

地主に所有されていたため、山林地主の下で低賃金の山林労働者として働いていたのである。こうした那賀川の流筏に従事した労働者のうち谷利一を指導者として、流路の整備と労働条件の向上を目指して明治 37 年には那賀川運材業労働組合が結成されていた。同組合は日露戦時には活動を一時停止させていたが、戦後の流筏量の増加とともに明治 43 年には 61 人で労働組合を再建した。当初は流筏の運賃決定権を掌握するほどの力をもっており、本県の労働運動史の先駆的存在として重要な位置を占める。また、明治 41 年の徳島水力電気による桜谷発電所建設による補償問題の発生を契機に、那賀川中・下流に労働組合の結成があいついだが、大正 4 年 9 月には那賀川運材業労働組合を中心に利害をともしする那賀川下流運漕業組合・那賀川運材中央組合・那賀川船業組合の川筋 4 組合によって連合体の「那賀川運輸団」が結成された。さらに、大正 14 年 9 月には連合体としての「運輸団」を解消して、単一の「那賀川労働組合」を結成し、上流・中央・下流の各支部をおいた。しかし、その後、下流の製材業者や上流の山元による分裂工作によって、那賀川労働組合の各支部は徐々に各業者の下請となり従属しはじめ、ついに昭和 2 年に 5 団体に分裂し、その結果那賀川の流送権は完全に下流業者に支配され、労働組合側は流送条件の統制権を失ってしまった。

#### 吉野川改修工事

阿波藍が地藍におされはじめていた明治 17 年、毎年のように氾濫し、流域住民に甚大な被害を与えていた吉野川の治水と利水を要求する声におされて、内務省はオランダ人の御雇い技師ヨハネス＝デ・レーケに命じて、河口部から美濃田淵（東みよし町）までの精密調査を行い、デ・レーケは同年 9 月に『吉野川検査復命書』を著した。それに基づき改修工事を実施した。しかし、明治 21 年 7 月に、第十村から別宮川にいたる川筋改良の工事中に大洪水が発生し、西覚円村（現石井町）や数村で浸水し、死者 26 人、多数の家屋が流出する大被害を出し、県会は改修工事の設計ミスと批判したことから政治問題となり、内務省も同 22 年に工事の中断を余儀なくされた。その後、改修事業の早期施工を要望する声は大きくなる一方であったが、県会は明治 26 年に、名東郡の堤防工事の実施を否決したため、流域住民は県庁と県会議場に押し寄せて工事実施を求めている。

明治 29 年に制定された河川法によって、吉野川は全国主要河川の 1 つとして改修対象河川と認定された。

そこで、内務省では吉野川の実測調査を実施し、改修工事の施行に万全を期することになった。こうして進められた精密な調査によって、同 40 年に 800 万円の予算で改修にともなう土地の買収にとりかかり、明治 44 年 9 月 15 日に本格的な河川改修工事に着手した。この改修工事は、1,200 万円という当時としては巨費を投じて、阿波北方の上郡と下郡の接点に位置する阿波郡岩津と対岸の麻植郡川田をむすぶ線から河口までの水防施設の構築をはじめ、大正 2 年には善人寺島（500 戸、3,000 人）を買収して遊水池化するなど、昭和 2 年の完成まで約 20 年をかける難工事を伴う世紀の大事業であった。

ところで、吉野川の本流は今の旧吉野川で、第十堰より下流は別宮川と呼ばれていた。藩は別宮川と吉野川をつなぐ水路工事を行ったが、その水路は次第に川幅を広げ、ついには平常時の水のほとんどが別宮川に流れ込み、別宮川の川幅は大きくなり、吉野川の本流となった。そのため、現在の旧吉野川の水量は急激に衰え、沿岸では水不足や塩害が発生した。そこで、流域の人々が吉野川と別宮川の分派点の堰止めを嘆願し、宝暦 2 年（1752）に別宮川の水位を嵩上げし、旧吉野川に水を送るために、旧吉野川に沿って堰がつくられ、それが第十堰の原形となった。その後も別宮川の川幅が拡大したために、堰の継ぎ足しが進められた。しかし、旧吉野川の分岐点に砂が溜まり、水が流れにくくなったために、明治 11 年に上堰が築かれ、二段堰となった。それでも砂が溜まるのが収まらず、明治 40 年から始まった吉野川改修工事のなかで、第十樋門が大正 8 年に着工され大正 12 年に竣工した。洪水時にはこの樋門を閉めることで旧吉野川流域は本川の洪水の影響を受けずに済み、災害を減少させることが可能となったのである。

#### 吉野川橋と吉野川鉄橋

明治 19 年に、板野郡沖島村（現徳島市川内町）の豊川伸太郎が板野郡古川村と名東郡上助任村との間に架設した木橋の賃取橋は古川橋とよばれていた。橋長 818.1m、幅員 2.81m で、南岸から 30m が舟橋となっていた。そのため、毎年のように、吉野川の出水による被害を受け、交通の途絶を招いていた、そうしたなかで、大正 10 年に、臨時県会において、吉野川橋は、県下 11 大橋の 1 つとして永久橋への架け替えが決定した。大正 13 年、徳島県は豊川伸太郎から賃取橋の経営権を買収し、県営とした後、下流 100m ほどの地点に、大正 14 年 11 月に新橋の架設が着工された。当時東洋

一といわれた古川橋は、1070m、幅員 6.07mの鉄筋コンクリート曲弦ワーレン式の鉄橋であり、完成直前に吉野川橋と改称され、昭和3年12月18日に完成した。開通式では、餅投げ、煙火、円形競馬、人形芝居などの祝賀行事が催され、4万人の群衆が集まった。なお、その後、昭和47年には自動車の通行量の激増に対応するため、吉野川橋の下流1kmの地点に、長さ1,137m、幅員13.25mの吉野川大橋が完成した。

香川と徳島を結ぶ阿讃海岸線鉄道計画が本格化した大正5、6年頃、本県では香川県の引田から阿波鉄道への接続を北灘経由にするか、大坂峠経由にするかをめぐり激しい誘致合戦となった。結果は、大坂峠経由で、板西町（現板野町）で阿波鉄道に接続し、池の谷・勝瑞・吉成を経由することになった。さらに、吉成駅を南下した地点に吉野川鉄道橋を架橋し、加茂村今切・矢三を通過して、新設の佐古駅で徳島線に接続することになった。この吉野川鉄道橋は、阿讃海岸線鉄道敷設工事のなかでも最も難しい工事となったが、昭和7年に着工され、当時としては最新の工法をもって、昭和9年に完成をみた。全長951mで、当時全国第5位の鉄道橋であった。高德本線は、昭和10年3月20日に、徳島・高松間74kmが全通、本県と香川県を結ぶ幹線となった。

#### 北方農業の転換と農業用水の整備

ところで、明治30年代半ばに、藍の作付け面積は15,000haとピークを迎え、その後衰退過程に入った。また、藍作と比較すると生産規模が小さかったが、阿波郡や板野郡の阿讃山麓の扇状地に栽培されていたサトウキビも、幕末開港以降の外糖流入によって大きな打撃を受け、さらに日清戦争後の台湾領有（明治28年）による台湾糖移入の追い打ちを受けた。こうした甘蔗作＝糖業の危機の打開策として、阿波では和三盆糖生産に特化、つまり高品質化を選択したが、そうした努力も実を結ばず、明治30年代には急速に衰退していった。そうしたなかで、阿波のみならず全国の糖業地の期待をになって帝国議会の壇上にたったのが中川虎之助であった。彼は、板野郡神宅村（現上板町）の糖業家に誕生し、和式糖業の危機に遭遇するや、それからの脱出を目指し八重山入植、さらに台湾での製糖所の設立などの経営に乗りだした。これらの経営が失敗したあと、内国糖業保護を核とした独自の糖業政策論を構築し、同41年の第10回総選挙に当選後、議会では内国糖業保護政策を主張、ついに「砂糖代議士」の渾名までもらうのである。しかし、急速にすすむ国内糖

業の衰退の嵐のなかで、孤軍奮闘する中川の叫びもかき消されていったのである。

このように、明治30年代後半から明治末期にかけて、藍作の中核地帯をなした吉野川下流域では藍や甘蔗作の不振によって農村の疲弊は深刻化していった。そこで、こうした事態の打開策として、特に水稲作への転換をはかることが緊急課題となり、そのための農業用水の開削が不可避となった。明治37年の旱魃の翌38年には、折からの日露戦争の戦勝記念事業が行われることとなり、吉野川南岸（麻植郡森山村・牛島村、名西郡浦庄村・石井町・高原村の2郡5ヶ町村、2,200ha）には記念麻名普通水利組合、北岸（板野郡一条・松島・大山・松坂・栄、名西郡高志の2郡6村、1,000ha）には記念板名普通水利組合が設立され、2大灌漑用水を建設することが決定された。戦勝を祝して「記念」を冠した両用水の工事は、同41年に竣工し、受益地域への通水が開始された。麻名・板名両用水の完成に伴い水稲作付面積が激増し、畑作物の藍・陸稲などは急速に姿を消した。

吉野川中・下流域では、折からの製糸業、養蚕の好況に伴い、桑園面積が増加し、昭和4年には、約10,200haのピークに達した。しかし、昭和恐慌を経て養蚕経営の悪化がみられると、名西郡などにおいて、昭和6年前後には、桑園をダイコンなどの野菜栽培に切りかえ、明治末にはじまった畜産特に乳牛やニワトリの飼育数を増加させるなどして農業経営の多角化に取り組み始め、第二次世界大戦後の酪農経営・養鶏経営の中核地帯へと発展する基盤が形成されていった。

また、大正9年には、吉野川からの自然取水が困難な北岸の名東・名西・板野・阿波・美馬・三好の6郡36ヶ町村が、北麓普通水利組合を組織した。幹線水路の測量も行われたが、工事費の負担が大きく、昭和5年に北麓普通水利組合は解散、計画は頓挫した。もちろん、この地域の農民の用水建設への熱望は強く、その後、阿波用水（昭和18年、水利組合結成）・屋間足代用水（昭和26年、土地改良区設立）など部分的には実現していたが、北麓用水に託された夢の実現は、計画より60年余り後の吉野川北岸用水の完成を待たねばならなかった。

ところで、用水不足に悩む隣接の愛媛・高知・香川3県からは吉野川の分水に強い要望がだされ、本県との間で種々の対立問題が生じていた。特に、明治末から大正にかけて愛媛県宇摩郡の農民を中心とした吉野川支流の銅山川分水運動の高まりに対して、本県では水量不足を懸念して反対運動が強まってきた。そのた

め、交通の整備が行われ、徳島城鷲の門を起点にした淡路・撫養・讃岐・伊予・土佐街道のいわゆる五街道が整備されることとなった。この五街道が近代から現在にかけての道路の基礎となったといえる。

明治新政府は中央集権策の1つとして各藩・県と中央とを結ぶ主要道路の整備に力を入れ、まず明治6年、大蔵省が制定した「河港道路改築規則」により管理者や工事の負担区分を明確にし、全国の街道を1等～3等の3段階に区分した。

これによると徳島県には1等道路の指定はなく、先述した五街道が2等道路に指定され、その他の主要道は3等道路と定められた。五街道の1つである淡路街道の道筋であった岡崎（鳴門市撫養町）には今も「二等道路東」といった地名が残っている。その後、明治9年太政官布達第60号によって道路は国道・県道・里道に区分された。

吉野川を渡るのは通常は渡船によっていたが、明治14年の統計によると渡船場は125ヶ所を数えている。大正時代になると両岸にコンクリート支柱を建て、その間にワイヤーを張り滑車を用い水の流れを利用する岡田式渡船も用いられている。

