

地域交通システムの成立と発展：高知県を事例に

DEVELOPMENT OF REGIONAL TRANSPORTATION SYSTEM: CASE STUDY IN KOCHI PREFECTURE, JAPAN

加藤 浩徳¹・志摩 憲寿²・中川 善典³・中西 航⁴

¹ 博士（工学） 東京大学准教授 大学院工学系研究科（E-mail: kato@civil.t.u-tokyo.ac.jp）

² 博士（工学） 東京大学助教 大学院工学系研究科（E-mail: shima@civil.t.u-tokyo.ac.jp）

³ 博士（工学） 高知工科大学准教授 マネジメント学部（E-mail: nakagawa.yoshinori@kochi-tech.ac.jp）

⁴ 修士（工学） 東京大学博士後期課程学生 大学院工学系研究科（E-mail: nakanishi@trip.t.u-tokyo.ac.jp）

本論文は、高知県を対象として、交通システム成立の経緯を整理するとともに、その経緯と社会経済的要因や政治的要因との関係を分析するものである。同県の広域交通ネットワークの発展経緯を、古代～中世、近世、明治～戦前、戦後の4つの時代区分にしたがって整理した。その結果、高知県は、険しい四国山地と海に囲まれた地域であったため、古代から現在に至るまで、海路による広域交通ネットワークに頼らざるを得なかったこと、県領域内の閉鎖的な交通政策が広域旅客交通の発展を妨げたこと、高知県の陸路ネットワークの整備は、主に政治的要因によって実施されてきたこと、高知県の海上交通ネットワークは、一貫して関西地方との経済的結びつきのもとに発達してきたこと、四国遍路が高知県内の技術に与えた影響が大きいことなどを明らかにした。

キーワード：高知県，広域交通システム，歴史，ネットワーク，社会経済的要因，政治的要因

1. はじめに

一般に、交通システムは、その時代の技術水準や政策的な背景あるいは経済産業の動向に応じて構築されるものである。当然ながら、ある時期に突然、交通システムが整備されるわけではなく、いにしへの時代から現在に至るまでの多くの世代が、地理的特性や気候条件のような自然要因や各種社会制度に代表される社会要因、あるいは新技術の導入等の技術要因等との緊張関係の中で、徐々に国土に改良を加える中で作り上げられてきたものである。今後、社会や技術の動向に合致した適切な交通システムを継続的に構築していく上で、これまでの交通システムの発展経緯を理解することは、極めて重要であると考えられる。

こうした問題意識から、筆者らは、山梨県を対象として、地域交通システム成立の経緯を整理するとともに、その経緯と社会的要因との関係を分析した¹⁾。本論文は、その継続として、高知県を対象に、主に広域交通を対象に、交通システムの発展経緯を調査し、それと社会的要因との関係を分析することを目的とする。論文の構成は以下の通りである。2章では、高知県の特性と調査の基本的方針を述べる。3, 4, 5, 6章では、それぞれ古代、近世、明治から第2次世界大戦前、戦後のそれぞれの時代区分について、主な交通システムの発展経緯を整理する。7章では、4つの時代区分における交通システムの違

いを比較すると共に、その社会に与えた影響等を考察する。最後に8章で、本論文の成果をとりまとめ、今後の研究課題を示す。

2. 高知県の特性と調査方法

2.1. 高知県の自然特性

高知県は、7,106km²の面積を有し、全国18位の大きさである。このうち、山地の面積比率が84.3%と非常に多い。高知県の地理的環境を整理したものが、Fig.1である。県中央部の北には石鎚山系東部の山々が連なり、高山地帯を形成している。また、県東部には、剣山西部の山々が連なっている。県西部は、愛媛県に繋がる四国カルストが広がっている²⁾。このように、高知県の北側は山地に接し、南側は土佐湾に接している。このため、高知県は山地が海岸にせまる部分が多く、低地部が少ないという特徴を有する。

最も大きな低地は、本県中央部に位置する高知平野である。これは西部（鏡川・久万川・国分川下流の三角州、および浦戸湾沿岸の低地）と東部（物部川下流部、いわゆる香長平野）とに大別することができる。一方、本県西部の中村平野は、四万十川流域に位置する。古代以降、こうした低地部に人口が比較的多く定着し、そこを核として交通網の整備が進められてきた²⁾。



Fig.1 高知県の地理的環境

7世紀後半の大化の改新以降に中央集権国家の建設が始まって以来、近畿地方などの近隣地域との交通網が整備されてきたが、そのルートは上述の山間部を通る険しい山岳道路と海道との二通りに大別することができる。このうち、前者は、今の国道33号線、194号線、381号線のいずれかを辿る西周ルート、室戸を巡る東ルート、北山越えルートの3通りに分類することができる³⁾。

2.2. 調査の方針と方法

以上のような高知県の特性を踏まえ、本研究では主に道路、舟運、鉄道に焦点を当て、高知県と近隣地域とを結節する交通ネットワークの発展について整理を行う。また、高知県の交通システムの変化を、「古代～中世」「近世」「明治～戦前」「戦後」の4つの時代区分に従って整理することとする。著者らは、山梨県における先行事例研究¹⁾において「古代～近世」「明治～戦前」「戦後」という時代区分を採用した。これに対し、本研究では近世以前を二つに分けている。その理由は、江戸時代に山内氏が土佐藩を統治するようになり、交通網に質的な変化が生じたことを重視したからである。

データの収集は、文献調査とヒアリングとによって行った。文献調査については、二次資料を中心にレビューを行った。一方、ヒアリングについては、近世とそれ以前の高知県の交通網の変遷に関し、専門家にインタビューを実施した。インタビュー対象者は、広谷喜十郎氏(郷土史家)、上村敬介氏(郷土史家)、多田運氏(室戸キラメッセ・鯨館・館長)であり、2011年7月～8月に、それぞれ1～2時間のヒアリングを行った。また、戦後以降の交通網の変遷については、元高知県職員A氏、元高知県職員B氏、大学関係者C氏の3名にインタビューを実施した。実施時期は2011年7月～8月であり、それぞれ1～2時間のヒアリングを行った。

3. 古代～中世における高知の交通システム

3.1. 前史：北九州・畿内との文化的交流(縄文・弥生時代)

遺跡発掘等の考古学的調査によると、高知県では縄文時代以前の先土器時代の遺跡である影野路遺跡において発掘された旧石器群にみられる「縦剥ぎ技法」は、同時代の遺跡である愛媛県や徳島県にみられる「横剥ぎ技法」とは異なり、むしろ、和歌山県や大分県の遺跡で見られるものと同じであるといい、この事実から、先土器時代に既にこれらの地域との交流がみられたとも推察されている。また、縄文時代の遺跡から発掘された石器に用いられた材料である黒曜石やサヌカイト等は、それぞれ大分県国東半島近くの姫島や香川県坂出市の金山東で産出されることから、これらの地域との交流もあったとされている。すなわち、これらの例にみられるように、考古の時代より、陸路・海路を通じた北九州や畿内地方との交流があったことが推察されている^{4),5),7)}。

3.2. 南海道・北山越えの整備と公的ルートとしての海上交通(大和・奈良・平安時代)

(1) 南海道・北山越えの整備

大和朝廷の支配が土佐におよんだのは5世紀頃であり、国造の設置順から判断すると、まず土佐の南西部、それから中央部が大和朝廷の支配下に組み込まれており、この頃、土佐と中央都を結ぶ道が整備された。この道は「南海道」と呼ばれる、紀伊～淡路島～阿波～讃岐～伊予と瀬戸内海沿岸を通り、伊予西部を南下して宿毛付近から土佐に入り、幡多郡を通して土佐の中央部を目指すルートであったが、「公使の使直に土佐を指せば、その道伊予を経て行程迂遠、山谷険難なり」(「続日本書紀」養老2(718)年5月7日条)とあるように、四国を1周すると

いう長い行程に加え、山越えの多い険しい道であった。この不便を感じていた国司達は、阿波から土佐に入る道の開削を願い出、それが認められた。「養老新道」と呼ばれるこのルートは、阿波的那賀川を遡り、四足堂峠を越えて物部川の上流より下り、途中、香美郡土佐山田町新改から新改川を下って土佐の国府に至るというものだった。この養老新道の開削により、確かに都との距離は短縮されたものの（但し、伊予の国府とを結ぶために南海道も使用された）、依然として、「駅路迢遠（けいえん）にして、使令を通じ難し」とされたことから、「旧路を廃し、新道を通す」（「日本紀略」）こととなり（796年）、「北山越え」と呼ばれる新道が開削されることとなる。この北山越えは、現在の愛媛県川之江市から笹ヶ峰を越え、長岡郡大豊町立川～同郡本山町～甫木山を通して、新改から新改川を下って国府に至るというもので、四国山地を横断するルートであり、北山越えは、都との距離だけでなく、伊予の国府との距離も短縮することとなり、経費の節減にもつながったが、やはり、「土左国の駅路を帯びる郡に伝馬五疋を加え置かしむ。新開の路、山谷峻深をもってなり」（「日本後記」）にあるように、その道は依然として険しいことには変わりなかった（Fig.2）^{4),7)}。

(2) 公的ルートとしての海上交通

一方、「日本書紀」天武天皇 13（684）年 11 月 3 日条「土左国司言さく、大潮高く騰（あが）りて海水飄蕩（ただよ）ふ。是れに由りて調（みつぎ）を運ぶ船、多く放失（はなれう）せぬ」とあるように、土佐と都を結ぶのには海路も用いられており、庸調の運搬だけでなく、「延喜式」によると、山陽、南海、西海道諸国の国府に赴任

