

# 四国の社会資本整備と地域の関わり

## 下 巻

(鉄道、港湾・空港、用水、市街地開発、公園編)

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ものと期待しています。

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る、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。

## 下 卷 目 次

はしがき

凡例

〈鉄道〉	1
鉄道 1 徳島線 (徳島県)	2
鉄道 2 牟岐線 (徳島県)	7
鉄道 3 予讃線 (香川県、愛媛県)	14
鉄道 4 高德線 (香川県、徳島県)	27
鉄道 5 本四備讃線 (香川県)	33
鉄道 6 予土線 (愛媛県、高知県)	45
鉄道 7 土讃線 (香川県、徳島県、高知県)	50
鉄道 8 土佐くろしお鉄道中村線 (高知県)	61
鉄道 9 土佐くろしお鉄道阿佐線 (高知県)	67
鉄道 10 高知駅周辺都市整備 (高知県)	73
〈港湾・空港〉	79
港湾・空港 1 徳島小松島港 (徳島県)	80
港湾・空港 2 徳島飛行場 (徳島県)	85
港湾・空港 3 高松空港 (香川県)	92
港湾・空港 4 松山空港 (愛媛県)	100
港湾・空港 5 高知空港 (高知県)	106
〈用水〉	113
用水 1 吉野川北岸用水 (徳島県)	114
用水 2 香川用水 (香川県)	120
用水 3 道前道後用水 (愛媛県)	128
用水 4 南予用水 (愛媛県)	135
〈市街地開発〉	141
市街地開発 1 宇多津新都市開発 (香川県)	142
〈公園〉	147
公園 1 国営讃岐まんのう公園 (香川県)	148

あとがき

## 上 巻 目 次

はしがき

凡例

### 〈河川〉

- 河川 1 吉野川第一期改修 (徳島県)
- 河川 2 戦前の那賀川改修 (徳島県)
- 河川 3 池田ダム (徳島県)
- 河川 4 銅山川疏水と柳瀬ダム (愛媛県)
- 河川 5 新宮ダム (愛媛県)
- 河川 6 富郷ダム (愛媛県)
- 河川 7 野村ダム (愛媛県)
- 河川 8 重信川の直轄砂防 (愛媛県)
- 河川 9 中筋川付替 (高知県)
- 河川 10 早明浦ダム (高知県)
- 河川 11 大渡ダム (高知県)
- 河川 12 日下川放水路 (高知県)
- 河川 13 波介川河口導流事業 (高知県)

### 〈道路〉

- 道路 1 三好新道 (徳島県)
- 道路 2 大鳴門橋 (徳島県)
- 道路 3 讃岐新道 (香川県)
- 道路 4 観光道路 (香川県)
- 道路 5 高松自動車道 (香川県)
- 道路 6 瀬戸中央自動車道 (香川県)
- 道路 7 伊予新道 (愛媛県)
- 道路 8 国道 197 号佐田岬メロディーライン (愛媛県)
- 道路 9 瀬戸内しまなみ海道 (愛媛県)
- 道路 10 愛媛県内の直轄国道の歩道トンネル (愛媛県)
- 道路 11 土佐新道 (高知県)
- 道路 12 高知自動車道 (高知県)
- 道路 13 高知県内の直轄国道の歩道トンネル (高知県)
- 道路 14 国道 194 号寒風山道路 (愛媛県、高知県)
- 道路 15 国道 197 号日吉・高研地区改良 (愛媛県、高知県)
- 道路 16 国道 440 号地芳道路 (愛媛県、高知県)

あとがき

## 凡 例

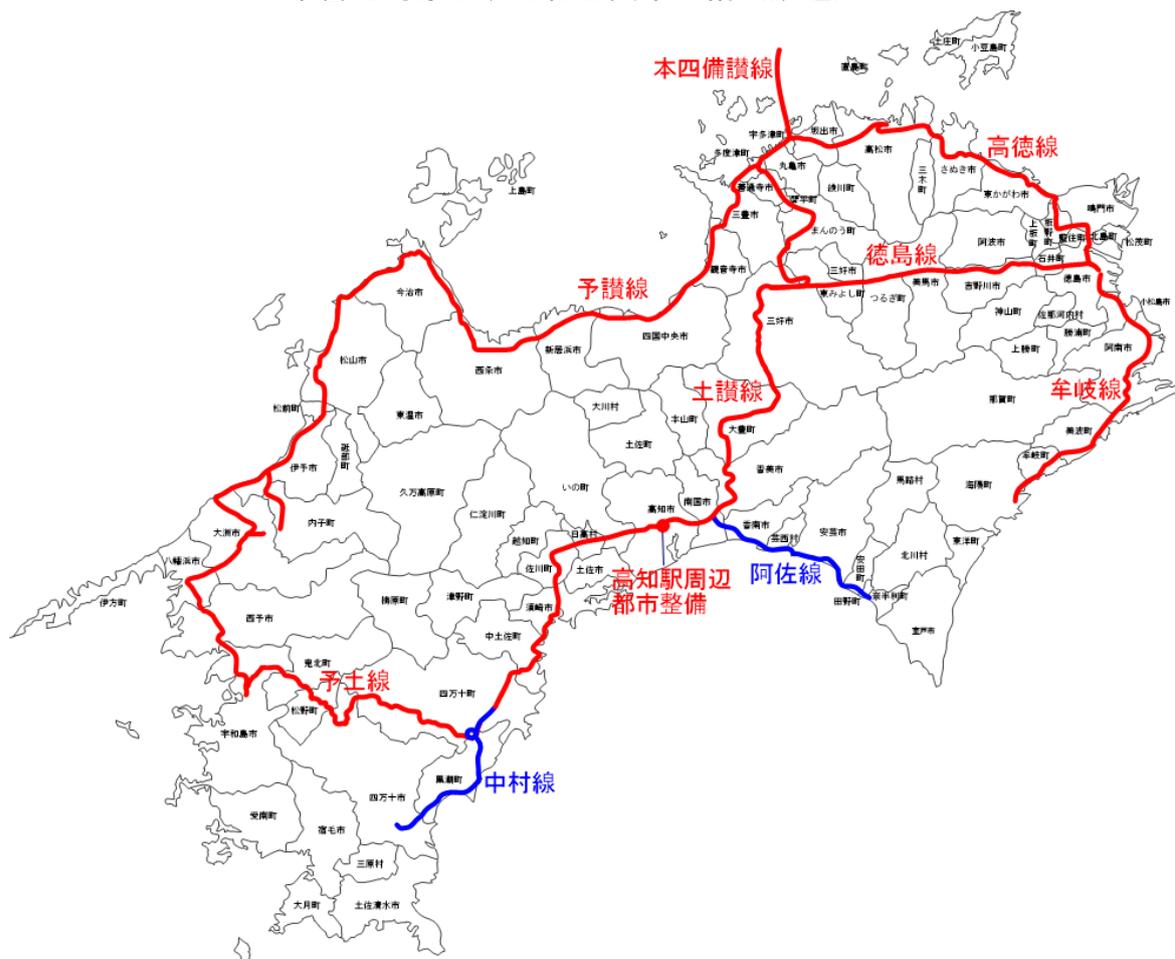
- ・本書では、明治以降に四国で行われてきた社会資本整備のうち 50 のテーマについて、社会資本整備と地域の関わりに関する情報を提供しています。
- ・上巻では河川 13 と道路 16 の合計 29 テーマを、下巻では鉄道 10、港湾・空港 5、用水 4、市街地開発 1、公園 1 の合計 21 テーマを扱っています。
- ・それぞれのテーマごとに、「社会資本整備の概要」、「地域の人々の関わり」、「地域の評価と期待」という 3 つの項目で整理しています。
- ・「社会資本整備の概要」は、事業主体の事業史・工事誌などと地域側の県史・市町村史などすべての文献資料に基づき、社会資本整備の経緯、経過、事業概要、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

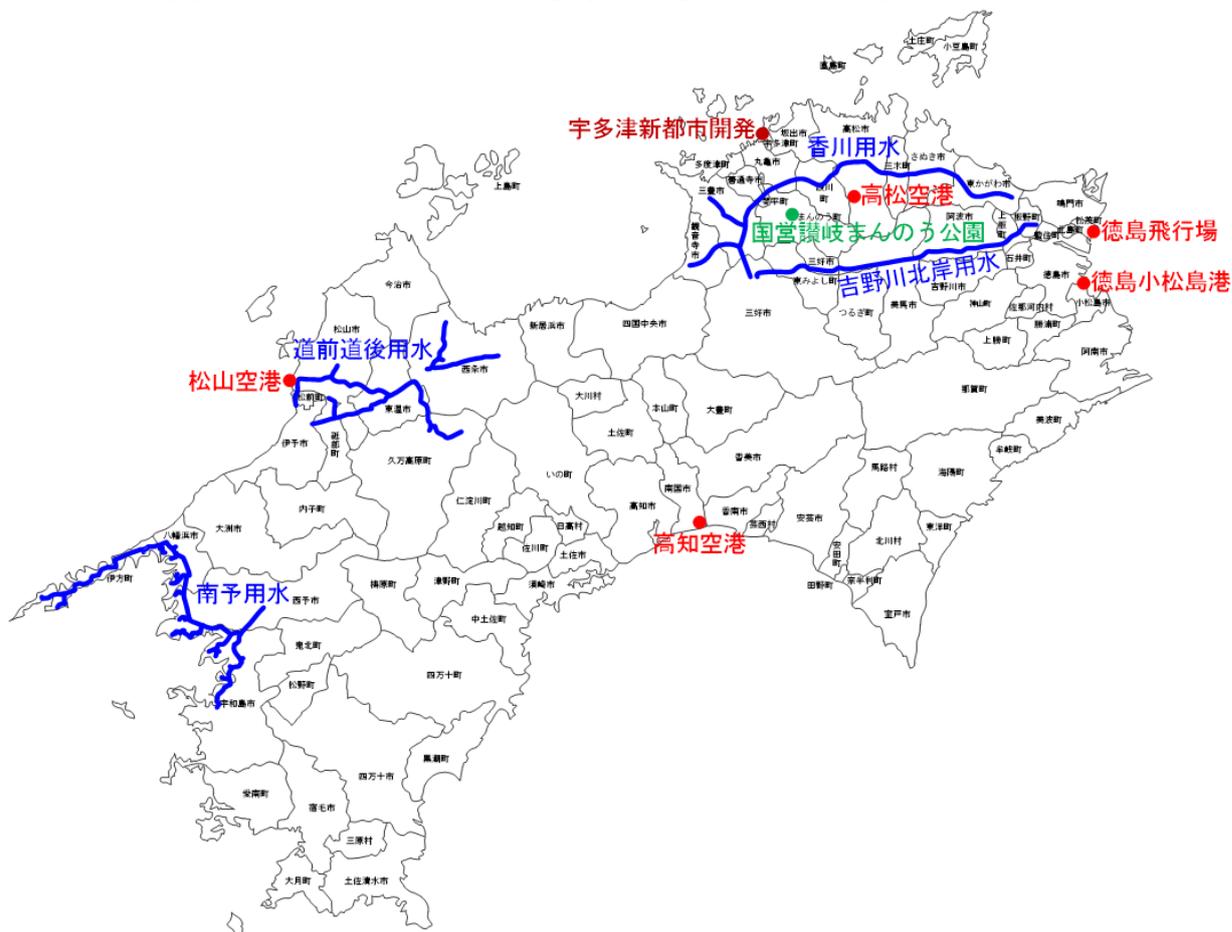
	徳島県	香川県	愛媛県	高知県	合計
河川	3		5	5	13
道路	2	4	5.5	4.5	16
鉄道	2.5	2.5	1	4	10
港湾・空港	2	1	1	1	5
用水	1	1	2		4
市街地開発		1			1
公園		1			1
合計	10.5	10.5	14.5	14.5	50

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（鉄道）



## 本書で対象とする社会資本整備（港湾・空港、用水、市街地開発、公園）





**< 鐵道 >**

## 鉄道 1 徳島線(徳島県)

### ■徳島線建設の概要

徳島線は吉野川南岸に沿って徳島県を東西に徳島駅と阿波池田駅を結ぶ路線として敷設された（JR四国では佃駅から佐古駅に至る 67.5km を徳島線としている）。徳島県は吉野川流域を中心に発展してきたので、徳島市から最初の鉄道が吉野川に沿って建設されたのは自然であった。<sup>1)</sup>

明治 20 年代の私設鉄道敷設ブームの中で、板野郡一条村（現阿波市ほか）の大串竜太郎らが発起して明治 28 年 11 月に徳島鉄道の鉄道敷設の願書を徳島県知事に上申した。起業目論見書によると、徳島市寺島町を起点に石井、牛島を経て川田村（現吉野川市）に至る 33.7km に鉄道を敷設しようとするものであった。明治 30 年 6 月に徳島～川田間の鉄道敷設本免許が下付され、同年 11 月に徳島～鴨島間 18.9km を第 1 期工事として起工し、徳島～鴨島間は明治 32 年 2 月に開業した。続いて鴨島～川田間の第 2 期工事に入り、明治 32 年 8 月に鴨島～川島（現阿波川島）間が、同年 12 月に川島～山崎（現山瀬）間が、明治 33 年 8 月に山崎～船戸（現川田付近）間が開業して、徳島と船戸の間が鉄道で結ばれた。<sup>2)</sup>

当時の汽車は貨車と客車の混合で、駅ごとに貨物の積み下ろしが行われたため停車時間も長く、その上速度が時速 20km 程度で、徳島～船戸間の所要時間が 1 時間 40 分を要する悠長さであった。鉄道が敷かれ、駅が開業すると、多くの人々が遠方から弁当持参で集まり、汽車の発着ごとに歓呼の声をあげたと伝えられている。<sup>3)</sup>

旅客や貨物の輸送により県西部の発展に貢献していた徳島鉄道は、明治 40 年 9 月に鉄道国有法により政府に買収され、徳島～船戸間は国鉄徳島線となった。国有後、政府はこの徳島線を延長して、鉄道敷設法に明示されていた「香川県下琴平ヨリ高知県下高知ヲ経テ須崎ニ至ル鉄道」（現在の土讃線）に接続させるため、川田～阿波池田間の建設を計画し、明治 45 年に起工、大正 3 年 3 月に阿波池田駅へ達して徳島線が全通した。この時、起点付近の新線上に川田駅を新設し、従来船戸駅を廃した。

鉄道開通以前は、物資輸送は主に吉野川の舟運に委ねられていたが、鉄道の開通により川船はやがて完全に駆逐された。また、車馬舟運に頼っていた吉野川流域の人々の移動にも鉄道が利用されるようになり、人々が集散する場所は、川岸に栄えていた津から鉄道の駅に取って代わられるようになった。<sup>4)</sup>



徳島駅の徳島線車両



阿波池田駅



徳島線

徳島線建設の略年表

年月	事項
明治 28 年 11 月	大串竜太郎らが発起して徳島鉄道の鉄道敷設の願書を徳島県知事に上申
明治 30 年 6 月	徳島～川田間の鉄道敷設本免許が下付される
明治 32 年 2 月	徳島鉄道徳島～鴨島間開業
明治 32 年 8 月	徳島鉄道鴨島～川島（現阿波川島）間開業
明治 32 年 12 月	徳島鉄道川島（現阿波川島）～山崎（現山瀬）間開業
明治 33 年 8 月	徳島鉄道山崎（現山瀬）～船戸（現川田付近）間開業
明治 40 年 9 月	徳島鉄道徳島～船戸（現川田付近）間が買収され国有となる
大正 3 年 3 月	川田～阿波池田間開業

資料：四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」（1965 年）

## ■地域の人々の関わり

徳島鉄道が明治 33 年に徳島～船戸間を開業し、明治 40 年には政府に買収されて徳島～船戸間は国鉄徳島線となり、大正 3 年に川田～阿波池田間が延伸して徳島～阿波池田間の徳島線が全通した。徳島鉄道の建設及び徳島線の延伸に地域の人々がどのように関わったのかを見ることにする。

徳島鉄道の建設について、「石井町史下巻」によると、石井村の生田彦平・生田小源太や高川原村の近藤満太郎の用地寄附があり、一方、渡内川架橋工事や浦庄村内の橋梁工事については訴訟問題があったと記録されている。また、明治 32 年 2 月の開通式当日には石井駅にアーチや球灯を吊したり、町筋も花門で飾ったり踊りもあって賑わったという。<sup>5)</sup> 明治 33 年 10 月には沿線の風景や地名などを取り入れた徳島鉄道唱歌が作られた。作詞は徳島県師範学校教諭桜田辰吉、作曲は同校教諭成瀬鉄である。この唱歌は 1 節から 30 節まであり、寺島（徳島）を出発する様子を歌った 1 節は「黒煙空にたなびけば 汽笛の声も勇ましく はや寺島を離れたり 渭津の城をあとにみて」から始まる。<sup>6)</sup>

船戸（川田）から阿波池田への延伸については、美馬郡・三好郡の代表が帝国議会の開かれるたびに上京して陳情を重ねたことが「貞光町史」「半田町誌下巻」「井川町誌」「三好郡志」に記録されている。このうち「半田町誌下巻」には、明治 33 年 7 月の半田村長大久

保亀吉による檄文が示されており、「抑モ鉄道之利益ハ実ニ鴻大ニシテ地方情景ヲ一変スルモノニシテ（中略）徳島鉄道会社客月臨時總會ニ於テ川田ヨリ池田迄延長ヲ為スノ決議ニ就テハ、単ニ会社事業トシテ為スガ儘ニ放任セス 沿道各村ニ於テ鉄道敷設ヲ壺日モ早カラシメン為メ吾々同盟シテ会社ヲ助ケ鉄道敷設ヲ速成ナラシメンコトヲ図ルニアリ」として、美馬三好両郡沿道有志に徳島鉄道延長同盟書への署名を呼びかけ、鉄道延伸の運動を盛り上げていた。<sup>7)</sup>

なお、昭和8年12月には石井駅と牛島駅の中間に下浦駅開設の請願書が許可され、浦庄村の負担金により下浦停留所が昭和9年9月に開業した。下浦駅は昭和15年8月に廃止されたが、昭和32年11月に復活した。<sup>8)</sup>また、昭和9年9月に麻植塚駅が地元民の運動によって開業した。麻植塚駅は昭和15年8月に廃止されたが、地元民の要望により昭和32年11月に復活した。<sup>9)</sup>

## ■地域の評価と期待

徳島鉄道の建設及び徳島線の延伸に対する地域の評価と期待について、徳島県内の郷土史は以下のように記している。

◇「これまで車馬舟運にたよっていた吉野川流域の人々は、徳島鉄道の開通を双手を挙げて歓迎し、こぞってこれを利用するようになった。徳島県統計書によると、明治三十三年度には七五万二五五四人の乗客と三万二七四八トンの貨物を輸送した。当時県下の人口は六八万五八二五人であったから、県民一人が年間一回以上乗車したことになる。（中略）

明治三十三年十月、沿線の風景や地名・駅名を取り入れた徳島鉄道唱歌が作られた。（中略）

明治三十二年二月十七日、徳島県財界の有力者によって設立され、およそ八年間にわたって吉野川流域の徳島・川田間において、旅客や貨物の輸送にあった徳島鉄道は、県西部の政治・教育・産業・経済・交通・文化の発展に大きな役割を果たしたが、政府の鉄道国有化構想によって、全国各地の民営鉄道と共に明治四十年九月一日に買収され、国有鉄道となった。しかしその重要性は少しも変ることはない。」（「徳島市史第三巻」632-633頁）

◇「明治三二年二月一六日、徳島駅（当時は寺島駅といった。）と鴨島間一八・九kmの鉄道が、本県最初の鉄道として誕生した。（中略）

共同汽船の創立といい、本県最初の鉄道敷設といい、藍で蓄積された本町の経済力と、当時の本町民の旺盛な企業意欲をうかがい知ることができておもしろい。

続いて鴨島・阿波川島間（三・八km）が開通し、牛島・鴨島・西麻植の各駅が開業されるようになると、本町の交通は画期的な発展を見た。（中略）のち東に延びて小松島港と結び、国鉄となってからは、しだいに西に延長されて、大正三年三月二五日、阿波池田まで開通して阿北の交通運輸の様相が一変した。」（「鴨島町誌」797-798頁）

◇「明治四十年九月一日国有鉄道法によって、全国の主要な私設鉄道は政府が買収、この時この徳島鉄道も買収され、私たち郷土の駅も川島駅が神後駅と改称され、次いで大正三年三月二十五日船戸から池田まで国営で鉄道敷設成り、現在の徳島・池田間の鉄道（国有）が完成、翌大正四年七月一日には神後駅は『阿波川島駅』と再改称、この年徳島・

小松島間にも鉄道敷設され（国有）、私たち郷土の人々も、小松島まで鉄道で、小松島からは阿波国共同汽船会社その他船会社の船舶によって、神戸・大阪に出ることができるようになり、交通の便利は隔世の感を抱くほどになったのである。

（中略）沿線の景観を一望にして、旅することができることは、この上ないことであつたのであろう。鉄道のありがたさを、しみじみ味わつたであろうことは、明治四十年頃に流行した徳島鉄道唱歌にもあらわれている。この唱歌には、私たちの郷土の駅名・地名・歴史上の人物名・名所旧跡・名物・景観などが見事に織りこまれ、鉄道旅行への興味をそそられるに充分である。鉄道が敷かれ、駅が開業すると、駅の周辺には多勢の人々が、遠近から手弁当を持参で集まり、汽車の発着ごとに歓呼の声をあげたと伝えるのも、さもありなんと思われる。」（「川島町史下巻」302-303頁）

- ◇「鉄道の開通によって、物資の輸送は迅速に多量運搬でき、人々の旅行は容易となり、郷土の文化発展も、めざましいものがある。」（「山川町史」238頁）
- ◇「この徳島線の池田までの開通によって、三好郡の人々は池田から小松島まで鉄道によって旅行することが可能となった。（中略）

江口駅は三野村の玄関口となった。既に江口渡の貨物用の港の拡張も軌道にのっていた。

徒歩で、人力車であるいは川舟で脇町や徳島へ旅をした人は鉄道に乗り換えた。

木材、木炭、薪、藍玉、菜、葉煙草、刻煙草などの特産物も貨車便となり、国鉄も県内の荷物を小松島へ集荷し積出するために、特定貨物の貸切扱の運賃を一割～三割、割り引いた。

一方で、人力車夫は失業し、貨物運搬に従事した吉野川の川船も三、四年の間に姿を消していった。」（「新編三野町史」413-414頁）

- ◇「これで国鉄徳島線が全通した。これより以前は、吉野川の川舟が物資輸送の幹線であつた。ところがこの鉄道の全通によって『ひらだ・えんかん・高瀬など』の川舟は、完全にその姿を消すとともに、川岸に栄えた『津』はその繁栄を国鉄駅に奪われることになる。（中略）

国鉄徳島線の開通によって、旅客・貨物の輸送は年を追って発展し、国鉄は唯一最大の輸送機関であつた。本町内にある穴吹駅と小島駅、なかでも穴吹駅は西阿交通の要衝として繁栄を続けた。（中略）

大正三年三月、鉄道開通時に穴吹駅前には、宮田運送店、井口運送店と井口与運送店との三店が、それぞれ店舗を構えて営業を開始した。」（「穴吹町誌」919頁）

- ◇「半田駅の開設以来年月と共に乗客数が増加し、特に旧制脇町中学生等が定期乗車券を購入し初めたことを皮切りに益々上昇した。半田村、半田奥山村、重清村の玄関口として発展していったのである。」（「半田町誌下巻」436頁）
- ◇「船戸（川田）－池田間の鉄道敷設工事は明治四十四年（一九一四）十二月、完成したのは大正三年（一九一四）三月二十五日であつた。徳島－蔵本間が開通してから、十八年を経て、やっと徳島本線全線が開通したわけである。待望久しかった。三好郡民ことに沿線の人々にとっては大きな喜びであつた。」（「三加茂町史」885頁）
- ◇「本県の鉄道はすでに開発し尽された地域に敷設されたもので、新しい開拓地の鉄道敷設とは異なり、従来の交通機関に大きな影響を及ぼした。徳島鉄道開設以前における吉

野川の舟運は、阿北における物資輸送の幹線であった。ところが徳島鉄道の開通により、ひらだ船・えんかん等の川船は完全に駆逐せられ、その姿を消すとともに、川岸に栄えた津はその繁栄を駅に奪われた。」（「徳島県史第五巻」489頁）

郷土史では、徳島鉄道による徳島～船戸間の鉄道敷設及び国鉄徳島線の船戸以西への延伸は、人や貨物の輸送時間の短縮、大量輸送、定時性の向上、駅周辺への店舗開設などを通じて吉野川流域の産業・経済の発展、住民生活の向上に貢献したことが評価されている。その一方で、従来利用されてきた車馬や舟運は衰退し、川岸の津から鉄道の駅に地域の交通拠点が移るなど、交通手段の転換に伴い地域の変化が急速に起こってきたことも示している。

<注>

- 1) 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」24 頁
- 2) 徳島市史編さん室編「徳島市史 第三巻」628-632 頁
- 3) 川島町史編集委員会編「川島町史 下巻」302-303 頁
- 4) 徳島県史編さん委員会編「徳島県史 第五巻」489 頁
- 5) 石井町史編纂会編「石井町史 下巻」162-163 頁
- 6) 徳島市史編さん室編「徳島市史 第三巻」632 頁
- 7) 半田町誌出版委員会編「半田町誌 下巻」433-434 頁
- 8) 浦庄村史編纂委員会編「浦庄村史」330 頁、石井町史編纂会編「石井町史 下巻」164 頁
- 9) 鴨島町教育委員会編「鴨島町誌」799 頁

<参考文献>

- 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」（日本国有鉄道四国支店、1965 年）  
四鉄史編集委員会編「四鉄史」（四国旅客鉄道、1989 年）  
徳島県史編さん委員会編「徳島県史 第五巻」（徳島県、1966 年）  
徳島市史編さん室編「徳島市史 第三巻」（徳島市教育委員会、1983 年）  
石井町史編纂会編「石井町史 下巻」（石井町、1991 年）  
浦庄村史編纂委員会編「浦庄村史」（浦庄村史出版委員会、1965 年）  
鴨島町教育委員会編「鴨島町誌」（鴨島町教育委員会、1964 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）  
新編三野町史編纂委員会編「新編 三野町史」（三野町、2005 年）  
穴吹町誌編さん委員会編「穴吹町誌」（穴吹町、1987 年）  
貞光町史編集委員会編「貞光町史」（貞光町、1965 年）  
半田町誌出版委員会編「半田町誌 下巻」（半田町誌出版委員会事務局、1981 年）  
三加茂町史編集委員会編「三加茂町史」（三加茂町、1973 年）  
西井治夫編「井川町誌」（井川町、1982 年）  
池田町史編纂委員会編「池田町史 上巻」（池田町、1983 年）  
三好郡役所編「三好郡志」（名著出版、1972 年）

## 鉄道 2 牟岐線(徳島県)

### ■牟岐線建設の概要

JR 牟岐線は徳島駅から阿波海南駅に至る 77.8km の路線である。牟岐線の沿革は私鉄の国有化、路線の連結や延伸、廃止などがあり複雑である。徳島～中田間、中田～羽ノ浦間、羽ノ浦～牟岐間に分けて、概要を説明する。

徳島～中田間は、阿波国共同汽船が明治 45 年に着工し大正 2 年 4 月に開業した徳島～小松島間 11.1km の軽便鉄道の一部である。この鉄道は、鉄道院が工事竣工と同時に借り受け、小松島軽便線として営業していた民設官業の路線で、大正 6 年 9 月に国有化された。<sup>1)</sup>

中田～羽ノ浦間は、阿南鉄道が敷設した中田～古庄間 9.6km の鉄道の一部である。この鉄道は、明治 45 年に石井町出身の生田和平を代表とする発起人たちが阿南電気鉄道株式会社を設立し、二軒屋から岩脇の間に軽便鉄道を通す免許申請を行ったことが始まりで、この免許申請に対し、政府から徳島～小松島間はすでに阿波国共同汽船に免許しているので、重複を避けること、電気鉄道を蒸気鉄道に変更するようとの指示があったため、区間を中田～古庄とし、また蒸気鉄道に変更する申請を出し、大正元年に免許が下りた。大正 2 年に社名が阿南鉄道株式会社に改められ、大正 5 年 12 月に中田～古庄間が開通した。<sup>2)</sup>

羽ノ浦～牟岐間については、大正 11 年に鉄道敷設法により高知県の後免から安芸、日和佐を経て古庄に至る鉄道が建設予定線とされたことから、昭和 2 年に四国循環鉄道阿土海岸線期成同盟会が設立され、昭和 4 年にその鉄道の一部として羽ノ浦～牟岐間が立憲政友会の田中義一内閣で着工される予定となった。その後、政変により浜口雄幸憲政会内閣が成立すると緊縮政策となり着工が見送られたが、昭和 6 年に犬養毅政友会内閣が成立し積極政策に転じたため、再び計画が日の目を見ることになり、阿土海岸線羽ノ浦～牟岐間は昭和 8 年に着工された。戦時体制下では、軍事的国策見地から路線が次々と延びていった。昭和 11 年 3 月に羽ノ浦～桑野間 14.9km が開業し、同年 7 月に阿南鉄道が政府に買収されたため、中田～桑野間が国鉄線となった(羽ノ浦～古庄間は昭和 18 年 6 月に廃止された)。続いて昭和 12 年 6 月には桑野～阿波福井間 6.3km が、昭和 14 年 12 月に阿波福井～日和佐間 14.4km が、昭和 17 年 7 月に日和佐～牟岐間 14.5km が開業し、戦時下の牟岐線が全通した。<sup>3)</sup>

戦後、昭和 36 年に線路名称の改正が行われ、徳島～牟岐間 67.7km が牟岐線とされた(中田～小松島間は小松島線となり昭和 60 年に廃止された)。昭和 40 年に四国東部循環線(牟岐～後免間 125km)の第一期として、牟岐～野根間(建設上は阿佐東線 26.6km)と後免～田野間(建設上は阿佐西線 43.5km)の 2 ヶ所で着工されたが、財政事情等により工事は思うように進まず、昭和 48 年 10 月に牟岐～海部間 11.6km が部分開業となった。開業に際して、この区間は建設上の阿佐東線とはせずに、在来線の延長開業として牟岐線と呼称することになった。<sup>4)</sup>

阿波海南～海部間 1.5km は令和 2 年 11 月に阿佐海岸鉄道阿佐東線へ編入され、牟岐線は現在の徳島～阿波海南間 77.8km となった。



牟岐線



徳島駅の牟岐線車両



阿波海南駅

牟岐線建設の略年表

年月	事項
大正2年4月	阿波国共同汽船会社徳島～小松島間開業、鉄道院が借り受け営業
大正5年12月	阿南鉄道会社中田～古庄間開業
大正6年9月	阿波国共同汽船会社徳島～小松島間が国有化
昭和11年3月	羽ノ浦～桑野間開業
昭和11年7月	阿南鉄道会社中田～古庄間が国有化
昭和12年6月	桑野～阿波福井間開業
昭和14年12月	阿波福井～日和佐間開業
昭和17年7月	日和佐～牟岐間開業
昭和18年6月	羽ノ浦～古庄間の営業停止
昭和48年10月	牟岐～海部間開業
令和2年11月	阿波海南～海部間が阿佐海岸鉄道阿佐東線へ編入

資料：四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」（1965年）、四鉄史編集委員会編「四鉄史」（1989年）、阿佐海岸鉄道HP

## ■地域の人々の関わり

県南への鉄道計画は、明治 33 年に羽ノ浦村出身の代議士板東勘五郎ら阿南地方の有志 11 人が発起人となり、徳島と岩脇間に敷設しようとしたのが最初である。板東らは実現させるために阿陽鉄道株式会社の設立準備を進めていたが、発起人の多くが徳島鉄道会社の役員でもあったことから、この鉄道を徳島鉄道の延長線として、徳島鉄道が建設することに話がまとまり、政府から敷設の仮免許の交付を受けた。しかし、何度か工事の施工延期願いを提出しているうち、徳島鉄道自体が国に買収されることになり、仮免許は自然に消滅してしまった。<sup>5)</sup>

明治 45 年には石井町の生田和平らが発起人となって阿南電気鉄道株式会社を設立して徳島～古庄間に軽便鉄道を敷設しようと免許申請をした。この免許申請に対して政府から一部修正変更の指示があったため、阿南電気鉄道は起点を阿波国共同鉄道と接続する小松島町とし、また蒸気鉄道に変更する申請を出し、大正元年に免許が下りた。社名は大正 2 年に阿南鉄道株式会社に改められた。起点として中田駅と小松島駅が挙げられ、議論が闘わされたが結論を得ることができず、小松島町を二分する紛争にまで発展したが、末松知事の調停で和解が成り、起点は中田駅、終点は古庄駅となった。中田～古庄間 9.6km の敷設工事は大正 4 年 1 月に着工、大正 5 年 12 月に竣工した。<sup>6)</sup>

那賀川以南の那賀郡や海部郡でも鉄道誘致の機運が高まり、大正 10 年 8 月に新野町が関係町村に呼びかけ、阿陽鉄道期成同盟会を創立し、古庄から南島、長生、桑野を経て新野の馬場に至る鉄道の敷設を求めて運動を始めた。大正 11 年には富岡町を中心に関係町村が富岡町鉄道敷設期成同盟会を設立し、関係省庁へ陳情した。この期成同盟会が求める路線コースは、富岡、見能林、橘を経由して牟岐に至る海岸線コースであった。さらに海部郡でも郡町村会などは、高知県の関係町村とともに四国循環鉄道阿土海岸線の早期実現を関係大臣や貴族院・衆議院に陳情、請願を続けた。政府も阿土海岸線の重要性を認め、大正 11 年に敷設予定線に編入されることになった。昭和 2 年には県南の関係町村が一丸となって四国循環鉄道阿土海岸線期成同盟会を設立し、実現運動に乗り出した。政府も力を入れ、高官が再三現地視察に来て、地元も歓迎し陳情に努めた。

昭和 4 年 2 月の帝国議会で、高知県の後免から安芸、日和佐を経て古庄に至る鉄道路線の一部として、羽ノ浦～牟岐間 49.6km の鉄道建設案が田中義一政友会内閣によって議会を通過し、昭和 5 年から着工されることになった。ところが、田中内閣が政変で崩壊して浜口雄幸内閣が成立すると、実行予算で緊縮政策を採り、阿土海岸鉄道案も繰り延べされ、関係者を失望させた。昭和 6 年に犬養内閣が成立すると、積極政策に転じ、計画が再び浮上したが、犬養首相は 5・15 事件で暗殺された。齋藤内閣となり、香川県出身の三土忠造が鉄道大臣になると、建設を促進したため、昭和 7 年の帝国議会で阿土海岸線羽ノ浦～牟岐間の建設予算が決まり、昭和 8 年に工事着手、昭和 15 年に完成予定となった。<sup>7)</sup>

ここで路線争いが表面化した。那賀川以南への鉄道路線は、平地線（古庄、南島、長生、桑野、新野）と海岸沿線（富岡、見能林、橘、日和佐）の 2 つの案があり、それぞれ関係町村民が関係省庁に陳情を繰り返していた。昭和 9 年 11 月に、鉄道大臣は現在の牟岐線の路線である羽ノ浦から中島、富岡、橘、桑野への敷設を決裁した。これは平地線と海岸沿線を折衷したものであった。<sup>8)</sup>なお、「那賀川町史上巻」には、路線判断の最終段階で鉄道省の高官であった平島村中島出身の山田隆二が貴重な意見を述べて、現行の路線に導いた

ものと思われると記されている。<sup>9)</sup>阿波中島駅前に山田隆二翁碑が建立されている。<sup>10)</sup>

路線の決定後、鉄道の敷設工事が順調に進み、昭和14年12月には日和佐まで開通した。日和佐駅が開業した当日、駅前には大アーチが建てられ、昼は旗行列で、夜はちょうちん行列で祝い、駅前は一週間にわたり町民や近郊の人たちの見物で賑わったそうである。<sup>11)</sup>また、昭和17年7月には日和佐～牟岐間が開通し、牟岐国民学校で開かれた全通式には800人の関係者が参列し、町始まって以来の盛大な行事と催し物で賑わったという。<sup>12)</sup>

牟岐線の中で、住民との関わりが深い橋梁として那賀川橋梁があげられる。那賀川橋梁は、橋長470.65m、1径間46.2m、トラス幅5m、高さ4mの直弦ワーレントラスが10連並ぶ橋梁で、昭和11年3月に完成した。那賀川橋梁の近くで那賀川を渡る手段としては県営の渡船しかなかったため、橋梁の軌道上を歩いて渡る人がよくあり、列車の運行を妨げたり、事故に至る例も多くあった。このため、鉄道の両側に歩道橋を添架し、歩行者と自転車の通行に供用する案が考え出され、徳島県と国鉄が協議を重ね、昭和48年5月に歩道橋が完成した。橋の両側に幅1.5mの歩道橋が付けられ、県道大林那賀川線として管理されている。鉄道橋に添架されているため、通行には時間の制限もなく、出水時にも安心して利用できるのも、両岸の地域住民は便利になるとともに、列車の安全運行にも役立っている。<sup>13)</sup>



山田隆二翁碑（阿波中島駅）



那賀川橋梁と歩道橋

## ■地域の評価と期待

沿線地域の郷土史などは、牟岐線について以下のように記している。

- ◇「昭和十七年七月に牟岐まで国鉄が延長され、いわゆる牟岐線終着駅として乗降貨客多く、牟岐町は活況を呈するようになった。しかしその反面海上就航汽船は廃業となり、海部公営バスも昭和十八年に徳バスに営業権を譲渡し以後徳バスが国鉄と連繋接続するようになった。」（「牟岐町史」804頁）
- ◇「開通当時牟岐駅は町外れの田圃の中にあり淋しかったが、終着駅のこととて乗降客や貨客の発着多く駅前は頓に発展するようになった。尚列車も八六二〇の蒸気機関車で上り下り共福井駅で給水の為一〇分間位停車したもので、スピードも遅く牟岐－徳島間普通列車で三時間半位要した。昭和三十七年準急、二年後急行も走るように改められた。昭和四十五年頃から漸次車輛をディーゼルに切り替え無煙化し、急行の本数も増しスピードアップし今や徳島へ急行で一時間半余りで往けるようになった。」（「牟岐町史」812-

813 頁)

- ◇「昭和十四年十二月十四日、待望の国鉄日和佐駅がオープンした。当日、駅前に大アーチをたて、昼は旗行列で夜はちょうちん行列で祝った。日和佐町の鉄道誘致運動は、明治時代からであり、約五十年目に多年の夢が実現したわけである。駅前は、一週間にわたり町民や近郊の人たちの見物で賑わったそうである。(中略)

また、そのころは終点駅としてにぎわっていたが、昭和十七年七月一日、牟岐駅まで開通したため、客貨とも牟岐駅に奪われて次第にさびれていった。その後、町をあげての観光開発が着々と実を結び、観光立町を看板とした日和佐町の発展とともに、輸送を受け持つ日和佐駅も県下有数の観光駅として脚光をあびるようになった。」(「日和佐町史」464-465 頁)

- ◇「阿南市は国鉄牟岐線が南北に縦貫し、市内に阿南(富岡)・見能林・橘・桑野・新野・福井の6駅をもつ広域都市である。この線路は阿南市域の貨物の運搬、人員の輸送に欠くべからざるものであって、自動車の発達した現在でも、交通の大動脈たるに変わりはない。

牟岐線は沿線住民の長い間の要望により、ようやく昭和12年開通したもので、阿南市域旧町村の強い要望を入れて、建設せられているのも、地方鉄道の特色をあらわし、また地方産業の動脈たることを立証するものである。」(「阿南市史」404 頁)

- ◇「阿南鉄道

中田ー古庄駅間約一〇キロメートルの敷設工事は大正四年(一九一五)一月に着工、翌五年の十二月に竣工した。総建設費は七五万三〇〇〇円余だった。営業開始は同年十二月十五日。以来、昭和十一年(一九三六)の国による買収まで約一〇年間、阿南市域の産業文化の発展に大きく貢献した。(中略)

#### 牟岐線全通

昭和八年から工事を進めていた阿土海岸線の羽ノ浦ー桑野間(国営)は、昭和十一年三月二十七日に竣工し、営業を開始した。(中略)

桑野以南の敷設工事は順次進められ、桑野ー阿波福井までが昭和十一年六月二十七日に、阿波福井ー日和佐間が昭和十四年十二月十四日に、さらに日和佐から牟岐までは昭和十七年七月一日にそれぞれ営業を開始した。ここに昭和八年の工事開始以来九年、羽ノ浦ー牟岐間五〇キロメートルの敷設工事が完成した。そして徳島ー牟岐駅間を『牟岐線』と呼ぶことになった。

戦時中とはいえ、県南の人びとにとっては牟岐線全通は大喜びのニュースであった。当時の徳島新聞には、『待望の歓喜を乗せて 処女列車驀進』の見出しが躍る。牟岐国民学校で開かれた全通式には、八〇〇人の関係者が参列。町はじまって以来の盛大な行事と催し物でにぎわった。」(「阿南市史第3巻」645-646 頁、649 頁)

- ◇「那賀川鉄橋に添架した歩道橋の開通式は昭和四八年五月三十一日に挙行された。(中略)

この併設歩道橋は、通行が人と自転車に限られているとはいえ、県道として維持管理され、立派な鉄道橋に添架されているため、通行には時間の制限もなく、出水時にも安心して利用できるのも、両岸の地域住民にとっては非常に便利になった。そのうえ列車運行時の安全も確保できたのである。」(「那賀川町史下巻」586 頁)

- ◇「中島駅ができてから

まだ家も少なく、田畑ばかりだった中島に駅ができてから、そのまわりは大きく変わりました。

駅ができて、人がたくさん集まるようになり、店ができはじめました。

今では、派出所、公民館、しんりょう所などの公共のしせつや銀行、病院なども駅の近くに集まっています。

このように中島に駅ができたことにより那賀川町は、しだいに発展してきたのです。駅を作るのに努力した山田隆二さんに感しやする意味をこめて、地域の人々は中島駅の前に石碑をたてたということです。」（「わたしたちの那賀川町」100頁）

郷土史などによると、牟岐線の開通は鉄道を利用する貨客の所要時間の短縮や利便性の向上をもたらすとともに、駅前開発や産業、観光などの面で地域の活性化に貢献していることが評価されている。また、那賀川橋梁に併設された歩道橋により、地域住民の利便性や安全性が向上したことが記されている。

#### <注>

- 1) 四鉄史編集委員会編「四鉄史」42頁、四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」50頁
- 2) 四鉄史編集委員会編「四鉄史」29頁、四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」32頁
- 3) 四鉄史編集委員会編「四鉄史」59-60頁、四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」71-72頁
- 4) 四鉄史編集委員会編「四鉄史」97-98頁
- 5) 阿南市史編さん委員会編「阿南市史 第3巻」644頁、那賀川町史編さん委員会編「那賀川町史 上巻」1253頁
- 6) 阿南市史編さん委員会編「阿南市史 第3巻」645頁
- 7) 同上 646-648頁、那賀川町史編さん委員会編「那賀川町史 上巻」1254頁
- 8) 那賀川町史編さん委員会編「那賀川町史 上巻」1255頁
- 9) 同上 1257頁
- 10) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」8-9頁
- 11) 日和佐町史編纂委員会編「日和佐町史」464頁
- 12) 阿南市史編さん委員会編「阿南市史 第3巻」648-649頁
- 13) 徳島県教育委員会編「徳島県の近代化遺産」108-109頁、那賀川町史編さん委員会編「那賀川町史 下巻」584-586頁

#### <参考文献>

- 四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」（日本国有鉄道四国支店、1965年）  
四鉄史編集委員会編「四鉄史」（四国旅客鉄道、1989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）  
徳島市史編さん室編「徳島市史 第三巻」（徳島市教育委員会、1983年）  
小松島市史編纂委員会編「小松島市史 中巻」（小松島市、1981年）  
羽ノ浦町誌編さん委員会編「羽ノ浦町誌 地域編」（羽ノ浦町、1994年）  
那賀川町史編さん委員会編「那賀川町史 上巻」（那賀川町、2002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)

那賀川町小学校社会科副読本編集委員会編「わたしたちの那賀川町」(那賀川町教育委員会、1993年)

阿南市史編さん委員会編「阿南市史 第3巻」(阿南市、2001年)

