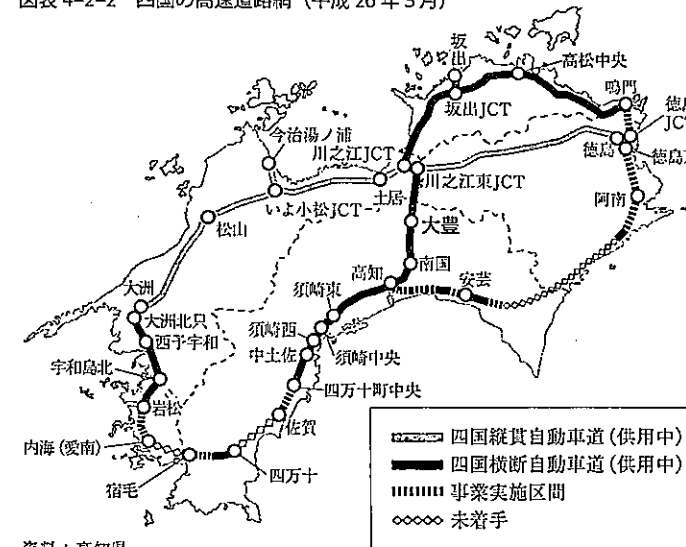


図表 4-2-2 四国的高速道路網（平成26年3月）



資料：高知県

之江JCT、川之江東JCT）で四国横断道と「X」状に交わる四国縦貫道を延伸するとともに、四国横断道の四国東南部及び南西部を延伸し、環状につなぐことによって構築され

るネットワークの形状が「8」の字形をつくることから、こう呼ばれている。

四国8の字ネットワークは、四国四県が一体となり、発展していくための基幹的な社会基盤であり、平成十六（二〇〇四）年三月に国土交通省四国地方整備局等が策定した「社会資本整備に係る四国ブロックの将来の姿」に基づき、四国東南部の高知東部自動車道と阿南安芸自動車道も含め、おおむね平成三十六（二〇二四）年頃の完成を目標に整備が進められている。

高知自動車道

須崎市を通る高速道路が「高知自動車道」である。高知自動車道は、昭和五十二（一九七七）年九月の路線発表を経て、昭和五十六年九月に本線工事に着手し、六年余の工期をかけて、昭和六十二年十月八日、大豊IC～南国IC間が待望の開通を迎えた。その後の整備状況は次のようである。

○平成2年12月20日 須崎東以西基本計画決定。

○平成4年1月30日 川之江JCT～大豊IC間の開通により高松自動車道と松山自動車道が

接続。

○平成8年12月27日 須崎西IC～四万十町中央IC間の整備計画決定。

○平成9年6月4日 土佐市で伊野IC～須崎東IC間の起工式。

○平成10年3月20日 南国IC～伊野IC間開通。

○平成12年2月29日 須崎東IC起工式。

3月11日 川之江東JCT開通により徳島自動車道と接続。

○平成14年9月16日 伊野IC～須崎東IC間開通。

○平成17年4月12日 川之江東JCT～馬立パーキングエリア（以下、「PA」）間が四車線化。

4月23日 大豊IC～南国IC間が四車線化。

○平成20年7月31日 馬立PA～大豊IC及び南国IC～

高知IC/JCT間が四車線化。

○平成21年12月18日 土佐スマートIC供用開始。

○平成22年2月2日 高知IC～須崎東本線料金所間が無料化社会実験の対象区間に指定。

○平成23年3月5日 須崎西IC～中土佐IC間開通。

6月20日 高知IC～須崎東本線料金所間の無料化社会実験終了。

○平成24年12月9日 中土佐IC～四万十町中央IC間開通（全線開通）。

なお、須崎東IC～須崎西IC間は一般国道自動車専用道路「須崎道路」であり、須崎西IC～四万十町中央IC間は、

再び「高知自動車道」となる。

この区間は、国土交通省の新直轄方式により建設されており、通行料金は無料である。そのため、平成十九（二〇〇七）年七月三十一日に土佐PA～須崎東IC間（須崎東ICの約四〇〇メートル先の場所）に須崎東本線料金所が設置され、開通以来使われていた須崎東ICの料金所は撤去された。

高速交通時代の到来

平成十四（二〇〇二）年九月の伊野IC～須崎東IC間の開通によって、須崎市は本格的な高速交通時代を迎えることとなった。この区間（二三・九キロ）の開通によって、高知市



