

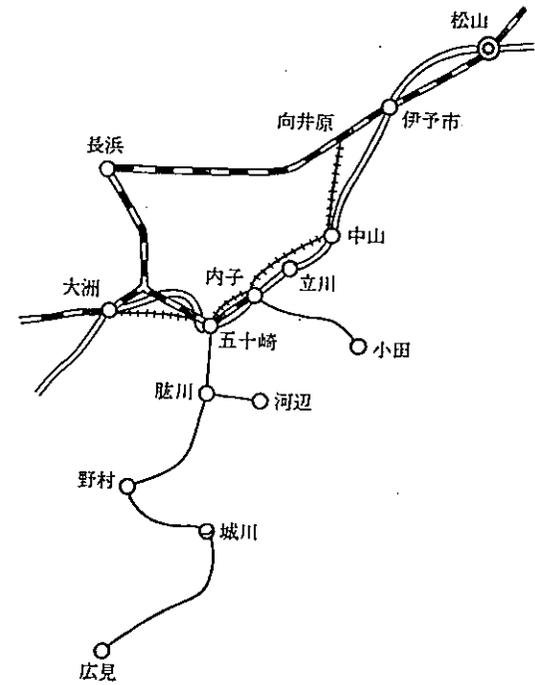
第4章 交通と通信

この変化に適応する内子の経済開発、社会開発が、積極的に思索され、計画され、決定され、実施されていくであろう。

県部と南予の接点としての内子町の位置

凡例

	国 鉄
	内山予定線及び大洲改良線
	国道56号線
	県 道



1. 国鉄内子線の経緯

内子線の廃止

国鉄は、ローカル線のひどい赤字に悩んでいたが、ついに、昭和35年4月「赤字路線のかわりに、国鉄バスを走らせた方が、沿線住民の利便になる」

関係者の声を聞きながら、話題の赤字路線内子線にスポットをあててみた。

(山田久記者)

#### 四国第2の赤字路線

内子線（大洲五郎駅—内子駅）は、総延長10.3km、大正9年5月1日開通したが、当時は愛媛鉄道が経営にあたっていた。昭和8年10月国鉄が買収して現在に至っているが、国鉄四国支社の発表によると、管内でこの内子線は、鍛冶屋原線に次いで赤字の多い路線になっている。このため33年11月に、輸送合理化の立場からディーゼルカー1両を走らせているが、それでもいぜん不振という。国鉄四国支社発表の営業係数（収入100に対する経費の率）をみると、全国平均94、四国の平均が160、予讃本線138に対し内子線は323と高くなっている。

わかりやすくいうと、収入に対し3倍強の経費を使っているのが内子線である。

国鉄大洲駅の調べによると、内子線の1日平均乗客数は、新谷駅184、五十崎駅248、内子駅330、計762人である。また内子線で貨物取扱いが最も多い内子駅は、1日の発送が、木炭木材の山林資源を中心に35.6トン（年間13,000トン）到着は、肥料が主で8.8トン（年間3,210トン）であり、内子駅の場合貨客あわせて1日の収入は75,000円しかない。

#### 企業性を考える

このように、赤字の内子線からレールをとりはずしてバスに切りかえようという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は、35年4月上旬であった。地元では、寝耳に水のこの計画にすっかりあわてた。現在の日本国有鉄道法は、赤字の克服を国鉄自身で解決していくことがたてまえとなっている。このため国鉄側には「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。むろん企業性をとり入れたからといって公共性を頭から無視するのではない。現行の国鉄のあり方からいってこのふたつの性格をどのようにならうからみあわせていかに問題がある」との考え方にたち、内子線の存廃問題を慎重に取扱っている。

と、懸案の「路線のとりはずし、に踏みきる方針を明らかにした。廃止の候補にあがったのは、全国で86線、うち四国では徳島の鍛冶屋原線、愛媛の内子、宇和島線であった。

寝耳に水であり、大きな驚きであった。過去においても、戦後間もない時期に廃止の話があり、猛運動をおこし、内子駅の設備を地元の負担で強化すること等の熱意を示すことによって、事なきを得たそうだ。

