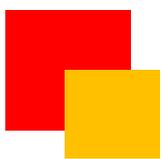


四国**社会資本**アーカイブス

 **アーカイブスあらかると**
Vol.1~43 (2017年12月~2021年6月)

社会資本アーカイブスあらかると

ごあいさつ

四国各地ではこれまでに河川、道路、鉄道、港湾、空港、電力などさまざまな分野で社会資本の整備が行われ、四国の発展に貢献してきました。

四国クリエイト協会では、「四国社会資本アーカイブス検討委員会」（委員長：柏谷増男愛媛大学名誉教授）の指導のもと、これら四国の社会資本整備に関する情報を収集、整理した上で、四国の社会資本整備に対する人々の認識と理解を高めることを目的として、その情報をインターネットで提供する「四国社会資本アーカイブス」を作成してきました。段階的に情報の提供を拡げ、令和2年11月には対象とするすべての分野の情報を開示したところです。

この冊子に掲載した「アーカイブスあらかると」は、皆さまに少しでも四国社会資本アーカイブスへの関心を持っていただくために、平成29年12月以来、毎月、四国社会資本アーカイブスのWEBサイトに掲載してきたコラムです。アーカイブスを作成する過程で出会った興味深い話や社会資本整備の記録などが記されています。

このたび、Vol.1からVol.43までをとりまとめて冊子にしました。

この冊子が多くの人に活用され、四国社会資本アーカイブスが四国の社会資本整備について人々の理解と共感を得ることに役立つことを願っています。

一般社団法人 四国クリエイト協会
理事長 木村 昌司

目 次

• Vol. 1 (2017年12月)	社会資本アーカイブスとは	1
• Vol. 2 (2018年1月)	記録を集める	2
• Vol. 3 (2018年2月)	年表をつくる	3
• Vol. 4 (2018年3月)	国道ルート変遷図	4
• Vol. 5 (2018年4月)	主要事業の情報	5
• Vol. 6 (2018年5月)	原資料PDFの提供	6
• Vol. 7 (2018年6月)	無人島になった善入寺島	7
• Vol. 8 (2018年7月)	屋島観光道路	8
• Vol. 9 (2018年8月)	銅山川疎水と柳瀬ダム	9
• Vol. 10 (2018年9月)	国道32号小川防災	10
• Vol. 11 (2018年10月)	土器川潮止堰	11
• Vol. 12 (2018年11月)	国道194号寒風山道路	12
• Vol. 13 (2018年12月)	中筋川付替工事	13
• Vol. 14 (2019年1月)	吉野川橋	14
• Vol. 15 (2019年2月)	重信川の直轄砂防	15
• Vol. 16 (2019年3月)	高松中央通りプロムナード	16
• Vol. 17 (2019年4月)	新宮ダム	17
• Vol. 18 (2019年5月)	国道32号猪ノ鼻地区の改良	18
• Vol. 19 (2019年6月)	土器川生物公園	19
• Vol. 20 (2019年7月)	国道33号の赤土トンネルと赤土歩道トンネル	20
• Vol. 21 (2019年8月)	吉野川第一期改修工事と岩津の上下流	21
• Vol. 22 (2019年9月)	国道197号佐田岬メロディーライン	22
• Vol. 23 (2019年10月)	波介川河口導流事業	23
• Vol. 24 (2019年11月)	国道11号坂出～丸亀間の直轄改良	24
• Vol. 25 (2019年12月)	五郎駅前地区の河川改修	25
• Vol. 26 (2020年1月)	大鳴門橋	26
• Vol. 27 (2020年2月)	早明浦ダム	27
• Vol. 28 (2020年3月)	高松自動車道	28
• Vol. 29 (2020年4月)	予讃線	29
• Vol. 30 (2020年5月)	徳島飛行場	30
• Vol. 31 (2020年6月)	土讃線	31
• Vol. 32 (2020年7月)	高松空港	32
• Vol. 33 (2020年8月)	南予用水	33
• Vol. 34 (2020年9月)	徳島線	34
• Vol. 35 (2020年10月)	高知空港	35
• Vol. 36 (2020年11月)	サンポート高松	36
• Vol. 37 (2020年12月)	予土線	37
• Vol. 38 (2021年1月)	吉野川北岸用水	38
• Vol. 39 (2021年2月)	土佐くろしお鉄道中村線	39

• Vol. 40 (2021 年 3 月)	豊稔池	40
• Vol. 41 (2021 年 4 月)	松山空港	41
• Vol. 42 (2021 年 5 月)	牟岐線	42
• Vol. 43 (2021 年 6 月)	国営讃岐まんのう公園	43

四国社会資本アーカイブスとは

社会資本は国民生活や経済産業活動に不可欠な基盤であり、四国の社会資本整備も時代毎に河川、道路、港など様々な分野で整備が行われて来ました。

先人たちのたゆまぬ努力や、住民の協力により整備された社会資本整備により、経済・産業活動の生産性や市民生活の向上が継続的にもたらされ、地域の発展に貢献してきました。四国クリエイト協会では、四国の社会資本に関する記録を整理、保存して、インターネットを通じて多くの人に利用して頂けるように情報提供することを目的に「四国社会資本アーカイブス」を開設いたしました。

取り扱う社会資本の範囲は、河川、道路、鉄道、港湾・空港、電力、その他（市街地開発、ため池、用水等）ですが、この都度の開示第一弾では明治以降の国施工の河川と道路に関する情報を公開します。

■社会資本に関する情報源

社会資本に関する記録は、事業主体の工事史・事業誌・記念誌や、地域の市町村史、郷土史等の文献資料にも収録されています。これら文献資料には事業の経緯や経過、事業内容、事業主体の苦労、地域の人々の協力などが整理されていますので、時代を超えて幅広いさまざまな情報を入手することができます。事業主体に協力をお願いして資料を提供していただいたり、四国の公立図書館を訪ねて資料収集を行ってきました。

また、社会資本に関する記念碑や頌徳碑などが建立されていることもあります。碑文には、この地域が災害や交通などでどれほど苦労した地域であったかなどが記され、その上で河川改修や道路整備などを記念して地域の人々が協力して建立したことや、構造物の建設に功績のあった人物を讃えて後世の人々が建立したことなどが刻まれています。できるだけ現地を訪れて、碑文等の情報を書き写したり、写真撮影を行ってきました。

四国社会資本アーカイブスでは、これらの構造物や文献資料、記念碑等から得られた情報を整理して、さらに写真や位置情報、関連情報を付け加えて、年表、国道ルート変遷図、主要事業の概要としてとりまとめています。今後はすべての対象事業について、物語の形式でも四国の社会資本に関する情報を提供します。

■四国社会資本アーカイブスでお伝えしたいこと

四国社会資本アーカイブスで、皆さんに3つのことをお伝えできればと考えています。

一つ目は、四国各地では時代ごとに河川、道路などさまざまな分野で社会資本整備が行われてきたということです。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土台の上に成り立っています。

二つ目は、四国の社会資本整備には多くの人々がそれぞれの思いを持って関わってきたということです。二度と同じ災害が起こらないように、暮らしが少しでも良くなるようにと願って、事業主体や関係する人々が社会資本整備を進め、地域の人々は社会資本整備の推進を支援、協力するなど、多くの人に関わってきました。

三つ目は、四国の社会資本は地域の人々に有効に活用されることによって地域の発展に貢献してきたということです。社会資本は長期間にわたって継続的に住民生活の向上や産業活動の生産性の向上をもたらしてきましたが、その効果を地域の人々が有効に活用することによってはじめて地域の発展に結びついてきました。

四国社会資本アーカイブスが多くの皆様に活用され、四国の社会資本整備について人々の理解と共感を得るよう今後も記録を収集していきたいと考えています。

記録を集める

四国の各地では河川、道路、鉄道、港湾などさまざまな分野で社会資本整備が行われてきました。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、工夫して築いてくれた土台の上に成り立っています。先人が築いてきた四国の社会資本に関する記録を整理、保存して、インターネットを通じて多くの人に利用していただくために情報提供することが、四国社会資本アーカイブスの役割です。

作業の第一歩は資料収集です。開示第一弾では、明治以降の直轄の河川と道路を対象としていますので、事業主体である国土交通省などのご協力をいただいて資料収集するとともに、四国のすべての公立図書館を訪れて資料収集を行いました。

記録の中で中心となるのは、事業主体が作成した工事史・事業誌・記念誌です。記述の方法は資料ごとに異なりますが、直轄の河川や道路について事業の経緯・経過、事業の内容、事業後の効果等が記されおり、概要を把握することができます。資料によっては、座談会の記録が掲載されていることがあります。事業を担当した方々が当時を振り返って体験したことや見聞きしたことを語り合った記録です。本文の公式の記録に書かれていないことを知ることができますので、事業についてより詳しく知る時に役立つ情報です。

また、記念誌が10年史、20年史、30年史のように、定期的に作成されていることがあります。10年史に新たな情報を追加して20年史を作成するという作り方をしている場合もありますが、事業の進捗や事業を取り巻く環境の変化等により全く内容が異なる場合もありますので、特定の事業について定期的に作成されてきた記念誌の記述内容の変化を見ることも興味深いことです。ただし、1990年代半ば頃から多くの事業主体の工事誌・事業誌・記念誌が作成されなくなりましたので、社会資本の記録をつなぎ合わせることに困難になりました。

そこで、工事史・事業誌・記念誌で把握することができない内容は、事業主体が毎年度に作成している事業概要等で確認することにしました。事業概要は事業主体が当該年度に行う予定の事業の概要を示したもので、過去の記録を整理したものではありませんが、おおむね事業の動向を把握することができます。事業概要の中には、記録を残すことよりも、住民への説明や事業効果をPRすることに重点を置いたものもありますが、事業評価監視委員会資料等の他の資料をも参考にして、できるだけ事業の記録をつなぎ合わせるために活用してきました。

直轄の河川・道路事業に関する記録は、県史、市町村史、郷土史等にも掲載されています。ここでは、事業への地域の関わり、地域の支援・協力の内容、地域から見た事業の評価等の情報を得ることができます。これは、事業主体の工事史・事業誌等からは得ることができない情報です。四国社会資本アーカイブスで提供する直轄の河川・道路事業に関する情報は、事業主体側からだけでなく、地域側からも把握することが重要だと考えていますので、県史、市町村史、郷土史等の収集も行ってきました。

できるだけ資料収集に努力してきましたが、皆様のご存じの資料で、四国社会資本アーカイブスには使われていないのでは、などとお気づきの点がありましたら事務局にご連絡いただけましたら幸いです。

年表をつくる

四国社会資本アーカイブスの開示第一弾では、直轄の河川・道路ごとに主要年表を提供しています。主要年表は、事業主体の工事誌・事業誌・事業概要・事業評価監視委員会資料などをもとに作成しており、四国の社会資本整備に関する貴重な記録を保存、継承するという四国社会資本アーカイブスの目的に沿って、資料に書かれていることをできるだけ尊重して、一般的事項と当該事業に関する事項に区分して簡潔に記載しています。

一般的事項には、河川・道路に関する主な制度や計画、四国に関する主な計画などを記載し、当該事業に関する事項には平成の大合併以前の旧市町村ごとに河川・道路に関する主要な事業内容（事業化、工事着手、竣工、供用など）、事業実施の背景となった災害などを記載しています。また、当該事業に関する事項では、事業内容などの後に（ ）書きで代表的な出典と頁数を明記しており、年表下の資料一覧に記載されている資料で利用者が内容を確認することができるように配慮しています。さらに、年表の右端には、当該事業に関する事項のうち、資料に一定量の情報（200字程度の情報）が掲載されている事業名を緑色で表示し、そこをクリックすることにより、事業の概要や情報源、位置情報、構造物・石碑の写真などを知ることができるようになっています。なお、当該年度の記録がない場合には、たとえ前後の年度の資料から当該年度の記録が推定されるとしても、記録の推定は行わないようにしています。

