

一般国道55号 元改良

事後評価

平成19年12月21日
国土交通省 四国地方整備局

事後評価にかかる資料

事業名		一般国道 55 号 <small>もとかいりょう</small> 元改良		事業区分	一般国道
事業の概要	起終点	自：高知県室戸市元字岩谷口東新町 至：高知県室戸市元字米ヶ谷西		延長	1.1 km
	事業化	平成 10 年度 (1998 年)	都市計画決定	—	
	用地着手	平成 11 年度 (1999 年)	工事着手	平成 11 年度 (1999 年)	
	完成供用	平成 14 年 (2002 年) 7 月 13 日			
	全体事業費	約 27 億円 (うち用地費：約 0.95 億円)	交通量	9,100 台/日 【H19 (2007 年)】	

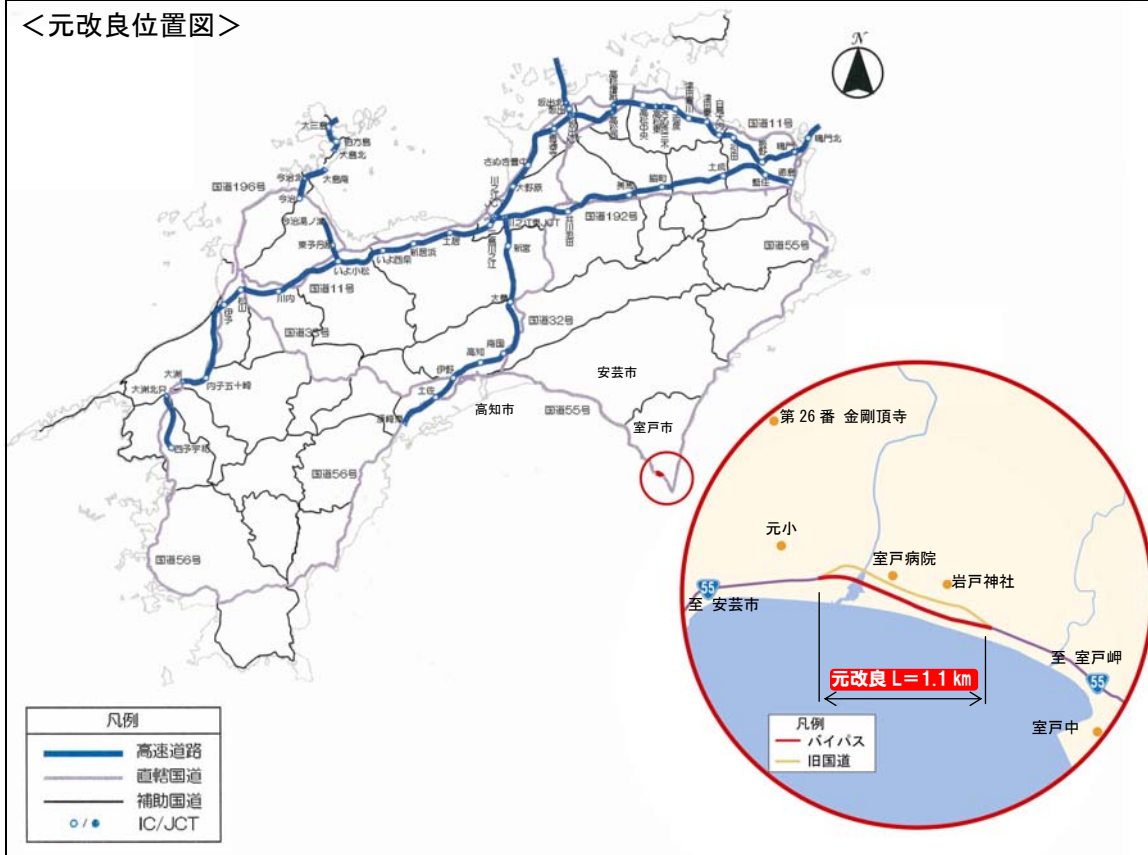
事業の目的

一般国道 55 号は、徳島市を起点に、四国の東南地域を経て高知市に至る延長約 200 km の主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。

このうち室戸市元地区においては、道路幅員が非常に狭く益路となっている上、歩道もないことから歩行者や自転車が危険にさらされている状況であった。また、国道沿いには人家が連なっており、大型車や夜間の自動車交通による騒音・振動等が地域住民の大きな問題となっていた。

一般国道 55 号元海岸道路(事業名：元改良)は、元地区の交通の円滑化・交通安全の確保・沿道環境の改善を図ることを目的として、集落内の通過を避け、現道より海岸側にバイパス整備(延長約 1.1 km)されたものである。

<元改良位置図>



【事業箇所】

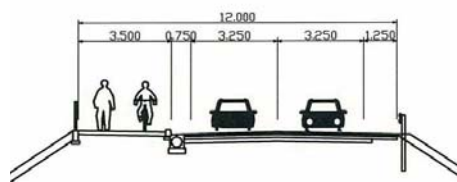


【標準断面図】

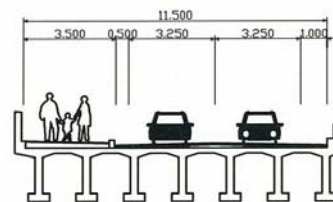
- ・ 構造規格 第3種第3級
- ・ 車線数 2車線
- ・ 幅員 土工部：12.0m
橋梁部：11.5m

- ・ 標準断面図

[土工部]



[橋梁部]



(単位：m)

◇客観的指標

<事業の効果や必要性を評価するための指標 (1/3) >

政策目標		指 標	備 考
大項目	中項目		
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	・ 渋滞損失時間：70 千人・時間/年 ・ 渋滞損失削減時間：56 千人・時間/年 ・ 削減率：80%
		○ 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満であった区間の旅行速度の改善状況	
		○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	高知東部交通（株）
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	室戸市～後免駅 ・ 87 分→86 分（1 分短縮）
		● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	室戸市～高知龍馬空港（第 2 種空港） ・ 82 分→81 分（1 分短縮）
	物流効率化の支援	● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	室戸市～高知港（重要港湾） ・ 103 分→102 分（1 分短縮）
		● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	室戸市の農林水産品（海洋深層水、金目鯛、竜馬なす、びわ、など）
		□ 現道等における総重量 25 t の車両もしくは 150 規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
		○ 中心市街地内で行われたことによる効果	
		□ 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		□ DID 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
		□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発（300 戸以上又は 16ha 以上、大都市においては 100 戸以上又は 5ha 以上）への連絡道路となった	

◇客観的指標

<事業の効果や必要性を評価するための指標（2/3）>

政策目標		指 標	備 考	
大項目	中項目			
1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり		
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり		
		<input type="checkbox"/> 当該道路が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する		
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消		
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消		
			● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	室戸市～安芸市 ・48分～47分（1分短縮）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況		
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		
		● 主要な観光地へのアクセス向上による効果	室戸岬周辺の観光地、第26番金剛頂寺など	
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果		
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		
		● 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果	アカウミガメの産卵地である元海岸の環境を保全	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	● 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上の状況	自転車歩行者道の設置	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された		
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり		
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成		
	安全で安心できるくらしの確保	● 三次医療施設へのアクセス向上の状況	室戸市～高知医療センター ・101分→100分（1分短縮） 室戸市～高知赤十字病院 ・111分→110分（1分短縮）	
3. 安全	安全な生活環境の確保	● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性の向上の状況	旧国道の交通量： ・10,659台/日→1,750台/日（84%減） 旧国道の事故件数： ・3.4件/年→0.2件/年（94%減）	
		<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況		

◇客観的指標

<事業の効果や必要性を評価するための指標 (3/3) >

政策目標		指標	備考
大項目	中項目		
3. 安全	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業 <input checked="" type="checkbox"/> 計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	「高知県緊急輸送道路ネットワーク計画」第一次緊急輸送路に指定されている。
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加	
		<input type="checkbox"/> 幅員 6m 以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消	
	<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能		
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO ₂ 排出量	CO ₂ 排出削減量：260 t -CO ₂ /年 (28%削減)
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率	排出削減量：2.5 t /年 (92%削減)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	排出削減量：0.23 t /年 (92%削減)
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置付けられている	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的に整備の必要性または一体的整備による効果	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

◇事業の効果や必要性を評価するための指標該当項目

1. 活力について

＜円滑なモビリティの確保＞

- 集落内を通過する旧国道の回避により走行性が向上。
- 元改良の整備により、旧国道の交通量が減少し、バスの運行が円滑になった。
- 特急停車駅である後免駅、高知駅へのアクセスが向上。
- 第二種空港である高知龍馬空港へのアクセスが向上。

＜物流効率化の支援＞

- 重要港湾である高知港へのアクセスが向上。
- 室戸市において、農産品・水産品の流通の利便性が向上。

＜国土・地域ネットワークの構築＞

- 室戸市から安芸市へのアクセスが向上。

＜個性ある地域の形成＞

- 周辺観光地へのアクセスが向上。
- アカウミガメの産卵地である元海岸の環境を保全。

2. 暮らしについて

＜歩行者・自転車のための生活空間の形成＞

- 自歩道整備により、歩行者・自転車やお遍路等の通行の快適・安全性が向上。

＜安全で安心できる暮らしの確保＞

- 三次医療施設（高知医療センター、高知赤十字病院）へのアクセス向上。

3. 安全について

＜安全な生活環境の確保＞

- 事故件数が減少するなど歩行者等の安全性が向上。

＜災害への備え＞

- 国道 55 号は、高知県緊急輸送道路ネットワーク計画における「第一次緊急輸送道路」の一部を担う路線であり、災害時の物資輸送等のための信頼性が向上。

4. 環境について

＜地球環境の保全＞

- 元改良の整備により、自動車からの CO₂ 排出量が、260 t-CO₂/年削減。

＜生活環境の改善・保全＞

- 元改良の整備により、旧国道における自動車からの NO₂ 排出量が 92%削減。
- 元改良の整備により、旧国道における自動車からの SPM 排出量が 92%削減。

◇事業採択時より事後評価実施時までの周辺環境変化等	
<p>【高規格道路の整備】</p> <p>■ 高知自動車道の供用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成14年(2002年)9月：伊野IC～須崎東IC間(L=23.9km)暫定供用開始 ・平成17年(2005年)4月：大豊IC～南国IC間(L=21.0km)完成供用開始 	
事業の投資効果	<p>○ 事業全体の投資効率性(基準年：平成19年 検討年次40年間で算出)</p> <p>費用便益比(B/C)：1.5</p> <p> 総費用(C)：40億円</p> <p> 総便益(B)：58億円</p> <p>経済的純現在価値(ENPV)：18億円</p> <p>経済的内部収益率(EIRR)：11.0%</p>
今後の事後評価の必要性	<p>元改良の整備により</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幅員狭小区間の解消により走行性が向上。 ・元地区市街地の交通環境及び沿道環境の改善。 ・南海地震発生時の緊急輸送路の確保。 ・自動車から排出されるCO₂、NO₂、SPMが削減。 <p>といった効果が発現している。</p> <p>このように、元改良は事業の目的に見合った効果を発現しており、今後改めて事後評価を実施する必要はないと考えている。</p>
改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・元改良の事業による効果の発現は十分なものであり、今後も当該地域において大きな周辺環境の変化はないものと考えことから、改善措置の必要性はないと考えている。

一般国道 55 号 元改良

【目次】

1. 事業概要	1
1.1. 事業の目的	1
1.2. 事業の主な経緯	1
1.3. 事業計画緒元	2
2. 道路の利用状況	3
3. 事業の効果	7
3.1. 活 力—円滑なモビリティの確保	8
3.2. 活 力—物流効率化の支援	13
3.3. 活 力—国土・地域ネットワークの構築	15
3.4. 活 力—個性ある地域の形成	16
3.5. 暮らし—歩行者・自転車のための生活空間の形成	21
3.6. 暮らし—安全で安心できる暮らしの確保	22
3.7. 安 全—安全な生活環境の確保	23
3.8. 安 全—災害への備え	25
3.9. 環 境—地球環境の保全	27
3.10. 環 境—生活環境の改善・保全	28
4. 費用便益分析	30
5. 新聞記事	31

