

戦災から1年、復興を急ぐ高松市街 昭和21年7月 《『四国新聞』より》

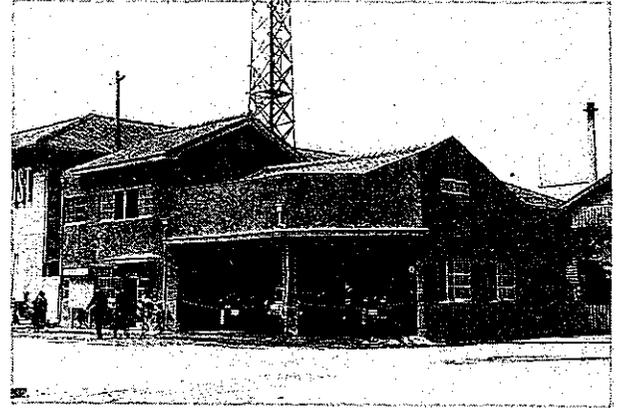
に繁盛した。

第一次戦災復興 高松市は、大正十五年（一九二六）五月「都市計都市計画画法」の適用を受け、昭和三年（一九二八）十月、当時としては立派な都市計画街路計画を公告、戦時中もスローペースながら事業は進行してきた（上巻第四編第一章第二節参照）。しかし、戦災と終戦を契機にこの都市計画を廃し、新たに戦災復興都市計画を樹立。それは単なる復興ではなくより高度な近代都市への発展をめざしたのである。

このため、市は昭和二十年十月二十六日、高松市戦災復興委員会を設けた。翌二十一年三月には機構改革により復興部を新設、その下に復興課と建設課を設けて戦災復興都市計画づくりを担当させた。

復興都市計画では、基幹的街路計画を根本的に再検討し、用途地域指定を行い、土地利用の合理的利用を促進し、戦災地全域についての土地区画整理事業を実施することにした。こうして、戦災復興街路計画と土地区画整理事業の新しい案は、昭和二十一年六月五日戦災復興院の告示で決定した。

この第一次計画に落ち着くまでにも曲折があった。初期の復興案では、築港栗林線（以下中央通り）は幅員一〇〇㍎、瓦町天神線（以下菊池寛通り）も七〇㍎幅というスケールの大きい案であった。しかし、当時としては理想論にすぎないということで、第一次案を、中央通りは五〇㍎、菊池



三越前にあった高松消防署 昭和27年（玉木敏夫提供）

こうして高松市の消防は、消防本部・消防署・一一消防分団となり、消防態勢は順次強化されたのである。

第二節 戦災復興都市計画の推進

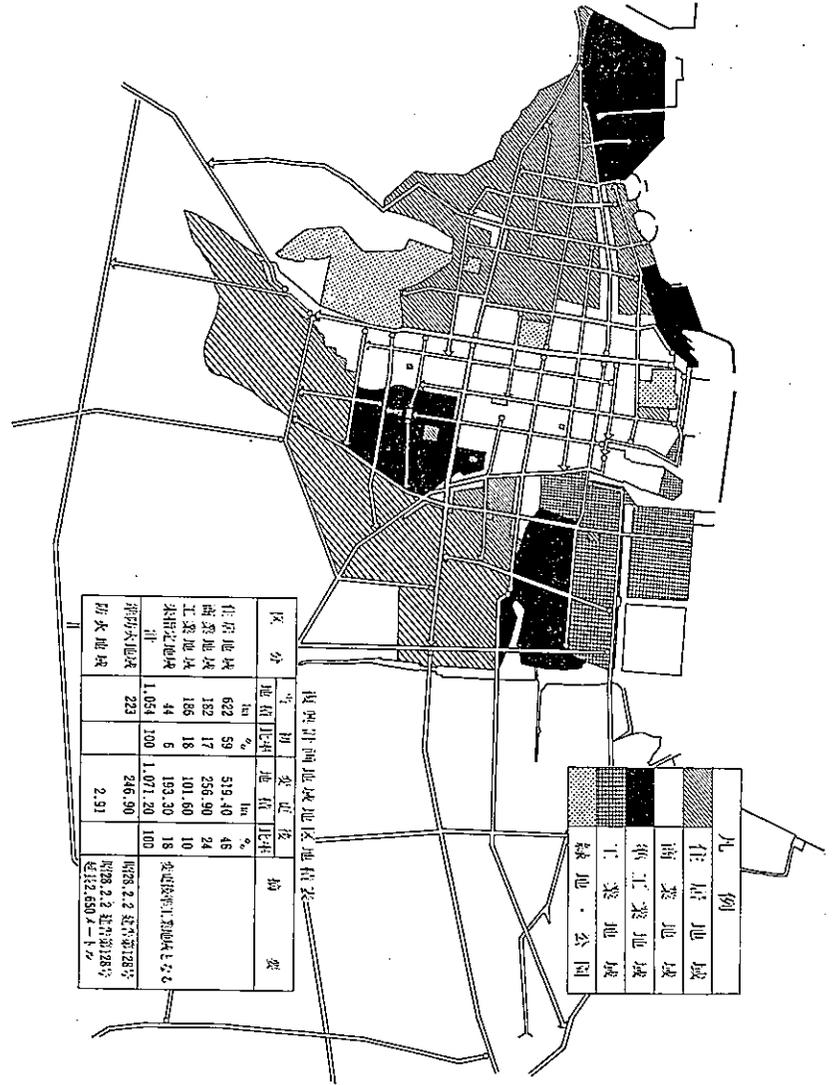
1 戦災復興都市計画の青写真

戦災後の高松 昭和二十年（一九四五）七月四日未明の空襲に市の緊急施策 より、市街地の八〇㍎が焼土と化し瓦礫の山になった高松市は、直ちに五万六、〇〇〇円を支出して焼け跡、特に道路の清掃事業に乗り出し、延べ一万〇、三〇〇㍎の清掃を完了した。この清掃事業は二十三年度まで継続され、四二万九、〇〇〇平方㍎の範囲に及んだ。国庫補助は約一九四万円であった。

一方、市民生活に不可欠な上水道は、幸い水源地が戦災を免れたので、三日後に送水を開始している。しかし、漏水が激しく、水圧低下に悩まされた。一線ごとの破損復興に努めた結果、昭和二十二年には、戦災直後の二倍に当たる五万人余りに給水することができるようになった。

下水道も、排水口等が瓦礫で埋没したため雨水や汚水が街路にあふれ、泥水と悪臭に悩まされた。そこで、市民に協力を求め、瓦礫の除去と下水道管浚渫に鋭意努力した。

住宅の復興も後述のように市営住宅を中心に急ピッチで進み、闇市も庶民のたくましい生命力を象徴するよう



第2図 高松復興都市計画図 (『高松市戦災復興誌』より作成)

寛通りは六〇メートル(遊歩道)として戦災復興院に申請し、許可を得ている。しかし、これでも広すぎるといふことで、後述のような市民の反対運動が起こり、修正縮小された第二次計画が昭和二十三年十一月に作成された。

第一次計画では、街路計画のほか公園緑地計画・墓地計画・上下水道計画・土地利用計画等が含まれている。

計画の全体像を示す土地利用計画は、その後昭和二十三年十一月に用途地区区分として決定。さらに二十六年十一月、一部変更のうえ決定された。すなわち、第2図に示された通り商業地域は中央通りや丸亀町筋・通町筋など市の中心部で、当初の計画面積比一七パーセントが変更後二四パーセントに大幅増加した。そのため、住宅地域は五九パーセントから四八パーセントに、工業地域も一八パーセントから一〇パーセントにそれぞれ減少している。一方、未指定地域は六パーセントが一八パーセントに増えて準工業地域になったのである。

