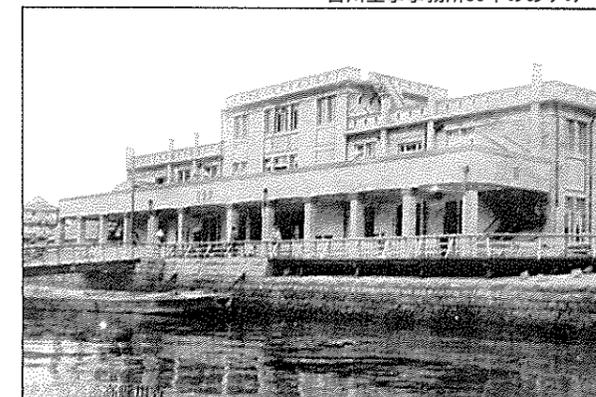


香川工事事務所のあゆみ



昭和9年5月、事務所を設置した高松港務所。

事務所開設

大正末期から昭和初期にかけてのわが国は、経済不況等により、労働争議、金融恐慌、国連脱退など大きく揺れ動いていた時代であった。この様な中で政府は匡救事業として国道の直轄事業を行うこととなり、高松にも内務省神戸土木出張所香川国道改良事務所が設置された。時に昭和9年5月1日であり、今年で満50周年を迎えたことになる。

屋島観光道路

香川国道改良事務所の最初の仕事として、国道22号(現11号)高松・屋島間観光道路の改修工事を行っている。

高松近辺には栗林公園、屋島古戦場等の観光地があり特に屋島は、「日本新八景」の特選に選ばれたほどの観光地でありながら、高松から屋島に至る道路は貧弱であり非常に不便であった。そこで香川県、高松市が国に対し道路改修に対する強い要望を行った結果、この道路の改修が初の国の仕事として取り上げられたものである。

牟礼町付近に当時の舗装がまだ残っているが、四国で最初のコンクリート舗装が行われている。コンクリート舗装に関する技術的資料が乏しい時代の施行にもかかわらず、50年を経過した今日に至るまで使用に耐えていることは、当時の担当者の仕事に対する熱意のたまものであろう。

本事業はきびしい社会情勢のなかではあったが、幸いにして途中で打ち切られることもなく事業着手4年後の13年に完成し、これにより高松屋島間の交通が飛躍的に改善された。

現在でも高松市内に観光通りの名称が残っている。

宇多津および丸亀時代

観光道路が完成した後、事務所を綾歌郡宇多津町に移し、国道23号高松・丸亀間の改修事業に着手した。激しくなる戦時色のなかで、宇多津の一部区間および大東川橋(木造)の完成を見るものの、資材、労力不足により19年ついに事業の一時中止にいたり終戦を迎えた。

戦争により荒廃した国土を復興させるため、いち早く20年の末から高松・丸亀間の改良工事を再開した。

22年事務所を丸亀市風袋町に移し、蓬萊橋(土器川)、綾川大橋、香西町～土器村の改良工事ならびにコンクリート舗装が行われた。

高松市へ移転

戦後の日本の経済復興はめざましく、産業活動の活性化に伴い自動車交通の急激な増加により、モータリゼーションの時代が始まった。これに対応し、政府は27年新道路法を制定するとともに29年には第一次道路整備5箇年計画を策定し、本格的な道路整備に着手することになった。このような中で32年に事務所を再び高松市に移し、東讃地域を含めた県下全域における道路整備を進めることになった。

モータリゼーションの急速な進展にともない国道の維持管理が重要視されることとなり、建設大臣による国道管理を行うため33年に道路法が改正され、当事務所においても国道11号の木田郡牟礼村から普通寺市金蔵寺間42.1kmが直轄管理区間に指定された。その後、道路改良が完成したい順次指定区間に編入され、45年の国道319号の指定に至るまで現在約160kmの国道の管理を行っている。

この間、41年に国道32号の琴平地区および42年の国道11号豊浜地区の道路改良により管内の一次改築が完了した。この道路が大動脈として県民の経済および生活環境の向上に果たした役割は、はかり知れないものがあった。

二次改築事業

管内の一次改築事業も完成に近づいた39年、交通混雑の激しい高松市内の二次改築事業を行うべく、国道11号高松バイパスの調査を開始した。41年高松バイパスのうち牟礼町～高松市牟礼町を高松北バイパスとして事業化し、その後44年高松南バイパス、46年国道11号坂出丸亀バイパス、47年国道32号綾南バイパス、48年国道32号円座バイパス、満濃バイパス、49年国道319号普通寺バイパス、56年国道11号高松道路と順次事業に着手した。41年に事業化された高松北バイパスは44年一期区間(高松市高松町～同市牟礼町)の4.2kmを供用し、46年には同二期区間(牟礼町～高松市高松町)の1.2kmを供用した。その後高松南バイパス、坂出丸亀バイパスおよび綾南バイパスの一部を供用し、58年度末のバイパス供用延長は約40kmに達し、管内道路網の骨格を形成している。さらに、63年春には、本州四国連絡橋、四国横断自動車道とも連絡し、社会・経済活動をささえる幹線道路として重要な役割を担っていくことであろう。

