

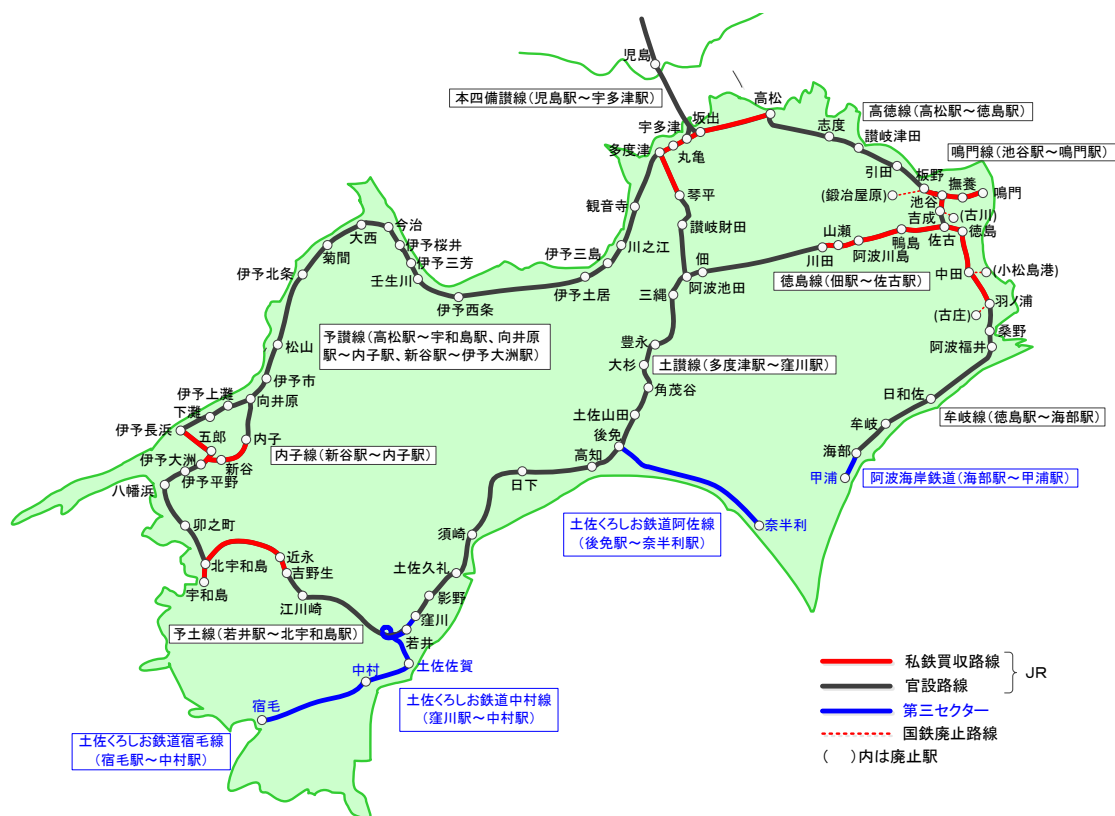
四国の鉄道

四国の鉄道網

四国のJRと第三セクター路線図を見ると、JR路線は私鉄買収路線と官設路線に分けられます。このうち、私鉄買収路線は高松～琴平間や徳島周辺、大洲周辺など鉄道建設が比較的行きやすい平地にあり短距離の区間であるのに対して、県境を越える山間部など鉄道建設にとって条件が厳しい地域にある長距離の区間は政府が主導して建設した官設路線であることが分かります。

明治初期に民間資本による鉄道熱が高まり、四国で最初に開業した鉄道は明治21年の伊予鉄道で、ついで明治22年に讃岐鉄道、明治28年に道後鉄道、明治29年に南予鉄道、明治32年に徳島鉄道が開業し、その後も各地で私設鉄道が設立されていきました。一方、政府は明治25年に鉄道敷設法を制定し、鉄道の予定、調査、敷設を政府主導で行う方針を示し、明治39年には日露戦争後の急務として鉄道国有法を公布し、一地方の交通を目的とする鉄道を除いて鉄道はすべて国の所有とすることとしました。このため、四国では讃岐鉄道を買収していた山陽鉄道が明治39年に、徳島鉄道が明治40年に国有化されたのをはじめ、昭和初期までに一部の私鉄を除いて鉄道が国有化されるとともに、県境を越える山間部を含めた地域では政府が主導して鉄道建設が行われました。

