第五章　交通・通信

一　道路網の発達

(一)　国　道

高知県はその昔から遠流の国とされ、あるいは陸の孤島といわれるほど、県外との交通に恵まれない自然の悪条件下にあった。大豊地方は県の中心地である高知市から遠く離れた山間僻地ではあるが、その昔は立川を通ずる古代官道や、藩政時代には北山街道として藩主の参勤交代の道とされたこともあって、交通の便は割合に恵まれていたともいえる。

明治四年（一八七一）三月、元高知藩知事山内豊範は令達書を出して、従来伊予に通ずる官道、すなわち北山街道及びその他山分筋の駅路を改定した。それによると、

令　（大豊関係抜粋）

領石・戸手野・川口・立川・馬立

但、尓来領石ヨリ穴内・本山・川口・立川・馬立通ニ之有ル処向後右之通リ。

戸手野・庵谷

但、尓来豊永ヘ通行ハ新改ヨリ甫岐山、同郷下土居・同郷寺内

但、送継ギハ向後廃セラレ前件ノ通リ繰替ノ筈。

右ハ領石ヨリ立川マデ番下、村々、人鮮ニテ送継ギハ難渋ニ付、当時試ミニ右之通リノ道筋ニ差替エラレ、来月朔日ヨリ向後通行之ニ差明ケラル。

この「令達」によって大豊地方の公道が一部変更になったことがうかがえる。また当時の「諸往還里数並駅場定」には次のように記されている。

立川往還

一　高知より立川迄十三里四丁二十二間　駅場四ヶ所

高知より領石駅迄三里七丁　右之内一里八丁　山路

平路　三十四丁　嶮路

領石駅より戸手野駅迄三里三丁　十一丁　平路

右之内一里十六丁　山路　立川駅より笹ヶ峰堺迄一里九丁二十二間

一里二十三丁　平路　右之内十六丁八間　山路

戸手野より川口駅迄三里四丁　二十九丁十四間　嶮路

右之内一里三丁　山路　右笹ヶ峰より予州馬立迄一里半計

二里一丁　平路　（『県史近代史料編』より）

川口駅より立川駅迄二里十七丁

注　一里は三十六丁、一丁は六十間、一間は六尺、また一里は約四千㍍

参勤交代道として使用された立川旧道にある笹ヶ峰の国境標柱（榜木）

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リタルモノデアリ、幅狭ク屈曲多ク夏秋ノ候ニハ雑草、笹葉道ヲ覆ヒ交通困難ノ処多々アリ。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労モ感ゼザリシ。

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リ笹ケ峰ニ至ル。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リデアッタ。シカレドモ此ノ道ニ依テ郵便逓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が高知県令に補任された。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曽有の大事業であり、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。

新道開削を県会に提案

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、

県下の経済を振興さすためには、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。故にこの業を起こ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て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発の必要を説き、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。

新道開削を再提案　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違あらず。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倶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渉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、此の工費金四十万六千七百十円、浦戸港修築費四万二千四百五十円を合せ総額四十四万九千百六十円とす。

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と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、既に現金募集に応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。

而して義捐金収納の順序は五ヶ年に割合毎年十二月中之を実収する約束なるを以て、本年度に於いては未だ実際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、其の半額即ち弐万九百余円を実際徴収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

区間	延長（端）	幅員	一里宛工費
高知―領石	四、〇〇里	四、〇間	二〇、〇〇円

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			

県会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。

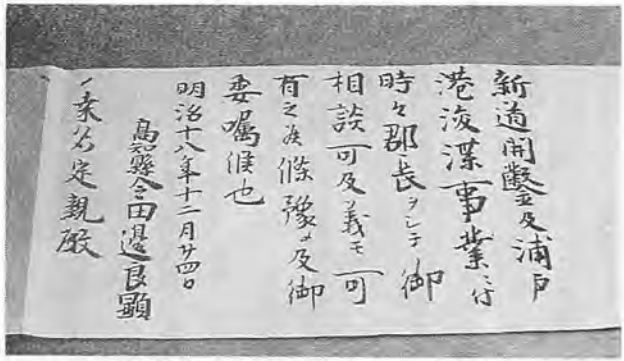
新道の起工　その後審議の過程で工事期間（十年に延長）や税金賦課・寄付金の徴収など一部の修正はあったが、明治十九年三月十日、新道開削の起工式が高知公園で挙行された。起工式には前藩知事侯爵山内豊範をはじめ県下知名の士、徳島県令酒井徳明、愛媛県令関新平も臨席して盛大を極めたと『高知県史』は伝えている。しかし、自由派の県会議員のほとんどは、この起工式の出席を拒否したという。また、起工式は愛媛・徳島の両県でも挙行された。

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

新道開削にかかわる古文書　新道開削及浦戸港浚渫事業ニ付

時々郡長ヲシテ御相談可及義モ


新道開鑿及浦戸
港浚渫事業ニ付
時々郡長ヲシテ御
相談可及ノ義モ可
有之ハ條豫メ及御
委嘱候也
明治十八年十二月廿四日
高知縣令　田辺良顕
桑名定親殿

桑名定親あての新国道開削相談役委嘱状

可有之為條豫メ及御委嘱候也

明治十八年十二月廿四日

高知縣令　田辺良顕

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発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ろう。

新道開削の経過　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。

経路の一部変更運動　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、急に路線の一部を変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。

このような路線変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、「県会は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。路線変更運動は結局不発に終わった。

開削工事に囚人が就労　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ず、多くの囚人が就労した。

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労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いた郵便逓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・三椏・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の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覧ノ上、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軽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ヘ同課ヘ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、溝渕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てから、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）

(二)　郡（県）道

道路や橋などの建設については、それぞれ固有の深い歴史と先人の苦労が秘められていると思われるが、具体的資料に乏しく往時の新聞などからその一部を紹介する。

1　杉～本山線

長岡郡本山村本山より、東本山村杉まで開通を予定する郡道は、既に去る七月中旬より本月五日迄都合八十日の間、笹瀬技師により実測せられしに、その里数は僅か三里十七町三間七合に止まる由なるが、倘し成就したらんには嶺北殖産興業の発達

を見るは必然にして、所謂本山の拠点までも大いに声価を博するの期あるべし。（明治二十八年十月十三日「土陽新聞」から）

この新聞記事にあるように、明治二十八年七月に本山から、東本山村杉までの郡道予定地を、三か月近くかかって測量したことが報ぜられているが、これは前年国道三十二号線が開通されたことに刺激され、本山方面の住民たちの強い要望によるものであろう。

次の明治三十年五月二十三日付けの新聞記事に「郡道本山～杉線の改修」という見出しで報ぜられているように、本山線の改修工事が決定されているが、すでに二十八年ごろから、この工事計画に着手していたことがうかがえる。

去る二十日（明治三十年五月）開会の長岡郡々会に提出せし、同郡本山村本山より東本山村杉に通ずる郡道改修案は、賛否の両論非常に喧しかりしが、討論両日に渉り種々協議の結果遂に左の如く可決したる由。

明治三十一年度高知県長岡郡土木費支出方法

一、金壱万七千八百四十一円六十三銭一厘

土木費中郡道改良費

外金四千七百一円六十一銭六厘

増加夫役換算金

右道幅一間五分

里程七千五百十一間七分（全長）

（三里十七丁十一間七分）

と記載されている。

この本山線の改修工事は順調に進み、明治三十一年末には、総工費二万二千五百四十円余で工事を完了している。その後大正八年に郡道本山～杉線は県道に昇格編入されたが、杉から吉野川沿岸の津家に越える所に鳥越峠（高須）があり、急坂とカーブの多い難所が横たわっていた。

大正九年大杉村の飯田俊広・野島信豊・杉本茂幸らによって乗合自動車会社として株式会社大杉組が設立され、高

知―大杉―本山の間を毎日幌型フォードの自動車を走らせ地域の人々の足となった。運転手には穴内の平尾国登・吉川善盛らがいたという。

このように馬車や自動車が増加するにしたがって事故も多くなり、交通の難所として恐れられていた。そこで昭和四年県議会において、県道本山杉線改修の議が起こり、画期的ともいえるトンネル工事を含む改修工事が二十三万二千余円の予算で可決された。

翌五年工事に着手し二か年余の歳月を経て、土讃線大杉駅開通に時期を合わせて昭和七年三月完工した。

トンネルの詳細については項を改めて記述する。

2　立川線

古い歴史を持つ藩政時代以前の古代官道・参勤交代道としての、立川道路についてはすでに、『大豊町史』上巻に詳しく記されているので、その後明治以降の立川道路について記してみたい。

詳細な記録は残されていないが、地元の古老によって語り伝えられていることや、川井恒美の『山家閑談』や、立川の巡査駐在所に勤務していた長岡京馬の書いた『立川遺聞録』などを参考に立川線のことを記述する。

藩政時代の参勤交代道は平野の上流から千本川へ下りて、更に坂を上り字ヨシガタキから上名へ渡り、また藤川を渡って旧番所へ通ずる経路であった。しかもこの道は道幅が狭く馬がやっと通れる程度の悪路であったという。

明治の末期から大正の初めにかけて村道開設の議が起こったが、上名地（右岸）と下名地（左岸）の住民感情が対立し、そのため経路が定まらず、測量もできない状態であった。

大正二年県会議員から再び村長となっていた門脇恒実らが、次のような調停案を出して調停に当たった。

調停案

刈屋から細野橋まで下名地
細野橋から一の瀬まで上名地
一の瀬から川口まで下名地

更に一の瀬から柳瀬までは下名地にも道をつける。

このような調停案は一応表面上では和解をしたが心ある人の間では、上名地は日当たりが悪く、冬期間は路面が凍結するなど、条件が悪いので道は冬も凍ることの少ない下名地を一貫して通すべきだと思っていたので、工事は遅々として進捗しなかった。

大正七年ごろ郡道磯谷～本山線が着工になったとき、立川線もその郡道の支線として、計画中の道路を郡道に昇格してもらう話もあったが、何分上名と下名の対抗意識が強いためにまとまった強力な働きかけもできない状況であった。

このようなとき地元の田辺常吾は道路が開けないことには立川の後進性は打破できないと考え、村当局や郡へも下名地一貫の道路を早期完成するよう働きかけたが、当時の世界的な不況から財源難の時期でもあり、思わしい結果が得られなかった。

そこで彼は村や郡に頼らず独力でも道をつけようと最大の難所である、柳瀬から猿洞までの道を郡道が測量したとおりの設計でつけ始めた。何分鶴嘴（つるはし）（つるぐわ）一本、鑿（のみ）一丁で始めたことであるので工事は遅々として進まなかった。しかし、何か月も毎日こつこつと掘り進む常吾の姿を見て初めはあきれて見ていた地元の成川や三谷の人たちも一人、二人と彼の工事を手伝うようになった。

そしてついには地元の人々も手弁当持ちで交代で手伝っていたが一、二年経つと、また一人減り二人減り最後は彼一人となった。常吾は家人の反対を押して家屋敷を売り払い私財を投げ打って、その上七年余りの歳月を費やして全

立川線の猿洞付近

線の二割程度を完成させたが、そのために家族は生活にも困窮するようになりまだまだ完通までの見通しは暗く、途方に暮れていた。

このときになって村当局も彼のひたむきな熱意に動かされて、村道として正式に採択し早急に全工事を完成させることにした。

このように私財を投げ打ち、我が身を犠牲にして地域社会のために尽くした彼の熱意が現在の立川道路開発の端緒となったので、この義挙を後世まで伝え、田辺常吾の遺徳を顕彰するため、地元の人たちの手によって、昭和三十年井手川口に頌徳碑を建立している。

大正九年門脇村長の後を受けて葛原出身の久保英気が村長になったころ、村長や地元の村議、有志たちの尽力で、県道川口～池田線の延長として県道編入の認定を受けて道幅が倍近く拡張されることになったが、世界的な経済大恐慌の余波を受けた財政難で着工はいつになるか見通しもつかない状況であった。

次いで昭和五年日浦出身の崎田久森が村長になったころこの県道延長の計画も、県と村の財政難のため開設不能となり廃案となろうとしていた。崎田村長は立川開発のためにはぜひとも県道工事を実行に移さねばならぬと決意して、当時としては大金の一万円の村債を起こし川口―一瀬間の左岸道路の拡幅工事に着手し翌年末に完成させた。

昭和十二年崎田村長が県会議員として出た後を野島信豊が村長を継いでいたが、昭和十四年、当時一の谷の葛野山に住友鉱業株式会社が鉱山を創業していたので、同社から一万円の寄付を受け、地元関係者有志から七千円の寄付を仰ぎ、村費二万五千円を投じ、一瀬―成川間の難工事を完成させた。

田辺常吾翁が下名地に一貫した道をつけ始めてから二十数年たって、一応現在のような立川線の全線の基礎が確立されたのであった。

3　県道杉～久保線のうち西豊永線

この場合の西豊永線とは、下ノ土居（安野々渡船場）より吉野川南岸に沿い穴内に至り、ここで穴内川を橋で北岸に渡り、国道三十二号線に接続する道路をいう。

西豊永線の穴内付近

杉～久保線は、明治三十三年に安野々の渡船場までは東豊永の方から開通していた。従来、上東に在った西豊永村役場が、明治三十三年七月放火によって焼失した。この役場の移転先の位置問題が紛糾（ふんきゅう）し、役場を吉野川の北岸（川戸）に移す条件として、南岸に村道を開設することが村会で決議された。その後現在の福井の国鉄踏み切り付近までは東から掘り進んだがいろいろな事情で中断していた。そこで、地元の上東・中屋・黒石・船戸・和田・穴内の住民たちが、これを郡道として開設するように強く訴え続けた。

そのころ、郡道開削の要望が各所に起こり、明治四十五年の郡会には二十八路線もの多くが請願されていたという。このため郡会は、長岡郡南部に二路線、嶺北に一路線を開通させることを決定した。

この決定に基づき郡会は、西豊永線を支持する議員（政友会）と吉野川線（磯谷―本山）を支持する議員（憲政会）の両派に分かれて対立した

が、明治四十五年二月採決により決定した。その結果は出席議員二十三人中、吉野川線を可とする者十二人、西豊永線を主張する者十一人で、その差は一人であった。この結果西豊永線の郡道開設は頓挫したがその後郡会の勢力分野も変わり、十年近くたって吉野川線の工事もほとんど完了した。大正十年から西豊永線が取り上げられ開設工事が始まった。

工事はまず黒石・船戸から着手して東西に進んでいたが、大正十二年四月の郡制廃止により、県道に昇格して穴内の穴内橋まで完成した。工期は当初三か年継続事業として始まったが、財源などの事由で四か年となった。また、これに要した総工費は七万九千六百余円、延長は約一里二十五丁五十七間で幅員は九尺であった。現場監督は安野々の都築輝馬、人夫頭は船戸の小笠原幸親であった。

郡道西豊永線の開削も、ほかの各所の道路と同様に完成するまでには種々の困難と苦労があった。その中でも工事費の住民負担も大きな問題の一つであった。郡道でありながら、その工費の六〇%が地元負担であった（従来は七〇%）。また、地元負担はこれを不均一課税として、受益者の課税に格差をつける方法が採られた。

大正十年度の西豊永村の同線の工事負担額とその賦課徴収方法は次のとおりであった。

地区別	戸数	負担金額	一戸当平均額	地区別負担率
吉野川南岸	二五七	二、二五八円三九	八円七八	六五%
吉野川北岸	六三七	一、二一六、〇六	一、九二	三五
計	八九四	三、四七四、四六	三、八八	一〇〇

注　吉野川南岸地区とは、船戸・庵谷・黒石・中屋・上東・西土居・佐賀山であり、北岸とは残余の西豊永村である。

この表に示すように、南・北岸の一戸当たりの平均負担額の差は六円八十六銭で、倍率は四倍強となっている。この、村当局の不均一賦課徴収方法は妥当性を欠くので、一部改正するよう指導して欲しい旨の陳情書が残されて

いる。これは長岡郡長谷秀次あてに佐賀山の三谷金左衛門が提出したものである。その内容を要約すると、不均一課税については認めるものの、佐賀山・西土居は南岸の地域ではあるが、この道路による受益は、ほかの南岸各部落に比して極めて少ない。

このため佐賀山・西土居（福井を除く）の負担を減額して欲しい、と対案を提示して訴えている。この陳情書が村当局や村議会でなく、直接郡長に提出しているところに当時の制度の複雑さがうかがえる。

4　県道杉～久保線のうち東豊永線

豊永郷から京柱峠を越えて祖谷に通ずる往還道には、土佐藩が設置した西峰口番所があって通行改めをしていたが、明治四年（一八七一）七月の廃藩置県により道番所は廃止となった。

この往還道は、南小川北岸地帯のほぼ中央を通り、幅員も狭く勾配も上下した道であったが、安野々渡し場から久生野までの郡道が開設されるまでは幹線道路として利用された。

明治二十七年（一八九四）に新道（現国道三十二号線）が開通したことにより、これに連絡する道路開設の要望が一層高まり、国道開通五年後郡道開設工事が着手された。

郡道開設について、当時郡会議員としてこの道路開設に尽力した粟生出身の三谷彦右衛門の活躍を物語るものの一つとして、次のような話が語り継がれている。

郡道開設工事の終点は落合として郡会を通過させ、現地調査のときには久生野まで案内し、久生野の前の南小川と小桧曽川の合流点を見せて、そこを郡道開設工事の終点の落合であるといって押しとおし、久生野まで開設することができた。

工事は明治三十二年（一八九九）に着工し翌三十三年に完成した。現在のような工事用大型機械のない時代にこの

東豊永線の急坂「請負坂」

短期間で、下土居から（福井）久生野までの長距離の道路開設工事を行うことは、当時としては大事業であった。

請負坂の急坂

野々屋部落に「請負坂」といわれる急坂がある。この坂のできたことについて、道路の開削を下は落合の方から、上は久生野終点の両方から掘り進み「請負坂」という所で連絡に食い違いが生じたが、これを無理に連結さしたために急坂ができたという。

開削工事を上・下両方から進めたことについて、西峰の人で郡道完工の翌三十四年東豊永村有給助役となり、その後名誉助役・村長を歴任した三谷亀松の履歴書に次のようにある。

一　明治三十三年旧正月四日起工長岡郡道豊永線久生野終点ヨリスクテウヨリ一丁余上谷迄請負工事ヲ三谷信馬ト共ニ担当終了セリ組合百五十余人工費二千八百余円。

また一説に「請負坂」といわれるこの箇所は、断崖の中腹に道路を開削しなければならなかった上に予算も貧弱であったので、勾配に関係なく、比較的工事のしやすい所を通して良いとの条件で請け負いに付したので、この急坂が生じ「請負坂」といわれるようになったともいう。

いずれにしてもその後車馬の通行にとって、路線中一番の難所として今にその名が残っている。

またこの路線の東土居から粟生までの急勾配については古老の話を総合すると次のようになる。

この郡道が計画されたときは、東豊永村の役場のあった、大平の土居を目標に路線が決定されていたようである。

実際に道路を掘り始め粟生の近くまで、道が近づいてくると南小川の南岸部落の人たちも、道路に対する関心が高

まってきた。しかしこの道が計画どおり大平の土居まで上ったのでは対岸の人たちにとって利用価値がないので、路線変更の運動を起こして、現在のような路線に変更されたのであろうという。

このように途中で計画が変更になった関係で、請負坂に次ぐ急勾配ができたものであろう。

余談であるが、路線が変更されて、部落の下端を通るようになったため、大平部落の人々は期待がはずれたので変更の測量をするとき強硬な妨害工作をしたという。大平部落では見張りを立てて、測量の人たちが来ると、頭上から大きな石を転がして、何日も何日も測量ができないようにした。そこで工事関係者たちも困り果て、示談金一千円でやっと解決したという。

開通した郡道はそれまでの往還道に替わる幹線道路として、沿線や区の住民はその恩恵に浴することとなった。また、道路沿いに集落ができ公共機関も徐々に道路沿いに移されていった。なかでも、落合は東豊永の中心地として発達、久生野も郡道の終点として西峰地区の産物の集散地として発達していった。

大正の初めごろまでは葉タバコの集積地に指定され、その管轄が遠く東祖谷山村にも及んだので、葉タバコの収穫期になると、朝暗いうちに東祖谷山の大枝を出発した人が、重い葉タバコを背負って京柱峠を越え久生野に着いたのは正午ごろであったという。

