

第四章 交通・通信・警察

んな熟練を要した。乗員は二人で舟の前方と後方に、前乗りは櫂を操り、後乗り櫂を漕ぐ。前乗りは三年以上乗らな
いと一人前にはなれない。

川舟は上流の十川付近まではセンチ(長さ九m、幅一・二m)といい、木炭六―七〇俵(一俵九貫〇三三匁)積むことが出
来る。中流(江川崎まで)では高瀬舟(長さ一二m、幅一・六m)と称し、一三〇俵位の積載量。それ以南の下流では長さ
一三m、幅二mの大型のセンチが就航していた。大正末期には、センチ五五、高瀬一六、センチ二七隻で、主な積荷
は木炭、材木の外に松縄、わらび粉、楮、仙花紙であったという記録が残っている。

大正町北ノ川から江川崎まで約六〇kmで往復で約二日で、舟宿はなく舟か河原で野宿したそうである。なお、帰り
には、一人が体にシマロ縄を結び河岸を歩いて引張り一人は舟でかじをとって溯った。

(参考) 高瀬舟は京都の高瀬川のもと同型で船底が深く幅が狭い。

予土線廃止の動き 昭和五十五年十一月、国鉄経営再建促進特別措置法が成立した。この法は、赤字ローカル線
(特定地方交通線)の廃止・バス転換を中心とした地方交通線対策など三つの重点政策によって六十年代末までに収支
均衡を達成しようというものである。地方交通線対策では、一日一キロ当たりの利用客二千人以下の路線を六十年代
までに廃止する方針を明らかにしたが、国鉄の経営から切り離す特定地方交通線の廃止基準や、廃止対象となる路線
名については、すべて政令に委ねることになった。

一日一キロ当たりの乗客数一、〇二六人の予土線も当然廃止対象となった。予土線の存続は、政令の廃止対象選定
基準の除外規定づくりに焦点がしぼられた。

これに対して、沿線の市町村、住民は、予土線存続を訴え、運動を起こした。沿線の市町村の中でも十和村はいち
早く対応し、村連合青年団が中心となって予土線廃止反対のバレードを行ない、県庁で中内力知事に陳情、これを契
機に、村内の民間団体を網羅して、「十和村予土線廃止反対期成同盟会(会長 連合青年団長)」を結成した。期成

同盟会では、住民ハガキ運動を起こし、県選出自民党国会議員、国土庁長官、自民党幹事長に一、一五九通のハガキ
を出して、予土線存続を訴えた。また、看板立てや電報打電の取り組みも行われた。

昭和五十六年三月三日、国鉄赤字ローカル線(特定地方交通線)の廃止基準を定める政令が決定され、予土線は、
「代替輸送道路が未整備」の例外規定に該当したため、廃止対象路線から除外され、予土線は、昭和六十年代まで延
命となった。しかし、存続にまで持ち込んだ背景には、沿線の存続住民運動が強力に展開されたことや、予土線の四
国循環鉄道形成、三全総の課題地域などがあったと考えられる。

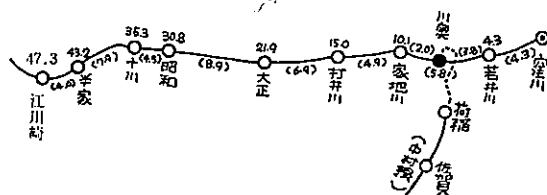
予土線、特に窪江線について 今から五十数年前―大正十三年三月、
本県で最初の汽車が走りだした須崎から西、幡多郡に延長して、南予と
結ぶ四国循環線の敷設について、昭和二年末須崎・窪川間鉄道期成同盟
が結成され関係町村によって運動が始められた。

さらに、それに続く窪川以西のルートは、海岸沿いに中村を経由する
ものと、四万十川を下り江川崎を経て宇和島に至るものとなる。後者側
は、昭和八年八月、宇和島・須崎・窪川・大正・昭和(谷 辰吉)・十川
(岡本俊雄)・江川崎の各市町村長らの早期開設運動を開始した。一方中
村線側も促成同盟会も創立しその後両派とも運動を続けた。

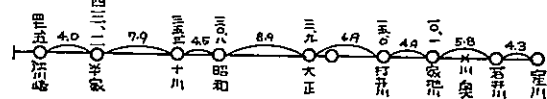
昭和十四年、漸く鉄道省より「日本国有鉄道建設路線」として認めら
れた。なお、須崎・久礼間は昭和十四年十一月開通。

さて、昭和十六年一月関係者が運動に上京したが時局緊迫の折柄、次
の通り完成予定が延期された。

予土線(窪川～宇和島82.1km) 窪江線(47.3km)