この結果、昭和20年の終戦時までに予讃線、徳島線、土讃線、高德線、牟岐線がほぼ完成していました。戦後は既設路線の延伸が中心で、新路線の建設は一部にとどまり、やがて国鉄の赤字に伴い路線の廃止や第三セクター化が行われ、昭和62年に国鉄はJRとなりました。四国にはJRと第三セクター以外に高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通がありますが、以下では国鉄・JRを中心に四国の鉄道の歴史について見ることにします。



▲四国のJRと第三セクター路線図

■ 明治～終戦まで

明治から終戦までに予讃線、徳島線、土讃線、高德線、牟岐線はほぼ完成しましたが、この時期の鉄道整備の概要は以下のとおりです。

予讃線は讃岐鉄道を土台としています。讃岐鉄道は明治 22 年に丸亀～多度津～琴平間を開業し、明治 30 年に丸亀から高松まで延長していましたが、讃岐鉄道を買収した山陽鉄道が明治 39 年に国有となり、讃岐線高松～琴平間が四国で最初の国有鉄道になりました。讃岐線は多度津から西へ延び、讃予線に改称されて、昭和 2 年には松山まで達しました。讃予線はさらに予讃線に改称されて西に延伸し、大洲盆地で開業していた愛媛鉄道を昭和 8 年に国有化して予讃線に編入し、昭和 14 年に伊予大洲～八幡浜間が、昭和 16 年に卯之町～宇和島間が、最後に残された八幡浜～卯之町間が昭和 20 年に開通して、予讃線は宇和島まで全通しました。

徳島線は明治 32 年に徳島鉄道により徳島～鴨島間が開通し、明治 33 年には船戸まで延伸し、明治 40 年に徳島～船戸間が国有化されました。その後、政府は船戸（川田）～阿波池田間の建設を計画し、大正 3 年に開通しました。

土讃線は大正 12 年に琴平～讃岐財田間、大正 13 年に須崎～高知間、大正 14 年に高知～土佐山田間が開通しました。昭和 4 年には猪ノ鼻隧道の完成により讃岐財田～阿波池田間が開通し、昭和 10 年に琴平～須崎間がつながり、昭和 14 年には須崎から土佐久礼まで延伸されました。

高德線は大正 14 年に高松～志度間が開通し、昭和 3 年には引田まで延伸されましたが、引田～徳島間は吉野川橋梁と大坂山トンネルといった難工事が行われたため、高松～徳島間が全通したのは昭和 10 年でした。

徳島以南では、大正 2 年に阿波国共同汽船が徳島～小松島間に敷設した軽便鉄道を鉄道院が借り受けて小松島軽便線として営業していましたが、大正 6 年に国有化されました。大正 5 年に中田～古庄間で開業していた阿南鉄道が昭和 11 年に羽ノ浦～桑野間を開業するとともに、同年に国有化され、牟岐線は昭和 17 年に牟岐まで達しました。

この時期の鉄道土木で特筆すべきこととして、軌間拡幅、猪ノ鼻隧道、吉野川橋梁を取り上げます。

国鉄と私鉄をつなげるために、軌間（レール幅）を統一させることが必要な場合があります。愛媛鉄道は、明治 43 年に西予電気軌道という名称で郡中を起点として大洲経由で八幡浜に至る電気軌道の敷設を願い出ましたが、鉄道院から軽便鉄道への変更を指示されたため、762 ミリレールで大正 7 年に長浜～大洲間を、大正 9 年に大洲～内子間を開業しました。愛媛鉄道は昭和 8 年に国鉄に買収され、予讃線に編入するために昭和 10 年に伊予長浜～伊予大洲間を 762 ミリから 1,067 ミリに軌間拡幅し、若宮分岐点～内子間は一部ルートを変更し五郎で予讃線から分岐し、軌間拡幅して内子線と改称しました。762 ミリから 1,067 ミリへの軌間拡幅は宇和島鉄道から国鉄に買収された宇和島線（宇和島～吉野生間）でも昭和 16 年に行われました。

土讃線の香川・徳島県境の猪ノ鼻隧道（延長 3,845m）は四国鉄道の建設史上で最大の難工事でした。大正 12 年に鉄道省岡山建設事務所の直営で香川県側の坑口（戸川口）と徳島県側の坑口（坪尻口）の掘削に着手し、途中多量の湧水に悩まされましたが、大正 15 年に坑道が貫通、同年に覆工も完成し、昭和 2 年に竣工しました。戦前の鉄道トンネルと