平成 19 年 12 月 21 日

国土交通省 四国地方整備局

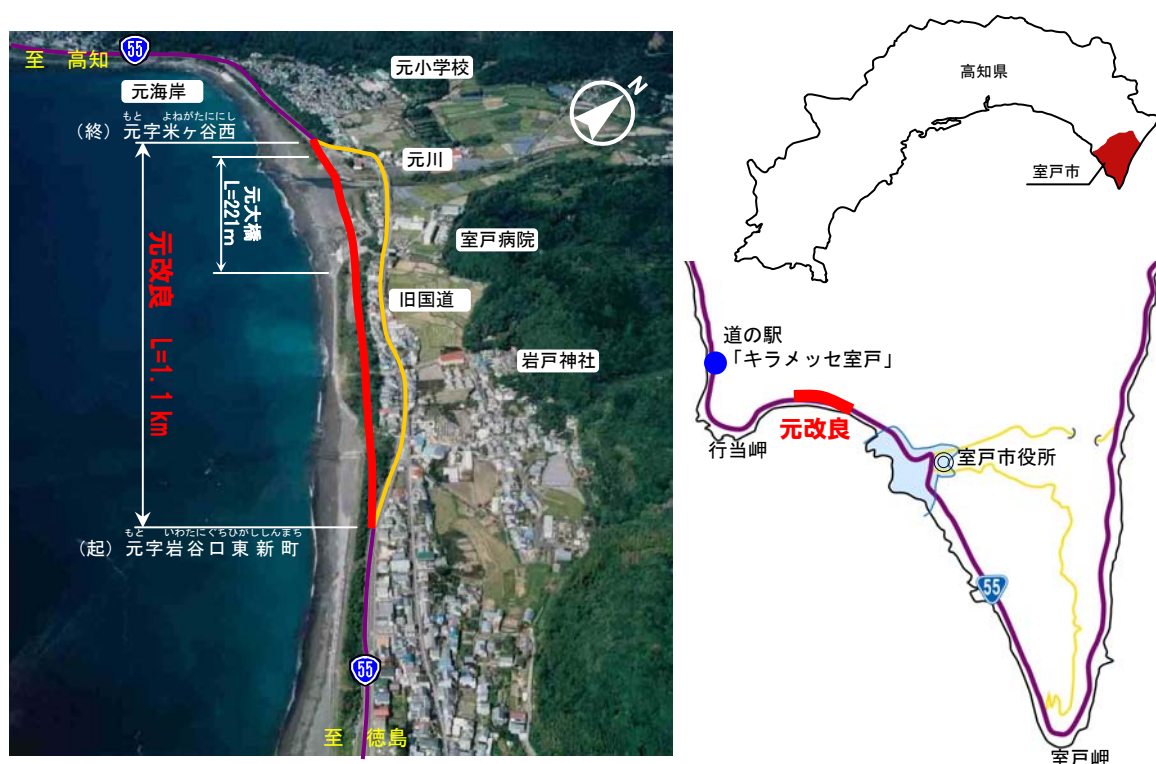
1. 事業概要

1.1. 事業の目的

一般国道 55 号は、徳島市を起点に、四国の東南地域を経て高知市に至る延長約 200 km の主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。

このうち室戸市元地区においては、道路幅員が非常に狭く隘路となっている上、歩道もないことから歩行者や自転車が危険にさらされている状況であった。また、国道沿いには人家が連なっており、大型車や夜間の自動車交通による騒音・振動等が地域住民の大きな問題となっていた。

一般国道 55 号元海岸道路(事業名：元改良)は、元地区の交通の円滑化・交通安全の確保・沿道環境の改善を図ることを目的として、集落内の通過を避け、現道より海岸側にバイパス整備(延長約 1.1km)された事業である。



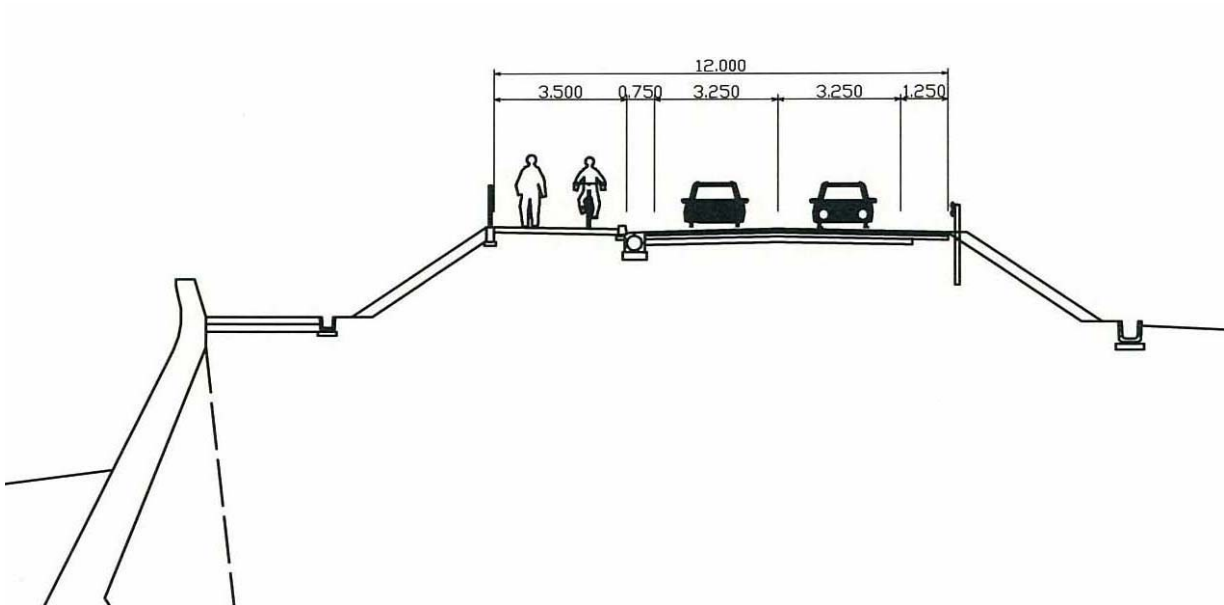
1.2. 事業の主な経緯

項目	経緯
事業化	平成 10 年度 (1998 年)
工事着手	平成 11 年度 (1999 年)
第 1 回 元地区環境対策委員会 現況調査報告、環境保全対策提案	平成 11 年 7 月 22 日 (1999 年)
第 2 回 元地区環境対策委員会 道路計画検討・評価、工事内容検討	平成 11 年 9 月 24 日 (1999 年)
供用開始	平成 14 年 7 月 13 日 (2002 年)

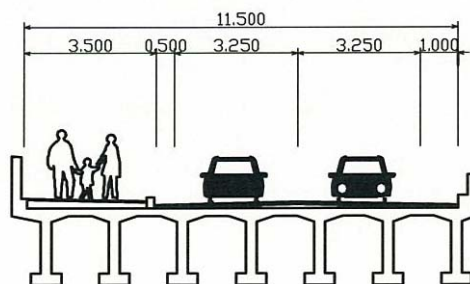
1.3. 事業計画諸元

- ・事業名：一般国道55号元改良
- ・事業区間：(自) 高知県室戸市元字岩谷口東新町
(至) 高知県室戸市元字米ヶ谷西
- ・事業延長：1.1 km
- ・総事業費：約27億円
- ・道路構造規格：第3種第3級
- ・車線数：2車線
- ・計画幅員：12.0m

■ 標準断面図 [盛土部]



■ 標準断面図 [橋梁部 L=221.0m]



(単位：m)

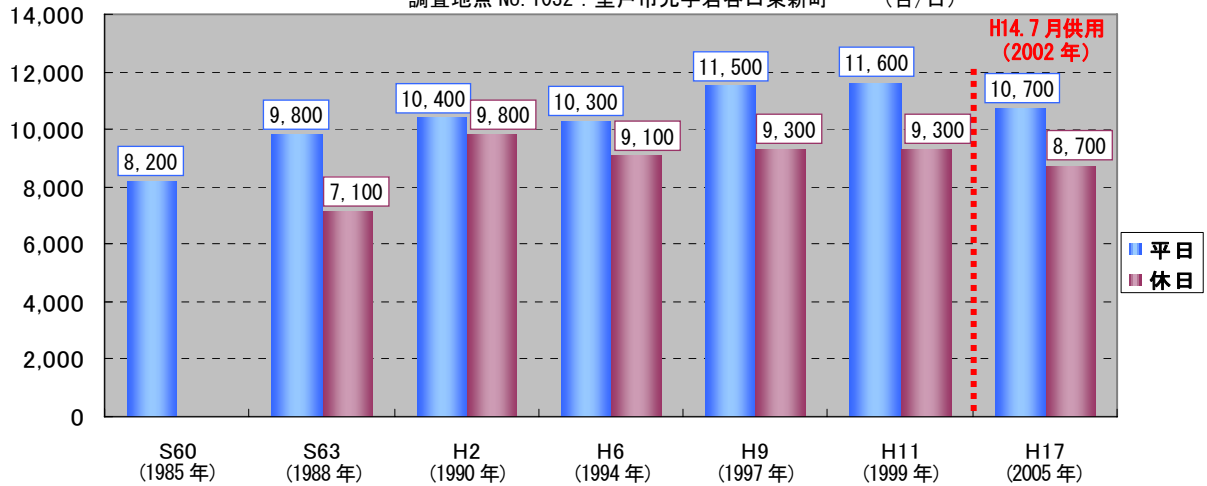
2. 道路の利用状況

【交通量の推移】

- ・一般国道 55 号元地区の交通量は、平成 2 年（1990 年）調査から 10,000 台/日をこえ、その後 11,000 台/日前後で推移している。
- ・一方、休日交通量は、平成 2 年（1990 年）調査で、10,000 台/日弱まで達したが、平成 17 年（2005 年）では 8,700 台/日に減少している。

▼ 一般国道 55 号元地区の交通量変化（出典：道路交通センサス）

調査地点 No. 1032：室戸市元字岩谷口東新町（台/日）



▼ 一般国道 55 号元地区の交通量変化（出典：道路交通センサス）

調査地点 No. 1032：室戸市元字岩谷口東新町 単位：(台/日)

年次	S60	S63	H2	H6	H9	H11	H17
西暦	1985	1988	1990	1994	1997	1999	2005
平日	8,200	9,800	10,400	10,300	11,500	11,600	10,700
休日	—	7,100	9,800	9,100	9,300	9,300	8,700

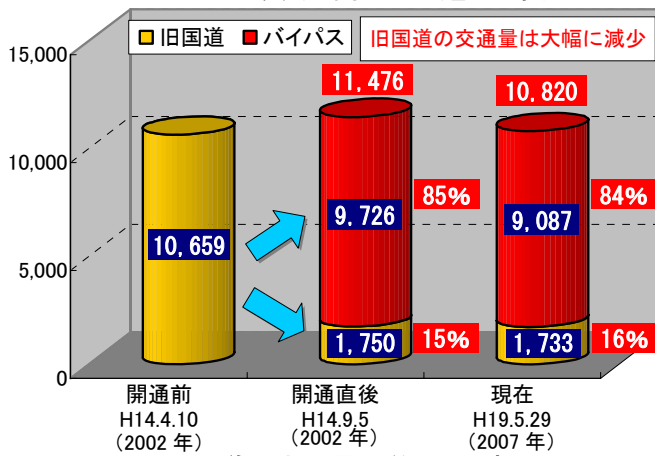


【バイパス供用前後における交通量の変化】

- ・元改良整備前の旧国道の交通量は約 10,700 台/日であったが、整備後の交通量は約 1,700 台/日と大幅に減少（84%減）している。
- ・大型車についても約 900 台/日から約 90 台/日と大幅に減少（90%減）している。

