

〈研究ノート〉国有鉄道高知線のルートの問題と国策

松岡, 司 / MATSUOKA, Mamoru

(出版者 / Publisher)

法政大学史学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

法政史学 / 法政史学

(巻 / Volume)

46

(開始ページ / Start Page)

186

(終了ページ / End Page)

198

(発行年 / Year)

1994-03-24

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00011200>

〈研究ノート〉

国有鉄道高知線のルートの問題と国策

松岡 司

一 序

交通を経国の大本、鉄道をその骨幹とみる明治政府の姿勢は、財政上の問題から揺れることはあっても、大勢としてはほぼ一貫して幹線官設主義を採ってきた。⁽¹⁾これは明治十六年三月、財政難を理由とする鉄道私設論に反駁する、井上勝鉄道局長の私設八弊に代表され、特に、私設は（一）不採算が見通されれば延伸せぬこと、（二）地方私設線は他日全線敷設の場合に重複の弊害があること、（三）私設会社の乱立は無駄な出費を招き紛争議のもとにもなること、（四）非常出兵に際しては運賃増額の恐れがあることを指摘した。⁽²⁾政府にとって鉄道は、あくまで運輸交通の便をはかり、国防から殖産興業に至るまで、富国強兵に資する強力な文明の利器である限り、できるだけ統一的、一体的に敷設されるべきであった。このため二十五年六月、政府は法律第四号鉄道敷設法をもって日本全土に敷設すべき予定線路を定め、うち四国は次の通りとした。

四国線

一、香川県下琴平ヨリ高知県下高知ヲ経テ須崎ニ至ル鉄道

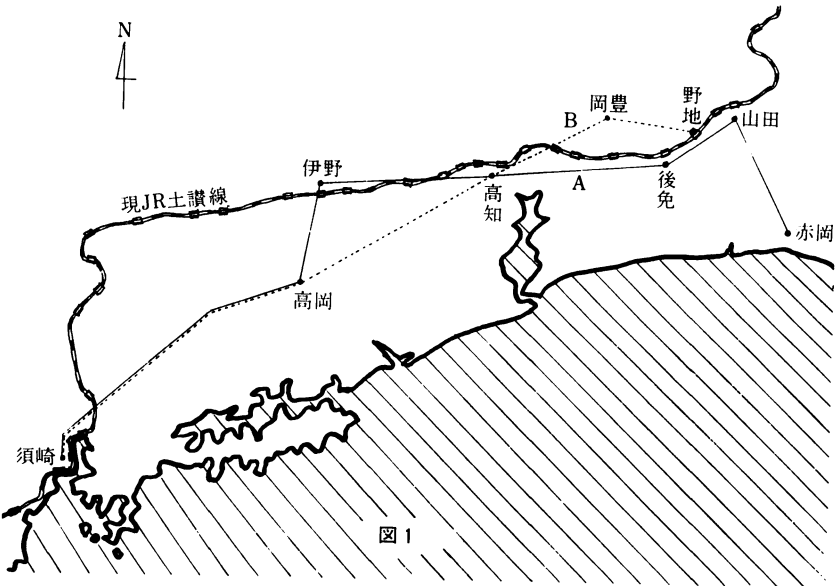
一、徳島県下徳島ヨリ前項ノ線路ニ接続スル鉄道

しかし同法が定めた予定線路中、第一期において実測・敷設に着手すべき、いわゆる第一期鉄道からは、四国線は完全に除外されていた。高知県における鉄道敷設運動はここから始まり、大正十三年、最初の区間である須崎・日下間が開通するまで、極めて複雑な動きが展開された。鉄道は国家の基本政策に大きく影響される一方、地元への利益誘導の対策としても極めて効果的な存在であった。にもかかわらず鉄道敷設問題の中枢に触れる史料を見出すのは容易でなく、本題の高知線に関しても、かかる良質史料によって分析された論文・著書は、ない。幸い高知県の佐川町立青山文庫に、明治三十四年から大正十三年に至る間の、関係者の書状集二巻が残されている。⁽³⁾以下、これを主体に高知線敷設の推移を追ってみたい。

