

また飯田格満が残した飯田文書には当時の道路事情を次のように記している。

藩政中ノ道路、本山ヨリ川口ヲ経テ立川ニ通ズルモノハ国道、其ノ他里道デアル。其ノ線路ハ多クハ大小ノ川岸ニ沿ヒ蓋シテ坂路ヲ避ケテ作りタルモノデアリ、幅狭ク屈曲多ク夏秋ノ候ニハ雜草、笹葉道ヲ覆ヒ交通困難ノ処多クアリ。川添ニ道ヲ執ル事不能ノ場所ハ山腹ヲ切開キ、又ハ峰越ノ処モ処々アリ。川口、本山間ニテハ下関ノ十二所、北山ノ論所等ノ坂アリ。川口、杉間ニテハ鳥越峠、川口、豊永間ニテハ磯谷涼ミ堂。川口、立川間ニテハ、木ヲシ坂、千本坂等ノ難所アリ。

然レ共当時ノ人ハ山間ノ道路ハ此ノ如キモノカト思ヒ別ニ苦勞モ感ゼザリシ。

藩末領石ヨリ天行寺、根曳峠、戸手野、杉、川口ヲ経テ立川下名ヲ通り笹ヶ峰ニ至ル。新国道開削サレタ当時ハマダ火薬ヲ以テ石ヲ砕ク術行ワレザル時節デアルタメ堅キ岩石ニ行当レバ除ケテ道ヲ上下シタルヲ以テ小坂不絶感心ノデキザル通りデアッタ。シカレドモ此ノ道ニ依テ郵便運送ヲハジメ其他公私ノ用ヲ弁ジタノデアル。

明治廿五年六月（全通は二十七年）阿波ニ通ズル平坦ナル国道開通ニ依テ総テ公用道ニ移シタ。

1 国道三十二号線

沿革 明治十八年二月二十四日布達第一号により国道三十二号線に指定される。

大正九年四月一日内務省告示二十八号により国道二十三号線に変更される。

昭和二十七年十二月四日政令第四百七十七号により一級国道三十二号線となる。

昭和四十年三月二十九日政令第五十八号により一般国道三十二号線となる。

明治十六年（一八八三）三月、内務権大書記官田辺良顕（福井県出身、陸軍中佐）は明治十九年七月県令から県知事に改められた後も、同二十一年二月まで在任五年の長期にわたって高知県政を担当した人物である。

田辺知事は赴任当時から新道の開削、浦戸湾改修を含む交通政策の大きな抱負を持っていた。この新道開削による道路の一部が現在の国道三十二号線である。大豊地方の住民にとってこの国道三十二号線こそ身近な交通の要路として、また、政治・経済・文化などあらゆる面からその恩恵を享受してきたのである。この当時としては未曾有の大事業であり、しかも不況の中で財源難にあえぎ、工事決定まで円滑に進行することはできなかった。工事に至るまでの紆余曲折について、その経過を述べる。

新道開削を県に提案 新道開削案は浦戸湾浚渫工事と一括されているのであるが、ここでは新道開削についてのみ取り上げる（以下同じ）。

田辺県令は新道開削委員局を設置し、その準備を進め明治十八年（一八八五）二月に報告書を提出している。その報告書によると、

県下の経済を振興すためには、殖産通商の道を盛んにしなければならない。このためには、先ず道路を開削して運輸交通の便を図るべきである。また、この新道の開削のためには巨額の工費を要し、県民にその負担を強いることとなるが、これを子細に考察すると、その工費は終始県内に流通して外に溢出するものではなく、県下全体の財力を消耗するものではない。すなわち、富者に損なく貧者には業を得せしめることができる。故にこの業を起せば直接間接に県民の受ける利益は甚だ大きい。

と述べて、新道開削の早期実現の重要性を報告している。

また、新道の路線の一つとして、高知市より東進して領石を過ぎ、豊永郷に出て吉野川左岸に沿い大久保の国境を経る琴平に至り多度津に達するものである、としている。

新道開削の議案は、明治十八年三月の通常県会に提出されたが、自由派議員の激しい反対によって否決された。反対の理由は、その事業の価値と意義は認めながらも、民力休養を優先すべきだとの主張であった。