また、昭和二十四年には都心部一帯を準防火地域に、続いて二十八年二月代表的商店街(丸亀町・南新町を経て瓦町に至る地域)を防火地域に指定、全商店街の耐火構造化をめざしている。

第一次復興都市計画 高松の戦災復興都市計画の初期は、まことにスケールの大きい、一〇〇年の大計にへの反対運動 ふさわしいものであった。少なくとも、自動車社会の現在からみて理想的なものであった。

しかし、敗戦後の自動車もない時代の人々から見ると、あまりにも誇大なプランにみえたのもやむを得ない。まず街路計画のうち兵庫町〜片原町の道幅二二メートル、丸亀町〜南新町の道幅一一メートルとする原案に対し、その商店街地区では昭和二十一年(一九四六)十一月、都市計画反対同盟を結成し、立て看板等で氣勢をあげた。中心商店街の道路幅を広くすると町がさびれるという理由からである。そうした情勢を受けて、同月十二日、国東市長は六月に決定したばかりの都市計画の再検討を発表した。

第3図 復興土地区画整理事業施行区域図
 (『高松市戦災復興誌』より)



戦災という不幸を転じて、近代都市建設という幸せに結びつけるには、土地区画整理事業しかないということは、国の基本方針（昭二〇・一二・三〇閣議決定）であった。政府は昭和二十一年「特別都市計画法」を制定し、これを強力に推進した。そのため高松市は施行主体となり、測量・区域の決定等を行った。その結果、二十一年六月、戦災復興院の告示により五四八万七、六〇〇平方メートル

さらに翌二十二年四月、土地区画整理事業の換地予定地の成案を土地区画整理委員会に諮問したところ、建物の移転や減歩率などで異論が百出。ついに、同年六月五日には都市計画修正同盟が結成され、市民大会が開かれる有り様となった。彼らは、計画街路の幅員を縮小するばかりでなく、中央公園の運動場をはじめ市内の公園緑地計画の廃止まで要求する始末であった。

他方では、原案の推進を図る都市計画促進連盟や高松都市建設期成同志会もでき、百家争鳴の状態になった。市では復興都市計画の基盤づくりである土地区画整理の手法や換地の指定等について、手段を尽くして周知を図ったが、なにぶん初めての大事業であり、当初は市民の理解がなかなか得られなかったのである。

そこで、市は賛否両方の委員を入れた関係者による協議会を設置し、検討を重ねた結果、昭和二十二年九月最終案を決定。増原県知事、国東市長以下関係者打ちそろって戦災復興院に出頭し、高松都市計画修正案を提出して了承を得た。修正の一例を基幹街路で見ると、中央通りは五〇ぶを三六ぶに、菊池寛通りは六〇ぶを二〇ぶと現状の幅員に大縮小されたわけである。市は、再検討による都市計画実施の一年有余の遅れを取り戻すべく泊まり込み作業などを行って換地計画の実現を急いだ。

2 土地区画整理事業

戦後二五年を要した大事業 となった。しかし、高松市の戦災復興事業の根幹をなす土地区画整理事業の換地処分が終わったのは、実に戦後二五年を経た四十五年五月十九日のことである。第一工区が三十三年七月、第二・三工区が四十五年五月にそれぞれ完了している。四分の一世紀を要した息の長い難事業だったのである。

第8表 減歩率の算定

減歩率の算定は次の通りである。

第1工区	$\frac{\text{整理前宅地地積}683,693\text{坪}-\text{整理後宅地地積}519,610\text{坪}}{\text{整理前宅地地積}683,693\text{坪}}=0.239$
第2工区	$\frac{\text{整理前宅地地積}77,717\text{坪}-\text{整理後宅地地積}59,896\text{坪}}{\text{整理前宅地地積}77,717\text{坪}}=0.229$
第3工区	$\frac{\text{整理前宅地地積}127,361\text{坪}-\text{整理後宅地地積}96,740\text{坪}}{\text{整理前宅地地積}127,361\text{坪}}=0.240$

(『高松市戦災復興誌』より)

換地交付の施行については、最小面積を五坪(一六・五平方尺)にし、それ以下の宅地は金銭精算した。また、私有の道路・通路・水路も公共性のあるものは、地目のいかんにかかわらず同じ措置にした。

概略的にいえば、約四分の一弱の土地を各所有者は提供することになる。そのため、決定までには曲折があった。
もっとも重要な減歩率は、第8表の通りで、工区によって多少の差がみられる。が、三十年からは評価員制度に変わっている。

土地区画整理 昭和二十一年(一九四六)十一月二十五日に土地区画整理委員会
委員の選出 員会委員の選挙が行われた。所有権者側一五人、借地権者側一〇人、計二十五人であった。その後、再検討五か年計画による区域面積の縮小による失格者、あるいは死亡等によって、一〇年後の三十一年三月の解散時には、所有権者一人、借地権者七人、計十八人になっていた。

この三工区にわたる土地区画整理事業施行区域の換地処分は、昭和四十五年五月十九日に完了した(第3図・第3図別表参照)。
ることになった。

第3図別表

施行地区の区域と概要

(『高松市戦災復興誌』より)

第1工区 施行面積 2,752,054㎡

(1)換地処分の時期 昭和33年7月10日

(町名) 寿町一丁目、寿町二丁目、玉藻町、丸の内、西の丸町、西内町、錦町一丁目の一部、本町の一部、内町、鶴屋町の一部、片原町の一部、兵庫町、百間町の一部、古新町、大工町の一部、磨屋町、今新町の一部、紺屋町、御坊町の一部、丸亀町、鍛冶屋町、古馬場町、瓦町一丁目、瓦町二丁目、南新町、亀井町、常磐町一丁目、常磐町二丁目、観光通一丁目、田町の一部、中新町の一部、番町一丁目、番町二丁目の一部、番町三丁目の一部、番町四丁目の一部、天神前、番町五丁目の一部

(2)換地処分の時期 昭和39年1月25日

(町名) 北浜町の一部、鶴屋町の一部、東浜町一丁目、東浜町二丁目、東浜町三丁目、通町、井口町、片原町の一部、百間町の一部、大工町の一部、今新町の一部、御坊町の一部、塩屋町、福田町、八坂町、末広町、築地町、塩上町一丁目、塩上町二丁目、塩上町三丁目、多賀町一丁目、観光通二丁目、本町の一部

(3)換地処分の時期 昭和45年5月19日

(町名) 塩上町、東田町、田町の一部、中新町の一部、旅籠町、藤塚町一丁目、藤塚町二丁目、栗林町一丁目の一部、栗林町二丁目の一部、中央町、中野町の一部、藤塚町

第2工区 施行面積 295,021㎡

換地処分の時期 昭和45年5月19日

(町名) 松島町一丁目、松島町二丁目の一部、多賀町二丁目、多賀町三丁目の一部

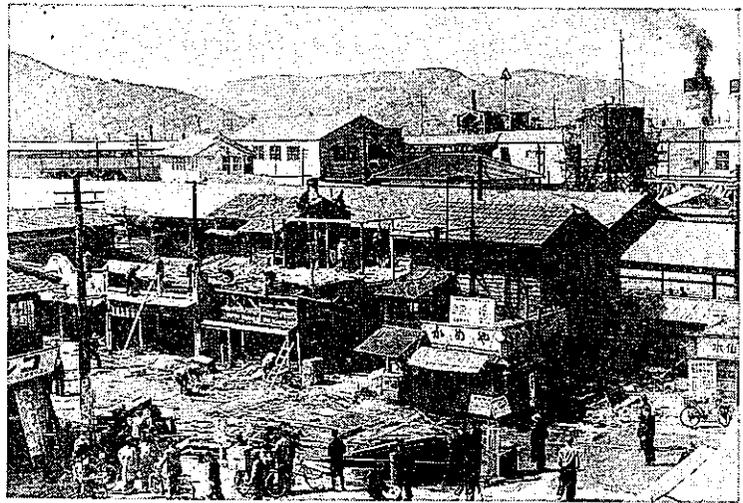
第3工区 施行面積 534,762㎡

換地処分の時期 昭和45年5月19日

(町名) 錦町二丁目の一部、扇町一丁目の一部、扇町二丁目の一部、番町二丁目の一部、番町三丁目の一部、番町四丁目の一部、宮脇町一丁目の一部、亀岡町の一部、番町五丁目の一部