二 私設土佐鉄道問題

鉄道敷設法は、第一期鉄道を定めた第七条の末尾において、第一期鉄道以外に敷設の急を要すると認められる場合は、帝国議会の協賛を経て更に追加できるものとする特例規定を置いた。しかして第二期鉄道はこの頃十二年間を費して完成されることが予定されていたから、四国は現状のまま放置すれば十二年間は一本のレールも敷設されない。その影響の計り知れなさに気付いた四国民は、軍人と経済人の間よりようやく声があがり、四国挙げて大運動をなすに至る。高知県でも二十六年九月、商業会議所の提唱によって土佐鉄道協会が生まれ、委員に高知商業会議所会頭松村俊夫ら五名を置いたが、その会則の目的は「一に官設四国鉄道敷設工事第一期線への繰上げにあった。そしてその請願主旨書は敷設を要する理由として、（一）良港を擁する須崎湾確保という国防上の要請と、（二）近畿・中国圏との物流促進という経済上の要請を挙げていた。協会は実現運動の一環として、高知県技師戸谷亥名蔵に線路調査を依頼し、戸谷は高知県須崎を起点とし、高知を経て香川県琴平に到る、総延長八十四哩余の実地調査に基づく詳細な報告書を提出した。運動はかたわらにおいて上京陳情や政府鉄道技師の来県もあったけれども、結局はその成果を得るに至らず、第一期鉄道への参加はこの時点では実現しなかった。

一方、官設の早期実現が不可能であることを見通し、私設鉄道をもって解決を図る声が二十七年春より起っていた。これは経済上の視点から立脚し、香美郡赤岡より山田・後免を経て高知に到



国有鉄道高知線のルートの問題と国策（松岡）

り、更に伊野・高岡を経て須崎に達する四十哩が至当とされた（図1A）。収支計算のため要所での人と物の通行量が調査され、この結果最も利潤の見込まれた高知・伊野間に絞ることに変更され、同年十一月には、発起人平尾喜寿ら十四名によって通信大臣への私設鉄道設立申請がなされた。折からの日清戦争で認可が手間取る間に発起人も増加し、先の計画へ伊野・須崎間が追加申請され、更に経済界の要請にもとづいて高知・赤岡間が追加された。再び戸谷技師によって全線踏査がなされたこの鉄道は、最終的に二十八年十二月、発起人三十一名、資本金百三十万円をもって、高知市江ノ口を起点とし、東は岡豊を経て山田野地に到り、西は高岡を経て須崎に到る三十三哩（図1B）が予定された。政府はこれに対し、鉄道敷設法四国予定線の一部となることに留意し、路線延伸の場合私設徳島鉄道との合併を条件として、三十年七月免許状を下付した。しかしこの土佐鉄道は、金融事情のため株金払込が困難となり、翌三十一年六月には会社解散となった。当時相似た事情により解散に追い込まれた私鉄会社は多数に上っていたのである。

三 高知県内の南北ルート争い

明治三十四年四月、鉄道庁長官は全国に敷設すべき線路の調査を内務大臣に具申した。鉄道は官設・私設・併設の三論あるなかで、当面敷設を必要とするものは国家大計上官設が至当との論に立脚し、そのための技術的・経済的調査を進め、もって緩急の順を早急に定めるべきだとしたのである。これに必要な予算は翌二

十五年五月の帝国議会に提出されたけれども、この議会で成立した、鉄道敷設法による第一期線優先の緻密調査の必要などから若干の推移を経て、二十九年五月「全国鉄道線路調査表」として通信大臣より内閣総理大臣に報告された。二十五年七月鉄道庁に線路取調委員（翌年二月線路調査掛に変更）が置かれてより四年近くを費したもので、当初の鉄道敷設法第七条に定める第一期鉄道の実測と比較線路調査に加え、将来敷設の可能性がある線路も同様に調査されていた。二月調査掛に任命された先述の技師大屋権平の来県も、恐らくこの調査のためであったと推測される。調査総線百五十五線、うち採択線百一線、比較線五十四線で、比較線とは鉄道敷設法第七条に言う「政府ニ於テ更ニ調査ヲ遂ケ帝国議会ノ協賛ヲ経テ之ヲ決定スヘシ」とされたものであった。調査表中、四国線は次表の如くであった。

これの高知県関係採択線を仮に直線で図示すれば図2の通り。問題となる西域を主に比較線を含んで拡大すると図3となり、ここに高知県を二分する南北両ルート争いの因が生まれた。すなわち高知・須崎を結ぶルートは、採択線として、北回りが高知から伊野・日下を経て越知に達する伊土線と越知から佐川・斗賀野を経て須崎に達する須崎線で連絡するルートがあり、南回りが高知から高岡・市野々を経て須崎に直結する阿土線があり、更に比較線として、北回りが伊野から佐川に直結する佐川線、南回りが海岸線を通る宇佐経由の宇佐線が考えられるという、極めて複雑な構図が浮かび上ったのである。その後三十三年一月、衆議院議員鳩山和夫らの鉄道敷設法改正案によって、四国線中伊野より分岐

