



(1) 猪ノ鼻隧道南口坑口附近の線路。

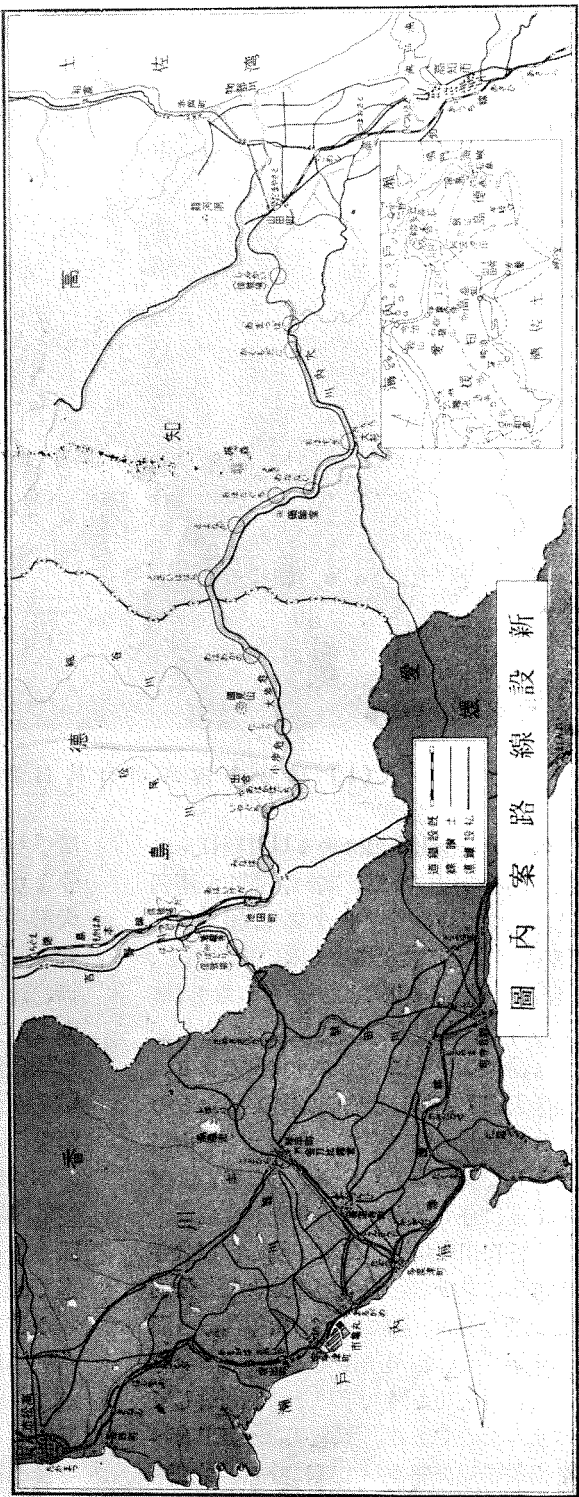
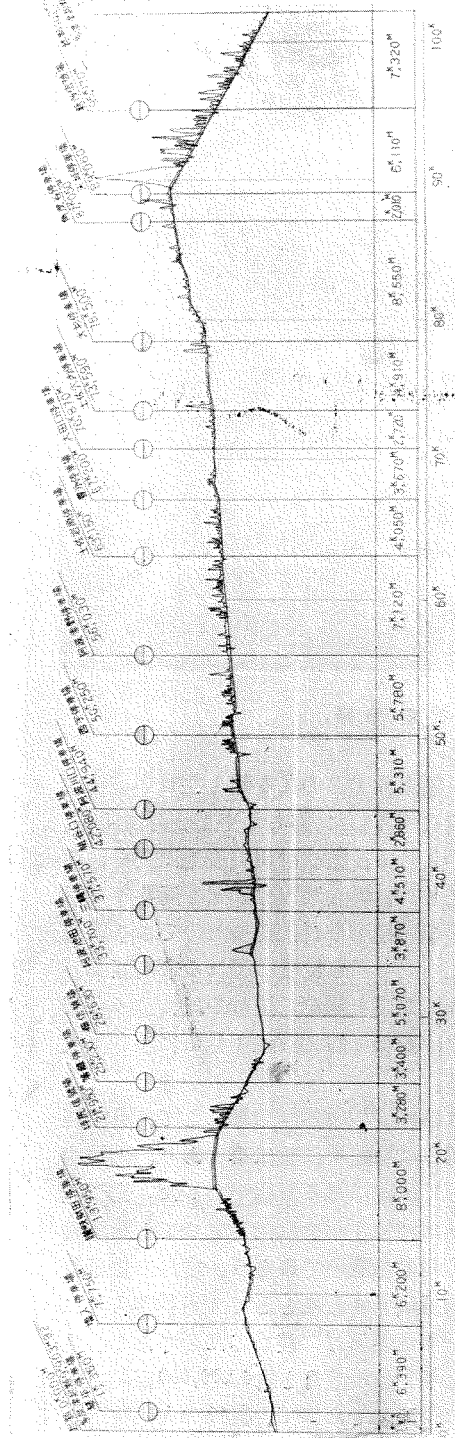
待望久しかつた土讚線は去る11月28日を以つて全線開通の運びを見、高知、香川の兩縣が鐵道に依つて初めて握手するに至つた事は、邦家の爲め誠に慶賀に堪えない所である。土讚線は琴平と土佐山田とを結ぶ所謂四國横斷線であつて、其使命の重要性に鑑み之れが敷設の急務たるや夙に唱導された所である。

