

令和4年3月11日(金)

四国地方整備局土佐国道事務所

かまだ はかわ
国道33号 高知西バイパス (鎌田IC～波川)
開通後の交通状況と整備効果について

令和3年12月4日(土)の鎌田IC～波川間の開通により全線開通となった国道33号高知西バイパスについて、開通後の交通状況と整備効果をお知らせします。

【開通後の交通状況 (資料-1)】

- 高知西バイパス(鎌田IC～波川)と並行する国道33号の断面(合計)交通量は、新型コロナウイルスの影響による減少がみられるものの約15,700台/12hで、高知西バイパスに5割(約8,100台/12h)が転換。
- 開通済区間においても高知西バイパスへの転換が促進。

【開通による主な効果 (資料-2～資料-4)】

整備効果①：拠点へのアクセス性向上

- 国道33号沿線地域の高速道路や空港へのアクセス性が向上(定時性向上・所要時間短縮)により運送事業者が効果を実感。

整備効果②：三次救急医療機関への速達性の向上や傷病者への負担が軽減

- 国道33号沿線地域から高知市方面への速達性が向上し、60分圏域拡大。
- 路面状況の良い高規格道路を搬送に利用することで、傷病者への振動負担が軽減。

整備効果③：交通転換により周辺道路の安全性が向上

- 通学路となっている県道と町道の交通量が減少し、通学時の安全性が向上。

※今後も引き続き調査を行い、効果を検証していきます。

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/



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」防災力向上プロジェクト】及び【No.3 美しい自然とおもてなしの心による「視国」観光活性化プロジェクト】の取組に該当します。

【発表先】高知県政記者クラブ

問い合わせ先 (○主な問い合わせ先)

国土交通省 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) くすのき 楠 英二 (内線204)

○計画課長 ごうや 合谷 りょうま 龍馬 (内線261)

【交通量】高知西バイパス（鎌田IC～波川） 開通後の交通状況

[開通前(H27)から 鎌田IC～波川IC開通後の交通量推移]

○今回開通した高知西バイパス（鎌田IC～波川）と並行する国道33号の断面（合計）交通量は、新型コロナウイルスの影響による減少がみられるものの、**約15,700台/12h**で、**高知西バイパスに5割（約8,100台/12h）が転換**。

