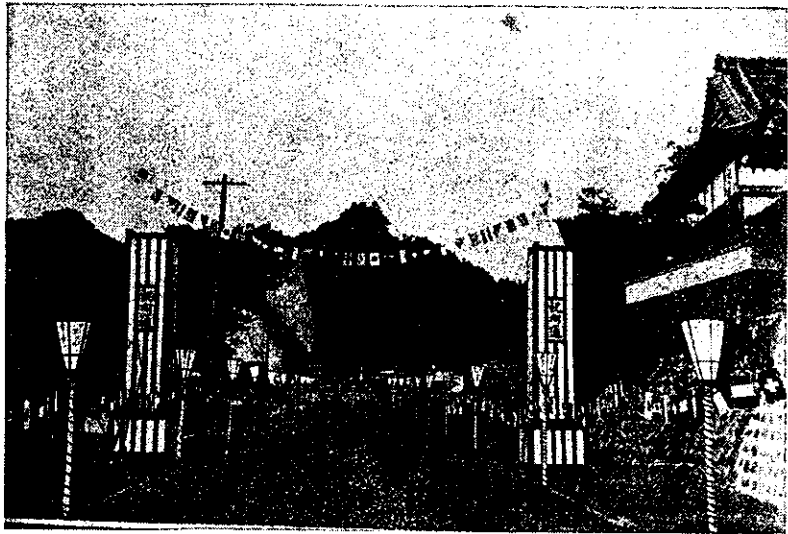


## 鉄道と道路

鉄道開通 昭和前期の本町において特記すべき事項の一つに須崎・久礼間鉄道開通がある。鉄道は近代化のシンボルであった。ただし高知県におけるその敷設は遅れ、大正十三年（一九二四）に至って初めて高知・須崎間が開通し、土讃線の開通は昭和十年（一九三五）のことであった。もっとも鉄道敷設を目指しての運動は明治二十年代半ばには始まっていたのであって、その一連の動きの中で本町の関わる事項を探ると、明治三十九年（一九〇六）に鉄道同志会幹事寺崎至が実測のため宇和島を経て高知を訪れた際、窪川の有志が仁井田で歓迎会を行い、翌早朝に久礼の有志の出迎えで久礼に着き、昼食後海路須崎に至って同夜は同町有志の歓迎宴に臨んでいる（土陽新聞）。また翌四十年には「逋信属」の小林貞吉が鉄道調査のため窪川・上ノ加江・須崎の各町にも至ったという（同）。早い段階から須崎以西の各町村も、有志という形式ではあったが鉄道誘致に向けて動いていたわけである。

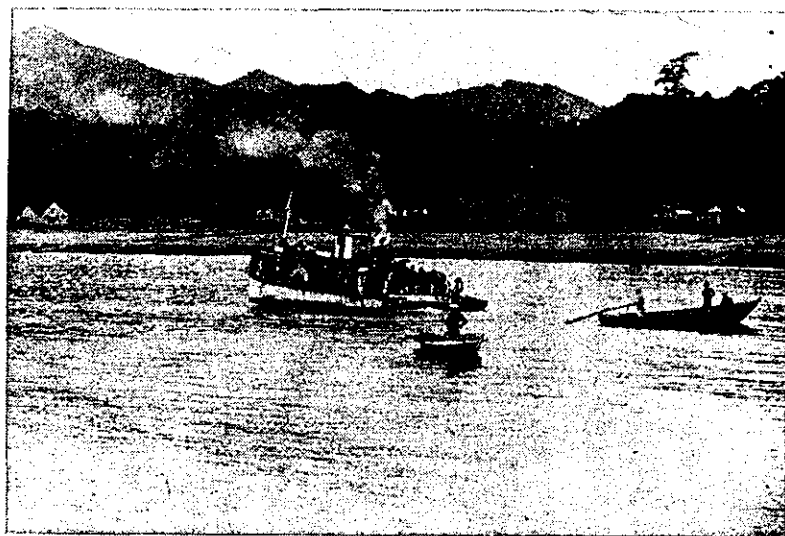
須崎・久礼間の鉄道建設の動きが活発になったのは須崎・高知間が開通して間もない昭和の初めであった。これより先に結成されていた須崎・窪川間鉄道期成同盟会による強力な運動が展開され、昭和二年（一九二七）末に鉄道省は須崎・窪川間を予定線に編入したのである。しかしそれは久礼を通る鉄道敷設の確定を意味していなかった。昭和八年の段階では須崎から上半山村と大野見村を経て窪川に達する山間迂回線も候補にのぼっており、久礼町議会では、鉄道の通過するや否やは町の死活問題であるとの態度が表明され、同年結成された須崎・窪川間海岸鉄道期成会に対し翌年にかけて数回の補助を行ったほか、町長は東京や建設事務所であった岡山に出張し



