

一
一
号

昭和二十七年十二月に指定された一級国道である。かちどき橋南詰を起点とし、旧二一号（淡路街道）を北上して鳴門市に至り、北灘海岸を西進して高松市・丸亀市・西条市を経由して、松山市を終

点とする延長二二六・三詰の路線である。

徳島市から北方に通ずる唯一の国道であるため、交通量も年と共に増加し、昭和四十年には吉野川橋を通行する車両が一日一万一五八四台にも達して、交通渋滞を引き起すようになった。これを解消すると共に将来の交通の発達に対応する吉野川バイパスの建設が開始された。吉野川バイパスは、かちどき橋南詰の起点から、中洲町・新蔵町・徳島本町・中徳島町・北徳島町を通過し、藩政時代の助任橋架設地点に新助任橋を架設、南常三島町・中常三島町・北常三島町の西端をかすめて吉野川南岸に達し、吉野川大橋を架設して川内町に入り、今切川に架ける新加賀須野橋を経て、鳴門市北灘町櫛木で一号に合流する延長一六・九詰の道路を新設しようとするものであった。幅員は、かちどき橋・松茂町広島間三〇拵(車道一九・五拵・中央分離帯二拵・歩道七拵・その他一・五拵)、松茂町広島・鳴門市撫養町木津間三五拵(車道二一拵・中央分離帯二拵・歩道八拵・その他四拵)、鳴門市撫養町木津・同市北灘町櫛木間二五拵(車道一四拵・中央分離帯一・五拵・歩道六拵・その他三・五拵)である。

段階的に建設が進められていた吉野川バイパスは、昭和四十七年七月に北常三島町交差点・吉野川大橋北詰間の片側線、翌四十八年十一月にはかちどき橋南詰・北常三島町交差点間の全線が、それぞれ一般に供用された。川内町・松茂町広島間は、当初区画整理事業として建設する予定であったが、川内町住民の同意が得られなかったため、用地買収方式によって建設することになった。路線も臨時に川内町大松から板野郡北島町鯛浜に変更して、昭和五十年四月に開通した。川内町大松・松茂町広島間の本路線が竣功して、供用が開始されたのは昭和五十五年十月である。松茂町広島・鳴門市北灘町櫛木間は現在も工事が続けられている。開通した吉野川バイパスが国道一号に指定されたので、かちどき橋南詰・松茂町広島間の旧一号は、県道に編入された。

二八号 一号と同時に指定された神戸市・徳島市間の一級国道である。従前の二一号と同じ路線であるが、起点が東京都から神戸市に変更された。鳴門市・かちどき橋南詰間は一号を重複使用している

ので、二一号の路線変更や整備拡張は二八号のそれにもつなげた。昭和二十九年に鳴門市と兵庫県福良町を結ぶ道路公団フェリーが就航し、県下ではじめて自動車鳴門海峡を渡った。のちに亀浦・阿那賀間に淡路フェリーが就航すると、道路公団フェリーを利用する車両がしだいに減少したので、昭和五十三年九月に廃止され、二八号の海上部が閉鎖された。昭和三十九年七月の道路法改正で、一般国道二八号となった。

一九二号 昭和二十八年五月に指定された二級国道で、路線番号は一九二号、路線名は西条徳島線である。愛媛県西条市を起点とし、川之江市を経て三好郡池田町から、かつての伊予街道であった県道徳島池田線(池田)前で一号に合流、寺島川沿いに南下し、かちどき橋南詰を終点とする延長九六・八詰の路線であった。

昭和二十八年に四国四県で秋季国民体育大会が開催され、開会式に臨席される天皇陛下が各競技場を巡幸されることになった。各県ではそれに備えて道路の整備拡張をはじめた。徳島市においては既に戦災復興都市区画整理事業により、国道・県道・市道の整備拡張が進められていたが、徳島球場への巡幸の道筋にあたる県道徳島池田線の元町・蔵本公園間の新道建設と整備拡張が優先的に施行された。元町一丁目から藍場町・南出来島町・中佐古町(大裏丁)を経て佐古町十一丁目(現佐古六番町)間に、車道・自転車専用道・歩道を有する幅員三〇拵の新道を建設し、佐古町十一丁目・蔵本公園間の県道整備拡張工事は、国民体育大会前に一部を残して開通した。そのためこの新道は国体道路と呼ばれ、国道一九二号に編入された。

一 陸上交通 国道に指定された一九二号は、当初伊予街道そのままの幅員の狭い路線で、車両の通行も自由にならなかった。道路行政の推進を公約に昭和三十年に当選した原菊太郎知事は、蔵本公園以西にも新道を建設し、同三十二年五月には名東郡国府町和田(現徳島市国府町和田)・名西郡石井町間の供用を開始した。その後も新道の建設や既設路線の整備拡張が進められ、現在においては愛媛県川之江市の国道一号に合流する地点まで、名実共に国道に相応しい舗装

道路が続いている。

西方路線の整備拡張が進むなかで、元町から通町・徳島橋を経て徳島町の徳島市警察署前で一一号に合流する東方区間の改良は、一向に進捗しなかった。わずか数百坪の短い距離であったが、国鉄牟岐線が徳島橋西端を通過していたので、莫大な改良費を必要とするからである。しかし列車の通過や徳島駅構内の列車入替作業にもなると、一日数十回にわたって徳島橋の交通が遮断されるために朝夕交通渋滞がみえはじめたから、将来市内の交通がまひすることにもなりかねないので、早急な対応策が要求された。このため前述の西方の新道を東方に延長し、八百屋町・両国本通（現両国本町）交差点から徳島本町徳島公園前まで、延長三九四坪の跨線橋を総工費一億三〇〇〇万円で架設して、一一号に接続することを計画した。この架橋計画は鉄道線路の下を潜る立体道路に変更され、昭和三十六年三月に完成し供用が開始された。一一号線の吉野川バイパスが開通すると、これに接続した徳島本町一丁目が一九二号の終点になった。両線が直結したので市内の交通も大幅に改善されたが、増加の一途を辿る車両に対応するためいま一九二号の環状線が検討されている。

一九三号

一九二号と同時に指定された二級国道で、路線名は徳島高松線である。起点かちどき橋南詰から一九二号を重複使用すなわち重用して美馬郡穴吹町で分岐、吉野川に架る穴吹橋を渡って美馬郡脇町・香川県塩ノ江町を経て高松市に達する路線である。昭和四十九年十一月政令第三六四号により、起点・経過地・終点に変更された。新路線は、高松市を起点とし、香川県塩ノ江町・美馬郡脇町を経て同郡穴吹町から一九二号を重用して東進、麻植郡山川町で分岐して、同郡美郷村・名西郡神山町・那賀郡木沢村・同郡上那賀町を經由し、海部郡海南町の五五号に接続する地点を終点としている。県内路線の延長は一一〇・七二二キロである。