年表作成には手間がかかります。資料によって作り方が異なりますので、資料に書かれていることをそのまま記載すると、年表が不連続になりますので、複数の資料で確認して整理しています。また、工事箇所の確認に時間がかかりますし、同じ資料内でも記載箇所によって工事期間が異なる場合もあり、確認に手間がかかります。しかし、手間がかかる年表作業を行うことにより、地名も分かり、年度ごとの工事の進み具合も分かります。さらに広域的に眺めたときに、河川整備や道路整備の順番も分かってきます。そうすると、当時事業主体の関係者がどのような考えで河川整備や道路整備を進めていたのか、何を目指していたのかなどを想像することもできます。年表作成の作業は、事業の概要をまとめたり、国道ルート変遷図を作成するのに役立っていますし、今後提供する予定の物語の作成にも活かすことができると考えています。

なお、行政の担当者や研究者などもっと詳細な情報を知りたい利用者のために、河川と道路については網羅的な詳細年表を公開しています。アーカイブスのメイン画面最下段の「詳細年表」をクリックすると情報を得ることができますので、あわせてご活用ください。

四国社会資本アーカイブスの主要年表の例（香川県の国道11号の一部）

年度	一般的事項	市町村	当該事業に関する事項	事業
大正8年 (1919)	4月、道路法公布			
大正8年 (1919)	12月、道路構造令・街路構造令制定			
昭和9年 (1934)			5月、内務省神戸土木出張所香川国道改良事務所を高松に開設（香川工事事務所50年のあゆみ6頁）	
昭和9年 (1934)		高松市	6月、高松～屋島間観光道路建設起工式（香川工事事務所50年のあゆみ6頁）	観光道路 (国道11号)

ここをクリックすると、事業の概要などが表示されます。

国道ルート変遷図

国道ルート変遷図は、直轄国道について、国土地理院の5万分の1の地形図からルートを読み取ること基本にして、工事誌や市町村史等の資料を参考にし、事業に携わった国土交通省のOBの方々にもご協力いただいて作成しています。

四国の直轄国道の整備は一部で戦前から行われていましたが、本格的に行われるようになったのは昭和29年に第一次道路整備五カ年計画が策定されて以降です。このため、本格的な改築（一次改築）が行われる前の昭和28年頃、一次改築が行われた後、現状の3時点でルート変遷図を作成することを原則としています。ただし、一次改築と二次改築の区分が明確でない直轄国道については、昭和28年頃と現状の2時点で変遷図を作成しています。

一次改築前の時点を示す昭和28年頃に設定するとしても、国土地理院の地形図の測量年は地域ごとに異なるため、測量年が昭和28年以前で、昭和28年に最も近い測量年の地形図により一次改築前の国道ルートを把握しています。また、一次改築の期間は国道ごとに異なるため、国道別に一次改築が完了した年以降で、一次改築完了年に最も近い測量年の地形図により一次改築後の国道ルートを把握しています。さらに、現状については、平成27年の地理院地図により国道ルートを把握しています。事業中の箇所は事業パンフレット、事業評価監視委員会資料等により把握しています。

なお、実際の地形図の読み取り作業にはさまざまな困難があります。例えば、昭和40年代までの地形図では密集市街地に国道表示がないため、地形図からは国道ルートを読み取ることができません。このため、工事誌や市町村史等を参考に国道ルートを判断するなどしています。

国道ルート変遷図の利用にあたっては、以下の点に留意してください。

- 各時点の地形図等から把握した3時点または2時点及び事業中の国道ルートは、平成27年末の地理院地図に記載していますが、ルートが重複する場合には、現状を優先して古いものは少しずらして表示しています。
- 重複路線の一次改築等については上位路線でのみ表示しています。
- 事業中の箇所は、赤色または緑色の破線で表示しています。

- 把握時点の違いにより国道ルートが変わる可能性がありますので、地図ごとに右上の凡例の時点を確認の上で利用してください。

- 地図上に主要な事業を示していますが、資料で事業区間を確認できない場合には表示していません。事業区間が確認できる資料が入手された時には図上に表示しますので、資料提供にご協力をお願いします。

国道11号ルート変遷図（徳島県①の例）



主要事業の情報

四国社会資本アーカイブスでは、収集した資料をもとに、一定量の情報（200字程度の情報）が掲載されている主要事業についてデータベースを作成しています。そのデータベースには、主要事業ごとに、社会資本の種類、県名、市町村名、事業の着手・竣工の時期、事業の概要、情報源、位置情報、キーワード、関連する構造物や石碑の写真、原資料PDF等の情報が収められています。このうち、事業の概要については、資料に書かれていることをできるだけ尊重して、社会資本整備のきっかけ、事業の経緯・経過、事業の内容、事業後の効果等を200字程度以内で簡潔にまとめています。

収集した資料ごとにデータベースを作成すると、同じ事業について複数のデータベースが作成されることがあります。アーカイブスの利用者にとっては事業ごとに情報が集約化されていた方が使いやすいという意見がある一方で、資料の作成主体によって情報の内容が異なるということもあります。例えば早明浦ダムは、建設省が計画し、水資源開発公団が工事を行い、県や市町村が建設や受益に関わりを持っています。事業者側でも建設省と水資源開発公団では早明浦ダムに関する情報は異なりますし、地域側の県や市町村の間でも早明浦ダムへの関わりや事業に対する評価はそれぞれに異なります。このため、アーカイブスでは、資料の作成主体が同じ場合には複数の資料に書かれていることを一つのデータベースに集約していますが、資料の作成主体が異なる場合にはデータベースの集約化は行わないことを原則としています。この結果、同じ事業について複数のデータが提供される場合があることをご理解の上で、ご利用ください。

開示第一弾では、河川 379 件、道路 289 件の主要事業の情報を提供しています。

主要事業の情報（早明浦ダムの例）

早明浦ダム	
No.	高知1
別名	高知橋
市町村	本山村、土佐町
事業化(着工)	昭和38年度
竣工	昭和53年3月
Google Map	
地理院地図	
概要	早明浦ダムは洪水調節、不特定利水、灌漑、都市用水の供給、発電を目的とした多目的のダムである。治水については高野川水系工事実施基本計画の一環として、このダムでは治水容量9,000万m ³ を利用し、2,700m ³ /sの調整を行う。また、利用容量2億900万m ³ を利用し、高野川下流の不特定利水の灌漑を行うとともに、新規用水として年間8億6,300万m ³ を開発して四国四縣に供給する。本ダムは昭和38年度に実施計画調査を開始し、昭和42年度より水資源開発公団に移管され、昭和53年3月に完工した。
情報源	建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「高野川百年史」（建設省四国地方建設局徳島工事事務所、1993年）、792-794頁 四国の建設のあゆみ編集委員会編「四国の建設のあゆみ」（四国建設弘済会、1990年）、1109頁 四国地方建設局高野川ダム統合管理事務所監修「平成6年度治水における早明浦ダムの効果」（四国建設弘済会、1994年）、頁なし 四国地方建設局高野川ダム統合管理事務所監修「治水－平成6年度治水における早明浦ダムの記録－」（四国建設弘済会、1995年）、1-6頁 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）、101頁 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）、523-527頁 建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局十年史」（建設省四国地方建設局、1968年）、137-150頁 高野川総合開発史編集委員会編「高野川総合開発史」（高野川総合開発史編集委員会、1979年）、228-229頁、231-232頁、256-263頁 建設省四国地方建設局監修「高野川－その治水と利水－」（国土開発調査会、1987年）、77頁
情報源の種類	工事史、事業誌、記念誌
キーワード	早明浦ダム 多目的ダム 高野川水系 水資源開発公団
関連情報	
参考画像	 写真を見る
原資料PDF	「徳島002 高野川百年史.pdf」を表示する 「四国001 四国の建設のあゆみ.pdf」を表示する 「四国002 四国地理三十年史.pdf」を表示する 「四国011 高野川総合開発史.pdf」を表示する 「四国012 高野川－その治水と利水.pdf」を表示する

原資料PDFの提供

四国社会資本アーカイブスでは、四国の社会資本整備に関する資料をもとに、資料に書かれていることをできるだけ尊重して、200字程度以内で事業の概要（社会資本整備のきっかけ、事業の経緯・経過、事業の内容、事業後の効果等）を整理して提供しています。一定の限られた様式で情報を提供せざるを得ませんので、より詳細な情報を知りたい利用者の方には、原資料をPDF^{*}で提供するように努めています。（※PDFは、Adobe System社によって開発された電子文書のフォーマットで、すべてのパソコン環境で閲覧できる特性があります。）

原資料PDFの提供については、以下の方針で公開の手続きを進めています。

- ①原資料PDFはできるだけ公開したいと考えていますが、著作権は著作権者にありますので、著作権者に対して著作物の該当箇所をPDFにしてインターネットを通じて利用者が閲覧することについてお願いをして、許諾が得られたものだけを公開しています。
- ②できるだけ原資料PDFを公開するという方針ですが、現時点で判断して個人、団体等が不利益を被る可能性のある情報や公序良俗に反する情報などが含まれている箇所については、公開しないように配慮しています。
- ③既に著作権者によりPDFがインターネットで公開されている国・県の著作物、学術論文等及び市販本については、アーカイブスでの公開の対象としていません。例えば、四国地方整備局の事業評価監視委員会資料には事業の進捗状況や供用箇所の変遷図などの情報が掲載されていますが、それらは四国地方整備局のホームページでご確認ください。
- ④一つの事業について多数の参考文献がある場合がありますが、掲載するPDFは5つ以内としています。

こうした手続きにより、著作権者から許諾を得られた著作物の該当箇所をPDFにして、利用者の皆さんが閲覧できるように提供しています。著作権者の許諾や事務局の判断により、一連のPDFの流れの中で途中のページを掲載できない場合もありますので、ご容赦ください。多くの資料は公立図書館で閲覧することができますので、全体の内容をご覧になりたい方は図書館をご利用ください。また、PDFの利用は、著作権法で定められた範囲内でご利用ください。無断で四国社会資本アーカイブスのサイト内の情報を複製、転載、改変、編集、販売等を行うことはできませんので、ご注意ください。

なお、明治以降の河川・道路の直轄事業について情報提供している開示第一弾では、原資料PDFを資料ごとに一括表示しています。このため、資料内に記載されている明治から現在までの河川と道路の情報が一つのPDFに含まれている場合があります、利用者が見たい情報の箇所までたどり着くのに時間がかかることがあるかも知れません。その時には、PDFの検索機能を利用してキーワードを入力すれば、見たい情報の箇所により早く到達することができます。PDF画面の上にある「編集」ボタンをクリックし、「簡易検索」または「高度な検索」を選択し、キーワードを入力すれば見たい情報を検索することができますので、ご活用ください。

最後に、四国の社会資本整備に関する記録を保存、継承するという四国社会資本アーカイブスの趣旨にご理解いただき、原資料PDFの提供を許諾してくださった著作権者の皆さまに改めて感謝申し上げます。

無人島になった善入寺島

善入寺島は、徳島県阿波市と吉野川市に位置する吉野川最大の川中島です。大正初期には約 500 戸、3,000 人ほどが住んでいましたが、現在は無人島です。なぜ無人島になったのでしょうか。

東西約 6km、南北約 1.2km、面積約 500ha に及ぶ善入寺島には古くから人が住み、農作物の生産が行われていましたが、洪水の度ごとに被害を受け、島全体が水没することもありました。明治 18 年に国による吉野川改修工事が下流で始まった時、善入寺島の人々も島が安全になることを期待しましたが、明治 21 年の洪水により石井町西覚円の堤防が決壊して甚大な被害が出た時に、その原因が国の改修工事などにあるとして住民が改修工事の廃止を県に働きかけたため、明治 22 年に吉野川改修工事は中止されました。しかし、その後も善入寺島では洪水により農作物に被害が出たり、家屋が流出するなど水害がたびたび発生し、さらに明治 35 年には洪水により渡船が転覆して八幡尋常高等小学校に通学途中の女生徒 5 人が死亡する惨事が起こるなどして、吉野川改修工事への地元の要望は高まりました。

