

令和2年 2月17日  
土佐国道事務所

## 開通予定時期のお知らせ

四国地方整備局土佐国道事務所管内の下記の事業について、開通予定時期をお知らせします。

国道33号高知西バイパスについては、令和2年度の開通を目指して事業を進め、工程短縮に最善を尽くしましたが、「国道33号高知西バイパス連絡会議」での議論の結果、半年程度開通が遅れることとなりました。

一方、国道33号越知道路（2工区）バイパス区間については、トンネル工事入札手続きの完了や工事工程の精査に伴い、一定の見通しがついたことから、今回新たに令和4年度開通予定<sup>\*</sup>とします。 <sup>\*</sup>トンネル工事が順調に進捗した場合

## 記

○国道33号 <sup>こうちにし</sup>高知西バイパス 令和3年秋頃開通予定に見直し

○国道33号 <sup>おち</sup>越知道路（2工区）バイパス区間 令和4年度開通予定<sup>\*</sup>  
<sup>\*</sup>トンネル工事が順調に進捗した場合

引き続き、1日でも早い開通を目指して努力してまいります。

土佐国道事務所ホームページ <http://www.skr.mlit.go.jp/tosakoku/>

Twitter情報 [https://twitter.com/mlit\\_tosa/](https://twitter.com/mlit_tosa/)



