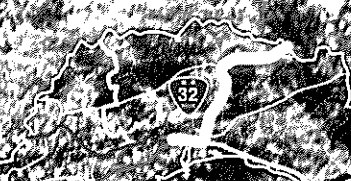


国道 32 号

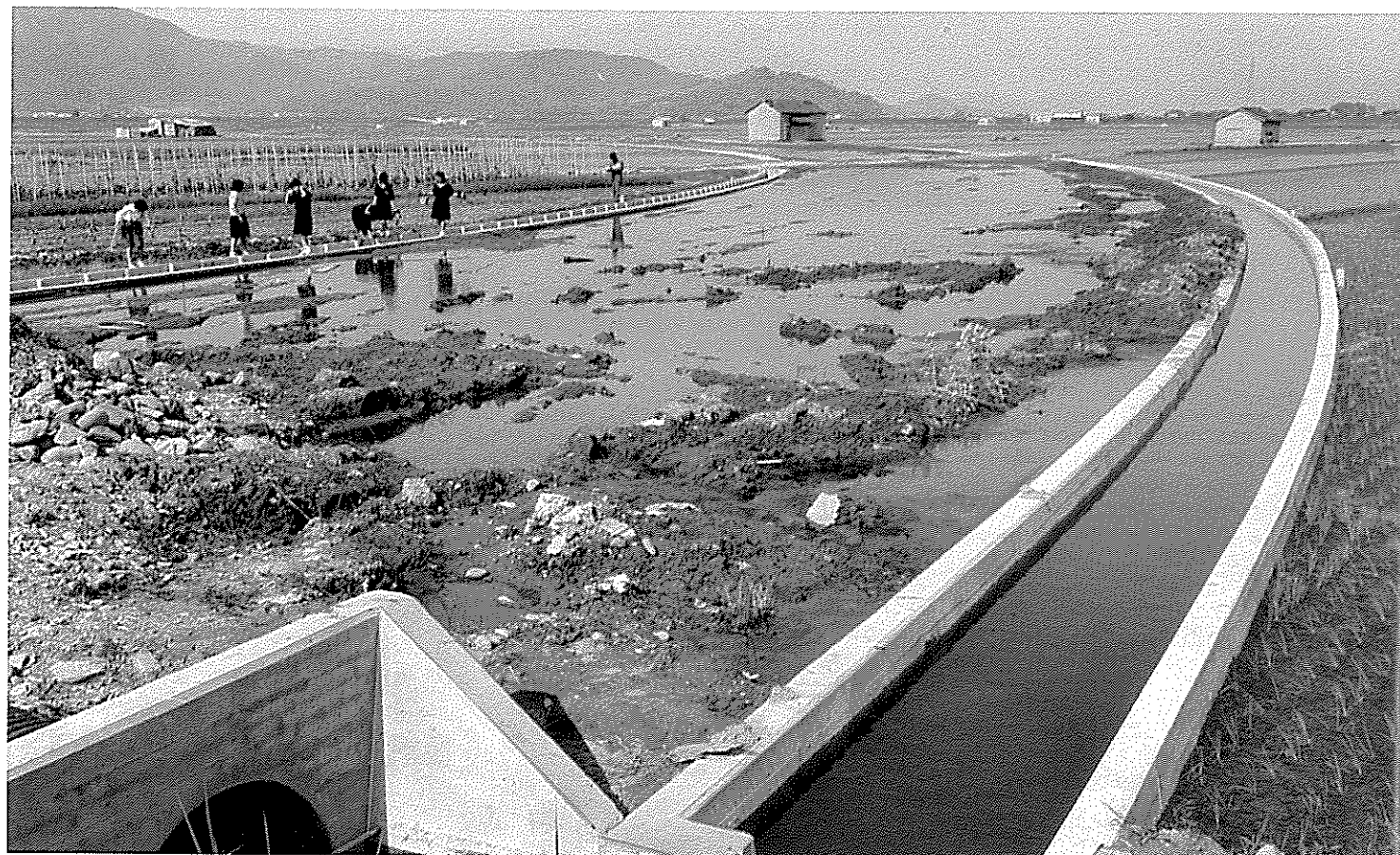
四国山地を横断して高松市から高知市へ至る延長140.8km
高知県の表玄関として重要な役割を果たすVルート^①の右サイド



国道32号

いま、むかし

薊野バイパス



勢いよく伸びてきたバイパス(高知市中金田、昭和39年)



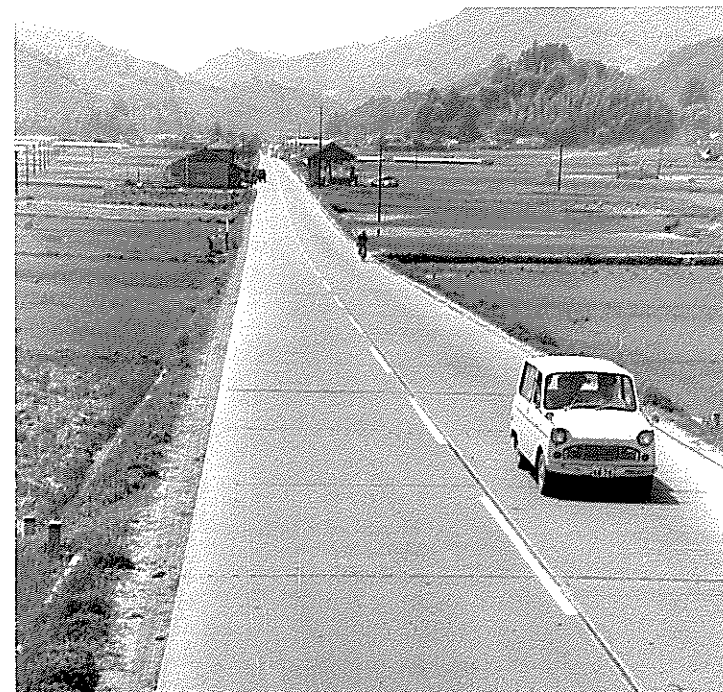
バイパス沿いには店舗が建ち並び、昔を想像することはできない(平成15年)

大豊町大杉

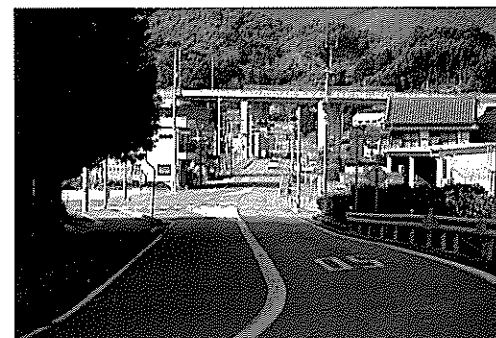


混雑する国道工事現場(昭和40年)

南国市領石

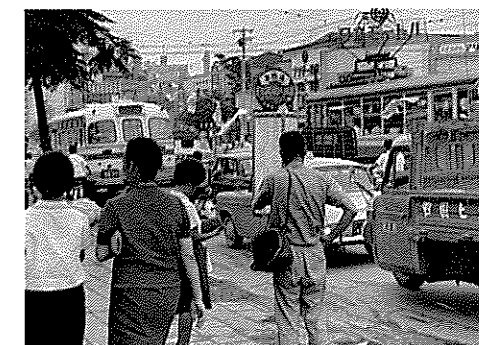


整備された国道を走る(南国市領石、昭和39年)

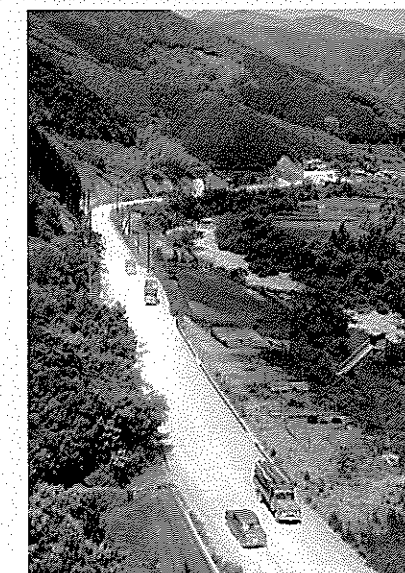


領石付近は高知東道路(現・国道32号)と旧国道が交差し、様変わりした。上部に見えるのは高知自動車道(平成15年)

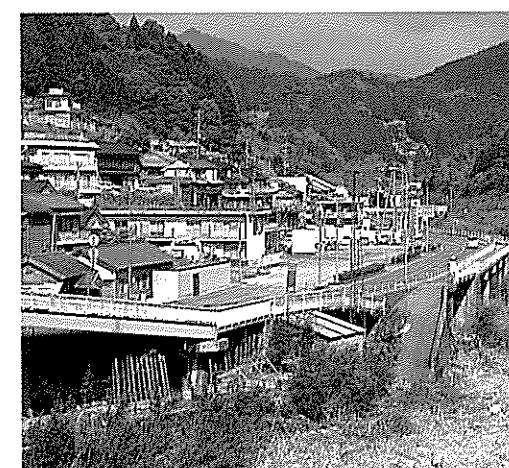
沿道の風景



高知市本町(昭和39年)



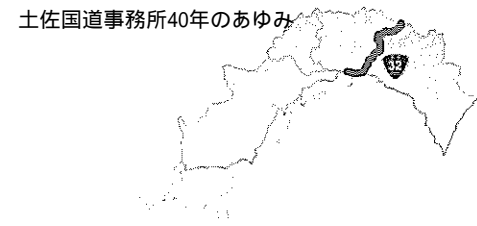
土佐山田町繁藤(昭和39年)



高知自動車道の整備により、国道を走る車は少なくなった(平成15年)



大豊町高須(昭和41年)



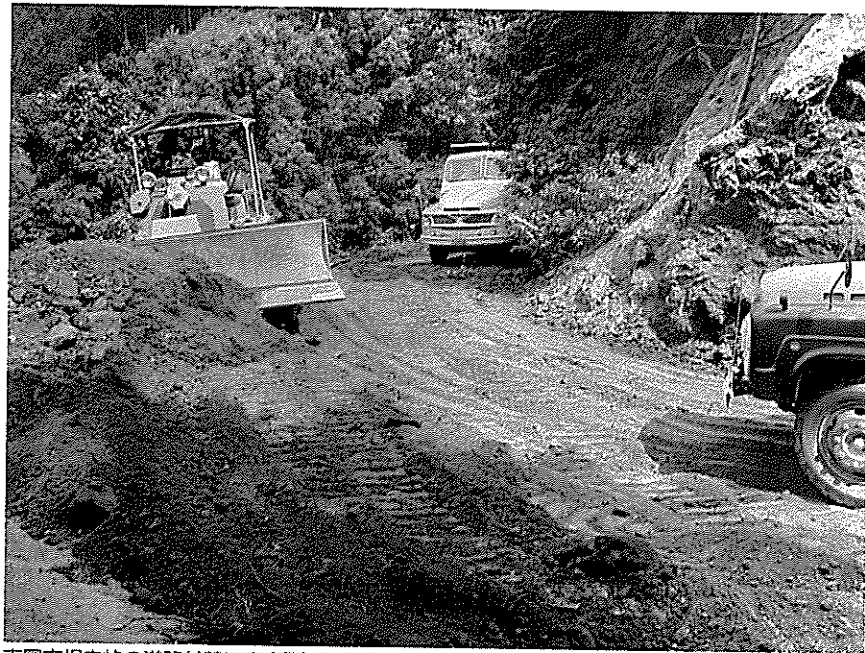
歴史の道の東に位置

一般国道32号は、高松市から四国山地を横断して高知市に至る延長140.8kmの路線である。高知県の表玄関ともいえる幹線道路で、国道33号とともにいわゆる四国のVルートを形成。大雨や雪で高知自動車道が通行止めとなった時には代替幹線道路としての機能も果たしている。

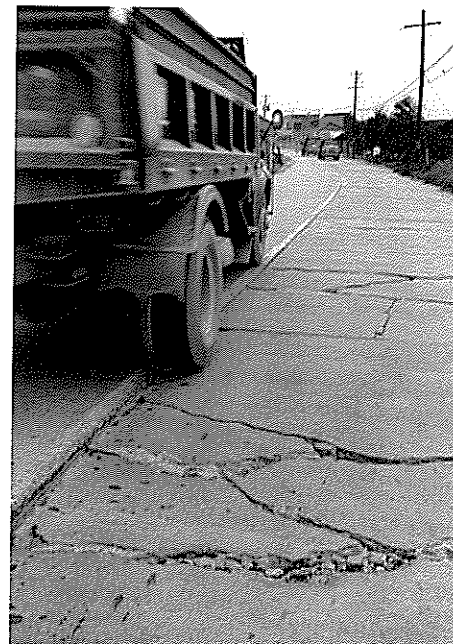
四国山地を横断して高知へ入る道としては、平安時代に開かれた伊予川之江から南へ下る北山官道があり、藩政時代には土佐藩主の参勤交代のルートとなって土佐北街道と呼ばれた。

現在の国道32号は、この道の東側にあたる。

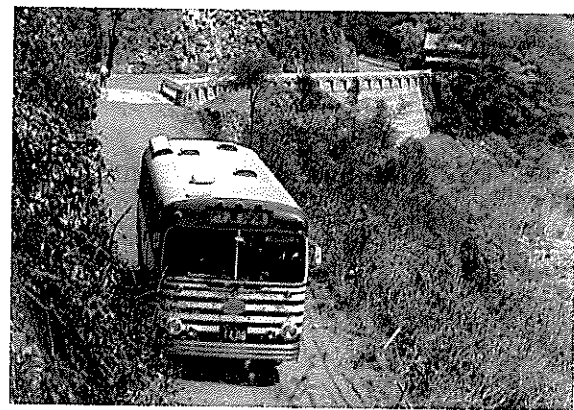
国道としての沿革は大正9(1920)年4月に遡り、内務省告示第28号により、高松から丸亀、徳島県三好郡池田町を経て高知に達する23号国道に認定された。その後、昭和27(1952)年12月、1級国道32号となり、40年3月に一般国道32号となった。さらに44年12月、県道高松琴平線の国道昇格に伴い、高松市から普通寺市金蔵寺町を経由していた従来ルートが、高松市から仲多度郡琴平町を経由するルートに変更され、現在に至っている。



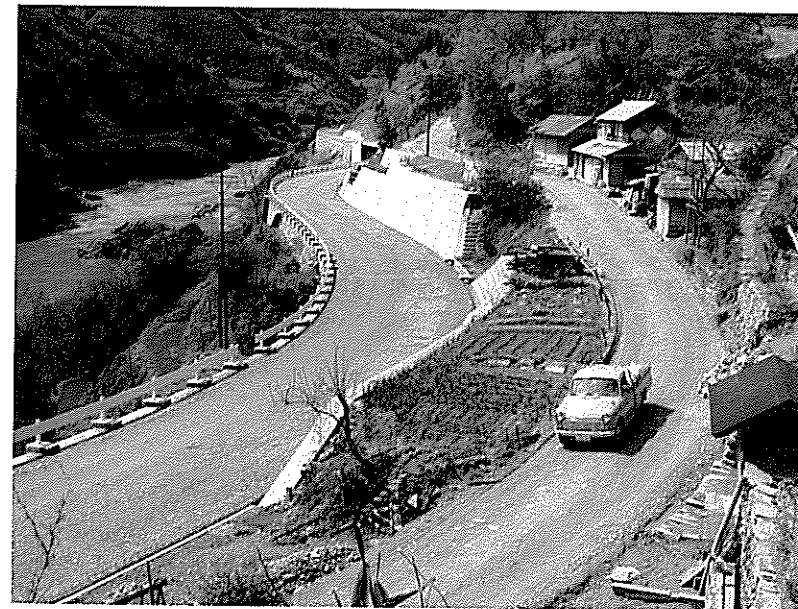
南国市根曳峠の道路付替工事(昭和37年) *



破損が目立つ国道(高知市一宮付近、昭和40年) *



難所が続く徳島県境付近(昭和40年) *



昭和40年当時の長岡郡大豊町。左が新国道 *

数々の難所を切り拓いて1次改築を完了

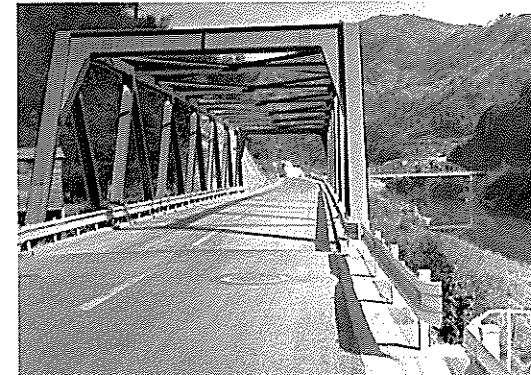
このルートは大半が山岳道路であり、急峻な地形のうえ、地すべり地帯が多い。また、高松と高知を結ぶ唯一の幹線道路であるため、現道の拡幅工事が主だった。

高知県内における直轄事業は、昭和34年度から高知工事事務所が担当し、南国市と高知市の境にある大坂峠の改良を実施したのが最初である。

昭和37年4月からは土佐国道工事事務所が改築事業を引き継ぎ、豊永の地すべり地帯(37~41年度)や根曳峠(35~40年度)

などの難所を相次いで克服していった。

このうち、根曳峠は香美郡土佐山田町と南国市の境に位置する標高395mの峠である。峠から南国市領石までの6.5kmは標高差が339m、平均5.2%の急勾配が続く。この区間は山岳道路としては珍しく、トンネルや橋梁を設けずに上工を中心とした工事を実施し、総土工量は100万m³に達した。なお、根曳峠では、その数年後に交通量の増大から渋滞が多発、無理な追い越しによる事故の危険性が高まっていた。この対策として、改築時の残用地などを利用した経済的なルートを検討し、追い越し部分400mと起点側50m、終点側60mのすりつけ部分を持つ登坂車線を、



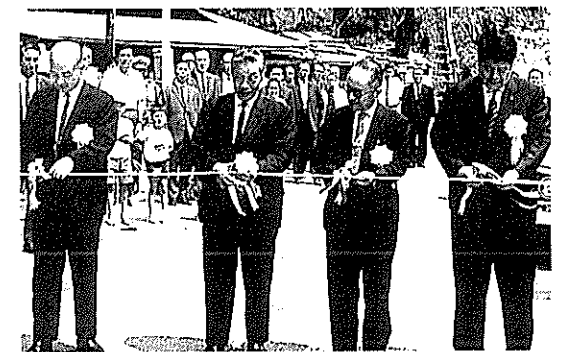
舗装された新国道豊永-桃原間(長岡郡大豊町、昭和41年) *



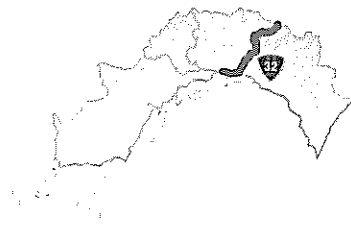
軟弱な地盤を克服しながらの改良工事(長岡郡大豊町大久保、昭和42年) *



国道整備が進んで長距離輸送が増加(昭和42年) *



Vルート完成記念のテープカット(昭和42年8月) *



昭和47年度から55年度にかけて5区間に設置した。

国道32号の1次改築は、昭和42年度の大杉地区を最後に全区間を終了した。

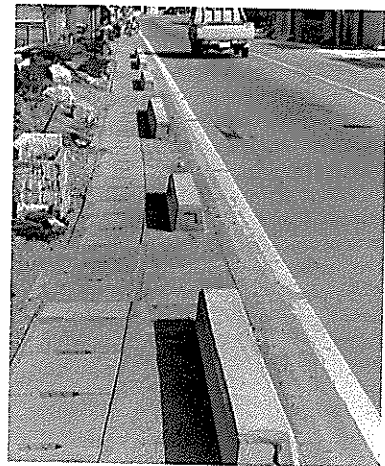
なお、直轄管理は昭和37年5月の高知市本丁筋一南国市領石間の直轄管理区間の指定に始まり、その後42年7月から全区間を管理することとなった。

都市部の交通渋滞解消に尽力

2次改築としては、都市部の交通渋滞解消が1つの柱となった。

高知市街への東の入口にあたる薊野から北本町付近の混雑を解消するため、昭和36年度から東高知道路(薊野バイパス)の用地買収を開始し、39年度に建設に着手。42年1月1日より供用を開始した。この区間はほとんどが水田で軟弱地盤が続き、その処理が最大の課題となった。

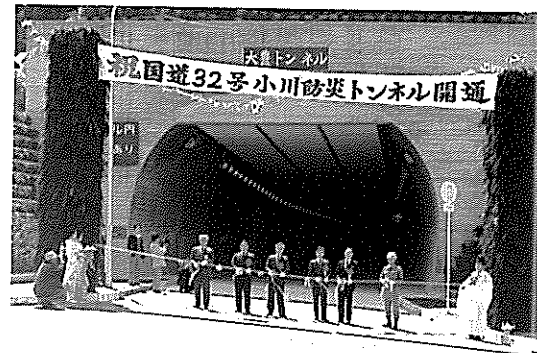
その後、四国横断自動車道へのアクセス道路ともなる高知東道路を建設。これにより、国道32号と55号が南北につながり、車の流れを大きく変えることになった。また、高知駅前通りの景観整備など、都市部での快適性向上をめざした事業を展開している。



側溝を利用した歩行者専用路
(南国市八幡付近、昭和46年)



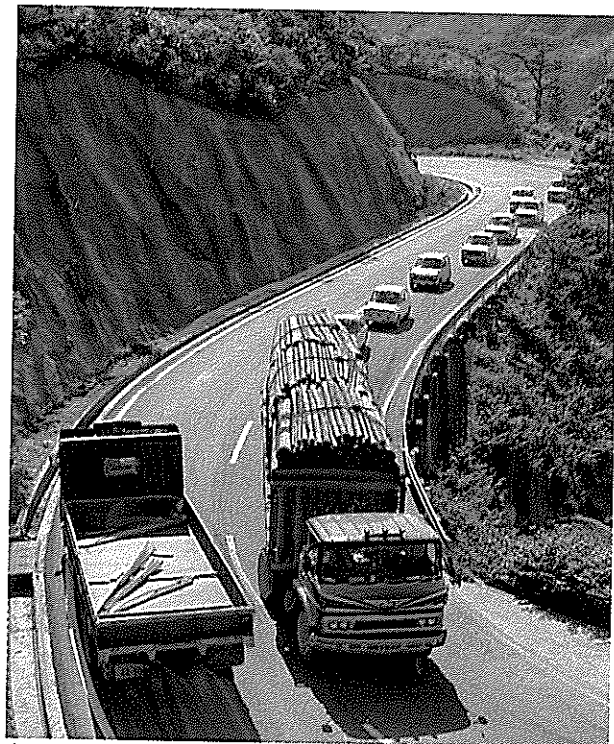
視覚障害者用歩道ができた
県庁前電停付近(昭和47年)