その後、大正の中期になっても県道の延長の見込みがたたないので、村道として道路延長工事を進める三か年計画が立てられた。この工事は地元住民の労力奉仕によって進められ大正十一年、牛馬車の通行できる道が完成し、昭和三十三年林道工事に着手されるまで、久生野―沖間の幹線道路として利用されていた。

大正十二年四月一日から県道東豊永～杉線として認定され、昭和三年には、将来東祖谷山に通ずる道路として、久保～杉線と改称され、昭和三十四年四月二十日、東祖谷山～大杉停車場線となった。

昭和十年になってようやく久生野からの延長工事が行われたが、失業対策事業費による工事であり延長は約四百メー

でその年一年限りであった。その後延長工事は久しく行われなかったが昭和二十七年になって、延長約二百キロメートルを県費により工事が行われたもののこれもその年のみであった。

昭和三十三年に県道終点から県営で林道開設工事が行われることになり、また東祖谷山村からも林道開設の工事が行われることとなって、ようやく開通への見通しが立つこととなった。

最初は路線名も西峰線であったが、その後京柱線と改め、県境の京柱へ向かい、九年間にわたって工事を行い、延長八・四キロメートル、総工事費一億五千五百万円で昭和四十三年に完了した。また、東祖谷山村より京柱峠に向かって開削していた林道も同時に完了し、両県を通ずる道路はようやく開通した。

明治三十二年（一八九九）に郡道工事を始めてから、約七十年経て徳島県まで開通することができた。

昭和四十七年十月二十七日に林道で開設した道も県道として、供用開始されるようになり、全線県の管理となった。また、昭和五十七年四月一日からは、国道に昇格し国道四百三十九号線となった。

この路線に乗合自動車が初めて運行されたのは大正十四年である。高知市の城北自動車株式会社が安野々から落合までの運行許可を受け運行を開始した。昭和九年十月に土讃線が南から豊永駅まで開通したのでその後、豊永駅―落合間の運行となった。

昭和十一年五月からは、落合の豊永英光が譲り受けて運行したが、当時の車はフォードの幌型（ほろがた）であり、乗客定員四人の一台であった。昭和十六年には戦時車両の供出により運行できなくなって休止となり、その後再開することがなく昭和十九年廃止になった。

昭和二十八年、高知県交通株式会社が沿線住民の要望を受けてバスを運行することとなり、運行に先立って地元も労力奉仕を行って運行に支障のある箇所の切り取りなどの改良工事を行った。

昭和二十九年十二月十日より運行を開始した。運転回数の一番多かった昭和三十七年ころはバス二台に増両し豊永

駅―落合間四回、豊永駅―漁長間三回、豊永駅―大畑井間四回往復したが、次第に乗客が減少し、ついに高知県交通は運行を止め、昭和四十五年九月十五日から豊永観光が代わって運行している。

(三) 道路の現状

国道　本町を東西に縦断する国道三十二号線の町内総延長は、二十九・二キロメートルで改良、舗装工事ともに完成している。

昭和五十七年四月に、国道に昇格した四百三十九号線の本町内関係の津家―高須―豊永―京柱間の延長は、三十三・七キロメートルであるが、そのうち高須から穴内までの、約五キロメートルが三十二号線と重複している。

また、四国横断自動車道は昭和五十四年の起工以来、漸次工事が進捗し、大豊インターチェンジの開設を含めて、本町はもちろん嶺北五か町村の経済圏にも、大きな好影響を及ぼすものと期待されている。

県道　町内の県道は七路線で、その総延長は約三十八キロメートルであるが、県道は国道と違って改良工事が進まず幅員も狭く急カーブも多いが、ほとんど全線が舗装されている。

主な県道は、東祖谷山～大杉停車場線・大豊～川之江線・磯谷～本山線などである。

町道　町道は、二百六十七路線で総延長は約二百九十二キロメートルにも

新高須トンネル

国・県道の状況

（昭和59年度末）

区分	路線名	町内延長(m)	改良率(%)	舗装率(%)
国道	国道32号	29,143	100.0	100.0
	国道439号	22,127	46.1	100.0
県道	磯谷本山線	7,583	4.3	100.0
	川之江大豊線	22,247	4.7	88.6
	角茂谷停車場線	483	10.6	100.0
	大田口停車場線	135	100.0	100.0
	豊永停車場線	348	67.0	100.0
	土佐岩原停車場線	246	95.9	100.0
	東祖谷山大杉停車場線	7,138	11.4	100.0

資料：本山土木事務所・土佐国道工事事務所調

町道・農林道の状況

年度	町道					
	総延長(m)	改良率(%)	舗装率(%)	自動車通行不能道率(%)	農道延長(m)	林道延長(m)
46	160,958	5.4	2.0	73.4	41,010	103,425
50	219,513	0.5	8.9	48.1	13,814	100,392
54	235,608	3.5	8.7	44.6	19,011	117,315
58	253,905	5.0	12.6	36.0	30,202	136,418
59	292,008	13.1	19.3	33.5	25,876	125,058

資料：公共施設状況調

及ぶが、そのうち自動車の通ずる道路は二百十二路線で約百八十キロメートルとなっている。自動車の通ずる町道も、改良・舗装工事が共に遅れ、急な勾配やカーブも多いが、地域住民はこの道路網の拡充によって、大きな利便を受けている。

農道　本町の農道は三十七路線を数えるが、その総延長は約二十六キロメートルにすぎず、一路線の平均は約七百メートルの短距離で、舗装工事もほとんど手が付けられていない現状である。

林道　林道は二十九路線でその総延長は百二十五キロメートルを超えている。そのうち幅員四メートル以上のものが約五〇％を占めているが、舗装の率は低い。林道は山林資源開発を目的とした道路であるが、奥深い集落などでは主な生活道路として利用されている。

その他　本町は、八十六部落の中に多数の集落が散在しており、それぞれの世帯に通ずるために集落道路がある。これら大小の道路の相互補完によって、日常の活動と生活が営まれている。昭和六十年三月末現在の町内道路の現状は前ページのとおりである。

(四)　橋

前述のとおり文化九年（一八一二）ごろ豊永郷大庄屋の指出（さしだし）によると、郷中の橋は合わせて三か所にすぎず、しかもそれは丸木橋であったと記録されている。その三か所とは下ノ土居・馬瀬・柚ノ木であった。

本山郷については藩政時代の記録はないが、明治十四年の各村誌に橋についての記載がある。

前述のようにこの当時はまだ吉野川の本流はもちろん穴内川にも橋は一つもなく、本山郷下分の十七か村中五か村に八か所の木製橋または土橋があるにすぎない。

各村誌に記載されている橋を次に掲げる。

影橋

和田村目付より寺内村に渡る石堂川に架かる。橋幅四尺（一・二㍍）長さ四間（約七㍍）

松尾谷橋

津家村内の松尾谷川に架かる仮土橋。

イヂ川橋

高知街道に属し川口村の立川川の下流に架かる。字モトドイの元標子之方百二十間（約二一八㍍）木製橋幅四尺（一・二㍍）長さ十三間（約二三㍍）

井手川橋

立川下名村字カリヤ元標辰巳之方（南東）三千三百五十四間（六〇九七㍍）の井手川に在り。水深五尺（約一・五㍍）橋幅一間（約一・八㍍）長さ五間（約九㍍）

藤川橋

立川上名村　元標御殿床より寅卯之方二百八間（約三八八㍍）の処藤の川に架かる。水深四尺（一・二㍍）橋幅一間（一・八㍍）長さ五間（九㍍）下名村に通ず。

赤磯橋

立川上名村内に在り元標午の方三十間（五四㍍）の赤磯川に架かる。水深四尺（一・二㍍）長さ三間（五・四㍍）

コヲヤ川橋

立川上名村内に在り元標巳午之方千八百六十五間（三三九〇㍍）千本川に架す。水深四尺（一・二㍍）橋幅三尺

（〇・九メートル）長さ五間（九メートル）

柳瀬橋

立川上名村、下名村に通ずる道に在り。元標卯辰之方四千百十一間（七四六三メートル）の柳瀬川に架かる。橋の長さ十間（約一八メートル）

この八橋のほかにも小さな谷川にはたくさんの小橋が架かっていたであろう。またこの八橋のほとんどは橋桁に横の桟木を敷き並べ、その上に土を盛ったいわゆる土橋に近いものであったようだ。

昭和35年ころの川口吊り橋

しかしその中でイヂ川橋はいつごろ架設されたものか判明しないが、高知街道の以前から参勤交代道として多くの人たちや物資の流通などにも利用されていたと思われるので、本格的な木製橋であったようである。

現在大豊町内に橋といわれるものはたくさんあるが、それぞれの地域で住民のためになくてはならないものである。

昔から道路の最大の障害は川であったので、橋の架設は地域の住民のみならず、遠くへ往来する者にとって最も望まれるものであった。架橋技術の開発されていない昔は、やむなく渡し船や回り道を余儀なくされていたが、近時架橋技術の発達と経済の高度成長はついに鳴門大橋のような超大型橋まで実現している。

大豊地方で最も早くしかも近代的な大橋が架設されたのは、明治四十四年四月、穴内―尾生間に完成した旧吉野川橋である。こ

の橋は明治二十七年開通した国道三十二号線の連絡橋として、二か年の歳月と当時の金で五万一千円の巨費を投じ、その当時の技術の粋を集めて架橋された。しかもこの橋桁に使用した鉄材は遠く英国から輸入したものであるという。

なおこの橋については大豊町内の代表的な橋とともに項を改めて詳しく述べる。

1　平和橋

天坪村では明治十年ごろからあった角茂谷峰・本村・戸手野・馬瀬などの小学校や分教場を、明治三十二年十一月に統合合併した。

天坪村戸手野古味（南場）に新校舎を建設して天坪尋常小学校と称したが、合併は穴内川を挟んで両岸にあった学校を一か所に集めたので、川を渡って学校に行かなければならなくなった住民は心穏やかでなかった。

当時は南トーローの渕に船渡しがあったが、出水時や厳寒のころは、学校対岸の児童は出席率が極めて低かった。合併以来両岸の住民感情に確執を生じ、村政上も支障をきたしたので心ある人々は一日も早く旧に復することを望んでいた。

一方明治五年に天坪村角茂谷に生まれた佐藤精郎は、明治三十四年アメリカ合衆国に渡り農場を経営して成功していた。明治三十八年十二月いったん帰郷したとき村の実情を知り、村の融和と教育向上のために馬瀬―角茂谷間に橋を架けることを提案した。村民の賛同を得ると自ら橋を設計するとともに、金一千円を架橋の費用として寄付した。この篤志に感激した村民は夫役（ふえき）と橋台を提供して橋の完成に協力した。

天坪小学校の沿革史もこれを大きく取り上げ、明治三十九年一月角茂谷における橋梁架設起工式に全児童が出席したとあり、また同年五月十二日の平和橋落成式は天坪小学校において挙行したとある。学校がこの橋に期待する状況がうかがえる。

橋は日露戦争終結の時代を反映して平和橋と名付けられ、角茂谷―馬瀬間に通ずる二十四間二尺（四四・三㍍）、幅七尺五寸（二・二七㍍）で県下で最初の鉄線吊り橋であったという。橋の完成以後は、両岸の住民が大いに融和し、また天坪小学校の出席率も晴雨にかかわらず良好となり、教育の向上に貢献したという。

社会の発展に寄与した功績はまことに大きいとして佐藤精郎の遺徳をたたえ、平和橋の袂に頌徳碑が建立されている。また昭和五年九月この平和橋が老朽化したために架け替えている。

2　大杉大橋

嶺北住民が待望久しい鉄道が昭和七年十二月に大杉まで開通することが決定した。しかもその予定線が穴内川を挟んで、国道三十二号線の反対側の中村大王に駅ができることが決定すると、その受け入れ側として県は穴内川に橋を架設することとした。

県は東祖谷山～大杉停車場線の終点として、昭和七年九月鉄筋コンクリートで幅員五・二㍍、全長六〇・二五㍍の橋を完成させて「杉橋」と称した。この橋は穴内川の上下流を通じて最初の鉄筋コンクリートの永久橋であり、嶺北地方の表玄関にふさわしい偉容を誇っていた。

当時の交通の手段は鉄道とバスが主であったので、鉄道開通と同時に県交バスが駅の構内まで乗り入れ、各列車ごとに本山本川方面への連絡は万全であった。以来この杉橋は五十有余年地区住民の足として親しまれ、地域産業の開発に寄与してきた。

昭和五十年代後半になると社会情勢の急激な変化とともに交通事情もまた急変し、マイカーの普及・車輌の大型化・交通量の増大など社会の要請は止まるところを知らず、かつては嶺北一を誇った永久橋もついに狭隘を感じるようになり、昭和五十六年度から三か年計画で拡幅して架け替えることとした。

この橋の架け替えに当たって苦心したことは、迂回路がないのに交通を止めないで架け替えることであった。そこで旧橋の上流に橋に接してまず半分を新設しそれが完了すると、下側半分の旧橋を取り替えた。

このため工事期間は延びて、昭和五十九年七月二十四日、総工費三億一千七百万円余をかけ、幅員九・七五㍍、全長六〇・四〇㍍の近代橋が完成した。

これを機会に名称も「杉橋」から「大杉大橋」と変えた。

3　大杉橋

古来大杉村の吉野川北岸に在る村々は、交通の要衝に位置して政治・経済・文化などの中心だったので、吉野川の渡し船にそれほど不便さを感じていなかった。

明治五年ごろ高知街道が開け、同二十七年に国道三十二号線が開通すると村の中心がだんだんと杉方面に移ったので、その方面に出向く必要が多くなってきた。この当時吉野川に架かる橋は皆無で、両岸を結ぶ唯一の交通手段は渡し船で、豪雨のたびに川止めとなり地域住民は不便を余儀なくされていた。

昭和の初期になると葛原出身の村会議員、豊永英男は「橋なくして村の発展なし」といって村当局などに働きかけたが、なかなか実現の運びに至らなかった。そこで高知市布師田在住の福永利行に協力を求めた。熊本高等工業学校を卒業して土木建築技術者であった福永はこれを快諾して、多額の私財を投げ打ち自ら設計施工をして昭和七年ようやく完成した。

橋は津家から葛原にわたる筏津（いかだつ）の渡し場の上に、幅員二・八㍍、長さ一一七・八㍍の鉄線吊（つ）り橋を工費四万三千円余で施工し大杉橋と命名した。

この橋は福永利行個人が私財で建設したので、完成後は通行料として大人三銭、小人二銭、自転車五銭、荷車十銭

を徴収し建設費の償還に充てたことから、大杉橋というより「賃取り橋」といえば近在で知らぬ者はいなかった。その後福永はこの橋を大杉村に無償で移譲した。

この橋の完成と相前後して高須トンネルが落成し、またその年の十二月には大杉駅まで汽車が開通したので北岸の人々にとっては一挙に待望の夢が実現した喜びであった。

葛原地区の人々は念願の橋が架けられたことによって、それまで川口小学校の校区を杉小学校に変更したいと村当局に願い出て、昭和十二年四月から葛原地区の児童は大杉橋とトンネルを通って大杉小学校へ通学するようになった。そのときの橋の小学校児童の通行料金は、村が負担したが、同高等科生徒の料金は保護者が負担した。

賃取り橋（大杉橋）跡

橋完成以来四十有余年間地元民に親しまれ利用されてきた橋も老朽化と交通量の増大、車の大型化に伴って架け替えが必要になってきた。昭和四十九年三月元の橋の位置（筏津の渡し）から下流へ百㍍くらいの所へ、幅員七・五㍍、全長九九・一㍍の新しい橋が完成した。このとき先人の遺徳を偲び功績をたたえるため橋の由来を記した記念碑を橋のそばに建立した。

4　旧吉野川橋

国道三十二号線は全通したものの、吉野川の南岸（穴内）と北岸（尾生）を連絡するためには、船に頼るほかなく、これが最大の障害となっていた。

渡し船は、人馬や荷物の乗下船による煩わしさや、時間・労力の消費だ

旧吉野川橋

けでなく夏のころは出水で長期間の船止めもあった。このため杉・穴内・尾生・大田口などには旅人宿や馬車宿も繁盛した。

県ではこの不便を解消するためにようやく吉野川橋の架設を決定した。工事の着手は新道開通後十五年余を経た明治四十三年九月であった。

施工は大阪汽車製造合資会社が当たり、二か年の継続事業とし、総工費は五万一千円の巨額であった。資材は主として鉄材を用い木材は杉材とした。当時の新聞は鉄材を遠く英国ロンドンのコンサルチング・エンジニヤ社に注文したと伝えている。この大量の鉄材は高知港に陸揚げされて、荷馬車で穴内まで運ばれたものであろう。また、当時珍しかったセメントの粉が水の中でも岩のように固まる橋台工事は、莫大なセメントの使用量とともに一般住民を驚かした。

橋は明治四十四年三月末に完成した。長さ約五十八間のプラット式と呼ばれる近代的なもので、四国では最新式のものであった。この橋の開通によって、新道は明治十九年三月着工以来二十五か年を経て、ようやく名実ともに完成した。

旧吉野川橋の落成祝賀は、明治四十四年旧暦四月八日の大田山薬師祭りの当日に挙行され、近郷近在の人波に埋まるほどの盛況であったと伝えられる。これらの人たちの中には、「鉄の橋を見たい」といって弁当持参、わらじ履きで集まった者もあったという。

5　長　瀞　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。長瀞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。

長瀞橋跡

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ごと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、この長瀞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、長瀞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、現金の據出ができない者（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。

この長瀞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。橋の延長は八十八㍍。木造の吊り橋で取り付け道路は七百九㍍、時の村長は都築栄であった。

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出は千二百人を超え、同地方では近来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。

主なる橋梁を表で示すと次のとおりである。

国道関係

橋梁名	架設年月	延長	幅員	形式	備考
吉野川橋	昭・三三・三	二〇四・二〇メートル	六・〇〇メートル	トラス橋	穴内　明治四四年架設したものをルート変更して架け替え
長瀞橋	〃　三八・度	九七・〇〇	七・五〇	アーチ橋	川戸―西土居　昭和一一年架設した吊り橋を架け替え
豊永大橋	〃　四〇・度	一一三・〇〇	八・五〇	アーチ橋	東土居―下桃原
新豊永橋	〃　三九・度	九七・〇〇	八・五〇	桁橋	東土居
安野々橋	〃　三八・度	五八・〇〇	七・〇〇	トラス橋	安野々　国道改良のため、つつじの橋を廃して架設
南小川大橋	〃　五七・度	六七・五〇	九・二〇	トラスト橋	西土居―東土居　国道四三九号バイパスとして架設

県道関係

橋梁名	架設年月	延長	幅員	形式	備考
豊永橋	昭・六・七	五五・六〇メートル	四・四〇メートル	トラス橋	西土居―東土居　明治時代の吊り橋を位置を変更して架け替え
大豊橋	〃・四九・三	六二・〇五	八・三〇	バン桁	穴内　明治四三年架設、大正時代にも架け替え位置変更
薬師橋	〃・三三・三	一一二・一〇	六・一〇	アーチ橋	大田口―船戸　昭和初年架橋の吊り橋を架け替え

橋梁名	架設年月	延長	幅員	形式	備考
大岩橋	昭・四九・三	一〇五・〇〇メートル	五・七〇メートル	トラス橋	大久保―岩原　昭和五年架橋の吊り橋を位置を変更して架け替え、旧吊橋の工費一万二千円
大杉橋	〃・四九・三	九八・九〇	六・一〇	D型	川口南―葛原
川口橋	〃・四四・八	四六・一〇	四・八〇		川口―谷
平和橋	〃・五・九	五〇・七五	四・二〇	トラス型	角茂谷　明治三九年架設を架け替え
大杉大橋	〃・五八・三	六〇・四〇	九・七五		高須―中村大王　昭和七年九月架橋したものを架け替え

(五) 渡船場

藩政時代豊永郷内における吉野川の公的渡船場は前述のとおり四か所であるが、本山郷における渡船場の記録は少ない。

明治以降の十四年になると本山郷下分に属する十七か村の村誌に渡船場及び橋に関する記載がある。その渡船場についての記述を次に掲げる。

吉野川分

葛原村→津家村　ロウシジャ渡し

津家村元標から未之方（西南方）二百十三間（約三百八十七㍍）の処に在り。深さ八尺（約二㍍）、浅き処三尺（約一㍍）、川幅二十五間（約四十五㍍）。渡し船一艘。

古老（宮内正章ら）の話によると、ロウシジヤ渡しは、葛原字ロウシジヤから津家のユノキ谷（松尾谷）が吉野川に流れ込んだすぐ上の挽地（ヒキチ）へ渡っていたもので船頭もいたという。