戦前は潜り橋と呼ばれた木製の橋も造られたが、洪水の度にすぐ流失するので、戦後は鉄筋コンクリート製の潜水橋となった。現在、徳島県下に数多くの潜水橋があるが、増水時に事故の原因となっており、徐々に永久橋に替えていく必要がある。

阿南市の岡川には、大正3年に花崗岩で造られた岡橋は今も健全で、地域に親しまれ使用されている。【写3-3】

さて、吉野川に人も車も安全に通れる橋が架けられたのは、昭和2年の三好橋、同3年の穴吹橋、吉野川橋の3橋であった。

現在、三好橋は吊り橋からアーチ橋へと、その姿を変え、旧穴吹橋は、町の発展に大きな役割を果たしながらも老朽化に伴い、新橋の開通後、撤去された。

吉野川橋は【写3-4】、大正14年11月に起工し、昭和3年11月に竣工した。橋の構造は曲弦ワーレントラス式で、全長は1,070mである。完成から80年近く経過した今も、人々に愛され、幹線道路の役割を果たすとともに、徳島市のシンボルとしての役割を果たしている。

これらの橋の設計をしたのは、橋梁設計技術者増田淳。香川県高松市出身で、手がけた橋は、信夫橋（福島県）、千住大橋（東京都）、白髭橋（東京都）伊勢大橋（三重県）など、全国各地に及んでいる。

その後、吉野川には多くの橋が架けられ、46橋の種類は多種多様で、まさに橋の博物館ともいべきものである。



【写 3-3】 洪水時に水中に没する岡橋（大正3年）



【写 3-4】 吉野川橋（昭和3年）

中世から、戦国の世にかけての道は、けっして庶民が安心して通れるものではなく、道は、戦の為のものであった。しかし、人が行き交い、物が行き交い、街ができ、人々の息づかいが聞こえる庶民のための道となっていく。

### 鉄 道

地方においては、国費不足のため民間資金による鉄道建設の流れを受けて、四国では明治21年松山で伊予鉄道会社、翌年には高松に讃岐鉄道会社が設立された。

徳島県では、明治28年徳島鉄道会社が設立され、徳島市寺島から石井、牛島を経て鳴島町までの18.9kmを第1期工事として明治30年11月に起工式を行い、2年後の7月に開通した。続いて鳴島－川田間の第2期工事に入り、明治33年8月に完成した。この徳島鉄道も明治40年には国有鉄道となっている。

池田町までの徳島線は明治45年に着工し、大正3年

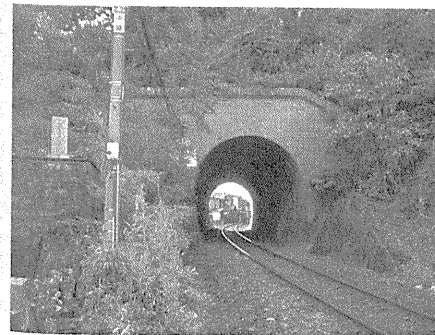
の竣工で、終点は阿波池田駅と命名された。これと接続の土讃線は難工事が多く、昭和10年に漸く全通した。なお徳島線建設当時の新町川橋梁、鮎喰川橋梁、貞光川橋梁は、それぞれ平成3年、昭和30年、同59年に架け替えられているが、明治33年建設の川田川橋梁、大正2年竣工の穴吹川橋梁および半田川橋梁は今も供用されている。

徳島市と小松島港とを結ぶ小松島線は、阿波国共同汽船会社により大正元年に着工、翌年に開通した。中田駅から南への鉄道は、阿南鉄道会社により大正5年に中田駅－古庄間が建設されており、赤石トンネルは【写3-5】のように赤レンガ造りとなっている。

鳴門の撫養町と徳島市を結ぶ路線は、大正5年7月、民営の阿波電気軌道会社によって建設され、撫養から古川までを鉄道で、中原－徳島間は巡航船で連絡した。

高松と徳島とを繋ぐ高徳線は、引田と阿波鉄道とを接続するため大坂山トンネル（989m）の工事が昭和7年8月香川県から、10月には徳島県側から導坑掘削を開始した。地質が堅く、湧水があり工事は難行したが昭和9年5月に貫通した。

また、吉野川鉄橋の工事は、昭和7年10月から近代工学を駆使して行い、翌8年に竣工した。橋脚基礎にはニューマチックケーソン工法を採用し、その上に鉄筋コンクリート橋脚13基をたて、2基の左右の橋台とともに3径連続平行弦鋼ワーレントラス4連を支えている。橋長は約950mで、架橋当時わが国では5番目の長さであった【写3-6】。板西一吉成の改良工事、今切川鉄橋の架け替え、池谷駅の移転、吉成駅の新築などを行い、昭和10年3月20日74kmの高徳線が全通した。



【写 3-5】 赤レンガ造りの赤石トンネル（大正5年）

那賀川から南の牟岐線は、昭和8年に羽ノ浦－桑野

間に着工し3年後に竣工した。直立式ワーレントラスが10連並ぶ那賀川橋梁（471m）は昭和11年3月完成し、この時阿波鉄道も国有化された。桑野から南については、福井－日和佐間が同14年、日和佐－牟岐までが同17年に完成し、営業を開始した。

鉄道は、安全で正確な大量輸送機関としてその役割を果たし、今日まで人々の生活を支え、社会に多大な貢献をしている。



【写 3-6】 高徳線吉野川橋梁（昭和8年）

### 港 湾

徳島県内の港湾は、古くから北の撫養（鳴門市）、県南の咲湊（阿南市）、小松島湾（小松島市）が中湊として栄えた。

中でも小松島港は、地形的にも小松島湾の西隅にあり、北には大きな川の流入もなく、海深も大きく、湾内で水深8m、湾外で12mあり、また南東和田岬は、天然の防波堤の役割をしているなど四国屈指の良港であったことから、江戸時代には紺屋や藍商人が多く大阪や江戸との取引が行われ、海上交通の中心となり賑わいを極めたとの説もある。

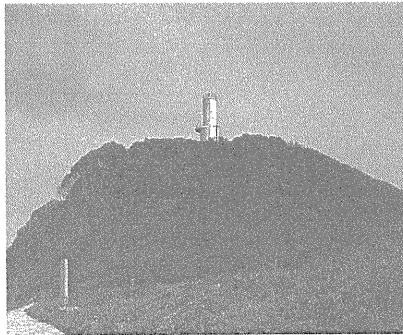
徳島市の中州・津田両港は1年中浚渫していないと大型船の出入りが難しく不便であったため、小松島港が港湾としての機能をもつための築港工事が明治32年から行われ、明治36年には神田瀬川口を浚渫した。大正2年からは、5ヶ年計画で岸壁の築造と浚渫、南北両突堤の増築を行い、1,000t級の大形船の出入りが自由になるようになった。

また、大正2年4月20日には徳島－小松島間の鉄道が完成し、鉄道を利用した貨客は駅より港に直接連絡乗降でき、神戸、大阪への便は極めて容易になる等、徳島の港湾は四国と京阪神を結ぶ海陸交通ならびに物資流通の拠点としてその役割を果たすこととなる。

このような中、船舶の安全な航行のため、日本では

明治時代から西洋技術を用いた灯台の建設が行われるようになる。

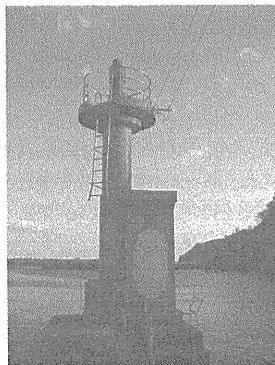
四国最東端に位置する蒲生田岬には、大正13年に船舶が陸、主要変針点や船位を確認する際の目標とするために、蒲生田岬灯台【写3-7】が設置され、室戸阿南海岸国定公園内にある岬の突端からは、紀伊水道と太平洋に向かって白い光を投げ続けている。もともとは徳島市内の奇特な人らの呼びかけで地元自治体や漁協、住民らが寄付金を募り建造、県に寄贈されたものであり、昭和24年に国に移管されてから同33年までは蒲生田岬航路標識事務所に職員が常駐し管理していた。



【写 3-7】 蒲生田岬灯台(大正13年)

その他にも、昭和25年には日和佐漁港に北突堤灯台等【写3-8】が、同28年には小松島港に南防波堤灯台が設置されている。

またこの時期には、外海からの波を防ぎ、港湾内を穏やかに保つための防波堤を、石積みにより整備している。



【写 3-8】 日和佐港灯台(昭和26年)

## 水 道

明治になってからも徳島市民は井戸水を生活用水としていた。明治31年頃から井戸水の水質調査を実施し、塩分を含むものが出たり、飲料水として水質が良くないものがかかりあることが報告された。

明治41年に就任した一坂俊太郎市長は市議会において水道布設の抱負を述べ、同43年には水道布設調査費を議決した。一坂市長は、当時の水道界の最高権威であった東京帝国大学教授中島鏡治博士に調査と設計を依頼した。大正元年から中島博士は調査を開始し、水源を吉野川から良質の伏流水が得られる石井町第十とする工事計画書を同3年に提出した。しかし、世論や市議会はすぐに水道を布設することに賛成しなかった。他県の水道事情の調査や他の水源についても比較検討するなかで、同11年11月武市彰一市長の時に漸く中島博士の水道(案)が市議会で可決された。

大正12年には、第十水源地の用地買収を行い、同13年6月に配水池掘削工事を始め集水施設、浄水施設などを建設した。大正15年5日からは配水工事をを行い、同年9月から市内に配水が開始された。【写3-9】に示す佐古配水場(旧ポンプ場)は、創設時に建設されたもので、外壁は赤レンガ張りの欧風建築様式である。平成9年5月には、県内で初めて国の登録有形文化財に指定されている。

昭和24年には第1期拡張工事が進められ、佐古配水場内の第2水源、蔵本公園内の第3水源事業が実施された。また、市内道路の整備とともに水道管の布設替えも行われた。その後、水需要の増大とともに、昭和30年代に第2期拡張工事、さらに昭和40年代に第3期拡張工事が実施されている。

鳴門地区では、昭和4年撫養町議会で水源を北島町



【写 3-9】 佐古配水場・ポンプ棟(大正15年)

## 2-1 JR徳島駅 跨線橋・転車台

種類	交通 鉄道	所在地	徳島市寺島本町
構造	跨線橋 木造, 鉄骨造 転車台 鉄骨造	竣工	跨線橋 大正7年 転車台 大正10年
		所有者	JR四国

沿革 幕末、欧米諸国で鉄道が普及し、大量・高速の交通機関として定着していた頃、日本における交通事情は、まだ徒歩・馬・駕籠、そして貨物は船にたよっていた。当時、外国の諸事情を知ることができたのは、長崎のオランダ商館を通じてであった。オランダ商館長は江戸幕府に風説書を提出していたので、鉄道知識もこの風説書からとりいれた。慶応3年(1867)の暮れ、幕府は米国公使書記官に対して、江戸・横浜間の鉄道敷設の免許書及び規則書を交付した。しかし、後の明治新政府が応じなかったため消滅しかけたが、先方ともめながらも、食い止めたことは功績大であった。

