

## 第一節 近代化を目指して

四国新道の開鑿きざ 関県政の最大の事業は四国新道の開さくであった。当時、国道は現在の11号線に当たる高松―松山間の道路だけで、高松―高知間と松山―高知間の道路は県道であった。土佐街道と呼ばれるこのルートは、四国山脈を横切るため峠など難所が多く、交通開けず駄馬の一部が通行するのみで、人の往来や物品の運輸に不便を極める悪路であった。

中央集権国家の建設を急ぐ明治政府は、中央と地方及び県と県とを連結する道路の整備改良を国策とした。関愛媛県令はじめ高知・徳島の四国三県県令は、国家的要請を背景に土佐街道の改修と一部道程変更による新道の開さくを企画した。丸亀・多度津港を起点に琴平を経て高知に達するルートと高知より起り久万を経て松山に達するルートを開さくしようとする計画であり、これを「四国新道」と呼んだ。現在の国道三二二号と国道三三三号のVルートである。

四国新道の構想が具体化したのは明治一七年であった。三野豊田郡役所の大久保謙之丞が「四国新道」を提唱

第二章 近代愛媛の発展（第一の近代化）

したのがこの年であり、大久保らは四国新道期成同盟会を結成して道路開発願いを愛媛・高知両県に提出した。時を同じくして、高知県では愛媛県へ通ずる一大道路の開き計画を練っていた。県境の高岡郡長からこの計画を伝えられた上浮穴郡長松垣伸は、沿道各村戸長を動員して「予土横断道路」の開きを県当局に陳情した。

六月、愛媛県令関新平と高知県令田辺良頭が会談、久万山経由の「予土横断道路」の開き事業着工を約し、両県令連署をもって国庫補助を申請した。内務卿山県有朋からは、工事目論見書を整備して費用の支出方法及び工事年期などの具体案を作成提出したうえでなければ起工認可や国庫補助の支給を審議することはできないとする回答が届いた。

関・田辺両県令は、この段階で予土横断道路計画に大久保らの願望する丸亀・多度津―高知ルートを加え、参加を渋る徳島県令酒井明を説得した。同一八年二月、三県の実務者協議会が開かれ、工事分担範囲・道幅・

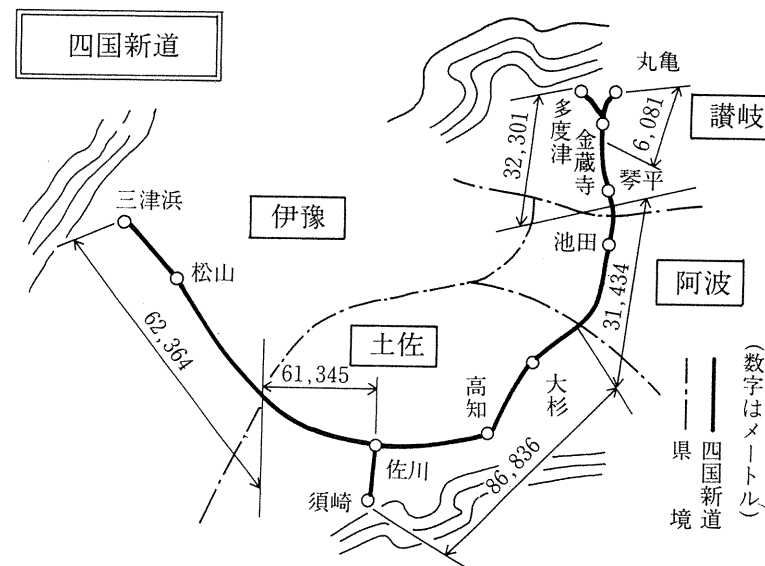


図 2-4 四国新道の略図

橋梁幅・道路勾配などを協議した。会では道幅三間以上、並木敷両側一間、橋梁幅二間以上などの基準を決め、目論見予算、図面などは本年一〇月までに県会の決議を経て主務省に進達できるよう作成することを申し合わせた。工事目論見書は、参事院議官森有礼の四国地方視察に供するため予定より早く作成され、七月二〇日三県令連署になる「四国新道開鑿費御補助ノ儀ニ付稟申」に付して内務省に提出された。上申書は、運輸の道を開き殖産通商の利便を図るために新道開きは目下この地方の一大急務であることを強調し、管内の人民は直接間接にこの事業に賛成しているの、県会ではたとえ多少の非開き論者がいてこれを否決しても、本省の指揮を得て断然これを決行すると不退転の決意を示していた。工事概算は八七万四千余円で、そのうち三五万四、五〇〇余円の国庫補助を要求した。九月八日、山県内務卿から特別認可されたが、国庫補助は削減されて愛媛県には同一八〜二二年度の五か年に八万五千余円（一か年一万七千余円）が支給されることになった。

