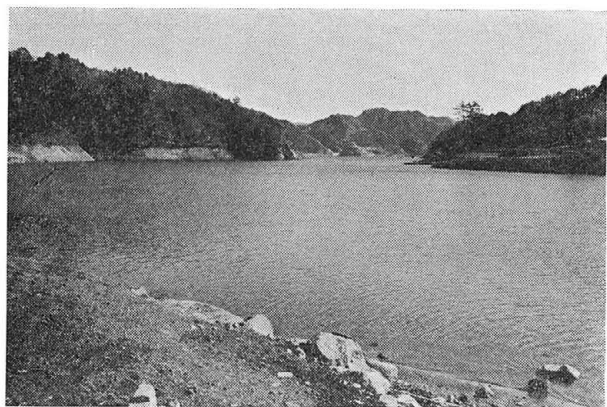
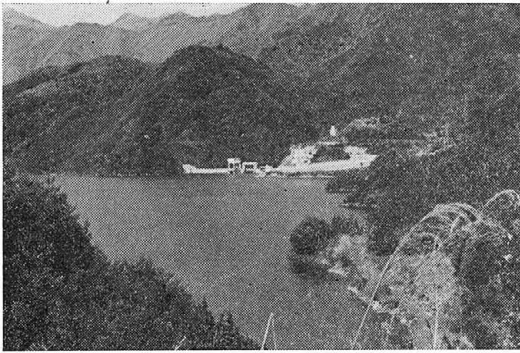


第八編  
特殊開発



面河ダム

	第一章	面河ダム	四一五
	一	ダム建設の背景	四一五
	二	ダム発想と経過	四一六
	三	工事の概要とその規模	四一七
	四	水没者のその後	四一八
	五	面河ダムの効果と今後の展望	四一九
	第二章	石鎚スカイライン	四二二
	一	発想と経過	四二二
	二	工事の概要	四二三
	三	スカイライン開通	四二四
	四	石鎚スカイラインの効果と今後の展望	四二四
	五	石鎚スカイラインの利用状況	四二六



面河ダム満水時の写真

## 第一章 面河ダム

「夢の用水」といわれた「愛知用水」と比べて、よく「西の愛知用水」といわれた道前・道後平野農業水利改良事業は、「虹の用水」である。

西日本一の高峰 石鎚山（一九八二メートル）の霊域から贈られた真清水によって、今、愛媛県の道前・道後平野は潤っており、地域の住民はその恵沢を十二分に享受している。それも万古の昔から延々と流れて太平洋の雄大な黒潮と合流している仁淀川に活力の源泉を求めて、四国の背骨、四国山脈の分水嶺を越え、寡雨地帯の瀬戸内海に注ぎ込ませた「世紀の大事業」が完成したからこそである。このレインボー・ラインは、外洋と内海を結ぶ虹の架け橋となつて「百年の大計」「昭和の国引き」を果たした。これは道前道後用水史「石鎚の水ここに展く」の巻頭の一節である。

### 一 ダム建設の背景

#### (1) 自然条件よりする必要性

元来、道前・道後平野は瀬戸内式気候で日本でも雨量の少ない地帯で、年間一、五〇〇ミリ程度である。かつての自然条件を利用して天然乾燥による塩田

が発達した程である。

こうした気候から干害も多く歴史に残る大きな干ばつを挙げてみると次のとおりである。

明治六年 大正四年 大正十三年 昭和九年 昭和十四年 昭和三十三年 昭和三十九年 昭和四十二年

(2) 水利事業と先覚者の努力

○弥生時代(約一六〇〇年前) 古照遺跡に見るかんがい用しがらみ

○足立重信による重信川・石手川の改修

○中山川沿岸の修復

○釜ノ口井せき

## 二 ダム発想と経過

○昭和二十六年 県議会での水利ダムの発議

○昭和二十六年十一月 現地調査

○昭和二十九年 道前道後水利総合開発事業計画策定

○昭和三十一年 一〇〇〇万円の調査費計上

海抜六八〇メートルの面河村笠方に貯水池を設け、面河川・坂瀬川・妙谷川・割石川の水を集め、道前道後平野の耕地かんがい、落差を利用しての発電、更に工業用水と多目的ダムとして計画は進められた。