日和佐町史編纂委員会編「日和佐町史」(日和佐町、1984年)

牟岐町史編集委員会編「牟岐町史」(牟岐町、1976年)

海南町史編さん委員会編「海南町史 上巻」(海南町、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)

### 鉄道 3 予讃線(香川県、愛媛県)

#### ■予讃線建設の概要

J R 予讃線は高松駅から宇和島駅に至る 297.6km の海回り路線と向井原駅～内子駅間 23.5km および伊予大洲駅～新谷駅間 5.9km により構成されている。

予讃線は、明治 22 年 5 月に讃岐鉄道が丸亀～多度津～琴平間を開業したことに始まる。明治 30 年 2 月に丸亀から高松まで延長した讃岐鉄道は、明治 37 年 12 月に山陽鉄道に買収され、さらに山陽鉄道が明治 39 年 12 月に国有化されたため、高松～琴平間は明治 42 年 10 月には讃岐線と称されるようになった。<sup>1)</sup>

明治 44 年に衆議院で多度津～松山間の鉄道敷設に関する建議案が可決され、明治 45 年に鉄道院多度津建設事務所が設置されて、讃岐線の西への延伸が開始された。大正 2 年 12 月に多度津～観音寺間が、大正 5 年 4 月に観音寺～川之江間が開業し、これが四国で初めての官設鉄道であった。讃岐線はさらに西へ延び、大正 6 年 9 月に伊予三島まで、大正 10 年 6 月に伊予西条まで達した。大正 12 年 10 月に讃岐線は讃予線に改称され、大正 13 年 2 月に今治まで、昭和 2 年 4 月に松山まで開通した。昭和 5 年 2 月には松山から南郡中（現伊予市）まで延伸され、同年 4 月に讃予線は予讃線に改称された。<sup>2)</sup>

予讃線は昭和 7 年 12 月には伊予上灘まで、昭和 10 年 10 月には伊予長浜まで延伸された。大洲盆地では愛媛鉄道が大正 7 年 2 月に伊予長浜～伊予大洲間を、大正 9 年 5 月には若宮分岐点～内子間を開業していたが、愛媛鉄道は昭和 8 年 10 月に国鉄に買収され、予讃線に編入するために昭和 10 年に伊予長浜～伊予大洲間の軌間（レール幅）を 762 ミリから 1,067 ミリに拡幅し、若宮分岐点～内子間は一部ルートを変更し五郎で予讃線から分岐し、軌間拡幅して内子線と改称した。<sup>3)</sup>

大洲から宇和島までは、ルートが 103 号線（大洲～八幡浜～卯之町～宇和島）と 104 号線（大洲～野村～近永～宇和島）の 2 ルートで争われ政争の具となったが、昭和 8 年に 103 号線ルートに決まり、昭和 14 年 2 月に伊予平野～八幡浜間が、昭和 16 年 7 月に卯之町～宇和島間が開通した。最後に残された八幡浜～卯之町間は、戦時下の労力と資材が不足する中、地元の勤労奉仕隊員約 5 万人が動員され、昭和 20 年 6 月に完成し、これで予讃線は高松から宇和島まで全通した。<sup>4)</sup>

これに加えて、昭和 61 年 3 月に向井原駅から内子線内子駅を結ぶ予讃新線（内山線）が新設されて、現在の予讃線の形になった。昭和 62 年には J R 四国が発足し、昭和 63 年の瀬戸大橋の開通前後には予讃線の電化・複線化が進められるなどして、四国の路線の中で予讃線は最も多くの人々に利用される路線となっている。



予讃線建設の略年表

年月	事項
明治 22 年 5 月	讃岐鉄道丸亀～多度津～琴平間開業
明治 30 年 2 月	讃岐鉄道丸亀～高松間開業
明治 37 年 12 月	讃岐鉄道が山陽鉄道に買収される
明治 39 年 12 月	山陽鉄道が国有化される
明治 42 年 10 月	高松～琴平間を讃岐線と称す
大正 2 年 12 月	多度津～観音寺間開業
大正 5 年 4 月	観音寺～川の江間開業
大正 6 年 9 月	川の江～伊予三島間開業
大正 7 年 2 月	愛媛鉄道長浜町（現伊予長浜）～大洲（現伊予大洲）間開業
大正 8 年 9 月	伊予三島～伊予土居間開業
大正 9 年 5 月	愛媛鉄道若宮分岐点～内子間開業
大正 10 年 6 月	伊予土居～伊予西条間開業
大正 12 年 5 月	伊予西条～壬生川間開業
大正 12 年 10 月	壬生川～伊予三芳間開業、讃岐線を讃予線と改称
大正 12 年 12 月	伊予三芳～伊予桜井間開業
大正 13 年 2 月	伊予桜井～今治間開業
大正 13 年 12 月	今治～伊予大井（現大西）間開業
大正 14 年 6 月	伊予大井（現大西）～菊間間開業
大正 15 年 3 月	菊間～伊予北条間開業
昭和 2 年 4 月	伊予北条～松山間開業
昭和 5 年 2 月	松山～南郡中（現伊予市）間開業
昭和 5 年 4 月	讃予線を予讃線と改称
昭和 7 年 12 月	南郡中（現伊予市）～伊予上灘間開業
昭和 8 年 10 月	愛媛鉄道長浜町（現伊予長浜）～伊予大洲間を国有化
昭和 10 年 6 月	伊予上灘～下灘間開業
昭和 10 年 10 月	下灘～伊予長浜間開業、五郎～新谷間開業
昭和 11 年 9 月	伊予大洲～伊予平野間開業
昭和 14 年 2 月	伊予平野～八幡浜間開業
昭和 16 年 7 月	宇和島～卯之町間開業
昭和 20 年 6 月	八幡浜～卯之町間開業
昭和 61 年 3 月	向井原～内子間開業、伊予大洲～新谷間開業

資料：四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」（1965 年）、四鉄史編集委員会編「四鉄史」（1989 年）

## ■地域の人々の関わり

予讃線は明治 22 年に讃岐鉄道による丸亀～多度津～琴平間の開業から始まり、その後国有化や鉄道会社の買収などを経て昭和 20 年に高松から宇和島に至る全線が開通した。この予讃線と地域の人々の関わりを区間ごとに見ていくことにする。

### 1) 香川県内

多度津の景山甚右衛門らが讃岐鉄道の敷設を愛媛県知事に願い出て明治 20 年 7 月に仮免許、明治 21 年 2 月に本免許が下付されたが、この知らせを受けて真っ先に反対したのは

沿線の人力車夫や馬方らで、景山家に押しかけて家を焼き払うぞと氣勢を上げた。また、善通寺や金刀比羅宮参拝者を目当てとする沿線の商店や旅館の中には、鉄道輸送で素通りされると地元は不景気になると心配して反対する者も多かったという。実際には讃岐鉄道が開通すると、近郷近在だけでなく遠くからも弁当持参で見物に来る人たちが多く、商店などの不安を解消することができた。<sup>5)</sup>

また、讃岐鉄道が丸亀から高松に延長される際、宇多津町内の路線について讃岐鉄道会社では坂出側の田尾坂より宇多津の街を横断して宇夫階から丸亀に向かうルートを描いていたが、良田が潰れ、街が南北に分断されるとして有力な地主たちが強硬に反対したため、やむなく田尾坂から北に迂回し、古浜の南岸から港の北側を閉塞する形の現在線になったという<sup>6)</sup>。

さらに、多度津から観音寺に向かう路線についても、明治45年に延伸事業が開始される以前は丸亀～金蔵寺～大見村鳥坂経由のルートが考えられていたが、それでは多度津が沿線外になるとして、多度津で反対運動が起き、鳥坂峠の勾配も懸念材料であったため、鉄道院総裁後藤新平が来県した時に陳情が行われ、丸亀より多度津を経由し、白方、松崎、上高瀬を経て観音寺に至る計画に変更された。<sup>7)</sup>

なお、大正2年6月には上高瀬村長眞鍋福治をはじめ13村長から新名に停車場を設置してほしいという請願書が鉄道院総裁原敬に提出され、同年12月に上高瀬駅が開業した。<sup>8)</sup>

## 2) 愛媛県内の川之江～大洲間

明治40年代に入ると、愛媛県内各地で国鉄の早期開通を切望する気運が高まり、明治43年には鉄道速成愛媛県同盟会が結成され、鉄道院などに対して予讃線速成の陳情が行われた。壬生川町（現西条市）は町民一致して関係機関に陳情する旨を申し合せ、大正8年6月から3回にわたり町長一色耕平らが鉄道院総裁床次竹次郎、鉄道大臣元田肇に陳情を行った。<sup>9)</sup>また、明治43年11月に鉄道院総裁後藤新平が鉄道建設視察のため来県した際には、菊間町（現今治市）では幕、国旗、アーチ、煙火などで町を挙げて歓迎したことが記録されている。<sup>10)</sup>

大正8年6月に鉄道院が壬生川停車場を多賀村三津屋（現在地）に建設すると発表した。壬生川町民は郡内の商業・交通の要衝としての地位が多賀村へ移行することを懸念して、駅を壬生川町内に建設するよう主張し、町を挙げて誘致運動を展開した。しかし、この要求は容れられず、駅の位置は多賀村三津屋に、駅名は壬生川駅と決まった。このため、壬生川町は駅に通じる壬生川停車場側面線（大正通り）を新設することになった。<sup>11)</sup>

鉄道用地の交渉には、壬生川町では助役外6人が当たり<sup>12)</sup>、菊間町でも大正12年に交渉委員の選挙により6人が選出された。菊間町では交渉委員が敷地の等級査定、標準価格等について数回にわたり協議を重ねたが結論が出ず、今治、富田、桜井、立花、近見等を実情視察した後、何度も鉄道省と交渉を行った末に協定が締結された。これらの交渉に要する費用に充てるため、関係者43人が用地建物売却または移転価格の1,000分の5を拠出している。<sup>13)</sup>

壬生川駅は大正12年5月に開業したが、開通に際して壬生川町は町長を会長として祝賀協賛会を結成して祝賀行事を盛大に行った。また、祝賀協賛会により壬生川駅開通鉄道唱歌が作られた。唱歌は「国鉄四国の幹線は 互人の期待年久し 今や汽笛は耳朶を打ち 黒

煙吐いて汽車走る 来る五月の一日は 壬生川駅の開通よ」から始まる。<sup>14)</sup>

今治から西に向けての讃予線は、今治から大井へ直通せずに、波止浜経由となった。当時の波止浜は塩田により財をなす人が多く、政治力が強いため、波止浜回りになったという。駅の位置も塩田を横切らせないように波止浜財界の思い通りに決められ、波止浜の中心地からも波方の中心地からも離れた所に波止浜駅が決定された。<sup>15)</sup>

愛媛県では、予讃線の敷設にあたり、沿線地域間で経由路線の争奪戦が繰り返され、これに政党の利害が絡み、また政変によって政党内閣が更迭されると既定の計画がくつがえされ、路線が一変することもあった。伊予北条から松山に至る区間も一例である。路線は伊予北条から堀江を経て平坦部を南下して、松山市の西端に至る最短距離が予定線として決められていたが、内閣の更迭と地元政界の変動に伴い、直線コースをとらないで、和気駅から西南進し舟ヶ谷を抜けて三津浜町の東端に出て、田んぼの中に三津浜駅をつくり、さらに掘割りを通して東南進して松山市の郊外に達する路線に変更された。国鉄松山駅の開業は昭和2年で、全国の県庁所在地の中で最も遅く国有鉄道が到達した都市となったが、愛媛県で国有鉄道の敷設が進まなかった理由の一つとして、「愛媛県史近代下」は政争により路線をめぐって地域間の争いが絶えなかったことをあげている。<sup>16)</sup>

郡中以南では、民政党が主張する郡中～長浜～大洲の路線と、政友会が主張する郡中～中山～内子～坂石の路線の争いがあった。長浜では、大正7年に開業していた愛媛鉄道（長浜町～伊予大洲間）への接続を図るため、大正15年に長浜と郡中の間の国有鉄道の速成を期して国有鉄道海岸線期成同盟会が結成された。長浜町長西村兵太郎が会長となり、国有鉄道松山八幡浜線速成に関する陳情書を鉄道省、貴衆両院などに請願した。<sup>17)</sup>

昭和2年に予讃線のルートは長浜経由の海岸回りに決定され、内子町を経由する内陸のルートは省営バスの開通でいったん落ち着いた。しかし、内山地方の住民は、伊予市、中山町、内子町を結ぶ内山線の建設を切望して、昭和34年に国鉄新線内山線建設期成同盟会を結成した。内山線は、昭和36年5月の鉄道建設審議会で予定線に、昭和37年3月には調査線に昇格した。内子町では昭和37年6月に国鉄内山線建設促進大会が開催され、早期着工を決議、関係当局に運動することを決めた。昭和39年6月の鉄道建設審議会で内山線は着工線となり、昭和41年11月に日本鉄道建設公団が内山線を起工、昭和61年3月に開通した。予讃新線（内山線）は地方開発路線としては国鉄最後の新線となった。<sup>18)</sup>

一方、海岸回りの予讃線沿線地域では、海岸回り線を維持、存続させるため、昭和55年3月に大洲市、長浜町、保内町の1市2町で国鉄予讃本線対策協議会を結成し（昭和58年3月に双海町が加入）、昭和58年7月には国鉄予讃本線維持存続総決起大会を開催するなど、海岸回りの地域の発展に向けた活動を行った。<sup>19)</sup>

### 3) 愛媛県内の大洲～宇和島間

大洲から宇和島に至る間では、103号線と104号線の2路線の争いがあった。103号線は大洲～八幡浜～卯之町～宮野下～宇和島であり、104号線は大洲～野村～近永～宇和島の路線である。両線とも関係市町村は、それぞれに促進運動協議会を結成して、地元出身代議士を通じて国会などに陳情し、請願を続けた。103号線は民政党が、104号線は政友会がそれぞれ主張し、政争の具となった。<sup>20)</sup>

大正8年2月に衆議院特別委員会で104号線の政友会案が可決されたため、巻き返しを

図るため八幡浜や卯之町を主体とした西宇和鉄道期成同盟会が結成され、貴衆両院はじめ政府当局に対して猛運動を展開した。吉田郷の有志は、103号線の吉田経由実現を目指して世論の喚起と陳情を繰り返し、昭和2年11月に吉田町長清家吉次郎は宇和四郡の関係町村長や有志40余人を町役場に招請し、国鉄海岸線促進運動協議会を結成し、当局に対する請願事項を決議した。結局、昭和8年3月の国会で103号線（大洲～八幡浜～卯之町～吉田～宇和島）が議決され、路線争いに終止符が打たれた。路線が変更された理由として、経費節約のために最短路線が選択されたこと、運転技術の進歩により103号線での運行が可能になったことなどがあげられている。各地の郷土史には、路線争いが政争の具となったことが南予での鉄道敷設が遅れた理由の一つと記されている。<sup>21)</sup>

予讃線は昭和14年2月に伊予平野～八幡浜間が、昭和16年7月に宇和島～卯之町間が開通し、残りは八幡浜～卯之町間だけとなった。八幡浜～卯之町間は昭和17年から工事が始められたが、戦時下のため工事が進展しなかった。しかし、国土防衛上の必要から軍部の要請により、急きょ東宇和郡、西宇和郡、北宇和郡、宇和島市など地元の勤労奉仕隊員約5万人が動員されて工事が進められた。レールの確保が最大の悩みであったが、知事の斡旋で、伊予鉄道の松山～高浜間の複線を単線として、そのレールの供出を会社に懇請して、予讃線に充当させた。八幡浜～卯之町間は昭和20年6月に開通し、これにより予讃線は高松～宇和島間が全通した。<sup>22)</sup>

## ■地域の評価と期待

予讃線開通に対する地域の評価と期待について、香川県内の郷土史には以下のように記載されている。

- ◇「沿線の商店や旅館の中には、鉄道による旅客輸送によって、素通りする地元はかえって不景気になると心配し、事業に反対する者も多かったが、実際には、開通すると、近郷近在はもちろん、遠くから弁当持参で見物に来る人達が多く、商家の不安を解消することができた。」（「香川県史第五巻通史編近代I」423頁）
- ◇「讃岐線は、伊予三島まで延びた大正六年、開通以来の増収となった。旅客の伸びもさることながら、貨物の伸びが大であった。特に、米・肥料・木材・鉱石・食塩・砂糖・紙類等の輸送量が増加した。これらは、西讃から東予一帯にかけて生産されていたのである。」（「高松百年史上巻」478-479頁）
- ◇「丸亀～琴平間が開通したのは二二年（一八八九）五月二三日であった。次いで丸亀～高松間が開通したのは三〇年二月であった。その後、讃岐鉄道は山陽鉄道に買収され、この山陽鉄道も三九年に国有鉄道となった。次いで四三年六月一二日、宇野～土庄～高松間に連絡航路が開設され、高松は名実共に四国の表玄関としての地歩を築いたのである。」（「木太町郷土誌」570頁）
- ◇「海を越えた宇野線が開通したのが明治四十三年六月これで宇高連絡船の利便が開けてやっと高松が四国の玄関口としての地位を確立することができるようになったものでそれ以前は、海を渡って来る外客は、高松の駅が西浜なので不便であり、連絡船のない時代にはみな丸亀へ上陸して汽車で金比羅に参ったから高松から丸亀までは汽車もすいているが、丸亀からは乗客が混雑し、丸亀や多度津では駅で降りる金比羅参りの客を争って客引きする盛況だった。高松が客の誘致できるようになったのも連絡船の発着するよ

うになってからのことである。」(「さぬき一宮郷土誌」560頁)

- ◇「讃岐鉄道の開通は、交通の革命をもたらした。蒸気機関車が客車や貨車を引き、しゅっしゅっと黒い煙をはきながら線路の上を走る。人々は陸蒸気と呼んで肝をつぶし、小さい子は汽車ぽっぽといって喜んだ。(中略)

開業当時は、琴平方面へ行くのが上りで、時刻表では丸亀ー琴平間は上下各一三本で、一時間ごとぐらいに発車し、所要時間約五〇分であった。(中略)

金比羅さんに参拝するにも、歩いて行くか人力車に乗るしかなかった時代で、汽車の利便は大きく、人々に喜ばれた。」(「新編丸亀市史3近代・現代編」420-421頁)

- ◇「一九一三(大正二)年十二月二十日、『上高瀬駅』が開業、祝賀会が新名の宝光坊で催された。開通後、一日の運行は四〜五回であったが、それでも駅前付近が著しく活況を呈し、『田舎町の繁栄元素』となっていたことはいうまでもない。」(「高瀬町史通史編」516頁)

- ◇「松山まで全通したのは昭和二年四月三日である。

事業着手以来八星霜と九〇九万円を費して、多年宿望の北四国海岸の全通を見るにいたり、高松・松山両市連絡の大使命を果たすこととなったのである。」(「豊浜町誌」643頁)

- ◇「松山まで全面開通したのは昭和二年四月三日である。

この事業着手以来八年間の歳月と約九〇〇万円の経費を要して、多年にわたり宿望していた北四国海岸沿線を走る路線の全通を見るに至った。

そして、北四国の玄関口である高松と松山の両市連絡という大きな使命を果たすことになった。」(「新修豊浜町誌」421頁)

また、愛媛県内の郷土史は、予讃線開通に対する評価と期待について以下のように記している。

- ◇「すでに明治四四年(一九一一)に、帝国議会で多度津ー松山間の鉄道敷設に関する建議案が可決され、多度津以西への工事が開始されたが、県の東端川之江まで国鉄が開通したのは大正五年で、西条は同一〇年、今治には同一三年までかかった。昭和二年(一九二七)に至って、ようやく県都松山までの開業が実現した。これは我が国の県庁所在地で国鉄が開通した最も遅い記録である。(中略)

国鉄延長は松山以西についても引続き工事が行われ、(中略)残された八幡浜ー卯之町間については、(中略)昭和二〇年(一九四五)六月に至って開通し、川之江に列車が入って以来三〇年の歳月を要して予讃線はようやく全通を見ることとなった。

大量の乗客と物資を運んで都市の発展と地方開発に貢献する国鉄の開通が大幅に遅延したことは、愛媛の地域の発展、地域間の連絡結合を阻んだ。県都松山は中核都市に成長しないままに東予が阪神と、南予が九州と結ぶ分断経済が継続した。峠でさえぎられた地域間の格差とりわけ南予の後進性は改善されることなく、戦後県政の主要課題として残された。」(「愛媛県史県政」322-325頁)

- ◇「建設上多度津線として大正元年一〇月まず多度津ー観音寺間を起工、翌二年一二月これを開通、ついで五年四月観音寺ー川之江間を開業した。これが四国ではじめての官設鉄道であった。(中略)

川之江－伊予西条間は、建設上西条線と称したもので大正四年（一九一五）第一期線に加えられ、翌五年まず川之江－伊予三島間を起工、翌六年九月これを開通、さらに、八年九月伊予三島－伊予土居間、一〇年六月伊予土居－伊予西条間が開通、建設費は約三一四万円であった。道路が未整備で、交通・運輸手段の多くを海上に求めていた東予地方において、この鉄道敷設は陸上交通を飛躍的に発達させた。鉄道の西進と共に沿岸航路は次第に廃止され、三島－土居間を走っていた馬車なども鉄道にとって代わられた。」

（「愛媛県史地誌Ⅱ（東予東部）」655頁）

- ◇「讚予線の菊間駅開業により、菊間駅は駅と港湾が至近距離にあり、四国内の鉄道用燃料石炭の陸揚地に最適の地として貯炭場が設置された。貯炭場面積は一四〇〇平方mで貯炭能力三〇〇〇トンであった。九州宮尾炭を伊予石炭合資会社より現物購入し、後に松山機関区へ毎月一〇〇〇～一五〇〇トン、西条機関区へ毎月八〇〇トンを配給した。鉄道開通による町民の恩恵はひとり交通面だけでなく、従来、地場産業である菊間瓦の販売に海上輸送を担当した海運業者が、貯炭場の開設に伴い石炭輸送の大型船に転向し、海運業が一大飛躍したことである。貨物自動車もなかった当時、鉄道輸送による菊間瓦の販路の拡張もまた大きかった。」（「愛媛県史地誌Ⅱ（東予西部）」315頁）
- ◇「大正5（1916）年4月1日に観音寺・川之江間が讚岐線として開業してから愛媛での国鉄の歴史が始まる。翌年9月には伊予三島まで伸び、10年6月21日に伊予西条駅の開業となる。さらに西へ、同12年に壬生川駅の開通で名称が讚予線となる。翌年2月11日には今治まで開通。すでに工事の始まっていた松山線が竣工するのが昭和2（1927）年4月3日、全国の県庁所在地では最も遅い国鉄駅だったが、やっとこれで北四国松山・高松間の大動脈が完成し、船舶輸送中心であった物流がこれ以降次第に陸上輸送に変化する画期となる。」（「愛媛県の近代化遺産」188頁）
- ◇「鉄道の開通は実に陸上交通に大きな変革と進歩をうながした。そして一挙に文化の波がこの僻地にまでおしよせてきたという実感に、関係町村では歓びをわかちあった。金比羅まいりや村松の大師まいりを汽車に乗って出かけた人々は、どれ程か日帰りのできる文明の利器に感謝したか、当時の模様を記録に残している。」（「土居町誌」158頁）
- ◇「この伊予小松駅の開通により、今日の小松駅前通り商店街が生まれ郡内の交通体系はもちろん、産業経済に大きな変革をもたらし、以後陸上交通の中心的な役割を果たした。」（「小松町誌」1235頁）
- ◇「大正十二年五月一日に壬生川駅が、同年十月一日に三芳駅が、それぞれ営業を開始した。壬生川、三芳では、鉄道開通を記念する多彩な祝賀行事が盛大に催され、当時の新聞は『着車毎に万歳を連呼』『壬生川町夜の賑わい、全町狂乱の渦と化す』という大見出しで、その熱狂ぶりを報じている。  
鉄道の開通は、郡内の交通体系に大きな変革をもたらし、以来陸上交通の中心的役割を果たした。」（「東予市誌」691頁）
- ◇「大正一二年（一九二三）五月一日に壬生川駅が営業を開始した。（中略）当日は開通の式典が行われ、駅を中心に仮装行列、音楽隊演奏、浄瑠璃会、競馬会、商店街景品付大売り出しなど、多彩な祝賀行事が盛大に開催された。その人出は万を超えた。当時の新聞は『着車毎に万歳を連呼』『壬生川町夜の賑わい、全町狂乱の渦と化す』という大見出しでその熱狂ぶりを報じている。」（「壬生川郷土史」270頁）

◇「会議所は、この無人駅を波止浜大井駅の間樋口の地に設けることを懇請してくれたが、運転回数が少ないから効果がないとして容れられなかった。そのうちにガソリン車の増加と新居浜まで昭和三二年延長されたので、この機逸せず、今治商工会議所の後援を得て強力に推したので遂に樋口片上に波方駅が設けられるに至った。小部線のバス発着回数が増したので今治までの利用者は少ないが、それでも松山方面に行く者、或は今治を越えて行くものゝためには便利である。現在では上下各八回位停車するので受益はかなりある。」（「波方町誌」423頁）

◇「鉄道が開通するまでは、遠方に旅行したり荷物を送るには、船便によるよりほかなかつた。まず今治港まで出て、大阪商船や宇和島運輸や東予運輸汽船などの蒸気船で、松山や高松、大阪方面、中国や九州方面に出かけたのである。なお、今治築港が竣工し棧橋ができたのは大正十二年で、それまでは、本船は沖合いに錨をおろし、ハシケが人や荷物を送り迎えをしていた。少しの風波でも人の乗り降り、荷物の積みおろしに困難が伴った。

このような状態であつたので、鉄道の開通は村民にとって待ちに待った大きな喜びであり、大きな恩恵にあずかることになった。鉄道の開通はその地域の交通運輸の状態に大きな影響を及ぼし、今治一大井間の乗合馬車は廃業し、荷馬車や牛車によつていた荷貨物も鉄道を利用するものが多くなった。」（「大西町誌」473-474頁）

◇「讚予線の菊間駅開業により、駅と港湾が至近距離にあり四国内の鉄道用燃料石炭の陸揚地に最適の地勢なので、貯炭場の設置が早くから計画されていた。（中略）

配炭所面積約300坪、官舎事務所15坪、貯炭場面積1,400㎡、貯炭能力3,000トン、九州宮尾炭を伊予石炭合資会社より現物購入、松山機関区へ2.3混炭を毎月1,000～1,500トン、西条機関庫へ毎月800トン配給した。

鉄道開通による町民の恩恵はひとり交通面だけでなく、従来地場産業製瓦の販売に海上輸送を担当した海運業者が、貯炭場の開設に伴い石炭輸送の大型船に転向し、明德、金集、金栄、宝寿丸などが次々に就航して海運業が一大飛躍をしたことである。貨物自動車もなかった当時、鉄道輸送による販路の拡張もまた大きかった。貯炭場対策に大正13年12月、港内の浚渫と港口の拡張を議決し引き続いて築港計画へと発展するのである。

西海岸地区では松笠山、石転山トンネルの土砂で海岸を埋め立て、県道松山小松線を海側に変更するとともに、残余の埋立地反別4反4畝13歩が町有財産となった。」（「菊間町誌」880頁）

◇「次いで線路はさらに南に伸び、昭和五年（一九三〇）二月二七日南郡中（現伊予市駅）まで開通した。これと同時に北伊予駅が開業した。（中略）

そのころ、他の交通機関に恵まれていなかった地区の人々にとって国鉄の開通は、長い間の悲願であつた。伊予鉄道郡中線や、同森松線（現在廃線）の中間にあつて、交通事情の特に悪かつた旧北伊予地区の大部分、それに旧南伊予地区の中部の人々は、松山へ買い物に出かけるにも、当時の中学生や女学生が通学するにも、足に任せて歩くか、自転車によるしか方法がなかった。殊に当時女の方は、ほとんど自転車に乗らなかつたから、往復二〇キロメートルもの遠路でも、歩いて通学するのを当然と考えていた。このような時での国鉄の開通は、実にたいへんな喜びであつた。また、竹やぶや雑木の生

い茂った荒蕪地のまん中に北伊予駅ができたので、周辺まで開発せられ、付近の様相は一変した。(中略)

鉄道が開通すると、京阪神・東京方面に旅行する人たちは、宇高連絡または、今尾連絡を利用することが多くなった。しかし、それまでは、伊予鉄道で高浜に出て、大阪商船(現関西汽船)の別府航路・門司航路などを利用するか、石崎汽船で尾道か広島に出て、山陽本線を利用するといった方法がとられていた。

開通当時は、北伊予駅で貨物も取扱っていた。全般的には貨物の量はすくなく、時々肉牛が東京へ出荷せられていた。この牛の出荷はかなりの量に上っている。」「(松前町誌」735-737頁)

- ◇「省線(国鉄)では、昭和5年(1930年)に予讃本線が南郡中駅まで開通したことに合わせて、北伊予駅(現JR四国北伊予駅)が開業した。予讃本線の開通や北伊予駅の開業は、郡中線と森松線に挟まれ、鉄道路線の空白地帯となっていた北伊予地区にくらす人々にとっての悲願であり、松山方面への移動手段が徒歩や自転車などに限られ、交通事情が悪かった当時の人々にとって、大きな喜びであった。

北伊予駅開業に当たっては、山王原と呼ばれる竹やぶや雑木が生い茂った地域が開発され、駅の整備のみならず、県道北伊予停車場線など、駅周辺の開発も行われたことから、省線(国鉄)の開通に伴って、地域の様子は一変した。

また、北伊予駅が開業した当時は、その取り扱い量は少なかったものの、貨物が取り扱われていた。地域の農産物や周辺地域から駅に運ばれてきた鉱山資源が貨車に積まれ、北伊予駅から各地へと鉄道路線を使って輸送されていた。」「(ふるさとのくらしと産業12松前町」94頁)

- ◇「国鉄の南郡中駅及びそれ以南の開通によって、伊予鉄道のこれまでの独占的地位が著しく動かし、各自動車会社にも多大の影響を与えることになった。また、南郡中駅の開設によって、駅前から郡中港へ通じる道路も拡大整備されて物資の輸送に便宜を与え、一九三三年(昭和八)一二月には、南郡中停車場-郡中港線が県道に認定された。(中略)

また、国鉄路線が南進するに従い、伊予鉄道では郡中線の軌間拡張工事を行なうとともに、一九三七年(昭和一二)には伊予鉄郡中駅から郡中港駅まで延長されて国鉄との連絡が容易になり、国鉄南郡中駅との連帯運輸を開始することになった。」「(伊予市誌」492頁)

- ◇「国鉄が大洲まで開通したので船便は取消され、貨物も次第に鉄道便を利用するようになり、運送店の常設と共に貨物の輸送も殆んど鉄道を利用するようになった。」「(双海町誌」450頁)

- ◇「鉄道が大洲まで開通したことによって、船便が取り消されることになり、貨物の輸送もしだいに鉄道が取って代わるようになっていった。そしてついには、運送店が常設され、貨物輸送のほとんどが鉄道利用となった。」「(双海町誌改訂版」717頁)

- ◇「国鉄の開通によって長浜の交通事情は一変した。今迄長浜港から船で松山方面乃至それ以遠へ旅行していた者が、ほとんど国鉄を利用することになったので、客船の出入りは不用になってしまったのである。又、県都松山はわずか一時間半の近距離になったので、通勤通学者は年を追って増え、松山との関係はにわかに関接になった。」「(長浜町誌」660頁)

◇「鉄道は戦後復興期の輸送機関として重要な役割を果たしてきたが、道路網の整備、自動車・バス・トラックの普及に伴い一九六五年（昭和四〇）ころをピークとしてその座をゆずった。」（「大洲市誌下巻」1361-1362 頁）

◇「昭和十六年七月二日、宇和島一卯之町間運転を開始、伊予吉田駅・立間駅が同時に開業した。それは、清家町長の発議による海岸鉄道促進請願から、実に十四年にしてむかえた快事であった。（中略）

熱狂した八千の町民は、それぞれ仮装行列・演芸にと趣向をこらして町内を練りあるき、学童はまた手に手に小旗をうちふって行進をおこなうなど、喜びの声は犬尾山をゆるがせた。

八幡浜～卯之町間が開通、予讃線の全通をみたのは、それから四年ののち、昭和二十年六月のことである。全町民が待望した鉄道は開通し、吉田町のもつ辺境の地位は解消された。」（「吉田町誌下巻」448-449 頁）

◇「国鉄の八幡浜延伸によって、日本中の鉄道網と結ばれ、旅客や貨物が大量・迅速に輸送されることになり、交通状況は大きく変化した。また、佐田岬半島の人々も八幡浜に出て、松山や阪神方面に向かうようになり、半島との経済的な結びつきは一層強くなった。

太平洋戦争末期の1945（昭和20）年6月には八幡浜～卯之町間が開通し、高松～宇和島間が全通した。

戦後の復興期に鉄道は、輸送機関として重要な役割を果たした。」（「合併10周年記念版八幡浜市史第2巻自然環境編民俗・文化編産業経済編」411 頁）

郷土史によると、讃岐鉄道の建設当初は反対する人もいたが、実際に鉄道が開通すると人や物の動きが活発になり、駅のある街が発展したことが分かるようになり、それを見て香川県内だけでなく愛媛県でも鉄道敷設への期待が高まった。予讃線の開通により、交通の中心がそれまでの海上輸送から鉄道輸送に移行したことも分かる。また、鉄道の開通により高松や松山などの都市とつながることにより、地方の開発が進み、沿線地域の産業・経済の発展、住民生活の向上に役立ってきたことを読み取ることができる。

八幡浜市の双岩駅に地元の有志により建立された鉄道開通記念碑（昭和60年建立）には、「昭和20年6月20日 予讃本線八幡浜卯之町間開通す 第二次大戦後 苦難の時代にもひたすら走り続け国土の復興産業の発展に寄与すること顕著なり モータリゼーションの進展とともに 鉄道利用は激減し今昔の感ひとしお深し 輸送の使命再び大ならんことを期するとともに 先人の偉業を偲んでこの碑を建つ」と記されている。<sup>23)</sup>



鉄道開通記念碑（双岩駅）

<注>

- 1) 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」18-23 頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」14-18 頁
- 2) 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」48 頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」40-41 頁
- 3) 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」29 頁、56 頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」26-27 頁、45-47 頁
- 4) 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」58 頁、73 頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」47 頁、61 頁
- 5) 香川県編「香川県史 第五巻」421-423 頁
- 6) 宇多津町誌編集委員会編「新宇多津町誌」125 頁
- 7) 高瀬町編「高瀬町史 通史編」516 頁
- 8) 同上 516 頁
- 9) 壬生川郷土史研究委員会編「壬生川郷土史」268-269 頁
- 10) 菊間町誌編さん委員会編「菊間町誌」876 頁
- 11) 壬生川郷土史研究委員会編「壬生川郷土史」269 頁、東予市誌編さん委員会編「東予市誌」690-691 頁
- 12) 壬生川郷土史研究委員会編「壬生川郷土史」269 頁
- 13) 菊間町誌編さん委員会編「菊間町誌」877 頁
- 14) 壬生川郷土史研究委員会編「壬生川郷土史」270 頁
- 15) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ（東予西部）」314 頁、波方町誌編纂委員会編「波方町誌」421-422 頁
- 16) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 近代下」419-420 頁
- 17) 長浜町誌編纂会編「長浜町誌」658 頁
- 18) 内子町誌編纂委員会編「内子町誌」410-415 頁、内子町誌編纂委員会編「新編 内子町誌」650-651 頁、内子町誌編纂委員会編「うちこ時草紙 III 歴史編」239 頁
- 19) 長浜町誌編纂会編「長浜町誌 続編」228 頁
- 20) 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」58 頁。なお、「愛媛県史 地誌Ⅱ（南予）」616 頁では、政友会が 103 号線を、民政党が 104 号線を主張したと記述しているが、ここでは「四国鉄道 75 年史」の記述に基づき、民政党が 103 号線を、政友会が 104 号線を主張したと記した。
- 21) 吉田町誌編纂委員会編「吉田町誌 下巻」446-447 頁、明浜町誌編纂委員会編「明浜町誌」664 頁、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」154-155 頁
- 22) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ（南予）」618 頁
- 23) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」185-186 頁

<参考文献>

- 四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」(日本国有鉄道四国支店、1965年)  
四鉄史編集委員会編「四鉄史」(四国旅客鉄道、1989年)  
交通新聞社編「JR四国20年のあゆみ」(四国旅客鉄道、2007年)  
香川県編「香川県史 第五巻 通史編 近代I」(香川県、1987年)  
高松百年史編集室編「高松百年史 上巻」(高松市、1988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)  
一宮郷土誌編集委員会編「さぬき一宮郷土誌」(一宮郷土誌編集委員会、1990年)  
宇多津町誌編集委員会編「新宇多津町誌」(宇多津町、1982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)  
善通寺市教育委員会市史編さん室編「善通寺市史 第三巻」(善通寺市、1994年)  
高瀬町編「高瀬町史 通史編」(高瀬町、2005年)  
豊浜町誌編集委員会編「豊浜町誌」(豊浜町、1974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)  
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)  
愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌II (東予西部)」(愛媛県、1986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)  
えひめ地域政策研究センター編「愛媛県の近代化遺産」(愛媛県教育委員会文化財保護課、2013年)  
土居町教育委員会編「土居町誌」(土居町、1984年)  
小松町誌編さん委員会編「小松町誌」(小松町、1992年)  
壬生川郷土史研究委員会編「壬生川郷土史」(壬生川郷土史研究委員会、2009年)  
東予市誌編さん委員会編「東予市誌」(東予市、1987年)  
波方町誌編纂委員会編「波方町誌」(波方町教育委員会、1968年)  
大西町誌編纂委員会編「大西町誌」(大西町、1977年)  
菊間町誌編さん委員会編「菊間町誌」(菊間町、1979年)  
松前町誌編集委員会編「松前町誌」(松前町、1979年)  
愛媛県教育委員会編「ふるさとのくらしと産業12 松前町」(愛媛県教育委員会、2018年)  
双海町編「双海町誌」(双海町、1971年)  
双海町誌編さん委員会編「双海町誌 改訂版」(双海町、2005年)  
長浜町誌編纂会編「長浜町誌」(長浜町誌編纂会、1975年)  
長浜町誌編纂会編「長浜町誌 続編」(長浜町、2004年)  
内子町誌編纂委員会編「内子町誌」(内子町、1971年)  
内子町誌編纂委員会編「新編 内子町誌」(内子町、1995年)  
内子町誌編纂委員会編「うちこ時草紙 III歴史編」(内子町、2019年)  
大洲市誌編纂会編「大洲市誌 下巻」(大洲市誌編纂会、1996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)  
八幡浜市誌編纂会編「合併10周年記念版 八幡浜市史 第2巻 自然環境編 民俗・文化編 産業経済編」(八幡浜市、2018年)  
明浜町誌編纂委員会編「明浜町誌」(明浜町、1986年)  
吉田町誌編纂委員会編「吉田町誌 下巻」(吉田町教育委員会、1976年)  
宇和島市誌編纂委員会編「宇和島市誌 上巻」(宇和島市、2005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)

## 鉄道 4 高德線(香川県、徳島県)

### ■高德線建設の概要

JR 高德線は高松駅から徳島駅に至る 74.5km の路線である。高德線の計画は、私設鉄道の建設ブームに乗って撫養（鳴門）～高松間の鉄道を敷設するため、明治 29 年に阿讃鉄道会社と香徳鉄道会社が設立されたことに始まる。両鉄道はその後実現しなかったが、2 つの会社の建設権獲得競争によりこの地域の鉄道建設への要望が高まった。大正 6 年に香川県大川郡会が中心となって阿讃鉄道東讃線期成同盟会が結成され、高松市、徳島市、撫養町（現鳴門市）にも呼びかけて、帝国議会に東讃線（高松～徳島間）の鉄道の請願を行った。その結果、この鉄道建設は大正 9 年度から 9 か年継続事業で行われることが決まった。

建設上高德線として大正 9 年に鉄道省の多度津建設事務所が高松～志度間の測量に着手し、大正 12 年に高松方から着工、大正 14 年 8 月に高松～志度間が開通、大正 15 年 3 月に讃岐津田まで、昭和 3 年 4 月には引田まで延伸された。<sup>1)</sup>開通に伴い各地で祝賀会が催された。津田（現さぬき市）では 2 日間にわたり祝賀会が催され、余興、変装競争、宝探しなどが行われ、昼も夜も大賑わいとなった。鉄道の開通により津田から高松へ行くのは便利になったが、当時は津田に汽船の寄港があり、汽車賃に比べて汽船の運賃が格安だったため汽船利用者が急減することはなかった。しかし、次第に汽車の利用が増え、交通の中心は鉄道に移行していった。<sup>2)</sup>

昭和初期に政府の緊縮財政のために滞った工事は昭和 7 年に再開されたが、阿讃国境に大坂山トンネルを掘り、吉野川に鉄橋を架けるといふ 2 つの至難の工事が待ち受けていた。大坂山トンネル（全長 989m）の工事は昭和 7 年にまず香川県側から、その後徳島県側から導坑掘削による工法で掘り進められたが、地盤は堅く、機械で掘っても一日に 2m も進まず、坑内に地下水が噴き出すなど工事は難航したが、昭和 9 年に完成した。また、吉成～佐古間に架かる吉野川橋梁（橋長 949m）は昭和 7 年に着工、昭和 8 年に完成した。当時では最新技術の潜函工法（ニューマチック・ケーソン工法）を取り入れ、川底からさらに 8m も掘り抜き、基礎コンクリート工事を行い、その上に鉄筋コンクリート橋脚 13 基をたて、2 基の左右の橋台とともに 3 径間連続平行弦鋼ワーレントラス 4 連を支えている。吉野川橋梁は基礎工事、上部工事とも当時のわが国の最新技術を駆使した橋梁であった。<sup>3)</sup>

高德線の建設に伴い、国有鉄道による阿波鉄道会社の買収問題が起こった。阿波鉄道会社の前身の阿波電気軌道会社は、徳島～撫養間の軌道敷設を計画し、大正 5 年に撫養～古川間 13.9km を開業したが、古川～徳島間は吉野川の架橋費が捻出できず、中原から新町橋までを巡航船で連絡輸送していた。<sup>4)</sup>阿波鉄道は昭和 8 年 7 月に国鉄に買収されて国鉄阿波線となり、昭和 10 年 3 月の高德線開通に伴い、古川～吉成間は廃止された。



高徳線



高松駅の高徳線車両



吉野川橋梁

高徳線の略年表

年月	事項
大正6年12月	香川県大川郡会が中心となり阿讃鉄道東讃線期成同盟会を結成
大正9年8月	高徳線として多度津建設事務所の所管となり、9月高松～多度津間の実測に着手
大正12年1月	高松～志度間の高松方から着工
大正14年8月	高松～志度間開業
大正15年3月	志度～讃岐津田間開業
昭和3年4月	讃岐津田～引田間開業
昭和8年6月	吉野川橋梁完成
昭和8年7月	阿波鉄道会社線古川～撫養間が国有化、阿波線となる
昭和9年5月	大坂山トンネル貫通
昭和10年3月	引田～板西間、吉成～佐古間が開業して高徳線が全通

資料：四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」（1965年）、四鉄史編集委員会編「四鉄史」（1989年）、徳島県教育委員会編「徳島県の近代化遺産」（2006年）

## ■地域の人々の関わり

大正6年12月に香川県大川郡会が中心となって阿讃鉄道東讃線期成同盟会が結成されて東讃線（高松～徳島間）の速成請願を行った結果、大正8年に帝国議会の本会議で採択された。工事は大正12年1月に高松側から始まり、大正14年8月に高松～志度間が開業した。開業当時に設置された駅は屋島と志度であり、栗林駅は、高松市南部の発展を期して住民が盛んに請願運動した結果、大正14年12月に地元有志の土地の寄付により設置された。<sup>5)</sup>

大正15年3月に志度～讃岐津田間が、昭和3年4月には讃岐津田～引田間が開通した。志度から津田にかけて高德線が造田に向けて南に大きく迂回していることについて、郷土史では長尾を中心とした期成運動が強烈であったことがうかがわれるとしている。<sup>6)</sup>長尾町では森貞（秀円寺南側）に駅を設置するために誘致の努力をしていたが、町負担の補助金を調達することができず、紆余曲折はあったが、結局大正13年に駅の位置は森貞よりも北側に造田駅の設置が決定した。<sup>7)</sup>なお、開通当時、神前駅は設置されておらず、住民は造田駅や津田駅まで出かけなければならなかったため、神前駅設置について神前・石田・富田・松尾の5か村が昭和3年と昭和8年に鉄道大臣に請願するなど、猛烈な運動を続行した結果、昭和27年1月から停車が開始され、その後も陳情請願が行われて、昭和34年3月に駅舎が建てられた。<sup>8)</sup>

