

昭和後期の春野



新荒倉トンネル南出口
(弘岡中)

自動車交通と電話自動交換

道路整備と自動車の普及 何もかも貧窮し荒廃した戦中、戦後であったが、道路の荒廃もその一つであった。手入れのまったく行なわれない道路は、多雨の季節にはまったく泥濘の悪路と化した。そこにいち早くバスを運ぶとき、いっそう道路事情は悪化する。おぼろげな木炭気化装置は、さながらに臓腑をさらけ出したようになって、凹凸激しい悪路をのた打ちまわる。泥水は飛び散りえぐられた路面は、ふなでもおりそうに深い。道路の改修など抜本的なことには、まだ手のとどかない時であったといえるだろう。

ところがこうした終戦直後、荒倉隧道工事が開始されたことは注意される。高知市と吾南を隔てる荒倉峠高度約百メートルは、長い間人びとの自由な交通を妨害した。その妨害は交通が頻繁となるほど重荷となるものであった。ここにトンネルをの声は、前述したようにすでに幾度かあげられたが、挫折に終わったのが実情であって、ついに人びとの希望は達せられなかった。「高知新聞」によれば、昭

和二十二年（一九四七）九月十日、荒倉隧道期成同盟会は高岡町公会堂に開かれ、目的達成を呼びかけて氣勢をあげる。その後の経過については伝えられていないが、早くも翌昭和二十三年（一九四八）九月には、トンネル工事着工となる。以後約五カ年を要して昭和二十八年（一九五三）三月十三日、ついに隧道は貫通する。もちろん貫通即通行ではない。隧道内の整備が行なわれて、大型自動車をのぞいて通行許可となるのは翌昭和二十九年（一九五四）の秋からであった。結局六カ年である。主として終戦後の物不足の結果であるが、その成功には意義深いものがある。

かくて高知市鴨部―海老が橋―大曲り―荒倉峠―骨石―横手の公道は、その役割を終わり、峠の茶屋もその姿を消す。代って国鉄朝倉駅前から針木をへて荒倉隧道に連なり、トンネルの出口からは伊予川、高樋川、新川通と結んで現在の国道五十六号線は成立する。ところで荒倉隧道では、殺到する自動車に早くも行き違いは困難かつ危険となる。とくに自転車はほとんど無視される。かくて新荒倉トンネルは西側に併行して、昭和四十九年（一九七四）一月十六日開通する。三カ年をかけた工費約九億円の大事業であった。

前述荒倉隧道工事期間は、実に自動車交通発達期の開始を告げる時期であった。「高知新聞」によれば、昭和二十六年（一九五一）バス路線の延長はあいっいで各公路に進められ、いわゆる土電、県交は路線の争奪戦を展開する。以後約十五年間が、バスの全盛時代とすることができよう。春野地方にも、高知を中心に高岡方面、仁ノ方面、横浜方面とバス路線は頻繁である。こうしたバスの全盛時代に、他方では自家用車の時代が幕を明けていた。同紙によれば、昭和二十九年（一九五四）小型自動車の売れ行き良好とある。いわゆるマイカーの時代はまだまだであるが、「門田瑞穂日記」昭和二十三年（一九四八）三月二十六日に、「荷車の金輪をタイヤと取り換える。タイヤ代二万七千円」とある荷車は、ようやくにして昔語りとなってくる。あのように普及した荷車を

