

電車室内廣告
 本社電氣鐵道潮江線並
 本線ハ不日開通可致就
 町電車室内廣告ハ先約
 ハ電車位置等ハ至急御
 ニ可應位置此際大先約
 定メ候ヘバ此際大先約
 申込被下度此段廣告候也
 土佐電氣鐵道株式會社
 追加資料ノ為ハ本館ニ於テ
 追加資料ノ為ハ本館ニ於テ

(明治37年4月24日付新土佐)



三崎省三

第三章 薫風切りチンチン電車走る

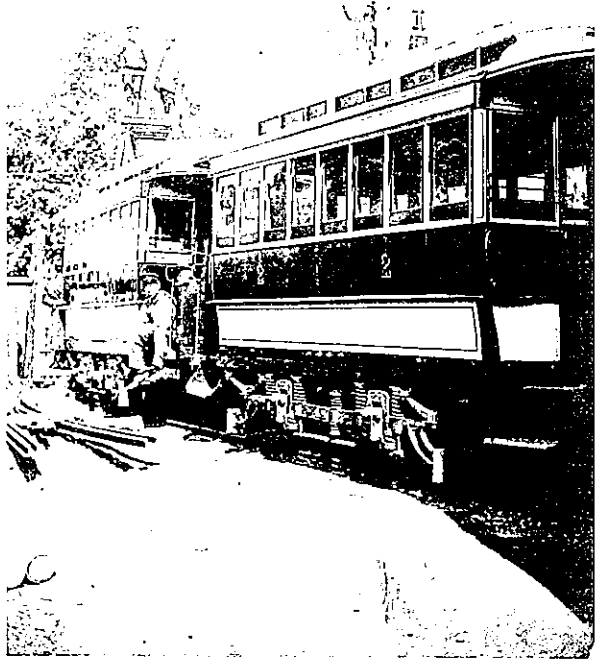
(1) 本町、潮江両線が開業

電動客車4両 軌道の敷設工事は本町線(堀詰―乗出間一・二キロ)が三十六年十一月、潮江線(梅津―棧橋五丁目間一・八キロ)が三十七年一月それぞれ着工された。本町線については土佐電氣時代、川崎、山本らが特許を受け工学博士三崎省三を招き設計を頼んだことがあった。三崎はアメリカの大学で電氣工学を学んだのち京都電氣鐵道の電動機製造に従事した人。当時、攝津電氣鐵道(のちの阪神電氣鐵道)技師長であった。三崎は、将来伊野町へ軌道を延長する場合、乗出以西は道路拡張が困難とみて、単線で広軌(注1)国鉄在来線路幅一、〇六七メートルよりも広い一、四三五メートル)の大型電車を走らす計画を樹てたが、土佐電氣の経営状態が思わしくなく着工に至らなかった。

今回は主任技術者岩橋武之助が中心となり検討を続けた結果、国鉄なみの標準軌間を採用することにし、木造の電動客車四両と付随客車(電動客車に引っぱってもらって走る客車)二両、連結貨車二両を大阪の梅鉢鉄工所で製作した。電動客車のうち一号と三号の奇数番号車両は潮江線、偶数番号車両は本町線に投入した。

「土佐電鉄五十年史」によれば開業時における電動客車の定員は三十七人となっているが、「四十二年度鐵道院年報」によると同年度の土佐電鉄の客車数は三十六両で、(1)二十人乗以上三十人乗未満の車両は運転中の客車が二両、付随客車が二両、その他一両 (2)三十人乗以上四十人乗未満の車両は運転中の客車が二十五両、付随客車が二両、その他四両で、運転中の客車は付随車を含め三十一両、その他が五両となっている。この定員合計は千七百七人、平均一車の定員は三五・七

本町線を走った2号電車（手前）と4号電車の組み立て作業



人である。なお貨車は全部で十二両で、うち運転中の有蓋車は八両、無蓋車が二両、その他有蓋車二両、客車、貨車合わせての保有台数は四十八両となっている。
同年度二十人乗り以上三十人乗り未満の車両を使用しているのは十八社のうち土佐電鉄のみで、東京鉄道、京都電気鉄道、小田原電気鉄道などは三十人乗り以上四十人乗り未満、あるいは四十人乗り以上五十人乗り未満の収容能力の大きい車を使用している。これは人口その他、地理的事情にもよるものと思われるが、四十二年度には名古屋電鉄が二十人乗り以上三十人乗り未満の車両を相当数導入、使用している。

東大鉄道研究会でも、この鉄道院年報をもとにして「土佐電鉄の四十一年度在籍車両中には定員二十七人の電動客車三両と付随客車二両が含まれており、一号から六号までの写真を見ても後の三十七人の車より一回り小さいことから、これら六両は実際には定員二十七人であったと思われる。また電動客車一号、四号は比較的早い時期、おそらく明治四十四年までに消滅したことが分かる」という研究結果を発表している。

確かに四十二年度年報では二十人乗り以上の電動客車は前年度同様稼働中となっているが、四十三年度末には運転をとりやめ四十四年度には姿を消している。恐らくこの段階で二十七人乗りの電動客車は廃車となり、すべての電動客車が三十七人乗りに代わったものと推測される。四十一年度以前の鉄道院年報や当時の車両構造図が保存され



電動客車に連結されて走っていた付随客車5号

ていないため断定は出来ないが、以上の理由により、ここでは「開業時における電動客車の定員は二十七人であった」という説を採用することにした。
付随客車は開業時、二両（五号と六号）を使用、旅客が特に多い場合、電動客車のうしろに連結して走った。電動客車一、四号と同じ梅鉢鉄工所製で定員は二十七人。最初の付随客車が五、六号と呼ばれているのは電動客車四両と一緒に製造購入され、通し番号で呼ばれていたためである。

明治四十一年三十七人乗りの付随車が二両（一、二号）購入されたが、二号車は四十二年二月、五丁目車庫の火災で焼失した。大正十一年八月、土佐電鉄と土佐水力が解散し、新しく「土佐電気株式会社」を設立したが、この時、新会社を引き継いだ資産表の中には「付随客車定員二十七人二両、三十七人二両」が含まれている。

その後の増減は不明だが、付随客車が姿を消したのは昭和十二年で、五月二十八日、宇田耕一社長から河原田内務、伍堂鉄道両大臣宛「建造後、旧くなり最近殆んど使用しておらず、将来もまた使用する見通しがなく不経済」として「付随客車五両の廃車処分申請」を提出、受理されている。

本町、潮江両線は三十七年四月までに数回にわたり試運転を行い五月二日午前九時、全国十番目の市街電車として営業を開始した。わずか一年前の三十六年八月、東京にチンチン電車がお目見えしたばかり。（注）東京電車鉄道が品川馬車鉄道から買収した品川―新橋間を改良、電化した。横浜は土佐電鉄より二ヵ月遅れてのスタートであった。四国ではもちろん土佐電鉄が最初。このような早い時期に大都市から離れた僻地で時代の先端をゆく電車が走ったことは注目されてよい。

なお電車用電力は土佐電灯の大川筋火力発電所に発電機（七五キロワット）を据え付け、送電線は土佐電灯の電柱に併設して受電した。



本町高知警察署左端電柱の横前にあったサイジング(右のカーブ)単線であったため、ここで電車は行き違いをしていた(中央は高知郵便局)

土佐電鉄が営業を始めたのは日露戦争が始まった直後であった。さきの日清戦争で勝利を収めた代償として獲得した遼東半島をロシア、ドイツ、フランスの介入で白紙還元させられた日本は、その主導的役割を果たしたロシアに激しい怒りを抱いていたが、その後ロシアが同半島を清国から借り受け、さらに北清事変を契機に満州に進出、南下して朝鮮をうかがう勢いをみせたため、日本防衛の立場からも、ロシア討つべし、の声は一挙に全土に広がった。明治三十七年二月十日、小国日本は大ロシアに対し宣戦を布告、乾坤一擲の戦をいどんだ。いわゆる日露戦争の始まりである。土佐電鉄は戦雲をおおう日露の緊迫した空気の中で誕生し、その第一号電車は広瀬中佐と杉野兵曹長の歌で知られる旅順口閉塞作戦の真只中、蒸風を切つて高知を走った。五月四日付土陽新聞は「電車開通式の模様」を次のように報じている。

土佐電気鉄道会社の電鉄は一昨日より潮江、本町兩線共開通したるを以て其開通式として同日は午前七時より九時迄の間、招待したる人を乗せ、午前九時より一般の客乗車せしが、同日の本町線乗客は三千三百十八人、潮江線は千四十二人なりしとの事なり

因みに潮江線電車往復は午前五時より午後十時にして梅ヶ辻棧橋間賃金三銭、五分間を要し棧橋より瀧船間の連絡艇は賃金三銭にして十分間を要し、梅ヶ辻艇詰問へは構内車夫を置いて其賃金を四銭とし、それぞれ連絡を附けて瀧船乗客其他の便利を計る由なり

また「電車への忘れ物」として肥満の資客谷脇静一の「四九尻」の模様を次のようにユーモラスに報じている。谷脇は元県議、川崎幾三郎が高知商業会議所会頭をしていた明治三十四年から四年間井上善次とともに副会頭をつとめた著名実業家(高知市升形で呉服商を經營、現オリエントホテル高知、谷脇萬明社長の祖父)で、この日招待を受け本町線に乗ったが帽子を車内に置き忘れた。電車内での「忘れもの第一号」である。

一昨日電鉄開通式に招待せられた資客の中に本町乗出より乗車したる肥満の紳士といはゞ其の谷脇静一氏なるを知るに足らんが、谷脇氏は堀詰まで来りて下車し更らに潮江線の乗り初めをなさんと欲して二、三丁行き過ぎたるまではよかりしが、初乗は中風のまじないなりとて乗車し、

乗るにも下るにも取急ぎたる為か電車の中の忘れもの、而かも帽子を取残したる所よりそれと心附いて取りに帰らんとせしも、電車の速慮なく発車したるが為に間に合わず「あゝ仕舞った」と尻餅搦いて叶はざりしは電車開業の滑稽的(滑稽的)四九尻なりしと或人の話を其のまゝ

本町線は2銭 電車運賃の決め方には均一制、区間制、対キロ制などがあるが、土佐電鉄の場合潮江線は3銭 京都市電と同様区間制を採用し本町線を一区二銭、それより若干距離の長い潮江線を一区半三銭とした。これは本町線は堀詰―乗出間の人力車賃が二銭であったため歩調を合わせたものだが、当時、白米一升(一・五斗)の小売価格が十四、五銭、裕福な家庭を除けば庶民の主食は麦やサツマイモが多かった頃である。一区二銭もかかる電車や人力車は、ぜいたくな乗り物であった。しかも本町線は、距離も短く、歩くことに慣れていた当時の人々にとつては堀詰―乗出間はほんの「目と鼻の先」であった。三十七年七月十二日付土陽新聞の「はがきだより」には「電気鉄道本町線に乗客の少なきは畢竟賃金の高き故であるう。八丁二銭の電車賃は何處にもない故に一銭均一にすれば乗客多く會社も却つて利益多かるべし。敢て會社に忠告す」という投書が掲載されている。

なお旅順の陥落した明治三十八年一月から戦時税として通行税一銭が加算された。

「用意ドン」で発車

本町線も棧橋線も最初は単線だった。(注)本町線が複線化されたのは明治四十二年二月、潮江線は大正二年七月それぞれ中間地点にサイジング(待避線)を設け、適当に時刻を見はからつて「用意ドン」で出発し、サイジングで行き違いをした。

サイジングは本町線の場合、当時の高知警察署前、現在の公園通電停付近に、また潮江線は帯田の南、現在の棧橋通三丁目電停近くにあって、兩線とも直線コース。ことに梅ノ辻から棧橋間はほとんど人家らしい人家もなく、田圃の中の一木道だつたから見通しはよく、相手の車両を確認出来たし、早く着いた電車はサイジングへはいって、向こうからくる電車を持ったから単線でもこと足りた。運転台は車両の前後についており、電車が終点に着けばポールを架線から外して反対側へ回し、折り返し運転した。

第三章 蕉風切りチンチン電車走る

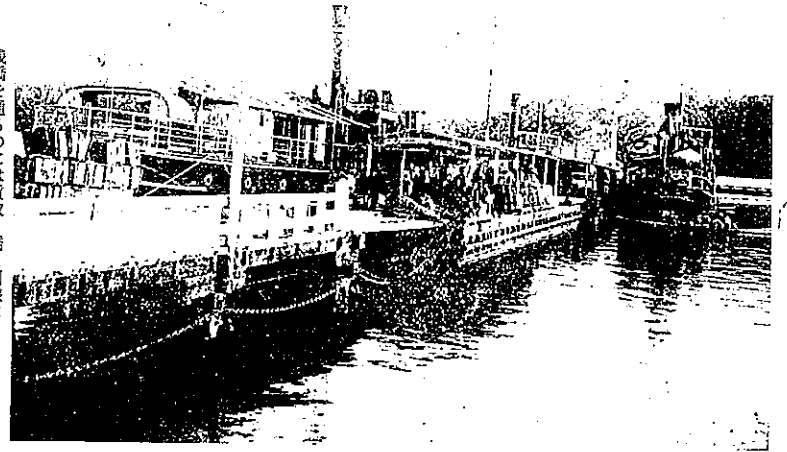
車夫組合の改正

高知警察署取締の許に營業しつゝある人力車夫は是迄幾組にも別れて組合を設けありしが、本日一日より上下(カミ、シモ)二組に別ち本町上一丁目(注II現在の公園通)東角以東を下組とし、以西を上組とし提灯(チヨウチン)の記しは上組白字、下組赤字を定めたりと(明治37年5月5日付新土佐)

(2) 棧橋完成 海陸接続成る

潮江終点の海を埋 潮江線が開業した当時は、まだ棧橋が完成しておらず、阪神などへ出向く人め立て棧橋つくる。 たちは電車終点から舢舨に乗って孕の渡合まで出、そこから汽船に乗り換えていた。舢舨の連絡料金は三錢、所要時間は十分ほどであった。土佐電鉄では潮江線の營業開始と同時に棧橋も供用を始める予定で、すでに会社設立前の三十六年六月三十日、川島幸十郎個人名で渡辺融知事宛架設願を提出、十月二十八日許可を受け川島から会社へ免許権を譲渡するなど準備を進めてきた。しかし色々の事情から着工が遅れ建設工事に着手したのは開業直前の三十七年四月中旬だった。

棧橋は同年十月十五日完成、十七日午後三時から現地で開通式を行い、横山社長挨拶、来賓祝辞などのち三夫婦の渡り初め、投餅、会社印入り手拭及び外国国旗入り煙火の打ち上げなどの余興



棧橋を通るのには賃取り橋と同様に
通行料金が徴収されていた

があつて十八日から営業が始まつた。

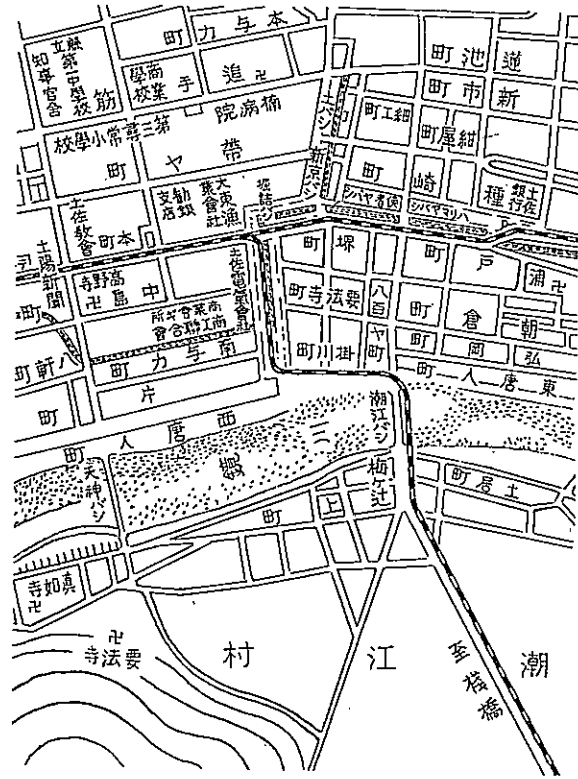
棧橋は電車終点から南の海上に向け幅六尺、高さ二尺ほどの渡り廊下状の橋を設け、その先に長さ二十二尺、幅六尺の固定橋を取り付けたもので、総延長は六十四間（約一一六尺）、水面使用面積は百九十一坪（約六三〇平方尺）、費用は一万八千三百円、当時としては大金であつた。建設費は借入金でまかなわれたため通行料金を取つて返済に充てた。料金は一人二銭、牛馬は三銭、荷物は一個五厘であつたが、これにより阪神向け、あるいは県沿岸向けの船が直接棧橋から発着出来るようになった。また十一月一日からは電鉄とタイアップして長浜、種崎方面へ向け定期乗合船が運航を始めた。浦戸、種崎地区と高知市を結ぶ道路など、もちろんまだ建設されていない時代だったので、この電車接続船の実現は高知市と浦戸湾周辺の村々を連結する動脈的な役割を果たした。

