

# 四国新道と四人の男

## ■ 四国新道の建設経緯

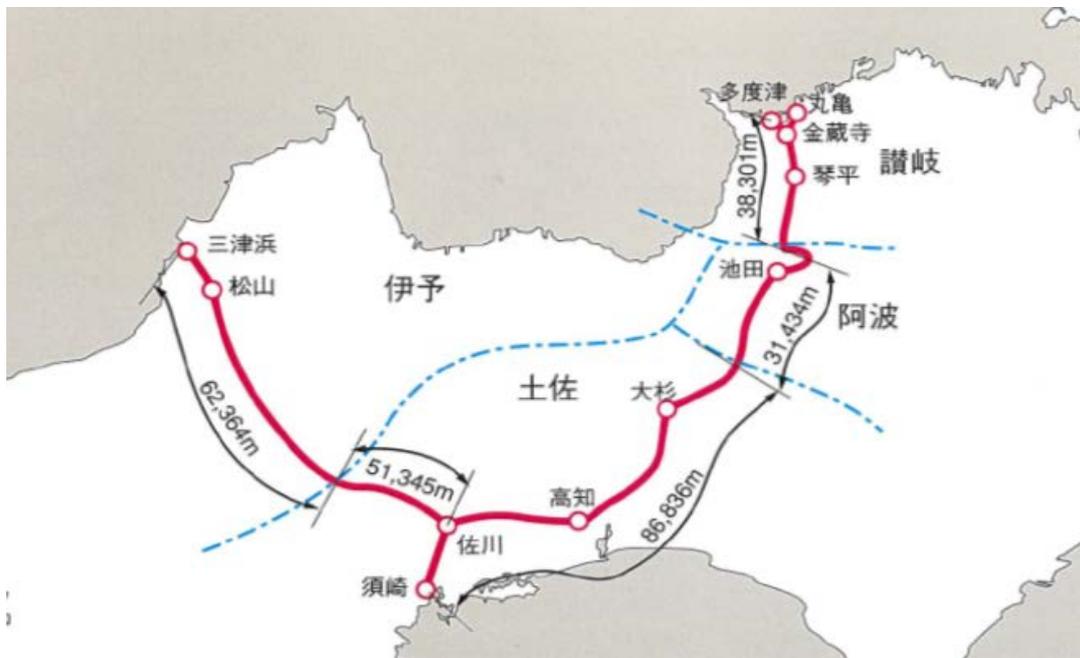
四国は島国であり急峻な四国山地が中央を東西に走り、海岸線付近にまで山が迫る地形であり陸上交通が発達せず物流は海路を主として発展してきた。藩政時代においては城下を中心に放射状の街道が整備されたが、国境においては行き来も少なく参勤交代の道、遍路道などがありかろうじて人馬の通れる道であった。

明治になり国土の開発と産業振興のため明治6年の「河港道路修築規則」の制定、その後明治12年には初の国道が指定され全国的に道路整備が進められた。

明治政府により幕府が制定していた旧来の諸制度が廃止され、国内全域にわたる商取引・物流の活発化により道路の整備が必要となった。四国においても讃岐、阿波、土佐の三国の発展のため、丸亀～高知間の道路計画が提唱され、その後高知～松山間の道路計画と併せ「四国新道」として計画された。

四国新道の計画は大久保謙之丞の構想を基本にしているが、実施にあたっては各県独自の計画となっている。大久保は明治17年5月に吉野川沿岸の地域を訪ね協力体制を作るとともに、田辺高知県県令に面談し香川と徳島、高知が協力して事業を進めるよう協力をお願いし、三県同時に国に対して新道建設の請願書を提出するという協調体制が作られた。