四国最初の鉄道は、明治21年(1888)に伊予鉄道会社を設立し、松山ー三津口ー三津停車場間が同年9月に営業を開始した。

徳島県においては、徳島駅から鴨島間(18.9km)が開通したのが、明治32年2月であった。徳島駅は開通にともなって、和洋折衷式の雄大な初代徳島駅が誕生した。この駅舎は正面32m、奥行12m、矩形平面に中央待合広間、左右に手小荷物取扱室、駅事務所を配置し改集札口を分離した、当時としては規模の大きい木造平屋の駅舎で、正面中央に車寄せを設け、日本瓦葺き寄棟の主屋に吹放し回廊をめぐらし7段の石段で駅前広場に通じていた。外壁は鏝下見張、上下窓、ペイント塗であった。この駅舎も昭和20年(1945)7月、戦災のため焼失し、翌年2月、木造平屋建ての応急駅舎が建てられたが、25年11月改築のため撤去された。

戦後の管内駅舎の不燃造化へのトップを切って改築された3代目徳島駅は昭和25年11月、地元徳島市の負担金を加え1,200万円を着工、途中朝鮮動乱による資材値上がりのため工事は難航したが、昭和26年4月29日完成した。

緑濃い城山をバックに、南国の陽光を受けて建つ白い鉄筋コンクリート造の新駅舎は、中央の高い2階建てを主屋に、両翼を低く伸ばした瀟洒な姿で、広大な駅前広場とともに印象的であった。設計は四

国鉄道局建築課、監理は徳島建築工事区である。現在の駅舎は4代目で、その後平成に改築されたものであるが、跨線橋と転車台、プラットホーム上屋の一部が造られた当初のものが遺っている。

## 跨線橋

2番ホームと3・4番ホームを連絡する施設で、大正7年(1918)に造られた。主要構造部である柱は、古レール(30kgレール)を使い木質の柱を抱き合わせて架構。上部構造は、側面に等辺山形綱(L型綱)と不等辺山形綱を、プラットトラスに組んでリベット留めとし、その内側に木製の柱を立て縦板で外壁とする。屋根は切妻造で大波スレートを葺く。小屋組は溝型綱(C型綱)を棟で繋ぎ、水平梁を有しない簡易な構造である。現在の跨線橋は西から東に上る「コの字型」になっているが、当初は「ユの字型」であったと思われる。コーナーにエレベーターを設置したために現在の形となった。規模等については、1・2番ホームからの上り階段と橋の幅は3.5mと広くとっているが、3・4番ホームへの降り階段は2.5mと狭い。階高(プラットホームから橋の床高までの距離)が4.3mと高く、踏面30.8cmに対して蹴上16.5cmと急な階段である。当初の跨線橋は、蔵本駅に見られるように、階段や橋の床は木造(板張り)で、階段の段鼻にノンスリップの金物を打ったものであった。現在はバリアフリーを重視し、床はノンスリップタイルを貼り、点字ブロックで誘導している。

## 旅客上屋

3・4番ホームの跨線橋より東に建つ、洋小屋の切妻屋根の上屋である。昭和22年に建てられたもので、梁間3.1m、桁行9スパン(3.7m×9)33.3mの規模である。10.5cmと細い柱に、荷摺りのために背丈の分まで添え板で補強し、さらに巾木を厚さ1.5cmの板で補護している。柱の頂部はキングポストの合掌材まで延び、中央の棟位置のみに束を持つ単

純トラスとしている。トラスの水平材の下部から、前後に方杖を延ばしてトラスを補強斜材としている。この上屋以外に、2番ホームの跨線橋階段下に、古いレールを主要構造部(柱・梁)としたものが2スパンと、2・3番ホームの新旧跨線橋間に9スパン木軸の上屋が現存する。跨線橋や旅客上屋に使用されている古レールは、I形鋼やH形鋼とよく似た断面特性をもつため、構造用材料としてしばしば使用された。線路として使えなくなったものである。それらの他にも、架線柱や落石防止柵などに、リサイクル利用することがさかんに行われていた。

転車台

転車台とはターンテーブルのことで、主として蒸気機関車の方向転換のために用いられた。構造的には、施回橋の一種で上路式、施回部分は中央支承とするバランス型である。バランス式は中央で荷を受

けて、桁端車輪に基本的には荷重がかからないもので、これら以外には下路式と、中央支承と桁端車輪に荷重を分散させる三支点型転車台がある。現在転車台は徳島駅に現存するが、各路線の終着駅には必要とされており、小松島港駅や牟岐駅にも存在していた。規模は、直径18.3m、上路式プレートガータで、中央部1.6m、端部0.6mの成を持つ。プレートガータを構成する部材は、板材(プレート)と形鋼(山形鋼や不等辺山形鋼)をリベットや溶接によって組み立て断面を構成する。主桁の垂直な部分をウェブ(腹板)、上下の水平材をフランジ(突縁)と称し、上部を上フランジ、下部を下フランジと呼ぶ。またフランジに強度をもたせるために、重ね合わせられる鋼板をカバープレート、ウェブを継ぎ足す際に添える板を添接板、ウェブの座屈を防止するために取り付ける部材を補剛材(スティフナー)と呼ぶ。



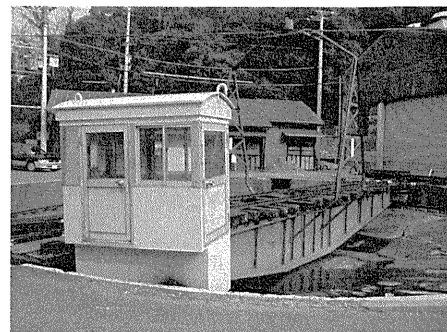
プラットフォーム 下部のレンガ積



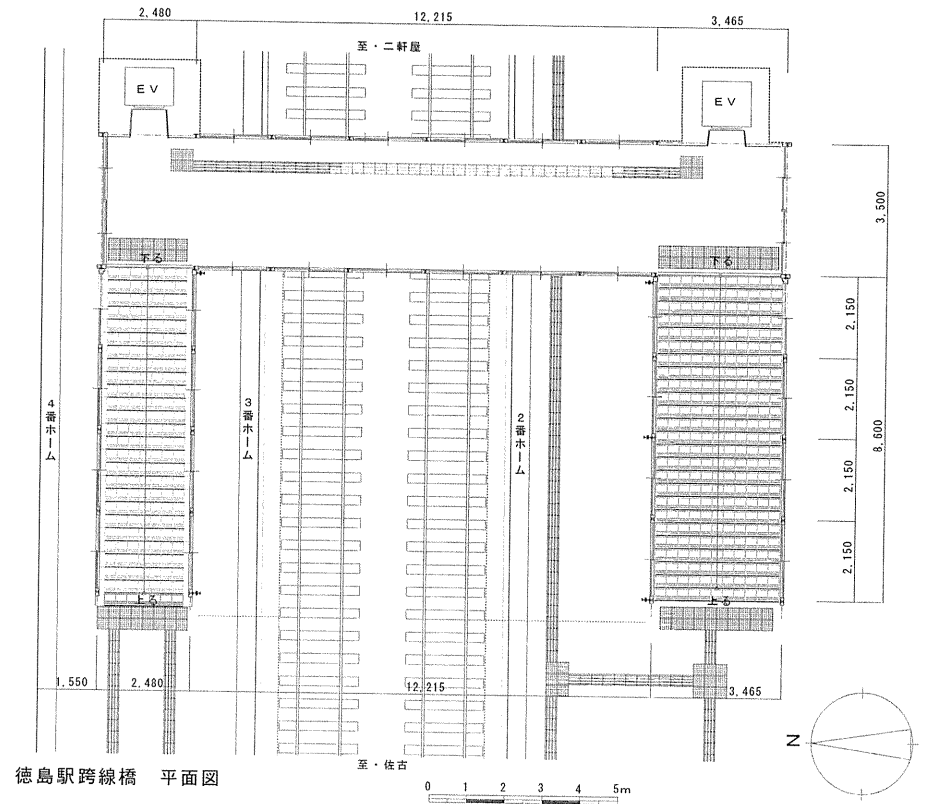
旅客上屋



跨線橋

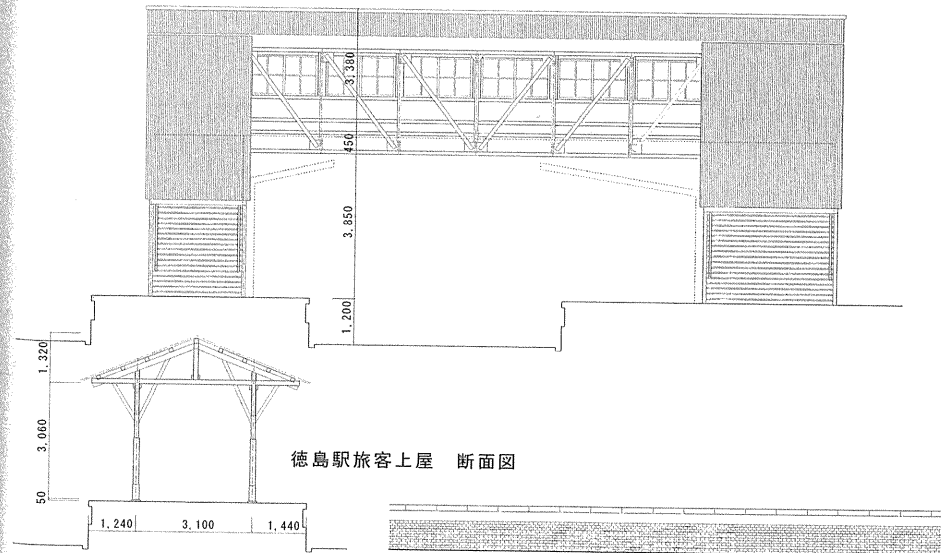


転車台



徳島駅跨線橋 平面図

徳島駅跨線橋 正面図



徳島駅旅客上屋 断面図

## 2-2 JR阿波池田駅

種類 交通 鉄道  
 構造 木造  
 所有者 JR四国

所在地 三好市池田町(旧三好郡池田町)  
 竣工 大正3年

沿革 三好市は徳島県の西端で、北に香川県、南に高知県、西に愛媛県をひかえ、四国のへそといわれる位置にある。阿波池田駅は土讃線と徳島線の乗り継ぎ点であり、県内で唯一、土讃線の急行が停車する駅である。この付近は1,000年もの歴史を持つ古池があり、一毛田の水源であったところを埋め立てて作られた停車場設備である。池田という地名もそこからきているらしい。この駅は、徳島線川田-阿波池田間が開通した大正3(1914)年1月15日、「頭端駅」として、徳島建設事務所(現徳島建設局)の監理で建設された。昭和4年には讃岐財田-阿波池田間19.7kmの開業によって、四国山脈を縦断する香川と徳島との動脈が繋がった。そして、土讃線の最大の難工事であった溪谷美の大歩危・小歩危が10年11月に開通し、土讃線は須崎まで開通した。

国鉄の宿舎は給与住宅で、職員を義務的に居住させるために設けられ、業務上その職場の近くに居住する必要のある駅長や少数の上級幹部の宿舎が、官舎と称され主に駅構内に建築された。その後、鉄道建設が伸びるにつれて職員数も増え、各種宿舎が逐年増加していったが、ほとんど和風木造平家建てで、この造りが伝統的に戦後まで続いた。阿波池田駅にも駅長役宅をはじめ職員宿舎や荷物庫、待機所など多くの木造建屋があった。

構内に残された建造物 当駅を中心とする本屋は、改造が進み当時の面影は残っていないが、軸部となる構造材等は、大正3年の建物である。

本屋から跨線橋を渡ると1・2番ホームとさらに跨線橋を越えると3・4番ホームに繋がる。ともに旅客上屋は開通当時のものである。前者の上屋は木造の軸組で、桁行7間(柱間が5mから6.4m, 3.6.4m)、梁間3.96mで屋根は大波スレート葺き。後者の軸組は古レールを加工して造りあげたもので、桁行5間(1スパン4.7mで延べ長さ23.5m)、梁間2.44mを測り、両者ともにホームいっぱいに屋根を持ち出している。

