

令和5年2月17日

土佐国道事務所

国道33号 ^{おち}越知道路(2工区)バイパス区間が
令和5年6月10日(土)に開通します！

1. 開通日：令和5年6月10日(土)
2. 開通区間：^{こうち たかおか おち ちよう おち へい おち てい}高知県高岡郡越知町越知丙～越知丁
3. 延長：1.8km

※開通式典・開通時刻等の詳細な内容については、後日お知らせします。

<開通により期待される効果>

整備効果①: 災害危険箇所の回避による安全・安心な交通の確保

整備効果②: 急カーブ箇所の回避による安全性の向上

整備効果③: 走行性向上による救急医療活動の支援

土佐国道事務所ホームページ <https://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の広域プロジェクト【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】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 電話 088-884-0359(代表)

副所長(改築) ^{わだ こうじ}和田 耕治 (内線)204

○工務課長 ^{むねみつ だいきけ}宗光 太助 (内線)411

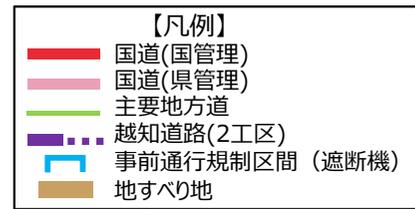
国道33号 越知道路（2工区） 事業概要

- 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）**が、**令和5年6月10日(土)に開通**します。
- 引き続き、**災害の危険性解消**などに向け残る区間の事業を推進します。

〈位置図〉



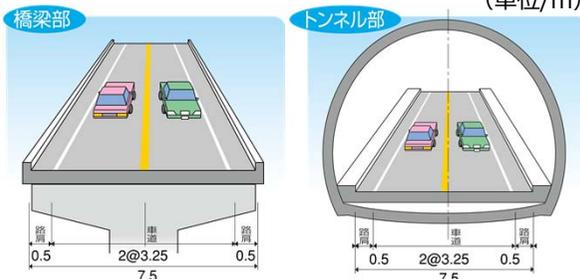
〈平面図〉



〈事業概要〉

事業着手	平成20年度
区 間	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（開通区間1.8km）
構造規格	第3種第2級（車線数：2車線） 設計速度：60km/h 標準幅員：7.5m

〈標準断面図〉



【整備効果①】災害危険箇所の回避による安全・安心な交通の確保

- 国道33号は、**災害危険箇所や地すべり地が存在し、災害による通行止めリスクが高い状況**です。
- 今回の開通により、**越知町内の国道33号に存在する災害危険箇所の4割及び地すべり地を回避**することで、**通行止めリスクの低減による安全・安心な交通の確保**が期待されます。

〈国道33号の災害危険箇所や地すべり地の分布〉



①土砂流出の状況 (H26)



②岩盤崩壊の状況 (H22)



