



山を切り開いて四国新道を建設する様子（明治24年）

ジャンル 道路

1

四国新道の建設

四国新道の建設に情熱を注いだ男たち

人や馬しか通らなかった時代に四国の将来を考え
新道を造ろうとした人たちがいたんだよ。

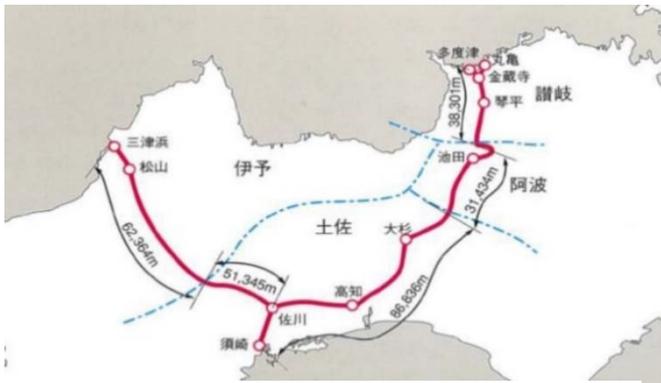


1. 新時代の流通の要は道路

四国は東西に長い島で、中央に四国山地が走り、海岸近くまで山が迫っています。そのため土木技術が発達していなかった昔は、陸上交通が発達せず、交通、特に物流は、海や河を使った水運を中心に発展していました。また藩の境を越えての行き来は少なく、参勤交代の道、遍路道などだけが、人馬の通れる道でした。

明治維新を迎えて明治6（1873）年になると、国土の開発と産業振興のために「河港道路修築規則」が制定され、明治12（1879）年には、初めて国道が指定され全国的に道路整備が進められました。明治政府は、近代経済を興すために、国内全域にわたる商取引・物流の活発化を目指しました。そのために必須の事業が道路整備です。

四国でも地域の発展のために「四国新道」が計画されました。



1884年に完成した四国新道

2. 多度津から三津浜まで結ぶ道

四国新道の事業は、当初は香川県の大久保謙之丞の構想を基本として計画されました。

大久保は明治 17(1884)年に吉野川河岸の地域を訪ね道路敷設の協力体制を作るとともに、田辺高知県県令（現在の県知事）と面談し、香川、徳島、高知で足並みを揃えた事業推進を依頼。3 県同時に、新道建設の請願書を国に提出する協調体制を整えました。

明治 18(1885)年 2 月には 3 県で工事についての申し合わせが行われ、高知・徳島県間の費用分担と道路の基準規格が定められました。

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、阿波池田を經由して大歩危・小歩危を通り土佐の大杉を経て高知へ伸びるルートでしたが、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ました。

大久保の構想を基本としながら、最終的には各県が独自の計画として工事を実施。それぞれ「讃岐新道」「三好（阿波）新道」「伊予新道」「高知新道」と呼ばれ、明治 19(1886)年に着工し、8 年後の明治 27(1894)年に、延長 280 km の四国新道が開通しました。

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			※1 間は、約 1.8 メートル

3. 4 県それぞれの道

各々の道の詳細を見てみましょう。

<讃岐新道>

明治 19(1886)年 3 月に着工され、明治 21(1888)年には多度津から猪ノ鼻の香川県担当道路のほとんどが完成。

讃岐新道の多度津港と琴平町間は、道路幅 4 間、並木敷及び側溝などが 3 間、併せて 7 間（約 12.7m）と、まだ自動車の走らない当時としては広大な道路。道路の新設や改築における構造の技術基準を定めた、現在の「道路構造令」に則っても遜色のない立派なものでした。※1 間は、約 1.8 メートル

<三好（阿波）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(1894)年に完成しました。短いとはいえ、猪ノ鼻峠から吉野川河岸の大歩危・小歩危、四国山地の横断と難工事の箇所が多く、吉野川の水域を渡る 3 箇所では、架橋に多額の費用が必要だったため、昭和 33 年三好大橋が開通するまで四国新道は渡し船で繋がっていました。