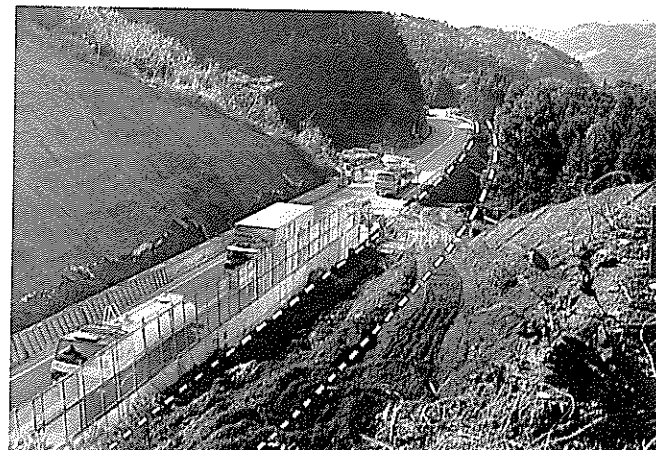
小川防災トンネルが開通(昭和53年3月)



自転車・歩行者用道路の
設置工事(昭和54年)

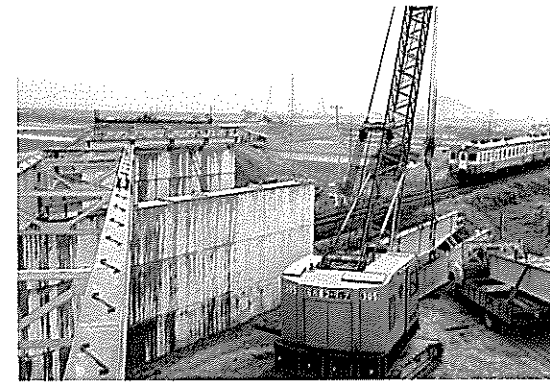


大型トラックを先頭に渋滞が発生する根曳峠(昭和47年)



渋滞緩和のため、着工した根曳峠登坂車線工事(昭和54年12月)

薊野バイパス



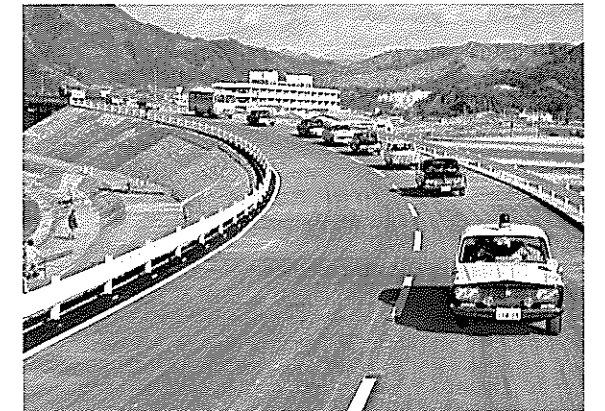
旧国鉄土讃線を跨ぐ架橋工事(昭和41年)



薊野バイパス(昭和41年)



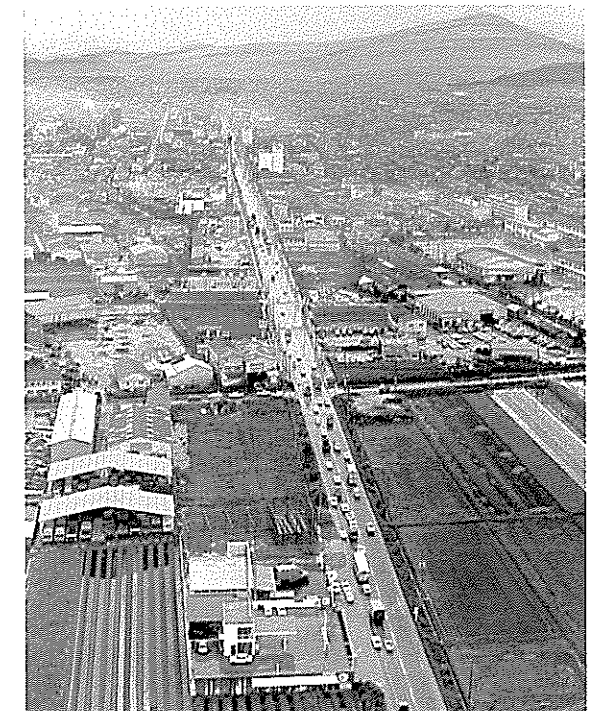
薊野バイパス開通式(昭和41年12月)



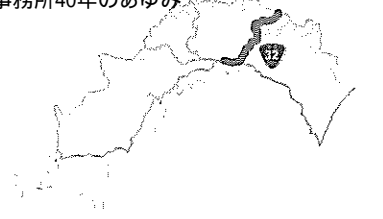
薊野バイパスの通り初め(昭和41年12月)



田園地帯を走る薊野バイパス(昭和41年)



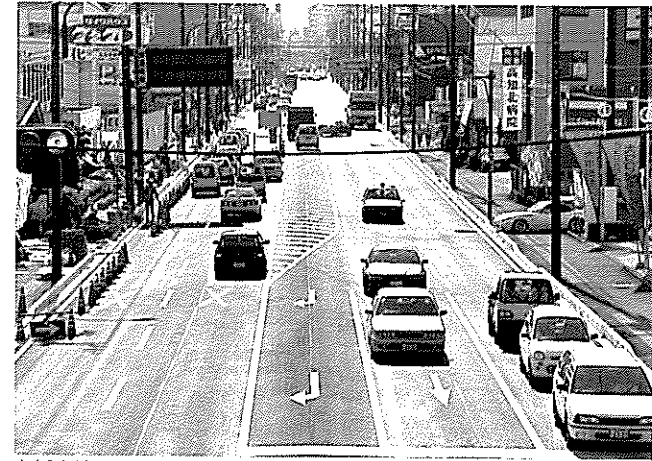
高知市街へと伸びるバイパス(昭和46年)



高知東道路部分供用(高知市大津一介良間)開始(昭和60年7月) *



完成した高知東道路(平成3年)



右折車線設置で車の流れがスムーズになった高知駅前東の国道(高知市北本町4丁目、平成6年) *



はりまや地下駐車場建設工事(平成8年)



車がスムーズに走行する根曳峠(平成14年)



山間部を走る国道32号(平成14年)

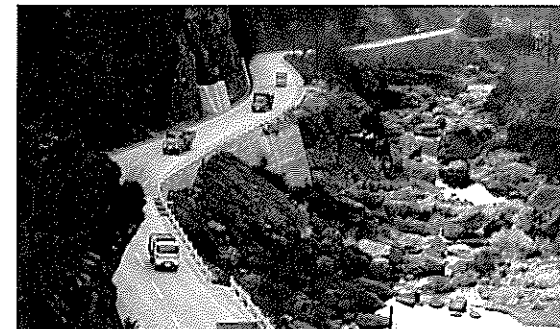
山間の危険箇所を大規模に改良

山間部では災害との闘いであり、2次改築は危険箇所の解消に全力をあげるようになった。中央構造線と御荷鉾構造線という2本の大きな断層を横切る国道32号沿いには多くの地すべり地帯があり、斜面崩壊による通行止めが繰り返されていた。

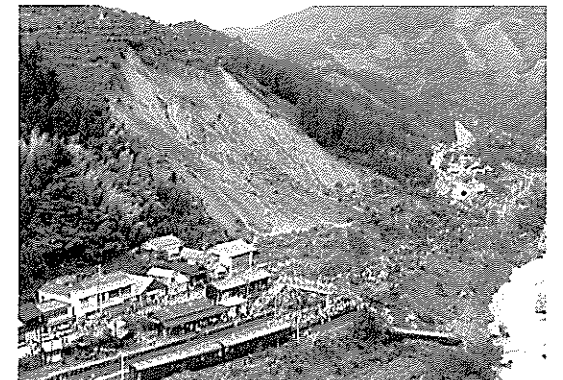
昭和47年7月、香美郡土佐山田町繁藤で大規模な山崩れが発生。尊い人命とともに民家、国道、国鉄の線路などを穴内川に押し流した。これを契機に幹線道路である32号の早急な防災対策が叫ばれた。

それを受けて抜本対策として計画されたのが、昭和48年に着工した小川防災である。大豊トンネル(延長1,603m)と一ノ瀬トンネル(延長492m)を中心に、防災事業としては四国で最大規模の工事を実施。地質の悪さからトンネル掘削にもさまざまな困難を伴ったが、これを乗り越えて53年3月に完成し、延長2.8kmの危険箇所が解消された。

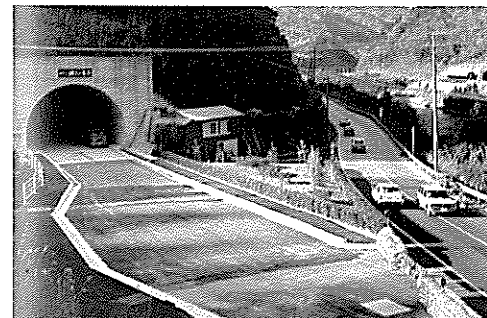
その後も危険箇所の改良に努め、現在も戸手野防災や板木野防災の工事を推進するなど、安全な道路づくりに向けて絶え間ない取り組みを続けている。



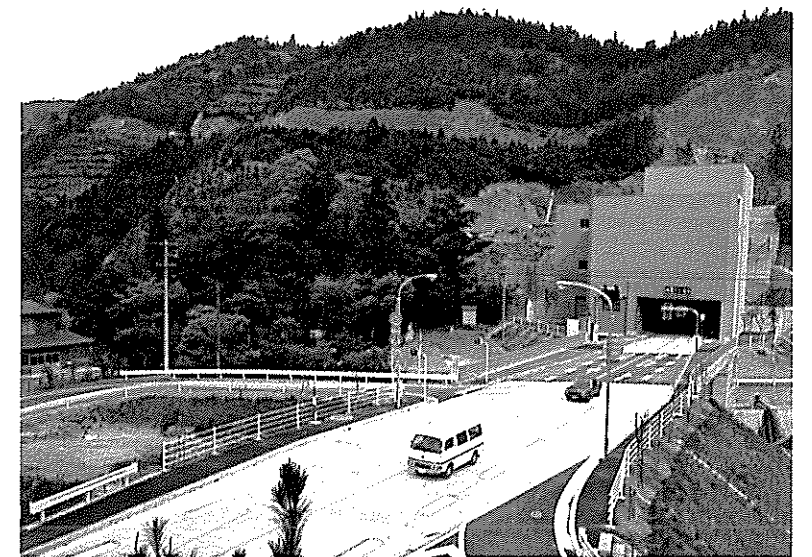
危険箇所が多い山岳道路(長岡郡大豊町小川付近、昭和41年) *



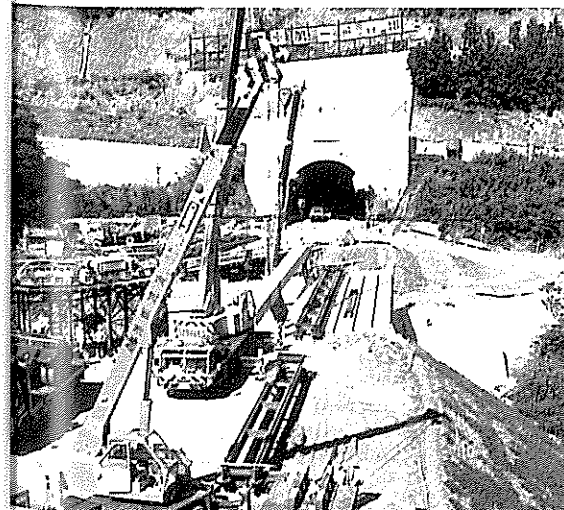
土佐山田町繁藤で集中豪雨による山崩れ(昭和47年7月) *



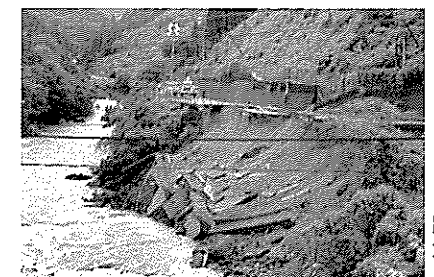
開通間近の一ノ瀬トンネル(昭和53年1月) *



供用開始された大豊トンネル(昭和53年)



着々と進行する小川防災工事(昭和52年)



路面が崩落した大豊町白浦の災害現場(平成11年7月) *

高知東道路

都市圏道路網の骨格を形成

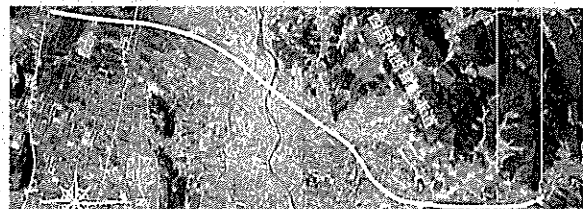
高知市東部では昭和42年1月から高野バイパスが供用されていたが、自動車の激増により起点となる高知市一宮の交通量は飽和状態となっていた。また、市街地から放射状に延びる国道32号、55号、195号を結ぶ県道や市道も幅員が狭く、線形不良区間が多いため十分な機能を果たしていなかった。

高知東道路はこうした状況を改善するとともに、四国横断自動車道へのアクセス道路として計画された。ルートは南国市尖崎で国道32号から分岐し、195号と交差したあと高知市介良で55号に接続するものと設定された。

着工は昭和55年度で、59年3月から漸次部分供用を行い、62年10月に延長6.4kmの2車線暫定供用を開始した。その後も平成3年まで4車線化や橋梁工事などの改良を行ってきた。

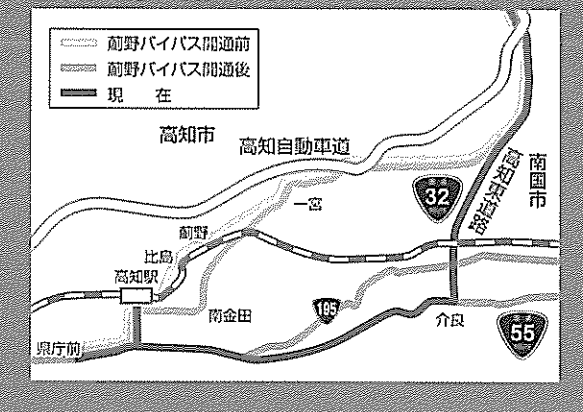
高知東道路の開通によって交通環境の改善が進むとともに、四国横断自動車道との接続で瀬戸内圏とのアクセスもいっそうスムーズとなった。

データ

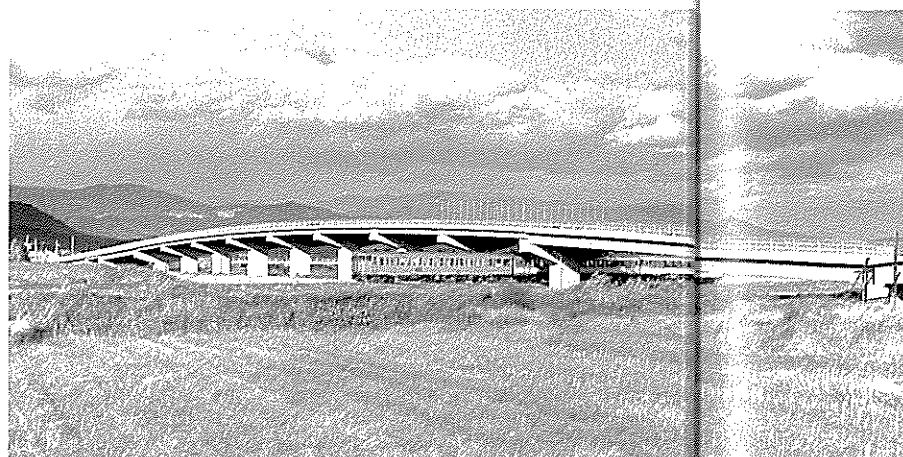


- 区間 南国市尖崎～高知市介良
- 都市計画決定 昭和49年3月
- 都市計画変更 昭和59年8月
- 構造規格 第4種 第1級 (一部第3種 第2級)
- 事業化年度 昭和47年度
- 設計速度 60km/h
- 用地着手 昭和53年度
- 延長 7km
- 工事着手 昭和55年度
- 幅員構成 25m(3.0～1.5～7.0～2.0～7.0～1.5～3.0) 14.5m(2.0～0.5～6.5～3.0～0.5～2.0)

国道32号の交差



小籠側道橋を架設(昭和56年)



緩やかな曲線を描く小籠側道橋(昭和58年)



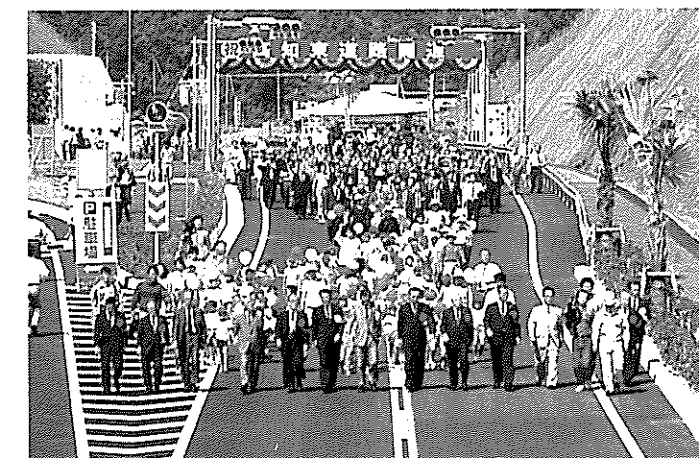
土電電車軌道との交差部分の仕上げ作業(高知市大津、昭和60年)



植樹のための工事も始まり、開通間近(高知市大津～介良間、昭和60年)



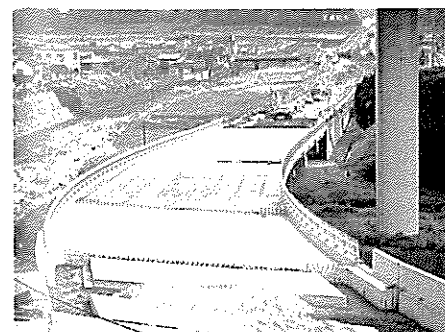
国道55号と連結(高知市介良、昭和62年)



高知東道路開通式(昭和62年10月)



建設工事が進む南園IC付近(昭和61年)



北へ延びてきた東道路(南国市領石、平成3年)



4車線化が完了した高知東道路(南国市領石、平成3年)

高知駅前通り

シンボルロードとして再整備

北にJR高知駅、南には全国的にも有名なはりまや橋がある高知駅前通りは、日常交通の要所であると同時に観光の拠点であり、高知市の顔といえる。

しかし、現実には朝夕のラッシュ時の渋滞や狭い歩道など、決して良好な環境が整備されているとはいえなかった。そこでこの通りを名実ともに高知市のシンボルロードとするため、平成2年度から整備事業を開始。右折車線やバスベイスの設置で渋滞緩和策はもとより、道路照明のセンターポール化、透水性・デザイン性にすぐれたインターロッキング・ブロック舗装の歩道やモニュメント、ヤシ並木の整備、電線類の地中化など、景観に配慮した。

平成10年度には高知駅前から潮江橋までの工事がすべて完成。美しく快適に生まれ変わった高知駅前通りは、一般公募された「はりまや通り」の愛称で、市民はもちろん高知市を訪れる多くの人々に親しまれている。



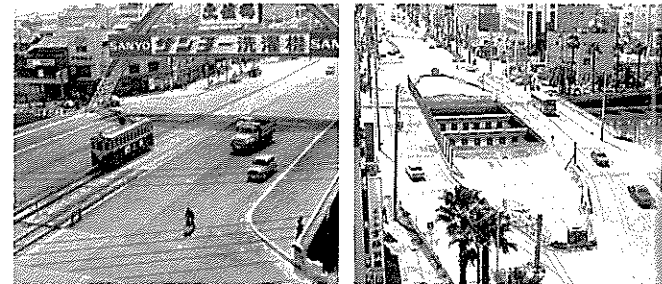
景観整備前のはりまや橋



生まれ変わった高知駅前通り(平成8年)

高知橋架替

高知駅の南、江の口川にかかる高知橋は、大正14年に架設された中央部と昭和38年架設の両側部で構成される。このうち、中央部の橋桁部分で腐食による傷みが目立ったため、昭和54年8月から架替工事を開始、56年2月に完成した。



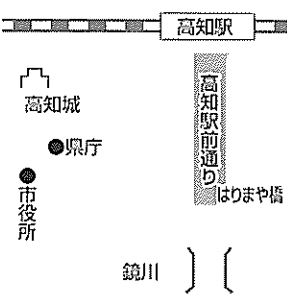
6車線に拡幅された旧橋(昭和39年)* 中央部を改修する架替工事(昭和54年)



架替が完了した高知橋(昭和56年2月)

データ

- 区 間 高知市北本町2丁目～高知市はりまや町1丁目
- 構造規格 第4種 第1級
- 設計速度 50km/h
- 延 長 700m
- 幅員構成 36m(7.0～1.2～6.5～0.5～5.6～0.5～6.5～1.2～7.0)
- 都市計画決定 昭和46年10月
- 事業化年度 平成2年度
- 工事着手 平成3年度



