

一般国道33号 三坂道路

再評価

平成17年9月29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 33 号 三坂道路	事業区分	一般国道
事業の概要	起 終 点	自：愛媛県上浮穴郡久万高原町東明神 至：愛媛県松山市久谷町大久保	延長 供用済 km
	事業化	平成 8 年度	都市計画決定
	用地着手	平成 1 1 年度	工事着手 平成 1 1 年度
	全体事業費	約 3 8 7 億円 (うち用地費 3 億円)	計画交通量 12,400 台 / 日

事業の目的

一般国道 33 号は、高知市を起点とし久万高原町を経て松山市に至る全長約 120 km の幹線道路で、沿線地域の生活を支える重要な路線である。

松山と高知を規格の高い道路で連結し、地域集積圏間の交流を促進するため、地域の実情に応じた高速度サービスを提供する地域高規格道路の計画路線として高知松山自動車道が指定されている。

三坂峠を含む区間は、その中でも特に線形不良箇所が多く、異常気象時の事前通行規制区間にもなっており、加えて冬季に積雪・凍結による通行障害が発生している。

三坂道路は、こうした区間について自動車専用道路として整備する事で、地域間の交流や生活を支えるとともに、事前通行規制等の大幅な減少を目的としている。

< 三坂道路位置図 >



事業の進捗状況

執行済み額
(平成16年度末)

事業費 : 140億円 (進捗率36%)
うち用地費 : 3億円 (進捗率98%)



事業の進捗状況

現 状	平成11年度用地買収着手 (進捗率98%) 平成11年度工事着手
今後の見通し	用地買収・工事の推進を図り、平成22年度の供用予定

客観的評価指標

<事業債額の前提条件を確認するための指標>

政策目標		指標	備考
前 提 条 件	事業の効率性	便益が費用を上回っている	事業全体 B/C = 1.3 残事業 B/C = 2.0
	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)	都市計画手続後、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。	-	

<事業の効果や必要性を評価するための指標>

政策目標		指標	備考
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	【区間 a】 渋滞損失時間（現況）： 645.3 千人・時間/年 削減時間：594.7 千人・時間/年 削減率：79%
		現道等における混雑時旅行速度が 20 km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待される	-
		現道又は平行区間等における踏切交通遮断量が 10,000 台時/日以上の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	伊予鉄バス、 JRバス
		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	JR 松山駅
		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	松山空港
	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	松山港
		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	トマト・ピーマン等
		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、区画整理当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/k㎡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	-
	国土・地域 ネットワーク の構築	高速自動車国道を並行する自専道（A 路線）の位置づけあり	-
		地域高規格道路の位置づけあり	高知松山自動車道
		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に限る）	-
		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	松山市・久万高原町
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	日常活動圏の中心都市へのアクセスが見込まれる	松山市	

政策目標		指標	備考
	個性ある地域の形成	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が期待される	・久万スキーランド ・美川スキー場 ・久万高原ふるさと旅行村 ・久万美術館 等
		新規整備の公共公益施設へ連結する道路である	-
2 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	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	-
		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	愛媛県立中央病院 救命救急センター	
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	-
		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	-
	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	災害時孤立人口 約11,000人
		対象区間が、都道府県地域災害計画、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	一次緊急輸送道路の指定あり
		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	事前通行規制区間あり		
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 ₂ 排出量	削減量3,482t/年
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率	削減率43%
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	削減率40%
		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	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	市町村合併 (久万高原町)

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

- ・当該路線の整備により、松山市駅と久万営業所とを結ぶバス路線（伊予鉄バス） J R松山駅と久万高原とを結ぶバス路線（ J Rバス）の利便性の向上が期待される
- ・ J R松山駅（特急停車駅）へのアクセス性の向上が期待される
- ・久万高原町方面から松山空港（第二種空港）へのアクセス性の向上が期待される

活力 - 物流効率化の支援

- ・久万高原町方面から松山港（重要港湾）へのアクセス性の向上が期待される
- ・農林水産品流通の利便性向上が期待される

活力 - 国土・地域ネットワークの構築

- ・三坂道路は、地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部として位置づけられている
- ・日常活動圏中心都市・松山市へのアクセス性の向上が期待される

活力 - 個性ある地域の形成

- ・日常活動圏中心都市・松山市へのアクセス性の向上が期待される
- ・三坂道路の供用により周辺観光地（久万スキーランド・美川スキー場・久万高原ふるさと旅行村・久万美術館等）へのアクセスの向上が期待される

暮らし - 安全で安心できる暮らしの確保

- ・愛媛県立中央病院（三次医療施設）へのアクセス性の向上が期待される

安全 - 災害への備え

- ・バイパス道を整備する事により、道路寸断時に孤立する集落の解消が期待される
- ・三坂道路は、第一次緊急輸送路として指定されている
- ・異常気象時の事前通行規制区間や冬期交通障害区間の解消が期待される

