

鉄道11 土讃線(高知県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
高知12	津村久茂編「高知縣史 上巻」(高知縣史編纂会、1951年)、466頁	土讃線の開通 (中略)土讃線の開通は本縣の交通、經濟、文化その他あらゆる面に劃期的な影響をもたらした。それまでは阪神方面との往来が汽船便によるのほかなく、しかも天候の関係によって欠航が続けば中央から孤立の状態に陥っていたが宇高連絡船を通じて山陽線との連絡がつき、本土との往来がスピードアップせられた上に荒天のため連絡が杜絶することが殆どなくなった。
高知13	高知県編「高知県史 近代編」(高知県、1970年)、506-507頁	土讃線の全通 (中略) 国鉄建設は大正十三年(一九二四)三月三十日に須崎から日下までの工事が竣工、同年十一月十五日には高知に延長した。高知市ではこれを記念して博覧会を開催し、鉄道開通による産業開発を期待したのである。翌十四年(一九二五)十二月五日には山田まで開通した。難関とされた北部山間工事も官民不斷の努力によって逐次進捗し、昭和十年(一九三五)九月十日ついに全通して高松と結ばれた。土佐鉄道協会が発足して四十二年目である。十一月二十八日には土讃鉄道全通式が挙行されたが、時の商工會議所会頭野村茂久馬は過去の運動を回想しながら「惟うに土讃鉄道は云うまでもなく讃岐・阿波・土佐の三国を貫通連繋する四国の幹線であって、しかも中国・四国を連絡する動脈にも相当するもので、これが四国の交通界に画期的の變革を招来する事の想像に難くないと同時に、我が国の鉄道交通上重視せられる所以であると信ぜられる。斯くしてこの鉄道が四国・中国に於ける陸上交通機関整備上重要な意義をもつとともに、更に延いては関係地方の海運界にもまた極めて重大な関係を有するものである」と述べ、浦戸及び高松・小松島・坂出・今治・多度津・丸亀等四国の諸海港と相待ち、ますますその機能を發揮することを期待したのである。
高知14	高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」(高知県建設業協会、1998年)、237頁	土讃線影野～窪川間の開通 (中略)この開通の効果としては、高幡地方に豊富な、戦後復興の最重要資材である森林資源の開発が可能になったことが真っ先に挙げられよう。
高知19	高知県教育委員会編「高知県の近代化遺産」(高知県教育委員会、2004年)、100頁	土讃線の全通 (中略)これにより、土讃線高知～高松間は全通した。こうして高知～高松間は6時間の行程となり、明治以降“陸の孤島”といわれた高知県はやっと水運時代から脱することができた。
高知37	赤岡町史編纂委員会編「赤岡町史 改訂版」(赤岡町史編纂委員会、2008年)、296頁	土讃線の全通 (中略)県民の悲願であった国鉄土讃線の高知～高松間の全通は一九三五(昭和十)年のことで、これによって、高知県もやっと陸の孤島から解放されることになった。

鉄道11 土讃線(高知県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
高知51	大豊町史編纂委員会編「大豊町史 近代現代編」(大豊町教育委員会、1987年)、678頁、681-682頁	<p>土讃線の全通 (中略)</p> <p>土讃線の全通には十八年の歳月と二千四百万円の巨費を投じ、幾多の人命まで犠牲にした四国の鉄道の感激的な開通であった。四国山脈によって長い間閉ざされていた陸の孤島も、土讃線の全通により夜明けを迎えた感がある。京阪神・中国方面と鉄路を通して人の往来・物資の流通・文化の交流などの面で画期的な発展が期待できると地元の新聞も五段抜きの大見出しで報じている。</p> <p>(中略)</p> <p>この後戦中戦後を通して、鉄道が本町だけでなく嶺北地方の産業経済や交通通信・文化など生活全般にわたって、もたらした恩恵は計り知れないものがある。(中略)</p> <p>開通当初は高知から大杉まで、二時間以上かかった列車が現在は五十分足らずで来れるようになった。</p>
