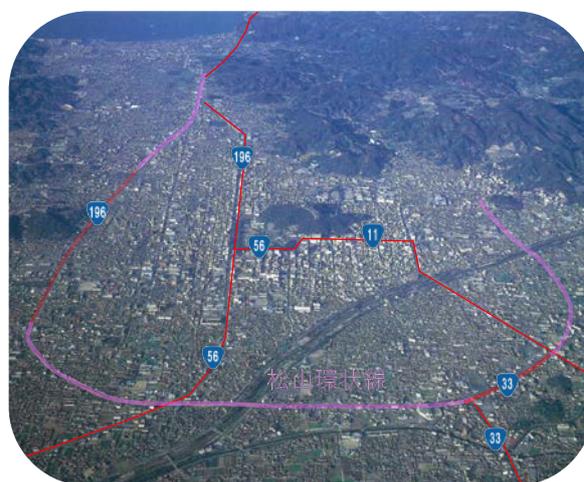


# 主要都市の道路整備

## 都市の空間構造

四国4県の県庁所在都市はいずれも、江戸時代に城下町として発展してきました。現在でも、町の中心部にお城、または城跡が残されていて、その周辺に城下町を引き継いだ中心市街地が形成されています。中心市街地では、広幅員の目抜き通りと整然とした市街地街路が見られ、商業、業務用ビルやマンション等高層の建物が多く建てられています。中心市街地の面積は、市域全体の面積に比べて比較的小さく、いわゆるコンパクトシティになっています。中心市街地の目抜き通りの多くは、そのまま郊外に向かっていて、周辺や県外の主な都市に通じる広域幹線道路になっています。これらの道路沿いには、新しい大型店舗、卸売業などの業務施設、娯楽施設などが立地していますが、一般に建物は低層で、かなり大規模な駐車場を併設しています。また、幹線道路の周辺では、一戸建て住宅を多く含む低層住宅地が、農地を介在させながら、低密度で広がっています。幹線道路は広幅員ですが、その周辺の市街地の道路は、多くの場合、狭くて線形も悪く、行き止まりになっている場合もあります。郊外市街地の面積は中心市街地に比べて随分広く、周辺に向かって広がっています。

このように、我が国の多くの地方都市は、大まかに見ると、昔からの街並みを引き継いだ、コンパクトな中心市街地とその周辺に広範に広がった低密度の郊外市街地との2層の空間構造を持っています。



▲松山市

## 城下町の道路

城下町を構成する侍屋敷や町屋には、道路が付随していましたが、それらの道路の幅員はおおむね狭いものでした。侍屋敷でも幅員が10mを越えることはほとんどなく、町屋ではせいぜい5m程度、2~3mのものが多く見られました。城下町からは周辺各地に向かう街道がありましたが、そのほとんどの幅員は2~3m程度でした。江戸時代の主な交通手段は徒歩でした。馬を使う場合でも振り分け荷物を馬の背に乗せるだけで、車といえば、人が引っ張るものに限られ、その数もわずかでした。このため、道路が狭くとも、問題にはなりませんでした。

明治、大正になっても、各都市とも、江戸時代からの城下町の街並みが続いていました。政府は、大正8年に道路構造令を定めましたが、国道は18尺(約5.4m)~24尺(約7.2m)、府県道はそれ以下でした。自動車の数は、松山市の場合、大正10年に12台、昭和3年に108台でした。また、馬車の数も32台にすぎませんでした。江戸時代からの道路でも交通

に支障が生じることはなかったと思われます。

それでは、いつ、どのようにして、現在見られるような、幅員の広い道路網が造られたのでしょうか。

## 都市計画と都市計画街路網

我が国でも明治、大正時代を通じて、東京や大阪などの大都市に人口や産業が集中し、交通や衛生の面で、さまざまな問題が深刻になってきました。このような都市問題は世界共通で、欧米先進国では、都市を計画的に整備することで、解決にあたらうとしてきました。これが都市計画です。我が国でも大正8年に都市計画法が公布され、四国でも大正14年に高松市、丸亀市、高知市が、昭和2年に徳島市、今治市、松山市が適用都市になりました。そして、順次、都市計画街路網が計画決定されてゆきました。都市計画街路の計画決定とは、あらかじめ主要な道路の位置や幅員を定めて置き、道路予定地では建物の建設を禁止しておくものです。こうしておけば、現在が、建物の密集した市街地や農地であっても、何十年か経てば道路予定地が空き地として残され、その土地を使って道路整備が可能になります。

