

四国の社会資本整備と地域の関わり

上 巻

(河川、道路編)

藤山 究 著
山本 基

一般社団法人 四国クリエイト協会

はしがき

本書は、四国の社会資本整備と地域の関わりを地域の側から見てとりまとめたものです。対象とする社会資本整備は、明治以降に四国各地で行われてきた河川、道路、鉄道、港湾・空港、用水などの主要な社会資本整備であり、多くの場合、国や公団・機構などが事業主体となっています。これらの社会資本整備については、事業主体が作成した事業史・工事誌などに事業の背景や経緯、工事の計画・経過、効果などが記載されており、また近年では事業主体が設置した事業評価監視委員会の資料などに事業主体側から見たストック効果なども示されていますが、これら事業主体側の資料には、地域の人々が社会資本整備にどのように関わり、完成した社会資本をどのように評価し、また期待していたかについては詳しく記載されていません。

当該の社会資本整備について、県や市町村が事業史などを作成していれば、社会資本整備と地域の関わりを地域の側から見ることはできますが、そのようなことはまれです。このため、国や公団・機構などが事業主体である社会資本整備を地域の側から見るためには、県史、市町村史などの郷土史をもとにせざるを得ませんが、郷土史に依拠することには限界があります。というのは、県史、市町村史などの郷土史は通常数十年に一度しか作成されないため、社会資本整備が実施されている時や事業が完成して間もない時に郷土史が作成される場合には、当該の社会資本整備に対する注目度が高く、地域の人々の関わりや地域の評価などに関して詳細な記述がなされる可能性が高いのですが、時間が経過するにつれて完成直後の地域での喜びや感謝の気持ちは薄れて、完成した社会資本があるのが当たり前となり、社会資本整備と地域の人々の関わりや完成後の社会資本に対する評価などが郷土史に詳細に記述されることが少なくなる傾向にあるからです。しかし、社会資本整備と地域の関わりに関する情報は主に郷土史に頼らざるを得ませんので、そのことを踏まえた上で、本書では現時点で収集できる郷土史を丁寧に読み込んで、できるだけ具体的に社会資本整備と地域の関わりを整理するように努めました。

筆者は、明治以降の四国の主要な社会資本整備に関する情報を提供する「四国社会資本アーカイブス」の作成に関わってきました。その作成過程で得た知見をもとに、四国の社会資本整備と地域の関わりを考察するのにふさわしい事業として、まず 111 のテーマを本書の対象候補として選定しました。その 111 テーマについて、収集資料をもとに、社会資本整備と地域の人々の関わりや完成後の社会資本に対する評価などについて記述できる内容が得られるかどうかを調べるために作業を行い、その結果を検討しました。できるだけ多くのテーマを取り上げたいと考えていましたが、特に社会資本整備に地域の人々がどのように関わったのかが郷土史などに書かれていないテーマについては対象から除外せざるを得ず、現時点で執筆することが可能な対象は 111 のうち 50 テーマに絞られました。このため、本書では、河川、道路、鉄道、港湾・空港、用水、市街地開発、公園の分野の合計 50 テーマを対象として、社会資本整備と地域の関わりについて記述しています。今後作成される郷土史などに新たに社会資本整備と地域の関わりが記載されれば、今回対象にならなかった事業についても記述することができるようと期待しています。

本書では、50 テーマの社会資本整備それぞれについて、以下の 3 つの項目で整理してい

ます。

- ①「社会資本整備の概要」：事業主体の事業史・工事誌や地域側の県史・市町村史など入手したすべての資料に基づき、社会資本整備の背景・経緯、経過、事業概要、効果などを簡潔にまとめています。社会資本整備と地域の関わりを理解する上で、助けになると考えられます。
- ②「地域の人々の関わり」：主に県史・市町村史などの郷土史に基づき、地域の人々による事業主体や関係機関などへの働きかけ、事業に対する地域の人々の協力または反対、事業をめぐる地域間の対立など、社会資本整備に地域の人々がどのように関わったかを記述しています。
- ③「地域の評価と期待」：県史、市町村史などの郷土史に基づき、社会資本が完成した後、地域が当該事業をどのように評価していたか、どのように期待していたかを記述しています。なお、社会資本整備に対する地域の評価や期待が郷土史に記載されていない場合には、市町村の広報誌、総合計画書なども参照し、できるだけ地域の評価や期待を把握するように努めました。

このうち、「地域の人々の関わり」に書かれている内容の一部を紹介します。河川改修事業では、度重なる水害や大洪水を契機に、地域の人々が国などに河川改修を要望し、事業が実施されることになると、用地買収、移転補償、工事費の負担などをめぐって地域の人々が事業主体と交渉したり、地域の人々の間で利害を調整するなどしてきました。また、ダム建設では、受益地域の人々が建設を推進する一方で、水没地域の人々は建設反対を主張し、地域間の対立が起こることもありました。道路事業では、明治期の四国新道の建設に際して土地の買収や家の立ち退きに反対する人がいた反面、私財の投入、寄付、土地の提供、労働奉仕などで建設に協力した人もいました。高速道路の建設では、建設を推進する人々がいる一方で、土地の買収や交通公害などを理由に反対運動が起きた地域もありました。鉄道事業では、明治期にはそれまで人や荷物を運んでいた人力車夫や馬方が鉄道建設に反対しましたが、鉄道の利便性が知れ渡ると、各地の人々が鉄道の敷設や延伸を国や関係機関に請願し、各地で鉄道敷設の路線をめぐる地域間の争いも起こりました。鉄道の建設が開始されると、人々が土地の提供、寄付、労働奉仕などで協力することもありました。空港整備では、新空港の建設や空港拡張をめぐって、推進する人々と反対する人々が対立し、選挙の争点にする動きもありました。用水事業では、関係する市町村が期成同盟会などの組織を結成し、関係省庁に要望し、関係者の同意を得て、利害関係を調整して事業が進められました。

また、「地域の評価と期待」には以下のような内容が記されています。河川改修事業の完成後、地域の人々は長年苦しめられてきた洪水被害から解放され、将来に希望を持てるようになったことを喜んでいました。ダム建設については、洪水調節、農業用水や都市用水の供給、発電などを通じて産業振興や住民生活の向上に貢献していると評価される一方で、水没地域の過疎化への懸念が示されていました。道路事業では、四国新道の建設は四国四県の人や物の流れを活発にして地域を発展させるとともに、まだ自動車がなかった時代に将来の交通を見通して現在の国道 32 号と国道 33 号の原型となる道路をつくったとして高く評価されています。高速道路については、建設前に反対する動きもありましたが、広域的な高速交通ネットワークの中で人や物の流れを促進し、産業・経済の発展、観光客の増

加、住民生活の向上、文化の向上をもたらしていると多くの地域で評価されています。鉄道事業では、鉄道の開通により人の往来や物資の輸送が活発になり、駅周辺の開発も行われて地域の活性化に貢献してきたと評価される一方で、自動車交通の進展や過疎化に伴い鉄道利用者が減少し、一部の地域では鉄道存続の問題も起きました。空港整備では、新空港の建設や空港拡張をめぐって反対運動もありましたが、今日では空港利用客の増加により産業・経済の発展、観光の振興、文化交流の進展などを通じて地域の活性化に貢献しているという見方が多くなっています。用水事業については、水不足が解消されて、旧来の不合理な水利慣行からの解放、農業経営の安定化、農薬散布作業の軽減、住民生活の向上、産業の振興などで地域の発展に貢献していると評価されています。これらは一部であり、詳細は本文をお読みいただければと思います。

私たちが生活している基盤は、先人が長年にわたって努力、工夫して築いてきてくれた社会資本の上に成り立っています。その社会資本整備には、地域の人々が深く関わってきました。地域の先人たちは社会資本整備を切望し、さまざまな困難を乗り越えて事業主体とともに社会資本整備を実現し、完成した社会資本に感謝し、活用して地域の発展に結びつける努力をしてきました。そのことを後世に伝えることは、今を生きる私たちの役割であると思います。

本書がきっかけとなり、四国のより良い基盤を築くために、県史や市町村史などの郷土史に、これまで以上に社会資本整備と地域の関わりが詳しく記述されることを願っています。

上 巻 目 次

はしがき

凡例

〈河川〉	1
河川 1 吉野川第一期改修（徳島県）	2
河川 2 戦前の那賀川改修（徳島県）	8
河川 3 池田ダム（徳島県）	12
河川 4 銅山川疏水と柳瀬ダム（愛媛県）	24
河川 5 新宮ダム（愛媛県）	31
河川 6 富郷ダム（愛媛県）	36
河川 7 野村ダム（愛媛県）	41
河川 8 重信川の直轄砂防（愛媛県）	46
河川 9 中筋川付替（高知県）	51
河川 10 早明浦ダム（高知県）	55
河川 11 大渡ダム（高知県）	68
河川 12 日下川放水路（高知県）	75
河川 13 波介川河口導流事業（高知県）	79
〈道路〉	87
道路 1 三好新道（徳島県）	88
道路 2 大鳴門橋（徳島県）	93
道路 3 讃岐新道（香川県）	98
道路 4 観光道路（香川県）	103
道路 5 高松自動車道（香川県）	107
道路 6 瀬戸中央自動車道（香川県）	114
道路 7 伊予新道（愛媛県）	126
道路 8 国道 197 号佐田岬メロディーライン（愛媛県）	131
道路 9 瀬戸内しまなみ海道（愛媛県）	136
道路 10 愛媛県内の直轄国道の歩道トンネル（愛媛県）	143
道路 11 土佐新道（高知県）	148
道路 12 高知自動車道（高知県）	156
道路 13 高知県内の直轄国道の歩道トンネル（高知県）	162
道路 14 国道 194 号寒風山道路（愛媛県、高知県）	167
道路 15 国道 197 号日吉・高研地区改良（愛媛県、高知県）	172
道路 16 国道 440 号地芳道路（愛媛県、高知県）	177

あとがき

下 巻 目 次

はしがき

凡例

〈鉄道〉

鉄道 1 徳島線（徳島県）

鉄道 2 牟岐線（徳島県）

鉄道 3 予讃線（香川県、愛媛県）

鉄道 4 高德線（香川県、徳島県）

鉄道 5 本四備讃線（香川県）

鉄道 6 予土線（愛媛県、高知県）

鉄道 7 土讃線（香川県、徳島県、高知県）

鉄道 8 土佐くろしお鉄道中村線（高知県）

鉄道 9 土佐くろしお鉄道阿佐線（高知県）

鉄道 10 高知駅周辺都市整備（高知県）

〈港湾・空港〉

港湾・空港 1 徳島小松島港（徳島県）

港湾・空港 2 徳島飛行場（徳島県）

港湾・空港 3 高松空港（香川県）

港湾・空港 4 松山空港（愛媛県）

港湾・空港 5 高知空港（高知県）

〈用水〉

用水 1 吉野川北岸用水（徳島県）

用水 2 香川用水（香川県）

用水 3 道前道後用水（愛媛県）

用水 4 南予用水（愛媛県）

〈市街地開発〉

市街地開発 1 宇多津新都市開発（香川県）

〈公園〉

公園 1 国営讃岐まんのう公園（香川県）

あとがき

凡 例

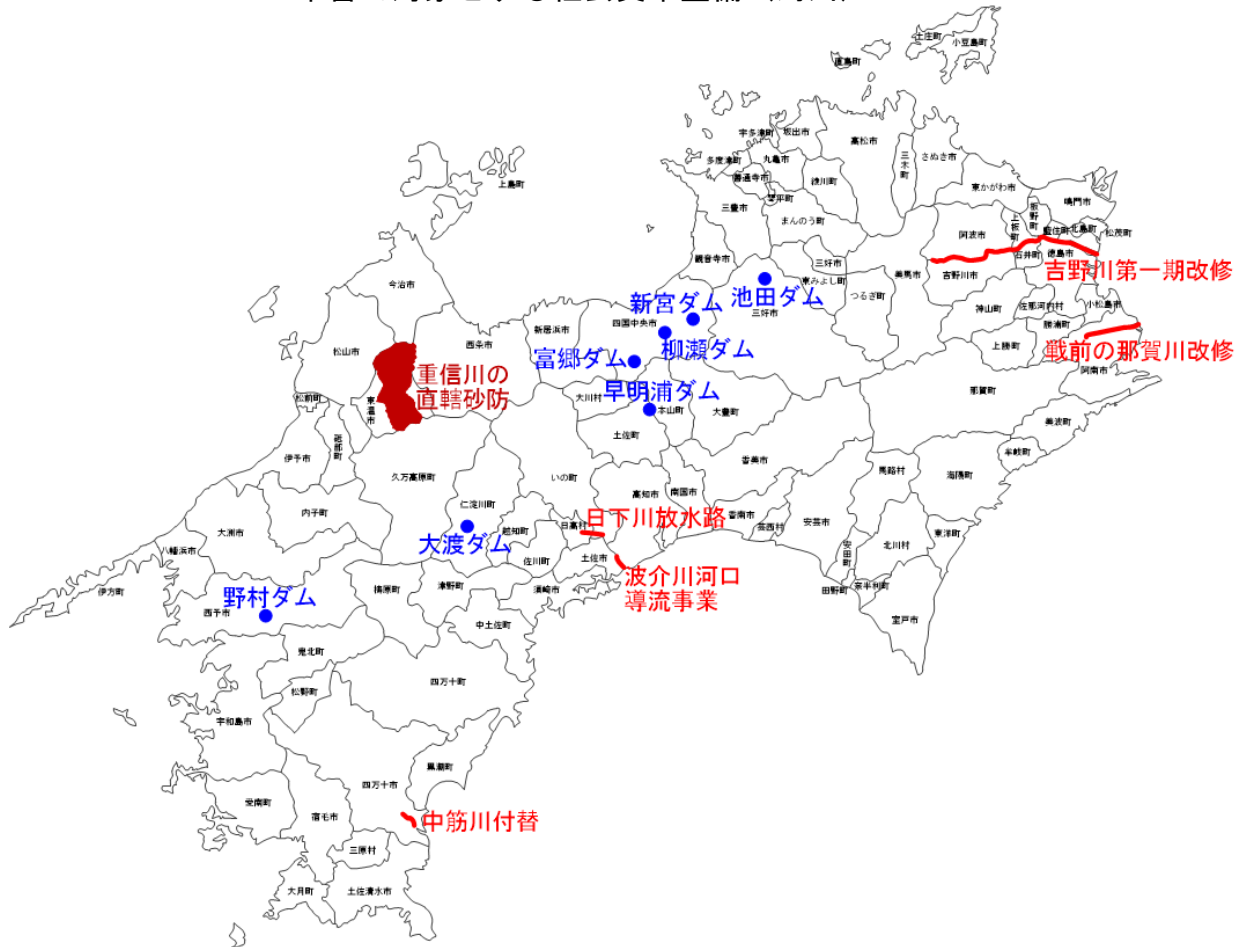
- ・本書では、明治以降に四国で行われてきた社会資本整備のうち 50 のテーマについて、社会資本整備と地域の関わりに関する情報を提供しています。
- ・上巻では河川 13 と道路 16 の合計 29 テーマを、下巻では鉄道 10、港湾・空港 5、用水 4、市街地開発 1、公園 1 の合計 21 テーマを扱っています。
- ・それぞれのテーマごとに、「社会資本整備の概要」、「地域の人々の関わり」、「地域の評価と期待」という 3 つの項目で整理しています。
- ・「社会資本整備の概要」は、事業主体の事業史・工事誌などと地域側の県史・市町村史などすべての文献資料に基づき、社会資本整備の経緯、経過、事業概要、効果などを簡潔にまとめています。地図は地形図をもとに作成しています。社会資本整備の流れを分かりやすくするために略年表を掲載しています。
- ・「地域の人々の関わり」は、主に県史、市町村史などの郷土史に基づき、地域の人々による事業主体や関係機関への働きかけ、事業への地域の人々の協力または反対、事業をめぐる地域間の対立など社会資本整備に地域の人々がどのように関わったかを記述しています。地域の人々の関わりを分かりやすくするために、可能な範囲で個人名や具体的な行為を記述しています。
- ・「地域の評価と期待」は、県史、市町村史などの郷土史及び一部は市町村の広報誌や総合計画書から引用して、完成した社会資本に対して地域がどのような評価をしていたか、どのような期待をしていたかを示しています。引用文であるため、「」内は旧漢字や年号、数字を含めて原文のとおり記載し、表記の統一は行っていません。中には現在では使われていない用語や表現もありますが、原文を尊重し、そのまま記載しています。地域の評価と期待に関係しない内容については、(中略)としています。原文だけでは理解しにくい場合には、〔 〕で補足し、必要な場合には小見出しを付けています。
- ・社会資本整備ごとに参考にした資料を参考文献として示しています。書式は編著者「書名」(発行元、発行年)です。

本書で対象とした四国の社会資本整備のテーマ数

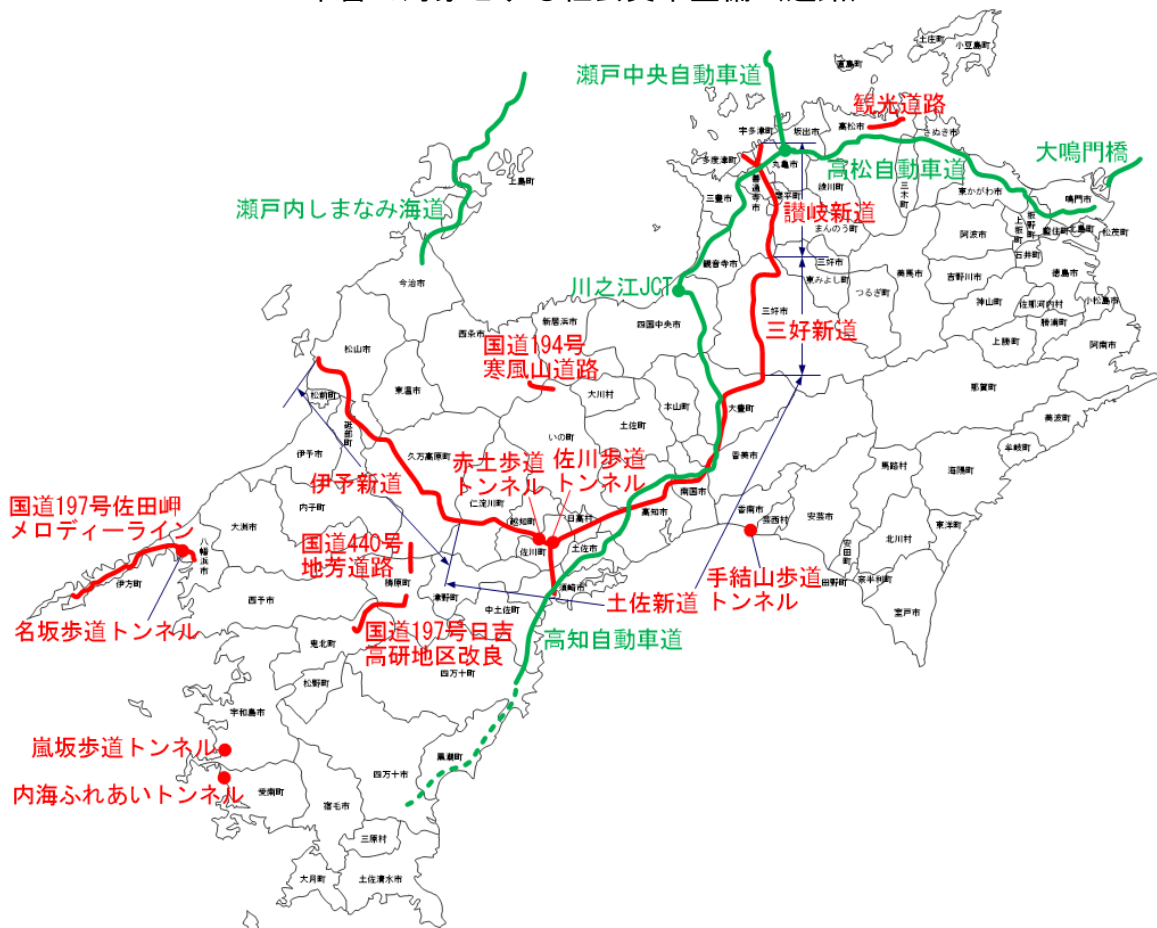
	徳島県	香川県	愛媛県	高知県	合計
河川	3		5	5	13
道路	2	4	5.5	4.5	16
鉄道	2.5	2.5	1	4	10
港湾・空港	2	1	1	1	5
用水	1	1	2		4
市街地開発		1			1
公園		1			1
合計	10.5	10.5	14.5	14.5	50

注：2 県にまたがる事業は各県 0.5 とした。土讃線は香川県と高知県 0.5 ずつとした。

本書で対象とする社会資本整備（河川）



本書で対象とする社会資本整備（道路）



<河川>

河川 1 吉野川第一期改修(徳島県)

■吉野川第一期改修工事の概要

吉野川では、オランダ人技師デ・レーケが明治 17 年に吉野川を調査した後、「吉野川検査復命書」を提出した。これに基づき、内務省は明治 18 年から舟運の便並びに流路の固定のため吉野川低水工事に着手した。覚円村（現石井町）では内務省施工による低水工事と徳島県施工による堤防工事が着工されたが、明治 21 年 7 月及び 9 月の洪水により、西覚円地先の堤防が決壊して多数の犠牲者が出る惨事となった。地元住民は、築堤遅延に加えて低水工事が惨事の原因であるとして徳島県に強訴し、徳島県会は工事の廃止を決議、これを受けて明治 22 年に吉野川低水工事は中止された。

その後、洪水被害が相次いだため、徳島県は国に対して改修工事の再開を要請したが、工事の再開は吉野川第一期改修工事の着手を待たなければならなかった。明治 29 年の河川法の制定により全国の重要な河川で内務省直轄の高水工事が行われることになり、吉野川では明治 35 年に策定された吉野川高水防御工事計画意見書に基づき明治 40 年度に第一期改修工事が着手された。

吉野川第一期改修工事計画は、左岸林町（現阿波市）岩津及び右岸川田町（現吉野川市）から海に至る約 40km の区間を対象として、明治 30 年 9 月洪水の実測水位より推定して、岩津地点における計画高水流量を $13,900 \text{ m}^3/\text{s}$ として改修するものであった。工事内容は、岩津の狭窄部より下流部河口までの連続堤防を建設すること、第十樋門の新設により現在の旧吉野川を締め切り当時別宮（べっく）川と呼ばれていた第十堰下流の直線河道を本流とすること、善入寺島を全島買収して遊水地とすること、江川を締め切ることなどを骨子としていた。¹⁾

第一期改修工事は、明治 40 年度から大正 10 年度までの 15 ヶ年継続事業として着工されたが、準備に時間を要し、善入寺島の買収の問題もあり、起工式が行われたのは明治 44 年 9 月であった。工事は大正元年度に別宮川筋下流部の浚渫、掘削、築堤などの主要工事から始まり、大正 4 年末頃には別宮川筋の工事は大半が終わり、引き続いて善入寺島の掘削工事や第十より川島に至る両岸の築堤工事、第十運河の掘削工事などが行われた。その後、第十堰上流の無堤部への堤防新設、川田川改修計画が追加され、さらに大正 12 年の関東大震災の発生に伴い工期延長を余儀なくされ、竣工は昭和 2 年度となった。²⁾ 20 年間にわたる第一期改修工事により、岩津から河口に至る約 40km の堤防が概成して、吉野川の河道はほぼ現在の姿となった。



吉野川第一期改修

吉野川第一期改修の略年表

年月	事項
明治 18 年 2 月	内務省が吉野川低水工事着手
明治 21 年 7 月、9 月	洪水により西覚田地先の堤防が決壊
明治 22 年 7 月	内務省が徳島県会の要請により吉野川低水工事を中止
明治 35 年 7 月	吉野川高水防御工事計画意見書策定
明治 40 年 4 月	吉野川第一期改修工事着手
大正 4 年度	善入寺島の掘削工事着工
大正 8 年 2 月	第十樋門工事着工
大正 11 年 4 月	江川樋門竣工
大正 12 年 6 月	第十樋門工事竣工
大正 15 年度	善入寺島の掘削工事竣工
昭和 2 年度	吉野川第一期改修工事竣工

資料：建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「吉野川百年史」（1993 年）

■地域の人々の関わり

吉野川第一期改修が完成するまで、吉野川下流では貧弱な堤防しかなかったため、水害が頻繁に起こった。例えば、改修前の応神村（現徳島市）の様子について、「応神村郷土誌」は次のように記している。³⁾

「大洪水の際はその堤防は何等防備の役をなさないで至る所決潰し、濁流は滔々として氾濫し、全村は洪水の海と化し家屋は屋根のみを残して水中に没し去り、彼処此処に流出する屋根に跨りて救いを求むる哀れな声々が聞こえるが救出する手段もなく、加うるに上流から流れ来る木材や塵埃は至る処を埋め、其の惨状実に目を掩わねばならなかったのである。この洪水の水がひいた後の惨状は亦筆のよく記すことが出来ない程である。

溺れて死したる者が泥土の中に埋もり田畑には砂礫がうづたかく積み家は倒潰するもあり倒れざるも壁は落ち泥土は屋上も床下も高く積み加うるに便所に浸入した糞尿を全部流し去り、その不潔の状目もあてられず、井水は全部濁って飲料に適せない。かゝる状況下に於ては飢えと疲れと不潔とは伝染病の発生をきたし、それが為に倒れる者の数を知れない程である。是が復旧に亦汗みづくの力を要し、村民は一日も早くこの惨害を防止する工事が出来る事を念願して居ったのである。」

このため、吉野川下流沿川の住民は、町村や県、国に対して吉野川改修工事の陳情請願を行った。応神村では、郡会議員新居芳助などが明治 30 年頃吉野川改修工事請願のため遠路上京すること再三にわたり、時の自由党総裁は実地視察並びに党勢拡張のためたびたび応神村に遊説し、新居芳助宅に宿泊したとのことである。⁴⁾また、明治 23 年の洪水で栗島（善入寺島）全島が水没して甚大な被害を受けたり、明治 35 年 9 月の大洪水時に栗島から対岸の八幡高等小学校へ通学する女児 5 人が渡し舟の転覆で溺死する悲惨な事故が起こるなどしたため、関係町村では吉野川改修工事に関する政府や県への陳情請願が熾烈となってきた。⁵⁾

地域の人々による請願が実を結び、吉野川第一期改修工事が実施されることになると、工事費の負担の問題が起こった。初年度の明治 40 年度に、県は 26 万 4,764 円の負担が必要となったが、この額は県の歳入予算の約半額に相当するものであった。県会では改修費

の支出方法について意見が二分した。改修による利益の大小により不均一賦課とする案と、県内利益関係なく均一とする案であった。不均一派は吉野川不均一同志会、均一派は吉野川改修費賦課均一同盟会を結成し、県会でも議論が繰り返された。しかし、同年6月、谷口留五郎知事が県参事会に不均一案を提出し、不均一賦課が決定した。⁶⁾川内村(現徳島市)は、吉野川第一期改修工事で両岸の耕地140～150町歩が河川敷に編入され、百数十戸が移住を余儀なくされ、村の財政は重大な影響を受けるにもかかわらず、その村に不均一増課の一等地と指定して最高の負担を求めるのは不当であるという陳情を県に提出したが、この陳情は受け入れられなかった。⁷⁾

吉野川第一期改修工事により、沿川では土地の買収、家屋移転などを余儀なくされた。上助任(現徳島市)では約120町歩、約145戸が買収立ち退きの対象となった。⁸⁾また、応神村では116町歩余が買収され、280戸が家屋移転となった。⁹⁾さらに北井上村(現徳島市)では40町歩、佐野塚(現徳島市)でも17町歩が買収されたことが記されている。¹⁰⁾

一方、善入寺島について、明治42年3月に内務省が全島買収して遊水地化する方針を発表すると、島民の間では長年住み慣れた先祖伝来の墳墓の地であることなどから、島外に出ることを拒む者が続出した。島民の中では政府に対して設計変更を陳情すべきであると主張する者が多数を占めたため、明治42年9月に代表者が県知事に陳情した。また、明治42年10月には宮ノ島八幡神社で島民大会を開き、設計変更の見込みがないため、土地買い上げ価格を高くしてもらうよう運動すること、島民連合会を組織することなどを議決した。しかし、その効果はなく、明治45年に内務省が買収価格を発表し、応じなければ強制収用するという強い姿勢を示したため、大多数の島民は指定価格で買収に応じ、大正3年までに100余戸が立ち退き、大正4年には残り400戸に対して強制退去命令が出された。これにより約500戸、3,000余人の島民は島を去り、善入寺島は無人の島となった。¹¹⁾吉野川市の「移転之碑」には移転先が記されており、県内のほか、大阪、北海道、朝鮮に渡った人がいたことが確認できる。¹²⁾



移転之碑(吉野川市)



善入寺島(宮島八幡宮跡から北東方向)

■地域の評価と期待

吉野川第一期改修工事の完成は、沿川地域を吉野川の洪水から守り、地域に安定と発展をもたらすことになった。各地の郷土史には吉野川第一期改修工事に対して地域がどのように評価しているかが示されている。吉野川左岸では、応神村(現徳島市)、板野町、上板

町、市場町（現阿波市）、林町（現阿波市）の郷土史に以下のように記されている。

◇「改修工事が完成したのは、実に本村にとって寔に救いの神といわねばならない。ただこれが為に耕地の一部を失い、又すみなれた家を離れて他へ転居せねばならぬ者もあって相当の犠牲は払ったが、百年の大計の為には止むを得ない事と思わねばなるまい。」（「応神村郷土誌」247 頁）

◇「この工事によって、吉野川を分水する第十樋門、並びに連続大堤防が完成し、ここに初めて沿岸の住民は雨期にも枕を高くして眠ることができた。（中略）

ようやく昭和二年（一九二七）沿岸住民の待望した、連続の大堤防が完成したのである。この時期を境として長い年月の間、洪水に苦しめられてきた沿岸住民は、この長かった水との戦いに終止符をうった。」（「板野町史」828 頁、837 頁）

◇「吉野川第一期直轄改修事業は昭和二年（一九二七）に完成し、二十年間にわたる大土木事業によって吉野川は大きく変貌した。兩岸の草萌える連続堤は目もはるかに延び、毎年のように襲来する豪雨や台風の洪水によく耐えて、兩岸地域の産業・民生の発展向上に大きく寄与してきた。かつては暴威をほしいままにした吉野川の奔流は今や完全に制御されて、酸鼻を極めた水禍の光影は、すでに古老の語り草になろうとしている。」（「上板町史下巻」668 頁）

◇「多年の念願であった吉野川改修の大工事が昭和二年に完成し、水害を免れることとなった沿岸住民の喜びは測り知れないものがある。ただ、善入寺島民の立退きだけは忘却できないが、その後も起こる大洪水を見る限り、誰もが、貴重な人命や家屋家財の流失を免れ得た価値の大きさを感じている。」（「市場町史」489 頁）

◇「吉野川築堤は国家の事業でその恩恵は洪水時、人畜、家屋、農作物全般に及ぶ被害を免れ、我町最大の社会福祉であるから特に詳記する。（中略）

岩津築堤は大正十三年八月起工して渡船場から鎌保庵前迄約九百米の新堤が三ヶ年後の昭和二年十二月竣工し、現在の道路も出来、地元民は生き返った喜びで林町は築堤記念碑を渡船場に建設した。」（「林町誌」560 頁、562 頁）

また、吉野川右岸では、上助任、加茂、北井上、佐野塚（いずれも現徳島市）、石井町、高川原村（現石井町）、川島町（現吉野川市）の郷土史に以下のように記載されている。

◇「それまで洪水に悩まされつづけてきた沿岸数十か町村は、この工事によって洪水の被害から解放されたのである。」（「わがまちよい町上助任」32 頁）

◇「今や兩岸の堤防は海に向かって長くのび、沿岸の数一〇か町村は洪水の被害より解放せられた。」（「徳島市加茂郷土誌」106 頁）

◇「〔北井上村〕この堤防ができた結果、毎年の洪水の厄をまぬがれることができ、雨期に入っても枕を高くして眠れるようになり、田畑の農作も安定することができた。」（「名東郡史続編」632 頁）

◇「大正二年佐野塚では改修工事のため一〇〇戸余りが移転、そこに天幅二・三メートル、堤高一〇メートルの堤防が完成、流域の住民は洪水の苦しみから解放されるに至った。」（「ふるさと徳島」147 頁）

◇「昭和二年第一期工事の完成をみた。それ以後、本町では吉野川により耕地が奪われることはなくなって安定した。」（「石井町史上巻」723 頁）

◇「かくて漸く従来の洪水氾濫の被害から免れ得られるようになり、永年の河水の運搬堆積した肥沃土から生産される農作物は村の主要産物となっている。」（「高川原村史」110頁）

◇「徳島県としては未曾有の大工事であり、長い間吉野川洪水で泣いた沿岸住民にとっては枕を高くして眠り得ることとなったわけで、大きな歓喜となったことももちろんである。（中略）

吉野川改修工事は、徳島県にとって稀に見る大工事であり、吉野川流域住民の多年のガンを除いた大手術であり、私たち郷土川島町、学島村住民と深い深い関係を有する問題であり（略）」（「川島町史下巻」261頁）

◇「善入寺島は、吉野川改修工事という大目的の前に消滅した。犠牲といえばいい得であろう。ではこうまでした改修工事は、私たち郷土にどんな利益をもたらしたであろうか。いうまでもなく、郷土の人々の生命財産を守護する大きな役目を担い、将来長く担いつづけたのであって、堤防こそ守護神とあがめてよい大工事であった。善入寺島民の犠牲も、その意味で生きる。」（「川島町史下巻」275-277頁）

さらに、吉野川第一期改修工事の竣工後に建立された吉野川改修記念碑には、山瀬町（現吉野川市）の町長が完成後の喜びを次のように記している。¹³⁾「此完成ニ依リ本町ノ享クル福利ハ枚挙ス可カラス従来瀬詰及山崎ノ一部ハ年々冠水ノ損害數万円乃至數十万円ナリシ者今ヤ全ク免レ川田川ノ流路ヲ更メ瀬詰橋ノ架設ニヨリテ荒蕪地ノ良田トナリシ者多ク出水時ノ交通杜絶衛生上ノ危険渾テ一掃セラレ用水耕地ノ改良等農産上ノ諸對策モ始メテ確立シ五穀蕃熟汗耶満車家給シ人足り鼓腹謳歌ス」

郷土史や記念碑の記述から、吉野川第一期改修工事により、地域の人々が長年苦しめられてきた吉野川の洪水被害から解放されたことが評価され、地域の将来に向けて希望を持つことができるようになったことが伝わってくる。



吉野川改修記念碑（吉野川市）

<注>

1) 建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「吉野川百年史」341-346頁

2) 同上 412-432頁

3) 秦春一編「応神村郷土誌」246-247頁

- 4) 同上 247 頁
- 5) 川島町史編集委員会編「川島町史 下巻」260 頁
- 6) 徳島市史編さん室編「徳島市史 第六巻 戦争編・治安編・災害編」740 頁
- 7) 川内村編「川内村史」1224-1228 頁
- 8) 上助任町内会編「わかまちよい町上助任」32-33 頁
- 9) 秦春一編「応神村郷土誌」245 頁
- 10) 名東郡史続編編集委員会編「名東郡史 続編」631 頁
- 11) 川島町史編集委員会編「川島町史 下巻」272-277 頁、市場町史編纂委員会編「市場町史」486-490 頁
- 12) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」23-25 頁
- 13) 同上 28-29 頁

<参考文献>

- 建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「吉野川百年史」(建設省四国地方建設局徳島工事事務所、1993 年)
- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」(四国建設弘済会、1988 年)
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」(四国建設弘済会、1978 年)
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局十年史」(建設省四国地方建設局、1968 年)
- 建設省四国地方建設局監修「吉野川ーその治水と利水ー」(国土開発調査会、1987 年)
- 国土交通省四国地方整備局編「吉野川水系河川整備計画ー吉野川の河川整備(国管理区間)ー」(国土交通省四国地方整備局、2009 年)
- 国土交通省四国地方整備局編「吉野川水系河川整備計画ー吉野川の河川整備(国管理区間)ー【変更】」(国土交通省四国地方整備局、2017 年)
- 秦春一編「応神村郷土誌」(応神村、1958 年)
- 徳島市史編さん室編「徳島市史 第六巻 戦争編・治安編・災害編」(徳島市教育委員会、2020 年)
- 川内村編「川内村史」(川内村、1937 年)
- 上助任町内会編「わかまちよい町上助任」(上助任町内会、1990 年)
- 名東郡史続編編集委員会編「名東郡史 続編」(名東郡自治協会、1976 年)
- 板野町史編集委員会編「板野町史」(板野町、1971 年)
- 上板町史編纂委員会編「上板町史 下巻」(上板町、1985 年)
- 市場町史編纂委員会編「市場町史」(市場町、1996 年)
- 林町誌編集委員会編「林町誌」(林町、1955 年)
- 加茂郷土誌編集委員会編「徳島市加茂郷土誌」(加茂郷土誌刊行委員会、1992 年)
- ふるさと徳島編集委員会編「ふるさと徳島」(徳島市市民生活課、1998 年)
- 石井町史編纂会編「石井町史 上巻」(石井町、1991 年)
- 高川原村史編纂委員会編「高川原村史」(高川原村史編纂委員会、1959 年)
- 川島町史編集委員会編「川島町史 下巻」(川島町、1982 年)
- 山川町史刊行会編「山川町史」(山川町史刊行会、1959 年)
- 山川町史編集委員会編「改訂 山川町史」(改訂山川町史刊行会、1987 年)
- 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」(四国クリエイト協会、2022 年)

河川 2 戦前の那賀川改修(徳島県)

■戦前の那賀川改修事業の概要

那賀川の北岸は早くから開けて人家が密集し、奥地の木材を製材する挽座などの工業が発達し、それに伴い商業も盛んであった。それに対し南岸はほとんど農家で戸数も少ないことから、北岸の堤防を守るために那賀川の分派水路であった現在の岡川は長く放置されていた。しかし、ようやく拓いた田圃を守るため、明治 2 年にガマン堰が設置された。ガマン堰は、那賀川南岸の下大野から派川岡川への分派口につくられた石積の堰で、洪水時には洪水量の 3 分の 1 だけを岡川に流入させる越流堰であった。明治初期に概ね形ができあがった堤防も、極めて粗末で規模も小さく、災害があとを絶たなかったため、地元民の要望はさらに強くなり、徳島県は明治 32 年頃改修工事に着手したものの、財政的な理由から一部を実施しただけで中止していた。¹⁾

大正元年及び大正 7 年の洪水を契機として、那賀川沿岸住民が改修を要望して猛運動した結果、那賀川改修の必要性が認められ、大正 10 年頃から国による調査測量が開始された。大正 14 年には那賀川改修工事計画がまとまり、那賀川本川の羽ノ浦町及び大野村（現阿南市）から海に至る約 12 km 間、支川桑野川の長生・宝田村（現阿南市）から派川岡川の合流点に至る約 5km 間、派川岡川の柳島・宝田村（現阿南市）から海に至る約 6km 間が直轄改修事業の対象となった。計画高水流量は、那賀川本川では大正 7 年洪水の流量をもとに古庄で $8,500 \text{ m}^3/\text{s}$ 、桑野川では大正元年洪水の流量をもとに大原で $700 \text{ m}^3/\text{s}$ と定められた。

この流量を安全に流下させるため、那賀川本川では左右岸で在来堤防の拡築と補強、さらに一部区間では大幅な引堤により河道を広げることとし、桑野川では新堤の築造、派川岡川では旧堤の拡築及び大幅な引堤を行うこととした。また、那賀川の大洪水の一部を派川岡川へ越流させるガマン堰を完全に締切るとともに、富岡水門を建設して、那賀川と派川岡川、桑野川を完全に分流することとした。さらに、那賀川の河口部で洪水流下の阻害となっていた三角州の斉藤島を撤去し、河道の断面積を確保することとした。²⁾

那賀川の直轄改修工事は昭和 4 年度から昭和 19 年度までの予定で開始された。本格的な改修工事は昭和 7 年度から着手され、那賀川本川の左右岸の改修工事が進められた。昭和 14 年には右岸の南島付近の引堤のために那賀川橋の継ぎ足し工事が必要となり、那賀川橋は 101m 継ぎ足され橋長 336.82m の橋梁として昭和 17 年 3 月に完成した。河口部では斉藤島の撤去が昭和 12 年度～14 年度に行われた。斉藤島は、現在の本川河口部のほぼ中央に浮かんでいた島で、上下流方向に約 1km、最下流端で幅約 350m の長三角形をした島で、人家が 10 戸ほどあった。この撤去には、ディーゼル機関車が導入され、掘削土砂は横見・芥原堤防の築堤材料として運ばれ、流用された。

ガマン堰の締切りは昭和 17 年度～18 年度に行われた。ガマン堰が締め切られたことにより、あとは富岡水門が完成すれば、派川岡川は本川と別系統の、桑野川の一支出となるはずであった。富岡水門は昭和 16 年度に着工されたが、昭和 18 年頃には戦争激化に伴う事業費削減などにより、工事は一時中断された。このため、当初計画で目標としていた昭和 19 年度には、本川築堤は概成したものの、支川桑野川、派川岡川の改修はほとんど着工されるに至らなかった。³⁾ 富岡水門が完成したのは昭和 27 年度で、これにより現在の堤防が形づくられた。



戦前の那賀川改修



那賀川橋の継ぎ足し（手前側の101m）



上流から富岡水門をのぞむ
（左は那賀川、右は桑野川）

戦前の那賀川改修事業の略年表

年月	事項
大正元年 9 月	台風により桑野川で甚大な浸水被害
大正 7 年 8 月	台風により那賀川で甚大な浸水被害
昭和 4 年度	那賀川の直轄改修工事に着手
昭和 7 年度	那賀川の本格的な改修工事開始
昭和 12 年度	斉藤島人力掘削着工
昭和 14 年 11 月	那賀川橋継足工事着工
昭和 14 年度	斉藤島浚渫工事竣工
昭和 16 年度	富岡水門新設工事着工
昭和 17 年 3 月	那賀川橋継足工事完成
昭和 17 年度	ガマン堰締切水制工事着工
昭和 18 年度	ガマン堰締切築堤工事完成
昭和 27 年度	富岡水門新設工事竣工

資料：建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「那賀川改修史」（1981 年）、国土交通省四国地方整備局・徳島県編「那賀川水系河川整備計画【変更】」（2015 年）

■地域の人々の関わり

那賀川沿岸の住民は、大正元年及び大正 7 年の洪水を契機に改修の必要を強く訴えた。その結果、昭和 4 年に那賀川本川の羽ノ浦町及び大野村から海に至る区間、支川桑野川の長生・宝田村から派川岡川合流点までの区間、派川岡川と柳島・宝田村から海に至る区間で直轄改修事業が開始されることになった。

那賀川改修の施工にあたっては、地元住民からいろいろな要求が出されていた。例えば「那賀川町誌下巻」に示されている 9 項目の具体的な要求を要約すると、以下のとおりである。⁴⁾

- ①神社・寺院・墓地には相当の敷地移転費を交付してほしい。
- ②土地は相当の収入を得る手段であり一時の不況減収などで価格を判断しないでほしい。
- ③建築物の移転には引越し費用や仮住まい費用も盛り込んでほしい。
- ④地代と離作料は別個のものであることを理解してほしい。
- ⑤疲弊した地主の負担能力では施工できないので多額の補助と直営施工を願いたい。
- ⑥支障のない限り機械を用いず離作者や地元民を優先雇用して人力施工してほしい。
- ⑦遊水池化が懸念されるので出島入江の堤防修築を再検討してほしい。
- ⑧中島地区は家屋が密集しているのでなるべく堤外地の工事で済ませてほしい。
- ⑨中野島村は多大な犠牲を払ってきたので対岸各村とともに均等に用地収用してほしい。

また、那賀川改修工事費の地元負担について、徳島県は県費負担分を全額起債で賄うこととし、賦課方式を吉野川改修の例にならって、那賀川の氾濫によって直接被害を受けていた地方民には高率の賦課をする不均一賦課方式を昭和 4 年 12 月の県会に提案した。これは、吉野川と同一という根拠で、均一に賦課される額の 100 分の 7 を関係 11 ヲ町村に不均一に増加するというものであった。これに対して、那賀川では狭い範囲内に多額の経費を投じる工事であるから受益者の利益も大きいはずで、賦課率をもう少し高くすべきという意見が出されたが、知事は那賀川の受益面積が吉野川の 3 分の 1 にすぎないので、負担能力を考慮して 100 分の 7 とするのが妥当であると反論した。那賀川に関係する富岡町（現阿南市）は原案に賛成する一方で、那賀川の氾濫に関係のない阿波町村会は、那賀川に関係する町村の賦課率を 100 分の 15 以上にすべきと県に要請し、結果は妥協策として 100 分の 9 に決まった。⁵⁾

■地域の評価と期待

戦前の那賀川改修事業について、那賀川町と中野島村（いずれも現阿南市）の郷土史は以下のように記している。

◇「最初に取りあげるのは那賀川の改修工事で、これは明治時代徳島県庁によって着手されていたが、不完全なものであった。とはいえ内務省の直轄による改修工事は、吉野川の改修工事が終わった時点でようやく話題になっている。しかし、その事業も一本道を進んだわけではなく、中間に第二次世界大戦の時期を挟んで三〇年もかかっている。

次にくるのが、那賀川の改修の完成が条件になって始まる建設の事業である。那賀川の水を利用しようとする計画は、那賀川の改修工事によって河道が安定するまで手をつけるのはむずかしかった。

農業用水の問題もその一つである。昔からの米の生産地で、その時々要求によって

造り足してきた用水路は行きわたっていたが、そのぶん形式は古く、しかも老朽化していた。さりとて新しく造り替える条件も決まらず、契機もなく過ぎていた。改修による状況の変化の大きい右岸で三堰の統一という要求が起こると、左岸もその影響を受け三堰の統一へと機運は進んでいった。」（「那賀川町史下巻」93-94頁）

- ◇「大正七年に至って郷土の大先覚者中西宇右衛門氏は那賀川治水に関する方策を、徳島毎日新聞紙上に『川南灌漑論』と題して大いに論じ、輿論を起すと共に政府に対しても運動に勉めた。これが現在の那賀川南岸改修と南岸用水を開くに到った原動力であり、またその計画が三十五年後の今日になってほとんど完成せられるに至った。大正九年から十年に亘って、農商務省から直接調査に来て、那賀川沿岸農業水利改良計画が出来たが、郷土においても那賀川改修期成同盟会が有志の人々によって作られ、昭和十二年三月十八日、衆議院建議案委員会で『那賀川改修工事促進に関する建議案』が代議士紅露昭・田村秀吉によって提出せられ、昭和十七年からその工事が始められ、今日もなお続けられている。これによって、私達の祖先が幾百年戦って来た那賀川を征服し、その恩恵を十分に利用することができるようになった。」（「中野島村史」99頁）

郷土史から、戦前の那賀川改修事業により沿川地域の治水安全度が向上するとともに、河道が安定して那賀川南岸用水事業や那賀川北岸用水事業が推進されることになったことも示され、治水面でも利水面でも評価されていることが分かる。

<注>

- 1)建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「那賀川改修史」202-203頁
- 2)同上 206-208頁
- 3)同上 212-227頁
- 4)那賀川町史編さん委員会編「那賀川町史 下巻」99-100頁
- 5)同上 100-101頁

<参考文献>

- 建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「那賀川改修史」（建設省四国地方建設局徳島工事事務所、1981年）
- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（四国建設弘済会、1990年）
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」（四国建設弘済会、1988年）
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」（四国建設弘済会、1978年）
- 建設省四国地方建設局編「四国地方建設局十年史」（建設省四国地方建設局、1968年）
- 国土交通省四国地方整備局・徳島県編「那賀川水系河川整備計画【変更】」（国土交通省四国地方整備局・徳島県、2015年）
- 那賀川町史編さん委員会編「那賀川町史 下巻」（那賀川町、2002年）
- 中野島村誌編輯委員会編「中野島村史」（中野島村、1954年）

河川 3 池田ダム(徳島県)

■池田ダム建設の概要

池田ダムは徳島県三好市池田町の吉野川に建設された多目的ダムである。当初、池田ダムは発電専用施設として検討されていた。昭和 27 年 9 月の電源開発調査審議会で、吉野川水系が電源開発株式会社の調査河川に指定され、その調査結果に基づき昭和 36 年 5 月の審議会では吉野川第 1 発電所（池田ダム）及び吉野川第 2 発電所（小歩危ダム）が着工準備地点として指定された。ところが、その後吉野川総合開発計画がまとまり、昭和 43 年 7 月に閣議決定された吉野川水系における水資源開発基本計画の一部変更に伴い、池田ダムは洪水調節、流水の正常な機能の維持、香川用水の取水位の確保及び発電を目的とした多目的ダムとなり、事業主体も電源開発から水資源開発公団に移行し、公団は同年 9 月に実施計画調査に入った。¹⁾

その後、山城町（現三好市）の住民が景勝地の水没に強く反対して、小歩危ダムの建設計画が中止となったため、池田ダムは吉野川第 2 発電所の逆調整池としての機能が失われ、香川分水の拠点としての機能しか持たないことになり、池田ダムも中止へと世論が高まってきた。ちょうどその頃、早明浦ダム建設費の改定、吉野川北岸農業用水などの問題が持ち上がり、吉野川総合開発計画が具体的に進み出した後での最も困難な時期を迎えたが、小歩危ダムの中止による池田ダムの存続が、香川用水だけでなく吉野川北岸用水によって徳島県にもメリットがあるということで、ようやくこの問題も収拾をみたのである。²⁾

昭和 45 年 11 月に池田ダム建設事業の実施方針の変更が行われ、ダムの規模は堤高 24m、有効貯水容量 440 万 m^3 、洪水時満水位標高 90.7m の重力式コンクリートダムとなり、洪水調節、流水の正常な機能の維持、香川用水の取水位確保及び発電のほか、新たに追加された吉野川北岸用水の取水位の確保を目的とした多目的ダムに変更された。また、発電の事業主体は、電源開発から四国電力に移行した。³⁾

池田ダムでは、用地補償基準の妥結後、昭和 47 年 1 月に本体建設工事が発注されたが、昭和 48 年 3 月に右岸取付部一帯に地すべりが発生、同年 7 月に 2 次地すべりが発生し、対策が講じられた。さらに工事中には通算 15 回に及ぶ出水に見舞われ難工事となったが、昭和 50 年 1 月に本体建設工事が竣工し、同年 3 月に池田ダム竣工式が行われた。

池田ダムは、吉野川総合開発計画の要として洪水調節、低水流量の調整、吉野川北岸用水並びに香川用水に必要な取水位の確保及び発電という役割を果たしている。洪水調節では、池田ダム地点で計画高水流量 11,300 m^3/s のうち 200 m^3/s の洪水調節を行い、吉野川上流部で池田ダムや早明浦ダムなどが洪水調節を行うことにより、それまで遊水地帯とされてきた吉野川の岩津～池田間の無堤防地区でも築堤工事が行われることになった。また、流水の正常な機能のために、池田ダム及び早明浦ダムの操作により、下流既得用水の安定化を図るとともに、池田ダム貯水池から吉野川北岸用水及び香川用水を取水するための水位を確保している。さらに、ダム右岸側の発電所では最大出力 5,000kW の発電を行っている。⁴⁾

池田ダムは、徳島県と香川県の産業・経済の発展及び住民生活の向上に貢献している。



池田ダム

池田ダム建設の略年表

年月	事項
昭和 36 年 5 月	電源開発調査審議会で吉野川水系の発電専用施設として池田地点と小歩危地点が着工準備地点として指定
昭和 43 年 7 月	吉野川水系における水資源開発基本計画の一部変更に伴い、池田ダムは発電ダムから多目的ダムへ、事業主体は電源開発から水資源開発公団へ移行
昭和 43 年 9 月	水資源開発公団が池田ダム実施計画調査を開始
昭和 45 年 11 月	小歩危ダムの建設中止に伴い、池田ダム実施方針変更
昭和 47 年 1 月	池田ダム建設工事及び池田ダム放水設備据付工事発注
昭和 48 年 3 月	右岸取付部一帯で地すべり発生
昭和 48 年 7 月	第 2 次地すべり発生
昭和 49 年 5 月	吉野川北岸農業用水通水式、香川用水通水式
昭和 50 年 1 月	池田ダム建設工事竣工
昭和 50 年 3 月	湛水開始、池田ダム竣工式

資料：水資源開発公団池田総合管理所編「池田ダム工事誌」（1979 年）



池田ダム



吉野川北岸用水取水工



香川用水取水工

■地域の人々の関わり

池田町（現三好市）が池田ダム建設の経緯をまとめた池田町編「川とともに 池田ダムのあゆみ」（1975 年）に基づき、池田ダム建設と地域の人々の関わりについて記述する。

吉野川総合開発計画が新聞紙上で大きく報道されたこともあって、池田町では、ダム建設に伴う諸問題を総合的に調査研究し、住民からの請願、陳情などの審査に当たるため、昭和 42 年 12 月に町議会がダム対策特別委員会を設置した。水没関係者の間では、先祖伝来の家、田畑、山林などがダムの底に沈んでしまうのは先祖に申し訳ない、ダム対策に備えなければと、昭和 43 年 5 月に町内の 4 地区ごとに池田ダム対策協議会を結成し、各地のダム先進地などを視察し、対策の検討を始めた。

昭和 43 年 7 月、池田ダムと香川用水建設を内容とする吉野川水系水資源開発基本計画の一部変更が決められ、池田ダム建設が明確となったため、同月、池田町は町長部局にダム対策室を設置した。これは、水没者の団体と町の両者がお互いの立場の特異性を認めて一つの線で協力し、団結の力で外部に当たっていかうとするものであった。⁵⁾

昭和 43 年 10 月、水資源開発公団による池田ダム建設計画の地元説明が始まり、水没犠牲者が一丸となった組織が必要だとして同年 12 月に池田ダム対策協議会連合会が発足し、翌年 4 月に池田ダム対策協議会へと改称した。しかし、香川用水取水工並びに導水トンネル工事の補償対策は建設事務所が別途であることなどから、地元では別個のものとの意見が強く敷ノ上補償対策協議会を設置して当たることとした。両協議会のダム建設に対する態度は、いわゆる反対のための反対といったような姿勢ではないが、受益地の受ける恩恵は膨大であり、これに対応する同様の利益が本来の補償に加えて被害者に与えられなければならないということが基本にあった。⁶⁾

昭和 44 年 12 月に香川用水の導水トンネル下口工区（財田側）で工事が始まり、掘削を開始した。上口工区（池田側）についても水資源開発公団から早期着工の要請はあったが、地元は香川用水工事については池田ダムの建設工事との関連から、池田ダムの交渉が妥結されるまでは、池田側の香川用水工事の着工を一切認めるわけにはいけないと町内事情を伝え、公団もやむを得ないものと了承した。⁷⁾

水資源開発公団ではダム建設に向けて調査などを進めていたが、町やダム対策協議会では今後発生する諸問題を円滑に解決するため、企業者と基本的事項について確認しておく必要があると考え、昭和 46 年 1 月以降、基本協定事項について審議を重ねる一方、公団に対して基本的事項の確認の必要性を要望した。

こうして昭和 46 年 2 月、武市徳島県知事及び郡選出県議会議員立ち会いのもと、池田ダム対策協議会、敷ノ上補償対策協議会、町及び町議会ダム対策特別委員会は水資源開発公団吉野川開発局長と基本協定書並びに覚書に調印することができた。これで基本協定が成立し、条件交渉の段階に入ることになったが、内部での協議の過程で地域や受入主体による意見の違いが表面化し、なかでも板野地区では田畑、竹林などについて堤防で水没を防止し耕作を継続できることを強く主張、地元は企業者にこのことを再確認するため町長及び両対策協議会長の連名で、公団総裁あてに基本要求書を提出した。これに対する公団の回答は遅く、催促により同年 6 月に行われた基本要求書に対する公団の回答には抽象的な表現が多く、不満足で了承できないと再考を促し、同年 8 月に再要求書を公団総裁宛に提出した。その後、交渉を重ね、再度の回答説明があり、地元としてはまだ不満足であるけれども基本的には了承することもやむを得ないとし、不審な点はさらに討議して解決に当たるといった含みをもって一段階を通すこととした。⁸⁾

昭和 46 年 8 月、公団は県企画開発部長立ち会いのもと損失補償基準を発表した。町、町議会及び池田ダム・敷ノ上補償の両対策協議会の会員と山城町の関係者などが出席したが、両対策協議会の会員は予想外に基準が低いと不満を示し、緊急協議会の総会を開き、誠意ある基準が示されるまで交渉は打ち切りだと結論づけ、公団へ補償基準を突き返すことを全会一致で決めた。事態を重視した町も同月にダム対策特別委員会を開催し、公団が発表した損失補償基準は不満だとして、誠意ある基準を出すべきだとして要請し、再考を促した。⁹⁾

昭和 46 年 11 月、公団は町、町議会ダム対策委員会及び池田ダム・敷ノ上補償の両対策協議会に対し、最終補償基準と公共補償の最終案を発表し、これで納得、了承されたいと妥結を働きかけてきた。その基準は前回に比べて土地、立竹木、移転費などで値上げされたほか、農業補償、いわゆる宅地見込地についても配慮されていた。地元は勝負どきとみて、重大な局面なので本社と直接交渉したいとして、町、町議会ダム対策特別委員会、池田ダム対策協議会、敷ノ上補償対策協議会の代表による陳情団が東京に出発した。東京で、公団は香川感謝金の話をし、地元の反応を確かめた。この会議で裁定の中身がほぼ決まり、同年 12 月、調整役の県企画開発部長が、香川県より 3 億円の感謝協力金があることを発表した。ダム対策協議会は香川感謝金及び宅地見込地最高 300 万円超え（10 a 当たり）という県の斡旋案をのんだ。引続き町議会ダム対策委員会が開かれ、香川感謝金 3 億円を了承、宅地見込地最高 300 万円以上に上乗せられることを条件に決定し、公共補償の回答についてもものむと決議し、県の斡旋案をのむことを決定した。こうして武市徳島県知事、地元選出県議会議員立ち会いのもと、池田ダム及び香川用水事業の補償基準と公共補償協定書に調印が行われた。紆余曲折を経た補償交渉も円満に妥結終止符を打った。¹⁰⁾

香川感謝金について、対策協議会側は「補償基準が、不満足ながら感謝金の上乗せ条件に妥結した以上、感謝金は一般被害者の協議会に交付されるものである」とし、町側は「感謝金の基本的考え方から被害地域の地元住民に対して与えられるものとして、公共補償 2 分の 1、被害者団体 2 分の 1 が当然」とした。双方の思惑から対立が解けないまま時が移ったが、昭和 47 年 11 月県の仲介などもあって、3 億円の配分を一般被害者分 1.8 億円、池田町 1.1 億円、山城町 1 千万円とすることで了解に達することができた。昭和 48 年 7 月、町長と池田ダム対策協議会長、敷ノ上補償対策協議会長で、配分対象、配分方法、配

分率などに関する覚書を取り交わし、長い対立は解決した。¹¹⁾

池田ダム建設工事が進む中、昭和48年3月に右岸側上野台地に突然地すべりが起きた。地すべりにより池田中学校プールが割れてから問題はさらに緊迫した。町は公団に対して嚴重な抗議を申入れ解決を迫った結果、「池中プールは、元通り同じものをつくる。地すべり対策は本社や建設省の技術陣で抜本的に調査し対策を検討する」として、工事は一時中断することになった。公団が地すべりの調査や対策を行ったため、池田ダム建設工事は工期が9か月も延びたといわれている。¹²⁾

池田ダムには、吉野川北岸用水に関する「北麓疎水碑」と香川用水に関する「四国は一つ碑」が建立されている。¹³⁾



北麓疎水碑



四国は一つ碑

■地域の評価と期待

徳島県内の郷土史などは、池田ダムに対する地域の評価と期待について、地域開発や治水の面、吉野川北岸用水との関連で以下のように記している。

◇「この事業に町を挙げて協力した地元町としては、ダム建設の経緯を振り返り感慨にたえず、このダムが本町の地域開発の先駆の役割を果たして町勢の転機とされるよう完成後の事業成果にも大きな期待が寄せられている。(中略)

『池田ダム』と『池田バイパス、池田大橋バイパス』と『高速道路』の3つが、三位一体となって機能するとき、四国の中心観光都市として体勢をととのえるばかりか、次代のため充実した社会基盤と豊かな生活環境を残すことになる。

まさに、池田町にとって池田ダムは、新時代の到来を約束する重大なできごとだったと言っても過言ではない。」(「川とともに池田ダムのあゆみ」47-48頁)

◇「吉野川の洪水は、地元の集中豪雨や台風による洪水ばかりではなく、土佐地方の豪雨によっても発生する洪水であったから毎年九月の二百十日前後には大洪水に見舞われ、太刀野地区や勢力地区、加茂野宮地区、清水地区の稲作地帯や加茂野宮や清水の島地区の広大な桑園は濁流に吞まれ、甚大な損害を受けていた。町民はそれでも『この地域は吉野川の遊水地帯なので仕方がない、天災だ』と言って諦め、我が運命を嘆くのみであった。