本線は大正7年第41議會の協賛を経たもので、之れを南北兩線に分ち、南線は土佐山田を起點として大正12年7月測量に着手、全區間を7工區に分ち、大正15年2月第1工區、即ち、土佐山田東川間の工事を起し、逐次各工區の工事に着手し、竣功の部分より部分的に營業を開始した、即ち、土佐山田角茂谷間を昭和5年6月に、角茂谷大杉間を同7年12月に、大杉豊永間を同9年10月に、開業して今日に及んだのである。又北線は大正8年4月測量に着手同區間を14工區に分ち、大正9年3月第1工區、即ち、琴平鹽入間の工事に

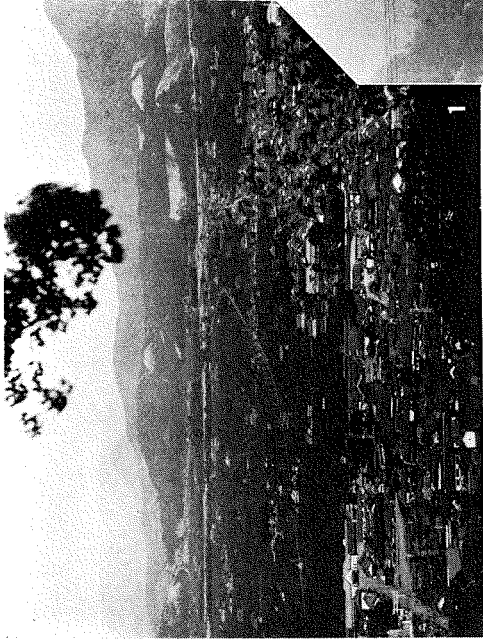
着手し、順次各工區の工を起し之れ亦竣功部分より漸次開業した、即ち琴平讚岐財田間を、大正12年5月に、讚岐財田阿波池田間を、昭和4年4月に、阿波池田三繩間を同6年9月に、營業を開始し今日に至つたのである。而して南北兩線を通じ最後に残れる未成區間、三繩豊永間工事も豫定の進捗を見、愈々今回竣功を告げ茲に全線の開通を見るに至つた次第である。

本線は總延長102杆032米餘にして、其の經過地勢概ね峻嶮隨所に難工事があり、國鐵建設線としては稀に見る難場であつた。先づ隧道で云へば特筆すべきは何と云つても阿讚國境を貫く猪の鼻隧道でめらう、之れは總延長3杆845米で鐵道省直轄として大正12年1月に起工、昭和2年3月に竣功したのである。此間滿4ヶ年有餘の年月と約4,200,000圓の工費を要した大工事であつて、其外の大小隧道を合すれば其數實に103ヶ所總延長19杆805米