<伊予新道>

当時、伊予と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から高知への道路計画を追加しました。

愛媛県分の新道は15里(62.4km)、道幅は平地で4間、山間部で3~3間半、勾配は三坂峠で27分の1となりました。明治19(1886)年に下浮穴郡宮内村の道路など各工区で着工され、翌年には三坂峠の工事が一応完成をみました。

<土佐新道>

吉野川河岸に沿って徳島と高知を結んでおり、県境から大豊町を経て大杉から高知へと西進し伊野、佐川を過ぎて仁淀川沿いを通るルートで愛媛県境へと繋がります。明治27(1896)年工事が完成し、四国新道すべてが開通となりました。

4. 4県の4人の男

四国新道は大半のルートが山地部や渓谷沿い。莫大な建設費についても国からの補助金が出たものの3分の1に過ぎず、3分の1が県負担、3分の1が地元負担であり、各県の議会では道路建設の賛否が争われ、県議会が紛糾しています。用地の確保においても用地が地元寄付であったこと、また当時としては考えられないほどの大規模道路の建設に対し、農民の抵抗が強く各地において工事の妨害が起きました。さらに、急峻な地形による難工事が続きます。しかし、難問をものともせず尽力した4人の男の存在で、新道は無事完成を迎えられたのです。

<大久保謙之丞(讃岐・県議)>

大久保謙之丞は、四国4県を結ぶ画期的な道路の構想者であり推進者です。

道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。大久保の働きかけにより高知~松山間の道路も計画されました。大久保は、明治16(1883)年から自身で新道のルートの調査を行い、敷設への協力体制も築きました。6,500円の欠損金を出しながらも工事を遂行し、明治23(1890)年に讃岐新道を完成させました。四国新道全体の完成は見ず42歳の生涯を閉じましたが、「地域の発展は道路から」という画期的な発想と実行力は今でも讃えられています。



琴平金山寺公園に銅像が、国道32号沿いの旧宅近くに碑文が建立されている。



縦に延びるのが、琴平と多度津を結ぶ讃岐新道の一部(現319号)。

<田辺良顕（高知県令）>

田辺良顕は明治 16（1883）年に高知県令になり、翌年には道路の計画と港湾整備の構想を立て、酒井徳島県令、関愛媛県令とともに新道の協議を推進しました。国に助成を請願する一方、地元の説得にも尽力。率先して工事費用を賄うための寄付を行い、高知県だけで 122,350 円の義援金を集めて議会での承認を得ました。

<檜垣伸（伊予・上浮穴郡長）>

檜垣伸は明治 14（1881）年に上浮穴郡長になりました。上浮穴地方は三坂峠があり荷物の運搬を人馬に頼っており、交通基盤整備が必要でした。新道の構想が大久保により提唱されると、松山まで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ました。三坂峠には、工事にあたり、自ら槌を振るい新道開発の数え歌も作った檜垣翁の碑があります。

<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します。三好郡は山地のため、ただでさえ少ない耕作地が奪われる、大規模道路の建設には強い反対がありました。また県境の辺境地での計画のため、徳島全体にとっての効果が見込めないのも反対される理由でした。武田郡長は、逆境の中、用地買収などに奔走し、新道実現に貢献しました。

5. 四国新道がもたらしたもの

四国新道は、四国の山間部を短い距離で結んで、交通や輸送に大な変化をもたらしました。四国山地によって遮断されていた集落が結ばれ、僻地にも人と物の流れが生まれました。また輸送量の増加により、物資の集積地には新たな街が生まれました。各地の村史、郷土史には四国新道により大きく変わった地域の状況が記述されています。

明治中期には、新道に乗り合い馬車や大型荷馬車が走って賑わいましたが、昭和 10（1935）年に多度津から高知に鉄道が開設されると、新道の人々の往来も減少していきました。

しかし、昭和 30 年代後半から自動車交通が激増すると、新道の重要性が再び見直され、舗装を行いながら再整備されました。昭和 32（1957）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が進められ、現在は、国道 32 号、33 号の 2 つの道路が、四国を南北に横断する V ルートとして再整備されています。

四国新道は、今でも幹線国道として残り、四国の経済や産業を支えています。



猪ノ鼻峠を走る、左は四国新道、
右は現在の国道 32 号線。