国鉄は、赤字を第1の理由にして廃止にふみだしたのだが、国鉄本来の姿はどこまでも公共性が第1義となつてこよう。国鉄が、独立採算性の建前をとりながら赤字の不足分を国家予算で穴埋めされている現状から、その解消に努力することはわかる。しかし、下手に合理化することが、数字のうえでは黒字化しても、地域の経済的後進性をますます助長しているのでは、長い目で見て国家的にも、地域的にも大きい損失である。輸送機関は、地域開発の基本であり、交通機関の整備充実はまた、地域の将来性を約束するものである。それを逆行するとしか思えない内子線の廃止については、その非を熱意をこめて国鉄当局に理解させ、それでも強行される場合は、頑強に抵抗しなければならぬとの町民の気構えであった。

当時の事態を愛媛新聞は次のように伝えている。

愛媛新聞（昭和35年6月29日 水曜日 第6748号）

存廃の岐路に立つ内子線

近く署名まとめ陳情

国鉄側「バス以上に利用を、

国鉄内子線の存廃問題はいま、喜多郡内山地方最大の話題になっている。廃止は決定的だという情報が乱れ飛ぶと「地元の熱意が足りないのではないか」と、町政を担う人たちに激しい批判があびせられる。一方では、国鉄当局の態度に、「一方的だ」と非難する声も強い。いずれにせよ内子町では、今月末に町民の存続署名運動をとりまとめ、関係者が大挙国鉄に陳情する。『もし廃止になれば予讃本線にムシロ旗を立ててすわり込む』と、暗に実力行使をほのめかす地元民も少なくない。そこで地元民や国鉄

## 第4章 交通と通信

公共性プラス企業性が、国鉄側のいう輸送合理化の基本概念である以上、あわてた地元側の意向が一体どこまで反映されるか、ちょっと予測し難い現状にあるが、とにかくにも地元はあげて、存続へ猛運動を続けるしか道は残されていない。

愛媛新聞（昭和35年6月30日 木曜日）

今秋実現めざす

松山一宇和島ディーゼルカー

内子線レールはずしバス

（矢山支社長語る）

矢山国鉄四国支社長は、八幡浜市で行われる予讃線八多喜以西の現場長会議に出席のため、29日夕刻大洲市に到着。当面の輸送合理化および内子線の存廃問題について次のように語った。

□・・・四国の輸送改善化は、松山以西を中心に推進したい。松山一宇和島間のディーゼルカー増発は、今秋を目標に改善に踏み切る。原則として松山一伊予市間は30分おきとし、伊予市一宇和島間は1時間おきに運行する。

また高松一松山間は、支社管内のドル箱だけに目下路線の改良および信号機工事を進めているが、明年3月には完成させ、山陽・宇野線の電化工事完成や新鋭連絡船第4号高丸の就航とともに、四国の輸送改善に完全を期したい。

□・・・高知から大洲へくる途中、内子町で約200人の町民から内子線存続の陳情をうけた。

内子線の廃止はあくまで、輸送コストの引下げのためであり、レールをとりはずし、その上にバスを走らせたいと考えている。欧州の鉄道合理化は1～3割のレールをはずすことといわれているが、私たちは国民全体に安い輸送コストでこたえなければならぬ。

レールをはずす以外の赤字解消策があるかどうか十分検討中でありこの問題は早急に結論を出すつもりだ。

十河国鉄総裁の4月の発表以来、矢山四国支社長のしつこいと思われるほどの「レールをはずしてバスにする、ことへの熱意に対して、また「存置したいというのは地元民の鉄道に対する郷愁だとわりきり、バスにするのが国家的にも地域的にもよい、のだ」という確信に対して、地元民として強い衝撃をうけた。これを阻止するためには態勢の強化と、強い政治力の結集をはからねばならないとの考え方から、町当局を中心にして動きはじめた。

7月5日に、内子町役場に内子・五十崎両町の各種団体代表者約30人が集まって協議した。この結果、内子線を政治問題としてとりあげ、内山地方を中心に上浮穴郡小田町、伊予郡中山町にもよびかけ、関係町村が一丸となって国鉄内子線存置推進協議会を結成、直ちに署名運動やみんなで気動車を利用する運動を推進していくことを決めた。また、陳情団を編成して国鉄本社、同四国支社など関係筋に派遣することを申し合わせた。

推進協議会の会長に藤井内子町長、副会長に吉岡五十崎町長、篠崎小田町長、宮田中山町長を選んだ。

同月13日、会長の藤井町長、河内・梶田県議、吉岡五十崎町長、久保内子議長、池田五十崎議長等代表6名は、国鉄四国支社を訪れ、矢山支社長に逢い、1万人の署名を渡して「地元発展のためにぜひバスにするようなことなく鉄道を残してほしい」と陳情した。これに対し矢山支社長は、「内子線は1日700人程度の乗客しかなく、汽車を走らせれば走らせるほど赤字が増えている。このままでは線路をはずさざるをえない。」と答えた。

