

第四 建設

国道五五号線由来
と南国バイパス

野市町は香南地区交通の要衝で、国道一、県道数路線が町内を通過しているが、まず国道五五号線の由来について述べよう。

明治十八年二月二十四日内務省告示第六号別表「国道表」によると、高知県関係では、東京より高知に達する路線第三二号として川ノ江・立川・戸出野・布師田・高知に至る線（のち香川県金蔵寺・池田・高知の線に変更）、お

よび東京より高知県に達する別路線第三三号として徳島・甲浦・野根・佐喜浜・浮津・吉良川・奈半利・安芸・和食・赤岡・稲生・高知の線が認定されたが、翌十九年内務省告示第五号で第三三号路線の「佐喜浜・浮津・吉良川」が削除され、海岸線をやめて野根・奈半利の山間部通過に変更となり、また赤岡以西は下道（しやみち）經由を廃止、野市・後免・布師田より第三二号に入り高知に至る線と変更された。すなわち、明治十九年に於て、赤岡村より平井山（たけ）を越して野市村に至り、物部川は舟渡しで後免に至る線路が初めて国道三三三号線に認定されたのである。明治二十三年には野市・赤岡間道路橋梁工事が行われ、明治四十四年には野市村内国道三五間および長岡郡大篠村・野市村間国道の二カ所（延長二八間）の修繕、翌四十五年は野市村地内国道二カ所の三二〇間修繕、大正七年立田・野市間修繕などの報道が見られるが、これは運輸交通機関の発達に対応するための改修整備が行われたものと思われる。いずれにしてもその一部を伝えるにすぎないものである。

ところで永い間懸案であった道路法が、大正七年十二月の第四一回帝國議會で成立、翌八年四月十一日法律第五八号で公布、翌九年四月一日施行（勅令第四五九号）となったが、これによる国道の認定（大正九・四・一内務省告示第二八号）は全国で三八路線と極端に減少され、高知県下では二三号（旧二三号）一路線のみとなり、従来の三三三号は格下げされ県道高知徳島線となったが、この状態は太平洋戦争後まで続くのである。

昭和二十七年六月十日法律第一八〇号で道路法が全面改正され、国道は一級・二級と区分されたが、旧県道高知徳島線は二級国道一九四号高知徳島線と指定（昭和二八・五・二政令第九六号）されるのである。ところで、戦後各種自動車（自動車）の急激な発達は自然と交通量の増加を来し、ために路面損傷がはなだしいという因果関係を生ずることになる。とくに市街地では路面損傷で晴天はほこりを巻き上げ、雨天は泥をはね飛ばして商品を駄目にし、商業上多大の支障が発生するという事態となる。そこで昭和三十一年三月に香南五カ町村長・関係県議會議員らで、国道高知徳島線の日章・夜須間市街地舗装期成同盟会をつくり、県および県議會議に市街地路面早急舗装の請願を行った。⁽¹⁰⁾ そう

した運動が奏効し、野市地区では昭和三十三年六月着工に対する段取り作業が開始されたが、この工事は一部受益者負担の問題もあって、町商工連合会が推進母体となり「道路舗装工事期成同盟会」をつくって処理にあたった。ところで現在路面幅五・五呎を舗装条件路面幅六・五呎にするため、民有地編入、家屋の移動または側溝に蓋をして路幅の増加をしなければならず、あるいは軒切除の必要も生ずる等、路幅拡張に伴う諸問題および受益者負担などのため一部に反対意見も出たが、商工会幹部および有志の奔走努力によりようやく同意を取り付け、県予算の都合もあって、昭和三十二年度は武市橋以東延長五八〇呎を十一月末から着工、武市橋以西物部川左岸までの間は翌年度以降の計画ということで舗装事業が実施された⁽¹¹⁾。以上は国道舗装についての野市町関係事項の概略である。

高知県議会は昭和三十二年十二月二十五日、議長畠中芳雄名義で内閣総理大臣その他あてに「二級国道並びに主要地方道の昇格に関する意見書」を提出したが、その中で、一九四号高知徳島線は交通量および水産・林産資源等において一級国道に劣ることなく、同程度以上の価値を持ち、沿線に市および主要町村を連結している現状に鑑み、昇格が適当であると要望している。こうした全県的運動が奏効したと思われるが、昭和三十八年四月一日付けで一級国道に昇格し、国道五五号線と指定されたのである。その後昭和四十年道路法一部中改正により、一級国道および二級国道を統合して「一般国道」と呼称することになる。

国道五五号線も交通機関の発達に伴い拡幅・改修を実施してきたが、ついに限界に達して極端な交通混雑状況を呈するようになる。そこで建設省は、高知市葛島橋西詰より赤岡町青木に達する一五・四詰、二車線(用地は四車線準備)のバイパス道建設を計画、昭和四十二年度着工、総事業費四億七〇〇〇万円を予定した。それより以前、赤岡・香我美バイパス(二五一一呎)が昭和四十一年十二月十九日に開通したが、この南国バイパスはそれに連結するものであった。

まず野市町東野から赤岡町青木間国道(一・七七)の拡幅改良工事は昭和四十四年十月に着工したが、工事中赤岡町平井山拡幅かさ上げ工事で浸水騒ぎがあつて、地元民との間で意見調整ができず、工事中断の事態も起きた⁽¹²⁾が、従来の幅員六呎の軽舗装道路を、幅員八呎の二車線、片側に二・五呎幅の歩道を設置、ただし平井山地区のみは幅員二二呎の四車線とした工事が、昭和四十六年三月に完成した。さらに同年十二月から二車線を四車線(二二呎)とする拡幅工事が始まり、翌四十七年四月に完成した⁽¹³⁾。

また野市町東野く南国市物部間(新物部川橋三六一呎を含む延べ二九〇〇呎)は、昭和四十四年十二月事業費一二億一〇〇〇万円で着工したが、昭和四十六年十二月十五日に野市町東野から新物部川橋間が幅員一〇・五呎(二車線)に片側二・五呎歩道が完成、供用開始となった。それと同時にこの区間は国道五五号に認定され、旧国道は暫時国の管理下に置かれたが、昭和五十年五月九日に県道南国野市線と認定されたのである⁽¹⁴⁾。

ところで南国バイパスは昭和四十六年十二月の時点では、赤岡町青木から高知市高須間(一三・三三、全路線の八六呎)が通行可能な状態であったが、引き続き高須く葛島橋西詰間の工事が進められ、全線開通(二車線)は昭和四十八年四月であった。これにより南国バイパス全線が国道五五号線となったのである。その後四車線化への工事が続行されたが、最後である野市町西野約一・二詰が平成元年三月六日に完成、供用開始となるに及び、全線の四車線化が達成された。

郡 道

法律的に郡道の名称が出るのは、大正八年四月十日法律第五八号で公布された道路法(旧法)であり、それまでは明治九年六月太政官第六〇号達による道路区分国道・県道・里道に基づけば、当然郡・町村に属する道は里道とされなければならないものである。しかし郡制施行より明治後期にかけての村会論議でも「村道・郡道」の発言史料が見える⁽¹⁵⁾、香美郡役所関係書類でも「郡道」の文字が見える⁽¹⁶⁾。しかし一方において香美郡予算書等には「里道改修費」とあるところよりすれば、正式には里道としなければならないが、