倉庫は大小4棟が残り、屋根は切妻造の大波スレート葺き、壁は南京下見板張りであった。



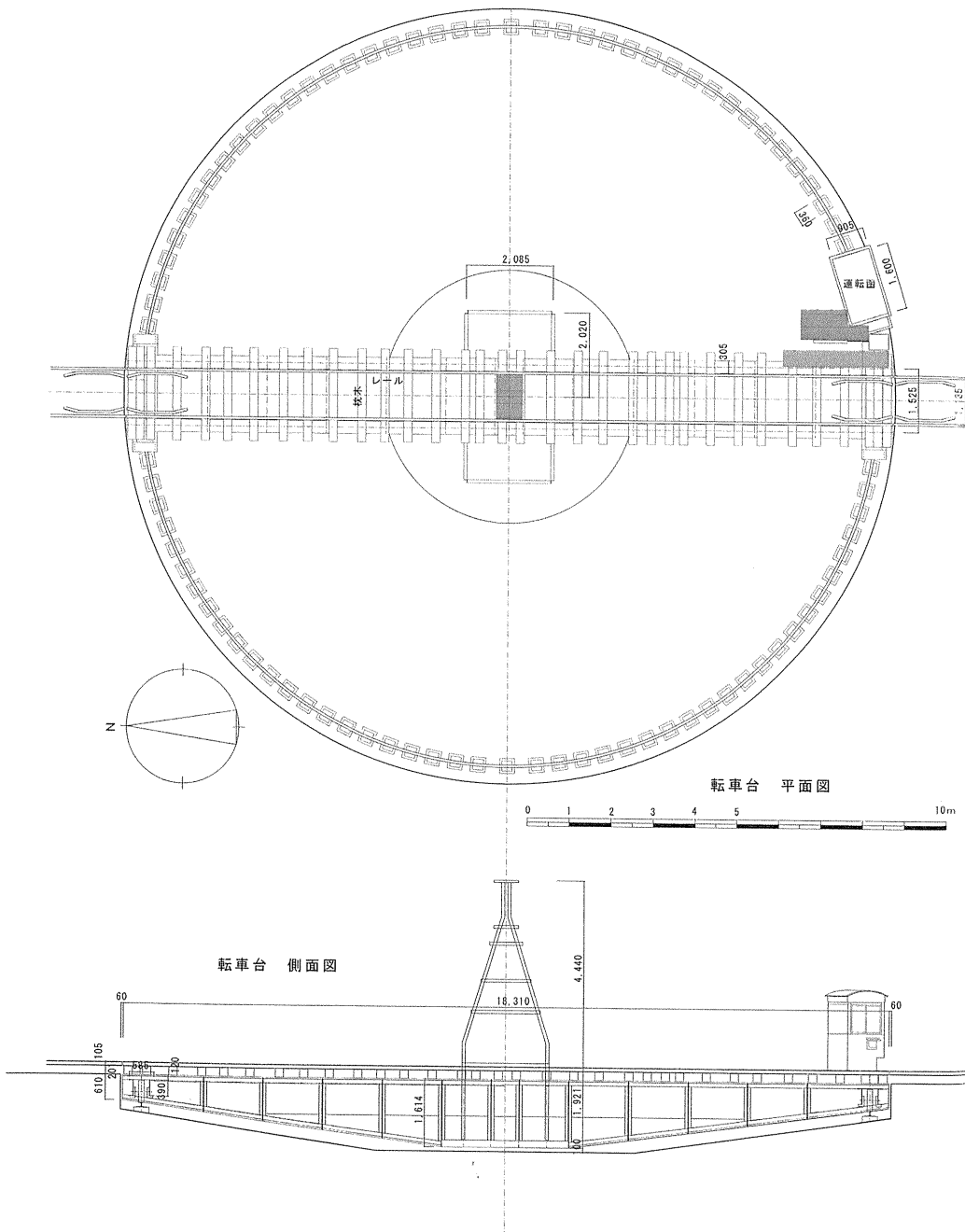
駅舎正面(北面)



旅客上屋



駅全景



## 2-3 JR高徳線・鳴門線の施設

種類	交通	鉄道	所在地	徳島駅-高松駅・大谷駅-鳴門駅
所有者	JR	四国		

高徳線			
駅名	読み	所在地	営業開始
阿波大宮	あわおおみや	板野郡板野町大坂	S. 10. 3. 20
板野	いたの	大寺字平田64	T. 12. 2. 15
阿波川端	あわかわばた	川端字中坪8-2	S. 2. 7. 15
板東	ばんどう	鳴門市大麻町板東字辻見堂	T. 12. 2. 15
池谷	いけのたに	池谷字柳本100-1	T. 5. 7. 1
勝瑞	しょうずい	板野郡藍住町勝瑞字東勝池364-2	T. 5. 7. 1
吉成	よしなり	徳島市応神町吉成字轟57-3	T. 5. 7. 1
佐古	さこ	佐古2番町19番9号	S. 10. 3. 20

鳴門線			
駅名	読み	所在地	営業開始
阿波大谷	あわおおたに	鳴門市大麻町大谷字前場8-1	S. 36. 4. 15
立道	たつみち	姫田字新田8-2	T. 5. 7. 1
教会前	きょうかいまえ	撫養町木津598-4	T. 13. 1. 11
金比羅前	こんびらまえ	木津字町南912-2	T. 5. 7. 1
撫養	むや	南浜字権現4-24-3	T. 5. 7. 1
鳴門	なると	小桑島字前浜28-1	S. 3. 1. 18

### 駅名改称一覧

現駅名	読み	旧駅名	線名	改称年月日
板野	いたの	板西	高徳線	S. 31. 4. 10
鳴門	なると	撫養	鳴門線	S. 23. 8. 1
撫養	むや	蛭子前	鳴門線	S. 23. 8. 1

### 廃止駅名一覧

駅名	読み	線名	廃止年月日
阿波市場	あわいちば	高徳線	S. 46. 4. 1

**高徳線の沿革** 四国鉄道の黄金期を象徴するひとつに、高徳線の建設と全通をあげなければならない。明治29年(1896)、日清戦争後の私設鉄道の建設ブームにのって、撫養-高松間の鉄道を敷設するため、香徳と阿讃の両鉄道が発足した。これはその後の反動不況のため、実現しなかったものとみられているが、ここで注目されることは、この2会社の建設権獲得競争で、一般地方人に鉄道の要望を一層深めたことである。会社は解体して費用と労苦は消えてし

まったものの、この鉄道建設への意欲・熱望はさらに高まり、十数年後の大正6年(1917)12月、香川県大川郡会が中心となって阿讃鉄道東讃線期成同盟が結成された。同盟会では高松市、徳島市、撫養町にも呼びかけて東讃線(高松-徳島間)の早期実現の請願書を作り翌7年の第40議会、さらに翌年の第41議会に再度の請願を行った。これが本会議で採択され、次いで9年の第43特別議会で、9年度から昭和3年度までの9ヶ年継続事業(予算745万円)の軽便

鉄道として、予算案が成立し、大正10年予算を組み替えて本決まりとなった。

こうして、建設上高徳線として大正9年8月多度津建設事務所の所管となり、同年9月高松-志度間の測量に着手。12年1月に高松方から着工、14年8月の高松-志度間の第1次開通をはじめとして、15年3月讃岐經由、昭和3年(1928)4月には引田まで達した。その後、工事は政府の緊縮財政で前後3回に及ぶ予算の繰り延べがあつて一時止まってしまう、引田-徳島間の全通は何年後になるか予想もつかない状況となつたが、ようやく7年4月に再び工事にかかり、引田-板西間、吉成-佐古間の建設が進み出した。待ちに待った工事着手だけに、地元町村の喜びは大きかった。

しかし、工事そのものは阿讃国境に大小11ものトンネルを掘り、四国最大の吉野川に1,000mに及ぶ大鉄橋をかけるというだけに、当時の技術では至難の業であり、全国の注目を集めた。

この2大難工事のうちのひとつ989mの大坂山トンネルは、昭和7年8月に香川県側から、次いで10月に徳島県側から工事を始め、導坑掘削を行いながら両方から掘り進めた。ところが、地質は意外に堅く、機械で掘っても日に2mも進まず、そのうえ坑内から地下水が湧き出て手がつけられず、工事は難航したが、9年5月に貫通した。

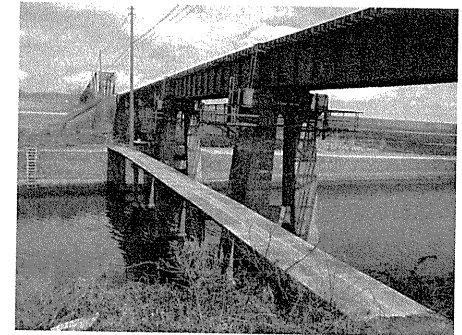
一方、高徳線の建設に伴い、必然的に私設鉄道の阿波鉄道会社の買収問題が起り、数回にわたる交渉の結果、昭和8年6月に95万7,200円で買収され、翌月の7月1日から国鉄阿波線として営業を開始した。その後は主として板西-吉成間の改良工事を続けたが、なにぶんにも傷みがひどく、今切川鉄橋は全部架け替え、池谷駅の移転、吉成ほか2駅の新築、池谷-撫養間、板西-鍛冶屋原間の改良工事が行われ、10年2月にその工事を終了した。

そして昭和10年3月20日、徳島、高松の両市を結ぶ74kmの高徳線が、測量開始以来実に10有余年の歳月と、建設費678万円をかけ、ほかに阿波鉄道会社の買収費96万円を費やしてここに誕生し、同年11月に全通した土讃線とともに、四国地方の交通運輸、地方産業の開発にと、多大の成果をもたらすこととなった。

### 飯尾川橋梁(高徳線)

吉成-佐古間、不動東町5丁目の飯尾川に架かる橋で、8径間、橋長119.37m、プレートガーダ上路

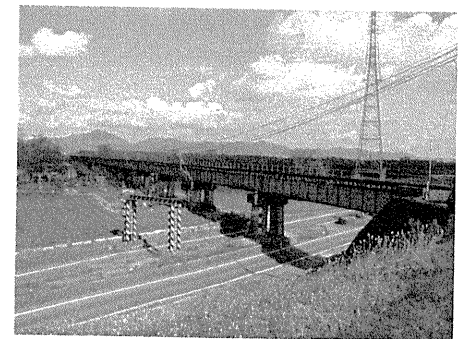
橋である。中央の2径間が飯尾川を跨ぎ、両側の各3径間は民有地の敷地に架かる。橋台は重力式コンクリート造、橋脚はラーメン式鉄筋コンクリート造(鳥居形)で、上流側は尖頭形、下流側は矩形とする。上部構造は中央の2径間と、端部の各3径間の断面を違え、昭和9年3月に完成した。



鉄道併行橋と飯尾川橋梁

### 鮎喰川橋梁(高徳線)

吉成-佐古間、不動東町5丁目と春日3丁目の鮎喰川に架かり、橋長295.8mを測る、プレートガーダ上路橋である。橋台は重力式コンクリートで、堤防の保護工に覆われている。橋脚はラーメン式鉄筋コンクリート造(鳥居形)で上流側は尖頭形、下流側は矩形とする。川幅が広く春日側は、車道や畑地の上部を6径間、流水域を6径間、不動側が3径間、計15径間とする。近年になって当橋付近は立体交差となり、踏切での一旦停車がなくなって混雑緩和につながった。