藤井町長ら一行は、さらに1万名の署名簿を携え上京した。3区選出の代議士、毛利・今松・高橋の3代議士に、また堀本・増原の両参議院議員に、「内子線は廃止どころかむしろ延長してほしい」また「昭和のはじめ頃、海岸線と山手線で激しく争ったが、当時の技術と経費との関係でやむなく山手線が敗北を喫した。この時の山手線を復活してほしいものだ。」と陳情し、これらの代議士を先頭にたてて国鉄本社へ行き、副総裁常務理事に地元の願いを懇請した。その後も間断なくあらゆる機会をとおして、関係者に要請された。

1万人の署名による町民の悲願が聞き入れられたのか、10月2日、国鉄の

第4章 交通と通信

十河総裁が高松を訪れた際、内子線など赤字線の取りはずし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、線路をはずさないと語った。

さしも大きな波紋をえがいた内子線廃止問題も住民の積極的な協力と運動ならびに、関係者のたゆまぬ努力によって、一応の終末をみた。

2. 内山線の建設

内山線については、内子線廃止の問題のおきた35年の前年、34年に国鉄新線内山線建設期成同盟会が発足した。

会 長	中山町長	幹 事	中山町議会議長
副会長	内子町長	幹 事	内子町議会議長
副会長	大洲市長	幹 事	大洲市議会議長
副会長	伊予市長	幹 事	伊予市議会議長
理 事	五十崎町長	幹 事	五十崎町議会議長

内山線は、喜多郡内子町・伊予郡中山町・伊予市を結ぶ、全長28kmの国鉄新線であるが、いま急にはじまったのではなく、内山線建設は、関係地域住民にとって30年以上の宿願であった。いまでこそ予讃線は、伊予市から長浜までの海岸線をとっているが、その路線決定にあたっては、それが政争の具になっておおいにもめたいきさつもある。すなわち、当時の政友会は、郡中—中山—内子—坂石をとおる103号線を主張し、これに対し民政党は、郡中—長浜—大洲の線を主張、内閣のかわるごとに陳情団を上京させ、しのぎを削って争っている。結局は海岸回りの104号線の勝利に帰し、103号線は省営バスの開通で落ち着いたものの、これによって内山地区は日のあたらぬ地域としてとり残されてしまった。したがって内山線の構想はその当時からのものであり、関係地域住民の熱望していたものである。ここに関谷代議士、中山町長の音頭とりで再びのろしをあげた。

ところが35年には、内山線の促進をてがけるよりは、その首根っ子ともいえる内子線の廃止という先制攻撃を国鉄よりかけられたので、その防衛に必死

のていたらくであった。ようやく危地を脱したものの、いつまた内子線の廃止ということがおきないとも限らないから、関係者は非常な熱意をもって促進運動をつづけた。

内山線の予定線決定

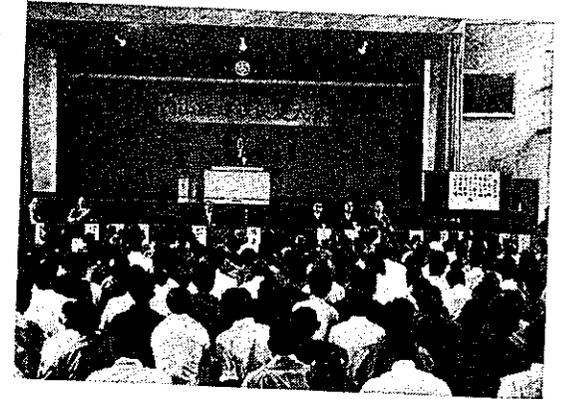
昭和36年5月12日、鉄道建設審議会（保利茂会長、運輸大臣の諮問機関）はその総会で建設線2線を追加するほか、調査線7線、予定線9線を決めた。この予定線のなかに内山線が入った。このことによって町民はもう内子線の廃止ということはおこらないと思って安堵した。

新線建設は、鉄道敷設法に基づいてまず予定線が決められ、これをふるいにかけて調査線に格上げし、さらに調査線について開発効果、予算の規模、工事の難易を検討したうえで建設線を選び着工する運びとなる。