棧橋の完成に伴い三十八年四月七日、潮江線の終点を棧橋（現在の岸壁通）から棧橋船着き場（同棧橋通五丁目）まで約百尺延長した。当時、阪神航路に就航していたのは土佐商船の前身、帝國商船時代から活躍していた老船土州丸、それから九十九丸、芸陽丸といったところだったが、一番大きい土州丸が七百石、あとの二船は三百五十石級の船。今就航している七千トン級の大型フェリー「ニュー桂」や「ニュー土佐」にくらべると、ケタはずれに小さかつた。だから海が荒れると時によっては四、五日間も欠航することがあつた。

棧橋は四十四年三千円で固定橋などを拡張、貨車の引込線を設け、さらに大正七年には三万一千円を投じ千三百石級の船が発着出来るように整備、拡張したが、その後、旅客や貨物の急増に伴い「公営、無料にして欲しい」という声が高まり、同十一年四月県へ譲渡した。この間、阪神航路は土佐商船から大阪商船へ、さらに土佐商船へと経営者が変わったが、昭和十年八月、新岸壁（現在のフェリー発着場）の使用が始ま

ると同時に廃止され、湾内巡航船用の棧橋へと様変わりした。しかし土佐電鉄によつて造られたこの棧橋は明治三十年代末から昭和初期に至る約三十年の間、土佐の玄関として長く活躍した。まさに「県下の文明一」として此の棧橋を通過せざるものなし」であつた。

本町、潮江両 堀川埋め立て問題は紛糾を続けた末、三十八年二月許線の接続成る可され、政府の軌道敷設認可もおりて十二月から工事が開始され、三十九年四月六日、堀詰―梅ノ辻間が単線開通、伊野町と棧橋を結ぶ軌道の礎が築かれた。工事費などは不明だが、三十八年六月二十七日付土陽新聞は「土佐電氣鉄道會社は本町線終点より潮江線に連絡する特許を得たるを以て今回工事施行の許可を申請せしが、該工事は合計二万二千三百八十九圓五十銭にして内、潮江橋梁費（注）専用鉄橋のこと、のち鏡川橋専用鉄橋を上ノ橋、潮江橋専用鉄橋を下ノ橋と呼



堀詰を南へ入った電車は鏡川沿いに東進し、潮江橋東側の専用鉄橋を渡り、橋へ

んだ)は一万二千圓の設計なり」と報じている。

潮江線を棧橋線に

堀詰―梅ノ辻間開通により潮江線と本町線は堀詰でジョイントされ、土佐郡潮江村と高知市が初めて軌道で結ばれた。堀詰―梅ノ辻間は一区となったが、梅ノ辻―棧橋間は、この開通を機に従来の一区半が一区に改められた。また利用客の便宜を図るため潮江橋北詰めの、八百屋町と掛川町が交差する地点に「八百屋町停留所」が設けられ、堀詰―八百屋町間は各半区扱い(通行税込み二銭)となった。またこれまでの潮江線(梅ノ辻―棧橋間)の名称を廃止し堀詰―棧橋間を「棧橋線」と呼ぶことにした。

郵便物を棧橋まで電車で運び、そこから船で県内外へ送ることになったのは四十二年八月一日から。最初は客車で運んだが、二十一日からは貨物車を使用した。本町の高知郵便局には貨物の引込線が設けられ、電車はここで郵便物を積んだ貨物車を連結して棧橋に向かった。また県内外から棧橋に着いた郵便物は同様方法で高知郵便局に運び込まれた。確かなことは分からないが、以前引込線は升形広場その他、旭、鴨部の製紙工場あたりにも一部設けられていたようで、昭和三年三月三十一日、宇田友四郎社長から加瀬清雄知事宛提出された申請書には「明治四十三年四月二十二日認可サレタ升形停留所縣道廣場集積場へノ貨車引込線ハ不用ト相成リ候二付、撤去致度候間、御認可相成リ度、此段及申請候也」とある。四月二十四

日付で認可があり、知事から小川平吉鉄道大臣宛報告書が提出されているが、集積場は出雲神社の西隣の広場にあつたようで、升形で育った元高知市広報係長田内栄馬(七八)は「出雲神社の西に広場があつて、県道を補修する砂利を積み上げてあつた。その広場に引込線があつたように思う」と話している。明治の頃、上町地区には和紙を漉く家も多かった。紙製品その他、升形一帯の物資の集散地として広場は利用されていたのだろう。

堀詰橋のたもとで育った目代真一元県民生部長(八二)は明治末から大正初期にかけての堀詰界わいや、潮江橋北詰め付近の模様を次のように話してくれた。

橋のたもとに「踏切番」がいた。私の家は堀詰橋のすぐ東、今の電車通りに面した通りにあつた。家は古くからナタネ油、ピンツケ油、肥料などを扱う油屋で電車道の向こう側(南側)は堀川沿いに土電業務員の休憩所があり、その東隣に祖父が住んでいたが、のち(昭和二年五月)ここに土電の昇町変電所が建つた。今、山一證券のあるあたりです。

本町及び升形(升形) 東は堀詰に起り西は本町筋に連る東西八町廿九間三尺(約九二六尺)の町にて升形は一町二十二間(約一五〇尺)とす。升形は旧は本町の内の小字なりしが、明治の初年より特立の町となり。此の町は特に郡中の中央を東西に貫通する大道なれば、起本の町といふ意にて本町と名づけしものならむ。寛永、萬治年間の図には本町すちとあり。今思ふに或は旧は今の本町筋と直通しの町なりしを、のち内郭と外郭との区別をなし、其の名字を存し其の稱をかへたるも知るべからず。

旧藩の時は毎年正月十一日に此の町にて藩公以下家老諸士さらくしく武装して馬の取初をなし、厳重なる儀式を行ひたりしが、廃藩と共に廃絶するに至れり。町の西端を今も取出(乗り出し)といひ、東より一町(約一〇九尺)の角を取出しといふのは後所より馬を取出し、此の所にて乗馬を止るといふの謂にて彼の取初より出たる呼習なり。升形は本町の上の幅の狭まりし所、一町計の間にして筋違橋と本町筋に連るところなり。(高知縣史要)

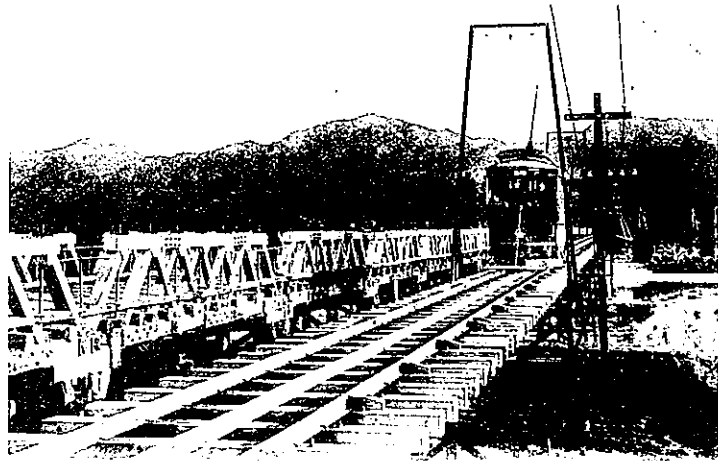
一方、堀詰橋の西北角は電車の待合所で、いつも大きな火鉢がデンと座っておつた。その東隣は土電の事務所で、電車通りをはさんで向かい側に明治四十一年秋に完成したという立派な土電本社の建物があつた。その裏に電車の修理工場があつて、子どもの頃よく遊びにいった。もと西野という中老の家敷があつたところだ。本社の玄関口には人力車の立場(たまり場)があり、いつも何人かの車夫がお客を待っておつた。

播磨屋橋の交差点が出来、高知駅と潮江橋つながるまで(昭和三年八月)は棧橋へ行く電車が堀詰から松洲川沿いに鏡川の方へ向かい、突き当たりの土手を東に折れて掛川町を通過して潮江橋の専用鉄橋へ出ていま

した。

当時播磨屋橋から潮江橋へ出る、いわゆる木履屋町と呼ばれていた町は、今の大通りとは違って道幅は僅か二間半か三間そこそこ(五尺前後)馬車が通ると人がよけるのがやっとといった有様でした。町名の由来は知らないが、今の「とでん西武」の所に下駄屋があり、四銀側に足袋屋があるという具合で、ハキモノ屋が多かった。下駄を昔はボクリと呼んでおつたから、あるいはそんなところから木履屋町という名が出たのかも知れない……。注)明治の頃、木履屋町に住んでいた一老妾の話によると、夏、涼み台を互いにし出し合ひ、向かい側の家の人と世間話などした。それほど道幅は狭かった、という。

潮江橋の北詰西側に鏡水楼という料亭があつたが、そこにいつも踏切番の、こわいおじさんがいて、松洲の方からチンチンと電車が坂道を登ってくる。「ほら、こわいぞ、こわいぞ、電車がくるぞよ、のいちよりよ」といって縄を張って通行人を止めた。はつきりしたことは覚えていないが、潮江橋北詰め東側にク



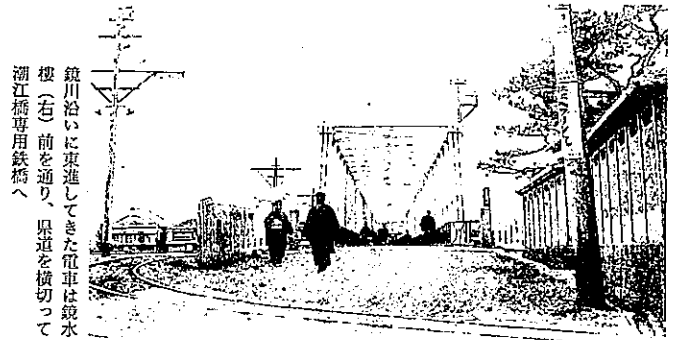
明治40年9月伊野線は陸内まで開通した。鏡川上ノ橋を渡って棧橋へ向かうオーブンデッキの18号電車

通町が上の新地を抜けて伊野町など西部に通じる往還であった。伊野町まで軌道を延ばすためにはまず升形―五丁目間の道路を広げねばならなかった。道路拡張には人家の立ち退き、移転を必要とした。「水通町の中を貫流している小川の上に枕木を渡し、その上に軌道を敷いて電車を通せばよいではないか」関係住民の間から、そんな声も聞かれたが、立ち退きに反対する一部過激派は升形に住む松村取締役宅に投石するなどの過激な行動に出た。

土佐電鉄では県と協議、本町筋の各戸について実測を行った結果、多くの家は敷地の奥行きに余裕があり、南北それぞれ三・五以内の人家を後退させればよく、移転させねばならない戸数は少ないことが分かった。そこで社では道路の拡張工事費、補償費として五万円（注11のち複線化工事の際、さらに七万円を寄付）を県へ寄付、県道松山線の改良工事として県の管理でこれを実施することに決定。三十九年四月末、第一期工事（乗出―鏡川橋間軌道敷設）に着手した。五丁目までの工事は難航したが、それ以西は、ほとんどが田畑であったため用地の買収は比較的スムーズに運び同年十月九日、乗出―鏡川橋北詰間を単線開通、五丁目電車通り北側に電車車庫を設けた。鏡川橋から棧橋までは六区で十三銭（一区二銭で十二銭、それに通行税一銭加算）鏡川橋―堀詰間は四区九銭であった。

なお堀詰―乗出間の複線開通は四十二年二月、乗出―本町筋五丁目は同年五月、五丁目―蜜橋は昭和二十五年四月、蜜橋―鏡川橋（北詰め）は三十三年十月、また棧橋線中、梅ノ辻―棧橋間の複線化は明治四十年九月であった。

第一期工事が完了する二ヵ月半ほど前の明治三十九年七月二十五日、大川筋の火力発電所で電車の発電機が故障、四十日間電車が全面ストップするという大事故が発生、さらに四十年一月九日には、こんどは電灯用の発電機が故障を起し二週間にわたって送電不能となった。この頃は頻りに発電所の機器に故障が起きたようで、係員の苦勞は大変だったという。



鏡川沿いに東進してきた電車は鏡水橋（左）前を通り、県道を横切って潮江橋専用鉄橋へ

(2) 念願の伊野線開通

鏡川橋まで 川島新体制の課題は伊野町までの軌道延長であった。明治二十七年、田辺新道と軌道を延長 呼ばれた県道松山線は田辺良頼知事の献身的な努力で完成したが、升形から本町筋五丁目までは道幅は僅か三・六が、馬車の通行がやっとという有様だった（注11以前は本町筋の南、

イが立つておつて、そこから繩か、なんかで、トオセ
ンボをしていたような気がします。電車の通る専用鉄
橋は、潮江橋のすぐ西に、くっついて架かっておつ

たが、夏の水泳シーズンには、われわれ子どもたちは
電車が近づくまで鉄橋の上に頭張っていて、チンチ
ン、ゆうと一斉に鏡川へ飛び込んだものでした。

潮江橋北詰め付近に見張番が置かれたのは堀詰―梅ノ辻間開通一ヵ月後の三十九年五月十一日である。当時の土陽新聞によれば「五月十日夜八時頃、鏡川専用鉄橋北詰めで、乗出に向かっていた八号電車が異様な音を発し前方左側の車輪が脱線した。会社側が調査したところ鉄橋北詰めレール上に、コブシ大の石が置かれていた。会社側では信用失墜を狙った明らかな妨害行為であるとして、今後を警戒するため直ちに翌十一日から鉄橋の南北詰めに詰め切りの見張番を置くことにした」とある。この見張番が北詰めでは交通整理も担当する「踏切番」的な役割を果たしたものとみられる。交通整理に当たる「踏切番」は本町下二丁目（現在の大橋通り）と、堀詰本社裏にあった中島町電車車庫の前にもいたようで、県庁前電車通り（現日本生命のある場所）にあった高知新聞社に父（野中楠吉元同社社長）に連れられ、よく出かけていた福田八重子（福田義郎元同社社長末子）が「二丁目は「大橋通り」に見張番のおじさんがいて、電車がやってくる時と縄を張って南北の通行をストップしていた。また潮江塩屋崎町の農業、山崎操（七七）は「堀詰を南へ入った所、中島町の電車車庫の出口付近に、いつも見張番がいて、電車が出入りする度に縄を張って通行人を止めていた」と、それぞれ話している。

明治41年3月末現在の車台数
 本年三月末日現在の縣下諸車数は馬車兼用百十五、同荷車四百六、人力車一人乗一千三百八、二人乗十一、荷車大四百七十九、中車四千九百四十五、牛車六、其他七百二十八輛にして内六百九十一は自転車なりと（明治41年7月11日付土陽新聞）

電車の乗り逃げ第1号
 一昨日午後六時、伊野停車場発下り電車に乗り、間橋迄の往復切符を呉れよと云ふ男あり、車掌はありませんから片道を買つて下さいと云ふと往復でなければ行かぬと云ふ内、間橋乗降場へ停車すると俺の内へ取りに來いとて逃げるが如く走り行きたりと、後にて詮議すると其の者は伊野町六百十一番地藤原伊平なりし由、之れを以て県下電車乗り逃げの囑矢（こうし）とす（明治41年9月5日付土陽新聞）

てもわかるように八燭光の場合、これまでの一円三十一銭五厘が五十銭、十六燭光は一円七十三銭が七十五銭と半額以下に値下げになった。なお従量制の電気料金は一円日二十銭、メーター取付工事費は一灯一円。

電球は購入後、三十日以内に自然に炭素線が切れた場合を除き、取り換えは有料だったが、四十二年九月二十一日から断線はすべて無料取り換えとなった。このあと大正四年八月、八燭光を廃止、ついで八年、物価の高騰で五燭光から三十二燭光までの電気料金を一灯につき五銭値上げしたほかは同十一年、土佐水力と合併するまで、この点灯規則に大きな変化はなかった。

