

明治以後の交通

鉄 道

幡多の鉄道誘致運動は既に大正初期に始まり幡多郡町村長会によって「幡多鉄道期成同盟会」が組織され国会に誘致請願をし、大正六年（一九一七）には郡役所からも同盟会へ運動助成金として六百円が交付されたという。その功あつてか「西土佐村史」には「大正十一年四月法律第三七号鉄道敷設法第一〇五号高知県江川崎より窪川を経て崎山に至る鉄道として明示されている。」とあり、当時隣県愛媛のうち南予方面も幡多と同じく寸尺の鉄路もなく、大正末期より昭和初期にかけて誘致に働きかけており、その故か次の線などの記録もでている。

(一) 国鉄百三号線。大正十五年十二月愛媛県八幡浜―卯之町―宇和島―津島―中村（幡多）に至る線。予算計上運動も起っている。

(二) 昭和二年から十年迄の鉄道建設予定線九四線中に

大洲―近永間、昭和四年度着手

同 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

（幡多） 同 十年度完成 七三六万三千元

とある。しかしこれも実施されていない。

宇和島市史よりとして大正町史には

「南予の国鉄ぐらい朝令暮改の甚しきものはなく前記の年度割の如きも一として実行されたものはなかった。（中略）こうした経緯を顧るとき地方民多年の願望だった国鉄の恵みを受くること日本一の貧乏くじをひかされた四国の南端、今なお循環鉄道未完通の損害を受ける西幡、南予の損民はあまりにもみじめである。」

とある。

交通・通信編

昭和三年（一九二八）十二月十六日の高新に「（前略）第五十四議会に提出不成立に終りたる左記各線はいづれも今回更に提出することと決定した。（下略）」とあって高知県関係の分として次の二線が掲載されている。

- 一、須崎―窪川間（高知県）
- 一、窪川―中村間（同）

こうして須崎以西の鉄道問題が次第に表面に現われ始めている。

やがて宿毛湾は屢々連合艦隊その他軍艦の入港を迎え、宿毛湾は俄然重要度をましそのためにも前記百三号線と須崎―中村線の必要性は急増する。

こうして無いもの同志の宇和島を中心とした南予と幡多は協力してその実現を期することとなる。活動第一期が昭和八年頃といえよう。

南予も幡多に同じく宇和島―津島―宿毛―中村の百三号線と近永―江川崎―窪川（仮称循環線）があり、更に江川崎―中村線が加わる。昭和九年五月一日高知新聞に

「（前略）窪川から宇和島へ通するに幡多郡の何れの部分を通するかはすこぶる興味をもって見られ、距離からいけば北幡を通する方がはるかに利益であるが、幡多郡開発と文化促進という点から見れば中村町を通する事の利益が考えられ、これに対し中幡地方の運動も奏効して今回本年度の調査線中に「近永―中村間」が加えられ、近くこれが実地調査を行う事になった。」とある。

ひるがえってみるに、国鉄としては距離が短い循環線（江川崎―窪川線）に魅力があったであらうし、昭和八年二月十三日国会の鉄道建設委員会第一分科会で「吉野生―須崎間鉄道速成建議案」が可決され、同年六月一日私鉄宇和島鐵道を買収、同月国鉄建設審議会において建設予定線に編入、同十四年二月吉野生―江川崎間は着工しており、更に昭和十五年には鉄道審議会は新しく窪川―江川崎間を窪江線として建設線に決定し、吉野生―江

川崎の竣工に引続いて着工を決定した。とある。

前記の通り当初より循環線と海岸線が登場しているのに対し、昭和期に入ると国鉄は循環線具体化に踏み切ったことをみて、より必要を痛感する海岸線関係郡民は昭和八年十月「鉄道一〇三号線高幡海岸線速成同盟会」を結成して強力な運動を展開することとなる。しかし昭和十年代を迎え時局は愈々切迫して軍事一色となり、すべての工事は中止のやむなきにいたる。

終戦を迎えかつては協力談笑の呉越同舟の両者も今次は争奪愈々熾烈化する。以後昭和三十二年四月両線同時着工迄の双方当事者の焦燥をうかがい知るために隣接の東西鉄路進捗の状態を左表として参照としたい。

年	月	日	記	事
大正	13	11	15	高知 須崎間国鉄開通
昭和	10	9	16	国鉄土讃線全通
"	14	11	19	須崎―久礼間国鉄開通（休止）
"	22	10	20	久礼―影野国鉄開通
"	26	11	12	影野―窪川
"	27	9	12	江川崎―吉野生間起工式
"	28	3	26	江川崎―吉野生国鉄開通

上記のように東は窪川、西は川崎迄の開通もあり、しかも窪江線は戦前からの経緯もあってその可能性は極めて濃厚であり、（註、昭和二十七年四月二十八日鉄道新線建設線と議会議決をみる。）これより先昭和二十三年（一九四八）国土開発法にもとづく幡多総合開発がとりあげられ幡多支庁内に同企画室が設けられる。

これと共に窪川よりの中村線は一〇三号線と

共に西南開発上必要不可欠線として、昭和二十六年（一九五一）九月「幡多鉄道海岸線建設期成同盟会」が結成され、西南開発を更に意義づけて翌二十七年二月「四国西南総合開発幡多地域促進同盟会」が誕生する。

この会は郡内三十二ヶ町村長及び議会議長よりなり、ここでもとの三線、即ち窪川―江川崎線、窪川―田野野―中村線、窪川―佐賀―中村線が登場し各々優先を主張して譲らず、遂には北幡町村は退場し、残余の会員によ

交通・通信編

って協議、多数をもって海岸線と決定するという経過もある。

爾後両線の運動は更に激化した、ついに昭和二十八年（一九五三）二月十六日の鉄道審議会で海岸線も予定線に編入され、更に第十六国会で正式決定を見る。爾後次の経過をたどる。

昭和四十五年八月号の市公報に次のように進捗状況を伝えている。

「国鉄中村線二十二・二話の建設工事が始ったのは昭和三十八年、日本鉄道公団が四十四億円の費用とおよそ八カ年の歳月をかけた工事もようやく全線の軌道敷設が終り、中村駅プラットフォーム・跨線橋などもほとんどできあがっており、六月十日には線路固めのディーゼル機関車が乗り入れするなど、い

年 月 日	記 事
昭和 32・4・	同時着工決定
〃 34・5・17	起工式
〃 38・7・17	川奥ループトンネル開通
〃 38・12・18	中村線、窪川―土佐佐賀国鉄開通
〃 39・4・11	国鉄中村線、土佐佐賀―中村起工式

よいよ十月開通を目ざし、駅舎建築や駅構内施設、駅前広場の建設が進められている。」

とあり、更に同年十月号には「国鉄中村線の全通を祝して」と題して長谷川市長の祝辞が記載されて、

「わたくしたち幡多地区住民の悲願であり、幾多の先輩が心血を注いで運動を続けてきた国鉄中村線が、ついに全通しました。」

昭和四十五年十月一日、この日こそ幡多開発の歴史に輝かしい一步をしるものとして後世に語りつがれていくことであろう。（下略）

とその全通を伝えている。