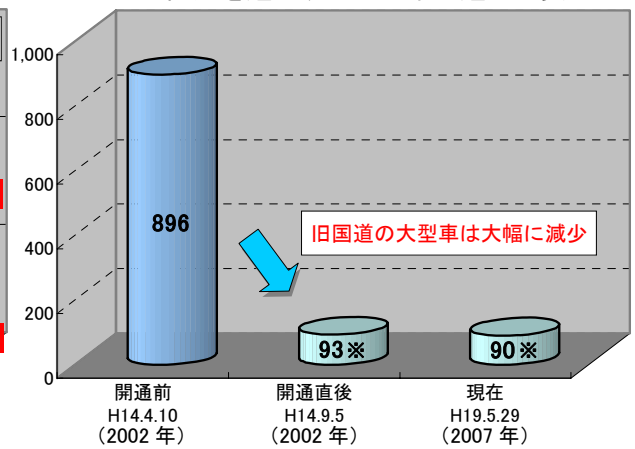


▼ 元改良区間の日交通量の変化



・旧国道の交通量は約 85%減少

▼ 旧国道を通過する大型車交通量の変化

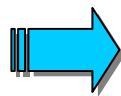


・旧国道を通過する大型車は約 9 割減少

※旧国道を利用する大型車のうち、路線バスが 38 台

出典) 土佐国道事務所調査結果

<バイパス整備前の旧国道>



<バイパス整備後の旧国道>



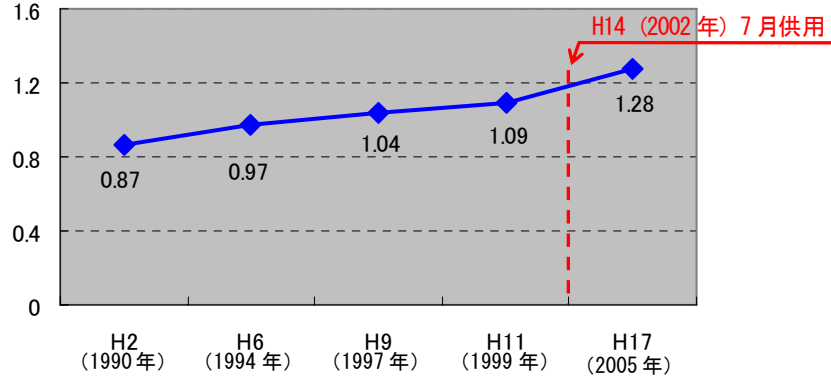
【混雑の現状】

- 一般国道 55 号元地区周辺における混雑度は平成 2 年（1990 年）当時 0.87 であったが、平成 17 年（2005 年）度には 1.28 となっている。

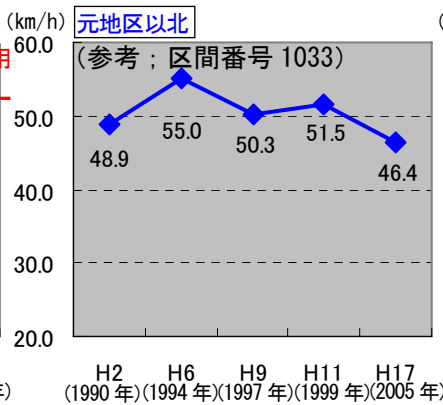
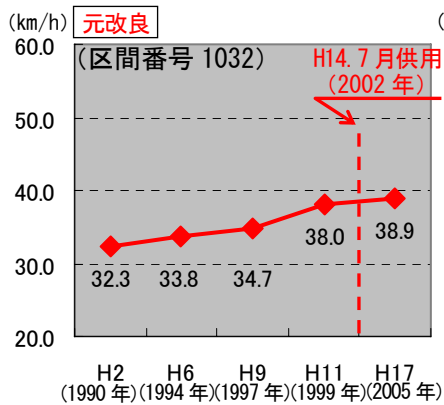
【旅行速度の推移】

- 一般国道 55 号元地区の旅行速度は平成 2 年（1990 年）当時は 32.3 km/h であったが、平成 17 年（2005 年）度では 38.9 km/h に改善された。
- 元改良区間に着目すると、開通前は 42.8 km/h であったが、開通後は概ね 51 km/h となっており、元地区以北（区間 1033）並の旅行速度まで改善している。

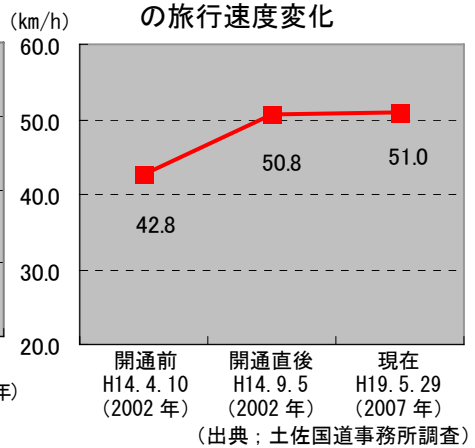
▼ 一般国道 55 号元地区周辺の混雑状況（出典；道路交通センサス）



▼ 一般国道 55 号元地区の旅行速度変化（出典；道路交通センサス）



▼ 元改良区間 (L=1.1 km) の旅行速度変化



▼ 一般国道 55 号元地区周辺におけるセンサス区間図

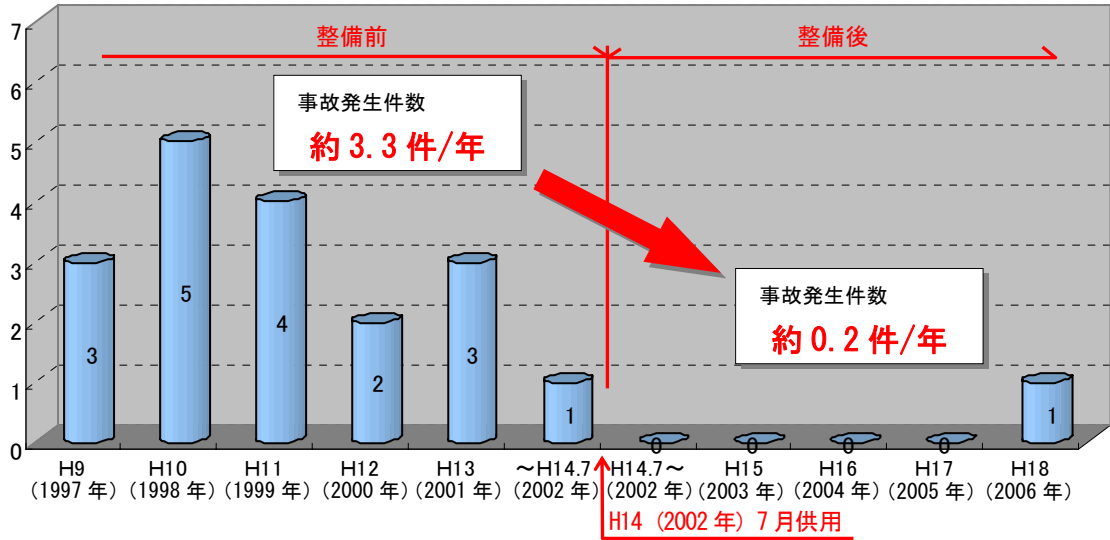


【交通事故の推移】

- 旧国道の交通事故は、整備前では年間1~5件発生していたが、整備後は5年間で1件しか発生していない。

▼ 旧国道の死傷事故件数の推移

出典)室戸警察署資料



3. 事業の効果

一般国道 55 号元改良の整備による効果

■ 地域活力の向上

- 3.1. 活カ—円滑なモビリティの確保**…………… P. 8~12
- ・一般国道 55 号等の渋滞損失時間を削減。
 - ・一般国道 55 号の走行速度が向上。
 - ・バス路線の利便性が向上。
 - ・「JR 後免駅」や「高知龍馬空港」などの交通結節点へのアクセスが向上。
- 3.2. 活カ—物流効率化の支援**…………… P. 13~14
- ・重要港湾「高知港」へのアクセスが向上。
 - ・農林水産業の拠点施設へのアクセスが向上。
- 3.3. 活カ—国土・地域ネットワークの構築**…………… P. 15
- ・日常活動圏の中心都市である「安芸市」へのアクセスが向上。
- 3.4. 活カ—個性ある地域の形成**…………… P. 16~20
- ・「主要な観光地」への円滑なアクセスが向上。
 - ・ウミガメの産卵地である元海岸の環境を保全。

■ 暮らしの向上

- 3.5. 暮らし—歩行者・自転車のための生活空間の形成**…………… P. 21
- ・歩行者・自転車の安全で快適な通行空間が連続。
- 3.6. 暮らし—安全で安心できる暮らしの確保**…………… P. 22
- ・三次医療施設「高知医療センター、高知赤十字病院」へのアクセスが向上。

■ 安全性の向上

- 3.7. 安全—安全な生活環境の確保**…………… P. 23~24
- ・通過交通がバイパスに転換し、現道の安全性が向上。
- 3.8. 安全—災害への備え**…………… P. 25~26
- ・第 1 次緊急輸送道路として災害時の信頼性が向上。

■ 環境の向上

- 3.9. 環境—地球環境の保全**…………… P. 27
- ・自動車からの CO₂ 排出量を削減。
- 3.10. 環境—生活環境の改善・保全**…………… P. 28~29
- ・自動車からの NO₂、SPM 排出量を削減。
 - ・元地区の沿道環境が改善。

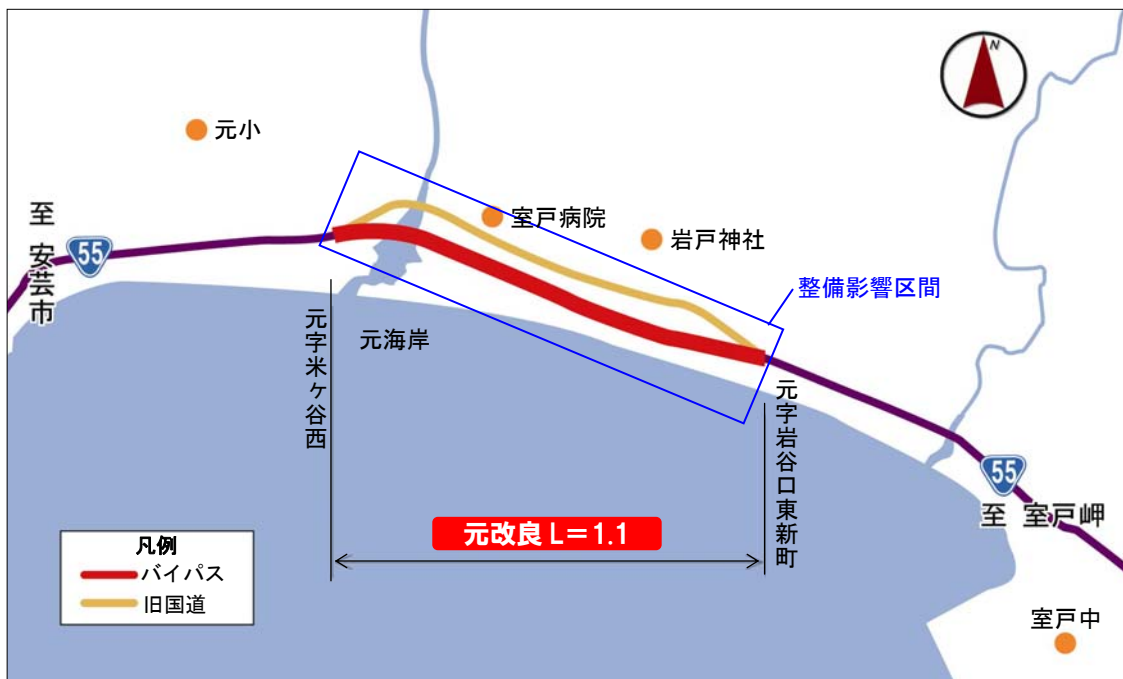
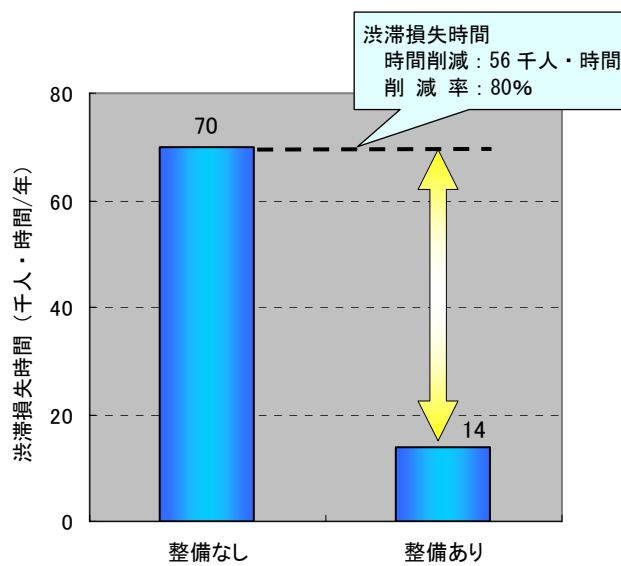
3.1. 活カ—円滑なモビリティの確保

