

一 陸上交通

徳島鉄道の敷設

1 民営鉄道の敷設

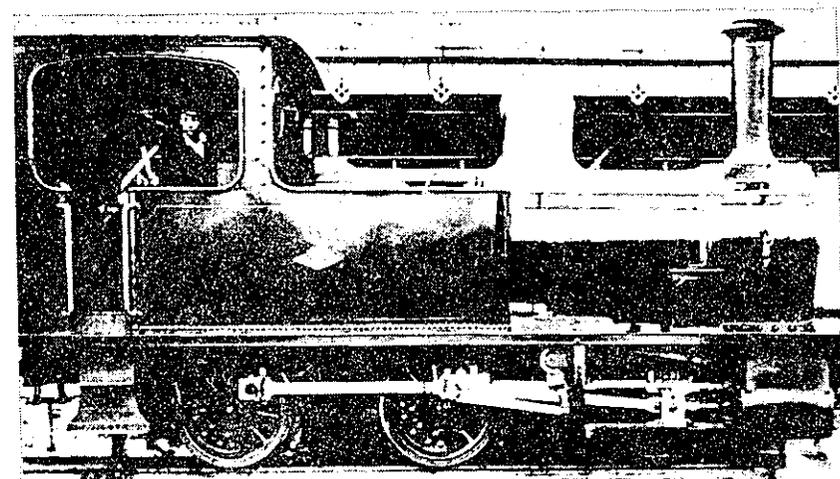
明治二十五年に公布された鉄道敷設法によって、徳島から琴平・須崎間の線路に接続する池田まで、官営鉄道が敷設されることになった。地元では早期着工を要望していたが、間もなく日清

一 陸上交通

田村(現山川町)に至る約二一〇(三三・七七)に鉄道を敷設しようというものであった。現在の徳島本線である。

会社を創立するため、発起人はそれぞれ次の通り株式を引受けた。五〇〇株は大串竜太郎・吉見宗二・久住九平・川真田市太郎・川真田徳三郎・久住平次郎・稲富市郎・犬伏九郎左衛門・宮本内次郎・井内精一郎・森六兵衛、三〇〇株は大串欲次郎・松田文五郎、二〇〇株は早崎富三郎・日野利一、一〇〇株は小笠原鶴太郎・板東勘五郎・大滝半三郎・湯浅貞太郎・武市彰一で、これらの合計は株式総数の約四三割に当る七〇〇〇株であった。

徳島・川田間の鉄道敷設費の概算は、用地費九万一〇〇〇円・土工費



徳島鉄道最初の機関車(中野栄吉蔵)

開通時の列車発着時刻表

駅名	下り列車													
	午前							午後						
	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分
徳島発	5.13	6.00	7.10	8.20	9.30	10.40	11.50	1.00	2.10	3.20	4.30	5.40	6.50	
蔵本発	5.21	6.08	7.18	8.28	9.38	10.48	11.58	1.08	2.18	3.28	4.38	5.48	6.58	
府中発	5.29	6.16	7.26	8.36	9.46	10.56	12.06	1.16	2.26	3.36	4.46	5.56	7.06	
石井発	5.38	6.25	7.35	8.45	9.55	11.05	12.15	1.25	2.35	3.45	4.55	6.05	7.15	
牛島発	5.49	6.36	7.46	8.56	10.06	11.16	12.26	1.36	2.46	3.56	5.06	6.16	7.26	
鴨島着	5.56	6.43	7.53	9.03	10.13	11.23	12.33	1.43	2.53	4.03	5.13	6.23	7.33	
川島														

駅名	上り列車													
	午前							午後						
	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分	時分
川島	6.06	7.16	8.26	9.36	10.46	11.56	1.06	2.16	3.26	4.36	5.46	6.56	8.06	
鴨島発	6.13	7.23	8.33	9.43	10.53	12.03	1.13	2.23	3.33	4.43	5.53	7.03	8.13	
牛島発	6.26	7.36	8.46	9.56	11.06	12.16	1.26	2.36	3.46	4.56	6.06	7.16	8.26	
府中発	6.35	7.45	8.55	10.05	11.15	12.25	1.35	2.45	3.55	5.05	6.15	7.25	8.35	
蔵本発	6.43	7.53	9.03	10.13	11.23	12.33	1.43	2.53	4.03	5.13	6.23	7.33	8.43	
徳島着	6.49	7.59	9.09	10.19	11.29	12.39	1.49	2.59	4.09	5.19	6.29	7.39	8.49	

1・印ノ列車ハ当分運転セス、1蔵本駅ハ当分旅客貨物共取扱ハス列車ハ往復共通過ス、

開通時の乗車賃金表

並	等													
駅名	徳島	蔵本	府中	石井	牛島	鴨島	川島	徳島	蔵本	府中	石井	牛島	鴨島	川島
蔵本	3銭													
府中	7銭	4銭												
石井	10銭	7銭	4銭											
牛島	14銭	11銭	8銭	5銭										
鴨島	18銭	15銭	12銭	8銭	4銭									
川島	22銭	19銭	16銭	12銭	8銭	4銭								

上等賃金ハ並等賃金ノ2倍、小兒4歳未満ハ無賃、12歳未満ハ半賃金、但シ厘位ハ1銭ニ切上ゲ

戦争がおこって、多大の戦費を要する政府には鉄道を敷設することができなくなつた。

そこで地元の要望にこたえて鉄道の早期実現を図るため、板野郡一条村大串竜太郎・徳島市大字船場町吉見宗二・徳島市大字富田浦町久住九平・麻植郡鴨島村川真田市太郎・麻植郡鴨島村川真田徳三郎・那賀郡羽ノ浦村小笠原鶴太郎・徳島市大字佐古町久住平次郎・板野郡板西村稲富市郎・名西郡浦庄村武市彰一・麻植郡牛島村日野利一・那賀郡羽ノ浦村板東勘五郎・徳島市大字籠屋町宮本内次郎・阿波郡大俣村井内精一郎・三好郡昼間村大滝半三郎・徳島市大字出来島町松田文五郎・徳島市大字西新町早崎富三郎・板野郡一条村大串欲次郎・板野郡藍園村犬伏九郎左衛門・勝浦郡小松島村湯浅貞太郎・徳島市大字通町森六兵衛ら二〇名の県下有力者が発起人となつて、明治二十八年十一月二十二日、徳島鉄道株式会社創立発起認可願を徳島県知事村上義雄に提出した。

起業目論見書すなわち事業計画書によってその計画の概要を見ると、資本金八〇万円、総株式数一万六〇〇〇株、一株の金額五〇円の徳島鉄道株式会社を創立し、徳島市大字寺島町を起点に名西郡石井村(現石井町)・麻植郡川島町・同郡川

