

道路1 四国新道(阿波新道、三好新道)(徳島県)

資料名	ストック効果に関する記述
池田町史編纂委員会編「池田町史 上巻」(池田町、1983年)、892-893頁	三好新道 明治二三年三月に三好新道が開通した。(中略)新道は吉野川の河岸に沿って大歩危、小歩危の岸壁を切り開いて徳島県と高知県を結んだ。昔の山越えルートを歩く人は少なくなった。また古くから交流のあった三好郡と香川県は猪ノ鼻峠が切り開かれたので、ますます密接となった。
箬蔵婦人会編「ふるさと箬蔵」(箬蔵婦人会、1976年)、89頁	四国新道 明治中期以降、国鉄土讃線開通以前に讃・阿・土を結ぶ道の重要性を強調した香川の先覚者大久保謙之丞氏が、旧道を大改修し、八丁坂～猪之鼻～大佐古～蔵谷～赤鳥居～大具～池田へと、新路線を作りました。 初め、人力車と荷物をのせた馬が通り、後期になってやっと人の引く大八車が通り、大正になって牛馬に引かせて四ッ車(金の輪)が通り始めました。人々はこの威力に感嘆するとともに、州津の若人などは競ってこの新職業に就いたものでした。
近藤辰郎編「山城谷村史」(山城町、1959年)、940頁	三好新道 (中略) 四国新道の内本県を通過している部分が三好新道で、この開通によって、藩政時代天険の難路である、国政の難も大、小歩危の険も昔の語り草となった。
田村正編「三名村史」(山城町、1968年)、576-577頁	三好新道 (中略) 三好新道は吉野川左岸に沿って道の幅は池田～白地～川口の間は三間(5.4m)川口を過ぎては二間(3.6m)であった。三好新道工事が大歩危を開さくして新道とするためには幾つかの橋がかけられた。大谷橋・大門橋・川口橋・白川口橋・藤川橋は主な橋梁である。この三好新道が開通したことによって、日本一の難所といわれた大歩危小歩危の険も昔の語りぐさとなった。 三好新道は国道23号線と呼ばれて、当時としては幅員も広く、傾斜のない道路であったので、荷車や牛馬車の通行が出来、人力車・乗合馬車が各地で運行するようになった。
大倉一夫「備讃の海に橋を架けよ」(財田町役場、1988年)、116頁	鉄道建設の誘発 (中略) 謙之丞の交通基盤整備による地域開発の構想は、四国新道を開削することによって多くの人びとを啓発した。四国における鉄道の建設も、四国新道開削が大きな影響を及ぼしている。
土木学会四国支部編「四国に豊かさと潤いをもたらした土木事業」(四国建設弘済会、1995年)、41頁	四国新道(猪ノ鼻峠) (中略)明治二十七年に、瀬戸大橋、香川用水など大規模な構想を提唱した明治の先覚者大久保謙之丞(香川県議、三豊郡財田町出身)の努力により大久保新道が開通してからは、この新しい峠が、阿波と讃岐を結ぶ商い道となり、その一部が、現在の一般国道三二号となっている。峠には、借耕牛のほかに、人力車や荷馬車も通るようになり、また、街道には、何軒かの茶店やはたごも建ち、行商たちで大いに賑わった。