

## 道路57 四国新道(土佐新道)(高知県)

資料名	ストック効果に関する記述
高知県編「高知県史 近代編」(高知県、1970年)、180頁	<p>四国新道 (中略)竣工したのは明治二十七年(一八九四)五月のことである。田辺県令はすでに官途を退き、還暦を迎えて京都に退隠していた。時の高知県知事石田英吉は徳島・愛媛及び香川三県知事と同伴して竣工した四国新道を巡視し、五月十日田辺良顕に手紙を寄せて「往時の嶮山峻坂も今は変じて坦道と成り、車馬自在に往来し、僅か二日程を以て多度津又は松山に達する愉快を見るに至り候のみならず、古来山間沢隈に埋没せる産物も之に依りて生気を顕じ、社会の需要に供し得らるべきにつき、是れより四国の殖産工業も次第に増進することと確信致し候」とその結果を報告し、かつ「抑々該工事の儀は前後十年の久しきに亘り、其間数県知事の配慮も有之筈と存じ候得共、起工当時の状況を回顧すれば、今日の成功は全く老台の御英断に依り候儀」と往時を回顧して感謝の意を表しているが、新道が時に「田辺新道」と呼ばれたのは県民の感謝の情が込められたものであろう。</p>
高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」(高知県建設業協会、1998年)、74頁	<p>四国新道 (中略) 田辺県令は、既に退官しており、時の第12代知事石田英吉は「往時の陰山峻坂も今は変じて坦道となり、車馬自在に往来し、僅か2日程を以て多度津又は松山に達する愉快を見るに至り候のみならず、古来山間沢隈に埋没せる産物も之に依りて生気を顕し、社会の需要に供し得らるべし」と感謝状を贈り、その先見の明を讃えた。</p>
高知県教育委員会編「高知県の近代化遺産」(高知県教育委員会、2004年)、142頁	<p>四国新道 (中略)明治27年5月10日に竣工、開通した。時の県知事石田英吉は、すでに引退していた田辺良顕に手紙を寄せて「往時の嶮山峻坂も今は変じて坦道と成り、車馬自在に往来し、僅か二日程を以て多度津又は松山に達する愉快を見るに至り……」と感謝の意を表している。</p>
土佐山田町史編纂委員会編「土佐山田町史」(土佐山田町教育委員会、1979年)、637頁	<p>国道三二号線(四国新道) (中略)この国道開設によって高知県は陸の交通路が開かれ、繁藤地区は特に戸手野、繁藤付近が中心として活況を呈するようになった。</p>
大豊町史編纂委員会編「大豊町史 近代現代編」(大豊町教育委員会、1987年)、616頁	<p>四国横断新道(国道三十二号線) 三十二号線は明治二十七年四月全線開通した。これによって、高知から高松・松山・徳島へは、それぞれ歩いて三日、人力車を乗り継げば二日で行けるようになった。 明治五年以来大豊町立川越えの公道道を利用していた郵便通送などは三十二号線に移った。香川・徳島方面からは、商人たちが大八車や馬車に商品を積んで乗り込んで始めた。大豊地方で生産された楮・三桮・製茶・葉タバコなども新道によって東西に移出された。人力車の往来も増えて庶民は道路の開通と利便を喜び合った。</p>
本山町史編さん委員会編「本山町史 下巻」(本山町、1996年)、213頁	<p>国道三二号線(四国新道) 明治二十一年(一八八八)の国道三二号線の大杉開通は、藩政期を通じ長く続いていた高知・本山間の交通路を大きく変え、やがて十一年後、明治三十二年大杉・本山間を緩勾配、広幅員の郡道によって結ぶ前提となった。これと相まって近代化とともに車の利用を可能にし、飛躍的に交通量を増大させ輸送も増大させた。他方日本の商品経済の発展は、本山を中心とする嶺北地方にも浸透し、これ等が相乗的な効果を発揮して本山に繁栄をもたらした。</p>

