

二 道路交通の発達

国道一一号 東予の幹線である一般国道一一号は、明治一八年（一八八五）の勅令により三一号国道と指定され、の改修工事 続いて大正九年（一九二〇）旧道路法に基づく政令により二四号国道として認定され、その後昭和二四年新道路法に基づく政令により一級国道一一号線となった。さらに四〇年の道路法改正により一般国道一一号となり現在に至っている。

明治時代の三一号国道は川之江市内では東町・塩谷町・農人町を経て、新町上で西に折れ、金生川を橋橋で渡

り南に折れ、鉄砲町から祇園山、井地山麓を通り、大峠を越えて地神鼻を経て井地に通じていた。この約二kmの区間には大峠があり、カーブが多く道幅も狭く、橋は古くなって腐朽し、危険な状態であったため交通に支障をきたしていた。そこで、明治三九年（一九〇六）に道路を改修し、橋を架け替えるという当時としては大工事を始め、同四一年に完成した（図5-35参照）。

大正一四年（一九二五）には大江橋から丸住製紙（当時の丸井工場）の間を一期工事として、続いて丸住製紙の西側を辻ノ町（森実スレート工業所付近）までを改修した。この地区は道路も宅地も低く、また側溝も小さく水はけが悪くて、少しの大雨で通行できないくらいに浸水をみていたのである。

三度目の大工事は、川之江の市街地の西側をほぼ南北に走る現国道一一号を流れていた金生川の改修工事である。伊予三島・川之江地方最大の河川である金生川（流路延長三万五八四m、流域面積五八・六平方km）は、昔から、大雨が降れば必ず氾濫して川之江市街に被害をもたらしてきた。殊に、大正元年、昭和一二・一三年の水害はひどく、堤防の決壊、家屋浸水が続いた。この原因は上流より下流の方が川幅が狭いこと、中流部以下で多量の砂礫を堆積し河川は著しく狭められていること、急勾配であること、兩岸の石積が古く壊れやすくなっていたことなどであった。この改修工事は、昭和一四年に県営事業として始められ、用地買収は町の世話で、翌一五年に完了し、工事は一五年七月に着手された。工事の中心は、橋ヶ岡と瓢箪山の中間鞍部を掘り割り、その土を運搬して新しい堤防を築くことであった。着工後一年間は馬やトラックで順調に工事は進んだが、第二次世界大戦の拡大とともに資材や人手不足で工事は非常に遅れ、ついには各種報国隊、勤労奉仕の応援にたよった。終戦時の工事進捗率は約九〇％であったので、県は完成に力を入れ二二年に完成させた。この金生川改修の主目的は水害防止であったが、旧河川敷を埋め立てて国道一一号線をつけ替え、国道開通によって港通り商店街ができ、

