

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道33号 <small>こうちにし</small> 高知西バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 四国地方整備局
<b>起終点</b> 自：高知県高知市鴨部 <small>こうちしかもべ</small> 至：高知県吾川郡いの町波川 <small>あがわぐん ちようはかわ</small>	<b>延長</b> 9.8km	
<b>事業概要</b> 一般国道33号は、高知市を起点とし松山市に至る全長約119km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。 しかしながら、現国道は、慢性的な渋滞が発生し、大型車のすれ違いが困難な幅員狭小区間や歩道未設置区間が存在するなどの課題を抱えている。 高知西バイパスは、これらの課題を解決し、渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、地域高規格道路高知松山自動車道の一部をなす道路として、地域経済に大きく寄与することを目的として計画されたものである。		
S49年度事業化	S57年度都市計画決定 (H13年度変更)	S59年度用地着手
S62年度工事着手		
全体事業費	約878億円	事業進捗率
計画交通量	約59% 供用済延長 4.3km	
11,600~33,700台/日 [現況+事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの]		
費用対効果 分析結果	B/C : (事業全体) 1.4 (残事業) 3.4	総費用 : (残事業)/(事業全体) 229/1066億円 (事業費 : 215/1033億円) (維持管理費 : 15/34億円)
	総便益 : (残事業)/(事業全体) 782/1522億円 (走行時間短縮便益 : 660/1371億円) (走行経費減少便益 : 90/117億円) (交通事故減少便益 : 32/34億円)	基準年 : 平成23年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.7 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=2.6~4.3 (交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.4~1.5 (事業費 ±10%) 事業費 : B/C=3.1~3.8 (事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.4~1.5 (事業期間±10%) 事業期間 : B/C=3.3~3.7 (事業期間±10%)		
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・伊野駅までのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる ②物流効率化の支援 ・高知港へのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から青果物、花き等の農産物の出荷場への所要時間の短縮が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ・松山市から高知市を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・大型車のすれ違い困難区間（仁淀川橋）が解消される。 ・日高村から高知市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・紙こいのぼり、土佐和紙工芸村、いの町紙の博物館などの観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・佐川町から第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間（枝川交差点）の安全性向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・一般国道33号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ⑧地球環境の保全		

- ・ CO2排出量の削減が見込まれる。
- ⑨生活環境の改善・保全
  - ・ NOX排出量の削減が見込まれる。
  - ・ SPM排出量の削減が見込まれる。

⑩その他

- ・ 高知西バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される。

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：

- ・ 周辺の自治体を中心に構成された国道33号整備促進期成同盟会より、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。

県知事の意見：

- ・ 事業継続に異議はありません。一般国道33号高知西バイパスは、市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な路線であることから、早期の供用を目指し、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

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

①周辺道路の整備状況

(高速道路)	平成14年9月	四国横断自動車道：伊野IC～須崎東IC	開通
	平成21年3月	一般国道56号須崎道路：須崎東IC～須崎西IC	開通
	平成21年12月	四国横断自動車道：土佐パスマートIC	供用開始
	平成23年3月	四国横断自動車道：(新直轄)中土佐IC～須崎西IC	開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地取得率約94%、事業進捗率約59%となっている。(H22年度末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在、用地取得率が全体で94%であり、天神～鎌田間では平成24年度の暫定2車線供用を目標とし、事業を推進。

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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業効果等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、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



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。