

一般国道33号 高知西バイパス

再 評 価

平成21年3月12日
国土交通省 四国地方整備局

再評価にかかる資料

事業名	一般国道 33 号高知西バイパス <small>こうちにし</small>		事業区分	一般国道
事業の概要	起終点	自： <small>こうちけんこうちしかもべ</small> 高知県高知市鴨部 至： <small>こうちけんあがわぐん はがわ</small> 高知県吾川郡いの町波川	延長 供用済	9.8km 4.3km
	事業化	昭和 49 年度	都市計画決定	昭和 57 年度
	用地着手	昭和 59 年度	工事着手	昭和 62 年度
	全体事業費	約 878 億円	計画交通量	14,300~34,300 台/日

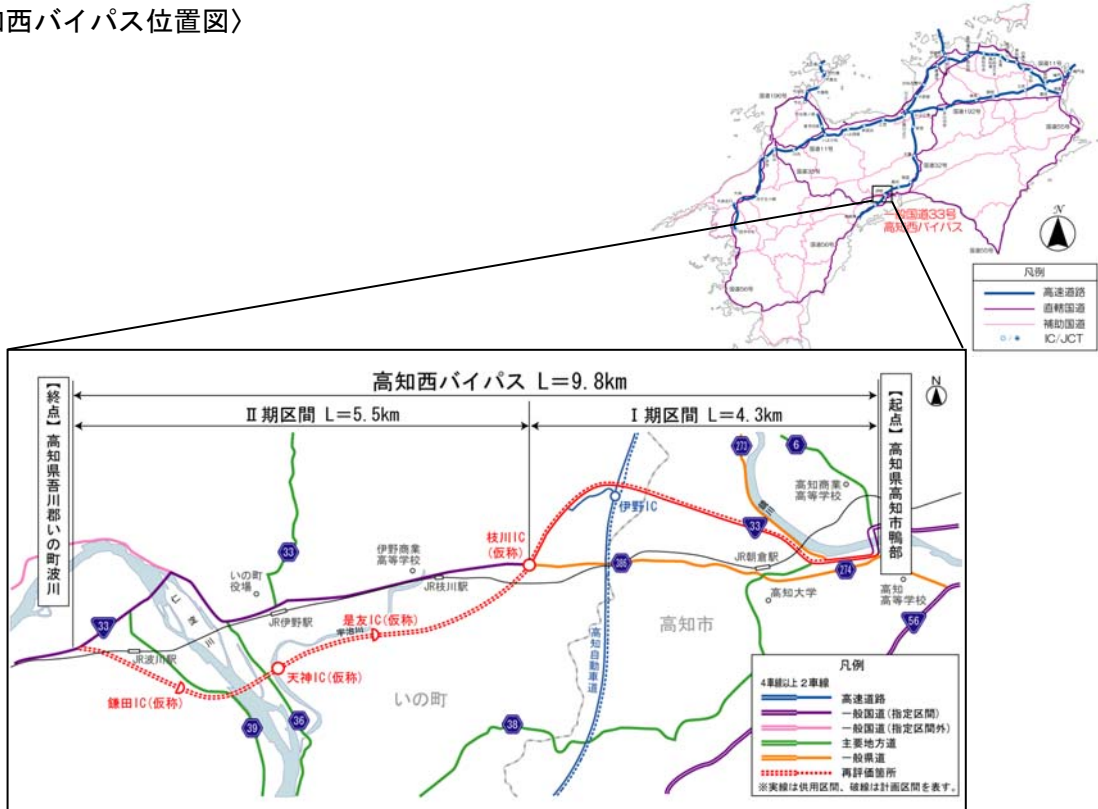
事業の目的

一般国道 33 号は、高知市を起点とし、四国山地を横断して、終点松山市に至る全長約 117km の幹線道路であり、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。

高知西バイパスは、現道（一般国道 33 号）で発生している慢性的な交通渋滞の解消や、ボトルネックである仁淀川橋の回避による円滑な通行の確保、そして、路面冠水地域を避けた常時通行可能な道路の確保を実現することにより、沿道環境の改善と利便性の向上を目的としている。

また、地域高規格道路高知松山自動車道の一部であり、高知市と松山市を結ぶ国道 33 号の抱える課題を解消し、地域間の広域交流と地域連携を支援するものである。

〈高知西バイパス位置図〉



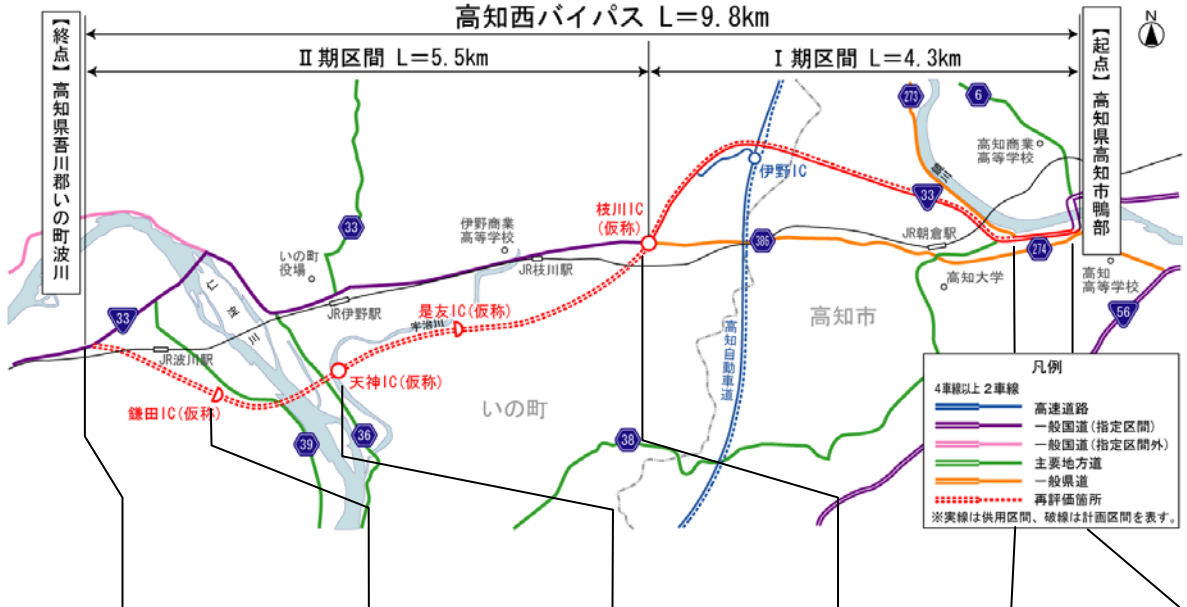
事業の進捗状況

執行済み額（全体）
（平成 19 年度末）

事業費 : 406 億円（進捗率 46.2%）
うち用地費 : 114 億円（進捗率 75.5%）

執行済み額（未整備区間）
（平成 19 年度末）

事業費 : 141 億円（進捗率 15.8%）
うち用地費 : 17 億円（進捗率 31.5%）



工区	波川～鎌田	鎌田～天神	天神～枝川	枝川～鴨部	
延長	1.5km	1.1km	2.9km	3.7km	0.6km
現状	設計調査推進中 用地取得率 0%	用地・(橋梁)工事推進中 用地取得率 92%	用地推進中 用地取得率 58%	暫定 2 車線供用 H9.12.9 用地取得完了	完成 6 車線供用 H5.12.5 用地取得完了
今後の見通し	用地・工事の推進を図り、 平成 20 年代後半 暫定 2 車線供用予定	用地・工事の推進を図り、 平成 20 年代半ば 暫定 2 車線供用予定	用地・工事の推進を図り、 平成 20 年代半ば 暫定 2 車線供用予定	-	-

◇客観的評価指標

<事業採択の前提条件を確認するための指標>

客観的指標			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:費用便益比:B/C=2.0 残事業:費用便益比:B/C=3.9
	事業実施環境 (新規事業採択時)	□	ルート確定済み	
		□	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)	□	都市計画手続き等、環境影響評価の手続き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 (1/4) >

政策目標		指標	備考
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 現況:2,600千人・時間/年 削減時間:2,329千人・時間/年 削減率:89.6%
		■	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 センサス区間 1019 12.0km/h(H17) ・走行速度改善 12.0km/h→36.4km/h(約24km/h改善)
		□	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/日以上踏切道の除去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 土佐電気鉄道バス 高知県交通・県交北部交通バスの町営バス(路線バス)
		■	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伊野駅
		■	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 高知龍馬空港(第二種空港) ・いの町役場～高知龍馬空港 44分→36分(約8分短縮) ・日高村～高知龍馬空港 59分→42分(約17分短縮)
	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
		■	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 園芸流通センター(青果物、花き) ・いの町役場～園芸流通センター 38分→31分(約8分短縮) ・日高村役場～園芸流通センター 54分→37分(約17分短縮)
		□	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

◇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 (2/4) >

政策目標		指標	備考	
大項目	中項目			
1.活力	都市の再生	<input type="checkbox"/>	都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/>	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	
		<input type="checkbox"/>	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	
		<input type="checkbox"/>	中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/>	幹線都市計画道路網密度が ⁶ 1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/>	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	
		<input type="checkbox"/>	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	<input type="checkbox"/>	高速自動車国道と並行する自専道(A路線)の位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/>	地域高規格道路の位置づけあり	Ⅱ期区間(いの町枝川～波川)は、地域高規格道路「高知松山自動車道」の高知側起点
		<input type="checkbox"/>	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)	
		<input checked="" type="checkbox"/>	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	中央地方生活圏中心都市:高知市 松山地方生活圏中心都市:松山市 ・高知市～松山市 210分→194分(約17分短縮)
		<input type="checkbox"/>	現道等における交通不能区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/>	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	すれ違い困難区間:仁淀川橋
		<input checked="" type="checkbox"/>	日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	高知市役所 ・いの町役場～高知市役所 32分→24分(約8分短縮) ・日高村役場～高知市役所 47分→31分(約17分短縮)
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/>	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	
		<input type="checkbox"/>	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	
		<input checked="" type="checkbox"/>	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	紙こいのぼり、土佐和紙工芸村、いの町紙の博物館
		<input type="checkbox"/>	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	

◇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（3/4）＞

政策目標		指標	備考	
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	<input type="checkbox"/>	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	
		<input type="checkbox"/>	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	<input type="checkbox"/>	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/>	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	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/>	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	第三次医療施設 ・佐川町役場～高知赤十字病院 59分→42分(約17分短縮) ・佐川町役場～高知医療センター 69分→52分(約17分短縮)
3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/>	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見込まれる	
		<input type="checkbox"/>	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	
3.安全	災害への備え	<input type="checkbox"/>	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	
		<input checked="" type="checkbox"/>	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	一般国道33号(第1次緊急輸送道路)
		<input type="checkbox"/>	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	
		<input type="checkbox"/>	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)	
		<input type="checkbox"/>	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	
		<input type="checkbox"/>	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	

◇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（4/4）>

政策目標		指標	備考
大項目	中項目		
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 CO2 排出量	CO2 排出削減量: 約 13,441t-CO2/年 CO2 排出削減率: 約 2.4%
	生活環境の 改善・保全	● 現道等における自動車からの NO2 排出削減率	NO2 排出削減量: 約 27.2t-NOx/年 NO2 排出削減率: 約 63.0%
		● 現道等における自動車からの SPM 排出削減率	SPM 排出削減量: 約 2.3t-SPM/年 SPM 排出削減率: 約 59.9%
		□ 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	異常気象時において路面冠水地域を回避するルートを確保

◇事業の効果や必要性を評価するための指標該当項目 (1/2)

1. 活力について

＜円滑なモビリティの確保＞

- 高知西バイパスの整備により、渋滞損失時間が大幅に削減
- 現道区間の旅行速度が大幅に向上
- 現道を走行する路線バスの利便性が向上
- 特急停車駅である伊野駅へのアクセスが向上
- 第二種空港である高知龍馬空港へのアクセスが向上

＜物流効率化の支援＞

- 農林水産品の流通の利便性が向上

＜国土・地域ネットワークの構築＞

- 高知西バイパスⅡ期区間（いの町枝川～波川）は、地域高規格道路である「高知松山自動車道」の高知側起点として位置づけあり
- 隣接する日常活動圏中心都市間を結ぶ最短経路となる
- 大型車のすれ違いが困難な仁淀川橋を通行しないルートが確保される
- 並行する現道の沿線地域から高知市へのアクセスが向上