この渡しはどのような事情かわからないが大正二年ごろ、今の大杉橋の少し上流の葛原の筏津から津家の永田（オウヒ）へ渡る渡船場へ移動したという。

川口村ニシサコ→川口村　川口津渡し

（略・詳細は後述）

日浦村古味→谷村　コミノ津渡し

馬瀬平和橋下の渡船場跡

日浦村元標北の方十五丁（一六三六㍍）の吉野川に在りて立石街道に属す。深き処三間半（六・三六㍍）、浅き処三尺（〇・九一㍍）、広さ三十六間（六五・四四㍍）、渡し船一艘。

穴内村→磯谷村　モットイ津渡し

元標穴内トヤノモリ二百六十九番宅地より艮之方（東北）三十五丁（三八一五㍍）の字モットイに在り。

穴内街道より磯谷街道に通ず。

川幅三十間（五四・五四㍍）、深き処三丈（九㍍）、浅き処二間（三・六三㍍）。

和田村→和田村目附　目附津渡し

和田街道に属し和田村元標、和田字イノ下タ十二番宅地より東方五丁（五四五・四㍍）の処に在り。

川幅二十間（三六・三㍍）、深き処二間（三・六三㍍）、浅き処五尺（一・五一㍍）。綱渡し一艘。

穴内川分

杉村→中村大王村　杉津渡し

杉村元標杉村字北畠八十四番屋敷より東之方四丁（四三六㍍）の穴内川に在り

杉街道に属す。

川幅十七間（三〇・九㍍）、深き処十五尺（四・五㍍）、浅き処一間（一・八二㍍）。綱船一艘。

日浦村→穴内村　ホドノ瀬渡し

穴内村元標の乾之方（西北）七丁七間（七六八・七㍍）の穴内川に在り。川幅二十六間（四七・二六㍍）深き処二間（三・六四㍍）、浅き処一間（一・八二㍍）。綱船一艘。

穴内村→穴内村　今瀬渡し

穴内村元標艮之方へ二十三丁（二五〇八・八㍍）の穴内川に在り。

川幅十一間（二〇㍍）、深き処二間（三・六三㍍）、浅き処一間（一・八一㍍）、南小川（穴内川）の下流に在り。渡し船一艘。

そのほかに農作業や生活道としての渡船場が昭和の初年ごろまで各地にあった。その例を挙げると、

船戸―寺内　上東―寺内（中屋）

安野々―西土居　川戸―西土居

八川―下桃原　大久保―岩原

穴内―尾生（明治二十四年ころ～明治四十四年まで）

これらの渡船場は往古の住民にとってかけがえのない貴重な掛け橋であった。ここでは右のうちで代表的なものについて述べる。

1　川口渡船場（川口ニシサコ―川口フナバ）

古来土佐の往還道（北山越え）では吉野川を渡ることも難関の一つであった。北山越えでは本山分で吉野川を渡っていたが、明治四年戸手野新道が完成し高知街道が採用されてからは、川口村で渡し船によって渡ることになった。明治十四年の『川口村誌』には次のようにでている。

川口渡しは高知街道に属し川口村元標モトドイより坤之方（西南）へ二百四十九間（四五九㍍）、最も深き処一丈（三・〇三㍍）、浅き処四尺（一・二一㍍）、川幅三十二間（五八・一七㍍）の吉野川に在り。渡し船一艘を置く。

渡し船は下流に行くに従って水量が豊富になり川幅が広くなるので技術的に難しくなる。この渡しは水深が深い所で三㍍で深いというほどではない。したがって渕ではなく流れが急で向こう岸に着くまでに大分流されたはずである。

この渡船場に行く経路は杉から高須の鳥越峠を越え、子ン平・川口岡ノハナを通りニシサコから川口フナバに渡っている。

高知街道になってから国道三十二号線が全通するまでの約二十二、三年間は県下最大の幹線路になったため、人や物資の往来も激しくなり、船頭も多忙を極めた。また明治五年から郵便逓送の幹線路になったので、時間的にも厳しいものであったという。

初期のころは船頭が棹で漕いでいたが、昭和のころになると雨で増水したときだけ操船し、通常は手繰り綱で船頭はいなかった。

綱繰りとは川幅いっぱいに針金の主綱を水面すれすれに張り渡し、船には棕櫚の手繰り綱を川幅の二倍の長さにして真ん中を船に固定し、綱のところどころに金の環を付けて主綱に通し両端を岸に固定する。船が向こう岸にあるときは手繰り綱を引いて、船をこちらに引き寄せ、船に乗り込んで向こう岸に固定してある綱を船の中に繰り込むと船は向こう岸に着いた。

この渡船場は明治二十七年高知県の主要幹線路が新国道に移ってからも、里人の生活道として、昭和三十年八月川口大橋（長さ一〇七・五㍍）がこの場所に架設されるまで続いていた。

この渡船場は前述のように、一時期高知街道として、高知県と県外を結ぶ最重要路線の渡し船だったので、船頭ももちろん置かれていたが正確な記録が残されていない。

古老（徳弘福盛ら）の話を総合すると、年代は明らかでないが次の人たちが船頭を勤めていたという。

大正時代は浜田時太郎、昭和の初期になると秋山安太郎、同五、六年ころから終戦まで秋山要馬、戦後は秋山伝次と一番最後は昭和三十年の架橋まで徳弘謙信が勤めていた。船頭の一番の任務は船の維持管理と、綱が出水のたびに切れたのでそれの修繕であったという。平常の水位であれば旅人の手繰りに任せるが、増水のときは船頭が操船したり、出水の前は船が流されないように上に引き揚げるため大変な労力であったという。

2　穴内渡船場（穴内―磯谷）

穴内渡船場はほぼ現吉野川橋に沿って穴内から尾生に渡っていたものである。

明治十四年の村誌には穴内から磯谷に渡る渡船場の記載はなく、その下流のモットイ津から穴内―磯谷と渡る経路が載せられている。明治二十七年国道三十二号線が開通したことによって、その上流の現吉野川橋に沿った経路が設置せられたものであろう。

実際の国道敷設は明治十九年に着工し、高知から順次東へ進んだので、明治二十四年ごろには東本山村穴内の吉野川畔まで完成していた。そのため工事用の資材を運搬したり人夫らの往来も激しくなるので、前年ごろから渡船場も開かれたと思われる。

明治四十四年三月更に上流の穴内―尾生間に旧吉野川橋が架設されるまでの十七、八年間を主要幹線路の渡船場として操業されていた。この渡船場がほかのそれと著しく異なっている点を挙げると、

(1)　国道の連絡渡し船であるため、高知県の最重要路線の一つとして人の往来や、物資の移出入、文化の交流など重要な任務を持っていた。

(2)　県が国の補助を受けて、渡し船を設置し船頭を雇っていたので、利用者は無賃であった。

渡し船の航路は大体現吉野川橋に沿って両岸を往復していた。船着き場まではそれぞれ国道がついていたので馬車や荷物もそのまま船に乗り込ませて、対岸に着けばそれを馬が引き上げたといわれる。

当時の船がどれほどの大きさであったか不明であるが、荷馬車を荷物と一緒に積み込んだと聞くので相当の大きさであろう。

また二艘船（にそうぶね）と呼ぶものがあって二つの舟を合わせて使用し大型の物を運んだという。出水の際はすべての渡船場の例に洩れず、しばしば「川止め」になった。またその上吉野川は流材のため通行止めとなることもあった。

この渡しは前述のように無賃であったので、年間の必要経費は請負制で入札金額に応じて県から支給された。明治四十三年度この渡し最後の渡船請負金額は二百三十八円であった。この金額で一年間の渡船事業を一日の休みもなく完全に遂行しなければならない責任があった。

またこの渡し船の運航は船頭一人では無理で、ときには何人かの雇い人も要したことであろう。使用する船は官給であったが修繕は請負者の負担であった。ちなみに当時の米一升の金額が二十二銭前後（「朝日新聞」）であるので、右の渡船請負金額では米十一石余の代金となる。

3　川戸の渡船場（川戸―西土居）

川戸（川渡）の渡船場の歴史は古い。これは長宗我部時代以前から開設されたもので、長宗我部元親が阿波攻略の際にこの渡し船を利用したということで有名である。元親以来公儀の渡船場として藩政時代は下ノ土居島崎家が渡し番役を世襲し、給田五石を与えられていた。

この渡船場はその後明治三十三年ころに吉野川南岸に郡道の一部が開通して安野々に渡船場ができるまで、東西豊永間の重要な交通機関としての役割を果たした。

安野々に渡船場が開設されると、東西豊永間の交通の主流は安野々に移り利用度は少なくなった。しかし、西豊永村役場への主要道として、また高等小学校への通学道として重要な渡しであった。

渡し船の主流が安野々に移った理由についてはいろいろ考えられるが、川戸の渡船場は南北両岸ともに取り付け道路が不備であったのに比べて、安野々の場合はこれが完備していたことと、村営の渡船場となったことなどであろう。しかし昭和十一年に長瀞橋(旧吊り橋)が架設されるまで私営として続けられ、地区住民の足として重宝がられた。

4　安野々渡船場（安野—西土居）

安野々に渡船場が開設されたのは、郡道落合線が安野々まで延長されたことに始まるが、大正十三年杉〜久保線の全通によりその利用度は急激に増加した。

この場所は「長瀞峡」の中央に位置し水の流れが緩やかであり、国道三十二号線と南岸郡道の標高がほぼ均衡しているので、取り付け道路が割合に容易であったことなどの好条件が開設の運びとなったのであろう。

また川戸の渡船場はすぐ川下に「琵琶ヶ瀬」の急流があって、出水の際は危険を伴うので「川止め」も早かった。その点安野々の場合は瀞状態が下ノ土居まで続いているので安全性も高く、その上西豊永村のほぼ中央に位置することも開設の理由の一つであった。当初この渡し船は安野々都築利吉の私設であったが、交通量の増大と取り付け道路の改修（洪水のたびに大きな改修を要した）などのことから公営として西豊永村が運営した。

村営渡し船となった時期は昭和元年ごろと思われる。村営渡船場の開設に当たり北岸は国道から、また南岸は郡道からそれぞれ船の発着場まで斜めに村道（延長各約二百㍍、幅員約三㍍）を開設した。このため人はもちろん、牛馬・自転車・人力車・物産・荷車、後年は自動車までも輸送した。また渡し船は村において建造して請負人に貸与し修繕費は請負人の負担とした。村営といっても無賃乗船ではなく、年間の請負者を入札により決定し、落札者はその

金額を村役場に納付し、村で決定した渡船賃料を利用者から徴収した。そして利用者から徴収した金額の総額と落札の金額の差が請負者（船頭）の所得となった。渡し船の利用者は年ごとに増加したので請負の希望者が多くて競合したという。

渡し船の賃料は村当局で決定して公示されていた。例えば昭和七年ころの平常水位の賃料は、

大人　二銭　小人　一銭　自転車　一銭　牛馬各一頭に付　二十銭　馬車　二十銭

となっていたが、増水の場合には割増金が付加された。

この割増金は増水の程度によって格付けがされ、その水位を標示するために大きな岩にコールタールで目印がされていた。船頭は「川止め」を除けば年中無休二十四時間勤務であった。このため村では船場の近くに通称「船頭小屋」と呼ぶ家を建て、船頭に貸与していた。

この繁盛を極めた渡船場も昭和十一年に安野々から下ノ土居の道路開通とともに、長瀞橋（吊り橋）が架設されて閉鎖となった。

5　運搬船（下ノ土居〜安野々）

ここで渡船とは少し異なるが運搬船について触れておく。

これは安野々の船場から下ノ土居の船場（現在の尾立家の下）までの長瀞を利用した荷物運搬船の就航である。船は二挺櫓を備えた大型船であり、積載量も相当なもので船頭以下三人程度の乗り組みであった。この当時東豊永方面で生産された三椏・楮・茶・葉タバコ・木炭などの物産のほとんどが、この運搬船によって下ノ土居から安野々まで長瀞の流れをさかのぼって運ばれた。

安野々の船着場に下ろされたこれらの荷物は、安野々の荷宿（にやど）（回送店）の大きな倉庫まで人力によって運び込まれ

た。荷宿に一時積み込まれた物産は、それぞれ行先方面ごとにまとめられて荷馬車や貨物自動車で発送された。

安野々の船着場に下ろされた荷物は人力によって荷宿の倉庫まで運ばれたが、その情景は次のようなものであったという。

荷物船が下ノ土居から安野々へ向かって長瀞をさかのぼって来ると、安野々部落の女や子供たちが「負いこ」や「負い縄」を持って船場に集まった。そして各自に手ごろな荷物を倉庫まで運び、それぞれ荷物の種類と個数によって賃銭を受け取った。

これは当時の女・子供の小遣い銭稼ぎとして喜ばれ、特に葉タバコの運賃はほかの品物に比べて割高であったという。逆に東豊永方面へ向ける生活物資や肥料などもここを中継としたが、これの運搬は専従の人夫が当たったという。

いずれにしても当時東豊永方面の物資交流に長瀞がその重要航路として活用されたのである。これらのことは落合まで貨物自動車が乗り入れられるようになった昭和三年七月ごろまでが最盛期で、その後衰えながらも昭和十年ごろまで続いた。

(六) トンネル

大豊町内を縦貫して流れる吉野川沿岸の地質は、主として御荷鉾緑色岩類に属する。塩基性玄武岩ないし枕状破砕熔岩からできていて、その岩盤はいたって脆く大規模な破砕帯であり、全国的に有名な地滑り地帯である。したがって、しばしば発生する大規模の崩壊によって、町内を通る道路や国鉄に大きな災害をもたらしてきた。

昔から道路や線路の急坂を緩やかにしたり、迂回する山腹の経路を短縮するためトンネルが使われてきた。我が国

のトルネルは菊地寛の小説で有名な大分県の「青の洞門」が最初であろう。

最近は科学技術の発達によって、国鉄の専用の観があったトンネルが国・県道にも多く採用されるようになり、現在工事中の四国横断高速自動車道にいたっては、特に山間部は総延長の半分以上がトンネルである。

1　国鉄のトンネル

本町で最初にトンネルが掘削されたのは、国鉄土讃線の追廻し、八ツ峠両トンネルで昭和五年六月である。

国鉄の本町関係分、二十三のトンネルの竣工年月と延長の一覧表を作った。順序は高松側から高知側への順である。

土讃線トンネル一覧表（大豊関係分）

名称	竣工年月	長さ（m）	備考
周志	昭三一、八	八六〇、〇〇	
潰谷	〃 一〇、一一	七五、六五	昭三七、八　一部改築延伸
向山	〃 一〇、一一	四〇、七〇	
岩原	〃 一〇、一一	六〇、三〇	
百合ノ滝	〃 一〇、一一	八三、〇〇	
成畝	〃 一〇、一一	二二、五〇	昭四二、九　一部改築延伸
大志呂	〃 三八、二	六七五、〇〇	
八川	〃 一〇、一一	三四、〇〇	
大西	〃 一〇、一一	三三、〇〇	
栗生	〃 一〇、一一	三一、〇〇	
第三中磯	〃 九、一〇	三〇、〇〇	
第二中磯	〃 九、一〇	一九〇、〇〇	
第一中磯	〃 九、一〇	一五〇、〇〇	
和田	〃 二七、三	一一九八、〇〇	

名称	竣工年月	〈長さm〉	備考
安戸	昭七、一二	二七七、三四	
細崎	〃九、一〇	七八、〇〇	
大杉	〃四七、一〇	二五八三、〇〇	
大王	〃七、一二	二三五、〇〇	
剣ケ峰	〃七、一二	三八、五〇	
山瀬	〃七、一二	一一一、〇〇	
馬瀬	〃七、一二	一二一、〇〇	
八ツ峠	〃五、六	一一七、六八	
追廻し	〃五、六	三六二、一〇	

このうち大杉トンネルは土讃線中二番目に長いトンネルで、国鉄開業から四十年たった昭和四十七年にできたものである。場所は大杉駅を南へ約五百㍍の所にある。

昭和四十一年五月小川・杉部落の境に在るヨボーシ山の大崩壊により、国鉄土讃線と国道三十二号線が同時に不通となり、しかもその期間が十五日間という予想外の長期にわたったため、高知県の産業経済界に大きな影響を与えた。

国鉄ではこのほかにも大雨の都度崩壊による災害を被るために、昭和三十七年国鉄土讃線防災対策委員会を発足させた。そしてその最終報告を基に、多数の地滑り地帯を避けてトンネルを掘削することを決定した。その結果線路は穴内川の二つの鉄橋を通らず、大杉駅南寄りから大王山の山腹にもぐり、大王上の「大王トンネル」北口と結んでいる。

昭和四十三年九月大杉トンネルに着工したが、多数の破砕帯に直面したため、当初計画していた「導坑先進上部半断面工法」では破砕帯を掘削することが困難となった。このため工事の途中で「上半先進ショートベンチ工法」と呼ばれ、本坑を掘る一方からすぐ全面にコンクリートの捲き立てをするという、新しい工法を採用して予定より二年遅れ、総工費三十六億三千九百万円の巨費と四年七か月の歳月を費やして昭和四十八年三月完成した。

この工事のため線路は山腹奥深く迂回する新路線に変更されたため、土讃線は百二十一㍍延長されたが災害の心配

はなくなった。

この一連の防災工事に関連して国鉄では、再び路線変更を計画し、路線を大王トンネルの南口から鉄橋で穴内川を小川部落へ渡り、国道三十二号線の下を新しいトンネルでくぐり、枯谷で国道を今度は高架でまたぎ、穴内川を北川口へ再び渡る、新しい工事を進めた。

このトンネルの名称は大豊トンネルといい昭和五十五年十月着工され、トンネルの長さ二千六十七㍍、総工費約五十七億円をかけ昭和六十一年三月開通して完工式を終えた。

2　高須トンネル

国道や県道などは従来、鉄道に比較して、従的な立場にあり、しかも近距離が主であったため、交通路としてそれほど重要視されていなかった関係か、トンネルも少なかった。

しかし最近は科学技術の進歩と相まって、車社会はマイカー時代となってきた。それに伴い物資の輸送も国鉄から大型トラックへと変わりつつある現在、その経済に波及する効率が認められて、次第にトンネルが増加してきた。特に遠距離と高速を目的とする自動車道に至っては山間部を通っている関係もありトンネルが圧倒的に多い。

本町で道路にトンネルができたのは、国道四百三十九号線（当時は県道本川～大杉線）の高須―子ン平間に掘削された高須隧道が最初である。

このトンネルは昭和七年七月に完成し、延長三百四十六㍍、有効高四㍍、幅員五・五㍍で大杉駅から北東に約四百㍍の所にあった。この時期は国鉄土讃線が高知から大杉駅まで延びてきたときであり、この年の十二月の国鉄開通に間に合わすように造られた。また県道の大杉駅前の橋も同じ時期に完成している。

このトンネルができたときは県道本川～大杉線の改修工事の一部として実施されたものであるが、この道路は郡道

旧高須トンネル（高知側）

本山～杉線としても改修されたことがある。

明治二十八年十月郡道改修のための測量が行われ、明治三十年五月に長岡郡郡会で郡道本山～杉線の改修工事が可決され直ちに着工された。翌三十一年末本山町本山から東本山村杉までの延長三里十七丁十一間七合を、道幅一間五分に総工費二万二千五百四十三円二十四銭二厘（夫役を含む）で完工させている。

その後大正八年に郡道本山～杉線は県道に編入されたが吉野川沿岸から穴内川に越える所に鳥越峠（高須峠）があり、道路は狭いうえに急な坂とカーブが多かった。馬車や自動車の通行が増加するにしたがって、事故が頻発し交通の難所として知られていた。

そこで昭和四年再び県議会において、県道本山～杉線改修の議が起こり、トンネル工事を含む改修工事が二十三万二千余円の予算で可決された。翌五年早々工事に着工し二か年余の歳月を費やし昭和七年完工した。