徳島鉄道乗客人数・貨物数量及び運賃収入（徳島県統計書）

年 度	乗客数		貨物数		運 賃 収 入			年 度	乗客数		貨物数		運 賃 収 入		
	人	トン	トン	トン	乗客	貨物	合計		人	トン	トン	トン	乗客	貨物	合計
明治31年度	92,300	1,194	8,060	361	8,430			明治36年度	545,066	33,337	81,838	19,917	108,815		
〃 32年度	617,395	22,994	62,689	7,120	69,809			〃 37年度	453,409	39,696	70,592	16,974	87,566		
〃 33年度	752,554	32,748	87,232	13,290	100,522			〃 38年度	510,980	56,546	77,688	21,673	99,361		
〃 34年度	628,519	29,934	90,425	14,306	105,731			〃 39年度	535,890	67,473	89,058	36,459	125,517		
〃 35年度	602,236	31,409	89,408	16,211	105,619										

九万七〇〇円・橋梁費二万七四〇〇円・コルベルト費三万六〇〇〇円・伏樋費九〇〇〇円・軌道費一九万四〇〇〇円・停車場費四万四五〇〇円・車輛費一〇万円・器械費一万五七〇〇円・建物費四五〇〇円・測量及工事監督費一万七〇〇〇円・電線費四二〇〇円・予備費四万円・総係費二万五〇〇〇円、総額八〇万円であった。

営業の収支概算は、収入総高一〇万三三四四円九角九銭、内貨物賃金が二万五六二円九角九銭、乗客賃金が八万二七八二円で、営業経費は四万五九九〇円、差引五万七三五四円九角九銭の利益を得る見積であった。

徳島鉄道株式会社創立発起認可願を受理した村上知事は、起業の適否、発起人の職業及資力の程度、起業の効用などを調査して副申を作成、認可願に添付して明治二十八年十一月二十六日、逓信大臣白根專一に送付した。

認可願は、翌二十九年四月八日帝国議会の議決を経て法律第七七号をもって認可され、三十年六月四日免許状を下附された。このとき命令書をもって九項目の条件が付されたが、そのうち特に重要と思われる三項目を挙げて掲げる。

五 徳島鉄道株式会社又ハ高知県下須崎町ヨリ山田野地村ニ至ル鉄道敷設ノ許可ヲ得タル会社一方若クハ双方ヨリ山田野地村ヨリ川田ニ至ル鉄道ヲ敷設センコトヲ申請スルトキハ政府ハ両会社ヲシテ合議ノ上徳島県下徳島ヨリ高知県下高知ヲ経テ須崎ニ至ル鉄道全部ヲ合シテ同一会社ノ営業ト為スヘキ為メ其ノ起業目論見ヲ定メ更ニ出願ノ手続ヲ為サシムルコトアルヘシ、但シ政府ニ於テ必要ト認ムルトキハ両会社合議ノ条件ヲ指定スヘシ

一 陸上交通

六 前項ノ合議成ラサルトキハ政府ハ両会社中ノ一方ニ該鉄道ノ延長ヲ許可スルコトアルヘシ

七 徳島鉄道株式会社ハ左ノ場合ニ於テ建設実費ヲ以テ政府又ハ他ノ会社ニ受渡スコトヲ拒スルコトヲ得ス

一 政府ニ於テ徳島県下徳島ヨリ高知県下高知ヲ経テ須崎ニ至ル線路中高知県下野地村ヨリ徳島県下川田ニ至ル鉄道ヲ敷設スルトキ

一 他ノ私設鉄道会社ニ於テ高知県下山田野地村ヨリ徳島県下川田ニ至ル線路ニ対シ鉄道敷設ノ許可ヲ得タルトキ但政府ニ於テ他ノ私設鉄道会社ニ之カ許可ヲ与フルハ徳島鉄道株式会社が其ノ敷設ヲ為サル時ニ限ル

要するにこの条件は、徳島鉄道株式会社が川田・山田野地村間に鉄道を敷設しないので、政府や他の私設鉄道会社が敷設すると、徳島鉄道を買収できるというものである。徳島鉄道株式会社にとっては、その存続を左右する重要なものであったが、幸にもこの問題が表面することはなかった。

出願した徳島・川田間のうち徳島・鴨島間一八・九詰の第一期工事の起工式が明治三十年十一月二十八日に行われ地元の期待をおつめた鉄道敷設が花々しくスタートを切った。徳島県統計書によると総額六万五千九百一十五〇円（用地費九万九千八百一十円・土木諸費六万九千三百〇七円・橋梁費一六万六千〇七円・軌道費一五万四千九百六十四円・停車場費一万七千七百三十三円・車輛費一〇万四千九百八十八円・器械場及諸建物費六千二百〇九円・電信電話線架設費一五万八千四百四十四円・総係費一万二千九百二十九円・其他三万四千六百五十一円）の巨費を投じた第一期工事が完成、明治三十二年二月十五日、盛大に開通式を行い、二日後の十七日から営業を開始した。

徳島鉄道の営業開始日については二月十六日説もあるが、明治三十二年二月発行阿波商業会議所報告第一〇号掲載の「明治三十二年徳島鉄道株式会社乗客貨物及賃金表」の中に「本会社ハ明治三十二年二月十七日より営業ヲ開始シタルモノナレハ本表二月ノ乗客数等ハ十七日ヨリ二十八日迄ノ計算トス」と記載されている。明治三十一年一月に創立した徳島鉄道株式会社が、阿波商業会議所へ提出した営業報告書のなかで営業開始の日を誤ることはないとい信じ

て、これを採用することにした。

徳島・鴨島間が開通したのちも延長工事が続けられ、明治三十二年八月七日に鴨島・川島間、同年十二月二十三日川島・山崎間、翌三十三年八月七日に山崎・船戸（現麻植郡山川町）間が相ついで営業を開始した。これによって免許を受けた区間すべてが完成した。この延長工事には約六三万二五二円を要した。

これまで車馬舟運にたよっていた吉野川流域の人々は、徳島鉄道の開通を双手を挙げて歓迎し、こぞってこれを利用するようになった。徳島県統計書によると、明治三十三年度には七五万二五五四人の乗客と三万二七四八トンの貨物を輸送した。当時県下の人口は六八万五八二五人であったから、県民一人が年間一回以上乗車したことになる。このような利用者にささえられて比較的順調な営業をつづけ、明治三十二年度三万六一七〇円、同三三年度三万八〇九四円、同三四年度二万五五二四円、同三五年度二万八一四円、同三九年度一万九三九九円の収益をあげることができた。