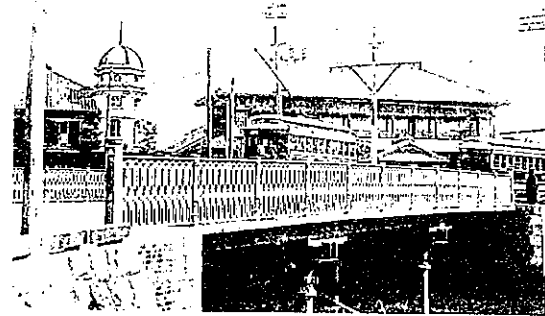
	五燭	八燭	十燭	十六燭	廿五燭	卅二燭	五十燭	百燭	孤光燈 千二百燭
新	・四〇〇	・五〇〇	・五五〇	・七五〇	一・一五〇	一・四五〇	二・三五〇	四・六〇〇	九・〇〇〇
旧	・七〇〇	一・三二五	一・四〇五	一・七三〇	円	一・三三四〇	四・七二〇	八・一七〇	円
定額一灯一ヵ月（屋内工作物会社負担貸付、旧は明治三十六年十二月、新は同四十二年一月）	円	円	円	円	円	円	円	円	円

四十二年十二月八日、棧橋終点到環線軌道が完成した。棧橋線（旧潮江線）は四十年九月、梅ノ辻―棧橋間を復線化した。終点棧橋に回り線がなかったため、棧橋に着く度に車掌がポールを切り換えたり、救助網を収納したり、出したり、結構手間がかかった。開通当時、電車の向きを変える転車台の導入も検討したが、スペースと経費の関係で実現しなかった。

片岡宇太郎取締役の話によると環状線建設を提案したのは明治二十九年から三十四年にかけて第四代商業会議所会頭をつとめた実業家松村俊男であったという。松村は所要で県外に出張した際、環状線を設けて運行している交通業者のあることを知り、その採用を片岡ら役員に提案した。折り返し運転を長く続けていると車体の一方のみ潮風が当たったり、また強い太陽光線が当たったりして側板にゆがみを生じることがあるため、社では直ちに検討を行った結果、終点から西の

社有地を利用し環線を敷くことに決定、工事にとりかかった。ギツ、ギツと車輪をきませながら急カーブを回っている電車を覚えている人もあるはずだ。

以来、環線は昭和十年代末期まで使用されてきたが、短曲線のためレールの片方が摩耗し脱線の恐れが出てきたこと、また太平洋戦争で修理用軌条の入手が困難となってきたこと、合わせて高知海岸壁の諸設備が東方埋立地に移転、旧岸壁の利用客がほとんどいなくなったことなどから環線運行は中止、二十一年六月二十九日、その撤去を政府に申請、二十二年二月十三日付で許可され、車両の運行は棧橋五丁目停留所の既設非常用巨線を利用するようになった。



この土佐橋も土電が金を出して架設した。右の建物は川崎が頭取をしていた土佐銀行 左の建物は同系列の高知貯蓄銀行



土佐橋を渡って下知へ向かうオープンデッキの電車、軒先すれすれに走っていた

の払い込みはまだ完了しておらず、払い込み継続を渋る人たちも出るなど動揺は大きかった。しかも県電とは二十日後に平山水力発電所の電力を受電する契約が結ばれていた。目的は火力発電よりほかに安い電力を購入し軌道を後免方面に延長、同時に軌道用電柱に送電線を架設して、沿線の村々に電灯、電力の供給区域を広げ増収を図ることであった。職員たちの受けたショックも大きかった。「自分の間、無給で働こうではないかと話し合ったことでした」(小松盛貞の話)

当時会計課長であった畠中直樹は「思い出の記」の中で、この時の模様を「新聞社では会社の繪を書いて『空き家』という貼紙がある(大きな事務所には社員は僅か十人位しか居なかった)ので其の傍へ、如何にも顔をしかめた社長の似顔を書き『宇田友の頭痛』とボンチ繪の出していた事を感じている」と書いている。

(3) 後免・新地両線も開通

社の負担で堀詰―伊野と棧橋を結ぶ軌道の建設は会社創立の最大課題であったが、人口も多く、下知間の道路拡張 広い穀倉地帯を持つ東部と高知市を直結する後免線の建設は経営基盤を強化する上で欠くことのない事業であった。しかも配電用幹線を電車線路に併架して東部に延長出来るため、軌道の敷設は即、電灯需要の開発につながるというメリットがあった。

明治の頃は、高知市から東部へ出る路線は堀詰を北に折れ、新京橋―運池町―中新町を経て葛島橋(明治三十三年完成)を渡るルートがとられていた。このルートは途中人家が多く道幅は僅か三メートルそこそこで軌道の敷設は難しかったので(1)堀川の北側、即ち堀詰から京町―種崎町を通すか、(2)堀川の南側、つまり堀詰―堺町―浦戸町経由とするか、慎重に検討した結果、後者のルートをとることに決定した。

堀詰と浦戸町との間には道路はあったが、表通りでなかったため幅は狭く、まずそれを広げる必要があった。そこで社では道路拡張費、人家立ち退き料など計十二万六千円を県に寄付し、堀詰と土佐郡下知村字折越(現宝永町)間の工事を進めてもらうことになった。まず堀川兩岸の護岸工事に着手、浚渫土砂などで川の南側を一部埋め立て、ここに堺町や浦戸町の人家を後退または移転させた。次に堀川に土佐橋を新設、東種崎町を広げ木屋橋を架け直し、農人町の裏町(当時表通りは常盤町につながる南側の通りであった)と菜園場との間の狭い道を広げて下知村宝永堤まで通じる七間幅(約一三〇メートル)の道路を新設した。工事は県により四十年二月から始まり翌年五月完了、同路線は県道に編入された。

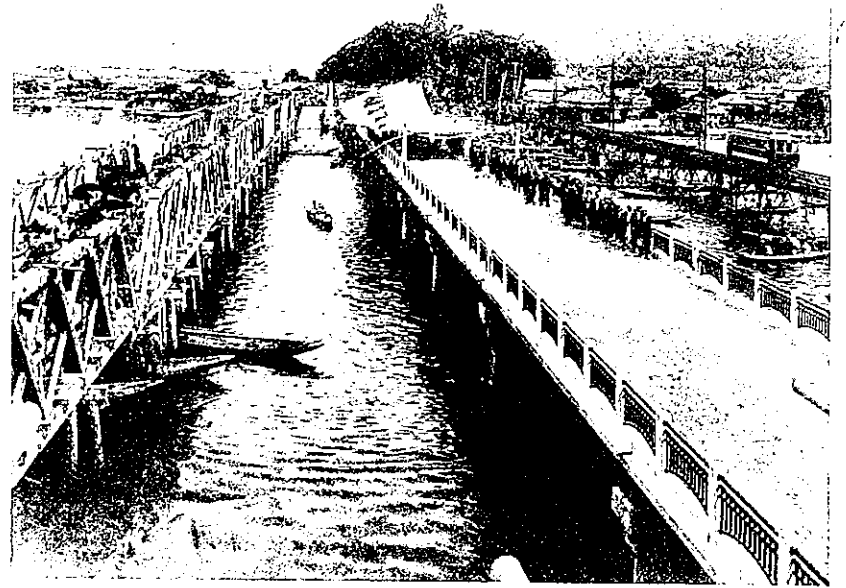
そこで七月軌道敷設特許を受け、複線工事に着手しようとしたところ、陸軍省から突然、待ったがかかった。軍の言い分は「幅七間の県道上に複線軌道を付けると歩兵が四列縦隊で行進、移動するのに支障を来す、八間幅(約一五〇メートル)に拡張せよ」というものであった。宇田社長、松村取締役が急ぎ上京、九州鉄道社長仙石貢(のち衆議院議員、鉄道大臣、高知市出身)を動かし陸軍大臣に実情を訴え、ようやくケリがついた。軌道工事は四十一年九月末から始められ、十月三十一日、堀詰―下知(宝永町)間一・三キロの複線営業が開始された。建設費は五万三千五百三十円で本町線とはほぼ同額であった。(注) 鉄道同志会発行の地方鉄道軌道一覽による)

中央堀川に架設を終えた土佐橋の渡橋式は四十一年七月二日橋上を式場として行われ石原健三知事は次のように式辞を述べた。

本橋は高知市の要衝に當れるを以て運輸交通の利便を與へ、市の繁榮を助くるや蓋し著大なるもの有らん、それ土佐の首都に土佐橋あるは猶ほ日本の首府に日本橋あるが如し、彼の日本橋は四通八達の要衝に當り、肩摩駁撃、以て東部の股脈を頼し帝國の隆昌を卜するに足る眞に名實相稱へりと謂ふべし、今此の土佐橋

も亦た高知市の要衝を占めたり、將來、本橋をして車馬絡繹するが如く以て高知市要衝の股脈を頼し、土佐の國隆昌を卜するに足らしめんか、一に縣民の奮勵に待たらずべからず、冀くば將來國運の隆興に伴ひ大いに殖産興業を奮勵し、以て本橋の効用を著大にし土佐橋の名實相稱はしめむ事を

大正13年9月7日新葛島橋が旧橋（左端）のすぐ下流に完成、渡り初めが行われた、
右は土電の専用鉄橋



人の舟乗りが岸の面側へ分かれ、網で舟を上流へ引く張って垂生まで帰った。電車が走り出してからも暫くの間、荷物はそうやって高知へ送り出していた。後免と高知の間に電車が通うようになったので、馬車は運賃を値下げして電車に対抗したけれど、どこのつまりは馬車の方が負けて姿を消してしまつた。馬車を運転しようとした男が「わしやあ、とうとう電車の運転手になつたぞヨ」そういうて笑つた。（東条翠二九三〇南国市明見）

定期で二度乗りできさつた。私たちが子どもの頃、高知へ行くには、前浜から下田川上流の芦ヶ谷まで歩いて、そこから屋形舟や乗合舟で農人町へ出た。のちには巡航船も走るようになったが、これは結構揺れて、みな舟酔いした。干潮の時は舟は出さつたので歩いた。芦ヶ谷から瑞山橋の南岸を通り、廻路橋を渡つて下田川の北岸へ出て背柳橋を渡つた。たもとは、ちゃんと番人がおつて橋賃を取りよつた。人力車に乗つた客には番人がエビタマを差し出し、ゼニをその中へ入れてもらつた。

大正五年海南中学へ入学し、一時、高知市堺町に下宿していたが、その頃の電車は大きすぎたが、それこそ商家の軒すれすれに走つておつたというでも決して過言ではない。それほど市内の道路幅は狭かつた。昔の電車は今土電が復元しているチンチン電車より、もっと小さかつた。翌年から電車通学を始めたが、当時は行き帰り車掌が定期へパンチを入れるので絶対二度乗りは出来なくなつていた。だから途中下車して、乗る場合、定期を持っていても、ちゃんと料金は取られた。

らみんな歩きよつた。年寄りは大津から舟に乗つて舟入川を下り、国分川へ出て葛島から高知へ行つておつた。（野本御喜二九五〇南国市後免町）

川を堰き止めずに橋を架けた。葛島付近に住んでいた古老から聞いた話だが、堰が架けた葛島橋は高須あたりの百姓さんたちが総出で舟を仕立て、土砂を運び、あちこち水を堰き止め囲いをつくつて橋脚を打ち込んだ。ところが土電は川を堰き止めずに工事をやった。東側から順に先がネジ込み式になつた鉄柱を足場をこしらえて上から川底へ直接ネジ込んだ。それから、ノコギリで上を切り揃え、橋桁を置きレールを敷いた。その工事方法は仙石さんが教えたということだったが、葛島の方（橋の東詰め）は島の岩石が国分川の方へ出つ張つていて、柱をネジ込むのに、えらい苦勞をした。西の方は川底が土砂だつたから柱が東の方より深く入り込んでいた。

ともかく泉道の方の葛島橋をつくる時は付近の百姓さんらは、舟で土砂を運んでもうけたので、ごんども稼ぎになるぞ、と意気込んでおつたら、川を堰き止めず、にやつたもんで、こりや、あてが外れた、とみながっかりしたということだつた。

昔は後免から高知へ出るには田圃の中をテクテク歩くか、人力車や馬車に乗るか、舟入川を舟で下るかしか方法がなかつた。舟入川にはタカサ舟という舟底の浅い、平べつたい舟が非生の方から、いろいろな物を積んで高知へ通つた。途中、大津の堰で土地の舟乗りと交代した。堰を越すには板を使うので水位を上げてから舟を通さんといかざつたから、結構手間と時間がかかつた。帰りに舟入川を廻り、物部川へ出て、二

私が通学している頃は、座席が空いていればともかく、男子は絶対といつていいほど席には座らなかつた。もし座つておつても老人や女性がくれば席をゆずる。これが鉄則で、席をゆずらず座つてゐるの上級生に見つかりでもしようものならピンタを食つた。これは何も海南中学校だけでなく、よその学校も似たりよつたりだつたと思う。（浜田善三郎二八七〇南国市前浜）

ほとんど家はなかつた。明治四十四年、私が小学校二年の時、後免東町まで電車が走り出した。丁度家の前が終点だつた。その頃は自転車も珍しく、父の話では長岡郡下で本山と、うちに一台ずつ、あわせて二台しかないということだつた。父は高南馬車会社を経営していた。馬車の数は四、五台はあつた。一頭曳きで定員は十人そこそこ、大津の今の電停付近に井戸があつて、そこで馬に水を飲ませていた。電車が走り出して父は高知線をやめて岸本の方へ馬車を走らせるようになった。馬車代は高知までは十銭くらいだと記憶しているが、十四銭で米一升が買えた時代だつたからお客は少なかつた。田圃道をみんな昔は歩いて高知へ行きよつた。ただ雨の日は道が悪いので大変だつた。

昔は電車通りはほとんど家はなかつた。後免一篠原間になく、篠原一小籠通りに一軒だけあつた。それから田辺島や明見、一条橋の北あたりにポツポツあつた。そんな程度だつた。志那那様には葛島橋で電車を降りて橋の西側から舟に乗り、国分川を通過して一宮までおまいりしたことだつた。（高島清雄二八六〇南国市後免町）

(明治44年2月11日付土陽新聞)

當社電氣鐵道後免線全通致シ候ニ付
二月十一日(開通式)長瀬郡大津
岡部役所(北側)ニ於テ開通式ヲ
舉行ス

土佐電氣鐵道株式會社
餘興

- 一 裝飾電車 當日ヨリ向フ三日間
- 一 電氣裝飾 當日ヨリ向フ三日間
本社●葛島橋●大津持合所●後免線
- 一 煙火 當日柳原及後免町ニ於テ數十發
- 一 狂火 當日夜葛島西岸ニ於テ
- 一 相撲 當日ヨリ二日間後免町ニ於テ
當日午前本社●正午葛島東岸●
午後大津持合所●午後二時大津
會場ニ於テ
- 一 一風 當日午前ヨリ會場附近ニ於テ
- 一 競馬 當日ヨリ二日間午前ヨリ大浦ニ
於テ
- 一 藝妓手踊 當日午後大浦會場ニ於テ
- 一 後免線手踊 當日午後後免芝居巴家
ニ於テ
- 一 十石船燒酒 十二日午後葛島ニ於テ
- 一 花台 當日ヨリ向フ二日間大津持合所
後免ニ於テ

盛大に後免 社では、用地を買収して県道徳島線を六間(約一^〇に拡張、その片側に複線軌道の開通式 道を敷いた。後免線が北へ迂回し、カーブが多いことについて郷土史家橋詰延寿は生前、その頃私は介良に住んでいたが、土電は最初は葛島橋から後免へ真っすぐ線路を敷く予定で、介良を通したいと話があった。しかし良田がつぶされるし、いろいろ問題が出てくるというので地元が反対した。それで県道に沿ってレールを敷いた」と話したことがある。当時、軌道条例は現在の軌道法と同様「軌道は公共用道路上に敷設する」といゆる道路敷設を原則としていた。しかし下知から葛島橋西詰めまで専用軌道を敷設した例もある。県道沿いでなく、介良に一部専用軌道を設ける考え方があったのかも知れない。

四十三年十月十五日、葛島橋―鹿兒間、同年十二月四日鹿兒―大津間、翌四十四年一月二十七日大津―後免中町通間がそれぞれ開通、二月十一日の紀元節の佳き日を選び後免線開通式が盛大に行われた。

開通式は午後二時から後免町長岡部役所前に宇田社長、斎藤専務以下各役員、政財界人、関係町村長ら約五百人が出席して開かれ、地元を代表して佐藤二郎長岡郡長が次のように祝辞を述べた。

大旱に雲を望むが如し 夫れ交通機関は文明の母なりと延に至言と云ふべきなり。土佐電氣鐵道會社は夙に之が經營に任じ、市と浦戸港に於ける運輸交通の便を図ると俱に、城西伊野町に軌道を延長し、尚ほ進んで城東後免に延長して中央樞要の地点を連絡し、以て大に運輸交通の利便開發を企畫し、其の工を起すや城東三郡の民衆は竣工の日を待つこと恰も大旱に雲霓を望むが如し。今や其の工成り交通機關に一新紀元を印象せり。茲に於て城東三郡の利益實に鴻大にして文物為に昂然として進歩發展すると共に、社運の隆昌斯して待つべきなり

