

第一章 交通

一、陸上交通

1、街道(国道)

阿波藩内の主要な往還として五街道がある。(一)撫養・池田を経て伊予に至る川北街道、(二)吉野川南岸を徳島から池田を経て伊予境にでる伊予街道、(三)徳島・日和佐を経て土佐に至る土佐街道、(四)徳島から淡路にわたる淡路街道、(五)徳島から大阪峠を越える讃岐街道である。本町に特に関係深いのは、(二)伊予街道である。

元来、吉野川流域の道路は東西方向が圧倒的に利用度が高い。特に、昔は吉野川によって南北方向の交流がさまたげられ、人も物も東西方向に流れていたからである。その最も重要な路線が伊予街道である。

この伊予街道は徳島城下から川島を経て山崎から蜷川、瀬詰の一里松から湯立北を通り、川田川北岸沿いに北島から舟戸を出て鼓山の一里松を経て美馬郡に通じている。

阿波藩時代にこの街道に一里松を植え、また藩独特の駅路寺を置いた。そのひとつが川田市久保の福生寺である。この駅路寺は通路をはじめとする旅人の宿泊所とした。家政が駅路寺に下した定書(三か条)によると、第一条に駅路寺指定の目的を述べ、通路・出家・侍・百姓など身分に応じた待遇をするよう命じ、慈悲心をもつて接待すること。第二条・第三条に悪事を企てる者の宿泊を禁じ、不穏

な動きがあれば庄屋に通報するよう厳命している。この制度が設けられた目的は、なによりも領内の一揆・徒党の取り締まりにおかれ、また、戦時には陣屋に用いるなど重要な意味をもっていた。当時はまた御番所手形がなければ宿泊も通行もできなかった。また、山崎から瀬詰へは現在の蜷川はなく、川田川を舟で渡っていた。藩政時代には、こうしたいろいろの交通政策を見ることができ、道路をよくするために財源をつぎこむことはほとんどなかった。川舟があれば物資の輸送は心配がないからであり、道路は人や牛馬がやつと通れる程度で車の通れる道は限られていた。(江戸の大通りで三間道、ふつうは七尺道が大きい方であった。)

道路の新設・改良が盛んになったのは明治に入ってからである。明治二十三年(一八九〇)には総花崗岩造りの蜷川が完成、それと同時に渡し舟は姿を消した。明治三十二年(一八九九)には道幅を拡げる改修工事に着手、後に二級国道徳島・西条線の姿となった。こうした道路改良に続いて、国営による吉野川護岸工事も行なわれ、それに伴って川田川も現在の姿となった。

大正十四年(一九二五)には川田川に瀬詰橋が完成し、川島から一里松までは幅員三・六メートルから四・六メートルの自動車道となり、昭和になって法律改正により一般国道一九二号線となった。昭和三十一年には東京オリンピックが開催され、また国においては経済の高度成長政策により、国民生活にも大きな変化が見られた。車が急激に増加し、交通体系にもその波は押し寄せてきた。幅員四メートルで治道に家が建ち並び、見通しも悪く、錯綜する車の洪水を避け切れなくなり、随所で交通渋滞が生じてきた。昭和四十年ころから、山崎から鼓山まで幅員一〇メートル延長七八五〇メートル

のバイパス工事が進められ、昭和四十年に完成した。

これが現在の一九二号線である。そのため、旧一九二号線は舟戸・山川線及び山川・川島線に編入された。

(1)一里松

正保年間(一六四四〜一六四七)のものと考えられる阿波十三郡古図に、伊予街道の道の両側に一里松が植えられていることを黒二点をつけて明記してあることから見て、阿波における最も重要な幹線道路であったことがわかる。一里松は、必ずしも一里ごとに設けられたものではない。その距離の長い所もあればまた短かい所もあって一定していない。

徳島城を起点にして鮎喰・石井・諏訪・喜来・川島・三ツ島・瀬詰・川田・舞中島・小島・貞光・半田・江口渡・加茂・東井川・州津・池田村細野峠・馬路・佐野・伊予国境の二〇か所(二〇里二丁一九間・約八〇キロ)に一里松が植えられた。

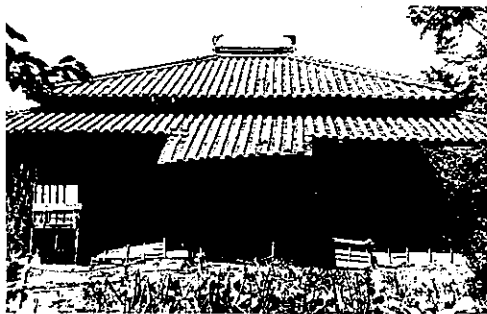
一里松には、松のほかに一里塚を築いて榎を植えさせたところもある。

阿波の一里松が、いつごろ植えられたかは不明であるが、山川町には、瀬詰と川田鼓山の二か所にある。瀬詰の一里松は地名として現在残っているが、松は枯れて無く、鼓山の松も現存していない。

