

目次

第一章 時代背景

資料/地図で読む昭和初期の高松 ... 2

資料/昭和10年頃のくらしと交通 ... 4

資料/新聞記事で綴る時代背景 ... 6

資料/観光道路の建設着手 ... 8

第二章 観光通2丁目～詰田川西詰

■観光通2丁目付近 ... 12

■花園橋・コトデン踏切付近 ... 13

■コトデン長尾線花園踏切付近 ... 14

■御坊川西詰付近 ... 18

■観光橋 ... 19

■上福岡～木太町4区 ... 22

資料/観光道路の建設に従事した人々と工事風景 ... 24

■詰田川西側 ... 26

第三章 詰田川橋～春日川西詰

■詰田川橋を架け替える ... 28

■詰田川(東)～春日川(西) ... 31

■春日川西詰 ... 33

資料/昭和10年当時の交通量ほか ... 34

第四章 春日川橋～屋島西湯元

■春日川橋 ... 38

■春日町の工事 ... 40

第五章 新川橋・口銭場川～王墓

■新川橋 ... 42

資料/新川について ... 44

■口銭橋 ... 46

■古高松～王墓 ... 48

第六章 王墓～牟礼薬師堂

■王墓～薬師堂 ... 52

資料/高松五街道 ... 54

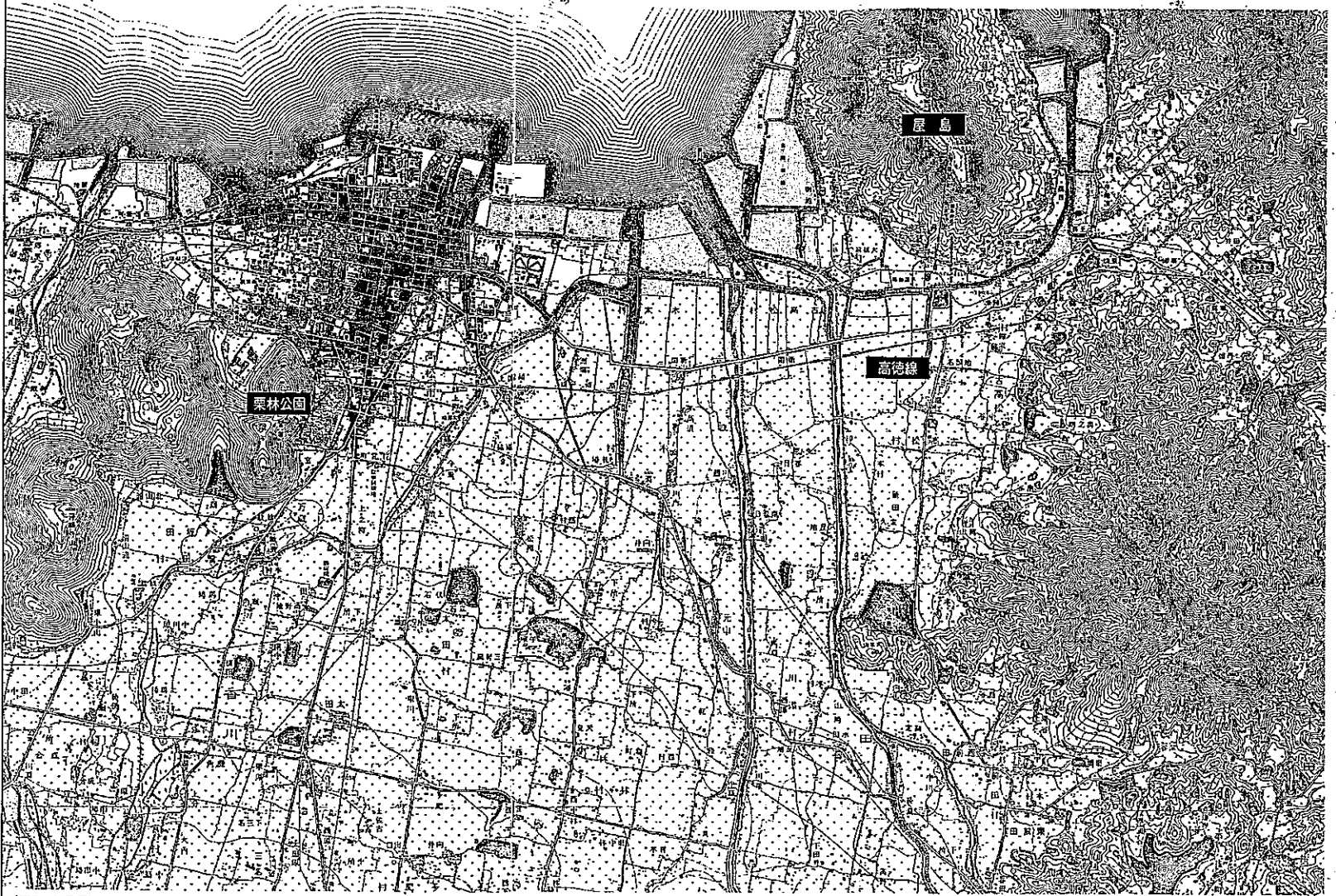
第七章 沿道のうつりかわり

資料/昭和22年・昭和42年航空写真 ... 56

資料/昭和63年・平成11年航空写真 ... 58

第八章 観光道路が地域に与えた効果と役割 ... 60

第九章 土木技術の進展(主として道路技術) ... 62



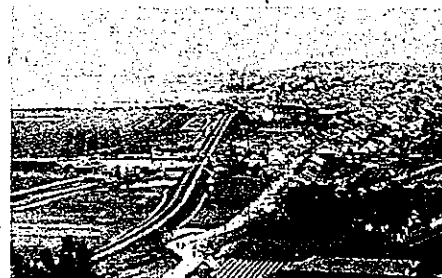
(昭和8年発行)

※この地図は国土地理院発行の1:50,000の地形図(高松市北部)南部も使用して作成した。

昭和初期の国道22号片原町筋。



西宝寺より高松市街を望む。左下に国道23号と国鉄予讃線が見える。



道路グラフィティー 観光道路はこうして作られたー

モガの流行  
第一次世界大戦や関東大震災のあとの世相から、奇抜で退屈的な風潮を生み、昭和になると若い女性のシヨートカット、ダンスなどが流りました。このような女性性をモダン・ガール、略して、モガと呼はれました。男性のモボもいました。これは、国民全体のレベルでなく一部の人のための一時的な流行でした。  
このあと、わが国は戦争に向かっています。

食へ物

昭和のはじめの頃、普通の家庭ではどんな食事をとっていたのでしょうか。  
古老の話によれば、昔は、お祝事でも、日常にたべているものより、もっと豪華だった。主食は、米、米と麦の割合を五分五分か七分三分ほどにして、まきでたいていた。副食(おかず)は、つけ物、もろみ、野菜の漬物であった。魚を食べるのには、年がたてるとかかなかつた。まして、海へからばれたら、魚は、無塩の(生魚)を食べるのには、まきでたいておす。  
ごはんの足りない時は、さつま芋のおかゆ、だんご汁などもよく食べたといっています。

木炭自動車

木炭自動車は、ガソリンの代用燃料として、木炭ガス、まきガスを利用して走りました。木炭自動車は、車の後部にガス発生装置(カマ)を置いて、エンジンを動かしました。馬力はガソリンの半分程度だったといわれています。この木炭自動車も、昭和25年の民間石油輸入再開以降、急速に姿を消していきます。

荷車

トラックが少なかった時代には、牛馬がひく荷車がかつやくしてました。この牛馬車は昭和30年頃まで見られましたので、年配者の人には記憶にあることでしょう。道には牛馬のフンがとどろくほど。軽い荷物の運搬には、讃岐地方でネコ車といわれる、人のひく荷車も使われていました。牛は歩みのがるいものの、坂道にかかっても足をとめることはなかった。これと反対に馬は、足は早いが坂道に弱かった。と古老の話です。

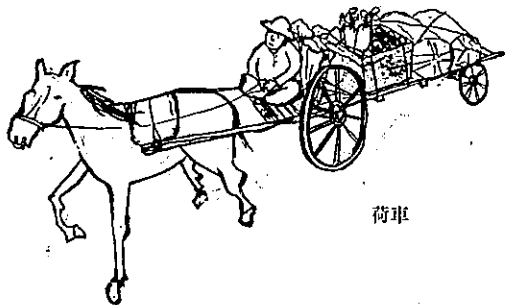
自動車保有台数

戦前には荷物や人の輸送の主役は鉄道と船舶でした。自動車と言え、昭和10年代になって、ようやく荷車や馬車から代わろうとしていました。そして、自動車が鉄道に代わって主役の座に着くまでには、昭和40年代まで待たなければなりません。

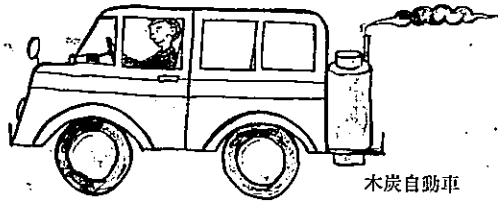
自動車等保有台数/全国(内地)

	昭和元年 (1925)	昭和9年 (1934)	平成12年 (2000)
自動車	4	16	7,146
自転車	460	690	
人力車	8	2	
荷車	196	157	
馬車など	40	40	

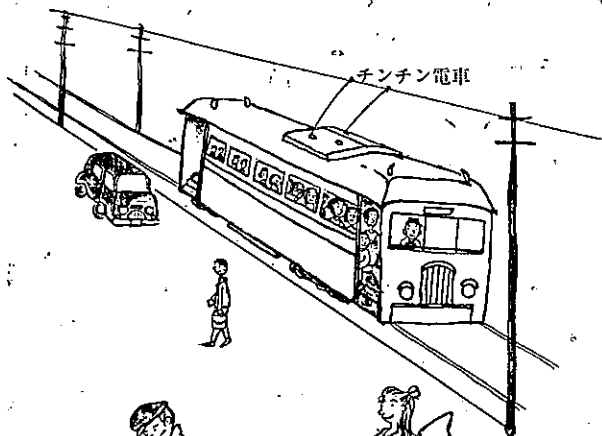
(単位:万台)



荷車



木炭自動車

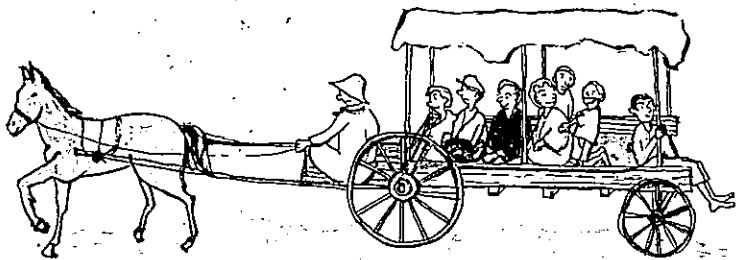


チンチン電車

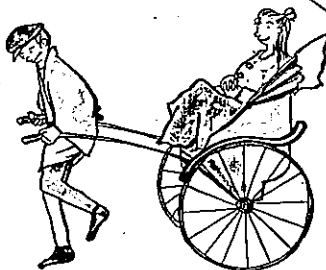
モガ



田植え



乗合馬車



人力車

人力車

明治3年(1870)3月22日に元鍋島藩士らが欧米のほろ馬車を参考にして、人力車の営業を始めた。外国人には、リキキヤとして通じていた。街なかには、クレーンなど無い時代には、人力車がなくては、ならなかったものでしょう。法被にももひき姿の車夫が、舗装もされていない街なかをガラガラと車輪の音をたてながら、走り回っていました。乗心地はどんなものだったのでしょうか。最盛期には、全国各地で営業していましたが、路面電車やタクシイの発達と共に姿を消していきました。  
最近観光地などで、一人か二人乗りの人力車を見かけるようになりました。

チンチン電車

路面電車は「チンチン電車」の愛称で呼ばれています。チンチン電車の愛称は、発車の時に車掌が後部から「チンチン」を引く、運転台のベルを打ち鳴らす音からきているといわれています。  
全国67都市で、市民に親しまれたチンチン電車も、昭和30年以降の自動車交通の増加により、自動車からじゃま者あつかいを受けるなどして、次から次へと止まられていきましたが、最近になって環境・渋滞の解消の見地から見直されてきています。  
高松でも大正6年に築港駅から八本松を通り栗林公園まで(2.3km)の営業を始めています。開業当初、運賃は一區間大人1銭、子供は5厘でした。(ちなみに10厘が1銭、100銭が1円です。)

農作業(田植え)

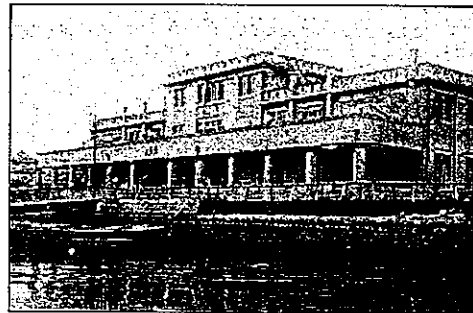
農家では、麦の取り入れが終わっても、ひと思つてくひまもなく、田植えの準備にかかっています。井でさいにあげの草刈りをして田んぼの土おこします。土おこしのクワは、牛馬がひきました。牛のいない家では、となりの徳島(阿波)からある期間、牛を借りていました(借りこ牛)という苗の植えつけは、早乙女たちの仕事でした。忙しい時期には、ネコの手も借りたいくらい、朝は朝星、夜は夜星まで農作業に精をだしていました。

乗り合い馬車

乗り合い馬車は、現在の定期バスと同じように、路線・運賃・発車時刻が決められていました。車体の構造は、いちがいにはいえませんが、日(雨)よけの屋根と左右に布をたらしただけの簡単なもので、お世辞にも西部劇にみるようなスマートなおもてでは、なかつたようです。ニコニコのじやり道を鉄輪で走るので、乗客も馬もさかし大変だったといわれています。

