高知港

調査番号　201141
高知市

【材質・構造】別途記載
【設計・施工】　〃
【施工年月日】　〃

〔位　　置〕高知市浦戸・三里地先から潮江桟橋まで
〔材質・構造〕
〔設計・施工〕政府設計　　工事費　470万円
　　着工　昭和5年（1930）5月30日
〔竣工年月日〕昭和13年（1938）1月14日

高知の中央への交通手段は、昭和10年国鉄土讃線が開通するまで長い間海運が主体であった。

そのため、長宗我部時代には、桂浜に突堤（元親堤）を築き浦戸港への船舶の出入航路を確保した。また、藩政期には野中兼山が桂浜の古堤を補修するとともに、種崎側にも突堤を築き、潮流を利用して航路の水深を深くした。これにより大廻船（江戸行き）、小廻船（上方行き）の通行は容易になっていた。その後、これらの突堤は宝永、安政の地震により破損したが、そのたびに改修の努力を怠らなかった。

明治に入っても、大型化する汽船の航行を可能にするため、明治17年には地元有志が浦戸湾口浚渫の必要を訴え、新聞広告まで出している。この時赴任してきた県令田辺良顕は、明治19年（1886）浦戸港改修を県会に提案し、ダイナマイトで港口の大瞥と中瞥（兼山の構築した突堤）を破砕した。しかし、これによって港口にはかえって砂が堆積するようになり、明治21年の夏と秋には潮水が江廻り（浦戸湾周辺）の水田に混入した。そこで、県当局は種崎に第一波止、桂浜に丁字型波止を構築し、ブリストマス式浚渫船「玉島丸」を購入して浚渫をすすめ、一応の成果をあげることができた。けれども、これらは一時的な対策でしかなかった。

そこで、県商業会議所は「浦戸改築協会」という団体をつくり、浦戸港（のちの高知港）の抜本改修のため一大設計を立てることとし、協会会長に片岡健吉を推薦した。時の内務大臣板垣退助も、浦戸港問題に深い関心を持っていたので、内務省雇技師デ・レーケを高知に派遣した。デ・レーケは、物部川と仁淀川尻からの流砂を防ぐため、種崎と桂浜に大長堤を築くべきである旨提案したが、そのような大工事は県の財政負担に耐えられるものではないと見送られた。

その後、明治30年に至って、港口の土砂堆積がさらにひどくなり、200トンの汽船さえ出入不能となったので、今度は県出身の広井勇（小樽港設計者）に測量、設計を依頼した。しかし、これもやはり工事費200万円を要するということで実現に至らなかった。

それでも、県市の有志は「浦戸港改修期成同盟会」を組織して、改修をあきらめなかった。
長い陳情活動の結果大正3年（1914）になって、浦戸港が国の重要港湾に指定された。そしてさらに昭和2年（1927）、移出入貨物が多い事から、第二種重要港湾となり、改修指定港に指定された。これを機会に「浦戸港改築協会」が結成され、昭和5年5月30日国費による待望の浦戸港修築工事が起工された。工事内容はつぎのとおりであった。

(1) 防波堤　港口、浦戸地先より東北沖の礁まで約645mの突堤構築
(2) 防砂堤　三里地先より282mの突堤構築
(3) 岸壁　潮江埋立地に長さ340m、水深7.3mの岸壁構築（2000トン級の船4隻同時繋留、必要に応じ3000トン級も可能）
(4) 荷揚場　岸壁に付属して250m
(5) 埋立地　上記に伴う埋立36,000m²
(6) 浚渫　港外水深6.7m、港内航路水深6m、泊地水深6.7～7.3mに浚渫

工事は、昭和初年の大不況により、しばしば予算を削減され、完成年度は2年延びたが、昭和13年1月14日完成した。名称も国際貿易港高知港と改められた。これにより移出入取扱貨物は飛躍的に増大した。