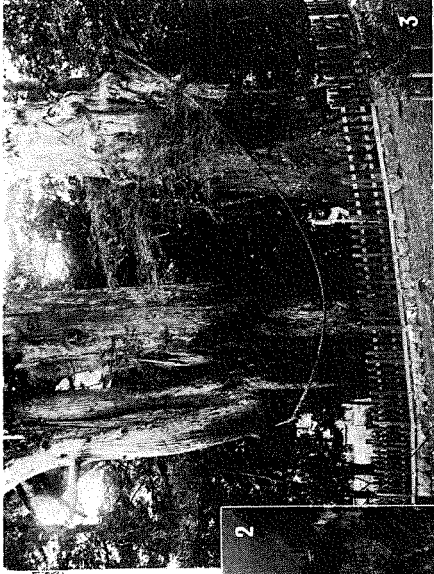
乙 土讚線々路縦断面及平面圖



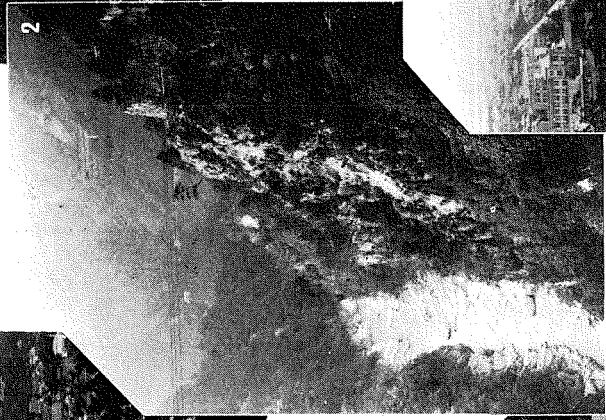
新設線路案内圖



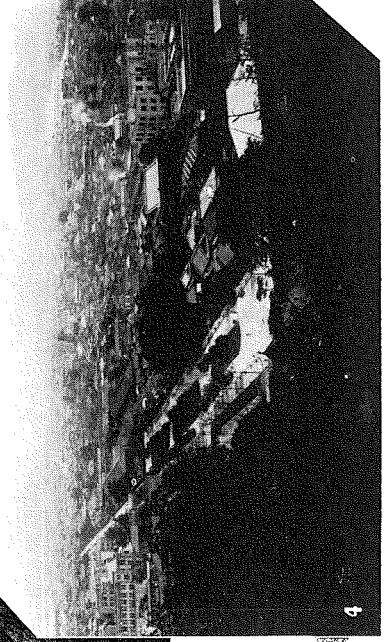
①琴平宮より琴平停車場の遠望。
②祖谷の溪谷。



③杉の大杉(天然記念物)
④高知城より見たる高知市街。



⑤桂濱龍宮の遠望



(3) 土 讃 線
. と こ ろ
. ど こ ろ



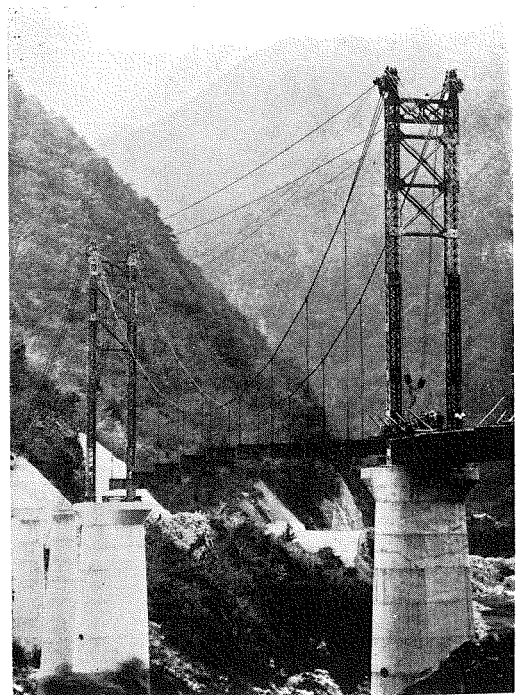
(4) 第二吉野川橋梁。

(5) 第二吉野川橋梁のケーブル・エンクジョン其一。

である。亦橋梁で行へば所謂四國三郎の稱ある吉野川を横斷する事前後三回、吉野川橋梁は總延長572米10、第1吉野川は總延長172米68、第2吉野川は總延長250米で、其他に伊豫川、白川に架せる大橋梁あり、何れも其の設計施工に際し、周到なる用意と細心の注意を要した點が多く、其の他の工事に於ても皆相當の苦心を拂つたのである。