ところが、昭和四十年、新河川法が施行されて吉野川が一級河川となり、国の直轄河川となったために昭和四十二年、国は高知県本山町に計画していた早明浦ダムの本体工事に着手、続いて池田町に香川用水分水用及び北岸用水用の調整池田ダム建設に着手する一方、岩津地点から池田までの築堤による直轄治水事業に着手し、舞中島の用地買収

を始めたのである。

昭和四十八年十一月、吉野川の上流本山町に早明浦ダムが竣工し、続いて昭和四十九年六月池田ダムが完成したために、台風による大洪水はほとんどなくなったのである。」（「新編三野町史」1126 頁）

- ◇「吉野川総合開発計画の一環として計画され、進められた国営吉野川北岸水利事業は、昭和四十六年（一九七一）十月に着工以来、約一九年の歳月をかけて完工した。（中略）三好町においては、昭和五十三年（一九七八）になって馬木谷右岸の西貝川地区（大字昼間新田）まで幹線水路が完成した。同年六月一日には西貝川の昼間足代揚水機場から通水テストを開始し、着工以来七年目にして北岸用水の水が三好町平坦部の既存水田約二二〇ヘクタールに供給されるようになった。さらに昭和五十七年三月には幹線水路の三好町工区分が完成し、翌年には取水工（池田ダム）から阿波用水までの四一・五キロが幹線水路で結ばれ、昭和五十八年六月六日にその通水式が行われた。現在、町内の水利組合の吉野川からの揚水は、すべて北岸用水の幹線水路からの取水となっている。」（「三好町史歴史編」1042 頁）

- ◇「箸蔵地区をふくめた、吉野川北岸の水の足らない地いきに、国や県が中心となって、新しい大ききばな用水路が作られました。吉野川北岸用水とよばれており、池田ダムから水を取り入れ、板野郡までの約 70 キロメートルにもおよぶ用水路です。

今の工事には、ブルドーザーをはじめとする大きな機械が使われ、お金もたくさんかかりました。工事は、1972 年（昭和 47）にはじまり、1989 年（平成 1）に完成しました。

この用水の完成によって、これまで、水が足らなくて、こまっていた多くの農家の人たちも、水不足でなやむこともなくなりました。」（「わたしたちの町池田」115-116 頁）

- ◇「当地区の農業用水改良事業実施に伴う効果としては、まず、①早明浦ダムにより安定した取水源が確保されたことにより高度の水利用が可能となり、生産性及び品質の向上が図れ、また、②冬期水利権及び畑地水利権の確保により周年灌漑が確立され、複合経営への移行の実施及び畑地の高度利用が図れる。③安定水源の確保により用排水の分離等は場整備事業の実施体制の基盤が整備され、労働生産性の向上に大きく寄与される。④期別必要水量の確保は、新生産技術の開発など例えば早期米栽培の導入による経営の安定が図れる。⑤安定した自然取水は水管理費が従前に比して格差があり労働生産性の向上が図れる。⑥地下水の涵養による農村の環境整備は農業用水ばかりでなく、他用途にもバランスよく活用が可能となる。⑦工法上の処置として、トンネル等埋設構造物工法による水路のため、従来の豪雨時に生じていた水路の決壊被害の解消と汚濁汚染水の流入が回避され、清浄な用水が確保でき、ハウス園芸、そ菜栽培に適す。⑧水路延長約 69 キロ余のほとんどが地下水路のため、水路建設に伴う用地の潰れが全く解消されている。⑨従来地下水取水の地域では自然流下水の取水への変更に伴い、維持管理費の節減が図れた。⑩各地域の土地改良区なり水利組合の統合（各町を一元化した町単位の土地改良区）により運営基盤の強化と維持管理費の節減が図れるなど夫々大きな効果が見込める。

（中略）

農業生産構造の変化

吉野川北岸用水地区関係町の生産農業所得の構成比は事業開始前の昭和 45 年には畜

産が 50 パーセント弱、水稻が 20 パーセント弱を占めていたが、現在においては水稻や工芸作物、養蚕に替わって野菜類が約 35 パーセントを構成し、また、割合は小さいものの花き類が順調な伸びを見せている。

また、吉野川北岸用水は、年間を通して水利用ができることから『うまい米づくり、もうかる米づくり』の動きは北岸用水の水を利用した早期米の導入へと道を招くこととなった。

このことにより、水田裏作を利用した、レタス、菜花など冬春野菜の導入を容易にすることとなり、併せて稲作転換の推進による、すいかや夏秋なす、トマト等の生産拡大に拍車がかかり、吉野川北岸用水の水利用により本地域の野菜の産地化が進んでいる。

(中略)

野菜

事業の進展と、京阪神地帯の工業的発展に伴う都市圏の拡大により、吉野川北岸地区は、大都市近郊的そ菜生産地域としての性格を発揮してきた。事業進展に伴って野菜の作付け増加は著しく、徳島県、あるいは全国の野菜作付面積が伸び悩む中、順調な伸びを示している。

果樹

徳島県においても果樹振興計画により本地域に関係する地域を広域濃密生産団地として推進してきた。現在では、かんきつ類の需要低迷や生産調整等により、かき、ぶどう、ももの生産がさかんとなり、板野町、上板町、土成町を中心に、主要な産地となっている。

吉野川北岸農業水利事業では、果樹園の規模拡大を目指して山間部で農地造成が行われ、高収益な果実の生産が可能となった。」「(「吉野川北岸土地改良区 30 年史」645-646 頁、648-651 頁)

◇「吉野川北岸農業水利事業

(中略) そのような中、同意徴集や地元負担金の軽減対策など多くの課題を解決し、平成元年度、613.5 億円の工事費と 18 年にわたる歳月を費やして全線 69.2km にわたる幹線水路が完成した。この幹線水路は、トンネル等を主体とした地下構造物で造られるという当時最新の工法によるもので、吉野川の水質を保った水が安定的に確保されることとなった。その結果、稲作はもとより収益の上がる野菜への転換が進められるなど多様な営農が展開され、農業経営の合理化に大きく貢献した。」「(「吉野川北岸土地改良区設立 50 周年記念誌」22 頁)

また、香川県内の郷土史などは、香川用水との関連で池田ダムに対する評価や期待を以下のように記している。

◇「県民待望の香川用水の暫定通水式が行われたのは、昭和四十九年（一九七四）五月三十日、三豊郡財田町長野の東西分水工の施設地であった。吉野川の水を讃岐平野に導入することは、水不足に悩まされ続けてきた県民にとっては、昔からの夢であった。その願いがこの日ようやく実ったのである。

そして、翌五十年六月からは池田ダムを通じて本格的な通水が開始されはじめた。それから十二年後の昭和六十二年度末までに導入された水量は一八億一五七五万トンに達

し、讃岐平野を潤すと共に、県民の生活と産業に大きく貢献し続けているのである。」（「香川県史第七巻通史編現代」970-971 頁）

- ◇「香川用水引田支線の工事について、石引池の上に『香川用水通水碑』にその概要が記されている。（中略）

吉野川総合開発計画ノ一環トシテ遠ク四国山脈ノ奥深く其処ニ源ヲ発シタ早明浦ダムヨリ池田ダムニ取水シ阿讃トンネルヲ通り讃岐ノ東端引田町吉田石引池ニ至リ其ノ水ハ農業用水及ビ上水道用水トシテ川股浄水場ヘポンプ送水シ引田町ノ水需要ノ安定ヲ図ル（中略）

引田町に香川用水が配水され、千足ダム完成と合わせて、引田町の水不足も解消した。」（「引田町史近・現代」268-269 頁）

- ◇「この香川用水計画は、こうした本県の水需要を抜本的に解決するものとして計画されたものである。本町においても挙県一致で推進された香川用水事業の完成によって受益面積一八九・八ヘクタール（水量三七万九六〇〇トン）の恩恵に浴している。」（「白鳥町史」673 頁）

- ◇「長尾地区における香川用水からの利水は、昭和五一年六月から導入し、農業用水に年間五六万トンの水を使用した。これが、昭和五八年には二二〇万トンの使用となり、約四倍の使用量である。水は昔から文化を運ぶともいわれているが、使用する量は、その地域の文化を計る尺度でもある。長尾町においては、さきに通水した前山ダムの水と、香川用水の水が中央部でクロスして大きな動脈になっている。この水はさらに付加性を高めて、長尾を発展させる水でもある。」（「改訂長尾町史下巻」296 頁）

- ◇「大川町は、古来、水不足に悩まされてきた地域であったため、農業用水の確保に大変な苦労を重ねてきており、このような有史以来の水問題を解消したのが早明浦ダムを中核とする吉野川総合開発事業の一環として取り組まれた香川用水事業である。（中略）町内の幹線水路は総延長六七三六メートルで、昭和五一年度に完成し、五二年六月には田辺池への通水テストが開始され、三六万トンの吉野川の水が大川町の水田一四〇ヘクタール（受益面積）を潤すことになった。」（「さぬき市旧五町史続編」328 頁）

- ◇「香川用水導入による上水道事業

（一）第一次拡張事業

本町は昭和四十年（一九六五）ごろから、人口が増加に転じ、給水人口、使用水量ともに増大する一方となった。こうした時期に、国において四国総合開発計画が立案され、その中核となる有効貯水量二億八九〇〇万立方メートルの早明浦ダムが四十五年（一九七〇）度完成を目標に着工された。本町もこの計画を受けて、昭和四十四年（一九六九）三月三十一日、香川県広域水道事業（香川用水）の東部浄水場系統と用水供給協定を結び、計画給水人口一万九百九〇〇人、計画一日最大給水量八〇〇〇立方メートルの事業変更認可を得て、総額一億二〇〇〇万円の工事に昭和四十五年度より三ヵ年計画で着手した。（中略）本町では四十九年（一九七四）八月から受水を開始した。

（二）第二次拡張事業

昭和五十一年（一九七六）四月、八栗山上地区への給水のため、現在の給水区域九平方キロメートルを一一・五平方キロメートルへ拡大の事業変更許可を得て、総額六二〇〇万円で五十一年度から昭和五十五年度まで五ヵ年計画で着手、完成した。（中略）五十三年

(一九七八) 九月からは、菜切浄水場へ取水している原水の水質悪化のため浄水場を停止して香川用水に全面依存するようになった。

(三) 第三次拡張事業

昭和五十六年(一九八一) から平成二年(一九九〇) 度までの県営水道第一拡張計画に合わせて、昭和五十八年(一九八三) 三月三十一日、計画給水人口二万八〇〇〇人、一人一日最大給水量五〇七リットル、一日最大給水量一万五五〇立方メートルの事業変更認可を得て、総額四億一七二三万六〇〇〇円の工事を五十八年度から平成二年度を目標年次において実施。(中略) その間、五十九年(一九八四)、六十三年(一九八八) とともに、五十八年(一九八三) に続き、異例の冬季渇水により、香川県をはじめとして本町も渇水対策本部を設置したが、実害なく解除した。」「(牟礼町誌」157-158 頁)

◇「こうした事情により、徳島からの導水が計画され、四国総合開発の一環として早明浦ダムが造られた。これから流れる吉野川の水を本県に導こうとする企てが香川用水である。

農林省、県、水資源開発公団が昭和四十三年に着工、五十五年に完成した。早明浦ダムで八億六三〇〇万トンを開発、うち二億四七〇〇万トンを香川に分水するというもの。本県の全ため池の総貯水量が一億四六五〇万トンだからいかに導水が多いかがわかる。

(中略)

用水路は本町の北部を東西に走っていて大野から浅野の北部を通っている。上水はこの用水によって県内ほとんどに普及、衛生上大きい効果を上げた。しかし本町のは半分は用水路の南つまり上部になり、このため四十九年の開通時に県から日量三〇〇〇トンの配水を高松市浅野浄水場から水利転換で取水、加入者に給水していたが六十年からは人口がふえたこともあり、県水道局東部浄水場(高松市岡本町)の用水を香南町経由で本町岩崎で日生団地にポンプアップ、全町に香川用水を供給している。日生団地からは一部、三木町にも通水している。

平成四年度で事業所を含む全町七〇八六口に供給、普及率は一〇〇パーセントに近い。」「(香川町誌」657-658 頁)

◇「香川県は、<香川用水完成は、近代農業への第一歩>をスローガンとして次のような事業の効果を打ち出している。

- ①農業経営の安定化
- ②多収量の良品種の保証
- ③水管理のむだな労力や費用を省く
- ④不合理な水利慣行の改善

将来の農業は、より少ない労力でより多くの生産をあげることで、そのためには潤沢な用水が基盤として考えられる。香川用水計画の完成によって用水が豊富になり、水利条件が均等で、ほ場整備も容易になった。機械化・協業化に適した土地条件となり、より少ない労力でより多くの生産の実現が可能になった。」「(新修満濃町誌」538 頁)

◇「我が仲南町では地形上佐文地区のみこの事業に関係して昭和五一年(一九七六) 三月に同地区関係の工事は竣工した。これを記念して加茂神社の西方国道三七七号線沿いに香川用水記念碑が建てられた。(中略)

香川用水記念碑

(中略) この事業完成によって従来の不合理な水利慣行に終止符を打ち佐文各池に統合され香川用水の近代的水利団体として発足することとなった。これで水不足は全く解消し将来当地域の営農向上に大いに貢献するものと期待している」(「仲南町誌」894-895 頁)

◇「香川用水の通水によって、水利慣行は一変し、新たな水利秩序が生まれたが、かえって水利用は粗雑化していないであろうか。(中略) 今後は日増しに水需要の増大が見込まれるとき、限りある香川用水のみに依存するのではなく、通水以前に各溜池が間接流域から取水していた承水路も復活し、それらの施設を後世に引き継がなければならない時を迎えている。」(「高瀬町史通史編」684 頁)

◇「このようにして導き入れられた約四〇〇万トンの香川用水は、観音寺市から干害という自然災害を解消したばかりでなく、農業生産力を高め農業経営近代化を推進していく重要な根幹となっている。」(「観音寺市誌通史編」588 頁)

◇「上水道の水は、雲岡受水槽と、一の宮浄水場にためられた水が、町内各地で使われている。

また、農業用水は、大坪の姥ヶ懐池に集められた水を、箕浦の箕池まで、各溜池に配水されている。(中略) 香川用水の恵みで、町内の田、約二七〇ヘクタール、畑、約一九〇ヘクタールが、水の心配をしなくてすむようになった。」(「新修豊浜町誌」275 頁)

◇「香川用水のおかげで農業用水をはじめ、工業用水・上水道の水不足の心配はなくなりました。」(「豊中のすがた」114 頁)

◇「香川用水の完成で長年苦しんでいた水不足がだいぶ解消され、香川の人々の喜びは、はかりしれないものがありました。」(「わたしたちのまち山本」115 頁)

◇「香川用水の通水により、香川県全体の水不足が解消されました。きょう土の農業や産業もいっそう発展することでしょう。」(「観音寺のすがた」121 頁)

◇「いねを育てるために池を直したり井戸をたくさんほったりしましたが、十分な水をえることはできませんでした。また、野菜づくりがさかんになると、ますます水が足りなくなってきました。この水不足をなくそうとしたのが、香川用水です。」(「豊浜のすがた」97 頁)

池田ダムについて、徳島県内の郷土史などによると、地元池田町(現三好市)ではダム建設に際してさまざまな問題が起こったものの建設後はその地域開発の効果を期待しており、吉野川流域の岩津上流の三野町(現三好市)ではダムによる洪水調節効果を評価するとともに、これまで遊水地帯に甘んじてきた地域で築堤事業が進むことを期待している。また、吉野川北岸用水事業の受益地域では、稲作経営の安定化が図られるだけでなく、それまでの農業構造が変化して果樹、野菜、花きなどの収益性の高い多様な部門で農業生産が行われるようになったことが示されている。さらに、香川県内の郷土史などでは、香川用水事業により用水不足が解消し、地域の産業が発展し、住民生活が向上していることへの喜びと感謝の気持ちが表現されている。

<注>

1) 水資源開発公団池田総合管理所編「池田ダム工事誌」9 頁

2) 吉野川総合開発史編集委員会編「吉野川総合開発史」234 頁

- 3) 水資源開発公団池田総合管理所編「池田ダム工事誌」9-10 頁
- 4) 国土交通省四国地方整備局吉野川ダム統合管理事務所HP
- 5) 池田町編「川とともに 池田ダムのあゆみ」22 頁
- 6) 同上 22-23 頁
- 7) 同上 24 頁
- 8) 同上 25 頁
- 9) 同上 29 頁
- 10) 同上 34-36 頁
- 11) 同上 45 頁
- 12) 同上 44 頁
- 13) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」38-41 頁

<参考文献>

- 吉野川総合開発史編集委員会編「吉野川総合開発史」(吉野川総合開発史編集委員会、1979 年)
- 建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「吉野川百年史」(建設省四国地方建設局徳島工事事務所、1993 年)
- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」(四国建設弘済会、1988 年)
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」(四国建設弘済会、1978 年)
- 建設省四国地方建設局監修「吉野川ーその治水と利水ー」(国土開発調査会、1987 年)
- 四国地方整備局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所編「吉野川上流ダム群のはたらき」(四国地方整備局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所、2003 年)
- 水資源開発公団池田総合管理所編「池田ダム工事誌」(水資源開発公団池田総合管理所、1979 年)
- 池田町編「川とともに 池田ダムのあゆみ」(池田町、1975 年)
- 池田町社会科副読本編集委員会編「わたしたちの町 池田」(池田町教育委員会、1998 年)
- 三好町史編集委員会編「三好町史 歴史編」(三好町、1997 年)
- 新編三野町史編纂委員会編「新編 三野町史」(三野町、2005 年)
- 吉野川北岸土地改良区 30 年史編纂委員会編「吉野川北岸土地改良区 30 年史」(吉野川北岸土地改良区、2002 年)
- 吉野川北岸土地改良区編「吉野川北岸土地改良区設立 50 周年記念誌」(吉野川北岸土地改良区、2023 年)
- 香川県編「香川県史 第七巻 通史編 現代」(香川県、1989 年)
- 引田町史編さん委員会編「引田町史 近・現代」(引田町、1995 年)
- 白鳥町史編集委員会編「白鳥町史」(白鳥町、1985 年)
- 長尾町史編集委員会編「改訂 長尾町史 下巻」(長尾町、1986 年)
- さぬき市史編さん委員会編「さぬき市旧五町史 続編 一津田町・大川町・志度町・寒川町・長尾町一」(さぬき市、2019 年)
- 牟礼町編「牟礼町誌」(牟礼町、2005 年)
- 香川町誌編集委員会編「香川町誌」(香川町、1993 年)
- 満濃町誌編さん委員会編「新修 満濃町誌」(満濃町、2005 年)
- 仲南町誌編集委員会編「仲南町誌」(仲南町、1982 年)

高瀬町編「高瀬町史 通史編」(高瀬町、2005 年)

観音寺市誌増補改訂版編集委員会編「観音寺市誌 通史編」(観音寺市、1985 年)

新修豊浜町誌編さん委員会編「新修 豊浜町誌」(豊浜町、1995 年)

豊中町小学校社会科副読本編集委員会編「豊中のすがた」(豊中町教育委員会、1992 年)

山本町小学校社会科副読本編集委員会編「わたしたちのまち 山本」(山本町教育委員会、1997 年)

観音寺のすがた編集委員会編「観音寺のすがた」(観音寺市教育委員会、2007 年)

豊浜町社会科副読本編集委員会編「豊浜のすがた」(豊浜町教育委員会、1997 年)

藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」(四国クリエイト協会、2022 年)

河川 4 銅山川疏水と柳瀬ダム(愛媛県)

■銅山川疏水と柳瀬ダム建設の概要

愛媛県の宇摩平野は瀬戸内式気候に属し、雨が少なく、昔から干ばつに悩まされてきた。この地域の人々が山向こうの銅山川から水を引くことを本格的に考えるようになったのは、安政2年(1855)のことであった。この年、宇摩地方が大干ばつに見舞われた際、三島などの庄屋が連名で法皇山脈をくり抜いて銅山川から水を引き入れることを代官所に嘆願した。三島代官は分水の願いを取り上げ、具体的な方策にとりかかるよう命じたが、幕末、明治維新という転機に遭遇し、分水計画は中止となった。

明治以降も銅山川からの分水の計画はあったが、資金や利害調整などが課題となり実現しなかった。法皇山脈に分水トンネルを通すためには莫大な資金が必要であり、下流の徳島県側からは吉野川の流量が減り周辺地域に大きな影響があるとの理由で反対の声が上がった。地元民の要望から出発した銅山川疏水事業は県営事業に移管され、紆余曲折の結果、内務省が仲介することにより、ようやく昭和11年1月に愛媛県と徳島県の間でかんがい用水のみを分水する第一次分水協定が成立し、疏水工事が開始された。昭和20年2月には軍事非常体制下で国策上の理由から発電も目的に加えられ、分水量を増した第二次分水協定が成立したが、工事は戦争により中止を余儀なくされた。

戦後、愛媛県は工事の再開を図ったが、徳島県から第二次分水協定は戦時体制下の国策に沿ったものとの異論が出され、折衝の結果、昭和22年3月に第一次分水協定で決定した下流放水量を保持する条件で第三次分水協定が成立し、さらに建設省が打ち出した洪水調節の目的も加えられて、柳瀬ダムが四国で初めての多目的ダムとして建設されることになった。昭和24年4月に愛媛県の委託を受けて建設省が柳瀬ダムの建設に着手し、昭和26年3月の第四次分水協定の成立を経て、昭和28年8月に湛水を開始、昭和29年3月に柳瀬ダムが完成した。発電は昭和28年10月に開始され、農業用水は昭和29年8月から通水された。¹⁾

柳瀬ダムは、昭和29年の完成時点では、洪水調節、発電及びかんがい用水の供給を目的とした多目的ダムであったが、その後吉野川総合開発計画の立案に伴い、柳瀬ダムも吉野川総合開発計画の一環として組み込まれたことにより、新たに水道用水、工業用水の供給が目的に加えられることになった。²⁾さらに、新宮ダム、富郷ダムの建設により銅山川からの水の安定的な供給が図られ、柳瀬ダムは他の2つのダムとともに日本一の紙のまち四国中央市の発展を支えている。

柳瀬ダムは昭和20年代当時の最先端の技術が結集されて完成した。特筆すべきこととして、他に先駆けてダムコンクリートにAE剤(混和剤)を用いて作業性の改善や耐久性の向上を図ったことと、取水塔に多段階式5門の取水口を設け冷水層を避けて取水できるようにしたことがあげられる。³⁾また、銅山川疏水と柳瀬ダムの完成までには多くの人々の努力の積み重ねがあったこと、ダムの建設に伴い旧金砂村で145戸、旧富郷村で11戸の合計862人が立退いたこと⁴⁾、ダム建設工事で19歳から45歳の8人が殉職されたこと⁵⁾も忘れてはならない。



柳瀬ダム

銅山川疏水と柳瀬ダム建設の略年表

年月	事項
大正 3 年 10 月	紀伊為一郎らが灌漑用水路開設願を愛媛県に申請
大正 13 年 10 月	宇摩疏水組合設立
大正 14 年 2 月	宇摩疏水組合の事業を県営に移譲決定
大正 14 年 9 月	銅山川疏水事業期成同盟会結成
昭和 11 年 1 月	徳島、愛媛両県の間で第一次銅山川分水協定成立（分水目的は灌漑用水に限定）
昭和 12 年 12 月	銅山川分水の隧道工事に着工
昭和 20 年 2 月	第二次銅山川分水協定成立（分水目的に発電を追加）
昭和 22 年 3 月	第三次銅山川分水協定成立（河水統制事業として治水を追加）
昭和 24 年 4 月	愛媛県の委託を受け、建設省が柳瀬ダム建設工事を施工
昭和 26 年 3 月	第四次銅山川分水協定成立（柳瀬ダム完成前でも農水の一部を分水可能とする）
昭和 28 年 8 月	柳瀬ダム湛水開始
昭和 28 年 10 月	銅山川第一発電所運転開始
昭和 29 年 3 月	柳瀬ダム完成
昭和 29 年 8 月	農業用水の通水開始

資料：合田正良編「銅山川疏水史」（1966 年）、愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 近代下」（1988 年）、国土交通省四国地方整備局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所編「柳瀬ダム 50 周年記念誌」（2004 年）



柳瀬ダム



柳瀬ダムの慰霊碑

■地域の人々の関わり

法皇山脈の山腹をくり抜いて銅山川の水を宇摩平野へ流れ込ませたいとの願望は江戸時代からあった。これが柳瀬ダムの建設につながるので、銅山川疏水と柳瀬ダムへの地域の人々の関わりを見ていくことにする。⁶⁾

安政2年(1855)の凶作に際して、三島・中曽根・松柏の庄屋が銅山川の分水を今治藩三島代官所へ出願、時の代官松下節也はこれを藩庁へ進言したが、幕藩体制が崩壊する中で立ち消えとなった。

明治時代にも銅山川分水の計画が立てられたが、いずれも実現しなかった。大正3年10月、紀伊為一郎らは発電計画をも含めた用水路開設願を愛媛県へ提出した。愛媛県は大正5年に紀伊らの河水引用願を内務省に稟請した。また、大正6年4月には県知事から内務省土木局長に「銅山川河水利用許可に関する件」が提出された。

愛媛県の事業計画に対し、徳島県では激しく反対した。大正7年2月、分水のために吉野川の水量が減り、流木・舟運・灌漑に支障をきたすので反対であるとの回答が寄せられた。徳島県の同意がなくては内務省の認可は不可能であり、紀伊らの疏水計画は進展しなくなった。

大正10年から12年にかけて、地元町村では事業進展を策して協議が行われ、大正13年1月に宇摩郡町村長が連署して、紀伊の河水引用願の承認を貴族院議員(元愛媛県知事)に請願し、同年9月には有志450余名が内務大臣に働きかけた。大正13年は大干ばつに見舞われ、宇摩郡内では水争いが再発し、疏水事業の早期促進を求める世論が高まっていた。このため、同年10月には関係12町村長が連名で、宇摩郡長を組合長とする宇摩疏水組合を設立した。組合の結成は、これまで疏水事業に取り組んできた紀伊らとの間に軋轢を生じさせた。

大正14年1月高知県営東豊永水力発電所落成式で、佐竹愛媛県知事は、藤岡高知県知事から水力発電は30万円以上の歳入になる話を聞き、同席した小幡徳島県知事に、銅山川疏水事業を仮に県営で実施するとすれば、分水問題についてどう対応するかを尋ねた。小幡知事は、県で経営されるとなれば暗に分水に反対しないという返答をした。これによって佐竹知事の疏水事業県営化方針が決定的になったといわれている。知事は銅山川疏水事業を県営に移管し、官民一体で分水実現に当たることにした。大正14年2月、愛媛県は内務大臣に分水認可稟請書を提出した。

大正 14 年 9 月には、銅山川疏水事業期成同盟会が発足した。大正 15 年 7 月には、下流の燧洋電気との交渉を進め、県営銅山川引水計画一部変更願を内務省に提出した。内務省は現地調査を行った結果、ダム建設により金砂村（現四国中央市）の水没地問題が危惧された。これを受けて、県と村の交渉が行われ、大正 15 年 11 月の村会で、銅山川疏水事業を承認する答申を決議した。

昭和 4 年も大干ばつであった。同年 9 月には疏水事業計画から発電事業を分離して、灌漑用水のみを県営とする案に縮小して内務省に変更出願した。しかし、昭和 5 年 8 月、徳島県知事は愛媛県知事に銅山川分水不承諾を通告してきた。こうした中で内務省が積極的に調停に乗り出し、徳島県を説得した。同年 11 月、笹井愛媛県知事と土居徳島県知事の間で「銅山川分水に関する覚書」が交わされた。これは笹井・土居覚書と呼ばれた。

笹井・土居覚書は愛媛県側の疏水事業の動きを盛り上げたが、昭和 6 年 12 月の徳島県会では覚書への反対意見が出された。土居徳島県知事は内務省と徳島県会の板挟みになって、同月に覚書の内容を変更してほしいと愛媛県に申し入れた。笹井知事はこれを拒否して工事着手の準備を急いだが、この年満州事変が勃発、民政党の若槻内閣から政友会の犬養内閣に交替すると、疏水計画は後退した。

昭和 7 年の 5・15 事件で犬養内閣が総辞職、超党派で斎藤實内閣が成立すると、愛媛県知事も久米から一戸に代わった。昭和 8 年 1 月、一戸知事は落合徳島県知事と分水交渉のため松山を発って徳島へ向かった。汽車が宇摩郡に入ると線路沿いではムシロ旗を立てた宇摩郡民が声援を送った。しかし、吉野川水位低下による影響が懸念され、会談は不調に終わった。

昭和 9 年も大干ばつに見舞われ、疏水組合員が多数上京して政府に陳情したが、徳島県会では分水反対を決議した。分水実現を図る内務省は、昭和 11 年 1 月分水裁定案を作成した。これには、徳島県の銅山川分水問題調査会の意見が盛り込まれ、灌漑用水の用途は既存田の補給だけに限定され、開墾田への引水、発電用水は認められていなかった。笹井・土居覚書に比較すると愛媛県の計画を大幅に縮小したものであった。しかし、愛媛県はこれを受け入れ、昭和 11 年 1 月、内務省で大場愛媛県知事と戸塚徳島県知事の間で協定書に調印し、内務省から事業が認可された。

昭和 12 年 12 月、三島小学校で起工式が行われた。しかし、太平洋戦争勃発後、工事の中止を余儀なくされた。昭和 18 年 12 月軍需省から軍需生産拡充のための電源開発地区として銅山川が指定され、昭和 20 年 2 月に雪澤愛媛県知事と野田徳島県知事の間で第二次分水協定が調印された。軍の要請を受けて工事の早期竣工が期待されたが、戦時下で実現することはできなかった。

戦後、疏水工事の再開要望が宇摩疏水組合長村上恒一らから起こり、三島町議井原岸高らが経済安定本部に陳情、GHQ との折衝の結果、工事再開の許可が出た。昭和 21 年、疏水組合による灌漑用の幹線水路工事が着工され、昭和 22 年 3 月に第三次分水協定を締結し、柳瀬ダムは建設省の補助事業となり、堰堤の高さも大幅に拡大され、昭和 24 年 4 月に愛媛県が建設省に委託して工事が開始された。水没地の補償交渉は難航したが、関係者の理解と協力によって解決が図られた。

四国中央市の三島公園に銅山川疏水功労者頌徳碑と紀伊為一郎翁頌徳碑が、また戸川疏水公園に銅山川疏水功労者頌徳碑などが建立されている。⁷⁾



銅山川疏水功労者頌徳碑（三島公園）



紀伊為一郎翁頌徳碑
（三島公園）



銅山川疏水功労者頌徳碑
（戸川疏水公園）

■地域の評価と期待

銅山川疏水と柳瀬ダムについて、愛媛県内の郷土史は以下のように記している。

- ◇「吉野川下流（徳島県）の水害を抑える洪水調節及び宇摩平野の三島町（現伊予三島市）外八か町村の農耕地約一、二〇〇町歩を潤し、七、〇〇〇石の米増収を図るかんがい用水、上水道用水三万トン／日、三島・川之江製紙業発展の原動力ともなる工業用水二〇万トン／日を供給する多目的ダムである。また銅山川第一・第二の両発電所による年間五、九〇〇万 KWH の発電は、本県での発電能力三一％増、四国全体では五％増と水力に頼る電源開発を主要施策としたこの時期、工業の発展に大きく貢献した。」（「愛媛県史県政」418 頁）
- ◇「柳瀬ダムは昭和二四年四月、愛媛県から委託を受けた建設省が工事に当たり、工費一四億円で二八年度に完成した。ダムは堤高五五・五メートル、有効貯水量二、九六〇万立方メートルでこれに関連して、発電所の建設は二五年四月に着工され、銅山川第一発電所は最大出力一〇、七〇〇キロワットで、二八年一〇月に、また、同第二発電所は最大出力二、六〇〇キロワットで、二九年三月にそれぞれ完成し、完成後の運営は県電気局の所管となった。二八年一〇月七日大野唯糊局長が、第一発電所のスイッチを入れて、いよいよ初の県営発電が開始され、以降本県産業経済の基盤としてのエネルギー源確保に貢献することとなった。」（「愛媛県史県政」505-506 頁）
- ◇「銅山川工業用水道事業は、伊予三島・川之江両市の基幹産業である紙・パルプ製造等の発展を目的として始めた事業であり、今では当地域に欠かせない重要な事業として定着している。」（「愛媛県史地誌Ⅱ（東予東部）」760 頁）
- ◇「本事業の遂行により宇摩平野への分水によって必然的に得られる高落差を利用して発電を行い、地方産業の振興を図るとともに、宇摩平野への灌漑用水補給により増産に寄与するところ甚だ大である。」（「土木十年史」93 頁）
- ◇「この水をめぐる宇摩地方に共通した問題が一応の解決をみることができたのは昭和二十八年の柳瀬ダムの完成による銅山川の総合開発によってであった。

以来、川之江市の水資源は、灌漑用水・工業用水・生活水のすべてにわたり銅山川に大きく依存することになり、昭和五十年の新宮ダムの完成と、それに伴う愛媛分水の強化により、いっそうその度合いを高めている。（中略）

柳瀬・新宮両ダムの出現は、農業用水・生活用水及び発電の各方面で、多目的としてはかり知れない恩恵を川之江市にもたらした。銅山川下流域への治水効果共々、多目的ダムとしての効果と役割を充分果たしているといえよう。」（「川之江市誌」544-545 頁）

◇「ここに百年間宇摩地方民待望の銅山川ダムはめでたく目的を達成し、宇摩農民を干害の悩みから抜け出させ、さらに三島・川之江地区をして産業都市たらしめる素因をつくりあげたのである。」（「伊予三島市史中巻」918 頁）

◇「銅山川疏水完成後の製紙業

古くから企業化していた製紙業は、銅山川ダム完成によって、これら製紙工業の原動力ともいふべき水と電力が確保され、工場の新設増設相次いで行われた。生産量は急カーブを描いて上昇線をたどり、製紙原料のパルプの完全自給が整えられ、紙質の改良と相まって生産コストの引き下げが行われ、更に市内では四国で最初の洋紙工場が設立され、爾来板紙などの工場が新設発展してきた。製品は多種多様にわたり、これらは南は九州から北は北海道にまたがる全国各地に及び、遠く海外へも輸出される程発展した。

（中略）

銅山川疏水完成後の農業

昭和二十八年の銅山川ダム完成後、現在までに約一〇〇町歩に及ぶ開田をみ、今後も六、七〇町歩の開田が見込まれる。また約四年に一回の割でめぐってくる干ばつも通水後は水田においては、その影響を受けておらず、通水後現在に至るまで毎年普通作以上の豊作をみている。それによって農業経営に安定度を加えていることはいうまでもない。

（中略）

観光地としての金砂湖

昭和二十八年、百年の大計としての銅山川ダムが完成した。これにより観光地金砂湖が世に大きくクローズアップされたことは、もとより湖水に連なる富郷溪谷と共に愛媛県指定の名勝となった。（中略）

銅山川疏水事業についての総説

（中略）待望の銅山川疏水が成り、紺碧に澄んだ金砂湖は、翠巒滴る神秘の山影を湖面に映じ、永劫に美しい水をたたえて、伊予三島・川之江両市並びに宇摩地区の人々に、灌漑あるいは、工業発展の栄養源を送り、電力を供給して産業の振興に大きな力を与えている。（中略）発電事業は、昭和二十八年十月、稼働開始、灌漑補給水は、同二十九年八月から通水開始の運びとなり、産業の振興に、食糧の増産に、更にまた銅山川下流徳島県下、洪水災害の防止に、めざましい効果を上げるに至ったのである。」（「伊予三島市史中巻」928-931 頁）※翠巒（すいらん）はみどりの山という意味。

◇「日本一の紙のまち四国中央市になれたのは、多くの先人たちのおかげに他なりません。

その中でも、戦後から現在にいたるまでの工業都市化や、宇摩の農業や生活用水の確保を可能にした銅山川疎水事業の成功を忘れることはできないでしょう。」（「ふるさと宇摩の人々―四国中央市の偉人たち―」193 頁）

◇「四国中央市は、むかしから紙づくりが盛んで、せい紙と紙加工業による紙産業をじくに発てんしてきた工業都市です。日本でも有数の紙産地として発てんしたのは、銅山川疎水の水のおかげと、むかしからたくさんの人々が町の発てんに苦労を重ねてきたためです。今では、新聞用紙や印刷用紙、書道半紙や金ぷうなどを日本各地へ送り出してい

ます。」(「四国中央市のくらし第二版」136 頁)

- ◇「事業完了後における当地域は、豊富で安価な発電余水の最高度の利用と高度経済成長の波にのって、製紙工場の拡張・近代化が進展し、大小の工場が林立して全国有数の製紙地帯に発展した。」(「愛媛の土地改良史」571-572 頁)

愛媛県史や各地の郷土史から、銅山川疏水と柳瀬ダムの建設が宇摩地域の農業用水・上水道用水・工業用水の供給及び発電を通じて、農業や製紙業など地域の産業振興を支援するとともに、住民生活を向上させて地域の発展に貢献してきたことが分かる。

<注>

- 1) 国土交通省四国地方整備局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所編「柳瀬ダム 50 周年記念誌」10-17 頁、愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 近代下」571-587 頁
- 2) 四国地方建設局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所編「柳瀬ダム完成 40 周年記念誌 金砂」28 頁
- 3) 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」651-654 頁
- 4) 国土交通省四国地方整備局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所編「柳瀬ダム 50 周年記念誌」18 頁
- 5) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」130-131 頁
- 6) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 近代下」572-586 頁、伊予三島市史編纂委員会編「伊予三島市史 中巻」899-918 頁、合田正良編「銅山川疏水史」80-281 頁
- 7) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」132-141 頁

<参考文献>

- 合田正良編「銅山川疏水史」(愛媛地方史研究会、1966 年)
- 四国地方建設局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所編「柳瀬ダム完成 40 周年記念誌 金砂」(四国地方建設局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所、1994 年)
- 国土交通省四国地方整備局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所編「柳瀬ダム 50 周年記念誌」(国土交通省四国地方整備局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所、2004 年)
- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)
- 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 近代下」(愛媛県、1988 年)
- 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」(愛媛県、1988 年)
- 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ(東予東部)」(愛媛県、1988 年)
- 愛媛県土木部編「土木十年史」(愛媛県、1962 年)
- 川之江市誌編さん会編「川之江市誌」(川之江市、1984 年)
- 伊予三島市史編纂委員会編「伊予三島市史 中巻」(伊予三島市、1986 年)
- 四国中央市教育委員会編「ふるさと宇摩の人々ー四国中央市の偉人たちー」(四国中央市教育委員会、2011 年)
- 四国中央市教育委員会編「四国中央市のくらし 第二版」(四国中央市教育委員会、2006 年)
- 愛媛県土地改良事業団体連合会編「愛媛の土地改良史」(愛媛県、1986 年)
- 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」(四国クリエイト協会、2022 年)

河川 5 新宮ダム(愛媛県)

■新宮ダム建設の概要

新宮ダムは、吉野川総合開発計画の一環として愛媛県新宮村（現四国中央市）の銅山川に水資源開発公団によって建設された多目的ダムである。洪水調節を行うとともに、早明浦ダム、富郷ダム、柳瀬ダムと相まって、かんがい用水及び工業用水の供給、発電を行うことを目的としている。洪水調節はダム地点の計画高水流量 $1,600 \text{ m}^3/\text{s}$ のうち $400 \text{ m}^3/\text{s}$ の調節を行い、かんがい用水は四国中央市の水田・果樹園などに対してかんがい期に $0.142 \text{ m}^3/\text{s}$ 、非かんがい期に $0.0025 \text{ m}^3/\text{s}$ を供給し、工業用水は新宮ダムより $3.28 \text{ m}^3/\text{s}$ を四国中央市に供給し、発電は新宮ダムからの分水を利用して愛媛県が銅山川第3発電所で最大出力 $11,700\text{kW}$ の発電を行うというものである。

もともと愛媛県では新宮ダムの原形について利水単独ダム計画を構想していたが、昭和36年9月に柳瀬ダムの洪水調節量を上回る出水があったため、銅山川の治水計画の再検討が行われ、昭和45年7月に治水、農業用水、工業用水、発電の多目的ダムとして新宮ダムが計画された。この計画では、銅山川の水だけでなく、支川馬立川からも取水して新宮ダム貯水池に導水することになっていたため、ダム直下流の銅山川及び馬立川下流の流水枯渇などを懸念してダム反対の運動が起こったが、馬立川取水堰地点で $0.285 \text{ m}^3/\text{s}$ （馬立川の流量が $0.285 \text{ m}^3/\text{s}$ 以下の時には自流量）の維持用水を河川環境保全のために放流することなど、下流環境対策を講ずることで事態の收拾が図られた。¹⁾

新宮村では、新宮ダムに関する広範な意見を集約して、昭和46年7月に「新宮ダム建設に関する要求書」を起業者に提出した。その内容は42項目にわたるが、大別すると水没補償、下流域の環境保全対策、村の振興対策の推進の3つであった。このうち村の振興対策の中には、県道川之江大豊線の堀切トンネルの建設が組み込まれていた。堀切トンネルは、新宮ダムとは別に、村の重要案件として以前から県に陳情してきたものであったが、建設の見込みは厳しかった。しかし、ダム建設による村の損失は堀切トンネルの建設で償われるべきとの主張に理解が得られ、その他村の大方の要求が実現される見通しとなったことなどから、昭和47年11月に公共補償交渉が妥結し、新宮ダム建設工事が開始された。²⁾

新宮ダム建設工事は昭和50年10月に竣工、その後地すべり対策工事が行われ、昭和52年3月に新宮ダム建設事業が完了した。新宮ダムの建設に伴い、水没戸数は新宮村で65戸、伊予三島市（現四国中央市）で22戸にのぼり、そのほか新宮村では古野（この）小学校、中山神社などが水没した。移設された中山神社の前に古野小学校跡地の碑が、またダム堰堤横にも碑が建立されている。³⁾



新宮ダム

新宮ダム建設の略年表

年月	事項
昭和 45 年 2 月	吉野川水系における水資源開発基本計画の一部変更（新宮ダムを追加）
昭和 45 年 5 月	水資源開発公団が新宮ダム建設事業説明会開催
昭和 45 年 10 月	新宮ダム新築に関する事業実施計画認可
昭和 46 年 7 月	新宮村が新宮ダム建設に関する要求書を取りまとめる
昭和 47 年 11 月	一般補償基準及び公共補償基準の調印
昭和 47 年 11 月	新宮ダム本体建設工事発注
昭和 50 年 5 月	新宮ダム本体建設工事竣工
昭和 50 年 6 月	一次湛水開始
昭和 50 年 10 月	新宮ダム竣工式
昭和 52 年 3 月	新宮ダム建設事業完了

資料：吉野川総合開発史編集委員会編「吉野川総合開発史」（1979 年）、新宮村誌編纂委員会編「新宮村誌 歴史行政編」（1998 年）



新宮ダム



古野小学校跡地の碑



新宮ダムの碑

■地域の人々の関わり

新宮村では、ダム建設が話題にのぼり始めた昭和 36 年 7 月に村議会が水利対策特別委員会を設置し、昭和 45 年 2 月に吉野川水系水資源開発計画に新宮ダムが追加されると、新宮ダム対策特別委員会に改められて協議を重ねた。一方、水没地区では新宮ダム水没地区対策協議会が結成されたほか、ダム建設地では大影地区対策協議会が、馬立川取水堰が建設される馬立地区でも馬立地区対策協議会が結成された。

昭和 45 年 5 月、水資源開発公団は、各対策協議会に対してダム建設事業の説明会を開催し、同年 6 月には土地立入調査の申入れを行った。土地立入調査から 2 年 4 ヶ月を経て、昭和 47 年 11 月に補償交渉が妥結した。水没補償の交渉が比較的短期間で妥結に至ったのは、水没地区の関係者にダム建設について基本的に反対を主張する意見がなかったためであった。65 戸の水没戸数のうち、村内に残った世帯は 3 戸だけであり、水没地区では村から転出しようという気運が高まっていたことを示している。⁴⁾

水没地区とは異なり、ダム下流域及び支川馬立川下流域では流水枯渇などを懸念してダム計画に反対する運動が起こった。新宮ダム反対同盟が結成され、昭和 46 年 9 月には環境庁長官に対してこのダムの環境無視の不当性を訴える陳情を行い、ダムサイト付近には建設阻止の団結小屋がつくられるなどした。⁵⁾

新宮村は、水没地区などの対策協議会の意見や下流域の反対意見など広範な意見をもとに、昭和 46 年 7 月に新宮ダム建設に関する要求書を取りまとめ、ダム建設を容認する場合の条件を提示した。その内容は、大別すると水没補償、下流域の環境保全対策、村の振興対策の推進であった。このうち水没補償については前述のとおり比較的短期間に交渉が妥結し、下流域の環境保全対策については馬立取水堰地点で $0.285 \text{ m}^3/\text{s}$ （馬立川の流量が $0.285 \text{ m}^3/\text{s}$ 以下の時は自流量）の維持用水を放流するなど対策が立てられ、村の振興対策についても村が県に対して長年要望してきた堀切トンネルの建設などの地域振興策が講じられることになり、昭和 47 年 11 月に公共補償交渉が妥結し、新宮ダム建設工事が着手されることになった。

■地域の評価と期待

新宮ダムに対する評価として、郷土史は以下のように記している。

◇「昭和四二年、吉野川水資源開発基本計画が定められ、高知県の早明浦ダムの関連事業として多目的の新宮ダム（五〇年完成）も銅山川に建設され、柳瀬ダムの水とともに川

之江市・伊予三島市・宇摩郡土居町・同新宮村の産業発展と生活安定に寄与している。」
（「愛媛県史近代下」587-588 頁）

- ◇「昭和五〇年一〇月には伊予三島地区五社、川之江地区八社に対し、日量約一二万一〇〇〇立方mを給水開始し、銅山川工業用水事業の一部営業開始の記念すべき年となった。
（中略）銅山川工業用水道企業団では四二年度から水源費補助を受けて本事業に参画、銅山川新宮地点で毎秒三・二八立方m、柳瀬地点で毎秒一・六七立方mの分水を確保するに至っている。翌五二年三月には銅山川工業用水道事業を完了した。これは新宮ダムの建設により毎秒三・二八立方mの水利権を確保するとともに、これと並行して伊予三島・川之江地域に工業用水道を新設し、地域産業ひいては地域の発展に寄与せんとするものである。（中略）

以上のような歩みを持つ銅山川工業用水道事業は、伊予三島・川之江両市の基幹産業である紙・パルプ製造等の発展を目的として始めた事業であり、今では当地域に欠かせない重要な事業として定着している。」（「愛媛県史地誌Ⅱ（東予東部）」759-760 頁）

- ◇「この水をめぐる宇摩地方に共通した問題が一応の解決をみることができたのは昭和二十八年の柳瀬ダムの完成による銅山川の総合開発によってであった。

以来、川之江市の水資源は、灌漑用水・工業用水・生活水のすべてにわたり銅山川に大きく依存することになり、昭和五十年の新宮ダムの完成と、それに伴う愛媛分水の強化により、いっそうその度合いを高めている。（中略）

柳瀬・新宮両ダムの出現は、農業用水・生活用水及び発電の各方面で、多目的としてはかり知れない恩恵を川之江市にもたらした。銅山川下流域への治水効果共々、多目的ダムとしての効果と役割を充分果たしているといえよう。」（「川之江市誌」544-545 頁）

- ◇「この新宮ダムの建設により柳瀬ダムからの分水強化も可能となり、今日では銅山川総流量約三億立方メートルのうち二億立方メートルが利用されることになり、愛媛分水は大きく強化された。」（「川之江市誌」728-729 頁）

郷土史には、新宮ダムが吉野川総合開発計画の一環として建設されたことにより、既につくられていた柳瀬ダムとともに、銅山川から川之江市・伊予三島市（いずれも現四国中央市）への農業用水・工業用水の供給や発電により、地域の産業、特に製紙・紙加工業の発展に貢献していることが示されている。

<注>

- 1) 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」530 頁、吉野川総合開発史編集委員会編「吉野川総合開発史」284 頁
- 2) 新宮村誌編纂委員会編「新宮村誌 歴史行政編」668-669 頁
- 3) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」126-129 頁
- 4) 新宮村誌編纂委員会編「新宮村誌 歴史行政編」665-667 頁
- 5) 同上 666-667 頁

<参考文献>

建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「吉野川百年史」（建設省四国地方建設局徳島工事事務所、1993

年)

四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)

建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」(四国建設弘済会、1988 年)

建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」(四国建設弘済会、1978 年)

吉野川総合開発史編集委員会編「吉野川総合開発史」(吉野川総合開発史編集委員会、1979 年)

建設省四国地方建設局監修「吉野川ーその治水と利水ー」(国土開発調査会、1987 年)

四国地方整備局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所編「吉野川上流ダム群のはたらき」(四国地方整備局吉野川ダム統合管理事務所・柳瀬ダム管理支所、2003 年)

愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ (東予東部)」(愛媛県、1988 年)

新宮村誌編纂委員会編「新宮村誌 歴史行政編」(新宮村、1998 年)

川之江市誌編さん会編「川之江市誌」(川之江市、1984 年)

愛媛県土地改良事業団体連合会編「愛媛の土地改良史」(愛媛県、1986 年)

藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」(四国クリエイト協会、2022 年)

河川 6 富郷ダム(愛媛県)

■富郷ダム建設の概要

富郷ダムは、吉野川水系銅山川の愛媛県四国中央市富郷町に吉野川総合開発計画の一環として建設された洪水調節、水道用水及び工業用水の供給、発電を目的とした多目的ダムである。

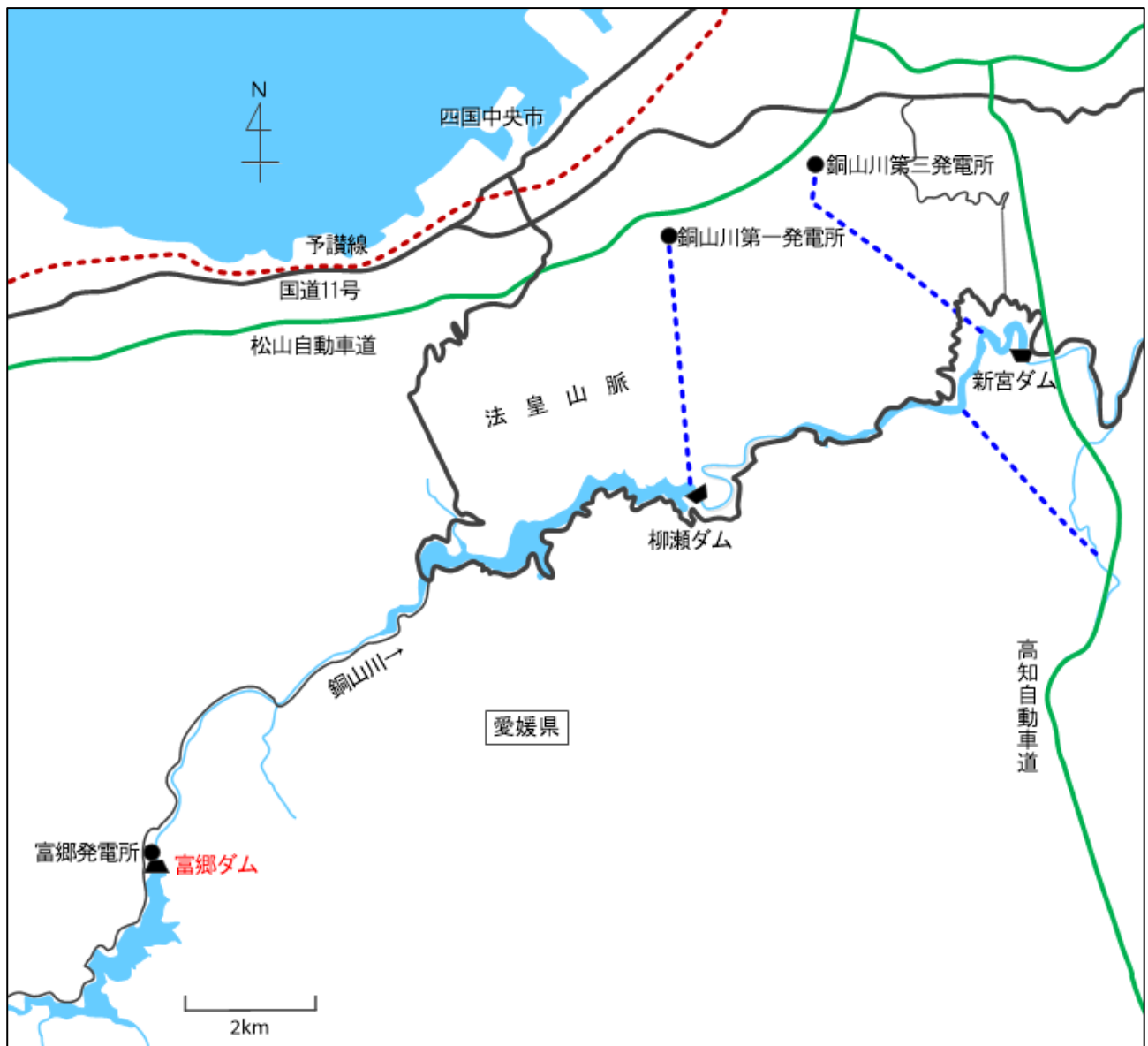
富郷ダムは、吉野川下流地域の洪水被害を低減するため、ダム地点で計画流入量 $2,300 \text{ m}^3/\text{s}$ のうち $1,000 \text{ m}^3/\text{s}$ の洪水調節を行う。また、瀬戸内海気候に属する四国中央市では、水道用水及び工業用水の確保を従来より法皇山脈で隔てられた銅山川の柳瀬ダムと新宮ダムに依存してきたが、産業・経済の発展に伴い都市用水の不足が深刻となり、その水源確保の役割を富郷ダムが担い、柳瀬ダム地点で水道用水として最大 $0.52 \text{ m}^3/\text{s}$ を、工業用水として最大 $1.48 \text{ m}^3/\text{s}$ を供給する。さらに、ダムの建設に併せて愛媛県が新設した富郷発電所で最大出力 $2,900\text{kW}$ の発電を、愛媛県が増設した銅山川第一発電所 2 号機で最大出力 $3,600\text{kW}$ の発電を行う。

富郷ダムは、昭和 44 年度から河川総合開発事業調査による予備調査として、水理、水文、地質などダム建設の可能性についての調査が進められ、建設省により昭和 49 年度に実施計画調査が開始されたが、その頃地元関係者によるダム反対組織が相次いで結成され、現地立入調査は昭和 53 年 3 月に中断された。その後、地元への説明交渉や愛媛県及び伊予三島市（現四国中央市）の協力などにより、現地立ち入り調査が再開され、技術調査や用地調査も進められた。昭和 58 年 5 月には吉野川水系水資源開発基本計画の一部変更により、富郷ダムは吉野川総合開発計画の一環として建設することが認められ、同年 9 月には特定多目的ダム法に基づく富郷ダム建設に関する基本計画が告示され、ダム建設は前進することになった。¹⁾

昭和 60 年 2 月には水没関係者で組織する富郷ダム同志会と建設省の間で富郷ダム建設に伴う損失補償基準の調印に至り、その後、一般補償、公共補償、漁業補償などの交渉が行われた。平成 4 年 4 月に吉野川水系水資源開発基本計画の全部変更により、同年 7 月に建設省から水資源開発公団へ事業が承継された。²⁾

建設工事は、平成 4 年 9 月に富郷ダム本体建設 1 期工事に着手、平成 7 年 4 月にダム本体コンクリート打設を開始した。平成 9 年 3 月に建設 2 期工事に着手し、同年 12 月に本体コンクリート打設を完了した。平成 11 年 3 月に試験湛水を開始し、平成 12 年 6 月に試験湛水を終了し、同年 10 月に竣功式が行われた。³⁾

富郷ダムの完成により、治水・利水両面で恩恵を受ける人々がいる一方で、ダム建設に伴い 6 つの集落の家屋、小学校、神社、土地などが水没し、移転を余儀なくされた人たちがいたことも忘れることができない。



富郷ダム



富郷ダム

富郷ダム建設の略年表

年月	事項
昭和 44 年 4 月	富郷ダムの予備調査開始
昭和 49 年 4 月	富郷ダムの実施計画調査開始
昭和 53 年 3 月	現地立入調査中断
昭和 54 年 4 月	富郷ダム対策協議会発足
昭和 54 年 11 月	銅山川工業用水企業団がダム建設事業への参加決定
昭和 55 年 1 月	現地立入調査再開
昭和 55 年 3 月	銅山川上水道企業団がダム建設事業への参加決定
昭和 57 年 4 月	富郷ダム建設事業に着手
昭和 58 年 5 月	吉野川水系水資源開発基本計画の一部変更（富郷ダム建設事業の追加）
昭和 58 年 9 月	富郷ダムの建設に関する基本計画の告示
昭和 59 年 3 月	富郷ダムが水源地域対策特別措置法に基づくダムに指定
昭和 60 年 2 月	富郷ダム建設に伴う損失補償基準調印
平成 4 年 4 月	吉野川水系水資源開発基本計画の全部変更（事業主体等の変更）
平成 4 年 7 月	建設省より水資源開発公団へ富郷ダム事業承継
平成 4 年 9 月	富郷ダム建設 1 期工事に着手
平成 9 年 3 月	富郷ダム建設 2 期工事に着手
平成 9 年 12 月	本体コンクリート打設完了
平成 11 年 3 月	試験湛水開始
平成 12 年 6 月	試験湛水終了
平成 12 年 10 月	富郷ダム竣功式

資料：水資源開発公団池田総合管理所富郷ダム管理所編「富郷ダム工事誌」（2003 年）、建設省四国地方建設局富郷ダム工事事務所編「富郷ダム 18 年のあゆみ」（1992 年）

■地域の人々の関わり

昭和 49 年度から富郷ダムの実施計画調査が開始され、伊予三島市に富郷ダム調査事務所が開設されたが、昭和 49 年 3 月には富郷ダム反対期成同盟会が、また同年 6 月には富郷ダム建設反対同志会が結成された。昭和 50 年 8 月には富郷ダム建設反対同志会と建設省の間でダム規模決定のためのダムサイト調査立入協定が締結され、ダムサイト周辺の地形測量、地質調査が行われたが、昭和 52 年に同志会に対してダム規模中間発表が行われた後、同志会はダムサイトの立入協定の破棄を申し入れ、昭和 53 年 3 月に現地立入調査は中断された。さらに同志会は同年 7 月にダム建設絶対反対の意志決定文書を建設省に提出した。⁴⁾

一方、地元自治体では、昭和 54 年 4 月に伊予三島市と川之江市により富郷ダム対策協議会が発足、同年 11 月には銅山川工業用水企業団が、また昭和 55 年 3 月には銅山川上水道企業団がダム建設事業への参加を決定し、さらに同年 9 月には愛媛県が発電事業への参加を決定して、ダム建設事業を推進する気運が高まってきた。この頃からダム反対組織の姿勢が変化し始め、昭和 54 年 12 月に富郷ダム建設反対同志会は富郷ダム対策同志会に名称変更し、昭和 55 年 2 月には富郷ダム反対期成同盟会は富郷ダム対策期成同盟会に名称変更した。水没関係者で組織する富郷ダム対策同志会は昭和 55 年 8 月に建設省、県、市に対して 105 項目の要望書を提出し、要望書に対する回答を検討した上で、同年 12 月に同志会は

基本協定に調印し、昭和 56 年 3 月には用地測量及び物件調査に関する覚書を締結した。⁵⁾

昭和 57 年 4 月に富郷ダム建設事業が着手されると、同年 7 月には伊予三島市の諮問機関として富郷ダム関連地域整備検討委員会が発足し、昭和 58 年 4 月に同委員会から伊予三島市長に対して答申が行われた。この中で、ダムの建設にあたっては水没者などの生活再建と地域整備が重要な課題であるとして、道路網の整備、公共及び公共的施設、産業振興、治山対策、集団移転地などの対策、観光施設等の項目について要望がなされた。⁶⁾

水没地では土地約 200ha と移転世帯 81 世帯が一般補償の対象となった。⁷⁾ 補償交渉は富郷ダム対策同志会と建設省の間で行われ、昭和 59 年 12 月に損失補償基準が示され、昭和 60 年 2 月に調印が行われた。⁸⁾

■地域の評価と期待

富郷ダム完成前の郷土史には、富郷ダムによる水資源開発への期待が記述されている。また、富郷ダム建設により水没した地域の郷土史には、富郷ダムの水が四国中央市の産業の発展や住民生活の向上に貢献していることが記されている。

◇「現在は柳瀬ダム及び新宮ダムにより、当地域の水需要に対処しているが、すでに銅山川の水利用率は非常に高いものになっている。今後の水需要の増大に対処する手段としても、この地域の唯一の水源である銅山川に依存する以外にないため、更に水利用率を高め、銅山川の最終開発ともいえる富郷ダムにより、上水道用水及び工業用水を確保しようとするもので、富郷ダムの必然性をみるのである。」（「伊予三島市史中巻」953 頁）

◇「富郷ダム

かつて、この郷には 283 人が暮らしていた。大自然の恩恵を享受した豊かな水と地下資源をもって、日本の再建に寄与してきた。そして、今も、富郷の水は、四国随一の産業の町を、献身的に支え続けている。

