

須崎以東の工事年次	開通年月順	須崎以西の工事年次	開通年月順
須崎—日下間	大正十三年三月開通	須崎—土佐久礼間	昭和十四年十一月開通
日下—高知間	大正十三年十一月開通	土佐久礼—影野間	昭和二十二年十月開通
高知—土佐山田間	大正十四年十一月開通	影野—窪川間	昭和二十六年十一月開通
土佐山田—角茂谷間	昭和五年六月開通	窪川—吉野生間	昭和二十八年三月開通
角茂谷—大杉間	昭和七年十二月開通	吉野生—大杉間	昭和二十八年三月開通
大杉—永三間	昭和九年十月開通	大杉—永三間	昭和二十八年三月開通
永三—繩間	昭和十年九月開通	繩間—土佐佐賀間	昭和三十一年十二月開通

以上の如く鉄道工事は進行して東部は窪川まで開通した。

西の方吉野生、江川崎間は昭和十四年三月一日着工、同十六年まで工事を続けて吉野生から西ケ方まで八〇%西ケ方より江川崎まで六〇%の工事進行中に大東亜戦のために工事を中止することとなり、その上昭和十八年、同二十年両度の災害を受けたるも、終戦後工事の再開となり、県境と西ケ方金刀比羅宮の下に大改修工事を加えて、昭和二十八年三月二十六日に予讃線との連絡開通となり、未開通の地域として取り残されたのが、窪川から大正町、昭和村、十川村を経て江川崎までとなった。そのため名称も窪川と江川崎の頭字をとって窪江線となったのである。

窪江線 昨今では（昭和三十九年）国鉄工事の海岸線（窪川—中村）間はほとんど西に延びて窪江線どこ吹く風の如き状態である。

しかし当初は海岸線は窪江線よりは若干おくれていたものである。昭和十九年頃大方町長佐野友次郎が海岸線の期成同盟会長として運動され北幡の期成同盟会長は昭和村長武吉正利であった。当時はまだ影野までも鉄道は伸びていない時代であるから双方仲よく相共に中央に運動をつづけて来たのである。その都度窪川に集合して同町の同盟会委員の一人北岡寅一方に（職中にて自由に宿泊したので）宿泊したのである。そのとき武石会長佐野会長は一室に枕を並べて親しく鉄道

運動の将来について話し合ったのである。この鉄道は四国循環線であるのでその早期実現の意味からいっても先づ北幡の鉄道を連絡させてから次に海岸線と云うこととしてお互に相協力して早期実現を目ざして運動を行うと話し合い、以来幾度かの連絡談合を重ね運動をつづけたのである、このようにして大東亜戦もたけなわとなり国の事業も戦争に集中するので当時の国鉄工事は予定のごとく進捗せず、種々と変化するところあって昭和十四年に久礼まで鉄道延長後は工事のストップ状態となり終戦後ようやく昭和二十二年に影野まで鉄路敷設となり、その後しばらくそのままで昭和二十六年影野から窪川まで鉄道延長となり、この工事実施については人夫が不足するとかで大正町まで人夫の提供を求めてきた。このようにして工事は完成したのである。

ところが窪川まで鉄道が出来ると海岸と北幡の協力は鉄道と共に分れ道となり昭和二十六年九月幡多鉄道海岸線建設期成同盟会が結成されることになった。そうして幡多の鉄道男篠川隆徳が会長となり猛運動をつづけ海岸線が取り上げられて大きくクローズアップして北幡線はちくとした馬になったのである。

元来窪江線なるものは窪川で海岸線と分岐して口神川、川口、北ノ川、上岡、田野々と測量されて大正に通ずる予定のもので沿線もそのように信じていた。それが窪川で分岐せず若井でも分岐せず佐賀町川奥に出てから大峠山をくぐって家地川に出て四万十川南岸をくだって田野々に至るものになってきたのは意外であった。

昭和二十三年に高知県県会議員数名が大磯に吉田茂大人を訪問して影野—吉野生間鉄道の早期着工を陳情したとき、大人いわく「汽車はもう時代遅れちゃが」と語られたと同行の橋詰延寿議員は語ったことがある。八十有余歳の老人に汽車の時代おくれをさとされても、鉄道鉄道と一路鉄道ばかりにまい進したのであるが時代の進歩と変化は道路と比較して大正、江川崎間沿線にどれだけの福利をもたらすかみものである。