

四国**社会資本**アーカイブス



アーカイブスあらかると

Vol.44～88（2021年7月～2025年3月）



一般社団法人 四国クリエイト協会

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.44からVol.88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 藤山 究

目 次

• Vol. 44 (2021 年 7 月)	高知新港	1
• Vol. 45 (2021 年 8 月)	道前道後用水	2
• Vol. 46 (2021 年 9 月)	高德線	3
• Vol. 47 (2021 年 10 月)	土佐くろしお鉄道阿佐線	4
• Vol. 48 (2021 年 11 月)	宇多津新都市開発	5
• Vol. 49 (2021 年 12 月)	阿佐海岸鉄道阿佐東線	6
• Vol. 50 (2022 年 1 月)	大谷池	7
• Vol. 51 (2022 年 2 月)	高知駅周辺都市整備	8
• Vol. 52 (2022 年 3 月)	香川用水	9
• Vol. 53 (2022 年 4 月)	旧吉野川河口堰建設事業	10
• Vol. 54 (2022 年 5 月)	瀬戸内しまなみ海道	11
• Vol. 55 (2022 年 6 月)	大渡ダム	12
• Vol. 56 (2022 年 7 月)	さぬき浜街道	13
• Vol. 57 (2022 年 8 月)	池田ダム	14
• Vol. 58 (2022 年 9 月)	国道 33 号三坂道路	15
• Vol. 59 (2022 年 10 月)	永瀬ダム	16
• Vol. 60 (2022 年 11 月)	本四備讃線	17
• Vol. 61 (2022 年 12 月)	国道 11 号吉野川バイパス	18
• Vol. 62 (2023 年 1 月)	石手川ダム	19
• Vol. 63 (2023 年 2 月)	国道 56 号中村宿毛道路	20
• Vol. 64 (2023 年 3 月)	満濃池	21
• Vol. 65 (2023 年 4 月)	戦前の那賀川改修工事	22
• Vol. 66 (2023 年 5 月)	国道 56 号法華津トンネル	23
• Vol. 67 (2023 年 6 月)	日下川放水路	24
• Vol. 68 (2023 年 7 月)	国道 32 号綾南・綾歌・満濃バイパス	25
• Vol. 69 (2023 年 8 月)	徳島自動車道	26
• Vol. 70 (2023 年 9 月)	野村ダム	27
• Vol. 71 (2023 年 10 月)	国道 32 号根曳峠	28
• Vol. 72 (2023 年 11 月)	土器川の河川環境整備	29
• Vol. 73 (2023 年 12 月)	国道 55 号阿南道路	30
• Vol. 74 (2024 年 1 月)	富郷ダム	31
• Vol. 75 (2024 年 2 月)	高知自動車道	32
• Vol. 76 (2024 年 3 月)	高松港	33
• Vol. 77 (2024 年 4 月)	長安口ダム	34
• Vol. 78 (2024 年 5 月)	松山港	35
• Vol. 79 (2024 年 6 月)	高知の電車軌道	36
• Vol. 80 (2024 年 7 月)	国道 11 号高松東道路	37
• Vol. 81 (2024 年 8 月)	徳島小松島港	38
• Vol. 82 (2024 年 9 月)	松山自動車道	39

• Vol. 83 (2024 年 10 月)	怒田・八畝地区の直轄地すべり対策事業	40
• Vol. 84 (2024 年 11 月)	高松琴平電気鉄道	41
• Vol. 85 (2024 年 12 月)	三好新道	42
• Vol. 86 (2025 年 1 月)	伊予鉄道	43
• Vol. 87 (2025 年 2 月)	土佐新道	44
• Vol. 88 (2025 年 3 月)	瀬戸中央自動車道	45

高知新港

高知港は昭和 13 年に改称されるまで浦戸港と呼ばれていました。港口部の幅員が狭く、地形が湾曲し、内港に達する航路が長いなどの特性があり、浦戸湾内の各地区で国や高知県によりさまざまな修築工事が行われてきました。

高知港では昭和 35 年に港湾計画が策定され、以後、昭和 45 年まで 1 万 t 級船舶の入港を目的として直轄または県工事により防波堤、岸壁築造、航路開削などが行われました。また、県により仁井田、種崎、吸江、弘化台など浦戸湾東側の埋立てが行われ、用地造成が進みました。しかし、昭和 45 年の台風 10 号により高知市で高潮被害が発生したため、市民に防災意識が高まり、浦戸湾の埋立てが懸念されるようになりました。このため、湾西側で予定されていた横浜地区の埋立てや埠頭の計画などは見直しを余儀なくされました。

昭和 49 年に港湾計画の改訂が行われ、浦戸湾内に入りする船舶は 5 千 t 級を対象として港湾整備を進め、大型貨物船及び大型フェリーは湾外の種崎地区に新港を建設して対応することとしました。県は経済産業界からの早期着工の要望もあり、高知新港の整備を県政上の最重要課題として取り組むこととし、経済社会情勢の変化、種崎地区の地域振興や環境保全などの観点から、昭和 56 年に高知新港の位置を種崎地区から東隣の三里地区に変更する港湾計画の改訂を行い、昭和 63 年に高知新港の工事が本格的に開始されました。

高知新港では、外洋に面した場所に港湾施設を整備することから、激浪時の影響を避けるため広範囲な静穏水域を確保する必要があり、南防波堤や東第一防波堤などの外郭施設が計画されました。その防波堤の建設工事では長大ケーソンが注目されました。経済性や施工性から、堤体長 100m という世界最大級の長大ケーソンが開発され実用化されました。長大ケーソンは岡山県玉野市の造船所ドックで平成 4 年に製作され、宇野港から明石海峡、友が島水道、室戸岬を経て高知港まで約 200 海里（1 海里＝1,852m）の距離を平均速力約 2.5 ノット（時速約 4.6km）で約 4 日間かけて回航し、据え付けられました。高知新港では防波堤建設と並行して、埠頭用地 40ha の用地造成のほか、－12m 岸壁、－18m 岸壁が整備され、ガントリークレーン、燻蒸施設なども建設されて、高知新港は平成 10 年に一部開港しました。

高知県では高知新港振興プランを策定し、5 年ごとに目標を定めて港湾振興の取り組みを進めるなどしており、近年、高知新港の貨物の取扱量、大型クルーズ船の寄港回数が増加してきました。高知新港では平成 26 年に－11m 岸壁（耐震）、－12m 岸壁が供用開始されましたが、さらに港内の静穏性を確保して岸壁の安定利用を図るため南防波堤の 300m 延伸などの整備が行われており、高知新港を核とした地域の活性化が期待されています。

＜参考文献：高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年、高知県「第 2 期高知新港振興プラン」2017 年、四国地方整備局事業評価監視委員会資料など＞



道前道後用水

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提供し、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す。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す。

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ましたが、太平洋戦争により事業を断念せざるを得ませんでした。戦後、昭和 26 年に愛媛県が仁淀川支川割石川でダム築造による道後平野水利事業の計画調査を行い、農林省の直轄調査地区に申請しました。

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ました。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ました。

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、計画を進めることにしました。その後、関係者間の調整が行われ、道前道後平野農業水利事業は昭和 32 年度に工事着工され、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、6 月には農業用水が配水されました。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 年度に道前地区が着工され、昭和 44 年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りました。

国営道前道後農業水利事業の竣工式が行われた昭和 42 年は、西日本一帯が深刻な干天続きでしたが、道前道後平野は豊作の年となりました。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ました。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）が行われました。

＜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」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」1991 年、愛媛県土地改良事業団体連合会編「愛媛の土地改良史」1986 年など＞



高德線

JR 高德線は高松駅から徳島駅に至る 74.5km の路線です。高德線の計画は、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ります。両鉄道はその後実現しませんでした。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りました。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）の鉄道の請願を行いました。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りました。

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 年に高松～志度間が開通、大正 15 年に讃岐津田まで、昭和 3 年には引田まで延伸されました。開通に伴い各地で祝賀会が催されました。津田では 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ました。鉄道の開通により津田から高松へ行くのは便利になりましたが、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ありませんでした。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きました。

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 年に再開されましたが、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う 2 つの至難の工事が待ち受けていました。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ましたが、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ましたが、昭和 9 年に完成しました。また、吉成～佐古間に架かる吉野川橋梁（橋長 949m）は昭和 7 年に着工し、昭和 8 年に完成しました。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 連を支えています。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した。

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りました。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 を開業しましたが、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ました。阿波鉄道は昭和 8 年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～吉成間は廃止されました。

＜参考文献：四鉄史編集委員会編「四鉄史」1989 年、四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」1965 年、徳島県教育委員会編「徳島県の近代化遺産」2006 年など＞



土佐くろしお鉄道阿佐線

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ます。

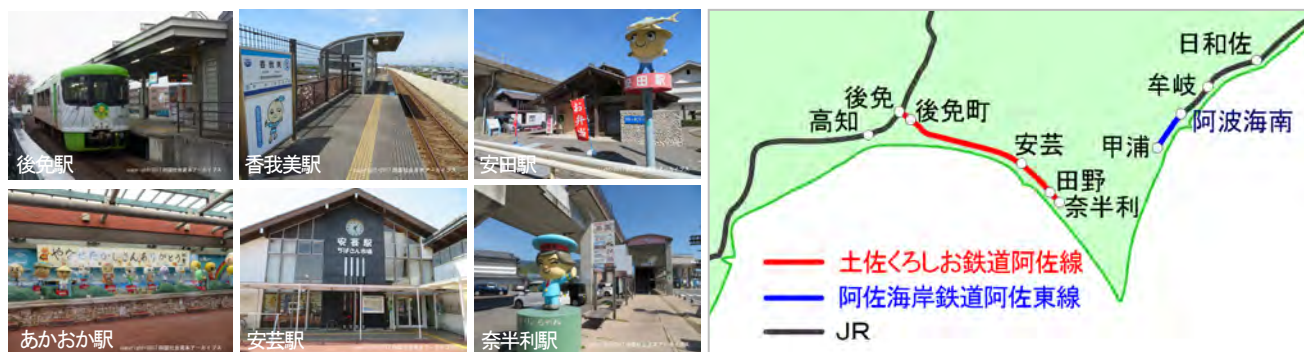
阿佐線の歴史は大正 11 年にまでさかのぼります。大正 11 年に四国循環鉄道構想のもと、阿佐線は改正鉄道敷設法に基づく予定線「高知県後免ヨリ安芸、徳島県日和佐ヲ経テ古庄附近ニ至ル鉄道」に組み入れられていましたが、その後進展がありませんでした。戦後、昭和 32 年に国鉄阿佐線後免～牟岐間が調査線となり、昭和 34 年に工事線へと昇格し、日本鉄道建設公団が国鉄阿佐西線として安芸～田野間を着工したのが昭和 40 年でした。この時、後免町～安芸間には、土佐電気鉄道（昭和 5 年開通当時は高知鉄道）の安芸線が営業していました。しかし、昭和 40 年代半ばになると、貨物輸送の廃止やモータリゼーションによ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 年に廃止されました。

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ましたが、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）の施行により阿佐線の工事は昭和 56 年に凍結を余儀なくされました。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ましたが、開通の見通しが立たない状況となってしまいました。

鉄道開通を望む沿線の声が高まる中、昭和 61 年に高知県を母体に 23 市町村、2 金融機関、15 企業団体に第三セクターの土佐くろしお鉄道株式会社が設立されました。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ました。ごめん・なはり線は着工から敷設までに長時間を要しましたが、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 月に開業しました。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、多くの人々で賑わいました。

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ます。また、ごめん・なはり線は JR 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ます。

＜参考文献：高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年、八十八年史編纂委員会編「土佐電鉄八十八年史」1991 年、奈半利町史編纂委員会編「奈半利町史続編」2016 年など＞



宇多津新都市開発

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す。

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りましたが、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ました。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した。

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ました。四国側の起点駅は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りました。

昭和 52 年に香川中央都市計画事業宇多津塩田土地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ました。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ましたが、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ました。

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ました。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 m³と備讃瀬戸航路からの浚渫揚土 144 万 m³の合計 588 万 m³で、11 トンダンプに換算して 100 万台に及ぶ大工事でした。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、事業竣工式が行われました。

総面積 186ha、計画人口 8,700 人の宇多津新都市は、J R 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ます。

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（平成 29 年度～令和元年度の 3 年平均）は 0.89 で県内第一位です。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一層発展することが期待されています。

＜参考文献：宇多津町企画「新宇多津都市のあゆみ」1991 年、地域振興整備公団新宇多津都市開発事務所企画「新宇多津都市開発整備事業のあゆみ」1991 年など＞



阿佐海岸鉄道阿佐東線

阿佐海岸鉄道阿佐東線は、徳島県海陽町の阿波海南駅から高知県東洋町の甲浦駅に至る10.0kmの路線です。阿佐東線は、大正11年に施行された鉄道敷設法の別表に掲げられた建設予定線「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」の一部です。地元では鉄道実現に向けて期成同盟会を結成するなど活動を行いましたが、昭和40年まで着工には至りませんでした。

昭和40年4月に日本鉄道建設公団は四国東部循環線（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）を着工しました。しかし、財政事情等により工事は思うようには進みませんでした。昭和48年10月に牟岐～海部間が完成しましたが、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りました。昭和49年4月には海部～野根間の工事が再開され、昭和55年2月までに海部～穴喰間6.1kmのレール敷設が完了し、穴喰～甲浦間2.1kmの路盤工事もほぼ終わっていました。しかし、昭和55年12月の国鉄再建法の施行により、工事が凍結されました。

長年請願を続けてようやく順番が回ってきて阿佐東線の建設工事が進められてきたのに、地元では路線廃止か第三セクター化の選択を迫られることになりました。昭和63年9月に徳島・高知両県と関係市町村が民間及び関係団体の協力を得て、第三セクター阿佐海岸鉄道株式会社を設立し、第三セクター方式で開業することになりました。平成元年3月に工事が再開され、平成4年（1992）3月に阿佐海岸鉄道阿佐東線（海部～甲浦間8.5km）が開業しました。大正11年（1922）に建設予定路線となってから70年目のことでした。海部駅に開通記念之碑が建立されています。なお、阿佐西線のうち奈半利～後免間は土佐くろしお鉄道阿佐線（ごめん・なはり線）として平成14年7月に開業しており、甲浦～奈半利間には路線バスが結んでいます。

阿佐東線では、令和2年11月にDMV（デュアル・モード・ビークル）の導入に伴い牟岐線の阿波海南～海部間1.5kmが編入され、路線距離が上記のとおり阿佐海南～甲浦間10.0kmとなりました。DMVは線路と道路の両方を走ることができる乗り物で、令和3年12月25日から海南穴喰線16.1kmと海南室戸線54kmの2路線で営業を開始する予定です。阿波海南～甲浦間は鉄道モードで、その他はバスモードで運行されます。鉄道とバスを乗り換えなしに利用できるのも、公共交通がより便利に、より効率的になるとともに、世界初の乗り物自体が観光資源となって地域活性化につながることを期待されています。

＜参考文献：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、東洋町史編纂委員会編「東洋町史」2020年、阿佐海岸鉄道HPなど＞



大谷池

愛媛県伊予市の大谷池は灌漑面積約 1,100ha の規模を誇る県下最大のため池です。大谷川を堰き止めてため池を築き、灌漑用水の確保と洪水被害の軽減を図ろうとする試みは江戸時代からありましたが、実現には至りませんでした。

大正 10 年に 36 歳で南伊予村の村長に就任した武智惣五郎は、大正 11 年の干ばつと翌 12 年の水害を機に、大谷池の築造を決意しました。大正 13 年に隣接する北伊予村、郡中町、松前町の 3 か町村に働きかけ、南伊予村外 3 か村耕地整理組合を設立し、自ら組合長となり、ため池の実現に奔走しました。惣五郎は計画書を作成し、地域の住民や県に対して大谷池築造の必要性を説きましたが、理解や協力を得ることはできませんでした。

続いて昭和 5 年の干ばつで大谷川流域が収穫皆無や減収という悲惨な状況となったため、惣五郎は県知事に窮状を訴え、県知事は県議会に大谷池築造に関する議案を提出しましたが、政争により否決されました。惣五郎は党派間の対立が続く県議会に頼っていたのでは実現不可能と判断し、国に直接働きかけることを決意しました。県知事や地元選出の代議士の応援もあり、昭和 6 年 1 月に「県議会の議決は公益に害するにより、大谷池築造について原案の執行を命ずる」という内務省令が出され、国から工事執行の許可が下りました。