要するに本線は比較的地勢峻はしく其の大部分は斷崖絶壁を切開いて鐵路を作つたもので竣功後に於ては左程とも思はれないが、彼の山間部を右曲左折して蜿蜒たる鐵路を敷設した、其の測量當初より工事竣功迄に各關係者の拂つた苦心と努力は並大抵の事ではなかつた事は想像に餘りあると思ふ。

今や四國全土を擧げて本線の全通に感喜して居る、顧みれば測量に着手以來全通迄實に滿16年有餘の歲月と約24,332,000圓の費額を投じて茲に漸く全線の開通を見る事となり、今日迄比較的交通機關の備はらなかつた山間僻地にも汽笛の響を聞くに至り地方文化の開發と産業の發達に寄與する所極めて大なるものあるを信ずるのである。



茲に本線全通に際して多年一方ならぬ御援助を與へられた地方官民各位に對し心からなる感謝の意を表すると共に、本線建設の爲めに日夜寢食を忘れて只管其完成に努力邁進された關係者諸氏に對し滿腔の敬意と謝意を表する次第である。

線 路 状 勢

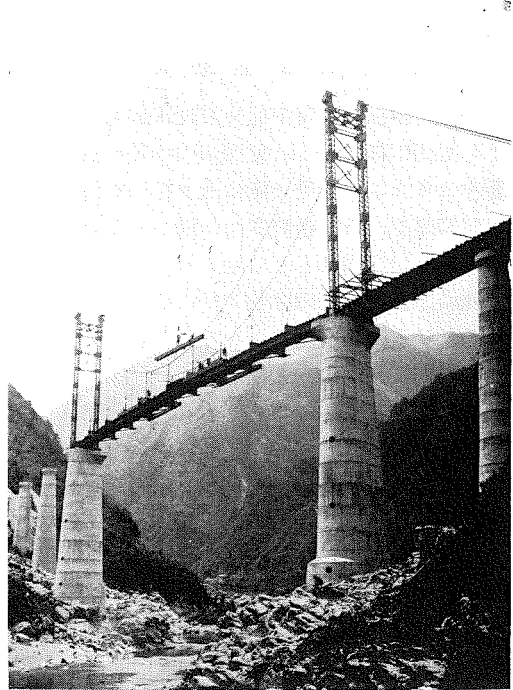
既設善通寺停車場地先に起りたる線路は左折して象郷村の南端を過ぎ、榎井村に琴平停車場を移轉し、琴平町を過ぎて神野村に入り、大右轉して七箇村を経て十郷村に入り、鹽入停車場を出で讚岐財田停車場に至り、南進して阿波文化の障壁たる國境猪の鼻嶺に、延長3軒845米の一大隧道を穿ちて、徳島縣三好郡箸藏村に入り、坪尻信號場を設け、大左旋をなしつゝ、箸藏停車場に達す。是より山麓に沿ひ晝間町に入り、一大環狀を畫きつゝ、右轉し吉野川を渡りて既設徳島本線佃信號場に合