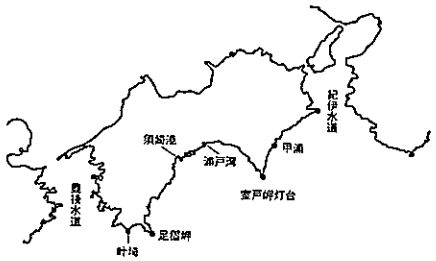
また、工事の進捗と併行して、国鉄土讃線の工事もすすめられた。昭和10年の土讃線開通、昭和13年の高知港開港により、高知はようやく交通上のネックを解消し、発展に向かうやに見えたが、この頃すでに太平洋戦争の陰も迫っていた。

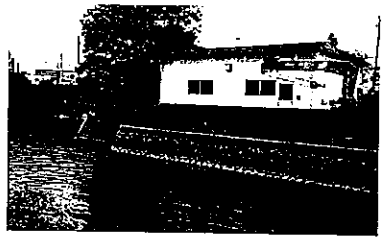
桂浜にある突堤

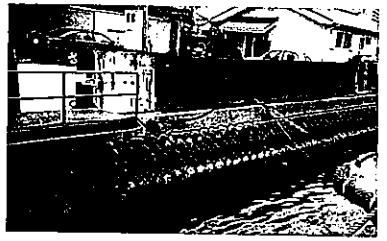
浦戸湾入り口の突堤

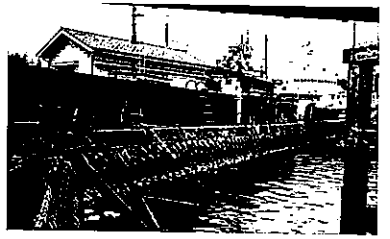
昭和2年第二種重要港湾に指定されたいきさつで、国の調査結果は須崎港が適切であるとの結果であった。湾の形や暴風雨を避けうる自然の形をもっていたからである。しかし、農人町、若松町の発展に見られるように、貨物、旅客の扱い高は須崎をはるかにしのぐ量であった。それが、決定の切り札となった。

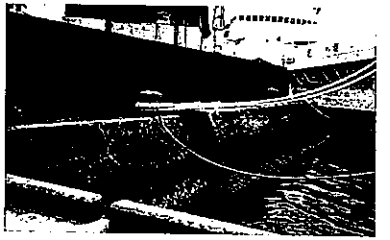
（内川清輔）




荷受階段と新港岸壁




落し積み　一部ケンチブロックにて補強


これ以東はコンクリート補強巻

高知市の資料で340m、高知県の資料で390mの岸壁が作られた

ＪＲ四国　土讃線

【材質・構造】
【設計・施工】　別途記載
【施工年月日】

敷設請願から開通まで

土讃線は、明治26年（1893）高知商業会議所が中心となって「土佐鉄道協会」を発足させ、敷設請願を開始してから42年目の昭和10年（1935）11月28日に全通した。（須崎～高知～多度津間）建設工事には、18年の歳月と2,400万円の巨費、多数の人命を犠牲にし、まさに血と涙の結晶として完成したもので、高知県にとっては土讃線全体が１つの近代化遺産といえるであろう。

明治に入り、政府は陸運、即ち道路と鉄道の建設に力を入れたが、高知のような地方にはその必要を認めず、中央への交通は関西汽船を主とする海運に頼っていた。大正３年鉄道院総裁になった高知県出身の仙石貢は「土佐のようなところに鉄道を敷いたところで何を輸送するのか。是非敷くとせば高知と須崎との臨港鉄道で充分だ」と言っていた。その当時、東京～大阪間は東海道線によりわずか10時間の行程になっていたのに対し、高知～多度津間は、明治27年（1894）開通した四国新道によってもなお２日を要し、依然として船酔いと危険を伴う関西汽船が本州への主要な交通手段であった。

そのため、高知では官民一体となって「土佐鉄道協会」を発足させ、さらに39年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、熱烈な敷設運動を展開した。当時の敷設請願趣意書には、第一に軍事的理由をあげ、艦隊碇泊地としてすぐれた野見湾を敵に占領されないためには、中央に通ずる鉄道、土讃線が必要であると説明している。

こうして、大正５年（1916）になって請願がようやく国会を通過、まず須崎～土佐山田間が第１期工事線となり、予算347万8,000円が計上された。ところが、ここで南北鉄道争奪戦（高岡経由か佐川経由か）がおこっている。ようやく北線に落ち着き、大正７年（1918）須崎側から待望の建設工事に着手、13年３月30日まず須崎～日下間が開通、ついで同年11月15日日下～高知間、翌14年12月５日高知～土佐山田間が開通した。