モ子投げ、曲芸で賑わう 開通式は後免町の東の端、電車の終点のちよいと手前に広場があったが、そこで宇田社長ら沢山の人が集まってやっていた。私は当時数え年十五歳、山田町の親類からグロリアという自転車を借りて、それへ乗って後免へ走った。広場は電車見物の人と、一度は乗ってみたいと、あちこちから集まってきた人たちが一杯だった。高い枝敷の上からハンギリという平たいオケに一杯積んだ祝の餅が投げられ、もうみんな、ひがちになってそれを拾うた。

遊樂、今というサーカスも来ていて、自転車で乗った男が木製の大きな酒樽のような中をぐるぐる回った

り、針金の上を渡ったり、いろいろ曲芸をやった。オートバイならともかく、その頃は自転車だったから、今にも落ちるんじゃないかと、みなキモを冷やして見物した。

当時、自転車は輸入のハクライもんじゃないかかったか

ら、一台が米二十五俵もかかった。よほどの金持ちでないと買えなかった。あとで聞いた話だが、開通式がすんだのち土地の有力者たちを招いて宴会もしたそうだ。(更紗製紙)

村長迎えて 軌道の建設を進めるに当たって、当該地区の村長または村長経験者を社に迎え入れ、事務部長に その人たちに用地買取その他面倒な地元折衝を任せることが、比較的スムーズに事業が進展した大きな理由であった。

潮江線は潮江村長弘瀬重正、伊野線は朝倉村長別府鹿太郎、後免線は大津村長山地悦弥がこれである。村長とはいえ、いずれも当時の県政界に名を知られた中央派の有力者。社では三顧の礼をもって迎え入れ「事務部長」として重役並みの処遇をした。山地家に保存されている土佐電鉄の辞令によると、明治四十二年八月用地係主任(四十五年事務部長)となった山地の月給は手当を含め三十円である。「鉄道院年報」によれば四十一年度の重役の報酬は月平均約十八円、四十二年度は四十円、四十三年度は四十三円だから、ほぼ重役並みの待遇といえるだろう。

弘瀬は明治三十九年潮江村長を辞任、四月土佐電鉄の事務部長に就任した。当面の課題は梅ノ辻―棧橋間の複線化であったが、弘瀬は地元民との用地買取交渉を一手に引き受け、わずか一年でこの事業を完成、四十年八月辞任した。その後、彼は宇田社長の要請で火災に遭ったばかりの土佐セメントに移り、支配人として会社再建に尽力している。

大正十一年十二月三十日、六十三歳で死去したが、村長在職九年の間、財政窮迫を理由に給料を辞退、無報酬で働いた。「名譽村長」と呼ばれたのはそのためというが、潮江村民は村葬をもってその労に報いた。村長辞任後十八年、まことに異例のことであった。

余談になるが、弘瀬の妻となった亀は吾川郡弘岡上ノ村(現春野町)山脇豊信の長女。十七歳で自由民権運動の理論家として知られる植木枝盛に嫁したが離婚、十八歳で弘瀬と再婚し長男国馬太



別府鹿太郎

を生んだ。龜は若くして死去、國馬太は母方の姓を名乗った。初代県電氣局長山脇國馬太である。伊野線は別府 別府は土佐郡朝倉村の出身。地元の小学校を出て明治三十七年、三十五歳の時、同村村長となった。大変な努力家で早大講義録を東京から郵送してもらい、校外生として独学で勉学に励んだ。伊野線の二期工事（鏡川橋―伊野間）が開始された四十年の八月に、弘瀬重正のあとを受け二代事務部長に就任した。四十四年九月、山地にあとをゆずり県議選に出馬、宇田友四郎社長とともに当選、大正四年十月再選されたが、同七年公務で東京出張中、胆のう症が悪化して急死した。四十九歳であった。

三女香藤（九一）の話によると「父は温厚な人で川崎幾三郎、松村寛蔵、宇田友四郎、富田幸次郎らと親しく交際していた。昔、棧橋の埋立公園に見晴楼という有名な料亭があって、湯原甚太郎という人が経営していたが、東京や大阪への行き帰り、よくそこに立ち寄って同志の人たちと懇談していた。高松へもよく出掛けたが、汽車のない時代だったので二人曳きの人力車で行った。東京で急死した時は、朝倉付近の人力車が全部棧橋へ集まったといわれるほど沢山の人が出迎えてくれ、朝倉小学校で準村葬をして戴いた」という。

川崎、宇田、富田らと同じ中央派の有力者。三十七年七月十三日付新土佐には「七月十一日朝倉村小学校での演説会で約二百人の聴衆を前に藤崎朋之、森下高茂らとともに弁士となって時局講演会を開いた」という記事がある。香美郡の北村守之助、長岡郡の池知春水、森下高茂、高知市の安芸喜代香、近森虎治（本社監査役）、久保義道、西本直太郎、北川貞彦、近藤正英、土佐郡の上田保（本社支配人）、西村昌蔵、高岡郡の千頭徳雄、大西正義、幡多郡の小島純大らとともに当時、代議士と目されていた大物であった。

資産家であり、人望も厚く顔も広かったので朝倉から枝川、伊野町にかけての軌道敷設に伴う用地買収、その他に川崎や宇田の信頼を受け、大いに貢献した。土佐電鉄創立時からの有力株主の一人とみられているが、確かなことは分らない。



山地悦弥

用地係主任 山地悦弥
當分内大津村滞在ヲ命ス
滞任中月手當金拾五圓又給
明治四十二年九月一日
土佐電氣鐵道株式會社

後免線は山地 別府のあとを引き継いで事務部長となった山地悦弥は、長岡郡大津村（現高知市）の生まれ。同村収入役、助役、長岡郡会議員などを経て四十二年四月大津村長となった。同年八月、土佐電鉄用地係主任となったため、九月に村長を辞任している。事務部長に昇格したのは郡会議員に再選された翌年の四十五年一月である。性格は豪放磊落、大の馬好きで朝霧をついて馬上豊かに香長平野を駆け抜ける彼の勇姿は今も語り草になっている。妻志満喜は長岡郡大浦村（現南国市）の出。農業功労者として知られる中沢浪治の姉に当たる。従って山地は後免方面にも顔がきいた。

山地章夫（五七）は「祖父は政党活動を通じて川崎、宇田と親交があり、軌道の後免延長に際し乞われて土電に入った。後免線の用地買収には、ほとんど祖父が関与した。田圃の中を軌道が走り、ために両側に土地が分かれると反対する人があれば、自分の金でその土地を買ったりしていた」土地の古老も「あの人は憲政会のエライテじゃった。人望があつて、平民的な人じゃったが、怖い人だった。高須あたり、あの人が土地を買い上げて電車道をつくった。また自分の所有している土地も、あちこち土佐電鉄に提供した」と話している。

悦弥の長男林は、のち土佐電鉄の役員となったが、電車車両工場の東雲町移転、自動車総合事務所知寄町二丁目移転の際、林が土地の買収斡旋に奔走した。父子二代にわたる功労者である。

開通式の三ヵ月後の五月十四日、後免中町通―同東町通間が開通、後免線の総延長は一〇・四kmとなった。（注）うち篠原から終点東町通までの一・七kmは専用軌道であったが、昭和八年三月末、後免西町通―同東町通間〇・四kmは併用軌道に編入された）

後免町への軌道延長工事と並行して電灯、電力の配電幹線を東部へ延長、軌道沿線にその供給区域を拡張したので電灯数は飛躍的にふえ、四十五年上期で一万八千灯を突破、電車事業を加えた純益は四万四千七十円を超え、社運は日増しに隆盛に向かうことになった。会社沿革史上、後免線の建設は、まさに特筆大書すべき事業であった。



堺町に昭和2年オープンした初めてのエレベーター付「野村デパート」

第一章 播磨屋橋時代幕開け

(1) 高知駅―棧橋間に電車開通

しのびよる不景気

大正十二年九月の関東大震災を契機として日本は大きな変革を遂げた。十四年七月「J O A K」のコール・サインで東京放送局のラジオ放送が始まった。人々は磁石式の受信機で、レシーバーを耳にあて初めて聞くラジオに驚きの声を挙げた。「J O R K 高知放送局」が開局したのは昭和七年三月二十二日、その年の八月、ロス・オリンピック水泳自由形千五百円で本県出身の北村久寿雄が優勝している。

震災で東京の電車は壊滅状態に陥り、代わって市営バスが活躍を始めた。大正十三年十二月、東京市営バスは赤襟嬢（バスガール）六十七人を初めて採用した。この頃から女性の職場進出が目立って多くなってきた。邦文タイピスト、事務員、電話交換手、理髪師…。

東京銀座には松坂屋、松屋、三越などのデパートが次々に進出、新宿には伊勢丹も開業した。震災前までは履きものを入り口の下足番に預けて入っていたデパートが下足を廃止、そのまま店内へ自由に入れるように改めた。大阪では昭和四年阪急がターミナル・デパートを開店した。電鉄会社のデパート経営第一号である。

本県でも野村茂久馬（野村組社長）の経営する野村デパート（堺町ビルとも呼ばれていた）が昭和二年十二月オープンした。場所は今の高知銀行本店前、中央公園の電車通り側で、一階は野村組の駐車場、二階が商品館、三階は食堂で、本県では初めてのデパート、しかもエレベーター付きで大変な人気を呼んだ。（注）昭和二十年七月の戦災で焼け、翌年の南海大地震で崩壊、姿を消した）

一方、二年春に起きた金融恐慌は不景気へと発展し、暗い世相の中に咲く、あだ花のように、あ



昭和3年高知市に初めて出来たダンスホールと、左は同6年江ノ口にオープンした初のベビー・ゴルフ場



ここにカフェーやダンスホールが生まれ、人々は束の間の享楽を求めて音楽やダンスに酔った。高知市でも三年六月、新築橋の中央食堂に初めてダンスホールが出現した。会員制で特別会員は五十円、普通会員は三円という高い入会金をとったが、百人近い会員が集まった、という。美人ダンサー五人が六月七日入港の汽船で阪神方面から高知入りをしている。

停止するところを知らない世の不景気にもかかわらず、高知市では此ごろ飲食店、カフェー等がそこにも、ここにもといった調子で急に増加し、カフェーや料理店は殆ど昨年の二倍に達し、カフェーが三十五軒、うどん、そばのほか一寸した料理店が六十軒、料理屋が八十軒と、すばらしく増加してゐるが、芸妓、仲居、女給等もまた著しい増加を示し、警察に届出てゐる者だけでも約五百人に達してゐる……。

昭和六年春には初めてのベビー・ゴルフ場が江ノ口にオープンした。播磨屋橋で運動具店を経営していた広末寅之助が発起人代表で四百坪(約千三百二十平方尺)に十五ホールのミニゴルフ場をつくり、五十人の会員を募集した。ちなみにクラブは日本製で一本五円から七円、ボールは一ダース約十二円であった、という。なお本格的なゴルフ場は十年五月、仁井田にオープンしている。

「交通戦争」始まる
大正十五年も押しつまった十二月二十五日早晩、大正天皇が崩御され、元号は「昭和」と改まった。その昭和元年は、わずか一週間、年が明けると、もう二年だった。

昭和となって初めての取締役会は一月十八日開かれた。主な議題は(1)新設された国鉄高知駅と棧橋を結ぶ道路建設(高知駅前―潮江橋間)と軌道敷設(2)県に対する工事寄付金の支出(3)播磨屋橋の交差点新設工事(4)潮江橋の架け替えに伴う専用鉄橋の廃止と軌道の潮江橋移設(5)堀詰―潮江橋間の迂回軌道撤去(6)堀詰の運輸課及び運転手、車掌詰所の播磨屋橋移転(土電ビルの建設)であった。大正末から昭和にかけて土佐電気にとっては解決を迫られる重要問題が次々に起こった。実際こ

種崎のゴルフ場開き
高知ゴルフ倶楽部創立総会は三十日午後三時から白洋倶楽部で開催し会則制定ののち役員選挙を行ひ會長に入交太蔵氏、理事長に伴次郎氏、常任理事に宇田耕一、片岡武雄、栗田鶴之助三氏を選任した。(昭和10年5月2日付大阪朝日新聞)

高知市外三里村種崎のゴルフリンクス開場式は二十六日午前八時三十分から泊知事、片岡直方氏始め縣下のゴルフアー四十餘名列席のうへ舉行、まづ祭典に次いで入交會長の挨拶、知事ほか來賓の祝辭などあつて競技に入り、優勝者には優勝カップが授與された。(昭和10年5月28日付大阪朝日新聞)

の時期、本県の交通事情は大きな変ぼうをとげた。第一は須崎―土佐山田間の国鉄開通である。高知停車場(高知駅)が新設され、市内の中心部へ向かう道路の建設と、棧橋を直結する軌道の敷設が緊急課題として浮かび上がってきた。高知駅の開設は明治三十七年以来、二十数年にわたり、交通の要衝として栄えてきた高知市中心部(堀詰)の東部(播磨屋橋)移転を決定づけた。

今まで「よきこい節」でしか知られなかつた小さい粗末な木橋が、南北新道路の建設とともに架け替えられ、文字通り「土佐の高知の播磨屋橋」としてクローズアップされることになるのである。

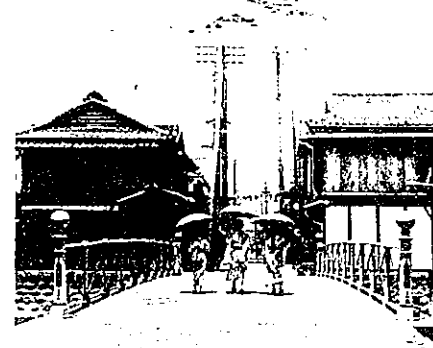
また大正十三年末には私鉄「高知鉄道」が後免―手結間を、昭和五年には、さらに手結―安芸間の営業を始めた。その前年には初めて高知に乗合バスが誕生し、高岡郡川内村波川―高知市堺町間の運行を開始した。のち路線は後免、手結へと延長され、国鉄、電車、バス、高知鉄道、タクシー入り交じつての激しい旅客争奪戦が始まった。

これより先、昭和三年師走、有名な土電ストが起きた。従業員ら約二百人の五台山籠城事件である。ストは大晦日ようやく解決をみたが、ストに参加した「山組」と、不参加の「残留組」との対立はその後も長く尾を引いた。

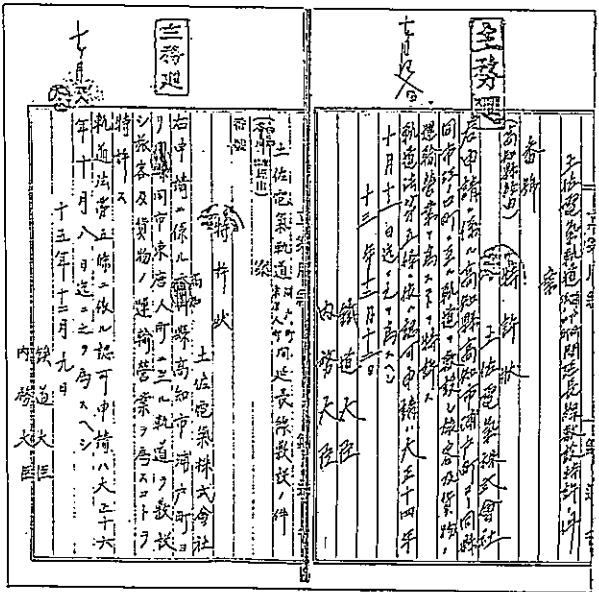
一方では政府の要請、指導により電気事業の統制が進み、四国の六電気事業者は全国にさきがつて電力融通のための相互間送電連絡網を完成した。

昭和九年六月、宇田友四郎社長、上田保専務、片岡宇太郎取締役が後進に道を譲り引退、第七代社長に友四郎の長男耕一が就任した。三人の引退で、明治以来の古参役員はすべて姿を消し、会社経営は新しい世代に引き継がれた。大正末から昭和十年にかけては、土佐電気にとって、まことに変動の激しい、また為すべきことの多かつた時代であった。

ダイヤモンド・ク
高知駅と潮江橋を結ぶ道路の拡張及び新設工事は、県、市と交渉の結果、社側ロッシング完成が十五万四千五百五十一円を県へ寄付(駅前道路建設費一万一千三百五十八円、駅前―播磨屋橋間道路建設費九万六千四百四十三円、播磨屋橋南詰浦戸町―東唐人町間の木履屋町道路建設費二万三千五百十九円、潮江橋架替費二万九千三十一円)、新道路上に社で軌道を敷設す