昭和3年に高松市、丸亀市で都市計画街路網が計画決定され、以後、昭和4年高知市、昭和7年今治市、昭和9年松山市、昭和10年徳島市と計画決定されてゆきました。

計画された道路の幅員は、主要幹線道路では22mまたは20m、補助幹線道路では15mまたは11mでした。道路の幅員は、現在の交通量がわずかなため、将来交通量の推定によって決められなく、都市規模による一定の規格により、定められたものです。従来の道路からは考えられないような広い道路です。昭和6年から始まった国道の直轄事業でも都市内主要区間で15m、その他は10mであったので、地方都市としては想像を超える大計画で、実現は困難と思われました。実は、計画主体の国も、“これらの路線の全部を今直ぐに工事に着手する必要はなく、また、実現には膨大な経費が必要なので、しばらくは計画として決定しておくだけである。”と説明していました。

この計画を実施しようとしたのは、四国では高松市だけでしたが、国は、22mや20mの道路は実現不可能と判断し、ほとんどが15m、10mに変更されました。四国内のその他の都市では具体的な取り組みは見られず、都市計画街路網は、「絵に描いた餅」にすぎませんでした。

## 戦災復興区画整理事業による道路整備

昭和20年、全国の主要都市は、米軍の爆撃により、市街地の大半が焼けてしまいました。四国でも、徳島市、高松市、松山市、今治市、宇和島市、高知市などで被害は大きく、中心市街地のほとんどは焼け野原となりました。敗戦後、市民や行政は直ちに復興に取り掛かりました。特に高知市は積極的で、昭和21年2月25日、全国で最初に復興計画が認可されました。

昭和20年12月30日に国の戦災地復興計画基本方針が出され、復興計画は地方の意見を配慮するものの政府で計画を統制すること、事業は、原則として市町村で実施すること、

街路の整備は土地区画整理事業によって出来る限り速やかに実施すべきと決められました。また、中小都市の街路については、主要幹線街路の幅員は36m以上、補助幹線街路は15m以上、区画街路は6m以上と定められました。道路規格が変更されたため、四国の戦災都市でも、昭和21年に、従来の都市計画街路網を変更しました。

新しい計画では、道路の位置についてはほぼ従来計画を引き継ぎ、幅員については約1.5倍になりました。

土地区画整理事業では、新たに必要となる道路用地は土地所有者から提供してもらうこととなっており、この時代では全路線無償提供でした。あまりに狭い敷地では残された土地に住宅が建てられないので免除され、その代わりに比較的広い敷地の所有者は3割を負担させられました。地方都市の住民にはまったく経験がなく、しかも自分たちの土地が無償で取り上げられると聞き、強い反発を引き起こしました。特に、自動車がほとんど見られないのに、自分たちの土地を取り上げて、不必要と思われる広い道路を作ることには納得がゆかず、高松市では、地権者の猛反発を受けて一度認可された計画の幅員を大幅に縮小することを余儀なくされました。

事業を実施する行政側でも、松山市長は“区画整理で理想的な市街地整備ができるが、減歩によって住民の住む土地がなくなる。松山のような田舎の町では無理ではないか。”、“区画整理を市が実施することを新聞で初めて知った。”と発言し、国から無理難題を押し付けられたと感じていたようです。また、現場の技術者も“自分たちも区画整理の詳しいことはわからず、全員で勉強しながら事業を進めた。”、“当時の松山にはほとんど自動車はなく、広すぎる道路のために土地を取り上げられるという地権者の説得は困難だった。”と後日に話しています。しかしながら、事業担当者の懸命な努力と大きな負担を払った地権者の多大な協力とによって、短期間のうちに道路用地は確保され、現在私たちが見る、幅員が広く、整然とした中心市街地の道路網ができました。行政と市民とが一体となって、自分たちの町を作り上げたのです。



▲高知市

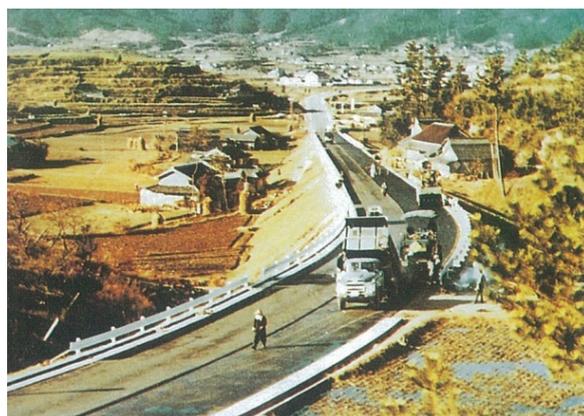
## ■ モータリゼーションの進行と2次改築事業

戦後の復興に伴って、自動車保有台数は着実に増加していました。昭和30年には全国で150万台を越えましたが、一般市民にとっては自家用車など夢の向こうの話でした。しかしながら、建設省では、将来予想される大量の自動車に対して、道路整備を早急に進めるための検討を始めていました。昭和27年に道路法を全面的に改正、昭和28年には、ガソリン税を特別財源として道路整備費にあてるための法律が作られ、そのもとで道路整備5箇年計画が始まり、本格的な道路整備が始まりました。

