

一般国道33号 お ち 越知道路(2工区)

事業再評価 (要点審議)

令和6年10月25日



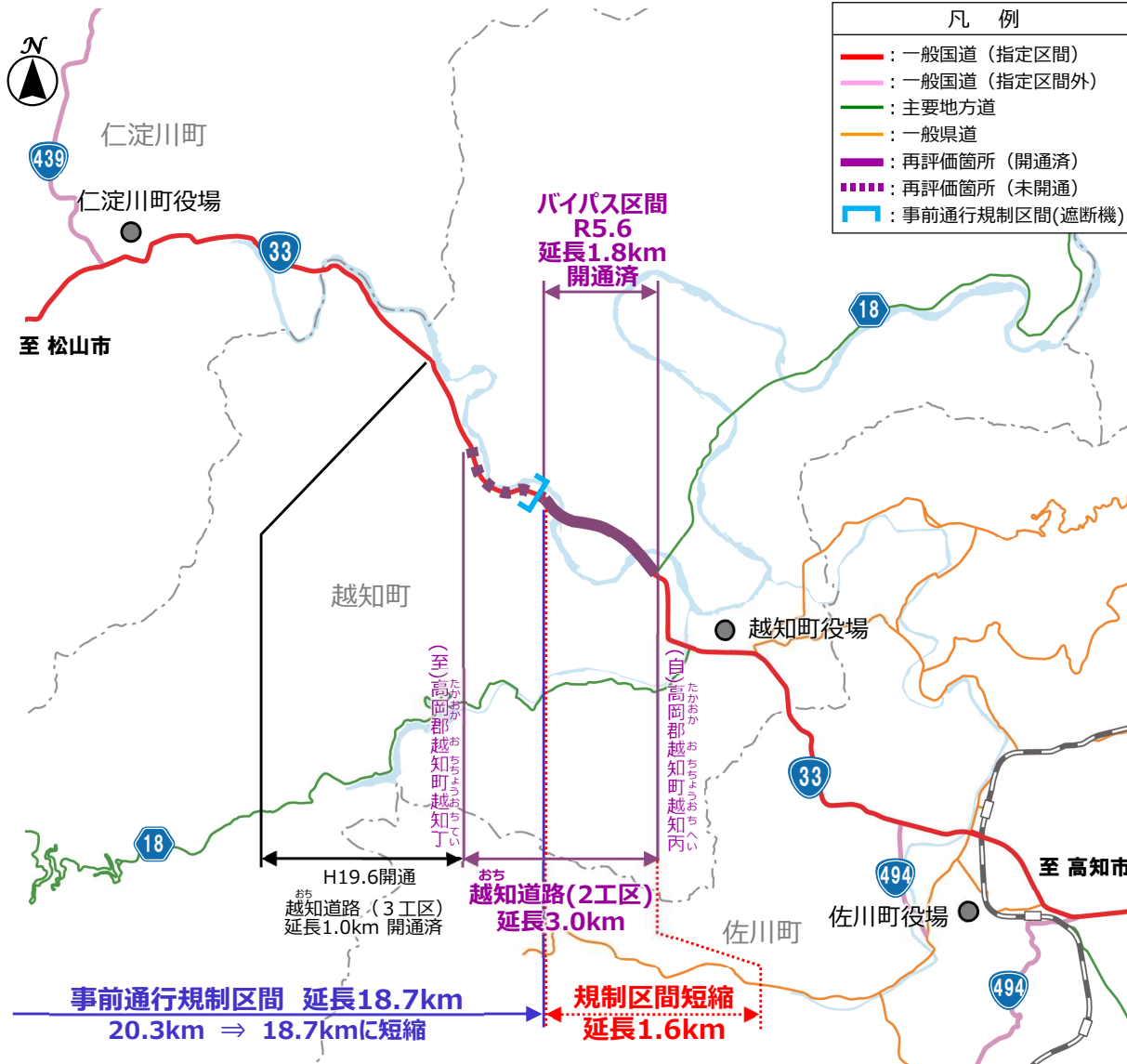
国土交通省 四国地方整備局

1. 事業の概要

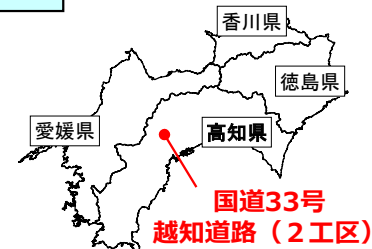
1. 事業の目的

国道33号 越知道路（2工区）は、地すべりや落石などの災害の危険性を解消し、急カーブなど線形不良箇所を回避することで、安全で信頼性のある幹線道路の交通機能の確保を目的とする道路である。