春日町側の鮎喰川橋梁

### 吉野川橋梁(高徳線)

吉成-佐古間、不動東町5丁目と応神町東真方に跨る吉野川に架かり、橋長949.2mは全国5位の長

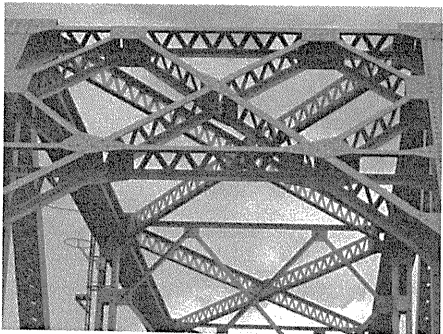


い鉄橋である。昭和7年10月に着工して、翌8年6月に完成した。日本鉄道では最も新しいニューマチック・ケーソン工法を取り入れ、川底からさらに8mも掘り抜き、基礎コンクリート工事を行った。橋台は重力式コンクリート、橋脚も重力式とし水平断面は尖頭形、橋座と鉛直部の取り合わせにハンチを付ける。上部構造では、両端はそれぞれ長さ46.02mの単径間下路式単純ワーレントラス、中央部はいずれも長さ214.2mの3径間連続の下路式単純ワーレントラスが4連、合わせて14径間のトラス橋とする。



吉野川橋梁・下路式単純ワーレントラス

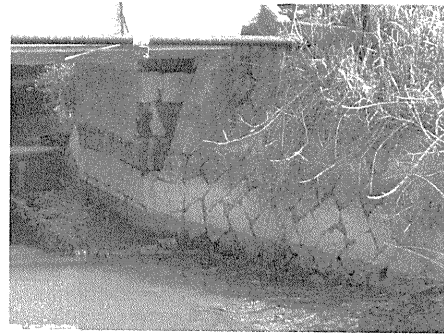
各部の部材では、端柱や上弦材・下弦材・斜材は、溝型鋼をシングルレーシングで繋いで造り、垂直材はタイプレートで接合する。端縦桁・端横桁・中間横桁はプレートガーダ、橋門構は山形鋼をシングルレーシングで接合している。当時、近代工学の粋を駆使してできあがったもので、この工法は、橋脚の上部で主構を繋いで3径間連続トラスとした例で、我が国において全国の先駆けとなったトラス橋として脚光をあびた。



吉野川橋梁のトラスディテール

#### 源九郎池橋梁（高徳線）

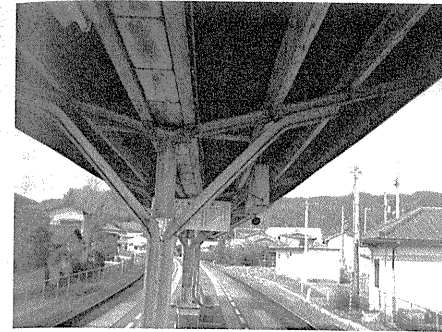
板野郡藍住町勝瑞の勝瑞-吉成間に位置し、徳島市境の源九郎川に架かる、橋長19.5mの橋梁である。橋台は、吉成駅側が砂岩の切石積み、勝瑞側はコンクリート造に改修している。橋脚は当初、砂岩石積みで2基であったが、1基はコンクリートに改修し、1基のみが残る。その橋脚の北側・勝瑞駅側に歯形のように水制工（厚さ45cmの尖頭形）が1m毎に9枚配する。



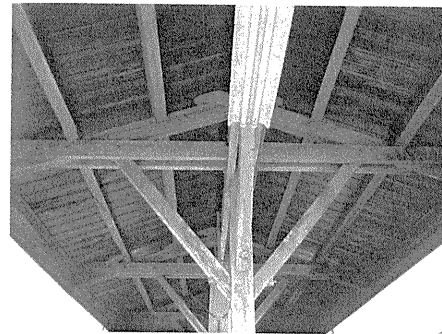
源九郎池橋梁

#### 池谷駅（高徳線・鳴門線）

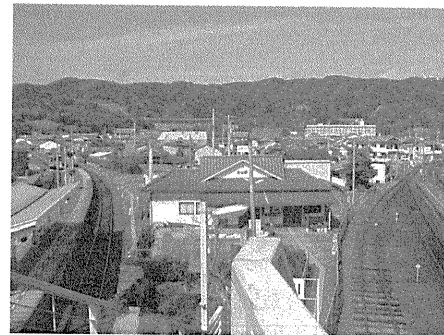
撫養-古川線の開通により、大正5年7月1日に開業した。同12年2月15日には、板野-鍛冶屋原線につながり、鳴門線と鍛冶屋原線の分岐駅となる。当駅舎は、2つの路線に挟まれた格好で建つ。本屋は木造平屋建て、桁行6間半、梁間2間半の南側に4間半分深さ1間の庇が付く。原型がわからないほど改造されているが、昭和10年高徳線全通時に建てたものである。本屋以外では、鳴門線の旅客上屋が、同時期に建てられている。この上屋の軸組は、ホームの中央に一本の柱を立て、傘を開いたように片持梁で上下線の上部に切妻屋根を開いている。屋根は当初、波スレートであったが、現在は波トタンに変わっている。一方、鍛冶屋原線（現在は高徳線）側の上屋は、古レールを2本抱き合わせ、花が咲いたように上部で広がり、屋根はY形屋根として、波スレートが葺かれる。



旅客上屋 古レール軸組



旅客上屋 木造軸組



池ノ谷駅

#### 鳴門線の函渠や架道橋

鳴門線は、阿波軌道会社が大正5年7月1日に、撫養-古川線13.9kmを開業したのが始まりで、昭和3年1月18日に撫養から鳴門まで延長された。鳴門線のうちで、大谷川橋梁・大代谷川橋梁・中山谷川橋梁は改築されており、小規模な函渠や架道橋などは、プレートガーダなどが取り除かれ、鉄筋コンク

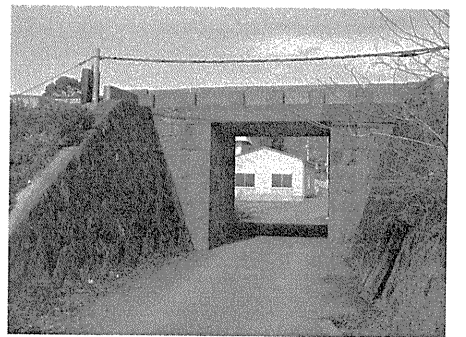
リートなどに改修されている箇所が目立つ。

池谷-大谷間のバラ谷川函渠は、当初橋座部の上に、プレートガーダ上路橋が架けられていたが取り除かれ、橋座の上部をコンクリートで嵩上げし、その上部にコンクリートの床版が付けられた。

同区間の前場架道橋も同様で、プレートガーダが取り除かれて、鉄筋コンクリートの床版に改修された。しかし両者とも、橋台部分は当時の状態を維持しており、大正時代における鉄道施設の構造が見える貴重な遺構である。



バラ谷川函渠



前場架道橋

2-4 JR徳島線の施設

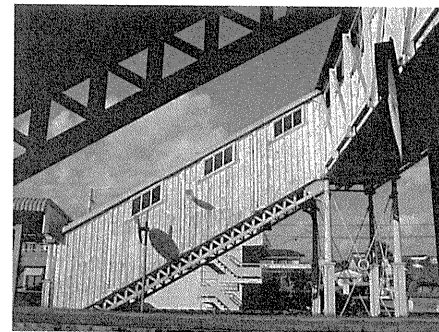
種類	交通 鉄道	所在地	徳島駅～池田駅
所有者	JR四国		
駅名	読み	所在地	営業開始
佐古	さこ	徳島市佐古2番町19番9号	S. 10. 3. 20
蔵本	くらもと	蔵本町2丁目14-2	M32. 9. 12
鮎喰	あくい	南島田町4丁目1-3	S61. 11. 1
府中	こう	国府町府中254	M32. 2. 16
石井	いしい	名西郡石井町石井字石井355-1	M32. 2. 16
下浦	しもうら	名西郡石井町浦庄字下浦122-3	S32. 11. 1
牛島	うしのしま	吉野川市鴨島町牛島字池田66-3	M32. 2. 16 (旧麻植郡)
麻植塚	おえづか	宇西崎1580-3	S32. 11. 1 (旧麻植郡)
鴨島	かもじま	鴨島478-2	M32. 2. 16 (旧麻植郡)
西麻植	にしおえ	西麻植字西知18-3	M32. 10. 5 (旧麻植郡)
阿波川島	あわかしま	川島町桑村字春日北	M32. 8. 19 (旧麻植郡)
学	がく	学字吉本8-2	M32. 12. 23 (旧麻植郡)
山瀬	やませ	山川町西久保34-6	M32. 12. 23 (旧麻植郡)
阿波山川	あわやまかわ	湯立	M33. 8. 7 (旧麻植郡)
川田	かわた	川田字槻原64-3-1	T3. 3. 25 (旧麻植郡)
穴吹	あなぶき	美馬市穴吹町岩手19-1	T3. 3. 25 (旧美馬郡)
小島	おしま	三島字小島289-2	T3. 3. 25 (旧美馬郡)
貞光	さだみつ	美馬郡つるぎ町貞光字馬出56-2	T3. 3. 25 (旧貞光町)
阿波半田	あわはんた	半田字中藪406	T3. 3. 25 (旧半田町)
江口	えぐち	三好郡東みよし町中庄2138-3	T3. 3. 25 (旧三加茂町)
三加茂	みかも	2599-2	S26. 12. 25 (旧三加茂町)
阿波加茂	あわかも	加茂2839	T3. 3. 25 (旧三加茂町)
辻	つじ	三好市井川町御領田54-3	T3. 3. 25 (旧三好郡)
佃	つくだ	西井川1201-3	S25. 1. 10 (旧三好郡)
駅名改称一覧			
現在の駅名	読み	旧駅名	改称年月日
阿波川島	あわかしま	神後	T4. 7. 1
		川嶋	T3. 3. 25
阿波山川	あわやまかわ	湯立	S32. 4. 1
山瀬	やませ	山崎	T3. 3. 25

沿革 徳島鉄道会社が、明治32年(1899)2月に徳島-鴨島間(18.9km)を開通し、同年8月に川島まで、12月に山瀬まで、同33年8月に川田まで延長する。明治40年、徳島鉄道は鉄道国有法により政府に買収され、徳島-船戸間は国鉄徳島線となった。国有後、政府はこの徳島線を延長して、鉄道敷設法中の「香川県下琴平ヨリ高知県下高知ヲ経テ須崎ニ

至ル鉄道」に接続させるため、川田-阿波池田間の建設を計画、明治45年1月起工、2年有余を費やし大正3年(1914)3月池田駅に達して徳島本線は全通する。このとき、起点附近の新線上に川田駅を新設し、従来の船戸駅を廃した。

蔵本駅跨線橋

明治32年9月12日に営業を開始した蔵本駅の1番ホームと2番ホームを連絡する跨線橋は、明治43年に建てられた県内では現存最古の跨線橋である。昇降口両サイドの柱は鋳鉄製で、「明治四十三年 鐵道院」と記されている。他駅に先駆けていち早く跨線橋が架けられたのは、蔵本には旧陸軍衛戍病院や連隊区司令部が設置されており、利用者が多かったことが大きな要因であろう。徳島駅の跨線橋と比べて、少し小振りであるが、構造材が山形鋼や不等辺山形鋼(L型材)を使用していることが注目される。新しい時代になると、不要になった古レール(30kg)やH型钢、I型钢の使用が増えてくる。特に古レールの使用は明治時代の輸入レールが交換された大正時代から、昭和20年代であり、昭和30年代以降は、鋼材の接合や組み合わせが容易なH形鋼が普及したことや、古レールを無理に曲げ加工を行うと、破断しやすくなることが明らかになって、使用することがなくなった。また接合部においても、旧のものはリベットによるが、時代が進むとボルトや溶接によって接合される。