田辺県令は、県会の反対を受けながらもこれに屈せず、自ら管内を行脚して道路開削の必要を説き、一方では愛媛・徳島の各県令とも会談して、四国新道開削にその協賛を得た。また自由派が反対の理由とする民力の負担を軽減するため、国庫の補助を求めるほか、下僚を動員して寄付金を募った。この熱意と努力に動かされた県会議長中山秀雄はじめ国民派議員は原案支持の態度を固めた。

新道開削を 明治十八年十一月二十日、県令は臨時県会を招集して再び新道開削の議案を提出した。本案の説明内
再提案 容はおおむね次のようであった（国道三十二号線関係分のみ）。

趣旨説明

本県下の土木事業たる道路の修築を要するもの枚挙に遑あらず。その最も急要なるものは東西に一大路線を開く是なり。新道開削に至っては愛媛・徳島両県下連絡を要するを以て両県令に商議しその路線を確定し俱に該土工を起し以て一般の公益を図らんとす。是即ち本案を発するの要旨なり。

今茲に其の工事の計画を略言すれば一面は土佐郡比島・一宮及び長岡郡領石・成合・戸手野・杉等の諸村を経て尾生村に涉り吉野川左岸に沿い大久保より土阿国境を越え、徳島県三好郡下名村を通り池田に出で阿讃の国境を越え多度津及び丸亀港に達するものとする。

その路線の勾配は一間に付三寸以下、道幅は四間の目的たり。その工事は本県に属するもの道路延長三十七里二十六丁二十間（高知―豊永国境線・高知―佐川―伊予国境線・佐川―須崎線の三ルート）にして、此の工費金四十四万六千七百十円、浦戸港浚渫費四万二千四百五十円を合せ総額四十四万九千九百六十円とす。

今之を、尽く人民に負担せしめんか、或は其の堪えざらんことを恐る。故に其の三分の一の金十四万九千七百二十円は政府の補助を仰ぎ、其の三分の二の金二十九万九千九百四十円は之を地方税に求むる目的なるも、該土工規模の大なると費額の多きを以て七ヶ年継続の事業となし、本年度より向七ヶ年度に割合、即ち本案の支出を要しめんとす。

然れども尚地方賦課額をして軽減ならしめん為め有志の義捐金を募集せしに、既に現金募集に應じたる金十二万二千三百五十四円九十銭の多きに至れり。

而して義捐金取納の順序は五ヶ年に割合毎年十二月中之を収取する約束なるを以て、本年度に於いては未だ実収入し得ざるが故に、本年度地方税の支出は金四万七千六百十円六十四銭一厘を要すべしと雖も、十九年度以降其支出額の半額は右義捐金を以て之に充て、其の半額即ち式万九百余円を実徴取するの目的なりとす。

工事概要（三十二号線関係）

高知―杉村を経て徳島県に至るもの	延長(端)	幅員	一里宛工費
区間	延里(端)	幅員	一里宛工費
高知―領石	四、〇〇	四、〇〇	二〇、〇〇

領石―宍崎	〇、七〇	三、五	一四、〇〇
宍崎―根曳	一、二九	三、〇	一一、〇〇
根曳―穴内	六、〇〇	二、五	九、〇〇
穴内―国境	三、一八	二、〇	七、〇〇
計十五里二十一町強			

県會議員自由派は依然としてこの提案の反対論に固執した。代表島田糺の反対演説によれば、本案の必要性は認めるが、本県民の疲弊は第一に国税・地方税賦課の増加、第二に貨幣価値の激変、第三に資本の欠乏を挙げて時機尚早を強調した。

