

ぎられていた福島町は、浜町との間の福島橋で行き来していた。

島嶼部の本島村にも、明治三十四年（一九〇一）に泊―小坂間に里道が通じた。近郷の村々でも、神社や寺院に参拝する道や、学校や集会所を中心に道が開け、この主要道に田んぼ道が通じていた。村内の道は、地区の人々や青年会の奉仕で造られるところが多かった。

国道と県道 明治九年（一八七六）の大政官の達しで、全国的に国道、県道、里道の別ができた。国道は、一等国道・二等国道・三等国道からなり、道幅は七間（約一二・七呎）から五間（約九・一六呎）であった。県道は幅四、五間が標準になっていた。

同十二年、時の愛媛県令は、「備前国下津井から丸亀港を経て同市街を通り、多度郡、豊田郡から伊予国に入り、松山市街に至る路線を、国道第三等と海港に仮定する」と、達しを出している。また、丸亀市街の通町から歩兵第十二聯隊に至る路線を、県道第一等に仮定している。

国道の規準は実施されたところが少なく、明治十八年に改正され、等級が廃止された。そして、並木敷きなどになり、道幅は三間から七間になった。三等国道は国道三一号になった。明治二十二年三月に、高松市内町県庁―丸亀市通町間が、国道五〇号に認定された。大正八年（一九一九）、道路法が制定され、翌九年四月に高松市―仲多度郡竜川村（善通寺市金蔵寺町）が国道二三号に、竜川村―松山市が二四号に変更された。

四国新道の開設 四国の不便な交通を打開しようと、香川県会議員大久保謙之亟が、四国新道の開設を主唱した。有志らとはかって四国新道期成同盟会を結成し、奔走した。その結果、明治十九年（一八八六）四月に起工式が行われ、着工した。この路線は、はじめ、丸亀と多度津から発して金蔵寺で一緒になり、琴平を経て池田を通り高知までの計画であった。しかし、各地の要望が強く、ついに高知から松山の三津浜まで延長され、総延長

第二節 広域圏と大型プロジェクト

三 瀬戸大橋の架設

夢の懸け橋久し 香川県は、京阪神や中国地方に近いが、瀬戸内海によって隔たっている。それだけに、文化や経済をはじめ全般的に発展が後れていた。本州との交通は、主に高松―宇野間の国鉄連絡船に頼るしかなく、瀬戸内海をまたぐ架け橋が、人々の長年の悲願であった。

明治二十二年（一八八九）に、丸亀―多度津―琴平間に讃岐鉄道が開通し、多度津町で祝賀式が行われた。その時、香川県会議員大久保謙之助は、祝辞のなかで「塩飽諸島ヲ橋台トシテ架橋連絡セシメバ、常ニ風波ノ憂ナ

ク、南来北向、東奔西走瞬時ヲ費サズ、ソレ国利民福コレヨリ大ナルハナシ」と述べた。この時、はじめて、四国と本州間の架橋構想が大きく浮かび上がった。

昭和十年代には、当時の内務省が本州と四国間の架橋を打ち出したが、軍部の反対にあつて中止し、立ち消えになった。

昭和三十年（一九五五）五月十一日早朝、国鉄宇高連絡船紫雲丸が濃霧の中を航行中、女木島西方沖で、僚船の貨物船第三宇高丸と衝突して沈没した。そして、乗っていた修学旅行中の中学生を含め乗客一六八人が、一瞬のうちに水死し、一二二人が負傷した。それまでも、宇高連絡船の沈没事故が起きていたが、この大惨事をきっかけに、抜本的な安全航海として、本州―四国間の海橋への熱意が急速に高まった。

同年七月、香川県議会は政府に対し、「宇高連絡鉄道建設促進に関する意見書」を提出した。更に三十三年には、「香川、岡山間橋梁架設に関する意見書」を提出した。こうして、瀬戸内海の架け橋はいよいよ現実のものへと推進の道を歩みはじめた。そして、三十四年八月に、有識者や関係者の瀬戸大橋架設推進香川県協議会が発足した。三十六年六月には、香川県議会に瀬戸大橋架設促進特別委員会が設けられ、建設省、運輸省、国鉄などへ陳情が行われた。

そんな時、香川―岡山ルートの架橋推進と前後して、明石―鳴門ルート、尾道―今治ルートが名乗りを上げ、優先順争いが起こり複雑になった。経済企画庁の産業計画会議、国鉄の地域計画調査団、建設省と鉄建公団委任の土木会などの報告で、香川―岡山ルートの優位性が認められていたが、政府の新全国総合開発計画により、四十八年十一月には、三ルート同時着工の予定となった。