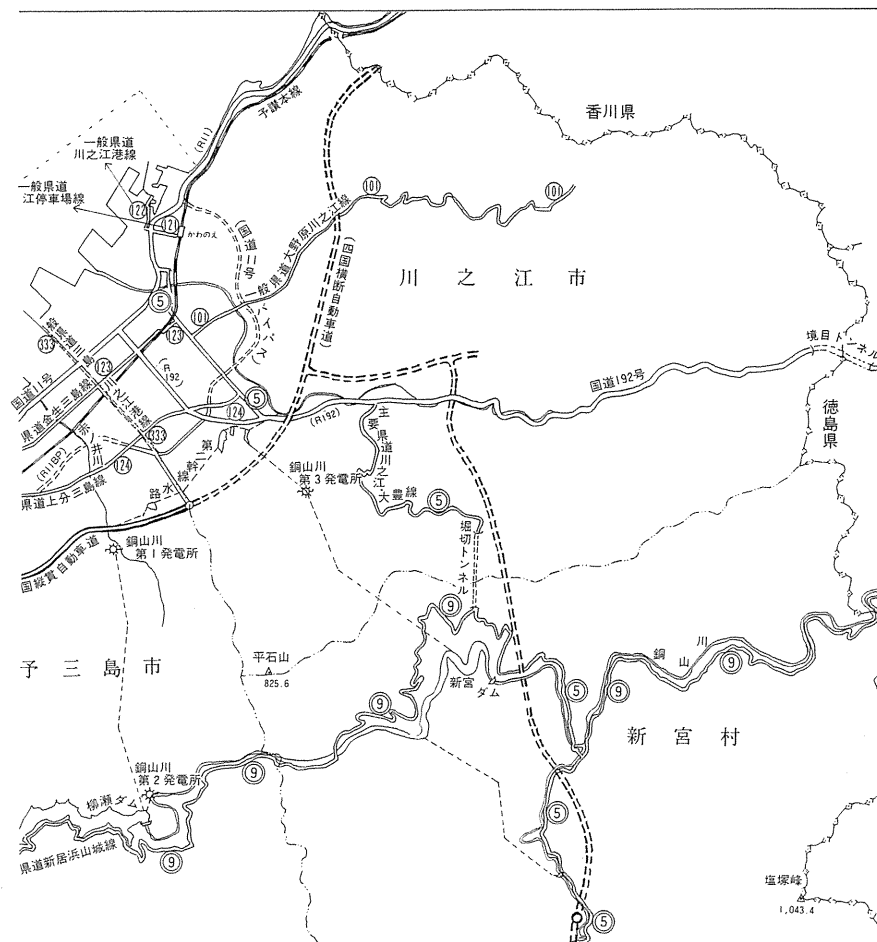
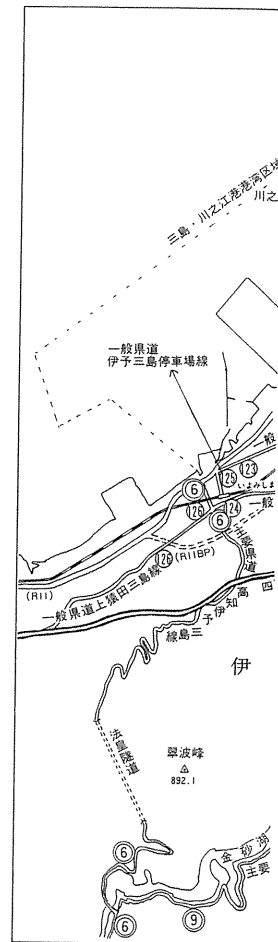


図5-22 伊予三島・川之江地方の主要道路（国道・県道）

河口港湾の浚渫修築がなされた。また、改修なった金生川には昭和二八年に新川之江橋が架橋され、井地山隧道が掘られた。その後、二九年にそれまでの国道一一号にかわる道路が井地から伊予三島市の八綱に向けて工事が開始され、三二年に三島地区が完成し、三七年には土居町まで開通し、現在におよんでいる。



現在の国道一一号は新居浜市内と伊予三島・川之江両市間（一日交通量約二・五万台）が最も渋滞の著しい区間となっている。そこで、建設省は、交通渋滞を解消するほか、高速道路とのつながり、都市街路と一体となる結びつきなどをねらいとしてバイパスを計画した。川之江市塩谷から伊予三島市中之庄までの約一〇・一kmであるが、六〇年三月の高速道路の開通に合わせて両市境の約一・五kmが暫定上下一車線で開通した（図5-22参照）。

国道一九二号と 現在の国道一九二号は、県道川之江池田線（明治三二年ほぼ完成、大正九年認定）と同じく境目トンネル 県道徳島池田線が母体となり、昭和二八年、政令により二級国道西条徳島線（路線番号一九二号）となり、さらに四〇年、政令により一般国道一九二号となった。