調査線決定および建設促進大会

普通なれば予定線になってから、2・3年は据えおかれるのに、促進連盟の努力、関係代議士の積極的な協力、ならびに運輸省、国鉄当局の理解によって、1年たたぬ37年3月の鉄道審議会で調査線に昇格した。調査線になったことを祝い、さらにその促進を期すため、37年6月16日内子公民館で国鉄内山線建設促進大会を開き、同路線の早期着工を決議、関係当局へ積極的に運動することを決めた。この大会には大洲市はじめ喜多郡内子・五十崎・伊予郡中山の各首長ら、関係者800

人が参加した。まず元運輸政務次官、関谷代議士が経過報告を行い、「39年には着工という明かるい見とおしがついている」と述べ、竹内国鉄四国支社施設部長も「極力早期実現に努力したい」と答えた。ついで久松知事、沖県会議長、



内山線建設促進大会

## 第4章 交通と通信

今松、毛利、高橋三代議員もそれぞれの立場から積極的な協力を誓った。

最後に「さる3月、調査線になった内子—伊予市間 23km を一挙に建設線とし、早く着工せよ」という意味の大会宣言を決議、国鉄当局をはじめ運輸省へ強く陳情することになった。なお、内山線建設期成同盟会では当日のようを全部録音した。

内子町長の開会のことば（録音より）

農繁のまっただ中で、時期的なまずさを意識しながらも、代議員の来られやすいことを優先に考え本日本を選んだのでございますが、かくも多数の住民の参加と、多くの来賓の御光来を得まして、本大会を挙行し得ますことは、誠に無上の感激であります。

顧りみますのに、昭和35年の4月、国鉄本社は、極端な赤字線を廃止したいという計画を強く打ち出し、その中に四国では、愛媛の宇和島線、内子線、徳島の鍛冶屋原線の三線が名を連ねていました。

やがて、宇和島線は四国循環鉄道完成の大義名分のもとに、廃止線から離脱し、当時国鉄より盲腸のような存在といわれた内子線と鍛冶屋原線になったのでございます。

国鉄側の執ようとも思われるほどの熱心さでの廃止勸奨、あるいは貨物駅の集約化等、待たずに乗れてより早く、というキャッチフレーズで、予讃線の無煙化、スピードアップがおしすすめられる過程で、内子線は廃止の宿命にたたされました。

内子線の廃止論は、戦中にも戦後にも、国鉄の合理化がいわれる度に強調され、その都度私たちの先輩は存置に狂奔、内子線を守ってきたのです。さて、35年という年は内子町の歴史のなかでは、困難な悲惨な年であり、就任して年浅い私にとっては、なおさら試練の年でありました。

ひとつには、予期しない内子高校焼失にともなう高校復興の問題、ひとつには、内子線廃止の問題等、このふたつの重大な政治課題が同時期に展開され、これらに全力をあげてとりくまなければならなくなりました。

直ちに国鉄内子線存置協議会を結成、町並みには内子線廃止反対のプラ

カードやポスターが一斉にはん濫し、内子・五十崎両町の町長、議長、河内・梶田両県議、また商工関係代表者と共に1万人の署名簿を携え、国鉄四国支社へ、また東京の国鉄本社へと強力に陳情、その際、本日お見えになっております関谷先生をはじめ、衆参両院の諸先生には積極的な御支援助言をいただいたのであります。

極端な赤字線である内子線をただひたすら存置してほしいという哀訴歎願のみでは、単なる鉄道に対する郷愁だとして、顧りみられないだろうと思ひ、私は内子より中山を経て伊予市に通ずる路線を建設してほしいと布えんしていったのです。すなわち、その昔今は故人とされましたが、全生涯を鉄道実現にかけられました中山町の森井翁をはじめ、多くの先輩達が涙ぐましい努力、運動をされたにもかかわらず、地盤の脆弱な海岸線に名をなさしめ、不成功に終わった内山線の復活にしばっていつたのでございます。

内山線の廃止問題がひとつの転機となり、それぞれの地域住民の信頼と支持に勇気づけられ、関谷・今松先生をはじめとする諸先生の大きな政治力のからみあい、積み重ねによって、昨年の5月には予定線、本年の3月には調査線と建設にむかって、順調な躍進を続けておる次第であります。