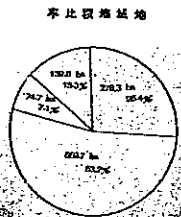
県内では、明治31年(1898)に、高松市と長尾村の間で営業が始まりました。所要時間は2時間ほどでしたが、速度は時速向キ口になるのでしょうか。また、運賃は大人10銭でした。  
他の所でも、乗り合い馬車が営業されていましたが、その後、鉄道と競うことになって、県内では大正の末には、すべて廃業しています。

# 高松市市計畫圖



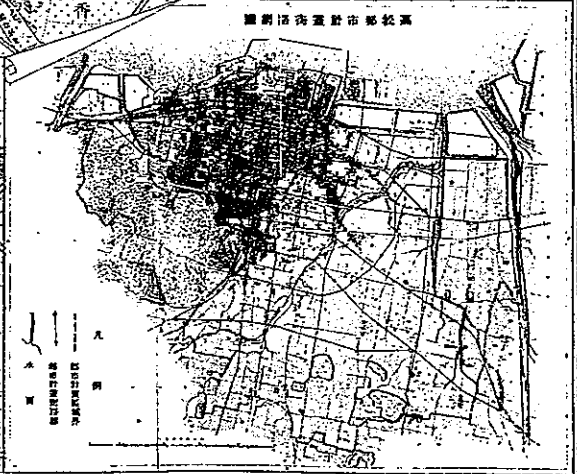
昭和9年5月、事務所を改築した高松市役所。

昨日から  
香川國  
道改良  
事務所を名乗る  
起工式は五月下旬



凡	例
第一種市街地	第一種市街地
第二種市街地	第二種市街地
第三種市街地	第三種市街地
第四種市街地	第四種市街地
第五種市街地	第五種市街地
第六種市街地	第六種市街地
第七種市街地	第七種市街地
第八種市街地	第八種市街地
第九種市街地	第九種市街地
第十種市街地	第十種市街地
第一種市街地	第一種市街地
第二種市街地	第二種市街地
第三種市街地	第三種市街地
第四種市街地	第四種市街地
第五種市街地	第五種市街地
第六種市街地	第六種市街地
第七種市街地	第七種市街地
第八種市街地	第八種市街地
第九種市街地	第九種市街地
第十種市街地	第十種市街地

凡	例
第一種市街地	第一種市街地
第二種市街地	第二種市街地
第三種市街地	第三種市街地
第四種市街地	第四種市街地
第五種市街地	第五種市街地
第六種市街地	第六種市街地
第七種市街地	第七種市街地
第八種市街地	第八種市街地
第九種市街地	第九種市街地
第十種市街地	第十種市街地



観光道路が出る前の高松の姿

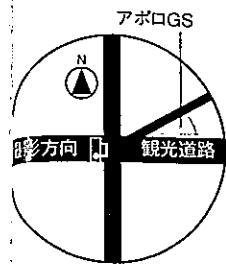




道路グラフィティー 観光道路はこうして作られたー

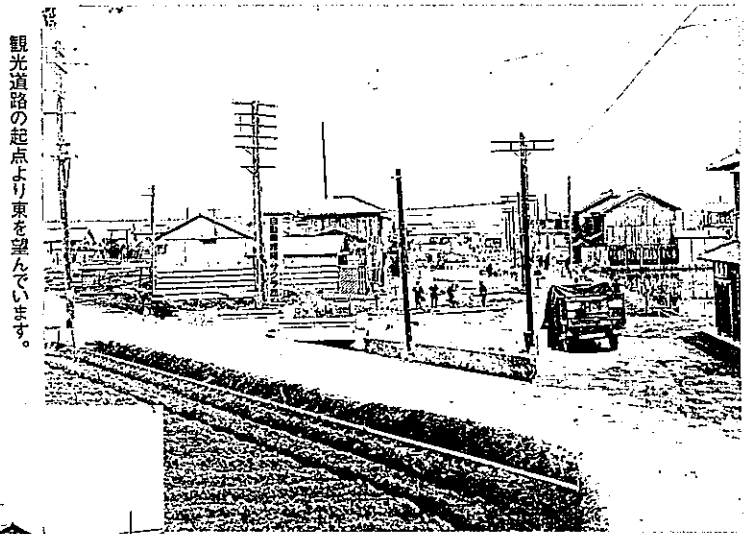
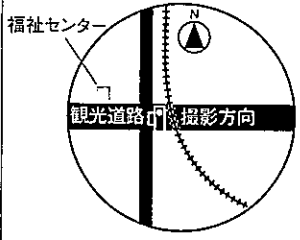


観光道路は、昭和9年度、現在の観光通り2丁目交差点を起点として東（屋島方面）に向かい、詰田川の西側まで進められました。塩上橋より西側は、高松市が工事を行いました。そしてさらに戦災復興事業でひろげていきます。なお、高松市の戦災復興事業が終わるのは昭和45年5月です。写真下側に見える橋が塩上橋です。



昭和九年度 花園橋・コトデン踏切付近

花園踏切より西を望んでいます。下の写真に見える高松中央市場の位置には現在福祉センターが建てています。高松中央市場は瀬戸内町に移転しました。



観光道路の起点より東を望んでいます。



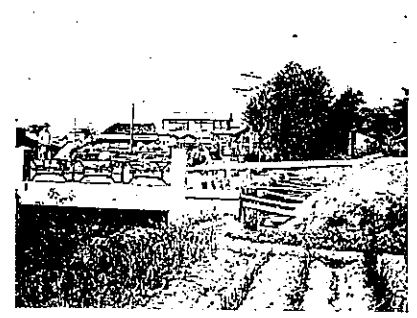
完成した状況



塩上橋より西側は高松市の街路事業で改良を行った。



改良前の花園橋。



ほぼ完成した花園橋。

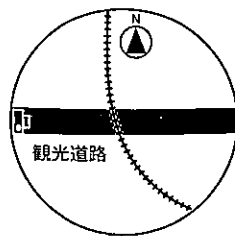


花園橋の橋合工事。

道路グラフィティー観光道路はこうして作られたー

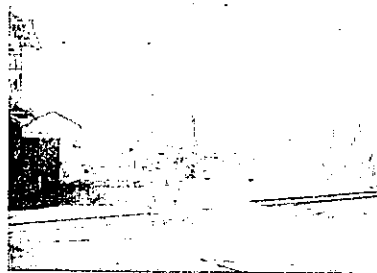


琴電長尾線花園踏切付近での改良工事の風景です。現在はありませんが、花園橋が写っています。

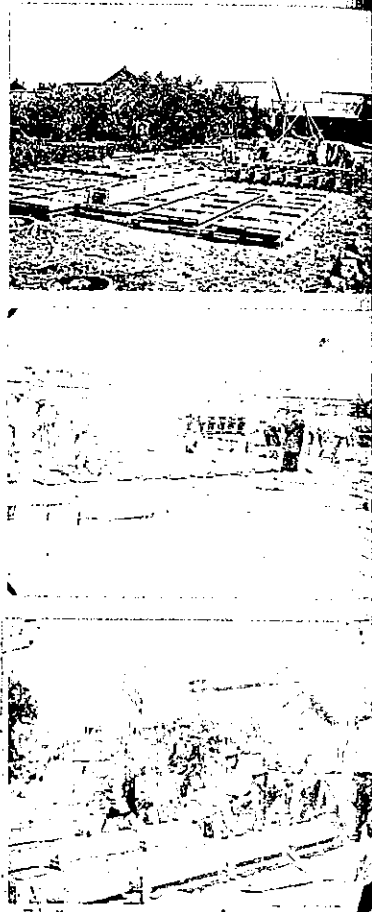
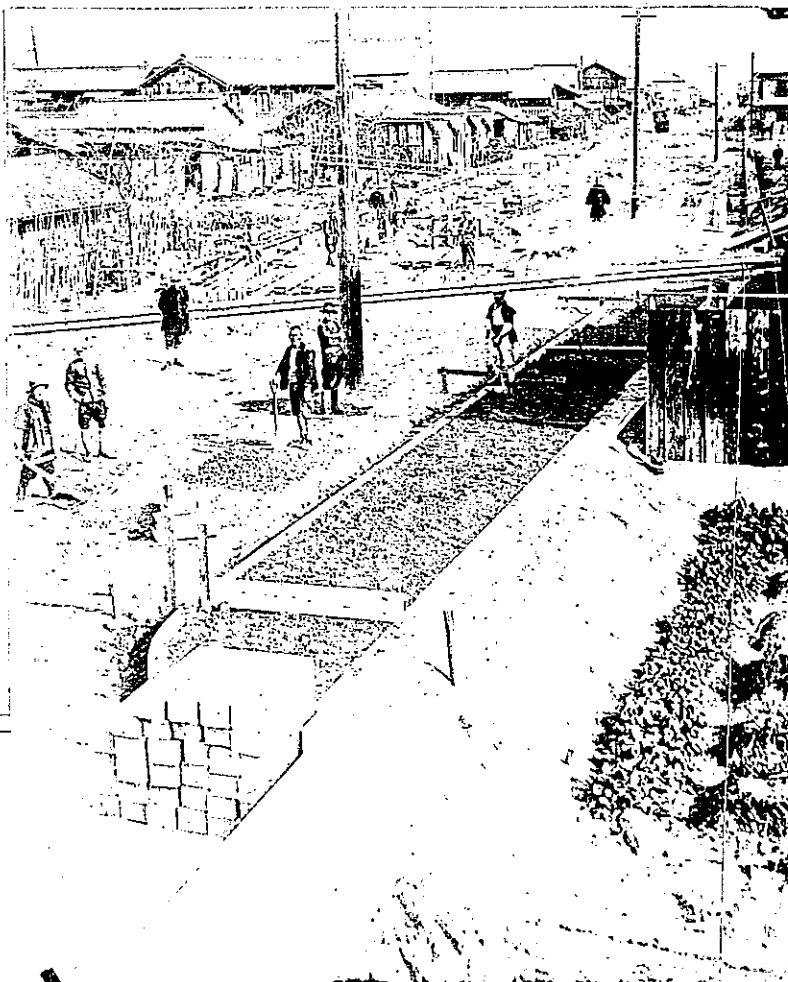


撮影方向

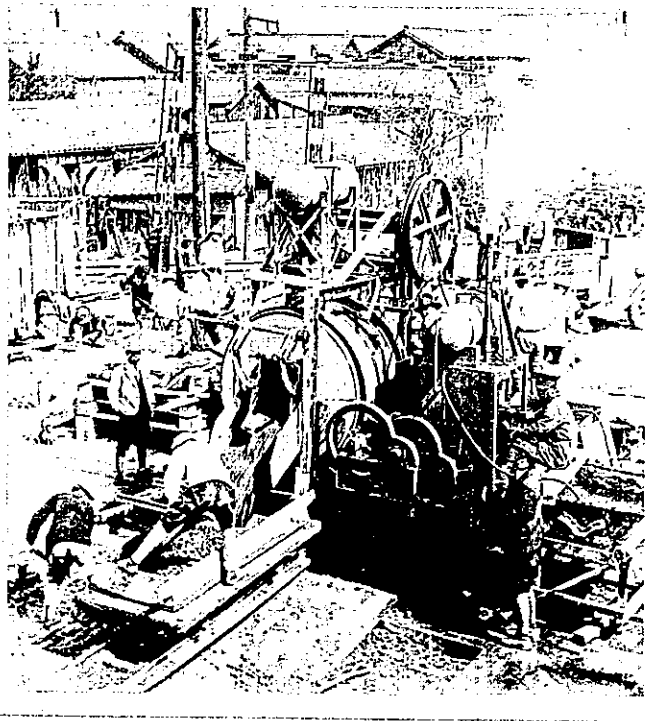
観光道路



改良前の踏切写真です。左に見える道路を広げました。



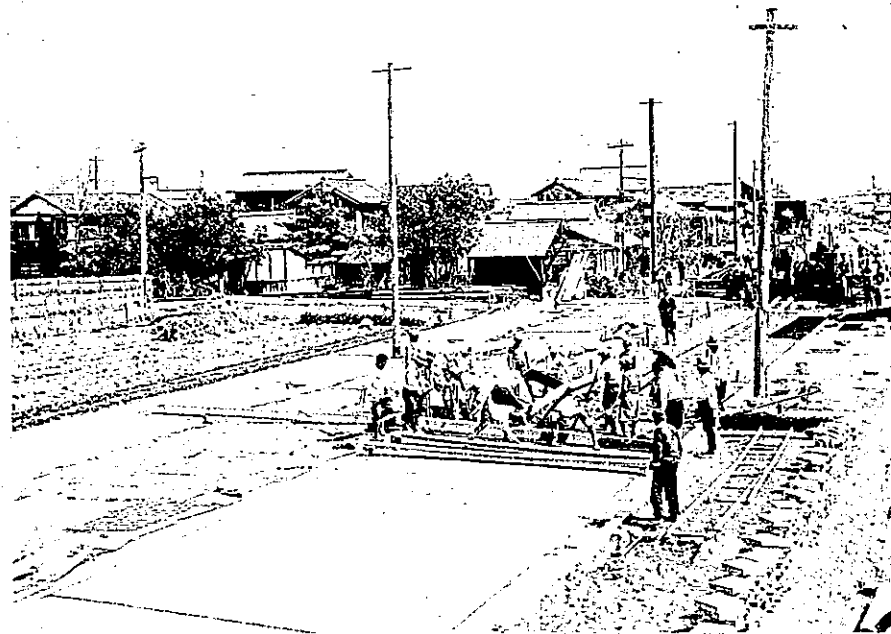
舗装用ブロックを製作しているところです。昔はすべて現場で造っていました。



コンクリートはドイツ製のシキサーで練りました。動力はガソリンエンジンです。

道路グラフィティー観光道路はこうして作られたー

コンクリート舗装を行う前の状況です。下の写真はコンクリート舗装工事の風景ですが、人力による仕事だったことがうかがい知れます。



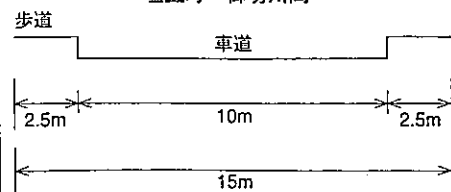
下の写真は舗装も仕上がった花園踏切付近。(東方向を望んでいます)