着工前



渋滞が常時発生する交差点付近

舗装のつぎはぎが目立つ歩道



景観整備の一環として沿道のヤシを移植(平成5年)*



電線の地中化工事が終了(平成11年)*



景観整備事業完了の記念植樹(平成12年)*

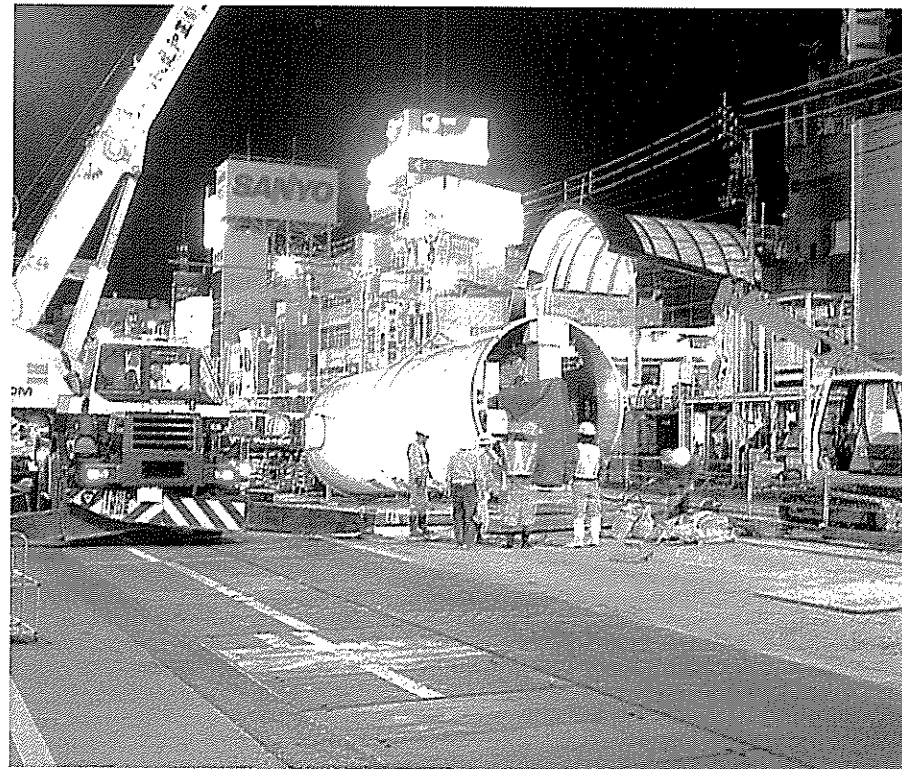
はりまや地下駐車場

国道の地下を有効活用

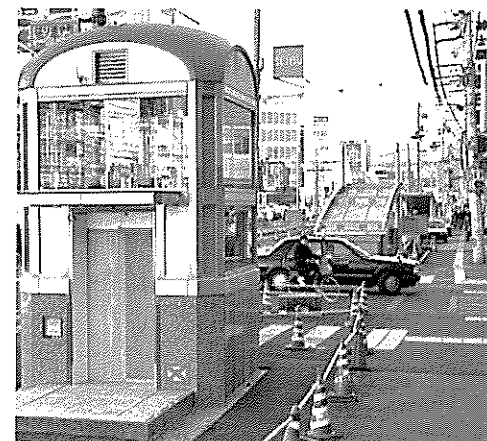
高知市中心部には中央公園地下駐車場や県庁前地下駐車場が開設されていたが、周辺地域の都市化などで駐車場が不足し、違法駐車が交通渋滞の大きな要因となっていた。

そこで、高知橋南詰からはりまや交差点まで延長約390mの地下駐車場の建設を計画。平成5年度に着工し、9年度に完成した。

■データ■			
●区 間	高知市はりまや町3丁目— 高知市はりまや町1丁目	●収容台数	200台
●延 長	390m	●事業化年度	平成3年度
●幅員構成	23m	●工事着手	平成5年度



夜間に行われる掘削工事(平成6年)



地下フロアに通じるエレベーター(平成10年)



終電後に電車軌道の下を掘り進む(平成8年)



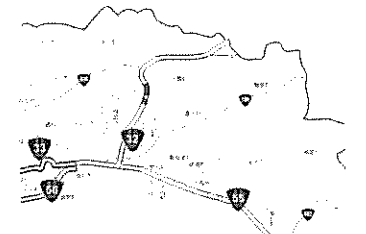
オープンしたはりまや地下駐車場(平成10年3月)

板木野防災・戸手野防災

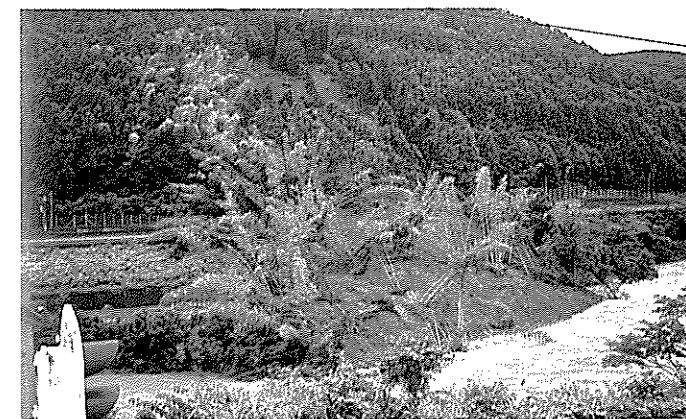
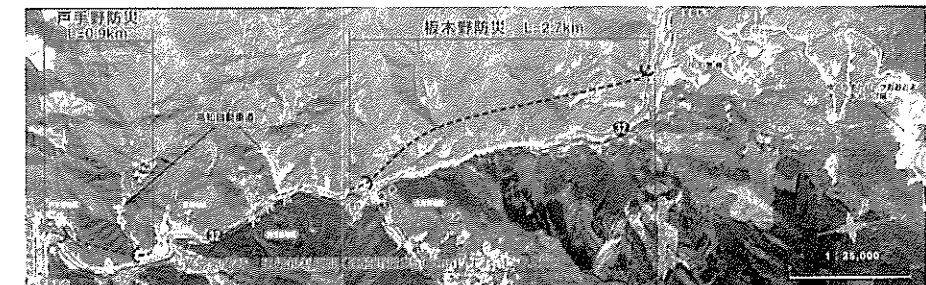
通行規制区間を短縮・解消

長岡郡大豊町小川から角茂谷までの6.2kmは、異常気象時の通行規制区間に指定されており、昭和60年から平成12年の間に延べ19回の通行規制が実施された。

こうした規制区間の短縮・解消を図るため、平成11年に戸手野防災、13年に板木野防災を事業化して工事を推進。時間短縮や安全確保のほか、地域生活の向上にも期待が寄せられている。



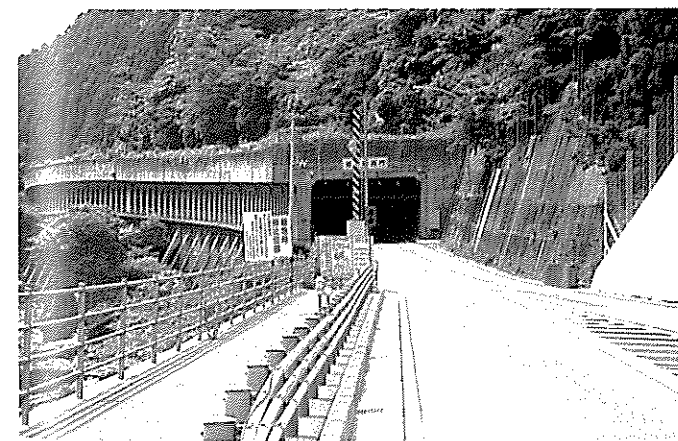
■データ■			
●区 間	長岡郡大豊町戸手野 [長岡郡大豊町小川]— 長岡郡大豊町戸手野 [長岡郡大豊町馬瀬]	●構造規格	第3種 第3級
		●設計速度	50km/h
		●延 長	900m[2.7km]
		●幅員構成	11m(2.5~0.75~6.5 ~1.25)
		●事業化年度	平成11年度[平成13年度]
		●用地着手	平成12年度
		●工事着手	平成12年度
			* []は板木野防災



豪雨による災害箇所(大豊町戸手野)



戸手野防災全景



板木野洞門と仮設遮断機



板木野防災全景



国道 33 号

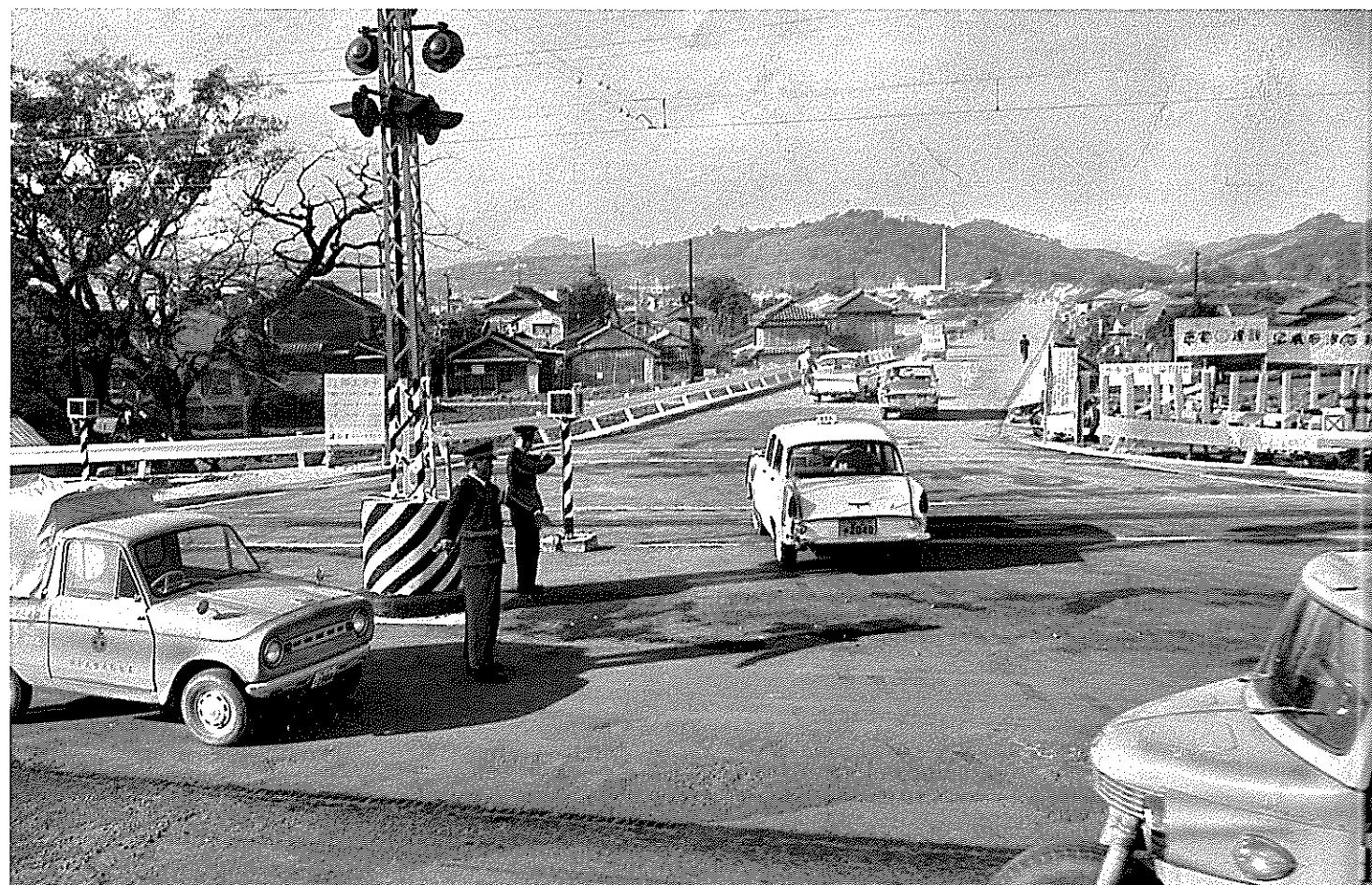
高知市から西北へ、険しい山間部を経て松山市に至る
 Vルート^①の左サイドを形成する延長118.5kmの幹線



国道33号

いま、むかし

鏡川橋周辺



新国道朝倉駅—鏡川橋間が開通(昭和37年)

伊野町問屋坂

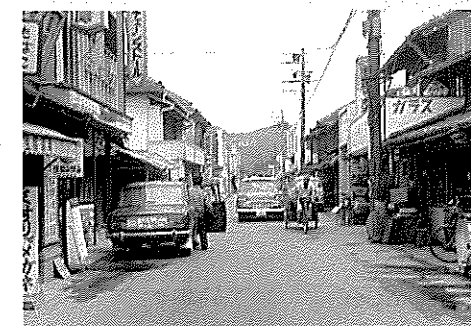


大型車同士が行き交うこともままならない国道(昭和38年)

沿道の街並み



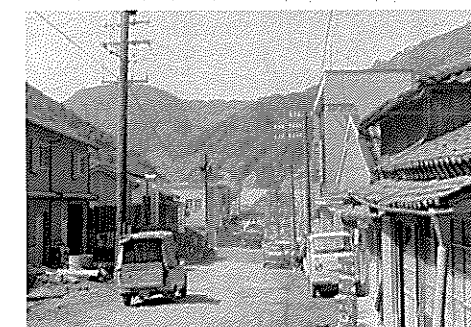
日高村(昭和39年)



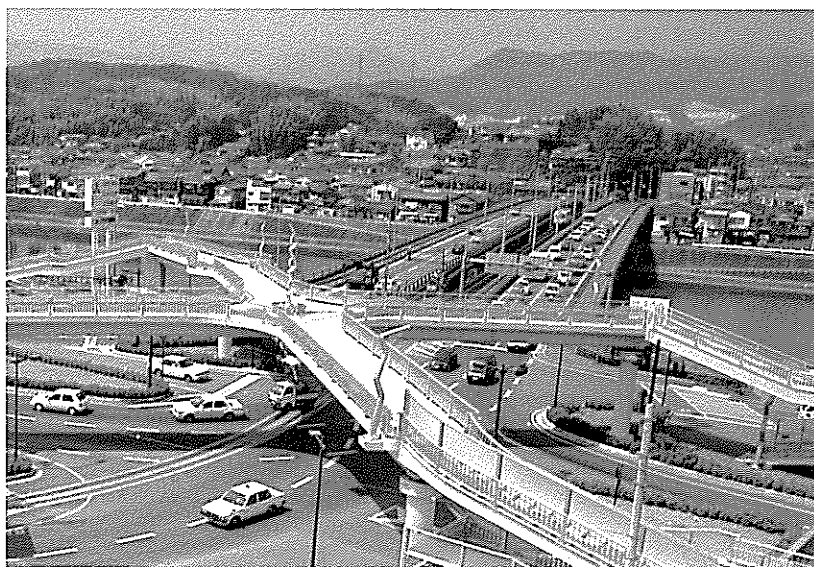
佐川町(昭和40年)



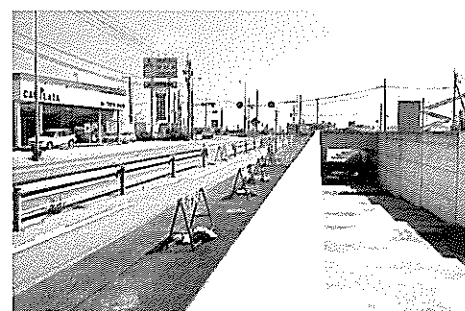
越知町(昭和31年)



吾川村(昭和41年)



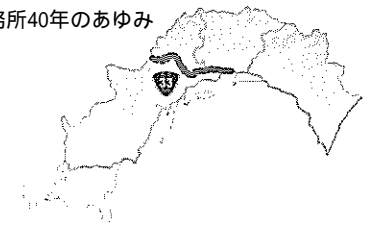
生まれ変わった鴨部交差点(平成3年)



地下道をつくり、立体交差に(平成2年)



沿道の古い家屋もいまでは珍しい(平成15年)



遙かな歴史が刻まれた重要ルート

一般国道33号は、高知市から松山市に至る延長118.5kmの路線で、一般国道32号とともに四国のVルートを形成する幹線道路である。

このルートは、律令時代の久万官道、藩政時代の松山街道とほぼ重なり、越知の生糸や池川の和紙の原料を運ぶ道で、土佐の経済には欠かせない大切な役割を担っていた。

明治27(1894)年には、当時の旧街道を荷馬車が通行できる

よう整備され、四国新道と呼ばれた。四国新道のルートは、まさに現在のVルートであり、当時としては画期的な広幅員の道路であった。これによって物流、人の往来ともに盛んとなり、地域にとってもますます重要な役割を果たすようになった。

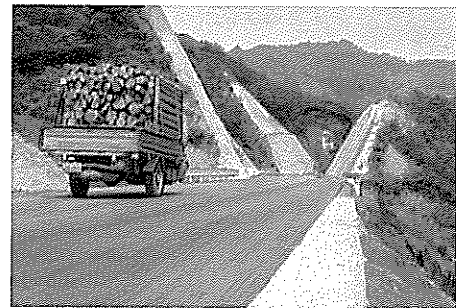
現在の国道33号は、大正9(1920)年4月に県道松山高知線として認定されたもので、昭和20(1945)年1月に23号国道に指定された。その後、27年12月に1級国道33号となり、40年3月には一般国道33号となった。

地すべり地帯を克服し1次改築完了

高知県内における直轄事業は、昭和27年度に高知工事事務所が担当して佐川町地内の改良工事を実施したのに始まり、唼内坂(33~37年度)、霧生関(35~38年度)、堀切峠(36~41年度)などの工事を実施。急峻な山岳地帯や渓谷沿いなど全国でも有数の地すべり地帯を克服し、42年度の伊野地区を最後に全区間の1次改築が完了した。

土佐国道工事事務所では、昭和37年5月に高知市本町一高

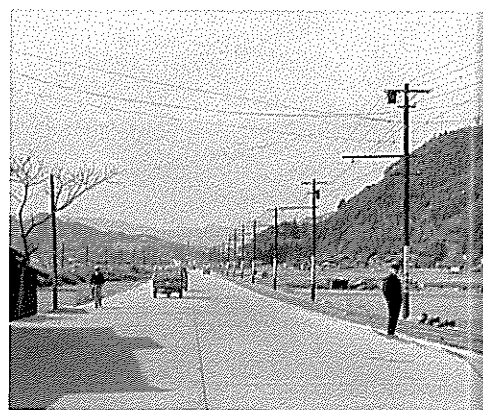
岡郡越知町石神の直轄管理を開始。その後、42年7月から全区間(高知市本町一吾川郡吾川村大字橋)の直轄管理を行っている。



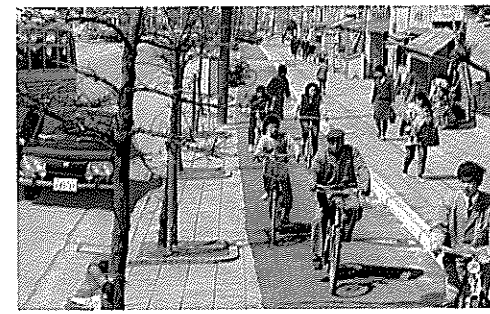
高岡郡佐川町の霧生関峠(昭和39年) *



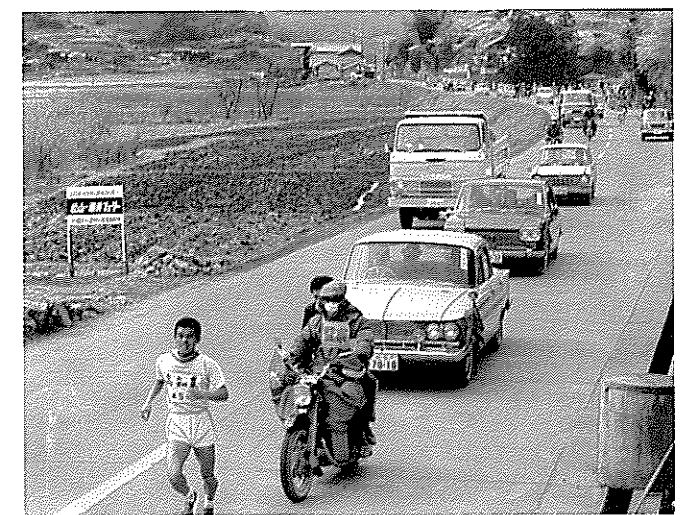
改修された横倉神社付近(高岡郡越知町、昭和38年) *



伊野町八代一北山間の舗装道路(昭和36年)



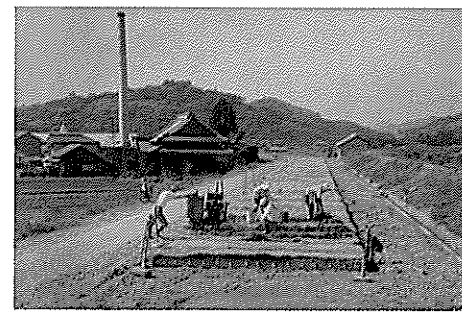
電車通りにできた自転車専用道(高知市升形付近、昭和41年) *



高新駅伝コースになっていた国道33号(日高村岩目地付近、昭和42年) *



高知市朝倉駅南から見た新道(左)と旧道(右)。左上は鏡川橋(昭和37年) *



仕上げ舗装が進む鏡川橋一朝倉駅間(昭和37年) *



Vルート完成でバスが連なる県境名野川地区(吾川郡吾川村、昭和42年) *



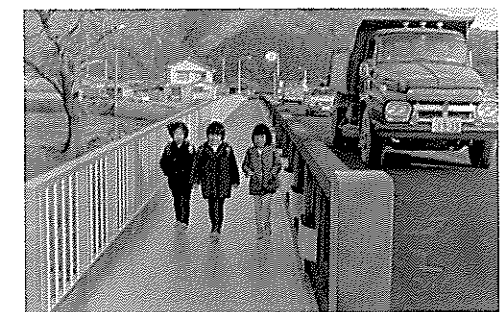
伊野町枝川の電停付近の通学風景(昭和45年) *



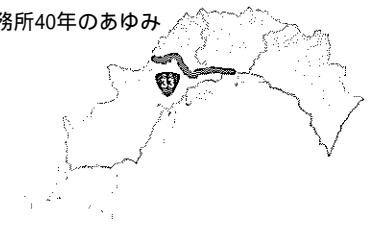
舗装工事中の国道(高知市大橋通り一升形間、昭和38年) *



唼内坂の立体交差(高知市朝倉、昭和39年)



柳瀬橋に歩道橋が完成(高岡郡佐川町、昭和46年) *



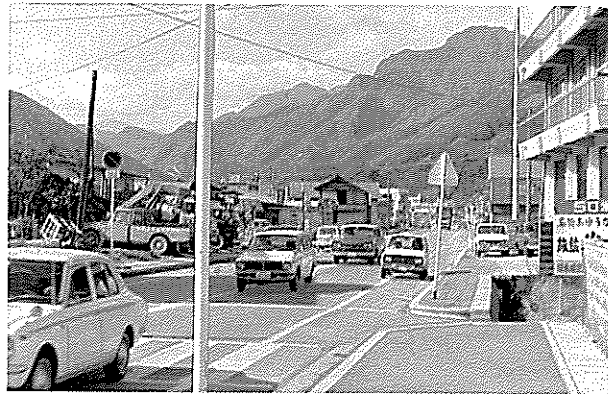
防災対策をはじめ安全性を追求

2次改築では昭和41～44年度に越知バイパス、42～48年度に佐川バイパス、46～49年度に大和田跨線橋を手掛けるなど、混雑の緩和と安全性向上を図ってきた。

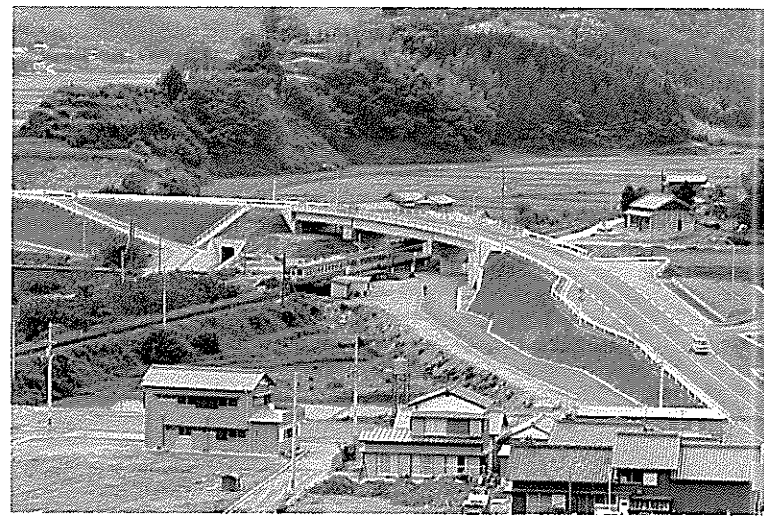
また、このルート上の山間部は国道32号と同様、地すべり、落石などが多発する危険地帯が多く、防災対策は極めて重要な事業の柱となった。昭和48～50年には高岡郡越知町熊秋で、危険箇所回避と走行性向上を図って、熊秋トンネル862mを含む延長1,240mの大規模な防災工事を実施した。防災対策にはその

