

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道33号 越知道路（2工区）		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：高知県高岡郡越知町越知丙 至：高知県高岡郡越知町越知丁				延長	3.0km
事業概要	<p>一般国道33号は高知市と松山市を結ぶ延長約124kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の37%を占めているなど、様々な課題を抱えている。</p> <p>一般国道33号越知道路（2工区）は地すべり地を通過する現道を回避し、一般国道33号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を解消することで、幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を図る延長3.0kmの地域高規格道路である。</p>					
H20年度事業化	H一年度都市計画決定		H24年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費	約182億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約58%	供用済延長	0.0km	
地域の防災面の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道沿いに防災点検における防災ランクⅠが6箇所、防災ランクⅡが13箇所存在。 → 防災ランクⅠ（岩盤崩壊：4箇所、落石崩壊：2箇所） → 防災ランクⅡ（落石崩壊：12箇所、地すべり：1箇所） ・ 平成22年8月16日18時20分頃に岩盤崩落が発生し、約4日間の全面通行止めが発生。 ・ 降雨による事前通行規制区間（L=20.3km）が存在し、平成11年度～令和2年度に延べ43回（855.9時間）の通行止めにより大幅な迂回が発生。 ・ 現道は線形不良箇所（R≤150m）が9箇所存在する。 					
課題を踏まえた対策・事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 楠神地すべりは必要な抑止力が非常に大きいことから対策は困難であり、防災ランク箇所も多数あることから、将来的な安全性や経済性も考慮の上、別線トンネルを整備することにより課題箇所を解消。 ・ 事前通行規制区間短縮のため、現道1.5km区間については法面对策を施すことにより課題箇所を解消。 ・ 別線及び線形改良により線形不良区間を解消。 					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間の短縮等 101億円（残事業101億円） ・ 異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・ 災害時の通行止めによる大幅迂回の解消 ・ 線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ・ 災害時の通行止めによる孤立地域の経済（営業）損失（0.42億円） 		費用	（残事業） / （事業全体）		
				94/166億円		
				事業費：86/158億円 維持管理費：8.3/8.3億円		
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道33号の整備促進に対して、沿線地方公共団体などから積極的に要望活動が続けられている。（H19.7-8, H20.7, H21.11, H22.7, H23.7, H24.7, H25.7, H26.7, H27.8, H28.7, H29.7, H30.7, R1.7, R2.7, R3.7） <p>高知県知事の意見：</p> <p>事業継続に異議はありません。一般国道33号は、高知市と松山市を結ぶ主要幹線道路であり、地域の経済活動を支え、日々の安全・安心な暮らしを守るとともに、南海トラフ地震などの大規模災害時の物資輸送を担う「命の道」として大変重要な路線です。越知道路（2工区）を含む現道は、越知町横倉から県境までの区間が事前通行規制区間に指定されており、異常気象時にはたびたび通行止めが発生しております。日常生活における安定した通行を確保するうえでも、一日も早い事前通行規制区間の解消が望まれます。このため、国においては、来年度の開通予定が示されているバイパス区間の着実な整備を進めるとともに、事業区間全体の早期開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	.					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						

- ・平成14年4月 国道439号 新大峠トンネル 開通
- ・平成17年8月 池川町、吾川村、仁淀村が合併し、「仁淀川町」が誕生
- ・平成19年3月 国道494号 佐川～吾桑バイパス（須崎②工区） 開通
- ・平成19年6月 国道33号 越知道路（3工区） 開通
- ・平成21年12月 四国横断自動車道 土佐PAスマートIC 開通
- ・平成23年4月 国道494号 佐川～吾桑バイパス（佐川工区） 開通
- ・平成24年12月 国道33号 高知西バイパス 天神IC～鎌田IC 開通
- ・平成25年2月 国道439号 大峠バイパス 開通
- ・平成26年7月 国道439号 大植バイパス（大植工区） 開通
- ・平成26年11月 国道56号 土佐市バイパス 開通
- ・平成28年3月 「四国広域道路啓開計画」が策定され、国道33号が進出ルートに指定
- ・平成28年3月 国道33号 高知西バイパス 枝川IC～鎌田IC 開通
- ・令和2年1月 橋防災 開通
- ・令和3年2月 高知南国道路 全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率約98%、事業進捗率約58%（令和3年3月末時点）
- ・残事業の内容（新今成トンネル962m、新横倉橋195m、現道拡幅工事等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