この国道は川之江市市内の上分町から金田町・川之江町付近ではこれまでに四度の路線変更をみた。特に、上分は金生川の谷口に立地し、土佐街道と阿波街道の分岐する交通の要衝として栄えてきた集落であり、集落形成に道路の果たした役目は大きかった。昭和初期までは金沢橋西の四ツ辻を中心として上手の土手城下と下手の本町・中本町・祇園町・雷明と日用雑貨品店・旅館・飲食店などがたかならぶ街村を形成していた。その後、旧阿波街道の西側に城下から北へ中新町・新町・北新町・花園へと新しい道路沿いに街村の形成をみた。そして、現

国道一九二号が、さらに西側にほぼ直線的に完成し、市役所西を通り、栄橋を経て川之江町で国道一一号と合流している。この国道も現代の陸上交通の大型化と交通量の増加に伴い、建設省では昭和四八年度からバイパス工事に着手し、川之江町井地の国道一一号から上分町城下に至る二九四〇mを五三年四月に開通させた。

一方、金田町内および川滝町内においても四二年度から四八年度にかけての一次改築で幅員拡張、歩道の新設、路線の直線化による一部変更などの改良工事が施され、国道一九二号は面目を一新した。特に、この国道唯一の峠（標高三八〇m）の境目峠^{さかいめ}には、四七年一二月に境目トンネル（八五五m）が完成し、冬場の積雪、凍結による通行規制はほとんど解消した。この区間一六四五mは取付道やトンネルの建設により従来より路線の短縮が大幅になされ、川之江・池田間の所要時間の短縮に大きく貢献した。この境目峠は魚や葉タバコが徳島へ、薪炭や手すき和紙原料の楮が愛媛へと行き交った阿波街道の要衝で、明治時代には「御宿」も四軒あり、造り酒屋も存在していたという。

二 銅山川分水と水資源

銅山川分水略史

宇摩平野の農業用水の確保に端を発した銅山川の水資源の開発は、時代の変遷に伴い工業用水、都市用水、発電用水と多岐にわたってきた。

銅山川疎水事業の発端については、三島村の庄屋、喜兵衛らが作成した『疎水事業工事目論目書』に次のように記していることによりうかがい知ることができる。

宇摩の河川は流域短小かつ勾配急峻なるを以て、降雨あるや直ちに出水し、晴るればたちまち断水し、夏期干天には河底に点滴を止めざる状態にあり、……二年ないし五年毎には干害を免るること能わざるも、百姓なるが故に不

安焦慮の中に伝来の天職を継続しつつあり、……しかるに南方にそびゆる法皇の分水嶺を越ゆれば大川なり。よって水源をこの川に求め、法皇の山嶺に隧道をうがち導水して、水田の用水補給を行い、その干害を除去して毎年の損失を除き……。

その後の疎水事業の歩みを『銅山川疎水史』よってみると次の如くである。

歴史的計画時代（安政二年～明治四〇年）

安政二年（一八五〇）河水利工事もくろみ書が庄屋たちの連名で、三島代官所（今治藩）に差出された。慶応初年三島代官松下節也が計画書を藩主久松定法に進言、重役側は、藩存亡の幕末多事に多額の経費は使えぬと反対、しかし名君定法の口添えにより着工に決った。しかるに廃藩置県となり松下代官案は流れてしまふ。

明治六年（一八七三）以降も、地元有志、商社が事業計画はするが資金難のため実現されず。

企業計画時代（大正三年～同一四年）

大正元年一二月、岡山市で美術クラブ経営者紀伊為一郎を土居村鉦山師後藤国太郎、松柏村篤農家福田武太郎が訪れて、法皇山脈隧道事業を持ちかけた。紀伊の家は川滝村に八百石に近い小作地と数百町歩の山林を所有し、松中卒、同志社大卒、美術学校卒で、妻は岡山県有数の酒造家花房卯一郎の娘であった。この卯一郎に相談の上、紀伊家の運命をかけた大事業に踏み出した。

大正三年一〇月一〇日、三島町千鳥亭に事務所を置き、土居村後藤国太郎と、川之江・金生・妻鳥・松柏・三島・中曾根・中之庄・寒川二町六ヶ村の耕地灌漑用水供給を目的に銅山川引水を県知事深町鍊太郎に用水路開設願を提出した。

