

なお、町内支線乗り入れのものに、中村・田野浦間昭和三十年七月十日運転開始、一日二往復。中村・窪川間昭和三十二年九月一日運転開始、一日二往復がある。

#### 5、鉄道誘致運動と窪川・中村線の建設

##### イ、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）は昭和十年（一九三三）代すでに北幡線（窪川——江川崎線）と競願となったが、北幡線は早くも同十二年（一九三七）度国鉄予定線に編入されたにもかかわらず、南線は未決定のまま折柄起った支那事変をはじめ次々の大陸諸事変に続いて太平洋戦争となり、国情の多端にわざわざいされて停滞を見た。ところが終戦の昭和二十年（一九四五）に至り、国土開発法と鉄道建設とを結びつけて、鉄道誘致運動が盛り返されて来た。あたかも国鉄は久礼・影野間について影野・窪川間順次が開通されて、幡多地区への示唆がいよいよ強められた。一方吉野生・江川崎間の既設路盤に敷設しようとする北幡線の運動に刺激されて、昭和二十六年（一九五三）九月遂に幡多鉄道海岸線建設期成同盟会が結成された。

##### ロ、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（窪川町から佐賀・白田川・大方・東山の各町村を経て中村町に至り、鉄道予定線第一〇三号線に連結して宿毛町・南宇和郡の要地を貫いて宇和島市に通ずる鉄道）の開通促進にとめるにあった。組織は佐賀町から宿毛町に至る沿道および関係町村の有志者を以てし、町村長と議会議員を主体として事務所を大方町役場に置いた。会長に大方町長田辺菊

治、副会長には佐賀町長岸本忠右衛門・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・白田川同国友国吾・大方町議員吉尾好榮・白田川村同亀井忠敬・佐賀町同中川勇等が挙げられた。

当初の運動目標を予定線編入に置き、資料の調査経費の調達、関係官庁への陳情連絡につとめ、また地方民の結集と相まって具体案を練った。すなわち昭和二十六年（一九五三）十二月には佐賀町荷稻・川奥・家池川・窪川の鉄道路線予定地を踏査し、ついで同年十二月には高松四国鉄道監理局その他要路を歴訪し、陳情書を提出してその実現を要望した。これと相まって民衆運動として署名運動・葉書運動・ポスター貼布など各種の方法に及んだ。なお当面の経費は暫定的措置として、佐賀・白田川・大方の三町村各五万円を町村費から支出してこれに当てることとした。

##### ハ、四国西南総合開発幡多地域促進同盟会

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順次拡大されて、幡多支庁内に企画室が設けられ、昭和二十七年（一九五二）二月には四国西南総合開発幡多地域促進同盟会が生まれ、事務所を同支庁内に置いて特に鉄道運動を強化した。この同盟会は郡内三十二か町村長および議会議長で組織し、経費は約百万円、その中幡東三か町村での割り当ては大方町十五万円、白田川村十万円、佐賀町十五万円であった。

##### ニ、北線か中線か南線か

昭和二十六年（一九五二）十一月に影野・窪川間の開通した国鉄土讃線は、窪川以西において北線

(窪川——江川崎)、中線(窪川——田野々——富山——蕨岡——中村)、南線(窪川——佐賀——白田川——大方——中村)の三線の中何れに決定されるかが問題となり、昭和二十七年(一九五三)五月各関係者会合のもとに協議したが、三線互に適格優先を主張して譲らず、北線側は主張を曲げず退場し、残余の委員によって採決の結果、多数を以て海岸線を可決した。

#### ホ、海岸線促進運動

前領の決議が海岸線一本を可決したので直ちに建設促進の運動に着手し、同年三月十六日東京して運輸省に国鉄にあるいは衆参両院にあるいは鉄道審議会に対し、必要な資料を提示して要望を反覆した。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十三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にもとづく準備調査が行われ、翌八月には調査団の来郡とともに実地測量が開始された。ついで二十八年(一九五三)二月十六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、更に第十六国会でこれが正式決定を見た。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」として新登録されることとなった。

#### ヘ、中村線建設決定

予定線に編入を見ると更に運動を強化するため、多数上京して吉田首相を始め当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、その後幾多の経緯を繰り返してから、ついに先づ昭和三十年(一九五五)二月二十四日の鉄道審議会で、窪川

・江川崎線は高知・愛媛両県を結ぶ最短距離であり、また窪川・中村・宿毛を結ぶ線は四国西南開発の点から共に重要であると認められ、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(一九五七)四月の鉄道審議会長の建議により、上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、窪川線(江川崎——窪川)および中村線(窪川——中村)は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窪川・中村間のいわゆる海岸線は窪江線と共に、昭和三十四年(一九五九)五月十七日起工式を挙げていよいよ着工の運びとなり、現在その工程を進めつつある。

なお、この鉄道には、日本はじめての完全ループ式による第一川奥トンネル(延長二〇二八米、工費三億三千五百万円)がある。

#### (二) 海上の交通

##### 1、藩政頃の舟航

土佐は地勢が急峻で、道路の開けない前は陸上の交通は多難であったために、荒波の沿岸とはいえ随分早くから舟路による交通が行われたらしい。ことに荷物などのともなう場合は特に舟便を選んだにちがいない。延宝五年(一六七七)正月森田久右衛門なる者が高知から海路中村に来た時の記録によると

二十日(時刻不詳)高知発。その夜種崎宿。二十一日昼九ツ半(午後一時)浦戸発。二十二日六ツ(午前六時)上ノ加江発。志和四ツ(午前十時)。鈴・佐賀経由。同七ツ半(午後五時)