本県当局は、道路新開継続事業費二五万六、八五四円（明治一八年度四万四、二五〇円、同一九〜二二年度各五万三、一五〇円）の予算案を作成、国庫補助金・地方税・寄付金でそれぞれ三分の一ずつを支弁することにした。この予算案の審議を求めため明治一八年一二月臨時県会が召集された。

当時、松方デフレによる県民の困窮は頂点にあったので、県会では新道開きくの是非をめぐる激しい論議が展開された。まず、都築温太郎が、常置委員の中には民間不況の時に急いで工事に着手することもなからうという意見もあったが、多数の委員は高知と本県とは同じ一孤島に属しながら道路未開発のため物品の運輸も人民の交通もすべて海路に頼らねばならないのは残念であり早晩道路を開かねばならない考えであったと、県会に先立って予算案を審査した常置委員会の意見を報告した。小西甚之助は、四国に鎮台を置き大学を設け、外国の物品との競争に耐える農工商発展のためにも四国は一体とならねばならず、道路の開きくが是非とも必要であると論じ

た。議長小林信近は特に発言を求めて、物産の振興を望むならば運輸の途を講じなければならず、運搬を盛んにするには道路を開かねばならない、四国の発展のためには一時の苦痛は忍ばねばならないと、議員に原案の同意を求めた。これに対して高須峯造は、小学校施設の不備、災害復旧の遅れ、松方デフレ政策による地方税負担の増加などを指摘して、不急の土木事業は一国の滅亡や一揆騒動の原因となると警告した。有友正親は、わが村の戸長役場には貧民が鍋や釜の類を持って来て納めるべき金がないのでこれで取り替えておいてくれという有り様で、昨年の納税不能者は、一千人以上にのぼったと地元喜多郡の惨状に触れ、新道開さくが有益とか無益とか論ずべき時ではなからうと議員の反省を促した。二日間にわたる論議の後、原案は採用説二六人、廃棄説二三人で過半数にわずか一票を超えて採択され、各年度支出額を修正して可決確定議となった。

明治一九年四月七日、四国新道の起工式が琴平宮で挙行され、四国三県令はじめ五千余人の人々が参列した。関県令は、「夫れ国家の繁盛を図らんと欲せば、其策少なからずと雖も四国に在ては道路を開通し運輸を便にするにしくはなし……」と演説した。開さく工事は五月中旬から各工区で着工されたが、台風災害などではかどらず工費も予定よりかさんだ。工事費は内務卿に提出した当時の概算金二五万円で出発したものの、その後の調査で四〇万円を要することが判明していたので、継続予算の補正追加が必要であった。そのうえ、財源の三分の一は寄付金で捻出しなければならなかったから、県令・書記官の月俸三か月分をはじめ県官に一、二か月分の寄付を義務づけ、旧藩主及び琴平宮宮司・住友吉左衛門・藤田伝四郎らに多額のきよ出を依頼し、各郡に割り当

て義援金を募った。

明治一九年度の県財政は、不況による収入減に加えて災害と伝染病の流行による臨時支出のため窮迫の極に達した。このため、新道開さくの補正追加も出来ず、当初計画予算五万五千余円を五万余円に削減しなければならなかった。県会では浅井記博らが「新道開鑿ヲ中止スル建議」を提出して相当数の賛同を集めた。明治二〇年三月関知事は、新道開さくの前途多難を思わせるなかで死去するが、この年九月に難所の三坂峠の開さくが一応完成した。

明治二十一年一二月香川県が分離独立したので、同二二年度から新道計画は分割され、愛媛県の継続事業予算は一五万九、四五五円に修正された。伊予国分の開さく費は同二一年までに一四万五、八〇〇余円を支出していたが、工事遅延に加えて災害による復旧などが重なり、予定年度の明治二二年には完工しなかった。このため同二三年度まで繰り延べられたが、この年九月の暴風雨で上浮穴郡柳谷村久万川筋の仮橋流出事故があり、工事は同二五年までさらに延期された。その間、工事費の補正追加が行われ、本県の開さく継続事業費の最終的な精算は二二万八、七一一円であった。四国新道は、明治一九年の着工以来、徳島・香川県は明治二三年、愛媛県は同二五年にその分担路線を完工したが、高知県の工事が遅れ、同二七年五月ようやく全通した。