地区画整理事業が決定したのである。
その地域が被戦災地三八三万四、〇〇〇平方メートルより広いのは、今後の市街化予定地域等を含めたためである。
その後も何度かの変更を経た。特に、昭和二十四年戦災復興事業再検討五か年計画の実施に伴い、おもに非戦災地区を除いて面積を三五八万六、七七六平方メートルに縮小。さらに換地処分の円滑化を図るため、三十二年六月、三工区に分けて施行す

墓地については、市営墓地へすべての墓碑を収容するので三五パーセントの高率減歩率にしている。こうして換地処分および換地清算は、昭和四十五年五月十九日によりやく完了することができた。



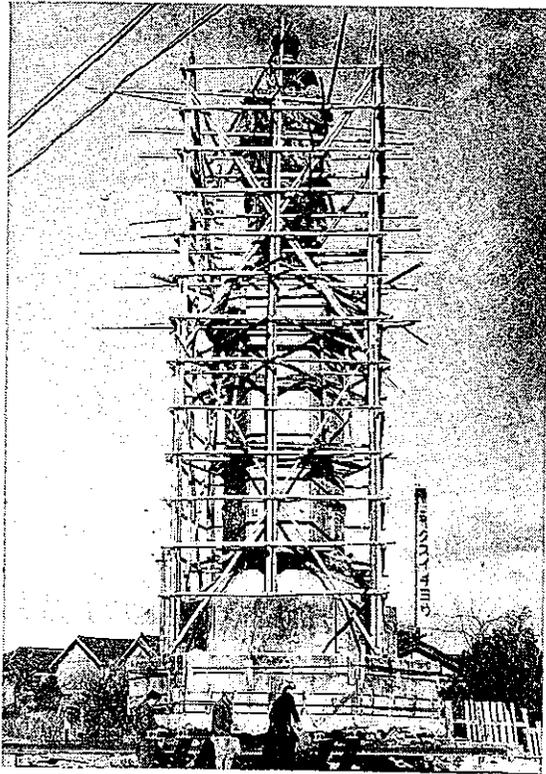
とりこわし中の国際マーケット 昭和28年3月 (玉木敏夫提供)

換地と建物 土地区画整理事業のなかで、換地設計の
等の移転 ためには詳細な地籍図が不可欠である。この
ため市では、昭和二十一年(一九四六)以来、縮尺六〇〇分の一
の現形図の測量調査を実施し、正確な宅地境界図を作製した。
この事業で最も困難な仕事は、換地の指定と街路・公園緑
地など公共施設計画に伴い障害となる建物・物件(電柱・上
下水道・ガス管等を含む)の移転である。そこで、市は二
三人一組の移転交渉係を四組編成。係職員は、常時現場に出
向いて当事者と協議を重ねた。その上で移転、除却命令書
を送付して円満に移転するよう努力した。その裏付けとして、
昭和二十三年七月に設置された特別都市計画補償審査会にお
ける妥当な補償の審査があったのである。

建物等の移転が順調にいったのは、観光高松大博覧会や天
皇陛下四国巡幸路になった中央通り沿いであった。反対に困
難をきわめたものの一つは、高松築港付近であった。ここ
は、高松棧橋駅前広場の設置と、それに伴う街路の拡幅によ

り、非戦災家屋約三〇戸の移転が必要になったが、その換地先が闊市(国際マーケット)になっていて、一六〇戸余りの無断不法建築物で占拠されていた。そのため、まず闊市移転が先決問題になった。結局、この移転問題は足かけ八年に及ぶ交渉となり、行政代執行によって決着した(第五章第六節一項参照)。

特殊建築物では、三番丁法泉寺の青銅釈尊像の移転が問題になった。昭和二十七年、旧高松駅栗林公園線の幅員一五メートル道路新設のために、これを六〇メートル東へ移転させる必要が生じた。総高一六・五メートル、総重量四四〇トンの釈尊像を台座ぐるみで一八〇度方向転換させながら移転することは、技術的に困難をきわめ、市民からも注目され



移動する法泉寺のお釈迦様 昭和27年11月

た。

また、昭和三十五年の高松港海岸線(幅員一八メートル)拡幅時の倉庫(香川県経済農業協同組合連合会所有)の移転も、その条件がなかなか一致せず難航した。

時日の経過につれて条件はますます難しくなってきた。特に、昭和三十五年以降の移転はすべて換地の難しいものばかりで移転補償関係費も急速に膨らんだ。四十五年五月の最終換地処分時の総移転建物数は三、



工事中の高松駅前広場 昭和36年ごろ

第10表 公園緑地計画 (昭和45年現在)

名称	面積(m ²)	摘要 (都市計画決定)
都市計画中央公園	35,199.00	29. 2. 1
〃 玉藻公園	77,200.00	29. 2. 1
〃 北浜公園	397.00	35. 9. 26
〃 東浜公園	428.00	35. 8. 24
〃 御坊町小公園	854.00	30. 2. 8
〃 塩上小公園	473.00	30. 2. 8
〃 花園第1小公園	1,523.00	30. 2. 8
〃 花園第2小公園	365.00	30. 2. 8
〃 藤塚小公園	1,068.00	30. 2. 8
〃 中野町小公園	1,386.00	41. 6. 24
〃 松島公園	6,551.92	29. 2. 1
〃 番町二丁目公園	3,140.43	30. 11. 18
〃 亀岡公園	7,719.59	29. 2. 1
〃 番町四丁目小公園	1,028.74	30. 2. 8

(『高松市戦災復興誌』より)

ふさわしい駅前広場とするため、高松駅も旧高松駅と棧橋駅の中間に建設することになっていた。広場面積七、六六〇平方メートルとし、一日最大乗降客数一万七、〇〇〇人、タクシー駐車台数五〇、バス駐車台数二〇、バス路線数三三系統が収容できる水陸交通の一体化をめざす規模のものであった。その後、新駅舎の用地は北東の棧橋駅

に変更し、国鉄四国支社の併設も加わって、広場の面積はだんだん狭くなった。しかし、関係者の努力によって、昭和三十六年三月三十一日には、舗装を含め完

公園緑地などの計画と実施

四八)十一月二十五日、区画整理事業の一環として施行区域内に八公園を設置することが決定、告示された。これにより公園の総面積は当時の市街地面積の六・五パーセント、市民一人当たり公園面積四平方メートルになった。

その後、昭和二十九年、三十年、四十一年に変更が加えられ、区画整理事業区域内には第10表のように一四公園が設けられ、現在に至っている。

公園のほか、二か所の広場計画が立てられた。一つは高松駅前広場である。当初の計画は、四国の玄関口に

第9表 墓地移転 (昭和46年現在)