「当時の舗装」

現在のような舗装は、大正時代から始まりました。それ以前の舗装は洋画で目にするような石だたみか木板敷きでした。その上を馬車が駆けぬけていたのです。自動車が普及してくると、なめらかに走れる近代的な舗装が求められました。主要な道路の舗装は昭和初期厚さ15cmのコンクリート版の上に5cmほどのアスファルト材をかぶせていたか、コンクリート版(15もしくは20cm)が主流でした。このような舗装は高価であつたので、厚さ2cm程度のアスファルト材を敷きつめた簡易な舗装のやり方も、安価なことと耐久性もあつて東京市をはじめ地方都市内に普及して行きました。それでも舗装された道路は少なく、中のせまい砂利道がほとんどでした。コンクリート舗装は、人力での仕事が可能でしたが、アスファルト舗装には大型の機械が必要でした。機械は欧米から輸入してました。

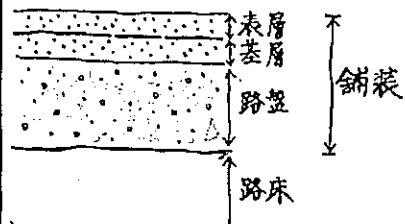


観光道路の幅員  
塩上町～御坊川間

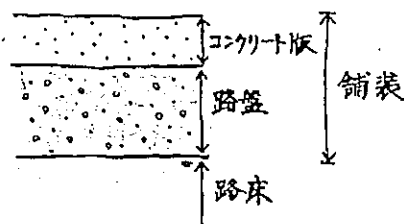


塩上町内の道路幅員は高松都市計画に合わせ15m(歩道2.5m、車道10m)。コンクリート舗装の厚さは下層15cm、上層5cmの合計20cm。

アスファルト舗装



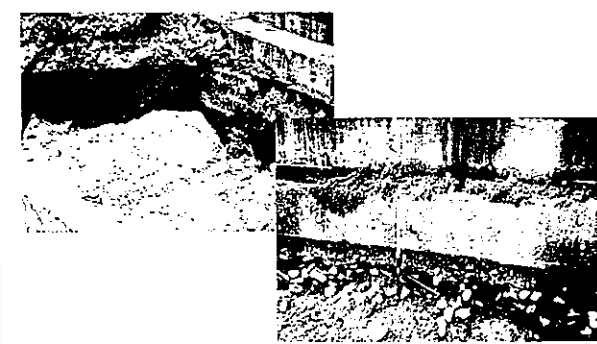
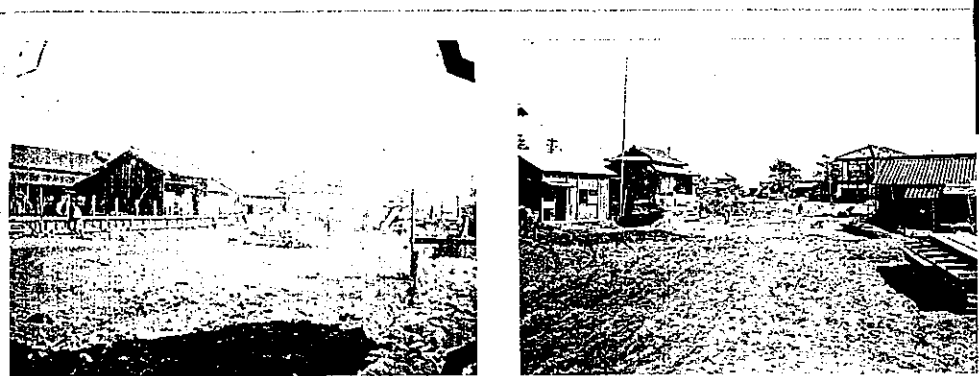
コンクリート舗装



道路グラフィティー 観光道路はこうして作られたー

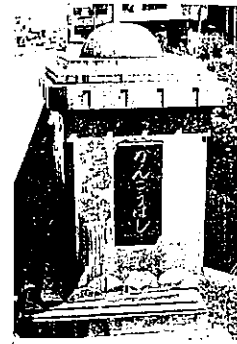


改良工事に取掛かる前の写真。  
のとかなたすまいの農村風景です。



交差点の改良を行うために道路を掘り起こしたところ、よう壁「コンクリート舗装、雨水管の一部が出てきました。昭和9年に行われた工事のものです。(平成13年6月撮影)

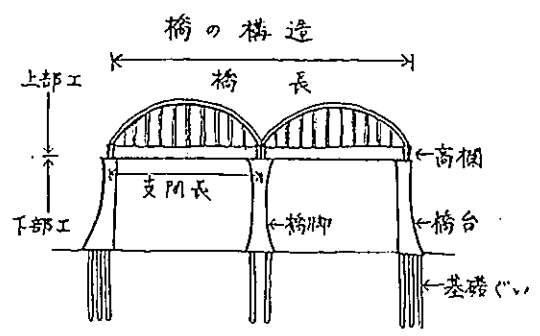
昭和  
九年度  
観光橋



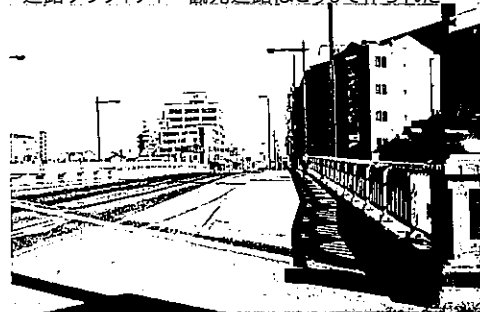
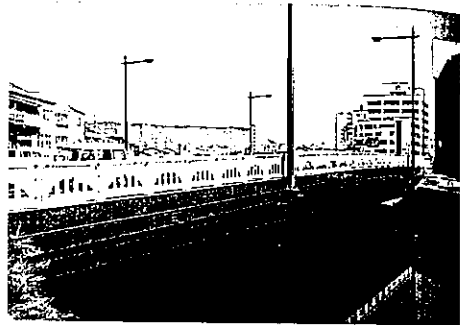
橋の名前は屋島が正面にみえることから、観光橋にしようと言われています。川に橋をかけることは、今と違って技術的に大変なことでした。橋が出来てもひんぱんに洪水で壊れたり流されたりしました。写真でもおわかりのように、戦前には大小の橋を問わず親柱を見事に造っています。これは川への畏敬の気持ち(橋の無事)をあらわすとともに技術者の心意気として芸術性を求めたものでしょうか。写真の観光橋は古くなったため、最近市を広げて架け替えられています。

※撮影：かしこり敏こと

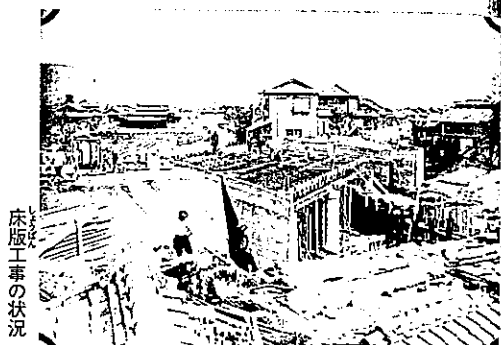
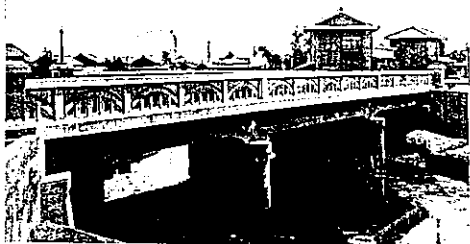
「橋を架ける」  
現在では、大河から小川にいたるまで、鋼鉄やコンクリートで作られた丈夫な橋が架けられていて石橋、木橋などは、ほとんど目にする事がなくなりました。しかし、技術の進んでいなくなつた昔は、着政者にとつて橋を架けることは大変なことでした。そんなことから各地に人柱の悲話伝説や橋姫伝説が残されているのでしよう。難工事の末、橋が出来あがつて数年もたないうちに、こう水によつて流されることも珍しくありませんでした。それでも、軍事や生産活動のために橋は必要でした。わが国の橋梁技術は、大正12年におきた関東大震災の復興事業を境に大きく進歩しました。  
観光道路が造られた昭和10年(1935)ごろの橋梁技術は、どうだったのでしょうか。  
特別な橋は例外として、鉄筋コンクリートけた橋では、橋脚間(支間長)の長さが10mから15mが普通でした。中小の河川では、木造の橋で架けられることが多かったようです。今のように長大な橋が架けられるものになつたのは、架設、基礎工、材質などの技術開発があつたからです。ところで、橋の名前には、〇〇は、〇〇は、しどついでいます。はしどはしどをどのよ様に、使い分けているのでしようか。橋の名前をつける時には、出来るだけはしど呼び、はしど濁らないよ様にしていたとか。これは、川が濁らないよ願いをこめていた、といわれています。ころ合わせだけで、決めていたのではなかつたのです。  
※為政者・政治を行う者  
※人柱伝説・松江大橋(江戸時代・源助が主人公)、長柄橋(奈良時代・殿氏が主人公)などが知られています。



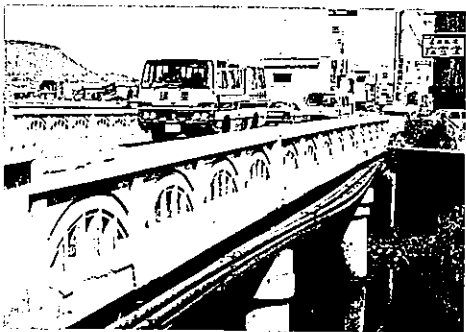




観光橋



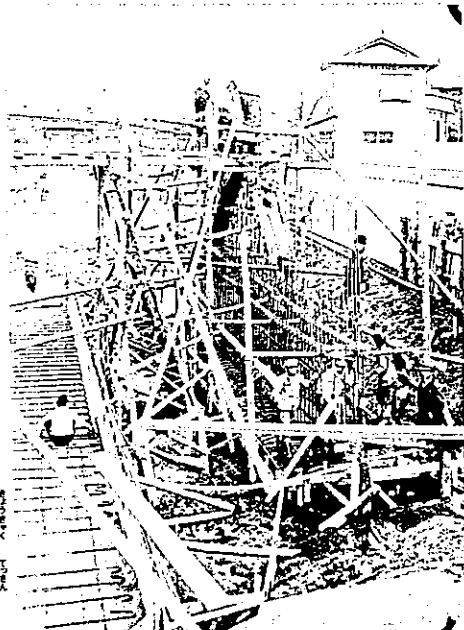
床版工事の状況



(昭和59年撮影)



観光橋の西側より東方向を望む



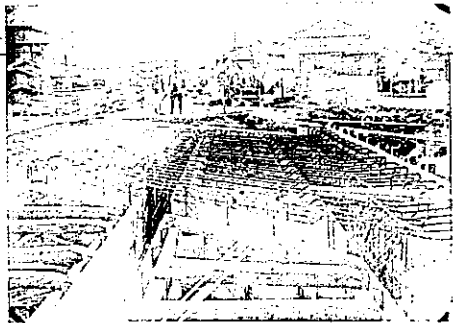
橋脚の鉄筋組み立て



御坊川



観光橋の基礎工事

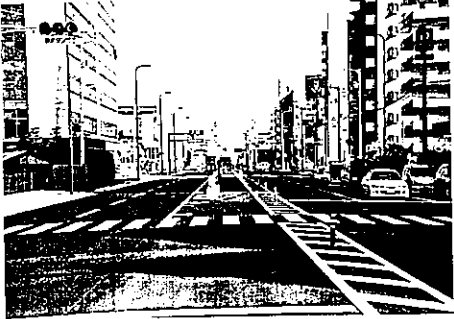


床版の鉄筋組み立て

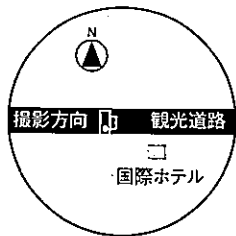
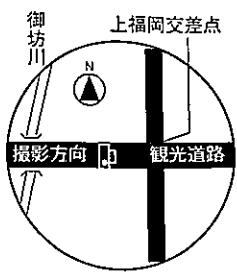


完成を祝つて来賓とともに記念撮影。  
前列左より3人目が羽賀所長。  
(昭和10年3月撮影)

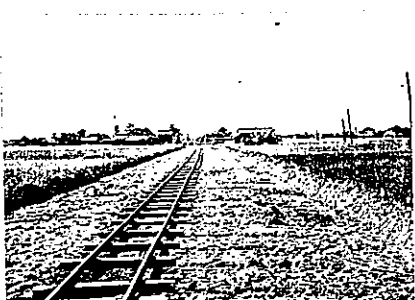
道路グラフィティ—観光道路はこうして作られた—



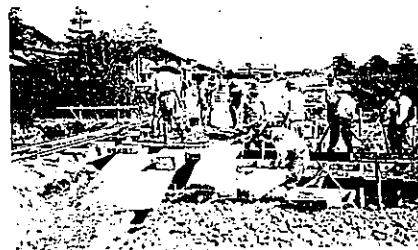
沿道にビルや商店が建ち並び、道路からは屋島も見えない現在の様子。道路の拡張工事が進んでいます。昭和9年当時の面影はどこをさがしても見あたりません。



