



松山東道路小坂交差点付近（平成19年2月）

ジャンルー 道路

2

主要都市の道路整備

道路整備が街づくりをリードする

道路ができると街ができ、街は周辺へと広がっていくんだよ。



1. 都市の成り立ちと道路

四国4県の県庁所在都市は、いずれも江時代の城下町から発展して現在に至ります。市の中心部にお城や城跡が残り、その周辺に城下町を引き継ぐかのように市街地が形成されています。目抜き通りはそのまま郊外に延び、周辺地域や県外の都市に通じる広域幹線道路になっています。広域幹線道路沿いには、農地が広がる中に一戸建て住宅があり、大規模な駐車場を備えた商業施設なども建っています。

四国だけでなく多くの地方都市は、このような「昔からの街並みを引き継いだコンパクトな市街地+周辺に広がる建物などの密度が低い郊外の市街地」という2つの市街地で成り立っています。2つの地域をつなぐ意味でも道路は重要な役割を果たしています。

2. 江戸から昭和へ、道路の歴史

江戸時代、城下町にある侍屋敷や町屋の道路は、ほとんど道幅が狭いものでした。侍屋敷でも幅員（道幅のこと）が10mを越えることはほとんどなく、町屋ではひろくても5m程度、一般的には2~3mの道路が多く見られました。

城下町からは周辺各地に向かう街道も道幅は 2~3m 程度。江戸時代の主な交通手段は徒歩なので、狭い道でも特に問題はありませんでした。

明治時代、大正時代になっても、地方都市は城下町を引き継ぐような街並みがそのまま続いていました。大正 8 (1919) 年には全国共通の「道路構造令」ができましたが、国道は 18 尺 (約 5.4m) ~24 尺 (約 7.2m)、府県道はそれ以下と定められ、道路に対する考え方は江戸時代と同様の法令でした。大正 10 (1921) 年の松山市の自動車の数は 12 台。昭和 3 (1928) 年でも、自動車 108 台と馬車 32 台とごくわずか。このような状況であれば、江戸時代から続く道路でも問題はなかったと思われます。

一方、東京や大阪などの大都市には人口や産業が集中し、都市を計画的に整備する「都市計画」が必要になり、「道路構造令」制定と同じ大正 8 (1919) 年に、「都市計画法」も公布されました。四国では、大正 14 (1925) 年に高松市、丸亀市、高知市が、昭和 2 (1927) 年に徳島市、今治市、松山市が適用都市になっています。

続いて、道路整備を行う「都市計画街路網」が定められます。これは、主要な道路を通す位置や幅員を定め、道路予定地での建物の建設を禁止。空き地として残して将来の道路用地とするものです。昭和 3 (1928) 年に、高松市、丸亀市で都市計画街路網が計画決定され、以後、昭和 4 (1929) 年に高知市、昭和 7 (1932) 年に今治市、昭和 9 (1934) 年に松山市、昭和 10 (1935) 年徳島市と計画が決まっていきました。

計画された道路の幅員は、主要幹線道路では 22m または 20m、補助幹線道路では 15m または 11m でした。この幅員は、交通量とは関係なく都市の規模によって定められ、当時の一般市民には考えられないような幅の広い道路でした。計画した政府も、“これらの路線の全部を今直ぐに工事に着手する必要はなく、また、実現には膨大な経費が必要なので、しばらくは計画として決定しておくだけである”と説明していました。

計画を実施しようとしたのは、四国では高松市だけでしたが、国が定めた 22m や 20m の道路は実現不可能と判断し、ほとんどが 15m、10m に変更され、都市計画街路網は、「絵に描いた餅」という状態でした。

3. 戦災復興区画整理事業による道路整備

第二次世界大戦が終わると、徳島市、高松市、松山市、今治市、宇和島市、高知市などでは、市街地のほとんどが焼け野原になりました。昭和 20 (1945) 年 12 月 30 日に国の「戦災地復興計画基本方針」が出され、街路の整備は「土地区画整理事業」の一環として、できる限り速やかに実施すべきと決められました。

中小都市の街路については、主要幹線街路の幅員は 36m 以上、補助幹線街路は 15 m 以上、区画街路は 6m 以上と定められたため、四国でも従来の都市計画街路網を変更。道路を建設する場所は以前の計画を引き継ぎながら、幅員を約 1.5 倍にしました。

「土地区画整理事業」では、新たな道路用地を土地所有者から提供してもらうこととされており、この時代には、全路線無償提供でした。当時、まだ自動車がほとんど走らない土地に、国主導で計画された不必要と思われるほど広い道路に納得できない市民は多く、高松市では、地権者の猛反発で一度は認可された計画の道幅が縮小されました。市民だけでなく、行政、現場の技術者にも、国の計画と地域の実情の違いに困惑が広がっていました。

しかし、事業担当者の懸命な努力と、大きな負担に耐えた土地所有者の協力によって、短期間のうちに道路用地は確保され、現在私たちが見るような、幅員が広く整然とした中心市街地の道路網ができました。行政と市民とが一体となって、自分たちの町のために、道路を作り上げたのです。