○また、**開通済区間**においても走行性の高い**高知西バイパスへの転換が促進**。

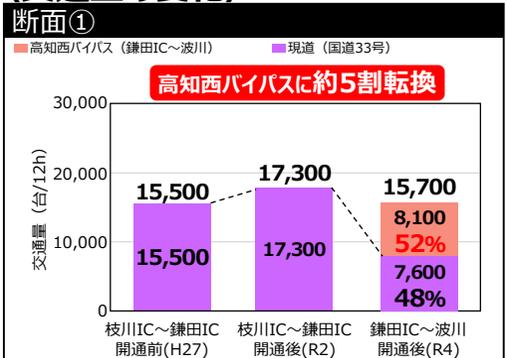
【位置図】



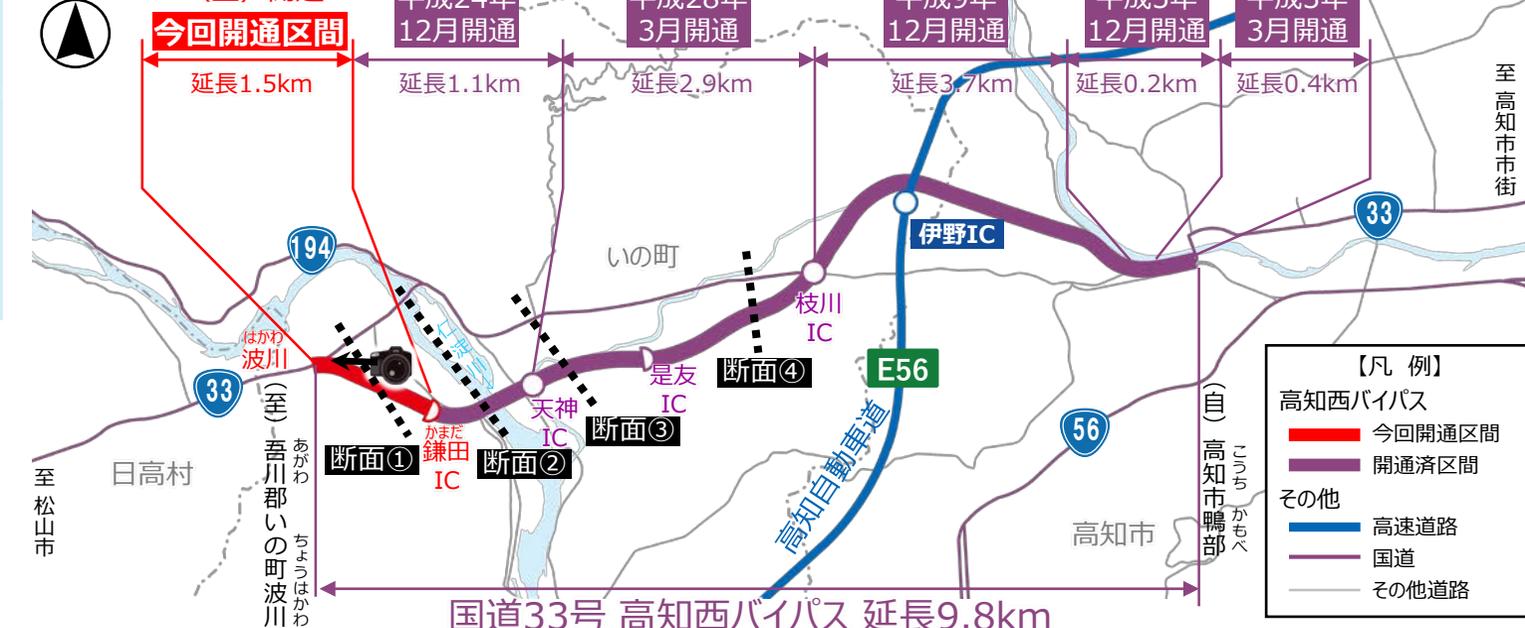
鎌田IC～波川間の交通状況



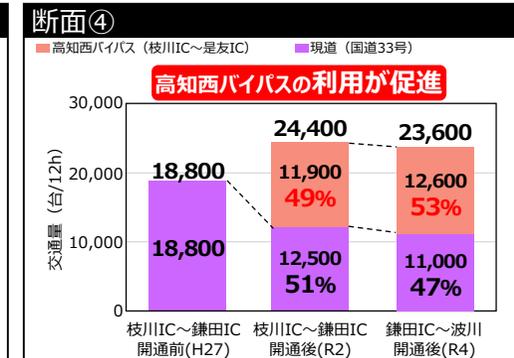
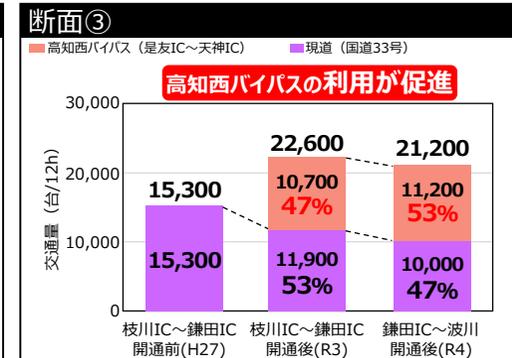
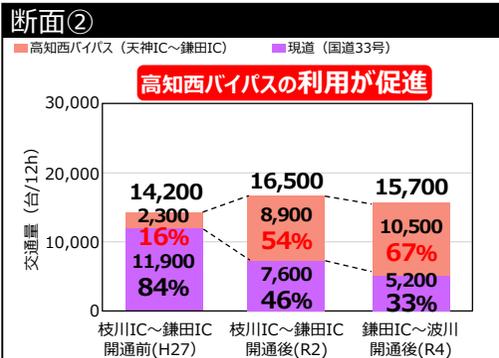
【交通量の変化】