高知52	大豊町史編纂委員会編「大豊町史 現代編」(大豊町教育委員会、2014年)、322頁	<p>駅と地域 (中略)</p> <p>土讃線が開通し駅が置かれると、人やモノの流れはそこに集まった。駅は、経済的にも文化的にも地域の拠点となった。現在のよな車社会が到来する以前は、汽車が唯一の基幹的な交通機関であった中で、地域の人々は駅に特段の愛着をもってきた。昔のようなにぎわいはなくなったが、今でも駅は地域の“顔”であり“玄関”である。これは、駅の清掃などにボランティアで取り組んでいる人たちの共通の思いである。</p> <p>余談ながら、高知の山村、なかでも県西北部の愛媛県境付近の村々に多い「茶堂」は旅人を接待する場所として知られるが、客人の来訪を喜び厚くもてなすという文化が、大豊町においてはこの駅と周辺を清らかに保つという奉仕活動の形をとって生きているのではあるまいか。ともあれ、JRもこうした地域の人々の協力に対し感謝状等を授与して謝意を表している。</p>
高知53	本山町史編さん委員会編「本山町史 下巻」(本山町、1996年)、216頁	<p>土讃線の開通と本山町 (中略)</p> <p>土讃線の一部開通によって本山町を中心とする人の流れは変化をはじめた。</p> <p>大正十年(一九二一)池自動車が開業して以来、本山・高知間は直通の乗合自動車が運行されていたのでこれによったが、昭和五年(一九三〇)天坪・角茂谷まで土讃線がのびてくると、高知一天坪間は格安の鉄道を利用する者が多くなって、最早直通バスの運行は減便せざるを得なくなっている。昭和七年の時刻表によると、本山から高知直行の便は二便、本山、角茂谷間は五便となっている。人の流れは完全に鉄道を主軸として動きはじめています。</p>

鉄道11 土讃線(高知県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
高知58	高知市史編纂委員会編「高知市史 中巻」(高知市、1971年)、291頁	<p>土讃線の開通 (中略)</p> <p>土讃線のうち須崎と日下を結ぶ区間は、大正十三年(一九二四)三月十九日に先ず開通、十一月十五日には高知市を結ぶ開通式が挙げられた。翌年十一月五日には土佐山田まで延び、難関とされた四国山脈縦断工事も不断の努力によって昭和十年(一九三五)九月十日に開通し、十一月二十八日須崎と高松を結ぶ土讃線全通式が高知市に挙行された。商工会議所顧問(前会頭)野村茂久馬は「惟ふに、土讃鉄道は謂うまでもなく讃岐、阿波、土佐の三国を貫通連繋する四国の幹線であって、しかも中国・四国を連絡する動脈線にも相当するもので、これが四国の交通界に画期的の变革を招来する事の想像難くないと同時に、我が国の鉄道交通上重視せられる所以であると信ぜられる。斯くして此の鉄道が四国、中国に於ける陸上交通機関整備上重要な意義をもつとともに、更に延いては関係地方の海運界にも亦極めて重要な関係を有するものである」と語り、浦戸、高松、小松島、坂出、今治、多度津、丸亀等四国の諸海港と相待ち益々その機能を発揮することを期待した。</p>
高知74	日高村史編纂委員会編「日高村史」(日高村教育委員会、1976年)、400頁、405頁	<p>国鉄土讃線の開通 (中略)その第一工区として須崎、日下間を大正七年四月起工し、長い歳月と多くの経費を投じ、幾多の困難を克服して、大正十三年三月二十九日工事を竣工、須崎、日下間二十五軒も、汽笛一声鉄輪の轟と共に運輸営業を開始し、県民久しく待望の国鉄開通の嚆矢となり、日下村はその終点駅となり、隆盛を極め、交通文化の画期的な大発展を見たので、村民の歓喜は想像にあまりあり、文化、経済面からも大いに恩恵に浴するようになった。</p> <p>中間駅の設置 (中略)</p> <p>加茂一日下駅間、日下-伊野間の区間の遠隔を不便として地元村民の要望が入れられて、昭和三十五年八月、加茂、日下間に岡花無人駅が設置され、同三十九年十月には日下、伊野間に波川無人駅が設置されて、中間住民は大きな恩恵をうけるようになった。</p>