賛成派の中山秀雄は、反対理由薄弱として論陣を張り採決の結果、賛成派は議長中山秀雄を除いて十三議員、反対派は十一議員、二名の差をもって本案は支持されたのである。

新道の起工

その後審議の過程で工事期間（十年に延長）や税金賦課・寄付金の徴収など一部の修正はあったが、明治十九年三月十日、新道開削の起工式が高知公園で挙行された。起工式には前藩知事侯爵山内豊範をはじめ県下知名の士、徳島県令酒井徳明、愛媛県令関新平も臨席して盛大を極めたと『高知県史』は伝えている。

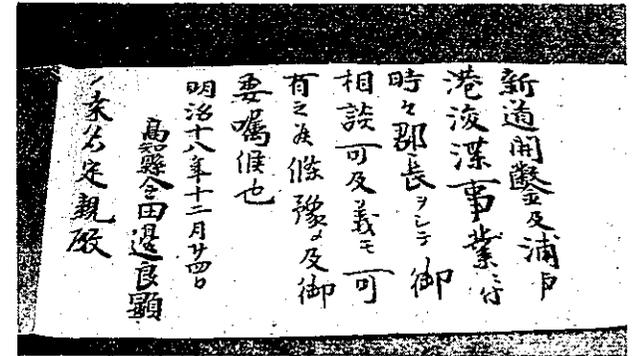
しかし、自由派の県會議員のほとんどは、この起工式の出席を拒否したという。また、起工式は愛媛・徳島の両県でも挙行された。

新道開削にかかわった知事は五代に及び、その氏名は次のとおりである。

田辺良顕 時任為基 調所広文 丸岡莞爾 石田英吉

新道開削にかかわった知事は五代に及び、その氏名は次のとおりである。内容は次のとおりである。

新道開削及び浦戸港浚渫事業ニ付
時々郡長ヲシテ御相談可及義モ



状嘱委役談相開削道新のて親定名桑

可有之為條ありしか豫メ及御委嘱候也

明治十八年十二月廿四日

高知縣令 田辺良頭

桑名定親殿

また工事の竣工に際して、明治二十七年四月七日付けをもって、当時の高知県知事石田英吉から新道開削の功労者として感謝状が贈られている。このほか、石堂の朝倉端一、磯谷の森孝三郎も全線開通に当たり知事より感謝状と木杯が授与されたと墓碑に刻まれている。これらは寄付金の拠出などについて尽力したものである。

新道開削 このようにして、明治十九年三月起工以来八か年余の歳月と莫の経過 大な労働力、巨額の経費を投じて開通したこの新道にも種々の曲折と過程があった。

まず、その過程を往時の新聞に見ると、新道開削工事の監督のため、杉村の杉六番屋敷（杉本幸芳宅）に第五区派出所を設置したのは、明治二十一年九月五日であった。ときの責任者は畑山某であったという。そして、同年九月十六日から杉村と穴内村吉野川に至る区間の工事に着手し、同二十二年一月二十八日には、高須村字弘瀬から日浦村字崎内に至る間が落成し、一般の通行を許可した。その後工事は順調に進み同二十四年には、吉野川までほぼ完了した。

経路の一 穴内まで既定の路線で進捗してきた三十二号線は、明治二十三年ごろになって、急に路線の一部を變部變更運動 更しようとする動きが活発になった。その概要は次のようなものであった。

穴内から穴内川を南岸に渡り、左折して吉野川に沿い岩原を経て阿波池田に通ぜしめようとする住民運動であっ

た。この運動は高知・徳島の両県庁や県会に迫った。このため両県はこの新路線について種々調査したが、結果は既定の路線に比して良案ではないとされた。

ここにおいて、吉野川南岸路線を主張する住民たちは、その計画の一部を変更して、穴内から岩原を経て徳島県有瀬に至り、ここで吉野川に架橋して大久保に渡ることとした。

この案は、明治二十三年十一月の臨時県会において、本山村出身の県会議員森下高茂の建議で採択されて、実地測量調査を行ったが、この案も調査の結果は路線を変更するに足るものではなかった。

南岸路線推進派は更に計画の一部を改変して、穴内から下ノ土居（福井）に至り、ここで安野々へ船渡しで通行させる案を連署して県庁に請願した。これら一連の南岸路線変更への大きな理由として、