昭和 7 年に県営用排水改良事業として工事が開始され、工事は南伊予村外 3 か町村用排水改良工事組合が請け負いました。人海戦術による工事は、昭和 9 年の室戸台風により仮締切り工事や基礎工事が流失埋没するという被害を受けました。また、脆弱な地質のために漏水防止用の液状セメントを注入する新たな工事が必要となり工事費が増大し、さらに戦時下の資材不足・労働力不足もあり、二度の計画変更を余儀なくされました。幸い昭和 17 年からは工事が県の直営方式で進められることになり、昭和 20 年に大谷池が完成しました。工事開始から 14 年、工事従事者は延べ 37 万 3,000 人に及びました。大谷池完成の陰には、立ち退きを強いられた 7 戸の家族がいたこと、工事中の崩落事故で 3 人の犠牲者が出たことも忘れることができません。池のほとりには殉職者供養塔、武智惣五郎氏頌徳碑などが建立されています。

大谷池は平成 22 年に農林水産省の「全国ため池百選」に選定されました。選定理由として、地域の先人が長年にわたって築いた県下最大のため池であること、地域農業の発展の礎を築いていること、地域住民の参画により保全・維持活動が行われていること、春は桜、夏は青葉、秋は紅葉、秋から冬にかけては渡り鳥が飛来するなど、四季折々の景観が人々の憩いの場となっていることなどがあげられています。

＜参考文献：伊豫郡大谷池土地改良区編「県下最大のため池 大谷池」2011 年、伊豫郡大谷池土地改良区編「大谷池 築造五拾周年記念誌」1994 年、愛媛県土地改良事業団体連合会編「愛媛の土地改良史」1986 年など＞



大谷池

copyright©2017 西園社会資本アーカイブス



殉職者供養塔



武智惣五郎氏頌徳碑



(地理院地図に加筆)

高知駅周辺都市整備

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ました。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ました。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）でした。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ました。

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ましたが、地域住民の反対運動などにより昭和 52 年度で一旦中断することになりました。その後の調査により、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りました。こうして 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 つを柱とする「高知駅周辺都市整備」がスタートすることになりました。

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 箇所の踏切を除去し、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す。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す。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す。

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上記 3 つの事業について都市計画決定の告示を同時に行いました。平成 11 年に高知駅周辺都市整備の起工式を行い、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、北口駅前広場の整備と新高知駅の開業に至り、平成 21 年に高知駅南口駅前広場が完成しました。

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ます。住民との協働の成果として、街のシンボルである高知駅の大屋根「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ことは誇らしいことです。

＜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 四国旅客鉄道土讃線 高知駅付近連続立体交差事業事業誌」2010 年＞



香川用水

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とするものです。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^3 のうち、2 億 4,700 万 m^3 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、総 106km の水路で農業用水、工業用水、水道用水に利用する計画です。

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りましたが、関係者の意見はなかなかまとまりませんでした。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 県が同意しました。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ました。昭和 43 年 10 月には香川用水事業の起工式が行われ、幹線水路は共用区間が水資源公団事業として、農業専用区間が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ました。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 4 月に本格通水が開始されました。

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^3 、工業用水として 7,900 万 m^3 、水道用水として 6,300 万 m^3 の合計 2 億 4,700 万 m^3 の水量としていましたが、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、現在、工業用水は 1,990 万 m^3 、水道用水は 1 億 2,210 万 m^3 となっています。農業用水は 23,670ha の農地に、水道用水は 8 市 5 町に、工業用水は中讃地域臨海工業地帯に供給され、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 割をまかなっており、香川県民の生活に欠かせないものとなっています。

香川用水では、用水の安定供給のために、水路施設の改修や水道用原水調整池（宝山湖）の建設なども行われてきました。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くてはなりませんと記しています。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」の碑が建立されています。

＜参考文献：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、香川県の香川用水に関するホームページなど＞



旧吉野川河口堰建設事業

旧吉野川はもともと吉野川の本流でした。寛文 12 年 (1672) に阿波藩主蜂須賀綱通が城内に水を引くため、当時の吉野川に幅 6 間の別宮川を開削したところ、洪水のたびに河積が広がり、やがて別宮川が本流化し、吉野川の流量が減少して、流域で塩害が増加するようになりました。そこで吉野川に水を流すために、沿岸各村の嘆願により宝暦 2 年 (1752) に第十堰が築造されました。明治 40 年から始まった吉野川第一期改修工事では、別宮川を改修して本流とする一方、第十樋門の建設により、洪水時には吉野川を締め切って洪水を別宮川に流し、平常時には吉野川に通水することが計画され、第十樋門は大正 12 年に完成しました。これにより治水計画上、吉野川は本川 (別宮川) から分離されることになり、昭和 7 年に吉野川は旧吉野川となり、別宮川が吉野川に改められました。

第十樋門から分派した旧吉野川は、北島町で今切川を分派しますが、昭和 5 年夏の干ばつ時に、旧吉野川の流量が減少して塩水が遡上したため、旧吉野川と今切川の分派地点で旧吉野川沿いの農民と今切川沿いの農民の間で争いが起こりました。これを機に徳島県は旧吉野川農業水利改良事業により今切川と旧吉野川に潮止樋門をつくることとし、今切川潮止樋門は昭和 11 年に、旧吉野川潮止樋門は昭和 24 年に完成しました。これによって塩害が防止され、取水が行われてきましたが、昭和 21 年の南海地震による地盤沈下や樋門の老朽化によって次第に潮止めの効果が低減してきました。また、旧吉野川流域の都市化に伴い水道用水、工業用水の新規需要が発生し、新たな水資源開発が要請されてきました。

こうした中、昭和 45 年に吉野川水系における水資源開発基本計画の一部変更が公示されて、旧吉野川河口堰建設事業が追加決定されました。旧吉野川河口堰建設事業は、旧吉野川、今切川に旧吉野川河口堰及び今切川河口堰を築造することにより、洪水の防御、流水の正常な機能の維持及び都市用水の取水を目的とするものです。水資源開発公団が事業主体となり、今切川と旧吉野川の潮止樋門が撤去されて、今切川河口堰 (堰長 220.3m) が昭和 48 年に、旧吉野川河口堰 (堰長 192.3m) が昭和 50 年に完成しました。

河口堰の働きにより、水道用水では、旧吉野川の水を水源として、鳴門市約 6 万人、北島町約 2 万人、松茂町約 2 万人の計約 10 万人が給水を受けています。工業用水では、吉野川北岸工業用水が旧吉野川から取水して徳島市、鳴門市、板野郡内の工場 22 か所へ供給しているほか、鳴門市の 1 工場が旧吉野川から取水しています。農業用水では、旧吉野川と今切川から取水された水が約 3,700ha の田畑に利用され、米、さつまいも、れんこん、にんじん、梨などが生産されています。

<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、水資源開発公団旧吉野川河口堰建設所編「旧吉野川河口堰工事誌」1976 年、水資源機構旧吉野川河口堰管理所ホームページなど>



瀬戸内しまなみ海道

瀬戸内しまなみ海道は、広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ全長 59.4km の自動車専用道路で、西瀬戸自動車道、生口島道路、大島道路からなります。尾道市の国道 2 号バイパス及び今治市の国道 196 号バイパスに接続し、瀬戸内海に浮かぶ芸予諸島の島々を橋で結びます。

このうち西瀬戸自動車道は尾道市と今治市を結ぶ延長 46.6km の自動車専用道路で、国道 317 号の改築事業として建設されました。当初は昭和 48 年に本州四国連絡道路の他のルートとともに着工される予定でしたが、石油ショックによる政府の総需要抑制策のため着工が延期されました。昭和 50 年 8 月に 1 ルート 3 橋の凍結解除が決定され、同年 12 月に本州四国連絡橋の第一号として大三島橋が着工され、その後昭和 52 年に因島大橋、昭和 56 年に伯方・大島大橋、昭和 61 年に生口橋、昭和 63 年に来島海峡大橋、平成 2 年に多々羅大橋、平成 5 年に新尾道大橋が着工されて、平成 11 年 5 月に西瀬戸自動車道の全線が開通しました。この時には、生口島と大島に自動車専用道路としての未開通区間が残されていましたが、平成 18 年 4 月に生口島道路（延長 6.5km）及び大島道路（6.3km）が開通し、全長 59.4km の瀬戸内しまなみ海道全体が結ばれました。

瀬戸内しまなみ海道には、地形や地質などの自然的条件、船舶航行などの社会的条件を考慮して、斜張橋、吊橋、アーチ橋などさまざまな型式の橋が架けられています。橋梁の計画・施工にあたっては、建設地点が多島海景観の広がる景勝地で、瀬戸内海国立公園に指定されていることから、自然環境の保全や周辺の自然景観との調和が重視されました。また、新尾道大橋以外の橋には原動機付き自転車及び自転車・歩行者用の道路が整備されるとともに、沿線には宿泊施設を備えたサイクリングターミナル「サンライズ糸山」やサイクリング施設が整備されており、多島美を眺めながらサイクリングを楽しむことができます。

瀬戸内しまなみ海道の開通前には、島しょ部と本州や四国との連絡にはフェリーや高速船を利用するしかなく、時間がかかり、移動に制約がありました。しかし、瀬戸内しまなみ海道の全線開通により、移動時間が短縮され、バス路線の運行などにより移動の負担も軽減されるようになりました。例えば、大三島支所から今治市街地までの所要時間は、開通前の約 70 分から開通後には約 35 分に半分に短縮されました。瀬戸内しまなみ海道は、島しょ部で生活する人々の通勤・通学、通院、買物などの日常の生活利便性の向上や、緊急時の輸送ルートの確保だけでなく、観光やサイクリングなどで島を訪れる人々のアクセスの向上、農水産品輸送の高速化を実現するなどして地域の活性化に貢献しています。

＜参考文献：本州四国連絡橋公団編「しまなみ海道 西瀬戸自動車道建設誌」1999年、四国地方整備局事業評価監視委員会資料、本州四国連絡高速道路HPなど＞



大渡ダム

大渡ダムは高知県仁淀川町の仁淀川に建設された洪水調節、不特定利水の確保、高知市への上水道供給、発電を目的とする多目的ダムです。仁淀川の直轄改修事業は、昭和 23 年より計画高水流量を基準地点の伊野から河口まで $12,000 \text{ m}^3/\text{s}$ として始められましたが、昭和 38 年 8 月に伊野地点で約 $13,500 \text{ m}^3/\text{s}$ の洪水が発生しました。このため、治水計画が再検討され、昭和 41 年 4 月に基本高水のピーク流量を $13,500 \text{ m}^3/\text{s}$ とする基本計画が決定され、既定計画との差 $1,500 \text{ m}^3/\text{s}$ は上流に新設するダムで調節することとなりました。一方、利水面では、仁淀川は豊満の差が大きく、かんがい用水などは常に渇水の危険を持つため、ダムにより抜本的な流況調整を行うとともに、高知市の人口増加に伴う上水道用水の需要増に対応してダムが新たな水源としての役割を担うことになりました。

大渡ダムは昭和 41 年度から実施計画調査として事業化されましたが、その事業化の背景には道前道後分水計画と早明浦ダム計画もありました。道前道後分水計画は、仁淀川支川面河川に面河ダムを築造して道前道後地域に農業用水・工業用水及び発電を行うもので、愛媛県側への分水による高知県側の影響を緩和するために高知県は建設省に大渡ダムの建設を要望していました。また、早明浦ダムは吉野川総合開発の中核であり、四国四県の利害が複雑に絡み合い、関係者間の調整が行われる中で、高知県は早明浦ダムの水没県でありながら恩恵が少ないという県民意識を背景として、早明浦ダム関連付帯事業の重点要望として大渡ダムの着工を加えていました。このように大渡ダムは、四国全体の開発計画との関連の中で、高知県政上重要な位置づけのもとに事業化されました。

ダムの建設工事は昭和 43 年度に工事用道路の建設に着手、一般補償の妥結などを経て、昭和 48 年 2 月にダム本体工事が開始されました。漁業補償の締結を受けて昭和 51 年 6 月より本体コンクリートの打設が開始され、昭和 55 年 8 月に約 100 万 m^3 の本体コンクリート打設が完了しました。昭和 55 年 11 月に試験湛水が開始されましたが、昭和 57 年 4 月に地すべりが発生したため湛水が中止され、地すべり対策工事が行われて、昭和 61 年 7 月に湛水試験が完了しました。その後ダム周辺環境整備等が行われ、昭和 61 年度にダム事業は完了しました。慰霊碑には建設工事で殉職した 8 人の氏名が刻まれています。

大渡ダムの建設地である仁淀村・吾川村（いずれも現仁淀川町）の両村史には、大渡ダム建設は、地元には一時的就労の場ができることのほかは特別なメリットは期待できなかったが、下流地域の防災、農業用水、都市用水、発電用水の確保などの目的のため大局的視野に立って全面的に協力してきたのであり、大渡ダムがその使命を十二分に発揮し、流域住民の安全と福祉、産業・文化の発展向上に大きな効果をあげるよう祈念してやまないという趣旨のことが記されています。

<参考文献：大渡ダム工事誌編纂委員会編「大渡ダム工事誌」1987 年、吾川村編「吾川邑史上巻」1987 年、仁淀村史編纂委員会編「仁淀村史追補」2005 年など>



さぬき浜街道

さぬき浜街道は、瀬戸大橋のアクセス道路及び香川県の広域幹線道路網の一環として、高松市と中讃・西讃地域の臨海部を結ぶ 62.3km の県道及び市町道を総称したものです。

さぬき浜街道はもともと臨海産業道路と呼ばれていました。昭和 37 年に全国総合開発計画が策定された頃から、企業誘致を前提とした地域開発計画が全国的に活発になり、香川県でも番の州埋立てをはじめとする臨海部の埋立てによる工業地帯の開発が行われるようになりました。また、中讃地域に集中していた塩田が昭和 46 年に廃止され、その活用を図るためにも臨海部の開発が検討されることになりました。臨海部の開発を促進するために道路が計画されましたが、臨海産業道路は当初は広域幹線道路網の一環として位置づけられたものではありませんでした。高松地区や中讃地区が別々に開発する構想を持っていたため、臨海産業道路は昭和 42 年度から香川県や各市町により、道路事業、街路事業、土地区画整理事業、有料道路事業など各種事業を組み合わせ整備が進められました。

ところが、昭和 53 年に着工した瀬戸大橋の完成を控え、臨海産業道路に瀬戸大橋のアクセス道路としての機能が付与されるとともに、臨海産業道路の早期完成の必要性が認識されるようになりました。このため、臨海産業道路は坂出北インターで瀬戸大橋と接続され、東の高松市から、西の詫間町（現三豊市）までの臨海部 40.8km を結ぶ広域幹線道路の一環として整備されることになりました。このうち、高松～多度津間 34.3km が第 1 期計画として、瀬戸大橋開通の昭和 63 年を目標に優先整備され、昭和 63 年 11 月に暫定 2 車線以上で全線が開通しました。これに合わせてルートの愛称が一般公募され、香川県道づくり懇談会の提言を受けて、昭和 63 年 8 月に臨海産業道路は「さぬき浜街道」と命名されていました。その後、さぬき浜街道の区間は高松市から観音寺市間の 62.3km に延長され、多度津町から観音寺市に至る区間の整備が進められています。

さぬき浜街道には、その一部として、かつて香川県道路公社が建設・管理した高松坂出有料道路がありました。五色台トンネル（延長 1,437m）を含む高松市植松町～坂出市林田町間 10.1km の路線で、有料道路方式で整備され、昭和 48 年に着工、昭和 56 年に竣工しました。高松坂出有料道路は、完成から 30 年後の平成 23 年に、高松市や坂出市の強い要望もあり、無料開放されました。

さぬき浜街道は瀬戸大橋のアクセス道路及び広域幹線道路として産業、生活、観光などさまざまな面で活用され、香川県の発展に貢献しています。

<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、高松百年史編集室編「高松百年史下巻」1989 年、坂出市史編さん所編「坂出市史 通史下現代篇」2020 年など>