改良工事に取掛かるために現地に丁張を入れています。

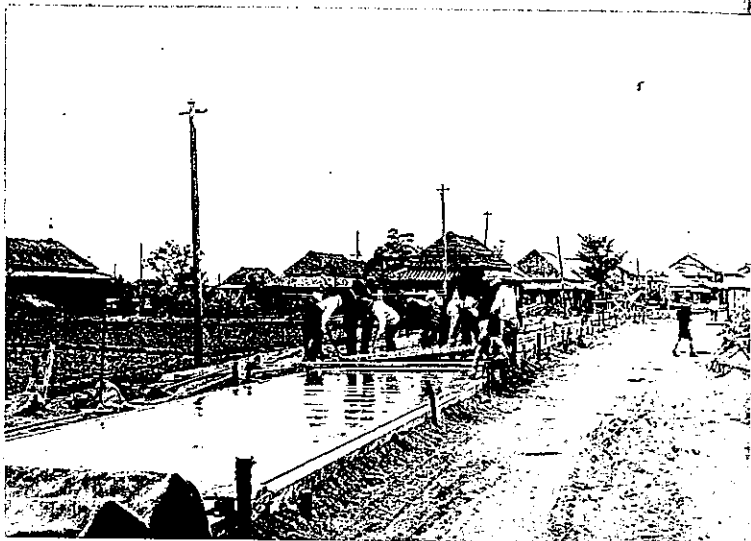


コンクリートを手練りしている様子です。



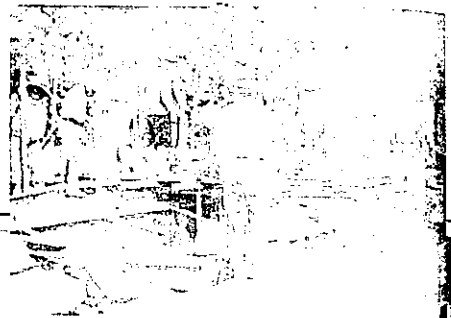
土を盛りたるために工事用のレーンを敷き、トロッコや牛馬車で土砂を運搬して見えます。前方中央に阿弥陀堂が見えます。今は同所に覚善寺が昭和14年に市内瓦町から移転してきています。

コンクリート舗装を行っている様子です。

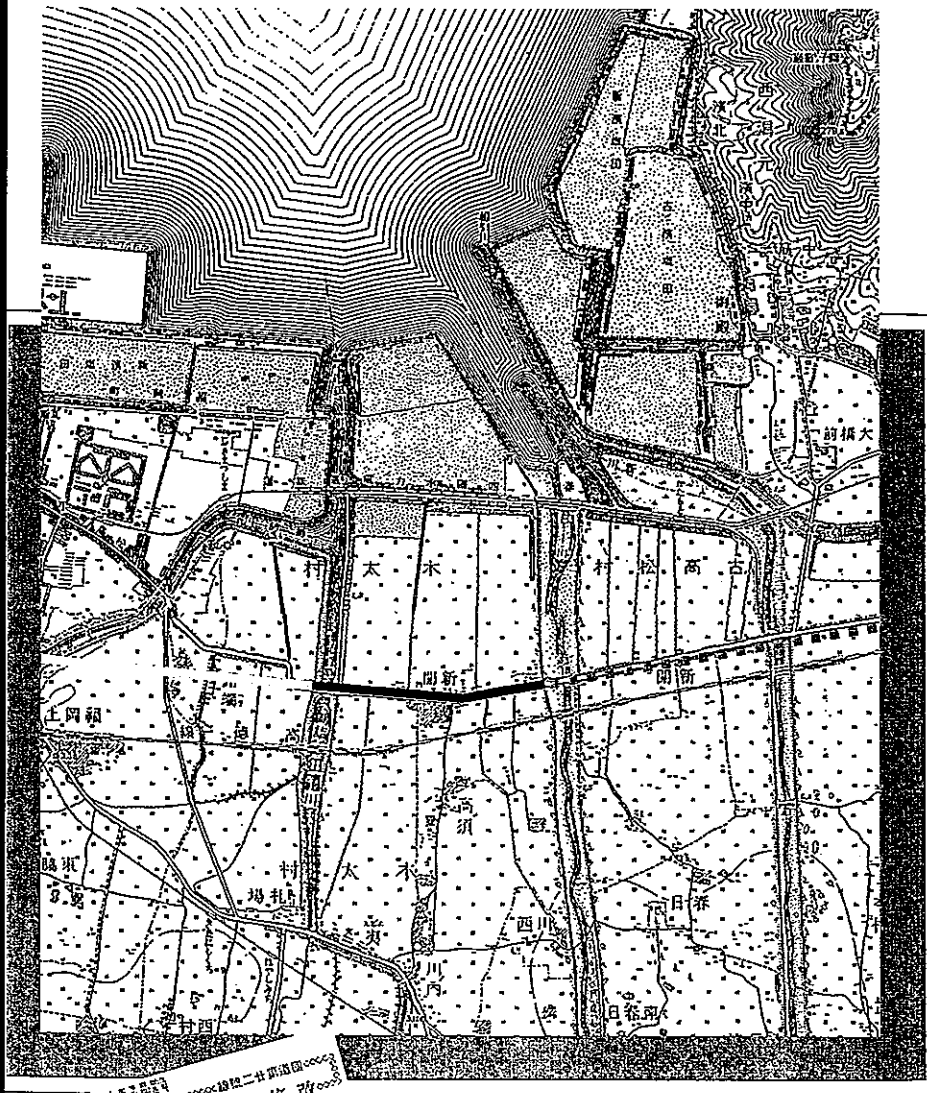


盛土現場ではトロッコから土砂を降ろしています。

「工事風景」  
 そのころ、大型の建設機械は外  
 国製で高価でしたので、あまり  
 使われていませんでしたが、モ  
 の建設機械もありましたが、ア  
 ツゴースコップ・ツルハシなど  
 の道具を使つた人力作業での進  
 め進んでいきました。ア  
 リカ式の機械施工が進展したの  
 は、戦後、電源開発（株）の建  
 設隊の工事では、政府の  
 観光道路の方針にしたが  
 行つたようです。



現場では、監督する人も作業員も  
 足もとにはケートルを巻いていました。



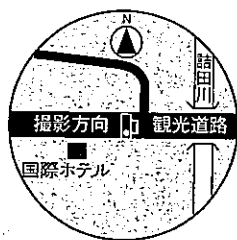
昭和十年度事業  
 詰田川橋く春日川西詰  
 全線改良  
 十年度は工費十方圓  
 春日川迄改修  
 五方圓で詰田川橋大改築  
 実施に至る運動経過  
 昭和十年一月十七日村會川新聞

● 3月31日  
 昭和9年度事業のうち、一部を残して完成。

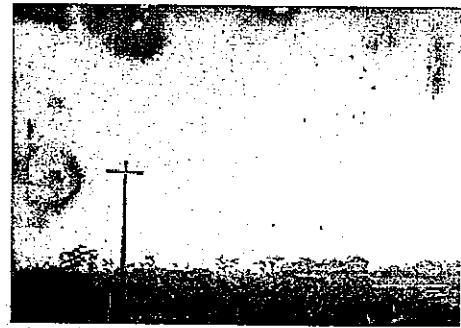
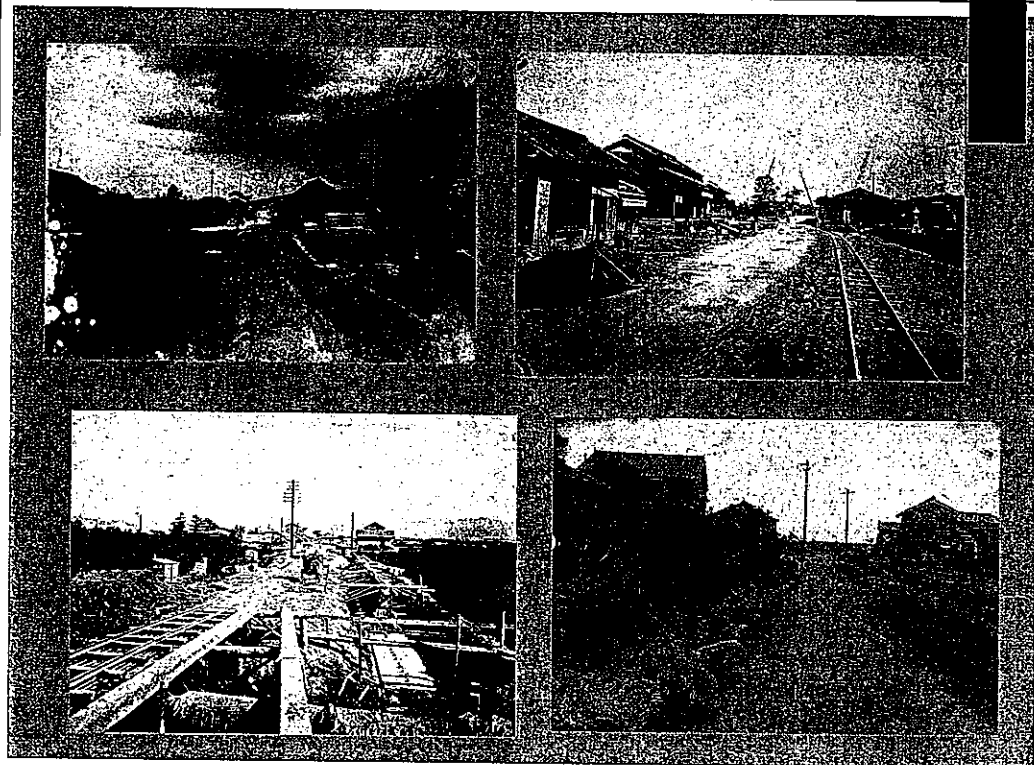
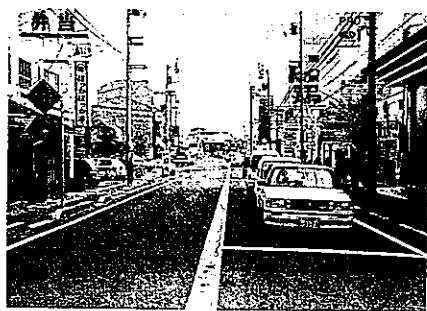
● 5月11日  
 国道22号線のうち、詰田川橋西詰く木太村東浜の春日川橋東詰間春日川橋をのぞくの改良工事に着手。  
 （昭和十年度事業費10万円、延長1250m、幅10m。）

「1935年」

道路グラフィティー観光道路はこうして作られたー

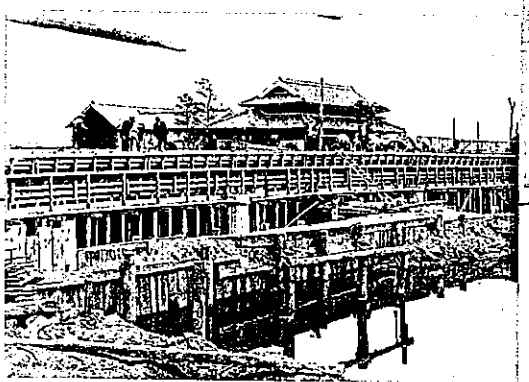
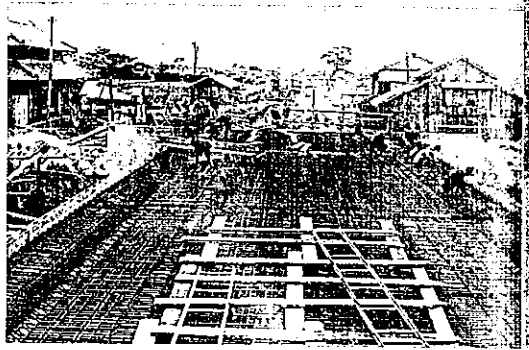
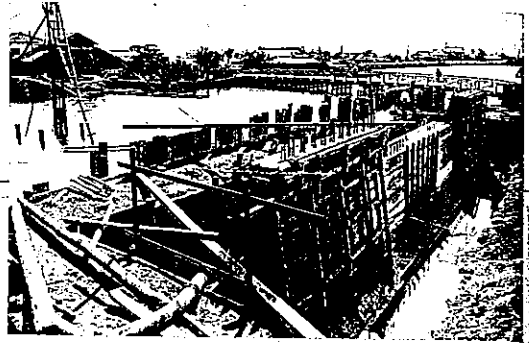
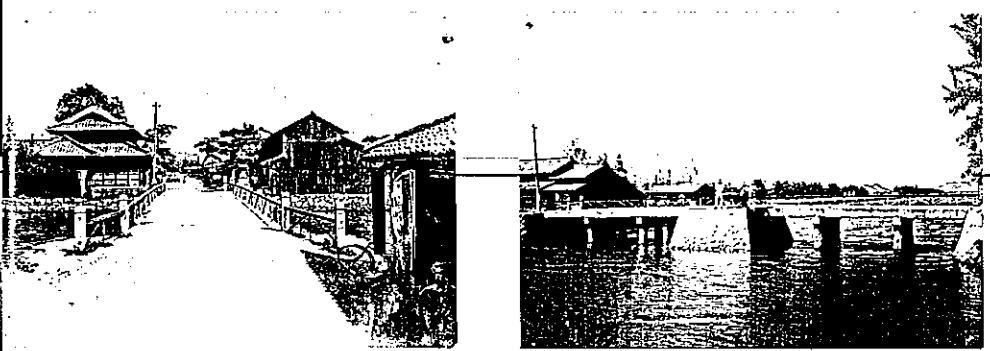
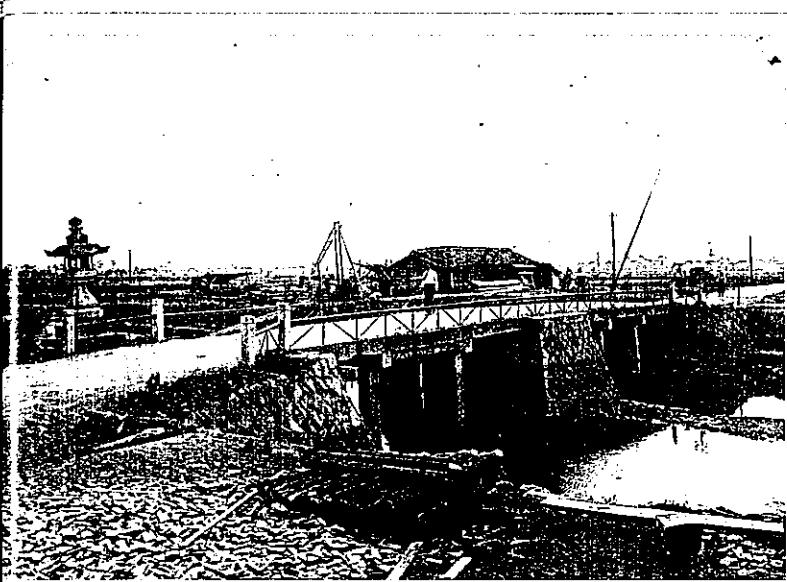


