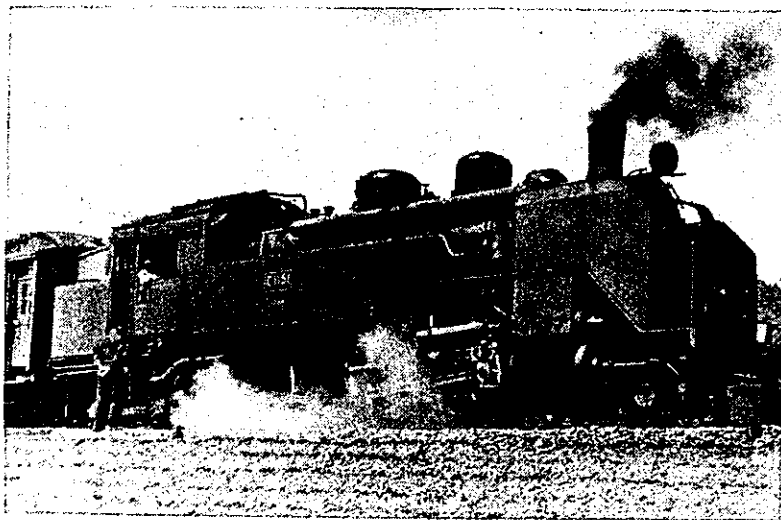


須崎と久礼・須崎と上ノ加江の間には巡航船が通った。しかし土讃線が開通した段階で沿岸汽船の寄航は取りやめられ、久礼に鉄道がつき、上ノ加江にバスが運行しはじめると巡航船も廃止される。そして前にもふれたが、トラックによる陸路輸送が盛んになるに伴い、久礼港は林産物積み出し港としての地位を失い、仲仕の姿も消えたのである。

(5) 鉄 道

鉄道は「近代」のシンボルであったが、須崎までの土讃線の開通は遅く一九三五年（昭和十）のことであった。もっともそれに一年先立って高知・須崎間は開通しており、これを承けて須崎と窪川間に鉄道を建設しようとする運動が活発になる。当時は須崎から上半山村と大野見村を経る山間迂回線も候補にのぼっており、久礼町では鉄道通過は町の死活問題であるとして海岸線実現に向け熱心な働きかけを行なった。その結果一九三五年に須崎・久礼間の工事が始まり、一九三九年（昭和十四）十一月に開通する。速さと輸送力の大きさ、料金の安さという鉄道の特色は、各種産業の開発や観光面での発展を招くとして久礼の人びとの期待は大きかった。実際に開通後の乗降客は予想を上回り、滞貨が出るほどの状況が続く。

久礼・窪川間は引き続き工事が行なわれ、ひとまず路盤はできたが、戦時中の資材不足でレール敷設が行なえないまま敗戦を迎える。この間、汽車に代わって省営バス^⑥が人びとを運んだ。戦後になっ



開通式当日の機関車C1151

て工事は再開されるが、すんなりとはいかず、一九四七年（昭和二十二）に影野までがまず開通、窪川までが完成したのは一九五一年（昭和二十六）のことであった。

その後鉄道は中村市まで延び、また窪川と江川崎町もつながった。また蒸気機関車がディーゼルカーに代わり、スピードアップと無煙化が達成される。

しかし自動車の普及は鉄道にも大打撃を与えた。久礼駅の乗降客は最盛期に比べて半分以下に減り、特に定期客の落ち込みが大きい。林産物を中心とした貨物もトラックに奪われ、一九七〇年（昭和四十五）には久礼駅における貨物取り扱いが停止される。