交通安全事業

30年代後半から自動車保有台数は急激に増加し、これにともない交通事故も全国的に増え「交通戦争」の様相を呈してきた。政府は、この事態に対処するため41年に「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」を制定した。当事務所では法律制定の前年度に木田郡牟礼町～普通寺市金蔵寺町を交通安全対策モデル路線に指定し、種々の対策事業が計画、実施され、各事業の効果を調査した。このモデル事業がその後の交通安全対策事業の重要な指針となった。なお、このモデル事業の一環として管内初の横断歩道橋が高松市宮脇町に完成した。

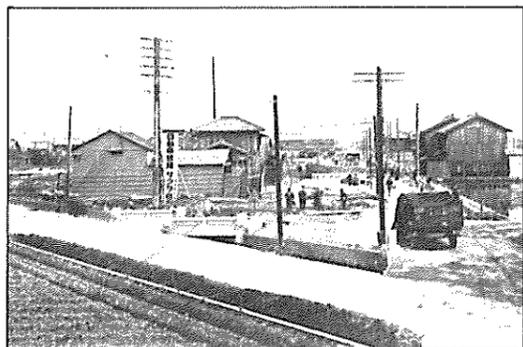
土器川の整備

讃岐平野のほぼ中央を流れる土器川は、災害発生時の被害が広範囲におよぶ恐れがあるため、43年4月、一級水系に指定され河口より18.85kmを当事務所において管理することとなった。43年以降、堤防の改修工事を実施しているが、46年からは、土器川環境整備事業に着手し、運動公園・遊園地等を設置し、住民の憩いの場となっている。47、48年には、干ばつに潮位の異常上昇が加わり、土器川下流部において、上水道、農業用水に多大な塩害を生じた。その再発防止策として潮止堰を53年に完成させた。

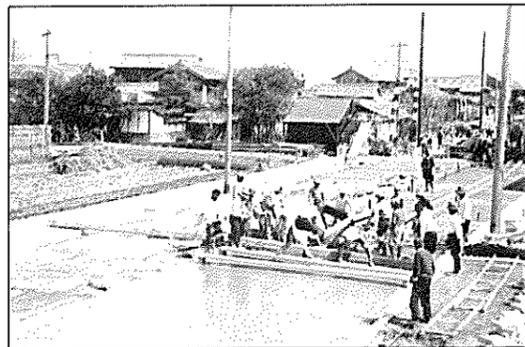
最後に、当事務所の50年におよぶ事業は、多くの先人達のご苦勞はもとより、数多くの方々のご協力があった初めてなしとげられたものであり、心から敬意を表すると共に感謝申しあげる次第です。

私どもは、半世紀という節目に当り、当事務所に与えられた任務の重大さを再認識するとともに新たな決意のもとに今後の国土建設に努力を重ねる所存であります。

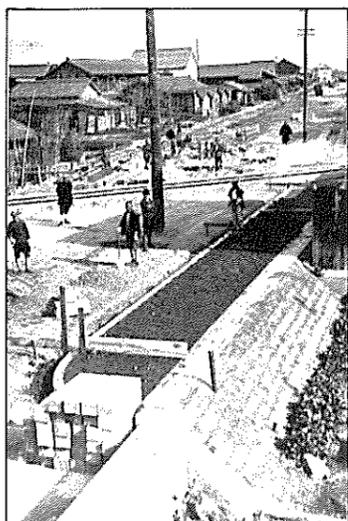
9 香川国道改良事務所開設。観光道路の建設に着手。



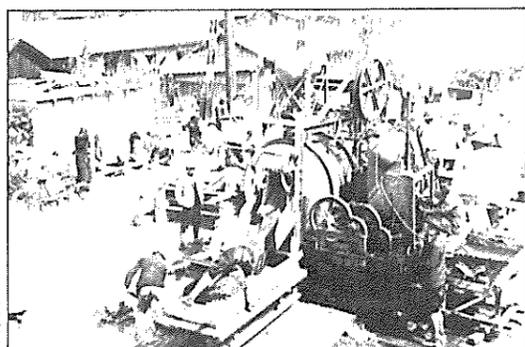
国道22号高松・屋島間観光道路の工事起点高松市塩上町(現在の観光通2丁目)附近。