須崎東IC開通式（平成14年9月16日）



吾桑バイパスの開通式（昭和58年4月2日）

そこで建設省（現・国土交通省）土佐国道工事事務所は、隘路となっていた小浜地区を避ける形で、尾殿・千々川間（一二五〇メートル）のバイパス建設を計画、昭和五十四年九月二十六・二十七日に地元説明会を開催し、地権者の理解を得て、工事に着手した。主な工事は、吾桑トンネル（五九八メートル）、

かすれ違ふことができる程度の道幅しかなく、両側に民家が集中しているため歩道も設置できず、安全対策は長年の懸案になっていた。また、土讃線の下を通過するトンネルは幅が五・二メートル、高さが三・五メートルしかなく、大型車が通過するのも一苦労で、渋滞の原因となっていた。さらに、佐川町方面への県道（現・国道四九四号）の分岐点もあり、交通量も多く、地元住民は長い間不安を抱えていた。

須崎道路については、前節の「高知自動車道」の項で若干触れたが、この道路は吾井郷・下分甲間（五・二キロ）を結ぶ、国道五六号のバイパス道路として計画されたものである。須崎道路は、見た目は高知自動車道と一体で、高速道路そのもののようであるが、実は高速道路ではなく、正しくは「高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路」という。本来、高速道路とは、高速自動車国道法（昭和三十二年制定）によって路線の指定を受け、日本道路公団（平成十七年十月の分割民営化に伴い、NEXCO東日本、NEXCO中日本、NEXCO西日本に分割譲渡された）が国土交通大臣から整備計画に基づく施行命令を受けて新設する有料道路のことである。これに対し、「高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路」（以下、「一般国道自動車専用道路」）は、高速道路の一部区間を一般国道のバイパスとして扱い整備し



道幅ぎりぎりに車が行き交う昭和50年代の吾桑小浜地区

へは国道五六号を利用する場合と比べて約二〇分の時間短縮が可能となり、国道五六号の朝夕の慢性的な交通渋滞が緩和されるなど、高速交通時代の利便性が市民生活にもたらされた。同時に、県南西部への利便性が向上することによる物流の効率化や広域化、市外・県外からの観光客の増加等の波及的な経済効果も期待された。本市と沿線三市町（いの町、土佐市、中土佐町）の商工会議所等の青年部は、こうした状況を商機ととらえ、「道の開延隊」を結成し、日本道路公団（現・NEXCO西日本）と共同でポスターを製作するなどして、県内外に地元の特産品等のPR活動を展開した。

第三節 国道

バイパス建設
わが国では昭和三十九（一九六四）年の東京オリンピックの前後からモータリゼーション（車社会）が急速に進展していった。道路特定財源制度等を活用しての道路整備や低価格な大衆車の普及、石油危機（オイルショック）以降のガソリンの安定供給などによって、自動車を利用しやすい環境が整えられていったことがその要因である。

しかし、昭和五十年代においても須崎市内の道路整備状況

は十分ではなく、自動車の大衆化に伴う交通量の大幅な増加は交通混雑による渋滞を招き、輸送車両の大型化は騒音や振動、さらには交通事故の重大化をもたらすなど、沿線住民の平穏な生活環境を脅かすようになっていった。本市はこうした状況を改善すべく、市内を通る国道のバイパス化を国に要請し、市民や関係機関の理解を得て推進した。ここでは、昭和五十（一九七五）年以降に建設された主なバイパスについて記しておく。

〈吾桑バイパス〉

国道五六号は、高知市を起点に須崎市、四万十市、宿毛市を経て、松山市に至る四国で最も長い国道であり、四国西南地域の重要な幹線道路である。

吾桑小浜地区を通る国道五六号は、大型トラックがどうに

た道路のことで、市街部の交通渋滞の解消や山間部の隘路解消などのためにバイパス道路の整備が急がれる一部区間を対象に整備される道路である。本来の高速道路とは異なり、一般国道として扱われるために、国土交通省地方整備局が整備する。税金で建設されるため、完成後は無料道路として供用される。このような、高速道路会社によらない、新たな高速道路建設における直轄事業のことを「新直轄方式」と呼び、須崎道路は、この新直轄方式によって建設された「一般国道自動車専用道路」ということになる。