ホームページ



Twitter

※本施策は、四国圏広域地方計画「No.1 南海トラフ地震を始めとする大規模自然災害等への「支国」防災向上プロジェクト」の取り組みに該当します。

お問い合わせ先（○主な問い合わせ先）

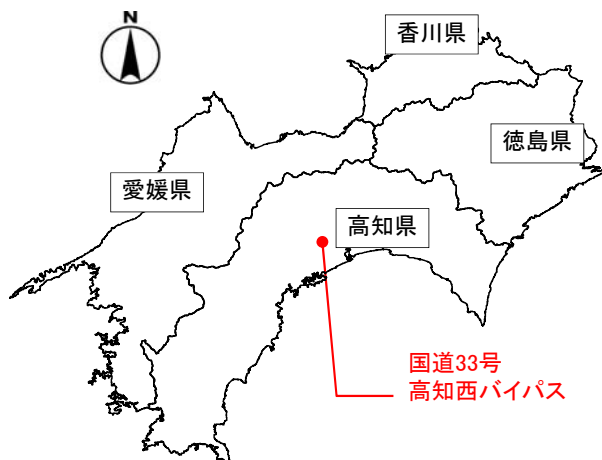
四国地方整備局 土佐国道事務所 TEL：088-884-0359（代表）

副所長（改築） <sup>ただ</sup>多田 <sup>たかゆき</sup>貴幸（内線204）

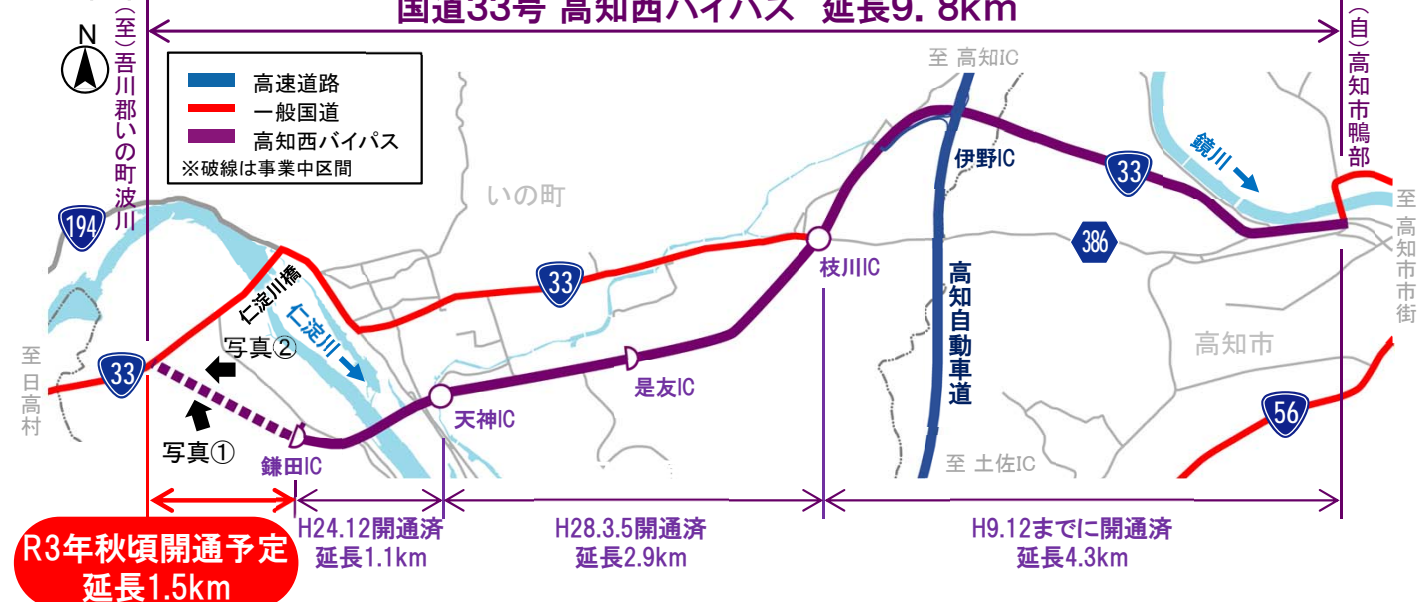
○工務課長 <sup>みずた</sup>水田 <sup>まさひろ</sup>正弘（内線411）

- 国道33号 高知西バイパスは、いの町市街地における慢性的な交通渋滞の緩和、交通安全の確保を図るほか、豪雨災害による浸水区域を回避する信頼性の高い緊急輸送道路の確保を目的とする延長9.8kmの道路です。
- このうち、残る未開通区間(延長1.5km)について、令和3年秋頃の開通予定に見直します。

## <位置図>



## <平面図>

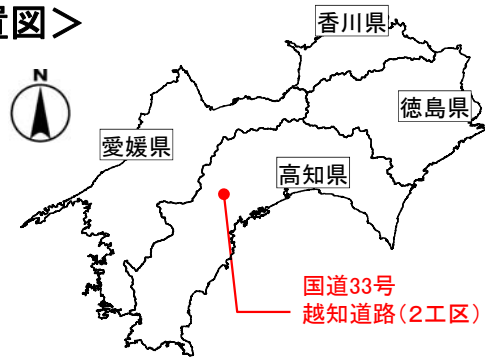


## <未開通区間の施工状況>



- 国道33号 越知道路(2工区)は、地すべりや落石などの災害の危険性を解消し、急カーブなど線形不良箇所を回避することで、安全で信頼性のある幹線道路の交通機能の確保を目的とする道路です。
- このうち、バイパス区間(延長1.8km)について、令和4年度の開通を目指し事業を進めます。

## <位置図>



①(R2.1.10撮影)