鉄道開通祝賀の飾りつけ

て陳情をくり返しているのである。<sup>(註1)</sup> その結果昭和九年三月に至って須崎・窪川間三二キロメートルの鉄道敷設が決定、同十年から須崎・久礼間の工事が開始される。同線着工の背景には昭和六年に始まった満州事変の長期化に伴う資源輸送の必要性があったとされるが、それはともかく久礼町では十年一月には臨時鉄道対策審議委員会を町議会内に設けて鉄道開通による経済的影響の研究を始める。

昭和十二年におこった日中戦争の影響で予定より一カ年ほど遅れた昭和十四年（一九三九）十一月十五日に須崎・久礼間が開通する。開通時のダイヤは久礼発着各八便、須崎まで三〇分から四一分、高知まで二時間程度を要したが、その速さと輸送力の大きさ、料金の安さ（当時須崎までの乗合自動車運賃は五〇銭であったが鉄道運賃は二八銭に過ぎなかった）は貨客輸送の増大を期待させ、各種産業の開發、さらには観光面の開發の期待をふくらませたか<sup>(註2)</sup>。鉄道開通に際しての人びとの喜びは大きかった。ものの珍しさの故もあるが、開通日一日の久礼駅での乗降客



巡航船 鉄道開通前には須崎と久礼の間には巡航船が通っていた



列車内の乗客

た。学校へ行ってみんなと八幡様へ参拝に行きました。

晝ごはんを食べて中地さんと二人で驛へ行きました。驛には何臺も自動車が出来てゐました。私は直ぐきつぶを買ひに行きました。そこはまんいんでした。人におされ、もまれながらやうやく前の方へ行きました。前へは行きましたが後からおされ前からおされて、おせんべいになりそうでした。やうやくきつぶを買つて出て行きました。出る時も大へんごみあつてゐました。少ししておもちをばあしましたが一つもようばひませんでした。それがすんで汽車にのりました。汽車は氣笛をならして行き出しました。電信柱や木が後へ、とんで行くやうにみえました。須崎へ行って学校をみ、四時何分かか汽車で久禮へ歸りました。久禮へついて見ると向ふの方で人がたくさん集つてゐましたので、中地さんとそこへ行つてみると、げき

をしてゐました。人の間を通つて前の方へ行つてみました。おばあさんの人は大へんこつけないなみぶりをして私たちを笑はせました。

私は道を歩きながら、汽車のついたことがうれしくて、ひとりで、にこ／＼して來ました。そして久禮の人にはもう汽車にのらないやうな者はなくなるだらうと思ひました。

それから近いうちによつて來る遠足にも汽車に乗つて行けるだらうと思ふと、とても、うれしくなつて來ます。

(五年 徳永晴喜)

開通して一年間の状況でも乗降客は予想を上廻り、滞貨も出るほどの利用ぶりで、昭和十五年には久礼町議会は久礼駅の拡張請願を採択している。

久礼・窪川間 須崎・久礼間の開通に引き続き久礼・鉄道敷設工事 窪川間の鉄道建設工事が行われ、昭和

十七年(一九四二)に影野までの路盤工事は完成していたが、戦時中の資材不足でレール敷設ができないまま工事が中止される。これに対し関係町村はレール入手可能との見通しのもと私設鉄道を敷設することを決定、久礼・

