

事後評価結果（平成22年度）

| | | |
|--|---------------------|---------------------------------|
| 事業名 一般国道33号越知道路 | 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丁 至：高知県高岡郡越知町大字野老山 | | 延長 1.0km |

事業概要

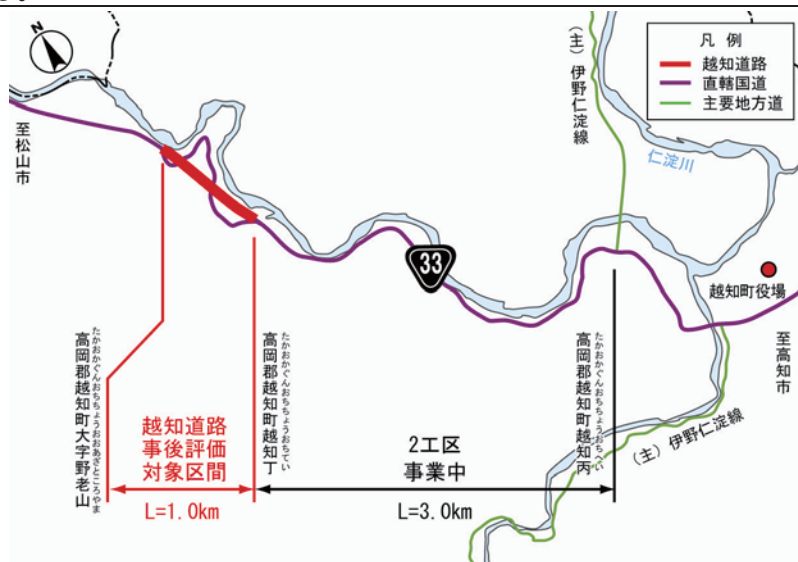
一般国道33号は、高知市と松山市を結ぶ延長119kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線となっている。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の45%を占めているなど、様々な課題を抱えている。

この中で越知道路は、地域高規格道路（高知松山自動車道）の一環とした延長1kmの道路である。

事業の目的・必要性

越知道路は一般国道33号の中でも危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブ箇所を解消することを目的としており、特に越知町越知丁～野老山地区において優先的に事業に着手し、早期に効果を発現できるように進めてきた事業である。

事業概要図



| | | | | | | |
|-------------------------------|--|---|---|---------------------------------------|-----------|------|
| 事業の 効果等 | 事業期間 | 事業化年度： H8年度 都市計画決定： 一年度 | 用地着手： H12年度 工事着手： H12年度 | 供用年： (当初) —/H19 (暫定/完成) (実績) —/H19 | 変動 | 1.0倍 |
| | 事業費 | 計画時 (名目値) —/65億円 暫定/完成 (実績値) —/69億円 | 実績 (名目値) —/69億円 暫定/完成 (実績値) —/75億円 | | 変動 | 1.1倍 |
| 交通量 (当該路線) | 計画時 (暫定/完成) — / 10,700台/日 | 実績 (暫定/完成) — / 6,000台/日 | | | 変動 | 56% |
| 旅行速度向上 (供用前現道→当該路線) | 48.2 → 55.9 km/h (供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H22年度 | 交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) | 2 → 0 件/億台キロ (供用直前年次) H15年度 (供用後年次) H20年度 | | | |
| 費用対効果 分析結果 (当初) | B/C : 1.6 | 総費用 : 75億円 (事業費 : 70億円 維持管理費 : 5億円) | 総便益 : 119億円 (走行時間短縮便益 : 109億円 走行経費減少便益 : 9億円 交通事故減少便益 : 1億円) | 基準年 : H17年 | | |
| 費用対効果 分析結果 (事後) | B/C : 1.3 | 総費用 : 86億円 (事業費 : 84億円 維持管理費 : 2億円) | 総便益 : 114億円 (走行時間短縮便益 : 93億円 走行経費減少便益 : 16億円 交通事故減少便益 : 5億円) | 基準年 : H22年 | | |
| 事業遅延によるコスト増 | | 費用増加額 : 一億円 | 便益減少額 : 一億円 | | | |
| 事業遅延の理由 | — | | | | | |
| 客観的評価指標に対応する事後評価項目 | — | | | | | |

- ①円滑なモビリティの確保
 - ・現道等の時間損失が削減。
 - 【区間a（費用便益分析対象区間）：約105千人・時間/年 → 19千人・時間/年 約82%削減】
 - ・現道の交通量が大幅に減少。：5,046台/12h → 212台/12h
 - ・路線バスの定時性、安全性、快適性が向上
 - ・JR佐川駅（特急停車駅）へのアクセスが向上。【仁淀川町役場～JR佐川駅：24分 → 23分】
- ②物流効率化の支援
 - ・仁淀川地域のお茶やトマトなどの特産物輸送時に、迅速な流通や、荷傷みの原因となる揺れの解消で、品質の向上に寄与。
- ③国土・地域ネットワークの構築
 - ・高知市～松山市を高規格幹線道路で連絡する路線を構成。
 - ・高知地方生活圏（高知市）と松山地方生活圏（松山市）を最短時間で連絡する路線を構成。
 - ・仁淀川町、越知町から中心都市である高知市へのアクセス性が向上。
- ④個性ある地域の形成
 - ・仁淀川地域の主要な観光施設（越知町：コスモスまつり、仁淀川町：中津溪谷等）へのアクセス性が向上。
- ⑤安全で安心できる暮らしの確保
 - ・高知赤十字病院、高知医療センター（第三次医療施設）へのアクセス性が向上。
 - 【仁淀川町～高知赤十字病院：92分 → 91分】
 - ・救急搬送時の揺れが解消され、患者や救急隊員への負担が減少。
- ⑥安全な生活環境の確保
 - ・線形不良箇所（R=35m）の解消。
- ⑦災害への備え
 - ・国道33号の地すべり指定地の危険箇所を回避。
 - ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送路に指定。
 - ・現道の通行規制時において、代替路線を形成。
- ⑧地球環境の保全
 - ・CO2排出量を削減【CO2排出削減量：約970t/年、CO2排出削減率：約52.5%】
- ⑨生活環境の改善・保全
 - ・NO2排出量を削減【NO2排出削減量：約4.5t/年、NO2排出削減率：約59.3%】
 - ・SPM排出量を削減【SPM排出削減量：約0.4t/年、SPM排出削減率：約60.3%】
- ⑩その他
 - ・沿線住民の歩行の安全性向上。
 - ・事前通行規制区間の安全性向上。

その他評価すべきと判断した項目

—

事業による環境変化

—

その他評価すべきと判断した項目

—

事業評価監視委員会の意見

「事業の効果は発揮されており、今後の事後評価と改善措置は必要ない」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・沿線地域では人口が減少し、高齢化が進展。
- ・平成17年8月に市町村合併により仁淀川町が発足。（吾川郡池川町・吾川村、高岡郡仁淀村）
- ・自動車保有台数は平成16年頃をピークにやや減少傾向。（事業化時（平成8年）と同水準の保有台数。）
- ・トマト販売額および高知県内シェアは増加傾向。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

事業目的に見合った効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。

特記事項

—

※ 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。