引田から徳島にかけては、北灘経由を主張する下板側と大坂越えを主張する上板側のルート争奪戦が続いたが、昭和4年に大坂越ルートに決定した。鳴門市史によると、もともと高德線は引田から北灘村、瀬戸村、撫養町（いずれも現鳴門市）を経由して徳島へ達する計画であったが、大正10年頃から板西町（現板野町）などを中心とする上板地区の町村で大坂越ルートへの変更を求める運動が起こり、下板側との間でルート誘致の請願を繰り返すようになり、紛争にまで発展したという。大坂越ルートが決定したことは、それ以後の鳴門市域の経済・社会の発展に大きな損失・障害をもたらしたことは否定できないと鳴門市史に記されている。<sup>9)</sup>

## ■地域の評価と期待

高德線の開通について、香川県内の郷土史は以下のように記している。

◇「大正九年九月高松―志度間の実測に着手したのを皮切りに、十二年一月高松方面より着工、十四年八月、高松―志度間（一六・一キロメートル）の第一次開通を初め、十五年三月には津田迄、更に昭和三年四月には引田迄開通した。これによって、東讃岐地方と高松との交通、経済に一新紀元を画し、東讃地区民の喜びは図り知れない程であった。

（中略）

白鳥駅も昭和三年四月十五日開業、高德線は当初は車輛三輛であったが、人口の増加と産業の発達に伴い、機関車、車輛共に改善され運行回数も貨物の輸送量も増加した。

（中略）

その後昭和初年の不況により、政府の緊縮財政で一時停滞したが、漸く昭和七年四月より再び着工し、引田―佐古間の建設工事が始められた。大小一一のトンネル、九五一メートルの吉野川鉄橋等幾多の難工事を経て、十年三月二十日高松―徳島両市を結ぶ七四キロメートルの高德線が建設費六七八万円で誕生し、東讃の運輸並びに産業の開発発

展に、又香川、徳島の交易に多大の成果をもたらしたのである。」（「白鳥町史」417-419頁）

- ◇「大正一五年三月二日に、待望の鉄道が開通した。当日、造田熊山の山上にて、花火を上げ、盛大な祝賀会や余興が催された。汽車見物には、弁当持参で押しかけた人たちで大賑わいをしたという。

（中略）

高德線は、大正一四年八月に高松・志度間が、同一五年三月に志度・津田間が、昭和三年四月には津田・引田間と相ついで開通し、同一〇年に徳島まで全線開通した。その後は、人口増加や産業の発達に伴い、近代的な機関車や車輛へと改善され、列車の運行回数も増え、貨物輸送量も次第に増加した。ことに貨物輸送については、その主力が桑苗出荷でにぎわった。

（中略）現在、二三本の列車が発着し、急行列車も三本停車する状況にあり、公共の輸送機能として地域への貢献度は高いものがある。」（「改訂長尾町史下巻」468-469頁）

- ◇「大正十五年三月二十一日、高德線志度―造田間及び造田―讃岐津田間が開通した。高德線高松―志度間はすでに昨十四年八月一日に開通していたため、高松へ行くのが非常に便利になったと人々の喜びは大変なものであった。従ってこの開通式の日及び翌二十二日には津田町主催の祝賀会が盛大に催され、各種余興、変装競争、宝さがしその他沢山な行事で埋められた。また、高松行きの臨時列車が運転されるなど、昼も夜も大賑わいを呈した。山口町梅川南側にあった民家も、これに備えてあらかじめ取り除かれ、駅から町内へ通ずる道路が新設された。現在の駅前通りがこれである。鉄道開通までは陸上機関としては田面、誉水、五名、徳島県市場行きの乗合自動車二台及び貸切自動車一台あるだけで、高松まで行くにしても志度まで馬車に乗り、志度より電車あるいは汽車を利用する状態であったため、鉄道開通後は津田、鶴羽両町村だけでなく、鴨部、松尾両村もその勢力下に入り、貨客の輸送に多大の便益を与えられるようになった。しかし、海上には対抗機関として摂陽商船会社経営の汽船の寄港があり、旅客運賃は高松まで一五銭、大阪まで一円九〇銭であって、これを汽車賃の高松まで四五銭、大阪まで三円余銭に比べ格安であったため、開通当時はまだ汽船を利用するものが急減はしなかった。しかし、汽船に比べて迅速便利な汽車は次第にその利用度を増し、昭和三年四月十五日津田―引田間の開通、昭和十年三月十日、高德線全通と順次整備されたため、交通の中心は完全に鉄道に移行した。特に、津田松原及び海水浴場が、広く県下だけでなく県外まで宣伝され、津田町が観光の町として大きくクローズアップされて、年々遊客が激増するにいたったのは、鉄道開通の恩恵といっても過言ではない。」（「再訂津田町史」605-606頁）

- ◇「JRの高德線で、高松―志度間が開通したのは大正十四年（一九二五）八月一日であり、全線開通は昭和十年（一九三五）三月二十日である。本町に汽車が通るようになったが、残念ながら停車駅は一つもなく、交通事故の発生と、ばい煙、騒音などの被害で、沿線住民の大部分は高松に出る場合は利用できず、むしろ迷惑がっていた。八栗口（昭和三十六年九月一日開業）、讃岐牟礼（昭和六十一年十一月一日開業）の両駅が設けられて、ようやく通勤・通学に利用できるようになった。また、高松北高校の誘致開校にも一役買い現在に至っている。」（「牟礼町史 1993年」566-567頁、同様の記述は「牟礼町

誌」183頁にもある)

- ◇「大正十四年八月一日高松志度間の開通を始として、爾後津田に引田に漸次延長し、昭和十年三月二十日高松徳島間七十四軒五全通して、阿讃の交通に一轉機を来せり。本郡内にては、古高松村に屋島驛を置かれ、交通上及び物資の集散に便すること甚だ大にして、又屋島観光客の乗降する者多し。屋島驛より高松驛へ約十五分、徳島驛へ約一時間五十分を要す。」(「木田郡史」1051頁)
- ◇「大正一四年八月一日、高松一志度間の開通をはじめとしてその後、津田一引田と漸次延長し、昭和一〇年三月二〇日、高松一徳島間七四キロメートルが全通して、阿讃の交通に一轉機を画した。木田郡内では古高松村に屋島駅が設置され、物流や観光に便益を供した。所要時間も高松駅から屋島駅まで約一五分、徳島駅まで約一時間五〇分となっている。国鉄の民営化もあり、高德線のディーゼル化に伴って、昭和六一年(一九八六)一月には木太駅が設けられ、高松一徳島間も一時間一四分に短縮されている。」(「木太町郷土誌」570-571頁)

また、徳島県内の郷土史などは、高德線の開通について以下のように記している。

- ◇「昭和10年3月20日、徳島、高松の両市を結ぶ74kmの高德線が、測量開始以来実に10有余年の歳月と、建設費678万円をかけ、ほかに阿波鉄道会社の買収費96万円を費やしてここに誕生し、同年11月に全通した土讃線とともに、四国地方の交通運輸、地方産業の開発にと、多大の成果をもたらすこととなった。」(「徳島県の近代化遺産」99頁)
- ◇「高德線の開通によって、高松一徳島間の所要時間は二時間半と大幅に短縮された。」(「鳴門市史下巻」682頁)
- ◇「昭和十年(一九三五)三月国鉄高德線の開通以来、鳴門公園の観光客は飛躍的な伸びを示した。鳴門村はこうした状況にかんがみ、県に対して公園の設備の充実、道路の整備など早急に対策をとるよう要望した。(中略)  
また鳴門公園への観光客の増加にともない、観潮船の鳴門公園行きが増発したため、鳴門村は公園下の相ヶ浜に棧橋の建設を計画し、昭和十年十月鳴門村会に提案・可決し、予算一万九三〇〇円を投じて工事を進め、昭和十二年五月に完成した。」(「鳴門市史下巻」990-991頁)

郷土史などによると、高德線の開通は高松と徳島間の交通運輸の変革をもたらし、人や物の往来を活発にして、地域の産業の発展、観光の振興、住民生活の向上などに貢献していることが分かる。

<注>

- 1) 四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」59-60頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」48頁
- 2) 津田町史編集委員会編「再訂 津田町史」605-606頁
- 3) 徳島県教育委員会編「徳島県の近代化遺産」99-100頁
- 4) 四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」31頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」27頁
- 5) 高松百年史編集室編「高松百年史 上巻」484頁、栗林郷土誌編集委員会編「栗林郷土誌」434-436頁
- 6) 志度町史編纂委員会編「志度町史」839頁、志度町史編さん委員会編「新編 志度町史 下巻」321頁

- 7)長尾町史編集委員会編「改訂 長尾町史 下巻」467 頁
- 8)寒川町史編集委員会編「寒川町史」612 頁
- 9)鳴門市史編纂委員会編「鳴門市史 下巻」678 頁

<参考文献>

- 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」(日本国有鉄道四国支店、1965 年)
- 四鉄史編集委員会編「四鉄史」(四国旅客鉄道、1989 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)
- 鳴門市史編纂委員会編「鳴門市史 下巻」(鳴門市、1988 年)
- 香川県編「香川県史 第六巻 通史編 近代Ⅱ」(香川県、1988)
- 白鳥町史編集委員会編「白鳥町史」(白鳥町、1985 年)
- 津田町史編集委員会編「再訂 津田町史」(津田町、1986 年)
- 長尾町史編集委員会編「改訂 長尾町史 下巻」(長尾町、1986 年)
- 寒川町史編集委員会編「寒川町史」(寒川町、1985 年)
- 志度町史編纂委員会編「志度町史」(志度町、1970 年)
- 志度町史編さん委員会編「新編 志度町史 下巻」(志度町、1986 年)
- さぬき市史編さん委員会編「さぬき市旧五町史 続編ー津田町・大川町・志度町・寒川町・長尾町ー」  
(さぬき市、2019 年)
- 牟礼町史編集委員会編「牟礼町史」(牟礼町、1993 年)
- 牟礼町編「牟礼町誌」(牟礼町、2005 年)
- 木田郡史編纂部編「木田郡史」(木田郡教育部会、1940 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)
- 栗林郷土誌編集委員会編「栗林郷土誌」(栗林地区地域おこし事業推進委員会、1996 年)
- 高松百年史編集室編「高松百年史 上巻」(高松市、1988 年)

## 鉄道 5 本四備讃線(香川県)

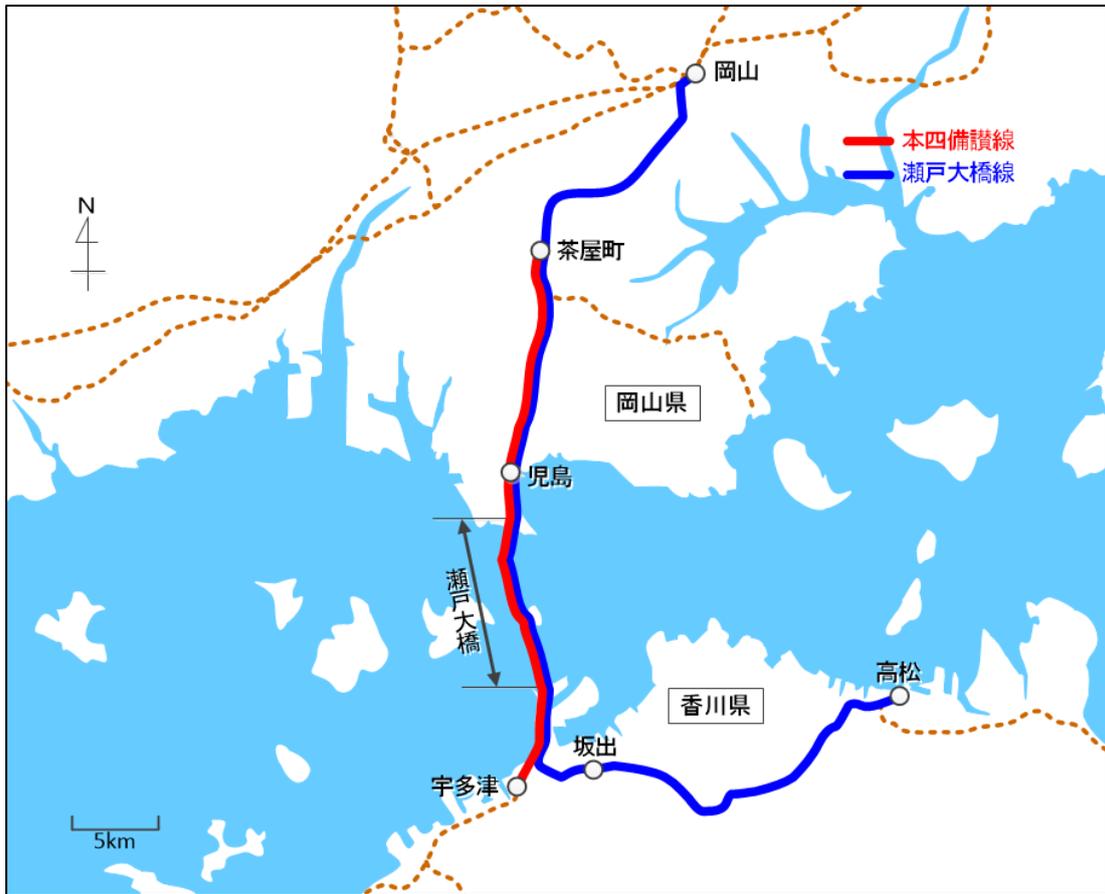
### ■瀬戸大橋と本四備讃線建設の概要

本四備讃線は、岡山県倉敷市の茶屋町駅で J R 西日本宇野線から分岐して南下し、児島駅を経て鷺羽山に至り、下津井瀬戸から備讃瀬戸までの区間と番の州の一部は道路と路線を共用し、香川県坂出市を経て宇多津町に至り、宇多津駅で J R 四国予讃線に接続する延長 31.0km の鉄道路線であり、瀬戸大橋が完成した昭和 63 年 4 月に全線開業した。

瀬戸大橋は昭和 53 年 10 月の着工以来 9 年余の歳月をかけて完成したもので、本州側から四国側にかけて並ぶ櫃石島、岩黒島、羽佐島、与島、三つ子島の 5 島を結ぶ、下津井瀬戸大橋、櫃石島橋、岩黒島橋、与島橋、北備讃瀬戸大橋、南備讃瀬戸大橋の 6 つの橋の総称で、橋梁部のみで約 9.4km、陸上の高架部を含めると約 13.1km の道路・鉄道併用橋である。瀬戸大橋は 2 層構造で、2 階部分は 4 車線の瀬戸中央自動車道、1 階部分が本四備讃線（設計速度 120km/h）の 2 線となっており、将来新幹線（設計速度 160km/h）が建設される場合に備えてさらに 2 線敷設できる構造となっている。<sup>1)</sup>また、吊橋部では安全で快適な列車走行を支えるために特別に開発された軌道伸縮装置や、橋梁上のレールの大きなたわみに充分耐えられるように設計されたレール締結装置など、長大橋ならではの技術が使われている。<sup>2)</sup>

この本四備讃線と宇野線・予讃線の一部を合わせて、岡山～高松間は瀬戸大橋線という愛称で呼ばれている。瀬戸大橋線の開業により、岡山～高松間の所要時間は快速マリナーで 58 分となり、宇高連絡船を利用していた時の岡山～高松間の所要時間 1 時間 42 分と比べると、44 分短縮された。<sup>3)</sup>なお、明治 43 年の開業以来運航されてきた宇高連絡船は、瀬戸大橋の開通に伴い昭和 63 年 4 月に 78 年の歴史に幕を閉じた。

本四備讃線の開業は、本州と四国間の時間短縮だけでなく、それまで霧や強風、波浪など気象条件に影響されてきた海上交通から陸上交通への転換により定時性、安全性を高め、乗換えや荷物の積み替えの不便もなくなり利便性を高めた。このため、本四備讃線はビジネスや観光などの面で人の往来を促進し、本州と四国間の J R 旅客数は、本四備讃線開通前の昭和 62 年の約 428 万人から、開通した昭和 63 年には 1,099 万人へと約 2.6 倍に増加した。<sup>4)</sup>また、国勢調査によると、岡山県と香川県の間での通勤・通学者数は、本四備讃線開通前の 1985 年の 1,365 人/日から、開通から 32 年後の 2020 年には 5,172 人/日へと約 3.8 倍に増加しており、本四備讃線が生活圏の拡大を支援していることが分かる。本四備讃線は、本州と四国間の人や物の流れを促進して、産業、経済、観光、日常生活などさまざまな面で地域の活性化に貢献している。



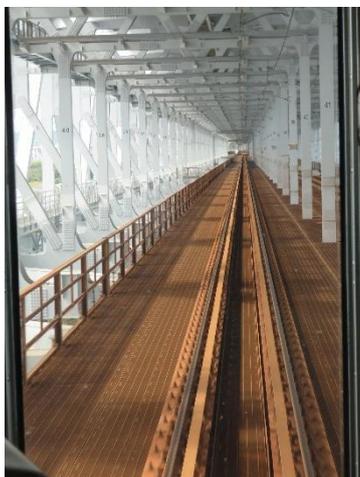
本四備讃線と瀬戸大橋線



2層構造の瀬戸大橋（与島）



番の州高架橋



瀬戸大橋を走る本四備讃線



坂出駅の快速マリンライナー

瀬戸大橋と本四備讃線建設の略年表

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	瀬戸大橋の起工式
昭和 62 年 10 月	新宇多津駅開業
昭和 63 年 4 月	本四備讃線が全線開業

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）、宇多津町企画「歴史と未来の大きな出会い 新宇多津都市のあゆみ」（1991 年）

## ■地域の人々の関わり

瀬戸大橋及び本四備讃線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、本書上巻の「道路 6 瀬戸中央自動車道」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。<sup>5)</sup>

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。<sup>6)</sup>

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 万個を用意して会場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。<sup>7)</sup>

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。<sup>8)</sup>

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。<sup>9)</sup>

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。香川県側の鉄道部は、主として宇多津町に属し、昭和 51 年度に大東地区、昭和 52 年度に中川、新開地区、昭和 56 年度に北浦地区で買収が行われ、昭和 61 年度末に用地買収が完了した。<sup>10)</sup>

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（三豊市）におよぶ 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。<sup>11)</sup>

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現実になるまでの間には、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、常盤公園に瀬戸大橋竣工記念碑が建立されている。<sup>12)</sup>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。さらに、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。<sup>13)</sup>

宇多津町には、本四備讃線の四国側の新しい玄関口として新宇多津駅が建設された。建設工事は昭和 60 年 2 月に始まり、昭和 62 年 10 月に開業し、駅舎落成式が催されたが、町長、議員ら宇多津町の関係者は出席しなかった。それは、同年 9 月に J R 四国が宇多津町に対して瀬戸大橋が開通する昭和 63 年 4 月のダイヤ改正案の説明で、宇多津駅に停車するのは普通電車だけになる公算が強いということであったため、快速電車・特急列車が宇多津駅を発着することを求めていた宇多津町が反発したことによるものであった。その後、

知事とJR四国社長とのトップ会談が行われたり、中讃・西讃地区の市町村が「JR岡山－観音寺・琴平間直通電車誘致促進期成会」を結成してJR四国等関係機関に陳情した結果、昭和62年12月にJR四国が発表したダイヤ改正では、宇多津駅に特急8本往復計16本の列車が停車すること、架橋博覧会期間中に多度津～岡山間に6往復の列車を運転することなどが盛り込まれ、快速電車・特急停車問題は決着した。<sup>14)</sup>



大久保護之丞像（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



宇多津駅

## ■地域の評価と期待

瀬戸大橋及び本四備讃線に対する評価や期待について、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

口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。

ともあれ、『夢の架け橋』と言われた瀬戸大橋が夢でなくなった年、昭和六十三年は、奇しくも香川県にとって、置県百年目の記念すべき年でもあった。」（「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）

◇「昭和六十三年には、待望の瀬戸大橋が完成し、鉄道も本州と連なったため、広く四国全域の離島化が解消され、特に橋下にある香川県での交通や経済体系の上に多大の影響を及ぼすようになってきた。」（「さぬき一宮郷土誌」562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）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）

◇「四国と本州は『宇高航路』で結ばれ、JR（国鉄）は連絡船、自動車等はフェリーが利用されていた。宇高航路は海上一時間前後の船旅に加え、乗り降りに乗り換え時間が加算されるので、時間のロスがかなりあった。マリンライナーでは岡山で短時間の乗り換えで、新幹線に乗れる。当初は坂出～東京約六時間、名古屋まで四時間、大阪まで三時間になっていた。その後、新幹線の改良で東京まで四時間四〇分、名古屋まで二時間四〇分、大阪まで一時間四〇分に短縮された。逆に、本州からの観光客も同等に訪れやすくなったことで、讃岐路への観光客が増えた。」（「坂出市史通史下現代篇」237頁）

◇「移動の確実性

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）

鉄道輸送量の推移

瀬戸大橋開通直後の時刻表と開通後30年目の時刻表を比べてみると、開通当初は予讃線と土讃線の特急が昼間は1～3時間交代で橋を渡っていた。また、岡山－高松間の快速マリンライナーも宇高連絡船とほぼ同じ間隔の1時間毎の運転であった。開通30年後には特急は30分毎に予讃線と土讃線の列車が交互に通る、快速マリンライナーも運転間隔が30分毎となり、移動が便利となった。交流人口も増え、香川・岡山両県の大学や私立学校の通学圏が互いに拡大している。」（「坂出市史地誌・生物篇」86-87頁）

◇「瀬戸大橋の開通までは、坂出から岡山に行くとなれば、列車と連絡船を乗り継いで二時間以上かかってしまうのが当たり前の行程でした。ところが、瀬戸大橋の開通によって、坂出から快速電車でわずか四十分ほどで岡山に着くようになりました。また、橋の開通で人の流れが変わり、四国の表玄関は高松から坂出へと移ったのでした。

（中略）

瀬戸大橋は開通から二十数年が経ちました。橋の存在は、通勤や通学など様々な面で私たちの生活を支えてくれています。」（「読み物資料志をはぐくむ」83頁、87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

たと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、翌平成元年の入り込み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降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。」（「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、大久保謙之丞が提唱した夢の架け橋（鉄道併用橋の瀬戸大橋）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げられるようになった。」（「新修財田町誌」707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）

- ◇「JR四国が瀬戸大橋の開通を最高度に生かし、長距離特急に力を入れての経営の合理化は賢明である。今治に於いても従来今治港から高速艇で三原に渡り新幹線を利用するコースが中心であったが、現在東京大阪に行く場合は特急岡山行きを利用するのが中心となってきている。全く岡山行直通特急列車がJR四国を活性化したといえる。

昭和六〇年今治発上り急行列車は特急四本、急行一〇本、いずれも高松行であったが、平成元年八月では上り一五本全部特急で岡山行七本、高松行八本、そしてこの高松行八本も坂出で岡山行きのマリンライナー号に連絡しており、瀬戸大橋開通により四国からの本州連絡は極めて便利となった。」（「現代の今治地誌近・現代4」691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ー新宇多津都市開発整備事業のあゆみー」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ー新宇多津都市開発整備事業記録写真集ー」7頁)

◇「四国と本州をレールで結ぶ新しい大動脈『瀬戸大橋線』は、昭和五三年一〇月に着工以来、約九年の歳月と総工費約一兆一、九〇〇億円を費やして昭和六三年四月に完成している。

高松～宇多津～岡山間を結ぶ総延長七二・一キロメートルの鉄道ルートは、五つのトンネル(八・二キロメートル)を抜け、ダイナミックな景観とスケールを誇る六つの橋がつながる瀬戸大橋の海峡部(橋梁二一・四キロメートルのうち海峡部九・四キロメートル)を渡っており、四国と本州間の時間的距離を飛躍的に短縮した。岡山～高松間のマリナーの所要時間は一時間を切り、それまでの宇野～高松間の連絡船利用時と比べて約一時間の時間短縮を実現している。」(「四国に豊かさと潤いをもたらした土木事業」44頁)

郷土史などによると、瀬戸大橋及び本四備讃線の開通により四国と本州が陸続きになり、それまでに比べて天候に左右されることなく移動できる交通の確実性が向上するとともに、所要時間が短縮され、人や物の流れが活発になって、産業・経済・文化の発展、観光の振興、住民生活の向上に役立っていることが分かる。

<注>

1)交通新聞社編「JR四国20年のあゆみ」37頁

2)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」44-45頁

3)交通新聞社編「JR四国20年のあゆみ」37頁

4)宇多津町誌編纂委員会編「続 宇多津町誌」178頁

5)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」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  
 14) 宇多津町企画「歴史と未来の大きな出会い 新宇多津都市のあゆみ」 39-42 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)  
 交通新聞社編「JR四国20年のあゆみ」(四国旅客鉄道、2007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)  
 香川県編「香川県史 第七巻 通史編 現代」(香川県、1989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)  
 一宮郷土誌編集委員会編「さぬき一宮郷土誌」(一宮郷土誌編集委員会、1990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)  
 坂出市史編さん所編「坂出市史 地誌・生物篇」(坂出市、2020年)  
 読み物資料編集委員会編「読み物資料 志をはぐくむ」(坂出市教育委員会、2013年)  
 宇多津町誌編纂委員会編「続 宇多津町誌」(宇多津町、2010年)  
 宇多津町企画「歴史と未来の大きな出会い 新宇多津都市のあゆみ」(宇多津町、1991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)  
 新修豊浜町誌編さん委員会編「新修 豊浜町誌」(豊浜町、1995年)  
 今治郷土史編さん委員会編「現代の今治 地誌 近・現代4」(今治市、1990年)  
 交通新聞社編「JR四国20年のあゆみ」(四国旅客鉄道、2007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ー新宇多津都市開発整備事業のあゆみー」(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)  
 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)

## 鉄道 6 予土線(愛媛県、高知県)

### ■予土線建設の概要

予土線は愛媛県の宇和島と高知県の窪川を結んでいる（JR 四国では北宇和島駅から若井駅に至る 76.3km を予土線としている）。予土線は、高知県内では四万十川上流部に沿って走るため「しまんとグリーンライン」という愛称が付けられ、観光シーズンには山吹色のボディの「しまんトロッコ」から四万十川の美しい風景を楽しむことができる。

予土線は宇和島から鉄道建設から始まった。明治 27 年に玉井安蔵らが発起して宇和島から吉野に至る軽便鉄道を願い出て、明治 30 年に宇和島～吉野間の免許状を下付されたが、物価騰貴のため当初予算では工事ができなくなったことなどから起業できないまま免許の効力を失った。明治 44 年 9 月に宇和島鉄道会社が設立され、宇和島鉄道は大正 3 年 10 月に宇和島～近永間を、大正 12 年 12 月には近永～吉野（現吉野生）間を開通させた。宇和島鉄道は好成績を収めていたが、国鉄を誘致して四国循環鉄道を促進しなければこの地方の発展はないとの見地から、宇和島市長を務めた山村豊次郎が国鉄による買収を政府に働きかけ、昭和 8 年 8 月に宇和島鉄道は国鉄に買収され、宇和島～吉野生間は国鉄宇和島線となった。<sup>1)</sup>

宇和島線では昭和 16 年に 762 ミリから 1,067 ミリへの軌間（レール幅）拡幅が行われるとともに、県境を越えて高知県の江川崎に向けた延伸工事が着手されたが、戦争により延伸工事は中止された。戦後工事が再開され、昭和 28 年 3 月に吉野生～江川崎間が開通した。この時、江川崎中学校で盛大な開通式が行われ、江川崎村（現四万十市）では全村をあげて花火、宝探し、仮装行列などの祝賀行事を催した。<sup>2)</sup>これで宇和島から江川崎まで鉄道が通じた。

残された区間は窪川～江川崎間となったが、昭和 26 年に土讃線が窪川まで達した後、窪川から先の路線をめぐるには、幡多郡の中で窪川から江川崎に向かう路線と、窪川から中村に向かう路線の競争があった。結局、昭和 32 年に両方の路線とも同時に着工することが適当と認められ、窪川～江川崎間は窪江線として昭和 34 年に着工された。昭和 36 年に大正町（現四万十町）田野々と瀬里の 2 ヶ所で四万十川にダムを建設する計画が動き始め、窪江線の予定ルートが水没するという問題が持ち上がったため、工事は一時中断した。鉄道の開通を熱望していた沿線住民は失望したが、ダム建設計画はやがて立ち消えとなり、昭和 39 年に窪江線の工事が再開され、昭和 48 年に窪江線が完成した。国鉄は昭和 49 年 3 月に江川崎～川奥信号場（中村線との分岐）間を予土線として開業するとともに宇和島線（北宇和島～江川崎間）を予土線と改称して、北宇和島～若井間を予土線とした。<sup>3)</sup>土佐大正駅に予土線開通記念碑が建立されている。<sup>4)</sup>

予土線の完成により循環鉄道が形成され、鉄道で四国一周することが可能となった。しかし、長い間待たされてようやく鉄道ができた時に、時代は変化していた。昭和 55 年に日本国有鉄道経営再建促進特別措置法が公布され、予土線は廃止対象路線となった。これに対して、沿線の市町村、住民は予土線存続を訴え、陳情や看板立て、パレードなどの運動を行った。こうした取り組みもあり、予土線は代替輸送道路が未整備のため廃止路線から除外されて存続し、昭和 62 年の国鉄分割民営化で発足した JR 四国に承継された。



予土線



予土線開通記念碑（土佐大正駅）



川奥信号場（予土線と中村線の分岐）



しまんトロッコ（江川崎駅）



予土線の列車（若井駅）

予土線建設の略年表

年月	事項
明治 44 年 9 月	宇和島鉄道会社設立
大正 3 年 10 月	宇和島鉄道宇和島～近永間開業
大正 12 年 12 月	宇和島鉄道近永～吉野（現吉野生）間開業
昭和 8 年 8 月	宇和島鉄道宇和島～吉野生間が国有化、宇和島線となる
昭和 28 年 3 月	吉野生～江川崎間開業
昭和 49 年 3 月	江川崎～川奥信号場間開業、宇和島線（北宇和島～江川崎間）を予土線と改称して、北宇和島～若井間を予土線とする
昭和 55 年 12 月	日本国有鉄道経営再建促進特別措置法公布
昭和 62 年 4 月	国鉄分割・民営化、J R 四国発足

資料：四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」（1965 年）、四鉄史編集委員会編「四鉄史」（1989 年）

## ■地域の人々の関わり

明治 44 年 1 月に井上角五郎、今西幹一郎らにより宇和島鉄道会社が発起され、同年 3 月に免許を下付されて、同年 9 月に宇和島鉄道会社が設立された。同社は大正 3 年 10 月に軽便鉄道として宇和島～近永間を開通させ、大正 12 年 12 月には近永～吉野（現吉野生）間を延長した。宇和島鉄道は好成績を収めたが、宇和島市長を務めた山村豊次郎が社長の時、国鉄を誘致して四国循環鉄道を促進しなければこの地方の発展は望めないとの大局的見地から政府に働きかけ、昭和 8 年 8 月に宇和島鉄道は国有化され、宇和島～吉野生間は宇和島線となった。

吉野生から県境を越えて江川崎に至る区間は昭和 14 年 2 月に着工されたが、戦争のため一時中止された。戦後、愛媛・高知両県民の宿願である四国循環鉄道を建設するため、四国循環鉄道建設期成同盟会が組織され、国会、関係官庁に猛運動が続けられた。昭和 27 年 6 月に吉野生～江川崎間の建設が再開され、昭和 28 年 3 月に宇和島線は江川崎まで延長された。開通当日、江川崎村では盛大な開通式が行われ、村民挙げて花火、宝さがし、仮装行列などの祝賀行事が催された。<sup>5)</sup>

残された区間は窪川～江川崎間となったが、昭和 26 年 11 月に土讃線が窪川まで達した後、窪川から先の路線をめぐるには、幡多郡の中で窪川から江川崎に向かう北幡線（現予土線）と、窪川～中村に向かう海岸線（現土佐くろしお鉄道中村線）の競争があり、双方の沿線地域の代表が建設運動を展開した。双方の代表が多数上京して吉田首相をはじめ関係機関に建設の促進を働きかけたため、競争は一層激しくなった。遂に昭和 30 年 2 月鉄道審議会で窪川～江川崎を結ぶ線は高知と愛媛の最短距離であり、また窪川～中村を結ぶ線は四国西南開発の点から共に重要であることが認められ、昭和 32 年 4 月の鉄道審議会長の建議により窪江線（窪川～江川崎）と中村線（窪川～中村）は同時に着工することが適当と認められた。<sup>6)</sup>

こうして窪江線は昭和 34 年 3 月に着工され、昭和 36 年にダム建設計画のため工事が一時中断されたが、昭和 39 年 12 月に再開され、昭和 48 年 1 月に工事が完了した。国鉄は昭和 49 年 3 月に窪江線と宇和島線の江川崎～北宇和島間を合わせて予土線として開業した。開通日には窪川駅と江川崎駅で発車式、大正町では完工全通式が行われた。<sup>7)</sup>

予土線が宇和島から窪川まで通じて念願の四国循環鉄道が開通したが、その後自動車の普及や過疎化の進行などにより予土線の利用者は次第に減少していった。昭和 55 年 12 月に日本国有鉄道経営再建特別措置法が公布され、予土線の廃止問題が持ち上がった。これに対して、沿線の市町村、住民は予土線存続を訴えて運動を展開した。

愛媛県広見町（現鬼北町）では、昭和 59 年 12 月、町議会に国鉄予土線対策特別委員会を設置し、先駆者たちがこの鉄道開設にかけた努力を無駄にすまいと、廃線阻止の運動に立ち上がった。同委員会は国鉄四国総局と交渉を重ねた結果、昭和 60 年 4 月、予土線を存続する代わりに近永駅を無人化して町が乗車券の発売を受託することで合意した。<sup>8)</sup>

また、高知県十和村（現四万十町）では、村連合青年団が中心となって予土線廃止反対のパレードを行い、県庁で知事に陳情、これを契機に、村内の民間団体を網羅して十和村予土線廃止反対期成同盟会を結成した。同盟会では、住民ハガキ運動を起し、県選出自民党国会議員、国土庁長官、自民党幹事長に 1,159 通のはがきを出して、予土線存続を訴え、また看板立てや電報打電の取り組みも行った。<sup>9)</sup>

こうした取り組みもあり、予土線は代替輸送道路が未整備のため廃止路線から除外されて存続することになった。

## ■地域の評価と期待

昭和 49 年に開通した予土線について、地域の郷土史は以下のように評価している。

◇「1974（昭和 49）年 3 月には、予土線が開通した。同線は宇和島市の北宇和島駅を起点に高岡郡窪川町若井駅に至る 76.3km。これで、曲がりなりにも鉄道よっての四国一周が可能となった。当時は既にモータリゼーションの発展によって、鉄道の陰は薄れていたとはいえ循環鉄道の完成の意義は大きく、四国鉄道建設史上、画期的なことであった。また明治以来、鉄道後進地域の悲哀を味わってきた沿線市町村の喜びには大きいものがあつた。」（「高知縣土木史」653 頁）

◇「昭和四十九年三月一日、予土線七六・三キロには住民の期待を荷って漸つと開通にこぎつけた。『これでやっと半世紀の夢がかない、地域発展の基盤ができた』と大喜び、運賃はバスより四分ノ一も安くなり、二日がかりだった県都高知へも日帰りで行けるようになった。それから六年、二輛連結の列車（上下共七本）が走り続けた。沿線の大半が山地の過疎地域で、各駅の乗降客はいたって少ない。（中略）

十和村は『通勤・出張旅行は最大限に汽車を利用するように』と村長名で役場内に貼紙をした。」（「十和村史」781 頁）

◇「昭和四十九年（一九七四）三月一日、南国土佐の通称高南台地と、伊予宇和島線を結ぶ鉄道『予土線』が開通した。これにより多年の念願であった四国西部の循環線が出来上がり、沿線住民はもとより、関係者は喜びに湧いた。しかし、開通当初は、（窪川－江川崎間）一日わずかに六往復。しかも停車駅は七か所（若井・家地川・打井川・土佐大正・土佐昭和・十川・半家）で全部無人駅。今まで省営（国鉄）バスを利用していた住民にとっては、時間的には早くなったが、沿線のバス停ごとの乗降に比べ不便をきわめ、国鉄バス存続も併せて要望するという課題が新たに再燃した。」（「窪川町史 2005 年」556 頁）

郷土史からは、予土線の開通により、念願の四国循環鉄道が形成され、地域の産業の発展や住民生活の利便性の向上などが期待されていたが、長年待ち続けてきた鉄道が建設された時には、時代は既に鉄道から自動車中心の社会に移行し、また沿線地域の過疎化も進行して、鉄道利用者が減少し、鉄道存続の問題が起こってきたことが記されている。

<注>

- 1) 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」27-28 頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」24-26 頁
- 2) 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」88 頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」72-73 頁
- 3) 四鉄史編集委員会編「四鉄史」98-99 頁
- 4) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」239-240 頁
- 5) 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」88 頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」四鉄史 72-73 頁
- 6) 西土佐村史編纂委員会編「西土佐村史」632-636 頁
- 7) 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」656 頁
- 8) 広見町誌編さん委員会編「広見町誌 続編」326 頁
- 9) 十和村史編纂委員会編「十和村史」778-779 頁

<参考文献>

- 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」(日本国有鉄道四国支店、1965 年)  
四鉄史編集委員会編「四鉄史」(四国旅客鉄道、1989 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 地誌Ⅱ(南予)」(愛媛県、1985 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)  
宇和島市誌編纂委員会編「宇和島市誌 上巻」(宇和島市、2005 年)  
広見町誌編さん委員会編「広見町誌」(広見町、1985 年)  
広見町誌編さん委員会編「広見町誌 続編」(広見町、2004 年)  
須田武男編「松野町誌」(松野町、1974 年)  
松野町誌編集委員会編「松野町誌 改訂版」(松野町、2005 年)  
えひめ地域政策研究センター編「愛媛県の近代化遺産」(愛媛県教育委員会文化財保護課、2013 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、1999 年)  
窪川町史編集委員会編「窪川町史」(窪川町、2005 年)  
大正町誌編纂委員会編「大正町誌」(大正町誌編纂委員会、1970 年)  
十和村史編纂委員会編「十和村史」(十和村、1984 年)  
西土佐村史編纂委員会編「西土佐村史」(西土佐村、1970 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)

## 鉄道 7 土讃線(香川県、徳島県、高知県)

### ■土讃線建設の概要

土讃線は香川県の多度津駅から徳島県の阿波池田を経て高知県の窪川駅に至る 198.7km の J R 四国の路線である。区間別に建設の概要を記すと、以下のとおりである。

多度津～琴平間は明治 22 年 5 月に讃岐鉄道により開業した。讃岐鉄道は明治 37 年 12 月に山陽鉄道に買収され、山陽鉄道が明治 39 年 12 月に国有化されたため、多度津～琴平間は四国で最初の国有鉄道となった。<sup>1)</sup>

琴平～土佐山田間は、大正 8 年に今後 12 年以内に敷設する第一期線に追加され、大正 12 年には路線を東豊永で 2 つに分け、琴平～東豊永間を土讃北線、東豊永～土佐山田間を土讃南線として工事が進められた。琴平～讃岐財田間は大正 12 年 5 月に、讃岐財田～阿波池田間は昭和 4 年 4 月に開通したが、香川・徳島県境の猪ノ鼻隧道 (3,845m) は四国鉄道の建設史上で最大の難工事であった。トンネル 9 ヶ所をうがつ工事中に死者 10 人、負傷者 2,000 人という犠牲を払った。<sup>2)</sup>

高知県では、明治 26 年に高知商工会議所の提唱で発足した土佐鉄道協会が、明治 39 年には高知県内務部長を会長とする官線四国鉄道期成同盟会と改称して敷設運動を展開した。この結果、大正 5 年に須崎～土佐山田間が高知線として第一期線に追加されたが、路線をめぐる南線 (高岡町経由) と北線 (佐川町経由) の争奪戦が起こった。結局、北線と決まり、大正 13 年 3 月に須崎～日下間が、同年 11 月に日下～高知間が、大正 14 年 12 月に高知～土佐山田間が開通した。<sup>3)</sup>

土佐山田以北の土讃南線では甫喜山隧道 (1,254m) を抜いて昭和 5 年 6 月に土佐山田～角茂谷間が、昭和 7 年 12 月に角茂谷～大杉間が、昭和 9 年 10 月に大杉～豊永間が開通した。また、池田以南の土讃北線では昭和 6 年 9 月に阿波池田～三縄間が、昭和 10 年 11 月に三縄～豊永間が開通し、高知と高松が鉄道でつながった。<sup>4)</sup>

須崎以西は、昭和 9 年に須崎～窪川間が窪川線として鉄道敷設法に追加編入され、昭和 14 年 11 月に須崎～土佐久礼間が開通し、昭和 17 年には全線で土工工事が完了したが、レール敷設は中止されていた。戦後、工事が再開され、土佐久礼～影野間は昭和 22 年 10 月に、影野～窪川間は昭和 26 年 11 月に開通した。<sup>5)</sup>

こうして多度津～窪川間の土讃線が全通したが、四国山地を縦断する琴平～土佐山田間は昭和初期に建設されたため、資金や技術の制約から長い橋や長いトンネルを避けるため急峻な溪谷に沿った曲線の多いルートとなっていた。また、大雨の時には土砂災害がたびたび発生し、昭和 37 年 2 月の土佐岩原～豊永間の土砂崩壊や昭和 47 年 7 月の繁藤災害では犠牲者が出て土讃線が不通になることもあった。このため、昭和 43 年に大歩危トンネル (4,179m)、昭和 48 年に大杉トンネル (2,583m)、昭和 61 年に大豊トンネル (2,067m) がつくられ線路変更が行われるなど、防災対策が講じられてきた。<sup>6)</sup>



土讃線

土讃線建設の略年表

年月	事項
明治 22 年 5 月	讃岐鉄道多度津～琴平間開業
明治 37 年 12 月	讃岐鉄道が山陽鉄道に買収される
明治 39 年 12 月	山陽鉄道が国有化
大正 12 年 5 月	琴平～讃岐財田間開業
大正 13 年 3 月	須崎～日下間開業
大正 13 年 11 月	日下～高知間開業
大正 14 年 12 月	高知～土佐山田間開業
昭和 4 年 4 月	讃岐財田～阿波池田間開業
昭和 5 年 6 月	土佐山田～角茂谷間開業
昭和 6 年 9 月	阿波池田～三縄間開業
昭和 7 年 12 月	角茂谷～大杉間開業
昭和 9 年 10 月	大杉～豊永間開業
昭和 10 年 11 月	三縄～豊永間開業
昭和 14 年 11 月	須崎～土佐久礼間開業
昭和 22 年 10 月	土佐久礼～影野間開業
昭和 26 年 11 月	影野～窪川間開業

資料：四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」（1965 年）、四鉄史編集委員会編「四鉄史」（1989 年）

## ■地域の人々の関わり

土讃線の敷設に地域の人々がどのように関わったのかを、区間ごとに見ていくことにする。

### 1) 多度津～土佐山田間

多度津～琴平間は讃岐鉄道を土台としている。讃岐鉄道建設の中心的役割を果たした多度津の景山甚右衛門は、廻船問屋である自家の船で東京へ出た明治11年に、新橋～横浜間の鉄道を見て興味を抱き、帰郷後、讃岐鉄道の計画に携わることになった。明治20年5月、景山甚右衛門らが愛媛県知事宛てに鉄道敷設の願書を出し、明治21年2月に本免許が下付された。同年4月に丸亀から多度津を経由して琴平に至る15.5kmの鉄道が着工され、明治22年5月に開通した。土地の馬方や車夫たちはメシの食いあげだとばかり猛烈な反対の声をあげ、発起人の景山家に押し寄せて、家を焼き払ってしまうぞと氣勢をあげたという。当時、景山は常にボディガードを連れて、腰には銃剣を下げた武装姿で陣頭指揮をしたといわれる。<sup>7)</sup>

琴平以南では、土讃線敷設のために七箇村（現まんのう町）などの地元住民が大量に雇用され、七箇村山脇の重田熊次郎は鉄道用地に田畑を提供し、私財を投じて事業に協力したと記されている。<sup>8)</sup>