昭和七年三月十七日付の「土陽新聞」は、

嶺北三万の町村民待望の
高須トンネル本日開通
隧道内で厳粛な開通の挙式
関係町村に挙る歓呼

の見出しで関係住民の喜びと期待の模様を報じている。

このトンネルが開通して地域住民の受けた恩恵は、単に大豊町民だけでなく嶺北地方の人たちに及ぼした効果は計

り知れないものがある。

更に同新聞は次の事柄にも言及している。

トンネルが呑吐する物資量

関係町村の利益は運賃だけで

年間三万円以上

その内容を要約すると、

一、高度が約七十㍍下がったので坂が緩やかになった。

二、距離が約二十丁（約二千㍍）短縮された。

三、交通事故が少なくなった。

四、運賃が安くなった。

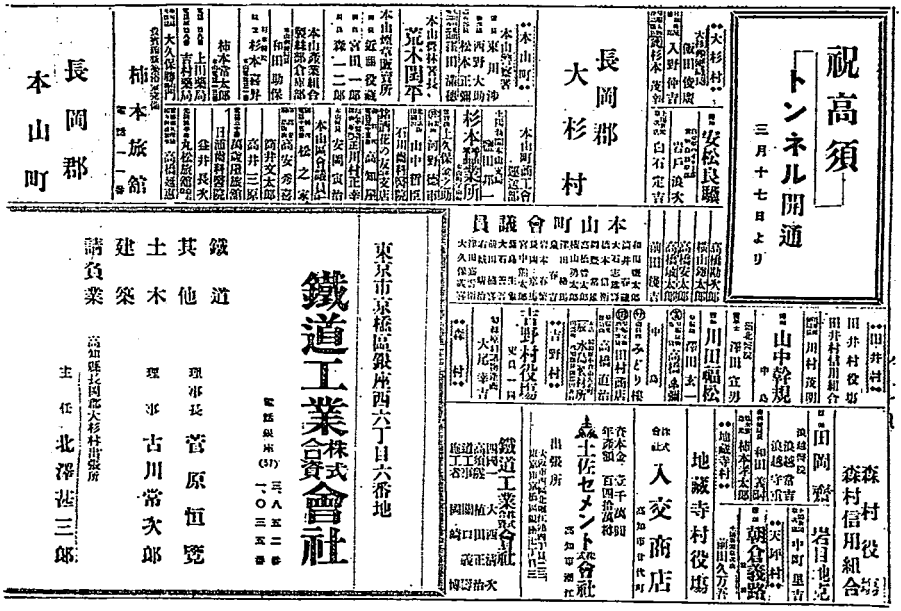
などのことが書かれていて、運賃軽減のことを説明しているが算出の根拠が面白いので抄出しておく。

一日に往復する貨物自動車が一日平均三十台、一台平均二百五十貫を積み、往復で五百貫一日三十台で一万五千貫となり、十貫で五銭の運賃が値下げされれば一日七十五円、一年で三万円となる、とある。

なお余談であるが、そのときの乗合自動車が大杉村以西の本山・田井・森・西石原に至る路線は、嶺北自動車会社が経営し実際運転の後に値下げをすると発表している。また当時のトラックの交通量が一日平均三十台前後というのも今昔の感がある。

大豊町の住民特に立川・川口方面や津家・葛原の人たちにとっても、影響は予想外に大きく、同年大杉橋ができると、葛原部落は小学校の校区変更を要請し昭和十二年四月から小学生がこのトンネルを通って大杉小学校へ通学することになった。

この高須トンネルは開通当初は道路にトンネルを取り入れるという画期的な事業であり、新聞によると「全長百八



昭和7年3月17日付け「土陽新聞」

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応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㍍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㍍、高さ四・五㍍、幅員九・二五㍍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ー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ー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・五㍍、幅員は八・五㍍である。長さは大豊トンネルが千六百五㍍で、一の瀬トンネルが四百九十二㍍である。このトンネルは防災工事が主目的であるので、距離は百㍍くらいしか短縮されていない。

大豊トンネル（池田側入り口）

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

ケ峰トンネルである。

この林道の開通によって森林資源の開発のみでなく両県の産業・経済・交通・文化の発展に大いに寄与している。

笹ケ峰トンネルは幅員四・五㍍、高さ五・五㍍（有効高五㍍）、延長四百七十九㍍（高知県側三百㍍・愛媛県側百七十九㍍）でこのトンネルの果たしている役割は大きく、勾配が緩やかになるとともに距離も短縮されている。

昭和四十二年三月工事の竣工を記念して笹ケ峰トンネル高知県側入り口に、川之江市長・新宮村長及び大豊村長西岡治郎らの名で記念碑が建てられている。

二　交通機関の変遷

(一)　人　力　車

1　馬から人力車へ

一般民の旅行制限は明治元年（一八六八）五月十七日の太政官布達（第三九六号）により、全国諸侯に対し「諸国街道筋ニ於テ私ニ関門或ハ番所等ヲ建ルヲ禁ズ」と布告し、関所の私設を禁じたことにより大きく緩和されて、全国的に人馬の移動、物資の輸送が急増した。維新前の陸の交通機関といえば馬と駕籠であったが、それも庶民の自由な使用は許されていなかった。

高知藩は明治二年十二月郊外一定の区間から一般庶民にも駕籠に乗ることを許し、更に明治四年四月には太政官布

告によって従来士族のみに許されていた乗馬を解禁した。ところが、我も我もと慣れない馬に乗り始め、慣れた者は道路において責馬を行うなど、歩行者の通行に危険を生ずるようになった。そこで県では法令を布告して道路での責馬を禁じ、乗馬で往来する場合には、

1、歩行人の妨げとならないこと。

2、特に老人、子供に怪我させぬよう注意すること。

3、もし過って怪我させたときは、償金をもって懇ろに詫びること。

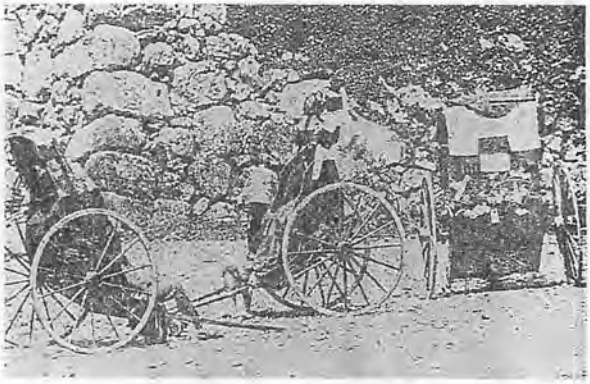
などの馬上往来の心得について諭達し、歩行者優先通行を定めた。

2　人力車の普及

平尾道雄著『高知人力車考』によると、人力車を発明したのは江戸の八百屋、鈴木徳次郎で、福岡藩士和泉要助、車職の高山幸助と協力してこれを製作し、明治二年（一八六九）東京府に願い出て使用を許可された。また『明治文化史』によると明治二年八月に秋葉大助が人力車製造場を開くとある。東京府は明治三年三月人力車渡世を許し、人力車は、汽車・電車あるいは自動車が出現するまで庶民の足として発達し、またたく間に駕籠や馬をしのぐ交通機関となった。

高知に人力車が初めて現れた時期は明確ではないが、遅くとも明治四年には、すでにこれを職業とする者が相当数あったと思われ、県史料に、明治四年十二月二十日付けで「本庁ハ管内人民ニ令シ人力車ノ製法及所有心得ヲ定ム」の布告がある。

これは県内における人力車の急激な普及に際し、人力車の車輪に、砲車の鉄輪を使用したものがあり、これが橋や道路を損傷し、人体にも害を及ぼすため警告を発したものである。



明治の初期に高知へ初めて姿を現した人力車

明治十三年（一八八〇）の統計によると、本県の人力車数は七百十二台となっているが、これが明治二十五年には一躍一千百十二台となりその急増ぶりがうかがえる。

当時の人力車の利用状況を描写した島崎猪十馬の文章が『土佐史談』第三十六巻に次のように載っている。

人力車は当時、陸上唯一の交通機関にして、数百台昼夜市中を縦横に馳けまわり、各辻には数台駐りおりて客を待ち、諸物価低廉なりしとはいえ、例えば舛形より菜園場までの賃金僅か四～五銭なりしため、今日の電車・バスの如く一般に広く利用せられたり。医師自家用の外は悉く二人乗りにして、蹴込みの縁には長さ三尺許りの尖端を曲げたる削り竹にぶらぶらと提灯をつけ、両側背部の外三面は彩色浮き塗りの綺麗なる芝居絵をあらわし、胴体は鈍重にして、俄車夫一人の力に適わず、二人若しくは三人がかりにて曳けり。この多勢なるは（車夫の）素人なるを表わし、乗客の多くは途中の故障を危惧して避け嫌うの傾きありしにより、辻にて客待ち中特に夜分などは唯一人の如く見せかけ、賃金の交渉成立して客を乗せ上げ、梶棒を上ぐるや否や、付近に隠れおりたる同類忽ち現れ出で、後押し先引きにて馳け出すを常とせり。

3　人力車の取り締まり

新しい交通機関として登場した人力車の急増に対処するため、高知県においても、明治六年に、

「人力車・荷車並びに牛馬等行逢候節は左へ除け申すべく候事」

と布告して、左側通行の基本を定めている。しかし当時の交通事情では、厳密な左側通行を行う必要性が少なかったものと思われ、対向車馬がある場合のみ左側の通行を指定している。

それまで人力車などの交通妨害については、刑法で規制していたが取り締まり上不備な点があるので明治十八年六月県は「人力車取締規則」を制定した。

当時の新聞記事によると、人力車の違反は相当なものであったらしく、取り締まり当局も手を焼いていた状況がうかがえる。

そこで県では、人力車営業を警察の許可営業とし、届け出により鑑札を交付するよう規制し、営業者は各所轄警察ごとに組合をつくり、組合には、「取締」を置き自主統制を行わせるとともに、乗客との紛争を避けるため、統一賃金表を蹴込み正面に掲示させ、車夫には鑑札を持たせるとともに、乗車の強制、定価外の賃金の要求を戒め、更に通行区分・駐車方法・乗車方法・乗車定員・罰則などを定めて取り締まった。

このように規則によって営業面の取り締まりをするとともに、業者の組合によって自主的に規制し、車夫の資質の向上を図って乗客との紛争を避け防犯面にも役立たせようとしていた。

その後この「人力車営業取締規則」は数次の部分的改正を経て明治四十一年（一九〇八）全文の改正が行われ、人力車が衰退するまで存続した。

この取締規則は極めて詳細に規定され、往時を想像するのに極めて参考になると考えられるので、その一部を抜粋して掲載する。

第十八条　人力車ヲ輓ク者ハ就業中左ノ事項ヲ遵守スベシ。

一、鑑札番号ヲ背部ニ標示シタル黒、紺又ハ白色ノ上衣（筒袖若クハ法被）・腹掛及股引（膝関節ニ達スルモノ）ヲ着用スベキコト。

二、夜間車ヲ輓クトキハ、組合名及鑑札番号ヲ表示シタル提灯ヲ梶棒ニ附着シ之ニ点灯スベキコト。

三、頬冠・鉢巻其ノ他不体裁ノ形装ヲ為スベカラズ。

四、通行人ニ対シテ強テ乗車ヲ勧メ、又ハ侮慢嘲弄ノ言動為スベカラザルコト。

五、乗客ニ対シ定額以上ノ賃銭ヲ請求スベカラザルコト。（中略）
一八、通行人及牛馬車ヲ追越サントスルトキハ掛声ヲ為シ其ノ避クルヲ待ッテ通過スベキコト。
二二、郵便用・消防用及灌水用ノ車馬又ハ隊伍葬送ニ対シテハ避譲スベキコト。
（以下省略）

ところで、大正の初期から中期にかけて人力車の違反駐車・車夫の風紀・服装の乱れ・車体の粗製・付属品の不潔不体裁といったような規則を守らない傾向が現れたので、各警察署はその取り締まりに忙殺されたようである。

このような経過を経て、人力車が大衆の交通機関として親しまれ、全国最盛期といわれた明治四十年ごろには、県下で一千三百九十九台を数え、この当時鉄輪であったものがゴム輪に改良され、明治から大正を通じ更に昭和初期に至るまで活躍した。

明治三十七年（一九〇四）五月二日、高知市の乗出し―堀詰間及び梅ノ辻―桟橋間に市内電車が開通し、五丁目・唖内を経て伊野へ、知寄町・大津を経て後免へと軌道が延びると、高知市内の人力車はわずかに医院や花柳界などの自家用車として余命を残し、次第に街頭から姿を消していった。

上に高知県下の人力車の台数の推移を示す。

人力車台数の推移

年別＼区分		1人乗	2人乗	計
明治	13	台 19	台 693	台 712
〃	20	119	773	892
〃	25	1,048	64	1,112
〃	30	1,088	5	1,093
〃	35	1,260	12	1,274
〃	40	1,387	12	1,399
〃	43	1,142	7	1,149
大正	3	1,176	6	1,182
〃	6	1,361		1,361
〃	9	1,384		1,384
〃	13	866		866
〃	15	575		575

注　二人乗りの人力車が明治二十五年ころ急に減少したのは乗合馬車の出現によるものであろう。

4　大豊地方と人力車

大豊地方にいつごろ人力車が入ってきたかは明らかでないが、新道（現国道三十二号線）が全通したのが、明治二

十七年四月であるから、その前後と考えるのが至当であろう。

しかし新道は高知を起点として着工したので、天坪・大杉地区は明治二十二年ごろには、すでに通行を許可されていた。したがって人力車もこの時分から通行していたであろうと思われる。

高知県では、人力車の運賃規定を明治二十八年に定めたが、同三十八年に改訂し、更に同四十年十月一日より次のとおり改めた。

まず、道路の種類を甲・乙・丙の三種に分けた。国道三十二号線の場合は、江ノ口―領石間を甲路に、領石より徳島県境の大久保までを乙路に指定した。また、安野々より西峰に至る道路と、杉より本山を経て田井に通ずる道路を丙路と定めた。

各種別道路の運賃制限は次表のとおりであった。

車種	甲路一里ニ付	乙路一里ニ付	丙路一里ニ付	一里は約四千㍍
一人乗一人輓	十三銭以内	十五銭以内	十八銭以内	
一人乗二人輓	二十六銭〃	三十銭〃	三十六銭〃	
二人乗一人輓	二十銭〃	二十三銭〃	二十七銭〃	
二人乗二人輓	四十銭〃	四十六銭〃	五十四銭〃	

明治四十年十月一日より実施

この規定は右運賃のほかに、暴風雨の場合や午前零時から朝の五時までは二割増の賃金を要求することができること。終日雇い切りの賃金は一円五十銭以下とすること。ただし、走行距離十里以上の場合は超過里数に応じて増額が認められること、などが定められている。これによって、当時一日の走行距離が十里以上に及んだこともうかがえる。

そのほか、往復の場合の復路は三割減にするとか、渡し船を利用する際の車体・車夫の船賃は乗客の負担とすることができる、など細かに規定されている。

右の規定によると、現在の国道三十二号線は領石以東が乙路に格付けされ、一里（四キロメートル）の運賃は、一人乗り一人引きで十三銭である。また、県道本山線、東豊永線が丙路に指定され、すでに人力車の往来のあったことを示している。

当時の新道の里程は、高知から領石までを四里とし、領石から大久保の県境までを十一里二十一丁余としているので、これを合わせて十五里二十一丁余が、大久保の県境から高知までの距離である。この間の一人乗り一人引きの賃銭は甲路・乙路を乗り継いで、二円八銭の計算となる。その当時（明治四十年ころ）の米一升の値段が二十二銭（朝日新聞社刊『値段の風俗史』から）程度であった。

前述のように、国道三十二号線の人力車の往来は想像以上に頻繁であったという。中央の顕官の場合は、先ぶれや、殿りなどお供が従って十数台も列をなしたという。古老の話によると、安野々にも人力車の溜り場があって七、八台が常駐していたという。また杉にも人力車の溜り場と定宿があったようである。明治二十七年三十二号線が全通すると沿線の各地に旅人宿が発達していった。その当時の一日の行程が約十里（四十キロメートル）で高知を起点にその里程に当たる杉や池田が宿場町として特に発展した。

明治三十九年八月二十九日付けの「土陽新聞」の好評旅館投票で、東本山村杉の日和佐屋旅館（永野）が二万八千九百十九票で高知県下第二位となったことを報じている。高知市内の旅館をおさえて堂々第二位となり、しかも第三十位の宿屋が三百票内外であることからも日和佐屋旅館がいかに好評を博していたかがわかる。

古老の話によると、当時の日和佐屋旅館は杉の永野恒祥商店の所に在って群を抜く大きな建物であったという。道路の傍らから山腹にかけて幾層もの大きな建物で何十人もの人を泊めることができ、人力車も常時十台以上が宿場の

乗り継ぎ用に備えて客待ちをしていたという。

人力車が自家用車として使用されるようになったのは明治の終わりごろからで、医師や富豪者、政治家らの裕福な人たちによって多く使用したといわれる。高知県で人力車が空気入りのタイヤをつけ始めた時期は明治四十年ごろではないかと思われる。

(二) 馬車と荷車

1 馬　車

乗合馬車が最初に姿を見せたのは、明治二年（一八六九）四月東京―横浜間の走行であるといわれているが、本県に現れた時期は、明治二十年の県統計書に初めて一頭立て馬車が、高知市に六台、そのほかに五台と記録されているところから、明治十八、九年ごろであったと思われる。

国道三十二号線の新道開削などによって新しい道路が整備されるにしたがって、馬車会社の設立計画が進められ、高知市本町筋の吉川千之助を中心として、伊野方面の有志が参加し、明治二十年五月、高知市五丁目と伊野を結ぶ馬車往来が開始された。

次いで同年六月六日には高知から赤岡・山田及び領石にも乗合馬車が開通し、一日三往復で本格的な馬車輸送が始まった。

「土陽新聞」はその運賃などについて次のように報じている。

本町五丁目より伊野往来の馬車はいよいよ今一日より始まる。―中略。賃銭は上等六銭五厘、下等五銭、子供三銭、臣内まで

明治20年ころの馬車（鉄輪）
（安芸郡赤野橋上）

二銭五厘。高知発午前七時半、十一時半、午後三時半。伊野発午前九時半、午後一時半、五時半―（以下略）。この運賃は明治三十五年十月二十日次のように値上げされた。

伊野～高知間	大人十銭	雨天十三銭
伊野～高知〃	小人六銭	〃　七銭
伊野～朝倉〃	大人八銭	〃　十銭
伊野～咥内〃	大人六銭	〃　七銭
高知～朝倉〃	大人五銭	〃　六銭

明治二十年五月八日開通早々高知市本町筋で馬車の心棒が折れて転覆し、乗客六人のうち三人が負傷した。これは車体の検査不十分に起因するものであったが、当時はまだ乗合馬車に対する取締規則はなかった。県は、人力車取締規則からちょうど十年を経た明治二十八年に次のような乗合馬車取締規則を定めた。

一、車体付属品・馬匹・服装ならびに馭者・馬丁の体格について毎年二回又は臨時に所轄警察において検査を行い、合格した車体・馬匹には検印する。

二、略

三、略

四、馭者は洋服に大黒帽子、絨製又はゴム引きの外套を用い、馬丁は法被に股引をはき、法被の背部には鑑札番号を繡字して饅頭笠をかぶり、ゴム引または桐油製の合羽（背部に鑑札番号を記したもの）を用いること。

その後馬車による道路や橋の損傷が激しくなり、車輌の歯幅を曲尺の二寸以上とし、地櫂りは円形または尖状とす

ることを禁じ、更に営業に使用する馬は、五歳以上の強健なものとし、牡馬は去勢し両眼が健全なものでなければならない、と定めた。

また、大正四年の規則改正では、車体の腰掛けには内部にバネを装置し、車体の反動を減ずるように定めた。このころから営業区域も拡大されて、数警察署管内にわたることが許された。

日露戦争後は運行路線も飛躍的に拡大して、県下主要幹線道の全域に及び、馬車の台数も明治三十五年当時の二十台は、同四十年に四倍強の八十九台に増加した。これは必然的に人力車を圧迫し、互いに乗客を奪い合って競合した。

高知県における馬車の推移

区分＼年次	一頭立	二頭立
明治13	台	台
〃 20	11	
〃 25	32	
〃 30	5	5
〃 35	20	5
〃 40	89	6
〃 43	125	
大正 6	189	
〃 9	157	
〃 13	64	
〃 15	24	