## 第一節 終戦から講和まで

## 4 総合開発事業の推進

銅山川総合開発事業は、吉野川(徳島県)からの分水を前  
 提とした水資源総合開発事業であって、吉野川からの分

水は遠く安政年間以来の宇摩地域住民の永年の悲願であった。

これらの経緯については、「吉野川分水問題」の項で説明しているが、  
 銅山川総合開発事業として具体化されたのは、昭和二二年三月に徳島県  
 と合意した第三次分水協定に始まる。河川総合開発は治水・利水(農工用  
 水の確保)と発電の一石三鳥の効果をねらったアメリカのテネシー川の  
 開発、すなわちTVAプランをモデルとして戦後我が国の主流の開発方

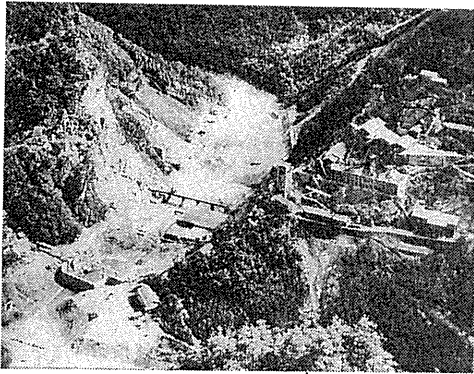


写真 3-20 銅山川柳瀬ダムの築造状況

式であった。

本県では、この方式開発第一号として、宇摩郡金砂村（現伊予三島市金砂）小川地区に柳瀬ダムを建設することが決定、工期六年、工費一四億円を投じて昭和二八年に完成した。

吉野川下流（徳島県）の被害を抑える洪水調節及び宇摩平野の三島町（現伊予三島市）外八か町村の農耕地約一、二〇〇町歩を潤し、七、〇〇〇石の米増収を図るかんがい用水、上水道用水三万トノ／日、三島・川之江製紙業発展の原動力ともなる工業用水二〇万トノ／日を供給する多目的ダムである。また銅山川第一・第二の両発電所による年間五、九〇〇万<sup>KWH</sup>の発電は、本県での発電能力三二％増、四国全体では五％増と水力に頼る電源開発を主要施策としたこの時期、工業の発展に大きく貢献した。

## 第二節 自立から成長へ

県が調査を進めて来た銅山川柳瀬地点にダム建設が決定された。安政年間のかんがい計画から出発した分水計画は、治水を軸として発電を加え、さらに上水道用水・工業用水を併せた多目的事業として行われ、宇摩平野のかんがい用水並びに日量上水道三万ト・工業用水二二万トの貴重な用水が確保された。

柳瀬ダムは昭和二四年四月、愛媛県から委託を受けた建設省が工事に当たり、工費一四億円で二八年度に完成した。ダムは堤高五五・五呎、有効貯水量二、九六〇万立方呎でこれに関連して、発電所の建設は二五年四月に着工され、銅山川第一発電所は最大出力一〇、七〇〇ワットで、二八年一〇月に、また、同第二発電所は最大出力二、

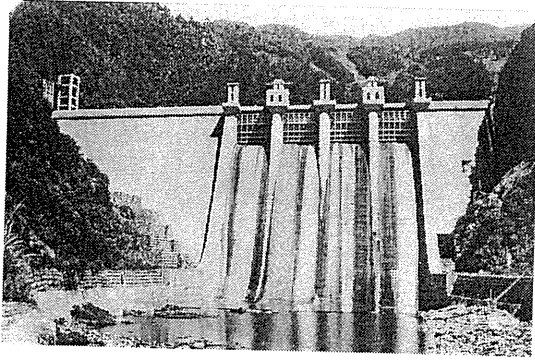
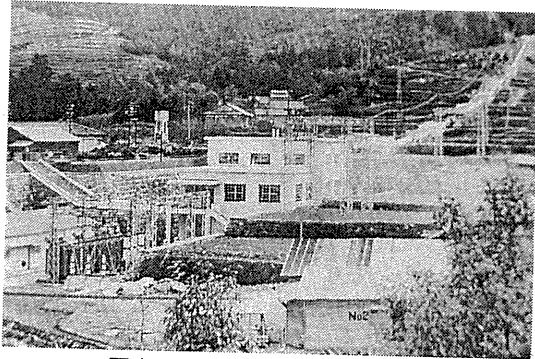