四 國 線

線 名	採擇線又ハ比較線	區 間	經 過 地	哩 數	最急勾配	建 設 費	鐵 道 純 益
(一)阿土線	採擇線	徳島	府中・脇町・足代	三三・三	六十分ノ一	二七、五八九	一八、五五五
(二)同	同	高峯	池田・御在所山・山田野地	五八・六	三十分ノ一	六三、三八三	一五、八三三
(三)同	同	須高	高岡・市野々	三三・五	四十分ノ一	一、四九七・五	五、六四四
宇佐線	比較線	同	高岡・宇佐	三三・七	四十分ノ一	一、四九七・五	五、六四四
佐川線	同	同	伊野・佐川	三三・〇	四十分ノ一	二、三二一・〇	五、六四四
(四)赤岡線	採擇線	同	山田・野地	二五・〇	百分ノ一	三、六三二・一	一、六三二・一
(五)坂出線	同	同	坂出・國分	二五・〇	百分ノ一	三、六三二・一	一、六三二・一
(六)清水線	同	同	脇町・山崎・川島	二五・〇	四十分ノ一	二、三二一・〇	五、六四四
猪鼻線	比較線	同	脇町・猪鼻	二五・〇	四十分ノ一	二、三二一・〇	五、六四四
大影線	同	同	富田・大影・川島	二五・〇	四十分ノ一	二、三二一・〇	五、六四四
(七)讃線	採擇線	同	治川・江・小松・今	二五・〇	四十分ノ一	二、三二一・〇	五、六四四
同	比較線	同	上川・江・小松・川	二五・〇	四十分ノ一	二、三二一・〇	五、六四四
(八)伊土線	採擇線	同	久萬・川口	二五・〇	三十分ノ一	一、八三九・九	一、〇〇〇
(九)同	同	同	日下・伊野	二五・〇	四十分ノ一	一、八三九・九	一、〇〇〇
(十)須崎線	同	同	佐川・斗賀野	二五・〇	四十分ノ一	一、八三九・九	一、〇〇〇
(十一)南線	採擇線	同	郡中・大洲・吉田	二五・〇	三十分ノ一	一、八三九・九	一、〇〇〇
(十二)八幡濱線	同	同	川ノ内	二五・〇	三十分ノ一	一、八三九・九	一、〇〇〇
(十三)中村線	同	同	宮ノ下・松丸・口	二五・〇	四十分ノ一	一、八三九・九	一、〇〇〇

国有鉄道高知線のルートの問題と国策（松岡）

して須崎に到る鉄道がその提示に含まれたが、審議未了のまま消滅した。けれども、これは翌年重野謙次郎議員によって、他線と共に再び組上に載っている。その一方、地元においては二十九年八月、愛媛県上浮穴郡の郡長松垣伸松が松山市や久万町の有志らと佐川村（のち町）を訪問した。松山線すなわち伊土ルート実現への勧誘で、村長西村龜太郎はこれに大いに賛成、行動を共にし、ついに高吾鉄道期成同盟会の組織をみるに至った。かくて高知・須崎間をめぐる路線争いが表面化した。

謹啓、昨日者御光来被下候處、臥蓐中にて殊の外欠礼仕候、其節高話之件者、主任技師へ談示の上、佐川經過線路も充分精査せしめ候事に致置候間、右に御牽引被下度、拜趨之上上可レ得ニ貴意答に候へとも、臥病中不レ得ニ其意、乍レ略儀ニ書中拝答迄奉レ得ニ貴意候、艸々頓首

十二月十二日 犬塚勝太郎
田中子爵閣下
三十四年十二月、佐川村の出身である宮内大臣田中光顕の官舎に発した、通信省鉄



道局長大塚勝太郎の書状である。この年十月、佐川町長堀田孫之は政府当局に鉄道敷設陳情のため上京したが、十二月再度上京、郷党の大先輩を頼って佐川への鉄路誘置を図り、田中もその期待に応えて病中の鉄道局長を訪問し、押して佐川經過線測量の確約を取ったのである。本状はその夜のうちに堀田の元へ届けられ、田中はその添文において、「尚比上精々尽力可仕候間、比段御承知被下度」とも述べる。意欲は二年後においても続き、三十六年三月、佐川の縮紳堀見熙助の要請に次のように答えている。

謹読、益御壯健奉賀候、陳者鉄道線路測量之事ニ付御示諭之處、折悪布大塚局長病氣ニ而、大学病院ニ入り、治療中ニ有之、面談も出来不申、加之小松宮殿下御大變等ニ而非常ニ繁忙罷在、乍存經過仕候、然二昨日小官之房へ芳川通信大臣参り候ニ付、相談致候處、別帛之通返事参候間、多分下山通の方も測量ニ着手相成可申、其上工費彼是ニ而敗を取候事ハ、致方も無之と明らめ候外有之間布存候、右内々得貴意ニ候