三ツ島の一里松から瀬詰の一里松まで三五町二六間ある。瀬詰の一里松から川田鼓山の一里松までは三四町三六間ある。この一里松は、里程を標示するための道標であった。

(2)福生寺

伊予街道の川田市久保にある福生寺は、慶長三年(一五九八)から駅路寺として通行人を宿泊させる旅籠屋(はなご)となった。堪忍分と名づ



福生寺

けて寺は一〇石を拝領し、宿泊の資とした。

この駅路寺は、出家・通路だけではなく、一般の旅行者に対する宿泊所として建てたもので、家政が庶民の旅宿について意を用いたことがわかる。家政が阿波に入国してから一三年になる慶長三年ころでも山賊盗賊が横行して旅行することは困難であった。そこで、旅人のために寺を建てて交通の便をはかったもので、一つの文化・厚生施策と考えられる。

福生寺のほかに、長谷寺(鳴門市木津)・瑞運寺(上板町)・長善寺(三加茂町)・青色寺(池田町)・梅谷寺(阿南市桑野)・円頓寺(大喰町)・打越寺(日和佐町)の八か寺が駅路寺となっている。

なぜ、福生寺が駅路寺になったかは、明確ではないが、郡境に近く交通の要衝であったこと、岩津の渡船が容易でなかったこと、板野郡瑞運寺を朝出発して、岩津の渡船を経由して、夕方福生寺に泊まり、伊予街道を西上することができた。三好郡長善寺から徳島へ行く途中、一日行程で一泊するのに福生寺が適していた。讃岐からの要衝の地でもあったことなどが考えられる。寺は老朽したため、昭和五十六年に建て替えられた。

施 工 株式会社 赤川組

三、河川改修

昔、洪水期には瀬詰春日地区・北島の一部地区では家屋の流失、耕地・人畜の被害が多くあったが、人智の進歩と国の施策により改修工事が進み、ここ半世紀の間、堤防の欠陥家屋の流失浸水などは北島地区の一部を除いてすべてなくなった。

山川町誕生後、河川改修は町政の主要課題として取り組まれ、準用河川の国指定・砂防地編入・地すべり地区指定等積極的な陳情要望が行なわれた。その結果、風呂谷川・大藤谷川・蜷川を始め各河川の改修が急速に進展した。

本町の水系は、一級河川吉野川・同支流の川田川・同蜷川他一六の県管理の一級河川及び準用河川・普通河川からなっている。

改良状況は次のとおりである。

1、吉野川改修

吉野川氾濫の猛威に対して、古人は竹藪をつくり護岸に石を置いて、直接の被害を緩和する以外はたゞ消極的に身を守る対策があるに過ぎなかった。北島に生まれ、この水の脅威を経験した芳川頭正は、内務大臣当時に一生の大事業として、国営による吉野川護岸の大事業に着手した。明治四十年起工式当時の規模は、岩津以東河口まで四〇キロを一五か年継続事業として完成することになっていたが、実際の仕事は明治四十四年九月から始められた。大正十年にはさらに追加工事を行なうことになり、大正十五年に竣工した。前後二〇年にわたり、総工費も区会記念碑によると、一二〇〇万円とい

も、当地区の欠陥をまぬがれた一因でもあった。その後、建設省は毎年計画的に補強工事を行ない、現在も引き続き行なわれている。

2、川田川改修

名越鉾山・高越鉾山開坑以前の川田川は、高越の秀麗をうつし、釣糸を垂れる人影も数多くあったが、鉾毒が水を汚濁しはじめて大変化をきたした。護岸を強固にし農地を拡大するため、北島から右曲して湯立・蜷橋へと通じていた流路を、大正十四年八月北流して瀬詰の字春日で吉野川に直流するよう変更した。現在、瀬詰・山崎では下流に沃田が開かれ、さらに用水もつくられ、昔の面影は一部のみとなつてしまった。大正十四年八月には国道に瀬詰橋が建設された。

川田川の村雲一湯立間、徳島本線鉄道橋から北堤防も吉野川に關連して建設省の直轄で大正十二年と十三年にわたって堤防が造られ、往時の災害から救われることになった。同鉄橋から南の両側も県営の防災工事として、昭和二十九年に両堤防を、東堤防は三十年に改修補強された。

川田川は美郷村小竹に源を発し、数本の支流を受けて吉野川に流入している。河川延長一八キロメートル（本町分五・六キロ）のうち災害復旧事業により順次改修されているが、左右両岸共護岸堤防に危険箇所がある。この流域には民家が密集し、学校・病院などがあり、災害を受ければ大惨事になる恐れがある。

川田川兩岸には自然災害から農地を保護する手段として、各所に勧農工事の行なわれた跡がみられる。

(昭和59年1月12日現在)