〈平成22年の災害における救急搬送〉



【物流事業者の声】

○平成22年に岩盤崩壊の通行止めにより、大幅に迂回する必要があり、通常通りの所要時間で運搬できませんでした。

○開通に伴い、**大幅な迂回をするリスクが低減されることを期待しています。**

資料) R4.12 ヒアリング調査結果

【救急隊員の声】

○平成22年の岩盤崩壊の通行止め期間中に、仁淀川町から越知町へ重症患者を搬送した際は、通行止め区間を担架で搬送したため、患者さんに大きな負担となりました。

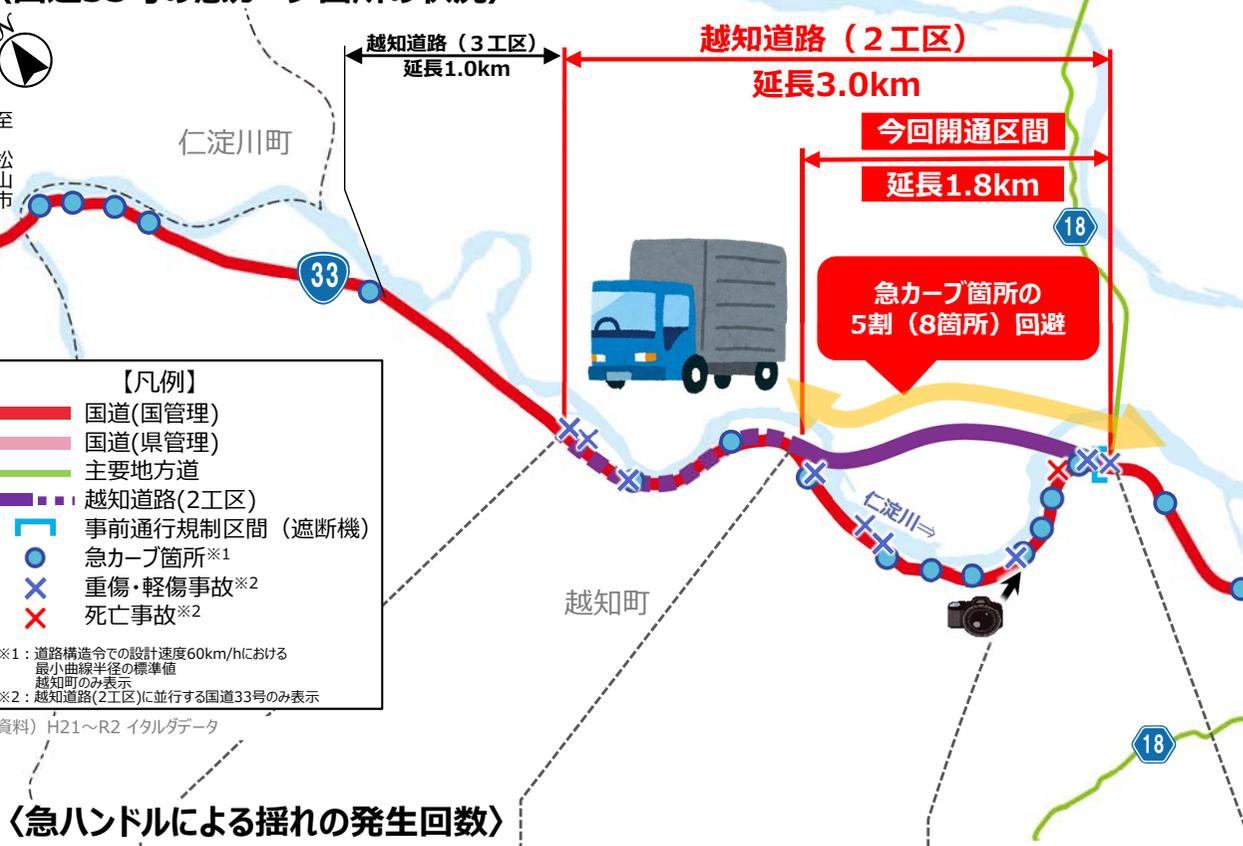
○開通に伴い、**災害による通行止めの発生リスクが低減されることを期待しています。**

資料) R4.12 高吾北消防署ヒアリング調査結果

【整備効果②】急カーブ箇所の回避による安全性の向上

- 国道33号は、急カーブ箇所が存在し、車両走行時の**急ハンドルが多発**しています。
- 今回の開通により、**越知町内の**国道33号に存在する**急カーブ箇所の5割を回避**することで、**安全性の向上**が期待されます。

〈国道33号の急カーブ箇所の状況〉



- 【凡例】
- 国道(国管理)
 - 国道(県管理)
 - 主要地方道
 - 越知道路(2工区)
 - 事前通行規制区間(遮断機)
 - 急カーブ箇所※1
 - × 重傷・軽傷事故※2
 - × 死亡事故※2
- ※1: 道路構造令での設計速度60km/hにおける最小曲線半径の標準値
越知町のみ表示
- ※2: 越知道路(2工区)に並行する国道33号のみ表示
- 資料) H21~R2 イタルダデータ

〈急ハンドルによる揺れの発生回数〉



急カーブ箇所の走行状況



【物流事業者の声】

- 国道33号を経由して、佐川町から仁淀川町へ**毎日、日用品を運搬**しています。
- 現道の急カーブ箇所走行時に**センターラインをはみ出して走行する対向車と衝突し**そうになるなど、**ヒヤリとする場合があります。**
- 開通区間の利用で、急カーブ箇所を回避可能となるため、**安全性が向上し、ドライバーの負担軽減が期待**できます。