大豊地方で乗合馬車がどのように発達したかは、その資料に乏しいが、往時の新聞記事からその一部を想像させるものがある。

それによると、「明治三十九年十月十日に、長岡郡北滝本の根曳(ねびき)より、東本山村杉の間を往復する乗合馬車が、枯谷の国道で停車し、馭者や馬丁が車より離れた隙に乗客三人を乗せたまま走りだした。このため乗客は危険を感じて後方の出入口を開いて順次跳び下り三人共重傷を負った」と報じて、毎度のことながら、馬車の危険よくよく注意されたきもの、と記している。

また、「明治四十二年六月十五日にも、根曳から東本山村杉に向う乗合馬車の馬が、前方から走って来た自転車に驚き、遂に車は乗客七人と共に谷底に墜(お)ちた。このため繁藤の朝倉医師を迎えて手当をした」と伝えている。

このように、馬車による人身事故の多発を防ぐため、県は厳重に馬匹検査を実施した。嶺北地区の馬匹検査は本山

で行われた。これら一連の記事が示すように、大豊方面にも定期の乗合馬車が運行され一般にも多く利用されていたことがわかる。

2　荷　車

通常荷車はその種類により次のように区分されていた。

荷車の種類

一、大七車（だいしちぐるま）　二輪の手引き車で、荷台の長さが七尺のもの。

二、大八車（だいはちぐるま）　大七車と同型で荷台の長さが八尺のもの（台八車）。庶民に最も親まれた呼び名である。

三、小・中車　小車・中車ともに大七車より荷台の短いものと考える。

四、荷積馬車　俗に荷馬車あるいは馬力車と呼ばれる四輪車で馬に引かせた。これは新道開発とともに大いに発達し、貨物自動車などの出現まで代表的な荷物輸送機関であった。

五、牛車　荷馬車と同型で牛に引かせたもので荷馬車より小さくかつ二輪のものもあった。

荷車は、明治・大正を経て昭和の初期まで物資の輸送に大きな役割を果たした。

大正十五年における県下の荷車は、合わせて約一万五千台であった。

物を運ぶのに人の肩か馬の背しか知らなかった時代に荷車の出現は大きな驚きと大改革であった。大豊地方では、大八車以下（大七・中小車）の荷車はほとんど自家用に使われていたようである。

荷車は昭和の終戦後も村の独立税として課税されていたが、明治・大正を通じて最も重要な貨物輸送機関であった。

国道三十二号線の開通とともに郡道・県道も新設されて町内にも荷馬車引きを職業とする者が多くなった。特に高知県の物産を上方へ、上方の物資を高知市方面に運ぶ重要ルートの国道三十二号線は、毎日荷物を満載した馬車が続いた。現在のように道は舗装されてなく、急勾配やカーブも多く、馬も車夫も大きな難儀をした。峠道にかかれば車夫も肩縄をかけて馬とともに汗を流した。大豊町内にはこの馬力車を対象として専門の旅館が各所に見られた。また当時の街道筋の旅館は必ず馬を繋ぐ馬屋が必要であった。

(三)　自転車の普及

我が国に自転車が初めて輸入されたのは、明治三年（一八七〇）ごろといわれているが、高知県に移入された時期は明らかでない。県史によると「自転車は明治十六年金輪の三輪車が初めて現れ」とあり、県統計書には明治三十五年（一九〇二）に初めて自転車の台数百七十二台が記録されている。

また、明治十九年の新聞によると「頃日単輪自転車の大流行にて不慣な人は顚倒して自己の身体を傷つくるのみならず、まま往来人に乗り懸け負傷さする例鮮からざれば其の筋において、も少し取締方に御注意ありては如何」と記載されているところから、三輪の自転車及び単輪の自転車があったことがわかる。

その後自転車が現在のような金属製のチェーンで駆動するものに改良され、しかも国内生産ができるようになり、価格も安くなって実用品として急速に普及し始めた。

明治三十年ごろから、車両が増加するにつれて、交通上の保安確保のため高知県では、明治三十五年（一九〇二）

自転車取締規則を公布した。

これによると、

一、自転車を所有する者は所轄警察署に届出て車体の検査を受け、其の検査証を携帯しないと乗車できないこと。

二、車体には住所氏名を列記した金属製の札、警報器・灯火器を装置すること。

三、警察官は随時車体の検査を行うことができる。

そのほか車間距離（五間以上）・避譲要領・徐行場所・追い越し要領・夜間点灯の規定など取締規則を設け、違反者には十日以下の拘留または一円九十五銭以下の科料に処する旨定めた。また灯火は三十間（五四メートル）以上見得べきものと定めている。

明治三十五年県下で百七十二台を数えた自転車は次第に庶民の足となって、明治四十三年には一千二百四十二台、大正十五年（一九二六）には県内至るところに普及し合わせて六万一千七百六十九台となり、交通機関として最高の台数を示した。

高知県では、明治三十七年自転車に鑑札を取り付けて徴税の対象としていたが、これを勝手に取り外して脱税する者が多いので、大正八年四月これを改正して自由に取り外しのできない鑑札とし、この取り締まりを警察に要請した。

なお、自転車の税金はその後も市町村の独立税として昭和の戦後まで続いた。

大豊地方に自転車が現れたのはいつごろか定かでないが、東豊永で最初に自転車を購入したのは四十四年ころ落合の門田貫良の父長馬ほか二名であったという。

明治四十三年（一九一〇）の県統計によると長岡郡下の自転車総数がわずか百三十四台であることから推して、大豊地方でもかなり早くから使用されたものであろう。

県下自転車台数の推移

自転車（自動自転車・三輪自転車を含む）台数

年次＼郡別	明治35年	〃36	〃39	〃40	〃41	大正6	〃43	〃15
	台							
幡多郡		13	40	44	63	1,210	87	8,554
高岡郡		37	91	96	122	1,791	141	11,339
吾川郡		11	25	25	37	1,021	56	5,955
土佐郡		22	31	39	78	619	73	3,231
長岡郡		17	49	79	117	1,474	134	8,219
香美郡		29	110	121	141	1,748	208	9,714
安芸郡		31	82	105	160	876	199	6,494
高知市		65	155	177	275	1,509	341	7,481
県庁		2	1	5	8	—	8	109
合計	台 172	227	296	691	1,001	10,218	1,242	60,987

区分＼年次	大正13年	〃14	〃15
	台		
自動自転車	178	209	232
三輪自転車	452	497	550

注　自動自転車とは自動車取締令を適用しない自動自転車

この当時の自転車一台の価格がどれほどのものであったかは不明であるが、現今の自動車を求めるよりもはるかに難しいものであったと想像される。

大杉に自転車の専門店を創業したのは杉部落の小笠原直馬であった。大正三、四年ごろ自転車の取り次ぎ販売と修理業を始めたが、昭和七年土讃線が大杉まで開通すると、自転車屋を大杉駅前に移し自転車の預か

り店も兼業した。

この地方で一番最初に自転車を購入した人は、明治四十年ごろ日浦の医者長野覚次であったという。

豊永地方に自転車販売の専門店を開店したのは永渕出身の木村和太郎（旧姓高橋）であろう。木村は大正十年から昭和六年まで安野々で手広く開業し繁盛していたが、鉄道の開通とともに安野々は地の利を失ったので香美郡野市町に移った。

㈣　自動車

明治期の交通にとって、自動車の出現はまさに画期的で特筆すべきことであった。

日本人で最初に自動車を購入したのは、大倉喜八郎で、明治三十二年パリの博覧会で買ったものだと伝えられる。次いでその年の十二月に、在米サンフランシスコ日本人会が、当時まだ皇太子であった大正天皇の御成婚のお祝いに、自動車一台を献上したといわれている。

明治四十年の東京府下の自動車は十六台で、その中には大倉喜八郎の競走用の車一台が含まれていた。

高知県では大正二年十月に高知―香川県琴平間に初めて営業用自動車が運行を開始した。また、翌三年九月には高知―安芸間にも、定期便が開通しているので、高知県に自動車が導入されたのは明治の末期と思われる。

高知市を中心に道路の改修が進むにつれて、郡部にも自動車導入の機運が高まった。改修されたとはいえ、道幅五メートル足らずの道路を三十キロメートル近い速度で走る自動車は、スピード慣れしていない沿線の住民や馬車・人力車夫にとって危険このうえないもののように思われた。

自動車が通り始めたころは、馬子たちが道路の中央に荷馬車を止めたまま、一向に除けようとせずたびたび問題と

なった。ときには四国自動車商会に押しかけて、「自動車があまりに大きな音をたてるので、馬が暴れて仕方がない。自動車の通る道を別に造るか、馬車の通らない夜だけ運転せよ」と苦情を持ち込んだ。同商会では県に陳情して道路の狭いところには、数百メートルごとに待避所を設けた。

大正七年には野村茂久馬が、資本金一万円で高知市堺町に野村自動車部を設立して、高知―阿波池田間の旅客・貨物の輸送を始めた。このころ、高知―阿波池田間の乗合自動車の助手をしていた人の話として、読売新聞の『土佐の道』に次のように書いてある。

高知―大杉間は案外に路面も良く、道幅も広かった。しかし大杉以東は道幅も狭く、路面も大変悪かった。時速二十キロぐらいで走っても、物すごく揺れるので、自動車には乗客の車酔いに備えて小さな桶が用意してあった。それでもほかに乗り物がなかったので利用者は多かった。乗客の中には自動車に乗るとき、草履を脱いで懐に入れる者や、運賃を値切る者もあった。また、雨天などには土砂崩れや倒木が多く、自動車には必ず鍬や鋸などの道具が積み込まれていた。

県内の幹線道路は自動車が増えるにしたがって、人力車や馬車時代に比べ路面の損傷が甚だしくなってきた。そこで政府は大正八年に、それまで地方自治体の管理に任せていた各県の主要道を国道に指定し、維持費は国の予算で賄うことになった。これによって現在の国道三十二号線は、国道二十三号線に指定された。

この前後に徳島県境に接する大久保の境谷橋をはじめ、県下で五十九か所の木橋がコンクリート橋や鉄橋に架け替えられ、杉ノ本川線も県道に指定して、山間部への乗合自動車の乗り入れを計画した。

その後道路網の整備に伴い定期乗合自動車だけでも県下に十三社が生まれ、運行台数も百台を超えるようになった。その中で野村・四国・嶺北・朝日の各社の車が嶺北地方の足となり大いに利用された。また、貨物自動車の定期便も各地で運行されるようになった。

大正九年になると道路の項で前述したように、大杉村にも乗合自動車の会社ができて、高知―本山間を定期的に乗合自動車を走らせている。

大正7、8年のものと思われる大杉の三宮旅館の前の自動車

この会社は大杉村の郵便局長飯田俊広や後に大杉村長になった野島信豊や商店主の杉本茂幸らによって、株式会社大杉組を設立した。

運転手に穴内の平尾・吉川らを雇いアメリカのフォード社の幌型の自動車二台を、高知と杉に一台あて常駐させて、それぞれ一往復させていた。また貨物自動車も購入して貨物の輸送も手掛けたが荷馬車と違って輸送時間が短縮されて荷主から喜ばれた。

さて、このころのほとんどの乗合自動車は、乗車定員六人程度の小型幌張りのものであった。取締規則によると速度は時速十五マイル（約二十四キロメートル）以下とし、市街地または人家稠密の場所及び夜間は八マイル（約十二・八キロメートル）を超えてはならないとされていた。大正八年には最高時速を十六マイル（約二五・七キロメートル）と緩和した。

大正十五年の、県下の自動車数は、乗用車・貨物自動車併せて三百台を超え、交通事故も多くなった。自動車の爆音と、異様な車体に馬が驚いて跳び出したり、このため馬丁や通行人にけがをさせたりした。また、運転手の未熟や整備不良車のための事故が多発した。

しかし、自動車による交通事故の最大の原因は、運転手が制限速度を守らないためであるとし、高知県保安課は「ストップウオッチ」数個を購入し、自動車の速度違反を厳しく取り締まった。

県下自動車台数の推移は次表のとおりである（『高知県警察史』による）。

昭和初期時代

区分／年次	乗用	貨物	特殊	合計
昭和2				618台
3	426	135	239	800
4	542	108	222	872
5	563	167	224	954
6	568	258	362	1,188
7	547	284	405	1,236
8	589	290	379	1,258
9	585	326	395	1,306
10	598	332	427	1,357
11				1,514
12	611	427	643	1,681
13				1,781

（空欄は資料欠如）

大正時代

年次	乗用車	荷積用
大正5	2台	
6	5	
7	22	
8	31	
9	50	
10	84	
11	92	
12	115	
13	186	37
14	222	41
15	253	50

昭和六十年四月一日現在の、大豊町内の自動車保有状況は次のとおりとなっている。

種別	台数
トラック	一一七
バス	二三
乗用車	
普通車	一九
小型車	一、三五三
貨客兼用車	四六四
特殊用途車	四一
軽四輪車	
貨物車	一、三三八
乗用車	三四一
小型特殊車（含農耕用）	七
二輪車	一、一二一
合計	四、八二四

九旺会（代表者上田統造）発行の『野村茂久馬翁』によると、大正十四年一月現在の高知県下における貸切自動車（ハイヤー）の業

者数は三十五業者で、その保有車両数は八十六台と記録されている。そのうち大豊町では川戸出身の小笠原清栄が安野々で車一台を持って営業している。大杉村でもこのころ、岩戸浪次が貸切自動車を始めている。

また同じく、大豊町内の貨物自動車の所有者と保有台数は次のとおりとなっている。

川戸	小笠原清栄	一台
天坪	野々下松太郎	三台（現・土佐山田町）
大杉	山原明則	一台
大田口	東喜一	一台
大杉	飯田俊広	二台

更に、同誌の大正十四年一月現在における高知県下の自動車運転免許保有者の数は、甲種（各種の自動車が運転できる）九十九名、乙種（特定または特殊の自動車を運転することができる）二百六十四名となっている。

その中で大豊町出身者と思われる者は、甲種四名、乙種九名で意外に多い。これは大豊町にはすでに国道が通じ自動車の往来が頻繁であったこと、自動車を保有する運送業者が多かったことなどと考えられる。当時の自動車運転手は、青少年の憧れの的であり、時代の先端をゆく花形の職業であった。

大正十四年一月大豊町出身の運転免許所持者を挙げると次のとおりである。

甲種（乙種と重複を含む）

18 森下　国登　磯谷　44 小笠原正晴　梶ケ内　59 吉川　政美　奥大田　98 小笠原清栄　川戸

乙種（甲種と重複を含む）

42 小島　良一　大田口　90 小笠原清栄　川戸　99 朝日　鉄男　庵谷　149 吉川　盛隣　穴内

165 小林　賀波　穴内　187 長野楠太郎　大田口　193 近藤和太郎　川井　206 豊永　英光　落合

228 三谷　恩水　上　東

注　出身地不詳で記載洩れや、他県で免許を取得した者を除く。アラビア数字は高知県免許番号である。

三　国鉄土讃線の開通

日本に最初に鉄道が敷設（ふせつ）され、新橋―横浜間で開業したのは明治五年十月十四日（一八七二）であり、以来この日を鉄道記念日としているのは周知のとおりである。

その後官設私設の鉄道が全国各地に広がっていったが、四国では明治二十一年愛媛県の松山―三津浜間に伊予鉄道が最初に軽便鉄道として開業した。

高知県では明治三十七年五月二日土佐電気鉄道が本町線（堀詰―乗出し）と桟橋線（梅ケ辻―桟橋）の電気鉄道を営業し、大正九年一月には私設高知鉄道が後免―安芸間を開業した。その間全国では各地に乱立気味に設立されていた私設鉄道は乏しい資金のためいずれも伸び悩んでいた。

明治二十四年第一次松方内閣のとき私設鉄道を買収して鉄道の国有化を図る法案が国会に初めて提案されたが否決された。その後憲政党内閣のときも、板垣退助・林有造らによって鉄道国有論が唱えられていた。憲政党内閣以後も何回か国会で採り上げられていたがいずれも財源難のため成案とはならなかったが、日露戦役後の明治三十九年西園寺内閣のとき、ついに鉄道国有法が成立をみて公布された。

高知県における官設鉄道は大正五年須崎―山田間が高知線として追加決定され、同七年に工事に着手し、同十三年三月まず須崎―日下間が初めて開通した。続いて十一月には日下―高知間が、翌十四年十二月には高知―土佐山田間

が開業した。

この間に高松・徳島・高知の三県を結ぶ鉄道の工事計画も進み、大正八年三月法律第二十号をもって香川・高知を繋ぐ土讃線として第一期線に追加決定された。

大正十二年四月土讃線を東豊永において南北二つに分け、琴平―東豊永間六十五キロメートルを土讃北線とし、土佐山田―東豊永間三十五キロメートルを土讃南線として、北線を岡山、南線を高知鉄道建設事務所が担当してそれぞれ南の土佐山田と北の琴平両方面から掘り進めることになった。

北線は大正十二年五月琴平―讃岐財田間が、昭和四年四月阿波池田まで開通した。南線は甫岐山隧道ほか、二十四か所のトンネル（延長千二百五十四メートル）を掘削した難工事で、昭和五年六月角茂谷まで開通し、同七年十二月には大杉まで、同九年十月豊永まで開通した。

一方北から進んでいた北線は昭和六年九月三縄まで延び、最後に同十年十一月三縄―豊永間が県境の峡谷部で接続し、高知県民が念願の高松―高知間が全通したのである。

土讃線の全通には十八年の歳月と二千四百万円の巨費を投じ、幾多の人命まで犠牲にした四国の鉄道の感激的な開通であった。四国山脈によって長い間閉ざされていた陸の孤島も、土讃線の全通により夜明けを迎えた感がある。京阪神・中国方面と鉄路を通して人の往来・物資の流通・文化の交流などの面で画期的な発展が期待できると地元の新聞も五段抜きの大見出しで報じている。

またこの全通以前に山田から角茂谷まで鉄道が開通したときの地元の喜びと期待を、「土陽新聞」は次のように報じている。

新設鉄道の光

昭和五年六月十七日付

六月二十一日これぞ我等が待ちに待った四国縦貫鉄道への第一歩、土讃南線の土佐山田―角茂谷の鉄道が開通する日である。……

（中略）

工事に使用された延人員九十九万人、総工費五百三十一万五千余円、これを全国平均建設費一キロメートル当り二十万円に比べて十五万円多い三十五万円で如何に難工事であったかがわかる。トンネルの数二十五その延長六千余メートルで区間距離十五キロの四割余をトンネルで占めている。乗車賃は山田～天坪間二十二銭高知角茂谷間で四十九銭である。

昔「チリンチリン」と鳴る駄賃馬によって三里余りの急坂を越えた根曳峠の難所も、今は煙草一服の間に楽々と通過することができる。

条々たる二本の鉄路、黒煙を吐いて驀進する機関車は嶺北文化のパイオニヤ、山峡にこだまする汽笛の音は、嶺北文化並びに産業開発の行進曲である。

次いで開通日の六月二十一日の同新聞は、

四国縦貫鉄道の第一歩
今日開通の土佐山田・角茂谷間
難工事を思わせる二十五ケ所のトンネル

の見出しで大正五年二月二十日北進の工事を始めて以来四年四か月の歳月を費やして一万五千四百四十メートルの鉄路がここに完成されたと書かれている。紙面は三ページにわたって難工事の詳細な模様と住民の交通・経済・文化など画期的な発展への期待感について報じている。

また土佐山田―角茂谷開通区間の諸資料をまとめると次のようになる。

一、開築区間　総延長一万五千四百四十メートル
二、最急勾配　千分の二十五（四十分の一勾配）
三、最小半径　三百メートル（カーブの度合）
四、切取土砂総量　三十四万二千立方メートル
五、築堤総量　五十万千三百立方メートル
六、橋　梁　四ケ所　延長百九十九メートル
七、溝　渠　十九ケ所
八、用　地　二十五万六千平方メートル

九、開業準備　工事費約二十四万円
十、セメント使用樽数　九万三千樽
十一、総経費　五百三十一万四千五百円
十二、平均一キロ当り三十五万四千円

最後に各駅長の発令を告げている。

角茂谷駅長　岡村幸次郎
天坪駅長　荒木　友吉（昭和七年初代大杉駅長となる）

開通式の翌日六月二十二日の同新聞は、「開通祝賀の賑い　空前の盛況を呈す」と題して前日天坪小学校で行われた祝賀式と角茂谷駅から山田駅までの試乗式など記念式典の様子が詳しく報ぜられている。