事業の面では、まず、自動車が自由にすれ違いできる車道幅員 5.5m を確保する道路整備を目的とした1次改築が重点的に実施され、昭和30年代後半までには一応終わりました。しかしながら、建設省では昭和60年の自動車台数は4,500万台、昭和30年の30倍になると予想していました。1次改築の道路では到底対応できません。中心市街地では土地区画整理事業によって、広い道路ができていましたが、周辺部は一面の農村であり、道路整備はほとんど進んでいませんでした。一方、昭和30年代半ばになると、地元市でも戦災復興事業が一段落し、将来の都市の姿や交通網について真剣に考えるようになりました。こうした背景のもとで、4車線ないし6車線の広幅員の道路を市街地から周辺に向かって整備してゆく、2次改築の調査が昭和30年代に進められ、順次、事業に着手してゆきました。2次改築道路は、これまでの国道の改良と位置付けられましたが、既存の国道の拡幅は困難であり、多くの場合、別線で作られました。これらの道路は、従来の国道に対してバイパスと呼ばれ、農村部を直線、または緩やかなカーブを描いて建設されました。

昭和40年代後半から一般世帯の乗用車保有率が急速に増大し、自動車利用を前提とした郊外住宅地がバイパスに沿った広い範囲にわたって低密度で広がってゆき、これを追って商業施設や流通施設などもバイパス沿道に立地してゆきました。こうして、自動車利用と郊外発展という、近年の地方都市の姿が形成されたのです。2次改築道路は都市間連絡を主な目的としていましたので、用地買収方式で行われました。区画整理方式に比べると地権者の協力が得やすく、事業はおおむね順調に進みました。特定財源が確保されたことも事業の進捗に大きく寄与しました。しかしながら、この方式では、それ以外の道路は旧来のまま残され、郊外スプロールと呼ばれるさまざまな問題が現れました。なお、昭和45年に1653万台であった自動車台数は昭和60年には4636万台と2.8倍になり、建設省の予想は的確でした。

徳島市では、国道11号線の吉野川バイパス、55号線の徳島南バイパス、高松市では国道11号線の高松北バイパス、高松南バイパス、さらには高松東道路、32号線の円座バイパス、松山市では国道11号線の松山東道路、33号線の松山南道路、56号線の伊予道路、高知市では国道32号線の高知東道路、55号線の南国道路、33号線の高知西バイパス、56号線の土佐道路などが、市街地中心部から郊



▲国道11号天野峠付近（昭和33年）



▲国道11号吉野川バイパス（平成5年）

外地域に向かう主な2次改築道路です。また、国道33号線や196号線を含む松山環状線も2次改築道路と同じような役割を果たしています。なお、これらの2次改築道路は、その後、さらに周辺都市に向かって延伸され、その一部は自動車専用道路として高度利用されてゆくなど、四国の重要な幹線道路ネットワークを形成しています。

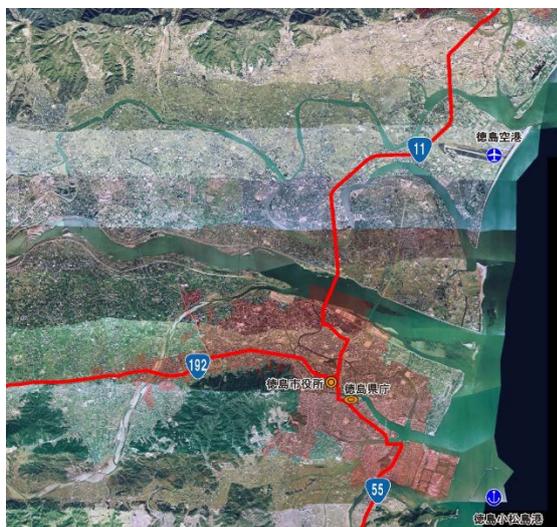
それでは、次に、各県庁所在都市ごとに、具体的に戦災復興から2次改築に至る幹線道路整備の歴史を見てみましょう。