須崎道路が「一般国道自動車専用道路」として整備を急いだのは、市内中心部における慢性的な交通渋滞の解消という課題を克服するためであった。

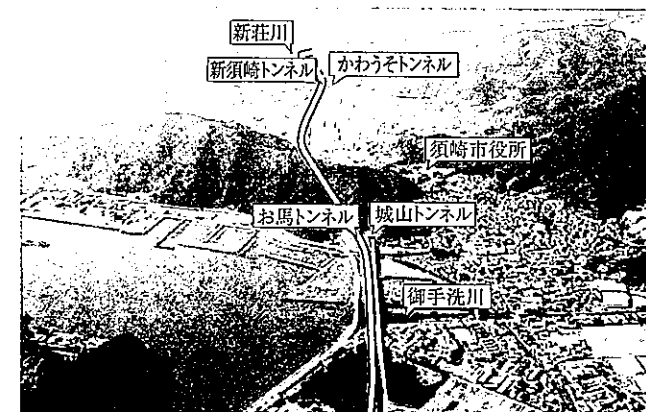
須崎市は平成元（一九八九）年七月にバイパス対策室を設置し、同時に市議会にも建設促進のための特別委員会を置き、地権者等関係者との折衝を重ねた。こうした中、平成二年一月に交渉のテーブルとして「須崎バイパス対策協議会」が発足した。その後、この協議会を窓口として作業を進め、同年二月に第一工区の測量を開始。最大の焦点であった用地補償交渉も、二〇回に及ぶ委員会を重ねて標準地価格等について合意に至り、平成三年十二月に確認書の調印がなされた。

平成四年二月からは、個人協議、用地取得に入った。地権者や周辺住民の理解を得、作業は順調に進み、十月十二日、

第二工区の起工式へと進んだ。

平成五年十二月に国道五十六号の大きな障害になっていた旧須崎トンネルに代わり、新須崎トンネルの建設に着手、平成十年三月二十六日には、このトンネルを含む新莊川橋東詰出入口、池ノ内間（一・〇キロ）が一般道路として暫定的に供用を開始した。

続いて、平成十四年三月二十三日に池ノ内〜吾井郷間（四・一キロ）が一般道路として暫定供用を開始し、その後、平成十九年十二月二十一日に一般道路の新須崎トンネル（かわうそ



須崎道路の開通ルート。写真の上が四万十市方面、下が高知市方面



須崎道路開通（平成21年3月29日）

平成二十一年一月十日、城山トンネルが開通したことにより一般道路は全線開通し、三月二十九日には全線二車線の「一般国道自動車専用道路」も全線開通した。

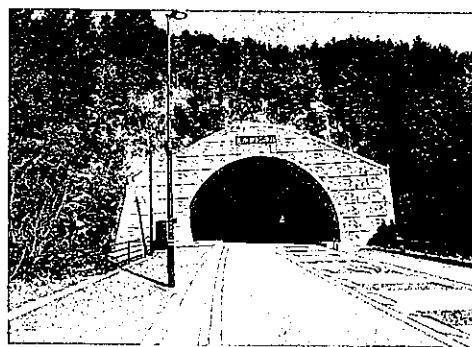
須崎道路の開通により、かつては大渋滞が頻繁に起こっていた旧国道五六号も、バイパスの一般道路として自動車専用道路が暫定供用されるたびに交通量を減らし、全線開通によって交

通量は少なくなった。

なお、平成二十一年三月三十一日、この区間の尾殿から下分岡本の旧国道五六号は、県道三八八号吾井郷下分線に変更されている。

国道四九四号佐川・吾桑バイパス

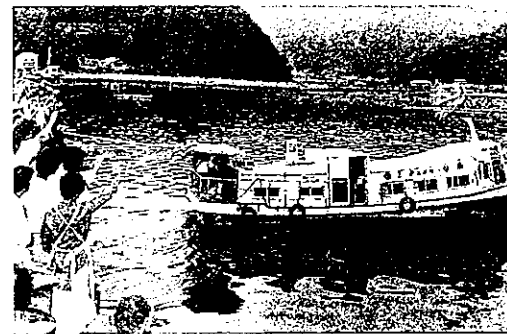
国道四九四号は、国道三三三号と国道五六号を結ぶ幹線道であり、勝森山の石灰運搬道として重要な役割を果たしている。しかし、急カーブや急勾配、幅員の狭い箇所も多く、安全な通行に支障をきたしていた。平成五（一九九三）年に県道須崎・佐川線から国道に昇格して以来、順次道路設計協議等を行い、平成七年から整備を進め、平成十九年三月二十五日に須崎市側の一部区間約一・一キロが開通、平成二十三年四月二十六日、佐川町側の一