明治18年2月には三県の間で工事についての申し合わせが行われ、この申し合わせにより高知、徳島県間の工事について費用分担と道路の基準規格が定められた。



▲1884年に完成した四国新道

## ■ 四国新道の概要

四国新道の計画は当初、丸亀・多度津の港から金蔵寺、琴平を経て猪ノ鼻峠を越え、阿波池田を経由し大歩危・小歩危を通り土佐の大杉を経て高知へ伸びるルートであったが、

高知～佐川～須崎港へのルートと佐川～松山～三津港に至るルートが追加された。

新道延長は 280.361km 幅員は最大七間、最小三.五間の幅員である。道路の幅員については明治 18 年の太政官により幅員が定められ 1 級国道は道路部分が 4 間 (7.27m) 以上、並木敷及び側溝などを併せて 3 間 (5.45m) 以上で合計 7 間以上と規定されていた。



▲建設中の四国新道 (明治 24 年)

四国新道の工事は 19 年 3 月に着工され、香川県・徳島県・愛媛県・高知県がそれぞれ工事を実施し明治 27 年 5 月に開通した。道路は地方の人々に親しまれ、それぞれ「讃岐新道」「三好新道」「伊予新道」「土佐新道」と呼ばれた。

▼工事経緯

県別	延長 (km)	着手年月日	竣工年月	幅員
讃岐	38.382	明治 19 年 4 月 7 日	明治 23 年 3 月	7 間～2 間
伊予	62.364	明治 19 年 4 月 7 日	明治 27 年 5 月	7 間～2 間
阿波	31.434	明治 19 年 3 月 25 日	明治 23 年 3 月	3 間～2.5 間
土佐	148.181	明治 19 年 3 月 10 日	明治 27 年 5 月	5 間～2 間
合計	280.361km			

◆讃岐新道

新道は、明治 19 年 3 月に着工され、明治 21 年には多度津から猪ノ鼻の讃岐分のほとんどが完成した。多度津港から琴平町の間は自動車のなかった時代には広大な幅員で道路幅 4 間、並木敷及び側溝などを 3 間と併せて 7 間 (12.6m) と自動車のほとんど走っていない時代においては広大であり、この区間は現在の道路構造令と比較しても遜色のない立派なものである。



▲琴平町から多度津に伸びる新道 (現 319 号)

明治23年3月には徳島地内31kmの工事が完了した。この路線は大正8年の「道路法」制定により国道23号線に編入され、昭和27年の道路法改正により国道32号となった。

### ◆三好新道

四国新道の中で一番短い区間で明治19年3月に起工し明治27年に完成した。新道の工事には、猪ノ鼻峠、吉野川河岸の大歩危・小歩危や四国山地の横断と難工事であり、吉野川の渡河箇所も3箇所と多額の橋梁架設費用が必要であった。銅山川に山城谷川口橋は架設されたが、白地の渡しは昭和2年5月の三好橋の完成まで、大具渡しは昭和33年の三好大橋の完成まで新道の障害となっていた。

### ◆伊予新道

当時伊予・讃岐はともに愛媛県にふくまれており、大久保の陳情を受けた県は松山より高知に至る道路計画を追加して実施することとなった。

愛媛県分の新道は62.4km(一五里)、道幅は平地で4間、山間部で3~3間半、勾配は三坂峠で二七分の一とされた、新道工事は、明治19年5月に下浮穴郡宮内村の道路など各工区でそれぞれ着工し、明治20年9月には三坂峠の工事が一応完成した。

### ◆土佐新道

新道は吉野川の川岸に沿って徳島と高知をむすんでおり、県境から大豊町を経て大杉から高知へ向かい西進し伊野、佐川をすぎ仁淀川沿を通るルートが愛媛県境へと結んでいる。

高知県では明治18年の愛媛県、徳島県、高知県の三管県協議の申請書に基づき県議会を招集し新道工事を議会提案したが否決、その後11月に臨時県会に再度提出し可決となり事業化がなされた。土佐新道の工事完成は27年5月で、四国新道すべてが開通となった。