塩上町内の幅員は高松市都市計画に合わせ歩道2.5m、車道部10m、計15m(延長150m)、他は10m、コンクリート舗装厚は下層15cm、上層5cmとした。



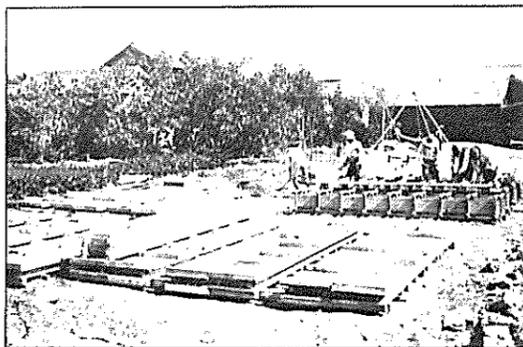
長尾線踏切西側での改良工事。盛土材は春日川から貨物自動車、荷馬車、ガソリン機関車により運搬した。



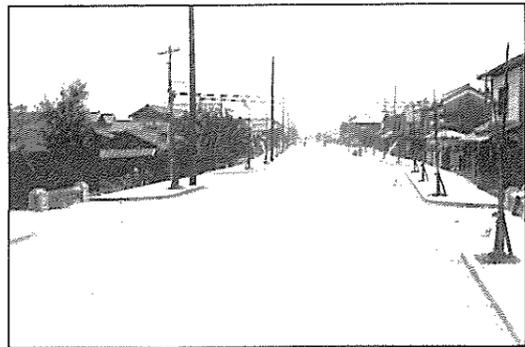
琴電長尾線旧踏切附近での工事状況、最新のコンクリートミキサーを使用した。

昨日から高松港事務所を名乗る
香川国道改良事務所を名乗る
神戸土木出張所長等来臨
起工式は五月下旬

昭和9年4月30日付香川新報



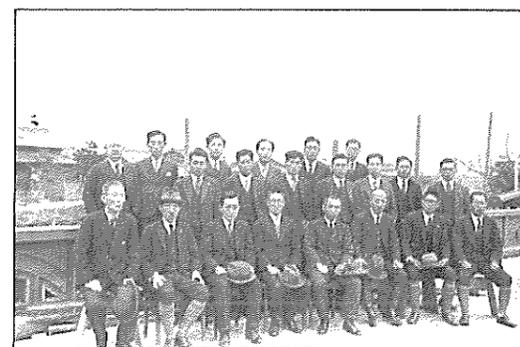
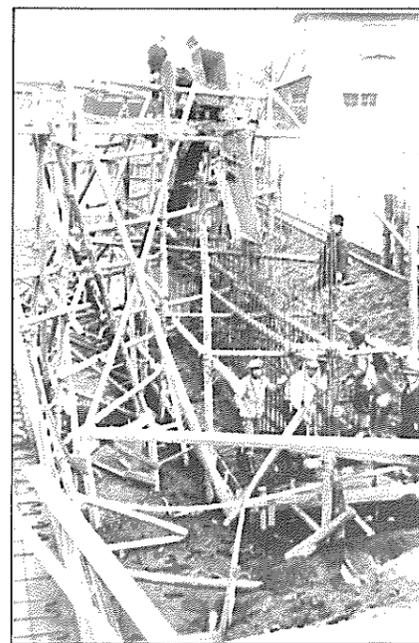
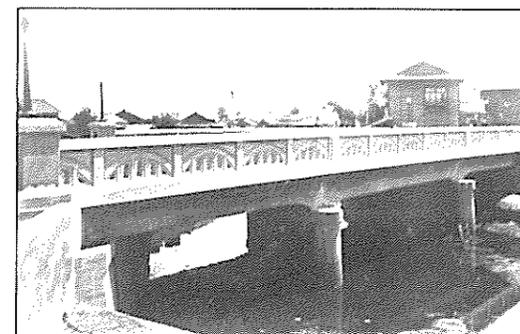
歩道用コンクリートブロックの作製。



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した。

観光橋(御坊川)の建設

10年3月完成。この橋から屋島が望めることから、観光橋と名づけた。

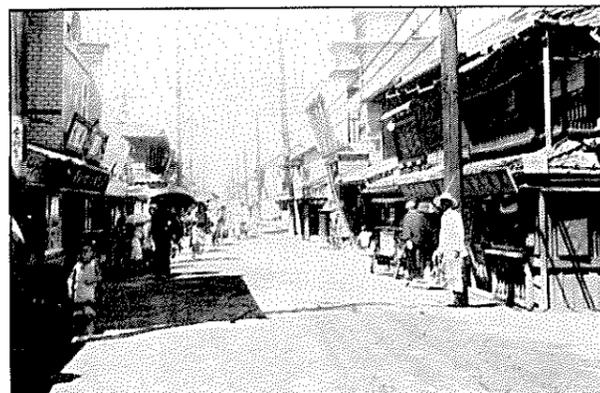


完成を祝って来賓とともに記念撮影。(前列左側より3人目が羽賀所長)

- 4/6 内務省、前年に続き「時局匡救土木事業」を実施。
- 5/1 内務省神戸土木出張所香川国道改良事務所を高松港所内に設置。
- 6/7 高松・屋島間観光道路建設起工式挙行。

