

している県道豊浜港線、国道小学校線および県道丸井萩原豊浜線である。

以上の道路を基幹道路として、姫浜・和田浜地区では市街地を不規則に小さな編み目状の幅員の狭い町道が通じている。

和田地区は、町内で一番広がりのある地域で、町道は各集落間を結んで基幹道路に樹枝状に接続している。箕浦地区は、山地が海岸に迫った平地の少ない地域で、国道一ノ号と県道丸井萩原豊浜線、本町堀切線が集落間の交通路となっている。

本町の道路整備状況については、舗装、幅員の拡張を含めてきわめてよく、一昔前のようなでこぼこ道は完全に見られなくなった。

国道一ノ号の開通 高松から丸亀を経て、松山へ通じる一級国道である。町内を縦貫してその延長は七四四〇メートルあり、四国横断道が貫通した今日でも、香川県と愛媛県を結ぶ交通路としてきわめて重要である。

旧国道は幅員わずかに三・六メートルで、しかも屈曲が多く大型車両の通過や、激増する交通量には到底対応できなくなり改修の必要に迫られた。そこで、昭和二八（一九五三）年、豊浜港線（県道豊浜港線・国道三七七号）新設に併せて着工され、同三四年に完成した。幅員九メートルの二車線の舗装道路として、市街地区はその両側に歩道を設け、街路樹として柳を植え、名実ともに豊浜町の幹線道路となった。現在は「大平記念通り」「わたの街通り」として町の名勝の一つになっている。

そして、車社会の進展にともなって、沿線には新しく、レストラン、

行を妨げるので、昭和二六年から同二九年にかけてコンクリート舗装が施された。

その後、国道・県道の舗装工事が進むにつれ、昭和三二年には町道東町線・中道線の舗装工事がおこなわれた。

以後も町内の道路の改良・新設・舗装工事が進められ、現在ではほとんど舗装されて、産業経済と交通の発展に多大の便益をもたらしている点は、他町の現況と比べてとくに注目される。しかし、昨今の交通事故の増加は憂慮すべき事態である。

飲食店、ガソリンスタンド、各種事業所、店舗、工場などができ、豊浜町の新しい顔が誕生してきた。自動車の交通量は一日約一万六〇〇〇台である。ちなみに、昭和四五年には約八〇〇〇台であった。

新国道一ノ号は、箕浦地区では海岸の埋め立てで拡張をおこない、堀切・関谷から旧豊浜町内では市街地を通る旧道を避けて海岸沿いに新道を建設するなどによって、一挙に幅を一五メートルに広げている。

改修工事のうち、香川県施行分は延長三・二二・五メートルで事業費九二六五万円、建設省施行分は延長一五七〇メートル、うち道路改良が七〇七メートルで、工費二六〇〇万円、舗装新設が八〇〇メートルで工費一〇〇〇万円、合計三六〇〇万円、総延長は、改良三九二・五メートル、舗装一六二〇メートル、橋梁一七メートル、総事業費は一億二八六五万円となっている。

残された国道は町道として移管されたが、新国道完成により町内に乗り入れる車が一段と増えたため、旧国道沿いの民家の騒音被害も続発し、舗装の必要に迫られ、昭和三〇年から同三四年にかけてこれらの旧国道も舗装された。