墓地名	位置	面積	摘要
姥ヶ池新墓地	中野町	18,102m ²	階段式
紫雲墓地	宮脇町	7,193	〃
摺鉢谷墓地	西浜新町	9,428	平坦式

(『高松市戦災復興誌』より)

九八九戸、補償費は二億五、一四七万九、〇〇〇円に上った。

墓地移転の 城下町建設時に造られた多数の寺院と、その付属境内墓地は、その後計画と実施 の市街の発展により都心密集地の中に取り込まれ、景観上、環境衛生上、

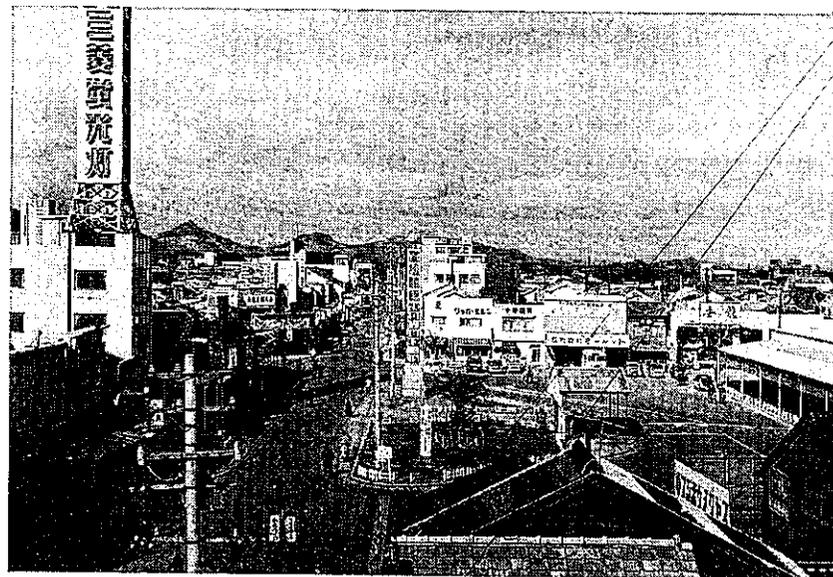
また、都心土地利用上問題が多かった。そこで、戦災を機に一挙に郊外へ集団移転することが土地区画整理事業として計画され、寺院、檀家、仏教会総代などと協議が進められた。最初は寺院側も難色を示したが、最終的には移転に合意し、墓地委員会を設けて具体案作成に当たった。移転先に当初は一宮村鹿角案も出たが、最終案として、中野町姥ヶ池墓地の隣接地と、紫雲、摺鉢谷の現在地に決まった(第9表参照)。予定地の管理者である営林署の認可を得、共同墓地として施行、無縁墓碑は一括収容された。区画整理事業の飛換地として事業に編入されたのである。区画整理予定地域内に墓地をもつ寺院数四一寺、墓碑数一万九、一八五基、墓地面積二万八、四二九平方メートル、移転費は六七五万円であった。戦災前の高松市街には、自然公園の栗林公園以外都市公園は皆無であり、子供の遊園地も

少なかった。戦災を機に市民の間から公園開設の要望が強く出された。昭和二十三年(一九

第11表 土地の種目別施行前後対照表

種目	施行前			施行後			備考	
	地積 (m ²)	%	筆数	地積 (m ²)	%			
公共地	国道広路園場	82,649.15	2.31		151,727.05	4.24		
	計	82,649.15	2.31		154,779.05	4.32		
用地	地方公共団体の所有地	361,667.92	10.09		736,130.79	20.55		
	道公広路園場	9,038.36	0.25		137,333.68	3.84		
	水公路場	21,252.82	0.60		8,695.00	0.24		
	公共物揚路場	466.00	0.01		252.00	0.01		
計	392,425.10	10.95		882,411.47	24.64			
合計	475,074.25	13.26		1,037,190.52	28.96			
宅地	民有地	田畑	26,666.47	0.75	159	9,057.09	0.25	
		宅池山原藪境井公雑衆用種	5,402.60	0.15	42	3,741.99	0.10	
		地沼林野地地溝路地	2,548,443.72	71.15	18,196	2,124,028.39	59.30	
			882.00	0.03	2			
			691.00	0.02	1			
			2,885.00	0.08	4	256.13	0.01	
			33,652.00	0.94	8	33,413.00	0.93	
			53,573.46	1.49	81	50,531.95	1.41	
			1,159.30	0.03	21			
			1,029.30	0.03	22	93.00	0.01	
計	114,722.30	3.20	262	161,437.51	4.51			
国有地	公企普用業通財用財産産		97,472.43	2.72	207	89,960.59	2.51	
			2,329.00	0.06	7	1,680.00	0.05	
			28,939.28	0.81	89	22,207.93	0.62	
計	128,740.71	3.59		113,848.52	3.18			
準国有地	日本国電有鉄道用地日本専売公社用地日本電信電話公社用地		32,357.00	0.90	99	24,425.00	0.68	
			7,395.01	0.21	17	5,716.19	0.16	
			15,352.37	0.43	48	13,307.81	0.37	
計	55,104.38	1.54		43,449.00	1.21			
合計	2,972,952.24	83.00		2,539,856.58	70.91			
保留地				4,791.39	0.13			
測量増	133,812.00	3.74						
総計	3,581,838.49	100.00		3,581,838.49	100.00			

(『高松市戦災復興誌』より)



琴電瓦町駅前広場 昭和35年2月

成をみる事ができた。また、旅の疲れを四季の花でいやす「花時計」もこの時につくられている。

もう一つは、琴電瓦町駅前広場である。ここにも約四、〇〇〇平方メートルの広場の新設が計画され、実現をみた。これにより、市街地への東の入り口として、電車とバスを兼ねた一大ターミナルが誕生したのである。

区画整理事業 都市計画と区画整理事業は、施行前後の比較 仮換地の指定や使用収益権の制限などで個々の地権者の利害得失に直接結びつくものだけに実施の過程においても相当数の異議や苦情の申し立てがあった。しかし、いずれも関係者の説得で円満解決し、正式に訴願されたのは三件にすぎない。全体としては順調な事業進行であった。それにしても、当初から事業の計画推進に当たった建設部長末沢直太・整地課長林政一をはじめ担当者の労苦は並大抵のものではなく、復興都市計画の基盤を築いたその業績は高く評価されている。この大事業を実施した結果、城下町時代の市街地からは想像もできないほどの近代