して有数の規模を有する猪ノ鼻隧道では、5年に亘る工事で死者16人、公傷者1,133人の被害が出ました。

高德線吉成～佐古間に架かる吉野川橋梁は昭和7年に着工し、昭和8年に完成しました。橋長は約950mで、架橋当時わが国では5番目の長さでした。ニューマチック・ケーソン工法（潜函工法）を取り入れ、川底からさらに8mも掘り抜き、基礎コンクリート工事を行い、その上に鉄筋コンクリート橋脚13基をたて、2基の左右の橋台とともに3径間連続平行弦鋼ワーレントラス4連を支えています。吉野川橋梁は基礎工事、上部工事とも当時のわが国の最新技術を駆使した橋梁でした。



▲高德線の吉野川橋梁

■ 戦後～国鉄の終焉まで

戦後から昭和62年の国鉄終焉までの間、鉄道整備は既設路線の延伸が中心で、新路線の建設は一部にとどまりました。土讃線は昭和22年に土佐久礼～影野間が、昭和26年に影野～窪川間が延伸され、窪川以西は中村線として昭和38年に窪川～土佐佐賀間が、昭和45年に土佐佐賀～中村間が開通して中村まで全通しました。宇和島線は昭和28年に吉野生～江川崎間が延伸され、昭和49年に江川崎から窪川まで開通して予土線と改称されました。牟岐線は昭和48年に牟岐から海部まで延伸されました。予讃線では向井原駅から内子線内子駅を結ぶ予讃新線（内山線）が昭和61年に開通しました。この時期に特筆すべきこととして、土讃線の防災対策、国鉄線の廃止・建設中止があげられます。

四国山地を縦断する土讃線の琴平～土佐山田間は昭和初期に開通したため、資金や技術的な制約から長い橋や長いトンネルを避けるため急峻な溪谷に沿った曲線の多いルートとなっていました。また、四国山地の地質は複雑で東西に中央構造線、御荷鉾構造線、仏像構造線が走り、この間に多くの変成帯が介在しているため、大雨の時には土砂災害がたびたび発生してきました。昭和37年の土佐岩原～豊永間の土砂崩壊では、2人が殉職、土讃線が41日間不通となり、昭和47年の繁藤災害では60人の犠牲者が出て、23日間不通となりました。このため、国鉄では土讃本線防災対策委員会や四国総局防災対策委員会を設置して検討し、昭和43年に大歩危トンネル（4,179m）を、昭和48年に大杉トンネル（2,583m）を、昭和61年に大豊トンネル（2,067m）を供用して線路変更を行うなど防災対策を講じてきました。

また、輸送需要の変化に伴い国鉄の経営は昭和39年度に赤字に転落し、その後膨大な損失が生み出されることになりました。昭和43年に国鉄諮問委員会が総裁に提出した赤字ローカル線に関する意見書の中では、将来改善が見込めない全国83線区については自動車輸送への変更を示唆され、四国管内では11線区のうち主要4線区を除くすべてのローカル線7線区が対象とされました。このうち、バスに乗客を奪われていた鍛冶屋原線は昭和47年に廃止されました。昭和55年には日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）が制定され、第一次廃止対象特定地方交通線として選定された小松島線は昭和60

年に廃止されました。また、昭和 61 年には中村線が第三次廃止対象特定地方交通線に選定されましたが、高知県を母体に設立された第三セクター土佐くろしお鉄道によって運営されることになり、中村線は昭和 63 年に廃止されました。

一方で、日本鉄道建設公団により進められていた阿佐線（阿佐東線、阿佐西線）、宿毛線の建設工事も国鉄再建法施行に伴い凍結されました。このうち、阿佐東線は、昭和 49 年に海部～野根間の工事に着手し、昭和 55 年に海部～穴喰間のレール敷設を完了し、穴喰～甲浦間の路盤工事をほぼ終わらせていましたが、工事凍結となり、検討の結果、昭和 63 年に徳島県、高知県などにより第三セクター阿佐海岸鉄道が設立され、平成 4 年に阿佐海岸鉄道海部～甲浦間として開業しました。また、宿毛線宿毛～中村間は、昭和 49 年に着工されていましたが、工事が凍結され、工事は第三セクター土佐くろしお鉄道によって再開され、平成 9 年に土佐くろしお鉄道宿毛線として開業しました。さらに、阿佐西線は、昭和 49 年に廃止されて国鉄が買収した土佐電鉄安芸線の軌道用地を活用して、昭和 50 年から後免～安芸間の高架橋工事に着手していましたが、工事凍結となり、工事は土佐くろしお鉄道が再開し、平成 14 年に後免～奈半利間を土佐くろしお鉄道阿佐線（ごめん・なはり線）として開業しました。

