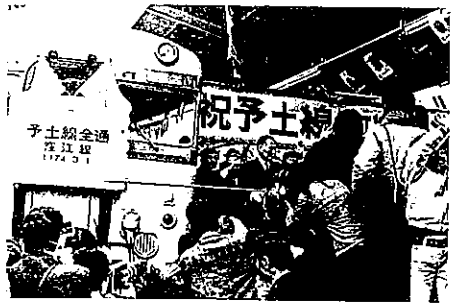
第四節　地域の交通問題

1　予土線開通と沿線住民の足

昭和四十九年（一九七四）三月一日、南国土佐の通称高南台地と、伊予宇和島線を結ぶ鉄道「予土線」が開通した。これにより多年の念願であった四国西部の循環線が出来上がり、沿線住民はもとより、関係者は喜びに湧いた。しかし、開通当初は（窪川―江川崎間）一日わずかに六往復。しかも停車駅は七か所（若井・家地川・打井川・土佐大正・土佐昭和・十川・半家）で全部無人駅。今まで省営（国鉄）バスを利用していた住民にとっては、時間的には早くなったが、沿線のバス停ごとの乗降に比べ不便をきわめ、国鉄バス存続も併せて要望するという課題が新たに再燃した。



予土線開通

この鉄道誘置運動の歴史は古い。明治末期、まだ鉄道院といわれたころ、伊予と土佐を結ぶ鉄道設置陳情運動が起こり、総裁（後藤新平）を中村・江川崎・宇和島へ案内し、熱烈歓迎の中での請願が事の起こりであった。大正年間に宇和島―吉野生間（宇和島鉄道）が先に開通し、その後予讃線が昭和二十年（一九四五）宇和島まで全通する。

当初は愛媛・高知両県を結ぶためには、宇和鉄と中村・窪川を通る海岸線か、宇和島・江川崎・窪川とする北幡線かでそれぞれ関係町村の運動が展開されたが、戦争体制下思うように捗らず、何度も頓座した。

このような激しい誘置運動の中で関係町村は鉄道敷設を断念し、ひとまず久礼―吉野生間に省営バスを運行させようという気運が起こり、沿線町村長合議の結果、その運動が進められたいった。

昭和十九年（一九四四）、宮崎孜窪川町長を先頭に関係町村長連名の陳情書を鉄道省へ提出し沿線町村連合の猛運動の結果〝省営トラック〟が久礼―吉野生間に運行されることになった。トラックに箱型の屋根をつけ、後方から乗降する代行車である。更に翌昭和二十一年（一九四六）五月十五日からは、土佐久礼駅発吉野生駅間に国鉄旅客自動車として営業開始、改造バスを走らせたがやはりトラック代燃車であった。

土讃線は、戦後、土佐久礼まで着工された後、昭和二十二年十月に影野、同二十六年十一月には窪川まで開通し、いよいよ高南台地は鉄道時代を迎えることとなる。やがて同三十八年には中村線への足がかりとして土佐佐賀まで延長されると、海岸線の方が工事進捗が早く、同四十五年十月中村市まで開通された。予土線の開通は中村線に遅れること四年、昭和四十九年三月であった。しかし、明治末期に始まった鉄道誘置運動が、なんと七〇年近くかかっての待望の開通であっただけに沿岸住民の喜びもひとしおで、乗客たちは窓からの四万十川を満喫した。

中村線より遅れたのは、昭和三十五年、大正町にダム建設の話が起こり、その問題で工事が中断したことなどにもよるが、ともかくこれで四国循環ルートが一歩前進した。だが、開通したとはいっても住民の足にはならず、バスと補完し合うことで開通の目的が達成される状況であった。

まず、国バス時代には六九か所を数えたバス停が、鉄道になって停車駅九か所となる。地域の住民は、当初鉄道は県道に沿って走るものと考えていたのに、川向うばかりを走り、利用できるのは限られた一部の人たちだけになったと悔しがった。窪川―江川崎（四七㌔）の間にトンネルが三一か所もあり、バスでは三時間のコースが短縮され一時間で結ぶようになったものの、四万十川を眺めながらゆっくり走るバスの方が文字通り住民の足として利用度も大きく、鉄道とバス路線併用の切なる願いは、関係各町村共に募るばかりであった。

鉄道新線の開通によって路線バスの使命は終了したという国鉄の方針は変わらず、路線バス廃止の決定を通告してきた。これに対して沿線住民と各関係自治体は国鉄バス廃止反対運動に立ち上がっていった。

2　住民の足を守ろう

戦後の日本は、敗戦の傷痕から立ち直るため苦い歴史を刻みつつ、厳しい再建の道を歩み続けた。やがて朝鮮戦争を契機として政治・経済が大きく変動する中で、国民生活もひとつ軌道に乗って復興から独立へと進展する中で、生活様式も変わり「三種の神器」といわれる電化生活から自家用車時代へと急変してゆく。国は、国民所得倍増計画を打ち出して新幹線開業・東京オリンピックの開催と大きく国民生活の向上に拍車をかけた。積極的な経済政策は高度成長を呼び、我が窪川町も例外ではなかった。

しかし反面、高度成長の進展に反比例し、第一次産業の担い手である農山漁村へのしわ寄せが顕著となり、農業立町を標榜する窪川町もやがて、離農や出稼ぎ等によって、過疎現象を産むこととなった。

昭和四十年（一九六五）代に入ると、アメリカに次ぐ世界第二位のGNP大国にのし上がり、経済繁栄にますます拍車をかける一方、公害問題の深刻化、交通戦争の激化を呼ぶこととなり、その余波は大都市だけではなく全国的な社会問題に発展していった。

昭和四十五年（一九七〇）十月十六日、高知県交通が山間部の人口過疎化現象と自家用車の増加等により経営不振に陥り、県下七九路線の休業・廃止と従業員六四六人の解雇という合理化対策を打ち出してきた。

窪川町では、高知県交通による交通路線は、戦前の野村産業時代からの馴染みで運行されていたが、各関係町村の強い要望にもかかわらず、結局新しい代替バス会社として「高南観光自動車」に引き継がれた。

過疎現象とマイカー族の増加、赤字、人手不足に追いこまれたために県交通の町内全路線の廃止が発表されると、町内に残るバスとして国鉄バスの動向にも当然影響してくるであろうと予測された。

同様に国鉄も、この交通戦争の中で赤字経営に悩み、深刻な財政難に喘いでいた。国鉄は大きく分けて鉄道とバスの二部門。それぞれ独自の問題にどう対応していくか、合理化政策に頭を痛めていた。

まず、同年十月一日から、国鉄仁井田駅と影野駅の無人化が発表された。次いで同四十八年六月三十日窪川駅の貨物取り扱いが正式に廃止されると、第一次産業に依存する窪川町としては、移出入に欠かせない貨物の取り扱いがなくなるために、町議会は反対決議し抵抗。大挙して陳情したが、廃止の決定は揺るがなかった。

こうした状況の中で、国鉄予土線が開業、それに伴う国鉄バス路線の合理化問題は、沿線住民の熱い存続要望の中での運動であった。

国鉄は昭和四十八年十二月十四日、新聞紙上で予土線開通により現在運行の国鉄バスを廃止するという計画を発表した。突然のことで関係者は困惑した。