吉野川の改修に向けてさまざまな動きがありましたが、国による本格的な吉野川改修工事が再開されたのは明治 40 年のことでした。それ以降昭和 2 年にかけて、岩津（阿波市）から河口に至る約 40km の区間で吉野川第一期改修工事が行われましたが、この吉野川第一期改修工事には、吉野川の治水上の安全度を高めるために、善入寺島を河道に編入して洪水時には善入寺島を遊水池とする計画が含まれていました。この計画を進めるためには、善入寺島の人々は立ち退かなければなりません。明治 42 年に国が善入寺島の住民に全島買収の方針を伝えたところ、島民は吉野川の洪水対策の必要性を理解しながらも、先祖伝来の地を守ろうとしました。

島の代表者が県庁を訪ね、国に対して計画変更を求めるよう陳情するなどしましたが、結局、国の方針を動かすことはできませんでした。明治 45 年には島民の大部分が買収に調印し、大正 3 年までに 100 余戸が立ち退き、大正 4 年には残り 400 戸ほどに対して強制退去命令が出されました。島民は周辺の川島、学島、鴨島、市場、徳島市などに移住し、遠くは大阪、北海道、朝鮮に新天地を求めて行きました。善入寺島を見渡す吉野川市川島町城山に「移転の碑」が建てられています。

住んでいた人々が立ち退き、善入寺島が遊水池となることによって、徳島市をはじめとする吉野川下流の治水安全度は高まりました。

<参考文献：建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「吉野川百年史」1993 年、市場町史編纂委員会編「市場町史」1996 年、八幡町史編纂委員会編「八幡町史」1955 年など>



屋島観光道路

昭和の初め、高松から屋島に至る道路は細く砂利道の志度街道しかありませんでした。地元の人々は屋島観光を盛り上げるため、内務省に対して道路改修を強く要望しました。経済不況という時代背景もあり、政府は景気対策を目的とした時局匡救（きょうきゅう）事業を行うため、昭和9年5月に高松に内務省の香川国道改良事務所を設置し、国道22号線（徳島～高松）のうち高松市内と屋島を結ぶ屋島観光道路の改良に着手しました。

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

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

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

<参考文献：国土交通省香川河川国道事務所編「道路グラフィティー観光道路はこうして作られたー」2001年、四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」1990年など>



銅山川疎水と柳瀬ダム

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

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

戦後、愛媛県は工事の再開を図りましたが、徳島県から第二次分水協定は戦時体制下の国策に沿ったものとの異論が出され、折衝の結果、昭和22年3月に第一次分水協定で決定した下流放水量を保持する条件で第三次分水協定が成立し、さらに建設省が打ち出した洪水調節の目的も加えられて、柳瀬ダムが四国で初めての多目的ダムとして建設されることになりました。柳瀬ダムは、昭和24年4月に愛媛県の委託を受けて建設省が建設に着手し、昭和26年3月の第四次分水協定の成立を経て、昭和29年3月に完成しました。その後、新宮ダム、富郷ダムの建設により銅山川からの水の安定的な供給が図られ、柳瀬ダムは他の2つのダムとともに日本一の紙のまち四国中央市の発展を支えています。

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

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



柳瀬ダム



柳瀬ダムの慰霊碑



(地理院地図に加筆)

国道 32 号小川防災

高知県大豊町小川地区は御荷鉾構造線と仏像構造線に挟まれた秩父帯に位置し、県下でも有数の地すべり地帯です。昭和 41 年 5 月の集中豪雨により、10,000 m³余りの土砂崩壊が発生し、国道 32 号と国鉄土讃線が不通になりました。また、翌昭和 42 年 7 月にも 15,000 m³の大崩壊が起こり、国道 32 号と国鉄土讃線が完全に寸断されるという状態になりました。さらに昭和 47 年 7 月には土佐山田町（現香美市）繁藤で大規模な山崩れが発生し、60 人の命が失われるとともに国道、国鉄の線路などを穴内川に押し流し、国道、国鉄が 20 日間余りも不通となりました。これを契機に高松と高知を結ぶ幹線道路である国道 32 号の防災対策を早急に実施するよう、各界から強い要望がありました。

これを受けて、建設省土佐国道事務所では大豊町小川地区の危険箇所の防災工事を昭和 49 年 3 月に開始しました。工事の内容は、穴内川に沿って走っている国道 32 号の現道を、大豊トンネル（延長 1,605m）と一の瀬トンネル（延長 492m）を掘って山側に移すもので、2つのトンネルの間に小川新橋（延長 21m）を架けて結び、取り付け道路を含めて工事区間の延長は 2,600mとなりました。

大豊トンネルの現場は地質が悪く、地上部には多くの地すべり地形があり、掘削にあたっては安全で確実な側壁導坑先進掘削工法（トンネルの壁にあたる部分から掘り進め、側壁を築いてから全面を掘削する工法）が採用されました。一方、一の瀬トンネルは地質、地形とも比較的良いため、通常山岳トンネルで使われている上部半断面先進掘削工法（上部半断面の掘削覆工が終了した後に、下部半断面を施工する工法）によって施工されました。なお、大豊トンネルでは、高知側に換気設備を設けて、片側送気による半横流式の機械換気を行うとともに、自動車火災など非常時の危険を防止するため非常用設備が完備されました。小川防災工事は昭和 53 年 3 月に完成しました。

大豊トンネルと一の瀬トンネルは旧道と並行して建設されたため、距離はさほど短縮されませんでした。降雨などによる土砂崩壊の危険が解消され、防災トンネルとして大きな役割を果たしています。国道 32 号ではその後も危険箇所を解消するため、戸手野防災や板木野防災の工事を推進するなど、安全な道路づくりに向けた取り組みが続けられています。

<参考文献：建設省四国地方建設局土佐国道事務所監修「土佐国道事務所二十年史」1983 年、国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所編「土佐国道事務所 40 年のあゆみ」2003 年、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年など>



土器川潮止堰

土器川潮止堰は香川県丸亀市の土器川河口から約 2km 上流に設置されているゴム製の堰で、塩水遡上防止の役割を果たしています。土器川潮止堰が建設された契機は、昭和 47 年、48 年の二度にわたる塩害発生にあります。いずれの時にも、夏季の干ばつ時に瀬戸内海一帯で発生した潮位の異常上昇が加わって、土器川下流部で潮水が遡上して、丸亀市の上水道をはじめとする一帯の伏流水取水に甚大な塩害をもたらしました。

丸亀市では自衛措置として河床土により仮堰を設けて塩水の遡上を防ぐ応急対策をとりましたが、その一方で昭和 48 年 11 月には恒久対策として潮止堰建設を政府に強く要望しました。これを受けて、建設省は土器川河口部の河積確保は掘削により対応することが都市機能上、用地確保上、経済性などからみて最も得策であると判断して、河床掘削に影響を受ける堤内の取水設備に対して潮止堰を設けることを計画しました。潮止堰の付近は土器川が丸亀市街部を貫流し、しかも大きく蛇行しており、河積が最も不足している区間であるため、河床掘削とそれに伴う潮止堰の施工は緊急を要するものでした。このため、建設省と丸亀市が合併事業で、昭和 52 年度に土器川潮止堰建設工事に着工し、昭和 54 年 3 月に完成しました。

土器川潮止堰のタイプは当時としては珍しいゴム引布製起伏堰であり、一級河川の本川筋に設置するゲートとしては最大級のものでした。起伏堰は二連からなり、一連の堰長は約 40m、堰高 2.78m の規模です。常時は空気膨張により起立させて防潮し、洪水時には上流水位が一定水位以上になると自然倒伏します。また、併設する調節堰は、転倒ゲートで常時下流側潮位により自然起伏を行い、海水の逆上を防止するとともに上流側水位を調節します。

土器川潮止堰は丸亀市の島しょ部を含めた上水道や農業用水の取水に対して安全、安心を確保してきましたが、年月の経過とともに堰本体のゴムが劣化するなど機能低下が生じ、その都度補修が行われてきました。しかし、潮止堰の機能が不能になると、丸亀市清水浄水場の関連で丸亀市の給水人口の約 2 割に当たる約 22,000 人に甚大な影響を及ぼし、約 108ha の農業用水が取水不能になるなどの影響が想定されるため、老朽化した土器川潮止堰の機能向上を含めた抜本的対策が平成 29 年度から概ね 5 年の予定で実施されているところです。

<参考文献：建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」1988 年及び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 年など>



国道 194 号寒風山道路

高知市と愛媛県西条市を結ぶ国道 194 号では、高知と愛媛の県境付近に旧寒風山トンネルが昭和 39 年に開通しましたが、急峻な地形のため大型車両の通行が困難で、冬期には積雪や路面凍結のため通行止めが生じていました。そこで計画されたのが寒風山道路（延長 6,400m）でした。長大トンネルを建設することによって地すべりや落石災害の危険を回避するとともに、所要時間を短縮し、冬期の積雪による影響などを解消して、太平洋側と瀬戸内側の交流をより円滑にするためのものでした。

この路線は高知・愛媛の両県で管理されていましたが、地形、地質ともに厳しい条件を伴い、工事の規模も大きいため、建設省が直轄施工することになりました。昭和 47 年度に調査を開始し、昭和 53 年度に事業化、昭和 56 年度に愛媛県側で工事用道路の建設に着手しました。寒風山トンネルの工事は、当初、第 1 期、第 2 期に分けて 2 つのトンネルを建設するように設計されていましたが、昭和 57 年 10 月に工事現場を埋め尽くす大規模な地すべりが発生して、工事は振り出しに戻ることを余儀なくされました。

このため、専門家で構成する交通安全調査委員会が現場を調査し、設計の見直しを行い、愛媛県側坑口を西に移動させ、延長 5,432m のトンネル一本で高知県本川村（現いの町）と西条市を結ぶことになりました。昭和 61 年度に工事用道路の工事を再開し、昭和 63 年 10 月に寒風山トンネルを起工、愛媛県側から掘削を始めました。本坑に先立ち、地質や湧水を確認する作業坑を掘削しました。工事は全国でも例のない最大 900m にもなる土被りの長大トンネルでさまざまな断層、ひび割れ、水漏れと闘う難工事となりましたが、最新の技術で乗り越え、平成 6 年 10 月に作業坑が貫通しました。さらに平成 8 年 11 月には本坑が貫通し、当初の計画から 27 年を経た平成 11 年 4 月に寒風山道路が全線開通しました。

寒風山地区の旧道の延長は約 21km で所要時間は約 50 分を要していましたが、寒風山道路の完成によって所要時間が約 10 分に短縮されました。また、寒風山道路の標高は旧道に比べて約 400m～600m 低いため、冬期の雪や凍結による通行止めがほとんどなくなり、年間を通じて安心して走行できるようになりました。

なお、愛媛・高知県境にそびえる標高 1,765m の寒風山は、現地では「さむかぜやま」と呼ぶが、道路関係者が「かんふうざん」と読み慣わしたということが、西条市誌に記されています。

<参考文献：建設省四国地方建設局土佐国道工事事務所編「寒風山道路—一般国道 194 号—」1999 年、国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所編「土佐国道事務所 40 年のあゆみ」2003 年、久門範政編「西条市誌」1966 年など>



中筋川付替工事

中筋川は河床勾配が極めて緩く、大雨のたびに本川の渡川（四万十川）が逆流して沿川に大きな被害を及ぼしてきました。このため、昭和4年の当初の渡川改修計画では、中筋川と本川との合流点を具同地先から約1,850m下流の山路地先に付け替えて、逆流水位を低下させることにしました。

ところが、昭和10年8月に渡川は記録的な大洪水に見舞われ、中村町（現四万十市）市街地をはじめ一帯は一面湖と化しました。このため、当初計画を変更せざるを得なくなり、中筋川の逆流水位をさらに低下させるため、甲ヶ峯を開削し、背割堤をさらに2,650m追加して下流の実崎地先まで延長することとしました。こうして旧合流点の具同地先から実崎地先の新合流点までの延長約4,500mの間で、坂本背割堤、甲ヶ峯の開削、山路背割堤、新中筋川の掘削などの工事が行われることになりました。

坂本背割堤の工事は、昭和12年度に着手以来、渡川改修の重要箇所として毎年施工されましたが、毎年のように出水に見舞われて工事は難航しました。当時工事に携わった人の回想によると、「賽の河原」で石を積むのと同じで、造っては流し造っては流しの繰り返しだったとのことですが、工事方法の工夫などにより問題を克服して、昭和30年度には甲ヶ峯までの坂本背割堤はほぼ完成しました。

