

国道 33 号の赤土トンネルと赤土歩道トンネル

高知県の佐川町と越知町を隔てる赤土峠は、幕末の佐川勤王五士達の「脱藩志士集合之地」として知られていましたが、標高 150m の峠につながる道は幅 2~4m の悪路で、国道 33 号のネックの一つでした。戦後、地元で赤土トンネル開削の運動が行われた結果、昭和 27 年度から国により直轄施工されることになりました。

建設省高知工事事務所が国道 33 号の改良工事の中で最初に着手したのが赤土峠の改良でした。昭和 27 年度に策定された改良計画は、佐川町から越知町に至る 5,810m の区間で、赤土峠をトンネルで抜くことと前後の大幅な線形改良により、延長は 1,408m 短縮し、路面の最高部は現道に比べて 35m 低くするものでした。工事区間のうち道路工事の一部延長 720m は高知県が災害復旧工事として昭和 25、26 年度に施工済みであり、昭和 27 年度より直轄施工として赤土トンネル東坑口までの取付道路の改良に着手、昭和 28 年度には佐川町内で延長 180m、越知町内で延長 480m を施工するとともに赤土トンネル工事に着手しました。赤土トンネルは延長 385m、幅員 7m (有効幅員 6m) で、直轄施工としては四国管内初のトンネルでした。

赤土トンネルは難工事が予想されていました。本区間の地質は日本有数の断層地帯であるため複雑を極め、佐川側は薄くはがれやすい頁岩 (けつがん)、越知側は砂岩で、トンネル中央付近には断層がありました。工事中には落盤が発生し、越知側坑口付近では大量の湧水が発生するなどコンクリート巻立に苦労しましたが、赤土トンネルは昭和 33 年 3 月に開通しました。

赤土トンネルの開通により佐川町と越知町間の通勤・通学の自転車、歩行者が急増しましたが、他方、自動車交通量の増加や車両の大型化に伴い、有効幅員 6m と狭く自転車歩行者道がない赤土トンネルでは交通事故の危険性が高まってきました。地域住民や関係機関からの交通安全対策の要請もあり、建設省土佐国道事務所では昭和 56 年度より赤土トンネルに並行して歩道トンネル工事に着手し、赤土歩道トンネルは昭和 58 年 3 月に自転車歩行者道として開通しました。

赤土歩道トンネルは高知県内で最初の歩道トンネルで、延長 535m、幅員 2m です。両坑口には警報表示板と公衆電話が、トンネル内には非常用施設として 25m おきに 21 台の押しボタン発信器が配備されました。トンネル内の照明は、現在は半分がセンサー方式となり、センサーが通行者を感知すると全部の照明が点灯する仕組みになっています。赤土トンネルと赤土歩道トンネルは、車道と歩道に分かれてそれぞれに役割を果たしています。<参考文献：高知工事事務所編「高知工事事務所四十年史」1987 年、国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所編「土佐国道事務所 40 年のあゆみ」2003 年、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年、越知町史編纂委員会編「越知町史」1984 年など>

