

予讃線

J R 予讃線は高松駅から宇和島駅に至る 297.6km の海回り路線と向井原駅～内子駅間 23.5km および伊予大洲駅～新谷駅間 5.9km により構成されています。

予讃線は、明治 22 年に讃岐鉄道が丸亀～多度津～琴平間を開業したことに始まります。明治 30 年に丸亀から高松まで延長した讃岐鉄道は、明治 37 年に山陽鉄道に買収され、さらに山陽鉄道が明治 39 年に国有化されたため、高松～琴平間は国有鉄道となり、明治 42 年には讃岐線と称されるようになりました。

明治 44 年に衆議院で多度津～松山間の鉄道敷設に関する建議案が可決され、明治 45 年に鉄道院多度津建設事務所が設置されて、讃岐線の西への延伸が開始されました。大正 2 年に多度津～観音寺間が、大正 5 年に観音寺～川之江間が開業し、これが四国で初めての官設鉄道でした。

讃岐線はさらに西へ延び、大正 6 年に伊予三島まで、大正 10 年に伊予西条まで達しました。大正 12 年に讃岐線は讃予線に改称され、大正 13 年に今治まで、昭和 2 年に松山まで開通しました。昭和 5 年には松山から南郡中まで延伸され、同年に讃予線は予讃線に改称されました。さらに昭和 7 年には伊予上灘まで、昭和 10 年には伊予長浜まで延伸されました。

大洲盆地では愛媛鉄道が大正 7 年に伊予長浜～伊予大洲間を、大正 9 年には若宮分岐点～内子間を開業していましたが、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～伊予大洲間の軌間（レール幅）を 762 ミリから 1,067 ミリに拡幅し、若宮分岐点～内子間の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。

大洲から宇和島までは、103 号線（大洲～八幡浜～卯之町～宇和島）と 104 号線（大洲～野村～近永～宇和島）の 2 ルートが政争の具とされ進捗が遅れましたが、昭和 8 年に 103 号線と決定され、昭和 14 年に伊予大洲～八幡浜間が、昭和 16 年に卯之町～宇和島間が開通しました。最後に残された八幡浜～卯之町間は、戦時下の労力と資材が不足する中、地元の勤労奉仕隊員約 5 万人が動員され、昭和 20 年 6 月に完成しました。

このように予讃線は終戦前に高松から宇和島まで全通しており、これに加えて昭和 61 年に向井原駅から内子線内子駅を結ぶ予讃新線（内山線）が新設されて、現在の予讃線の形になりました。昭和 62 年には J R 四国が発足し、昭和 63 年の瀬戸大橋の開通前後には予讃線の電化・複線化が進められるなどして、四国の路線の中で予讃線は最も多くの人々に利用される路線となっています。

<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」1965 年、四鉄史編集委員会編「四鉄史」1989 年、交通新聞社編「J R 四国 20 年のあゆみ」2007 年など>