後も積極的に取り組み、現在も越知道路や橋防災に取り組んでいる。

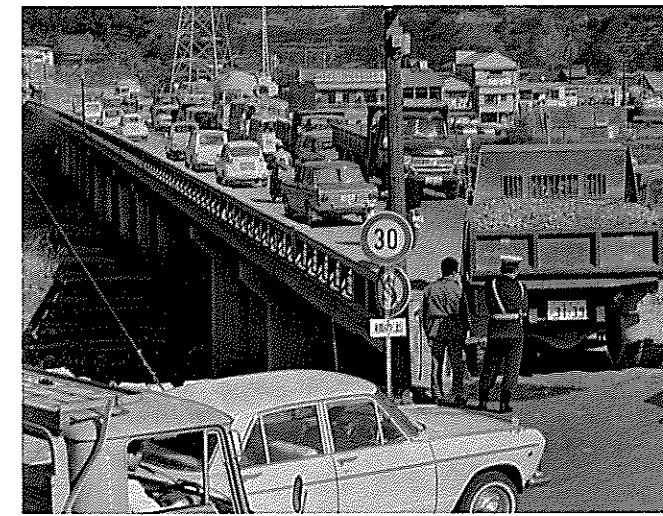
また同じく山間部に、昭和58年3月、県内初の歩行者専用トンネルを完成した。高岡郡佐川町と越知町を結ぶ赤土トンネルと並行する形で建設された赤土歩道トンネルである。昭和32年度に開通した赤土トンネルは幅員が7mと狭く歩道もなかったため、自動車の通行量や通勤・通学の歩行者、自転車が急増するとともに、事故の危険性が増していた。歩道トンネルの開通は、地域の人々の安全確保に大きな役割を果たした。



完成した越知バイパス（高岡郡越知町、昭和45年）*



高架橋で線路をひと跨ぎした国道（高岡郡日高村岡花踏切り、昭和49年）

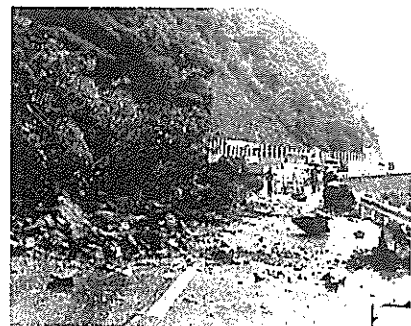


数珠つなぎになった車で混み合う鏡川橋（昭和42年）*

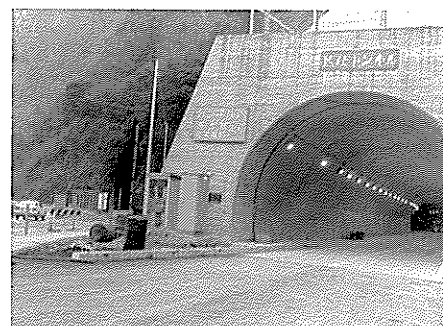


歩行者と自転車を植樹帯で分離（高知市本町、昭和52年）*

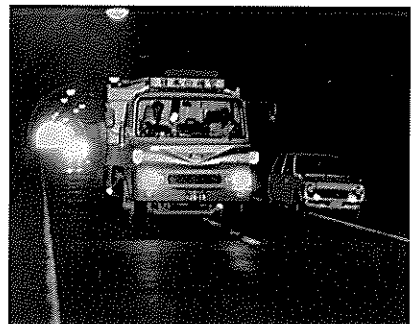
危険地帯への対策



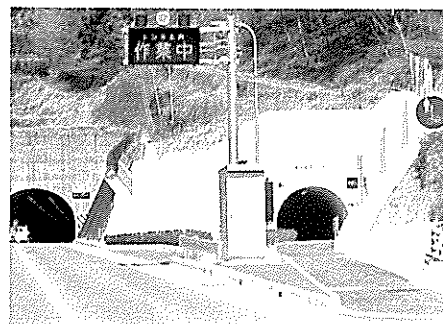
高岡郡越知町熊秋の土砂崩れ（昭和47年）*



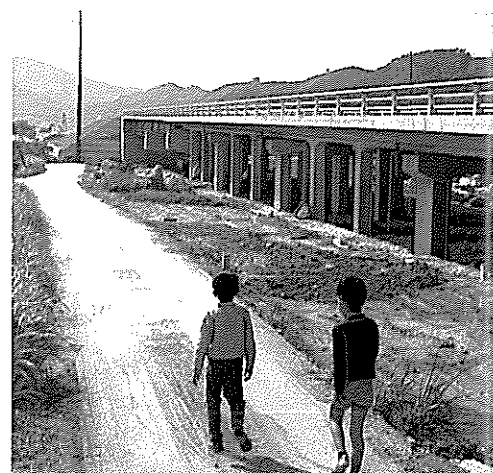
完成した熊秋トンネル（昭和50年12月）*



交通安全対策が望まれた赤土トンネル（昭和46年）*



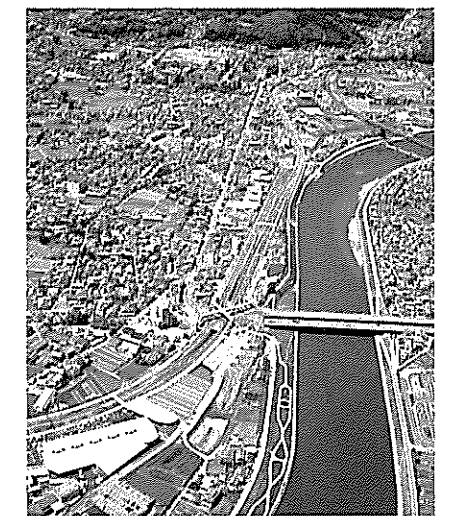
赤土トンネルと歩道トンネル（右側）（昭和58年3月）



工事が進む佐川バイパス（高岡郡佐川町青去付近、昭和48年）*



開通直前の鏡川橋（中央）。左が昭和48年に建設された東行きの新鏡川橋、右が旧橋（昭和55年12月）*



部分供用された高知西バイパス（鏡川橋南詰付近、平成3年）



拡幅された高知市上町5丁目交差点（平成7年）*

高知西バイパス

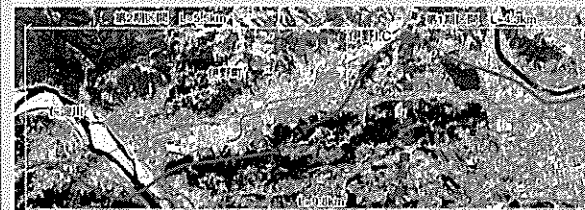
慢性的な渋滞や路面冠水を解消

高知西バイパスは、高知市鴨部から吾川郡伊野町枝川までの1期区間4.3kmと伊野町枝川から波川までの2期区間5.5kmから成る。

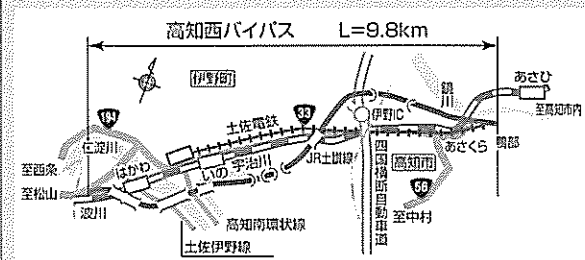
高知市西部や伊野町では交通渋滞が慢性化し、集中豪雨時には路面が冠水するなど、主要幹線道路としての機能が著しく低下していた。これらを解消して沿道地域の生活環境の改善を図るとともに、広域都市圏の骨格道路として昭和49年に事業化、62年に着工した。

1期区間は平成9年度末から供用を開始し、渋滞は約3分の1に減少、また、平成10年度から調査設計を開始した2期区間は、地域高規格道路に指定された高知松山自動車道の高知側起点として位置付けられ、渋滞解消はもちろん、地域間の交流拡大や地域活力の向上が期待されている。

■データ■



- 区間 高知市鴨部～吾川郡伊野町波川
- 構造規格 第4種 第1級
- 設計速度 60km/h
- 延長 9.8km
- 幅員構成 26m(30-05-15-70-20-70-15-05-30)
- 都市計画決定 昭和57年10月
- 都市計画変更 平成13年5月
- 事業化年度 昭和49年度
- 用地着手 昭和59年度
- 工事着手 昭和62年度



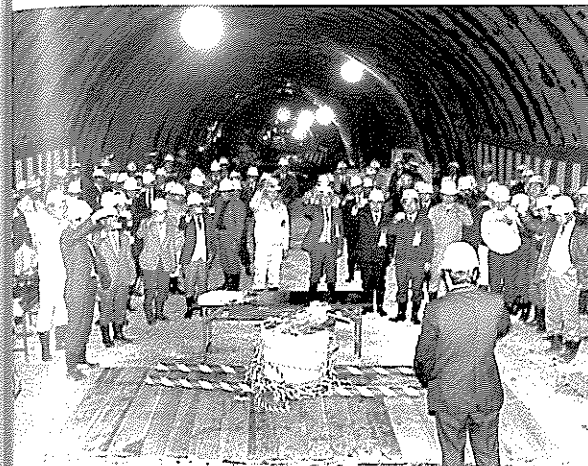
混雑が著しい高知市朝倉駅前付近 冠水で通行不能になった伊野町枝川地区



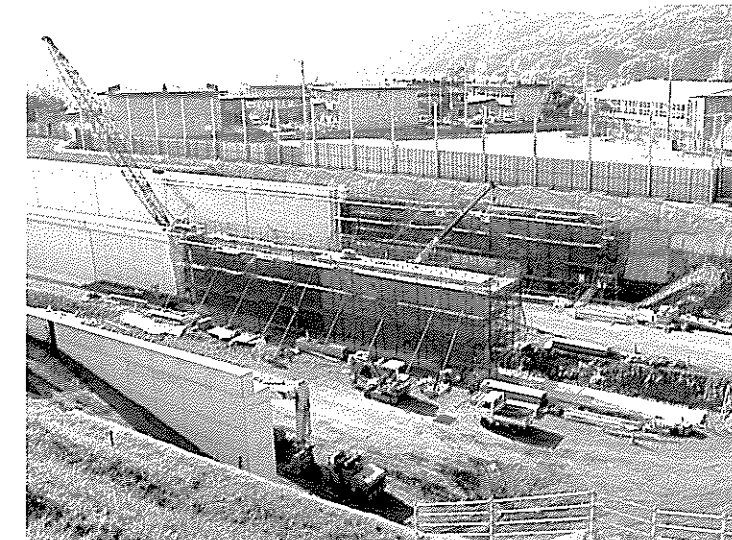
高知西バイパス第1期工事起工式(昭和62年11月) *



平成3年に完成した高知市鴨部立体交差



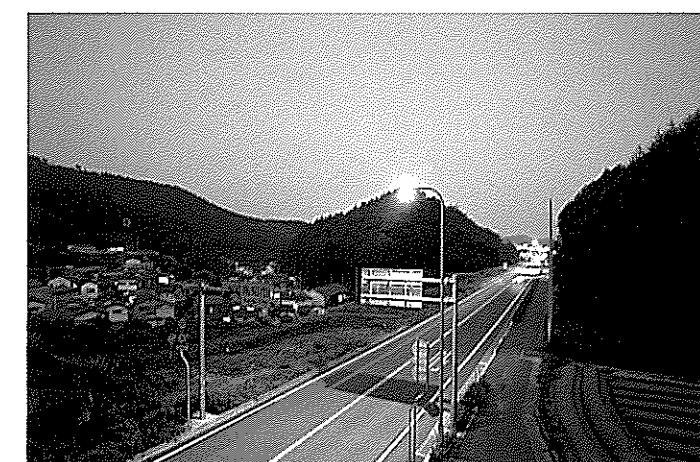
貫通した米田トンネル(平成3年2月) *



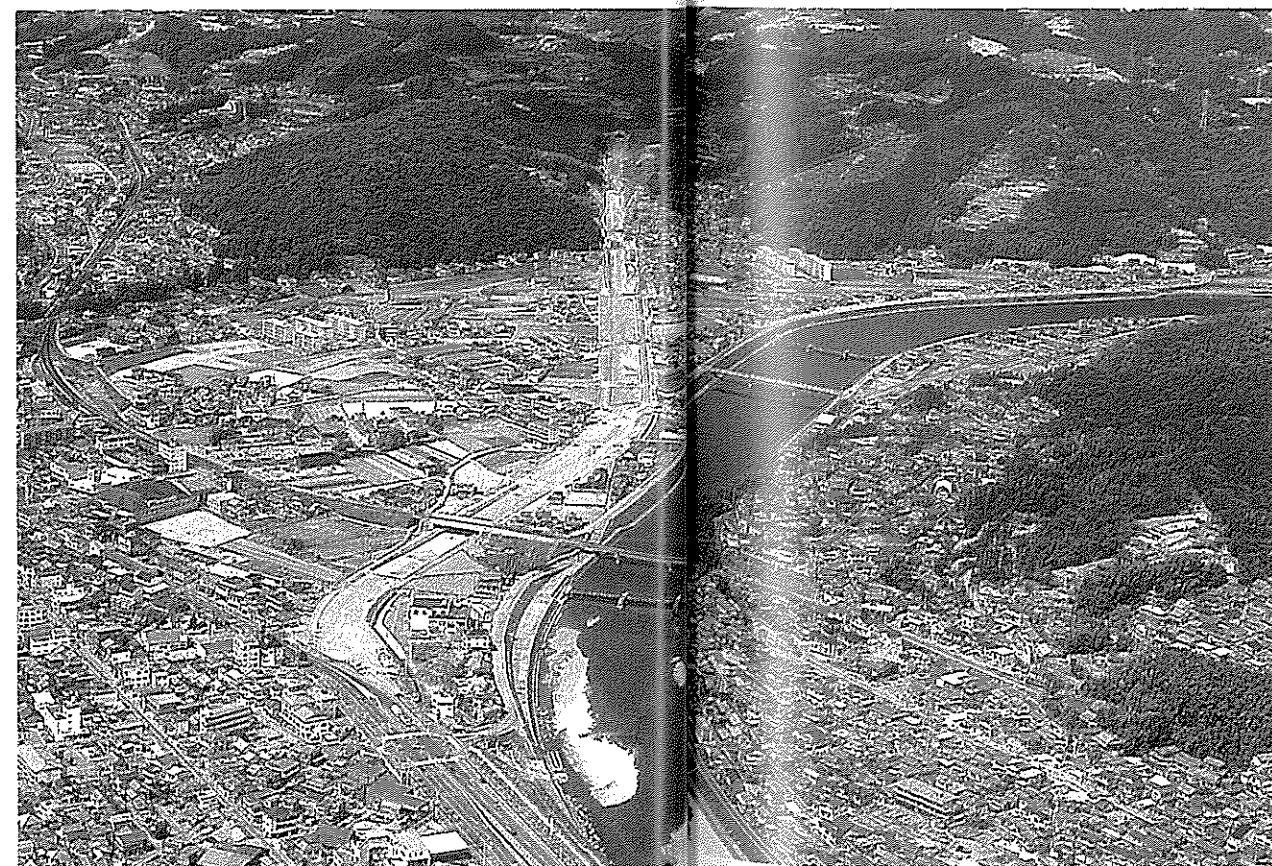
運動場の下をくぐるトンネル工事(伊野町枝川小学校、平成7年) *



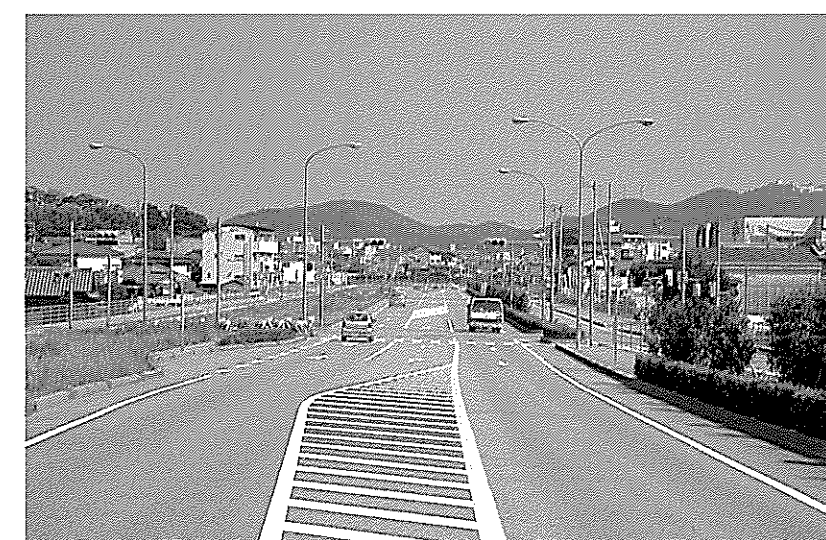
高知西バイパス第1期区間(高知市朝倉丙～伊野町枝川間) 開通 *(平成9年12月)



米田トンネル東付近(平成12年)



建設工事が進行する高知西バイパス(平成7年)



供用開始された第1期区間(高知市朝倉、平成12年)

旭交差点

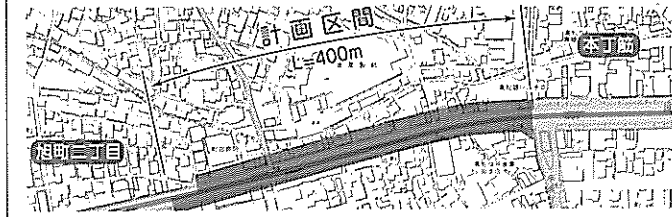
人にやさしい道路をめざして

高知市旭町1丁目区間は中央に路面電車が通っているため十分な道路幅を確保できず、慢性的な渋滞が発生していた。また歩道の幅員

も1mと狭く、安全な通行に支障をきたしていた。

そこで平成11年、道路を拡幅して片側2車線の車道と幅員3mの歩道を確保する改築事業を開始。水はけが良く車の走行音を低減させる舗装を採用するほか、歩道の段差解消や視覚障害者誘導ブロックの設置などを進めている。

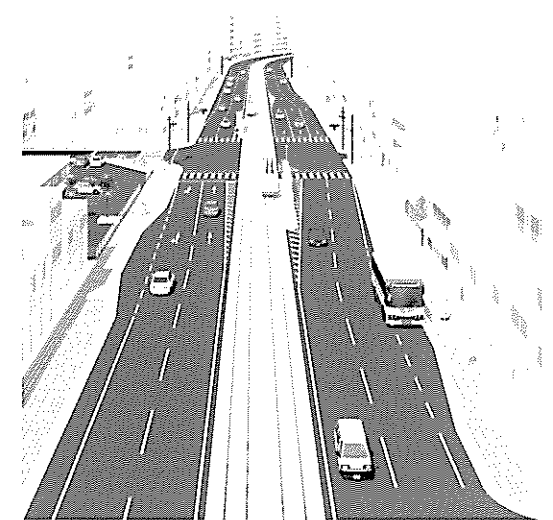
■データ■



- 区 間 高知市本丁筋—高知市旭町 丁目
- 構造規格 第4種 第1級
- 設計速度 50km/h
- 延 長 400m
- 幅員構成 29m(3.5~1.5~6.5~0.4~5.2~0.4~6.5~1.5~3.5)
- 都市計画決定 昭和46年10月
- 都市計画変更 平成6年12月
- 事業化年度 平成11年度
- 用地着手 平成11年度



渋滞する旭町1丁目周辺



旭交差点完成予想図

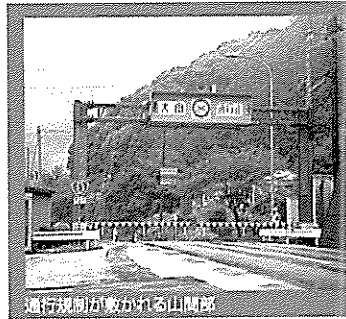
越知道路

高知松山自動車道の一環

地域高規格道路・高知松山自動車道のうち、平成7年8月に整備区間として指定され、県内で最初に着工されたのが越知道路である。

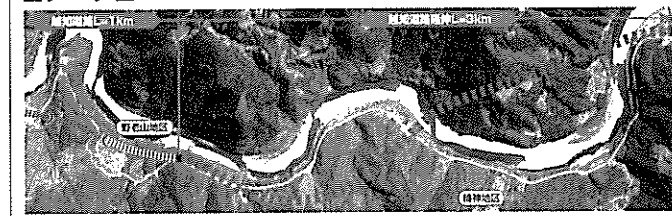
この区間は国道33号のなかでもとくに線形が悪く、地すべり地帯でもあるため、異常気象時には通行規制が頻発していた。

今回の整備によって、防災機能の強化や走行性向上のほか、沿道自治体の連携による豊かな地域づくりが期待されている。

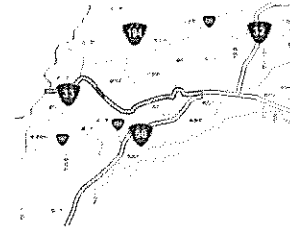


通行規制が敷かれる山間部

■データ■



- 区 間 高岡郡越知町越知丙—高岡郡越知町野老山
- 構造規格 第3種 第2級
- 設計速度 60km/h
- 延 長 4km
- 幅員構成 10.5m(0.75~6.5~0.75~2.5)
- 事業化年度 平成8年度
- 用地着手 平成11年度
- 工事着手 平成11年度



越知道路(越知丙—野老山間)起工式(平成13年2月) *



地形条件が厳しい野老山地区

橋防災

県境を跨ぐ防災事業

高知・愛媛の県境地域は、地すべり指定地や高ランクの防災点検箇所が数多くあり、現道の対策のみでは十分な安全を確保することが困難と見られ

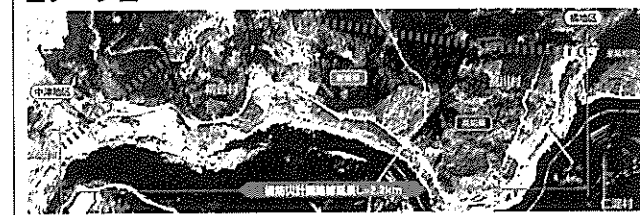
ていた。

そこで、危険箇所回避と線形不良箇所の解消をめざして、両県に跨るトンネルを中心とした防災工事を計画し、平成10年度に事業化。都市圏への農産物の出荷や観光客誘導などの面でも大きな効果が見込まれている。