また、徳島県三好市の祖谷口駅の設置は、地元の要望を受けて大川橋の架設を条件に鉄道省により許可された。三縄村（現三好市）の酒造家赤川庄八は土讃線が豊永まで延長する機会に、祖谷口駅を新設する運動を始めたが、駅のみでの設置は難事と考え、対岸下川との間に大川橋を架設して、東西祖谷山の森林資源を集散する計画を立て、この条件のもとに祖谷山口駅新設を重ねて運動した。岡山鉄道建設所は多額を要する架橋を危ぶんでいたが、赤川の決心と情熱に動かされ、大川橋架設を条件に祖谷口駅の新設を決定し、祖谷口駅は昭和10年11月に開業した。<sup>9)</sup>

昭和36年10月には地元の要望により香川県仲南町（現まんのう町）新目地区の財田川橋梁近くに黒川駅（無人駅）が設けられた。<sup>10)</sup>

香川県三豊市の讃岐財田駅には創業50周年記念碑が建立されている。<sup>11)</sup>また、高知県大豊町の豊永駅には鉄道開通記念碑が建立されている。<sup>12)</sup>



讃岐財田駅創業50周年記念碑



鉄道開通記念碑（豊永駅）

## 2) 土佐山田～須崎間

明治25年6月、鉄道敷設法が公布され、琴平から池田、高知を経て須崎に至る路線も予定されていたが、四国山脈横断が難工事のために第一期工事から除外された。このため、明治26年9月、高知商工会議所の提唱によって土佐鉄道協会が結成され、第一期工事路線編入に向けて活動が始められた。県下各町村からの請願書は12月下旬までに10万名を超える署名があり、請願運動の発展が予想されたが、明治27年8月、日清戦争が始まり、運動は挫折を余儀なくされた。土佐鉄道協会は、大正3年4月に高知県内務部長を会長とする官線四国鉄道期成同盟会に組織替えし、より強力な推進体制を整え、積極的に政府に働きかけた。この結果、大正5年に帝国議会で土佐山田～須崎間が高知線として建設承認され、法律改正のうえ第一期路線に編入された。<sup>13)</sup>

ところが、ここで南線・北線の路線争奪が起こった。南線（高知より高岡町を經由して須崎に至る）と北線（高知より佐川町を經由して須崎に至る）の両線が検討され、高岡町（現土佐市）を中心とする南部関係町村と、佐川町を中心とする北部関係町村との路線争奪運動は熾烈を極めたが、結果は現在の路線である北線になった。<sup>14)</sup>

須崎～日下間は大正7年4月に着工、大正13年2月に開通した。この鉄道敷設工事には、佐川町民だけでなく、近接の町村からも、老若男女の多くが土方として出夫、唯一の労賃仕事として、土を掘り、トロッコを押して精励したことが記されている。<sup>15)</sup>高知線の開通を記念して沿線各地の風景や地名などを織り込んだ「高知線の歌」（中山登喜男原作、岡村浩補筆）が作られた。かつての日下駅には6番の歌詞「鶯うたい 時鳥 木霊がえしの 加茂の里 日下のわたり 杞柳畑 どうだん燃ゆる 錦山」が掲示されていた。<sup>16)</sup>

昭和22年6月には住民の労力奉仕もあり多ノ郷駅（須崎市）が開設され<sup>17)</sup>、昭和35年8月には地元村民の要望により岡花無人駅が<sup>18)</sup>、同年10月には襟野々婦人会の請願活動などにより襟野々駅（佐川町）が<sup>19)</sup>、昭和39年10月には伊野町（現いの町）の費用負担協力などにより波川駅が、昭和45年6月には陳情により枝川駅が設置された<sup>20)</sup>と記録されている。

佐川駅には開設五十周年記念碑が建立されている。<sup>21)</sup>



高知線の歌（かつての日下駅）



佐川駅開設五十周年記念碑

## 3) 須崎～窪川間

須崎～久礼間の鉄道建設については、須崎・窪川間鉄道期成同盟会により強力な運動が展開され、昭和2年末に鉄道省は須崎～窪川間を予定線に編入した。しかし、昭和8年の段階では須崎から上半山村と大野見村を経て窪川に達する山間迂回線も候補にのぼってお

り、ルートは確定していなかった。鉄道が久礼を通るために、久礼町では同年結成された須崎・窪川間海岸鉄道期成会に対し数回の補助を行ったほか、町長は東京や鉄道建設事務所のあった岡山に出張して陳情を繰り返した。その結果、昭和9年3月に須崎～窪川間32kmの鉄道敷設が決定、昭和10年から須崎～久礼間の工事が開始された。<sup>22)</sup>

須崎～久礼間の開通に引き続き久礼～窪川間の鉄道建設工事が行われ、昭和17年に影野までの路盤工事は完成していたが、戦時中の資材不足でレール敷設ができないまま工事が中止された。これに対し関係町村はレール入手可能との見通しのもと私設鉄道を敷設することを決定し、久礼・窪川間鉄道促進協議会を私設鉄道建設会に組織替えして、鉄道省に路盤使用許可願を提出した。しかし、結局資材が入手困難となり、汽車の代わりにトラックを運行させることに方向転換し、昭和19年2月から久礼～窪川間を省営貨物トラックが結ぶことになり、昭和21年からは旅客輸送も行われることになった。<sup>23)</sup>

戦後、県西南部の交通整備と産業開発を狙いとして久礼～窪川間に鉄道を敷設しようという動きが起こり、昭和21年11月に起工した。昭和22年10月にまず久礼～影野間が開通し、それに伴い同区間の国鉄バス運行は休止された。影野～窪川間は占領軍総司令部の命令で工事が差し止められていたが、新路線解除に伴って昭和26年11月に開通した。<sup>24)</sup> 須崎駅には高知県国鉄発祥の地碑が、窪川駅には鉄道開通記念碑が建立されている。<sup>25)</sup>



高知県国鉄発祥の地碑（須崎駅）



鉄道開通記念碑（窪川駅）

## ■地域の評価と期待

土讃線の建設について地域がどのように評価してきたのかを、郷土史に基づいて県別に示すと以下のとおりである。

### 1) 香川県内の区間

多度津～琴平間の讃岐鉄道の建設については、県史と高瀬町史（現三豊市）に以下のように評価が記載されている。開通前には地元で反対する声もあったが、開通すると好意的な評価に変わったようである。

◇「沿線の商店や旅館の中には、鉄道による旅客輸送によって、素通りする地元はかえって不景気になると心配し、事業に反対する者も多かったが、実際には、開通すると近郷近在はもちろん、遠くから弁当持参で見物に来る人達が多く、商家の不安を解消することができた。」（「香川県史第五巻」423頁）

◇「讃岐鉄道の琴平停車場は神明町（今の琴参閣付近）に設けられ、また開通当初、琴平

と多度津の間には吉田（善通寺）停車場が設けられていた。麻や二ノ宮からは坂越えではあるが、琴平・善通寺に通じ、必要があれば村民は汽車を利用することができた。例えば、麻尋常小学校の修学旅行が始まったのは一八九九（明治三十二）年四月からであるが、学校―善通寺―多度津―海岸寺―詫間―仁尾（泊まり）―観音寺―本山―学校のコースのうち、善通寺から多度津までは汽車に乗った。一九〇二年、高松で関西府県連合共進会が開催された際も、善通寺から汽車に乗り見学に出かけた。

また、麻村で筍の出荷が始まると、琴平や善通寺はもちろん、貨物列車で市場網を広げることができた。」（「高瀬町史通史編」515頁）

琴平以南の土讃線の区間では、仲南町（現まんのう町）と財田町（現三豊市）の郷土史に以下のように記述されている。

◇「大正一二年（一九二三）五月二一日琴平～財田間開通のはこびとなった。（中略）

鉄道は陸上交通の重要機関として産業・経済・文化・国防その他あらゆる方面に密接な関係を持ち、我々の日常生活に一日も欠くことのできない施設となった。開通当時『陸蒸気』とも呼ばれていた汽車によって我が仲南町の産業・文化にいちじるしい発展をもたらした。

そして、昭和四年（一九二九）四月二八日土讃線は阿波池田まで開通してますます近代交通文化の恩恵に浴するようになった。」（「仲南町誌」1015頁、1017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、大久保謙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）

## 2) 徳島県内の区間

徳島県内の土讃線の区間では、池田町、三縄村、三名村（いずれも現三好市）の郷土史に以下のように記されている。

◇「昭和四年四月、讃岐財田・阿波池田駅間（一九・八キロ）の鉄道開通により、池田町は高松と直接結びつくようになった。（中略）

この開通によって阿波池田駅は、徳島・高松・松山やがて高知を連絡する中心点として動き出した。」（「池田町史中巻」160頁）

◇「昭和一〇年一月二八日、三縄・豊永間を開業し、土讃線が全通した。（中略）こうして阿波池田駅は四国四県の連絡中継駅として脚光を浴びることになった。」（「池田町史中巻」161頁）

◇「三縄村では、鉄道の開通を機会に、各方面の交通施設が順次整い、産業の開発、文化の向上等、大いなる影響をもたらしている。（中略）

三縄駅が村の交通、及び産業開発に及ぼした影響は大きく、特に三縄駅前を中心に附近一帯が、現状の発展振りを示したのは、この駅の新設に原因することが多い。」（「三縄村史」498頁）

◇「この2つの駅〔大歩危駅と小歩危駅〕開設は三名村にとっても躍進への大きな足がかりとなった。生産物の移出に、観光客の誘致に、通勤通学に村民になくてはならない交通機関で、この鉄道から受ける本村の利益は大きい。」（「三名村史」592頁）

### 3) 高知県内の区間

高知県内の土讃線の開通について、高知県と県内各地の郷土史には以下のように記されている。

- ◇「土讃線の開通は本縣の交通、経済、文化その他あらゆる面に劃期的な影響をもたらした。それまでは阪神方面との往来が汽船便によるのほかなく、しかも天候の関係によって欠航が続けば中央から孤立の状態に陥っていたが宇高連絡船を通じて山陽線との連絡がつき、本土との往来がスピードアップせられた上に荒天のため連絡が杜絶することが殆どなくなった。」（「高知県史上巻」466頁）
- ◇「国鉄建設は大正十三年（一九二四）三月三十日に須崎から日下までの工事が竣功、同年十一月十五日には高知に延長した。高知市ではこれを記念して博覧会を開催し、鉄道開通による産業開発を期待したのである。翌十四年（一九二五）十二月五日には山田まで開通した。難関とされた北部山間工事も官民不断の努力によって逐次進捗し、昭和十年（一九三五）九月十日ついに全通して高松と結ばれた。土佐鉄道協会が発足して四十二年目である。十一月二十八日には土讃鉄道全通式が挙行されたが、時の商工会議所会頭野村茂久馬は過去の運動を回想しながら『惟うに土讃鉄道は云うまでもなく讃岐・阿波・土佐の三国を貫通連繫する四国の幹線であって、しかも中国・四国を連絡する動脈にも相当するもので、これが四国の交通界に画期的の变革を招来する事の想像に難くないと同時に、我が国の鉄道交通上重視せられる所以であると信ぜられる。斯くしてこの鉄道が四国・中国に於ける陸上交通機関整備上重要な意義をもつとともに、更に延いては関係地方の海運界にもまた極めて重大な関係を有するものである』と述べ、浦戸及び高松・小松島・坂出・今治・多度津・丸亀等四国の諸海港と相待ち、ますますその機能を発揮することを期待したのである。」（「高知県史近代編」506-507頁）
- ◇「この開通〔土讃線影野～窪川間の開通〕の効果としては、高幡地方に豊富な、戦後復興の最重要資材である森林資源の開発が可能になったことが真っ先に挙げられよう。」（「高知縣土木史」237頁）
- ◇「土讃線高知～高松間は全通した。こうして高知～高松間は6時間の行程となり、明治以降“陸の孤島”といわれた高知県はやっと水運時代から脱することができた。」（「高知県の近代化遺産」100頁）
- ◇「土讃線の全通には十八年の歳月と二千四百万円の巨費を投じ、幾多の人命まで犠牲にした四国の鉄道の感激的な開通であった。四国山脈によって長い間閉ざされていた陸の孤島も、土讃線の全通により夜明けを迎えた感がある。京阪神・中国方面と鉄路を通して人の往来・物資の流通・文化の交流などの面で画期的な発展が期待できると地元の新聞も五段抜きの大見出しで報じている。（中略）  
この後戦中戦後を通して、鉄道が本町だけでなく嶺北地方の産業経済や交通通信・文化など生活全般にわたって、もたらした恩恵は計り知れないものがある。（中略）  
開通当初は高知から大杉まで、二時間以上かかった列車が現在は五十分足らずで来れるようになった。その上土佐山田駅から繁藤駅までの上り坂のトンネルで悩まされた煤煙も、昭和三十三年全線のディーゼル化によって解消され快適な旅が楽しめるようになった。」（「大豊町史近代現代編」678頁、681-682頁）
- ◇「土讃線が開通し駅が置かれると、人やモノの流れはそこに集まった。駅は、経済的に

も文化的にも地域の拠点となった。現在のような車社会が到来する以前は、汽車が唯一の基幹的な交通機関であった中で、地域の人々は駅に特段の愛着をもってきた。昔のようになぎわいはなくなったが、今でも駅は地域の“顔”であり“玄関”である。」（「大豊町史現代編」322頁）

- ◇「土讃線の一部開通によって本山町を中心とする人の流れは変化をはじめる。  
大正十年（一九二一）池自動車が開業して以来、本山・高知間は直通の乗合自動車が運行されていたのでこれによったが、昭和五年（一九三〇）天坪・角茂谷まで土讃線がのびてくると、高知－天坪間は格安の鉄道を利用する者が多くなって、最早直通バスの運行は減便せざるを得なくなっている。昭和七年の時刻表によると、本山から高知直行の便は二便、本山、角茂谷間は五便となっている。人の流れは完全に鉄道を主軸として動きはじめている。」（「本山町史下巻」216頁）
- ◇「県民の悲願であった国鉄土讃線の高知－高松間の全通は一九三五（昭和十）年のことで、これによって、高知県もやっと陸の孤島から解放されることになった。」（「赤岡町史改訂版」296頁）
- ◇「土讃線のうち須崎と日下を結ぶ区間は大正十三年（一九二四）三月十九日に先ず開通、十一月十五日には高知市を結ぶ開通式が挙げられた。翌年十一月五日には土佐山田まで延び、難関とされた四国山脈縦断工事も不断の努力によって昭和十年（一九三五）九月十日に開通し、十一月二十八日須崎と高松を結ぶ土讃線全通式が高知市に挙行された。商工会議所顧問（前会頭）野村茂久馬は『惟ふに、土讃鉄道は謂うまでもなく讃岐、阿波、土佐の三国を貫通連繫する四国の幹線であって、しかも中国・四国を連絡する動脈線にも相当するもので、これが四国の交通界に画期的の変革を招来する事の想像難くないと同時に、我が国の鉄道交通上重視せられる所以であると信ぜられる。斯くして此の鉄道が四国、中国に於ける陸上交通機関整備上重要な意義をもつとともに、更に延いては関係地方の海運界にも亦極めて重要な関係を有するものである』と語り、浦戸、高松、小松島、坂出、今治、多度津、丸亀等四国の諸海港と相待ち益々その機能を発揮することを期待した。」（「高知市史中巻」291頁）
- ◇「その第一工区として須崎、日下間を大正七年四月起工し、長い歳月と多くの経費を投じ、幾多の困難を克服して、大正十三年三月二十九日工事を竣工、須崎、日下間二十五軒も、汽笛一声鉄輪の轟と共に運輸営業を開始し、県民久しく待望の国鉄開通の嚆矢となり、日下村はその終点駅となり、隆盛を極め、交通文化の画期的な大発展を見たので、村民の歓喜は想像にあまりあり、文化、経済面からも大いに恩恵に浴するようになった。」（「日高村史」400頁）
- ◇「土讃線全通は昭和一〇年だが、その前に日下－須崎間が大正一三（一九二四）年に開通した。当時はまだ汽車を見たことも乗ったこともない村民がほとんどであり、開通の日、日下駅周辺に大勢が集まって初めての汽車を迎えた。この開通によって住民の交通手段は格段に便利となった。」（「続日高村史」168頁）
- ◇「大正十三年三月三十日、高知県下初の鉄道が、須崎・日下間に開通した。ついで同年十一月、高知まで、さらに同十四年十二月、山田へ延長し、難関とされた北部山間工事も、官民不断の努力によって逐次進捗し、昭和十年九月遂に全通して高松と結ばれた。土佐鉄道協会が発足してから実に四十二年目である。

土讃線は前述したように、讃岐・阿波・土佐の三国を貫通連繋する幹線であり、しかも四国と中国を連絡する動脈で、これが四国の交通に画期的な変革を果し、ひいては政治・経済・文化に及ぼす影響もまた甚大であった。」（「須崎市史」882頁）

- ◇「昭和十四年（一九三九）十一月十五日に須崎・久礼間が開通する。開通時のダイヤは久礼発着各八便、須崎まで三〇分から四一分、高知まで二時間程度を要したが、その速さと輸送力の大きさ、料金の安さ（当時須崎までの乗合自動車運賃は五〇銭であったが鉄道運賃は二八銭に過ぎなかった）は貨客輸送の増大を期待させ、各種産業の開発、さらには観光面の開発の期待をふくらませたから、鉄道開通に際しての人びとの喜びは大きかった。もの珍しさの故もあるが、開通日一日の久礼駅での乗降客は五千人を超している。」（「中土佐町史」575-576頁）
- ◇「一九三五年に須崎・久礼間の工事が始まり、一九三九年（昭和十四）十一月に開通する。速さと輸送力の大きさ、料金の安さという鉄道の特色は、各種産業の開発や観光面での発展を招くとして久礼の人びとの期待は大きかった。実際に開通後の乗降客は予想を上回り、滞貨が出るほどの状況が続く。」（「中土佐町の歴史」124頁）

各地の郷土史から、土讃線の開通により利用者の交通利便性が高まるだけでなく、鉄道利用の人や物の動きが活発になることによって、駅を中心とした沿線地域の市街地化や開発が進み、さらに他の鉄道路線と接続することで広域的な人や物の動きが促進されて、地域の産業、経済、文化などさまざまな面にわたって恩恵を及ぼしていることが分かる。特に四国山地があるために「陸の孤島」とまで言われてきた高知県の人々が、土讃線の開通をいかに切望していたか、また開通後の効果をいかに期待していたかは、郷土史に記述された文章量の多さにも示されている。

<注>

- 1) 四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」18-23頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」14-16頁
- 2) 四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」62-63頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」50-51頁
- 3) 四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」53-54頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」42-45頁
- 4) 四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」63頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」52頁
- 5) 四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」82-83頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」69-70頁
- 6) 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」404-405頁、650-652頁、1004-1005頁
- 7) 香川県編「香川県史 第五巻 通史編 近代Ⅰ」422-423頁、四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」18-19頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」14-15頁
- 8) 香川県教育委員会編「香川県の近代化遺産」172頁、仲南町誌編集委員会編「仲南町誌」1015頁
- 9) 三縄村史編集委員会編「三縄村史」487-488頁。大川橋は赤川庄八が私財を投じて架けたもので、開通当時は通行料金を支払う賃取橋であった。老朽化のため、2018年に通行止めとなり、現在は撤去されている。
- 10) 仲南町誌編集委員会編「仲南町誌」1018頁
- 11) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」104-105頁

- 12) 同上 208-209 頁
- 13) 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」85-86 頁、須崎市史編纂委員会編「須崎市史」880-881 頁、須崎市史編纂委員会編「須崎市史 平成 26 年編」33 頁、四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」53 頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」43-44 頁
- 14) 佐川町史編纂委員会編「佐川町史 下巻」397-398 頁、須崎市史編纂委員会編「須崎市史」681 頁、四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」53-54 頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」44 頁
- 15) 佐川町史編纂委員会編「佐川町史 下巻」398-399 頁
- 16) 日下駅の駅舎は令和 4 年に J R 四国から日高村に譲渡され、日高村によって駅舎の耐震改修工事が行われて令和 6 年 3 月に完了した。現在の日下駅には「高知線の歌」は掲示されていない。
- 17) 須崎市史編纂委員会編「須崎市史」883 頁
- 18) 日高村史編纂委員会編「日高村史」405 頁)
- 19) 佐川町史編纂委員会編「佐川町史 下巻」406 頁)
- 20) 伊野町編「伊野町史」674 頁
- 21) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」226-227 頁
- 22) 中土佐町史編さん委員会編「中土佐町史」574-575 頁、中土佐町史編さん委員会編「中土佐町の歴史」124 頁
- 23) 中土佐町史編さん委員会編「中土佐町史」577-578 頁、639 頁
- 24) 同上 640 頁
- 25) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」237-238 頁

<参考文献>

- 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」(日本国有鉄道四国支店、1965 年)
- 四鉄史編集委員会編「四鉄史」(四国旅客鉄道、1989 年)
- 香川県編「香川県史 第五巻 通史編 近代 I」(香川県、1987 年)
- 香川県教育委員会編「香川県の近代化遺産」(香川県教育委員会、1995 年)
- 仲南町誌編集委員会編「仲南町誌」(仲南町、1982 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)
- 池田町史編纂委員会編「池田町史 中巻」(池田町、1983 年)
- 三縄村史編集委員会編「三縄村史」(三縄村史編集委員会、1960 年)
- 田村正編「三名村史」(山城町、1968 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、1999 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)
- 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)
- 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)
- 本山町史編さん委員会編「本山町史 下巻」(本山町、1996 年)
- 赤岡町史編纂委員会編「赤岡町史 改訂版」(赤岡町史編纂委員会、2008 年)
- 高知市史編纂委員会編「高知市史 中巻」(高知市、1971 年)
- 伊野町編「伊野町史」(伊野町、1973 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)
- 佐川町史編纂委員会編「佐川町史 下巻」(佐川町、1981 年)
- 須崎市史編纂委員会編「須崎市史」(須崎市、1974 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「中土佐町史」(中土佐町、1986 年)  
中土佐町史編さん委員会編「中土佐町の歴史」(中土佐町、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)

## 鉄道 8 土佐くろしお鉄道中村線(高知県)

### ■土佐くろしお鉄道中村線の概要

土佐くろしお鉄道中村線には、昭和 45 年に全線開通した国鉄中村線が、昭和 63 年に第三セクター土佐くろしお鉄道中村線に移行したという歴史がある。

昭和 26 年に国鉄土讃線が窪川まで開通し、窪川以西は海岸線(窪川～佐賀～大方～中村)と北幡線(窪川～江川崎)などの路線争いとなった。昭和 30 年の鉄道審議会でも両線とも四国西南部開発にとって重要な役割を持つことが認められ、昭和 32 年に海岸線は中村線の名称で、北幡線は窪江線(のちの予土線)の名称で同時に工事を行うことが決定した。

窪川から中村に至る中村線(43.0km)のうち窪川～土佐佐賀間(20.8km)は昭和 32 年に着工し、昭和 38 年 12 月に開通した。窪川(海拔 220m)から土佐佐賀の海岸に至る工事は、山と深い谷に阻まれ難工事の連続となった。特に海拔 164m の大峠東山の先は急傾斜の谷になっていて、そのまま列車を走らせることができないため、半径 350m の大きな円を描いて山腹に隧道を掘り、山を一回りして約 41m 下の谷間へ降りるというループ方式がとられた。この第一川奥トンネル(延長 2,028m)は入口から出口までの全部が隧道になっている日本初の完全ループ式トンネルである。土佐佐賀までの開通により、それまでのバス路線の難所を解消することができ、足摺国定公園(現足摺宇和海国立公園)が大きくクローズアップされることになった。<sup>1)</sup>

昭和 40 年には土佐佐賀～浮鞭間が着工されたが、この区間は山が海に迫っているため、井の岬基部を掘り抜く第一伊田トンネル(1,260m)をはじめ長短 25 ヶ所のトンネルを掘削しなければならなかった。難工事の連続で、第一伊田トンネルの工事では土砂崩れで 1 人が犠牲となった。<sup>2)</sup>さらに昭和 42 年には浮鞭～中村間が着工され、昭和 45 年 10 月に中村線は全線開通した。全線開通の前夜には中村市(現四万十市)では市民約 2 千人が戦後初めて提灯行列で市中を練り歩いて開通を祝い、当日は各駅で祝賀列車が盛大な歓迎を受けた。この開業で高松から中村まで 5 時間で行けるようになったため、国鉄は「さらに近くなった足摺」をキャッチフレーズに観光キャンペーンを展開した。<sup>3)</sup>

しかし、輸送需要の変化に伴い国鉄の経営が悪化したため、政府は昭和 55 年に日本国有鉄道経営再建促進特別措置法を制定し、昭和 61 年に第 3 次特定地方交通線に選定された中村線は、バス路線運行で代替するか、第三セクター方式による鉄道運行かの二者択一を迫られる事態となった。存続運動を続けてきた地元は動揺したが、高知県は関係市町村の同意、金融機関や民間企業の協力を得て、第三セクター方式による鉄道存続を決定した。昭和 61 年に第三セクター土佐くろしお鉄道株式会社が設立され、国鉄から民営化して発足した JR 四国の中村線は昭和 63 年 4 月に土佐くろしお鉄道に移管され、それ以降土佐くろしお鉄道中村線として運行されている。<sup>4)</sup>



土佐くろしお鉄道中村線



川奥信号所（中村線と予土線の分岐）



中村駅



中村線の列車（海の王迎駅）



中村線に乗入れたJR特急（土佐佐賀駅）

土佐くろしお鉄道中村線建設の略年表

年月	事項
昭和 32 年 6 月	国鉄中村線着工
昭和 38 年 12 月	国鉄中村線窪川～土佐佐賀間開業
昭和 45 年 10 月	国鉄中村線土佐佐賀～中村間開業
昭和 55 年 12 月	日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）公布
昭和 61 年 5 月	国鉄中村線が第 3 次特定地方交通線となる
昭和 61 年 5 月	第三セクター土佐くろしお鉄道株式会社設立
昭和 62 年 4 月	国鉄分割・民営化、J R 四国発足
昭和 63 年 4 月	J R 四国が中村線窪川～中村間を廃止、中村線は第三セクター土佐くろしお鉄道に移管

資料：四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」（1965 年）、四鉄史編集委員会編「四鉄史」（1989 年）

## ■地域の人々の関わり

幡多郡の鉄道誘致運動は、大正初期に始まった。幡多郡への鉄道敷設という郡民の要望に応じて、幡多郡町村長により幡多鉄道期成同盟会が結成され、町村長は度々上京して鉄道敷設の請願をした。大正 6 年には幡多郡役所から同盟会へ鉄道運動助成金として 600 円が交付されていた。<sup>5)</sup>

大正末期から昭和初期にかけて愛媛県南予地方が鉄道 103 号線（八幡浜～卯之町～宇和島～津島～中村）の誘致を働きかけていたため、昭和 8 年 10 月に幡多郡の海岸線関係郡民は鉄道 103 号線高幡海岸線速成同盟会を結成して強力な運動を展開することとなった。<sup>6)</sup>

昭和 10 年頃、四国循環鉄道をめぐって窪川～中村～宿毛を結ぶ幡多海岸線と、窪川～江川崎を結ぶ山間部の北幡線との 2 つの鉄道誘致運動が競って行われた。昭和 12 年に北幡線は国鉄の予定線に編入されたが、海岸線は見送られた。しかし、その年から日中戦争が勃発して戦争の長期化により、鉄道建設は中断された。<sup>7)</sup>

戦後、国鉄土讃線が土佐久礼から窪川に向けて建設されるにつれて、海岸線に期待する沿岸住民の要望は高まり、北幡線の運動にも刺激されて昭和 26 年 9 月に幡多鉄道海岸線建設期成同盟会が結成された。この組織は佐賀町（現黒潮町）から宿毛町（現宿毛市）に至る沿線関係町村長と議会議員の中から選任された議員、及び関係町村の有志を主体として構成され、事務局を大方町（現黒潮町）役場に置いた。当初の運動目標を予定線編入に置き、資料の調査、経費の調達、関係省庁への陳情等を行うとともに、住民活動として署名運動、葉書運動、ポスター貼付などを行った。<sup>8)</sup>

昭和 27 年 2 月には四国西南総合開発幡多地域促進同盟会（郡内 32 か町村長及び議会議長で組織）が発足した。事務所を幡多支庁内に置いて、幡多地域の開発のため鉄道誘致運動に重点を置くことになった。ここで窪川以西の鉄道路線として、北幡線（窪川～江川崎）、中幡線（窪川～田野々～富山～蕨岡～中村）、海岸線（窪川～佐賀～白田川～大方～中村）の 3 線のいずれに決定されるかが大きな問題となり、昭和 27 年 2 月に関係者会合のもと協議したが、3 線の関係者とも互いに譲らず、北幡線側は主張を曲げず退場した。そこで残った委員によって採決の結果、多数をもって海岸線を可決した。このため、海岸線沿線各町村は建設促進運動に着手し、昭和 27 年 3 月に運輸省、国鉄本社、衆参両院、鉄道審議会な

どに強く要望した。その後も陳情を重ね、昭和28年2月の鉄道審議会で海岸線を国鉄予定線に編入することが議決され、さらに国会で正式決定をみた。<sup>9)</sup>

予定線編入によりさらに海岸線の建設促進運動が強化され、多数上京して吉田首相をはじめ関係者に建設の促進を要望した。一方、北幡線側でも同様の運動を繰り返したため、競争は一層激しくなった。昭和30年2月の鉄道審議会で、窪川～江川崎線は高知・愛媛両県を結ぶ最短距離であり、また窪川～中村～宿毛を結ぶ線は四国西南開発の点から共に重要であると認められ、昭和32年4月の鉄道審議会議長の建議により、北幡線は窪江線（窪川～江川崎）の名称で、海岸線は中村線（窪川～中村）として直ちに同時に着工することが適当とされた。<sup>10)</sup>

中村線は昭和32年6月に着工し、昭和38年12月に窪川～土佐佐賀間が開業した。列車は沿線の各駅で日の丸の旗を振る人波に迎えられ、沿線では手を振って喜ぶ町民に祝福された。佐賀町では鉄道開通を祝して全戸に記念品を配り、この日は祝賀行事に一日中沸き返った。<sup>11)</sup>また、昭和45年10月、土佐佐賀～中村間の開通前夜には中村市（現四万十市）で市民約2千人が提灯行列で市中を練り歩いて開通を祝い、開通当日には中村駅発一番列車が1万人近い市民の歓声の中で出発し、多彩な祝賀行事が催された。<sup>12)</sup>

中村線では、昭和50年前後は、住民のほとんどが列車を利用していましたが、時代は車社会へと変わり、昭和50年代後半には利用者が減少の一途をたどるようになった。国は国鉄のかかえる巨額の累積赤字解消のため、極度の不採算路線を切り離し、昭和62年4月をもって分割民営方式に移行することを決定した。第3次特定地方交通線となった中村線では、昭和59年後半から自治体を中心とした中村線存続対策協議会がイベント列車の設定など幅広く乗車運動を行い、存続運動を繰り返していたが、バス路線運行で代替するか、第三セクター方式による鉄道運行化の二者択一を迫られる事態となった。結局、高知県は関係市町村の同意、金融機関や民間企業の協力を得て、第三セクター方式により鉄道存続を行うことを決定した。<sup>13)</sup>

## ■地域の評価と期待

昭和45年に全通した国鉄中村線について、沿線の郷土史は以下のように記している。

◇「その後継続して施行された佐賀、中村間の工事は約七か年を要して完成している。同四五年（一九七〇）一〇月一日待望久しかった幡多の拠点中村に汽笛第一声がこだまして中村線の開通を告げると、幡多沿線住民は幡多路の夜明けを肌で感じ歓喜にわいた。  
（中略）

中村線が開通した直後昭和五〇年前後は、住民のほとんどが汽車便を利用して当時の国鉄が営業係数とした乗客密度も計画をはるかに上回っていた。時の流れは車社会へと徐々に変わり、昭和五〇年代後半に至り利用者が減少の一途をたどるようになった。」  
（「大方町史1994年」1189-1190頁）

◇「同年〔昭和四十五年〕十月号〔市公報〕には『国鉄中村線の全通を祝して』と題して長谷川市長の祝辞が記載されて、『わたくしたち幡多地区住民の悲願であり、幾多の先輩が心血を注いで運動を続けてきた国鉄中村線が、ついに全通しました。昭和四十五年十月一日、この日こそ幡多開発の歴史に輝かしい一歩をしるすものとして後世に語り継がれていくことでしょう。（下略）』とその全通を伝えている。」（「中村市史続編」228頁）

また、昭和 63 年に第三セクター方式で運行することになった土佐くろしお鉄道中村線について、沿線の郷土史は以下のように記している。

◇「土佐くろしお鉄道は、町の公共交通機関の要であり、路線バスとともに地域社会に果たす役割は大きい。黒潮町内には、窪川（四万十町）－中村（四万十市）を結ぶ土佐くろしお鉄道中村線が整備されている。

中村線は、すべてが単線、駅数は一五、距離は四三キロである。黒潮町内に設置された駅数は一で、北から西南の順に荷稻、伊与喜、土佐佐賀、佐賀公園、土佐白浜、有井川、土佐上川口、海の王迎、浮鞭、土佐入野、西大方となっている。

（中略）土佐くろしお鉄道では、同〔平成〕二六年には、南海トラフ地震対策として、線路の高架橋補強工事を行うとともに、地震発生時の旅客避難誘導訓練などを実施して、乗客の安全確保に努めている。

また、安全確保は鉄道輸送の生命である、という考えのもと、三月には鉄道安全の日、六月には鉄道事故防止の日を定め、例年、町と協力して、消防や警察など関係機関との合同事故防止訓練を行い、安全意識の高揚と持続、事故防止に万全を期す体制をとっている。」（「黒潮町史」427 頁）

郷土史には、先人が運動を続けてくれたおかげで国鉄中村線が建設されたことへの感謝と幡多地域の開発への期待が示されている。また、国鉄の分割民営化後に第三セクター方式で存続した土佐くろしお鉄道中村線に対しては、公共交通機関の要としての役割が期待されている。

<注>

- 1) 四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」101 頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」82 頁
- 2) 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」399 頁
- 3) 四鉄史編集委員会編「四鉄史」96-97 頁
- 4) 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1005-1006 頁、四鉄史編集委員会編「四鉄史」109-110 頁
- 5) 大塚政重著「佐賀町郷土史」31 頁、中村市史編纂委員会編「中村市史 続編」225 頁
- 6) 中村市史編纂委員会編「中村市史 続編」225-227 頁
- 7) 大方町史編集委員会編「大方町史 1963 年」400 頁、大方町史改訂編纂委員会編「大方町史 1994 年」1186 頁、黒潮町史編さん委員会編「黒潮町史」426 頁
- 8) 大方町史編集委員会編「大方町史 1963 年」400-401 頁、大方町史改訂編纂委員会編「大方町史 1994 年」1186-1187 頁
- 9) 大方町史編集委員会編「大方町史 1963 年」401-402 頁、大方町史改訂編纂委員会編「大方町史 1994 年」1187-1188 頁、中村市史編纂委員会編「中村市史 続編」227-228 頁
- 10) 大方町史編集委員会編「大方町史 1963 年」402-403 頁、大方町史改訂編纂委員会編「大方町史 1994 年」1188-1189 頁
- 11) 大塚政重著「佐賀町郷土史」33 頁
- 12) 高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」401 頁
- 13) 大方町史改訂編纂委員会編「大方町史 1994 年」1190 頁、黒潮町史編さん委員会編「黒潮町史」427 頁

<参考文献>

四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」(日本国有鉄道四国支店、1965 年)

四鉄史編集委員会編「四鉄史」(四国旅客鉄道、1989 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、1999 年)

大塚政重著「佐賀町郷土史」(佐賀町教育委員会、1965 年)

大方町史編集委員会編「大方町史」(大方町教育委員会、1963 年)

大方町史改訂編纂委員会編「大方町史」(大方町、1994 年)

黒潮町史編さん委員会編「黒潮町史」(黒潮町、2017 年)

中村市史編纂委員会編「中村市史 続編」(中村市、1984 年)

## 鉄道 9 土佐くろしお鉄道阿佐線(高知県)

### ■土佐くろしお鉄道阿佐線建設の概要

土佐くろしお鉄道阿佐線（愛称：ごめん・なはり線）は、高知県東部の南国市と奈半利町の間 42.7km を 21 駅で結ぶ路線で、第三セクター土佐くろしお鉄道株式会社によって運行されている。

阿佐線の歴史は大正 11 年にまでさかのぼる。大正 11 年に四国循環鉄道構想のもと、阿佐線は改正鉄道敷設法に基づく予定線「高知県後免ヨリ安芸、徳島県日和佐ヲ経テ古庄附近ニ至ル鉄道」に組み入れられていたが、その後進展がなかった。戦後、昭和 32 年に国鉄阿佐線後免～牟岐間が調査線となり、昭和 34 年に工事線へと昇格し、日本鉄道建設公団が国鉄阿佐西線として安芸～田野間を着工したのが昭和 40 年 3 月であった。<sup>1)</sup>

この時、後免町～安芸間には、既に土佐電気鉄道（昭和 5 年開通当時は高知鉄道）の安芸線が営業していた。しかし、昭和 40 年代半ばになると、貨物輸送の廃止やモータリゼーションによる旅客収入の減少などにより安芸線の赤字が拡大し続けたため、土佐電気鉄道は安芸線の軌道用地を国鉄に売却し、安芸線は昭和 49 年に廃止された。<sup>2)</sup>

昭和 50 年に日本鉄道建設公団は廃線跡地を流用して後免～安芸間の高架橋の工事などに着手したが、今度は国鉄の財政悪化が顕著になり、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）の施行により阿佐西線の工事は昭和 56 年に凍結を余儀なくされた。この時点で既に高架橋や盛土、トンネルを含めて 18.9km（全長の約 44%）の路盤工事が終了していたが、開通の見通しが立たない状況となってしまった。<sup>3)</sup>

鉄道開通を望む沿線の声が高まる中、昭和 61 年 5 月に高知県を母体に 23 市町村、2 金融機関、15 企業団体が第三セクター土佐くろしお鉄道株式会社が設立された。土佐くろしお鉄道は昭和 63 年に後免～奈半利間の鉄道事業免許を取得し、7 年ぶりに工事が再開された。ごめん・なはり線は着工から敷設までに長時間を要したが、平成 14 年開催のよさこい国体に間に合うように工事が急ピッチで進められ、平成 14 年 7 月に開業した。<sup>4)</sup>開業当日には奈半利駅で出発式が行われるなど、沿線の各地で鉄道開通を祝う催しが行われ、多くの人々で賑わった。

ごめん・なはり線では高知県出身の漫画家やなせたかしさんデザインのイメージキャラクターが各駅に設定されており、駅のオブジェや案内標識に用いられているほか、キャラクターの着ぐるみが作られ沿線地域のイベントを盛り上げている。また、ごめん・なはり線は J R 高知駅まで直通乗り入れすることで、通勤・通学などに加えて、観光の面でも県東部地域の活性化に貢献している。



土佐くろしお鉄道阿佐線（ごめん・なはり線）



阿佐線の車両（後免駅）



奈半利駅

土佐くろしお鉄道阿佐線建設の略年表

年月	事項
昭和 40 年 3 月	日本鉄道建設公団が国鉄阿佐西線の工事を開始
昭和 55 年 12 月	日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）公布
昭和 56 年 10 月	国鉄再建法の施行により阿佐西線の工事凍結
昭和 61 年 5 月	高知県など 41 団体が出資して第三セクター土佐くろしお鉄道株式会社を設立
昭和 63 年 3 月	土佐くろしお鉄道が阿佐線の工事を再開
平成 14 年 7 月	土佐くろしお鉄道阿佐線（ごめん・なはり線）開業

資料：高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」（1999 年）、交通新聞社編「JR 四国 20 年のあゆみ」（2007 年）

## ■地域の人々の関わり

昭和40年に安芸～田野間が日本鉄道建設公団により国鉄阿佐西線として着工され、昭和50年には土佐電気鉄道安芸線の廃線跡地を流用して後免～安芸間の高架工事が開始されたが、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）の施行により、国鉄阿佐西線の工事は昭和56年10月に凍結を余儀なくされた。建設再開を望む沿線住民と自治体の声は高まった。昭和59年2月に発足した高知県の阿佐線建設問題協議会は、阿佐線の建設計画及び運行計画の策定、経常収支の試算等を検討し、速やかに第三セクターを設立して建設の早期再開を推進することを決定した。同年12月に県議会で県知事が第三セクター設立に向けて鋭意努力することを表明して、事態が前に進むことになった。第三セクター土佐くろしお鉄道株式会社は昭和61年5月に設立されたが、同社は当面、宿毛線の建設と特定地方交通線に指定された中村線の維持に力を傾けざるを得なかったため、阿佐線の工事再開は後回しになった。また、計画が見直され、昭和63年3月には奈半利～室戸間の計画が頓挫し、奈半利が終始発駅となった。<sup>5)</sup>

阿佐線建設促進協議会（南国市から東の15市町村議長及び市町村長で組織）は阿佐線開通の目標年度を平成8年度と定め、県知事に早期完成を求める運動を展開した。<sup>6)</sup>それとともに、阿佐線建設促進協議会は開業後の阿佐線の赤字に備える経営安定基金への積立を開始した。同基金は平成7年度までに総額10億円を積み立てるもので、県が4億2,500万円、関係15市町村が4億2,500万円、民間が1億5,000万円負担することとした。<sup>7)</sup>例えば、香我美町（現香南市）では、ごめん・なはり線の経営安定のために民間寄付をお願いしたところ、目標割当額245万円に対し、住民の方から約148万円、町職員ほかで42万円、町内誘致企業及び関係業者の方から61万円、農協から10万円、計261万円が集まり、全額を鉄道経営助成金基金として寄付したことが記録されている。<sup>8)</sup>

平成8年度の開通目標の実現は困難視されたが、官民一体となって開通に向けた運動が展開される中、よさこい高知国体の開催が平成14年に決定したことと、平成9年10月に宿毛線が開業したことにより、阿佐線の本格的な工事が急ピッチで進められた。南国市などでは用地交渉が難航したこともあったが、よさこい高知国体の開催が大きな推進力となり、平成14年7月にごめん・なはり線は開業した。<sup>9)</sup>

## ■地域の評価と期待

開通した土佐くろしお鉄道阿佐線（ごめん・なはり線）に対して、赤岡町と香我美町（いずれも現香南市）の郷土史では以下のように記述している。

◇「平成十四年（二〇〇二）年七月一日、開業の日を迎えた。旧国鉄による阿佐線（安芸－田野間）の着工から三七年、安芸線の廃止から二八年目にしての待ちに待った開業であった。

開通後は、安芸－後免間は最速で五〇分、安芸－高知間は最速で六五分で結ばれた。あかおか駅から後免駅まで最速で一分、高知駅までは最速で三〇分である。（中略）

この路線の駅数は二〇、全線単線・非電化である。路線距離（営業キロ）四二・七キロメートルで、内訳は橋梁二二・二キロメートル、トンネル九カ所八・二キロメートル、切取・盛土一二・三キロメートル。全線の大半が高架区間である。高架であるうえ、『あかおか駅』から東の路線は太平洋沿いを走る区間が多いため、潮風に吹かれながらの雄

大な眺望は人気を集め、観光目的で乗車する人も多い。」（「赤岡町史改訂版」414-415 頁）

- ◇「阿佐線開通により、県東部の奈半利町、安芸市、南国市と県都高知市、県西部の中村市、宿毛市を介して高速鉄道で結ばれ、高知県の交通東西軸が形成されることになるとともに、沿線地域における通学、通勤等住民生活の向上や地域産業の振興、社会、文化の発展及び観光開発、活性化に極めて重要な役割を果たすものと期待している。」（「香我美町史続編」47-48 頁）

郷土史から、阿佐線の開通により、住民生活の利便性の向上や観光客の増加がもたらされているとともに、今後も産業振興、観光開発等による地域の活性化が期待されていることがわかる。

また、沿線地域では、開通した阿佐線の利用促進と支援のための取り組みを進めている。奈半利町、野市町、吉川村（後の2町村は現香南市）の郷土史には以下のように記されている。