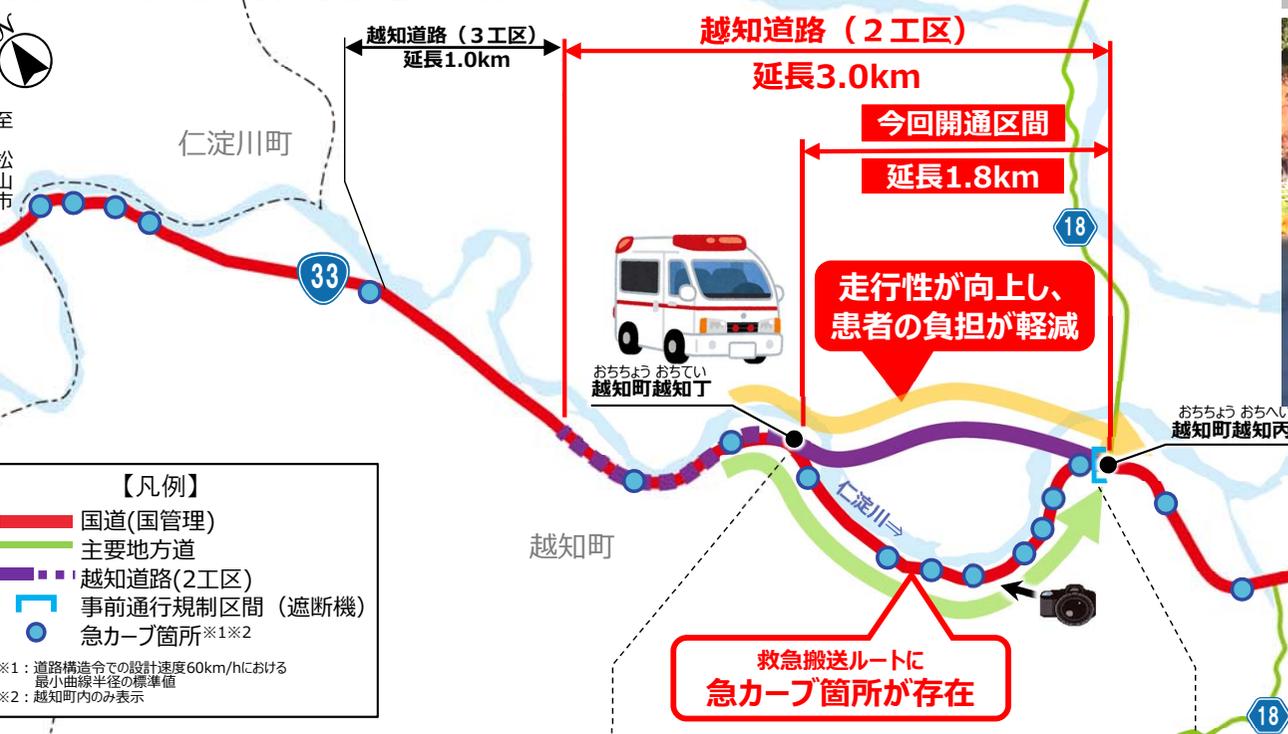


資料) R4.12 ヒアリング調査結果

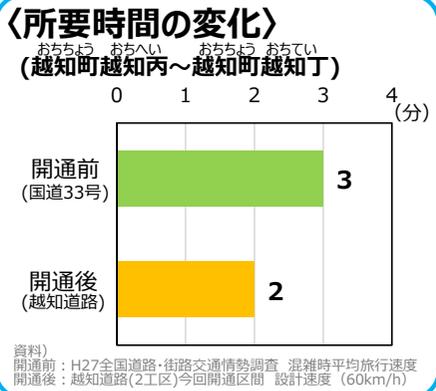
【整備効果③】走行性向上による救急医療活動の支援

- 国道33号を利用して、**仁淀川町から高知市方面に年間308件救急搬送**をしています。
- 今回の開通により、**急カーブ箇所を回避**することで、**走行性が向上し、患者の負担軽減**が期待されます。

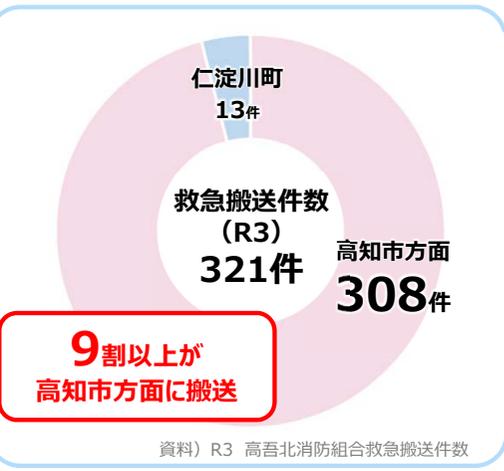
〈国道33号における救急搬送の状況〉



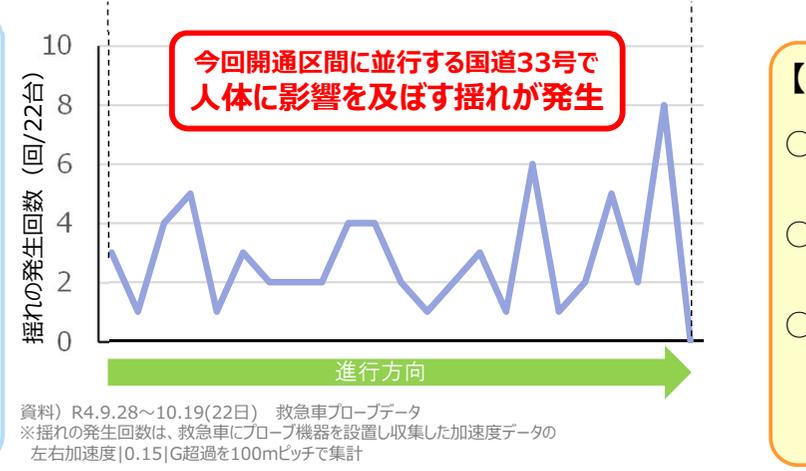
救急車の走行状況



〈仁淀川町からの救急搬送先割合〉



〈人体に影響を及ぼす揺れの発生回数 (高知市方面)〉



【救急隊員の声】

- 国道33号を利用して、患者さんを仁淀川町方面から高知市内に搬送しています。
- 揺れが患者さんの負担となるため、急カーブ箇所を通過する際には速度を落として走行しています。
- 今回開通区間の利用により、急カーブ箇所を回避できるため、走行性が向上し、患者さんの負担軽減が期待されます。



資料) R4.10 高吾北消防署ヒアリング調査結果