

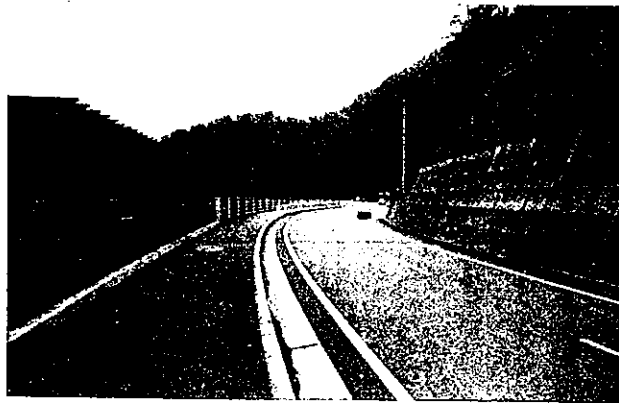
第一章 道 路

二、国 道

(1) 国道一九七号

六十二年現在も着々と各種道路が改良、開設されているが、中でも四国西南で有数の造林地である東津野村―梶原町―柳谷村―城川町―日吉村を結ぶ大規模林道は、四十八年から開設が始まり、現在も続けられて、進捗度は全国でもトップとなっており、林産物の搬出や造林作業に、画期的な恩恵が期待されている。

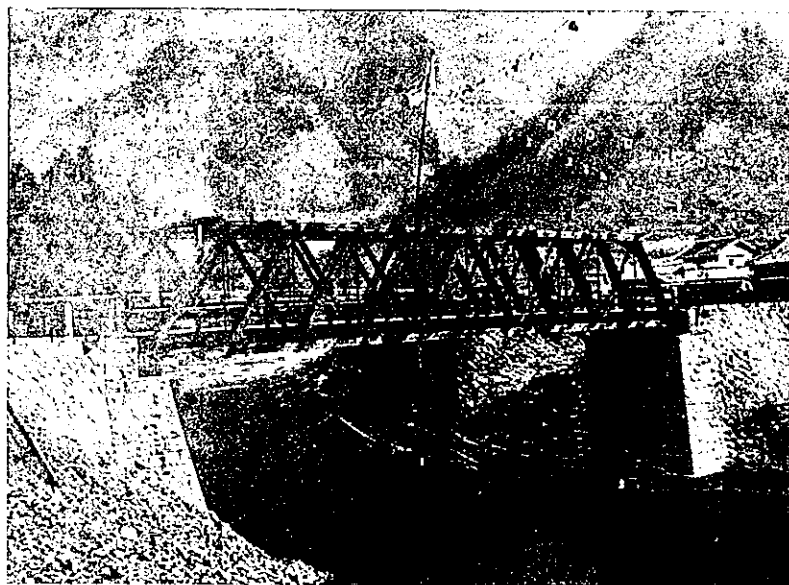
郡道開通以来八十五年になるが、六十二年現在梶原町内の道路は、国道三線・主要地方道二線・一般地方道（県道）二線・大規模林道の外、町道・農道・林道・造林作業道・間伐作業道・消防道等で、道路開削のための国・県・町費の支出、負担を要する道路の町民負担等、道路に投資された額は膨大である。



国道197号（川口トンネル付近）

高知市と九州大分市を結ぶ重要路線として、昭和四十四年国道に昇格、起点高知市―春野町―土佐市―須崎市―葉山村―東津野村―梶原町―日吉村―城川町―野村町―脇川町―大洲市―八幡浜市―保内町―伊方町―瀬戸町―三崎町―佐賀関町―大分市の六市十町三村を結ぶ延長二七〇・八km（内海上三一kmを含む）の幹線である。

第一章 道 路



旧栲原橋（大正6年架設）

することになった。

写真は、大正六年（一九一七）架設の栲原橋落成当時のもので、上流（向こう側）に、郡道開通当時の橋の一部と橋台が見える。左岸橋への取付道路は、曲がっていたが直線となるよう改良された。

