

大正・昭和前期

**鉄道開通** この期の交通史を飾るものは、陸の孤島の嘆きを久しく味わった高知県に、鉄道が開通したことである。高知県に鉄道をとの県民の願いと、いわゆる鉄道誘致の運動は明治に遡る。高知県民が政治に熱中する、あるいは中央指向型であるという言葉や聞く。その原因の一つに、鉄道敷設という悲願もあったのではなからうか。自分だけの力ではどうにもならないからである。しかし運動の効果には見るべきものがなかった。土佐へ鉄道の悲願は、大正期に入るまで空しく挫折を繰り返したものである。

高知鉄道は、まず山田―高知―須崎を結ぶ地方鉄道的なものから、さらに池田―琴平と連絡するいわゆる四国縦貫鉄道として、その計画は幾多の曲折をへたが、大正初年ようやく具体化することとなった。とくに鉄道開通に対する旧伊野町の人びとの期待は大きかった。伊藤英孝（一八六―一九三三）伊野商工会長は、次のように町長野村方根（一九〇一―一九二六）に請願書を提出する「伊野町会議事録」<sup>13</sup>。大正四年（一九一五）七月であった。

## 大正期の交通、通信

四国鉄道敷設の議、屢々政府予算に上らんとして挫折し、未だ其の実現を見るに至らざりしは、頗る遺憾とする処なり。而して今や其の期熟し、第一期線の実測も遂からざるべし。茲に於て(全) 県の志士これが運動に着手し、路線の位置に制限するに至り、県代表者は勿論、山田町、須崎町、佐川町並に高岡町よりは、既に委員を上京せしめ是れが速成を期しつゝありと聞く。而して其の線路の我が町を通過する否とは、生産業上至大の關係を有し、これを自然に放任し時期を失する事あらば、階級しやうきの悔を陪たがすの憂あるを以て、当商工会に於ては、適當の代表委員を撰み上京せしめ、極力これが運動に着手せんとす、而して当商工会の経済これに充つるの費用乏しきを以て、希くは町会に於て具体的の方法を講じ、適宜の費用を計上補助せられ、運動上くわうじやうも遺漏なき様御処置相願いたく右請願に及び候也。

伊野の指導的な商工業者が、交通問題について常に敏感熱心であったことは、明治十八年(六五)の四国新道建設にも示された(前出)。商工業がいかに交通と強い關係を持つかを知っているからである。中田鹿次は「苦勞の思い出ばなし」「森木家文書」で、交通不便のなかでの商業の困難を克明に綴り、「草鞋わらじはきて原料のある山、紙のできる村殆ど行かぬ村、越えぬ山坂はなく」「買い入れに東や西と夜道山越えを」と述べる。しかも「交通も便利よくなり、其れを利用して各方面へ買い入れに、車で行ける所は車、自転車、汽車、バスを利用」する。取引の多い時は一日で数百丸の紙にもなってくる。交通の便利に期待する氣持の強かつたことがわかる。かくて町をあげて鉄道誘致に乗り出そうというのが、前記商工会長の意見書である。

鉄道ははじめ佐川町(北道)か、高岡町(南道)のいずれを経由するかについて、決定が容易でなかったが、大正六年(二五七)には佐川經由となる。伊野地方にとってはこれが好都合であつたろう。鉄道工事には斗賀野トネル(佐川町、須崎市)等の難工事があつたが、いよいよ伊野地方にも建設の手が伸びてくる。もちろん町は全面的協力があつたが、それでも大正七年(二五八)の町会では、町長吉松正記が、鉄道院大谷技師との会見結果、とくに仁淀川鉄橋の架設計画を報告意見を求めたのに対し、議員刈谷直馬は、「仁淀川東岸よりの第一橋脚は、余

大正・昭和前期



国鉄伊野駅 (現在)

程堤防に接近して居りますので、出水の場合ははたの下流を傷める危険がある」と警告したが、これが全員の支持をえている。鉄道も重要だが、仁淀川水防はさらに優先すべきだとの考えには、注意すべきものがあるだろう。さて大正十年(二五九)より、伊野でも用地の買収交渉が開始され、いよいよ急ピッチに鉄道工事が完成に向い、

有馬組の手によって、仁淀川鉄橋の難工事も進められ、内坂では三つの交通路が交叉し、伊野町に線路と駅舎が建設されることになったのは、大正十一年(二六〇)である。駅付近はもともと低地である。埋立用の土砂を求めなければならぬ。また駅と町とを直結する道路も必要となってくる。この間の事情を「伊野町史稿」(森木謙郎)は、「高知

鉄道第四工区線路、並びに伊野停車場埋立土取場のため、鳥越山を開鑿かくさく、内野より停車場正面への道路を計画、三月の町会にて四名の委員を設け、關係者に交渉し、伊野町発展のために画期的端緒は開かれる」と、簡明に記述されている。この時町は約二千五百円を寄付して駅前道路の建設に協力する。すべては「伊野町発展」という合言葉によって進められたことであろう。かくて大正十三年(二六二)十一月十五日、伊野では一目汽車を見ようと言めかけた人が

## 大正期の交通、通信

とに、仁淀川鉄橋を渡る列車の轆轤りょうりは轟き、伊野駅では耳をつんぎく汽笛が木魂する。町費三百円を祝賀会費として計上したのも「伊野町会議事録」、皆喜びの現われである。わが国に、鉄道がはじめて敷設された明治五年（一八七〇）から五十二年目であった。しかも伊野にとって、本当に必要な本州への連絡の土讃線の開通は、なおこれより十一年の後である。