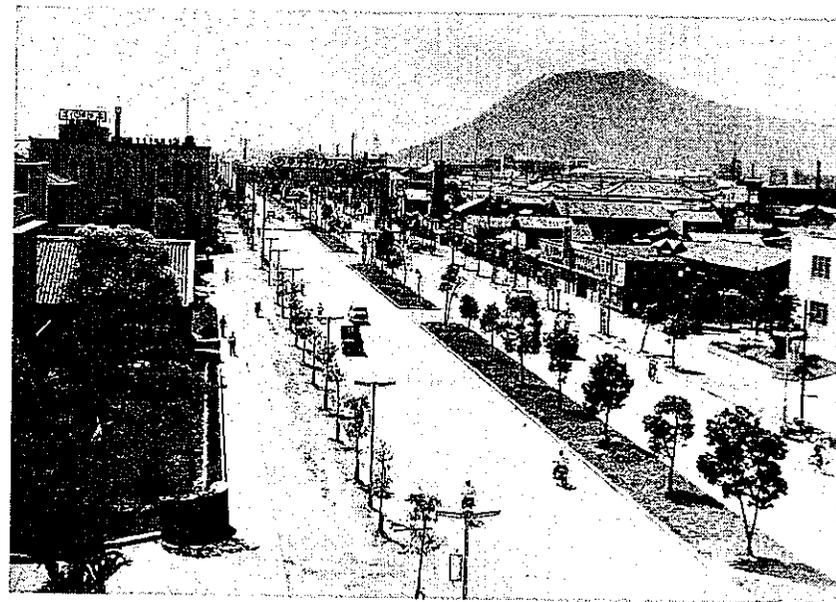
第12表 主要街路表

街路名称	形状寸法			摘要 (都市計画 決定)
	巾員(m)	延長(m)	面積(m ²)	
高松港 仏生山線	36, 33	2,362	82,248.00	44. 5.20
中新町 詰田川線	30	1,266	34,221.49	23.11.25
屋島 西宝線	22	2,230	50,020.79	42. 9. 8
錦町 円座線	15	1,488	8,982.71	44. 5.20
天神前 瓦町線	20	636	12,720.00	23.11.25
片原町 沖松島線	11, 18	893	12,496.00	33. 3.12
東浜港 花宮線	18	1,092	19,667.00	40.12.27
中新町 鬼無線	30	923	24,823.58	42. 9. 8
高松海 海岸線	15, 20	827	12,175.00	42. 9. 8
高松港 海岸線	15, 18	541	9,746.00	33. 3.14
寿町 鶴屋町線	15	603	9,052.00	23.11.25
魚屋町 栗林線	15, 18	1,924	30,276.00	34.3. 14
東浜港 長尾線	15	1,339	20,092.00	44. 5.20
瓦町 松島線	15	914	13,646.50	30. 2. 8
栗林 上福岡線	15	287	4,301.00	44. 5.20
中野町 栗林駅線	15	384	5,657.00	40.12.27
高松駅 栗林公園線	15, 22, 12	2,170	26,682.00	24. 7. 9
兵庫町 西通町線	11, 15	806	11,736.89	30. 2. 8
二番丁 築地線	11	1,822	20,086.79	23.11.25
馬場 田町線	11	825	10,842.80	30. 2. 8
丸亀町 栗林線	8, 11	1,953	19,876.00	28. 1.16
福岡 松縄線	15	616	10,427.30	44. 5.20
浜ノ町 宮脇線	15	1,058	15,792.57	44. 5.20
八番丁 西浜町線	11	349	3,893.03	23.11.25
小計		27,308	469,462.45	
区画街路 15m以上		1,010	15,150.00	
区画街路 10m〃		1,730	17,300.00	
区画街路 8m〃		4,802	38,093.17	
区画街路 6m〃		42,136	253,834.11	
区画街路 4m〃		9,547	38,289.76	
小計		59,225	362,667.04	
計		86,533	832,129.49	
通路 1.8m			55,728.35	

(『高松市戦災復興誌』より)

幅員が縮小されている。しかし、基本的な考え方は変わっていない。まず、市街を東西・南北の大幹線で四区分して防災の役割をもたせる。その四区分を二〇〇〇〜四〇〇〇に、中幹線でさらに区分、その区分を五〇〇〜二〇〇〇に、区画道路で碁盤の目状の町並みをつくるという基本型は守られた。ただし街路計画は、昭和二十四年から実に八回にわたる変更が加えられ、第12表の通りになった。

中央通りについては、四〇m幅の中央植樹帯を設け、八m間隔でクスノキを二・四本植樹した。その後順調に生



クスノキが順調に生育してきた中央通り 昭和30年9月 (岡本二三雄提供)

的都市へと脱皮することができたのである。

第11表は、それを数字的に裏付けている。施行前と比べて道路比は倍増、公園比に至っては一五倍増になっている。こうした公共用地の増大は、市民が減歩率というかたちで土地を出し合っして生み出したもので、民有の田・畑・宅地の急減がそれを物語っている。しかしながら、この事業の実施により、宅地としての利用価値が従前に比して増大したことは言うまでもない。また、これにより都市復興の基盤づくりもできあがったのである。

3 道路・交通機関の整備

区画整理で生み出された道路網 和二十三年(一九四八)十一月大幅修正のうえで可決された街路計画は、中央通りの五〇mが三六〇mに、菊池寛通りの六〇mが二〇〇mに、また、兵庫町―片原町間の二二〇mが一〇〇mに、丸亀町―南新町間の一一〇mが八〇mにと全体的に



舗装工亦の進められる街路（内町バス停付近）昭和30年

育し、今や高松市のシンボルとして市民の誇りになっている。その他の幹線路には、一〇日間隔でアカシア・プラタナス・柳等を並木として植樹、これも順調に生長し、夏の樹陰をつくり市民の目を楽ませている。

一般街路の整備は、昭和三十六年の国庫補助金の打ち切りまでにほとんど終わっていた。幹線舗装についても、第13表の通りに進捗した。中央通りを第一に、その他の道路も順次舗装が進められたのである。

バス・電車網の整備 市内の交通機関として市民の足になってきた。軌道の撤去作業は、昭和二十二年（一九四七）八月二日に完了し、軌道用敷石は常磐街の舗装用に転用された。

一方、高松琴平電鉄では、戦争による被害は小さかったが、戦時中の疎開者を中心にした郊外農村人口の爆発的增加を背景に利用者が急増したため、資材や車両の絶対数が不足して殺人的な混雑の毎日であった。そこで、国鉄や私鉄大手の中古車両を購入、特に、昭和二十一年度には国鉄の有蓋貨車を購入し、それを改造して客車に利用する有り様であった。二十三年九月現在で、琴電の可動車両数は、長尾・志度線で一六両、琴平線で一四両で、休車両数は一五両と一〇両という状況であった。そういう窮迫した状況下ではあったが、琴電は市内電車の廃

第13表 街路舗装進捗表

街路番号		年度				
		25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
I. 1. 1	高松港 栗林公園線	延金 480m 1,990,000円	390m 1,982,000円	780m 3,964,000円	441m 2,529,000円	—
I. 3. 1	五番丁 西方寺線	—	—	—	—	—
I. 3. 2	五番丁 千代橋線	—	—	—	258m 1,960,200円	190m 1,281,000円
II. 1. 1	天神前 瓦町線	—	—	—	—	—
II. 2. 4	魚屋町 栗林線	—	—	—	—	944m 9,120,000円
II. 1. 4	片原町 沖松島線	—	—	—	—	—
II. 2. 3	寿町 鶴屋町線	—	—	—	—	—
II. 2. 1	高松港 海岸線	—	—	—	—	—
II. 2. 6	東浜港 長尾線	—	—	—	—	—
街路番号		年度				
		30年度	31年度	32年度	33年度	34年度
I. 1. 1	高松港 栗林公園線	—	—	—	411m 5,700,000円	—
I. 3. 1	五番丁 西方寺線	—	—	384m 6,270,000円	—	—
I. 3. 2	五番丁 千代橋線	197m 3,260,000円	—	—	—	278m 4,500,000円
II. 1. 1	天神前 瓦町線	—	—	—	—	268m 3,600,000円
II. 2. 4	魚屋町 栗林線	—	—	—	336m 4,050,000円	—
II. 1. 4	片原町 沖松島線	260m 6,000,000円	—	—	—	—
II. 2. 3	寿町 鶴屋町線	434m 2,184,000円	—	—	—	—
II. 2. 1	高松港 海岸線	338m 4,410,000円	—	—	—	—
II. 2. 6	東浜港 長尾線	—	—	—	—	1,065m 12,000,000円