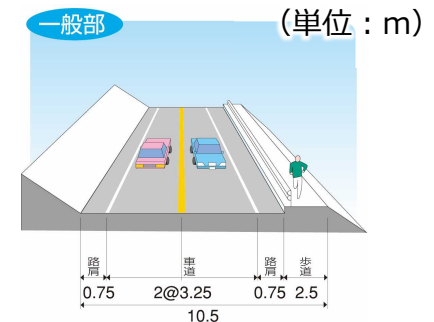
平面図



位置図



標準断面図



事業計画等

- 事業着手：平成20年度
- 整備区間：高知県高岡郡越知町越知丙
～高知県高岡郡越知町越知丁
- 事業延長：3.0km（開通済区間1.8km）
- 標準幅員：10.5m（完成2車線）
- 構造規格：第3種 第2級

事業費等

- 全体事業費：196億円(前回(R5)再評価時：189億円)
- 計画交通量：6,500台/日(前回(R5)再評価時:6,500台/日)

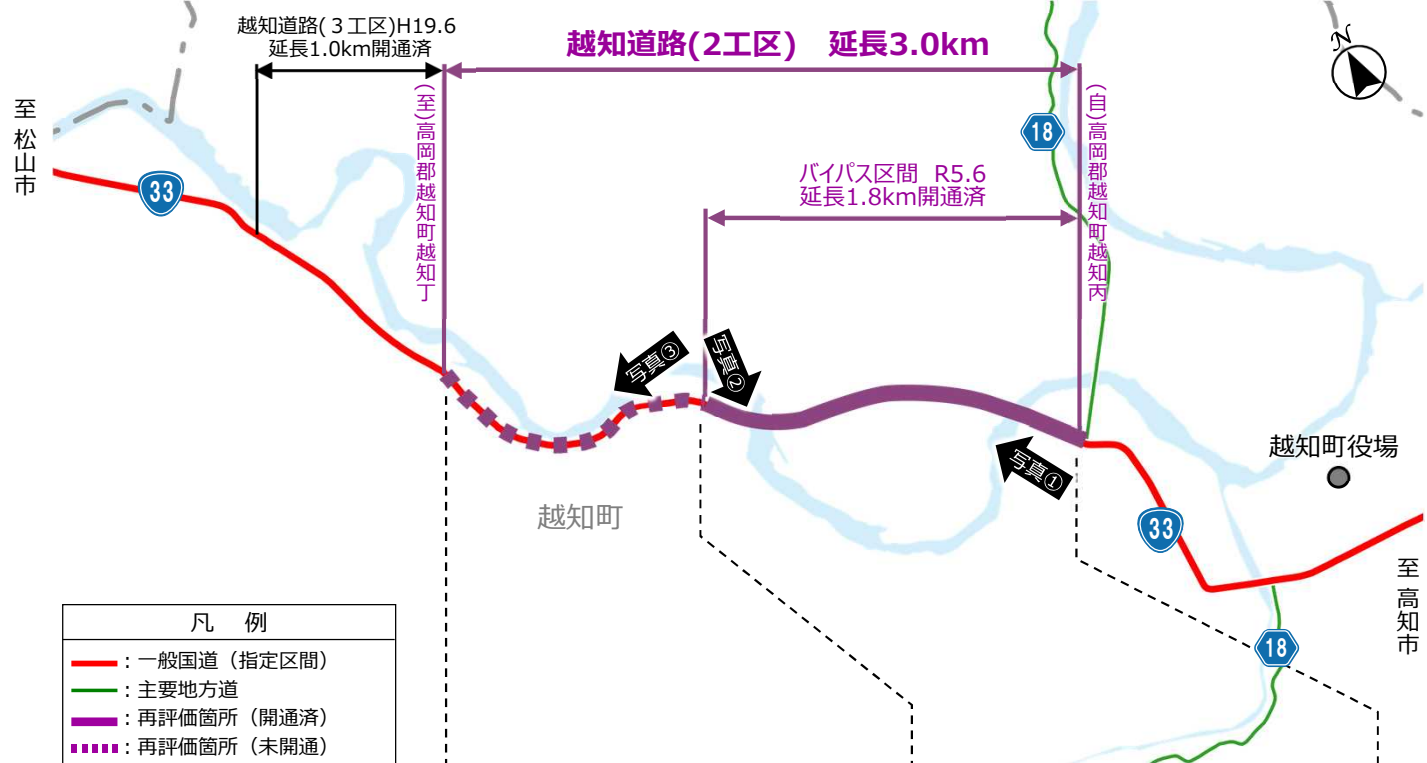
主な事業効果等

- 災害危険箇所の減少及び地すべり地の回避による安全・安心な交通の確保
- 異常気象時における事前通行規制区間の短縮に寄与
- 急カーブ箇所の減少による安全性の向上
- 走行性向上による救急医療活動の支援