＜個性ある地域の形成＞

- 周辺観光地へのアクセスが向上

2. 暮らしについて

＜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に伴い、救急患者の生存率の向上が期待される

3. 安全について

＜災害への備え＞

- 一般国道33号は、高知県と愛媛県の緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に指定

4. 環境について

＜地球環境の保全＞

- CO₂（二酸化炭素）排出量が2.4%（13,441t-CO₂/年）程度削減

＜生活環境の改善・保全＞

- NO_x（二酸化窒素）排出量が63.0%（27.2t-NO_x/年）程度削減
- SPM（浮遊粒子状物質）排出量が59.9%（2.3t-SPM/年）程度削減

◇事業の効果や必要性を評価するための指標該当項目 (2/2)

5. その他の効果について

- 路面冠水地域を避けるルート確保により、冠水による交通の途絶が軽減

◇事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

【高規格道路の整備】

四国横断自動車道（高知自動車道）の供用

昭和 62 年 10 月 高知自動車道：大豊 IC～南国 IC 開通

平成 10 年 3 月 高知自動車道：南国 IC～伊野 IC 開通

平成 14 年 9 月 高知自動車道：一般国道 56 号中村宿毛道路 間 IC～平田 IC 開通

平成 14 年 9 月 高知自動車道：伊野 IC～須崎東 IC 開通

高知松山自動車道の事業の推進

平成 6 年 12 月 地域高規格道路計画路線に決定

平成 11 年 12 月 伊野町枝川～波川間 (L=6.0km) を調査区間に指定

平成 12 年 12 月 伊野町枝川～波川間 (L=5.5km) を整備区間として指定

平成 20 年度 新仁淀川橋上部工事中

伊野町枝川～波川間以外の高知松山自動車道の整備区間における整備の推進

越知道路（一部供用・調査設計を推進 (L=4.0km)）

三坂道路（工事推進中 (L=7.6km)）

【宇治川放水路の整備】

- ・平成 18 年に宇治川放水路が完成し、現道における浸水被害の軽減が期待される。

【周辺都市の市町村合併】

- ・平成 16 年 8 月：伊野町・吾北村・本川村の 3 町村が合併して「いの町」となる。
- ・平成 17 年 1 月：高知市・鏡村・土佐山村の 3 市村が合併して新「高知市」となる。
- ・平成 20 年 1 月：高知市に春野町を編入し、新「高知市」となる。

【大規模小売店の出店状況】

- ・平成 19 年 2 月：大規模小売店（店舗面積：約 8,110m²）が沿道に開店

事業の投資効果	<p>○事業全体の投資効率性（基準年：平成20年度 検討年次50年間で算出）</p> <p>費用便益比（B/C）：2.0</p> <p>総費用（C）：941億円</p> <p>総便益（B）：1,844億円</p> <p>経済的純現在価値（ENPV）：903億円</p> <p>経済的内部収益率（EIRR）：8.2%</p>
	<p>○残事業の投資効率性（基準年：平成20年度 検討年次50年間で算出）</p> <p>費用便益比（B/C）：3.9</p> <p>総費用（C）：283億円</p> <p>総便益（B）：1,100億円</p> <p>経済的純現在価値（ENPV）：818億円</p> <p>経済的内部収益率（EIRR）：14.9%</p>
等の可能性の視点	<p>○PCコンポ桁等の新技術新工法の積極的活用</p> <p>○建設副産物対策によるコスト縮減等</p>
意見	<p>○本事業の推進にあたっては、周辺の自治体などから積極的な整備促進要望あり</p> <p>【国道33号整備促進期成同盟会】</p> <p>松山市、砥部町、内子町、久万高原町、高知市、いの町、日高村、佐川町、越知町、仁淀川町</p> <p>【国道33号整備促進期成同盟会高知県協議会】</p> <p>高知市、いの町、日高村、佐川町、越知町、仁淀川町</p>
対応方針	<p>事務局案：事業継続（理由）</p> <p>① 高知西バイパスは、現道（一般国道33号）で発生している慢性的な交通渋滞の緩和や、路面冠水地域を避けた常時通行可能な道路を確保する。</p> <p>② 物流効率化の支援や国土・地域ネットワークの構築、救急医療活動の支援、信頼性の高い輸送路の確保、沿道環境の改善等の効果が期待されている。</p> <p>③ 本事業の費用便益比（B/C）も高く、投資効果も見込まれている。</p> <p>④ 本事業の推進にあたっては、沿線の自治体などから積極的な整備促進要望がなされている。</p> <p>以上により、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33号 高知西バイパス

【目次】

1. 高知西バイパスの概要	1
1.1. 事業目的	1
1.2. 事業計画諸元	2
2. 高知西バイパスの事業経緯と進捗状況	3
2.1. 主な事業経緯	3
2.2. 進捗状況	3
2.3. 周辺ネットワークの変遷	4
3. 道路の現状と課題	5
4. 事業の効果	7
4.1. 活力 - 円滑なモビリティの確保 -	8
4.2. 活力 - 物流効率化の支援 -	13
4.3. 活力 - 国土・地域ネットワークの構築 -	14
4.4. 活力 - 個性ある地域の形成 -	18
4.5. 暮らし - 安全で安心できるくらしの確保 -	19
4.6. 安全 - 災害への備え -	20
4.7. 環境 - 地球環境の保全 -	21
4.8. 環境 - 生活環境の改善・保全 -	22
4.9. その他 - その他 -	24
5. 費用便益分析	25
6. 高知西バイパスのコスト縮減	27
7. 地方公共団体の意見	28

平成21年3月12日

国土交通省 四国地方整備局

1. 高知西バイパスの概要

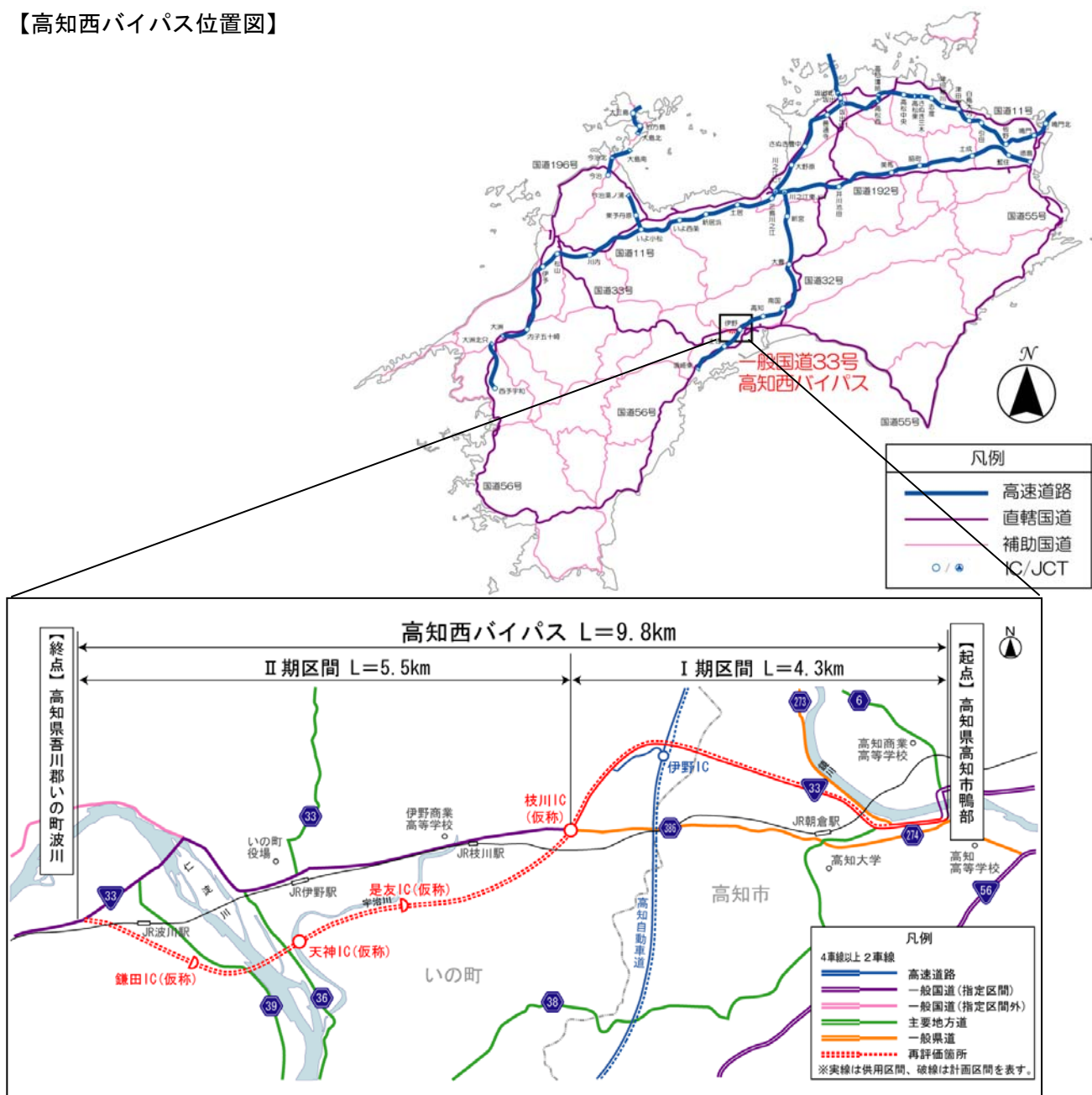
1.1. 事業目的

一般国道 33 号は、高知市を起点とし、四国山地を横断して、終点松山市に至る全長約 117km の幹線道路であり、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。

高知西バイパスは、現道（一般国道 33 号）で発生している慢性的な交通渋滞の解消や、ボトルネックである仁淀川橋の回避による円滑な通行の確保、そして、路面冠水地域を避けた常時通行可能な道路の確保を実現することにより、沿道環境の改善と利便性の向上を目的としている。

また、地域高規格道路高知松山自動車道の一部であり、高知市と松山市を結ぶ国道 33 号の抱える課題を解消し、地域間の広域交流と地域連携を支援するものである。

【高知西バイパス位置図】



1.2. 事業計画諸元

こうちにし

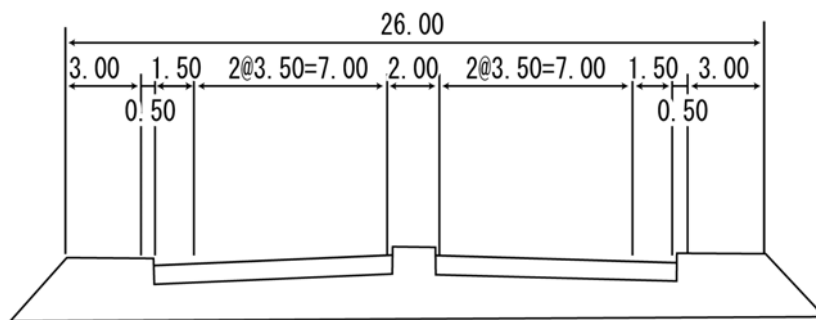
- 事業名：一般国道 33 号 高知西バイパス

こうちけんこうちしかもべ こうちけんあがわぐん ちょうはかわ

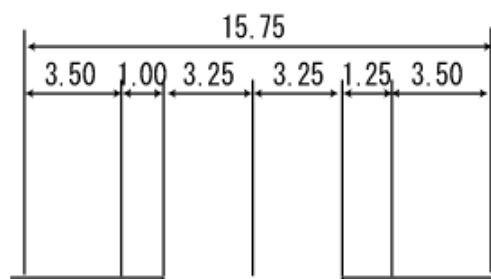
- 計画区間：自) 高知県高知市鴨部～至) 高知県吾川郡いの町波川
- 計画延長：L=9.8km
- 構造規格：第 4 種第 1 級
- 車線数：4 車線
- 標準幅員：26m (3.0~0.5~1.5~7.0~2.0~7.0~1.5~0.5~3.0)

【標準断面図 (Ⅱ期区間)】

<完成形 (一般部)>



<暫定形 (一般部)>



2. 高知西バイパスの事業経緯と進捗状況

2.1. 主な事業経緯

年次	内容
昭和 49 年度	事業化
昭和 57 年 10 月 26 日	都市計画決定
昭和 59 年度	用地着手
昭和 62 年度	工事着手
平成 3 年 3 月 20 日	高知市鴨部 360m; 完成供用
平成 5 年 12 月 5 日	高知市鴨部 240m; 完成供用
平成 9 年 12 月 19 日	高知市鴨部～いの町枝川 3,700m; 暫定供用
平成 11 年 11 月	地域高規格道路 調査区間指定
平成 12 年 12 月	地域高規格道路 整備区間指定
平成 13 年 5 月	都市計画変更
:	:
平成 20 年度	調査設計推進(波川～鎌田)、用地・橋梁工事の推進(鎌田～天神)、天神高架橋の工事推進、用地買収の推進(天神～枝川)