蔵本駅 跨線橋

石井駅跨線橋

石井駅の跨線橋は、概観は蔵本駅のものと同様だが、架設時期としては大正4年と若干新しくなる。明治32年に開通して利用客の増大により、必要不可欠となったのだろう。

構造は、鉄骨造と木造の混構造、軸組を山形鋼や不等辺山形鋼で組み、その内側に木造の柱を抱かせて内法材を入れ、木製の建具を開いている。屋根は、母屋などの下地材を山形鋼で造り、大波スレートを葺く。筋違いは円形タンパーを使用し、壁は縦羽目板のペイント仕上げ。昇降口両サイドの柱は鋳鉄製

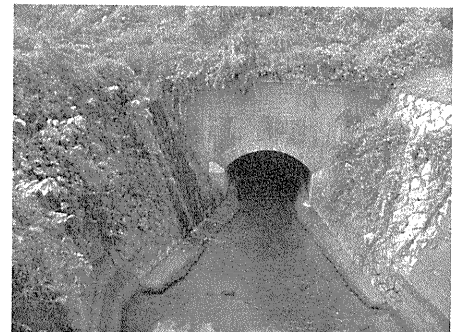
で、「大正四年鐵道院」と記されている。



石井駅 跨線橋

麻名用水拱渠

吉野川市川島町(旧麻植郡)、JR徳島本線の西麻植駅-阿波川島駅間の阿波川島駅近くに位置する。径間が3.66mと小規模な、ライズの小さい欠円拱渠(アーチ形)である。側壁はレンガ15段積み(約1m)で、その頂部に花崗岩の迫受石を置いて、横迫レンガ4枚でアーチを造り、要石や鉛石は使用しない。銘板は川島駅側の笠木下に入れる。この拱渠の保護壁は、自然石の間知積み(谷積み)である。



麻名用水拱渠 欠円アーチ

川田川橋梁

吉野川市山川町村雲と、同町湯立間(旧麻植郡)の川田川に、明治33年7月に架けられた、長さ116.36m、7径間、プレートガーダ上路橋である。橋台は重力式のレンガ積み(オランダ積み)、橋脚は、上流側は尖頭形、下流側は矩形でレンガ積みとし、重力式で転び(バター)は付けない。橋台、橋脚ともにあまり高くなく、垂直の壁とする。また、躯体はレンガ積みとするが、橋座部のみコンクリートで

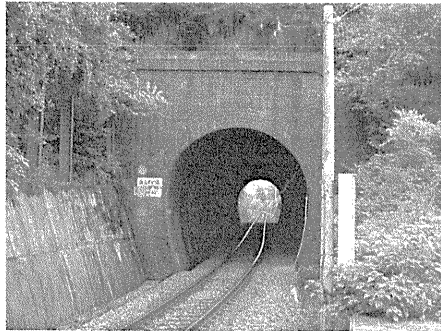
増打ちしている。



川田川橋梁

鼓山トンネル

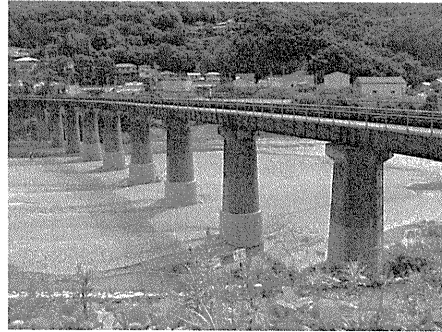
鼓山トンネルは、川田-穴吹間に掘られた甲形の断面形状を持つ、長さ74.43mのレンガ積み（オランダ積み）トンネルである。レンガ積みトンネルは、牟岐線・赤石トンネルと類似する。相違点は、アーチ部の横道レンガが赤石より1枚多い、5枚の迫レンガとする点である。



鼓山トンネル

穴吹川橋梁

大正3年3月25日、川田駅-阿波池田駅間が開通し、徳島線は全通した。穴吹川に架設した橋梁は9本の橋脚を建て、全長134.26mで、地形上からゆるいカーブを画く構造となり、全国でも珍しい遺構である。橋台は重力式レンガ積み、橋脚は円形で立ちが高いため、1:24の勾配を設けて下部を太くする。橋座部はコンクリートの補強が見られ、橋の構造はプレートガーダの上路橋である。また橋脚9本の内5本に柱脚の補強が確認できる。



穴吹川橋梁

半田川橋梁

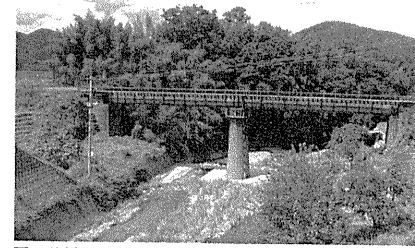
穴吹川橋梁同様、大正3年3月の徳島線の全通により供用開始された。徳島線においては、河床からレールまでの高さが最も高い橋梁で、当時の土木技術の粋を集めた鉄橋といわれる。本工事中の大正元年9月23日、洪水により根堀の埋設や工事材料の流失被害を受けた。延長76.4m、4径間、プレートガーダ上路橋である。橋脚は、直径3mのレンガ貼り、鉄筋コンクリート円筒形直接基礎を3基礎てる。この橋脚は出水のたび、柱脚部分が洗われフーチングが浮き始めたため、昭和41年、下流側に高さ3mの堰堤を築き、柱脚部をコンクリートで補強した。



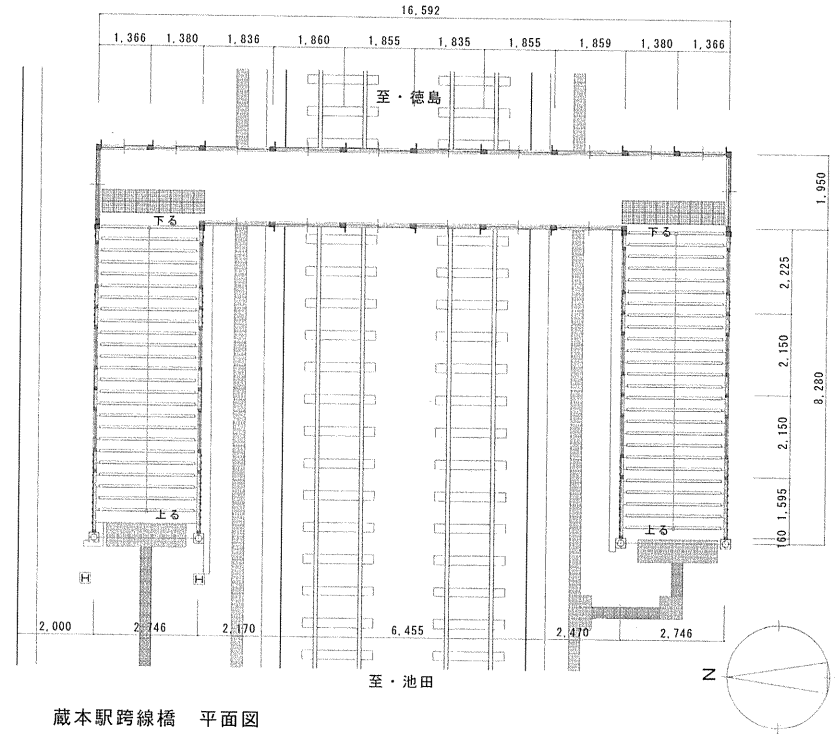
半田川橋梁

西ノ谷橋梁

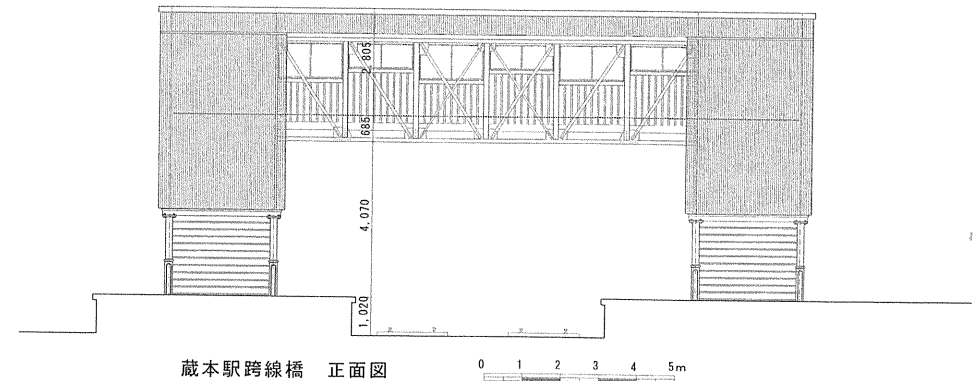
辻-阿波加茂間の、井ノ内谷川に架かる西ノ谷橋梁は、2径間、プレートガーダ上路橋である。橋長38.18mの、中央に配された円筒形の橋脚は、花崗岩の布積みで、徳島線の橋梁では江口川橋梁の橋台などに使われている。大正3年の開通前の、同2年11月に竣工した。



西ノ谷橋梁



蔵本駅跨線橋 平面図



蔵本駅跨線橋 正面図

## 廃止駅名一覧

駅名	読み	線名	廃止年月日
金磯	かないそ		S37. 7. 18
小松島	こまつしま	小松島線（中田－小松島間）廃止	S60. 3. 14
小松島港	こまつしまこう	小松島線（中田－小松島間）廃止	S60. 3. 14
古庄	ふるしょう	羽ノ浦・古庄間を廃止	S36. 4. 1

**沿革** 大正2年（1913）4月20日、阿波国共同汽船会社は、小松島－徳島間11.1kmの営業開始し、同5年11月29日小松島線中田－徳島間で気動車の運転が開始された。さらに同年12月15日には、中田駅が開業されるが、同6年9月には、徳島－小松島間が買収され国有となる。

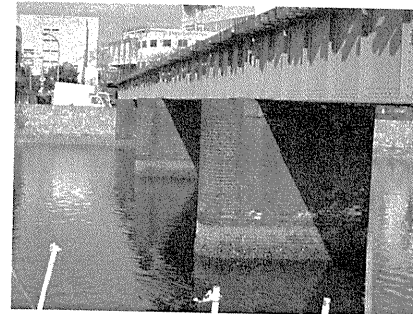
昭和2年（1927）1月20日には、徳島機関庫が廃止となり、小松島に機関庫が設置される。同8年6月16日に阿波川島－小松島間に気動車が運転開始された。

昭和12年頃から、太平洋戦争末期に至る戦時体制時代には、軍事的国策見地から新路線が次々と伸びた。昭和11年3月27日に羽ノ浦－桑野間14.9kmが開通し、同年の7月には阿南鉄道の中田－羽ノ浦間8.5kmと羽ノ浦－古庄間2.1kmを買収する。12年6月27日には、桑野－阿波福井間6.3kmが延長、同14年12月14日に阿波福井－日和佐間14.4kmが開通。さらに同17年7月1日には日和佐－牟岐間14.5kmが新設され、戦時下のなか牟岐線が全通した。

