

(2) 交通事故

車が増え道路網も広がり、人々の生活は便利になり交流も多くなり経済も発展してきました。しかしその結果、交通事故という新しい問題を抱えることになりました。昭和40年代には、死者の数がピークになり“交通戦争”と呼ばれ社会問題となりました。

高知県交通事故発生状況（高知県統計課）

	総数	死者	傷者
昭和46年	6,406	198	8,972
昭和50年	4,077	131	5,303
昭和55年	4,990	94	6,089
平成元年	5,828	94	6,875
平成10年	5,380	76	6,347
平成23年	3,367	46	3,882

近年では、総数、死者、傷者とも徐々に減っていく傾向にあります。道路の整備、自動車の性能アップ、運転者の意識の向上などが挙げられますが、それでも交通事故の悲劇は絶えません。特に高齢者が事故に巻き込まれるケースが目立っています。官民挙げて“交通事故0”の社会を目指すことが今後さらに求められるでしょう。

(3) 高速道

日本の高速道の幕開けは、昭和38（1963）年、阪神高速道路・栗東IC（インターチェンジ）-尼崎ICでの開通が始まりでした。四国では昭和60（1985）年、愛媛県三島川之江IC-土居ICの間です。

高知県での待望の開通は、昭和62（1987）年10月8日、四国横断自動車道（高知自動車道）大豊IC-南国IC間（21km）でした。平成4（1992）年1月30日には川之江JCT（ジャンクション）-大豊ICが完成し、高松自動車道、松山自動車道と接続しました。

そして平成10（1998）年3月20日には南国ICから県都高知市を通り、伊野IC（枝川）まで17.9kmが開通し、伊野町にもハイウエー時代が到来しました。

式典当日は前日から降っていた雨も止み、テープカットの後300台の車が通り初めを行い盛大に祝いました。開通にはICが建設された伊野町八

代地区の人たちも「県勢の発展のためなら」ど先祖代々の土地15haを提供、県内では初めての集団調印も行いました。

開通の影響はすぐに現れ、渋滞の多い高知市を避けて通勤をする人や、産業にも影響を与え、観光でも国道194号の新寒風山トンネルの開通もあり、愛媛県との交流人口も増えました。

その後高速道は、平成20(2008)年7月31日に川之江東JCT-高知ICまで全線4車線化が完了。それに先立つ平成14(2002)年9月16日に、伊野ICから須崎東ICが国体開催に合わせて完成しました。平成23(2011)年3月5日に中土佐町久礼IC、平成24(2012)年12月9日に四万十町中央ICまで延びています。これからも高知県西部への延伸が計画され、四万十市、宿毛市、愛媛県愛南町を經由し、同宇和島市で松山自動車道と接続する予定になっています。

高速道の延伸とともに、四国と本州を結ぶ本四架橋も3ルート建設されました。昭和63(1988)年に、香川県坂出市と岡山県児島市を結ぶ瀬戸中央自動車道(瀬戸大橋)が完成。「四国が島でなくなった日」です。その後平成10(1998)年には神戸淡路鳴門自動車道、平成11(1999)年には西瀬戸自動車道(しまなみ海道)が開通、中国地方、阪神地方が一段と近くなりました。

高速道は急激なモータリゼーションの中、高度成長を支え経済の発展に欠かせません。そして観光、レジャーにも利用されています。しかし、それだけではなく救急医療や災害時の支援、迂回道路の確保、避難場所など緊急事態への対応の機能も期待されています。

(4) 国道

国道33号

一般国道33号は、高知市から松山市まで118.5km。国道32号とともに四国のVルートと呼ばれています。古くから愛媛県側と通じ、生糸や和紙を運ぶ土佐の産業には欠かせない幹線道路でした。明治27(1894)年には、荷馬車が通れるような、当時としては画期的な広幅員に整備された道路となり、人や物資の交流が盛んになりました。

現在の国道は、大正9(1920)年4月に県道松山高知線として認定され、昭和20(1945)年1月に国道28号に指定。その後同27(1952)年12

月に一級国道33号、同40(1965)年3月には一般国道33号となりました。伊野管内では昭和33~37(1958~62)年度に陸内坂の改良工事などが行われました。また昭和42(1967)年10月28日には、枝川に高知県内では初めての、横断歩道橋が設置されました。