池田ダム

池田ダムは徳島県三好市池田町の吉野川に建設された、吉野川総合開発計画の要となる多目的ダムです。しかし、当初、池田ダムは発電専用施設として検討されていました。昭和 27 年 9 月の電源開発調整審議会で、吉野川水系が電源開発株式会社の調査河川に指定され、その調査結果に基づき昭和 36 年 5 月の審議会でも吉野川第 1 発電所（池田ダム）及び吉野川第 2 発電所（小歩危ダム）が着工準備地点として指定されました。

ところが、その後吉野川総合開発計画がまとまり、昭和 43 年 7 月に閣議決定された吉野川水系における水資源開発基本計画の一部変更に伴い、池田ダムは洪水調節、流水の正常な機能の維持、香川用水の取水確保及び発電を目的とした多目的ダムとなり、事業主体も電源開発から水資源開発公団に移行し、公団は同年 9 月に実施計画調査に着手しました。この時点で池田ダムは堤高 24m、有効貯水容量 770 万 m^3 、洪水時満水位標高 92.6m の重力式コンクリートダムとされていました。

その後、小歩危ダムについては、地元山城町（現三好市）の住民が景勝地の水没に強く反対して建設計画が中止となったため、昭和 45 年 11 月に池田ダムの実施方針の変更が行われ、ダムの規模は堤高 24m、有効貯水容量 440 万 m^3 、洪水時満水位標高 90.7m の重力式コンクリートダムとなり、洪水調節、流水の正常な機能の維持、香川用水の取水確保及び発電のほか、新たに追加された吉野川北岸用水の取水確保を目的とした多目的ダムに変更されました。また、発電の事業主体は、電源開発から四国電力に移行しました。

池田ダムでは、用地補償基準の妥結後、昭和 47 年 1 月に本体建設工事が発注され、昭和 48 年 4 月に右岸コンクリートの打設が行われる予定でしたが、同年 3 月に右岸取付部一帯に地すべりが発生、7 月に 2 次地すべりが発生したため、対策が講じられて工期が延長されました。さらに工事中には通算 15 回に及ぶ出水に見舞われ難工事となりましたが、昭和 50 年 1 月に本体建設工事が竣工し、同年 3 月に池田ダム竣工式が行われました。

池田ダムの役割は、第 1 に洪水調節であり、池田ダム地点で計画高水流量 11,300 m^3/s のうち 200 m^3/s の洪水調節を行います。吉野川上流部で池田ダムや早明浦ダムなどが洪水調節を行うことにより、それまで遊水地帯とされてきた吉野川の岩津～池田間の無堤防地区でも築堤工事が行われることになりました。第 2 に流水の正常な機能の維持であり、池田ダム及び早明浦ダムの操作により、下流既得用水の安定化を図ります。第 3 に取水確保であり、池田ダム貯水池から吉野川北岸用水及び香川用水を取水するための水位を確保します。第 4 に発電であり、ダム右岸側の発電所で、最大出力 5,000kw の発電を行います。池田ダムは、徳島県には治水・利水・環境面で、香川県には利水面で、産業活動や住民生活に貢献しています。

＜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、水資源開発公団池田総合管理所編「池田ダム工事誌」1979 年など＞



国道 33 号三坂道路

愛媛県松山市と久万高原町を結ぶ国道 33 号の三坂峠付近では、明治以降大きな道路工事が三度行われてきました。

一度目は、明治 25 年に開通した三坂新道です。藩政期の土佐街道は、松山市荏原から久谷を経て三坂峠（標高 720m）に通じていましたが、桜から峠まで急峻な坂道が 2km も続き難所となっていたため、上浮穴郡長檜垣伸らが尽力して土佐街道の西に砥部から三坂峠に至る三坂新道の建設が明治 19 年に始まり、明治 25 年に完成しました。三坂峠近くに檜垣翁碑が建立されています。三坂新道の完成により、麓から峠に至る道は土佐街道の急坂から約 10km の緩やかな登り坂に変わり、明治・大正時代は主に馬車道として利用されました。この道は大正 9 年に県道松山高知線として認定され、昭和 20 年に 23 号国道に指定され、昭和 27 年に一級国道 33 号に、昭和 40 年に一般国道 33 号となりました。

二度目は、昭和 41 年度に完成した三坂峠地区の改良です。自動車の利用が多くなるにつれて、旧道は急勾配のうえ屈曲が多いことなどから早期の改良が望まれていました。三坂峠地区の改良工事は、2 工区に分けて幅員 7.5m で実施され、砥部坂工区（砥部町岩谷口～松山市久谷町三坂間 13.8km）は昭和 37 年度に着手、昭和 41 年度に完成し、三坂峠工区（松山市久谷町三坂～久万町東明神間 2.2km）は昭和 39 年度に着手、昭和 41 年度に完成しました。

三度目は、平成 24 年に開通した三坂道路です。三坂峠を含む区間は、特に線形不良箇所が多く、異常気象における事前通行規制や冬期の積雪・凍結等による通行障害が多発していました。このため、国道 33 号三坂道路（久万高原町東明神～松山市久谷町大久保間 7.6km）が地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部の自動車専用道路として平成 8 年度に事業化され、平成 11 年度に工事着手、平成 24 年 3 月に開通しました。三坂道路の開通に伴い、三坂峠を通る旧路線は平成 27 年に国道 440 号となりました。

三坂道路の開通は、安全性や走行性、信頼性の向上などにより地域間交流を拡大させるとともに、異常気象時でも安全で安心して通行可能な幹線道路が確保され、日常生活や救急搬送などで地域の人々に安心感を与えています。また、三坂道路の開通に伴い走行性が向上したため、木製品の輸送に使用する車両が大型化して、輸送効率の向上や輸送コストの減少などを通じて、地域の主産業であり林業の振興に貢献しています。さらに、三坂道路開通後の平成 26 年 4 月に久万高原町に道の駅「天空の郷さんさん」が開設され、観光客の増加などにより地域経済の活性化につながっています。

＜参考文献：愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ（中予）」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、四国地方整備局事業評価監視委員会資料など＞



永瀬ダム

永瀬ダムは、物部川河口より約 31.4km 地点の高知県香美市香北町に建設された多目的ダムです。物部川の流域は四国の多雨地帯に属していて、古くから下流の香長平野ではしばしば激しい洪水の被害を受けていました。その一方で、降雨は梅雨期と台風期に集中しており、晴天が続けば河川は急激に減水し、干ばつによる被害も少なくありませんでした。このため、物部川では大正時代から先覚者たちにより物部川総合開発の気運が盛り上がりましたが、戦争のためダム建設は実現には至りませんでした。

戦後、昭和 21 年に香長中部平野振興会が結成され、物部川ダム建設に向けた猛運動が重ねられた結果、国もその重要性を認めるところとなりました。昭和 24 年に河水統制事業として建設省直轄で調査・計画に着手、昭和 25 年度から見返資金により本格的な建設に着手し、昭和 26 年度から公共事業による河川総合開発事業と改称されました。また、ダム建設によって生じる落差を活用して発電を計画し、ダム直下流に永瀬発電所を、その下流に吉野・杉田の発電所を建設することになり、永瀬ダムの工事实施は建設省が、永瀬・吉野・杉田の 3 発電所は県営電気事業として高知県が行うことになりました。

ダム建設工事は、昭和 25 年度より転流工、仮設備工、付帯工事に着手し、転流工の完成を待って、昭和 26 年 1 月に起工式が行われ、基礎掘削工事が着手されました。昭和 27 年 11 月にコンクリート打設が開始されましたが、昭和 29 年 9 月に来襲した台風 9 号により記録的な出水や岩盤の崩落に見舞われました。しかし、対策が講じられて、昭和 30 年 5 月に一次湛水を開始し、その後二次湛水、8 月には永瀬発電所が営業運転に入りました。永瀬ダムは昭和 31 年 6 月に完成し、昭和 32 年 8 月に建設省から高知県に引き継ぎ移管されました。

永瀬ダムは、洪水調節、かんがい用水の供給、水力発電の 3 つの働きをしています。洪水調節では、物部川下流域の洪水被害を防ぐため、ダムのゲート操作により一時的に水をダム湖に貯留して、下流への放流量を調節しています。かんがい用水の供給では、貯水量の計画的な使用によって、香長平野の田畑に必要な用水を供給し、干ばつによる減産を防いでいます。発電は、永瀬・吉野・杉田の 3 つの発電所で水力発電を行っており、3 つの発電所合計の 1 年間の発電量は標準的な家庭（4 人家族）51,200 戸で 1 年間に使う電力量に相当します。

永瀬ダムのおかげで、私たちの生活は恩恵を受けています。その背後には、ダムをつくるために長年住みなれた土地を離れたたり土地を提供した関係者が 792 人いたこと、ダムと発電所の工事で殉職した人が 25 人いたことを忘れることができません。

＜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、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、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年、高知県ホームページなど＞



本四備讃線

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、児島駅を経て鷲羽山に至り、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 の鉄道路線です。本四備讃線は、瀬戸大橋が完成した昭和 63 年 4 月に全線開業しました。

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・鉄道併用橋です。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ます。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ます。

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ます。この瀬戸大橋線岡山～高松間の快速マリンライナーの所要時間は最速 52 分で、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、50 分短縮されました。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ました。

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ました。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、本州と四国間の鉄道旅客数は、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 倍に増加しました。また、国勢調査によると、岡山県と香川県の間の通勤・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ります。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ます。

＜参考文献：交通新聞社編「J R 四国 20 年のあゆみ」2007 年、本州四国連絡橋公団編「瀬戸大橋技術誌」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」2000 年など＞



国道 11 号吉野川バイパス

昭和 30 年代後半から自動車交通の増大に伴い、徳島市及び周辺地域では交通渋滞が発生するようになりました。この交通渋滞対策と徳島東部地域の産業基盤の整備を目的として、昭和 38 年度に吉野川バイパス事業が着手されました。吉野川バイパスは、国道 11 号のバイパスとして徳島市かちどき橋 1 丁目を起点とし、途中吉野川を渡河し、北島町、松茂町を経由して終点の鳴門市北灘町櫛木に至る延長 16.9km の道路です。

工事は昭和 42 年度にかちどき橋の拡幅から始められ、昭和 45 年度にかちどき橋から徳島町 1 丁目間 1.0km が供用されました。ついで当時交通の最大の隘路となっていた吉野川橋とその周辺の交通渋滞を緩和するため、昭和 43 年度から吉野川橋の下流 1.0km の位置で吉野川大橋の建設が開始されました。吉野川大橋（延長 1,137m）は、下部構造の近接施工の関係から上り、下り分離された橋梁として設計され、Ⅰ期工事として上流の 3 車線分が昭和 47 年 7 月に供用されました。この吉野川大橋（Ⅰ期工事）の完成により、吉野川左岸堤防道路を使って、徳島市北常三島から川内町鈴江を経て、吉野川橋の北詰で現国道（現在は県道徳島鳴門線）と接続する迂回路が形成され、交通渋滞の緩和に役立ちました。なお、吉野川大橋のⅡ期工事として下流の 3 車線分が供用されたのは昭和 61 年 12 月でした。

吉野川大橋以北では、徳島市川内地区の工事が昭和 47 年度に着手され、昭和 51 年 4 月に吉野川大橋北詰より徳島環状線との交差点までの間が暫定供用されました。徳島環状線より広島ランプ間は、新加賀須野橋とその前後の高架橋及び広島ランプがあり、大規模工事となりましたが、昭和 55 年 10 月に暫定供用されました。広島ランプより鳴門市道西部幹線までの間は昭和 58 年 3 月に、鳴門市道西部幹線より主要地方道鳴門池田線の間は昭和 60 年 4 月に、そして主要地方道鳴門池田線より鳴門市北灘櫛木間は昭和 61 年 3 月に暫定供用され、吉野川バイパスは全線暫定供用となりました。昭和 60 年 6 月に大鳴門橋が完成していた本州四国連絡道路では、昭和 62 年 5 月に鳴門北 IC～鳴門 IC が開通し、これで吉野川バイパスと本四ルートが接続しました。その後、各地区で完成供用に向けた工事が進められ、吉野川バイパスが全線完成供用したのは平成 8 年 9 月でした。

吉野川バイパスは、渋滞対策のほか、その後計画された四国縦貫自動車道や本州四国連絡道路とのネットワークを形成し、徳島東部地域にとって欠くことができない道路となっています。吉野川バイパスのうち吉野川大橋を含む 6 車線化完成区間 4.1km は、慢性化していた徳島市北部の交通渋滞を大幅に改善し、県民の期待どおりの成果をあげたとして、「日本の道 100 選」に選定されました。吉野川大橋南詰に顕彰碑が建立されています。

＜参考文献：建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「徳島工事五十年史」1998 年、建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」1988 年など＞



石手川ダム

石手川ダムは、重信川水系石手川の重信川合流点より上流 14.1km に建設された洪水調節、かんがい、上水道用水の補給を目的とした多目的ダムです。

石手川の洪水調節については、既往最大である昭和 18 年の洪水を中心に検討すると、石手川湯渡地点の基本高水流量 $700 \text{ m}^3/\text{s}$ に対して、河道の流下能力は $450 \text{ m}^3/\text{s}$ 程度であり、しかも重信川合流点から 8km の区間は松山市中心部を貫流しているため、基本高水流量を河道で処理するよりも、ダムによる洪水調節を採用する方が得策と考えられました。このため、基本高水流量 $700 \text{ m}^3/\text{s}$ のうち $250 \text{ m}^3/\text{s}$ をダムで調節し、残り $450 \text{ m}^3/\text{s}$ を河道に配分することにしました。また、石手川北部山麓の柑橘園地にはかんがい施設がなく、天水に頼っている状況で、昭和 42 年の干ばつによる被害が甚大なものとなり、水源確保が重要な課題となっていました。さらに、重信川には水源として新たな開発の余地は少なく、松山市の人口増加及び水道普及率の上昇並びに生活水準の向上に伴い、水道用水の需要の増加が著しく、この水源確保も急務となっていました。

このような状況から石手川ダムが計画され、昭和 41 年度に建設省が実施計画調査に着手し、昭和 43 年度から建設が始まりました。補償交渉は順調に進み、補償基準の妥結後、昭和 43 年 12 月に本体工事に着手しました。転流工、仮設備工、工事用道路が着手され、転流工の完成を待って、昭和 44 年 1 月から基礎掘削工事が、昭和 45 年 3 月から本体コンクリート打設が開始されました。その後、左岸側の地質不良、断層破碎帯などに悩まされながらも工事は進み、昭和 47 年 5 月に試験湛水、8 月に本湛水が始まり、昭和 48 年 3 月に石手川ダムは完成しました。石手川ダムの展望所には竣工式の写真パネルが掲示されており、そこには「石手川ダム建設工事は、徹底した安全管理により、224 万時間無事故無災害（延べ労働時間）という我が国のダム工事史上初めての記録を樹立した」と記されています。

石手川ダムは奥道後や松山市街地から近いという位置にあるため、完成直後から多くの観光客や市民が訪れていました。このため、利用者が安全に安心して楽しめるダム周辺の環境を創造するため、昭和 50 年度～52 年度に石手川ダム周辺環境整備事業が行われました。事業の実施にあたっては、松山市、愛媛大学、建設省、愛媛県、地元区長、青年団、婦人会、PTA などによる協議会を設立して検討した上で、緑化、施設整備、植栽などが行われました。事業完了後の管理については、協定を締結して、維持及び運営は松山市が、修繕は建設省（国土交通省）が実施しています。石手川ダムのダム湖は、道後温泉のシンボル「白鷺」の伝説にちなみ、「白鷺湖」と命名され、やすらぎと憩いの場として人々に親しまれています。

＜参考文献：建設省四国地方建設局松山工事事務所編「石手川ダム完成 20 周年記念誌」1993 年、同「松山工事四十年史」1985 年など＞



国道 56 号中村宿毛道路

国道 56 号中村宿毛道路（四万十市古津賀～宿毛市和田間 23.2km）は、高速道路ネットワークである四国 8 の字ネットワークを構成する自動車専用道路（20.7km）と四万十市街地の交通混雑を緩和する一般道路（2.5km）からなっています。四万十市～宿毛市間の円滑な交通確保と道路冠水などによる通行止めの解消を目的とした事業です。