- ◇「はたして、車社会に馴染んだ住民や高齢者が利用してくれるのか。その利用促進が鉄道の維持存続のための鍵となった。

そこで沿線関係団体が取り組んだのが、知名度を高めるためのキャラクター戦略と地域住民のマイレール意識の啓発、鉄道支援組織の立ち上げであった。

キャラクターは香北町（現・香美市）出身の漫画家・やなせたかし氏に依頼し、沿線地域の特産品やイメージをモチーフに造形した各駅独自のキャラクターを全二〇駅に設定した。奈半利駅のキャラクターは女子駅員の『なはりちゃん』である。

また、鉄道支援組織として、沿線市町村が組織する『ごめん・なはり線活性化協議会』が民間サイド支援組織『NPO法人ごめん・なはり線を支援する会』を発足させ、沿線を活用した町づくりをテーマに『交流人口の拡大』『地域情報発信』『地域の資源づくり』を柱としたさまざまな活動を開始した。

奈半利町でも『奈半利町鉄道を育てる会』を組織するとともに、観光客の受入装置づくりとして、サンゴ・ウォッチング遊覧船の運航（平成十四年十月）、大敷網体験乗船やマリンスポーツの研修体験、『高知海辺の自然学校』の開催（平成十五年八月）、登録有形文化財の古民家を活用した町並みガイドの組織化などに取り組んでいった。」（「奈半利町史続編」195 頁）

- ◇「開業後のごめん・なはり線を長期にわたって盛り立て支援するための動きも進んだ。

（中略）沿線関係団体が取り組んだのが、知名度を高めるためのキャラクター戦略と地域住民のマイレール意識の啓発、鉄道支援組織の立ち上げであった。

キャラクターは、香北町出身の漫画家・やなせたかし氏が沿線地の特産品やイメージをモチーフに各駅独自に造形し、全二〇駅に設定された。のいち駅のキャラクターは『のいちどんまん』で、そのモニュメントが駅舎正面入口（北口）に建てられた。

平成十一年十一月には、野市町内の各種団体が、住民のごめん・なはり線利用を促すPR活動や経営安定基金造成のための民間寄附の呼びかけ等を目的として『野市町鉄道を育てる会』を設立している。翌十二年には、駅へのアクセス道路の建設、駐輪駐車場の整備、高知市内の商店街とタイアップした乗車券の発行、沿線住民へのマイレール意識の啓発、PRイベント列車や周遊切符の発券など、官民挙げての利用客確保へ向けて

の諸施策が進められた。」（「野市町史続編」116-117頁）

◇「ごめん・なはり線の開業後、沿線関係団体は同線の知名度を高めるためのキャラクター戦略と地域住民のマイレール意識の啓発、鉄道支援組織の立ち上げ等を通して利用客増に取り組んだ。全二〇駅のそれぞれに、香北町出身の漫画家・やなせたかし氏が造形したキャラクターが設定され、よしかわ駅のキャラクター『よしかわ うなお君』は吉川村で養殖が盛んだったウナギがモチーフになっている。

一方、開業と同時に阿佐線建設促進協議会を母体とする『ごめん・なはり線活性化協議会』が組織され、平成十四年十二月にはその事務局としてNPO法人『ごめん・なはり線を支援する会』が設立された。同会はファンクラブ『ごめん・なはり線友の会』の運営をはじめ、鉄道を活用した各種イベントを企画・運営し、利用促進を通し鉄道運営の支援に努めている。」（「吉川村史続編」77頁）



やなせたかしさん製作のキャラクター  
（あかおか駅）



のいち駅



よしかわ駅

阿佐線の沿線の自治体や住民などが支援組織を結成し、通常、鉄道運営会社が行う活動を含めて、鉄道を支援する活動に取り組み、地域の活性化につなげようとしていることが分かる。

<注>

- 1) 奈半利町史編纂委員会編「奈半利町史 続編 [昭和 60 年～平成 27 年編]」191 頁、赤岡町史編纂委員会編「赤岡町史 改訂版」413 頁
- 2) 高知新聞企業企画「土佐電鉄の 100 年」50 頁
- 3) 奈半利町史編纂委員会編「奈半利町史 続編 [昭和 60 年～平成 27 年編]」192 頁、赤岡町史編纂委員会編「赤岡町史 改訂版」413 頁、野市町史続編編纂委員会編「野市町史 続編」114 頁、吉川村史続編編纂委員会編「吉川村史 続編」75 頁
- 4) 奈半利町史編纂委員会編「奈半利町史 続編 [昭和 60 年～平成 27 年編]」192-195 頁、赤岡町史編纂委員会編「赤岡町史 改訂版」413-414 頁、野市町史続編編纂委員会編「野市町史 続編」113-115 頁、吉川村史続編編纂委員会編「吉川村史 続編」74-76 頁
- 5) 奈半利町史編纂委員会編「奈半利町史 続編 [昭和 60 年～平成 27 年編]」192-193 頁
- 6) 同上 193 頁
- 7) 野市町史続編編纂委員会編「野市町史 続編」115 頁
- 8) 香我美町史編纂委員会編「香我美町史 続編」46 頁

9) 奈半利町史編纂委員会編「奈半利町史 続編 [昭和 60 年～平成 27 年編]」193 頁、吉川村史続編編纂委員会編「吉川村史 続編」75-76 頁

<参考文献>

八十八年史編纂委員会編「土佐電鉄八十八年史」(土佐電気鉄道、1991 年)

高知新聞企業企画「土佐電鉄の 100 年」(土佐電気鉄道、2004 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、1999 年)

交通新聞社編「J R 四国 20 年のあゆみ」(四国旅客鉄道、2007 年)

奈半利町史編纂委員会編「奈半利町史 続編 [昭和 60 年～平成 27 年編]」(奈半利町、2016 年)

香我美町史編纂委員会編「香我美町史 続編」(香我美町、2006 年)

赤岡町史編纂委員会編「赤岡町史 改訂版」(赤岡町史編纂委員会、2008 年)

野市町史続編編纂委員会編「野市町史 続編」(香南市、2017 年)

吉川村史続編編纂委員会編「吉川村史 続編」(香南市、2017 年)

## 鉄道 10 高知駅周辺都市整備(高知県)

### ■高知駅周辺都市整備の概要

高知駅は大正 13 年にはりまや橋から北へ約 700m の町外れに、正面を南の中心市街地に向けて建設された。その後、高知市の人口増加とともに市街地が郊外に拡大し始めると、郊外を走っていた鉄道が市街地に取り込まれ、自動車交通の進展とともに、交通渋滞が深刻化してきた。その交通渋滞を引き起こす原因の一つが、市街地の南北道路と東西に走る鉄道との平面交差（踏切）であった。この課題を解決するため、鉄道と道路を立体交差化して踏切を除去することが考えられた。昭和 46 年に高知県は鉄道高架化に向けた取り組みを始めたが、地域住民の反対運動などにより昭和 51 年に鉄道高架計画を断念した。<sup>1)</sup>

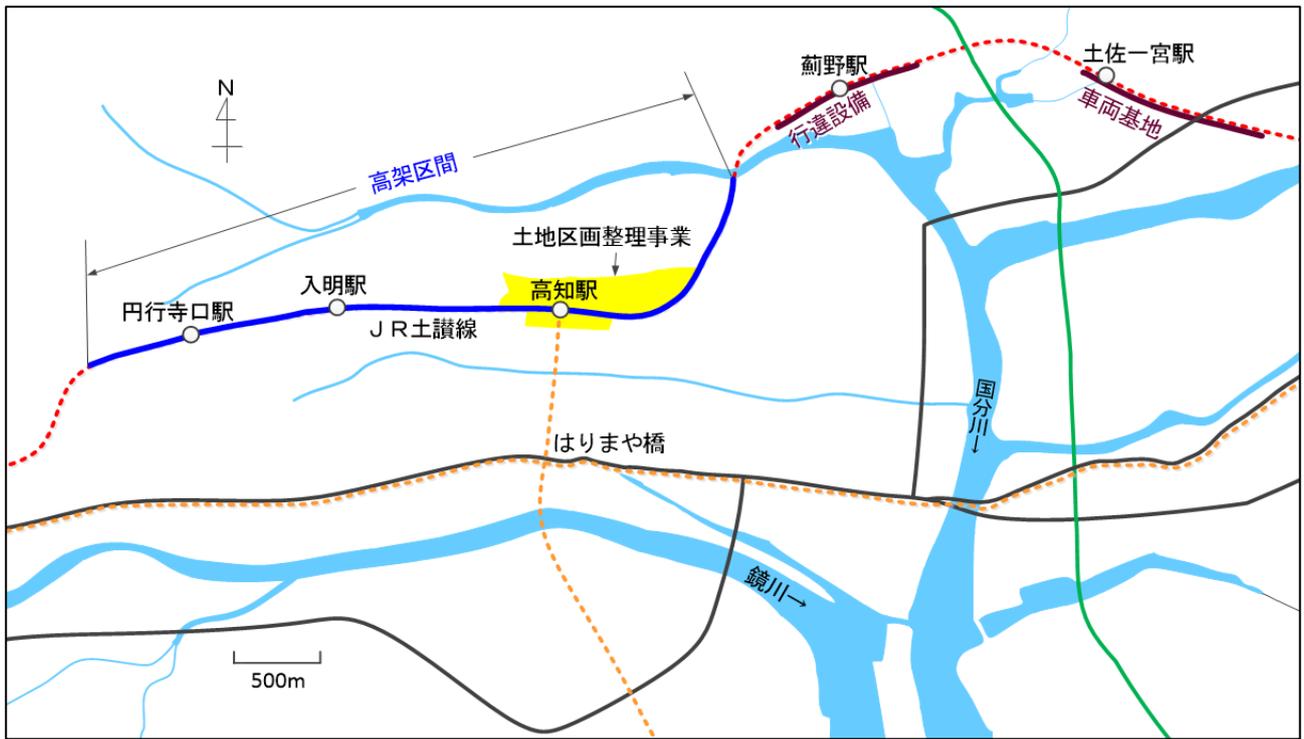
その後昭和 55 年からのパーソントリップ調査や再開発調査などにより、従来からの交通問題の解決だけでなく、高知駅周辺における都市機能強化や大規模空閑地の有効活用など、新たなまちづくりのために鉄道の高架化が不可欠であるとの方針が打ち出され、地元や行政、鉄道事業者などの関係者が一体となって、再度事業化を目指すことになった。

平成 6 年に J R 土讃線連続立体交差事業の事業採択を受け、平成 7 年には高知駅周辺都市整備に位置づけられた J R 土讃線連続立体交差事業、土地区画整理事業、関連街路事業の 3 つの事業について都市計画決定の告示が同時に行われた。高知駅周辺都市整備の目的は、第 1 に高知駅周辺の南北市街地の一体化であり、第 2 に交通渋滞の緩和であり、第 3 に高知駅周辺を賑わいのある新しい都市拠点として創造することである。この目的を実現するために、3 つの事業がスタートすることになった。J R 土讃線連続立体交差事業は、県が事業主体で、市街地の地平を走っている鉄道を延長 4,080m にわたり高架化して 11 ヲ所の踏切を除去し、分断されていた市街地を一体化し、高知駅及び周辺地区の都市機能向上や県都の陸の玄関にふさわしいシンボリックな景観形成などを図るものである。土地区画整理事業は、高知市が事業主体で、高知駅周辺の密集市街地、車両基地跡、県・市の大規模空閑地を区画整理して、街路、駅前広場、拠点街区などを整備するものである。関連街路事業は、県と高知市が事業主体で、都市内の交通の流れをさらに良くする幹線道路網を整備するものである。<sup>2)</sup>

平成 11 年に高知駅周辺都市整備の起工式が行われ、平成 13 年に行違設備が、平成 14 年に車両基地が完成し、平成 20 年に高架切替、新高知駅の開業、北口駅前広場の完成に至った。平成 21 年には高知駅南口駅前広場などの工事が完成し、平成 22 年に換地処分の公告、登記事務完了に至った。<sup>3)</sup>

連続立体交差事業により踏切が除去されて。踏切事故が無くなり、踏切の遮断時間が無くなることによる交通渋滞の解消、分断されていた市街地の一体化による都市機能の活性化、高架側道や公園などの整備による周辺環境の改善などが図られている。また、新高知駅の大屋根（くじらドーム）は、県内産の杉を使用しており、森林県高知の陸の玄関にふさわしいシンボルとなっている。

高知駅前に高知駅周辺土地区画整理事業竣工記念碑が建立されている。



J R土讃線連続立体交差事業と土地区画整理事業



高知駅



高架下の様子



くじらドーム内のアンパンマン列車



高知駅周辺土地区画整理事業竣工記念碑

高知駅周辺都市整備の略年表

年月	事項
昭和 46 年 7 月	鉄道高架予備調査（県）
昭和 47 年 10 月	鉄道高架事業調査（県－国鉄委託）
昭和 48 年 4 月	連続立体交差事業の新規箇所として採択
昭和 48 年 9 月	鉄道高架反対市民の会結成
昭和 51 年 8 月	鉄道高架計画の断念
昭和 55 年	パーソントリップ調査
昭和 56 年 2 月	高知駅周辺部市街地再開発調査（市）
昭和 61 年 12 月	高知駅周辺連続立体交差事業調査（県）、高知駅周辺市街地再開発基本計画調査（市）
平成 2 年	新都市拠点整備事業調査の採択（国庫補助）
平成 4 年	地元住民に報告会、説明会を実施
平成 6 年	連続立体交差事業の事業採択
平成 7 年 12 月	高知駅周辺都市整備（JR土讃線連続立体交差事業、土地区画整理事業、関連街路事業）の都市計画決定
平成 11 年 2 月	高知駅周辺都市整備起工式
平成 13 年 2 月	行違設備完成
平成 14 年 3 月	車両基地完成
平成 20 年 2 月	高架切替、新高知駅開業、高知駅北口駅前広場供用開始
平成 21 年 5 月	高知駅南口駅前広場供用開始
平成 21 年 8 月	高架側道全線完成、街区・宅地整備完了
平成 22 年 6 月	換地処分の公告
平成 22 年 8 月	登記事務完了

資料：高知県、高知市、四国旅客鉄道編「高知広域都市計画 四国旅客鉄道土讃線 高知駅付近連続立体交差事業 事業誌」（2010年）、高知市都市建設部市街地整備課編「高知駅周辺土地区画整理事業竣工記念誌」（2011年）

## ■地域の人々の関わり

昭和 46 年に高知県は土讃線の踏切による交通渋滞を改善するため高架化を計画し、県単独の予備調査を経て国庫補助による高架化調査を実施した。しかし、地域住民の反対運動や大型台風による大災害の発生などによって一旦中断するに至った。

その後昭和 55 年からのパーソントリップ調査や再開発調査などの結果、従来からの交通問題の解決だけではなく、高知駅周辺における都市機能強化や大規模空閑地の有効活用など、新たなまちづくりのために鉄道の高架化が不可欠であるとの方針が打ち出され、地元や行政、鉄道事業者などの関係者が一体となって、再度事業化を目指すことになった。また、過去の経緯から、高架化計画の理解と協力を得るために、住民との対話を重視する基本方針で進められることになった。

その結果、平成 6 年に高知駅付近連続立体交差事業の事業採択を受け、平成 7 年には高知駅周辺都市整備に位置づけられる高知駅付近連続立体交差事業と高知駅周辺土地区画整理事業、関連街路事業の 3 つの事業について都市計画決定の告示が同時に行われた。平成 9 年に事業認可の告示、四国旅客鉄道株式会社との基本協定の締結、平成 11 年に車両基地

に関する地元組織と知事・市長の覚書調印を経て、平成11年2月に高知駅周辺都市整備の起工式が行われた。事業着工後、平成13年に行違設備が、平成14年に車両基地が完成し、平成20年に高架切替、新高知駅の開業、北口駅前広場の完成に至り、平成21年に高知駅南口駅前広場、高架側道全線、街区・宅地整備などの工事が完成し、平成22年に換地処分  
の公告、登記事務の完了に至った。

高知駅付近連続立体交差事業事業誌には、住民の反対運動で一度断念した後、高知県が高知市と一体となって事業目的を見直すなどして、住民対話を重視し公開の場で時間をかけて話し合い、住民参加や景観設計などに本格的に取り組んだことが本事業の特色であると記されている。行政と住民の対話は、説明会、個別対応、懇話会、ワークショップ、イベント、アンケートなど多様で重層的に行われた。また、高架橋が汚れて沿線地域がスラム化するのではないかと心配する反対意見も出されたが、知事が高架事業の先進地ではできなかつた景観設計を、後発の利点を活かして実施して、全国に誇れる高架構造物を造ると表明したことで、全国にない景観設計が実施する態勢が整った。こうした事業主体と住民との協働で事業を進める過程で、良い物をつくろうという共通意識が生まれ、街のシンボルであり全国に誇れる高知駅の大屋根「くじらドーム」と、沿線住民に親しまれる生活空間を創出する鉄道高架橋という財産を次代に残すことができた。<sup>4)</sup>

## ■地域の評価と期待

高知駅周辺都市整備に対する地域の評価と期待について、郷土史には記載されていないが、事業誌と竣工記念誌では以下のように記されている。

### ◇「事業後の変化

#### (1) 踏切除去による変化

対象区間における踏切事故の件数は、それほど多いものではなかつたが、本事業により11ヵ所の踏切が撤去され、事故の危険性が解消されるとともに、踏切事故でもたらされる列車遅延、道路渋滞などの多大な社会的な損益が解消された。また、踏切遮断時や一旦停止による日常の渋滞がなくなった。

#### (2) 交差道路、側道整備による変化

交差道路を整備することにより、幹線道路における鉄道を挟んだ交通量の円滑化、交通容量の拡大が図られるとともに、生活道路のネットワークが確保されることで、沿線地域の安全で快適な通行が確保された。

鉄道高架化に伴う側道の整備により、歩行者が安全に通行できる歩車道分離の生活道路が確保され、交差道路とのネットワークによって、鉄道を挟んだ地域の一体化、地域の利便性の向上などが図られた。

このような交差道路、側道の整備は、沿線地域における災害時の避難路などとしての役割が期待されている。また、高知駅部では、新設された交差道路、自由通路の整備により駅周辺の交通が円滑になり、新たな都市機能の立地と相まって、拠点地区としての機能向上に貢献している。

#### (3) 高架下利用

高架下利用可能面積約22,120㎡のうち、都市側で約4,500㎡を公共的に利用することで、高知駅周辺の機能向上、県民へのサービス向上が図られた。

特に、高知駅を始めとする駅部においては、高架下での自転車駐輪場の確保により、駅利用者の利便性が向上するとともに、放置自転車の解消によって景観向上に役立っている。また、入明駅、円行寺口駅においては、事業前に設けられてなかったトイレを高架下に設置したことにより、利用者の利便性が向上している。

その他、鉄道事業者は、業務施設に利用する以外に、周辺住民に対して月極駐車場や時間制駐車場を設けている。また、利用が定まっていない箇所も、アスファルト舗装で防塵防草処理し、フェンスとバリカーで管理している。こうした鉄道側の管理区間でも、住民が通り抜けられるようにフェンスの一部をチェーンにするなど、沿線地域に配慮した管理を行っている。

#### (4) まちづくりの進展への寄与

まちのシンボルである木造の大屋根『クジラドーム』をはじめ、広いコンコースや待合室など新しい高知駅が、快適で優れた都市空間として整備され、バリアフリーで利用しやすい駅として生まれ変わった。また、高知駅周辺においては、区画整理により街並みが新しく変わり、駅前広場やバスターミナルの整備によって、交通結節機能が強化されただけでなく、多様な人々の集まる交流空間としての機能が充実し、新たな都市機能の立地が促されることにより、高知市の新たな拠点としてのまちづくりを牽引する力となっている。」（「高知駅付近連続立体交差事業事業誌」91-94頁）

#### ◇「高知市長のごあいさつ

（中略）

本事業の中では、高知駅南北広場の整備に併せて、北口のバスターミナルの整備と南口の路面電車軌道を駅舎側に延伸するとともに、駅の東西に新しく道路を設けることにより、通勤通学等の利便性の向上が図られることになりました。また、公園等の整備により市民の皆様の憩いの場を整備することができました。

一方、これまで駅によって隔てられていた南北の市街地を、つながりのある一つのまちとして利用することが可能となり、拠点街区『よさこい咲都』への国の合同庁舎の建設をはじめとする新たな施設の立地が進むなど、県都の陸の玄関にふさわしい魅力あるまちに変化していくものと大いに期待しております。」（「高知駅周辺土地区画整理事業竣工記念誌」1頁）

事業誌と竣工記念誌によると、高知駅周辺都市整備により、踏切除去、交差道路・側道の整備、高架下利用が行われて、道路渋滞の解消、駅周辺の交通の円滑化、駅利用者の利便性の向上などの効果が現われるとともに、これまで鉄道により隔てられていた南北の市街地が一体となって新しい高知駅を中心にまちづくりを牽引する力になっており、今後さらにまちづくりに効果が発揮されることが期待されている。

<注>

- 1) 高知県、高知市、四国旅客鉄道編「高知広域都市計画 四国旅客鉄道土讃線 高知駅付近連続立体交差事業 事業誌」16頁
- 2) 同上 19-23頁
- 3) 同上 23頁、高知市都市建設部市街地整備課編「高知駅周辺土地区画整理事業竣工記念誌」15頁

4) 高知県、高知市、四国旅客鉄道編「高知広域都市計画 四国旅客鉄道上讃線 高知駅付近連続立体交差事業 事業誌」211 頁

<参考文献>

高知県、高知市、四国旅客鉄道編「高知広域都市計画 四国旅客鉄道上讃線 高知駅付近連続立体交差事業 事業誌」(高知県、高知市、四国旅客鉄道、2010 年)

高知市都市建設部市街地整備課編「高知駅周辺土地地区画整理事業竣工記念誌」(高知市、2011 年)

交通新聞社編「J R 四国 20 年のあゆみ」(四国旅客鉄道、2007 年)

## < 港湾・空港 >

## 港湾・空港 1 徳島小松島港(徳島県)

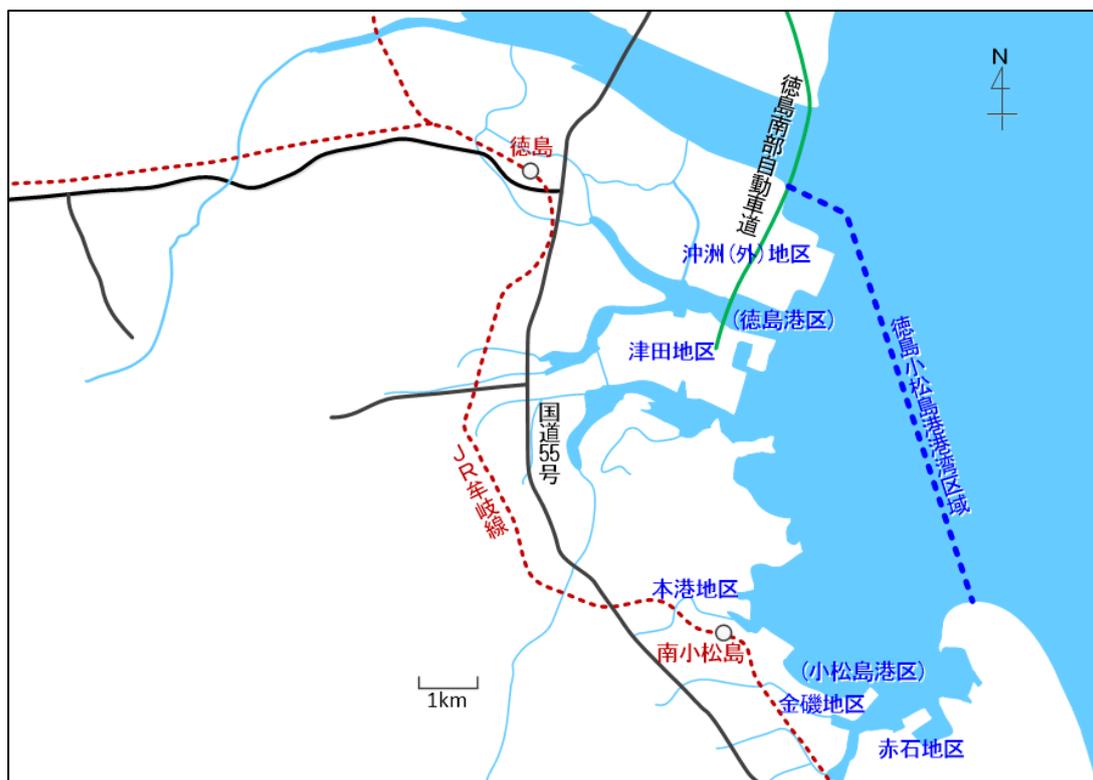
### ■徳島小松島港整備の概要

徳島小松島港はもともと徳島港と小松島港という2つの港であった。昭和39年に徳島地区が新産業都市に指定されたのを機に、地方港湾徳島港と重要港湾小松島港が統合されて重要港湾小松島港となり、平成12年に呼称が小松島港から徳島小松島港になった。徳島小松島港は徳島港区と小松島港区に大別されるので、それぞれの歴史を見ていくことにする。

徳島では、明治初めに津田港が栄えたが、新町川河口にあるため土砂が堆積しやすいことなどから、その後船着場は古川港、福島港へと移り、明治30年代には新町川沿いの富田港・中洲港が阪神間との輸送拠点として利用されるようになった。しかし、新町川の川底が浅く、大型船の出入りには不便となり、大正2年に阿波国共同汽船が航路を小松島港に移した。中洲港は大正6年に徳島市から徳島県に管理が移され、県による整備事業が本格化することになるが、中洲港が徳島港に改称された大正11年頃には、旅客や貨物の大半は徳島港から小松島港に移っていた。徳島県は昭和初期から防波導水堤の築造、浚渫、岸壁の建設などに取り組み、昭和21年に新町川河口部両岸に防砂導流堤が完成し、中洲、万代地区から末広、沖洲地区へ下流に向けて船舶の大型化に対応した整備が進められた。<sup>1)</sup>昭和39年の小松島港との統合後、徳島港区では、昭和46年に津田地区に木材団地が完成し、昭和56年に完成した水深10m岸壁では原木の輸入などが行われてきた。平成5年にはマリニピア沖洲が竣工し、高速旅客船ターミナルや徳島コンテナターミナルなどが整備されたが、その後コンテナターミナルは赤石地区に移転し、移転後はクルーズ船などにも対応した多目的バースへの転換が行われた。平成27年には沖洲(外)地区に震災時に海上輸送の拠点となる水深8.5mの耐震強化岸壁が供用された。

一方、神田瀬川河口を中心とした小松島港は古くから天然の良港と言われてきた。明治26年に小松島村長が県知事に小松島築港を建議したが、日清戦争の影響などで一時論議は下火となり、明治32年に村営で築港事業が行われることになった。大正2年に阿波国共同汽船が徳島～小松島間に軽便鉄道を敷設し、阪神への航路としての小松島港の整備が急務となったため、徳島県により大正2年から4ヵ年継続事業として内港部が整備され、千トン級の船舶が出入りできるようになった。大正12年度からは内務省の直轄施工により港域の拡張修築工事が行われ、昭和9年には小松島新港が完成し3千トン級の船舶が出入りできるようになった。これ以降、神田瀬川河口の地区を旧港ということになった。<sup>2)</sup>戦後、小松島港は昭和23年に開港場に指定され、昭和26年には重要港湾の指定を受け、運輸省直轄事業により岸壁の築造、浚渫などが行われた。小松島港区では、昭和35年に本港地区に水深9mの岸壁が、昭和43年に金磯地区に水深9mの岸壁が、昭和48年には同地区に水深11mの岸壁が完成した。赤石地区では平成23年に水深13mと水深10mの岸壁を有する国際物流ターミナルが全面供用を開始し、徳島県における貿易拠点としての役割を果たしている。

かつて徳島港と小松島港では競争もあったが、今日では徳島小松島港の地区ごとの役割が調整されるとともに、国道55号や徳島南部自動車道などの整備により港域内や背後地とのアクセスが確保されて、徳島小松島港としての一体的な発展が図られている。



徳島小松島港

徳島小松島港整備の略年表

年月	事項
明治 31 年 2 月	徳島市が新町川の浚渫開始
明治 32 年度	小松島村営で小松島港の築港工事に着手
大正 2 年 4 月	阿波国共同汽船により小松島～徳島間の軽便鉄道が完成
大正 6 年度	中洲港の管理が徳島市から徳島県へ移管
大正 11 年 5 月	中洲港が徳島港へ改称
昭和 9 年 5 月	内務省の直轄施工により小松島新港が完成
昭和 23 年度	小松島港が開港場に指定
昭和 26 年度	小松島港が重要港湾に、徳島港が地方港湾に指定
昭和 35 年度	本港地区に水深 9mの岸壁完成
昭和 39 年 4 月	徳島港が小松島港に編入され、重要港湾小松島港徳島港区に改称
昭和 43 年度	金磯地区に水深 9mの岸壁完成
昭和 48 年度	金磯地区に水深 11mの岸壁完成
昭和 56 年度	津田地区に水深 10mの岸壁完成
平成 5 年度	マリニピア沖洲第 1 期工事竣工
平成 12 年度	小松島港が徳島小松島港となる
平成 13 年度	赤石地区に水深 13mの岸壁完成
平成 17 年度	赤石地区に水深 10mの岸壁完成
平成 23 年 3 月	赤石地区国際物流ターミナル供用開始
平成 27 年度	沖洲(外)地区に水深 8.5mの耐震強化岸壁完成

資料：徳島県史編さん委員会編「徳島県史 第五巻」（1966 年）、同「徳島県史 第六巻」（1967 年）、徳島市史編さん室編「徳島市史 第三巻」（1983 年）、小松島市史編纂委員会編「小松島市史 中巻」（1981 年）、同「小松島市史 下巻」（1988 年）、国土交通省四国地方整備局小松島港湾・空港整備事務所HP

## ■地域の人々の関わり

### 1) 徳島港

明治初期の徳島では、津田港が徳島の玄関として栄えたが、その後船着場は古川港へ移り、さらに明治 17 年設立の大阪商船会社とそれに対抗して明治 20 年に設立された阿波国共同汽船会社の貨客争奪戦の影響もあり、福島港、富田港、中洲港へと変遷したが、いずれも吉野川や新町川などの河口にあるため、土砂が堆積しやすく、常に浚渫する必要があった。

徳島市は、汽船会社からの浚渫の陳情に応じて、明治 31 年 2 月から当時利用されていた福島港の航路を確保するため新町川の浚渫を開始したが、徳島市は出入りする船舶にも費用の一部を負担させるため、現在の徳島市津田町 1 丁目に入津料取立所を設置し、明治 35 年 2 月から入津料の徴収を開始した。新町川沿いの中洲港の管理は大正 6 年に徳島市から徳島県に移され、以後徳島県により整備事業が行われるようになった。<sup>3)</sup>

中洲港が徳島港に改称された大正 11 年頃には、徳島港は貨客の大半を小松島港に奪われ衰退していたが、井上達三は「港の繁栄なくして徳島市の繁栄なし」として、大正 12 年 4 月に徳島繁栄組汽船部を設立し、徳島・兵庫・大阪間の貨客輸送を開始した。このため、小松島港に向かっていただいに徳島港に戻るようになり、これを受けて阿波国共同汽船は大正 14 年に徳島・阪神航路を復活させることになった。<sup>4)</sup>

また、徳島港は、昭和 20 年 7 月の徳島大空襲によって陸上施設が焼失し、多くの船舶が沈没したが、終戦の混乱の中で徳島県に港湾を整備する余裕がなかったため、昭和 20 年 11 月に設立された船主船員組合が県に代わって沈没船を引揚げ、港内を整備した。昭和 21 年 2 月からおよそ 8 ヶ月にわたる作業に延べ 8,600 人が従事し、85 隻 5,200 トンの沈没船が引揚げられた。<sup>5)</sup>



徳島港区（新町川河口）



津田港築港の記念碑

### 2) 小松島港

徳島では明治 20 年頃に大阪商船会社と阿波国共同汽船会社の競争が激しくなり、船舶の増加と航路筋の埋塞により船舶の円滑な航行が妨げられるようになった。このため、船舶が自由に入出りできる港が要望されるようになり、天然の良港である小松島築港の世論が起こった。

明治 26 年 12 月に小松島村長湯浅貞太郎が中心となり、西野嘉右衛門らと協議した上で、県知事村上義雄に小松島築港を建議した。しかし、日清戦争の影響と湯浅の衆議院議員当選により一時期下火になったが、明治 31 年に湯浅が再び村長となってから論議が活発にな

り、明治 32 年 3 月の村会で議決され、築港工事が村営で実施されることになった。<sup>6)</sup>

また、明治 44 年には勝浦郡会尾花議長が、小松島～徳島間の鉄道完成を見通して、小松島港の設備修築を県営で行うことを求めて建議書を県に提出した。<sup>7)</sup>

小松島港近くに「徳島における近代港発祥の地」碑が建立されている。<sup>8)</sup>



小松島港区（本港地区）



徳島における近代港発祥の地碑（小松島市）

## ■地域の評価と期待

徳島港の歴史について、徳島市史は以下のように記している。

◇「わが徳島市は経済・文化の中心地阪神地区を眼前に控えながら、直接その恩恵に浴することが比較的少なかったのはかの地との交通が不十分なためであった。その原因は、船舶の出入に恵まれたよい港湾に乏しかったということが最も大きいといわれている。

海上交通や物資集散の門戸である船舶の発着場としての津田港や古川港をはじめ、後年開拓された徳島港などは、それぞれ吉野川・津田川・新町川などの川口にあり、そのため一年を通じて土砂が堆積し、船舶の出入が困難で、常に浚渫の必要があった。そのため藩政の昔から、明治・大正・昭和の三代にわたって、徳島藩または徳島市営事業として、あるいは県営事業として営々と改修をくり返しながら、今日みるような徳島港に発展してきたのである。」（「徳島市史第三巻」727 頁）

また、小松島港の歴史については、徳島県史が以下のように記している。

◇「徳島港が河口港として不利な地勢にあるので、明治四十四年には阿波国共同汽船(株)により小松島・徳島間に軽便鉄道が敷設せられ、汽車の乗客が小松島駅に下車するとすぐ乗船出来るような連絡設備をしたので、以後、小松島が阿摺間の汽船発着港となり、従来徳島港に発着していた船舶の多くは小松島港を出入りするようになった。

その後、県費をもって大正六年から十年まで港内の浚渫、繫船岸壁の築造、南北両突堤の増築を行ったので千トン級の船舶が自由に出入りできるようになったが、しだいに旧港では狭くなり、さらに高松・高知との汽車も結ばれたので大正十二年十一月第二種、重要港湾に編入、内務省の直轄施工により昭和九年五月小松島新港が完成三千トン級の大型船が出入出来るようになり、翌十年陸上施設も完備し、臨港鉄道が敷かれ、完全に海陸交通運輸連絡の要衝となった。

昭和二十三年には開港場となり、神戸税関小松島支署が設置され、ひきつづき海上保安部、四国海運局小松島出張所などが設けられた。

さらに昭和三十一年五月には南海電車の和歌山港への延長により明治二十九年以来の小松島－和歌浦航路が小松島・和歌山航路となり、本港と和歌山とは二時間あまりで往

来出来るようになった。

また開港場となったので一万トン岸壁を昭和三十三年度に竣工し四国の東門としての重要な役目を果たしている。」(「徳島県史第六巻」465-467頁)

上記の郷土史では、徳島港と小松島港の歴史がそれぞれ別個に記されており、両港が統合された後の徳島小松島港が、地域からどのように評価されているのかについては今のところ記述されていない。今後、統合後の徳島小松島港の評価が郷土史に記述されることが期待される。

<注>

- 1) 徳島市史編さん室編「徳島市史 第三巻」727-741頁
- 2) 小松島市史編纂委員会編「小松島市史 中巻」452-460頁
- 3) 徳島市史編さん室編「徳島市史 第三巻」737-738頁
- 4) 同上 733-734頁
- 5) 同上 739-740頁
- 6) 小松島市史編纂委員会編「小松島市史 中巻」455頁、阿波学会編「総合学術調査報告 小松島」86頁
- 7) 小松島市史編纂委員会編「小松島市史 中巻」457頁
- 8) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」12-14頁

<参考文献>

- 徳島県史編さん委員会編「徳島県史 第五巻」(徳島県、1966年)  
徳島県史編さん委員会編「徳島県史 第六巻」(徳島県、1967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)  
徳島市史編さん室編「徳島市史 第三巻」(徳島市教育委員会、1983年)  
小松島市史編纂委員会編「小松島市史 中巻」(小松島市、1981年)  
小松島市史編纂委員会編「小松島市史 下巻」(小松島市、1988年)  
阿波学会編「総合学術調査報告 小松島」(徳島県立図書館、1969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)

## 港湾・空港 2 徳島飛行場(徳島県)

### ■徳島飛行場整備の概要

徳島飛行場は松茂町に位置する海上自衛隊と民間航空との共用飛行場である。通称は徳島空港で、愛称は徳島阿波おどり空港である。

この飛行場は、昭和 17 年に徳島海軍航空隊の飛行場として開設され、戦後連合軍に接收されたが、接收解除後の昭和 33 年に防衛庁が旧海軍飛行場を整備し、海上自衛隊徳島航空基地として使用を開始した。滑走路は長さ 1,500m、幅 45m で、航空基地内には管制塔、格納庫、庁舎などが整備されていた。その時、民間航空は徳島市上助任町の吉野川橋付近の水上基地を使用して、徳島～大阪間で水上機を就航させていた。大阪の基地は当初は堺港の水上基地であったが、その後、水陸両用機の導入により、八尾空港へ、さらに大阪空港へと移った。昭和 36 年に運輸省により松茂の飛行場が公共用飛行場に指定され、昭和 37 年に徳島飛行場供用告示があり、昭和 38 年に徳島飛行場に民間航空機が乗り入れることになった。徳島飛行場では、昭和 39 年に東京～徳島間の運航も開始され、昭和 40 年より空港ビルなどの整備が進められ、昭和 42 年 2 月に新空港としてオープンした。<sup>1)</sup>

その後、徳島飛行場では東京便の旅客需要に対応するため、大型機であるジェット機の就航が求められることになった。ジェット機は 1,500m の滑走路では離着陸できないため、徳島飛行場の拡張問題が課題となり、昭和 47 年の第二次空港整備五ヵ年計画で徳島飛行場の 2,000m 級滑走路の整備などが発表された。徳島県の発展にとっては飛行場を拡張しジェット機を就航させることが必要であるという考え方がある反面、地元の松茂町では騒音や建築規制などのマイナス面もあり、拡張問題は松茂町にとって大きな悩みとなった。松茂町と徳島県などの協議が忍耐強く継続され、昭和 54 年に至って松茂町長と徳島県知事が飛行場の拡張に関する協定書及び覚書に調印した。<sup>2)</sup> 拡張整備工事は昭和 56 年に着手され、昭和 62 年 4 月に 2,000m 滑走路が供用された。また、平成 4 年 4 月には北側平行誘導路が完成した。これは、従来、民間機は滑走路南側の海上自衛隊の誘導路を使用していたため、離着陸の際に滑走路を横切らなければならず、安全面で問題があるとして民間機優先の誘導路新設が求められていたことに対応したものであった。<sup>3)</sup>

さらに飛行場の拡張が要望されることになった。主要路線である東京路線の旅客需要が増大し、大型機の就航により混雑を解消するとともに、新規路線の開設や国際チャーター便の導入などを推進するため、2,500m 滑走路の整備や新ターミナルビルの建設などの拡張整備事業が行われることになった。事業は平成 9 年に着手され、平成 14 年に空港拡張整備事業の凍結を公約に掲げて当選した県知事により一時凍結されたものの、事業が再開されて、平成 22 年 4 月に 2,500m 滑走路と新ターミナルビルなどの運用が開始された。<sup>4)</sup>

松茂町はかつて飛行場の拡張に反対陳情していたが、その後空港に対する評価や期待が高まり、現在では空港を活かした臨空都市づくりを進めている。



徳島飛行場



徳島飛行場



徳島阿波おどり空港の玄関

徳島飛行場整備の略年表

年月	事項
昭和 17 年 4 月	徳島海軍航空隊の飛行場として開設
昭和 33 年 12 月	防衛庁が旧海軍飛行場を整備し、徳島飛行場を海上自衛隊徳島航空基地として使用開始
昭和 36 年 11 月	運輸省が徳島飛行場を公共用飛行場に指定
昭和 37 年 10 月	徳島飛行場供用告示
昭和 42 年 2 月	徳島空港民航地域が完成し、徳島空港が新空港として開港
昭和 47 年 3 月	第二次空港整備五ヵ年計画で徳島空港拡張整備計画（滑走路 1,500mから 2,000mへ）を位置づけ
昭和 47 年 4 月	松茂町が県知事に対して徳島空港拡張反対を陳情
昭和 54 年 11 月	松茂町と徳島県が徳島空港拡張整備に関する協定書及び覚書に調印
昭和 56 年 8 月	徳島空港拡張整備工事起工
昭和 62 年 4 月	2,000m滑走路供用開始
平成 4 年 4 月	北側平行誘導路供用開始
平成 8 年 12 月	第七次空港整備五ヵ年計画で徳島空港拡張整備計画（滑走路 2,000mから 2,500mへ）を位置づけ
平成 9 年 5 月	徳島県が徳島空港周辺整備事業計画策定
平成 13 年 6 月	松茂町と徳島県が徳島飛行場拡張事業（国事業）及び徳島空港周辺整備事業（県事業）に関する覚書を締結
平成 13 年 8 月	徳島飛行場拡張事業及び徳島空港周辺整備事業の起工式
平成 14 年 5 月	徳島空港拡張整備事業の凍結を公約に掲げて当選した県知事が、徳島飛行場拡張事業及び徳島空港周辺整備事業の凍結と見直しを発表
平成 14 年 8 月	県知事が空港拡張、空港周辺整備事業は基本的に現計画どおり事業推進すると正式発表し、凍結を断念
平成 22 年 4 月	2,500m滑走路及び新ターミナルビルの運用開始

資料：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）、松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編」（1987年）、松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編 第二巻」（2001年）、松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編 第三巻」（2011年）

## ■地域の人々の関わり

徳島飛行場では、拡張整備事業が2度行われてきた。1度目は滑走路が1,500mから2,000mに拡張された時であり、2度目は滑走路が2,000mから2,500mに拡張された時である。飛行場拡張整備事業に対する地元松茂町の人々の姿勢は、1度目と2度目では異なる。飛行場拡張整備事業と松茂町の人々の関わりについて見る。

### ①滑走路1,500mから2,000mへの拡張<sup>5)</sup>

旅客需要の増大に対応するためにはジェット機の就航が必要であり、ジェット機が就航するためには2,000m級の滑走路とそれに伴う施設整備が必要であり、そのためには飛行場を拡張しなければならなかった。松茂町の人々は、空港の拡張とジェット機の就航は徳島県の発展にとって重要と理解しつつも、騒音や建築規制、航空事故の心配などがあり、飛行場拡張問題は悩みの種となった。

昭和47年3月に閣議決定された第二次空港整備五ヵ年計画（昭和46～50年度）で、徳

島飛行場の 2,000m滑走路の整備などが位置づけられたが、同年 2 月には松茂町議会は県知事、県議会議長に対して飛行場拡張及びジェット機乗入れ反対の陳情を行っていた。同年 3 月には町議会は飛行場拡張対策特別委員会を設置し、空港拡張に関する町民アンケート調査を実施、調査回収世帯 1,449 世帯のうち 81%の世帯が反対という結果を得ていた。それを踏まえて、同年 4 月に、町は郡選出県議とともに、県知事に対して飛行場拡張反対の陳情を行った。その後、町と県が飛行場拡張について協議を重ね、昭和 51 年 7 月に県が町に対して飛行場拡張周辺対策を提示し、飛行場拡張について了解を求めたが、町は拒否した。

昭和 52 年 6 月に運輸省と防衛庁が基本計画の協定を締結し、空港東側の海面を埋立て 2,000m滑走路にする計画が決定した。同年 10 月に県が町に対して徳島空港周辺整備基本構想を提示した。この構想は、飛行場の拡張整備にあたり、①騒音防止対策、②空港周辺の環境整備、③地域開発と産業の振興を重点施策として、空港と調和のとれた地域づくりを推進するという内容であり、これ以降、この構想をもとに飛行場拡張問題は展開していくことになった。