高知75	続・日高村史編纂委員会編「続 日高村史」(日高村教育委員会、2013年)、168-169頁	<p>土讃線の開通 (中略)土讃線全通は昭和一〇年だが、その前に日下-須崎間が大正一三(一九二四)年に開通した。当時はまだ汽車を見たことも乗ったこともない村民がほとんどであり、開通の日、日下駅周辺に大勢が集まって初めての汽車を迎えた。この開通によって住民の交通手段は格段に便利となった。そして、日下駅-土佐加茂駅間、日下駅-伊野駅間は、ともに距離があるために、不便と訴える地元の人々の要望により、昭和三五(一九六〇)年に岡花駅、三九年に波川駅がともに無人駅で設置され、中間地域の住民は便利となった。</p>

鉄道11 土讃線(高知県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
高知92	須崎市史編纂委員会編「須崎市史」(須崎市、1974年)、882頁	<p>土讃線の開通 (中略)大正十三年三月三十日、高知県下初の鉄道が、須崎・日下間に開通した。ついで同年十一月、高知まで、さらに同十四年十二月、山田へ延長し、難関とされた北部山間工事も、官民不断の努力によって逐次進捗し、昭和十年九月遂に全通して高松と結ばれた。 土佐鉄道協会が発足してから実に四十二年目である。 土讃線は前述したように、讃岐・阿波・土佐の三国を貫通連繫する幹線であり、しかも四国と中国を連絡する動脈で、これが四国の交通に画期的な変革を果し、ひいては政治・経済・文化に及ぼす影響もまた甚大であった。</p>
高知95	中土佐町史編さん委員会編「中土佐町史」(中土佐町、1986年)、575-576頁	<p>須崎・久礼間の鉄道開通 (中略)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、各種産業の開発、さらには観光面の開発の期待をふくらませたから、鉄道開通に際しての人びとの喜びは大きかった。もの珍しさの故もあるが、開通日一日の久礼駅での乗降客は五千人を超している。</p>
高知96	中土佐町史編さん委員会編「中土佐町の歴史」(中土佐町、1986年)、124頁	<p>須崎・久礼間の鉄道開通 (中略)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。</p>

鉄道11 土讃線(高知県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
高知126	高知県、高知市、四国旅客鉄道編「高知広域都市計画 四国旅客鉄道上讃線高知駅付近連続立体交差事業 事業誌」(高知県、高知市、四国旅客鉄道、2010年)、91-94頁	<p>高知駅付近連続立体交差事業の効果</p> <p>(1)踏切除去による変化 対象区間における踏切事故の件数は、それほど多いものではなかったが、本事業により11箇所の踏切が撤去され、事故の危険性が解消されるとともに、踏切事故でもたらされる列車遅延、道路渋滞などの多大な社会的損益が解消された。また、踏切遮断時や一旦停止による日常の渋滞がなくなった。</p> <p>(2)交差道路、側道整備による変化 交差道路を整備することにより、幹線道路における鉄道を挟んだ交通流の円滑化、交通容量の拡大が図られるとともに、生活道路のネットワークが確保されることで、沿線地域の安全で快適な通行が確保された。 鉄道高架化に側道の整備により、歩行者が安全に通行できる歩車道分離の生活道路が確保され、交差道路とのネットワークによって、鉄道を挟んだ地域の一体化、地域の利便性の向上などが図られた。 このような交差道路、側道の整備は、沿線地域における災害時の避難路などとしての役割が期待されている。また、高知駅前においては、新設された交差道路、自由通路の整備により駅周辺の交通が円滑になり、新たな都市機能の立地と相まって、拠点地区としての機能向上に貢献している。</p> <p>(3)高架下利用 高架下利用可能面積約22,120㎡のうち、都市側で約4,500㎡を公共的に利用することで、高知駅周辺の機能向上、県民へのサービス向上が図られた。 