この区間では度重なる路面冠水による交通途絶と中村市（現四万十市）～宿毛市間の交通混雑などを解消するため、昭和 48 年度より中村バイパス（13.1km）の調査が行われ、昭和 51 年度に事業化されました。中村バイパスは、昭和 62 年の第四次全国総合開発計画により、高規格幹線道路の一部を構成する自動車専用道路として編入され、さらに宿毛延伸部（7.6km）も平成元年度に事業化されました。これにより、中村バイパスと中村宿毛道路（宿毛延伸部）を合わせて、中村宿毛道路（自動車専用道路部 20.7km）の事業が進められてきました。

一般道路部は平成 14 年 8 月～平成 22 年 3 月の間に 4 車線化が行われ、自動車専用部は平成 14 年 9 月に間 IC～平田 IC が、平成 21 年 3 月に四万十 IC～間 IC がそれぞれ開通し、令和 2 年 7 月の平田 IC～宿毛和田 IC の開通により中村宿毛道路が全線開通しました。途中、四万十川を渡河する新四万十川橋（橋長 697m）については、有識者や地元代表などからなる景観検討委員会が設置されて検討が行われ、橋の向こうの景色が見えるようにしてほしい、できるだけ橋脚を少なくしてほしいなどの意見を踏まえて、四万十川にふさわしい景観が醸し出されるように配慮がなされています。

中村宿毛道路の全線開通により、四万十市～宿毛市間の所要時間は整備前の約 43 分から約 30 分へと約 13 分短縮され、中村宿毛道路（平田 IC～宿毛和田 IC）と並行する国道 56 号の断面交通量では約 4 割が中村宿毛道路に転換し、中村宿毛道路及び国道 56 号並行区間の死傷事故件数は整備前と比べて約 9 割減少しました。また、中村宿毛道路は、幡多地域の中核病院である高知県立幡多けんみん病院（宿毛市）へのアクセスを向上させるとともに、例えば令和 3 年 7 月の豪雨で宿毛市平田町の国道 56 号が通行止めになった時にも、中村宿毛道路が代替道路として機能するなど、地域住民の安心感の向上にも役立っています。産業面では、中村宿毛道路の整備に伴い、平田 IC に隣接して整備された高知西南中核工業団地（工場用地 41.1ha）には企業進出が増加し、雇用の創出に貢献する一方、輸送の定時性が向上して幡多地域の農水産物の販路拡大を支援したり、観光地へのアクセス向上により幡多地域の観光振興にも貢献しています。今後も中村宿毛道路を活かした地域の取り組みにより、一層の地域の活性化が期待されています。

<参考文献：四国地方整備局中村河川国道事務所編「中村工事事務所 70 年のあゆみ」2000 年、四国地方整備局事業評価監視委員会資料、国土交通省中村河川国道事務所 HP など>



満濃池

満濃池は、金倉川をアーチ型の土堰堤で堰き止めて造られた日本最大級の農業用ため池です。貯水量は 1,540 万トン、池の周囲は約 20km に及びます。満濃池は大宝年間（701～704）に讃岐国守道守朝臣（みちもりあそん）が創築し、弘仁 12 年（821）に讃岐出身の空海によって修築されたと伝えられています。その後、満濃池は堰堤がたびたび決壊し、復旧、荒廃の歴史を繰り返しました。

明治時代に入り、満濃池は近代的なため池としての歩みを始めることになりました。嘉永 7 年（1854）の地震により満濃池の堤防が決壊して以来、幕府領の榎井・五条・苗田の三村（現琴平町）では用水の手当がなく、植え付けに困窮していたため、榎井村百姓総代の長谷川佐太郎が明治政府に満濃池再築の嘆願書を提出し、高松藩・丸亀藩・多度津藩の間を斡旋、奔走した結果、明治 2 年に改修工事に着手することができました。工事は、高松藩執政の松崎洵右衛門の意見により、堤防西隅の岩盤に穴をうがって底ゆる（樋管）にすることとし、明治 3 年に石穴が貫通し、築堤が完成しました。この改修を基礎として、満濃池は明治から昭和にかけて、三度の堤防の嵩上げと財田川及び土器川からの導水などにより、現在の規模のため池になりました。

第一次嵩上げ事業は明治 38 年～39 年に行われました。水掛かりの北部で畑からの水田化が進み用水不足が深刻になり、明治 27 年の干ばつなどもあり、満濃池普通水利組合が事業主体となって行ったもので、この事業により堤防は 3 尺（0.91m）嵩上げされ、貯水量は 660 万 2 千トンになりました。また、堤防の西端にあった余水吐が東端に移設され、隧道式の放水路に付け替えられました。

第二次嵩上げ事業は昭和 2 年～5 年に実施されました。大正 13 年の干ばつを契機に再度の嵩上げの要望が高まり、事業は県営満濃池用排水改良事業として行われました。この事業では、堤防が 5 尺（1.52m）嵩上げされて貯水量が 780 万トンになるとともに、財田川から承水路とトンネルを通じた満濃池への導水、丸亀幹線水路の改修なども行われました。

第三次嵩上げ事業は昭和 15 年～34 年に行われました。昭和 9 年、14 年の干ばつを機に、昭和 15 年に土器川の水を貯留して満濃池に引き入れる塩野池貯水池の築造と満濃池の堤防嵩上げを内容とする県営土器川沿岸用水改良事業が着手されましたが、昭和 19 年に戦争の激化により中断されました。戦後、塩野池貯水池計画は土器川に取水堰を設けて満濃池に導水する天川導水計画に変更され、県営満濃池用水改良事業により、満濃池の堤防は 6m 嵩上げされ、貯水量は 780 万トンから 1,540 万トンに倍増されました。

満濃池は長年にわたってかんがい用ため池としての役割を果たしており、平成 28 年に国際かんがい排水委員会（ICID）により「世界かんがい施設遺産」に登録されました。

＜参考文献：満濃池土地改良区「満濃池史－満濃池土地改良区五十周年記念誌－」2001 年、讃岐のため池誌編さん委員会編「讃岐のため池誌」2000 年など＞



戦前の那賀川改修工事

大正元年及び大正7年の洪水を契機として、那賀川の改修を望む沿岸住民が猛運動した結果、国により那賀川改修の必要性が認められ、大正10年頃から調査測量が開始されました。大正14年には那賀川改修工事計画がまとまり、那賀川本川の羽ノ浦町及び大野村から海に至る約12km間、支川桑野川の長生・宝田村から派川岡川の合流点に至る約5km間、派川岡川の柳島・宝田村から海に至る約6km間が直轄改修事業の対象となりました。計画高水流量は、那賀川本川では大正7年洪水の流量をもとに古庄で $8,500 \text{ m}^3/\text{s}$ 、桑野川では大正元年洪水の流量をもとに大原で $700 \text{ m}^3/\text{s}$ と定められました。

この流量を安全に流下させるため、那賀川本川では左右岸で在来堤防の拡築と補強、さらに一部区間では大幅な引堤により河道を広げることとし、桑野川では新堤の築造、派川岡川では旧堤の拡築及び大幅な引堤を行うこととしました。また、那賀川の大洪水の一部を派川岡川へ越流させるガマン堰を完全に締切るとともに、富岡水門を建設して、那賀川と派川岡川、桑野川を完全に分流することとしました。さらに、河口部で洪水流下の障害となっていた三角州の斉藤島を撤去し、河道の断面積を確保することとしました。

那賀川の直轄改修工事は昭和4年度から昭和19年度までの予定で開始されました。本格的な改修工事は昭和7年度から着手され、昭和9年9月の室戸台風や昭和10年8月の台風などで被害を受けながらも、那賀川本川の左右岸の改修工事が進められました。昭和14年には右岸の南島付近の引堤のために那賀川橋の継ぎ足し工事が必要となり、那賀川橋は101m継ぎ足され橋長336.82mの橋梁として昭和17年3月に完成しました。河口部では斉藤島の撤去が昭和12年度～14年度に行われました。斉藤島は、現在の本川河口部のほぼ中央に浮かんでいた島で、上下流方向に約1km、最下流端で幅約350mの長三角形で、人家が10戸ほどありました。この撤去にはディーゼル機関車が導入され、掘削土砂は横見・芥原堤防の築堤材料として運ばれ、流用されました。

ガマン堰の締切りは昭和17年度～18年度に行われました。ガマン堰は、明治2年に那賀川南岸の下大野から派川岡川への分派口につくられた石積の堰で、洪水時には洪水量の3分の1だけを岡川に流入させる越流堰でした。ガマン堰が締め切られたことにより、あとは本川と派川岡川を分離するための富岡水門が完成すれば、派川岡川は本川と別系統の、桑野川の一支出となるはずでした。富岡水門は昭和16年に着工されましたが、昭和18年頃には戦争激化に伴う事業費削減などにより、工事は一時中断されました。このため、当初計画で目標としていた昭和19年度には、本川築堤は既成したものの、支川桑野川、派川岡川の改修はほとんど着工されるに至りませんでした。富岡水門の工事は昭和25年に再開され、昭和27年に完成して、これにより本川と支川が完全に分離されることになりました。

＜参考文献：建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「那賀川改修史」1981年、国土交通省四国地方整備局・徳島県編「那賀川水系河川整備計画【変更】」2015年など＞



国道 56 号法華津トンネル

法華津峠は愛媛県宇和島市と西予市の境にある標高 436m の峠です。峠の南側は法華津湾に面した急崖をなし、山裾から南斜面に沿って小山地が連続して 5km 続き、標高 60m の宇和島市吉田町に至ります。また、峠の北側は南側よりゆるやかな起伏で 6km 続き、標高 230m の西予市卯之町に通じています。

法華津峠を越す宇和島街道は、藩政時代には参勤交代の道として利用されていましたが、明治時代になり南予地方の主要道路として交通が繁盛をきわめるようになると改修が望まれることになりました。明治 29 年 10 月の臨時愛媛県会で 6 ヶ年継続工事県道改修案が可決され、その第一期工事として吉田～卯之町間の法華津峠道路の改修が行われ、明治 34 年に法華津峠越えの県道が完成しました。この県道は昭和 28 年に二級国道松山高知線に、昭和 37 年に一級国道 56 号線に昇格し、昭和 40 年に一般国道 56 号となりました。

しかし、この旧国道 56 号法華津峠越えの道は、いくつかのヘアピンカーブを含む小屈曲の連続で、見通しがきわめて悪く、勾配も急で、幅員 4.2m の悪路でした。このため、建設省による一次改築工事として、吉田町立間～宇和町伊賀上間延長 11.0km で法華津地区改良工事が行われました。これは幅員 6.0m (全幅 8.0m)、全長 5,660m (うち法華津トンネル延長 1,320m を含む 10 本のトンネル延長 2,453m) とする計画で、工事は昭和 42 年 12 月に着手されました。工事は工程上三工区 (白浦工区、玉津工区、法華津工区) に分けられ、工事用材料、機械搬入のため中間工区では大規模な工事用道路が建設されました。また、工事中最大の法華津トンネルは底設導坑先進上部半断面工法でレール方式により施工され、他の 9 本のトンネルは上部半断面先進工法でタイヤ方式により谷を盛土しながら施工されました。工事は昭和 45 年 3 月に完了し、これにより吉田町立間～宇和町伊賀上間の延長は 11.0km から 5.9km になり、走行時間は 4 分の 1 に短縮されました。

実は法華津峠トンネルの計画は明治のはじめにもありました。白浦の旧庄屋赤松則忠が法華津トンネルの掘削による吉田～卯之町間新道の開設を計画し、自宅から天保小判を持ち出して人夫を雇って実地測量にあたりましたが、世人は狂気の沙汰として嘲笑していたそうです。しかし、当時赤松が測量した掘削地点は、現在の国道 56 号のそれにほぼ一致すると言われています。明治のはじめに狂気の沙汰と嘲笑されていた法華津トンネルが、およそ 100 年後の昭和 45 年 (1970) に現実のものとなったことになります。さらにそれから 42 年後の平成 24 年 (2012) 3 月には四国横断自動車道宇和島北～西予宇和間が開通し、一層安心な走行、ダブルネットワークによる信頼性の向上が実現しています。

＜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、愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ (南予)」1985 年、吉田町誌編纂委員会編「吉田町誌 下巻」1976 年など＞



法華津峠展望台から法華津湾をのぞく



法華津トンネル



(旧国道56号
国道56号
四国横断自動車道
地理院地図に加筆)

日下川放水路

日下川は、日高村の中心部を東進して江尻地先で、仁淀川の河口より 14.2km の地点に合流する流路延長 11.7km の河川です。流域の特徴は、仁淀川合流点に近い付近の地盤標高が T.P. 20m 程度であるのに比べ、中流部の中心集落地の付近は T.P. 19m、上流部が T.P. 17～18m 程度と上流へ行くほど低くなる低奥型地形となっていることです。このため、流域では頻繁に浸水被害が発生し、日下川の排水能力を向上させるための取り組みが行われてきました。昭和 36 年には高知県により放水路トンネル（派川日下川放水路）が整備され、昭和 38 年には神母（いげ）樋門が設置されるなどしてきました。

しかし、昭和 50 年 8 月の台風 5 号により、日高村の主要地区が水没し、死者 25 人、家屋の流失・埋没 70 戸、倒壊・半壊 80 戸、床上浸水 500 戸（「日高村史」による）などの大きな被害が出たため、それまでの日下川の治水対策は抜本的に見直されることになりました。検討の結果、昭和 51 年度から建設省により日下川の激甚災害対策特別緊急事業が行われることになりました。これは、内水排除に最も効果的な地点として、仁淀川との合流点から約 3.4km 上流の戸梶川との合流点に呑口を選び、仁淀川の八田堰下流に排水する全長 4,998 m の放水トンネルを新設するものであり、これにより昭和 50 年 8 月洪水における内水位 T.P. 21.4m を 1.5m 程度低下させ、床上浸水被害を防御することとしました。

建設省は地元関係町村に事業計画を説明し、用地買収に着手しました。放水路の吐口部は、本事業による直接の利益を受けない伊野町（現いの町）内であるため、放水路が通過することによる工事中及び完成後の影響について伊野町と建設省で協議が行われ、対策が検討されました。決して順調とはいえないまでも昭和 52 年 1 月に計画について大方の理解が得られ、トンネルの呑口側第一工区に着工し、昭和 52 年度には第二、第三工区が着工となりました。本事業を実施する上で最大の問題は土捨場の確保でしたが、日高村等の協力も得ながら解決が図られました。昭和 54 年度には吐口部サイホンに着手、昭和 55 年度から呑口部に本格的に着手し、昭和 56 年度に日下川放水路が完成しました。昭和 57 年 2 月に日高村で竣工式が行われ、日高中学校で催された祝賀行事には 3,000 人が集まり、餅投げ、伝統の踊りなどが行われ、村の人たちはお祭り気分喜びを表しました。その日のことを、「続日高村史」は「水害の苦難から解放される歴史的な日であった」と記しています。

日下川放水路は、完成した直後の昭和 57 年 8 月の台風 13 号による出水で威力を発揮するなど、大きな効果を挙げてきました。その後も日下川の治水対策が行われてきましたが、平成 26 年 8 月の台風 12 号の災害を契機として、日下川のさらなる排水能力向上のため、平成 27 年度から国土交通省により日下川新規放水路の建設が進められています。

＜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、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、続・日高村史編纂委員会編「続日高村史」2013 年、日高村史編纂委員会編「日高村史」1976 年など＞



国道 32 号綾南・綾歌・満濃バイパス

国道 32 号は高松市を起点とし高知市に至る幹線道路ですが、本事業区間の旧国道 32 号沿いには民家や店舗が密集し生活道路としても使用されていたため、通過交通と地域内交通が混在して、混雑が発生し交通事故が多発していました。このため、沿道地域の生活環境の改善や、交通の円滑化、交通安全の確保、旅行速度の向上などを目的として、国道 32 号綾南・綾歌・満濃バイパスが計画されました。

綾南・綾歌・満濃バイパスは高松市西山崎町～まんのう町買田間 21.7km の路線で、昭和 47 年度に事業着手し、平成 24 年 12 月に完成供用しました。事業は 3 つの工区に分けて進められました。綾南工区（高松市西山崎町～綾川町小野間 11.1km）は、昭和 47 年度に事業化し、平成 15 年 3 月に暫定 2 車線で開通、平成 16 年 3 月に完成 4 車線開通となりました。綾歌工区（丸亀市綾歌町栗熊東～丸亀市綾歌町岡田上間 6.0km）は、昭和 63 年度に事業化し、暫定 2 車線開通が平成 20 年 12 月、完成 4 車線開通は平成 22 年 8 月でした。満濃工区（丸亀市綾歌町岡田上～まんのう町買田間 4.6km）は、昭和 48 年度に事業化し、暫定 2 車線開通が平成 20 年 12 月、完成 4 車線開通は平成 24 年 12 月でした。

