

第一節 交通の発達

藩政時代の旧街道がそのまま用いられた。「愛媛県に道路なし」とは、明治初年から二〇年頃にかけていわれた言葉で、これは当時の道路および道路行政の実状をよく示している。たとえば、徳島と松山を結ぶ四国の最も重要な国道筋にさえも、橋が架せられていないところが多かったのである。

四国新道

このような県内の道路状態も、明治中期から大型の荷馬車が荷物運搬に使用されるようになってきたために、道路整備の必要が生じしだいに改善された。四国の近代的道路の夜明けは「四国新道」から始まった。この新道は現在の国道三二号線（高松市と高知市間）と三三号線（高知市と松山市間）であって、明治一九年（一八八六）に工事が開始され、三坂峠の開削などを経て二七年（一八九四）に完成した。この四国新道は、構造規格が当時としては画期的なもので、質量ともに四国の近代道路の先駆となった。

幹線道路の改修

讃岐街道（現国道一一号線）は、明治に入ってから松山駐屯の第二連隊と、香川県善通寺市の第一師団とを結ぶ軍用道路として重要な意味をもち、明治一八年（一八八五）に国道三一号線として指定された。国道としての改良が開始されたのは明治二〇年（一八八七）以降であるが、松皮峠（三二二m）などの峠部分の改良をはじめ国領川や加茂川などでの架橋工事が行われ、明治末までには改良工事が完成した。今治街道は明治三〇年代に入って改良に着手し、四三年（一九一〇）に県道松山—小松線として開通したが、この路線は昭和四〇年に一般国道（旧二級国道）一九六号線に指定された。

松山市から大洲市・宇和島市を経て南予地域に至る道路整備は、宇和島市以北と以南とは時期的な遅れがある。すなわち、松山市と宇和島市の間は、明治三四年（一九〇一）に法華津峠、同三七年（一九〇四）に犬寄峠が改修され、明治末までにはほぼ改修が完了したのに対し、宇和島以南のいわゆる旧宿毛街道は、四〇年（一九〇七）まで改修が行われなかった。この当時の幹線道路である県道のうち、改修が加えられなかったのは宿毛街道のみであっ

たが、それはこの地域が地形的に複雑で山地が連なり、平野が少ないため道路の整備が困難であったことに加え、他の幹線道がおもな都市間を結ぶことによって道路整備に対する経済的意義が高かったのに対して、宿毛街道はこのような意義が低かったことなどが理由であった。

整備の遅れた宿毛街道も、明治末から大正・昭和初期にかけてようやく整備が進んだ。明治四三年（一九〇六）に松尾坂の整備、大正八年（一九一九）には鳥越トンネルが開通して、宇和島市から御荘町までが開通した。しかし御荘から南下して宿毛までの道路の整備は昭和初期まで待たねばならなかった。この松山市から南予地域に至る道路は、旧道路法では県道松山・宇和島線、宇和島・宿毛線に、昭和三九年には一般国道（旧二級国道）五六号線に指定されて現在に至っている。

このようにして県内のおもな幹線道（現国道）は、戦前までに第一次的改築ともよべる整備が行われたけれども、ほとんどが未舗装であったし、また屈曲の多い道路で、本格的な自動車交通に適応するものではなかった。戦前の陸上交通では、鉄道交通がその中心的役割を担っていて、自動車交通は補助的役割にしかすぎなかった。

3 戦後における道路網の発達

道路整備のため わが国に初めて自動車が入力されたのは明治後期であるが、急激な自動車の増加をみたのは第二次大戦後である。自動車の急増に対して道路の整備は立ち遅れ、明治時代に荷馬車のために整備された道路がそのまま自動車交通に使われていた。今後のモーターリゼーション（自動車化）に対して、

早急に道路を新設または改築する必要性は指摘されたが、そのとき問題となったのは、道路事業を達成する方策の確立と道路整備資金の捻出であった。

この二つの問題を解決するため、昭和二七年道路法が全面的に改正され、新たに有料道路制度が確立された。道路法は、道路の種類を一、二級国道・都道府県道・市町村道に分けて、全国的な道路網を構成しようとするものであった。また有料道路制は、料金が徴収できる道路の建設を認めたもので、道路整備の財源確保のための法律であった。