高知西バイパス

国道33号は、台風や集中豪雨で路面の冠水により、頻繁に通行止めになります。高知市西部やいの町で交通渋滞も慢性化し、主要幹線道路としての機能が著しく低下しています。これらを解消して、沿道地域の生活環境改善と広域都市圏の骨格道路として、昭和49(1974)年4月に高知西バイパスを事業化し、同62(1987)年11月6日に起工しました。区間は高知市鴨部から、いの町波川までの9.8km。設計速度は60km/h。標準幅員は26mの4車線。途中ICは東から枝川IC、是友IC、天神IC、鎌田ICが計画されています。同バイパスは高知自動車道とのつながりも期待され、スムーズな車の流れや産業振興、観光への影響も大きいと考えられます。

第一期工事・高知市鴨部-伊野町枝川間(4.3km)は、平成3(1991)年2月に米田(高知西)トンネル(635m)が貫通し、同年3月には鴨部立体交差が完成しました。枝川小学校の運動場下を道路がくぐる工法は、全国的にも珍しく(高知県初)、このルートは、平成9(1997)年12月9日に開通、供用を開始しました。

その後、高知市曙町から米田經由伊野町枝川に至る西バイパスを国道33号に名称変更し、旧ルートの曙町からJR朝倉駅までは国道56号、朝倉駅から枝川までの2.6kmを県道朝倉伊野線として高知県に移管されました。

枝川以西の第二期工事は、平成15(2003)年9月13日「新仁淀川橋」の起工式で始まり、枝川-波川間(5.5km)は高速道路に準じた機能を持つ、高規格道路となります。平成24(2012)年12月22日に、仁淀川をまたぐ天神IC-鎌田IC(1.1km)が開通しました。設計時には仮称として「新仁淀川橋」と呼ばれていた橋は、平成22(2010)年に名称を募集(応募総数が184件)し、その結果一番多かった「いの大橋」に決まりました。その他には「いの清流大橋」「いの大橋」「仁淀川清流大橋」などがあったそうです。

いの町の住民や周辺の市町村からも早期の開通を期待される西バイパス工事は、全面開通を目指して進んでいます。

国道194号

国道194号は高知市を起点として、愛媛県西条市まで総延長88.9km（いの町分約58.8km）。昭和37（1962）年5月1日に二級国道194号高知西条線として指定施行され、同40（1965）年3月29日に一級・二級区分の廃止によって一般国道194号に指定施行されました。

同国道は、仁淀川沿いにいの町を経て、旧本川村を縦断するかたちで愛媛県西条市に通じています。現在では高知県中部と愛媛県東予とを最短時間で結ぶ道路として、また国道32号、33号の代替路線としても活用されています。しかし国道に指定された時は道幅も狭く、蛇行し、急峻で、土砂崩れなどで通行止めもたびたびあり、利用する人々を悩ませ、周辺住民の暮らしや、産業などを守るため早期の改良が求められてきました。

改良工事は急ピッチで進められ、昭和52（1977）年に第3次大森トンネルが完工。平成元（1989）年には地滑り地帯で難工事だった安望大橋工区が完成し、高知市－吾北村間が全線2車線となりました。平成4（1992）年には本川トンネルも完成しました。

新寒風山トンネル

同国道工事で最大の工事が、高知県と愛媛県との県境にある寒風山トンネルでした。旧寒風山トンネルは標高1,110mにあって、冬季には道路が積雪に見舞われました。それに地形が極めて急峻で曲がりくねり地質が弱い地滑りや落石の危険があり、大型車両の通行は特に困難でした。

新トンネルは、昭和47（1972）年度に調査を開始、同53（1978）年度事業化、同56（1981）年に愛媛県側で工事用の道路に着手しました。ところが同57（1982）年に大規模な地滑りが起き、計画は中止となります。当初は2本のトンネルを設計していましたが、ルートの変更が必要となり、愛媛県側の坑口を西に移動させて1本のトンネルで県境を結ぶことにしました。

その後、工事用道路の工事を再開。同63（1988）年に起工し、愛媛県側から掘削を始めました。旧トンネルより400m～600m下に計画された新トンネルは、ひび割れ、水漏れ、さまざまな断層に悩まされましたが最新技術などで乗り越え、平成6（1994）年10月に作業坑が貫通。同8（1996）年11月には延長、5,432mで四国最長の本坑が貫通。当初の計画から27年を経た同11（1999）年4月、全線6,400mが開通しました。平成12（2000）年には寒風山道路手前の一ノ谷の改良工事も終了し、国道194号の高知県分69.4kmの全面改良が完了しました。

