

道路23 国道56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2	建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」(建設省四国地方建設局大洲工事事務所、1994年)、184頁、188頁	<p>①法華津地区改良工事 愛媛県北宇和郡吉田町と東宇和郡宇和町間の旧国道は、吉田町の標高60mの地点から、両町界となっている法華津峠(標高436m)に上がり、宇和町の標高230mに下る道路で、この間の延長約11.0kmはいくつかのヘアピンカーブを含む小屈曲の連続で見通しが悪く、勾配も急で、幅員4.2mの悪路であった。 法華津地区改良工事は、この間を法華津トンネル(延長1.320m)他9ヶ所のトンネル(延長2.5km)を含む一次改築工事であり、計画延長は5.9kmとなり旧道と比較して4.8km短縮された。</p> <p>②鳥坂地区改良工事 鳥坂地区は、標高260mの宇和町東多田から標高446mの鳥坂峠を越え、標高20mの大洲市野佐来に至る現道延長15kmの区間であった。本区間は、いくつかのヘアピンカーブを含む小屈曲の連続で見通しが極めて悪く、勾配も急で、さらには現道沿いに約900mにわたる大地すべり地帯があり、昭和18年20年と2回にわたり現道は数多く崩壊した。 このため本格的な改良を行う事とし、昭和43年度より事業着手し昭和45年度完了した。本工事により現道延長15kmが6.8km(2カ所の登坂車線をふくむ)になり、走行時間は1/4に短縮された。</p>
愛媛16	愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史地誌Ⅰ(総論)」(愛媛県、1983年)、603-604頁	<p>国道五六号線 国道五六号線の改築は、南予地域が山が多く地形が複雑であるため難工事であったが、三八年から工事が着手され、内海・法華津・鳥坂・犬寄などの多くのトンネルが開通して、四六年度に一次改築を完了した。これによって、ハントラックしか通行できなかったものが、一ントラックが通行できるようになり、物資の輸送が飛躍的に改善された。</p>
愛媛19	愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史地誌Ⅱ(中予)」(愛媛県、1984年)、773-774頁	<p>国道五六号 (中略)国道五六号の本格的改築工事は三八年の一次改築からであり、同年には大洲市若宮他で施工された。一次改築によって内海トンネル(四三～四五年度)、法華津峠(四一～四五年度)、鳥坂峠(四二～四五年度)及び犬寄峠(四二～四五年度)などの難所を解消することに成功し、この結果交通量も大幅に増加していった。</p>
愛媛20	愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史地誌Ⅱ(南予)」(愛媛県、1985年)、606-607頁	<p>国道五六号 (中略) 明治三四年(一九〇一)に完成した法華津峠越えの旧道は、吉田町立間(標高六〇m)から法華津峠(標高四六三m)を越えて宇和町伊賀上(標高二三〇m)に至る延長一一kmの急坂であった。この区間の改良にはトンネルによる新道建設が最も効果的であると考えられ、約四kmの間に法華津トンネルほか大小一〇本、総延長二五四三mのトンネルが掘削された。これにより新国道の延長は五・七kmに改良され、自動車の走行時間は約四分の一に短縮された。</p>