一九四号

一九二号・一九三号とともに指定された二級国道で、路線名は高知徳島線である。高知市を起点とし、海部郡穴吹町・那賀郡富岡町（現阿南市）を經由して、小松島市江田町から産業道路を通過、かちどき橋南詰を終点とする延長二二一・七七の路線である。産業道路は昭和六年に建設された県道であるが、これについてはのちに詳しく述べる。この路線は、産業道路などの新道を除くと、その大部分がかつての土佐街道であって、明治十八年国道三三三号に指定され、大正九年には県道に編入された経緯をたどっている。

昭和二十七年五月政令第一八四号によって、一級国道五五号に昇格し、起点は徳島市かちどき橋南詰、終点は高知市に変更された。それにもなると一九四号は、路線名も高知西条線と改められ、高知市を起点に西条市を終点とする路線になった。

一九五号

前記三路線とともに指定された二級国道で、路線名を高知木頭徳島線という。高知市を起点とし、那賀郡木頭村・鷲敷町を経て、同郡橋町（現阿南市橋町）から一九四号を重複使用すなわち重用し、徳島市かちどき橋南詰を終点とする路線である。昭和三十九年七月道路法の改正で、一般国道一九五号となった。

五五号

昭和三十七年五月に指定された一級国道である。前述の一九四号の路線をそのまま踏襲したが、起点は徳島市かちどき橋南詰に、終点は高知市に変更された。徳島市から南方に通ずる幹線道路として、本県の交通に重要な役割を果していたので、一級国道に昇格したのである。昭和三十九年一般国道五五号となった。昭和四十年になると自動車が増加し、市内の国道において交通渋滞が発生するようになった。とくに五五号のかちどき橋南詰・勝浦浜橋間の渋滞が甚だしかった。これを解消すると共に将来の交通に対応するため、徳島南バイパスが計画された。徳島南バイパスは、かちどき橋一丁目から八万町大野・大松町を經由して、小松島市大林町で五五号に合流する延長一一・九七の道路である。幅員は、かちどき橋一丁目・八万町大野間三〇坪（車道一九・五坪・中央分離帯二・五坪・歩道八坪）、八万町大野・小松島市大林町間二四坪（車道一四坪・中央分離帯二坪・歩道八坪）であった。昭和四十五年工事に着手し、現在においては、かちどき橋・八万町大野間は四車線で、八万町大野・小松島市小松島町間が暫定的に二車線で、それぞれ供用されている。小松島市小松島町・同市大林町間は引続いて工事が進

められている。既に供用を開始している区間においては、一日の交通量が二万四六〇〇台にも達して、五五号の交通渋滞の緩和に大きな役割を果たしている。

三一八号

昭和四十四年十二月に指定された一般国道である。起点は一九二号の終点である徳島本町一丁目、終点は香川県大川郡白鳥町であった。その路線は、起点から一九二号を重用して麻植郡鴨島町で分岐し、板野郡吉野町・同郡土成町を經由して、香川県大川郡白鳥町において一一号に接続する区間である。県内路線における延長は一〇・八キロであった。

四三八号

県道坂出貞光線であったが、昭和五十六年四月に一般国道に指定された。起点は一九二号の終点である徳島本町一丁目、終点は坂出市である。その路線は、起点から一九二号を重用し、美馬郡貞光町で分岐して吉野川を渡り、同郡美馬町・香川県仲多度郡琴浦町・同郡満濃町を經由して、坂出市に達するものである。県内路線の延長は一〇キロであった。一國道を幾つもの国道路線が重複使用するのは、県庁所在地や政治・経済・文化などの重要都市を連絡し、あるいは一〇万以上の市と国道を連絡する道路でなければ、国道に指定されなかったからである。

四三九号

県道徳島剣山線であったが、昭和五十六年四月に一般国道に指定された。起点は元町一丁目の一九二号、終点は中村市である。その路線は、元町・新町橋筋・東大工町・大道・二軒屋町・城南町・八万町・上八万町・名東郡佐那河内村・名西郡神山町・麻植郡木屋平村・三好郡東祖谷山村を經由し、高知県に入って中村市に達した。県内路線の延長は一二〇・二キロであった。

産業道路の建設

昭和四年七月徳島県知事に就任した土居通次は、政府の奨励に応じて失業救済事業を実施し、県内の失業者二二九〇人（徳島市六八〇人・名東郡一六〇人・名西郡六〇人・勝浦郡一三〇人・板野郡二九〇人・那賀郡一九〇人・海部郡一八〇人・阿波郡六〇人・麻植郡一八〇人・美馬郡一五〇人・三好郡二一

○人)を救済しようとした。事業の対象としたのが県道津田小松島線と同徳島津田線の改良であった。これを選んだのは、県下随一の良港である小松島港に直通していた県道徳島小松島線(土佐街道・小松島街道)を改良するより、距離も短縮されて輸送力の向上につながると判断したからである。そのためこの道路は産業道路と呼ばれた。

道路改修計画

県道津田小松島線の改修

起点津田町(現津田浜ノ町)津田橋南詰・勝浦郡小松島町大字江田間三〇一二間七步(五四五二・七呎)を幅員六間(一〇・八六呎)に拡張するが、実質的には新道を建設する。なお江田・小松島町神代橋間も併せて改良する。工費は、一九万五五四六円七〇銭二厘(材料費二万一〇二円八四銭七厘・労力費一六万七四四三円八六銭)とする。

県道徳島津田線の改修

富田浦町字東富田の県庁裏(現昭和町一丁目)と斎田町字東開(現昭和町八丁目)の津田橋北詰間を改修するが、この区間は昭和五年に完成した新道であるから最少限に止める。工費は、一万九四〇六円四六銭七厘とする。

橋梁架換計画

勝浦浜橋 木橋の千切山橋を、延長一三四・七呎・有効幅員七・三一呎の鋼板桁橋に架け換える。工費は、八万四三七一元(材料費四万九三七六円・労力費三万四九九五円)とする。