2. 事業の進捗状況と見込み

- これまでの用地買収率は100%（令和5年度末時点）、事業進捗率は約96%（令和5年度末時点）となっている。
- バイパス区間は令和5年6月10日に開通し、現道活用区間の早期開通に向けて調査設計、工事を推進中。

<事業の進捗状況>



凡 例	
—	一般国道（指定区間）
—	主要地方道
—	再評価箇所（開通済）
⋯	再評価箇所（未開通）

区間	現道活用区間	バイパス区間
延長	1.2km	1.8km
現状	調査設計、工事中	R5.6.10開通済
用地進捗状況 (令和5年度末時点)	100%（前回(令和4年度末時点)：約100%）	
事業進捗状況 (令和5年度末時点)	約96%（前回(令和4年度末時点)：約92%）	

写真① 横倉大橋



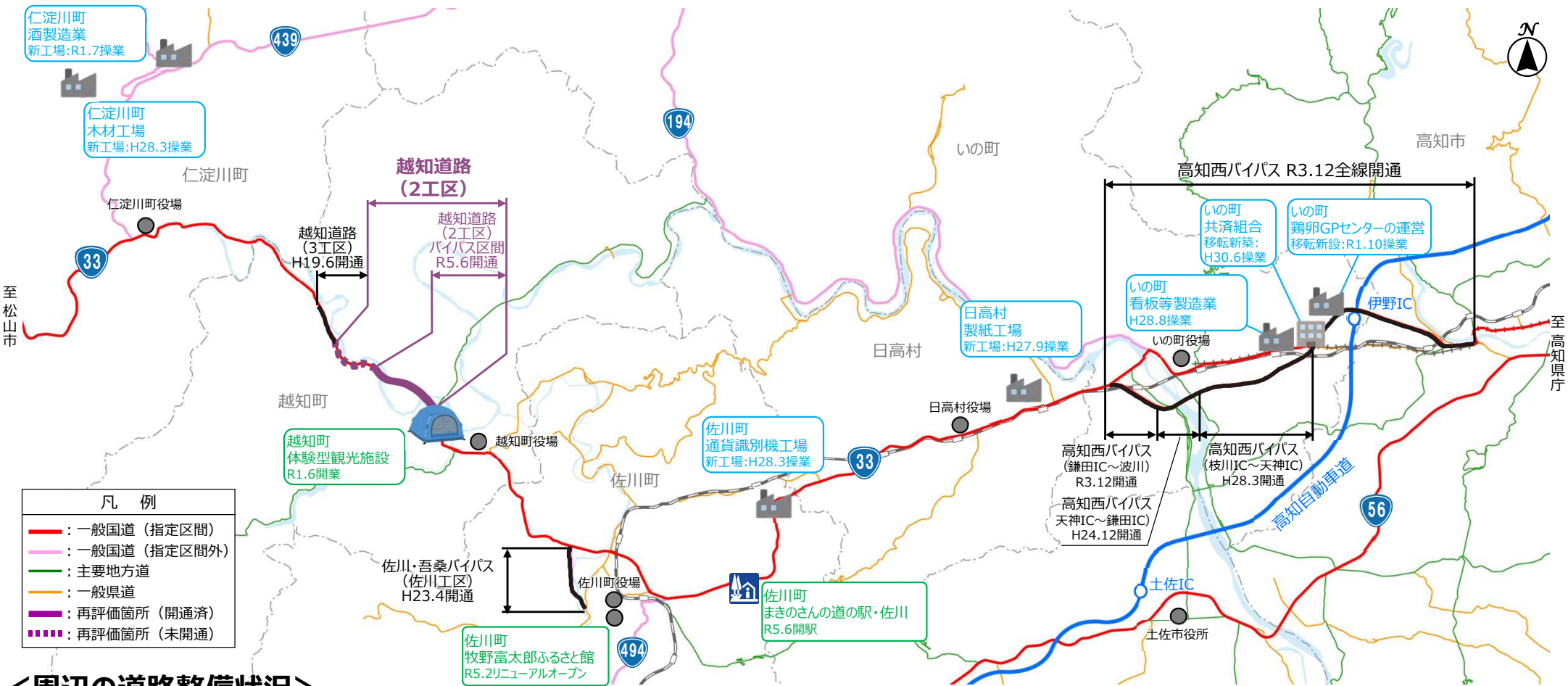
写真② 立花大橋



写真③ 現道活用区間



3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化



＜周辺の道路整備状況＞

- | | |
|--|-------------|
| ・平成19年 6月 国道33号 越知道路（3工区） | 延長1.0km 開通 |
| ・平成23年 4月 国道494号 佐川・吾桑バイパス
佐川工区 | 延長1.53km 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） | 延長1.1km 開通 |
| ・平成28年 3月 国道33号 高知西バイパス
（枝川IC～天神IC） | 延長2.9km 開通 |
| ・令和 3年12月 国道33号 高知西バイパス
（鎌田IC～波川） | 延長1.5km 開通 |
| ・令和 5年 6月 国道33号 越知道路（2工区）
バイパス区間 | 延長1.8km 開通 |



4. 事業費の変化

- 物価上昇による事業費の増のほか施工計画等の見直しにより、事業費が **7億円増加**。

<事業費の見直し>

	項目		増額内容	①当初	②変更	費用増加分 (②-①)
事業費増	①物価上昇		■ <u>物価上昇による事業費増</u> 物価上昇に伴う事業の見直しによる変更	-	-	+ 1億円
	②現場条件 の変更等	施工 計画	■ <u>資材搬入方法の見直しに伴う足場の見直し 等</u> 通行規制区間短縮のための重量足場採用による事業費増	4.8億円	10.8億円	+ 6 億円
			■ <u>架設工法の見直し 等</u> 横取り架設時のベント転倒に対する安全対策追加による事業費増			
			■ <u>床板撤去工法の見直し 等</u> 全国的に事例のない床板撤去工法採用による事業費増			
計						+7億円