（中略）このダムは吉野川下流の洪水調節と市内へ上水道用水・工業用水を供給するもので、古くから水不足に悩まされていた宇摩地方の悲願の完成であった。」（「ふるさと富郷」172-174 頁）

<注>

1) 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」269-270 頁

2) 建設省四国地方建設局富郷ダム工事事務所編「富郷ダム 18 年のあゆみ」35-38 頁

3) 水資源開発公団池田総合管理所富郷ダム管理所編「富郷ダム工事誌」1-39-40 頁

4) 伊予三島市史編纂委員会編「伊予三島市史 中巻」971 頁

5) 同上 971-972 頁

6) 同上 957-959 頁

7) 水資源開発公団池田総合管理所富郷ダム管理所編「富郷ダム工事誌」1-37 頁

8) 建設省四国地方建設局富郷ダム工事事務所編「富郷ダム 18 年のあゆみ」35 頁

<参考文献>

建設省四国地方建設局富郷ダム工事事務所編「富郷ダム 18 年のあゆみ」（建設省四国地方建設局富郷ダム工事事務所、1992 年）

建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「吉野川百年史」(建設省四国地方建設局徳島工事事務所、1993 年)

四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)

建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」(四国建設弘済会、1988 年)

建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」(四国建設弘済会、1978 年)

建設省四国地方建設局監修「吉野川ーその治水と利水ー」(国土開発調査会、1987 年)

水資源開発公団池田総合管理所富郷ダム管理所編「富郷ダム工事誌」(水資源開発公団池田総合管理所富郷ダム管理所、2003 年)

愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ (東予東部)」(愛媛県、1988 年)

伊予三島市史編纂委員会編「伊予三島市史 中巻」(伊予三島市、1986 年)

ふるさと富郷村写真集編纂委員会編「ふるさと富郷」(四国中央市富郷地区協議会、2001 年)

河川 7 野村ダム(愛媛県)

■野村ダム建設の概要

肱川では、昭和 18 年に大出水に見舞われ、昭和 19 年度から建設省直轄の改修工事が開始され、昭和 34 年には多目的ダムの鹿野川ダムが完成した。しかし、その後も出水が相次いだため、昭和 48 年に肱川水系工事实施基本計画が改定され、治水安全度を 1/30 から 1/100 に改め、基準地点大洲における基本高水のピーク流量を $6,300 \text{ m}^3/\text{s}$ とし、そのうち $1,600 \text{ m}^3/\text{s}$ を上流ダム群により調節することとした。

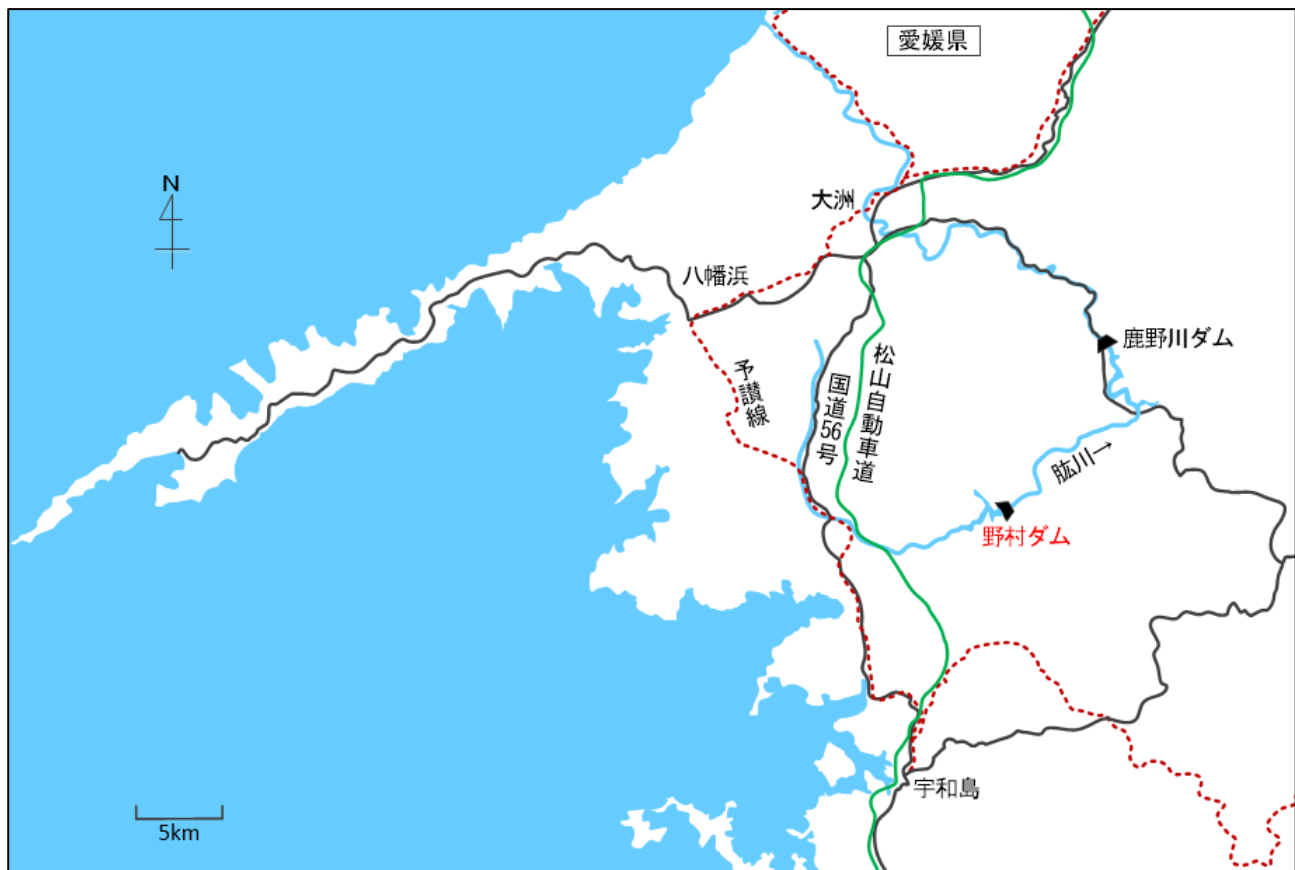
一方、肱川流域外の宇和島市、八幡浜市などの南予地区海岸部は平地が少ない段畑地域で、水不足に悩まされていた。特に昭和 42 年の干ばつ時には、水道の給水制限や柑橘類の枯死などの大きな被害が出た。このため、愛媛県は昭和 45 年に南予水資源開発計画を発表して、県の三大重点施策の一つとして南予の水資源開発に取り組んだ。¹⁾

こうして治水・利水の両面から肱川上流に多目的ダムの野村ダムが建設されることになった。野村ダムの目的は洪水調節、かんがい及び水道用水の確保である。野村ダムでは、ダム地点における計画高水流量 $1,300 \text{ m}^3/\text{s}$ のうち $300 \text{ m}^3/\text{s}$ の洪水調節を行い、鹿野川ダムと併せて下流の洪水流量を低減させて洪水被害を軽減するとともに、南予地区海岸部のみかん畑 5,673ha にかんがい用水を供給し、南予地区の給水人口 149,200 人に水道用水を補給することとした。²⁾

建設省は昭和 46 年度に実施計画調査に着手し、ダム建設地点の野村町・宇和町（いずれも現西予市）の議会に対してダム計画の概要の説明などを行い、補償交渉の協力を要請した。これに対して両町議会はそれぞれにダム建設への協力体制を整え、昭和 50 年 3 月に損失補償基準に関する協定が調印され、公共補償等に関する協定は野村町との間では昭和 50 年 3 月に、宇和町との間では昭和 51 年 3 月に調印された。

野村ダムは昭和 49 年 7 月に四国で初めて水源地域対策特別措置法の指定を受け、本体工事と併せて整備計画に基づいて県道宇和野村線、県道大洲城川線の整備なども行われた。ダム本体コンクリートの打設は昭和 53 年 3 月に開始、昭和 55 年 8 月に完了し、同年 11 月に試験湛水を開始した。昭和 56 年 11 月にダム周辺の環境整備の工事も終わり、その後新たに計画されたダム管理用水力発電設備の工事が進められ、昭和 57 年 3 月に野村ダム建設事業は完了した。

肱川では、野村ダム完成後も出水が起こり、特に平成 30 年 7 月豪雨では甚大な浸水被害が発生した。このため、国土交通省は「緊急的対応」「概ね 5 年後」「概ね 10 年後」の 3 段階の対応により災害防止に取り組む肱川緊急治水対策に着手し、中小洪水に効果がある暫定的な野村ダム・鹿野川ダムの操作規則の変更などを含め治水安全度を向上させる取り組みを行っている。



野村ダム

野村ダム建設の略年表

年月	事項
昭和 42 年	南予地域で大干ばつ
昭和 45 年 9 月	愛媛県が南予水資源開発計画を発表
昭和 46 年 4 月	建設省が野村ダムの実施計画調査開始
昭和 48 年 4 月	野村ダム計画を加えた肱川水系工事实施基本計画の改定
昭和 48 年 4 月	野村ダム建設工事着手
昭和 49 年 7 月	野村ダムが水資源地域対策特別措置法によるダム指定
昭和 50 年 3 月	野村ダム建設に伴う損失補償基準に関する協定締結
昭和 53 年 3 月	本体コンクリート打設開始
昭和 55 年 8 月	本体コンクリート打設完了
昭和 55 年 11 月	野村ダム湛水開始
昭和 56 年 11 月	野村ダム竣工式
昭和 57 年 3 月	野村ダム建設事業完了

資料：建設省四国地方建設局野村ダム工事事務所編「野村ダム工事誌」（1982 年）、建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」（1988 年）



野村ダム



野村ダムの南予用水取水塔

■地域の人々の関わり

建設省が昭和 46 年に野村ダム調査事務所を開設し、野村町・宇和町の両町議会に対してダム計画の概要及び実施計画調査の説明を行い、併せて補償交渉における協力を要請したのに対して、野村町議会では昭和 46 年 11 月に、宇和町議会では昭和 47 年 1 月にそれぞれ野村ダム対策特別委員会を設置して、ダム建設への協力体制を整えた。また、同年 2 月には、宇和町と野村町の水没者を対象としたダム建設計画に関する初めての説明会が実施され、この時点で交渉はすでに立ち入り調査の承認まで進展することになった。さらに、説明会に前後して宇和町では、野村ダム明間地区対策委員会と明間地区野村ダム被害者対策同盟会が結成され、補償交渉などへの対応を図ることになった。いずれも発足当初は水没反対の姿勢をとっていたものの、治水効果への期待という説得もあって、昭和 47 年 8 月には用地測量及び物件調査に関する覚書が交換された。³⁾

野村ダムの用地補償については、一般補償の対象として、土地約 110ha 及び要移転世帯 49 世帯があった。一般補償の損失補償基準に関する交渉は、地元関係者団体（野村ダム被害対策協議会と明間地区野村ダム被害者対策同盟会）が合同で組織した交渉委員会と建設省との間で行われた。その結果、昭和 49 年 3 月に損失補償基準の第 1 回提示が行われ、同年 12 月には実質的な合意がなされ、昭和 50 年 3 月に野村ダム建設に伴う損失補償基準に関する協定が締結された。公共補償等については、昭和 50 年 3 月に野村町との間で、昭和 51 年 3 月には宇和町との間で協定が締結された。また、漁業補償についても、昭和 52 年 6 月に補償契約が締結された。⁴⁾

このように用地補償交渉が短期間に行われた最大の要因として、「同じ南予の人たちのために」という明間地区の住民をはじめ関係者の崇高な思いがあったことは言うまでもないと郷土史に記されている。⁵⁾

■地域の評価と期待

野村ダムの目的は、肱川下流の洪水調節と南予地区海岸部へのかんがい及び水道用水の供給である。郷土史では、肱川下流の洪水調節に関する地域の評価と期待は確認できないが、南予地区海岸部へかんがい用水及び水道用水を供給する南予用水と、水源地域対策特別措置法に基づく県道整備について、地域の評価や期待が以下のように記されている。

◇「愛媛県南予地域のうち宇和海沿岸はみかんの主産地を形成している。そこは樹園地のほとんどが急傾斜地の段々畑で、灌漑施設は皆無に近く毎年干ばつの脅威にさらされて

きたために、永久的な用水確保が強く望まれてきた地域である。

これに対して、肱川上流に建設省の直轄工事で、昭和五六年に野村ダム（貯水量一六〇〇万 m^3 ）が完成した。これは多目的の野村ダムを主水源とし、南予発展の基礎をなす農業用水を確保するため、国営事業により幹支線路を新設した。

これにより宇和島市ほか一市七町の五六七三 ha に及ぶ樹園地に、灌漑用水が補給され、農業生産基盤の改善と相まって経営の合理化と安定が図られるとともに、一六万人を給水人口とする上水道事業を実施する。水道用水は北宇和郡三間町を加え二市八町となる。」（「愛媛県史地誌Ⅰ（総論）」360-361頁）

- ◇「八幡浜市での南予用水は、野村ダムからの水が布喜川調整池に貯められ、三本木隧道など八つの隧道を経て伊方調整池に送られている。（中略）

この結果、昭和四二（一九六七）年のときのような水不足による被害にあわない態勢ができ、南予の農業用水・生活用水が確保されてきた。先人の苦労が現在に生きる私たちに、恩恵として伝えられている。」（「合併10周年記念版八幡浜市史第1巻歴史編」200-201頁）

- ◇「最も大きいものは干ばつ時のかん水である。適正なかん水で品質向上を図ることはもちろんであるが、更に期待するのは農薬散布による防除作業である。労働力の軽減を図ると共に、スプリンクラー散布により人体の農薬被害からの解放と、夏場における防除作業の重労働が解消された。その他、連帯意識の高揚や、防除作業の省力化による余剰労働力の有効活用によって所得の向上が期待されることも挙げることができる。」（「改訂版保内町誌」505頁）

- ◇「西宇和郡には、水がたりなくてこまっていたところがたくさんありました。それで、『野村ダム』から水をひく南予用水の工事がすすめられていましたが、あとわずかをのこしてほとんどできあがりました。この用水は、佐田岬半島の人びとにとっては、めぐみの水になります。」（「西宇和のくらし」106頁）

- ◇「南予用水事業の完成が、断水や干ばつのない経済的な安定はもとより、住民生活のなかで、『命の水』に対する安心感など精神的な安定をもたらし、潤いと活力に満ちあふれた南予地方、宇和島市の発展にはたす役割は大きく住民生活の安定に大きく貢献している。

蛇口から水がでることが当たり前のようになりつつある昨今、断水や干ばつと戦った当時の大変な苦労、悲惨な経験、工事関係者や用地提供者の協力、官民一体となった『命の水』を求めた活動の上に成り立っていることを忘れてはならない。」（「宇和島市誌下巻」1176頁）

- ◇「中でも水特法による整備事業のうち、最も大きな比重を占める道路工事においては、特に地域の主要幹線である県道宇和野村線、大洲城川線の整備に重点が置かれた。両線とも貯水池付近では水没前までカーブが多く幅員も狭いものであったが、整備事業により幅員の拡張及びトンネルと橋梁の建設による道路の直線化が図られ、地域間交通の時間短縮に対して大きな効果をもたらすことになった。」（「宇和町誌Ⅱ」54頁）

郷土史によると、野村ダムを水源として南予用水を通してかんがい用水と水道用水が供給されることにより、野村ダムが南予地域の農業の振興や農作業の省力化、住民生活の向

上に貢献していることに加えて、ダム関連の県道整備により地域の交通が改善されたことなどが評価されていることが分かる。

<注>

- 1) 建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」140-142 頁
- 2) 建設省四国地方建設局野村ダム工事事務所編「野村ダム工事誌」11-15 頁
- 3) 宇和町誌編纂委員会編「宇和町誌 II」50-51 頁
- 4) 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」262 頁
- 5) 宇和町誌編纂委員会編「宇和町誌 II」53 頁

<参考文献>

建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」(建設省四国地方建設局大洲工事事務所、1994 年)

建設省四国地方建設局野村ダム工事事務所編「野村ダム工事誌」(四国建設弘済会、1982 年)

建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」(四国建設弘済会、1988 年)

四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)

愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌 I (総論)」(愛媛県、1983 年)

愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌 II (南予)」(愛媛県、1985 年)

八幡浜市誌編纂会編「合併 10 周年記念版 八幡浜市史 第 1 巻 歴史編」(八幡浜市、2018 年)

保内町誌編纂委員会編「改訂版 保内町誌」(保内町、1999 年)

続伊方町誌編集委員会編「続 伊方町誌」(伊方町、2005 年)

宇和町誌編纂委員会編「宇和町誌 II」(宇和町、2001 年)

西宇和郡町教委連合会編「西宇和のくらし」(西宇和郡町教委連合会、2000 年)

宇和島市誌編纂委員会編「宇和島市誌 下巻」(宇和島市、2005 年)

河川 8 重信川の直轄砂防(愛媛県)

■重信川の直轄砂防の概要

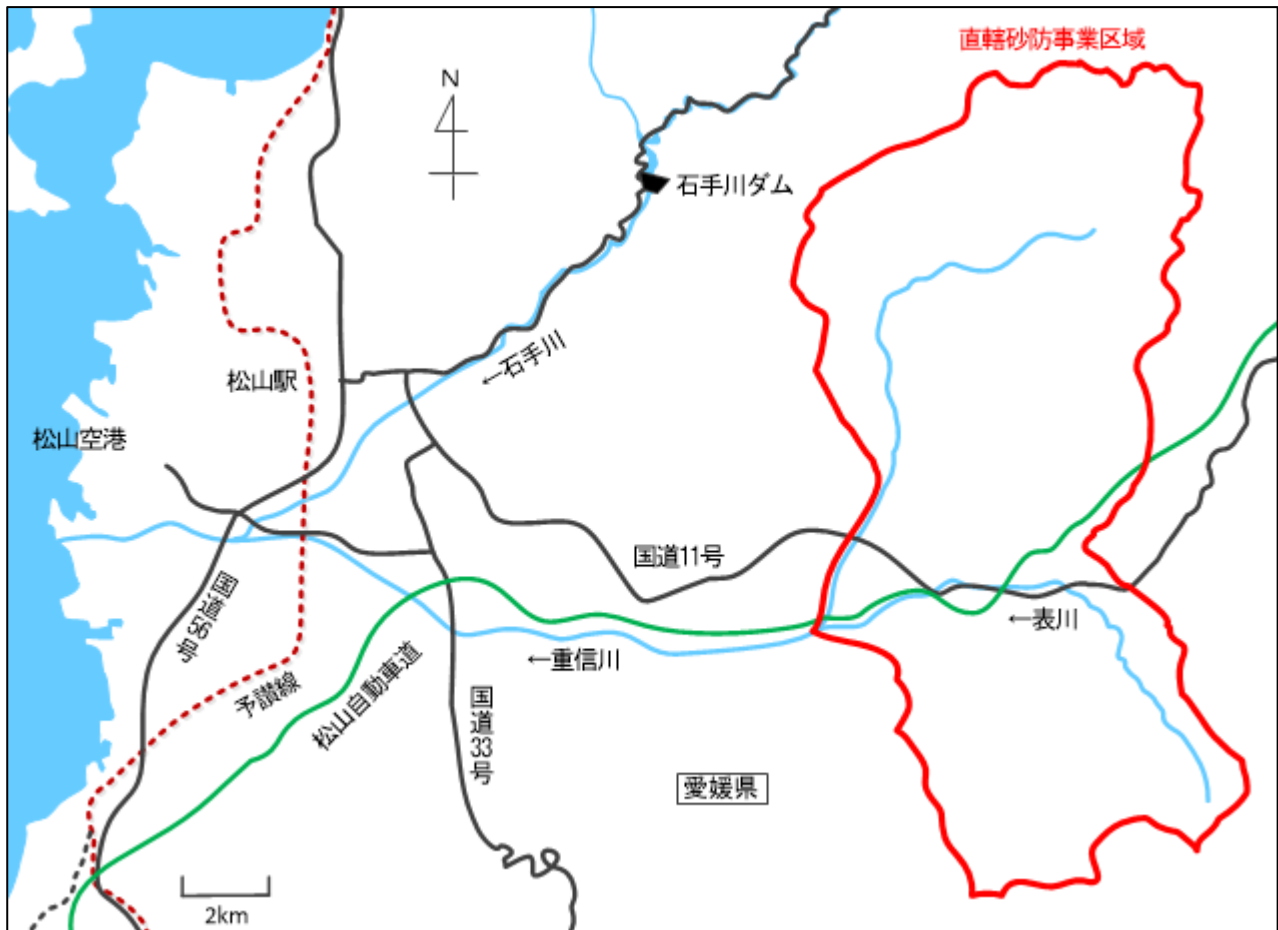
重信川流域の砂防工事は、大正 8 年に愛媛県営事業として中流部の山腹工に着手したのが始まりである。昭和 4 年からは堰堤工事にも着手し、昭和 7 年～9 年に本川扇状地の扇頂より 1km 上流に除堰堤を築造するなど、本川筋の主要な支川合流点付近で砂防堰堤、流路工を施工してきた。しかし、昭和 18 年 7 月に既往最大の洪水に見舞われ、さらに昭和 20 年 10 月にも再度の洪水が発生し、流域各所の崩壊により多量の土砂が下流に押し出されて、重信川下流部では松山市や松前町などで破堤し、耕地の流失、家屋の浸水などの被害を受けた。このため、早急に治山及び砂防設備を整備する必要に迫られ、昭和 23 年に重信川工事事務所に横河原出張所が設置され、これより重信川直轄砂防事業が開始された。¹⁾

重信川の直轄砂防事業区域(表川との合流点から上流域 136.4 km²)は、河床勾配が急で、土砂が流出しやすい地形条件を有している。また、中央構造線の影響により断層や破碎帯が多く見られる複雑な地層で崩壊しやすい地質構造となっており、豪雨時には崩壊した土砂が流出して、河川の下流部に被害をもたらす恐れが高い特性を持っている。重信川と表川の合流点付近では、扇状地形が形成され、一部天井川になっているが、これはこの地域で古くから土砂の生産・流出が活発であったことを示唆するものである。

重信川の直轄砂防事業には二つの目的がある。一つは直轄砂防事業区域からの流出土砂を軽減し、重信川下流域の河床上昇を防ぐことにより河川水位の上昇を抑えて、下流域の浸水被害を軽減することである。直轄砂防事業区域が属する東温市だけではなく、重信川下流域の松山市、伊予市、松前町、砥部町の人々の生命や財産を守るためにも直轄砂防事業が行われているということである。もう一つは直轄砂防事業区域で土石流による人的被害、家屋被害、田畑の埋没、交通途絶などの被害を軽減することである。近年でも直轄砂防区域では平成 11 年に表川流域で土石流災害が発生し家屋や農作物などに被害が出ており、平成 26 年には重信川本川流域で斜面崩壊が発生した。区域内には松山自動車道、国道 11 号などの主要幹線道路もあるので、広域的な人や物の流れへの影響という観点からも土石流対策が求められている。²⁾

昭和 23 年度から平成 22 年度までの 63 年間に重信川直轄砂防事業により砂防堰堤 89 基、溪流保全工・床固工群 18 ヲ所の砂防施設が完成し、重信川全体で流出を抑制する必要がある土砂量の約 45%の土砂量が抑制されてきた。³⁾平成 23 年度からは中期計画(平成 23 年度～令和 23 年度の 30 年間)に基づいて砂防堰堤の整備、既存施設の改良、土石流対策などが進められ、中期計画完了時の整備率の目標が約 71%とされている。⁴⁾なお、重信川の直轄砂防事業は昭和 23 年に重信川工事事務所(昭和 32 年に松山工事事務所に改称)で開始されたが、平成 10 年からは四国山地砂防工事事務所(現四国山地砂防事務所)の所管となった。

東温市横河原の重信川砂防資料館には重信川流域の地形模型、岩石標本、砂防事業や砂防施設のパネルが展示されるとともに、地域の小中学生・一般の方を対象とした砂防学習会も開催され、直轄砂防事業について人々の理解と協力を得るために役立っている。



重信川の直轄砂防

重信川の直轄砂防の略年表

年月	事項
昭和 18 年 7 月	重信川流域で崩壊に伴う土砂流出が起こり、下流河川で氾濫が発生
昭和 20 年 10 月	重信川流域で崩壊に伴う土砂流出が起こり、下流河川で氾濫が発生
昭和 23 年 7 月	重信川工事事務所に横河原出張所設置、重信川直轄砂防事業が開始
昭和 27 年 5 月	岡堰堤完成
昭和 32 年 3 月	烏ヶ岳堰堤完成
昭和 44 年 12 月	蔭地谷第 3 号堰堤完成
昭和 60 年 10 月	重信川流路工完成
平成 10 年 4 月	吉野川流域と重信川流域の直轄砂防事業を統合、四国山地砂防工事事務所発足
平成 14 年 12 月	重信川砂防資料館完成
平成 22 年度	重信川水系直轄砂防事業の今後概ね 30 年の中期計画を策定

資料：建設省四国地方建設局松山工事事務所編「松山工事四十年史」（1985 年）、国土交通省四国地方整備局編「重信川水系直轄砂防事業（事業再評価）」（平成 24 年度第 3 回、2012 年）、四国山地砂防事務所HP



烏ヶ岳堰堤



岡堰堤



重信川流路工



重信川砂防資料館

■地域の人々の関わり

重信川は河床勾配が急な急流河川で、重信川流域は土砂が流出しやすい地形条件を有しているため、上流部で流出した崩壊土砂が直下の河道に一時的に堆積し、大出水時に下流に流出し、松山市などの下流域で破堤などにより水害をもたらしてきた。重信川の治水では、砂防事業と河川改修事業が密接に関わっている。

愛媛県では大正8年以来、毎年国庫補助を受けて県営砂防工事を行っていたが、大正10年に肱川が第一次治水計画の第二期河川に指定されたのに対して、重信川は指定から漏れたため、南吉井村（現東温市）の村長大西良実は河川改修なくして村の発展はないと世論を喚起して、大正12年に流域13ヵ町村による「重信川治水研究会」を発足させ、国に改修計画を請願することとした。同年、県は山之内黒滝で土砂崩壊防止のため山腹工事を施行したが、この年、洪水のため拝志村と川上村（いずれも現東温市）で大正期最大の水害をこうむった。重信川治水研究会の南吉井村長は再三上京し、改修の緊急かつ重要なことを陳情した。その結果、重信川は昭和4年に国による治水計画の適用河川に認定された。

昭和4年に重信川の右支川蔭地谷合流点に古屋敷堰堤が、昭和5年には鳥滝堰堤がつけられ、この二基の堰堤や山腹工事により土砂の崩壊や流出は改善されたが、大畑付近に多量の土砂が堆積し、出水ごとに流下して河状が悪化した。そのため、昭和7年～9年に土砂堆積のため大畑に除砂防堰堤がつけられ、その後支川では土砂流出を防ぐため堰堤が築造された。⁵⁾

しかし、昭和18年7月の台風で多量の土砂が下流に押し出され、重信川の堤防が各所で決壊し、耕地の流出・埋没、家屋の浸水に加え、道路、鉄道などの被害は甚大であった。さらに昭和20年10月の阿久根台風により、重信川の堤防が決壊し、耕地の流出・埋没、

家屋の浸水の被害が出た。このため、砂防施設の整備が急務となり、昭和 23 年 7 月に重信川工事事務所に横河原出張所が設置され、重信川直轄砂防事業が開始された。

■地域の評価と期待

重信川の直轄砂防事業は継続中であるが、地域の郷土史などはこれまでのところ以下のように評価している。

- ◇「重信川流域住民は、古来から豪雨ごとに不安と恐怖のなかで生活してきたが、昭和二〇年以降、近代的な土木技術による築堤・砂防・床固工事の施行によって、水害の恐怖はなくなり、今では昔語りになりつつある。」（「重信町誌 1975 年」52 頁、「重信町誌 1988 年」61-62 頁）
- ◇「砂防区域の流域面積は一三六・四平方キロメートル、（中略）
災害を未然に防ぎ、豊かな暮らしを支える砂防施設には、砂防堰堤、川腹工、床固、流路工がある。」（「川内町新誌」586-587 頁）
- ◇「河幅が各所で急変しているため、上流より流下した砂礫が堆積し、中洲を形成、これが洪水時には破堤の原因ともなっている。中流以上は、表流水は極めて少ないが伏流水は豊富である。これは多量の砂礫の流下による河床の上昇によるもので、かつては付近耕地よりも二～四メートルも高い個所も見られた。いわゆる天井川で、これが堤防決壊時の災害をますます大きくしてきた。しかし、現在では、上流の各支流に至るまで、大規模な砂防工事を行ったので、土砂の流下が激減した。その上、築堤用に大量の土砂の採取を行ったことなどによって河床は急速に低下していったが、現在はほぼ安定している。」（「松前町誌」517-518 頁）
- ◇「戦後、重信川治水のため、近代的技術による砂防堰堤、床固工が毎年巨額の経費を投じて施工され、それで流水も安定した。流域住民は、昔は豪雨ごとに不安と恐怖におののきながらの生活であったが、今やその恐怖はなくなった。更にりっぱな大橋が何本もかかり、一雨降っただけで、通行もままならなかった苦悩も解消した。」（「愛媛の土地改良史」610 頁）

郷土史などには、重信川の直轄砂防事業により土砂の流出が減り、それまで出水時に流域住民が感じていた堤防決壊や河川の氾濫への不安や恐怖がなくなってきたことが記されている。

<注>

- 1) 建設省四国地方建設局松山工事事務所編「松山工事四十年史」185 頁
- 2) 国土交通省四国地方整備局編「重信川水系直轄砂防事業（事業再評価）」（令和 2 年度第 1 回、2020 年）3 頁
- 3) 国土交通省四国地方整備局編「重信川水系直轄砂防事業（事業再評価）」（平成 24 年度第 3 回、2012 年）9 頁
- 4) 国土交通省四国地方整備局編「重信川水系直轄砂防事業（事業再評価）」（令和 2 年度第 1 回、2020 年）5-6 頁
- 5) 重信町誌編纂委員会編「重信町誌 1975 年」46-47 頁、重信町誌編纂委員会編「重信町誌 1988 年」53-

<参考文献>

- 建設省四国地方建設局松山工事事務所編「松山工事四十年史」(四国建設弘済会、1985 年)
- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局十年史」(建設省四国地方建設局、1968 年)
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」(四国建設弘済会、1978 年)
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」(四国建設弘済会、1988 年)
- 国土交通省四国地方整備局編「重信川水系直轄砂防事業(事業再評価)」(平成 24 年度第 3 回、2012 年)
- 国土交通省四国地方整備局編「重信川水系直轄砂防事業(事業再評価)」(令和 2 年度第 1 回、2020 年)
- 重信町誌編纂委員会編「重信町誌」(重信町、1975 年)
- 重信町誌編纂委員会編「重信町誌」(重信町、1988 年)
- 川内町新誌編纂委員会編「川内町新誌」(川内町、1992 年)
- 松前町誌編集委員会編「松前町誌」(松前町、1979 年)
- 愛媛県土地改良事業団体連合会編「愛媛の土地改良史」(愛媛県、1986 年)

河川 9 中筋川付替(高知県)

■中筋川付替工事の概要

中筋川は河床勾配が極めて緩く、大雨のたびに本川の渡川（四万十川）が逆流して沿川に大きな被害を及ぼしてきた。このため、昭和 4 年に着手した当初の渡川改修計画では、中筋川と本川との合流点を具同地先から約 1,850m 下流の山路地先に付け替えて、逆流水位を低下させることにしていた。ところが、昭和 10 年 8 月に渡川は記録的な大洪水に見舞われ、中村町（現四万十市）市街地をはじめ一帯は一面湖と化した。このため、当初計画を変更せざるを得なくなり、中筋川の逆流水位をさらに低下させるため、甲ヶ峯を開削し、背割堤をさらに 2,650m 追加して下流の実崎地先まで延長することとした。¹⁾

こうして旧合流点の具同地先から実崎地先の新合流点までの延長約 4,500m の間で、坂本背割堤、甲ヶ峯の開削、山路背割堤、新中筋川の掘削などの工事が行われることになった。坂本背割堤の工事は、昭和 12 年度に着手以来、渡川改修の重要箇所として施工されたが、毎年のように出水に見舞われて、築堤土・石張護岸の流失、機関車の搬入路の流失などで工事は難航した。また、甲ヶ峯の開削工事は昭和 13 年度に、山路背割堤の工事は昭和 14 年度に着手されたが、その後戦時の資材・労力不足の影響を受けて工事は縮小傾向をたどり、昭和 19 年度には大部分の工事が休止の状態となった。

戦後は昭和 21 年の南海大震災や昭和 20 年代前半のたびたびの洪水によって工事が阻まれた。坂本背割堤では災害復旧工事と堤防の延伸工事が行われ、昭和 30 年度には甲ヶ峯までの坂本背割堤がほぼ完成した。昭和 31 年度からは甲ヶ峯の開削と山路背割堤の工事が本格的に再開され、昭和 32 年度には新中筋川の掘削が着工された。新中筋川予定地の大部分は戦前に買収済みであったが、戦時中の食糧難のためそのまま耕作が続けられていたことなどから山路地区で用地交渉が難航した。その後、昭和 34 年 2 月に問題が解決して工事を行うことができるようになった。昭和 39 年 2 月に新中筋川が通水し、甲ヶ峰で新中筋川の通水式が行われた。²⁾昭和 12 年の着工以来 27 年の歳月を要して、沿川住民長年の悲願が実現した。

甲ヶ峯には新中筋川通水記念碑が建立されている。碑には、中村市長が流域住民の代表として長年の悲願であった新中筋川の通水が完成したことを喜ぶとともに、行政の長として用地買収や山路地区の補償問題などの難問に共に取り組んできた渡川工事事務所や地区住民の労苦に対する感謝の気持ちなどが示されている。当時地域の人々がいかにこの工事の完成を待ち望んでいたのか、そして新中筋川の通水に希望を抱いていたのかを知ることができる。³⁾



中筋川付替

中筋川付替工事の略年表

年月	事項
昭和 4 年 4 月	渡川の直轄河川改修事業に着手
昭和 10 年 8 月	渡川で計画洪水流量を大幅に上回る大洪水が発生
昭和 12 年 11 月	全体計画変更により中筋川背割堤 2,650m延長、坂本背割堤工事に着手
昭和 13 年 6 月	甲ヶ峯掘削工事に着手
昭和 14 年度	山路背割堤工事に着手
昭和 18 年度	甲ヶ峯掘削工事一時休止
昭和 21 年度	山路背割堤工事一時休止
昭和 22 年度	甲ヶ峯掘削工事再開
昭和 25 年度	甲ヶ峯掘削工事中止
昭和 31 年度	甲ヶ峯掘削、山路背割堤工事再着工
昭和 32 年度	新中筋川の掘削着工
昭和 39 年 2 月	中筋川付替工事完了

資料：中村工事事務所編「渡川改修四十年史」（1970 年）、建設省四国地方建設局中村工事事務所編「六十年のあゆみ」（1991 年）、建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」（1988 年）



坂本背割堤（左は中筋川、右は四万十川）



新中筋川通水記念碑

■地域の人々の関わり

「渡川改修四十年史」に基づき、中筋川付替工事について地域の人々と関わりのある事柄を中心に見ていくことにする。

戦時中に休止していた甲ヶ峯掘削は昭和 22 年度に工事が再開されたが、使用する建設機械の老朽化や朝鮮動乱による鋼材類の騰貴などにより、甲ヶ峯掘削は昭和 25 年度から中止となった。これに対して、昭和 25 年 6 月に中筋川沿川の中筋村・東中筋村・具同村（いずれも現四万十市）から建設省に甲ヶ峯開削工事再開の陳情が行われた。⁴⁾

昭和 28 年度に策定された総体計画では、甲ヶ峯掘削を含む当初の中筋川付替計画については中筋川付替築堤高、内水、経済効果などの調査検討を行ったのち実施することになっていた。その後の調査結果をもとに再検討が行われ、経済効果、内水排除の面から当初の計画が最も効率が良いとの結論が得られ、昭和 31 年度に中筋川付替工事が再開された。中筋川付替用地は昭和 19 年度までにその大部分が買収済みであったが、戦時下の食糧増産などのため引続き耕作が継続されていたため、再開された中筋川付替工事について下流の山路地区の住民が反対運動を起こして交渉が難航した。⁵⁾

昭和 32 年 1 月に山路背割堤工事の再開に伴い、山路地区代表者から建設省に甲ヶ峯掘削に関して陳情書形式で 15 項目にわたる要求書が出された。これに対して何度も交渉が行われたが容易にまとまらなかった。中村市は早い解決を希望して市議会に特別委員会を設けるなどして積極的に関わった。その後、四国地建が要求書に対する回答を行い、地区代表は不満ながらもこれを了承し、昭和 33 年 3 月に渡川工事事務所長と地区民総員代表として中村市長との間で覚書が交換された。これで解決と思われたが、地区民のうち 10 数名がこれに同意せず絶対反対を唱えた。⁶⁾

山路背割堤工事では多数の離作者が出たため離作補償を行う必要があったが、離作補償の分配方法について地区内の対立が激化した。つまり、離作補償は地区民一同が要望した地元救済のための補償であるから、耕作者が全部取るのではなく一度地区で集めたのち非農家を含めた地区民に再配分するという多数派と、これを否とする少数派の対立が続いた。調印者に支払いを行うことが解決の早道であるとの結論に達し、昭和 34 年 2 月に中村市長と四国地建局長の間で覚書を交換して調印者への支払いが行われた。地区内の対立は残ったが、戦時に買収残となっていた甲ヶ峯下流の 2 町 4 反歩の買収は 1 人を残して年度内に完了した。⁷⁾

山路地区の未買収地問題については、1 人のみが最後まで任意妥結せず、昭和 37 年 5 月に収用委員会に収用裁決の申請が行われた。同年 12 月、建設省申請額どおり裁決がなされ、山路未買収問題はようやく決着した。しかし、覚書調印の際に不満ながら納得していた民地捨土の高さについて、捨土高標高 2.0m を 2.5m にせよという要求が出された。建設省として対処する方法がなく工事の進捗が危ぶまれたが、これについては中村市が農林省補助事業で耕地整理事業を起こすことで問題の解決を見るに至った。⁸⁾

■地域の評価と期待

中筋五地区治水連盟の委員長を連続 5 期勤めた中山馨は、新中筋川通水の喜びを以下のように記している。

◇「栄光の新中筋川通水式（バラ色の流れ）

昭和四年の起工式に父が招待され三九年の通水式に私が招待された。其間人一代の時の流れがあった。(中略) 巨大なシャベルの一行程で水は奔流と成って新しい流れを初め、万来の拍手にぬぐえど尽きぬ涙があった。過去の困難な運動の苦しみを乗り越えて来た人々にのみ味わえる特権であろう。新しい流れに投げ入れられた花束が美しいバラ色の花卉に輝き昨日迄鉛色によどみ沈んでいた失意と苦悩の流れは今日を境に希望の明るい流れと化し、住民二万に大きい希望と夢を与へ続けるであろう。」(「水禍を生きる 中筋平野治水史」32-33 頁)

また、地元中村市(現四万十市)の郷土史は、中筋川付替工事について以下のように記している。

◇「中筋川と本川との合流点の付け替えによって、洪水時の渡川本流からの逆流が防がれるようになり、中筋川沿岸も良田化し、中村市の飛躍的發展に拍車をかけている。」(「中村市史」916 頁)

郷土史などの記述から、洪水被害に苦しんできた中筋川沿岸の人々にとって、中筋川付替がいかに大きな喜びと希望を与えるものであったかを知ることができる。

<注>

- 1) 建設省四国地方建設局中村工事事務所編「六十年のあゆみ」74 頁
- 2) 中村工事事務所編「渡川改修四十年史」95 頁
- 3) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」243-244 頁
- 4) 中村工事事務所編「渡川改修四十年史」329 頁
- 5) 同上 376 頁
- 6) 同上 384 頁
- 7) 同上 391 頁
- 8) 同上 426 頁

<参考文献>

中村工事事務所編「渡川改修四十年史」(四国建設弘済会、1970 年)
建設省四国地方建設局中村工事事務所編「六十年のあゆみ」(四国建設弘済会、1991 年)
四国地方整備局中村河川国道事務所編「中村工事事務所 70 年のあゆみ 悠久への渡」(四国地方整備局中村河川国道事務所、2000 年)
四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)
建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局十年史」(建設省四国地方建設局、1968 年)
中村市史編纂委員会編「中村市史」(中村市、1969 年)
中山馨著「水禍を生きる 中筋平野治水史」(治水史刊行会・治水連盟会、1967 年)
藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」(四国クリエイト協会、2022 年)

河川 10 早明浦ダム(高知県)

■早明浦ダム建設の概要

早明浦ダムは、四国のほぼ中央部、吉野川を河口から上流に約 140km さかのぼった高知県土佐町と本山町にまたがる位置にある。堤高 106m、堤頂の長さ 400m、有効貯水容量約 2 億 8,900 万 m³の規模で、洪水調節、流水の正常な機能の維持、かんがい用水・水道用水・工業用水の供給及び発電を目的とした多目的ダムである。

吉野川の上流部にダムをつくって洪水調節と水資源開発を行うという考え方は、昭和初期から提唱されるようになり、戦前に調査が行われたが、計画を立てるまでには至らなかった。戦後、昭和 23 年から昭和 25 年にかけて経済安定本部が中心になって「安本案」と呼ばれる吉野川総合開発の原型となる計画案が立てられ、その中に早明浦ダムの建設が位置づけられた。しかし、昭和 30 年頃には下流の徳島県で吉野川の水を分水することに反対する気運が盛り上がり、早明浦ダムを中核とした吉野川総合開発への期待は低下したが、その中でも建設省は調査を続けて、昭和 33 年に四国地方建設局が高松に開設されたのをきっかけとしてさらに詳細な検討を行い、吉野川総合開発計画の原案を作成していた。

その後、全国各地で産業基盤の整備により経済成長が実現される中で、四国でも工場誘致などのために吉野川の水を総合的に利用することが望まれ、再び吉野川総合開発への熱意が高まってきた。昭和 35 年に四国地方開発促進法が制定され、昭和 37 年には四国地方開発審議会の中に吉野川総合開発部会が設けられ、吉野川の開発について専門的に審議が行われた。昭和 41 年には、建設省から提出された吉野川総合開発計画の最終試案が承認され、四国四県の議会も最終案に賛成して吉野川総合開発計画が決定された。¹⁾

吉野川総合開発計画とは、早明浦ダムを中核とした計画で、吉野川上流にダムをつくって水を貯めて、吉野川の洪水調節を行うとともに、四国四県に対する新規用水の供給や電源開発を行うものである。昭和 41 年 11 月に吉野川が水資源開発水系に指定されたことにより、昭和 42 年 4 月には早明浦ダム建設事業の主体が建設省から水資源開発公団に移管され、同年 12 月にダムの基礎掘削を、昭和 43 年 12 月にはダム本体コンクリート打設を開始し、昭和 48 年 3 月に早明浦ダム本体工事が竣工、同年 11 月に竣工式が行われた。その後、昭和 48 年にダム貯水池で濁水問題が、昭和 49 年 9 月に地すべりが発生するとともに、昭和 50 年及び 51 年の台風により大出水が発生してダム周辺や下流に甚大な被害を及ぼすなどしたため、表面取水設備の設置や減勢工の改良、危険区域の家屋の移転などが行われ、昭和 54 年 3 月にすべての工事が完了した。²⁾堰堤をのぞむ高台に殉職者慰霊碑が建立されている。³⁾

早明浦ダムが完成してからは、吉野川の治水安全度は向上し、それまで遊水地として扱われてきた徳島県の岩津より上流地域でも築堤が進められている。また、早明浦ダムは利水面でも四国四県に恩恵を与えている。徳島県の吉野川北岸用水による農業用水の供給も、徳島用水による旧吉野川流域などへの工業用水の供給も、香川用水を通じた香川県内各地への農業用水・水道用水・工業用水の供給も、愛媛県の銅山川分水の安定供給も、高知分水による水道用水や工業用水の供給も、吉野川流域の各所で行われている発電も、早明浦ダムを中核とした吉野川総合開発計画による水資源開発を基盤としている。



早明浦ダムを中核とした吉野川総合開発

早明浦ダム建設の略年表

年月	事項
昭和 35 年 4 月	四国地方開発促進法制定
昭和 37 年 4 月	四国地方開発審議会の中に吉野川総合開発部会設置
昭和 38 年 4 月	早明浦ダムの実施計画調査開始
昭和 41 年 6 月	四国地方開発審議会の吉野川部会で建設省から提出された吉野川総合開発計画の最終試案を承認
昭和 41 年 11 月	吉野川水系が水資源開発水系に指定
昭和 42 年 4 月	早明浦ダム建設事業が建設省から水資源開発公団へ移管
昭和 42 年 12 月	早明浦ダムの基礎掘削開始
昭和 43 年 12 月	早明浦ダム本体コンクリート打設開始
昭和 46 年 11 月	湛水開始
昭和 47 年 12 月	早明浦ダム本体コンクリート打設終了
昭和 48 年 3 月	早明浦ダム本体工事竣工
昭和 48 年 11 月	早明浦ダム竣工式
昭和 49 年 6 月	表面取水設備設置
昭和 53 年 1 月	減勢工工事完了
昭和 54 年 3 月	早明浦ダム工事完了

資料：建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」（1988 年）、水資源開発公団池田総合管理所編「早明浦ダム工事誌」（1979 年）



早明浦ダム



早明浦ダムの殉職者慰霊碑

■地域の人々の関わり

早明浦ダムの建設をめぐっては、水没地域で住み慣れた土地から離れざるを得ない人々があり、地域の過疎化が進むのではないかという懸念もあったため、さまざまな動きが起こった。

高知県大川村では、昭和 35 年 2 月に早明浦ダム建設により水没被害を受ける人々が集まりダム建設絶対反対を決議し、早明浦ダム建設反対同盟会の事務所を大川村役場内に置き、反対運動を展開するようになった。同年 3 月、村議会がダム建設絶対反対の決議をして、大川村は村を挙げて早明浦ダム建設反対の態勢をつくりあげた。昭和 37 年 8 月には水没予定の船戸地区に鉄筋コンクリート 3 階建ての役場庁舎が新築され、反対の砦となった。⁴⁾

土佐村（現土佐町）では、中島地区はダム建設に協力、大河内地区は条件次第で協力、南川地区は絶対反対と対応が分かれた。このため、土佐村役場はダム対策事務局を設置し、村民の不安解消を図るため、昭和 39 年 4 月に水没地区の代表者によるダム対策地区委員会を発足させ、建設省との話し合いを行った。⁵⁾

本山町では、町議会のすべての議員がダム建設に賛成したわけではなかったが、昭和 35 年 8 月に早明浦ダム建設促進協議会を結成し、ダム建設に協力的であった。⁶⁾

建設省は昭和 38 年 4 月に早明浦ダム調査事務所を本山町に開設し、昭和 39 年 6 月に建設省は土佐村、本山町と立入調査に関する協定を結んだ。同年 7 月に早明浦ダム建設反対同盟会は調査事務所、県、県議会にダム建設反対を陳情したが、一方で同年 8 月に大川村の水没地区民による同志会が結成された。同志会は調査事務所に立入調査を認めることを伝え、調査事務所は大川村に立入調査を申し入れた。大川村は反対同盟会と同志会から意見を聞くなどして村民が団結する態勢をつくる努力を重ね、昭和 40 年 8 月に一本化の話し合いがつき、新たに水没者対策協議会が結成された。その後、高知県が水源地域の嶺北地域開発促進計画の検討を始めたり、県や国が熱心な働きかけを行うなどした結果、大川村は補償と村の再建に関して県知事と県議会議長から誓約書を取るなどした上で、昭和 41 年 3 月に立入調査を受け入れ、昭和 41 年 7 月の高知県議会で早明浦ダム建設に関する議案が可決された。⁷⁾

調査段階では対応がバラバラであった大川村、土佐村、本山町も、建設省との補償交渉には同一步調でのぞむことになり、昭和 41 年 6 月に早明浦ダム補償対策連絡協議会を開き、3 町村が緊密な連絡をとり、ダム建設に伴う諸問題や将来の嶺北開発に関する構想などで協力し合うことを申し合わせた。昭和 42 年 4 月に水資源開発公団から個人補償基準額

が提示された、3 町村連絡協議会は地元の要求を満たしていないとして、地元側の対案を示し交渉に入ったが、交渉は難航した。その後、県の斡旋もあり合意に達し、昭和 42 年 10 月に県庁で水資源開発公団、地元 3 町村代表、県などが集まって、調印式が行われた。⁸⁾

早明浦ダム建設によって、大川村の中心部は水没を余儀なくされ、船戸および高野を中心として多くの世帯が転出していった。水没戸数 167 戸のうち、村内に留まったのは 26 戸のみであった。県内の移転先は、高知市 51 戸、土佐町 37 戸、本山町 12 戸、南国市 10 戸、土佐山田町（現香美市）3 戸、大津村（現高知市）2 戸、本川村（現いの町）1 戸、その他県内 7 戸であり、県外への移転が 18 戸であった。船戸にあった旧庁舎も水没した。ダム建設とともに、小松では公営住宅の建設や、新しい役場の建設が進み、村の中心地が船戸から小松や中切へと移行した。昭和 58 年 4 月の時点で、小松には 46 世帯 123 人が居住していたが、ダム建設以前の中心地であった船戸には 10 世帯 21 人が居住するのみとなった。⁹⁾

■地域の評価と期待

早明浦ダムは吉野川総合開発計画の中核を成すもので、洪水調節、流水の正常な機能の維持、かんがい用水・水道用水・工業用水の供給及び発電を目的とする多目的ダムである。この早明浦ダムを地域がどのように評価しているのかを郷土史に基づいて目的別に見ていくことにする。

1) 吉野川の洪水調節

早明浦ダムによる吉野川の洪水調節について、徳島県の岩津下流の上板町と岩津上流の三野町（現三好市）の郷土史に以下のように記載されている。

◇「建設省では、柳瀬ダムのほかに本川上流部にさらに洪水調節用のダム築造の必要性を認め、吉野川総合開発計画と組み合わせ、ここに多目的の早明浦ダムの建設が計画された。こうして早明浦ダムは昭和四十年（一九六五）に着工され、四十八年十一月十日に完成、『四国の水がめ』として四県に給水、洪水調節、発電などに大きな役割を果たすことになった。

吉野川は、阿波町岩津地点における最高流量を一万七、五〇〇立方メートル／秒とし、このうち二、五〇〇立方メートル／秒は上流ダムによって調節し、河道の流量は一万五、〇〇〇立方メートル／秒とされた。こうした改修と洪水調節によって、吉野川は理論上八十年に一度襲来すると想定される特別大洪水に対しても、その安全性が十分に確保されることになった。

下流流域住民の長い夢は、いまや現実の姿となって、吉野川の治水・利水は完璧なものになろうとしている。人びとの長い苦闘の歴史と、はかり知れない犠牲の上に、吉野川はいま『母なる川』へ変貌した。」（「上板町史下巻」675 頁）

◇「吉野川の洪水は、地元の集中豪雨や台風による洪水ばかりではなく、土佐地方の豪雨によっても発生する洪水であったから毎年九月の二百十日前後には大洪水に見舞われ、太刀野地区や勢力地区、加茂野宮地区、清水地区の稲作地帯や加茂野宮や清水の島地区の広大な桑園は濁流に吞まれ、甚大な損害を受けていた。町民はそれでも『この地域は吉野川の遊水地帯なので仕方がない、天災だ』と言って諦め、我が運命を嘆くのみであった。

ところが、昭和四十年、新河川法が施行されて吉野川が一級河川となり、国の直轄河川となったために昭和四十二年、国は高知県本山町に計画していた早明浦ダムの本体工事に着手、続いて池田町に香川用水分水用及び北岸用水用の調整池田ダム建設に着手する一方、岩津地点から池田までの築堤による直轄治水事業に着手し、舞中島の用地買収を始めたのである。

昭和四十八年十一月、吉野川の上流本山町に早明浦ダムが竣工し、続いて昭和四十九年六月池田ダムが完成したために、台風による大洪水はほとんどなくなったのである。」（「新編三野町史」1126 頁）

また、早明浦ダムが完成するまでは、徳島市などの下流地域の洪水被害を考慮して、吉野川の岩津より上流地域は堤防を築かずには洪水時には遊水地として扱われてきたが、早明浦ダムが完成してからは岩津上流地域でも築堤が行われるようになった。三好市三野町太刀野地区の築堤工事は、平成 14 年度末で築堤延長約 2,500m のうち 2,300m、樋門 4 基が完成し、下流端の築堤約 200m を残すのみとなっていた。そこに平成 16 年 7 月と 8 月、台風が襲来して大洪水が起こった。その時の様子について、新編三野町史は以下のように記している。

◇「無堤防時代には甚大な被害に襲われていたはずの太刀野地区は内水被害があった程度で極小に終わり、築堤の威力に驚嘆感謝する。」（「新編三野町誌」1128 頁）

2) 吉野川北岸用水

吉野川北岸用水は、吉野川総合開発計画の一環として早明浦ダムに水源を求め、池田ダムから取水して、吉野川沿岸でありながら大部分の地域で自然取水ができない吉野川北岸地域に、かんがい用水を供給するものである。吉野川北岸用水について、徳島県内の郷土史などは以下のように記している。

◇「吉野川総合開発計画の一環として計画され、進められた国営吉野川北岸水利事業は、昭和四十六年（一九七一）十月に着工以来、約一九年の歳月をかけて完工した。（中略）三好町においては、昭和五十三年（一九七八）になって馬木谷右岸の西貝川地区（大字昼間新田）まで幹線水路が完成した。同年六月一日には西貝川の昼間足代揚水機場から通水テストを開始し、着工以来七年目にして北岸用水の水が三好町平坦部の既存水田約二二〇ヘクタールに供給されるようになった。さらに昭和五十七年三月には幹線水路の三好町工区分が完成し、翌年には取水工（池田ダム）から阿波用水までの四一・五キロが幹線水路で結ばれ、昭和五十八年六月六日にその通水式が行われた。現在、町内の水利組合の吉野川からの揚水は、すべて北岸用水の幹線水路からの取水となっている。」（「三好町史歴史編」1042 頁）

◇「箸蔵地区をふくめた、吉野川北岸の水の足らない地いきに、国や県が中心となって、新しい大きな用水路が作られました。吉野川北岸用水とよばれており、池田ダムから水を取り入れ、板野郡までの約 70 キロメートルにもおよぶ用水路です。

今の工事には、ブルドーザーをはじめとする大きな機械が使われ、お金もたくさんかかりました。工事は、1972 年（昭和 47）にはじまり、1989 年（平成 1）に完成しました。

この用水の完成によって、これまで、水が足らなくて、こまっていた多くの農家の人たちも、水不足でなやむこともなくなりました。」（「わたしたちの町池田」115-116 頁）

◇「当地区の農業用水改良事業実施に伴う効果としては、まず、①早明浦ダムにより安定した取水源が確保されたことにより高度の水利用が可能となり、生産性及び品質の向上が図れ、また、②冬期水利権及び畑地水利権の確保により周年灌漑が確立され、複合経営への移行の実施及び畑地の高度利用が図れる。③安定水源の確保により用排水の分離等は場整備事業の実施体制の基盤が整備され、労働生産性の向上に大きく寄与される。④期別必要水量の確保は、新生産技術の開発など例えば早期米栽培の導入による経営の安定が図れる。⑤安定した自然取水は水管理費が従前に比して格差があり労働生産性の向上が図れる。⑥地下水の涵養による農村の環境整備は農業用水ばかりでなく、他用途にもバランスよく活用が可能となる。⑦工法上の処置として、トンネル等埋設構造物工法による水路のため、従来の豪雨時に生じていた水路の決壊被害の解消と汚濁汚染水の流入が回避され、清浄な用水が確保でき、ハウス園芸、そ菜栽培に適す。⑧水路延長約 69 キロ余のほとんどが地下水路のため、水路建設に伴う用地の潰れが全く解消されている。⑨従来地下水取水の地域では自然流下水の取水への変更に伴い、維持管理費の節減が図れた。⑩各地域の土地改良区なり水利組合の統合（各町を一元化した町単位の土地改良区）により運営基盤の強化と維持管理費の節減が図れるなど夫々大きな効果が見込める。

（中略）

農業生産構造の変化

吉野川北岸用水地区関係町の生産農業所得の構成比は事業開始前の昭和 45 年には畜産が 50 パーセント弱、水稻が 20 パーセント弱を占めていたが、現在においては水稻や工芸作物、養蚕に替わって野菜類が約 35 パーセントを構成し、また、割合は小さいものの花き類が順調な伸びを見せている。

また、吉野川北岸用水は、年間を通して水利用ができることから『うまい米づくり、もうかる米づくり』の動きは北岸用水の水を利用した早期米の導入へと道を招くこととなった。

このことにより、水田裏作を利用した、レタス、菜花など冬春野菜の導入を容易にすることとなり、併せて稲作転換の推進による、すいかや夏秋なす、トマト等の生産拡大に拍車がかかり、吉野川北岸用水の水利用により本地域の野菜の産地化が進んでいる。

（中略）

野菜

事業の進展と、京阪神地帯の工業的発展に伴う都市圏の拡大により、吉野川北岸地区は、大都市近郊的そ菜生産地域としての性格を発揮してきた。事業進展に伴って野菜の作付け増加は著しく、徳島県、あるいは全国の野菜作付面積が伸び悩む中、順調な伸びを示している。

果樹

徳島県においても果樹振興計画により本地域に関係する地域を広域濃密生産団地として推進してきた。現在では、かんきつ類の需要低迷や生産調整等により、かき、ぶどう、ももの生産がさかんとなり、板野町、上板町、土成町を中心に、主要な産地となっている。

吉野川北岸農業水利事業では、果樹園の規模拡大を目指して山間部で農地造成が行わ

れ、高収益な果実の生産が可能となった。」「(「吉野川北岸土地改良区 30 年史」645-646 頁、648-651 頁)

◇「吉野川北岸農業水利事業

(中略) そのような中、同意徴集や地元負担金の軽減対策など多くの課題を解決し、平成元年度、613.5 億円の工事費と 18 年にわたる歳月を費やして全線 69.2km にわたる幹線水路が完成した。この幹線水路は、トンネル等を主体とした地下構造物で造られるという当時最新の工法によるもので、吉野川の水質を保った水が安定的に確保されることとなった。その結果、稲作はもとより収益の上がる野菜への転換が進められるなど多様な営農が展開され、農業経営の合理化に大きく貢献した。」「(「吉野川北岸土地改良区設立 50 周年記念誌」22 頁)

3) 香川用水

香川用水は、吉野川総合開発計画の一環として早明浦ダムで開発される水を池田ダムで取水して、香川県内のかんがい用水、水道用水、工業用水に供給するものである。香川用水について、香川県内の郷土史は以下のように記している。

◇「県民待望の香川用水の暫定通水式が行われたのは、昭和四十九年（一九七四）五月三十日、三豊郡財田町長野の東西分土工の施設地であった。吉野川の水を讃岐平野に導入することは、水不足に悩まされ続けてきた県民にとっては、昔からの夢であった。その願いがこの日ようやく実ったのである。

そして、翌五十年六月からは池田ダムを通じて本格的な通水が開始されはじめた。それから十二年後の昭和六十二年度末までに導入された水量は一八億一五七五万トンに達し、讃岐平野を潤すと共に、県民の生活と産業に大きく貢献し続けているのである。」「(「香川県史第七巻通史編現代」970-971 頁)

◇「香川用水引田支線の工事について、石引池の上に『香川用水通水碑』にその概要が記されている。(中略)

吉野川総合開発計画ノ一環トシテ遠ク四国山脈ノ奥深く其処ニ源ヲ発シタ早明浦ダムヨリ池田ダムニ取水シ阿讃トンネルヲ通り讃岐ノ東端引田町吉田石引池ニ至リ其ノ水ハ農業用水及ビ上水道用水トシテ川股浄水場ヘポンプ送水シ引田町ノ水需要ノ安定ヲ図ル(中略)

引田町に香川用水が配水され、千足ダム完成と合わせて、引田町の水不足も解消した。」「(「引田町史近・現代」268-269 頁)

◇「この香川用水計画は、こうした本県の水需要を抜本的に解決するものとして計画されたものである。本町においても挙県一致で推進された香川用水事業の完成によって受益面積一八九・八ヘクタール（水量三七万九六〇〇トン）の恩恵に浴している。」「(「白鳥町史」673 頁)

◇「長尾地区における香川用水からの利水は、昭和五一年六月から導入し、農業用水に年間五六万トンの水を使用した。これが、昭和五八年には二二〇万トンの使用となり、約四倍の使用量である。水は昔から文化を運ぶともいわれているが、使用する量は、その地域の文化を計る尺度でもある。長尾町においては、さきに通水した前山ダムの水と、香川用水の水が中央部でクロスして大きな動脈になっている。この水はさらに付加性を

高めて、長尾を発展させる水でもある。」（「改訂長尾町史下巻」296 頁）

◇「大川町は、古来、水不足に悩まされてきた地域であったため、農業用水の確保に大変な苦労を重ねてきており、このような有史以来の水問題を解消したのが早明浦ダムを中核とする吉野川総合開発事業の一環として取り組まれた香川用水事業である。」（「さぬき市旧五町史続編」328 頁）