写真3-47 柳瀬ダム

写真3-48 銅山川第一発電所  
伊予三島市上柏

まぬ状態であった。昭和二年内務省中・四国土木出張所により中・四国地方総合復興計画が樹立された。本県では銅山川・宇和川・肱川・国領川・加茂川・石手川などで、改修計画の一環として洪水調節方式が<sup>もくろ</sup>目論まれ、併せて農業、発電などの利水を図るものとされた。

〔柳瀬ダム〕 昭和二四年主要直轄水系の改定治水計画が策定され、吉野川水系治水計画の中で、

## 第三章 現代愛媛の発展（第二の近代化）

六〇〇ワットで、二九年三月にそれぞれ完成し、完成後の運営は県電気局の所管となった。二八年一〇月七日大野唯糊局長が、第一発電所のスイッチを入れて、いよいよ初の県営発電が開始され、以降本県産業経済の基盤としてのエネルギー源確保に貢献することとなった。

〔鹿野川ダム〕 県では肱川水系についても、昭和二二年から肱川・宇和川の河水統制調査を進めていた。大洲平野では昭和一九年以来、治水事業として直轄河川改修工事が進められてきたが、改修を

さらに一歩進めて上流へのダム築造による抜本的な洪水調節案が検討され、県調査による鹿野川ダムサイトが候補地となった。ダム計画は電力事情緩和の一端として発電を加え、肱川総合開発事業の多目的ダムとして、昭和二七年度中四国地方建設局が直轄調査に入り、三一年度着工、工費約三〇億円で三三年度に完成をみた。鹿野川ダムは堤高六一呎、有効貯水量二、九八〇万立方呎で、洪水調節を行うとともに、県営肱川発電所において最大出力一〇、四〇〇ワットの発電を行っている。

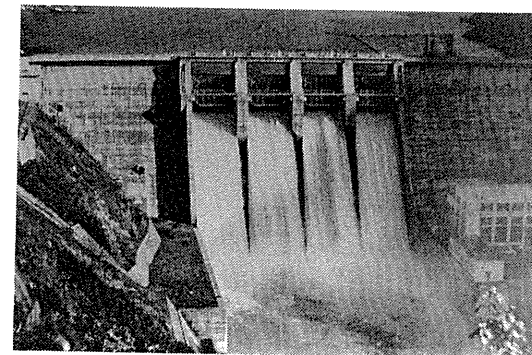


写真3-49 鹿野川ダム

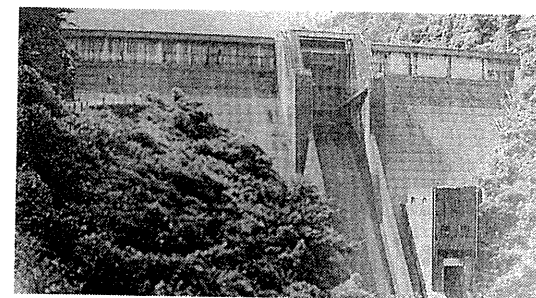


写真3-50 鹿野川ダム

## 4 資源開発の進展

三ダム完成・（三ダム完成）産業集積と人口集中をもたらす東予新産業都市建設計画並びに中央都市圏構想  
五ダム着工の重要な基盤として、水資源の確保は不可欠の緊急かつ重要な課題であり、県では、終始積極的に事業推進の努力を続けてきた。県営事業として玉川ダム・黒瀬ダムは三九年度より実施調査に入り、それぞれ



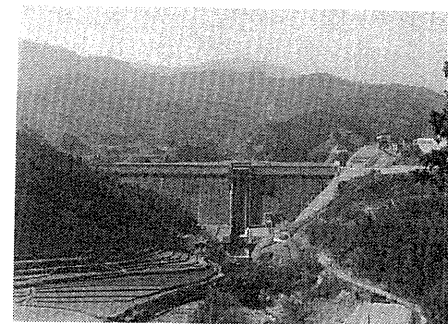


写真 3-137 玉川ダム

れ七年、九年の歳月を経て完成した。石手川ダムは建設省直轄事業として、四四年調査に入り、四八年完成を見たもので、多年の懸案であった東・中予の水資源の確保も格段の進展をみた(表3-49参照)。