予土線開通までは
窪川―吉野生(愛媛県)間は野村バス運行



1. 久礼・窪川間の完成を四ヶ年繰延べ、昭和十九年度とする。

2. 江川崎・窪川間の工事を三ヶ年繰延べて昭和二十二年完成。

その後間もなく、遂に欧米列強を敵としての太平洋戦争―第二次世界大戦に突入し、国を挙げての臨戦体制に対処しなければならなく、鉄道工事もすべて中断した。

こうして五ヶ年余、戦後荒廃の日本再建のためには、何はさておいても交通路の開発が緊要とされ、前記路線も工事を再開した。すなわち久礼・影野間は昭和二十二年十二月に開通し、さらに同二十六年十一月漸く窪川に達し、土讃線の全通が完成した。

窪川以西の鉄道については、昭和二十七年三月、四国西南開発・幡多地域促進同盟会の総会において開発事業計画につき「鉄道線は中村線一本とする」案が五ヶ町村を除く二十七ヶ町村によって決定。

しかし、北幡側は窪江線が、土佐と南予を結ぶ循環線の一部として最短距離の役割をもつ重要性があるので、何とかして一日も早くその開通を促進するため、「宇和島線を延長して吉野生―江川崎間の建設する」旨を決議し猛運動を継続することにした。そして二十八年三月には江川崎まで全通した。

同三十二年四月、中村線、窪江線の同時着工が決定していたが、前述した通り中村線が優先して、同三十八年十二月佐賀まで延び、同四十五年十月村まで開通した。

一方窪江線（予土線）も三十二年七月建設（工費五三億円―四七・九キロ）が認可され、窪川・川奥間（川奥は中村・窪江両線の分岐点）の工事がすすめられ、同三十六年大阪工務局が建設を開始したが、大正町にダム建設計画が具体化せられるようになり、そのため鉄道予定線は一部嵩上げするが、また迂回せねばならなくなり、鉄道工事が延期されたが、その後、この問題も漸く解決し、工事を再開することになった。

昭和三十八年四月六日、江川崎で十河国鉄総裁ら出席の下に盛大な起工式を行い、工事を再開、同三十九年鉄道建

設公団が引続いて工事を進め、同四十三年三月江川崎から半家を経て村境の長走までの路盤工事が完了、さらに翌年三月には十川まで延長した。

しかし、その後国鉄は赤字対策として、諮問委員会がローカル線を自動車輸送への転換と建設中止の勧告があるなど、必ずしも順調ではなく苦難の途を辿りながらも、徐々に路盤工事が進捗し、引続き軌道の敷設工事も、昭和四十八年十一月漸く終了し、十六日には宇和島・窪江両線が、金鍍金のポルトで結ばれた。こうして待望久しかった記念すべき締結式が江川崎駅構内で行なわれて、四国最初の循環線が誕生した。

開通昭和四十九年三月一日、予土線七六・三キロには住民の期待を荷って漸々と開通にこぎつけた。「これでやっと半世紀の夢がかない、地域発展の基盤ができた」と大喜び、運賃はバスより四分ノ一も安くなり、二日ばかりだった県都高知へも日帰りで行けるようになった。それから六年、二輛連結の列車（上下共七本）が走り続けた。沿線の大半が山地の過疎地域で、各駅の乗降客はいたって少ない。昭和五十三年度の営業成績によると

一日当たり大正駅二七七人。土佐昭和一三一人。十川駅一九五人。江川崎二〇二人で、その収支係数が六四六円というものであった。百円の収入をあげるためには実に六百四拾六円の支出を要した。この予土線で年間八億円の赤字となった。十和村は「通勤・出張旅行は最大限に汽車を利用するように」と村長名で役場内に貼紙をした。

土 讃 線 （高 松―窪 川 二二・一・五 km）

大正 13・3・30 須 崎―日 下 25・0 km

11・13 日 下―高 知 17・1

14・12・5 高 知―山 田 15・3

昭和 5・6・21 山 田―角茂谷 15・4

7・12・20 角茂谷―大 杉 8・6

9 ・ 10 ・ 26	大杉 ・ 豊永	10 ・ 11 ・ 28	豊永 ・ 三縄	14 ・ 11 ・ 15	須崎 ・ 久礼	22 ・ 10 ・ 20	久礼 ・ 影野	26 ・ 11 ・ 12	影野 ・ 窪川	中村線 (窪川・中村 四三・四)		38 ・ 12 ・ 18	窪川 ・ 佐賀	45 ・ 10 ・ 1	佐賀 ・ 中村	予土線 (窪川・宇和島 八二・一)		8 ・ 8 ・ 1	宇和島 ・ 吉野生	28 ・ 3 ・ 24	吉野生 ・ 江川崎	49 ・ 3 ・ 1	窪川 ・ 江川崎
11 ・ 3	高知以東全通	29 ・ 6		10 ・ 9		10 ・ 8		8 ・ 2	土讃線全通			20 ・ 7		22 ・ 7				24 ・ 8	宇和島線	10 ・ 3	右同	47 ・ 3	窪江線