昭和 53 年 9 月には県が町に対して飛行場拡張に伴う周辺整備対策事業（案）及び地元対策事業（案）を提示し、同年 10 月には県知事が町長に対して飛行場拡張の要請を行った。これに対して、同月、町議会全員協議会は郡内選出 4 県議に対して飛行場拡張に関する同意要件を提示した。その要件とは、①周辺対策、②騒音対策、③飛行場周辺道路・排水路の整備、④地権者、漁業権者への補償対策、⑤訓練機の改良と訓練計画の変更など、⑥町と県による騒音実態調査、⑦運輸省、防衛庁と協議するための窓口を県とすることであった。

その後、県の周辺整備事業に対する住民、町議会の意見がまとめられて県に意見書が提出され、県から回答がなされたり、地元説明会、用地交渉などが行われた。昭和 54 年 6 月には、空港拡張問題について松茂町民の意見を集約するため、徳島空港拡張問題町民会議が結成された。徳島空港拡張問題町民会議は、昭和 54 年 11 月の第 3 回総会で、これまでの議論の経過を説明した上で、空港問題の決着について町及び町議会に一任することを決定した。町議会の審議を経て、町議会から交渉を一任された町長は、昭和 54 年 11 月に県知事とのトップ会談で空港拡張に合意し、協定書と覚書に調印した。

昭和 55 年 12 月に長原漁協と県が、また昭和 56 年 1 月には鳴門市の豊浦漁港と県がそれぞれ漁業補償について妥結し、さらに昭和 56 年 3 月には海面埋立て漁業補償について徳島市の川内漁協と県が妥結、同年 8 月に徳島空港拡張整備工事の起工式が挙行された。

## ②滑走路 2,000mから 2,500mへの拡張<sup>6)</sup>

徳島飛行場の 2,000m滑走路は昭和 62 年 4 月に完成したが、一層の旅客需要に対応するため滑走路を 2,500mに拡張する徳島飛行場拡張整備事業（国事業）とそれに関連して徳島空港周辺整備事業（県事業）が計画された。

徳島飛行場拡張整備事業は、平成 8 年 12 月に閣議決定された第七次空港整備五ヵ年計画（平成 8～12 年度）の中で確定した。また、徳島空港周辺整備事業については、徳島県が平成 7 年 3 月に徳島空港周辺整備基本構想を策定し、平成 8 年 3 月には基本計画を、平成 9 年 5 月には事業計画を策定した。この事業計画では、事業が一期計画と二期計画に分け

られ、一期計画には空港ターミナル施設、廃棄物処理場、流域下水道終末処理場などが、二期計画にはマリーナ施設、海洋健康福祉施設、自然観察公園などが定められていた。

これに対して、平成10年9月に松茂町は空港拡張と周辺整備を町勢発展につなげる観点から、県に徳島空港拡張と周辺整備事業に対する要望書を提出した。その中で、町としても徳島空港周辺整備事業は町発展のために必要と考えており、事業の推進に積極的に取り組む姿勢であるが、町の発展に寄与する事業が二期計画に先送りされるなど、現時点では松茂町が望む町づくりと必ずしもリンクしないとの考えを示し、松茂町がこの事業を受け入れるためには、①事業計画の今後の見通し及び事業推進の取り組み、②空港周辺の道路整備、③廃棄物処分場及び流域下水道終末処理場を受け入れる地元対策、④ターミナル施設及び周辺用地を町振興に活用すること、⑤海浜公園の施設計画への町の意向の反映、⑥漁業関係者への十分な補償と漁業振興策を要望した。

その後、町と県の間で協議が重ねられ、平成12年6月に町が県に対して徳島空港周辺整備事業の受け入れを了承した。平成12年12月には長原漁協、鳴門市の里浦漁協、徳島市の川内漁協の関係3漁協と県の間で徳島飛行場拡張整備事業及び徳島空港周辺整備事業に伴う海面埋立について漁業補償協定が締結され、平成13年6月には広瀬憲発松茂町長と圓藤寿穂徳島県知事の間で徳島飛行場拡張整備事業及び徳島空港周辺整備事業に関する覚書が締結され、同年8月に両事業の起工式が挙行された。

しかし、平成14年4月の徳島県知事選挙で徳島空港拡張整備事業の凍結を公約に掲げて当選した大田正知事は、既に全体の四分の一の工事を終えていた徳島飛行場拡張事業及び徳島空港周辺整備事業について早期凍結と見直しを発表した。同年5月に知事は工事を2週間中止し、代替案を含む見直しの検討に入ったが、6月に知事はこれまでの投資額の大きさや松茂町との覚書、計画変更に伴う手続き面での課題から大規模な見直しは困難と判断し、工事を再開した。7月に知事は両事業について広く県民の意見を聞くため、松茂町を含む県内7カ所でタウンミーティングを開催した。その会合での意見や、県議会、関係市町村長、漁業関係者などからの意見・提言を踏まえて、8月に知事は徳島飛行場拡張整備事業及び徳島空港周辺整備事業は基本的に現行計画どおり推進すると正式発表し、凍結を断念した。その後工事が進み、平成22年4月に2,500m滑走路が供用され、新旅客ターミナルビルなどの運用が開始された。

## ■地域の評価と期待

徳島飛行場に対する評価と期待について、松茂町の郷土史などは以下のように記している。

◇「松茂町の将来像に大きく影響を与えるものの一つに、徳島空港の存在がある。

徳島空港は海上自衛隊の航空基地と民間航空との共用使用という特異な空港で、第一次空港整備五カ年計画の整備対象となり、空港拡張を課題とする松茂町の重要問題へと発展していった。(中略)

空港を拡張し、大型のジェット機を就航させることは、徳島県の発展上是非とも必要であるが、松茂町や松茂町住民にとっては迷惑この上もない。現在でも、毎日飛行機騒音に悩まされ、建造物の建築規制(進入表面五分の一転位表面七分の一)を受け、航空機事故の危険にさらされている。そのほか、空港によって町が二分され発展が阻害される。こ

の悪条件が更に悪化することが予想される事態となり、空港拡張問題は、松茂町が町制施行以来の最大の悩みとなった。」(「松茂町誌続編」117-118頁)

- ◇「徳島空港は、昭和三十六年松茂町で新空港として開港以来、松茂町民の空港拡張等に対する理解と協力のもと、徳島県の空の玄関口として徳島県の文化、産業の振興や県民生活の利便性向上に大きな役割を果たしてきた。

平成七年には乗降客数も百万人を突破するなど、本県独自での航空需要も順調な伸びをしめているが、明石海峡大橋の開通で近畿圏に一段と近くなり、新たに四国の玄関となりつつある本県にとって、徳島空港は今後益々重要な位置づけとなると見通されている。(平成10年9月に松茂町長が徳島県知事に提出した「徳島空港拡張と周辺整備事業に対する要望書」より一部抜粋) (「松茂町誌続編第三巻」206頁)

- ◇「徳島空港は(中略)

交流の拠点、物流の拠点、情報の基点として徳島県の『空の玄関』また『四国の玄関』としての役割を果たすとともに、松茂町の第四次総合計画におけるグランドデザイン『空と海が輝く緑の臨空都市』のまちづくりを進めるうえでも重要な位置をしめている。(「松茂町誌続編第三巻」226頁)

- ◇「徳島阿波おどり空港は、平成22年4月に滑走路が2,000mから2,500mに延長され、これに併せて旅客ターミナルビルなどが移転・新設し、名称も新たに供用を開始しました。利用者数も、平成22年度79万人でしたが、国際チャーター便も運行するなど平成25年度には96万人に増加しています。

さらに、東京や関西・四国内主要都市に直結する高速バス停も町内に整備され、まさに本町は国内だけでなくアジアにまで開かれた広域交通拠点のまちとなっています。」

(「第五次松茂町総合計画(平成28年度～平成37年度)」44頁)

郷土史などによると、松茂町では、滑走路を1,500mから2,000mに拡張する段階では、徳島空港に対する評価は高くなく、空港拡張とジェット化は迷惑とまで記されていた。これに対して、航空旅客需要がさらに高まり、滑走路を2,000mから2,500mに拡張する段階になると、徳島空港は徳島県の空の玄関口として文化、産業の振興、県民の生活利便性向上に大きな役割を果たしていると評価するとともに、松茂町としても臨空都市のまちづくりを進める上で重要な位置を占めていると今後に期待するようになった。

<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」883-884頁
- 2) 松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編」117-125頁、150-153頁
- 3) 松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編 第二巻」152頁
- 4) 国土交通省四国地方整備局・大阪航空局編「徳島飛行場滑走路延長事業(事後評価)」(平成27年度第3回事業評価監視委員会資料)2頁
- 5) 松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編」117-173頁、松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編 第二巻」146-152頁
- 6) 松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編 第二巻」153-157頁、松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編 第三巻」202-225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）
- 国土交通省四国地方整備局・大阪航空局編「徳島飛行場滑走路延長事業（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）
- 松茂町誌編纂委員会編「松茂町誌 下巻」（松茂町、1976年）
- 松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編」（松茂町、1987年）
- 松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編 第二巻」（松茂町誌編さん室、2001年）
- 松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌 続編 第三巻」（松茂町、2011年）
- 松茂町「第五次松茂町総合計画（平成28年度～平成37年度）」（松茂町、2016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）
- 小原亨「徳島空港考」（阿波学会編『総合学術調査報告 松茂町』徳島県立図書館、1991年）

## 港湾・空港 3 高松空港(香川県)

### ■高松空港整備の概要

現在の高松空港は高松市中心部から南へ約 15km の丘陵地にあるが、旧高松空港は高松市中心部にもっと近い位置にあった。

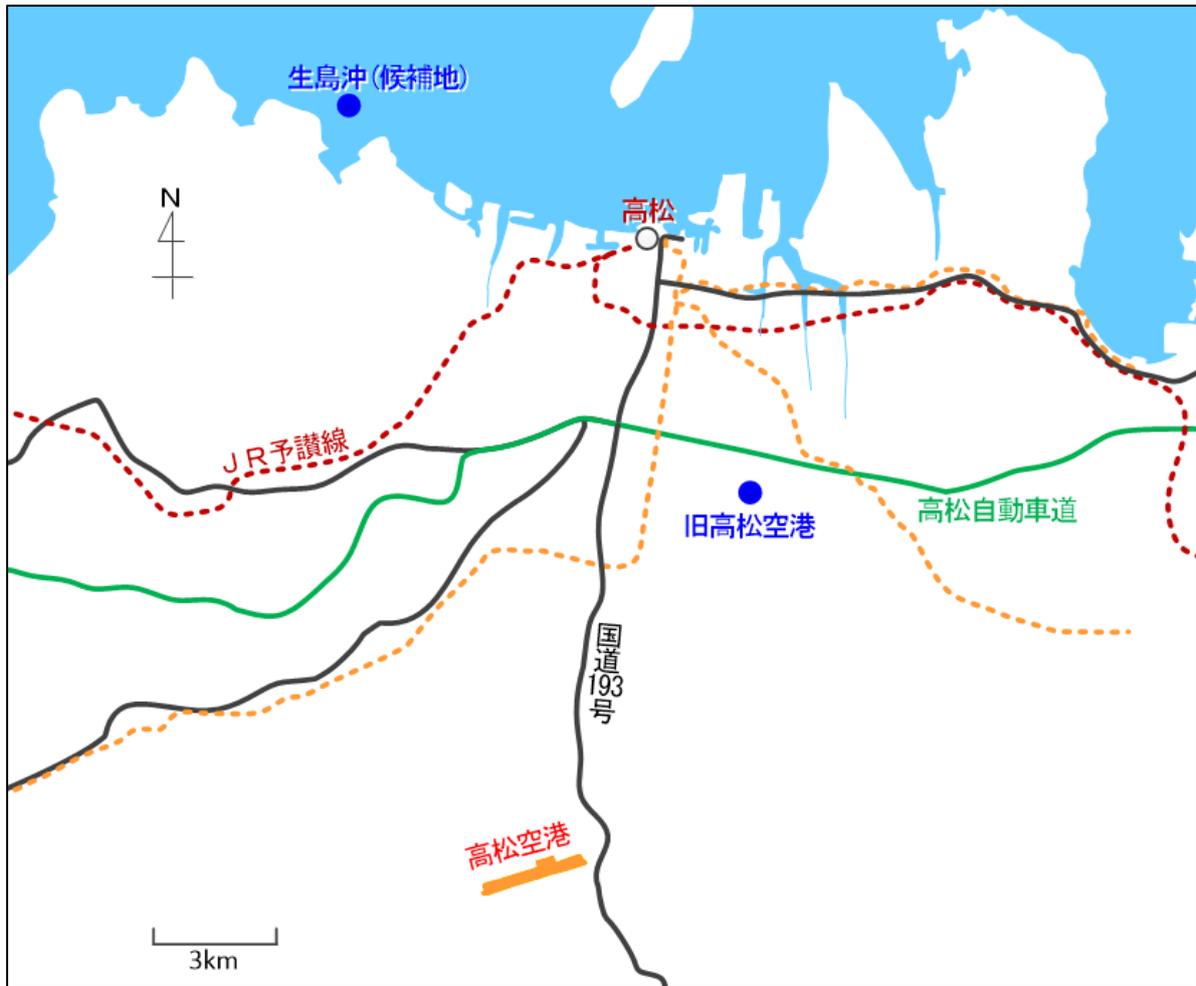
旧高松空港は、昭和 19 年に旧陸軍が林村（現高松市林町）を中心とする 1 町 3 村の約 270ha の農地や宅地などを買収して軍用飛行場を建設したことに始まる。終戦に伴い連合軍に接収され、昭和 27 年に返還された。旧高松空港は昭和 30 年に民間飛行場として供用を開始し、大阪～高松間に不定期路線が開設されたが、昭和 31 年の空港整備法の施行により第二種空港に指定されて基本施設、付帯施設の新設・改良などが行われ、昭和 33 年 6 月に正式に供用開始となった。<sup>1)</sup>

しかし、旧高松空港は滑走路の長さが 1,200m しかないため、航空需要の増大が見込まれ、国産プロペラ旅客機の製造中止が決まる中で、香川県ではジェット機が就航できる空港の整備が急務となった。昭和 44 年に香川県議会に高松空港整備促進特別委員会が設置され、香川県が県内の空港適地調査を行った。その結果、旧高松空港拡張案と生島沖案の 2 案が選定されたが、空域、土地利用計画、騒音、建設費の面で生島沖が優れているとされた。この調査結果を受けて、昭和 46 年の県議会全員協議会で新高松空港は生島沖に人工島方式で建設することが決まった。<sup>2)</sup>

ところが、昭和 48 年の第一次石油危機による総需要抑制策が早期着工を困難にするとともに、同年の瀬戸内海環境保全臨時措置法の施行により瀬戸内海の埋立が厳しく規制されることになった。県議会では、埋め立てに関する環境影響調査の結果を踏まえて、空港適地の見直しを行い、香南地区が有力候補地として再浮上した。その後、生島沖と香南地区の比較検討が行われ、昭和 54 年の県議会全員協議会で候補地を香南地区に一本化することが決議された。<sup>3)</sup>

香川県では第四次空港整備五ヵ年計画（昭和 56～60 年度）に新空港の建設を組み入れるため、香南町（現高松市）をはじめとする関係 1 市 5 町に周辺地域整備計画案を提示して協力を要請し、昭和 55 年に関係各市町は新空港建設促進に関する意見書及び新高松空港周辺対策推進に関する意見書を議決した。他方、飛行コース直下にあたる綾上町（現綾川町）の住民組織が集団移転を県に要望し、要望貫徹のシンボルとして鉄塔を建設するなどの動きもあった。<sup>4)</sup>

昭和 58 年に公聴会が開催され、同年に運輸省により飛行場設置告示がなされ、新高松空港は第二種空港に指定された。用地買収などを経て、昭和 60 年に本格的な建設工事が着手され、滑走路の長さ 2,500m の新高松空港は平成元年 12 月に開港した。旧高松空港は新高松空港開港の前日に廃港となった。サンメッセ香川の東端に旧高松空港跡地の碑が建立されている。<sup>5)</sup>



高松空港



高松空港



高松空港



旧高松空港跡地の碑

高松空港整備の略年表

年月	事項
昭和 19 年 1 月	旧陸軍が旧高松空港の建設に着手
昭和 19 年 8 月	旧高松空港の滑走路完成
昭和 27 年 6 月	旧高松空港が連合軍から返還
昭和 33 年 6 月	旧高松空港が第二種空港として供用開始
昭和 44 年 8 月	香川県議会に高松空港整備促進特別委員会を設置
昭和 46 年 3 月	香川県が県議会全員協議会で空港適地調査結果を報告、新高松空港は生島沖に人工島方式で建設する方向で推進することの了解を得る
昭和 48 年 11 月	瀬戸内海環境保全臨時措置法の施行に伴い、生島沖の海上空港案が懸念されるようになる
昭和 53 年 2 月	香川県が県議会空港整備促進特別委員会で生島沖建設の現計画を変更する方針を表明
昭和 54 年 11 月	香川県議会全員協議会で候補地を香南地区に一本化することを了承
昭和 55 年 4 月	綾上町の田万・竹本地区住民が集団移転を要望し、要望貫徹のシンボルとして鉄塔を建設
昭和 55 年 10 月	関係 1 市 5 町が新空港建設促進に関する意見書及び新高松空港周辺対策推進に関する意見書を議決
昭和 56 年 10 月	運輸省が新高松空港整備基本計画を策定
昭和 58 年 3 月	公聴会開催
昭和 58 年 8 月	運輸省が新高松空港設置告示
昭和 59 年 6 月	田万・竹本新空港対策協議会が鉄塔のそばに団結小屋を建設
昭和 60 年 10 月	新高松空港建設着手
昭和 62 年 9 月	田万・竹本新空港対策協議会の住民が自主的に鉄塔と団結小屋を撤去
平成元年 12 月	新高松空港開港

資料：新高松空港史編さん委員会編「新高松空港史」（1992 年）、香川県編「香川県史 第七巻 通史編 現代」（1989 年）

## ■地域の人々の関わり

空港適地調査の結果を受けて、昭和 46 年 3 月に県議会全員協議会で新高松空港を生島沖に人工島方式で建設することが決まり、高松市議会もこれを了承した。県は新空港建設を進めるため、昭和 46 年 9 月に下笠居、香西地区で新空港建設に関する説明会を行ったが、県の態度が一方的すぎるとして、同月下笠居空港対策委員会は「空港建設に対する県の態度に反対する決議」を行った。住民代表は同年 10 月に高松市長に対し、空港建設にあたり地元の意向を尊重するよう県に働きかけることを陳情した。<sup>6)</sup>地元住民の反対に加えて、昭和 48 年 11 月の瀬戸内海環境保全臨時措置法の施行により瀬戸内海の埋立が厳しく規制されることになり、生島沖の新空港建設がさらに困難になった。<sup>7)</sup>

こうした中、昭和 49 年 9 月に新しく就任した前川忠夫知事は県民福祉優先、対話の県政を掲げて出発し、新高松空港計画については急ぐ考えはないという基本方針を示したが、現空港に就航している YS11 型機が昭和 49 年 2 月に製造中止となり、昭和 60 年代には姿を消し、現空港のままでは定期便が飛ばない空港となることから、県内の経済団体、市町、議会などから早期着工の要望が相次ぎ、前川知事も新空港建設推進に力を入れることにな

った。<sup>8)</sup>

県は、昭和 53 年 2 月の県議会空港整備促進特別委員会で、水産資源の保全に係る影響調査の結果を踏まえて、生島沖の新空港を半分に縮小するか、他の適地を改めて調査したいと生島沖建設の現計画を変更する方針を明らかにした。県は、同年 4 月の高松空港整備対策協議会で陸上候補地が香南地区に絞られたことを示した。これを受けて綾南、綾上など 6 町の商工会代表が県議会に対し、県が地域開発を進めるのであれば、町議会、農業団体などに空港誘致の働きかけをしたいとの陳情を行った。前川知事は新空港建設候補地の一本化に慎重であったが、国の第四次空港整備五ヵ年計画との関連もあり、昭和 54 年 11 月の県議会全員協議会で、総合的に判断して県として候補地を香南地区に絞ることを表明し、空港候補地は香南地区に一本化して推進することが了承された。<sup>9)</sup>

地元住民への新空港説明会は、昭和 54 年 4 月初めに空港反対予定地域のかなりの部分を占める香南町から始められた。ついで同年 10 月にかけて、航空機騒音の影響を受ける地域として想定された香南町、綾南町、綾上町、香川町、塩江町、高松市西植田町の 1 市 5 町の 40 カ所で順次、説明会が開かれた。参加した住民は、総数 2,038 人であった。<sup>10)</sup> 香南地区周辺の自治会などでも周知会や総会が開かれ、相次いで新空港対策の協議組織が結成された。組織のなかには空港建設反対を掲げるものも少なくなかった。結成された住民団体は、28 団体（昭和 56 年 5 月現在）に及んだ。<sup>11)</sup>

昭和 54 年 12 月、新空港の飛行コースの直下となる綾上町田万・竹本地区の住民組織「田万・竹本地区空港対策協議会」（76 世帯）は、県に対して集団移転を要望し、昭和 55 年 4 月には要望貫徹のシンボルとして鉄塔を建てた。これに対して、県は同年 5 月に住民の要望を認め、8 月には集団移転に関する確約書を手渡した。しかし、県が移転補償について等価交換を原則とするのに対して、住民は等積交換を主張し、態度を硬化させた。昭和 56 年 11 月、田万・竹本地区では住民が鉄塔に取り付けていた「要望貫徹」の看板を「空港反対」に切り替えた。<sup>12)</sup>

昭和 57 年秋以降、県市長会、町長会や県商工会議所連合会などの経済団体が相次いで推進決議を行い、県議会全員協議会も早期建設促進を再確認するなど、新空港実現を願う世論は高揚した。また、地権者の 95% 以上から同意を得ていることもあって、昭和 58 年 1 月、県選出国會議員と知事、県議會議員らが運輸大臣に公聴会の早期開催を陳情し、同年 3 月に公聴会の開催が決まった。一方、田万・竹本地区の新空港対策協議会は、地元との対話がないまま計画を進めようとする県の姿勢に反発して、同年 2 月に住民 55 人が「新空港絶対反対」、「公聴会粉砕」と書いたムシロ旗やプラカードを持って高松市内をデモ行進した。<sup>13)</sup>

こうした中で、強硬な対応をする田万・竹本新空港対策協議会に批判的な一部住民が協議会から脱退し、昭和 58 年 2 月に新空港直下粉所協議会を結成した。これで新高松空港周辺の住民組織は 29 団体となったが、その大半が条件付き賛成であった。田万・竹本新空港対策協議会は、昭和 59 年 6 月、鉄塔のそばに団結小屋を建てて、空港建設反対の実力行使をする構えを見せた。しかし、綾上町長、県議會議員、香川県職員などの努力によって、昭和 60 年 1 月に田万・竹本新空港対策協議会と香川県の対話が再開された。同年 3 月には新空港反対の強硬路線に反発した住民が同対策協議会を脱退し、田万・竹本新空港騒音対策協議会を結成した。昭和 60 年 10 月に新空港の建設が始まったことで、田万・竹本新空

港対策協議会の住民は追い詰められ、昭和 62 年 9 月に自主的に鉄塔と団結小屋を撤去した。<sup>14)</sup>

## ■地域の評価と期待

高松空港に対する地域の評価や期待について、郷土史などは以下のように記している。

### ◇「旅客輸送力の増大

このジェット空港は高松にどのようなメリットをもたらすであろうか。まず、端的に言えることは、高松空港の欠点がすべて解消されることである。計器着陸誘導装置により、就航率は大幅に上昇するため、高松市を中心とする本県内での各種の会合やイベントなどを見合わせていた人々の評価が大きく変わることになるであろう。また、ジェット機の就航は大量の旅客輸送を可能にし、現行の東京・大阪・福岡・熊本への路線に加えて、新たな路線の開設も期待されることから、地域間交流の密度はいっそう増すことになると思われる。

#### 高度情報伝達機能の強化

その場合、特に注目する必要があるのは、新空港が高度な情報の伝達機能を担うということである。比較的単純な情報は、通常客観化された具体的な『物』の流れとして把握されるが、より高度な内容になればなるほど、その情報は直接的な人の移動すなわち、個性豊かな『人』との交流によってもたらされる。また、こうして蓄積される有益な情報が知識となり技術となっていく。ここに、情報を蓄積する意義があり、その蓄積された情報を十分に活用することによって地域産業の振興が図られるのである。したがって、肝要なことは、新空港を経由して直接伝達される内容が、技術情報であれ、経済情報であれ、あるいはまた文化的な情報であれ、これらの有為な情報を十分に生かし切れるかどうか、臨空港型産業の成否を占う鍵を握っていると言えよう。

#### 貨物輸送力の拡張

また、ジェット機の持つ大量の貨物輸送能力も、決して看過してはならない。新空港に就航予定のジェット旅客機ボーイング 767 型機の輸送能力は、YS11 型機の約五倍にも当たり、これによって大量の貨物の輸送が可能となる。したがって、運賃負担力のある高付加価値商品の出荷が求められており、特に本県の場合には、生鮮食料品の供給、いわゆる『フライト農業』などをはじめ、鋳工業製品などの生産体制の整備も急務の課題であると言えよう。

さらに観光やレジャーへの影響もきわめて大きいものが予想されるが、この点に関して新空港がより大きな効果を発揮するには、その周辺整備もまた重要な課題となるであろう。

#### 新空港の空域と交通施設の整備・充実

新空港の完成は、瀬戸大橋や四国横断自動車道の場合と同様に当該地域の活力を高め、地域間競争力を強化させると同時に、また一方で、この新空港を利用して他地域からの物流が著しく増大することになるであろう。しかも、その広域的な経済交流の結果として、新たな地域間競争が生まれることになるであろう。したがって、たとえば農水産物などの一次産品といえども、比較的優位な温暖地や寒冷地などの適作物や特産品が従来以上に容易に県内へ空輸されることになり、県内産品との経済競争が不可避となってこ

よう。その意味で、交通施設の整備・充実はあくまでも地域振興を図るための基礎条件であり、常に『勝るところはいつそう勝り、劣るところはいつそう劣る』という増幅作用が伴うことを忘れてはならない。高速交通体系の整備を志向する今日の時代的動向の中で、交通環境の変化に十分対応できるような経営体制の強化を、着実に進めていくことが強く求められていると言えよう。」（「高松百年史下巻」720-723頁）

◇「ジェット化により便数が大幅に増え、さらに機種が大型化され、高松あるいは本町でのコンベンションも増えている。高松ー東京、高松ー大阪、高松ー福岡、高松ー札幌、高松ーソウル、高松ー名古屋の便があり、さらに仙台、那覇便なども検討されている。

乗客だけでなく、貨物輸送も増え、本町に日通航空貨物ターミナルなどの立地もされたが、フライト農業にも活用されてこよう。

高松市内と空港のアクセスの途中に本町があることは大きい。エアフロントとしての町の開発が急がれよう。」（「香川町誌」656-657頁）

◇「新空港は、同年〔平成元年〕十二月十六日開港した。香南台地への建設が決まって一〇年目である。前年春の瀬戸大橋の開通、四国横断自動車道の一部開通に続いて、郷土香川も二十一世紀へ向けて本格的な高速交通時代に入った。

#### < 空港周辺開発 >

##### 新空港への道路

新空港へのアクセス道路として、国道一九三号バイパス（高松市上天神町～香南町岡九・八キロ）と、これに続く県道新高松空港線（香南町岡～新空港二キロ）が、新空港建設と並行して工事が進められ完成された。併せて、町道吉光高根線及び西空港線も整備された。

##### さぬき空港公園

新高松空港周辺地域の森林、ため池、丘陵など恵まれた自然環境を生かして、スポーツ、レクリエーション、文化などの活動の新しい拠点として、香川県が整備している『さぬき空港公園』は、平成二年一月にその一部が開園した。（中略）

開園された多目的広場において、平成五年十月には『第四十八回東四国国民体育大会（サッカー競技・青年二部）』が盛大に行われた。

##### 香川県園芸総合センター

昭和六十三年四月に完成した、新空港の下方にある香川県園芸総合センターは、面積二・四ヘクタールに研修本館（八〇八平方メートル）、屋内実習室（六八二平方メートル）、ガラス温室九棟（一六〇七平方メートル）及び見本園が整備され、園芸作物の新技术に関する研修、生産振興の指導、消費者のための園芸教室などが開かれている。また、毎年”花とのふれあい”をテーマに、フラワーフェスティバルを開催している。

##### イサム・ノグチのモニュメント

新高松空港の前庭部に、新空港の開港を記念して設置された巨大な石組み、石積み一対のモニュメント「TIME・AND・SPACE」（時間と空間）は、世界的に活躍していた彫刻家イサム・ノグチ氏が「時の流れと空間の広がり」「讃岐の山並みからジェット機が飛び立つ姿」をイメージして創作したものである。

##### さぬきこどもの国

新高松空港南側の環境、景観に恵まれた地域に『さぬきこどもの国』が建設され、平

成七年四月二十九日に開園した。

この施設は、空港南側の香南町、香川町、綾上町、綾南町の区域にわたる約二五ヘクタールの広大な土地に整備されており、大きく三つのエリアに分かれている。」（「香南町史続編」579-582頁）

- ◇「高松空港はジェット機の就航には手狭となったので、香川・香南・綾上・綾南の四町にまたがる丘陵地帯に二五〇〇メートルの滑走路を有する新高松空港が新設され、平成元年（一九八九）十月二十九日開港記念行事が行われて、香川の空の便もようやく国際化への第一歩を踏み出した。

現在、大阪・東京・福岡・札幌・仙台・鹿児島・名古屋・関西空港・沖縄・ソウル等、内外の定期航空路が開設されている。綾南町内から空港まで道路も整備されており、二〇分以内で行けるので、旅行は大変便利になった。」（「綾南町誌」572頁）

- ◇「新高松空港便の新ダイヤは、平成元年（一九八九）十一月九日、申請どおり認可された。高松～東京路線は全便ジェット化され、一日六往復、高松～大阪・高松～福岡・高松～熊本の計四路線一七往復（三四便）体制でスタートした。新ダイヤの東京便の始発は午前七時五〇分、羽田空港着が同九時で、これまで不可能だった東京での午前中の会議にも間に合うようになった。また最終便も、高松発午後六時三〇分、東京発同六時四〇分となり、日帰りビジネスにも余裕ができた。」（「綾上町誌」314頁）

- ◇「高松空港は、開港以来東京路線のジェット化と増便の開設等により、県勢発展に大きく貢献しています。また、韓国や香港など、海外へのチャーター便の運航実績をもとに、国際定期路線の開設を働きかけてきましたが平成4年度には、ソウルとの間の路線開設が実現することとなりました。

香川県では、今後も新規路線開設や、国際化に向けて更に運動を展開する等、輸送力の増強及び航空ネットワークの整備拡充に努めると共に、臨空型工業の導入や、フライト農水産業の育成等、諸施策の推進が取り組まれています。」（「土木へのいざない」112頁）

郷土史などからは、高松空港の開港により、ジェット機による大量の旅客・貨物輸送が可能になるとともに、国内外の路線の拡大や便数の増加などにより人や物の流れが活発になり、地域の産業の発展、観光の振興、文化交流などへの期待が大きいことが分かる。また、空港周辺の地域開発や道路整備等の取り組みが進められ、さらに空港を活かした地域活性化につながることを期待されている。

<注>

- 1)新高松空港史編さん委員会編「新高松空港史」326頁
- 2)同上9-11頁
- 3)同上15-26頁
- 4)同上29-46頁
- 5)藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」60-62頁
- 6)香川県編「香川県史 第七巻」1024-1026頁
- 7)同上1028頁、新高松空港史編さん委員会編「新高松空港史」16頁

- 8) 香川県編「香川県史 第七巻」1029 頁
- 9) 同上 1030-1032 頁、新高松空港史編さん委員会編「新高松空港史」25-26 頁
- 10) 新高松空港史編さん委員会編「新高松空港史」29 頁
- 11) 同上 33 頁
- 12) 香川県編「香川県史 第七巻」1033-1035 頁、新高松空港史編さん委員会編「新高松空港史」43-46 頁
- 13) 香川県編「香川県史 第七巻」1035-1036 頁、新高松空港史編さん委員会編「新高松空港史」49-50 頁
- 14) 新高松空港史編さん委員会編「新高松空港史」50-54 頁

<参考文献>

- 新高松空港史編さん委員会編「新高松空港史」(香川県、1992 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)
- 高松市史編集室編「新修 高松市史Ⅱ」(高松市、1966 年)
- 高松百年史編集室編「高松百年史 上巻」(高松市、1988 年)
- 高松百年史編集室編「高松百年史 下巻」(高松市、1989 年)、709-723 頁
- 高松百年史編集室編「高松百年史 資料編」(高松市、1990 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)
- 綾南町誌編纂委員会編「綾南町誌」(綾南町、1998 年)
- 綾上町教育委員会編「綾上町誌」(綾上町、2005 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)
- 工事誌編纂委員会編「新高松空港建設工事の記録」(運輸省第三港湾建設局高松港工事事務所、1990 年)
- 運輸省第三港湾建設局高松港工事事務所編「高松港工事事務所 30 年のあゆみ」(運輸省第三港湾建設局高松港工事事務所、1990 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)
- 土木学会中国四国支部編「土木へのいざない」(土木学会中国四国支部、1991 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)

## 港湾・空港 4 松山空港(愛媛県)

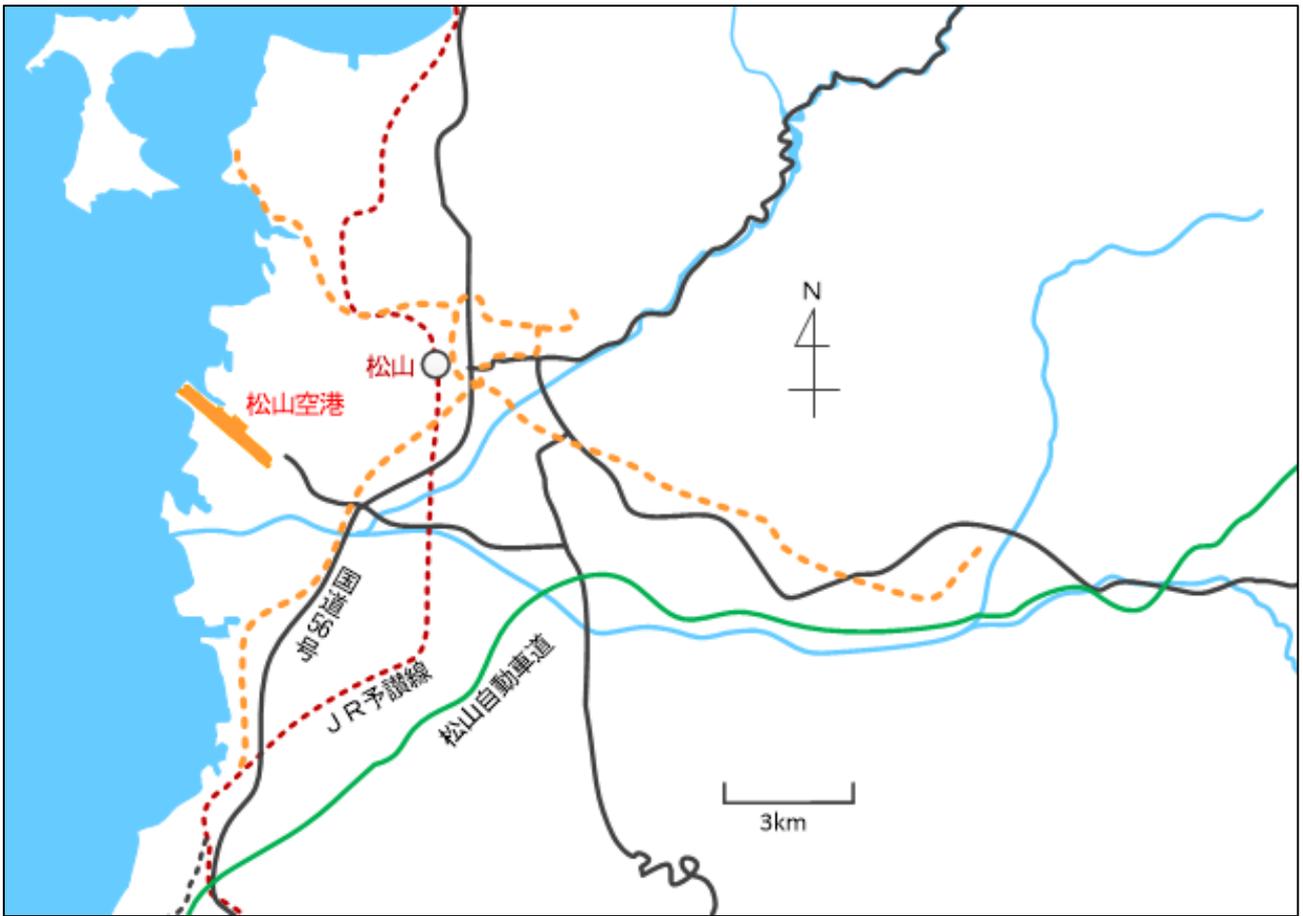
### ■松山空港整備の概要

松山空港は、昭和 18 年に旧海軍松山航空基地の飛行場（滑走路 600m×30m）として建設されたのに始まる。終戦とともに連合軍に接収され、昭和 27 年に接収解除となった。その後松山空港の開設をめぐり反対と促進の動きがあったが、結局開設されることになり、昭和 31 年には松山～大阪間の不定期便が就航を開始した。昭和 32～34 年度に 3 カ年計画で運輸省航空局により民間空港として滑走路、誘導路の基本施設及び無線・照明灯の保安施設が整備され、昭和 35 年 10 月に松山空港（滑走路 1,200m×30m）が第二種空港として供用開始された。<sup>1)</sup>

航空需要の増加に伴い、昭和 40 年に運輸省は松山空港の滑走路を 2,000m に延長する計画に着手し、昭和 41 年までに用地 11 万㎡を取得、滑走路幅を 30m から 45m に拡幅して嵩上げするとともに、誘導路、エプロンを新設した。ところが昭和 41 年 11 月に YS-11 型機が松山沖に墜落し、乗客乗員 50 人の犠牲者を出す事故が発生した。空港の安全性が緊急課題となり、運輸省は昭和 42 年度を初年度とする第 1 次空港整備五カ年計画（昭和 42～46 年度）で、松山空港など 5 空港について、滑走路を延長し、航空機の計器発着を可能とする各種の無線・照明などの保安施設を充実させることにした。松山空港では、昭和 45 年度に海側の滑走路 350m が、昭和 46 年度には陸側の滑走路 450m が新設され、昭和 47 年 4 月に 2,000m の滑走路が供用開始された。松山空港は中・四国地方初のジェット機就航空港となった。<sup>2)</sup>

航空需要のさらなる増加と航空機の大型化に対処するため、第 4 次空港整備五カ年計画（昭和 56～60 年度）で滑走路を 2,500m に延長することが決定され。昭和 58 年には松山空港整備基本計画が策定され、昭和 60 年に海側 500m 延長部の護岸工事に着手し、それ以来各種工事が進められた。平成 3 年 12 月に 2,500m の滑走路と新ターミナルビルが完成し、新たな空港として供用を開始した。<sup>3)</sup>

松山空港の乗降客数は、2018 年度には国内線約 302 万人、国際線約 10 万人の合計 312 万人と過去最高を記録し、その後新型コロナ禍の影響により減少したが、2023 年度には国内線 239 万人、国際線 13 万人の合計 253 万人にまで回復した。<sup>4)</sup>松山空港へのアクセス道として松山外環状道路空港線などの整備が進められており、利便性と定時性が高まることから、人流・物流ともに松山空港の利用が一層増え、地域の発展に貢献することが期待されている。



松山空港



松山空港



松山空港

松山空港整備の略年表

年月	事項
昭和 18 年 10 月	旧海軍が吉田浜に松山航空基地を建設
昭和 27 年 7 月	松山空港が連合軍から返還
昭和 31 年 3 月	松山空港が民間空港として供用開始
昭和 32 年度	運輸省が昭和 32 年度より 3 ヶ年計画で滑走路、誘導路等の整備に着手
昭和 35 年 10 月	松山空港が第二種空港として供用開始
昭和 40 年 4 月	滑走路を 2,000m に延長する計画に着手
昭和 41 年 11 月	全日空機が松山沖に墜落、死者 50 人
昭和 42 年度	第 1 次空港整備五ヵ年計画（昭和 42～46 年度）に基づき、滑走路延長、誘導路・エプロンの新設等に着手
昭和 45 年度	海側へ滑走路 350m 延長
昭和 46 年度	陸側へ滑走路 450m 延長
昭和 47 年 4 月	2,000m 滑走路の供用開始
昭和 49 年 9 月	松山空港が航空機騒音防止法に基づく特定飛行場に指定
昭和 56 年度	第 4 次空港整備五ヵ年計画（昭和 56～60 年度）で、滑走路を 2,500m に延長することが決定
昭和 58 年 4 月	松山空港整備基本計画の策定
昭和 60 年 10 月	海側 500m 延長部の護岸工事に着手
平成 2 年 3 月	埋立工事が完成
平成 3 年 12 月	2,500m 滑走路と新ターミナルビルの供用開始

資料：運輸省第三港湾建設局松山港工事事務所編「50年のあゆみ」（1994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 地誌Ⅱ（中予）」（1984年）

## ■地域の人々の関わり

松山空港の開設から滑走路が 2,500m に拡張されるまでの間に、地域の人々がどのように関わってきたのかについて、段階別に見ていくことにする。

### ①開設から滑走路 1,200m へ

旧海軍松山航空基地として使われていた松山飛行場（滑走路 600m）の敷地が昭和 27 年に接收解除となった時、松山市議会は軍事基地化される懸念と飛行場敷地の地主への返還を理由に、松山空港開設に反対決議をした。しかし、松山空港開設の気運が次第に高まり、昭和 30 年 12 月に県内の商工業財界、文化、婦人、観光の諸団体の代表者ら 40 人で松山空港設置促進協議会が結成されたのを受けて、松山市議会は同月松山空港設置促進を決議し、協議会を中心に準備を進め、県と市が積極的に援助していく態勢を整えた。地元南吉田の農民による空港設置反対の動きにより、滑走路の整地作業は遅れたが、松山市と地元農民の間で、空港開設に使用しない敷地は払い下げる運動をすること、農業振興に必要な事業を考えることなどが話し合われ、昭和 31 年 3 月に松山～大阪間の不定期航空便が開設された。その後、県や県工業倶楽部などが松山空港の第二種空港への昇格に向けて働きかけ、昭和 32 年度から昭和 34 年度にかけて空港の整備が行われ、昭和 35 年 10 月に松山空港（滑走路 1,200m）は第二種空港に指定され供用開始となった。<sup>5)</sup>

## ②滑走路 1,200mから 2,000mへ

航空機利用の増大に対応して航空機の大型化が求められるようになり、県市町村の要請に応じて運輸省は昭和 40 年 4 月に滑走路を 2,000mに延長する計画に着手した。昭和 43 年度末に漁業補償が解決して海側延長部の用地造成工事が着手されるとともに、陸側用地買収交渉が開始された。昭和 45 年度には海側延長部の用地造成工事が完成して海側へ滑走路が 350m延長され、昭和 46 年度には陸側用地造成工事に着手、完成し、陸側へ滑走路が 450m延長された。昭和 47 年 4 月に 2,000m滑走路が供用開始となり、松山空港にジェット機が就航した。<sup>6)</sup>

ジェット機の増便と機種的大型化に伴い空港周辺地域での航空機騒音が問題となった。官民の努力の結果、昭和 49 年 6 月に松山空港は「公共用飛行場における航空機騒音による障害の防止などに関する法律（航空機騒音防止法）」の規定により特定飛行場の指定を受けた。昭和 49 年 11 月に騒音区域が定められ、緩衝緑地整備、家屋などの移転、土地の買い取り、家屋防音工事などの騒音対策が行われた。<sup>7)</sup>

## ③滑走路 2,000mから 2,500mへ

航空機的大型化による混雑度の解消、将来の国際化への対応などのため、愛媛県では抜本的な対策として滑走路延長が必要であるとして、昭和 53 年 9 月に松山空港整備検討委員会が発足し、同年 12 月には松山空港整備促進協議会が設置された。県では昭和 54 年度から 3 か年にわたり県独自の環境アセスメントなど松山空港整備調査を実施する一方、滑走路延長について国に対して積極的な要請を繰り返した。この結果、第 4 次空港整備五ヵ年計画（昭和 56～60 年度）で滑走路を 2,500mに延長することが決定され、昭和 58 年 4 月に策定された松山空港整備基本計画で滑走路 500m延長とターミナル地域の拡張が計画された。昭和 60 年に漁業補償が締結され、同年 10 月に海側 500m延長部の埋立工事に着手、平成 2 年 3 月に埋立工事が完成し、平成 3 年 12 月に 2,500m滑走路と新ターミナルビルが供用開始された。<sup>8)</sup>