## ◆徳島市

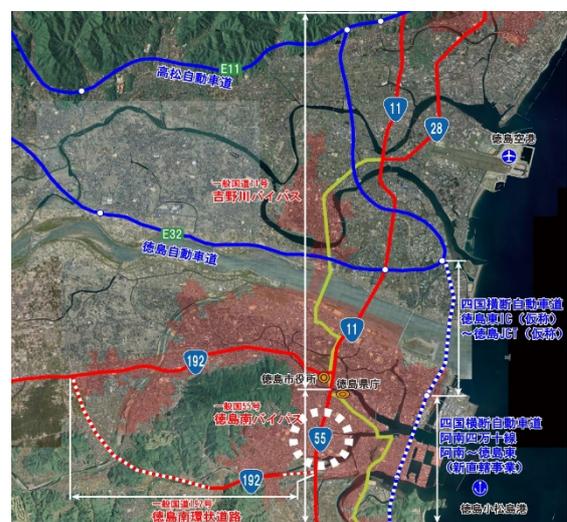
戦災復興区画整理事業の施工面積は約242.0haでした。徳島駅前から眉山の麓に向かう新町橋通線は幅員50m、また重要な幹線道路は幅員30mで整備されました。主要な国道との関係を見てゆきます。

現在の11号線に関しては、当時の国道は吉野川橋を通過していたので、その経路は、北からたどると吉野川橋南詰から南の下助任町に向かい、その後東に向きを変え、興源寺川を渡った直後に右折し、徳島城跡の徳島公園に沿って南下して、かちどき橋に至るものでした。ところが、昭和21年に計画決定された都市計画街路では、吉野本町6丁目から東に向かい、興源寺川を渡った直後で現在の吉野川バイパスの通りに出て南に向かってかちどき橋に至る路線が幅員30mの吉野橋かちどき通線として選ばれました。この都市計画街路は国道のわずか100m程度東に位置し、戦前には相当する通りはありませんでした。なぜ国道が都市計画街路に選ばれなかったのかはわかりませんが、この路線のうち助任川以南の区間では戦災復興区画整理事業によって幅員30mの道路が実現しました。

その後、昭和38年に基本幅員30m、6車線の吉野川バイパスが着手され、昭和43年には吉野川大橋を着工、47年に完成、供用されました。吉野川バイパスは、常三島町から南では都市計画街路吉野橋かちどき通線を通過しているので、徳島市中心部では戦災復興による道路整備とうまく整合しています。昭和48年には、起点のかちどき橋から吉野川大橋まで約2km区間が供用されました。鳴門市北灘町までの全長16.9kmは、昭和61年に全線が暫定供用され、平成8年に完成供用されました。



▲徳島県徳島市（昭和50年頃）



▲徳島県徳島市（平成30年頃）

国道 55 号線については、吉野川バイパス以前の国道はかちどき橋から東の津田に向かっていました。昭和 45 年に事業着手された徳島南バイパスは小松島市大林町まで全長 12.9km、そのうち現在の南環状線交差点までは基本幅員 30m、6 車線、それ以南は 24m、4 車線で計画されました。徳島南バイパスは、吉野川バイパスの路線を南に延伸する形で計画されたので、起点付近のわずかの距離を除いて、用地買収方式で行われました。徳島市八万町大野までの 6 車線区間約 1.7km は、昭和 60 年になって供用されました。その後、平成 5 年に全線が暫定供用され、平成 8 年に完成供用されました。

国道 192 号線については、以前の国道から現在の佐古六番町までの区間は、戦災復興区画整理事業によって、幅員 33m または 30m で整備されました。そこから蔵本公園までの区間は、幅員 18m で都市計画決定されていましたが、昭和 28 年の国体開催に合わせて幅員 20m、4 車線で県によって整備されました。

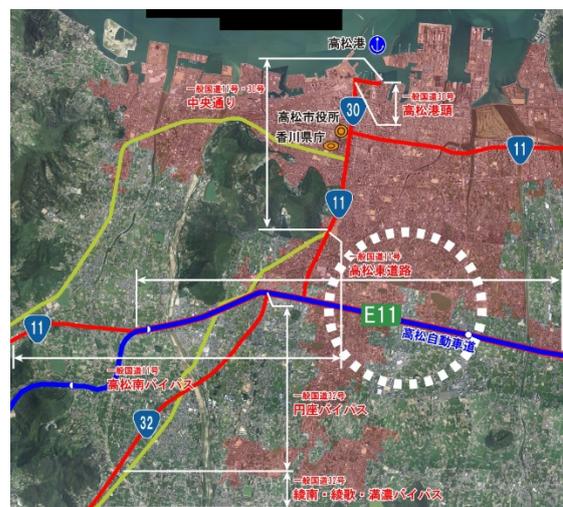
## ◆高松市

戦災復興区画整理事業の施工面積は約 358.18ha でした。昭和 21 年に都市計画街路を定め、認可も得ましたが、地権者の猛反対があり、昭和 23 年に改めて都市計画街路を定めました。区画整理事業の実施によって、中央通り線は幅員 36m、33m、重要な幹線道路は幅員 30m で整備されました。整備された都市計画街路の総延長は 27,306m でした。主要な国道との関係を見てゆきます。