まず試乗式では二十一日午前五時五十九分十一両編成の列車が、四百人余りの試乗者を乗せて住民歓呼の裡に角茂谷駅を汽笛も高らかに出発した。二十一日の午後三時までの同駅の乗降客は約三千人で岡村駅長は「本日中には五千人を突破するであろう」と語り、天坪駅でも同三時まで約二千人が乗降し一日の予想乗降客は約三千人と語っていた。

一方天坪第一小学校で午前十一時二十分から挙行された開通祝賀式には、来賓として田中知事、大阪鉄道局長、沿線の各町村長をはじめ山中西豊永村長、安松大杉村長ほか多数が参集して盛大に行われた、とある。

そのほか小学校児童らによる旗行列・諸芸大会・青年学生相撲・餅投げ・活動写真の余興に朝から煙火を打ち上げ景気をつけたとあり、天坪駅前広場でも青年婦人の踊りやマラソン・活動写真の無料公開などあり、千数百人の人出で終日ごった返すようなにぎわいを呈していた。

山田町でも競馬・闘犬そのほかの余興が行われたとあり、ここでも沢山の群衆が押しかけた。当日山田・角茂谷の上空に飛来するはずであった横山機は天候の都合で飛来できなかったが、両三日中には飛行機による開通祝賀飛行を行う予定とあり、この当時の地域住民の熱狂振りを伝え、各界の指導者や住民がいかに鉄道の開通を待ち望んでいたかをうかがい知ることができる。

昭和七年十二月には角茂谷～大杉間が開通して、そのときの「土陽新聞」には次のように出ている。

嶺北住民待望の
角茂谷大杉間けさ開通
喜びを共にする祝賀の賑い

の見出しで開通までの難工事振りと当日の祝賀行事を報じている。その概要について抄記すると、この角茂谷―大杉間の新線路八千五百八十七㍍は、三年九か月の日時と百五十余万円の費用をかけての工事であった。

当日大杉村ではこの喜びの日を記念して杉小学校に官民三百名余りを招待して挙行され、そのほか多彩な祝賀行事には嶺北十一か町村の人たちが多数参集して終日にぎわったことが報ぜられている。

この当時の列車を牽引する機関車は石炭を燃料としていたので、乗客は煤煙とトンネルに悩まされていた。土佐山田―天坪（繁藤）間は千分の二十五の急勾配とトンネルが連続しているため煤煙の被害は特に甚だしかった。そこで被害の大きい夏の間は機関車を列車の後部に連結し推進運転とし、客車内に煙の侵入するのを防いだ時期もあった。

特に大杉駅まで開通した二、三年は夏の一定期間高知を夕方出発し、車中でビールや酒に打ち興じ、得月楼の芸妓たちによる踊りや、穴内川の鵜飼などを見物して高知に帰る納涼列車を運転したこともあった。

昭和九年十月には大杉―豊永間一万五百㍍が開通して多彩な祝賀行事が行われているが、当時の記録が新聞社に見当たらない。土讃線の豊永―三縄間が開通して全線が繋がり、鉄路をもって京阪神と連絡できたのは昭和十年十一月のことであった。

この後戦中戦後を通して、鉄道が本町だけでなく嶺北地方の産業経済や交通通信・文化など生活全般にわたって、もた

土讃線開通年月日一覧表

らした恩恵は計り知れないものがある。また年をおって種々の面から改善が図られて、昭和二十五年初めて準急行「南風」号が設けられ、その後急行「土佐」「足摺」や特急「南風」ができて、スピードアップが図られた。

開通当初は高知から大杉まで、二時間以上かかった列車が現在は五十分足らずで来れるようになった。その上土佐山田駅から繁藤駅までの上り坂のトンネルで悩まされた煤煙も、昭和三十三年全線のディーゼル化によって解消され快適な旅が楽しめるようになった。

しかし昭和三十年代の後半から、同四十年代にかけて高度経済成長の影響を受け、自家用車の普及と道路網の拡充が、相乗作用で漸次マイカー時代を迎えようとしてきた。それに反して鉄道の利用は昭和三十五年ころを絶頂期として利用者も減少してきた。

それに伴って本町に七つもある国鉄の駅でも、次々に小荷物・貨物の取り扱いを廃止し、職員も無人化となって、駅員が配置されているのは大杉駅のみとなっている。その大杉駅もいちばん駅員の多いときには、十八人いたのに現在は二人である。

余りにも利用者が激減し膨大な累積赤字を抱えた国鉄も明治三十九年日本国有鉄道法が制定公布されて九十一年を経た昭和六十二年から民営化された。

上の表は昭和三十五年大豊村内の有人駅の乗降客の年間及び一日平均の数である。昭和六十一年現在では、有人駅が大杉駅のみで他の駅では統計がでていないので、大杉駅を比較すると、一日の平均乗客数が百十五人である。三十

各駅乗降客数（昭和35年現在）

駅名	1日平均		年間	
	乗客	降客	乗客	降客
土佐岩原駅	316	315	115,630	115,177
豊永駅	575	576	210,825	210,887
大田口駅	398	394	145,863	143,964
土佐穴内駅	157	156	57,486	56,966
大杉駅	850	816	294,763	299,008
角茂谷駅	291	286	106,379	104,222
合計	2,587	2,543	930,946	930,224
	5,130		1,861,170	

昭和61年大杉駅乗降客

1日平均

乗客	降客
115人	115人

五年の資料では乗降客共にほとんど同数であるので、大杉駅の今年の年間の乗降客は約八万四千人である。昭和三十五年に大杉駅で乗り降りした人数が、五十九万三千七百余人と聞けば、いかに多くの人が利用していたかがわかる。

四　郵便・電信・電話の推移

明治四年創業の新式郵便制度は、年とともに全国に広まり明治十六年には郵便局数五千余を数え、高知県下では、明治十六年七月一日、土佐郡高知本町字弘小路三百七十七番地に高知駅逓出張局が開設され、郵便逓送（ていそう）の業務を管轄することになった。

土佐藩には、江戸時代から「村送り」という公用通信の制度が設けられていた。この「村送り」制度は、戦国時代、天正ごろ（一五七三～一五九一）長宗我部元親によって、各地の状況をいち早く知るために領国内にできたものといわれている。

「村送り」は幕末から、明治になって中央政府が官営郵便を創業した後も続けられたが、明治五年六月高知県庁で「駅逓法」として施行されることになった。この制度は公私文書往来規則であって、笹送り・昼夜送り・村送りの三種に区別されていた。

(一)　笹送り

国家の大事などの公事に限り用いられ、一時間六キロメートル以上の速度。

(二)　昼夜送り

緊急事件の公用で一時間二キロメートル以上の速度

㈢　村送り

公私両用のもので速度は昼夜送りと同様である。

昼夜送り・村送りの書状には公用は朱の官印、私用には墨の官印を押すことになっており、笹送りだけは無印で送ってもよいことになっていた。

近代郵便制度を実施するに当たって最大の難問は料金の徴収法であった。本来料金を支払うべき人は利益を受ける着信者であるが、受け取りを拒否されると困るので発信人に前納さすことで解決した。

また大量の郵便物を、記録も取らず手軽にしかも確実に料金を前納しているという証明にはあらかじめ切手を購入して貼布させた。そして切手の再使用を防止するために消印することは今でこそ簡単であるが、当時はなかなか考えつかなかった。

我が国最初の切手百文（明治4年発行）

このような郵便制度を初めて考案したのは、イギリスのローランド・ヒルでイギリスは千八百四十年（天保十一年）に最初の切手を発行している。

日本ではこの制度を採り入れるため、後に駅逓頭になった前島密が視察に行き、その結果明治四年三月一日我が国最初の切手四十八文・百文・二百文・五百文の四種が発行された。

翌五年二月には貨幣制度の改正により切手も半銭・一銭・二銭・五銭の四種に改められ、同六年には官製はがき半

銭＝一銭が発行された。料金は初めは距離によって定められていたが、後には重量制となり全国統一料金となった。

注　江戸時代の貨幣制度は四進法であった。
一両（りょう）＝四分（ぶ）＝十六朱（しゅ）＝四千文（もん）（四貫）このうち両は金貨、分及び朱は金・銀貨、文は銅貨であった。文は円形貨に方形の穴をあけた一文（寛永通宝）と四文（波形貨）と百文（天保通宝）があった。明治五年には百文を一銭、二両二分を一円とした。

明治五年七月一日新式郵便の実施によって、高知県市をはじめ県内の主要地に郵便取扱所が十八か所新設されている。大豊町内では、東本山村（旧大杉村）大字川口四十四番地に「川口郵便取扱所」が新設された。したがって川口郵便取扱所（現在の大豊郵便局）は高知県内では最初に開設された郵便局である。

当時、高知を中心とした郵便四幹線があったが、高知～立川線は高知―領石―戸手野―川口―立川に至り、四国山脈の笹ヶ峰を越えて愛媛県新宮村に達する郵便の大動脈であり、高知から立川まで十三里四丁二十二間であった。大豊町は新制度の創設当時すでに循環郵便路線が通っていたわけで、またその素地が藩制時代に実用化されていたことを思えば、郵便に限っては、他の地方にさきがけて制度の恩恵に浴していた。

明治8年に出された飯田客馬への郵便取扱役辞令

高知県下の郵便四幹線のうち、高知～立川線は明治二十七年の新道（三十二号線）開通により、大豊地方では従来の戸手野―川口―立川の区間が廃止された。そして、繁藤から杉・豊永を経て阿波池田に至り、ここで分岐して徳島及び多度津に向けて、二路線が設定された。脚夫賃は昼間一里（四キロメートル）八銭、夜間は十割増の十六銭であった。

次に郵便貯金は、新式郵便制度開始に遅れること四年の明治八年五月から取り扱いを開始し、最初は東京に十八か所、横浜に一か所の貯金預所を設置

している。

大豊町内では川口郵便局（現在の大豊郵便局）で明治十八年十月から取り扱いが開始されている。また明治二十四年の貯金預所は全国で二千八百四十か所、預金した人は八十四万人で、総額は二千十六万円である。預金者の人口比率は全国で二・二%、高知県下では一・三%と低い数字を示している。

豊永郵便局に保存されている公文書中に、明治二十七年六月十一日付けで貯金募集の奨励督促状があるが、この文書は郵便局あてのものではなく、市町村役場あてのものであり、現在では奇異の感を受けるが、当時の自治体は政府の下級機関であったと解釈すると、この督促状も納得できる（『郵便風土記』）。

簡易保険事業は郵政三事業（郵便・貯金・保険）の中では一番新しい事業で、大正五年十月一日から施行されている。

大豊郵便局に残っている文書で見ると、局長自作の歌で保険募集をしたり、事業案内用の印刷物を作ったりで、初めのころは募集に相当苦労した様子がうかがえる。

郵便・電信・貯金・保険などの業務を管轄していた逓信省は昭和二十四年郵政省と電気通信省に分轄され、通信業務は電気通信省に移管された。昭和二十七年に電気通信省が廃止されると、その通信業務を日本電信電話公社が担当することになり、昭和六十年にこれが民営化されて公社は日本電信電話株式会社（通称N・T・T）となっている。

電信の歴史は古く明治元年十二月電信事業は官営と決定し、明治二年九月に「伝信機取扱規則」が制定され、同年十二月二十九日に横浜―東京間で公衆電報の取り扱いを開始している。

四国の電信の発達史は明らかでないが、明治十年十月十五日に、高松―高知間に電信線が開通し、次いで明治十一年九月十六日に丸亀―高知間が開通している。

大豊町内では明治三十四年一月六日から豊永郵便局で和文・欧文とも取り扱いが開始された。また大豊町内では電

信機による（モールス符号使用）電報の送受信は、昭和三十年六月三日に廃止され、以後は電話に代わり、その後模写電送方式に変わった。電信業務の開始には、当時としては最も速い情報伝達方法として、地元住民も大きな関心を示し、その経費の一部を地元で負担した所もある。

明治二年十一月の太政官布告「伝信機之布告」は、電信を公衆に開放するために出したものであるが、その中で「伝信機は幾百里相隔る場所にも、人馬の労を省き、線の連なる場所迄は、音信を一瞬間に通達する至妙の機関なり、依て通信相願い候者は左の規則を心得るべし」と布達している。

料金はかな一字につき価、銀一分の割合と定め、相当高いものであったが、明治十年ごろには、一音信金六銭（注）であり一般には余り利用されなかったのであろうと思われる。

大豊町内で電話の通信ができるようになったのは、大正十一年三月三十一日からであり、電話交換業務は大豊郵便局で昭和三年八月から開始された。その後、電通合理化により昭和四十六年から郵便局における電話交換業務は次々に廃止されて嶺北杉電報電話局へ統合された。

大豊町内に残っている古い文書から郵便局関係のものを抄出にする。

（注）当時の物価は米一升当たり六銭で一人役労賃（上賃）が九銭から十銭であった。

逓信業務に女子職員の採用規定が告示されたのは明治三十五年十一月二十五日付け　達乙第一〇三九号、多度津郵便電信局長高井幸雄名によって送付されて、同年十二月一日施行されている。

採用条件は、年齢十五歳以上で身体強健、言語明晰、視力聴力完全、身元確実で品行方正、犯罪歴なく……など、公共機関に男子職員を採用する場合と同様であるが、電気通信事務に従事する者は、電気通信技術修業証書を有する者と規定されている。

同日付け訓示乙三号では既婚婦人の採用については、禁止されてはいないが、なるべく避けるようにと指示されて

いる。男女雇用機会均等法が成立した今日に比して今昔の感が深い。

訓示乙三号

三等局長

明治三十五年十一月二十一日付達乙第一〇三九号ヲ以テ、三等局女子雇員採用手続相定メ候、ナオ左記、各項ニ依リ措置スベシ。

右訓示ス。

明治三十五年十二月五日

多度津郵便電信局長高井幸雄

一、女子雇員採用方認可ヲ請フトキハ、其女子ヲシテ執ラシムベキ事務ノ種類等詳細申立ツベキ事。

二、服務時間繁劇ノ局ニ在リテハ昼間八時間トシ、一週間ニ一日ノ休暇ヲ与フル事。

三、服務中ハ髪ヲ束髪ニ結ヒ、服装ハ質素ヲ旨トシ、一定ノ袴ヲ着用セシムル事。

四、女子ノ事務室ハ男子ト区別シ、混同執務セシムルベカラズ。若シ局舎ノ構造ニ依リ、特ニ別室ヲ供給スル能ハザル場合ハ、相当ノ仕切ヲ設ケ、必ズ之ヲ分劃スル事。

五、女子雇員ハ其中年長ニシテ事務熟練ノ者ヲ以テ取締トナシ、男子事務員トノ事務上ニ関スル交渉ハ該取締ヲシテ応答セシムル事。

六、家事ノ繁累ナキ限リハ、有夫ノ者ヲ雇員又ハ伝習生ニ採用スルヲ得ルトイエドモ懐妊ノタメ辞職又ハ退学スルノ虞アルニツキ、成ルベク之ヲ避クルヨウ注意スベキ事。

七、第二項乃至第五項ノ規程ニ依リ難キ事情アルモノハ、更ニ適当ノ方法ヲ設ケ、採用方認可申請ノ際、其事情ヲ具シ、特ニ認可ヲ受クベキ事。

この文書を見ると、男女同室で混同執務をさせてはいけないと訓示させている社会背景がある中で、女子には一日、昼間八時間制と週休制の実施を規定しているところに注目する価値があると思う。

(一) 郵便局

大豊町内には、特定郵便局が八局あり、その中で郵便物を集配する集配郵便局が四局、郵便物を集配しない無集配郵便局が四局であり、そのほかに穴内・川口・久寿軒の簡易郵便局が三局ある。

大豊町内の郵便局は、古くは明治五年、新しいもので昭和十三年に開局となっているが、それぞれ、その時代と地域の要請を受けて開設されたものである。

1　繁藤郵便局

繁藤郵便局は現在土佐山田町になっているが、町村合併までは旧天坪村にあった郵便局で、明治七年十一月一日立川郵便局と同時に開局されている。藩政時代からの往還道高知・領石・本山・立川の経路が明治五年に高知・領石・戸手野・杉・立川（十三里四丁二十二間）に改められた。この戸手野新道が開設されて、その重要な宿場の一つである戸手野に郵便取扱所が創設された。開局以来高知と中央を結ぶ最重要路線の郵便局として逓送人夫の中継点であった。

国道三十二号線の新道掘削が高知の側から北進するのと期を同じくして、戸手野郵便取扱所は場所を繁藤に移し名称を繁藤郵便局と改めた。

以上のとおり繁藤郵便局は大豊町ではなくなったが、その管轄区域は旧天坪地区を受け持ち、交通・通信その他の面で大豊町とのかかわりが大きいので、大豊町内の郵便局に準じて記すことにした。

〔開局及び沿革〕

明治　七・一一・一　戸手野郵便取扱所（開局）天坪村戸手野四二―上一
明治二五・六・一六　繁藤郵便局（改称・移転）〃　繁藤一六二六―六
昭和　四・五・一　天坪郵便局（改称）〃　〃
昭和三三・四・一　繁藤郵便局（改称）〃　〃
昭和四三・二・五　繁藤郵便局（移転）土佐山田町繁藤一八二六―六

〔取扱業務〕

明治　七・一一・一　郵便（通常のみ）
明治一八・一〇・一　郵便貯金
明治二九・七・一　為替
明治三三・二・一　郵便小包
明治三四・一〇・一　外国為替
大正　五・一〇・一　簡易保険
昭和　二・一・一六　電信（電報配達を含む）
昭和　七・一〇・一　電話交換
昭和四八・一〇・二四　電話交換廃止（電通合理化）

〔歴代郵便局長〕

局長名	在職期間	出身地
野崎正朝	明治七・一一・一～明治二三・三・三一	不明
朝倉端一	〃二三・四・一～〃四四・七・二一	天坪村繁藤三七
徳岡鶴次	〃四四・七・二二～昭和一〇・八・二九	〃　一八二六―六
徳岡昇	昭和一〇・八・三〇～〃四五・六・三〇	〃　一八二六―六
萩野直治	〃四五・七・一～〃四五・九・九	馬瀬郵便局長兼務
並川長水	〃四五・九・一〇～〃五三・六・三〇	大豊町杉四二
杉本春一	〃五三・七・一～	土佐山田町繁藤七七六

2　馬瀬郵便局

天坪地区で最初に設立された郵便局（郵便取扱所）は、戸手野郵便取扱所（現繁藤郵便局）で現在も同地域の郵便物の集配を行っている。しかし新国道開設とともに戸手野郵便局は繁藤に移転したので、北川・久寿軒地区の住民は郵便局まで約八キロメートルと遠くなった。そこでこの不便を解消することとなり、馬瀬に郵便局を設置することになった。

馬瀬郵便局は無集配局として、昭和四年八月二十六日に小松誠一出願によって設立された郵便局で、無集配局としては、大豊町内で最初の局である。

〔開局及び沿革〕

昭和　四・　八・二六　馬瀬郵便取扱所　天坪地区馬瀬
昭和一一・　四・一一　馬瀬郵便局（改称）　〃

〔取扱業務〕

昭和　四・　八・二六　郵便・為替・貯金
昭和一一・　四・一一　簡易保険・郵便年金
昭和一三・　二・二六　電報取扱（配達を含む）
昭和四二・　二・二七　電報配達廃止

〔歴代郵便局長〕

局長名	在職期間	出身地
小松誠一	昭和　四・　八・二六～昭和四一・　六・三〇	大豊町　馬瀬
萩野直治	〃四一・　七・　一～〃五六・　六・三〇	〃　久寿軒
渡辺敏夫	〃五六・　六・三〇～	〃　川口

大豊郵便局（高須）

3　大豊郵便局

大豊郵便局の開設は早く、大豊町内はもちろん県内でも最も古く、川口郵便取扱所として、東本山村大字川口四四番地に明治五年七月一日開局された。明治五年代に四国内に六十局開局しているが、高知県内では、高知局・山田局など十八局の中に入っている。

その後、国道の開通などで各地域の社会環境も大きく変化した。大豊郵便局はその変化に対応するため、移転・改築を繰り返すこと五たびにわたり、局名も川口・杉・大豊と三たび改称している。

川口郵便取扱所が開設された川口は、高知県と県外を結ぶ重要地点の一つであった。北山越えは藩政時代以前からも、土佐と国外を結ぶ重要な往還道であったが、新式郵便制度を取り入れると郵便大線路に組み込まれて逓送人夫の重要な中継点であった。