- 8/1 9年度改良事業に着手(延長1,675m、事業費20万円)。
- 8/9 事務所を高松市塩上町に移転。
- 9/3 第7回万国道路会議ミュンヘンで開催。
- 9/21 室戸台風(死者2,500人、負傷者8,000人)。

当時の高松近辺の国道



22号片原町筋。(昭和初期)(提供 松本昭雄氏)

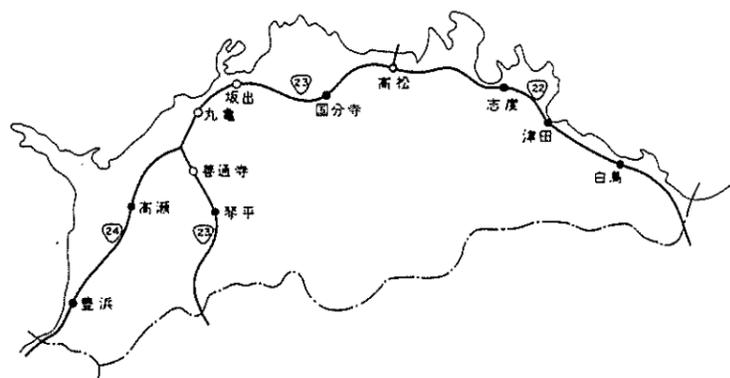


木太村州端附近の22号、この箇所は10年に改良を行った。



西方寺より高松市街を望む。左下に23号と国鉄予讃線が見える。
〔大正時代〕(提供 松本昭雄氏)

昭和9年当時の国道図



観光道路50年の昔、今



高松中央市場前の状況。



現在の状況。この箇所は戦後区画整理事業により現在の幅員に拡幅した。



琴電琴平線踏切付近より西側は高松市が都市計画事業により施行した。
(提供 岡本二三雄氏)

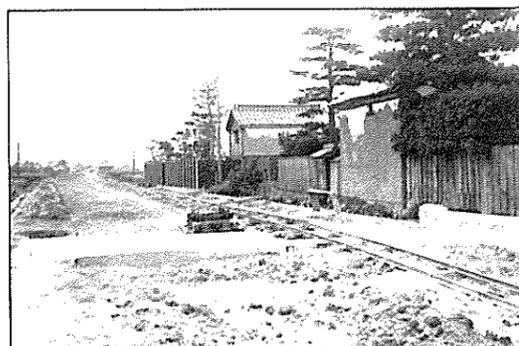
10 観光道路の改修中止を免れる。



盛土材搬入のため香川県より国道の一部の占用許可を受け軌条を布設した。



春日川西附近の改良工事、現道を拡幅した。



玄石橋附近。

昭和十年一月十七日付香川新聞

香川、国道二廿第道國、橋から春日川迄改修五方圓で詰田川橋大改築實施に至る運動經過

香川、国道二廿第道國、橋から春日川迄改修五方圓で詰田川橋大改築實施に至る運動經過

香川、国道二廿第道國、橋から春日川迄改修五方圓で詰田川橋大改築實施に至る運動經過

線道二廿第道國 貌全修改

十年度は工費十萬圓 詰田川橋から春日川迄改修 五方圓で詰田川橋大改築 實施に至る運動經過

昭和十年 1月17日付香川新聞

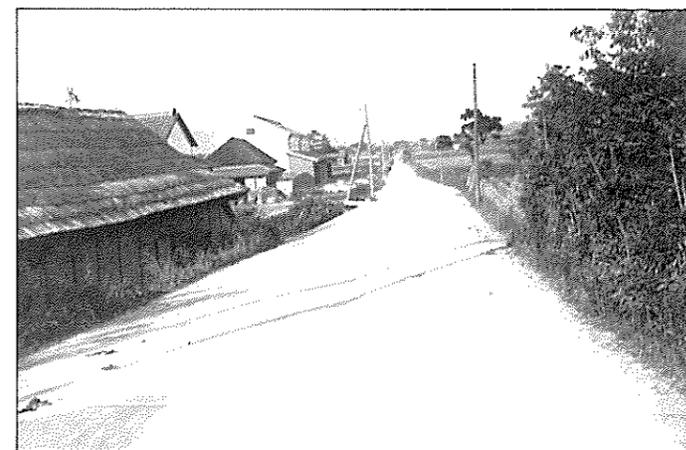


中央6mをコンクリート舗装にし、路肩1.5mは歩行者が通行できるようにアスファルト乳剤を散布した。

昭和十年度交通調査平均表(5月・10月)

観測地名 香川県木田郡木太村字新開
路線名 国道二十二号線

種別	時期		総平均	備考
	総数量			
歩行者	879.0			数値ハ午前六時ヨリ午後九時ニ至ル総数量ヲ示ス 舗装ノ種類 道路一般幅員 五米 砂利敷
牛馬	80.45			
人力車	2.7			
自転車	2,912.4			
荷車	22.35			
	43.20			
乗合馬車	0			
牛馬車	22.7			
	46.15			
	7.65			
自動車	14.15			
	8			
自動車	93.5			
	24			
	25.5			
電車	53			
	0			
其他	0			
總換算重量	ΣwW	382.2		
總占用値	ΣvN	3,224.6		



