

第五章 鉄道今昔

一 幡多鉄道海岸線誘致運動

四国循環鉄道幡多海岸線(窪川～中村～宿毛)は、昭和一〇年(一九三五)代既に北幡線(窪川、江川崎線)と競願となっていたが、北幡線は同一二年国鉄予定線に編入されたのに海岸線は未決定のまま見送られていた。その年の七月七日折からぼつ発した日華事変が長期化し、ついに全世界を巻きこんだ第二次世界大戦へと発展していった。国情の激変に国政はまひし鉄道建設も同様中断となった。

終戦となった昭和二〇年に至り、国土開発法に鉄道建設を結びつけて、鉄道誘致運動ことに海岸線着工運動が再び論議されるようになった。ときあたかも国鉄は久礼、影野間が開通の運びとなり、鉄道建設公団の幡多地区への関心

が高まっていた。幡多の夜明けを海岸線に期待する沿岸住民の強い要望は、その時代長距離旅行者にとって唯一の足であるだけに一丸となって燃えた。更には北幡線その後の強力な運動にも刺激されて、昭和二六年九月に幡多鉄道海岸線建設期成同盟会の結成をみるに至った。

二 幡多鉄道海岸線建設期成同盟会

この同盟会の目的は、幡多鉄道海岸線、すなわち窪川から佐賀、白田川、大方、東山の各町村を経て中村に至り、鉄道予定線第一〇三号線(北幡線)に連結して宿毛、南予の要所を貫いて宇和島に通ずる鉄道の開通促進につとめることにあった。

組織は佐賀町から宿毛町に至る沿線関係町村長と議会議員の中から選任された議員、及び関係町村の有志を主体として構成された。事務局を大方町役場に置き、会長に大方町長田辺菊治、副会長に佐賀町長岸本忠右衛門と白田川村長山中牛代。理事には大方町議会議長幸徳武次郎、佐賀町

同山崎茂一、白田川村同国友国吾、大方町議会議員吉尾好栄、白田川村同亀井忠敬、佐賀町同中川勇等が選ばれた。

当初の運動を予定線編入におき、資料の調査経費の調達、関係官庁へ実現へ向けての働きかけにつとめた。また、住民の結集とあいまって具体案を練り、同盟会が先頭に立つて実践した。すなわち昭和二六年(一九五二)一月には佐賀町稲荷、川奥、家地川、窪川の路線予定地を踏査し、ついで同年二月には高松四国鉄道管理局その他関係官庁を訪れ、陳情書を提出してその実現を強く要望した。

また、住民活動として、署名運動、葉書運動、ポスター貼付など各種の方法に徹底を期した。なお当面の経費に暫定措置として各町村五万円を支出し必要に応じ補正した。

三 四国西南総合開発幡多地域促進同盟会

昭和二三年(一九四八)発布の国土開発法に基づく幡多総合開発が次第に整備され、幡多支庁内に企画室が設けら

れた。

昭和二七年二月には「四国西南総合開発幡多地域促進同盟会」が生れた。事務局を幡多支庁内に置いて企画室が事務局を担当し、幡多地域の開発は鉄道海岸線の実現が優先するとして、特に鉄道誘致運動に重点をおくこととなった。

この同盟会は郡内三か町村長及び議会議長で組織し、経費は約一〇〇万円、その中幡東三か町村への割り当ては大方町一五万円、白田川村一〇万円、佐賀町一五万円であった。

(一) 北線か中線か海岸線か

昭和二六年(一九五二)一一月に影野、窪川間に開通した国鉄土讃線は、窪川以西の延長においてその路線を、

北線(窪川～江川崎)。

中線(窪川～富山～麻岡～中村)。

海岸線(窪川～佐賀～白田川～大方～中村)。

この三線のいずれに決定されるかが大きな問題となり、

交通・通信編

昭和二十七年二月各関係者会合のもとに協議したが、三線たがいに適格優先を主張して譲らず、北線側は主張をまげずに退場した。そこで残った委員によって採決の結果多数をもって海岸線を可決した。

(二) 海岸線促進運動

海岸線促進を可決した宿毛町に至る海岸沿線各町村は、組織を再編し、直ちに建設促進運動に着手した。早速同年三月一六日上京し、運輸省、国鉄本社、衆参両院に、あるいは鉄道審議会等に対して、必要な資料を提示して強く要望した。

その後陳情をかさね、そこでようやく四国循環鉄道幡多海岸線敷設の請願が第一三回国会に提出される運びとなり、同年七月には四国鉄道監理局から中村、窪川間を指定路線への追加承認のための準備調査が行われ、翌八月には調査団の現地における実地測量が開始された。ついで同二年二月一六日鉄道審議会では海岸線を国鉄予定線に編入することが議決され、更に第一六国会においてこれが正式

決定をみている。そこでいよいよ第一〇五号の三「高知県窪川附近より中村に至る鉄道」として新しく登録されることとなった。

(三) 中村線(海岸線)