飯田家文書によると開設当初、郵便の線路を重要度によって大・中・小線路に区別しているが、大線路は県下で唯ひとつであり岡山～高知線のみであった。

電信は豊永郵便局より少し遅れて、明治四十一年初めに業務を開始した。

電話は大正十一年三月三十一日に嶺北地方としては最初の公衆電話が設置され、電話の交換業務は昭和三年八月一日に開始されたが、加入者は郵便局長など六人であった。現在のように各戸一台という時代から考えると、隔世の感が深い。

〔開局及び沿革〕

明治　五・　七・　一	川口郵便局（開　局）	東本山村大字川口四四番地
明治一四・　三	〃（移　転）	〃　川口三七〃
明治二五・　六・一六	杉郵便局（移　転）	〃　杉九番地上一番
明治二七・　三・一〇	〃（局名改称）	〃　杉四〇番地の三番
昭和　八・一〇・一六	〃（移　転）	〃
昭和四一・　七・一一	〃（〃）	大杉村　高須南夕二一八のロ
昭和四七・一〇・　一	〃（〃）	〃　川端五四二の二
	大豊郵便局	局名改称

〔取扱業務〕

明治　五・　七・　一	郵便（通常郵便のみ）
明治一八・一〇・　一	郵便貯金
明治二五・　三・一六	為替
明治二九・一一・一六	郵便小包
明治四一・　一・二六	電信（電報配達を含む）
大正　五・一〇・　一	簡易保険
大正一一・　三・三一	電話通話
昭和　三・　八・　一	電話交換
昭和四六・　一・二二	電話交換・電報配達廃止

〔電信回線〕

昭和一二・一二・二六	杉～立川線（杉・立川加入）電話利用
昭和二〇・一一・二二	高知～東豊永線（高知・杉・豊永・東豊永）音響
昭和二六・　二・一六	杉～西峰線（杉・西峰）　電話利用
〃　〃	杉～大久保線（杉・大久保）　〃
昭和三〇・　六・　三	高知～杉線（高知・杉）音響通信線廃止のため変更電話利用

〔簡易郵便局状況〕

昭和二五・九・一	大杉穴内簡易局	穴内一九一七	受託者　秋山重美
昭和三七・二・一	枯谷　〃	小川枯谷一三三五	後大豊村長に変更
昭和三八・五・二九	大豊川口〃	川口六一八	受託者　大杉村農業協同組合
昭和四五・三・三一	枯谷　〃		〃　大豊村長
			廃止

〔歴代郵便局長〕

局長名	在職期間	出身地
飯田格満	明治五・七・一～明治九・九・一六	川口村川口四三の二
飯田実吾	〃九・九・一六～〃一三・七・一四	〃
飯田格満	〃一三・七・一五～〃一七・一〇・五	〃
飯田実吾	〃一七・一〇・一六～〃一九・五・二四	〃
飯田格満	〃一九・五・二五～大正元・一一・二〇	〃
飯田俊広	大正元・一一・二一～昭和八・一二・一二	大杉村杉四三
飯田正福	昭和八・一二・一三～〃五四・六・三〇	大杉村高須二一八のロ
朝比晴重	〃五四・六・三〇～	大豊町杉一〇の七

4　立川郵便局

立川郵便局は、大豊町内では川口郵便局（現在の大豊郵便局）に次いで二番目に古く開局した郵便局で、明治七年十一月一日である。

高知県には、甲浦・松尾坂・用居・立川の四往還があり、立川往還は高知から立川まで十三里四丁二十二間で、駅数は四か所。高知から長岡郡を北上し、領石・戸手野・川口・立川に抜け、四国山脈を越えて新宮に達しており、現在の郵便線路とは大きく経路は違っていたが、新式郵便発足当時は、中四国を結ぶ唯一の重要な路線であった。

立川郵便局は川口郵便局と並び高知県と県外を結ぶ重要な地点にあり、藩政時代から重要な経路であった。立川には愛媛県境を越えるための宿駅があり、昔の関所があった。藩主が参勤交代のとき宿泊していた旧立川番所書院（立川御殿）も国の重要文化財に指定されてこの郵便局の近くにある。

〔開局及び沿革〕

明治　七・一一・　一　立川郵便局（開局）東本山村大字立川下名一二番地

昭和四一・一二・一二　〃　（新築・移転）大杉村立川上名テラダノシモ一一の四

〔取扱業務〕

明治　七・一一・　一　郵便

明治三二・　三・　一　郵便貯金

明治三二・一二・一六　為替

明治三三・　七・　一　郵便小包

大正　五・一〇・　一　簡易保険

大正一五・一〇・　一　郵便年金

昭和一二・一二・二六　電報・電話

〔郵便線路〕

明治　七・一一・　一　多度津―高知間大線路　人夫送

明治二〇・　四・　一　〃　（立川―長瀬）　〃

明治二一・一〇・一六　〃　（立川―新宮）　〃

明治二五・　六・一六　〃　（立川―杉）　〃

明治三三・　一・二〇　立川―新宮線　〃

大正　六・　五・　六　立川―杉　線　自転車送

昭和三一・　二・二六　杉―立川自転車線　託送自転車

昭和四八・　五・　一　〃　自動車線　託送・自動車

立川郵便局

〔簡易郵便局状況〕

昭和四一・一二・一　成川簡易局　立川成川　受託者　大豊村長

昭和四八・一一・三〇　成川簡易局　廃止

〔歴代郵便局長〕

局長名	在職期間	出身地
原田稲城	明治七・一一・一～明治九・一	東本山村立川上名
清岡清蔵	〃九・一～〃一〇・一二	〃
原彦次	〃一〇・一二～〃一七・七・一一	〃
嶋田與吉	〃一七・七・一一～〃四三・一〇・三一	〃
嶋田通直	〃四三・一〇・三一～〃四五・三・六	〃
吉岡献	〃四五・三・六～昭和一一・一一・六	大杉村立川下名一二番地
徳弘市蔵（心得）	昭和一一・一一・六～〃一一・一二・二三	〃上名
吉岡勉	〃一一・一二・二三～〃四九・六・二九	〃立川下名一二番地
飯田正福（兼務）	〃四九・六・二九～〃四九・八・二	大豊郵便局長
山原安雄	〃四九・八・三～	大豊町杉一四の一

5　豊永郵便局

豊永郵便局は、立川郵便局とともに明治七年の開局で、最初粟生郵便局として、西豊永村上東に設置され、東豊永郵便局が開局するまでの約二十六年間、東豊永・西豊永両村の郵便業務を受け持っていた。当時は郵便物は少なかったと思われるが、徒歩による配達は困難が多かったものと推察できる。

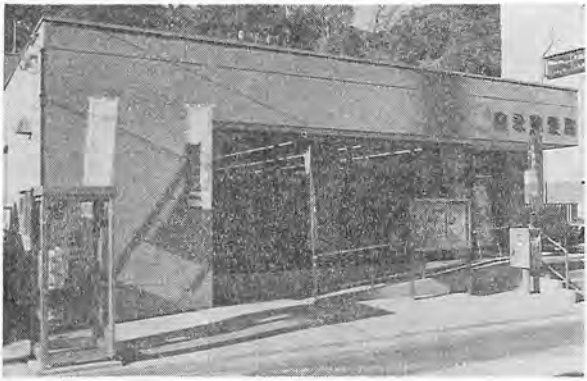
電信・電報取り扱いは大豊町内では最も古く当時としては電信・電報による通信は、迅速な意思の伝達方法であった。

現在では電話にとって代わられ、昔日の面影はなくなったが、明治・大正そして昭和三十年代までは大いに活躍し

た。大豊町内の電報取り扱いの移り変わりを知るために、豊永郵便局の電信の沿革を記することにする。

〔開局及び沿革〕

明治　七・一一・一六　上東郵便局（開局）　西豊永村上東一一三
明治　九・　七・二二　粟生郵便局（改称）　〃　〃
明治一七・　四・一四　（移転）　〃　〃　一二〇
明治二一・　三・一六　（〃）　〃　黒石一八番下一
〃　〃　黒石郵便局（改称）
明治二七・　三・一六　（移転）　〃　寺内一〇〇
〃　〃　豊永郵便局（改称）
明治三四・　一・　六　豊永郵便電信局（改称）
昭和一〇・一二・二〇　新築（移転）　〃　寺内六六八ノロ



豊永郵便局

〔取扱業務〕

明治　七・一一・一六　郵便のみ
明治二四・　三・　一　為替・貯金
明治三四・　一・　六　電信（配達を含む）和文・欧文
大正　六・一〇・　一　簡易保険
大正一五・一〇・　一　郵便年金
昭和　三・　八・　一　電話（特設）通話
昭和　七・一〇・　一　電話（普通）交換
昭和四六・一一・二六　電話交換事務廃止

〔郵便線路〕

開　始　不　明　粟生～有瀬線　脚夫便
明治一四・一一・一六　粟生～徳善　〃　（一回三九銭五厘）
開　始　不　明　黒石～川口（徳島）　〃　人夫送

明治二五・六・一五	杉・豊永間（多度津～高知線）	人夫送
〃	上名・豊永間（〃　〃）	〃
明治三三・三・一一	豊永～東豊永線	〃
明治三六・一・二〇	上名・豊永間（琴平～高知線）	〃
明治三八・三・一	赤野・豊永、東豊永間（琴平～高知線）	人車送
大正　三・三・二四	〃	廃止
大正　三・三・二五	豊永・赤野間（池田～高知線）	人車送
大正　八・九・七	池田～高知線	自動車
昭和　五・六・二〇	〃	廃止
大正　八・九・七	豊永～東豊永線	人夫送
昭和　九・一〇・二七	〃	廃止
昭和　五・六・二一	池田・杉間（池田～杉線）	自動車
昭和　九・一〇・二八	池田・豊永間（池田～豊永線）	〃
昭和一〇・一一・二七	池田・高知間（池田～高知線）	汽車

〔電信回線〕

年月日	回線名	接続局	方式
明治三四・一・六	宇多津～豊永	宇多津・丸亀・多度津・善通寺・琴平	モールス機
明治三六・六・二八	徳島～高知	池田・豊永	〃
明治三六・一・一六	豊永～本山	徳島・高松・池田・豊永・高知	電話機
明治四二	農人町～豊永	豊永・本山	電信機
	豊永～高岡	（廃止）	閉電式
大正　六・三・二六	農人町～豊永	豊永・杉・高知・伊野・高岡	〃
	高知～豊永	豊永・杉・高知・農人町	〃
大正　八	長浜～豊永	豊永・杉・高知・浦戸町	〃
		豊永・杉・高知・長浜	

大正一二・三・一	長浜～東豊永	長浜・高知・杉・豊永・東豊永	〃
大正一三・六・八	〃	〃	音響機
昭和二四・三・三一	〃	高知・杉・豊永・東豊永	〃
昭和三〇・六・三	〃	〃	電信線廃止・電話機に変更
	〃	〃	

〔歴代郵便局長〕

局長名	在職期間	出身地
三谷吉十郎	明治一四・一〇・二～	西豊永村上東
曽田時中	〃一七・四・一四～明治三六・九・二八	〃寺内一〇〇
山中化育	〃三六・九・一六～〃三八・七・一	〃寺内
小笠原英郎	〃三八・七・一～〃四二・三・一八	〃川戸
大坪賀秀	〃四二・二・一八～大正九・四・九	東本山村和田一六九
三谷丑郎	大正九・四・九～昭和二八・一一・三〇	西豊永村黒石三八〇
三谷一郎	昭和二九・一〇・二五～〃五五・四・一	大豊町黒石四二九
武田哲夫	〃五五・四・一～	〃杉四一―一

6　下ノ土居郵便局

郵政事業中特に郵便・為替・貯金の事務は全国的に利用者も増加し、僻地においても、地域住民の要望に応える必要に迫られ、郵便取扱所を全国的に多数開設した。この適用を受けて、既設の郵便局から比較的遠い地域に郵便取扱所を設置することになり、下ノ土居郵便取扱所が開設された。

〔開局及び沿革〕

昭和一一・一二・一一	下ノ土居郵便取扱所	東豊永村下ノ土居一九
昭和一三・一〇・二一	（移転）	〃　二一七
昭和一五・一二・一	下ノ土居郵便局（昇格）	〃　〃

昭和一六・　二・　一　（無集配特定局と改称）

〔取扱業務〕

昭和一一・一二・一一　郵便・為替・貯金

昭和一五・一二・　一　簡易保険・郵便年金

昭和二二・　四・　六　電話通話

昭和二二・　四・一五　電信事務（電報配達を除く）

利用するに便利な地域として、次の地区が示されている。

下ノ土居、八川、西下ノ土居、連火、佐賀山、桃原、川戸、西久保、安野々

〔歴代郵便局長〕

局長名	在職期間	出身地
吉田夏助	昭和一一・一二・一一～昭和五〇・　六・三〇	東豊永村下ノ土居
上村芳郎	昭和五〇・　六・三〇～昭和五六・　六・三〇	大豊町川井一五九
谷　清次郎	昭和五七・　四・　一～	本山町寺家六三七―一

昭和五十六年六月三十日から昭和五十七年四月一日までは立川郵便局長（山原安雄）兼務。

7　大久保郵便局

大久保郵便局は、豊永郵便局・東豊永郵便局から遠距離の地点にあり、特に電報配達業務の必要性と、東豊永・西豊永両村、加えて、徳島県の一部の利用に応えるため、下ノ土居郵便局より約五年、西峰郵便局より約八年も早く郵便取扱所として開設された。

〔開局及び沿革〕

昭和　六・　八・一一　大久保郵便取扱所　西豊永村大久保二四二

昭和　九・　五・　一　（移転）　〃　〃　一四四―五

昭和　九・九・一　大久保郵便局（昇格）
昭和一六・二・一　無集配特定局と改称
昭和四五・五・一　同番地に新築

〔取扱業務〕

昭和　六・八・一一　郵便、為替、貯金
昭和　九・九・一　簡易保険、郵便年金
昭和一一・八・一六　電信事務（電報配達を含む）
昭和〃　〃　〃　電話通話
昭和二三・四・一　電話交換
昭和五二・一・一九　電話交換廃止

〔歴代郵便局長〕

局長名	在職期間	出身地
都築徳治	昭和六・八・一一～昭和九・八・三一	西豊永村大久保二九七
都築秀徳	昭和九・九・一～昭和四六・六・三〇	〃
都築昭仁	昭和四六・七・一～	〃

8　東豊永郵便局

東豊永郵便局は、所在地の移転、名称の変更、一時期廃局などがあり、設立当時の文書は残されていないが、豊永郵便局に次のような明治十七年の公文書が残されている。

発規十七第三七三号
明治十七年七月十二日
駅逓総官　品川弥二郎
粟生郵便局　宛（西豊永上東にあった局名）

東豊永郵便局

本年八月一日ヨリ川口、粟生両局間ニ新線ヲ開キ川口局ハ毎日午前六時脚夫差立、粟生局ニ於テ大平局差立脚夫ト会合郵便物交換持戻リニ相定メ候条此旨相達候事。但、大平局差立時間八月一日ヨリ午前七時ニ改定候事。

発規十八第二九六六号

明治十八年六月十三日

土佐国粟生郵便局宛

来ル七月一日ヨリ豊永郷大平廃局郵便区ヲ其局市外ヘ編入集配料改正別紙ノ通命令候此旨相達候事。

明治十八年六月十三日

駅逓総官子爵品川弥二郎代理

一等駅逓官日下義雄

この公文書によって開局年月は不明であるが、明治十七年七月には東豊永郵便局の前身である「大平郵便局」が存在しており、翌十八年七月一日に廃局となっている。その理由についてはわかっていない。

その後明治三十三年三月十一日再び大平土居に開局し郵便、為替、貯金の取り扱いを始めた。

したがって東豊永村は、明治十八年七月から同三十三年三月まで粟生郵便局の市外区域扱いとなっていた。

明治三十三年郡道西峰線が下土居、久生野間の開通に伴い、翌三十四年には村役場が大平から落合に移るなど、村の中心が落合に変わった。

役場に続いて三十五年三月郵便局も落合に移転、名称も東豊永郵便局と改称した。場所は大滝四九八番地である。次で西村堯綱局長の時大滝九一九の一番地（落合上町麦焼石）に移転した。正確な年月日は不明であるが、この敷地造成に関係した渡辺福治の日記に、明治四十四年十一月十一日工事着手とあるので、局舎が新築移転したのは、明治

四十五年か大正初年であろう。

昭和三十五年二月三日落合上町の大火災に遭い局舎は全焼した。同日大滝四九八の二番地の大豊町役場東豊永支所を買収して移転現在に至っている。

電信の開始は、大正十二年三月一日であるが、この電信線の架設については、その経費の一部として、地元で二千五百円（村当局千五百円、有志五百円、局長五百円）を負担した記録が残っており、通信に対する地域住民の関心の高かったことがうかがわれる。

こうして開始された電報も、電話の発達普及により利用が激減し、昭和三十年六月三日音響モールス通信方式による電信線が廃止され、電話機の使用による送受信となった。また、電話交換も科学の進歩により、自動交換機が普及し、昭和五十一年一月二十一日、電話交換業務も廃止した。

〔開局及び沿革〕

明治三三・三・一一	大平郵便局（開局）	東豊永村大平字土居
明治三五・三・	東豊永郵便局（改称・移転）	〃　落合四九八
大正初期	（移転）	〃　落合麦焼石九一九―一
昭和三五・二・三	〃　（火災のため移転）	〃　落合四九八―二

〔取扱業務〕

明治三三・三・一一	郵便・為替・貯金
大正五・一〇・一	簡易保険
大正一二・三・一	電信（電報配達を含む）
大正一五・一〇・一	郵便年金
昭和三・八・一	電話通話
昭和一〇・一二・二六	電話交換

昭和三〇・六・三　電信線（モールス通信）廃止
昭和五一・一・二一　電話交換廃止

〔歴代郵便局長〕

局長名	在職期間	出身地
三谷賀太郎	明治三三・三・二一～明治三六・四・一四	東豊永村粟生
三谷栄	〃三六・四・一四～〃三九・三・一〇	〃〃
都築英雄	〃三九・三・一〇～〃四二・八・一二	〃立野
西村堯綱	〃四二・一〇・一五～昭和三・七・二五	〃八畝
西村佼夫	昭和三・三・二五～〃三八・六・三〇	〃〃
平石徳太郎	〃三八・六・三〇～〃五二・三・三一	大豊町大滝
豊永幸利	〃五二・四・一～	〃〃

9　西峰郵便局

下ノ土居郵便局と同様の理由で、昭和十三年四月十六日に東豊永郵便局から約八キロメートルの地点に開設されたのが、西峰郵便取扱所である。その後、昭和十五年西峰郵便局に昇格、現在に至っている。

〔開局及び沿革〕

昭和一三・四・一六　西峰郵便取扱所　東豊永村西峰二四五〇―五
昭和一五・一二・一　西峰郵便局（昇格）
昭和一六・二・一　無集配特定局と改称
昭和四二・三・二七　同番地に新築移転

〔取扱業務〕

昭和一三・四・一六　郵便・為替・貯金
昭和一五・一二・一　簡易保険・郵便年金

昭和二六・二・一六　電話通話
昭和二七・一一・一　電信事務（電報配達を除く）

〔歴代郵便局長〕

局長名	在職期間	出身地
氏原友一	昭和一三・四・一六～昭和四五・六・三〇	東豊永村久生野
前田波穂	昭和四五・九・一〇～	〃　柚木

(二) 電信・電話

大豊町内における電信・電話の発達を見ると、豊永郵便局で電信事務を開始したのが、明治も半ばを過ぎた明治三十四年一月六日である。

初めは電信が発達し続いて電話が普及・発達したが、近年になって電信は一般国民生活からは遠ざかり、電話が急速に発達・普及し、大豊町内においても、ほとんどの家庭に電話が設置されている現状である。

電信機はアメリカでモールスによって、天保八年（一八三七年）に発明され、我が国には安政元年（一八五四年）一月に渡来している。

電信の重要性は政府の認めるところとなり、電信事業は、明治元年十二月、廟議（びょうぎ）で官営とすることに決定した。

我が国で初めて電信を用いたのは、明治二年八月九日で横浜弁天灯台役所から、横浜本町通り裁判所（当時の県庁）の間約七百七十㍍で電信機を装置して官用として実験したことを指すとされている。

この結果が好成績であったので、政府は更に東京―横浜間に電信線を架設することにして、同年九月十七日工事に着手した。この日は太陽暦の十月二十三日に当たるので、電信電話記念日と定めている。工事は同年十二月二十五日