〈玉川ダム〉 今治市域を貫流する蒼社川は、藩政時の改修以来今日にいたっており、在来堤防に被災の都度、復旧を繰り返す状況で、抜本的な治水対策が強く望まれていた。また市内の主産業である繊維工業は、最近の急速な発展と都市人口の膨張により都市用水の不足に悩み、しかも蒼社川沿岸の農耕地では干ばつ時の用水不足に対する溜池、あるいは地下水揚水への依存は、都市化に伴い、量的に限界に達し、水資源開発が緊急課題となっていた。東予

新産業都市建設計画の中で、今治西部地域の治水対策として洪水調整により、災害の軽減を図るとともに、ダム貯水により農業用水、工業用水、上下水道用水を確保して、産業・民生面で地域の飛躍的な発展を期するため、蒼社川総合開発事業として玉川ダムの建設が行われた。

〈黒瀬ダム〉 西条市では地域の西南を流れる加茂川河道の安定が、市街地保全の要であり二六年以来、河川改修を実施して来たが、近年の局地豪雨発生の傾向、流況諸元調査により治水計画の調整が課題となっていた。一方、遠浅の海岸部は従来埋立・干拓が行われて来たが、新居浜市に連なる東予新

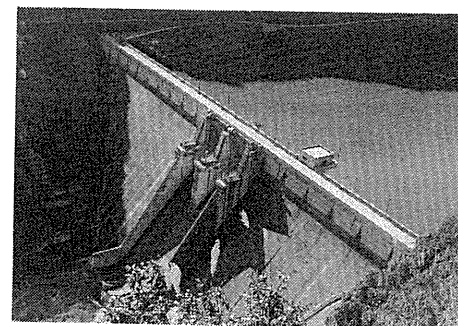


写真 3-138 黒瀬ダム

産業都市の中核として西条・壬生川地区臨海工業地帯建設の計画が定められ、開発基盤となる水資源の確保が緊急課題となった。このため加茂川総合開発計画を樹立し、河川改修と連帯した洪水調節並びに工業用水の確保と併せて干ばつ時の不特定用水確保を目的として黒瀬ダムの建設が進められた。

〈石手川ダム〉 石手川は松山市の市街地を八幡にわたり貫流する河川で、しかも天井川であるため、河道の洪水疎通能力に限度があるところから、ダムによる洪水調節方式がより効率的と判断され、重信川治水計画の一環としてダム計画が位置づけられた。一方、石手川北部の松山市及び北条市に至る一円のかんきつ園地では、かんがい施設がほとんどなく天水に頼る状況で、干ばつ時の対策が大きな課題とされていた。また、重信川流域一帯は農業用水、都市用水の大半を伏流水に依存してきたが、松山市の産業・人口の膨張、都市開発の急展開により、伏流水依存の余地はなく、急増する都市用水への対応は緊急かつ深刻な問題となっていた。このような治水対策、水資源の緊急性から重信川総合開発事業として、石手川上流において洪水調整を行い、併せて上水道、かんがい用水の補給を目的として石手川ダムの建設が行われた。



写真 3-139 石手川ダム

〔五ダム着工〕 高度経済成長下の東予新産業都市地域、特に伊予三島・川之江地域では製紙業などの製品出荷額が昭和四五年には四〇年の三倍に達したが、さらに飛躍的な伸びに対応し、水資源の確保は製紙業の生命線として、銅山川からの分水の要請が根強く続けられてきた。一方、かねてから検討中の治水、利水、発電を柱とする吉野川総合開発計画が本決まりとなり、水資源開発基本計画が決定され、四二年、水資源開発公団により早

4 基幹交通体系の整備促進

瀬戸内海大橋 「昭和のロマンを具現する夢のかけ橋」とうたわれた  
「大三島橋」開通 本州四国連絡橋の一環をなす大三島橋は、国の総需

要抑制策による着工の一時凍結など、波乱にみちた道のりをたどりながら、各ルートとの熾烈な架橋競争をしのいで、本・四架橋の最初の橋としてようやく着工にこぎつけ、昭和五〇年二月二日起工式が地元上浦町で行われた。