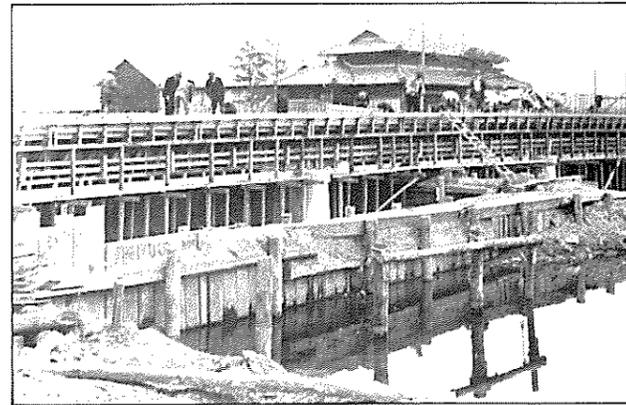
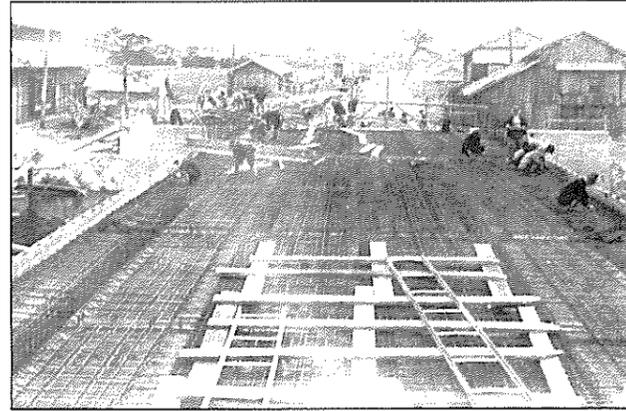
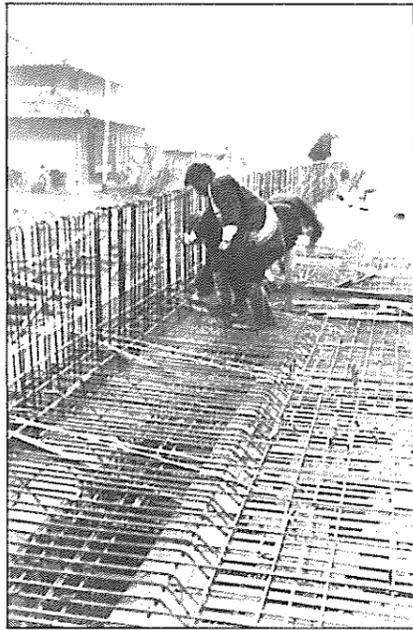
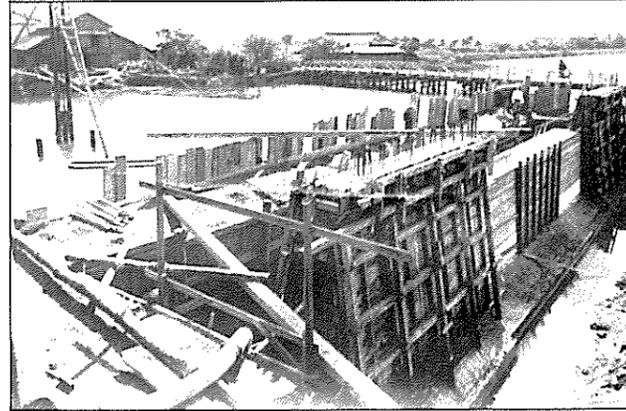
交通量観測箇所(春日川橋東詰)、この箇所は10年に改良を行った。

- 5/ 豊田自動織機製作所自動車部乗用車完成。
- 5/11 10年度改良事業に着手(延長1,250m、事業費10万円)。
- 10/1 第4回国勢調査実施(総人口 9,769万余人、内地 6,925万余人)。