明治三十三年十月、沿線の風景や地名・駅名を取り入れた徳島鉄道唱歌が作られた。作詞は徳島県師範学校教諭桜田辰吉、作曲は同校教諭成瀬鉄である。この唱歌は一節から三〇節までであるがそのいくつかを紹介しよう。

一 黒煙空にたなびけば 二 明らけき世に生れ出て 三大滝山の頂上に 五 誠忠無比の菅公の
 気笛の声も勇しく 暗き世渡る囚人を 立てるは何か招魂碑 霊を祀れる田宮村
 はや寺島を離れたり 救い導く監獄署 国の護りとなりし身は 君につくしのはてまでも
 渭津の城をあとにみて 右に見て行く汽車の窓 鳴門と共に轟けり 梅のかをりは芳しく
 六 弓手の方よりひびき来る 七 蔵本駅をよぎりつつ 九 流れも清き鮎喰川 十 府中の駅にぞ着きにける
 鐘はいづこか諏訪神社 北に眺むる不動尊 飽くまで堅き鉄橋を 昔の此処をたずぬれば
 つき出すかねに送られて 徳命村の臥竜梅 軋りて進む我が汽車は 国の司の居給ひし
 佐古や矢三をも過ぎにけり はや此処よりぞ程近き 中を飛ぶかと思われて 跡というなりしらべみん

明治三十二年二月十七日、徳島県財界の有力者によって設立され、およそ八年間にわたって吉野川流域の徳島・川島間において、旅客や貨物の輸送にあった徳島鉄道は、県西部の政治・教育・産業・経済・交通・文化の発展に大きな役割を果たしたが、政府の鉄道国有化構想によって、全国各地の民営鉄道と共に明治四十年九月一日に買収され、国有鉄道となった。しかしその重要性は少しも変ることはない。

阿波国共同鉄道 徳島市と勝浦郡小松島町間に鉄道を敷設するため、明治四十二年（一九〇九）十月七日、阿波国の敷設 共同鉄道株式会社創立発起認可願が徳島県知事渡辺勝三郎に提出された。創立発起人は、麻植郡鴨島町川真田市兵衛・川真田徳三郎、勝浦郡小松島町西野嘉右衛門・西野謙四郎、徳島市大字通町森六兵衛、同東新町竹原武吉郎、同下助任村岩城伊平、名東郡国府町手塚六三郎、板野郡川内村坂東安一の九名であった。

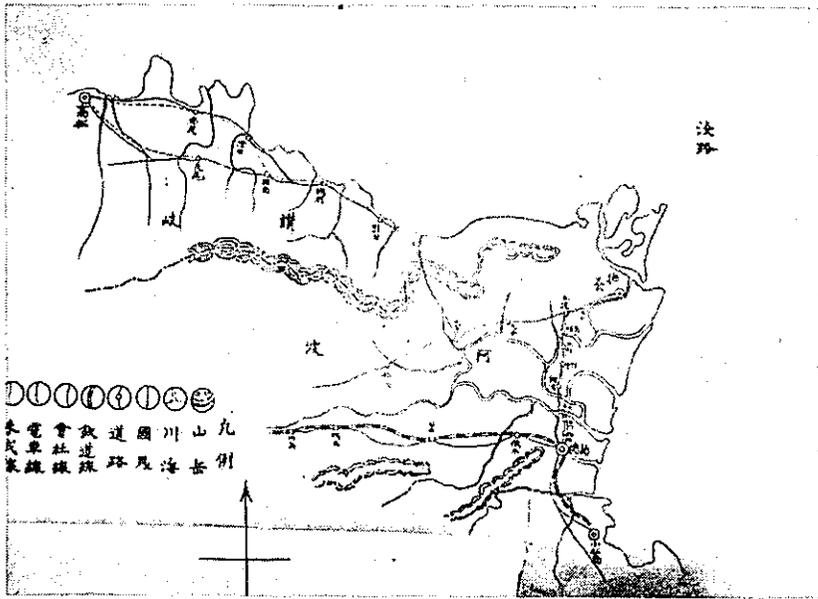
創立認可願において鉄道敷設の理由を「本州ニ連鎖スルハ西部ハ讃岐国高松ニ依ルベク其東部ハ則チ阿波国ナラサル可カラス之ヲ四国ノ東西両門ト称スベシ而シテ阿波国港湾完全ナルモノナシ唯小松島港アリ水深殆ンド拾五呎以上ニ達シ船舶常ニ輻湊（ふくそう）シ土地頗（すこぶ）ル豊富ニシテ貨物集散ニ適當セリ而シテ此ノ港湾ヨリ本州則チ神戸港ト連絡セリ海上凡五拾哩僅少ノ時間ヲ要セハ之ニ達スヘク之ヲ四国ノ東門ニ充ツレバ大イニ発達スルコト疑ヲ容レザル所ナリ」と述べている。

当時の小松島港は天然の良港ではあったが、交通が不便であるうえ港湾施設も不完全であったから、その利用度は決して高くなかった。徳島県統計書によって、明治四十二年の県下の主要な徳島港・撫養港・小松島港・赤石港の船舶出入度数・乗降客数を比較すれば一目瞭（りょう）然である。

一 陸上交通

徳島港	出港汽船数二八三一	入港汽船数二九七三	乗客人数一一六八二二	降客人数一二五一一一
撫養港	〃	〃	〃	〃
小松島港	〃	〃	〃	〃

一 陸上交通



当初の敷設計画図

阿波電気軌道 麻植郡川島町後藤田千一・板
 の敷設 野郡撫養町天羽兵太郎・東京市
 麹町区内幸町中島平太郎・東京市京橋区木挽町久
 保熊蔵・板野郡撫養町谷菅太郎・名西郡石井町生
 田彦平・板野郡撫養町手塚尉平の七名が発起人と
 なって、明治四十四年六月二十二日、阿波電気軌
 道株式会社を設立し、徳島と板野郡撫養町間に電
 気軌道すなわち電車を敷設するため、電車軌道敷
 設特許御願を提出した。
 阿波電気軌道株式会社は、資本金四〇万円（株
 式総数八〇〇〇株・一株の金額五〇円）をもっ
 て、大正元年十一月に設立され、本社を撫養町大
 字南浜村字東浜七六番地に置いた。初代社長に後
 藤田千一、取締役任天羽兵太郎・谷菅太郎・生田
 彦平・久保熊蔵・高木次郎、監査役に山西庄五郎・
 鶴飼孝・天羽源太郎、支配人に手塚尉平が選任さ
 れた。
 起業目論見書によると、徳島市大字出来島町字
 本町北一五番地（現在の東出来島町五番地・出来