<全体事業費>

①前回評価時	②増加	今回評価時（① + ②）
1 8 9 億円	+ 7 億円	1 9 6 億円

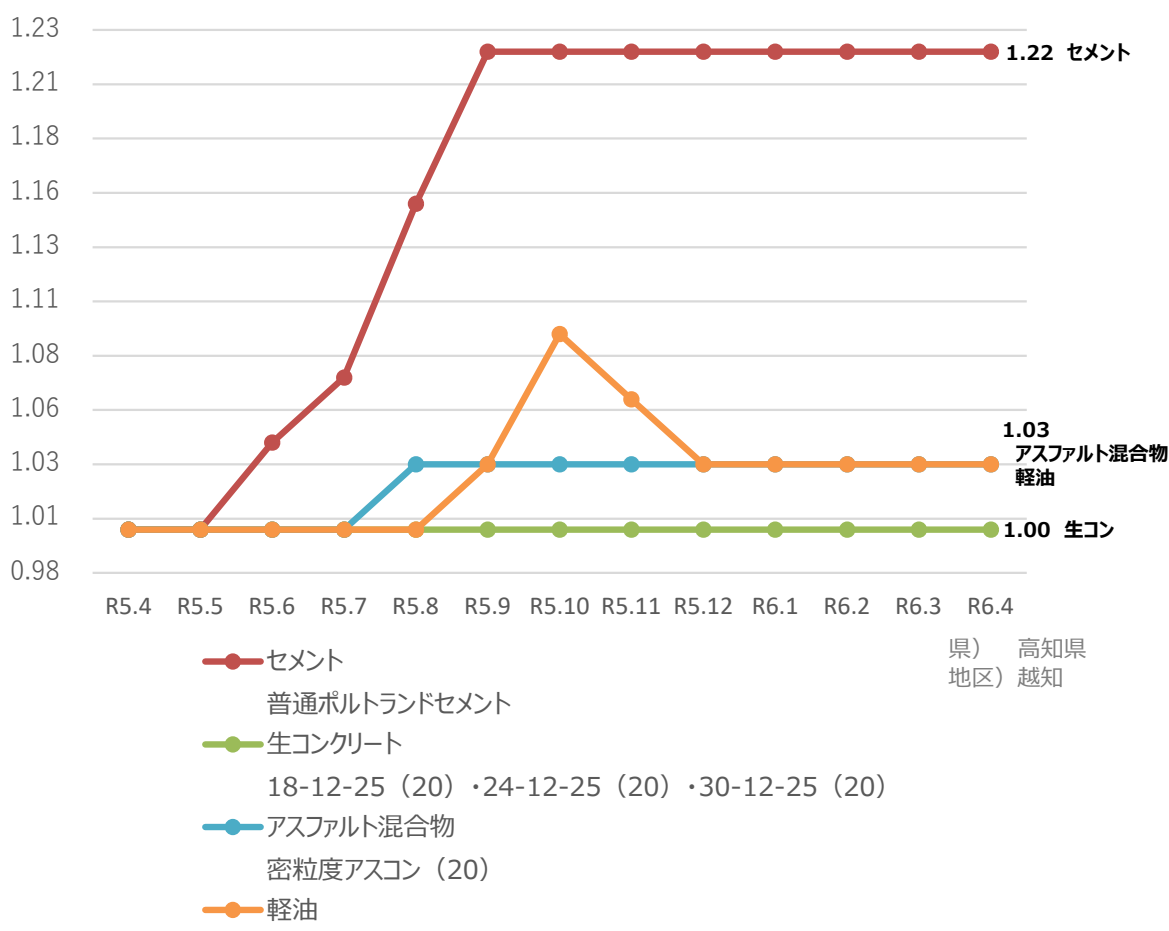
4. 事業費の変化①

物価上昇による資材及び労務単価等の増加

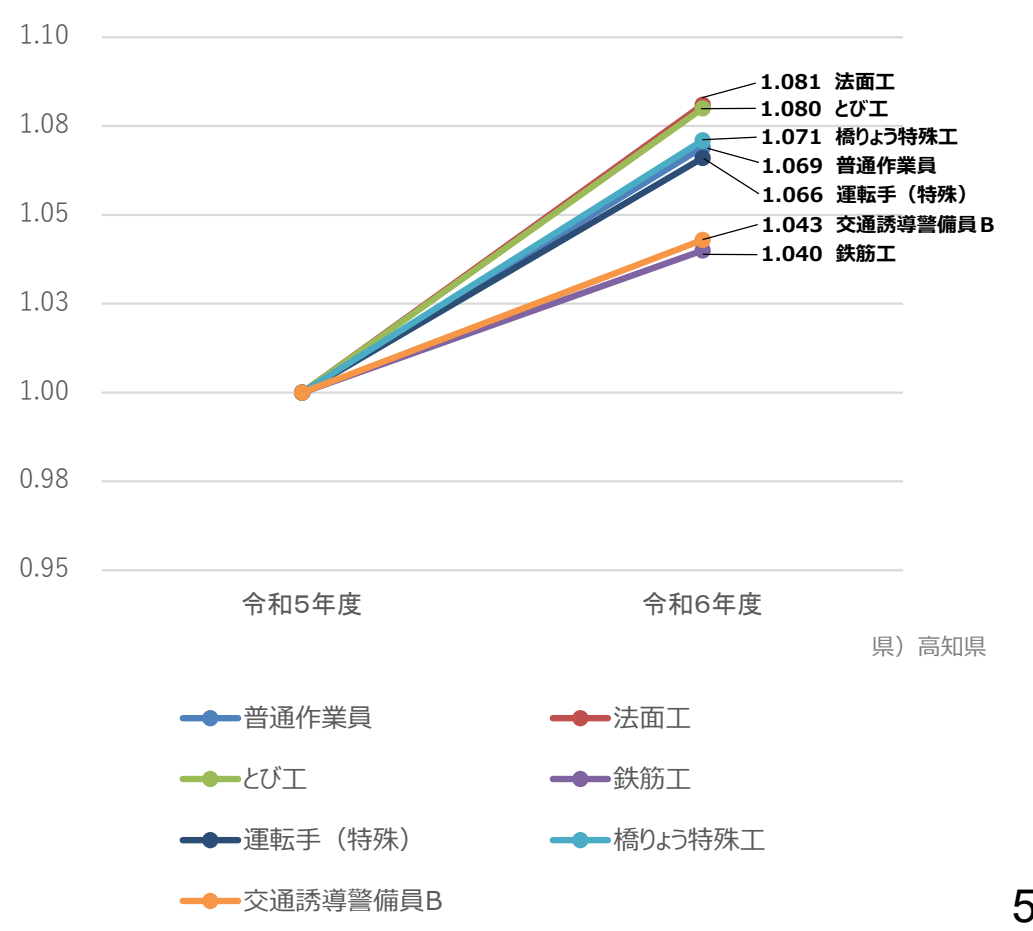
【変更】 1 億円増

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時（令和5年度）に比べて、**建設資材や労務費の単価が上昇**している。
- **建設資材価格**の伸び率では、R5.4を基準とした場合、**セメント、アスファルト混合物、軽油等の価格が約1.03倍～1.22倍**となっている。
- **労務単価**についても、**法面工で1.08倍**と前回評価から増加している。