1. 将来予定されている吉野川橋に莫大な工費を必要とすること。
2. 北岸は山岳重なり物産も南岸の半ばに過ぎずとし、利用価値の優位性。

などを主張したようである。

このような路線變更運動に反発するほかの住民たちは、既定の路線こそ国家百年のために最良の線であると断じ、「県会是一部有志の偏重な愚見に迷わされることなく、当初の計画通り速やかに工事を進めて欲しい」と、県会に対して建議書を提出している。

建議書は約二千五百字に及び西村盤根の署名がある。路線變更運動は結局不発に終わった。

開削工事に 明治時代の新道開削には囚人を使役することを例としたという。三十二号線の場合もこの例に漏れ囚人が就勞 ず、多くの囚人が就勞した。

この囚人たちの仮監獄は、当初長岡郡成合村に設置されたが、明治二十二年四月に焼失した。このときの収容人員は百余名とされている。仮監は北滝本村に移転し、六月十五日落成して、新道開削の役夫として、百五十人を受け入

れた。仮監は新道の進捗に伴い徐々に東へ移転したと思われるので、天坪や大杉地区にも設置されたと考えられるが、その資料が残されていない。

古老の話によると、大田口の美馬呉服店の西隣り（現在駐車場）や、川戸の通称カミ谷にも設置されていたという。大田口に仮監のあった裏付けとして、明治二十六年四月九日付けで、「仮監払下げに関する件」が「土陽新聞」に公告されている。囚人たちはそれぞれ異なった事情で服役していたのであろうが、いずれにしても新道開削の陰の苦勞者として忘れてならない人たちである。

寺内の地区内で、用地買収の交渉が最後までまとまらず（地権者は一名）、ついに現在の土地収用法のような法律が適用された。その間、この地区だけ工事を残して東へ進んだという（中西重久談）。

2 四国縦断新道の開通

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用道を利用しての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き始めた。大豊地方で生産された楮・三極・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。

吉野川の渡し船
新道四国縦断道は開通したが、穴内から吉野川北岸の尾生へ渡るには渡し船によるほかはなかった。

渡し船は、現在の新しい吉野川橋に沿い就航し、東は今の吉野川食堂から川端まで、西側も同様に船着場まで傾斜の道路がつけられた。古老たちの話によると、馬車は荷物を積んだまま、船に載せて渡したという。

この渡し船は県営で渡し船の利用者は無賃であった。馬車や大量の荷物もすべて無賃であったかどうかは不明であるが、明治三十八年三月一日付けで高知県は次の告示をしている（「土陽新聞」）。

無賃渡船事業公告

渡船の場所 長岡郡東本山村穴内―尾生

右本年四月ヨリ明治三十九年三月迄請負ニ付ス、望ノ者ハ本月八日迄ニ内務部第二課ニテ就業契約案其ノ他関係書類熟覽ノ上、保証金並ニ丁年以上ノ男子ニシテ船乗ノ業ニ熟シ、重罪及監視ヲ付加セラルベキ輕罪ヲ犯シタルコトナキ旨ヲ記載セル市町村役場ノ証明書ヲ添ニ同課へ入札書ヲ差出スベシ。（以下略）