2.2. 進捗状況

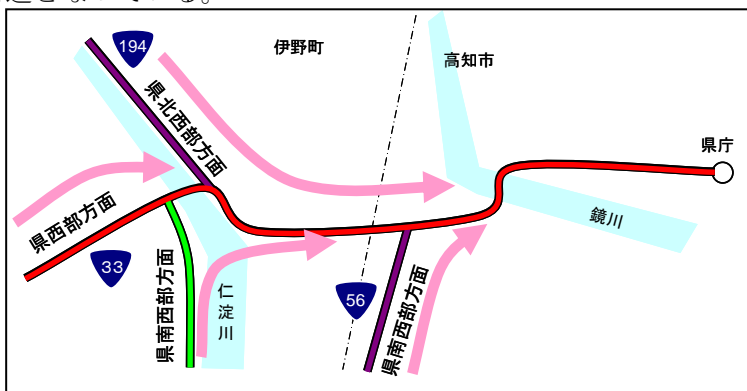


工区	波川～鎌田	鎌田～天神	天神～枝川	枝川～鴨部	
延長	1.5km	1.1km	2.9km	3.7km	0.6km
現状	設計調査推進中 用地取得率 0%	用地・(橋梁)工事推進中 用地取得率 92%	用地推進中 用地取得率 58%	暫定 2 車線供用 H9.12.9 用地取得完了	完成 6 車線供用 H5.12.5 用地取得完了
今後の見通し	用地・工事の推進を図り、平成 20 年代後半 暫定 2 車線供用予定	用地・工事の推進を図り、平成 20 年代半ば 暫定 2 車線供用予定	用地・工事の推進を図り、平成 20 年代半ば 暫定 2 車線供用予定	-	-

2.3. 周辺ネットワークの変遷

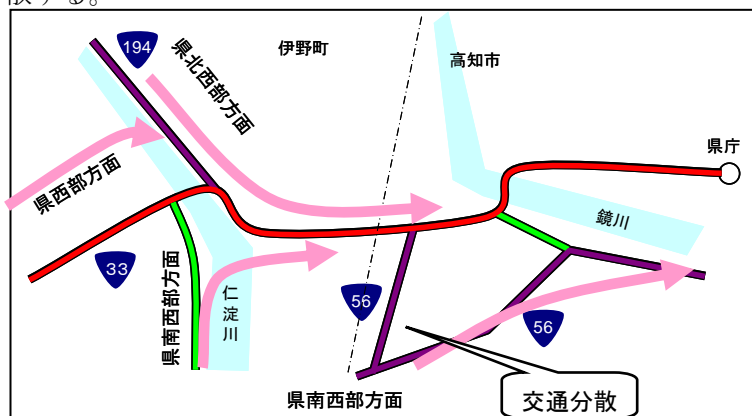
(1) 高知西バイパス事業化時点（昭和49年）

高知県西部や北西部、南西部方面から高知市内に向かう交通が国道33号に集約されるネットワーク構造となっている。



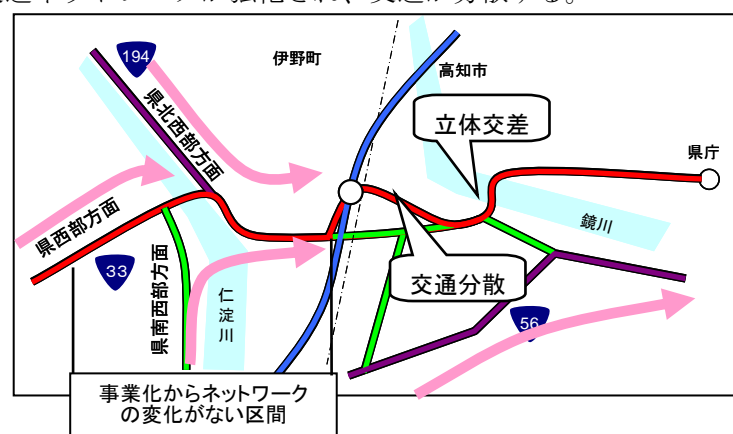
(2) 土佐道路開通時点（昭和60年）

国道33号現道と高知県西南部とのネットワークが強化され、国道33号現道に流入する交通が一部分散する。



(3) 高知西バイパスⅠ期区間開通時点（平成9年）

四国横断自動車道の延伸や鏡川右岸部交差点の立体化に伴い、国道33号現道（Ⅰ期区間）以東では交通ネットワークが強化され、交通が分散する。



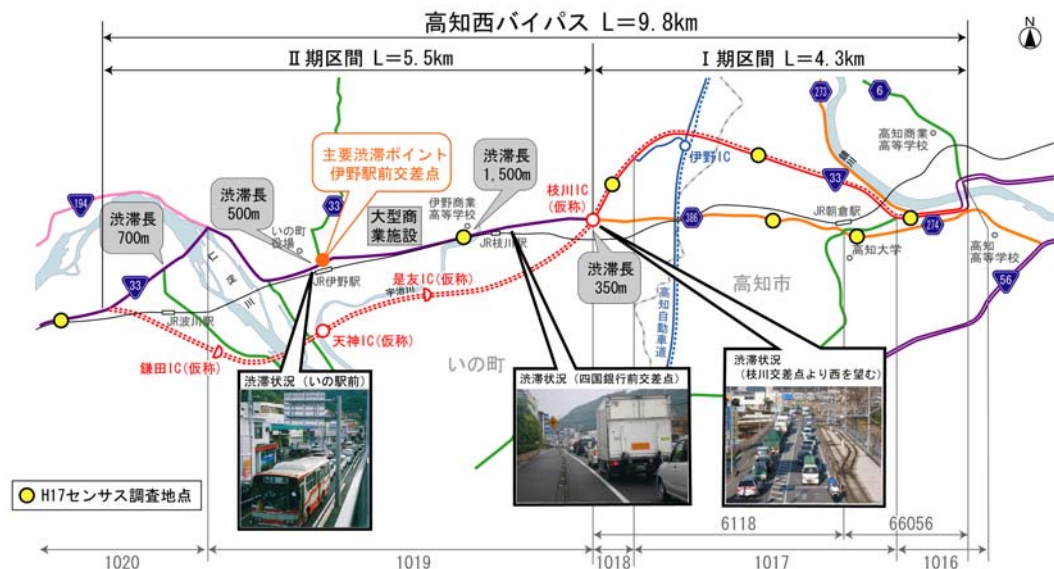
(4) 現時点（平成20年）

国道33号現道（Ⅱ期区間）は、事業化時点から一部工事が進捗しているものの供用までには至っておらず、いの町市街部から波川区間は依然として慢性的に渋滞している。

3. 道路の現状と課題

【慢性的な交通渋滞】

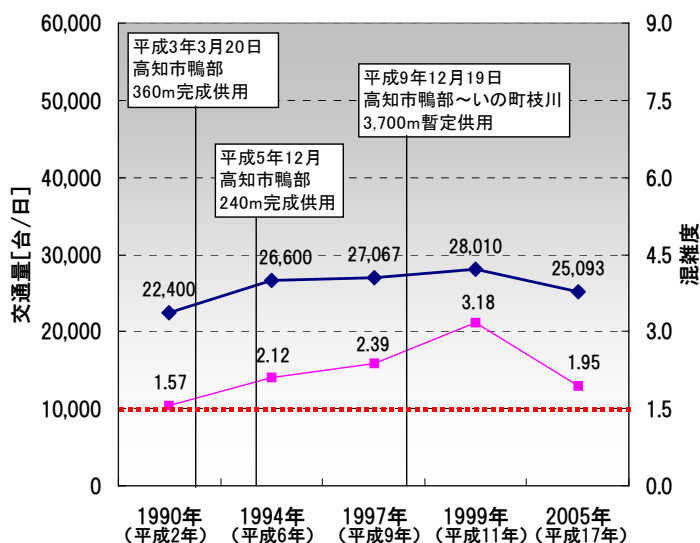
- ・ 高知西バイパスの既供用区間（Ⅰ期区間）や並行する旧国道区間については、混雑度が比較的低くなっているのに対し、残事業区間（Ⅱ期区間）に並行する現道については、近年、増加傾向から横ばいに転じてきているものの、依然として著しい混雑が生じている。
- ・ 現道の主要交差点で渋滞が発生しており、大型商業施設の進出により今後も渋滞が慢性化する恐れがある。



【対象路線の交通状況】

区間分類	路線名	調査地点	調査単位 区間番号	交通量 (台/日)	大型車 混入率(%)	混雑度	混雑時旅行 速度(km/h)
Ⅰ期区間	県道梅ノ辻朝倉線(旧道)	高知市曙町2丁目5-1 高知大学前	66056	4,494	11.5	0.66	21.4
	県道朝倉伊野線(旧道)	高知市朝倉丙2129-7 豚太郎前	6118	17,076	9.6	1.28	33.3
	国道33号(高知西バイパス)	高知市曙町1丁目2-25	1016	36,641	7.5	1.42	19.8
	国道33号(高知西バイパス)	高知市朝倉丙字中ノ谷	1017	9,947	4.9	0.89	35.6
	国道33号(高知西バイパス)	吾川郡いの町枝川字久万谷	1018	9,195	6.9	1.06	31.5
Ⅱ期区間	国道33号(現道)	吾川郡いの町字桑ノ本	1019	25,093	7.9	1.95	12.0
	国道33号(現道)	吾川郡いの町波川字五百地	1020	19,431	8.0	1.47	32.6

【交通量・混雑度の推移 (1019：吾川郡いの町字桑ノ本)】



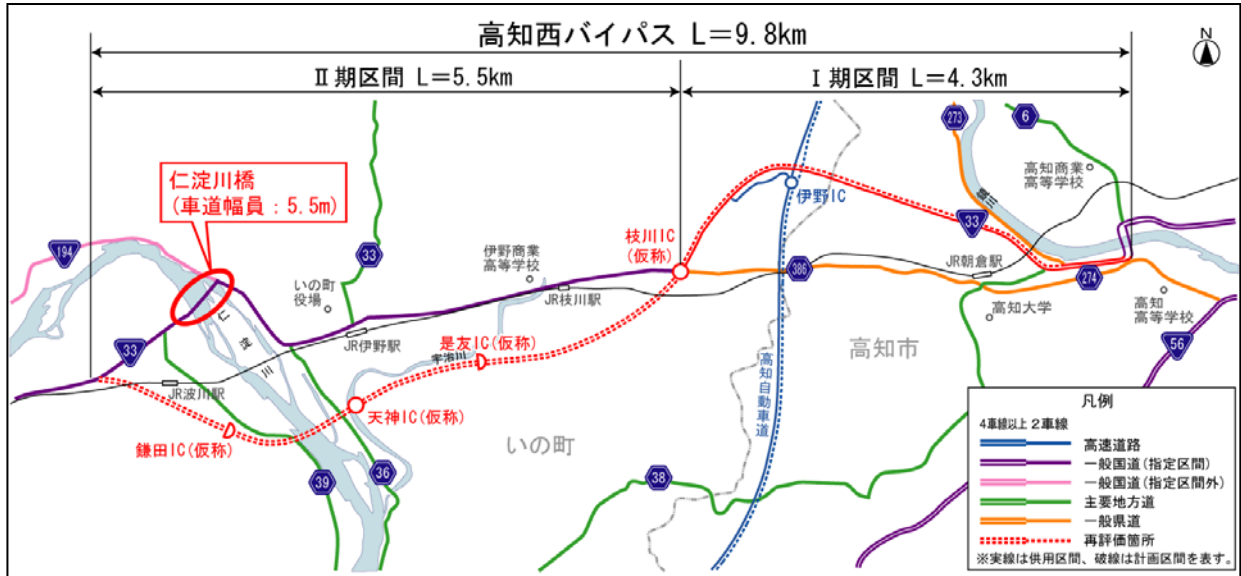
残事業区間（Ⅱ期区間）に並行する現道（H17 センサス:1019）については経年で混雑度が（1.0）1.5を超えており、慢性的に渋滞している