- **資材価格や労務単価**の上昇に伴い、**改良等**の工事費の増加が必要となった。

<建設資材単価の伸び率（R5.4を基準に算出）>



<労務単価の伸び率（R5年度を基準に算出）>



4. 事業費の変化②-1

事業進捗に伴う現場条件の変更 等

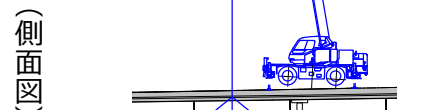
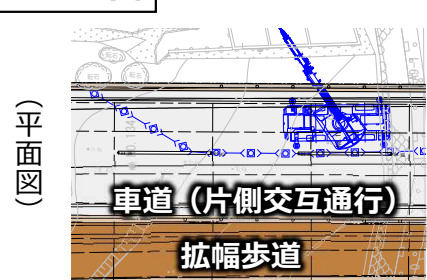
【変更】 6 億円増

- ・ 当初計画では、片側交互通行規制によって車道上からの資材搬入を想定していたが、隣接工区（当該事業区間の改良工事等）を含めた**長距離での通行規制が必要**となったことから、長距離かつ長期間の通行規制に伴う道路利用者への影響を考慮し、**足場上でレールを用いた資材運搬が可能となる重量足場へ見直し**が生じた。
- ・ 近年の**架設作業時の事故を踏まえ**、より安全性の高い**アーチリブの重心と横取りすべり面との高さを低くした架設計画**に見直した。

＜資機材搬入方法の見直しに伴う足場の見直し＞



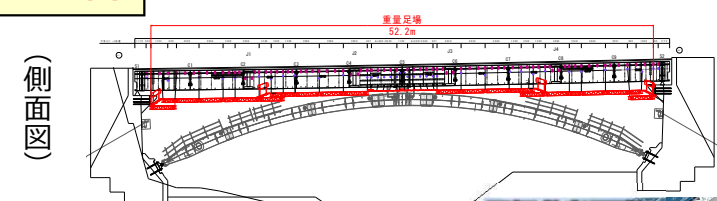
当初計画



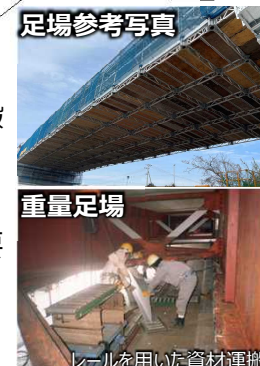
- ・ 片側交互通行を実施し、橋梁上からの資材搬入を想定

規制影響を
考慮した
足場の変更

変更計画



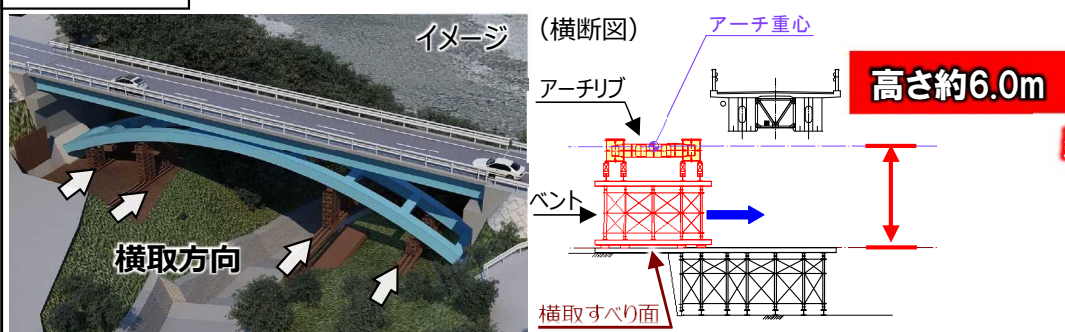
- ・ 足場上でレールを用いた資材を運搬
- ・ 片側交互通行（約400m）が不要
- ・ 道路利用者への影響は最小限