## ■地域の評価と期待

松山空港に対する評価として、愛媛県史では、昭和 47 年に 2,000m滑走路が供用開始され、ジェット機が就航したことについて以下のように記述されている。

◇「四七年四月、二〇〇〇メートルの滑走路が供用開始された。近代空港として B737 型ジェット機が就航し、全国で六番目、四国発のジェット機就航空港として交通開発に画期的な基盤づくりを成し遂げた。」（「愛媛県史県政」720 頁）

◇「松山空港拡張工事完成・ジェット機就航（昭和四七・四・一六）」

松山空港の滑走路延長工事は三月末完成。ジェット空港に生まれ変わり、四月一六日開港。同日から四国で初めて定期航空路線にジェット機が就航した。松山空港の整備工事は四一年一月の全日空機墜落事故がきっかけで「安全な空港に」との世論を背景に翌四二年七月から始まった。（中略）

二、〇〇〇メートル滑走路オープンに伴い、全日空では松山－大阪、松山－東京間を六〇人乗りの YS11 型機から全部ジェット機に切りかえた。機種は一一五人乗りのボーイング 737 型機。これによって松山－東京間は二時間から一時間二〇分に、松山－大阪間

は一時間五分から四五分にそれぞれスピードアップされた。大型化、高速化されたとはいうものの松山－東京間は一日二往復から一往復に、松山－大阪線は一二往復から八往復に減ったため、『待ち時間が長くなった』という声が出るとともに、増える航空客をさばくために、増便か大型機就航の要請も利用者側から出ている。しかし、増便は東京、大阪両空港のラッシュで困難、一七八人乗りのボーイング 727-200 型機の乗り入れも、騒音問題がからみ、むずかしい情勢で、ジェット化した松山空港もまだ問題をかかえている。」（「愛媛県史資料編現代」813-814 頁）

◇「昭和三五年に松山空港における年間乗降客数はわずか二万五〇〇〇人程度であったものが、五五年には約一五九万人と実に六五倍もの増加となっている。とくに松山－東京便のそれが著しく、五五年の乗降客数は四五年の約二五倍となっている。

このような利用者の急増に対して、現在は供給が間に合わない状態である。たとえば、航空路線の利用率八〇%以上の状態とは、急に飛行機を利用したくても希望する便にほとんど乗れない状態であるが、東京・大阪便はこの率を上回っている。」（「愛媛県史地誌 I（総論）」642 頁）

◇「四五年には海側への三五〇メートル延長、四六年には陸側への四五〇メートル延長工事が完成し、四七年四月、中四国で初めてのジェット機が就航した。（中略）

こうした空港と航空輸送の発展は、直接利用者である旅客や荷主にとっての利便だけでなく、松山市の都市機能を強め、都市の格を上げる役割りも果たした。現に広島空港のジェット化が実現するまでは、広島財界人などがわざわざ松山まで来てジェット機で東京に向かうという利用もあったし、観光客や業務出張者が四国入りするに当たってまず松山空港に飛来して、次の目的地に向かうということもあった。」（「愛媛県史社会経済 3 商工」524-525 頁）

愛媛県史では、昭和 47 年に 2,000m 滑走路が供用開始され、ジェット機が就航したことについては評価されているが、便数が減ったため利用者から不満が出ており、航空旅客需要の高まりに対応して大型機が就航可能な 2,500m 滑走路が要請されるという趣旨の記述が見られる。また、松山空港が中四国で初めてジェット化されたことにより、松山市の都市機能を強め、都市の格が上がったとの評価もされている。

<注>

1) 運輸省第三港湾建設局松山港工事事務所編「50年のあゆみ」92 頁

2) 同上 92-93 頁

3) 同上 93-94 頁

4) 松山空港利用促進協議会HP

5) 松山市史編集委員会編「松山市史 第4巻」198-199 頁

6) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」718-720 頁、運輸省第三港湾建設局松山港工事事務所編「50年のあゆみ」92-93 頁

7) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」794 頁

8) 同上 794-795 頁、運輸省第三港湾建設局松山港工事事務所編「50年のあゆみ」92-94 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)

運輸省第三港湾建設局松山港工事事務所編「50年のあゆみ」(運輸省第三港湾建設局松山港工事事務所、1994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 (中予)」(愛媛県、1984年)

愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 社会経済Ⅲ 商工」(愛媛県、1986年)

松山市史編集委員会編「松山市史 第4巻」(松山市、1995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)

## 港湾・空港 5 高知空港(高知県)

### ■高知空港整備の概要

高知空港には日章飛行場を土台として拡張してきた歴史がある。高知海軍航空隊日章飛行場の建設は昭和16年に開始された。先祖伝来の土地や家屋が強制的に買い上げられ、勤労奉仕により無償の労働力が動員されて工事は昭和20年まで続いたが、終戦に伴い日章飛行場は連合軍に接収された。昭和27年に接収が解除された際、日章村(現南国市)では国や県に対して農地に還元することを陳情したが、一方で飛行場を有効に使うべきとの意見もあり、結局、民間飛行場として再開されることになった。<sup>1)</sup>

昭和33年に高知空港設置が告示され、同年に高知空港は第二種空港の指定を受け、これ以後、日章飛行場は高知空港と呼ばれることになった。高知空港では、昭和30年代に大きな改修工事が3度行われた。昭和33年～34年の第1次改修工事では滑走路かさ上げ、誘導路の新設、エプロンの整備などが行われ、滑走路は1,200m×30mとなった。昭和36年の第2次改修工事では滑走路の両端が150mずつ計300m延長され、滑走路は1,500m×30mとなった。昭和38年の第3次改修工事では滑走路、誘導路の舗装・拡幅などが行われ、滑走路は1,500m×45mとなった。<sup>2)</sup>

その後間もなく、高知県では航空需要の増加に対応するため高知空港拡張整備計画が持ち上がった。現在地を拡張するのか、移転して新空港を建設するのかについて、さまざまな面から検討が行われ、県内6地区の候補の中から現在地が適地として選定された。しかし、空港拡張のためには新たに85ha余の農地などの買収が必要となるため、地元では拡張反対同盟会が結成されるなど、反対運動が激化した。昭和49年には、利害関係者の声を聴く公聴会が行われ、現空港の南側にほぼ平行して2,000m滑走路を新設する高知空港施設変更が告示決定されたが、空港拡張をめぐる膠着状態は続いた。<sup>3)</sup>

そうした中で県知事と南国市長がそれぞれ代わるなど状況の変化や、地元地権者から県や市との話し合いを要望する動きが出たことなどもあり、昭和51年に南国市議会が空港拡張に関する県の協力要請を受け入れることになった。<sup>4)</sup>昭和55年に高知空港拡張整備事業の起工式が行われ、用地買収やそれに伴う補償、秋田川、田村川、県道付替等の周辺整備事業、用地造成、滑走路、エプロン、誘導路などの本体工事、ターミナル施設の建設などが進められた。昭和58年に空港ビルと2,000m滑走路の落成式が行われて暫定供用し、昭和61年2月に全面供用した。さらに高知空港では高知～東京路線を中心とした航空需要に対応するため、平成6年度より滑走路を2,000mから2,500mに延長するための事業に着手し、平成16年2月に供用開始して現在の姿になっている。<sup>5)</sup>



高知空港

高知空港整備の略年表

年月	事項
昭和 16 年 1 月	高知海軍航空隊の日章飛行場建設開始
昭和 27 年 7 月	日章飛行場の滑走路とエプロン地帯が連合軍から返還
昭和 33 年 1 月	高知空港設置告示（滑走路 1,200m×30m）
昭和 33 年 2 月	第二種空港に指定、日章飛行場が高知空港に改称
昭和 34 年 12 月	高知空港第 1 次整備を完了
昭和 36 年 10 月	高知空港の滑走路両端へ 300m延長工事完了、1,500m×30mとなる
昭和 38 年 11 月	高知空港改修工事完了、滑走路 1,500m×45mとなる
昭和 45 年 1 月	南国市の日章、前浜地区民が空港拡張反対期成同盟会結成
昭和 49 年 6 月	高知空港施設変更に関する公聴会開催
昭和 49 年 7 月	高知空港施設変更告示決定
昭和 51 年 12 月	高知県からの空港関係協力要請を南国市議会が賛成多数で了承
昭和 55 年 10 月	高知空港拡張整備事業着工
昭和 58 年 12 月	新高知空港の暫定供用開始
昭和 61 年 2 月	2,000mの滑走路完成
平成 6 年度	滑走路を 2,500mに延長する拡張整備事業に着手
平成 16 年 2 月	2,500m滑走路供用開始

資料：高知県企画「高知空港史」（1984 年）、国土交通省四国地方整備局編「高知空港滑走路延長事業（事後評価）」（平成 20 年度第 2 回事業評価監視委員会資料、2009 年）



高知海軍航空隊之碑



高知空港

## ■地域の人々の関わり

高知空港と地域の人々の関わりについて、以下の3つの時点に分けて記述する。

### ①日章飛行場の建設

高知海軍航空隊の日章飛行場の建設は、昭和16年1月に用地買収と同時に開始され、昭和20年8月の終戦の日まで続いた。飛行場用地の買収、家屋移転などは高知県、建設工事は内務省神戸土木出張所、重要施設は海軍設営隊という分担で工事が進められた。先祖伝来の土地や家屋が強制的に買い上げられ、勤労奉仕により無償の労働力が動員された。滑走路を造るために久枝山が壊され、その土石は水路や田畑に埋められた。前浜地区には飛行機を格納するため誘導路が網の目のように整備され、掩体（敵から飛行機を隠すための格納庫）が造られた。<sup>6)</sup>



掩体（南国市前浜）

### ②日章飛行場から高知空港へ

終戦に伴い、日章飛行場は連合軍に接收され、一時、進駐部隊の駐屯地とされた。昭和21年以降、日章飛行場は滑走路とエプロン地帯を除いて、次々と返還され、農耕地や高知大学農学部のカンパスなどに姿を変えていった。昭和27年7月に最後まで保留されていた日章飛行場の滑走路、エプロン地帯の接收が解除となり、政府へ返還された。地元日章村では、飛行場復活反対、農地に払い下げ実現の声が高く、数回の村民大会が開かれ、穂岐山万視村長が村民の総意として高知県や運輸省へ農地還元を陳情し、日章農地開拓組合長名で農林省に陳情書も出されていた。しかし、一方では県勢発展のため飛行場として残

せとの主張もあり、県議会は態度を決めるのに苦慮した。県議会は昭和 27 年 10 月に日章飛行場の農地還元を要望する意見書を採択しながら、昭和 29 年 3 月の県議会では「本県の如き地理的条件の地では、高度に航空機を利用し県民の福祉と産業の発展を図り、生活水準の向上に資することは緊急の要務である」として高知・大阪間定期航空再開についての意見書を採択し、定期航空再開を要望した。<sup>7)</sup>

これを受けて、昭和 29 年 10 月に極東航空が高知―大阪間に準定期航路を開設し、昭和 30 年 2 月には準定期航空が定期航空に格上げされた。<sup>8)</sup>昭和 33 年 1 月、高知空港設置が告示され、同年 2 月に第二種空港の指定により運輸大臣所管の空港となり、日章飛行場は高知空港と呼ばれることになった。

### ③高知空港の拡張整備

高知空港拡張整備計画は、昭和 38 年 11 月に 1,500m 滑走路が完成後間もなく持ち上がった。高知空港の整備計画をつくるにあたっては、現在地で拡張するのか、移転して新空港を建設するのかについて、運輸省で風向、安全面、空域制限、施工難易度、自然環境、騒音公害、連絡道などの調査、検討を行い、県内 6 地区の候補の中から、南国市日章地区が適地として選定された。これにより、現空港の南側にほぼ平行して 2,000m 滑走路を新設することなどを内容とした高知空港拡張整備計画が立てられた。昭和 46 年 5 月に地元 4 地区（田村、前浜、久枝、物部）で空港整備説明会が開催されたが、空港拡張のためには新たに 85ha 余の農地などの買収が必要になるため、地元農民らは強硬な反対意見を述べた。現地説明会の後、溝渕知事が金堂南国市長に協力を要請し、昭和 46 年 12 月に南国市議会に高知空港対策調査特別委員会も設置された。しかし、地元には拡張反対同盟会が結成されるなど、反対運動が激化した。ジェット機を飛ばす試験飛行の要求に応じて昭和 47 年 9 月に B737 型機による騒音調査が行われたが、局面打開の決め手にはならず、反対は根強かった。

反対組織は昭和 48 年に高知空港拡張反対期成同盟連合会に一本化され、同年末の南国市長選挙では現職市長が敗れ、空港拡張に反対する杉本市長が南国市長になった。昭和 49 年 3 月には反対期成同盟連合会と日本科学者会議高知支部、明るい南国市政をつくる会などが高知空港拡張反対市民連合を旗揚げし、同年 5 月には県庁前で決起集会を開催し、公聴会中止などを求めた。

このような反対運動が渦巻く中、運輸省が利害関係者の声を聴く公聴会が昭和 49 年 6 月に行われ、39 人の公述人が意見を述べた。公聴会により必要な法的手続きが終了し、同年 7 月に 2,000m 滑走路を新設する高知空港施設変更が告示決定された。反対勢力はこれに抗議し、県議会に空港拡張反対請願を提出したが、不採択となった。田村地区には「空港拡張阻止」の団結やぐらも立ち、反対運動のシンボリック的存在になった。

昭和 50 年に南国市長選挙と知事選挙が重なり、南国市長は保守系の小笠原市長となり、知事には自民党の中内知事が誕生した。南国市長、市議会が斡旋役となり、拡張反対市民連合と県知事の話し合いが続けられる中で、久枝、物部地区の地権者からは県、市との話し合いを要望する新たな動きも出て、県知事が地権者との会合を持つなどした。こうした中、昭和 51 年 12 月に南国市議会が空港拡張に関する県の協力要請を協議し、採決の結果、賛成が過半数となり、南国市は事実上空港拡張にゴーサインを出すことになった。<sup>9)</sup>

昭和 52 年 5 月に南国市で中内知事と地権者が話し合い、知事は県勢浮揚、地元南国市の

発展のため空港拡張は必ず実現しなければならないと決意を表明した。県は昭和 52 年 8 月に用地補償基準価格を初めて地権者に提示したが、強い不満を示す地区もあり、国と協議し、同年 12 月に基準を修正し改めて提示した。これで地権者側には条件によっては買収交渉に応じてよいとの気配が漂い始めた。県は、地元南国市の小笠原市長、橋本市議会議長ら 5 人をあっせん人とし、地権者との調整を依頼した。県は 70ha もの代替地をあっせんするなど、犠牲者を極力出さない方針を貫き、昭和 57 年度末には 85.4ha すべての用地補償問題が完了した。<sup>10)</sup>

## ■地域の評価と期待

ジェット化された高知空港に対する評価と期待について、昭和 58 年 12 月に暫定供用された時点で、高知空港史は以下のように記している。

◇「ジェット化後は航空貨物の輸送力が飛躍的に増大されるため、フライト農業への期待は大きい。ジェット化以前は、オオバ、コネギ、ミョウガ、ユズなど限定された品目のみ、約 370 トン、全園芸出荷量の約 0.1 パーセントにしかすぎなかった。このため、県も園芸品航空輸送推進協議会（会長＝窪田敬一県農林水産部長）を設置、農協、園芸連、荷受会社、全日空、東亜国内航空、トラック輸送会社代表などが集まって、航空輸送用園芸品の品目開発、産地育成、集出荷など輸送体制の整備改善に取り組んでいる。そして航空輸送モデル団地を 3 ヶ年計画（1983－1985 年）で設置。1983 年は西土佐村のイチゴ、鏡村のミョウガ、南国市の中国野菜、土佐山田町のコネギ、大方町の新ショウガが対象品目に挙がっている。また、空港貨物ビルへ予冷庫が設置された。

園芸品のほか、空輸適合産品の開発は水産物についても検討されている。とりあえずは魚種の選定、生産出荷体制の整備であり、シラス、イセエビ、ノレソレなどの名も挙がっている。

（中略）

高知空港のジェット化はまた、臨空港型工業開発の夢を膨らませている。本県への企業誘致は、その地理的条件や交通基盤整備の遅れ、高地価などもろもろの悪条件が重なり容易でないが、空港ジェット化がテコとなり、香美郡香我美町の川谷苧屋工業団地に三菱電機の進出が内定したのが朗報。（中略）

本県の工業開発は従来セメント、木材などに代表される素材型工業中心の工業構造からの脱却を図り、地域の雇用拡大と経済波及効果の高い知識集約型工業の導入を進める方針をとっている。これは空港ジェット化、そして本四架橋－四国横断（高速）自動車道時代に備えた対応で、1982 年（昭和 57）5 月、県は高知県企業誘致推進プロジェクトチームを発足させ、企業誘致に全力を挙げている。

（中略）

観光立県の高知にとって、高知空港のジェット化は直接、観光客の増加が期待できるし、政治、経済、社会、教育文化、情報の中心地・東京と「太いパイプ」が結ばれることによる有形無形のインパクトが現われよう。

既にジェット化や将来の本四架橋－高速道時代を見込んで、県外の大手ホテル進出（ワシントンホテル完成、オープン済み、新阪急ホテル建設工事中）が相次いでいる。南国土佐の「青い空、青い海、や、よさこい祭り、カツオのたたき、皿鉢料理、四国 88 ヶ所

霊場巡り……などに加え、これからの土佐観光、四国観光のイメージをどう創出してゆくか、関係者の奮起が必要。県、高知市、関係団体などは既に、高知空港ジェット化記念観光懇談会を開き、関東、中部地方の旅行業者らを招待し、ジェット化に備えた多彩な観光客誘致宣伝を進めている。」（「高知空港史」279-281頁）

高知空港ではジェット機の就航により、飛行時間の短縮や路線の拡大などにより利用者の利便性が高まり、高知県は高知空港のジェット化を機に、農水産物の空輸、企業誘致、観光振興により県勢発展のための取り組みを進めていたことが分かる。その後さらに空港が拡張整備されたので、高知空港に対する評価や期待が今後郷土史に記述されることが望まれる。

<注>

- 1) 高知県企画「高知空港史」124-126頁
- 2) 同上143-148、155-163頁、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」250-251頁、406-411頁
- 3) 高知県企画「高知空港史」237-247頁
- 4) 南国市編纂委員会編「南国市史 下巻」700-702頁
- 5) 国土交通省四国地方整備局編「高知空港滑走路延長事業（事後評価）」（平成20年度第2回事業評価監視委員会資料）1頁
- 6) 高知県企画「高知空港史」69-73頁
- 7) 同上125-126頁、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」243-245頁
- 8) 高知県企画「高知空港史」132-136頁
- 9) 同上237-248頁
- 10) 同上250-255頁、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1017-1019頁

<参考文献>

- 高知県企画「高知空港史」（高知県、1984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）  
高知県編「高知県史 近代編」（高知県、1970年）  
南国市編纂委員会編「南国市史 下巻」（南国市、1982年）  
国土交通省四国地方整備局編「高知空港滑走路延長事業（事後評価）」（平成20年度第2回四国地方整備局事業評価監視委員会資料、2009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）  
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）



## <用水>

## 用水 1 吉野川北岸用水(徳島県)

### ■吉野川北岸用水事業の概要

吉野川の北岸地域は、吉野川沿岸でありながら、大部分の地域で自然取水が不可能なため、降水量が少ないこともあり、用水の確保に苦勞してきた地域である。このため、古くから溪流や溜池が利用され、明治時代からは個々に揚水ポンプを設置して吉野川の表流水をポンプ揚水するようになった。大正4年には北麓用水期成同盟会が結成され、大正9年に北麓用水普通水利組合を設立し、阿波・板野・名西の3郡にわたる田畑4,995町歩のかんがい及び開田計画がまとまり、県営事業で施行することが議決されたが、組合内部に計画に対する不一致が生じたことなどから、昭和5年に中止された。<sup>1)</sup>これ以降、この地域では県営事業で揚水施設や導水施設の新設改修が行われてきたが、施設の大部分は小規模のもので、施設の維持管理費は極めて高く営農上の制約となっていた。

昭和35年に四国地方開発促進法が制定され、吉野川総合開発に関する検討が行われるようになった。その中で、吉野川総合開発計画の一環として建設される早明浦ダムに水源を求め、池田町(現三好市)他11ヵ町の受益面積6,860haを対象として、農業用排水事業及び農地開発事業を併せ行う吉野川北岸農業水利事業が計画された。これは早明浦ダムで開発した水を池田ダムの取水施設で自然取水し、農業用排水事業により池田町から板野町に至る延長69.2kmの吉野川北岸用水に導水して、多大な維持管理費に悩むポンプかんがい地域で5,030haの水田補給と1,780haの畑地かんがいを行うとともに、農地開発事業により50haの農地造成を行うというものである。<sup>2)</sup>

農林省は昭和44年度より調査計画に着手し、昭和45年度より全体実施設計に入り、昭和46年度に着工した。しかし、用地買収が難航したことに加えて、二度のオイルショックにより事業費が上昇したこと、政府による公共事業の抑制などにより、事業は計画どおりには進捗しなかった。このため、吉野川北岸農業水利事業を特定土地改良工事に指定して一般会計から特別会計への振り替えを行ったり、幹線水路を開渠方式からトンネル方式に転換してルート変更を行ったり、農地開発の規模を当初計画の620haから50haへ縮小するなど、全体計画の変更が行われ、昭和61年に幹線水路69.2kmが完成し、平成2年3月に吉野川北岸農業水利事業が完了した。<sup>3)</sup>

吉野川北岸用水土地改良区のホームページには、吉野川北岸用水ができたことによって、以前は少ない水をみんなで分けあって6月に行っていた田植えを4月にできるようになったために稲刈りが8月にできるようになったことや、一年を通して水が安定して利用できるため畑やハウスでいろいろな野菜、果物、花などを栽培する農家が増えたこと、農作物の収穫量が安定してきたことなどの効果が記されている。<sup>4)</sup>



吉野川北岸用水



吉野川北岸用水取水工（池田ダム）



池田ダム

吉野川北岸用水事業の略年表

年月	事項
昭和 42 年 3 月	吉野川総合開発計画の概要決定
昭和 42 年 10 月	吉野川北岸用水計画基本構想樹立
昭和 43 年 2 月	吉野川北岸用水建設期成同盟会及び同促進県議会議員連盟発足
昭和 43 年 7 月	吉野川北岸農業用水基本計画決定
昭和 44 年 4 月	調査計画着手
昭和 45 年 4 月	全体実施設計着手
昭和 46 年 4 月	農用地開発基本計画決定
昭和 46 年 6 月	吉野川北岸用水事業着工
昭和 51 年 5 月	吉野川北岸農業水利事業を特定土地改良工事に指定
昭和 53 年 6 月	幹線水路通水式（第 1 回）馬木谷川まで 8km 完成
昭和 58 年 6 月	幹線水路通水式（第 2 回）阿波用水取付まで 41.5km 完成
昭和 61 年 7 月	幹線水路通水式（第 3 回）宮河内谷川まで 56.8km 完成
平成 2 年 3 月	国営吉野川北岸農業水利事業完了

資料：農林水産省中国四国農政局吉野川北岸農業水利事業所編「吉野川北岸用水－吉野川北岸農業水利事業誌－」（1990年）、農林水産省中国四国農政局吉野川北岸農業水利事業所編「吉野川北岸用水－国営吉野川北岸農業水利事業完工記念－」（1989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」（2002年）

## ■地域の人々の関わり

吉野川の北岸地域では、吉野川北岸用水がつくられる以前にも、吉野川の水を引き入れて農業用水に活用しようとする動きがあった。明治時代には吉野川から取水して三好郡太刀野から板野郡木津村に至る 1 万町歩をかんがいする計画が立てられたが、資金調達の見途が立たず中止となった。また、大正 2 年には板野・阿波・美馬・三好の 4 郡の 859 名から基本調査請願書が県知事に提出され、県も認め、大正 4 年に地主 2 千数百名の賛同を得て北麓用水期成同盟会が設立され、大正 9 年には北麓用水普通水利組合が設立された。徳島県により阿波・板野・名西の 3 郡にわたる田畑 4,995 町歩のかんがい及び開田計画がまとまり、大正 14 年の組合会で県営施工申請することが議決されたが、組合内部で上下流の対立が起こり、賛同が得られず、昭和 5 年に組合は廃止されて計画は中止された。<sup>5)</sup>

これ以降、吉野川の北岸地域では、県営事業により揚水施設や導水施設の整備が行われ、溪谷・ため池の利用と併せて補給水として吉野川の表流水をポンプ揚水するなどして取水が行われてきたが、施設の大部分は小規模のもので、維持管理費が高く、水利が営農上の制約となっていた。また、山麓沿いの畑地帯には利水施設がなく、畑作農業を阻害していた。

昭和 35 年に四国地方開発促進法が制定され、吉野川総合開発計画が検討される中で、早明浦ダム・池田ダムの計画に関連して吉野川北岸用水事業が企画された。北岸用水に係る池田町から板野町に至る 12 町が昭和 43 年 2 月に吉野川農業用水建設期成同盟会を結成し、同時期に結成された吉野川北岸用水県議会議員連盟とともに、事業の推進に取り組んだ。事業計画の内容を周知し地元の態勢を整えるため、各種の団体や地域ごとに地元説明会が開催された。地元説明会は昭和 46 年 9 月までに 457 回開催され、参加者は 8,691 名に達し、地元の意欲は高まった。同意徴集の結果、昭和 46 年 6 月時点の同意率は、土地改良が 79.36%、農地開発が 100%で、昭和 46 年 12 月に事業申請が行われた。その一方で知事をはじめ建設期成同盟会や県議会議員連盟のメンバーが再三にわたり大蔵省、農林省、国会議員などに陳情を重ねた。その結果、昭和 46 年度新規地区として採択され、着工することが決定した。<sup>6)</sup>

昭和 46 年度に吉野川北岸用水事業は着工したが、用地買収交渉が予想以上に難航した上、オイルショックによる物価上昇に伴う事業費の増大、国の総需要抑制策による予算の削減のため、事業は大幅に遅れた。昭和 46 年度から昭和 50 年度までの進捗率は約 18%であった。このため、吉野川北岸土地改良区では、事業の早期完成を図るため、一般会計から特別会計への振替を検討し、昭和 51 年 1 月の総代会で特別会計への振替を正式に決定し、受益者の同意を得ることになった。一般会計から特別会計への振替のためには受益者の 3 分の 2 以上の同意が必要であったが、受益農家の理解と協力により、農業用水では 84.2%、農地開発では 77.3%の同意が得られ、昭和 51 年 3 月に農林省に申請し、同年 5 月に特別会計への振替が認められた。特別会計に繰り入れられてから予算が大幅に増え、また用地買収の難航のため開渠による幹線水路の計画からほとんどをトンネルとする路線変更を行い、事業は大きく進捗することになった。<sup>7)</sup>

池田ダムの吉野川北岸用水取水工に北麓疎水碑が建立されている。<sup>8)</sup>



北麓疎水碑

## ■地域の評価と期待

吉野川北岸用水に対する評価と期待について、地域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）
- ◇「箬蔵地区をふくめた、吉野川北岸の水の足りない地いきに、国や県が中心となって、新しい大きぼ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發揮してきた。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)

郷土史などからは、吉野川北岸用水の完成により、用水の安定供給が確保されるとともに農地開発が行われたため、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、花き等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。

<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」896-897 頁
- 2) 農林水産省中国四国農政局吉野川北岸農業水利事業所編「吉野川北岸用水－吉野川北岸農業水利事業誌－」27 頁、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」175 頁
- 3) 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」177-179 頁
- 4) 吉野川北岸土地改良区HP
- 5) 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」134-136 頁
- 6) 同上 350-351 頁
- 7) 美馬町史編集委員会編「美馬町史」777-778 頁
- 8) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」38-39 頁

<参考文献>

- 農林水産省中国四国農政局吉野川北岸農業水利事業所編「吉野川北岸用水－吉野川北岸農業水利事業誌－」（農林水産省中国四国農政局吉野川北岸農業水利事業所、1990 年）
- 農林水産省中国四国農政局吉野川北岸農業水利事業所編「吉野川北岸用水－国営吉野川北岸農業水利事業完工記念－」（農林水産省中国四国農政局吉野川北岸農業水利事業所、1989 年）（パンフ）
- 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）
- 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）、896-899 頁
- 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）
- 上板町史編纂委員会編「上板町史 下巻」（上板町、1985 年）
- 吉野町史編纂委員会編「吉野町史 下巻」（吉野町、1978 年）
- 土成町史編纂委員会編「土成町史 下巻」（土成町史編纂室、1975 年）
- 市場町史編纂委員会編「市場町史」（市場町、1996 年）
- 脇町史編集委員会編「脇町史 下巻」（脇町、2005 年）
- 美馬町史編集委員会編「美馬町史」（美馬町、1989 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）
- 池田町史編纂委員会編「池田町史 中巻」（1983 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）
- 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）

## 用水 2 香川用水(香川県)

### ■香川用水事業の概要

香川用水は、吉野川総合開発の一環として早明浦ダムで開発される水を香川県に導流し、香川県の用水不足を解消して、産業基盤を強化するとともに生活環境の整備を図ることを目的に建設された。吉野川上流に建設された早明浦ダムによって新たに開発された水量年間 8 億 6,300 万 m<sup>3</sup>のうち、2 億 4,700 万 m<sup>3</sup>を池田ダムに取水施設を設けて取水し、阿讃山脈を貫く 8km の導水トンネルで三豊市財田町に導き、ここから東西に延びる幹線水路によって、東部は東かがわ市白鳥の宮奥池まで、西部は観音寺市豊浜町の姥ヶ懐池まで、また高瀬支線として三豊市高瀬町の満水池まで、合計 106km の水路で農業用水、工業用水、水道用水に利用するものである。<sup>1)</sup>

吉野川総合開発計画の一環としての香川用水計画は、昭和 27 年に四国 4 県の吉野川総合開発調査に始まったが、関係者の意見はなかなかまとまらなかった。しかし、昭和 35 年の四国地方開発促進法の制定以降、吉野川総合開発を進めようとする動きが活発になり、昭和 41 年に早明浦ダムの建設を中核とする吉野川総合開発計画に四国 4 県が同意した。一方、香川県の陳情を受けた農林省は、昭和 41 年に香川用水計画を国営土地改良事業調査地区として採択し、昭和 42 年に全体実施設計に着手、昭和 43 年に全体実施設計を完了した。昭和 43 年 10 月には香川用水事業の起工式が行われ、幹線水路のうち共用区間は水資源開発公団事業として、農業専用区間は農林省による国営事業として実施され、末端支線水路は規模に応じて県営または団体営土地改良事業として実施された。昭和 49 年 5 月に香川用水共用区間の通水式が行われ、昭和 50 年 6 月に本格通水が開始された。<sup>2)</sup>

導水水量は、当初計画では、農業用水として年間 1 億 500 万 m<sup>3</sup>、工業用水として 7,900 万 m<sup>3</sup>、水道用水として 6,300 万 m<sup>3</sup>の合計 2 億 4,700 万 m<sup>3</sup>の水量としていたが、その後、工業用水と水道用水については供給計画に併せて 2 回変更され、令和 2 年時点で工業用水は 1,900 万 m<sup>3</sup>、水道用水は 1 億 2,210 万 m<sup>3</sup>となっている。<sup>3)</sup>令和 5 年時点で、農業用水は 22,342ha の農地に、水道用水は 8 市 6 町に、工業用水は中讃地域臨海工業地帯に供給されており<sup>4)</sup>、香川用水は香川県の農業用水の約 3 割、水道用水の約 5 割、工業用水の約 2 割をまかなっている。香川用水は香川県民の生活に欠かせないものである。

香川用水では、水路施設の劣化による漏水などの懸念や平成 6 年の渇水を教訓に水供給の安定化が強く求められ、平成 11 年度～平成 20 年度に水路施設の改修や水道用水を貯留する香川用水調整池（宝山湖）の建設なども行われてきた。香川県のホームページには、香川用水の安定供給が長年続けられてきたのは、先人たちの苦労と水源地域の方々の理解・協力のおかげであり、四国 4 県の「友情の水」である香川用水をこれからも大切に活用していかななくてはなりませんと記している。<sup>5)</sup>

池田ダムの香川用水取水工には、香川用水事業に尽力した四国地方開発審議会会長中川以良氏の書による「四国は一つ」碑が建立されている。また、三豊市の香川用水記念公園には金子正則香川県知事の書による「豊潤」碑が建立されている。<sup>5)</sup>



香川用水

香川用水事業の略年表

年月	事項
昭和 27 年 4 月	四国 4 県の吉野川開発調査開始
昭和 35 年 7 月	四国地方開発促進法に基づき四国地方開発審議会を設置
昭和 37 年 4 月	四国地方開発審議会の下に吉野川総合開発部会を設置、早明浦ダム建設を中核とする吉野川開発計画の検討を開始
昭和 41 年 4 月	農林省が香川用水計画を国営土地改良事業調査地区として採択
昭和 41 年 6 月	香川用水事業建設期成会結成
昭和 41 年 7 月	多目的ダム法に基づく早明浦ダム基本計画に四国 4 県が同意
昭和 42 年 10 月	農林省が香川用水計画の全体実施設計に着手
昭和 43 年 7 月	吉野川水系の水資源開発基本計画に池田ダム及び香川用水を追加
昭和 43 年 9 月	香川用水計画の全体実施設計が完了
昭和 43 年 10 月	農林省と水資源開発公団が同時に香川用水事業着工、香川用水の起工式
昭和 49 年 5 月	香川用水の暫定通水式
昭和 49 年度	公団営工事完了
昭和 50 年 6 月	池田ダムを通じて香川用水の本格通水開始
昭和 52 年度	国営（農林省）工事完了
平成 20 年度	香川用水調整池（宝山湖）完成

資料：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）、香川用水史編集委員会編「香川用水史」（1979年）、水資源開発公団香川用水建設所編「香川用水工事誌」（1975年）、香川県編「香川県史 第七巻 通史編 現代」（1989年）、水資源機構HP



香川用水取水工（池田ダム）



香川用水（高松市香川町）



四国は一つ碑（香川用水取水工）



豊潤碑（香川用水記念公園）



香川用水調整池（宝山湖）

## ■地域の人々の関わり

吉野川の水を引いて香川県下の用水不足を解決しようとする計画は古くからあった。四国新道の提唱者として知られる財田町出身の大久保謙之丞は明治 18 年に内務省に吉野川導水計画を提出していた。これは四国新道の猪ノ鼻峠をトンネルにし、トンネル内の側溝を利用して、吉野川の支流伊予川から導水しようとしたものであった。また、明治 38 年には香川県が京都帝国大学助教授上野有芳に、吉野川分水計画の実施測量を委嘱したが、工事に巨費が必要とのことで着工には至らなかった。<sup>7)</sup>

吉野川総合開発計画の段階になると、香川県は昭和 40 年 1 月に香川用水事業計画の推進と調査事務所の設置を関係各省に陳情するとともに、農林部土地改良課に香川用水係を新設して同年の末、農林省へ大規模調査地区として昭和 41 年度に採択するようにと陳情した。これはかなり性急な採択陳情であったが、この時点では早明浦ダム、池田ダムともに

昭和 45 年度に完成する計画であったので、香川用水計画を急がないと、水源が完成しても香川県への導水ができないためにこのような陳情となった。昭和 41 年 4 月に農林省は香川用水計画を国営土地改良事業調査地区として採択し、同年 6 月に香川県でも香川用水事業建設期成会が結成された。<sup>8)</sup>

香川用水事業は、幹線水路のうち共用区間は水資源開発公団事業、農業専用区間は農林省による国営事業として実施され、末端支線水路は県営または団体営土地改良事業として実施されることになり、香川用水土地改良区を設立することになった。設立のためには受益農家の 3 分の 2 以上の同意署名が必要であるため、推進母体として昭和 41 年に香川用水事業建設期成会が設立され、その下部組織として市町村ごとに建設期成会が結成され、受益農家の同意署名が進められた。しかし、同意署名は困難を極めた。ため池のすぐ下の農地は昔から用水に不自由をしたことがないため、負担金が要るなら香川用水は要らないという地域も多く、同意署名を拒んだ。地の利をいいことに優先取水が継続される悪弊を、香川用水を機に排除しなければならぬと、県の担当職員などが用水の公平利用の必要性を説いて回った結果、受益農家 6 万人の 86% の同意署名を取り付け、昭和 43 年 8 月に香川用水土地改良区が誕生した。<sup>9)</sup>

## ■地域の評価と期待

香川用水について、香川県内各地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勞を重ねてきており、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）

また、香川用水完成後に仲南町（現まんのう町）佐文地区に建立された香川用水記念碑には、次のように刻まれている。<sup>10</sup>「特に水利には立地条件悪く古来屢々干魃に悩まされ先人は水不足解消のため雨乞踊り溜池築造等幾多苦心の対策がなされて来た 佐文の歴史は水との闘いの歴史であったと言っても過言ではない（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は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になった これま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」

さらに、香川用水を導入した高瀬町（現三豊市）の満水池の香川用水導入記念碑には、「昭

和五十一年十二月 いよいよ待望の香川用水がここ満水池に導入されました（中略）この満水池は池面積七町一反歩 水量三十万トン 受益面積七十町歩の一級溜池でありますここを起点として三野仁尾二町にも送水し また余水の調整池として常に満々たる水をたたえることになりました お陰で多年干害に苦しめられたこの地区も毎年のように豊穡の秋を迎えることができることになりました」と刻まれている。



香川用水記念碑（まんのう町佐文）



満水池の香川用水導入記念碑  
（三豊市高瀬町）

各地の郷土史や記念碑などから、香川用水により農業用水、上水道用水、工業用水の水不足が解消するとともに、従来の不合理な水利慣行からも解放されて、産業の発展や県民生活の向上に大きな役割を果たしていることが分かる。

香川用水により農業用水の供給を行っている香川用水土地改良区は、設立 50 周年記念誌の中で、香川用水について次のように記している。

「香川用水は、香川県民にとって生活するうえで必要な『いのちの水』であり、水源地域である高知県や吉野川のある徳島県の皆様方の『友情の水』であることを香川県民は改めて今一度再認識することが大切であると言える。」（「香川用水土地改良区設立 50 周年記念誌」1 頁）

<注>

- 1) 香川用水史編集委員会編「香川用水史」251 頁
- 2) 香川県編「香川県史 第七巻 通史編 現代」963-970 頁
- 3) 香川県HP「香川用水計画について」（令和 2 年）
- 4) 香川県HP「香川用水の概要」（令和 5 年）
- 5) 同上
- 6) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」40-41 頁、113-114 頁
- 7) 高松百年史編集室編「高松百年史 下巻」680 頁
- 8) 香川県編「香川県史 第七巻 通史編 現代」963 頁
- 9) 平井忠志「香川用水誕生秘話 8」11 頁
- 10) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」100-101 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）  
香川用水史編集委員会編「香川用水史」（吉野川総合開発香川用水事業建設期成会、1979年）  
水資源開発公団香川用水建設所編「香川用水工事誌」（水資源開発公団香川用水建設所、1975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）  
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）  
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）  
平井忠志「香川用水誕生秘話8」（香川県農政水産部土地改良課、2017年）  
香川用水土地改良区編「香川用水土地改良区設立50周年記念誌」（香川用水土地改良区、2018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）

### 用水 3 道前道後用水(愛媛県)

#### ■道前道後用水事業の概要

道前道後用水事業は、愛媛県面河村（現久万高原町）笠方に築造する面河ダムを水源として、道前平野と道後平野の耕地 13, 198ha に農業用水を補給するとともに、松山・松前地区臨海工業地帯へ工業用水を供給し、あわせて導水途中の落差利用により 3 つの発電所で水力発電を行うものである。道前平野は中山川流域に展けた西条市の地域で、道後平野は重信川流域に展けた松山市、伊予市、東温市、砥部町、松前町に関係する地域である。

道後平野では、昭和 9 年と 14 年の大干ばつを契機に、関係町村が県とともに道後平野用水改良事業を国営で施行するよう農林省に要請したが、太平洋戦争により事業を断念せざるを得なかった。戦後、昭和 26 年に愛媛県は道後平野の農業水利事業の水源として石手川上流の湯山村（現松山市）玉谷と仁淀川上流の面河村（現久万高原町）笠方にダムを建設する 2 つの案について、農林省に現地調査を行うよう要請した。<sup>1)</sup>

一方、道前平野は、洪水時には災害を繰り返し、干ばつ時には水利紛争が絶えない地域で、昭和 25 年のキジア台風による被害に伴い、災害復旧のため旧来の水利慣行が改定されるなどしていた。周桑郡町村長は、昭和 26 年に水源開発を図るため中山川上流の桜樹にダムを建設し、道前平野一円を受益地とする計画を立て、農林省に調査を要請した。<sup>2)</sup>

道前平野と道後平野の関係者から別個に要請を受けた農林省は、昭和 27 年度に直轄調査地区に採択し、各案を検討の結果、道前平野と道後平野を統合し、仁淀川水系面河川を水源として農業用水、発電、上水道用水を確保する案を最適とし、関係者の合意を得て計画が進められることになった。これに対して、通産省は発電のほか工業用水を含めた計画とするよう要請し、農林省と通産省の交渉が行き詰まったため、経済企画庁が調整に乗り出し、昭和 31 年に調整が成立した。道前道後平野農業水利事業は昭和 31 年に国営かんがい排水事業全体実施計画地区に採択され、昭和 32 年に実施設計が完了して、昭和 33 年に面河ダムの建設に伴う水没補償の調印、昭和 35 年に高知県との仁淀川分水交渉の調印、面河ダムの起工式などを経て、昭和 39 年 1 月に面河ダムの水が中山川に放流され、同年 4 月に工業用水が、同年 6 月には農業用水が通水開始された。国営事業に併行して、県営事業が昭和 38 年度に道後地区で、昭和 39 年度に道前地区で着工され、昭和 44 年度には県営事業も完成し、道前平野と道後平野の受益地域の末端まで配水されることになった。<sup>3)</sup>

国営道前道後農業水利事業の竣工式が行われた昭和 42 年には、西日本一帯は深刻な干天続きとなったが、道前道後平野は豊作の年となった。<sup>4)</sup>道前平野と道後平野の農業は干ばつの被害から解放され、水力発電事業と工業用水事業は臨海部の工業の発展に貢献してきた。しかし、その後、畑作振興による冬期灌漑用水の確保など新しい水需要への対応が要望されるとともに、施設の老朽化が課題となったため、平成元年度～平成 22 年度に既存水利施設の改修、志河川ダムと佐古ダムの築造、志河川幹線用水路を整備する国営道前道後平野農業水利事業（一期・二期事業）が行われた。<sup>5)</sup>



道前道後用水



面河ダム



面河ダムと第1発電所



志河川ダム



佐古ダム

道前道後用水事業の略年表

年月	事項
昭和 26 年 8 月	愛媛県は道後平野の農業水利事業の水源としてダムを建設する 2 つの案について、農林省に現地調査を行うよう要請
昭和 26 年 10 月	周桑郡町村長が中山川の桜樹にダムを建設し周桑平野一円に農業用水を供給する計画を立て、農林省に調査を要請
昭和 27 年度	農林省は直轄調査地区に採択し、各案を検討の結果、道前平野と道後平野を統合し、仁淀川水系面河川を水源として農業用水、発電、上水道用水を確保する案を最適とし、関係者の合意を得て計画を推進することになった
昭和 31 年 2 月	道前道後平野農業水利事業が国営かんがい排水事業全体実施計画地区に採択
昭和 32 年 12 月	道前道後平野農業水利事業実施設計の完了
昭和 35 年 10 月	仁淀川分水交渉について愛媛・高知両県及び国と高知県との覚書調印
昭和 35 年 10 月	面河ダム起工式
昭和 39 年 3 月	道前道後第 1・第 2・第 3 発電所完工
昭和 40 年 3 月	松山・松前地区工業用水道事業完工
昭和 40 年 4 月	面河ダム竣工式
昭和 42 年 9 月	農林省道前道後平野農業水利事業竣工式
昭和 45 年 3 月	道前道後平野農業水利事業付帯県営事業完了
昭和 45 年 10 月	道前道後水利総合開発事業竣工式