その後、昭和48年に牟岐－海部間11.6kmを開業した。

**富田川橋梁**

かちどき橋と並行して、新町川に架かる橋梁である。北は中洲総合水産市場前道路を渡る中洲架道橋に、南は花博記念広場前を渡る浜の町架道橋につながる。

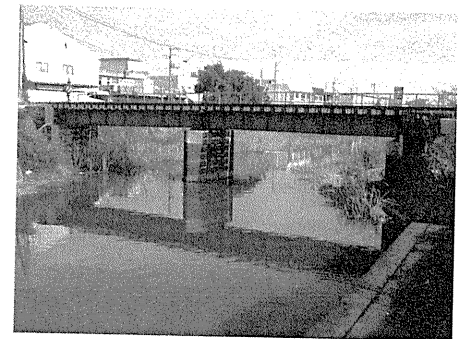


富田川橋梁

4径間、プレートガーダ上路橋で、橋台は重力式のレンガ貼り、橋脚は新町川内に3基築かれ、形状は小判形(欠円)とする。橋長は91.75mを測り、大正2年4月1日に架けられた。

**冷田川橋梁**

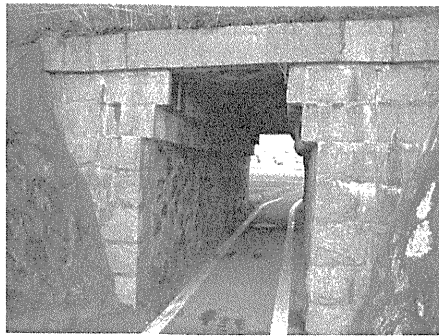
二軒屋－文化の森駅間の冷田川に架かる橋で、2径間、プレートガーダ上路橋である。橋台は重力式レンガ積み、橋脚は上流側が尖頭形、下流側が矩形の形状を持つ。



冷田川橋梁

**八反田架道橋**

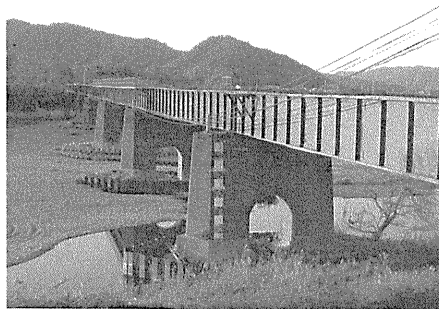
勝浦川橋梁の地蔵橋寄りにある、架道橋で幅員1.8mを測る。下図の通り特殊な造りで、西欧風の石橋等が一般的だが、この橋はどちらかといえば中国風の造りである。花崗岩の切石を細かく切断し、長手方向に積む工法で、側壁の角は算木に積み、上部の2段を持ち出して、その上部の笠木石はマグサ状に配する単純な架構方法である。狭いトンネルなので自転車程度のものしか通行ができない、生活通路として利用されている。トンネルの長さは、10.75mを測り、外観とは正反対に内部は緑泥片岩の野面石積みである。



八反田架道橋

勝浦川橋梁

地蔵橋 - 中田間の勝浦川に架かる、10径間、プレートガーダ中路橋（スルーガーダ）で、橋長272.95mで、橋台は重力式レンガ貼り、橋脚は9基を数え、上流側を尖頭形、下流側は水の抵抗がないので矩形としている。表面はレンガを貼り、中央部はアーチを抜く。



勝浦川橋梁



中路式プレートガーダ橋

赤石川橋梁

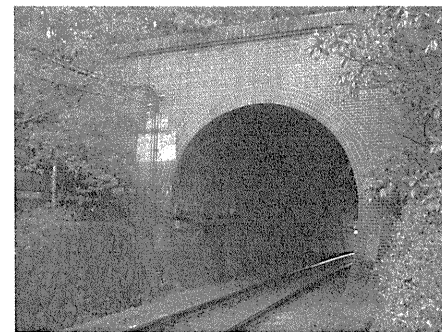
南小松島 - 赤石間の田野川に斜めに架かる、9径間プレートガーダ上路橋である。橋長は122.6mで、水面上に並ぶ8基の橋脚は、円形断面のレンガ積みとする。橋台は重力式コンクリートの表面にレンガ貼りとし、橋脚とともにオランダ積みで貼る。



赤石川橋梁

赤石トンネル

赤石 - 南小松島駅間に抜かれた、通称「竹輪トンネル」と呼ばれ親しまれているトンネルである。長さ29.87mと短いの、小松島名産の竹輪に因んで命名されたようだ。甲形の断面形状を持つ、レンガ積み（オランダ積み）トンネルで、徳島本線の鼓山トンネルに酷似する。相違点は、アーチ部の横迫レンガが、鼓山より1枚少ない4枚の迫レンガとする点である。



赤石トンネル

那賀川橋梁

羽ノ浦以南の鉄道路線の敷設が遅れる最大のネックになったのは、那賀川という自然の障害であった。それだけに旧国鉄那賀川鉄橋は昭和11年3月、当時

の阿土海岸線として羽ノ浦 - 桑野間が開通する前に完成した歴史的意義を持つ鉄橋で、県内では高德線吉野川鉄橋（同9年完成）に次ぐ長い鉄道橋である。

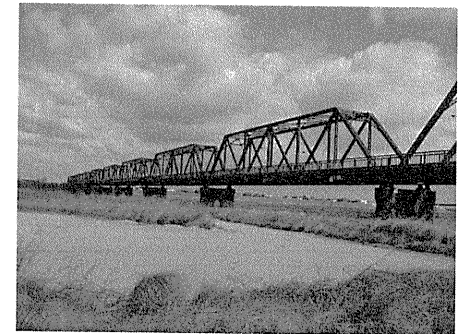
橋長は470.65m、1径間46.2m、トラスト幅5m、高さ4mの直弦ワーレントラストが10連並ぶ。完成当時、付近には渡し船しかなかったので、通行にこの橋を利用する人が絶えず、列車による人身事故が多発した。このため、のちに県は、国鉄と協議して昭和49年（1974）に、橋の両側に幅1.5mの鋼鉄歩道橋を付け、県道大林那賀川線として管理している。

終戦直前の昭和20年7月30日、米海軍のグラマン戦闘機2機が飛来、たまたまこの鉄橋を南進中の4両編成の列車に機銃掃射を浴びせ、30人を超える乗客が死亡した。厳しい報道管制のため、この悲劇は新聞にも報道されず、多くの県民がそれを知ったのは戦後のことであった。

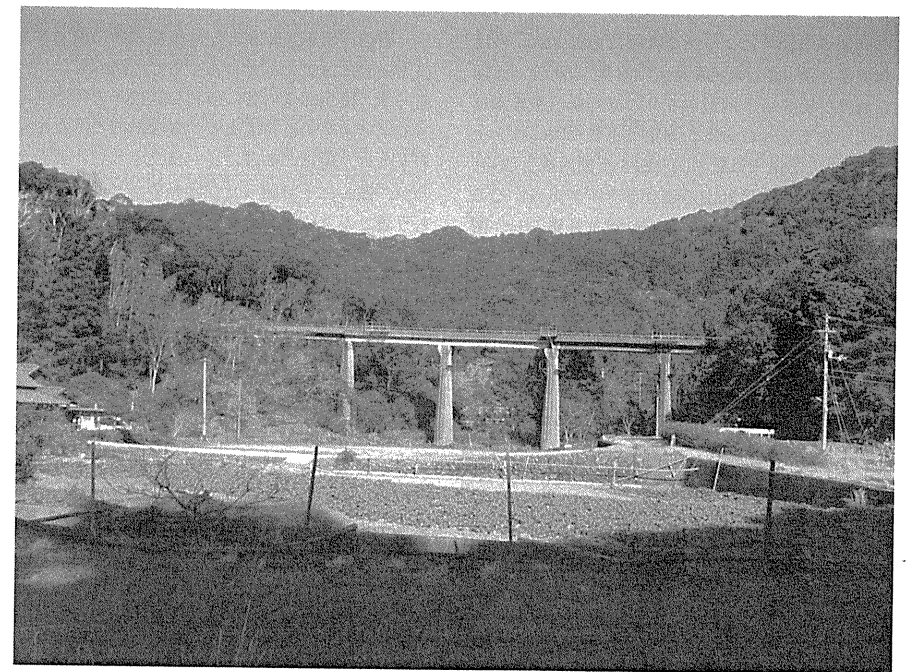
奥潟橋梁

日和佐 - 山河内間の奥潟川に架かる、奥潟橋梁は6径間、橋長72.65mで、高度のある橋梁である。羽ノ浦駅以南は昭和になっての路線で、大正時代

までに造られた施設がレンガや自然石を使用するのに対して、コンクリート造や鉄筋コンクリート造が多用される。橋台・橋脚は当然で、床版にいたっても鉄筋コンクリートが採用されることが多くなった。当橋梁も、橋台は鉄筋コンクリート造、橋脚も円筒形の鉄筋コンクリート造、床版が鉄筋コンクリートのT桁橋とする。



那賀川橋梁



奥潟橋梁

## 2-6 JR土讃線の施設

種類	交通	鉄道	所有者	JR四国
駅名	読み	所在地	営業開始	
坪尻	つぼじり	三好市池田町西山立谷2486-3	S. 25. 1. 10	(旧三好郡)
箸蔵	はしくら	池田町津宮の久保855-2	S. 4. 4. 28	(旧三好郡)
佃	つくだ	井川町西井川1201-3	S. 25. 1. 10	(旧三好郡)
阿波池田	あわいけだ	池田町サラダ1840	T. 3. 3. 25	(旧三好郡)
三縄	みなわ	池田町中西字ナガウチ245-3	S. 6. 9. 19	(旧三好郡)
祖谷口	いやぐち	山城町下川字東506-2	S. 10. 11. 28	(旧三好郡)
阿波川口	あわかわぐち	池田町大川持字中ハン596	S. 10. 11. 28	(旧三好郡)
小歩危	こぼけ	山城町西字カリヤ579-2	S. 10. 11. 28	(旧三好郡)
大歩危	おおぼけ	西祖谷山村字徳善西6	S. 10. 11. 28	(旧三好郡)

### 駅名改称一覧

現在の駅名	読み	旧駅名	改称年月日
大歩危	おおぼけ	阿波赤野	S. 25. 10. 1
小歩危	こぼけ	西宇	S. 25. 10. 1

沿革 四国の鉄道発展期に、香川から徳島、高知と3県を結んだ土讃線の全通がある。土讃線琴平-土佐山田間は高知線より3年遅れて、大正8年(1919)3月法律第20号により第1期線に追加され、多度津建設事務所(岡山建設事務所の前身)の所管に編入された。その後、同12年4月に高知県下東豊永において本線を2つに分け、琴平-東豊永間65kmを土讃北線、土佐山田-東豊永間35kmを土讃南線と改め、南線は高知、北線は岡山の建設事務所が担当することになり、北線は琴平方から同9年3月着工し、南線は同15年2月に着工した。以来、南北両方向から工事は進められた。

北線は大正12年5月、まず琴平-讃岐財田間が工費130万円をかけて開通し、阿讃高知連絡線の第一歩を踏み出した。次いで猪ノ鼻トンネル(延長3,845m)の完成で、昭和4年(1929)4月28日阿波池田まで開通した。

「岩切通し猪ノ鼻の嶮を貫き、歳月を閲する7年、海拔2千尺(約600m)の高峯をぬきて阿讃の連絡完成す。」これは当時の新聞記事の見出しであるが、この開通は香川、徳島、高知の3県を通じて最も期待され、関心と注目を浴びた。過去幾多の建設運動に東奔西走した地元の喜びは、想像にあまるものがあった。明治から大正、昭和にかけて四国鉄道の課題