＜架設工法の見直し＞

当初計画

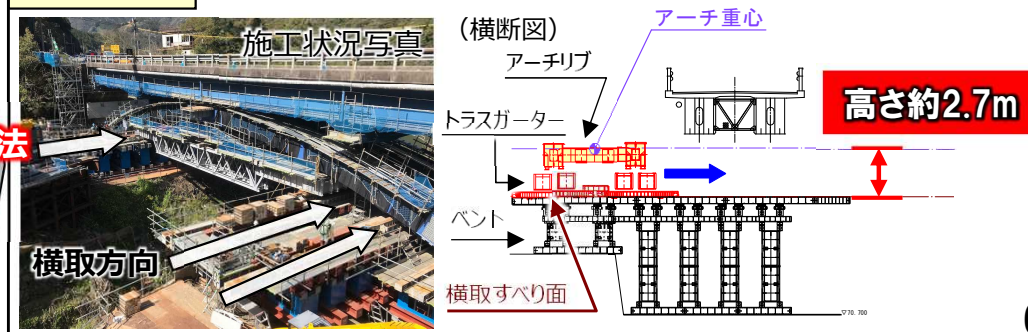
- ・ アーチリブとベントを一体化し、同時に横取りをする計画



架設方法
変更

変更計画

- ・ アーチリブの重心と横取りすべり面との高さを低くした計画に変更

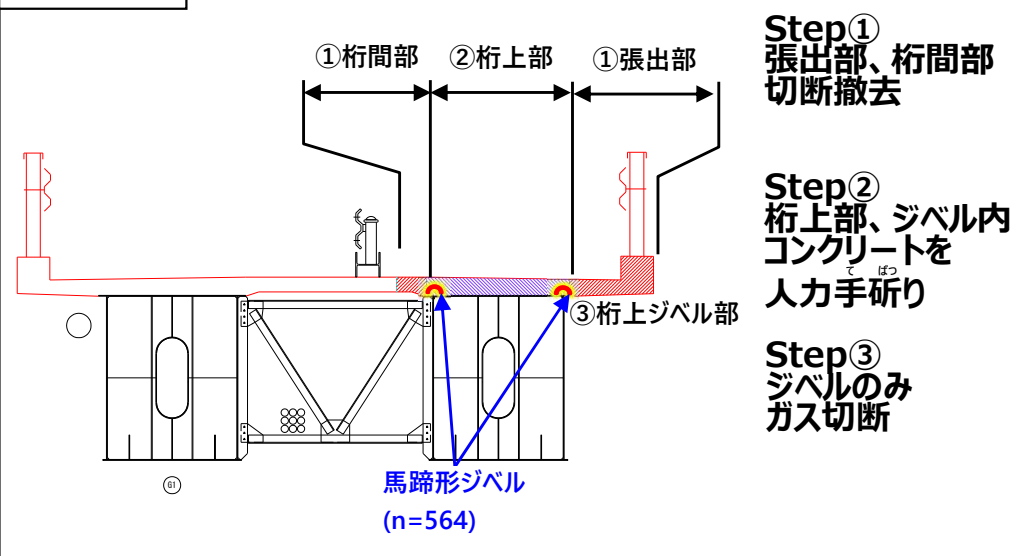


4. 事業費の変化②-2

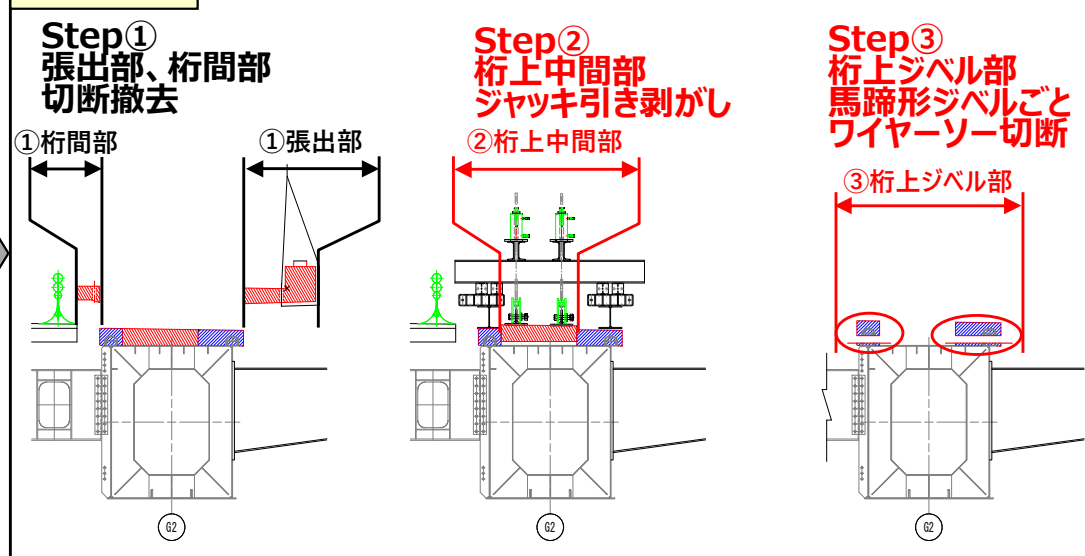
- 当初計画では、張出部及び桁間部を切断撤去し、**人力で桁上部及び馬蹄形ジベル内のコンクリートを手斫りした後、ジベルのみをガス切断**する工法を想定していた。
当初の撤去工法を精査した結果、**合成箱桁における馬蹄形ジベル撤去は全国的に事例が無く、施工期間が約1年必要となり、施工費用も大幅に増大**することが判明したため、**ジベルワイヤーソー切断工法への見直し**が生じた。

＜床版撤去工法の見直し＞

当初計画



変更計画



＜参考：他現場における馬蹄形ジベルの撤去状況＞ ※別工事現場写真



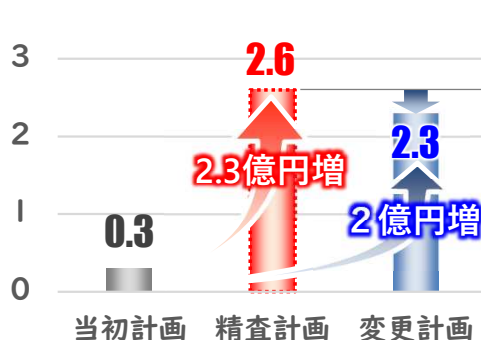
馬蹄形ジベル



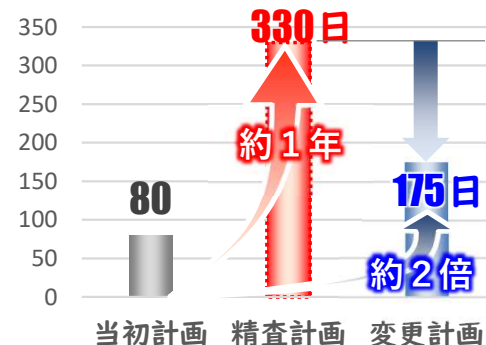
(馬蹄形ジベルのガス切断作業)

(馬蹄形ジベル内コンクリートの手斫り作業)

＜施工費用の比較＞ (億円)



＜施工日数の比較＞ (日)



工事工程を精査した結果、施工にかかる費用及び日数が増加

5. 地方公共団体等からの要望

- 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。