(別紙)

愈御清栄奉賀候、御談話之事直ニ取札候處、先日既ニ測量済ニ而、掛吏員相帰途ニ就キ候趣ニ候へ共、折角老閣之御依頼も有之、且将来沿路関係郡鄙人之苦情ヲ前以根絶セシメ置候方、得策ト考へ、途中ヨリ引返シ、更ニ御指示之線路測量ニ取掛候様、以電信ニ命令致置候、定而不遠中ニ終局可致存候、右不取敢御参考迄ニ申上置候、為其勿々拜具

三月四日

顯正

田中宮相閣下侍史

これ又回答を得たその日に書簡を添えて急送したものである。この年三月、鉄道技師が佐川町通過のルートとして久兵衛坂線(図4参照)を測量したのに対し、別ルートの下山線を再測量させるよう圧力をかけ、その命令が通信大臣より発せられた。これは佐川町内ルートの争いに係るものとして後述するけれども、こゝでも田中はその前提として佐川經過線を念頭においていたのである。

三十九年三月、政府は鉄道国有法を公布した。加藤高明外相の私権蹂躪などの理由による閣内反対意見も一部にあったが、これによって国有鉄道の建設は一段と押進められる。四十二年、貴族院に対する地元からの、高松・高知・須崎を通ずる線路敷設の請願が採択され、四十四年には衆議院における町田旦龍議員らの池田・高知間敷設、翌四十五年には同人ら三名の池田・須崎間敷設の建議案が可決された。高知線敷設の問題が現実味を帯びてくるに従って、運動も複雑となる。土佐鉄道協会の土佐四国鉄道期成同盟会と氣脈を通じながら、大正元年十月高岡郡鉄道期成同盟会が組織され、会を代表して町田旦龍が土佐四国鉄道期成同盟会役員と共に上京する。その送別会は須崎町長・高岡町長・佐川町有志代表が相会するという、奇妙な三角関係の宴であり、しかも佐川町の有志代表西村龜太郎は、町田の出発数日後に上京し、鉄道院副総裁平井晴次郎に面会して佐川線の状況を陳述した。そして帰町後、高知・須崎間の線路選択に関する請願書を、高岡・吾川二郡の北部町村長二十七名の連署をもっておこなった。⁽¹⁶⁾三年四

月、土佐鉄道協会は土佐四国鉄道期成同盟会を官線四国鉄道期成同盟会と改称し、会長に県内務部長を推して政府に一層の働きかけをおこなう。その一方、佐川に組織せられた佐川一致会は、五月代表川田豊太郎が比較線図と経済統計を鉄道院総裁に示して佐川線有利を説く。第三十一帝国議会における四国鉄道案の採択は、山本政友会内閣から大隈同志会内閣への交代により、その実現に若干の遅れをとまない、この間同盟会代表者らは東京に集合して、仙石貢新鉄道院総裁（高知県出身）や大隈首相に五年度への関係予算計上を陳情する過程において、佐川町委員は高吾二郡二十六町村長連印をもって、須崎・伊野間の北ルートすなわち佐川線採択の要を説く。かくて政府は五年、鉄道敷設法中改正法律案を第三十七帝国議会に提出し、琴平から須崎に到る路線中、山田より高知を経て須崎に到る鉄道を第一期線に追加した。建設は五年度より十年度に至る六カ年度の継続事業とされ、工事線名は高知線、哩程は三十四哩とされた。南北の争いは更に激化し、この年二月、佐川は土佐鉄道北線期成会を組織して町長以下諸役を配し、総裁・工務局長・建設課長らへの陳情をなすかたわら、静岡県岩淵に悠然と構える田中光顕邸にも伺候して労を願う。一方、建設決定にともない鉄道院建設局長大村綱太郎、技師大谷重次は、三月高知・伊野・佐川・須崎、そして高岡・山田と下見踏査し、その結果について大村課長は上京した佐川の西村代表に、高知線は須崎・山田間のみにては効果は上がらず、「徳嶋或ハ松山ニ連絡ノ必要アリ、然ルニ徳嶋県ハ土佐ヨリ帰途踏査セシカ、中々ノ難工事ナリ、松山線ニ於ケルモ敢テ大差ナカルヘシト雖氏