予定線に編入が決定になると更に運動を強め、多数上京して吉田首相をはじめ要路を歴訪して建設の促進を要望した。一方北線側でも同様の運動を繰り返すので競争は一層激しくなり、その後も幾多の経緯をたどって、ようやく昭和三十一年(一九五五)二月二四日開催の鉄道審議会において、窪川―江川崎は高知、愛媛両県を結ぶ最短距離として、また、窪川―中村―宿毛を結ぶ線は、四国西南開発のうえから共に重要であるとしていずれも翌年度新建設調査線と決定された。

かくして昭和三十二年四月に鉄道審議会長の建議により、前記北線は窪江線(後の予土線)の名称で同年度以降建設線として措置され、また、海岸線は、名称を中村線(窪川―中村)として、ただちに同時に着工することを適当とす

ると認められた。鉄道第一〇三号線(窪江線)が予定線として制定されてから約三五年。かかる経過をたどって中村線(窪川―中村)は、窪江線とともに昭和三四年(一九五九)五月一七日起工式を挙行していよいよ着工の運びとなった。

着工以来一二年余の長きにわたる工期を経て、工費三億三五〇〇万円を投入して同三八年一月一八日やっと隣接佐賀町までひとまず開通した。この鉄道区間には、日本始めての完全ループ式による第一川奥トンネル(延長二〇二八メートル)がある。

その後継続して施行された佐賀、中村間の工事は約七か年を要して完成している。同四五年(一九七〇)一〇月一日待望久しかった幡多の拠点中村に汽笛第一声がこだまして中村線の開通を告げると、幡多沿線住民は幡多路の夜明けを肌で感じ歓喜にわいた。

四 土讃線、中村線の開通経過

古来すべて海上交通に依存してきた高知県に、国鉄土讃線が四国山脈をぬけて須崎まで開通したのは、昭和一〇年(一九三五)一月二八日のことである。高知県内を走る土讃線の前身は、大正一二年(一九二四)須崎、日下間の国鉄線開通に始まり、同年一〇月一五日に須崎、高知間の運行開始となっている(県輸送課資料による)。

国鉄土讃線が高松から徳島県池田町を経て、四国山脈をぬけて高知県を徐々に南下し、大豊町から既設の高知駅へ接続工事が完成すると一挙に須崎駅まで運行が始まった。それが前記昭和一〇年一月二八日の高知県にとって記念すべき土讃線の開通であり、土讃線と路線名が改まったのもそのころである。

その後、須崎以西の鉄道によせる住民の要望は一段と根強いものがあつた。それにしても須崎以西の鉄道建設工事は難所が多く工費がかさみ、前述のように年月は要したが、順次左記のとおり開通していった。

久礼駅	昭和十四年一月一五日
影野駅	同 二十二年一〇月二〇日
窪川駅	同 二十六年一月二二日

佐賀駅 同 三八年二月一八日

中村駅 同 四五年一〇月 一日

中村線が開通した直後昭和五〇年前後は、住民のほとんどが汽車便を利用して当時の国鉄が営業指数とした乗車密度も計画をはるかに上まわっていた。時の流れは車社会へと徐々に変わり、昭和五〇年代後半に至り利用者が減少の一途をたどるようになった。こうした傾向はバスの項で既述したように全国的



鉄道 有井川駅

な時代のすう勢とはいえ、四国西南の辺地幡多路の交通事情の帰結ではあるうが、ここ四、五年の減少は実に顕著であつた。

国はこうした事情によつて国鉄のかかえる巨額の累積赤字解消のため、事業を

根本的に刷新して極度の不採算路線を切離し、昭和六二年(一九八七)四月一日をもつて分割民営方式に移譲を決定した。

かくして、窪川駅を終点としたその延長線上にある中村線(窪川～中村)は、民営化(四国旅客鉄道株式会社)後のバス路線経営をつづけるか、県が主体の第三セクター方式による列車運行を選ぶかの、二者択一を期限を付して強硬に迫られた経緯がある。

こうして追い詰められた県当局は、関係地元市町村と数回にわたる協議の末、県の意向を汲み、関係市町村が同意するに至り、第三セクター方式が不本意ながら合意に達したのであつた。

五 土佐くろしお鉄道株式会社

さきに述べてきたような経緯を経て、昭和六三年(一九八八)四月一日をもつて中村線は、四国旅客鉄道株式会社(旧国鉄)から分離して、その名を「くろしお鉄道株式会社」として、社



鉄道 土佐上川口駅

長高知県知事中内力によつて同日運行を開始することとなつた。同時に長期に凍結されていた宿毛線の工事が、第三セクター運営の条件として再開されることとなり、ひとまず決着をみるに至つた。会社の概要次のとおり

である。

商 号 土佐黒潮鉄道株式会社
本 社 高知市丸の内一丁目二番二〇号
(事務所 中村市駅前町七番一号)

