

を敷きつめた道路がいくつかあった。それは、吸水性に富み、雨天の時にはほどよい舗装効果となって重宝したものであるが、晴天時すこしでも風があれば、砂塵万丈、とても限などあけて歩けるものではなかった。舗装道路の普及した今日、町民はもはや、こうした悪路をゆく苦しみを味わうこともないが、それだけに、また一步自然から遠のいた感はある。

国道第五十六号線

「吉田新報」(大正・三・一五)紙上の「紙魚の糞」(村仙子)と題する回顧録に、

明治二十九年秋十月、臨時愛媛県会に於て、千種技師設計になる六ヶ年継続工事県道改修案可決し、吉田卯之町間道路の改修は第一期工事として直ちに着手することとなり、町民歓呼……大いに宇和町との商工取引振興を期待す。

と、県道改修工事の着手をつたえる一節がある。藩政時代、宇和島街道・大洲街道と、二本の幹線道路によって他地方とむすばれていた陣屋町ではあったが、そのいずれもが、明治の新政下において伸展しようとする地方経済界にあって、その効果を發揮するに充分だとはとうてい考えられな

いところであった。街道とはいっても、所詮は駕籠道程度のものであったから、無理もない話である。旧街道改修の報道が、吉田町民に大きな活力を与えたことはい、うまでもない。

なお、吉田卯之町間県道については、「東宇和郡沿革史」に、

明治三十四年十二月 法花津峠道路改修成る。(県誌)との記事がある。

註 吉田卯之町間県道改修の時期については換るべきものがないが、おそらく、吉田卯之町間の着工に前後しておこなわれたものと思われる。これらの道路は、工事の進捗状況にあわせて、完成区間ごとにあいついで県道に編入されていた。なお、吉田街道(本町下桜丁)本丁を通ずる幹線か?)は、明治二十七年、県道に編入されている。

三間街道については、十本松越えの旧道に代わる新路線としての吉田卯之高串は是房線が、大正四年、吉田町成妙村土木組合により改修されたとの記録がある。

新県道の開設は、たしかに地方の経済界を刺激した。廃藩によって藩の庇護を失い、一時は自立の道を絶たれたか

に思われた吉田商人も、大正年代には、養蚕と製糸あるいは柑橘産業の興隆によって回生した。商工業ようやく活気づいた当時の与論としては、築港第一主義をもつてする海主陸従論が町内を制していたが、大正中期にいたって、法花津峠にトンネルを開掘し、陸上交通路の改善によって東宇和郡への経済圏拡張を主唱する陸主海従論の台頭をみる。しかし、法花津トンネル堀削論が、机上の空論として黙殺されたのは当然の成行きであった。

註 明治のはじめ、白浦の旧庄屋赤松則忠は、法花津トン

ネルの堀削による吉田卯之町間新道の開設を計画した。

自宅から天保小判を持ちだし、人夫を雇って実地測量にあたった旧庄屋を、世人は、狂気の沙汰として嘲笑した。

大正年代においてすら、空論として見すごされた問題であるから、これを狂気とする世評の生じたのも当然であろう。しかし、当時赤松則忠が測量した堀削地点は、現在の国道五十六号線のそれにはほぼ一致するといわれている。

経済の伸展が交通機関を発達させ、交通機関の発達が道路の再整備をうながすこととなるのは、自明の理である。

明治大正昭和と、時代の推移にしたがって、交通事情

は一変した。馬車が往来した県道は自動車のものとなり、やがては、トラック・バスによる大量輸送の時代をむかえる。国鉄の開通によって、バス路線の衰退が懸念された一時期もあったが、戦後のカーブム到来によって、道路のもつ使命はさらに重要度を加えた。吉田を経て南北に通ずる県道には、南に知永峠あり、北には法花津峠の難所があった。七曲八折するこれらの峠道は、近代的な動力車輛にとっても、難所であることに変わりはないし、交通量の急激な増大と貨客輸送のスピード化は、道路事情を極度に悪化させてゆく要因となった。かくして、近代的高速自動車路の建設は、昭和年代における最重要課題として、急速に日の目をみることとなったのである。