は五千人を超している。久礼小学校の文集『ふたな』の汽車開通記念号にのせる作文から開通日のよすを窺ってみよう(一部省略)。

十五日の朝は誰よりも早く目がさめました。学校へ行く途中、この家も國旗がたてられて、朝風にひらめいてゐました。道であふ人々の顔はどれもうれしそうにこ／＼してゐました。驛前に行つてみるともう旗のなみです。驛前の道路を歩いてゐる人や町を通る人を見てゐるとまるで都會のやうで久禮のやうに思へませんでした。



昭和4年の市川自動車部安岡商会

窪川間鉄道促進協議会を私設鉄道建設会に組織替えし、鉄道省に路盤使用許可願を提出する。鉄道にかける熱意のほどがしのばれる。しかし結局は資材が入手困難ということで、汽車の代りにトラックを運行させることに方向転換、この結果、昭和十九年二月から久礼・窪川間を省営トラックが結ぶことになった。この路線は昭和二十年四月末には大正村・江川崎村を経て、宇和島までの鉄道がついていた愛媛県の吉野生(現松野町)村まで延長される。

なお大正末から昭和初にかけて久礼・大野見間に私設鉄道を建設しようとする動きがあり、昭和三年には鉄道監督局の特許指令を受けたが実現しないままに終わっている。

久礼・窪川間 久礼・窪川間の鉄道路盤は完成したも  
鉄道の開通

ののレール敷設が行われず、代りに省  
管貨物トラックが窪川を経て吉野生まで走っていたこと  
は前述したが、この路線では昭和二十一年（一九四六）か  
ら旅客運送も行われるようになる。走ったのはトラック  
の荷台を屋形船のように改造した木炭自動車で、座席二  
〇、立席一〇、乗客は荷台の後部にハシゴをかけて乗降  
したという。もっともこの実現までには曲折があった。  
省営自動車の運行によって従業員に失業の恐れが生じる  
という理由で同方面にバス路線をもつ高知県交通が反対  
し、民営か省営かで暫く対立したのである。この間沿線  
各町村ではそれぞれ町民・村民大会を開いて即時省営自  
動車開通を決議、会社側とも了解がついて、昭和二十一  
年五月から省営バス運行が始まる。

他方県西南部の交通整備とそれによる産業開発を狙い  
として久礼・窪川間に鉄道を敷設しようという動きも昭

## 現代編

和二十年十月段階から始まっていて、その結果昭和二十一年六月から着工し九カ月でレール敷設という計画もできあがっていた。しかしこちらも簡単には進行しなかったのであって、まず土砂流出をめぐって上ノ加江町の一部からクレーンがついて一時延期、さらに新規事業をいっさい中止して既設路線の復旧強化を図るべしという政府方針で工事が再度ストップさせられたのである。幸い同線の重要性が認識されて、昭和二十一年十一月に起工式が行われ、翌二十二年十月二十二日にまず久礼・影野間が開通、それに伴って同区間の国鉄バス運行も休止される。影野・窪川間はおも占領軍総司令部の命令で工事が差し止められたままであったが、新路線解除に伴って昭和二十六年十一月二十二日に開通にこぎつける。須崎久礼間開通から数えて実に一七年目であった。

その後土讃線は昭和三十八年に佐賀町まで延び、昭和四十五年には中村線が開通、他方昭和四十九年には予土線の窪川・江川崎間が開通して愛媛と高知が鉄道で結ばれる。遅々とした歩みではあったが、この段階では高知西部部の鉄道網建設は進んでいたのである。

また昭和三十年代半ばにはトンネルの多い土讃線がディーゼル化されて煙の害から解放され、大幅なスピードアップも達成された。