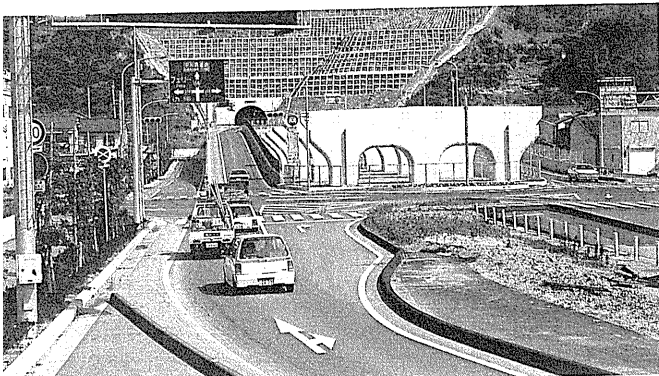
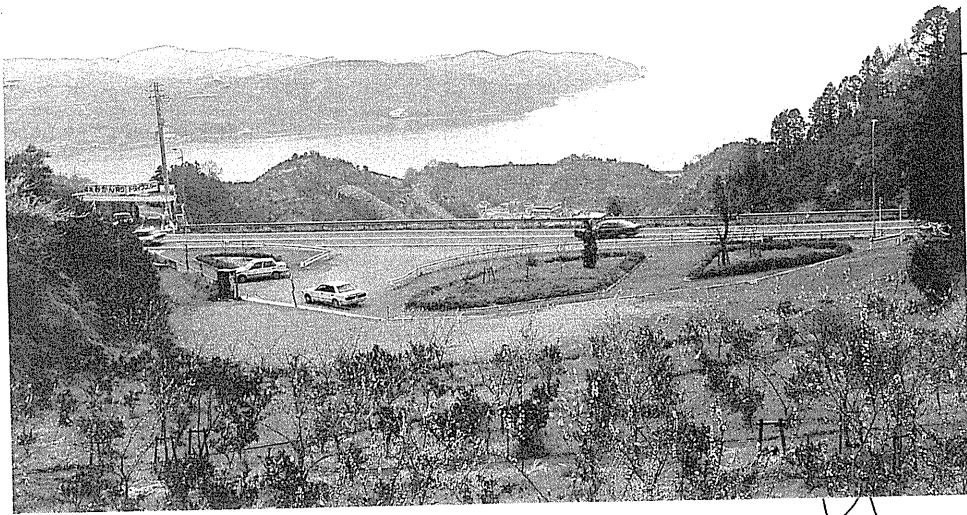
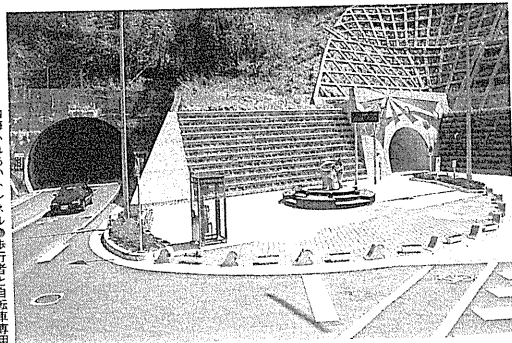


法華津トンネル付近（宇和町）



宇和島道路の1日3万台に及ぶ交通量から生じる渋滞がこの道路によって緩和される日も近い。(宇和島市)



内海ふれあいトンネルの沿道と自動車専用トンネルとしてつくられた。(内海村)



一般国道56号 道路が築いた 暮れしのもとの 真昼

大洲道路の自動車専用道路。暫定二車線で供用中。大洲大橋から富士山トンネルまでは道いじり「可憐」区間で四車線となっている。(大洲市)

南予は、みかんをはじめとする農産物、海で獲れた豊富な水産物に恵まれ、それらはトラックなどで消費地の都市へと輸送されている。いわば道路は、経済活動の基盤として欠かすことのできない重要なものだが、南予は、道路整備が遅れている四国のなかでも特に立ち遅れが目立つ陸の孤島であった。

南予の主要幹線である国道56号の整備は昭和三十年代に愛媛県によって始められ、その後、昭和三十八年から建設省の直轄事業となり、本格的な一次改築が進められた。南予はほとんどこの道路が指折りの難所で、特に法華津峠、島坂峠は指折りの難所、トンネルによってそれが解消された。このうち標高四三六メートルの法華津峠は、峠の南側が法華津湾に面した急な崖だが、昭和四十一年から四十五年にかけて法華津トンネル（二二〇メートル）の工事を行い、十一キロの旧国道を五、九キロに短縮した。