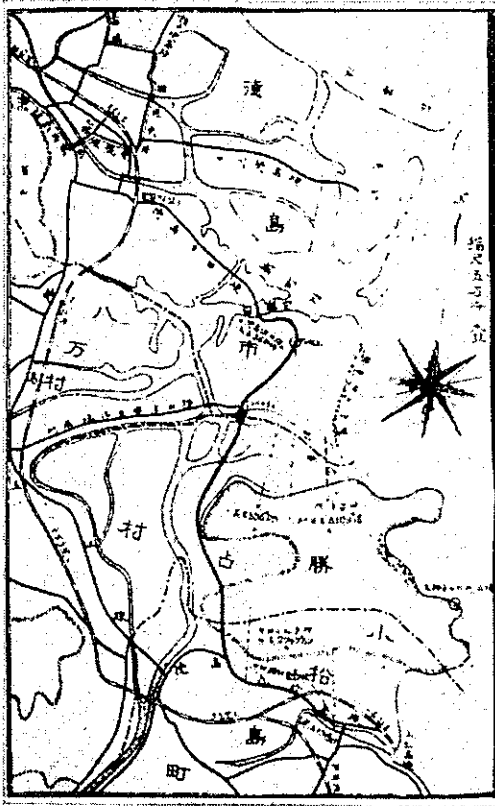
津田小橋 既設の木橋を、延長一〇・八六呎・有効幅員九・〇五呎のT型鉄筋コンクリート橋に架け換える。工費は、六七一〇円八七銭三厘(材料費三七九九円三三銭三厘・労力費二九一一円五四銭)とする。

大江橋 既設の木橋を、延長一〇・八六呎・有効幅員九・〇五呎のT型鉄筋コンクリート橋に架け換える。工費は、五七〇〇円八〇銭九厘(材料費二六四一元九二銭九厘・労力費二九一一円五四銭)とする。

小橋梁・陸橋 小橋梁の四橋は、延長三・六二呎・四・八五呎・幅員一〇・六呎の鉄筋コンクリート橋とし、工費は、四九九五円二銭九厘(材料費二三八二円三九銭九厘・労力費二六一二円六三三銭)とする。陸橋は、延長二・七呎・幅員一〇・九呎のコンクリート橋とし、工費は、一五七八円四一銭七厘(材料費七三六円四四銭七厘・労力費八四二円九七銭)とする。

当時県会は、政友会系議員と

民政党系議員がそれぞれ会派を結成して、激しい政争を続けていた。民政党浜口内閣に選ばれた土居知事の提案したこの計画に、真向から反対したのが政友会系議員であった。一方、徳島市・小松島町・勝占村など関係市町村は、いち早く賛成を表明し、積極的な運動を展開した。しかし、かつて土佐街道であった県道徳島立江線沿線の二軒屋



昭和5年(1930)産業道路計画図

一 陸上交通

められていった。地元寄付金は、徳島市六万円・小松島町四万五〇〇〇円・勝占村四〇〇〇〇円で合意が成立した。道路用地の買収は、官有地七七八〇坪（二万五七四平方尺）を除いた民有地一万一七〇坪（三万六八一平方尺）を一〇万二二二五円五九銭で買収した。家屋の移転は、四万五一七九円七一銭の補償金を投じて、三八二戸の民家を移転させた。失業者の採用は、県内に六か月以上居住する満一八歳以上六〇歳未満の失業者のなから、身体強健で土工の労働に耐え得る者を選抜することにした。

産業道路の建設工事は県の直営で、昭和六年七月二日に着工した。失業救済事業のため年度内に竣功しなければならなかったため、工事は四区（第一工区津田橋南詰・勝浦浜橋間一八七五坪、第二工区勝浦浜橋架設、第三工区勝浦橋南詰・勝占村論田小学校前一三八六坪、第四工区勝浦村論田小学校前・小松島町中田踏切房浜間二二五九坪）に分割し、同時に進めていった。県下郡市町村の失業者で、登録・採用・就労した者は前表の通りである。遠隔地の就労者は、希望に応じて各工区に設置した合宿所に収容したが、これを利用して者は三七九人に及んだ。就労者の一日の賃金は、職種によって

失業者登録採用就労人員表

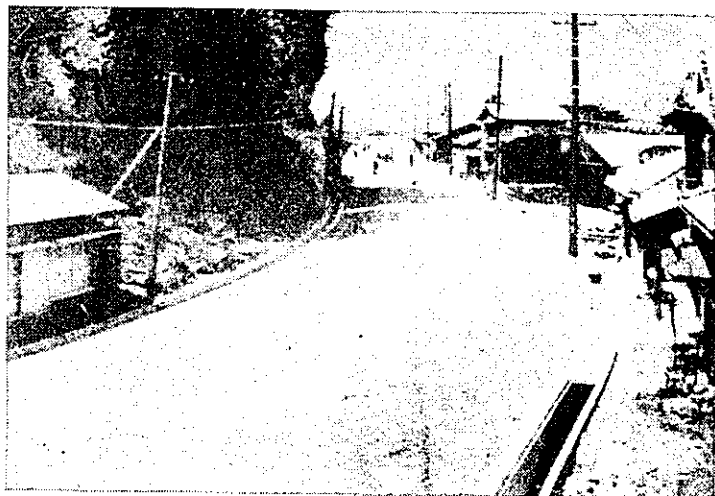
郡市町村	登録採用就労		
	登録	採用	就労
徳名	589	393	244
島東	862	484	353
茂	16	5	2
府名	176	81	55
万茂居	106	68	52
八井	61	35	16
那野	175	98	81
河内	240	138	112
占良	9	5	0
内神	59	39	31
町	20	15	4
占良	879	531	306
田町	25	13	5
西	177	133	84
賀部	677	385	217
波植	1,115	799	654
馬好	264	127	87
那海	60	37	27
阿麻	791	635	540
美三	188	115	74
	23	11	8
	165	104	66
	1,015	642	460
	73	37	22
	167	91	28
	162	88	46
	110	66	26
	294	34	8
合 計	5,454	3,280	2,221

町と名東郡八万村（現徳島市八万町）は、産業道路の建設により土佐街道の交通量が減少し、町筋が衰微するので、強力な反対運動を起した。二軒屋町の上野長平ら六五〇名は、産業道路建設案の否決と県道徳島立江線の改修を要望する陳情書を県会に提出した。

政争と利害が激化するなかで開かれた県会では、県道改修問題よりも失業救済について論戦が展開されたが、採決の結果、多数を誇る野党の政友会系二議員（田所多喜二・近藤松太郎・立木真一・中財熊雄・富田應吉・伊藤皆次郎・逢坂左馬之助・岸野牧夫・田口正一・樫野恒太郎・井上守・佐野勇次郎・山内常八・三木熊二・豊岡曾喜蔵・徳善正一・小久見権八・朝桐猪平・西田隆喜・増田茂吉・成田文一）が反対し、否決してしまった。