赤石港 ” 一四〇二 ” 一三九五 ” 五二二六 ” 九三三六

しかし、鉄道を敷設することができれば、最大の難点といわれた交通の不便が解消される。さすれば大型船舶が自由航行できる良港に加えて、物資の集散地徳島に近接する地理的条件に恵まれるのでその利用度も向上、創立認可に述べているごとく四国の東門に成長することは間違いないであろう。

起業目論見書によると、徳島駅（官営鉄道徳島線に連続する個所）を起点とし、徳島市大字寺島町・同富田浦町・同二軒屋町・名東郡八万村・勝浦郡勝占村・同多家良村を経由して同郡小松島町を終点とする七哩三五鎖（一一・九鎖）に、単線式軌間三呎六吋（一・〇六呎）の鉄道を敷設しようとするものであった。軌間三呎六吋は、私設鉄道法に定められたもので官営鉄道線の軌間と同寸法である。将来政府が買収するときに備えての制限であろう。この鉄道を敷設するため資本金六五万円（株式総数二万三〇〇〇株・一株の金額五〇円）の阿波国共同鉄道株式会社を設立、発起人がそれぞれ五〇〇株合計四五〇〇株を引受けた。

渡辺知事は、赤川藤五郎を調査主任に任命して、起業の確否、発起人の職業及び資力の程度、起業の効用、起業の公益上の関係などについて調査を行わせた。その調査報告書にもとづいて阿波国共同鉄道株式会社創立発起認可願進達副申を作成、鉄道院総裁後藤新平に送付した。副申の内容は、事業計画は適当であるから認可されたいというものであった。

明治四十五年三月敷設工事に着手、工費約八〇万円をもって大正二年四月に完成した。鉄道院は、この鉄道を本州と四国の連絡線として国が営業する方が有利であると考え、工事竣功と同時に借り受け小松島軽便線として営業を開始した。いわゆる民設官業である。民営鉄道を政府が借用するという形態は当時なかなかの流行であった。官営鉄道の敷設が不十分で満足な運輸ができなかったから、民営鉄道に協力を求めたものである。借上料は工事費約八〇万円の七割であった。この鉄道は、大正六年九月、約八五万円政府に買収された。

一 陸上交通

三等旅客賃金表(大正5年7月1日)

富田橋	新町橋	仁心橋	助任	古川	吉原	中成	吉成	勝瑞	市瑞	立池	池谷	ラマヘ	コンピ	撫登
三	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
六	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七	七
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五	五

哩程表

一三ノ・八七人乗りで手塚造船所で建造された。開通時の三等旅客賃金および各駅間の距離は上表のとおりである。大正十二年には富田橋駅が廃止され、新町橋駅が起点となった。

会社は将来阿波郡市場町を經由し香川県に支線を延長する計画を有し

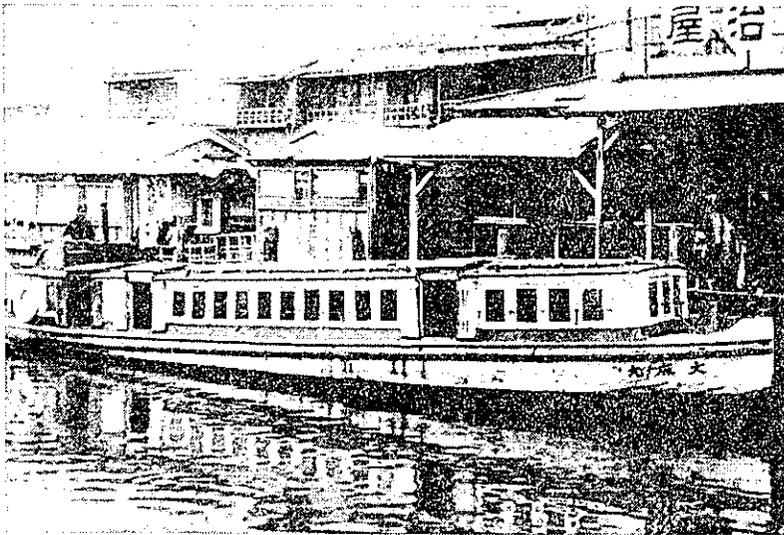
村に至る八哩四二鎖九一節(一三・六七)に変更した。

徳島上助任間および古川撫養間の敷設工事は、免許条件にしたがって同時に施行する予定であったが、徳島上助任間の設計測量・用地買収交渉が市街地であるため難航、解決にはなお相当の時日を要することさらに徳島線との連絡に不便な起点の再検討を必要とするので、同時着工をあきらめて大正二年九月十六日工事施行認可分離申請ニ関スル副申書を提出し、翌三年十月二十六日工事に着手した。

総工費六二万円をもって古川撫養間の鉄道が竣工し、富田橋中原間に連絡船が就航して、大正五年七月一日営業を開始した。連絡船は、巡航船と呼ばれた。当初上助任古川間に就航させる計画であったが、徳島上助任間の鉄道敷設工事が延期されたので、富田橋中原間に変更された。富田橋を起点に新町川・吉野川をそとして中原に達する三・七哩の航路には、大麻丸・妙見丸の二隻が就航した。同年十一月には別宮丸、大正九年十一月には蛭子丸が建造され、就航することになった。大麻丸・妙見丸は、いずれも一七・六七ノ、乗客の定員は大麻丸六八名・妙見丸六七名で、大正五年三月に高知の造船所で建造された。別宮丸は一六ノ・四九人乗りで板野郡鳴門村の大浜造船所で、蛭子丸は一三ノ・八七人乗りで手塚造船所で建造された。開通時の三等旅客賃金および各駅間の距離は上表のとおりである。大正十二年には富田橋駅が廃止され、新町橋駅が起点となった。

この電車敷設計画は、鉄道院の指示もあって軽便鉄道敷設計画に変更して、明治四十四年十二月二十三日、免許状を交付された。翌大正元年十一月に板野郡堀江村大字姫田村より分岐し同郡板西町大字大寺町まで軽便鉄道支線敷設申請書を提出、同二年八月十六日免許された。

支線敷設計画にもなって、古川撫養間の線路を、板野郡応神村大字古川村、中原村、吉成村、北島村、住吉村、板東町、堀江村大字池谷村、大津村を経て撫養町大字南浜



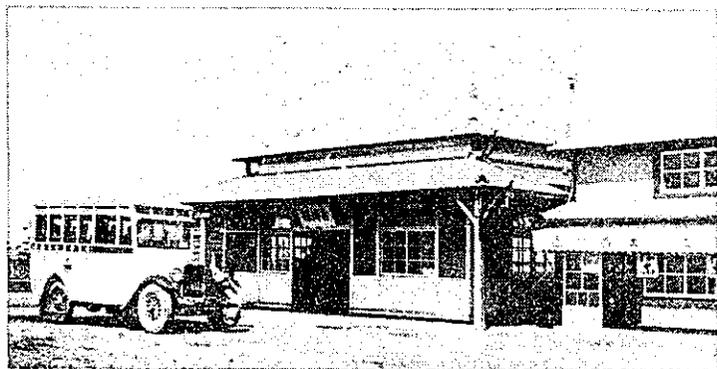
新町橋駅の巡航船大麻丸 (浪花勇次郎蔵)