設 立 昭和六一年五月八日

会社の目的(一)鉄道業

(二)旅行業及び広告業

(三)食堂喫茶の経営並びに、飲食品及び日用雑貨品の販売

(四)不動産賃貸業・不動産売買業並びに、不動産管理業

(五)損害保険代理店

資本及び株式(一)発行する株式の総数 三五、二〇〇株

(二)授權資本 一七億六、〇〇〇万円

(二株の金額五万円)

(三)発行株式数 九、九八〇株

(昭和六二年四月一日現在)

(四)払込資本金 四億九、九〇〇万円

(昭和六三年四月一日現在)

会社組織 昭和六三年一〇月一日

社長、副社長、専務、常務、総務部五、

運輸部三八

株主 公共団体 県、市町村二三団体

金融団体 四国銀行、高知相互銀行

民間団体 高知県交通株式会社ほか一四団体

出資額 公共団体 高知県 二億四、五〇〇万円

市町村 二億〇、五〇〇万円

(内大方町、五七五万円)

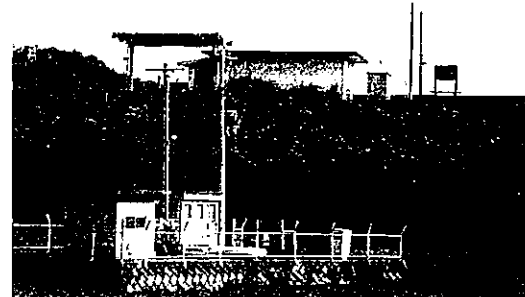
金融団体 三、五〇〇万

民間団体 一、四〇〇万

合計 四億九、九〇〇万

中村線の第三セクター化に至るまでの経緯

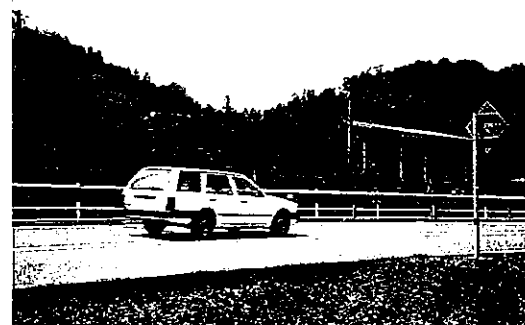
窪川・土佐佐賀間開業 昭和三八年二月



鉄道 浮鞆駅



鉄道 土佐入野駅



鉄道 西大方駅

土佐佐賀・中村間開業 昭和四五年一〇月

国鉄運輸大臣に選定承認申請 〃六〃 四〃

知事、運輸大臣に対し意見書提出 〃六〃 四〃

土佐くろしお鉄道株式会社 〃六〃 五〃 一日

設立総会 〃六〃 五〃 八〃

会社設立登記 〃六〃 五〃

運輸大臣選定承認 〃六〃 五〃

国鉄並びに運輸大臣に対し、 〃六〃 五〃

経営改善計画承認申請 〃六〃 五〃

運輸大臣経営改善計画承認 〃六〃 六〃

中村線特定地方交通線対策協議 〃六〃 七〃

会第一回会議開催 〃六〃 七〃

会社第二回取締役会並びに第一 〃六〃 一一〃

回臨時株主総会開催 〃六〃 一一〃

中村線特定地方交通線対策協議 〃六〃 一一〃

会第二回会議開催 〃六〃 一一〃

四国旅客鉄道(株)と代替輸送協定 〃六〃 五〃 八日

締結 〃六〃 五〃 八日

四国旅客鉄道(株)に対し特定地方交通線 〃六〃 八〃 三〃

中村線の譲渡及び譲受並びに賃借申出 〃六〃 九〃 三〃

中村駅車両基地本屋工事発注 〃六〃 一一〃 二〃

中村駅等新改築工事発注 〃六〃 一一〃 二〃

鉄道事業免許 〃六〃 一二〃 一八〃

中村線新ダイヤ決定 〃六〃 一二〃 九〃

新製車両による試運転開始 〃六〃 一二〃 三〃

旅客運賃料金認可 昭和六三年 三月二日

中村線旅客運輸業開業 〃六〃 三〃 四〃 一〃

三(四本特急六快速五普通三) 〃六〃 三〃 四〃 一〃

運行計画 〃六〃 三〃 四〃 一〃

収支見通し 〃六〃 三〃 四〃 一〃

累積黒字転換五年目 〃六〃 三〃 四〃 一〃

輸送密度一、五四八ノキ・日 〃六〃 三〃 四〃 一〃

土佐くろしお鉄道中村線開業 昭和六三年 四月一日

ダイヤ改正(岡山直通運転開始) 〃六〃 三〃 四〃 一〃

ダイヤ改正(通学列車) 〃六〃 三〃 九〃 一〃

旅客運賃 駅間普通旅客運賃 (別表一参照)

乗車人員推移 中村駅普通旅客乗車人員推移 (別表二参照)

株主と出資額 団体別株主と出資額、その位置

中村線のダイヤ 窪川・中村 四三ノキ (別表三中村線時刻表参照)