下の右上写真の中央あたりが詰田川です。  
 左下写真はコンクリートよう壁工事の様子です。中央の機械はコンクリートミキサーでしょうが。

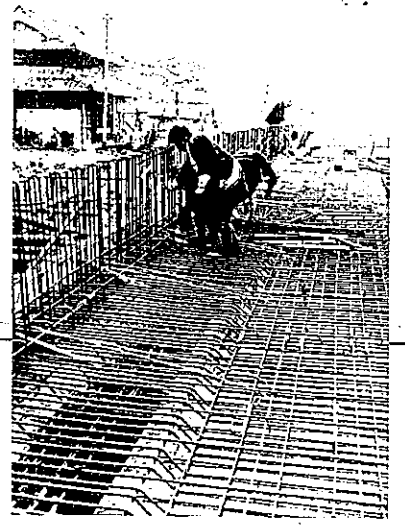


下の写真は改良前の詰田川橋。橋桁と橋脚はコンクリートで造られていますが、橋台は昔のままの石積みです。これは昔木造で架けられていた頃のものを、壊さず利用したのでしよう。それにしても昔の橋は周囲の風景にマッチして風情があります。右下の写真は詰田川の右岸から南西方向を望み、右前方に見える山は栗林公園の裏山です。橋のたもとに石造りの立派な常夜灯が建っています。

道路グラフィティー観光道路はこうして作られたー



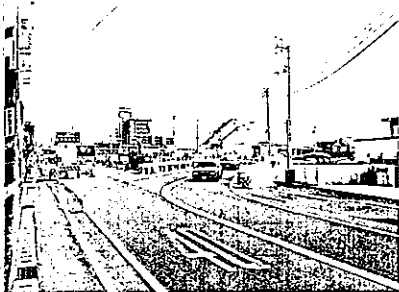
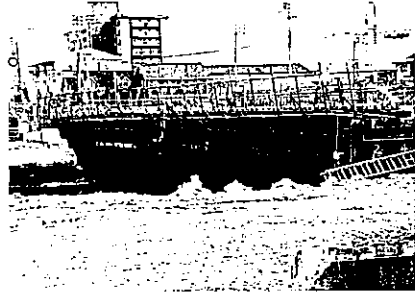
写真は鉄筋を組み立て中の詰田川橋です。上流には仮橋が見えます。道路は測量、設計、用地買収、工事の期間を入れてほしい1年で完成させていました。現在では考えられない早さです。





道路グラフィティー 観光道路はこうして作られたー

現在、昭和10年に造られた橋を壊して、新しい橋に架け替えています。架け替え工事は上流に迂回路を作つて行われています。(平成13年撮影)



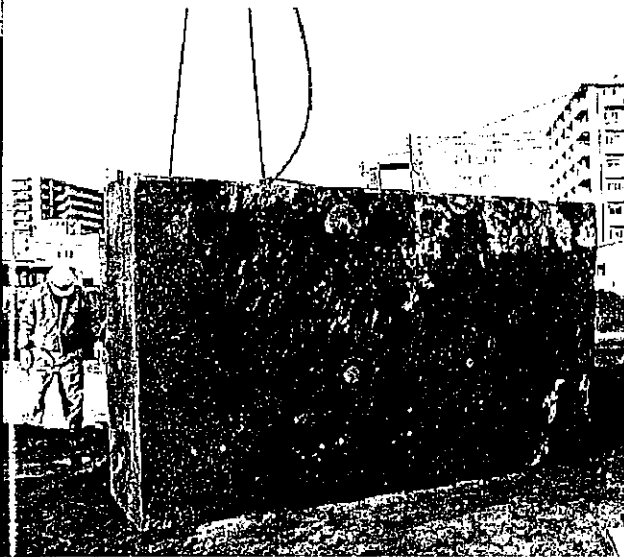
下の写真は、春日川の西側を写したものです。左手に見える水路は、道路を広げるために80m北側に移されました。現在も同じ場所が使われています。



土止めさくは竹しがらみです。



松くい基礎を大型クレーンで吊り上げているところ。

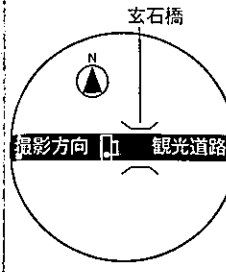
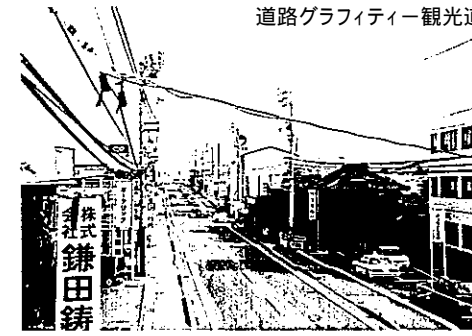


「詰田川橋を撤去しての感想」  
 上部工のコンクリートの切断面を見てまず感じたことは、昭和10年完成の製品だが、非常に密なコンクリートであると思った。コンクリートの破壊試験を事前に実施したが、コンクリート強度※(f<sub>c</sub> 24N/㎡)を確認し、見た目だけでなく良質なコンクリートであることを確認した。現代のRC鉄筋も資材不足がみだつたと思うが、現代のRC桁の構造とほぼ同じ構造であり、とても65年前の施工とは思えず感動をおぼえた。下部工は、フーチング部に直径20cm程度の玉石が多くまぎっていたが表面に泥がついてなく洗つて使用しているように見えたので骨材として使用したと思われる。  
 基礎杭として、直径約25cmの松杭が1m50cmピッチで打ち込まれていたが、昨日打ち込んだ様に見える状態までできた。また、下部工をワイヤロープで横幅1.5mに縦切断し、360tonクレーンで吊り上げようとしたが、松杭の抵抗のため吊上げがらず、松杭接合部をワイヤロープで横切断し吊上げが去した。  
 最近の施工された構造物と比べると、たしかに材料については劣ると思うが、現場録りのコンクリートなのにバラツキのない品質、豆板のない高い施工技术等、詰田川橋はどれをとっても非常に優れた構造物であったと思います。  
 ※強度 f<sub>c</sub> 24N/㎡ ・コンクリートの圧縮強度をあらわしています。現在の基準からいっても強いものといえます。  
 ※取り壊し工事にたずさわった技術者(M建設会社)の感想です。

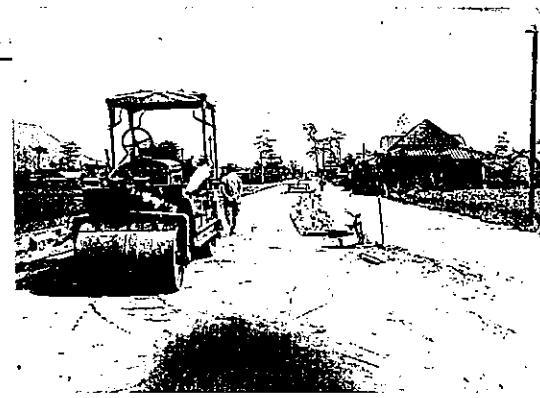
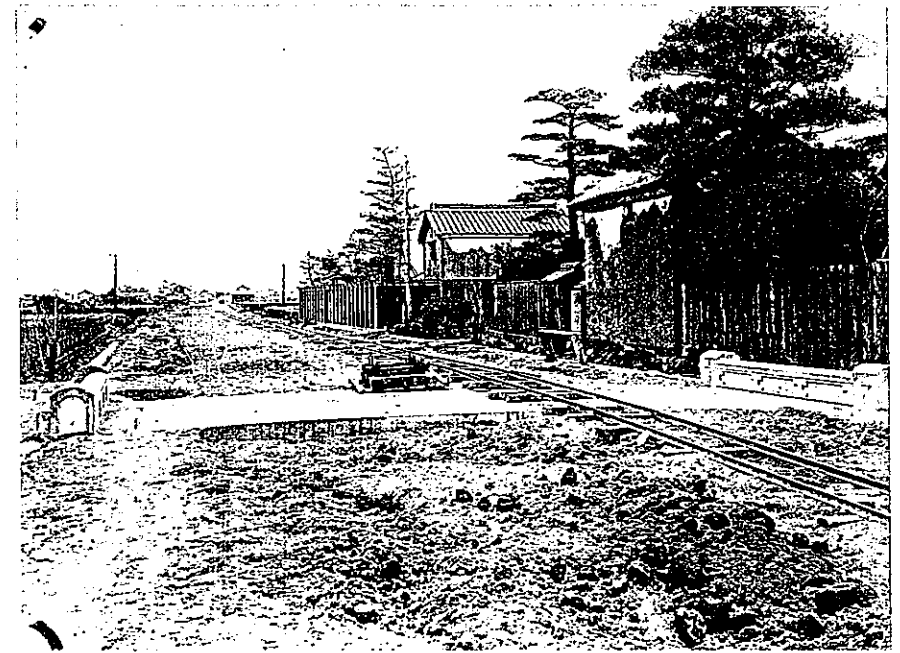
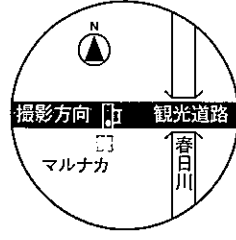
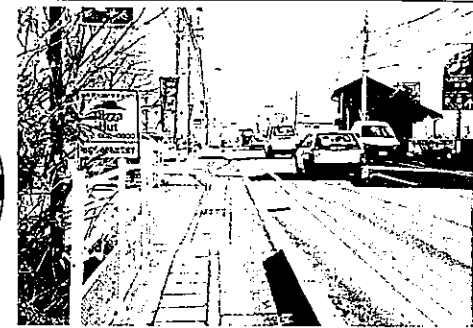


道路グラフィティ 観光道路はこうして作られたー

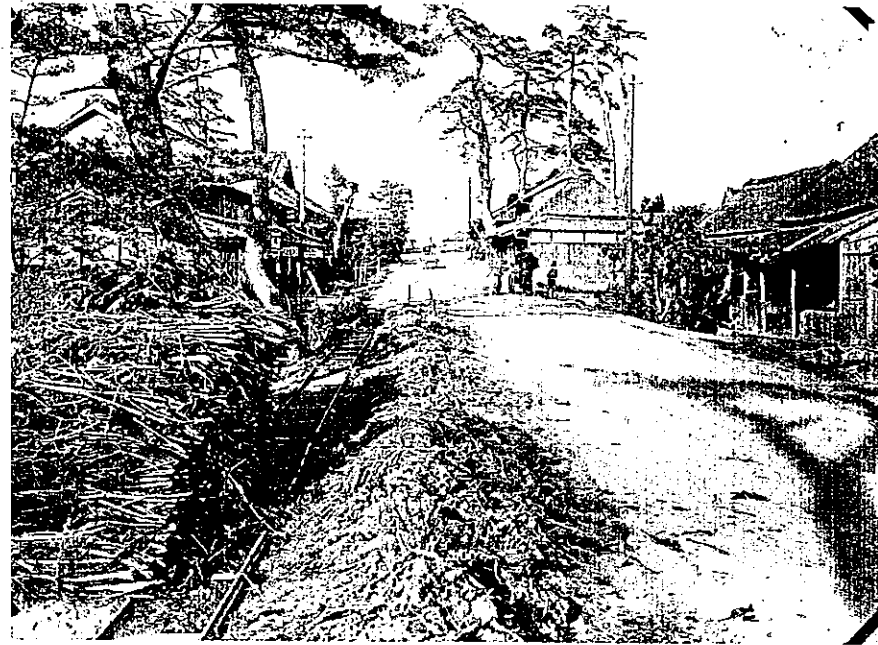
昭和10年に完成した玄石橋(新開  
交番橋)より東方面を望む。車で通  
れば見逃してしまうような小さな  
橋ですが、今も現役でがんばって  
います。周辺にはスーパー、銀行、工場  
などが建ち並び、昔からの住家は、  
少なくなっています。



下の写真は、藩政時代の志度街道  
の面影がうかがえます。左手に見え  
る商家の看板と電柱がなければ、向  
こうから大名行列の「下に下に」の  
声が聞こえそうな道中図絵のふん  
い気です。左の現在の写真では、ヒ  
ザの店など、当時では考えられない  
商店が建ち並んでいます。