また、甲ヶ峯の開削工事は昭和13年度に、山路背割堤の工事は昭和14年度に着手されましたが、その後戦時の資材・労力不足の影響を受けて工事は縮小傾向をたどり、昭和19年度には大部分の工事が休止の状態となり、戦後は南海大震災やたびたびの洪水によって工事が阻まれました。昭和31年度から甲ヶ峯の開削と山路背割堤の工事が再開され、昭和32年度には新中筋川の掘削が開始されました。新中筋川予定地の大部分は戦前に買収済みでしたが、戦時中の食糧難のためそのまま耕作が続けられていたことなどから山路地区で用地交渉が難航したものの、昭和34年2月に問題が解決して工事を行うことができるようになりました。

甲ヶ峯で新中筋川の通水式が行われたのは昭和39年2月でした。昭和12年の着工以来27年の歳月を要して、沿川住民長年の悲願が実現しました。中村市長による新中筋川通水記念碑の碑文には、工事の経緯及び経過、関係者の努力への感謝、工事犠牲者の冥福を祈る言葉などが記されています。当時地元の人々がいかにこの工事の完成を待ち望んでいたのかを知ることができます。

<参考文献：新中筋川通水記念碑の碑文、建設省四国地方建設局中村工事事務所編「渡川改修四十年史」1970年、建設省四国地方建設局中村工事事務所編「六十年のあゆみ」1991年など>



坂本背割堤（左に中筋川、右に四万十川）アーカイブス



新中筋川通水記念碑 アーカイブス



(地理院地図に加筆)

吉野川橋

吉野川橋は、吉野川に架かる主要地方道徳島鳴門線（旧国道 11 号）の橋で、徳島市の応神町と助任町を結んでいます。吉野川橋が昭和 3 年に完成するまでは、明治 19 年に沖島村（現徳島市川内町）の豊川仲太郎が淡路街道の交通の便を図るために架設した古川橋という木橋の賃取橋がありました。橋の規模は橋長約 818m、幅員 1.81m で、南岸から約 30m は舟橋でした。古川橋はいわば吉野川橋の原点であり、吉野川橋の北詰には豊川仲太郎の功績を讃えて「豊川翁之碑」が建立されています。しかし、この橋は毎年のように吉野川の出水によって被害を受け、度々交通の途絶を招いていたため、架橋の必要性が強く叫ばれていました。

大正 8 年に道路法が制定されたことを契機として、徳島県は大正 10 年に県下 11 大橋の架設を計画し、最初に古川橋を永久橋に架け替えることを決定しました。大正 13 年に県は豊川仲太郎から賃取橋の経営権を買収し、県営に移管した後、大正 14 年 11 月に架け替え工事を開始し、3 年 2 ヶ月の期間を費やして昭和 3 年 12 月に完成しました。古川橋という名称は、完成前の昭和 2 年 12 月に吉野川橋に改称されました。吉野川橋は橋長 1,071m、幅員 6.06m の 17 径間曲弦ワーレントラス橋で、架設当時、橋の長さとしは東洋一で、全国から見学者が絶えなかったと言われています。架橋工事と同時に、吉野川橋南端～助任西町八幡神社間（幅員 10.9m）及び吉野川橋北橋～鯛浜間（幅員 8.18m）の取合道路約 2,810m の新設も完成しました。

吉野川橋の開通式は吉野川南岸の広場で催され、渡り初めは瀬戸町（現鳴門市）の一家三夫婦が自動車に乗り込み、これに続いて県知事らの自動車 15 台を列ねて行われました。空には大阪から飛来した飛行機が乱舞し、式典に参加した 4 万人の群衆は開通万歳を叫びました。祝賀行事は、2 日間にわたり阿波踊り、人形芝居、もち投げ、落語などの余興があり、橋の畔では 80 余頭が参加して競馬大会が行われました。

開通後、川北には相次いで工場が建設されるなど、吉野川橋は地域開発に貢献するとともに、徳島市と鳴門など県北部を結ぶ南北交通の大動脈としての役割を果たしてきました。昭和 40 年には、歩行者や自転車の安全を確保するため、橋の両側に幅員 2m の歩道橋が併設されました。その後も自動車の通行が増加し、橋上で交通渋滞が起こるようになり、昭和 47 年に国道 11 号の吉野川バイパスの一環として約 1km 下流に吉野川大橋が架けられました。吉野川橋は、交通量の増加に加えて荷重の増加という負担もあり、度々補修、補強が行われてきましたが、今も現役で活躍しています。

<参考文献：徳島県教育委員会編「徳島県の近代化遺産」2006 年、徳島市史編さん室編「徳島市史 第三巻」1983 年、徳島橋梁技術者の会編「四国三郎 吉野川の橋」1999 年など>



重信川の直轄砂防

重信川流域の砂防工事は、大正8年に愛媛県営事業として中流部の山腹工に着手したのが始まりです。それ以来、本川筋の主要な支川合流点付近で砂防堰堤、流路工などが施工されてきました。しかし、昭和18年7月に既往最大の洪水に見舞われ、さらに昭和20年9月にも再度の洪水が発生し、流域各所の崩壊により多量の土砂が下流に押し出されて、重信川下流部では松山市や松前町などで破堤し、耕地の流失、家屋の浸水などの被害を受けました。このため、早急に治山及び砂防設備を整備する必要に迫られ、昭和23年より建設省によって重信川直轄砂防事業が開始されました。

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

重信川の直轄砂防事業には二つの目的があります。一つは直轄砂防事業区域からの流出土砂を軽減し、重信川下流域の河床上昇を防ぐことにより河川水位の上昇を抑えて、下流域の浸水被害を軽減することです。直轄砂防事業区域が属する東温市だけではなく、重信川下流域の松山市、伊予市、松前町、砥部町の人々の生命や財産を守るためにも直轄砂防事業が行われているということです。もう一つは直轄砂防事業区域で土石流による人的被害、家屋被害、田畑の埋没、交通途絶等の被害を軽減することです。近年でも直轄砂防区域では平成8年、11年、13年に土石流が発生し、家屋や農作物などに被害が出ています。区域内には松山自動車道、国道11号などの主要幹線道路もありますので、広域的な人や物の流れへの影響という観点からも土石流対策が求められています。

昭和23年度から平成22年度までの63年間に重信川直轄砂防事業により砂防堰堤89基、溪流保全工・床固工群18箇所(箇所)の砂防施設が完成し、平成23年度からは中期計画(平成23～53年度)に基づいて砂防堰堤の整備が進められています。「重信町誌」には、重信川流域住民は古来から豪雨ごとに不安と恐怖の中で生活してきたが、昭和20年代以降の築堤、砂防、床固工事によって、水害の恐怖はなくなり、今では昔語りになりつつある、ということが書かれています。

東温市横河原の重信川砂防資料館には重信川流域の地形模型、岩石標本、砂防事業や砂防施設のパネル展示などがあり、土砂災害や砂防事業について学ぶことができます。

<参考文献：建設省四国地方建設局松山工事事務所編「松山工事四十年史」1985年、重信町誌編纂委員会編「重信町誌」1988年、四国地方整備局事業監視委員会資料など>



高松中央通りプロムナード

プロムナードとは散歩道のことです。JR高松駅と栗林公園を結ぶ南北2.4kmの高松中央通り(国道11号、30号)を散歩道にする計画が立てられたのは昭和60年のことでした。

高松中央通りは、戦災復興街路計画で幅50mとして計画されましたが、用地の反対などにより計画を縮小して、築港から中新町まで幅36m、中新町から栗林公園まで幅33mとして完成しました。沿道には官庁、金融機関、企業の支社・支店、ホテルなどが建ち並び、中央分離帯には昭和25年頃に市民の協力により植えられたクスノキの並木が続き、玉藻公園、中央公園、栗林公園にも面する高松市のメインストリートです。

しかし、当時、上空には架空線が張りめぐらされ、歩道上には電柱、放置自転車、屋外広告物などがあり、景観や道路機能が阻害され、快適さが失われていました。このため、昭和60年に建設省四国地方建設局と高松市が「クリエイティブ高松・中央通りプロムナード計画」を策定し、快適で美しい高松中央通りにするために道路空間、沿道空間、附属施設などを総合的に整備しました。

直轄事業としては、電線類の地中化のためのキャブ工事、歩道のカラー舗装、装飾照明・植栽帯・標識類の整備、番町地下道の新設が行われました。キャブ(CAB)とはケーブルボックス(Cable Box)の略称で、電力、通信などのケーブルを共同で収容するために内空幅1m、深さ0.85mのケーブルボックスを歩道内に敷設する工事が中央通り2.4km区間の東側、西側合わせて4.6kmで施工されました。キャブ工事の施工は四国で初めてのことで、しかも地中化工事は沿道利用を確保しながらの夜間工事となり、工事のみならず沿道利用者との調整など大変な苦勞がありました。

また、歩道整備では、舗装にインターロッキングレンガが使われ、植栽帯にもレンガ積みを使用されました。レンガの色調については、候補となった何色かのレンガを現場でサンプル的に敷き詰め、当時の高松市長に現場に足を運んでいただいて確認の上で決定されました。レンガの敷き込み作業でも、歩行者や乗り入れ車両の通行を確保するため、分割施工したり、夜間、休日に施工するなど、多くの労力が費やされました。

番町交差点には、地下広場がつくられ、各出入口部には斜路付き階段とともにエレベーター施設が設置されました。地下広場は市民からの募集により「光の広場」と命名され、地上に作られた採光器から運ばれた光が中央のモニュメントを照らしています。この番町交差点の地下道化が完了し、高松中央通りプロムナードの完成式が行われたのは平成2年(1990)2月でした。明治23年(1890)2月の市制施行から高松市はちょうど100年目を迎えていました。この事業により高松中央通り周辺は、都市デザインの優れた地域として都市景観百選に選ばれています。

<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」1990年、四国建設弘済会「弘済会だより第15号」2010年、四国クリエイト協会「会報クリエイト第30号」2014年など>



新宮ダム

新宮ダムは、吉野川総合開発計画の一環として愛媛県新宮村（現四国中央市）の銅山川に水資源開発公団によって建設された多目的ダムです。洪水調節を行うとともに、早明浦ダム、富郷ダム、柳瀬ダムと相まって、かんがい用水、工業用水の供給、発電を行うことを目的としています。洪水調節はダム地点の計画高水流量 1,600 m³/s のうち 400 m³/s の調節を行い、かんがい用水は四国中央市の水田・果樹園等に対してかんがい期に 0.142 m³/s、非かんがい期に 0.0025 m³/s を供給し、工業用水は新宮ダムより 3.28 m³/s を四国中央市に供給し、発電は新宮ダムからの分水を利用して愛媛県が銅山川第3発電所で最大出力 11,700kW の発電を行うというものです。

もともと愛媛県では新宮ダムの原形について利水単独ダム計画を構想していましたが、昭和 36 年 9 月に柳瀬ダムの洪水調節量を上回る出水があったため、銅山川の治水計画の再検討が行われ、昭和 45 年 7 月に治水、農業用水、工業用水、発電の多目的ダムとして新宮ダムが計画されました。この計画では、銅山川の水だけでなく、支川馬立川からも取水して新宮ダム貯水池に導水することになっていたため、ダム直下流の銅山川及び馬立川下流の流水枯渇などを懸念してダム反対の運動が起こりましたが、馬立川取水堰地点で 0.285 m³/s（馬立川の流量が 0.285 m³/s 以下の時には自流量）の維持用水を河川環境保全のために放流することなど、下流環境対策を講ずることで事態の收拾が図られました。

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

新宮ダム建設工事は昭和 50 年 10 月に竣工、その後地すべり対策工事が行われ、昭和 52 年 3 月に新宮ダム建設事業が完了しました。新宮ダムの建設に伴い、水没戸数は新宮村で 65 戸、伊予三島市で 22 戸にのぼり、そのほか新宮村では古野（この）小学校、中山神社などが水没しました。移設された中山神社の前に古野小学校跡地の碑が建立されています。＜参考文献：吉野川総合開発史編集委員会編「吉野川総合開発史」1979 年、水資源開発機構池田総合管理所・新宮ダム管理所「新宮ダム（パンフレット）」、新宮村誌編纂委員会編「新宮村誌 歴史行政編」1998 年など＞