上は木履屋町側から見た播磨屋橋（高知市史によれば明治四十一年十月架設とある。大正末この北方に高知駅ができ、のち狭い道路が拡張され左頁のような交差点が誕生した。橋のたもとの「幸」とある店は濱田幸右衛門（香美郡前浜三二九番屋敷、現南国市出志が営む呉服屋。濱田は明治三十年四國銀行の前身である高知銀行、同三十四年土佐電気、同三十九年土佐電鉄などの役員を歴任した。戦後は菓舗「浜幸」となった。下右は大正八年頃の播磨屋橋。橋を北へ渡る（写真左）と道は紺屋町筋へ通じていた。両側は商店が軒を並べ、四、五人も並んで歩けばいっばいとなる狭い道の両側に高い電柱が、いくつも立っていた。



右は高知駅前―浦戸町（現播磨屋橋）
交差点。左は浦戸町―東唐人町（浦
江橋北詰め）間の軌道敷設特許状

五十余万円であった。

枕木は秋田県産で一本2円。高知駅から潮江橋にかけての軌道敷設工事は昭和二年秋から始まり、まず第一播磨屋橋間を仕上げ、次に潮江橋間を完成した。レールや枕木、その他資材は今の渡合まで帆船で運んで来て、そこで船体を赤と青に塗り分けた。スイカ船。

る。軌道は将来、電気機関車で国鉄貨車を連結運転し、臨港鉄道代用線とするので話し合いがまとまり、大正十三年十二月、高知駅―播磨屋橋間、同十五年十二月、播磨屋橋―潮江橋間の特許を受けた。

総工費約七十二万円。昭和二年春から始まった道路建設工事は秋、完了したが、貨車連結運転を考慮に入れ、高知橋や播磨屋橋、潮江橋は、それに耐え得るよう強度を持たせ、道路幅は平均十八メートルとし、両側に歩道を新設した。軌道敷設工事は同年十一月末から開始され三年七月二十日完了した。

とくに注目を集めたのは中央播磨屋橋交差点の新設工事であった。社では棧橋、伊野、後免、高知駅から自由どの方向へも電車が運行出来るようダイヤモンド・クロッシングと呼ばれる十字路を建設することを決め、棧橋の社有地広場を交差点に見立て、実際に枕木やレールを敷いて慎重にテストを繰り返し、本番に備えた。

交差点建設工事は炎天のもと、技術の粋を集めて実施され、初のセント・ポール式電車専用交通信号機を備えた大工事が七月末完成をみた。当時の新聞は播磨屋橋交差点を「東洋一を誇る十字路完成」として大々的に報道した。なお社が高知駅―潮江橋間の軌道敷設に要した工事費は

と呼ばれていた船に積み換え、大きな資材は棧橋へ、小さいものは江ノ口川を漕いで完成したばかりの高知橋のもとへ陸揚げした。橋付近へは主として枕木を揚げたが、これは秋田県産の真黒なアサギで、一本が、たまるか二円もした。その頃は高知橋から高知駅付近

にかけては一面の水田で、湿地帯だったから道路をつくるにも埋め立て、嵩上げが必要だった。駅前の道路を建設するのも結構手間と金がかかった。

播磨屋橋のダイヤモンド・クロッシングをつくるのは棧橋広場でリハーサルが、なん度も繰り返された。この交差点は電車が東西南北、どっちへでも行ったり、来たり出来るよう工夫をこらしてつくったから大変な作業だったと聞いた。ここへ使ったレールは名古屋でつくったものだ。

リハーサルが済むと、レールや枕木などを外し、浜山の荷車へ積み込み、馬で曳いて播磨屋橋へ運んだ。一部は電動貨車で運びましたが、とても、とても、大きな資材が多かったもので、ほとんどは荷車で輸送した。

その頃、人の話では播磨屋橋の南詰めの東角、旧土電本社ビル付近の土地が売りに出されていたが、坪百円ということで「たまるか、なんと百円もするつかや」と話題になった。ダイヤモンド・クロッシングの工事は六万円もかかったと聞いたことがあります。（元保線工手長 東条翠 九三二談）

棧橋近くの広場でリハーサル 播磨屋橋の工事は東

浦戸町に土電ビル

これに先立ち堀詰の運輸課事務所及び運転手、車掌詰所を浦戸町に移転することになり、適当な空地を物色したが、播磨屋橋付近は地価が暴騰し早急な移転は無理とみられた。しかしその後、交差点建設予定地近くに土地が見つかり、地主と交渉した結果「運輸事務所敷地百四十五平方メートル、先方の土地百九十五平方メートルを交換する。面積の差額分とし社は先方に一百万円以内を支払う」ことで合意が出来、開通二カ月前の三年五月三十一日、浦戸

洋一といわれただけあって、随分と複雑で大掛かりなものだった。レールやいろんな資材が続々と棧橋に陸揚げされ、近くの広場で播磨屋橋の交差点を模してなん回も実験が繰り返された。その上で組み立てた資材をバラシ、現地に運んで作業にとりかかった。交差点付近は深さ一メートルほど掘り下げられ、その上にガラスをまき、枕木を並べレールを敷いて電車が四方へまわれるダイヤモンド・クロッシングをつくりあげた。カーブする軌道の下には湿気に強い長さ四メートル幅一メートルほどの大きな木の板を敷き、それにレールをしっかりと固定した。

その頃、高知橋の東は、まだ田圃だったが、忘れられないのは高知駅前から西へカーブする軌道の敷設工事だ。（注）西回りの軌道は、のち東回りになった。潮江の人で横山という大阪で経験を積んだ小頭、いままでは保線助役だが、この人が中心になりカーブをつくらせた。なん本のレールをつないで、これを古い枕木を燃やして、うまく曲げ、見事な曲線をつくりあげた。まるでゴムの球の表面のように、まるやかな曲線だ。と当時、関係者間で話題となった。（元保線工長、細木重信 八二二談）

第四章 高知鉄道株式会社生まれる

(1) まず後免―手結間開業

実業家浜崎 土佐電鉄（当時土佐電気）が高知鉄道株式会社と、つながりを持つようになったのら乗り出す。昭和十六年、政府の指示に従って実施された交通統合の時である。当時、宇田耕一土佐電気社長は国策に沿い、電車部門を高知鉄道に出資、土佐バスも統合させて新会社「土佐交通株式会社」を創立した。初代社長は野村茂久馬（副社長は宇田）で以後、土佐交通は鉄道、バス、電車事業を合わせて運営することになったが、十七年野村が引退、宇田が社長に昇格した。この時、宇田は土電の本流である合同興業（土佐電気を改称）及び大阪の淀川製鋼所副社長も兼任していた。（十九年には白洋汽船社長も兼任）

合同興業はのち南海鍛圧機と改称し、昭和二十三年六月、土佐交通を吸収合併、現在の「土佐電気鉄道株式会社」となり、こんどは土電が鉄道、バス、電車の三部門を合わせて営業することになる。譲り渡した事業に、鉄道というお釣りがついて返ってきたわけだが、ここで高知鉄道の誕生と経過について触れてみよう。

高知県東部への民営鉄道建設の必要性を早くから訴えてきたのは、安芸郡長谷秀次であった。谷は大正六年頃から東京、千葉、大阪、福岡、熊本などを回り鉄道について知識を深め、「道路の改修のみに多大の力を致すは最早時代おくれ、将来は少くとも郡をして郡外の樞要市街地との連絡を図り、速やかに万般處辯の途を開かざるべからず」と、安芸―後免間に軽便鉄道を建設し、速やかに県の中心部高知市と連絡する必要性を説いた。

同八年、郡内の資産家、実業家たちに呼びかけ総会を開いて有志の協力を求めた。谷は経営主体



浜崎文太郎



目代常太郎

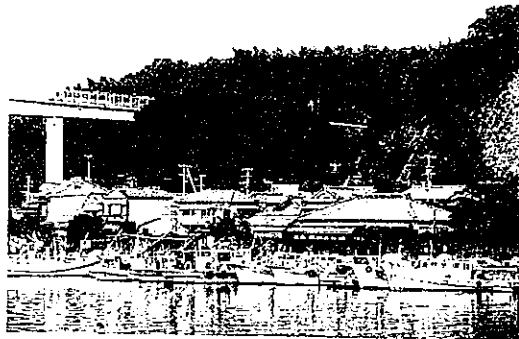
として郡営または有志による会社組織を考えていた。総会では満場一致、谷構想を支持することになり、直ちに旅客、貨物輸送の見通しなど必要事項について基本調査にとりかかることになった。

谷構想に共鳴し「高知鉄道」建設のリーダーとなったのが吾川郡浦戸村百二十三番地（現高知市）に住む新進気鋭の実業家浜崎文太郎であった。浜崎はもと外国航路の船長で、諸外国の新しい文化の洗礼を受けただけあって視野が広く、時代を先取りする野心家でもあった。

船長を辞めた浜崎は、のち高知鉄道取締役としてコンビを組んだ山本彦三郎、友人の土佐汽船社長目代常太郎らと電気事業を始めた。まず大正四年八月、吾南方面への電灯、電力供給を目的とした高南電気株式会社（社長目代常太郎、資本金四万円）を設立、高知市外西孕に八十一ポットの開閉所を設け、県営電気を受電して十一月十五日から長浜、浦戸、御登瀬、諸木、芳原へ、翌五年十月一日からは西分、秋山、仁西などへ供給を始めた。

さらに浜崎らは遠く幡多地区に三崎水力電気株式会社（大正五年九月南海水力電気と改称）を設立し、出力七十五ポットの奥益野発電所を建設、七年二月十六日から幡多郡清松村（現土佐清水市）ほか三カ村への配電事業を始め、のち宿毛町ほか八カ村、愛媛県南宇和郡一本松村などにも供給区域を拡張した（注）高南電気はのち北原水力電気株式会社と合併、北原水力は社名を土佐水力電気と改称、大正十一年土佐電鉄と合併、土佐電気株式会社となる。また南海水力電気は昭和十一年県電に買収された。

浜崎は配電事業を進めるかたわら大正六年六月、目代と長浜に株式会社浜崎造船所（資本金五十万円）をつくり大型船舶や漁船などの建造に乗り出した。折から造船業界は大正三年に始まった第一次世界大戦で、かつてないほどの活況を呈し事業は順調に発展した。浜崎、目代らが鉄道建設事業に着目したきっかけは「事業関係で二人が神戸の竹井旅館に投宿中、隣座敷で谷秀次が東土佐の交通開発論をやっているのを横越しに聞き共鳴した」ことによるものであるという。高知鉄道の創始者である浜崎、目代について、関係者や家族から話を聞いた。



大橋が架かり浦戸の姿は変わったが、昔のままに残る浜崎が住んでいた家(中央右)

浜崎さんは地元の大恩人。浜崎のだんなさんところへは私が十七歳の時に女中奉公に上がった。二階家で庭も広く、女中が私を含めて七人もいた。父親の一人も船乗りでしたが、だんなさんは頭がよく、浦戸の小学校を出るとすぐ神戸へ出て、なんでもそこで勉強して甲種船長の資格をとったようです。奥様は淡路島の出身で、のちに電気や鉄道を一緒にやった山本彦三郎(和歌山出身)という人は、奥様の妹さんのご主人でした。

だんなさんはよくふとった大柄な人で、船をおりると、浦戸の遊病院の東に造船所をつくり、大きな貨物船などをこしらえていました。そのうち電気会社をつくって浦戸や長浜、諸木などへ電気をつけたり、地元の受法寺へ盤やカワラを寄贈したりしました。今の若い人達は、そんなことを知らないが、だんなさんは、このあたりの大恩人です。

偉いお方で、大阪から船で高知へお帰りになる時など、大阪商船の琉球丸や滋賀丸が浦戸入口の浜崎さん宅前で、わざわざ止まりました。ボートにだんなさんをおろして、それからまた高知の棧橋の方へ行きよりました。活動的なお方で、高知市に用がある時は自家用のボートを運転して出掛けられました。当時、大正の初め頃のことですが、浦戸で電話を持っておるのは浜崎家だけでした。なかなか浦戸にたけたお人で、なんでも一代で財を築いたと聞いています。(吉松馬二明治三十六年生まれ、平成元年死去)

事業が好きだった目代、目代常太郎というのは私の父、卯三郎の弟で、二人の姉の鹿は土電が創立されて間もなく(注11明治四十年)その取締役に任じられた中川治平に嫁いでいます。その長男がのも高知鉄道や土佐交通の取締役となった中川恒之です。私の家は婿詰橋

のためと、今の中央公園の電車通りに面した所で油屋を営んでいましたが、家業が傾いて家を野村茂久馬さんに貸した。野村さんは、そこへ岡田薫(のち土佐バス役員)さんを住ませ、フォードの展示場にしてもらった。

常太郎は最初は堺町の私の家の東隣に住んでおりました。彼が高知鉄道創始者のひとりだとは知らなかったが、なにか、第一次世界大戦の頃、株で三十万円も、もうけて大変な話題になったと聞いたことがあり、ます。とにかく事業が好きで、なかなか活発な人でした。

常太郎の妹菊衛は土佐電鉄創立者で吾北出身の片岡宇太郎(取締役)の長男武雄(注12昭和九年、父宇太郎引退に伴い土佐電気取締役となる)の家内です。(元県民生部長目代真一1182話)

私も父が高知鉄道をつくったひとりだったとは全く知らなかった。父は目代家から分家して、のちに土電の掘削変電所が出来たあたりに一時住んでいたが、薬屋に貸して水通町へ移り、さらに築屋敷へ移転しました。当時土電社長の宇田友四郎さんと親しく交際していたから、あるいは薬屋に貸していた掘削の土地を手田さんに譲り、宇田さんはそこへ最初運転手たちの休憩所兼食堂にし、のちにそこへ変電所を建設したのかも知れません。今、山一證券のある場所あたりです。父は人がよく、社会的で大変事業が好きでした。株で三十万円もつけたという、真偽のほどは分かんませんが、大阪北浜の証券会社へは、ひんぱんに出入りしておった。今で言う財務テクという奴でよかったが、プリア敷にも手を触れしなかつたし、事業が成功したようにも聞いておりません。(工学博士、東洋ゴム工業会長目代涉1177話)



高知鉄道敷設申請書(右)とその免許状

鉄道建設の免許申請は大正八年五月三十日行われ、同年十一月三日鉄道院(注11同九年五月より鉄道省となる)より認可された。認可書には「當局ノ調査ニ依レバ収益歩合相當ニシテ、且、地方交通及産業開發上有望ノ起業ナルヲ以テ免許可然ト認ム」とあり、区間は「長岡郡野田村ヨリ安藝町二至ル」としている。発起人は浜崎、目代(高知市水通町)のほか山本彦三郎(吾川郡長浜村五十番地、会社員)、江洲楠英(高知市追手筋八十六番地、無職)、益弘庄之助(吾川郡浦戸村百七十八番地、米穀商)ら合計三十三人で、建設費は百五十万円。蒸気鉄道で、軌道幅は三呎六吋(一、〇六七メートル)となっている。なお益弘庄之助は、のち土佐電鉄専務となった益弘稔の養父である。

浜崎、目代、谷安芸、中井香美両郡長らは八年十一月十三日、後免町で発起人会を開き、高知鉄道株式会社の資本金を二百万円(四万株)とし、沿線三郡で半数の二万株、残り二万株は高知市その他県外などで引き受けることを申し合わせ、谷郡長が「一致団結し目的貫徹に努力しよう」と呼びかけた。

沿線三郡の株式割当は安芸一万、香美八千、長岡二千だったが、土佐では初めての地方鉄道、将来は国が東部循環線の一部として買い上げてくれるという期待感もあって、安芸郡は一万株に対し一万八千株、他の二郡も割当数を大幅に上回る申し込みが殺到する異常な人気、三郡長はその振り分けに頭痛鉢巻であった。

発起人らは当時、物部川を往来する一日の人数は約三千人であるところから、高知鉄道の一日の収入は九百九十円、経費三百二十円を差し引いても収益は六百七十円、年にして二十四万五千円近い収入があり、ほかに貨物が二百トンはあるとみて、合計すれば膨大な利益があるかと踏んでいた。

公募もしないうちに満杯になるという高鉄株をめぐる過熱ぶりは、NTT株売り出し時の異常な気にも似ているが、当時、鉄道業は地方においては格好の投資対象であった。



高知鉄道が本店(本社)を置いていた「宝水樓」跡付近、古老の話では、樓はここから北へ中町まで続いていたという。

高知鉄道創立機能的な意思と異常な興奮の中で高知鉄道創立総会は大正九年一月六日開会され浜立総会開く 崎が議長となり、要旨次のようにあいさつした。

本鉄道の前途は交通頻繁にして貨物の輻輳する事、県下に冠たるは皆人の知る所にして他府県にもその比を見ざる所なり。…當會社事業の堅實有利なる事益し地方鉄道の自肩たるを疑はず。當發起人等は簡易を旨とし、軌道を二呎、六吋、七、六、八、と為すの計画にして之が免許を申請せるに総理大臣より大正八年九月附を以て、本鉄道は土佐電氣鉄道及将来敷設せられるべき須崎・山田間國有鉄道に連結の關係上、並に將來四國循環鉄道の取附せらるゝ場合を願望し、軌道を三