する新任官人は皆、海路をとるとある。また、土佐守を勤めた紀貫之の「土佐日記」にもあるように、むしろ、海路が公的な往来に用いられていたようでもある。この往来について、延喜式によると、都から土佐までの海路は距離にして 1,225 里、時間にして上り 25 日、下り 18 日を要するルートであるとされており、その途中にあたる伊予までのルートが 560 里であることを考えると、都から土佐への道のりは遠く、また、室戸岬での風浪や海賊の横行は海上交通の妨げとなっていた。

このような事情から、「天離（さか）る夷辺（ひなべ）の国」等と呼ばれた土佐は、724 年に配流の制が定まったとき、安房、常陸、佐渡、隠岐と共に流刑地とされ、鎌倉時代までに約 60 人が流された。一方で、これらの流刑者を通して都の文化がもたらされることにもつながった^{5),6)}。

(3) 遍路道と廻船大法・対明貿易を通じた陸上・海上交通の発展（鎌倉・室町・戦国時代）

a. 遍路道と陸上交通

陸上交通は中世に入っても目立った変化はなかったようであり、長宗我部時代を中心として、軍用道路が開拓されるものの、依然険しいことには変わりがなかった。

その中でも民間信仰である四国遍路は注目に値する。四国遍路は、もともと弘法大師に対する信仰として大師の死後間もなく始まり、平安末期、さらに、室町末期になってますます盛んになった。

大師の創建とされる寺院は四国にも多く、室戸は大師の修行場であったことから、室戸の最御崎寺、金剛頂寺から足摺の金剛福寺に至る海岸線に沿って点在する大師

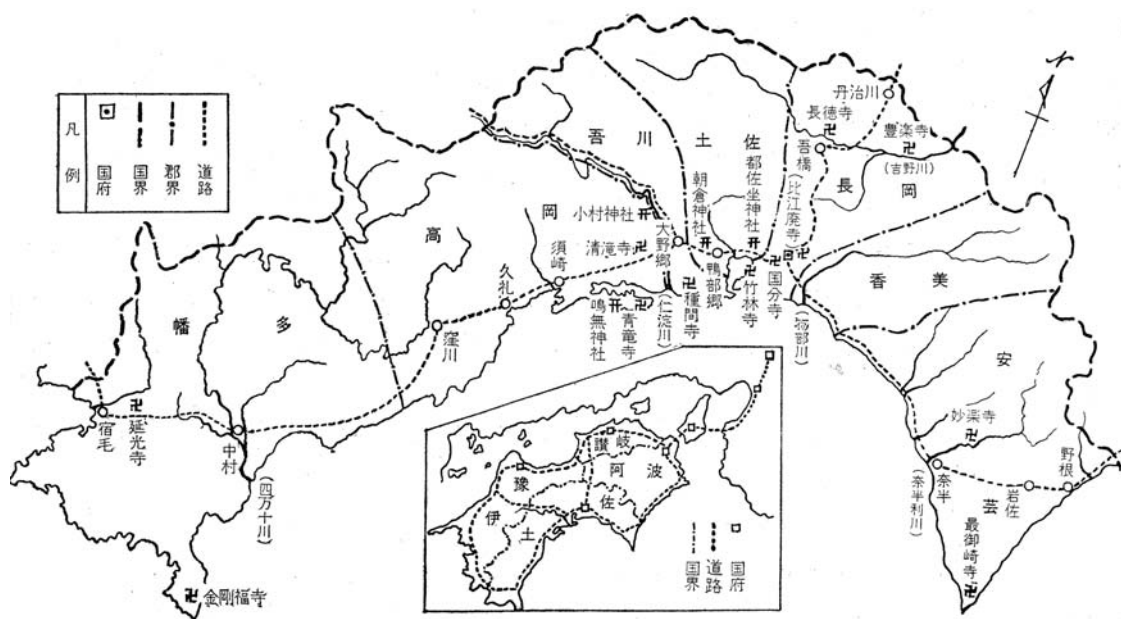


Fig.2 古代街道推定図（出典：文献6）



Fig.3 南海路の航路 (出典：文献6))

の遺跡や霊場を順拝する巡礼の道が、平安末期には真言宗の僧侶を中心として開かれ、やがてそれが民間信仰として多くの人々に利用されたようである。しかしながら、その道のりは、「今昔、仏の道を行ける僧三人伴なひて、四国の辺地と云は、伊予・讃岐・阿波・土佐の海辺の廻也、其の僧共其を廻けるに、思ひ不懸ず山に路入にけり」(今昔物語集)とあるように、その道は険しい山道を通るものではあった。

このような巡礼の道は、室町時代中期頃には四国八十八ヶ所の遍路道として、室戸岬の二十四番札所最御崎寺、二十六番札所金剛頂寺から土佐清水市の三十八番札所金剛福寺、宿毛市平田の三十九番札所延光寺に至る16の寺を回るルートが確立された。平安末期に僧侶らによって開かれた巡礼の道が四国遍路として広く利用されたことにより、陸上交通の発展に資したという面もある。

さらにこのような民間信仰は、既に発達していた海上交通も利用した高野山詣や伊勢神宮詣にも展開しており、実際、幡多郡中村・松尾村・横瀬村等において高野山参拝者が多かったことを示す資料もみついている⁶⁾⁷⁾。

b. 南海路と廻船大法

土佐では、甲浦を東の起点として、西へ室津、浦戸、井ノ尻、下田等が主な港として発展した。室津は南朝の海上連絡の接点として軍事的にも利用されており、また、浦戸は古代以来の重要な港で、土佐の官物の多くは浦戸から京都へ運ばれており、兵庫や堺、薩摩の坊ノ津と連絡する海路は中世の幹線航路であった。

このような幹線航路にあっては、海賊をはじめとして海上交通に関する様々なトラブルが起こったことは容易に想像でき、そのため、室町時代には、この航路上の代表的な港である兵庫、坊ノ津と浦戸から、それぞれ辻村新兵衛、飯田備前、篠原孫左衛門を代表として、日本最古の海事商法規とされる「廻船大法」が制定され、船主、船舶、船員、運送、海難救助、船舶衝突、共同海損等の内容が31条わたって定められた。同法は戦国時代、江戸時代に入っても廻船業者の間で広く行われていた。例えば、長宗我部元親は土佐神社の宝殿に伝えられていたも

のを写させて、浦戸、種崎の両政所に施行させていたというし、また、廻船大法の写本は国内各地に残されている。

この航路はやがて対明貿易の航路となる。応仁の乱後、大内氏が瀬戸内海を制圧し、「長門以下路次難儀」(大乘院寺社雑事記)文明15(1483)年12月12日)となったため、土佐の幡多に停泊していた唐船は、四国・九州の南を通って明へ行くこととなり、室町後期の頃には、瀬戸内海航路に代わり、堺～幡多の中村～薩摩の坊ノ津を経て明へと至る「南海路」が対明貿易の航路となっていた。対明貿易では、堺の商人や客衆と呼ばれるグループが関係しているが、土佐では、一条氏が木材を産出する幡多庄の下田での造船にも関わった⁵⁾⁷⁾。

c. 長宗我部氏の交通政策

戦国時代に入ると、長宗我部元親は、他の戦国大名と同様、城下町と支城や生産地を結ぶ交通路の整備を行った。例えば、元親は、天正年間(16世紀末)に、一里塚を築き、道路・堤等の破損箇所の修理を行った他、自らの制定した分国法「百箇条」第72条には、本道は二間と定め、庄屋には、在所の住民に命じて道の修理を行わせ、悪路の場合には罰金を課す等、陸上交通の整備に努めた。また、海上交通については百箇条には目立った規定はなく、前述のように廻船大法を公認していたようである⁶⁾。

4. 江戸時代における高知の交通システム

江戸時代になると、藩内の交通ネットワークが整備されるとともに、港湾整備が積極的に行われ、関西地方への海上輸送路の確立が進められた。また、参勤交代が始まり、高知県内外をつなぐあらたな交通ネットワークの整備が行われた。

4.1. 道路ネットワークの整備

(1) 藩内広域道路ネットワーク⁸⁾

江戸時代における土佐藩領内交通の幹線道路は、東西を貫く道路であった。東は阿波境の甲浦から上灘一帯を城下町に結ぶもので、西は伊予境の松尾坂から下灘一帯を同じく城下町に結ぶものであった。特に、城下町から東方向の道路は、江戸時代中期まで参勤交代路としても使用された。幹線道路全体で、約五十七里に四十八カ所の一里塚の所在が伝えられおり、ほぼ正確に一里の間隔が保たれていたとされる。

ただし、藩は、陸上交通による他藩領域との行き来を極めて厳しく制限した。また、ほとんど公用以外に旅を認めなかったようであり、公用であっても、宿は上より指定されていた。そのため、江戸時代中期までは、一般の旅行者向けの旅籠はほとんど生まれなかったとされる。

また、全般的に宿泊の規制が言語を絶するほどきびしかったため、幹線道路の利用者はかなり限られたものであったと推察される。ただし、藩政も後期になると、幹線沿いに在郷町が発達するようになる。宿屋・煮売屋・雑貨屋等が、従来からの送番所のほかに営業し、旅行者の需要を満たすことになる。二～三里ごとに飲食店・宿屋があって、夜はもちろん昼食にさえも酒を求めることができるようになった。さらに、藩政も末期になると、人々の食習慣が変化し、魚類の需要の一つのかたちとして生魚の売れ行きが高まった。これに伴い、鯉の場合、主産地から城下町へ幹線道路を利用して高速輸送する「夜売り」と呼ばれる商形態も発達するようになった。

土佐藩は、四国遍路に対してはかなり冷遇した。四国遍路は、近世前期にはすでにおおいに盛んであったが、四国遍路が厄介者として、藩政の問題点と認識されていた。実際、宝暦以後には、藩の四国遍路に対する規制の法令が集中的に出されている。藩が遍路を厄介視したのは、政治的理由よりは、むしろ行き倒れ等の場合の負担を嫌ったからと考えられる。ただし、このような禁令がたびたび出されること自体が、禁令の守られなかったことを示しており、ほとんど唯一の庶民に許された旅路として札所を結ぶ道は賑わいを示していたと考えられる。なお、インタビューによれば、遍路は、物理的に山に囲まれた半鎖国である土佐にとって、技術伝達の重要な役割を果たすというエピソードも残されている⁽¹⁾。