【平面図】令和3年12月4日（土）開通



資料)交通量調査結果(枝川IC～鎌田IC【開通前】:平成27年11月10日(火)、枝川IC～鎌田IC【開通後】:令和2年11月26日(木)、鎌田IC～波川【開通後】:令和4年1月26日(水))
 CCTVデータ【高知西バイパス:断面③】(枝川IC～鎌田IC【開通後】:令和3年11月11日(木)、鎌田IC～波川【開通後】:令和4年1月26日(水))
 トラカデータ【高知西バイパス:断面④】(枝川IC～鎌田IC【開通後】:令和2年11月26日(木)、鎌田IC～波川【開通後】:令和4年1月26日(水))

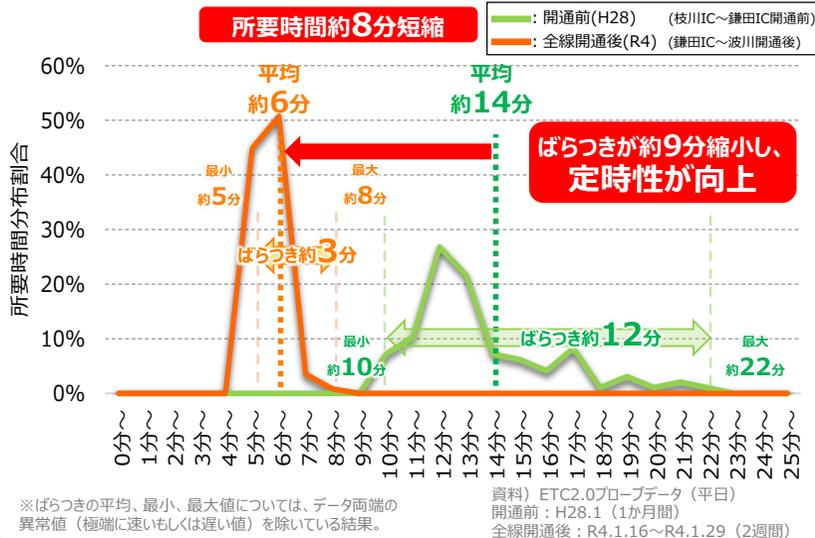


- 高知西バイパスの全線開通によって、**国道33号沿線地域**の高速道路や空港への**アクセス性が向上**（**定時性向上・所要時間短縮**）。
- いの町波川～伊野インターまでの**所要時間が約8分短縮**。所要時間のばらつきが約9分も縮小され定時性が向上。
- 運送事業者の方も「**定時性向上**」、「**所要時間短縮**」効果を実感し、高知西バイパスの大型車交通量が増加。

〈拠点アクセスの状況〉



▼いの町波川～伊野インターの所要時間の変化



【国道33号沿線地域の運送事業者の声】

- ・自動車部品や肥料などを**毎日、越知町から全国（四国内、岡山、愛知）**に配送しています。
- ・高知西バイパスの利用で信号待ち回数が減り、**所要時間が短縮するとともにスムーズで安全に運行**ができるようになりました。



資料) R4.2 ヒアリング調査結果

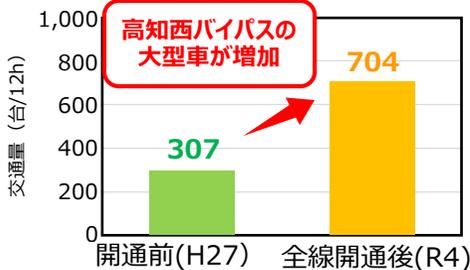
【なんごく流通団地内の運送事業者の声】

- ・高知龍馬空港近傍にある事務所から日高村方面に毎日、配送しています。
- ・高知西バイパスの開通により、**所要時間の短縮や定時性が確保されたことで、荷積み作業をする時間に余裕**ができて助かっています。



資料) R4.2 ヒアリング調査結果

▼高知西バイパスの大型車交通量の変化



資料)開通前: 交通量調査結果(H27.11.10(火))
 全線開通後: 交通量調査結果(R4.1.26(水))