有料道路制の採用も拡大する道路整備需要に応じることができなかった。そこで、新たな道路財源確保のために、昭和二八年、「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定された。この法律は、二四年に制定された揮発油税の全額を道路整備のための特定財源とするものであったが、三三年に「道路整備緊急措置法」へと発展的に解消された。今日の道路があるのは、この一連の法律の制定の賜物と言ってよい。

道路整備の飛躍的進展 道路整備の一連の法律の制定とその実施によって、わが国の道路整備は飛躍的な進展を見たが、それは愛媛県でも例外ではなかった。道路法の改正によって、県内では一級国道として

二路線（一一号線と三三号線）、二級国道として三路線（現五六・一九二・一九六号線）が指定され、それぞれ一次改築が行われてきた。一次改築は、自動車交通の用に供するため道路の線型を修復するとともに、道幅を拡げ舗装することを目的としたものであった。それが最も早く実施されたのは国道一一号線で、昭和二九年に着手され、四〇年の川之江市での舗装を最後に完了した。続いて国道三三号線では、三四年に着手され、四一年には三坂峠が改良されるなどして、四三年に高知県との県境付近を最後に完了した。

国道五六号線の改築は、南予地域が山が多く地形が複雑であるため難工事であったが、三八年から工事が着手され、内海・法華津・鳥坂・大寄などの多くのトンネルが開通して、四六年度に一次改築を完了した（表6—1）。これによって、八トントラックしか通行できなかったものが、一二トントラックが通行できるようになり、物資

表6－1 愛媛県内の国道56号線のトンネル

No.	トンネル名	所在市町村	延長(m)	竣工年次	No.	トンネル名	所在市町村	延長(m)	竣工年次
1	一本松ずい道	一本松町	395.0	昭和46年	12	第4白浦	吉田町	167.0	昭和44年
2	中ノ川隧道	一本松町	117.5	34	13	第1玉津	吉田町	137.0	44
3	城辺トンネル	城辺町	532.0	49	14	第2玉津	吉田町	235.0	44
4	内海ずい道	内海村	858.6	45	15	第3玉津	吉田町	69.0	44
5	鳥越ずい道	内海村 津島町	258.6	45	16	第4玉津	吉田町	116.6	44
6	大場鼻トンネル	津島町	161.2	45	17	第5玉津	吉田町	109.0	44
7	嵐坂ずい道	津島町	307.5	44	18	法華津ずい道	吉田町 宇和町	1,320.0	44
8	松尾トンネル	津島町 宇和島市	1,710.0	53	19	鳥坂隧道	宇和町 大洲市	1,117.0	45
9	第1白浦	吉田町	190.0	44	20	大洲隧道	大洲市	270.0	42
10	第2白浦	吉田町	100.0	44	21	東峰トンネル	双海町	100.0	44
11	第3白浦	吉田町	98.0	44	22	大寄トンネル	双海町	749.0	44

注) 愛媛県分のみ
資料：建設省

の輸送が飛躍的に改善された。また国道一九六号線では、はじめ愛媛県によって改築が進められていたが、四二年から建設省の直轄となつて、四八年に完了した。国道一九二号線は四二年に川之江市から事業が開始され、境目トンネルなどが施工されて、四八年にそれぞれ一次改築の完了をみた。

幹線道路としての国道の多くがすでに一次改築を完了し、さらに現在にはバイパス建設などを主とした二次改築が進んでいるのに対して、一般に「イ・ク・ナ・街道」と呼ばれた一九七号線（高知市と大分市間）は現在一次改築中で、また西条市と高知市とを結ぶ一九四号線に至っては、やっと一次改築が着手された状態である。

全国水準を下回る道路整備 県内の戦後の道路整備の推移を統計から見ても三〇〇〇kmほどで、そのうち一般国道、主要地方道は、それぞれ四二七km、四三七kmであったが、道路の改築の程度を示す改良率は国道で二八・八％、舗装率ではわずか一二・九％で、四国のみならず全国の水準以下であった。したがって、当時の県内の道路整備状況は、全国的にみてかなり下位の状態にあったといえる。このような状況からするとその後の改善は飛躍的に進んだとみてよい。すなわち、五五年で