綾南・綾歌・満濃バイパスの完成により、事業効果が現れています。第 1 に渋滞解消と交流支援です。整備前の昭和 55 年と整備後の平成 27 年を比較すると、旧国道 32 号の交通量は約 6 割減少し、交通の転換により慢性的な渋滞は大幅に解消しています。また、バイパスの整備により、旧国道 32 号と合わせた断面交通量は、昭和 55 年から平成 27 年の間に綾川町で約 2.5 倍に増加しており、都市間の交流を支援しています。第 2 に都市間及び空港・港湾へのアクセス向上です。昭和 55 年と平成 27 年の所要時間を比較すると、まんのう町役場～高松市役所間が 65 分から 52 分へ、まんのう町役場～高松港は 70 分から 57 分へそれぞれ 13 分短縮し、JR 琴平駅～高松空港は 34 分から 30 分へ 4 分短縮しています。第 3 に観光・産業の活性化支援です。バイパス整備により、周辺にある金刀比羅宮、国営讃岐まんのう公園、テーマパークなど主要観光地へのアクセスが向上するとともに、農産物の輸送効率の向上により農業の活性化を支援しています。第 4 に住民生活の安全性向上です。バイパス全線整備前（平成 12～14 年）と全線整備後（平成 25～27 年）を比較すると、人対車両事故件数は旧国道 32 号で約 3 割減少し、バイパスでも約 2 割減少しています。

また、バイパス沿道では、例えば綾川町萱原で平成 20 年に大型商業施設が開業し、周辺には飲食店、生活・サービス関連施設などの立地が進みました。平成 25 年にはバイパスをはさんで大型商業施設の前に、ことでん綾川駅が開業し、周辺には住宅地開発も進められています。綾南・綾歌・満濃バイパスは沿線地域の開発やまちづくりにも貢献しています。

<参考文献：四国地方整備局事業評価監視委員会資料など>



徳島自動車道

徳島自動車道は、徳島県鳴門市を起点とし、愛媛県四国中央市に至る 106.1km の自動車専用道路です。徳島自動車道のうち、徳島 IC～川之江東 JCT 間は四国縦貫自動車道であり、鳴門 JCT～徳島 IC 間は四国横断自動車道ですので、二つに分けて記述します。

徳島 IC～川之江東 JCT 間 95.3km の徳島自動車道は、昭和 41 年の国土開発幹線自動車建設法で建設予定区間として定められた四国縦貫自動車道（徳島市～大洲市間）の一部です。かなりの区間が吉野川の左岸（北側）に沿って中央構造線の上を走っており、吉野川流域の各地を直結しています。昭和 48 年 10 月に徳島～脇町間に施行命令が出され、平成 6 年 3 月に藍住 IC～脇町 IC 間 32.1km が徳島県初の高速道路として開通しました。その後、平成 7 年 8 月に徳島 IC～藍住 IC 間 9.1km、平成 9 年 12 月に脇町 IC～美馬 IC 間 11.5km、平成 11 年 3 月に美馬 IC～井川池田 IC 間 21.1km、そして平成 12 年 3 月に井川池田 IC～川之江東 JCT 間 21.5km が開通し、徳島 IC～川之江東 JCT 間が全線開通しました。

これにより、例えば徳島県庁から三好市役所までの所要時間は、国道 192 号利用の約 2 時間から高速道路利用では約 1 時間 15 分へと 45 分短縮され、人やものの流れが円滑になり、観光の振興、農産物の販売促進、地域産業の活性化などに貢献しています。また、徳島自動車道は川之江東 JCT で高知自動車道と接続し、さらに高知自動車道が川之江 JCT で高松自動車道、松山自動車道と接続して四国四県の県庁所在地を結ぶエクスハイウェイを完成させ、四国の高速道路に新たな時代を切り拓くことになりました。

一方、鳴門 JCT～徳島 IC 間 10.9km は、昭和 62 年の国土開発幹線自動車建設法の改正で追加された四国横断自動車道（阿南市～高松市間）の一部で、平成 10 年 12 月に施行命令が出され、平成 27 年 3 月に開通しました。この区間は、既に開通済の徳島 IC～川之江東 JCT 間の徳島自動車道と高松自動車道を結ぶ路線であり、徳島平野を南北に走っています。沿線には松茂スマート IC が設置され、阿波おどり空港へのアクセスが向上するとともに、周辺への企業の進出が増加しています。また、鳴門 JCT～徳島 IC 間の開通により、鳴門市と四国中央市間には徳島自動車と高松自動車道の 2 本の高速道路が存在することになり、このダブルネットワーク化により、交通事故や自然災害発生時に一方の高速道路が通行止めになったとしても、もう一方の高速道路を利用できるようになりました。

さらに、徳島平野では広い範囲にわたって南海トラフ地震に伴う津波被害が想定されるため、NEXCO 西日本と徳島県及び沿線自治体が協力協定を締結して、高速道路上に津波避難場所 10 箇所を設置したり、滞留車両のために徳島 IC や松茂 PA に非常用の備蓄品を配備するなど、沿線住民にとっても高速道路の利用者にとっても災害に強い高速道路づくりが行われています。＜参考文献：高速道路調査会編「高速道路と自動車」、NEXCO 西日本事業評価監視委員会資料など＞



野村ダム

肱川では、昭和 18 年に大出水に見舞われたことを機に、昭和 19 年度から建設省直轄の改修工事が開始され、昭和 34 年には多目的ダムの鹿野川ダムが完成しましたが、その後も出水が相次ぎました。このため、昭和 48 年に肱川の工事实施基本計画が改定され、治水安全度を 1/30 から 1/100 に改め、大洲地点の基本高水ピーク流量を 6,300 m³/s、計画高水流量を 4,700 m³/s とし、1,600 m³/s を上流ダム群により調節することとしました。

一方、肱川流域外の宇和島市、八幡浜市などの南予地区海岸部は平地が少ない段畑地域で、水不足に悩まされていました。特に昭和 42 年の干ばつ時には、水道の給水制限や柑橘類の枯死などの被害に見舞われました。このため、愛媛県は昭和 45 年に南予水資源開発計画を発表して、県の三大重点施策の一つとして南予の水資源開発に取り組みました。

こうして治水・利水の両面から肱川上流に野村ダムが建設されることになりました。野村ダムは、ダム地点における計画高水流量 1,300 m³/s のうち 300 m³/s の洪水調節を行うとともに、南予地区海岸部の樹園地にかんがい用水を供給すること、そして南予地区に水道用水を補給することを目的とした多目的ダムです。

建設省は昭和 46 年度に実施計画調査に着手し、ダム建設地点の野村町・宇和町（いずれも現西予市）の議会に対してダム計画の概要の説明等を行い、補償交渉の協力を要請しました。これに対して両議会はそれぞれにダム建設への協力体制を整え、当初は住民に水没反対の動きがあったものの、昭和 50 年 3 月に損失補償基準に関する協定が、昭和 51 年 4 月には公共補償等に関する協定が調印されました。ダム建設の交渉には通常困難を伴いますが、これほど短時間で言うことができた最大の要因として、「同じ南予の人たちのために」という明間地区の住民を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は記しています。

野村ダムは昭和 49 年 7 月に四国で初めて水源地域対策特別措置法の指定を受け、本体工事と併せて整備計画に基づいて県道宇和野村線、県道大洲城川線の整備なども行われました。ダム本体コンクリートの打設は昭和 53 年 3 月に開始、昭和 55 年 8 月に完了し、同年 11 月に試験湛水を開始しました。昭和 56 年 11 月にダム周辺の環境整備の工事も終わり、その後新たに計画されたダム管理用水力発電設備の工事が進められ、昭和 57 年 3 月に野村ダム建設事業は完了しました。

肱川では、野村ダム完成後も出水が起り、特に平成 30 年 7 月豪雨では甚大な浸水被害が発生しました。このため、国・県・市が連携して治水安全度の向上を図るため、野村ダム・鹿野川ダムの操作規則の変更を含めハード・ソフト一体となった 3 段階の対応により肱川緊急治水対策が行われています。

<参考文献：四国の建設のあゆみ編集委員会編「四国の建設のあゆみ」1990 年、宇和町誌編集委員会編「宇和町誌Ⅱ」2001 年、国土交通省肱川緊急治水対策河川事務所HP など>



国道 32 号根曳峠

国道 32 号は高松市を起点とし高知市に至る主要幹線道路であり、このうち根曳峠は高知県香美市と南国市の境に位置する標高 395m の峠です。峠の高松側は穴内川に沿って走っており比較的ゆるやかな縦断勾配となっていますが、峠から高知側の南国市領石までの約 6.6km 間は標高差が 339m で平均勾配 5.2% の急勾配です。

この根曳峠～南国市領石間（根曳地区）は昭和 36 年 3 月に一次改築に着手しましたが、同年 12 月に国道 33 号の越知町横倉で大規模な崩壊が発生したため、これを担当していた建設省高知工事事務所では四国の地質に詳しい専門学者に調査を依頼して検討の結果、地質の悪い四国では山を切るのは崩壊の危険性が高いとの結論に達し、根曳地区での切土は極力減ずる方向で計画路線を全般的に見直すこととしました。このため、根曳峠の改良では、経済性、走行性などを総合的に考慮して、高知県で初めて道路線形にクロソイド曲線が導入されました。（※クロソイド曲線は、直線から徐々にカーブの曲りをきつくしていくための曲線で、道路を滑らかにつなげる緩和曲線です。）

根曳地区の改良工事は、山岳道路としては珍しくトンネル、橋梁が一箇所もない土工を中心とした工事で、総土工量は 100 万 m³ に達しました。これらの土工を処理するために、建設省の各事務所や他の地建からもパワーショベル、ブルドーザー、タイヤローラーなどの建設機械が集められました。また、アスファルト塗装工事では、当地域が高知県の主要な石灰石の産地であるため、これを骨材に利用して、昭和 40 年 3 月に全区間が完成し、2 車線道路として供用されました。

一次改築完了後、数年間は交通量が比較的少なく、追越しも可能でしたが、交通量の増大とともに追越しがスムーズにできなくなり、低速車の後方に車の列ができて無理な追越しによる交通事故の危険性が高まってきました。このため、対策として 4 車線化、新設道路による縦断勾配の修正、登坂車線の設置などが検討され、経済性、緊急性などから判断して登坂車線が設置されることになりました。

登坂車線は全区間に設置されることが望ましいのですが、根曳地区では地形などから一部区間に設置されることになり、一次改築時の残用地などを利用した経済的なルートの検討が行われ、400m の追越し部分と起点側 50m、終点側 60m のすり付け区間を持った登坂車線が 5 区間に設置されました。工事は昭和 47 年度から昭和 55 年度にかけて順次行われ、登坂車線の設置により根曳地区の交通事情は大幅に改善されました。

<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、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、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年など>



土器川の河川環境整備

土器川下流部の河川敷には運動公園、公園、親水施設などが整備されており、年間を通じて多くの人々が利用する都市近傍のスポーツ、憩い、環境学習の場となっています。

土器川の直轄河川環境整備事業が始まったのは昭和 46 年度からでした。国による高水敷の整備が行われる一方で、昭和 51 年には香川県により敷地面積 18.6ha の川西運動公園（土器川公園）が整備されたほか、丸亀市や満濃町（現まんのう町）など自治体により公園施設が整備されました。また、香川県の大規模自転車道整備事業により、丸亀市を起点とし、土器川沿いを通り、観音寺市を終点とする延長 36km の自転車道が整備され、平成元年に県道丸亀琴平観音寺自転車道線として指定されました。

土器川川西地区（河口から左岸 5.8～7.9k）では、平成 11～12 年度に国により環境整備事業が行われました。この事業は、既設の土器川公園と大規模自転車道を合わせて、広がり多様性を備えた河川空間を整備することを目的としたものです。堤内の盛土により平地が確保され休憩施設が整備されるとともに、堤外護岸が緩傾斜で緑化され、観客席を兼ねた幅広階段が設置されて、身障者にとっても自転車にとっても安全で緩くて広い坂路が整備されるなどしました。また、関連事業として、平成 12～13 年度には丸亀市により防護柵、歩道、照明灯、樹木植栽が施工されました。

平成 5 年度から平成 21 年度にかけては、土器川総合水系環境整備事業が行われました。これは平成元年に策定された土器川水系河川環境基本計画を踏まえて、高柳橋から天神床止工までの中流ブロックで、豊かな自然環境を残しながら水辺に安全に近づける河岸や護岸を整備し、流域の人々が土器川の自然環境と親しむことができる環境づくりを目指したものでした。国と地元自治体の共同事業により、高柳地区（右岸 6.9～7.2k）の水辺の楽校（Doki！土器パーク）には郷土の治水・利水の史跡を活かした自然とふれあえる空間や体験学習の場がつけられ、垂水地区（左岸 8.6～9.3k）の土器川生物公園には多様な生物の生息・生育空間や親水空間が創出され、長尾地区（左右岸 14.5～15.1k）の長尾ふれあいパークには親水活動と沿川施設が連携した 3 世代交流の場や環境学習の場が整備されました。

このように土器川下流部の河川敷には多くの河川利用施設が整備され、これらは大規模自転車道や堤防道路のネットワークでつながれており、スポーツや憩い、環境学習の場などとして多くの人々に利用されています。これからも土器川の河川環境や景観が大切にされて、土器川の水辺が多くの人に利用されていくことでしょう。

＜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、四国地方整備局事業評価監視委員会資料、国土交通省四国地方整備局編「土器川水系河川整備計画－土器川の河川整備（国管理区間）－」2012 年など＞



国道 55 号阿南道路

国道 55 号阿南道路は、小松島市大林町森ノ本を起点とし、阿南市橘町青木に至る延長 18.4km の国道バイパスです。並行する旧国道 55 号（現県道 130 号大林津乃峰線）は阿南市中心市街地等を通るため交通渋滞や交通事故の増加が課題になり、また阿南地区の新産業都市計画を支援するためにもバイパス整備が必要とされていました。このため、小松島市及び阿南市中心部の交通混雑の緩和と交通安全の確保、並びに阿南市以南から徳島市方面への交通の円滑化を目的として、阿南道路が昭和 48 年に事業化されました。

しかし、社会経済情勢の変化などもあり、工事着手には時間を要しました。小松島市大林町森ノ本～阿南市西路見江川間 9.0km が着工されたのは昭和 62 年であり、この区間は東四国国体の開催に合わせて平成 5 年 8 月に暫定 2 車線で供用開始されました。その後順次、路線延長や 4 車線化が進められ、これまでに小松島市大林町森ノ本から阿南市橘町大浦までの 17.2km が供用済で、阿南市橘町大浦～青木間 1.2km が未供用という状況です。

これまでの阿南道路の整備により、以下のような効果が現れています。第 1 に旧国道の交通渋滞の緩和と安全性の向上です。旧国道から阿南道路への交通転換により、阿南市中心市街地等を通る旧国道の交通渋滞が緩和し、交通量の減少に伴い交通事故が減少しています。

第 2 に定時性の向上です。阿南道路の整備により阿南市以南から徳島市方面への交通が円滑になり、定時性が確保されるようになりました。暫定 2 車線で供用されていた時には那賀川大橋北詰交差点などで朝夕ピーク時に慢性的な渋滞が発生していましたが、令和 2 年 3 月の 4 車線化により交通渋滞が緩和され、定時性がさらに向上しました。

第 3 に地域経済の活性化支援です。阿南道路の沿線には辰巳工業団地、大湊新浜工業団地、橘湾火力発電所のほか、製紙工場、LED 関連企業等が立地しており、阿南市は県内屈指の工業都市として発展しています。阿南道路は工業団地や企業へのアクセスを向上させ、物流や人の流れを円滑にするとともに、立地条件の向上により企業の新規立地や雇用の増加を支援する役割も果たしています。

