

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

<b>事業名</b> 一般国道33号 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 至：高知県吾川郡いの町波川	<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919億円	事業進捗率
計画交通量	11,600～33,700台/日	72%
供用済延長	5.4km	
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) B/C= 2.6～4.3 (交通量±10%) 事業費 : B/C= 1.4～1.5 (事業費±10%) 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%) 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。 ・JR伊野駅（特急停車駅）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（第二種空港）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（特定重要港湾）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。 ・冠水による特殊通行規制区間を回避する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。		

⑧生活環境の改善・保全

- ・ NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。

⑨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

- ・ 一般国道 33 号整備促進期成同盟会等より、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

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り、地域住民もその完成に期待を寄せております。そのため、国においては、早期の開通を目指し、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

- ・ 平成14年4月 一般国道439号大峠バイパス 開通
- ・ 平成14年9月 高知自動車道：伊野IC～須崎東IC 開通
- ・ 平成19年3月 一般国道494号佐川～吾桑バイパス：須崎2工区 開通
- ・ 平成19年6月 一般国道33号越知道路：3工区 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 高知自動車道：土佐スマートIC 供用開始
- ・ 平成23年3月 高知自動車道（新直轄）須崎西IC～中土佐IC 開通
- ・ 平成23年4月 一般国道494号佐川～吾桑バイパス：佐川工区 開通
- ・ 平成24年12月 高知自動車道（新直轄）中土佐IC～中土佐四万十中央IC 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 昭和49年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率72%（平成26年3月末時点）
- ・ 平成9年度まで：高知市鴨部～いの町枝川 延長4.3km（2/4、4/4）部分開通
- ・ 平成24年度：天神IC～鎌田IC 延長1.1km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 用地進捗率は 99%（H26.3 末）であり、残り 1%の用地取得に向け事業認定告示済(H25.4)（一部裁決申請済）
- ・ 平成27年度：枝川IC～天神IC間 延長2.9km（2/4）開通予定

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。

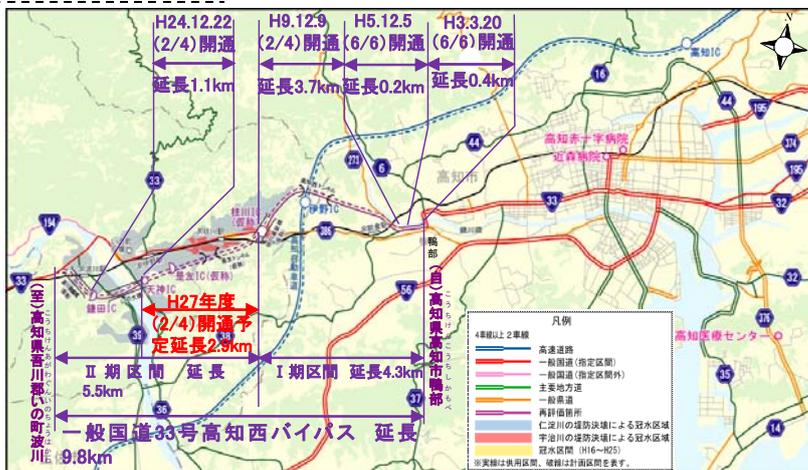
対応方針

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



※ 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の。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。