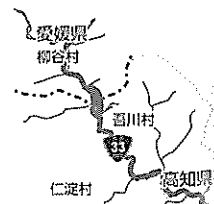


危険箇所が長くはばり枝あたり(昭和60年ごろ)

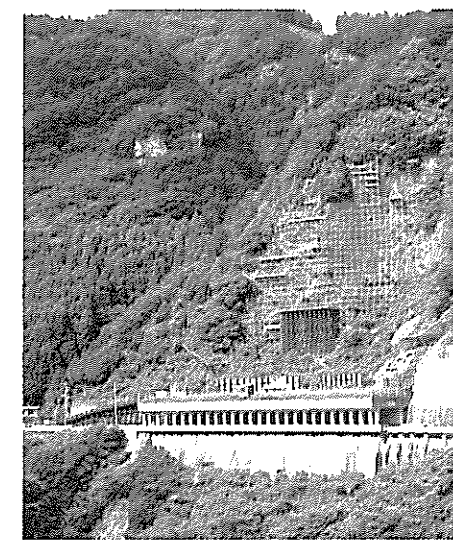
■データ■



- 区 間 香川県吾川村橋—愛媛県上浮穴郡柳谷村中津
- 構造規格 第3種 第3級
- 設計速度 50km/h
- 延 長 2.2km
- 幅員構成 11m(1.25~6.5~0.75~2.5)
- 事業化年度 平成10年度



落石のため通行止めになった国道(昭和54年) *



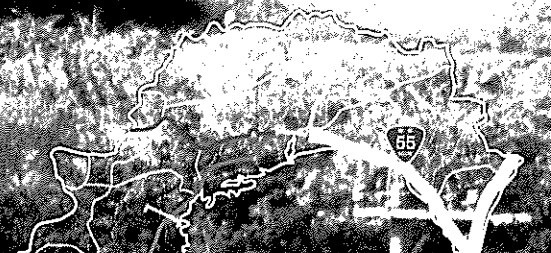
災害復旧が行われる橋洞門付近(平成14年)



愛媛県側から橋防災計画区間を望む

国道55号

海岸沿いに徳島市から高知市へ至る延長215.4km
ワイドの右サイドを形成する高知県東部の大動脈



国道55号

いま、むかし

高知市知寄町



土佐電鉄車庫前 (高知市知寄町2丁目、昭和46年) *



現在の知寄町2丁目付近 (平成15年)

香我美町



月見山一堀川橋間の道路工事 (昭和37年) *



以前は土佐電鉄の軌道だった上部に、いまは土佐くろしお鉄道の線路 (高架) が走る (平成15年)

室戸市高岡地区



高岡地区から室戸岬にかけて国道沿いに続く石垣 (昭和36年) *



昭和31年ごろ *

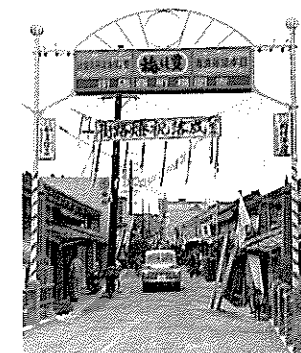


いまでもわずかだが石垣が残っている (平成15年)

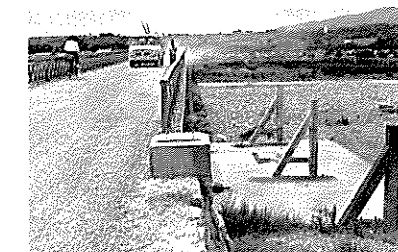
沿道の風景



南園市後免町 (昭和33年) *



赤岡町 (昭和31年) *



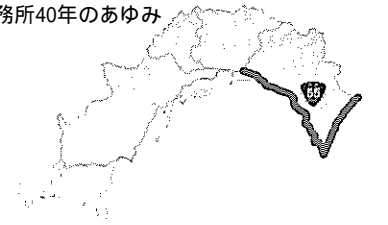
奈半利川橋 (昭和38年) *



安芸市本町筋 (昭和42年) *



室戸市浮津 (昭和39年) *



四国東南部の生活・経済を支える道路として

一般国道55号は、徳島市から室戸阿南海岸国定公園を経て高知市に至る延長215.4kmの海岸沿いの路線。高知市から徳島市に至る、四国の外周を走行するいわゆるWルートを、国道56号とともに形成する幹線道路である。

海岸沿いのルートが大半を占め、四国山地を横断する国道32号、33号のVルートに比べると生活道路としての要素が強い。一方で、国定公園などの景勝地を通過するため、四国東南地域の観光ルートとしても大切な役割を担い、工事にあたっては景観保全や

自然環境との調和にも細心の注意を払っている。

この道の歴史を辿ると、古くは奈良時代の野根山官道であり、藩政時代に入ってから土佐東街道として参勤交代の道であった。

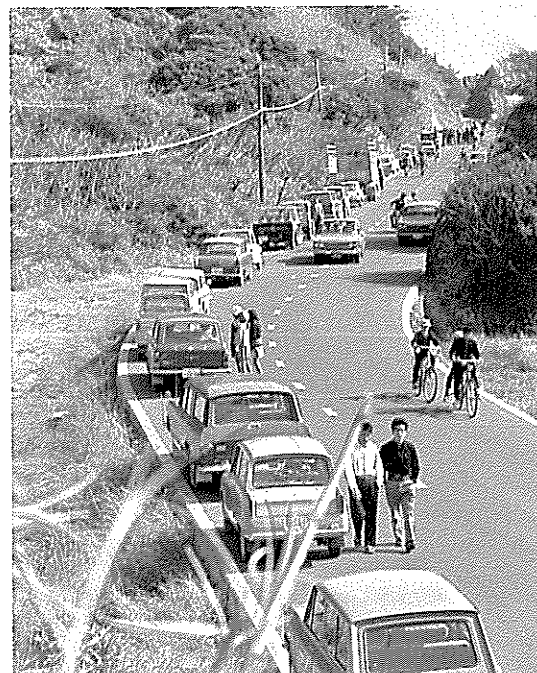
現在の国道55号は、昭和28(1953)年5月に2級国道高知徳島線(路線番号194号)として認定され、その後37年5月に1級国道55号に昇格、40年3月に一般国道55号となり、現在に至っている。



ボイスカウト奈半利少年隊が国道沿いを清掃奉仕(安芸郡奈半利町、昭和38年)



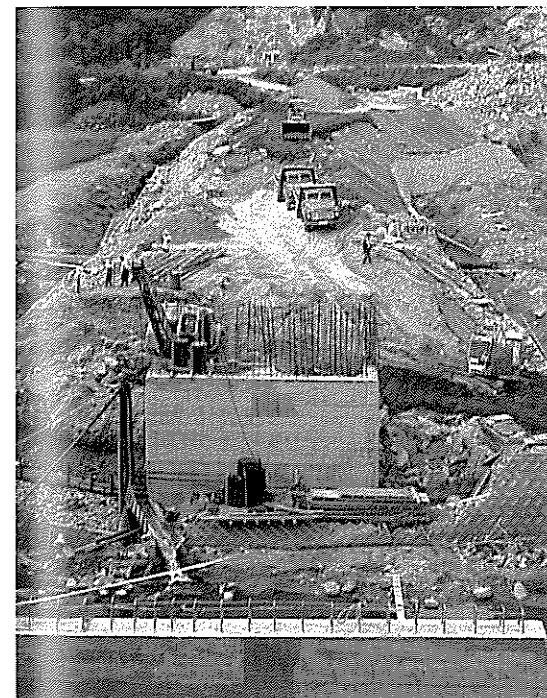
昭和40年ごろの香美郡夜須町手結山付近



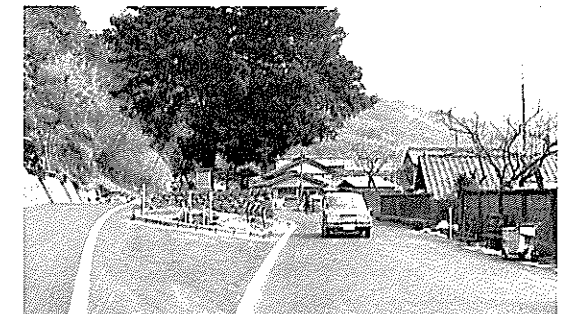
観光客の車が連なる室戸岬西側(昭和40年)



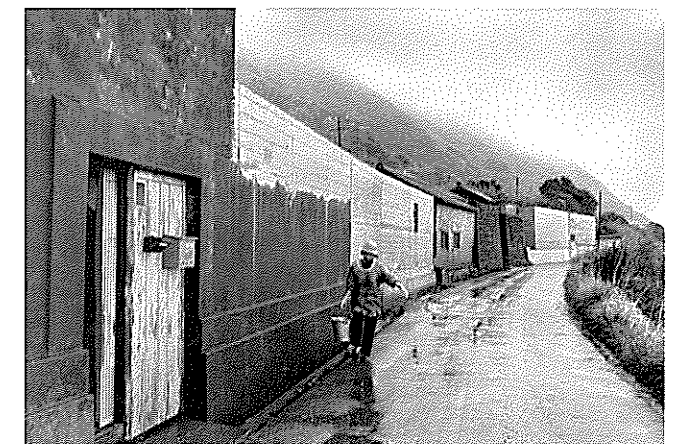
市町村駅伝、室戸市羽根岬での激しいトップ争い(昭和41年)



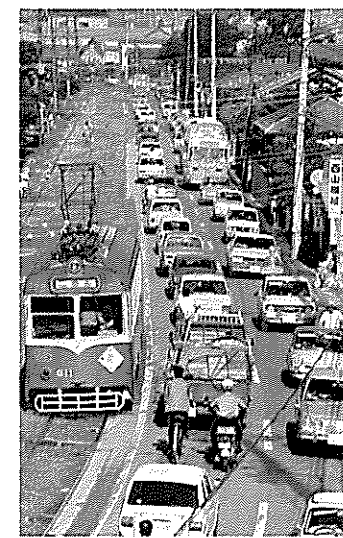
相岡川にかかる橋の建設工事(安芸郡東洋町野根一見岡、昭和41年)



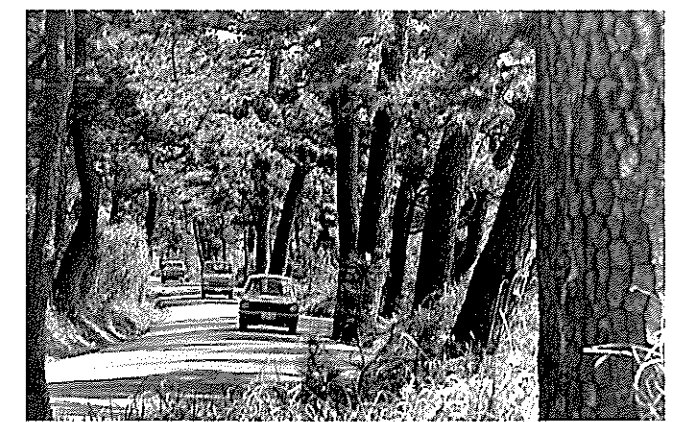
ご神木を残してセパレートコースに(安芸市下山、昭和46年)*



室戸市高岡地区(昭和46年)*



通勤時には混雑が激しい高知市高須付近(昭和46年)*



室戸市吉良川町付近(昭和46年)*

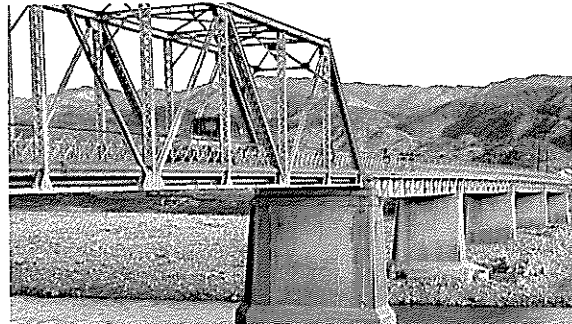
地域の特性に合わせた改築を展開

国道55号の高知県における直轄事業は、昭和38年度に土佐国道工事事務所が担当して、香美郡赤岡町、安芸郡芸西村の改築でスタートした。さらに甲浦地区・佐喜浜町・室戸岬・室戸岬港内・安田町の海岸線、加賀郷など太平洋沿いの難工事を順次施工し、47年度に全区間の1次改築を終了した。

国道55号は大半が海沿いの道路で、その沿線には港湾が多い。太平洋に流れ込む河川も多く、酒造会社が多いことからわかるように良質の水に恵まれている。そのため、道路事業にお

いて多くの橋を整備する必要が生じる。例えば、甲浦地区では港のなかを通過するルートを選択したため、延長196mの甲浦大橋を架設した。また、室戸岬を中心とした海岸線一帯は、室戸阿南海岸国定公園の区域である。改築にあたっては、波浪に対する安全確保や災害対策を重視。同時に、亜熱帯性樹林など自然との調和や港湾関係者との調整を図りながら工事を進めた。

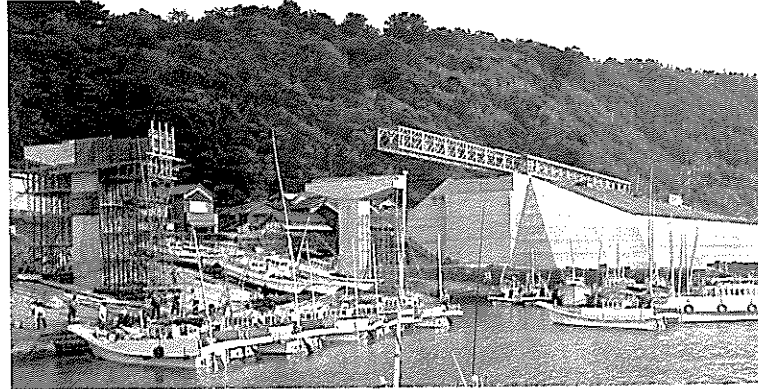
直轄管理は、昭和42年7月に安芸郡芸西村から高知市播磨屋町間が指定されたあと順次追加され、同54年4月に全区間(安芸郡東洋町甲浦一高知市介良)が指定された。



昭和37年当時の奈半利川橋(安芸郡奈半利町) *



完成した新奈半利川橋の通り初め(昭和42年11月) *



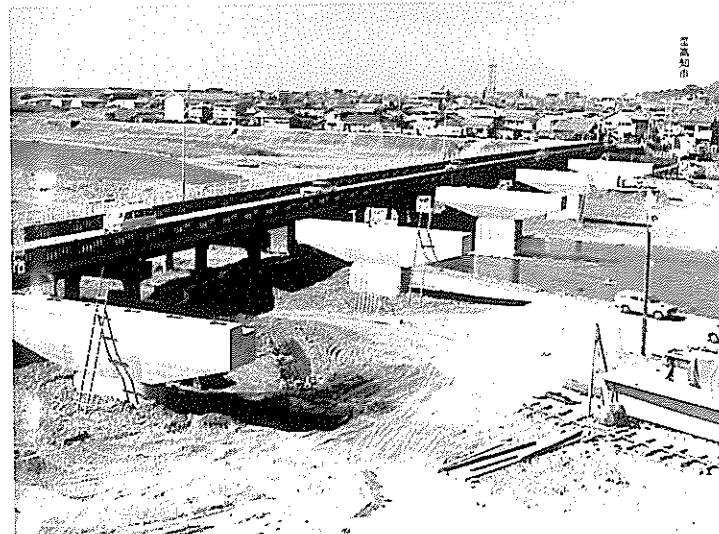
安芸郡奈半利町加領郷に高架橋を建設(昭和47年) *



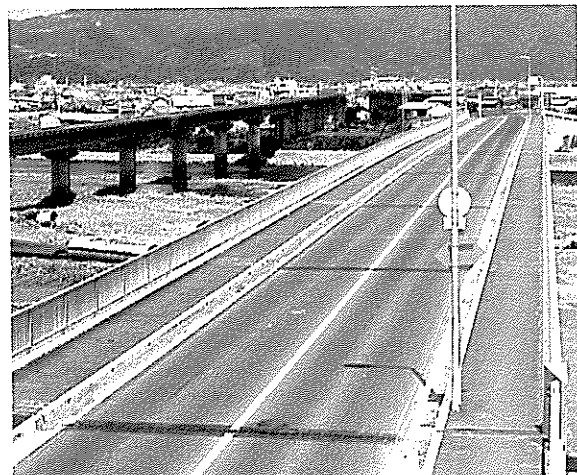
完成した加領郷大橋(昭和48年10月) *



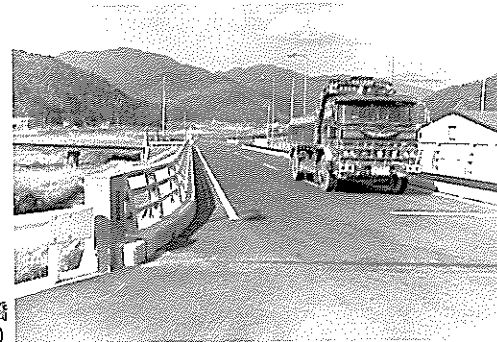
老朽が進んだ安芸川橋(安芸市、昭和48年) *



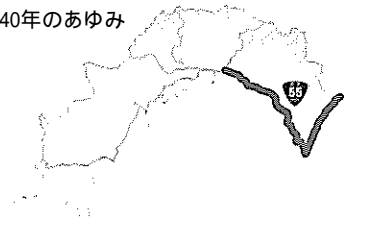
架替工事が進行する安芸川橋(昭和53年) *



伊尾木橋架替完了(安芸市、昭和50年) *



整備された新野根橋(安芸郡東洋町、昭和54年) *

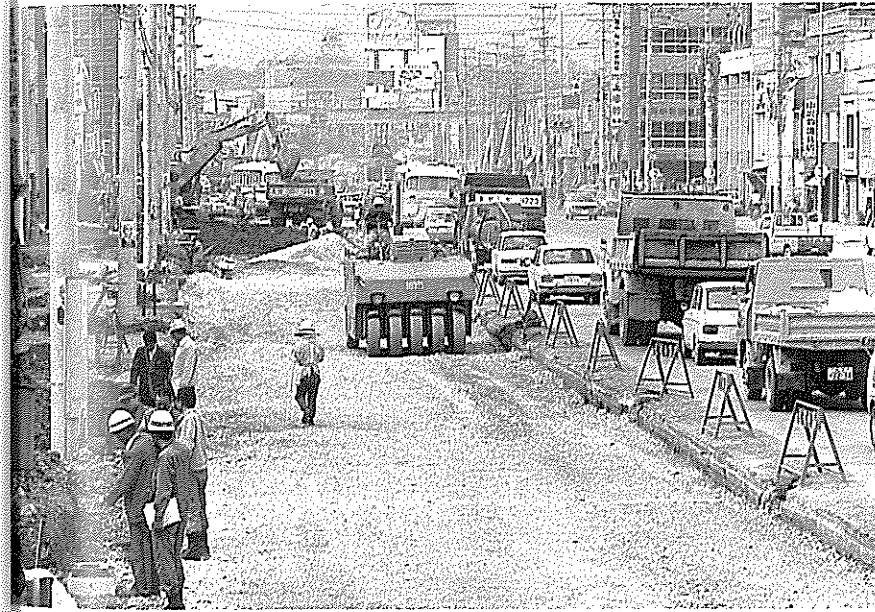


高速、広域の交通ネットワークを構築

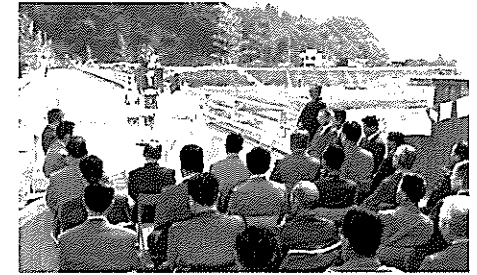
2次改築としては、昭和42年度に南国道路(南国バイパス)15.2km(香美郡野市町—高知市知寄町)の建設に着手。同45年4月に南国市後免町—高知市高須間の供用を開始した。次いで同49年度に高知市高須の工事を終えて暫定2車線、一部4車線で全区間を供用し、昭和63年度に全区間4車線化を完了した。南国バイパスの開通による旧道の混雑緩和や交通公害の減少はデータによっても実証され、緊急車両の活動エリアが拡大するなど地域の生活環境改善に大きく寄与している。

このほか、交通の円滑化や安全確保を図るため、周辺の環境に配慮しながら、室戸市内数カ所をはじめ各地区の局部改良や橋の架設を実施した。このうち香美郡の手結局改では、昭和54年度に新トンネル増設による上下線分離を実現した。また、安芸市内で老朽化していた伊尾木橋、安芸川橋の2橋の架替をそれぞれ50年度、53年度に完了。ともに幅員11.5mの新橋を建設し、自歩道を設置した。

現在は、高知市—安芸市間36kmを結ぶ高知東部自動車道の建設を推進。県東部地域における広域交通の高速性・安全性を向上させるとともに、空港や港とのスムーズなアクセスを実現して国内外とのネットワークを強化することで、観光・産業発展の促進をめざしている。



