共施設であり、バイパス区間の整備により、当該施設へのアクセス性の向上が期待できる。



図 22 周辺地域に立地する公共施設へのアクセス向上

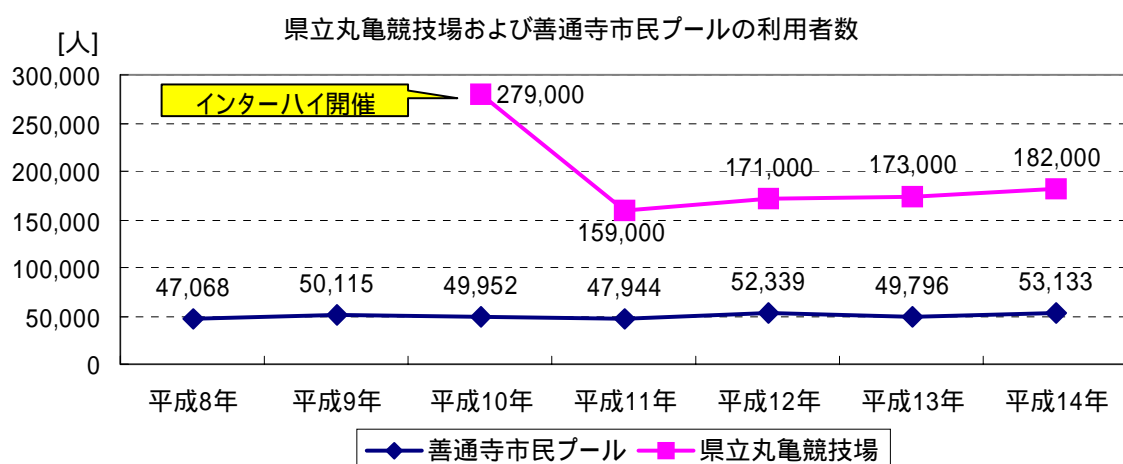


図 23 市民プールの利用者数の推移（出典：香川県観光客動態調査報告）

- ）県立丸亀競技場は平成9年10月10日オープンのため、利用者数は平成10年から記載
- ）県立丸亀競技場の平成10年の利用者数は、陸上競技のインターハイが当施設で開催されたため、他年よりも多くなっている

#### 4.6. 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/日以上に該当する区間において、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

広幅員の歩道の確保により、歩行者・自転車の通行時における快適性・安全性が向上します。

現道部では、歩道が片側だけの設置であったり幅員が狭小であったりすることから、歩行者・自転車の安全性、快適性が確保されていない。

善通寺バイパスでは両側に植樹帯を含めて3mの幅員の歩道を設置するので、歩行者・自転車と自動車が完全に分離され、さらに、歩道内での歩行者・自転車のすれ違いも容易になる。これにより、沿道のショッピングセンターへの買い物や通勤・通学といった日常生活において安心かつ快適に利用できるゆとりある生活空間が形成される。



図 24 バイパス整備による歩行者・自転車空間の形成

#### 4.7. 暮らし 安全で安心できる暮らしの確保

三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

善通寺 IC へのアクセス向上に伴い、三次医療施設である県立中央病院救命救急センター（高松市）、香川大学医学部附属病院（三木町）へのアクセスが向上します。

香川県内で三次医療施設（第三次香川県保健医療計画）に指定されているのは、県立中央病院救命救急センター（高松市）と香川大学医学部附属病院（三木町）の2箇所であり、当該地域からの患者搬送には高松自動車道が利用されると考えられる。

善通寺バイパスの整備によって、善通寺 IC へのアクセス性が高まり、善通寺市、琴平町、ひいては、仲多度郡の南部地域において安心を担保する効果が期待できる。



図 25 三次医療施設へのアクセスルート

#### 4.8. 安全 安全な生活環境の確保

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/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

**新たな歩行空間を確保することにより、学生をはじめとした歩行者・自転車の安全性が向上します。**

一般国道 319 号の沿道および周辺には、いくつかの学校施設が立地しており、通学目的の学生の姿が多く見られる。バイパスの未整備区間に並行する現道（尽誠学園高校前）では、南北の両方向で歩行者、自転車ともに 500 人（台）を超える交通がある。

現道部には歩道の設置がなされているが、場所によっては歩道幅員が狭い区間もあり、通学時には狭い歩道を多くの自転車が走行する様子も見られ、交通量が多い日は事故が危惧される。

バイパスの整備によりバイパスに並行する現道区間の交通を減少させ、また、現道拡幅部については、新たに歩行空間の確保を図ることで、学生をはじめとした歩行者・自転車の安全性の向上が期待できる。



図 26 尽誠学園高校前における歩行者・自転車交通量および周辺に立地する学校施設  
(出典：平成 15 年 12 月 2 日歩行者・自転車調査結果)



