しておらず、改良事業の進行に遅れが出てきた。こうした進捗状況の中、国道五六号大改良は黒潮町に引き継がれた。

二 鉄 道

幡多海岸線の誘致運動

日本の鉄道の始まりは、明治五年（一八七二）九月の東京（新橋）―横浜間の開通である。その後、鉄道開発は順調に進められ、明治二二年には、東京―神戸間の東海道線が全面的に開通した。

高知県の鉄道はかなり遅れ、大正三年（一九一四）三月に高知―須崎間が開通したのが始まりである。高松と高知を結ぶ土讃線は、昭和一〇年（一九三五）に開通したが、須崎以西の住民による鉄道延長の要望は根強く、昭和一四年に須崎―久礼間が開通した。

また、昭和一〇年頃、窪川―中村―宿毛を結ぶ幡多海岸線と、窪川―江川崎を結ぶ山間部の北幡線との二つの鉄道誘致運動が行われた。

同一二年、北幡線が国鉄の予定線に編入されたが、海岸線は見送られた。しかし、その年の七月から日中戦争が勃発して戦争は長期化し、次いで太平洋戦争へと進んだため、鉄道建設は中断となった。

終戦後すぐに、県土の復興と鉄道建設が結びつき、海岸線の鉄道誘致運動が再び盛んとなった。そこで、昭和二六年九月に、幡多郡すべての町村長や議会議員が一丸となって、幡多鉄道海岸線建設期成同盟会が結成された。

この期成同盟会の目的は、窪川から佐賀―大方などの各町村を経て中村に至り、更に宿毛―宇和島に通じる鉄道建設を促進することに

あった。

同年の十一月、影野―窪川間が開通し、窪川以西の路線延長については、①北幡線（窪川―江川崎）、②中幡線（窪川―富山―藤岡―中村）、③海岸線（窪川―佐賀―大方―中村）という三線のどれに決定されるかが焦点となった。

翌二七年二月に、期成同盟会の総会で協議が行われたが、各線の支持者たちは互いに譲らず、北幡線支持者は主張を曲げず会場から退場した。そこで、残った二線支持者による採決の結果、海岸線を推進することに決まった。それ以後、海岸線推進派と北幡線推進派は、各々別に促進運動を展開した。

中村線と窪江線の工事決定

様々な経緯を経たのち、昭和三〇年（一九五五）二月の鉄道審議会で、両線とも四国西南部開発にとって重要な役割を持つことが認められた。

昭和三二年には、海岸線は中村線の名称で、また、北幡線は窪江線（のちに予土線）の名称で、同時に工事することが決定した。二年後の同三四年五月、起工式が挙行された。

建設工事は七月一日に、中村線と窪江線の分岐点である佐賀町川奥から開始された。この分岐点には川奥トンネルがつけられたが、三六〇度の円形をしているもので、日本初の完全ループ式トンネル工事であった。

そして、四年後の昭和三八年に、佐賀までの区間が開通した。一月一八日に盛大な開通式が行われ、待ちに待った運行がスタートし

時代は自動車社会に移り変わって、昭和五〇年代後半には鉄道の利用者は減少の一途をたどるようになった。この傾向は例外なく全国規模で進んでいた。

政府は、国鉄のかかえる巨額の累積赤字解消のため、分割民営化への道を決した。昭和六二年四月、四国の国鉄は、四国旅客鉄道株式会社（JR四国）の経営に委譲されることとなった。

この民営化に伴って、不採算路線の切り離しの対象となる中村線は、バス路線運行で代替するか、第三セクター方式（県と関係市町村、民間企業の共同出資による会社）による鉄道運行かの二者択一を迫られる事態となった。

大方町と佐賀町でも、近隣の町村とも連携して、国鉄中村線を守る会を結成するなど、存続に向けた活動を展開した。県当局も、関係市町村の同意、金融機関や民間企業の協力を得て、第三セクター方式による鉄道存続を行うことを決定した。