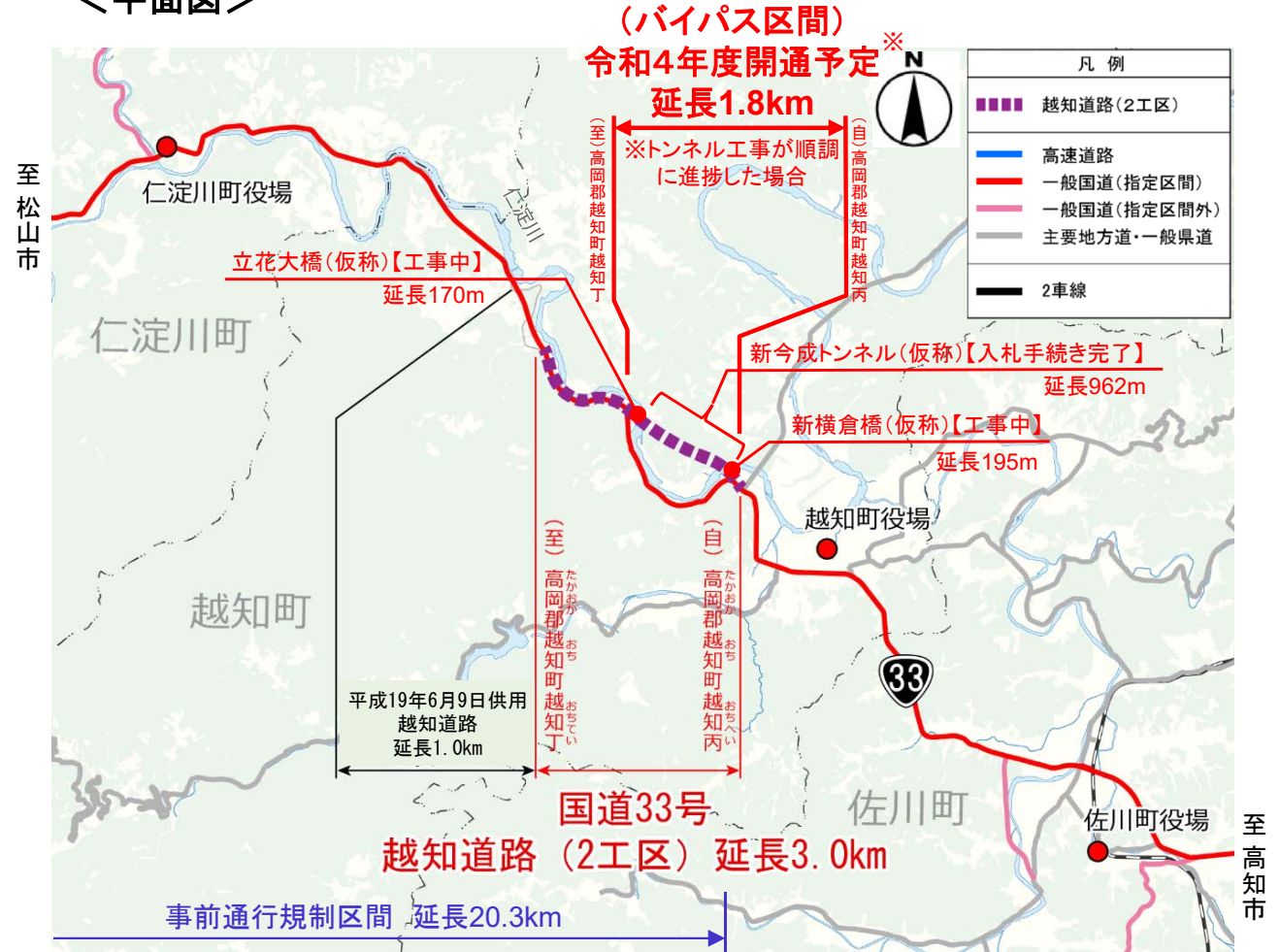
▲新横倉橋下部工施工状況

②(R2.1.10撮影)