完成した写真です。春日川橋のた  
もとはまだ、松の太木が残って  
いますが、現在では一本も残ってはい  
ません。



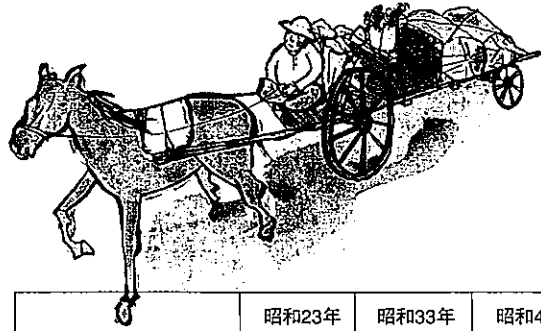
	昭和5年 (1930)	10年 (1935)	15年 (1940)	20年 (1945)
白米(標準価格米10Kg)	2円30銭	2円50銭	3円25銭	6円
ビール(大ビン)	35銭	33銭	41銭	2円(配給)
汽車賃(新橋~大阪間の普通運賃)	6円5銭	6円5銭	5円95銭	15円50銭
郵便料金(はがき)	1銭5厘	2銭	2銭	5銭

<平成13年4月現在>

ビール(大ビン)…337円(税込) 郵便はがき…50円(税込)

<100円で買えたもの>

昭和元年…背広3着 昭和10年…百科事典全25巻 昭和20年…ウイスキー-3本  
昭和30年…映画館入場券1枚 昭和40年…ラーメン1杯 昭和60年…缶ジュース1本



単位:人・台

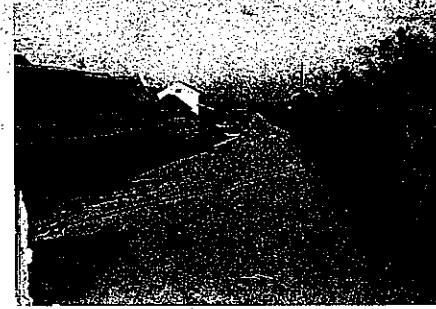
		昭和23年 (1948)	昭和33年 (1958)	昭和43年 (1968)	昭和52年 (1967)	平成11年 (1999)		
歩行者		543	358	212	430	193		
自転車		2,465	3,990	1,918	749	1,053		
荷車・牛馬車		223	21	0	1	-		
原動機付自転車		-	287	3,886	1,012	1,104		
自動車類	乗用車	(軽)	1,098	1,448	1,687	11,116		
		(小型)	183					
		(普通)	67	6,048	7,507			
		(乗合)	248	742	425		104	
	貨物車	(軽)			4,084	1,050	4,194	
		(小型)		652	3,737	1,975		
		(貨客車)	89		3,392	2,861		
		(普通)		214	1,880	1,417		
		(特殊)		38	424	175		1,224
		計	118	2,500	21,755	17,097		16,638

物価の移り変わり

交通量の推移(高松市春日町)

※交通量は12時間観測

道路グラフィティ-観光道路はこうして作られた-

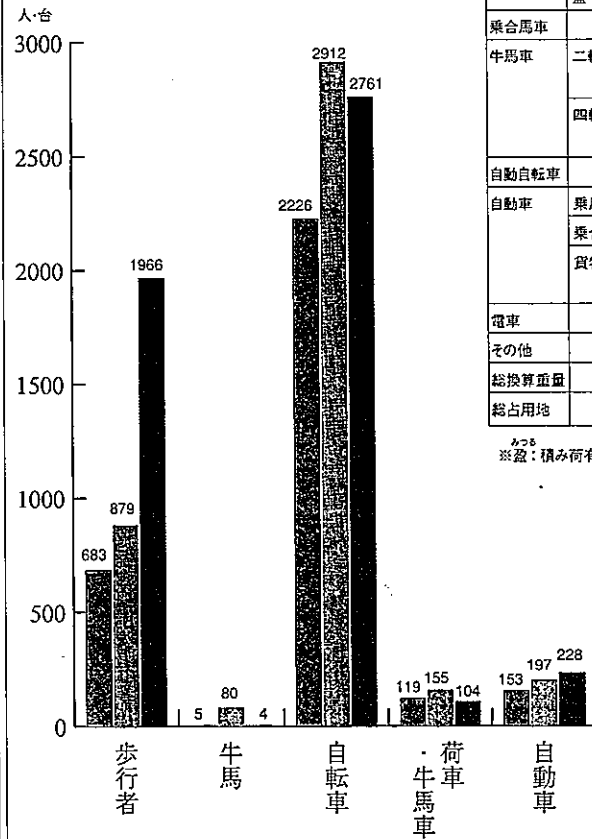


この地点で交通観測が行われてい  
ます。(春日川橋東詰より東方向を  
望む)前方に農協の倉庫が見えま  
す。  
この箇所は昭和11年に改良が行わ  
れました。

昭和10年当時の交通量

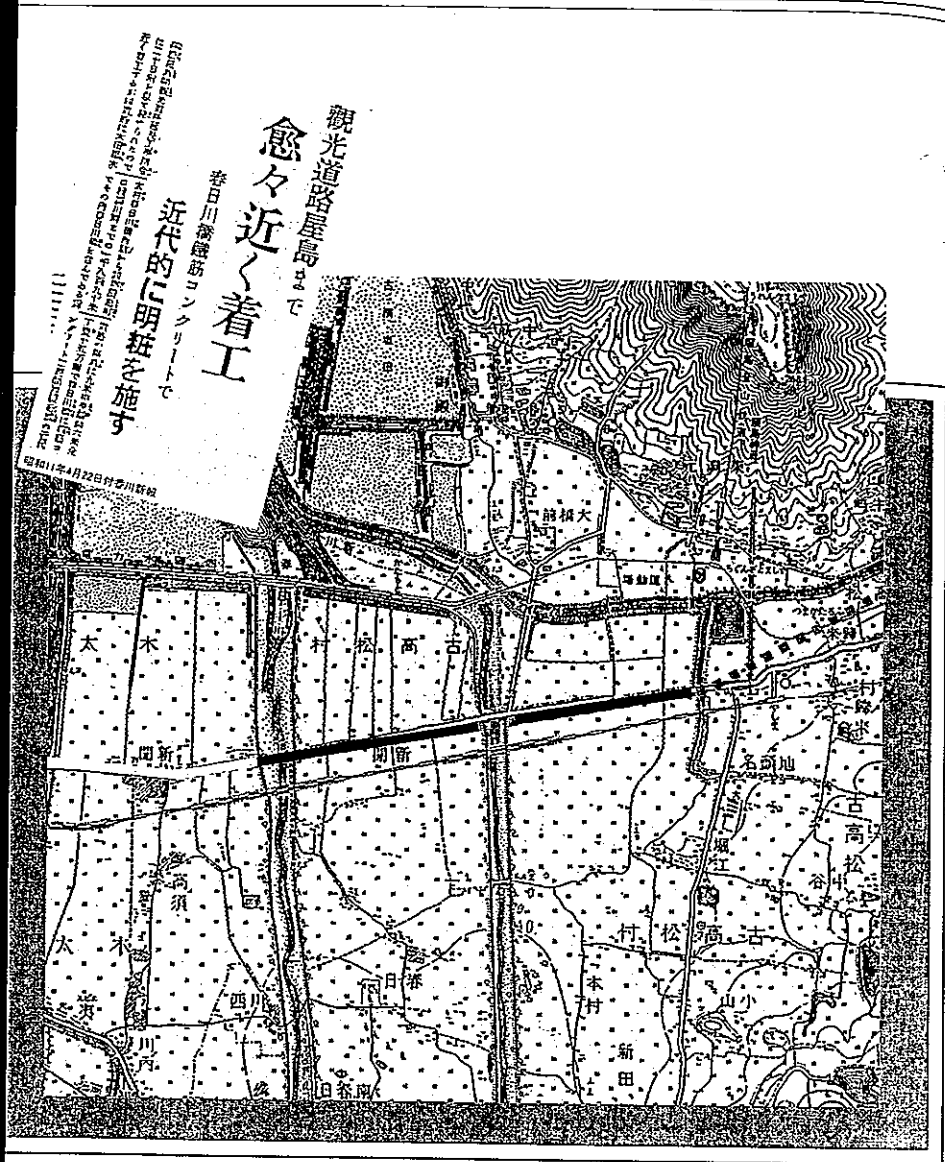
昭和10年度交通量調査票(5月・10月)

種別	総平均	備考		
歩行者	879.0	数値は午前6時より午後9時に至る総数量を示す。 舗装の種類/砂利敷き 道路一般幅員/5m		
牛馬	80.45			
人力車	2.7			
自転車	2,912.4			
荷車	空		22.35	
	盈		43.20	
乗合馬車	0			
牛馬車	二輪		空	22.7
			盈	46.15
	四輪		空	7.65
			盈	14.15
自動自転車	8			
自動車	乗用		93.5	
	乗合		24	
	貨物	空	25.5	
		盈	53	
電車	0			
その他	0			
総換算重量	382.2			
総占用地	3,224.6			



観測地名/香川県木田郡木太村宇新開  
路線名 /国道22号線

昭和8年  
昭和10年  
昭和13年



東側より春日川を望む

〔1936年〕

- 3月25日  
高松と屋島間観光道路のうち、花園町と詰田川西詰間延長1675mを国道として県に移管。
- 3月  
昭和10年度事業区間が完成。
- 5月21日  
国道22号線のうち、木太村東浜と屋島町西潟元間（春日川橋を含む）の改良工事に着手。

（昭和11年度事業費15万円、延長1982m、幅10m。）

道路グラフィティー観光道路はこうして作られた

田の面積

昭和11年(1936)

	屋島町	古高松村
水田	1,362反	5,434反
畑	572	378

※屋島町・古高松村役場調べ

昭和11年(1936)

	屋島町	古高松村
総戸数	1,125戸	910戸
純農家	498	559
半農家	153	153
その他	474	198

昭和15年の人口

高松市	85,289人
木太村	3,371
屋島町	5,508
古高松村	4,888

屋島町・古高松村の総戸数

高松市域の移り変わり



昭和10年当時

昭和8年度相続税課税標準価格

	地目	
	田地	畑地
古高松村大字古高松	390	90
◇ 新田	120	50
	350	100
◇ 春日	120	30
	350	200
屋島町大字西潟元	120	70
	400	200
◇ 東潟元	70	30
	470	200
	70	30

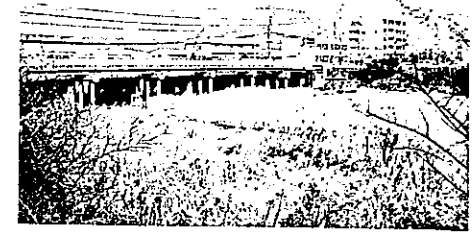
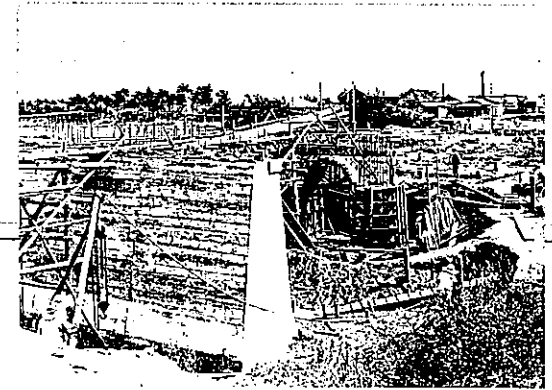
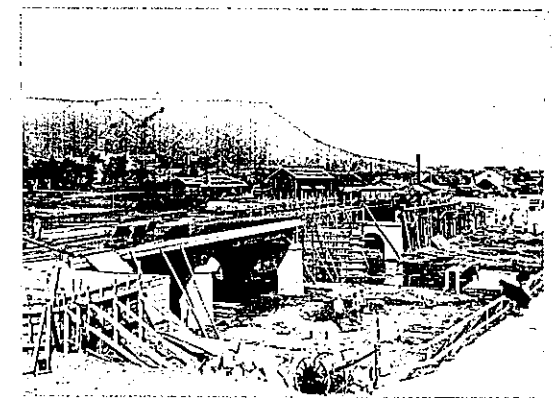
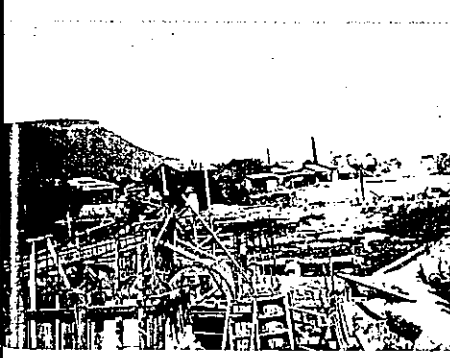
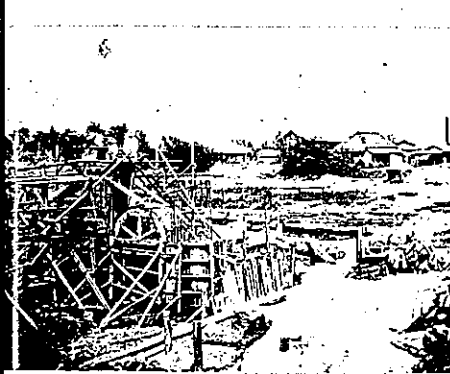
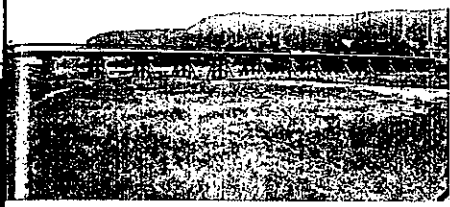
（高松税務署調べ）

