

土佐くろしお鉄道中村線

昭和 26 年に国鉄土讃線が窪川まで開通し、窪川以西は海岸線（窪川～佐賀～大方～中村）と北幡線（窪川～江川崎）などの路線争いとなりました。昭和 30 年の鉄道審議会でも四国西南部開発にとって重要な役割を持つことが認められ、昭和 32 年に海岸線は中村線の名称で、北幡線は窪江線の名称で同時に工事を行うことが決定しました。

窪川から中村に至る中村線（43.0km）のうち窪川～土佐佐賀間（20.8km）は昭和 32 年に着工し、昭和 38 年に開通しました。窪川（海拔 220m）から土佐佐賀の海岸に至る工事は、山と深い谷に阻まれ難工事の連続となりました。特に海拔 164m の大峠東山の先は急傾斜の谷になっていて、そのまま列車を走らせることができないため、半径 350m の大きな円を描いて山腹に隧道を掘り、山を一回りして約 41m 下の谷間へ降りるというループ方式がとられました。この第一川奥トンネル（延長 2,028m）は入口から出口までの全部が隧道になっている日本初の完全ループ式トンネルです。土佐佐賀までの開通により、それまでのバス路線の難所を解消することができ、足摺国定公園（現足摺宇和海国立公園）が大きくクローズアップされることになりました。

昭和 40 年には土佐佐賀～浮鞭間が着工されましたが、同区間は山が海に迫っているため、井の岬基部を掘り抜く第一伊田トンネル（1,260m）をはじめ長短 25 箇所ものトンネルを掘削しなければなりません。難工事の連続で、第一伊田トンネルの工事では土砂崩れで 1 人が犠牲となりました。さらに昭和 42 年には浮鞭～中村間が着工され、昭和 45 年に中村線は全線開通しました。全線開通の前夜には中村市（現四万十市）では市民約 2 千人が戦後初めて提灯行列で市中を練り歩いて開通を祝い、当日は各駅で祝賀列車が盛大な歓迎を受けました。この開業で高松から中村まで 5 時間で行けるようになったため、国鉄は「さらに近くなった足摺」をキャッチフレーズに観光キャンペーンを展開しました。

しかし、輸送需要の変化に伴い国鉄の経営が悪化したため、政府は昭和 55 年に国鉄経営再建促進特別措置法を制定し、昭和 61 年に第 3 次特定地方交通線に選定された中村線は、バス路線運行で代替するか、第三セクター方式による鉄道運行かの二者択一を迫られる事態となりました。存続運動を続けてきた地元は動揺しましたが、高知県は関係市町村の同意、金融機関や民間企業の協力を得て、第三セクター方式による鉄道存続を決定しました。昭和 61 年に第三セクター土佐くろしお鉄道株式会社が設立され、国鉄から民営化して発足した JR 四国の中村線は昭和 63 年 4 月に土佐くろしお鉄道に移管され、それ以降土佐くろしお鉄道中村線として運行されています。

<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」1965 年、四鉄史編集委員会編「四鉄史」1989 年、高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年、黒潮町史編さん委員会編「黒潮町史」2017 年など>