道路23 国道56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77	中山町誌編纂委員会編「中山町誌」(中山町、1996年)、440-441頁、739-740頁	<p>国道五六号 (中略)</p> <p>一般国道五六号は、四国西南部を結ぶ唯一の幹線道路であるが、特に伊予郡中山町から伊予市間は勾配、線形とも悪く、交通の難所となっていた。また犬寄峠附近六キロメートルの区間は全幅員四メートル程度で半径三〇メートル以下の急カーブ箇所が数多くある。縦断勾配についてみると、五%以上の区間が四キロメートル程度あり、最急勾配は六%となっていた。</p> <p>(中略)</p> <p>かくして昭和四二年度から四五年度にかけて、犬寄峠などの難所を解消、昭和四六年度に一次改築を改良するに至った。</p> <p>国道五六号線 (中略)</p> <p>この一級国道五六号線は、四国西南部を結ぶ幹線道路として車輛の通行量が多いが、幅員は四メートル程度と狭く急カーブも多い悪路であった。特に犬寄峠から伊予市に至る区間は、通称「犬寄ゼンマイ」といわれるゼンマイのような急カーブと急勾配の連続で運転手泣かせといわれた。</p> <p>(中略)</p> <p>伊予市ー中山町間の改修工事は、昭和四二年犬寄トンネル工事から着工され、幾多の難工事を経て昭和四六年度、第一次改修工事は完成した。</p> <p>この改修工事によって、全線二車線化され、従来からの犬寄峠越えの嶮路は、犬寄大橋の架橋と犬寄トンネルの貫通によって大幅に改良され距離も非常に短縮された。また旧国道は泉町一丁目から市街地に入り、泉町四丁目から中山橋・豊岡を通り落合橋から藤野に至るものであったが、この改修工事によって、泉町一丁目から中山川沿いに藤野に至る間の道路が新設され改良が図られた。</p> <p>この改修工事完成によって、従来松山市まで一時間二〇～三〇分を要していたものが四〇分程度に短縮されることとなり、地域社会の各分野に影響を与えることになった。</p>
愛媛79	内子町誌編纂委員会編「新編 内子町誌」(内子町、1995年)、649頁	<p>国道五六号線 (中略)</p> <p>国道五六号線は昭和四五年(一九七〇)開通した。五六号線は内子町を南北に縦断し、県都松山への距離、時間を短縮し、南予を経て高知県へ、八幡浜を経て九州を結ぶ幹線道路である。三三号線、三七九号線と連結し、また、国道五六号線に連結する県道一五線(一一五・六キロメートル)があり交通量が極めて多い。おのずから商圈を拡大させる一方、通過都市化する要因ともなった。</p>
愛媛86	大洲市誌編纂会編「大洲市誌」(大洲市誌編纂会、1972年)、655頁	<p>国道五六号線 (中略)なお一九七〇年(昭和四五)に国道五六号線の鳥坂トンネルが開通し、大洲市と宇和町がトンネルで結ばれた。これで、標高四三〇メートルの鳥坂越えは、距離にして一五キロメートルあったものが六・八キロメートルに短縮され、走行時間もこれまでの四分の一となり、峠越しの苦勞が解消した。</p>

道路23 国道56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87	大洲市誌編纂会編「大洲市誌 下巻」(大洲市誌編纂会、1996年)、1355頁	<p>国道五六号線 (中略)なお一九七〇年(昭和四五)に国道五六号線の鳥坂トンネルが開通し、大洲市と宇和町がトンネルで結ばれた。これで、標高四三〇メートルの鳥坂越えは、距離にして一五キロメートルあったものが六・八キロメートルに短縮され、走行時間もこれまでの四分の一となり、峠越しの苦労が解消した。</p>
愛媛96	宇和町誌編纂委員会編「宇和町誌」(宇和町、1976年)、722頁	<p>国道五六号線 (中略)この間であって、昭和四十五年法華津隧道並びに鳥坂隧道が開通したことにより、宇和島及び大洲に至る時間が短縮せられ、諸車の通行は一段とその量を増加した。国道五六号線の完成なるや更に交通は激しさを加え大型車による交通も多くなり、また中四国連絡フェリーの運行によって、京阪神からの諸車も多く見られることとなり、往来する一日の諸車は数千台を数えるに至ったのである。</p>
愛媛110	吉田町誌編纂委員会編「吉田町誌 下巻」(吉田町教育委員会、1976年)、442-444頁	<p>国道五十六号線 (中略) 吉田町内においては、昭和三十八年度に着工された知永峠改良工事によって、国道改修の緒がつけられたが、高知～松山間をむすぶ海岸線のなかでも、最大の眼目とされたのは、法花津峠越えの道路改良工事であった。吉田町立間(標高六〇米)から法花津峠(標高四六三米)を越え、宇和町伊賀上(標高二三〇米)にいたる延長一・一キロの旧道は、いくつかのヘアピンカーブをふくむ小屈曲の連続で、見通しがきわめて悪く、勾配も急であり、現道の改良で構造令に適合する線形・勾配をとるのは不可能にちかく、本格的な改良をおこなうには、トンネルによるのがもっとも効果的であると考えられた。 (中略)本工事は、三ヶ年にして無事完了したが、これによって旧国道延長の一・一キロは五・七キロに改良され、走行時間は約四分の一に短縮された。 (中略) 昭四二・二・二七 吉田～宇和島間 供用開始 四五・四・一 法華津トンネル区間 供用開始 四七・三・一四 吉田町内区間 供用開始 と、ここに、宇和島～吉田～宇和区間の全線が開通をみたわけである。この国道改修工事によって、なつかしい数かずの風物が姿を消し、由緒ふかい三輪橋の名は吉田大橋と書きかえられたが、町民は、交通による大きな利便を獲得した。宇和島・宇和へ、いずれも十五分と、自動車・バスによる走行時間は大幅に短縮された。法花津トンネル掘削を夢みて狂気の沙汰とされた時代を考えると、それこそ一場の夢をみているような思いがする。</p>
愛媛116	宇和島市誌編纂委員会編「宇和島市誌 上巻」(宇和島市、2005年)、809頁	<p>国道五六号線 (中略) 最近、道路整備事業は急速な進展を示して、南予地域に明るい開発のよろこびを投げかけたのであるが、このうちの国道五六号線の建設事業は、永年にわたる関係町村および住民の要望と協力によってその目的を達成することのできた大事業であった。</p>