に完成し、同時に我が国初の公衆電報の取り扱いを始めた。

高知県内では、明治十年十月五日に私用電報の取り扱いを開始し、電信線も明治十年十月十五日には、岡山～丸亀～高松～高知線も開通した。翌明治十一年九月十六日には、丸亀～今治～松山～高知線が開通、高知市からの通信ができることになったわけであるが、大豊町がこの恩恵を受けたのは、前記のとおり明治三十四年一月六日からである。

電報料金は、初めのうちは距離の遠近により違う料金であったが、明治十一年になり全国統一された。料金は、十字までが十五銭、十字増すごとに十銭の加算となっていたが、明治三十二年には、十五字までが二十銭、五字増すごとに五銭を加算、大正九年五月の改正で、十五字までは三十銭、五字増すごとに五銭加算となった。

電信・電報は、明治・大正・昭和の中ごろまで重要な役割を果たしてきたが、電話の発達に伴い次第に影をひそめることとなった。

電話機は明治九年に発明され、我が国に渡来したのは、明治十年十一月である。また我が国では工部省電信局で、初めて電話機を完成したのが明治十一年である。東京―横浜間において電話交換が開始されたのが、明治二十三年であり、この年に電話帳の第一号が発行されている。

大豊町内で電話機を使用し始めた記録としては、豊永―杉両局間に電話機による電信事務を明治四十一年一月二十六日に始めたとなっており、電話事務は大正十一年三月三十一日に、杉郵便局において取り扱いが開始されている。

現在では、電話の自動交換は当たり前のこととなっているが、我が国で初めて自動交換方式を採用したのは、大正十五年十一月十五日である。その後、電話の交換業務は各郵便局で次々に開始された。

第二次世界大戦後の昭和二十四年に逓信省を廃止し、郵政省と電気通信省に分離したが昭和二十七年八月一日には電気通信省が廃止されて日本電信電話公社が設立された。この日本電信電話公社の設立は、我が国の電信電話事業を大きく変革・発展させることになった。

1　嶺北杉電報電話局

大豊町内を見ると、昭和二十九年四月一日に大杉電話中継所が開設され、昭和四十六年一月二十二日、嶺北杉電報電話局が開局した。

大豊町内でも「電気通信事業の合理化」が始まり、今まで郵便局において取り扱われていた電話交換業務が、大豊郵便局を昭和四十六年一月二十二日、豊永郵便局を同年十一月二十六日、東豊永郵便局を昭和五十一年一月二十一日に、また、大久保郵便局を昭和五十二年一月十九日にと、次々に廃止し、嶺北杉電報電話局管轄の電話交換所に移された。

近代的設備の整った嶺北杉電報電話局

新しく発足した嶺北杉電報電話局は、それまで郵便局で取り扱っていた磁石式の、交換手による手動式交換機と違って、ダイヤル式自動交換機を備えた、近代的設備を誇る役所であった。

大豊町で一番最初にダイヤル式自動交換となった、大豊郵便局管内の電話の切り替えを昭和四十六年一月二十二日に行った。このときの地域住民の期待と喜びの模様を公民館報「大豊」は次のように伝えている（抄出）。

杉・本山・田井局一斉に自動化へ

ダイヤル式電話開通

情報化時代に即応

感激の記念通話

嶺北三ヶ町村（大豊・本山・土佐）の電話ダイヤル化への切替式が、去る一月二十二日竣工成った嶺北杉電報電話局で、関係町村長、地元民代表、電々公社菊

地電気通信部長、田中嶺北杉電報電話局長ら約四十名が出席して行われました。

これは電報電話局が二ヶ年がかりで総工費九億円をかけて、大豊村杉川下六十番地の一の四国電力ＫＫ跡地に、市外専用局の嶺北杉電報電話局、土佐町田井に田井電報電話局、本山町本山に本山電話交換局をそれぞれ完成したもの。

この日、新設分を含めて千四百五十六台の加入電話が午後三時を期して一斉に自動化されました。

切替式は鉄筋コンクリート造りエレベーター付の嶺北杉電報電話局の四階会議室で行われました。

（中略）

このあと関係町村長がそれぞれ、高知県出納長、高知県議会議長及び東京の嶺北会々長吉永多賀誠さんに記念通話を行い、ダイヤル自動化の歓びを伝え、喜びあいました。

新装なった嶺北杉電報電話局前から、大豊町役場までの約一・三キロを穴内中学校鼓笛隊九十三名の先導によって、祝賀パレードをして、電話自動化への出発を祝いました。

その後地元選出の国会議員ら多数出席して中央公民館で祝賀の披露宴が盛大に行われ祝賀行事を終りました。

嶺北杉電報電話局の現在の概要は次のとおりである（六十年十月一日現在）。

職員数　五一人（四課）

営業エリア　大豊町

面積約三二〇平方キロメートル

人口約八、八三一人

世帯数三、三六五世帯

保守エリア　大豊町・本山町・土佐町・大川村

面積約七六〇平方キロメートル

人口約二一、三八四人

世帯数約七、六八三世帯

電話施設数

局名	嶺北杉	豊永	東豊永	大久保	立川	計
一般加入電話	九四五	八一三	六八二	五四一	二一七	三一九八
公衆電話	四五	二四	一六	一七	三	一〇五
計	九九〇	八三七	六九八	五五八	二二〇	三三〇三

注　久寿軒北川を除く天坪地区は土佐山田局管内である。

市外回線

入回線　五〇一　出回線　四七五

手動交換台　市外　二台（四席）

線路設備

マンホール・ハンドホール	管路（キロ）	地下ケーブル（キロ）	架空ケーブル（キロ）	SPW（キロ）	電柱（キロ）
五五九	三〇八	一一五	五〇三	二九三	一一、二八七

孤立防止用無線電話機配置状況

嶺北杉電報電話局・大豊町役場西豊永支所・大豊町役場東豊永支所・○大豊町農協岩原出張所・本山町役場・○土佐町役場地蔵寺支所・○土佐町役場西石原出張所・大川村役場・田井電報電話局

（計九か所）

この孤立防止用無線電話機は昭和四十六年三月四日に設置されたが、同六十一年五月三十一日に自治体の防災用無線機が配置されたので、順次引き上げられて現在は○印の三か所のみとなっている。

〔歴代嶺北杉電報電話局長〕

局長名	就任期間	出身地
田中　昌	昭和四五・一・一～昭和四六・一・二二	愛媛県
柏木四郎	〃四六・一・二二～〃四七・二・一	徳島県
有田幸久	〃四七・二・一～〃四九・一・二九	愛媛県
野村大蔵	〃四九・一・二九～〃五一・二・一〇	愛媛県
藤田利夫	〃五一・二・一〇～〃五三・二・一〇	高知県
堀　佳城	〃五三・二・一〇～〃五五・一・二九	香川県
武井宗彦	〃五五・一・二九～〃五八・二・四	愛媛県
高田　治	〃五八・二・四～〃六〇・二・一	愛媛県
	〃六〇・二・一～	愛媛県

2　有線放送

昭和三十四年新農村建設特別対策事業の一環として、大豊村第二地域（大田口・西豊永）の農事放送施設を設置することになり、一月十日大田口農協管内の工事に着手した。

同三月末に町内最初の有線放送が、総工費百四十八万円余で完成した。様式は普通の電話の上に、テレホンスピーカーを付けてあるので、農協の親元から一斉放送ができるようになっている。

交換機及び放送施設は大田口農協に備え、受信機は上東（四）、東庵谷（四）、西庵谷（七）、西寺内（二）、東寺内（二）の十九か所に設置され、加入戸数は百十戸であった。

また西豊永農協においても、少し遅れて着工し五月中旬完成したが、工費など詳しい資料が見当たらない。電話に加入の戸数は七十戸であった。

昭和三十四年度村の新農村建設特別対策事業の第二段階として、第一地域（天坪・大杉）でも農業協同組合の有線

放送事業を取り上げることになった。

この施設は初年度天坪農協から実施することとして、沖電気工業株式会社の請け負いにより、総工費約四百五十万円で着工し、昭和三十五年三月に完工した。この工事の県及び村費の補助は二百六十一万円のほか資材・労務などが提供された。

これによって天坪農協管下の同電話加入者は二百十戸となった。この電話のほか電話加入者の少ない所や、人家の密集した所はスピーカーをつけて、田畑で仕事をしながら放送が聞けるようになっている。町内で各地にこのような施設ができ上がると、町内どことでも話ができるし、将来は公社の電話にも接続できる予定である。

昭和三十五年新農村建設特別対策事業の第三年度として、第一地域で引き続いて実施していた、大杉農協の有線放送電話施設は天坪から一年遅れた四月二十二日に完工した。

この施設は交換放送設備を農協に置いて、組合員の設置しているテレホンスピーカーを通じて電話交換及び一斉放送を行うもので、ほかの農協と異なり屋外にスピーカーを設置していない。

総経費は七百九十三万円で、そのうちの三百八十五万余円が国庫補助であり、残りの四百八万円を加入者が負担したので、一戸当たり一万円以上の負担であった。

これで昭和三十六年五月現在の、村内有線放送の加入状況は次のようになった。（　）内はスピーカーの数である。

天坪農協	二六一戸（二九）
大杉農協	四一〇戸
大田口農協	一一〇戸（二五）
西豊永農協	七〇戸（一六）
合計	八五五戸（六八）

東豊永地域においては、西峰地区が、公社の集団電話に加入しているため、この地区を除いた地域で、昭和三十七年五月東豊永有線放送電話組合を設立し、組合長に小松俊雄を選んだ。

新農村特別助成事業として、県及び村から補助金の交付を受け、総工費一千二百万円で有線放送を設置することに決定し、日本電気工業株式会社によって同年六月工事に着手した。約千百本の電柱を建て、本部施設を東豊永農業協同組合二階に設置し全工事が同年十月に完工した。

工事費の内訳は日本電気工業株式会社請け負い分八百七十九万余円、本部施設費他に三百二十万余円であり、補助金は県費単独補助八十万円、村費三百万円であった。また加入戸数は五百七十九戸、電話機設置台数は五百九十五台であった。

昭和四十年七月、それまでは、各単位農協管内のみの放送と通話であった有線電話を、村内のどこの家庭とでも通話ができるよう、組織と施設を改めることになった。

大豊村農事放送農業協同組合（通称有線放送）という組合を設立し、施設は各農協の交換室をそのままとして、大豊村役場に自動中継交換機を設置した。

昭和四十年現在の有線放送加入戸数は次のとおりである。

天坪三百戸、大杉五百六十五戸、大田口三百二十戸、西豊永二百八十戸、東豊永五百七十九戸、計二千四十四戸。

昭和四十六年有線放送の交換業務に、最新の自動クロスバー式交換機を導入し、町内の有線放送電話全部を、自動ダイヤル化することに決定した。同年十二月に着工し、総工費一億六千万円を投じて、役場庁舎の隣に鉄筋二階建て延べ千十三平方㍍の局舎が、翌年竣工して十月一日から自動ダイヤル化に移行した。

この結果、公社の地域集団電話を採用している西峰・立川地区を除いて、大豊町内全域がダイヤル即時通話が可能となった。

昭和四十八年一月中旬有線放送の自動ダイヤル化に続いて、公社電話との接続工事を行っていたが、工事の完了に伴い二月一日から市外通話の交換業務を始めた。

3　団体電話

西峰及び立川地区は村の中央から遠く離れ、面積が広大であるのに電信電話公社の電話が、集落の公共機関に数えるほどしかなかった。

この不便を解消するため、公社の電話に農村集団加入の制度ができると、いち早く名乗りを上げ、施設設置の申請を行った。その結果西峰が最初に取り上げられて、昭和三十二年農村集団電話組合をつくり、氏原友一が組合長に選出され、加入戸数四十五戸によって発足した。

この西峰農村集団電話組合では、初め旧農協二階に交換機を置き、二名の交換手で運営していたが、翌三十三年秋公民館の隣に交換室を新築して移転した。その後地域集団電話と名称変更していたが、昭和四十七年一月ダイヤル自動化となった。また昭和五十六年十二月十一日から一般電話に切り替えられた。

立川地区では、西峰地区から一年遅れた昭和三十三年度に農村集団電話の施設を実施することにして、鈴木友茂が組合長になり、六十四戸の加入を得て、同年十月工事に着手した。

翌三十四年三月電柱建てや交換室などの工事が終わり、同十五日落成式を挙行した。交換室は役場出張所に置き、常時二名の交換嬢を置いていたが、昭和四十六年一月二十二日にダイヤル自動化となり、昭和五十五年十二月二十四日一般電話に切り替えられた。

この立川・西峰両地域は有線放送の設備がないため、防災上緊急の連絡に問題があるので、両地区に防災無線放送設備を設置することにした。

立川地区には、高須大ヒラ山に無線中継基地を設けて、細野・三谷・成川・刈谷・仁尾ケ内の五か所に受信所を置き、トランペット・スピーカーによる無線放送設備を昭和四十八年五月に設置した。

西峰地区は沖・大畑井（二）・土居・柚木・沖野々・蔭（二）の八か所に受信所を置き、昭和五十七年四月に無線放送設備を完成し、防災・公報無線として、現在活用している。

㈢　ラジオ及びテレビジョン

電波は現在では最も身近な存在であり、高度な情報社会で生活するためには、欠くことのできないものの一つである。「ラジオ」が高知県で放送が開始されたのが大正七年三月二十二日であるが、高知市相模町五十五の高知放送局（コールサインＪＯＲＫ）で送信出力が五百ワットと極めて弱かったために受信可能地区は、高知市内とその周辺地域に限られていた。

大豊町大平、門田速実（教師）の日記に、大正十四年八月三十日、粟生尋常高等小学校において、高知新聞社によるラジオの一般公開があったと記録されている。また、三津子野、渡辺貞吉も大正末期ころ購入していたが、放送局から遠距離であるためいずれも聴きとりにくかった。

その後、昭和三十三年六月、高知放送局新木（しんぎ）放送所が開所し、出力十キロワットになったため、ラジオが全県下でほぼ聴くことができるようになった。

「テレビジョン」放送は昭和二十八年二月、東京テレビ局が本放送を開始し、高知県でも昭和三十三年十一月、高知テレビ局が開局して五台山に放送塔を設置して放送を開始したが、この段階ではまだ山間部には電波が届かなかったため、大豊町などでは一部の地区しかその恩恵を受けることはできなかった。

高知放送局が山間部までテレビの電波を出すことができたのは、有沢峠（香美郡松尾峠）にマイクロ波の中継所ができ、マイクロ電波を受けることができるようになったためである。

昭和三十九年二月二十六日、有沢マイクロ中継所の保守管理に行く途中の公社職員二人が雪のため遭難し、うち一人が死亡するという事故が発生した。この有沢中継所はその後廃止され、現在は梶ヶ森山頂に移されている。

日本放送協会は、山間部などのテレビ受像を可能にするため、昭和三十九年から順次中継放送所を開設した。

開設年月日	中継放送所名	所在地
昭和三九・一〇・一	大豊テレビ中継放送所	高須
〃 三九・一〇・一	豊永〃〃	大平
〃 四七・八・二四	大豊西峰〃〃	西峰
〃 四九・一〇・二六	大田口〃〃	寺内
〃 四九・一〇・二六	岩原〃〃	岩原

梶ヶ森山頂の無線放送中継所

民間のテレビ放送は次のとおり各テレビ中継所に併設しテレビ電波を出している。

RKCTV

併設年月日	中継放送所名	所在地
昭和四〇・七・一	大豊テレビ中継放送所	高須
〃 四〇・七・一	豊永〃〃	大平
〃 五〇・一一・二七	大豊西峰〃〃	西峰
〃 五八・四・二六	大田口〃〃	寺内

	併設年月日	中継放送所名	所在地
KUTV	昭和五一・九・二八	大豊テレビ中継放送所	高須

ラジオの受信料金の変遷をみると、昭和二十一年四月には月額二円五十銭、昭和二十三年七月、三十五円、二十六年四月に五十円、二十八年二月、二百円で、昭和二十九年四月ラジオは六十七円、テレビ三百円、その後幾多の改定を経て昭和五十一年六月からテレビ受信料のみとなり、普通契約（白黒）が四百二十円、カラー契約が七百十円となり、現在は普通契約が五百二十円、カラー契約が八百八十円である。

「高知放送局のあゆみ」の主要なものを紹介すると、上の表のとおりである。

年月	事項
大正七・三	高知放送局開局
昭和二五・五	日本放送協会（NHK）設立
〃二八・二	日本放送協会のテレビ放送開始
〃三三・一一	高知総合テレビ放送開始
〃三六・八	高知教育テレビ放送開始
〃三九・一〇	高知総合テレビカラー化
〃四四・三	FM放送開始

㈣ 保険

生命保険は十九世紀の初めに、すでにイギリスで隆盛をみていたが、このころの保険は中流以上が対象であって、一般的なものではなかった。

一般大衆を対象とした簡易保険は、千八百四十九年ころから、やはりイギリスで始められた。

日本では大正五年（一九一六）十月一日に国の経営（逓信省）による簡易生命保険制度が発足した。簡易生命保険

事業は、郵政省の三事業（郵便・貯金・保険）の中では最も新しい事業である。

太平洋戦争中には、戦争遂行のための財源確保の意味もあって、かなり無理な勧誘がなされた模様である。また、戦後、貨幣価値の急激な変動のため保険としての価値が下落し不評を買ったものである。

しかし終戦後に何十年か経て国民の生活が安定するにしたがって、簡易保険に加入する人々もだんだん増加してきた。

やがて加入率が戦前の水準以上となると、その膨大な積立金の貸し付け制度を設けて地方公共団体に資金の融資を図ったために国民生活に大いに役立っている。この簡易生命保険も現在ではほかの保険事業とともに国民生活に欠くことのできないほど、深く根をおろし日常生活を大きく支えている。

㈤　郵便貯金

我が国の郵便貯金制度の原形は、千八百六十一年にグラッド・ストーン宰相（さいしょう）のときにイギリスで始められたものであり、後年同宰相は「郵便貯金は過去五十年間において国家人民のために設けられた制度中、最も必要なものであって、一八六一年の法律は、余の長い政治的生涯において最も有用であって且つ効果がある制度であった」と述懐（じゅつかい）しているほどである。

我が国の郵便貯金は明治八年五月二日の創業であるが、発足当時はあまり評判がよい方ではなく、関係者は相当苦労したようである。創業当初の制限額は一人五百円で、一日の預入限度額は五十円であった（現在は制限額三百万円、一日の制限はない）。また創業一か年で全国の預入人員、二千百四十八人、預入総額二万五百五十九円であった。

また明治二十五年の郵便貯金の預入者は人口百に対し東京が六・三人、全国平均二・二人、徳島県一・四人、香川

県一・六人、愛媛県一・六人、高知県が一・三人と報告されており、明治三十六年十月十二日の文書には、人口百に対して徳島県六人、香川県七人、愛媛県五人、高知県は四人となっており、預入高の一人平均は、高知県が九円八十銭五厘となっている。

郵便貯金の奨励は逓信省ばかりでなく、大蔵省・内務省からも何回となく文書が発せられ、なかでも明治三十九年八月十七日のものでは、高知県庁と協定が成立したので、各市町村役場・学校などの職員・学童に規約貯金をすすめるよう、また、各市町村議会にも働きかけてゆくようにと、郵便局長に要請している。

明治四十二年六月十五日付けの文書には、本年度から郵便貯金の積立金を地方公共団体に融資することになったので承知するとともに、郵便貯金の増加額のいかんは、その地方に対する融資額に多大の関係がある旨付け加えられ、逓信・大蔵・内務の各省次官通達には、融資額としては四十二年度は三百万円、四十三年度以降は三百万円に加えて奨励・増加額の二分の一以上の融資が保障された。

この通達文書の中に、公共団体の各種資金に属する有価証券及び現金は、管理の確実を期するために郵便官署に預け入れるよう再三にわたり訓示・通達を出してあるにもかかわらず、今なお個人貸し付けや銀行に預け入れる向きも少なくないが、これらの団体に対しては、速やかに管理の方法を改善するよう措置せよ、とあり、現在では考えられない内容の通達である。

明治八年五月創業以来、預け入れの勧誘には努力してもらっているが、他府県に比べて非常に見劣りがするので、施行細則要領、貯金利子換算表を添付するから、部内の勧誘をよろしく願いたい旨のものであり、郵便貯金関係者が相当苦労していた様子がうかがえる（『逓信六十年史』から）。