

四国開発の先覚者とその偉業

四国経済連合会では、本年度から「四国学」の取り組みを進めています。将来の道州制も見据え、四国が自立的発展を遂げてゆくためには、四国に住む人が4県の枠を超えて四国の魅力や課題をよく認識し、郷土愛を高めつつ、四国が一つとなって地域づくりに取り組む必要があるとの思いからです。

その「四国学」の一環として、本会報上で「四国の偉大なる先覚者」をシリーズで紹介してまいります。

四国の開発のために先人達はどんな苦労や努力を重ねたのか、偉大な先覚者の足跡を辿ってみたいと思います。なお、本シリーズの原典は、渡辺茂雄氏著「四国開発の先覚者とその偉業」(昭和39~42年四国電力(株)発行)に依っています。

1 四国新道の建設者 大久保^{じんのじょう}謙之丞

【四国新道とは】

四国4県を結ぶ幹線道路として大久保謙之丞が計画推進。現在の国道32号線(高松市~高知市)、33号線(高知市~松山市)の原型となった。明治27年に全長約280キロメートルが完成した。

盛んな開拓精神

“ 笑わしゃんすな百年さきは
財田(さいた)の山から川舟出して
月の世界へ往来(ゆきき)する ”

この歌は、江戸時代末期の1849年に、現在の香川県三豊市財田町に生まれ、四国の道路建設に生涯を捧げた大久保謙之丞の作である。

当時山村であった出身地の財田から川舟を出すと云って、夢は早くも吉野川導水を駆けめぐり、月の世界へ往来すると称して、宇宙旅行をまぶたの裏に描いていたのである。

後述する大久保の業績から推測して、単なる一片の詩的空想ではないことがわかる。まさに、偉大なる先覚者と言えるだろう。

この歌が詠まれたのは、第一回帝国議会が開かれ日本が立憲国として歩み始めた翌年の明治24年(1891年)である。日清戦争で日本が東洋の指導国の地位を獲得する3年ほど前であり、国際的地位はまだまだ低い一弱小国だった頃のことである。既にこの時代に、まるで現代を予



言していたかのような、しかし当時としては、まさに夢のような構想を抱いていたのである。

また、明治22年5月23日、JR 四国の前身の一つである、讃岐鉄道開通の祝賀式に出席したときの挨拶のなかでは、四国と本州を結ぶ瀬戸大橋の構想を披露し、列席者を驚かせている。

「塩飽諸島を橋台として架橋連絡せしめば、常に風波の憂なく、南来北向東奔西走瞬時を費さず、それ国利民福これより大なるはなし」

さらに、香川県南部の山脈を貫く猪之鼻隧道によって、徳島県を流れる吉野川から讃岐平野への導水の必要性を説いて、各官庁にその整備促進に関する請願書を提出している。

このような大久保謙之丞の非凡な構想、卓抜した開拓精神は、後年開発上の焦点となってい

る多くの大切な問題に触れている。特に、画期的大事業である「四国新道」の建設は全国に先駆けて行なわれ、全生涯を通じて取り組んだ、いわゆるライフ・ワークである。そして常に、「経済文化の興隆する基盤は、道路を建設して交通体系を整備することにある。およそ開発事業を行なわんとする者は、私利私欲を去って眼前のことに捉われず百年の先を見通す公正かつ遠大な考えをもつべきである…」と強調し、自ら模範となって努力した。

道路は、人類文化が躍進するための大動脈である。未開の大陸であったアメリカでは、泥に砂利を入れて固める方法を考え出し、道を東部から西部にまで貫通することで初めて国の統一を可能とした。大久保謙之丞が目指した「四国は一つなり」についても、野を拓き、山を貫き、谷を巡って、道が東西に連絡し南北がつながってこそ実現できることである。この意味からも、大久保の功績は現代においても輝きを失うことはない。

明治19年、自身の計画による「四国新道」建設の事業がスタートした。そして、明治24年(1891年、冒頭の歌が詠まれた年)12月14日、42歳で惜しくも病死したが、その間、寝食を忘れて没頭し、全ての私財を投げ打ち、大きな目標を目指して献身的に行動した。真に尊い郷土愛の持ち主であり、「四国は一つ」という高い理想を掲げた気高い信念の持ち主だった。