ていたので、池谷板西間や板西鍛冶屋間の免許をうけたが、本線と同時に着工する資金の調達ができず、早期実現を希望する上板地方の人々のために、二支線の鉄道敷設権を無償で、上板軽便鉄道株式会社発起人に譲渡し、大正三年九月三十日免許状を返納した。

上板軽便鉄道株式会社が鉄道敷設しなかったため、再び前記支線の鉄道敷設を申請すると共にあらたに松島村阿波郡市場町間の鉄道敷設を申請して、大正八年四月十九日免許をうけた。池谷松島村鍛冶屋原間一三・三結は総工費約八〇万円をもって完成、同十二年二月十五日営業を開始した。しかし、松島村市場町間については竣工を見る事ができなかった。

大正十年の臨時県会において、古川橋（吉野川橋）など一一橋の架橋が議決された。会社は、古川駅から起点徳島駅へ鉄道を直通させる絶好の機会と判断、一〇万円の負担で橋上に軌条の敷設を申請したが、五〇万円の負担を要求された。五〇万円を負担する資力はなかったため、つぎのような請願書をもって減額を要請した。

「会社の経済上到底五十万円の負担は堪ゆる処にあらず現に借金政策を以て上板線延長を施行しつつある現況なり而して大正十七年度には循環線として讃岐海岸線は板野郡を経る徳島線に連絡する運命にありて例え此の負担をなすも実際開通は此の官鉄開通期と略時期を同じふし会社としては運輸上利用するの機規定の計画として買収を受くるにあり為めに



阿波鉄道（撫養一古川間）の古川駅 昭和5年（1930）

五十万円の負担は会社としては頗る苦境にありさりとて会社は全部の負担を拒絶するは交通機関として忍ぶ能はず故に当初声明の如く二十万円を負担するにより其の残額を県及市に於て負担し此の交通機関の完成を図られたし」この請願にもとづいて県と市が三〇万円の負担について協議を重ねたが、結局いずれも負担しなかった。このため古川橋（吉野川橋）通過は実現できず、全線鉄道化の望をたれた。

大正十年下期の決算報告を見ると、創設以来所期の業績を挙げることができず既に三万二二四円四九銭五厘の累積赤字をかかえていた。赤字はその後も増加する一方で大正十三年上期には、三六万一三〇七円三一銭三厘にも達した。この経営危機を救済するため債権者会議が開かれ対策が協議された。その結果大口債権者の安田保善社に経営を委託することになった。安田保善社は、系列の関西銀行（本店徳島市大字籠屋町一〇番地・頭取安田善兵衛・大正十五年六月一日四国銀行に合併）の取締役兼支配人池田真裕を代表取締役社長に就任させたほか、取締役に小口巻太（関西銀行取締役）・丹治経三・岡新甫・手塚尉平、監査役に園部潜・谷菅太郎・上田虎次・森依信、支配人に吉原政智を選任し、首脳陣を一新して経営の立て直しをはかった。

池田社長ら新首脳陣は、大正十五年四月三十日社名を阿波鉄道株式会社と改称すると共に経営改善に積極的に乗り出した。まず懸案の撫養岡崎橋間に線路を敷設し、阪神との船車連絡を実現して旅客貨物の増加を図ることにした。しかし、通過地の用地買収交渉が難航したので、とりあえず文明橋附近までの一・一結を完成、昭和三年一月に営業を開始した。これにともない撫養駅を蛭子前駅と改称、新駅を撫養駅と命名した。ついで旅客を奪われている撫養自動車に対抗するため、古川駅新町橋駅間（賃金二五銭）、撫養岡崎橋間（賃金一〇銭）に二人乗りの大型自動車をもって乗合自動車営業をはじめた。また、夏期には新町橋駅から津田・沖洲海水浴場まで、二隻の巡航船をもって海水浴客の輸送にあたった。この海水浴場行は市民の大歓迎をうけ、更に瀬戸巡航の大秀丸・朝日丸を就航させる程の繁昌ぶりであった。これらの経営改善策は徐々にではあるがその成果をあげはじめた。

一 陸上交通



線 路 図

を阿南鉄道株式会社と改称、同年五月一日資本金を五〇万円に増額、同年十月二十日に再び資本金を三三万五〇〇円(株式総数七〇〇〇株・一株の金額五〇円)に減額して設立した。本社を徳島市大字寺島町字本町北二六二番地に設置し、初代社長に生田和平、取締役役に岩城保太郎・庄野琳真・森吉兵次郎・多田宗近・多田忠左衛門、監査役に島田雅雄・湯浅宗一郎・美馬晴二が就任した。

事業計画は、徳島市大字二軒屋町字本町東一番地(現二軒屋町二丁目一番地ノ二株式会社林組所在地)に二軒屋駅を設置して起点とし、名東郡八万村内浜に冷田橋駅、同村法花に法花駅、勝浦郡勝占村に新堤駅・地藏橋駅・大松駅、同郡小松島町に江田駅・中田駅・西ノ口駅・小松島駅、那賀郡坂野

その一方では安田保善社の政治力にたよって、政府から新たな補助金を獲得することに成功、昭和十四年度には一四万五七八三円八二銭、それ以後も毎年相当の補助金を得ることができた。これらによって経営状態も好転のきざしが見えてきたが、健全化するまでには至らなかった。

汽笛一声にはじまる鉄道唱歌は、広く愛唱され旅への関心をかきたてた。これにならって作成されたのが阿波鉄道唱歌である。作者は詳かでないが沿線の風景あるいは地名・駅名を読み込んだこの唱歌は、軽快な鉄道唱歌と同曲であるためか広く県民に愛唱されたという。いまそのいく節かを紹介しよう。

一 汽笛一声撫養駅を
 二 右は撫養町阿波の国
 三 蛭子前すぎ金比羅を
 六 池の谷にて右左

はやわが汽車は離れたり
 第二の都といわれける
 詣つと見れば撫養富士の
 進めば徳島鍛冶屋原

妙見山に入りのころ
 塩梨足袋の特産地
 芙蓉の姿泰然と
 野こへ山こへ川こへて

煙を文化の華と見て
 鳴門と共に聞えたり
 阿北の空に聳えたり
 運輸に献ぐ阿波鉄道

阿讃海岸線鉄道(高德線)の敷設計画によって、昭和八年七月一日、政府に買収された。買収後は国有鉄道阿波線として運輸を続けた。昭和十年三月二十日高德線が開業すると、古川駅吉成駅間の鉄道・中原駅新町橋駅間の巡航船がいずれも廃止された。