元改良の整備により事業区間の渋滞損失時間を 56 千人・時間/年(80%)削減。

● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率

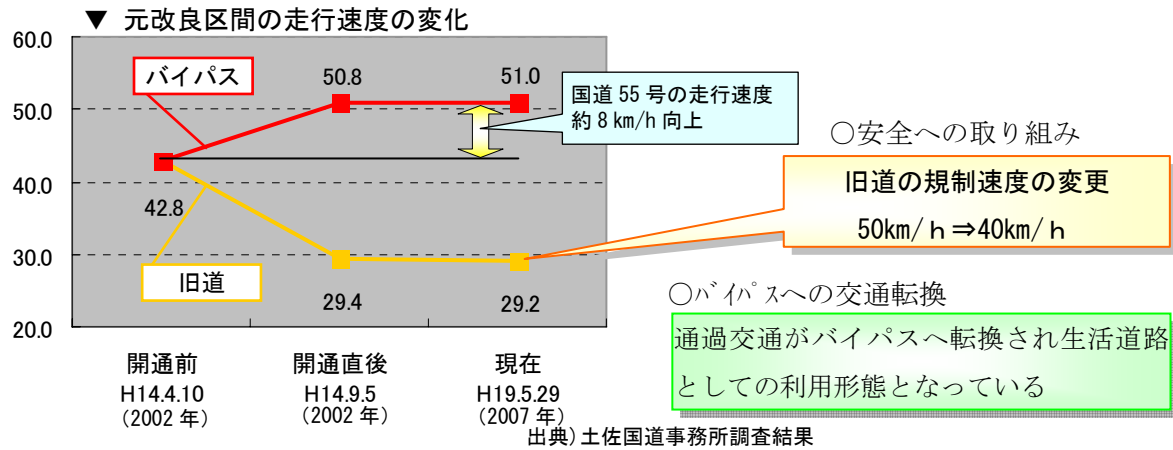
・一般国道 55 号の元改良が整備されたことにより、国道の走行速度が上昇して所要時間が短縮され、渋滞損失時間を大幅に低減することができた。

渋滞損失時間（整備なし）・・・ 70 千人・時間/年
 渋滞損失時間（整備あり）・・・ 14 千人・時間/年
 渋滞損失削減時間・・・ 56 千人・時間/年（削減率 80%）



元改良の整備により一般国道 55 号の走行速度が、約 43 km/h から約 51 km/h に向上した。

- 元改良（バイパス）が開通する前の一般国道 55 号の走行速度は約 43 km/h であった。元改良が開通したことにより、バイパスの走行速度は約 51 km/h となり、約 8 km/h 速度が向上し、主要幹線道路としての速達性が大きく向上した。
- また、元改良開通後の旧国道は生活道路として利用されていることから走行速度は 30 km/h 程度となっており、安全性が向上していると考えられる。開通 5 年後の現在においても、その効果は持続している。



旧国道は、幅員が狭く大型車などは反対車線にはみだして通行していた。



バイパスは幅員も広く線形も緩やかとなりスムーズな通行が可能となった。



旧国道は生活道路としての安全性が向上した。

元改良の整備によりバス路線の利便性が向上した。

● 当該道路の整備によるバス路線の利便性向上の状況

- ・旧国道を利用するバス路線は、路線バスが1系統（高知東部交通（株）、安芸～甲浦線）、1日19往復している。
- ・元改良の区間内の旧国道には、2つの停留所「元橋」、「岩戸神社前」がある。
- ・「元橋」バス停は、隣接する室戸病院の利用者やお遍路さんの利用が多い。
- ・一般国道55号元改良の整備により、旧国道の混雑が解消され、公共交通であるバスの定時性が確保された。（ヒアリングより）
- ・バス停で停車中、後続車へ迷惑をかける心配がなくなった（ヒアリングより）



【「元橋」バス停（室戸市街地方面）の様子】



【「元橋」バス停（安芸市方面）の様子】



～バス会社〔高知東部交通（株）〕へのヒアリング結果～

- ・バイパスができてからは、旧国道の交通量も少なく、時間通りに運行しやすくなった。
- ・バス停でも後続車に迷惑をかける心配がなくなった。

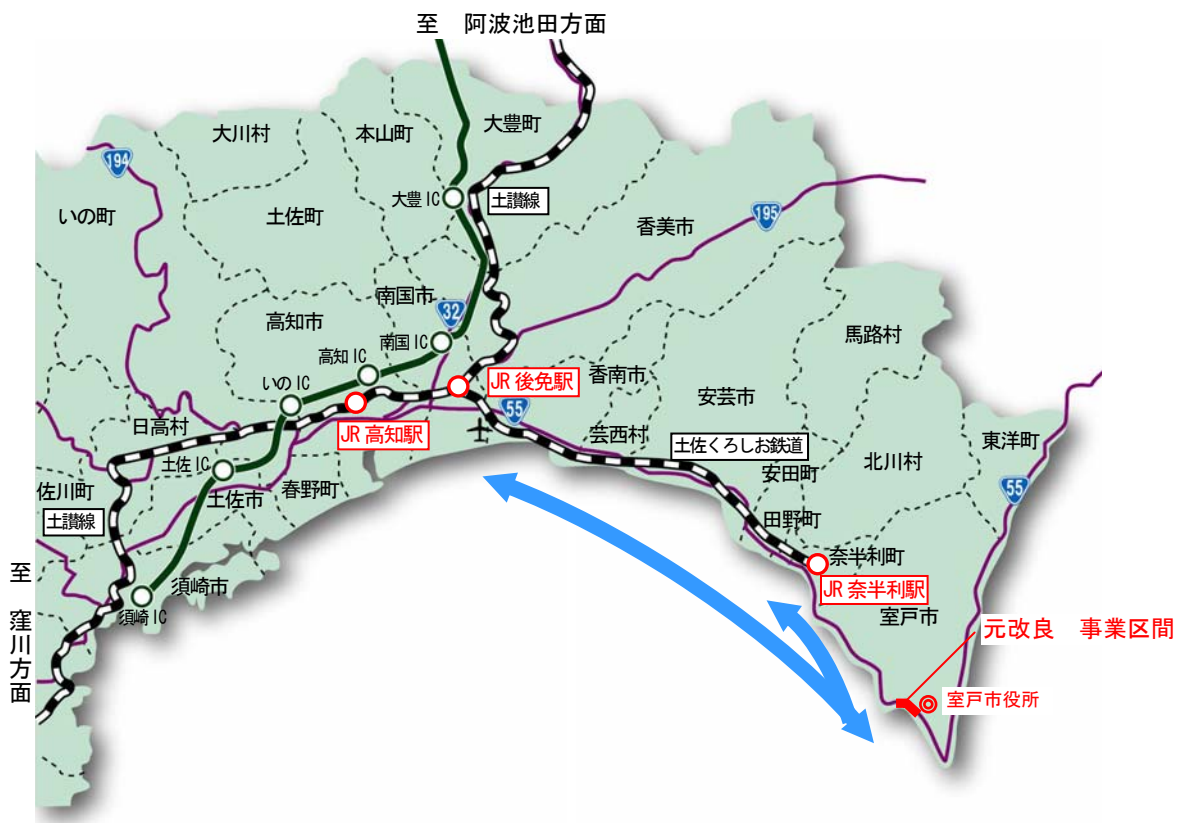
**元改良の整備により特急停車駅である JR 後免駅へのアクセスが向上した。
〔室戸市～後免駅:87分→86分(1分短縮)〕**

● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況

- ・ 鉄道駅がない室戸市から JR 後免駅までのアクセスは、主に一般国道 55 号を利用しており、元改良の整備により走行速度が改善され、特急停車駅へのアクセスが向上した。

▼ 後免駅の特急列車運行状況

JR 後免駅	阿波池田方面（上り）	16 本
	高知方面（下り）	17 本
	上下線 計	33 本



- ・ また、元改良の整備により室戸市から最も近い鉄道駅である奈半利駅までのアクセスも向上した。

▼ 奈半利駅の運行状況（平日）

() うち快速本数

高知行	11 本 (6 本)
後免行	5 本 (0 本)
安芸行	3 本 (0 本)
合計	19 本 (6 本)

【奈半利駅 駅前広場】



**元改良の整備により第二種空港である高知龍馬空港へのアクセスが向上した。
〔室戸市～高知龍馬空港:82分→81分(1分短縮)〕**

● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況

・一般国道 55 号元改良の整備により、高知空港へのアクセス性が向上し、より定時性・確実性が求められる空港の機能を交通基盤面から支援している。

〔高知龍馬空港の概要〕

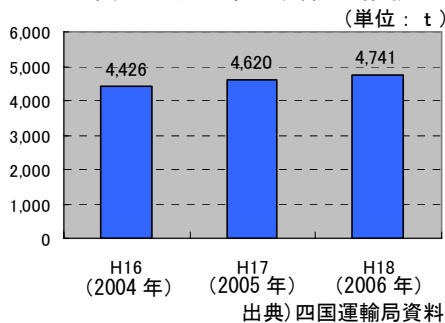
- ・第二種空港である高知龍馬空港は、高知県の空の玄関口であり、政治・経済の中心都市である高知市の東方約 20 km の南国市に位置し、平成 16 年（2004 年）2 月に 2,500m 滑走路の供用を開始した。
- ・高知龍馬空港は、国内 6 路線、26 便の定期便が運航している。（利用者数は年間約 147 万人、一日平均約 4,000 人〔うち室戸市約 30 人※〕）※資料/「H15 年度 航空旅客動態調査」
- ・また、航空貨物は、近年増加傾向である。

▼ 高知空港の航空便（H19.6）〔2007 年〕

便名	便数 (往復/日)	備考
東京便	8	
大阪便	12	伊丹、関西
名古屋便	2	
福岡便	3	
沖縄便	1	月、木、土
計	26	



▼ 高知空港の航空貨物の推移



▼ 高知龍馬空港



3.2. 活力—物流効率化の支援

**元改良の整備により重要港湾である高知港へのアクセスが向上した。
〔室戸市～高知港;103分→102分(1分短縮)〕**

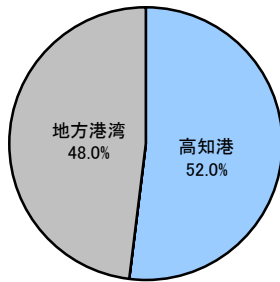
● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況