佐川・吾桑バイパスの宮が谷トンネル

須崎～南地区間の巡航船廃止

須崎港と野見地区を約二〇分で結ぶ巡航船は、定期旅客船としては高知県内で最も古く、大正十二（一九二三）年設立の錦浦巡航によって運営され、第五錦浦丸（三九ト、定員八六八）と第八錦浦丸（二二ト、定員四六八）の二隻が一日七往復してきた。最盛期には一日に約三〇〇人の利用客があったが、昭和四十七（一九七二）年に須崎と南地区を結ぶ県道二八四号野見港線が開通して以来、利用客は減少し、平成初期には通学の高校生ら二〇人前後となった。このため採算が合わず、錦浦巡航は平成四（一九九二）年五月をもって廃業し、六九年の歴史に幕を下ろした。



須崎～南地区間巡航船最後の出港（平成4年5月10日）

第四節 道の駅

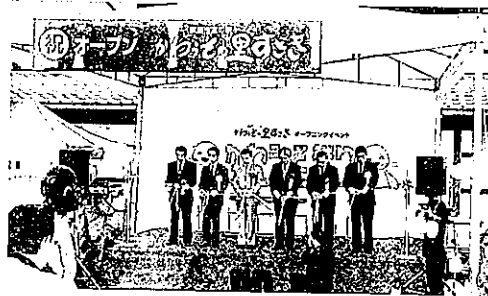
道の駅「かわうその里 すさき」

道の駅は、一般国道に設けられた休憩施設であり、レストラン、駐車場、トイレを備えるほか、文化・歴史・自然などの地域情報の提供、特産物の販売など、地域の観光拠点としての役割を担う施設である。平成五年度から建設省（現・国土交通省）が整備を始め、同年四月に全国で一〇三カ所が登録されて以降、全国各地に設置されていった。

平成九（一九九七）年の四国横断自動車道の開通により本格的な高速交通時代を迎え、広域的な交流やレジャー需要の増加が見込まれたことから、須崎市では、道路利用



開設時の道の駅「かわうその里 すさき」



道の駅「かわうその里 すさき」のオープニングイベント（平成11年4月24日）

者の利便性向上を図るとともに、地場産業の振興と地域活性化の受け皿となる施設の整備を目的として、平成七年に「道の駅基本計画」を策定した。

この事業は、建設省と本市が協力して推進し、建設省がトイレ・駐車場・道路情報機器等の整備を行い、本市が物産館の整備を行ったものである。建設地である下分甲は国道五十六号と一九七号の接合点で、高幡地域各市町村の入り口でもあることから、地域産品の物流拠点としても適地であった。

この道の駅は当初から、新莊橋下流の新莊川左岸の親水公園、須崎道路東の中島地区園芸団地との三点セットとして構想された。本市は、地域農業の指針となる園芸団地の実現に向けて関係者と協議を進めるとともに、漁業者とも連携した「海の観光」も視野に入れ、道の駅を核とした周辺整備を行い、平成十一年四月二十四日、道の駅「かわうそ

の里 すさき」としてオープンした。敷地面積は国有地・市有地を合わせ約六〇〇平方メートルで、物産館は約一七四〇平方メートルである。一階には地域情報コーナー、鮮魚・海産加工品・農産品・土産品コーナーが設けられ、二階はレストランと多目的ホールになっている。施設の管理運営は、平成十年二月に設立した第三セクター「（株）須崎市の道」が行い、物産販売はテナント方式（一部は第三セクター）である。

現在、道の駅ではカツオのタタキの実演販売を行っており、県内外からの来場者に人気となっているほか、県内の特産品や地元の新鮮な農産物、地酒などを取りそろえている。二階のレストランではカツオのタタキなどのほか、本市の名物鍋焼きラーメンが好評で、この道の駅を目的とした来場者も多い。しかし、高速道路の延伸に伴い、近年は客数・売上ともに伸び悩んでおり（図表4-3-6参照）、集客力向上のためのPRなど経営努力が続けられている。

図表 4-3-6 道の駅全館合計の売上げ・客数の推移（テナントを含む）

区分	税抜き売上げ (円)	客数 (人)
年度		
平成 18	525,494,007	520,670
平成 19	519,073,688	501,657
平成 20	517,911,043	493,111
平成 21	522,947,559	505,438
平成 22	531,222,166	510,219
平成 23	453,086,628	433,447
平成 24	464,473,212	440,074
平成 25	453,604,337	420,509