その努力の結晶「四国新道」が明治27年(1894年)に完成して既に100年以上の歳月が流れた。今では四国の道路は往時の面影を一新し、交通体系は前進を続けている。しかもその一部を除いてはほとんど当時の大久保構想そのままの拡充である、と言っても過言ではない。今更ながらその先見の明と計画の壮大さは驚くばかりである。もし、大久保謙之丞が現代に生きていたら、今日の発展を目の当たりにし、さぞかし満足することだろう。

近代道路の先駆

当初、大久保は四国新道として、丸亀・多度津(香川県)から琴平を経て池田(徳島県)に達し、さらに大杉(高知県)から高知に至る路線を計画していた。しかし、その後各県関係者と協議の結果、高知より佐川を経て須崎に至る路線を追加し、更に愛媛県とも連絡をはかるため、佐川から松山・三津浜に達する路線をも追加することにした。

すなわち、初めの計画の四国の南北を結ぶ一本の路線が、さらに手足を延ばして総延長約280キロメートル、事実上の四国幹線道路を形成することとなったのである。まさに四国新道は、近代道路の先駆をなすものと言えるだろう。

貧弱な前時代道路

四国新道開発以前の徳川時代幕末頃までの道路は、とても粗末なもので、ただ単に村と村を結ぶ連絡だけのものに過ぎず、構造的にもしっかりした技術的配慮など全く払われていなかった。

明治時代になって、全国的に国道、県道、里道の別が決まり、道幅が4間~7間(約7~13メートル)とその標準が一応定められたが、当時の実状からみて広すぎた感があり、実施するまでに至らなかった。そこで明治18年にこれを改正して幾分緩和されたが、これでもなお道幅が広すぎるという批判があったといわれる。ところが、大久保構想の四国新道は、この標準にそった近代道路であった。ほとんど理想に近い、時代に先駆けたものだった。

賛否の世論と民衆

大久保謙之丞の道路建設に対する自信は既に青年時代から芽生えていた。

略歴(後述)を見てもわかるように、早くから道路建設に関する深い知識と豊富な経験を持

っていた。そして明治17年、35歳のとき、四国新道建設の計画を発表した。

ところが、発表された計画は、当時の一般常識からすれば余りにも壮大過ぎて、なかなか共鳴者、協力者を得ることができなかった。自ら足を棒にして歩き、世論の喚起に努めたが、かえってホラ吹き呼ばわりされ、なかには狂人扱いする者さえあったほど民衆の態度は冷たかった。いつどこで危害を加えられるかもわからないということから、身辺防護のボディガードを連れて歩いていたこともあったと言われている。

しかし、大久保謙之丞はあらゆる非難によく耐え、少しも屈するところがなかった。「忍耐と勇気こそが成功、歓びにつながる道だ」と固く心に信じ、初心を貫き通すため不眠不休で邁進した。

こうして苦難の年月が過ぎた。

歓びの起工式

大久保謙之丞の不断の努力がついに報われる時が来た。明治19年(1886年)4月8日、高知・徳島・愛媛の3県で四国新道起工式が行われたのである。4月14日付朝日新聞によると、高知・徳島・愛媛の3県知事を始め5000名以上の出席のもと、着工の合図ののろしが上がった。

待望の起工式に臨んだ大久保謙之丞の感激はひとしおであったろう。そして、歓びの中にも人々の自分にかかる大きな期待と責任を痛感し、一層の勇気と忍耐をもって夢を達成しようと心深く誓ったに違いない。

工事を阻むもの

起工式はめでたく無事終わったものの、工事はしばしば難関にぶつかり、責任者としての苦心は並大抵ではなかった。なかでも予想外の難工事が次々に立ちはだかり、予算以上の金がかかったことが何よりも痛手だった。そのため工

事を一時中断する羽目に陥ったことさえあった。

当時、大久保謙之丞が香川県知事宛に提出した上申書には、その心情が切々と綴られている。「公益のために私財をなげうっても少しも悔いるところはない。ただ、老いる両親の胸中を思うとなんとしても堪えられない気がする。かつては財田一の裕福な家で少しの苦勞も知らなかった両親は、今はむさくるしいあばら屋に住んでいる。それでも、一言も私に苦情らしいことを言わずに事業の成功を祈ってくれている。両親にこれ以上の苦勞をさせることはまったく忍びない。」