出典）平成17年度道路交通センサス
土佐国道事務所資料
(渋滞長は平成20年度調査結果による)

【円滑な通行の確保】

- ・ 仁淀川を渡河する仁淀川橋（昭和5年架設）は老朽化が進み車道幅員が狭く、大型車のすれ違いが困難な箇所であり、当該区間を通行する自動車交通の走行性・安全性を低下させている。
- ・ 高知西バイパスの整備により、現道を通行していた大型車（通過交通）が高知西バイパスに転換することで、円滑かつ安全な通行が確保される。

【一般国道33号（現道）において大型車のすれ違いが困難な箇所】



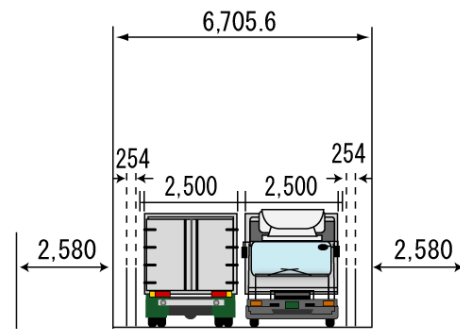
【仁淀川橋】



【仁淀川橋を通行する大型車両】



【仁淀川橋の幅員構成図】



大型車がすれ違う場合、10～20cm程度しか側方の余裕がとれない

【諸元】（橋梁台帳より）

架設竣工年	1930年
延長	373m
適用示方書	大正15年度
設計活加重	8t

4. 事業の効果

高知西バイパスの整備による効果

地域間連携の効果

- ◎特急停車駅である伊野駅へのアクセスが向上
- ◎第二種空港である高知龍馬空港へのアクセスが向上
- ◎農林水産品の流通の利便性が向上
- ◎高知西バイパスⅡ期区間（いの町枝川～波川）は、地域高規格道路である「高知松山自動車道」の高知側起点として位置づけあり
- ◎隣接する日常活動圏中心都市間を結ぶ最短経路となる
- ◎大型車のすれ違いが困難な仁淀川橋を通行しないルートが確保される
- ◎並行する現道の沿線地域から高知市へのアクセスが向上
- ◎周辺観光地へのアクセスが向上

安全・安心の効果

- ◎三次救急医療施設へのアクセス向上に伴い、救急患者の生存率の向上が期待される
- ◎一般国道33号は、高知県と愛媛県の緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に指定

地域住民の生活を向上させる効果

- ◎渋滞損失時間が大幅に削減
- ◎現道区間の旅行速度が大幅に向上
- ◎現道を走行する路線バスの利便性が向上
- ◎CO₂、NO₂、SPMの排出量が削減
- ◎路面冠水地域を避けるルートの確保により、冠水による被害が軽減

■ 高知西バイパスの必要性

4.1. 活力 - 円滑なモビリティの確保 -

高知西バイパスの整備により、渋滞損失時間が大幅に削減

現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率

■ 現状・課題

- 平成 19 年における高知西バイパスの現道区間の渋滞損失時間（H19 実績値）は、1,732 千人時間/年。

■ 整備効果

- 高知西バイパスの整備に伴い、バイパスに並行する現道区間では、約 2,329 千人・時間/年の渋滞損失時間が削減^{※1}（削減率：約 89.6%）。

区間 b（区間 a のうち、当該道路の供用による渋滞解消に伴う旅行速度向上が大きい区間）^{※2}

渋滞損失時間（H19 実績値）： 1,732 千人・時間/年^{※3}

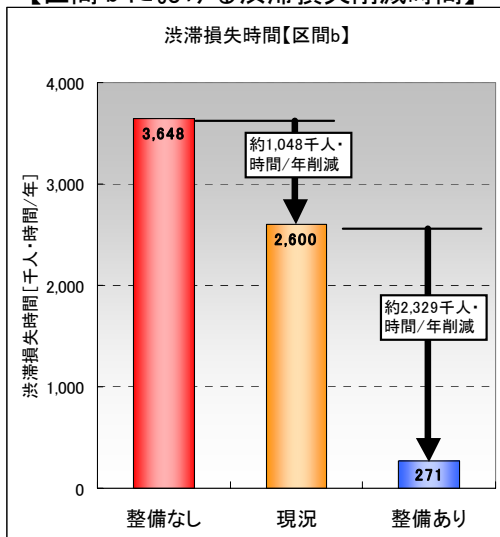
〃（整備なし）： 3,648 千人・時間/年^{※4}

〃（現況）： 2,600 千人・時間/年^{※4}

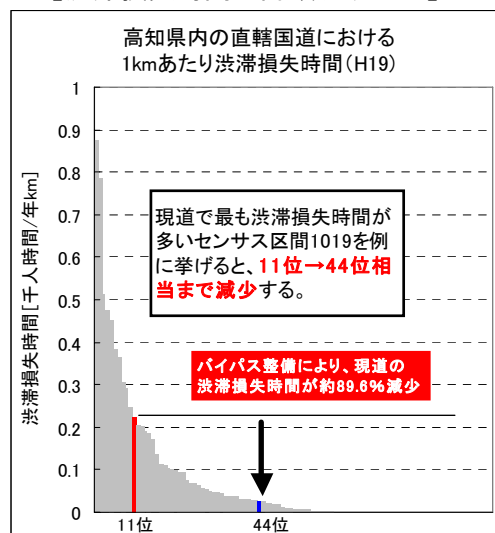
〃（整備あり）： 271 千人・時間/年^{※4}

渋滞損失削減時間（現況→整備あり）： 2,329 千人・時間/年（削減率：89.6%）

【区間 b における渋滞損失削減時間】



【渋滞損失時間の降順グラフ^{※5}】



※1) 将来交通量に基づく整備あり・なしの推計値については、「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法（案）」に則り、算出したものである。

※2) 区間 b は高知西バイパスに並行する一般国道 33 号現道区間（Ⅰ期区間に並行する旧道の朝倉伊野線・梅ノ辻朝倉線及びⅡ期区間に並行する現道区間）とした。

※3) 渋滞損失時間の（H19 実績値）については、土佐国道事務所資料。

※4) 将来値については、将来交通量推計結果を用いた試算値である。

※5) ここで示す渋滞損失時間の降順グラフは、高知県内の直轄国道のみを対象としたものである。

現道区間の旅行速度が大幅に向上

現道等における混雑時旅行速度が20km/h未滿である区間の旅行速度の改善が期待される

■ 現状・課題

- ・ 残事業区間に並行する現道区間（センサス区間：1019）では、旅行速度が12km/h。
- ・ 混雑度も1.95と高く、日中を通して渋滞が発生。

<道路利用者に対するヒアリング調査結果>

- ・ 「平成19年2月にオープンした大型商業施設への買い物客による影響で以前より渋滞がひどくなった。」
- ・ 「現道の渋滞を避けるために街路に流入する交通が多い。」



- ・ バイパス整備に伴う現道の旅行速度の改善が望まれている。

■ 整備効果

- ・ 高知西バイパス（残事業区間）の整備に伴い、旅行速度は24km/h程度向上[※]。
- ・ 慢性的な混雑状態にある現道区間の交通環境の改善が期待される。

※) バイパスに並行する現道区間の旅行速度改善効果については、将来交通量推計結果を基に算出した値である。

【現道の旅行速度状況及び高知西バイパスの整備に伴う旅行速度改善効果】



出典) 平成17年度道路交通センサス

現道を走行する路線バスの利便性が向上

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

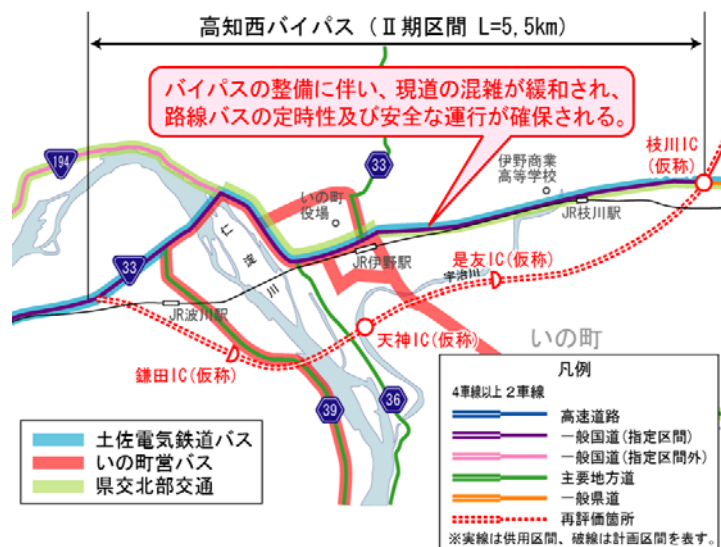
■ 現状・課題

- ・ 一般国道 33 号（現道）は路線バスの主要な運行ルート（3 系統、1 日計 18 往復）。
- ・ 現道区間は、交通混雑により定時性の確保が困難な状況。
- ・ 自転車や歩行者の通行空間が十分に整備されていないため、安全な運行に支障。

■ 整備効果

- ・ 高知西バイパスの供用に伴い、現道区間の交通混雑が解消し、定時性の確保につながる。
- ・ 交通混雑の解消に伴い、路線バス及び自転車、歩行者の安全な通行が可能。

【現道を走行する路線バス】



出典) いの町役場 HP、土佐電気鉄道株式会社 HP、スマートモビリティ高知 (高知県交通株式会社)
いの町役場ヒアリング

特急停車駅である伊野駅へのアクセスが向上

特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる

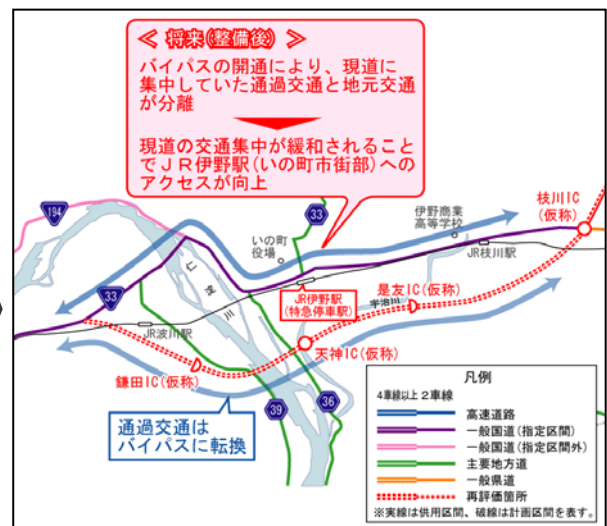
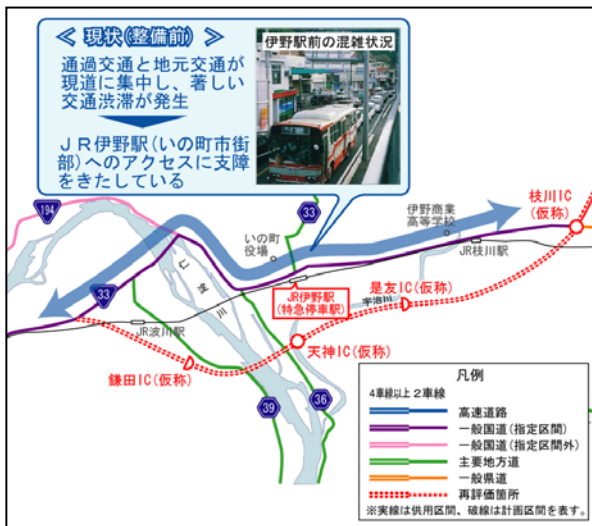
■ 現状・課題

- ・ 当該地域における最寄の特急停車駅は JR 伊野駅（高知・岡山方面（上り）で 9 本/日、窪川方面（下り）で 10 本/日停車）。
- ・ いの町市街部（現道区間）の交通混雑により、JR 伊野駅へのアクセスに支障。

■ 整備効果

- ・ いの町市街部（現道区間）の交通混雑が緩和され、JR 伊野駅へのアクセスが向上。

【JR 伊野駅と高知西バイパスの位置関係】



第二種空港である高知龍馬空港へのアクセスが向上

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

■ 現状・課題

- 高知龍馬空港は、国内の5路線（東京、大阪、関西、名古屋、福岡）が運行しており、年間約133万人が利用（平成19年度利用実績^{※1}）
- 全乗降旅客数の約6%（約160人/日）が対象路線の利用が想定される吾川郡、高岡郡を発着^{※2}。