拡幅工事仕上げの舗装作業(高知市城見町付近、昭和46年) *



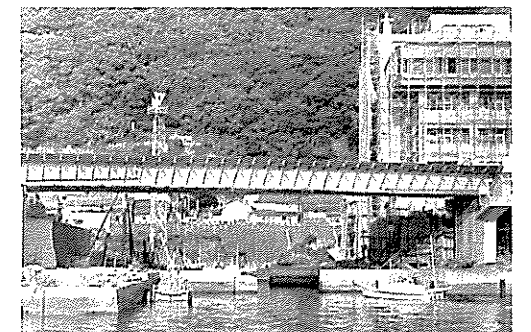
架替が完了した安田川橋の落成式(安芸郡安田町、昭和47年3月) *



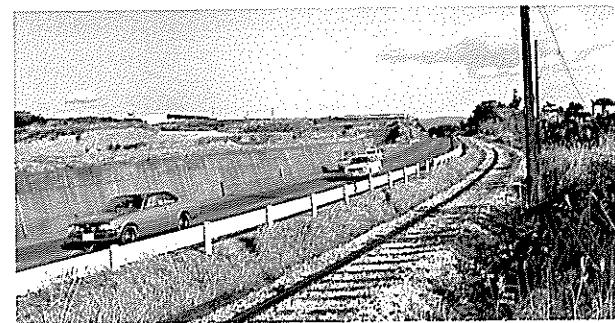
安田町の海岸沿いを走る国道(安芸郡安田町新安田川大橋付近、昭和48年) *



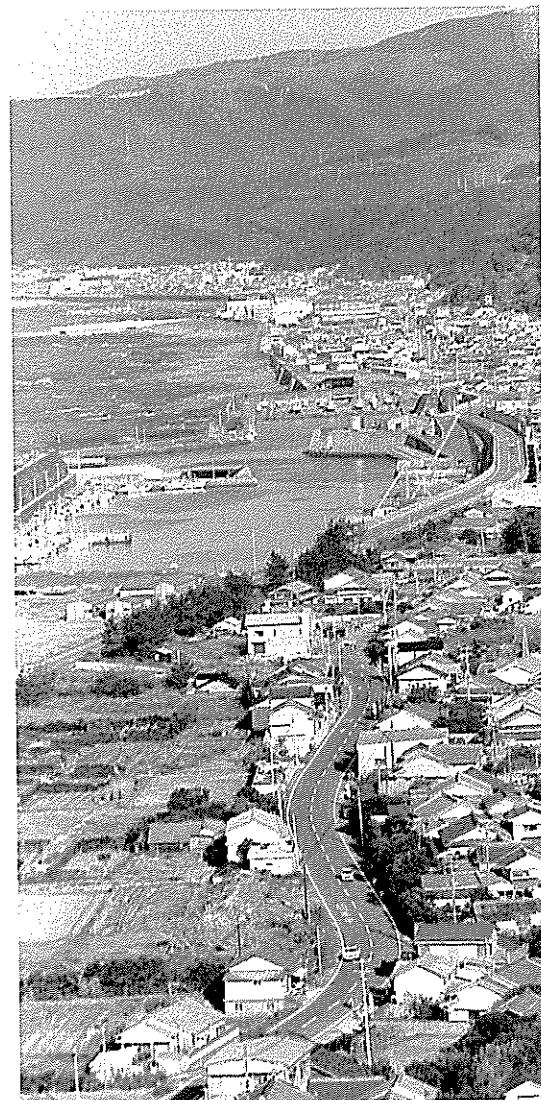
安芸郡東洋町甲浦地区の改築が完了(昭和48年) *



室戸岬港橋を架設(室戸市、昭和48年) *



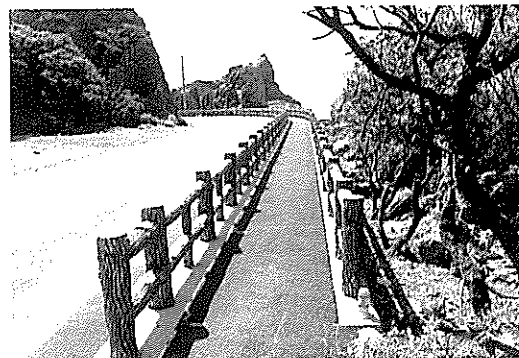
香美郡夜須町と安芸郡芸西村境付近の国道。
右は廃線になった土佐電鉄の軌道(昭和50年) *



海岸線を走行して室戸岬へ(室戸市室戸岬町、昭和53年) *



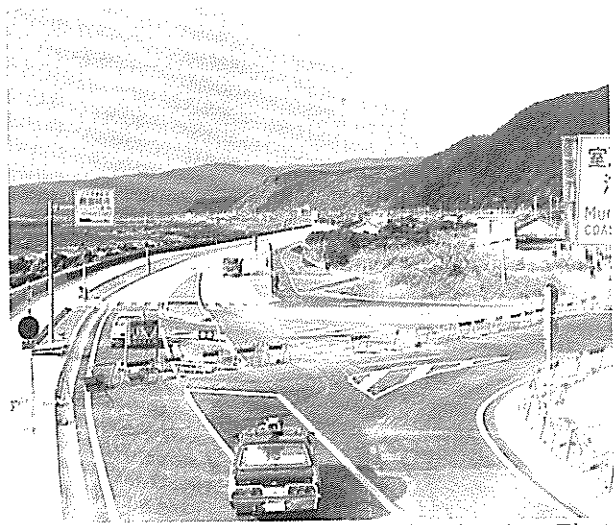
供用開始された手結山第二トンネル・高知側坑口(香美郡夜須町手結山、昭和54年)



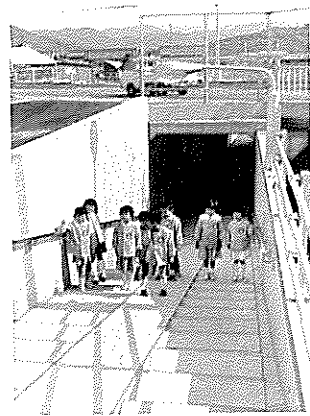
景観に配慮した室戸阿南海岸国定公園内の
自歩道の整備(室戸市、昭和55年)



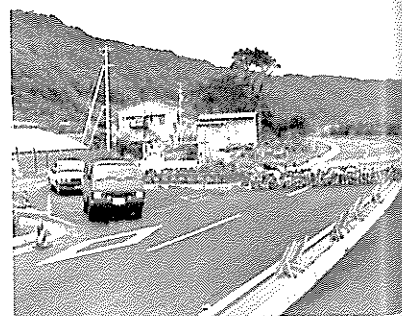
黒耳局改(室戸市吉良川町傍土一平尾)工事(昭和57年) *



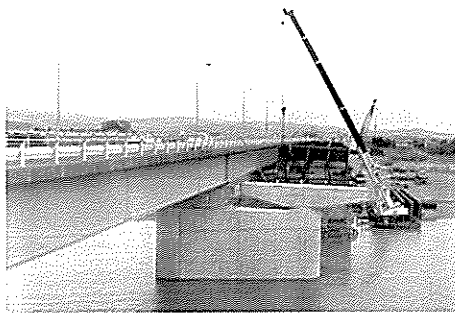
海岸側にバイパスが完成(室戸市室戸岬町坂本、昭和58年12月) *



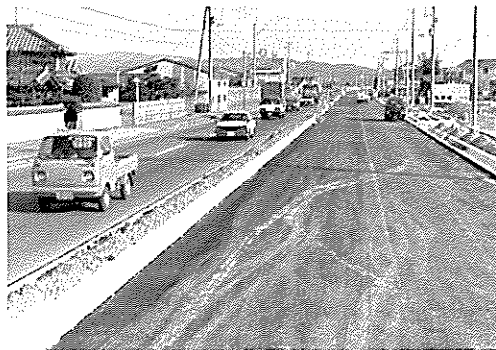
地下横断道が完成
(安芸郡奈半利町生木、昭和59年) *



開通直前の吉良川町黒耳改良区間
(昭和60年3月)



4車線の新物部川橋の工事(香美郡野市町、昭和59年) *



4車線化の舗装工事(香美郡野市町、昭和60年) *



全区間4車線化が実現した南国バイパス(平成元年)

4車線化の舗装工事(香美郡野市町、昭和60年) *

南国バイパス



バイパスができるまでは電車通りが国道だった *



2車線で暫定供用された南国バイパス(昭和45年) *



南国バイパスの高知市介良付近(昭和45年) *



改良工事着工前の高知市高須地区(昭和47年)



改良後の高知市高須地区(昭和48年)

吉良川改良

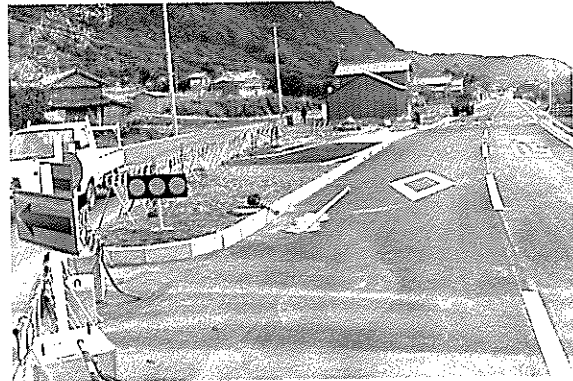
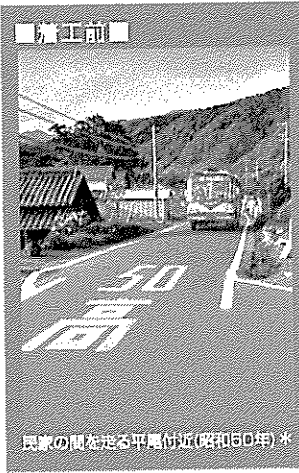
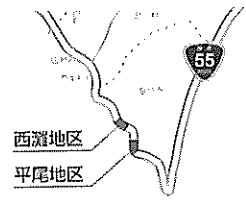
総延長4.5kmのバイパス工事

室戸市の吉良川地区は、1次改築の際に現道の整備だけが行われたため、幅員が狭く、制限速度も低く抑えられていた。

区間の一部は黒耳局改として昭和60年にバイパス工事が完了していたが、平成5年に平尾地区680m、10年には西灘地区1.3kmの工事が完了。延長4.5kmにわたって交通環境が改善され、スムーズな走行を実現するとともに、通関・通学などの安全性も大きく向上した。

■データ■

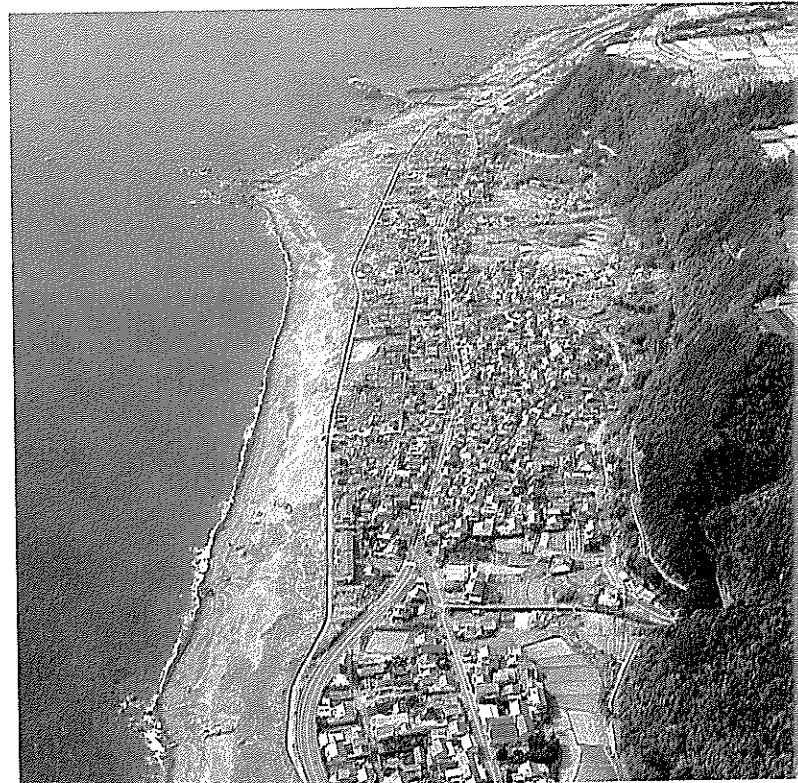
- 区 間 室戸市吉良川町平尾
一室戸市吉良川町
東の川(平尾地区)
室戸市吉良川町
西灘(西灘地区)
- 延長 4.5km
- 幅員構成 2@3.25
(9.75~11.0)
- 事業化年度 昭和47年度
- 用地着手 昭和55年度
- 工事着手 昭和55年度
- 構造規格 第3種 第3級
- 設計速度 50km/h



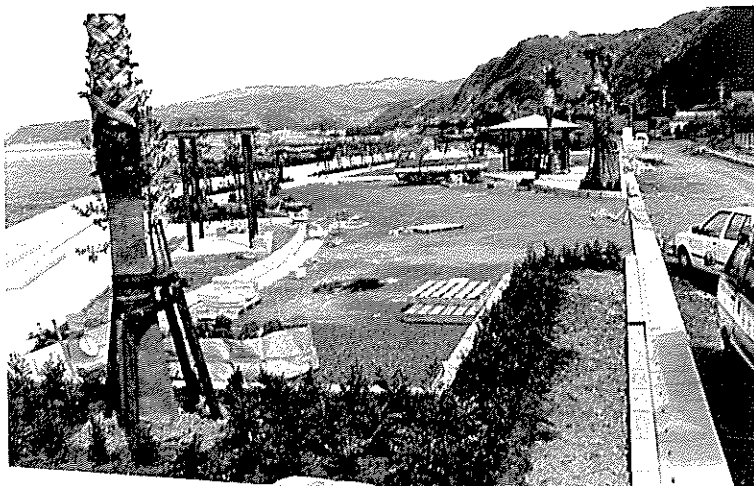
黒耳改良工事が一部完成(吉良川町傍土付近、昭和59年)*



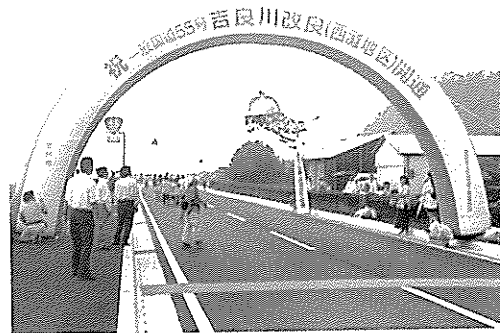
吉良川町平尾地区の改良工事が完了(平成5年7月)*



吉良川改良(西灘地区)全景



海側に休憩用ポケットパークを建設(平成5年)。その後、施設整備をして「道の駅 キラメッセ室戸」となっている*



西灘バイパス開通式典(平成10年10月)*

元改良

環境に配慮した海岸道路

幅員の狭小な道路が市街地を通り抜ける室戸市元地区の状況を改善するため、バイパス建設を計画。平成10年度に事業化し、14年7月に供用開始した。

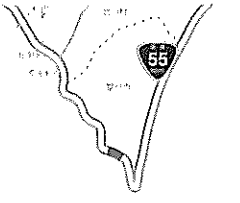
元地区の砂浜には毎年アカウミガメが産卵に訪れるため、盛土構造を橋梁構造に変更して砂浜を残したほか、工事時間の限定や海浜植物の保護などを徹底。また、海岸方向へ光が漏れにくい壁面埋

込み照明の採用や防音対策など、完成後の環境保全にも万全を期している。

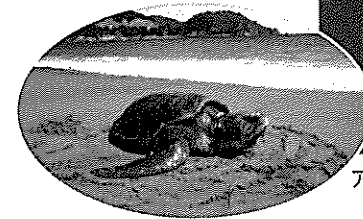


■データ■

- 区 間 室戸市元字岩谷口東新町
一室戸市元字米ヶ谷西
- 事業化年度 平成10年度
- 用地着手 平成11年度
- 工事着手 平成11年度
- 構造規格 第3種 第3級
- 設計速度 50km/h
- 延長 1.1km
- 幅員構成 12m(1.25~6.5~0.75~3.5)



自転車・歩行者道がない元地区の旧道



元改良全景



バイパス(元海岸道路)が完成(平成14年7月)

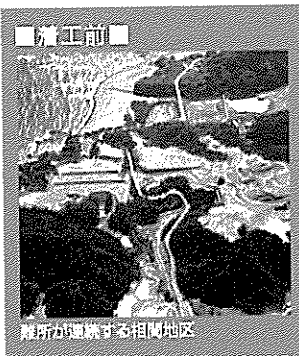
相間局改

相間坂の難所をクリア

安芸郡東洋町の相間地区は急カーブが続く難所で、道幅も狭いため自動車同士の接触事故が多発していた。

このため平成2年度から、延長288mのトンネルを含めて改良工事を実施し、幅員は従来の6.4mから11.5m(トンネル内は9.75m)に広がり、自歩道も完備した。

高知県側の整備を残し、平成5年度に部分供用を開始している。

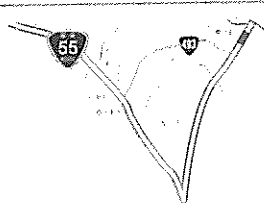


難所が連続する相間地区

■データ■



- 区間 安芸郡東洋町生見
—安芸郡東洋町野根
- 事業化年度 昭和54年度
- 用地着手 昭和59年度
- 工事着手 平成2年度
- 構造規格 第3種 第3級
- 設計速度 50km/h
- 延長 1.16km
- 幅員構成 11.0m (2.5~0.75
~2@3.25~1.25)



改良工事の安全祈願祭(平成3年12月)



開削が進む相間トンネル北坑口(平成4年)

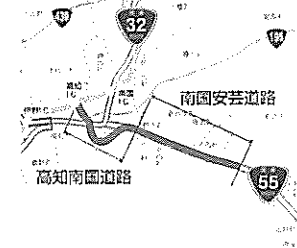


貫通した相間トンネルで通り初め(平成4年11月)



開通間近の新道(平成5年10月)

高知東部自動車道(高知南国道路、南国安芸道路)



高速ネットワークを形成

高知東部自動車道は高知市—安芸市間に計画された、延長36kmの一般国道の自動車専用道路である。

四国横断自動車道や高知新港、高知空港と連絡することで県内外へのアクセス環境向上、観光・産業の活性化などが期待されている。

現在、高知南国道路(高知市—宮—南国市物部)

と南国安芸道路(南国市物部—安芸郡芸西村西分)について事業を進めている。

■データ■

- 区間 高知市—宮—安芸市馬ノ丁
- 構造規格 第1種 第3級(自動車専用道路)
- 設計速度 80km/h
- 延長 36km
- 幅員構成 22m (2.5~7.0~3.0~7.0~2.5) [20.5m (1.75~7.0~3.0~7.0~1.75)]
- 都市計画決定 平成2年10月 [平成11年6月]
- 事業化年度 平成2年度 [平成11年度]
- 用地着手 平成4年度 [平成14年]
- 工事着手 平成5年度 [—]

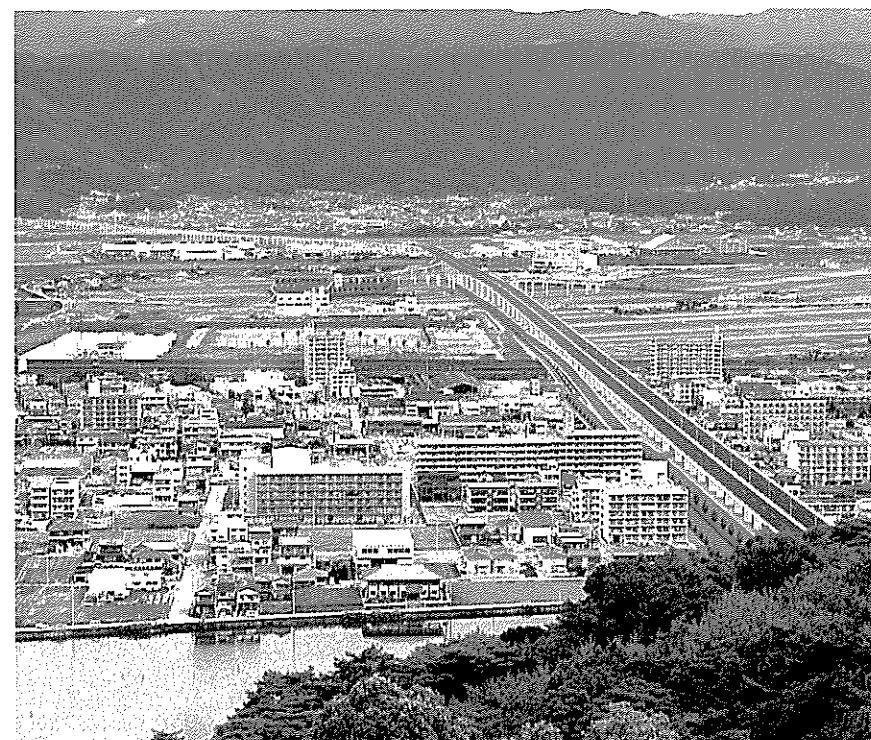
※[]は南国安芸道路



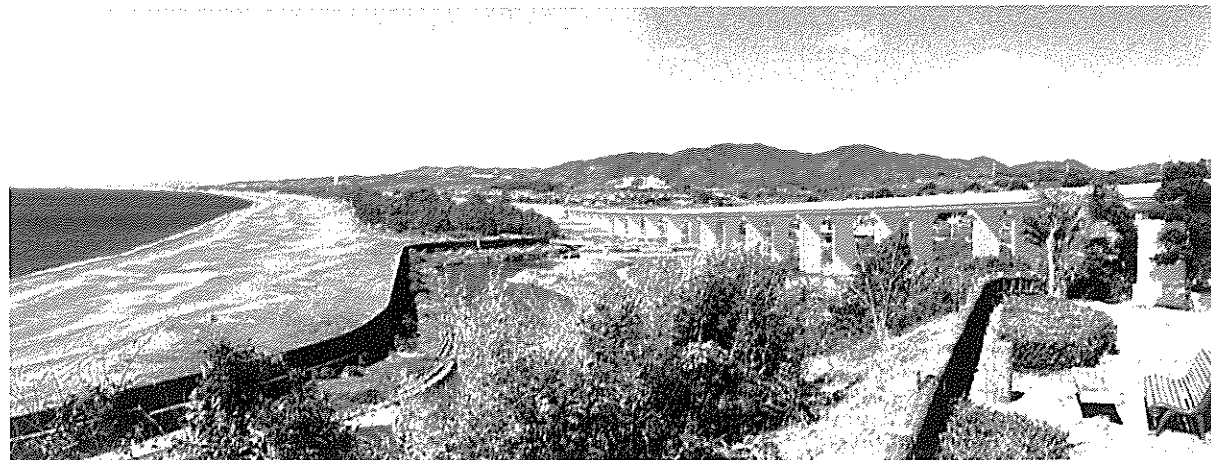
高知東部自動車道の地元説明会(平成元年9月)



高知南国道路起工式(平成13年3月)



高知南国道路完成予想図(高知市高須付近)



南国安芸道路完成予想図(安芸市赤野付近)

土佐国道事務所40年のあゆみ

国道56号

高知市から中村市・宿毛市を経て松山市へ至る延長307.1kmの幹線

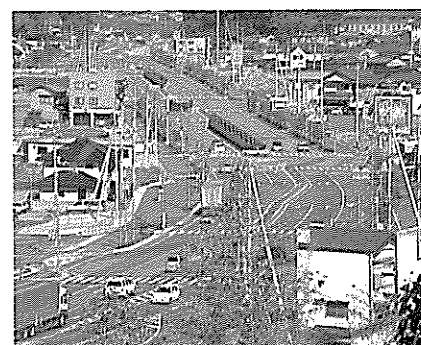
国道56号

いま、むかし

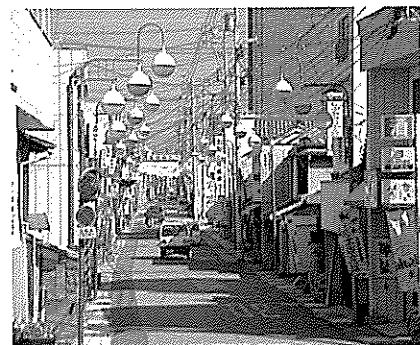
土佐市高岡町



道幅が狭く行き違いもままならない国道(昭和31年)



