

#### 四 国鉄土讃線、予土線(バス)の開通

##### 鉄道開設請願運動

土佐鉄道の敷設に関しては、すでに明治十六年ごろからその運動に着手されていたが、初めは松山より連絡する予土線か、阿波池田より連絡する土讃線にするかが研究論議されていた。明治二十六年十一月には伊野、須崎間の線路調査をしたこともあったが、なかなかその実現はいつの日か、遠い未来の夢でしかなかった。

予土線に関しては、明治二十九年八月、愛媛県上浮穴郡長松垣伸が提唱し、松山市ならびに久万町有志らが佐川に來て懇談の結果土佐鉄道期成同盟会を組織し、関係町村と氣脈を通じて運動を強めたが、まだその時機は到來しなかった。同三十四年十月、佐川町長堀田孫之は東京に出張して政府当局に早期開通を陳情し、その後も土佐鉄道期成同盟会と手を組んで不断の運動をつづけたが、そのうち、土佐鉄道は土讃線の方が有力視されるようになってきた。

大正元年十月、高岡郡鉄道期成同盟会を結成し、町田且龍を代表者として、高岡、吾川、土佐三郡の町村長二十七名の連署による請願書を作り、佐川町長西村亀太郎ら数名の有志が上京し、鉄道院総裁原敬に面会して請願書を提出して歎願、郷土出身の宮内大臣田中光頭はじめ在京の高官たちの賛同、援助を依頼して帰町した。

大正三年五月新しく佐川一致会を組織し、代表川田豊太郎ほか、山県正雄、西村亀太郎ら再度上京して、鉄道院総裁に面会して陳情したが、翌四年七月にも須崎、高岡、佐川各町村長ら上京して総裁仙石貢、首相大隈重信ら

に面会、また政友会、同志会の本部を訪問して、大正五年の予算に編入されんことを希望請願した結果、容れられて、大正五年より着工し、同十年度において竣成開通することが決定された。