## 交通

- 2 後復興して改名、高知市、関東地方に進出している。
- 3 伊野町と日本紙業（もと丸一）との関係は、スポーツ等にもきわめて密接であった（後述）。
- 4 戦後障子紙の中心は土佐市高岡町へ移るようである。同町の和紙機械化は伊野町よりワン・テンポおくられているものと思われる。
- 5 手すき技術の権威森沢武馬氏（土佐市）は、すでに以前よりこれらの人の技術を評価されていた。
- 6 同所は町近郊農村婦人層にも電化を覚えて活発にこの時点で活動している。
- 7 町は鶴匠島山忠章氏を町文化財として指定表彰している「伊野町の文化財（第一集）」。

## 交通・通信

## 交通

鉄道 昭和二十七年（一九五二）一月十日の「新春の希望を語る」「高知新聞」に、吾川郡の中心としての伊野町の発展に、汽車や電車に期待する発言がある。現在いろいろの問題はあるとしても、とくに鉄道の意義はけっして小なるものではない。

さて終戦後の混乱を端的に示すものが、汽車であったことは、まだ記憶に新しい。汚れた車輛、破れた坐席、お行儀の悪いすし詰めにされたまちまちの服装の乗客、のろい速度など、まったく当時の苦しい社会と生活の縮図であった。しかも日本の社会が混乱から復興するように、鉄道もやがて復興する。記念すべきことは昭和二十

二年（一九四七）六月乗車券が自由発売になったことである。入手困難な切符が自由になったことは、多くの人びとの心に明るい未来を暗示したにちがいない。同月また土讃線では高知―高松間に準急が走ることになる。諸般の事情を含めて、この年は復興開始の年であった。伊野町の人たちも喜んだことであろう。

以後土讃線は同年十月土佐久礼より影野に、同二十六年（一九五二）十二月には窪川に延長する。前年には南風号（準急）も高知駅に発着する。国鉄の復興は紙の町伊野に重要であり、昭和二十八年（一九五三）伊野駅ホーム拡張の要望も出される。こうして急速に復興する国鉄では列車内も整理され、三十年（一九五五）代より発展期に入る。中村、窪江線着工は三十三年（一九五八）であった。まさに画期である。同年には自動車も登場、いわゆる無煙化が進められ、軽快で明るい車輛が、仁淀川鉄橋に轆轤を轟かせる。もはや戦後は終わったとの感じさえ持たれたものである。高知―高松間が、かつての六時間の半分の三時間に短縮されたのは昭和三十五年（一九六〇）で、東京、大阪に關係の深い伊野の人には朗報であった。かくて土讃線はさらに延長して昭和三十八年（一九六三）十二月は土佐佐賀に、同四十五年（一九七〇）十月には中村駅に汽車は発着することとなった。

ところが昭和三十年（一九五五）代以後の鉄道の発達、とくにスピードアップ―中央指向は、地域住民にとってすべて喜べるものではなかった。増発される長距離用の準急、急行によって、ローカル線が犠牲となるからである。伊野駅も準急、急行のほとんど通過駅となった。城西第一の市街地を誇りとした町の人びとに、大きな失望を与えたものである。「高知新聞」によれば、昭和三十年（一九五五）二月から、準急一本が伊野駅に停車することとなった。町の人びとにはかねてからの念願が叶ったものである。駅前にはアーチを立て、鼓笛隊を動員、乗務員に花束を贈って祝う、町の人びとの心持を示すものである。

もっとも国鉄発展の三十年代には、自動車という競争者が現われ、いわゆるローカル線の赤字問題が起つてく

## 交 通

るが、何といっても汽車の低廉、安全の魅力は大である。伊野町波川に昭和三十九年（一九六四）十月波川簡易駅が設けられたのは、伊野保養センターの開業に伴うものであるが、すでに前々年より駅設置の運動が起っている。高知市方面への通勤通学の便もはかったものであり、国鉄の公共性を示すものである。したがって町も百万円の負担に応じてこれに協力している。またその前途は明るいとは言えないにしても、枝川に無人駅という希望が枝川地区で盛り上り、期成同盟会も結成され、国鉄に陳情が昭和四十五年（一九七〇）六月に行なわれた。同地区では高知市方面への通勤通学者千五百名という、伊野、朝倉両駅中間として不便をかこつ人々たちである。目的が貫徹されるならば、伊野商業高校生にも便利であろう。ただ長い間町民に親しまれた電車との競合の問題はあられると思われる。

電車 終戦後の電車の混雑も汽車に劣るものではなかった。後から後からとぎゅうぎゅう詰めになった乗客をのせて、伊野―高知間の乗客輸送に電車の果たした役割は、しかしながらむしろこの時期が最大であった。自動車時代が昭和三十年代に到来するとともに、急速な乗客の減少が見られる。また従業員としては止むをえない活動であるが、争議の発生も乗客に迷惑をかけることになる。

土佐電鉄の経営悪化が、もはやかくしようもなくなったのは、昭和四十二年（一九六七）八月である。皮肉にも同じ月いわゆるVルート完成祝賀会が高知市で開かれる。時代の推移がかくも非情に明暗を分けたものである。かくて、便利で安く、しかも安全な交通機関は、運賃値上げと間引き運転を余儀なくされる。とくに伊野町と高知方面との連絡は、約二十分おきと大巾に現在間引きされたが、しかも朝夕のラッシュを除けば、乗客は二十人にも満たない。経営悪化はまったくどうしようもないようである。しかしながら、なおかつこの庶民的で、安全度の高い交通機関の存続を願わないものはない。