※上段／下段／上

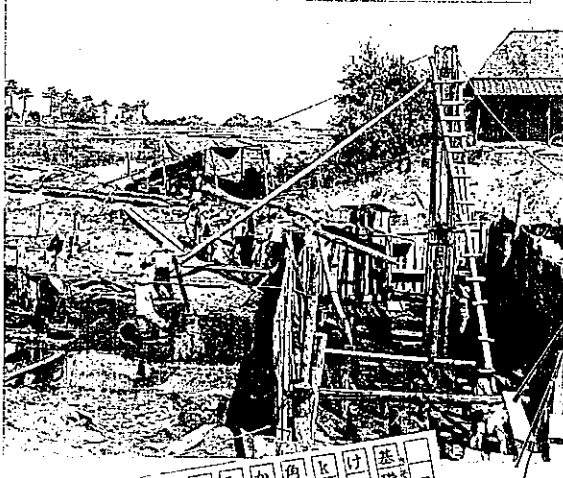
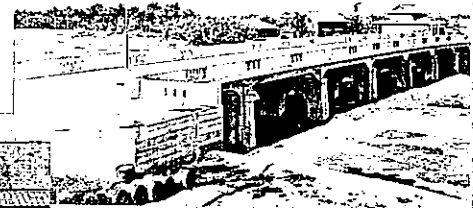
（単位：円）

道路グラフィティー 観光道路はこうして作られたー

左の写真は改良前の木造橋です。観光道路の橋梁工事では人力により木杭を打ち込み橋の基礎としています。下の写真は春日川橋の工事の様子です。遠方に屋島の登山ケーブルが望めます。ケーブルは昭和4年4月に開通し、戦時中はレールを供出していたため、運行を休止していました。昭和25年4月から運転を再開しました。

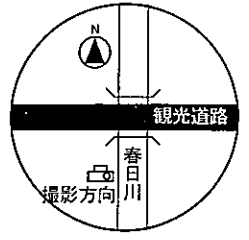


完成した春日川橋



春日川橋の松くい打ち

「よいとまけ」  
 基礎くいなどは、通称「よもん」  
 けんといわれ、50〜100  
 kの鐘（真矢分間）を、三  
 角や四角に組んだ「やぐら」  
 から落下させ、地中に打ち込  
 んだ。  
 モンテンを上下させる時の命  
 図にかよいとまけが止り、ま  
 けと掛け所をあげました。木  
 くいとまけには、男ばかりで、女  
 性も加わりました。  
 この作業も、機械化が進み、今  
 では、ほとんど見かけなくな  
 りました。



水の流れの少ない春日川には草木が生い茂っています。電線がなければ当時とあまり変わらない景色です。上流側に新しく歩道橋が造られています。





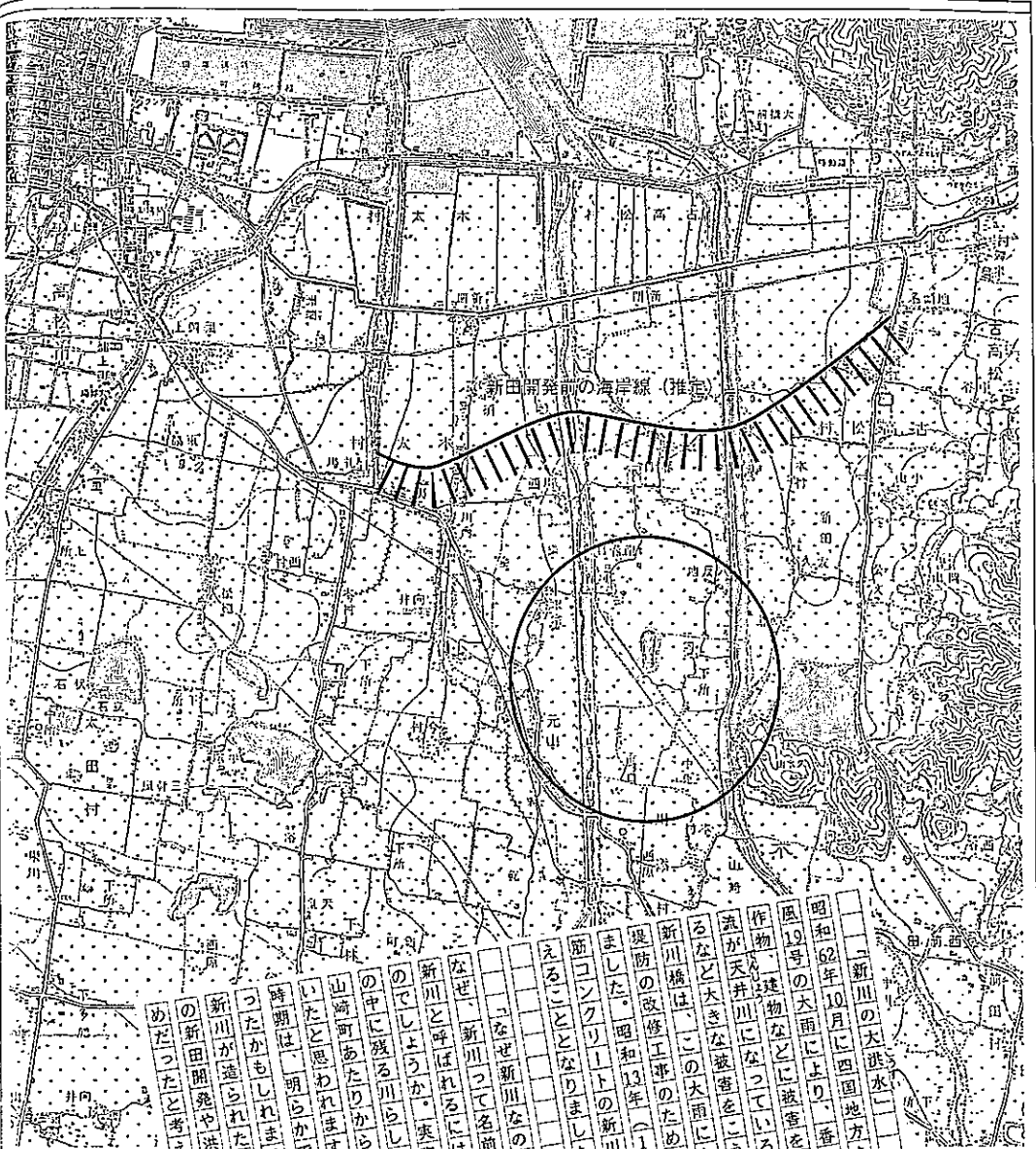


# 竹筋コンクリート



「竹筋コンクリート」  
 わが国は、昭和初めの世界大恐慌のあと、戦  
 争への道をたどっていきます。土木事業も戦  
 争の影響をうけ、建設材料もたりなくなりま  
 した。そんな時代に、鉄筋の代替となったの  
 が、国産材料の竹材です。コンクリートは、押  
 しちぢめる力には強く引張る力に弱い性質  
 をもっています。鉄筋は、圧縮にも引張る  
 力にも強い性質があります。これを組み合わせ  
 せたのが、鉄筋コンクリートです。  
 竹はあんがい引張りに強いことから鉄筋の  
 代わりに、竹を入れた竹筋コンクリートが研  
 究され、小さな橋やコンクリート構造物が作  
 られました。  
 これは、技術開発の上での歴史のひとつコマだ  
 ったのです。  
 現在では、鉄筋に代えて合成繊維を使用した  
 コンクリート構造物の研究が進められていま  
 す。

「屋島飛行場」  
 なにかの間違いと思われるでしょう。  
 が、確かに屋島飛行場は戦争末期に  
 存在しました。高松空襲被災地にこう書  
 かれていました。  
 「全国に特攻用の秘匿飛行場設置が計画され  
 た。比較的海岸に近く、千メートル程度の直  
 線が取れる幹線道路を拡張して、作るうとい  
 うものであった。香川県では、観光道路の新  
 川橋から東に屋島飛行場が、上率は、  
 川橋から東に屋島飛行場が、西側に道路と平行し  
 道路を踏走路幅に広げ、西側に道路との間に盛  
 て深い溝を掘って、その土を道路との間に盛  
 り上げ、同じ高さにして固めていた。基礎  
 には、牛乳や廃治から手ごるな大きな砕石  
 を運んできて敷石とした。拡張した部分は芝  
 でおおい、周囲の田畑と見分けがつかないよ  
 うにした。しかし、米軍機による偵察で、こ  
 の飛行場の存在と目的が露知せられ、この飛行  
 場も使用しないうちに終戦となった。」

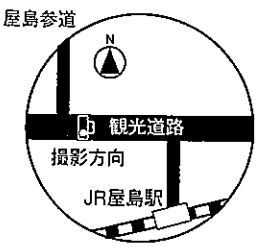
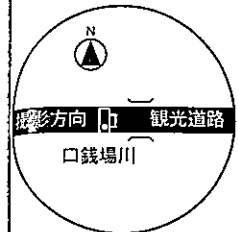


「新川の大洪水」  
 昭和62年10月に四国地方を、おそつた大豪雨  
 風19号の大雨により、香川県の東讃地方は農  
 作物、建物などに被害をうけました。特に下  
 流が天井川になっていた新川は、堤防が切れ  
 るなど大きな被害をこうむりました。  
 新川橋は、この大雨にもたえ無事でしたが、  
 堤防の改修工事のために新しく架けかまられ  
 ました。昭和13年(1938)に完成した鉄  
 筋コンクリートの新川橋も50年で、役目を終  
 えることになりました。  
 「なぜ新川なの」  
 なぜ新川って名前と呼ばれているのでしょうか。  
 新川と呼ばれるには、新しく開削された川な  
 のででしょうか。美濃、古い地図や今も田んぼ  
 の中に残る川らしき跡から、新川は昔し  
 の中に残る川らしき跡から、春日川に合流して  
 山崎町あたりから元山町で春日川に合流した  
 いたと思われれます。今のような流れになつた  
 時期は、明らかではありませんが江戸時代  
 だったかもしれません。江戸時代初め頃  
 の新川が流された理由として、江戸時代初め頃  
 の新田開発や洪水から春日川下流域を防ぐた  
 めだったと考えられます。」

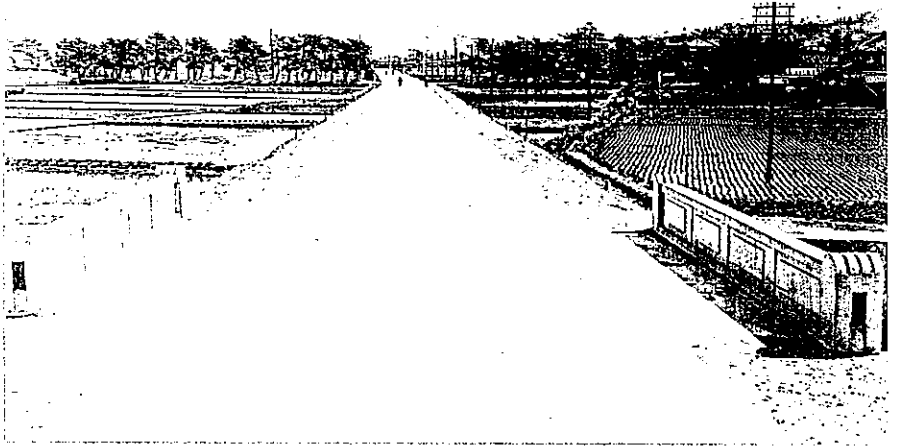
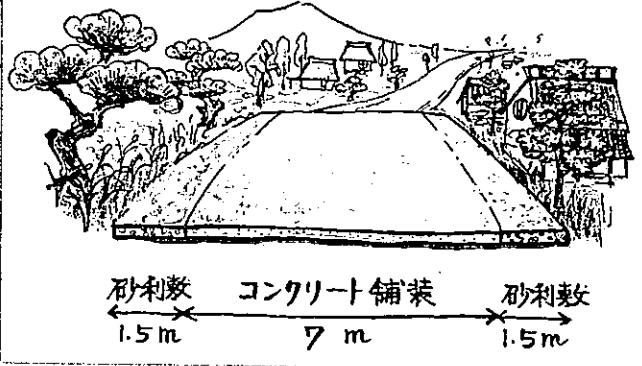
※この地図は昭和8年国土地理院発行の2  
 万5千分の(高松北部)を使用したもので  
 す。

道路グラフィティ 観光道路はこうして作られたー

下の写真は口銭橋より屋島神社の参道方向を望んでいます。撮影当時は立派な松なみ木であったことが分ります。当時は全くの農村風景で、人家もまばらです。なお、戦争末期にこの当たりの道路を広げて緊急用の飛行場にしたと記録に残っています。左は現在の写真。沿道には商店が建ち並び、昭和13年の写真では存在感のあった口銭橋も現在では、見のがしてしまっただけになりました。

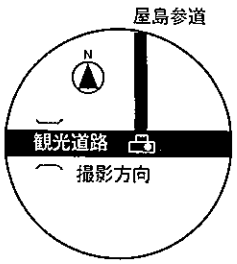
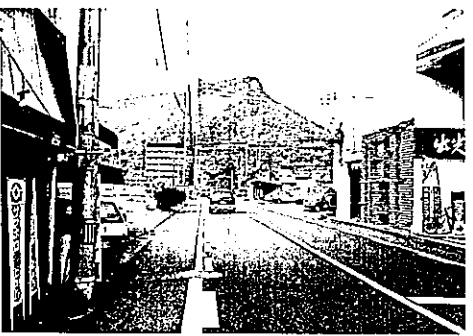
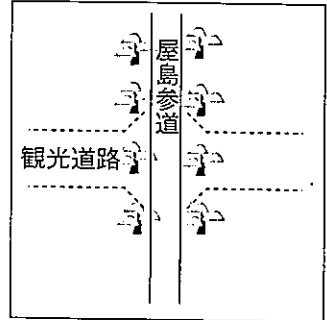