- ・一般国道 55 号元改良の整備により、高知港へのアクセス性が向上し、物流の効率化を交通基盤面から支援している。

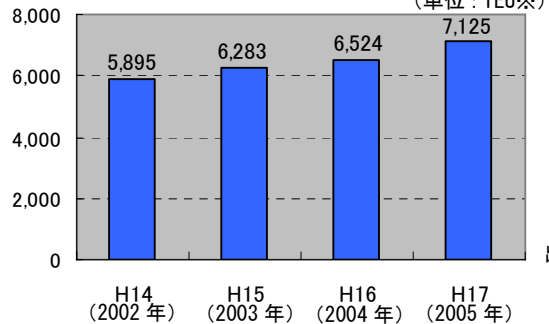
〔高知港の概要〕

- ・重要港湾である高知港は、土佐湾の中央部に位置し、古くから京阪神と南四国を結ぶ海上交通の要衝として機能しており、我が国の鉄鋼産業に不可欠な良質の鉱産資源(石灰石・蛇紋岩)の産地を背後に有し、その積出基地となっている。また、高知県の基幹産業である園芸農作物の多くは、フェリーを利用して、首都圏及び京阪神へ供給されており、取扱い貨物量は県下の約 5 割を担っている。
- ・高知新港（三里(みさと)地区)については、船舶の大型化等物流の効率化に対応するため、昭和 63 年（1988 年）に整備に着手し、平成 10 年（1998 年）3 月に一部供用を開始した。現在、3 万 D/W 級の大型貨物船による輸送が行われるとともに、国際定期コンテナ航路が 2 航路就航し、外貿コンテナ取扱量は着実に増加している。
- ・平成 7 年（1995 年）には輸入促進地域（FAZ）に指定され、高知新港周辺地域は、高知空港、四国横断自動車道等と連携した国際的な交易・交流拠点地域としての重要性が高まっている。

▼ 農水産品取扱貨物量（輸移出入）H18（2006 年）



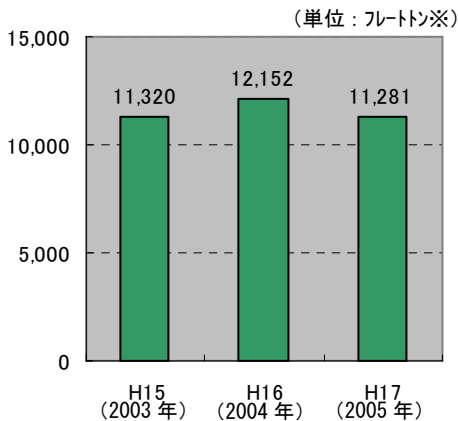
▼ 高知新港のコンテナ取扱量



出典) 高知県資料

※TEU (twenty-foot equivalent units) : 20 フィートコンテナ換算。1TEU は、20 フィートコンテナ 1 個分を示す。

▼ 農水産品取扱貨物量の推移（輸移出入）



※フレイト：港湾取扱量の単位。容積 1.113 m³ 又は重量 1,000 キロを 1 フレイトとし、容積が重量のどちらか大きい方をもって計算する。

高知県の港湾位置図



凡例
 ● 空港
 ● 重要港湾
 ● 避難港(地方港湾)
 ● 地方港湾

元改良の整備により農林水産業の拠点施設へのアクセスが向上した。

● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品等の流通の利便性の向上の状況

- ・室戸市は温暖多雨な気候条件に恵まれ、暖地性を生かした果樹や施設野菜の栽培が盛んであるほか、沿岸・近海漁業では高級魚である金目鯛が特産品となっている。
- ・高岡地区で平成 12 年度（2000 年）から取水が開始された海洋深層水は近年の健康食品ブームに伴い、全国的な注目を集めている。大手飲料メーカーの「ダイドードリンコ株式会社」などの企業が工場を構えるなど、多種多様な企業が進出しており、現在までに 116 の企業が深層水を利用した事業を行っている。これにより、**ゼロから 130 億円産業へ成長し、今もなお成長し続けている。**ここで製造された製品の多くは、**トラック輸送により一般国道 55 号**を利用し、**高知港からフェリーで、関西・関東方面へ輸送されている。**
- ・元改良の整備により、これらの地場産品を物流拠点施設や市場へ輸送する大型車の円滑な走行が確保された。

[深層水ナス（竜馬なす）]



[深層水入りニガリ米]



—凡例—

- 農業拠点 (JA)
- 水産業拠点



元改良により農水産品や海洋深層水などを搬送する大型車の円滑な走行が確保された。

[びわ]

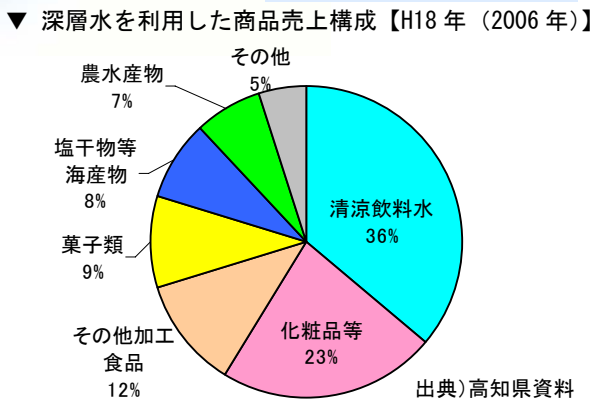
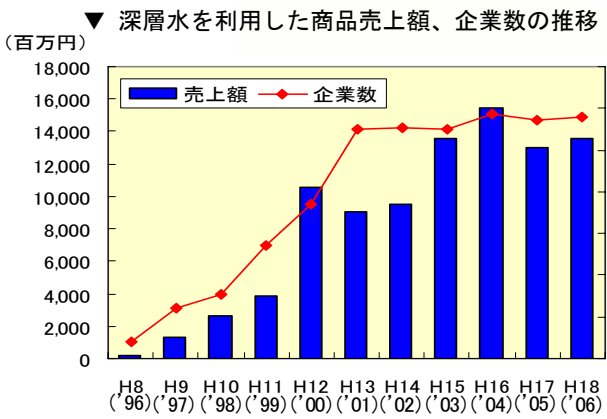


[金目鯛]



[海洋深層水]





～JA 土佐あき室戸支所へのヒアリング結果～

・元改良の整備によって、栽培に使用する海洋深層水の輸送時間が短縮され、事故の危険性もなくなった。

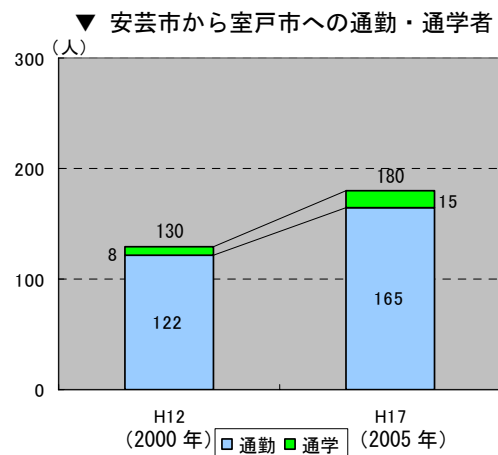
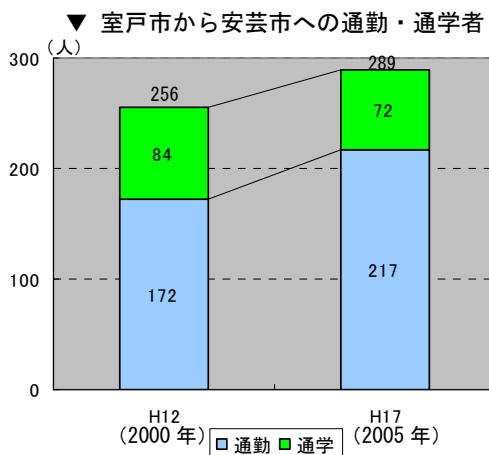
3.3. 活力—国土・地域ネットワークの構築

元改良の整備により安芸地方生活圏の中心都市「安芸市」へのアクセスが向上した。
〔室戸市～安芸市:48分→47分(1分短縮)〕

● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況

- 元改良の整備により、室戸市から安芸地方生活圏の中心都市である安芸市へのアクセスが向上した。

【安芸地方生活圏】



出典)国勢調査

3.4. 活力—個性ある地域の形成

室戸市の主要な観光レクリエーション諸施設へのアクセス性、利便性が向上した。

● 主要な観光地へのアクセス向上による効果

- ・室戸市には太平洋を一望できる雄大な空と海、四国八十八ヶ所の三つの霊場、吉良川の町並み保存地区など数多くの観光施設や観光資源が立地している。平成 18 年（2006 年）7 月には、室戸岬近くに海洋深層水を使った健康増進施設「室戸ディープシーワールド」がオープンしている。
- ・一般国道 55 号は元改良の整備により、これらの観光レクリエーション諸施設へのアクセス性及び周遊する観光交通の利便性が向上した。

【室戸市周辺における主要な観光・レクリエーション拠点施設の分布】



元改良の整備後においてもウミガメの産卵地である元海岸の環境を保全。

- 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特徴あるまちづくりに資する事業としての効果

- ・元改良の整備計画では、アカウミガメの産卵区域の保全及び周辺環境との共生を図るため、「元地区環境対策委員会」を立ち上げ、環境対策に関する調査・検討を行っている。

[元地区環境対策委員会]

第1回【平成11年（1999年）7月22日】

現況調査報告、環境保全対策提案

第2回【平成11年（1999年）9月24日】

道路計画検討・評価、工事内容検討

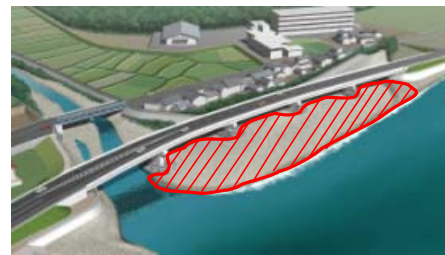
- ・元改良の工事においては、これらの結果を踏まえて以下のような環境対策を実施している。

① ウミガメ産卵区域の保全

- ・産卵区域を極力残すよう海浜部は橋梁形式とした。また、この橋梁（元大橋221m）は振動・騒音の少ないプレキャスト5径間連続桁を採用。



盛土構造での道路



海浜部を橋梁形式とした道路

② 工事時間帯の制限

- ・ウミガメの産卵時期について、工事の時間帯はウミガメの上陸に影響のない朝7時から午後3時までとした。

③ 砂質保全のための海側への立ち入り抑制

- ・ウミガメの産卵に重要な砂質保全のために、海浜地への立ち入りを抑制した。産卵に上陸したウミガメがブロック内に迷い込まないようにフェンスを設置。



ウミガメの保護のために設置したフェンス

④ 光の照射を抑えた道路照明

- アカウミガメが上陸するとき・子ガメが海に帰るときには、海浜部の暗さ・静かさが重要であるため、橋梁部では道路照明を壁高欄埋め込み形とし海浜部への光の照射を抑えた構造とした。