土居知事は、政府の政策である失業救済事業を否定した県会の議決は、社会情勢の認識を欠くもので、明らかに府県制第八条の「明ニ公益ヲ害スト認ムルトキ」に該当すると判断し、同条但書「但シ特別ノ事由アリト認ムルトキハ府県知事ハ之ヲ再議ニ附セス直チニ内務大臣ノ指揮ヲ請フコトヲ得」の規定にもとづいて、翌六年にいわゆる原案執行の指揮を内務大臣に申請した。徳島市・小松島町・勝占村が、交通対策と失業対策の両面からこの計画の実施を強く支持したことが、原案執行を決意させるのに大きく役立った。

内務大臣から原案執行の認可を得たので、地元寄付金の決定、道路用地の買収、失業者の採用など着工に向けての準備が、着々と進



昭和7年（1932）完成間近い産業道路・津田町岩ノ鼻付近

異なるが、人夫一円・土工一円五〇銭・大工一円五〇銭・鉄筋工一円八〇銭・左官二円・荷馬車持人夫三円五〇銭・上荷舟持人夫四円・女人夫六〇銭であった。工事に従事した労働者の延人員は一七万二九五二人、その賃金総額は二一萬六三九六円三八銭に達した。

昭和七年（一九三二）三月三十一日に全工事が竣功した。着工以来わずか九か月の突貫工事であった。総工費は、五万一二二二円九銭八厘（津田橋南詰・小松島町中田踏切房浜間の道路建設一七万六一四〇円二四銭、津田橋北詰・県庁裏間の道路改修一万九四〇六円四六銭七厘、勝浦浜橋架設八万四三七一円、大江橋架設五七〇〇円八〇銭九厘、津田小橋架設六七一〇円八七銭三厘、小橋梁・陸橋架設六五七三円四四銭六厘、用地買収一〇万二三一五円五九銭、機械器具一万七六一七円九六銭、雑費四万七二〇五円三厘）の巨額を要した。そのうち労働賃金は、前述のとおりで総工費の四二・三割を占めた。

徳島・小松島間を最短距離で結んだ産業道路は、名東郡八万村（現徳島市八万町）・勝占村大字大松（現徳島市大松町）を経由する県道徳島小松島線に代って、交通の発達に大きな役割を果たすようになった。昭和十一年七月二十五日の交通量調査によると、一日の通行量は、人三〇九二人・自転車三五二八台・人力車一〇台・荷車一九二台・牛馬車二三台・オートバイ一三四台・自家用自動車一四六台・乗合自動車六五台・貨物自動車九三台にも達し、その重要性が高く評価されるようになった。

国道五五号の昭和町一丁目・小松島市江田町間が、かつて産業道路と呼ばれたことを知る者も少なくなってきた。土居知事が、官選知事でありながら、周囲の批判に屈せず産業道路を建設して、今日の南方交通の基盤としたことに思いを致し、その英断に深く感謝しなければならない。

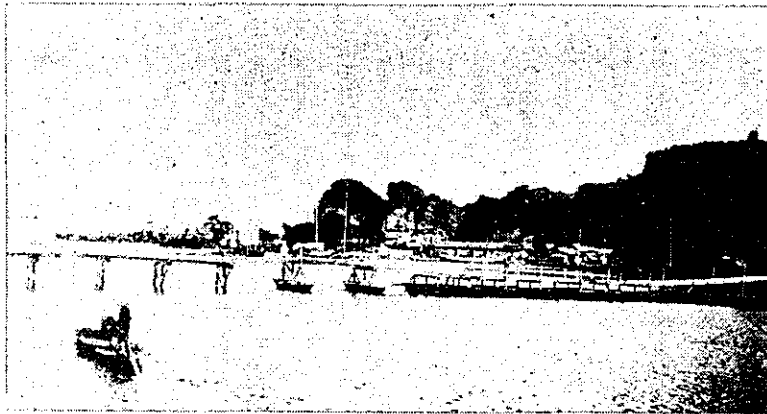
一 陸上交通

が認可された。

架橋工事は、三万七八〇〇円で落札した神戸市の石野組（代表者石野高義）が施行していたが、翌十四年三月十三日、既に出来あがっていた橋台が崩壊した。市会は、その責任問題で両派が再び激突したが、業者を代えて早急に完成させることで妥協が成立した。大正十五年に岡田組（代表者岡田佐代蔵）が、下部橋梁工事を一万二三八〇円、上部橋梁工事を二万九〇五〇円で落札して工事を続行した。そして昭和二年（一九二七）一月二十八日、橋長五三・一呎・幅員七・七呎の曲弦トラス型式の鉄筋コンクリート橋が完成し、盛大な開通式が催された。このとき両合区橋が両国橋と改称された。

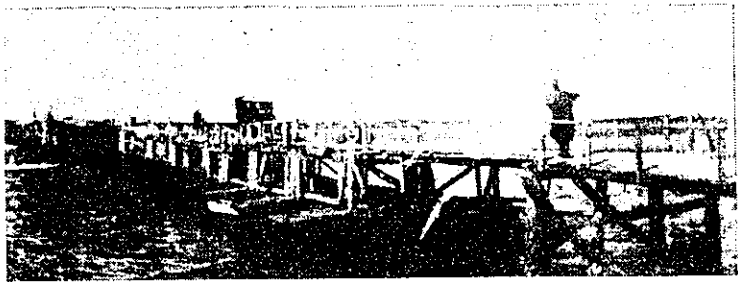
昭和四十年七月交通量の急増によって接続道路が拡張されたのにもなつて、総工費一億一七五万二〇〇〇円で、橋長四六呎・幅員二〇・三呎の鉄筋コンクリート橋に改造された。

津田橋 明治二十六年（一八九三）、名東郡斎津村大字津田浦村字乾開（現徳島市津田本町一丁目）の塚井菊太郎が、所在地の園瀬川（通称津田川）に架設した賃取橋であった。架設にあたって斎津村は、塚井に年間四五〇円の運上金すなわち営業税を課した。相当の収益をあげていたので明治四十年には、運上金が七〇〇円に増額された。この橋は、写真のように南側が舟橋であったから、潮の干満や強