一部供用されている土佐市バイパス(平成15年)



土佐市バイパスと現・国道に挟まれた旧・国道56号(平成15年)



渋滞が激しい現在の国道56号(平成15年)

須崎市角谷

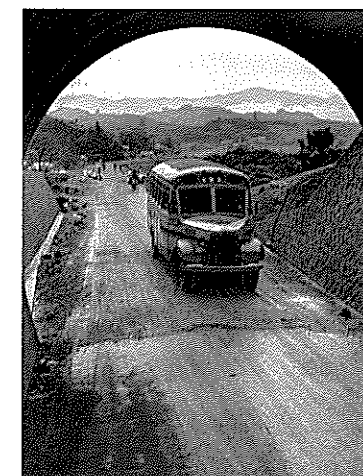


危険な海岸沿いを走る国道(昭和41年)

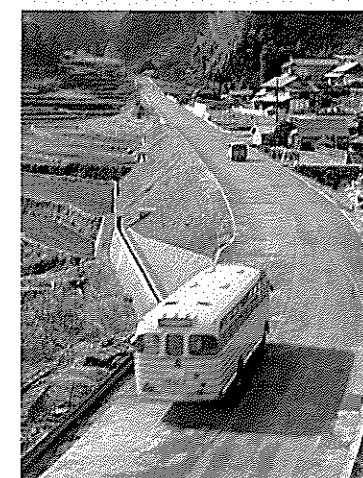


美しい風景を望みながら走行する角谷付近(平成15年)

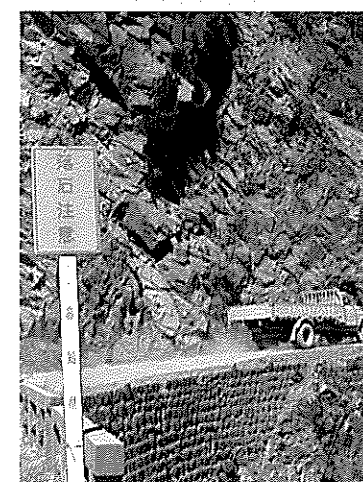
沿道の風景



荒倉トンネル(昭和30年)



土佐市市野々付近(昭和36年)



須崎市安和(昭和39年)



数々の難所を切り拓いて開通した、 四国西南地域を結ぶ海側のメインロード

豊かな自然を縫う潮風の道

一般国道56号は、高知市から中村市、宿毛市を経由して松山市に至る延長311.6kmの路線。四国西南地域の主要市町村をつなぐ海側の幹線道路で、国道55号とともにいわゆる四国のWルートを形成する。産業や生活に寄与するのはもちろん、足摺宇和海国立公園への観光ルートとしても重要な役割を果たしている。

高知県内のこのルートは、藩政時代には中村街道と呼ばれ、

土佐和紙やかつお節など幕府への献上品の運搬や四国八十八カ所のお遍路さんなどで賑わった道である。南国土佐らしい風光に恵まれ、沿線には見どころも多い。

現在の国道56号は、昭和28(1953)年5月に2級国道松山高知線(路線番号197号)として認定され、次いで同37年5月に1級国道56号に昇格、同40年3月に一般国道56号となり、現在に至っている。

幡多地方の交通環境が飛躍的に向上

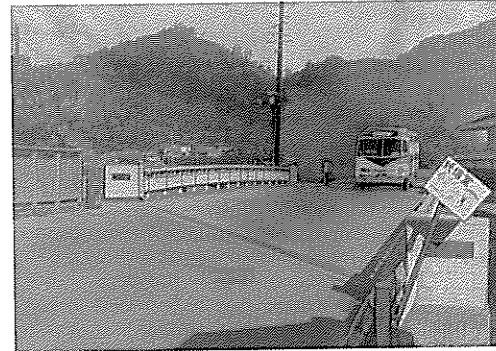
国道56号における直轄事業は、昭和25年にアメリカ合衆国対日援助見返資金による、高知県幡多郡佐賀町地内、宿毛市地内および愛媛県松尾隧道の改良工事を施工したのが始まりであったが、この事業は1年で打ち切られた。その後1級国道56号に昇格し、昭和38年度から1次改築が開始された。高知県内では高知市から高岡郡窪川町までを高知工事事務所が、幡多郡佐賀町から高知・愛媛県境までを中村工事事務所が担当し、同

47年度の宿毛市野地の舗装工事を最後に全区間の1次改築を終了した。

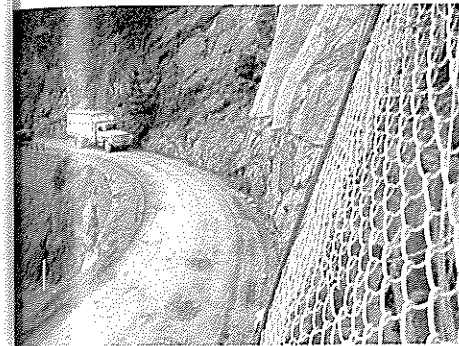
昭和40年5月から高知市朝倉一須崎市多ノ郷間が直轄管理区間となり、土佐国道工事事務所が担当することになった。その後、改築工事の完了につれ指定区間が広がり、現在は高知市朝倉一高岡郡中土佐町久礼の63.2kmを担当している。



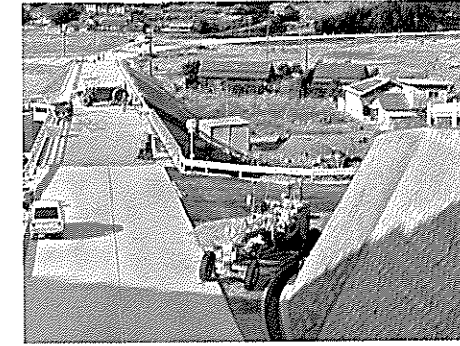
新しくできた国道、左に旧道が残る(土佐市市野々付近、昭和36年) *



よさこい節で有名な坊さん(純備)にちなんだ純信橋(土佐市、昭和39年) *



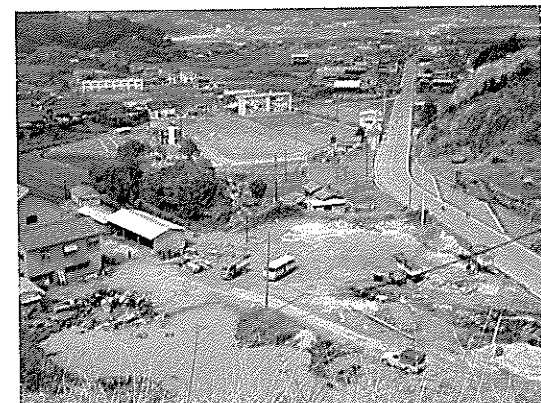
須崎市安和から高岡郡中土佐町久礼までは断崖を縫うように国道が走る(昭和42年) *



かつての危険な国道も、焼坂トンネルの開通によって車でわずか7分の距離に変わった(昭和44年) *



久礼坂改良により新ルートが開通(昭和45年12月) *



須崎市山手町から大岡方面を望む。手前の空き地には現在の市役所が建設された(昭和42年) *



中学生が通学する中土佐町の国道(昭和42年)



改良工事が進行する久礼坂(昭和45年) *

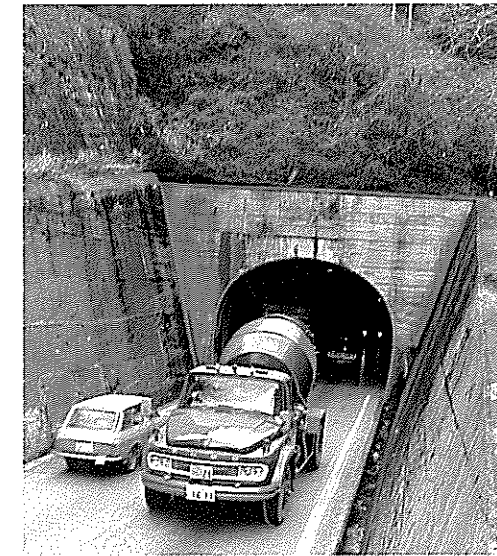
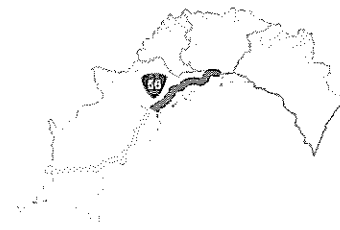
快適で安全な道路づくりを推進

主な2次改築には、慢性的な交通渋滞の解消を図った土佐道路(昭和46年~57年、高知工事事務所担当)、春野拡幅(平成元年~13年)、局部改良では昭和58年完成の吾桑局改、平成6年完成の桑田山局改などがある。

このうち吾桑局改は、須崎市千々川から吾井郷に至る吾桑地区1.2kmの局部改良事業。昭和55年度から吾桑トンネル、桜川大橋の建設を中心に工事を進め、学童の通学路にあたって

いたので、歩道整備など歩行者の安全対策にも重点をおいた。また、桑田山局改は土佐市市野々から須崎市桑田山へ至る1.3kmの局部改良事業。同63年度から幅員9.75mの新名古屋トンネルの建設を軸に工事を進め、土佐市一須崎市境の交通の円滑化を実現した。

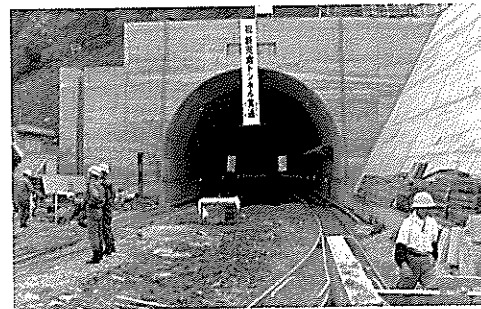
現在、須崎道路、土佐市バイパス(高知工事事務所担当)の建設が進行中であり、地域の生活・産業に貢献する快適で安全な道路づくりを積極的に推進している。



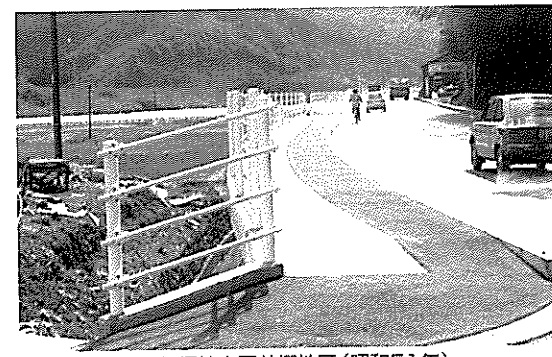
狭小な名古屋トンネル(土佐市一須崎市間、昭和46年)*



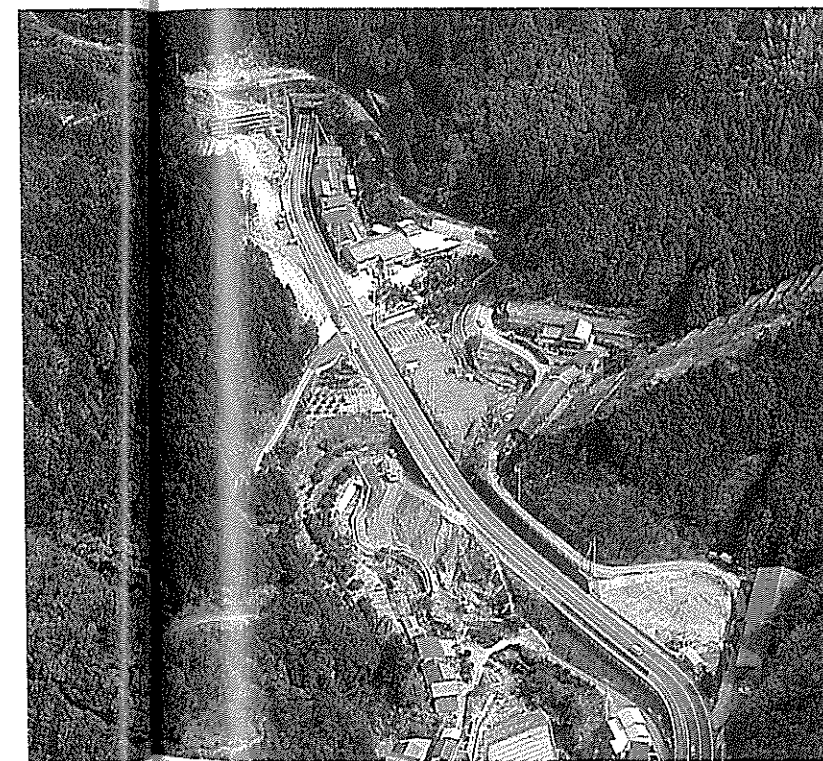
久礼坂の登坂車線(高岡郡中土佐町、平成4年)



貫通した新荒倉トンネル(高知市、昭和46年)*



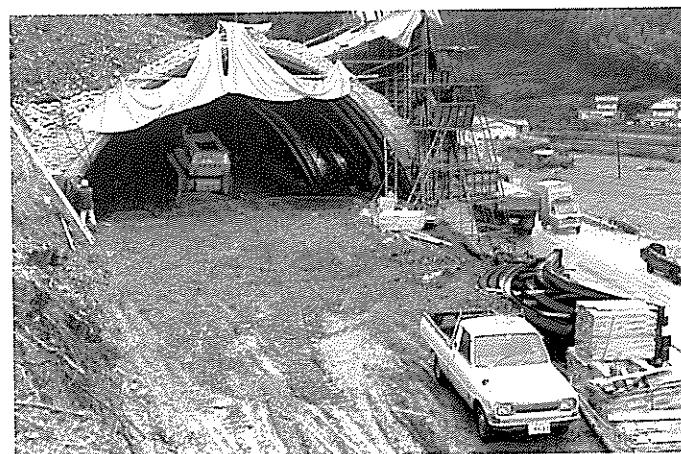
歩道も整備された須崎市吾井郷地区(昭和51年)



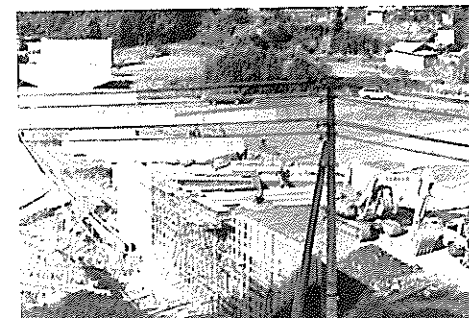
工事が進む桑田山高改。写真奥右が旧トンネル、左が建設中の名古屋トンネル(須崎市桑田山、平成6年)



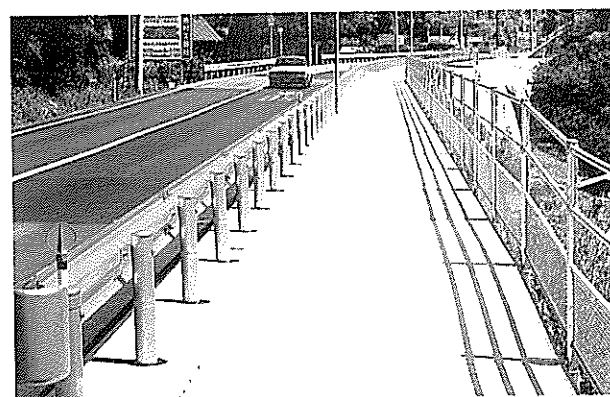
土佐道路荒倉交差点周辺(高知市朝倉、平成8年)



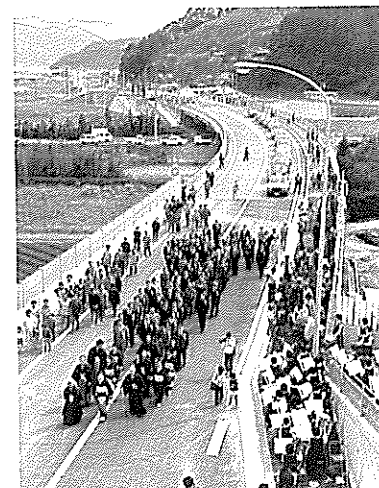
吾桑トンネルの掘削工事(須崎市吾桑、昭和55年)*



順調に建設が進む吾桑バイパス(昭和56年)*



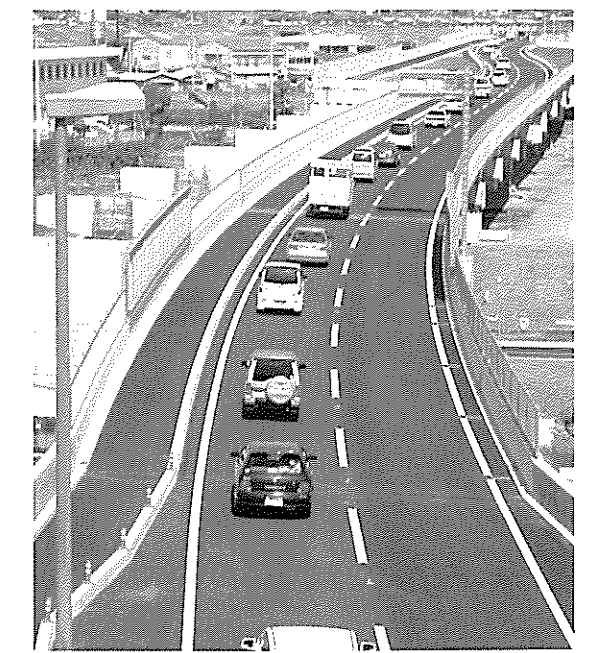
歩行者を守る歩道整備工事(土佐市久保地地区、昭和58年)



吾桑バイパス開通式(須崎市吾桑、昭和58年4月)*



土佐市バイパス起工式(土佐市高岡町、平成9年11月)*



全線暫定供用が開始された須崎道路(平成14年3月)

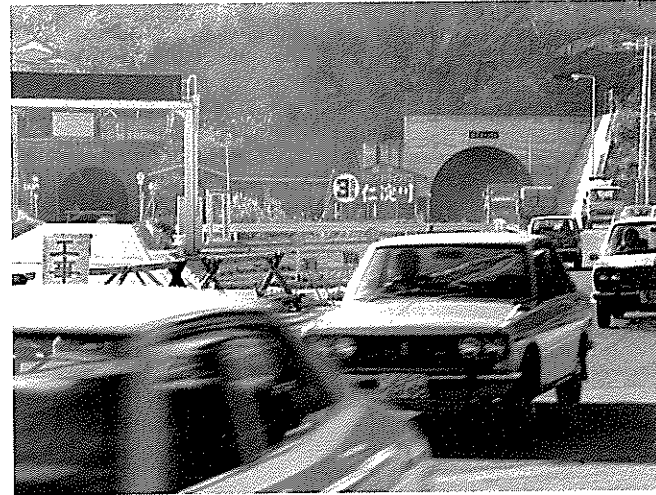
春野拡幅

4車線化で走行性を改善

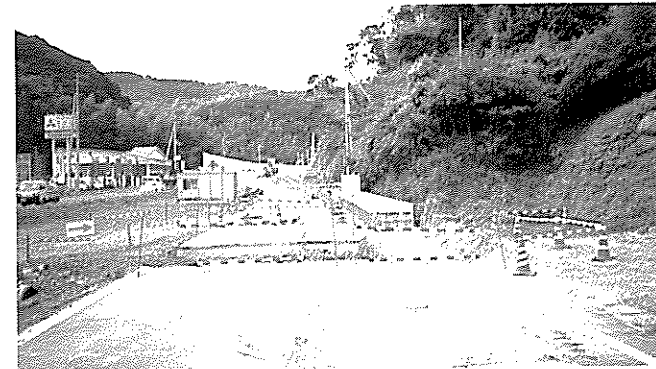
春野拡幅は、高知市朝倉から吾川郡春野町弘岡上に至る4.4kmの4車線拡幅事業である。この区間は、高知市から四国西南地域への出入口にあたり、高知市と春野町や土佐市とを結ぶ通勤・通学など日常交通や農業・工業生産物の輸送道路として重要な役割を担っている。

近年の交通量増大によって、道路幅員が7.5mと狭かった春野町内で交通渋滞が慢性化。また、この区間は歩道整備も遅れ、歩行者や自転車の安全性も脅かされていた。そこで、それらの問題を解決するために、春野拡幅を計画、昭和49年に事業化、平成元年に着工した。

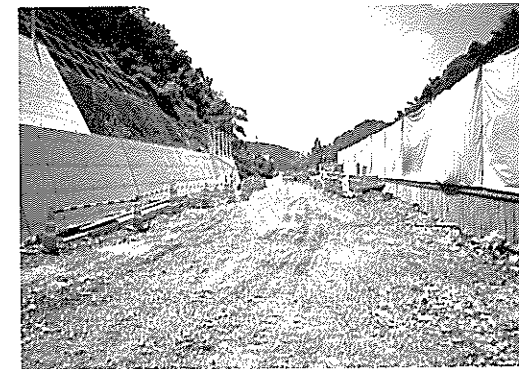
平成13年3月に全線4車線供用となった春野拡幅は、幅員が30mとなり、中央に植樹帯、両サイドに歩道が設けられた。この拡幅は、土佐市バイパス、土佐道路と連携することで、高知市一土佐市間の交通の円滑化を実現。国道56号の主要幹線機能および生活道路機能を大きく向上させた。



新荒倉トンネルの開通時(昭和49年)



平成9年ごろの工事状況(左が新しい国道)



平成9年ごろの工事状況



豪雨により山崩れが発生、建設中の道路も土砂で埋まった(平成10年9月)

■データ■

- 区 間 高知市朝倉字所林一 吾川郡春野町弘岡上 字小橋本
- 用地着手 昭和62年度
- 工事着手 平成元年度
- 構造規格 第4種 第1級
- 設計速度 60km/h
- 延長 4.4km
- 幅員構成 30m(5.0~1.5~7.0~3.0~7.0~1.5~5.0)
- 都市計画決定 昭和61年2月
- 事業化年度 昭和49年度



幅員が狭く、渋滞する弘岡交差点付近



整備が進む春野拡幅(平成6年)



4車線化で渋滞も解消(平成12年)



平成13年3月に全線4車線化が完了した春野拡幅

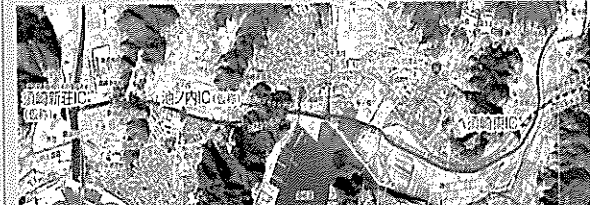
須崎道路

交通環境の大幅な向上を実現

須崎道路は、須崎市吾井郷から下分甲へ至る5.1kmの自動車専用道路。将来、四国横断自動車道と直結して、全国的な交通ネットワークを形成する計画である。とくに高知市と須崎市を中心とする高幡地方、中村市・宿毛市を中心とする幡多地方、および南予地域を結ぶ交通アクセスを高度化し、地域発展に寄与することが期待されている。側道として一般道路部も建設され、深刻化していた市内交通の渋滞を緩和する効果も大きい。