壁高欄に埋め込んだ照明の点灯試験

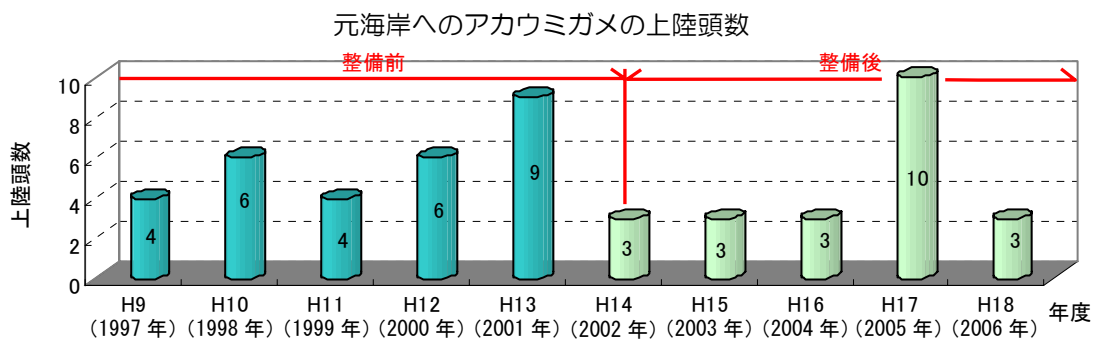
⑤ 海への光の照射を抑えた道路照明

- 出来上がったばかりの構造物は、コンクリート表面が白く海へ光を反射することから、海への光の反射を抑えるためコンクリート表面を粗く仕上げた。



橋脚の粗面仕上げ状況

- これらの環境対策により、元海岸へのアカウミガメの上陸回数は、元改良整備後【平成14年（2002年）】も変化はなく、整備前の産卵区域が保全されている状況である。



出典)室戸市元小学校資料

- 地元の元小学校では、元海岸に上陸したアカウミガメの採卵・孵化・放流活動を昭和40年（1965年）より教育の一環として行っている。



元小学校児童による子ガメの放流

⑥ 海浜植物、貴重植物への配慮

- ・貴重植物である「クマノギク」、「ウラシマソウ」は、生育状況を調査した上で、生態系保護のための移植を行った。
- ・また、海浜地には、海岸の保全及びウミガメ上陸でも重要な「ハマゴウ」などの海浜植物が群生しており、移植・保全を行った。



クマノギク



ウラシマソウ



海岸擁壁を覆っているハマゴウの群生

- ・クマノギクは、過年度移植地において生育が確認できた。また、周辺の林縁部においても多数生育している状況である。
- ・ウラシマソウは、過年度移植地において夏季調査【H19年（2007年）8月実施】では確認できなかったが、ウラシマソウが生育可能な環境は一部で保全されている状況である。（花の咲く春季に確認できる可能性がある）また、元改良沿線ではウラシマソウの生育が確認できた。



過年度移植地におけるクマノギクの生育状況



元改良沿線におけるウラシマソウの生育状況

- ・元改良工事において砂浜の保全に配慮したことにより、現在も「ハマゴウ」などの海浜植物が群生している。
- ・これらの海浜植物は、砂の飛散や流出を防ぐために重要であり、厚い砂浜の保全や砂の中の環境、特に温度を多様にすることでウミガメの卵のふ化に必要な環境が保たれている。



3.5. 暮らし—歩行者・自転車のための生活空間の形成

広幅員の自転車歩行者道が設置され、歩行者・自転車の安全で快適な通行空間が連続した。元改良区間の歩道設置率は、約 50%から 100%に向上。

- 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上の状況

・元改良の整備に伴う、自転車歩行者道（幅員 3.5m）の設置によって歩行者・自転車等の安全性が向上した。



【元改良整備前の旧国道における通学の様子】



【バイパスにおける通学の様子】



～室戸中学校（校長）へのヒアリング結果～

- ・元地区の生徒の大半は自転車で通学しており、バイパスに広い歩道が整備されたことで安全・安心である。
- ・また、旧国道の交通量は非常に少なく、安全になった。
- ・バイパスに広い歩道が整備されたことで、陸上部や野球部の練習でロードワークができるようになった。

3.6. 暮らし—安全で安心できる暮らしの確保

三次医療施設である高知医療センター、高知赤十字病院内の救命救急センターや、二次医療施設である室戸病院へのアクセスが向上した。

〔室戸市～高知医療センター;101分→100分(1分短縮)
室戸市～高知赤十字病院;111分→110分(1分短縮)〕

● 三次医療施設へのアクセス向上の状況

- ・三次医療施設である高知医療センター及び高知赤十字病院内の救命救急センターへのアクセスが向上した。(年間 107 件搬送 室戸消防署ヒアリング結果)
- ・元改良の整備により、室戸病院へのアクセスが向上し、二次医療施設へより早く安全に救急患者を搬送することが可能になった。(年間 305 件搬送 室戸消防署ヒアリング結果)



【室戸病院への搬送状況】



▼ 室戸消防署搬送実績【H18年(2006年)】

搬送先	件数	割合
室戸病院	305 件	35%
高知医療センター	93 件 (36 件)	11%
高知赤十字病院	14 件 (2 件)	2%
その他	451 件	52%
合計	863 件	100%

※ () 内は安芸で中継

～室戸消防署へのヒアリング結果～

- ・バイパス整備後は、室戸病院への搬送がスムーズになった。(室戸市の救急病院は、室戸病院のみ) 室戸病院への搬送件数は、年間約 300 件。
- ・元改良が供用する以前は、沿道で火事が発生した場合、全面通行止めが必要であった。

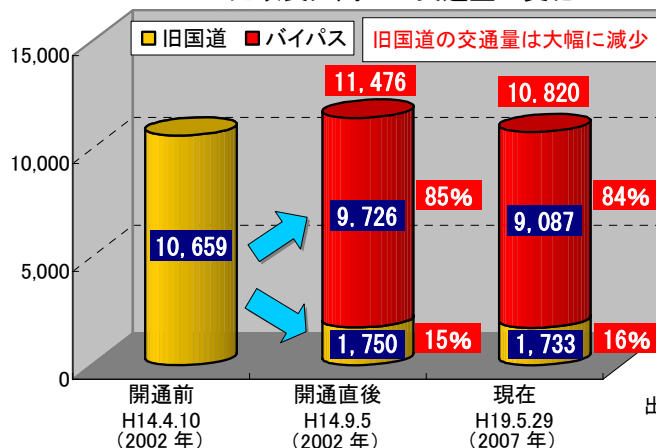
3.7. 安全—安全な生活環境の確保

通過交通がバイパスに転換し、現道の安全性が向上した。

●現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性の向上の状況

- ・元改良の供用に伴い通過交通（約 85%）がバイパスに移行。
- ・交通の大半がバイパスに移行したことにより旧国道は生活道路としての安全性が向上した。開通 5 年後の現在においても、その効果は持続している。

▼ 元改良区間の日交通量の変化



出典)土佐国道事務所調査結果

<バイパス整備前>



危険であった旧国道

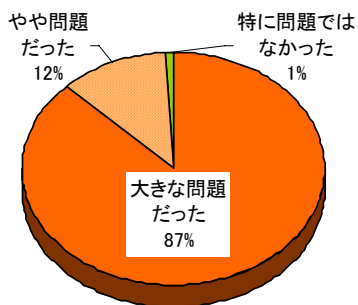
<バイパス整備後>



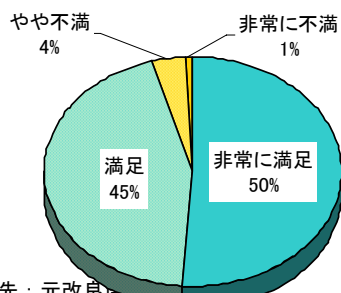
快適な通学路
生活道路となった旧国道

～元地区住民へのアンケート（※）結果～

“歩道が無いのに車が多くて危険だった。”と感じていたか？



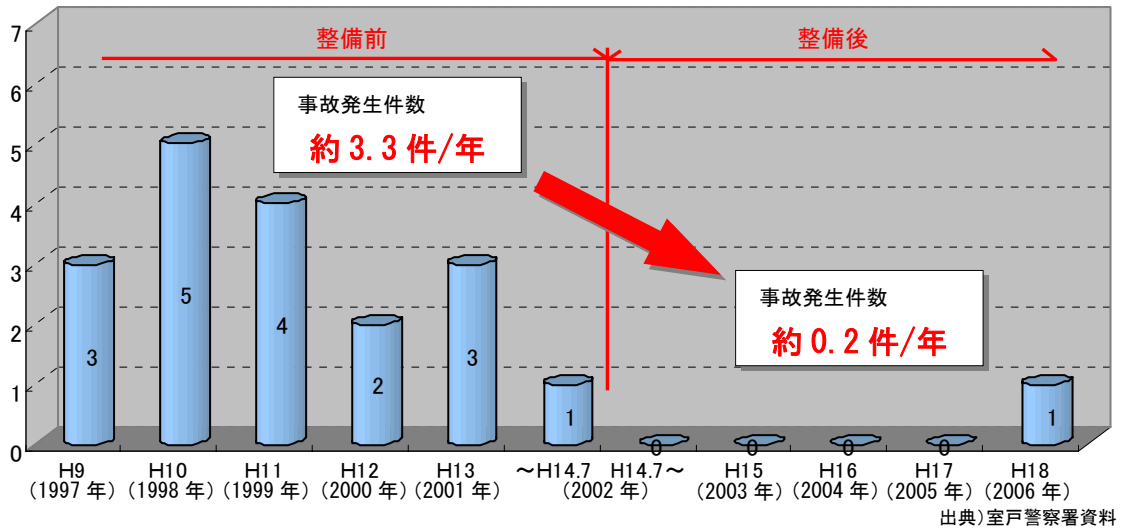
“旧国道の車が減ったため安全になった。”ことに満足しているか？



※配布先：元改良箇所
調査期間：平成 19 年（2007 年）5 月下旬
回収率：42%（回収数 141 票/配布数 334 票）

- 元改良が整備される前は、年平均約3.4件の死傷事故が発生していたが、整備後の旧国道では、約5年間で1件しか発生していない。

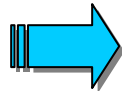
▼ 旧国道の死傷事故件数の推移



<バイパス整備前>



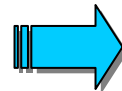
交通事故が多発していた旧国道



<バイパス整備後>



対向車線を走る大型車



～元小学校（校長）へのヒアリング結果～

- 旧国道は道幅が狭く、交通量が多かったため、児童が通学するのに非常に危険であった。
- 元改良が整備されて、学校では旧国道で通学するように指導している。現在の旧国道は、交通量も少なく、安全に通学できている。

3.8. 安全—災害への備え

一般国道 55 号は地震等の災害発生時に対応する「緊急輸送ネットワーク」の第 1 次緊急輸送路に指定されている。

■対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり

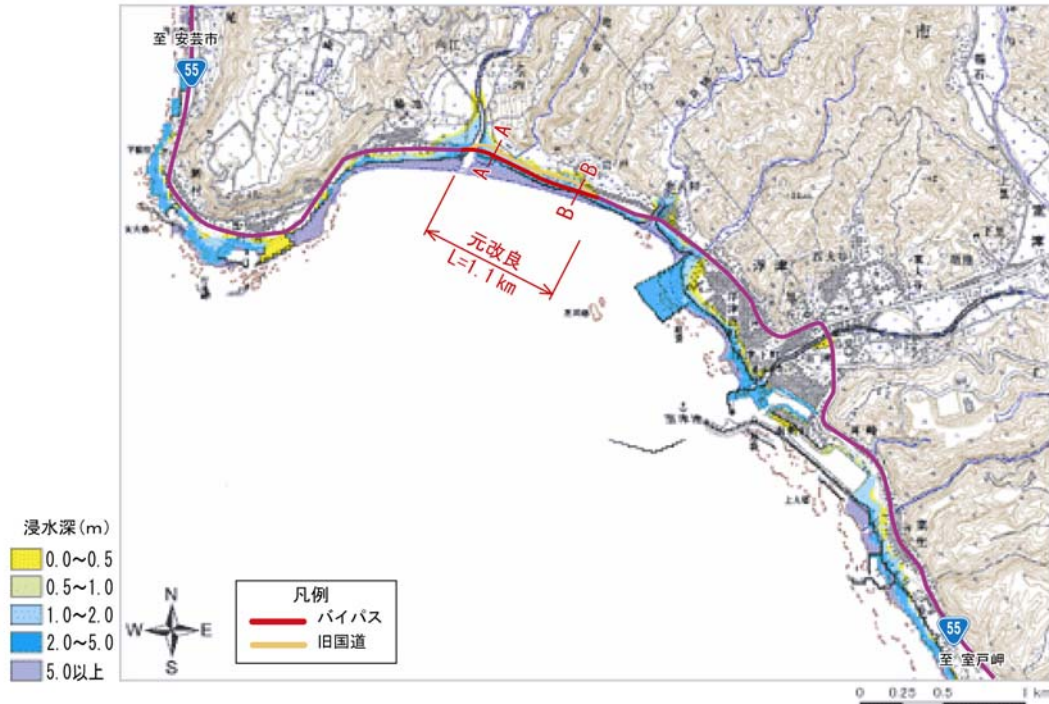
- ・「高知県緊急輸送道路ネットワーク」において、国道 55 号は第 1 次緊急輸送道路に指定されている。
- ・国道 55 号は、高知県東部地域において緊急輸送車両や援助物資の運搬車等の応急対策活動を支援する重要な路線である。