明治26年（1893）塚井菊太郎が架けた津田橋（通称コンニャク橋）

一 陸上交通



明治19年（1886）板野郡沖島村（現徳島市川内町沖島）豊川仲太郎が架けた古川橋

風波浪の際に橋梁が動揺するので、通称「コンニャク橋」といわれた。渡橋賃は、一人一銭・車馬三銭であった。不安定で危険がともなったが、徳島市へ通ずる唯一の橋梁であったから、利用者も多く、一日におよそ一三円の収入があったという。

徳島県は、道路行政を積極的に推進するため、県下に一大橋の架設を計画し、大正十年の臨時県会において承認された。この計画に津田橋が含まれていなかったため、斎津村は約一万円の村費で津田橋を改造し、県に寄付することを計画したが、実現しないうちに徳島市と合併した。このため徳島市は、上部橋梁工事費九七七円を負担し、津田新浜自治協会が五〇〇〇円を寄付することで、県営架橋を承認させた。大正十五年八月二日、盛大な起工式が挙行され、総工費一万九七九円（津田橋一万六九八八円・津田小橋一〇二四・中間道路一八八九円）で、鉄筋コンクリート造の橋長一四・七三桁・幅員四・五四桁の津田橋と橋長一・八一桁・幅員三・六三桁の津田小橋が、昭和二年三月二十三日に完成した。

土居通次知事が、原案執行によって強行した徳島・小松島間の産業道路が、昭和七年（一九三二）三月に竣功した。このため昭和十三年四月に、総工費八万六八〇〇余円で、橋長一・三・五桁・幅員八桁の鉄筋コンクリート橋が、岡田組によって架けられた。産業道路は、のちに国道五五号線に昇格して、南方へ通ずる主要道路となった。自動車の発達にともなって、その通行量が激増したので、昭和四十七年橋長一・三・六五桁・幅員一四・七五桁に改造された。とくに歩行者や自転車の安全を確保するため、両端に各二桁の歩道橋が付けられた。

神明橋 住吉島町（現住吉一丁目）の安丸形平が、明治の末期に、同町字馬場ノ北（現住吉一丁目）と常三島町（現南常三島町）間の大岡川に架けた木橋の賃取橋であった。藩政時代から此所には挽舟渡し（常三島渡）が運航されていたが、出水や強風波浪の際には危険で運航が休止され、常三島町へ通行することができなかった。つねに不便を感じていた地元住民らは、市に対して架橋を強く要望したが実現しなかった。これをみかねた安丸形平は、

私財を投じて木橋の賃取橋を架設した。常三島町の神明社の氏子であったところから、神明橋と名付けられた。渡橋賃は、一人一銭・車馬二銭であった。利用者が少なく渡橋賃収入は、補償費にも満たなかったという。大正八年（一九一九）にはこの賃取橋も老朽化したので、修復を条件に無償で徳島市に寄付した。市は翌九年十一月に、橋長二一・五桁・幅員三・六桁の橋梁に架け替えた。昭和四十一年（一九六六）に、橋長二一・八桁・幅員五桁の鉄筋コンクリート橋が架設された。

古川橋・吉野川橋 古川橋は、板野郡沖島村（現徳島市川内町沖島）の豊川仲太郎が、淡路街道の交通の便を図るため、明治十九年四月十九日、同郡古川村字ゆりの本（現徳島市応神町古川）と名東郡上助任村（現徳島市上助任町）間の別宮川（吉野川）に架設した木橋の賃取橋であった。橋の規模は、橋長八一・一桁・幅員一・八一桁で南岸からおよそ三〇桁は舟橋であった。板野郡撫養町（現鳴門市）の古木三四郎が、架橋工事を担当した。当初の渡橋賃は明らかでないが、大正十一年五月には、一人四銭・自転車五銭・人力車八銭・牛馬八銭・諸荷物五銭であった。毎年のように出水によって大きな被害を受けていたから、修復に莫大な経費を要し、賃取橋の経営は楽でなかったという。吉野川改修工事のため、南岸が拡張されたので大正十一年に工費一万円で、舟橋を南方へ五八桁ほど延長した。

徳島県は、大正十年に県下一大橋の架設を計画し、古川橋を最初に架設する

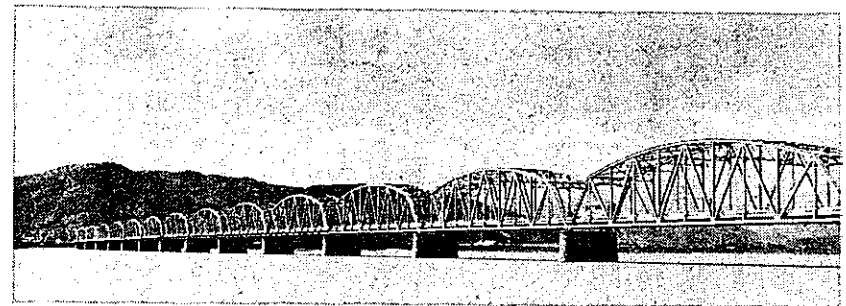
ことを決定した。このため同十三年に豊川仲太郎から賃取橋の経営権を買収し、県営に移管した。昭和三年吉野川橋が完成したとき山下謙一知事は、既に死亡していた豊川仲太郎の功勞を表彰した。

吉野川橋は、大正十四年十一月に着工し昭和三年十二月十八日に完成した。橋長一〇七九・八九呎・幅員六・〇六呎の曲弦ワレン式桁橋で、当時、東洋一の橋梁といわれた。当初は古川橋といわれたが、完成前の昭和二年十二月二十日、吉野川橋と改称された。

賃取橋の古川橋が、出水のたびに大きな被害を受け、交通が杜絶するので、大正十年に架橋決定後は一刻も早く着工したかったが、政府の国庫補助の決定が遅れなかなか着工できなかった。しかし、大正十三年になってようやく国庫補助が認可された。当初の設計の概要はつぎの通りである。

- 一 架橋地点 南岸は現在道路（賃取橋の接続道路）から下流四五間（八一・八一呎）、北岸は下流二六〇間（四六六・六二呎）の地点
- 一 橋長幅員 橋長三五三・一尺（一〇七九・八九呎）幅員二〇尺（六・〇六呎）
- 一 工費 一四五万四一九四円（上部構造工事費一〇一万三五七九円・下部構造工事費三八万二五二一円・工事施行費五万八〇九四円）
- 一 国庫補助 一〇九万六四五円