旧トンネルの所要時間は50分だったのが、新トンネルでは約10分で通過。高知から西条市までの時間短縮は道路改良部分も含め約1時間。高知県と愛媛県が一段と近くなりました。冬季の凍結の心配も軽減され、観光、産業への貢献度も高く、「しまなみ海道」への接続もあり、人や物が活発に交流するようになりました。

国道439号

国道439号は徳島県徳島市を起点とし、高知県四万十市まで総延長348.3kmで四国では2番目に長い国道です。四国山地に沿って中山間地域を縫うように横断し、他の国道との連絡ができる道でもあります。愛称は439にちなんで「よさく国道」と呼ばれています。いの町分（19.5km）は土佐郡土佐町から、いの町を通り吾川郡仁淀川町に通じていますが、国道194号と重複区間があります。

昭和57（1982）年4月1日に県道から、一般国道に指定されました。しかし国道と呼ぶには道幅が狭く“酷道”と呼ばれたりしていましたが、徐々に改良、防災工事を進めてきました。

平成4（1992）年に、土佐郡土佐町西石原一の町小申田間の難所だった郷ノ峰峠を抜ける郷の峰トンネル（765m）が供用開始。平成14（2002）年には新大峠トンネル（2,928m）が開通しました。その後、平成23（2011）年新別野竹トンネル（288m）が完成、平成25（2013）年にいの町小倉一吾川郡仁淀川町を結ぶ全長5.9km（いの町分3.5km）の大峠バイパスが完成しました。バイパス完成で旧道と比較して距離は5km、走行時間は約20分の短縮となりました。落石危険箇所の解消で安全で快適な走行ができるようになり、これでいの町内の全線が2車線になりました。

な豪雨をもたらし、平地のほとんどが水没するという大水害が発生しました。この大洪水によって仁淀川下流区間では計画高水位を超過し、各所で崩れ、漏水が発生するなど堤防の被災が相次ぎました。このため、これらの地区について、緊急的に堤防の復旧を行うとともに浸透対策などの堤防補強を実施しました。

平成以降の治水計画

昭和50(1975)年の大水害および流域内の開発状況を踏まえ、平成元(1989)年3月には基準地点伊野における基本高水のピーク流量を毎秒1万7,000m³とし、このうち上流洪水調節施設により毎秒3,000m³を調節して河道への配分は毎秒1万4,000m³とする工事実施基本計画に全面改訂しました。また、平成20(2008)年3月に策定された仁淀川水系河川整備基本方針においても上記の流量で河道計画を進めることとなっています。

仁淀川水系河川整備基本方針は、河川整備の長期的な方針や整備の基本となる事項を定めたものであるため、平成25(1950)年12月には、より具体的な計画として、今後概ね30年間における河川整備の目標及び実施に関する事項を定めた仁淀川水系河川整備計画を策定し、整備を実施しています。

仁淀川本流における治水事業

藩政時代から昭和後期までの治水事業

藩政時代に八田から弘岡に至る二重堤防、鎌田から大内に至る堤防、天崎から中島に至る笹堤が築造され、現在の堤防のもととなりました。その後、明治時代には災害による復旧と堤防の延伸が繰り返されています。昭和に入ると、昭和21(1946)年に決壊した大内堤防の改築のほか、築堤と堤防の補強を推進しました。

昭和50(1975)年8月台風では、支川波介川、宇治川、日下川などで甚大な浸水被害が発生したほか、本川堤防においても漏水や崩れが各所で発生したため、大内、八田堤防などで、止水工事を含めた堤防補強を促進しました。