4. モータリゼーションの進行と2次改築事業

戦後の復興に伴って自動車保有台数は着実に増加したものの、昭和30（1955）年には全国で150万台と、一般市民にとってはまだ夢の話。しかし建設省では、将来予想される自動車の普及に対応するため、早急に道路整備を進めようとしていました。昭和27（1952）年には道路法を全面的に改正。昭和28（1953）年には、ガソリン税を財源とする道路整備の法律が作られ、「道路整備5箇年計画」として、本格的な道路整備が始まりました。

まずは、自動車が危険なくラクにすれ違えるよう、「車道幅員5.5mを確保する道路整備」を目的とした「1次改築」が重点的に実施され、昭和30年代後半にはほぼ終了しました。しかし、建設省では昭和60（1985）年の自動車保有台数を4500万台と予想。中心市街地は土地区画整理事業による広い道路ができましたが、周辺は道路整備が手つかずの農地が広がっており、1次改築では全く間に合わないと考えていました。

一方、昭和30年代半ばになると、地方都市でも戦災復興事業が一段落しました。将来の都市の姿や交通網について真剣に考えるようになり、都市と都市をつなぐ、「2次改築」道路への着手が始まりました。4車線か6車線の広い幅員の道路が市街地から周辺に向かって整備されるこの道路は、これまでの国道を改良したものと位置付けられていました。しかし既存の国道の幅を広げることは難しく、多くの都市で整然と走る道路が新設され、「バイパス」と呼ばれました。

2次改築の道路用地は、戦後復興時の「土地区画整理事業」のような土地所有者から提供ではなく、用地買収方式で行われました。そのため地権者の協力が得やすく、特定財源も確保されたため、用地確保から工事まで順調に進みました。

昭和40年代後半から一般世帯の乗用車保有率が急速に増大し、自動車を持つ事を前提とした郊外住宅地がバイパスに沿って広がり、商業施設なども建設されると、近年の地方都市の姿が出来上がります。街の形成をリードした2次改築道路は、その後さらに周辺都市に向かって延伸され、一部は自動車専用道路となるなど、四国の重要な幹線道路ネットワークとなっています。

このように、道路整備は常に街づくりをリードする、大切な社会事業です。

【徳島県徳島市周辺の昭和 50 年頃と現在の道路の変化】



徳島県徳島市（昭和50年頃）



徳島県徳島市（平成30年頃）

※朱色の範囲は人口集中地区（DID）

＜徳島市の主要な 2 次改築道路＞

国道 11 号線／吉野川バイパス、55 号線／徳島南バイパスなど

【香川県高松市周辺の昭和 50 年頃と現在の道路の変化】



香川県高松市（昭和50年頃）



香川県高松市（平成30年頃）

※朱色の範囲は人口集中地区（DID）

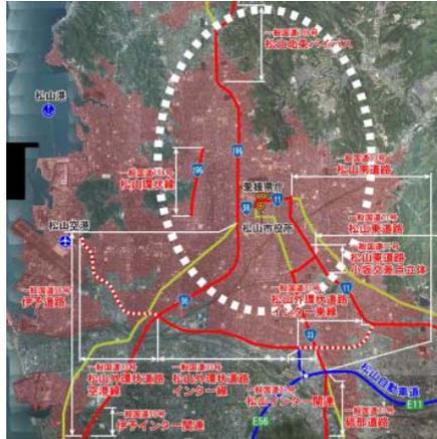
＜高松市の主要な 2 次改築道路＞

国道 11 号線／高松北バイパス、国道 11 号線／高松南バイパス、高松東道路、32 号線／円座バイパスなど

【愛媛県松山市周辺の昭和 50 年頃と現在の道路の変化】



愛媛県松山市（昭和50年頃）



愛媛県松山市（平成30年頃）

※朱色の範囲は人口集中地区（DID）

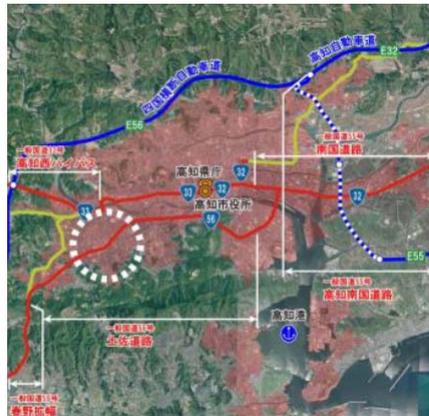
＜松山市の主要な 2 次改築道路＞

国道 11 号線／松山東道路、33 号線／松山南道路、56 号線／伊予道路など

【高知県高知市周辺の昭和 50 年頃と現在の道路の変化】



高知県高知市（昭和50年頃）



高知県高知市（平成30年頃）

※朱色の範囲は人口集中地区（DID）

＜高知市の主要な 2 次改築道路＞

国道 32 号線／高知東道路、55 号線／南国道路、33 号線／高知西バイパス、56 号／土佐道路など