架橋が認可されると、民営阿波電気軌道（阿波鉄道）は、古川駅から徳島市大字出来島町字本町北一五番地（現東出来島町五番地・出来島踏切北西側森本



昭和3年（1928）に完成した吉野川橋

長一居住地付近）に設置予定の徳島駅まで鉄道を延長するため、架設費として一〇万円を負担するので、古川橋に軌道の併設を申請した。徳島県は、県下交通の発達のため軌道の併設には賛成するが、併設費用五〇万円は、全額会社が負担するよう主張した。赤字経営を続ける阿波電気軌道には、五〇万円を負担する資力がなかった。そこで負担額を二〇万円に増額し、三〇万円は県と徳島市が負担するよう要請した。三〇万円の負担に関する県と市の協議が不調に終わったので、古川橋の軌道併設は実現しなかった。

軌道併設問題のため延期されていた架橋工事は、大正十四年（一九二五）十一月、岡山市の三戸岡組（代表者三戸岡孫市）が、橋梁下部工事に着手して本格的となった。昭和二年（一九二七）七月に橋梁下部工事が完了すると、大阪鉄工所（工事施行大林組）が、引続いて橋梁上部工事に着手した。そして昭和三年十二月十八日に、東洋一を誇る橋長一〇七九・八九呎・幅員六・〇六呎の鉄筋コンクリート曲弦ワレン式桁橋が完成した。総工費は一三万四一六六円で、当初の予算額より三二万余円も軽減された。架橋工事に併行して進められていた延長一五三五間（二八一〇・八三呎）の取合道路（吉野川橋南端から助任西町八幡神社前まで幅員一〇・九呎、吉野川橋北端から鯛浜まで幅員八・一八呎）の新設が、総工費一一万七九六四円（新設工事費五万八三六七円・用地費および移転費五万九九七四円）で、同時に完成した。開通式では板野郡瀬戸町（現鳴門市瀬戸町）の製菓業富田家の三代の夫婦が渡り初めをしたのちに、餅投・煙火・円形競馬・人形芝居などの祝賀行事が盛大に催された。

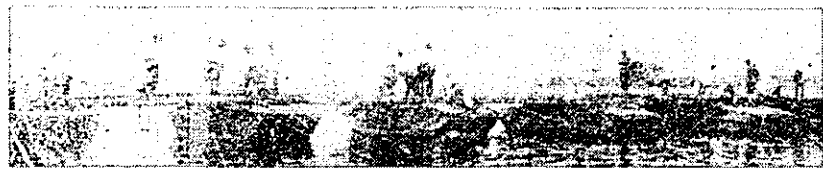
昭和四十年、歩行者や自転車の安全を確保するため、橋の両側に幅員二呎の歩道橋が併設された。その後も自動車の通行が激増し、橋上において交通が渋滞して、最早この橋だけでは対応できなくなった。そのため昭和四十七年におよそ一里下流に橋長一一三七呎・幅員一二・二五呎の鉄筋コンクリート鋼床版桁式の吉野川大橋が架けられた。これによって吉野川橋の交通渋滞も相当緩和されるようになった。

不動 橋 中鮎喰橋と同様に明治四年には、既に賃取橋として鮎喰川の下流に架設され、渡船と共用していたが、橋の規模や経営者は明らかでない。はじめ下鮎喰橋といわれたが、橋の北にある「新居のお不動さん」の名をとって不動橋と改称された。昭和三十一年十一月、総工費一億四八三万五五三六円をもって、橋長三〇〇・九呎・幅員七・五呎の鉄筋コンクリート橋が架設された。

弁 天 橋 中鮎喰橋・不動橋と同様明治四年には、既に賃取橋として架設され、渡船と共用されていた。橋の規模や経営者は明らかでないが、渡橋賃は、前二橋と同様に五文であった。名東郡高崎村（現徳島市不動東町）と名東郡今切村字西原（現徳島市春日三丁目）間の鮎喰川に架けられていたので、高崎の橋といわれていたが、のちに弁天橋と改称された。昭和二十八年に橋長二二一・五呎・幅員三・八呎の鉄筋コンクリート橋が架設された。

名 田 橋 明治二十九年（一八九六）測量の「徳島県阿波国徳島近傍地図」（建設省国土地理院蔵）の別宮川（吉野川）に、既にこの橋が記入されている。大正十年に県下一大橋の一として、県営架橋が計画されたが、政府の緊縮財政にもなつて取り消された。このため昭和三年に関係町村が、賃取橋の県営と改造を要望していた。

この年の十月に第十一師団は、吉野川を中心に名東・板野両郡で機動演習を実施したが、吉野川橋が工事中で通行できなかったため、工兵第十一大隊に架橋を命じた。第十一大隊は、二〇〇余名の隊員をもって、前年の出水で破損した賃取古川橋の橋材を利用し、橋長二〇〇呎（うち中央部は一五隻の舟橋）の橋梁を、わずか二日間で架設した。写真はそのときの架橋の状況である。演習終了後この橋が不用になったので、徳島県が払い下げを受けて一般の交通の便に供した。



昭和3年（1928）10月工兵第11大隊の名田橋架設作業

便に供した。

昭和五年（一九三〇）八月の暴風雨によって、およそ七二呎の橋梁が流失した。そのため再び渡船二隻を運航して交通を確保していたが、間もなく総工費七〇〇〇円をもって復旧された。このころから関係町村の間に永久的橋梁の架設を要望する声が高まり、昭和八年に吉野川名田架橋期成同盟会が結成され、強力な鉄橋架設運動が展開された。昭和三十八年総工費四億三九四七万円をもって、橋長八〇〇呎・幅員八呎のPC連続T型ラーメン式の鉄筋コンクリート橋が架設された。

園 瀬 橋 明治初期に名東郡下八万村（現徳島市八万町）の有志が、佐那河内街道（現国道四三九号）筋の園瀬川に架けた賃取橋であった。藩政時代から、名西山分に通ずる交通の要所であったから安政年間には土橋が架けられていたともいう。当初の渡橋賃は明らかでないが、のちに上八万村（現徳島市上八万町）・佐那河内村から米を徴収して、橋梁の維持費に充当していた。大正五年に八万村・上八万村・佐那河内村が工事費を分担し、橋長四三・三呎・幅員三・三呎の石橋を架設した。この石橋は、潜水橋であったから三度も流失し、交通が杜絶して地域に大きな影響を与えた。そのため昭和十五年に関係町村は、永久橋の架設を県会に陳情したが実現しなかった。昭和三十年三月、総工費二三四〇万円をもって、橋長八三呎・幅員一〇呎の鉄筋コンクリート橋が架設された。

