

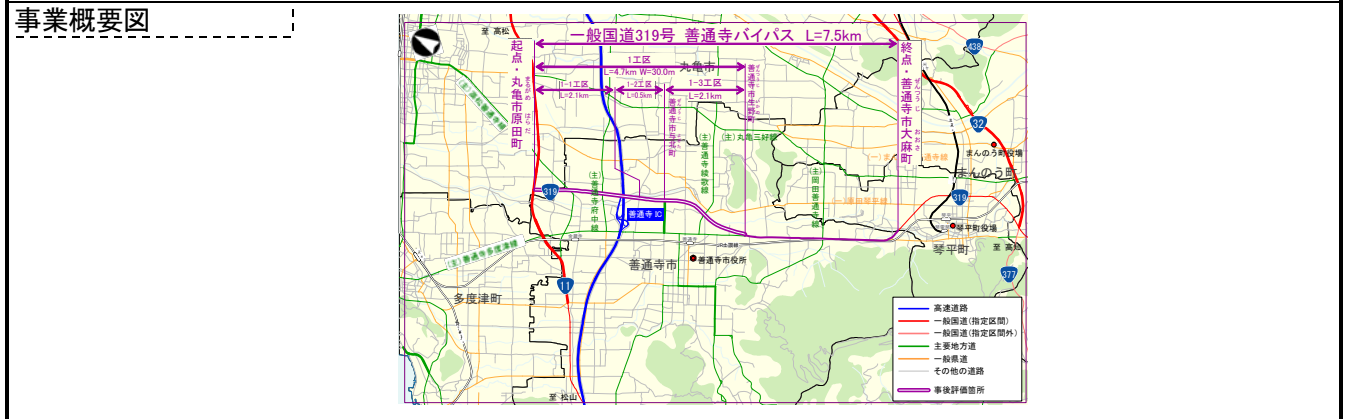
事後評価結果（平成24年度）

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319号善通寺バイパス	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：香川県丸亀市原田町 至：香川県善通寺市大麻町	延長	7.5km		

事業概要
 一般国道319号は坂出市を起点とし、善通寺市、琴平町、三好市を経て四国中央市に至る全長約131.6kmの幹線道路である。
 善通寺バイパスは、香川県丸亀市原田町から善通寺市大麻町までを結ぶ延長7.5kmの道路であり、平成19年度までに延長4.7kmを供用した。

事業の目的・必要性
 善通寺バイパスは、旧国道319号（現：主要地方道善通寺多度津線）で発生していた慢性的な渋滞の解消や、幅員が狭い旧国道319号を利用する自転車・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道路である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S49年度	用地着手	S56年度	供用年	(当初) —/H28	変動	—
		都市計画決定	S55年度	工事着手	S58年度	(暫定/完成)	(実績) H19/		
	事業費	計画時 (名目値)	—/270億円	実績 (名目値)	149億円/—			変動	—
		計画時 (実質値)	—/282億円	実績 (実質値)	165億円/—				
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	— / 10,600~23,600台/日	実績 (暫定/完成)	9,500~18,100台/日 / —			変動	—
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	19 → 34 km/h	(供用前年次) H18年度	(供用後年次) H20年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	26 → 15 件/年	(供用前年次) H13~H18	(供用後年次) H19~H22
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	2.7	総費用	316 億円	総便益	862 億円	基準年	平成15年
				事業費	293 億円	走行時間短縮便益	854 億円		
				維持管理費	23 億円	走行経費減少便益	9 億円		
						交通事故減少便益	-1 億円		
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.5	総費用	312 億円	総便益	479 億円	基準年	平成24年
				事業費	290 億円	走行時間短縮便益	408 億円		
				維持管理費	22 億円	走行経費減少便益	42 億円		
						交通事故減少便益	29 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			

事業遅延の理由
 —

客観的評価指標に対応する事後評価項目
 ①円滑なモビリティの確保
 ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる
 ・現道等における混雑時旅行速度の向上【並行する旧国道区間の混雑時旅行速度が向上(19km/h→34km/

	<p>h)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線の利便性向上【善通寺市内を走行するバスの利便性向上に寄与】 ・JR善通寺駅（特急停車駅）へのアクセスが向上 <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善通寺～高松方面】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道まちづくりとの連携に関する効果【高齢者の移動時の安全性・快適性向上に寄与】 <p>④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～三好市】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【琴平町～丸亀市(29分→24分)】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベント等の支援【イベント会場へのアクセス向上を支援】 ・主要な観光地へのアクセス向上【観光シーズンの渋滞が減少】 ・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、市民プールへのアクセス向上】 <p>⑥歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用空間の整備による歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上【歩行者・自転車事故の減少(3.5件/年→3.0件/年)】 <p>⑦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【高松自動車道へのアクセス道として広域搬送を支援】 <p>⑧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【死傷事故件数の減少(26件/年→15件/年)】 ・歩道が狭小な区間に歩道が設置【通学時の安全性向上に寄与】 <p>⑨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【自衛隊の災害復旧活動の円滑な移動を支援】 <p>⑩地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑪生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる <p>⑫その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他機関との連携プログラムに関する効果【中讃地域の拠点性を高める路線として位置付け】 ・対象事業における固有の事情による効果【バイパス沿道に物流施設をはじめ複数の施設が進出】 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業環境に変わる	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>「今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性はない」とする事業者の判断は「妥当」である。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・人口は昭和60年に比べ、香川県で横ばいの一方、善通寺市では12%減少 ・自動車保有台数は増加傾向にあり、善通寺市では昭和60年以降57%の増加 ・善通寺市居住者の通勤通学流動では、丸亀市との交流が突出しており、約65%が交通手段として自家用車を利用
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>善通寺バイパスの供用により、現道の慢性的な渋滞の解消、交通の安全性向上、さらには、主要な観光地への到達性向上等、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>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<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>
特記事項	<p>—</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の。