昭和後期から平成に至る治水事業

伊野堤防は、高透水性の基盤上に築造された礫堤であるため、所々で漏水が発生し、昭和61(1986)年度より漏水対策工事に着工し、平成元

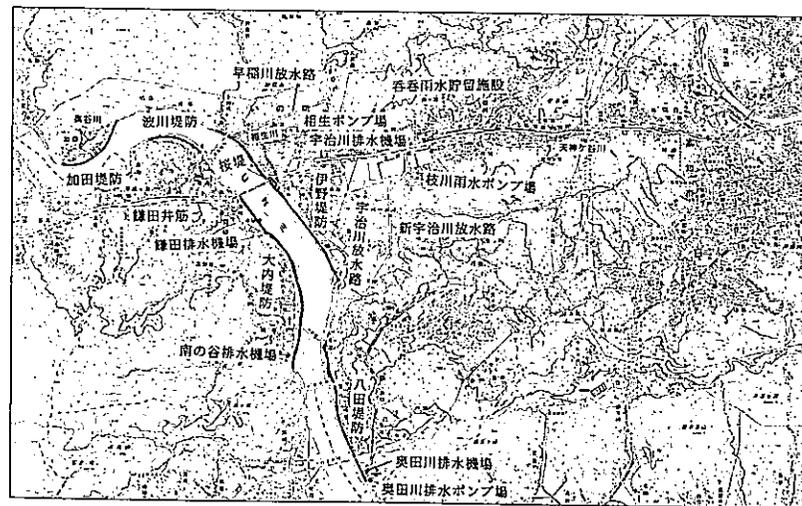
(1989)年に完成しました。伊野地区が製紙業を中心とした地域であり、地下水利用が盛んであることを考慮した階段施工方式を採用し、低水護岸と止水工法で施工しています。

平成元年度に改定された仁淀川工事実施基本計画を受けて、町民のふれあいの場となる桜堤の整備を実施、さらにこれと併せ、平成5(1993)年度から平成6(1994)年度に加田堤防の修繕を実施、平成9(1997)年度からは伊野堤防・県道高知南環状線の合併工事に着手し、平成14(2002)年9月に全区間の工事が完了しました。

平成15(2003)年度には、伊野町中心地を守る要であるいの町紙の博物館前地先において、護岸・根固めの補強や坂路を設置し、また谷地先においては波川公園の対岸の堤防の護岸根固めの補強及び川舟の船着き場や水遊びなどの利便性、安全性の確保にも配慮した施設を建設しました。

昭和63(1988)年度からは弱小堤であった波川堤防の改修工事で下流部から着手し築堤、低水護岸工、高水敷整正工等を実施、平成6(1994)年度までに仁淀川橋下流までを概成し、しばらく中断したものの、平成10(1998)年度には上流区間800mの堤防の整備を実施し、樋門2基を設置しました。

伊野堤防同様に漏水が著しい八田堤防は、その抜本的な対応を図るた



めに昭和61(1986)年度から漏水対策工事に着手、昭和63(1988)年度に終了しました。近年では、護岸等の修繕工事を実施しており、平成12(2000)年には再三の出水により、一部欠損していた八田低水護岸工事に着手し、平成13(2001)年度に終了しました。また、平成18(2006)年度に災害復旧工事が実施されています。

大内堤防は、上流鎌田地先を昭和45(1970)年度から昭和47(1972)年度にかけて改修し、地区全体の堤防が概成されました。近年は、護岸の修繕工事などが行われています。

仁淀川直轄管理区間の最上流部にあたる、加田地区は仁淀川における数少ない無堤箇所であり、いまだに浸水被害が多発しています。そうしたことから、加田堤防事業として、堤防や護岸など約1kmを整備、あわせて支川の奥谷川の排水のため、新たに排水門を設置する計画が、平成22(2010)年から進められています。

平成24(2012)年度から用地買収を着手し、平成25(2013)年11月、一部工事に着手しました。

仁淀川支流域における治水事業

宇治川の治水事業

一級河川仁淀川水系宇治川は、その源をいの町枝川榎ノ木に発し、いの町の平野部を西に流れながら、途中天神ヶ谷川、早稲川などの小支川を合流した後、いの町音竹地先(仁淀川河口から9.4km地点)で仁淀川本流に合流する流域面積14.2km²、流路延長7.5kmの支川です。

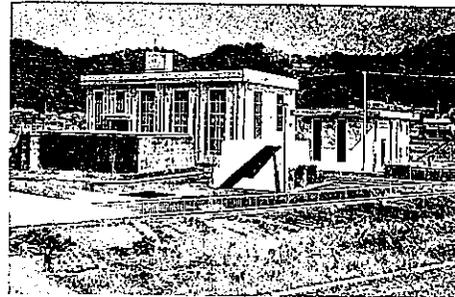
宇治川は、平地部の地盤が奥に行くにしたがって低くなり、三方を山で囲まれた内水のたまりやすい鍋底地形に加え、河床勾配が極めて緩く、水はけが悪く、内水氾濫が頻発しており、とくに昭和50(1975)年8月の台風5号洪水では、約2,700戸が浸水する甚大な内水被害が発生しました。