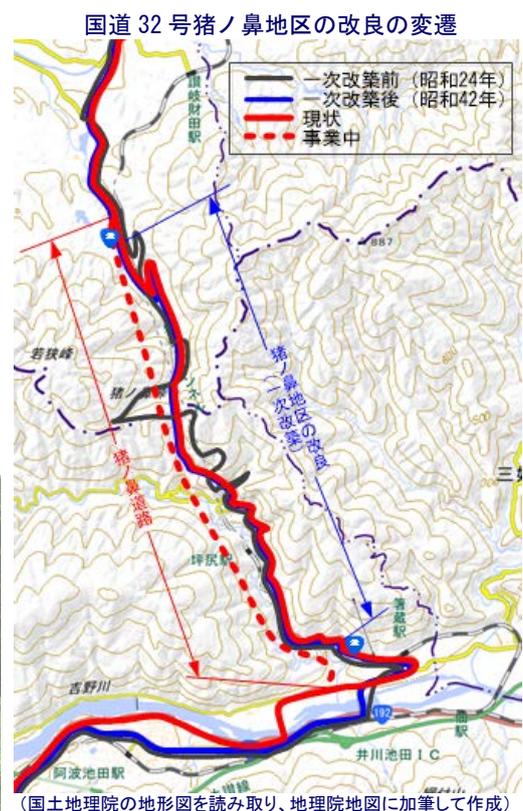
国道 32 号猪ノ鼻地区の改良

香川・徳島県境の猪ノ鼻峠は、明治 27 年に全線開通した四国新道の一部として開削されました。大久保謙之丞や武田覚三ら先人の尽力により建設された四国新道は、香川県では讃岐新道、徳島県では三好新道とも呼ばれ、大正 9 年に国道 23 号線、昭和 27 年には国道 32 号線となり、香川県と徳島県をつなぐ大動脈としての役割を果たしてきました（一次改築前の国道 32 号は地図の黒線で表示）。しかし、猪ノ鼻峠は標高が 550m、幅員 4.5～5.0 m、急勾配、小屈曲の連続で、国道 32 号の中でも最大の難所とされ、毎年自動車の転落事故が絶えない所でした。特に冬の間は積雪や凍結のために通行不能を繰り返していたため、自動車交通が増加するにつれて猪ノ鼻峠の改修工事が要望されてきました。

このため、猪ノ鼻地区の一次改築として線形の改良と標高の引き下げが検討され、昭和 37 年に本格的な工事が着手されました。猪ノ鼻トンネル（延長 827m）、込野トンネル（延長 354m）、込野橋（橋長 75m）などの工事が行われ、一次改築は昭和 41 年度に完了しました（一次改築後は地図の青線で表示）。このうち、猪ノ鼻トンネルは、猪ノ鼻峠を貫通する延長 827m のトンネルで、完成した昭和 39 年当時、四国の管内直轄最大のトンネルでした。トンネル工事では、湧水が破碎帯、断層群に関連してみられましたが、湧水量は工事に支障を与えるほどではありませんでした。なお、猪ノ鼻トンネルと平行する国鉄猪ノ鼻隧道（延長 3,845m、昭和 2 年竣工）の工事は、多量の湧水に見舞われ、5 年間に死者 16 人、公傷者 1,133 人を出す四国鉄道史上最大の難工事となっていました。

国道 32 号猪ノ鼻トンネルの建設により、屈曲、勾配が大幅に緩和され、延長が 5.5km、時間にして 30 分程度短縮されるとともに、猪ノ鼻峠の標高も 550m から 413m に下がり、冬期の積雪による交通不能も解消されました。しかし、猪ノ鼻地区では集中豪雨などの異常気象時に事前通行規制が生じたり、冬期の積雪時に速度が低下するなどの通行障害が多く発生しており、広域幹線道路ネットワークを形成する国道 32 号の一つの課題となっています。このため、平成 15 年度より、異常気象時における通行止めの解消や、冬期の通行障害の解消、線形不良の解消による安全性の向上、地域の連携強化を目的として、猪ノ鼻道路（延長 8.4km、地図の赤点線で表示）の整備が進められています。

<参考文献：建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局十年史」1968 年、四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」1990 年、香川県教育委員会編「香川県の近代化遺産」1995 年、四国地方整備局事業評価監視委員会資料など>



土器川生物公園

土器川生物公園は、土器川の河口から約 9km 左岸の丸亀市垂水地区にあります。土器川には堤防が壊されるのを防ぐ知恵として霞堤（かすみてい）が所々にあり、霞堤の内部には広い空間が残されています。土器川生物公園は、この霞堤の空間と伏流水の取水施設である出水（ですい）を利用して作られたものです。公園の面積は約 10ha で、その中にせせらぎ水路、じゃぶじゃぶ池、かすみの原、かわら広場、かわら舞台、多目的広場、芝生広場などがあります。また、土器川生物公園に隣接して垂水地区の防災ステーションがあり、平常時には地域の交流・憩いの場としても活用できるようになっています。

土器川生物公園は、多様な生物の生息・生育空間と自然学習の場をつくることを目的として、国土交通省（建設省）と丸亀市が共同で整備しました。平成 5～8 年度に建設省により第 1 期事業としてせせらぎ水路、じゃぶじゃぶ池、かわら広場などが整備され、これと並行して丸亀市により平成 5～21 年度に案内看板、パーゴラ、トイレ、遊具などのアメニティ施設、駐車場や生物園内の園路などが整備されました。さらに国土交通省では下流低水護岸などの整備完了を待って平成 16～21 年度に第 2 期事業として公園連絡路、ホタル水路、環境水制工などを整備しました。施設整備の後には、丸亀市淡水漁業組合の提供により土器川に生息する魚が放流され、みやこわすれの会や香川植物の会の協力によりせせらぎ水路や池の中にミズアオイ、ショウブなどの植物が植えられるなど、地域の人々の協力にも支えられてきました。

土器川生物公園では、2 月に丸亀市立垂水小学校の児童らによるホタルの幼虫放流、5 月には土器川ホタルまつり、7 月には土器川一斉清掃、8 月には土器川夕涼みコンサートなどが行われて、多くの人々がイベントに参加しています。また、土器川生物研究会などによる生物公園生物調査が行われており、得られたデータは小学校の授業を含めて環境学習に活用されています。さらに、土器川生物公園が平成 22 年に公開された映画「きな子～見習い警察犬の物語～」の撮影現場として使われたこともあり、知名度が向上して遠方から訪れる人も多くなりました。

公園内には垂水保育所園児一同による「土器川生物公園こども宣言」が掲示されています。「魚や木や草を大切にします」「美しい川を守ります」「危ない遊びはしません」「この約束を守って楽しく遊べます」。子どもも大人も楽しく過ごすことができる土器川生物公園であり続けてほしいものです。

<参考文献：四国地方整備局事業評価監視委委員会資料、四国クリエイト協会「会報クリエイト第 29 号」2014 年など>



土器川生物公園

copyright-2017 四国社会資本アーカイブス



土器川生物公園こども宣言



(地理院地図に加筆)

国道 33 号の赤土トンネルと赤土歩道トンネル

高知県の佐川町と越知町を隔てる赤土峠は、幕末の佐川勤王五士達の「脱藩志士集合之地」として知られていましたが、標高 150m の峠につながる道は幅 2～4m の悪路で、国道 33 号のネックの一つでした。戦後、地元で赤土トンネル開削の運動が行われた結果、昭和 27 年度から国により直轄施工されることになりました。

建設省高知工事事務所が国道 33 号の改良工事の中で最初に着手したのが赤土峠の改良でした。昭和 27 年度に策定された改良計画は、佐川町から越知町に至る 5,810m の区間で、赤土峠をトンネルで抜くことと前後の大幅な線形改良により、延長は 1,408m 短縮し、路面の最高部は現道に比べて 35m 低くするものでした。工事区間のうち道路工事の一部延長 720m は高知県が災害復旧工事として昭和 25、26 年度に施工済みであり、昭和 27 年度より直轄施工として赤土トンネル東坑口までの取付道路の改良に着手、昭和 28 年度には佐川町内で延長 180m、越知町内で延長 480m を施工するとともに赤土トンネル工事に着手しました。赤土トンネルは延長 385m、幅員 7m（有効幅員 6m）で、直轄施工としては四国管内初のトンネルでした。

赤土トンネルは難工事が予想されていました。本区間の地質は日本有数の断層地帯であるため複雑を極め、佐川側は薄くはがれやすい頁岩（けつがん）、越知側は砂岩で、トンネル中央付近には断層がありました。工事中には落盤が発生し、越知側坑口付近では大量の湧水が発生するなどコンクリート巻立に苦労しましたが、赤土トンネルは昭和 33 年 3 月に開通しました。

赤土トンネルの開通により佐川町と越知町間の通勤・通学の自転車、歩行者が急増しましたが、他方、自動車交通量の増加や車両の大型化に伴い、有効幅員 6m と狭く自転車歩行者道がない赤土トンネルでは交通事故の危険性が高まってきました。地域住民や関係機関からの交通安全対策の要請もあり、建設省土佐国道事務所では昭和 56 年度より赤土トンネルに並行して歩道トンネル工事に着手し、赤土歩道トンネルは昭和 58 年 3 月に自転車歩行者道として開通しました。

赤土歩道トンネルは高知県内で最初の歩道トンネルで、延長 535m、幅員 2m です。両坑口には警報表示板と公衆電話が、トンネル内には非常用施設として 25m おきに 21 台の押しボタン発信器が配備されました。トンネル内の照明は、現在は半分がセンサー方式となり、センサーが通行者を感知すると全部の照明が点灯する仕組みになっています。赤土トンネルと赤土歩道トンネルは、車道と歩道に分かれてそれぞれに役割を果たしています。<参考文献：高知工事事務所編「高知工事事務所四十年史」1987 年、国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所編「土佐国道事務所 40 年のあゆみ」2003 年、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年、越知町史編纂委員会編「越知町史」1984 年など>



吉野川第一期改修工事と岩津の上下流

明治 29 年の河川法制定により、それまで府県に委ねられていた高水工事（洪水防御のための工事）に、国による直轄施工の途が開かれることになりました。吉野川では、明治 18 年に着手された低水工事（舟運の便や流路の固定のための工事）が覚円での堤防決壊を契機に明治 22 年度に中止となっていました。その後地元の改修の要望により明治 35 年に吉野川高水防御工事計画意見書が策定され、明治 40 年に第一期改修工事が着手されました。

吉野川第一期改修工事計画は、左岸林町（現阿波市）岩津及び右岸川田町（現吉野川市）から海に至る約 40km の区間を対象として、岩津地点における計画高水流量を 13,900 m³/s として改修するものでした。工事内容は、岩津の狭窄部より下流部河口までの連続堤防を建設すること、第十樋門の新設により現在の旧吉野川を締め切り当時別宮（べっく）川と呼ばれていた第十堰下流の直線河道を本流とすること、善入寺島を全島買収して遊水地とすること、江川を締め切ることなどを骨子としていました。

第一期改修工事は、明治 40 年度から大正 10 年度までの 15 ヶ年継続事業として着工されましたが、準備に時間を要し、善入寺島の買収の問題もあり、起工式が行われたのは明治 44 年 9 月でした。工事は大正元年度に別宮川筋下流部の浚渫、掘削、築堤などの主要工事から始まり、大正 4 年末頃には別宮川筋の工事は大半が終わり、引き続いて善入寺島の掘削工事や第十より川島に至る兩岸の築堤工事、第十運河の掘削工事などが行われました。その後、第十堰上流の無堤部への堤防新設、川田川改修計画が追加され、さらに大正 12 年の関東大震災の発生に伴い工期延長を余儀なくされ、竣工は昭和 2 年となりました。

20 年間にわたる第一期改修工事により、岩津から河口に至る約 40km の堤防が概成して、吉野川の河道はほぼ現在の姿となりました。連続堤防の完成は沿岸住民の願いであり、第一期改修工事により岩津下流では沿岸の住民が雨期にも枕を高くして眠ることができるようになったなどという喜びの声が名東郡史、板野町史、川島町史などで伝えられています。