図 27 学生の通学状況

#### 4.9. 安全 災害への備え

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

一般国道 319 号は、香川県地域防災計画において第 1 次緊急輸送路に指定されています。

現在、一般国道 319 号はバイパス部とバイパス以南の現道部が一次緊急輸送路として指定されている（香川県地域防災計画による）。善通寺市には、陸上自衛隊の駐屯地の他、中讃地域の災害拠点病院に指定されている国立善通寺病院があり、災害時には救援救助・医療活動等の拠点としての大きな役割を担う。一般国道 319 号は、南北の地域を結ぶ軸としての機能だけでなく、善通寺 IC の受け皿という大きな機能も持っており、特に緊急時には広域的な地域を連絡する上での重要な路線となっている。

4 車線のバイパスが整備されることで、善通寺市の市街地部を通過せずに直接仲多度郡の地域と善通寺 IC を接続することが可能となる。また、自衛隊駐屯地と善通寺 IC を結ぶ経路の一部である現道区間についても、現在の利用交通をバイパス部に転換させることで走行性の改善がなされ、より迅速な活動を可能とし、更なる安心の向上が期待できる。

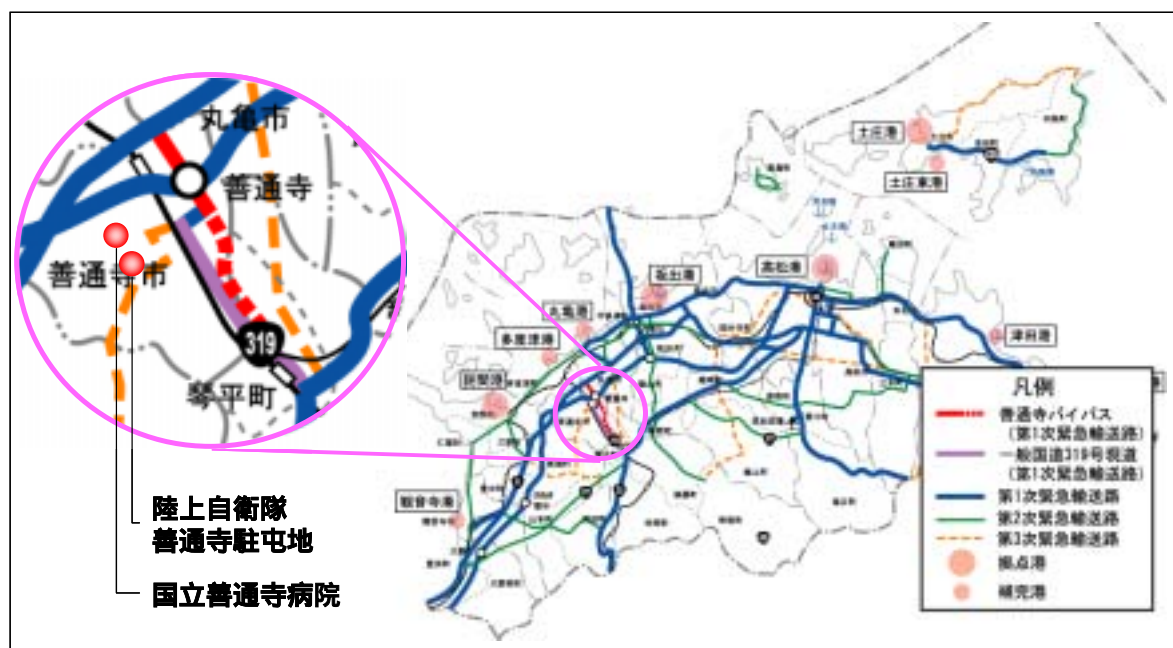


図 28 香川県緊急輸送路図（香川県緊急輸送路現況マップより作成）

#### 緊急輸送路とは

緊急輸送路とは、大規模な地震が起きた場合等の災害時に、避難・救助をはじめ、物資の供給や諸施設の復旧等の広範な応急対策活動を実施するために、非常事態に対応した交通の確保を行う道路

第一次緊急輸送路とは、緊急や応急活動の拠点となる防災拠点間を結ぶ高速自動車国道、一般国道および広域的な幹線道路

第二次緊急輸送路とは、第一次緊急輸送路を補完する道路

#### 4.10. 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

**CO<sub>2</sub> (二酸化炭素) 排出量が 1,714 t-CO<sub>2</sub>/年程度削減されます。**

地球温暖化問題については、1997年12月に京都で開催された気候変動枠組み条約第3回締結国会議(COP3)において、わが国の目標として、「温室効果ガスを2008年から2012年の間に、1990年比で6%削減する」と定められている。