愛媛県方面への道路開削については、郡道六丁終点から大茅峠を越えて、現城川町への計画もあったが、明治三十五年（一九〇二）、広野・高研峠間を改修するよう、高知県会が知事に建議をしている。

宇和島・日吉間は、大正二年（一九一三）開通し、四年川口経由の道路改良工事が始まり、同年日吉村も日向谷への工事を始めた。

九年（一九二〇）県道須崎・宇和島線と改称され、川口と仲間の中間で、県道としての起工式を行い、昭和三年五月に高研トンネル【延長百四十間（二五四m）、幅十八尺（五・四五m）、工費十四万円】完成により、県道須崎・宇和島線は全線開通した。

明治二十九年（一八九六）須崎・栲原間が郡道に認定、同三十五年（一九〇二）須崎町より栲原市街までが県道に編入、大正九年（一九二〇）須崎・宇和島間が、須崎宇和島線として県道編入。昭和三十九年主要地方道に認定されていたが、宇和島・日吉間は一九七号と同時に国道三二〇号と昇格した。

町内延長は、野越トンネル内東津野村境より、高研山トンネル内日吉村境までの一一・四四kmであり、改良工事は、県道当時の三十八年、野越トンネル改良に始まり、五十八年、町内及び日吉村の城川町境まで、全線二車線として改良工事が完了した。

この線は、高知市及び須崎市と、愛媛県大洲市・八幡浜市、また宇和島市を結ぶ最短の路線で、四国西北部の幹線であり、本町の行政・経済・文化の動脈である。

○ 開設経過

旧往還は、幅一・五mくらいの山道で、人馬が通行する程度であった。明治十九年（一八八六）高知県内の幹線道路着工は、これと結ぶ地方の道路改良気運を高めたものであろう。

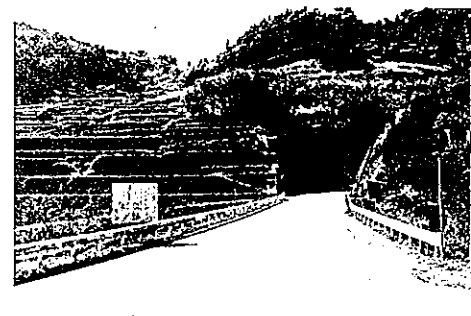
高岡郡道津野山線は、現須崎市から栲原町六丁まで（町内は大越経由）幅九尺（二・七二m）、延長十九里一町四十三間三分（七四・八km余り）が、明治三十四年（一九〇一）五月開通して、三十五年十一月、須崎起点から栲原市街までが県道に編入されている。

現栲原町内の郡道開削工事は、二十九年（一八九六）に始められ、中心部は、田畑地の中を郡道が通り、この道路に沿うように人家が建てられ、市街形成が始まったものである。

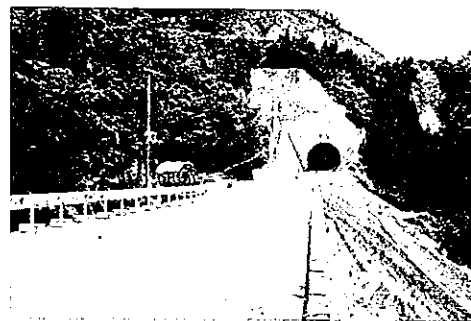
四十一年（一九〇八）から十か年継続事業で、幅二間（三・六二m）に拡幅する工事が始まり、栲原村は同四十五年度に、村から一千円を県に寄付して、栲原市街地の道幅九尺（二・七二m）を三間（五・四五m）に拡幅

