

道路21 国道11号の一次改築(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛1	建設省四国地方建設局松山工事事務所編「松山工事四十年史」(四国建設弘済会、1985年)、307頁	桜三里改良工事 一次改築前の桜三里(周桑郡丹原町湯谷口～温泉郡川内町一ヶ谷)は、標高約310mの桧皮(ひわだ)峠を越える延長14.4km、幅員約4.0mで、100か所以上のカーブがあり、大型車同士の離合はできず、ドライバー泣かせの難所であった。当地は、昭和32年度より工事着手し、河之内隧道等、中央構造線に位置した難工事を克服し、昭和38年度全線開通した。 開通に伴い、延長で約2km短くなるとともに、所要時間も20分程度短縮され、快適なコースに生まれ変わった。
愛媛17	愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史地誌Ⅱ(東予東部)」(愛媛県、1988年)、110頁	国道一―号 (中略)同二九年から始まった一次改築では、まず川上の宿場町を避け明治期の道を離れ、峠部分は根引峠の下に河之内隧道(三七五m、三七年一―月完成)を通し、土谷まで直進している。また、落手隧道(一〇七・五m、三七年完成)を通し、田桑まで容易に達することができることになり現在に至っている。この改築工事により、標高約三一〇mの桧皮峠を越える延長一四・四km、幅員約四mで、一〇〇か所以上のカーブのあった旧桜三里は、延長で約二km短くなるとともに、所要時間(川内町一ヶ谷―丹原町湯谷口)も二〇分程度短縮された。
愛媛58	重信町誌編纂委員会編「重信町誌」(重信町、1988年)、857-858頁	国道一―号線 (中略)昭和三四年五月には本町内の国道改修舗装工事はすべて完成した。川上以東は旧道を廃して新たに道路をつけ、特に則之内から根引峠を経て土谷に達する新路線は難工事であったが、昭和三七年一―月に河之内トンネル(三七五メートル)が開通した。 かくして、徳島・高松・松山を結ぶ国道一―号線は、四国重要幹線として近代的様相を整え、交通運輸の大動脈の役割を果たすようになったのである。
愛媛59	重信町誌編纂委員会編「重信町誌」(重信町、1975年)、607頁	国道一―号線 (中略)三四年五月には、本町内の国道改修舗装工事はすべて完成した。川上以東は、旧道を廃して新たに道路をつけ、特に則之内から根引峠を経て土谷に達する新路線は難工事であったが、昭和三七年一―月に河之内トンネル、三七五メートルが竣工した。 かくして徳島・高松・松山を結ぶ国道一―号線は、四国重要幹線として近代的様相を整え、交通運輸の大動脈の役割りを果たすようになったのである。

道路21 国道11号の一次改築(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛61	川内町編「続 川内町誌」(川内町、1968年)、109頁	<p>国道一―号線の改修 (中略) こうして工事は進捗して昭和三十七年十一月一日、河之内トンネル現場で川内地内の国道改良竣工式をあげた。これによって一ヶ谷・落出間の新旧国道を取出してみても、次のような距離の短縮と時間のスピードアップができることになって、年来の希望が達せられたのである。</p> <p>一ヶ谷～落出間の新旧比較 (延長) (巾員) (屈曲半径) (所要時間)</p> <p>旧国道 八、二五〇米 四米 七米 二五分 新国道 六、五三八米 七・五米 八〇米 一〇分</p> <p>その後昭和三十九年三月三十一日、永野の工事事務所も廃止せられ、国道十一号線は全線にわたって完了し、待望の四国重要幹線として交通運輸の大動脈となり、わが川内町も町の中央を貫通するこの国道をもつことによって松山中央都市圏構成の重要な地域的使命を高めたのである。</p>
愛媛62	川内町新誌編纂委員会編「川内町新誌」(川内町、1992年)、950頁	<p>国道一―号線の改修 (中略)桜三里は標高三一〇メートルの桧皮峠を越える延長一四・四キロメートル、幅員約四・〇メートル、一〇〇か所以上のカーブがあり、大型車同士の離合はできず、ドライバー泣かせの難所であった。そのため、一ヶ谷から根引峠を経て、土谷へ出る新しい国道の建設に着手し、その第一期工事の起工式が昭和三二年一月に行われた。</p> <p>工事は(中略)河之内隧道等、中央構造線に位置した難工事を克服し、昭和三八年に全線開通した。この区間新旧を比較してみると、旧国道八・二五キロメートル、二五分間の走行が、新国道六・五三八キロメートル、一〇分間の走行になり、距離の短縮と時間のスピードアップができることになったのである。</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)、753-754頁	<p>桜三里改良工事 一次改築前の桜三里(周桑郡丹原町湯谷口～温泉郡川内町一ヶ谷)は、標高約三一〇メートルの桧皮(ひわだ)峠を越える延長一四・四キロメートル、幅員約四メートル、一〇〇か所以上の曲線がある難所で、大型車の離合ができずトラブルの絶えないドライバー泣かせの街道であったが、三十二年度から直轄工事に着手、河之内トンネルなど中央構造線に位置した難工事を克服して三十八年度に全線開通した。開通によって延長で約二キロメートルが短縮され、所要時間も二〇分程度短縮されて快適なコースに生まれ変わった。</p>