

土電廢線

昭和四〇年代後半まで、郷土の海岸線に沿って土佐電鉄経営の電車が走っていた。高知市と安芸市を結ぶこの路線には、町内に夜須・手結・海浜学校前・住吉と四つの駅があり、住民の足として親しまれてきた。いまでは幻となったこの鉄道の、在りし日の軌跡をたどってみよう。

高知鉄道株式会社（土佐電鉄の前身）により、後免町―手結間に鉄道が開通したのは大正一三年二月で、馬車と人力車が主要な交通機関であった当時としては画期的な出来事であった。昭和五年四月には、さらに安芸まで路線を延長したが、これと同時に、国鉄後免駅を経て高知駅までの乗り入れが実現し、沿線の乗客や貨物輸送は一段と便利になった。当時の機関車は、マッチ箱のような客車を二、三両つないだだけのミニ型で、国鉄の列車に比べるといささか見劣りがしたが、それでもけなげに、汽笛をピーポー鳴らして高知駅に乗り込んだものである。

やがて、汽車輸送の合間にガソリンカーが運転されるようになって、交通はさらに便利になったが、それもつかの間、戦時下に入ると燃料のガソリン不足が深刻となった。やむなく、代替燃料として木炭ガス発生装置を取り付けたものの、出力不足で坂を上がり切れず、何度繰り返しても途中で逆戻りして、とうとう夜を明かしたこともあった（『土佐電鉄七五年の歩み』より）。一方、汽車の方も炭質の低下と機関車の老朽化で輸送力が著しく低下し、経営の危機に直面した。この間、高知鉄道自身も国策に沿って、土佐電気の軌道事業部及び土佐バスと

合併して土佐交通株式会社を設立して終戦を迎えた。

昭和二三年六月、社名を土佐電気鉄道株式会社と改称し企業再建へと動き出した。まず、経営の合理化と輸送力増強を図るため全線電化の方針を打ち出し、同年一〇月着工。翌二四年四月には後免―手結間を、続いて七月に手結―安芸間の電化工事を終えて初の電車が登場した。電車に切り替えて運転回数も増え、小回りもきくようになったところで、戦時中に廃止されていた夜須駅復活の声が高まった。夜須駅は利用者は多いものの、手結駅とは至近距離にあるため、土電側は復活に難色を示したが、恒光町長の粘り強い交渉が成功して二七年八月、無人の停留所として再開された。さらに翌二八年七月には、手結山に海浜学校前の停留所を新設して便宜を図るなど、ローカル線としての役割を果たした。

土電が新しい試みとして、高知市内へ直通電車の運転を開始したのは昭和二九年七月からである。これによって、後免町駅で市内電車に乗り換える不便がなくなり、朝夕の混雑緩和に大きく役立った。続いて三一年以降は、新型電車による二両連結運転も実現して、直通電車は文字どおり軌道に乗った。このほか、夜須町の保勝会と協力して、手結海水浴場の遊園地経営をはじめ、住吉海岸の観光宣伝を通じて乗客の誘致を図るなど、経営は一段と積極化された。

だが、安定したかみえた軌道経営にも、やがて時代の波が押し寄せてきた。過疎化と自家用車の急速な普及である。昭和三八年をピークとして電車の利用客が減り始め、四〇年代に入ると年々赤字が累積して経営は「火の車」となったが、交通機関の公共性を考慮すると思いついて廃止にも踏み切れず幹部の苦悩は増すばかりであった。そこへ降ってわいたのが国鉄阿佐線の建設計画である。土電側にすればまさに「渡りに船」であり、早速鉄道建設公団との話し合いに入った。



土電安芸線廃止さよなら電車

“身売り話”は順調に進んだ。土電は後免―安芸間二六・八結の廃止について、同社の株主や労組、沿線八カ町村の了解を取り付けるとともに、昭和四九年三月三十一日を目途に、運輸大臣に営業廃止許可申請書を提出した。この時点で、累積赤字は一九億円が見込まれる状態で、土電廃線に反対する人たちも、この膨大な赤字とガラ空きの電車を目の当たりにしては、口をつぐむほかなかったのである……。三月二四日から各駅で土電廃止記念乗車券の発売が開始され、二七日からは花電車（さよなら電車）を運転して沿線の人々と名残を惜しんだ。そして予定どおり、三月三十一限りで半世紀にわたるローカル線の灯が消されたのである。

土電廃線を受けて、国鉄阿佐線の建設促進が大きな行政課題となった。四国循環鉄道の建設は県民の長年にわたる悲願であり、その一環をなす東の阿佐線、西の宿毛線は昭和四〇年代にそれぞれ着工したものの、予算配分が少なく工事は遅々として進まなかった。阿佐線のうち、土電軌道買収地域については、鉄道建設公団によって昭和五〇年度から工事に着手し、沿線各所にコンクリートの高架路盤が出現するようになった。

これに先立ち、観光地を控えた夜須町としては、急行停車駅の誘致問題が浮上した。末久町長は国鉄当局に対し、強力な陳情を続けたが、確答を得られぬまま教年が過ぎ、建設計画自体の雲行きが怪しくなった。発端は国鉄赤字の顕在化である。四〇年代以降、増え続けるマイカーと航空輸送の急成長に食われ、国鉄は輸送機関の王座を降りたばかりか、五四年度末には約六兆円にも上る膨大な赤字を抱えるまでになった。破産に直面した国鉄

財政再建のため、赤字ローカル線切り捨てのあおりを受けて、新線建設中の阿佐・宿毛両線にも暗雲が立ちこめたのである。

関係機関必死の陳情にもかかわらず、工事は五六年秋をもって中断した。夜須町の海岸沿いにも高架路盤が無用の姿をさらし、このまま“現代の遺跡”化するかに見えた。県政はこのほど、第三セクター方式（官民共同出資）による運営方針を打ち出し、工事再開へ向けて動き出したが、二一世紀に向かって輸送構造の変化にどう対応するのか、今後に残された課題は多い。