

2 国鉄内子線廃止問題

内子線（大洲―五郎―内子）は総延長一〇・三キロ、大正九年（一九二〇）五月一日開通した愛媛鉄道を、昭和八年（一九三三）一月国鉄が買収した。国鉄四国支社の発表によれば、内子線は徳島の鍛冶屋原線に次ぐ赤字路線であった。このため昭和三三年（一九五八）一月、輸送合理化からディーゼルカー二両を走らせていたが、

それでも営業は不振。四国支社発表の営業係数は収入一〇〇に對する営業経費は三二三である。大洲駅の調べによると内子線の一日平均乗客数は新谷駅一八四、五十崎駅二四八、内子駅三三〇、計七六二人であった。また、貨物取扱いが最も多い内子駅で一日の発送量が三五・六ト（年間一万三、〇〇〇ト）、到着貨物が八・八ト（年間三、二一〇ト）であり、内子駅の場合、貨客合わせて一日の収入は七万五、〇〇〇円に過ぎなかった。

このような赤字の内子線から転換の動きが国鉄四国支社内に高まり、それが表沙汰になったのが昭和三五年（一九六〇）四月上旬であった。「赤字路線の代わりに、国鉄バスを走らせた方が沿線住民は便利になる」と判断し、路線の取り外しに踏み切る方針を明らかにした。当時廃止の候補にあがっていたのが全国で八六線であった。国鉄は独立採算性を建前としながら、赤字分を国家予算で穴埋めしていた。この現状から赤字解消対策として合理化の対象とされたのは当然であった。

この合理化策に対し内子町民からは、下手な合理化は地域の経済的後進性をますます助長し、損失も大であるという声があがった。輸送機関は、地域開発の基本であり、その整備充実は地域の将来性と密着するものである。内子線廃止はそれに逆行するものと反対を唱えた。それでも強行される場合は、頑強に抵抗する気構えを示した。内子町は町民の存続署名運動をとりまとめ、国鉄に陳情を始めた。もし廃止となれば予讀本線にムシロ旗を立てて座り込む、などの実力行使を覚悟する地元民も少なくなかった。

山町―伊予市を結ぶ二八^{キロメートル}の国鉄新線であるが、内山線建設は関係地域住民にとって三〇年以上の宿願であった。路線決定に当たった当時、政友会は、郡中―中山―内子―坂石を通る一〇三号線を主張し、民政党は、郡中―長浜―大洲を通る一〇四号線を主張した。結局、海岸線廻り一〇四号線の勝利に帰し、一〇三号線は省営バスの開通で落着いた。したがって内山線の構想はその当時からのものであり、関係地域住民が熱望していたものである。

内子線廃止という危機を脱したものの、この問題は再燃の可能性もあるため、関係者、住民の内山線実現への期待は熱いものがあった。

昭和三六年（一九六一）五月一二日、鉄道建設審議会は總會において建設第二線を追加、調査線七線、予定線九線を決定した。この予定線の中に内山線が入った。

昭和三七年三月の鉄道審議会で内山線は調査線に昇格、同三九年日本鉄道建設公団（かつては鉄道は国鉄が施設したが、公団が新線建設を行い、これを国鉄に移譲する仕組みである）法案が国会を通過、日本鉄道建設公団の基本計画変更により、調査線、予定線のうち一七線を着工線に昇格することと決まった。

新たに着工線になったものは

- ① 輸送力増強が必要と認められた路線
 - ② 鉄道、連絡上必要と認められた路線
 - ③ 地域開発のため必要と認められた路線
- を基準として検討された。調査線一九線から格上げが一五線、貨物

国鉄は「公共性の中に企業性を織り込まねば今後の運営は不可能である。企業性をとり入れたからといって公共性を無視することはできない。現行の国鉄のあり方からいって二つの性格をどのようにうまくからみ合わせていくかに問題がある」と考え、内子線の存続問題を慎重に取扱っていた。

一方、地元はあげて存続運動を続けていた。これを強固なものとするため、内山地方を中心に内子町、五十崎町、小田町、中山町が一丸となって「国鉄内山線存続推進協議会」を結成、陳情団を編成して国鉄本社、同四国支社へ派遣した。当時、衆議院議員毛利松平、今松治郎、高橋英吉各代議士、堀本宜実、増原恵吉両参議院議員と共に「内子線は廃止どころかむしろ延長してほしい。昭和初期の鉄道敷設時に海岸線と山手線で激しく争い、当時の技術力と経費との関係でやむなく山手線が敗北を喫した経過があったが、この時の山手線（後の内山線）を復活してもらいたい」と陳情した。

その後、新居浜市出身十河信二国鉄総裁が高松市を訪れた際「内子線など赤字路線の廃止が問題になっているが、輸送改善の結果、なんとか赤字も解消されそうなので、路線を外さない」と語った。

内子線存続問題は大きな波紋を描いたが、町民の積極的な運動、関係者の努力によって、このようにしてひとまず終結した。

3 国鉄内山線建設と民営化

国鉄内子線廃止問題の起きた前年の昭和三四年（一九五九）に「国鉄新線内山線建設期成同盟会」が発足していた。内山線は内子町―中

輸送増強のため予定線から一気に着工線になったものが二線、着工線は計六四線となった。早急に着工するもの七線、着工の時期、工法など予算の規模を考慮し決定するもの一〇線が選ばれ内山線（伊予市―内子町）はその後者に入った。

昭和四一年（一九六六）三月一八日、日本鉄道建設公団大阪支社は内山線に工費一億円の予算をつけ、同四二年三月

までに伊予市―内子町間（二四^{キロメートル}）の路線選定を終わり、昭和四一年一月起工した。昭和四六年（一九七一）犬寄トンネル、昭和四八年城廻第二トンネル、昭和四九年内子トンネル、立川トンネル等が貫通した。伊予市駅から新設向井原駅を経て、新設中山駅、新設内子駅に至る路線、内子駅から大洲駅へ、そして従来の予讀本線を結ぶ国鉄最後のローカル線がここに完成した。待望の内山線は昭和六一年（一九八六）三月開通開業となったのである。着工から二〇年を経過していた。新内子駅は都市型駅舎が内子町の将来を象徴するように春陽に光っていた。

新内子駅には、特急、急行、普通の各列車合計三三本が停車する



写真 4-77 内山線開業当日風景
(内子町役場総務課所蔵)



写真 4-70 昭和61年3月1日付
予讃新線試乗券付 記念乗車券
(内子駅所蔵)

ことになった。このため、同駅乗降
客の便宜を図るため、伊予鉄バス、
国鉄バスの乗り入れが実現し、地域
交通の新しい要衝となった。
なお国鉄内山線は昭和六二年四月
一日、J R 内山線となって現在に
至っている。