下 大 野 橋 明治四十三年（一九一〇）、名東郡八万村大字下八万村字下大野（現徳島市西新浜町）の小野寺儀蔵らが、名東郡斎津村大字新浜浦村字地切山（現徳島市新浜本町二丁目）の勝浦川支流の千切山川に架けた木橋であった。当初の橋の規模や渡橋賃は明らかでない。大正十四年三月には、八万村の小野寺角五・武知猪平が、この賃取橋を継承して営業人となった。そのときの渡橋賃は、一人一銭・人力車一輛曳夫共三銭・荷積車一輛曳夫共三銭・牛馬一頭曳夫共三銭・自転車一輛乗人共二銭であった。昭和十年九月一日、賃取橋営業人が、名東郡上八万村（現徳島市上八万町）の吉崎和三郎外一名に交代した。このとき渡橋賃は、牛馬一頭・自転車一輛・空人力車一輛がそれぞれ

一銭、空荷車一輛が二銭に値下げされた。昭和三十三年橋長四五呎・幅員八呎の鉄筋コンクリート橋が架設された。

大 松 橋 明治二十一年(一八八二)に、小松島街道(土佐街道地藏橋・小松島村間)の地藏橋・江田村(現小松島江田町)間に建設された新道の勝浦郡大松村(現徳島市大松町)の大松川に架設された賃取橋であった。この賃取橋は、大松村の協議会が架設し、村内の成年男子に営業を委託していた。初期の橋の規模や渡橋賃は明らかでないが、大正三年十月に賃取橋営業人金佐次太郎・東条恒三郎が、賃取期間の延長のため秦豊助知事に提出した「償却橋修繕賃銭取得延期願」によって、このときの橋の規模や渡橋賃を知ることができる。それによると橋の規模は、橋長八七・二六呎・幅員三・〇三呎で、渡橋賃は、一人五厘・人力車乗客曳夫とも一輛一銭・空人力車曳夫とも一輛五厘・荷積車曳夫とも一輛一銭五厘・荷積車空車曳夫とも一輛一銭・牛馬車曳夫とも一輛三銭・牛馬車空車曳夫とも一輛一銭五厘・牛馬曳夫とも一頭一銭・諸荷物担夫とも一荷五厘・自転車乗人とも一輛五厘であった。

金佐・東条の両名は、大松村協議会を代表して賃取橋の架設・営業の名目人となったもので、直接営業には従事しなかった。仮橋営業下請負入札規則によって落札した、勝占村大字大松村・同大字西須賀村(現徳島市西須賀町)・小松島町大字江田村・同前原村に本籍を有し居住する成年男子に、一か月交代で営業を下請負させていた。当時、小松島町から徳島へ通ずる主要道路であったから、大松村協議会の収入となる渡橋賃は、年間五八八円六〇銭と予測されていた。

明治四十一年四月十四日、皇太子殿下(大正天皇)が行啓されたとき、人力車でこの橋を通行して徳島市に入られた。大正十一年十一月二十八日、皇太子殿下(今上天皇)行啓の際には、自動車で通過するため賃取橋営業人に補助金を交付して、橋脚を新設して橋を補強させている。昭和六年(一九三一)には工費九五〇〇円をもって、橋長六一呎・幅員三・二呎の鉄筋コンクリート橋に改造された。昭和三十六年ころ、勝浦川の改修工事によって、大松川の一部が埋立てられたので廢橋となった。

四万六四〇〇円（上部構造費四九万八〇〇〇円・下部構造費一三四万八四〇〇円）で、橋長四五呎・幅員四・六呎の通常の鉄筋コンクリート橋に改造された。昭和三十九年末広岸壁の開設にともなう、新町川沿いに新設された道路に接続するため、この橋の南側に橋梁が架設された。

かちどき橋 昭和十六年四月三日、堺裏町字中洲（現中洲町一丁目）と富田浦町字東富田（現万代町一丁目）間の新町川に架けられた橋梁である。

昭和五年四月三日徳島県庁が、寺島町字賀島跡（現幸町二丁目・徳島市役所所在地）から富田浦町字東富田（現万代町一丁目）に移転したとき、来庁者の便宜を図るため、橋梁の架設と渡船の開設の両案が検討されたが、所要経費が少なく短期間で就航できる渡船が開設された。しかし、渡船は、強風波浪の際には休止して交通が杜絶するので、昭和十二年に橋梁を架設することになった。ところがこの年の七月に日華事変がぼつ発し、事変を遂行するため鉄材の使用量が一事業一か所五〇ト以下に制限された。そのため一〇八トの鉄材を必要とするこの橋は、架設することができなくなった。そこで昭和十三年度から二か年継続事業に計画を変更し、商工省から鉄材の配当をうけ、ようやく同年十二月に架橋工事を開始することができた。

昭和十四年（一九三九）架橋工事の進捗にともなう、新橋の名称が一般から公募され、「渭の津橋・みなと橋・神代橋・新富橋・指導橋・富田新橋・肅正橋・徳島大橋・長久橋・防守橋・大徳島橋・徳富橋・富田大橋・中洲橋・桜橋・四国橋・昭和橋・日本橋・江川橋・城南橋・大和橋・紀元橋・建国橋・戦捷橋・聖戦橋・百億橋・公榮橋・清水橋・明洲橋・官俵橋」などの橋名が寄せられた。昭和十六年一月に中村四郎知事は、新橋を「勝鬨橋」と命名した。日本軍が中国大陸において、連戦連勝していた時期に架設したので、この名を付けたという。もっとも東京隅田川に架る「勝鬨橋」から採ったという説もある。これに対し市民は、徳島に関係のない橋名であると改称を要求、また徳島市会も昭和十六年二月二十七日、「橋名変更ニ関スル陳情書ヲ徳島県知事ニ提出スルモノトス」を議決して、知事

に改称を要望したが、いずれも黙殺された。のちに「勝鬨橋」は判読し難いので「かちどき橋」と改められた。総工費一八万六六〇四円二三銭（内徳島市負担額四万円）を要した、橋長七〇・八呎・幅員一二呎のゲルバー式鉄筋コンクリート桁橋が、昭和十六年四月三日、岡田組（代表者岡田佐代蔵）によって架設された。開通式は、事変下であるため極めて質素ではあったが厳肅に執行され、大道一丁目の斎藤徳蔵一家の三代の夫婦が渡りぞめを行った。昭和四十三年建設省吉野川工事事務所（現建設省徳島工事事務所）が、一億五〇〇〇万円の巨費を投じて橋長七〇・八呎・幅員三〇呎の鉄筋コンクリート橋に改造した。