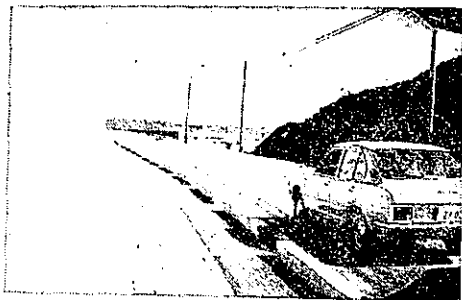
見なくなるのは戦後の姿である。

国が道路整備に積極的に乗り出したのは、昭和二十九年（一九五四）からで、ガソリン税の収入を道路整備の費用にあてるものであって、県でも翌年には道路整備が県政の重点となる。こうした上からの挺子入れは、昭和三十年（一九五五）代よりいよいよ強化され、道路事情は目に見えて改善される。まず舗装道路の出現である。すでに終戦直後の昭和二十年（一九四五）十月、占領軍は日本の道路の悪いのに閉口し、舗装の推進を求めている。実際終戦当時、悪路に激しく動揺する占領軍のジープを見た記憶は、なお多くの人に残っているだろう。当初舗装もいわば軽舗装で、大型車には簡単に破壊される弱いものであったが、昭和三十七年（一九六二）頃より大型機械が導入され、一般国道よりまず完全な舗装道路が構築される。側面、路肩、側溝、路面と根本的に固められ

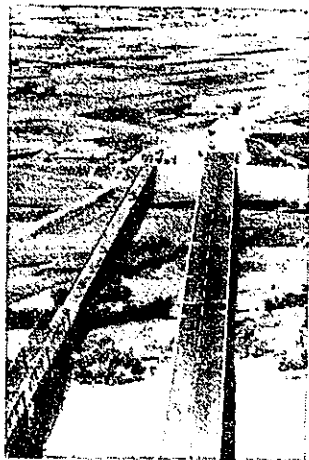
たうえに、部厚い舗装がなされて完全なものとなる。春野町では国道五十六号線と、いわゆる黒潮ラインの完成部に見るところである。したがって県道以下の多い春野町では、軽舗装が一般的で、大型ダンプの疾走にたとえば園芸高校東方で、改装間もなく舗装路面が破壊されたこともある。しかしながら現在、町内の道路―農道の一般的な舗装によって、まさに世は自家用車時代である。

ところで国道五十六号線にもどって、ここで仁淀川大橋の架け換えについて語らねばならない。昭和四年（一九二九）仁淀川大橋が近代的なコンクリート橋になったことは前述したが、この近代橋も、自動車時代を迎えてその要請に応じられないものとなった。まず橋巾がせまい、「高知新聞」昭和二十七年（一九五二）八月一日によれば、中央で長さ二十メートル、巾一・三メートル

昭和後期の春野



黒潮ライン（甲段）



仁淀川大橋新旧（前方春野町）

三）十一月二十六日によれば、仁淀川大橋はついにラッシュに困り果て、一方交通の規制を行なう。かくて昭和四十年（一九六五）二月七億円（当初五・四億円計画）の巨費を投じて架換え完工、四月十七日開通となる。長さ六百三十三メートル、巾一一・五メートル、四国第一の長橋を誇るものである。荒倉トンネルに比べて、仁淀川大橋の春野町に与える利害関係は小のようであるが、大正十年（一九二二）はからずも渡船沈没で命を失ったのは、春野地方の人たちであった。交通路はつねに全体系として地域に關係を持つものである。その点昭和四十七年（一九七二）六月の町議会で、桑名町長は、いわゆる黒潮ラインの一環となる仁淀川河口大橋の架設促進を表明している。ここにも仁淀川大橋と同様の關係が見出されよう。橋は現在橋脚の工事中である。青天の洪水として、仁ノの人たちを苦しめた仁淀川河口に、二十年にもみたない後になって、一大橋が現出しようと誰が思ったのであるか。世の中は変わるものである。

を拡巾するための工事が同年十二月より行なわれる。中央での自動車の行き違いのためである。当時としては自然であるが、何分に姑息（こきそ）ではある。ついに昭和三十五年（一九六〇）抜本的に架け換えの計画が立てられ、昭和三十七年（一九六二）度より四カ年計画で着工となる。此の年十二月国道三十三号線では、高知市朝倉でいわゆる朝倉バイパスが開通する。車の多くはしかも五十六号線に流れ込む。「高知新聞」昭和三十八年（一九六