

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：高松 諭

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125kmの主要幹線道路で、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道路である。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、主要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189億円	事業進捗率	約96%	供用済延長	1.8km
（令和5年3月末時点）					
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13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：12箇所、地すべり：1箇所） ・ 平成22年8月16日18時20分頃に岩盤崩壊が発生し、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21年度～令和4年度に延べ25回（約416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10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1.2km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			費用 （残事業） / （事業全体）		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害危険箇所の減少及び地すべり地の回避 ・ 走行時間の短縮等（災害による通行止めでの迂回の解消を含む）113億円（残事業113億円） ・ 異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・ 線形不良箇所の減少による走行性・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（0.50億円） 			17/213億円 事業費：6.9/203億円 維持管理費：10/10億円		
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：					
<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, R2.7, R3.7, R4.8） 					
高知県知事の意見：					
<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、高知市と松山市を結ぶ主要幹線道路であり、地域の経済活動を支え、日々の安全・安心な暮らしを守るとともに、南海トラフ地震などの大規模災害時の物資輸送を担う「命の道」として大変重要な路線です。越知道路（2工区）を含む現道は、越知町横倉から県境までの区間が事前通行規制区間に指定されており、異常気象時にはたびたび通行止めが発生しております。日常生活における安定した通行を確保するうえでも、一日も早い事前通行規制区間の解消が望まれます。また、沿線地域では、先月の越知道路（2工区）バイパス区間の開通により、安全で信頼性のある幹線道路の交通機能が確保されたことで、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、国においては事業区間全体の早期完成に向け、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

「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 19 年 3 月	国道 494 号	佐川・吾桑バイパス (須崎②工区)	延長 1.02km 開通
平成 19 年 6 月	国道 33 号	越知道路 (3 工区)	延長 1.0km 開通
平成 23 年 4 月	国道 494 号	佐川・吾桑バイパス (佐川工区)	延長 1.53km 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	延長 1.1km 開通
平成 28 年 3 月	国道 33 号	高知西バイパス 枝川 IC~天神 IC	延長 2.9km 開通
令和 3 年 3 月	国道 494 号	佐川・吾桑バイパス (須崎③工区)	延長 1.83km 開通
令和 3 年 12 月	国道 33 号	高知西バイパス 鎌田 IC~波川	延長 1.5km 開通
令和 5 年 6 月	国道 33 号	越知道路 (2 工区) バイパス区間	延長 1.8km 開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地取得率100%、事業進捗率約96% (令和5年3月末時点)
- ・残事業の内容 (現道拡幅工事等)

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、早期供用に向けて調査設計、工事を推進中。

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。

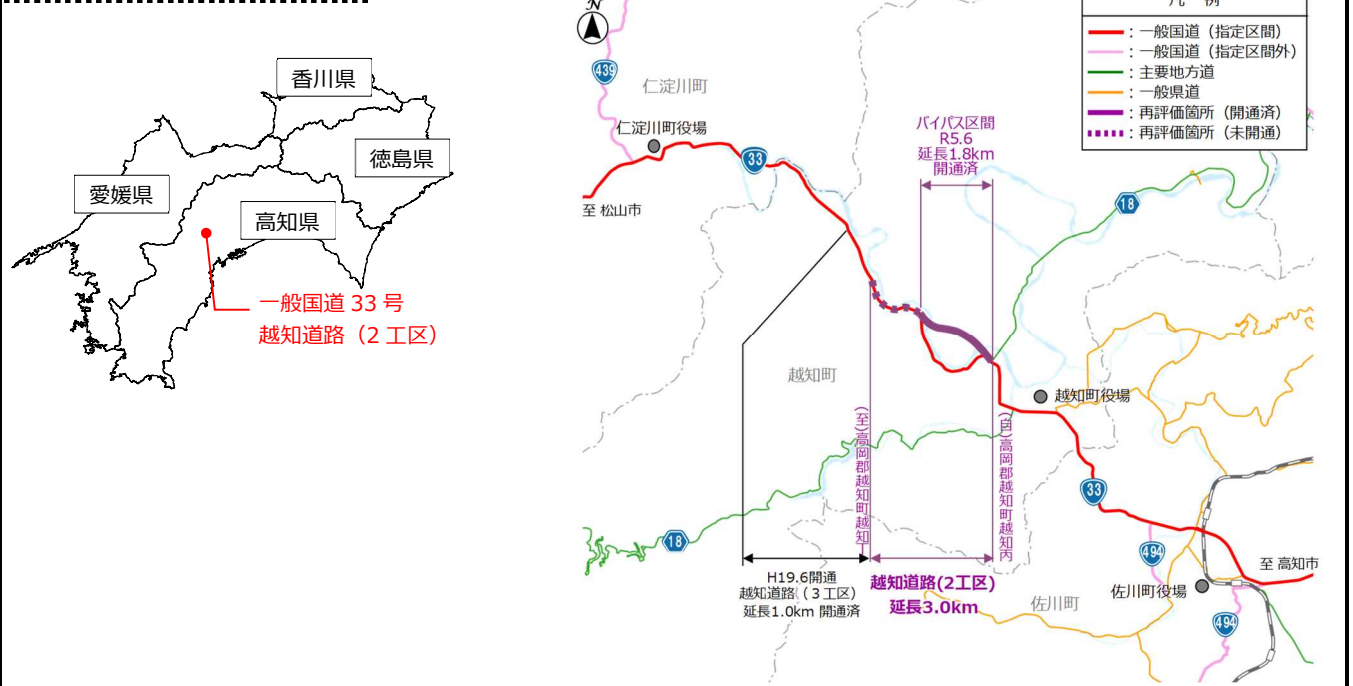
対応方針

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。