

国道 32 号根曳峠

国道 32 号は高松市を起点とし高知市に至る主要幹線道路であり、このうち根曳峠は高知県香美市と南国市の境に位置する標高 395m の峠です。峠の高松側は穴内川に沿って走っており比較的ゆるやかな縦断勾配となっていますが、峠から高知側の南国市領石までの約 6.6km 間は標高差が 339m で平均勾配 5.2% の急勾配です。

この根曳峠～南国市領石間（根曳地区）は昭和 36 年 3 月に一次改築に着手しましたが、同年 12 月に国道 33 号の越知町横倉で大規模な崩壊が発生したため、これを担当していた建設省高知工事事務所では四国の地質に詳しい専門学者に調査を依頼して検討の結果、地質の悪い四国では山を切るのは崩壊の危険性が高いとの結論に達し、根曳地区での切土は極力減ずる方向で計画路線を全般的に見直すこととしました。このため、根曳峠の改良では、経済性、走行性などを総合的に考慮して、高知県で初めて道路線形にクロソイド曲線が導入されました。（※クロソイド曲線は、直線から徐々にカーブの曲りをきつくしていくための曲線で、道路を滑らかにつなげる緩和曲線です。）

根曳地区の改良工事は、山岳道路としては珍しくトンネル、橋梁が一箇所もない土工を中心とした工事で、総土工量は 100 万 m^3 に達しました。これらの土工を処理するために、建設省の各事務所や他の地建からもパワーショベル、ブルドーザー、タイヤローラーなどの建設機械が集められました。また、アスファルト塗装工事では、当地域が高知県の主要な石灰石の産地であるため、これを骨材に利用して、昭和 40 年 3 月に全区間が完成し、2 車線道路として供用されました。

一次改築完了後、数年間は交通量が比較的少なく、追越しも可能でしたが、交通量の増大とともに追越しがスムーズにできなくなり、低速車の後方に車の列ができて無理な追越しによる交通事故の危険性が高まってきました。このため、対策として 4 車線化、新設道路による縦断勾配の修正、登坂車線の設置などが検討され、経済性、緊急性などから判断して登坂車線が設置されることになりました。

登坂車線は全区間に設置されることが望ましいのですが、根曳地区では地形などから一部区間に設置されることになり、一次改築時の残用地などを利用した経済的なルートの検討が行われ、400m の追越し部分と起点側 50m、終点側 60m のすり付け区間を持った登坂車線が 5 区間に設置されました。工事は昭和 47 年度から昭和 55 年度にかけて順次行われ、登坂車線の設置により根曳地区の交通事情は大幅に改善されました。

<参考文献：建設省四国地方建設局土佐国道事務所監修「土佐国道事務所二十年史」1983 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、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年など>