現在の 11 号線に関しては、当時の国道は観光通りを通過して中新町交差点から中央通りを北上し、兵庫町から西に向かう路線でした。2 次改築に際しては、東から市内に入る路線として、木田郡牟礼町から高松市亀井町間 7.9km、基本幅員 22m、4 車線の高松北バイパスが、それまでの路線の北側に計画されました。また高松市から西に向かう路線は大きく変更され、高松北バイパスの終点になる番町交差点から中央通りを利用して南に向かい、栗林前交差点からは新しい路線を建設することにしました。これが高松南バイパスで、高松市栗林町、坂出市府中町間 11.9km、基本幅員 32m、6 車線で計画されました。



▲香川県高松市（昭和 50 年頃）



▲香川県高松市（平成 30 年頃）

高松北バイパスは昭和41年に着手され、高松市高松町から西の区間は44年に、また牟礼町から高松町までの区間は昭和46年に供用されました。そのうち、番町交差点から塩上町3丁目までの間は幅員22mで区画整理されていたのでそのまま活用しています。塩上町3丁目から松島町2丁目までの間は幅員18mで区画整理されることになっていましたが、市と調整して22mの幅員を確保したと思われます。一方、高松南バイパスは新道なので、全線用地買収方式で整備されました。昭和44年に着手され、昭和50年に栗林前交差点から勅使町までの4kmが供用、昭和59年に全線が供用されました。

また、高松南バイパスの上天神町交差点から東西方向に高松東道路が整備されています。この道路は、高速道路高松西インターからの延伸に合わせ、自動車専用道路と一般側道とで構成されており、上天神町交差点から西側では高松南バイパスの基本幅員を40mに拡幅し、東側では高松東道路が高速道路に利用されています。一般国道区間は、高松市壇紙町から前田東町までは基本幅員40m、6車線、前田東町から三木町池戸までの区間は4車線です。昭和56年に事業着手し、平成5年に上天神町交差点から前田東町までの約8km区間が2車線暫定供用され、その後平成15年に完成供用されました。また、壇紙町から上天神町交差点までの区間は平成16年に完成供用、前田東町から三木町池戸までの区間は平成15年に完成供用されました。



▲高松東道路（平成21年 琴電琴平線交差）

現在の32号線については、昭和45年までは善通寺市で国道11号線から分かれる経路でしたが、高松市田村町の高松南バイパス峰山交差点から南西に向かう経路に変更されました。高松市田村町から高松市西山崎町までの4.9km区間に、基本幅員30m、4車線の円座バイパスを計画し、昭和48年に事業着手、昭和63年に勅使町から円座町交差点までの1.6kmを供用、平成2年に全線を供用しました。

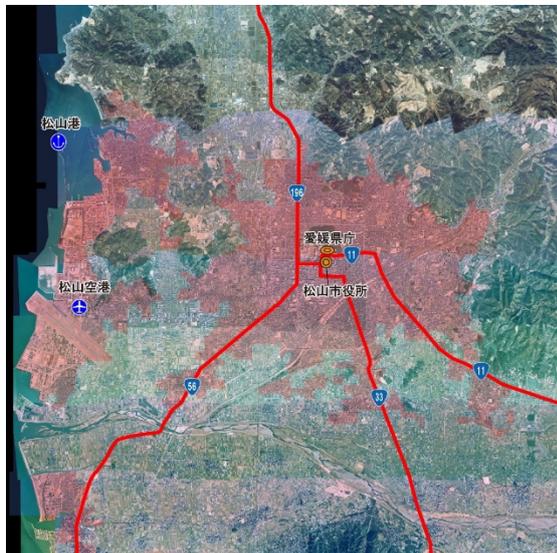
## ◆松山市

戦災復興区画整理事業の施工面積は約345.51haでした。区画整理事業の実施によって、堀端から伊予鉄松山市駅に向かう花園町線は幅員40m、また国鉄松山駅に向かう大手町通線は36m、重要な幹線道路は幅員30mで整備されました。整備された都市計画街路の総延長は23,300mでした。

