

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

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内 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123km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38%を占めているなど、様々な課題を抱えている。</p> <p>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	H24年度工事着手		
全体事業費	137億円	事業進捗率	約18%	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14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：13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。 ・当該区間の防災面の課題は、仁淀川町（人口5,841人）及び越知町野老山地区（人口184人）において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、越知町・仁淀川町からも改善の要求が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。 ・降雨による事前通行規制区間（L=20.3km）が存在し、平成8年度～平成27年度に約28日間の通行止めを実施。 ・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現場の対策は困難であり、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うえ、別線での対策を行うことが適当。 ・別線トンネルを整備することにより課題箇所を回避。 ・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"> ・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 ・走行時間の短縮等＜通行止めによる迂回の解消＞（126億円（残事業=126億円）） ・災害時の通行止めによる沿道の孤立による経済（営業）損失（2.7億円） 		費用	<p>（残事業） / （事業全体）</p> <p>103/115億円</p> <p>事業費：100/112億円 維持管理費：3.3/3.3億円</p>	
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"> ・国道33号整備促進期成同盟会高知県協議会等より、整備促進の要望を受けている。 <p>高知県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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幹線道路であり、産業振興などの取り組みを支える重要な社会基盤です。しかしながら、当路線は、災害危険箇所が多く残されており、降雨時には事前通行規制が頻発することに加え、代替路線がないことから住民生活に支障をきたしています。沿線地域では、今年3月の高知西バイパスの開通により、渋滞の緩和や時間短縮などの整備効果を住民が実感し、道路整備に対する期待感が高まっています。これらのことから、幹線道路としての安全性・走行性の向上や防災機能を強化するため、国においては、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

- ・市町村合併により「仁淀川町」が誕生。
- ・平成14年4月 国道439号 大峠バイパス 開通
- ・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 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25年2月 国道439号 大峠バイパス（いの町残区間） 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

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率約80%、事業進捗率約18%（H28.3末）
- ・残事業の内容（新今成トンネル962m、新横倉大橋195m、立花大橋170m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。

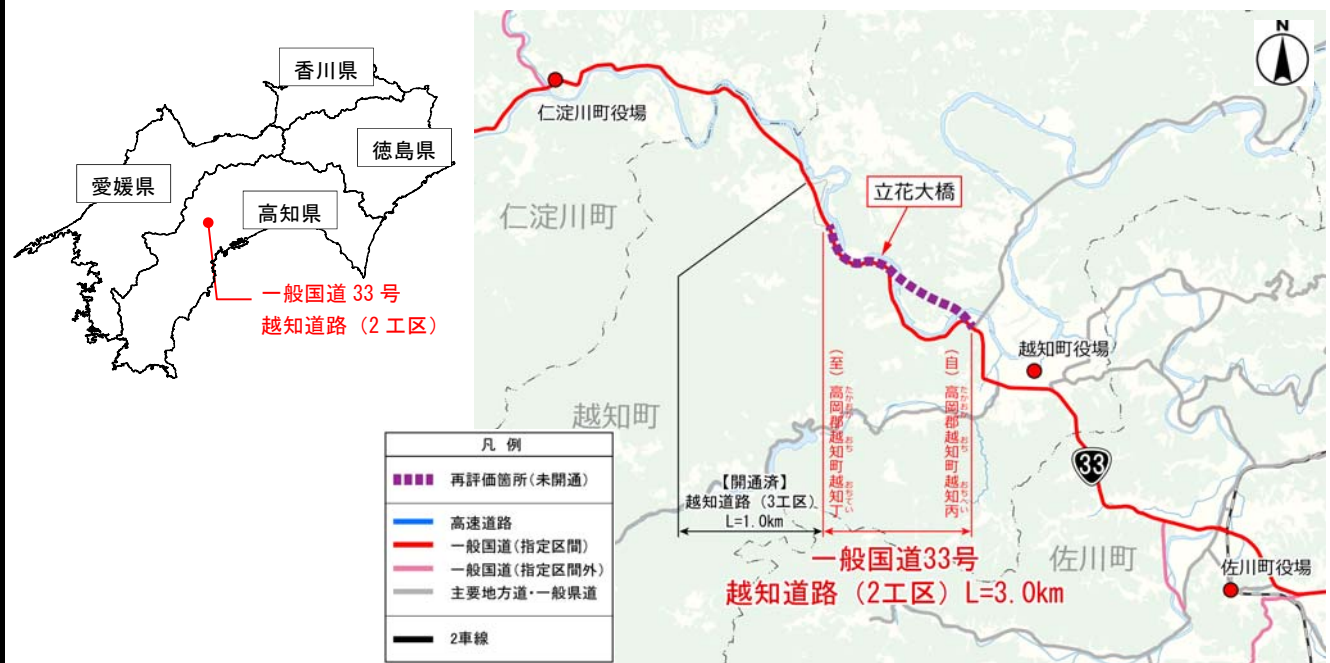
対応方針

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平成25年度評価時点。