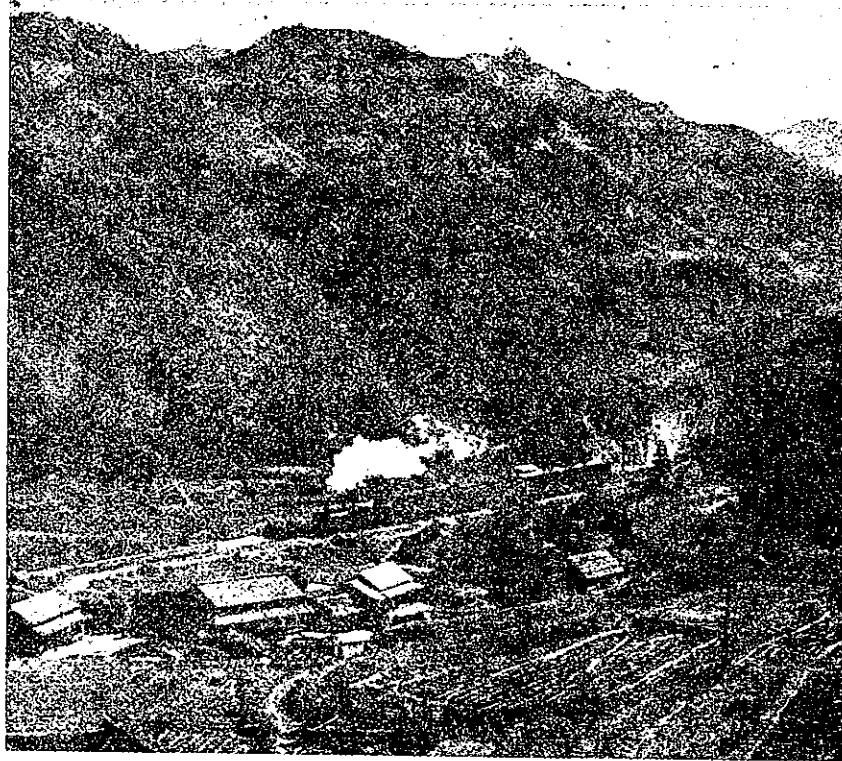
##### 土讃線北線決定

この国鉄土讃線の敷設については当時南線(高知より高岡町を経由須崎に至る)と北線(高知より佐川町を経由して須崎に至る)の両線が検討論議されていたので、したがって、高岡町(現土佐市)を中心とする南部関係町村と、佐川を中心とする北部関係町村との路線争奪運動もなかなか熾烈であった。だから両地区関係町村はそれぞれの地理的事情、産物の多寡を強調して、その誘致活動と、陳情に懸命であった。

ここにおいて、蹶起した佐川一致会は、北線獲得を目指して大正五年二月改めて土佐鉄道北線期成会を結成、川田文庫に本部をおいて、町長堀見章を会長とし、関係高吾北町村長にも協力を求め、いよいよ本格的な運動を開始した。北線の有利を力説して再三の上京陳情をつづけ、県出身代議士富田幸次郎、片岡直温をはじめ、佐川出身の先輩田中光頭、土方寧、広井勇、水野龍、上村信誠、橋本正彰らにも協力、援助を呼びかけた。

そして、同年二月、北線の利益陳情に上京した佐川町長堀見章は、三月十八日鉄道院建設課長大村鎗太郎、技師大谷重次らを伴って帰町、同日須崎に出張し、実地測量の準備に着手した。佐川町の花月亭に本部を置き、斗賀野、佐川、加茂各村の実測を終って六月十六日日下村に移動して日下、伊野方面の測量を終えた後、南線測量のため佐川の本部を引払って戸波村に移動した。

この鉄道院建設課の測量隊の帰京後、後を追うて同年十月十日上京した佐川一致会、北線期成会の有志川田豊太郎、金子丑太郎、高根因平、浜口恒十郎、森澤太郎らの一行は、北線有利を強調して、最後の猛運動を展開して帰



貝石山の下を煙を吐いてゆく汽車

す黒煙が佐川盆地の空にながれた。そして関係町村は祝賀行事に空前のにぎわいであった。

この須崎、日下間三十二キロ六年間の鉄道敷設工事には、佐川町民はもちろん、近接の町村からも、老若男女の多くがいわゆる「土方」として出夫、唯一の労賃仕事として、土を掘り、トロッコを押しして精励したが、斗賀野トンネルの工事は難行した。敷地の盛土も終って、軌道の敷設にとりかかると、毎日レールや枕木、砂利を運ぶ建設列車が威勢よく汽笛をこだまして、田圃の人々の目を奪い、幼童を走らせた。

待望の旅客列車が走る開通式の前日には斗賀野、佐川、西佐川、土佐加茂各駅には、青年団によって祝賀の大緑門が作られ、婦人会、処女団



希望の建設列車（西佐川駅にて）

町したが、この結果、同年十一月八日にいたり、ついに北線確実決定の通知電報を受けることができた。佐川町はもちろん、関係町村は騒然として歓呼の音がうず巻いた。

この南北線何れかの問題に、伊野、須崎間における両線の利害比較はいろいろあったが、その最大の利点となつたものは、やはり将来の松山接続予土線との関係と、伊予方面に対する荷客の集散にかんがみるものが多大であったわけである。

北線決定の報をうけた佐川町では、直ちに同月十一日祝賀大会を、川田文庫広場に開き、祝賀式のうち盛大な祝賀宴を行ったが、高知市や、近郷関係町村からの来賓も数百人、夜は変装、提灯行列、煙火、音楽隊行進などの余興ににぎわい、近郷からの人出数千人で、未曾有の盛況に湧いた。（政治の章、六十年の歩みの項参照）

