

第4章 交通・通信

三 国道一―号線の改修

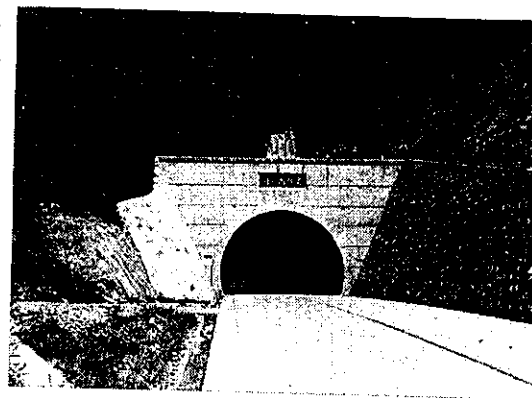
川内町を東西に貫く国道一―号線は、讃岐街道とほぼ一致するが、明治一八年（一八八五）の勅令により三―号国道と指定された。最初は金毘羅宮に参詣する徒歩を主とした街道であったが、国道に指定されてより牛馬車類の通行が可能のように改良整備された。松山周辺では、明治三一年ころから改良が加えられた。川上では松皮峠越えが旧街道と大きく変わった。国道三―号線は中之町で旧街道と分かれ、滝の下橋を経て松瀬川に入り、本谷川右岸沿いに船野山麓をぬって松皮峠に上り、土谷に出で、中山川沿いに屈曲を続けて、湯谷口に至るルートとなった。

この三―号国道が大正九年（一九二〇）旧道路法に基づく政令により、二四号国道と認定され、その後、昭和二十七年（一九五二）新道路法に基づく政令により、一級国道一―号線となった。更に、昭和四〇年三月には、一

表11 工事区間一覧表

請負者	工 区	長さ	工 費	期 間
森土建	茶堂―市場			昭和 三―
〃	川内橋（五九・七メートル）	二九〇m		三
〃	川内橋―滝の下井内川橋（二一・五メートル）	二、四七〇		三
松川組	則之内道路改良工事 則之内橋			三―
二神組	則之内道路改良工事 土谷川橋（五・三メートル）			三
鹿島組	則之内道路改良工事 土谷			三
〃	齊院之瀬橋（三二・五メートル） 落手橋（三〇メートル）	六三六		三
〃	落手トンネル（二〇七メートル）	五五、六〇〇		三
清水建設	土谷道路改良工事 河之内トンネル（三七五メートル）			三―
舗装				三―

第4編 産業経済



河之内隧道

には、川内橋及び滝の下までの道路が完成した。しかし、桜三里は標高三一〇メートルの桧皮峠を越える延長一四・四キロメートル、幅員約四・〇メートル、一〇〇か所以上のカーブがあり、大型車同士の離合はできず、ドライバー泣かせの難所であった。そのため、一ヶ谷から根引峠を経て、土谷へ出る新しい国道の建設に着手

般国道一一号となり現在に至っている。国道一一号線の改修は、川内町以東が昭和二八年一月から行われた。茶室から工事がはじめられ、昭和三一年四月まで

し、その第一期工事の起工式が昭和三二年、一月に行われた。

工事は表11のとおりであるが、河之内隧道等、中央構造線に位置した難工事を克服し、昭和三八年に全線開通した。

この区間新旧を比較してみると、旧国道八・二五キロメートル、二五分間の走行が、新国道六・五三八キロメートル、一〇分間の走行になり、距離の短縮と時間のスピードアップができることになったのである。

四 道路の高速時代

四国の高速道路は、徳島を起点に大洲市に至る延長約二二・二キロメートルの四国縦貫自動車道と、阿南市を起点に高松市及び須崎市を経由して大洲市に至る延長約四六・三キロメートルの四国横断自動車道からなり、川之江市において互いに交差している。

高速道路の通過する川内町は丹原から国道一一号線の