

第7章 土 木

第1節 道 路・橋りょう

陸上交通の概要

道路の発達歴史は、人々の歴史とともに始まり、社会的・経済的環境の変遷、技術等の進歩とあいまって、大きく変ぼうし、日常生活や生産活動を支えるための基礎的な資産であります。

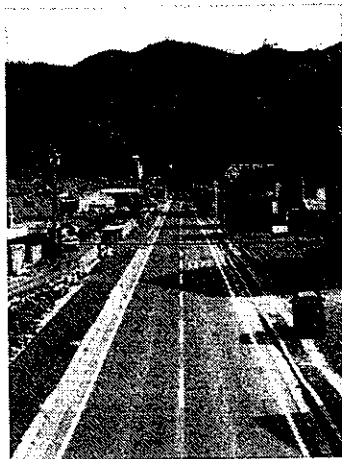
佐田岬半島の交通は、半島全体急峻で細長い地形にはばまれ、ながく陸の孤島として取り残されていたのである。ただ唯一の交通機関として汽船の役割は大きく半島全体の発展に貢献したものである。しかし、産業・文化の発展は陸上交通の整備からということで、西宇和郡制誌によると、大正8年道路法の公布にともない、西宇和郡議会は、郡内道路の整備にのりだし、大正9年3月臨時西宇和郡議会において、八幡浜・三崎線として郡道に認定決議され整備促進をはかってきた。その後この路線は大正12年郡制廃止にともない県道に移管され昭和3年愛媛県議会において、三崎半島梯形道路計画が決議され、この道路を県道甲号線として本格的に事業が推進されたが、幾多の困難を克服し、ようやく昭和33年に県道八幡浜・三崎線が全線開通されたのである。その後昭和37年には、この路線は、2級国道大分、大洲線と認定され、のちに国道197号線と改称された。交通機関として昭和34年には三崎・八幡浜間に定期バスの運行が開始された。また、昭和44年4月には、四国九州を結ぶ国道として、三崎・佐賀関間に国道九四フェリーが就航し期待されたが、半島全体の道路が悪く利用者から敬遠され十分な機能を発揮するまでにいたってない。

こうした悪路を解消するため、地元民はもとより、各関係方面からも

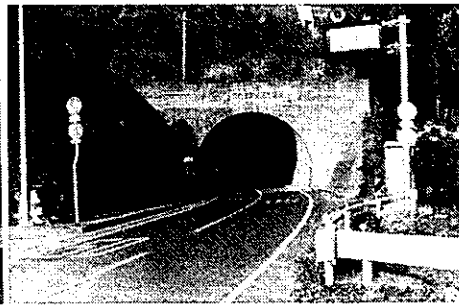
表37-1 郡道認定道路 (大正9年西宇和郡会)

番号	路線名	起 点	終 点	重要な経過地
1	八幡浜千丈線	千丈村大字松柏白石橋	千丈村大字郷	
2	八幡浜三瓶線	神山村大字五反田布喜川橋	三瓶村大字朝立	双岩村大字布喜川
3	八幡浜宇和島線	神山村大字矢野町鳥越橋	三島村大字下泊村界	舌田・川上・真穴・二木生・三瓶の各村
4	八幡浜川之石線	八幡浜町	川之石町	矢野崎村向灘川之石町楠浜
5	八幡浜日土線	喜須来村大字須川喜須来橋	喜須来村大字喜木八幡橋	
6	八幡浜三崎線	川之石町	三崎村大字三崎	伊方・町見・三机・四ッ浜・神松名の各村
7	川之石大洲線	喜須来村大字喜木	日土村界	
8	川之石長浜線	宮内村(三島辻)	磯津村磯崎村界	
9	塩成三机線	三机村大字塩成	三机村大字三机	