中村線を譲り受けて経営するのは、昭和六一年（分割民営化の前年）五月に設立された第三セクター・土佐くろしお鉄道株式会社となった。土佐くろしお鉄道は、設立時点では国鉄の宿毛線（中村―宿毛間）と阿佐線（後免―奈半利）の経営を目的に県主体でつくられた会社である。

こうして、昭和六三年四月一日に、JR四国の中村線は土佐くろしお鉄道株式会社に移管され、土佐くろしお鉄道中村線として運行が開始された。

た。開業第一日目の佐賀駅の乗降客数は四七一四人を記録している。その後、佐賀―中村間の工事は七年間にわたったが、昭和四五年一〇月一日、幡多地域の拠点である中村に念願の鉄道が開通したのであった。

また、昭和四九年には、窪江線の江川崎―宇和島（愛媛県）間が開通した。翌年、窪江線は予土線と改称した。伊予（愛媛県）と土佐（高知県）を結ぶことから名づけられたものである。

土佐くろしお鉄道の誕生

国鉄中村線は、開通した昭和四五年（一九七〇）から五〇年代初めまでの間は、住民のほとんどが利用して営業は順調であった。しかし、

の条件を考慮して行われた。

この長寿命化修繕計画は、平成二六年度から実施されている。この計画は、今後事業の進行中であっても継続して改善や変更が加えられていく。

二 鉄 道

公共交通機関の要・土佐くろしお鉄道

土佐くろしお鉄道は、町の公共交通機関の要であり、路線バスとともに地域社会に果たす役割は大きい。黒潮町内には、窪川（四万十町）—中村（四万十市）を結ぶ土佐くろしお鉄道中村線が整備されている。中村線は、すべてが単線、駅数は一五、距離は四三キロである。黒潮町内に設置された駅数は一一で、北から西南の順に荷稻、伊与喜、土佐佐賀、佐賀公園、土佐白浜、有井川、土佐上川口、海の王迎、浮鞆、土佐入野、西大方となっている（図表7—5、図表7—6）。

昭和六一年（一九八六）五月に設立された株式会社土佐くろしお鉄道は、平成一八年（二〇〇六）五月に二〇周年を迎え、同二八年には三〇周年を迎える。土佐くろしお鉄道では、同二六年には、南海トラフ地震対策として、線路の高架橋補強工事を行うとともに、地震発生時の旅客避難誘導訓練などを実施して、乗客の安全確保に努めている。

また、安全確保は鉄道輸送の生命である、という考えのもと、三月には鉄道安全の日、六月には鉄道事故防止の日を定め、例年、町と協力して、消防や警察など関係機関との合同事故防止訓練を行い、安全意识の高揚と持続、事故防止に万全を期す体制をとっている。

図表7—5 土佐くろしお鉄道中村線の駅 単位：km

所在地	駅名	駅間距離	営業距離	接続路線
四万十町	窪川駅	-	-	JR四国：土讃線
	若井駅	4.4	4.4	JR四国：予土線
黒潮町	荷稻駅	9.4	13.8	
	伊与喜駅	4.3	18.1	
	土佐佐賀駅	2.7	20.8	
	佐賀公園駅	2.1	22.9	
	土佐白浜駅	1.2	24.1	
	有井川駅	3.5	27.6	
	土佐上川口駅	1.6	29.2	
	海の王迎駅	0.9	30.1	
	浮鞆駅	1.6	31.7	
	土佐入野駅	2.6	34.3	
	西大方駅	2.9	37.2	
四万十市	古津賀駅	3.7	40.9	
	中村駅	2.1	43.0	土佐くろしお鉄道：宿毛線

資料：土佐くろしお鉄道

三 バス（福祉バス、民間路線バスなど）

黒潮町地域公共交通活性化協議会の設置

町民が安心して生活できるようにバスの運行方法などを見直すために、平成二二年（二〇〇九）二月に、地域公共交通活性化協議会が設置された。