【高知県緊急輸送道路ネットワーク計画図】



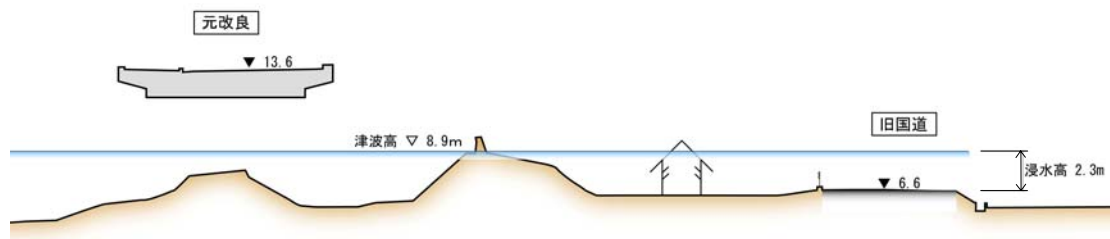
- ・今後 50 年以内に 80%以上の確立で発生するといわれている東南海・南海地震では、津波などの大きな被害が予測されている。
- ・旧国道区間は津波の浸水が予測されているが、元改良は津波の影響を受けない。震災時における国道 55 号の寸断が回避され、災害時にも緊急活動の支援道路として機能し、防災対策や危機管理の充実に寄与している。

▼ 津波浸水深図（防潮施設が機能した場合）

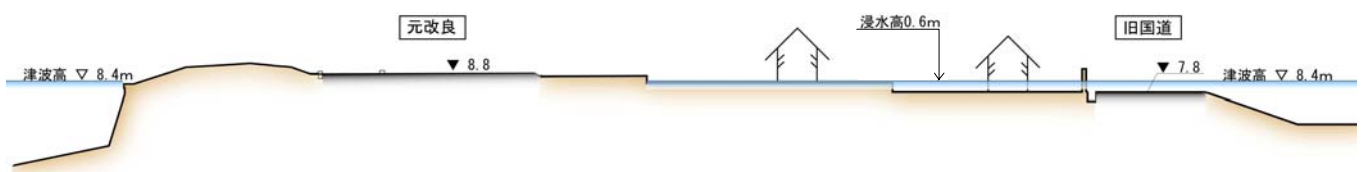


出典)高知県ホームページ

《元大橋付近の断面図 A-A》



《盛土区間の断面図 B-B》



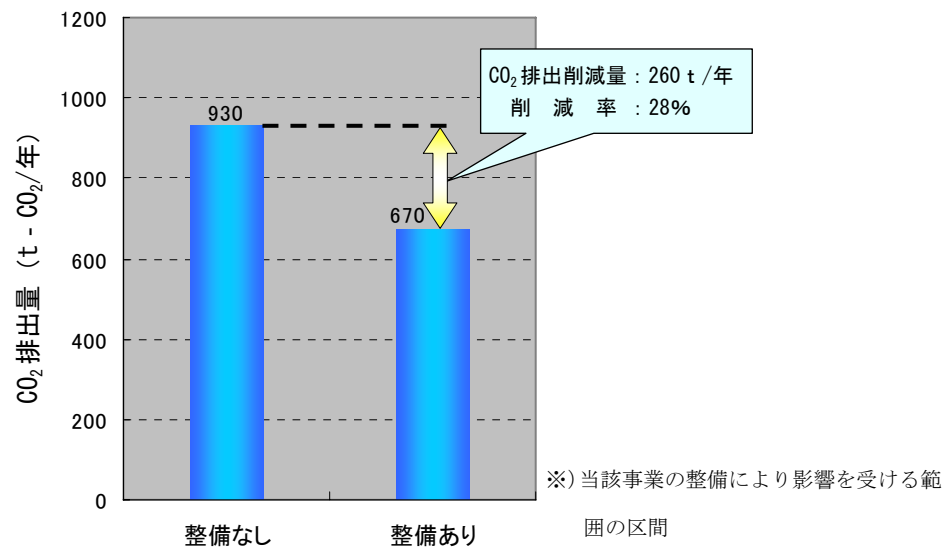
3.9. 環境—地球環境の保全

CO₂ 排出量を約 1/4 削減できる。

● 対象道路の整備により、削減される自動車からの CO₂ 排出量

- ・元改良の整備による交通の円滑化に伴い、1年あたりの CO₂ 排出量が 260 t-CO₂/年程度削減された。

—CO₂ 排出量—



森林 1ha が CO₂ を 1 年間に吸収する量・・・10.6 t/年

元改良整備による CO₂ 排出削減量・・・260 t/年

1 年間で満濃池の約 0.2 個分 (約 25ha) の森林が吸収する CO₂ の量に相当！！

(満濃池の面積 約 140ha)

※) 植林による CO₂ 吸収量は、10.6 t-CO₂/ha/年として試算 (出典:「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス (優良手法指針)、IPCC ; 気候変動に関する政府間パネル」。)

※) 満濃池の面積 : 約 1.4 km²

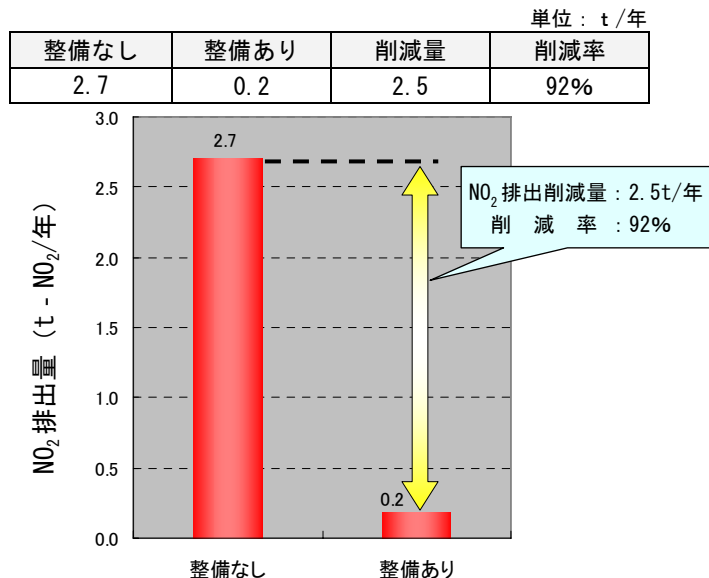
3.10. 環境—生活環境の改善・保全

NO₂ 排出量約 92%、SPM排出量約 92%を削減できる。

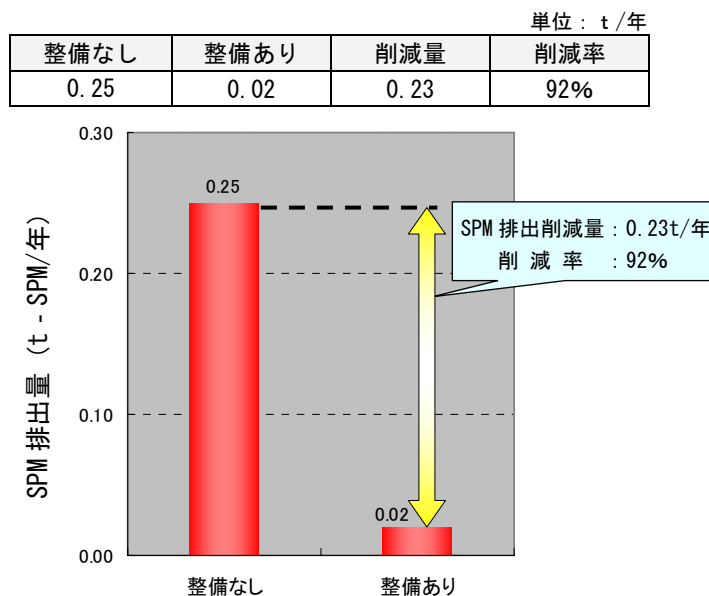
- 現道等における自動車からのNO₂排出削減率
- 現道等における自動車からのSPM排出削減率

・元改良の整備による交通の円滑化に伴い、現道部における自動車からの二酸化窒素等（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）が削減され、沿道住民の生活環境が向上している。

— NO₂ 排出量—



— SPM 排出量—



SPM の排出削減量 0.1 t ・ ・ ・ ・ 500ml のペットボトル約 1000 本に相当
元改良整備による SPM 排出削減量 ・ ・ ・ ・ 0.23 t /年
1 年間で 500ml ペットボトル約 2,300 本に相当する量を削減！！

※) 当該事業の影響が最も大きい区間（旧国道区間）

通過交通及び大型車の大半がバイパスに転換し、元地区の沿道環境が改善した。

● その他、環境や景観上の効果

・元改良が整備される前は、大型車や夜間の自動車交通が多く、沿道住民にとって騒音が大きな問題となっていたが、元改良の整備に伴い通過交通の大半が移行したため、昼間で8～10dB、夜間で15～16dBの低減がみられ、元地区の沿道環境が大幅に改善された。開通5年後の現在においても、その効果は持続している。

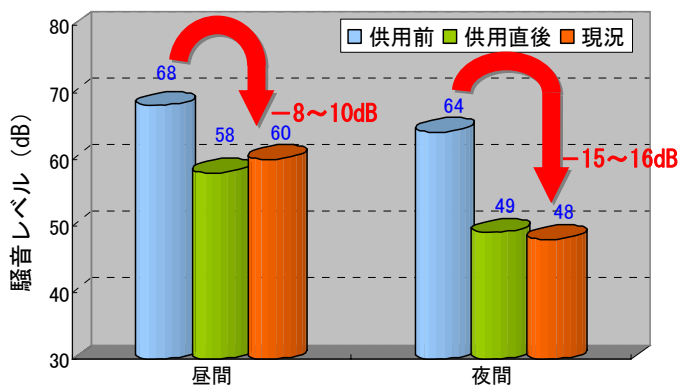
▼ 元改良整備後の現道（室戸病院前）



▼ 騒音レベルの代表例

騒音レベル (dB)	聞こえる音の例	
	人為的な音	自然の音
70	電話のベル かなり大きな声	蛙の合唱 せみしぐれ
60	ホテルのロビー 普通の声	潮騒 夕立
50	静かな事務所 小さい声	木々のざわめき 小川のせせらぎ
40	図書館 ささやき声	しとしと降る雨

▼ 旧国道沿道の道路交通騒音の変化



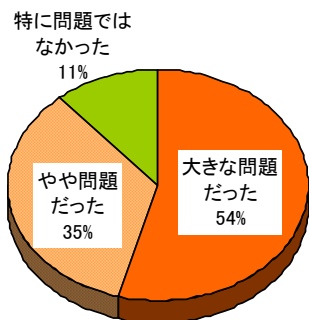
【調査概要】

- ・調査日 供用前：平成14年(2002年)4月10日(水)
供用直後：平成14年(2002年)9月5日(木)
現況：平成19年(2007年)5月29日(火)
- ・調査地点 旧道 室戸病院前(室戸市元甲435-6)
- ・調査時間帯 昼間：6:00～22:00の観測値の平均
夜間：22:00～翌6:00の観測値の平均

