

再評価結果(令和7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 一般国道 33 号は高知市と松山市を結ぶ延長約 124 kmの主要幹線道路で、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 35%を占めているなど、様々な課題を抱えている。 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、主要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の高規格道路である。					
H20年度事業化		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196億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約96%	供用済延長	1.8km
地域の防災面の課題(※1) ・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分頃に岩盤崩壊が発生し、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21年度～令和5年度に延べ27回(約448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10箇所存在する。					
課題を踏まえた対策・事業内容 ・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 1.2km 区間については法面対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(※2) ・災害危険箇所の減少及び地すべり地の回避 ・走行時間の短縮等(災害による通行止めでの迂回の解消を含む) 113億円(残事業113億円)(令和6年4月1日:L=20.3km→L=18.7kmへ短縮) ・異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・線形不良箇所の減少による走行性・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)損失の解消 (0.50億円)			費用(※2) (残事業)/(事業全体) 17/213億円 事業費:6.9/203億円 維持管理費:10/10億円		
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等: ・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)					
高知県知事の意見: 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。

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19年 3月 国道494号 佐川・吾桑バイパス(須崎②工区) 延長1.02km開通
- ・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 3月 国道494号 佐川・吾桑バイパス(須崎③工区) 延長1.83km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
(その他)
- ・佐川町 まきのさんの道の駅・佐川【R5.6開駅】
- ・佐川町 牧野富太郎ふるさと館【R5.2リニューアルオープン】
- ・越知町 体験型観光施設【R1.6開業】

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率100%、事業進捗率約96%(令和6年3月末時点)
- ・残事業の内容(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

- ・引き続き、早期供用に向けて調査設計、工事を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・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。