精査スレハ或ハ良キ線路ヲ見出ス事モアルヘシ」と答え、近日派遣の技師の実測は、この松山連絡をも熟慮した調査になろうと述べている。平行して高岡郡南部八カ町村は、佐川の呼びかけに応じて北ルート選択の意見書を総裁に提出した。四月来高した測量隊技師大谷重次の一行は、概略須崎より始めた測量を佐川・日下・川内・伊野と進め、再び佐川に転じて佐川・越知を実測、更に須崎へ返して多ノ鄉村より戸波・北原・蓮池・高岡・川内・伊野と調査、十月をもって南北ルートの全実測を終了した。この時点で比較線宇佐線は既に切捨てられていたわけである。佐川一致会は会長川田豊太郎を先頭に、田中光顕らの支援も得て最後の運動を続け、十一月決定を見た北ルートの理由について、『佐川町誌』は次の数値を表示している。

南北線哩数工費及損益比較表

須崎伊野間

線別	哩数	工費	工費一哩当り	営業費収支損益一カ年見積	純益
佐川線	一九四〇	二、九五四、〇〇〇	一四七、〇〇〇	二、五〇三	益一、五〇三
高岡線	一七四〇	二、六七五、〇〇〇	一五五、〇〇〇	七五	損益

軍事上、経済上不利と考えられる比較線宇佐線が先ず切られ、続いて高知・越知・須崎を結ぶ三角関係は工費の無駄から一本化されたものと推測され、二十九年線路調査表に示す(三)採択線の高岡線が敗北したのも経済上の不利、つまり松山・高知ルートとして同表の(四)採択線の伊土線を念頭に置き、両県物流の構想を描

く政府にとっては、北ルートである比較線佐川線が最も都合良く、加えて元勲田中光顕の時宜を得た圧力が良くその効果を發揮して高知・佐川間のルートが決定、これに採択線須崎線の佐川・須崎間が接続して一本化されたものと考えられる。そしてこの松山に通ずる鉄路の構想が、平行して生じた佐川町内における路線と停車場の問題に、深く影響していったのである。

四 佐川町内のルート・停車場争いと国策

先述の明治三十六年の田中・芳川書状は、佐川町内のルート争いに関するものである。現在の佐川町域は外線の通りであるが、当時の佐川町は内線の部分であった(図4)。この年三月、通信省鉄道局測量隊が測量した久兵衛坂ルートは、概略図示の通りであったと推測される。これは町勢上からすれば町の一部をかすめるにすぎない。ために、屈指の地主として町のほぼ中央に居を構える堀見が田中に進言し、当時下山線と呼ばれた加茂・下山・市ノ瀬・立野・柳瀬・岡崎・岩井口・斗賀野のルートを再測量させたのであった。これは当時こそ地域住民の不平を鎮めるためという通相の冷徹な判断があったけれども、結果的にはその後のルート決定に大きく活用されたのである。

大正五年の技師大谷重次測量隊は、五月、斗賀野・佐川・加茂を実測し、七月の再調査では、斗賀野西組・室原・岡崎・中組・本三野・下山、そして赤土峠・越知への路線を実測している。前者は恐らく久兵衛坂ルートで、後者は堀見の希望に近い下山ルートであった。現在の土讃線はこのいずれとも異なる迂回した変形

ルートとなっており、実際の鉄路はその後も様々な曲折があったことを示す。明確なのは、県南北争いにあつては鉄道省と田中光顕の利害が一致したが、町内のルートと停車場問題では大きくその主張が食い違った。以下、関連書簡を一括示す。

(一) 田中光顕書簡 大正五年

謹啓、拝別後各賢益御健康ニ被_レ為_レ在、恭賀之至ニ候、陳者予而御配慮之北線も弥決定実測ニ着手之趣、御同慶_レ過_レ之候、然二昨日東京高知新聞支局沢本孟虎氏より、別帑土陽週報差越候ニ付一覽之處、意外なる記事有_レ之驚入申候、多分針小棒大之事ニ可_レ有_レ之、敢而取るニ足らざる事とは存候得とも、将来郷里の平和と幸福とを思ふの老婆心より黙過する能ハす、茲ニ一書を裁し鄙懷を陳述いたし候間、篤と御熟読被_レ下度候、抑高知県鉄道布設之議決するや南北兩線之論起れり、回顧すれハ、維新前佐川町の全盛時代ニ比して四十余年間ニ非常の衰退を來し、殆ど当時の佛を停めざるか如き悲惨の境遇に陥り、之か挽回の策ニ就きてハ種々苦心焦慮之末、佐川町を鉄道通過の上ニ出るもの無しとなし、之か為に甲部ニ於てハ尤も銳意熱心ニ奔走尽力して、多額の出資も惜まず努力したるハ、掩ふへからざる次第ニ有_レ之候、(中略)退而佐川町甲部の現状を見れば、却而維新の為ニ最大不幸ニ陥り、窮途ニ泣かざるを得ざるの非境ニ在リ、同部に棲息するの人士ニして何の罪かある、嗟々光顕等不肖と雖も、維新の際奇も先輩の驥尾ニ附せしものに至りてハ、真ニ長大息を禁する能ハさるものあり。聊か北線布設の為ニ微力を竭せし

