

土讃線

土讃線は香川県の多度津駅から高知県の窪川駅に至る 198.7km の J R 四国の路線です。

多度津～琴平間は明治 22 年に讃岐鉄道により開業しました。讃岐鉄道は明治 37 年に山陽鉄道に買収され、山陽鉄道が明治 39 年に国有化されたため、多度津～琴平間は四国で最初の国有鉄道となりました。

琴平～土佐山田間は、大正 8 年に今後 12 年以内に敷設する第一期線に追加され、大正 12 年には路線を東豊永で 2 つに分け、琴平～東豊永間を土讃北線、東豊永～土佐山田間を土讃南線として工事が進められました。琴平～讃岐財田間は大正 12 年に、讃岐財田～阿波池田間は昭和 4 年に開通しましたが、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。トンネル 9 箇所をうがつ工事中に死者 10 人、負傷者 2,000 人という犠牲を払いました（死者・負傷者数は「四国鉄道 75 年史」による）。

高知県では、明治 26 年に発足した土佐鉄道協会が明治 39 年には高知県内務部長を会長とする官線四国鉄道期成同盟会と改称して、敷設運動を展開しました。この結果、大正 5 年に須崎～土佐山田間が高知線として第一期線に追加されましたが、路線をめぐって南線（高岡町経由）と北線（佐川町経由）の争奪戦が起こりました。結局、北線と決まり、大正 13 年に須崎～日下間と日下～高知間が、大正 14 年に高知～土佐山田間が開通しました。日下駅などにある「高知線の歌」の歌詞を見ると、当時の情景が目に浮かびます。

土佐山田以北の土讃南線では甫喜山隧道（1,254m）を抜いて昭和 5 年に土佐山田～角茂谷間が、昭和 7 年に角茂谷～大杉間が、昭和 9 年に大杉～豊永間が開通しました。また、池田以南の土讃北線では昭和 6 年に池田～三縄間が、昭和 10 年に三縄～豊永間が開通し、高知と高松が鉄道でつながりました。

須崎以西は、昭和 9 年に須崎～窪川間が窪川線として鉄道敷設法に追加編入され、昭和 14 年に須崎～土佐久礼間が開通し、昭和 17 年には全線で土工工事が完了しましたが、レール敷設は中止されていました。戦後、工事が再開され、土佐久礼～影野間は昭和 22 年に、影野～窪川間は昭和 26 年に開通しました。窪川駅前に鉄道開通記念碑が建立されています。

こうして多度津～窪川間の土讃線が全通しましたが、四国山地を縦断する琴平～土佐山田間は昭和初期に建設されたため、資金や技術の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、大雨の時には土砂災害がたびたび発生し、昭和 37 年の土佐岩原～豊永間の土砂崩壊や昭和 47 年の繁藤災害では犠牲者が出て土讃線が不通になることもありました。このため、昭和 43 年に大歩危トンネル（4,179m）、昭和 48 年に大杉トンネル（2,583m）、昭和 61 年に大豊トンネル（2,067m）がつくられ線路変更が行われるなど、防災対策が講じられてきました。

<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 年など>



高知線の歌（日下駅）



鉄道開通記念碑（窪川駅前）