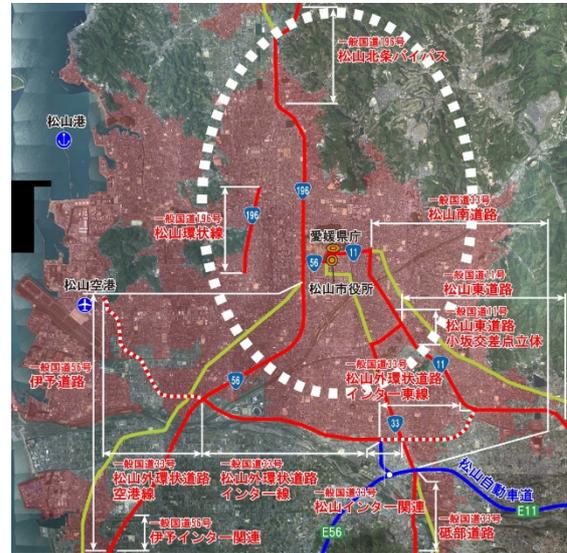
昭和30年代になると、戦災復興区画整理事業も一段落し、港や臨海部の工場地帯への道路整備も始められました。そのなかで、松山市に出入りする国道や臨海部に向かう道路を結ぶ環状道路の構想が現れました。当初は幅員20mの道路が想定されましたが、建設省本省の指導のもとで本格的な交通量推計を行い、国道の2次改築計画とも調整して、昭和40年に都市計画道路松山環状線として都市計画決定されました。

東部の道後岩崎町を起点とし、中心部から約2kmの半径で円弧上に、順次南、西、北に向かう路線で国道11号、33号、56号をつなぐもので、最後に大川橋南詰で国道196号線に接続します。幅員については、起点から国道11号の小坂交差点までの間は、18または

20m で 2 車線、終点近くの中央通り交差点から終点までの間は 20m で 4 車線、その他の区間の基本幅員は 26 または 28m で、4 車線または 6 車線でした。また、主要な国道交差点では道路相互の立体交差が計画されていました。その後、事業の実施に伴い、幅員や立体交差などの内容は何度も変更され、終点を国道 196 号線平田交差点に延長して、路線延長も当初の 11.65km から最終的には 12.94km になりました。



▲愛媛県松山市（昭和 50 年頃）



▲愛媛県松山市（平成 30 年頃）

主な区間の整備状況は以下の通りです。起点・小坂交差点間約 2.5km、2 車線は、市施工で平成 11 年供用。国道 11 号小坂交差点・国道 33 号天山交差点間約 0.8km、6 車線は、国道 33 号線として昭和 50 年に供用。天山交差点・国道 56 号和泉交差点間約 1.8km、6 車線は、市施工で昭和 51 年供用。和泉交差点・空港通り 2 丁目交差点間約 1.4km、6 車線は、市施工で昭和 58 年供用。空港通り 2 丁目・中央通交差点間約 3.0km、4 車線は、国道 196 号線として平成 10 年に供用。中央通交差点・国道 196 号線大川橋南詰交差点間約 1.7km、4 車線、市施工で昭和 53 年供用。大川橋南詰交差点・平田交差点間約 1.4km、4 車線は、国道 196 号線として平成 11 年に供用。このように、国と市が事業を分担して、昭和 41 年に事業着手し、平成 11 年に全線を供用しました。

次に主要な国道の 2 次改築を見てゆきます。国道 11 号線については、従来の路線は新立町から勝山町交差点を経て、県庁に向かうものでした。このうち、勝山町交差点から県庁までの区間は戦災復興区画整理事業によって幅員 30m で整備されていました。昭和 46 年、重信町志津川・松山市小坂町間約 10.44km、幅員 25m は、4 車線の松山東道路が事業着手されました。勝山町交差点から小坂町までの区間については、勝山町交差点から永木町までの間は、戦災復興区画整理事業によって整備された幅員 30m の市道を利用し、永木町から小坂町までの間は、後に述べる国道 33 号線松山南道路を共用しています。昭和 57 年



▲松山東道路（小坂交差点付近 平成 19 年 2 月）

12月に2車線で暫定供用され、平成6年に4車線で全線供用されました。

国道33号線については、松山市森松町・勝山町間約5.9kmに、基本幅員24mまたは28m、4車線または6車線の松山南道路が、昭和41年に事業着手されました。このうち、勝山町永木町間は区画整理事業で整備された松山市道を利用しています。起点の森松町から天山交差点の間は、廃線が予定されていた伊予鉄森松線の鉄道敷を買収して現道を拡幅し、昭和50年に4車線供用しました。松山環状線の一部区間でもある小坂交差点・天山交差点間も昭和50年に6車線で供用されました。小坂交差点・永木町間は昭和54年に6車線で供用され、これによって松山南道路は全線供用されました。