(2) 藩内外道路ネットワーク⁸⁾

藩内外をつなぐ道路ネットワークは、領域が険しい山々で囲まれていたこともあり、ほぼ皆無に等しい状態であった。そのため、例えば、参勤交代路も、江戸後期にいたるまで、海路を用いたものが主流であった。ここでは、高知（船） 浦戸（船） 大坂または、高知（陸路、甲浦道） 甲浦（船） 大坂という経路で、上方に向かう経路が主にとられた。ところが、室戸岬を

迂回する海路は、海底の形状が急激に変化する場所であるところには黒潮がぶつかる箇所を通過するため、小規模な低気圧に遭遇しやすく、古来より遭難が多い難所であった。

ついには、正徳5(1715)年の参勤交代の帰路に、一行が海難に遭遇し、若党・仲間等十人が水死する事故が発生した。これを受けて、藩では、参勤交代路の変更が検討され、陸路を用いた新たな通行路の開拓が行われた。これにより啓開されたのが、いわゆる北山越えルートである。北山越えルートの整備には、地元7千人の農民が徴用され、大きな負担を強いるものとなったとされる。享保3(1718)年の江戸出府の際には、参勤交代の一行は北山越えを通った。本来、地方的な往還にすぎなかったこの山越えが、藩政後期には上方・江戸と土佐を結ぶ公路となる。この結果、高知～甲浦～上方の経路は、ほとんど利用されないようになる。なお、北山越えは、かなりの悪路であり、馬さえもほとんど使用されておらず、平野部に馬の使用があった程度である。そのため、安い労賃で人を使うことが原則であったとされる。現在でも、登山者が登ることのできる経路がcaろうじて残されており、当時の厳しい通行環境が伺える。

4.2. 内陸水運ネットワークの整備⁸⁾

土佐藩の内陸水路としては、幡多郡の渡川(四万十川)が最大最長で利用度の高いものであった。もっとも流域地方の経済価値は他の地域に比べて小さかったため、渡川的能力を完全に活用するには至らなかったとされる。むしろ、仁淀川・物部川は城下町にも近く、そのうえ流域の開発も進んでいたため、渡川よりも利用価値が大きかった。

仁淀川・物部川は河口付近に良港がなく、そのうえ城下町に連絡するには一度外海に出なければならなかった。しかも物部川の場合河口から5キロメートル付近は、荒川であったため、船の通行が困難であった。これは、内陸水路として利用する場合、致命的とは言わないとしても相当な欠陥であった。これに対し、野中兼山は、承応2(1653)年に弘岡井筋を開通させ、また万治3(1660)年舟

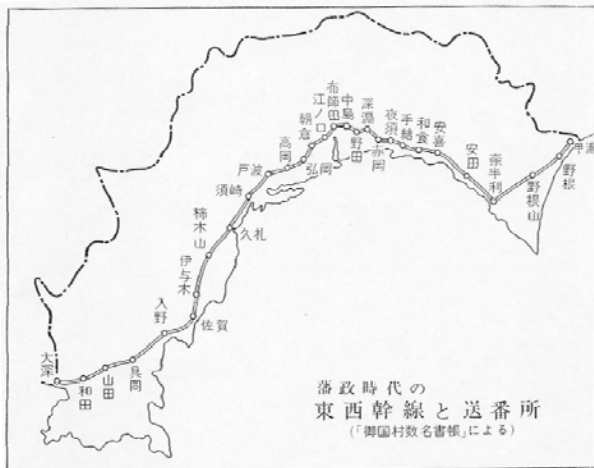


Fig.4 江戸時代の東西幹線道路と送番所(出典:文献8))

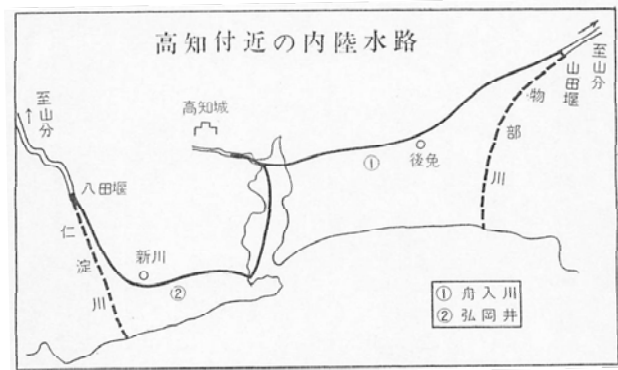


Fig.5 舟入川と弘岡井筋の位置(出典:文献8))

入川を疎通させた。これらの用水路は、単に水田の造成に重要な貢献をしただけでなく、物部・仁淀の両河川の弱点を補強し、土佐国中央部の内陸水路を城下町に結合集中させることにも貢献した。

ただし、水深は舟入川で四尺、弘岡井筋で六尺に過ぎなかったため、筏のほか、多くは底の浅い細長い川舟であった。また、取入口の狭い所を通過する必要もあったので、輸送能力はかなり限られたものであったと考えられる。



Fig.6 江戸時代の高知県の主要港湾 (出典：文献8))

4.3. 港湾整備と海路ネットワーク^{8),9)}

(1) 港湾整備

高知県の海岸は、室戸・足摺の両突端のほかに小出入りがあり、いわゆる九十九洋(なだ)と呼ばれている。そのため、天然の良港は少なかった。沿岸の港湾のほとんどが風波を避けることのできない磯浜・砂浜海岸であった。また、これらは、顕著に中央部から西の幡多郡地方に偏しているため、土佐藩経済を上方に結ぶ所に良港が少ないことは、当然ながら、藩にとっても問題であった。そこで、野中兼山の時代に、藩は、津呂港および室津港の掘削に全力をあげた。津呂港は、風や波を待つ港として、野中兼山が寛永13(1636)年に試掘し、寛文元(1661)年に竣工させた。津呂港と室津港とは、ほぼ隣り合う港であるが、港の出口の方向が、両港で東西に分かれて設計されている。これは、インタビューによれば、この海域では、風の方向が東西で変化しやすいことから、当時の船の速度も考えて、風向きに合わせて即座に避難できることを意図したためだと考えられる。

(2) 海路ネットワークの整備と商業の発達

土佐藩を上方、江戸に結ぶ海上ネットワーク航路は、大別して大廻と小廻とがあった。大廻は江戸航路、小廻は大阪航路を指す。このほかに、西の幡多郡の海岸を経て下関に行く山口航路もあったが、それほど頻りに航行されていたとは考えられない。これらのうち、もっとも

頻りに廻船が往来したのは小廻であった。その航路は土佐湾の港湾と大阪を結ぶものと、甲浦と大阪を結ぶものとに大別できる。一般的な貨物輸送はもちろん土佐湾沿岸諸港を発着点とする。土佐藩と上方とのつながりは、初代藩主である山内一豊の時代に始まっており、米や木材の輸送が行われていた。一豊は、大坂では、土佐堀の白子町に邸宅を構えていたが、ここを中心として、上方商人と交渉をもち、土佐の物産を上方に送り、上方から物資を招来するという海上輸送を通じての商業圏をつくっていったとされる。

特に木材は、土佐藩の重要な資金源となった。ほとんどの木材は、北部の山地で伐採され、物部川・舟入川を通して城下や各地に運搬されたが、長岡郡本山町の白髪山の檜は、吉野川水運を利用して阿波に流し、大坂へ輸送された。これは、特にこの檜の重量が重かったためだと推察される。この白髪山の檜は、高額で取引されたため、単に売却にとどまるものではなく、幕府に対する課税を、木材で代納することもあった。つまり、藩財政が逼迫する度に、木材の売却によって直接に負債の償却に当てたり、幕府よりの課税を代納したりして、藩の負担を軽減する役割を果たした。

それ以外にも、鯉節、薪、木炭などが上方に輸送された。特に鯉節は、幕府への献上品、大名への贈答品などとして全国各地へ輸送された。

海上輸送による商業ネットワークが確立されると、藩内でも商人の活動が活発となった。1625年、当時の藩主山内忠義は、材木類の入構を新堀川に指定するとともに、入構した材木の売買もまた新堀川と定めた。新堀川沿いに材木町があったので、ここに特権を与えられた封建社会の城下町商人が成長してきた。その後、1630年には、城下の朝倉町支配納屋堀片町に、魚類の売買に関する特権が与えられた。そして、土佐藩の領域経済の要として、城下町商業は着実な歩みを続けることとなった。

5. 明治から戦前までの高知県の交通システム

明治期に入り、交通路の整備は高知県にとってますます重要な課題となった。厳しい自然条件による地理的不利の克服は、国内他地域との競争の中で、産物の輸出経路確保のために不可欠となっていった。このような状況下で、他県に結ぶ道路整備も行われたが、基本的な交通路は海路を中心とした時代が続く。港の整備とともに、県外へは阪神方面への航路が展開され、県内の移動についても沿岸航路が発達した。一方、県外への鉄道の開通は全国的にみても遅く、四国山地を貫く鉄道は1935年に開業を迎える。

5.1. 道路整備：四国新道の開鑿

明治期における道路整備は、1883年に高知県令として赴任した田辺良顕により推し進められた。田辺は、高知の置かれた状況について「海陸物産の富亦敢て他の地方に譲らざる所なり。然るに今県下の情態を通観するに、殖産通商の道萎微して振はず」¹⁰⁾と捉え、県外への道路整備が必須であると考えていた。実際、陸路による県外との往来は、江戸時代の参勤交代の道路から変化がないままであった。すなわち北山越えの川之江へのルート、池川を經由して久万に通じるルートとも、人馬を通じるのみで、産業道路としての機能を持つことはなかったのである。