○四か所の峠解消（栲原・須崎間）

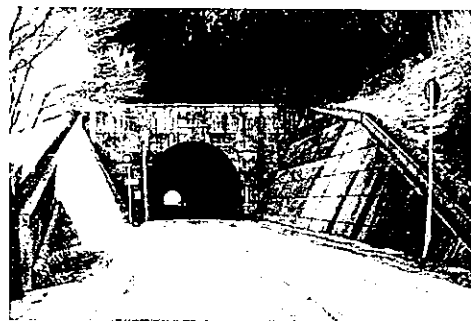
昭和三十年代に入り経済の発展は著しく、特に自動車を中心とする交通機関の発達には目覚ましいものがあつた。このため従来の道路では対応できず、このままでは地域の開発はおくれ、地域格差は益々増大するばかりであるとして、道路整備の必要性が大きく叫ばれ、津野山街道第二次の改修が始まつた。栲原・須崎間には五つの大きな峠があつて、冬の積雪、つづら折の狭い道などが交通の大きな障害となつており、これらの峠にトンネルを貫く事が先決であるとの見解から、栲原村・東津野村が中心となり、高岡郡中央部開発期成同盟会の協力を得て、関係機関へ猛運動を行った。



国道197号 風早トンネル（東口）



国道197号 神根越トンネル（西口）



国道197号 野越トンネル（西口）

三十一年度には、希望の峠解消第一号として、壁地峠のトンネル工事を着工することができ、三十四年五月に壁地トンネル（八五・四m、取付道一、二五五m、工費三千五百万円）が完成した。引き続き解消された峠は、当別峠（三十四年九月着工、三十七年十一月完成、延長二四〇m、取付道一、〇〇〇m、工費一億円）。

野越峠（三十八年七月着工、四十二年三月完成、延長二四五m、取付道七九五m、工費一億三千三百万円）。

風早峠（風早トンネル、神根越トンネルの二つが四十二年十二月着工、四十七年六月完成、神根越トンネル延

長一〇〇m、風早トンネル延長六六五m、取付道五五〇m、工費五億三千万円）。

（壁地・当別峠・野越トンネルについての地元負担は、栲原町と東津野村が合議、割合を決めて負担した。）

野越経由路線については、現野越トンネル位置が決定される以前に、東側野越への登り現路線の南側を通り、トンネルで仲洞へ出て、風早峠付近下にトンネルを開設するよう、町費により路線計画、平面図まで作成して県に陳情したが、膨大な工費を要するため採択されなかった。

以上四箇所の峠が解消され、栲原・須崎間の距離は大幅に短縮された。布施が坂改良工事については、国の直轄工事のか所に記載する。

○ 風早トンネル西口から飯母橋まで

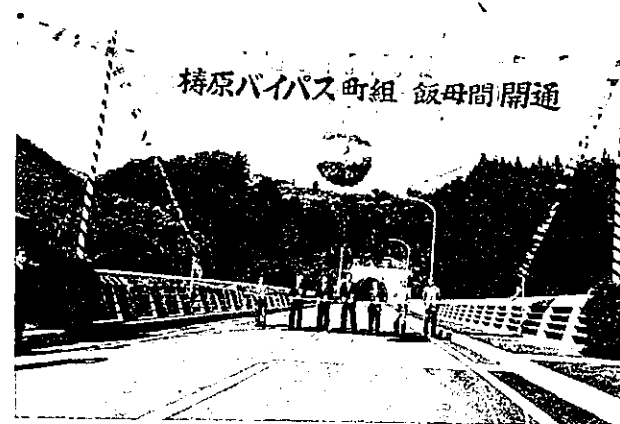
昭和四十七年六月二十一日、風早トンネル開通式が行われ、五十一年六月七日、同トンネル西側から、化粧坂トンネル（延長一〇一・三m、工費一億二千四百万円）西口まで一、四五五mの開通式、及び化粧坂トンネル西口から飯母橋右岸までの工事着工式が行われ、同年飯母第一トンネル工事も開始された。

五十六年十月二十六日、化粧坂トンネル西口から、飯母橋までの栲原バイパス開通式、祝賀会が催された。この栲原バイパスの開通によって、旧道二、四〇〇mが一、〇六三mに短縮された。

飯母第一トンネル延長二二・二m、工費二億三千二百万円、五十三年完成。飯母第二トンネル延長九四m、工費一億三千八百万円、五十四年完成。飯母橋延長一一六・六m、工費一億六千三百四十万円、五十六年完成。このバイパスの工費は八億二千万円である。