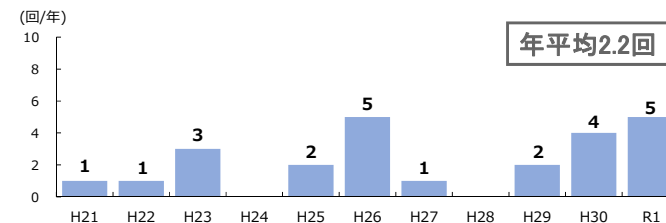
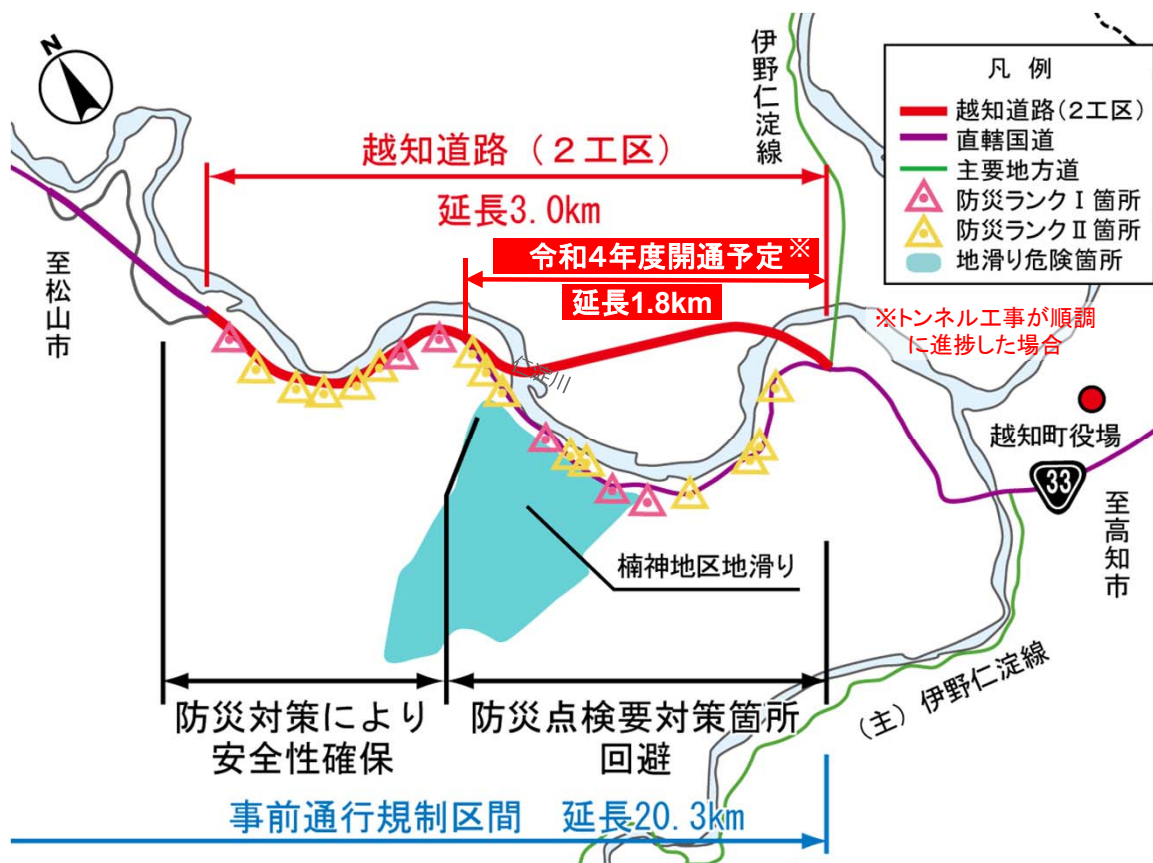
▲立花大橋上部工施工状況

## <平面図>

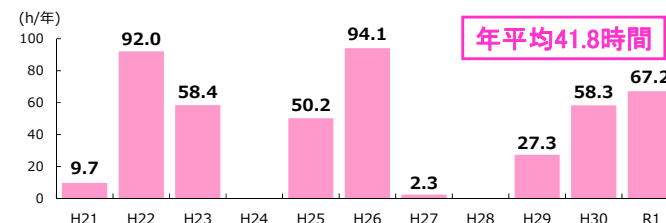


## 防災点検要対策箇所を回避し、安全安心が向上

- 越知道路(2工区)の現道沿いには、防災点検における**防災ランクⅠが6箇所、Ⅱが14箇所存在(うち今回開通予定区間Ⅰ:3箇所、Ⅱ:9箇所)**。特に楠神地区は地すべり地を通過し、多くの安全性に対する課題が存在している。
- 当該道路の整備に伴い、**地すべり地を回避し、災害による通行止めが解消され、事前通行規制区間内の防災機能が向上する。**