こうした状況の一方で、1884年、香川県出身の政治家である大久保謙之丞が「四国新道構想」を発表する。四国の発展のためには、山道を改良し、各県を結ぶ幹線道路を整備する必要があるという考えに基づいた計画であった。計画は四国全体で280kmに及ぶが、高知県と関連する部分としては、香川県の琴平から徳島県の阿波池田を経て高知へ至るルート、高知から佐川・須崎へ至るルート、そこから愛媛県の松山に至るルートがあった。また、当時としては高規格な道路設計で、幅は原則として4間を確保し、勾配も1間に付き3寸までとした¹⁰⁾。

田辺はこの計画を支持し、四国各県との連携を図りながら着工を目指した。しかし、当初決議を目指した1885年3月の県会では、開鑿の必要性は認めるものの、工事が民力の疲弊を増長させるとした自由派の強い反対に遭った。そこで、田辺自ら道路開発の必要性を説いて回り、同時に国庫の補助を求め、寄付金を募るなど精力的な活動を行った。最終的に、同年11月の臨時県会において自由派の反対を2票差で押し切って実施にこぎ着けた¹⁰⁾。

1886年に起工式を行ったのち、開鑿事業は予定以上のペースで進行し、1894年5月に竣工した。開通後は、香川県の多度津、愛媛県の松山ともに、高知から車馬の往来が可能となり、所要も2日まで短縮された。多度津へは大歩危を通る険しいルートであったが、高松への最短経路として利用され、琴平への信仰ルートともなった。後述の土讃線開通以前の1913年には、この道路を利用して高知から阿波池田・琴平に至るバスが運行された¹¹⁾。なお、これらの道路は後に国道・県道指定を受けることとなる。四国新道計画は、内務省による国県道新設計画(1886年)に先立つ新道計画であり、全国に先駆けて行われたものである。田辺の貢献の大きさから、これらの道は「田辺新道」とも呼ばれた¹⁰⁾。

5.2. 港湾整備と高知・阪神間航路

(1) 高知港の整備

道路整備と同様に重要視されたのが、港湾の整備である。江戸時代以前より、険しい地形である四国山地を陸

路で超えることには不便が多く、海路は重要な交通路であった。しかしながら、海岸線の形状が港に不向きであり、大型船が接岸できるのは、浦戸港(現在の高知港)、須崎港、宿毛片島港のわずかに3港であった。

特に、中心都市である高知に隣接する浦戸港は主要な港であったが、土砂堆積という課題を抱えていた。長宗我部元親の時代から幾度も改修を重ねていたものの、明治期に入っても状況は変わらず、流砂のために水深が浅くなり、船舶の出入りが不可能となる事態もたびたび生じていた。

このような状況の中で、1884年には、三浦一竿らが浦戸港浚渫計画を土陽新聞に広告した¹⁰⁾。また、四国新道の開鑿に力を注いだ田辺県令は、浦戸港の浚渫にもまた力を入れた。前述の四国新道開鑿と浦戸港浚渫とを高知県近代化のための交通整備の二本柱として捉え、県会の決議を取り付けた。しかし、予算不足等の理由から、浦戸港の改修は順調には進まなかった。

1886年に、かつて野中兼山が構築した石塁をダイナマイトで破碎したが、砂州を生じるなど逆効果を生じた。さらに、この影響で、浦戸湾内の塩水が周囲の水田を浸すといった被害が生じたため、1890年に一時しのぎの防波堤を設置した。1895年には、高知商業会議所が新たな突堤の構築を検討し、翌年、浦戸港改築協会を設立して対策にあたった。オランダ人技師デ・レーケに計画を仰いだ。デ・レーケ案は大規模に過ぎ、予算不足で実行できなかった。1897年には風浪のため土砂堆積が著しくなり、改修の必要性は一層高まったが、ここでも予算不足が壁となった。そのような状況にあっても、県・市の有志は、浦戸港改修期成同盟会を組織してあくまで着工を目指した。1904年には土佐電気鉄道によって棧橋が設けられ、大型船に直接乗船可能とはなった¹¹⁾ものの、港としては設備が不十分なままであった。

工事が動き出すのは1914年である。内務省が浦戸港を重要港湾に指定したことがきっかけとなり、1920年には防波堤のかさ上げ工事が完了した。さらに、1927年には浦戸港の指定港速成同盟会が組織されるが、同年浦戸は臨時港湾調査会によって第二種重要港湾に指定された。これは、将来の鉄道開業を見越したものであった。浦戸港が、須崎港、宿毛片島港と比べて県の中心に位置することも理由であった。1930年に浦戸港修築起工式が挙行され、1935年に新岸壁に移転し、1938年の完成とともに浦戸港は高知港と名を改めた。さらに、1941年には高知港完成促進同盟会が結成され、港内浚渫、岸壁整備、防波堤築造、岩礁破碎などのさらなる整備を目指したが、戦時下で実現することはなかった¹²⁾。

(2) 高知・阪神間航路の沿革

陸路に比べて安全であったため、以前より高知と阪神

とを結ぶ航路は重要であった。明治期に入り、汽船の出現に伴って航海の安全性が高まると、この交通路はさらに重要となっていく。

明治初期には、廃藩置県の際に、高知藩から汽船を譲渡された岩崎弥太郎の九十九商会(改組後は三菱商会)が高知・阪神間の航路を経営した。1875年には、神戸・高知間に月4往復半程度が運航されていた¹³⁾。

その後、高知・阪神間航路を舞台とした海運業者の競争が始まる。1882年に参入した共同運輸は、全国の海運を独占する三菱に対抗するべく設立された会社であり、高知・阪神航路においても競争が繰り広げられた。しかし、値下げ競争を繰り返した結果両社とも疲弊し、1885年に共同運輸が三菱商会に合併され、日本郵船となった。日本郵船は、全国あるいは海外への展開を行っていたこともあり、高知・阪神航路は県内勢力である川崎幾三郎の高知汽船に譲渡された¹⁴⁾。運航頻度も隔日にまで増加した。1892年には、高知汽船と宇田友四郎による土佐運輸とが合併して土佐郵船となり、不定期ながら毎日運航となった。さらに、1896年には土佐郵船・土佐商船・日本汽船の三社が合併して帝国商船となった。この帝国商船の株主は、県特産品の移出を扱う商人、組合が中心であった¹²⁾。1899年には、宇田によって、帝国商船と移入荷主の組合が中心となっていた土佐共同汽船とが合併し土佐商船となった。川崎、宇田はともに実業家で盟友であり、交通以外の分野でも明治大正期の高知県を支えた人物である。

1907年に土佐商船を買収して参入した大阪商船は、大型船を導入し、一度は他の業者を圧倒した。しかし、第一次世界大戦の影響による減便を行った結果、高知・阪神航路が不便となり、県内からは不満が高まった。そこで、再び県内勢力として1921年に土佐同盟汽船が参入した。両社の競争は激化し、1923年には交互に出航するという協定が結ばれた。さらに、1929年に土佐同盟汽船は「土佐の交通王」と呼ばれた野村茂久馬の土佐沿岸汽船と合併した。そして、1931年、大阪商船の不況対策および他航路の拡充方針¹⁵⁾もあり、野村の尽力により大阪商船から高知・大阪航路と船舶を譲り受けることに成功し、新たな土佐商船として運航を始めた。その後、1934年に藤村商船を買収し、土佐航路を統一したが、1942年に戦時下の海運統制令により、周辺の諸海運会社と合併した関西汽船が組織された。

海運業における競争が繰り広げられた背景として、第一に明治維新以後に旅客・貨物ともに交流が活発になったことがあげられる。また、古くから海を介して内外との行き来を行っていたことに加え、明治維新前後の高知県が先進的な地域であり新たな事業を興す気風が高かったことから、需要の高まりとともに豪商や実業家が海運業に進出する風土が培われていたものと推察される。同

時に、全国展開する海運業者は国内外の多数の航路で競争を繰り広げていたため、県にとっての利便性を確保するためには県内勢力が参入する必要があったことは、上に見たとおりである。

5.3. 鉄道整備：土讃線の開通

1892年に鉄道敷設法が公布され、四国線として琴平・高知・須崎間(現在の土讃線)、徳島と前述路線間(現在の徳島線)、多度津・今治・松山間(現在の予讃線)が計画された。しかし、土讃線の山間部の工事が第一期の工事から除外されていることが問題となった。

そこで、1893年に土佐鉄道協会が設立され、軍事上および商業上の理由から高知への鉄道が必須であると、第一期工事への繰り上げを請願した。軍事的理由としては、須崎港や野見港が海軍艦隊の碇泊地として最適であること、敵艦隊が大阪を攻撃するのは必至であり、その場合南方の守りに意を注ぐべきであることを挙げた。また、経済的理由としては、各種の産物が輸出可能となり、県の利益に繋がることを挙げた¹²⁾。しかしながら、日清戦争の影響で中断され、以後土讃線の建設に至るまでには長い時間を要した。

産業振興のために鉄道敷設を求める声はいよいよ高まり、土陽新聞も「鉄道の開通せない所には真の文化は興らない」¹⁰⁾とし、道路港湾の整備のみではなく鉄道が不可欠なものであると述べた。着工は中央政府の動向にも左右されたが、粘り強い運動の結果、1916年に実地測量に着手、1918年に須崎・山田間から工事が開始された。まず1924年に須崎・高知間が開業すると、順次路線が伸びていった。土佐山田以北は隘路と緊縮財政で難工事となったが、1935年に全通し高知と高松が鉄路で結ばれた。一方、宇和島方面との接続を目指す予土線鉄道期成同盟会も設立されたが、太平洋戦争によりその運動は阻害された。

