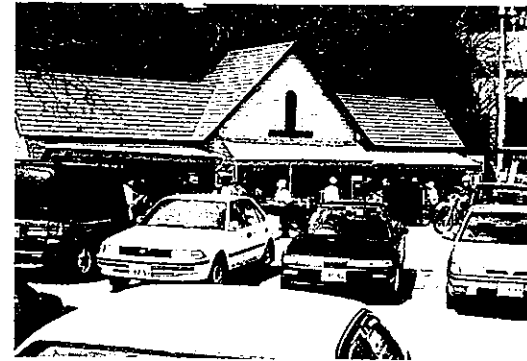


V 道路・交通編

費の地元負担金三百万円のうち、二五五万円は村内広域に林業を営む中江産業が拠出、残額は本川村が中江産業から借用するという財源措置を講じての工事であったが、中江産業からは二十九年度限りの拠出であった。

こうした地元負担金の過大といずれ県道に還元しなければならないことから、昭和三十年年度には補助率の高い奥地開発林道開設事業の適用を受けることとなる。通称奥地林道は昭和十九年、木製軍用飛行機の用材であるブナ材搬出のために全額補助で創設されたものであるが、戦後は復興資材の搬出目的に切り替えられ、県が一割、国が六割負担するという高補助率であった。



賑やかであった平成4年当時の旧寒風山トンネル
入り口の寒風茶屋

かくて県単林道終点桑瀬字一ノ谷から奥地林道一一四〇メートルの着工となった。あわせて営林局林道も伸長し、昭和三十年度末には隧道口まで約七キロメートルを残すこととなった。三十一年度末には隧道口まで一七〇〇メートルに迫った。三十二年六月には残り五〇〇メートルとなったが、寒風山隧道工事の取り合わせ道路として組み込まれることとなった。昭和二十四年の予土連絡道路促進期成同盟会の結成以来八年の歳月を経て、やっと隧道口に至ったのである。

寒風山隧道着工・完成

昭和三十四年桑瀬隧道口取り合わせ道路に着工した。隧道工事は電力施設及び索道施設の関係で愛媛県側よりの一本工事として三十四年十月着工した。鉄道工業株式会社が五千万円で請負ったが、会社経営不振のためわずか四六・八メートルを掘って十二月にはもう工事は停止した。翌三十五年二月改めて鹿島建設

株式会社が請負い、高知県側からの掘削もはじまった。漏水や一日わずか三〇センチメートルという岩盤に遭遇しながらも、三十六年三月待望の導坑が貫通した。導坑拡張、巻立て工事その他付帯工事を終え完工式を行ったのは昭和三十九年七月十九日であった。

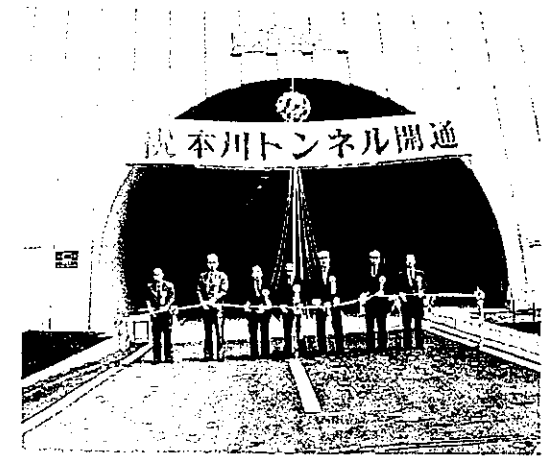
高知県側隧道口標高一一七メートル、愛媛県側一一〇メートル、延長九四五メートル、幅・高さともに五・五メートルの開通を祝って伊東勲村長は次のように述べた。

この路線の開設運動は古く歴史を緋げば明治二七年に本川村と愛媛県加茂村が主体となり、運動を起こしたことに始まり始められており、今日に至る風雪七十年の長い年月を記録されます。

この七十年間先祖代々に亘る切なる悲願でありまして、吾々はこうした村の世紀の転換とも称すべき大偉業の夢が実現され、今日幸にして生を得、其の感激を噛みしめることのできる光栄は言葉に尽す事のできないものがあります。この路線に幾多の功績を遺されながら既に物故された先輩に対して心から合掌するものであります。