この真情溢れる上申書は知事を感激させ、その願いは叶い、予算以上の工事金が交付されることとなった。

また、新道工事中、最も困難だったのは岩盤開削作業だった。当時は土木機械もなく、もっぱら人力に頼るしかなかった時代であり、その困難さは今では想像もつかないほどのものだった。

「岩をぶち抜いて道を作るなど、できるはずがない」という土地の人々に対し、「一生懸命やってもできないものはない。あなたたちでも一日一握りくらいの岩なら取り除くことができるだろう。休まず毎日やっていれば、何年か後にはきっと岩も切り開けて道はできる」と言って、自ら率先してことに当たり皆を激励した。そして遂に難関を突破し開削に成功した。

成功の扉を開く尊い鍵が「忍耐」と「努力」であることを、大久保謙之丞の歩んだ道がよく示している。

尊い教訓

大久保謙之丞は42歳で生涯を終えたが、後進に残した教訓は計り知れず大きい。

まず、当時画期的な大事業である四国新道開発を計画するに当たり、事前調査を徹底的に行わない、必要な知識の獲得と経験を積む努力をし

た。そうした豊富な知識，経験そして技術は，困難に直面するたびにその真価を発揮した。このように大久保謙之丞は，当代切っの開拓者であると同時に，非凡な科学的技術者であったと言える。

さらに，事業の成功のためには良き協力者と大衆の支持を得ることが重要であることを認識し，それを実践しようと努力した。常に官民と接触して工事に関する中間報告を行うことによって互いの理解を深め，力強い協力者を得るためのPRを怠らなかつた。大久保の考案した宣伝方法はどれも効果的なものであつたが，中でも優れたものとしては，起工式当日行った騎馬将棋戦がある。村民約100名を将棋の遊びに似せ，道路開削賛成派と反対派の2隊に分け，双方が互いに論争を始めるものの，反対派はついに論破され敵の論陣に降り，それから両隊ともに手に鋤を取り，楽しげに踊り始める。

また，大衆の理解と協力を得るために，手近で親しみやすい都々逸や数え歌などを広く流行させ，四国新道完成の日の歓びと成果を周知すると同時に，新道建設推進に対して協力を求めた。このように，大久保は事業に対するPRの真髓を会得し，思う存分発揮した立派な事業家でもあつた。

しかし，どんなに巧妙な宣伝方法を駆使したとしても，事業そのものが価値のないものであつては，かえって大衆の反感を買い，協力は得られずに終わってしまったに違いない。大久保謙之丞その人の誠実な言行と計画的確さが，偉大な業績となって表れたのである。

大久保謙之丞の生涯は短くして終わった。しかし，それは非常に充実したものであり，世間に訴え自ら行った構想はことごとく今日の開発の目標となっている。本四架橋も今では夢が実現されたが，100年以上も前に大久保が世間の関心を促したもののなのである。

大久保謙之丞こそわが四国の最も誇るべき先

覚者であり，その崇高な開拓精神と輝かしい偉業は永く後世に語り継がれることだろう。

その功績を称えた銅像は，讃岐平野を見下ろし遠く瀬戸大橋をも見渡せる琴平公園に建っている。

大久保謙之丞の足跡

明治5年 (23歳)	村役場の職員となり，主として農業を研究。村内の子弟を山梨県に派遣し，養蚕業を研究させ，その振興・発展に努める。
明治8年 (26歳)	小区長となり，10年間にわたって荒戸越道路を開発する。
明治12年 (30歳)	三野豊田郡役所の勤業係となり，谷道開発並びに修繕に従事する。
明治13年 (31歳)	琴平に至る道路に石橋を架設する。(～明治15年)
明治17年 (35歳)	四国新道に関する自身の案を提唱する。
明治19年 (37歳)	四国新道建設に着工
明治20年 (38歳)	讃岐鉄道の請願委員
明治21年 (39歳)	愛媛県会議員(同年12月，香川県が愛媛県から分離)
明治22年 (40歳)	丸亀・多度津，琴平間に鉄道開通する。(このときの祝賀式で瀬戸大橋に関する抱負を発表)
明治23年 (41歳)	讃岐新道完成。移民奨励のため北海道視察に赴く。
明治24年 (42歳)	死去
明治27年	大久保構想による四国新道完成

以上
(担当：菊池)