5.4. 県内交通の発展

明治期以降、高知県内の交通路も発展した。各地に大小様々の運輸業者が出現し、競争を繰り広げつつ交通網が発達していった。1917年の時点で、陸運・海運業を営む会社だけで16社あった¹⁶⁾。

県内の移動もまた、沿岸航路と呼ばれる海路が中心となった。例えば、県西部では、高知・宿毛間の航路を1891年に林有造が結び、1900年頃には幡多汽船や土佐商船が運航していた¹⁷⁾。同時期に、愛媛県の宇和島との航路も開かれていた。県東部についても、1890年代に土佐商船が回航し、沿岸航路が活発となった。また、1926年には、高知・阪神間の航路が毎月10回寄港することとなった¹⁸⁾。高知・甲浦航路や、高知・宿毛航路に、1907年には関西汽船も参入した¹⁹⁾。野村茂久馬は1920年に土佐沿岸汽船

を設立し、関西汽船からこれらの航路を引き継ぎ、沿岸航路を担った。

陸路に関しても、田辺県令による県内各地の道路整備と前後して、1871年に人力車が導入され、1887年には乗合馬車が高知・伊野間で開業した。さらに、川崎幾三郎を中心に1898年に電灯事業が開始されると、電気鉄道が出現する。1904年に土佐電気鉄道が高知市内に路面電車を開業し、路線を順次延ばしていった。宇田友四郎が社長となった1908年に高知・伊野間が全通、1911年には高知・後免間が全通した。また、もう一つの鉄道事業者が高知鉄道で、県東部への鉄道敷設の機運が高まる中、1924年に後免・手結間を開業した。1928年に会社を譲り受けた野村茂久馬は、後述の野村自動車との競合路線となるにもかかわらず「社会奉仕事業」として延伸に尽力し¹¹⁾、1930年には後免・安芸間が全通した。

1920年代から、自動車による輸送には数多くの事業者が参入し、鉄道や馬車と、あるいは自動車同士で競合した。1919年に野村が野村組自動車部を設立し、中村・宿毛間や中村・下田間、室戸方面への営業を行っていた¹⁷⁾。野村組自動車部は、後に野村自動車、野村産業と名前を変えていく。また、1929年に県下初の乗合バスとして免許交付を受けた土佐乗合自動車は、1931年に野村が引き受け、土佐バスとなった。一方、土佐電気鉄道系列の高知バスも同年に運行を開始した。しかし、過度な値下げ競争に限界が訪れると協調が行われ、1932年に土佐電気鉄道が土佐バスの経営権を取得するとともに、傘下にある高知バスは土佐バスに営業権と設備を譲渡し解散することとなった¹¹⁾。

その後も種々の事業者が存続していたが、戦時体制下による交通事業者統合のため、1941年に土佐電気鉄道は鉄道部門と土佐バスを高知鉄道に合併し、宇田が社長を務める土佐交通となった。さらに、1944年にはバス事業者も一本化が図られたが、二大勢力である宇田の土佐交通と野村の野村産業との統合は困難であった。結果的に、県内で担当区域を分ける形で全ての事業者が2社いずれかに合併することとなり、前者が現在の土佐電気鉄道、後者が現在の高知県交通となった¹¹⁾。

5.5. 産業の発展と物流の経路

主要な物流ルートも、高知・阪神間の航路であった。県内各地からは、直接の阪神との行き来もあったが、沿岸航路で高知へ運ぶことも多かった。内陸部からは、川や道路、森林鉄道等を使い産物を沿岸に運び出した。また、県西部においては、愛媛県や大分県との輸送も行われていた。

中心的な産業は水産業や林業であった。漁業は、大正期に入ると技術の近代化が進み、さらに発展していった。鰹節のほか、鰯、鰯、鯖、鯛などが代表的な産物である。

また、農業では米の二期作が有名であった。同時に、交通路に恵まれない高知県は、工業化のために県営水力発電所の建設を目指した。これは1903年に宗像政知事が提案したもので、日露戦争を挟み1906年に着工、1909年に開業した。この建設に際して、輸送費が高む高知県は、発電によって生産費を低下させることが各地との競争上重要である、といった意見が土陽新聞に掲載された¹⁰⁾。

具体的な物流の状態を知る上では、1900年から1901年にかけて、高知商工会議所が県内各地の商業について行った調査¹⁰⁾が参考となる。

県中央部では、伊野の和紙が有名であった。伊野の弱点であった輸出入の経路も土佐電気鉄道の開業とともに充実した。関西方面あるいは海外への輸出が行われた。須崎では紙を東京や大阪に、木材や木炭、薪を大阪や高知へ出荷した。また、米や呉服等を大阪や兵庫から、その他の物資は高知から入荷していた。県西部にかけての久礼、佐賀、下田等も同様の形態であった。さらに西部の宿毛にかけては、魚類や鰹節が特産で、これを高知方面および愛媛県、大分県に出荷していた。内陸部の村川崎では木炭や茶が、吾川では楮や三椋の生産が盛んとなっていた。

県東部にかけて、安芸では木材や茶、製糸が有名であり、高知を経由して阪神へ出荷していた。木材は、魚梁瀬森林鉄道に代表される森林鉄道や川、道路で港へと運ばれ、各地の港から上方へ向けて出荷された。室戸は捕鯨基地として有名で、鰹節等とともに大阪や紀州へ出荷していた。また、米等を大阪から、呉服等を高知から入荷していた。甲浦からも、大阪へ鰹節を出荷していた。

県北部の大豊では、従来木材を吉野川により阿波経由で出荷していたが、四国新道の開通に伴ってたばこ等を高知に出荷することが可能となった。

6. 戦後以降の高知県の交通システム

6.1. 国道整備

戦災と、それに続く南海地震によって、高知県は大きな被害を受けたが、その後、道路整備が積極的に行われた。1946年2月には、高知市が「復興計画」の認可を受け、復興事業が着手された。同年12月の南海地震では、道路をはじめとする社会資本は再び壊滅状態になったものの、復旧は進められた。

そのような中で、1952年に新道路法が成立した。これに伴い、一級国道32、33号線、二級国道55、56号線などが認定され、これらの既存道路の改良が加速されることとなった。国道32号線は、高知～高松を、33号線は、高知～松山を、それぞれほぼ直線的に結ぶ山道であり、両者は合わせてV字ルートと呼ばれることが多い。1967

年には、両国道の改築が完了し、車での所要時間はそれぞれ4時間と3時間とになった。これは、改築前のほぼ半分の時間である²⁰⁾。一方、国道55号線は、高知～徳島方面を、国道56号線は高知～松山方面を、それぞれ太平洋沿岸で結ぶルートであり、両者は合わせてW字ルートと呼ばれることが多い。これらの改築は1972年に完了した。

なお、これら4国道の国道昇格や、その後の改築のための国の予算獲得に際しては、当時の県知事や地元選出の国会議員の寄与が大きかった(インタビューによる)。例えば、1955年に登場した溝淵増已知事(在任1955～75)は、「道路や県政の顔である」という号令のもと、これらの国道の改良整備を重視した。

6.2. 高速道路整備

1950年に制定された国土総合開発法に基づいて、1969年に新全国総合開発計画が閣議決定された。この中では四国縦貫自動車道の建設も謳われており、高知県における高速道路整備は基本的にこれに沿ったものであったと言える(ヒアリングによる)。本県の道路整備史の中で、この四国縦貫自動車道(高知自動車道)の開通は、高知県からの農業生産物等の出荷など、物流の在り方に影響を与える大きな出来事であった。この道路の基本計画(川之江～大豊)が国によって決定されたのは、1972年である。ただ、同区間の実施計画の認可が下り、路線が発表されるまでにかかなりの時間を要し、1983年まで待たねばならなかった。この間、当時の中内力知事から建設省・日本道路公団に対して、認可のための粘り強い働きかけがあったとされる²⁰⁾。その後、1987年に同区間が着工された。また、大豊～南国の区間については、1977年に実施計画が認可され、路線が発表されている。また、1981年にはその区間の着工がなされた。このように紆余曲折はあったものの、1989年には大豊～高知区間が、1992年には川之江～大豊区間が、さらには1998年には南国～高知～伊野区間が開通した。

なお、この高知自動車道の路線決定は、少なくとも二つの要因によって左右された(インタビューによる)。第一は、当然のことながら、沿線自治体の要望である。第二は、本四連絡架橋のルート選定である。すなわち、高知自動車道は本四架橋によって本州と直結された初めて、高速交通網の機能が発揮されると考えられていた。従って、3つの本四連絡架橋のルート選定が、高知道のルート選定にも一定の影響を与えた。

6.3. 海上交通の整備

既に見てきたように、自動車輸送が発達する以前から、海上交通は高知県にとって重要な輸送手段だった。戦後の自動車輸送の発達に従って、コンテナの海上交通の位

置づけがどのように変遷していったのかを、以下に述べる。

コンテナを用いた海上輸送は、荷役期間の大幅短縮、海陸一貫輸送などの利点があり、戦後わが国では急速に普及したが²⁰⁾、高知県においては貨物船による本格的なコンテナ輸送の重要性は、1990年頃に至るまで、ほとんど認識されていなかった(インタビューによる)従って、1960年代以降に県内で進められた港湾整備においては、専らフェリーもしくはバラ積み貨物船を念頭においた整備がすすめられたと考えられる。このうち、農産物の出荷で重要な役割を果たしたのは、フェリーによるコンテナ輸送である。1970年代初頭、宿毛・片島港、高知港、甲浦港などで、フェリーのための港湾整備がすすめられたのを受け、様々な航路においてフェリーの就航が始まった。その後の航路ごとの沿革を以下にまとめる。現在も就航しているのは(1)の宿毛～大分・佐伯航路のみであり、フェリーが輸送に活躍した時代は完全に終わったといつてよい。