新今成トンネル、現道拡幅等の工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

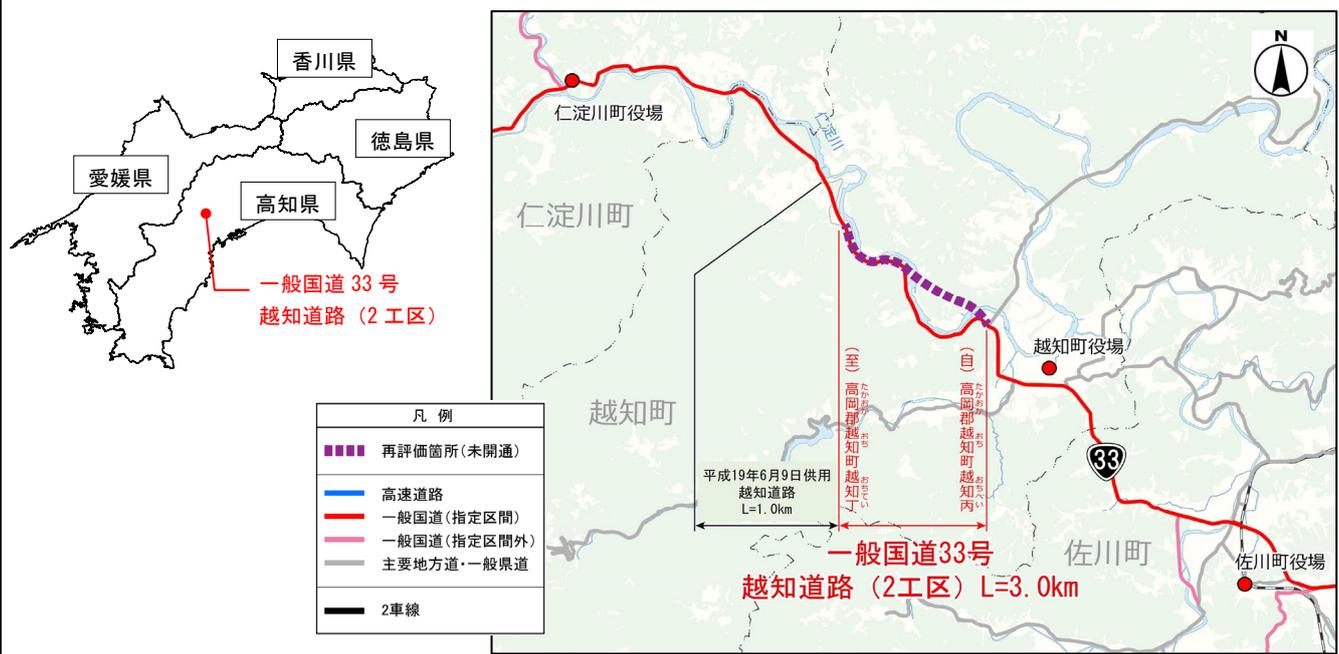
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



- ※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。
- ※ 事業の効果および費用の欄に係る数値は令和元年度評価時点。

3 高土政第597号
令和3年9月21日

四国地方整備局長 様

高知県知事
(公印省略)

四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）
の作成に係る意見照会について（回答）

令和3年9月15日付け国四整企画第13号で照会のありましたことについて、別紙
のとおり回答します。

【道路事業】

○一般国道 33 号 越知道路（2 工区）

意見：事業継続に異議はありません。

一般国道 33 号は、高知市と松山市を結ぶ主要幹線道路であり、地域の経済活動を支え、日々の安全・安心な暮らしを守るとともに、南海トラフ地震などの大規模災害時の物資輸送を担う「命の道」として大変重要な路線です。

越知道路（2 工区）を含む現道は、越知町横倉から県境までの区間が事前通行規制区間に指定されており、異常気象時にはたびたび通行止めが発生しております。日常生活における安定した通行を確保するうえでも、一日も早い事前通行規制区間の解消が望まれます。

このため、国においては、来年度の開通予定が示されているバイパス区間の着実な整備を進めるとともに、事業区間全体の早期開通に向け、より一層の事業推進をお願いします。

(再評価)

様式-1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道33号 越知道路(2工区)
事業主体	四国地方整備局

【費用対効果分析等に係る項目は、令和元年度評価時点】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が費用を上回っている 	○費用 ・事業全体：事業費158億円(残事業：86億円)、維持管理費8.3億円(残事業：8.3億円) ○効果 ・走行時間の短縮等 101億円(残事業：101億円) ・異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・災害時の通行止めによる大幅迂回の解消 ・線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ・災害時の通行止による孤立地域の経済(営業)損失(0.42億円) (注1)事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。 (注2)費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

●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	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保		● 現道等の年間時間損失及び削減率	時間損失：153千人・時間/年 損失削減率：100%
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	国道33号を利用する路線バスの利便性向上：黒岩観光バス往復10便/日
		■ 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	仁淀川町～JR佐川駅(特急停車駅)のアクセス向上：約1分短縮(24分⇒23分)
	物流効率化の支援	■ 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	仁淀川町～高知龍馬空港のアクセス向上：約1分短縮(83分⇒82分)
		■ 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	仁淀川町～須崎港(重要港湾)のアクセス向上：約1分短縮(44分⇒43分)
		■ 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が向上	お茶、トマトなど農水産品の流通向上：仁淀川町～伊野IC 約1分短縮(50分⇒49分)
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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	
		<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		

1. 活力	都市の再生	<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1.5km/km2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)としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部を形成
		<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	
		<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	高知市～松山市の時間短縮が見込まれる
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	山間地域(仁淀川町・越知町)～高知市の時間短縮:約1分短縮(69分⇒68分)
	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	仁淀川町の主な観光地(中津渓谷・ゆの森)へのアクセス向上:高知市～仁淀川町 約1分短縮(69分⇒68分)
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<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"/> バリアフリー新法に基づく特定道路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有り	
<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)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	仁淀川町～高知赤十字病院(第三次医療施設)のアクセス向上:約1分短縮(69分⇒68分)	

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	
		<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	
	災害への備え	<input checked="" 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	高知市へのアクセス、国道33号の地すべり指定地を回避 高知県緊急輸送道路ネットワーク計画：第一次緊急輸送道路に指定
		<input checked="" 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	国道33号の代替路として機能する 災害時の通行止めによる大幅迂回の解消
		<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 checked="" 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	防災対策の実施により防災ランクⅠの6箇所を解消
		<input checked="" 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	国道33号の事前通行規制区間を短縮（L=20.3kmのうち4.7kmを解消）
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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：950t-CO2/年 CO2排出削減率：38.7%
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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：5.8t-NOx/年 NO2排出削減率：100%
		<input checked="" type="checkbox"/> 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：0.33t-SPM/年 SPM排出削減率：100%
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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見込まれる	