開通区間を走行する大型車両



【整備効果②】三次救急医療機関への速達性の向上や傷病者への負担が軽減

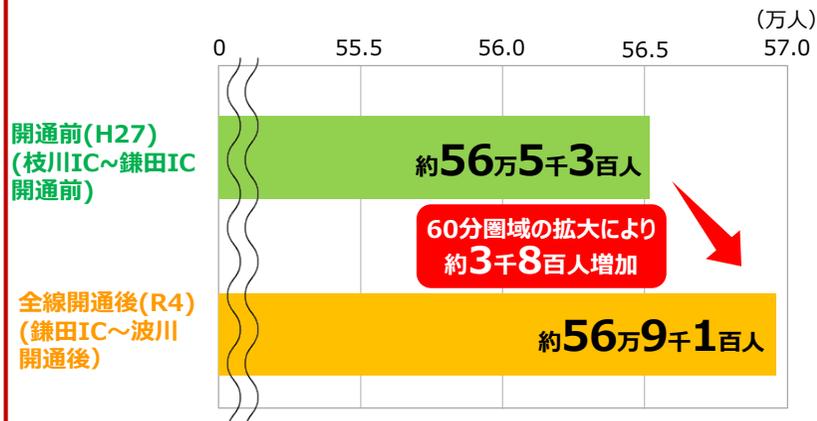
〔開通前(H27)と全線開通後を比較〕

- 高知西バイパスの全線開通によって、国道33号沿線地域から高知市方面への速達性が向上し、**60分圏域が拡大**。
- 路面状況の良い高規格道路を搬送に利用することで、**傷病者への振動負担が軽減**するとともに**救急搬送体制が向上**。

〈高知赤十字病院への60分圏域の変化〉



▼高知赤十字病院へ60分以内に到達できる人口



資料) H27全国道路・街路交通情勢調査【混雑時旅行速度】
 枝川IC～鎌田IC開通前：開通済区間(枝川IC～鎌田IC)の並行現道はH22全国道路・街路交通情勢調査【混雑時旅行速度】
 全線開通後：今回開通区間はETC2.0プローブデータ(R4.1.16～R4.1.29 平日【混雑時旅行速度】)
 人口：H27国勢調査500mメッシュ人口

【消防関係者の声】

- ・今回開通区間(鎌田IC～波川)の利用で「搬送時間の短縮・定時性の向上」や「搬送時の傷病者への振動負担軽減」、「事故発生リスクの軽減」を図ることができています。
- ・また、搬送時間短縮によって、**広範囲に緊急搬送が可能**となりました。
- ・さらに、帰署時間が短縮され、以前よりも**次の出動体制を早期に整えることができる**ようになりました。



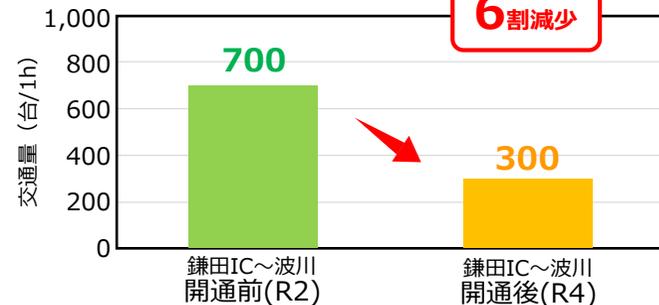
【整備効果③】交通転換により周辺道路の安全性が向上

[開通前(R2,R3)と全線開通後を比較]

- 高知西バイパスの全線開通によって、**県道39号の朝ピーク交通量が6割減少**するとともに、**県道39号の抜け道として利用されていた町道の交通量が3割減少**。
- 通学路である県道39号や町道の交通量の減少により、**安全性が向上**。



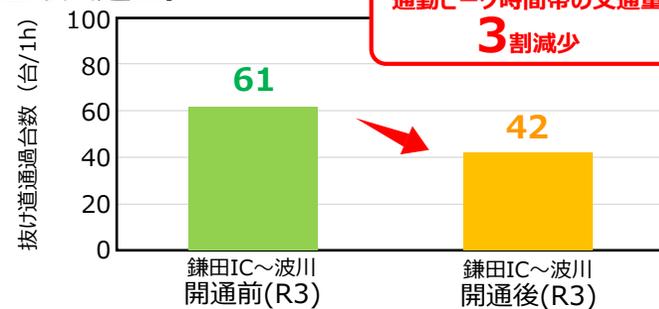
〈県道39号の交通量（北行）〉



資料)開通前:交通量調査結果(R2.11.26(木))
開通後:交通量調査結果(R4.1.26(水))