これと並行して、土佐山田以北の四国山脈および阿讃山脈を貫通する土讃線全通の運動も熱心にすすめられた。その結果、琴平～土佐山田間の敷設計画が国会を通過して第１期工事線に追加されたのは、大正８年３月である。その後、大正12年４月になって、工区を二つに分け、琴平～東豊永間（65キロ）を「土讃北線」、東豊永～土佐山田間（35キロ）を「土讃南線」とし、北線は岡山建設事務所、南線は高知建設事務所が担当することとなった。

こうして、北線は琴平側から大正９年３月着工、南線は大正15年２月に着工した。北線での最大の難関は阿讃山脈を貫く「猪ノ鼻ずい道」で、この完工により、昭和４年４月28日琴平～阿波池田間が開通した。また、南線は甫喜山ずい道をぬいて、まず土佐山田～角茂谷間が昭和５年６月21日開通、ついで角茂谷～大杉間が昭和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。

南下する北線と北上する南線が結合したのは、昭和10年11月28日、土佐・阿波国境の大歩危・小歩危の峡谷においてである。これにより、土讃線高知～高松間は全通した。こうして高知～高松間は６時間の行程となり、明治以降“陸の孤島”といわれた高知県はやっと水運時代から脱することができた。

土讃線の工事と施設

土讃線、特に土佐山田以北は急峻な山脈と深い峡谷部が連続することから、ずい道、橋梁が異常に多く、工事は困難を極めた。

特に、最初に着工した阿讃国境の猪ノ鼻ずい道（延長3,845m）では、工事中の死者10人、負傷者2,000人という現在では信じられない程の犠牲を払って完成している。

また、①斗賀野トンネル（延長1,953m）、②甫喜山トンネル（延長1,254m）や③仁淀川橋（橋長397m）、④国分川橋（橋長120m）、⑤第６穴内川橋（橋長119m）、⑥福井谷橋（橋長143m）などはいずれも当時の技術と創意を傾けたものである。これらずい道、橋梁数を一覧表にすると、次のとおりである。（土讃線全通後に建設したものを含む）

区間（須崎～多度津）	ずい道	橋梁
香川・徳島側（大歩危以北）	65	72
高知県側（大歩危～土佐山田間）	46	30
土佐山田～須崎	3	24
合計	114	126

このほか、特記すべき施設として、高知駅構内の高知機関区にある機関庫・転車台があげられる。

また、初代の高知駅の建物は中央を大きく切妻に開いた軽快な洋風の木造建築（大正13年11月竣工）で、土讃線須崎～土佐山田間開通に合わせて昭和元年に整備された駅前道路の北端に、はりまや橋方面に向かって建てられた。これにより、高知の幹線道路は十字型に整えられ、近代的市街の形をなしてきた。

