

第1節 陸 運

2、国鉄・土讃線 (高知県史近代編其他による)

明治二十五年六月二十日、鉄道敷設法が公布され、香川県から池田―高知を経て須崎に至る路線も一応予定されていたが、四国山脈横断が難工事だけに、第一期工事から除外されたので、その線上げを第五議会に提出しよう。

明治三十六年九月、高知商業会議所(会頭松村俊夫)の提唱により、「土佐鉄道協会」が四国鉄道敷設促進を目標として発足した。西山志澄・坂崎斌・藤崎朋之らが演説会を開いて「鉄道敷設が軍事上必須の急務である」ことを訴えて、県民の協力を求めた。請願書の要旨は、

第一に軍事的立場から

「野見湾が我が日本太平洋沿岸における第一の碇泊地たるは、吾に我が海軍将校等の測定する所たるのみならず、その海底は最も深くして、且広く優に一艦隊を容るべきを以て、外人の夙に流涎するの要港なりと聞く。嗚呼、世人常に北門の鎖鑰を説くも、却て南門の牆壁に意を注がず、一朝事ありて強国と敵を闘くや、敵の艦隊は我が帝国の胃腑たる大阪を衝かんとし、乃ち摂海を襲撃する戦略に出づるや必せり。而して或は其艦隊は我が高知地方の松山分営、並に丸亀分営と隔離するを奇禍とし、先づ須崎に上陸して之を占領し、野見湾を擁して其の艦隊を根拠とし、直ちに鼓行して北山を躓え、阿讃より不意に紀淡海峡の背後に出では、摂海は忽ち彼の艦隊を進ませしめて、大阪・神戸・堺等の市街は悉く砲火の中に陥り、且つ我が艦隊の摂海に拠りしものは為めに、一時に其の運命を決するの大危険を冒さざるを得ず。」

と国防上、土讃線を急速に着工することは、戦略的意義があり、第二に開通後は、四国南部と近畿、中国との距離を著しく短縮して、物資の交流を円滑ならしめ、産業開発に寄与することは必然であると、経済的理由をあげて強力に運動を展開した。

当時の土讃線の計画では、琴平―高知―須崎間で

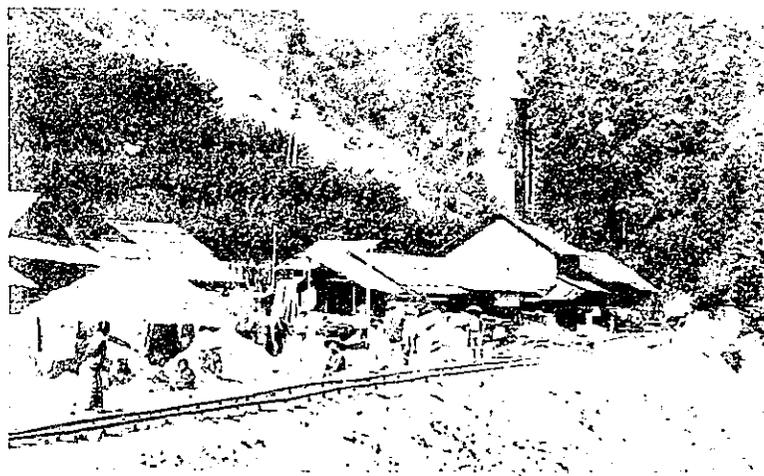
一延 長 八四哩余(約一三五km)
工事費 四四〇万円

内訳	土工費	七〇万円	隧道費	一一八万円
	橋梁費	四二万円	用地建物其ノ他	一七〇万円

しかし翌二十七年八月、日清戦争が勃発して、この運動も中絶せざるを得なかった。明治三十三年、再び運動を起したが北清事変勃発、更に日露戦争のために延ばされた。

大正初年、四国鉄道期成同盟をつくり、本格的に運動を展開した。当時なお北線(佐川経由)と南線(高岡経由)の両線が対立し、その誘致運動が熾烈であった。北線側は佐川出身の田中光顕伯その他有力者の後援があり、松山方面への接続が有利で、仁淀川上流を後背地としており、最終的には北線に決定した。

大正五年四月、実地測量に着手し翌年須崎―伊野間を終えた。須崎から斗賀野までの工区は次の通りで、須崎港から資材を揚げて工事を始めた。中でも斗賀野トンネルを主として、国見の二つのトンネルの掘削は難工事であった。



工事中の土佐鉄道斗賀野隊道口削岩機

第1節 陸 運

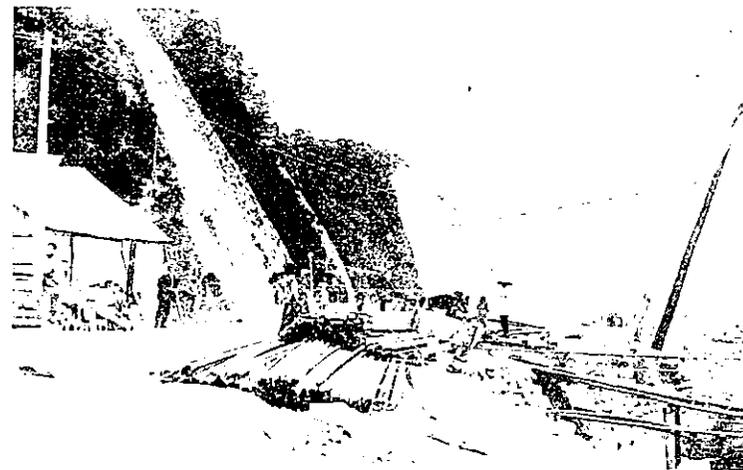
第一工区(須崎→千々川)
 起工 大正 八・七・二一
 竣工 同 一〇・七・一四

