九三五）にわたって行われたのだった。

かくして昭和九年（一九三四）一月三〇日に鳥越隧道から四四五メートルが完成した。続いて昭和一〇年（一九三五）には、さらに二六三メートルが延長された。その後、戦争の影響で建設は中断され、戦後、県直営となって平窓地区に達したのは昭和二六年（一九五一）になってからであった。

3　県道中浦船越線

この路線は、内海村の海岸線、中浦、高畑、赤水、坊城成川、深泥の各地区を経由して御荘町平城の内馬瀬を経て城辺に至る。御荘町地内は昭和四年度（一九二九～三〇）に改修されたが、内海村地内七九四四メートルは県財政の都合でそのままとなっていたのを、昭和七年（一九三二）、農山漁村不況救済のための匡救土木事業として改修され、昭和八年（一九三三）五月二三日、深泥地内の九一〇メートルが竣工した。続いて昭和九年（一九三四）には県直営事業で坊城成川地内二三三メートルが竣工し、更に昭和一〇年（一九三五）には早風水害応急土木事業として継続され、同年七月三〇日、坊城成川地内一三二メートルが竣工した。昭和二十二年（一九四七）、高畑まで延長され、分離村の後、中浦船越線に接続された。

（三）　国道五六号線

昭和二八年（一九五三）、県道宇和島宿毛線は二級国道松山高知線に昇格したのに続き、昭和三七年（一九六二）には一級国道五六号線に昇格した。更に昭和四〇年（一九六五）には一般国道五六号線となり、これに伴い全面的な国道の改修が図られることとなった。

内海村においては、昭和四三年（一九六八）に御荘方面から柏まで改修が完了し、柏から大浜に抜ける内海トンネルを建設することとなった。着工に伴い、トンネルを抜く時に発生する土砂は、澱粉工場の地先海面を埋め立てに使われ、この埋め立て地は現在、「運動公園」として整備されている。

昭和四五年（一九七〇）に内海トンネルが完成し、改修は須ノ川まで完了した。ここで県の予定路線は、須ノ川からすぐに津島町柿ノ浦につながるトンネルを建設する計画であったが、当時の内海村長、中川庫一村長は強硬に反対し、由良半島のつけ根にあたる旧国道の鳥越隧道の下方付近にトンネルを建設するよう主張したのだった。中川村長の意図は、国道をできるだけ半島に近づけ、交通の利便を良くすることによって、産業や生活の向上を図ろうというものであった。最終的に中川村長の意

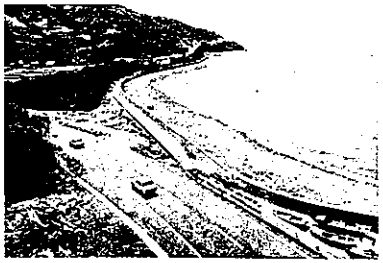

写真42　国道56号線の開通（須ノ川）

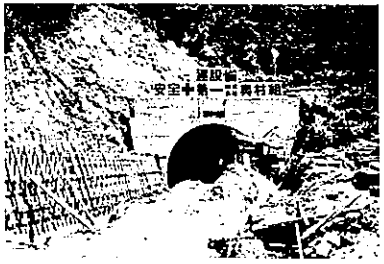

写真43　国道56号線内海トンネルの工事

向通りに国道が改修され、昭和四六年（一九七一）、鳥越トンネルが完成し、ほぼ現在の国道は完成した。これにより他町村への交通の便は飛躍的に向上した。

た二車線での整備に方向転換して早期実現を国に要望しているところである。

（七）　鳥越隧道

大正六年一二月四日着工。大正八年三月一日開通。

鳥越隧道は、南予では県道三瓶―卯之町線の三瓶トンネルについで開通した古いトンネルである。トンネル工事を手がけたことのない県当局ではトンネルを抜くか旧道を改修するかで意見が二つに分かれた。当時内海村柏、柏崎、須ノ川から北宇和郡へ出るのはトンネル南側口の左側からトンネル上を横切る道を利用していた。もちろん人がやっと通れるようなウサギ道である。三瓶トンネルもまだトンネル工事をはじめていない頃で、慎重派はこのウサギ道を改修すべきだと主張、トンネル賛成派は勾配のきつい旧道を改修するよりも、わずか一〇〇メートル間を抜けばよいのだからトンネルを掘るべきだと主張した。大正二年、南宇和郡の各村長は、この点については県に一任し早期着工方を県知事に請願したといわれている。

一方、三瓶トンネルは大正四年に着工、同六年には開通の見通しが立つという状態になった。このため県でも同年三月四日トンネル工事にふみ切り着工した。地元でトンネル工事を手がけた業者がなかったため、東京の岡組が一万円で請負った。はじめは北宇和郡側から掘る計画だったが、土壌が堅く工事がはかどらないため、途中から南宇和郡側からも工事を行なった。ちょうど二年かかり大正八年三月一日開通。油燃火薬の取り扱い不注意で人夫の一人が重傷を負ったほかはこれという事故もなかったという。地盤が堅くて土砂のくずれる心配がないためか現在も巻き立てはしていない。トンネルが開通したあと、トンネルから柏崎間の道路改修が行われ、宇和島から南宇和郡を結ぶ動脈が完成した。

（八）　歩道トンネル

道路整備が進み、生活の向上に伴い自動車が増加することにより、本村でも交通事故が頻発するようになった。特に歩道のないトンネルの通行を余儀なくされていた村民、なかでも通学路になっている児童・生徒にとっては日々、危険にさらされることから、安全対策を講じることが急がれた。

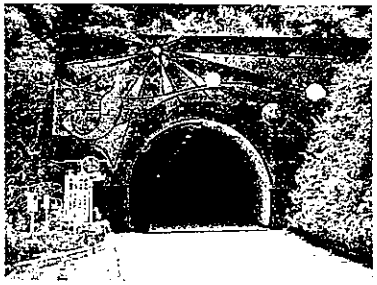

写真47　日本一長い歩道専用トンネル
「内海ふれあいトンネル」

国道五六号の内海トンネルは、昭和四五年の開通以来、須ノ川地区の中学生がその狭い歩道を通学路として使っていたが、交通量が多く大変危険性が高かった。

昭和六二年に村内の中学校が統合となり、柏・柏崎地区

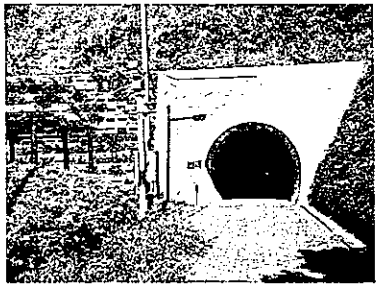

写真48　家平歩道トンネル

の中学生が須ノ川地区の内海中学校への通学路として使い始めたのを契機に、柏・柏崎地区の住民から強い要望が出され、既設トンネルに平行する歩道トンネル（自転車歩行者道）を設けることとし、平成元年（一九八九）に調査を開始した。翌二年（一九九〇）に着工、同四年（一九九二）に延長一〇六〇メートル（うちトンネル部九一五メートル）、幅員四・〇メートルに、監視カメラ、非常電話、押しボタン通報装置、消火器などが完備する日本一の長さの歩道専用トンネル、「内海ふれあいトンネル」が誕生した。また、県道網代鳥越線においても、平成八年（一九九六）に延長二六五メートルの「家平歩道トンネル」が完成し、平塞から家串小学校に通う児童の安全が図られるようになった。