日本で汽車が走ったのは、明治5年東京—横浜間が嚆矢であります。

これからかごと馬の時代に別れを告げ、また封建国家から近代国家へ移行していきました。それから1世紀、100年近くの発展のなかにおいて、後進国日本は独立を維持し、欧米各国に追いつく最短の道富国強兵の道をひたすら歩み続けましたが、地上最初のふたつの原子爆弾の投下によって、第二次世界大戦は終末を告げました。

人間の魂にきざみこまれた戦争の傷あとは永遠に癒えないであろうが、物質面の損害はいかに多かるうとも、人間の努力で復興できる。廃きよの中から、民主々義国家、平和国家としてスタートした新生日本はいまや科学技術の驚異的な進歩と、日本人の勤勉努力により、世界一流の工業国として繁栄しつつあります。

## 第4章 交通と通信

経済の上昇、工業化のテンポに応じて、農村人口がはげしく都会に流出し、農村と都市との格差がはげしくなり、国民に対する充分な世話をし、国民の福祉を増すのが政治であり、地域間の格差をせばめるのが政治であると考えます。

後進地域のこの地帯を開発するには、内山線の建設がその最たるものであり、また予讃線のスピードアップと飛躍的な輸送力の増強になるものであります。

今こそ最大のチャンスであるこの機会を活かし、予讃線の本駅となり、大きくは松山の経済圏のなかに、小さくは地域経済圏の拠点とするべく、内山線の建設に一路まい進しようではありませんか。

諸先生の御協力、お力添えに対し、深甚なる感謝の誠心をささげると共に、本大会参加の各位と共に、内山線の早期実現を期待いたしまして開会のことばとします。

## 内山線「着工線」に格上げ

37年調査線になった時、うまくいけば38年には着工線になるのではないかと期待をもてる状態であった。ところが38年には、日本鉄道建設公団（従来鉄道は国鉄が敷設していたが、公団をつくり、公団が新線建設を行い、できたものを国鉄に移譲する。）法案が、他の重要法案と共に参議院で審議未了になった。そういうことが関係して38年度は、予定線、調査線、建設線のいずれも追加されなかった。

昭和39年には、日本鉄道建設公団法案も通過し、同公団が発足した。そして6月25日鉄道建設審議会（藤山愛一郎会長）は総会を開き、さきに綾部運輸相が諮問した日本鉄道建設公団の基本計画変更を審議した結果、調査・予定線のうち17線を着工線に格上げすることを決め、同日、同運輸相に答申した。

それによると、新たに着工線になったものはいずれも、(1)輸送力増強、(2)鉄道連絡上、(3)地域開発—などに必要なもので、調査線19線からの格上げが15線、貨物輸送増強などのため予定線から一気に着工線になったものが2線、これで着工線は計64線となった。今回、着工線になった、17線のうち早急に着

工するもの7線、着工の時期、方法など予算の規模を考慮し決定するもの10線で、その中に内山線（伊予市—内子間）、宿毛線（宇和島—中村間）が入った。

## 内山線いよいよ着工

日本鉄道建設公団大阪支社は、昭和41年3月18日、内山線に工費1億円がつき、翌年3月までに、伊予市—内子間（24km）の線路選定を終り、まず伊予郡双海町犬寄トンネル（約5km）の掘削工事に着手する旨発表した。

近きは昭和34年より、遠きは昭和5年より30年来の宿願がかない、いま緒についたのである。

## 国道56号線の経緯

昭和33年以来国道56号線1級国道への昇格ならびに道路整備について、松山から一本松にいたる沿線の町村長が一体となって運動を続けてきた。昭和37年に1級国道に昇格したが、その後、建設省は1級2級の区別をなくして国道1本に改められた。四国においては国道11号線（松山—高松間）がいち早く整備され、昭和40年には全線舗装されて、松山—高松間は3時間で車が走っている。国道33号線（松山—高知間『久万経由』）は昭和42年にはできあがる。国道56号線が一番おそくはじめられたが45年頃には完成するといわれている。

2、3年前より数億円ずつ投入されたが、41年は30億円予算がつき、計画では、43年には概成するのだといっている。総事業300億円だがこれができあがると、南予の後進性が一段と打開される。内子町には大きな変化がもたらされるであろう。

## 内子町の都市計画の展望

国鉄内山線、国道56号線がもたらすところの変化のうち直接交通上の将来図を展望してみると、つぎに画かれた内子町都市計画図のような未来の姿が、数年のうちに現実のものとなるであろう。