特に、高知駅を始めとする駅部においては、高架下での自転車駐輪場の確保により、駅利用者の利便性が向上するとともに、放置自転車の解消によって景観向上に役立っている。また、入明駅、円行寺口駅においては、事業前には設けられてなかったトイレを高架下に設置したことにより、利用者の利便性が向上している。 その他、鉄道事業者は、業務施設に利用する以外に、周辺住民に対して月極駐車場や時間制駐車場を設けている。また、利用が定まっていない場所も、アスファルト舗装で防塵防草処理し、フェンスとバリカーで管理している。こうした鉄道側の管理区間でも、住民が通り抜けられるようにフェンスの一部をチェーンにするなど、沿線地域に配慮した管理を行っている。</p> <p>(4)まちづくりの進展への寄与 まちのシンボルである木造の大屋根「くらドーム」をはじめ、広いコンコースや待合室など新しい高知駅が、快適で優れた都市空間として整備され、バリアフリーで利用しやすい駅として生まれ変わった。また、高知駅周辺においては、区画整理により街並みが新しく変わり、駅前広場やバスターミナルの整備によって、交通結節機能が強化されただけでなく、多様な人々の集まる交流空間としての機能が充実し、新たな都市機能の立地が促されることにより、高知市の新たな拠点としてのまちづくりを牽引する力となっている。 県が主体となって高知市や四国旅客鉄道株式会社と協力して進められた本事業は、当初の発端から数えると38年の長きにわたったが、地元調整、事業予算の確保、用地買収交渉など、事業を推進していく上での多くの課題に対して、事業推進主体の三者の熱意と地域住民の理解、協力のもと克服されてきた。</p>

鉄道11 土讃線(高知県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
四国14	四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」(日本国有鉄道四国支店、1965年)、63頁、83頁	<p>土讃線の全通 (中略)最後に10年11月三縄・豊永間が、国境の大歩危、小歩危の峡谷部で接続し、高松・高知間が全通したのである。</p> <p>これによって、四国山脈にはばまれていた徳島、香川との交通はもとより、中国、阪神地方とも線路を通じ、人の往来、思想の流通、物資の交換など産業文化の画期的発展を期待できると、地元新聞は5段抜き4本見出しで報じ、土讃線全通記念の「南国土佐大博覧会」が高知で開催された。</p> <p>明治26年に土佐鉄道協会が発足してから42年目、須崎・日下間をはじめて汽車が走ってから11年目に、高知は陸の孤島から脱したのである。</p> <p>土讃線影野～窪川間の開通 (中略)</p> <p>この路線の開通で注目されるのは、戦後の復興用重要資材である森林資源の開発に大きな活路を開いたことであろう。もちろん地元の喜びは大きく、四国ではもっとも鉄道の立ちおくれた、それも西南部の地方だけに、まだ汽車をみたこともない百姓さんがワラジがけで見物に出てきたという。</p>
四国15	四鉄史編集委員会編「四鉄史」(四国旅客鉄道、1989年)、52-53頁、70頁	<p>土讃線の全通 (中略)10年11月28日に三縄・豊永間が、国境の大歩危、小歩危の峡谷部でつながり、高松・高知間が全通した。</p> <p>これによって四国山脈に阻まれていた徳島、香川との交通はもとより、中国、阪神地方とも線路を通じ、人の往来、思想の流通、物資の交換など産業文化の画期的発展を期待できると、地元新聞は5段抜き4本見出しで報じ、土讃線全通記念の「南国土佐大博覧会」が高知で開催された。</p> <p>明治26年に土佐鉄道協会が発足してから42年目、須崎・日下間を初めて汽車が走ってから11年目に、高知は陸の孤島から脱したのである。</p> <p>土讃線影野～窪川間の開通 (中略)</p> <p>この路線の開通によって、戦後の復興に重要な森林資源の開発に大きな活路を開くとともに四国で鉄道の立ち遅れた地方だっただけに喜びも大きく、その感激を地元の老人は、和歌に託した。「八十路越え この古里に生きのびて 孫にひかれて 汽車をみるとは」</p>