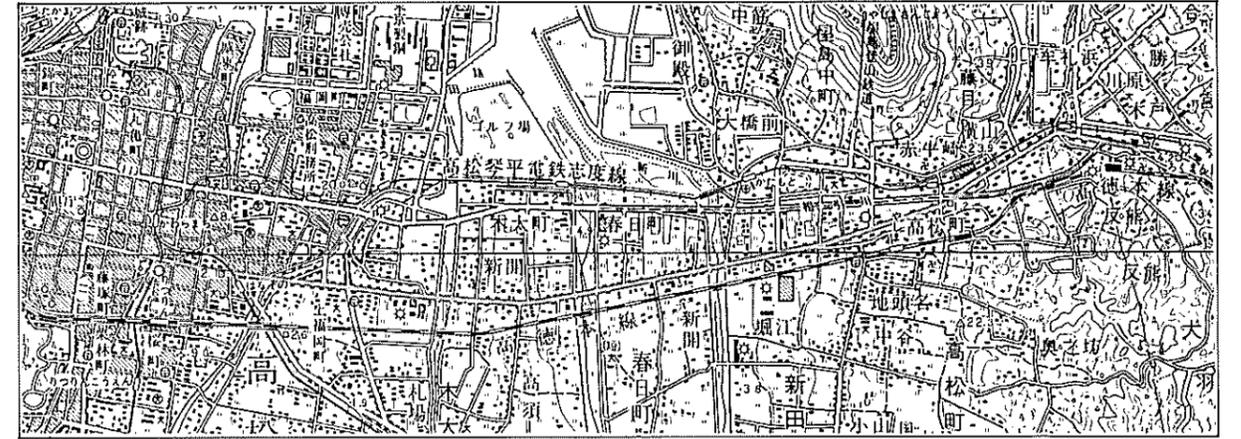
- 11/7 土木会議「道路構造令」を決定。

詰田川橋の建設

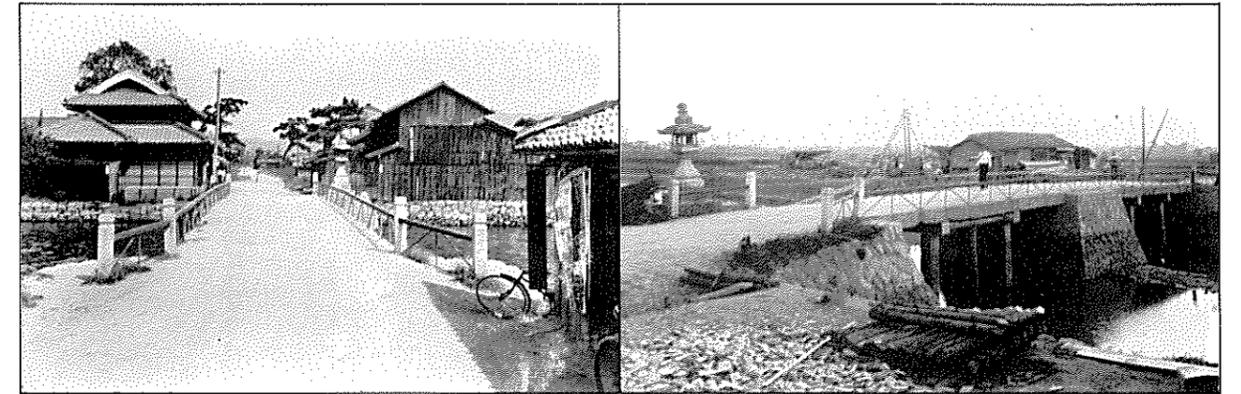
本橋は11年3月に完成した。架橋にあたっては、人、馬、車等の足を確保するため仮橋を設けた。



高松・屋島間観光道路建設位置図



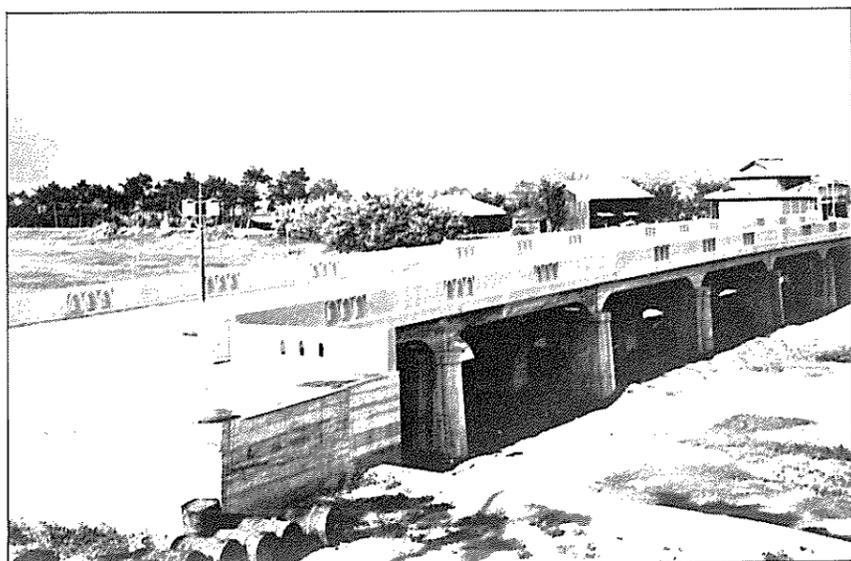
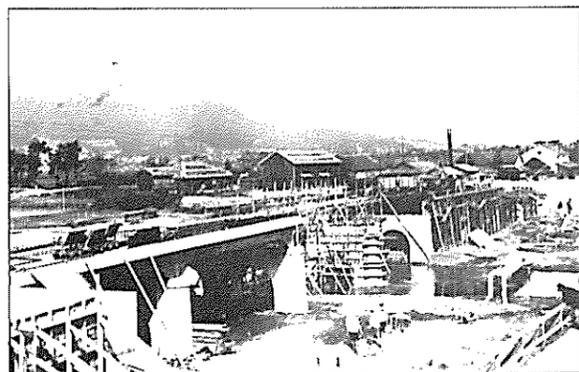
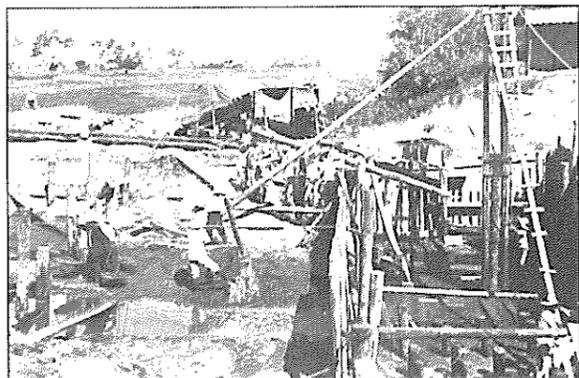
旧詰田川橋



