



連続立体交差事業で高架化された高知駅

ジャンル — 鉄道

1

四国の鉄道

時代を反映して変化を続ける鉄道

今、鉄道に求められているのは、高速化なんだよ。



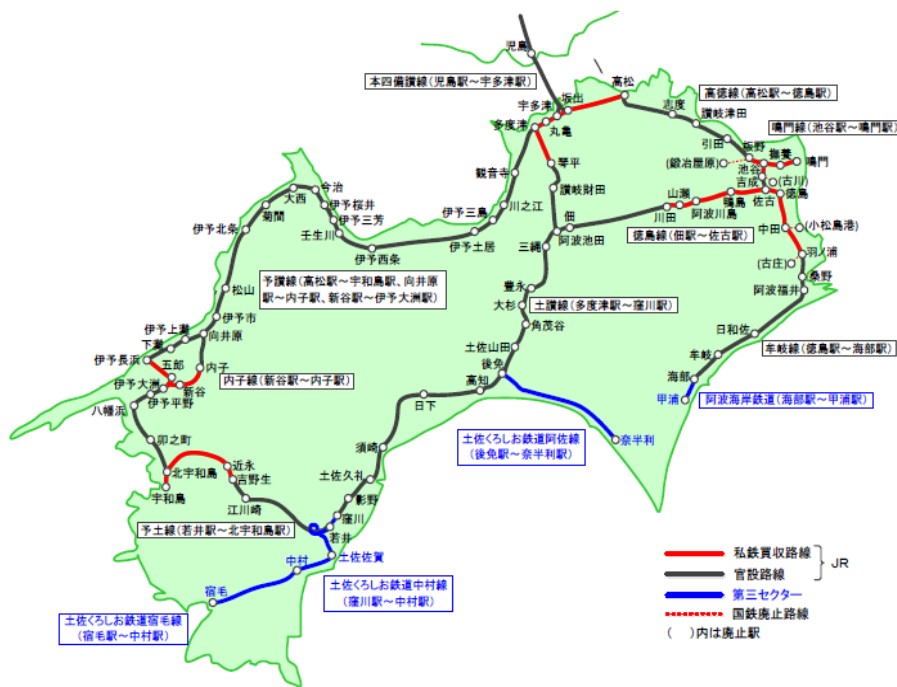
1. 四国の鉄道網

明治初期に民間資本による鉄道熱が高まり、明治 20 年代になると四国でも私設鉄道（私鉄）が開業します。四国初の鉄道は明治 21（1888）年の伊予鉄道で、ついで明治 22（1889）年に讃岐鉄道、明治 28（1895）年に道後鉄道、明治 29（1896）年に南予鉄道、明治 32（1899）年に徳島鉄道が開業。その後も各地で私鉄が設立されていきました。

一方、政府は明治 25（1892）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ました。明治 39（1906）年には「鉄道国有法」を公布し、規模の小さい「一地方の交通を目的とする」ものを除き、鉄道はすべて国の所有となります。

四国でも昭和初期までに、多くの私鉄路線の国有化が進みました。これらは高松～琴平間、徳島周辺、大洲周辺など、比較的鉄道建設が行いやすい平地にある短距離なものが多く、現在は「私鉄買収路線」と呼ばれます。一方、鉄道建設が難しい県境を越える山間部などでは国主導の鉄道建設が行われ、現在「官設路線」と言います。

戦後はすでにある路線の延長が行われましたが、国鉄の赤字に伴い路線の廃止や第三セクター（国や地方自治体と民間が共同出資した事業体のこと）への路線譲渡が行われ、昭和 62（1987）年に国鉄は民営化。JR 四国となりました。



四国の JR と第 3 セクター路線図。

2. 四国の鉄道建設の歴史

<明治～終戦まで>

現在の、予讃線、徳島線、土讃線、高德線、牟岐線の整備は、終戦までにほぼ完成していました。この時期の注目すべき鉄道土木工事を以下に挙げます。

きかんかくふく
[軌間拡幅 (レールの幅を広げること)]

国鉄とそれまでの私鉄をつなげるために、軌間 (レール幅) の統一が必要な場合があります。愛媛鉄道は、幅 762 mm のレールの軽便鉄道 (幅の狭い線路に小型の車輛を走らせる簡単な構造の鉄道) で長浜～内子間を運行していましたが、昭和 8 (1933) 年に国鉄に買収された際に、1,067 mm への軌間拡幅が行われました。宇和島鉄道から買収された宇和島線でも同様の拡幅が行われています。

いの はなずいどう
[猪ノ鼻隧道 (トンネルのこと)]

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 (1923) 年に鉄道省岡山建設事務所の直営で掘削をスタート。大量の湧水に悩まされ、死者 16 人、負傷者 1,133 人を出しながら、大正 15 (1926) 年に坑道が貫通し、昭和 2 (1927) 年竣工。戦前有数の鉄道トンネルとなりました。

きょうりょう
[吉野川橋梁]

高德線の吉成～佐古間に架かる吉野川橋梁は、昭和 7 (1932) 年に着工し、昭和 8 (1933) 年に完成しました。長さ約 950m で、架橋当時は日本で 5 番目の長さを誇りました。川底から 8m 掘り抜いて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の橋脚 13 基を建て、左右 2 基の橋台とともに橋を支えています。当時の日本の最新技術を駆使した橋でした。