この水を契機に、国、県、町によって河川改修、排水機場の増設、雨水貯留施設の建設などいろいろな治水対策が実施されてきました。

・宇治川排水機場の役割

宇治川は、平常時の枝川と仁淀川合流点との落差は2mもないため、流れはゆったりしています。

洪水時には仁淀川の水位が高くなる上、落差の大きい早稲川に流れを



建設当時の宇治川排水機場

さえぎられ氾濫、国道33号をはじめ枝川地区の住宅地帯や駅東町などでは長期間の浸水に悩まされてきました。

このため、昭和33(1958)年には伊野商業高校前電停西の狭間—天神間の河川改修、また昭和37(1962)年には宇治川導流トンネルが新設されましたが、いず

れも決め手とはなりませんでした。

かつてはほとんどが農地の浸水で被害は作物ばかりだったため、それほど社会問題になりませんでした。宅地造成による埋め立てや住宅の建設などで遊水地帯を失った水による被害は年々深刻になるばかりでした。

・枝川周辺の浸水防止、四国最大の排水ポンプ

そこで、国は宇治川治水工事の第1陣として、音竹地区に四国一の能力を持つ、排水ポンプの新設に、昭和47(1972)年10月に着手しました。

ポンプは毎秒10m³の排水能力を持つ当時四国最大のもの。大雨時には宇治川からの水を汲み上げ、堤防下の幅5m、高さ3m、長さ56mのトンネルを通して仁淀川に排出する仕組み。昭和50(1975)年7月に完成しましたが、同年8月の洪水では、計画規模を上回る出水が発生したため、直轄河川激甚災害対策特別緊急事業により毎秒20m³の増設を行い、昭和56(1981)年3月に完成しました。

また、併せて河道狭窄部などの改修などさまざまな治水対策が講じられましたが、抜本的な対策には至っていません。

・都市下水路の働き

一方、旧伊野町の下水道計画は昭和53(1978)年度に策定され、同年12月11日付で市街化区域の240haについて都市計画決定されました。このうち、DID地区(人口密集地区)を中心に宇治川下流区域の82ha(後に天王地区が追加され93haとなる)について、事業認可を受け、公共下水道事業を遂行してきましたが、枝川地区の雨水排水施設整備の緊急性に鑑み、並行して都市下水路事業を昭和58(1983)年度から着手しました。

この事業規模の決定は、国・県・町で組織する宇治川流域治水対策連絡会の中でも審議され、当面、下流域に対する影響をも勘案して、宇治川両岸の全枝川排水区116.3ha中、左岸側の31.4haの面整備及び毎秒

4. 653㎡の排水ポンプの下水道施設が認可されました。

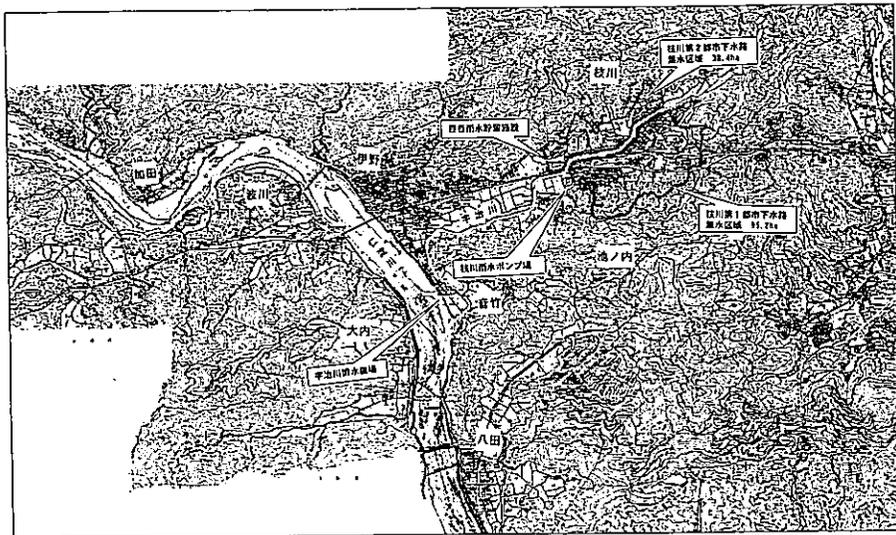
しかし、右岸側の浸水地区を救済するまでには、相当期間を要することから、宇治川の右岸、左岸でそれぞれの排水設備を設置することとし、当初計画の見直しが必要となりました。