観光道路の幅員構成



国有地(島神社参道)樹木除却費用は、  
 園道林二号改良工事路線中、貴村内(島神社)参  
 道横断箇所、存在する樹木工事と文障相生に  
 対応し、之を取除き、御配慮相煩い度、固面相成、  
 砂段及照會し、  
 (1974年)

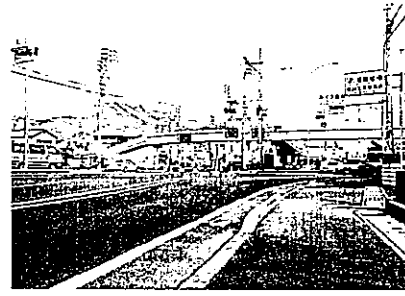
観光道路は屋島参道を併せて  
 建設されています。





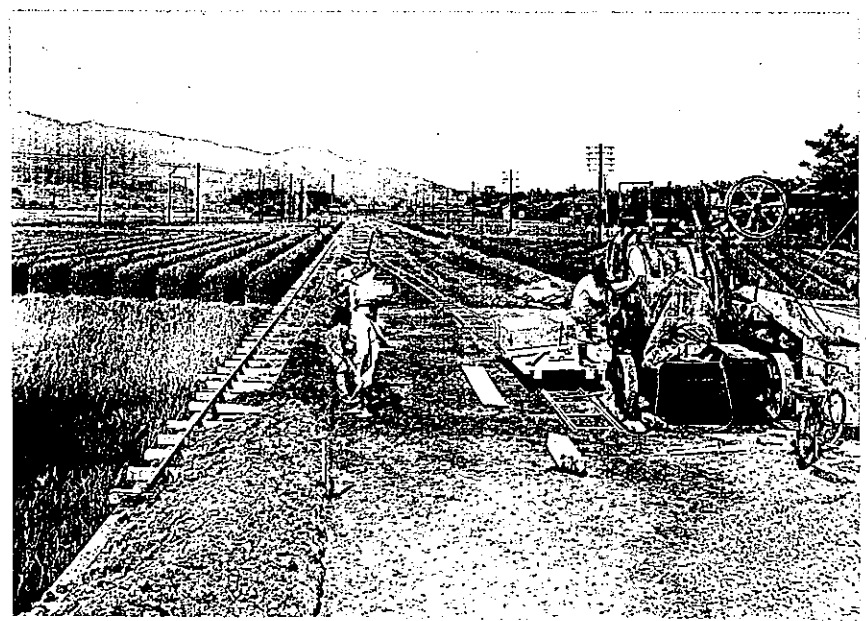
道路グラフィティ 観光道路はこうして作られたー

国道11号北国道バイパスが昭和44年に市内から高松町交差点まで、46年には牟礼まで開通しました。今では観光道路から琴電志度線の電車も見えなくなり、全く面影がなくなっています。



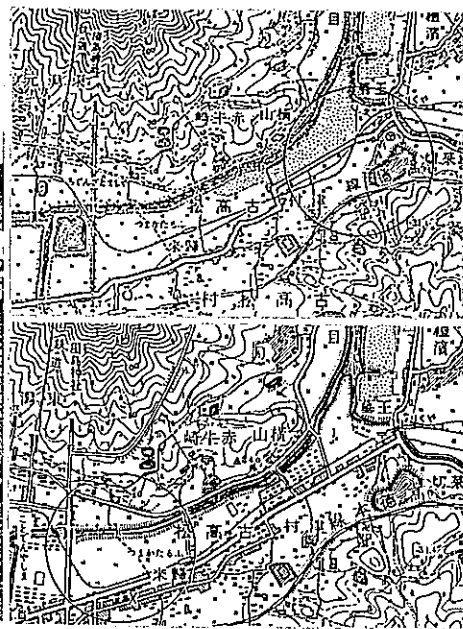
前方に五剣山と神樹王墓が望まれ、左手に四国水力電気鉄道(現在の琴電志度線)が通っています。国道を改良するに当たり、電車鉄道と交差するために線路を北側に移しています。なお戦後11号バイパスの建設にともない、屋島駅から古高松の間で線路を移しています。

線路の移設前



昭和8年発行

昭和41年発行



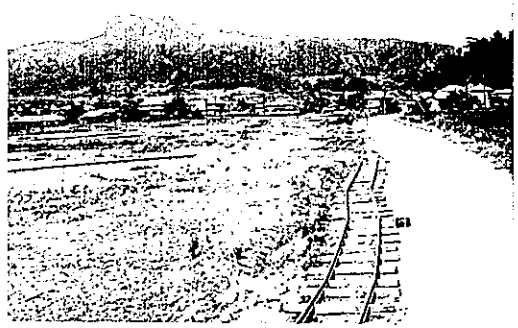
2万5千分の一地形図

線路の移設後

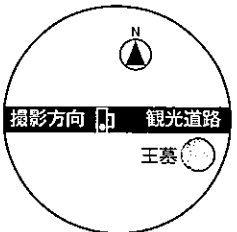


昭和十五年四月、古高松(王墓)の観光道路の建設に際し、線路を北側に移設する。この移設は、当時の技術者によるもので、現在でもその跡が残っている。また、この移設は、当時の交通の便を向上させるために実施された。この移設は、当時の交通の便を向上させるために実施された。

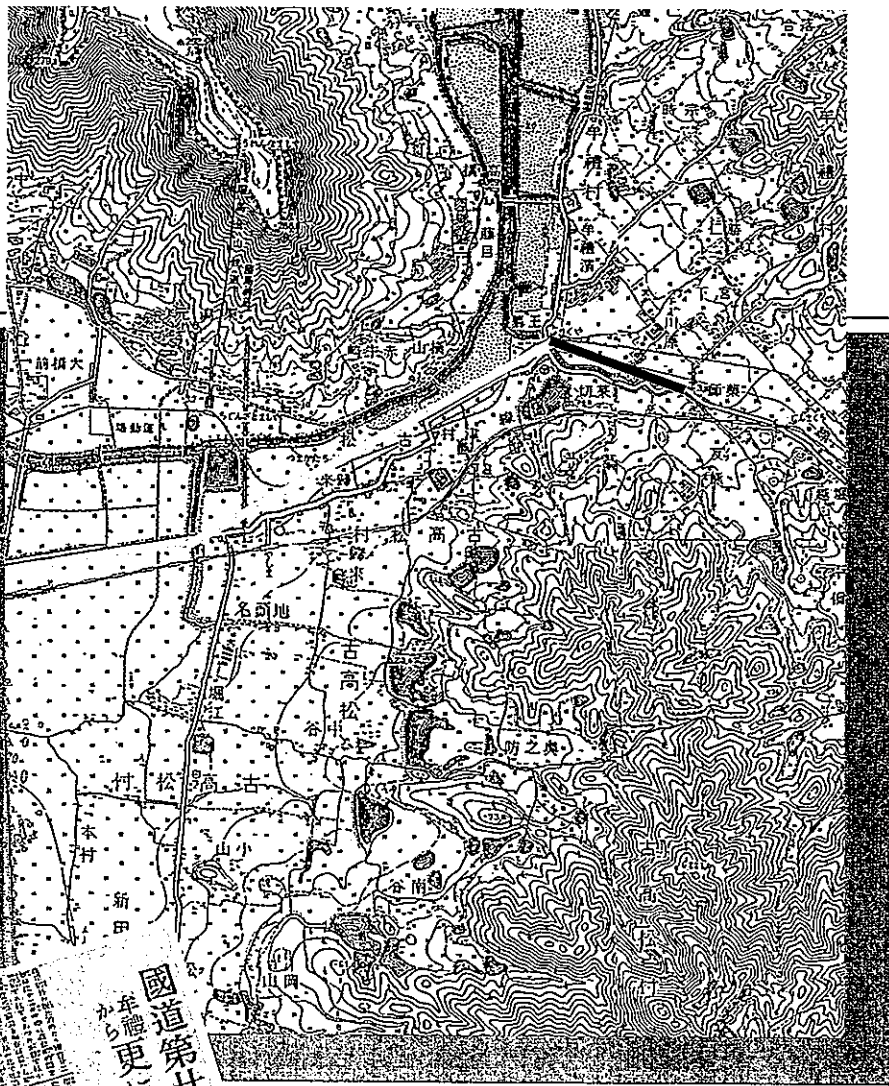
トロッコが敷かれ、今から工事に取がかかるところでしょうか。正面の山は五剣山です。



右手に見える森が王墓です。







国道第廿一號線  
牟礼より薬師堂迄延長  
延長四万五千圓で着手  
昭和十三年六月十五日香川新聞

〔1938年〕

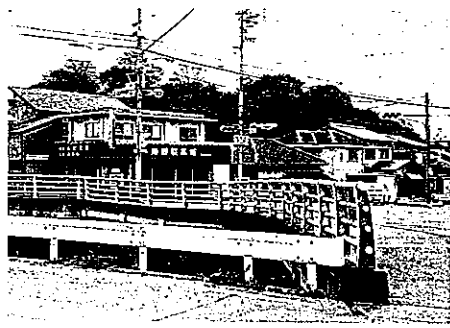
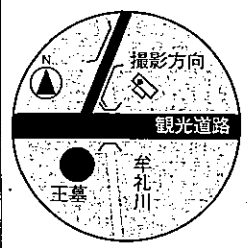
●5月  
県内80箇所道路交通情勢調査を実施。

●6月  
国道22号線高松～屋島間、観光道路の改良工事を王墓から牟礼薬師堂まで延長し、13年度に行う事業とした。

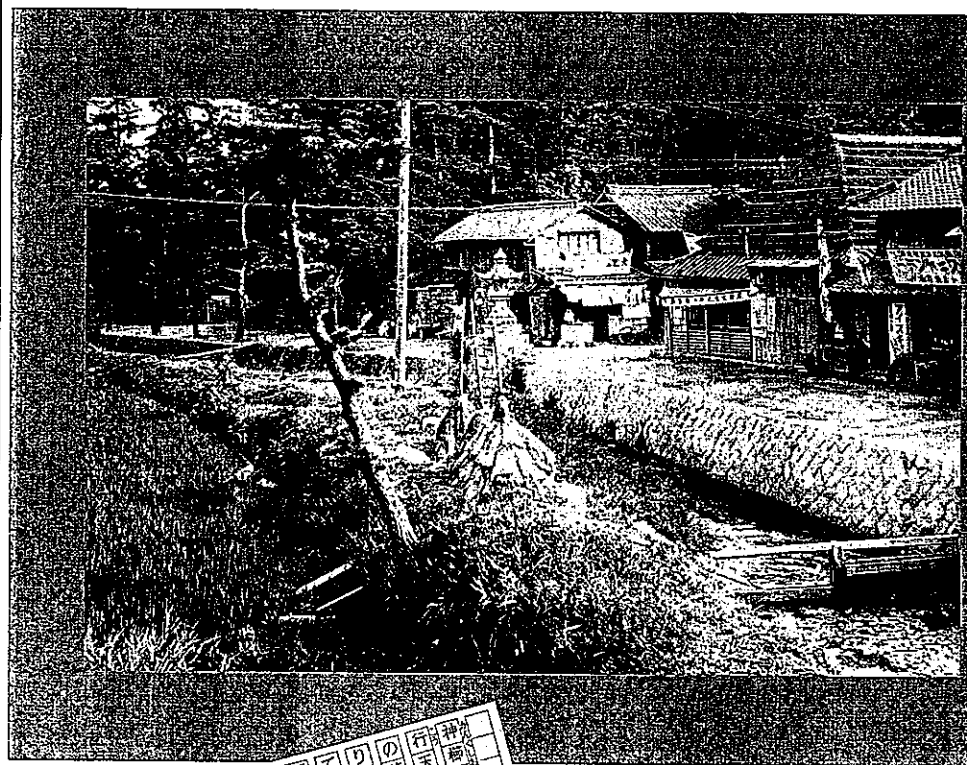
（昭和13年度事業費4万5000円、延長630m、幅10m。）

道路グラフィティー観光道路はこうして作られたー

昭和十三年



下の写真は昭和12年度改良工事終点の牟礼川王墓前です。現在牟礼川は当時の2、3倍の広さになっています。王墓は讃岐国道の始祖、神柳王の墓と伝えられています。

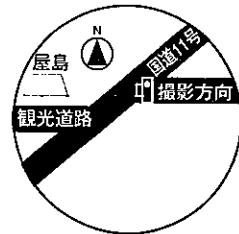


左はしに見える田んぼは、もうありません。この辺りに住むご老人に昔の話を聞いてみたい。そんな雰囲気かたただちです。

王墓の主  
神柳王は、日本書紀によれば、神武天皇の第十七皇子で古衣伝説の英雄、日本武尊の異母弟にあたり、讃岐国道の始祖だといわれています。多くの史書によれば、神柳王が讃岐の国を平定した功により皇子の三世の孫が國道にまつたとして、内所守殿にこの至聖は、宮内所守殿にまつり管理されています。

道路グラフィティー観光道路はこうして作られたー

観光道路の終点です。観光道路は昭和9年に工事を開始、14年5月に完成しました。左の写真は現在の様子。すっかり沿道は変わりましたが、屋島だけは昔と変わらない姿を見せてくれています。



昭和13年に全国規模で「コンクリート・アスファルト」による舗装の現場試験が実施されています。牟礼村内においても604mの区間で、コンクリート舗装厚<sup>10cm</sup>、配合、目地長などの試験舗装を行いました。60年た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ます。



コンクリート舗装工事の様子

観光道路が5年の歳月を経て昭和14年5月に完成しました。香川県道改良事務所は、軍事優先の道路建設のために、同年5月、宇多津町に移転しました。