この橋の南端には国道一〇号・五五号の起点を示す道路元標がある。

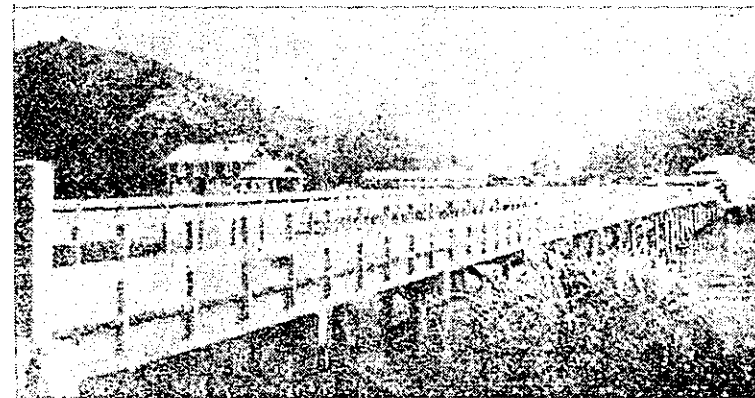
沖 洲 橋 昭和二年（一九二七）十月二十一日に、沖洲町字北ノ浜（現北沖洲一丁目）と同町同字（現末広四丁目）間の沖洲川に架設された橋梁であった。大正十五年（一九二六）四月一日徳島市と合併した名東郡沖洲村は、渡船を廃して橋梁の架設を要求した。当時沖洲町へ通ずる道路は、かつて長道といわれた県道沖洲徳島線（現県道沖洲徳島本町線南側の旧道）であったから、徳島県が橋梁を架設することになった。そして渡船場からおよそ一〇〇呎下流の地点に、県道沖洲徳島線が北折する末広町（現末広四丁目）付近から新道を建設して、架橋の位置とした。

昭和二年五月二十三日、祖川熊太郎が四五八〇円で落札して架橋工事に着手、同年十月二十一日に橋長四八・九呎・幅員四・五四呎の橋梁が竣工した。昭和三十五年総工費五二八万五〇〇〇円で、橋長四八呎・幅員六呎のPSコンクリート床版橋に改造された。

千切山橋・勝浦浜橋 千切山橋は地切山橋ともいわれ、昭和三年七月勝浦郡勝占村（現徳島市）が村費をもって、大字論田浦字和田開外（現徳島市論田町和田開地先・勝浦川改修工事により水没）と新浜町字地切山（現新浜本町二丁目）間の勝浦川に架設した木橋である。

写真は、新浜町の中津臺平によって架けられた千切山橋であるが、その規模・工費は詳かではない。昭和三年四

一 陸上交通



昭和2年（1927）勝占村が架設した千切山橋

月二十八日、大野緑一郎知事から賃取橋として許可（徳島県告示第二〇九号）を受け架橋したが、渡橋賃は明らかでない。昭和七年（一九三二）三月三十一日に勝浦浜橋が架設されたのにもなつて廃止された。

勝浦浜橋は、徳島・小松島間の産業道路（現国道五五号）が、千切山橋の下流に新設されたので、昭和七年（一九三二）三月三十一日に、総工費八万四三七一円をもって架設された橋長三四六呎・幅員九・五呎の鉄筋コンクリート鋼鈹桁橋であった。老朽化と交通量の激増によって、昭和三十九年に一億八〇六六万八一三六円を投じて改造された。

共 栄 橋 昭和五年（一九三〇）に板野郡川内村大字中島浦（現徳島市川内町中島）の今切川に、架けられた木橋であった。昭和二十四年のデラ台風によって、橋梁が破損流失し、交通が杜絶してしまつた。そこで応急仮工事を施行し、辛うじて通行の便を維持していたが、昭和二十七年五月、総工費二八六万円（国庫補助金一七六万八〇〇円）を投じて、橋長一四三呎・幅員三呎の木橋に復旧された。工事施行者は板野郡北島町の北島建設株式会社（代表者北島一）である。

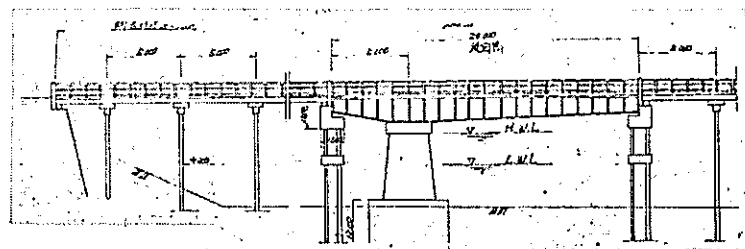
川内町中島に誘致された日清紡績徳島工場の製品を船舶によって輸送するため、昭和三十六年二月に総工費三二万三六〇〇円をもって、橋長一二三呎・幅員三呎の旋回式木橋に架け替えられた。つぎの図は側面図であるが、船舶の通行時に中央部の二〇呎が旋回する県下ではじめて

の構造であった。旋回橋の下に「HWL」とあるのはハイウォーターラインつまり満潮時の水位、「LWL」はローウォーターラインで干潮時の水位を示す符号である。国道一一号バイパスの新設によって、この橋の上流に新しい共栄橋が架設されたのにもなつて廃止された。

末広高架橋 昭和五十一年（一九七六）に、末広二丁目と新浜本町四丁目の間に架けられた橋長一・八一〇五呎の有料高架橋である。このなかには新町川に架かる橋長四七〇呎・幅員一七・五呎の末広大橋、國瀬川に架かる橋長一四三呎・幅員一八・三呎の津田新橋が含まれている。

市内の主要幹線道路の交通渋滞、とくに国道五五号線の渋滞を緩和するため、徳島県が一億六〇〇〇万円の巨費を投じて架設し、昭和五十一年八月から供用を開始したのが、この自動車専用の有料高架橋である。高架橋の通行料金は、大型車Ⅰ三〇〇円・大型車Ⅱ七〇〇円・普通車二〇〇円・軽自動車一〇〇円・軽車両二〇円であった。一日の通行量は、昭和五十一年四一六八両・同五十二年度五三三七両・同五十三年度六五九三両・同五十四年度七二八一両・同五十五年度六八四四両であった。平常有料道路の通行になじんでいなかったこともあって、通行量は当初の予想には達しなかったが、市内の主要幹線道路の交通渋滞を緩和するのに大きく役立った。

その他の橋 前述の橋梁のほかにもなお数多くの橋梁が架設されたが、それらをすべて詳細に記載することができないので、その主なるものについてはできる限り当初の架橋期日や架橋費を記入することにした。その余の橋梁は地区別に橋梁名を記載するの



昭和36年（1961）に架設された旋回式の共栄橋