（内川清輔）

土讃線「多度津・窪川」（79.3km）（高知県内分）（旧線名　高知線）

駅名	読み	所在地	営業開始
土佐岩原	とさいわはら	高知県長岡郡大豊町岩原字コミ２－２	S．10．11．28
豊永	とよなが	高知県長岡郡大豊町東土居字ヲモイデ182	S．９．10．28
大田口	おおたぐち	高知県長岡郡大豊町大字船戸字東田26－２	S．９．10．28
土佐穴内	とさあなない	高知県長岡郡大豊町字貫入道1983－４	S．９．10．28
大杉	おおすぎ	高知県長岡郡大豊町中村大王字下ヨコイシ1686	S．７．12．20
土佐北川	とさきたがわ	高知県長岡郡大豊町字川崎1929－３	S．35．10．１
角茂谷	かくもだに	高知県長岡郡大豊町字角茂谷1214	S．５．６．21
繁藤	しげとう	高知県香美郡土佐山田町繁藤字南カイゴヤ37	S．５．６．21
新改	しんがい	高知県香美郡土佐山田町東川字エノキモト2256	S．22．６．１
土佐山田	とさやまだ	高知県香美郡土佐山田町宮前町163	T．14．12．５
山田西町	やまだにしまち	高知県香美郡土佐山田町西本町	S．27．１．27
土佐長岡	とさながおか	南国市西山字西利岡丸944－３	S．27．５．１
後免	ごめん	南国市駅前町２丁目４－104	T．14．12．５
土佐大津	とさおおつ	高知市大津字寺添甲558－３	T．14．12．５
布師田	ぬのしだ	高知市布師田字スミ田2418－２	S．27．４．15
土佐一宮	とさいっく	高知市一宮3486－３	T．14．12．５
薊野	あぞうの	高知市薊野字藤川ヶ枝1099－４	S．27．４．15
高知	こうち	高知市北本町２丁目７－１	T．13．11．15
入明	いりあけ	高知市幸町739－６	S．26．12．15
円行寺口	えんぎょうじぐち	高知市西新屋敷字兵座113－３	S．39．10．１
旭	あさひ	高知市旭駅前町字カグソ1551－３	T．13．11．15
高知商業前	こうちしょうぎょうまえ	高知市上本宮町字月の輪670－３	S．61．11．１
朝倉	あさくら	高知市朝倉字中田丙144－２	T．13．11．15
枝川	えだがわ	高知県吾川郡伊野町枝川字スミ澤763－２	S．61．11．１
伊野	いの	高知県吾川郡伊野町壱の坪1430－３	T．13．11．15
波川	はかわ	高知県吾川郡伊野町波川字コヤガイケ1502－５	S．39．10．１
日下	くさか	高知県高岡郡日高村本郷字米神の前284－２	T．13．３．30
岡花	おかばな	高知県高岡郡日高村六反地2199－４	S．35．８．20
土佐加茂	とさかも	高知県高岡郡佐川町加茂字保木屋敷660－１	T．13．３．30
西佐川	にしさかわ	高知県高岡郡佐川町字垣添2060－２	T．13．３．30
佐川	さかわ	高知県高岡郡佐川町字寺中1046－４	T．13．10．25
斗賀野々	えりのの	高知県高岡郡佐川町字横田1231－２	S．35．10．１
斗賀野	とがの	高知県高岡郡佐川町大字東組字ガハナイケ1285	T．13．３．30
吾桑	あそう	須崎市吾井郷甲字末清687－１	T．13．３．30
多ノ郷	おおのごう	須崎市妙見町１－22	S．22．６．１
大間	おおま	須崎市多ノ郷甲矢羽田305－３	S．35．10．１
須崎	すさき	須崎市原町１丁目10－13	T．13．３．30
土佐新荘	とさしんじょう	須崎市西町２丁目199－１	S．14．11．15
安和	あわ	須崎市安和六分一256－３	S．14．11．15
土佐久礼	とさくれ	高知県高岡郡中土佐町大字久礼6645	S．14．11．15
影野	かげの	高知県高岡郡窪川町影野宮の前甲268－３	S．22．10．20
六反地	ろくたんじ	高知県高岡郡窪川町大字下呉地字岡谷15	S．36．４．15
仁井田	にいだ	高知県高岡郡窪川町仁井田1246－２	S．26．11．12
窪川	くぼかわ	高知県高岡郡窪川町琴平町16－16	S．26．11．12

駅名改称一覧（高知県内分）

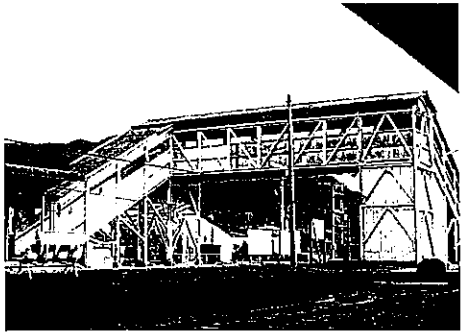
駅名	読み	線名	改称年月日	旧駅名
繁藤	しげとう	土讃線	昭38．10．１	天坪

JR土讃線のトンネル（500m以上を抜粋）

名称	延長（m）	竣工年月	断面形状	覆工材質	西暦　年
斗賀野　T	1,952.65	大正 13. 3	甲形	石、ブロック	1924
第2細野　T	561.26	昭和 5. 6	新中間形	ブロック	1930
角谷　T	642.00	昭和 12. 11	2号形	コンクリート	1937
焼坂　T	965.00	昭和 12. 11	2号形	コンクリート	1937
第10笹場　T	862.00	昭和 13. 2	2号形	コンクリート	1938
四道　T	1,823.00	昭和 13. 2	1号形	コンクリート	1938