8時台の交通量(鎌田IC交差点→波川交差点)

〈抜け道の交通量〉



資料)開通前:抜け道交通量調査(R3.10.21(木))
開通後:抜け道交通量調査(R3.12.7(火))

8時台の抜け道通過台数

【学校関係者の声】

- ・高知西バイパスが開通したことで、**県道39号の交通量が大幅に減少**しています。
- ・その結果、**県道39号を回避する抜け道交通が減少**することで、**細い道で児童と車両がすれ違う機会が減少し、通学時の安全性が向上**していると思います。



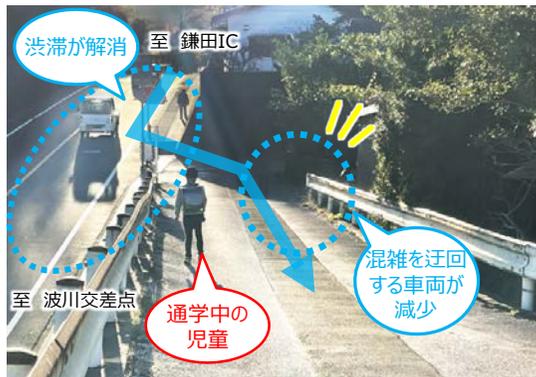
資料) R4.2ヒアリング調査結果

抜け道として利用されている町道

●開通前 (令和3年10月20日(水) 8時台)



●開通後 (令和3年12月9日(木) 8時台)



異常気象・大規模災害時における地域の防災力が向上

- いの町市街地の国道33号では、台風や大雨などの異常気象時に度重なる冠水により通行不能となっています。
- 高知西バイパスの全線開通により、**道路冠水箇所を回避**できるなど現道部との**ダブルネットワークが形成**されます。
- 災害時においても**信頼性の高い通行可能な迂回路としての機能**を果たし、地域の防災力が向上します。

【全線開通による効果】ダブルネットワーク化により地域の防災力が向上

いの町市街地での浸水被害状況



冠水箇所を回避し、
交通途絶リスクが軽減

【自治体関係者の声】

- ・R.1.10月台風18号に伴う路面冠水による約6時間の通行止により、迂回路となった町道で渋滞が発生しました。
- ・全線開通すれば、**悪天候でも通常時と変わらない人流や物流**が期待されます。



資料）R3.9 ヒアリング調査結果

▼写真①：S50.8 台風5号浸水被害状況



撮影：S50.8

▼写真②：H26.8 台風12号路面冠水状況



撮影：H26.8 至松山市

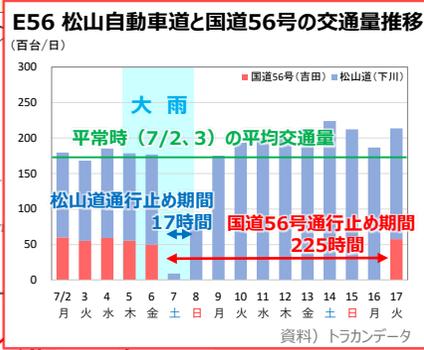
▼写真③：R1.10 台風18号の影響を受けた大雨による路面冠水状況



撮影：R1.10 至波川交差点

平成30年7月豪雨における効果事例 (宇和島北IC～西予宇和IC)

松山自動車道と国道56号のダブルネットワークにより復旧や救急など地域間の移動を可能とさせる命の道を確保



国道56号では
225時間に亘る
通行止めが発生

国道56号 被災状況 (216k500) H30.7.8



E56松山道を走行する救急車両 H30.7.10



- 凡例
- 交通量計測箇所
 - 通行止め
 - 被災箇所