

事後評価結果（平成29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：檜田 幸伸

事業名	一般国道32号 綾南・綾歌・満濃バイパス	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：香川県高松市西山崎町 至：香川県仲多度郡まんのう町買田	延長	21.7km		

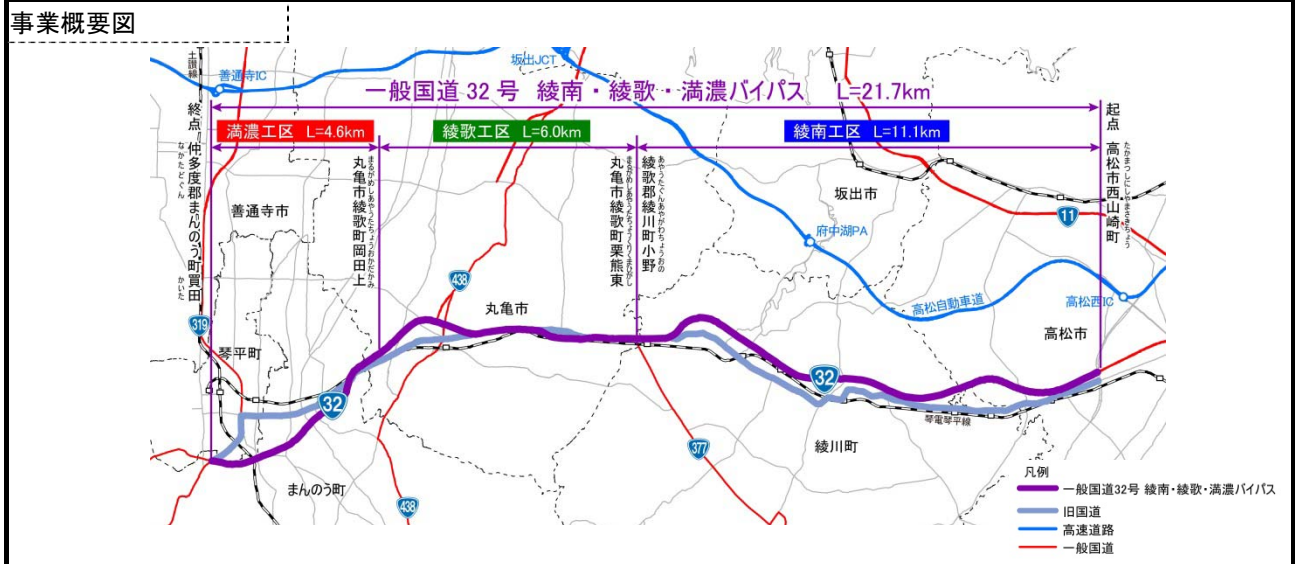
事業概要

国道32号は、高松市を起点に、綾川町、丸亀市綾歌町、まんのう町を經由して高知市に至る延長137kmの主要幹線道路である。

綾南・綾歌・満濃バイパスは、高松市と琴平町を結ぶ延長21.7kmの4車線道路であり、平成24年度に開通した。

事業の目的・必要性

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・産業の発展に寄与するものである。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	昭和47年度	用地着手	昭和50年度	供用年	(当初) ー/平成41年度	変 動	0.71倍	
		都市計画決定	昭和57年度	工事着手	昭和53年度	(暫定/完成)	(実績) ー/平成24年度			
	事業費	計画時	(名目値) ー/665億円 (H19)	実績	(名目値) ー/674億円 (H29)	(暫定/完成)	(実績値) ー/623億円 (H29)	変 動	1.01倍	
		(暫定/完成)	(実績値) ー/606億円 (H19)	(暫定/完成)	(実績値) ー/623億円 (H29)					
	交通量 (当該路線)	計画時	ー/14,900~40,200台/日	実績	ー/30,232台/日	(暫定/完成)	ー/30,232台/日	変 動	119%	
		(暫定/完成)		(暫定/完成)						
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	35~37km/h	→	31~63 Km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	178件/億台キロ	→	92件/億台キロ	(供用直前年次)S55年度	(供用後年次)H27年度
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	2.4	総費用	960億円 (事業費: 803億円 維持管理費: 157億円)	総便益	2,289億円 (走行時間短縮便益: 2,211億円 走行経費減少便益: 59億円 交通事故減少便益: 19億円)	基準年	平成19年	
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	2.6	総費用	1,368億円 (事業費: 1,180億円 維持管理費: 188億円)	総便益	3,507億円 (走行時間短縮便益: 3,091億円 走行経費減少便益: 331億円 交通事故減少便益: 84億円)	基準年	平成29年	
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		-		便益減少額		-		
事業遅延の理由	特になし									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間が削減【187万人時間/年→47万人時間/年】 ・コミュニティバスが新設し、バス乗降客数も増加 ・JR高松駅からJR琴平駅付近への所要時間が短縮【58分→46分】 ・JR琴平駅付近から高松空港付近への所要時間が短縮【34分→30分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まんのう町内から高松港付近への所要時間が短縮【70分→57分】 ・農林水産品の流通利便性が向上【ブロッコリー】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・香川県都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープランにおいて、バイパス沿線に拠点を設定 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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【三好市～高松市（117分→91分）】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【まんのう町～高松市（65分→52分）】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要観光地（金刀比羅宮、まんのう公園、ニューレオマワールド）へのアクセス向上 