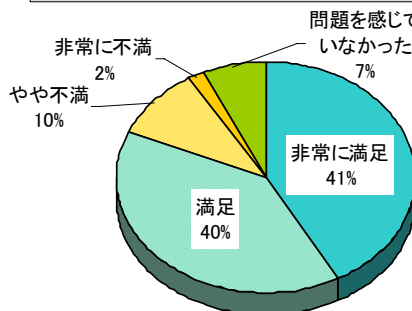
出典)土佐国道事務所調査結果

～元地区住民へのアンケート(※)結果～

“車が多く騒音がうるさかった”と感じていたか？



“旧国道の沿道環境(騒音)が改善した”ことに満足しているか？



※配布先：元改良周辺の全世帯
調査期間：平成19年(2007年)5月下旬
回収率：42% (回収数141票/配布数334票)

～室戸病院へのヒアリング結果～

- ・以前は大型車や夜間の車の通行が多く、病院(病床数50)が旧国道に面しているため騒音等が問題であった。
- ・車の通行量が減り、特に夜間は騒音・振動が少なくなった。

4. 費用便益分析

路線名	事業名	延長	事業種別	現拵・BPの別
一般国道55号	元改良	L= 1.1 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,700	2	四国地方整備局

①費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年	平成19年		
単純合計	26 億円	12 億円	38 億円
基準年における 現在価値(C)	33 億円	7 億円	40 億円

②便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成19年			
供用年	平成15年			
初年便益	2 億円	0 億円	0 億円	2 億円
基準年における 現在価値(B)	55 億円	2 億円	0 億円	58 億円

③結果

費用便益比(B/C)	1.5
------------	-----

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④経済的純現在価値(EMPV)

純便益(B)	総費用(C)	ENPV(B-C)
58 億円	40 億円	18 億円

④経済的純現在価値(EMPV)

EIRR(B=Cとなる割引率)
11.0%

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

5. 新聞記事

【元海岸道路開通関連】

2002年（平成14年）6月22日 高知新聞

元海岸道路 来月13日開通

室戸市の国道55号

国道55号の改良事業として国土交通省土佐国道工事事務所が進めている室戸市元の「元海岸道路」（一・一キロ）が、七月十三日に開通する。岩戸地区を通る現国道は道幅が二・五メートルと狭く、歩道もないことから、車、人共に往来に苦慮していた。同事務所

難所にバイパス

が、現国道から三十メートルほど海側にバイパスを通す計画を十一年度に事業化。十一年度に着工した。

新しくできる元海岸道路は、片側一車線（幅三・二五メートル）の二車線で、独立型の歩道（幅三・五メートル）を設けている。設計速度は五十キロ。

また、アカウミガメの産卵地として知られる元海岸保全

にも配慮。砂浜面積の減少を最小限に抑えるため、道路の盛り土部分を減らして橋りょう部分を増やした。騒音や振動の少ない工法を採用したほか、産卵してきた海亀を刺激しないよう、夜間照明が海側に漏れない工夫が施されている。

一般の通行は十三日午後四時から。これに先立ち午後一時から式典が開催され、記念行事として地元保育園児の鳴子踊りやもち投げなどが行われる。

室戸市の元海岸道路開通

海亀に配慮し照明工夫



元保育園児の先導で地域住民らが通り初めした（室戸市の元海岸道路）

地元園児ら通り初め

国道55号の改良事業として国土交通省土佐国道工事事務所が進めていた室戸市の「元海岸道路」（全長1・1キロ）が十三日開通。記念式典などが行われ、地域住民や工事関係者らが、室戸岬を一望できる新しい道路の完成を祝った。

同市元の岩戸地区の旧国道55号は道幅（幅二・五メートル）が狭い上、歩道もないことから、歩行者や自転車乗りのみならず、ドライバーにとっても危険な難所になっていた。このため、同事務所が旧国道から三十メートルほど海側

にバイパスを計画。十一年度に着工していた。完成した元海岸道路は片側一車線（幅三・二メートル）の二車線で、海側に独立型の歩道（幅三・五メートル）も設けられている。また、道路が通る元海岸がアカウミカメの産卵

地になっていることから、産卵してきた海亀を刺激しないよう、照明が海側に漏れない工夫を施した。元海岸保全のため、道路の盛り土部分を減らして橋りょう部分を増加。砂浜の面積の減少を最小限に抑えた。

この日は、式典やテープカットで開通を祝い、近くの元保育園児の鼓笛隊や囃子踊りでかわいらしく先導し、大勢の住民らを通り初め。元小学校児童の自筆で橋りょう名が記されている「元大橋」の親柱では、同校児童のデザインを基に作製した海亀の彫刻の除幕式も行われた。盛大にもち投げも行われ、同日午後四時から一般車両の通行が始まった。

植栽ポランテアを募集

奈半利国道出張所長 宮本 馨さん

土佐国道工事務所は、室戸市元海岸道路の植栽ポランテアを募集している。二十四日、午前九時から正午まで実施し、雨天決行。同事務所奈半利国道出張所長の宮本馨さんに話を聞いた。



―室戸市元地区の国道55号が変わりますね。



新しく生まれ変わる 室戸市元の海岸道路

「道幅が狭く歩道もない状況で大変危険でした。約一・一キロの区間が道幅の広い『室戸市元海岸道路』に

生まれ変わります。国体開催前の夏ごろを目指して現在工事を進めています。―
―植栽ポランテアを募集しているのですが。―
「夏の開通時には、緑あふれる道路にしたいと考えて、両脇に木や花を植えることにしました。ハマユウなど約二千本を植栽するポランテアを募集しています」

―参加資格を教えてください。―
「特に年齢制限などはありません。当日、室戸市元の中野自動車前に集まっていたければ結構です。軍手やタオルなどは持参してください。参加無料ですのでたくさんの方をお待ちしています」
問い合わせは電話0887・388・4414へ。

新道の美化目指し

室戸市で250人植栽

新しくできる道を美しくしようと室戸市元の国道55号改良工事現場で二十四日、市民ら約二百五十人が植栽ポランテア活動をしました。国土交通省土佐国道工

事務所が整備を進めている「元海岸道路」は、道幅の狭い現国道を回る形で海沿いに建設中。総延長一・一キロで、片側一車線の二車線道路。高知国体までの完成を目指している。この日は、園芸研究家の武井道夫さんの指導

で、市民や同事務所職員がシャリンバイやアロエ、ハマボウなど室戸周辺の在来種八種類、約三千株を植えていった。特有の強風に耐えられるよう、添え木をしたり根元に土を盛るなどの工夫を凝らしながら心地よい汗を流していた。

【元海岸道路の完成記念にタイムカプセル】

2002年（平成14年）7月9日 高知新聞



元海岸道路に
タイムカプセル

室戸市の元小児童

国道55号の改良事業として十三日に開通する室戸市元の元海岸道路（一・一キロ）の完成を記念して八日、元小学校児童が同道路の元大橋欄干にタイムカプセルを欄干に収める児童（室戸市元）

タイムカプセルを埋設した。

元海岸道路は、道幅が狭く交通の難所となっていた国道55号の海側に造られたバイパス。アカウミガメの産卵に配慮した構造を取り入れて設計されている。

この日は、三、四年生二十七人が、感想文や自分の写真などをステンレス製の箱に入れた。「今度開ける時がとっても楽しみです」と児童。タイムカプセルは橋の起点にある壁高欄と呼ばれる欄干部分に収められた。四年生が成人を迎える十年後に開けるようにしている。

【環境に配慮した元海岸道路に市民の声】

2002年（平成14年）7月17日 高知新聞

＜声のひろば＞

慮された点がよくわかりました。

従来の道路とバイパスのイラストが描かれていました。狭い国道や住宅の合間を縫って走っていたため、交通事故の危険性が高かったが、バイパスを造ることで、自転車や歩行者が安心して通行できるようになることが一目でわかりました。

ウミガメが産卵する時間帯を避けて工事を行ったこと、産卵や子ガメに配慮して道路照明の光が砂浜に届かないように工夫したこと、橋りょうにして砂浜を残したことなど、自然を守るためにいろいろ工夫されているようです。

建設工事は無駄とか、自然環境破壊や財政赤字の元凶であるかのような報道が目につきます。一部にはそのような事があるのかもしれない。しかし多くは、生活の安全性や利便性の確保と自然との共生を考えて行われていると思います。

環境に配慮した元海岸道路のよう、工事の目的や工夫した点を分かりやすく説明していただくと、建設工事に対する誤解が解消されるように思います。

【石城（いししろ）和恵 1120歳・学生、高知市介良21000637】

ごみ捨てないでね！

国土交通省土佐国道事務所 務所奈半利国道出張所に提案
と室戸市などは二十八日、同
市元の国道55号沿いの植樹帯
に地元の園児がデザインした
「ごみ捨て防止啓発看板」を
設置した。

園児の似顔絵 看板に

室戸市の
国道沿い

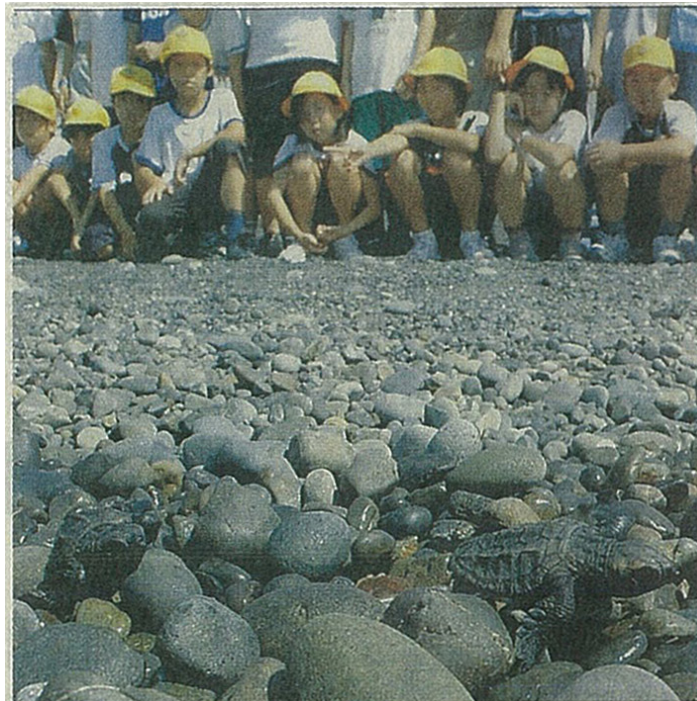
や植樹帯などには、たはこの
吸い殻や空き缶、おむつ、布
団などのごみが日常的に捨て
られている。そこで、道路の
清掃や花壇の手入れを行って
いる地元ボランティアが昨年
八月、啓発看板の設置を同事



ごみ捨て防止の啓発看板を設置する園児ら（室戸市元）

【ウミガメ放流】

2007年（平成19年）9月8日 朝日新聞



大きくなって戻っておいで

松山の児童 室戸でウミガメ放流

アカウミガメの産卵地で知られる室戸市の元海岸で7日、松山市立さくら小学校の5年生児童147人が、ウミガメの放流を体験した＝写真。

この日放流されたのは7月に保護した卵からかえった64匹。海岸近くの国立室戸青少年自然の家で合宿研修中のさくら小の児童らは、体長4～5センチに成長した子ガメを代わる代わる手のひらにのせて大喜び。波打ち際に行き一斉に放した。

「頑張って」の児童の声援を受けながら、子ガメは海岸の石ころを乗り越え海へ帰っていった。同小の村上宝さん(10)は、「初めてウミガメを見ました。ちっちゃくて可愛かった。大きくなったら卵を産みにまたここに帰って来ると聞いてもっとびっくりしました」と喜んでいった。