○昭和三十二年五月七日 面河村長・助役村議会対策委員・水没者を招いて説明が行われた。要旨つぎのとおりである。

(1) 水没者の転出先の替地探しに万全の努力を払う。

(2) 補償交渉は話し合いによる。

(3)物件調査の上、適正な補償額を定める。  
(4)後に残る村づくりに県が責任を持つ。

○昭和三十三年五月十七日 重見村長名で説明に対する回答を兼ねて要望書を提出する。

(1)左岸に植林の管理及搬出のための林道・ダムの中央部に橋梁・これに付随する道路の新設をすること。

(2)左岸は稜線まで、右岸は付け替道路下まで、ところにより稜線まで残地補償をすること。

(3)用地調査結果を明示すること。

(4)調査で損害を生ずる恐れのある場合は事前に所有者の承認を得ること。

(5)補償金額で提示額と要求額に差額を生じた場合は受益側で補足する用意があるかどうか？

(6)工事施行については、我々地元民の納得できるまで工事に着手しないことを知事の責任において確認すること。

○昭和三十三年五月十八日 知事よりほぼ全面的に近い要望に応ずる旨の回答があった。

○昭和三十三年十月十日 重見村長、中川議長、面河ダム対策委員長の連名によって補償要求書を初めて提出する。

(水没個人補償要求 五億五〇〇〇万円)

○昭和三十三年十月二十七日 補償額調印数次にわたる交渉の結果

個人補償額 三億二八〇〇万円

(農林省 二億八八〇〇万円  
県 四〇〇〇万円)

公共補償 三五〇〇万円

### 二 工事の概要とその規模

○承水路(鹿島建設)

・面河溪泉亭亀原の下流にえん堤を築き本流の水を集める。

・坂瀬川  
トンネル 八二六六メートル  
・妙谷川

○ダム（大成建設）

・高さ 七三・五メートル

・長さ 一五九メートル

・満水面積 一二四・八ヘクタール

・総貯水量 二八三〇万立方メートル

○第一発電所 ダムに併設 三五〇〇キロワット

○第二発電所 温泉郡川内町明河 一〇〇〇キロワット

○第三発電所 温泉郡川内町河ノ内 一〇六〇〇キロワット

○農業用水

道前左右両幹線水路 総延長九六キロメートル

道後南北両幹線水路

○起工式 昭和三十五年十月十二日

○完成式 昭和三十八年十一月六日 貯水開始

#### 四 水没者のその後（「石鎚の水ここに展く」より）

水没者の代表は笠方ダム水没地区対策委員長

日野団平氏

「石鎚の水ここに展く」によれば水没者の立のき交渉にあたって、一部の人には問題はないとはいえないけれども全般的に地区民は好意的で誠意と理解があり、交渉にあたった担当者の評判はよかったということがある。交渉が始まってから一年で妥結したのもその故であろうし、面河方式として以後の補償交渉の手本となったということである。



水没前の笠方地区

水没対象者は八四世帯で三八〇名、大部分が松山市・拓南・素鷲地区・中村・枝松・久米地区などに移転、一部中山町や砥部町・重信町・川内町などで、一世帯六名が尼ヶ崎に行ったほかは全部県内であった。移転者の八〇％が農業をしているが兼業がほとんどである。

補償金をもとに事業をして失敗したり、騰貴性のものや、ギャンブルで身をつぶした気の毒な人も一部にはいることも忘れてはならない。

## 五 面河ダムの効果と今後の展望

### ○人口の減少

戦後の経済成長の波は本村にも押し寄せ、人口を都市に集中させ、いわゆる農山村の過疎を生み出したが、面河ダムの建設も、その過疎に拍車をかけたことはいなめない事実であろう。すなわち面河村内一番の穀倉地帯といわれた米作地帯の笠方にあつて、比較的生活も安定しており、面河村にとつても、これが水没することは痛手には違

ない。しかし、水没者はもちろん、村当局も大乗的見地から、小異を捨てて大同だったのであるが、当時の面河人口四五七〇人は一きよに三八〇人の減少を見たのである。その後も減少の一途をたどり、現在人口一五〇〇名、約三分の一になってしまった。