第 4 に地域住民の防災支援です。阿南道路の那賀川大橋は、地震時の津波に浸水しない高さで整備されており、阿南市が作成した津波避難計画で緊急避難場所に指定されています。地域住民は阿南市によって阿南道路横に整備された緊急避難階段を利用することにより、緊急時には阿南道路に一時避難することができるようになっています。

この他にも阿南道路は、三次医療施設や主要観光地へのアクセス向上や、道の駅「公方の郷なかがわ」の開設などにより、地域の産業経済活動の活発化や住民生活の向上に貢献しています。

＜参考文献：四国地方整備局事業評価監視委員会資料、徳島河川国道事務所HP など＞



富郷ダム

富郷ダムは、吉野川水系銅山川の愛媛県四国中央市富郷町津根山地先に位置し、吉野川総合開発計画の一環として建設された洪水調節、水道用水及び工業用水の供給、発電を目的とする多目的ダムです。

富郷ダムは、吉野川下流地域の洪水被害を低減するため、ダム地点における計画高水流量 $2,300 \text{ m}^3/\text{s}$ のうち $1,000 \text{ m}^3/\text{s}$ の洪水調節を行います。また、瀬戸内海気候に属する四国中央市では、水道用水及び工業用水の確保を法皇山脈で隔てられた銅山川の柳瀬ダムと新宮ダムに依存してきましたが、産業経済の発展に伴い都市用水の不足が深刻となり、その水源確保の役割を富郷ダムが担い、柳瀬ダム地点で新たに水道用水として日量最大 $45,000 \text{ m}^3$ を、工業用水として日量最大 $128,000 \text{ m}^3$ を供給します。さらに、ダムの建設に併せて愛媛県が新設した富郷発電所で最大出力 $2,900\text{kW}$ の発電を、愛媛県が増設した銅山川第一発電所 2 号機で最大出力 $3,600\text{kW}$ の発電を行います。

富郷ダムの事業は、建設省により昭和 49 年度に実施計画調査が開始されましたが、その頃地元関係者によるダム反対組織が相次いで結成されたため、現地立ち入り調査はしばらく中断されました。その後、地元への説明交渉や愛媛県及び伊予三島市の協力などにより、現地立ち入り調査が再開され、技術調査や用地調査も進められました。昭和 58 年 5 月には吉野川水系水資源開発基本計画の一部変更により、富郷ダムは吉野川総合開発計画の一環として建設することが認められ、同年 9 月には特定多目的ダム法に基づく富郷ダム建設に関する基本計画が告示され、ダム建設は前進することになりました。昭和 60 年 2 月には水没関係者で組織する富郷ダム対策同志会と建設省の間で富郷ダム建設に伴う一般補償の損失補償基準の締結に至り、その後、一般補償、公共補償、漁業補償等の交渉が行われました。平成 4 年 4 月に吉野川水系水資源開発基本計画の全部変更により、同年 7 月に建設省から水資源開発公団へ事業が承継されました。

建設工事は、平成 4 年 9 月に富郷ダム 1 期工事に着手、同年 10 月に転流開始、平成 7 年 4 月にダム本体コンクリート打設を開始しました。平成 9 年 3 月に 2 期工事に着手し、同年 12 月に本体コンクリート打設を完了しました。平成 11 年 3 月に試験湛水を開始、平成 12 年 6 月に試験湛水を終了し、同年 10 月に竣功式が行われました。

富郷ダムの完成により、私たちは治水、利水及び発電で恩恵を受けることになりましたが、ダム建設に伴い 6 つの集落の家屋、小学校、神社、土地等が水没し、移転を余儀なくされた人たちがいたことを忘れることができません。

＜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、水資源開発公団池田総合管理所富郷ダム管理所編「富郷ダム工事誌」2003 年、伊予三島市史編纂委員会編「伊予三島市史中巻」1986 年など＞



高知自動車道

高知自動車道は愛媛県四国中央市の川之江 JCT から高知県四万十市の四万十 IC に至る高速道路で、四国横断自動車道の一部にあたります。高知自動車道のうち、川之江 JCT～須崎東 IC 間及び須崎西 IC～四万十町中央 IC 間は高速自動車国道であり、須崎東 IC～須崎西 IC 間及び四万十町中央 IC～四万十 IC 間は高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路として整備されています。以下、区間別に整備の概要を記します。

四国横断自動車道が国土開発幹線自動車道の予定路線となったのは昭和 41 年 7 月でしたが、最初に施行命令が出されたのは大豊～南国間の昭和 48 年 10 月でした。この区間は急峻な山岳地帯を通るため、トンネルが 8 本、橋梁が 19 本で、本線延長のうち 57%が構造物となっています。大豊 IC～南国 IC 間 21.0km は昭和 62 年 10 月に開通しました。

次いで川之江～大豊間の施行命令は昭和 53 年 11 月でした。四国山地を貫くこの区間ではトンネルが 11 本、橋梁が 37 本で、構造物の延長比率は 72%となっています。川之江 JCT～大豊 IC 間 29.1km の開通は平成 4 年 1 月でした。この開通により、高知県は瀬戸内経済圏と直結し、さらに平成 4 年 4 月の高松自動車道高松～善通寺間の開通により、高知県は瀬戸大橋を経由して本州と高速道路で結ばれることになりました。

南国～伊野間に施行命令が出されたのは昭和 63 年 3 月でした。南国 IC～伊野 IC 間 17.9km は平成 10 年 3 月に開通し、これにより高知市に高速道路がつながり、四国四県の県庁所在地すべてに高速道路が直接乗入れることになりました。

伊野～須崎東間の施行命令は平成 2 年 12 月でした。伊野 IC～須崎東 IC 間 23.9km の開通は平成 14 年 9 月で、高知自動車道の延伸により、地域間の連携が強化されるとともに、同月開催された「よさこい高知国体」の県内各会場へのアクセスを支援しました。

平成 15 年 12 月には須崎新荘～窪川間が新直轄区間に指定され、平成 23 年 3 月までに須崎道路（須崎東 IC～須崎西 IC 間 5.1km）及び須崎西 IC～中土佐 IC 間 7.0km が開通し、平成 24 年 12 月には中土佐 IC～四万十町中央 IC 間 14.8km が開通しました。

四万十町中央 IC 以西では、片坂バイパス（四万十町西 IC～黒潮拳ノ川 IC 間 6.1km）が平成 30 年 11 月に開通しましたが、窪川佐賀道路（四万十町中央 IC～四万十町西 IC 間 5.0km 及び黒潮拳ノ川 IC～黒潮佐賀 IC 間 6.2km）、佐賀大方道路（黒潮佐賀 IC～黒潮大方 IC 間 14.0km）、大方四万十道路（黒潮大方 IC～四万十 IC 間 7.9km）は事業中です。

高知自動車道は、平成 20 年 7 月には川之江 JCT～高知 IC 間 57.7km が 4 車線化され、令和 3 年 2 月には高知 IC で高知東部自動車道と接続されており、時間短縮や定時性の確保、一般道路の渋滞緩和に効果を発揮するだけでなく、四国 8 の字ネットワークの一部として地域間の交流促進や地域活性化に貢献することが一層期待されています。

＜参考文献：四国地方整備局事業評価監視委員会資料、NEXCO 西日本資料など＞



高松港

高松港は、天正 16 年（1588）に生駒親正が高松城（玉藻城）を築くとともに内町港を築造したことに始まりました。明治 30 年から明治 41 年にかけて高松市により防波堤の築造、浚渫、埋立等の築港建設工事が行われ、近代港湾としての機能が整えられました。明治 43 年には高松と宇野を結ぶ鉄道連絡船が就航し、貨客が増加していきました。大正 10 年に高松港は第二種重要港湾に指定され、大正 11 年には管理が高松市から香川県に移管されて高松港拡張修築工事が行われました。工事は内務省の直接施行で行われ、防波堤、突堤の築造、浚渫等の工事は昭和 3 年に完成し、現在の玉藻地区の原型が形成されました。

戦後、貨客の需要はさらに増加し、昭和 20 年代には国鉄が宇高連絡船を大型化し国鉄専用バースを築造する一方、県工事として県営栈橋周辺の浚渫、東浜町の機帆船施設の整備等が行われました。また、経済の発展に伴い、海上輸送の活発化、船舶の大型化、フェリー化が進み、昭和 36 年より西防波堤、中防波堤、東防波堤が旧防波堤よりさらに沖側に移築され、港内の浚渫も実施されて泊地面積はほぼ 2 倍となり、玉藻地区では岸壁の増築、宇野・離島方面へのフェリー施設の集約が行われました。また、朝日地区では、昭和 20 年代から埋立事業が行われ、工業港区を形成するとともに、阪神向けフェリー岸壁等の各種大型岸壁を有する商港ふ頭として整備されてきました。

高松市の行政区域の拡張に伴い、昭和 38 年には高松港港湾区域の変更が認可され、従来の弦打港、香西港、神在港、生島港が高松港に包括されました。このため、高松港の港湾区域は、東は屋島西町長崎の鼻から女木島南端の帆柱の鼻を結び、西は生島町五色台紅峯東北端に至る長さ約 12km、面積約 3,100ha と東西に長く広範なものとなっており、屋島、朝日、玉藻、西浜、弦打、香西、神在、生島の 8 地区がそれぞれの特色を発揮することにより総合的に機能しています。

このうち玉藻地区は、小豆島、直島などの離島や本州と結ぶフェリー、旅客船等の発着が集中する高松港の中心地区です。四国の中核都市高松にふさわしい新しい都市拠点を創造するため、「サンポート高松」の整備が進められ、平成 13 年 5 月に港湾施設の供用を開始し、平成 16 年 5 月にグランドオープンしました。平成 23 年度には 5 万トン級の大型旅客船岸壁が整備され、大型クルーズ船も寄港するようになっています。

また、朝日地区には、高松港コンテナターミナルが整備され、平成 9 年の高松港～釜山港の国際コンテナ定期航路の就航を最初に、平成 14 年には高松港～上海港の航路が、平成 16 年には高松港～青島港の航路が開設されました。外貿コンテナ貨物量も年々増加傾向にあり、四国でも有数の外貿コンテナ取扱量になっています。

＜参考文献：香川県建設技術協会編「香川県土木史」1976 年、香川県高松港管理事務所HP、国土交通省高松港湾・空港整備事務所、香川県土木部港湾課編「高松港」など＞



長安ロダム

長安ロダムは、徳島県が昭和 31 年に那賀川中流部に建設した多目的ダムです。平成 19 年に徳島県の要請により国土交通省に移管され、現在は国土交通省の直轄ダムです。

那賀川総合開発計画は、昭和 12 年に那賀川水系が河水統制事業による調査河川に指定されたことを受けて、内務省により調査、策定されましたが、戦争により実施には至りませんでした。戦後、昭和 24 年に県営発電を含め那賀川総合開発事業の基本方針が決定され、実施されるに至りました。この計画は、第 1 期計画として宮浜村（現那賀町）長安口に長安ロダムを建設し、洪水調節による治水機能と流水の正常な機能を確保する一方、日野谷発電所の建設による電力開発、さらには長安ロダム下流に逆調整と電力開発を目的とした川口ダム、川口発電所を建設するものでした。

まず長安ロダムの建設に必要な工事用動力を確保するため、昭和 25 年 10 月に坂州発電所の建設工事に着手し、昭和 27 年 5 月に発電を開始しました。昭和 26 年 11 月には那賀川総合開発計画の中核となる長安ロダムの本体工事に着手し、昭和 31 年 1 月に完成しました。長安ロダムの建設にあたっては、平谷村（現那賀町）が県及び建設省等関係機関に反対陳情を繰り返していましたが、9 項目の覚書成立をもって昭和 27 年 3 月に反対陳情書を取り下げていました。その後、日野谷発電所、川口ダム等の工事が進み、昭和 36 年 9 月に那賀川総合開発事業の第 1 期工事が完成しました。

長安ロダムの建設は、治水・利水面で那賀川流域の産業・生活基盤の向上に一定の効果を発揮しましたが、昭和 46 年の台風 23 号豪雨水害について驚敷町（現那賀町）の住民が長安ロダムの操作が原因として国と県を相手取り訴訟を起こすことなどもありました。

長安ロダムの完成後も、那賀川流域では洪水被害が頻発し、平成 26 年 8 月の台風 11 号では古庄で戦後最大の流量約 9,500 m³/s を記録し、無堤区間等で甚大な洪水被害が発生しました。また、水利用の面でも、平成 7 年以降ほぼ毎年取水制限が実施され、特に平成 17 年、平成 19 年、平成 21 年に起きた渇水は長期間にわたり、那賀川流域に大きな渇水被害をもたらしました。さらに、長安ロダムの貯水池内の堆砂が当初計画に対して 3 倍以上進行しており、有効貯水容量の減少に伴うダム機能の低下が懸念されています。

こうした背景のもと、長安ロダムの移管に伴い、国土交通省は平成 19 年度に長安ロダム改造事業に着手しました。これは既存施設による洪水調節及び流水の正常な機能の維持等ダムの機能強化を目的としたもので、洪水吐ゲートの増設、減勢工の改造、選択取水設備の設置等の工事が完了し、平成 4 年 5 月に長安ロダム本体改造事業の完成式が行われました。長期的堆砂対策は現在も引続き行われています。

＜参考文献：国土交通省四国地方整備局・徳島県編「那賀川水系河川整備計画【変更】」2017 年、上那賀町誌編纂委員会編「上那賀町誌」1982 年、国土交通省那賀川河川事務所HP など＞



松山港

松山港は、県都松山市の海の玄関口として、古くから瀬戸内海航路の要衝を占め、本州と九州を結ぶ瀬戸内海における重要港として発展してきました。

松山港のうち最も古くから拓かれ商港として利用されてきたのは三津浜港（内港地区）でした。その三津浜港が明治 17 年の暴風雨で決壊したのを契機に、県議会では三津浜港は自然条件が悪く汽船時代の港には適していないとされ、興居島（ごごしま）が天然の防波堤となる高浜に新しく築港し、県都の玄関口とすべきであるとの意見が示されました。その後、高浜港（高浜地区）の築港が具体化され、明治 21 年に高浜港に栈橋が設置され、明治 25 年には伊予鉄道が三津から高浜まで延長されました。明治 36 年には高浜港に南栈橋が、明治 38 年に北栈橋が架設され、明治 39 年に高浜港開港式が行われました。これ以後、大阪商船の定期便はすべて高浜港に寄港することになったため、三津浜港の衰退が懸念されました。このため、三津浜町は三津浜築港に力を入れ、大正 5 年～大正 12 年に三津浜町営で防波堤の築造、浚渫、埋立等を行い、昭和 6 年～昭和 11 年には第一・第二船溜を築造しました。昭和 12 年に高浜港が位置する新浜村が三津浜町に合併したのに伴い、昭和 13 年に高浜港は三津浜港に統一改称されました。さらに昭和 15 年に三津浜町が松山市と合併し、それ以後三津浜港は松山港と称されることになりました。

戦後、昭和 21 年～昭和 25 年に第二期内港改修工事として三津浜内港地区の第三船溜築造工事が行われ、この結果、内港は機帆船・小型汽船の基地となりました。松山港は昭和 26 年に重要港湾に指定され、昭和 26 年度から運輸省により外港修築工事が本格的に着手され、防波堤の築造、浚渫等が行われました。吉田浜地区では、臨海工業地帯の大規模工場の操業に伴い、原料の輸移入や製品の輸移出を円滑にするため、昭和 26 年度から松山市の直営により修築工事が行われました。昭和 29 年には松山港は県管理の港湾になるとともに開港に指定されました。外港地区では昭和 40 年と昭和 44 年にフェリー栈橋が設置され、高浜地区では旧高浜港の北に昭和 42 年に新高浜港（観光港）が開港し、昭和 45 年にはフェリー基地も完成しました。今出地区では昭和 49 年度～昭和 53 年度に木材専用港が運輸省の直轄事業で築造され、昭和 53 年度には木材集積地も完成しました。

港湾施設の整備に伴い、松山港は、臨海部に立地する化学工業等に関連した外貨貨物や内貨貨物を中心とした背後圏の流通拠点として、また旅客フェリー等による九州・中国方面等との交流拠点として重要な役割を果たしています。さらに松山港では、四国及び瀬戸内経済圏の貿易拠点の形成を目指し、外港地区国際物流ターミナルなど、大型船に対応した港湾施設の整備が進められており、一層の発展が期待されています。