一方、岩津より上流は第一期改修工事後も下流地域を守るために遊水地として扱われていました。岩津上流の関係町村は、甚大な被害が出た昭和 29 年の台風 12 号を契機に吉野川遊水対策期成同盟会を結成して改修のための活動を行いました。岩津～池田間約 38km で直轄改修工事が行われるようになるのは、早明浦ダムが着工される昭和 40 年以降のことでした。第一期改修工事の完成（1927 年）から 90 年経過した平成 29（2017）年 3 月現在で、岩津上流の堤防整備率は約 65%であり、いまだに約 18km が無堤の状況です。現在も無堤地区の築堤、河床掘削などの事業が計画的に進められています。

＜参考文献：建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「吉野川百年史」1993 年、国土交通省四国地方整備局編「吉野川水系河川整備計画【変更】」2017 年、名東郡史統編編集委員会編「名東郡史統編」、穴吹町誌編さん委員会編「穴吹町誌」1987 年など＞



国道 197 号佐田岬メロディーライン

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

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

工事は、昭和 47 年に大峠トンネル（延長 1,081m）が着工され、八幡浜市と三崎町の二方向から進められました。昭和 50 年 10 月に大峠地区（延長 4.6km）が最初に供用され、その後、昭和 61 年 11 月の伊方地区（延長 4.3km）の供用まで数次に分けて供用が行われ、最後に昭和 62 年 10 月に本路線最大の橋梁である堀切大橋（橋長 200m）が架けられて全線完成となりました。これにより、八幡浜市～三崎町間は距離で 15.5km、時間で約 60 分短縮され、四国と九州を結ぶ重要なルートとなりました。この道路は佐田岬の波の音、風の音をイメージして「佐田岬メロディーライン」と名付けられました。

佐田岬メロディーラインの工事は脆弱な地質との闘いでした。大半の切土箇所で地すべりが発生し、完成した切土が一夜にして崩壊するなどのトラブルも起こり、その度ごとに工法の変更や施工方法の工夫・改良が求められました。また、強風のため作業の休止を余儀なくされることもありました。着工から 15 年の間にはさまざまな困難がありましたが、当時工事を担当した人によると、開通式の当日、沿線で子どもからお年寄りまでが手に手に日の丸の旗をちぎればかりに振ってくれた光景を見た時、胸が熱くなったといいます。地元の人たちがどれほどこの道を待ち望んでいたかを実感することができたのでした。

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

<参考文献：建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」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」1990 年、四国建設弘済会「弘済会だより第 20 号」2012 年など>



波介川河口導流事業

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

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

波介川河口導流事業は、仁淀川と波介川の合流点を約2.5km下流の仁淀川河口に付け替え、波介川樋門、十文字堰、波介川潮止堰の三施設の操作により波介川の洪水を仁淀川河口に導流することにより、仁淀川の影響を排し、波介川流域の浸水被害を軽減させるものです。波介川河口導流事業は平成15年度に緊急対策特定区間に指定され、その後、平成16年、17年の2年連続の大規模な浸水被害を受けたことを契機に平成19年度より波介川床上浸水対策特別緊急事業として実施されました。平成23年3月に波介川樋門が、同年8月に十文字堰が、平成24年3月には波介川潮止堰と波介川河口導流路が完成し、同年6月より本格運用が開始されました。新居緑地公園に通水記念碑が建立されています。

本格運用の翌年、平成25年9月には台風17号により土佐市家俊で2日間総雨量246mmの降雨を観測しましたが、波介川河口導流路が整備されたおかげで、波介水位観測所地点で約1.6mの水位低下があり、約110haの浸水被害を防ぐ効果がありました。その後の台風時にも、波介川河口導流路による波介川の水位低減などの効果が報告されています。

<参考文献：国土交通省四国地方整備局・高知県編「仁淀川水系河川整備計画【変更】」2016年及び四国地方整備局事業評価監視委員会資料など>



国道 11 号坂出～丸亀間の直轄改良

香川県の坂出～丸亀間の直轄道路事業は、昭和 14 年度より国道 23 号線（現国道 11 号）の高松市西浜町～丸亀市西条町間の改良工事が認められ、第一期工事として坂出～丸亀間の改良工事に着手したのが始まりです。昭和 14 年に香川国道改良事務所が高松市から宇多津町に移され、昭和 18 年度まで工事が行われましたが、戦争による資材・労力の不足のため事業は一時中止となりました。

戦後、昭和 21 年から改良工事が再開し、土器川に架かる蓬莱橋の架設工事が着手されました。昭和 22 年には香川国道工事事務所が宇多津町から丸亀市に移されて高松市～丸亀市間の改良工事が促進され、昭和 24 年に蓬莱橋が完成し、昭和 30 年には坂出市内の舗装工事が完成するなどしました。なお、国道 23 号線は昭和 27 年に一級国道 11 号線に指定されました（一次改築後の国道 11 号は地図の青線を表示）。

香川県内の国道 11 号の一次改築が昭和 41 年に完成した後、丸亀～坂出間ではバイパスの整備が要望されることになりました。国道 11 号坂出・丸亀バイパス（坂出市府中町～善通寺市中村町間 20.4km）は、昭和 46 年度に事業化され、昭和 49 年度に工事着手となりました。坂出・丸亀バイパスは、国道 11 号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、坂出市・丸亀市・善通寺市間の連携を強化することにより中讃地域の地域づくりを支援することを目的とするものです。坂出市では中心市街地活性化のために坂出駅北口再開発整備事業や坂出駅南口拠点整備土地区画整理事業などが、丸亀市では丸亀駅周辺再開発事業などに加えて香川県立丸亀競技場の建設などの各種拠点プロジェクトが進行していました。坂出・丸亀バイパスはこれらのプロジェクトを支援する役割を果たすことも期待されました。

坂出・丸亀バイパスの工事は、着工から 35 年後の平成 21 年 3 月に完成しました（地図の赤線を表示）。坂出・丸亀バイパスは、瀬戸中央自動車道や高松自動車道などとともに、各種拠点プロジェクトをも支援し、地域の経済活動や人々の移動を活発にさせることに貢献しています。沿線地域の交通量は、整備前の昭和 52 年から整備後の平成 22 年にかけて、坂出・丸亀バイパスを含む断面交通量が約 3 倍に増加し、このうち約 4 割を坂出・丸亀バイパスが占めています。また、西庄オフランプの整備により、坂出市街地を通らずに坂出・丸亀バイパスから坂出市西庄町へアクセスできるようになり、所要時間が半減し、道路利用者の利便性が向上しています。さらに、坂出・丸亀バイパスの整備により、旧国道とバイパスの合計で、交通事故が約 3 分の 1 に減少するなど道路利用者の安全性の向上にも寄与しています。

<参考文献：四国地方整備局事業評価監視委員会資料及び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 年など>



五郎駅前地区の河川改修

愛媛県大洲市の五郎駅前地区は、河口から約 13.0～13.6km 区間（延長約 680m）の右岸矢落川の合流点直下流の本川水衝部に位置しています。河岸と山に挟まれた幅約 50m の細長い地域に J R 軌道、駅舎、県道、民家、工場など 60 棟余りが密集し、地盤高は計画高水位^{*}より 3.5～4.0m 低く、古くからたびたび水害を被ってきました。例えば昭和 57 年 8 月の台風 13 号では、五郎水位観測所の水位が 10.61m に達し、浸水家屋 6 戸、浸水面積 1.2ha の被害が発生していました。

※計画高水位とは堤防の設計や河道の整備の基準となる水位のことで、計画規模以下の洪水は整備完了後には計画高水位以下の部分を流れます。

このため、地元から河川改修の要望が出されましたが、従来の築堤方式で改修を行うと、地区の 50% 以上の土地が堤防敷地となるため、背後地が狭くなり、集落機能が低下したり住環境の悪化を招くことが懸念されました。そこで、昭和 60 年度に創設された特定河岸地水害対策事業（現在は水防災対策特定河岸事業）により、全国で初めて地上げ方式による改修が行われることになりました。

五郎駅前地区では、建設省、愛媛県、大洲市の三者により肱川河川改修事業、特定河岸地水害対策事業、県道改良事業、大洲市五郎駅前地区土地区画整理事業、支川大谷川改修事業が合わせて実施されました。このうち特定河岸地水害対策事業は昭和 61 年度に着手し、平成 2 年度に完成しました。五郎駅前特定河岸地水害対策事業では、河川改修と道路改良の合併事業区間より J R 敷地までに囲まれた 1.28ha 及び大谷地区の 0.5ha が現状地盤より計画高水位まで盛土され、それに伴う物件補償、施設の機能復旧（水道、電気、NTT 等）が行われました。

事業完了後の平成 7 年 7 月には肱川激甚災害特別対策緊急事業が実施される契機となった出水が発生し、五郎水位観測所の水位は 11.33m に達しましたが、五郎駅前地区では浸水被害は起こりませんでした。また、事業実施前には五郎駅前地区では県道の冠水による通行止めがたびたび発生していましたが、事業完成により通行止めは解消されました。加えて、主要地方道大洲長浜線（幅員 9.5m）が地区の河川側に整備され、生活道路と分離されたため、宅地内の交通の安全性も高まりました。さらに、宅地面積が広がり宅地密集が緩和されるとともに、新たに緑地が設けられたり視界が拡大されるなどして住環境が改善されました。

<参考文献：建設省四国地方建設局大洲工事事務所編「大洲工事五十年史」1994 年、四国地方整備局事業評価監視委員会資料、四国クリエイト協会「会報クリエイト第 38 号」2016 年 7 月>



大鳴門橋

鳴門海峡に橋を架ける計画は、徳島県出身の代議士・中川虎之助が大正3年に帝国議会に提出した「鳴門架橋に関する建議案」が最初でした。昭和15年には内務省神戸土木出張所長の原口忠次郎（後の神戸市長）が初めて大鳴門橋の設計図をつくり、全国土木出張所長会議で発表しましたが、結局、海軍の反対などで架橋計画は実現には至りませんでした。

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

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

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

大鳴門橋は上下2層式で、上部は神戸淡路鳴門自動車道が供用されており、下部は将来的に新幹線規格の鉄道を通すことができる構造となっています。橋の鉄道予定空間は現在渦潮を見学することができる「渦の道」として利用されています。大鳴門橋の一日平均交通量は、開通時の昭和60年度には7,853台でしたが、平成10年4月の明石海峡大橋の開通により交通量が増加し、平成30年度には3.2倍の25,133台となっています。大鳴門橋は、四国と本州を結ぶ大動脈として重要な役割を果たしています。

<参考文献：本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」2000年、本州四国連絡橋公団編「大鳴門橋工事誌」1987年、鳴門市史編纂委員会編「鳴門市史現代編1」1999年など>



早明浦ダム

早明浦ダムは、四国のほぼ中央部、吉野川を河口から上流に約140kmさかのぼった高知県土佐町と本山町にまたがる位置にあります。堤高106m、堤頂の長さ400m、有効貯水容量約2億8,900万 m^3 の規模で、洪水調節、不特定利水、かんがい、都市用水の供給、発電を目的とした多目的ダムです。

吉野川の上流部にダムをつくって洪水調節と水資源開発を行うという考え方は、昭和初期から提唱されるようになり、戦前に調査が行われましたが、計画を立てるまでには至りませんでした。戦後、昭和23年から25年にかけて経済安定本部が中心になって「安本案」と呼ばれる吉野川総合開発の原型となる計画案が立てられ、その中に早明浦ダムの建設が位置づけられました。しかし、昭和30年頃には下流の徳島県で吉野川の水を分水することに反対する気運が盛り上がり、早明浦ダムを中核とした吉野川総合開発への期待は薄らいでいきました。

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

吉野川総合開発計画とは、早明浦ダムを中核とした計画で、吉野川上流にダムをつくって水を貯めて、吉野川の洪水調節を行うとともに、四国四県に対する新規用水の供給や電源開発を行うものです。昭和42年には早明浦ダム建設事業の主体が建設省から水資源開発公団に移管され、同年にダム本体工事に着手、昭和43年にはダム本体の打設を開始し、昭和48年に早明浦ダムが竣工しました。その背後には、ダム建設により水没地域から移転せざるを得なかった人や、工事で犠牲になった人がいたことを忘れることはできません。