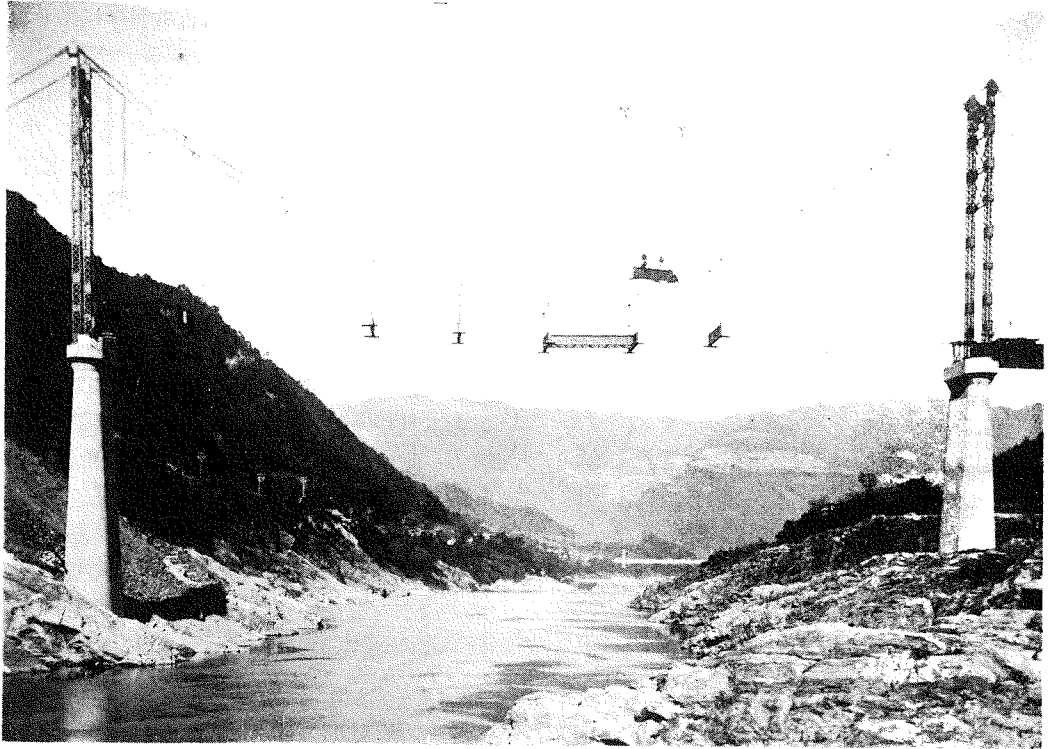
(6) 第二吉野川橋梁のケーブル・エレクション
其二。

し、阿波池田停車場に至り、吉野川岸に出で、崖腹を匍進して三繩停車場を過ぎ、南進右轉して再び吉野川を渡り右岸に沿ひて廻り祖谷口停車場を経て、阿波川口停車場に至り、小歩危の奇勝を過ぎ西宇停車場に入り、三度吉野川を渡りて右岸に轉じ、大歩危の峻峰を縫ひつゝ、阿波赤野停車場に至り、更に川岸を匍匐して高知縣長岡郡東豐永村に入り、大田口停車場を設く。それより大杉村に入り、大左轉して吉野川と別れ、支流穴内川に沿ひ、穴内、大杉の停車場を経て、新改村に入り、甫喜山に延長1軒254米の隧道を貫きて新改信號場を設け、香美郡大楠植村に入り、佐岡村を跨ぎて再び大楠植村に入り、西南方に進みて、山田町の高知線土佐山田停車場に終る。

本線の總延長102軒032米21。最小半徑200米。最急勾配1,000分の25。路面幅4米2~4米5。軌條面は施工基面より40厘~46厘なり。

(7) 第二吉野川橋梁のケーブル・エレクション
其三。





(8) 第一吉野川橋梁のケーブル・エレクション(架設工事本澤組施工)。

沿線名勝舊蹟

金刀比羅宮 國幣中社金刀比羅宮は琴平驛より西約半軒にして、象頭山の中腹に在り、賽客の多きこと伊勢大廟に次ぎ特に航海業者の信仰厚く、遠く讃岐富士の稱ある飯野山を望み遊覽の好適地として知らる。

満濃池 鹽入驛の北約2軒にあり、周圍8軒餘弘法大師の築造にかゝると謂ひ、灌漑用溜池にして四國第一の稱あり。

箸藏寺 箸藏驛の東1軒に在り、眞言宗の古刹にして、弘法大師の創建にかゝり、世俗呼んで金刀比羅宮の「奥ノ院」と稱し、四國廻路番外の札所として四時參詣者絶ゆる時なく「ケーブル」の便あり。

祖谷溪 祖谷口驛の東南4軒餘なり、吉野川の支流祖谷川と松尾川との合流點の出合より、二川の上流流域を指し、斷崖200米に達

する絶壁に懸る奇態の樹々、奇岩、激流の妙趣は、杖を曳く者暫く聲なしと謂ふ。驛より自動車の便あり。

大歩危 小歩危 線路に沿へる吉野川の奇勝にして、流れ狭き激流と、壁立せる峻峰の四季を通じ變轉する景色は神祕的或は凄爽の感を抱かしむ、大歩危小歩危間舟遊の設備あり。