○清流の枯渇

清らかで豊かな水が売り物であった面河溪を中心とする面河川の水は水量を減じたことも事実であろう。

○村にとって、こうしたデメリットも確かにあった。しかし二〇年近く経過した今日、不満ばかり言っているかもしれない。ダムサイドに立って往時をしのび感傷にばかりひたっている時ではもはやない。今後の面河のあるべき姿を模索すべき時である。こうした見地から村当局においても「観光地「面河」としての基本構想を立てて実行に移しつつある。

1 ダム周辺を観光地として積極的に利用する。

2 ダム付近を運動公園として夏季合宿場等にする。

3 堂ヶ森への登山基地とする。ダムをポート等の遊園地として利用させてもらう。

4 養魚池として利用

5 聖流郷「面河」として石鏡登山コース・スカイラインと共に観光宿泊等、観光地としての面河をつくり出していく。

6 笠方地区住民の生きがいを新産業に求める。

○果物等の導入

○キジなど野鳥飼育

○清流魚の養魚

7 黒森線など県道の改修（トンネル・幅員拡張）により、松山寄りのベッドタウンとして売り出していく。



○この水は多目的ダムとして県全体の産業振興に役だっている。

1 発電としては、第一・第二・第三発電所の発電量 二万五一〇〇キロワット

2 農業用水として、道前平野、三九〇〇ヘクタール・六〇四五戸の農家にうるおい、道後平野八四三〇ヘクタール・一万五八

〇〇戸の農家の水田野菜、果樹灌漑としてスプリンクラーが回っている。

3 工業用水としても、松山市や伊予郡松前町の大工場の工業用水として利用されている。

## 第二章 石鎚スカイライン

### 一 発想と経過

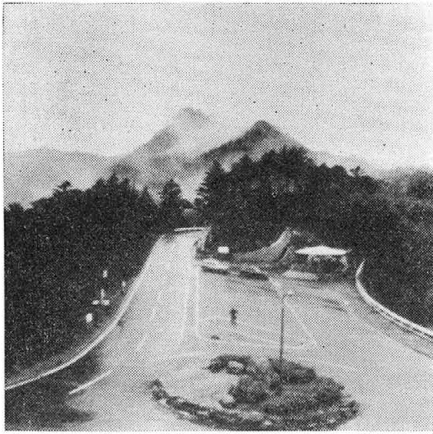
西日本一の高さを誇る霊峰石鎚に道路を建設しようという計画が、昭和四十年一月県土木部から発表された。石鎚神社を中心とする山岳信仰で、七月一日「お山開き」、期間中は女人禁制・白装束山伏姿で五・六時間はかかると思っていた我々には驚きであったが、画期的な発想であった。

山はみんなのものであり、だれにでも愛され利用され、気軽に登れることも近代的な姿であろう。

面河西条線のうち、関門を起点として冠岳付近までは面河本流や鉄砲石川支流沿いにそして丸滝山付近からは尾根伝いに土小屋まで約一八キロを、有料道路として建設しようというものであった。

線名は、県道西条久万線・関門（標高六四五メートル）より土小屋（標高一四九三メートル）まで一八・一キロ・幅員五・五メートルの二車線アスファルト舗装

○昭和四十年二月県議会でスカイライン開発を、満場一致で可決する。



土小屋付近

○昭和四十年四月県土木部長以下関係者、面河村・西条市・小松町等関係者の計一四名で山道を踏査。西条市で、石鎚スカイライン期成同盟会を結成した。

## 一 工事の概要

工事は近代的な工法として資材運搬などは大型ヘリコプターを使用しての工事であった。

ヘリコプターは一二五〇馬力エンジン二基搭載、時速二〇〇キロ、一度に二トンの資材を積み、延べ五〇九回、六一時間にのぼるピストン輸送、ブルドーザ四台・ショベルドーザ八台・トラック七台・プレハブ住宅一九棟・二〇〇リットル入り軽油ドラム缶一五八一缶・一万二〇〇〇トンのセメント、こうした機具や資材をヘリコプター輸送したのであった。