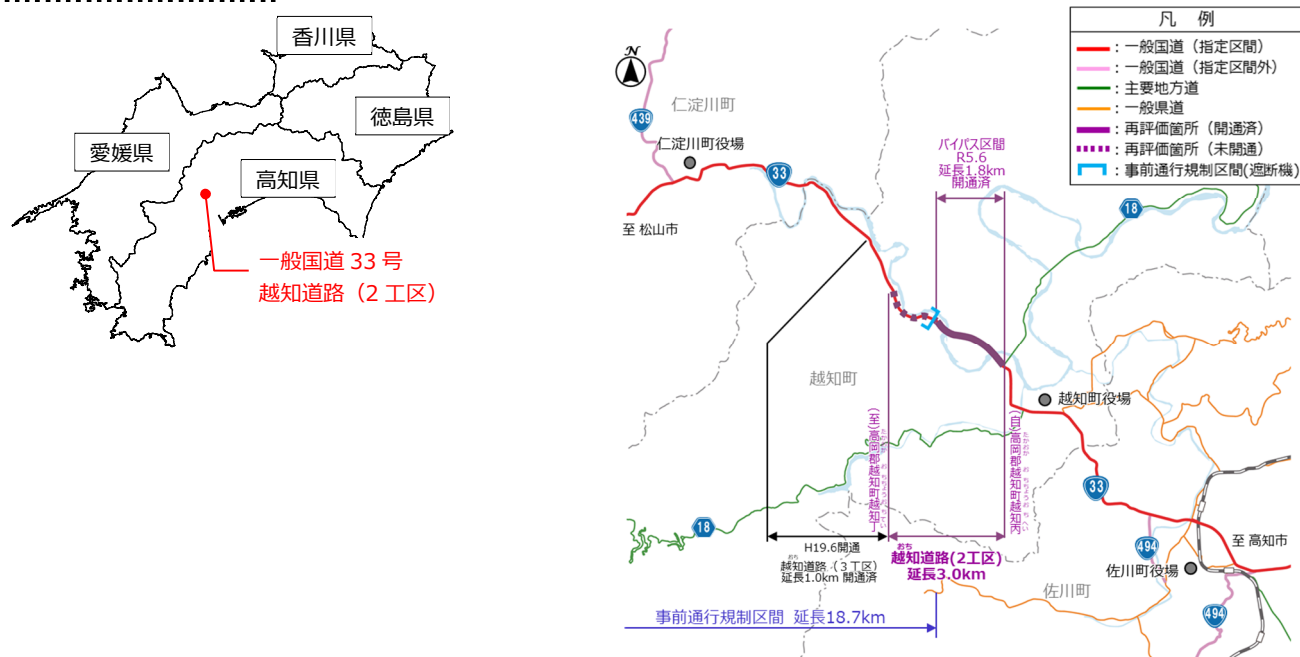
対応方針

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



※1 課題欄に係る数値及び事前通行規制区間の延長は、令和6年度3月31日時点のものであり、越知町移管済み区間(旧国道33号)に係る数値が含まれている。

※2 事業の効果および費用の欄に係る数値は令和5年度評価時点。

6 高土政第 766 号
令和 6 年 10 月 15 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 6 年 10 月 4 日付け国四整企画第 35 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の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。

○一般国道 55 号
海部野根道路、奈半利安芸道路（安田～安芸）、奈半利安芸道路（奈半利～安田）、安芸道路、南国安芸道路（芸西西～安芸西）、南国安芸道路
一般国道 493 号
野根安倉道路

意見：事業継続に異議はありません。

四国 8 の字ネットワークを構成する阿南安芸自動車道、高知東部自動車道は、経済活力が高まる関西圏と県東部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産品の出荷など、東部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。

また、県中央部と東部地域とをつなぐ唯一の幹線道路である国道 55 号の代替機能を担い、発生の切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめ自然災害への備えを高めるうえでも不可欠な道路です。

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。

(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 3 3 号 越知道路（2 工区）
事業区分	一般国道（二次改築）
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 5 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	■ 便益が費用を上回っている	○費用 ・事業全体：事業費203億円（残事業：6.9億円）、維持管理費10億円（残事業：10億円） ○効果 ・災害危険箇所の減少及び地すべり地の回避 ・走行時間の短縮等（災害による通行止めでの迂回の解消を含む） 113億円（残事業：113億円） ・異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・線形不良箇所の減少による走行性・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（0.50 億円）の解消 (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（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	
	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	渋滞損失時間：15 万人時間/年 削減率100%
	□ 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	－
	□ 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 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	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（25分⇒24分）
	■ 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（81分⇒80分）
	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	仁淀川町～須崎港（重要港湾）のアクセス向上：約1分短縮（45分⇒44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が見込まれる	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（55分⇒54分）

	☐ 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	—
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、区画整理等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/km2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	☐ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	—
	☒ 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
	☐ 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）	—
	☒ 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、「高知松山自動車道」の一部を形成
	☐ 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	—
	☒ 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（76分⇒75分）
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向上が期待される	仁淀川町の主な観光地（中津溪谷・ゆの森等）へのアクセス向上：高知市～仁淀川町 約1分短縮（76分⇒75分）
	☐ 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	☐ 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/日以上全ての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おける道路特定事業に位置付けがある、または、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）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		

		■ 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（70分⇒69分）
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	—	
	■ 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	
	■ 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	
	☐ 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	災害危険箇所が19箇所（防災ランクⅠ：6箇所、防災ランクⅡ：13箇所）減少 ※R6.4.1 現道移管に伴い11箇所（防災ランクⅠ：3箇所、防災ランクⅡ：8箇所）を回避したため、残り8箇所（防災ランクⅠ：3箇所、防災ランクⅡ：5箇所）が減少	
	■ 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4.0kmを解消） ※R6.4.1 現道移管に伴い1.6kmを短縮したため、残りL=18.7kmのうち2.4kmを解消	
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：621t-CO2/年 CO2 排出削減率：34.4%	
	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：2.1t-NOX/年 NO2 排出削減率：77.0%	
	● 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：0.12t-SPM/年 SPM 排出削減率：80.0%	
	☐ 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、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	—	