11 春日川橋、完成。

春日川橋の建設

12年3月に完成。基礎杭は木杭を使用した。当時の高欄は現在のものどちがい芸術性の高いものとなっている。



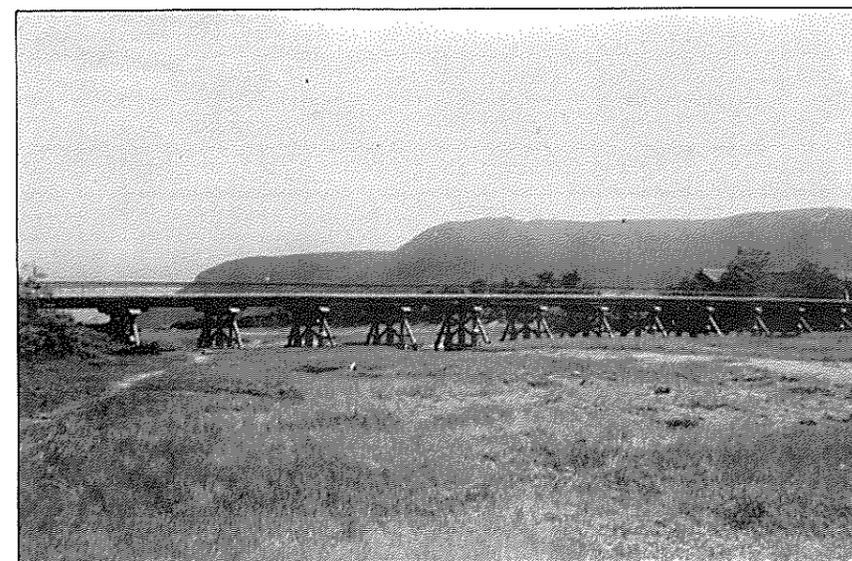
- 2/26 2.26事件。
- 5/21 11年度改良事業に着手(延長1,982m、事業費15万円)。
- 11/7 国会議事堂竣工。

春日川橋の建設は、大正11年、春日川に架かる旧春日川橋の老朽化を期して、大正12年、春日川橋の建設に着手した。この橋は、長さ1,982m、事業費15万円に達した。この橋は、大正12年3月に完成した。この橋は、大正12年3月に完成した。この橋は、大正12年3月に完成した。

