道路3　国道32号の一次改築（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　中巻」（池田町、1983年）、504頁	三好大橋 （中略） 　この三好大橋の完成により、それまで大具渡船を渡っていた人たちも、いくら増水しても通行止めになる心配がなくなったばかりか、四国交通、西部交通も路線バスを乗入れ、交通の便が飛躍的に便利になった。また、徳島・高知・香川三県の文化、産業の発展に大きな役割を果たしてきている。
箸蔵婦人会編「ふるさと箸蔵」（箸蔵婦人会、1976年）、97-98頁	三好大橋 （中略） 　思い出の多い大具渡しの岡田式渡し舟は今となればとてもなつかしい思い出のものですが、いろいろ不便なことがあったので架橋の実現は夢にまで見た待望の事業でした。それだけに三好大橋がかかったことは人々にとって、とくに地域住民にとっては余りにも大きな喜びでした。あのときの嬉しかった事は私も生涯忘れません。同時に橋をかけて下さった方々に心から感謝を送りたいと思っています。
田村正編「三名村史」（山城町、1968年）、581頁	国道32号 （中略）32号線は1級国道で昭和36年から整備拡張が行われている。（中略） 　道路拡張で立退きになった家も多く、その機会に近代的な建物を新築したので道路沿いには各所に美しい家並がそろった。 　この拡張に当って三名村の大歩危附近では風致をこわさないということも考えて仕事がすすめられ工事によって自然美がそこなわれることを憂えていた人々も工事終了後、風致が一層よくなったと喜んでいる向きも多い。ただ一部の道路沿いの美しい松やもみじの枯れたことは惜しい。 　32号線は昭和42年12月には全工事を終了する予定で、これによって高松・高知との距離は一段と短くなった感じで、汽車を利用しても、車を使っても大歩危はもはやいずこの土地からも遠隔の地ではなくなった。
山城町編「続　山城町史」（山城町、1999年）、425頁	国道の整備拡張工事 （中略）32号線は1級で昭和36年から整備拡張が行われ、幅員を7.5mとし、ガードレールを取り付け、大きな曲りには橋を掛け、アスファルトによる完全舗装を行い、拡張による道路の余地も舗装されている。新しい時代の車の量やスピードを考慮したこれらの整備によって国道は面目を一新し昭和42年には工事を終了し、これによって高松・高知との距離は一段と短くなった感じで汽車を利用しても、車を使っても大歩危は、もはやいずこの土地からも遠隔の地ではなくなった。 　昭和50年代に入ると道路標識等も多くなり車社会の対応と共に歩道も整備されて歩行者の便益と安全に配慮した整備が進められている。
四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」（四国建設弘済会、1990年）、761-762頁	猪ノ鼻地区 　三二号が香川・徳島県境に東西に連なる阿讃山脈を横断する猪ノ鼻峠は、明治の先覚者大久保諶之丞により建設された四国新道の一部で、標高五五〇メートル、幅員四・五～五・〇メートルで、急勾配、小屈曲の連続で三二号でも、大歩危、小歩危とならび最大の難所とされていた。このため、線形の改良と標高を下げることを主として検討され、猪ノ鼻トンネル（延長八二七メートル）、込野トンネル（延長三五四メートル）、込野橋（橋長七五メートル）により、現道延長七・七キロメートルから二・二キロメートルに短縮されるとともに標高も四一三メートルとなり、冬季の積雪による交通不能も解消された。

道路3　国道32号の一次改築（徳島県）

資料名	ストック効果に関する記述
建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局二十年史」（四国建設弘済会、1978年）、411頁	猪の鼻トンネル工事 （中略）この新道国道完成により屈曲、勾配が大巾に緩和され、時間にして30分程度、距離にして5.5km短縮され、また海抜550mであったものが410mとなり、冬期の積雪による交通不能も解消された。
建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局十年史」（建設省四国地方建設局、1968年）、397頁	猪の鼻トンネル工事 （中略）この新道国道完成により屈曲、勾配が大幅に緩和され、時間にして30分程度、距離にして5.5km短縮され、また海抜550mであったものが410mとなり、冬期の積雪による交通不能も完全に解消された。
大倉一夫「備讃の海に橋を架けよ」（財田町役場、1988年）、105頁	国道32号改良工事 　この国道改良工事は昭和四〇年代まで継続され、諶之丞の開削した新道は昭和三七年まで幹線道路として利用され高知、徳島の交通、地域開発に大きな効果をもたらした。讃岐新道は昭和四〇年九月、猪ノ鼻トンネルの完成によって約七〇年間に及ぶ四国開発の役割をはたし、改良後は新しく生れ変って四国の幹線自動車道路として、いまも生き続けている。
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	猪ノ鼻トンネル （中略）線形の改良と標高を下げ、円滑な自動車交通を確保することを目的として猪ノ鼻トンネルや込野トンネルなど大小七つのトンネルが、阿讃山脈を貫通して建設され、昭和四二年に香川と徳島を結ぶ大動脈として生まれ変わった。これにより、峠越えの延長は七・七キロメートルから二・二キロメートルに短縮されるとともに標高も四一三メートルとなり冬季の積雪による交通不能も解消された。