写真3-110 車社会の到来により手狭になってきた新国道11号（町役場前付近）

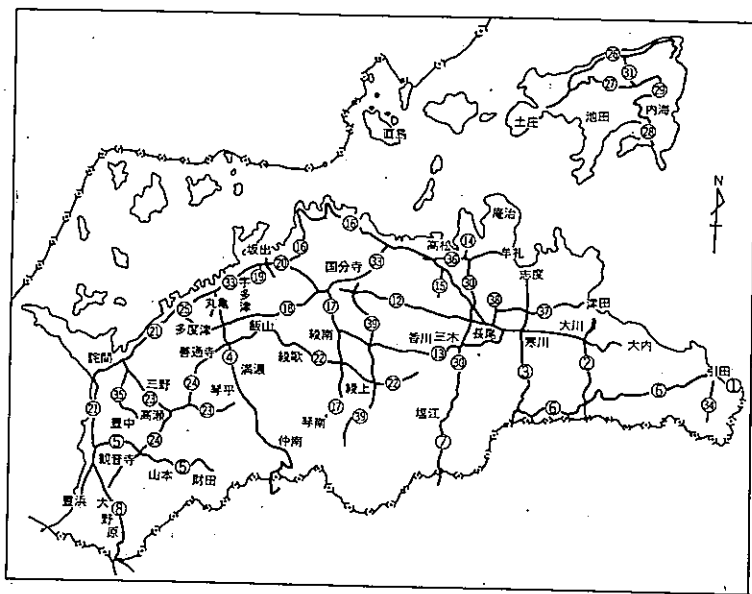


図3-58 香川の主要地方道分布

四国横断自動車道

わが国の高速道路の歴史は浅く、そのスタートは欧米諸国に比べておそかった。

はじめて法律制度ができたのは、昭和三二（一九五七）年であり、その実施・建設にあたるのが日本道路公団（昭和三二年設立）である。昭和三八年七月、名神高速道路の栗東―尼崎間七・一キロが開通したのをはじめとして、以後年々開通区間は増大し、平成五（一九九三）年三月末には開通延長は五五七・四キロに達している。

四国では、昭和四一年に国土開発幹線自動車道建設法の制定にともなって決定した予定路線に四国横断自動車道（高松―須崎間一五・一キロ）と四国縦貫自動車道（徳島―大洲間二二・三キロ）が組み込まれた。

さらに、昭和五一年一月、第三次全国総合開発計画において、全国的な幹線交通体系の長期構想として、既定の国幹線七六〇キロを含む全国一万キロあまりからなる高規格幹線道路網構想が打ち出された。

高規格幹線道路とは、自動車の高速交通の確保をはかるために必要な道路であって、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路をいう。

これには国土開発幹線自動車道建設法にもとづくものと、建設大臣の指定にもとづくものの二種類があり、どちらも有料制である。

四国地方は、縦貫・横断自動車道を含む四国循環ルート（８の字ルート）が提唱された。

その後、東四国横断自動車道（阿南―高松間二二・〇キロ）、西四国

表3-79 高松自動車道に關した豊浜町の地権者および面積

①地権者数表 (単位:人)

地区名	西	関谷	東	合計
集落	箕浦 西原 堀切	関谷	本村 直場 道溝	7地区
地権者数	41 22 26	37	44 12 35	217
小計	89	37	91	217

②面積集計表 (単位:ヘクタール)

地区	宅地	田	畑	山林	その他	計
西	1,714 ²³	13,353 ⁹⁰	101,415 ⁵⁸	42,612 ⁷⁸	11,355 ⁷⁷	170,452 ²⁶
関谷	—	36,026 ⁰⁴	45,726 ³⁵	4,373 ⁵⁶	14,659 ¹²	100,785 ³⁸
東	4,686 ⁹⁷	69,424 ⁹⁸	3,272 ⁵³	—	2,093 ⁵³	79,478 ⁰¹
計	6,401 ²⁰	118,804 ⁹²	150,414 ⁴⁷	46,986 ⁶⁴	28,108 ⁴²	350,715 ⁶⁵



写真3-112 県下初の高速道路の開通を祝う町民 (豊浜サービスエリア付近)

豊浜町では、総延長五・七キロ、このうち、土盛三・四、高梁一・二、トンネル一・三キロとなっている。

豊浜町には、サービスエリアがつくれられ駐車台数は上下線ともに、トレラー三台、大型車二台、小型車七三台で、施設には、レストハウス、無料休憩所、売店、給油所などが設けられ、ドライバーのオアシスとなっている。

この開通に先立ち、同年一月二十九日に一般開放記念行事が、普通寺―鳥越トンネル間二市五町でおこなわれた。当町でも、午前九時から豊浜サービスエリア前に二〇〇人あまりの人が集まり、健康マラソンと歩け歩け大会がおこなわれ、県下初の高速道路の開通を祝った。

△高速道路の効果△ 高速道路の整備は、地域間の時間距離、輸送時間(走行距離)を著しく短縮するほか、走行に必要な経費を大幅に節減する。この二つが直接便益としてとくに大きく、便益の計算は、普通この二つと交通事故の軽減についておこなう。

△高速道路による時間短縮△ 四国内の高速道路がす

七年に施行命令が出され、五年に路線発表がおこなわれたが、地元協議に相当期間を要したために、完成はおろか工事が最盛期という状況であった。

県下最初の高松自動車道・高松新空港)のトップを切って、普通寺―三島・川之江間三八・四キロの四国横断自動車道が昭和六二(一九八七)年二月一六日に開通した。昭和五一年四月の路線発表以来一

年あまりの歳月を要した。

総工費 一八〇五億円(一キロあたり四七〇万円)
用地 二〇四ヘクタール
車線幅 三・五メートル
中央帯 四・五メートル
制限速度 一〇〇キロ毎時

縦貫自動車道(須崎―大洲間一九〇キロ)が予定路線に組み入れられた。

△高速道路建設の手順△ 高速道路の建設には膨大な資金と数々の手順を踏まなければならない。まず国土開発幹線自動車道建設審議会が予定路線の中から必要度や財政をにらんで基本計画を策定し、区間の詳細な調査と関係機関との調整をはかったうえで、整備計画に編入する。

