

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道33号 <small>おち</small> 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	<p>一般国道33号は高知市と松山市を結ぶ延長約124km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37%を占めているなど、様々な課題を抱えている。</p> <p>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、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	H1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170億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約40%	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。 ・ 降雨による事前通行規制区間（L=20.3km）が存在し、平成11年度～平成30年度に延べ38回（777.6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1.5km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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間の短縮等 101億円（残事業101億円） ・ 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 ・ 災害時の通行止めによる孤立地域の経済（営業）損失（0.42億円） 		費用	（残事業） / （事業全体）	
		94/166億円		（ 事業費：86/158億円 維持管理費：8.3/8.3億円	
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"> ・ 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。（H19.7・8, H20.7, H21.11, H22.7, H23.7, H24.7, H25.7, H26.7, H27.8, H28.7, H29.7, H30.7, R1.7） <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、沿線地域における産業や観光振興の取り組みを支える重要な社会資本です。また、近年激甚化している豪雨や発生の可能性が高まる南海トラフ地震などの自然災害発生時の緊急輸送に不可欠な基盤です。越知道路（2工区）の現道は、越知町等から愛媛県や高知市とを結ぶ唯一の幹線道として、広域的な人流・物流を大きく支えています。落石などの防災上危険な箇所が連続しており、大雨の際には、事前通行規制により通行止めとなります。沿線地域の住民の安全で安心な暮らしや効率的で安定した経済活動を確保するためには、災害に強い道路が必要です。このため、国においては早期の開通に向け、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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「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 国道439号 新大峠トンネル 開通
- ・平成17年8月 池川町、吾川村、仁淀村が合併し、「仁淀川町」が誕生。
- ・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（3工区） 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24年12月 国道33号 高知西バイパス 天神IC～鎌田IC 開通
- ・平成25年2月 国道439号 大峠バイパス 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26年11月 国道56号 土佐市バイパス 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
- ・平成28年3月 国道33号 高知西バイパス 枝川IC～鎌田IC 開通
- ・令和元年度 橋防災 開通予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率約93%、事業進捗率約40%（平成31年3月末時点）
- ・残事業の内容（新今成トンネル962m、新横倉橋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

新横倉橋等の工事を推進しており、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。

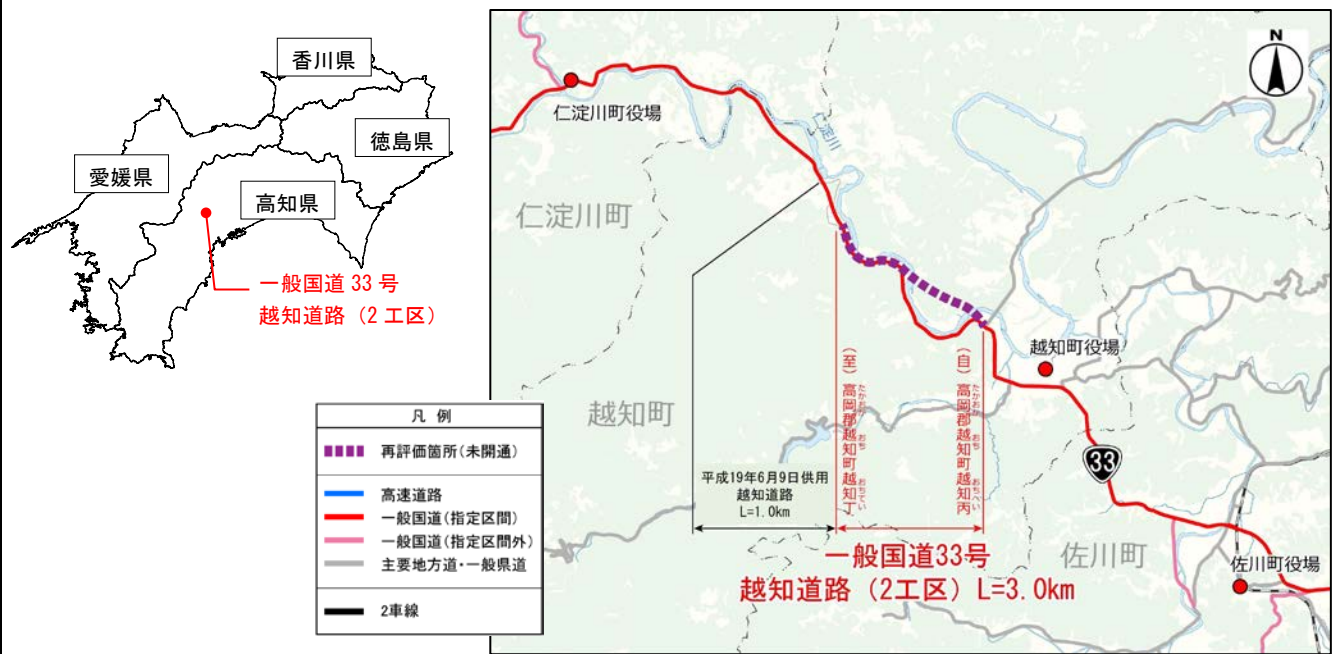
対応方針

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令和元年度評価時点。