国道56号線については、伊予市下吾川・松山市北藤原町間約9.5kmに、基本幅員24mまたは28m、4車線で昭和42年に事業着手されました。その後、事業区間が変更され、松前町筒井・松山市北藤原町間約7.2kmの伊予道路と伊予市市場・松前町筒井間の伊予インター関連約6.4kmとに分割されました。ここでは松山市側の伊予道路について述べます。国道56号線の路線自体は県庁が終点になっていますが、県庁から南堀端交差点、南堀端交差点から北藤原町の間はいずれも幅員30mで戦災復興区画整理事業によって整備されていました。伊予道路は昭和53年に暫定2車線で供用され、平成4年に4車線で全線供用されました。



▲伊予道路（松前町から松山市を望む 平成2年）

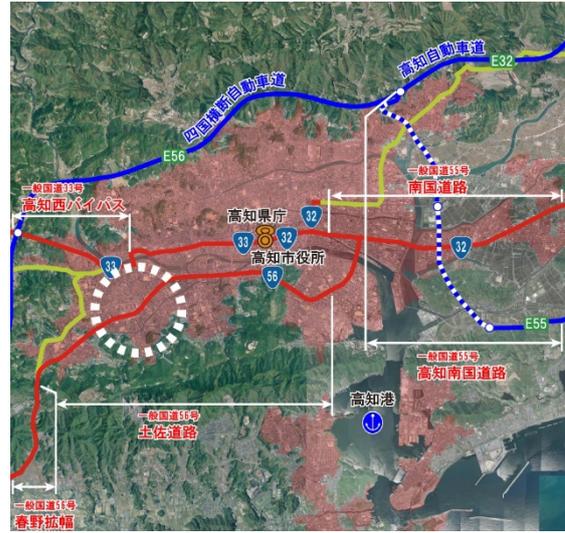
国道196号線については、従来の路線は、南堀端交差点から本町通りを北上し、大川橋南詰交差点で松山環状線に接続していました。このうち起点から山越交差点までの間は幅員30mで戦災復興区画整理事業によって整備されていました。2次改築事業としては北条市下難波・松山市東長戸4丁目間の松山北条バイパス事業として昭和48年に事業化されました。この事業区間は北条市バイパス、松山北条道路、松山北道路で構成され、松山北道路は現道拡幅、その他は新規のバイパスです。松山市街地に近い松山北道路は松山環状線と重複して平成11年に4車線で供用されました。また、松山環状線の空港通り2丁目・中央通交差点間も国道196号線として整備されています。なお、松山北条バイパス事業全体は、平成19年に4車線で全線供用されています。

## ◆高知市

戦災復興区画整理事業の施工面積は約365.53haでした。区画整理事業の実施によって、高知市の骨格をなす南北軸である高知駅から棧橋通り5丁目までの間、同じく東西軸の地寄町3丁目交差点から上町5丁目交差点の間は幅員36mで、重要な幹線道路は幅員27mで整備されました。



▲高知県高知市（昭和 50 年頃）



▲高知県高知市（平成 30 年頃）

次に主要な国道の 2 次改築を見てゆきます。国道 32 号線については、東高知道路（蕪野バイパス）が昭和 36 年に着手され、42 年に供用されました。ただし、この事業は 2 次改築事業に分類されていますが、幅員は 10m でした。現在の 32 号線は県庁前から東に向かっていますが、このうち県庁前から地寄町 3 丁目交差点までの間は戦災復興区画整理事業で整備されました。また、地寄町 3 丁目交差点から葛島橋までの間は、下知区画整理事業によって幅員 36m で整備されました。葛島橋からは介良までの間は 4 車線の南国道路になります。この道路はもともと国道 55 号線として整備されたものです。南国道路は、香美郡赤岡町・高知市知寄町（葛島橋）間 15.2km を幅員 21m、4 車線で結ぶもので、昭和 40 年に事業着手、昭和 49 年に暫定供用、平成元年に全線が 4 車線で供用されました。昭和 54 年には知寄町・南国市物部間が 4 車線で供用されているので、この時点で 32 号線区間は 4 車線になっていたと思われます。昭和 47 年には、南国 IC から高知市内に向かう高知東道路が着手されました。高知東道路は、南国市宍崎・高知市介良間 7km の道路ですが、高知市介良から南国 IC 入口の南国市領石までは幅員 25m、4 車線、領石・宍崎間は幅員 14.5m、2 車線です。昭和 62 年に高知市内から南国 IC に至る区間が暫定供用され、平成 3 年には全線が供用されました。