註 昭和三十九年度末における愛媛県の自動車保有台数は、

軽二輪自動車までを含めて、総計六八、六九〇台となっ

ているが、これを同二十五年末の総計四、九三二台に比較するとき、約十四倍にちかい増加となっている。な

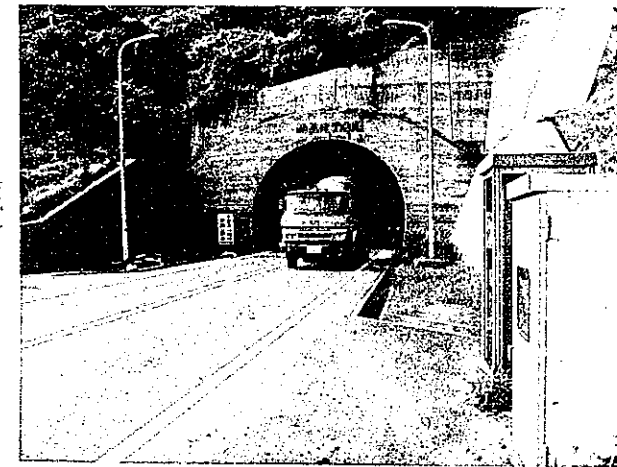
お、その増加率は、四十年度を境にして、その後さらに急激な上昇線をたどっている。(四国地方建設局十年史)

国道五十六号線とは、高知市を起点とし、中村宿毛卯之町吉田を経由して、松山にいたる路線をいう。昭和

二十八年に二級国道松山高知線（路線番号第一九七号）となり、ついで同三十七年には一級国道五六号線に昇格したが、同四十年三月、政令第五八号によって一般国道五六号となった。この国道については、昭和二十九年以来、数次にわたる長期計画をかさねながら、四国綜合開発の一環としての道路改良事業が強力に推進されてきた。

吉田町内においては、昭和三十八年度に着工された知永峠改良工事によって、国道改修の緒がつけられたが、高知・松山間をむすぶ海岸線のなかでも、最大の眼目とされたのは、法花津峠越えの道路改良工事であった。吉田町立間（標高六〇米）から法花津峠（標高四六三米）を越え、宇和町伊賀上（標高三三〇米）にいたる延長一一・一キロの旧道は、いくつかのヘアピンカーブをふくむ小屈曲の連続で、見通しがきわめて悪く、勾配も急であり、現道の改良で構造令に適合する線形・勾配をとるのは不可能にちかく、本格的な改良をおこなうには、トンネルによるのがもっとも効果的であると考えられた。

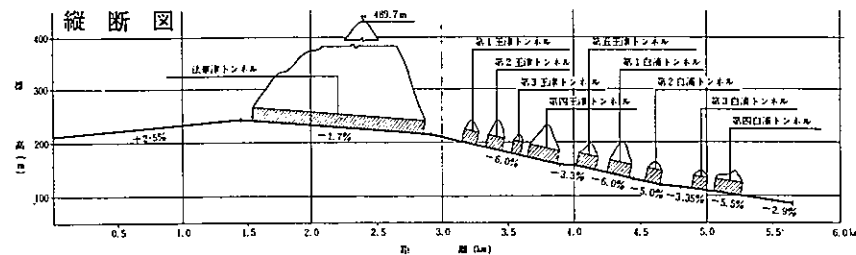
この区間の工事は、昭和四十二年度から同四十四年度にかけての、三ヶ年国債工事として施工されることとなったが、最終路線決定にいたるまでの技術的な設計段階におい



国道56号線法花津隧道（昭49）

ては、歯長トンネル掘削をふくめての教案が検討されている。法花津峠付近には、東西方向に走る仏像構造線がある。この構造線より南側は、中世代の比較

的軟質の砂岩・頁岩あるいはこれらの互層から成り、北側は古世代のチャートおよび砂岩・頁岩の互層から成っている。あらゆる調査の結果から、小規模な断層が各所に認められ、仏像構造線の付近には、断層運動による擾乱地帯も見つけられたが、近代工法をもってすれば、トンネル掘削に支障をきたすほどのものではないと判断された。最終的