呎六吋(一、〇六七)に改むるを要す、とす、ゆゑに模倣、再調の上、關係書類を調整し地方府縣由提出相成度との指令に接したり。是亦當會社の有利なる將來を的確に獲得せざるものに外ならず。…本鉄道の敷設の緊急なる從らに政府の限りある財政に委援して一日をおろそかにすべきにあらず。是れ發起人が本會社の創立を自論見たる所以なり。(大正九年一月十一日 土陽新聞)

このあと議事に入ったが、株式割当や役員選任問題でもめ、総会は、延々三日も続き、前途多難を予想されるスタートであった。八日ようやく話し合いがまとまり、商号を「高知鉄道株式会社」とし、本店を長岡郡後免町字竹本三十八番イ号地に置く、資本金を二百万円とすることなどを決定、役員を次の通り選任して発足した。

社長未定▽取締役副社長長浜崎文太郎▽専務取締役山本彦三郎▽取締役目代常太郎、森岡百次(長岡郡三里村種崎)、弘田徳三郎(香美郡赤岡町)、島中卓爾(安芸郡土居村)、國見源之助(同郡安芸町)▽監査役江洲楠英、西岡誠心(長岡郡三里村仁井田)、山本愛吉(香美郡山南村)、須賀貞助(安芸郡安芸町)、有沢嘉久馬(同郡川北村)。

本店を置いた後免町字竹本三十八番イ号地は中町(現二丁目)に古くからあった有名な料亭「宝水樓」である。樓の女將は竹中策で有力株主のひとりだった。大正九年同社に入った辻瀧水は生前「高知鉄道は、この料亭の一室を借り受け、本店(本社)として使っていた。社員は最初は二十人ほ

どで、浜崎、目代、山本ら役員は、ここに泊まって采配をふるっていた」と語った。宝水樓は今ほ姿を消し、そのあとには南国市立後免町公民館や洋服店、金物店などが建っている。

同鉄道の発足した大正九年は、五月十日第十四回総選挙が行われ、原敬総裁率いる与党政友会が憲政会と国民党を抑え圧勝、鉄道建設、改良工事に八億円を計上し、地方鉄道建設を党勢拡張の武器として積極政策を展開し注目を集めた年であった。しかし第一次世界大戦後の熱狂的な景気は、この頃から急速に冷え込み、有名会社の倒産が始まった。五月二日には東京上野公園で日本では最初のメーデーが開かれている。

経済恐慌で 地元三郡では、これに先立ち同九年一月十九日「高知鉄道速成後援会」を結成、早着工遅れる 期間通に向け全面協力を申し合わせた。不況は日増しに深刻化、銀行筋も金融を手控える動きをみせてきたことから株主間に「この際、有力者を役員に加え一日も早く着工すべきだ」という声が高まった。

二月六日臨時株主総会が開かれ、政界の実力者町田且龍(高知市帯屋町、医師)を迎え社長とすることが決まった。創立者浜崎は町田と意見を異にし、四月二十日取締役を辞任した。

町田は時に六十三歳、すでに高知市議、県議、代議士、土陽新聞社長などを歴任、当時与党政友会支部長として「飛ぶ鳥落とす」といわれたほどの県政界の大御所的存在であった。九年六月二十四日、鉄道省は工事施行を認可「大正九年十二月二十三日マデニ着工シ、十一年十二月二十三日マデニ竣功スベシ」と通知してきた。このため町田は後免・安芸間を二区に分け、まず一期工事として後免・手結間を完成させることとし、十月、東京の坂本和吉と工事請負契約を結んだ。しかし経済恐慌はとどまるところを知らず、地方銀行でも取り付け騒ぎが広がり、資金調達が不可能となった。

さきに取り締役を辞任した浜崎は株主に呼びかけ「町田社長では、いつ工事に着手出来るか見通しもつかない」と執行部不信任案を提出、高知鉄道内は二派に分裂した。町田は当時「鉄道は電化すべきである。電車を走らせれば煤煙も出ず、乗り心地もいいし、速力も早い。乗客も増加し、経費も鉄道より電車の方が安くあがる。会社の利益も向上する」として、電車鉄道会社を設立し須崎



町田且龍

高知公報 第二千七百七十一號 大正三十三年十二月十日

鐵道賃(通行税ヲ含ム)

結手	一〇二二三三三八
本岸	六二五二四三〇
岡亦	二二二二二七
市野	一〇二二二七
国立	七
免錢	七

開業時の高知鉄道運賃表(高知県公報)

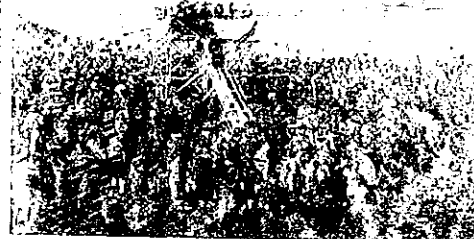


坂本一



永田三十郎

起工式(大正九年12月19日)での餅投げ



一宿毛間に電車を運行、将来は高知鉄道と合併させるという雄大な構想を抱いていた。だがこの町田構想は、当時は「夢のような空想」と片づけられた。町田は十一月十四日社長を辞任、浜崎が翌月社長に就任、着工期限ぎりぎりの九年十二月十九日、物部川河原で起工式を挙げ、後免―手結間の工事に着手した。

「藤永田」乗り出す

ところが十年二月、高知市の華菱銀行が倒産閉店し、株券の第一回払込金のうち十二万一千余円が回収不能となった。前途を悲観した株主の多くが

第二回以後の払い込みに応じようとせず、大阪の株式会社藤永田造船所から購入、陸揚げた鉄道建設用資材の代金が払えなくなった。資材は手結の海岸に山積みされ、雨ざらしのまま放置された。

高鉄側では一万五千余の失権株を藤永田に引きとってもらい、藤永田は工事を完成させて資材代金を回収することになり、十三年一月、同社監査役久野工(高知市旭出身、海軍主計中将)を社長に、さらに同社役員坂本一(高知市潮江出身、海軍中将)の甥、山本義孝(高知市大川筋、のち県会議長となる)を常務として高鉄に送り込んだ。久野―山本体制の発足に伴い、浜崎は社長を辞任した。後免―手結間に鉄道を敷設した藤永田造船所は本県とは、ゆかりの深い会社である。同社は元禄二年(一六八九年)大阪堂島船大工町に「兵庫屋」の名で開業した日本最古の造船所。明治七年社名を藤永田造船所、さらに大正十二年、株式会社藤永田造船所と改称した。明治初期二本ないし四本マストの、いわゆるスクーナー型帆船を建造、全国にその名を知られた。帆船の形が藤の花に似ているところから、兵庫屋の本姓「永田」の上に「藤」を付けた。大正五年頃から造船ブームで次々に工場を増設、瀬戸内はじめ高知などにも下請け工場を数多く持った。浜崎、目代らの経営する造船所もその下請け工場で、のち十代社長となった永田三十郎とは大正初期から交際があり、浜崎はその関係もあって工事施行を藤永田に依頼したと思われる。大正八年海軍指定工場となり、駆逐艦の藤永田として数多くの艦艇を手掛けたが、車両、橋梁、建築鉄材の製造など幅広い多角経営を誇っていた。

海軍とともに生き、海軍とともに発展した藤永田はその後、曲折を経て昭和四十二年二月末、三

井造船に吸収合併され、創業二百七十八年の歴史に幕を閉じた。大阪市住吉区に住む永田常三郎(六九)は「藤永田と土佐とはいろいろつながりがあったようです。父(藤永田社長十代永田三十郎)は坂本中将の媒約で、高知市浦戸町出身の元文部次官、貴族院議員田所美治の長女富美子と大正八年頃結婚した。父が高知鉄道に関係していたことは知らなかったが、坂本、田所氏らとの関係を考えて、そういうことは十分在り得ると思う」と話している。坂本、田所は大正十二年四月から昭和三年七月まで同社取締役となっている。永田、坂本、田所は野村茂久馬とは旧知の間柄にあった。後年、高知鉄道社長に野村を担ぎ出したのは坂本といわれている。

後免―手結間 藤永田の手により後免―手結間十一・八キロは、ようやく開通、大正十三年十二月ようやく開通 八日、営業を始めた。その二十日ほど前、国鉄(省線)須崎―高知間が開通している。後免―手結間の開通式は十二月十日手結港埋立地に鉄道大臣代理始め藤岡兵一県知事、地元関係者ら約千人が出席して盛大に行われた。数多くの余興のほか、提灯行列もあって沿線始まって以来の賑わいであった。

会社設立以来実に五年を費やしての開業であったが、この一期工事に要した建設費は約百二十万円で、開業時は一日十一往復(夏場は不定期で一便増便)、手結駅始発は午前六時(春から秋にかけては午前五時半)、速度は平均二十三キロ、所要時間は約三十分で、運賃は大人片道三十八銭(通行税一銭を含む)であった。駅は後免―立田―野市―赤岡―岸本―手結の六駅で、二十トの小型蒸気機関車に牽引された客車四両は沿線住民の熱いまなざしに祝福され、香長平野をひた走った。

開業当時は物珍しさも手伝って客足は好調。年末までの営業日数二十四日間の旅客は二万五千五百六十二人、一日平均千六百五十五人、旅客収入は五千九百五十三銭、貨物は百八十八ト、二百一十一円七十四銭、雑収入を含めた総運賃収入は六千九百九十五円九十八銭、一日平均二百五十八円十六銭で、営業経費を差し引いても五百七十五円もの利益を挙げ、社では「前途大いに有望」と自信を深めた。

十二月末現在の保有車両台数は建設用炭水車付き機関車一、三等客車六、車両を真ん中で仕切つ



後免駅構内への高知鉄道乗り入れ工事

高知鉄道の株主
高知鉄道は大正十三年十二月八日開業したが、同月末現在の株主分布状況は次の通り。

地方別	株主数	株数
安芸郡	二〇四	八、二八五
香美郡	一一〇	二、二六五
長岡郡	一七	八三一
吾川郡	一一	五〇六
土佐郡	九	七六〇
高岡郡	一	一〇一
幡多郡	一	一〇〇
高知市	二二	二、一五〇
県外	二二	二、五〇〇

以上合計株数四万株、株主総数四百十人だが、「県外」の中で大株主は坂本一十一万株（本県出身、東京在住）、永田三十三郎二万九千九百二十五株（大阪市在住）、久野工二一十株（東京市在住）ら、ほとんどが藤永田組幹部で占められている。

た手荷物、旅客混用のいわゆる緩急車二、有蓋貨車二、無蓋貨車三の計十四両であったが、翌十四年初めに機関車二両が加わり十六両となった。

開業時の従 久野が浜崎に代わり社長に就任した頃の高鉄従業員は書記九、職夫工員は81人 夫七、技師一、技手五、その他合わせて二十六人だったが、後免―手結間が開業した大正十三年十二月末現在の総従業員数は八十一人（庶務、会計、書記一〇、運輸長一、駅長四、駅夫一五、出札係二、機関手三、同助手三、保線関係一六その他）で、安芸町まで全通した昭和五年には二百八人に増加している。

待遇は年齢、職種などにもよるが大體日給八十銭から九十銭、開業前に入社し特別講習（約三ヵ月）を受けた者は月三十円から四十円。当時、中卒の県庁雇員の月給が二十五円程度であったというから悪いとはいえないが、経営が悪化した昭和十年前後は年に五銭アップがやっとで、大幅な人員整理や経費削減が断行された。

国鉄後免駅へ延長

開業当時、電車の終点「後免東町」と高鉄の「後免駅」との間には電車軌道が敷かれておらず、乗客はこの区間、徒歩連結を余儀なくされていた。汽車の出発時刻が迫ってくると、駅員が大きな鈴を振って客に「間もなく汽車が出ますので早く集まって下さい」と呼びかけていたその姿を、かつてこの線を利用した人達は懐かしく思い出すという。

電車軌道が後免駅へ延長されたのは大正十四年二月二十一日。同年十二月五日国鉄高知―土佐山田間が開業、その五ヵ月後の十五年四月十一日、高鉄後免駅と国鉄後免駅間〇・九が鉄道で結ばれ、高鉄と国鉄線の接続が実現した。この時、それまで高鉄が使っていた「後免駅」という名称は国鉄の駅名に取り上げられ、高鉄の後免駅は「後免町駅」と改められた。（注）後免駅延長により同駅と手結間は十二・七キロとなる。

車内照明はランプ

蒸気機関車三両はいずれも大阪の汽車合資会社設計製造によるもので、全長約七メートルの小型車。機関車は新車だったが、客車は

予算の都合で八両とも鉄道省で使用していた中古を払い下げてもらった。使いふるしの車両だったので明かりはガス灯。これを油灯（ランプ）に取り換え購入した。「車内にはランプが四、五灯。ただ明かりがついているというだけで、今日の蛍光灯のように本などは読める状態ではなかった。仕方がないから、ろうそくを持って汽車に乗り、うしろの木製の座席背もたれの上にこれを立て、その明かりで本を読んだ」野市から高知市へ通学していた山本大高知大学名誉教授（七八）は六十数年前の汽車通学を回顧する。車内照明が油灯から電灯に取り換ええられたのは昭和四年の秋である。

客車へはそれぞれ横から。その頃の客車は今のように入らなかに通路はなく、お客は横からドアを開けて中に入った。座席は五人ぐらいつ向かいあって座った。前後の座席へ移るには汽車が止まった時、「たん外へ出て入り直すか、または座席の木製の背もたれを乗り越えてゆくしかなかった。一、二等はなく全部が三等。ほかに「緩急車」というのが二両ほどあった。これは車の半分が客室、あと半分が荷物室で、車草は、うるの荷物室にいた。

最初のうちは珍しさも手伝って客は結構多かったが、そのうち海水浴シーズンを除いては少なくなった。何しろ手結で走りまわったから、手結より東の人は後免の方へ来ること少なかった。まあ野市あたり

の客が多かったように思う。（元高鉄取締役兼竹節良談）故人！！

天井からランプへ点火。客車の明かりはのちに電灯になったが、はじめの頃はランプで、夕方になると機関車の係が客車の屋根へあがって天井のふたを開け、ランプの芯へ点火して車の中へぶら下げた。真夏には屋根が焼けて大変だが、寒い雪の日や風雨の強い日はえらかったと思う。燃料はナタネ油だった。ランプのホヤがガスで黒くよごれて明るさが落ちるので、毎朝おばさんがホヤをとり外して磨いていた。

高鉄の機関車第一号は野崎吾之助という野市出身の年輩の人だった。なんでも満鉄から来たということだった。（元土佐電鉄取締役松野一八三）談

安芸線建設へ 大正十五年十二月十三日、長岡郡長岡村（現南国市）以東安芸郡室戸町（現室戸市）に至る関係二十余町村長が「高知鉄道後援会」を結成、佐藤復三知事に對し安芸線建設促進を陳情、さらに十二月開会の県会に「鉄道高知線の促成及び利子補給建議案」を提出した。



野村茂久馬



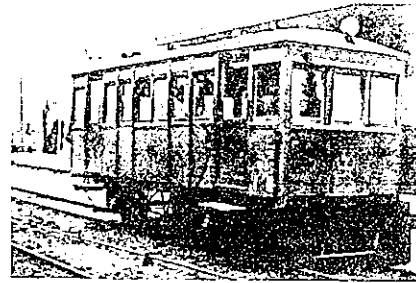
高知鉄道の社紋

うのはハンドルがないぐらいだけでバックも自由だった。翌四年末には高知市若松町の野村工作所で木製四十人乗り（座席数十八）一両が製造された。エンジンがウォークシャ、前進三段変速、最高時速は梅鉢製と同様四十kmだった。これは性能が至って悪く、故障も続出し不評のうちに姿を消した。