（『高松市戦災復興誌』より）

達し得るよう考慮する。

この「国土開発幹線自動車道建設法」に基づく四国の高速道路は、徳島市を起点に愛媛県の大洲市まで四国を東西に縦貫する「四国縦貫自動車道」(延長二二三キロメートル)と、徳島県の阿南市を起点に高松市・高知市を經由して愛媛県の大洲市まで四国を南北に横断する「四国横断自動車道」(延長四五二キロメートル)の合わせて六七四キロメートルの路線がすでに定められている。また、この二つのルートは、愛媛県の川之江市で二か所のジャンクション(接合点)によって連結され、最終的には、いわゆる「8」の字型の高速道路網」として四国を循環するように計画されている。この内、香川県内に限ってみると、昭和六十二年十二月十六日に、高松自動車道の一部となる普通寺―豊浜間(延長三一・〇キロメートル)が開通した。また、高松―普通寺間(延長二一・七キロメートル)については、六十三年度を初年度とする第十次道路整備五か年計画によって、現在建設が進められている。いうまでもなく、この区間は瀬戸大橋に直結する重要なルートであり、その早期完成が強く求められているものである。さらに高松市以東の高松―阿南間については、四国横断自動車道の延長として、六十二年九月の「国土開発幹線自動車道建設法」の一部改正によって、新規四国横断自動車道(約一一〇キロメートル)が予定路線に追加された。

高松自動車道建設の経緯

次に、この建設手順の具体的経緯を、四国横断自動車道の一部を構成する高松自動車道建設の経緯 (高松―普通寺区間) に即して述べてみよう。

まず、「国土開発幹線自動車道建設法」による予定路線に含まれていた四国横断自動車道の内、同区間が高松―豊浜として基本計画に上ったのは、昭和四十四年(一九六九)である。そして、基本計画路線から、いよいよ着工に至る予定表に乗るといふ整備計画路線に格上げされたのは五十七年一月、それまで実に一三年もの長い歳月を要したのである。この時点で、全国一五区間、四三四キロメートルに及ぶ路線が整備計画路線に格上げされていた。

が、その大半は、縦貫道と比べて建設費が高く採算性が悪い横断道のなかでも、比較的採算性の高い区間であった。

これを受けて、日本道路公団は、その施行に必要な調査を開始した。その結果を昭和五十七年十二月九日に調査区域として公表。関係市町は、高松・国分寺・綾南・飯山・坂出・丸亀・普通寺の四市三町であることが明らかとなった。また、香川県教育委員会の事前調査により、同区間には弥生中世をはじめとする埋蔵文化財が約三九万平方メートルにわたって存在することが確認され、以後路線の建設を進めるうえで、事前の発掘調査に配慮せねばならないことも明らかになった。これについては、その後香川県教育委員会に委託して実施することが確認された。すなわち、六十二年十一月に財団法人香川県埋蔵文化財センターが設立され、同年中に用地買収の完了した丸亀市の一部について試掘調査を完了した。なお、六十三年度においては、用地買収計画のある丸亀市から飯山町を中心に、また、残りの区間についても、六十四年中にはほぼ完了する予定である。

昭和五十八年七月十六日、本格的な工事に着手するための基礎施設である高松建設所が高松市役所内に開設された。日本道路公団では、かねてより建設局にしたい意向であったが、予算制約のため当面は建設所にとどまった。なお、高松建設所が高松建設局に昇格したのは、六十年七月一日のことである。

昭和五十九年十一月三十日には、建設大臣から工事施行命令が出された。その四か月後の六十年三月二十五日日本道路公団は同区間の路線を発表した。その内容は、起点である高松市中間町(仮称高松インターチェンジ)から西進し、国分寺町・綾南町・坂出市・飯山町・丸亀市・普通寺市の順にそれぞれ經由して、普通寺インターチェンジに直結する。また、途中飯野山(通称談岐富士)においてジャンクションで分岐し、坂出インターチェンジで瀬戸中央自動車道と直結する四車線の標準幅員二三・五メートル、設計速度は一〇〇キロメートル(毎時)、総事業費

は一、一〇〇億円（キロメートル当たり換算で約五〇億円）であり、路線内のトンネルは、飯山町の山間部等で数か所予定されていた。また、当該区間は土地の有効利用可能地が少なく、溜池たまりが多い、いわば香川の特性の縮図のような所で、家屋約二二〇戸、溜池五七か所、墓地九か所が混在する。そこで、路線選定に際し、優良農地や溜池をできるだけ潰つぶさないような配慮がなされた。ちなみに、同月二十七日には、四国で最初の高速自動車道が、三島・川之江―土居間（延長一・一キロメートル）に誕生した。

一方、地元の協力体制も強化され、昭和五十九年八月には沿線四市三町からなる連絡協議会が結成され、四国横断自動車道の早期建設が期待された。通常の場合、この路線発表の時期から完成および供用開始までに約一〇年を要するといわれている。しかし、地元に対する事業説明もスムーズに行われ、高松市内の区間については地元の了解も得られたので、六十年十二月十八日には、起点となる高松インターチェンジの予定地（高松市中間町）で中心杭打ちが行われた。

その後、昭和六十三年六月の時点では、中心杭の打設をすべて完了し、用地買収も二〇パーセントまで進行、中心杭打設の六五パーセント、本線工事三件を発注している。そして、早晚地元との設計協議に入り、路線発表から六年後の六十六年度における供用を日本道路公団は目標としている。

2 道路網の整備

高松―丸亀間 香川県では、急増する自動車交通に対応するため、国の施策に歩調を合わせ、道路整備バイパスの建設 五か年計画の発足を契機に、昭和二十九年（一九五四）から県内の道路整備を急速に進めてきた。しかし、瀬戸大橋開通によりいっそうの増大が予測される自動車交通量を捌くためには、さらに急ビッ

チで道路整備を進める必要があった。特に、四国横断自動車道の完成が六十六年度と予定されている以上、それまでの代替道路として、国道一号の高松から丸亀までの区間を活用・補強する必要があった。具体的には、高松南バイパス（高松市栗林町―坂出市府中町、一一・九キロメートル）と坂出・丸亀バイパス（坂出市府中町―善通寺市中村町、二〇・四キロメートル）の建設であった。

高松南バイパスは、昭和五十年四月九日に全線が開通した。この内、栗林町から御厩町までの九・四キロメートルは六



高松南バイパス 昭和55年ごろ

車線であり、御厩町から府中町までの二・五キロメートルは二車線であった。この道路を十分に役立てるためには、二車線区間を拡幅改良する必要があり、その工事が完了したのは五十九年十二月二十五日のことであった。

また、坂出・丸亀バイパスは、昭和五十四年四月二日、丸亀市飯野町から同市原田町（三・九キロメートル）が開通したのを皮切りに、翌五十五年三月二十五日、綾歌郡宇多津町から丸亀市飯野町（二・一キロメートル）も開通した。以後、漸次完成した区間より供用が開始された。五十九年三月六日、主要区間では最後に、府中町から加茂町（二・七キロメートル）が開通した。府中町で高松南バイパスと連結し、暫定二車線の供用区間が一部残ってはいるものの、瀬戸大橋の受け皿道路としてその機能を果たすことになった。

高松への
バイパス整備
なお、これら二つの道路および後に詳しく述べる臨海産業道路は、四国横断自動車道の完成の暁には、さらにその通行機能を補完するものとして役立つことになるであろう。また、

国道三二号と国道一九三号のバイパスに加えて、高松市内の環状道路についても、その建設が順次進んでいる。高松東バイパスのうち木田郡三木町―大川郡津田町の一六・五キロメートルについては、今後高規格幹線道路として建設される予定である。