明治三十八年三月一日

高知県

また、明治四十三年四月二十八日の「土陽新聞」は次のように報じている。

明治四十三年度の長岡郡東本山村穴内の無賃渡船費の落札金額は二百三十八円也 と、

注 明治四十三年度は、穴内渡船最後の年度であった。

この県営の渡し船は明治四十三年三月末に吉野川橋が完成するまで約十七年間続いたのである。吉野川橋については橋の項で詳述する。

3 昭和の改良工事

四国地方建設局は国道改良工事計画に基づき、三十二号線の改良工事に着手した。

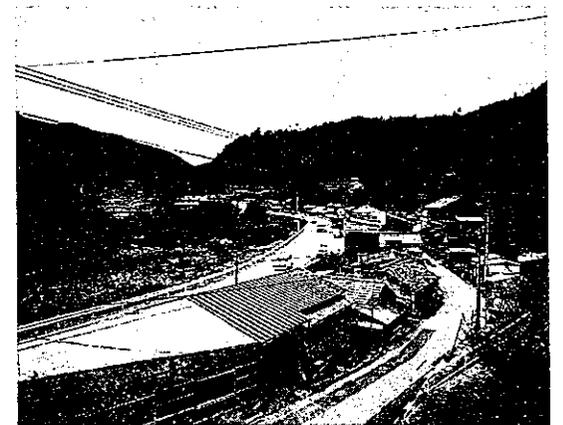
高知市に接する逢坂山から始まり根曳峠（昭和三十五―四十年年度）・豊永地区（同三十七―四十一年度）の難所を克服して、大杉地区を最後に昭和四十二年年度をもって第一次改良工事を完成した。この落成式は同四十三年三月二十四日大豊町と徳島県境の境谷で、溝淵知事出席の元に挙行された。

その後大豊町小川地区で土砂崩壊のため、国道・鉄道共に約半月間も交通が途絶する災害が起きた。このため、抜

本的な防災対策として現在のトンネルを主体とした防災改良工事が昭和四十八年に着工され、同五十三年三月に完工した。国道改良工事に当たり当局が一番苦労したのは、大豊地方の地滑り地帯の工事対策であったと『四国地方建設局二十周年史』に述べている。

それにしても国道三十二号線は、我が大豊町にとっても高知県にとっても今も昔も大動脈である。明治十八年、四国新道開削の議が起きる。一世紀を越えた現在、道幅は広くなり、急坂やカーブはいずれもゆるやかとなり、大小幾多の河川は近代的な橋梁が架設されている。

大豊町内を走る一般国道三十二号線の総延長は、土佐山田町境から徳島県境まで二九・二一九キロメートルである。



国道32号線の馬瀬付近（右側は旧国道）



長 瀬 橋 跡

5 長瀬橋

昭和九年十月二十八日、それまで大杉までしか通じていなかった国鉄土讃線が豊永まで延長し、更に同十年十一月二十八日には全線が開通した。

このことによって地域の交通事情は大きく変わった。旧西豊永地区でも大田口・豊永・岩原の各駅を中心とした交通路線の整備が行われた。長瀬橋もその一環として計画され、この取り付け道路が安野々下ノ土居間の村道である。

当時は村財政はもちろん一般住民も不景気で日常の生活も意のこたくな
らない状態であったが、その必要性と住民の熱望がこれを実現させたので
ある。

このように困難な経済的環境にもかかわらず、関係部落から毎日数十人
の労力奉仕や、青年団そのほかの諸団体の勤労奉仕、そのほか関係部落の
拠出金などによって工事は推進された。

しかし、この長瀬橋の架設と取り付け道路新設に当たっての関係部落
(東梶ヶ内・西久保・安野々・川戸・連火・桃原)の寄付金負担が極めて
重く、この割り当て完済に苦心した。

その一例は上桃原の部落自治記録によると、昭和十年三月に五回、九月
から十月にかけて四回の部落総会が開かれている。

その議題は主として、長瀬橋架設に対する寄付金徴収に関するものであ

る。寄付金といっても、ほとんど強制的に割り当てられた金額であり、家によってはこれを期限までに完納することは困難であった。これを分割の延納払いにして欲しい旨を村当局に陳情したが認められず、逆に村長ほか数名の理事者が寄付金完納の協力を求めに来た。

結局いろいろ協議の結果、現金の拠出ができない者（数名）は、夫役をもってこれに充てることで双方円満解決した、などと記されている。

この長瀬橋もその取り付け道路とともに昭和十一年四月に完成した。落成式は同月二十九日に、県知事代理岸田土木課長ほか多数参加して、盛大に行われた。橋の延長は八十八㍎。木造の吊り橋で取り付け道路は七百九㍎、時の村長は都築榮であった。

