

高知の電車軌道

高知の電車軌道は伊野線 11.2km、後免線 10.9km、棧橋線 3.2km の 3 路線総延長 25.3km で、高知市、南国市、いの町にまたがっています。もともと土佐電気鉄道により運行されていましたが、平成 26 年から高知県や市町村が出資する新会社とさでん交通に引き継がれています。

土佐電気鉄道株式会社が設立されたのは明治 36 年 7 月で、明治 37 年 5 月に本町線堀詰～乗出（現伊野線グランド通）間 1.2km と潮江線梅ノ辻～棧橋（現棧橋車庫前）間 1.8km を開業しました。棧橋の完成に伴い、明治 38 年 4 月に潮江線の終点は棧橋から棧橋船着き場（現棧橋五丁目）まで延伸されました。明治 39 年 4 月には堀詰～梅ノ辻間が開通し、梅ノ辻～棧橋間の名称は潮江線から棧橋線へ改称されました。

伊野線では、伊野町（現いの町）まで軌道を延ばすためには、枳形～五丁目間の道路を拡幅する必要がありました。土佐電鉄は県に道路の拡張工事費と補償費を寄付し、拡幅された県道の上に軌道敷設を行い、明治 39 年 10 月に乗出～鏡川橋北詰間が開通し、明治 41 年 2 月には伊野線堀詰～伊野間が全通しました。伊野線の開通により、伊野町方面から和紙などの生産物が棧橋に直送され船で阪神方面に積み出され、阪神などから棧橋に着いた石炭、苛性ソーダ、肥料などが伊野方面に移送されることになりました。

後免線の沿線は人口が多く、広い穀倉地帯を持つため、土佐電鉄にとって後免線の建設は経営基盤を強化する上で重要な事業でした。土佐電鉄は県に道路拡張費や人家立退き料などを寄付し、拡幅された県道の上に軌道工事を行い、明治 41 年 10 月に堀詰～下知（現宝永町）間 1.3km の営業を開始しました。続いて下知から葛島橋西詰まで県道を新設延長して、その上に軌道を敷く計画が立てられましたが、中新町など北街地区の住民が反対したため、土佐電鉄は下知～葛島橋間 1.3km の田畑を買収し、かさ上げして専用軌道を新設し、明治 42 年 10 月に葛島橋西詰まで開業しました。明治 42～43 年には国分川を渡る葛島専用鉄橋の工事が行われ、明治 43 年 10 月に葛島橋～鹿児島間が開通し、その後、明治 44 年 5 月には後免東町通まで、大正 14 年 2 月には後免町駅前まで開通しました。

大正 13 年に国鉄高知駅が新設されると、それまで交通の要衝として栄えてきた高知市中心部が堀詰から東寄りの播磨屋橋へ移転することになりました。高知駅～潮江橋間の道路の建設と軌道の敷設が緊急の課題となり、土佐電鉄が県に寄付をして新道路上に軌道を敷設することで話し合いがまとまりました。軌道敷設工事は昭和 3 年 7 月に完了、同年 8 月には高知駅前～潮江橋間が開通し、堀詰～梅ノ辻間の軌道は廃止されました。播磨屋橋交差点には、電車が自由にどの方向へも運行できるようにダイヤモンドクロッシングという十字路が建設されました。こうして高知の電車軌道の原型は明治から昭和初めにかけて形づくられ、現在も住民や観光客の足として利用されています。

＜参考文献：土佐電気鉄道編「土佐電鉄 75 年の歩み」1979 年、八十八年史編纂委員会編「土佐電鉄八十八年史」1991 年など＞