＜参考文献：愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史地誌Ⅱ（中予）」1984 年、松山市史編集委員会編「松山市史第 3 巻、第 4 巻」1995 年、四国地方整備局事業評価監視委員会資料など＞



外港地区



高浜地区(観光港)



高知の電車軌道

高知の電車軌道は伊野線 11.2km、後免線 10.9km、栈橋線 3.2km の 3 路線総延長 25.3km で、高知市、南国市、いの町にまたがっています。もともと土佐電気鉄道により運行されていましたが、平成 26 年から高知県や市町村が出資する新会社とさでん交通に引き継がれています。

土佐電気鉄道株式会社が設立されたのは明治 36 年 7 月で、明治 37 年 5 月に本町線堀詰～乗出（現伊野線グランド通）間 1.2km と潮江線梅ノ辻～棧橋（現棧橋車庫前）間 1.8km を開業しました。棧橋の完成に伴い、明治 38 年 4 月に潮江線の終点は棧橋から棧橋船着き場（現棧橋五丁目）まで延伸されました。明治 39 年 4 月には堀詰～梅ノ辻間が開通し、梅ノ辻～棧橋間の名称は潮江線から棧橋線へ改称されました。

伊野線では、伊野町（現いの町）まで軌道を延ばすためには、枳形～五丁目間の道路を拡幅する必要がありました。土佐電鉄は県に道路の拡張工事費と補償費を寄付し、拡幅された県道の上に軌道敷設を行い、明治 39 年 10 月に乗出～鏡川橋北詰間が開通し、明治 41 年 2 月には伊野線堀詰～伊野間が全通しました。伊野線の開通により、伊野町方面から和紙などの生産物が栈橋に直送され船で阪神方面に積み出され、阪神などから栈橋に着いた石炭、苛性ソーダ、肥料などが伊野方面に移送されることになりました。

後免線の沿線は人口が多く、広い穀倉地帯を持つため、土佐電鉄にとって後免線の建設は経営基盤を強化する上で重要な事業でした。土佐電鉄は県に道路拡張費や人家立退き料などを寄付し、拡幅された県道の上に軌道工事を行い、明治 41 年 10 月に堀詰～下知（現宝永町）間 1.3km の営業を開始しました。続いて下知から葛島橋西詰まで県道を新設延長して、その上に軌道を敷く計画が立てられましたが、中新町など北街地区の住民が反対したため、土佐電鉄は下知～葛島橋間 1.3km の田畑を買収し、かさ上げして専用軌道を新設し、明治 42 年 10 月に葛島橋西詰まで開業しました。明治 42～43 年には国分川を渡る葛島専用鉄橋の工事が行われ、明治 43 年 10 月に葛島橋～鹿児島間が開通し、その後、明治 44 年 5 月には後免東町通まで、大正 14 年 2 月には後免町駅前まで開通しました。

大正 13 年に国鉄高知駅が新設されると、それまで交通の要衝として栄えてきた高知市中心部が堀詰から東寄りの播磨屋橋へ移転することになりました。高知駅～潮江橋間の道路の建設と軌道の敷設が緊急の課題となり、土佐電鉄が県に寄付をして新道路上に軌道を敷設することで話し合いがまとまりました。軌道敷設工事は昭和 3 年 7 月に完了、同年 8 月には高知駅前～潮江橋間が開通し、堀詰～梅ノ辻間の軌道は廃止されました。播磨屋橋交差点には、電車が自由にどの方向へも運行できるようにダイヤモンドクロッシングという十字路が建設されました。こうして高知の電車軌道の原型は明治から昭和初めにかけて形づくられ、現在も住民や観光客の足として利用されています。

＜参考文献：土佐電気鉄道編「土佐電鉄
75年の歩み」1979年、八十八年史編纂
委員会編「土佐電鉄八十八年史」1991年
など＞



国道 11 号高松東道路

高松東道路はさぬき市津田町から高松市檀紙町に至る国道 11 号のバイパス（延長 28.4km）です。このうち、さぬき市津田町から三木町・高松市境までの区間 16.5km は高松自動車道の一部を成す一般有料道路として建設され、三木町・高松市境から高松市檀紙町までの区間 11.9km は高松自動車道の高架下を通る一般道路として整備されました。

津田町（現さぬき市）鶴羽から高松市上天神町間の高松東道路は昭和 56 年に事業化されていましたが、昭和 62 年の国土開発幹線自動車道建設法の改正に伴い阿南～高松間が四国横断自動車道の予定路線に組み込まれた後、建設省と香川県が協議の結果、高松東道路を活用して四国横断自動車道を整備する方針が決められました。

このため、津田～三木間は、昭和 63 年 10 月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、建設省と日本道路公団の合併施行方式で事業が実施されました。住宅地を東西に横切る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対策が講じられ、津田～三木間は平成 10 年 3 月に開通しました。この区間は平成 29 年 11 月に四国横断自動車道に編入されています。

四国横断自動車道の三木町～高松市檀紙町間については、建設省は県などと検討を重ね、市街化が進んでいるため新たなルートを確認することは困難と判断し、事業化されていた高松東道路の上を走る 2 階建ての高架橋構造で建設する方針を打ち出し、高松市内区間では建設反対運動もありましたが、平成 15 年 3 月に開通しました。一方、高架橋の下を走る高松東道路の一般道路区間は、昭和 63 年に工事着手し、平成 16 年 3 月に上天神交差点の地下道が完成、平成 20 年 6 月にはことでん琴平線及び長尾線の立体交差化が完了して全線開通しました。なお、高松市上天神町～檀紙町間 3.9km は昭和 59 年に高松南バイパスとして供用されていましたが、平成 2 年に四国横断自動車道との重複路線とされたことにより、高松東道路〔高松南バイパス区間〕として国道の両側を拡幅し、中央分離帯部分に高速道路を設置する事業が行われました。

一般有料道路として整備された高松東道路を含めて四国横断自動車道の供用により、高松市から鳴門市までの所要時間は約 1 時間短縮されるとともに、高速バスの利便性向上、救急医療活動の支援、高松市の商業圏域の拡大、地域産業の振興支援などの効果が出ています。また、高松東道路の一般道路区間では、ことでん琴平線及び長尾線の立体交差化の完成により、踏切に起因する交通渋滞が解消しました。さらに、高松東道路の整備に合わせて太田第 2 土地区画整理事業（360ha）が行われたことにより、高松東道路周辺には多くの商業施設等が出店し、雇用者数も増加するなど、地域の発展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、NEXCO 西日本事業評価監視委員会資料、「高松自動車道建設史」2003 年、「会報クリエイト第 28 号」2014 年など＞



徳島小松島港

徳島小松島港はもともと徳島港と小松島港という 2 つの港でした。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りました。徳島小松島港は徳島港区と小松島港区に大別されます。それぞれの歴史を見ていきます。

徳島では、明治初めに津田港が栄えましたが、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りました。しかし、新町川の川底が浅く、大型船の出入りには不便なため、大正 2 年に阿波国共同汽船が航路を小松島港に移しました。中洲港は大正 11 年に徳島港に改称されましたが、その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ました。徳島県は昭和初期から防波導水堤の築造、浚渫、岸壁の建設等に取り組み、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港湾整備が進められました。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 岸壁で原木の輸入などが行われてきました。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コンテナターミナルなどが整備されましたが、平成 23 年に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に対応した多目的バースへの転換が行われました。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ました。

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ました。明治 32 年から小松島村営で築港事業が行われましたが、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 ヶ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りました。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 3 千トン級の船舶が出入りできるようになりました。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、浚渫などが行われました。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 の岸壁が完成しました。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ます。

かつて徳島港と小松島港では競争もありましたが、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支援されています。＜参考文献：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、国土交通省小松島港湾・空港事務所HP など＞



松山自動車道

松山自動車道は四国中央市の川之江 JCT から宇和島市の津島岩松 IC に至る延長 182.9km の自動車専用道路です。松山自動車道のうち、川之江 JCT～大洲 IC 間は四国縦貫自動車道の一部であり、大洲 IC～津島岩松 IC 間は四国横断自動車道の一部です。

川之江 JCT～大洲 IC 間では、昭和 60 年 3 月に三島川之江 IC～土居 IC 間 11.0km が四国初の高速道路として開通して以来、昭和 62 年 12 月に川之江 JCT が供用し、平成 3 年 3 月に土居 IC～いよ西条 IC 間 22.1km が、平成 6 年 11 月にいよ西条 IC～川内 IC 間 36.9km が、平成 9 年 2 月に川内 IC～伊予 IC 間 21.9km が、そして平成 12 年 7 月に伊予 IC～大洲 IC 間 31.3km が開通して、川之江 JCT～大洲 IC 間が全線開通しました。

一方、大洲 IC～津島岩松 IC 間は整備制度により 4 つの区間に分けられます。北から南に向けて概略を紹介します。①大洲 IC～大洲北只 IC 間 6.3km は、大洲市内の交通渋滞の緩和などを目的として昭和 55 年度に一般国道 56 号大洲道路として事業化され、平成 3 年以来部分的に開通していましたが、平成 7 年 11 月の道路審議会中間答申を受けて「高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路」に指定され、平成 16 年 4 月に全線開通しました。②大洲北只 IC～西予宇和 IC 間 15.7km は四国横断自動車道愛南大洲線の一部として平成 5 年 11 月に施行命令が出され、平成 16 年 4 月に開通しました。③西予宇和 IC～宇和島北 IC 間 16.3km は四国横断自動車道愛南大洲線の一部として平成 10 年度に事業化されましたが、平成 15 年 12 月に国土開発幹線自動車道建設会議で新直轄方式（高速道路会社によらずに国と地方が負担して高速自動車国道を整備する新たな直轄事業）により整備されることが決定し、平成 24 年 3 月に 2 車線開通しました。④宇和島北 IC～津島岩松 IC 間 17.5km は、宇和島市内の交通渋滞の緩和などを目的として昭和 59 年度に一般国道 56 号宇和島道路として事業化され、平成 5 年以来部分的に開通していましたが、平成 7 年 11 月の道路審議会中間答申を踏まえて「高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路」となり、平成 27 年 3 月に全線開通しました。令和 2 年には、路線名を分かりやすく案内するために、大洲道路と宇和島道路の名称が松山自動車道に変更されました。

松山自動車道は、道路利用者に所要時間の短縮や交通渋滞の緩和、交通事故の減少、安全・安心な走行などの便益をもたらすとともに、人や物の流れを円滑にすることにより、宇和島市の養殖マダイの出荷額が開通前後で約 2 倍に増加するなど、地域産業の活性化や経済、文化の発展に貢献しています。また、平成 30 年 7 月の豪雨では、宇和島市吉田町の国道 56 号が斜面崩壊などにより 225 時間にわたり全面通行止めとなりましたが、松山自動車道は 17 時間で通行止めを解除することができたため、松山自動車道が命の道として機能し、地域の産業や人々の生活を支えました。これからも松山自動車道は四国 8 の字ネットワークの一部として、四国の広域的な交流を促進し、四国の発展に一層寄与することが期待されています。

<参考文献：四国地方整備局事業評価監視委員会資料、NEXCO 西日本事業評価監視委員会資料など>



怒田・八畝地区の直轄地すべり対策事業

高知県大豊町の怒田・八畝地区は、吉野川の支川南小川の左支川である南大王川下流域に位置しています。地すべり防止区域の面積は 410.8ha で、日本でも最大級の破碎帯地すべりが分布しています。怒田・八畝地区は、南大王川を挟んで右岸部の怒田（ぬた）箇所と、左岸部の八畝（ようね）箇所・立野（たづの）箇所、南小川左岸の三津子野（みつごの）箇所に分かれます。南大王川の下刻作用（侵食による河床の低下）によって河川に面する両岸斜面には 30～50m の急崖が形成され、その背後の標高 400～600m 附近には傾斜 20° 前後の緩斜面が広がっています。地域一帯は御荷鉾帯特有の保水性の良さから水田として利用され、約 100 戸の人家と耕地があり、広く生活の場として利用されています。

怒田・八畝地区の地すべりの活動は、かなり古くからあり、南大王川へ土塊の押し出しを繰り返していたため、昭和 35 年度に地すべり防止区域に指定され、高知県による地すべり対策工事が施行されました。しかし、地すべりの規模が大きく、地すべり機構も複雑なため、対策には多額の費用と高度な技術が必要であること、河道閉塞し決壊した場合の影響が大きい上、災害発生時の影響が高知県と徳島県の 2 県にまたがることから、昭和 57 年度より直轄地すべり対策事業として建設省が事業を実施することになりました。

怒田・八畝地区で大規模な地すべりが発生すると、まず地すべり地内の人家や道路、田畑、林地に被害を与えます。また、地すべりの土砂で南小川や南大王川がせき止められ河道閉塞が発生し、上流側が湛水して被害が発生します。さらに、河道閉塞箇所の土砂は不安定な状態であるため湛水の水圧や越流水によりやがて決壊し、貯留された水が一気に段波（段状の流れとなって下流に伝わる波）となって流れ下り、河道閉塞箇所の下流に甚大な被害をもたらします。地すべり対策事業は、防止区域内で生活する人のためだけの事業というのではなく、何十 km も離れた下流で暮らしている人にとっても重要な事業なのです。地すべり対策事業を行わなければ、上流で地すべりによる直接的な被害が起こるだけでなく、吉野川の下流でも土砂の流出や河道閉塞の決壊により河床の上昇や堤防破壊などを招いて浸水被害が起こる危険性が高まります。

怒田・八畝地区では昭和 57～令和 23（1982～2041）年度の概ね 60 年程度の整備期間で直轄地すべり事業が行われています。令和 3 年度末現在の事業の進捗度は、事業費ベースで全体の約 6 割となっています。これまでに地すべりの動き、保全対象の重要度などからブロック毎に整備優先度を定め、集水井工、集水ボーリング工、排水ボーリング工、水路工等の対策工事が行われ、各地で地下水位が低下したり、地すべり変動が緩慢になるなどの効果が確認されています。しかし、地下水位を下げて動きが沈静化した後に施工する抑止杭工の進捗度は 5% と低く、今後さらに目標実現に向けて長期にわたり事業が推進されることになります。

＜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＞



高松琴平電気鉄道

高松琴平電気鉄道（通称ことでん）の路線は、琴平線（高松築港駅～琴電琴平駅間 32.9km）、長尾線（瓦町駅～長尾駅間 14.6km）、志度線（瓦町駅～琴電志度駅 12.5km）から成っています。高松琴平電気鉄道は、昭和 18 年 11 月に琴平電鉄、高松電気軌道、讃岐電鉄の 3 社が統合して設立されました。会社と路線の成り立ちを見ることにします。

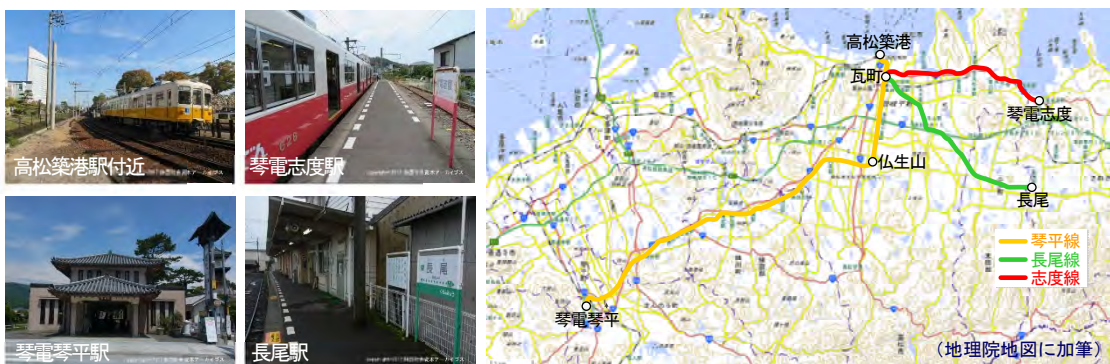
最初に設立されたのは高松電気軌道で、明治 42 年 10 月でした。明治 45 年 4 月に出晴（現在の瓦町駅付近）～長尾間 14.5km が開業しました。当時馬車で 2 時間かかっていた高松から長尾の間を電車は 56 分で運行したので、電車の開通は沿線住民に歓迎されました。大正元年 10 月には貨物輸送も開始され、特に長尾、平木などの商店街は活気づきました。終点長尾駅の位置は、当初現在の長尾駅から東約 600m の志度街道との交差点に設置する計画でしたが、地元の住民間で駅をめぐる争奪戦が起こり、結局計画が変更されて現位置に設置されました。