3 四国横断自動車道の役割

地域間交流の
促進と拡大

開通が待たれる四国横断自動車道は、香川県にどのような影響をもたらすであろうか。一般に高速道路の整備は、時間距離の短縮と走行費用の節約などによって、地域間交流の促進と拡大に大きく寄与するものと考えられている。その具体的内容を、人の流れと物の流れにそれぞれ分けて言及すると次のようになる。

まず、人の行動範囲が広がる点としては、①他の地域から人が来やすくなり地元の産業や観光が活発になる、②日帰りで購入物や娯楽を楽しめる、③住み慣れた土地を離れなくても就業できるなどが指摘される。次に、物資の輸送が便利になる点として、①輸送コストが下がる、②産業の立地条件が改善される、③生産物の市場が広がり計画的に出荷できる、④各地の新鮮な品物が容易に入手できるなどがある。その結果として、物価は安定し、生活環境は改善され、また、地元産業の発展と新規産業の生起が期待される。

特に本県の場合、このような高速自動車道の誕生によって、どのような影響を受けることになるであろうか。まず、四国横断自動車道による時間短縮の効果については、四国横断自動車道と四国縦貫自動車道がすべて完成

した場合を想定すれば、高松―高知間は、現在の三時間三〇分から一時間三〇分に短縮され、また、高松―松山間は四時間から一時間五〇分に、高松―徳島間は二時間一〇分から一時間にそれぞれ短縮されることになる。さらに県内の各地域から四国横断自動車道と瀬戸大橋を利用して四国島外の各地域へ行く場合にも、かなり大幅な時間短縮の効果が期待される。

以上のような時間短縮がもたらされる結果、たとえば高松市からの物資輸送は、四国の高速自動車道を利用した場合、四国内における大半の地域が片道二時間以内で実行可能となり、また、瀬戸大橋とつながる山陽自動車道や中国自動車道とも結ばれることから、高松市内等における物流拠点の対象領域は、四国島内はも



高松インターチェンジ建設予定地で行われた杭打式
(昭和60年12月)

とより中国地方などへも拡大するものと思われる。

観光圏域 観光需要の動向としては、今日でも、余暇時間の増大化傾向と文化や娯楽への志向の高まりなどの拡大 により、長期滞在型の傾向を強めており、観光圏域も拡大しているように思われる。このような動向を踏まえて、四国の現況に注目すれば、恵まれた数多くの観光資源が高速自動車道の整備によって十分に生かされることになり、瀬戸大橋の集客効果とともに四国島外からの観光入り込み客数の増加が期待されている。しかも「第四次全国総合開発計画」(昭和六十二年六月閣議決定)の中で、観光・保養地域の形成をすすめることが、四国地方整備の基本的方向とされていることを考えれば、四国の高速自動車道の整備とともに、広域的な地域政策の展開がとりわけ強く求められていると言えよう。

第五節 臨海産業道路の建設

臨海産業道路 「臨海産業道路」とは、香川県内の瀬戸内臨海部を東西に結ぶ幹線道路の総称であり、瀬戸大橋時代の新しい香川の動脈として、重要な役割を担うものである。この道路は、高松市と中讃および西讃地区の臨海工業地帯を直結するものであり、また、国道一一号とともに瀬戸大橋架橋後の交通量の増大や地域開発に対応する動脈として、早急にその整備が望まれていた。その全体計画としては、高松市から詫間町までの延長四〇・八キロメートルがその対象区間とされている。この内、第一期計画として昭和六十三年(一九八八)高松市から多度津町までの延長三四・三キロメートルの区間が暫定二車線(計画は四車線)として開通した。総事業費は約五〇〇億円であった。

以下、その経緯と事業概要の特徴などについて述べてみよう。

建設までの 昭和三十七年(一九六二)経緯 「全国総合開発計画」が策定された。これは、国土の総合的な開発と保全をはじめ産業立地の適正化や社会福祉の向上を図るために、国や地方公共団体がとるべき施策を示したものである。このことから、企業誘致を前提とする地域開発のための計画づくりが各地で活発に行われるようになった。

香川県でも、特に昭和四十年以降番の州の埋め立てなどによる工業地域の開発によって、機械や金属などを中心とする大手出先工場の新增設が相次ぎ、関連する地場企業の拡充も大いに進展した。また、四十六年ごろになると、製塩業の革新と国際化の影響を受けて廃止された約一、〇〇〇ヘクタールに上る塩田の活用が問われるようになった。

臨海産業道路は、このような瀬戸内臨海部における開発促進のための道路として誕生したものであった。しかし、その当初は、高松地区と坂出や丸亀などの中讃地区とが別々の地区として開発する構想をもっていたため、



整備が進む臨海産業道路 昭和56年

第81表 臨海産業道路の事業種別整備区分

事業種別	事業主体	整備延長(km)	路線等
街路事業	香川県	6.77	高松海岸線外3路線
	高松市	2.56	高松海岸線
	丸亀市	2.55	中津土器線
土地区画整理事業	坂出市	1.87	東大浜地区・西大浜地区
	宇多津市	1.89	宇多津塩田地区
	丸亀市	0.46	安達地区
道路事業	香川県	4.88	高松王越坂出線外2路線
有料道路事業	道路公社	10.12	高松坂出有料道路
その他	県・市町	3.24	埋め立て・短絡線
合計		34.34	

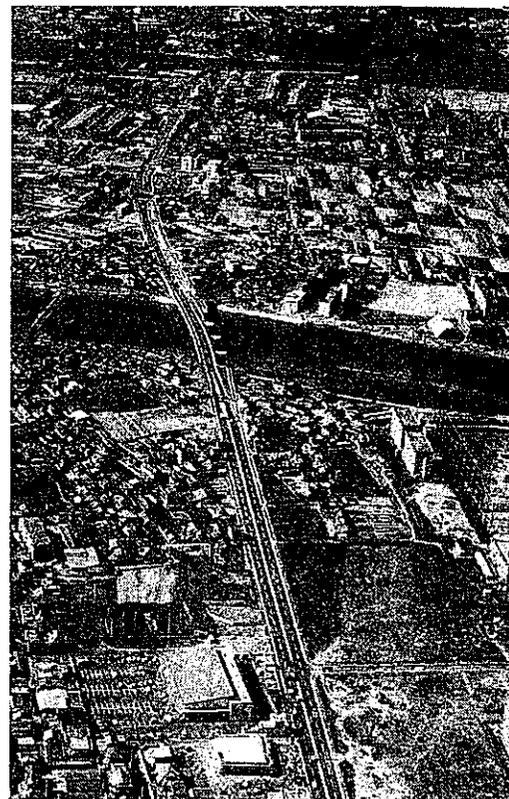
現在のような香川県内における広域幹線道路網の一環として位置づけられてはいなかった。つまり、本道路は当初から一本の道路として明確な整備目的をもったものではなく、また、ある特定の整備主体によって建設されるものでもなかったのである。そのルートは各地域を相互になが広域的な形状をとってはいるが、その内容は、各地域の開発目的に応じてそれぞれの主体が、それぞれの手法で整備を進めながら当該地域の振興と開発に寄与させようとする、いわば沿道整備型広域幹線であったと規定することができるであろう。したがって、この臨海産業道路は、外見上では広域幹線でありながらも、その実態は街路事業や区画整理事業などの都市計画事業による整備手法が数多く用いられているのである。その事業種別整備区分の内容を要約すると、第81表の通りである。

高速自動車道の整備が、日本道路公団という事業主体によって一元的になされていることと対比して、臨海産業道路の場合には、その事業主体が当初から多元的であったことに十分留意する必要がある。