資料：道前道後用水史編集委員会編「石鎚の水ここに展く」（1978 年）、愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」（1988 年）、愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 資料編 現代」（1988 年）

## ■地域の人々の関わり

道前道後用水事業については、道前平野と道後平野で別個の動きがあったが、最終的に農林省の調査報告を受けて、道前平野と道後平野の要請を統合して、道前道後用水事業として計画が進められた。このため、本事業に関わる地域の人々の動きは平野ごとに示すことにする。

先行したのは道後平野であった。昭和 9 年と 14 年の大干ばつを契機に、道後平野の関係町村では昭和 15 年に道後平野干害絶滅期成同盟会を結成し、昭和 16 年にはさらに地域を広げて道後平野水利調整促進同盟会に発展させ、県とともに道後平野用水改良事業を国営で施行するよう農林省に要請したが、太平洋戦争により事業を断念せざるを得なくなった。戦後、昭和 26 年に愛媛県は道後平野の農業水利事業の水源を確保するため、石手川上流の湯山村（現松山市）玉谷と仁淀川上流の面河村（現久万高原町）笠方にダムを建設する 2 つの案について、農林省に現地調査をするよう要請した。なお、県によるダムの発想は、昭和 26 年 7 月の県議会で沖喜与市県議が面河溪谷の関門を封じて、石鎚山麓に人造湖を造り、面河川の水を重信川に落とし、電源開発と農業用水の確保を図れと問題提起したことが契機となったとされている。<sup>6)</sup>

一方、道前平野では、昭和 25 年のキジア台風により甚大な被害を受け、旧来の水利慣行では再び災害を招く恐れがあるため、関係者間で協議が重ねられて、中山川沿岸水利協定書が関係町村で締結され、災害復旧事業は県に委託された。こうした中で、道後平野のスケールの大きな国直轄の農業水利改良事業地区調査申請に触発された周桑郡町村長は、昭和 26 年 10 月に中山川の桜樹にダムを建設し、周桑平野一円を受益地とする計画を立て、

農林省に調査を要請した。

こうして道後平野と道前平野から別個に要請を受けた農林省は、昭和 27 年に直轄調査地区に採択し、計画案が愛媛県に報告され、県による道前平野・道後平野の調整を経て、最終的に道前平野と道後平野を統合して計画が進められることになった。

面河ダム建設に伴う水没補償については、昭和 27 年 6 月以降、県と地元との交渉が頻繁に行われ、昭和 32 年 4 月には岡山農地事務局長と笠方地区住民との話し合いが行われた。県の働きかけなどにより、笠方地区の水没者総会では全員が村長に白紙委任、村長はさらに知事に白紙一任を申し出た。昭和 33 年 10 月、農林省との間に補償大綱を取り決め、知事室で交渉妥結の調印式が行われた。最終的には農林省からの個人補償金に県から協力感謝料が上乘せされた。<sup>7)</sup>

また、水利開発のためには、仁淀川の下流既得水利権者である高知県の同意が必要であった。昭和 27 年 5 月に愛媛県から羽藤副知事が、昭和 28 年 1 月には久松知事が高知県知事を訪問し、協力を要請した。昭和 31 年 6 月には両県代表による仁淀川開発協議会が設立され、同年 8 月には中央へ合同陳情を行った。その後高知県との交渉が行われ、農林省の補償金、協力感謝料に包み金を加えることで解決することになり、昭和 35 年 10 月両県及び国と高知県との覚書調印が行われた。<sup>8)</sup>

道前道後用水事業の竣工を記念して、東温市に「石鎚の水ここに展く碑」(久松定武愛媛県知事が揮毫)が建立されている。<sup>9)</sup>



石鎚の水ここに展く碑

## ■地域の評価と期待

道前道後用水事業について、愛媛県内の郷土史は以下のように記している。

◇「四〇年四月四日面河ダムの竣工式が行われ、次いで農林省は、四二年九月一九日農林省道前道後平野農業水利事業竣工式を挙行了。同年は西日本一帯深刻な干天続きであったが、道前道後平野は、黄金の稲穂が波打つ豊作の年となった。

その後、附帯事業としての県営事業は、四四年度で完了。四五年一〇月一四日温泉郡川内町で道前道後水利総合開発事業竣工式が行われ、久松県政最大の開発プロジェクトの本事業は見事完成の日を迎えた。ここにこの用水は水不足の根本的解決に大きく寄与し、加えて地下水かん養など両平野の産業・生活発展の基礎を築いた。」(「愛媛県史県政」484-485 頁)

◇「この工事は松山・周桑両平野の農民にとって、長年待望した灌漑工事であり、農業経営の安定化への基礎が、ようやくつくられたのである。(中略)

この水利事業によって、両平野で合計一万三一九八・五 ha の耕地が土地改良を受け、うち新規改田一一六・九 ha、また果樹園の改良一三六三・九 ha、作物生産増加でも水稻四一三四・一トン、果樹四〇五一・六トンなど、その生産は増大した。このようにして松山・周桑両平野は、近代的水利技術によって干ばつへの不安はなくなったのである。」（「愛媛県史地誌Ⅰ（総論）」359頁）

- ◇「松山（道後）平野の水不足を根本的に解消しようとする大開発計画が実現した。上浮穴郡面河村笠方に面河ダム（貯水量二八三〇万 $m^3$ ）を設け、逆流方式で道前・道後平野に導水し、一挙に水不足を解決しようとするものである。（中略）これにより、適時適水量を供給できる水利形態が確立した。」（「愛媛県史地誌Ⅱ（中予）」287頁）
- ◇「小松農業地に関する幹線用水路は、道前右岸用水路で、大谷池が調整池となっている。その管理は道前平野土地改良区が行い、配水計画に関する使用協定により、合理的な配水が行われた。こうして、道前平野は従来のは早害が一掃され、農業経営の安定化が一応、実現した。」（「小松町誌」1118頁）
- ◇「この事業によって、米は四万二、〇〇〇石（松山市で九、〇〇〇石）程度が増産され、これまで上水道と共用していた工業用水と農業用水に使用していた分もこの用水路に依存できるようになったので、上水道に年間一、〇四〇万立方メートルの配水が可能になり、工業用水の確保もできた。水利施設の維持管理費も年間一、二〇〇万円（松山市で年間三〇〇万円）程度の節約となり、農業の近代化をはかり、増加する松山市の人口をまかなう給水も可能となり、推進されつつあった産業都市の工業用水対策に浴することができた。」（「松山市史第4巻」192-193頁）
- ◇「この水利開発事業の完成によって、従来の灌漑水不足の嘆きを解消するとともに、複雑な水利慣行の改善と農業経営安定への道を開いた歴史的な事業であった。」（「重信町誌1975年」504頁及び「重信町誌1988年」693頁）
- ◇「国営道前道後平野水利開発事業の完成により、面河ダム配水の調整池として重要な役割を果たしている溜池もある。（中略）  
今日川内町の水利事情は大きく一変し、南北山麓には国営道前道後平野水利開発事業による南北幹線水路が設けられ、更に重信川菖蒲堰の抜本的な大改修と相まって、かんがい用水の近代的施設の完成による多大の恩恵を受けている。」（「川内町新誌」839-840頁）
- ◇「道前・道後平野地域の用水不足を解消するため、昭和三二年度に着手した国営農業水利事業（以下「一期事業」という。）は、発電・工業用水・農業用水の確保の目的で、昭和四二年度に有効貯水量二、六八〇万トンの面河ダムが完成した。更に、これに附帯して実施された県営事業によって、末端の受益地まで農業用水の円滑な補給が行われるようになり、現在伊予市では水田約七五七ヘクタール・畑約二二七ヘクタールがその恩恵を受けている。

しかし、一期事業完了後は、農業情勢も大きく変貌し水需要も変化が生じてきた。（中略）

このようなことから農業用水の需要構造の変化に対し新規水源の確保を図ることと、施設の近代化・合理化を図るため、国営二期事業として、道後平野側の農地に用水を供給する佐古ダム、道前平野の農地に用水を供給する志河川ダムの整備が進められている。」

（「伊予市誌 2005 年」 386 頁、同様の記述は「伊豫市誌 1986 年」 600 頁にもある）

◇「昭和三九年（一九六四）六月から農業用水は道後平野へ通水を開始された。同四二年夏は連続干天三ヵ月の深刻な水不足であったが、この年には受益地末端に至る幹線水路も完備されていたので干害を免がれ、作況指数も一〇〇を超えるという豊作であった。県営工事が遅れていた伊予市が大きな被害を受けたのとは対照的であった。同五〇年（一九七五）には松前町へ二二〇万トンの農業用水が配水されたが、道後用水が長年のうちには地下水を増加させていくことも予想される。」（「松前町誌」 624 頁）

◇「道前道後用水事業が完成して早くも 20 年が経過した。本事業が道前道後平野の農業振興はもとより、本県産業の発展に貢献した功績は計り知れないものがある。私達は先人の偉業を称えると共に、この大きな遺産を大切に守ってゆかねばならない。（中略）

一方、農民は本事業が完成して以来、昭和 42 年の大干ばつを始め、たびたびの干ばつにも、つねに確保された豊かな水の恩恵により、豊作が続き、これが平常化してしだいに水への関心がうすれ、また農村の混住化、兼業化、高齢化のために、土地改良施設の維持管理が極めてむずかしくなっている。」（「愛媛の土地改良史」 602 頁）

◇「この恵みの水によって、農民は、数回に及ぶ干ばつを切り抜け、水路には、いつでも水がたたえられているという安堵感が充満している。その上、大番落などに代表される水利慣行にしばられて、農民同士が血で血を洗うという修羅場が消え、公正な水利像が築かれて、農民は枕を高くして眠れることが出来るようになり、新しい水利秩序が確立された。

しかし、半面では、水利に対する認識が甘くなる傾向が現れ始めている。昔は、番水といって、地区農民総出で、井せきを見回り、水一滴も漏らすまいと、必死だったのが、今では、土地改良区へ電話一本すれば、水田に水が送られて来るという仕組みとなり、かえって、水への関心は確かに、薄れており、水利事業は「両刃の剣」ともなっている。」

（「石鎚の水ここに展く」 385-386 頁）

各地の郷土史から、道前道後用水事業によって、道前平野と道後平野では農業用水の供給により干ばつ被害からの解放、旧来の水利秩序の改善、農業経営の安定化などにつながっており、臨海部では水力発電事業や工業用水事業により工業の発展に貢献していることが分かる。

<注>

- 1) 道前道後用水史編集委員会編「石鎚の水ここに展く―道前道後用水史―」 74-78 頁、愛媛県土地改良事業団体連合会編「愛媛の土地改良史」 598 頁
- 2) 道前道後用水史編集委員会編「石鎚の水ここに展く―道前道後用水史―」 80-83 頁、愛媛県土地改良事業団体連合会編「愛媛の土地改良史」 598 頁
- 3) 道前道後用水史編集委員会編「石鎚の水ここに展く―道前道後用水史―」 85-143 頁、229-256 頁、愛媛県土地改良事業団体連合会編「愛媛の土地改良史」 599-601 頁
- 4) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」 484 頁
- 5) 農林水産省中国四国農政局道前道後平野農業水利事業所編「道前道後平野農業水利事業概要」 2-7 頁
- 6) 道前道後用水史編集委員会編「石鎚の水ここに展く―道前道後用水史―」 71-74 頁
- 7) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」 482 頁
- 8) 同上 482-484 頁

9) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」161-162 頁

<参考文献>

- 道前道後用水史編集委員会編「石鎚の水ここに展く一道前道後用水史一」(愛媛県、1978年)  
農林水産省中国四国農政局道前道後平野農業水利事業所編「道前道後平野農業水利事業概要」(農林水産省中国四国農政局道前道後平野農業水利事業所、1991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)  
愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ(中予)」(愛媛県、1984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)  
小松町誌編さん委員会編「小松町誌」(小松町、1992年)  
松山市史編集委員会編「松山市史 第4巻」(松山市、1995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)  
伊豫市史編さん会編「伊豫市誌」(伊豫市、1986年)  
伊予市誌編さん会編「伊予市誌」(伊予市、2005年)  
松前町誌編集委員会編「松前町誌」(松前町、1979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)

## 用水 4 南予用水(愛媛県)

### ■南予用水事業の概要

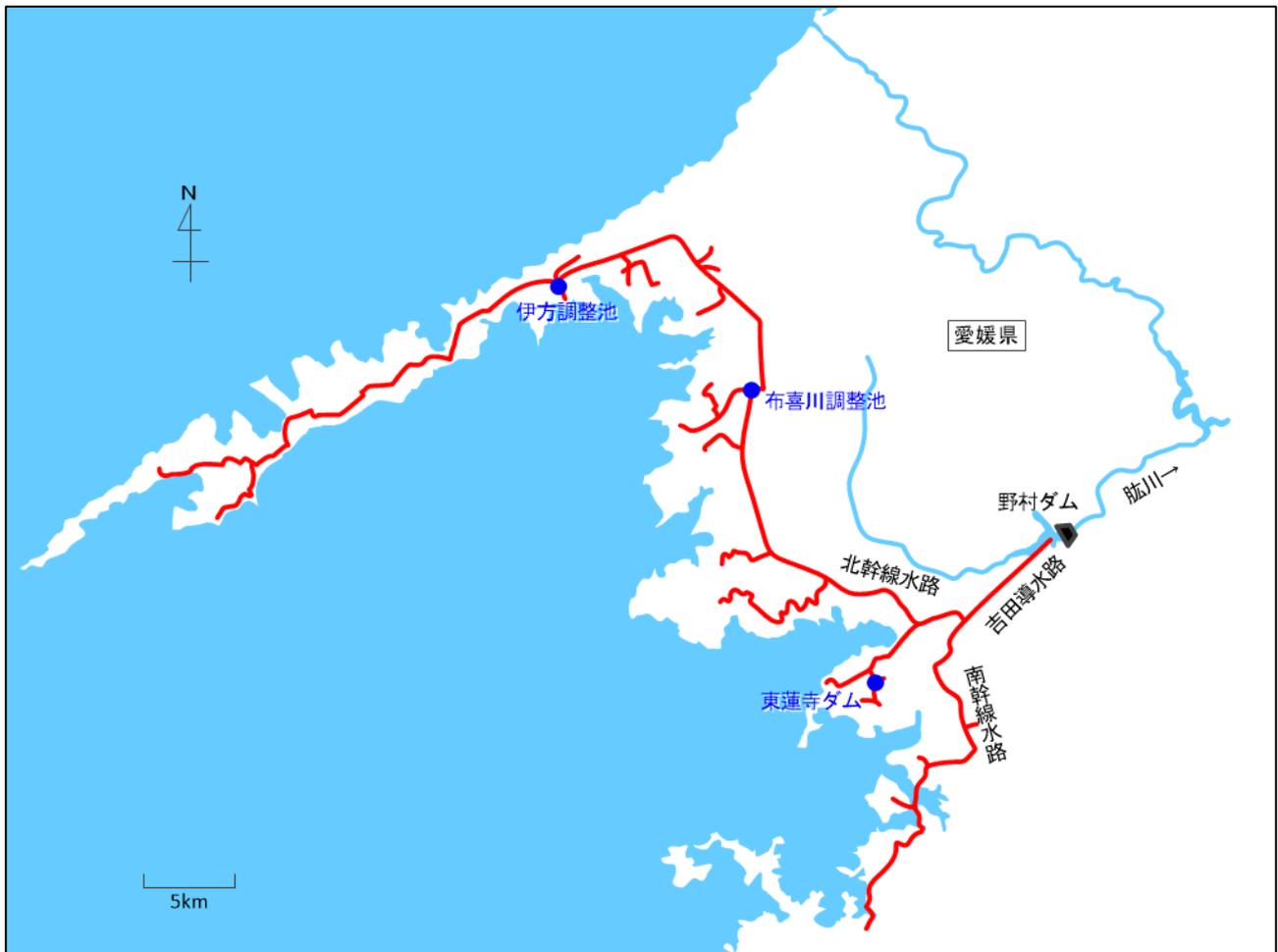
南予用水事業は南予用水農業水利事業と南予水道用水供給事業を合わせた総称で、野村ダムを水源として取水施設を設け、南予地域に農業用水と水道用水を供給するものである。

南予用水事業のきっかけは昭和 42 年の大干ばつであった。特に 7 月から 10 月初めまでの約 90 日間は雨らしい雨が降らず、海岸部の柑橘園では次々と木が枯れていく状態に陥った。農家は朝早くから深夜まで水を集めて回り、トラックで運搬して柑橘園の樹木に水をかけたが、被害は甚大であった。また、上水道でも時間給水や断水が起こった。

この干ばつを契機として、愛媛県は昭和 45 年に南予水資源開発計画を策定し、昭和 46 年には関係 2 市 7 町が南予用水事業期成同盟会を結成して、国に働きかけを行った。地元からの要望を受けて、建設省は昭和 46 年度に野村ダム実施計画調査を開始、昭和 48 年に野村ダム工事事務所を開設、肱川上流の宇和町・野村町（いずれも現西予市）の同意を得て昭和 49 年に野村ダム建設工事を着工した。また、農林省は昭和 46～47 年度に国営地区計画調査を行い、昭和 48 年度に全体実施設計を実施、昭和 49 年に南予農業水利事業所を開設し、国営南予用水農業水利事業を着工した。<sup>1)</sup>さらに昭和 48 年に宇和島市、八幡浜市など 2 市 7 町による南予水道企業団が発足し、南予水道用水供給事業に着手した

野村ダムの南予用水取水塔で取水した水は、吉田導水路（約 6.4km）により法華津峠の下を通り宇和島市吉田町まで導かれ、そこで北幹線と南幹線に分岐し、北幹線（約 66.1km）は八幡浜市の布喜川調整池と伊方町の伊方調整池を通じて三崎半島（佐田岬半島）西端の旧三崎町まで運ばれ、南幹線（約 24.7km）は宇和島市の三浦半島まで導水し、途中から九島へ海底パイプラインで配水されている。南予用水農業水利事業の受益地は昭和 49 年に 5,673ha として計画されたが、その後、受益地拡大の要望を受けて平成元年度に 7,200ha に拡大された。幹線水路の大部分は農業用水と上水道用水の共同事業として行われ、事業は平成 8 年度に完成した。南予用水事業はほとんどが地下トンネル工法で行われているので、地上で見えるのは布喜川調整池、伊方調整池、東蓮池ダムなどに限られている。<sup>2)</sup>

平成 6 年には昭和 42 年を上回る少雨となったが、南予用水のおかげで南予地域では昭和 42 年のような被害は起こらなかった。南予用水事業により、南予地域の農業用水・生活用水が確保されただけでなく、スプリンクラーによる散水が可能となり柑橘農家の夏場の防除作業が軽減されるなど作業面での効果も発揮されている。<sup>3)</sup>



南予用水

南予用水事業の略年表

年月	事項
昭和 42 年	南予地域で大干ばつ
昭和 45 年	愛媛県が南予水資源開発計画を策定
昭和 46 年 4 月	建設省が野村ダムの実施計画調査開始、農林省が国営地区計画調査開始、厚生省が南予地区上水道計画に関する水需要および水道施設現況調査開始
昭和 46 年 7 月	南予用水事業期成同盟会結成
昭和 48 年 2 月	南予水道企業団発足
昭和 48 年 3 月	南予水道事業大臣認可
昭和 48 年 4 月	建設省が野村ダム工事事務所を開設
昭和 49 年 10 月	農林省が南予農業水利事業所を開設
昭和 56 年 11 月	野村ダム竣功式
昭和 61 年 1 月	吉田導水路暫定通水
平成 8 年度	南予用水事業完成

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）、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）、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」（2018年）



南予用水碑（布喜川調整池）



南予用水塔（野村ダム）



伊方調整池



布喜川調整池



東蓮寺ダム

## ■地域の人々の関わり

昭和 42 年、南予地方は大干ばつに見舞われ、海岸部の柑橘園の木が枯れていくなど大被害をこうむった。この被害を契機に、愛媛県は昭和 45 年に南予水資源開発計画を策定し、当時の県政の三大重要施策の一つに位置づけた。これを受け地元関係市町では、事業を促進するために、昭和 46 年 7 月に宇和島市、八幡浜市、保内町、伊方町、瀬戸町、三崎町、三瓶町、明浜町、吉田町の 2 市 7 町により南予用水事業期成同盟会を結成し、強力に国に働きかけた。南予用水事業期成同盟会は、昭和 54 年には三間町が加わり 2 市 8 町となり、関係機関への陳情に加えて、受益者に対する南予用水事業の啓蒙と普及、水利権協議、工事に関する補償問題の解決などに取り組み、南予用水事業を推進した。<sup>4)</sup>

南予用水の水源となる野村ダムの建設については、当初、ダム建設地点の野村町・宇和町の住民に水没反対の動きがあったものの、野村町・宇和町の両議会はそれぞれにダム建設に協力し、補償交渉は通常に比べて短期間で行うことができた。これには「同じ南予の人たちのため」という住民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、と宇和町誌Ⅱは記している。<sup>5)</sup>

八幡浜市の布喜川調整池に、南予用水碑が建立されている。<sup>6)</sup>その側碑には「この事業の完成により南予の農業農村が発展することを祈念してこの記念碑を建立する」と記されている。

## ■地域の評価と期待

南予用水に対する地域の評価と期待について、愛媛県内の郷土史は以下のように記している。

◇「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 $\text{m}^3$ ）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しました。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)

郷土史によると、南予用水は受益地域に農業用水や上水道用水を供給して農業生産の発展や農業経営の安定、住民生活の向上をもたらすとともに、樹園地でのスプリンクラーの導入により農薬散布作業の軽減にも貢献していることが分かる。

<注>

- 1) 愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」800-802頁、四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」907-909頁
- 2) 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」200頁
- 3) 国土交通省四国地方整備局野村ダム管理所編「水と歩み、地域と歩む 野村ダムの20年」頁なし
- 4) 宇和島市誌編纂委員会編「宇和島市誌 下巻」1175-1176頁、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」199-200頁、続伊方町誌編集委員会編「続 伊方町誌」388-390頁
- 5) 宇和町誌編纂委員会編「宇和町誌 II」50-53頁
- 6) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」180-181頁

<参考文献>

- 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)
- 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)
- 国土交通省四国地方整備局野村ダム管理所編「水と歩み、地域と歩む 野村ダムの20年」(国土交通省四国地方整備局野村ダム管理所、2003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)
- 宇和島市誌編纂委員会編「宇和島市誌 下巻」(宇和島市、2005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)、505頁
- 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)
- 宇和町誌編纂委員会編「宇和町誌 II」(宇和町、2001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)



## <市街地開発>

## 市街地開発 1 宇多津新都市開発(香川県)

### ■宇多津新都市開発の概要

宇多津新都市開発は、塩田跡地を利用して、瀬戸大橋の四国の玄関口にふさわしい新しい時代の都市を建設するために、香川県、宇多津町、地域振興整備公団（地域公団）が一体となって進めた事業である。

宇多津町では、江戸時代中期から始まった塩田が明治以降に本格化し、日本一の塩の町と言われるほどになっていたが、製塩技術の進歩に伴い昭和 47 年に製塩業は全面的に廃止され、186ha に及ぶ塩田が残された。ここで着目されたのが、塩田跡地を瀬戸大橋の効果の受け皿として活用しようとする宇多津新都市開発の構想であった。昭和 52 年に第三次全国総合開発計画の中で、本四架橋 3 ルートのうち児島・坂出ルートを優先着工すること、瀬戸大橋を道路鉄道併用橋とすることが明記された。四国側の起点駅が宇多津町内に設けられることになり、宇多津新都市開発構想は瀬戸大橋の関連プロジェクトとして進められていくことになった。<sup>1)</sup>

昭和 52 年に香川中央都市計画事業宇多津塩田土地区画整理事業を香川県知事が認可した後、香川県と宇多津町は地域公団に事業への参画を要請した。地域公団が施行する地方都市開発整備等業務は 300ha 以上の規模を原則としていたが、宇多津新都市は瀬戸大橋という国家的プロジェクトの関連事業であることなどから、国土庁及び建設省から地域公団の参画が認可された。<sup>2)</sup>

昭和 53 年から用地買収交渉、漁業補償交渉、整地堤防補強工事などが行われ、昭和 57 年には塩田跡地の整地・埋立て工事が完了した。埋立て土地造成に使った土砂量は、沖合の海底からの浚渫海砂 444 万<sup>3</sup>m<sup>3</sup>と備讃瀬戸航路からの浚渫揚土 144 万<sup>3</sup>m<sup>3</sup>の合計 588 万<sup>3</sup>m<sup>3</sup>で、11 トンダンプに換算して 100 万台に及ぶ大工事であった。さらに公共下水道工事、道路整備工事、公園工事などが順次行われ、平成 2 年度に全体の造成工事が完了し、平成 3 年には市街地区の核となる企業誘致、施設誘致も完了して、平成 3 年 11 月に新宇多津都市開発事業・宇多津塩田土地区画整理事業の竣工式が行われた。<sup>3)</sup>

総面積 186ha、計画人口 8,700 人の宇多津新都市は、JR 宇多津駅を中心に商業ゾーンや情報サービス機能などの中枢管理機能を集結し、その周辺には緑豊かな住宅地が形成され、臨海部には瀬戸内海国立公園の美しい景観を生かした観光・レクリエーションゾーン、東側には立地を生かした流通ゾーンが配置されている。

宇多津町の人口（国勢調査）は平成 2 年から令和 2 年にかけて 30 年間で 12,807 人から 18,704 人へと 1.46 倍に増加し、宇多津町の財政力指数（令和 2 年度～令和 4 年度の 3 年平均）は 0.83 で県内第一位である。<sup>4)</sup>宇多津新都市開発は宇多津町だけでなく中讃地域の発展にも貢献しており、四国の玄関都市として機能している。



宇多津新都市



青の山山頂展望台から宇多津新都市をのぞむ



宇多津駅南口より北東方向

宇多津新都市開発の略年表

年月	事項
昭和 47 年 1 月	塩田及び製塩事業の操業停止
昭和 50 年 3 月	香川中央都市計画事業宇多津塩田土地区画整理事業が都市計画決定
昭和 51 年 2 月	香川県と地域振興整備公団が共同調査を実施
昭和 52 年 12 月	香川県知事が香川中央都市計画事業宇多津塩田土地区画整理事業の事業計画を認可
昭和 53 年 2 月	香川県知事と宇多津町長が地域振興整備公団に新宇多津都市開発整備事業について要請
昭和 53 年 6 月	国土庁長官及び建設大臣が新宇多津都市開発整備事業に関する事業実施基本計画を認可
昭和 56 年 6 月	新宇多津都市開発整備事業の起工式
昭和 58 年 3 月	整地埋立て工事が完了
昭和 61 年 3 月	第 1 次業務用地の分譲公募
昭和 62 年 4 月	第 1 期住宅専用地の分譲公募
昭和 62 年 10 月	新宇多津駅が開業
昭和 63 年 4 月	瀬戸大橋開通、本四備讃線が乗り入れ
平成 2 年 3 月	宇多津臨海公園が完成
平成 2 年度	新都市内の公共下水道工事・道路整備工事が完成
平成 3 年 3 月	宇多津中央公園が完成
平成 3 年 4 月	宇多津北小学校が開校
平成 3 年 11 月	新宇多津都市開発事業・宇多津塩田土地区画整理事業の竣工式

資料：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－新宇多津都市開発整備事業のあゆみ－」（1991 年）

## ■地域の人々の関わり

昭和 46 年度に施行された塩業の整備及び近代化の促進に関する臨時措置法によって、昭和 47 年 1 月には宇多津町の塩田及び製塩工場のすべてが操業停止となり、宇多津町では失業が深刻な問題になっていた。既に本四架橋の計画が進んでいたため、平田次郎宇多津町長は塩田跡地を埋め立て、本四架橋の受け皿になる新都市づくりを構想した。<sup>5)</sup>

新都市づくりを推進するため、昭和 48 年 3 月に宇多津町は国や県に対して、瀬戸大橋架橋に伴う新しい駅舎設置に関する要望意見書の提出を決定した。また、昭和 50 年 3 月の香川中央都市計画事業宇多津塩田土地区画整理事業の都市計画決定を受け、宇多津町は昭和 50 年 5 月に新宇多津開発特別委員会を設置するなど新都市づくりの準備を進めた。しかし、一つの町で取り組むには事業規模が巨大であり、瀬戸大橋という国家プロジェクトの関連事業であることから、昭和 51 年 8 月に香川県と宇多津町は地域振興整備公団に対して新宇多津都市整備事業に係る事前調査を要請した。宇多津町と地域振興整備公団の共同調査、準備作業を経て、昭和 52 年 12 月に土地区画整理事業の事業計画が知事認可を受けると同時に、宇多津町議会は地域振興整備公団に対して新宇多津都市の建設・促進に関する決議書を送付した。<sup>6)</sup>

昭和 53 年 2 月、香川県と宇多津町が地域振興整備公団に対し、新宇多津都市整備事業の正式要請を行った。昭和 53 年 3 月、地域振興整備公団は国土庁及び建設省に事業実施基本

計画の認可申請を行い、同年6月に国土庁長官と建設大臣から新宇多津都市開発事業と併せて行う受託業務について認可が下りた。

新都市開発事業は、宇多津町施行の宇多津塩田土地開発事業、公共下水道事業、公園事業の3つの柱から成り立っており、香川県と宇多津町は計画調整とこれらの工事の一部を地域振興整備公団に委託して事業を進めた。

用地のうち、鉄道用地や幹線道路については宇多津町の保有地を売却し、その他の公園、緑地、生活道路等の都市施設については地権者の所有地から減歩する方針とした。宇多津駅北口の「新宇多津都市の原形宇多津塩田の碑」には「公園、道路等公共施設の完備により平均減歩率は四一パーセントであり可成り高いものとなっている」と記されている。<sup>7)</sup>塩田の地権者は約300人に及んだが、地域振興整備公団は昭和53年3月に地権者との交渉を始め、昭和54年3月に土地売買契約を完了した。また、坂出市から多度津町に至る13の漁業協同組合との漁業補償交渉も昭和57年9月に妥結した。用地買収や漁業補償交渉が比較的スムーズに進んだことについて、地域振興整備公団は「地権者を始め地元の新宇多津都市への期待と熱意を物語るものであった」と記している。<sup>8)</sup>

## ■地域の評価と期待

宇多津新都市開発について、宇多津町の郷土史は以下のように記述している。

◇「塩田跡地は香川県中讃地区のほぼ中央に位置しており、瀬戸大橋架橋による鉄道ルートの変更が宇多津町の新都市の開発に与える意味は大きい。新宇多津駅の駅舎を設置することで、本四備讃線の乗入れや在来線である予讃線の付け替えなど大幅な乗客が見込まれた。また都市形成の拠点として新宇多津駅を中心に商業施設・住宅地域・準工業地域を制定し、物流センターや各種オフィス、公園、学校、住宅を包含した複合市街地が形成されていくことになった。塩田の再開発は総事業費二五〇億円にも及び、名実ともに『四国の玄関口』となるべくして、宇多津町の命運をかけた、まさに一大事業であった。」（「続宇多津町誌」177-178頁）

また、中央公園の宇多津塩田土地区画整理事業竣工記念碑には以下のように記されている。<sup>9)</sup>

「本事業は、二十一世紀に向けて香川の中核都市として、さらに、瀬戸大橋の四国側の玄関口にふさわしい住みよい新都市を形成すべく、宇多津塩田跡地を主体に造成し、都市基盤の整備を図るよう計画されたものであります。（中略）

本事業地区が、香川の中核都市として地域の経済、文化の発展に寄与することを願うものであります。」



新宇多津都市の原形宇多津塩田の碑  
(宇多津駅北口)



宇多津塩田土地区画整理事業竣工記念碑  
(中央公園)

郷土史や記念碑の記述から、宇多津新都市開発により宇多津町は四国の玄関口として発展しており、今後さらに発展することが期待されていることが分かる。

<注>

- 1) 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－新宇多津都市開発整備事業のあゆみ－」25 頁、宇多津町企画「歴史と未来の大きな出会い 新宇多津都市のあゆみ」14 頁
- 2) 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－新宇多津都市開発整備事業のあゆみ－」31 頁、宇多津町企画「歴史と未来の大きな出会い 新宇多津都市のあゆみ」20-22 頁
- 3) 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－新宇多津都市開発整備事業のあゆみ－」48-69 頁、120-127 頁、宇多津町企画「歴史と未来の大きな出会い 新宇多津都市のあゆみ」28-33 頁
- 4) 香川県HP
- 5) 宇多津町企画「歴史と未来の大きな出会い 新宇多津都市のあゆみ」14 頁
- 6) 同上 20 頁
- 7) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」71-73 頁
- 8) 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－新宇多津都市開発整備事業のあゆみ－」52 頁
- 9) 藤山究・山本基著「四国の社会資本の碑」74-75 頁

<参考文献>

- 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－新宇多津都市開発整備事業記録写真集－」(地域振興整備公団新宇多津都市開発事務所、1992 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－新宇多津都市開発整備事業のあゆみ－」(地域振興整備公団新宇多津都市開発事務所、1991 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)
- 宇多津町誌編集委員会編「新宇多津町誌」(宇多津町、1982 年)
- 宇多津町企画「歴史と未来の大きな出会い 新宇多津都市のあゆみ」(宇多津町、1991 年)、
- 宇多津町誌編纂委員会編「続 宇多津町誌」(宇多津町、2010 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)

<公園>

## 公園 1 国営讃岐まんのう公園(香川県)

### ■国営讃岐まんのう公園整備の概要

国営讃岐まんのう公園は、香川県まんのう町に位置する四国唯一の国営公園である。空海が修築したとされる日本一のため池・満濃池を望む丘陵地に位置しているため、豊かな自然と空海ゆかりの文化的土壌を活かして、「人間との語らい、自然・宇宙とのふれあい」を基本テーマとして整備されてきた。

昭和 51 年に都市公園等整備緊急措置法及び都市公園法の改正により、国営公園制度が創設された。国営讃岐まんのう公園は、昭和 56 年度～58 年度の四国地区大規模公園整備計画調査を経て、昭和 59 年度に事業採択され、昭和 61 年に国営讃岐まんのう公園工事事務所が発足、平成元年に起工し、平成 10 年 4 月に中央広場ゾーン、宿泊ゾーンなどが第 1 期開園された（供用面積約 80ha）。その後、平成 12 年に北口園路・総合センター、平成 14 年に自然生態園、平成 17 年に満濃池展望遊歩道、平成 18 年に湖畔通り線園路、平成 20 年に湖畔ゾーン一帯及び健康ゾーンのドラムドーム・芝生広場、平成 23 年に果樹園やドッグランなどの健康ゾーン一帯が追加開園され、平成 25 年 4 月にさぬきの森の開園により全面開園となった（供用面積 350ha）。<sup>1)</sup>

公園の整備にあたっては、豊かな自然や美しい景観への配慮がなされるとともに、地元からの要望への対応も行われた。例えば、満濃池近くの湖畔ゾーンでは、満濃池堤防からの眺望の範囲内に人工の構造物が見えないようにとの要望があり、遊歩道橋などを森で死角となる位置に設置したり、工法や材料で工夫するなどして景観形成を図っている。また、健康ゾーンでは、できるだけ華美な人工物を避けるとともに、土工バランスのとれた切り土・盛り土による山谷やシンボルとなる大木を配置するなどして、訪れた人が豊かな自然の中で花めぐりやレクリエーション活動を行うことができるように整備されている。さらに真夏の炎天下や雨天時にもイベントを安全に行うことができるようにとの要望に対して、全天候型大型テント「ドラムドーム」（広さ 1,600 m<sup>2</sup>）も整備されている。<sup>2)</sup>

公園の管理やイベントでは、開園当初からボランティアなど住民参加の取り組みが積極的に行われている。竜頭の里での四季の草花・花木の手入れ、さぬきの森での樹木の間伐や植樹、湖畔の森でのガイドウォーク、里山自然観察会、ネイチャークラフトの体験教室、陶芸教室、木工教室などに、ボランティアや小学生、地域団体などが参加している。

国営讃岐まんのう公園の累計入園者数は、令和 4 年 6 月に 1,000 万人を超えた。平成 10 年 4 月の第一期開園から 24 年 2 カ月後のことであった。令和 6 年 8 月には入園者数が 1,100 万人に達し、今後さらに増加することが期待されている。入園者を出迎えるエントランス広場には公園マスコットの「ドラム (ム)」が設置されている。ドラムという名前はドラゴンが夢の公園へ連れて行ってくれることをイメージしたもので、愛称の一般公募に、当時小学 5 年生の丸亀市の女の子が応募したもののことである。<sup>3)</sup>



国営讃岐まんのう公園



エントランス広場



昇竜の滝



ドラ夢ドーム



花の手入れ

国営讃岐まんのう公園整備の略年表

年月	事項
昭和 56 年度	四国地区大規模公園整備計画調査開始
昭和 59 年 4 月	事業採択
昭和 59 年 8 月	国営讃岐丘陵公園（仮称）整備促進協議会発足
昭和 60 年 9 月	基本計画策定
昭和 60 年 10 月	地元説明会
昭和 61 年 8 月	都市計画決定
昭和 61 年 10 月	国営讃岐まんのう公園工事事務所発足
平成元年 10 月	国営讃岐まんのう公園起工式
平成 10 年 4 月	第 1 期開園（中央広場ゾーン等、供用面積約 80ha）
平成 17 年 3 月	基本計画変更
平成 20 年 4 月	健康ゾーン（一部）開園（供用面積約 158ha）
平成 23 年 4 月	健康ゾーン全面開園（竜頭の丘、供用面積約 198ha）
平成 25 年 4 月	さぬきの森（供用面積約 152ha）が追加開園し、全面開園（350ha）

資料：建設省四国地方建設局編「国営讃岐まんのう公園の概要」（平成 10 年度第 2 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「国営讃岐まんのう公園（事後評価）」（平成 30 年度第 2 回事業評価監視委員会資料、2018 年）

## ■地域の人々の関わり

国営讃岐まんのう公園は、昭和 59 年 4 月に事業採択され、同年 8 月に香川県をはじめ、満濃町（現まんのう町）を含む 3 市 8 町、香川県市長会、香川県町長会、満濃池土地改良区により国営讃岐丘陵公園（仮称）整備促進協議会が発足し、公園整備の働きかけを行った。国営讃岐まんのう公園は平成 10 年 4 月に第一期開園を迎えるが、満濃町は開園により町内への集客が見込まれ、公園が地域文化の表現の場、交流の場、情報発信の場として重要な位置を占めることになるため、開園前の平成 9 年 4 月に第三セクター「株式会社グリーンパークまんのう」（満濃町、協栄農業協同組合、讃岐まんのう公園観光株式会社、満濃町商工会、満濃町森林組合、有限会社まんのう、有限会社かりん亭が出資）を設立した。<sup>4)</sup> この第三セクターは、現在、まんのう公園内のレストラン・売店の運営のほか、まんのう町内のイベントの手配、まんのうひまわりオイルの販売などを行い、地域の活性化に貢献している。

また、国営讃岐まんのう公園では、開園当初から運営や管理に市民ボランティアや一般市民が関わってきた。現在、以下の 5 つのボランティア団体が活動している。（登録者数は令和 6 年 4 月現在）<sup>5)</sup>

### ①かりん夢倶楽部（平成 9 年 6 月設立、登録者数 48 名）

陶芸教室、木工教室、トールペイント教室、ハーブ教室、お茶席、パン・ピザ教室、炭焼き体験などのプログラムを運営、指導している。

### ②まんのう公園インタープリターボランティアの会（平成 14 年 3 月設立、74 名）

自然生態園やさぬきの森を案内するガイドウォーク、里山自然観察会、ネイチャークラブ等体験教室、田植え・稲刈りなどの里山生活体験を企画、実施している。

### ③さぬきの森の会（平成 25 年 4 月設立、45 名）

草刈り、間伐、植林、森林作業の講習会、森林作業上の危険予防に関する勉強会、森を利用したイベント・遊びの技能向上、森の生物観察と保全方法の習得などを行っている。

④まんのう公園ガーデニングクラブ（平成 21 年 4 月設立、30 名）

園内の花壇、花畑の手入れ、草花の植え付け、園内の直物に関するイベントのサポートなどを行っている。

⑤PARKボランティア

花壇、花畑の手入れや除草作業などを行っている。花や自然に関心のあるグループまたは個人など、誰でも参加できる。

こうした市民ボランティアやグループ、個人がまんのう公園の運営・管理に関わることにより、地域の人々がまんのう公園を身近に感じ、公園や自然を大切にする気持ちを醸成することに役立っている。また、まんのう公園を会場として、ウォーキング、リレーマラソンなどのスポーツイベントや、「まんのう町の日」のイベント、グルメフェスタ、音楽イベントなどが開催され、地域の人だけでなく、近県からも人を呼び込み、地域の活性化に貢献している。

## ■地域の評価と期待

国営讃岐まんのう公園に対する地域の評価と期待について、今のところ郷土史には記載されていないが、「第 2 次まんのう町総合計画」（計画期間：令和 2 年度～令和 11 年度）には以下のように記されている。

◇「本町最大の観光地は、国営讃岐まんのう公園であり、県内・近県のファミリー層を中心に年間を通じて多くの来客があるのに加え、夏には中四国最大規模の野外音楽イベント『モンスター・バッシュ』も開催されています。」（「第 2 次まんのう町総合計画」6 頁）

◇「まんのう観光の現状と課題

（中略）

本町の観光は、年間を通して観光客が訪れる国営讃岐まんのう公園、満濃池、有名うどん店が中心で、さらに、ひまわりの鑑賞や、ドライブ等での道の駅への立ち寄り、温泉施設への滞在、大滝大川県立自然公園のハイキングやキャンプ、その他各種イベント等があります。

観光のまち琴平に近接し、国営讃岐まんのう公園では中四国最大規模の野外音楽イベント『モンスター・バッシュ』が開催されるという好条件を、まちづくりに十分に生かしていないことが課題であり、本町の特性である豊かな自然や歴史文化の魅力を材料に、観光地としてのグレードアップを図っていくことが求められます。」（「第 2 次まんのう町総合計画」55 頁）

まんのう町総合計画では、国営讃岐まんのう公園はまんのう町最大の観光地であり、年間を通じて多くの人々が訪れており、これをまちづくりに活かして観光地としての魅力を高めていくことが今後の課題とされている。

<注>

1)国土交通省四国地方整備局編「国営讃岐まんのう公園（事後評価）」（平成 30 年度第 2 回事業評価監

- 視委員会資料) 6 頁
- 2) 四国建設弘済会「弘済会だより第 21 号」2 頁
  - 3) 国営讃岐まんのう公園HP「ドラ夢」
  - 4) 建設省四国地方建設局編「国営讃岐まんのう公園の事業再評価について」(平成 10 年度第 2 回事業評価監視委員会資料) 7 頁
  - 5) 国営讃岐まんのう公園HP「ボランティア紹介」

<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」(四国の建設のあゆみ、1990 年)
- 建設省四国地方建設局編「国営讃岐まんのう公園の概要」及び「国営讃岐まんのう公園の事業再評価について」(平成 10 年度第 2 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「国営讃岐まんのう公園事業(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「国営讃岐まんのう公園事業(再評価)」(平成 23 年度第 4 回事業評価監視委員会資料、2011 年)
- 国土交通省四国地方整備局編「国営讃岐まんのう公園(事後評価)」(平成 30 年度第 2 回事業評価監視委員会資料、2018 年)
- 四国地方整備局「国営讃岐まんのう公園管理運営プログラム」2017 年
- 国営讃岐まんのう公園開園記念事業実行委員会編「国営讃岐まんのう公園開園記念イベント『四国らんまんフェスタ』実施記録」(国営讃岐まんのう公園開園記念事業実行委員会、1998 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)
- まんのう町企画財政課編「第 2 次まんのう町総合計画」(まんのう町、2020 年)
- まんのう公園インタープリター・ボランティアの会編「10 年の歩み」(インタープリター・ボランティアの会、2009 年)
- 井上博夫、佐藤明、角田真理子、都築克徳、菊間泰汎「20 周年記念誌」(まんのう公園インタープリターボランティアの会、2020 年)
- 四国建設弘済会「弘済会だより第 21 号」2012 年
- 四国クリエイト協会「広報クリエイト第 68 号」2024 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だとか、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思われます。

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 下巻

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

---