

「……引継赤字の処理問題と、一方建設計画事業の推進という一見矛盾した課題、即ち財政再建計画を堅持しつつ飽く迄も市民福祉を増進し、本市の発展を期さねばならないのでありまして、その危機突破は最も困難であり……。」

そこで市としては、一般の単独財源をできるだけ使わず、第一期の事業を達成する方法として、農林道の整備事業（政府の補助政策が昭和三十一年から長期償還の融資政策にかわった）及び失業対策事業（昭和三十一年度から開始）等の依存財源により実施し、旧町村間の疎外感を拭い、市民意識の醸成につとめたのであった。

市農業土木課の調べによると、昭和三十五年度までに六九キヤクの農林道を新設しており、その事業費も一億七、〇〇〇万円に達している。一方、市の土木費の中でもウエイトの高い失業対策事業では、道路の維持修繕、下水路の整備などを行っているが、その主なものは富士山ドライプウェイの建設事業である。富士山ドライプウェイは一九五七年（昭和三二）に着工し、一九六一年（昭和三六）に竣工している。その間に要した延人員は五万九、六五一人となっているが、これはこのころは失業対策事業の作業がほとんど人力中心に行われたため、このような多数の人員となったものである。

国・県道の整備事業も順次行われているが、一九五七年（昭和三二）建設大臣が来洲したとき、肱川橋の改築促進を強く要望している。肱川橋改築工事は翌年一〇月から県営事業として第一期工事が始められ、三年後の一九六一年（昭和三五）三月、総工費一億一、四二二万円を投じて竣工した。市民の宿願であった肱川橋改築の竣

工は、市をあげて二日間におたり旗行列をはじめ素人のど自慢大会、市民演芸大会、野球、バレー大会などを催し、祝賀行事を繰りひろげたのであった。工事中にも市民の関心は強く、興味をもって見守ったが、その模様を「広報おおず」は次のように報じている。

「……ものすごく大きい朱色の橋桁がケープブルーによって架設される様子は近代橋梁工事の先端をいくもので通行人の目を見張らせるに充分なものがある。」

車輛の交通量が増大したため、竣工してから七年目の一九六八年（昭和四三）三月、橋の両側に一・五メの歩道がとりつけられ現在の肱川橋となった。

道路の新設にともない交通の便が次第によくなってきた。一九五六年（昭和三一）五月に、県道森山野村線が竣工して国鉄バスが通じ、翌年二月に田処―大洲の直通バスが開通し、さらにその翌年の九月には北裏までバス路線がのびるなど、市の中心部と地区を結んで時間的距離が大幅に短縮された。他方、市の中心部では昭和三十一年五月から、柚木、殿町、若宮と、当時の二級国道が舗装され、市の街路として体裁を整えてきた。

第二期（昭和三六年～昭和四〇年）

この期間は道路架橋行政の面で地固めの期といえる。このことは市の決算統計中の道路橋梁費の支出額でみると、昭和三十五年度の支出額九〇〇万円足らずであったが、昭和四〇年度は二、一〇〇万円余と増加していることでも明らかである。昭和三八年四月に肱川橋改築竣工、同年八月田処橋竣工、同年九月には上須戒地区の多年の懸

えて堤防を保護し、あるいは城山下へ深淵をつくって城の要害を堅固にするねらいの構築物である。

堤防に竹藪を作ったのも、なげを築いたのも、藩主加藤泰興の時代にもっとも優れた治水施工者といわれた反田八郎兵衛がこれに当たったといわれている。

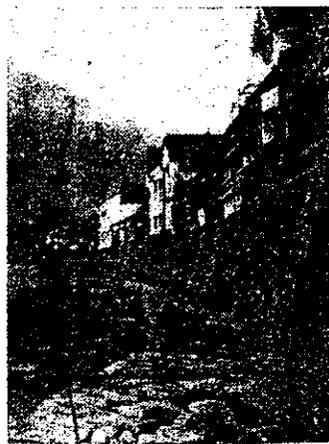
肱川のたび重なる洪水(第二編第三章参照)のとき、城下を水害から救うために、川幅を広げて通水をよくしようとして、一八三一年(天保二)から慶雲寺の山角を切り除く工事を行ったことが「加藤家年譜」に見えており、また幕末ころには、実際に施行されるには至らなかつたが、如法寺観音堂下から三笠山へトンネルを掘り抜いて、田口へ肱川の水を通じる精確な設計図が作られていて、五郎城願寺に保存されている。また、施工の時代はわかっていないけれども、大洲城下の町裏、肱川に沿って幅約六尺の石畳をしき詰めて、高い石垣を築き、その上へ町家を建てならべた都市計画が施されており、どれほどの洪水にもくずれることなく、現在なお肱南地区は安泰である。