そこで、当排水区を河川を境に2分割し、左岸をポンプ排水（枝川第1排水区枝川雨水ポンプ場）、右岸を貯留施設排水方式（枝川第2排水区呑呑雨水貯留施設）とし、宇治川の流下能力と整合しつつ、下水道施設の整備を拡充する方針としました。

・伊野商業高校グラウンド地下に雨水貯留の巨大池

枝川第2排水区の伊野商業高校のグラウンド地下に、雨水を一時的にためて排水する施設、呑呑雨水貯留施設が平成3（1991）年4月に完成しました。

呑呑雨水貯留施設は伊野商業高校の校庭約3分の1と旧宇治川の河川敷を使って総工費12億円、平成元（1989）年11月着工、規模は東西150m、南北30m、平均の高さ3.5m。グラウンドの地下1mに造られた6槽からなる巨大な池で、最大1万2,500トンの雨水をためておき、宇治川の水位に合わせてポンプで排水するものです。



カバーする範囲は、宇治川中流域の右岸38.4ha（藤ヶ瀬、北浦地区）。時間雨量66ミリ、24時間雨量では320ミリの豪雨でも対象地域の浸水被害を防ぐことになります。

・JR土讃線、国道、土佐電鉄（現・とさでん交通）の下を抜く河道付替改修事業

昭和51（1976）年に河川激甚災害対策特別緊急事業が採択され、伊野商業高校付近の宇治川の最も狭い部分（幅7m）を、延長500mにわたって、幅35mの新しい川に付け替えるもので、昭和55（1980）年4月に着工、総事業費約35億円を投入し昭和60（1985）年6月完成しました。

JR土讃線、国道33号、土佐電鉄（現・とさでん交通）の3線と交差しているため、3線のルートの一部切り替えて新しく各線の橋梁を建設したほか、軟弱地盤対策の地盤改良も行うなど大規模工事となりました。

この付替改修事業で、川の流下能力は毎秒10トンから70トンに大きく向上。排水機場ポンプなどとの連携効果で、枝川地区などでも台風5号クラスの洪水が来ても、浸水の深さは1m近く減らせるほか、昭和57（1982）年9月規模の洪水なら被害は出ないことになります。

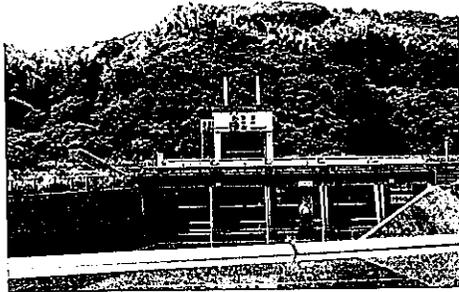
このように、宇治川流域の治水事業はさまざまな事業が推進されてきたが、地形的な要因や流域の都市化による遊水・貯留機能の低下などにより、浸水被害は依然として解消されず、このため、より高い治水安全度を確保するため、抜本的な治水対策として「宇治川床上浸水対策特別緊急事業」を採択し、平成7（1995）年度から着手しています。

・宇治川床上浸水対策特別緊急事業

整備内容は、内水対策に治水施設の優先度、事業の難易度を総合的に勘案し、河道の改修、排水ポンプの増設、新宇治川放水路建設の3本柱です。

一つとして河道の改修（平成7（1995）年～9（1997）年度施工）は、宇治川の氾濫防止を排水ポンプや新宇治川放水路により効率的に行うものです。新宇治川放水路の呑口下流河道は現状の流下能力（毎秒110m³）とし、呑口上流河道は新放水路の排水能力毎秒55m³を上乗せした河川断面（流下能力毎秒165m³）に改修しました。

二つ目の柱として排水ポンプの増設（平成8（1996）～11（1999）年度施工）は、仁淀川本川の水位上昇に伴う宇治川排水不良を軽減するため、現在の宇治川排水機場（毎秒30m³）に隣接し、宇治川第2排水機