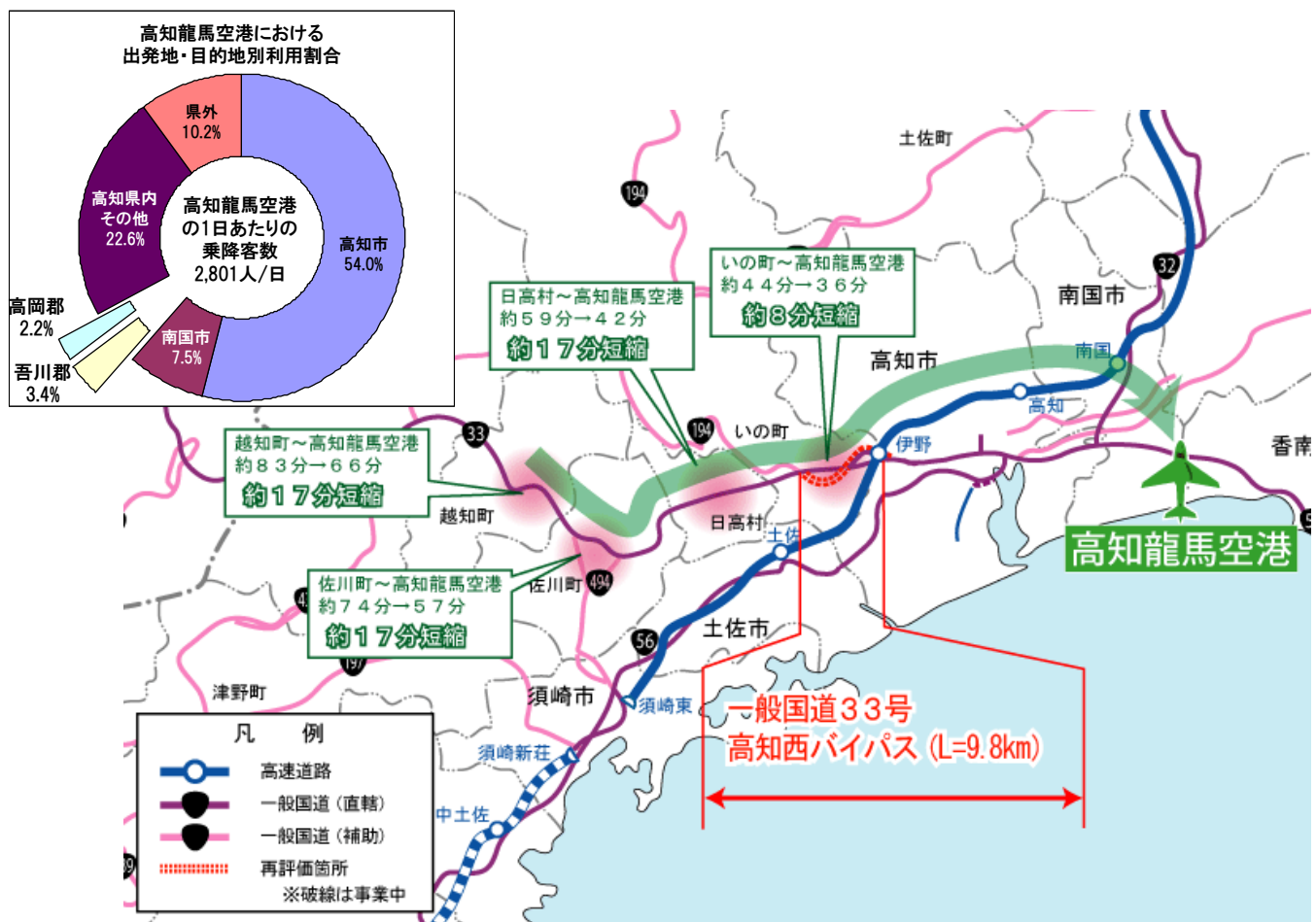
■ 整備効果

- 高知西バイパス供用に伴い、いの町市街部の渋滞箇所を回避することが可能となり、空港へのアクセス向上が期待される。

※1)「平成19年度航空輸送統計調査年報（国土交通省総合政策局情報管理部）」に基づく

※2)「平成17年度航空旅客動態調査報告書、平成18年8月（国土交通省航空局）」に基づく

【高知龍馬空港へのアクセス向上】



※) 整備前:平成17年度道路交通センサスにおける混雑時旅行速度及び平成18年度DRMをベースに所要時間を算出

整備後:高知西バイパスの旅行速度は60km/h(設計速度)、その他は整備前と同じ条件で所要時間を算出

4.2. 活力 - 物流効率化の支援 -

農林水産品の流通の利便性が向上

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

■ 現状・課題

- ・ 高知西バイパスの西側に位置する越知町、佐川町は第一次産業の就労者比率が大きい。
- ・ いの町や佐川町では、ハウス栽培（きゅうり、インゲン、すいか、メロン）やしょうが、白芽芋が特産品。

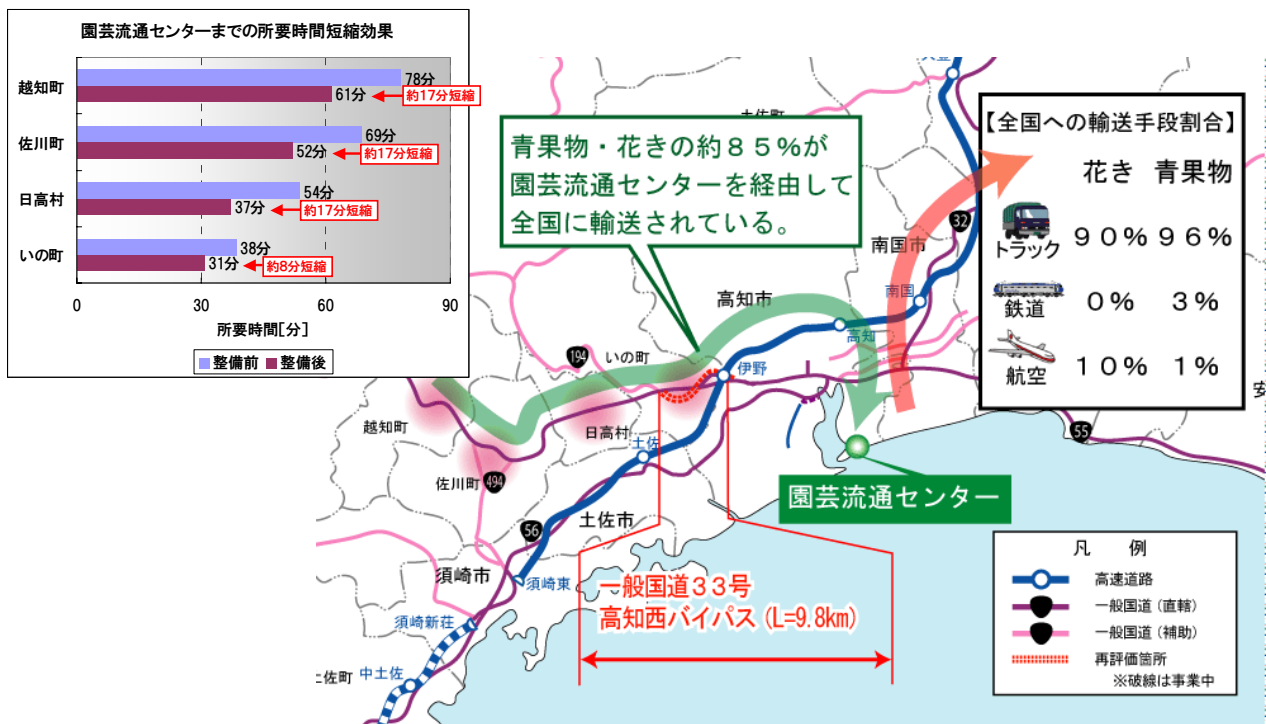
＜高知県園芸農業協同組合連合会、JA いのに対するヒアリング調査結果＞

- ・ 青果物・花き類はトラックにより輸送。
- ・ 県外に出荷される青果物・花きの約85%が園芸流通センター（高知市仁井田）を經由。
- ・ 高知西バイパス供用後、輸送経路として集配センターや高知市内へ向かう際に利用。

■ 整備効果

- ・ 高知西バイパス供用に伴う時間短縮・交通分散等の効果により地元農産品の流通利便性の向上が期待される。

【農産物の流通経路】



※) 整備前:平成17年度道路交通センサスにおける混雑時旅行速度及び平成18年度 DRM をベースに所要時間を算出
 整備後:高知西バイパスの旅行速度は60km/h(設計速度)、その他は整備前と同じ条件で所要時間を算出典)高知県園芸農業協同組合連合会、JA いのヒアリング結果

4.3. 活力 - 国土・地域ネットワークの構築 -

高知西バイパスⅡ期区間（いの町枝川～波川）は、地域高規格道路
路である「高知松山自動車道」の高知側起点として位置づけあり

地域高規格道路の位置づけあり

■ 現状・課題

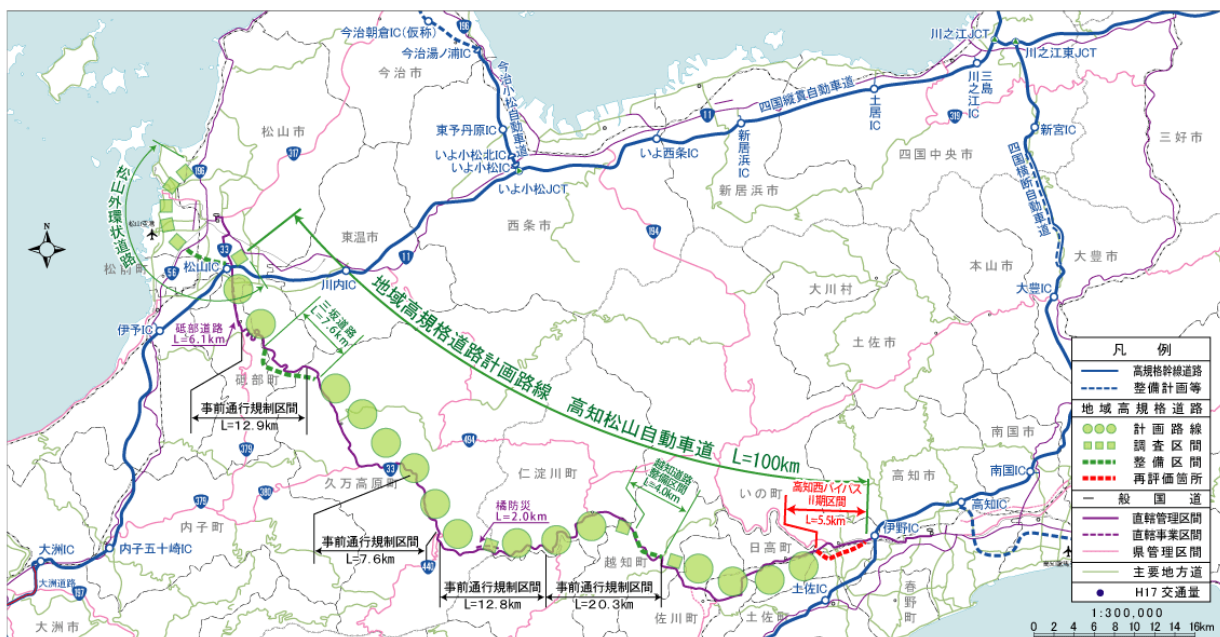
- ・ 高知西バイパスⅡ期区間（枝川～波川）は、地域高規格道路である「高知松山自動車道※」の高知側の起点。

■ 整備効果

- ・ 災害に対する脆弱性を解消。
- ・ 地域間の広域的な交流を支援。
- ・ 太平洋と瀬戸内、さらには九州や日本海につながる地域連携軸を形成。

※) 平成11年12月に「調査区間」、平成12年12月に「整備区間」として指定されている。

【高知松山自動車道の概要】



出典) 高知松山自動車道パンフレット

■ 地域高規格道路とは

地域高規格道路は、高知自動車道などの高規格幹線道路と一体となって、地域構造を強化するために整備していく道路であり、地域間の「連携・交流」や空港・港湾等の広域交通拠点との「連結」を図り、地域発展の核となる「地域集積圏」の形成を支援することを目的とする道路です。