二 肱川総合開発

一八九六年(明治二九)に河川法が施工され、一九二九年(昭和四)に肱川が河川法の適用を受けるようになり、県が直接管理を行うことになった。一九三五年(昭和一〇)には、流域の町村で肱川治水期成同盟会を結成し、治水について真剣にとり組んで強力な運動をおこしはじめた。河川改修が本格化したのは、昭和一八年と昭

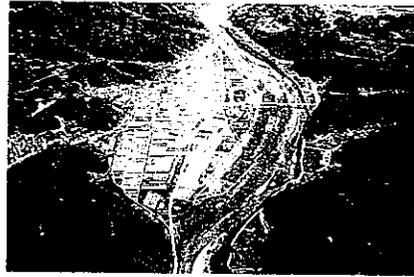
和二〇年に大洪水の被害を被ったからのことである。

建設省肱川工事事務所が大洲に設置されたのが一九四四年(昭和一九)で、

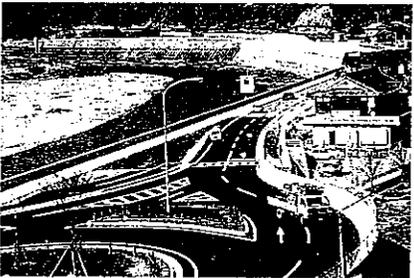


写B-37 大洲町の昔の胸壁工事石畳

肱川はそれ以降、建設省直轄河川として管理されることになった。早速六月から中村築堤工事に着工した。しかし、戦時中に引きつづき終戦後の不安定な経済界の影響で、工事はなかなか進まなかつた。翌年一二月から矢落川第一築堤工事に取りかかった。この工事も遅々として進んでいない。一九四六年(昭和二一)になると、復員者が職場に復帰し、機構も一層整って、ようやく工事が順調にのびはじめた。同年七月から大洲町の胸壁工事が始まった。肱川治水期成同盟会では研究討議の結果、肱川の治水の抜本的対策には、上流にダムを構築して洪水を調節する以外にないとの結論に達し、改めて肱川ダム建設期成同盟会として再発足することとし、引き続き強力に運動を進めた。県もその対策を全面的に支持し、翌年建設省へ、肱川多目的ダム建設を申請した。昭和二一年九月から矢落川の拡幅掘削工事が始まり、翌年矢落川第二、第三築堤工事に着手、一九四八年(昭和二三)七月、中村第二築堤工事に着手した。この時から



写 8-40 肱川本流 (春賀地区)



写 8-41 肱川本流 (五郎駅前)

を進められてきた。まず、一九六二年(昭和三七)に、肱川本流左岸五郎地区築堤工事に着手し、一九六七年(昭和四二)に完成した。続いて一九六三年(昭和三八)に、肱川本流右岸大洲平野の築堤工事に着手し、一九七二年(昭和四七)に若宮、矢落川合流点まで完成した。更に、一九七一年(昭和四六)には、矢落川新谷より下流の築堤工事に着手し、一九七八年(昭和五三)下流部の大洲平野開口部六〇〇mを残して、都谷川樋門と合わせて完成した。また、一九七二年(昭和四六)には、肱川本流右岸春賀地区の築堤工事も着手し、一九七九年(昭和五四)霞堤にて概成をみた。更に、一九八五年(昭和六〇)には、肱川本流右岸五郎駅前地区において、全国で初めての特定河岸地水害対策事業による地上げ方式により工事着手し、一九九〇年(平成二)に、めでたく完成し、五郎大谷地区

木炭機関車がガソリン機関車に代わって作業能率があがってきた。また別に、同月から大洲城山上流の土堀胸壁工事にとりかかり、翌昭和二十四年八月に完成している。昭和二五年度に入って、矢落川で施工した三つの築堤工事を矢落川堤防工事と名称を変えて、最後の仕上げとして護岸・地固め、橋梁等の工事を行い、昭和三〇年度に、すべての工事を完了した。中村築堤工事もまとめて大洲堤防工事と名称替えして工事を続行した。一九五二年(昭和二七)四月には若宮堤防工事に着手し、築堤、土羽養生工事を行って、一九五六(昭和三一)一〇月に落成した。この間、殿町・志保町・本町・榊形の胸壁工事がそれぞれ落成している。

鹿野川ダム

位置	愛媛県喜多郡肱川町山鳥坂
型式	重力式コンクリートダム
ダムの高さ	六一m
堤延長	一六七・九m
集水面積	四五五・六平方km
総貯水量	四、八二〇万立方m

一方ダム建設を申請してから五年後の一九五三年(昭和二八)に、ようやく肱川総合開発事業年度予算五、四〇〇万円が決定し、本工事開始の態勢が整った。清水建設の手によって昭和三年六月着工し昭和三四年三月に落成した。肱川流域の人々の年来の願望が達成した喜びは格別であった。事業の概要は次のとおりである。