大正四年一月、新宮村馬立で銅山川の水を利用して発電していた東予水力電気㈱は既得権をたてに、銅山川河水使用願を提出、紛争となったが、県その他の斡旋で解決した。

大正五年九月、紀伊は灌漑区域に津根・野田・豊岡・小富士の四ヶ村を加え、知事坂田幹太に出願、県では、右

計画に基づいて内務大臣に認可申請するとともに下流徳島県へ承認の協議を申込んだ。

大正六年二月、徳島県は知事名を以て、「吉野川筋における流木、舟運、灌漑水に支障あり分水反対」を通告して来た。以後坂田・若林・馬渡三代の知事の苦しい交渉がつづけられた。

大正八年夏、紀伊・後藤二人は、旅館に泊って、農林・内務などに陳情、一ヶ月の旅館代をはたいてしまつてやつと友人からの金の工面をして、三島に帰った。そのころ、紀伊の妻の親から「あなたに協力する約束はしたが、すでに八年たった、工事許可もなく、紀伊の財産はなくなった。」「娘が可愛想だから、事業から手を引かぬのなら娘を引きとる」ということで離婚になった。

大正一〇年九月、早ばつであえぐ農民から、紀伊さんにまかしておけるだろうかと不信感が起り、郡長高橋惣太郎を動かして郡内一二ヶ町村長による「宇摩疎水組合」設立を決議してしまった。その頃同じ考えで私企業めく如く思われがちなこの事業を徳島県の反対を抑切る意味でも、強い組合を結成して出願しようと、紀伊は、有力者の協力を得、宇摩一円の組合結成の動きのあることを知事に話し、力添えを頼んだと上京した。関係方面に陳情中、三島からの電報で「宇摩疎水組合」成立が知らされた。話し合えばわかったことながら、紀伊を遂に無視してしまった。

県営計画時代（大正一四年～昭和二五年）

大正一四年二月、「宇摩疎水組合」事業を県営に移譲することにした。佐竹知事は内務大臣若槻礼二郎宛、銅山川疎水を出願、燧洋電気㈱も銅山川水利使用流域変更願を出し、同社と紛争、地元も工事は中断した。

昭和五年八月、内輪もめの最中に、徳島県から知事名をもって銅山川分水不承諾の通知が来た。翌六年五月、内村三郎技師は本県太田土木技手に認可指示案を示したので、七月本県笹井幸一郎知事が上京、安達内相の口添え、丹羽土木局長の援助で、徳島県知事土居通次としばしば会合した結果、一月一日、知事間で了解がついた。県会は銅山川用排水改良事業費を可決した。その翌日、覚書に調印した両県知事は休職処分となり、犬養内閣から「新規事業見合せ」という内相通達があった。新任の久米成夫知事も慎重に構えていたが、地元はあらゆる手蔓を求めて活動した。