(1) 宿毛～大分・佐伯

土佐特急フェリー(株)が1971年、「コバルトライン」の運行を開始する。この会社は翌年大阪高知フェリー(株)と統合し、大阪高知特急フェリー(株)となったが、2005年に破産した。2011年現在、同航路を運航しているのは宿毛フェリー(株)である。

(2) 高知～大阪

1971年、土佐特急フェリー(株)が「とさ」を、大阪高知フェリー(株)が「かつら」を、それぞれ就航させた。翌年、両社は合併し、2005年に破産するまで運行が続いた。

(3) 名古屋～高知～鹿児島

1972年、日本高速フェリー(株)が「さんふらわあ」を就航させた。1978年に運航が休止、1979年に廃止された。

(4) 高知～那智勝浦～東京

1973年、日本高速フェリー(株)が「さんふらわあ5」等を就航させた。1990年、商船三井フェリー(株)の前身であるブルーハイウェイライン(旧名:日本沿岸フェリー)がこの航路を譲り受けて運行を開始した。その後2001年に航路が廃止された。

6.4. 空の交通の整備

高知県における航空の歴史は、旧日本海軍が高知海軍航空隊基地として空港を建設した1944年にまで遡る。その後、敗戦によって進駐軍に接收されていたが、1954年に返還され、民間空港としてスタートし、高知～大阪路線が就航した。1960年、1200m滑走路が供用開始となった。1983年には2000m滑走路が供用開始され、ジェット機に対応できる空港となった。2004年には2500m滑走

路が供用開始された。

この中で、当空港にとって最も大きな出来事は 1983 年の拡張である。全国のローカル線のジェット化が進む中、高知空港のジェット化は遅れた。1963 年に滑走路幅員拡大等の整備で F 級から D 級滑走路に格上げされたが、それが却って国の第 1 次空港整備五カ年計画でジェット化の計画に組み込まれない原因になった。それでも 1971 年の第二次計画ではジェット化対象空港となる。計画が具体化するにつれ地元民の猛烈な反対運動にあい、着工は 1980 年と遅れ、3 年後に完成した。ジェット化成功の陰には、空港整備を県勢浮揚のスプリングボードと位置付け、運輸省と緊密な連携を保ちながら事業遂行に取り組んだ県当局の努力、特に用地買収に当たった担当職員の苦勞があった²⁰⁾。

参考文献²¹⁾の情報をもとに、路線ごとの就航状況を以下にまとめると、次のようになる：

高知～大阪(就航期間は 1963 年～現在、ただし中断期間あり)、高知～東京(1964 年～現在、ただし中断期間あり)、高知～松山～広島(1963 年～1967 年)、高知～宮崎(1965 年～2007 年)、高知～福岡(1981 年～現在)、高知～名古屋(1978 年～2011 年)、高知～札幌(1996 年～2001 年)、高知～沖縄(1998 年～2009 年)。

7. 高知県の交通システムの発展とその要因

7.1. 高知県の交通システム発展のまとめ

本研究は、交通システムと社会との相互関係に焦点をあてる。ここで、交通システムは、交通ネットワークと主要な交通手段によって表現できると想定する一方で、社会に関わる要因として、本研究では、対象地域外の動向、政治・政策、および産業に分類できると仮定する。このとき、交通システムと社会的要因とは、相互に影響を与えつつ、発展してきたという仮説に基づき、これらの相互関係を理解するために、Fig.7 のような図式化による整理を行った。図中の各社会的要因は、国内動向、政治・政策、産業、宗教に分類されている。また、各時代において重要な交通システムの変化は、黒地に白文字として強調して示されている。社会的要因同士あるいは社会的要因と交通システムの変化とを結ぶ矢印は、想定される因果関係を示している。各時代において生じた交通システムの変化に対応して、交通ネットワーク図も整理した。

なお、この図を活用することによって、今後の交通インフラ政策を検討する際に、地理的・地勢的条件の持つ本質的な影響、産業政策と交通インフラとの関係、および地域外からの社会経済的要因の存在の意味を理解できることが期待される。また、交通ネットワークの変遷を

見ることにより、今後のネットワーク形成に向けて様々なシナリオを設定する上での基礎的情報を提供することも期待される。

以上より、高知県の交通システムと社会的要因との関係は、時代を追って以下のようにとりまとめることができる。

(1) 古代～中世の高知県の交通システムの変化

古代より、高知は地理的に山に囲まれた陸の孤島であったため、広域の交通は、主に海を使って行われた。旧石器時代・縄文～弥生時代には、海路を經由して、おもに瀬戸内海あるいは九州の人々との間に交流があり、これらの地域から高知は、文化的な影響を受けていたと思われる。

大和朝廷の成立とともに、律令体制が確立されると、高知と他地域とを結ぶ交通路が政治的に整備されるようになる。陸路については、高知と四国の他地域、畿内とを結ぶ南海道・養老新道・北山越えが整備され、国司達の離着任時の経路として活用された模様である。ただし、これらの陸路はかなりの悪路であったため、それ以外の移動にどの程度活用されたかは不明である。一方で、海路についても公式ルートが整備され、朝廷への税物輸送に活用された。当時より、鯖や亀甲などの海産物が税物として朝廷に献上されていた。こうした陸路・海路の整備にもかかわらず、高知は、国家の中心地より遠く離れた僻地であったため、長期にわたり遠流の国と位置づけられた。

その後、中世に入って、長宗我部時代には軍用道路が整備されるものの、基本的に陸路ネットワークに関しては、目立った変化はなかった。ただし、民間信仰として弘法大師詣りが定着し、それは四国遍路へと発展し、活性化した。一方で、中世に入ると、高知を經由する海上交通は発展を続け、九州南部と近畿地方とを連絡する幹線航路となった。また、これを狙う海賊問題の処理から、日本最古の海事商法規である「廻船大法」が制定された。応仁の乱後は、一時的に高知が対明貿易経路の主要拠点となり、いわゆる「南海路」が形成されるに至った。

(2) 近世の高知県の交通システムの変化

江戸時代になると、土佐藩の財政事情から、土佐の対上方の商業ネットワークが重要な位置を占めるようになる。主産物である木材、米、海産物を上方商人に売却するための海上輸送路が、積極的に活用された。ただし、土佐と上方とを結ぶ室戸岬回りの海路は、天候が不安定なため、海難が多発するにもかかわらず、高知東部が良好な自然港湾に恵まれないという問題を抱えていた。これに対し、土佐藩は、積極的に港湾整備を行って、悪天候時の船舶の避難を可能とした。また、土佐藩内の灌漑

事業の一環として行われた用水路の整備は、藩内の広域物資流動ネットワークとしても貢献した。一方で、江戸幕府からの要請で、参勤交代が始まり、土佐から江戸に至る公式のルート整備が行われた。江戸初期には、高知～室津～甲浦～上方という海路が主に参勤交代路として用いられた。ところが、参勤交代時の海難遭遇を契機に、藩は、陸路による上方へのネットワーク整備に取りかかる。その結果、古代には存在していたが、その後ほとんど活用されていなかった、北山越えルートを再啓開することに成功する。江戸後期には、参勤交代路は、海路から陸路へ変更された。

藩は、領民の藩領内外の移動を厳しく制限し、四国遍路に対しても冷遇した。そのため、領域内の東西幹線道路は整備されたものの、江戸初期には一般庶民にはあまり活用されなかった。それにもかかわらず、次第に四国遍路が活発化し、幹線道路沿いの旅籠等も活発な活動を行うようになる。四国遍路の旅行者によって、近隣他国から石灰や和紙などの製造技術が伝達され、その後高知の産業として発達していくことになる。

(3) 明治～戦前の高知県の交通システムの変化

明治維新の後、廃藩置県が行われたものの、土佐藩はそのままほぼ高知県と位置づけられることとなった。そのため、高知県の政治家によって、明治時代には、殖産興業の観点から陸路による県外との往来の改善が主張されるようになった。その結果、県内外の政治家の積極的な貢献もあって、産業道路として高知と近隣地域とを結ぶ「四国新道」が整備された。これにより、高知から香川県の多度津、愛知県の松山にも車馬による往来が可能となり、所要時間も2日に短縮された。

道路整備により、他県への広域陸路ネットワークは大幅に改善されたものの、基本的な物資流動は海路によるものであった。また、物資輸送の対象地は、依然として阪神地方であり、輸送物資も江戸時代と大きく変化することなく、魚、鯨、紙、木材であった。高知県は、阪神地方との結節性を向上させるため、基幹港湾として浦戸港（現在の高知港）を改修し、大型船の就航を可能とした。また、幕末に土佐藩が所有していた汽船をもとに、民間による高知・阪神間の運航サービスが開始されると、その後は、海運業者による激しい航路競争が行われた。

鉄道については、軍事上、商業上の理由から高知と近隣地域とを結ぶ路線の建設が主張された。明治20年代から政党・業界を巻き込んだ請願運動が行われたが、四国山地を貫く難工事を伴うことから、なかなか完成しなかった。最終的に、土讃線が開通し、高知と高松が結ばれたのは1935年になってからであった。