## 道路57 四国新道(土佐新道)(高知県)

資料名	ストック効果に関する記述
岡豊村史編纂委員会編「岡豊村史」(岡豊村、1959年)、538頁	<p>四国新道          明治二五年高知・領石・琴平をむすぶ四国循環の幹線道路国道第三二号線が開設されてからは交通は一変した。杉・豊永の嶺北地方や領石方面と高知をむすぶ貨客輸送の重要道路となり、貨物輸送の貨車や客をはこぶ馬車・人力車の往来がはげしくなった。この貨客を相手とする商店・宿屋が立ちならび笠ノ川・八幡・小蓮と商店街が出来た。明治三十四年(一九〇一)本山・領石通り停車場線が八幡より中島を通り、大津関へ開通した。布師田から中島・小籠を通り後免への道路も整備されると、八幡・中島はその重要性がまして商店街が形成された。特に八幡の三叉路には人力車が五一六台常駐して客の便宜をはかったので現在「立場」の名が残っている。</p>
土佐町史編集委員会編「土佐町史」(土佐町、1984年)、458頁	<p>四国新道          (中略)          この新道完成によって、高知県の経済・文化の発展は勿論、とくに嶺北地方ははかり知れない多大の恩恵をこうむった。</p>
土佐町史編集委員会編「土佐町史」(土佐町、1984年)、494頁	<p>四国新道          四国新道(三二号線)が明治二十七年(一八九四)に開通したのにもない、嶺北地方においても、地域の開発、経済の発展を促進するためには物資の輸送を人馬より車に切換える必要が急務であると考えられ、この新道に接続する郡道の拡張整備工事にとりかかった。</p>
伊野町編「伊野町史」(伊野町、1973年)、488頁	<p>四国新道          (中略)かくて伊野と高知間にはまず手挽き荷車時代がやってくる。「土陽新聞」によれば、明治二十一年(一八八八)十月二十二日、高知の湯屋某が、啞内坂で木材を積んだ荷車を引っくり返し、骨を砕く大怪我をしたとある。難工事を伝えられた啞内坂も開通し、紙等荷物を満載した手挽き荷車は、陸続と道巾三―四間の新道を、文明開化と喜び往来したことであろう。同じ新聞の二十二年(一八八九)十一月二十八日は、新道は仁淀川西岸にも順調に伸び、松山行新道に乗合馬車、人力車の往来の頻繁なことが記されている。馬車、人力車も手挽き荷車に劣らず新道の恩恵に浴したものである。</p>
伊野町編「伊野町史」(伊野町、1973年)、494頁	<p>四国新道          (中略)          高知往還が、四国新道として近代的な道路に改装された後、やがて時代の波は、以上述べてきた里道―町村道の一部を近代化するようになる。明治後半の時代、主として郡道として開鑿される。利権を挟んで問題もあったが、郡制約三十年の主な仕事である。郡は不完全な自治体ではあったが、ともかくも生産の向上と、住民生活の便利を図って、道路建設に努力したのは記憶されるべきであって、吾川郡の場合、新道沿いの郡衙の所在地伊野に集中する、神谷線と長浜線がまずあげられる。</p>