▲高知東道路（高知市介良 H4. 4）

国道 33 号線については、県庁前から上町 5 丁目交差点までの間は戦災復興区画整理事業で整備されました。上町 5 丁目交差点・螢橋間は、昭和 10 年から 18 年度にかけて幅員 18m になりましたが、現在では上町 5 丁目交差点から高知市鴨部の鏡橋南詰までの間は基本幅員 25m、旭交差点付近 400m は幅員 29m になっています。2 次改築事業では、昭和 49

年から高知市鴨部・伊野町波川間 9.8km に幅員 26m、4 車線で高知西バイパスが事業化されました。このうち高知市鴨部から枝川 IC まで 4.3km は平成 9 年に暫定 2 車線で供用、枝川 IC から鎌田 IC まで 4.0km は平成 27 年に暫定 2 車線で供用されています。

国道 55 号線については、先に述べたように、南国道路が整備されました。

国道 56 号線については、2 次改築事業として土佐道路が整備されてきました。このうち地寄町 3 丁目交差点から棧橋通り 3 丁目交差点までの間約 1.5km は県施工、棧橋通り 3 丁目交差点から高知市朝倉までの 8.1km は直轄事業です。県施工区間については、下知、弥右衛門、潮江東部、潮江西部の 4 つの区画整理事業で用地を確保して整備を進めました。このため、地区によって幅員は異なり、27m 区間では 4 車線、32m 区間では 4 車線または 6 車線で整備は完了しています。



▲土佐道路（筆山トンネル平成 7 年 4 月）

直轄事業区間は、昭和 46 年に事業化されました。このうち、棧橋通り 3 丁目交差点から筆山トンネル入り口の北竹島までの 1.1km については完成時の幅員 38m、6 車線で計画され、平成 14 年に暫定 2 車で供用、平成 20 年に暫定 4 車で供用されました。北竹島・能茶山交差点間 3.1km は幅員 32m、4 車線で、平成 7 年に筆山トンネル 0.6km が暫定 2 車で供用され、平成 19 年に 4 車線で供用されました。また、能茶山交差点から終点の朝倉までの 3.9km は昭和 57 年に暫定 2 車で供用され、平成 5 年に 4 車線で供用されました。なお、高知市朝倉から西に向かつては、高知市朝倉・春野町弘岡上間 4.4km に幅員 30m、4 車線の春野拡幅事業が昭和 49 年から事業化され、平成 6 年に暫定 2 車供用、平成 13 年に全線供用されています。

#### <参考文献>

- ・松山市誌編集委員会、松山市誌、松山市長黒田政一、1962 年
- ・柚山俊夫、明治時代前期における松山市街内部の街道について、伊予史談、352 号、2019 年
- ・日本道路協会、道路政策の変遷、日本道路協会、2014 年
- ・浅野純一郎、戦前期の地方都市における近代都市計画の動向と展開、中央公論美術出版、2008 年
- ・第 4 回愛媛県都市計画地方審議会議事録、愛媛県都市計画課、1932 年
- ・松山市誌編集委員会、松山市史、第 3 巻 近代、1995 年
- ・高松百年史編集室、高松百年史 下巻、高松市、1989 年
- ・高松百年史編集室、新修 高松市史Ⅲ、高松市、1969 年
- ・高知市誌編集委員会、稿本 高知市史 現代編、高知市、1985 年
- ・第 14 回愛媛県都市計画地方審議会議事録、愛媛県都市計画課、1946 年
- ・建設省四国地方建設局松山工事事務所、松山市道路網発達調査報告書、1980 年
- ・建設省、戦災復興誌 第 6 巻、都市計画協会、1958 年

- ・建設省、戦災復興誌 第7巻、都市計画協会、1959年
- ・今尾恵介、タイムスリップマップ 四国四都、日本地図センター、2004年
- ・四国の建設のあゆみ編集委員会、四国の建設のあゆみ、四国建設弘済会、1990年
- ・建設省四国地方建設局徳島工事事務所、徳島工事五十年史、建設省四国地方建設局徳島工事事務所、1998年
- ・徳島市史編さん室、徳島市史 第3巻、徳島市教育委員会、1983年
- ・50年史編集委員会、香川工事事務所50年のあゆみ、四国建設弘済会、1984年
- ・国土交通省四国地方整備局、事業評価監視委員会資料、  
[http://www.skr.mlit.go.jp/project\\_evaluation/home.html](http://www.skr.mlit.go.jp/project_evaluation/home.html)
- ・国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所、国立大学法人愛媛大学、平成22年度松山都市圏交通対策・将来像検討整理業務報告書、2011年
- ・建設省四国地方建設局土佐国道工事事務所、土佐国道事務所二十年史、四国建設弘済会、1993年
- ・国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所、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