



開通当時の日下駅

### 国鉄土讃線の開通

政府は大正五年三月、国有鉄道高知線建設の議を起し、将来高知、香川両県を結ぶ四国縦貫線の計画をなし、南線（土佐市経由）北線（日下、佐川経由）の争奪運動が展開された結果、北線と決定して、その第一工区として須崎、日下間を大正七年四月起工し、長い歳月と多くの経費を投じ、幾多の困難を克服して、大正十三年三月二十九日工事を竣工、須崎、日下間二十五軒も、汽笛一声鉄輪の轟と共に運輸営業を開始し、県民久しく待望の国鉄開通の嚆矢となり、日下村はその終点駅となり、隆盛を極め、交通文化の画期的な大発展を見たので、村民の歓喜は想像にあまりあり、文化、経済面からも大いに恩恵に浴するようになった。

日本で最初に汽車が開通したのは、明治五年（一八七二）五月で今から百六年前品川と横浜間、又九月十二日新橋横浜間に開通している。日下須崎間に汽車が開通したのは大正十三年三月三十日だから、今から五十二年前で、土讃線全通祝賀式は昭和十年十一月二十八日に挙行されたので、今から四十二年前と云うことになる。

大正十三年三月三十日、須崎駅を発車した処女列車は午前九時五十分「くさか」駅に到着した。僅か十六哩の須崎、日下間であったが、当時は

未だ汽車に乗った事のない者が大半だったので、生まれて初めて「汽車」を見る村民は、緑門の上に万国旗はためく駅の周辺に群集してこの処女列車を迎えるもの、試乗するものでにぎわった。

日下村婦人会は「日下、須崎鉄道案内」なる印刷物を準備して、運転前日の二十九日試運転車に便乗して招待客の高岡郡長や、付近町村長及有志学校長並に係員の人々に贈呈し、又各駅々毎に十枚、十五枚と五百余枚を撒いて人々から大変感謝された。

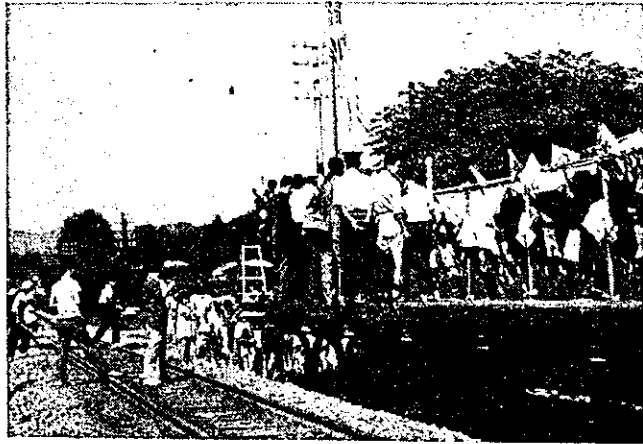
また、この鉄道敷設は、最初岩目地から加茂長竹を経て、（霧生関にトンネルを抜いて佐川に至る計画もあったが、加茂本村、下山廻りとなったので、加茂、西佐川駅も出来て西部の住民も恩恵に浴することができた。

起工	大正七年四月一日
竣工	大正十三年三月三十日
延長	日下、須崎間十六哩
斗賀野トンネル	一哩二十鎖
用地	一四〇、八五六坪余
総工費	三、六六〇、六九〇円
一哩当り工費	二二三、五五四円

#### 日下駅の繁昌

鉄道開通前の交通は、人力車又は伊野、岩目地間の定期乗合馬車を唯一の交通機関とし、荷物運搬は荷馬車によった。鉄道開通にともなって日下、伊野間の連絡に人力車は頻繁となったが、荷馬車は開通前までは村内に八十台以上もあり、小運送に重要な役割を果していたが、鉄道開通と共に五十台を下回り、貨物自動車の進出と共に

## 第五章 交通、通信



岡花無人駅落成

## 中間駅設置と無人駅化へ

昭和三十五年六月二十八日をもって、蒸気機関車の牽引する汽車が気動列車に変わったので、汽笛一声と共に煙を吐いた汽車が詩情の姿を消して惜しまれたが、これにしたがって、列車のスピードは高速化され、運転回数も次第に多くなって来た。

加茂―日下駅間、日下―伊野間の区間の遠隔を不便とした地元村民の要望がいれられて、昭和三十五年八月、加茂、日下間に岡花無人駅が設置され、同三十九年十月には日下、伊野間に波川無人駅が設置されて、中間住民は大きな恩恵をうけるようになった。

その後国鉄の赤字運転解消と人員整理などの画策による無人駅の増加にともない、昭和四十五年十月より、日下、加茂両駅もついに無人駅となる運命を迎えて、駅舎は鎖され、改札口だけが開かれたが、日下駅には運転係を置くようになった。

加茂の名物霊媒師渡辺晃春住職の子育寺詣での乗降客でにぎわった華かなりしころの土佐加茂駅は、土讃線中唯一の美化花の駅として知られていたが、昭和後年の無人駅となってからは加茂温泉の治療客でにぎわった。