写 8-38 肱川本流右岸



写 8-39 矢落川

有効貯水量 二、九八〇万立方m
満水時水深 一七m
最大出力 一万〇、四〇〇kW
年間発電電力量五、六一二万kWh
総事業費 三九億二、七〇〇万円
一九五九年(昭和三四)に高富川改修期成同盟会が結成されて高富川の改修が進められ久米川の改修と合わせて、一九七〇年(昭和四五)までに約一億五、〇〇〇万円の工費が投ぜられている。河床保全のための城山下流床止堰工事が行われ、一九六七年(昭和四二)に落成した。これは、大洲市の観光「うかい」に、大いなる貢献を現在まで、果たしてくれている。

その後も、建設省大洲工事事務所において、着々と河川直轄事業

の発展に、大いに寄与している。現在、肱川本流左岸八多浪地区の築堤工事を、一九九一年(平成三)に、着手し工事は大幅に進捗している。

一方ダム建設は、洪水調節(三〇〇m³/秒)と南予地域のかんがい用水及び水道用水を目的とする多目的ダムとしての野村ダムが一九七一年(昭和四六)に実施調査に入り、一九七三年(昭和四八)に、工事に着手。一九八二年(昭和五七)三月に完成した。

野村ダム

位置	愛媛県東宇和郡野村町大字野村
型式	重力式コンクリートダム
堤高	六〇m
堤頂長	三〇〇m
集水面積	一六六平方km
総貯水量	一、六〇〇万立方m
有効貯水量	一、二七〇万立方m
水深	二二・二m
洪水調節容量	三五〇万立方m
特定かんがい容量	一、〇二〇万立方m
水道容量	一七〇万立方m

更に、洪水調節、肱川の維持流量の確保、大洲喜多地区のかんがい用水及び中予地区への都市用水の補給を目的とする多目的ダムの山鳥坂ダムが、一九八六年(昭和六一)より、建設省において実施計画調査に着手している。

七) 一二日供用開始を図った。

2 大洲西地区

大洲市内で、一般国道一九七号は、旧城下町の大洲市街部を通過していた。この区間は、最小幅員五・五メートルと幅員が狭く、直角に曲がる箇所三つを有するなど線形が悪いうえに、歩道の設置がなく危険な道路であった。このため、交通量の増加並びに自動車の大型化に伴い、幹線道路としての機能が果たせないばかりか、交通安全上及び環境面から早急な改築が熱望されていた。

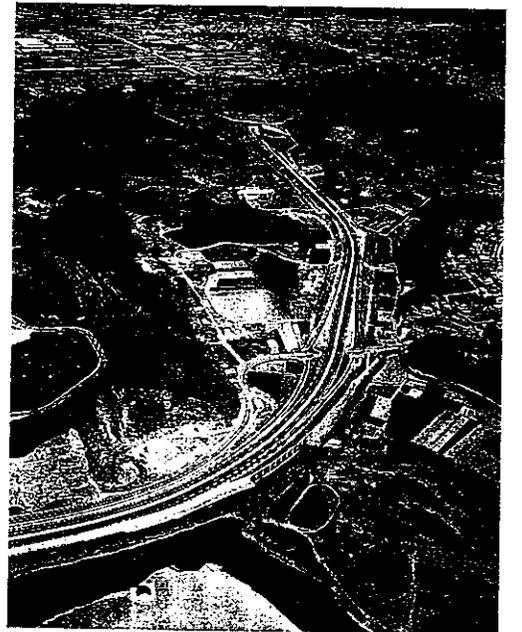
このような状態に対処するため、一九七一年(昭和四六)度より、大洲西道路の計画を立案し一九七五年(昭和五〇)度に事業化した。事業区間は、大洲市北只から大洲市平野町に至り、全長二、四〇〇メートルのうち大洲西トンネル一、〇七八メートルを占める。一九七九年(昭和五四)度に着工し、一九八二年(昭和五七)度に供用を開始した。

3 大洲バイパス

一般国道五六号の大洲市北只と同市東大洲を結ぶ区間は、幅員が狭い上に人家の多い所を通過していることから自転車・歩行者が多く、更に入出入り交通量が多いことから、交通容量が不足



写9-74 大洲西トンネル



写9-75 大洲自動車道(菅田付近)

しており、交通事故が多発していた。これらに加えて、市街地中心部の肱川橋に道路網が一点集中しているため、交通渋滞は日常化し、地域の生活や産業にも支障をきたしていた。このため、バイパス整備が熱望され、一九七二年(昭和四七)度より調査を開始した。当初は、従来的一般国道のバイパスとして計画されていたが、一九七九年(昭和五四)度より全区間自動車専用道路として道路構造の見直しを行った。工事は一九八六年(昭和六一)度着工し、一九九一年(平成三)三月大洲南ICと大洲富士IC間を、一九九三年(平