

### 国道 56 号犬寄峠地区改良

犬寄峠（いぬよせとうげ）は愛媛県伊予市の南部に位置する峠（現国道 56 号犬寄峠の標高は 290m）で、松山から大洲に向かう際に最初に越える峠です。地形は、峠より松山側はかなりの急勾配で、大洲側は緩やかです。犬寄の地名は、昔この辺りに山犬が多く出没し旅人を襲ったことに由来すると言われていています。明治時代に犬寄峠越えの難所を改修するための工事が行われ、明治 36 年頃には郡中（現伊予市）から犬寄峠までの新道建設が完了し、明治 38 年頃より郡中～中山（現伊予市）間に乗合馬車が運行され、内子・中山方面から郡中方面へ荷馬車が銅鉱石、木材、木炭などを運んで犬寄峠を越えていったそうです。

犬寄峠越えの道路は、昭和 28 年に 2 級国道松山高知線となり、昭和 37 年に一般国道 56 号線に昇格、昭和 40 年に国道 56 号となりました。当時の国道 56 号は四国西南部を結ぶ唯一の幹線道路でしたが、犬寄峠付近 6km の区間は幅員が 4m 程度と狭少で、線形はヘアピンと半径 30m 以下の急カーブが多く、縦断勾配は 5% 以上の区間が 4km 程度あり、最急勾配は 6% になっていました。このため、建設省では国道 56 号の一次改築事業として犬寄峠地区の改良を計画しました。犬寄峠地区の西部にはほぼ南北に中央構造線が存在し、その影響により附近一帯の地質も脆弱化していることが想定されるため、建設省松山工事事務所では犬寄峠地区の改良を行うにあたり、昭和 39～42 年度の 4 か年にわたり調査を実施して本ルートを決めました。

犬寄峠地区の改良工事は全長約 6km、幅員 8.5m で、昭和 42～45 年度に行われました。このうち犬寄トンネル（延長 749m）は、脆弱化した地質や湧水などの悪条件の中で、側壁導坑先進リングカット工法、側壁導坑先進上部半断面工法、底設導坑先進上部半断面工法という 3 種類の掘削工法を併用して施工されました。工事中には土砂の流出による支保工の変形、破碎帯のための落盤などが起こり難工事となりましたが、所期の計画どおりに完成させることができました。このほか、東峰トンネル（延長 105m）、犬寄大橋（延長 105m）なども建設され、昔の難所は一変しました。

しかし、一次改築事業が終わった後も、双海町（現伊予市）～伊予市大南の区間はカーブが多く、勾配のある難所であり、特に大型車の影響による交通渋滞が著しいため、二次改築事業として昭和 55 年度から犬寄登坂車線（延長 2,940m）の建設が着手されました。犬寄登坂車線は、昭和 63 年から順次供用が開始され、円滑な交通が確保されてきました。さらに平成 12 年 7 月には、国道 56 号の西側に松山自動車道伊予 IC～大洲 IC 間が開通し、走行時間の短縮や定時性・安全性の向上などにより地域住民の生活や産業の発展に貢献するとともに、国道 56 号の混雑緩和にも役立っています。

<参考文献：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、建設省四国地方建設局松山工事事務所編「松山工事四十年史」1985 年、愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史地誌 II（中予）」1984 年、中山町誌編纂委員会編「中山町誌」1996 年など>