また、地球温暖化の主要な原因物質である二酸化炭素のわが国における排出源をみると、自動車からの排出量の占める割合が大きいのが現状である。よって、地球温暖化対策に占める、自動車からの二酸化炭素抑制対策は非常に重要な位置を占めている。

善通寺バイパスの整備による交通の円滑化に伴い、1年あたりのCO<sub>2</sub>排出量が1,715t-CO<sub>2</sub>/年程度削減されるものと見込まれ、地球温暖化の防止に資する二酸化炭素抑制対策の観点からも、本事業の推進は必要と考えられる。

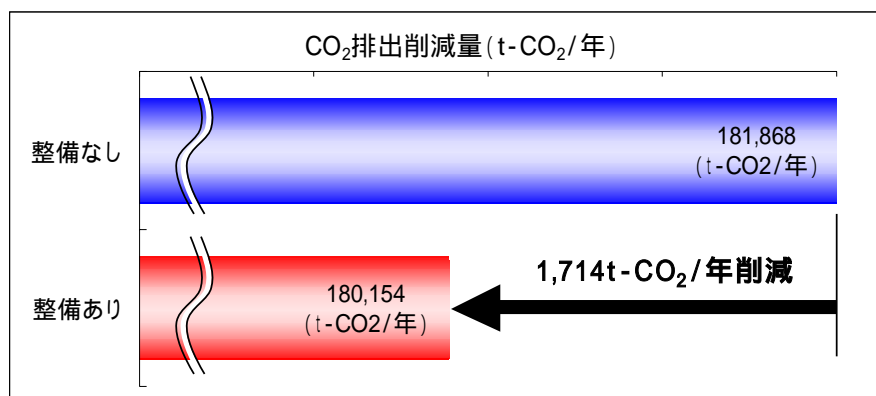


図 29 善通寺バイパスの整備による CO<sub>2</sub> 排出削減量 (平成 42 年推計値)



#### 4.11. 環境 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>・SPM 排出削減率

NO<sub>x</sub>（窒素酸化物）排出量が2割程度、SPM 排出量（浮遊粒子状物質）が1割程度削減されます。

二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）や浮遊粒子状物質（SPM）による大気汚染の状況は、大都市地域を中心に依然深刻な状況が続いている。

特に自動車保有台数や走行距離の伸びに伴い、地球温暖化問題同様、大気汚染に関しても主要な環境負荷源として、自動車の占める割合が高まっている状況にある。

窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）については、平成4年に「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（自動車NO<sub>x</sub>法）」に基づく規制、対策のみでは大気環境基準の達成が困難な状況となった。

また、粒子状物質（PM）についてもNO<sub>x</sub>と同様に、目標とした浮遊粒子物質の環境基準の達成状況が低く、特に、近年ではディーゼル車から排出される粒子状物質による、発ガン性の恐れを含む国民の健康への悪影響が懸念されている。

現在では、「自動車NO<sub>x</sub>法」の改正法にあたる「自動車NO<sub>x</sub>・PM法」が平成13年6月に成立したことを受け、新たな規制・対策が進められている。

善通寺バイパスの整備による交通の円滑化に伴い、現道部における自動車からの二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）が2割程度、浮遊粒子状物質（SPM）が1割程度削減されるものと見込まれ、沿道住民の生活環境保全の観点からも、本事業の推進が必要と考えられる。