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

<参考文献：吉野川総合開発史編集委員会編「吉野川総合開発史」1979年、建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「吉野川百年史」1993年、水資源開発公団池田総合管理所編「早明浦ダム工事誌」1979年など>



高松自動車道

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

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

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

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

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

高松市内区間 (13.5km) については、建設省四国地方整備局が国道 11 号の上を走る 2 階建ての高架橋構造で建設する方針を打ち出しましたが、沿線各地で反対運動が起きました。環境アセスメントの結果、県都市計画地方審議会が問題なしと判断して知事に答申したことなどから、平成 5 年に施行命令が出されました。平成 8 年に本線工事が始まり、平成 15 年に開通しました。

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

<参考文献：高松自動車道建設史制作委員会企画「高松自動車道建設史」2003 年、香川県土木史編纂委員会編「香川県土木史第Ⅱ巻」2004 年など>



予讃線

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ます。

予讃線は、明治 22 年に讃岐鉄道が丸亀～多度津～琴平間を開業したことに始まります。明治 30 年に丸亀から高松まで延長した讃岐鉄道は、明治 37 年に山陽鉄道に買収され、さらに山陽鉄道が明治 39 年に国有化されたため、高松～琴平間は国有鉄道となり、明治 42 年には讃岐線と称されるようになりました。

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ました。大正 2 年に多度津～観音寺間が、大正 5 年に観音寺～川之江間が開業し、これが四国で初めての官設鉄道でした。

讃岐線はさらに西へ延び、大正 6 年に伊予三島まで、大正 10 年に伊予西条まで達しました。大正 12 年に讃岐線は讃予線に改称され、大正 13 年に今治まで、昭和 2 年に松山まで開通しました。昭和 5 年には松山から南郡中まで延伸され、同年に讃予線は予讃線に改称されました。さらに昭和 7 年には伊予上灘まで、昭和 10 年には伊予長浜まで延伸されました。

大洲盆地では愛媛鉄道が大正 7 年に伊予長浜～伊予大洲間を、大正 9 年には若宮分岐点～内子間を開業していましたが、愛媛鉄道は昭和 8 年に国鉄に買収され、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～内子間の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ました。

大洲から宇和島までは、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 ルートが政争の具とされ進捗が遅れましたが、昭和 8 年に 103 号線と決定され、昭和 14 年に伊予大洲～八幡浜間が、昭和 16 年に卯之町～宇和島間が開通しました。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 月に完成しました。

このように予讃線は終戦前に高松から宇和島まで全通しており、これに加えて昭和 61 年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りました。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ます。

<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」1965 年、四鉄史編集委員会編「四鉄史」1989 年、交通新聞社編「J R 四国 20 年のあゆみ」2007 年など>



徳島飛行場

徳島飛行場は海上自衛隊と民間航空との共用飛行場です。通称は徳島空港で、愛称は徳島阿波おどり空港です。

この松茂町の飛行場は、戦後連合軍に接收されましたが、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ました。滑走路は長さ1,500m、幅45mで、航空基地内には管制塔、格納庫、庁舎等が整備されていました。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ました。大阪の基地は当初は堺港の水上基地でしたが、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りました。一方、徳島の基地は、昭和36年に運輸省により松茂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りました。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年に新空港としてオープンしました。

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りました。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ヶ年計画で徳島飛行場の2,000m級滑走路の整備等が発表されました。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等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りました。松茂町と徳島県等の協議が忍耐強く継続的に行われ、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ついて調印しました。拡張整備工事は昭和56年に着手され、昭和62年に2,000m滑走路が供用され、平成4年には北側平行誘導路が完成しました。

しかし、飛行場の拡張はこれにとどまりませんでした。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等を推進するため、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さらに行われることになりました。事業は平成9年に着手され、平成22年に2,500m滑走路と新ターミナルビルなどの運用が開始されました。

徳島飛行場の利用者数は、平成30年度に118万人を超えて過去最高となりました。定期航路の東京便及び福岡便の利用者の増加に加えて、季節運航の札幌便や香港便、国内及び国際チャーター便の運航などが利用者の増加を後押ししています。

<参考文献：松茂町誌編さん委員会編「松茂町誌続編」1987年、四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」1990年、四国地方整備局事業評価監視委員会資料など>



土讃線

土讃線は香川県の多度津駅から高知県の窪川駅に至る 198.7km の J R 四国の路線です。

多度津～琴平間は明治 22 年に讃岐鉄道により開業しました。讃岐鉄道は明治 37 年に山陽鉄道に買収され、山陽鉄道が明治 39 年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りました。

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ました。琴平～讃岐財田間は大正 12 年に、讃岐財田～阿波池田間は昭和 4 年に開通しましたが、香川・徳島県境の猪ノ鼻隧道（延長 3,845m）は四国鉄道の建設史上で最大の難工事でした。トンネル 9 箇所をうがつ工事中に死者 10 人、負傷者 2,000 人という犠牲を払いました（死者・負傷者数は「四国鉄道 75 年史」による）。

高知県では、明治 26 年に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、敷設運動を展開しました。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ましたが、路線をめぐって南線（高岡町経由）と北線（佐川町経由）の争奪戦が起こりました。結局、北線と決まり、大正 13 年に須崎～日下間と日下～高知間が、大正 14 年に高知～土佐山田間が開通しました。日下駅などにある「高知線の歌」の歌詞を見ると、当時の情景が目に浮かびます。

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 年に土佐山田～角茂谷間が、昭和 7 年に角茂谷～大杉間が、昭和 9 年に大杉～豊永間が開通しました。また、池田以南の土讃北線では昭和 6 年に池田～三縄間が、昭和 10 年に三縄～豊永間が開通し、高知と高松が鉄道でつながりました。

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ましたが、レール敷設は中止されていました。戦後、工事が再開され、土佐久礼～影野間は昭和 22 年に、影野～窪川間は昭和 26 年に開通しました。窪川駅前に鉄道開通記念碑が建立されています。

こうして多度津～窪川間の土讃線が全通しましたが、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ました。また、大雨の時には土砂災害がたびたび発生し、昭和 37 年の土佐岩原～豊永間の土砂崩壊や昭和 47 年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りました。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ました。

<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」1965 年、四鉄史編集委員会編「四鉄史」1989 年、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年など>



高松空港

現在の高松空港は高松市中心部から南へ約 15km の丘陵地にありますが、旧高松空港は高松市中心部にもっと近い位置にありました。

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ります。戦後、連合軍に接収され、昭和 27 年に返還されました。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ましたが、昭和 31 年の空港整備法の施行により第 2 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 年に正式に供用開始となりました。

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りました。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結果、旧高松空港拡張案と生島沖案の 2 案が選定されました。空域、土地利用計画、騒音、建設費などを比較検討した結果、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りました。

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りました。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ました。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ました。

香川県では第四次空港整備五か年計画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推進決議を採択しました。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りました。

県は昭和 58 年に公聴会を開催し、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 2 種空港に指定されました。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 月に開港しました。旧高松空港は新高松空港開港の前日に廃港となりました。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ます。

<参考文献：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」1989 年、工事誌編纂委員会編「新高松空港建設工事の記録」1990 年など>



南予用水

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す。

南予用水事業のきっかけは昭和42年の大干ばつでした。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りました。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ましたが、被害は甚大でした。また、上水道でも時間給水や断水が起きました。

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、国に働きかけを行いました。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、肱川上流の旧宇和・野村の2町の同意を得て昭和49年に野村ダム建設工事を着工しました。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ました。さらに昭和48年に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ました。※2市7町とは当時の宇和島・八幡浜の2市と三瓶・保内・伊方・瀬戸・三崎・吉田・明浜の7町であり、昭和54年には三間町が加わり2市8町となりました。

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ます。南予用水農業水利事業の受益地は昭和49年に5,673haとして計画されましたが、その後、受益地拡大の要望を受けて平成元年度に7,200haに拡大されました。幹線水路の大部分は農業用水と上水道水の共同事業として行われ、事業は平成8年度に完成しました。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ますので、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ます。

平成6年には昭和42年を上回る少雨となりましたが、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りませんでした。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ます。

<参考文献：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」2018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」2003年、続伊方町誌編集委員会編「続伊方町誌」2005年など>



徳島線

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ました（JR四国では佃駅から佐古駅に至る 67.5km を徳島線としています）。徳島県は吉野川流域を中心に発展してきましたので、徳島市から最初の鉄道が吉野川に沿って敷設されたのは当然のこのように思われます。

明治 20 年代の私設鉄道敷設ブームの中で、徳島鉄道株式会社が創立されたのは明治 29 年でした。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した。明治 30 年に徳島～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 年に開業しました。続いて鴨島～川田間の第 2 期工事に入り、明治 32 年に鴨島～川島間と川島～山崎間が、明治 33 年に山崎～船戸間が開業して、徳島と船戸の間が鉄道で結ばれました。

明治 33 年に徳島県師範学校の教諭が作詞、作曲した「徳島鉄道唱歌」には沿線の風景や地名、駅名が取り入れられています。唱歌は 1 節から 30 節までありますが、最初の節だけ紹介しましょう。「黒煙空にたなびけば 汽笛の声も勇しく はや寺島を離れたり 渭津の城をあとにみて」

当時の汽車は貨車と客車の混合で、駅ごとに貨物の積みおろしが行われるため停車時間も長く、その上速度が時速 20km 程度だったとのことで、今からすると悠長な感じがします。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ます。

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りました。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 年に池田駅へ達して徳島線が全通しました。この時、起点付近の新線上に川田駅を新設し、従来の船戸駅を廃しました。

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ましたが、鉄道の開通により川船はやがて完全に駆逐されました。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りました。

<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」1965 年、徳島県史編さん委員会編「徳島県史第五卷」1966 年、徳島市史編さん室編「徳島市史第三卷」1983 年、川島町史編集委員会編「川島町史下巻」1982 年など>



高知空港

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ります。高知海軍航空隊日章飛行場の建設は昭和 16 年に開始されました。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 年まで続きましたが、終戦に伴い日章飛行場は連合軍に接收されました。昭和 27 年に接收が解除された際、日章村(現南国市)では国や県に農地に還元することを陳情しましたが、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りました。昭和 33 年に高知空港設置が告示され、同年に高知空港は空港整備法による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りました。

高知空港では、昭和 30 年代に大きな改修工事が 3 度行われました。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、エプロンの整備等が行われ、滑走路は 1,200m×30m となりました。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 となりました。昭和 38 年の第 3 次改修工事では滑走路、誘導路の舗装・拡幅等が行われ、滑走路は 1,500m×45m となりました。

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りました。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ました。しかし、空港拡張のためには新たに 85ha 余の農地等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、反対運動が激化しました。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整備計画が告示決定されましたが、空港拡張をめぐる膠着状態は続きました。

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りました。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、誘導路等の本体工事、ターミナル施設の建設等が進められました。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 年に全面供用しました。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 年に供用開始して現在の姿になっています。

<参考文献：高知県企画「高知空港史」1984 年、南国市編纂委員会編「南国市史下巻」1982 年、四国地方整備局事業評価監視委員会資料など>



高知海軍航空隊之碑



高知空港



高知海軍航空隊之碑

(地理院地図に加筆)

サンポート高松

高松港頭地区（サンポート高松）総合整備事業は、旧国鉄連絡船の廃止に伴う跡地を核とした約 42ha の区域で、新しい都市拠点を目指して国、香川県、高松市及び民間が一体的に進めた都市再開発プロジェクトです。

高松市は四国の玄関口として発展してきましたが、瀬戸大橋架橋に伴う宇高連絡船の廃止や四国横断自動車道の開通、高松空港の開港など、高松市を取り巻く社会経済環境が変化する中で、高松市の拠点性の低下、とりわけ港頭地区への影響が懸念されることになりました。このため、港頭地区を抜本的に再整備し、新たな拠点を形成するため、昭和 58～59 年度に国が本四架橋に伴う備讃地域整備計画調査を実施したのと並行して、香川県は高松地域（港頭地区）整備計画調査に着手し、新都市再開発計画がスタートしました。