◇「香川用水導入による上水道事業

（一）第一次拡張事業

本町は昭和四十年（一九六五）ごろから、人口が増加に転じ、給水人口、使用水量ともに増大する一方となった。こうした時期に、国において四国総合開発計画が立案され、その中核となる有効貯水量二億八九〇〇万立方メートルの早明浦ダムが四十五年（一九七〇）度完成を目標に着工された。本町もこの計画を受けて、昭和四十四年（一九六九）三月三十一日、香川県広域水道事業（香川用水）の東部浄水場系統と用水供給協定を結び、計画給水人口一万九百九〇〇人、計画一日最大給水量八〇〇〇立方メートルの事業変更認可を得て、総額一億二〇〇〇万円の工事に昭和四十五年度より三ヵ年計画で着手した。

（中略）本町では四十九年（一九七四）八月から受水を開始した。

（二）第二次拡張事業

昭和五十一年（一九七六）四月、八栗山上地区への給水のため、現在の給水区域九平方キロメートルを一・五平方キロメートルへ拡大の事業変更許可を得て、総額六二〇〇万円で五十一年度から昭和五十五年度まで五ヵ年計画で着手、完成した。（中略）五十三年（一九七八）九月からは、菜切浄水場へ取水している原水の水質悪化のため浄水場を停止して香川用水に全面依存するようになった。

（三）第三次拡張事業

昭和五十六年（一九八一）から平成二年（一九九〇）度までの県営水道第一拡張計画に合わせて、昭和五十八年（一九八三）三月三十一日、計画給水人口二万八〇〇〇人、一人一日最大給水量五〇七リットル、一日最大給水量一万五五〇立方メートルの事業変更認可を得て、総額四億一七二三万六〇〇〇円の工事を五十八年度から平成二年度を目標年次において実施。（中略）その間、五十九年（一九八四）、六十三年（一九八八）ともに、五十八年（一九八三）に続き、異例の冬季渇水により、香川県をはじめとして本町も渇水対策本部を設置したが、実害なく解除した。」（「牟礼町誌」157-158 頁）

◇「こうした事情により、徳島からの導水が計画され、四国総合開発の一環として早明浦ダムが造られた。これから流れる吉野川の水を本県に導こうとする企てが香川用水である。

農林省、県、水資源開発公団が昭和四十三年に着工、五十五年に完成した。早明浦ダムで八億六三〇〇万トンを開発、うち二億四七〇〇万トンを香川に分水するというもの。本県の全ため池の総貯水量が一億四六五〇万トンだからいかに導水が多いかがわかる。

（中略）

用水路は本町の北部を東西に走っていて大野から浅野の北部を通っている。上水はこの用水によって県内ほとんどに普及、衛生上大きい効果を上げた。しかし本町の大半は用水路の南つまり上部になり、このため四十九年の開通時に県から日量三〇〇〇トンの配水を高松市浅野浄水場から水利転換で取水、加入者に給水していたが六十年からは人

口がふえたこともあり、県水道局東部浄水場（高松市岡本町）の用水を香南町経由で本町岩崎で日生団地にポンプアップ、全町に香川用水を供給している。日生団地からは一部、三木町にも通水している。

平成四年度で事業所を含む全町七〇八六口に供給、普及率は一〇〇パーセントに近い。」（「香川町誌」657-658 頁）

- ◇「香川用水計画の完成によって用水が豊富になり、水利条件が均等で、ほ場整備も容易になった。機械化・協業化に適した土地条件となり、より少ない労力でより多くの生産の実現が可能になった。」（「新修満濃町誌」538 頁）
- ◇「香川用水の通水によって、水利慣行は一変し、新たな水利秩序が生まれたが、かえって水利用は粗雑化していないであろうか。（中略）今後は日増しに水需要の増大が見込まれるとき、限りある香川用水のみに依存するのではなく、通水以前に各溜池が間接流域から取水していた承水路も復活し、それらの施設を後世に引き継がなければならない時を迎えている。」（「高瀬町史通史編」684 頁）
- ◇「このようにして導き入れられた約四〇〇万トンの香川用水は、観音寺市から干害という自然災害を解消したばかりでなく、農業生産力を高め農業経営近代化を推進していく重要な根幹となっている。」（「観音寺市誌通史編」588 頁）
- ◇「香川用水の恵みで、町内の田、約二七〇ヘクタール、畑、約一九〇ヘクタールが、水の心配をしなくてすむようになった。」（「新修豊浜町誌」275 頁）
- ◇「香川用水のおかげで農業用水をはじめ、工業用水・上水道の水不足の心配はなくなりました。」（「豊中のすがた」114 頁）
- ◇「香川用水の完成で長年苦しんでいた水不足がだいぶ解消され、香川の人々の喜びは、はかりしれないものがありました。」（「わたしたちのまち山本」115 頁）
- ◇「香川用水の通水により、香川県全体の水不足が解消されました。きょう土の農業や産業もいっそう発展することでしょう。」（「観音寺のすがた」121 頁）
- ◇「いねを育てるために池を直したり井戸をたくさんほったりしましたが、十分な水をえることはできませんでした。また、野菜づくりがさかんになると、ますます水が足りなくなってきました。この水不足をなくそうとしたのが、香川用水です。」（「豊浜のすがた」97 頁）

4) 愛媛分水

愛媛分水は、銅山川からの分水により吉野川の流量が減少することを懸念する下流の徳島県に配慮して、愛媛県の企業者などが早明浦ダムで応分の費用負担をして新規に水資源開発を行い、一定の水量を吉野川に流すことによって、それに見合う水量を銅山川から分水するものである。愛媛分水について、愛媛県内の郷土史には以下のように記されている。

- ◇「昭和四二年、吉野川水資源開発基本計画が定められ、高知県の早明浦ダムの関連事業として多目的の新宮ダム（五〇年完成）も銅山川に建設され、柳瀬ダムの水とともに川之江市・伊予三島市・宇摩郡土居町・同新宮村の産業発展と生活安定に寄与している。」（「愛媛県史近代下」587-588 頁）
- ◇「銅山川工業用水道事業は、伊予三島・川之江両市の基幹産業である紙・パルプ製造等の発展を目的として始めた事業であり、今では当地域に欠かせない重要な事業として定

着している。」(「愛媛県史地誌Ⅱ(東予東部)」760頁)

◇「この水をめぐる宇摩地方に共通した問題が一応の解決をみることができたのは昭和二十八年の柳瀬ダムの完成による銅山川の総合開発によってであった。

以来、川之江市の水資源は、灌漑用水・工業用水・生活水のすべてにわたり銅山川に大きく依存することになり、昭和五十年の新宮ダムの完成と、それに伴う愛媛分水の強化により、いっそうその度合いを高めている。(中略)

柳瀬・新宮両ダムの出現は、農業用水・生活用水及び発電の各方面で、多目的としてはかり知れない恩恵を川之江市にもたらした。銅山川下流域への治水効果共々、多目的ダムとしての効果と役割を充分果たしているといえよう。」(「川之江市誌」544-545頁)

◇「四国中央市は、むかしから紙づくりが盛んで、せい紙と紙加工業による紙産業をじくに発てんしてきた工業都市です。日本でも有数の紙産地として発てんしたのは、銅山川疎水の水のおかげと、むかしからたくさんの人々が町の発てんに苦労を重ねてきたためです。今では、新聞用紙や印刷用紙、書道半紙や金ぷうなどを日本各地へ送り出しています。」(「四国中央市のくらし第二版」136頁)

◇「事業完了後における当地域は、豊富で安価な発電余水の最高度の利用と高度経済成長の波にのって、製紙工場の拡張・近代化が進展し、大小の工場が林立して全国有数の製紙地帯に発展した。したがって都市用水の需要が増大し、また農業用水も総量規制によって、干ばつ年であった昭和33年・36年・38年などではなお不足が生じたので新しい水資源を開発する必要に迫られるようになった。

隣県の香川県も、農業用水・都市用水の需要に対応できなくなり、四国総合開発として、昭和42年吉野川の水資源開発基本計画が定められ、水資源公団事業として早明浦ダム、次いで銅山川に新宮ダムが建設された。この結果、長年待望していた銅山川の完全分水が実現し、農業用水については新たな樹園地の畑地かんがい用水を含め2,500千 m^3 の増量と、新宮ダムによる新規農業用水として川之江市の水田と樹園地に1,550千 m^3 が確保された。また都市用水の供給量も飛躍的に増加することとなった。」(「愛媛の土地改良史」571-572頁)

郷土史の記述から、早明浦ダムの完成は、治水面では吉野川の洪水調節、利水面では吉野川北岸用水、香川用水、愛媛分水、高知分水及び発電を通して四国各地に恩恵をもたらしていることが分かる。しかし、その背後には、ダム建設のために移転を余儀なくされた人がいたこと、ダム建設により過疎化が進行した地域があったことも忘れることができない。ダム建設により大きな影響を受けた高知県大川村は、「つくられた過疎」という表現で、以下のように記している。

「過疎化は日本の各地方で、高知県内では特に中山間地域において、高度経済成長期以降に急速に進行していった現象であり、大川村に限った現象ではない。しかし、大川村の場合は、より特殊な要因が過疎化に作用していた。早明浦ダムの建設と白滝鉱山の閉山である。大川村の過疎は、外部の資本や国家的な開発の都合によって『つくられた過疎』であり、ここ三〇年ほどの村おこしの取り組みは、こうした現実には翻弄されながらも、村としての生き残りをかけた取り組みだったといえる。」¹⁰⁾

早明浦ダムの堰堤には「四国のいのち」碑が建立されている。¹¹⁾この「四国のいのち」碑

について、早明浦ダム竣工時に金子正則香川県知事は受益県を代表して次のように述べている。「とくに高知県知事さんが、このダム建設に際し、『四国のいのち』といわれたのであります。当ダムは、全く『四国のいのち』であります。四国住民の血のかよったいのちであります。このダムに直接犠牲を払われた水没地の方々等、それらの人々の血のかよったいのちであると、私は感謝申し上げているところであります。」¹²⁾

また、銘を揮毫した溝渕増巳高知県知事は、水源県の立場から次のように述べている。「このダムの建設には、約 400 戸の家屋と総面積 800ha の土地・山・宅地が水没し、沢山の人が犠牲をうけました。大川村のごときは、村の中心部が移転し、村の行政も殆んど、これからどのように運営してゆくかでご苦労されています。

勿論このダム建設には、ダムに直接関係ない事業もやっていただいています。その点、建設省や公団に対して厚くお礼を申します。しかし、このダムの貯水量は、3 億トンという大きさであり、実際に動かす量は 8 億 6 千万トンであります。その半分近いものが徳島県に供給され、香川県・愛媛県併せて徳島県の約半分（その 3 分の 2 ぐらいが香川県に）供給されるのであります。高知県でいただく水は 3 千 900 万トンで 4%であります。この大きな犠牲に対し、多少感情がはさまれるところではありますが……。」¹³⁾



四国のいのち碑（土佐町）

<注>

- 1) 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」1097-1101 頁、水資源開発公団池田総合管理所編「早明浦ダム工事誌」16-18 頁
- 2) 水資源開発公団池田総合管理所編「早明浦ダム工事誌」41 頁
- 3) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」214-215 頁
- 4) 大川村史追録編さん委員会編「大川村史追録」11-14 頁
- 5) 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」512 頁
- 6) 本山町史編さん委員会編「本山町史下巻」338 頁
- 7) 大川村史追録編さん委員会編「大川村史追録」22-29 頁
- 8) 同上 31-33 頁
- 9) 大川村史追録編さん委員会編「大川村史追録【昭和 59 年度～平成 29 年度】」16-17 頁
- 10) 同上 15 頁
- 11) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」212-213 頁
- 12) 水資源開発公団編「水登ともに No. 122 (1973 年 12 月号)」6 頁
- 13) 同上 7 頁

<参考文献>

- 建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「吉野川百年史」(建設省四国地方建設局徳島工事事務所、1993年)
- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990年)
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」(四国建設弘済会、1988年)
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」(四国建設弘済会、1978年)
- 建設省四国地方建設局編「四国地方建設局十年史」(建設省四国地方建設局、1968年)
- 吉野川総合開発史編集委員会編「吉野川総合開発史」(吉野川総合開発史編集委員会、1979年)
- 建設省四国地方建設局監修「吉野川ーその治水と利水ー」(国土開発調査会、1987年)
- 水資源開発公団池田総合管理所編「早明浦ダム工事誌」(水資源開発公団池田総合管理所、1979年)
- 水資源開発公団編「水登ともに No.122 (1973年12月号)」(水資源協会、1973年)
- 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」(高知県建設業協会、1998年)
- 大川村史追録編さん委員会編「大川村史 追録」(大川村、1984年)
- 大川村史追録編纂委員会編「大川村史 追録【昭和59年度～平成29年度】」(大川村、2018年)
- 土佐町史編集委員会編「土佐町史」(土佐町、1984年)
- 本山町史編さん委員会編「本山町史 下巻」(本山町、1996年)
- 上板町史編纂委員会編「上板町史 下巻」(上板町、1985年)
- 新編三野町史編纂委員会編「新編 三野町史」(三野町、2005年)
- 三好町史編集委員会編「三好町史 歴史編」(三好町、1997年)
- 池田町社会科副読本編集委員会編「わたしたちの町 池田」(池田町教育委員会、1998年)
- 吉野川北岸土地改良区30年史編纂委員会編「吉野川北岸土地改良区30年史」(吉野川北岸土地改良区、2002年)
- 吉野川北岸土地改良区編「吉野川北岸土地改良区設立50周年記念誌」(吉野川北岸土地改良区、2023年)
- 香川県編「香川県史 第七巻通史編 現代」(香川県、1989年)
- 引田町史編さん委員会編「引田町史 近・現代」(引田町、1995年)
- 白鳥町史編集委員会編「白鳥町史」(白鳥町、1985年)
- 長尾町史編集委員会編「改訂 長尾町史 下巻」(長尾町、1986年)
- 牟礼町編「牟礼町誌」(牟礼町、2005年)
- 香川町誌編集委員会編「香川町誌」(香川町、1993年)
- 香南町史編集委員会編「香南町史 続編」(香南町、1996年)
- 満濃町誌編さん委員会編「新修 満濃町誌」(満濃町、2005年)
- 仲南町誌編集委員会編「仲南町誌」(仲南町、1982年)
- 高瀬町編「高瀬町史 通史編」(高瀬町、2005年)
- 観音寺市誌増補改訂版編集委員会編「観音寺市誌 通史編」(観音寺市、1985年)
- 新修豊浜町誌編さん委員会編「新修 豊浜町誌」(豊浜町、1995年)
- 豊中町小学校社会科副読本編集委員会編「豊中のすがた」(豊中町教育委員会、1992年)
- 山本町小学校社会科副読本編集委員会編「わたしたちのまち 山本」(山本町教育委員会、1997年)
- 観音寺のすがた編集委員会編「観音寺のすがた」(観音寺市教育委員会、2007年)
- 豊浜町社会科副読本編集委員会編「豊浜のすがた」(豊浜町教育委員会、1997年)
- さぬき市史編さん委員会編「さぬき市旧五町史 続編 一津田町・大川町・志度町・寒川町・長尾町一」(さぬき市、2019年)
- 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 近代下」(愛媛県、1988年)
- 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ(東予東部)」(愛媛県、1988年)
- 川之江市誌編さん会編「川之江市誌」(川之江市、1984年)

四国中央市教育委員会編「四国中央市のくらし 第二版」(四国中央市教育委員会、2006 年)
愛媛県土地改良事業団体連合会編「愛媛の土地改良史」(愛媛県、1986 年)
藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」(四国クリエイト協会、2022 年)

河川 11 大渡ダム(高知県)

■大渡ダム建設の概要

大渡ダムは高知県仁淀川町の仁淀川に建設された洪水調節、不特定利水の確保、高知市への上水道供給、発電を目的とする多目的ダムである。仁淀川の直轄改修事業は、昭和 23 年より計画高水流量を基準地点の伊野から河口まで $12,000 \text{ m}^3/\text{s}$ として着手されたが、昭和 38 年 8 月に伊野地点で約 $13,500 \text{ m}^3/\text{s}$ の洪水が発生した。このため、治水計画が再検討され、昭和 41 年に基本高水のピーク流量を $13,500 \text{ m}^3/\text{s}$ とする仁淀川水系工事实施基本計画が策定され、既定計画との差 $1,500 \text{ m}^3/\text{s}$ は上流に新設するダムで調節することとなった。一方、利水面では、仁淀川は豊水・渇水の差が大きく、かんがい用水などは常に渇水の危険を持つため、ダムにより抜本的な流量調整を行うとともに、高知市の人口増加に伴う上水道用水の需要増に対応してダムが新たな水源として $120,000 \text{ m}^3/\text{日}$ を供給する役割を担うことになった。

大渡ダムは昭和 41 年度から実施計画調査として事業化されたが、その事業化の背景には道前道後分水計画と早明浦ダム計画もあった。道前道後分水計画は、仁淀川支川面河川に面河ダムを築造して道前道後地域に農業用水・工業用水の供給及び発電を行うもので、愛媛県側への分水による高知県側の影響を緩和するために高知県は建設省に大渡ダムの建設を要望していた。また、早明浦ダムは吉野川総合開発計画の中核であり、四国四県の利害が複雑に絡み合い、関係者間の調整が行われる中で、高知県は早明浦ダムの水没地域を有する県でありながら恩恵が少ないという県民意識を背景として、早明浦ダム関連付帯事業の重点要望として大渡ダムの着工を加えていた。このように大渡ダムは、四国全体の開発計画との関連の中で、高知県政上重要な位置づけのもとに事業化された。¹⁾

ダムの建設工事は昭和 43 年度に工事用道路の建設に着手、一般補償の妥結などを経て、昭和 48 年 4 月に堤体基礎掘削工事が開始された。漁業補償の締結を受けて昭和 51 年 6 月より本体コンクリートの打設が開始され、昭和 55 年 8 月に約 100 万 m^3 の本体コンクリート打設が完了した。同年 11 月に試験湛水が開始されたが、昭和 57 年 4 月に地すべりが発生したため湛水が中止され、地すべり対策工事が行われて、昭和 61 年 7 月に湛水試験が終了した。その後ダム周辺環境整備などが行われ、昭和 62 年 3 月にダム建設事業は完了した。なお、仁淀川高知取水については、平成 5 年 7 月に工事に着手、平成 9 年 3 月に工事が完成した。

大渡ダムの建設地である仁淀村・吾川村（いずれも現仁淀川町）の両村史には、大渡ダム建設は、地元には一時的就労の場ができることのほかは特別なメリットは期待できなかったが、下流地域の防災、農業用水・都市用水・発電用水の確保などの目的のため大局的視野に立って全面的に協力してきたのであり、大渡ダムがその使命を十二分に発揮し、流域住民の安全と福祉、産業・文化の発展向上に大きな効果をあげるよう祈念してやまないという趣旨のことが記されている。²⁾



大渡ダム

大渡ダム建設の略年表

年月	事項
昭和 36 年 6 月	大渡ダムの予備調査を開始
昭和 41 年 4 月	大渡ダムの実施計画調査を開始
昭和 41 年 6 月	仁淀川水系工事実施基本計画の策定
昭和 43 年 4 月	大渡ダムの建設工事に着手
昭和 48 年 4 月	堤体基礎掘削の開始
昭和 51 年 6 月	ダム本体コンクリート打設開始
昭和 55 年 8 月	ダム本体コンクリート打設完了
昭和 55 年 11 月	試験湛水開始
昭和 57 年 4 月	各所で大規模な地すべりが発生、試験湛水中止
昭和 57 年 8 月	抜本的な地すべり対策工事及び護岸工事に着手
昭和 60 年 9 月	地すべり対策工及び護岸工事が完了
昭和 60 年 10 月	試験湛水再開
昭和 61 年 7 月	試験湛水終了
昭和 61 年 11 月	大渡ダム竣工式
昭和 62 年 3 月	大渡ダム建設事業完了

資料：大渡ダム工事誌編集委員会編「大渡ダム工事誌」（1987 年）



大渡ダム

■地域の人々の関わり

大渡ダム建設と仁淀川高知取水に分けて、地域の人々の関わりについて記す。

①大渡ダム建設

大渡ダムは、昭和 41 年 4 月から実施計画調査に入り、同年 6 月の仁淀川水系工事实施基本計画の策定により事実上大渡ダムの建設が決定された。³⁾大渡ダムの建設地点に位置する吾川村と仁淀村（いずれも現仁淀川町）の動きを見ることにする。

吾川村には、昭和 42 年に高知県知事及び建設省大渡ダム調査事務所長からダム建設に伴う調査測量の申し入れがあった。村ではダム対策本部を設け、議会に吾川村ダム対策特別委員会を設置するとともに、地区 11 集落関係者の代表により昭和 42 年 7 月に吾川村ダム対策協議会が結成された。ダム対策本部はダム地域内の独自の調査を行うとともに、先進地ダム調査を進め資料の収集、関係集落への説明と意見交換、協議会などを重ね、集落ごとの要求要望と地域防災、公共施設などの要求事項をとりまとめ、大渡ダム建設に伴う要求及び要望書を策定し、昭和 42 年 9 月に建設省並びに高知県に提出した。その後両機関と要求書に関する協議交渉を重ねた結果、誠意ある回答が得られることとなり、昭和 42 年 11 月、大渡ダム建設に伴う立ち入り調査及び測量に関し、吾川村長及び吾川村ダム対策協議会長は、四国地方建設局大渡ダム調査事務所長及び高知県知事の立ち会いのもと、協定書に調印した。⁴⁾

一方、仁淀村では、村と村議会がダム建設の実態調査と村づくりのため、昭和 39 年 10 月に愛媛県の面河ダム、昭和 41 年 11 月に静岡県井川ダム（五郎ダム）、昭和 42 年 3 月に早明浦ダムを視察し、ダム建設に備えての研究を行った。昭和 42 年 3 月からは水没関係地域 5 カ所で、立ち入り調査説明会を開催し、ダム建設は確定的となった。同年 4 月に村は仁淀ダム対策本部を設置し、村議会に大渡ダム対策特別委員会を設置した。同年 6 月の定例議会に村は 11 項目に及ぶ「大渡ダム建設と仁淀村の開発構想」を提出して、議会の同意を得た。同年 7 月に仁淀村ダム対策地区委員会が設置され、同月、大渡ダム建設に伴う立ち入り調査及び測量に関する協定書調印が行われた。⁵⁾

補償交渉については、昭和 44 年 12 月に吾川村と仁淀村各 15 人の委員が選出され、大渡ダム補償交渉委員会が発足した。諸案件の協議検討に入ったが、立地条件や経済条件などの優劣・利害があり、容易に一致せず、21 か月後の昭和 46 年 9 月に個人補償基準が妥結するに至った。

この基準妥結により、吾川村は昭和 47 年 1 月から水没移転者を優先に個人補償交渉に入

り順次妥結した。吾川村の水没者は船戸 38 戸、秋葉口 29 戸、鷹の巣ほか 3 戸の計 70 戸であった。村では村内に宅地を確保し 27 戸に分譲するとともに、団地内に公共施設の整備を図った。また村内への自力移転 7 戸、高知市瀬戸団地への移転 5 戸、残りは隣接町村をはじめ県内外に分散自力移転し、昭和 48 年度中に大部分の移転が完了した。⁶⁾

また、仁淀村の水没関係者は、沢渡 7 戸、和田 24 戸、高瀬本村 2 戸、準水没の和田 1 戸を加え、計 34 戸となった。移転は、高知市瀬戸団地に 5 戸、県外に 4 戸、村内に 8 戸、隣接町村に 19 戸など分散し、昭和 48 年中に移転は完了した。⁷⁾

昭和 57 年 4 月に仁淀村の高瀬本村上流の戸崎で大規模な地すべりが発生したため、吾川村と仁淀村は直ちに四国地方建設局及びダム工事事務所に緊急対策を申し入れるとともに、両村がそれぞれ防災対策本部を設置し、村議会、地元代表と現地調査を行い、両村で協力して建設省に緊急対策と復旧工事の陳情を行った。この結果、その後 3 ヶ年余にわたり、地すべり対策をはじめその他の防災工事、ダム湖周辺環境整備が実施された。⁸⁾

仁淀村が建立した大渡ダム記念碑には、ダムに対する村の思い、家屋移転世帯主名、ダム建設に貢献のあった人々の名前などが記されている。また、殉職者慰霊碑にはダム建設工事で殉職した 8 人の氏名が刻まれている。⁹⁾



大渡ダム記念碑



大渡ダムの殉職者慰霊碑

②仁淀川高知取水

仁淀川高知取水は平成 5 年 7 月に工事に着手、平成 9 年 3 月に工事が完成したが、それに至るまでの主な動きは以下のとおりである。

昭和 42 年 4 月に高知市が大渡ダム建設事業に参画したが、取水地点の伊野町（現いの町）は、昭和 30 年代の愛媛分水により仁淀川の水量が極端に減り、高東、吾南両用水の取入口を拡大するなどして用水確保に努めたほか、製紙工場は水源の掘り下げ、新水源の設置に奔走した経験があったため、大渡ダム建設計画に関する県からの打診に不信感を持っていた。

昭和 40 年代から高知県の調整により高知市と地元市町の交渉が行われたが、取水地点や取水方法などは決まらないままであった。昭和 51 年に建設省、高知市、四国電力は伊野町に説明なく、仁淀川河口から上流 11km の大内八十地先からの取水を想定し、漁業補償を行う内容で仁淀川漁協と妥結したため、伊野町議会が反発することもあった。伊野町は、昭和 52 年 3 月、高知市との今後の交渉を考慮し、町、議会、製紙工業会、住民代表、学識経験者による水資源対策協議会を設置した。高知取水をめぐり、水資源対策協議会は八田堰上流からの取水に反対を表明した。昭和 55 年 3 月、大内地区仁淀川を守る会が結成され、

反対運動が起こり、伊野町は一貫して製紙産業のための工業用水やかんがい用水を確保しなければならないので、高知取水は受け入れられないと主張し、高知市との話し合いは平行線をたどった。¹⁰⁾

問題の解決をめざして昭和 56 年 6 月に県、高知市、伊野町の 3 者の間で合同調査を行うことが決まり、昭和 57 年 3 月に鎌田鉄橋付近から八田沈下橋付近までの仁淀川流域で取水による河川環境及び周辺地域の地下水への影響や取水施設の位置・工法などの調査が行われ、同年 6 月～8 月に高知市は伊野町、春野町（現高知市）、土佐市の関係 3 市町に調査結果を説明し、理解を求めたが、問題解決には至らなかった。

昭和 59 年 5 月、高知市が予備調査計画書を提示したのに対して、伊野町は同意、春野町は条件付き同意、土佐市は独自の影響調査を実施するとして対応が分かれた。このため、高知市は同年 6 月にまず伊野町との間で予備調査に関する覚書を締結し、同年 9 月には春野町、土佐市との間でも予備調査に関する覚書を締結した。覚書に基づき予備調査が行われ、昭和 60 年 8 月に高知市は高知市取水計画案を伊野町、春野町、土佐市に提示した。県は昭和 63 年 11 月に仁淀川下流水資源対策協議会（県、高知市、伊野町、土佐市、春野町で構成）を発足させ、調整を進めた。

平成 3 年 7 月、高知市は仁淀川高知取水実施計画案を伊野町、春野町、土佐市に提示した。中内知事は仁淀川高知取水問題を任期中に解決したいという決意を示していたが、任期満了日の前夜、県の仲介により、高知市と伊野町の間で仁淀川取水にかかる最終合意が成立した。平成 4 年 3 月には、橋本新知事を立会人に、高知市と春野町の間で協定書が締結され、平成 5 年 2 月には県の強い姿勢を受けて高知市と土佐市の間で協定書、覚書の調印が行われた。¹¹⁾

いの町に建立された仁淀川高知取水記念碑には、高知県知事を立会人として伊野町長と高知市長が締結した協定書の内容が示されている。



仁淀川高知取水記念碑（いの町）

■地域の評価と期待

大渡ダム建設に対する評価と期待について、地元の郷土史などは以下のように記している。

◇「当ダムは吾川村にとって、就労の場があったことによるほか、特段のメリットは当初より期待はできなかったが、下流の防災、都市用水、農業用水、エネルギーの確保等、重要な課題と目的をもっており、百害あって一利なしを意中に納めつつ我が国における住民福祉、産業文化等の発展に不可欠の施策であることを理解し、大極的視野に立って、

大渡ダム建設に全面的協力をしてきた。(中略) 願わくば本ダムがその使命を十二分に発揮され、流域住民の安全と住民福祉、産業文化の発展向上に大いなる効果を祈念してやまない次第である。」(「吾川邑史上巻」613 頁)

- ◇「大渡ダム建設については、仁淀村としては一時的就労の場ができることのほかは、特別なメリットは期待できないものであったが、下流地域の防災、都市用水、発電水の確保など、重要課題と目的を持っているので、大局的視野に立って全面的に協力したのである。(中略)

大渡ダムが、今後いつまでもその使命を十二分に発揮し、流域住民の安全と福祉、また産業・文化の発展向上に大きな効果を挙げるよう祈念してやまない。」(「仁淀村史追補」590 頁)

- ◇「大渡ダムは 1971 年(昭和 46 年)に工事を始め、1986 年(昭和 61 年)に完成しました。大渡ダムは仁淀川下流域のいろいろな用水に使われ、多くの人々の生活に役立っています。」(「仁淀川町のくらし」108 頁)

このように大渡ダム建設地点の吾川村・仁淀村(いずれも現仁淀川町)の両村史などには、大渡ダム建設に対する思いや評価が記されているが、仁淀川下流域の郷土史には現時点では大渡ダムに対する評価は示されていない。また、仁淀川高知取水に対する評価も郷土史では確認できない。

<注>

- 1) 大渡ダム工事誌編纂委員会編「大渡ダム工事誌」11-14 頁
- 2) 吾川村編「吾川邑史 上巻」613 頁、仁淀村史編纂委員会編「仁淀村史 追補」590 頁
- 3) 大渡ダム工事誌編纂委員会編「大渡ダム工事誌」22 頁
- 4) 吾川村編「吾川邑史 上巻」608-609 頁
- 5) 仁淀村史編纂委員会編「仁淀村史 追補」580-583 頁
- 6) 吾川村編「吾川邑史 上巻」610 頁
- 7) 仁淀村史編纂委員会編「仁淀村史 追補」587-588 頁
- 8) 吾川村編「吾川邑史 上巻」611-612 頁、仁淀村史編纂委員会編「仁淀村史 追補」588-589 頁
- 9) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」230-234 頁
- 10) いの町史編さん委員会編「いの町史」274-278 頁、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」879-881 頁
- 11) 高知市水道史編纂委員会編「こうち水物語 高知市水道史」307-379 頁

<参考文献>

- 大渡ダム工事誌編纂委員会編「大渡ダム工事誌」(国土交通省四国地方整備局大渡ダム工事事務所、1987 年)
- 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」(高知県建設業協会、1998 年)
- 吾川村編「吾川邑史 上巻」(吾川村、1987 年)
- 仁淀村史編纂委員会編「仁淀村史 追補」(仁淀村、2005 年)
- 仁淀川町教育委員会編「仁淀川町のくらし」(仁淀川町教育委員会、2006 年)

いの町史編さん委員会編「いの町史」（いの町史、2015 年）

高知市水道史編纂委員会編「こうち水物語 高知市水道史」（高知市水道局、1999 年）

藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」（四国クリエイト協会、2022 年）

河川 12 日下川放水路(高知県)

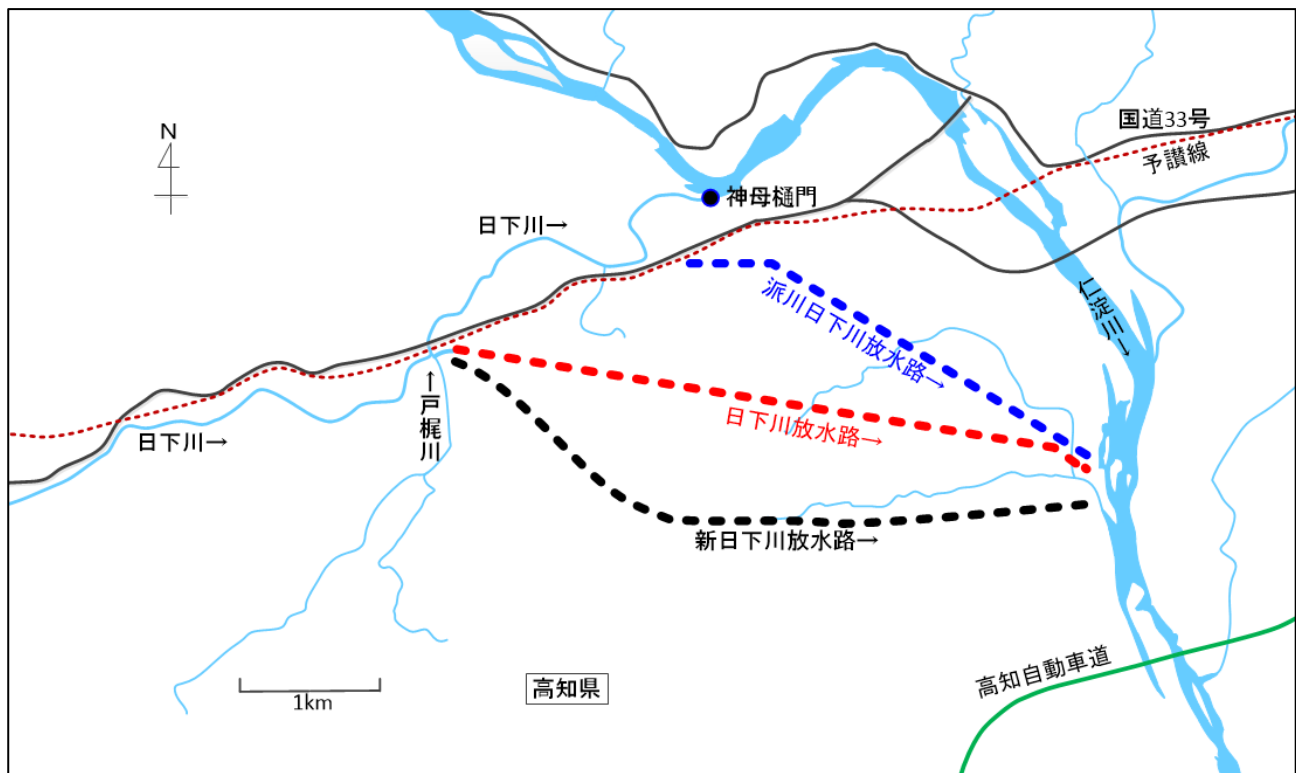
■日下川放水路建設の概要

日下川は、高知県日高村の中心部を東進して江尻地先で、仁淀川の河口より 14.2km の地点に合流する流路延長 11.7km の河川である。流域の特徴は、仁淀川合流点に近い付近の地盤標高が T. P. 20m 程度であるのに比べ、中流部の中心集落地の付近は T. P. 19m、上流部が T. P. 17～18m 程度と上流へ行くほど低くなる低奥型地形となっていることである。このため、流域は頻繁に浸水被害が発生し、日下川では排水能力を向上させるための取り組みが行われてきた。昭和 36 年には高知県により放水路トンネル（派川日下川放水路）が整備され、昭和 38 年には神母（いげ）樋門が設置されるなどしてきた。

しかし、昭和 50 年 8 月の台風 5 号により、日高村の主要地区が水没し、死者 25 人、家屋の流失・埋没 70 戸、倒壊・半壊 80 戸、床上浸水 500 戸という大きな被害が出たため、それまでの日下川の治水対策は抜本的に見直されることになった。¹⁾ 検討の結果、昭和 51 年度から建設省により日下川の激甚災害対策特別緊急事業が行われることになった。これは、内水排除に最も効果的な地点として、仁淀川との合流点から約 3.4km 上流の戸梶川との合流点に呑口を選び、仁淀川の八田堰下流に排水する全長 4,998m の放水トンネルを新設する計画であり、これにより昭和 50 年 8 月洪水における内水位 T. P. 21.4m を 1.5m 程度低下させ、床上浸水被害を防御することとした。昭和 51 年度に計画内容の検討が行われ、問題ないことが確認されたため、建設省は地元関係町村に事業計画を説明し、用地買収に着手した。

放水路の吐口部は、本事業による直接の利益を受けない伊野町（現いの町）内であるため、放水路が通過することによる工事中及び完成後の影響について伊野町と建設省で協議が行われた。決して順調とはいえないまでも昭和 52 年 1 月に計画について大方の理解が得られ、トンネルの呑口側第一工区に着工し、昭和 52 年度には第二、第三工区が着工となった。本事業を実施する上で最大の問題は土捨場の確保であったが、日高村などの協力も得ながら解決が図られた。昭和 54 年度には吐口部サイホンに着手、昭和 55 年度から呑口部に本格的に着手し、昭和 55 年度には日下川放水トンネルの排水をスムーズにするために県営事業として日下川と戸梶川の改修工事も始められた。激特事業は、通常は被災年を含め 5 ヶ年で慨成するのが原則であるが、本事業は大規模なトンネル工事であるため、7 ヶ年計画として実施され、昭和 57 年 2 月に日下川放水路が完成した。²⁾

日下川放水路は、完成した直後の昭和 57 年 8 月の台風 13 号による出水で威力を発揮するなど、大きな効果を挙げてきた。³⁾ その後も、日下川では神母樋門の改築など治水対策が行われてきたが、平成 26 年 8 月の台風 12 号・11 号による甚大な被害を契機として、平成 27 年度から国土交通省により日下川のさらなる排水能力向上のため、3 本目となる放水路の建設が進められ、新日下川放水路は令和 5 年に運用が開始され、令和 6 年 4 月に完成式が行われた。



日下川放水路



日下川放水路呑口(左)と新日下川放水路呑口(右)



昭和 50 年台風 5 号殉難者慰霊碑

日下川放水路建設の略年表

年月	事項
昭和 50 年 8 月	台風 5 号により日下川流域で甚大な浸水被害発生
昭和 51 年 5 月	日下川の激甚災害対策特別緊急事業採択
昭和 52 年 1 月	日下川放水路トンネル工事に着手
昭和 57 年 2 月	日下川放水路竣工式

資料：高知工事事務所編「高知工事事務所四十年史」（1987 年）

■地域の人々の関わり

建設省が進める日下川放水路の建設に関連して、日高村では鹿児島地区に 15ha、馬越地区に 12ha の遊水地と、日下・戸梶両川で 26ha の川幅拡張用地合計 53ha の用地が見込まれた。このため、日高村は、三宮忠男村長を陣頭に、村議 15 人、農業委員 12 人、農協理事

5人、下分、本郷、沖名、加茂の各地区代表8人、計40人をもって日下川治水対策特別委員会を組織し、全村的協力をもって完成を期することになった。

また、日下川放水路の建設により、トンネルの放水口となる伊野町大内、鎌田地区への影響を懸念する声も出たことから、日高村では「大内、鎌田の治水なくして日高の治水もあり得ない」との见解のもとに、日下川治水対策委員会と両地区治水対策委員会が連携して治水対策要望運動を展開した。⁴⁾

■地域の評価と期待

日高村の郷土史などを見ると、水害に苦しめられて来た日高村の人々が日下川放水路の完成をいかに待望し、当時いかに喜んでいたかを知ることができる。

◇「昭和五七（一九八二）年、待ちに待った日下川放水トンネルが完成し、二月に村を挙げて竣工式が行われた。取水口での通水式では、一〇〇〇人の関係者や村の人たちが見守るなか、建設大臣代理、四国地方建設局長、高知県知事が通水門のスイッチを入れると、水がトンネル内に吸い込まれ、見物人から割れるような拍手が起こった。引き続き日高中学校での祝賀行事には三〇〇〇人が集まった。餅投げ、日高村の伝統の踊りや音楽演奏などに、村の人たちはお祭り気分喜びをあらわした。水害の苦難から解放される歴史的な日であった。」（「続日高村史」131頁）

◇「水害から村を守るために作られたものとして、もう一つあげられるのが日下放水路です。日下放水路は新旧二つあり、旧の放水路は1960年（昭和35年）に完成、（中略）

しかし、この放水路だけでは排水能力が十分ではなく、1975、1976年（昭和50、51年）の台風5号、17号の時には2年続きで日高村は大きな水害を受けました。

そこで、1977年（昭和52年）から国の事業として、新しい日下放水路工事が行われました。（中略）1982年（昭和57年）に完成しました。この放水路は旧の放水路の約3倍の放水能力があり、これで、日高村は長い間苦しめられてきた水害からのがれる見通しがたちました。」（「日高のくらし」104-105頁）

日下川放水路呑口近くに日下川放水路竣工記念碑が建立されている。⁵⁾ 碑では、日高村長、建設省四国地方建設局長、高知県知事が連名で、村民の不安と恐怖を解消した日下川放水路の完成を記念して、尽力した人々の功績を讃え、感謝の意を表している。



日下川放水路竣工記念碑

また、3本目の放水路となる新日下川放水路の完成に際して、戸梶眞幸日高村長は地権者や関係者、特に放水路吐口部や呑口部の地域の人々の理解と協力に謝意を表した上で、

新日下川放水路を活かしたまちづくりの取り組みについて、以下のように述べている。

◇「今後、日高村としましては、さらなる治水安全度の向上を目指し、流域全体の将来像を示した『まちづくり』と一体的に考える『流域治水まちづくり』という、新たな考え方のもと、取り組みを進めていくとともに、新日下川放水路のインフラを観光資源として活用し、先人たちの時代から水と闘ってきた歴史などを伝え『水と共生するまちづくり』を次の世代につなげていくという大きな役割を担っています。そのためにも、地元の子どもたちに対する治水教育や放水路管理道前をインフラツーリズムの窓口となるような公園整備に取り組み、水害との闘いの歴史を大きく変える放水路について、『巨大な水のトンネルは未来へのトビラ。』をコンセプトに、日高村の新しい未来に通じるトンネルとして後世に引き継いでいきたいと思います。」（「広報ひだか 2024 年 6 月号」）

<注>

- 1) 日高村史編纂委員会編「日高村史」449 頁
- 2) 高知工事事務所編「高知工事事務所四十年史」443-444 頁
- 3) 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」204 頁
- 4) 日高村史編纂委員会編「日高村史」450 頁
- 5) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」222-223 頁

<参考文献>

- 高知工事事務所編「高知工事事務所四十年史」（建設弘済会、1987 年）
四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（四国建設弘済会、1990 年）
建設省四国地方建設局高知工事事務所監修「語り継ぐ仁淀川 50 年災害」（四国建設弘済会、1981 年）
建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」（四国建設弘済会、1988 年）
建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」（四国建設弘済会、1978 年）
高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」（高知県建設業協会、1998 年）
日高村史編纂委員会編「日高村史」（日高村教育委員会、1976 年）
続・日高村史編纂委員会編「続 日高村史」（日高村教育委員会、2013 年）
日高のくらし編集委員会編「日高のくらし」（日高町教育委員会、2011 年）
日高村広報編集委員会編「広報ひだか 2024 年 6 月号」（日高村、2024 年）
藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」（四国クリエイト協会、2022 年）

河川 13 波介川河口導流事業(高知県)

■波介川河口導流事業の概要

高知県土佐市の波介川（はげがわ）沿川は、上流に行くほど堤内地盤が低い低奥型地形となっている。洪水時には仁淀川本川の水位上昇の影響を受け、自然排水が困難となるため、古くから浸水被害が頻発してきた。このため、昭和 42 年に波介川と仁淀川の合流点を河口に付け替える波介川河口導流事業計画が策定されたが、新川開削予定地の住民の反対に遭い頓挫した。しかし、昭和 50 年 8 月の台風 5 号により平野部のほとんどが水没する大水害が発生したことを契機に再び波介川河口導流事業の気運が高まり、昭和 60 年度に建設省が事業に着手した。

ところが、新居地区では新川開削により地区の 4 分の 1 の土地が失われること、営農環境・自然環境への悪影響などを懸念して、昭和 62 年に事業に反対する「波介川新居貫流絶対反対地区民会議」が発足した。その後、平成元年度に事業に賛成する守権者会などの要請により用地買収に着手したことに反対組織が反発するなどして膠着状態が続いたが、反対組織と行政三者（建設省、高知県、土佐市）との話し合いや事業説明会、勉強会などが重ねられたこともあり、地区を取り巻く状況が変わり、平成 11 年 2 月に従来の反対組織が解散し、新たに「新居を守る会」が発足した。行政三者は新居を守る会を地元の窓口として話し合いを続け、平成 13 年 6 月に新居を守る会と行政三者との間で、事業への住民の不安解消に努めるとともに、新居地区の地域振興策などの要望に誠意を持って対応することなどを内容とする「事業容認に関する覚書」を、また平成 16 年 2 月には「工事着工に関する覚書」及び「新居地区地域振興計画の実現に向けた確認書」を締結し、同年 3 月に波介川河口導流事業が着工された。¹⁾

波介川河口導流事業は、仁淀川と波介川の合流点を約 2.5km 下流の仁淀川河口に付け替え、波介川樋門、十文字堰、波介川潮止堰の 3 施設の操作により波介川の洪水を仁淀川河口に導流することにより、仁淀川の影響を排し、波介川流域の浸水被害を軽減させるものである。波介川河口導流事業は平成 15 年度に緊急対策特定区間に指定され、その後、平成 16 年、17 年の 2 年連続の大規模な浸水被害を受けたことを契機に平成 19 年度より波介川床上浸水対策特別緊急事業として実施された。平成 23 年 3 月に波介川樋門が、同年 8 月に十文字堰が、平成 24 年 3 月には波介川潮止堰と波介川河口導流路が完成し、同年 5 月より通水が開始された。

運用開始後、波介川河口導流路による浸水被害の軽減効果が発揮されている。特に平成 26 年 8 月の台風 12 号（家俊観測所総雨量 657mm）及び台風 11 号（同 473mm）では、平成 17 年 9 月の台風 14 号（同 293mm）を上回る記録的な豪雨が連続して発生したが、浸水面積及び浸水戸数は平成 26 年の台風 12 号が 212ha、13 戸で、台風 11 号が 202ha、3 戸であって、平成 17 年の台風 14 号の 533ha、111 戸よりも大幅に軽減され、事業の大きな効果が確認された。²⁾



波介川河口導流事業



十文字堰



波介川樋門



波介川河口導流路



波介川潮止堰

波介川河口導流事業の略年表

年月	事項
昭和 42 年	建設省が波介川河口導流事業計画を策定
昭和 45 年 3 月	土佐市議会が「波介川改修に関する決議」を議決
昭和 47 年 3 月	土佐市議会が「波介川改修計画についての結論」を議決
昭和 50 年 8 月	台風 5 号により土佐市が大水害
昭和 51 年 5 月	波介川の激甚災害対策特別緊急事業採択
昭和 58 年	土佐市長が波介川河口導流計画の早期樹立と昭和 60 年度着工を国に陳情
昭和 60 年度	波介川河口導流事業着手
平成 5 年度	土佐市議会が波介川河口導流事業促進決議
平成 7 年度	事業に反対する「波介川新居貫流絶対反対地区民会議」と行政三者（建設省、県、市）の間で話し合い始まる
平成 11 年 2 月	波介川新居貫流絶対反対地区民会議が解散し、「新居を守る会」が発足
平成 13 年 6 月	新居を守る会と行政三者が「事業容認に関する覚書」を締結
平成 14 年 9 月	土佐市議会が波介川河口導流事業早期着工に関する決議
平成 16 年 2 月	新居を守る会と行政三者が「工事着工に関する覚書」及び「新居地区地域振興計画の実現に向けた確認書」を締結
平成 16 年 3 月	波介川河口導流事業起工式
平成 19 年 4 月	波介川床上浸水対策特別緊急事業着手
平成 24 年 3 月	波介川河口導流路が完成
平成 24 年 5 月	波介川河口導流路の通水開始

資料：建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」（1988 年）、土佐市史編集委員会編「土佐市史」（1978 年）、建設省四国地方建設局編「波介川河口導流事業について」（平成 10 年度第 3 回事業評価監視委員会資料、1998 年）、国土交通省四国地方整備局編「仁淀川直轄河川改修事業（波介川河口導流事業）（再評価）」（平成 15 年度第 4 回事業評価監視委員会資料、2003 年）、同「仁淀川直轄河川改修事業（波介川河口導流事業）（再評価）」（平成 20 年度第 1 回事業評価監視委員会資料、2008 年）、同「波介川床上浸水対策特別緊急事業（事後評価）」（平成 28 年度第 4 回事業評価監視委員会資料、2017 年）

■地域の人々の関わり

波介川治水は沿川住民の最大の悲願であった。波介川では耕地整理組合によって古くから改修工事が繰り返され、昭和 18 年から昭和 25 年にかけては県営波介川筋排水幹線改良工事が農林省国庫補助事業として行われ、仁淀川からの逆流防止のための小野樋門が完成するなどした。しかし、さらに改修工事を進めるため、地元では波介川治水期成同盟会をつくり、建設省に対して働きかけを行った。北原村（現土佐市）の中平寛村長はじめ関係者は 1 ヶ月余も東京に滞在して、県出身国会議員などの協力を得て陳情を繰り返すなどした。その結果、昭和 27 年に波介川は中小河川としての指定を受け、昭和 27 年から十年計画で川幅拡張、浚渫、築堤などの改修工事が行われることになった。この改修工事により湛水被害は少なくなったが、抜本的な解決にはなっていないため、土佐市は建設省に対して抜本的な解決策を要望した。³⁾

建設省は昭和 42 年に波介川河口導流事業計画を策定した。この計画は計画規模を 1/50

とし計画高水流量 $900 \text{ m}^3/\text{s}$ を河道で処理し、波介川と仁淀川の現合流点を河口まで導流するというものであった。昭和 43 年 5 月に建設省から計画を示された土佐市は、各地で説明会を開催した。新居地区民からは抗議書の提出や地区民大会での反対決議などで強硬に反対態度が表明された。昭和 44 年 5 月に土佐市長の委嘱によって市議会に波介川改修専門委員会が発足した。委員会は検討の結果、昭和 45 年 2 月に結論を出し、3 月市議会で「波介川改修に関する決議」が議会の総意として議決された。その内容は、土佐市の永年の悲願であった波介川改修に対する国の特別な配慮に深く感謝するとした上で、国が提示した計画は、下流地域の用地確保やその他の諸状勢からその遂行が困難であるため、十文字合流点から上流で治水効果が得られるよう計画の変更を要望するものであった。⁴⁾

昭和 46 年 5 月、建設省は現十文字合流点から上流を改修する $420 \text{ m}^3/\text{s}$ 計画を示した。この計画では、潰地面積が国の直轄区間で 20ha、県の区間で 17ha となり、改修の効果として年 3、4 回の冠水が 2、3 年に 1 回くらいになるというものであった。地区別懇談会が開かれると、抜本的改修ではないにもかかわらず潰地面積が比較的多いなどが問題となり、用地買収を行わない改修案の検討を要望する意見などが出された。市議会では昭和 47 年 3 月に「波介川改修計画についての結論」を議決した。そこでは、 $420 \text{ m}^3/\text{s}$ 計画は土佐市が要望した最大の効果を期待することができず、適切な計画とは言い難いとして、波介川の抜本改修に至るまでの間、現河川の排水機能を最大に発揮して年々発生する浸水の被害を最少限度に食い止めるため、当面の対策として国と県に対して堤防の強化、背割堤の延長、川幅の拡幅、浚渫などを要望するとした。土佐市としては、波介川の抜本的な改修に向けて、長期的な取り組みの中で市独自に目標達成の道を探ろうということであった。昭和 49 年 4 月に市の建設部の中に治水対策本部が設置され、同年 8 月の臨時市議会では波介川治水対策特別委員会の設置が議決されて、市と議会が一丸となって改修に対応する体制が整えられた。⁵⁾

そうした状況の中で、昭和 50 年の台風 5 号により、比較的標高の高い土佐市市街地を含め平地部のほとんどが水没する大水害が発生し、波介川改修促進の機運を一気に高めた。昭和 51 年から昭和 55 年にかけて激甚災害対策特別緊急整備事業（激特事業）が行われ、老朽化した小野樋門が撤去されて波介川水門が建設されるなどする一方、土佐市と市議会では波介川河口導流計画への理解が進み、昭和 58 年に土佐市長は波介川河口導流計画の早期樹立と昭和 60 年度着工を国に陳情した。⁶⁾

昭和 60 年度に波介川河口導流事業が着手されると、新居地区では昭和 62～63 年度に新居地区で事業に反対する「波介川新居貫流絶対反対地区民会議」（地区民会議）と賛成する守権者会などが結成された。平成元年度に守権者会などの買い取り要請により用地買収が開始されたところ、反対組織が反発して膠着状態が続いた。こうした事態に、平成 5 年度には土佐市議会が波介川河口導流事業促進決議を行い、平成 7 年度からは地区民会議と行政三者（建設省、県、市）の間で買い取り要望者への対応などについて話し合いが行われた。⁷⁾その後、地区民会議から脱退し買い取りに応じる意思を示す住民が増えて、平成 11 年 2 月に地区民会議は解散し、「新居を守る会」が発足した。

新居を守る会と行政三者は、平成 11 年 6 月に今後の事業実施にあたりお互いに協議を行っていくことの意味確認のために覚書を締結し、平成 12 年 6 月に地域振興策の協議に入ることなどを盛り込んだ確認書を締結した。平成 13 年 6 月には、新居を守る会は、行政の事

業不安解消への努力と地域振興策に対する誠意ある対応を条件に事業を容認するとし、また工事着工に際しては、再度地元と協議することを条件に、新居を守る会と行政三者は「事業容認に関する覚書」を締結した。また、平成 14 年 9 月には、土佐市議会が波介川河口導流事業早期着工に関する決議を行った。⁸⁾

覚書締結以降、新居を守る会では集落ごとに意見を聞く会を開催し、地域振興計画の素案を作成し、これを内容ごとに農業部会、防災部会、施設設備部会で検討後、60 項目の地域振興計画の策定を行い、平成 15 年 8 月に新居地区振興計画として行政三者に提出した。新居地区振興計画は、①防災対策、②農業振興、③観光振興、④生活環境整備、⑤文化・教育振興の 5 項目にわたっている。⁹⁾ 平成 16 年 2 月には新居を守る会と行政三者との間で「工事着工に関する覚書」及び「新居地区地域振興計画の実現に向けた確認書」を締結し、同年 3 月に波介川河口導流事業が着工された。

■地域の評価と期待

波介川河口導流事業に対する評価や期待は、郷土史には今のところ示されていないが、土佐市の広報誌に波介川河口導流事業に対する土佐市の評価や地域の団体のコメントが紹介されている。

◇「波介川河口導流路の効果～8 月台風 12 号、台風 11 号における波介川の出水状況について～

波介川河口導流路完成前の平成 17 年台風 14 号の浸水面積 533 ヘクタールと比較して台風 12 号における浸水面積は約 323 ヘクタール減少しました。このようなことから、波介川河口導流路の効果は非常に大きく、当該事業に深いご理解ご協力をいただきました新居地区の皆様方はもとより、国土交通省、高知県など関係の方々、そして整備に向けご尽力いただきました議員各位、たくさんの先人の方々に改めて感謝を申し上げます。

波介川河口導流路の本格運用開始（平成 24 年 6 月 1 日）以降、台風や集中豪雨により波介川および仁淀川が増水した場合、新居地区にある『波介川樋門』『十文字堰』『波介川潮止堰』の 3 施設の操作を行い、波介川流水を仁淀川河口に直接流すことにより、波介川の水位を下げ、上流部における浸水被害の軽減を図っています。今回は全国各地で被害があった 8 月台風 12 号、11 号における仁淀川、波介川の出水状況についてお知らせします。（各資料は、国土交通省高知河川国道事務所記者発表資料を抜粋）

○平成 26 年 8 月台風 12 号

- ・波介川河口導流路通水以降で総降水量 657 ミリの最大雨量を観測
- ・波介水位観測所の最高水位は 6.29 メートル（8 月 3 日午前 11 時 10 分）に達し、氾濫危険水位 6.30 メートルに残り 1 センチまで迫る水位を記録
- ・波介川河口導流路通水前の平成 17 年台風 14 号と比較し、浸水被害を約 4 割に軽減

○平成 26 年 8 月台風 11 号

- ・総降水量 473 ミリを観測し、平成 17 年台風 14 号と比較し、降水量は 1.6 倍
- ・波介川河口導流路などの整備により、浸水面積を約 4 割に減少

また、数値上の効果と併せて、下記の団体に波介川河口導流路の効果をお伺いしたところ、整備前後で『被害状況の軽減を感じた』との回答をいただきました。しかし、一方では波介川に至るまでの各所で、浸水被害の影響があったため、以下のようなコメン

トをいただいています。

『波介川河口導流事業の効果はあったと思うが、上流部では未だ浸水があるため、引き続きの整備改修が望まれる。～新居を守る会～』

『上流域での浸水対策も必要と思いますが、まず人命を考えた時、土佐市で雨量計を設置しホームページで市民が閲覧できるようにしてはいかがでしょうか。～土佐市農業協同組合～』

『波介川水系には凄く効果があったが、鎌田井筋の波介川への流出が悪く内水による浸水があり、これに対する対策が必要だと思います。ポンプによる排出とか。～土佐市商工会～』

『農業用水からのオーバー水により、農業用水および高岡伊野県道沿いでの低い所に浸水があった。天崎から吹越周辺に緩衝となる遊水池があれば、緩和出来るのではないかな。～土佐市製紙工業協同組合～』(「広報土佐 2014 年 10 月号」2 頁)

広報誌によると、土佐市では波介川河口導流事業の効果进行评估し、関係者への感謝の意を示しており、地域の団体は事業の効果を確認つつ、さらなる改修や対策を要望している。

また、新居緑地公園に建立されている波介川河口導流事業通水記念碑には、土佐市長による碑文が刻まれ、最後に「ここに至るまでにご尽力を賜った国県市の関係者をはじめ事業の推進にご協力いただいた全ての方々に深甚の謝意を表し 悲願達成に尽くされた先人先輩のご苦勞を称え この事業が市勢の浮揚発展と市民生活の安心安全に 大きく寄与することを確信し ここに記念の碑を建てる」と結んでいる。¹⁰⁾



波介川河口導流事業通水記念碑

<注>

- 1) 国土交通省四国地方整備局編「仁淀川直轄河川改修事業（波介川河口導流事業）（再評価）」（平成 20 年度第 1 回四国地方整備局事業評価監視委員会資料）11 頁
- 2) 国土交通省四国地方整備局編「波介川床上浸水対策特別緊急事業（事後評価）」（平成 28 年度第 4 回四国地方整備局事業評価監視委員会資料）15-17 頁
- 3) 土佐市史 1098-1106 頁
- 4) 同上 1106-1108 頁
- 5) 同上 1108-1112 頁
- 6) 建設省四国地方建設局編「波介川河口導流事業について」（平成 10 年度第 3 回事業評価監視委員会資料）12 頁

7) 同上 12 頁

8) 国土交通省四国地方整備局編「仁淀川直轄河川改修事業（波介川河口導流事業）（再評価）」（平成 15 年度第 4 回四国地方整備局事業評価監視委員会資料）12 頁

9) 国土交通省四国地方整備局編「仁淀川直轄河川改修事業（波介川河口導流事業）（再評価）」（平成 20 年度第 1 回四国地方整備局事業評価監視委員会資料）16 頁

10) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」220-221 頁

<参考文献>

建設省四国地方建設局編「波介川河口導流事業について」(平成 10 年度第 3 回事業評価監視委員会資料、1998 年)

国土交通省四国地方整備局編「仁淀川直轄河川改修事業（波介川河口導流事業）（再評価）」（平成 15 年度第 4 回事業評価監視委員会資料、2003 年）

国土交通省四国地方整備局編「仁淀川直轄河川改修事業（波介川河口導流事業）（再評価）」（平成 20 年度第 1 回事業評価監視委員会資料、2008 年）

国土交通省四国地方整備局編「仁淀川直轄河川改修事業（波介川河口導流事業）（再評価）」（平成 22 年度第 1 回事業評価監視委員会資料、2010 年）

国土交通省四国地方整備局編「波介川床上浸水対策特別緊急事業（事後評価）」（平成 28 年度第 4 回事業評価監視委員会資料、2017 年）

高知工事事務所編「高知工事事務所四十年史」（建設弘済会、1987 年）

四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（四国建設弘済会、1990 年）

建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」（四国建設弘済会、1988 年）

建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」（四国建設弘済会、1978 年）

建設省四国地方建設局高知工事事務所監修「語り継ぐ仁淀川 50 年災害」（四国建設弘済会、1981 年）

建設省四国地方建設局高知工事事務所編「波介川河口導流事業 Q & A」（建設省四国地方建設局高知工事事務所、1988 年）

国土交通省四国地方整備局・高知県編「仁淀川水系河川整備計画【変更】」（国土交通省四国地方整備局・高知県、2016 年）

高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」（高知県建設業協会、1998 年）

土佐市史編集委員会編「土佐市史」（土佐市、1978 年）

土佐市「広報土佐 2014 年 10 月号」

藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」（四国クリエイト協会、2022 年）

<道路>

道路 1 三好新道(徳島県)