隣接する日常活動圏中心都市間を結ぶ最短経路となる

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

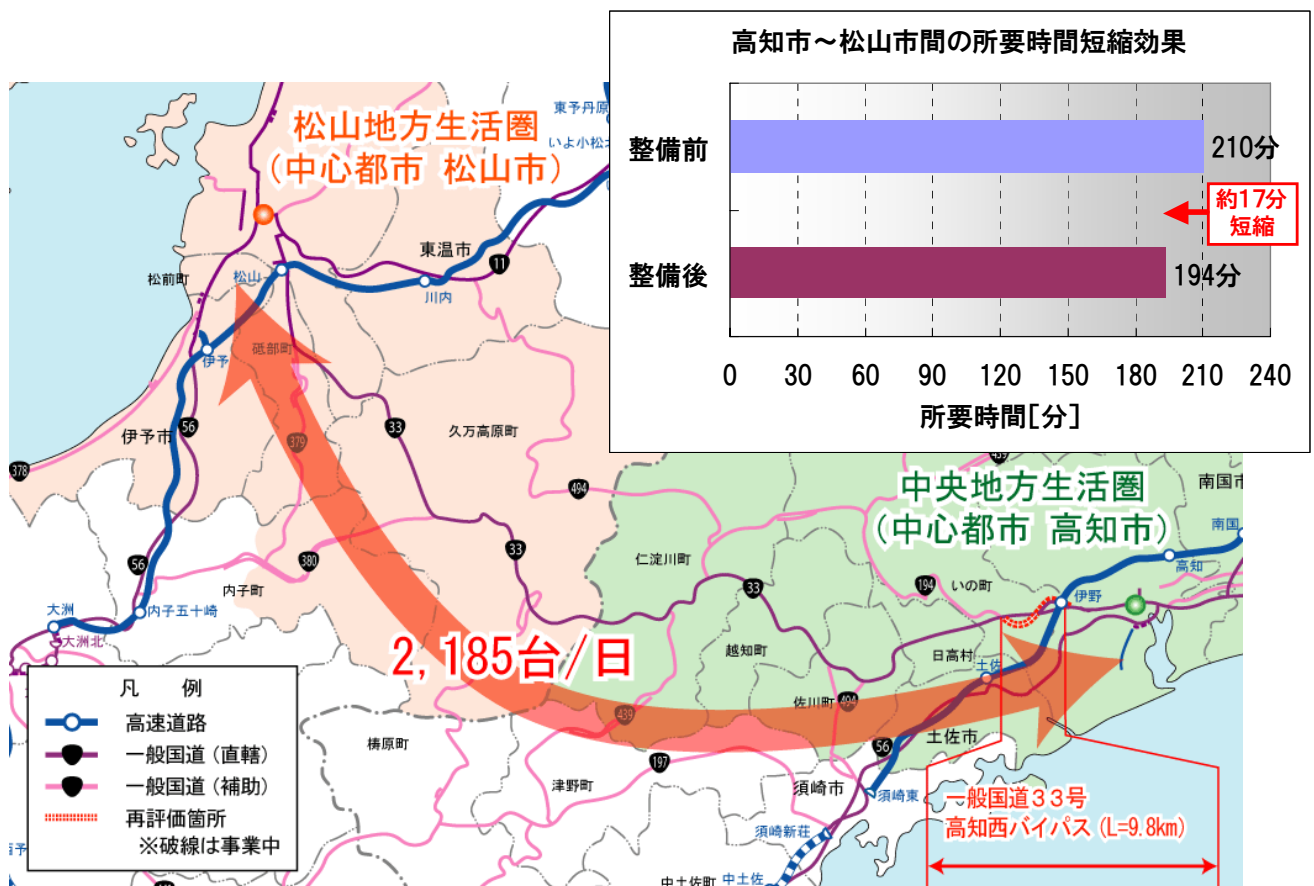
■ 現状・課題

- ・ 一般国道 33 号は、中央地方生活圏（中心都市：高知市）と、松山地方生活圏（中心都市：松山市）を最短時間で連絡する経路。
- ・ 両生活圏間を往来する交通は 2,185 台/日であり、そのうちの約 3 割が一般道を利用。

■ 整備効果

- ・ 高知西バイパスの供用に伴い両都市間のアクセスが向上し、県境を越えた広域での地域間連携の強化、地域の活性化などに寄与。

【松山市（松山地方生活圏中心都市）へのアクセス向上】



※) 整備前:平成 17 年度道路交通センサスにおける混雑時旅行速度及び平成 18 年度 DRM をベースに所要時間を算出

整備後:高知西バイパスの旅行速度は 60km/h (設計速度)、その他は整備前と同じ条件で所要時間を算出(出典)平成 17 年度道路交通センサス

大型車のすれ違いが困難な仁淀川橋を通行しないルートが確保される

現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する

■ 現状・課題

- ・ 仁淀川橋は車道幅員が狭く、大型車のすれ違いが困難なボトルネック箇所であり、走行性・安全性が低下。
- ・ 仁淀川橋（昭和5年架設）は老朽化。

■ 整備効果

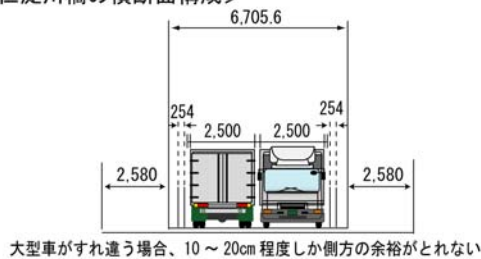
- ・ 新仁淀川橋を先行供用することでいの町市街部に流入する交通が分散し、現道区間のボトルネックが解消するとともに、円滑かつ安全な車両通行が可能。
- ・ 老朽化に備えたりダンダンシー機能を早期に発現。

【仁淀川橋の位置】



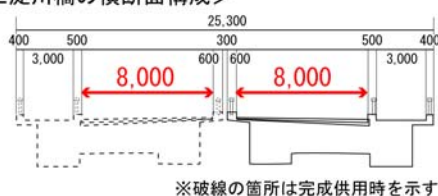
現状（整備前）

<仁淀川橋の横断面構成>



整備後

<新仁淀川橋の横断面構成>



【仁淀川橋を通行する大型車両】



並行する現道の沿線地域から高知市へのアクセスが向上

日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる

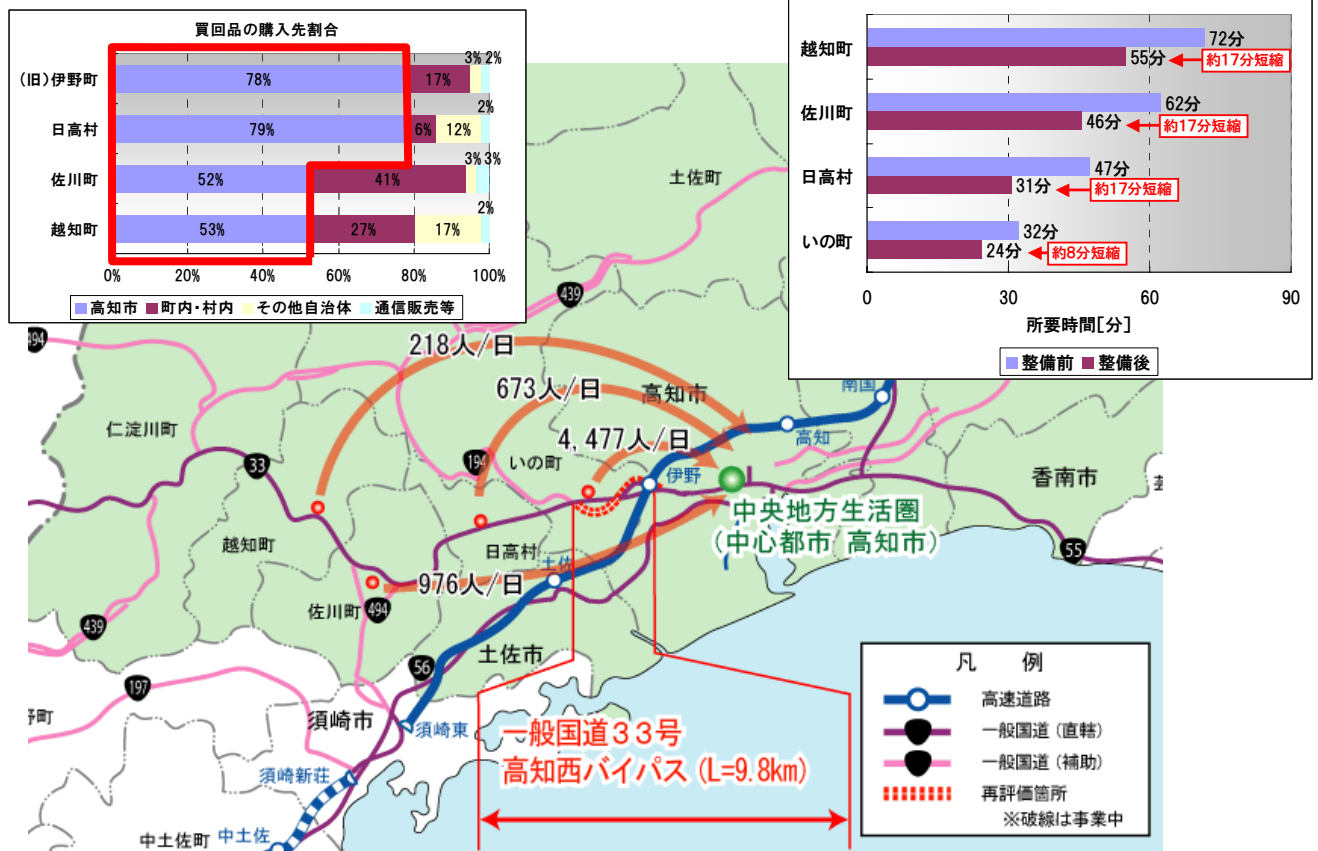
■ 現状・課題

- 高知西バイパスの周辺に位置するいの町、日高村、佐川町、越知町から高知市（中央地方生活圏中心都市）へ通勤する人数は、6,344 人/日と多い。
- 特にいの町（34.8%）、日高村（24.8%）は高知市へ就業している割合が全就業者数の 2 割を超えている。
- 上記 4 町村における買回品（紳士服・婦人服・靴・カバン等）の購入先についても、半数以上が高知市となっており、中心都市との結びつきが強い。

■ 整備効果

- 高知西バイパスの供用に伴う所要時間短縮により、中心都市である高知市へのアクセスが向上し、地域住民の日常生活の利便性が向上。

【一般国道 33 号沿線地域から高知市へのアクセス向上】



- ※) 整備前:平成 17 年度道路交通センサスにおける混雑時旅行速度及び平成 18 年度 DRM をベースに所要時間を算出
整備後:高知西バイパスの旅行速度は 60km/h (設計速度)、その他は整備前と同じ条件で所要時間を算出
- ※) 出典)平成 17 年度道路交通センサス (所要時間)、平成 17 年国勢調査 (通勤流動)、平成 17 年度県民消費動向調査 (買回品)