また、昭和四十三年から四十六年にかけては内海トンネルをつくり、リアス式海岸に沿って走っていた道路は大幅に短縮された。こうして一般国道56号の一次改築は九年の歳月をかけて昭和四十六年に完了し、南予によりやく自動車交通の夜明けが訪れた。

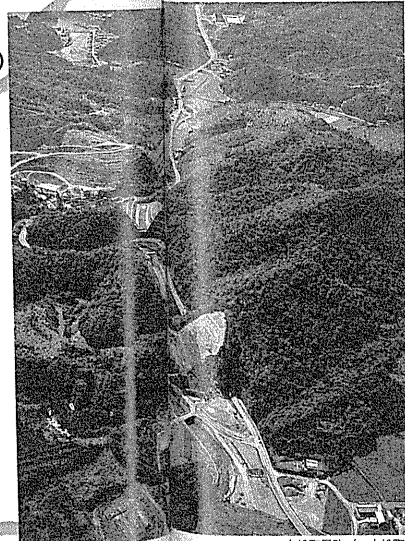
南予にはたくさん観光資源がありながら、交通が不便なため、観光面での整備の遅れが見られたが、余暇時代の到来とともに南予レクリエーション都市などが建設され、急速に道路整備が求められるようになってきた。その一環として行われたのが南予郡一帯の道路改築で、昭和四十七年の城辺・御荘バイパスを皮切りに、昭和四十八年には松尾バイパス、昭和五十一年には一本松道路、昭和五十五年には一本松・城辺局改の二次改築工事が着手され、順次供用された。

また南予の核となる大洲市・宇和島市では、交通量の増えるのにもなつて市街地の混雑と渋滞が激しくなり、その解消を図るため、本格的な高規格道路である大洲道路、宇和島道路の事業が着手された。

大洲道路は、昭和五十五年に着手し、平成三年に大洲南ICから大洲富士ICまでを供用。平成五年には大洲北ICまで開通した。昭和五十九年に着手された宇和島道路は現在も施工中だが、一部区間（宇和島朝日IC、宇和島北IC）は平成四年に供用し、快適なドライブができるようになった。

国道と平行する形で高速道路・四国縦貫自動車道が建設されているが、内子・五十崎インターチェンジ（仮称）から交通を円滑に分散導入し、鳥越交差点の線形を改良するため、五十崎・内子拡幅の事業が平成五年から開始されている。

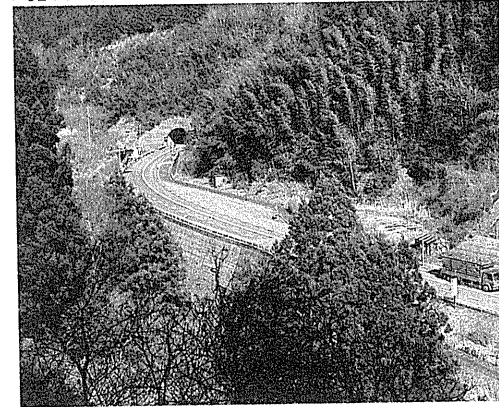
これらの道路は、将来、高速道路と一体となり、南予交通網の主幹となって人々の生活や産業・文化の発展に大きく貢献しようとしている。