徳島市大字二軒屋町を起点とし、那賀郡羽ノ浦村大字岩脇村を終点とする区間に電気鉄道すなわち電車を敷設、阿南電気鉄道株式会社を設立する軽便鉄道免許申請書を、明治四十五年二月十七日、名西郡石井町生田和平・麻植郡牛島村林友太郎・阿波郡八幡町湯浅虎四郎・徳島市船場町多田忠左衛門・名西郡石井町生田徳三郎・名西郡石井町岡宜一・名西郡石井町河野次男ら七人の発起人が提出した。

阿南電気鉄道株式会社は、資本金六〇万円(株式総数一万二〇〇〇株・一株の金額五〇円・発起人引受株式総数二〇〇〇株)をもって設立する予定であったが、明治四十五年四月十五日に三〇万円に減額、大正二年四月十五日社名

一 陸上交通

乗客人数・貨物数量及運賃収入（徳島県統計書）

年次	乗客数	貨物	小手荷物	運賃			合計
				乗客	貨物	小手荷物	
	人	トン	キロ	円	円	円	円
大正6年	204,378	9,122	60.7	20,275	2,908	269	23,452
“ 8年	442,967	16,206	147.3	60,433	9,202	1,055	70,690
“ 9年	454,229	13,577	217.2	77,327	12,824	1,633	91,704
“ 10年	437,432	11,814	188.4	83,234	13,314	1,934	98,481
“ 11年	479,445	10,975	170.8	90,120	12,497	1,942	104,559
“ 12年	499,083	9,761	172.8	96,050	10,885	1,924	108,859
“ 13年	478,674	9,046	167.6	94,240	10,236	2,034	106,510
“ 14年	463,286	8,121	178.9	91,615	9,325	1,878	102,818
昭和1年	482,240	8,782	144.6	91,213	9,542	1,770	102,525
“ 2年	424,761	7,647	124.6	75,894	7,722	1,281	84,897
“ 3年	424,187	6,678	113.4	76,077	6,325	1,224	83,626
“ 4年	413,885	5,386	120.3	72,493	5,104	1,286	78,883
“ 5年	401,147	3,300	90.6	61,884	2,605	3,524	68,013
“ 6年	372,363	2,412	108.6	55,478	1,997	3,451	60,927
“ 7年	362,768	1,854	133.5	43,366	1,702	3,574	48,641
“ 8年	398,601	5,607	99.4	42,070	3,214	3,751	49,035
“ 9年	419,321	5,790	31.7	39,039	3,908	963	43,910
“ 10年	436,219	6,592	137.0	43,860	3,677	1,524	49,061

中田駅に、終点を那賀郡羽ノ浦村大字古庄村に
 変える起業目論見書認可申請書を提出した。こ
 れによって線路の短縮、時間の節約、運賃の減
 額を図るといのがその理由であるが、小松島
 駅起点は、市街地の通過と神田瀬川の渡河を必
 要とするので、多額の資金を要する鉄道用地の
 買収や架橋を敬遠して工事の軽減を図り、ま
 た、鉄道速成のためには、阿波鉄道出来島上助
 任間の如き用地買収難航の轍を踏みたくないと
 いうのがその真意であろう。

この起点変更に対し、大字小松島町の榎原忠
 八郎ら四七一人は、多額の県費を投じた小松島
 港の利用が減少し小松島町が衰微すると主張し
 て反対、大字中郷村の宮本谷蔵ら三七〇人が、
 徳島への距離が短縮され時間と運賃が節約でき
 るうえ建設費も軽減されると強調して賛成した
 ので、小松島町を二分する紛争に発展した。し
 かし、末松知事の調停によって大正四年五月十
 二日和解が成立、阿南鉄道社長生田和平と小松

村に赤石駅、同郡立江町に立江駅、同郡羽ノ浦村に羽ノ浦駅を設け、終点同郡羽ノ浦村大字岩脇村字姥ヶ原四九番地
 の岩脇駅に達する一三基に、総工費六〇万円をもって全線路単線架空式の電車を敷設、名西郡鬼籠野村鬼籠野谷に発
 電所を建設して動力を送電するというものであった。

この線路は、明治三十三年に板東勘五郎らが発起人となって計画した阿陽鉄道（民営鉄道の敷設計画の項参照）の
 線路をほぼ踏襲したものである。

この申請にもとづいて徳島県知事渡辺勝三郎は、起業の確否、発起人の職業および資力の程度、起業の効用、起業
 の公益上の関係などを調査し、事業の必要性を強調すると共に認可を要請する趣旨の副申を作成、申請書に添付して
 同年五月十六日政府に送付した。

ところがこのとき既に川真田徳三郎らが、徳島小松島間に鉄道敷設の免許を受けていた。このため鉄道院から起点
 の位置および電気鉄道を蒸気鉄道に変更するよう指示された。徳島小松島間の鉄道敷設の重複を避け、将来両鉄道の
 相互乗り入れを考慮しての措置であろう。指示にもとづいて
 同年七月二十九日、起点を勝浦郡小松島町大字小松島浦村字
 東出口に変更する軽便鉄道免許申請書を提出、大正元年十月
 二十二日免許状を下附された。

大正二年四月阿波国共同鉄道が竣功したので、これに接続
 するため起点を同鉄道小松島駅に、また、将来の相互乗り入
 れに備えて電気鉄道を蒸気鉄道に変更すると共に総工費を五
 〇万円に減額した。さらに大正三年五月二十日、起点を小松
 島町大字中郷村を通過する阿波国共同鉄道の線路に新設する



阿南鉄道株式会社 寺島本町
 大正2年(1913)10月に創立

島町有志西野謙四郎ら一〇人が、小松島町長三木金作・阿波国共同汽船社長代理森六兵衛立会の下に覚書を交換したので、一年に亘る紛争もようやく解決し、起点中田駅・終点古庄駅が決定した。²⁰
 大正四年一月二十八日、中田古庄間の敷設工事に着手した。とくに小松島線に新設する中田駅については鉄道院と協議の上建設が進められていった。工事が完成して営業を開始したのは翌五年十二月十五日である。営業開始日を十二月五日とする説もあるが、十二月二十日付官報によって十二月十五日開業が公示されているのでこれに従った。²¹
 営業を開始するに先立って国有鉄道列車の阿南鉄道社線乗入れを出願すると共に、徳島駅までの乗入れについて契約を締結した。契約書は前文および一四条から成り、古庄徳島間の直通列車を一日四往復、直通列車運転料として鉄道院が年間三〇〇〇円を支払うことなどが規定されている。²²