讃岐新道の猪ノ鼻峠、三好新道の大歩危・小歩危、伊予新道の三坂峠の工事は当時の土木工事として非常に困難であった。

## ■ 四国新道に尽力した4人の男

四国新道は大半のルートが山地部や溪谷にそってのものとなり、建設費は国からの補助金が出たものの多くは地元負担であり、巨額の事業負担金と用地取得で事業は難航した。

多くの事業費負担により各県の議会では、道路建設の賛否が争われ四国新道建設に至るまでには各県とも波乱が続いた。工事費の捻出に加え、道路用地取得、難工事など数多くの問題に取り組み新道建設に尽力した代表的な人は、提唱者である讃岐の大久保謙之丞、高知の田辺高知県令、阿波の武田三好郡長、伊予の檜垣郡長が上げられる。

### ◆大久保謙之丞(讃岐・県議)

大久保謙之丞は路整備の必要を唱え多度津から高知間の四国横断道の建設を計画した。謙之丞の働きかけにより高知-松山間の道路計画についても計画され四国四県を結ぶ画期的な道路の計画推進者である。明治16年より新道ルートの調査に着手し、自身で調査を実施するとともに新道工事ルートの協力体制を築いた。また、謙之丞は讃岐新道の工事を実施し、6,500円の欠損金を出しながらも明治23年3月讃岐新道を完成させた。金蔵寺から琴平間の道路は7kmに渡り直線であり、且つ道路幅が7間(12.6m)



▲大久保謙之丞銅像

の並木敷であったことが有名であり、現在においても国道 319 号として拡幅のすることなく使用されている。

謙之丞は四国新道の完成を見ることなく明治 24 年 42 歳で生涯を閉じている。功績を称え碑文が旧宅近くの国道 32 号沿いに、銅像が琴平金山寺公園に建立されている。

### ◆田辺良顕(高知県令)

田辺良顕は明治 16 年より高知県令として高知県の道路整備、港湾整備に尽力した。明治 17 年には道路の計画と港湾整備の形成の構想を立て、酒井徳島県令、関愛媛県令とともに新道の協議を進め、国に助成を請願する一方、地元説得に尽力した。道路建設と港湾整備は莫大な費用がかかることから県議会で否決されたが、田辺県令は工事の事業費用を賄うため率先して寄付を実施し、高知県だけで 122,350 円の義捐金を集め県議会で新道プロジェクトを承認させた。明治 21 年に田辺県令は四国新道の完成を待たずに高知を去ることとなったが偉業により高知県の開発が進み野中兼山とともに高知の開発者として崇められている。

### ◆檜垣伸(伊予・上浮穴郡長)

檜垣伸は松山市周辺で教育にたずさわっていたが、明治 14 年に上浮穴郡長となった。上浮穴地方は三坂峠があり荷物の運搬は人馬にたよっていたことから交通基盤整備の必要性を認め、新道の構想が大久保により提唱されると松山間の路線調査を実施し、新道開発のリーダーとして関愛媛県令に働きかけた。明治 18 年より工事に取りかかり明治 25 年には松山～高知間を結ぶ四国新道が開通し三坂峠で開通式が行われた。工事にあたり檜垣は自ら槌を振ったり新道開発の数え歌を作ったりした。三坂峠には檜垣伸郡長の碑がある。



▲檜垣翁碑

### ◆武田覚三(阿波・三好郡長)

四国新道の丸亀～高知ルートでは徳島県三好郡を通過することとなっていた。ルートは山地部であり、耕作地の少ない土地での大規模道路の建設には強い反対があった。また、県境の幹線道路計画は徳島県全体から見て局所的で効果が小さいとみられており、巨額の建設費もあり新道への取り組みは消極的であった。そのような状況の中で三好郡の武田郡長は新道実現に向け取り組んだ。三好地区は耕作適地が少なく、武田は新道建設のためにたばこ栽培に適した畑地を買収するのに大変な苦勞をしている。その当時の状況が徳島県池田町の「民益碑」に記されている。