平成4年度から工事着手となった須崎道路は、平成10年3月に池ノ内一下分間(1km)が、14年3月吾井郷一池ノ内間(4.1km)が、いずれも将来の自動車専用道路の一部を一般道路として暫定供用し、現在も継続して建設工事を推進している。

データ

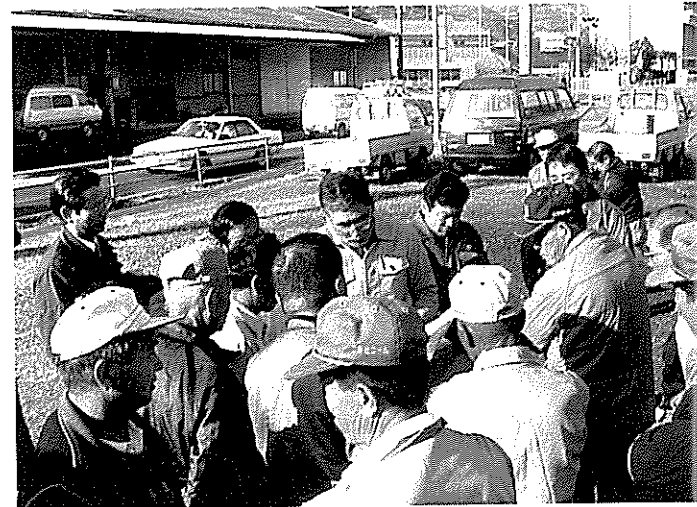


- 区間 須崎市吾井郷一須崎市下分甲
- 事業化年度 昭和51年度
- 用地着手 平成3年度
- 工事着手 平成4年度
- 構造規格 第1種 第3級(自動車専用道路)
第3種 第2級(一般道路)
- 設計速度 80km/h(自動車専用道路)
60km/h(一般道路)
- 延長 4.6km(自動車専用道路)
5.1km(一般道路)
- 幅員構成 20.5m(1.75~2@3.5~3.0~2@3.5~1.75)自動車専用道路
13.0m(1.50~2@3.5~1.0~3.5)一般道路
- 都市計画決定 昭和61年9月
- 都市計画変更 平成8年3月

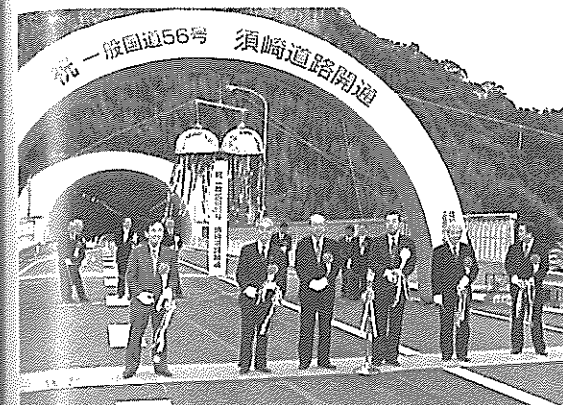
着工前



大型車が対向できない須崎道路 渋滞する土佐新庄駅周辺



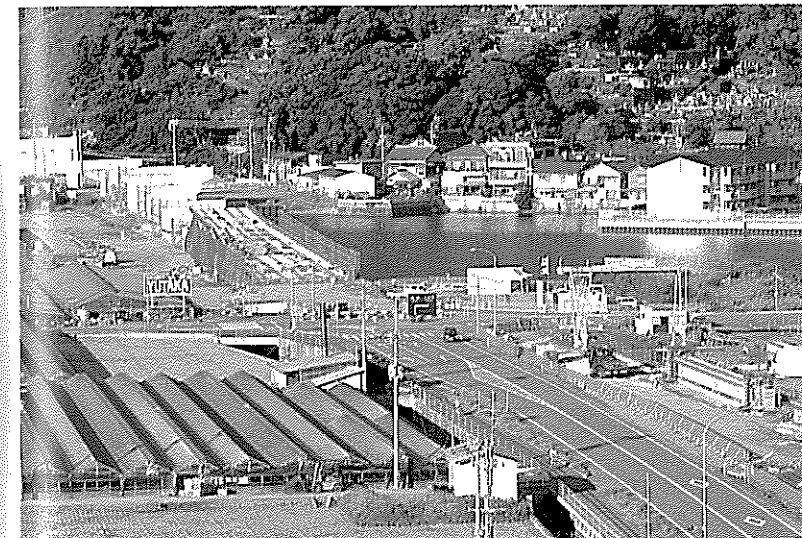
須崎道路の現地説明会(平成2年12月)



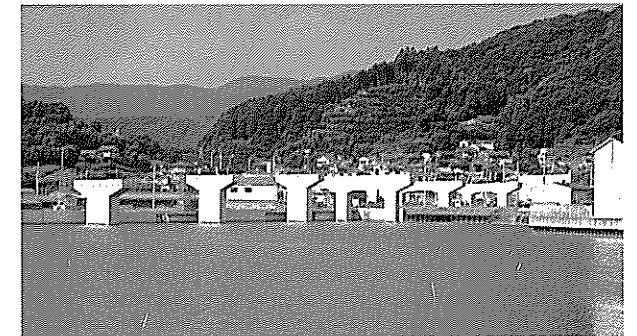
須崎道路(新庄一池ノ内間)開通(平成10年3月)



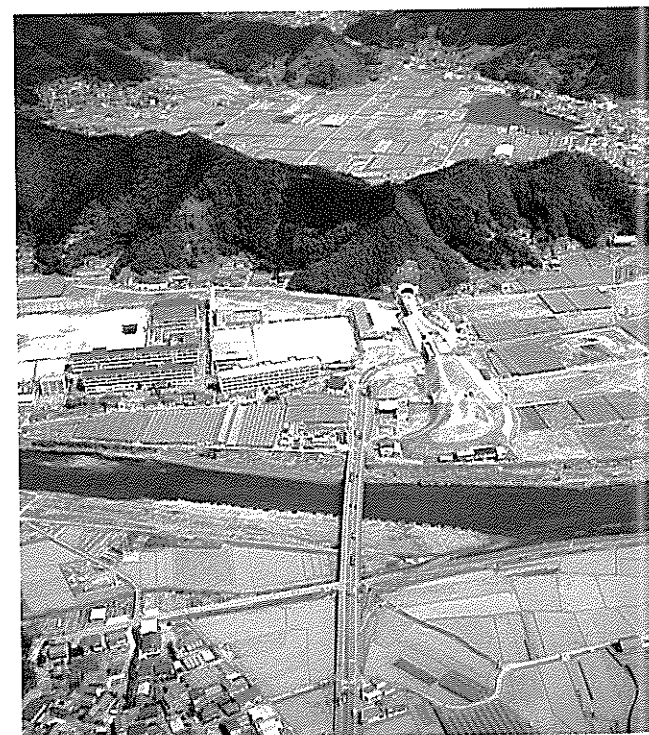
須崎道路(新庄一池ノ内間)起工式(平成4年10月)



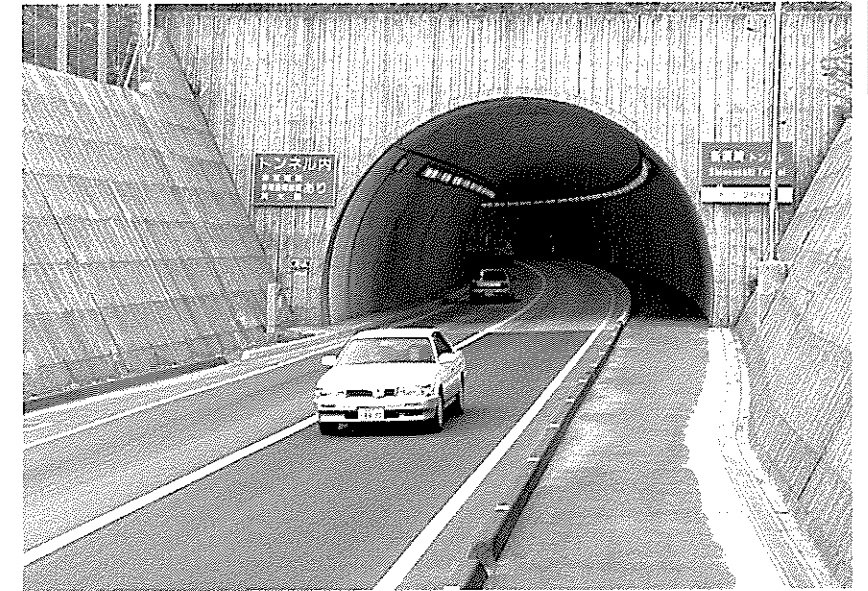
池ノ内IC付近から高知側を望む(平成12年)



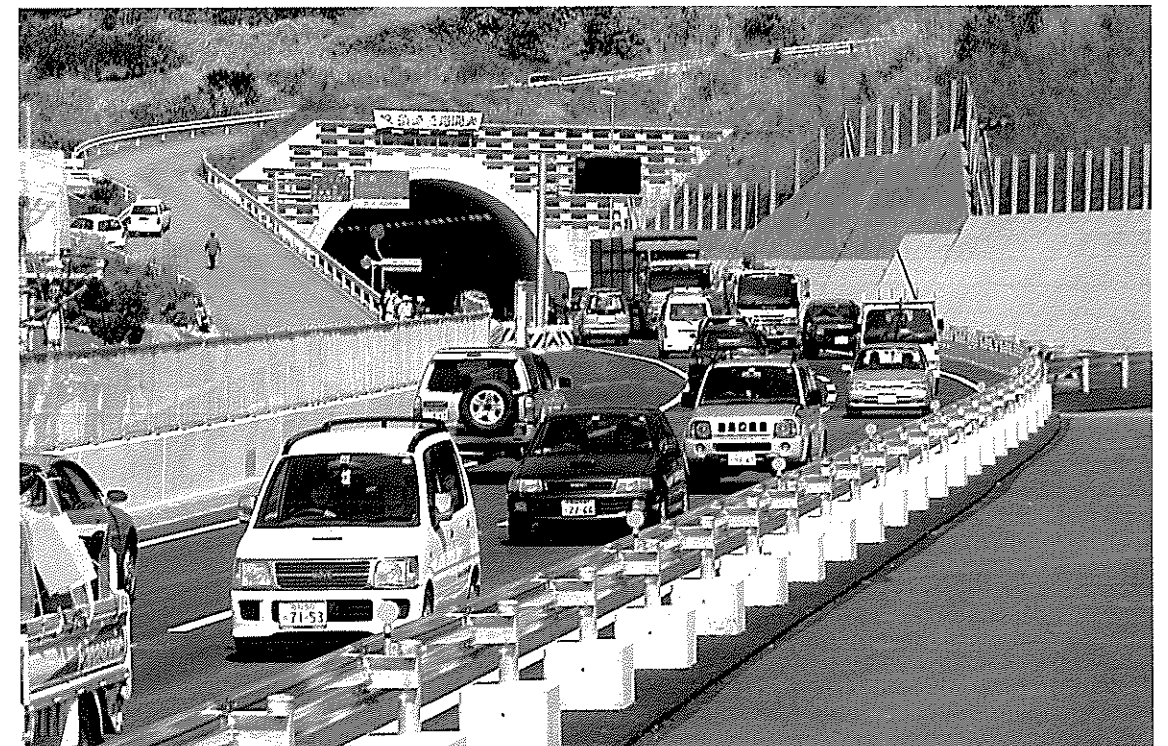
建設が進む池ノ内IC周辺(平成12年)



建設中の須崎道路を望む(現在の道の駅付近、平成7年)



新須崎トンネル(平成10年)



暫定供用されている須崎道路(平成14年3月)



国道194号

寒風山道路

厳しい条件下で難工事を克服し、四国最長のトンネルを完成

国道194号は、高知市から愛媛県西条市まで四国中央部を横断する延長98.8kmの路線で、南四国と瀬戸内経済圏を最短距離で結び、国道32、33号の代替路線としても重要な役割を担っている。

しかし、線形不良箇所や未整備区間が多く、とくに県境の寒風山付近では急峻な地形のため大型車両の通行が困難で、冬期には積雪や路面凍結によってほとんど通行が不可能であった。

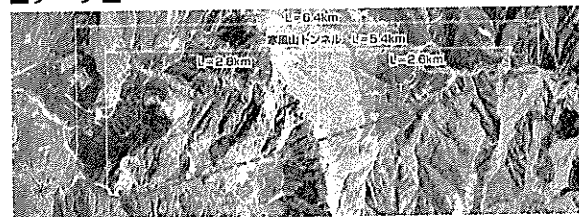
そこで計画されたのが、寒風山の中腹を貫く長大トンネルの建設である。この路線は高知・愛媛の両県で管理されていたが、地形・地質ともに厳しい条件を伴い、工事の規模も大きいため直轄施工することになった。昭和47年度に調査を開始し、53年度に事業化、56年に愛媛県側で工事用道路の建設に着手した。

ところが、昭和57年10月に大規模な地すべりが発生して工事は振り出しに戻る。当初は2つのトンネルを建設するよう設計されていたが、これによってルートの変更を余儀なくされ、愛媛県側坑口を西へ移動させ、1本のトンネルで高知・愛媛を結ぶことになった。

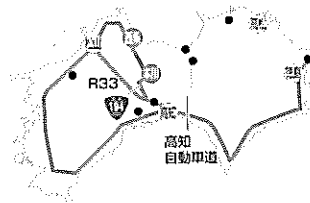
昭和61年度に工事用道路の工事を再開。そして63年10月、寒風山トンネルを起工、愛媛県側から掘削を始めた。本坑に先立ち、地質や湧水を確認する作業坑を掘削、さまざまな断層、ひび割れ、水漏れと闘いながら最新の技術でこれを乗り越え、平成6年10月に作業坑が貫通した。さらに、8年11月には延長5,432mで四国最長となる本坑が貫通、当初の計画から27年を経た11年4月、全線6,400mが開通した。

寒風山地区の旧道の延長は約21kmで所要時間は50分であったが、本事業の完成によって所要時間は約10分に短縮され、積雪の影響もほとんど解消。沿線地域の生活環境改善はもちろん、太平洋圏・瀬戸内圏の経済交流にも大きく貢献している。

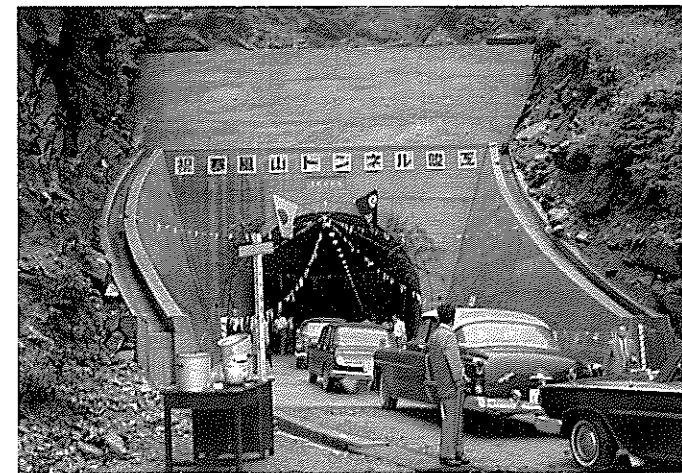
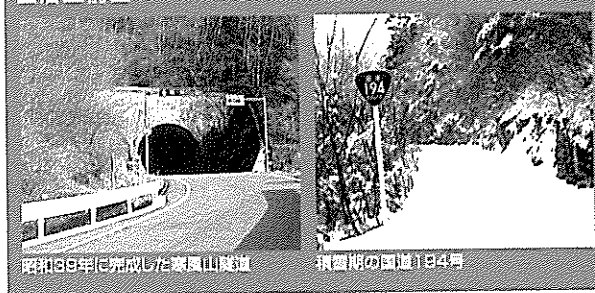
■データ■



- 区間 土佐郡本川村桑瀬～愛媛県西条市藤之石
- 構造規格 第3種 第3級
- 設計速度 60km/h
- 延長 6.4km
- 編成構成
 - 一般部：10m (2.5～0.5～6.0～1.0)
 - トンネル：9m (0.75～0.5～6.5～0.5～0.75)
- 事業化年度 昭和53年度
- 用地着手 昭和55年度
- 工事着手 昭和56年度
- 供用開始 平成11年4月17日



■竣工前■



寒風山隧道の通り初め(昭和39年7月)



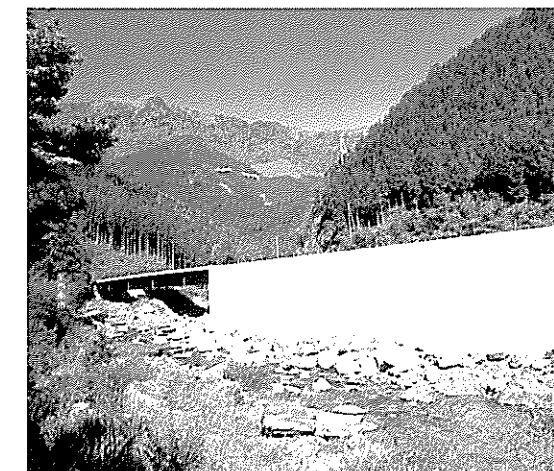
寒風山道路起工式(昭和56年9月)



工事用道路が地すべり被災(昭和57年10月)



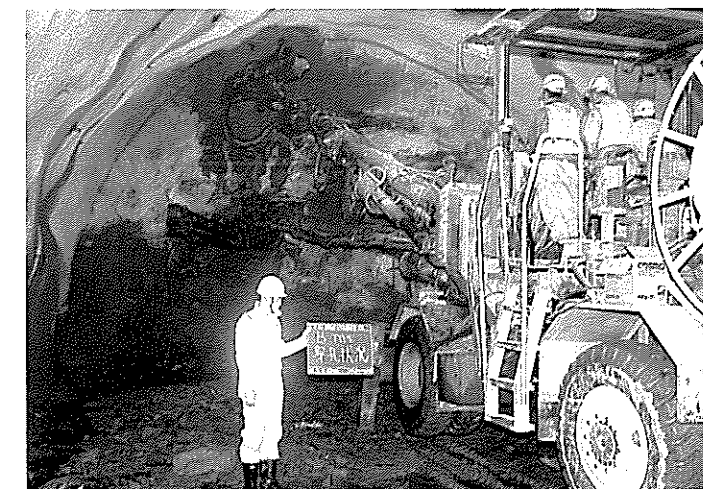
昭和63年10月、愛媛県側から寒風山トンネル掘削開始。本坑に先立ち、作業坑を掘削。この作業坑はトンネル完成後、トンネル内の事故や火災時の避難用通路として利用される



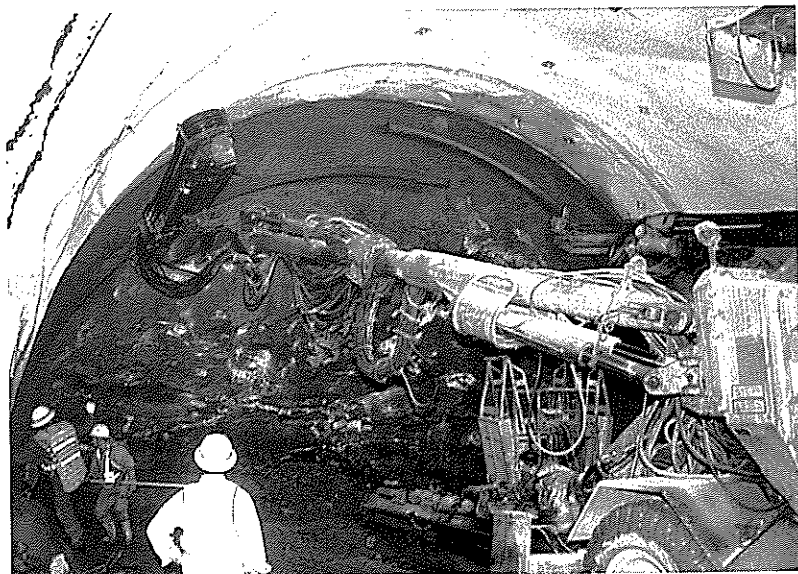
寒風山道路改良工事(本川村桑瀬地区、平成3年)



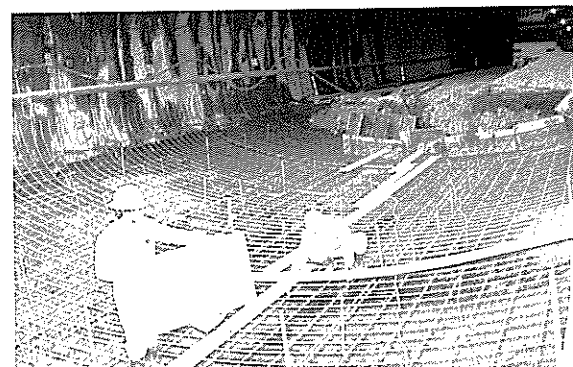
高知県側掘削工事が着工(平成4年6月)*



大型機械が坑内に入り、いよいよ本坑の施工開始。ダイナマイト装填用の穿孔を行う



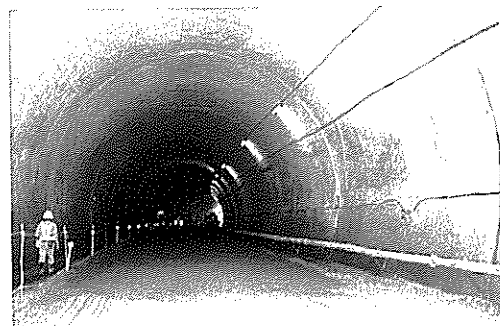
トンネルの掘削は堅い岩盤、大量のすりとの闘いだった。発破作業によるすりが運び出されると、すぐに支保工がはめ込まれていく



トンネル下半部掘削後、地山応力を抑えるため、トンネル底部にインパートを施工



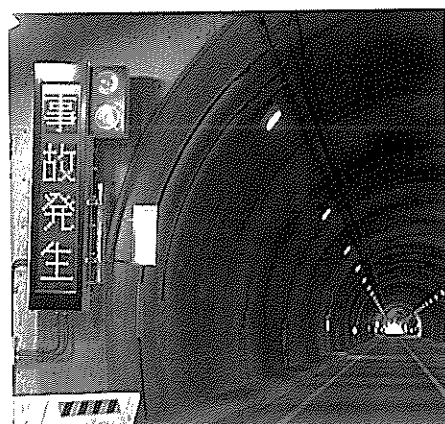
防水シート設置



荒削りだったトンネル内部の壁面が、覆工により見事なアーチ型を見せるようになる



寒風山トンネル貫通式(平成8年11月) *



トンネル内部の非常用設備



完成した寒風山トンネル(高知県側)