## 道路57 四国新道(土佐新道)(高知県)

資料名	ストック効果に関する記述
日高村史編纂委員会編「日高村史」(日高村教育委員会、1976年)、395頁	<p>国道高知－松山線(四国新道)  (中略)この国道は日下村の中央部を東西に直線に貫いたので、画期的な交通の大転換を見た。  (中略)  新道の開通によって高知往還は短縮された上、人力車や自転車、車力荷車、荷馬車の往来も頻繁になり、日下大橋や加茂の岩目地には人力車の溜り場もできて、高知街道の駅停をなして要衝の地となった。  そして大橋周辺をはじめ、笹木越、小村前、妹背口などと、主要の場所には新国道に沿って商家や人家が次々と立ち並ぶようにもなって来た。  明治四十年ごろから佐川－波川間に乗合馬車が開業されて、一日幾往復かの旅客輸送が始まると、日下大橋、岩目地には馬車立場(駅停)が出来、人馬の発着でにぎわうようになり、運転馱者の発車を合図するラッパの音が亮々として活気をおび、パカ、パカと土けぶりをあげる蹄鉄の音が日下路の長手にひびいてのどかな風情であった。</p>
佐川町史編纂委員会編「佐川町史 下巻」(佐川町、1981年)、42頁、44頁	<p>国道高知－松山線(四国新道)  (中略)この道路の開通は、高吾北地方の近代夜明けとなった最初、最大の事業であった。  (中略)  この大新道の開鑿によって、高知往還は道幅も広く、山坂を除いて、距離も短縮された上、人力車や馬車、自転車、荷車などの往来も頻繁となり、沿道の要衝には軒並も殖え、佐川東町には、人力車、乗合馬車の立場や駅停ができ、宿屋や、飲食店屋も立ちならぶようになった。</p>
佐川町史編纂委員会編「佐川町史 下巻」(佐川町、1981年)、392頁	<p>県道高知松山線(四国新道)  (中略)  この県道(後国道)は幅四間(ハメートル)という当時としては夢のような大道だったので、関係町村民はおどろき、且つよろこび、また反対の声もあったが、完成の暁には、高吾北地方の大動脈としてあらゆる文化、産業の夜明けとなった大事業であった。</p>
越知町史編纂委員会編「越知町史」(越知町、1984年)、951-952頁	<p>高知～松山線(四国新道)  (中略)  時の高知県知事石田英吉は、官途を退き京都に退隠の田辺県令に手紙を寄せて、「往時の嶮山、峻坂も今は変じて坦道と成り、車馬自在に往来し、僅か二日程をもって松山に達する愉快を見るに至り候のみならず、古来山間沢隈に埋没せる産物もこれに依りて生気を顕じ、社会の需要に供し得らるべきにつき、是れより四国の殖産工業も次第に増進すること確信致し候」とその結果を報告し、感謝の意を表しているが、いずれにしても画期的な交通の大転換、夜明けを迎えた。</p>
須崎市史編纂委員会編「須崎市史」(須崎市、1974年)、870頁	<p>四国新道  (中略)明治十八年、県令田辺良顕が、多くの反対を押切り大英断をもって、道路百年の大計をたて、高知を中心として各地への県道が開かれ、また経済の発達と共に、交通機関の進歩に即応して、道路の改修が行われ交通が益々便利になった。</p>

## 道路57 四国新道(土佐新道)(高知県)

資料名	ストック効果に関する記述
内川清輔「近代における高知の道路開発」(土佐史談212号、1993年)、57-58頁	<p>四国新道 (中略)田辺県令はすでに隠退していたが、時の高知県知事石田英吉(元海援隊士)は手紙を寄せて「往時の嶮山峻坂も今は変じて坦道と成り、車馬自在に往来し、僅か二日程を以て多度津又は松山に達する愉快を見るに至り……」と感謝の意を表わしている。</p> <p>四国新道開通により、乗合馬車がすぐ開業して次第に営業区域を拡大、さらに大正二年からバスが池田まで運行されるに至って、高知の陸上交通はようやく近代を迎えることができた。</p> <p>(中略)</p> <p>何れにせよ、土佐の人びとは、四国新道により、阪神航路での船酔いの苦痛から解放された。</p>
いの町史編さん委員会編「いの町史」(いの町、2015年)、204頁	<p>国道33号(四国新道)</p> <p>一般国道33号は、高知市から松山市まで118.5km。国道32号とともに四国のVルートと呼ばれています。古くから愛媛県側と通じ、生糸や和紙を運ぶ土佐の産業には欠かせない幹線道路でした。明治27(1894)年には、荷馬車が通れるような、当時としては画期的な広幅員に整備された道路となり、人や物資の交流が盛んになりました。</p>
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)、376頁	<p>土佐新道 (中略)四国新道の開削は、四国における交通上の一大革命であって、各県ともに資源の開発、人文進歩の上にはかり知れない効果を生み、物質上と精神面にも甚大な恩恵をもたらしたといえる。</p>
大倉一夫「備讃の海に橋を架けよ」(財田町役場、1988年)、115頁	<p>四国新道のもたらした開発効果</p> <p>四国新道の丸亀-高知間ルートでも新道は大きな開発効果をもたらしている。</p> <p>このルートが開通した二七年には、すでに田辺県令は元老院議員となって高知を去っていた。後任として赴任した石田県知事が元田辺県令にあてた感謝状には、新道の開発効果を次のように書いている。</p> <p>「……往時の嶮山峻坂も今は変じて坦道なり。車馬自在に往来し、僅か二日程を以て多度津又は松山に達するの愉快を見るに至り候のみならず、古来山間澤隈に埋没せる産物も之に依り生気を顕し社会の需用に供し得らるべきに付、是より四国の殖産振興も次第に増進すること確信致候……。」(「田辺良顕伝」)</p>
大倉一夫「備讃の海に橋を架けよ」(財田町役場、1988年)、116頁	<p>鉄道建設の誘発 (中略)</p> <p>謾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。</p>