

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：村山 一弥

<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>こうちけんこうちしがもべ</small> 至：高知県吾川郡いの町波川 <small>こうちけんあがわぐん 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、高知県高知市を起点とし、愛媛県松山市に至る全長約124km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、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。このうち、高知西バイパスに並行する現道区間では、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、様々な課題を抱えている。 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形成する道路として、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
		約81%
		供用済延長
		8.3km
<b>計画交通量</b> 12,300～34,100台/日		
費用対効果 分析結果	<b>B/C</b> (事業全体) 1.6 (残事業) 4.0	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 134/1,435億円 (事業費：116/1,379億円 維持管理費：18/56億円)
		<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 529/2,357億円 (走行時間短縮便益：494/2,170億円 走行経費減少便益：22/144億円 交通事故減少便益：13/42億円)
		<b>基準年</b> 平成29年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C= 1.6～1.8 (交通量±10%) (残事業) B/C= 3.2～4.8 (交通量±10%) 事業費：B/C= 1.6～1.7 (事業費±10%) B/C= 3.6～4.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 1.6～1.7 (事業期間±20%) B/C= 3.5～4.3 (事業期間±20%)		
<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。 ・高知龍馬空港（第二種空港）までのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・いの町や日高村等からの青果物、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。 ・いの町や日高村等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 ・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 ・第一次緊急輸送道路に指定されている現国道33号が通行止めになった場合の代替路を形成する。 ・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、市街地の慢性的な渋滞を緩和するとともに、周辺道路の交通安全の確保やアクセス向上につながる重要な路線であり、平成28年3月の枝川IC～天神IC間の開通により、いの町市街地の渋滞が緩和され、地域住民もストック効果を実感しています。  
残る鎌田IC～波川間が開通することによって、仁淀川流域へのアクセスがさらに向上し、地域の産業振興や交流人口の拡大などにも寄与すると期待されることから、国においては、平成32年度の供用に向け、着実な事業推進をお願いします。

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～四万十中央IC 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成9年度まで：高知市鴨部～枝川IC 延長4.3km (2/4、6/6) 暫定開通
- ・平成24年度：天神IC～鎌田IC 延長1.1km (2/4) 暫定開通
- ・平成27年度：枝川IC～天神IC 延長2.9km (2/4) 暫定開通
- ・平成29年3月末で用地進捗率は100%、事業進捗率は約81%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成32年度：鎌田IC～吾川郡いの町波川 延長1.5km (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。

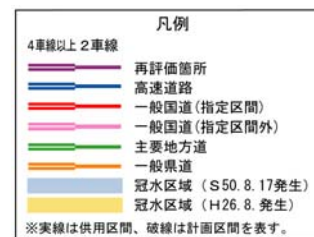
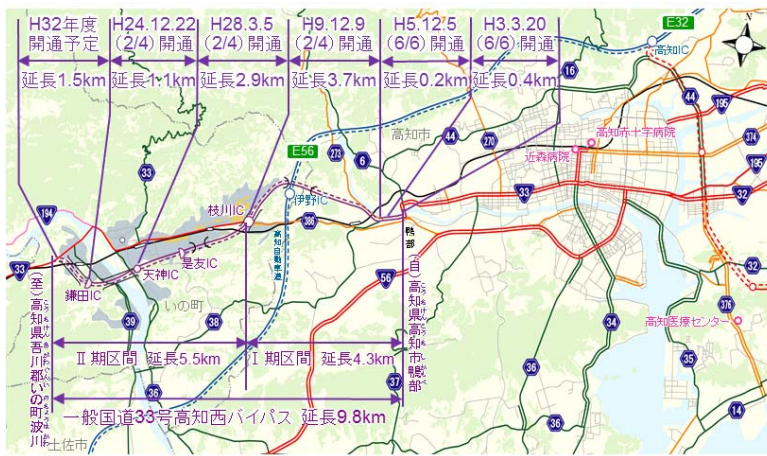
対応方針

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。

※ 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。