■三好新道建設の概要

三好新道は、明治 17 年に大久保謙之丞が提唱し、愛媛県（香川県を含む）¹⁾、高知県、徳島県の 3 県が推進した四国新道のうち徳島県に属する 31.4km の道路である。阿波新道ともいう。四国新道は、丸亀、多度津から池田を経て高知、須崎に達し、さらに佐川、松山、三津浜へと連なる四国全県にまたがる総延長 280km の幹線道路で、明治 19 年に起工、明治 27 年に完成した。このうち、三好新道の完成は明治 23 年であった。

当初、徳島県では新道が県西部の三好郡を通過するだけで十分な効果が得られないこと、経済不況や暴風雨による被害もあり新道開削の費用負担はできないとして計画参加に慎重であったが、愛媛・高知両県令の強い勧誘や三好郡長の武田覚三の働きかけなどもあって参加することになったという。²⁾武田覚三は大久保謙之丞らとともに猪の鼻峠越えの道路開削に尽力した人物で、出身地美馬市の東林寺に顕彰碑が建立されている。³⁾

明治 18 年に 3 県が四国新道開削計画を内務省に提出し、認可された。徳島県は、明治 19 年に東州津に県土木出張所を設置し、州津、西井川、池田の 3 村で事業に着手したが、平坦地や耕地が少ない地域では用地買収は容易でなく、三好市池田町ヤマダの三好新道完成の民益碑には住民の反対や不平のため用地買収がいったん頓挫したが、総代による交渉で用地の買い上げができたことが記されている。⁴⁾

三好新道の工事は明治 19 年 3 月に起工し、明治 23 年 3 月に完成したが、阿讃国境の猪ノ鼻峠、吉野川沿岸の大歩危・小歩危の開削、四国山地の横断が難工事であった。吉野川沿いの旧道は大歩危の險を避けて山城町(現三好市)下名から北西方向へ向かい根津木峠、白川口へ出るが、高知県本山町川口から笹が峰を越えて愛媛県新宮村へ出ていたが、新道は吉野川の河岸に沿って歩危の岸壁を切り開き、徳島県と高知県を結んだ。さらに困難な工事は架橋で、数ヵ所に新たな橋梁が架設されたが、明治 23 年の三好新道の完成時には吉野川を横断する大具渡しと白地渡しは未解決のまま残された。白地渡しは昭和 2 年の三好橋の完成まで、また大具渡しは昭和 35 年の三好大橋の完成まで、三好新道の最大の障害となっていた。⁵⁾

三好新道は当時としては幅員が広く、傾斜の少ない道路であったので、荷車や牛馬車の通行ができるようになり、人や物の行き来が増えたことにより、沿線地域の様子も変わった。猪ノ鼻峠は香川県から徳島県へ米や海産物が、徳島県から香川県へ葉たばこが荷馬車で運ばれるなど交易の要衝となり、運送店や旅館、飲食店が開設された。また、池田は葉たばこの集散地として栄え、人が集まり商店も増え、毎月定期的に市が開かれるようになった。さらに三好新道と伊予川街道の結節点である山城町川口は、交通量の増加に伴い商店、旅館などが増えて賑わいをみせるようになった。⁶⁾

三好新道は県道として整備されたが、明治 28 年に国道 32 号線となり、大正 8 年に国道 23 号線、昭和 27 年に国道 32 号線と改称された。三好新道は現在、香川、徳島、高知の各県をつなぐ大動脈として役割を果たしている国道 32 号の原型である。



三好新道



武田覚三顕彰碑（美馬市）



大具渡し跡と三好大橋

三好新道の略年表

年月	事項
明治 17 年	大久保謙之丞が四国新道開削を提唱
明治 18 年 7 月	高知、愛媛、徳島三県令連署で四国新道国庫補助申請
明治 18 年 9 月	国が四国新道認可
明治 19 年 3 月	四国新道起工
明治 23 年 3 月	三好新道（四国新道のうち徳島県分）完成
明治 27 年 5 月	四国新道完成

資料：大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」（2021 年）、四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（1990 年）

■地域の人々の関わり

三好新道の路線選定について、三好市箸蔵地区では路線を現在の国道 32 号ルートの落を通る道にするか、さらに西側の入体を通る道にするか、二通りの案が検討された。これは、落と入体の地元民が互いに自分たちの住む場所を通ることに反対して争ったためであった。道路が通ることにより、将来土地が発展することよりも、山林や田畑への被害が大きいことを恐れたのであったが、結局、落の有志の決断で現在のルートになったという古老の話が残されている。⁷⁾

また、三好新道のルートとして箸蔵地区よりも西側の三好市馬場を通過する案も検討されていたようで、馬場の住民は往還端になると「さっそく（脅迫的に物乞いする乞食）」が来るとの理由で反対したため、現在のルートになったという記録も残されている。⁸⁾

道路開削では、地元の巨額な事業費の負担と用地買収が困難な課題となった。平坦地、耕地が少ないこの地域では、道路敷に該当する民有地に関係する者は用地買い上げに反対したり、不平を言い、意見がまとまらなかった。そこで徳島の人堀井栄三に依頼して総代の一員に加わってもらい、総代が交渉に努めた結果、明治 21 年に土地の買収ができたことなどが三好市池田町ヤマダに建立された「三好新道完成の民益碑」に刻まれている。⁹⁾



三好新道完成の民益碑（三好市）

■地域の評価と期待

三好新道に対する地域の評価と期待について、地元の郷土史などは以下のように記している。

- ◇「三好新道の三一・四キロ（工費七万八〇〇〇円）は二三年三月に完成した。（中略）新道は吉野川の河岸に沿って大歩危、小歩危の岸壁を切り開いて徳島県と高知県を結んだ。昔の山越えルートを歩く人は少なくなった。また古くから交流のあった三好郡と香川県は猪ノ鼻峠が切り開かれたので、ますます密接となった。」（「池田町史上巻」892-893 頁）
- ◇「明治中期以降、国鉄土讃線開通以前に讃・阿・土を結ぶ道の重要性を強調した香川の先覚者大久保謙之丞氏が、旧道を大改修し、八丁坂～猪之鼻～大佐古～蔵谷～赤鳥居～大具～池田へと、新路線を作りました。

初め、人力車と荷物をのせた馬が通り、後期になってやっと人の引く大八車が通り、大正になって牛馬に引かせて四ッ車（金の輪）が通り始めました。人々はこの威力に感嘆するとともに、州津の若人などは競ってこの新職業に就いたものでした。」（「ふるさと箸蔵」89 頁）

◇「四国新道の内本県を通過している部分が三好新道で、この開通によって、藩政時代天険の難路である、国政の難も大、小歩危の険も昔の語り草となった。」（「山城谷村史」940頁）

◇「三好新道は吉野川左岸に沿って道の幅は池田～白地～川口の間は三間（5.4m）川口を過ぎては2間（3.6m）であった。三好新道工事が大歩危を開さくして新道とするためには幾つかの橋がかけられた。大谷橋・大門橋・川口橋・白川口橋・藤川橋は主な橋梁である。この三好新道が開通したことによって、日本一の難所といわれた大歩危小歩危の険も昔の語りぐさとなった。

三好新道は国道23号線と呼ばれて、当時としては幅員も広く、傾斜のない道路であったので、荷車や牛馬車の通行が出来、人力車・乗合馬車が各地で運行するようになった。」（「三名村史」576-577頁）

◇「徳島県三好郡の繁栄

（一）箸蔵村

猪ノ鼻峠は香川県と徳島県の境界点であり、国鉄土讃線開通以前の明治・大正・昭和初期の交通の要衝地であった。

琴平参りも、徒歩か人力車により、讃岐の米・麦を阿波に運搬するのは主に荷馬車の役目で、猪ノ鼻峠はその中継基地であり、運送店も、小島、大西、伊丹など数軒あり、旅館も、備前屋、伊丹屋などがあって飲食店も兼ねていたので、昼でも三味線の音が聞こえていた。馬車引きはここで必ず休憩し、食事もし、阿波のカリコ牛もここを通った。また、豆腐屋もあり、附近には十数軒の人家があったが今はもう一軒もありません。

（二）池田町

明治23年、町を東西に縦走する三好新道（旧国道三十二号線）が開通すると、町の様子は一変した。煙草の町として栄えた池田は、葉煙草の収納・製造・販売などのため、近郷近在から集まる人も多く、商売も一段と盛んとなった。中でも、毎月一〇日とか二〇日の日には十日市・二十日市と呼ばれる稲荷市が有名であった。旧国道三十二号線の八丁坂沿いに市がたち、農具・瀬戸物・竹製品・わら製品・植木・日用品などが売買され、あめ、干菓子など数十軒の店が並んでにぎわった。

（三）山城町川口

一八九五（明治28）年国道三十二号線の開通によって、川口の全貌は大きく変化を来し、国道に沿って商家が軒を並べ、郵便局は国政名から移って業務を取り、人力車、荷車、乗合馬車などの交通量は著しく増加した。更に同31年に川口川之江線が四軒程開通したので漸次人家の建設が増加した。交通量の増加は必然商況を活発にし、旅館、飲食店の増加となり、地方商業の中心となった。」（「猪ノ鼻道路の今昔」58-59頁）

郷土史からは、三好新道の開通により、徳島県西部と香川県や高知県との間の人や物の流れが活発になるとともに、交通の要衝地では人家や旅館などが増え、商売が盛んになって町が賑わうようになったことが分かる。

<注>

1) 明治17年当時、香川県は愛媛県に含まれており、香川県が愛媛県から分離独立したのは明治21年12

月であった。

- 2) 大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」30 頁、36 頁
- 3) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」32-33 頁
- 4) 同上 36-37 頁
- 5) 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」373 頁、徳島県史編さん委員会編「徳島県史 第五巻」468 頁
- 6) 大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」58-59 頁
- 7) 箸蔵婦人会編「ふるさと箸蔵」86-87 頁、大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」49 頁
- 8) 馬場小誌編集委員会編「馬場小誌」38 頁
- 9) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」36-37 頁

<参考文献>

- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（四国建設弘済会、1990 年）
徳島県史編さん委員会編「徳島県史 第五巻」（徳島県、1966 年）
大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」（三好市、2021 年）
池田町史編纂委員会編「池田町史 上巻」（池田町、1983 年）
箸蔵婦人会編「ふるさと箸蔵」（箸蔵婦人会、1976 年）
馬場小誌編集委員会編「馬場小誌」（馬場小誌編集委員会、1998 年）
近藤辰郎編「山城谷村史」（山城町、1959 年）
田村正編「三名村史」（山城町、1968 年）
藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」（四国クリエイト協会、2022 年）

道路 2 大鳴門橋(徳島県)

■大鳴門橋建設の概要

鳴門海峡に橋を架ける計画は、徳島県出身の代議士中川虎之助が大正 3 年に帝国議会に提出した「鳴門架橋に関する建議案」が最初であった。その後、鳴門海峡をトンネルで連絡する鉄道建設の構想が出され、昭和 15 年には内務省神戸土木出張所長の原口忠次郎（後の神戸市長）が初めて大鳴門橋の設計図をつくり、全国土木出張所長会議で発表した。結局、戦争が起これば軍艦の航行に支障をきたすという海軍の反対などで架橋計画は実現には至らなかった。

戦後、本州四国間を橋かトンネルで結ぼうという機運が盛り上がり、昭和 28 年の鉄道敷設法の改正により本四淡路線（須磨～岩屋間及び福良～鳴門間の鉄道）が予定線として追加された。昭和 29 年には明石～岩屋間及び福良～鳴門間に兵庫、徳島両県営フェリーボートが就航して、架橋の第一歩が踏み出された。このような中で昭和 29 年に国鉄青函連絡船洞爺丸が、昭和 30 年には国鉄宇高連絡船紫雲丸が沈没し、多くの犠牲者が出たため、本四架橋実現に向けた動きが加速された。¹⁾

本四架橋に関する国鉄と建設省の調査が行われる中で、各地でルートの誘致合戦が繰り広げられたが、昭和 44 年に閣議決定された新全国総合開発計画では神戸～鳴門間、児島～坂出間、尾道～今治間の建設を図ることが明記され、昭和 45 年には本州四国連絡橋公団が設立されて 3 ルートが同時に進められることになった。しかし、昭和 48 年の石油危機による総需要抑制策のため着工が延期され、すでに橋脚の基礎周辺の調査実験を完了していた大鳴門橋では着工延期中に工事の準備や作業基地の建設などが行われた。²⁾

政府は昭和 50 年に本四架橋について当面 1 ルート 3 橋の建設方針を決定し、3 橋の一つとして大鳴門橋は昭和 51 年 7 月に着工された。下部工工事では、潮流への影響を少なくするとともに、自然条件の厳しい海峡での工事量を減らすため、塔基礎で長大吊橋の基礎としては前例のない多柱基礎工法が採用された。昭和 60 年 5 月には上部工の架設が完了し、これにより橋長 1,629m、中央支間長 876m、3 径間 2 ヒンジ補剛トラス吊橋の大鳴門橋が姿を現わした。大鳴門橋と並行して、門崎高架橋などの関連工事も進められ、昭和 60 年 6 月に西淡出入口～鳴門北 IC 間 9.9km 及び津名一宮 IC～洲本 IC 間 11.9km の供用が開始された。³⁾

大鳴門橋は上下 2 層式で、上部は神戸淡路鳴門自動車道が供用されており、下部は将来的に新幹線規格の鉄道を通すことができる構造となっている。橋の鉄道予定空間は現在渦潮を見学することができる「渦の道」として利用されている。大鳴門橋の一日平均交通量は、開通時の昭和 60 年度には 7,853 台であったが、平成 10 年 4 月の明石海峡大橋の開通により交通量が増加し、令和 5 年度には 3.4 倍の 26,585 台となっている。⁴⁾大鳴門橋は、四国と本州を結ぶ大動脈として重要な役割を果たしている。さらに、大鳴門橋では交流人口の増加と観光振興を目的として、自転車道の整備が計画されており、令和 6 年に工事を開始し、令和 9 年度の完成を目指している。



大鳴門橋

大鳴門橋建設の略年表

年月	事項
大正 3 年 3 月	徳島県出身の中川虎之助代議士が第 31 回帝国議会予算委員会で「鳴門架橋に関する建議案」を提案
昭和 15 年 4 月	内務省神戸土木出張所の原口忠次郎所長が大鳴門・小鳴門架橋計画を発表
昭和 28 年 8 月	鉄道敷設法の改正により、本四淡路線が予定線として追加
昭和 34 年 4 月	建設省が本州四国架橋 A ルート（明石・鳴門）、C ルート（日比・高松）、D ルート（児島・坂出）、E ルート（尾道・今治）の 4 ルートを対象に地質調査、経済調査を開始
昭和 36 年 8 月	建設省と国鉄が橋梁の技術上の諸問題に関する調査を土木学会に共同委託
昭和 39 年 6 月	瀬戸内総合開発懇談会（船上会談）を開催、河野建設大臣が明石・鳴門ルートを第一に着工したい旨を発言
昭和 42 年 6 月	土木学会が建設省と鉄建公団に本州四国連絡橋技術調査報告書（最終）を提出
昭和 43 年 2 月	建設省と運輸省が本州四国連絡橋の工費、工期の調査結果を発表、ルートは A（明石・鳴門）、D（児島・坂出）、E（尾道・今治）の 3 ルートに絞られた
昭和 44 年 5 月	新全国総合開発計画策定
昭和 45 年 7 月	本州四国連絡橋公団設立
昭和 47 年 11 月	本州四国連絡橋公団が本州四国連絡橋調査報告書を建設、運輸両大臣に提出（神戸・鳴門ルート及び児島・坂出ルートは道路鉄道併用橋、尾道・今治ルートは道路単独橋）
昭和 48 年 10 月	建設大臣及び運輸大臣が本四公団に対し工事实施計画を認可（3 ルート）
昭和 48 年 11 月	総需要抑制策の一環として本州四国連絡橋着工延期の指示
昭和 50 年 8 月	経済企画庁、建設省、国土庁の三省庁協議により、当面の建設方針決定（児島・坂出ルート及び大鳴門橋、大三島橋、因島大橋の「1 ルート 3 橋」）
昭和 51 年 6 月	大鳴門橋工事着手
昭和 60 年 6 月	本州四国連絡道西淡出入口～鳴門北間（大鳴門橋）の供用開始

資料：本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」（2000 年）、本州四国連絡橋公団編「大鳴門橋工事誌」（1987 年）



大鳴門橋

■地域の人々の関わり

大鳴門橋建設の動きと地元の対応について示すと、以下のとおりである。

戦前から昭和 30 年代前半まで、明石・鳴門ルートでは鉄道計画や道路橋計画が立てられ、他の本四連絡ルートよりも先行していた。徳島県は本土連絡橋実現の第一歩として、小鳴門橋を昭和 34 年 12 月に着工し、昭和 36 年 7 月に完成させた。また、徳島県は昭和 36 年 2 月には青木楠男早稲田大学教授を中心とする大鳴門橋架橋技術研究会を設け、昭和 36 年度には大鳴門橋の設計をコンサルタント会社に委託した。昭和 40 年 3 月には、県庁に本土連絡橋推進本部を設置したが、同年 7 月に一貫して明石・鳴門ルートの優先を主張していた河野一郎元建設大臣が急死したことにより、明石鳴門ルートの優位が揺らぎ始めた。⁵⁾

昭和 41 年 3 月に土木学会の本州四国連絡橋技術調査委員会が候補ルートの比較検討の結果について中間報告を提出した頃から、各地の架橋誘致合戦は一段と激しさを増していった。昭和 41 年 1 月に香川・岡山両県が瀬戸大橋架設推進本部を設置したのに対抗して、明石・鳴門ルート関係の本州淡路四国連絡橋架設促進協議会は昭和 41 年 4 月に明石・鳴門架設促進東京本部を開設した。同年 6 月、明石・鳴門ルートを支持していた愛媛県が、明石・鳴門ルートから離脱して、広島県と組み、瀬戸内海大橋架設促進本部を設置した。各府県は、架橋をアピールするため、宣伝合戦を展開した。徳島県では、県庁や徳島駅前、鳴門市役所などにアドバルーンをあげるなどした。⁶⁾

昭和 44 年 5 月、政府が閣議決定した新全国総合開発計画に従い、昭和 45 年 1 月の閣議で本州四国連絡橋公団の設置と神戸・鳴門、児島・坂出、尾道・今治の 3 ルート同時着工の基本方針が決定した。昭和 45 年 7 月に発足した本州四国連絡橋公団は、昭和 47 年 6 月に調査事務所の支所を鳴門市、坂出市、今治市に開設した。これを受けて、鳴門市議会は昭和 47 年 10 月の議会で総合開発特別委員会を設置し、大鳴門橋の開通に備えた計画的な都市づくりの推進を決めた。⁷⁾

昭和 48 年 10 月に 3 ルートの同時着工が確定したが、同月石油危機が発生し、11 月に総需要抑制策により、3 ルートの着工が凍結された。その後、昭和 50 年 7 月に 1 ルート 3 橋（児島・坂出ルート、大鳴門橋、大三島橋、因島大橋）の方針が決められた。

大鳴門橋の工事再開の起工式は昭和 51 年 7 月に本四公団主催で行われた。引き続いて本土淡路四国連絡橋架設促進協議会主催の祝賀式が開催された。徳島県庁や鳴門市役所には、「祝 本州四国連絡橋大鳴門橋着工」のアドバルーンや懸垂幕が掲げられ、商店街には横断幕が張られ、祝賀気分を盛り上げた。しかし、日本旅客船協会や全日本海員組合が、航

路補償が解決しないままの起工式に反発してストを構え、海員組合は半日ストを実行した。また、鳴門市内の商店街では、大手資本の進出や客の阪神流出を懸念し、さらに関連道路が高架で通ることになった市街地の撫養町桑島・斎田両地区では、住民の反対運動が起こっていた。このため、徳島県や鳴門市は祝賀行事を一切取り止めた。⁸⁾

大鳴門橋工事に伴う用地補償と漁業補償については、本州四国連絡橋公団は地元関係県市に委託することとし、神戸・鳴門ルートを扱う第一建設局では昭和 48 年度に兵庫・徳島両県と基本協定を締結した。徳島県側の用地買収は鳴門市の大毛島々内から始まった。大毛島々内は、徳島県が昭和 46 年度に用地先行取得を計画し、昭和 47 年度までに計画面積の約 50%の土地が取得されていたので、昭和 48 年度にこの土地が公団に譲渡され、昭和 49 年度は大鳴門橋取付部の県有地が取得された。民有地は昭和 48・49 年度の 2 ヶ年にわたって約 9,000 平方メートルが買収され、昭和 50 年度からはほぼ順調に進捗したが、任意交渉の成立しない地権者もいたため、昭和 54 年 11 月に土地収用法の事業認定を受け、収用裁決によって解決が図られた。⁹⁾

撫養橋から鳴門 IC にかけては、昭和 54 年度から立入り調査の説明会が行われた。撫養町桑島・斎田両地区では、市街地を高架橋で通過する関連道路についてルートの変更を求め反対運動が起きていたが、昭和 54 年 6 月の住民と本四公団・徳島県との話し合いで、公団が買収する外両側に鳴門市が独自でさらに用地を買い、都市公園とする緩衝緑地帯構想を谷市長が打ち出して行き詰まっていた交渉を妥結に導くなどして、県と市が協力して昭和 59 年度末には徳島県側の用地取得が完了した。¹⁰⁾

漁業補償については、本州四国連絡橋公団が徳島県側 8、兵庫県側 6 の漁業協同組合と交渉し、徳島県側は昭和 48 年 10 月に、兵庫県側は同年 11 月に契約が締結された。その後、昭和 49 年 7 月に海域の水質汚濁などの影響補償についても契約を締結した。しかし、総需要抑制に伴う着工中止の指示を受けて、工期延伸の必要が生じたため、その後、延伸工期を補償対象として再度契約が締結された。¹¹⁾

■地域の評価と期待

神戸・鳴門ルート及び大鳴門橋に対する評価や期待について、徳島県内の郷土史は以下のように記している。

◇「大鳴門橋は、昭和 60 年 6 月 8 日に全長 1,629m が開通し、虎之助の夢は、建議から 70 年余り後に現実のものとなった。

その後、昭和 63 年 5 月には本四公団が明石海峡大橋の現地工事に着手し、平成 10 年 4 月 5 日には、県民待望の明石海峡大橋が開通し、本四連絡道の神戸・鳴門ルート（神戸淡路鳴門自動車道）が全線開通となった。徳島県は、阪神地域と淡路島を通じて直接結ばれ、徳島市から神戸市までは自動車でも 2 時間足らずとなった。（中略）

このように徳島県は、神戸・鳴門ルートの開通によって明石架橋新時代を迎えたが、それは関西圏との交流が活発化し一体性が強まるとともに、関西地域との競争の時代を迎えたことも意味し、今後も本県の経済・社会・文化状況は大きく変貌を遂げていくものと予想されるのである。」（「徳島県の近代化遺産」28 頁）

◇「大鳴門橋は、開通して一〇年余りが経過し、鳴門市に四国の玄関都市として、産業・経済・文化・教育・福祉などの諸分野に効果をもたらしている。平成七年一月の阪神・

淡路大震災では、徳島県から救援物資を送るなど、文字どおり『救援橋』の役割をはたし、橋の重要性が認識された。」（「鳴門市史現代編1」347-348頁）

- ◇「昭和六十年（一九八五）大鳴門橋、平成十年、明石海峡大橋が開通したことで、高速道で本州と直結、高速バスが運行され、京、阪、神への日帰り旅行ができるようになり、地方と都市の差が少なくなった。生鮮食料品の輸送、販売が有利になったが、県外製品の流入も容易となり、産地間競争は激しくなった。またこの交通網の発達で、人の往来も広範囲となり、犯罪も広域化し、その対応が求められている。」（「脇町史下巻」1012頁）

郷土史では、大鳴門橋は昭和60年に開通して徳島県と淡路島との間の往来を活発にしたが、平成10年に明石海峡大橋が開通して神戸・鳴門ルートが完成することによって、徳島県と阪神地域が結びつくことにより大鳴門橋の力が本格的に発揮されることになり、広域的なネットワークの中で徳島県への効果がもたらされる一方で、阪神地域による徳島県への影響に対応することも必要であることが示されている。

<注>

- 1) 鳴門市史編纂委員会編「鳴門市史 現代編1」348-350頁
- 2) 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」32頁
- 3) 本州四国連絡橋公団編「大鳴門橋工事誌」477-478頁
- 4) 本州四国連絡高速道路ホームページ
- 5) 鳴門市史編纂委員会編「鳴門市史 現代編1」353-357頁
- 6) 同上 358頁
- 7) 同上 358-359頁
- 8) 同上 361-362頁
- 9) 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」311-312頁、本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団のあゆみ」207頁
- 10) 鳴門市史編纂委員会編「鳴門市史 現代編1」363-364頁、本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」312頁、本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団のあゆみ」207頁
- 11) 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」315頁、本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団のあゆみ」205-206頁

<参考文献>

- 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」（本州四国連絡橋公団、2000年）
本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団のあゆみ」（海洋架橋調査会、1985年）
本州四国連絡橋公団編「大鳴門橋工事誌」（海洋架橋調査会、1987年）
鳴門市史編纂委員会編「鳴門市史 現代編1」（鳴門市、1999年）
徳島県教育委員会編「徳島県の近代化遺産」（徳島県教育委員会、2006年）
脇町史編集委員会編「脇町史 下巻」（脇町、2005年）

道路 3 讃岐新道(香川県)

■讃岐新道建設の概要

讃岐新道は、四国新道（総延長 280km）のうち讃岐国に属する道路である。路線は丸亀・多度津から猪の鼻峠までの延長 38.3km で、主に現在の国道 32 号と国道 319 号のもとになっている。

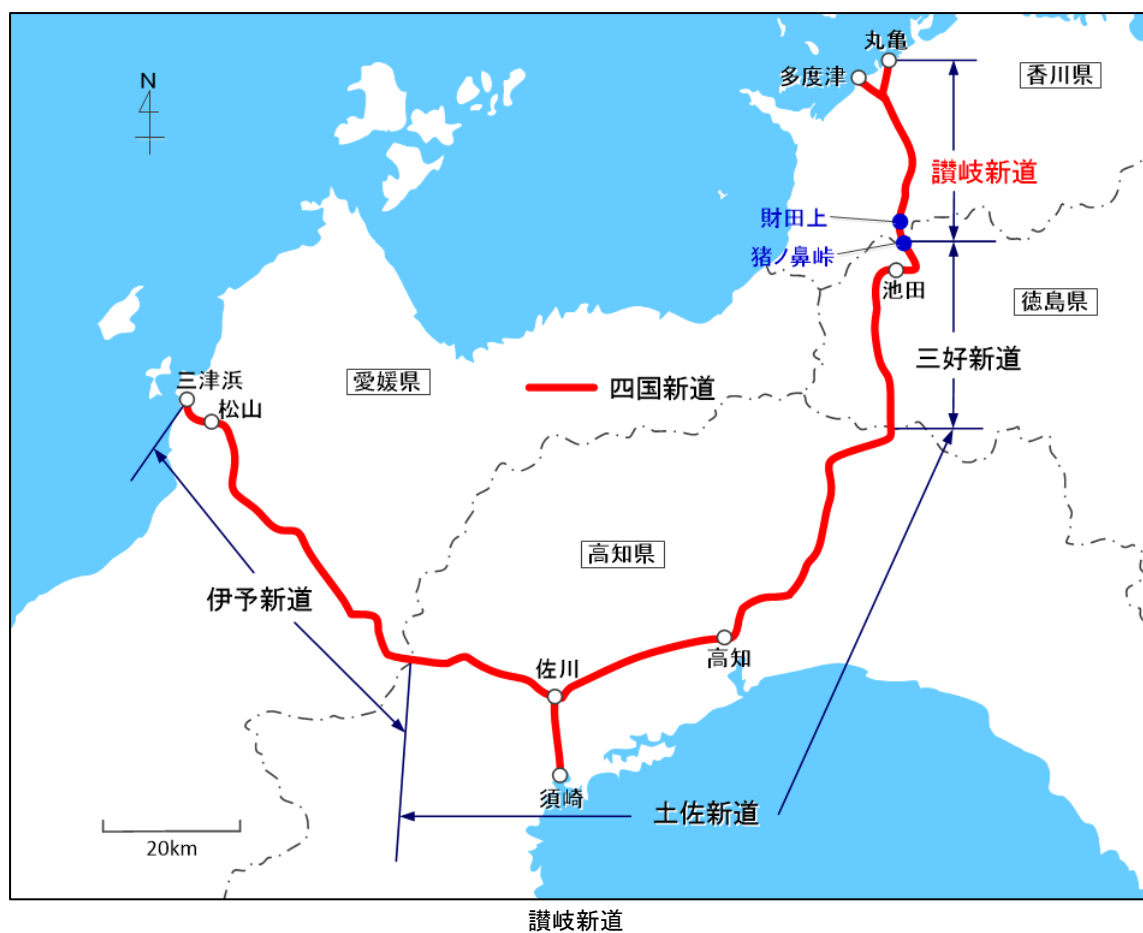
四国新道はもともと財田上村(現三豊市)の大久保謙之丞が構想したものであった。大久保は子どもの頃から、讃岐と阿波を遮る阿讃山脈の陰しく狭い道を、猪の鼻峠を越えて人馬が行き来する様子を見て、道をもっと平易で広い道路にすれば人の往来や物資の交易が便利に盛んになると考えていた。村の吏員、戸長になった大久保は猪の鼻峠に通じる道路の修繕や開鑿（かいさく）を進めた。明治 18 年に大久保が内務省に提出した「道路開鑿並に修繕の成功録」には明治 7 年から明治 16 年にかけて 7 件の実績報告がなされている。¹⁾ その実績の上で、大久保は明治 17 年に丸亀、多度津より金蔵寺、琴平を経て、さらに阿波池田、大杉を経て高知に達する四国新道の計画を提唱した。この時、高知県では愛媛県へ通じる道路計画が練られており、各県の有志らと連絡の結果、四国新道には高知より佐川に出て須崎に至る路線と、佐川より松山、三津浜に達する路線が追加された。

四国新道はスケールの大きな道路計画で、賛否の世論が起こった。大久保は協力者を求めて奔走し、明治 17 年 11 月に琴平で協力者の会合が開催され、明治 18 年 2 月には高知・徳島・愛媛の三県²⁾で四国新道開鑿の申し合せが成立した。県議会で承認議決を得た後、明治 19 年 4 月に琴平神事場で四国新道の起工式が行われた。

讃岐新道は、まだ自動車のなかった時代に将来の交通を見通した計画を立てていた点に特徴がある。幅員は最小 3.5 間(6.3m)、最大 7 間(12.6m)と広大で、勾配は 0.55%～4.05% であり、金蔵寺から琴平の入口まで約 7km が一直線になっていることなどである。³⁾

讃岐新道の工事にあたっては、沿道の住民から屋敷や田畑の土地が削減されることに対して猛烈な反対があり、反対者は大久保を罵ったり、迫害したりもしたが、大久保はますます意志を固くして工事の完成に力を尽くした。また、大久保は予算以上の工事費の増大にも苦しんだ。戸川から猪の鼻峠までの工区は明治 19 年 9 月に着工されたが、巖石が多くたびたび工事が中断して困難を極めた。愛媛県知事から村請負を命じられた大久保は、損金覚悟で工事を請け負い、明治 22 年 8 月の工期内に工事を完成させた。大久保はそれまでに新道実現のための運動費用や地元負担金に充てるための義捐金の拠出などに膨大な支出をしていたので、父祖伝来の蓄えや田畑、山林のほとんどを人手に渡し、大久保家は困窮していたと伝えられている。⁴⁾

讃岐新道は明治 23 年 3 月に竣工、四国新道は明治 27 年 5 月に全線開通したが、大久保は四国新道の開通を見ることなく明治 24 年 12 月に 42 歳の生涯を終えた。



讃岐新道の略年表

年月	事項
明治 17 年	大久保謙之丞が四国新道開削を提唱
明治 18 年 7 月	高知、愛媛、徳島三県令連署で四国新道国庫補助申請
明治 18 年 9 月	国が四国新道認可
明治 19 年 3 月	四国新道起工
明治 23 年 3 月	讃岐新道（四国新道のうち讃岐国分）完成
明治 27 年 5 月	四国新道完成

資料：大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」（2021 年）、四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（1990 年）



猪ノ鼻峠附近の旧道

■地域の人々の関わり

明治 18 年 9 月に四国新道に対する国庫補助が内示されたが、それは申請した三県議会の承認議決を条件とするものであった。当時、讃岐国は愛媛県に属していたため、愛媛県議会で県令が提案した工事及び予算の議案が可決される必要があった。県議会では讃岐国の議員が一致して新道開削を推進したのに対して、伊予国の議員は賛成と反対の二派に分かれた。反対理由は民間が疲弊しており義捐金拠出や地方税増加に耐えられないこと、時期尚早などであった。2 日間にわたる論議の後、原案は採用説 26 人、廃棄説 23 人で採択され、各年度の支出額を修正した上で可決された。⁵⁾ 大久保謙之丞は全議員の宿舎を個別に訪問して陳情、説得にあたったという。⁶⁾

四国新道工事に反対する者も少なくなかった。ある者は自分の屋敷や田畑が工事のために削りとられるので反対し、ため池を削少されるといって水利組合が反対したりした。仲南町（現まんのう町）では宮田地区の久米池が削少されるというので水利関係者が反対運動を起こした。⁷⁾

多度津町では、四国新道の工事にあたり、4 千円を寄付し、須賀の大通りから極楽橋を通じて真直ぐ南東に進み、桜川を二つの橋で越えて、葛原・金蔵寺方向へ直進する大道路が完成した。現在の県道 25 号善通寺多度津線である。この工事で極楽橋の南の鍛冶屋町の民家の立退き移転の交渉や、葛原・道福寺両村（いずれも現多度津町）の広大な農地の買収のため、問題も起こったようであるが、大久保謙之丞の努力で解決したことが多度津町誌に記されている。⁸⁾ また、明治 22 年 3 月に四国新道の一部が竣工した時、金刀比羅宮の宮司であった琴陵宥常から桜の木 8 千本が寄付され、琴平～多度津間と丸亀～金蔵寺間に植えられた。⁹⁾

大久保謙之丞の功績を讃えて、三豊市財田上の国道 32 号沿い、たからだの里、琴平公園に碑や像が建立されている。¹⁰⁾



大久保謙之丞君碑
(三豊市財田上)



大久保謙之丞翁像
(たからだの里)



大久保謙之丞命像
(琴平公園)

■地域の評価と期待

讃岐新道に対する地域の評価と期待について、地元の郷土史などは以下のように記している。

◇「讃岐新道は、明治二〇年（一八八七）から明治二十一年（一八八八）にかけて多度津～

猪の鼻間の讃岐分がほぼ完工し、人や馬車の通行ができるようになった。」（「仲南町誌」980-981 頁）

◇「四国新道の完成により香川・徳島間の物流は大きく変わり、米や麦、塩そして葉タバコなどの産品が行き交い、中継点に当たる猪の鼻峠には飲食店や旅館、運送屋が軒を連ねて、大正八年には三豊自動車会社が峠を越えて琴平・池田間の乗合自動車を開業している。」（「仲南町誌続編」226 頁）

◇「大久保謙之丞が計画した四国新道（四国四県を結ぶVロード）は、その後の四国の発展に大きく寄与した。（中略）

新道開通と戸川の宿場

明治二七（一八九四）年五月、四国新道の開通によって高知・徳島・香川の物資の交流や人々の往来が盛んになり、戸川は交通の要所となり峠の街は一変した。

旅館六軒（旅館名省略）

運送店二軒（店名省略）

水車一〇軒（水車名省略）

その他、戸川をにぎわしたもの（産米移出検査所、人力車四〇台常駐、乗合馬車、郵便取扱所）」（「新修財田町誌」681-682 頁）

◇「この恩恵は当市にも多く、市の物産や人は徳島・高知との流通が容易となり、市の商業圏が著しく拡大された。」（「観音寺市誌通史編」388 頁）

◇『「財田町史」』には、新道開通によって沿道の財田上村の変化を記述している。

『明治二七年（一八九四年）五月、四国新道が全線開通するや高知、徳島、香川の物流が盛んになった。本州からの交易も行なわれ、人々の往来が激しくなって、道の両側には家が建ち並んだ。』

謙之丞の生地戸川には旅館が六軒建ち並び、運送業者が二業者、水車利用による精米業者が九業者開業し、明治四〇年代には一日平均七〇台の牛・馬車が猪ノ鼻峠を越えて阿波に米、大豆、塩、生魚、粉類、肥料などを輸送したといわれている。

明治三〇年代の馬車時代（香川県では三一年に乗合馬車取締規則が公布された）にはいると、讃岐新道には乗合馬車が走り、善通寺の師団へ行く人、金刀比羅参りの人たちが利用した。

（中略）

謙之丞の交通基盤整備による地域開発の構想は、四国新道を開削することによって多くの人びとを啓発した。四国における鉄道の建設も、四国新道開削が大きな影響を及ぼしている。」（「備讃の海に橋を架けよ」115-116 頁）

◇「明治二十七年に、瀬戸大橋、香川用水など大規模な構想を提唱した明治の先覚者大久保謙之丞（香川県議、三豊郡財田町出身）の努力により大久保新道が開通してからは、この新しい峠が、阿波と讃岐を結ぶ商い道となり、その一部が、現在の一般国道三二号となっている。峠には、借耕牛のほかに、人力車や荷馬車も通るようになり、また、街道には、何軒かの茶店やはたごも建ち、行商たちで大いに賑わった。」（「四国に豊かさと潤いをもたらした土木事業」41 頁）

郷土史などでは、讃岐新道の開通により、人や物の流れが活発になり、猪の鼻峠や戸川

などの交通結節点には旅館、運送店などができて街が賑わいを見せていると評価されている。また、讃岐新道を含む四国新道の開削は、交通基盤整備により地域開発が進むことを示し、四国における鉄道建設を促進する役割も果たしたとされている。

<注>

- 1) 大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」29 頁
- 2) 明治 18 年当時、香川県は愛媛県に属しており、香川県が愛媛県から分離独立したのは明治 21 年 12 月であった。
- 3) 香川県建設技術協会編「香川県土木史」102-103 頁
- 4) 大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」40-42 頁
- 5) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」132 頁
- 6) 大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」38 頁
- 7) 仲南町誌編集委員会編「仲南町誌」974-975 頁
- 8) 多度津町誌編集委員会編「多度津町誌」660 頁
- 9) 新修丸亀市史編集委員会編「新修 丸亀市史」572 頁
- 10) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」78-79 頁、106-112 頁

<参考文献>

- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（四国建設弘済会、1990 年）
香川県建設技術協会編「香川県土木史」（香川県建設技術協会、1976 年）
香川県編「香川県史 第五巻 通史編 近代Ⅰ」（香川県、1987 年）
丸亀市史刊行頒布会編「丸亀市史」（丸亀市史刊行頒布会、1953 年）
新修丸亀市史編集委員会編「新修 丸亀市史」（丸亀市、1971 年）
丸亀市史編さん委員会編「新編 丸亀市史 3 近代・現代編」（丸亀市、1996 年）
多度津町誌編集委員会編「多度津町誌」（多度津町、1990 年）
仲南町誌編集委員会編「仲南町誌」（仲南町、1982 年）
仲南町誌編集委員会編「仲南町誌 続編」（仲南町、2006 年）
新修財田町誌編纂委員会編「新修 財田町誌」（財田町、1992 年）
観音寺市誌増補改訂版編集委員会編「観音寺市誌 通史編」（観音寺市、1985 年）
愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」（愛媛県、1988 年）
大倉一夫「備讃の海に橋を架けよ」（財田町役場、1988 年）
大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」（三好市、2021 年）
土木学会四国支部編「四国に豊かさと潤いをもたらした土木事業」（四国建設弘済会、1995 年）
藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」（四国クリエイト協会、2022 年）

道路 4 観光道路(香川県)

■観光道路の概要

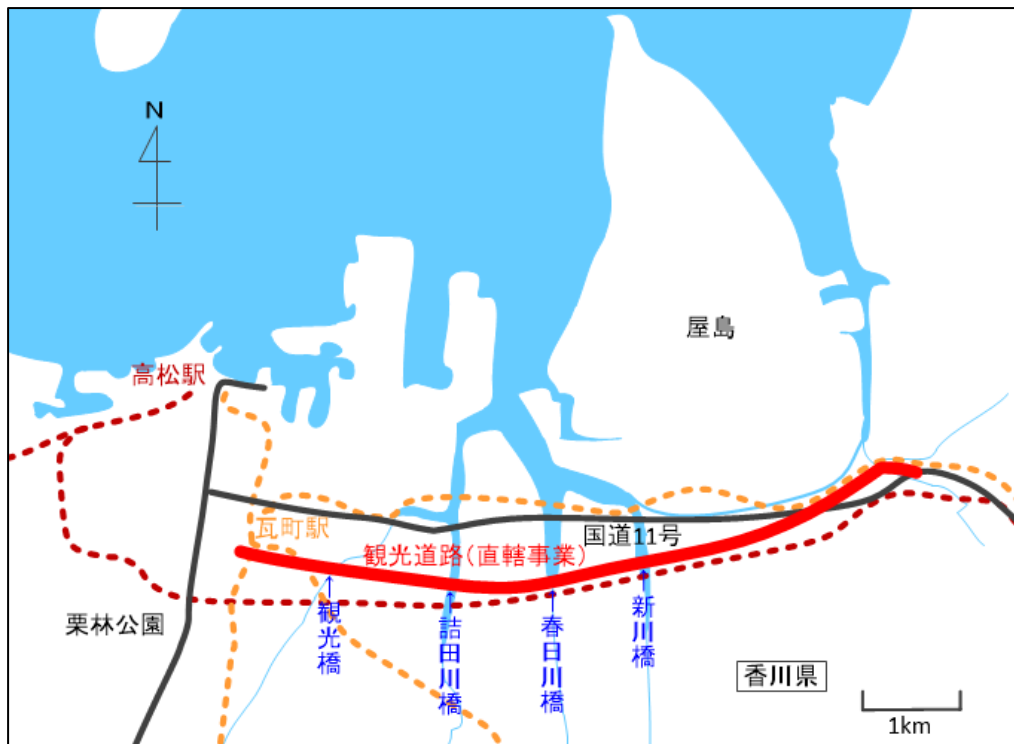
昭和 9 年に瀬戸内海国立公園の指定が行われたため、屋島観光が注目されるようになったが、高松から屋島に至る道路は細く砂利道の志度街道しかなかった。香川県や高松市は屋島観光を盛り上げるため、内務省に対して道路改修を強く要望した。経済不況という時代背景もあり、政府は景気対策を目的とした時局匡救事業を行うため、昭和 9 年 5 月に内務省の香川国道改良事務所を高松に設置し、国道 22 号線（徳島～高松）のうち高松市内と屋島を結ぶ観光道路の改良に着手した。¹⁾

当時、国道改良工事は測量、設計、用地買収、工事までだいたい 1 年で実施されていた。昭和 9 年度には、高松市塩上町の塩上橋～木太村（現高松市）洲端の詰田川西詰間（延長 1,675m）が施工され、御坊川には観光橋が架けられた。道路幅は塩上橋～御坊川間が高松市都市計画に基づき歩道部片側 2.5m、車道部 10m の計 15m で、御坊川より東は 10m であった。²⁾ この工事では、四国で初めてコンクリート舗装が行われた。コンクリートの厚さは下層 15cm、上層 5cm の合計 20cm であった。なお、塩上橋より西側は高松市によって工事が行われた。

昭和 10 年度には、詰田川橋西詰～木太村東浜の春日川橋東詰間（春日川橋を除く延長 1,250m、幅 10m）の改良工事が行われ、詰田川橋が架けられた。昭和 11 年度には、木太村東浜～屋島町（現高松市）西潟元間（春日川橋を含む延長 1,982m、幅 10m）の改良工事が、昭和 12 年度には古高松村（現高松市）の口銭場川～牟礼村（現高松市）王墓間及び新川橋の改良工事（延長 2,170m、幅 10m）が行われた。昭和 13 年度には、観光道路の改良工事を王墓から牟礼村薬師堂まで延長し、改良工事（延長 630m、幅 10m）が行われた。こうして高松市塩上町から牟礼村薬師堂に至る約 8km の観光道路は、5 年の歳月を経て昭和 14 年 5 月に完成した。

当時の国道改良工事は建設会社に工事を発注するのではなく、国が直営で行い、職員のほとんどは東京や神戸から高松に来ていた。また、工事は政府の失業救済の方針にしたがってできるだけ機械を使わずに、人力作業を中心に行われた。昭和 10 年に完成した詰田川橋を 65 年後の平成 12 年に架け替えた時、詰田川橋の撤去工事に携わった技術者は、現在の構造物と比べて、たしかに材料は劣るが、現場練りのコンクリートは良質で、施工技術は高く、詰田川橋は非常に優れた構造物であったと思いますという感想を残している。³⁾ 物が不足していた時代に、先人が丁寧な仕事ぶりで橋を築いていたことが想像される。

国道 22 号線は昭和 27 年に国道 11 号線となったが、観光道路の交通量の増加によりバイパスの建設が要望されるようになり、昭和 46 年に高松北バイパスが完成と同時に国道 11 号に指定されたため、旧国道 11 号の観光道路は県道牟礼中新線となった。



観光道路



観光橋から屋島（左奥）をのぞむ



詰田川橋

観光道路の略年表

年月	事項
昭和 9 年 5 月	内務省神戸土木出張所香川国道改良事務所を高松に開設
昭和 9 年 8 月	国道 22 号線のうち、高松～屋島間の観光道路の改良工事に着手
昭和 13 年 6 月	観光道路の改良工事を牟礼から薬師堂まで延長
昭和 14 年 5 月	観光道路完成
昭和 27 年 12 月	国道 22 号線が一級国道 11 号線になる
昭和 46 年 12 月	高松北バイパスの完成に伴い、旧国道 11 号の観光道路は県道牟礼中新線になる

資料：50 年史編纂委員会編「香川工事事務所 50 年のあゆみ」（1984 年）

■地域の人々の関わり

大正から昭和初期にかけて香川県下各地で乗合自動車会社が創立され、県に対して営業許可を求めてきたため、県でも自動車運行に対応するため県道の改良に本格的に着手した。その一方で、県は幹線道路については国の事業として改良事業を行うように要望し、昭和

8 年 10 月に「四国に於ける国道の改良計画を確立し、速かに政府に於いて直接改良工事を施行せられんことを望む」との建議を行った。⁴⁾

こうした要望に応えるとともに、匡救（きょうきゅう）事業として国道 22 号線、国道 23 号線の改良工事を行うため、昭和 9 年 5 月に内務省神戸土木出張所香川国道改良事務所が高松に設置され、最初に国道 22 号線の観光道路の改良工事が行われることになった。観光道路の工事は、政府の失業対策の方針によりできるだけ機械を使わずに、モッコ、スコップ、ツルハシなどの道具を使って人力作業を中心に行われた。地元雇用の人数などは記録には見当たらないが、工事の様子を写した写真からは多くの人が作業に従事していることが分かる。⁵⁾

■地域の評価と期待

観光道路に対する評価と期待について、沿線の郷土史は以下のように記している。

- ◇「高松より牟礼村白羽神社馬場までは、観光道路として昭和十年より改修に着手し、本郡内にて幅員十米の中、中央六米はコンクリートにて車馬道、両側各二米は歩道とし、昭和十四年完成の見込みなり。是が完成の暁には通行極めて便利となり、其構造に於ても、眞に瀬戸内海国立公園観光道路として、ふさわしきものとならん。」（「木田郡誌」1046 頁）
- ◇「昭和十年には、高松―屋島間の国道二二号のコンクリート舗装が着工された。観光道路と呼ばれ、車による屋島・八栗への通行を至便にした。こうして、昭和初期には、高松を中心とした観光用の交通機関や施設が急速に普及し、観光客も増加していった。世はまさに泰平。経済は世界的不況のなかで沈滞し、ひとり観光事業のみが活況を呈した時代であった。」（「高松百年史上巻」515 頁）
- ◇「昭和九年に、高松から牟礼町の白羽神社馬場先までを、幅員一〇mに拡張する工事に着手して同十四年に完成。瀬戸内海国立公園観光にふさわしい道路に改装された。」（「古高松郷土誌」527 頁）
- ◇「高松から白羽神社の馬場先までを幅員十メートルの観光道路として、昭和十年に着工して同十四年に完成している。この延長工事も戦争のため中止となり、本町としては王墓から僅か千メートルでは利用価値も皆無であった。」（「牟礼町史 1972 年」463 頁）

観光道路の完成前に発行された郷土史からは、観光道路が瀬戸内海国立公園の道路として観光振興に寄与することが期待されていた。また、観光道路の完成後には、高松と屋島間の自動車交通の利便性が向上し、観光客が増加したと記述されている。ただし、さらに延長工事を期待していた牟礼町（現高松市）の郷土史には、延長工事の中止のため落胆の気持ちも表現されている。

<注>

- 1) 観光道路の改良工事の様子は、国土交通省香川河川国道事務所編「道路グラフィティー観光道路はこうして作られたー」10-53 頁に詳しく紹介されている。
- 2) 古高松郷土誌編集委員会編「古高松郷土誌」526 頁によると、改良前の道路幅が 3.8m だったので、改良後の道路幅は 2 倍以上に拡張されたことになる。

- 3) 国土交通省香川河川国道事務所編「道路グラフィティー観光道路はこうして作られたー」30 頁
- 4) 香川県編「香川県史 第六巻」235-236 頁
- 5) 国土交通省香川河川国道事務所編「道路グラフィティー観光道路はこうして作られたー」12-53 頁

<参考文献>

- 国土交通省香川河川国道事務所編「道路グラフィティー観光道路はこうして作られたー」（国土交通省香川河川国道事務所、2001 年）
- 50 年史編纂委員会編「香川工事事務所 50 年のあゆみ」（四国建設弘済会、1984 年）
- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（四国建設弘済会、1990 年）
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」（四国建設弘済会、1988 年）
- 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局十年史」（建設省四国地方建設局、1968 年）
- 香川県編「香川県史 第六巻 通史編 近代Ⅱ」（香川県、1988 年）
- 木田郡史編纂部編「木田郡史」（木田郡教育部会、1940 年）
- 牟礼町史編集委員会編「牟礼町史」（牟礼町、1972 年）
- 古高松郷土誌編集委員会編「古高松郷土誌」（高松東部農業協同組合古高松支所、1977 年）
- 木太町郷土誌編集委員会編「木太町郷土誌」（木太町郷土誌を作る会、1995 年）
- 高松百年史編集室編「高松百年史 上巻」（高松市、1988 年）

道路 5 高松自動車道(香川県)

■高松自動車道建設の概要

高松自動車道は、徳島県鳴門市を起点とし、愛媛県四国中央市を終点とする 122.2km の道路で、四国横断自動車道の一部となっている。このうち高松西 IC～川之江 JCT 間は昭和 41 年 7 月制定の国土開発幹線自動車道建設法で決まった全体計画 7,600km の予定路線の中で位置づけられ、鳴門 IC～高松西 IC 間は昭和 62 年の第四次全国総合開発計画で新たに追加された 3,920km の予定路線の中で位置づけられた。各区間の整備の概要は以下のとおりである。¹⁾

善通寺～川之江間(35.2km)は昭和 47 年 6 月に日本道路公団(JH)に施行命令が出されたが、農地の減少や生活環境の悪化を懸念して、特に観音寺地区で激しい建設反対運動が起こった。香川県知事が観音寺市などを訪ね、昭和 63 年に開通予定の瀬戸大橋との関連で本区間を早期に完成させる必要性があることを説くなど協力を呼びかけ、昭和 59 年に本格的な工事が始まり、昭和 62 年 12 月に開通した。

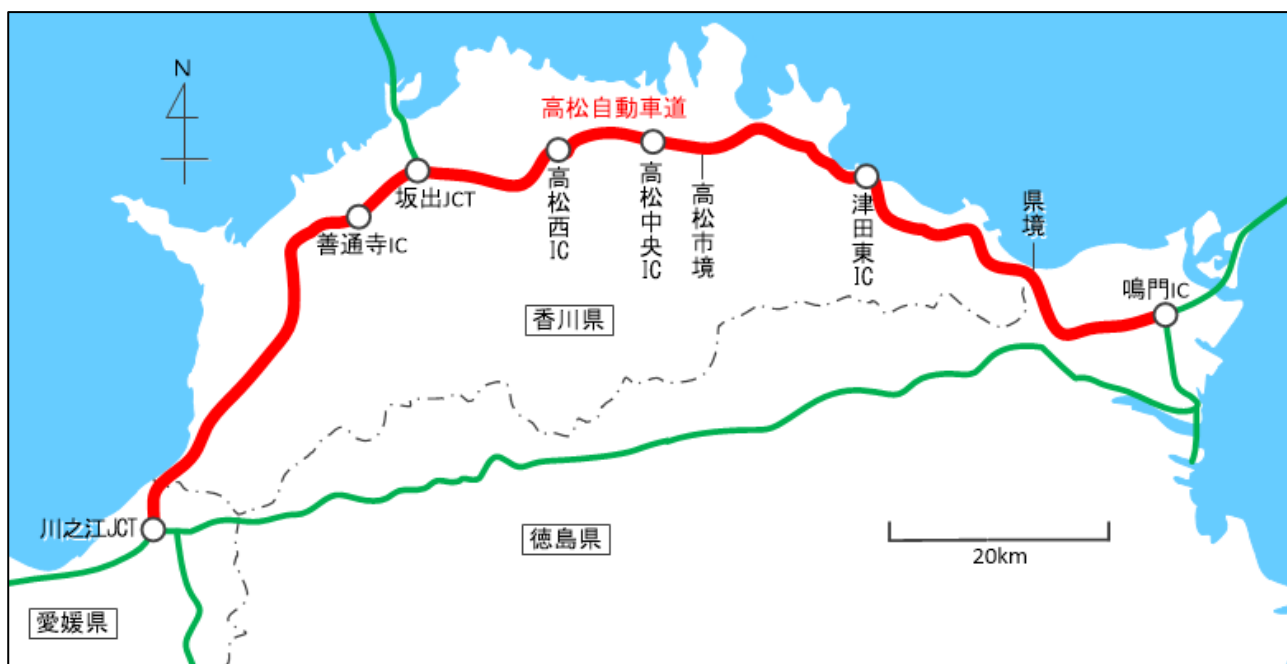
高松～善通寺間(21.7km)は国の財政事情などから事業着手が遅れ、施行命令が出されたのは昭和 59 年 11 月であった。坂出市の川津・府中両地区から生活道路など周辺整備に要望が出されたが、協議を重ね、平成 2 年に工事が本格的に始まり、平成 4 年 4 月に開通した。

津田～三木間(15.6km)は昭和 63 年に建設省直轄事業の一般国道自動車専用道路として整備が開始され、その後平成 8 年に JH が一般有料道路として事業許可を得たため、建設省と JH の合併施工方式で事業が実施された。志度グリーンタウン地区では沿線住民との協議が難航し、公害調停にもつれ込むなどしたが、平成 10 年 3 月に開通した。

鳴門～津田間(36.2km)は平成 5 年 11 月に施行命令が出され、地元を挙げての積極的な協力で整備が進んだ。県境～津田東間の本線工事は平成 9 年に着工し、板野～津田東間は平成 13 年 3 月に開通した。また、鳴門～県境間の本線工事は平成 11 年に着工し、平成 14 年 7 月に開通して、高松自動車道と神戸淡路鳴門自動車道が直結した。ただし、この時点では、鳴門～高松市境間は暫定 2 車線となっていた。

高松市内区間(13.5km)については、建設省四国地方建設局が国道 11 号の上を走る 2 階建ての高架橋構造で建設する方針を打ち出したが、沿線各地で反対運動が起こった。環境アセスメントの結果、県都市計画地方審議会が問題なしと判断して知事に答申したことなどから、平成 5 年 11 月に施行命令が出された。平成 8 年に本線工事が始まり、平成 13 年 3 月に三木町と高松市の境界～高松中央 IC 間が開通、平成 15 年 3 月に高松中央 IC～高松西 IC 間の開通により全線開通した。

平成 31 年には鳴門～高松市境間の 4 車線化が完成した。高松自動車道の整備にあたっては各地で建設反対運動や環境問題などが起こったが、今日では高松自動車道は香川県民だけでなく広く人々の生活や産業活動にとってますます重要な道路となっている。



高松自動車道



高松自動車道（志度グリーンタウン付近）

高松自動車道建設の略年表

年月	事項
昭和 41 年 7 月	国土開発幹線自動車道法で四国横断自動車道を予定路線に位置づけ
昭和 47 年 6 月	善通寺～川之江間に施行命令
昭和 59 年 11 月	高松～善通寺間に施行命令
昭和 62 年 12 月	善通寺 IC～三島川之江 IC 間が開通
昭和 63 年 10 月	津田～三木間が建設省直轄事業の一般国道自動車専用道路として整備開始
平成 4 年 4 月	高松西 IC～善通寺 IC 間が開通
平成 5 年 11 月	鳴門～津田間及び高松市内区間に施行命令
平成 10 年 3 月	国道 11 号高松東道路津田東 IC～さぬき三木 IC 間が開通
平成 13 年 3 月	板野 IC～津田東 IC 間及び三木町と高松市の境界～高松中央 IC 間が開通
平成 14 年 7 月	鳴門 IC～板野 IC 間が開通
平成 15 年 3 月	高松中央 IC～高松西 IC 間の開通により全線開通

資料：高松自動車道建設史制作委員会企画「高松自動車道建設史」（2003 年）

■地域の人々の関わり

高松自動車道の建設をめぐる地域の人々の関わり方は地域ごとに異なる。郷土史などの資料をもとに、区間ごとに示すと以下のとおりである。

1) 善通寺～川之江間

香川県は早期着工を要望していたが、善通寺～三島川之江間の計画が発表されると、各地で建設反対運動が起こった。特に激しかったのは観音寺地区で、昭和49年3月に観音寺市高速道路対策協議会が発足し、県・市に建設の見直しを働きかけ、JHに対しては沿線約3,000世帯の署名を添えて要求書を提出した。²⁾また、昭和49年9月には横断道沿線住民が四国横断自動車道反対期成同盟会を結成し、土地を取られる上、交通公害になるとして、住民代表らが善通寺市長および市議会議長に住民の署名を添えた反対陳情書を提出した。³⁾さらに、昭和49年11月には四国横断高速自動車道路反対期成同盟会大野原地区関係者が高速道路建設反対を表明した。⁴⁾

こうした反対運動は、就任したばかりの前川県知事に陳情活動を行うなどして、一層活発になった。県知事は、地域住民の不利となる道路はつくるべきでないとの基本姿勢を示し、住民の意向はJHや建設省に伝えたと回答した。県知事は善通寺～川之江間の路線発表について慎重な態度に終始していたが、昭和51年3月にやむを得ないと判断して同意した。JHへの同意の条件として、公害の防止、自然環境の保全、関係住民の要望などに配慮し、対策を講じることを要望し、これを受けてJHは昭和51年4月に路線発表の手続きをとった。⁵⁾

JHは路線発表を行ったが、反対運動は一層の高まりを見せ、沿線2市5町は高速道路反対西讃地区連絡会議を結成した。昭和52年に県は沿線住民の要望を十分に考慮することを条件に高速道路建設についてJHとの協定に調印したが、観音寺市高速道路対策協議会はJH、県、市に要望書を提出するなど依然として反対運動を続け、受け入れを拒否する姿勢を崩さなかった。昭和56年に協議はようやく進展し、観音寺市高速道路対策協議会は住民の生活・安全確保に取り組むことを条件に事業説明会の開催を受け入れた。観音寺地区の沿線で最大の居住地区となる池之尻地区では、住民から地域の分断や騒音被害を避けるために掘割方式の建設が提案されたが、調査の結果、農業や日常生活に影響が出ることが判明し、掘割構造は実現しなかった。住民との議論は2年に及び、最終的に遮音壁の設置などを条件に、盛土構造で建設することで合意がなされた。その他の地区でも協議が重ねられ、施工命令から12年で本格的な工事が始まり、昭和62年12月に供用した。⁶⁾

2) 高松～善通寺間

高松～善通寺間では、坂出JCT、坂出ICの建設予定地にかかる川津地区で、住民から河川改修や生活道路などの周辺整備について強い要望が出された。JH、県は坂出市の協力を得ながら、再三にわたる話し合いの末、平成元年8月に設計協議に関する契約書を交わすことができた。

また、府中湖周辺の府中地区では住民の生活道路となる側道橋の建設を望む声が強かった。JH、県、市が協議を重ね、最終的に坂出市が事業主体となり橋の建設を行い、県は工事費用の負担を軽減するよう努力し、架橋位置など地元の要望にできる限り応えることで課題を解決し、平成元年10月に設計協議の確認書の調印を行うことができた。その後、

平成2年8月に地元住民と用地買収契約の集団調印が行われ、高松～善通寺間の工事が本格化した。⁷⁾

3) 津田～三木間

津田～三木間では、住宅地を東西に横切る志度グリーントウン地区で騒音などにより沿線住民との協議が難航し、公害調停にもつれ込んだ。公害調停は5回開かれたが、合意が成立する見込みがないとして打ち切られた。その後工事が全線にわたって本格化し、平成10年3月に供用した。⁸⁾

4) 鳴門～津田間

鳴門～津田間は、地元を挙げての積極的な協力により、大内町（現東かがわ市）内で収用案件が1件あったもののおおむね円滑に進捗し、路線発表からわずか7年4か月という短期間での供用を実現した。⁹⁾