第三節 鉱業と水資源

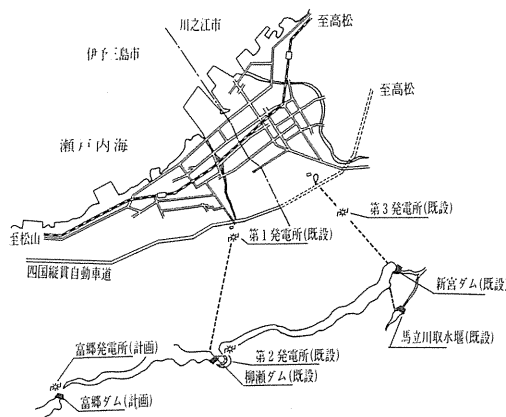


図6-5 銅山川流域の水源地施設概要図

資料『銅山川工業用水道事業10年の歩み』

全分水を熱望することとなり、昭和四二年に始まる早明浦ダム計画の一貫として、柳瀬ダム下流八kmの地点に同五一年三月新宮ダムの完成をみて、今日に至っている。

柳瀬ダム

昭和二八年一〇月に完成した柳瀬ダムによってせき止められた銅山川の水(金砂湖)は、法皇山脈をくりぬいた全長二七・八三mの第二隧道を通じて上柏の馬瀬谷上の調圧水槽に達する。標高二九三mの調圧水槽からは、土居町方面へ伸びる延長約一三・五kmの西部幹線水路と川之江市方面へ伸びる延長約五kmの東部幹線水路に分水され、その受益面積は一二四・六haで六五〇万立方mに達している。柳瀬ダムの堤長は一四五m、有効貯水量二八八〇万トで、ダム近くの半地下式の県営銅山川第二発電所では、新宮ダムへの調整放流量一・五t/sを有効に利用して最大二六〇〇kWの発電を行っている。

一方、調圧水槽を経て一気に八六〇mの水圧管を下った五・八t/sの水は銅山川第一発電所で最大一万七〇〇kWの発電をし、赤之井川に合流し、工業用水(八〇三〇万ト)・上水道(一〇九五万ト)用水として利用されている(図6-5・写真6-13)。

新宮ダム

新宮ダムは、銅山川第二発電所から下流へ流出する水量を更に有効に利用し、早明浦ダムの身替わりにより治水と共に銅山川の分水をより完全に行うべく吉野川総合開発事業の一環として水資源開発公団によって施工され、昭和五二年に完工した。堤長一三八m、貯水量約一三〇〇万トで、ダムからの分水は法皇山脈をくり抜いた二七七・八mの分水

大養内閣に代わって斎藤内閣成立、若い一戸二郎知事が赴任した。昭和八年一月、徳島県庁で、両県代表の会合があったが決裂、ここで県は府県交渉を断念し、本省の許可を仰ぐとした。

昭和八年二月武知勇記、同一〇年武知・大木両代議士が分水問題を予算分科会で解決督促、徳島県選出の代議士紅露昭が反対。その後政府と両県との間で、調査、計画変更と協議がくり返され、昭和十一年一月、土木局長より示された分水協定案に調印、即日認可された。愛媛は大場知事、徳島は戸塚知事であった。

いよいよ隧道工事の請負入札をしたが、日中戦争、物価騰貴で、落札者なく地鎮祭挙行のまゝ一年経過、同一三年七月県直営で着手した。八月から山脈の胴に二九〇〇mの穴を開けるのである。馬背谷の吐出口切取から始まったが付近で一〇mの断層にあり、湧水多量で工事は進まず、太平洋戦争に突入し、工事はそのままとなった。

昭和二〇年六月、豊島章太郎知事、山中義貞、村上恒一らにより、井華鉱業(住友建設)と請負契約が成り活発化したとき、徳島側より協定違反の横やりがはいり、二ヶ月で中止、それから二年先鋭化し、県でも燧洋電気の出願拒否を申請した。

同二三年四月、工事促進協議会が結成されたが、坑内は工事が長くのびた為、資材の腐朽と雨のような湧水の為、計算上残すところ二m以下の筈であったこの坑道内に入る者がいない。時に同二四年六月三〇日午前九時であった。仕方なく三人の責任者だけで一二五〇mの奥で腐臭と削岩機の騒音に耐えて作業した。午後一時四〇分、向うのハッパの煙がこちらの穴へ出た。こうして、明治・大正・昭和と宇摩農民の悲願が達成されたのである。昭和二五年八月、内部仕上終結、二四日通水式、安政二年以来九十六年ぶりに峰の向うの水が来た。

以上が銅山川開発の略史である。水利権を持つ徳島県との交渉は難航したが、県当局、地元民の並々ならぬ努力によって、ついに昭和二八年一〇月柳瀬ダムの竣工、同二九年三月同発電所設備の完成をみて、ここに一世紀にわたる宇摩郡民の願望銅山川疎水事業が完成をみたのである。

その後、川之江・伊予三島地区の製紙業の発展は、工業用水の需要を急増させ、農工両面から銅山川河水の完