高松港頭地区総合整備事業は、基本コンセプトを「瀬戸の都・高松－21 世紀の城（新玉藻城）づくり」とし、関係機関が協力して新しい都市拠点を創造するための事業を一体的に進めることになりました。香川県と高松市は、関係者間を調整し、円滑に早期に事業を推進するため、基本的に人材も資金も半分ずつ持ち寄って県土木部に「高松港頭地区開発局」を設置し、一元的に事業を進めるシステムを導入しました。

昭和 63 年 4 月に高松港港湾改修事業が事業採択されて以降、基盤整備と上物整備が総合的に進められました。基盤整備では、港湾整備事業により、旧連絡船用の泊地約 10ha を埋立て、2 万トン級の大型旅客船専用岸壁を含めた旅客船埠頭が整備されるとともに、延長約 2km に及ぶプロムナードを含む港湾緑地や港湾関連事業用地が整備されました。また、交通結節点、ウォーターフロントなどの立地条件を生かしながら、新しい都市機能を持った拠点地区の形成を図ることを目的として 27.8ha の区域で土地区画整理事業が行われ、それに併せて都市再生総合整備事業により駅前広場、多目的広場、景観施設などが整備されました。J R 高松駅構内にあった J R 貨物施設は高松市香西・鬼無地区へ移転されました。上物施設としては、高松港旅客ターミナルビル、J R 高松駅、高松シンボルタワー、ホテル、国の合同庁舎などが整備され、駅前広場、多目的広場、高松シンボルタワーには地下駐車場が整備されています。

サンポート高松は、平成 15 年 3 月にグランドオープンしました。サンポート高松は、鉄道や船舶の利用者だけでなく、市民や観光客が買い物や各種イベントに訪れたり、憩いの場を楽しむ、高松の新しい賑わいの拠点となっており、今後さらに発展することが期待されています。

<参考文献：香川県土木史編纂委員会編「香川県土木史第Ⅱ巻」2004 年、運輸省第三港湾建設局高松港湾空港工事事務所編「サンポート高松港湾再開発事業の記録」2000 年など>



大型旅客船岸壁からサンポート高松をのぞむ



高松駅と高松シンボルタワー



(地理院地図に加筆)

予土線

予土線は愛媛県の宇和島と高知県の窪川を結んでいます（JR四国では北宇和島駅から若井駅に至る76.3kmを予土線としています）。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ます。

予土線は、明治44年に創立された宇和島軽便鉄道会社が宇和島から吉野に至る軽便鉄道を願い出たことに始まります。宇和島軽便鉄道は大正元年に宇和島鉄道と改称し、大正3年に宇和島～近永間を、大正12年には近永～吉野（現吉野生）間を開通させました。宇和島鉄道は、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、国鉄による買収を政府に働きかけ、昭和8年に国鉄に買収され、宇和島～吉野生間は国鉄宇和島線となりました。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、高知県への延伸工事が着手されましたが、戦争により延伸工事は中止されました。

戦後工事が再開され、昭和28年に吉野生～江川崎間が開通しました。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ました。窪川～江川崎間は窪江線として昭和34年に着工されましたが、昭和36年に工事が中断されました。大正町（現四万十町）田野々と瀬里の2箇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でした。鉄道の開通を熱望していた沿線住民は失望しましたが、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ました。国鉄は昭和49年に江川崎～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ました。土佐大正駅に予土線開通記念碑が建立されています。

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りました。しかし、ようやく鉄道ができた時に、時代は変化していました。昭和55年の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法により、予土線も廃止対象路線となりました。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いました。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四国に承継されています。

<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」1965年、四鉄史編集委員会編「四鉄史」1989年、愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史地誌Ⅱ（南予）」1985年、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998年など>



吉野川北岸用水

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す。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りました。大正4年には北麓用水期成同盟が結成され、大正9年に水利組合を設立し、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ましたが、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年に中止されました。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ましたが、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ました。

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りました。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ヶ町の受益面積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ました。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の農地造成を行うものです。

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年度に着工しました。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ませんでした。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ました。

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ます。

<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」1990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、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年など>



土佐くろしお鉄道中村線

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りました。昭和 30 年の鉄道審議会で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、北幡線は窪江線の名称で同時に工事を行うことが決定しました。

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 年に開通しました。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りました。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ました。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す。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りました。

昭和 40 年には土佐佐賀～浮鞭間が着工されましたが、同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 箇所ものトンネルを掘削しなければなりません。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 人が犠牲となりました。さらに昭和 42 年には浮鞭～中村間が着工され、昭和 45 年に中村線は全線開通しました。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ました。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ました。

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 年に国鉄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りました。存続運動を続けてきた地元は動揺しましたが、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ました。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ます。

<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」1965 年、四鉄史編集委員会編「四鉄史」1989 年、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年、黒潮町史編さん委員会編「黒潮町史」2017 年など>



豊稔池

香川県観音寺市の豊稔池は、柞田（くにた）川上流の唐谷川に築造された溜池で、大野原の約 500ha の農地を潤しています。大野原は水に苦勞してきた地域で、昔は田畑の隅々に野井戸が掘られ、跳ね釣瓶により地下水がくみ上げられていたため、「大野原へは娘はやるな 娘つるべの嫁になる」とまで言われました。

明治 27 年、28 年と 2 年続きの干ばつを機に、水不足を解消するため、井関池と大谷池の増築を目的として大野原村を中心に 1 町 4 か村で大関耕地整理組合が設立されましたが、地域が広く利害が対立して事態は進展しませんでした。このため、井関池よりさらに上流の田野々に新池を築造することが発議されました。大正 13 年も干ばつとなり、農民たちが組合や地主に新池築造の早期実現を訴えるのを目の当たりにして、加地茂治郎組合長は県知事や県会議員に田野々新池工事を県営用排水事業として実施するよう請願し、大正 13 年 12 月県議会で県営事業として実施されることが決まりました。

田野々新池工事は大正 15 年 4 月に県営事業として着手されましたが、工事は組合が施行し、救農土木事業として地元から人夫を調達し、技術者も組合で養成するなど地元が主体的に取り組みました。築堤材料の石は田野々地区で採掘し、砂は 10km 程離れた豊浜と観音寺の間の海岸から牛車で運び、工事は 4 年の歳月と延べ 15 万人の労力により昭和 5 年 3 月に完成しました。池の名称は「豊稔池」と命名されました。豊稔池碑の両側には鳥と稲麦が、台座には野菜と果物が彫刻され、五穀豊穰を願う人々の思いが表現されています。

豊稔池が全国的に知られているのは、我が国のコンクリートダム築造技術の草創期に、豊稔池堰堤（堰堤延長 145m、堰堤高 30m）がマルチプルアーチダム（多拱扶壁式粗石モルタル積石堰堤）という画期的な工法により建設されているからです。また、洪水吐をサイホン式構造にしたり、堰堤アーチ部にコンクリートブロックを採用するなど、随所に斬新な技術が取り入れられています。施工中最も困難であったアーチ部のブロック積み上げ作業は、高知県から招請された石工棟梁によって施工されたと言われています。

豊稔池は築造から半世紀余りを経過し、堤体の一部に漏水が生じるなどの老朽化がみられたことから、防災ため池工事として平成元年度から大規模な改修工事が行われ、平成 5 年度に竣工しました。さらに平成 5～6 年度には堰堤周辺が利活用保全施設として公園化され、四季折々訪れる人に景観を楽しませています。豊稔池堰堤は平成 18 年に重要文化財に指定されました。

<参考文献：豊稔池土地改良区・香川用水土地改良区編「豊稔池の築造」2004 年、讃岐のため池誌編さん委員会編「讃岐のため池誌」2000 年、新修大野原町誌編さん委員会編「新修大野原町誌」2005 年など>



松山空港

松山空港は、滑走路の一部が海上に張り出す海上型空港です。航空機騒音など周辺住民に配慮して、到着機は人家がない海側から進入し、出発機は海側へ飛び立つことを優先する「優先滑走路方式」を採用しています。

松山空港は、昭和 16 年～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ります。終戦とともに連合軍に接收されましたが、昭和 27 年に接收解除となり、昭和 31 年には松山～大阪間の不定期便が就航を開始しました。昭和 32 年～34 年に 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 月に松山空港は空港整備法による第二種空港として供用開始されました（1,200m×30m）。

航空需要の増加に伴い、昭和 40 年には滑走路を 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 30m を 45m に拡幅して嵩上げするとともに、誘導路、エプロンを新設していました。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ました。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 次空港整備五か年計画を決定し、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ました。昭和 45 年には海側の滑走路 350m が、昭和 46 年には陸側の滑走路 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ました。松山空港は中・四国地方初のジェット機就航空港となりました。

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 次空港整備五か年計画（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ました。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ました。それ以来、各種工事が進められ、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ました。松山空港はジャンボジェットが就航可能な空港となりました。

松山空港は、2019 年度には国内線 9 路線往復 34 便と国際線 3 路線週 7 便が定期便として運航され、国内線約 286 万人、国際線約 8 万人に利用されました。さらに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ることが期待されています。<参考文献：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、松山市史編集委員会編「松山市史第 4 巻」1995 年など>



牟岐線

JR 牟岐線は徳島駅から阿波海南駅に至る 77.8km の路線です。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す。

徳島～小松島間 11.1km は、大正 2 年に阿波国共同汽船が敷設した軽便鉄道を鉄道院が借り受けて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 年に国有化されました。中田～古庄間 10.6km は大正 5 年に阿南鉄道が開業しました。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りましたが、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ました。しかし、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 年に着工されました。

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きました。昭和 11 年に阿南鉄道の羽ノ浦～桑野間 14.9km が開業し、同年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りました（羽ノ浦～古庄間は昭和 18 年に廃止されました）。続いて昭和 12 年には桑野～阿波福井間 6.3km、昭和 14 年に阿波福井～日和佐間 14.4km、昭和 17 年に日和佐～牟岐間 14.5km が開業し、戦時下の牟岐線が全通しました。

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 が牟岐線とされました（中田～小松島間は小松島線となり昭和 60 年に廃止されました）。昭和 48 年には牟岐～海部間 11.6km が延伸されましたが、このうち阿波海南～海部間 1.5km は令和 2 年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 となりました。

牟岐線の中で特筆すべき橋梁として那賀川橋梁についてご紹介します。那賀川橋梁は、橋長 470.65m、1 径間 46.2m、トラスト幅 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 年に完成しました。完成当時、付近には渡し船しかなかったため、通行のためにこの橋を利用する人が絶えず、列車による人身事故が多発しました。徳島県は国鉄と協議して、昭和 49 年に橋の両側に幅 1.5m の歩道橋を付け、県道大林那賀川阿南線として管理しています。また、昭和 20 年 7 月には、米海軍のグラマン戦闘機 2 機が飛来し、那賀川橋梁を南進中の 4 両編成の列車に機銃掃射を浴びせ、30 人を超える乗客が死亡しました。那賀川橋梁北端のたもとに「平和之碑」が建立されています。

<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」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 年など>



国営讃岐まんのう公園

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す。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ました。

国営讃岐まんのう公園は、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 年に中央広場ゾーン、宿泊ゾーンなどが第一期開園されました（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夢ドーム・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りました（供用面積 350ha）。

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ています。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ます。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ます。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「ドラ夢ドーム」(広さ 1,600 m²) も整備されています。

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ます。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ます。

国営讃岐まんのう公園の累計入園者数は、令和元年 11 月に 900 万人を超えました。開園から 21 年 8 カ月でした。入園者数が 1,000 万人を超えるのも間もなくです。エントランス広場で公園マスコットの「ドラ夢 (ム)」が皆さんのお越しを待っています。ドラ夢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だそうです。

<参考文献：四国地方整備局事業評価監視委員会資料、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、四国建設弘済会「弘済会だより第 21 号」2012 年>



国営讃岐まんのう公園HPの園内マップに加筆

 **アーカイブスあらかると**
Vol. 1～43 (2017年12月～2021年6月)

四国社会資本アーカイブス事務局
(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 FAX 087-823-8569
<https://www.shikoku-shakaishihon.com>