しかし、この年発生した石油危機で総需要抑制策により、起工式直前になって、いずれも、突然に着工が延期

された。その後日本経済が回復し、ふたたび架橋が現実化することになったが、その時は、三ルート同時着工は無理であった。そこで、まず香川―岡山ルートに架け、他の二ルートはその後に順次着工されることになった。鉄道併用橋 ところで香川―岡山ルートは、最初、高松―宇野、高松―日比、坂出―児島の三区間が考えられていたが、そのなかで、坂出―児島間の優位性が確認され、一本化することに決まった。いよいよ、昭和五十三年（一九七八）十月十日に待望の起工式が行われ、長い間の夢の懸け橋が現実になった。



世界に誇る瀬戸大橋

翌五十四年一月から、建設費一兆一三〇〇億円を投じて架橋工事に取り掛かった。海底の発破からはじまり、海中から海上へ、下部工から上部工へと進んだが、大部分は海中の工事、施工条件は厳しかった。五十六年に大橋の全容がようやく海面に現れた。六十一年に岩黒島橋、与島橋、櫃石島橋が、六十二年には北備讃瀬戸大橋、下津井瀬戸大橋、南備讃瀬戸大橋が、次々に架設された。次いで海峡部、陸上部の道路の舗装、軌道の敷設や架線の取り付けなど、すべての工事が完成した。最新最高の技術を駆使し、一〇年の歳月をかけて四国と本州が陸続きになった。六十三年四月十日に開通式が行われた。

瀬戸大橋は、六つの橋の総称である。このうち、三つが吊り橋、二つが斜張橋、一つがトラス橋で、吊り橋は世界有数の規模をもっている。この大橋の全長は九・四キロ、主塔の高さは一九四メートル、橋げたは海面から六五メートル以上の高さになっている。また、下部工は設置ケーソン工法で、

近距離の中型地震や遠距離の大型地震に耐えられるようになってきている。そして、中央径間は一〇〇メートルあり、瀬戸内海を通る大小船舶の航行安全にも支障ないといわれる。

瀬戸大橋は、上部は道路、下部は鉄道の併用橋になり、世界でも有数の大橋といわれる。道路は、一般国道三〇号の瀬戸中央自動車道で、四車線の自動車専用道路になり、一二五cc以下の自動二輪車、原動機付き自転車や歩行者は通行できない。鉄道は、本四備讃線（瀬戸大橋線）となり、児島～坂出、または児島～宇多津にまたがっている。

これに接続するため、JR予讃線は丸亀市土器町から坂出市八幡町までの約五キロが高架に付け替えられ、また、宇多津駅も約六〇〇メートル北西へ移転した。瀬戸大橋は将来は新幹線を設備できる構造になっている。

瀬戸大橋の効果 瀬戸大橋の完成で、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、安全に輸送できるようになった。それに、乗り換えや荷物の積み換えの不便もなくなり、輸送時間も大幅に短縮された。

国鉄の宇高連絡船を利用していたころは、丸亀から岡山へ約二時間かかっていたが、いまは瀬戸大橋を渡り特急列車なら三十数分で着く。丸亀駅はただの通過駅ではない。四国側で特急列車の停車回数が最も多いのは多度津駅と丸亀駅であろう。人とモノの流れは頻繁になった。

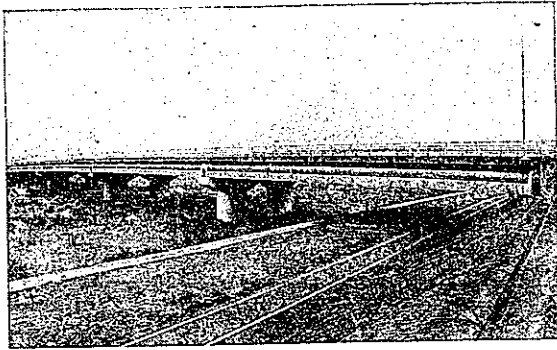
瀬戸大橋は、それ自体がすばらしい観光資源になっている。それに、この大橋と既設の観光地を取り合わせた観光ルートが考えられ、新しい観光開発にもなる。丸亀城から瀬戸大橋がやや立体的に望める。本島町は瀬戸大橋に最も近く、目前に、平面に大映しに見え、遠見山上には展望台がつくられている。丸亀港から瀬戸大橋見物への観光船や直行バスも出ている。

四 主要道の発達

国道バイパス 我が国の道路は、昭和二十九年（一九五四）に、第一次道路整備五か年計画が策定され、現在は、第一〇次道路整備五か年計画が進行している。

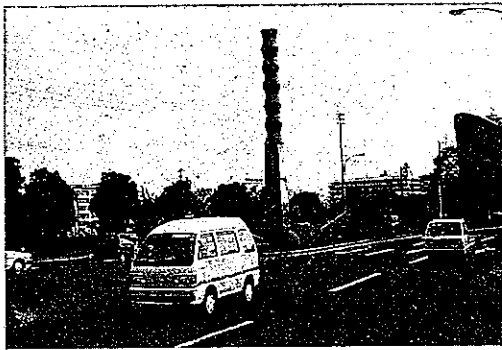
県内を通る国道は、建設省が管理しているもの一六三・三三、県が管理しているもの五路線一三四・四三となっている。