この段階で、高速道が通過する市町村、車線数、設計速度、着工期間、工費の概算額などを決める。これにもとづいて、日本道路公団が地形、気象、水利、経済、環境、文化財等の調査をおこない、それが終わって建設大臣から公団に施行命令が出される。

そこで実施計画を立て、地元との調整が整えば路線発表となる。道路の中心に杭打ちして、設計協議に入り、地元の利害関係の大きい横断する道路や水路の構造、付けかえ道路、側道について協議が整えば用地測量にかかる。ここにはじめて用地買収に移り、買収が終わると工事発注となる。

このように、諸手続きには相当の時間がかかる。一般的には路線発表から供用開始までには一〇年を要するといわれる。

四国の供用開始区間の例をみると、三島・川之江―土居間一一年八か月、七九年九か月、普通寺―三島・川之江間三八・四キロは二年八か月、大豊―南国間二一・一キロは一〇年一か月を要している。

昭和五八年はじめの状況を見ると、順調に工事が進む川之江―土居間、大豊―南国間に比べ、普通寺―豊浜間は四国でもっとも早く四

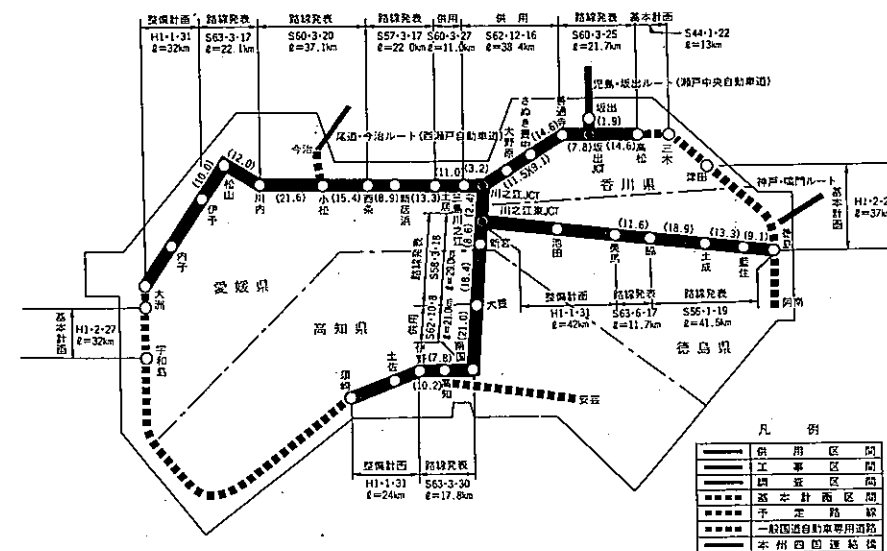


図3-59 四国縦貫・横断自動車道事業計画概要図

(道路公団資料より)