高德線の吉野川橋梁。

<戦後～国鉄の終わりまで>

戦後から、昭和 62（1987）年に国鉄が JR になるまでの間、新路線の建設はほぼなく、既にある路線の延伸が中心でした。この期間の主な工事や出来事を以下に挙げます。

[土讃線の防災対策]

四国山地を南北に走る土讃線の琴平～土佐山田間は、昭和初期に開通しました。当時の技術力や資金の制約から長い橋やトンネルを避けたため、険しい渓谷沿いの曲がりくねった路線でした。また地盤が弱い地域で、大雨が降るとたびたび土砂災害が発生し、昭和 47 年の繁藤災害では 60 名の犠牲者と 23 日間不通となる四国での最大級となる災害が発生するなど、鉄道職員の殉職、土砂崩落による長期間の不通などの被害がありました。そのため国鉄ではトンネルを用いた新たなルートを計画。昭和 43（1968）年に大歩危トンネル（4,179m）、昭和 48（1973）年に大杉トンネル（2,583m）、昭和 61（1986）年に大豊トンネル（2,067m）を開通。四国の南北を結ぶ、安全な走行が可能になりました。

[国鉄線の廃止・建設中止]

国鉄は昭和 39（1964）年度に赤字となり、その後も損失が続きました。昭和 43（1968）年には国鉄諮問委員会から、将来改善が見込めない線区の自動車輸送への変更が示されました。四国の 11 線区では、主要 4 線区を除くローカル線 7 線区全てが対象となり、廃線が続きました。

昭和 47（1972）年に鍛冶屋原線、昭和 60（1985）年に小松島線が廃止。昭和 63（1988）に廃止された中村線は、高知県を中心に設立された第三セクター土佐くろしお鉄道によって引き継がれ、現在も運営されています。

既に工事が始まっていた阿佐線（阿佐東線、阿佐西線）、宿毛線の建設は、凍結が決定。このうち阿佐東線は、昭和 63（1988）年に徳島県、高知県などが設立した第三セクター阿佐海岸鉄道が引き継ぎ、平成 4（1992）年に阿佐海岸鉄道／海部～甲浦間が開業しました。また宿毛線の宿毛～中村間は、第三セクター土佐くろしお鉄道によって工事が再開され、平成 9（1997）年に宿毛線として開業。続いて阿佐西線も、土佐くろしお鉄道が工事を再開。平成 14（2002）年に、阿佐線（通称「ごめん・なはり線」）として後免～奈半利間を開業しています。

< JR四国の発足以降 >

JR 四国は昭和 62（1987）年に発足しました。以下は、それ以降で注目すべき出来事です。

[本四備讃線]

本四備讃線は、延長 32.4km の路線です。瀬戸内海と番の州の一部で、道路と鉄道が同じ瀬戸大橋を走っています。道路・鉄道供用区間の 13.1km は 2 層構造で、2 階部分は瀬戸中央自動車道、1 階部分は JR 本四備讃線が走っています。現在線路は 2 本ですが、将来の新幹線建設に備え、さらに 2 本を増やせる構造に設計されています。岡山～高松間のマリナーの所要時間は約 1 時間。連絡船利用時と比べて半分ほどに短縮されました。



本四備讃線が走る瀬戸大橋。四国新幹線開通を見越し、線路を増やせる構造に。

[電化、複線化]

瀬戸大橋が開業した昭和 63（1988）年当時、JR 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。JR 四国の全路線 855.8km の約 10% でした。その後平成 5（1993）年までに観音寺～伊予市間が電化され、電化率は 27.5% に増えました。

複線化については、予讃線高松～多度津間の 33.0km を対象に昭和 36（1961）年から進められました。平成 5（1993）年に単線のまま残っていた坂出～丸亀間の工事が終了し、複線化が実現。本四備讃線の全区間と予讃線高松～多度津間を合わせ、JR 四国の複線化率は 5.9% です。

[連続立体交差事業]

「連続立体交差事業」は、鉄道を高架にすることで、道路と鉄道が交差している踏切を複数同時になくすことにより交通事故と渋滞を解消し、市街地の一体化を図る事業です。現在は、香川県の栗林駅、丸亀駅、坂出駅、愛媛県の今治駅、徳島県の佐古駅、高知県の高知駅付近の事業が完了。愛媛県の松山駅付近は、令和 6（2024）年度の完成に向け工事中です。

3. 四国の鉄道の歴史から分かること

<希望を与える鉄道建設>

昔、鉄道建設を要望する各地域は、国に対しての要望・請願活動を盛んに行い、地域間で争いになるほど誘致が活発でした。開通時には駅で祝賀会や博覧会が催され、多くの人が弁当を手に集まり、ちょうちん行列、踊り、相撲、花火などで開通を祝ったと、各地の郷土史に残っています。鉄道は長い間、時代を拓く希望の存在でした。

<国鉄線の廃止と建設中止による地域の動揺>

国鉄の赤字化に伴い、多くのローカル線が廃止され、始まっていた工事も途中で凍結されました。第三セクターによる路線継承もありましたが、地域には苦渋の選択だったことでしょう。鉄道の消失は、地域に大きな動揺を与えました。

<鉄道を取り巻く状況は常に変化する>

鉄道は四国の経済・産業活動や生活に大きく貢献してきました。しかし昭和40年代以降、自動車の普及、地域の人口減少・高齢化等により利用者が減少しています。他の交通機関との競争力を高めるためにも、今日の鉄道には高速化が求められます。その対策として、また地域の発展のためにも、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）と四国横断新幹線（岡山市～高知市）への期待が高まります。