

5 章 交通・通信

4 鉄 道

イ 陳情と運動

四国循環鉄道北幡線開通促進については大正末期より昭和三十四年江川崎線中村線同時着工の起工式があげられるまで実に四十有余年、村民上下一致広く区外の各種団体と協調して期成同盟会の結成、改組、分裂等幾変遷、その間決起大会、促進大会、要路への陳情、請願等を重ねること数十回、この間陳情団の斡旋、決起大会推進など本運動主軸となって献身的に努力された名士も枚挙にいとまがない。

ロ 四国循環鉄道予土連絡線開通の目的

この開通の目的は、まず四国四県を最短距離に結び共存共栄を図り、文化の向上と産業の開発を行ない国家の興隆に寄与するとともに太平洋に面したる高知県より宇和島を経て九州と連絡する重要な役割を果たすにある。

起 源

ハ 四国循環鉄道予土連絡線の起源並びに運動の経過

昭和八年二月時の鉄道大臣三土忠造氏は当時の私鉄宇和島鉄道を視察されこれを買収することを企図し同年六月一日買収成立し日本国有鉄道となった。その後八星霜この間一部改修、又は新設を施し、しかも当時尙百万円の巨額を投じて昭和十六年七月二日宇和島、卯の町間（二十キロ）を新設し又宇和島、吉野間（二十五キロ）を改修開通し、ここにいよいよ四国循環鉄道予土連絡の第一歩が踏み出された。

北幡線の運動史

北幡線の運動については昭和八年二月十三日国会における鉄道建議委員会第一分科会に宇和島出身の山村代議士、高知県選出の林、依光両代議士が連名にて「吉野生須崎間鉄道速成建議案」を提出可決採択せしめ、同年八月七日宇和島より北幡を経て須崎に至る関係町村代表等は江川崎村において予土国鉄大会を開き予土鉄道速成同盟会を結成し（会長に宇和島市長山村豊次郎、副会長に大正村長西村重房を推した）同月二十日関係町村代表等は大本営上京して鉄道省に陳情猛運動を開始した。以来年々代表を中央その他要路に送り運動を継続し今日に至ったのである。かくのごとく当関係地方先輩諸賢が過去三十数年間にわたり真に身を捨て、鉄道誘致のため挺身せられた労苦は実に深甚なものがあつたのである。

そしてその労苦は報いられて昭和二十六年十月十五日窪川線が開通し残る吉野生～窪川間六十三キロ（内吉野生江川崎間は基盤完成）となり、この開通をもって四国循環鉄道予土連絡は完成することとなる。

北幡線の法的価値

本路線は大正十一年四月法律第三十七号、鉄道敷設法一〇五号線高知県江川崎より窪川を経て崎山附近に至る鉄道として明示せられ、さらに昭和十四年鉄道省告示第一〇八号をもって日本国有鉄道建設規定を適用する路線区間窪江線（江川崎～窪川間）として明示せられており、もちろん日本国有鉄道の計画既定線であることは事実である。

利害相反する海岸線

昭和二十七年三月五日、六日中村町における四国西南綜合開発幡多地域促進同盟会総会において幡多郡三十二ヶ町村の内北幡五ヶ町村を除く二十七ヶ町村の代表者等は幡多郡綜合開発の事業計画には鉄道線は一本として計画すべきことを強調し、北幡代表の反対を押し切り多数決によって一本と定めさらに多数決をもって海岸線を採択し既定の北幡線を無視してこれが開通促進方を各要路に向着て運動を展開するに至った。

北幡側の対策

北幡五ヶ町村議会議員及び町村長並びに青年代表等は三月十九日十川村において、四国循環鉄道窪川線（一〇五号線）開通促進と昭和二十七年において吉野生～江川崎間開通を期する旨を決議し、猛運動を継続することとし

第3編 維新後の下山郷

た。

北幡線支持の関係各方面協力方を要請三月二十日宇和島市における四国循環鉄道速成同盟理事会に代表を送り愛媛県側に対し北幡線支持方を要請し快諾を得た。

三月二十一日高岡郡高南台地町村議会議長会に臨み協力方を要請し全面的賛意を得た。

三月二十六日須崎町に開催の高岡郡町村長総会に代表を送りこれが協力方を懇請し賛意を得た。

三月二十三日、四日高知県知事、県議会議長各議員総合開発企画室等を歴訪して窪江線の開通促進並びに昭和二十七年年度において吉野生・江川崎間開通実現につき格別配慮方を陳情せり、なお幡多郡選出議員においてこれが円満なる推進方について協議せられることになった。