資料：西宇和郡制誌

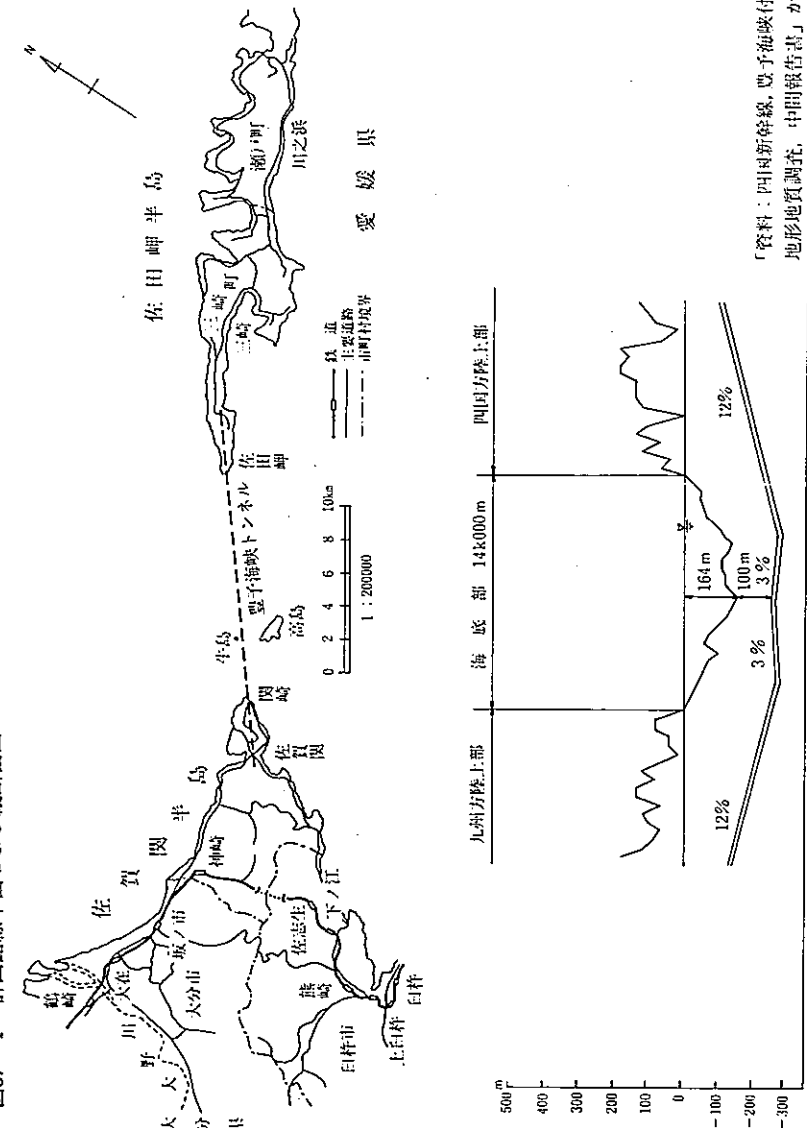


写37-1 国道197号線バイパス道路(三崎)



写37-2 国道197号線バイパス三崎トンネル

図37-1 計画路線平面および縦断面図

「資料：四国新幹線、豊予海峡付近
地形地質調査、中間報告書」から

第3編 行政・財政

現在の国道に代わるバイパス道路建設の要望が高まり、建設省により昭和47年からバイパス道路建設が開始されたが、昭和48年以降の石油ショック等の政変等により完成予定年度が大幅に遅れることとなった。現在の進捗率は全体の約65％（建設省大洲工事事務所59.4月調）で、最終完成年度は昭和62年度といわれている。

このバイパス道路が完成すれば現国道の距離約54.47㌦が、約39.14に短縮され面目を一新することになるだろう。早期完成が望まれる。

また、将来の構想として日本鉄道建設公団では、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画路線に四国新幹線建設の計画があり、昭和49年度より運輸大臣の指示により、四国側は佐田岬半島、九州側佐賀関を結ぶ海峡区間と両半島の一部を対象にして、地形、地質調査を実施しており、調査結果によっては、四国・九州を結ぶ豊予海峡トンネルの開通も夢ではなさそうである。（図37-1参照）

次に県道は、本町に2つの路線があり、一つは、県道鳥井喜木津線で瀬戸内海側を縦断する唯一の生活道路として重要な路線ですが全体に道路幅員が狭く、その上突角箇所も多く交通機関（バスの運行）すらない現状である。また、もう一つの県道佐田岬三崎線についても県道鳥井喜木津線と同様で特に、この路線の先端には国立公園佐田岬があり、本町のシンボルで貴重な観光資源があります。両路線とも国道にも匹敵する重要路線であり、行政を推進していく上にも障害となっており早期完成を願うものである。

次に、町道は、旧村道が昭和30年三崎村と神松名村との合併により町道に昇格し、生活・文化・産業面で重要な役割を果たしており、今後更に整備促進が必要である。

また、農林道の建設も、過疎化が進み、この地方独得の急傾斜地での柑橘栽培が容易ではなく、町道とあわせ道路網の整備促進をはからなければならない。