(4) 戦後の高知県の交通システムの変化

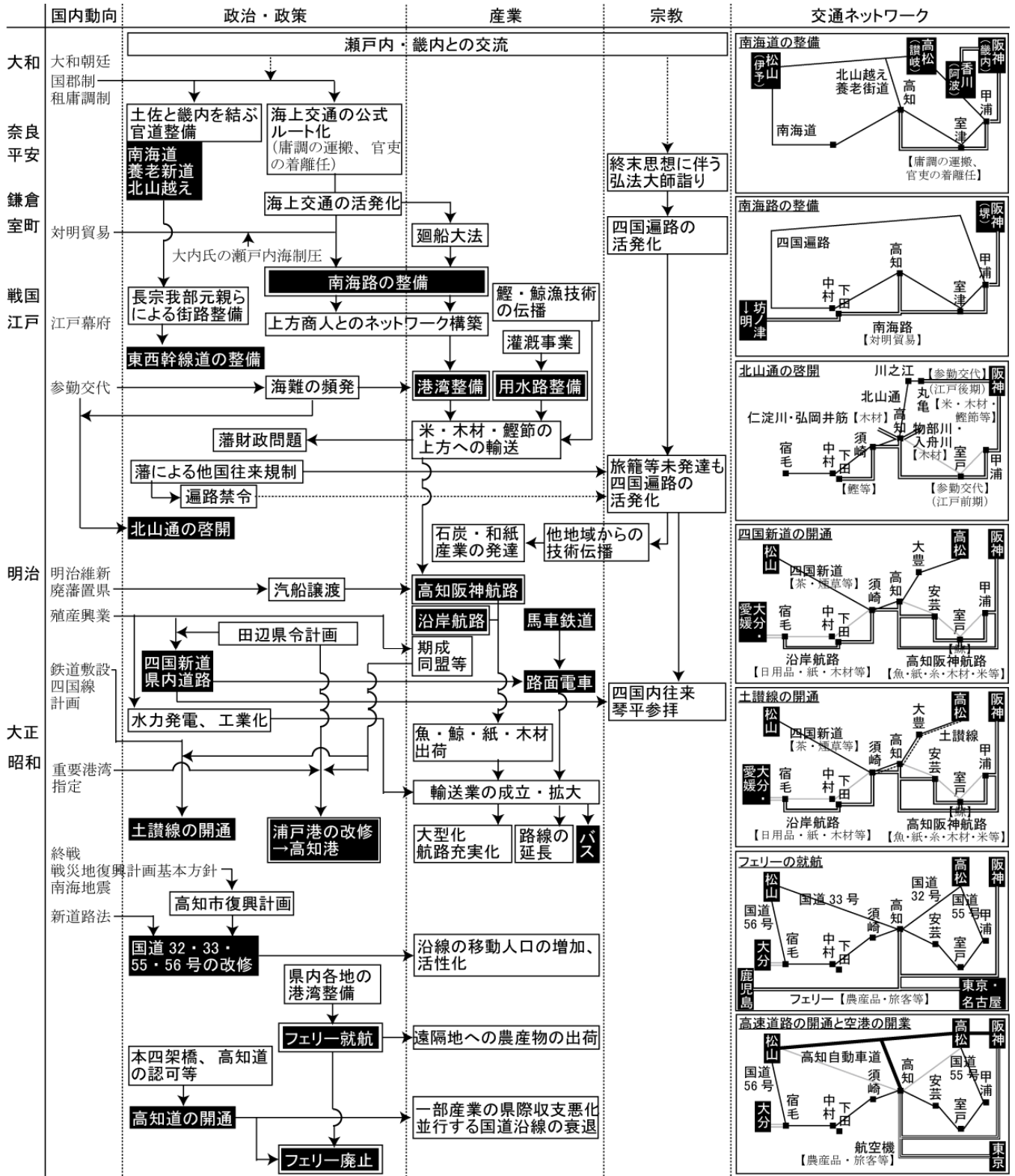
戦後、まず高知県内外をつなぐ幹線道路整備が進められた。山道ではあるものの、国道32、33号および国道55、56号が整備されたことによって、高知と高松、徳島、松山とがほぼ直線的に結ばれ、これらの都市間の移動時間が大幅に短縮された。これらの沿線では、国鉄路線バスが通り、通勤通学で移動人口も多く、レストランなどの店舗も多く、大いに賑わった。Wルートの改良によって、県西部（中村など）にも店舗立地が進んだ。

1970年代には、次々とフェリー航路が就航されたが、これは、県内全域の農産物をトラックで各地に輸送する際に大きく貢献した。その後、高知自動車道の完成とほぼ同時期に、多くのフェリー航路は廃止された。

1980年代後半からは、高知自動車道の整備が開始され、現在も継続されている。この整備により、当初は、地域間格差が解消され、大きな経済効果を生み出すことが期待されていた。しかし、実際には、産業別に見るとマイナスの経済効果をもたらしたケースもある。高速道路による物流の発展で、例えば食料品に関しては県際収支が1～2千億円の赤字に陥ることとなった。また、Vルート沿線は、高知自動車道の開通に伴って移動人口が減少した。実際、インタビューによれば、高速道路を利用する高速バス路線が新設された一方で、国道33号線を通じて高知と松山とを結ぶバス路線が廃止になる等の影響が見られた。

また、インタビューによれば、空港拡張・ジェット化がなされたものの、特に目立った地域経済への影響は見出されなかったとされる。もしこの現象が高知県に特有のものであるとすれば、その理由の検討は今後の課題である。

最後に、3つの本州四国連絡橋のうち、高知自動車道よりも後に開通した2ルート、すなわち尾道～今治ルート（瀬戸内しまなみ街道）と神戸～鳴門ルート（明石海峡大橋を含む）とが高知県経済に与えた影響について触れておく。尾道～今治ルートは、広島県と愛媛県とを繋ぐものであるが、インタビューによれば、元々高知県と広島県との経済的な繋がりが非常に希薄であったため、このルートが高知県に与えた影響はほとんどないと言ってよいようである。一方、神戸～鳴門ルートの開通によって、児島～坂出ルートを利用していたトラックやバスがこの新ルートを使うようになったため、高知～京阪神地域までの所要時間が大きく短縮することとなった。これにより、高知を出発し京阪神地域を（あるいはその逆を）1日もしくは1泊で訪れるバス旅行ツアーが増えたことから分かるように、一定の経済的効果が見られた（インタビューによる）。



凡例

- (1) 年表中の文字: 政治・政策、産業、宗教に関連する社会的要因、白抜き文字: 主な交通システムの変化 (二重囲いは特に海上交通に関するもの)、矢印: 社会的要因間及び社会的要因と交通システムとの因果関係 (例えば、「A→B」とは、Aが原因でBが結果であることを示す)。点線矢印は因果関係があると推定される場合。
- (2) 交通ネットワーク図中 — : 主要街道、== : 舟運、----- : 馬車鉄道・鉄道、—— : 高速道路、≡≡ : 空路 (いずれも灰色線は主要でないルートを示す)、【】内文字: 主要輸送品 (旅客を含む)、白抜き文字: 主要な目的地。

Fig.7 高知県の交通システムの変容メカニズム

7.2. 交通システムと社会的要因との関係に関する考察

全ての時代を俯瞰してみると、高知県の交通システムの発展に関して、以下のような点を指摘できる。

第一に、高知県は、険しい四国山地と海に囲まれた、いわば陸の孤島であったために、古代から現在に至るまで、物資輸送、人的移動ともに、海路による広域交通ネットワークに頼らざるを得なかった。ただし、黒潮や海底地形の影響を受けて低気圧がしばしば発生して、高知県近海の気象条件は不安定であるため、古代より海難が多発した。また、瀬戸内海近海では、海賊が多発するなど、海上交通は、高いリスクを伴うものであった。さらに、高知県の海岸は、天然の良港が限られていたために、船舶の航行には適した環境になかった。それにもかかわらず、物資輸送を海上交通に頼らざるを得なかったのは、四国山脈を越える道路ネットワークを整備することが、技術的に困難であったためである。実際、高知から松山や徳島へ至る道路が整備され、車馬が通行可能となったのは、明治時代以降である。

第二に、高知県では、陸路ネットワークの整備は、主に政治的要因によって実施されてきた。まず、古代には、大和朝廷への税物輸送のため、南海道や養老街道、北山越えが整備された。江戸時代には、江戸への参勤交代路として、もともと海路が選択されていたが、後期には海上交通のリスクを回避する目的から、一度は消滅した北山越えが復活された。また、戦後の高速道路ネットワークの整備についても、経済的な誘因により市場圧力で行われたというよりもむしろ、国の高速道路ネットワークの整備計画に沿って実施された側面が強い。明治時代以降には、地元の有力者の手によって県内の交通整備が行われた面もあったが、県外との国道や鉄道のネットワークは、殖産興業を目指す県の政策の一部として整備された。これは、険しい山地を貫くための莫大な建設資金の調達には国の後ろ盾が不可欠であり、ゆえに地元の政治家の主導により、国や他県の協力を得ることが最重要事項となっていたからだと考えられる。

第三に、高知県の海上交通ネットワークは、一部の例外的な時期を除けば、一貫して関西地方との経済的結びつきのもとに発達してきた。高知県で産出される木材や魚類の受け入れ先としては、常に関西地方の市場が念頭に置かれ、上方商人と密接な人的ネットワークが形成されるとともに、物流ネットワークも整備された。ここでは、関西との交易を重視して、県東部や県中央部の港湾の整備が積極的に行われた。長い歴史の中で、関西地方以外とのネットワークが機能したのは、古代時代に九州地方からの文化的影響を受けていた事例や、応仁の乱の後に対明貿易の経由地となった事例などが挙げられる程度である。ただし、現在も、県西部と大分との間のフェリー航路が残されるなど、九州地方とのつながりが完全

になくなったわけではない。その一方で、四国の近隣地域との結びつきが弱かったことは、興味深い事実である。

第四に、四国遍路が高知県内の技術に与えた影響には無視できないものがある。実際、室町時代末期より特に活発になった四国遍路によって、陸路の険しさにも関わらず、その程度については明確ではないものの、陸路ネットワークが充実した。また、江戸時代には、藩によって遍路禁令が発布されるなど、政策的に冷遇された時期があったにもかかわらず、民間信仰として長年にわたり遍路が受け継がれ、多くの人々が高知県を往来した。特に、江戸時代には、四国遍路の旅行者によって、石灰や和紙の製法技術や米の改良品種が伝えられるなど、宗教をベースにしたいわゆる巡礼が、高知県の地元住民への技術伝播に重要な役割を果たした。