次に讃岐電鉄の前身の東讃電気軌道が明治 43 年 5 月に設立され、明治 44 年 11 月に今橋～志度間 12.1km を開業し、続いて大正 2 年 10 月に今橋～出晴間を、大正 4 年 4 月には出晴～公園前間を開業しました。東讃電気軌道は大正 5 年 12 月に四国水力電気と合併し、四国水力電気の電車部門となり、大正 6 年 5 月に公園前～高松駅間の路面電車を開業し、同年 7 月には高松駅から築港まで延伸しました。この公園前～築港間 2.29km の市内線の開通により電車利用者が急速に増えました。しかし、戦時下に電力統制が強化され、四国水力電気は解散することになり、鉄軌道事業は昭和 17 年 4 月に讃岐電鉄が設立されて引き継ぐことになりました。

琴平電鉄は大正 13 年 7 月に設立されました。当時国鉄線が高松から琴平駅までの約 45km を 2 時間ほどで結んでいたのに対して、琴平電鉄は高松と琴平の間をショートカットする鉄道を建設し、高松～琴平間約 31km を 1 時間で電車運転する計画を立てました。そのため、電車の速度、震動等を考慮して国鉄のレール幅 1067 ミリに対して、琴平電鉄は軌間 1435 ミリを採用しました。大正 15 年 12 月に栗林公園～滝宮間 17.8km を開業し、昭和 2 年 3 月に滝宮～琴平間 12.3km を、同年 4 月には栗林公園～高松（現在の瓦町駅）間 1.2km を開業しました。当初は栗林公園、鷺田、円座、琴平という琴平街道沿いのルートが計画されていましたが、仏生山地区の人々の誘致運動が実って仏生山経由のルートになりました。

戦時下に琴平電鉄、高松電気軌道、讃岐電鉄の 3 社は、交通統制の国策により企業統合を要請され、昭和 18 年 11 月に高松琴平電気鉄道に統合されました。これに伴い、長尾線の軌間を他の 2 路線と同様に 1435 ミリに改良するとともに、出晴駅を瓦町駅に統合して瓦町駅を 3 路線の総合停留所としました。その後、昭和 20 年 7 月の高松空襲により市内線が運行不能となったため、市内線に代わり瓦町～築港間 1.7km の線路延長工事が行われ、昭和 23 年 12 月に築港駅が仮設駅舎で開業して、ほぼ現在の 3 路線の姿が形成されました。

<参考文献：高松琴平電気鉄道編「60 年のあゆみ」1970 年、高松琴平電気鉄道社史編纂室編「80 年のあゆみ」1989 年、香川県編「香川県史第六巻通史編近代Ⅱ」1988 年など>



三好新道

三好新道は、明治 17 年に大久保謙之丞が提唱し、愛媛県（香川県を含む）※、高知県、徳島県の 3 県が推進した四国新道のうち徳島県に属する 31.4km の道路です。阿波新道とも言われています。四国新道は、丸亀、多度津から池田を経て高知、須崎に達し、さらに佐川、松山、三津浜へと連なる四国全県にまたがる総延長 280km、幅員最小 6.4m、最大 12.7m の幹線道路で、明治 19 年に起工、明治 27 年に完成しました。このうち、三好新道の完成は明治 23 年でした。※明治 17 年当時、香川県は愛媛県に含まれており、香川県が愛媛県から分離独立したのは明治 21 年でした。

当初、徳島県では新道が県西部の三好郡を通過するだけで十分な効果が得られないこと、経済不況や暴風雨による被害もあり新道開削の費用負担はできないとして計画参加に慎重でしたが、愛媛・高知両県令の強い勧誘や三好郡長の武田覚三の働きかけなどもあって参加することになったといえます。明治 18 年に 3 県が四国新道開削計画を内務省に提出し、認可されました。徳島県は、明治 19 年に東州津に県土木出張所を設置し、州津、西井川、池田の 3 村で事業に着手しましたが、平坦地や耕地が少ない地域では用地買収は容易でなく、三好市池田町ヤマダの三好新道完成の民益碑には住民の反対や不平のため用地買収がいったん頓挫したものの、総代による交渉で用地の買い上げができたことなどが記されています。

三好新道の工事では、阿讃国境の猪ノ鼻峠、吉野川沿岸の大歩危・小歩危の開削、四国山地の横断が難工事となりました。このうち、吉野川沿いの旧道は大歩危の險を避けて山城町（現三好市）下名から北西方向へ向かい根津木峠、白川口へ出るか、高知県本山町川口から笹が峰を越えて愛媛県新宮村へ出ていましたが、新道は吉野川の河岸に沿って歩危の岸壁を切り開き、徳島県と高知県を結びました。さらに困難な工事は架橋であり、数箇所新たな橋梁が架設されましたが、明治 23 年の三好新道の完成時には吉野川を横断する大具渡しと白地渡しは未解決のまま残されました。白地渡しは昭和 2 年の三好橋の完成まで、また大具渡しは昭和 35 年の三好大橋の完成まで、三好新道の最大の障害となっていました。

三好新道は当時としては幅員が広く、傾斜の少ない道路でしたので、荷車や牛馬車の通行ができるようになり、人や物の行き来が増えたことにより、沿線地域の様子も変わりました。猪ノ鼻峠は香川県から徳島県へ米や海産物が、徳島県から香川県へ葉たばこが荷馬車で運ばれるなど交易の要衝となり、運送店や旅館、飲食店が開設されました。また、池田は葉たばこの集散地として栄え、人が集まり商店も増え、毎月定期的に市が開かれるようになりました。さらに三好新道と伊予川街道の結節点である山城町川口は、交通量の増加に伴い商店、旅館などが増えて賑わいをみせるようになりました。

三好新道は県道として整備されましたが、明治 28 年に国道 32 号線となり、大正 8 年に国道 23 号線、昭和 27 年に国道 32 号線と改称されました。三好新道は現在、香川、徳島、高知の各県をつなぐ大動脈として役割を果たしている国道 32 号の原型です。

＜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、徳島県史編さん委員会編「徳島県史第五巻」1966 年、大岩義雄編「猪ノ鼻道路の今昔」2021 年など＞



三好新道完成の民益碑



大具渡し跡と三好大橋



(地理院地図に加筆)

伊予鉄道

伊予鉄道の路線は、郊外線の高浜線・横河原線・郡中線と路面電車の松山市内線から成っています。路線形成の変遷を見ることにします。

製材を大阪方面に輸送していた小林信近は、松山～三津浜間の運搬費が三津～大阪間の海上運賃より高いことから、交通機関の改善の必要を強く感じていました。小林は研究を重ね、明治 20 年に仲間と共に伊予鉄道会社を創立し、明治 21 年に高浜線の松山～三津間 6.4km を開業しました。軌間 762 ミリの軽便鉄道でした。明治 25 年には三津～高浜間 2.5km が延長されましたが、高浜への延伸は高浜と三津の地域間抗争を白熱化させました。

伊予鉄道は明治 26 年に横河原線の松山～平井間 7.0km を開業しましたが、営業が不振のため、横河原まで線路を延長し営業成績を挽回することになり、明治 32 年に平井～横河原間 6.2km が延長されました。また、松山～森松間は当初沿線有志により計画されていましたが、伊予鉄道が計画を引き継ぎ、立花から森松まで線路を延長し、明治 29 年に立花～森松間 4.4km を開業しました。この森松線は昭和 40 年に廃止となりました。

伊予鉄道の開業が契機となって、軽便鉄道への投資意欲がかき立てられ、明治 26 年に道後鉄道会社が設立され、明治 28 年に一番町～道後～三津口間 5km を開業しました。また、明治 27 年には南予鉄道会社が設立され、明治 29 年に松山～郡中間 10.7km を開業しました。道後鉄道、南予鉄道とも軌間 762 ミリの軽便鉄道であり、伊予鉄道が主唱して交渉を重ねた結果、明治 33 年に 3 社合併が実現し、伊予鉄道が両社の路線を引き継ぎました。道後鉄道線は後の松山市内線に、南予鉄道線は郡中線となりました。ここに松山市を中心とする鉄道が統一され、この地域の鉄道網の原型が形成されました。

この後、軌間拡張や電化、路線の延長や変更・廃止などが行われてきました。明治 44 年に松山電気軌道が伊予鉄道に対抗して三津～道後間をほぼ並行して電車を運行したため、伊予鉄道は対抗措置として、道後線の軌間拡張（762 ミリから 1,067 ミリへ）と電化を行いました。また、昭和 2 年に国鉄が松山まで開通したため、国鉄に対抗するために、昭和 6 年に高浜線の軌間拡張と電化が行われ、同年には横河原線の軌間拡張も行われました。郡中線の軌間拡張は昭和 12 年に行われ、さらに郡中線を終点の郡中駅から南に 0.6km を延長して、昭和 14 年に国鉄南郡中駅近くに郡中港駅を新設し、国鉄南郡中駅との連帯運輸を始めました。これにより伊予鉄道の線路はすべて軌間 1,067 ミリに統一されました。なお、郡中線の電化は昭和 25 年に、横河原線の電化は昭和 42 年に行われました。松山市内線では、国鉄松山駅との連絡の改善や、郊外線と松山市内線の連絡、利用客の利便性確保のために路線の延長や変更・廃止が行われるとともに、松山市駅のターミナル化が進められるなどして、現在の伊予鉄道の路線が形成されてきました。

<参考文献：伊予鉄道編「伊予鉄道百年史」1987 年、創立 125 周年史編纂委員会編「道は、みらいへー伊予鉄道創立 125 周年史」2012 年、愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史近代上」1986 年など>



土佐新道

土佐新道は、四国新道（総延長 280km）のうち高知県に属する道路です。路線は高知～徳島県境、高知～愛媛県境、佐川～須崎より成り、合計延長は 148.2km です。

明治 16 年 3 月に高知県令に就任した田辺良顕は、明治 17 年に大久保謙之丞が提唱した四国新道構想に賛同し、県庁内に委員会を設置、徳島・愛媛両県^注とも協議して、明治 18 年 2 月に四国新道建設の申合書を作成しました。この申合書に基づき、明治 18 年 3 月に県会に四国新道建設計画案が提案されましたが、自由民権派議員らは新道建設の重要性を認めながらも、事業費支出による県民の負担増加を避けるべきだと主張して、計画案は否決されてしまいました。

注)明治17年当時、香川県は愛媛県に属しており、香川県が愛媛県から分離独立したのは明治21年12月でした。

しかし、田辺県令はこれに屈せず、県勢浮揚のためには四国新道の建設が不可欠であるとの信念のもと、自ら草履穿きで県下を行脚して四国新道の必要性を説くとともに、職員を動員して寄付を集め、地方税負担を軽減して国庫補助を増やす見通しを立てるなどの熱意を示しました。その上で、田辺県令は明治 18 年 11 月に臨時県会を招集して四国新道建設案を再提案しました。県会では田辺県令の熱意に共感する議員もいましたが、なおも新道建設は時期尚早という意見が多い状況でした。しかし、大局的見地から田辺県令に賛同していた県会議長中山秀雄は、議長席を下りて一議員として新道建設の必要性を論じ、これに反対する者は先見の明なしとまで述べました。採決の結果、新道建設案は 13 対 11 で可決され、その後一部修正の上、新道建設が進められることになりました。

明治 19 年 3 月に高知公園で四国新道の起工式が行われましたが、新道建設が動き出した後も田辺県令に対して腹の納まらない者は策動を止めず、同年 5 月夜分に県令官邸に忍び込んで日本刀で県令の命を奪おうとしたり、明治 20 年 1 月に田辺県令が共同主催した新年宴会めがけて火砲を撃ち込むといった事件も起こりました。

四国新道の工事は一部地域で路線選定をめぐり議論や変更がありましたが、概ね順調に進み、明治 27 年 5 月に完工しました。この時、既に田辺県令は退官しており、時の知事石田英吉は「往時の陰山峻坂も今は変じて坦道となり、車馬自在に往来し、僅か 2 日程を以て多度津又は松山に達する愉快を見るに至り候のみならず、古来山間沢隈に埋没せる産物も之に依りて生気を顕し、社会の需要に供し得るべし」と感謝状を贈り、その先見の明を讃えています。

現在の国道 32 号と国道 33 号が形成する V ルートは、明治期に先人が築いた四国新道を土台にしてつくられています。大規模な広域にわたる事業を推進するためには力が必要です。事業を推進する歯車が回り始めれば大きな組織が力になりますが、最初に歯車を動かすためには志を貫き周りを牽引する個人の力が必要なことも教えています。

<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、津村久茂編「高知縣史上巻」1951 年、高知県編「高知県史近代編」1970 年、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年など>



高知県庁前の道路起終点標



(地理院地図に加筆)

瀬戸中央自動車道

瀬戸中央自動車道は、道路・鉄道併用橋である瀬戸大橋を通る延長 37.3km の自動車専用道路です。岡山県早島町の早島 IC で山陽自動車道および国道 2 号から分岐し、倉敷市を南に下って児島地区南部で道路・鉄道の共用部となり、下津井瀬戸を渡り櫃石島、岩黒島、羽佐島、与島、三つ子島を経て備讃瀬戸を横断し、坂出市番の州地区南部で鉄道と分かれ、坂出市川津町の坂出 IC で四国横断自動車道および国道 11 号に接続します。

瀬戸大橋の構想は明治 22 年に香川県議会議員大久保謙之丞が初めて提唱したのですが、瀬戸大橋がつくられるようになったきっかけは、時を経て発生した紫雲丸事故でした。昭和 30 年 5 月、国鉄宇高連絡船「紫雲丸」が霧の中を航行中に、女木島沖で貨客航走船と衝突して沈没し、修学旅行生 101 人を含めた 168 人が死亡する惨事が起こりました。この紫雲丸事故を契機に連絡船の悲劇を繰り返してはならないという世論が盛り上がり、架橋実現に向けた動きが加速化されました。昭和 33 年に香川県議会は架橋を決議し、昭和 34 年から香川県と岡山県は協力して架橋運動を進めることになりました。

昭和 44 年に閣議決定された新全国総合開発計画では、本州四国連絡橋として神戸～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、本州四国連絡橋は 3 本とも同時に進められることになりましたが、昭和 48 年の石油危機による総需要抑制策により着工は延期されました。児島～坂出ルートは昭和 52 年に閣議決定された第三次全国総合開発計画で、早期完成を図るルートとして道路・鉄道併用橋を建設することが明確にされ、昭和 53 年に香川・岡山両県で起工式が行われました。

瀬戸大橋の工事は、南・北備讃瀬戸大橋下部工の海中掘削から開始され、昭和 56 年からは他の橋梁にも着手して工事が全面展開し、昭和 60 年 1 月には下部工が概成しました。上部工は、昭和 58 年 8 月に北備讃瀬戸大橋の主塔架設を開始し、ケーブル架設、補剛桁架設と工事を進めて、昭和 62 年 8 月に最後の南備讃瀬戸大橋の補剛桁を閉合しました。陸上部工事は海峡部工事の進展にあわせて工事が進められ、昭和 63 年 4 月に瀬戸中央自動車道が本四備讃線の開業とともに供用されました。与島にはパーキングエリアが設置されています。なお、瀬戸中央自動車道開通時には工事中であった四国横断自動車道とは、4 年後の平成 4 年 4 月に坂出 IC で直結し、高速自動車国道とのネットワーク化が完了しました。

瀬戸中央自動車道の開通により、倉敷～坂出間の所要時間はフェリー利用時の 120 分から 40 分に 3 分の 1 に短縮されました。また、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、安全に輸送できる瀬戸中央自動車道への転換により、移動の確実性が向上しました。さらに、四国は全国を結ぶ高速交通ネットワークに組み込まれ、人・物・情報の交流が活発になり、産業、経済、生活、文化、観光などさまざまな面で地域の発展を支援する基盤が整うことになりました。

＜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」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」2000 年など＞



坂出市番の州から瀬戸大橋



与島パーキングエリア



(地理院地図に加筆)

 アーカイブスあらかると
Vol. 44～88（2021 年 7 月～2025 年 3 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>

2025. 7