4.4. 活力 - 個性ある地域の形成 -

周辺観光地へのアクセスが向上

主要な観光地へのアクセス向上が期待される

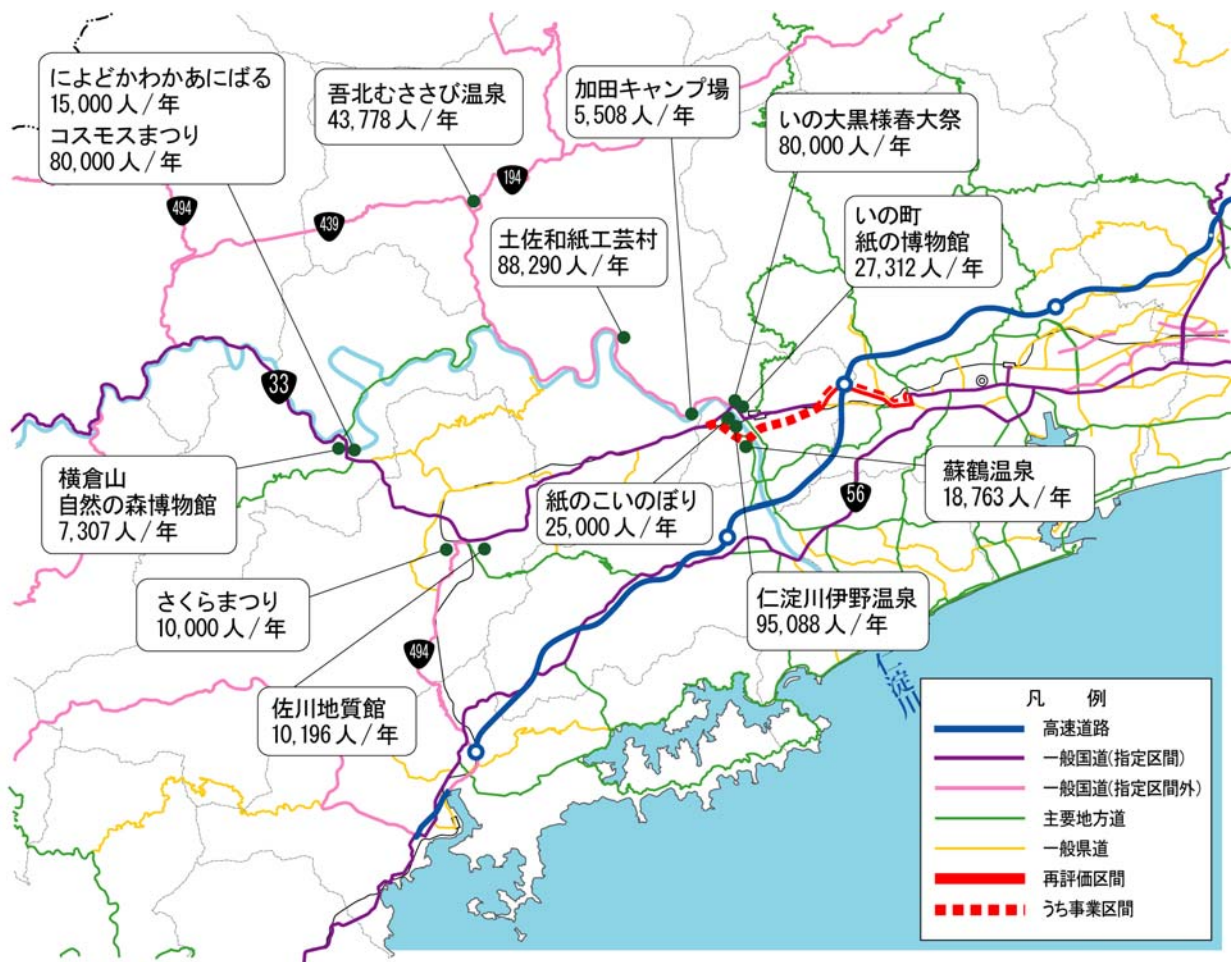
■ 現状・課題

- ・ 一般国道 33 号沿線の町村には、自然や伝統産業を活かした観光地が多く立地。

■ 整備効果

- ・ 高知西バイパス供用に伴い高知自動車道や高知龍馬空港などから観光地へのアクセスが高まり、地域観光の活性化に寄与。

【一般国道 33 沿線の主要な観光施設】



出典) 平成 19 年県外観光客入込動態調査報告書、平成 20 年 12 月、高知県観光部観光振興課

4.5.暮らし -安全で安心できるくらしの確保-

三次医療施設へのアクセス向上に伴い、救急患者の生存率の向上が期待される

三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

■ 現状・課題

- 高知県内では、高知赤十字病院、高知医療センターが、第三次医療施設。

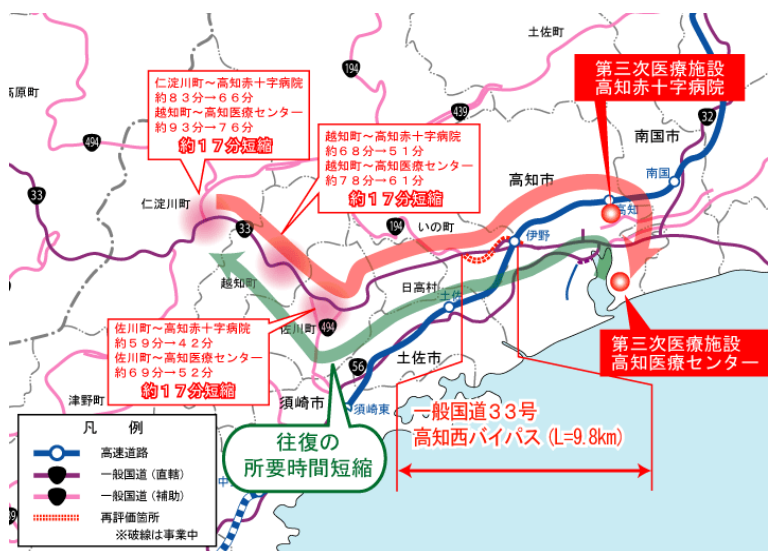
<高吾北消防署に対するヒアリング結果>

- 佐川町、越知町、仁淀川町は、救急搬送者の割合が全国平均よりも高い地域（全国平均：1人/26～28人、高吾北：1人/22人）。
- 救急搬送の実態は、患者の希望によるものや、近傍の病院の受け入れ態勢が不十分なため、全体の半数以上が高知市内への搬送。
- 高吾北消防署の救急車は3台（高知県全体：61台）と少なく、高知県全体の約10%（545.75km²）の広範囲を管轄し、救急車の効率的な運用が必要。

■ 整備効果

- バイパスの供用に伴い、所要時間短縮による救急患者の生存率向上が期待される。
- 加減速の影響をあまり受けず、搬送時に患者の負担を軽減。
- 高知市内への患者の搬送時間及び搬送後の帰還時間の短縮が地域の救急活動に寄与。

【第三次医療施設へのアクセス向上】



【高吾北消防署】

- 管轄区域：仁淀川町、佐川町、越知町
- 救急車台数：3台（県全体で61台）
- 管轄面積：545.75km²（高知県全体の約10%）



※) 整備前：平成17年度道路交通センサスにおける混雑時旅行速度及び平成18年度DRMをベースに所要時間を算出

整備後：高知西バイパスの旅行速度は60km/h（設計速度）、その他は整備前と同じ条件で所要時間を算出
出典）高知県ホームページ 平成19年度版 高知県統計書 高吾北消防署ヒアリング結果

4.6. 安全 - 災害への備え -

一般国道 33 号は、高知県と愛媛県の緊急輸送道路ネットワーク計画において、第 1 次緊急輸送道路に指定

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

■ 現状・課題

- 一般国道 33 号は、高知県の緊急輸送道路ネットワーク計画において、緊急輸送道路（第 1 次緊急輸送道路）に指定。

■ 整備効果

- 高知西バイパスの整備に伴い、緊急輸送道路における信頼性の向上が期待される。

【周辺地域における緊急輸送道路の指定状況】



【緊急輸送道路ネットワークとは】

- ①第1次緊急輸送道路ネットワーク
県庁所在地、地方中心都市、重要港湾、空港と幹線道路施設を連絡する道路
- ②第2次緊急輸送道路ネットワーク
第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点(行政機関、公共機関、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等)を連絡する道路

4.7. 環境 - 地球環境の保全 -

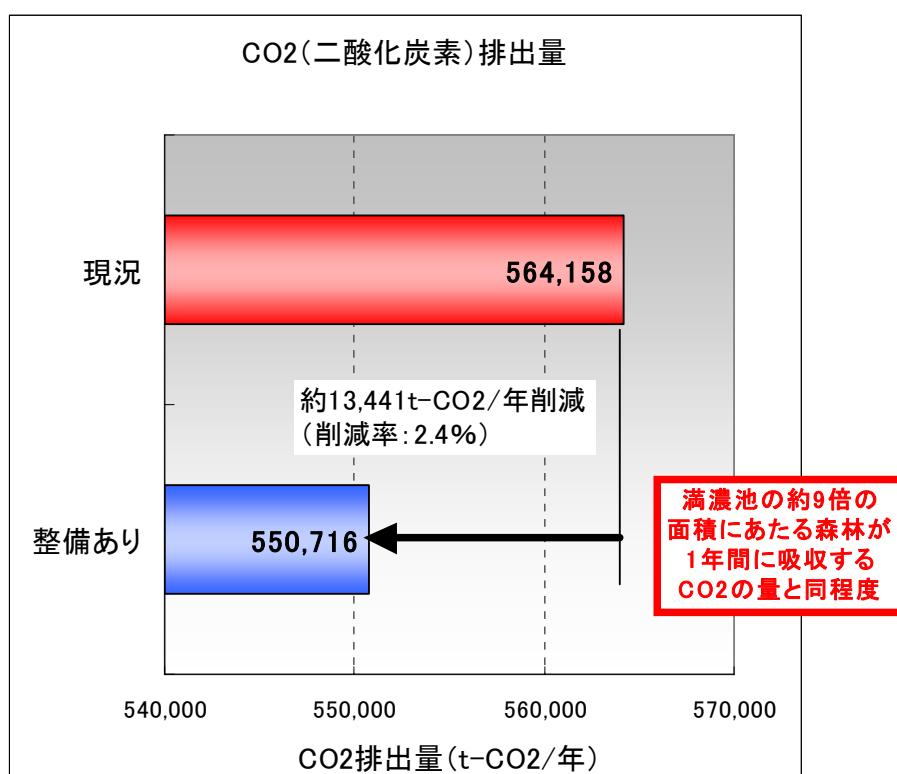
CO₂ (二酸化炭素) 排出量は、13,441t-CO₂/年程度削減

対象道路の整備により、削減される自動車からのCO₂排出量

■ 整備効果

- ・ 高知西バイパスの整備による周辺地域の交通円滑化に伴い、1年あたりのCO₂排出量が約2.4% (13,441t-CO₂/年) 程度削減。
- ・ 同等の効果を樹木によるCO₂吸収で得るためには、約1,260ha (満濃池9個分の面積^{※1}) の植林が必要^{※2}。

【高知西バイパスの整備によるCO₂排出削減量 (平成42年推計値) ^{※3※4}】



※1) 満濃池の面積: 約140ha

※2) 植林によるCO₂吸収量は、10.6t-CO₂/ha/年として試算 (出典: 「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス (優良手法指針)、IPCC; 気候変動に関する政府間パネル」)。

※3) 算出の対象区間は、費用便益分析の対象エリア (将来交通量推計における対象路線の整備有無による交通量差が500台/日以上) のリンク) とした。

※4) 将来交通量推計結果を基にした試算値である。

※5) CO₂削減量は表示桁数の関係から排出量の差と一致しないことがある。

4.8. 環境 - 生活環境の改善・保全 -

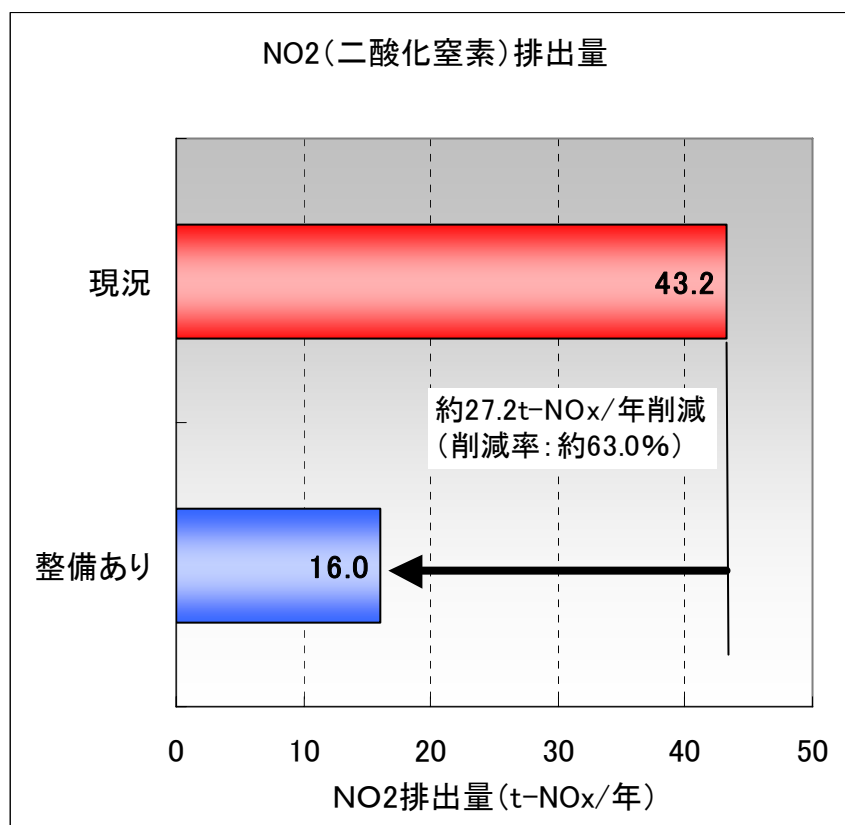
現道区間のNO₂（二酸化窒素）排出量が63.0%（27.2 t-NO_x/年）程度削減