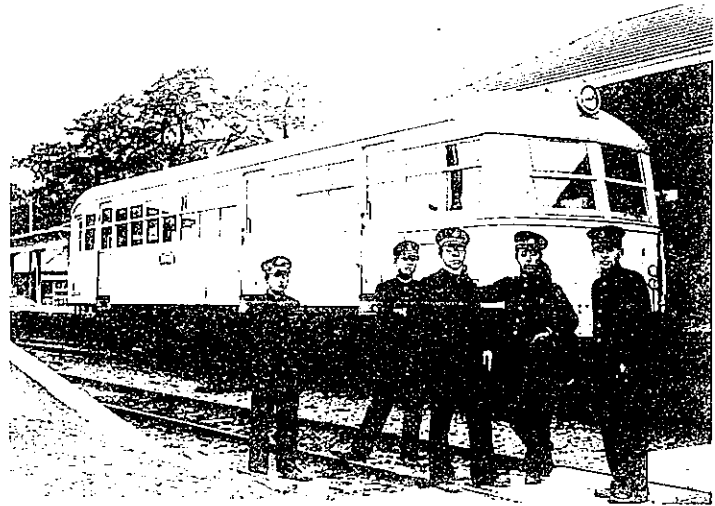
会社側では国鉄に先がけて導入しただけに「スピードは速く、乗り心地も満点」とPRに努めたが「なにしろ初めてのガソリン車、運転しようにも要領が分からない。専門の運転手を雇う金もなかったし、技術者を養成する期間も、またその力もなかった。その頃、自動車の運転手はまだ少なかったが、急遽運転経験のある人を探し出し、急仕立てでガソリンカーの運転手にした。手結の港へ車両を陸揚げし、そのまま路線へ投入したし、動かし方もろくに知らない人が運転に当たった。そんな訳で走っておるうちエンジンがストップし、動かなくなる事故がしょっちゅう起きた。仕方がないので運転手や車掌が、客を乗せたまま車両を押し、次の駅まで運んだり、三拝九拝してお客に降りてもらい、全員で車両を押し、救援車に来てもらったり、まあ、しばらくの間は評判はさんざんだった」（乾雅一談）という。

(2) 手結—安芸間も開通

野村茂久馬 一期線の建設を終えた藤永田は、高鉄総株数の六五割を保有していたが、もともとが引き継ぐ 資金回収のため、止むを得ず経営を続けてきたもので、二期線（手結—安芸間）建設には消極的で、手結開通直後、久野社長が宇田耕一土佐電気社長を訪ね、同線の電化と身売りについて相談を持ちかけた。しかし譲渡価格で折り合いがつかなかったため、久野は山本常務に経営を委ね東京へ去った。このあと昭和三年、作田龍真が代わって派遣され、高鉄会長となったが、作田は高鉄に見切りをつけ、実業界の第一人者野村茂久馬にわたりをつけ、持株全部を譲り、同年十二月、高鉄経営から撤退した。当時不況はますます深刻化、一時独占事業として他業界から羨望の



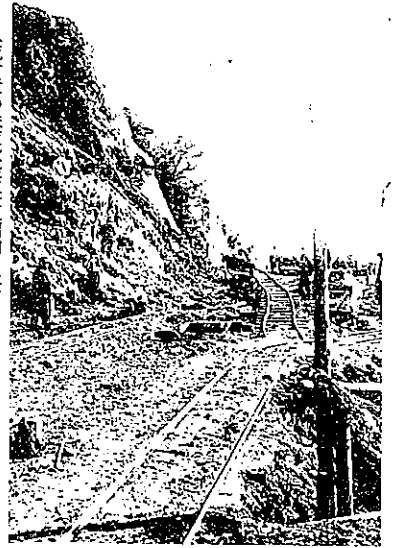
昭和3年初めて登場したガソリン車、下は同11年に入った流線型ガソリン車



県では昭和二年十一月開会の通常県会に高鉄に対する県費補助を提案、加勢清雄知事（昭和二年知事となる）が「手結—安芸間の鉄道敷設に対し昭和三年度より同七年度の間計十万円を補助することとし、差し当たり明年度分として一万円を計上した」旨報告、了承を得た。これにより高知鉄道建設に対し初めて県から補助金が支出されることになった。

しかし県予算資料によれば高鉄に対し実際に補助金が支出され始めたのは昭和五年度（三万円）からであり、六年度には一万円、七年度から十三年度までは各八千円、十四年度に四千元が支出されている。補助金支出がずれたのは昭和三年にはじめる予定の二期工事が大幅に遅れたためとみられる。

国鉄に先がけ 昭和三年八月高知鉄道に、あガソリン車導入 ずき色の四輪ガソリン車が初めて登場した。四国の国鉄にガソリン車が初めて入ったのは昭和六年で、徳島—小松島間で運転されたのち牟岐線でも使用された。（四国鉄道七十五年史）、高鉄ガソリン車は大阪堺市の梅鉢鉄工所製で、定員は三十二人（座席数十六）、長さ六十七尺、幅二・六尺の軽量小型車で、運転台が両端に付いていた。高鉄初の電灯付き車両で、エンジンはフォードT型、ハンドブレーキ、チェーンレバー、アクセル、クラッチ……とまるで自動車なみ、違



八流付近の鉄道敷設工事(昭和4年)

的となっていた鉄軌道業は、乗合自動車の出現もあって苦境に立たされるものが多かった。

鉄道省の調査によれば鉄道の営業廃止、企業中止は昭和元年二十一件、二年二十件、三年十五件、四年三十一件、軌道は昭和元年十六件、二年、四年各十四件(国鉄開通による整理を含む)の多きに達している。こうした状況につき当時の土陽新聞は「大都市近郊に於ても建設計画中のものは先づ全滅すると見られ、建設工事の進行中のものも、その先途は容易ではあるまい」と報じている。

安芸郡出身の 藤永田より株を引き継いだ野村は同じ安芸郡出身の有有力者総結集 力者西山亀七(田野町)、中川恒之(安芸町)、森沢房五郎(土居村)、前田堯資(津呂村)、西山の片腕で香美郡徳王子村出身の横

田亀太郎らと協議、持株を分担することにし、陣容を一新、二期線建設に取り進む方針を決定した。昭和四年一月の株主総会で決まった新体制は社長野村、取締役西山、中川、前田、山本義孝、監査役森沢、有沢嘉久馬(安芸郡川北村)、川口虎衛(高知市江ノ口)という顔触れであったが、その年九月、役員を辞任した山本と、野村の義兄川口を除き、他はすべて野村(奈半利町)と同じ安芸郡出身者ばかり。しかも支配人として実務を担当することになった野老山齊(高知市在住)も安芸の出である。いわば安芸郡有力者総結集の陣容であった。

前年桂浜に坂本龍馬の銅像を完成させた(建設会長)野村は、この一月、還暦を迎えたばかりであったが、昭和四年は前年末発生した土電従業員五台山籠城事件を皮切りに、三月には丸一(日本紙業)、五月には野村組傘下の四国製作所、八月には片倉製糸、高知巡航がそれぞれ争議を起こすなど社会情勢は大きく揺れ動いていた。

野村組幹部の中からは「安芸線が開通すれば現在野村自動車営業している東部バス路線と競合することは必至、地元安芸郡のためとはいえ、このような不況時に巨額の借金をしてまで鉄道建設

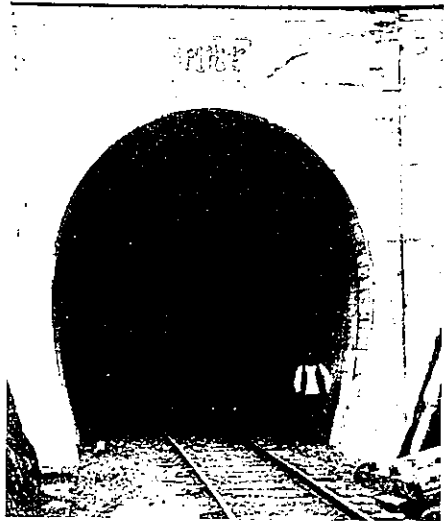
を引き受ける必要はない」との強い反対の声があった。しかし野村は「安芸線は将来四国循環海岸鉄道の一部となる交通上重要な路線であり、またこれは安芸線開通によって、はじめて生きている事業である。営利を離れ、社会奉仕事業として敢然立つてこの困難な事業を引き受ける」と大局的立場から社内を説得した。

三十四銀行から 建設資金確保のため三十四銀行から三度にわたり計百三十五万円を借り入れ建設資金借りる 本金を五十万円増額、百七十万円(注)大正十四年資本金二百万円を百二十万円に減資していた)とした。同銀行は大正十五年六月、野村が中心となり、高知市に支店を誘致したもので、菊池恭三頭取は野村の招きで来高、紺屋町の西山亀七所有地を買収、ここに支店を開設した。その初代支店長が、のち(昭和五年二月)高鉄の常務取締役に迎えられた三宅喜之助である。不況のさなか百三十五万円にもほる巨額の資金が融資されたのも、頭取らの理解と協力によるものである。菊池はのち手結山トンネル完成の際、征

「一年以内に安芸線を完成させよ」昭和四年四月一日、野村の指令のもと二期線建設工事が始まった。一期線開通後、実に六年振りのことであった。起工式は第一手結山トンネル西口に野村社長、野老山支配人、脇屋輔二副支配人、大野武夫社長秘書、桜井富雄技師長ら野村組幹部のほか地元町村代表ら多数が参集して行われた。建設事務所は手結野村組自動車停留所の階上に置き、桜井技師長



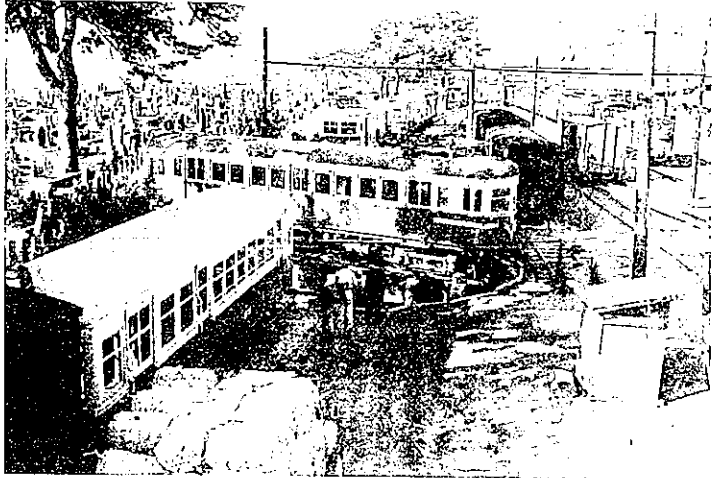
菊池三十四銀行頭取による「征天工」(手結山第2トンネル)と、野村茂久馬高鉄社長の登龍門(同第1トンネル)なる揮毫



面(注)に刻み込まれ、第二トンネル入り口に掲げられた。菊池と野村はこのあと昭和七年ともに貴族院議員に当選、議席を並べることになる。



昭和5年4月1日安芸線開業の日、
勝賀瀬兼彦安芸駅長（左端）ら職員、
下は同駅構内の転車台

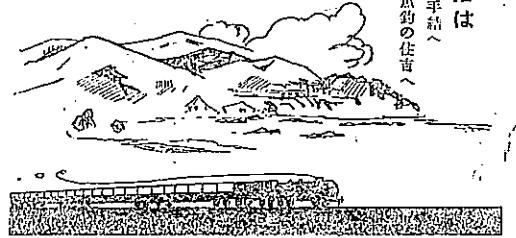


安芸線の開通式は昭和五年四月五日午後三時から終点駅前広場で盛大に挙行された。静岡県蒲原の別荘から式典参列のため帰高した田中光頭伯爵（佐川町出身）、村上大阪鉄道局長、田中無事生原知事、井上熊兄県会議長始め県下の知名士、地元代表ら約二千人が出席、堀大阪商船社長その他が



手結 住吉へどうぞ、安芸線全通で
呼びかけ

高知鉄道



が総指揮をとり、安芸までを三区に分け、工夫七百人を投入した。

この手結—安芸間は大正九年に鉄道省から施工認可を受け、工事に着手できぬまま十年も放置されていたため、測量杭などはすでに腐朽して、その計画路線を探すことすら困難な状態であった。このため全線にわたって設計を變更、改めて鉄道省の認可を受け直し、用地買収にとりかかった。桜井技師長は後日「爾來我々の経験よりして、本路線の設計工事は少なくとも二カ年位の計画を以て着手するのであります、それを一カ年としたことは、社長が五年四月一日開通を盛んに宣伝せられたるためである。我々もまたその宣伝に反しては会社の面目に關するとなし突貫主義を以て猛進せざるを得なかつた」と述懐しているが、七百人の工夫では予定通りに完工することは不可能とみて、沿線請負師の協力を求めて工夫をかり集め、さらに高鉄社員も勤務のかたわら工事に参加、文字通り昼夜兼行で取り組んだ。当時の模様を元同社員久武繁樹（七八）は次のように話した。

私は昭和二年、十五歳で駅手として入社したが、二期線建設の時は人手が足りず工事を手伝わされた。とくに八流の線路敷設は大変な難工事だった。けわしい海岸の山肌を切り取って、そこへ鉄道をつけたが、工事中トロッコが落ちて二人ほど人夫が死亡した。八流山の土は貨車に積んで機関車で赤野川の方へ運び、谷へ土を落として道床をつくった。この道床の上を汽車が走るのだから、しつかりと基礎を固めなければなら

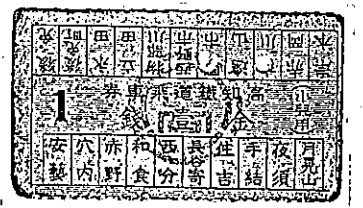
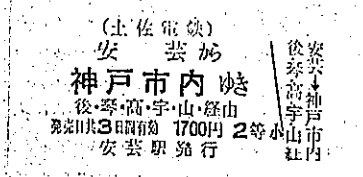
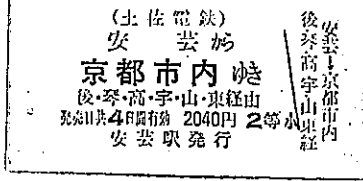
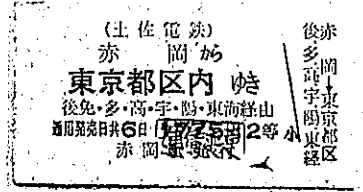
ない。そこで鉄道の古いレールを土の中へいっぱい打ち込んで強度を持たせた。夜須の宮崎、手結の野島といった請負が下請けで工事を担当していたが、まあ文字通り不眠不休の突貫工事、とくに開通前の三日三晩は、われわれも寝る暇などなかった。月給はその時三十円だったが、建設手当として別に月三十円くれた。仕事はつらかったが、お金をもらって嬉しかったことを覚えている。

安芸線わずか 野村社長の宣言通り第二期線十四・一キロは昭和五年三月末竣工、四月一日開通し一カ年で完成した。夜来の雨もあがり当日は快晴、早朝から一番列車を見ようと集まった沿線町村の人達は初めて見る列車に歓声をあげ「萬歳」「萬歳」を連呼し、熱狂した。開通当日の模様を初代安芸駅長勝賀瀬兼彦（九二）と、機関助手として一番列車に乗った久武繁樹はそれぞれ次のように語った。

とにかく大変な人出で安芸駅前の広場は本当に身動きも出来ぬほどの混雑ぶりだった。線路のまわりには、あらかじめ柵を設けて、一般の立ち入りを禁止していたが、お巡りさんの制止も聞かず見物人は次から次へと柵を乗り越え軌道の中まで入ってきた。救護班まで出る騒ぎだったが、考えてみれば東部開発は地元民にとっては長年の悲願だった。みんなが熱狂するのも無理はなかつたと思う。（勝賀瀬兼彦）

安芸線開通の前日（三月三十一日）夜おそく仕事を終わって手結駅で寝ていた、夜中の二時頃「すまん人が足らんで、今朝の開通列車に乗ってくれ」と上司にいわれ、三時に起床し準備をして早朝五時頃の列車で安芸へ向かった。走っているうち沿線を見てびっくりした。たまるか、こりゃ、この人は一体どういうもんなら、思わず声が出た。穴内の東、藤神社付近から安芸駅の方へかけて、暗いうちから押しかけてきた見物人でたまたまういっばい、まあ黒山の人は、あんな風景を言うのだから。

六時一分だったと思うが、安芸から一番列車で手結へ向けスタートした。私はシャベルで石炭をカマへ放り込む機関助手だったが、列車は地元の人、招待客で満員だった。手結では海岸に客車を七両並べて、天井から万国旗を吊し、そりゃあきれいなもんでした。（久武繁樹）



高知鉄道の各駅から東京、京都行などの切符も発売されていた

ら次々に祝辞が述べられた。当日はあいにく雨の開通式となったが、八十八歳の老驥にもかわからず、夫人同伴で帰高した田中伯は空を仰いで

晴れよと祈る春雨の空

と詠んだ。ところが天も彼の願いを察したものが式が始まる頃になると、雨も小やみとなったので、隣席にいた田中知事

歌の心を貸まして

晴るよぞ嬉し今日の祝ひ日

とこれに答え、見事の即吟に満場大喝さいであった。このあと野村社長は次のように挨拶、各方面の協力に感謝するとともに、難工事に寝食を忘れて取り組んだ従業員たちの労をねぎらい、同時に工事で亡くなった人たちの冥福を祈った。