六つのヘリポートを設け運搬総量九七万四〇〇トンといわれる。

○昭和四十年四月 石鎚スカイライン事務所の開設

昭和四十年八月 熊谷組請負

○昭和四十一年度 関門より五九〇〇メートル

○昭和四十三年 一応開通

○昭和四十四年 山留・石積・防網工事

○昭和四十五年 舗装 九月一日開通

こうして大型ヘリ利用と機動發揮、ダイナマイト二六〇トン・延べ作業員三二万人にのぼる世紀のスカイライン工事は完了した。

### 三 スカイライン開通

昭和四十五年九月一日、観光開発・森林開発をねらいとする県営有料道路石鎚スカイライン開通式が関門で挙行された。

久松定武 愛媛県知事ら本県関係者

来賓として重宗参議院議長ら本県国会議員・高知営林局長・地元市町村長ら二五〇名

面河中学校生徒のブラス演奏・パトカーの先導で通り初めが行われた。昭和四十五年九月二日一般客の乗り入れを開始し、以来九年を経過した。

### 四 石鎚スカイラインの効果と今後の展望

五年間にわたる難工事は二名の尊い犠牲はあつたもののみごとくに完了した。関門から急坂を五、六時間かけて登山した石鎚も、現在では車を利用して土小屋まで三〇分余りで行くことができる。

老若男女を問わず、シーズンともなれば、貸切バス・家用車の列である。

賛否両論、こうした工事には賛成あり、反対あり、観光開発と森林資源の開発につながると双手を挙げて賛成する者もあれば、当然、自然破壊だとする反対組もいた。

昭和四十六年十一月、全国自然保護連合会は「石鎚スカイライン建設の際、自然環境の保全を全く考えないで切り

取った土砂を谷間に投下して面河溪谷美を荒らし、ガケ崩れを起こし、原生林・野鳥の生育地も破壊した。」として白石春樹知事を告発した。

その後、台風など大雨の時には山崩れもあつたが、県当局においても補強・改修工事を進め今日に至っている。

一時期を画してみれば自然は破壊されたかもしれない。反面開発に連なる一面も否定できない。面河村にとつてみると売店・宿泊施設などの公営施設は黒字経営であり、本村の財政にプラスしているばかりでなく、住民に働く場を与えてくれた。

長期的展望に立つた場合、本村にとっては石鎚スカイラインは面河ダムとともに、面河村としての進むべき道を開いてくれたといつても過言ではあるまい。

ともかくスカイライン開通以来九年、年に車の乗り入れと登山者は増加している。

昭和四十五年九月から昭和五十三年までの乗り入れ台数は次のとおりである。

普通乗用車 三万四二一五七台

乗合バス 二万〇二〇四台

(貸切バス)  
軽自動車 六万一七四三台

この九年間に面河及び石鎚スカイラインに推定約二五六万人が訪れたことになる。

工事中も、また開通後も種々の問題を起こした石鎚スカイラインではあるが、実にすばらしい観光コースである。

春の新緑・春から夏にかけてのアケボノつつじ・しゃくなげの群生・ウグイスなどの野鳥のさえずり・川面にはアミノウオ・イワナなど、さらに霧の中に見え隠れする雄大な石鎚連峰を見ながら原生林の中を登山する快適さ、やはり四国の屋根石鎚と面河の観光ルート、石鎚スカイラインである。

## 五 石鎚スカイラインの利用状況

### (1) 乗り入れ車両

	昭 45	46	47	48	49	50	51	52	53
バス	2,106	3,871	2,745	2,649	2,576	1,631	1,617	1,536	1,473
普通車	26,526	45,000	36,925	42,260	41,509	28,752	37,276	42,256	41,653
軽自動車	9,187	13,856	9,062	8,001	6,333	3,875	4,110	3,861	3,458
合計	37,819	62,727	48,732	52,910	50,418	34,258	43,003	47,653	46,584

昭和45年より昭和53年度末延車両 424,104台

### (2) 乗り入れ人員

	昭 45	46	47	48	49	50	51	52	53
バス	105,300	193,550	137,250	132,450	128,800	81,550	80,850	76,800	73,650
普通車	106,104	180,000	147,700	169,040	166,036	115,008	149,104	169,024	166,612
軽自動車	27,561	41,568	27,186	24,003	18,999	11,625	12,330	11,583	10,374
合計	238,965	415,118	312,136	325,493	313,835	208,183	242,284	257,407	250,636

昭和45年から昭和53年度末延人員 2,564,057名

ただし (バス1台 50名)  
(普通車1台 4名)  
(軽自動車1台 3名) として推計した人員である。