新しい丸亀大橋



国道の改良には、旧来の混雑するようなところを避けるため、各地でバイパス工事が行われている。国道一号は高松東バイパス、高松北バイパス、高松南バイパス、坂出・丸亀バイパスが通じている。国道三二号には、円座バイパス、綾南バイパス、満濃バイパスがある。また、国道三一九号バイパスは丸亀市原田町―善通寺市与北町間、国道一九三号バイパスは高松市上天神町―香南町岡間になっている。国道三二八号では、改良工事として白鳥町で鶴の田尾トンネルが造られた。

丸亀市を通っている国道一号は、徳島市から香川県を経て松山市に至る、二二三号である。香川県内は一〇七・九号で、北寄りに市街地を通っているところが多い。バイパスの一部は、旧国道の北側をう回しているが、だいたい南側に付け替えられている。



産業道路のさぬき浜街道

丸亀市内の国道は七・五線、坂出市府中町と善通寺市中村町間の二一・四線が坂出・丸亀バイパスとして、市の中央を通るようになった。新しい国道は飯野町、土器町、杵原町、山北町、田村町、原田町を通り、四車線になった。そして、土器川には丸亀大橋が架けられた。このため、土器町から市街の中心部を通り、原田町までの旧国道一〇号は、主要地方道三三三号になった。

四国横断自動車道 四国横断自動車道は、徳島県阿南市から香川県内を通り、愛媛県川之江市を経て高知県須崎市に至る二六一線の高規格幹線道路である。県内は、引田―豊浜間で一〇六線になっている。昭和五十九年五月に西方から工事にかかり、六十二年十二月に普通寺―豊浜間が開通し、平成四年（一九九二）三月に高松―善通寺間を通じ、高松自動車道が完成した。この道路は、飯野山北側の高架で瀬戸大橋に接続している。

四国横断自動車道は、丸亀市内は飯野町から川西町、郡家町、三条町を通り、延長五・二線である。大部分は盛り土でできているが、飯野山西ふもとでは高架になっており、途中の土器川には土器川橋が架けられた。

四国横断自動車道は、徳島―大洲間二二三線の四国縦断自動車道と交差して、四国を8の字で結ぶ形になる。そこで、8の字ルートとよばれている。

浜街道と地方道 さぬき浜街道は、香川県の臨海部を通じて主要都市を結び、また、瀬戸大橋のアクセスとして機能する道路である。臨海産業道路ともよばれるが、もともと、県やそれぞれの市町が主体になり、街路事業、土地区画整理事業、道路事業などさまざまな事業名で建設されている。臨海産業道路はその総称で、さぬき浜街道はその愛称である。

この道路は、高松市から坂出市、丸亀市、多度津町を経て詫間町までの四〇・八線である。このうち、第一期工事の高松から多度津までの三四・三線が、昭和六十三年十一月に開通し、引き続き四車線の工事を行っている。

将来は、豊浜町まで延長される。

丸亀市内は、土器町から富士見町、港町、北平山町、福島町、新浜町、塩屋町、昭和町を通り、中津町までで四・六線である。既設の富士見大橋を渡っているが、新しく安達川橋、土器川大橋、京極大橋、中津大橋ができた。丸亀港をまたいでいる京極大橋は、欄干やアーチにイルミネーションが取りつけられ、夕方からちよつとしたロマンの橋になる。また、塩屋町から昭和町にかけては、住宅地と工場街の間を通っている。そこで、中央分離帯や道路両側の歩道沿いにはいろいろな木が植えられ、緑地もつくられている。

さぬき浜街道は坂出北インタチェンジで、国道一〇号は坂出インタチェンジで、それぞれ瀬戸大橋の瀬戸中央自動車道に連結している。

地方道は、その地域の活性をはかる重要な道路である。香川県内の主要地方道は、三六路線五九四・二線、一般県道は、一五一路線八八九・七線になっている。

丸亀市内を通っている主要地方道は、高松―丸亀線と、杵原町から徳島県三好町までの丸亀―三好線、本町から豊浜町までの丸亀―詫間―豊浜線で、総延長は二三・九線ある。高松―丸亀線は土器町から土居町、風袋町、通町、富屋町、塩飽町、城西町、中府町、田村町を通り、原田町に達している。このうち風袋町から城西町までの一〇五〇線は、京極通りとよばれており、目抜き通りにはグリーンベルトがつくれられ、クスの並木になっている。