5) 高松市内区間

平成元年3月に高松市内区間（香川中央都市計画道路三木高松線）のルートが発表され、国・県・市による地元説明会が行われたが、沿線各地の住民団体による建設反対運動が起こった。平成2年11月に県都市計画地方審議会が2階建て構造の環境アセスメントの結果問題なしと答申したことを受けて、県は早期施行命令を重点要望のトップ項目に掲げ、県議会、地元市町とともに関係機関に働きかけた。平成5年11月に施行命令が出されると、建設省、JH、県、高松市は地元住民に対する合同説明会を開催した。平成7年1月の阪神淡路大震災で阪神高速道路神戸線が倒壊したため、同様に高架橋構造である高松市内区間の安全性への懸念の声も出されたが、JHは高松市内区間の安全性を強調し、倒壊などという致命的な事態には至らないという見解を示した。その後も地元住民との設計協議に関する話し合いは難航したが、次第に歩み寄りを見せ、住民の生活を守る、環境に配慮するなどの条件付きではあったが、各地区で確認書の調印が交わされていった。¹⁰⁾

■地域の評価と期待

高松自動車道に対する評価や期待について、県史や沿線の郷土史では以下のように記されている。

- ◇「これによって、高松自動車道は、山陽自動車道、瀬戸中央自動車道、神戸淡路鳴門自動車道と結びつき、瀬戸内海東側の循環型高速交通ネットワークを形成し、地域の高速交通体系は飛躍的に向上した。」（「香川県土木史第Ⅱ巻」41頁）
- ◇「高松中央―板野間四五・八キロメートルがつながり、高松市と徳島間の所要時間は、約一時間二〇分となり、国道十一号線を利用した場合より約四〇分間短縮できることになった。」（「大内町史補遺」475頁）
- ◇「四国横断自動車道開通とともに、とらまる公園南側に大内バスストップがオープンした。大内町では、とらまる公園駐車場を含め、一一一台収容の駐車場を開設した。町内外のドライバーがここに車を止め、バスに乗り換えて京阪神方面へ出かける利用者が多くなった。

(中略)

四国横断自動車道経由で京阪神方面への高速バス利用者向けに、JR三本松駅と大内バスストップを結ぶ定期バス路線が開通した。」(「大内町史補遺」478頁)

◇「高松東道路の開通

高松東道路は、平成三年十一月に着工し、一〇年三月二六日に津田東IC～さぬき三木IC間(一四・二キロ)が開通し(中略)

一方、高松自動車道は、高松東道路のさぬき三木IC～三木町・高松市境間が開通した平成一三年三月二九日に、板野IC(徳島県)～津田東IC間(二五・七キロ)とさぬき三木IC～高松中央IC間(六・八キロ)が開通し、高松自動車道は、高松中央ICから高松東道路を通過して板野ICまで四五・八キロが高規格幹線道路で直結された。

開通記念イベント

平成一〇年三月二六日の津田東IC～さぬき三木IC間の開通に先立つ三月一五日、津田町・志度町・寒川町・三木町で組織された開通事業実行委員会により『高松東道路開通記念事業』が開催され、県内外から約六〇〇〇人が参加した。メイン会場となった津田寒川ICで開会式のテープカットが行われ、四町の『ふるさと芸能』が披露された後、真新しい高速道路を走る『ミニマラソン大会』や『ウォーク大会』が催され、祝賀ムード一色となった。」(「さぬき市旧五町史続編」95-96頁)

◇「平成四年(一九九二)四月十九日に高松西IC～善通寺IC間と坂出ジャンクション(JCT)～坂出IC間が供用開始され、本州の高速道路と直接結ばれた。

平成十年(一九九八)三月二十六日に津田東IC～さぬき三木IC間、平成十三年三月二十九日に板野IC～津田東IC間とさぬき三木IC～高松中央IC間、平成十四年七月二十一日に鳴門IC～板野IC間、平成十五年三月三十日に高松中央IC～高松西IC間がそれぞれ供用され、高松自動車道が全線開通、大鳴門橋を介して京阪神とも高速道路でつながった。」(「さぬき国分寺町誌」577-578頁)

◇「六十三年の瀬戸大橋の完成が拍車を掛け、六十二年、善通寺～豊浜間三一キロが開通、さらに平成四年三月十九日善通寺～高松間二一・七キロが開通、高松西インターにより、本町もその恩恵をモロに受けるようになった。この高松道は瀬戸中央道に直結、山陽道に早島ジャンクションで接合している。

高松西インターから高知までは南国インターで降りれば高速部分だけは一時間、アクセスを入れても二時間で本町から高知に行けるようになった。岡山へも一時間半の距離になった。

この高速道は川之江ジャンクションで松山道となり、最終的には『8の字型』に四国を循環できるようになる。

高松以東の阿南までのルートについても予定路線になっていて早期完成が待たれている。このルートは、平成六年完成の関西空港への至近コース、さらには十一年度に完成の明石大橋へのルートとして大いに期待される。」(「香川町誌」655頁)

◇「高松西インターチェンジ・善通寺インターチェンジ間の開通式は、平成四(一九九二)年四月十九日に開催され、昭和六十三(一九八八)年に先行して開通していた瀬戸中央自動車道と直結することになった。

坂出市域では高松・善通寺間は飯野山の北側を通過するが、すでに瀬戸中央自動車道

の坂出インターチェンジが開業しており、本線と坂出インターチェンジを結ぶ支線が建設され、瀬戸中央自動車道と高松自動車道が直結することになった。」（「坂出市史通史下現代篇」239-240 頁）

- ◇「平成四年（一九九二）三月に高松－善通寺間が開通して高松自動車道は、飯野山北側の高架で瀬戸大橋（昭和六十三年完成）に接続され、四国は本州と念願の陸路で結ばれた。さらに、四国横断自動車道は、後に完成した徳島市－大洲市間二二三キロメートルの四国縦貫自動車道と、川之江 JCT で交差して、四国四県を結ぶX（エックス）ハイウェイとなり四国内外への移動や経済活動の動脈となった。しかし、一ノ谷地域を上下に分断する高速道路の出現は、地域の景観を大きく変え、沿道近接の住民に騒音等の公害を生ずることとなった。」（「かがわ一ノ谷の歴史」402-403 頁）

- ◇「昭和六十二年十二月十六日、四国横断自動車道の善通寺－川之江間が開通し、大野原インターチェンジが開通した。（中略）

大野原町民はいうまでもなく、香川県民の高速道路完成に寄せる期待は大きかった。開通前の十一月二十九日には、沿線各市町で開通記念のイベントが開催され、大野原町でも、開通セレモニーのほかマラソン大会、歩け歩け大会、サイクリング大会などがにぎにぎしく開催された。記念品として用意された、インターチェンジ付近の航空写真入りカレンダー二五〇〇枚がたちまち品切れとなるほどの人出となった。

四国横断自動車道の高松－善通寺間が開通すると、瀬戸大橋とも直結することになり、四国の中心部にあってインターチェンジをもつ大野原町は、交通の要衝としてのみならず、商工業、流通、観光などの面でも要地となることが期待された。」（「新修大野原町誌」786 頁）

- ◇「善通寺－三島・川之江間三八・四キロメートルの四国横断自動車道が昭和六二（一九八七）年一二月一六日に開通した。（中略）

この開通に先立ち、同年十一月二九日に一般開放記念行事が、善通寺－鳥越トンネル間二市五町でおこなわれた。当町でも、午前九時から豊浜サービスエリア前に二〇〇〇人あまりの人が集まり、健康マラソンと歩け歩け大会がおこなわれ、県下初の高速道路の開通を祝った。（中略）

四国内の高速道路がすべて完成すると、四国の各地域間の時間距離が大幅に短縮される。

したがって、産業の振興と人々の交流の増進に著しく寄与することになる。

高松－松山間が約四時間から約一時間五〇分に、高松－高知間が約三時間三〇分から約一時間三〇分に、高松－徳島間が約二時間一〇分から約一時間に短縮される。

また、二一世紀までには、四国は三本の渡海橋によって本州と結ばれる。

その結果、四国が属する阪神圏の中心地域大阪・神戸への時間距離も大幅に短縮され、四国がかつて『陸の孤島』であった時代は終わりをづけることになる。ちなみに高松から大阪までは、約五時間半が二時間二〇分くらいに、豊浜から大阪までは約三時間で行けるようになる。

このように高速道路網の拡張は、豊浜町の今後の発展にとってきわめて意義深いものとなり、人々の豊かな暮らしを保障してくれることにつながるものといえる。」（「新修豊浜町誌」389-391 頁）

香川県内の郷土史によると、高松自動車道の開通により沿線の都市間の時間短縮や利便性の向上などが図られるということだけではなく、高松自動車道が四国内の他の高速道路や瀬戸中央自動車道、神戸淡路鳴門自動車道などと結びつくことによって高速道路ネットワークの中で広範囲に人・物・情報の流れが促進され、住民生活の向上や産業・経済の振興に貢献していることが評価されている。

<注>

- 1) 高松自動車道建設史制作委員会企画「高松自動車道建設史」95-137 頁
- 2) 同上 96 頁
- 3) 香川県編「香川県史 第七巻 通史編 現代」1010 頁
- 4) 大野原町 30 年のあゆみ編集委員会編「大野原町 30 年のあゆみ」498-499 頁
- 5) 香川県編「香川県史 第七巻 通史編 現代」1010-1011 頁
- 6) 高松自動車道建設史制作委員会企画「高松自動車道建設史」96-97 頁
- 7) 同上 105-107 頁
- 8) 同上 115-116 頁
- 9) 同上 123 頁
- 10) 同上 130-132 頁

<参考文献>

- 高松自動車道建設史制作委員会企画「高松自動車道建設史」(四国地方整備局、日本道路公団四国支社、香川県、2003 年)
- 香川県編「香川県史 第七巻 通史編 現代」(香川県、1989 年)
- 香川県土木史編纂委員会編「香川県土木史 第Ⅱ巻」(香川県建設技術協会、2004 年)
- 大内町史編纂委員会編「大内町史 補遺」(大内町、2003 年)
- さぬき市史編さん委員会編「さぬき市旧五町史 続編 一津田町・大川町・志度町・寒川町・長尾町一」(さぬき市、2019 年)
- 国分寺町誌編纂委員会編「さぬき国分寺町誌」(国分寺町、2005 年)
- 香川町誌編集委員会編「香川町誌」(香川町、1993 年)
- 坂出市史編さん所編「坂出市史 通史下 現代篇」(坂出市、2020 年)
- 一ノ谷郷土史研究会編「かがわ一ノ谷の歴史」(一ノ谷郷土史研究会、2001 年)
- 観音寺市高速道路対策協議会編「横断道開通十周年記念 観音寺高速道路対策物語」(観音寺市高速道路対策協議会、1997 年)
- 大野原町 30 年のあゆみ編集委員会編「大野原町 30 年のあゆみ」(大野原町、1985 年)
- 新修大野原町誌編さん委員会編「新修 大野原町誌」(大野原町、2005 年)
- 新修豊浜町誌編さん委員会編「新修 豊浜町誌」(豊浜町、1995 年)

道路 6 瀬戸中央自動車道(香川県)

■瀬戸大橋と瀬戸中央自動車道建設の概要

瀬戸中央自動車道は、道路・鉄道併用橋である瀬戸大橋を通る延長 37.3km の自動車専用道路である。岡山県早島町の早島 IC で山陽自動車道及び国道 2 号から分岐し、倉敷市を南に下って児島地区南部で道路・鉄道の共用部となり、下津井瀬戸を渡り櫃石島、岩黒島、羽佐島、与島、三つ子島を経て備讃瀬戸を横断し、坂出市番の州地区南部で鉄道と分かれ、坂出 IC で四国横断自動車道及び国道 11 号に接続する。

瀬戸大橋の構想は明治 22 年に香川県議会議員大久保謙之丞が初めて提唱したものであるが、瀬戸大橋がつくられるようになったきっかけは、時を経て発生した紫雲丸事故であった。昭和 30 年 5 月、国鉄宇高連絡船「紫雲丸」が霧の中を航行中に、女木島沖で貨客航走船と衝突して沈没し、修学旅行生 101 人を含めた 168 人が死亡する惨事が起こった。¹⁾この紫雲丸事故を契機に連絡船の悲劇を繰り返してはならないという世論が盛り上がり、架橋実現に向けた動きが加速化された。昭和 33 年に香川県議会は架橋を決議し、昭和 34 年から香川県と岡山県は協力して架橋運動を進めることになった。²⁾

昭和 44 年に閣議決定された新全国総合開発計画では、本州四国連絡橋として神戸～鳴門間、児島～坂出間、尾道～今治間の建設を図ることが明記され、昭和 45 年には本州四国連絡橋公団が設立されて、本州四国連絡橋は 3 ルートとも同時に進められることになったが、昭和 48 年の石油危機による総需要抑制策により着工は延期された。児島～坂出ルートは昭和 52 年に閣議決定された第三次全国総合開発計画で、早期完成を図るルートとして道路・鉄道併用橋を建設することが明確にされ、昭和 53 年 10 月に香川・岡山両県で起工式が行われた。

瀬戸大橋の工事は、南・北備讃瀬戸大橋下部工の海中掘削から開始され、昭和 56 年からは他の橋梁にも着手して工事が全面展開し、昭和 60 年 1 月には下部工が概成した。上部工は、昭和 58 年 8 月に北備讃瀬戸大橋の主塔架設を開始し、ケーブル架設、補剛桁架設と工事を進めて、昭和 62 年 8 月に最後の南備讃瀬戸大橋の補剛桁を閉合した。陸上部工事は海峡部工事の進展にあわせて工事が進められ、昭和 63 年 4 月に瀬戸中央自動車道が本四備讃線の開業とともに供用された。与島にはパーキングエリアが設置されている。なお、瀬戸中央自動車道開通時には工事中であった四国横断自動車道とは、4 年後の平成 4 年 4 月に坂出 IC で直結し、高速自動車国道とのネットワーク化が完了した。³⁾

瀬戸中央自動車道の開通により、倉敷～坂出間の所要時間はフェリー利用時の 120 分から 40 分に 3 分の 1 に短縮された。⁴⁾また、それまで霧や強風、波浪などの気象条件に大きく阻まれていた四国と本州間の海上交通から、いつでも、決まった時間に、安全に輸送できる瀬戸中央自動車道による交通への転換により、移動の確実性が向上した。さらに、瀬戸中央自動車道の開通によって、四国は全国を結ぶ高速交通ネットワークに組み込まれ、人・物・情報の交流が活発になり、産業、経済、生活、文化、観光などさまざまな面で地域の発展を支援する基盤が整うことになった。



瀬戸中央自動車道



瀬戸大橋



与島パーキングエリア



聖通寺山山頂から瀬戸中央自動車道をのぞむ

瀬戸大橋と瀬戸中央自動車道建設の略年表

年月	事項
明治 22 年 5 月	香川県議会議員大久保謙之丞が讃岐鉄道開通式の挨拶の中で本四架橋を提唱
昭和 30 年 5 月	国鉄宇高連絡船「紫雲丸」の沈没事故が発生
昭和 32 年 10 月	香川県が瀬戸大橋計画に着手
昭和 34 年 4 月	建設省が本州四国架橋 A ルート（明石・鳴門）、C ルート（日比・高松）、D ルート（児島・坂出）、E ルート（尾道・今治）の 4 ルートを対象に地質調査、経済調査を開始
昭和 34 年 8 月	瀬戸大橋架設推進香川県協議会が発足
昭和 36 年 4 月	建設省が B ルート（宇野・高松）を調査対象に採択。日本国有鉄道が B ルート（宇野・直島・高松）、C ルート（宇野・大槌島・高松）、D ルート（下津井・坂出）を調査対象に採択
昭和 36 年 8 月	建設省と国鉄が橋梁の技術上の諸問題に関する調査を土木学会に共同委託
昭和 41 年 1 月	岡山県と香川県が瀬戸大橋架設推進本部を設置
昭和 42 年 6 月	土木学会が建設省と鉄建公団に本州四国連絡橋技術調査報告書（最終）を提出
昭和 43 年 2 月	建設省と運輸省が本州四国連絡橋の工費、工期の調査結果を発表（B、C ルートは工事が難しく、工費も高くつくため、ルートは A（明石・鳴門）、D（児島・坂出）、E（尾道・今治）の 3 ルートに絞られた）
昭和 45 年 7 月	本州四国連絡橋公団発足
昭和 47 年 11 月	本州四国連絡橋公団が本州四国連絡橋調査報告書を建設、運輸両大臣に提出（神戸・鳴門ルート及び児島・坂出ルートは道路鉄道併用橋、尾道・今治ルートは道路単独橋）
昭和 48 年 10 月	建設大臣及び運輸大臣が本四公団に対し工事実施計画を認可（3 ルート）
昭和 48 年 11 月	石油危機に伴う総需要抑制策により本四架橋 3 ルートの着工延期
昭和 50 年 8 月	経済企画庁、建設省、国土庁の三省庁協議により、当面の建設方針決定（児島・坂出ルート及び大鳴門橋、大三島橋、因島大橋の「1 ルート 3 橋」）
昭和 52 年 11 月	第三次全国総合開発計画が閣議決定され、瀬戸大橋が当面早期完成を図る 1 ルートとして正式に決定
昭和 53 年 10 月	児島・坂出ルート起工式
昭和 62 年 5 月	児島・坂出ルートの道路名称を瀬戸中央自動車道に決定
昭和 63 年 4 月	瀬戸中央自動車道（児島・坂出ルート）が全線開通

資料：本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」（2000 年）、本州四国連絡橋公団編「瀬戸大橋工事誌」（1988 年）

■地域の人々の関わり

瀬戸大橋及び瀬戸中央自動車道の建設に地域の人々がどのように関わってきたのかを記す。なお、瀬戸大橋の建設については、本書下巻の「鉄道 5 本四備讃線」の記述と同様である。

昭和 30 年 5 月の紫雲丸事故を契機に本四架橋の世論が盛り上がった。香川県は昭和 32 年 10 月に瀬戸大橋架橋計画に着手し、東京大学の平井敦教授に依頼して調査を進めた。これと並行して架橋の運動を県民運動に高めるため、昭和 34 年 8 月に瀬戸大橋架設推進香川県協議会を結成し、同年 9 月には岡山県の瀬戸大橋架設推進協議会も発足したので、香川県と岡山県は協力して架橋運動を進めることになった。昭和 35 年 1 月には香川・岡山両

県は運輸大臣を香川県に招いて陳情した。両県は架橋の熱意を示すため、香川県庁で両県の県民大会を開いて大臣を歓迎する一方、高松市内の街頭では架設推進のパレードを繰り広げるなどした。⁵⁾

国では、建設省が昭和34年度にA（明石～鳴門）、C（日比～高松）、D（児島～坂出）、E（尾道～今治）の4ルートを対象に経済・地質調査を開始し、昭和36年度には宇高連絡船の航路にあたるBルート（宇野～高松）も調査対象に追加した。また、昭和35年に鉄道建設審議会が国鉄と建設省が協力して調査を行うことが適当という建議を出したため、国鉄も従来から予定路線として調査してきたAルートに加えて、昭和36年度にB、C、Dルートを調査対象に追加した。建設省と国鉄は昭和37年に共同で橋梁に関する技術的な調査を土木学会に委託した。

こうした中、昭和39年に瀬戸内海の洋上で開催された「瀬戸内総合開発懇談会」で、河野一郎建設大臣が明石～鳴門ルートを第一番目に建設したいと発言したのに対して、金子正則香川県知事がルート決定は現在進めている技術的な調査の結果の上で決めてほしいと反論するなど、激論が戦わされた。香川・岡山両県は、明石～鳴門ルートへの対抗上、県内3ルート（B、C、D）を比較検討し、児島～坂出ルート（Dルート）に一本化した。一本化にあたっては調停役の国会議員団の要請にもかかわらず、高松市との折衝が難航したが、結局、県議会で一本化に関する決議案が可決された。⁶⁾

昭和42年に土木学会が最終報告書を建設省と運輸省に提出したのを受けて、建設省と運輸省は候補をA、D、Eの3ルートとした。それ以後、本州四国連絡橋では3ルートの誘致合戦が本格化した。

地元での決起大会、代表団による政府与党関係者へ陳情などが行われた。香川県では、高松港の管理事務所に高さ4m、幅15mの「早くかけよう、瀬戸大橋、みんなの力で」という大看板を掲げ、ポスター2万枚を各市町村に配布し、電車、列車、バス停、国鉄各駅、農協、理容院、美容院、浴場、学校などに貼り出した。また、チラシ10万枚を街頭で配布して県民の架橋意識を盛り上げ、県庁、市町村役場に懸垂幕を掲げ、目抜き通りにプラカードを立てた。さらに、橋を描いた絵はがき10万枚、マッチ10万個を用意して会合で配布するなどしたほか、瀬戸大橋のバッジ5千個を県職員に配布したり、公文書に瀬戸大橋スタンプを押すなどして架橋運動を盛り上げた。⁷⁾

坂出市では、市役所屋上に「早くかけよう瀬戸大橋」というアドバルーンを掲げ、市役所正面に幅1.5m、長さ10mの「盛りあがる熱意でかけよう瀬戸大橋」の横書きの大看板を掲げた。また、市長以下全職員と全議会議員らが胸に瀬戸大橋のバッジを付け、名刺にもシールを貼るなど、架橋促進に努めた。坂出商工会議所でも坂出市瀬戸大橋架設促進期成同盟会を設けて、貿易会館屋上と坂出駅プラットホームに「盛りあがる熱意でかけよう瀬戸大橋」の標語と大橋完成予想図を原色で描いた大看板を掲げて、旅客にもPRした。このほか、市内の商店でも独自の考えで大看板を掲げるなど、全市を挙げて架橋実現への熱意を示した。⁸⁾

さらに香川県は、県民の貯金の積み重ねで金融機関が公団債を引き受けやすい情勢を作るとともに、県民の架橋への熱意を盛り上げるため、架橋促進預貯金運動を展開した。この預貯金運動は、昭和50年3月までに300億円を集めることを目標にして、「県民の熱意で架けよう瀬戸大橋」を合言葉に、昭和47年11月にスタートした。この運動を進めるた

め、県は市、町、日銀高松支店、金融機関の代表らを委員とする「瀬戸大橋架橋促進預貯金運動実行委員会」をつくり、県、市、町の広報誌やテレビ、ラジオなどを利用するほか、ポスター、リーフレット、シールを作ってPRした。この結果、昭和49年6月末には314億6千万円と目標額を達成し、さらに目標期限の昭和50年3月末には400億7,700万円に達し、県民の架橋への関心の高さを示した。⁹⁾

建設工事に伴う用地補償、漁業補償について、本州四国連絡橋公団は地元関係県市に委託することとし、瀬戸大橋を扱う第二建設局では昭和48年度に岡山・香川両県と基本協定を締結した。道路鉄道共用部については、島しょ部のうちで与島地区は昭和52年度に、櫃石地区は昭和55年度に、岩黒地区は昭和56年度に用地買収が行われ、昭和62年度末に用地取得が完了した。番の州地区は、番の州臨海工業地帯土地造成の際、瀬戸大橋事業用地として保留されていた香川県有地が大部分を占めており、この県有地が昭和54年度から3年に分けて取得された。香川県側の道路部は、地元から道路・水路整備などの要求があり、設計協議が遅れていたが、昭和57年度に坂出ICの設置箇所である御供所地区の用地買収を皮切りに、昭和59年度には向山・緑町地区及び八幡・川津合併部分、昭和61年度には津ノ郷地区と用地買収が進み、昭和62年度末に用地買収が完了した。なお、多数の家屋移転を伴う用地買収を促進させるため、代替地の確保、県による代替地取得者に対する利子補給が行われた。¹⁰⁾

漁業補償交渉については、昭和48年3月から本州四国連絡橋公団が実態調査に入り、施工法、工期の確定とともに香川県側では東は庵治町（現高松市）、西は詫間町（現三豊市）に及ぶ33の漁業協同組合に対し説明が行われた。交渉の結果、道路鉄道共用部にかかる補償については、香川県側は昭和52年7月に契約を終了し、昭和54年1月の工事着手を迎えることとなった。¹¹⁾

こうして瀬戸大橋と地域の人々の関わりを見ると、瀬戸大橋の建設という目標が多くの人に共有され、理解と協力が得られたことが分かる。「夢の架け橋」と言われた瀬戸大橋が実現されるまでの間には、調査、計画、用地、設計、施工などの各段階でいろいろな問題に直面し、他ルートとの競争などもあった。その過程で、政治家が瀬戸大橋の実現を政府や関係機関に働きかけ、行政が架橋の構想・計画を練り上げ建設を推進し、研究者が架橋の技術・経済調査を行い、地権者・漁業関係者が用地提供や工事に協力し、金融機関が資金面で支援し、技術者・工事関係者が巨大な構造物を設計・施工し、住民・報道機関が架橋運動を盛り上げるなど、さまざまな人がそれぞれの立場で瀬戸大橋に関わってきた。それらさまざまな人の理解と協力の上に、瀬戸大橋は建設された。

坂出市の瀬戸大橋記念公園には明治時代に本四架橋を提唱した大久保謙之丞像が、常盤公園には瀬戸大橋竣工記念碑が建立されている。¹²⁾瀬戸大橋竣工記念碑には、「瀬戸大橋は、人と人、地域と地域を結びつけ、多くの幸せを運んでくれるに違いない。」と記されている。また、坂出市の番の州高架下には、瀬戸大橋の工事で亡くなった人の慰霊碑が建立されている。¹³⁾



大久保謙之丞像（瀬戸大橋記念公園）



瀬戸大橋竣工記念碑（常盤公園）



番の州高架橋下の慰霊碑

■地域の評価と期待

瀬戸大橋及び瀬戸中央自動車道に対する評価や期待について、香川県内の郷土史などは以下のように記している。

◇「この瀬戸大橋の開通によって、四国は本州と地続きになると同時に、全国を結ぶ高速交通ネットワークに組み込まれたわけで、人、物、情報の交流が飛躍的に増大するとともに、産業、経済、生活、文化等あらゆる面での発展に向けて、その大きな基盤が整備されたことになった。

瀬戸大橋の開通は、言わば二十一世紀に向けての新しい香川づくりの出発である。香川県は、今までに経験したことのない状況の中で、瀬戸大橋がもたらす効果を最大限に生かしながら、地域産業の振興と県民福祉の向上に力を注いでいくことになったのである。

その施策は多方面にわたっているが、大きく分けると、四国島内交通網の整備、観光開発と施設の拡充、産業の振興、文化の向上等が挙げられる。

基幹交通網の整備に関しては、長い離島時代に本土に比べて大きく遅れを見せ、大橋開通時点で、四国島内の鉄道複線化率は三％、電化率は七％、また高速道路は計七十キロにしかすぎないという現状にある。従って、瀬戸大橋の優れた機能を十全に発揮させるためにも、今後はより一層、四国横断・縦貫自動車道の整備を急ぐとともに、鉄道の電化・複線化にも力を注がなければならない。これが実現することによって、初めて四国全域と山陽の幹線が連結し、近畿・中国経済圏との関係が深まり、さらに遠く中国山脈を越えて、山陰地方や、また北九州等とも深い交流が保てることになるのである。

観光面では、瀬戸大橋そのものが持つ超一級の観光資源としての価値から、架橋工事期間中から既に明るい兆しが見えていた。そして、大橋のたもとで開かれた架橋記念博覧会と相まって、開通後は、飛躍的な観光客の増加が続いている。例えば、開通まで年々観光客が減少傾向にあった屋島、栗林公園、金刀比羅宮等では、前年に比べ二倍から二倍半という驚異的な観光客の増加が続いている。

今後は、この瀬戸大橋ブームを一過性に終わらせないためにも、世界に例の無い、多島美と大橋が一つになったこの美しい備讃瀬戸一帯を中心に、洋上観光や滞在型リゾート基地の整備を急ぐとともに、長期的な視点から、官民一体となって、既存の観光施設・資源の整備、拡充を図らなければならない。

次に、産業の振興であるが、これは、瀬戸大橋開通によって京阪神地域と直結したメリットを最大限に生かし、同地域の台所として近代的な第一次産業の振興、整備を図るとともに、流通産業や先端産業等の誘致、育成をより積極的に進めていかなければならない。

さらに、文化の高揚に関しては、瀬戸大橋の開通を機に県民の間に高まっている、芸能、芸術、スポーツ等を通じた文化交流の気運を持続、発展させるためにも、各種の文化・スポーツ施設の整備、拡充を図るとともに、人的交流などソフト面での基盤作りを、より一層進めていかなければならない。」（「瀬戸大橋架橋史通史・資料編」341-342 頁）

◇「昭和六三年四月に瀬戸大橋が完成し、これにより四国は初めて本州と地続きとなった。瀬戸大橋は、世界にも例のない最長の鉄道・道路併用橋であり、人と物の輸送時間は大幅に短縮された。自動車移動は、架橋前では倉敷～高松間に約一四〇分（宇高連絡船フェリー利用）要していたものが、約七〇分に短縮、鉄道だと岡山～高松間が約六〇分で結ばれることになり、東讃地域から京阪神へのアクセスは飛躍的に向上した。」（「さぬき市旧五町史続編」92 頁）

◇「空間的な広がりとしてこの瀬戸大橋をみれば、九州への関門橋と関門トンネルおよび北海道への青函トンネルと合わせて、日本列島を構成する四つの島が一つにつながったことになるのである。しかも、これらの橋やトンネルは、高速道路や幹線鉄道はいうまでもなく、その他の情報や通信経路とも一体となって移動に伴う距離の障害を克服し、質量ともに地域間交流の密度を高める方向に作用するのである。たとえば、四国と中国の横断自動車道がそれぞれ整備されると、この瀬戸大橋を経由して太平洋岸と日本海岸が直接結ばれることから、従来の東西軸を中心とした地域間交流に加えて、新たに南北軸に沿った地域間交流も強化されることになるであろう。

（中略）

瀬戸大橋の完成によって、宇高連絡船による本四間輸送は、マリンライナーやコンテナ輸送などにとって代わられた。このような交通機関の質的变化は、かつて『四国の玄関』と言われた高松の都市自体が大きく変わりつつあることを示すものである。」（「高松百年史下巻」708-709 頁）

◇「昭和六十三年四月十日、本州側の倉敷・下津井から坂出に長大橋がかかり、本四間は道路、鉄道で結ばれ、長年の夢がかなった。（中略）

時間的にみるとこの橋はまさに二十一世紀への懸け橋である。またこの橋の完成によって日本の四つの島が一つに繋がったのである。鉄道、道路だけでなく通信、情報のルー

トとしても生かされよう。

宇高連絡線の廃止に代わっての大橋は交通の質的变化をもたらしている。本町にとっては国道の整備、新設などによって高松市内を通過せず岡山へ行け本州がぐんと近くなった。」（「香川町誌」654-655 頁）

- ◇「フェリーの時代には、気象条件や待ち時間に制約され、自由な移動が制約されていた。橋の開通によって通行時間に制約がなく、強風などの通行規制がなければいつでも短時間に本四間の移動ができるようになった。

（中略）

本四間の自動車交通量は、本四高速道路の開通により飛躍的に増加している。開通当初の通行料金は坂出～早島間の普通車が 6,300 円と割高であったため、利用車は計画交通量（2 万 4900 台）の半分以下の一日平均 1 万 823 台であった。その後、段階的に通行料金は引き下げられて平成 21（2009）年より ETC 車休日料金上限 1,000 円を機に通行台数は年間 750 万台（一日平均 2 万 548 台）へと大きく増えて、1,000 円高速終了後も同水準を維持し、平成 28（2016）年度に 800 万台を突破した。」（「坂出市史地誌・生物篇」86 頁）

- ◇「瀬戸大橋の開通が、宇多津町だけでなく香川県経済にもたらした効果は多大で、もっといえば架橋によって瀬戸内圏の産業構造全体が大きく様変わりしていったといってもよい。香川県経済の成長率は瀬戸大橋が開通するまでの間、公共投資を除いて全国に比べてやや低い水準で推移していた。しかし、一九九〇年代に入ってから、住宅投資や個人消費の成長率が全国を上回るようになる。これは瀬戸大橋の開通および高速道路網の整備が契機となり、他地域に比べて遅れていたモータリゼーションの急発展により、郊外への住宅投資が活発化したほか、県内資本による郊外型商業施設の整備に伴って、個人消費が拡大されたものと考えられる。移出入額をみても、県域を越えた経済活動の活性化に伴い、一九八八年から一九九一年にかけて高い伸びを示している。また、移出額から移入額を差し引いた金額は、瀬戸大橋開通前はマイナス傾向（移入超）であったが、開通後はプラス傾向（移出超）に転じており、当地製造業の活動活発化や県外観光客の増加が、経済を活性化したものと考えられる。

瀬戸大橋の開通により、香川から岡山までの移動に要する時間も大幅に短縮された。高松－岡山間での移動時間は、自動車の場合、昭和六十二年以前は二時間一〇分かかっていたものが、平成十年には一時間一三分と、五七分の短縮（自動車時刻表より）、また鉄道の場合は、一時間四〇分かかっていたものが四十五分も短縮し、所用時間は五五分にまでなっている（JR 四国時刻表より）。

（中略）

大橋開通に伴い、物流業界では輸送時間の大幅な短縮と大量輸送が可能となり、事業の拡大と配送の効率化が図られた。宇多津町も瀬戸大橋道坂出インターチェンジからごく近くに位置する好立地ということもあり、多数の物流センターが建設された。またこれに呼応する形で、流通業界も再編が進み、大型量販店が多数、香川県に進出を果たすこととなった。（中略）

また瀬戸大橋開通が、県内観光にもたらしたインパクトも大きく、昭和六十三年の県外入り込み客数は、四国全体で前年比四〇・八パーセント増の二八三二万三〇〇〇人。

中でも香川県は前年の二倍強の一〇三五万一〇〇〇人。特に架橋地に近い宇多津、坂出、丸亀、琴平などの中讃地域では架橋前の三・四倍に急増する大橋ブームに沸き返った。しかしながら、空前の瀬戸大橋ブームも県民が期待していたほど長くは続かず、翌平成元年の入込客は前年比二〇パーセント減の八二六万五〇〇〇人に落ち、以後平成三年を除いて毎年減少した。四国全体では一〇年間でほぼ架橋以前の水準に逆戻りしているのが現状である。(中略)

香川はもともと県外の大手企業の支店や国の出先機関が集積し、『支店経済のまち』と呼ばれてきたが、バブル経済崩壊後は、厳しい採算性の中で事業の合理化や支店の統廃合が推し進められている。殊に明石海峡大橋の開通以後は近畿地方との一体化が進み、近畿に本社を置く企業が一割減少した。しかしながら、一方で四国内他県、関東、東海地方からの進出は増加しており、県外企業の支店比率は相対的に増加している。

瀬戸大橋は香川県全体の経済成長率を押し上げる原動力となったことは疑いの余地がないところである。」(「続宇多津町誌」178-179頁)

- ◇「瀬戸大橋の完成で、それまで、霧や強風、波浪などの気象条件に大きく阻まれていた四国と本州間の海上交通は、いつでも、決まった時間に、安全に輸送できるようになった。それに、乗り換えや荷物の積み換えの不便もなくなり、輸送時間も大幅に短縮された。

国鉄の宇高連絡船を利用していたころは、丸亀から岡山へ約二時間かかっていたが、いまは瀬戸大橋を渡り特急列車なら三十数分で着く。丸亀駅はただの通過駅ではない。四国側で特急列車の停車回数が最も多いのは多度津駅と丸亀駅であろう。人とモノの流れは頻繁になった。

瀬戸大橋は、それ自体がすばらしい観光資源になっている。それに、この大橋と既設の観光地を取り合わせた観光ルートが考えられ、新しい観光開発にもなる。丸亀城から瀬戸大橋がやや立体的に望める。本島町は瀬戸大橋に最も近く、目前に、平面に大映しに見え、遠見山上には展望台がつけられている。丸亀港から瀬戸大橋見物への観光船や直行バスも出ている。」(「新編丸亀市史3近代・現代編」1312頁)

- ◇「昭和六十三年(一九八八)四月十日、香川県民一〇〇年来の夢であった瀬戸大橋の開通式が挙行され、四国は本土と陸続きとなった。(中略)

かくて香川県に県史上最大の観光ブームが爆発した。架橋直後の連休シーズンでは、県下観光地では土産品店は売り切れ続出、宿泊施設はいずれも満杯状況、いたる所交通渋滞という有り様であった。(中略)

開通年の年間観光客数は香川県五大観光地合計で一〇〇万人を突破、翌年も一〇〇〇万人を超えた。これは県史上初のことである。琴平の観光客数も史上初めて五〇〇万人をオーバー、五二〇万人に達した。(中略)

しかしその後は減少の一途をたどることになる。」(「町史ことひら3近世・近・現代通史編」790頁)

- ◇「昭和六十三年に完成した瀬戸大橋は、本州四国間の交通体系を画期的に改善し、地域の人々の生活圏の拡大、産業・文化の振興に大きく貢献している。」(「仲南町誌続編」226頁)

- ◇「昭和四年に琴平・池田間が開通して以来、約六〇年の歳月が過ぎた現在、大久保謹之

丞が提唱した夢の架け橋（鉄道併用の瀬戸大橋）も開通した。本州までの時間が一層短縮され、人や物の流れをスムーズにし、文化や経済の進展に拍車がかけられるようになった。」（「新修財田町誌」707頁）

- ◇「四国横断自動車道（善通寺～川之江）の開通に続いて、一九八八（昭和六十三）年四月十日、瀬戸大橋が開通し、四国は本州と陸続きになった。

（中略）

瀬戸大橋は、一九九二（平成四）年四月、四国横断自動車道・高松西～善通寺間の開通と、坂出ジャンクション～瀬戸中央道坂出インターチェンジ間が結ばれて、高松自動車道が瀬戸中央自動車道に直結した。しかし瀬戸大橋の通行料金が割高感のため、利用車は予定の約半分に過ぎず、また『環瀬戸内交流圏』とよばれる中国（岡山など）・近畿と四国側の広域交流圏は形成されたものの、四国側の富が本州側に吸い取られる『逆ストロー』現象などのため、四国側にとっては『瀬戸大橋効果』が十分発揮されていないうらみがある。」（「高瀬町史通史編」739-740頁）

- ◇「この大橋の完成は、高速道路網や鉄道の電化などと相まって、二一世紀にはばたく『四国の新しい時代』がはじまったともいえる。

（中略）

今世紀最大のプロジェクトとよばれるこの瀬戸大橋の完成で、豊浜町もその恩恵を受け、より豊かな町へと変容するよう期待したい。」（「新修豊浜町誌」391-393頁）

- ◇「この国家的プロジェクトの完成により、四国は本州と陸続きとなり、本州－四国間の人・モノ・情報の流れは大幅にスピードアップ。そのボリュームも飛躍的に増大して、四国の経済・産業・文化・観光の活性化に測り知れないメリットをもたらしている。

（中略）

瀬戸大橋の開通は、大幅な時間短縮効果ばかりでなく、心理的な面も含め、社会・経済・生活・文化にも大きなインパクトを四国にもたらす。地域社会においても、交流の広域化や市場圏の拡大とともに、地域間競争に直面し再編成を余儀なくされることになる。

瀬戸大橋架橋はその受け皿づくりを含め、今後の四国が日本の中でどんな位置を占める地域となるかの重要な曲がり角になるほど、大きな意味を持つものといえるだろう。」

（「四国の玄関都市を拓く－新宇多津都市開発整備事業のあゆみ－」20-21頁）

- ◇「瀬戸大橋完成前は、本州の目的地へ向かうためには、高松もしくは丸亀経由でフェリーを利用する必要がありました。しかし瀬戸大橋が開通することにより、一般国道を利用して陸路も本四連絡橋ルートを経て、高速自動車道や一般国道と連絡できるようになりました。また鉄道も道路網と同様に、フェリーや連絡船で瀬戸内海を渡らなければなりませんでした。瀬戸大橋線により直通で岡山へ行くことができ、時間と手間が大幅に省かれました。」（「未来へ翔くターミナルシティ－新宇多津都市開発整備事業記録写真集－」7頁）

香川県内の郷土史などからは、瀬戸大橋及び瀬戸中央自動車道の開通により四国と本州が陸続きになり、自動車交通の時間短縮や確実性が確保され、人や物の流れが活発になって、産業・経済の振興、観光客の増加、文化の向上などに役立っていることが読み

取れる。瀬戸大橋に関する郷土史の記述は、県内の広範囲にわたり、記述量も多く、瀬戸大橋は効果の大きい大規模プロジェクトであることを示している。

<注>

- 1) 瀬戸大橋架橋史編さん委員会編「瀬戸大橋架橋史 通史・資料編」39 頁
- 2) 同上 50-51 頁
- 3) 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」39-40 頁
- 4) 本州四国高速道路編「2023 ディスクロージャー誌」114 頁
- 5) 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」50-52 頁
- 6) 同上 118-123 頁、高松百年史編集室編「高松百年史 下巻」693-696 頁
- 7) 瀬戸大橋架橋史編さん委員会編「瀬戸大橋架橋史 通史・資料編」126-127 頁
- 8) 同上 127 頁
- 9) 同上 174-175 頁
- 10) 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」359-360 頁
- 11) 同上 361 頁、本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団のあゆみ」240 頁
- 12) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」67-70 頁
- 13) 同上 65-66 頁

<参考文献>

- 瀬戸大橋架橋史編さん委員会編「瀬戸大橋架橋史 通史・資料編」(瀬戸大橋架橋推進香川県協議会、1989 年)
- 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」(本州四国連絡橋公団、2000 年)
- 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団のあゆみ」(海洋架橋調査会、1985 年)
- 本州四国連絡橋公団編「瀬戸大橋工事誌」(海洋架橋調査会、1988 年)
- 本州四国高速道路編「2023 ディスクロージャー誌」(本州四国高速道路、2023 年)
- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)
- さぬき市史編さん委員会編「さぬき市旧五町史 続編 一津田町・大川町・志度町・寒川町・長尾町一」(さぬき市、2019 年)
- 高松百年史編集室編「高松百年史 下巻」(高松市、1989 年)
- 香川町誌編集委員会編「香川町誌」(香川町、1993 年)
- 坂出市史編さん所編「坂出市史 地誌・生物篇」(坂出市、2020 年)
- 宇多津町誌編纂委員会編「続 宇多津町誌」(宇多津町、2010 年)
- 丸亀市史編さん委員会編「新編 丸亀市史 3 近代・現代編」(丸亀市、1996 年)
- 琴平町史編集委員会編「町史 ことひら 3 近世・近・現代通史編」(琴平町、1998 年)
- 仲南町誌編集委員会編「仲南町誌 続編」(仲南町、2006 年)
- 新修財田町誌編纂委員会編「新修 財田町誌」(財田町、1992 年)
- 高瀬町編「高瀬町史 通史編」(高瀬町、2005 年)
- 新修豊浜町誌編さん委員会編「新修 豊浜町誌」(豊浜町、1995 年)
- 地域振興整備公団新宇多津都市開発事務所企画「四国の玄関都市を拓く一新宇多津都市開発整備事業のあゆみ一」(地域振興整備公団新宇多津都市開発事務所、1991 年)

地域振興整備公団新宇多津都市開発事務所編「未来へ翔くターミナルシティー新宇多津都市開発整備事業記録写真集ー」（地域振興整備公団新宇多津都市開発事務所、1992 年）
藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」（四国クリエイト協会、2022 年）

道路 7 伊予新道(愛媛県)

■伊予新道建設の概要

伊予新道は四国新道（延長 280km）のうち伊予国に属する道路である。路線は三津浜、松山から三坂峠を経て土佐国境に至る 62.3km で、現在の国道 33 号の原型である。

明治 17 年に愛媛県三野豊田郡役所の勸業係大久保謙之丞は丸亀・多度津から阿波池田を経て高知に至る四国新道の建設を提唱したが、この時高知県では愛媛県へ通じる一大道路の開削計画を練っていた。また、上浮穴郡長檜垣伸は高知県高岡郡長大西正義と新道開削に協力することを約束し、予土横断道路の開削を県当局に陳情した。こうした状況の中、愛媛県令関新平と高知県令田辺良顕は、久万山経由の予土横断道路計画に大久保らが提唱する丸亀・多度津～高知ルートを加えた四国新道の建設を推進することを約束し、徳島県令酒井明にも強く働きかけ説得した。明治 18 年 2 月、三県の実務者協議会が開かれ、工事分担範囲、道幅、道路勾配などについて申し合わせが行われた。同年 7 月に三県令から内務省に工事目論見書と国庫補助申請書を提出すると、同年 9 月、内務卿山県有朋から四国新道の認可、県議会の決議後の工事着手、工事費の 3 分の 1 の国庫補助の方針が伝えられた。¹⁾

愛媛県は新道開削の予算案を作成し、国庫補助金、地方税、寄付金でそれぞれ 3 分の 1 ずつを支弁することとした。寄付については、県令と書記官は月俸 3 か月分、県官には月俸 1、2 か月分の寄付を義務づけ、旧藩主及び琴平宮宮司、住友吉左衛門、藤田伝四郎らには多額の拠出を依頼し、その他各郡に割り当てて広く義援金を募った。明治 18 年 11 月に招集された臨時県会では、新道開削の是非をめぐり激しい論議が展開された。道路が未開発のため物品の運輸や人の交通を海路に頼らねばならない状況を変えるために新道開削が必要という意見の一方で、政府のデフレ政策により県民が困窮している状況で不急の土木事業は避けるべきとの意見などが出された。2 日間にわたる論議の後、原案は採用説 26 人、廃棄説 23 人で採択され、各年度の支出額を修正した上で可決された。²⁾

明治 19 年 4 月、琴平宮で四国新道の起工式が行われた。工事は 5 月中旬に下浮名郡宮内村（現砥部町）道路を皮切りに各工事区で始められた。関知事は、新道開削事業の心労などもあり、明治 20 年 3 月に亡くなったが、その後も工事は続けられ、同年 9 月には難所の三坂峠開削が一応完成した。明治 21 年 12 月に讃岐国が独立して香川県が誕生したため、明治 22 年度から四国新道の開削事業も愛媛県と香川県に分割された。明治 22 年 9 月、久万川が大洪水となり、予土国境の落出橋が決壊したが、その完工は時間的にも予算的にも不可能なため渡船でつなぐこととした。明治 25 年 8 月渡船場の完成により、四国新道の愛媛県分は一応竣工し、勝間田稔知事、檜垣伸上浮穴郡長などの関係者が出席して三坂峠で完工式が行われた。³⁾



伊予新道



三坂峠

伊予新道の略年表

年月	事項
明治 17 年	大久保謙之丞が四国新道開削を提唱
明治 18 年 7 月	高知、愛媛、徳島三県令連署で内務省に四国新道の工事目論見書提出
明治 18 年 9 月	内務省が四国新道認可
明治 19 年 3 月	四国新道起工
明治 25 年 8 月	伊予新道（四国新道のうち伊予国分）完成
明治 27 年 5 月	四国新道完成

資料：愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」（1988 年）、久万町誌編集委員会編「久万町誌」（1968 年）、四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（1990 年）

■地域の人々の関わり

四国新道に関係した愛媛県知事は四人いたが、このうち久万町誌には関新平と勝間田稔の二人が特筆されている。関知事の頑固な性格と実行力によって、松方デフレの最も影響が強い明治 18 年に多くの反対を押切って四国新道が推進されたとする一方、勝間田知事は性格が正反対で、人格円満な知事として衆望を集め、四国新道の建設に努力したと紹介されている。伊予新道の完成は硬骨漢の関知事と柔和な勝間田知事の配合により実現された旨が記されている。

そのほか県会議長小林信近、常置委員都築温太郎、属官では三野豊田郡役所の勸業係大久保謙之丞、上浮穴郡で早くから四国新道に着眼していた井部栄範、梅木源平、佐伯義一郎、山内賤雄、桜井政誠、郡長の檜垣伸、属官の梅木正衛、石丸正保の名前が挙げられている。さらに郡民の協力も大きなものがあつたとして、上浮穴郡 40 余ヵ町村労力寄付人夫 38,110 余名、その他の寄付 2,055 円、さらに道路使用の土地・家屋 6,240 坪余の負担をしていたことが示されている。⁴⁾

上浮穴郡長の檜垣伸については、明治 17 年、四国新道の松山～久万間を自ら進んで峰をよじ登って実測したほか、その頃初めてできたダイナマイトの効力を確かめたりしながら、費用まで算定し、知事を納得させたことも記されている。⁵⁾ 檜垣伸が作詞した「新道開さくかぞえ歌」は新道の目的や工事の様子を伝えているので、以下に紹介する。⁶⁾

「一つとセ 人の知りたる伊予土佐の 通路は山また山ばかり ソレ開さくセ
二つとセ ふだんの運輸（はこび）も戦時にも 通行便利が第一よ ソレ国のため
三つとセ 道は馬車道四間巾 一間三寸勾配に ヨク測量セ
四つとセ よもやたのみじゃ出来はせぬ 前代未聞大事業 ミナ熱心セ
五つとセ 岩も堀割れ山もぬけ 往来に不自由のない様に ソレ破裂薬
六つとセ むつかしゅても三年の 月日のうちには仕上げたい ソレ開さくを
七つとセ 難所の工事は久万三坂 黒岩黒川大身槍 ソレ突き通セー
八つとセ 約束極めし村々の 出し夫は一戸に百人余 ミナ負担せよ
九つとセ 工事の積りは三十万 官金ばかりを当にせず ミナ負担せよ
十とセ 通り初めには賑やかに 開通式をばしてみたい」

三坂峠には檜垣翁碑が、三坂峠近くのレストパーク明神には檜垣伸翁の顕彰碑が建立されている。⁷⁾



檜垣翁碑（三坂峠）



檜垣翁の顕彰碑（レストパーク明神）

■地域の評価と期待

伊予新道に対する地域の評価と期待について、郷土史などは以下のように記している。

- ◇「四国の近代的道路の夜明けは『四国新道』から始まった。この新道は現在の国道三二号線（高松市と高知市間）と三三号線（高知市と松山市間）であって、明治一十九年（一八八六）に工事が開始され、三坂峠の開削などを経て二七年（一八九四）に完成した。この四国新道は、構造規格が当時としては画期的なもので、質量ともに四国の近代道路の先駆となった。」（『愛媛県史地誌Ⅰ（総論）』601頁）

- ◇「明治一四年松垣伸が上浮穴郡郡長として赴任すると、直ちに、四国新道開さくの急務を説き、明治一七年愛媛・高知両県知事の中に四国新道開さくの議のあることを聞き、以来、寝食を忘れてこの大事業の成立につくし、ついに明治二五年八月完工したのである。

（中略）このように先祖の残した偉業は県道となり、やがて国道に昇格し、地方産業開発に、文化向上に大きな役割を果たしたのである。」（『久万町誌』415頁）

- ◇「明治一四年松垣伸が上浮穴郡郡長として赴任すると、直ちに、四国新道開さくの急務を説き、明治一七年愛媛・高知両県知事の中に四国新道開さくの議のあることを聞き、以来、寝食を忘れてこの大事業の成立につくし、ついに明治二五年八月完工した。

（中略）このように先祖の残した偉業は県道となり、やがて国道に昇格し、地方産業開発に、文化向上に大きな役割を果たしたのである。」（『久万町誌増補改訂版』447頁）

- ◇「愛媛県上浮穴郡の『浮穴史談』第三号は、四国新道について次のように述べている。

『以前は土地嶮峻のため交通開けず。只駄馬の一部通ずるのみにして、荷物の運搬甚だ困難を極めたりしが、明治二三年国道開通し、交通便利となると共に落出部落は貨物集散の場所となり、人家漸く増加し、……明治二四年国道開通し、為に落出部落なる。国道は伊予土佐往来の要路にして、落出は両国の中間に当るを以て郵便電信局、駐在所、学校、酒造家、宿屋、雑貨屋建ち並び稍繁昌せり。以前は谷間の人跡稀なる地なりしなり。』

また、『弘形村誌』は次のように述べている。

『……然るに明治二一年松山高知間の県道開通してより、本村の交通頓に発達し、車馬往来を得るに至れり。……県道に沿える河口、久主の下成ル等は、県道開通以来日に開け、米麦その他日用品の取引行はる。特に製茶の候は其売買盛んなり。』

久万町の三坂峠にあった『明神村』の村誌にも、次のような記述がある。

『三坂は実に天下の險たりき。明治維新となりても依然として旧態のままなりしが、後県道に編入され明治二一年車道開通便利となれり。……車道開通するや利源の開発されたるもの枚挙に遑なく、今や運輸交通共に稍至便となり輻輳の音昼夜絶えず。……車道開通農閑の時期は副業として、当地松山間を貨物運搬用として専ら馬を使役せしを以て牡馬の飼養多く且牝馬の飼養者もありしが、新道開通後は、運搬用に専ら牛を使役するに至りしを以て俄に牛を飼養するに至れり。』

思うに、四国新道は有史以来交通が遮断され、孤島化した四国の内陸部に変革を起させた。明治初期まで閉鎖社会であった地域を交通の変革でもって開放しはじめたのである。四国山脈に囲まれた僻地にも人の流れが生じ、輸送手段の変化によって物資の輸送量が急増し、人と物の流れの拠点地は人家や事業所が張りつき、商業が芽生え、生産活

動も活発になった。現在と同じく交通基盤整備のもつ開発のインパクトが四国新道に顕著に現われている。」（「備讃の海に橋を架けよ」113-114 頁）

- ◇「謀之丞の交通基盤整備による地域開発の構想は、四国新道を開削することによって多くの人びとを啓発した。四国における鉄道の建設も、四国新道開削が大きな影響を及ぼしている。」（「備讃の海に橋を架けよ」116 頁）

郷土史などには、当時としては構造規格が画期的な伊予新道の開通により、伊予と土佐の間の人や物の動きが活発になるとともに、交通手段や輸送手段の変革が進み、交通の要衝には人家や宿屋、商店などの立地が促進され、地域の産業振興や文化の向上に貢献したことなどが示されている。

<注>

- 1) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 資料編 近代 2」329-332 頁
- 2) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」129-133 頁
- 3) 久万町誌編集委員会編「久万町誌」117-119 頁、久万町誌編集委員会編「久万町誌増補改訂版」118-120 頁
- 4) 久万町誌編集委員会編「久万町誌」120 頁、久万町誌編集委員会編「久万町誌増補改訂版」120-121 頁
- 5) 久万町誌編集委員会編「久万町誌増補改訂版」907 頁
- 6) 久万町誌編集委員会編「久万町誌」118 頁、久万町誌編集委員会編「久万町誌増補改訂版」118-119 頁
- 7) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」154-158 頁

<参考文献>

- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（四国建設弘済会、1990 年）
愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 資料編 近代 2」（愛媛県、1984 年）
愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」（愛媛県、1988 年）
愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌 I（総論）」（愛媛県、1983 年）
久万町誌編集委員会編「久万町誌」（久万町、1968 年）
久万町誌編集委員会編「久万町誌 増補改訂版」（久万町、1989 年）
大倉一夫「備讃の海に橋を架けよ」（財田町役場、1988 年）
大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」（三好市、2021 年）
藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」（四国クリエイト協会、2022 年）

道路 8 国道 197 号佐田岬メロディーライン(愛媛県)

■国道 197 号佐田岬メロディーライン整備の概要

国道 197 号の八幡浜市～三崎町（現伊方町）間の旧道（54.4km）は、愛媛県により改築が行われていた一部区間を除いて、曲がりくねった幅の狭い道で、地形が急峻なため、台風の襲来などでたびたび地すべり崩壊により交通の途絶を余儀なくされていた。「酷道イクナ線」とも呼ばれており、地域住民や輸送関係者から早期の改築が要望されていた。

建設省は昭和 41 年度から調査を開始し、昭和 45 年 4 月から佐田岬半島の国道 197 号の改築事業に着手した。佐田岬半島は全域が中央構造線に沿った劣悪な地質で地すべりが起こりやすいため、山腹を避けて半島頂上を通過するルートが選定された。このため、頂上線はトンネル 20 カ所（8.1km）、橋梁 32 カ所（2.3km）となり、総延長 38.9km のうち 3 割近くが構造物によって占められることになった。¹⁾

工事は、昭和 47 年に大峠トンネル（1,081m）が着工され、八幡浜市と三崎町の二方向から進められた。昭和 50 年 10 月に大峠地区（4.6km）が最初に供用され、その後、昭和 61 年 10 月の伊方地区（4.3km）の供用まで数次に分けて供用され、最後に本路線最大の橋梁である堀切大橋（橋長 200m）が架けられて昭和 62 年 12 月に全線供用となった。これにより、八幡浜市～三崎町間は距離で 15.5km、時間で約 60 分短縮され、四国と九州を結ぶ重要なルートとなった。この道路は佐田岬の波の音、風の音をイメージして「佐田岬メロディーライン」と名付けられた。²⁾

佐田岬メロディーラインの工事は脆弱な地質との闘いであった。大半の切土箇所では地すべりが発生し、完成した切土が一夜にして崩壊するなどのトラブルも起こり、その度ごとに工法の変更や施工方法の工夫・改良が求められた。また、強風のため作業の休止を余儀なくされることもあった。着工から 15 年の間にはさまざまな困難があったが、開通式当日、三崎町は大漁旗や万国旗で飾られ、人々は小旗を振ってパレードの車を出迎えた。³⁾ 沿線で子どもからお年寄りまでが手に手に日の丸の旗をちぎれんばかりに振ってくれた光景を見た時、工事を担当した人は胸が熱くなったという。⁴⁾ 地元の人たちがどれほどこの道を待ち望んでいたかを実感することができたのであった。

佐田岬メロディーラインができるまでは、半島の突端の三崎町では町外に出たことがない子どもも多かったそうであるが、今では半島を自動車で行き来することができる。佐田岬メロディーラインは、宇和海と瀬戸内海の眺望を楽しむことができるドライブコースとしても親しまれている。道路には法定速度で走行すると自動車のタイヤ接地音で「みかんの花咲く丘」「瀬戸の花嫁」「うみ」のメロディーが流れる工夫も施されている。

伊方町の堀切大橋近くの国道 197 号沿いに国道改築記念碑が建立されている。⁵⁾



国道 197 号佐田岬メロディーライン



佐田岬メロディーライン



堀切大橋



国道改築記念碑(国道 197 号)

国道 197 号佐田岬地区整備の略年表

年月	事項
昭和 41 年 4 月	国道 197 号佐田岬地区の調査開始
昭和 45 年 4 月	国道 197 号佐田岬地区の改築事業に着手
昭和 50 年 10 月	保内町川之石～伊方町湊浦間供用
昭和 51 年 8 月	八幡浜市矢野町～八幡浜市大平間供用
昭和 53 年 9 月	伊方町湊浦～伊方町九町間供用
昭和 59 年 3 月	瀬戸・三崎町界～三崎町三崎間供用
昭和 61 年 3 月	伊方町九町～伊方町二見間供用
昭和 61 年 10 月	伊方町二見～瀬戸町塩成間供用
昭和 62 年 12 月	国道 197 号佐田岬地区の全線供用

資料：建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」（1994 年）

■地域の人々の関わり

佐田岬半島では、大正 9 年に八幡浜三崎線が郡道に認定され、この路線は大正 12 年に県

道に移管され事業が進められて、昭和 33 年になってようやく県道八幡浜三崎線が全線開通した。

地元では、昭和 33 年に県道八幡浜三崎線の国道昇格、道路の改修、三崎佐賀関間のフェリーボート就航などを推進するため、愛媛大分国道開設促進期成同盟会が結成され、強力な陳情作戦が展開された。県道八幡浜三崎線は昭和 37 年に二級国道大分大洲線に認定され、昭和 40 年に一般国道 197 号と改称された。⁶⁾

しかし、佐田岬半島を縦断する国道 197 号は、保内町（現八幡浜市）から三崎町まで海岸沿いを通る道路で、道幅が狭い上カーブが多く、大型車の乗り入れが危険で、普通車でもスピードが出せなかった。このため、佐田岬半島西端の三崎町では船が主な交通手段であった。渡海船という貨客船で、通学も小さな船に頼っていた。三崎から八幡浜に行く時には、別府と八幡浜を結ぶ船を利用したが、港がない地区の乗客は小さな伝馬船で沖まで出てこの船に乗った。海が時化た時などは、潮はかぶるし、船酔いはするしで大変だったという。⁷⁾また、昭和 44 年 4 月に四国と九州を結ぶ国道として三崎・佐賀関間に国道九四フェリーが就航したが、国道 197 号が悪路のために十分に機能を果たすことができなかった。⁸⁾このため、地元民から海岸沿いを通る現道に代わり半島の頂上を通るバイパスの建設要求が高まり、建設省では昭和 45 年度から国道 197 号佐田岬地区の改築事業に着手することになった。

佐田岬半島の地元では国道 197 号の改築を熱望していたが、国道 197 号の改築事業に関わった関係者によると、当初は多くの事業関係者が地域に入ると治安が悪くなるなどと用心されていたようである。しかし、事業が進むにつれて、当初は警戒されていた事業関係者も地元の人々から受け入れられて、食事をともにしたり、釣りをするなど親しくなったという。⁹⁾