中田古庄間の本線から分岐する支線の敷設もいくつか計画された。最初の支線は、大正元年十二月二十三日、那賀郡羽ノ浦村大字中庄村字神本の羽ノ浦駅を分岐起点とし、同郡平島村大字大京原村字西ノ口を終点とする二・三結に総工費六万円をもって、本線と同種の電車を敷設するものであった。大正二年九月一日免許状を下付されたが、工事に着手しなかったため免許を取消された。このため翌三年四月二十八日再び敷設を申請、十月二十日に免許されたが、建設資材などの高騰によって工事着手の見込みがたらず、ついに免許状を返納した。²³

ついで立江駅を起点に勝浦郡横瀬町大字柳野村を終点とする勝浦支線の敷設を申請して免許をうけた。しかし、大正十二年の関東大震災による経済界の不況のため、着工することができず同十五年ついに免許を取消された。このように支線の敷設はいずれも実現を見ることができなかった。²⁴

開業当初から古庄徳島駅間に直通列車を運転したこともあって、徳島県統計書による乗客人数・貨物数量及運賃収入に見られるごとく、順調な経営を続けていた。しかし、昭和二年ころから路線の競争する阿南自動車協会・富岡自動車会社・小型自動車会社などの乗合自動車に乗客を奪われ、次第に経営が悪化していった。このため乗合自動車の

経営に乗り出したが、経営不振を挽回するまでにはいたらなかった。やがて四国循環鉄道阿土海岸線の建設にとともに、昭和十一年七月一日、政府に買収され国有鉄道となった。

西暦	年月日	事	項	史料番号
一八七二	明治5・1・7	小室信夫、ロンドンで鉄道事業を調査研究する		史料一〇七参照
一八七三	明治6・8・7	品川横浜間に我國最初の鉄道が開通する		史料一〇九参照
一八八七	明治20・5・18	除須賀茂昭、鉄道建設に関する建議書を政府に提出する		史料一一一参照
一八九二	明治25・6・21	私設鉄道条例公布される		
一八九五	明治28・11・22	鉄道敷設法公布される		
一八九六	明治29・4・8	大串龍太郎ら徳島鉄道株式会社の設立と徳島川田間の鉄道敷設を申請する		史料一〇八
一八九九	明治32・2・17	徳島鉄道、徳島鴨島間の営業を開始する		史料一一一
1	明治二十年五月十八日	勅令第一二二号		
3	明治二十八年十一月二十二日	徳島鉄道株式会社	史料一〇八参照	
5	明治二十八年十一月二十六日	徳島県知事	史料一〇参照	
7	明治四十二年十月七日	阿波国共同鉄道株式会社	史料一一二参照	
9	明治四十二年十月二十八日	徳島県第四九五二号	史料一一四参照	
11	明治四十四年六月二十二日	阿波電気軌道株式会社	史料一六参照	
13	大正元年十一月	阿波電気軌道株式会社	史料一八参照	
15	大正三年十一月一日	阿波電気軌道株式会社	史料二〇参照	
17	大正二年四月十五日	阿南鉄道株式会社	史料二二参照	
19	大正三年五月二十日	阿南鉄道株式会社	史料二四参照	
21	大正四年一月二十八日	阿南鉄道株式会社	史料二六参照	
23	大正五年十二月二十日	阿南鉄道株式会社	史料二八参照	
25	大正五年十二月九日	阿南鉄道株式会社	史料三〇参照	
27	大正二年九月一日	阿南鉄道株式会社	史料三二参照	
2	明治二十五年六月二十一日	法律第四号		
4	明治二十八年十一月二十二日	徳島鉄道株式会社	史料一〇九参照	
6	明治二十九年四月八日	法律第七七号		
8	明治四十二年十月七日	阿波国共同鉄道株式会社	史料一一三参照	
10	明治四十四年六月二十二日	阿波電気軌道株式会社	史料一一五参照	
12	明治四十四年十二月二十三日	阿波電気軌道株式会社	史料一一七参照	
14	大正二年九月六日	阿波電気軌道株式会社	史料一一九参照	
16	明治四十五年二月十七日	阿波電気軌道株式会社	史料一二一参照	
18	明治四十五年五月十六日	内土第一二六四号ノ六	史料一二三参照	
20	大正四年五月十二日	阿南鉄道株式会社	史料一二五参照	
22	大正四年一月二十一日	阿南鉄道株式会社	史料一二七参照	
24	大正五年十二月二十六日	阿南鉄道株式会社	史料一二九参照	
26	大正五年十二月二十三日	阿南鉄道株式会社	史料一三一参照	
28	大正五年十月十六日	阿南鉄道株式会社	史料一三三参照	

民営鉄道の敷設略年表

一 陸上交通

西暦	年月日	事	項	史料番号
一八七二	明治5・1・7	小室信夫、ロンドンで鉄道事業を調査研究する		史料一〇七参照
一八七三	明治6・8・7	品川横浜間に我國最初の鉄道が開通する		史料一〇九参照
一八八七	明治20・5・18	除須賀茂昭、鉄道建設に関する建議書を政府に提出する		史料一一一参照
一八九二	明治25・6・21	私設鉄道条例公布される		
一八九五	明治28・11・22	鉄道敷設法公布される		
一八九六	明治29・4・8	大串龍太郎ら徳島鉄道株式会社の設立と徳島川田間の鉄道敷設を申請する		史料一〇八
一八九九	明治32・2・17	徳島鉄道、徳島鴨島間の営業を開始する		史料一一一

要し、為めに軍隊輸送の最大要件たる迅速という点を没却し大事を誤るに至るべし¹

このように鉄道国有論は、主として軍事上の面から論じられた。とくに軍部が積極的に推進する態度を示したことは、政府に大きな影響を与えた。このため政府は、明治三十二年(一八九九)二月二十三日、勅令第四三三号をもって鉄道国有調査会規則を公布、会長に徳島県出身の通信大臣芳川顕正、副会長に貴族院議員岡部長職、委員に陸軍次官中村雄次郎ら二五名を任命して、鉄道の国有化に関する調査研究をはじめた。

時を同じくするように干ばつが農村を襲った。これにとまって経済界も次第に不況に見舞われるようになった。旭日昇天の勢にあった民営鉄道もこの影響をうけて、収入が減少し、株価が暴落して経営不振に陥るものが少なくなった。独立経営が危くなるとにわかに政府に援助を求める民営鉄道が出はじめた。世にいう民営鉄道の身売りも援助を求める運動の一つであった。