④放水路の概要板
平成25年7月
⑤新宇治川放水路の「呑口」

場（毎秒10m³）を増設し、合わせて毎秒40m³の排水能力を確保しました。そして新宇治川放水路の建設（平成13（2001）～18（2006）年度施工）は、宇治川床上浸水対策特別緊急事業の中核として、平成14（2002）年3月から着工しました。同町是友地区に、「のみ口」をつくり八田の仁淀川へ全長2,587mの放水路を整備、大雨の際に宇治川の水を仁淀川に流すものです。

放水路「はけ口」側の八田地区住民が地下水への影響を懸念して反対し着工が遅れましたが、環境への影響を最小限にする工法を採用するなどして、学識経験者のアドバイスを受けながら、平成19（2007）年3月に完成しました。

天神ヶ谷川の治水事業

天神ヶ谷川の上流は、丘陵地の水田の中を北東に流れ、川幅は2～3mと狭く、JR橋梁を過ぎたあと国道33号の手前で直角に向きを変え、下流部は密集した住宅地の中を、国道33号、土佐電気鉄道（現・とさでん交通）と並走するかたちで西に流れて、西浦地先で宇治川に合流する、流域面積1.70km²、流路延長1.5kmの県管理河川です。

平成6（1994）年～8（1996）年にかけて局部改良事業が行われ、平成9（1997）年からは広域基幹-1河川改修事業が進められています。さらに、平成14（2002）年に河川災害復旧助成事業の採択を受け、宇治川合流点より上流400m区間の河道拡幅・護岸工事・築堤・橋の架け替えなどの河川改修事業に着手しています。

早稲川の治水事業

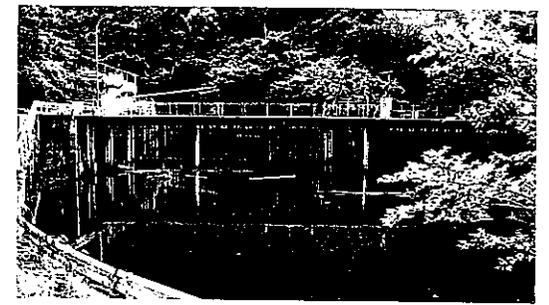
・宇治川の流れさえぎる早稲川鉄砲水

早稲川は榎地区を源に、町中心部を南に流れ、枝川八代から流れ出る宇治川と伊野中学校南で合流する県管理の河川です。

宇治川の落差が1.5m程度で流れの速さが緩やかなのに比べて、早稲川



平成25年7月
沈砂地などを備えた呑口部導入路



の落差は11mもあり、流れは急なため、大雨が降ると早稲川の流れはまるで鉄砲水のようになり、宇治川との合流点では、宇治川の流れを完全にさえぎる格好になります。

これに、水位の高い仁淀川からの逆流水も加わって、枝川地区の新興住宅街や国道33号沿線、それに菊楽町、新町、駅前町は水害に悩まされてきました。

・町中心浸水防止、放水トンネルで直接仁淀川へ

大雨のたびに起きる浸水騒ぎを一挙に解決するために、早稲川の水をトンネルで直接仁淀川に放流する放水路計画を昭和51（1976）年から着手、昭和57（1982）年に開通しました。

放水トンネルは早稲川上流の内野阿妙寺谷を入り口とし、市街地北部の加茂山の下を抜き、仁淀川橋下流約50mの仁淀川を出口とする総延長1,356m。トンネルの断面は直径6mの馬てい形で、傾斜は180分の1勾配となっています。毎秒130トンの排水能力を持つ放水トンネルの完成で町中心部の浸水被害はほぼ解消されます。

また、宇治川への流入量が減るため、宇治川流域の同町東部の浸水被害軽減にもつながります。なお、今後は従来の早稲川河道には河川維持用水だけを残し、残りの水は常時、同放水路を通すことになりました。

相生川の治水事業

相生川は加茂地区の加茂川を源に、市街地を南に流れ、池尻樋門で仁淀川に注いでいます。ところが大雨が降ると仁淀川の方の水位が高くなり、これまでの記録では最高8mの水位差ができたことがあります。

そうしたとき、逆流水を断ち切るために池尻樋門を閉鎖していますが、そうすると逃げ場を失った雨水で元町や公園町、天神町など町中心部が浸水します。

このため、伊野町は昭和38（1963）年から本格的な治水対策事業に着



奥田川のベニオグラコウホネ
(平成25年8月)