【高松駅～金刀比羅宮（73分→58分）】 【高松駅～まんのう公園（72分→57分）】 【高松駅～ニューレオマワールド（58分→46分）】 ・主要観光地（まんのう公園、ニューレオマワールド）の観光客数増加を支援 【まんのう公園（H15：約38.6万人→H28：約49.5万人）】 【ニューレオマワールド（H18：約80.8万人→H28：約102.2万人）】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性の向上 【バイパス+旧国道（H12死傷事故率：113件/億台キロ→H27死傷事故率：72件/億台キロ）】 【バイパス（H12死傷事故率：83件/億台キロ→H27死傷事故率：68件/億台キロ）】 【旧国道（H12死傷事故率：178件/億台キロ→H27死傷事故率：92件/億台キロ）】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な輸送に必要な第1次輸送確保路線に指定 ・四国おうぎ作戦における本州側からの支援部隊を受け入れる出発拠点へのアクセスルート、出発拠点から被災地の集結拠点への進出ルートに位置づけられている <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約22.6千t-CO2/年（約1.8%）削減【約1,277.6千t-CO2/年→約1,254千t-CO2/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約26.9t-NO2/年（約39.3%）削減【約68.5t-NO2/年→約41.6t-NO2/年】 ・SPM排出量が約1.6t-SPM/年（約41.0%）削減【約3.9t-SPM/年→約2.3t-SPM/年】 <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間を通るうどんバスの利用客数が増加 ・沿線地域間の交流人口が増加 ・沿線地域の人口が増加 ・バイパス沿線で雇用が増加 ・バイパス沿線の工業の拠点性向上及びバイパス沿線町の製造品出荷額が増加 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業による環境変化	<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>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町（綾川町・丸亀市・まんのう町）の人口は、まんのう町を除いて、事業化前（S47年）より人口は増加し続けていたものの、綾川町ではH2年以降横ばい、丸亀市はH22年以降横ばい。

<p>今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性</p>	<ul style="list-style-type: none"> 綾南・綾歌・満濃バイパスの完成供用により、沿道地域の生活環境の改善、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、「地域の文化・経済・産業の発展に寄与」という綾南・綾歌・満濃バイパス整備の目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価の必要性はない。
<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>	<ul style="list-style-type: none"> 事業前・事業後の整備効果に関して統計指標・ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。 同種事業の計画・調査にあたっては、綾南・綾歌・満濃バイパスのように事業期間が長期にわたる事業の場合、定期的・的的な効果把握を随時実施・公表していくことが重要である。 事業中に判明した橋梁下部工事のコスト増加となる要因や、新技術の採用や橋梁下部工事における仮締切工の見直しなどによるコスト縮減・工期短縮手法等を、他事業に展開していくことで、想定外のコスト増要因の削減、効果的なコスト縮減・工期の短縮を展開するよう努める。 現時点では、事業評価手法の見直しについては、必要はないと考えるが、引き続き統計データ等に加え、社会経済指標やビックデータ等を用いた詳細なデータを活用した効果把握に留意するよう努める。
<p>特記事項</p>	<p>特になし</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。