大衆の公器たるの使命に精進 安芸線の建設は我社創業の使命にして、省線乗入れは又、我社積年の宿志たり。今両つながら志を遂げて、閣下各位の尊前においてこの式を挙ぐ。……願れば昨年四月工を起し、日を閉する一カ年、資を費すこと百六十万円、この間、障害頻出、檢難の途に踰越たること一再ならず。官庁の隣接と銀行の後援と、而して治道有志諸賢の献身的援助なくんば、安を成果を今日に収むを得ん。若し夫れ身命をなげうつ従業員一千人の純情に至つ

ては泪なくして回想する能はざる處、既往幾度か難きを強ひ、不能を強要し、或は死傷十数名を出したるが如き、我らの罪、軽からざるを思ふ。而して既往の困難は大方の後援と従業員の犠牲にこれを征したり。しかも鉄道経営の前程には、なほ幾多の難關横たはりて存す。これを渡して初めてわが社の希求、成れりといふべきか。即ち深く大方の後援に期待し、我らもまた身を挺してその運営に普感し、以て大衆の公器たるの使命に精進せんことを誓ふ。

この時、安芸町の戸数は千六百四十四戸、人口は九千十五人であった。手結—安芸間は難工事であったにもかかわらず、わずか一年で竣工した事は驚異とされているが、トンネル延長二百六十二尺、橋梁延長二百四十三尺、駅舎など建物の広さは計千八百六十四平方尺、工事に関係した総用地

は十六・五秒であった。また二期工事の完成により国鉄後免駅—安芸間の総延長は二十六・八キロとなった。省線への乗 沿線住民念願の省線(国鉄)乗入れについては、昨年末すでに鉄道省の許可がおり入れ実現 り契約(一日七往復)の締結も終わったので、安芸線全通とともに高知鉄道列車の高知駅乗り入れが実現した。また通信省との交渉で高知—安芸間の郵便輸送も同時に実現する事になった。

安芸町は開通を祝し、式当日午前十時から駅前で相撲大会、芸妓の手踊りなどの催しを行ったほか、近辺を自動車で餅投げをして回り、お祝い気分を盛りあげた。このほか駅伝競走、軽気球あげ、花火大会と多彩な行事に全町あげて喜びに沸き「芸陽の天地に歡聲あふれる」有様であった。開通時の模様や地元の表情などを駅前に住む信清茂助(七六)に話してもらった。

この駅のあたりの土地は、もと川北の大地主で、有沢嘉久馬という人が持っていたが、昔は一面の桑畑で、安芸駅の出来た東には屠殺場と馬場があり、めつたに人も通らん淋しい浜辺だった。私は昭和三年ここに移り住んで、墓詣りの人たちにシキビや草花などを売る商売を細々とやっておった。有沢さんは、なんでも高知鉄道の役員さんとかで、安芸駅をつくるがために、この広い畑を会社に提供したと聞いた。

私が十五、六歳頃だったように思うが、この駅が出来るといって、あちこちから土方がいつぱいやつて来た。私もフォームの盛り土を運んだり、セメント工事を手伝った。リヤカーなんか、ほとんどない時代だったから、みんなバイリョウをかきつけて土を運んだ。付近には家もなかったから、仕事のかたわら、めし屋を開業したら、まあ土方が来るわ、来るわ、シ



昭和10年デビューした最初で最後の
婦人車掌(右から田内梅子、中越操
子、藤村豊子)

若い人たちは、いつまでたっても「万年新兵」だった」(元後免町駅長浜田亨II八三II談)
高知鉄道に婦人車掌が登場したのは電車より半年後の昭和十年四月だった。第一号は沢本梅子II
現田内梅子(南国市片山)と中越操子(後免町)の二人、少しおくれで藤村豊子が入社し三人とな
った。一般に婦人車掌と呼ばれていたが、年齢は十五、六歳、まだあどけない少女で、バスや電車
と同様、客からは大いに歓迎され好評だった。しかし残業など勤務面で無理があつて長続きせず、
わずか三年ほどで姿を消し、以後は採用中止となった。

最初で最後の婦人車掌 私は新聞広告を見て婦人車
掌に応募しました。尋常小学校を卒業したばかりだっ
たから十五歳ぐらいの頃でした。最初はバスの車掌に
とも考えましたが鉄道なら自宅から通え便利だったこ
と、それに制服にも魅力を感じました。受験者は、か
なり多かったと思います。試験は簡単な国語と数学、
それから面接があり、中川恒之重役に本を朗読させら
れました。

給料は古いことで忘れましたが、安くはなかった。
勤務時間は朝八時から夕方五時まで、宿直はなく、無
人駅から乗ってくる客の切符を切ったり、座席へ置い
た荷物をどけてもらったり、終点へ着いたら車内を掃

除したり「次はどこそこです」と案内をしたり結構楽
しかった。昭和十二年頃、流線型のカソリンカー(二
〇〇〇型)が入り、テスト運行をやりましたが、車内
にテーブルを持ち込んで、その上に水を入れたコップ
を置いて、こぼれるかどうか、揺れ具合が今までの車
両とどれだけ違うか試験もしました。

制服は夏と合いと冬の三通りが支給された。帽子は
最初のうちはなかったが、あとで夏だけ支給されるよ
うになりました。当時バスや電車には婦人車掌はいま
したが、高知鉄道は私たちが最初、それも最初で最後
となりました。(沢本梅子II七〇II談)

同十年、通常国会で十七年度から二十二年度までの間に安芸―室戸間に鉄道を建設、続いて高知
鉄道を国で買収する、との方針が決定した。のちの阿佐線だが、日中戦争が始まり、戦局が悪化す
るにつれ、買い上げ計画は自然消滅、代わって交通統合が断行された。

昭和十六年、土佐電気は電車部門を高知鉄道に譲り渡し、高知鉄道はバス事業も吸収し、社名を
「土佐交通」に改めた。

(2) まず鉄道安芸線を電化

県下で初の合併後まず取り組まねばならぬ課題は鉄道安芸線の電化であった。同線は発足以来、公聴会開く、石炭により蒸気機関車を運転して列車を牽引、さらに昭和十一年頃からガソリンカーを投入し営業を続けてきたが、太平洋戦争が始まってからは燃料不足で木炭ガス発生装置を取り付けて列車を運行するなど四苦八苦の経営を続けてきた。戦後も炭価やガソリンの高騰で採算がとれず赤字はかさむ一方だった。

昭和二十二年七月から一カ年間に列車の十分から二十分の遅れは千三百三十三回、三十分以上の遅れは九百三十一回、列車取り消しは二百六十一回にもほっている。朝早く安芸を出発した列車



軍電氣ビル内にあったアメリカ軍高知軍政部



アクセルソン中佐

が翌日後免につく、いわゆる「泊まり込み列車」が出現したのもこの頃のことである。

安芸線電化は合併問題が動き出した昭和二十一年十二月の両社の合同役員会でもすでにその促進が決議され、当時の和南海海軍機常務がGHQ民間運輸局鉄道部や高知軍政部のヘイズリー部長らに協力を要請、二十三年三月、土佐交通名義で工事施行認可申請書を提出していた。しかし当時四国の電力事情は戦中、戦後の発電所機材の酷使により老朽化が進み、発電量は極度に低下しており、湯水時は消費制限を実施する有様だった。大口電力を必要とする安芸線の電化は復興再建に当たる産業界に及ぼす影響が大きかったのである。

申請を受けたGHQでは早速、高知軍政部に対し意見を求めた。その結果、同年七月二十三日、県渉外課の主催で公聴会が開かれることになった。当時、県渉外課長だった目代真一（のち民生部長）は「高知軍政部を通じてGHQから、速やかにパブリック・ヒヤリングを開け」という指示を受け、今まで聞いたこともない言葉に面食らった」と次のように話した。

「パブリック・ヒヤリングってなに？ 電化についてのGHQとの交渉は和田常務が一手に引き受けていた。常務は小柄だったが非常に企画力もあり行動的な人だった。狩猟が好きでイノシシをとってきては上京し進駐軍のおえら方にその肉を届けたりしていた。どちらかという紳士の集まりであった土電役員の中で、は毛色変わった野武士的な面を持っており、ために『独断的である』との批判も時に受けていたようだ。しかしGHQには珍しく顔のきく貴重な人だった。和田さんはその頃、高知市と安芸市との間に高速の郊外電車を走らせる計画を持っており、私のところへも土電の曲がりくねった電車軌道を函や票に寄付するから、代わりに高知市から後免まで真っ直ぐな道をつくってくれ、その上を高速電車を走らせ、さらに安芸まで延

長したいといったような規模雄大な構想をもって相談に見えたことがあった。

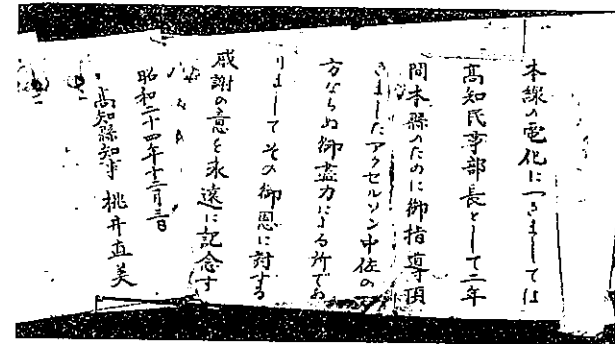
安芸線の電化については、ある日、アクセルソン中佐からパブリック・ヒヤリングを開くよう指示があったが、そんな言葉は聞いたこともないし、何のことかさっぱりわからん。通訳に聞いても知らんという。日本には昔から、根回し、という言葉はあったが、公聴会などという言葉はなかった。おおいをたてたり、いろいろしたあげく公聴会なるものを聞いた。恐らく本県で聞いたこれが最初の公聴会であろうと思う。とにかく当時は電化に関する資料その他あらゆる物資は米軍が握っており、その許可がないことには何にも出来ない時代だった。

民政部も協力約束

公聴会は午後一時から県議事堂に沿線市町村選出の県議、産業界、地元民ら約七十人が出席して開き、桃井知事を座長に推し民政部長アクセルソン中佐が「電力不足が深刻化している時でもあり、この電化事業で他の産業界が苦しむようなことにはいけない。余分電力の安芸線配分が困難であるようならむしろ着工を延期する方がよくはないか。しかしもしそういった困難が克服されるなら着工を否定はしない。関係者は、この問題について遠慮のない意見を述べて欲しい」と趣旨説明を行い、ついで宇田社長が「鉄道線の電化は、これにより輸送力を増強して利用者の便益を増進するとともに、動力費や人件費を節減、経営を合理化するためのものである。資金は約五千万円（注1）その後資材、物価値上がりなどのため実際には八千万円を超えた）で、これは増資と社債発行でまかなう。使用電力は最高八百kW、一日の使用電力量は五千八百kWhである。列車の運転回数は大幅にふえ後免―安芸間の所要時間は五十分短縮される」と説明、宮地冬樹日本発送電高知支社長（のち四国電力社長）及び森沢健太郎四国配電高知支店長が「電化による新規需用電力については他に影響を及ぼさないよう極力供給に努力する」と旨述べた。このあと質疑に入り、活発な意見交換が行われたが、出席者はいずれも土電の計画を支持、その早期実現のため米軍始め関係当局の援助を要請した。

これに対し中佐は「私は逆の結果を想像していたが、皆さんが電化を非常に望んでいるのがわかり驚いた。この問題については深く考慮したい」と協力を約束した。こうして初の公聴会は成功裏に終わり、GHQから緊急資材の割り当てが決定、同年十月一日付で工事施行が認可された。

合併後初の定時株主総会は二十三年九月十日開き、宇田社長が「鉄道は石炭値上がり、人件費の関係で利益をあげることは難かしい。電化を積極的に進めたい。電化すれば動力費は十分の一以下ですみ、経費も半分以下になる。赤字転じて黒字になるは必然で、来年下期迄に完成すれば下期以降は配当も出来ると思う」と説明、ついで「秋田大助取締役は代議士（注2）昭和二十一年四月当選、二十二年四月再選）として東京に在任され、かねて辞任を希望されていた。今日電化問題もあり、後任に建設技術の経験者を迎えたいと思ひ、運輸省とも連絡し適任者として稲葉権兵衛氏を推



「電化開通記念日」に寄せられた桃井知事の祝電

薦することにした。氏は運輸省技術部出身で、大阪の施設部長を務めていた学識豊富な人物である。電化には技術的にも土地の資材を効果的に使うことなので、運輸省の現場の人を迎え、その趣旨にそうようにしたい」と九日付で辞任した秋田取締役の後任に稲葉前運輸省大阪地方局施設部長を推薦、了解を得た。(稲葉取締役は同日の役員会で代表取締役副社長に就任)

稲葉は運輸省時代、揚子江下流の鉄橋を始め土讃線のS字型伊予川鉄橋(徳島県側)など数多くの設計を担当し、当時橋梁設計では權威者のひとりであった。

また社長は「役員数が多過ぎはしないか」との質問に対し「現在二十五人の役員は多すぎるとの声は承知しているが、増資問題(電化のための)を目前にして一部重役の辞任を要求するのは会社の信用上不利益と思う。現重役は整備計画による任期の問題(注)整備計画が認可された二十三年四月三十日より任期は向こう一カ年)もあるが、出来るだけ早く辞任すべきであると大部分の者は考えている。その時期を明確にすべしとの声は懇当ではない」とし、今回の役員人事は稲葉取締役に限定したいとの意向を表明した。

後免—安芸間50分

電化起工式は二十三年十一月二十四日、日章駅前にアクセルソン高知民政部長ほか関係者を迎えて行われた。席上、部長は「工事に対しては全力をあげ支援協力する」と挨拶、第一工区(後免—手結間)の工事に着手した。第一工区は二十四年四月十日完成し、十八日開通した。続いて第二工区(手結—安芸間)に着工、三ヵ月後の七月八日竣工、二十日、安芸駅前広場で全通式を行った。電化完成により客車の運転回数は大幅にふえ、後免—安芸間の所要時間は、これまでの一時間四十分が五十分短縮された。

全通式で宇田社長は「米軍はじめ諸官庁の絶大なご支援を得て、ここに工事を完了し本地方の陸上交通に一新紀元を画することになった。沿線各位の間には安芸線の電車を高知市へまで直通運転して欲しいとの声が高まっているので、後免—高知市間の軌道の改修にも今後資金、資材面で当局のご援助をたまわりたい」と挨拶、稲葉副社長が「工事期間は二百余日、工事費は車両費、電力線路費、変電所費など現在概算七千七百九十四万円に達している。残工事として赤野変電所への予



電化開通記念碑前に立つ右からアクセルソン中佐、宇田耕一社長、和田柴治常務

備発電機購入その他で千二百万円内外の支出を予定している」と報告、山崎清子香美郡夜須町婦人代表が祝辞を述べ、山崎だけより安芸第一小学校代表が、「こんなべんりな、きもちのよい電車が、こんなに早くつくようになったのも、進駐軍のおかげです。わたしたちの町も、おかげでよい町になります」とお礼の言葉を述べた。

二十四年十一月、高知民政部は廃止されることになったが、各沿線町村長、学童たちの発意で電化実現に協力したアクセルソン中佐に感謝し、電化開通記念碑をつくり十二月三日、後免町駅前広場で除幕式を行った。(記念碑文は内閣総理大臣吉田茂より寄せられた)

日本で最初の 安芸線電化のため、わが国で初めての転換社債が土佐転換社債発行 電鉄により発行され、社債界の歴史に一頁を飾ること

になった。転換社債は、ひと口にいえば株式に転換出来る社債のこと、保有者は社債についての利払いを受け、債券価格があがった時は売却出来るほか、発行会社の株式に換えて株主としての権利を行使することが出来るというもの。会社としては転換権を持つだけで、利率は普通社債より低く発行出来るし、将来は自己資本に振り換わり、増資にもつながるなどのメリットがある。

電化資金は最初五千万円が見込まれていたが、その後の物価騰貴で八千万円を必要とすることが分かったため社長、専務らは、うち五千万円を社債発行で確保する方針を決め、小池山一證券社長、花田専務らと協議した結果「日本で初めての試みとして担保付き転換社債を発行する。利子は一割二分程度で、社債権者には株主同様の特典を付ける」方針を決め日本興業銀行の協力を求めた。

初めてのこともあり興銀は山一證券と証券取引委員会事務局で研究を進め、ようやく同委員会承認される見通しがあった。よって当社は臨時株主総会を開き、五千万円を二回に分け転換社債として発行することを決定、興銀を受託会社、山一を引受会社代表とする信託契約を結び、証券取引委員会に届け出た。二十四年三月十二日届出効力が発生したので目論見書を配布し四月五日、