

道路網の整備と鉄道・港湾



八幡宮前を行くバス

る。国鉄による経営であって一日二往復であった。また久礼駅前から鎌田と大野部落を結ぶ県交通のバスも昭和三十三年から走るようになる。

道路網 本格的なマイカー時代の到来こそやや遅れるが自動車交通の重要部分を占めるようになって国は道路整備に積極的のり出し、ガソリン税収入をその費用に充てる。高知県でも昭和三十年(一九五五)から道路整備を県政の重点におくようになる。これによって国道や県道に拡幅やつけ替え工事が施され、舗装工事が施されたほか、町村道も改良が進められて多くがコンクリート舗装される。

本町に関しては、県道高知・中村線が昭和三十八年(一九六三)に一級国道五六号に昇格したが、その後大幅な改良工事が進められ、まず昭和四十年から久礼・安和間の落石防止工事が行われた。この区間は風化して崩れそうな岩石が連なる危険な箇所が多い海岸道路で、対策として落石よけトンネル等を設けたのである。しかし同国道に大改良が施された際にはこの落石の多い、かつカーブ



久礼坂新道

十四年四月に双名トンネルが開通し、最も危険な落石地帯が避けられるようになった。

本町の合併条件にもあったように久礼・上ノ加江間の道路改良は特に上ノ加江地区の住民にとって重大関心事であった。旧県道は行き違いもままならぬほどの狭さの箇所が多かつ上り下りが激しくカーブの連続であったからである。このため昭和四十年代半ばから道路拡幅、直線化が、押岡トンネルの新設(昭和四十九年)、笹場トンネルのつけかえ(昭和五十二年)とともに進められ、現在なお小草から元までの改良と国道への接続区間の工事を残すものの、面目を一新している。

ところで久礼・上ノ加江間の道路は戦時中から久礼・佐賀間海岸道路建設運動の一環として考えられていた。戦後間もなく久礼・上ノ加江間工事が完了しバスの運行が始まると、該路線の佐賀町までの延長があらためて目標となる。昭和二十五年には関係五カ町村により上ノ加江・佐賀間道路期成同盟会が結成され、同年秋季には着工の運びとなる。しかし同線の工事の進捗は遅々たるもの



久礼・安和間の落石防止施設

続きの海岸道路は避けられて、焼坂に九六メートルという四国では最も長いトンネルをうがった新道がつけられる。工事は昭和四十二年に始まり昭和四十五年一月に開通した。他方五六号の最大の難所と称された久礼坂の改良も昭和四十三年から始まり、もろい岩肌と急斜面、屈曲の多い難路も幅員を倍にして直線化を進めて昭和四十五年十二月に完成、眺望にすぐれた快適なドライブウェイとなるとともに、焼坂新道とあいまって高知県を東西に貫ぬく大動脈にふさわしい姿となったのである。

なお国道五六号の改良工事にあたっては町内に意見の対立があった。久礼港を生かすために海岸線〔南まわり〕線を主張する声が強く町議会はそれを支持、町には南回り線期成同盟会も結成され、集会のほか高松の建設局等へ盛んに陳情活動を行ったのである。駅の裏側を国道が通ることは町の繁栄につながらないというのがその人びとの考えであった。しかし結局は南回り線は地盤の点で問題があるとされ、距離的にも短縮される「北回り線」が採用される。県道となった海岸道路については昭和五

現代編

であって、難関の馬鞍トンネルこそ昭和二十九年に開通したものの、大矢井賀・小矢井賀間の道路の拡幅が完了して大矢井賀までのバスの運行が始まったのは昭和三十八年のことであり、それに続く大矢井賀と窪川町志和間の道路の開通は昭和五十一年十月である。しかも志和以遠の工事の目処はたっていない。しかし久礼・佐賀線は本町の発展に大きく関わるものとしてその完通が期待されている。

他方、久礼・大野見間県道が舗装工事も完了し大幅に改良が進んだほか、上ノ加江・窪川間の県道も、窪川町藤ノ越山の切取り工事による距離の短縮、上ノ加江トンネルの開通など改良工事が行われた。

以上の国・県道のほか町道も昭和三十年以降改良工事が次々と行われ、舗装化が進んだ。

道路の改良整備と自動車の普及は相関する。昭和三十五年には二輪車を除き二一、〇七九台であった高知県の自動車は二〇年後の昭和五十五年には三〇五、二〇四台を数える。実に二五倍増であるが、乗用車のみをみれば一四五倍である。いずれも昭和四十年代の伸びが著しい。本町の場合も同じである。【合併資料】によると昭和三十一年段階での本町の自動車は二輪車を合わせて一二七台であったが、それが昭和五十年には一、八八六台となる(内訳は貨物用八二〇、乗用九六一、特殊三九、乗用三、二輪六三)。昭和五十九年には二、九六六台(貨物用一、三四九、乗用一、四五九、特殊五六、乗用五、二輪九七)、一世帯あたりの車輛数は一・〇台となり、県平均の一・二台にはわずかに及ばないにせよめざましい普及ぶりである。

自動車の普及は新しい問題をもひきおこす。都市の如き自動車公害は本町ではまだ目立たぬにせよ、交通事故はしばしば発生する。バス利用者の減少も問題の一つである。高知県交通の久礼営業所は昭和四十六年(一九七二)三月に廃止され、この時点で久礼・大野見間および久礼駅前・大野間のバス路線は高南観光自動車という新会社が国や県、町村の補助を受けつつ代替し、矢井賀(上ノ加江)と久礼間の路線は須崎までの運行となる。なお、



県交通バス久礼停留所(昭和60年)

これに先立って上ノ加江・窪川間の国鉄バスは昭和四十四年九月に廃止されている。

久礼・窪川間 久礼・窪川間の鉄道路盤は完成したのも鉄道の開通 ののレール敷設が行われず、代りに省

営貨物トラックが窪川を経て吉野生まで走っていたことは前述したが、この路線では昭和二十一年(一九四六)から旅客運送も行われるようになる。走ったのはトラックの荷台を屋根船のように改造した木炭自動車で、座席二〇、立席一〇、乗客は荷台の後部にハンゴをかけて乗降したという。もっともこの実現までには曲折があった。省営自動車の運行によって従業員に失業の恐れが生じるという理由で同方面にバス路線をもつ高知県交通が反対し、民営か省営かで暫く対立したのである。この間沿線各町村ではそれぞれ町民・村民大会を開いて即時省営自動車開通を決議、会社側とも了解がついて、昭和二十一年五月から省営バス運行が始まる。

他方県西南部の交通整備とそれによる産業開発を狙いとして久礼・窪川間に鉄道を敷設しようという動きも昭