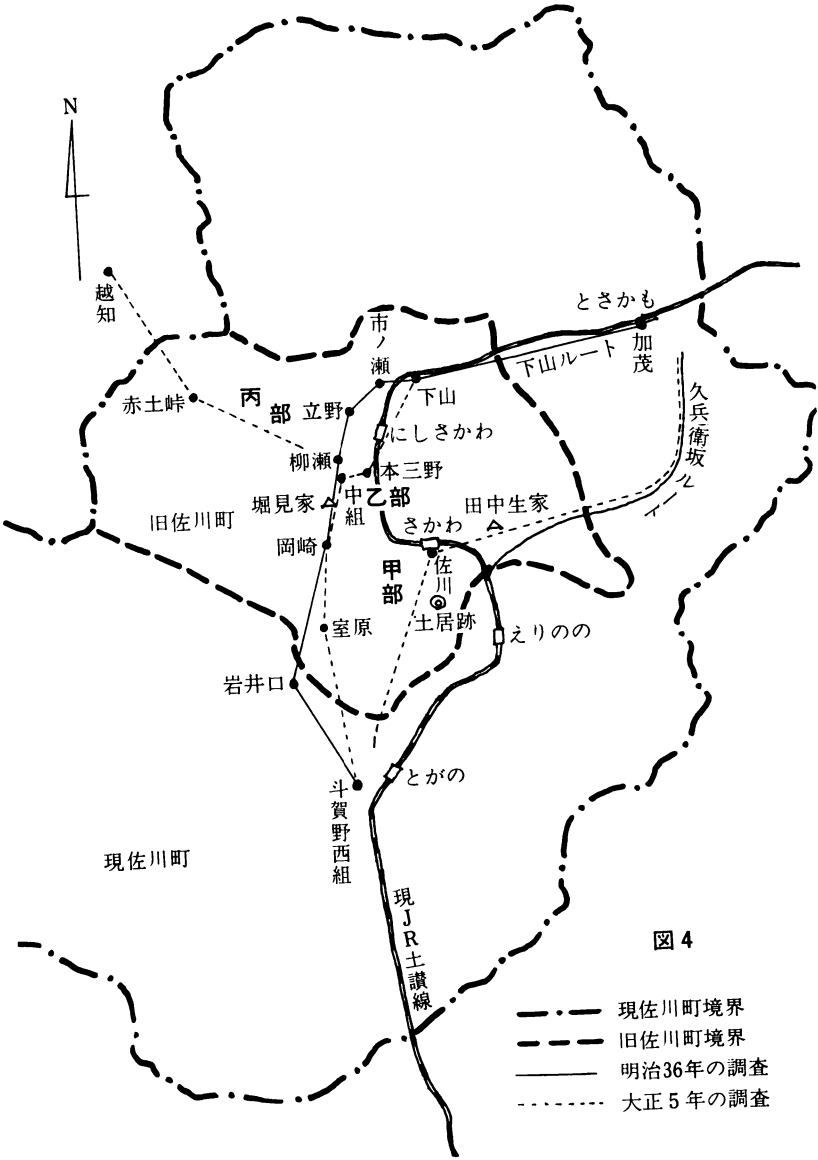


図 4

- · — 現佐川町境界
- - - 旧佐川町境界
- 明治36年の調査
- · · 大正5年の調査

ハ、全く甲部の回復を目的として諸君と、も二斡旋せし二あらすや、然二鉄道布設の爲二一部の利害を眼中二置き、紛争軌轢平和を傷り、幸福を欠きて顧みさるか如きの失態を演ずる二至りてハ、言語二絶するものニして、所謂蝸牛角上の争と看なさるを得ず、痛恨二堪へさる也、予而ハ光顕の想ふ二、鉄道全通の晩二ハ再たひ故郷二帰り、一堂の上二諸君と相会し、大盃を挙げて佐川町将来の幸福を祝し、恭しく帝室の万々歳を頌し奉らむものと、然二今や全く予期二反し、南線二決定せさりしを悔むに至らしむ、諸君以て如何と爲す、茲二至て熱淚滂沱、筆を抛て大息するのみ