第二工区(千々川→斗賀野)
 起工 大正 七・四・三
 竣工 同 一二・九・三〇

こうして日本最初の鉄道(新橋→横浜)が通じて以来漸く半世紀を経た大正十三年三月三十日、高知県下初の鉄道が、須崎・日下間に開通した。ついで同年十一月、高知まで、さらに同十四年十二月、山田へ延長し、難関とされた北部山間工事も、官民不断の努力によって逐次進捗し、昭和十年九月遂に全通して高松と結ばれた。

土佐鉄道協会が発足してから実に四十二年目である。土讃線は前述したように、讃岐・阿波・土佐の三国を貫通連繫する幹線であり、しかも四国と中国を連絡する動脈で、これが四国の交通に画期的な変革を果し、ひいては政治・経済・文化に及ぼした影響もまた甚大であった。

須崎・斗賀野間の中間駅設置については、土崎東端に設ける予定であったが、同地域の反対により現在の吾桑



工事中の土佐鉄道古倉山切取附近

第4章 交通・通信



陸揚げされた機関車 第一号

駅が設置された。その後昭和十七年七月、土佐石灰株式会社の請願により、谷から大峰に至る専用線(二・一km)が敷設され、加茂大平山の石灰を、大阪窯業(大阪市)への積出しが行われる様になり、現多ノ郷駅に信号所が設けられた。かねて多ノ郷への駅設置運動が続けられていたが、戦争中のこととしてその実現の運びに至らなかった。たまたま昭和二十一年末南海大地震があったが、そのため谷、大間間の鉄道線路が破壊されて、一時ここに仮停車場が設けられた。これを機会に村民の労力奉仕もあり、多年熱望していた多ノ郷駅が漸く開設された。時に昭和二十二年六月であった。プラットホームも当時は木造であったが、同二十四年三月、片側ながら永久的なものが築造された。さらに大間に市役所が設けられ、附近の人口も増加したので、昭和三十五年十月一日、大間に無人の簡易停車場が設けられた。

鉄道の西への延長

昭和十四年一月、久礼まで 一〇・九 km
 昭和二十二年一〇月、影野まで 一八・〇 km
 同 二六年一月、窪川まで 八・二 km
 同 三八年二月、佐賀まで 二〇・七 km

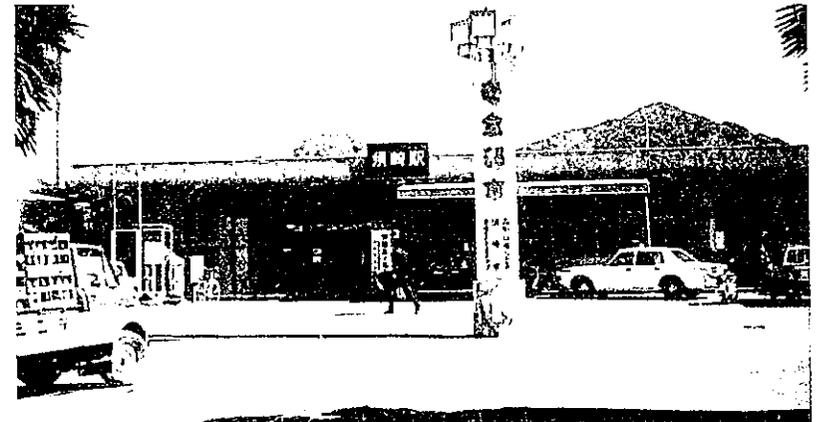
国鉄各駅貨物トン数(万トン)

(発送)	吾 桑	多ノ郷	須 崎
35	1.3	18.1	2.3
37	1.5	34.7	2.6
40	1.5	33.6	1.9
43	2.0	16.4	1.7
44	2.6	18.2	1.5
45	1.3	18.3	2.6
46	—	19.4	3.5

(到着)	吾 桑	多ノ郷	須 崎
31	1.4	39.8	1.8
35	1.6	66.5	1.9
37	2.5	120.9	2.2
40	0.3	109.2	3.8
43	0.2	123.9	3.7
44	0.2	120.8	3.5
45	—	116.6	3.5
46	—	120.2	2.7

吾桑駅へ45. 10. 1ヨリ取扱セズ

須崎駅
 大正一三・三 新設
 昭和一四・一一 久礼まで開通に伴い建物、線路の改築
 同 二八・一〇 跨線橋 新設
 同 三〇・八 新駅舎完成
 同 四五年一〇月 中村まで 二二・七km
 同 四九年 三月 窪川・江川崎間(予土線) 開通



須 崎 駅