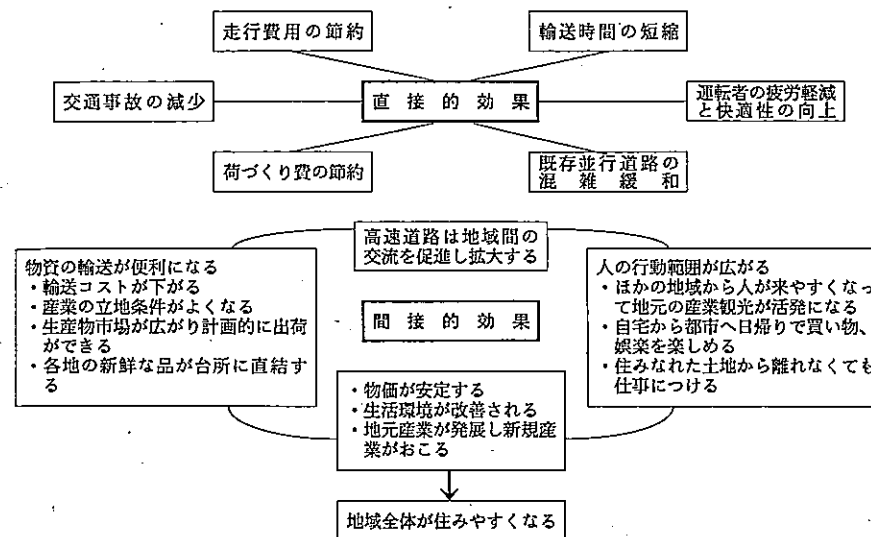


図3-60 高速道路の整備便益内容

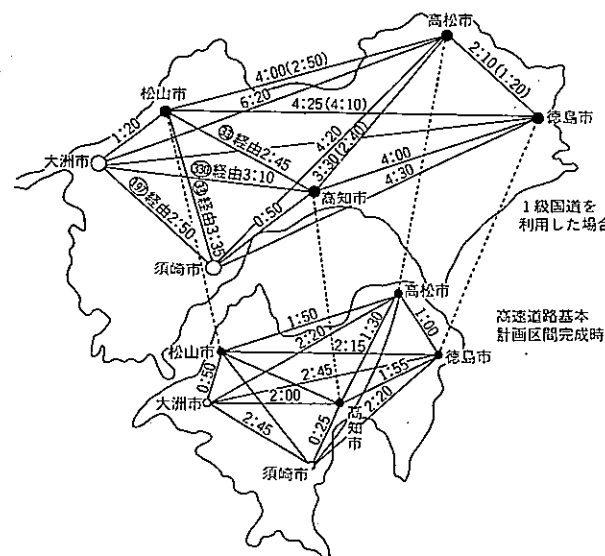


図3-61 四国の主要都市間所要時間の短縮状況
・現況の所要時間は昭和59年度旅行速度調査による。
・現況の所要時間上段() 書は、鉄道利用の所要時間である。
・高速道路完成時の所要時間は時速80km/hで計算した。

べて完成すると、四国の各地域間の時間距離が大幅に短縮される。したがって、産業の振興と人々の交流の増進に著しく寄与することになる。

高松―松山間が約四時間から約一時間五〇分に、高松―高知間が約三時間三〇分から約一時間三〇分に、高松―徳島間が約二時間一〇分から約一時間に短縮される。

また、二一世紀までには、四国は三本の渡海橋によって本州と結ばれる。

その結果、四国が属する阪神圏の中心地域大阪・神戸への時間距離も大幅に短縮され、四国がかつて「陸の孤島」であった時代は終わりを迎えることになる。ちなみに高松から大阪までは、約五時間半が二時間一〇分くらいに、豊浜から大阪までは約三時間で行けるようになる。

このように高速道路網の拡張は、豊浜町の今後の発展にとってきわめて意義深いものとなり、人々の豊かな暮らしを保障してくれることにつながるものといえる。

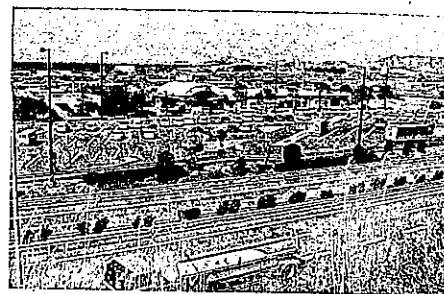


写真3-113 高松自動車道豊浜サービスエリア

世紀の大橋本 本州四国連絡橋は、神戸・鳴門ルートと、児島・坂州四国連絡橋 出ルート、さらに尾道・今治ルートの三つがある。

△瀬戸大橋の提唱△ 児島・坂出ルートは本州と四国を結ぶ最初のルートとして、九年六か月の歳月と、約一兆三〇〇億円の工費を費して、昭和六三(一九八八)年四月一〇日に開通した。

この瀬戸大橋の起源は、明治三二(一八八九)年五月、当時、香川県議会議員であった大久保謙之丞(財田町出身)が、塩飽諸島を橋台とした本四架橋を提唱したのにはじまる。

謙之丞は、四国新道(現在の国道三三号)の完成や、讃岐鉄道の



(左) 大久保謙之丞 嘉永二(明治四二)年、四国新道開闢、讃岐鉄道敷設、多度津港改築、北海道開拓移民、農村振興などに功績のあった公益事業家、政治家

△瀬戸大橋の完成△ 謙之丞の提唱以来一〇〇年、香川県民のみでなく四国四県の住民の悲願が実現することとなった。

昭和五四(一九七九)年に着工、五つの島が六つの橋によって一つにつながったもので、最新技術の粋を集めた瀬戸中央自動車道と瀬戸大橋線(電車)の二階建て構造は、これまでの橋の歴史を大きくぬりかえた。

○全長 九三三八m
○海面からの高さ 六五m

世界最大といわれる五〇万トンの大型船がゆうゆうと通航できる高さを誇り、瀬戸内海の自然と瀬戸大橋の織りなす景観は訪れる人々にロマンと感動を与えてくれる。

この大橋の完成は、高速道路網や鉄道の電化などと相まって、二一