現道等における自動車からのNO₂排出削減率

■ 整備効果

- 高知西バイパスの整備による周辺地域の交通円滑化に伴い、現道部における自動車からの二酸化窒素（NO₂）が約63.0%（27.2t-NO_x/年）程度削減。

【高知西バイパスの整備によるNO₂排出削減量（平成42年推計値）※1※2】



※1) 算出の対象区間は、高知西バイパスに並行する一般国道33号現道区間（Ⅰ期区間に並行する旧道の朝倉伊野線・梅ノ辻朝倉線及びⅡ期区間に並行する現道区間）とした。

※2) 将来交通量推計結果を基にした試算値である。

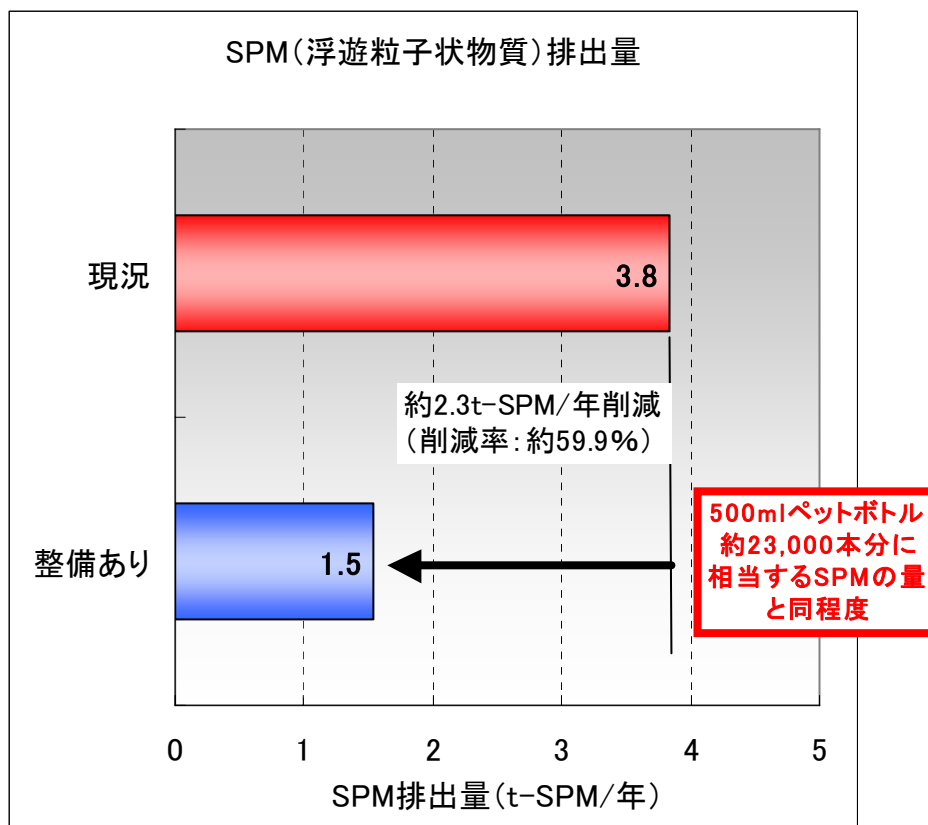
現道区間の SPM（浮遊粒子状物質）排出量が約 59.9%
（2.3t-SPM/年）程度削減

現道等における自動車からの SPM 排出削減率

■ 整備効果

- ・ 高知西バイパスの整備による周辺地域の交通円滑化に伴い、現道部における自動車からの浮遊粒子状物質（SPM）が約 59.9%（2.3t-SPM/年）程度削減。
- ・ 浮遊粒子状物質（SPM）削減量は、500ml ペットボトルに換算すると、23,000 本に相当^{※1}。

【高知西バイパスの整備による SPM 排出削減量（平成 42 年推計値）^{※2※3}】



※1) 500ml ペットボトルへの換算係数については、浮遊粒子状物質（SPM）100g で 1 本（500ml）として算出した値である。

※2) 算出の対象区間は、高知西バイパスに並行する一般国道 33 号現道区間（I 期区間に並行する旧道の朝倉伊野線・梅ノ辻朝倉線及びII期区間に並行する現道区間）

※3) 将来交通量推計結果を基にした試算値である。

4.9. その他 - その他 -

路面冠水地域を避けるルート確保により、冠水による交通の途絶が軽減

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

■ 現状・課題

- 当該路線が計画されているの町は、台風による集中豪雨などによる路面冠水・浸水の被害を過去に多く受けている。

<当該地域の地理的特徴>

- 対象路線が計画されているの町は、四方を山と堤防で囲まれた地形。
- 宇治川流域が緩い河床勾配の低奥型地形*。
- 仁淀川、宇治川流域が全国屈指の多雨地帯。

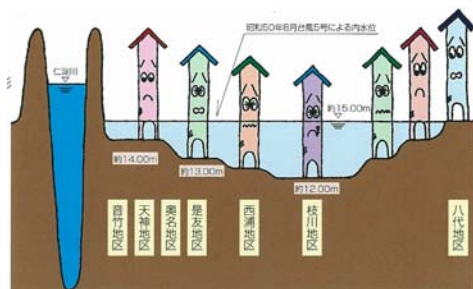
■ 整備効果

- 高知西バイパスは路面冠水の影響を受けやすい地域を避けるルートを通し、常時通行可能な道路の確保及び地域の安全・安心の向上につながる道路を形成。

【路面冠水・浸水による被害の発生状況】

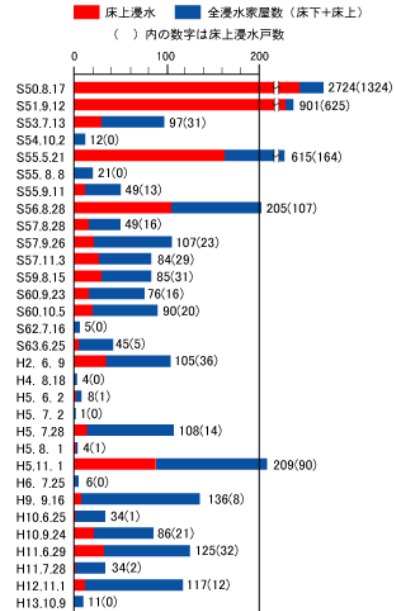


【昭和50年6月 台風5号による内水位】



出典) 土佐国道事務所資料
高知河川国道事務所 パンフレット
※) 低奥型地形は、奥に進むにつれ地盤が低くなる特殊な地形である

【昭和50年以降の宇治川流域の浸水被害一覧】



【昭和50年6月 台風5号による浸水被害状況】 【平成17年9月 台風14号による浸水被害状況】



5. 費用便益分析

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道33号	高知西バイパス	L=9.8km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
14,300~34,300	4	四国地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成20年度		
単純合計	844億円	39億円	883億円
うち残事業分	411億円	38億円	449億円
基準年における 現在価値(C)	919億円	22億円	941億円
うち残事業分	271億円	12億円	283億円

② 便 益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成20年度			
供用年	平成10年度（暫定）、平成25年度（暫定）、平成27年度（暫定）、 平成30年度（暫定）、平成42年度（完成）			
単年便益 （初年便益）	125億円	7億円	1億円	133億円
基準年における 現在価値（B）	1,754億円	86億円	4億円	1,844億円
うち残事業分	1,019億円	68億円	14億円	1,100億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.0
経済的純現在価値（事業全体）	903 億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.2%
費用便益比（残事業）	3.9
経済的純現在価値（残事業）	818 億円
経済的内部収益率（残事業）	14.9%

注）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。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	14,300~34,300	±10%	3.6~4.1
事業費	411億円	±10%	3.5~4.4
事業期間	21年	±2年	3.9

6. 高知西バイパスのコスト縮減

事業実施にあたっては、新技術新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト低減を図るとともに、事業の時間的コストの低減に向け計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。

【コスト縮減例】

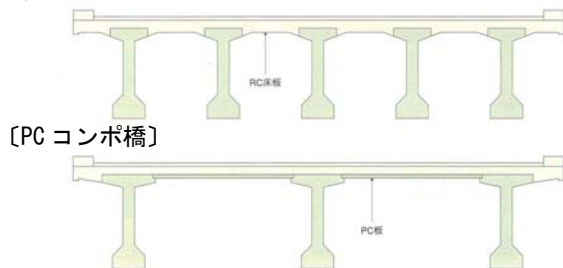
- ・道路橋に少数本数主桁のPCコンポ橋を採用し、経費・工期を短縮
- ・建設発生土を盛土材としての活用 等

〔天神高架橋におけるPCコンポ橋の導入〕

天神高架橋について、構造形式を3径間PCコンポ桁を採用することで、主桁本数を減らすとともに、現場作業を減少し工期を短縮することでコスト縮減を図る。

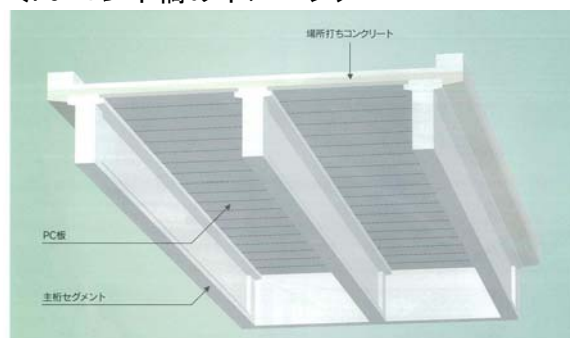
＜PCコンポ橋の縦断面比較＞

〔従来〕



〔PCコンポ橋〕

＜PCコンポ橋のイメージ＞



出典) コスト縮減をめざすPC橋 (社団法人プレストレスト・コンクリート建設業協会)

〔PCコンポ橋の特徴〕

- 少数主桁化
 - ・主桁および中間横桁を少数化し、桁高を大きくすることで構造の合理化が図られる。
- 高いプレキャスト率
 - ・主桁はプレキャストセグメント工法を基本とし、床版にもプレキャストPC板を用いるため、現場作業が減少し工期の短縮が図れる。
 - ・床版にPC板を使用したPC合成床版構造とすることにより、耐久性が向上する。
- 環境の保全
 - ・プレキャスト部材の採用により現場作業量が減少し、騒音・振動などの発生が少なくなる。
- 安全性
 - ・床版施工時にPC板が型枠、足場代わりとなり、吊り足場の組立解体が不要なため安全性の向上が図れる。
- 桁下条件の制約を受けない架設
 - ・トラックレーン架設のほか、架設桁による架設により桁下条件の制約を受けずに架設可能。
- コスト縮減
 - ・桁高制限のない橋梁でコストの縮減が可能。
 - ・耐久性の向上によりライフサイクルコストが低減。

7. 地方公共団体の意見

本事業の推進にあたっては、周辺の自治体などから積極的な整備促進要望がなされている。

以下のような期成会等が設立され、高知松山自動車道の整備促進、道路特定財源の確保等について、機会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。

<期成同盟会等>

名 称	主な構成メンバー
国道 33 号整備促進期成同盟会	松山市、砥部町、内子町、久万高原町、高知市、いの町、日高村、佐川町、越知町、仁淀川町
国道 33 号整備促進期成同盟会高知県協議会	高知市、いの町、日高村、佐川町、越知町、仁淀川町

日 時	項 目
平成 16 年 6 月 8 日	国道 33 号整備促進期成同盟会
平成 17 年 7 月 22 日	国道 33 号整備促進期成同盟会
平成 17 年 8 月 8 日	国道 33 号バイパス建設促進期成同盟会
平成 17 年 12 月 1 日	国道 33 号バイパス建設促進期成同盟会
平成 18 年 7 月 12 日	国道 33 号整備促進期成同盟会
平成 18 年 8 月 9 日	国道 33 号バイパス建設促進期成同盟会
平成 18 年 11 月 29 日	国道 33 号バイパス建設促進期成同盟会
平成 19 年 7 月 17 日	国道 33 号整備促進期成同盟会高知県協議会
平成 19 年 7 月 20 日	国道 33 号整備促進期成同盟会
平成 19 年 8 月 22 日	国道 33 号整備促進期成同盟会
平成 19 年 8 月 30 日	国道 33 号整備促進期成同盟会高知県協議会
平成 20 年 7 月 2 日	国道 33 号整備促進期成同盟会高知県協議会