### 国鉄須崎—日下間開通

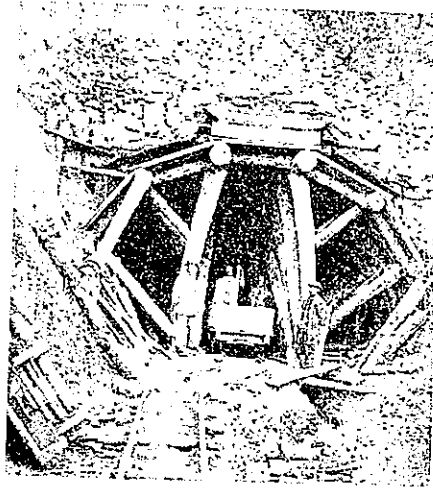
大正五年四月より着手した須崎、伊野間の測量は翌六年二月終了、同七年四月いよいよ工を起し、中に吾桑、斗賀野間二キロの難工事斗賀野トンネルの掘鑿を克服して、大正十三年二月、須崎—日下間三十二キロが完通、同年三月三十日を卜して盛大な開通式が行われ、処女列車の汽笛が高岡郡の山野にこだまし、吐き出

第4編 近代・現代

も旅客や試乗来賓の接待準備をととのえた。

大正十三年三月三十日、午前六時須崎駅を発車した処女列車は、斗賀野トンネルを抜けて午前六時三十二分斗賀野駅に停車した。初めて汽車の勇姿を見る村人が殆んどである。万国旗に飾られた新駅のホームを埋めて列車到着を待った人々が、打振る日の丸の小旗の波に万歳の声がとどろいた。こうした情景を次々の駅に展開しながらその日の一番列車は試乗の人々を満載して七時七分終着日下駅に着いたが、その沿線の丘陵や、土手などにも、この初変装行列に花火が打ち上げられて、千載待望の成就の日を祝った。

またこの北線決定の中にも、最初は岩目地から加茂長竹に入り、霧生関時にトンネルを抜いて佐川にいたる計画もされていたので、西佐川廻りとなった佐川西部や加茂本村付近の住民の恩恵もふかく、そのよこびも大きかった。そして、西佐川駅は、越知以北、高吾北方面への連絡駅として乗降客が多くにぎわった。須崎、日下間の運行は最初五往復で、所用時間一時間七分、運賃片道四十一銭であった。その後日下以東高知から阿波池田間が全通し、さらに須崎以西中村まで開通したのはそれから四十七年の後昭和四十五年のことであった。



斗賀野トンネル工事入口

起 工 大正七年四月一日  
 竣工 大正十三年三月三〇日  
 延長 日下、須崎間一六哩

開通当時の関係町村勢動態

用地 一四〇、八五六坪余  
 斗賀野トンネル 一哩二〇鎖(約二キロ)  
 トンネル工費 九八〇、〇〇六円九〇五  
 総工費 三、六六〇、六九〇円  
 一哩当り工費 二二三、五五四円

町村	面積	積戸	人数	学童	町村長	駅	校長	郵便局長
日下	一・五九	七四二	四八二三	七二〇	梶金造山本	孫市矢野	有造	下 稠太郎
加茂	〇・八八	三一九	一八八一	二五六	山 勝吉	堀 友治	岡 誠一	森 岡 新三郎
佐川	一・二三	一一二六	六六六〇	六七〇	小笠原 荒水	(西)岡本 恒文 (東)川添 萬吉	富田 馬吉 吉本 徳治 岡枝 壯孚	田 豊太郎
斗賀野	一・六六	七二六	四三六九	四六〇	庄野 健造	大 沢 彬士	居 柴 馬	
吾桑	〇・八三	五五六	三三八二	四〇二	小川 幾次	武田 富士	鷹平 井守	吉 梅 原 仁 吉
多ノ郷	一・八三	九六八	五三三五	四五七	小野 弥太郎		(三)(一) 森川 安吉 泉市 辰馬 正 龜	
須崎	二・〇七	一六八〇	七九一五	四九二	宮地 正淳	大島 長司	高 竹内 英省	得 能 通 清