国道197号 化粧坂トンネル開通 (S51・6・7)



国道197号 飯母橋 (S56・10・26)

○ 国の直轄工事

これまで両県それぞれが整備促進運動をしてきたが、連合して強力な運動を展開する必要を認識し、四十五年七月三日、関係市町村(高知県四市町村、愛媛県六市町村)が、高知市において「一九七号(大洲・須崎間)愛媛県高知県連合整備促進期成同盟会」の設立総会を開催。関係市町村の強い要請により、会長に塩見俊二参議院議員、副会長に村上大洲市長・西森葉山村長が就任。顧問には寺尾豊参議院議員・増原恵吉衆議院議員・田村良平建設政務次官・高橋英吉・毛利松平・仮谷忠男・大西正男の各国会議員、及び関係市町村選出県議会議員九名による強力なメンバーを選び、促進運動を重ねることとなった。

四十七年には、高研地区(栲原飯母・日吉村上鍵山間旧道二六・二km)の直轄工事調査が、大洲工事事務所によって開始された。トンネル八か所、橋梁大小二十一か所を含め一六・八七km(完成延長)が決定、調査は順調に進んだが、最大の難所高研山トンネル(一、五六二m)は、地質調査の結果、破碎帯のため当初の直線計画を大幅に変更し、高知県側は大きな曲線路となった。

四十九年度から上西の川集落を始めとして、現地説明会を開催したが、地区民はいずれも大局的に国道改良の必要性を認識し、愛媛県側との用地補償単価の差異等に、多少のトラブルもあったが無事解決して、本格的な国道改良が始まることとなった。

第一章 道路

また、高研山トンネル残土(高知県側七六二m)の処理場の確保が先決となり、町においては残土処理後の利用を考慮して、大越トンネル西側(現在の小径木処理工場一带)を提案、六km以上の運搬距離があり難行したが、大洲工事事務所の努力により、本省の認可があり、堰堤・排水路・運搬道路等の整備工事(県道の待避所二三か所)が施工された。

第一章 道 路

高研地区の直轄工事は、上西の川郷六谷より日吉村上龜山の間を大洲工事事務所が担当、郷六谷より飯母までを中村工事事務所が担当し、五十一年三月七日、高研山トンネル工事に着工。愛媛県側は鹿島建設、高知県側は間組が請負い、両坑口より着手し、直轄工事一六・九kmの最初の鉄入れを行った。



国道197号 高研山トンネル貫通式(中越梶原町長と河野日吉村長)

五十一年四月二十六日、日吉村公民館において、建設省より大臣代理、四国地方建設局よりは飯塚局長外幹部、両県知事代理として、それぞれ出納長・期成同盟会員・地区代表者等、総勢百五十人が出席して起工式が行われた。

工事は順調に進捗するかに見えたが、五十一年十二月月上旬に、高知県側坑口より一三〇mの地点において、地盤沈下により旧道に亀裂ができてこれを復旧、五十二年四月四日に坑口より約二六七mの地点で、被圧水に伴う偏圧により、支保工が座屈しトンネルが崩壊、出水量は毎分七m³を測定した。この為上西の川清水谷川よりの飲料水・農業用水が完全に枯渇。直ちに仮取水源よりパイプ導水、揚水による復旧工事は五十四年三月三十日完成した。

注Ⅱ飲料農用水施設の以後の運営経費は「上西の川水源確保事業基金」として、五十五年六月

二十八日設定された一千万円の利子をもって町が行っている。

一方トンネル工事は復旧のための調査、排水横坑の施工、地盤固結のための薬液の注入、排水ボーリングの施工等困難を極めた。

五十二年七月二十七日には、希硫酸の流出により下流の魚族に及ぼす悪影響も懸念されたが、大したこともなく、以後は順調に工事が行われた。

五十三年八月二十二日、貫通式を挙行。同日十時五十五分、最後の発破に点火、高研山トンネル上半断面が貫通。四国地方建設局広川楡吉局長と同局道路部長、大洲・中村の両工事事務所長、梶原町長と日吉村長が握手して、難工事の貫通を喜び合った。その後、梶原町開発センターで貫通祝賀会を催した。