大正五年十二月八日

田中光顕

佐川町長・同助役・同町会議員

以上諸君御中

(二) 田中光顕書簡 大正六年

要件のみ申進候、数回之貴電及尊翰ヲ以停車場位置之事御申越相成、委細敬承、先以富田双川氏ニ囑シ杉浦局長へ面談爲レ致候處、別帛之通り申来候、尚又明朝五時発ニテ沢本氏ヲ当地へ差越候筈ニ有レ之候二付、委細承り可レ申と相待居申候、尤も小生も今朝電信ヲ以、後藤総裁及杉浦局長両氏へ左之意味之事申遣シ置候

佐川町停車場の事、甲部付近ニ御決定ヲ切ニ願フ、万一乙部ニ御決定ノ傾キアラバ、御内報ヲ煩ハス、光顕早速出京之上拝顔ヲ得、事情十分申上ル故、夫レ迄ハ乙部ニ御決定不相成ニ様

右二対シ、杉浦方別帛之通り返電唯今到来候間、入二御覽申候、尚明日沢本二面会之上要旨可二申上候也

一月廿二日夜

光顕

川田・竹村両賢台坐下

外諸賢へよろしく御伝言被レ下度候事

(三) 富田幸次郎書簡 大正六年

□啓、御発送の書留郵便今朝拝受仕候、又沢本を以て御下命之件ハ、本日杉浦氏ニ面談、能く交渉を遂げ置き候、併し元来北線撰択の理由ハ、松山線分岐の場合二重きを措けるものにて、若し他日同線布設の際分岐点を佐川に定むるにせば、停車場ハ町部ニ近接せしめざるを利とす、是れ鉄道院が郷部停車場方針を執れる所以ニ候、乍レ併閣下之熱心なる御希望ニも有レ之候事ゆへ、町部ニ變更決定する様相談致置候、斯く決するも差して不都合有レ之間敷候得バ、御安心被レ下候而宜敷敷と存候、右得ニ貴意ニ度頓首

富田

一月廿一日

田中伯爵閣下

二伸、院議決定ハ本月中二致候筈也、技師ハ来る廿六七日頃帰京之趣

(四) 田中光顕書簡 大正六年

後藤鉄道院総裁之手帛差出申候、外ニ田村全宣之書状も同封差出申候、先〳〵一安心致申候、一言甲部諸君ニ申述べハ他二あらず、成る丈け勝利ヲ誇らず、乙部ニ対し十分謙讓之態度ニ出て将来悪感情を惹起せさる様ニ、千万御注意有レ之度

老婆心申進候、書外は後便勿々頓首不具

一月廿六日

光頭

田村・川田・竹村・高根・竹村・浜口、外諸君坐下

(五)後藤新平書簡 大正六年

拝啓、萌寒之候愈御清栄之条奉慶賀候、然者先般来御話有之候佐川停車場位置之件ハ、其後種々調査之結果、尊台御希望ニ副ひ候事ニ院議決定致候間、此段御了承被成下度、右不取敢御内披申上候、書外拝眉万縷可申上候、敬具

一月二十五日

後藤新平

田中伯爵閣下

(六)杉浦宗三郎書簡 大正六年

謹啓、嚴寒之候倍御清適奉敬賀候、旧臘ハ態々茅屋御枉駕を忝ふし、恐縮至極に奉存候、其砌御談示之件ハ御希望に副ふ事に総裁決裁を得、既に総裁より御報申上^有之候故、迂士よりハ別段之御通知不申上候處、態々御謝宅を玉ハリ恐縮至極に奉存候、先ハ乍失礼以書中右御挨拶迄如レ此に御座候、頓首

一月廿六日

杉浦宗三郎

田中伯爵閣下

(七)田中光頭書簡 大正六年

拝見、春闈万人之候各位益御多样恭賀不斜候、陳ハ無存懸一見事之料帑硯函、特別ニ御調整之上御惠贈を蒙り、御厚意之程幾重も辱く感佩仕候、停車場之事ハ市街附近ニ設置相成候