第4章 交通・通信

中間駅設置と無人駅化

昭和三十五年六月二十八日をもって、蒸気機関車の牽引する汽車が気動列車に変わったので、汽笛一声と共に煙を吐いたSL機関車が姿を消して惜しまれたが、これにしたがって列車のスピードも高速化され、運転回数も次第に



住民たちの知事の下に駅の設置を要望する

増加された。

佐川―斗賀野駅間の遠隔を不便とした永野、東組地区民の要望がいれられて昭和三十五年十月一日この区間に襟野々無人駅が設置されたが、これには地元襟野々婦人会の請願活動するところが大きかった。

その後国鉄の赤字運転解消と人員整理などの画策による無人駅の増加にともない、昭和四十五年十月より、土佐加茂駅はついに無人駅となり、駅舎は鎖されて、改札口だけが開かれた。

#### 急行停車と開通五十周年記念式

高知―須崎間に急行列車停車駅の無い不便を訴える中間住民の要望は久しかったが、国鉄バスとの連絡駅でもある佐川駅への停車請願がかなえられて、佐川駅に急行停車を見るようになったのは昭和三十七年十月一日であった。この日初の急行停車を迎えた地元民は盛大に祝福したが、その後同五十三年六月から特急列車も停車するようになった。

昭和四十九年は国鉄が須崎―日下間に開通してから五十周年となった。同年十月二十五日、佐川駅では盛大な開通五十周年記念式が挙行され、半世紀の発展を祝福し合った後、記念事業として植樹や、記念碑の建立をしたが、

開通当時の地元功労者唯一人の生存者竹村源十郎九十五歳翁の筆になる記念碑の下には、五十年の後に開封するタムカプセルが埋没された。

#### 佐川町内歴代各駅長

歴代佐川駅長 川添萬、山本孫市、武田富士麿、守谷信明、堀友治(昭和三・五)、河村幸次郎(五・六)、大久保米雄(七・二)、梅戸侃(不詳)、新田保之(一六・五)、原井重隆(一六・一)、中山登喜男(二〇・一〇)、森本泉(二六・七)、柳井俊次(二九・三)、黒岩茂久(三三・二)、西村一俊(三七・二)、嶋内巖(四〇・二)、滝茂夫(四二・二)、湯淺義彦(四三・二)、大崎清繁(四四・二)、松永義治(四七・二)、高橋須賀男(四九・二)、国田晴美(五一)、西山輝朗(五二)、小坂敏雄(五四) 西佐川駅歴代駅長 岡本恒文(大正一三・三)、川添萬(一四・一)、嘉沢瀨(昭和五・二)、井海重雄(一〇・六)、巻岐定一(一四・三)、田中基介(一六・一〇)、日室忠(二〇・八)、篠原重太郎(二三・六)、田岡輝士(二八・一一)、石原靖敏(三二・二)、弘瀬喜与(三六・二)、柏井要(三八・三)、門田保(四〇・二)、岡林直茂(四二・二)、栗山健吉(四四・二)、大原正種(四五・一〇)、西山輝朗(四七)、大野美好(四九)、若林邦順(五〇)、柳本鶴松(五二)、山崎基(五三)、筒井正文(五四)

歴代斗賀野駅長 大沢彬、西岡藤馬、笠原文二、阿鬼谷郷俊、山本音次郎、藤本信蔵、桑波田清成、金子肇、楠本和一、平野石雄、森本泉、愛甲茂、門田保、片木正憲、吉見次郎、西条薫、佐竹潤三、福田明、大原正種、武田富之助、田村茂美、池上英一、中村俊夫、秋山一郎

歴代加茂駅長 堀友治、佐藤三次、橋本一男、吉見剛一、河田芳兵衛、堀友治、道上徳太郎、篠原重太郎、島崎佳景、澤田虎士、斎藤勝一、井浦利三郎、森本泉、越智健一、西村一俊、川添明喜、栗本政太郎、田中真夫、小松波雄、高橋勇雄 無人駅となる。