■ JR四国の発足以降

昭和 62 年に国鉄の分割・民営化により、J R 四国が発足しました。それ以降、鉄道整備では、昭和 63 年に本四備讃線により本州と四国がつながったことが最大の出来事であり、これに伴い電化、複線化が進められました。また、都市部では都市交通の円滑化と鉄道により分断された市街地の一体化を進めることが要求されるようになり、道路と鉄道の連続立体交差事業が行われてきました。この時期に特筆すべきこととして、本四備讃線、電化、複線化、連続立体交差事業を取り上げます。

本四備讃線は、倉敷市茶屋町で J R 西日本宇野線茶屋町駅から分岐し、下津井瀬戸から備讃瀬戸までの区間と番の州の一部は道路と鉄道を共用し、坂出市番の州高架橋から分かれた後東西に分岐して予讃線に接続する延長 32.4km の鉄道です。道路・鉄道供用区間 13.1km は 2 層構造となっており、2 階部分は 4 車線の瀬戸中央自動車道、1 階部分は J R 本四備讃線の 2 線となっていますが、将来新幹線が建設される場合に備えて、さらに 2 線敷設できる構造になっています。岡山～高松間のマリンライナーの所要時間は、それまでの宇野～高松間の連絡船利用時と比べて約 1 時間短縮されました。なお、瀬戸大橋の供用開始に伴う宇高連絡船の廃止を契機に、高松市では高松港頭地区（サンポート高松）再開発事業が行われ、高松駅付近は新たに生まれ変わりました。

瀬戸大橋が開業した昭和 63 年現在、J R 四国で電化されていたのは本四備讃線の全区間と予讃線高松～観音寺間、土讃線多度津～琴平間の 86.2km だけで、J R 四国の全路線 855.8km の約 10%にすぎませんでした。こ



▲本四備讃線が通る瀬戸大橋

のため、予讃線の電化区間を伊予市まで延ばす計画が始まり、平成5年までに観音寺～伊予市間の電化が完成しました。これにより全路線に占める電化率は27.5%となりました。

また、複線化については、予讃線高松～多度津間では昭和36年以来進められ、高松～多度津間33.0kmのうち坂出～丸亀間6.8kmを除く区間は昭和45年までに複線化されました。しかし、昭和63年の瀬戸大橋開業後、坂出～丸亀間の単線区間が輸送上のネックとなり、平成3年に坂出～丸亀間の複線化に着工し、平成5年までに複線化が実現しました。これにより本四備讃線の全区間と予讃線高松～多度津間を合わせて、JR四国全路線に占める複線化率は5.9%となっています。

連続立体交差化事業は、道路と鉄道が平面交差している踏切を立体交差化することにより、踏切事故の解消、市街地の交通渋滞の解消、市街地の一体化を図る事業です。連続立体交差事業は、国鉄時代から始められ、これまでに栗林駅、丸亀駅、今治駅、佐古駅、坂出駅、高知駅付近の事業が完了し、現在松山駅付近でも進められています。このほか私鉄では、国道11号高松東道路と高松琴平電気鉄道の琴平線・長尾線の立体交差事業、伊予鉄道の西衣山駅～古町駅間立体交差事業が完了しています。

▼連続立体交差事業の実績（予定）

箇所（事業主体）	路線	工事延長	除去踏切数	事業期間
栗林駅付近（香川県）	高德線	約2.5km	9箇所	昭和45年度～昭和53年度
丸亀駅付近（香川県）	予讃線	約2.8km	13箇所	昭和56年度～平成元年度
今治駅付近（愛媛県）	予讃線	約2.6km	10箇所	昭和58年度～平成6年度
佐古駅付近（徳島県）	高德線、徳島線	約3.7km	9箇所	昭和56年度～平成7年度
坂出駅付近（香川県）	予讃線	約3.2km	8箇所	昭和63年度～平成13年度
高知駅付近（高知県）	土讃線	約4.1km	11箇所	平成8年度～平成21年度
松山駅付近（愛媛県）	予讃線	約2.4km	8箇所	平成20年度～令和6年度（予定）

