

一般町道については町の事業としてはもちろん、これと平行して「生活道路」の整備を「農業構造改善事業」と一体的に捉え、整備改良していった。農免農道事業が一九六五(昭和四十)年に制度化された際も、本町はいち早く申請した。国道一ノ号より二ノ宮長谷間の「高瀬地区農免農道」が一九六八年六月に完成し、  
 財田町戸川から豊中町陣山工業団地に至る西讃大規模農道のうち本町の通過区域は一九八四(昭和五十九)年に竣工している。

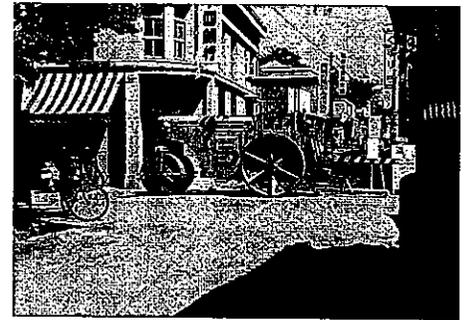


写真6-3 完成を急ぐギオン通りの舗装

### 二 四国横断自動車道と高速交通時代

四国横断自動車道の建設 昭和五十年代の後半になると、四国横断自動車道の建設が日程にのぼってきた。一九八二(昭和五十七)年九月、高瀬町四国横断自動車道対策協議会が結成され、翌年十月には町役場内に「高速道対策室」が設置された。

高速道路関連の用地買収も終わり、高瀬地区内の杭打ちが完了したのは一九八四(昭和五十九)年七月で、翌年五月一日には高

瀬西工区(眉山トンネル、高瀬パーキングエリア)三・二月の工事、七月十二日には同東工区(山奥、北原)二・一月の工事が始まり、一九八七(昭和六十二)年五月二十日に完成する。  
 一九八七年十二月十六日の開通(普通寺、川之江)を前にして、十一月二十九日、高速道路の一日全面開放が行われ、「ふれあい歩け歩け大会」が実施された。その区間は高瀬パーキングエリアから豊中インターチェンジまでの往復約一十キロであった。

四国横断自動車道(高松自動車道)の普通寺、豊中の間には残念ながらインターチェンジがなかった。高速交通時代から取り残される形になった高瀬町は、近隣の三野町・詫間町・仁尾町と協同して「鳥坂ハーフィンターチェンジ」(高松方面)の設置を要望し続けてきた。平成不況で財政難の折柄、一九九九年(平成十二年)には、インターの設置方法が「請願・開発」型からPFI方式(社会资本整備の民間事業化)に変わってきたため、地元の負担も覚悟しなければならなくなった。鳥坂インターについては同年末の十二月二十四日、第三回国土開発幹線自動車道建設審議会(会長小淵恵三首相)で「地域活性化インター」制度の初のケースとして設置が認められた。二〇〇四(平成十六)年四月、香川県には県道との連結許可、日本道路公団には施行命令が出されたので、ようやく本格工事の着手に向けて動き始めることになった。

瀬戸大橋の開通 四国横断自動車道(普通寺、川之江)の開通に続いて、一九八八(昭和六十三)年四月十日、瀬戸大橋が開通

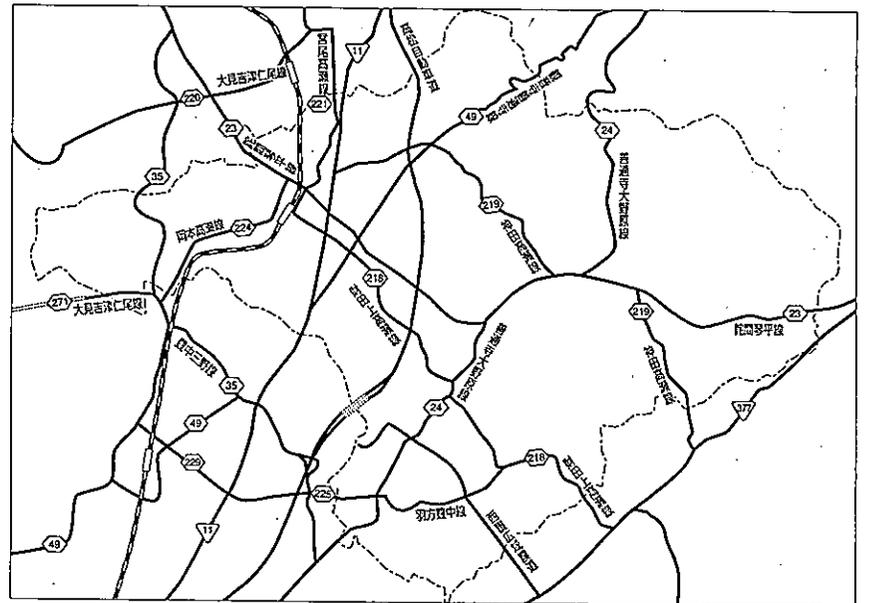


図6-1 高瀬町域の国道及び県道(2002年4月現在)

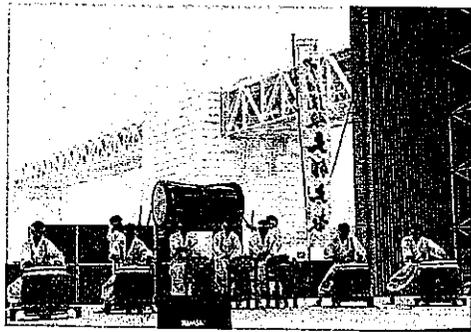


写真6-4 瀬戸大橋博覧会'88四国「高瀬町の日」に催されたイベント

し、四国は本州と陸続きになった。

この架橋を記念して、三月二十日、八月三十一日間、「瀬戸大橋博覧会'88四国」が坂出市番の州で開催され、五月二十四日に第一回、六月二十日に第二回「高瀬町の日」が催された。本町からは高瀬銘茶の接待や、実相院殿大領太鼓、茶摘み踊り、高瀬音頭、瀬戸大橋音頭、大正琴などのイベントを催して、大いに宣伝を行った。

瀬戸大橋は、一九九二(平成四)年四月、四国横断自動車道・高松西、普通寺間の開通と、坂出ジャンクション、瀬戸中央道坂出インター間が結ばれて、高松自動車道が瀬戸中央自動車道に直結した。しかし瀬戸大橋の通行料金が割高感のため、利用車は予定の約半分に過ぎず、また「環瀬戸内交流圏」とよばれる中国(岡山など)・近畿と四国側の広域交流圏は形成されたものの、四国側の富が本州側に吸い取られる「逆ストロー」現象などのため、四国側にとっては「瀬戸大橋効果」が十分発揮されていないうら