一級河川改良状況

河川名	延長 (m)	改良率 (%)		備考
		改良	未改良	
① 川田川	16,636	0	5,800	0.0
② 岩屋谷川	2,600	200	2,400	7.7
③ 風呂ノ谷川	1,800	1,400	400	77.7
④ 蜷屋谷川	600	470	130	78.3
⑤ 学島川	5,118	0	5,118	0.0
⑥ 大藤谷川	2,591	907	1,684	35.0
⑦ ほたる川	4,991	950	4,041	19.0
⑧ 古城谷川	1,320	820	500	62.1
⑨ 麦原谷川	1,020	1,020	0	100.0
⑩ 住吉谷川	1,000	900	100	90.0
⑪ 奥野井谷川	3,000	0	3,000	0.0
⑫ どん谷川	367	367	0	100.0
⑬ 上谷川	420	420	0	100.0
⑭ 平山谷川	800	700	100	87.5
⑮ 中川	1,200	200	1,000	16.6
⑯ 船戸谷川	700	700	0	100.0
⑰ 坂田谷川	300	300	0	100.0
⑱ 祇園谷川	500	350	150	70.0

④ 八幡谷川	1,000	50	950	5.0
⑤ 旗見谷川	1,150	200	950	17.3
⑥ 湯立川	470	106	364	22.5

(資料・県河川課)

3、ほたる川改修

勾配の少ないほたる川は、大水になると吉野川から水が逆流して、農地・道路が冠水する被害に悩まされていた。昭和五十一年九月堤外に樋門が完成し、この悩みも一部解消するに至った。しかし、護岸は一部施行されている程度でほとんど無防備状態である。

4、岩屋谷川(岩谷谷川)改修

上流の風呂谷川・大藤谷川は、昭和三十年代から砂防工事が行なわれ、浸水の危険は解消したものの、下流の岩谷谷川の改修は今なお進行していない。ただ、川田川の合流地点で昭和四十五年樋門工事に着手、同四十六年に完成している。護岸工事については十分ではない。

建設省所管事業としての岩谷谷川内水排除事業の概要は次のとおりである。

① 工事費	一、一二〇万円
全体ポンプ場	一、一八〇万円
ポンプ	五、一六〇万円
樋門	一、一六〇万円
計	一七、九一六万円
四年度工事費	七、〇〇〇万円
② ポンプの大きさ	
口径	一、一〇〇mm 吐出量 二・五m ³ /S
エンジン	一三二馬力 二台
③ 樋門及び門扉	
H (三・一m) × W (七・〇m) × L (三・四・五)	二連
H (三・一) × W (七・〇) × L (三・四・五)	二連

門扉 W (六・八m)×H (三・二)	四門
一門の重量 五・二t	
(二) 期	
ポンプ場 四四・一〇・一八〇四六・五・三一	
ポンプ 四四・一一・二五〇四六・六・三〇	
門扉 四四・一一・九〇四五・八・三一	

5、学島川改修

川島町西部から山瀬駅付近はわずかの降雨に際しても浸水し、多数の家屋・道路・鉄道の被害があった。また、田畑の冠水によつて毎年多額の損害と災禍をこうむつた。

昭和四十一年に桑村排水機場が完成し、同四十三年度より川幅の拡張・河道の整備が行なわれ、ようやく安定した地域となつた。

6、向坂堰堤

堤防工事の完備と共に内水排除の必要があり、風呂谷の全面改修が県営事業として行なわれたが、完備するまでには至らず、今なお対策が模索されている。

町内各所には県営により堰堤が建設されているが、最大のものは川田川上流の向坂のものである。昭和二十七年ころ、県営により工費六〇〇万円でダムをつくり、出水期には流水調整の役をしている。しかし、この向坂堰堤は老朽がはなはだしいので、下流兩岸の町民の要望がとり入れられ、昭和六十年七月から新砂防堰堤が、県道迎坂トンネル下方に、工費約二億二〇〇〇万円をかけて築造されつつあり、関係町民に喜ばれている。

構造 高さ一三メートル・長さ六六メートル

完成予定 昭和六十四年度

四、橋 梁

本町と阿波町との人的交流は、縁組等により古くから活発に行なわれていたが、吉野川によつて長年大きく阻害される状態であつた。昔の両町間の交通手段は、勝命渡し・谷島渡し・瀬詰渡し・北島渡し・岩津渡しの渡船によるもので、これ以外に方法もなく非常に不便であつた。また、大水時に舟が転覆して多数の人命を失う痛ましい事故もあつた。

1、瀬詰大橋

夢物語と考えられていた吉野川の架橋も、吉野川橋・三好橋・穴吹橋を始めとして、中央橋・美馬橋と相ついで完成した。

本町では、徳島本線山川停車場・真重線上の瀬詰に、昭和二十九年一月着工、同三十年五月竣工で木橋ができた。当時はバスの運行もあり便利で町民も喜んだ。しかし、増水時には木道桁が流され、復旧にも日数がかかるため、後にコンクリート路面となつた。それでも橋が低く少しの出水にも通行不能となることは変わらず、人々は大い規模の橋を願つていた。

そして待望の「瀬詰大橋」は、昭和三十八年十一月着工し昭和四十一年三月二十日竣工した。

長さ	五八九・四メートル
幅	七・〇メートル
形式	三経間連続合成道 桁箱桁橋
工事費	三億五五七〇万円