この起工式が起爆剤となったように、五一年七月の明石―鳴門ルートの大鳴門橋、翌年一月の因島大橋、さらには五三年一〇月の児島―坂出ルート of 起工式へと進展して、瀬戸内海時代の到来を思わせた。着工以来、本体工事を含む取付け道路などの関連工事は、当初の工程計画通り順調な仕上がりをしてきた。しかし、一方では架橋に関連する漁業補償、旅客船対策、船舶用リーダー映像など付随する多くの難問題とも取り組み、四年余の歳月を費して昭和五四年五月一日、悲願の完成の日を迎えることができた。

開通式は大三島橋西詰（上浦町側）で行われ、五月晴の下、建設大臣渡海元三郎、本四連絡橋公団総裁尾之内由紀夫、愛媛県知事白石春樹、広島県知事宮沢弘九人がテープにはさみを入れ、愛媛県警音楽隊の「本四連絡橋の歌」が演奏される中、羽織・はかま姿七組の親子三代夫婦を先頭に出席者が渡り初めをした。

伯方中学校体育館の祝賀会には、愛媛・広島両県選出の国会議員、地元町長、工事関係者ら七〇〇余人が出席した。まず渡海建設大臣が「両島の人たちが、この大三島橋の完成を契機に、輝かしい未来を築かれるよう」と、あいさつ、続いて尾之内本四連絡橋公団総裁から協力感

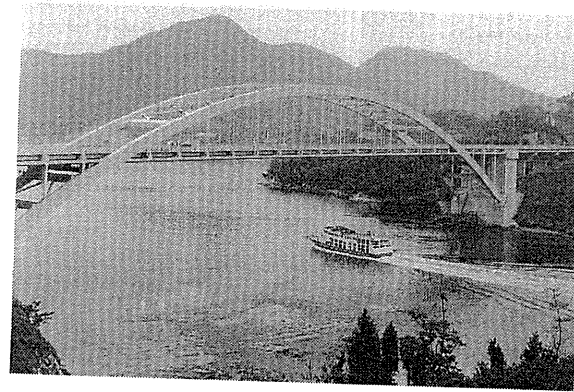


写真3-188 開通した大三島橋  
（昭和54年5月）

謝のあいさつのあと、地元を代表して白石愛媛県知事は、「夢のかけ橋といわれた連絡橋が、現実のかけ橋となった記念すべき瞬間を目のあたりにし感動している。県民はこの日の来るのを千秋の思いで待ちわびていた。今後は瀬戸内海大橋全ルートの完成に着実な歩みを続けたい」と、万感こもるあいさつが述べられた。

尾道―今治ルートは、三九年に瀬戸内海大橋と命名され、広島県尾道市で一般国道二号バイパスから分岐し、広島県側の向島・因島・生口島を経て、愛媛県側の大三島・伯方島・大島の島々を一〇本の橋で結び、今治市で一般国道一九六号バイパスに連絡する総延長六一・一棧（海峡部九・三棧、陸上部五〇・八棧）の一般国道三二七号である。

大三島橋は、このルートの大三島と伯方島の間を結ぶ橋で、大三島IC（インターチェンジ）と伯方島IC間の六・八棧が同時に供用開始された。

大三島橋の全橋梁区間長は五三五・二棧（橋長三二八棧）、幅員は二〇棧（四車線）の単径間ソリッドリブ2ヒンジアーチ橋である。アーチ橋としては、支間長二九七棧は、世界第一四位で、ソリッドリブアーチ橋としては世界第四位（東洋一）の橋である。上部工には総重量五、〇一二トの鋼材が使われており、下部工には総容積二〇、六九〇立方メートルのコンクリートが使われて、三年三か月の工期と建設費一八四億円（橋本体工費六二億円）が投入された。架橋地点の鼻栗瀬戸は、潮の干満差約四棧・八ノットの渦巻く瀬戸で、一日三〇〇隻余りの船が往来する可航



写真3-189 大三島橋開通式  
（昭和54年5月11日）

幅約二四〇呎の狭水道である。そのため桁下余裕高二六呎を確保して船舶の航行に対処しており、特に工事中の一般航行船舶の安全のため万全の架設工法を採用し、無事故で工事を完成することができた。またこの附近一帯は、国立公園第二種特別地域に指定されており、恵まれた自然の景観に調和するアーチ型式を採用し、塗装についても、専門家による慎重な検討の結果、ライトグレーを採用するなど、近代橋梁技術の粋をこらした「夢のかげ橋」にふさわしい橋である。尾道―今治ルート一〇橋の中でも、大空高く虹の弧を描き個性に富む大三島橋は、その優雅な姿を瀬戸の海面に影を投じて、観る人々の心を和ませてくれている。