■地域の評価と期待

国道 197 号佐田岬メロディーラインに対する評価について、県史及び八幡浜市、保内町（現八幡浜市）、伊方町、西宇和郡の郷土史には以下のように記されている。

- ◇「旧国道は八幡浜市の中心部において幅員約四mの一方通行区間を有する非常に交通の輻輳する所であった。新ルートは八幡浜バイパスは、これを避けて市の中心部の東西方向に張り出している愛宕山にトンネルを抜き、市中心部をバイパスしようとするものである。当バイパスの完成により、道路延長は実質で一四〇m、所要時間は約五分短縮された。」（「愛媛県史地誌Ⅱ（南予）」317 頁）
- ◇「伊方三崎間の頂上線は 1987（昭和 62）年 12 月に全線開通した。新国道は佐田岬半島山頂を通り宇和海と瀬戸内海の眺望も絶景で、メロディーラインと呼ばれ親しまれている。道路整備の進捗とともに車の通行が増加し、従来の名坂トンネルは幅員が狭いうえ、車道と歩道の区別がなく歩行者・自転車の通行は大変危険であった。そこで 1982（昭和 57）年自転車と歩行者専用のトンネルが完成した。これに併せて周辺の歩道も整備された。しかし名坂トンネルは狭いまであり、大型車の離合ができず交通障害となっていたが、2013（平成 25）年 3 月名坂道路の開通により、八幡浜保内間の難所は解消し時間も 5 分短縮された。」（「合併 10 周年記念版八幡浜市史第 3 巻地方自治編教育編人物編」142 頁）

◇「新国道は、三崎半島山頂を通り、宇和海と瀬戸内海の眺望も絶景で、メロディーラインと呼ばれ、かつての『酷道イクナ線』のイメージを一新して、絶好のドライブコースとして親しまれている。

道路整備の進捗と共に車の通行が増加し、従来の名坂トンネルは、幅員が狭いうえ車道と歩道の区別がなく、歩行者の危険が指摘された。そこで、一九八二（昭和五十七）年自転車と歩行者専用のトンネルが完成した。これにあわせて国道の歩道も整備した。」

（「改訂版保内町誌」872 頁）

◇「この完成により八幡浜市～三崎町間は、距離にして一五・五キロメートル、時間にして六〇分の短縮となり地域の産業・観光を活性化し本町住民の生活にも大きな変化をもたらした。」（「続伊方町誌」157 頁）

◇「むかしは、国道 197 号線のことを『いくな国道』ともよんでいました。道はばがせまく、カーブが多く、たいへんきけんな道でした。そこで、昭和 47 年から、佐田岬半島の山の上にバイパスをつくる工事がはじまりました。山にはトンネルをほり、谷には橋をかけ、カーブをゆるやかにするなどして昭和 62 年に開通した国道 197 号線は、佐田岬メロディーラインとよばれ、かん光の名所となっています。

また、三崎町と大分県の佐賀関町の間を通うフェリーボートと合わせて、四国と九州とをしっかりとむすびつけています。」（「西宇和のくらし」104-105 頁）

◇「メロディーラインが全線開通すると、沿岸航路の船はなくなってしまいました。

今では八幡浜や大洲まで、車で通勤や通学ができるようになり、とても便利になりました。しかし、地元で買い物をしなくなるなどの問題点も出ています。」（「伊方のくらし」60 頁）

郷土史の記述によると、国道 197 号佐田岬メロディーラインは、走行距離と所要時間の短縮、走行安全性の向上をもたらし、通勤・通学の利便性、地域産業の活性化、ドライブ客増加による観光振興、四国と九州の連携強化などの面で地域から評価されている。

<注>

- 1) 建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」162 頁、212 頁
- 2) 四国建設弘済会編「弘済会だより第 20 号」24 頁
- 3) 建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「南予一大洲工事事務所 50 周年記念誌一」46 頁
- 4) 四国建設弘済会編「弘済会だより第 20 号」33 頁
- 5) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」187-188 頁
- 6) 八幡浜市誌編纂会編「八幡浜市誌」399 頁
- 7) 建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「南予一大洲工事事務所 50 周年記念誌一」46 頁
- 8) 三崎町誌編集委員会編「三崎町誌」285 頁
- 9) 四国建設弘済会編「弘済会だより第 20 号」29 頁

<参考文献>

建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」（建設省四国地方建設局大洲工事事務所、1994 年）

建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「南予一大洲工事事務所 50 周年記念誌一」（建設省四国地方建

設局大洲工事事務所、1994 年)

四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)

愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ(南予)」(愛媛県、1985 年)

八幡浜市誌編纂会編「八幡浜市誌」(八幡浜市誌編纂会、1987 年)

八幡浜市誌編纂会編「合併 10 周年記念版 八幡浜市史 第 3 巻 地方自治編 教育編 人物編」(八幡浜市、2018 年)

保内町誌編集委員会編「保内町誌」(保内町、1973 年)

保内町誌編纂委員会編「改訂版 保内町誌」(保内町、1999 年)

続伊方町誌編集委員会編「続 伊方町誌」(伊方町、2005 年)

西宇和郡町教委連合会編「西宇和のくらし」(西宇和郡町教委連合会、2000 年)

伊方町教育委員会編「伊方のくらし」(伊方町教育委員会、2015 年)

瀬戸町誌編集委員会編「瀬戸町誌」(瀬戸町、1986 年)

三崎町誌編集委員会編「三崎町誌」(三崎町、1985 年)

四国建設弘済会編「弘済会だより第 20 号」(四国建設弘済会、2012 年)

藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」(四国クリエイト協会、2022 年)

道路 9 瀬戸内しまなみ海道(愛媛県)

■瀬戸内しまなみ海道建設の概要

瀬戸内しまなみ海道は、広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ全長 59.4km の自動車専用道路で、西瀬戸自動車道、生口島道路、大島道路から成っている。尾道市の国道 2 号バイパス及び今治市の国道 196 号バイパスに接続し、瀬戸内海に浮かぶ芸予諸島の島々を橋で結んでいる。

このうち西瀬戸自動車道は尾道市と今治市を結ぶ延長 46.6km の自動車専用道路で、国道 317 号の改築事業として建設された。当初は昭和 48 年に本州四国連絡道路の他のルートとともに着工される予定であったが、石油危機による政府の総需要抑制策のため着工が延期された。昭和 50 年 8 月に 1 ルート 3 橋の凍結解除が決定され、同年 12 月に本州四国連絡橋の第一号として大三島橋が着工され、その後昭和 52 年に因島大橋、昭和 56 年に伯方・大島大橋、昭和 61 年に生口橋、昭和 63 年に来島海峡大橋、平成 2 年に多々羅大橋、平成 5 年に新尾道大橋が着工され、平成 11 年 5 月に西瀬戸自動車道の全線が開通した。¹⁾この時には、生口島と大島に自動車専用道路としての未開通区間が残されていたが、平成 18 年 4 月に生口島道路 (6.5km) 及び大島道路 (6.3km) が開通し、全長 59.4km の瀬戸内しまなみ海道全体が結ばれた。

瀬戸内しまなみ海道には、地形や地質などの自然的条件、船舶航行などの社会的条件を考慮して、斜張橋、吊橋、アーチ橋などさまざまな型式の橋が架けられている。橋梁の計画・施工にあたっては、建設地点が多島海景観の広がる景勝地で、瀬戸内海国立公園に指定されていることから、自然環境の保全や周辺の自然景観との調和が重視された。また、新尾道大橋以外の橋には原動機付き自転車及び自転車・歩行者用の道路が整備されている。これは、尾道～今治ルートの特徴の一つであり、①自然公園法に基づく国立公園特別地域内工作物新築協議における環境庁回答の留意事項として、関係地方公共団体から要望のある場合には自転車歩行者道の併設を検討することとされたこと、②併設した場合でも耐風安定性の確保など技術的に可能であること、③地元の設置要望が非常に強いことなどから設置されたものである。²⁾沿線には宿泊施設を備えたサイクリングターミナル「サンライズ糸山」やサイクリング施設が整備されており、多島美を眺めながらサイクリングを楽しむことができる。

瀬戸内しまなみ海道の開通前には、島しょ部と本州や四国との連絡にはフェリーや高速船を利用するしかなく、時間がかかり、移動に制約があった。しかし、瀬戸内しまなみ海道の全線開通により、移動時間が短縮され、バス路線の運行などにより移動の負担も軽減されるようになった。尾道市役所～今治市役所間の所要時間は、一般道路・フェリー利用の 160 分から、瀬戸内しまなみ海道では 60 分へと 100 分短縮された。³⁾瀬戸内しまなみ海道は、島しょ部で生活する人々の通勤・通学、通院、買物などの日常の生活利便性の向上や、緊急時の輸送ルートの確保だけでなく、観光やサイクリングなどで島を訪れる人々のアクセスの向上、農水産品輸送の高速化を実現するなどして地域の活性化に貢献している。



瀬戸内しまなみ海道



来島海峡大橋



歩行者道・自転車道(左)と原付道(右)



多々羅大橋



来島海峡S Aの慰霊碑

瀬戸内しまなみ海道建設の略年表

年月	事項
昭和 30 年 8 月	広島・愛媛両県関係者らが瀬戸内海大橋建設について話し合い、架橋促進運動展開を決定
昭和 32 年 4 月	広島県と愛媛県がそれぞれに中国四国連絡道路建設促進期成同盟会を結成
昭和 34 年 4 月	建設省が本州四国架橋 A ルート（明石・鳴門）、C ルート（日比・高松）、D ルート（児島・坂出）、E ルート（尾道・今治）の 4 ルートを対象に地質調査、経済調査を開始
昭和 36 年 8 月	建設省と国鉄が橋梁の技術上の諸問題に関する調査を土木学会に共同委託
昭和 39 年 2 月	尾道～今治架橋を瀬戸内海大橋と命名
昭和 42 年 6 月	土木学会が建設省と鉄建公団に本州四国連絡橋技術調査報告書（最終）を提出
昭和 42 年 9 月	愛媛県が瀬戸内海大橋建設推進委員会結成
昭和 43 年 2 月	建設省と運輸省が本州四国連絡橋の工費、工期の調査結果を発表、ルートは A（明石・鳴門）、D（児島・坂出）、E（尾道・今治）の 3 ルートに絞られた
昭和 43 年 2 月	愛媛県が瀬戸内海大橋建設推進委員会を拡大改組（挙県体制の確立）
昭和 43 年 3 月	愛媛県が瀬戸内海大橋架橋協力推進預貯金制度を創設
昭和 44 年 5 月	新全国総合開発計画で尾道～今治ルートを含めて 3 ルートの建設を明記
昭和 44 年 12 月	尾道～今治ルートの国道指定（国道 317 号）
昭和 45 年 3 月	経済団体が瀬戸内海大橋架橋協力会を結成
昭和 45 年 7 月	本州四国連絡橋公団設立
昭和 48 年 10 月	建設大臣及び運輸大臣が本四公団に対し工事実施計画を認可（3 ルート）
昭和 48 年 11 月	総需要抑制策の一環として本州四国連絡橋起工式延期
昭和 50 年 8 月	経済企画庁、建設省、国土庁の三省庁協議により、当面の建設方針決定（児島・坂出ルート及び大鳴門橋、大三島橋、因島大橋の「1 ルート 3 橋」）
昭和 50 年 12 月	大三島橋着工
平成 8 年 3 月	尾道～今治ルートの愛称を瀬戸内しまなみ海道に決定
平成 11 年 5 月	西瀬戸自動車道が全線開通
平成 18 年 4 月	生口島道路、大島道路が開通

資料：本州四国連絡橋公団編「しまなみ海道 本州四国連絡橋／西瀬戸自動車道建設誌」（1999 年）、本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」（2000 年）、同「本州四国連絡橋架橋のあゆみ」（1985 年）、愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」（1988 年）、同「愛媛県史 資料編 現代」（1988 年）、国土交通省四国地方整備局編「一般国道 317 号大島道路（事後評価）」（平成 23 年度第 5 回事業評価監視委員会資料、2012 年）

■地域の人々の関わり

尾道～今治ルート（瀬戸内しまなみ海道）の建設に向けた地域の人々の関わりを見ることにする。

尾道～今治間の連絡道路建設については、昭和 30 年 8 月に広島・愛媛両県関係者らが話し合い架橋促進運動の展開を決め、昭和 32 年 4 月には広島県と愛媛県がそれぞれに中国四国連絡道路建設促進期成同盟会を結成し、建設運動を展開した。⁴⁾昭和 34 年 4 月に建設省が本州四国架橋調査費を予算計上し、4 ルートを対象に地質調査、経済調査を開始したが、その中に明石～鳴門（後の A ルート）、日比～高松（C ルート）、児島～坂出（D ルート）

とともに、尾道～今治（Eルート）も含まれていた。昭和 36 年 5 月には中国・四国・九州連絡道路推進期成同盟会が発足し、昭和 39 年 2 月に尾道～今治架橋は瀬戸内海大橋と命名された。⁵⁾

昭和 39 年 6 月の瀬戸内海総合開発懇談会（船上会談）で、河野一郎建設大臣が明石～鳴門ルートを第一に着工したいと発言した頃から本四架橋運動は白熱化し、尾道～今治ルートの実現をめざす愛媛県は、明石～鳴門ルートの徳島県、児島～坂出ルートの香川県と三つ巴の架橋競争を行うことになった。昭和 42 年 6 月に土木学会が建設省と鉄建公団に本州四国連絡橋技術調査報告書（最終）を提出した後、愛媛県は東京大学の八十島義之助教授に委託して架橋の経済効果調査を行った。⁶⁾

愛媛県では建設の意思結集を図るため、昭和 42 年 9 月に野村馬副知事を本部長とした愛媛県瀬戸内海大橋建設推進委員会を結成したが、昭和 43 年 2 月には瀬戸内海大橋建設推進委員会を拡大改組し、久松定武知事が会長となり政官財学 150 余人を連ねる挙県体制を確立した。この体制を活かして、東京や県内などで瀬戸内海大橋の建設をめざして大会や懇談会を開催するとともに、政治的な運動を活発に展開した。⁷⁾また、一方では架橋に対する地元の協力を盛り上げるために、昭和 43 年 3 月に県民ぐるみの瀬戸内海大橋架橋推進協力預貯金制度を設けたり、昭和 44 年には愛媛県庁や今治港湾ビル、今治市役所の屋上に「かけよう瀬戸内海大橋」のネオンを掲げた。⁸⁾協力預貯金は当初 3 ヶ年で 100 億円の目標であったが、1 年間で目標を達成し、目標を 600 億円に上方修正したが、その目標も昭和 47 年 5 月に達成した。さらに昭和 45 年 3 月には経済団体が瀬戸内海大橋架橋協力会を結成し、架橋のための民間資金の調達に努めた。⁹⁾

こうした架橋活動の結果、昭和 44 年 5 月に閣議決定された新全国総合開発計画では、尾道～今治ルートを含めて 3 ルートの建設が明記された。昭和 44 年 12 月には尾道～今治ルートは国道 317 号に指定され、昭和 45 年 7 月に本州四国連絡橋公団が設立されて、尾道～今治ルートが建設されることになった。愛媛県では土地の買い占め防止のため、昭和 44 年から先行買収を実施し、昭和 47 年末までに 20 万平方メートルを取得して、本州四国連絡橋公団の事業に協力した。¹⁰⁾

本州四国連絡橋公団では、建設工事に伴う用地補償、漁業補償は地元関係県市に委託することとし、尾道～今治ルートを扱う第三建設局は昭和 48 年度に広島・愛媛両県と基本協定を締結した。大三島橋関連区間（大三島 IC・伯方島 IC 間）では、島内の買収は、事業化区間だけに限定せず、未事業化区間も含めた買収要求があり、地元の強い意向を踏まえ、大三島、伯方島の土地取得が一括して行われた。また、来島海峡大橋関連区間では、事業に伴う環境の変化や工事中の不安、排水路の整備や側道新設など周辺整備の要望、自治体の事業計画と公団事業との調整などでかなり時間を費やされた。この区間では、来島海峡大橋や陸上部の高架橋建設に伴い電波障害の発生が予測されたため、電波障害に係る補償なども行われた。¹¹⁾

漁業補償については、昭和 48 年 9 月に広島県、愛媛県と公団との間で基本方針が確認された。これに基づき公団から補償事務の委託を受けた両県の努力の結果、昭和 48 年 10 月、関係漁業協同組合と公団との間で覚書を締結し、全海峡一括補償を条件に、着工に同意することなどが了解された。しかし、昭和 50 年 8 月、1 ルート 3 橋のみ着工という建設方針の決定に伴い、同年 10 月、因島大橋、大三島橋及び伯方・大島大橋の 3 橋については地域

開発橋として着工するため、基本方針にかかわらず、分離して補償解決を図ることになった。この結果、両県は補償対象工事を当面 3 橋に限定して、広島県側 19、愛媛県側 13 の漁業協同組合と交渉を開始した。愛媛県側では昭和 51 年 3 月に大三島橋及び伯方・大島大橋に係る補償契約が締結された。その後、来島海峡大橋については平成 2 年 7 月に愛媛県側 18 漁業協同組合と、多々羅大橋については平成 4 年 3 月に愛媛県側 18 漁業協同組合と補償契約が締結された。¹²⁾

こうして瀬戸内しまなみ海道の建設と地域の人々の関わりをみると、行政、政治家、民間企業、住民、地権者、漁業関係者などがそれぞれ国への働きかけ、政治活動、資金調達、預貯金運動、用地提供、補償への協力などで尾道～今治ルートの実現に関わってきたことが分かる。他のルートとの競争もある中で、瀬戸内しまなみ海道の建設という同じ目標に向かって多くの県民が団結した成果であるとも言える。

■地域の評価と期待

瀬戸内しまなみ海道が及ぼす地域への効果や貢献については、国土交通省や本州四国連絡橋公団、本州四国連絡高速道路株式会社といった事業主体や管理主体からは表明されているが、地域の側からの評価や期待は今のところ多くない。架橋前の期待と架橋後の暮らしの変化についての記述がそれぞれ 1 件ずつである。

◇「本州四国を結ぶ高速的、直線的連絡の要請からすれば架橋の島々は通過交通地の橋桁としての役割しかもてないと考えられているが、尾道・今治ルートは、他の二ルートにはない関係離島の開発をあげている。四国の離島性解消は西瀬戸経済圏の成立と過密化防止のねらいと合わせて重要な意味をもっている。かつては、各島々の部落や港が個別的に渡海船やフェリーによって今治市や尾道市と結ばれており、島相互や部落相互の結びつきは弱かったが、架橋が進行することによって、果樹栽培、栽培漁業、近代的造船業、国際的観光資源、伝統的文化財など、それぞれの島々が有機的分担をはたし、地域経済の広域化が促進されようとしている。

(中略)

部分橋として的大三島橋がもつ効果を伯方島にみれば、本州との連絡において、井ノ口～三原間のフェリー利用が多くなり、尾道方面へ向かうよりも便利であるという点ぐらいいで、生活道路として的大三島橋のもつ意味は小さいと評価している。伯方島にとっては目下建設中の伯方・大島橋には大きく影響されるとみており、フェリー、高速艇の再編成を余儀なくされている。大三島からみた大三島橋の効果は、病院や警察署への所用、或いは造船所勤務などの面において人の往来がみられるようになったことである。伯方町には越智諸島の公共機関が比較的集まっていることによるものであろう。」(「愛媛県史地誌Ⅱ(東予西部)」664-667 頁)

◇「架橋後の暮らしの変化

しまなみ海道ができたことで、生活や社会はどう変わっていったのだろうか。天候や時間にかかわらず、いつでも行き来できる便利さや安全性に加え、陸とつながっていることによる安心感が、島に暮らす人たちの表情をゆとりあるものに変えた。(「しまなみ海道物語」では、しまなみ海道を利用している人たちの体験をもとに、架橋後の暮らしの変化を様々な面から記述している。以下ではその概要を記す。)

(1) 通院

今治市の医療供給体制は、架橋前には市街地と島しょ部の間の格差が顕著であったが、しまなみ海道が開通してから島しょ部は離島というイメージがなくなり、島の暮らしは大きく変わった。命に関わるような病気にかかっても、昔とは安心感が違う。

(2) 通勤、通学

今治から大島への通勤は、架橋前は海上タクシーを利用していたが、しまなみ海道が開通してからバスを利用することにより、時間短縮が図られ、天候にも左右されないため、安全・安心に通勤することができるようになった。また、大三島から今治への通学も、バスを利用することにより、下宿ではなく、自宅から通うことができるようになった。

(3) 消防、救急

島しょ部の消火活動は、架橋前は市街地に比べて困難だったが、しまなみ海道が開通してから消火活動をスムーズにすることができるようになった。また、島から今治への救急搬送は、架橋前は救急艇を出動させ今治で待機する救急車で病院に運んだが、しまなみ海道が開通してから迅速な搬送、天候に左右されない搬送ができるようになった。

(4) 買物、レジャー

架橋前には大島と今治の間はフェリーが就航しているだけだったので、行き来が制限されていたが、しまなみ海道が開通してから、島しょ部の住民の買物圏域の広域化が進むとともに、島外へ買物・レジャーに行く頻度も増えた。

(5) 観光

しまなみ海道は自転車を利用できるため、しまなみ海道の開通をきっかけにサイクリング大会が開催されたり、サイクリング愛好団体が結成されるなどして、のんびりと島をめぐる観光が定着している。

(6) 物流ルート

平成 16 年の台風 21 号により国道 11 号が寸断されたが、しまなみ海道と瀬戸大橋を迂回路として利用することにより、香川県へ向かう搬送路を確保することができた。」（「しまなみ海道物語」80-91 頁）

架橋前には関係離島の地域開発への期待が記されていたが、しまなみ海道の開通後、天候や時間にかかわらずいつでも行き来できる利便性、安全性、安心感が向上し、通院、通勤、通学、救急、買物、観光、物流などの面で島の暮らしが変化してきたことが分かる。

<注>

- 1) 本州四国連絡橋公団編「しまなみ海道 本州四国連絡橋／西瀬戸自動車道建設誌」26 頁
- 2) 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」395-396 頁
- 3) 本州四国高速道路編「2023 ディスクロージャー誌」114 頁
- 4) 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋架橋のあゆみ」395 頁
- 5) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」610 頁
- 6) 同上 611 頁
- 7) 同上 611-612 頁

- 8) 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋架橋のあゆみ」27 頁
- 9) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 資料編 現代」951 頁。なお、本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋架橋のあゆみ」30 頁には、架橋の熱意を示すため本四架橋に関係する各県がさまざまな協力活動を展開したが、この点では愛媛県が一番熱心だったと記されている。
- 10) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」612 頁
- 11) 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」396-398 頁、本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋架橋のあゆみ」256-257 頁
- 12) 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」400 頁、本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋架橋のあゆみ」256-257 頁

<参考文献>

- 本州四国連絡橋公団編「しまなみ海道 本州四国連絡橋／西瀬戸自動車道建設誌」（本州四国連絡橋公団、1999 年）
- 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」（本州四国連絡橋公団、2000 年）
- 本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋架橋のあゆみ」（海洋架橋調査会、1985 年）
- 本州四国連絡橋公団編「橋・人・未来～本州四国連絡橋の整備効果集～」(本州四国連絡橋公団、2000 年)
- 本州四国高速道路編「2023 ディスクロージャー誌」（本州四国高速道路、2023 年）
- 国土交通省四国地方整備局編「一般国道 317 号大島道路（事後評価）」（平成 23 年度第 5 回事業評価監視委員会資料、2012 年）
- 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」（愛媛県、1988 年）
- 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 資料編 現代」（愛媛県、1988 年）
- 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ（東予西部）」（愛媛県、1986 年）
- 今治市誌編さん委員会編「新 今治市誌」（今治市、1974 年）
- えひめ地域政策研究センター編「しまなみ海道物語－瀬戸内の島々 人と暮らしと長大橋－」（えひめ地域政策研究センター、2006 年）

道路 10 愛媛県内の直轄国道の歩道トンネル(愛媛県)

■愛媛県内の直轄国道の歩道トンネル整備の概要

愛媛県内の直轄国道には、国道 56 号の内海ふれあいトンネルと嵐坂歩道トンネル、国道 197 号の名坂歩道トンネルの 3 つの歩道トンネルがある。これら歩道トンネルにはそれぞれ並行して昭和 30 年代から 40 年代にかけてトンネルが完成していたが、自動車交通量の増加などによりトンネル内で歩行者や自転車が交通事故に遭う危険性が高まり、歩道トンネルが新たに掘削された。年代順に 3 つの歩道トンネル整備の概要を記すと、以下のとおりである。

①国道 197 号名坂トンネルと名坂歩道トンネル（八幡浜市）

八幡浜市～保内町（現八幡浜市）間では、昭和 35 年に名坂トンネル（延長 294m、幅員 5.5m）が完成した。県道八幡浜三崎線は昭和 37 年に二級国道大分大洲線に昇格し、昭和 40 年に一般国道 197 号と改称された。昭和 45 年度には佐田岬半島の頂上を通るバイパス工事が着手され、昭和 62 年には国道 197 号佐田岬メロディーラインが全通した。この間に自動車交通量が増加し、従来の名坂トンネルは幅員が狭いうえ、車道と歩道の区別がないため、歩行者の危険が指摘されるようになった。このため、昭和 57 年 12 月に歩行者と自転車専用の名坂歩道トンネル（延長 461m、幅 3m）が整備された。¹⁾

②国道 56 号内海トンネルと内海ふれあいトンネル（愛南町）

国道 56 号内海トンネル（延長 859m、幅員 8m）は昭和 45 年に完成したが、自動車交通量の増加に伴いトンネル内を通学路として利用する児童・生徒などの交通事故の危険性が高まっていた。昭和 62 年には内海村（現愛南町）の中学校の統合により、トンネルの東南側に位置する柏・柏崎地区の中学生がトンネル北側の須ノ川地区にある内海中学校へ通学するため内海トンネルを利用するようになったことを契機に、柏・柏崎地区の住民から歩道トンネル整備の強い要望が出された。平成元年に歩道トンネルの調査が開始され、平成 2 年に着工、平成 4 年 12 月に延長 1,060m（うちトンネル部 915m）、幅員 4m の内海ふれあいトンネルが供用された。²⁾

③国道 56 号嵐坂トンネルと嵐坂歩道トンネル（宇和島市）

嵐坂トンネル（延長 308m、幅員 8m）は、国道 56 号の一次改築により昭和 45 年に完成し、津島町（現宇和島市）の中学・高校生の通学路として、またお遍路さんなどにも利用されてきたが、幅員が狭いため、自動車交通量の増加や車両の大型化によってトンネル内で交通事故の危険度が高まっていた。このため、地元では署名活動が行われるなどして歩道トンネルの早期建設の要望が出されていた。歩道トンネルは平成 13 年度に事業化され、平成 15 年 12 月に完成した。嵐坂歩道トンネルは延長 371m、幅員 4m で、名称は「風の通り道」とされた。併せて嵐坂歩道トンネルの東側坑口付近には、地元中学生などがワークショップで計画づくりに参加した嵐坂ポケットパーク「風園」が整備されている。³⁾



愛媛県内の直轄国道の歩道トンネル

愛媛県内の直轄国道の歩道トンネル整備の略年表

年月	事項
昭和 35 年 12 月	名坂トンネル完成
昭和 45 年	嵐坂トンネル及び内海トンネル完成
昭和 57 年 12 月	名坂歩道トンネル完成
平成元年度	内海歩道トンネル調査に着手
平成 2 年 12 月	内海歩道トンネル着工
平成 4 年 12 月	内海ふれあいトンネル供用
平成 13 年度	嵐坂歩道トンネル事業着手
平成 14 年 9 月	嵐坂歩道トンネル着工
平成 15 年 12 月	嵐坂歩道トンネル「風の通り道」完成
平成 16 年度	嵐坂ポケットパーク「風園」完成

資料：建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」（1994 年）、保内町誌編集委員会編「改訂版 保内町誌」（1999 年）、八幡浜市誌編纂会編「合併 10 周年記念版 八幡浜市史 第 3 巻」（2018 年）、内海村史編纂委員会編「新訂 内海村史」（2004 年）、津島町誌編さん委員会編「津島町誌 改訂版」（2005 年）



名坂歩道トンネル(左)と名坂トンネル(右)



嵐坂トンネル(左)と嵐坂歩道トンネル(右)



内海トンネル(左)と内海ふれあいトンネル(右)

■地域の人々の関わり

愛媛県内の直轄国道の3つの歩道トンネルのうち、資料で地域の人々の関わりが確認できる国道56号内海ふれあいトンネルと嵐坂歩道トンネルについて記す。

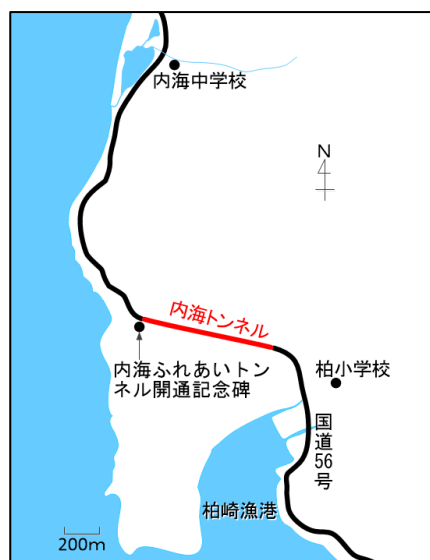
①内海ふれあいトンネル

国道56号内海トンネルでは、昭和45年に開通以来、内海村（現愛南町）の主に須ノ川地区の中学生がその狭い歩道を通学路として利用していたが、自動車交通量の増加に伴い交通事故の危険性が高まっていた。昭和62年に村内の中学校が統合となり、柏・柏崎地区の中学生が須ノ川地区の内海中学校への通学路として内海トンネルを使い始めたのを契機に、柏・柏崎地区の住民から強く要望が出され、既設トンネルに並行して歩道トンネルが設けられることになった。平成元年に調査を開始、平成2年12月に着工し、平成4年12月に歩道トンネル「内海ふれあいトンネル」が供用開始となった。歩道トンネルが安全に、安心して利用されるように、歩道トンネル内には監視カメラ、非常電話、押しボタン通報装置、消火器などが備えられている。

内海ふれあいトンネル開通記念碑が建立されている。⁴⁾



内海ふれあいトンネル開通記念碑



②嵐坂歩道トンネル「風の通り道」

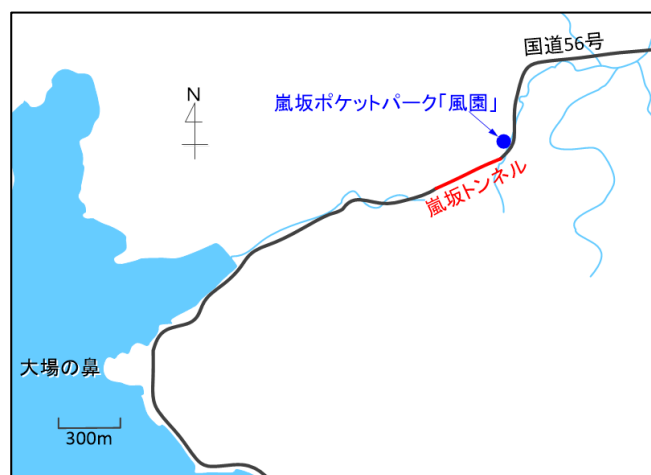
昭和 45 年に完成した嵐坂トンネルは、津島町（現宇和島市）の中学生・高校生の通学路として、またお遍路さんなどにも利用されてきたが、幅員が 8m と狭く、歩道も整備されていないため、自動車交通量の増加や車両の大型化によってトンネル内の危険度が高まっていた。このため、地元では早くから署名活動がなされるなどして歩道トンネルの早期建設の要望が出されていた。平成 13 年度に歩行者・自転車専用のトンネルを設置する事業が着手され、平成 14 年 9 月に着工、平成 15 年 12 月に完成した。名称は公募により「風の通り道」と決められた。利用者が安全に安心して利用することができるように、歩道トンネルには防犯対策、24 時間の監視体制、快適な照明環境が整えられている。

また、嵐坂歩道トンネルの東側坑口付近には、地元中学生などがワークショップで意見を出し合って計画づくりに参加した嵐坂ポケットパーク「風園」が平成 16 年度に完成した。ポケットパークの名称は、津島中学校の全校投票結果により決定された。

歩道トンネルは、自動車トンネルと比べて、地域の人々との関わりの深い施設である。



嵐坂ポケットパーク「風園」



■地域の評価と期待

郷土史などでは、愛媛県内の直轄国道の歩道トンネルのうち、嵐坂歩道トンネルと内海歩道トンネルについて、以下のように評価している。

◇「この嵐坂歩道トンネルの開通によって、これまで危険とされてきた箇所通行がなくなり、大きな車も気にすることなく安心して通行ができるようになった。」（「津島町誌改訂版」555-556 頁）

◇「内海トンネルができたことは、近隣の地域にとって本当によかったことでした。柏崎を経由して海岸沿いを回る旧国道に比べて格段に通りがよくなりました。ただ、内海トンネルは歩道部分が狭くて片側しかなかったのも、長いトンネルを中学生が徒歩や自転車で通学するのはとても危険でしたが、その問題も、内海トンネルと平行して歩道トンネル（平成4年に完成した自転車歩行者道で、名称を『内海ふれあいトンネル』という）が造られたことで解決しました。」（「ふるさとのくらしと産業Ⅴ－愛南町－」105-106 頁）

歩道トンネルの整備により、自動車走行の空間と歩行者・自転車通行の空間が分離されたため、歩行者や自転車が安全に安心して通行できるようになったと地域で評価されている。

<注>

- 1) 保内町誌編集委員会編「改訂版 保内町誌」870-872 頁、八幡浜市誌編纂会編「合併 10 周年記念版 八幡浜市史 第3巻」142 頁
- 2) 建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」232-233 頁、内海村史編纂委員会編「新訂 内海村史」385-386 頁
- 3) 津島町誌編さん委員会編「津島町誌 改訂版」554-556 頁
- 4) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」194-195 頁

<参考文献>

- 建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」（建設省四国地方建設局大洲工事事務所、1994 年）
- 四国地方整備局道路管理課・四国技術事務所「既存トンネル内歩行者等の安全対策の手引き（案）」（四国技術事務所技術課、2015 年）
- 保内町誌編集委員会編「改訂版 保内町誌」（保内町、1999 年）
- 八幡浜市誌編纂会編「合併 10 周年記念版 八幡浜市史 第3巻 地方自治編 教育編 人物編」（八幡浜市、2018 年）
- 津島町誌編さん委員会編「津島町誌 改訂版」（津島町、2005 年）
- 内海村史編纂委員会編「新訂 内海村史」（内海村、2004 年）
- 愛媛県教育委員会編「ふるさとのくらしと産業Ⅴ－愛南町－」（愛媛県教育委員会、2014 年）
- 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」（四国クリエイティブ協会、2022 年）

道路 11 土佐新道(高知県)

■土佐新道建設の概要

土佐新道は、四国新道（総延長 280km）のうち高知県に属する道路である。路線は高知～徳島県境、高知～愛媛県境、佐川～須崎より成り、合計延長は 148.2km である。

明治 16 年 3 月に高知県令に就任した田辺良顕は、明治 17 年に大久保謙之丞が提唱した四国新道構想に賛同し、県庁内に委員会を設置、徳島・愛媛両県¹⁾とも協議して、明治 18 年 2 月に四国新道建設の申合書を作成した。この申合書に基づき、明治 18 年 3 月に県会に四国新道建設計画案が提案されたが、自由民権派議員らは新道建設の重要性を認めながらも、事業費支出による県民の負担増加を避けるべきだと主張して、計画案は否決されてしまった。もともと自由民権派は官選知事に対抗する姿勢をとっていたが、西南の役で政府軍の警視隊長を務めた田辺に、征韓論で敗れた側の民権派議員が賛成するはずはなかったと言われている。²⁾

しかし、田辺県令はこれに屈せず、県勢浮揚のためには四国新道の建設が不可欠であるとの信念のもと、自ら草履穿きで県下を行脚して四国新道の必要性を説くとともに、職員を動員して寄付を集め、地方税負担を軽減して国庫補助を増やす見通しを立てるなどの熱意を示した。その上で、田辺県令は明治 18 年 11 月に臨時県会を招集して四国新道建設案を再提案した。県会では田辺県令の熱意に共感する議員もいたが、なおも新道建設は時期尚早という意見が多い状況であった。しかし、大局的見地から田辺県令に賛同していた県会議長中山秀雄は、議長席を下りて一議員として新道建設の必要性を論じ、これに反対する者は先見の明なしとまで述べた。採決の結果、新道建設案は 13 対 11 で可決され、その後一部修正の上、新道建設が進められることになった。³⁾

明治 19 年 3 月に高知公園で四国新道の起工式が行われたが、新道建設が動き出した後も田辺県令に対して腹の納まらない者は策動を止めず、同年 5 月夜分に県令官邸に忍び込んで日本刀で県令の命を奪おうとしたり、明治 20 年 1 月に田辺県令が共同主催した新年宴会めがけて火砲を撃ち込むといった事件も起こった。⁴⁾

四国新道の工事は一部地域で路線選定をめぐる議論や変更があったが、概ね順調に進み、明治 27 年 5 月に完工した。この時、既に田辺県令は退官しており、時の知事石田英吉は「往時の険山峻坂も今は変じて坦道となり、車馬自在に往来し、僅か 2 日程を以て多度津又は松山に達する愉快を見るに至り候のみならず、古来山間沢隈に埋没せる産物も之に依りて生気を顕し、社会の需要に供し得らるべし」と感謝状を贈り、その先見の明を讃えている。⁵⁾

現在の国道 32 号と国道 33 号が形成する V ルートは、明治期に先人が築いた四国新道を土台にしてつくられている。大規模な広域にわたる事業を推進するためには力が必要である。事業を推進する歯車が回り始めれば大きな組織が力になるが、最初に歯車を動かすためには志を貫き周りを牽引する個人の力が必要なことも教えている。



土佐新道



高知県庁前の道路起終点標

土佐新道の略年表

年月	事項
明治 17 年	大久保謙之丞が四国新道開削を提唱
明治 18 年 2 月	高知、愛媛、徳島三県が四国新道建設の申合書作成
明治 18 年 3 月	高知県令田辺良顕が県会に四国新道建設計画案を提案、否決
明治 18 年 11 月	高知県令田辺良顕が県会を招集して四国新道建設計画案を再提案、可決
明治 19 年 3 月	高知公園で四国新道の起工式挙行
明治 27 年 5 月	四国新道完成

資料：高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」（1998 年）、高知県編「高知県史 近代編」（1970 年）、
四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（1990 年）

■地域の人々の関わり

明治 19 年 3 月の起工以来、土佐新道の建設は既定の路線で進捗したが、高知から丸亀・多度津に向かう路線では、明治 23 年頃に現在の大豊町で急に路線の一部を変更しようとする動きが活発になった。それは、穴内から穴内川を南岸に渡り、左折して吉野川に沿い岩原を経て阿波池田に通そうとする住民運動であった。この運動は高知・徳島の両県庁や県会に働きかけを行ったため、両県はこの新路線について調査したが、結果は既定の路線に比して良案ではないとされた。このため、南岸路線推進派はさらに計画の一部を変更した案を県庁に請願した。これに対して路線変更運動に反発するほかの住民は、既定の路線こそ国家百年のために最良の線であると断じ、当初の計画通り速やかに計画を進めてほしいと県会に対して建議書を提出した。結局、路線変更運動は不発に終わった。⁶⁾

一方、高知から松山・三津浜に向かう路線（県道高知松山線）では、日下、加茂沿道の村民が総出で協力し、鍬やモッコで道路開削を行った記録が残されている。当時の出役賃金は大人普通一日 16 銭、石工その他の特技者や大力持は最高 22 銭であったという。⁷⁾ 日高村の笹木越の開道碑には、県道高知松山線のルートは、多額の工事費が見込まれるため笹木越を迂回する計画であったが、濱田金吉、岩見熊作、濱田彦七の 3 人の有志が私財を投じて直線にした経緯などが記されている。⁸⁾

また、佐川選出の川田信道県議は、党派によって百年の大計を誤るは残念として、同志を率いて自由党を脱退し、帝政党に加盟して新道開削に賛成した。県道高知松山線は当初佐川を通らず、加茂から越知に通じる計画であったので、佐川廻りにと念願した川田信道県議は、明治 16 年 4 月、佐川、加茂、日下各村同志 20 余名に呼びかけて、私費 3 千円を出し合って、佐川～伊野間 20km の旧道の坂を低く掘り下げ、迂回を直線にして改修した篤志家であった。ただ漫然と陳情するだけでは効果はないので、まず自力で難関九兵衛坂（霧生関）の險を開かねば佐川廻りは難しいと考え、堀見真三佐川戸長ら多数の佐川財界有志に呼びかけて、寄付金 2,613 円を得て、これに私費 1 千円を投じて、地元民多数の援助協力によって九兵衛坂の峠路 30 尺（約 10m）を切り下げた。こうした地元の熱意によって佐川廻りが確定したのであった。⁹⁾

佐川町史には、県道高知松山線に貢献した人物として、地元選出県会議員川田信道（佐川）、岡本親吉（黒岩）、吉村寅治（大崎）が挙げられているほか、沿道町村民の一鍬、一モッコの集積した労働の協力のたまものであったと記されている。霧生関峠や赤土峠、猿丸坂、斗賀野峠などの工事は難事であったが、関係の沿道町村民の出夫によって工事が進められていった。工事の合図は昔ながらの大ホラ貝で、始業 2 時間前に「起し貝」がまだ明けやらぬ未明の村中にひびき渡り、やがて「立ち貝」が鳴ると人夫は家を出て現場に急ぎ、午前 7 時には「仕事始め貝」が鳴り渡って一斉に鍬をとったという。昼間一食の間の休憩もわずかで、朝から夕暮れまで汗を流したが、仕事中は監督の県庁役人のほかは帽子・頬被りも固く御法度であったという。¹⁰⁾



笹木越の開道碑（日高村）

■地域の評価と期待

土佐新道に対する地域の評価と期待について、地元の郷土史などは以下のように記している。

◇「竣功したのは明治二十七年（一八九四）五月のことである。田辺県令はすでに官途を退き、還暦を迎えて京都に退隠していた。時の高知県知事石田英吉は徳島・愛媛及び香川三県知事と同伴して竣功した四国新道を巡視し、五月十日田辺良顕に手紙を寄せて『往時の嶮山峻坂も今は変じて坦道と成り、車馬自在に往来し、僅か二日程を以て多度津又は松山に達する愉快を見るに至り候のみならず、古来山間沢隈に埋没せる産物も之に依りて生気を顕じ、社会の需要に供し得らるべきにつき、是れより四国の殖産工業も次第に増進することと確信致し候』とその結果を報告し、かつ『抑々該工事の儀は前後十年の久しきに亘り、其間数事知県の配慮も有之筈と存じ候得共、起工当時の状況を回顧すれば、今日の成功は全く老台の御英断に依り候儀』と往時を回顧して感謝の意を表しているが、新道が時に『田辺新道』と呼ばれたのは県民の感謝の情が込められたものであろう。」（「高知県史近代編」180 頁）

◇「田辺県令は、既に退官しており、時の第 12 代知事石田英吉は『往時の陰山峻坂も今は変じて坦道となり、車馬自在に往来し、僅か 2 日程を以て多度津又は松山に達する愉快を見るに至り候のみならず、古来山間沢隈に埋没せる産物も之に依りて生気を顕し、社会の需要に供し得らるべし』と感謝状を贈り、その先見の明を讃えた。」（「高知縣土木史」74 頁）

◇「明治 27 年 5 月 10 日に竣工、開通した。時の県知事石田英吉は、すでに引退していた田辺良顕に手紙を寄せて『往時の嶮山峻坂も今は変じて坦道と成り、車馬自在に往来し、僅か二日程を以て多度津又は松山に達する愉快を見るに至り……』と感謝の意を表している。」（「高知県の近代化遺産」142 頁）

◇「この国道開設によって高知県は陸の交通路が開かれ、繁藤地区は特に戸手野、繁藤付近が中心として活況を呈するようになった。」（「土佐山田町史」637 頁）

◇「三十二号線は明治二十七年四月全線開通した。これによって、高知から高松・松山・徳島へは、それぞれ歩いて三日、人力車を乗り継げば二日で行けるようになった。

明治五年以来大豊町立川越えの公道道を利用していた郵便遞送などは三十二号線に移

った。香川・徳島方面からは、商人たちが大八車や馬車に商品を積んで乗り込んで始めた。大豊地方で生産された楮・三桎・製茶・葉タバコなども新道によって東西に移出された。人力車の往来も増えて庶民は道路の開通と利便を喜び合った。」（「大豊町史近代現代編」616 頁）

- ◇「明治二十一年（一八八八）の国道三二号線の大杉開通は、藩政期を通じ長く続いていた高知・本山間の交通路を大きく変え、やがて十一年後、明治三十二年大杉・本山間を緩勾配、広幅員の郡道によって結ぶ前提となった。これと相まって近代化とともに車の利用を可能にし、飛躍的に交通量を増大させ輸送も増大させた。他方日本の商品経済の発展は、本山を中心とする嶺北地方にも浸透し、これ等が相乗的な効果を発揮して本山に繁栄をもたらした。」（「本山町史下巻」213 頁）
- ◇「明治二五年高知・領石・琴平をむすぶ四国循環の幹線道路国道第三二号線が開設されてからは交通は一変した。杉・豊永の嶺北地方や領石方面と高知をむすぶ貨客輸送の重要道路となり、貨物輸送の貨車や客をはこぶ馬車・人力車の往来がはげしくなった。この貨客を相手とする商店・宿屋が立ちならび笠ノ川・八幡・小蓮と商店街が出来た。明治三十四年（一九〇一）本山・領石通り停車場線が八幡より中島を通り、大津関へ開通した。布師田から中島・小籠を通り後免への道路も整備されると、八幡・中島はその重要性がまして商店街が形成された。特に八幡の三又路には人力車が五一六台常駐して客の便宜をはかったので現在『立場』の名が残っている。（中略）岡豊村内に国道・郡道と大道路が整備されて交通は便利となり、物資の輸送や人の往来もはげしくなってきた。」（「岡豊村史」538-539 頁）
- ◇「この新道完成によって、高知県の経済・文化の発展は勿論、とくに嶺北地方ははかり知れない多大の恩恵をこうむった。」（「土佐町史」458 頁）
- ◇「四国新道（三二号線）が明治二十七年（一八九四）に開通したのにともない、嶺北地方においても、地域の開発、経済の発展を促進するためには物資の輸送を人馬より車に切換える必要が急務であると考えられ、この新道に接続する郡道の拡張整備工事にとりかかった。」（「土佐町史」494 頁）
- ◇「かくて伊野と高知間にはまず手挽き荷車時代がやってくる。『土陽新聞』によれば、明治二十一年（一八八八）十月二十二日、高知の湯屋某が、啞内坂で木材を積んだ荷車を引っくり返し、骨を砕く大怪我をしたとある。難工事を伝えられた啞内坂も開通し、紙等荷物を満載した手挽き荷車は、陸続と道巾三―四間の新道を、文明開化と喜び往来したことであろう。同じ新聞の二十二年（一八八九）十一月二十八日は、新道は仁淀川西岸にも順調に伸び、松山行新道に乗合馬車、人力車の往来の頻繁なことが記されている。馬車、人力車も手挽き荷車に劣らず新道の恩恵に浴したものである。」（「伊野町史」488 頁）
- ◇「高知往還が、四国新道として近代的な道路に改装された後、やがて時代の波は、以上述べてきた里道―町村道の一部を近代化するようになる。明治後半の時代、主として郡道として開鑿される。利権を挟んで問題もあったが、郡制約三十年の主な仕事である。郡は不完全な自治体ではあったが、ともかくも生産の向上と、住民生活の便利を図って、道路建設に努力したのは記憶されるべきであって、吾川郡の場合、新道沿いの郡衙の所在地伊野に集中する、神谷線と長浜線がまずあげられる。」（「伊野町史」494 頁）

◇「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。」（「いの町史」204 頁）

◇「この国道は日下村の中央部を東西に直線に貫いたので、画期的な交通の大転換を見た。
（中略）

新道の開通によって高知往還は短縮された上、人力車や自転車、車力荷車、荷馬車の往来も頻繁になり、日下大橋や加茂の岩目地には人力車の溜り場もできて、高知街道の駅停をなして要衝の地となった。

そして大橋周辺をはじめ、笹木越、小村前、妹背口などと、主要の場所には新国道に沿って商家や人家が次々と立ち並ぶようにもなって来た。

明治四十年ごろから佐川－波川間に乗合馬車が開業されて、一日幾往復かの旅客輸送が始まると、日下大橋、岩目地には馬車立場（駅停）が出来、人馬の発着でにぎわうようになり、運転馭者の発車を合図するラッパの音が亮々として活気をおび、パカ、パカと土けぶりをあげる蹄鉄の音が日下路の長手にひびいてのどかな風情であった。

この馬車は、大正七、八年ごろになって、自転車の数も増し、また自動車の姿もぼつぼつ見えるようになったころから廃止された。」（「日高村史」395 頁）

◇「この道路の開通は、高吾北地方の近代夜明けとなった最初、最大の事業であった。
（中略）

この大新道の開鑿によって、高知往還は道幅も広く、山坂を除いて、距離も短縮された上、人力車や馬車、自転車、荷車などの往来も頻繁となり、沿道の要衝には軒並も殖え、佐川東町には、人力車、乗合馬車の立場や駅停ができ、宿屋や、飲食店屋も立ちならぶようになった。」（「佐川町史下巻」42 頁、44 頁）

◇「この県道（後国道）は幅四間（八メートル）という当時としては夢のような大道だったので、関係町村民はおどろき、且つよろこび、また反対の声もあったが、完成の暁には、高吾北地方の大動脈としてあらゆる文化、産業の夜明けとなった大事業であった。」（「佐川町史下巻」392 頁）

◇「時の高知県知事石田英吉は、官途を退き京都に退隠の田辺県令に手紙を寄せて、『往時の嶮山、峻坂も今は変じて坦道と成り、車馬自在に往来し、僅か二日程をもって松山に達する愉快を見るに至り候のみならず、古来山間沢隈に埋没せる産物もこれに依りて生氣を顕じ、社会の需要に供し得らるべきにつき、是れより四国の殖産工業も次第に増進すること確信致し候』とその結果を報告し、感謝の意を表しているが、いずれにしても画期的な交通の大転換、夜明けを迎えた。」（「越知町史」951-952 頁）

◇「明治十八年、県令田辺良顕が、多くの反対を押切り大英断をもって、道路百年の大計をたて、高知を中心として各地への県道が開かれ、また経済の発達と共に、交通機関の進歩に即応して、道路の改修が行われ交通が益々便利になった。」（「須崎市史」870 頁）

◇「田辺県令はすでに隠退していたが、時の高知県知事石田英吉（元海援隊士）は手紙を寄せて『往時の嶮山峻坂も今は変じて坦道と成り、車馬自在に往来し、僅か二日程を以て多度津又は松山に達する愉快を見るに至り……』と感謝の意を表わしている。

四国新道開通により、乗合馬車がすぐ開業して次第に営業区域を拡大、さらに大正二年からバスが池田まで運行されるに至って、高知の陸上交通はようやく近代を迎えることができた。(中略)

何れにせよ、土佐の人びとは、四国新道により、阪神航路での船酔いの苦痛から解放された。」(「近代における高知の道路開発」(土佐史談 212 号) 57-58 頁)

◇「このルートが開通した二七年には、すでに田辺県令は元老院議員となって高知を去っていた。後任として赴任した石田県知事が元田辺県令にあてた感謝状には、新道の開発効果を次のように書いている。

『……往時の嶮山峻坂も今は変じて坦道となり。車馬自在に往来し、僅か二日程を以て多度津又は松山に達するの愉快を見るに至り候のみならず、古来山間澤隈に埋没せる産物も之に依り生気を顕し社会の需用に供し得らるべきに付、是より四国の殖産振興も次第に増進することゝ確信致候……。』(「田辺良顕伝」)(「備讃の海に橋を架けよ」115 頁)

◇「謾之丞の交通基盤整備による地域開発の構想は、四国新道を開削することによって多くの人びとを啓発した。四国における鉄道の建設も、四国新道開削が大きな影響を及ぼしている。」(「備讃の海に橋を架けよ」116 頁)

郷土史などには、土佐新道の開通により高知から多度津または松山までわずか 2 日で行けるようになったことが随所に出てくる。当時の高知県の人々が土佐新道の開通をいかに切望していたかを表わしている。土佐新道の開通は、高知と高松、松山、徳島方面を結ぶ交通を改善し、人の往来や物資の輸送を活発にして、地域の産業の発展、住民生活の向上に貢献している。また、最初に土佐新道の建設を推進した県令田辺良顕の英断に対する感謝の気持ちも示されている。

<注>

- 1) 明治 17 年当時、香川県は愛媛県に属しており、香川県が愛媛県から分離独立したのは明治 21 年 12 月であった。
- 2) 高知県教育委員会編「高知県の近代化遺産」141 頁
- 3) 津村久茂編「高知縣史 上巻」495-499 頁、高知県編「高知県史 近代編」176-177 頁
- 4) 津村久茂編「高知縣史 上巻」502-503 頁
- 5) 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」74 頁
- 6) 大豊町史編纂委員会編「大豊町史 近代現代編」614-615 頁
- 7) 日高村史編纂委員会編「日高村史」395 頁
- 8) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」224-225 頁
- 9) 佐川町史編纂委員会編「佐川町史 下巻」43 頁
- 10) 同上 392-393 頁

<参考文献>

- 四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)
津村久茂編「高知縣史 上巻」(高知縣史編纂会、1951 年)
高知県編「高知県史 近代編」(高知県、1970 年)

高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」(高知県建設業協会、1998 年)
高知県教育委員会編「高知県の近代化遺産」(高知県教育委員会、2004 年)
土佐山田町史編纂委員会編「土佐山田町史」(土佐山田町教育委員会、1979 年)
大豊町史編纂委員会編「大豊町史 近代現代編」(大豊町教育委員会、1987 年)
本山町史編さん委員会編「本山町史 下巻」(本山町、1996 年)
岡豊村史編纂委員会編「岡豊村史」(岡豊村、1959 年)
土佐町史編集委員会編「土佐町史」(土佐町、1984 年)
伊野町編「伊野町史」(伊野町、1973 年)
いの町史編さん委員会編「いの町史」(いの町、2015 年)
日高村史編纂委員会編「日高村史」(日高村教育委員会、1976 年)
佐川町史編纂委員会編「佐川町史 下巻」(佐川町、1981 年)
越知町史編纂委員会編「越知町史」(越知町、1984 年)、951-952 頁
須崎市史編纂委員会編「須崎市史」(須崎市、1974 年)
明神健太郎編「佐川郷史」(明神健太郎、1972 年)
内川清輔「近代における高知の道路開発」(土佐史談 212 号、1993 年)
大倉一夫「備讃の海に橋を架けよ」(財田町役場、1988 年)
藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」(四国クリエイト協会、2022 年)

道路 12 高知自動車道(高知県)

■高知自動車道建設の概要

高知自動車道は愛媛県四国中央市の川之江 JCT から高知県四万十市の四万十 IC に至る高速道路で、四国横断自動車道の一部にあたる。高知自動車道のうち、川之江 JCT～須崎東 IC 間及び須崎西 IC～四万十町中央 IC 間は高速自動車国道であり、須崎東 IC～須崎西 IC 間及び四万十町中央 IC～四万十 IC 間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して建設されている。以下、区間別に建設の概要を記す。

四国横断自動車道が国土開発幹線自動車道の予定路線となったのは昭和 41 年 7 月であったが、最初に施行命令が出されたのは大豊～南国間の昭和 48 年 10 月であった。この区間は急峻な山岳地帯を通るため、トンネルが 8 本、橋梁が 19 本で、本線延長のうち 57% が構造物となっている。大豊 IC～南国 IC 間 21.0km は昭和 62 年 10 月に開通した。¹⁾

次いで川之江～大豊間の施行命令は昭和 53 年 11 月であった。四国山地を貫くこの区間ではトンネルが 11 本、橋梁が 37 本で、構造物の延長比率は 72%となっている。川之江 JCT～大豊 IC 間 29.1km の開通は平成 4 年 1 月であった。この開通により、高知県は瀬戸内経済圏と直結し、さらに平成 4 年 4 月の高松自動車道高松～善通寺間の開通により、高知県は瀬戸大橋を経由して本州と高速道路で結ばれることになった。²⁾

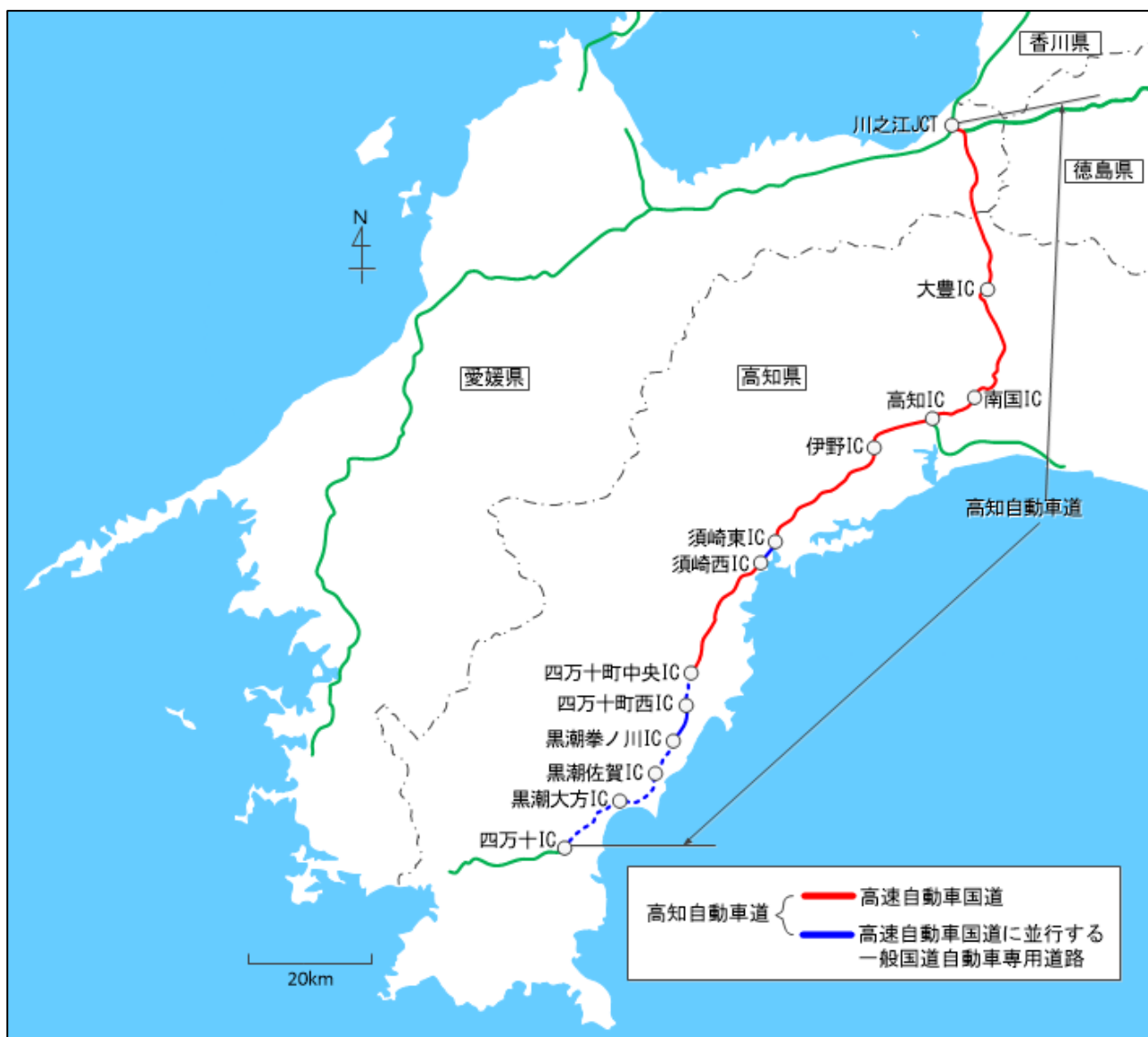
南国～伊野間に施行命令が出されたのは昭和 63 年 3 月であった。南国 IC～伊野 IC 間 17.9km は平成 10 年 3 月に開通し、これにより高知市に高速道路がつながり、四国四県の県庁所在地すべてに高速道路が直接乗入れることになった。³⁾

伊野～須崎東間の施行命令は平成 2 年 12 月であった。伊野 IC～須崎東 IC 間 23.9km の開通は平成 14 年 9 月で、高知自動車道の延伸により、地域間の連携が強化されるとともに、同月開催された「よさこい高知国体」の県内各会場へのアクセスを支援した。⁴⁾

平成 15 年 12 月には須崎新荘～窪川間が新直轄区間に指定され、平成 23 年 3 月までに須崎道路（須崎東 IC～須崎西 IC 間 5.1km）及び須崎西 IC～中土佐 IC 間 7.0km が開通し、平成 24 年 12 月には中土佐 IC～四万十町中央 IC 間 14.8km が開通した。⁵⁾

四万十町中央 IC 以西では、片坂バイパス（四万十町西 IC～黒潮拳ノ川 IC 間 6.1km）が平成 30 年 11 月に開通したが、窪川佐賀道路（四万十町中央 IC～四万十町西 IC 間 5.0km 及び黒潮拳ノ川 IC～黒潮佐賀 IC 間 6.2km）、佐賀大方道路（黒潮佐賀 IC～黒潮大方 IC 間 14.0km）、大方四万十道路（黒潮大方 IC～四万十 IC 間 7.9km）は事業中である。