と夢は、実にこのトンネルの貫通であったといっても過言ではない。当時の『香川新報』は、次のような記事を書いている。

「明治、大正、昭和と元号三転の間に何と日本の交通機関は急テンポで目まぐるしく回転したことであろう。僅か60年の昔、俱利伽羅紋々の雲助共によってエイホーの掛声勇ましく東海道五十三次を早きも十余日、川止の御難に逢へば二十数日を要したものが、僅かに十時間うたた寝の夢一つ終わらぬ間にもう着こふという変わり方である。全くスピードの時代と言はなければならない。然るに我が四国は山多くして、鉄道に恵まれず、四国循環線、縦貫線共に其の一部開通を見たのみで、予讃の両地は辛ふじて鉄道連絡が可能であるが、阿讃、阿土、予土の間は重量たる四国アルプスの連山に遮られて、今日(28日)文字通り岩切り通し山を抜き、断崖をめぐりて延長9哩1分、距離遠からずと雖も、峻峻猪の鼻峠を貫きて、完全なる阿讃の連絡が完成したのである。四国交通の幹線の一部をなすのものであるとともに、中国、山陰、阪神方面との連絡に力強き一歩を進めたものと云ふべく空にプロペラのうなりをきく自然征服の時代を迎へても、羊腸の如き峻坂を攀ぶるにあらざれば越すに越されぬ猪の鼻の嶮を、一瞬にして乗り切る事が可能となったのである。まことに香

川、徳島両県人にとっても感慨深くも、また限りなき喜びであると云はなければならない。」

この路線が、とくに注目されたのは、予讃線のような平地の線路建設でなく、四国でも名だたる峠、猪の鼻を征服する難工事をやり遂げたことである。工費は800万円で、トンネル9ヶ所を掘り、工事中の死者10人、負傷者2,000人で、現代では信じられないほどの犠牲を払った。もちろん、これは四国鉄道の建設史の中でも、後にも先にもないことで、この工事がいかに困難を極めたかが想像できる。

大正9年1月に測量を始め、同11年10月工事に着手してから昭和4年4月の開通であるから、実に19.7kmに6年と6ヶ月を要したわけである。

次に昭和初期から本格的に阿波池田-土佐山田間の土讃線中央部が着手され、土讃南北線の連結がなされていった。これも四国鉄道発展の姿で、南線は甫喜山隧道(延長1,254m)をくり抜き、5年6月21日角茂谷まで開通、次いで角茂谷-大杉間が7年12月20日、そして大杉-豊永間が9年10月28日に開通した。

一方、阿波池田から南下する北線は、昭和6年9月19日三縄まで延び、10年11月28日に三縄-豊永間が、国境の大歩危、小歩危の峡谷部でつながり、高松-高知間が全通した。

これによって四国山脈に阻まれていた徳島、香川との交通はもとより、中国、阪神地方とも線路を通じ、人の往来、思想の流通、物資の交換など産業文化の画期的発展を期待できると、地元新聞は5段抜き4本見出しで報じ、土讃線全通記念の「南国土佐大博覧会」が高知で開催された。

明治26年に土佐鉄道協会が発足してから42年目、須崎-日下間を初めて汽車が走ってから11年目に、高知は陸の孤島から脱したのである。

土讃線の全通は、18年の歳月と2,400万円の巨費をかけ、幾多の尊い人命を犠牲にした四国の鉄道の感激的な全通であった。

なお、この全通以前の角茂田-大杉間開通のときの地元新聞は次のように報じている。

「文化の触手は年々延びて、四国縦貫鉄道土讃南線、第3・第4工区角茂谷-大杉間は本日午前5時42分大杉第102列車(指導機関手手直吉氏、本務浅野善六氏)によって開通された。この日、清冽の穴内川畔には山雨そぼ降り、四国に立ちこめた山気と共に、永く文化に見放されていた嶺北住民は息吹きの喜びにふるえていた。地元大杉村ではこの喜び

の日を記念するため、杉小学校で鉄道開通祝賀式を午前10時より挙行し、官民300名を招待して祝賀宴を催した。一中略-新路線は150万円の工費と3年9月の日子を費やして漸く完成せるもので、開通区間8軒587米の間は第3第4穴内川橋梁あり全国的難工事で、百呎の橋桁を使用している。鉄道高知出張所では、伸びゆく土讃南線を地元民と共に寿ぐため、杉小学校で旅行展覧会を催したが、各種催し物と共に非常な人気を呼び空前の盛況を呈した」

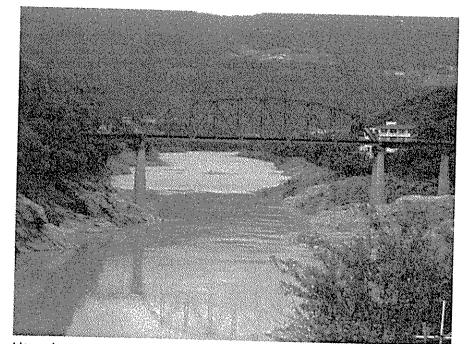
土讃線全通を順にまとめると下記ようになる。

まず、池田-三縄間が大正6年9月、土佐山田-大杉間が大正7年12月、大杉-豊永間が大正9年10月、三縄-豊永間が大正10年11月、高松-多度津-財田間が大正12年8月、須崎-高知-土佐山田間が大正14年2月、財田-猪ノ鼻トンネル-佃間が昭和4年4月。上記に述べたように全線開通は昭和10年11月28日である。

### 第一吉野川橋梁

第一吉野川橋梁は三縄-祖谷口間の吉野川に昭和10年11月に架けられたトラス橋。モスグリーンに塗装された荘重な姿を吉野川の清流に映して高々と横たわる。

橋長173.5mで、三縄側から全長62.3m、3径間の上路式単純鋼桁橋、続いて長さ78.5mの下路式単純曲弦ワーレン鋼トラス橋、さらに全長32.35mの上路式単純鋼桁橋が並び祖谷口トンネルへと続く。この鉄道橋には桁の両側に幅1.4mの鋼製グレーチングと幅90cmのP.C板の作業足場が添架されている。



第一吉野川橋梁

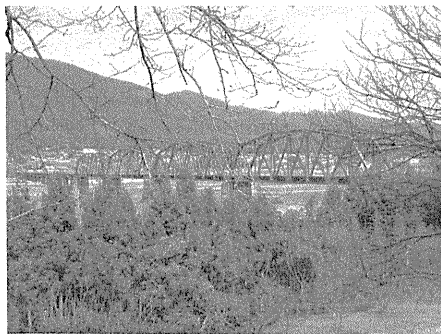
吉野川の急流に建てられた橋脚は、国道32号側のトラス支承下側と三縄側支承下側と鋼桁第3桁下の

3ヶ所は高さ平均24m、直径下部5mから上部3mのRC橋脚が3基と、高さ11mのRC橋脚が1基と両側のRC橋台で5径間の橋桁を支える。最深部の川底からレール面までの高さ42mに及ぶ高架鉄道橋。使用鋼材は約350t。架設時の総工事費はさだかではないが現在の物価指数で換算すると約9億円程に見積もられる。

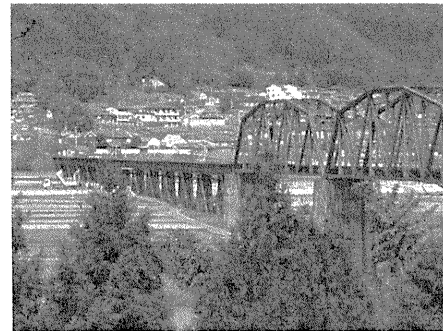
#### 吉野川橋梁

第一吉野川橋梁から約2.5km下流、箸蔵-佃間の三好町昼間、田園地帯を横切って吉野川を跨いだ長大高架橋梁が横たわる。これが昭和4年4月財田-猪ノ鼻トンネル-佃間の開通に先立って架設された吉野川橋梁。橋長571.2mは北側の多度津駅起点37.682kmの橋台の位置から全長258.31mが13径間の上路式単純鋼桁橋、続いて全長253.73mは1径間63.43mの下路式単純鋼ワーレントラス橋が4連並び、さらに右岸側の全長59.17mは、3径間の上路式単純鋼桁橋が連なる。下部橋脚はトラス橋部分を支える5基は何れも直径6m、高さ平均14mのRC井筒沓（ウェル沓ともいう）を川床に沈めその上に高さ15mのRC橋脚を建て全高平均約29mとして洪水時にも橋脚が冠水しないよう配慮されている。また右岸側の鉾桁下の橋脚2基は平均高さ25m、左岸側の田園高水敷上の橋脚12基は平均高さ約12m、加えて両岸のRC橋台でこの長大橋を支えている。

総鋼重は985tを使用、総工費は当時のものは記録が残されていないが昭和60年旧国鉄からJR四国本社に移譲された時の簿価が上下部合わせて2億3,630万円とされているが現在の物価指数で換算すると約26億円程度に見積もられる。



吉野川橋梁



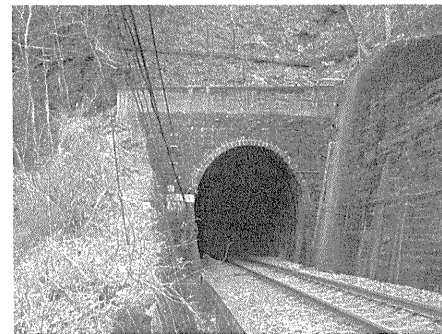
吉野川橋梁

#### 坪尻駅・坪尻トンネル・猪ノ鼻トンネル

国道32号を香川県に向かって北進していると、坪尻駅の看板が見えてくる。駅まで600mとあり、徒歩で山道を降りていくと、谷底に無人の坪尻駅があるのか不思議であるが、毎日2~3人が利用するという。土讃線が開通した当時は、かなりの人が利用しており、駅前には1軒の店舗があったが、現在は廃屋となっている。

坪尻トンネルは、坪尻駅のすぐ北側（高松より）にある。坪尻駅側の口はブロック造で、財田駅側口は花崗岩の切石を布積みとしたトンネルである。

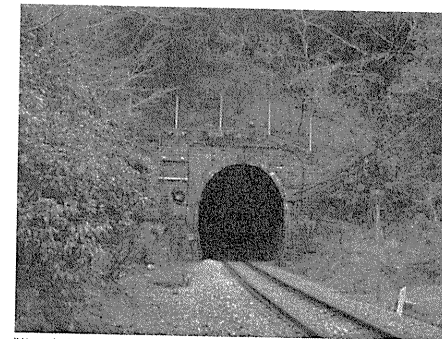
坪尻トンネルを横目にして、山道を州津谷に沿って上ると分岐点があり、下に降りる道（釣りが付けた道）を下ると州津谷にたどり着く。前方100mには州津橋梁が見え、谷合いの磯伝いに線路に近づき、橋梁の管理測道を渡ると前方に香川県との県境に掘られた猪ノ鼻トンネルが見える。長さ3,845m、坑道口はブロック造で坪尻トンネルに準ずる。



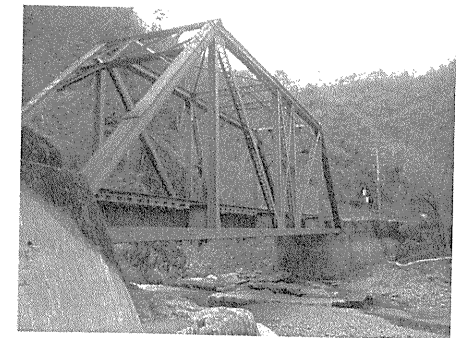
坪尻トンネル



坪尻駅



猪ノ鼻トンネル



州津橋梁