第五に、明治以降は、交通技術の発展が、高知県と他地域とを結び交通ネットワークの整備に影響を及ぼしたものの、その進展速度はかなり遅かった。そのため、つい最近にいたるまで、交通技術が高知県内外の広域交通に与えた影響はかなり限定的であった。例えば、明治時代に導入された鉄道は、四国山地を貫く鉄道路線の建設が技術的に困難であったために、その完成までに多大な時間がかかった上に、地形的制約から鉄道の高速度走行が困難であることから、鉄道整備の経済効果は限定的にならざるを得なかった。明治から昭和にかけて整備された国道等についても、山中を通る線形の悪い道路であったため、抜本的なアクセシビリティの改善にはつなげられなかったと言えよう。

最後に、高知自動車道の整備効果を除き、高知県において交通ネットワークが産業に与えた影響は、筆者の知る限りにおいては、かなり限定的である。例えば、近年の空港拡張・ジェット化は、地域経済へ特段の影響を及ぼしていない。一方で、高知自動車道の整備は、産業別にみれば高知県内に一定程度の影響を及ぼしたことが確認できる。高知県園芸農業協同組合連合会（以下、園芸連）を通じて出荷された青果物の額に関する高知自動車道開通前後のデータによれば、高知自動車道が高知から川之江まで全面開通した時期に、県外向けの出荷額は大きく伸びた。その一方で、高知自動車道整備は、経済的にマイナス効果ももたらした側面もある。また、Vルート沿線は、高知自動車道の開通に伴って移動人口が減少した。

8. おわりに

本論文は、本研究は、高知県を事例に、主に広域交通を対象として、交通システム成立の経緯を整理するとともに、交通システムと社会的要因との関係を分析するも

のである。まず、過去の交通システム発展のプロセスを、古代～中世、近世、明治～戦前、戦後の4つの時代区分にしたがって整理した。本研究の主眼は、各時代の交通の歴史を詳細に調査し、新事実を発見・発掘することではなく、大まかな交通システムの変化を捉えることを通じて、広域交通システムと社会的要因との関係を理解することであった。

その結果、高知県は、険しい四国山地と海に囲まれた地域であったため、古代から現在に至るまで、物資輸送、人的移動ともに、海路による広域交通ネットワークに頼らざるを得なかったこと、古代から現在にいたるまで、同一の文化圏が長年にわたり維持されてきたために、外部地域に対して保守的な風土が形成され、特に江戸時代には、閉鎖的な政策が広域旅客交通の発展を妨げたこと、高知県の陸路ネットワークの整備は、主に政治的要因によって実施されてきたこと、高知県の海上交通ネットワークは、一部の例外的な時期を除けば、一貫して関西地方との経済的結びつきのもとに発達してきたこと、四国遍路が高知県内の技術に与えた影響が大きいこと、交通技術の発展が、高知県と他地域とを結ぶ交通ネットワークの整備に影響を及ぼしたものの、その進展速度はかなり遅かったこと、高知県において交通ネットワークが産業に与えた影響は、高知自動車道の整備効果を除き、限定的であったことを明らかにした。

これらを俯瞰すると、高知県にかかわる広域交通ネットワークの特性はつぎのようにまとめられる。第一に、高知県とその周辺地域との交通ネットワークは、主要な目的地という観点から見ると、時代を通じてほとんど変化することなく、関西方面であった。第二に、高知県と関西方面とを結ぶ交通手段は、高知自動車道が整備されるまで、ほぼ全時代を通して海上交通であった。第三に、海上輸送の輸送経路の観点から見ると、常に室戸岬回りの海路が用いられた。第四に、高知県から輸送された物品は、古代より海産物や木材を中心とする一次産品であった。以上より、目的地、交通手段、経路、輸送物品に関して、高知県にかかわる広域交通ネットワークは、長期にわたり極めて安定的であったといえる。この安定性は、日本列島あるいは四国の端部に位置し、かつ交通に関する自然条件上の強い制約が生み出した結果と言える。

本研究の今後の課題は以下の通りである。まず、本研究で使用した歴史資料の多くは、二次資料である。本研究の趣旨を考えれば、十分であると判断したが、本来ならば、一次資料に戻って全て確認する等の作業が必要であろう。また、今回は、高知県の立場から交通システムの成立経緯を調べたが、高知県の交通システムを近隣他国の立場から見れば、今回とは異なる見解や成果が得られる可能性もある。地域交通システムと社会的要因との関係に関する一般的な特性を理解する上では、偏った立

場から分析している可能性もあることから、例えば四国の残る地域との関連性を、近隣地域側から調べることは有意義であると考えられる。また、今回と類似した調査研究を、四国に限らず他の都道府県についても実施することによって、交通システムと社会的要因との関係をより深く分析していくことが必要だと考える。さらに、本研究では、近年の観光のもたらした影響を分析することができなかった。高知県においても、他県と同様に観光が重要な産業の一つとなってきたことから、観光が交通に与える影響に関する分析は重要な課題の1つであると言える。

参考文献

- 1) 加藤浩徳, 志摩憲寿, 中西航 (2011) 交通システムの発展と社会的要因との関係: 山梨県を事例に, 『社会技術研究論文集』, Vol.8, pp.11-28.
- 2) 高知市総合調査 第1編「地域の自然」第6章.
- 3) 高知県の道路 土佐の道ビジョン04 高知県土木部.
- 4) 高知県 (1968) 『高知県史考古編』.
- 5) 高知県 (1973) 『高知県史考古資料編』.
- 6) 高知県 (1971) 『高知県史古代・中世編』.
- 7) 山本大 (編) (1991) 『図説高知県の歴史 (図説 日本の歴史 39)』, 河出書房新社.
- 8) 高知県 (1968) 『高知県史近世編』.
- 9) 萩慎一郎, 森公章, 市村高男, 下村公彦, 田村安興 (2001) 『高知県の歴史』, 山川出版社.
- 10) 高知県 (1970) 『高知県史近代編』.
- 11) 八十八年史編纂委員会 (編) (1991) 『土佐電鉄八十八年史』, 土佐電気鉄道.
- 12) 山本大, 福地惇 (1987) 『高知県の百年』, 山川出版社.
- 13) 高知県 (1974) 『高知県史近代史料編』.
- 14) 高知市役所 (1920) 『高知市史』.
- 15) 日本経営史研究所 (1985) 『創業百年史』, 大阪商船三井船舶株式会社.
- 16) 高知縣 (1917) 『高知県統計書』, 大正6年版.
- 17) 宿毛市史編纂委員会 (1977) 『宿毛市史』.
- 18) 室戸町誌編集委員会 (1962) 『室戸町誌』.
- 19) 日本経営史研究所 (1985) 『創業百年史資料』, 大阪商船三井船舶株式会社.
- 20) 高知県土木史編纂委員会 (1989) 『高知県土木史』.
- 21) 高知龍馬空港ホームページ (参照日 2011年9月25日)
http://www.kochiap.co.jp/ap.html

謝辞

本研究を実施するに当たり、東京大学大学院工学系研究科の大西隆教授から研究資金面で支援を受けた。また、高知県内におけるヒアリング調査では、広谷喜十郎氏(郷土史家)、上村敬介氏(郷土史家)、多田運氏(室戸キラメッセ・鯨館・館長)および、戦後から現在に至るまでの高知県政に造詣の深い3名の匿名の方々から大変多くの支援をいただいた。高知県園芸農業協同組合連合会からは、高知自動車道開通前後における青果物取扱高の時系列データの提供を受けた。また、匿名の査読者からは、本論文を改善する上で極めて貴重な意見をいただいた。

ここに深く感謝する次第である。

補注

- (1) 例えば、土佐和紙は、急病となった四国遍路中の伊予の製紙職人を助けたところ、その礼に製紙方法が伝授されたことが発祥と言われる。また、たまたま阿波から遍路に来ていた職人から石灰の製造法が伝えられ、1820年頃に新たな石灰製造が始められたとの話もある。それ以外にも、稲や麦なども遍路によって改良種がもたらされ、土佐藩における増産につながったとの指摘もある

DEVELOPMENT OF REGIONAL TRANSPORTATION SYSTEM: CASE STUDY IN KOCHI PREFECTURE, JAPAN

Hironori KATO¹, Norihisa SHIMA², Yoshinori NAKAGAWA³, and Wataru NAKANISHI⁴

¹Dr. (Eng.) Associate Professor, University of Tokyo, Dept. of Civil Engineering (E-mail: kato@civil.t.u-tokyo.ac.jp)

²Dr. (Eng.) Assistant Professor, University of Tokyo, Dept. of Civil Engineering (E-mail: shima@civil.t.u-tokyo.ac.jp)

³Dr. (Eng.) Associate Professor, Kochi University of Technology, School of Management (E-mail: nakagawa.yoshinori@kochi-tech.ac.jp)

⁴Mr. (Eng.) Doctoral Student, University of Tokyo, Dept. of Civil Engineering (E-mail: nakanishi@trip.t.u-tokyo.ac.jp)

This paper reviews the history of regional transportation system in Kochi Prefecture, Japan. The history of regional network development is categorized into the four periods: before Edo-era, Edo-era, Meiji-era to the World War II (WW II), and after the WW II. The results show Kochi has suffered from poor road accessibility because it is landlocked whereas it has developed maritime network mainly connecting Kansai Region. As it has been located far from any political centers in the past, the unique culture has been developed in Kochi. This has made the local authorities introduce the conservative transportation policy which prevents the local people from regional travels. They also show the religious-purpose travelers contributed to the technology transfer from other regions to Kochi.

Key Words: *Kochi Prefecture, regional transportation system, history, network, socio-economic factor, political factor*