

道路34 国道33号の一次改築(高知県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
高知14	高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」(高知県建設業協会、1998年)、354頁	<p>Vルート (中略)</p> <p>32、33号とも険しい四国山脈を横切るので地すべり地帯も多く、難工事の連続だったが、1次改築によって、かつての車1台がやっとという幅員狭小で砂利敷き、ヘアピンカーブ連続の悪路が、全幅7.5m、車道幅員6.5m、往復2車線の舗装道路に生まれ変わり、車で所要時間は高松～高知間は4時間、高知～松山間は3時間と、それぞれ改良前の半分に短縮された。さらに高松～松山間を結ぶ11号も1次改築を終わっており、3県の県庁所在地は相互に三角ルートで密接に結ばれることとなった。</p> <p>四国の大動脈の完成は、3県はもとより徳島県を含めて四国4県の経済、文化、観光などに多大の効果を及ぼすものだけに、関係者の喜びは大きく、1967年8月5日には、高知県庁正庁ホールで四国地方建設局と4県の共催の完成祝賀会が盛大に挙行された。</p>
高知74	日高村史編纂委員会編「日高村史」(日高村教育委員会、1976年)、398-399頁	<p>国道三十三号線日下～加茂間 (中略)</p> <p>そして昭和三十三年から大改修、拡張舗装の保全工事が行われたが、日下、加茂間延長八キロメートルが巾員七、五メートルの立派な二車線道路となったのは同三十五年で、高知一落出間全線の保全工事と完全舗装が完了したのは同三十九年であった。(大渡ダム問題区域をのこして)</p> <p>かくて砂ぼこりを濛々とあげた悪路も二車線完全舗装路となって車の絶え間のない現状となり、かつて十時間余りを費やした高知一松山間の所要時間もわずか三時間三十分となった。</p> <p>岡花踏切立体交叉 (中略)国道の改修、舗装が全面的に完成すると、岡花踏切の立体交叉が計画され、昭和四十七年着手、同四十九年にはこれが完成して、国道北側の小山を崩し取った後は広大な団地化し、岡花一帯は隔世の感を呈すようになった。</p>
高知79	明神健太郎編「佐川郷史」(明神健太郎、1972年)、523-524頁	<p>国道33号線の改修 (中略)最後の難関として残った大渡、長淵間も完了し(堀切トンネルほか)大渡ダム水没地域である長淵、秋葉口間の付替開さくを残して、国道33号線全百二十キロが拡張完全舗装を竣工したのは昭和四十五年であった。</p> <p>これによって仁淀川に沿った曲折、断崖に肝をひやした行程も坦々たる近代道路となり、高知一松山間七時間を半減してわずか三時間三十分となって、沿道にはレストラン、モーター、ボーリング場などが乱立した。</p>