この橋も昭和三十八年、現在の位置に鉄橋として架け替えられた。その後道路とともに国道三十二号線の一部となって現在に至っている。

6 恵比寿橋

恵比寿橋は落合から八畝に連絡する重要な橋として、昭和二年五月架設工事に着手し、工費二千数百円を投じて翌三年三月に完成した。

落成式は同年三月二十一日現地に高知県知事代理丸山技師をはじめ、地元や隣村の有志多数が参列して盛大に行われた。渡り初め式には八畝の三谷竜太郎・盛廣・寿子の一家三代夫婦が参加した。

また、余興は青年相撲・投餅・煙火・諸芸大会が催され、夜は活動写真の無料公開もあって当日の人数は千二百人を超え、同地方では近來にない盛況であった。と当時の新聞は報じている。時の東豊永村長は上村基正、建設委員長は小林秋義であった。

十九間、幅員十八尺四寸、有効幅員十四尺、高さ二間半、内容外観共に四国第一の称に背かぬ偉観を示す」とたたえられ、嶺北の玄関としてふさわしいものであった。

しかし半世紀を過ぎた今、交通量の増大と車の大型化によって、かつて偉容を誇っていたトンネルもさすがに狭隘を告げていた。それに加えて、四国横断高速自動車道のインターチェンジが川口南にできることもあって、新しい時代の要請に^{こた}えて昭和五十七年十二月に新高須トンネルに着手している。

このトンネルは現在の位置から約十三^{メートル}下の国道三十二号線から取り付け道路なしで、そのままトンネルに入っている。総工費は約十六億円延長四百二十八^{メートル}、高さ四・五^{メートル}、幅員九・二五^{メートル}で昭和六十一年五月三十日落成した。

3. 大豊・一の瀬トンネル

国鉄の大杉トンネルの項でも述べたように、昭和四十一年小川ヨボシ山の崩壊による災害は、鉄道及び

国道双方ともに不通となり、高知県民にとってその大動脈を十五日間も止められて、消費物資の欠乏との、園芸荷出県に壊滅的打撃が与えられた。

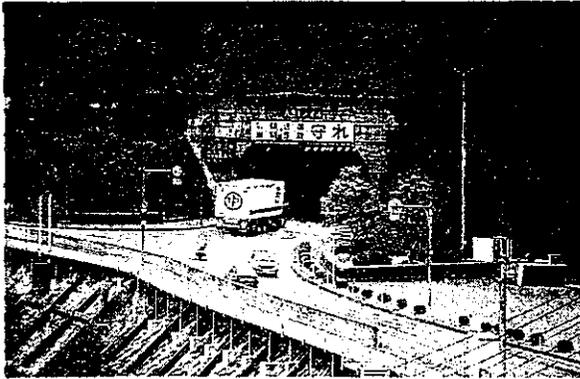
これにかんがみ建設省土佐国道工事事務所ではヨボシ山の穴内川沿岸を避け、山麓に直接トンネルを掘り、大豊トンネルと一の瀬トンネルを完成させた。

この両トンネルの着工は昭和四十九年三月で、完成は昭和五十三年三月である。二つのトンネルの総工費は約四十三億円で、高さは四・五^{メートル}、幅員は八・五^{メートル}である。長さは大豊トンネルが千六百五^{メートル}で、一の瀬トンネルが四百九十二^{メートル}である。このトンネルは防災工事が主目的であるので、距離は百^{メートル}くらいしか短縮されていない。

4 笹ヶ峰トンネル

昭和三十七年高知営林局管内の本山営林署と愛媛県西条営林署は共同事業として、川之江大豊線を付け替え改良のために関連林道工事を行うことを決定した。この路線は四国の脊梁^{せきりょう}山脈をほぼ中央で横断する最短距離の道路であり、しかも古代から官道としてまた参勤交代道として長く利用されてきた道路である。

この関連林道工事では北山越えの笹ヶ峰峠の付近で路線を短縮し、勾配を緩やかにするためトンネルを掘削し取り付け道路を拡幅整備している。またこの工事には五年の歳月と二億八千万円の費用で、森林公団に委託して完成しているが、この路線のうちで最大の経費と時日を要したものが笹



大豊トンネル（池田側入り口）