

道路36 国道56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5	高知工事事務所編「高知工事事務所四十年史」(建設弘済会、1987年)、663-665頁	<p>国道56号須崎・安和地区改良</p> <p>須崎・安和改良工事は、一般国道56号のうちでも有数の難所で須崎市角谷から安和間に施工された延長2.8kmの線形改良工事である。リアス式海岸に沿った旧道は、こう配急峻にして屈曲多く、道路巾員3.5~4.0mと狭少で、その法面は落石の危険をはらみ、断崖絶壁は海に達するなどドライバーにとっては鬼門の場所といわれる程の酷道であった。</p> <p>(中略)改良工事は昭和42年9月に完了、昭和42年11月に供用した。工事の完成により旧道とは延長にして1.7km、走行時間は12分短縮され、本地区の交通難所は一挙に解決した。</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)、356-357頁	<p>国道56号須崎・安和地区改良</p> <p>須崎市角谷から同市安和間の延長4.5kmの旧道は、リアス式海岸に沿う、幅員3.5~4.0mでカーブも多く急勾配、それに法面は落石の危険をはらんでいた。そのうえ海岸側は絶壁、ハンドルを切り損なうものなら海へ真っ逆さまという、56号中でも有数の難所だった。(中略)</p> <p>「高知工事事務所40年史」は工事概要を次のように述べている。(中略)工事の完成により旧道とは延長にして1.7km、走行時間は12分短縮され、本地区の交通難所は一挙に解決した。</p>
高知19	高知県教育委員会編「高知県の近代化遺産」(高知県教育委員会、2004年)、132頁	<p>赤鉄橋(四万十川橋)</p> <p>(中略)大正15年6月に橋長437.6m強、有効幅員5.5m強の曲弦結構様式の四万十川鉄橋が完成したのである。(中略)それも昭和21年の冬に起きた南海大地震によって、鉄橋の中央部にあたる鉄骨6桁が落下し破壊した。復旧工事は北工業株式会社があたり昭和23年に元通りとなり従来どおりの開通をみたのである。さらに、昭和42年11月1日には歩道橋架設工事が松尾橋梁株式会社によって着手され、昭和43年3月25日に完成し、従来の橋は自動車専用道となり東は高知方面、西は宿毛・宇和島方面に通じる幡多路の交通の要衝として中村市の飛躍的な発展に拍車をかけている。</p>
高知77	土佐市史編集委員会編「土佐市史」(土佐市、1978年)、1129-1130頁	<p>国道56号荒倉トンネル</p> <p>荒倉峠越というのは非常な難所であったものが、そこにトンネルが出来たということは、高知市との関係において距離と時間を大きく短縮した。それは土佐市住民の生活の各般にわたっての影響は深かった。</p> <p>商業とのかかわりは(中略)こちらの商業をいちじるしく衰微させる程の影響であった。商業だけではなくて農産物においても、その輸送方法の変化が市場とか流通のシステムを変えるという変化まで起こしている。かつては西瓜を宇佐や須崎の港から盛に送ったものであったが、今はもうそんな形は全然残っておらず、大型トラックによる陸路の長距離輸送で、海であってもフェリーにトラックをそのまま積んでということになっている。</p> <p>更には高知市の中学高校への通学者が増加したとか、就職先を高知市に求めて通勤するなど、住民の日常生活の中に高知市とのかかわりが大きく位置づけられるなど、数々の影響が出てきている。</p> <p>国道56号名古屋トンネル</p> <p>名古屋トンネルは、国道五十六号線の一つの難所解消になって、須崎市のみならず県西南地域と県都高知市とのつながりを、その通過地土佐市への影響を含めて便利なものとし、更に開発的要素ともなって広く住民への影響を及ぼすようになった。</p>

道路36 国道56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95	中土佐町史編さん委員会編「中土佐町史」(中土佐町、1986年)、636頁	国道56号久礼坂改良 他方五六号の最大の難所と称された久礼坂の改良も昭和四十三年から始まり、もろい岩肌と急斜面、屈曲の多い難路も幅員を倍にして直線化を進めて昭和四十五年十二月に完成、眺望にすぐれた快適なドライブウエーとなるとともに、焼坂新道とあいまって高知県を東西に貫ぬく大動脈にふさわしい姿となったのである。
高知100	窪川町史編集委員会編「窪川町史」(窪川町、1970年)、195-197頁	国道五十六号線 (中略)これを県道宿毛線といって高南台地の産業文化発展のために大きな力となったのである。この道路は県道に生まれ変わってから、およそ六十余年後国道五十六号線として昇格し、今日のように幅員は七・五米に拡張され屈曲は取り除かれ、そのうえ舗装工事が施されることになった。この改良工事は昭和四十五年までに全線が完成し、名実とも四国の幹線道路として窪川町内を縦断されることになる。 (中略) こうした道路の改修は、産業に文化に経済の発展に大きな役割を果たした。
高知107	大方町史編集委員会編「大方町史」(大方町教育委員会、1963年)、396頁	逢坂トンネルの改修 国道高知一松山線の内、中村市と大方町との間にあるトンネルは、東西路線の迂曲と急斜面にわざわざいされて、交通・輸送を極度に阻害していたが、国の道路整備十か年計画にのって昭和三十四年(一九五九)これが改修に着手する運びとなり、総工費約六千万円、国庫補助金と県費および中村市・大方町などの地元負担金によって経理され、同三十六年(一九六一)完成を見た。トンネル(一二五・二五米)を含めて改修部の全延長約一キロ米、幅六・五米の大工事であった。この改修によって前より約五百米短縮され、かつ従来急傾斜と迂曲によるなやみが解消されることとなった。
高知117	宿毛市史編纂委員会編「宿毛市史」(宿毛市教育委員会、1977年)、993-994頁	国道56号線 (中略) 終戦後車の交通がひんぱんになるにつれ、道路が狭隘で不便さが増したので、昭和四十年より与市明から拡張工事が始まり、四十六年十一月新宿毛トンネル(延長二五六・七メートル、幅八メートル)ができた。またその延長として野地部落まで陸橋でつながったので、今まで与市明から野地橋に至る曲がりくねった坂道より解放されて、平らな完全舗装の快適な道となり、急激に交通量が増え、愛媛県との交通は完全に海より陸に移った。