梶ヶ森 豐永驛より南約6軒、東豐永と西豐永との村界に屹立する海拔1,400米、梶ヶ森は、山中に弘法大師の虚空藏求開持參修法の靈跡を殆め、龍王瀧其の他の景勝あり。「キャンプ」「スキー」の好適地にして四時登山するもの多し。

杉の大杉 大杉驛より西南1軒、八坂神社境内にある大小二株の老杉は、大樹の幹圍目通り19米、高さ64米にして推定樹齡2,000年我國最大の老杉と稱せられ、天然記念物にして

名あり。

主要物産

米、麥、葉煙草、木材、木炭、製紙原料
(楮、三桤) 繭。

建設費額

費目	金額
測量費	166,381圓
用地費	1,034,617
土工費	6,034,138
橋梁費	2,140,516
溝橋費	250,551
伏樋費	91,031
隧道費	9,342,385
軌道費	1,655,531
停車場費	380,096
諸建物費	598,464
運送費	884,298
建築用汽車費	126,779
建築用具費	1,284,822
柵垣及境界杭費	9,244
電線費	224,162
諸費	108,729
計	24,331,744
一 軒 當 り	238,471

工事關係者

所 長

(岡山建設事務所) 安倍 強 (高知建設事務所)

負地 倍造 堀越 清六 新海 榮一

杉 廣三郎 平山復二郎 近藤鐵太郎

小野 諒兄 淺間 逸雄 佐久間重良

長屋 脩 田代 瑞穂 淺間 逸雄

擔當技師

(岡山建設事務所) 樋口 操 (高知建設事務所)

大原 尙恒 中井 積 川谷 藤男

米子 精彦 沼田 秀雄 中井 積

倉田 玄二 稻石洋八郎 佐久間重良

岡田 實 渡邊 寛治 稻石洋八郎

工區主任

(岡山建設事務所) 齋藤安五郎 大橋 政雄

三原 嘉平 後藤松五郎 藤井 龜松

佐藤喜三郎 安原 政市 青木 伸信

佐伯 謙吉 坂本 重信 (高知建設事務所)