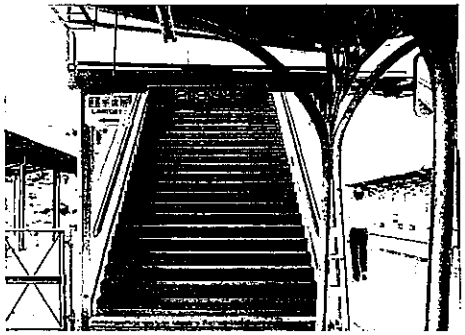
JR土讃線の橋（50m以上を抜粋）

名称	橋台面間長	竣工年月	材質	標準図番号	西暦　年
仁淀川　B	396.85	大正 13. 9	鉄骨	達工199号	1924
国分川　B	119.83	大正 14. 10	鉄骨	達425号	1925
第一穴内川　B	52.77	昭和 5. 4	鉄骨	達425号	1930
第二穴内川　B	80.01	昭和 5. 5	鉄骨	達540号	1930
第六穴内川　B	119.43	昭和 8. 1	鉄骨	よはふ512－74	1933
椿谷　B	93.32	昭和 8. 2	鉄骨	よはふ512－74	1933
南小川　B	89.95	昭和 8. 5	鉄骨	曲では212	1933
福井谷　B	142.52	昭和 8. 12	鉄骨	曲では208	1933
第2領地　Ba	105.95	昭和 13. 2	コンクリート		1938
第2元川　Ba	51.45	昭和 13. 2	鉄筋コンクリート		1938

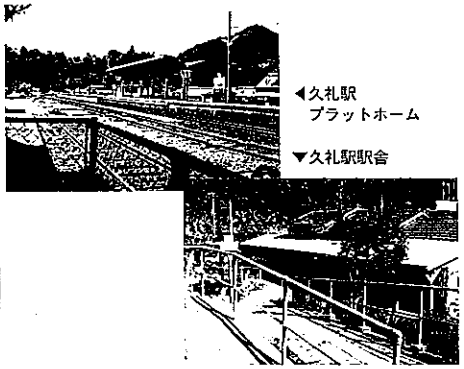


須崎駅こ線橋

西佐川駅こ線橋

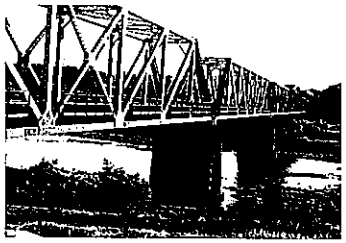


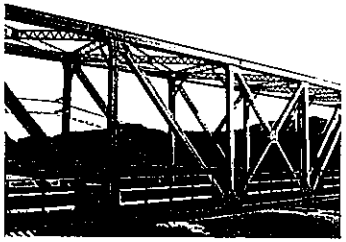
須崎駅プラットホーム屋根

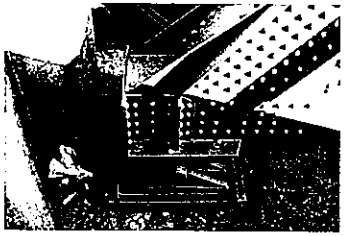


◀久礼駅
プラットホーム

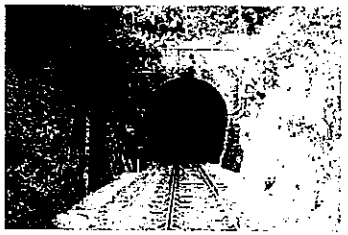
▼久礼駅駅舎

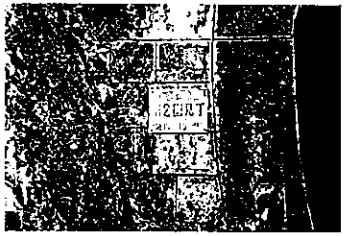






ＪＲ仁淀川橋





ＪＲ斗賀野トンネル