

国道 197 号佐田岬メロディーライン

国道 197 号の八幡浜市～三崎町（現伊方町）間の旧道（54.4km）は、愛媛県により改築が行われていた一部区間を除いて、曲がりくねった幅の狭い道で、地形が急峻なため、台風の襲来などでたびたび地すべり崩壊により交通の途絶を余儀なくされていました。「酷道イクナ線」とも呼ばれており、早期の改築が要望されていました。

建設省は昭和 45 年度から佐田岬半島の国道 197 号の改築事業に着手しました。佐田岬半島は全域が中央構造線に沿った劣悪な地質で地すべりを起こしやすいため、山腹を避けて半島頂上を通過するルートが選定されました。このため、頂上線はトンネル 20 箇所（延長 8.1km）、橋梁 32 箇所（延長 2.3km）となり、総延長 38.9km のうち 3 割近くが構造物によって占められることになりました。

工事は、昭和 47 年に大峠トンネル（延長 1,081m）が着工され、八幡浜市と三崎町の二方向から進められました。昭和 50 年 10 月に大峠地区（延長 4.6km）が最初に供用され、その後、昭和 61 年 11 月の伊方地区（延長 4.3km）の供用まで数次に分けて供用が行われ、最後に昭和 62 年 10 月に本路線最大の橋梁である堀切大橋（橋長 200m）が架けられて全線完成となりました。これにより、八幡浜市～三崎町間は距離で 15.5km、時間で約 60 分短縮され、四国と九州を結ぶ重要なルートとなりました。この道路は佐田岬の波の音、風の音をイメージして「佐田岬メロディーライン」と名付けられました。

佐田岬メロディーラインの工事は脆弱な地質との闘いでした。大半の切土箇所で地すべりが発生し、完成した切土が一夜にして崩壊するなどのトラブルも起こり、その度ごとに工法の変更や施工方法の工夫・改良が求められました。また、強風のため作業の休止を余儀なくされることもありました。着工から 15 年の間にはさまざまな困難がありましたが、当時工事を担当した人によると、開通式の当日、沿線で子どもからお年寄りまでが手に手に日の丸の旗をちぎればかりに振ってくれた光景を見た時、胸が熱くなったといいます。地元の人たちがどれほどこの道を待ち望んでいたかを実感することができたのでした。

佐田岬メロディーラインができるまでは、半島の突端の三崎町では町外に出ることがない子どもも多かったそうですが、今では半島を自動車で行き来することができます。佐田岬メロディーラインは、宇和海と瀬戸内海の眺望を楽しむことができるドライブコースとしても親しまれています。道路には法定速度で走行すると自動車のタイヤ接地音で「みかんの花咲く丘」「瀬戸の花嫁」「うみ」のメロディーが流れる工夫も施されています。

<参考文献：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」1994 年、四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」1990 年、四国建設弘済会「弘済会だより第 20 号」2012 年など>