環境 - 地球環境の保全

- ・対象道路の整備により自動車からの CO₂ 排出量が 3,482t/年削減

環境 - 生活環境の改善・保全

- ・対象道路の整備により自動車からの NO₂ 排出量が 43%削減
- ・対象道路の整備により自動車からの SPM 排出量が 40%削減

その他 - その他

- ・久万高原町の町村合併後のまちづくりを支援する

事業を巡る社会情勢の変化

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

地元協議の進展

- ・一般国道 33 号整備促進期成同盟会が設立され、三坂道路の整備促進等について、機会があるごとに国及び関係機関に対して積極的な要望活動が続けられている。

高規格幹線道路等の供用

四国縦貫自動車道（松山自動車道）

- ・昭和 60 年 3 月 三島川之江 IC～土居 IC 供用開始
- ・昭和 62 年 12 月 川之江 IC～三島川之江 IC 供用開始
- ・平成 3 年 3 月 土居 IC～いよ西条 IC 供用開始
大洲南 IC～大洲富士 IC 供用開始
- ・平成 5 年 3 月 大洲富士 IC～大洲 IC 供用開始
宇和島北 IC～宇和島朝日 IC 供用開始
- ・平成 6 年 11 月 いよ西条 IC～川内 IC 供用開始
- ・平成 9 年 2 月 川内 IC IC～伊予 IC 供用開始
- ・平成 10 年 3 月 宇和島坂下津 IC～宇和島 IC 供用開始
- ・平成 12 年 7 月 伊予 IC～大洲 IC 供用開始
- ・平成 14 年 3 月 大洲北 IC～大洲 IC 供用開始
- ・平成 16 年 4 月 大洲北只 IC～西予宇和 IC 供用開始
大洲北只 IC～大洲南 IC 供用開始

本州四国連絡道路（西瀬戸自動車道（しまなみ街道））

- ・昭和 54 年 5 月 大三島 IC～伯方島 IC 供用開始
- ・昭和 58 年 12 月 向島 IC～因島北 IC 供用開始
- ・昭和 63 年 1 月 伯方島 IC～大島北 IC 供用開始
- ・平成 3 年 12 月 因島南 IC～生口北 IC 供用開始
- ・平成 10 年 4 月 因島北 IC～因島南 IC 供用開始
- ・平成 11 年 5 月 尾道大橋出入口～向島 IC 供用開始
生口南 IC～大三島 IC 供用開始
大島南 IC～今治 IC 供用開始

市町村合併

- 平成 16 年 8 月、4 町（久万町、面河町、美川村、柳谷村）が合併し、「久万高原町」となる。

事業の投資効果	<p>事業全体の投資効率性（基準年：平成 17 年 検討年次 40 年間で算出）</p> <p>費用便益比：B/C=1.3</p> <p>総費用（C）：396 億円</p> <p>総便益（B）：495 億円</p> <p>経済的順現在価値（ENPV）：98 億円</p> <p>経済的内部収益率（EIRR）：5.3%</p> <p>残事業の投資効率性（基準年：平成 17 年 検討年次 40 年間で算出）</p> <p>費用便益比：B/C=2.0</p> <p>総費用（C）：247 億円</p> <p>総便益（B）：495 億円</p> <p>経済的順現在価値（ENPV）：248 億円</p> <p>経済的内部収益率（EIRR）：9.6%</p>
コスト縮減や代替案	<p>コスト縮減策</p> <p>四国地方整備局管内では、テールアルメ工法についてはこれまで壁高 10mを越える実績がなかったが、近年他整備局管内において壁高 20mを越える施工実績があり、技術的な信頼性も向上したことから、当初橋梁形式によって設計されていた箇所をテールアルメ工法に変更することが可能となった。</p> <p>この工法の変更により、約 2.8 億円のコスト縮減となった。</p>
地方公共団体等の意見	<p>周辺自治体などから毎年積極的な整備促進要望あり</p> <p>愛媛県（昭和 61 年 6 月～）</p> <p>国道 33 号線整備促進期成同盟会（昭和 60 年 10 月～）</p> <p>松山市、砥部町、内子町、久万高原町、高知市、いの町、佐川町、越知町、池川町、吾川村、日高村、仁淀村</p>
対応方針	<p>事務局案 事業継続</p> <p>（理由）</p> <p>三坂道路の整備により、一般国道 33 号の事前通行規制区間の解消、救急医療活動の支援、物流効率化の支援等、様々な効果が期待されている。</p> <p>災害時や降雨積雪時における一般国道 33 号の通行止めが頻発している現状に対し、三坂道路の整備により、久万高原町を中心とした集落の孤立化を解消する必要がある。</p> <p>三坂道路は合併した久万高原町と県都松山市とを結ぶ基幹道路であり、地元自治体からは整備促進要望がされている。</p> <p>上記により、引き続き全線供用に向けて事業の推進を目指す必要がある。</p>