手、昭和43(1968)年度までに池尻樋門の設置、土地区画整理の施行に伴い、昭和48(1973)年度から都市下水路の設置、また相生ポンプ場のポンプの増設を行ってきました。

奥田川の治水事業

奥田川は一級河川仁淀川の河口から上流7km付近の左支川で、その流域面積は7.35km²、流路延長は約5.3kmです。当流域は県都高知市の都市圏域の拡大に伴う大規模宅地開発(天王ニュータウンA=65.5ha:平成2(1990)年度完成)が行われ、人口、資産の集積が著しく増加しています。

しかし、その地形は仁淀川左岸堤防と山地で囲まれた低平地であり、仁淀川の水位の高い間は奥田川の洪水が滞留・氾濫し、内水の害を及ぼすいわゆる内水河川です。また、中流部の地盤高が下流部に比べて低いこと、浸水被害は主として中流部に生じています。

・中小河川改修事業

奥田川水系の抜本的改修は、昭和50(1975)年8月の台風5号による災害を契機に、昭和51(1976)年度から中小河川改修事業に着手、掘削・護岸工事を行い、治水対策で改修を進めています。

中流域の約2kmにベニオグラコウホネ、ナガエミクリなど、全国版レッドデータブックに記載されている希少植物が自生。また、伊野南小、中学校のそばを流れていることから、国土交通省の「水辺の薬草プロジェクト」にも登録され、環境保全と治水の両立を目指し整備されています。

・奥田川樋門・排水機場

奥田川の内水対策としては、昭和55(1980)年度に改築した奥田川樋門と県の施行により昭和39(1964)年度に完成したポンプ施設及び奥田川排水樋門が整備されておりました。

しかし、この間昭和50(1975)年8月の台風5号の洪水では甚大な被害を受け、また最近では、平成2(1990)年9月の台風19号洪水でもかなりの被害が発生しました。このような内水被害の実態及び地元関係者の強い要望を受け、治水施設としては、全国で初めての地下式の排水機場として平成5(1993)年度に工事着手して平成14(2002)年度に完成しました。

地上部の建物は排水施設の操作室となっており、外観へは周辺へなじ

むよう、修景塗装を施して「森の中の小さな家」をイメージしています。

奥田川排水機場は、毎秒15m³(毎秒7.5m³のポンプ2台)の排水能力があり、昭和50年台風5号程度の洪水に対応できる排水能力を持っています。

南の谷川の治水事業

大内地区は仁淀川他支川流域と同じく低奥型の典型的な内水区域であり、鎌田井筋が上流波川地区の内水の一部を受け入れるために、古くから内水被害に悩まされてきました。

このため、内水対策として、昭和52(1977)年度に南の谷排水機場の整備に着手、昭和56(1981)年度に排水能力毎秒10m³で完成、昭和58(1983)年度に毎秒5m³を増設しています。

昭和52年度～56年度にかけて激甚災害対策特別緊急事業により直轄施工された日下川放水路の各放水樋門が建設され、対岸の宇治川放水路(県施工)及び新宇治川放水路と合わせて八田堰下流500m区間に重要構造物が集中する治水上重要な区域となっています。

平成元(1989)年度に改定された仁淀川工事実施基本計画において、老朽化した南の谷樋門を改築し、規模を大きくすることにより内水被害を低減させる方法がとられ、平成3(1991)年度から南の谷樋門の改築に着手、平成7(1995)年度に完了しています。

鎌田井筋の治水事業

いの町が事業主体となり高知西バイパス関連の周辺整備事業として、毎年のように発生する鎌田地区の県道や町道の冠水、民家や農地の浸水



仁淀川東岸の八田堰から望む南の谷排水機場と樋門(平成25年9月6日)

被害の軽減を目的とし、鎌田地区を流れる鎌田井筋から仁淀川に堤防をまたぎ直接毎秒2.9トン排水する鎌田排水機場を建設する計画で事業を行っています。

平成20年度から事業に着手し、平成24年度に排水計画の2分の1にあたる排水能力毎秒1.45トンのポンプ施設が完成し供用を開始しました。

鎌田排水機場の排水口。台風17号による鎌田井筋の流水を仁淀川に排水した(平成25年9月4日)