事ハ当然之儀ニ有之候、何も微力之与かり候次第ニハ無之候處、御叮嚀之御仕向けニ預かり恐縮不取敢御礼申上度呈書候、勿々頓首拝具

六年五月三日

田中光頭

佐川市街部有志惣代

川田豊太郎殿・竹村貞次郎殿・竹村源十郎殿・高根因平殿

・金子丑太郎殿・竹村安右衛門殿・横川弥太郎殿・西田鎌太郎殿

太郎殿

佐川町は藩政期、一万石を知行する土佐藩輩頭家老深尾氏の土居町であつた。維新と共に土居は崩壊し、禄を失つた家臣も佐川を去る。その土居の所在地が図4の甲部地区にあつた。維新の功臣である田中にとって甲部の衰退は己の身を削られるようにつらく、ために高知線敷設にあたり佐川ルート実現のため懸命に奔走したのである。停車場設置はその甲部挽回策の象徴ともいえた。田中は乙部に停車場を設けようとする人々を、一部の利害を眼中に置く者としか見なかつた。田中はこの主張を書簡(一)の通り佐川町長以下公職の者に強く迫つたのである。書簡(二)の宛先川田・竹村の両名は、その甲部を代表する運動家であつた。田中は両名の陳情に沿ひ、富田幸次郎衆議院議員を使って鉄道院工務局長杉浦宗三郎に談判し、更に自ら総裁後藤新平と杉浦両名へ、電信をもって甲部設置を強引に迫つた。(三)は対する鉄道院の基本的な考え方をよく伝えている。北線選択の理由が松山分岐を想定しているものである限り、広大な敷地を要するその停車場は、用地の確保し易い郷部すなわち乙部が最良であつた。(四)(六)はにもかかわら

ず鉄道院が田中の熱意と圧力に屈したことを示し、(四)(七)の宛先に明治三十六年時の堀見の名が見られないのは、堀見が乙部を代表する運動家で、田中が意図的にこの堀見と甲部有力者を使い分けていたことを示している。

五 結

本論は鉄道主管省(院)の最高責任者と宮内大臣の要職にあった田中光顕の書簡を中心に、現在まで殆ど明らかにされなかった、高知鉄道高知・須崎間のルート決定の解明を試みたもので、概略次の如きが判明した。

(一) 官設鉄道四国線の第一期線が実現せず、私鉄敷設が徳島鉄道との将来合併を含みとして許可されたが、国内の金融逼迫の影響を受け挫折した。

(二) 政府の線路調査表に示された高知・須崎間は、伊土線とのからみをもって略三角形の如き採択・比較線を示し、激しい路線争いが展開され、佐川は県全体の運動に加わるかたわら、関係町村と計って田中の支援を得て佐川への敷設を進めた。

(三) 政府には伊土線の構想が可能性として常にあったため、高知・佐川・須崎のルートが最も妥当であり、この点田中とも利害が一致した。

(四) 佐川町内は、国と堀見が松山線分岐のためと乙部発展のため郷部停車場を主張し、堀見はルートにおいても乙部通過を要請したが、田中は甲部復興を主眼に総力をあげて甲部停車場

場を実現させた。

大正六年六月高知建設事務所が置かれ、十三年二月最初の区間須崎・日下間が開通する。しかしその線は佐川町内の場合、図4のように如何にも無理なS字形路線となっている。特急の停車しない乙部西佐川駅が三番ホームまで有するのは松山分岐のためであつたろうし、近年まで単線のみだった甲部佐川駅に特急が停車するのは田中の停車場強要以来の余波だろう。現在のS字形路線となったのは、この二駅設置の必要からきたためと久しく言われているが、これはまだ史料を見ない。

註

- (1) 鉄道省『日本鉄道史上篇』(大正十年刊)三九〇頁。
- (2) 同右、三九一頁。
- (3) 同右、九五八頁。
- (4) 一卷は「晩成の巻」と題する鉄道関係書簡集で、一卷は関連書状一通のみを収める書簡集。
- (5) 「高知毎日新聞明治二十九年一月五日号附録」(『皆山集第十巻』高知県立図書館、昭和五十三年刊)七三三頁所収。
- (6) 高知県編『高知県史近代編』(高知県文教協会、昭和四十五年刊)五〇〇頁。
- (7) 以上(5)に同じ。
- (8) 鉄道省『日本鉄道史中篇』(大正十年刊)六八八頁。
- (9) 同右、二二二〇頁。
- (10) 同右、四二二四六頁。
- (11) 西村龜太郎編『佐川町誌』(佐川町自治会、大正八年刊)二六四

- 頁。
- (12) 同右、二六五頁。
- (13) 本線が、阿土線でなく、伊土線との比較線である可能性は留保しておく。
- (14) 伊藤正徳編『加藤高明』上巻（加藤伯伝記編纂委員会、昭和四年刊）五六六―五七〇頁。
- (15) 鉄道省『日本鉄道史下篇』（大正十年刊）一五五頁。
- (16) 西村亀太郎編『佐川町誌』（佐川町自治会、大正八年刊）二六五頁。
- (17) 高知県編『高知県史近代編』（高知県文教協会、昭和四十五年刊）五〇三頁。
- (18) (16)に同じ。
- (19) (17)に同じ。
- (20) (18)に同じ。
- (21) (15)に同じ。
- (22) 西村亀太郎編『佐川町誌』（佐川町自治会、大正八年刊）二六七、八頁。