四国新道は当時の人々の想像を越えた大規模な工事であり、住民からの反対は激しく事業推進に尽力した者は身を挺して工事を進めていった。

## ■ 四国新道の効果

明治初期に開発された四国新道は、四国の山間部を結び、けもの道のような人馬しか通行できない道路から車両が通行できる道により交通に大なる変化をもたらした。

香川と徳島を結ぶ猪ノ鼻峠越えは阿波と讃岐を結ぶ江戸時代からの本街道であった。財田史によれば、猪ノ鼻峠では春には 88 箇所巡りの巡礼、夏と秋には何百等の借耕牛がとおり、阿波特産の藍、たばこ、讃岐の米、塩などの物資が運ばれた。新道開通後は徳島香川の物流も盛んになり本州からの交易も行われ、人々の往来が激しくなって、道の両側には家が建ち並んだ。明治 40 年頃には 1 日平均 70 台の牛・馬車が猪ノ鼻峠を越え阿波へ荷物を輸送した記録がある。

また、愛媛県上浮穴郡の「浮穴史談」では、以前は土地険峻のため交通開けず。只駄馬の一部通ずるのみにして、荷物の運搬はなほだ困難を極めたりしが、明治 23 年国道開通し、交通便利となると共に落出部落は貨物集散の場所となり、人家増加し・・・の記述

明神村史にも、三坂は実に添加の険たりき。明治維新となっても依然として旧態のままなりしが、後県道に編入され明治 21 年道路開通便利となれり。車道開通するや利源の開發されるもの枚挙に遑無く、今や運輸交通共に至便となり車輪の音昼夜絶えず・・・の記述

このように各地の村史・郷土史に四国新道の開通後の地域の変化が記述されており、四国山地によって交通の遮断されていた奥深い山谷の集落が四国新道により結ばれ、僻地にも人と物の流れが生じ、輸送量の増加により物資の集積地においては、新たな街が生まれるなど道路整備による開発効果が四国の奥深い山地部にも現れている。

明治中期になると馬車の時代が到来し、讃岐新道には乗り合い馬車が走り、多くの人々に利用された。荷物運搬には大型荷馬車が使用されるようになり、荷物の集積の運輸業が発達していった。

## 四国新道の今

大正から昭和になると四国にも鉄道が敷設され昭和 10 年には、讃岐新道・三好新道に並行し多度津から高知に鉄道が開設された。四国新道は鉄道にとって変わられ人の通行も減少していった。

戦後になり昭和 30 年後期からは自動車交通の激増に伴う輸送の増加により道路整備の必要が生じ道路整備が進められることとなった。四国新道についても現道のままで舗装を行う現道舗装方式も併用し再整備が実施された。

四国新道の丸亀－高知間は、明治 28 年国道 32 号に指定、大正 8 年に国道 23 号にそして昭和 27 年には金蔵寺から琴平間



▲猪ノ鼻峠 【左下、四国新道 右、現国道 32 号】

が 319 号、琴平から高知間が国道 32 号となった。昭和 20 年には高知県佐川から愛媛県久万を経て松山の間が国道 23 号として延伸され、昭和 27 年からは国道 33 号として指定された。

昭和 32 年から始まった四国地方建設局（現四国地方整備局）の道路整備計画によって改良計画が進められ、昭和 41 年において国道 32 号、33 号の四国を南北に横断する V ルートとして再整備され現在においても四国の幹線国道として使用されている。

<参考文献>

- ・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、1994 年）
- ・四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（四国建設弘済会、1990 年）
- ・建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」（四国建設弘済会、1988 年）
- ・建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」（四国建設弘済会、1978 年）
- ・建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「徳島工事五十年史」（四国建設弘済会、1998 年）
- ・50 年史編纂委員会編「香川工事事務所 50 年のあゆみ」（1984 年）
- ・建設省四国地方建設局松山工事事務所編「松山工事四十年史」（1985 年）
- ・建設省四国地方建設局土佐国道工事事務所監修「土佐国道事務所二十年史」（1983 年）
- ・建設省四国地方建設局高知工事事務所編「高知工事事務所四十年史」（1987 年）
- ・建設省四国地方建設局中村工事事務所編「六十年のあゆみ」（1991 年）
- ・建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」（1994 年）
- ・この 100 年をふりかえり明日の四国に繋げる（建設集四国地方建設局 2000 年）