法花津地区主要工事内容

工 事 名		白浦改良工事	玉津改良工事	法花津改良工事	計
工 期		自42.12.23 至45. 3.15	自42.12.23 至45. 3.15	自42.12.23 至45. 3.15	自42.12.23 至45. 3.15
工 事 場 所		北宇和郡吉田町 立間～	北宇和郡吉田町 法花津地区	北宇和郡吉田町 法花津～	北宇和郡吉田町 立間～
		北宇和郡吉田町 法花津		東宇和郡宇和町 伊賀上	東宇和郡宇和町 伊賀上
延 長	トンネル(本数)	692m(5 本)	531m(4 本)	1,320m(1 本)	2,543m(10本)
	明 り	944 m	535m	1,637m	3,110 m
	計	1,636 m	1,066 m	2,957 m	5,660 m
幅 員		6.0m(8.0)	6.0m(8.0)	6.0m(8.0)	6.0m(8.0)
金 額		44,230万円	35,000万円	76,150万円	155,380万円

に現路線が決定されたあと、工事は、昭和四十二年十二月二十三日、白浦・玉津・法花津の三改良工事区間において、同時に着手された。

トンネルの掘進は、導坑先進上部半断面掘削工法（法花津トンネル）、上部半断面先進工法（小トンネル）など、最新の工法と技術を駆使しておこなわれたが、約四杆の間に大小十本、延長二、五四三米のトンネルを掘削するという、全国的にみても屈指の大工事であり、地方民にとっては、明治以来百年の夢がここに実現するというわけであったから、その関心がこれに集中したことはいうまでもない。本工事は、三ヶ年にして無事完了したが、これによって旧国道延長の一一・一キロは五・七キロに改良され、走行時間は約四分ノ一に短縮された。

註 「国道五六号線法花津地区改良工事概要」は、「本地区の工事の特徴は

地形が急峻でしかも現道から離れているので、工事用材料、機械の搬入が難しく、このため工事用道路、索道の築造が必要となったこと、又、各部門の施行順序が機械搬入の影響を特に受けたことである」と述べている。

吉田―宇和島間の改修完了と法花津トンネルの貫通につづいて、吉田町内を走行する部分の工事が施行されたが、この区間については、予定路線上に民家の密集地帯や吉田小学校が存在するため、用地買収に若干の時日を要することとなった。その間、吉田小学校統合問題に関連して、路線変更の陳情がおこなわれるなどのこともあったが、結局は、地元住民の協力によって、すべてが円満に解決し、君ヶ浦から元町を抜け、浜通り―西小路から御殿前へ、国安川にそって竹城下を通過し、白浦トンネルに通ずる町内の新路線は、昭和四十七年三月に完工した。

昭三・二・二七 吉田―宇和島間 供用開始

昭四・四・一 法花津トンネル区間 供用開始

昭七・三・二四 吉田町内区間 供用開始

と、ここに、宇和島―吉田―宇和区間の全線が開通をみたわけである。この国道改修工事によって、なつかしい数かずの風物が姿を消し、由緒ふかい三輪橋の名は吉田大橋と書

きかえられたが、町民は、交通による大きな利便を獲得した。宇和島・宇和へ、いずれも十五分と、自動車・バスによる走行時間は大幅に短縮された。法花津トンネル堀削を夢みて狂気の沙汰とされた時代を考えると、それこそ一場の夢をみているような思いがする。

鉄 道

Ⅱ大正八年夢想未来日記Ⅱ

四月、宇和島鉄道に連絡すべき吉田鉄道完成し町民大祝賀を催し汽車に乗り大本神社に観桜の宴を開く――。

これは、大正八年（一九一九）一月、「吉田新報」が新春特輯記事としてその紙面を飾った夢物語の一節である。夢としてはいくぶんみづみづちいが、とにかく当時の吉田人の鉄道に対するあこがれのほどがよくあらわれている。

これが翌九年には

Ⅱ一乗寺の辺を抜けば近道Ⅱ

宇和島吉田間に軽便鉄道敷設の噂ありしも古ノ瀬トンネルの難工事ありて総工費に五十万円を要するを以て到底収支相償はざるにより沙汰止みの姿となりしが昨今吉田にては同町一乗寺の所より高串に通ずるトンネルを穿てば里程の僅少にして宇和島鉄道の聯絡するを以て工費も