觀光道路屋島まで 愈々近く着工

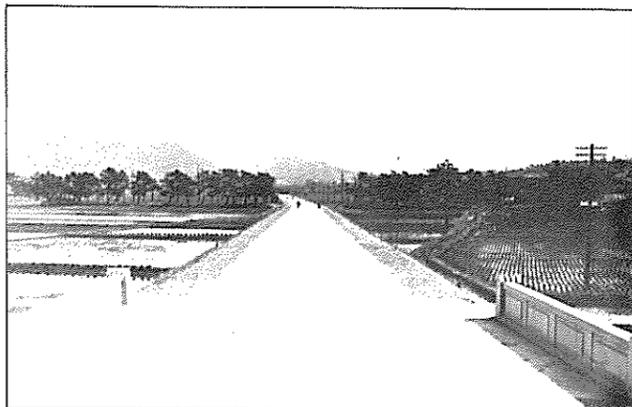
春日川橋鐵筋コンクリートで
近代的に明粧を施す

昭和11年4月22日付香川新報

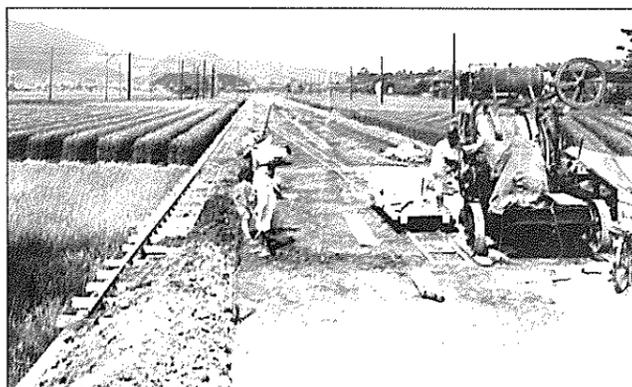


旧春日川橋。

13 観光道路完成。



口銭橋より屋島参道方向を望む。



屋島参道より東方向の改良工事。

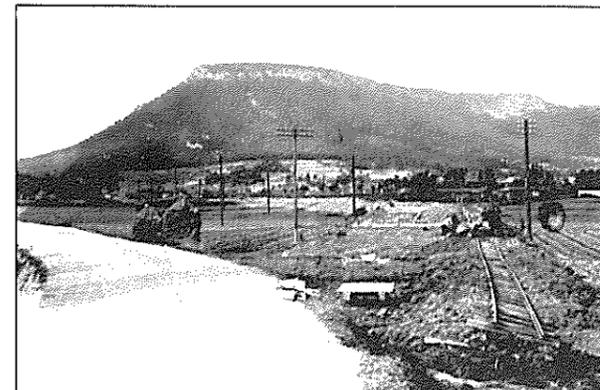
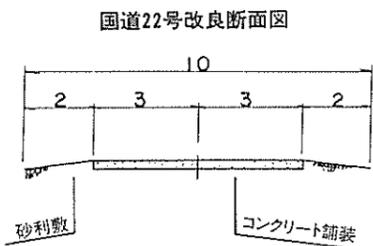


国道と交差するため琴電を北へ移設した。(現高松市高松町附近)

国道第廿二號線 車禮から更に薬師堂迄延長 愈々四万五千圓で着手

国道第廿二號線 車禮から更に薬師堂迄延長 愈々四万五千圓で着手

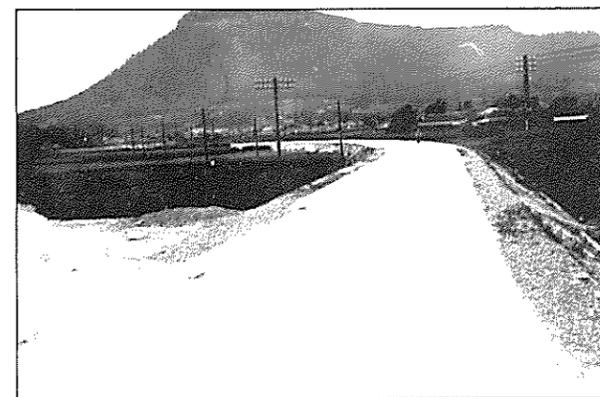
昭和13年6月15日付香川新報



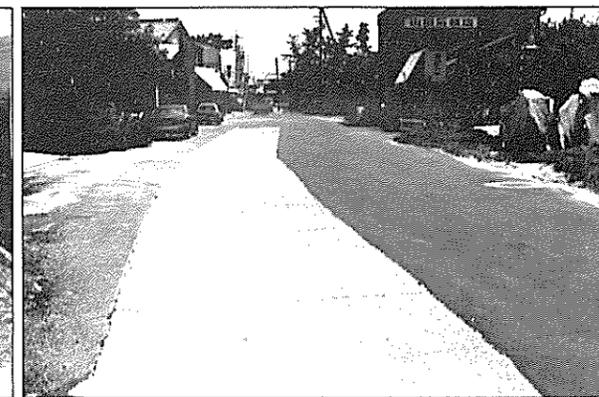
工事終点の白羽神社参道より改良工事中の屋島方向を望む。



コンクリート舗装表面仕上げ。



牟礼村内600mの区間でコンクリート試験舗装を行った。



現在でも当時のコンクリート舗装が町道として使用されている。

交通調査表

観測点番号 第4号 観測日 昭和13年10月(3日間平均) 午前6時 午後8時

観測点地名 香川県木田郡牟礼村大字牟礼

	歩行者	人力車	自動車	乗合馬車	牛馬車			自動車	自動車	貨物車	小計	其他	總計						
					輪	四輪	小計												
総数量	428	0.9	0	1090	3.5	7	0	0.6	0.3	0	0	0.9	12.3	36.7	0	16.3	15.5	68.5	1.02
換算重量	-	-	-	10.9	0.5	1.9	0	0.2	0.2	0	0	0.4	3.3	36.7	0	18.4	36.1	91.2	108
占用額	214	32	0	4362	210	420	0	4.2	2.1	0	0	6.3	3.7	36.7	0	32.6	31.0	100.3	8.23

- 4/1 国家総動員法公布。
- 5/ 道路交通情勢調査を実施。
- 6/ 13年度改良事業に着手(延長630m、事業費4万5千円)。
- 9/1 関東地方猛台風(死者 99人)。