ところが、昭和四十五年に本州四国連絡橋公団が設立され、また、本州四国連絡橋に関する基本計画(調査)が建設・運輸両大臣によって指示されるようになると、本四架橋はいよいよその実現化に向かって大きな展開を見せ始めた。それとともに、四国側での受け皿づくりが検討され始め、その結果としてアクセス道路を可及的速

やかに整備する必要性が特に強く認識されるようになった。なぜなら、国道一〇号バイパスだけでは道路容量が決して十分ではなく、瀬戸大橋の開通後には交通量の増大による四国側での混雑と渋滞の発生が予想されたからである。また、県内における四国横断自動車道の整備がかなり遅れていることも、事態を深刻に受け止めさせる重要な要因となった。このような状況の中で、この臨海産業道路の早期完成の必要性が十分に認識され、瀬戸大橋のアクセス道路としての機能が明確に付与されるようになったのである。

香川県では、これを受けて、昭和四十七年度を初年度とする「香川県長期振興計画」の中で、臨海産業道路の整備方針を明確に打ち出した。すなわち、同計画では、



郷東大橋も完成した臨海産業道路 昭和61年

「全県一日生活圏の形成をはかるため県都高松市と各市町の中心地をおおむね三〇分前後で結ぶとともに県内各地域の均衡ある産業開発の誘導と空港等の交通施設との連絡を密にするため、地域間連絡幹線網の整備を推進する。このため国道については混雑度一・五倍以上の区間についてバイパス建設等高容量、高走行性を有するルートと

して早急に整備を促進するとともに、新たに臨海部、内陸部、阿讃山ろくを東西に結ぶ幹線道路の建設整備をはかる」と提唱している。その具体的な新しい幹線道路の整備内容として、高松―豊浜間の「四国横断自動車道」と、高松―引田間の「東四国横断自動車道」のいわゆる高速自動車道の整備に加えて、①高松―坂出―丸亀―多度津―詫間を結ぶ「臨海産業道路」（有料道路を含む）、②豊浜―琴平―香川―長尾―大内を結ぶ「内陸産業道路」、③大規模阿讃山地開発事業に関連して大野原―引田を結ぶ「阿讃山地産業道路」の建設を明示している。ここに至り、臨海産業道路は、瀬戸大橋のアクセス道路および広域幹線道路網の一環としてその整備が可及的速やかに進められたのである。

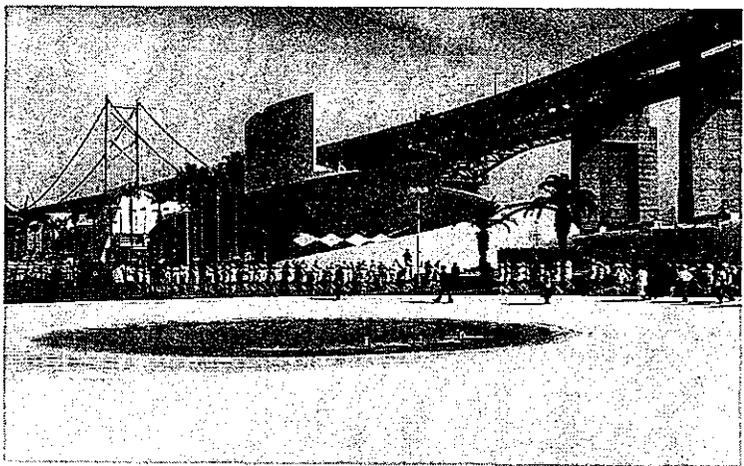
建設事業 この臨海産業道路の要となる高松―坂出間の有料道路の建設は昭和四十八年（一九七三）に着工された。そして、六年後の五十四年六月、この区間では一番の難所であった五色台トンネルが

完成し、五十六年三月二十八日、坂出有料道路（高松市香西北町―坂出市林田町の延長一〇・一キロ）が暫定二車線で開通した。この時点で、この道路の性格は、国道一―号の交通渋滞の緩和を図るといふ目的が与えられていた。この建設に当たって香川県道路公社は、当初一日の交通量を五、六〇〇台と予測していた。しかし、高松と坂出の連絡道が不備なため、開業二か月経過の時点では平均二、五〇〇台となり、予測を大幅に下回った。

そのため、この高松―坂出有料道路を中心として、さらに高松側と坂出側にそれぞれ道路の延伸が図られるようになった。高松側での道路の進捗状況を見ると、次の通りである。

昭和六十年四月二日には、臨海産業道路の一部として香西港大橋と本津川下橋の二橋梁を含む芝山―郷東の区間（香西本町―郷東町間一・七キロ）が開通した。これにより、臨海産業道路は、高松―多度津間の延長三四・三キロの内、二三・九キロが開通したことになり、その進捗率は六九・七パーセントとなった。また、六十一年四月十

一日には、郷東大橋を含む高松市西町―郷東町の区間（〇・九四キロ）が暫定二車線で開通し、進捗率は七二・〇パーセントとなっている。



瀬戸大橋博高松館 昭和63年4月

一方、この時点での坂出市側では、綾川川尻橋と東運河橋を含む坂出市東部のルートが、約四キロにわたってなお工事中であった。したがって、林田町までではあったが、高松市内の中央通りからこの臨海産業道路を通して直接坂出まで走行できるようになったのである。

**臨海産業道路の
効用と課題** 昭和六十三年（一九八八）四月十日瀬戸大橋が開通し、その受け皿としての臨

海産業道路もすでに供用可能となっていた。そのため、瀬戸大橋観光に訪れた大量の車をそれほどの混乱もなくスムーズに整理することができた。当時、瀬戸大橋架橋記念博覧会も開催され、いっそう交通量が増えたことを考えると、この臨海産業道路の果たした役割がいかに大きいものであったか容易に首肯されるのである。さらに、臨海産業道路のもう一つの目的である沿道整備の誘発効果についても、たとえば地域整備公園による新宇多津都市開発事業をはじめとする都市開発が着実に進行している。これらの事実をみる時、県内の臨海部を東西に走

るこの主要幹線道路の意義と役割が十分に認識されるであらう。

しかし、今後とも増大する道路系の交通需要と、新たな地域開発に対応するため、この臨海産業道路についてなお第一期計画区間（高松市―多度津町）の四車線化と、第二期計画区間（多度津町―詫間町）の早期整備を図る必要がある。とりわけ、高松以東の主要幹線道路である「高松海岸道路」への接続が、現在なお、高松城の南側区間（約四五〇m）において未整備の状態となっている。この区間を放置すると、近い将来悪影響が出ることには必至であり、その速やかな解消が望まれる。

さぬき浜街道 臨海産業道路には、瀬戸大橋に結ぶ新しい道としての意味合いを広く定着させるためにそと 命 名 の愛称が望まれたので、瀬戸大橋博の開催中に募集した。県内はもとより全国から四、〇〇

〇通に余る応募があり、慎重な審査の結果「さぬき浜街道」と決定。その採用理由は、次の通りである。

。香川県はかつて全国的に有名な製塩県であり、この路線あるいは沿道には過去の塩田「浜」であったところが多い。

。 「浜」はさわやかな潮風をイメージして呼びやすい。

。 「街道」は幹線道路を意味し、この道路の性質にふさわしく、また、現在も金比羅街道など「街道」で呼び親しまれているものが多い。

。 「さぬき」は香川の別名であり、全国的に親しまれている。

。 全体として、やわらかくさわやかなイメージとなり、愛称として呼びやすく響きがよい。

昭和六十三年八月十日の「道の日」に香川県庁ホールで発表、提案者に賞状授与等が行われた。