▲事前通行規制等による全面通行止め回数



▲事前通行規制等による全面通行止め時間

注1) 災害全面通行止め2回※を含む  
 ※H22: 92.0時間、H26: 3.5時間  
 注2) R1については9月末現在



▲防災ランクⅠ  
対策が必要と判断される箇所

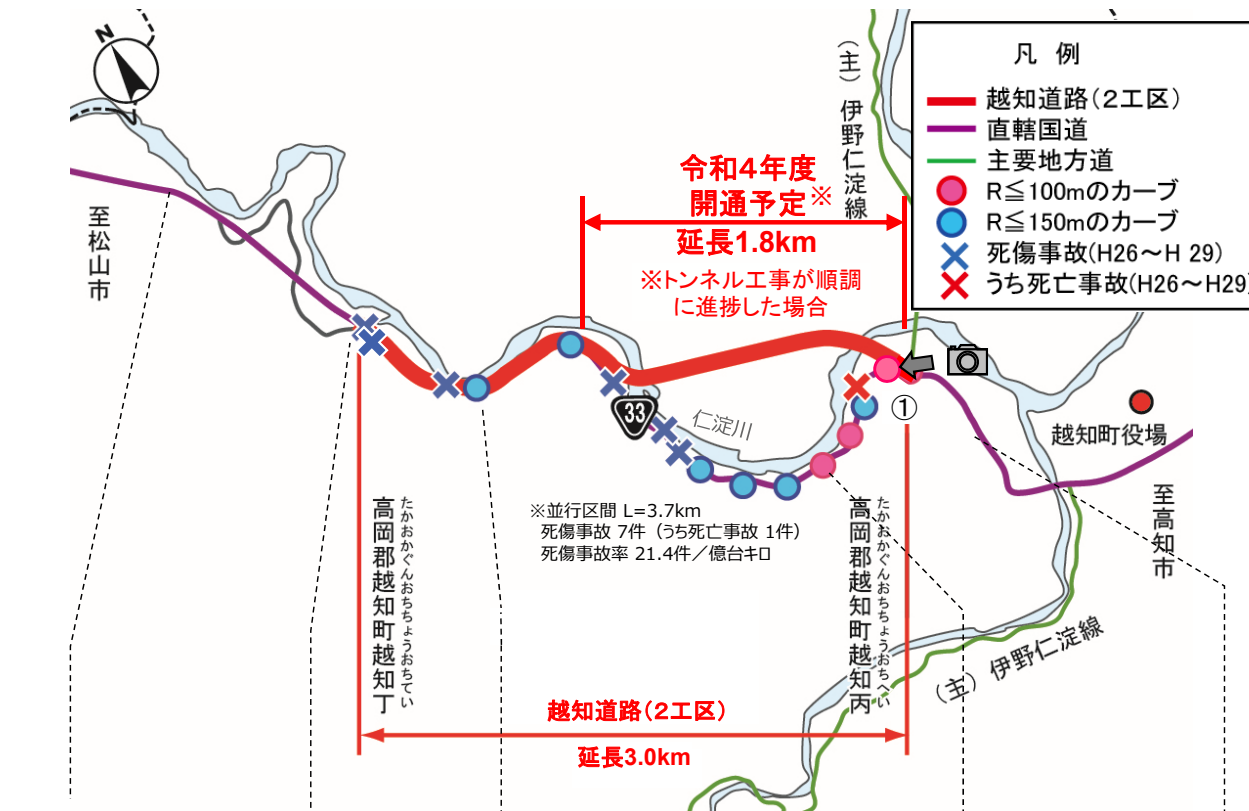


▲防災ランクⅡ  
将来的には対策が必要な箇所  
(当面は防災カルテによる監視)

## 道路の線形不良の回避による走行性の向上

- 越知道路(2工区)区間の国道33号には、平面線形不良区間(曲線半径 $R \leq 150m$ )が9箇所ある。
- 特に曲線半径 $R \leq 100m$ の急カーブ区間では、急ハンドルが多発しており、走行性に課題がある。

※R150m：道路構造令での設計速度60km/hでの最小曲線半径の標準値  
R100m： “ ” 設計速度50km/hでの最小曲線半径の標準値



写真① 平面線形不良区間



◆左右加速度0.25Gが発生する状況 (既往研究より)

例えば、走行速度60km/hの場合に約20m先の障害物を進入速度を保った状態で、ブレーキをかけずに回避した時

※試験走路での実験結果で、85%以上が0.24G(乾燥路面)以上であった。



参考文献：プローブデータを活用した安全走行支援サービスに関する検討 (第6回 ITS シンポジウム 2007年)

道路交通安全対策へのプローブデータの利活用  
(国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路交通研究部研究室 研究官 尾崎 悠太)