高知自動車道は、平成 20 年 7 月には川之江 JCT～高知 IC 間 57.7km が 4 車線化され、令和 3 年 2 月には高知 IC で高知東部自動車道と接続されており、時間短縮や定時性の確保、一般道路の渋滞緩和に効果を発揮するだけでなく、四国 8 の字ネットワークの一部として地域間の交流促進や地域活性化に貢献することが一層期待されている。



高知自動車道



高知自動車道（南国市）

高知自動車道建設の略年表

年月	事項
昭和 41 年 7 月	国土開発幹線自動車道法で四国横断自動車道を予定路線に位置づけ
昭和 48 年 10 月	大豊～南国間に施行命令
昭和 53 年 11 月	川之江～大豊間に施行命令
昭和 62 年 10 月	大豊 IC～南国 IC 間が開通
昭和 63 年 3 月	南国～伊野間に施行命令
平成 2 年 12 月	伊野～須崎東間に施行命令
平成 4 年 1 月	川之江 JCT～大豊 IC 間が開通
平成 9 年 12 月	須崎～中土佐間に施行命令
平成 10 年 3 月	南国 IC～伊野 IC 間が開通
平成 10 年 12 月	中土佐～窪川間に施行命令
平成 14 年 9 月	伊野 IC～須崎東 IC 間が開通
平成 15 年 12 月	須崎新荘～窪川間を新直轄区間に指定
平成 20 年 7 月	川之江 JCT～高知 IC 間が 4 車線化
平成 21 年 3 月	国道 56 号須崎道路（自専部、須崎東 IC～須崎西 IC）が開通（平成 10 年 3 月と平成 14 年 3 月に部分開通し、平成 21 年 3 月に須崎道路全線開通）
平成 23 年 3 月	須崎西 IC～中土佐 IC 間が開通
平成 24 年 12 月	中土佐 IC～四万十町中央 IC 間が開通
平成 30 年 11 月	国道 56 号片坂バイパス（四万十町西 IC～黒潮拳ノ川 IC）が開通

資料：日本道路公団編「日本道路公団年報 平成 15 年」（2003 年）、国土交通省四国地方整備局編「一般国道 56 号須崎道路（事後評価）」（平成 25 年度第 5 回事業評価監視委員会資料、2014 年）、同「四国横断自動車道阿南四万十線・一般国道 56 号中土佐インター関連（事後評価）」（平成 27 年度第 3 回事業評価監視委員会資料、2015 年）、同「一般国道 56 号片坂バイパス（事後評価）」（令和 5 年度第 3 回事業評価監視委員会資料、2023 年）

■地域の人々の関わり

高知自動車道の建設と地域の関わりについては、「大豊町史現代編」と「いの町史」に記述されている。

大豊町では、昭和 41 年に高知自動車道が四国横断自動車道の一部として国土幹線自動車道の予定路線とされて以来、大豊～南国間と大豊～川之江間の早期建設を目指して運動を続けたが、なかなか進捗せず、基本計画区間から整備計画区間に昇格したのは、大豊～南国間が昭和 48 年 10 月で、大豊～川之江間は昭和 53 年 11 月であった。

大豊～南国間の沿線の大豊町、土佐山田町（現香美市）、南国市は昭和 51 年 6 月に四国横断自動車道大豊～南国間建設促進期成会を結成し、また昭和 57 年 8 月に大豊～川之江間の沿線の大豊町、新宮村、川之江市（2 市村は現四国中央市）は四国横断自動車道川之江～大豊間建設促進期成同盟会を結成し、それぞれ建設省や日本道路公団などに働きかけを行った。なお、大豊～南国間の期成会は、昭和 58 年 2 月に南国～須崎間の沿線自治体で構成する期成会と統合して、四国横断自動車道高知県建設期成会を結成して活動した。

大豊～南国間は昭和 56 年 9 月に着工、昭和 62 年 10 月に開通し、大豊～川之江間は昭和 62 年 1 月に着工、平成 4 年 1 月に開通した。特に大豊～川之江間は峻険な山岳地帯であり、

多雨・地すべり地帯でもあるため、難工事となった。その難工事を下支えして、建設現場に大型機械を円滑に搬入する役割を担ったのが大豊町内の県道であり、県と大豊町は高速道路の早期建設をめざして県道改良に取り組んだ。また、高速道路建設にあたり、大豊町では 652 人の地権者が土地を提供し、29 戸が移転を余儀なくされた。町議会も用地買収、残土処理、水源確保などの問題に対応した。

大豊～南国間は昭和 62 年 10 月に暫定 2 車線で開通し、その後、県は高速道路の西部延伸を優先させる方針をとったが、平成 7 年 1 月の阪神・淡路大震災を契機に、県は災害に強い道路の必要性を改めて認識し、建設省に対して 4 車線化を要望した。4 車線化の認可を受けたのは平成 7 年 11 月であった。工事は平成 8 年 12 月に着手され、平成 20 年 7 月には川之江 JCT～高知 IC 間 57.7km が上下完全 4 車線となった。⁶⁾

南国～伊野間が開通して伊野町（現いの町）に高速道路が達したのは平成 10 年 3 月であった。伊野町では、開通当日にテープカットの後 300 台の車が通り初めをして盛大に祝った。伊野 IC の建設にあたっては、伊野八代地区の住民が土地 15ha を提供し、県内で初めての集団調印が行われた。⁷⁾

■地域の評価と期待

高知自動車道に対する評価と期待について、郷土史は以下のように記している。

◇「南国～伊野間の開通によって、高知自動車道は、延長 68.0km になり、四国 4 県の県庁所在地すべてに高速道路が直接乗入れることとなった。また高知市内で渋滞が慢性化している一般国道 32 号、33 号を利用する場合と比較し、約 30 分の時間短縮とともに、大幅な定時性の向上が図られることとなった。

さらに高知インターチェンジでは、将来高知東部自動車道（一般国道 55 号）と連絡することにより、高知県南東部を結ぶ道路網が強化され、利便性が向上するとともに、定時性の確保に効果を発揮する。また高知市に直接乗入れることにより、四国 4 県の交流促進はもちろん、中四さんかいラインを介して瀬戸内海・日本海と直結し、98 年 4 月 5 日に開通した本四神戸淡路鳴門自動車道とあいまって、四国全体の産業・経済の発展、文化の交流及び地域の連携に大きく寄与するものと期待されている。」（「高知縣土木史」777 頁）

◇「四国縦貫・横断道の整備により、四国四県の県庁所在地間はおよそ三時間以内で結ばれるようになり、四県相互の交流・活性化に大きく貢献し、四国の産業経済を支える “大動脈” となっている。（中略）

川之江～善通寺間は昭和六十二（一九八七）年十二月に、善通寺～高松西間は平成四（一九九二）年四月にすでに開通しており、この日の大豊～川之江間の開通により、高知県から瀬戸大橋（昭和六十三年四月供用開始）を経由して本州と一本のルートで結ばれることになった。（中略）

高知自動車道の供用開始により、大豊町を取り巻く交通環境は著しく向上し、他地域間のアクセス時間は大幅に短縮された。（中略）

高知自動車道の開通は、四国の脊梁をなす四国山地にはばまれ交通面で後進性を強いられてきた高知県とその北の玄関口である大豊町を、一大消費地の瀬戸内経済圏、さらには瀬戸大橋を介して本州と直結する新交通網時代へと大きく飛躍させる好機となっ

た。」(「大豊町史現代編」276 頁、283 頁、287 頁)

- ◇「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。(中略)

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、愛媛県愛南町を経由し、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。(中略)

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。」(「いの町史」203-204 頁)

- ◇「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。」(「須崎市史平成 26 年編」199-200 頁)

- ◇「広く高速道路と呼ばれる自動車道路も、平成二十三年三月五日に、須崎市下分の須崎西インターチェンジ(IC)と、中土佐町久礼の中土佐インターチェンジ(IC)の間七キロが、続いて平成二十四年十二月九日、四万十町平串の四万十町中央インターチェンジ(IC)迄が、暫定二車線の無料区間として開通した。

須崎東インターチェンジ(IC)からの有料区間への接続もされており、高知市や四国四県のみならず、本州四国連絡道路を経由して本州へも、一般道路を走ることなく車で往来ができるようになった。」(「中土佐町誌」647-648 頁)

郷土史では、高知自動車道の開通により、時間短縮や定時性の確保、一般道路の渋滞緩和が実現して地域の住民生活の向上や産業・経済の発展に貢献していることが示されている。また、高知自動車道が四国 8 の字ネットワークの一部として四国四県の交流を促進す

るとともに、本州四国連絡道路を経由して全国の高速道路ネットワークに接続することにより、一層地域の発展に貢献することが期待されている。

<注>

- 1) 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」755-759 頁、大豊町史編纂委員会編「大豊町史 現代編」276-280 頁
- 2) 高速道路調査会編「高速道路と自動車 第 35 巻第 1 号」78 頁
- 3) 高速道路調査会編「高速道路と自動車 第 41 巻第 2 号」84 頁
- 4) 高速道路調査会編「高知自動車道伊野～須崎東の概要」(高速道路と自動車 第 45 号第 11 号) 42-44 頁
- 5) 須崎市史編纂委員会編「須崎市史 平成 26 年編」198-199 頁
- 6) 大豊町史編纂委員会編「大豊町史 現代編」277-286 頁
- 7) いの町史編さん委員会編「いの町史」203-204 頁

<参考文献>

- 国土交通省四国地方整備局編「一般国道 56 号須崎道路 (事後評価)」(平成 25 年度第 5 回事業評価監視委員会資料、2014 年)
- 国土交通省四国地方整備局編「四国横断自動車道阿南四万十線・一般国道 56 号中土佐インター関連 (事後評価)」(平成 27 年度第 3 回事業評価監視委員会資料、2015 年)
- 国土交通省四国地方整備局編「一般国道 56 号片坂バイパス (事後評価)」(令和 5 年度第 3 回事業評価監視委員会資料、2023 年)
- NEXCO 西日本編「四国横断自動車道 (南国～須崎東間) (事後評価)」(平成 19 年度 NEXCO 西日本事業評価監視委員会資料、2008 年)
- 日本道路公団編「日本道路公団年報 平成 15 年」(日本道路公団、2003 年)
- 日本道路公団高松建設局編「四国の高速道路のあゆみ」(日本道路公団高松建設局、1993 年)
- 日本道路公団高松建設局編「高速道路が拓く、四国の明日」(日本道路公団高松建設局、1995 年)
- 日本道路公団四国支社編「四国がひとつにーエクスハイウェイ時代の幕開けー」(日本道路公団四国支社、2001 年)
- 四国地方建設局、日本道路公団高松建設局、本州四国連絡橋公団第二建設局編「本四架橋・高速道路の利用状況とインパクト調査～瀬戸大橋開通 7 年間・四国の高速道路開通 10 年間の検証～」(四国地方建設局、日本道路公団高松建設局、本州四国連絡橋公団第二建設局、1996 年)
- 高速道路調査会編「高速道路と自動車 第 35 巻第 1 号」(1992 年 1 月)
- 高速道路調査会編「高速道路と自動車 第 41 巻第 2 号」(1998 年 2 月)
- 高速道路調査会編「高知自動車道伊野～須崎東の概要」(高速道路と自動車第 45 号第 11 号、2002 年)
- 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」(高知県建設業協会、1998 年)
- 大豊町史編纂委員会編「大豊町史 現代編」(大豊町教育委員会、2014 年)
- いの町史編さん委員会編「いの町史」(いの町、2015 年)
- 須崎市史編纂委員会編「須崎市史 平成 26 年編」(須崎市、2015 年)
- 中土佐町史編さん委員会編「中土佐町誌」(中土佐町、2013 年)
- 土木学会四国支部編「四国に豊かさと潤いをもたらした土木事業」(四国建設弘済会、1995 年)

道路 13 高知県内の直轄国道の歩道トンネル(高知県)

■高知県内の直轄国道の歩道トンネル整備の概要

高知県内の直轄国道には、国道 33 号の赤土歩道トンネル及び佐川歩道トンネル、国道 55 号の手結山歩道トンネルの 3 つの歩道トンネルがある。これらの歩道トンネルにはそれぞれ並行して昭和 30 年代から 50 年代にかけてトンネルが建設されていたが、自動車交通量の増加に伴いトンネル内の歩行者や自転車の通行が危険となり、新たに歩道トンネルが整備された。3 つの歩道トンネル整備の概要は以下のとおりである。

①国道 33 号赤土トンネルと赤土歩道トンネル（佐川町）

国道 33 号の佐川町と越知町を結ぶ赤土トンネル（延長 365m）は昭和 33 年に完成したが、幅員が 7m と狭く歩道がなく、自動車交通量の増加や通勤・通学の歩行者・自転車の増加に伴い、交通事故の危険性が高まってきた。このため、地域住民や関係機関からの要望に応じて、建設省は昭和 56 年度より歩道トンネル工事に着手し、昭和 58 年 3 月に赤土歩道トンネル（延長 535m、幅員 2m）が開通した。これは高知県内で最初の歩道トンネルであった。¹⁾

②国道 33 号佐川トンネルと佐川歩道トンネル（佐川町）

国道 33 号佐川トンネル（延長 230m）は、佐川町の人家連担部を避けるために建設された佐川バイパスの一部として昭和 49 年に開通した。佐川トンネルは歩道幅が 75cm と狭く、自動車交通量の増加に伴い、歩行者や自転車が車両と接触しそうになるなど危険な状況になってきた。このため、国土交通省は平成 24 年度から歩道トンネル工事に着手し、平成 26 年 12 月に佐川歩道トンネル（延長 322m、幅員 4m）が開通した。²⁾

③国道 55 号手結山トンネルと手結山歩道トンネル（香南市）

二級国道高知徳島線の手結山トンネルは昭和 33 年に完成したが、幅員が狭く歩道もないため、手結山地区ではトンネルを含めた道路の改良が要望されていた。この路線は昭和 40 年に建設省直轄の一般国道 55 号となり、建設省は昭和 46 年度から手結局部改良工事に着手し、昭和 53 年度から旧トンネルの海側に新手結トンネル（延長 193m）を施工し、昭和 54 年 12 月に供用した。開通後は旧トンネルが上り車線、新トンネルが下り車線として利用されてきた。³⁾しかし、自動車交通量の増加に伴い歩行者・自転車の交通事故の危険性が高まってきたため、国土交通省は老朽化したうえ狭い旧手結山トンネルを補修して歩道トンネル（延長 200m）として再活用し、平成 20 年 3 月に供用した。手結山歩道トンネルの名称は、夜須小学校の児童からのアイディアにより、350 年ほど前から夜須に伝わる花取り踊りにちなんで「花取り歩道トンネル」と名付けられた。⁴⁾

歩道トンネルは、限られた財源の中で、地域の要望に応じて歩行者や自転車の安全を守るためにつくられた、地域の人々と関わりが深い施設である。



高知県内の直轄国道の歩道トンネル



赤土トンネル(左)と赤土歩道トンネル(右)



佐川トンネル(左)と佐川歩道トンネル(右)



手結山トンネル(左)と手結山歩道トンネル(右)

高知県内の直轄国道の歩道トンネル整備の略年表

年月	事項
昭和 33 年 2 月	赤土トンネル完成、手結山トンネル完成
昭和 49 年 2 月	佐川バイパス開通（佐川トンネル開通）
昭和 54 年 12 月	新手結トンネル開通
昭和 56 年度	赤土歩道トンネル工事着手
昭和 58 年 3 月	赤土歩道トンネル開通
平成 20 年 3 月	手結山歩道トンネル「花取り歩道トンネル」開通
平成 24 年度	佐川歩道トンネル工事着手
平成 26 年 12 月	佐川歩道トンネル開通

資料：高知工事事務所編「高知工事事務所四十年史」（1987 年）、建設省四国地方建設局土佐国道事務所監修「土佐国道事務所二十年史」（1983 年）、国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所編「土佐国道事務所 40 年のあゆみ」（2003 年）、土佐国道事務所記者発表資料「国道 55 号手結山地区自転車歩行者道部分供用（L=0.5km）のお知らせ」（2008 年 3 月）、同「国道 33 号佐川歩道トンネルの完成について」（2014 年 12 月）、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」（1998 年）、夜須町史編纂委員会編「夜須町史下巻」（1987 年）

■地域の人々の関わり

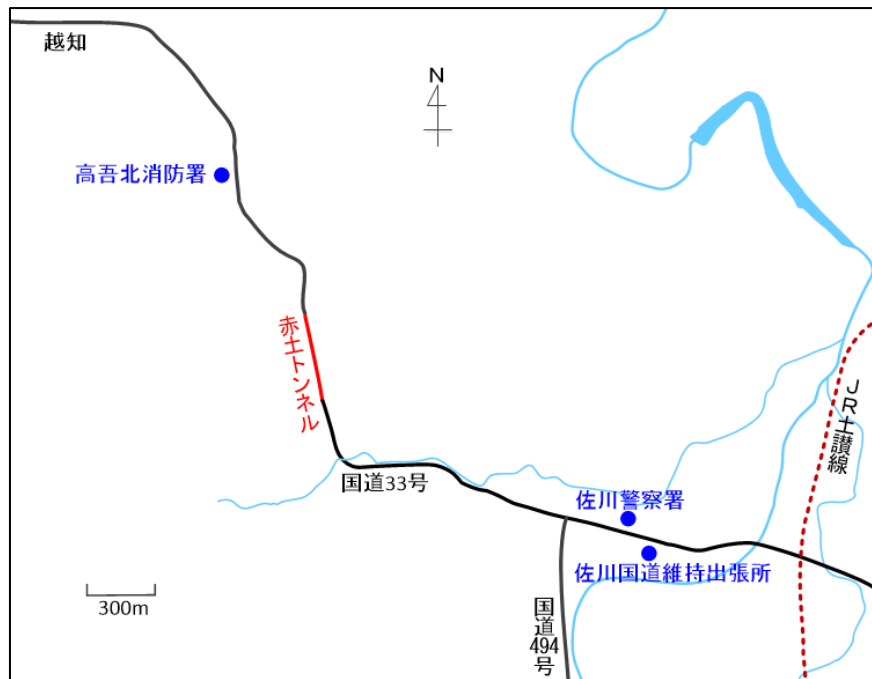
高知県内の直轄国道の 3 つの歩道トンネルのうち、資料で地域の人々の関わりが確認できる国道 33 号赤土歩道トンネルと国道 55 号手結山歩道トンネルについて記す。

① 赤土歩道トンネル

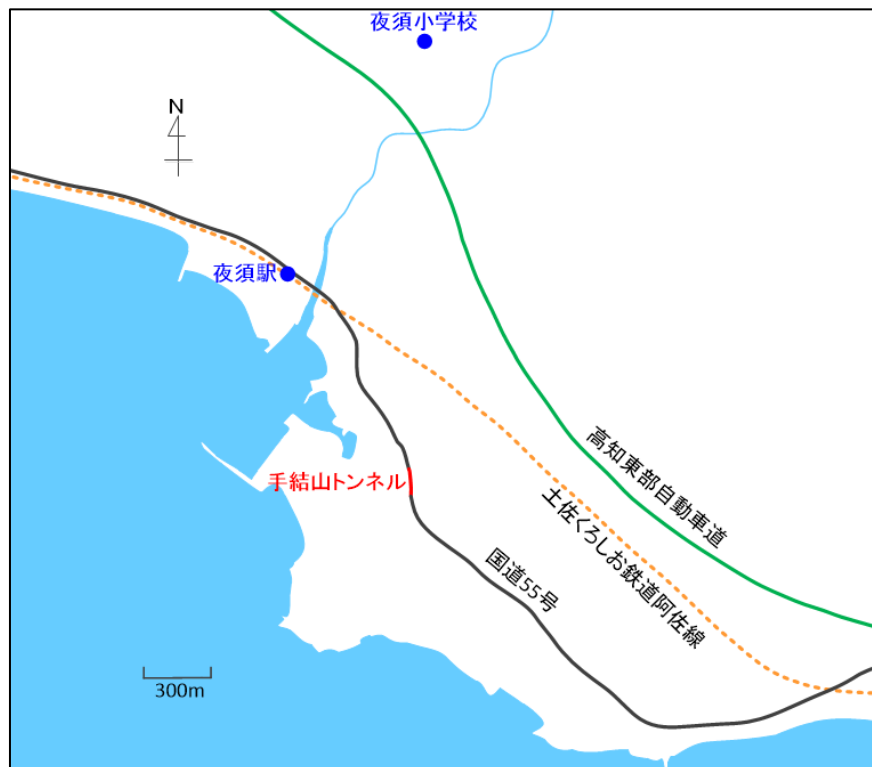
国道 33 号赤土トンネルは昭和 33 年に開通したが、幅員が 7m と狭く、歩道もなかったため、自動車交通量の増加や歩行者・自転車の通行の急増に伴い、交通事故の危険性が高まった。このため、越知町が主体となり、土佐国道事務所や四国地方建設局、さらに建設省本省に対し再三再四要請した結果、建設省では 2 ヶ年の調査期間を経て昭和 56 年度より歩道トンネル工事に着手し、昭和 58 年 3 月に赤土歩道トンネルが自転車・歩行者道として開通した。歩道トンネルが地域の人々に安全に、安心して利用されるように、両方のトンネル入口に非常用施設として警報表示板と公衆電話が各 1 基、トンネル内に押しボタン発信機 21 台、照明施設 67 灯が配備された。また、越知町側の高吾北消防署、佐川側の佐川警察署、佐川国道維持出張所の間で防犯体制の連絡調整が図られた。⁵⁾

② 手結山歩道トンネル「花取り歩道トンネル」

地域の要望に応じて、建設省は昭和 46 年度から手結局部改良工事に着手し、旧手結山トンネルに並行して新手結トンネルを開削して昭和 54 年 12 月に供用し、旧トンネルを上り車線、新トンネルを下り車線とした。しかし、自動車交通量の増加に伴い、歩行者・自転車利用者の交通事故の危険性が高まってきたため、国土交通省は老朽化して傷みが激しいうえに狭く、車用であった旧手結山トンネルを補修し、歩道トンネルとして再活用して平成 20 年 3 月に供用した。手結山歩道トンネルの名称は、夜須小学校の児童のアイディアにより「花取り歩道トンネル」と名付けられた。花取り踊りは 350 年ほど前から夜須に伝わる伝統芸能で、地域のイベントや小学校の運動会などで踊り継がれ、地域の人々に親しまれている。



赤土トンネル



手結山トンネル

■地域の評価と期待

高知県内の直轄国道の歩道トンネルについて、郷土史などでは事業の背景や経緯は記述されているが、地域がどのように評価しているかは確認できない。参考として、事業主体の資料に記述されている評価と期待の内容を示す。

- ◇「昭和 58 年 3 月、県内初の歩行者専用トンネルを完成した。高岡郡佐川町と越知町を結ぶ赤土トンネルと並行する形で建設された赤土歩道トンネルである。(中略) 歩道トンネルの開通は、地域の人々の安全確保に大きな役割を果たした。」(「土佐国道 40 年のあゆ

み 46 頁」

- ◇「この自転車歩行者道を供用することで、国道北側の住民の皆様は国道を横断する必要がなくなり、安全に通勤・通学できるようになります。」（「国道 55 号手結山地区自転車歩行者道部分供用（L=0.5km）のお知らせ」）
- ◇「佐川歩道トンネルが開通することにより
 - ・ これまでは周辺地区から佐川中学校へ、歩道の無い県道等を使って通学していましたが、佐川歩道トンネルを通ることにより、安全・安心に通学出来ます。
 - ・ また、周辺の地区から佐川中学校までの通学経路の距離が短縮されます。」（「国道 33 号佐川歩道トンネルの完成について」）

<注>

- 1) 国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所編「土佐国道事務所 40 年のあゆみ」46 頁、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」785 頁
- 2) 土佐国道事務所記者発表資料「国道 33 号佐川歩道トンネルの完成について」
- 3) 建設省四国地方建設局土佐国道事務所監修「土佐国道事務所二十年史」128-130 頁
- 4) 土佐国道事務所記者発表資料「国道 55 号手結山地区自転車歩行者道部分供用（L=0.5km）のお知らせ」
- 5) 越知町史編纂委員会編「越知町史」953-954 頁

<参考文献>

- 建設省四国地方建設局土佐国道事務所監修「土佐国道事務所二十年史」（四国建設弘済会、1983 年）
- 建設省四国地方建設局土佐国道事務所監修「土佐国道事務所のあゆみー30 周年記念写真集ー」（四国建設弘済会、1993 年）
- 国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所編「土佐国道事務所 40 年のあゆみ」（国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所、2003 年）
- 高知工事事務所編「高知工事事務所四十年史」（建設弘済会、1987 年）
- 土佐国道事務所記者発表資料「国道 55 号手結山地区自転車歩行者道部分供用（L=0.5km）のお知らせ」（2008 年 3 月）
- 土佐国道事務所記者発表資料「国道 33 号佐川歩道トンネルの完成について」（2014 年 12 月）
- 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」（高知県建設業協会、1998 年）
- 夜須町史編纂委員会編「夜須町史 下巻」（夜須町教育委員会、1987 年）
- 佐川町史編纂委員会編「佐川町史 下巻」（佐川町、1981 年）
- 越知町史編纂委員会編「越知町史」（越知町、1984 年）

道路 14 国道 194 号寒風山道路(愛媛県、高知県)

■国道 194 号寒風山道路建設の概要

高知市と愛媛県西条市を結ぶ国道 194 号では、高知と愛媛の県境付近に旧寒風山トンネルが昭和 39 年に開通したが、急峻な地形のため大型車両の通行が困難で、冬期には積雪や路面凍結のため通行止めが生じていた。そこで計画されたのが寒風山道路(延長 6,400m)であった。長大トンネルを建設することによって地すべりや落石災害の危険を回避するとともに、所要時間を短縮し、冬期の積雪による影響などを解消して、太平洋側と瀬戸内側の交流をより円滑にするためのものであった。

この路線は高知・愛媛の両県で管理されていたが、地形、地質ともに厳しい条件を伴い、工事の規模も大きいため、建設省が権限代行区間として直轄施工することになった。昭和 47 年度に調査を開始し、昭和 53 年度に事業化、昭和 56 年度に愛媛県側で工事用道路の建設に着手した。寒風山トンネルの工事は、当初、第 1 期、第 2 期に分けて 2 つのトンネルを建設するように設計されていたが、昭和 57 年 10 月に工事現場を埋め尽くす大規模な地すべりが発生して、工事は振り出しに戻ることを余儀なくされた。

このため、専門家で構成する交通安全調査委員会が現場を調査し、設計の見直しを行い、愛媛県側坑口を西に移動させ、延長 5,432m のトンネル一本で高知県本川村(現いの町)と西条市を結ぶことになった。昭和 61 年度に工事用道路の工事を再開し、昭和 63 年 10 月に寒風山トンネルを起工、愛媛県側から掘削を始めた。掘削工事は本坑に先立ち、地質や湧水を確認する作業坑の掘削から始められた。全国でも例のない最大 900m にもなる土被りの長大トンネルでさまざまな断層、ひび割れ、水漏れと闘う難工事となったが、最新の技術で乗り越え、平成 6 年 10 月に作業坑が貫通した。さらに平成 8 年 11 月には本坑が貫通し、当初の計画から 27 年を経た平成 11 年 4 月に寒風山道路が全線開通した。¹⁾

寒風山地区の旧道の延長は約 21km で所要時間は約 50 分を要していたが、寒風山道路の完成によって所要時間が約 10 分に短縮された。また、寒風山道路の標高は旧道に比べて約 400m~600m 低いため、冬期の雪や凍結による通行止めがほとんどなくなり、年間を通じて安心して走行できるようになった。このため、買物圏の拡大や医療施設への救急搬送など住民生活の利便性や安心感の向上につながっている。²⁾さらに平成 12 年には寒風山道路の高知側入口手前に、温泉や宿泊施設が整った道の駅「木の香」が開設され、県外観光客の増加や地元雇用の増大に貢献している。³⁾

なお、愛媛・高知県境にそびえる標高 1,765m の寒風山は、現地では「さむかぜやま」と呼ぶが、道路関係者が「かんぷうざん」と読み慣わしたということが、西条市誌に記されている。⁴⁾



国道 194 号寒風山道路



寒風山トンネル(愛媛県側)



寒風山トンネル(高知県側)

国道 194 号寒風山道路建設の略年表

年月	事項
昭和 47 年度	寒風山道路調査開始
昭和 51 年 5 月	国道 194 号改良促進期成同盟会結成
昭和 53 年度	建設省により寒風山道路事業化（権限代行）
昭和 56 年度	工事用道路の工事着手
昭和 57 年 10 月	工事用道路で大規模地すべり発生
昭和 61 年度	工事用道路の工事再開
昭和 63 年 10 月	寒風山トンネル起工
平成 8 年 11 月	寒風山トンネル貫通（延長 5,432m）
平成 11 年 4 月	寒風山道路全線 6,400mが開通

資料：建設省四国地方建設局土佐国道工事事務所編「寒風山道路―一般国道 194 号―」（1999 年）、国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所編「土佐国道事務所 40 年のあゆみ」（2003 年）、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」（1998 年）

■地域の人々の関わり

愛媛県と高知県が一体的に西条市と高知市を結ぶ道路（現国道 194 号）の改修を推進するため、昭和 24 年 2 月に予土連絡道路促進期成同盟会が結成され、同年 6 月に建設大臣、衆参両院議長に「予土横断道路改修についての陳情書」が提出された。この中で愛媛・高知県境に寒風山隧道を開鑿（かいさく）することの必要性が記されていた。⁵⁾

この寒風山隧道は昭和 39 年 7 月に開通したが、トンネルが標高 1100m の高所にあり、冬には雪が積もり、路面が凍結し、年間 100 日間前後は通行不能の状態であった。このため開通後、間もなく新トンネルを望む声が高まり、国でも同路線の重要性を認め、昭和 47 年度から調査に着手した。調査開始に力を得た沿線では、昭和 51 年 5 月に愛媛県側の西条市他 2 市 2 町、高知県側の本川村他 1 町 2 村の計 9 市町村と両県関係団体などによる国道 194 号改良促進期成同盟会を結成し、翌年には高知市も加盟し、新たな寒風山トンネルを含む改良促進に向けた強力な運動を展開した。その結果、昭和 53 年度に建設省直轄で寒風山道路事業が始められた。⁶⁾

■地域の評価と期待

国道 194 号寒風山道路に対する評価について、高知県側の郷土史には以下のように記されている。

◇「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き、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。（中略）

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～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～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。」（「本川村史第四巻近・現代編」338-339 頁）

◇「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りくねり地質が弱いため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。（中略）

当初の計画から 27 年を経た平成 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て約 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。」（「いの町史」206-207 頁）

◇「平成 12（2000）年 道の駅木の香開設

国道 194 号寒風山トンネル近くに、地域の観光拠点となる道の駅木の香がオープンしました。瓦ぶきの純和風デザインの物産館では県内産品を販売するほか、レストランでは地元のキジやアメゴ、ワサビを使った料理などを提供しています。

隣接する宿泊施設『寒風荘』には新たに地下 1,800m からくみ上げた温泉が引き込まれました。日帰り温泉の利用もできます。」（「いの町史」500 頁）



道の駅木の香

郷土史によると、新寒風山トンネルを含む寒風山道路の開通により、走行距離と所要時間が短縮され、冬期でも安心して通行できるようになり、住民生活の向上や産業・経済の発展に貢献している。また、寒風山道路の開通を契機に道の駅も開設され、高知県と愛媛県の交流、さらにしまなみ海道と接続して太平洋側と瀬戸内側の交流が促進されて、一層地域の発展につながることを期待されている。

<注>

- 1) 建設省四国地方建設局土佐国道工事事務所編「寒風山道路―一般国道 194 号―」11 頁、国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所編「土佐国道事務所 40 年のあゆみ」78 頁
- 2) 四国地方建設局土佐国道工事事務所編「寒風山道路」56-58 頁
- 3) いの町史編さん委員会編「いの町史」500 頁
- 4) 久門範政編「西条市誌」837-838 頁
- 5) 本川村史近現代編編集委員会編「本川村史 第四巻 近・現代編」327-328 頁
- 6) 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」583-584 頁

<参考文献>

建設省四国地方建設局土佐国道工事事務所編「寒風山道路―一般国道 194 号―」（建設省四国地方建設局土佐国道工事事務所、1999 年）
四国地方建設局土佐国道工事事務所編「寒風山道路」（四国地方建設局土佐国道工事事務所、1989 年）
建設省四国地方建設局土佐国道事務所監修「土佐国道事務所二十年史」（四国建設弘済会、1983 年）

国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所編「土佐国道事務所 40 年のあゆみ」（国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所、2003 年）

国土交通省四国地方整備局編「一般国道 194 号寒風山道路について」（平成 15 年度第 5 回事業評価監視委員会資料、2004 年）

愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ（東予東部）」（愛媛県、1988 年）

久門範政編「西條市誌」（西条市、1966 年）

高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」（高知県建設業協会、1998 年）

本川村史近現代編編集委員会編「本川村史 第四巻 近・現代編」（本川村、2002 年）

いの町史編さん委員会編「いの町史」（いの町史、2015 年）

道路 15 国道 197 号日吉・高研地区改良(高知県、愛媛県)

■国道 197 号日吉・高研地区改良の概要

国道 197 号は高知市を起点とし、大分市に至る四国西南部と九州中部を結ぶ唯一の幹線道路である。このうち日吉・高研地区は、高知県梼原町飯母から愛媛県日吉村(現鬼北町)上鍵山に至る 16.9km の区間である。この地区は地形条件が厳しく、また県境に位置することから、改良工事は権限代行区間として建設省直轄で行われた。

改良前の同区間は延長 26.2km で、平均幅員 3.5m、最小幅員 3.0mに加えて、小屈曲が多く、中でも高知・愛媛県境付近は標高 630mと高く、冬期は積雪、凍結により通行不能になることが頻繁にあり、幹線道路としての機能を果たせない状況にあった。このため、昭和 45 年に結成された「197 号(大洲・須崎間)愛媛県高知県連合整備促進期成同盟会」を中心に、地域住民や交通輸送機関から早急な改良の要望が出されていた。¹⁾

建設省では、地域の要望を受けて、昭和 47 年度に日吉・高研地区の調査を開始した。調査の結果、高研山トンネルを含めてトンネル 8 ヲ所、橋梁 21 ヲ所を含む延長 16.9km の改良工事が決まり、昭和 49 年度に事業化された。工事は高研山トンネル及び愛媛県区間 10.6km は大洲工事事務所が担当し、高研山トンネルを除く高知県分 6.3km は中村工事事務所が担当した。

このうち最大の難関である高研山トンネル(延長 1,562m)の工事は、起点側(梼原町)762mと終点側(日吉村)800mの 2 工区に分けて行われた。昭和 51 年 3 月に着工し、上部半断面先進掘削工法及び側壁導坑先進工法により掘進され、地山の押し出しや湧水などの問題に遭遇したが、対策が講じられて昭和 56 年 2 月に完成し、同年 8 月に供用された。その他のトンネル、橋梁を含めて改良工事が進められ、昭和 58 年 11 月に日吉・高研地区 16.9km が全線開通した。²⁾

日吉・高研地区改良工事により、区間延長は 26.2km から 16.9km へ 9.3km 短縮され、所要時間は約 50 分から 20 分へと 30 分短縮された。また、高研山トンネル坑口の標高も 495mと低くなり、冬期の交通障害が改善された。このため、国道 197 号日吉・高研地区の改良は、予土県境地域の産業の発展、日常生活の向上に重要な役割を果たしているだけでなく、高知市から大分市に至る国道 197 号の広域的な人や物の移動にも大きく貢献している。

日吉・高研地区の全線開通を祝って、梼原町と日吉村により国道 197 号開通記念碑が梼原町飯母に建立されている。³⁾



国道 197 号日吉・高研地区



国道 197 号開通記念碑（梶原町）



高研山トンネル(日吉側)



高研山トンネル(梶原側)

国道 197 号日吉・高研地区改良の略年表

年月	事項
昭和 47 年度	国道 197 号日吉・高研地区の調査開始
昭和 49 年 4 月	日吉・高研地区改良の事業化
昭和 50 年 4 月	日吉・高研地区改良工事に着手
昭和 51 年 3 月	高研山トンネル着工
昭和 56 年 2 月	高研山トンネル完成
昭和 56 年 8 月	高研山トンネル供用
昭和 58 年 11 月	日吉・高研地区全線開通

資料：建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」（1994 年）、建設省四国地方建設局中村工事事務所編「六十年のあゆみ」（1991 年）

■地域の人々の関わり

高知県梼原村（現梼原町）と愛媛県日吉村（現鬼北町）では、県道須崎・宇和島線の時代から道路改良に協力して取り組んできた。昭和 35 年 12 月には梼原村と日吉村を含む沿線市町村が主要地方道昇格期成同盟会を結成し、この路線の中間に位置する梼原村と日吉村が連絡をとって機会あるごとに関係機関に強力に陳情を続けた。この結果、昭和 39 年 12 月に主要地方道の指定を受けたため、国道昇格期成同盟会を発足させ、要望活動を展開した。⁴⁾これにより、昭和 44 年 12 月に須崎～大洲間と日吉～宇和島間がそれぞれ国道 197 号と国道 320 号に昇格した。

昭和 45 年 7 月には高知県 4 市町村と愛媛県 6 市町村が「197 号（大洲・須崎間）愛媛県高知県連合整備促進期成同盟会」を設立し、促進運動を重ねた。⁵⁾この結果、昭和 47 年度から国道 197 号日吉・高研地区の調査が始められ、昭和 49 年度に建設省直轄事業として事業化された。

日吉村では、国道改良工事に伴う下鍵山地区の立ち退きについて、下鍵山大内野々に用地を確保し、トンネル工事の残土で埋め立てて宅地を造成し、立ち退き者の移転先用地としてそれぞれ要望に沿える条件で分譲した。立ち退き交渉では補償額が重要となるが、日吉村が分譲地を確保したこと、国道改良に対する関係者の理解があったこと、国道調整委員会委員の尽力があったことにより早期に決着することができた。⁶⁾

一方、梼原町では、昭和 49 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、地区住民はいずれも大局的に国道改良の必要性を認識し、用地補償単価などで多少のトラブルはあったものの、無事解決して本格的な国道改良が始まることとなった。また、高研山トンネル残土の処理場の確保が必要となり、町では残土処理後の利用を考慮して大越トンネル西側を提案し、運搬距離の問題で難航したが、建設省の許可が下り、堰堤、排水路、運搬道路などの整備工事が施工された。⁷⁾

昭和 58 年 11 月に梼原町で国道 197 号高研地区全線開通式が挙行され、開通記念碑の除幕式が行われた。テープカットに続き祝賀パレードが出発、日吉村で竣工式、祝賀会が挙行された。また、記念行事として道路まつりが行われ、両町村でそれぞれ餅まき、鼓笛隊の行進、道路図画展示、梼原・日吉間の駅伝競走「国道 197 号予土県境駅伝競走大会」が行われた。⁸⁾

■地域の評価と期待

国道 197 号日吉・高研地区改良に対する地域の評価と期待について、郷土史には以下のように記されている。

◇「国道 197 号高研地区完成祝賀会での日吉村長挨拶

(中略)

本日からの供用開始によりまして、日吉、梶原間は、約二〇分の区間となり県際交流は、一そう深まるものと思います。

今後は、布施ヶ坂地区及び鹿野川地区の早期完成を切望して止みません。

やがて一九七号線完成の暁は、愛媛県南予レクリエーション地域と高知市を結ぶ最短コースとしてまた、目下計画されております四国縦貫自動車道の大洲市と須崎市を接続する重要路線として、経済的、文化的発展に大きく寄与するものと確信をいたします。」

(「日吉村誌」493-494 頁)

◇「新トンネルは起点側標高 494.46m、終点側同 481.58m と、旧トンネルより 140m 前後低い地点に開削され、現国道延長 26.2km が 16.87km に短縮された。狭い曲がりくねった旧道と違って、快適な走行が可能になり所要時間も約 50 分から 20 分に短縮されるとともに荷傷みも解消、以後、予土県境地域の産業、文化そして日常生活の基盤道路として重要な役割を果たしている。」(「高知縣土木史」589 頁)

◇「難工事の高研山トンネル(延長 1562m)を含む約 7km が開通したのは 1981 (昭和 56) 年 8 月のことで、76 年 4 月に着工以来、実に 5 年 4 ヶ月ぶり。これで梶原町と愛媛県日吉村の中心部がこれまでの約半分の約 30 分で結ばれ、宇和島市と大洲市との距離がぐっと縮まった。また、梶原町の人家密集地を避けるバイパス工事に 76 年着手し、飯母第一トンネル (212m、78 年完)、飯母第二トンネル (96.2m、79 年完)、飯母橋 (116.6m、81 年完) などを完成して 81 年 10 月供用開始した。さらに最後まで工事の残っていた梶原工区の川口トンネル (445m) が 83 年 11 月完成、梶原～日吉間の高研地区は 9.3km 短縮されて 16.9km となり、所要時間も 50 分から 20 分に短縮された。」(「高知縣土木史」817-818 頁)

郷土史からは、国道 197 号日吉・高研地区の完成により梶原町～日吉村間の走行距離・所要時間の短縮、冬期の交通障害の改善が図られていることが評価されているとともに、国道 197 号全体の改良により広域的な人や物の流れが活発になり地域の発展につながることを期待されている。

<注>

- 1) 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」588 頁
- 2) 建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」192-200 頁、建設省四国地方建設局中村工事事務所編「六十年のあゆみ」225-230 頁
- 3) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」235-236 頁
- 4) 日吉村誌編集委員会編「日吉村誌」491-492 頁、梶原町史編纂委員会編「梶原町史 2」600 頁
- 5) 梶原町史編纂委員会編「梶原町史 2」605 頁
- 6) 日吉村誌編集委員会編「日吉村誌」492 頁

7) 梶原町史編纂委員会編「梶原町史 2」605 頁

8) 同上 609-610 頁

<参考文献>

四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」(四国建設弘済会、1990 年)

建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」(四国建設弘済会、1988 年)

建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」(建設省四国地方建設局大洲工事事務所、1994 年)

建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「南予一大洲工事事務所 50 周年記念誌一」(建設省四国地方建設局大洲工事事務所、1994 年)

建設省四国地方建設局中村工事事務所編「六十年のあゆみ」(四国建設弘済会、1991 年)

四国地方整備局中村河川国道事務所編「中村工事事務所 70 年のあゆみ 悠久への渡」(四国地方整備局中村河川国道事務所、2000 年)

日吉村誌編集委員会編「日吉村誌」(日吉村誌編集委員会、1993 年)

高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」(高知県建設業協会、1998 年)

梶原町史編纂委員会編「梶原町史 2」(梶原町、1988 年)

藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」(四国クリエイト協会、2022 年)

道路 16 国道 440 号地芳道路(愛媛県、高知県)

■国道 440 号地芳道路事業の概要

国道 440 号は愛媛県松山市を起点に高知県梼原町に至る延長約 97km の路線で、昭和 57 年に県道から国道に昇格した。この道路では県境部の区間が四国山地の急峻な山岳地帯を通るため、幅員が狭く、急カーブや急勾配の区間が多い上、冬期の積雪、凍結によりたびたび通行止めとなり、交通の信頼性確保が課題となっていた。このため、県境部に位置する愛媛県柳谷村（現久万高原町）と高知県梼原町が地芳峠の下にトンネル掘削を進めるため国道 440 号整備促進期成同盟会を結成し、建設省に猛運動を行った。その結果、建設省はこの区間が県境部にあり、高度な土木技術を必要とする事業であることから、県に代わり権限代行事業として地芳道路を計画し、平成 2 年度に事業化した。

地芳道路は愛媛県久万高原町西谷～高知県梼原町下本村間の延長 8.9km の区間で、工事は高知県側が平成 4 年度に、愛媛県側は平成 10 年度に着手された。地芳トンネル工事（延長 2,990m）は、愛媛側の第 1 工事（1,387m）と高知側の第 2 工事（1,603m）に分割され、平成 12 年 1 月に着工された。第 1 工事では毎分 20 t の突発異常湧水や切羽崩壊に見舞われるなどの難関に遭遇したが、着手から 10 年 4 ヶ月にわたる期間を要して平成 22 年 4 月に竣工した。また、第 2 工事は断層に見舞われ、大きな土圧・変形が発生し難工事となったが、3 年 11 ヶ月の歳月を経て平成 15 年 12 月に竣工した。¹⁾

地芳道路の工事が進む過程で、平成 21 年 3 月に国土交通省は地芳道路事業の一時凍結を発表した。これは、最新のデータに基づいた交通需要推計をもとに見直した結果、地芳道路を含む全国 18 事業は費用便益比（B/C）が 1 以下、つまり費用を上回る便益を見込めないで当面事業実施を見合わせるというものであった。この時点で地芳道路の工事進捗率は 86%に達しており、愛媛県、高知県、久万高原町、梼原町などは国土交通省に早期凍結解除を要望した。これを受けて、四国地方整備局は平成 21 年 6 月に事業評価監視委員会を開催し、検討の結果、従来の 3 便益以外に防災、医療、産業面での効果も見込めることなどから、委員会により事業継続は妥当との判断が示され、凍結は解除された。²⁾

地芳道路は平成 22 年 11 月に全線開通した。地芳道路の開通により、幅員狭小や急カーブ、急勾配が解消され走行性・安全性が向上するとともに、現道と比べて走行距離は 23.5km から 8.9km へ 14.6km 短くなり、走行時間は 45 分から 11 分へ 34 分短縮され、年平均約 85 日の通行止めもゼロになった。³⁾このため、県境をまたいだ迅速な救急搬送や消防応援も可能となり住民生活の安心感の向上につながるとともに、県境をまたいだ地域間の人的交流や物品の販売、森林組合の連携などを通じて産業や観光の面で地域活性化に貢献している。また、梼原町では、地芳道路の開通を契機に移住促進の取り組みや町中心部のまちづくりを進めるなど新たな動きにもつながっている。



地芳道路

地芳道路事業の略年表

年月	事項
昭和 57 年 4 月	県道が国道 440 号に昇格
平成 2 年度	地芳道路が直轄権限代行事業として事業化
平成 4 年度	高知県側着工
平成 10 年度	愛媛県側着工
平成 12 年 1 月	地芳トンネル着工
平成 15 年 12 月	地芳トンネル第 2 工事（高知側）竣工
平成 21 年 3 月	事業一時凍結
平成 21 年 6 月	四国地方整備局事業評価監視委員会で事業継続は妥当と判断
平成 22 年 4 月	地芳トンネル第 1 工事（愛媛側）竣工
平成 22 年 11 月	地芳道路が全線開通

資料：国土交通省四国地方整備局中村河川国道事務所監修「地芳トンネル工事誌」（2011 年）、国土交通省四国地方整備局編「一般国道 440 号地芳道路（事後評価）」（平成 27 年度第 3 回事業評価監視委員会資料、2015 年）



地芳トンネル(柳谷側)



地芳トンネル(椿原側)

■地域に人々の関わり

昭和 57 年に地芳峠を通る県道梶原落出線が国道 440 号に昇格したが、この頃既に地芳峠にトンネルを抜きたいという話は地元で持ち上がっていた。愛媛県柳谷村の近澤村長と高知県梶原町の中越町長が協議し、議会も賛同して国道 440 号整備促進期成同盟会を結成し、地芳トンネル掘削を建設省直轄事業として採択してもらうため、建設省本省、四国地方建設局への陳情を繰り返した。⁴⁾また、愛媛県選出の代議士のはからいによる関係省庁への運動が功を奏し、建設省首脳が四国を訪れた際には国道 440 号の実情を視察してもらうことができた。⁵⁾この結果、平成 2 年に地芳道路は直轄権限代行事業として事業化された。

ところが、地芳道路の工事進捗率が 86%となっていた平成 21 年 3 月に、国土交通省は地芳道路を含む全国 18 事業の整備を一時凍結すると発表した。これに対して、同年 4 月に梶原町と久万高原町は四国地方整備局に対して工事凍結解除と早期再着手を求める要望書を提出した。続いて高知県と梶原町、愛媛県と久万高原町がそれぞれ国土交通省を訪ね、提言書と地元住民の要望書を提出し、凍結解除を要望した。同年 6 月には高知・愛媛両県知事、梶原・久万高原町長と議長、愛媛県住民代表らが四国地方整備局に凍結解除の署名簿と嘆願書を提出した。⁶⁾当時住民代表として四国地方整備局に対して凍結解除を要望した人は、「ほとんど完成しているのに、中断するとは何事ですか」「道路が完成すると住民の生活が便利になるから、山や土地を提供したのにどういふことですか」「この道は、地元住民の医療や福祉に欠かせない命を守る道でもあるのです」と住民の意見を訴えたそうである。⁷⁾こうした要望などを受けて、四国地方整備局は平成 21 年 6 月に事業評価監視委員会を開催し、委員会による「事業継続は妥当」との意見を踏まえて、同年 7 月に凍結解除を決定した。

■地域の評価と期待

地芳道路について、愛媛・高知の県境をはさんだ地域の郷土史などは以下のように記述している。

◇「峠を貫くかたちで地芳トンネルができてから、古味からだと車なら 15 分で梶原まで行けます。(中略)トンネルが完成する直前から、梶原のスーパーの広告チラシがこの辺にも入るようになり、地芳トンネルができてからは、買物も梶原に行くようになりました。

(中略)

梶原との交流も多くなっています。最近も梶原の消防団員と西谷地区の消防団員で交流会をしました。(中略)消防団の交流は、火災や災害が発生した場合、相互に応援出動するように協定を結んでいるので、トンネルができる以前から交流はあったんですが、トンネルが完成してからはより結びつきが強くなりました。(久万高原町西谷地区の住民の話)」「(「ふるさとのからしと産業Ⅳ久万高原町」97 頁)

◇「国道四四〇号では、着工から二五年の歳月をかけた地芳道路の完成という大きな出来事があった。また、住民組織がまちづくりに関わり、道路整備とまちづくりが一体となって町の中心部に新たな景観を生み出すなど、画期的な試みもなされた。

(中略)

この間、町の中心部である東区では新たな動きが生まれた。同区を縦断する国道四四〇号が狭隘で、大型トラックなどが通ると極めて危険な状態だったため、平成七年頃か

ら改良工事を望む声が出ていたが、同地区での下水道工事計画をきっかけに、地域住民による具体的な動きが生まれてきた。下水道工事に併せて道路改良を進め、新たな街並みを創出しようという機運が盛り上がり、平成十二年に東区区長を会長とした『梶原町東区再生委員会（たくみの会）』が発足した。

道路の改良については、地域住民からトンネルやバイパスといった案も出されたが、同会は国道四四〇号の終点となる町中工区においては現道拡幅が望ましいという結論に達し、平成十三年に請願書を町議会に提出、翌年四月に予算化が決定した。

会ではどのような街並みが望ましいかについて話し合いや勉強会を重ねた。そうした中で、平成十六年度に地域の歴史や文化、自然環境などを活かした個性あるまちづくりにより、人々の生活の質の向上と地域活性化を目的とするまちづくり交付金制度が創設され、町中心部のエリアで実施する事業がまちづくり交付金事業及び街なみ環境整備事業に採択された。こうして、まちづくり交付金事業により、道路、電線の地中化及び裏配線、街路灯、木橋、風車モニュメント、小水力発電施設等が整備され、街並み環境整備事業では公園、下排水、修景施設などの整備が行われた。

延長七〇〇mに及ぶ町中工区の改良事業は平成二十年に完成し、同年八月二日に開通式が行われた。

『たくみの会』はその後も沿線の花植えや定期的な清掃活動などを行い、平成二十五年二月には、『平成二十四年度手づくり郷土賞』国土交通大臣表彰を受けた。（「梶原町史第四巻」477-479 頁）

◇「梶原町水野と久万高原町西谷を結ぶ国道 440 号『地芳道路』が全線完成し、11 月 13 日に、盛大に開通行事が行われました。（中略）

この区間はこれまで急勾配や急カーブが連続し、夏場の豪雨時や冬場の積雪時には度々通行止めになるなど、この区間最大の難所で、幹線道路としての機能を十分に果たせない状況となっていました。

既存路線は 23.5km、昭和 60 年度に調査が開始されて以来、地芳道路として国土交通省直轄事業として施工、開通したバイパスは延長 8.9km に短縮、所要時間も 45 分からわずか 11 分と大幅に短縮されました。関係両町のみならず、四国の発展に大きな役割を果たすことでしょう。

（中略）

開通パレードでは、それぞれ乗用車やバスに分乗して、愛媛県警の女性白バイ隊員の先導で地芳トンネルの通り初めです。

梶原側出口では大勢の地元の皆さん約 200 人が、『命の道に感謝』『開通ありがとう』などの幕や日の丸の小旗で出迎えました。沿道から、車窓から、お互いに手を振り合う中で、四国カルストの麓で懸命に生きる私たちの気持ちもきっと皆さんに届いたことでしょう。（「広報ゆすはら 祝命の道国道 440 号『地芳道路』開通特別号＜号外＞」2-3 頁）

郷土史などでは、地元の人々が切望していた命の道としての地芳道路の開通により、交通利便性が高まり買物圏域が拡大していることや、県境をはさんだ地域間の消防活動などの交流が活発になっていることが評価されている。また、地芳道路の完成を契機に、梶原町では住民組織が関わり町の中心部で新たな街並みや景観を創出する取り組みが進んでい

ることが示されている。



梶原町中心部の街並み

<注>

- 1) 国土交通省四国地方整備局中村河川国道事務所監修「地芳トンネル工事誌」3-8 頁
- 2) 国土交通省四国地方整備局編「一般国道 440 号地芳道路（事業再評価）」（平成 21 年度第 1 回事業評価監視委員会資料）1-31 頁
- 3) 国土交通省四国地方整備局編「一般国道 440 号地芳道路（事後評価）」（平成 27 年度第 3 回事業評価監視委員会資料）5-6 頁
- 4) 愛媛県教育委員会編「ふるさとのくらしと産業Ⅳ 久万高原町」96 頁
- 5) 梶原町史編纂委員会編「梶原町史 2」624 頁
- 6) 梶原町史編纂委員会編「梶原町史 第四巻」479 頁
- 7) 愛媛県教育委員会編「ふるさとのくらしと産業Ⅳ 久万高原町」96 頁

<参考文献>

- 国土交通省四国地方整備局中村河川国道事務所監修「地芳トンネル工事誌」（2011 年）
- 国土交通省四国地方整備局編「一般国道 440 号地芳道路について」（平成 16 年度第 2 回事業評価監視委員会資料、2004 年）
- 国土交通省四国地方整備局編「一般国道 440 号地芳道路（事業再評価）」（平成 21 年度第 1 回事業評価監視委員会資料、2009 年）
- 国土交通省四国地方整備局編「一般国道 440 号地芳道路（事後評価）」（平成 27 年度第 3 回事業評価監視委員会資料、2015 年）
- 愛媛県教育委員会編「ふるさとのくらしと産業Ⅳ 久万高原町」（愛媛県教育委員会、2013 年）
- 梶原町史編纂委員会編「梶原町史 2」（梶原町、1988 年）
- 梶原町史編纂委員会編「梶原町史 第四巻」（梶原町、2017 年）
- 梶原町広報委員会編「広報ゆすはら 祝命の道国道 440 号『地芳道路』開通特別号<号外>」（梶原町、2011 年）

あとがき

本書では、四国の社会資本整備と地域の関わりを地域の側から考察するために、主に郷土史に基づいて、社会資本整備に地域の人々がどのように関わってきたのか、完成した社会資本について地域の人々がどのように評価し、また期待していたのかを見てきました。

社会資本整備について記載している郷土史などを収集し、できるだけ丁寧に読み込んで記述したつもりですが、事業に関わった人からすると、私の記憶ではこうだったはずとか、あのことが書かれていないなどという感想があるかも知れません。本書は先人が残した記録に基づいて記述し、参考にした資料リストは参考文献として示していますが、これ以外に参考になる資料がありましたらお知らせいただけましたら幸いです。

公共事業批判が叫ばれていた時には、主に事業主体が矢面に立って批判を受けていましたが、社会資本整備を地域の側から見ると、地域の先人たちが事業の実施を国などの事業主体に働きかけ、意見の対立、利害の調整、他地域との競争などさまざまな困難を乗り越えて事業主体とともに事業を推進してきたことが分かります。また、社会資本の完成時には、地域の人々は河川改修による洪水からの解放、道路の開削・整備による利便性や安全性の向上、鉄道開通による人や物の流れの活発化、用水路の開通による水不足の解消などを喜び、その完成した社会資本を基盤として産業・経済の発展、住民の暮らしの向上などを通じて地域の発展につなげるよう努力してきました。

こうした社会資本と地域の関わりを見てくると、一つ一つのテーマを考察しただけでは分かりにくいことが、50のテーマを取り扱うことによって分かってくるように思います。

1つは、社会資本整備をめぐる、地域がまとまるか、地域が分断されるかは、地域のリーダーの姿勢により左右されることが多いということです。社会資本整備を進めるためには、地域内でさまざまな課題に対応したり、意見を調整することなどが必要になりますが、リーダーが率先して行動する地域ではまとまりやすい傾向にあります。また、地域内で推進する立場の人々と反対する人々が対立する時には、市町村内の対立は市町村が、市町村間の対立は県が、県間の対立は国などが仲介して調整役を果たすことが多いですが、地域の対立が収束するか、対立が長引くかは調整役のリーダーの姿勢が大きく影響します。リーダーが指導力を発揮して牽引すれば地域はまとまり、判断を先延ばしにしたり流れに任せれば地域の分断が継続され混乱が続く可能性が高いということになります。

2つめは、社会資本整備を進めるにあたり、関係者間の調整や話し合い、不利益をこうむる地域の人々などへの配慮が重要だということです。事業が広範囲にわたり大規模になるほど関係者が増えるため、その調整には手間と時間がかかりますが、関係者間の調整や話し合いが不十分なままでは事業は進みませんし、仮に進めることができたとしても後に問題が残ります。また、事業により利益を受ける地域の人々が、事業により土地の買収や家屋の移転を余儀なくされる地域の人々に対して、事業実施前に心配りをしたり、完成後に感謝やいたわりの気持ちを示すことは、地域間の関係を良好に保つ上でも、将来にわたって社会資本整備を継続的に進めていく上でも大切なことだということが分かります。

3つめは、時代とともに社会資本整備をとりまく状況は変化し、社会資本整備に対する地域の人々のニーズや姿勢も変わるということです。戦争や政治・経済情勢の変化により

社会資本整備の進展は影響を受けますし、世の中で公害や環境問題への関心が高まったり、国や地方の財政悪化が伝えられると、社会資本整備に対する地域の人々の反対や懸念が強まります。また、河川や道路などの社会資本整備が進むに伴い住宅や事業所などが立地して、地域の人々がさらなる要望をしたり、一層の事業を求めることもあります。徒歩から船、鉄道、自動車、飛行機への交通手段の変化に伴い社会資本整備に対するニーズや姿勢が変わることもあります。世の中は常に変化します。通常長期間を要する社会資本整備を進めていくためには、社会資本整備を取り巻く状況の変化や地域の人々のニーズ・姿勢の変化に対応していくことが大事だということが分かります。

最後に、社会資本整備に関する郷土史を読んできて感じたことを記します。はしがきで社会資本整備が行われた時から時間が経過するほど地域の関わりが郷土史に記述されなくなる傾向があることを述べましたが、社会資本整備が行われた場所から離れるほど、たとえば事業による恩恵を受けている地域であっても、郷土史に記述されることが少なくなる傾向もあります。香川県内の郷土史には、香川用水に関連して早明浦ダムや池田ダムについての記述が多く見受けられ、水源地への感謝の気持ちが表現されていますが、それ以外では離れた他地域で行われた事業について郷土史に記述されることはまれです。例えば、河川の下流域では、ダムによる洪水調節の働きで洪水被害が軽減されていても、そのことが郷土史にはほとんど記述されていません。また、砂防事業では流出土砂を軽減し、下流域の河床上昇を抑えて堤防決壊の防止や浸水被害の軽減に貢献しているにもかかわらず、下流域の郷土史にはあまり書かれていません。

社会資本整備を進めるためには地域の理解と協力が不可欠です。社会資本整備が広域にわたるほど、また大規模な事業になるほど関係する地域が多くなります。社会資本整備で恩恵を受けた地域が郷土史に社会資本整備に対する評価などを記述することは、将来、他地域の理解と協力を得て社会資本整備を進める時に役立つことになると考えられます。人と人のお付き合いでも、ありがとう、おかげさまでという一言でだいぶ違います。遠く離れていても事業により利益を受けた地域が郷土史にその社会資本整備に対する評価などを記述することは、より良い四国の基盤を築いていくことにつながると考えられます。

令和7年4月

藤山 究・山本 基

著者紹介

藤山 究 一般社団法人 四国クリエイト協会
副理事長兼専務理事
山本 基 株式会社 社会資本研究所
代表取締役

四国の社会資本整備と地域の関わり 上巻

令和7年6月 発行

著者 藤山 究・山本 基
発行 一般社団法人 四国クリエイト協会
〒760-0066
香川県高松市福岡町3-11-22
電話087-822-1676