■ 四国の鉄道の歴史が伝えること

四国の鉄道の歴史が私たちに伝えることとして、3つのことがあげられます。

1つは、鉄道の建設は人々に希望を与えたということです。四国の鉄道は私設鉄道から始まり、その私鉄を政府が国有化する一方で、政府主導で鉄道建設を進めることによって鉄道網が広がってきました。鉄道建設を要望する各地域は、政府に対して要望・請願活動を活発に行いました。地域間で路線の争いになることもありました。鉄道の建設が決まれば地域の住民が鉄道用地として土地を提供したり、建設工事に労力を出して協力し、鉄道の開通時には駅などで祝賀会や博覧会が催され、多くの人々が弁当を手に集まり、ちょうちん行列、踊り、相撲、花火などで鉄道の開通を祝ったことが各地の郷土史に記されています。鉄道の建設は、人々にとって文明開化のシンボルであり、新しい時代を切り拓く希望の存在であったろうと想像されます。

2つめは、国鉄線の廃止と建設中止は地域を動揺させたということです。昭和40年代から国鉄の赤字ローカル線廃止問題が表面化し、鍛冶屋原線は昭和47年に廃止され、昭和55年の国鉄再建法制定以降、小松島線が昭和60年に廃止され、中村線は第三セクター土佐くろしお鉄道に引き継がれることになり昭和63年に廃止されました。一方、鉄建公団によって昭和49～50年に着工されていた阿佐東線、宿毛線、阿佐西線は国鉄再建法施行により工事が凍結されました。長年請願を続けてようやく順番が回ってきて建設工事が始まった途

端に、路線廃止か第三セクター化の選択を迫られることになりました。それぞれの地域で検討が行われた結果、工事を再開して鉄道を開業するため、阿佐東線では第三セクター阿佐海岸鉄道が、宿毛線と阿佐西線では第三セクター土佐くろしお鉄道が設立されました。地域の人々にとっては、第三セクターによる鉄道建設は苦渋の選択だったことでしょう。

3つめは、時代とともに鉄道を取り巻く状況は変化するということです。鉄道は人の移動や物資の輸送を通じて四国の経済・産業活動や住民生活の向上に貢献してきましたが、特に昭和40年代以降、自動車の普及や地域の人口減少、高齢化等により鉄道利用者は減少しました。鉄道建設が熱望されていた時もありましたが、ようやく鉄道が通った時には利用者のニーズは変わり、鉄道を取り巻く状況も変わっていました。鉄道をめぐる政府の方針も、かつての国有化から民営化に変わり、四国ではJR四国が発足しました。今日の鉄道には、他の交通機関との競争力向上などのため、高速化が求められています。そのための抜本的な対策として、また四国地域の発展という観点からも、四国新幹線（大阪市～徳島市付近、高松市付近、松山市付近～大分市）及び四国横断新幹線（岡山市～高知市）への期待が高まっています。

<参考文献>

- ・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）
- ・四鉄史編集委員会編「四鉄史」（四国旅客鉄道、1989年）
- ・交通新聞社編「JR四国20年のあゆみ」（四国旅客鉄道、2007年）
- ・徳島県史編さん委員会編「徳島県史第五巻」（徳島県、1966年）
- ・徳島県教育委員会編「徳島県の近代化遺産」（徳島県教育委員会、2006年）
- ・徳島橋梁技術者の会編「四国三郎 吉野川の橋」（徳島橋梁技術者の会、1999年）
- ・香川県編「香川県史第五巻」（香川県、1987年）
- ・香川県編「香川県史第六巻」（香川県、1988年）
- ・香川県土木史編纂委員会編「香川県土木史 第Ⅱ巻」（香川県建設技術協会、2004年）
- ・香川県教育委員会編「香川県の近代化遺産」（香川県教育委員会、1995年）
- ・愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史近代下」（愛媛県、1986年）
- ・愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史県政」（愛媛県、1988年）
- ・愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史地誌Ⅰ（総論）」（愛媛県、1983年）
- ・愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史地誌Ⅱ（東予東部）、（東予西部）、（中予）、（南予）」（愛媛県、1984～1988年）
- ・えひめ地域政策研究センター編「愛媛県の近代化遺産」（愛媛県教育委員会文化財保護課、2013年）
- ・高知県編「高知県史近代編」（高知県、1970年）
- ・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）
- ・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）
- ・本州四国連絡橋公団編「瀬戸大橋工事誌」（海洋架橋調査会、1988年）
- ・本州四国連絡橋公団編「瀬戸大橋技術誌」（本州四国連絡橋公団、1989年）
- ・瀬戸大橋架橋史編さん委員会編「瀬戸大橋架橋史 通史・資料編」（瀬戸大橋架橋推進香川県協議会、1989年）
- ・土木学会四国支部編「四国に豊かさと潤いをもたらした土木事業」（四国建設弘済会、1995年）、など