

道路39 国道32号の二次改築(高知県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
高知4	国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所編「土佐国道事務所40年のあゆみ」(国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所、2003年)、36頁	<p>国道32号高知駅前通り (中略)この通りを名実ともに高知市のシンボルロードとするため、平成2年度から整備事業を開始。右折車線やバスベイの設置で渋滞緩和策はもとより、道路照明のセンターポール化、透水性・デザイン性のすぐれたインターロッキング・ブロック舗装の歩道やモニュメント、ヤシ並木の整備、電線類の地中化など、景観に配慮した。</p> <p>平成10年度には高知駅前から潮江橋までの工事がすべて完成。美しく生まれ変わった高知駅前通りは、一般公募された「はりまや通り」の愛称で、市民はもちろん高知市を訪れる多くの人々に親しまれている。</p>
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)、561-562頁	<p>国道32号根曳地区の登坂車線 (中略)</p> <p>登坂車線の設置により根曳峠の交通事情は大幅に改善され、本県に及ぼした経済効果には大きいものがあつた。</p> <p>国道32号小川地区防災工事 (中略)</p> <p>大豊、一ノ瀬トンネルは、上述したように、元のルートと並行して建設されたため、さほど距離は短縮できなかったが、防災上大きな役割を果たしている。</p>
四国1	四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990年)、769頁	<p>国道32号大豊地区防災工事 (中略)</p> <p>大豊トンネル(延長一六〇三メートル)は地質が悪く多くの地すべり地形があり、問題も多く掘削は安全で確実な側壁導坑先進上部半断面掘削工法(サイロット工法)を採用した。一ノ瀬トンネル(延長四九二メートル)は地形、地質ともに比較的良好、通常山岳トンネルで行われている上部半断面先進掘削工法により施工した。両トンネルは旧道と並行して走り延長的には短縮されないが、降雨などによる土砂崩壊などの危険が解消され、防災トンネルとしての役割を果たしている。</p>