四月上旬代表を四国鉄道管理局（高松市）及び東京に送り各要路に対し強力なる陳情を行ないこれの実現に邁進したのであった。

二 国鉄の計画不実行

昭和二年度から十年度に至る鉄道建設線は昭和二年の議会で協賛を得たものが全国九十四線であり、総計費五億四千三百六十一万九千円と註された。鉄道省ではこの建設計画を遂行するために同年四月の年度替り早々各鉄道局の建設事務所長を招集し、既定方針に基づき工事に關する一切の打ち合せをしたのであったが、その時の建設計画予定線中わが南予における国鉄着手と完成年度と総計費予算には左の三線が明確に計上されていたのである。

松山・八幡浜間昭和二年度着手六年度完成、総工費八二五万七〇〇〇円

大州・近永間昭和四年度着手十年度完成、総工費八四三万円

近永・中村間昭和四年度着手十年度完成、総工費七三六万三〇〇〇円

今日からこの史実を遡って観る時は実に四国西南部の国鉄は朝変暮改これより甚しくはなく前記三線の年度割のごときもただの一つとして実行されたものではなかった。

堂々たる国鉄の建設計画がこれ程の齟齬をきたし地方民の期待を裏切ること実に再三、再四であった。

このような国鉄の計画不実行に対し、前記のごとく両県選出の代議士による、中央及び国会での運動と相まって、当時の江川崎村長田村義明は、予土鉄道期成同盟会幹事として、運動の第一線に立ち東奔西走事に当り、遂に国鉄宇和島線の江川崎までの延長をとりつけ、昭和十四年吉野生江川崎間の工事が実現した。

さらに同年県議に当選した田村義明は、江川崎より窪川に至る路線を実現せしむべく、県会、県主脳部を動かす、国会又は国鉄当局に対して、この決定実現を強く要望した。その結果昭和十五年に至り鉄道審議会は、新らしく窪川・江川崎間を窪江線として建設線に決定し吉野生・江川崎間の竣工に引続いて着工を決定した。これをもって待望の四国循環線の早期実現が約束され、皆歓喜に包まれたのであった。しかし、当時日本の大陸における軍事行動は歩一歩と拡大の道をたどり、ついに太平洋戦争に突入という事態となり、鉄道建設という平和建設国利民福の大切な仕事も、無期延期のやむなきに至った。しかし、戦後国内経済ようやく立ち直るや昭和二十八年には、吉野生・江川崎間の国鉄開通をみ、さらに、三十四年には窪江線が着工される運びとなった。この窪江線の開通で四国循環鉄道は文字通り完成するのである。政治家田村が文字通り身命を賭し、熱血を吐露して、ひたすら鉄道の完成に捧げ通した努力の報いられる日も近い。

ホ 国鉄窪江線・中村線の同時着工

幡多郡における鉄道建設運動は南北両派に分れて激しい運動を展開したが、南の中村線が国鉄建設予定線に編入されるとさらに運動を強化するため多数上京して吉田首相をはじめ当路を歴訪して建設の促進を要望した。一方北幡側でも同様の運動を繰返すので競走は一層激しくなり、その後幾多の経過を繰返してから遂に昭和三十年二月二十四日鉄道審議会で窪川～江川崎線は高知愛媛を結ぶ最短距離であり、又窪川～中村宿毛を結ぶ線は四国西南開発の点からともに重要であることを認められ何れも翌年度新建設調査線と決定された。

かくて昭和三十二年四月の鉄道審議会の建議により前記両線は窪江線の名称で同年度以降の建設線として措置され窪江線（窪川～江川崎）中村線（窪川～中村）直ちに同時に着工することを適当と認められた。鉄道一〇三号線が制定されてから約三十五年如上の経過をたどって四国循環鉄道は窪川より中村と江川崎と岐れて着工することとなり昭和三十四年五月十七日起工式をあげた。

ヘ 鉄道窪江線の建設沿革

昭和八年二月時の鉄道大臣三土忠造は当時の私鉄宇和島鉄道を視察しこれが買収を可とし同年六月これを買収し以来日本国有鉄道となる。

昭和十二年六月 四国循環鉄道が国鉄建設審議会において建設予定線に編入される。

昭和十四年二月 吉野生～江川崎間着工

同 十六年五月 路盤工事完成

同 十七年 継続工事無期延期となる。

同 二十七年四月二十八日 鉄道新線建設線として議会決定

同 二十八年三月 吉野生～江川崎間開通

同 四十三年三月 江川崎～長走間路盤工事完了

同 四十四年三月 長走～十川間路盤工事完了