県道西条高知線から 昭和二十四年二月二十一日に予土連絡道路促進期成同盟会が結成されたのに先立ち、二月一国道一九四号線へ 日高知県は高知市から本川県境に至る間を県道西条高知線として認定した。県道であっても幅員二メートル以下の桑瀬以奥については奥地林道の適応を受けることができたのであるが、この奥地林道の完成の時には出来高寄付して県道にもどすことになる。県の管理下に置いた方が後々有利である。

昭和二十七年には大正八年以来の道路法を廃止、改めて道路法を公布し、国道には一級、二級の級別が導入され、都道府県道、市町村道の四種類となった。一級国道は国土を縦断し横断し循環して全国的な幹線道路網の枢要部分を構成し、都道府県所在地など重要都市を連絡するものであり、二級国道は二以上の市を連絡して一級国道に達する道路、重要都市と一級国道とを連絡する道路等と規定された。三十年は奥地林道の認定を受けた年であったが、この



本川トンネル開通式
ダム湖に沿って屈曲する難路を解消した。平成3
年竣工

業道は四十八年度から進められていた。そして長沢く登川橋間でも部分着工となった。

昭和四十九年六月村議会は本川揚水発電所建設構想に伴う予備調査を認めたが、この工事計画とかかわりながら、新寒風山隧道の国の直轄工事の早期着工とともに、直轄以外の一九四号線全線改良を五十三年度には完成の方針が打ち出される。しかし改良工事は遅滞し、五十一年五月には西条側をも含めた国道一九四号線改良促進期成同盟会を結成した。五十一年には名ノ谷、六十二年に戸中、平成三年に本川の各トンネルが完工、本川トンネル桑瀬側に接する葛原橋も平成四年五月に開通した。これにより寒風山周辺の道路改良を残すのみとなった。

新寒風山トンネル

悲願の寒風山隧道が開通したのは昭和三十九年であった。しかし幅員狭少、曲折数多く急勾配のうえ冬期百日間は通行不能が続ぎ、瀬戸内側との経済文化との交流機能は十分に作動しない状況であった。昭和四十四年には隧道内部の各所にヒビ割れが生じて漏水が多発し、冬期にはこれがツララとなって交通障害を起こし、路面の凍結を助長することなどから、内部のコンクリート巻立て再工事を含めた全面改修を行った。

昭和四十七年といえは石鎚山土小屋く瓶ヶ森間林道が一般開放されて山岳観光時代の第一歩を踏み出した時であっ

たがこの年、建設省は新トンネルに向けて調査の第一歩を踏み出していた。そして具体的計画が示されたのは五十二年六月高知市で開催された国道一九四号改良促進期成同盟会においてであった。取付道路を含めて国の直轄事業として五十五年には用地買収に着手、翌五十六年には愛媛県側で「寒風山道路」起工式を挙行した。トンネル位置は旧寒風山隧道から標高が三五〇く四四〇メートル下方で、長さ四一五〇メートル、取付道路を含めて本川村長又から西条市川来須まで総延長七五〇〇メートルで昭和六十二年完成予定、総工費百数十億円であった。

ところが翌五十七年十月、西条市藤之石地区で一九四号線が百メートルにわたり埋没、工事用道路も崩壊する大規模な地すべりが発生し、約二年間通行止めとなった。このため計画経路の変更を余儀なくされ、本川村のトンネル口は一ノ谷へと下り、長さ五四三二メートルの四国最長のものとなった。昭和六十三年十月新寒風山トンネル起工、平成八年十一月貫通、十一年四月開通した。これによって高知く西条間は二時間で結ばれることになったのである。昭和五十三年建設省が本格的な調査設計変更に着手して以来、二十一年間を経過しての開通であった。

本川村一ノ谷から西条市川来須まで二一キロメートルはわずか六・四キロメートルに、所要時間五十分から十分足らずにと短縮され、かつ冬期の通行が可能になったことは、本川村の生活・文化・経済・観光の歴史的な転換期ともなった。さらに平成十一年五月一日愛媛県今治と広島県尾道とを結ぶ本州四国連絡橋・尾道く今治ルートが開通、昭和二十四年予土連絡道路促進期成同盟会が日本海と太平洋を結ぶ道を打ち出して以来の夢が、五十年を経て現実のものとなったのである。