

年（一九四三）に林道として柳沢・包石線が完成した。

山南村時局区救里道（昭和七年）

路線	延長	路幅	工事費	年次	経費負担区分
夜須・堀ノ内線 徳王子・山北線	六〇〇間 八〇〇間	七尺 七尺	五五六円 一、一〇〇円	昭和七年 〃	県費補助 <sub>3</sub> ・4、関係者負担 <sub>1</sub> ・4

東川村時局区救事業 東川村末清と細川（現夜須町）部落に通ずる細川線は延長二〇二六間、うち隧道五〇間を含む工事が、昭和七年（一九三三）に三カ年継続事業として行われた。隧道工事は安藤喜蔵請負で昭和八年（一九三三）に完成した。細川線の開通により、細川地区との交通はもとより、夜須町との利便は計り知れないものがあった。また、旭谷線（八八〇間）、ウルシ線（二八〇〇間）も昭和八年（一九三三）三月に完成している。

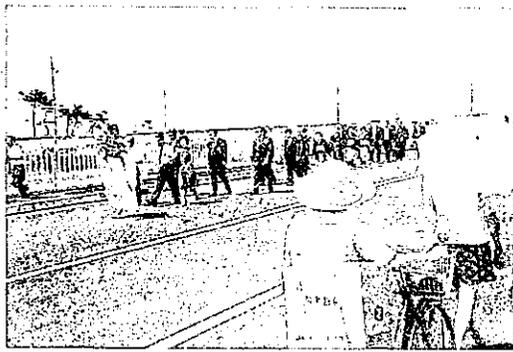
（池上 泉）

第二項 戦後の道路事情

国道

国道については、五五号が香我美町南部を東西に走っている。五五号は古く藩政時代からの主要路線で、阿波往還と呼ばれていた。昭和三十八年（一九六三）までは県道高知・徳島線として県の管理下におかれていたが、道幅は四・五府のかまぼこ型道路であった。しかも直角に近いカーブが多く、昭和三十年に入り、自動車普及し交通量が増加する時代を迎え、国は対応策として夜須町千切から赤岡一本松までの新道（バイパス）建設を計画し、昭和三十三年（一九五八）十一月、まず夜須川橋から工事に着手した。

昭和三十六年（一九六一）十二月には、夜須町新町から岸本月見山まで一・五雫、幅九府の新道が完成した。



国道55号、岸本橋渡り初め（昭和42.12）

翌年五月に県道高知・徳島線は一級国道に昇格し、昭和三十八年（一九六三）建設省直轄となった。四国地方建設局国道事務所が開設され、その第一期工事として、赤岡平井山―岸本間（延長四雫、幅員一四府）のバイパスが建設されることとなった。

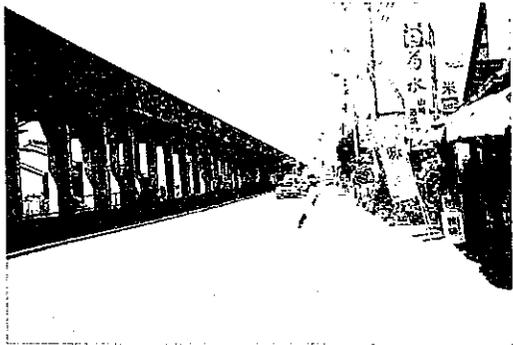
ルートについては、四国道の北回り線とするか南回り線かの問題があったが、南回りと決定された。用地買収に難航し、工事は予定どおりには進まなかったが、昭和四十一年（一九六六）十二月竣工し開通式が行われた。舗装工事は同年七月から行われ、昭和四十二年二月に完成した。総工事費は二億八〇〇万円、総延長は二五一府であった。

旧県道は幹線道路としての使命を

新国道に譲ることとなり、昭和四十四年（一九六九）町道として供用され、岸本地区の生活道として主要な役目を負うこととなった。

旧道路線は図1のとおりである。

また、新国道建設（昭和三十三年）当時から昭和四十年代初期までの国道五五号の交通量の変化は表1のとおりである。バイパス建設はマイカー時代到来と歩みを一つにしたものであり、交通渋滞は解消された。



国道55号（岸本地区）

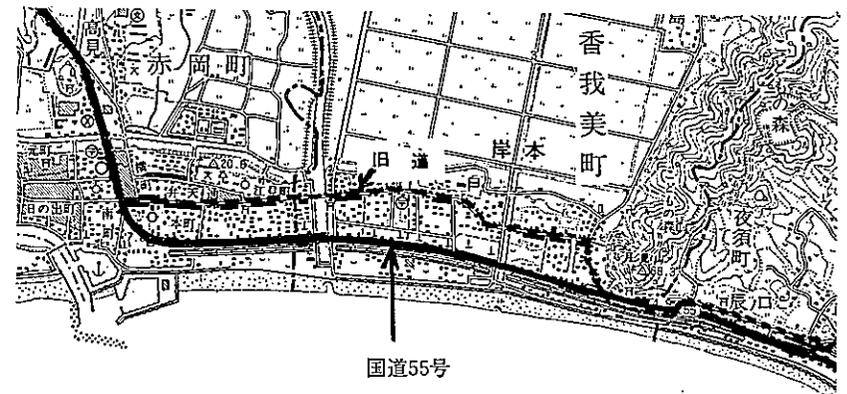


図 1 国道55号と旧道

表 1 自動車交通量

(観測地点=国道55号・岸本)

区 分		昭和33年	37 年	40 年	43 年
歩 自 オ	行 者	3,023人	964人	112人	114人
	転 車	1,844台	746台	1,820台	456台
	ト バ イ	564	756	1,381	718
乗 用 自 動 車	小 型	57	183	71	221
	普 通	26	16	492	1,108
	乗 合	48	54	70	74
小 計		131	253	633	1,403
貨 物 自 動 車	小 型	414	582	757	878
	普 通	104	218	885	394
	特 殊	6	9	28	48
小 計		524	809	1,670	1,320

(注) 1日交通量は6月と10月の3日間の平均

(建設省土佐国道工事事務所調べ)