五十一年六月七日、中村工事事務所担当の郷六谷以東の工事着工と、県工事化班坂トンネル開通を合わせ祝賀式が行われた。

五十一年以来両県共に各所で工事が着工され、直轄工事は順調に進捗した。供用開始、並びに祝賀行事は次の通りである。

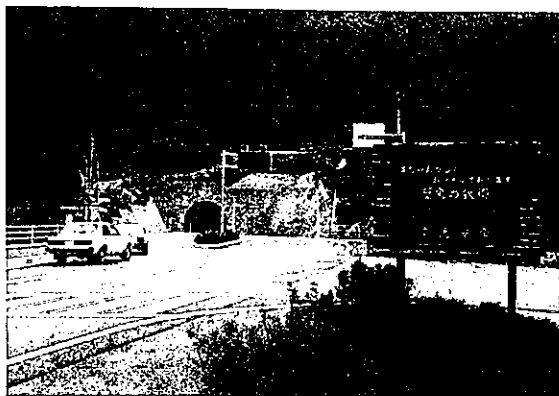
五十五年三月から五十六年十二月までに、日吉村城川町境から日吉村内日出橋まで二、二三〇mが供用開始、五十五年四月には、新西の川橋左岸旧道分岐から上西の川旧道分岐まで一、七八〇m、五十六年八月、高研山トンネル(一、五六二m、うち高知県側七六二m)開通。トンネル東側から日向谷第二大橋まで四、九六〇m。同年八月、仲間トンネル西口から新西の川橋まで、二、〇九〇mが供用開始された。

五十六年八月十二日、高研地区落成式を建設省・梶原町・日吉村の主催により執行。建設大臣代理堀泰晴道路局専門官、四国地方建設局井上章平局長、大洲・中村両工事事務所長、国会議員大西正男・田村良平・今井勇・谷川

第一章 道 路



国道197号 高研地区開通記念碑 (飯母)



国道197号 高研山トンネル (東口)

東津野村栲原町境の野越トンネル開通以来十六年が経過し、百十三億円を投入しての事業であった。
 五十八年十一月二十八日、一九七号高研地区全線開通式が挙行され、合わせて一九七号栲原町・日吉村内全線
 改良を祝って、日吉村・栲原町がそれぞれ道路わきに建立した「開通記念碑」の除幕式が行われた。
 当日は、川口トンネル北口において開通式を挙行、記念植樹、テープカットに続き祝賀パレードが出発。日吉
 村住民センターで竣工式、続いて栲原町・日吉村内全線開通祝賀会が盛大に挙行された。また記念行事として、



国道197号 高研地区全線開通

寛三、両県知事代理・県土木部関係者・関係市町村等総
 勢三百余人が参加して行われた。当日は日吉村日向谷第
 二大橋で開通式典が行われ、テープカット・くす玉割り
 に続き、仲間トンネル西口まで八・八kmの祝賀パレード
 を行い、栲原中学校において竣工式が挙行され、引き続
 き祝賀会が行われた。
 五十七年八月、中屋敷第二橋から出口第一橋まで三二
 ○mの供用開始、十一月、仲間トンネル(五二七m)お
 よび同西口を合わせ五九〇mの供用開始、同年十二月川
 口トンネル(四四五m)完成。
 五十八年十一月、飯母橋右岸から仲間トンネル東口ま
 で一、八四〇m、及び日向第二大橋より中屋敷第一橋ま
 で一、六五〇m。同じく出口第一橋より日出橋まで一、
 四一〇mが完成。これにより五十一年鉄入れを行った直
 轄工事一六、八七〇m、全線が完了供用開始となった。
 飯母橋右岸・日吉村の城川町境までの直轄工事分総事業
 費は二百十五億五千八百万円である。この供用開始によっ
 て町内一一、四四〇mの改良工事は完了した。四十二年、