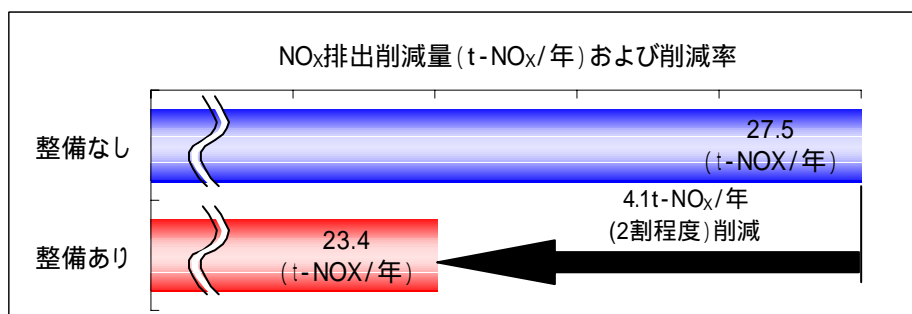


図 30 善通寺バイパスの整備による現道のNO<sub>x</sub> 排出削減率（平成42年推計値）

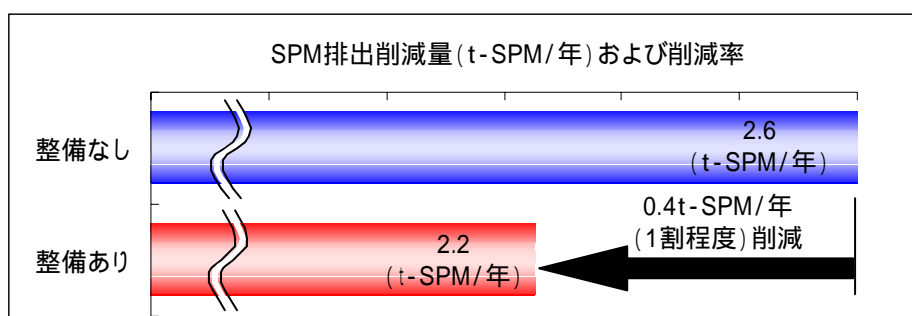


図 31 善通寺バイパスの整備による現道のSPM 排出削減率（平成42年推計値）

#### 4.12. その他 他のプロジェクトとの関係

他機関との連携プログラムに位置づけられている

一般国道 319 号は、「香川中央地方拠点都市地域基本計画」の中で、中讃地域の拠点性を高める路線として位置づけられています。

香川県では、平成 6 年度から「香川中央地方拠点都市地域基本計画」が進められている。

同計画では、高松市、丸亀市、坂出市を中心とした 4 市 18 町村で構成される香川中央地方拠点都市地域が平成 5 年 8 月に地域指定されており、「四国と瀬戸内海地域の 21 世紀を拓く新しい産業・情報・文化田園都市」の実現を目指している。

一般国道 319 号は同計画の中で中讃地域の拠点性を高める路線として重点的に整備すべき交通基盤の一つとして挙げられている。また、長期的視点にたって検討・推進すべき事業として、善通寺駅前及び駅へのアクセス道路の整備や善通寺 IC 周辺地区の開発計画などが挙げられており、善通寺バイパスの整備による計画促進への貢献が期待されている。

表 6 香川中央地方拠点都市地域基本計画の概要

計画名称	香川中央地方拠点都市地域基本計画
実施主体	香川中央地方拠点都市地域整備推進協議会
策定時期	平成 6 年 2 月
目標期間	平成 6 年度から概ね 10 年間
対象市町村	高松市、丸亀市、坂出市、善通寺市、三木町、牟礼町、庵治町、塩江町、香川町、香南町、直島町、綾上町、綾南町、国分寺町、綾歌町、飯山町、宇多津町、琴南町、満濃町、琴平町、多度津町、仲南町（4 市 18 町）
計画概要	「四国と瀬戸内海地域の 21 世紀を拓く新しい産業・情報・文化田園都市」として自立した地方拠点都市地域を形成することを目指す
バイパスの位置づけ	丸亀市、坂出市の臨海都市部と、善通寺市や仲多度郡の内陸田園都市群とを直結する南北交通軸を強化する路線



図 32 香川中央地方拠点都市地域

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

**沿道施設へのアクセス向上に伴い、周辺地域の活性化に寄与します。**

善通寺バイパス沿線には、新規開発が積極的に成され、大型店舗等の出店により集客性も高まっている。また、配送施設等の立地も見受けられる。

バイパスの延伸整備により、これらの沿道施設へのアクセス性が向上し、当該地域の活性化につながるものと考えられる。



図 33 バイパス沿道に立地する大型店舗の写真

## 5. 費用便益分析

### (1) 全事業

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B Pの別
一般国道319号	善通寺バイパス	L = 7.5 km	2次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数
-	4

### 費用

単位：億円

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成15年		
単純合計	275億円	77億円	352億円
基準年における 現在価値(C)	293億円	23億円	316億円

### 便益

単位：億円

	走行時間 短縮便益	走行費用 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成15年			
供用年	平成29年			
初年便益	74億円	1億円	0億円	75億円
基準年における 現在価値(B)	854億円	9億円	-1億円	862億円

### 費用便益比

B / C	2.7	0.0	0.0	2.7
-------	-----	-----	-----	-----

注) 1. 費用及び便益額は整数止とする。

2. 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## (2) 残事業

路線名	事業名	延長	事業種別	現 拡・B P の 別
一般国道319号	善通寺バイパス	L = 4 . 9 km	2 次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数
-	4

### 費 用

単位：億円

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基 準 年	平成 1 5 年		
単純合計	155 億円	50 億円	205 億円
基準年における 現在価値 (C)	101 億円	15 億円	116 億円

### 便 益

単位：億円

	走行時間 短縮便益	走行費用 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 1 5 年			
供 用 年	平成 2 9 年			
初年便益	19 億円	0 億円	0 億円	20 億円
基準年における 現在価値 (B)	220 億円	5 億円	1 億円	226 億円

### 費 用 便 益 比

B / C	1.9	0.0	0.0	1.9
-------	-----	-----	-----	-----

注) 1. 費用及び便益額は整数止とする。

2. 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。