飯田 作郎 中川 正造 加治木榮吉

倉田 玄二 穴倉 中 水野 勝一

岡田 實 小宅 習吉 榎本健治郎

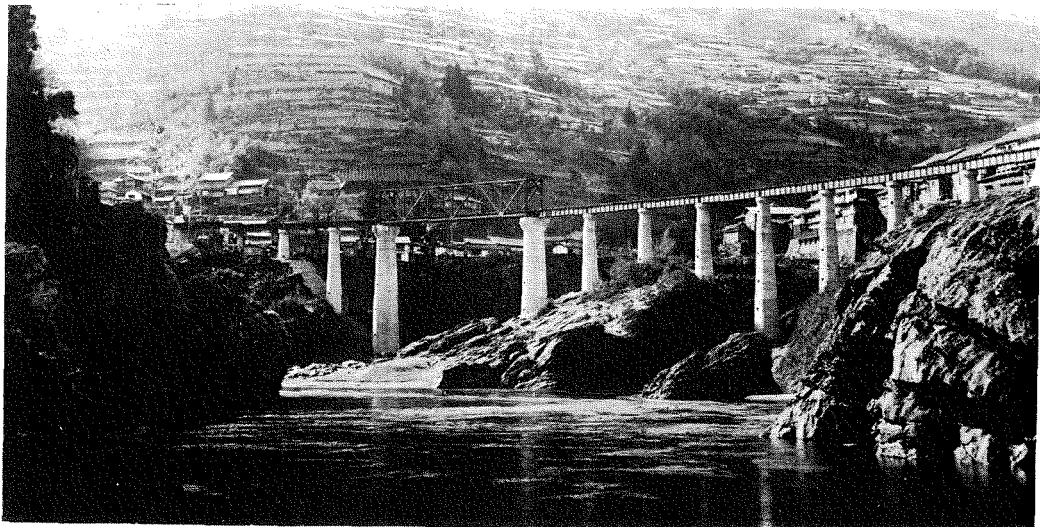
樋口 操 森 親泰 唐住 憲弘

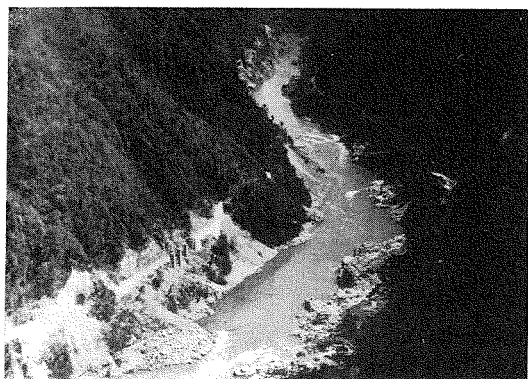
大島儀一郎 松平友太郎 堀江 誠義

新兎 護 藤川 改助

只安 春雄 服部 武夫

(9) 伊 豫 川 橋 梁。





(10) 山の上より見たる大歩危附近。

(11) 同左、59K附近の線路

土 工 々 事

	工 區	區 間	延長	請 負 金 額 又ハ豫算金額	着 手 竣 功	年 月 日	請 負 者
土 讃 北 線	第一工區	琴 平—鹽 入	8.1	256,509,800	大正 同	9. 3. 1 10.10.20	合資會社 西松組
	第二工區	鹽 入—荒 戸	6.1	413,500,000	大正 同	10. 2.20 11. 8.19	同
	第三甲工區	荒 戸—戸 川	1.5	105,800,000	大正 昭和	14.12. 9 2. 3.23	松 浦 伊 平
	第三乙工區	戸 川—奥ノ内	0.6	149,347,500	大正 昭和	14.10.10 2. 4.30	直 轄
	第四工區	財 田 村 地 内	1.0	225,568,600	大正 昭和	11.10.19 2. 1.10	同
	第五工區 猪ノ鼻隧道	財 田—坪 尻	4.0	4,192,459,000	大正 昭和	12. 1.18 2. 3.31	同
	第六工區	坪 尻—落	0.9	434,033,000	大正 昭和	13.11.26 2. 8.31	同
	第七工區	落 一州 津	3.3	799,000,000	大正 昭和	15. 1.25 3. 6. 1	合資會社 西本組
	第八工區	州 津—佃	3.0	322,800,000	大正 昭和	15. 5. 1 2.12.29	合資會社 坂本組
	第九工區	阿波池田—中 西	3.7	346,500,000	昭和 同	4. 4.24 6. 3.25	同
	第十工區	中 西—猫 坊	3.0	314,500,000	昭和 同	6.10.14 8. 8.10	同
	第十一工區	猫 坊—國 政	5.9	433,200,000	昭和 同	7. 3.24 9. 8.22	同
	第十二工區	國 政—西 宇	3.5	228,200,000	昭和 同	7. 9.22 9. 4.19	同
	第十三工區	西 宇—阿波赤野	5.1	497,800,000	昭和 同	8. 4. 1 10. 3.22	大倉土木株式會社
第十四工區	阿波赤野—土佐岩原	5.8	489,800,000	昭和 同	8. 4. 1 10. 3.25	同	
土 讃 南 線	第七工區	土佐岩原—下土居	5.3	351,800,000	昭和 同	8. 3.23 9.11. 1	鐵道工業株式會社
	第六工區	下土居—大 杉	6.2	422,000,000	昭和 同	7.11. 1 9. 3. 6	同
	第五工區	大 杉—平 野	5.1	524,000,000	昭和 同	7. 6.24 8.12.10	同
	第四工區	平 野—角茂谷	3.9	408,900,000	昭和 同	6. 5.16 7. 9. 8	同
	第三工區	角茂谷—平 山	4.4	453,000,000	昭和 同	4. 4.20 5.10.19	同
	第二工區	平 山—東 川	6.5	1,598,000,000	大正 昭和	15.11.20 5. 3. 7	同
	第一工區	東 川—土佐山田	9.0	1,689,800,000	大正 昭和	15. 2.23 4. 1.26	同