一本松局改（一本松町）

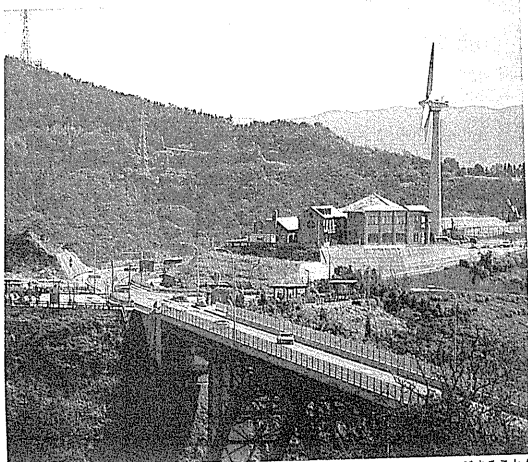
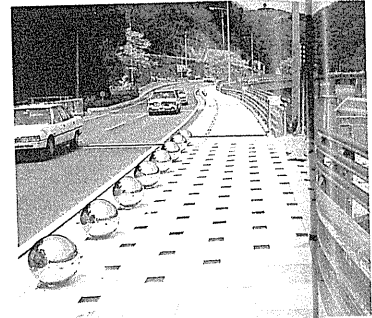
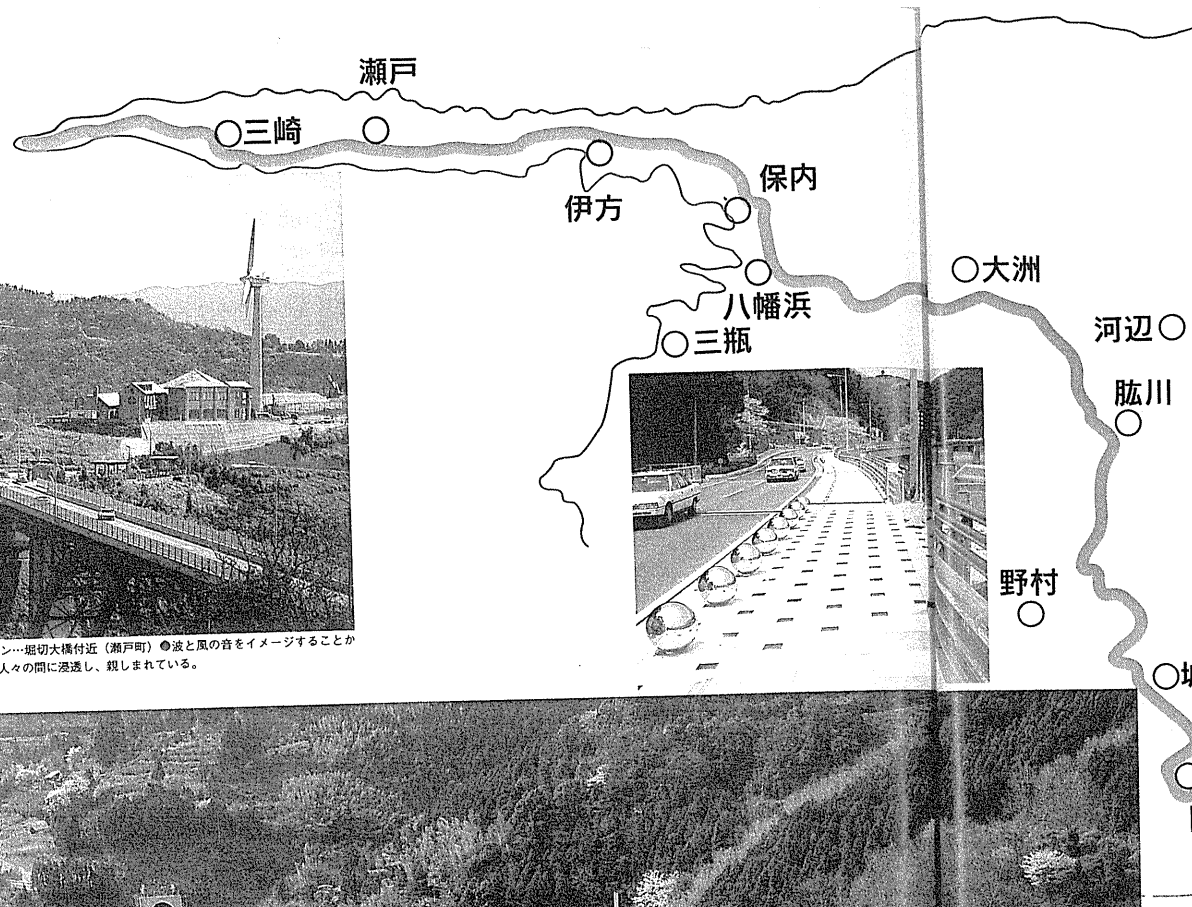
一般国道197号 四国西南部の基幹道路 として着々と整備