道路23 国道56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124	続・城辺町誌編集委員会編「続 城辺町誌」(城辺町、1983年)、163頁	<p>国道56号線 (中略)バイパス道路は、大体この旧道に沿って、昭和39年7月12日より、建設省の手で着工された。40年8月には蓮乗寺より垣内又峠を越える地点までの工事が進み、41年3月25日には、矢の町から蓮乗寺間と、垣内側の造成工事も完成したのである。</p> <p>城辺三さ路から垣内又峠を越し、岩水住吉橋までを結ぶ2,500mのコースで、これまでの4.5mの県道を7.5mに広げたのである。これによって、深浦回りの道路は県道そのままとなり、バイパス線が正式56号ルートとなった。今までの深浦回りよりも1,000m余りの距離短縮となり、交通緩和に役立つことができたのである。</p>
愛媛206	建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「南予一大洲工事事務所50周年記念誌一」(建設省四国地方建設局大洲工事事務所、1994年)、38頁	<p>国道56号 (中略)南予は、道路整備が遅れている四国のなかでも特に立ち遅れが目立つ陸の孤島であった。</p> <p>南予の主要幹線である国道56号の整備は昭和三十年代に愛媛県によって始められ、その後、昭和三十八年からは建設省の直轄事業となり、本格的な一次改築が進められた。</p> <p>南予はほとんどの道路が山間部にあるが、特に法華津峠、鳥坂峠は指折りの難所で、トンネルによってそれが解消された。このうち標高四三六メートルの法華津峠は、峠の南側が法華津湾に面した急な崖だが、昭和四十一年から四十五年にかけて法華津トンネル(一三二〇メートル)の工事を行い、十一キロの旧国道を五・九キロに短縮した。</p> <p>また、昭和四十三年から四十六年にかけては内海トンネルをつくり、リアス式海岸に沿って走っていた道路は大幅に短縮された。こうして一般国道56号の一次改築は九年の歳月をかけて昭和四十六年に完了し、南予にようやく自動車交通の夜明けが訪れた。</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)、793-794頁	<p>法華津峠改良工事 (中略)</p> <p>本工事は、道路構造令第三種三級、幅員六・〇メートル(全幅八・〇メートル)全延長五六六〇メートル(うちトンネル延長は法華津トンネル一三二〇メートルを含む一〇本で計二四五三メートル)工期、四十二年十二月～四十五年三月、工事費一五億五〇〇〇万円をもって完成した。</p> <p>(中略)</p> <p>本工事の完成により、約一キロメートルに及ぶ旧国道から五・九キロメートルに短縮され、走行時間は四分の一の一〇分間で快適なドライブが楽しめるようになり、幹線道路として重要な役割を果たしている。</p>

道路23 国道56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
四国8	土木学会四国支部編「四国に豊かさと潤いをもたらした土木事業」(四国建設弘済会、1995年)、39頁	<p>法華津トンネル 愛媛県北宇和郡吉田町と東宇和郡宇和町を結ぶ当時の一般国道五六号は、吉田町の標高六〇メートルの地点から法華津峠の標高四三六メートルまで上り、さらに宇和町の標高二三〇メートルまで下る国道であった。この間の延長はいくつかのヘアピンカーブを含む小屈曲の連続で、見通しが悪く勾配も急な約一キロメートルであり、またこの幅員は四メートル程度であった。これを、延長一、三二〇メートルの法華津トンネルと他の九カ所のトンネルで延長五、六六〇メートル、幅員八メートルに改良した。この工事は昭和四二年一二月に着手し、昭和四五年三月に完成している。(中略) 当時(昭和四〇年)の交通量は一、四〇〇台/日であったが、完成後二五年近く経た現在では一二、七〇〇台/日の交通量があり、愛媛県南予地方と県都松山市とを結ぶただ一つしかない幹線道路の、まさに地域に密着したトンネルである。</p>