令和元年度：7月、8月、11月 令和2年度：7月、10月、11月 令和3年度：8月、10月、11月、1月
令和4年度：8月、10月、1月 令和5年度：8月、10月、11月、1月 令和6年度：7月、8月

6. 地方公共団体の意見

- 高知県知事意見

事業継続に異議はありません。

一般国道33号は、高知県と愛媛県の県都を結ぶ主要幹線道路であり、沿線地域における産業や観光振興の取り組みを支え、日々の安全・安心な暮らしを守るとともに、近年、激甚化している豪雨や発生 of 切迫度が高まる南海トラフ地震などの自然災害時の緊急輸送を担う「命の道」として大変重要な路線です。

しかしながら、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事前通行規制区間において、豪雨による長時間の通行止めがたびたび発生するなど、日常生活にも影響を与えていることから、幹線道路として、安全性・走行性の向上や防災機能の強化が望まれています。

このため、国においては、早期の開通に向け、資材価格などの高騰も加味した上で、所要額の満額確保に努めていただき、より一層の事業進捗をお願いします。

7. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 想定できない事象に起因する事業費増等においても、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、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努める。
- 越知道路（2工区）の計画は、地形条件、周辺土地利用状況との整合性を勘案し選定された合理的な計画であり、現計画が最適である。

8. 対応方針（原案）

以上のことから、一般国道33号 越知道路（2工区）の事業を継続する。