高研●県境付近は、日吉村と物原村の双方から工を行い、高研山トンネルを含めて56年に完成した。

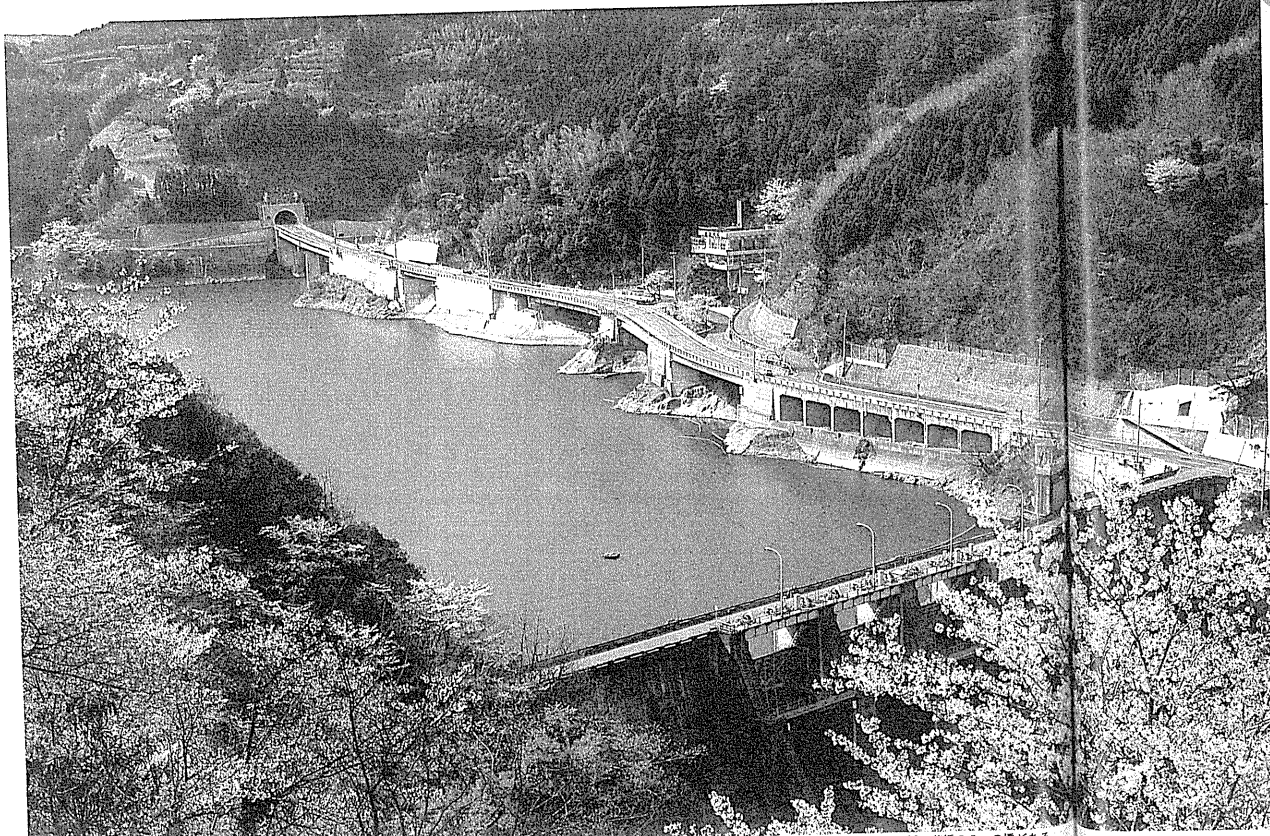


昭和四十四年、須崎市と大洲市間は国道に昇格し、高知市と大分市を結ぶ一般国道197号に編入された。
この路線の事業は、昭和四十五年佐田岬、昭和四十九年に高研・日吉地区、昭和五十九年に鹿野川地区の一次改築が着手された。
国道197号は、山岳部特有の難工事が続いたが、特に佐田岬半島は全域が中央構造線に沿った劣悪な地質で地すべりを起こしやすいため、半島の頂上を通るルートに決定された。そのため延長三十八・九キロの間にはトンネルが二十カ所、橋が三十二カ所と構造物の多い道路となった。
工事は、昭和四十七年に大時トンネルが着工され、八幡浜市と三崎町の二方向から進められた。大時地区、伊方地区と数回に分けて供用され、昭和六十二年、この線最大の掘切大橋がかけられてついに全線が完成した。それまでこの国道は、曲がりくねった幅の狭い道のうえ、台風などの襲来でたびたび地すべりを起こしたこと、踏道イタナ線と呼ばれていたが、頂上線が開通することによって距離は一五・五キロ、時間は六十分短縮され、九州と四国を結ぶ重要なルートとなった。

昭和四十九年には、愛媛県境の高研・日吉地区の改築が着手された。標高六百メートルを超えるこの地区の道路は、道幅が狭く、急勾配、急カーブが連続している上、冬には雪で路面が凍るなど、幹線道路としての役割を果たせない状況だったため、四国南部の産業・生活の基盤道路として着工したものである。昭和五十六年に完成し、五十分かかっていた所要時間は二十分に短縮、距離も二六・二キロから一六・九キロに短縮された。
また昭和五十九年からは、鹿野川道路の改築事業が着手された。鹿野川道路は、鹿野川ダムの付替道路としてつくられたものだが、幅が狭くて曲がりくねっている上、全国でも名高い地すべり地区でたびたび土砂崩れが起き、交通が遮断されていた。こうした地質のため事前の調査には三年かかったが、大地トンネル、久下トンネルをはじめ、新大谷大橋、轟大橋などの橋が次々と完成し、供用を開始している。
この鹿野川道路は現在も工事を続行中だが、完成のあかつきには南予と高知を結ぶ南北ルートはさらに短縮され、地域の生活や産業に大きな役割を果たしていくものと期待される。



佐田岬メロディーライン…堀切大橋付近（瀬戸町）●波と風の音をイメージすることからつけられた愛称は、人々の間に浸透し、親しまれている。



高研 日吉 野村 高研の5つの橋がある。