

## 国道 32 号猪ノ鼻地区の改良

香川・徳島県境の猪ノ鼻峠は、明治 27 年に全線開通した四国新道の一部として開削されました。大久保謙之丞や武田覚三ら先人の尽力により建設された四国新道は、香川県では讃岐新道、徳島県では三好新道とも呼ばれ、大正 9 年に国道 23 号線、昭和 27 年には国道 32 号線となり、香川県と徳島県をつなぐ大動脈としての役割を果たしてきました（一次改築前の国道 32 号は地図の黒線で表示）。しかし、猪ノ鼻峠は標高が 550m、幅員 4.5～5.0 m、急勾配、小屈曲の連続で、国道 32 号の中でも最大の難所とされ、毎年自動車の転落事故が絶えない所でした。特に冬の間は積雪や凍結のために通行不能を繰り返していたため、自動車交通が増加するにつれて猪ノ鼻峠の改修工事が要望されてきました。

このため、猪ノ鼻地区の一次改築として線形の改良と標高の引き下げが検討され、昭和 37 年に本格的な工事が着手されました。猪ノ鼻トンネル（延長 827m）、込野トンネル（延長 354m）、込野橋（橋長 75m）などの工事が行われ、一次改築は昭和 41 年度に完了しました（一次改築後は地図の青線で表示）。このうち、猪ノ鼻トンネルは、猪ノ鼻峠を貫通する延長 827m のトンネルで、完成した昭和 39 年当時、四国の管内直轄最大のトンネルでした。トンネル工事では、湧水が破碎帯、断層群に関連してみられましたが、湧水量は工事に支障を与えるほどではありませんでした。なお、猪ノ鼻トンネルと平行する国鉄猪ノ鼻隧道（延長 3,845m、昭和 2 年竣工）の工事は、多量の湧水に見舞われ、5 年間に死者 16 人、公傷者 1,133 人を出す四国鉄道史上最大の難工事となっていました。

国道 32 号猪ノ鼻トンネルの建設により、屈曲、勾配が大幅に緩和され、延長が 5.5km、時間にして 30 分程度短縮されるとともに、猪ノ鼻峠の標高も 550m から 413m に下がり、冬期の積雪による交通不能も解消されました。しかし、猪ノ鼻地区では集中豪雨などの異常気象時に事前通行規制が生じたり、冬期の積雪時に速度が低下するなどの通行障害が多く発生しており、広域幹線道路ネットワークを形成する国道 32 号の一つの課題となっています。このため、平成 15 年度より、異常気象時における通行止めの解消や、冬期の通行障害の解消、線形不良の解消による安全性の向上、地域の連携強化を目的として、猪ノ鼻道路（延長 8.4km、地図の赤点線で表示）の整備が進められています。

＜参考文献：建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局十年史」1968 年、四国の建設のあゆみ編纂委員会編「四国の建設のあゆみ」1990 年、香川県教育委員会編「香川県の近代化遺産」1995 年、四国地方整備局事業評価監視委員会資料など＞