政府は、このような好機をとらえて主な民営鉄道を買収、鉄道国有の大業を果たそうとした。しかし、三井・三菱の財閥、閣内の加藤高明外相の猛反対にあって難航を極めた。そこで加藤外相を辞職させると共に財閥の反対を押し切つて、鉄道国有法案を帝国議会に提出、強引にこれを通過させ明治三十九年三月三十一日、法律第一七号をもって¹鉄道国有法を公布した。鉄道国有法は一八か条から成るが、その主なものを挙げると、第一条において一般運送の用に供する鉄道は総て国の所有することを規定、第二条では明治三十九年から同四十八年までに買収すべき一七の民営鉄道会社を指定し、第三条は政府が買収期日を指定すること、第五条においては買収価額の算出方法を定めていることである。この鉄道国有法によってこれから全国の主要な民営鉄道の買収が推進されていくことになる。

徳島鉄道の買収 明治三十二年はじめて県下に誕生した民営徳島鉄道は、鉄道国有法によって北海道炭鉱鉄道など一六の民営鉄道と共に買収されることが決定した。第一期買収は、明治三十九年七月の北海道炭

鉄道・甲武鉄道・日本鉄道・岩越鉄道・山陽鉄道・西成鉄道の六鉄道であった。日本鉄道は、蜂須賀茂韶ら華士族が東京・青森間に敷設した鉄道である。

関西鉄道外一〇民営鉄道は、逓信省告示第二三三号により明治四十年七月一日から十月一日までに買収することを指定した。徳島鉄道は、総武鉄道・房総鉄道・七尾鉄道と共に同年九月一日に買収された。買収の価額は、鉄道国有法第五条によって、明治三十五年後半期から同三十八年前半期の六営業年度において建設費に対する利益金の平均割合を買収の日の建設費に乗じたる額を二〇倍して算出するものであった。この算出額が建設費に相当する額となつたので、のちに買収価額は建設費全額が通例となつたのであろう。徳島鉄道の買収価額は、一三四万一千四三二円と査定された。徳島県計統書によると、明治四十年三月三十一日現在の建設費総額が一二八万九四〇七円であるから、建設費を超過する有利な買収価額であったといふことができる。現職の衆議院議員が発起人に加わっているので政治力が発揮されたのかもしれない。買収後の徳島鉄道は、国有鉄道徳島線と呼称された。

阿波国共同鉄道の買収 徳島小松島間に敷設された民営鉄道であった。大正二年(一九一三)四月二十日、竣工と同時に鉄道院に貸与したので、本県では初の民設官業の鉄道となつた。貸与料は、建設費約八〇万円の七割、五万六〇〇〇円である。渡辺知事の命によって敷設申請事項の調査に当つた赤川藤五郎の予測説明書によると、収入総額は七万九二六二円九五銭五厘(旅客収入五万三四〇七円二四銭・貨物収入二万五八五五円七一銭五厘)、支出総額は三万四三六円、差引利益金四万八八二六円九五銭五厘であると推定していた。したがって貸与料はかなり有利な条件であつたといふことができる。

一 陸上交通

鉄道院が営業をはじめてからわずか四年後には買収が実現している。おそらく貸与料を支払っていは、採算が合わなかつたからであろう。元來民設官業の特殊な鉄道であるうえ阿波国共同鉄道株式会社にも貸与料収入があつたので、買収交渉は順調にすすんだ。買収の価額は、現職の衆議院議員川真田徳三郎が発起人であつたから、さきの徳島鉄道の買収同様建設費を超過する約八五万円で妥結することができた。大正六年九月一日、買収が完了して国有鉄道

小松島線と呼称された。

阿波鉄道の買収

高松徳島間の官営鉄道阿讃海岸線のちの高徳線の敷設が、大正十年（一九二一）の帝國議会において承認された。敷設工事は、幾多の曲折を経て昭和三年四月十五日、高松・讃岐引田間が開業した。ここから徳島への経路について、大坂越かあるいは北灘海岸經由かで、激しい陳情合戦が展開されることになる。しかし、いずれの線路に決定しても阿波鉄道に接続されることが確実となってきた。このため阿波鉄道の買収はもはや避けることができなくなった。

阿波鉄道株式会社においては、高徳線の敷設が承認されたとき既に将来必ず買収問題が発生することを予測しているのを見ても明らかである。したがって買収条件を有利にするための運動が続けられたのは言うまでもない。

買収交渉において政府は、鉄道部門を建設費の半額で買収、連絡船部門は買収しないという条件を提示した。当時全国の民営鉄道の買収は、少くとも建設費を買収価額とするのが通例であった。さきに買収された徳島鉄道・阿波国共同鉄道はいずれも建設費を超過している。何故にこのような厳しい条件が提示されたのであろうか、その理由はいろいろあると思うが、創設以来赤字経営を続けていたため、鉄道の保線管理が充分でなく買収後投資を必要とする査定されたのではなからうか、さらに発起人および経営者が実業家のみで構成されていたので、政府に対する運動が適切を欠いたことも見逃すことができない。

鉄道建設費半額・連絡船切捨の買収案に、株主たちは、通例を無視するものであると政府を激しく非難し、増額を認めなければ買収に応ずることはできないと主張、取締役に対し再交渉を行うよう迫った。そこで株主のなかから交渉委員を選任して再交渉を続けた。政府の態度は強硬で買収に応じなければ鉄道を新設すると主張し増額を拒否した。しかし、粘り強い交渉の結果、連絡船部門も興業費すなわち建設費の半額で買収するという譲歩案を取り付け

た。そして買収協定書案が作成され、昭和八年一月六日までにその諾否を回答することになった。

昭和七年十二月二十七日、買収案を審議する臨時株主総会が開催された。会社の存続を左右する株主総会であるだけに会場は緊張につつまれていた。池田総会議長は、再交渉の経過を述べたのち最終案による買収価額およびその処理方法について大要つぎの通り説明した。

「鉄道・連絡船部門の買収価額は、公債の相場によって多少の変動はあるが約九万六千九百六十二円五〇銭になる。その処理方法については、債務の返済を優先させることにし、勸業銀行に元利合計一萬五千三百八十六円六五銭、中国鐵道に五〇万円をそれぞれ弁済、四国銀行借入金四二万七九〇〇円は、同行が当会社と特殊な関係を持続しているので九万六千一二百三十五銭を弁済、三三万一千七百七十四円六五銭の減額を要請し了承を得ることができた。残額のうち一百万円は、買収期日までの欠損・従業員解散手当・会社清算費用などに充当、九万六千九百七十四円五〇銭をもって株式を買上げたいと考えている。一株当たりわずかに三円九十七銭五厘にしかならないが御了承を願いたい」

この建設費半額買収案に反対したのが、元社長の手塚尉平であった。「これまで全国の民営鉄道の買収は建設費を買収価額としているのに、どうして半額買収を了承したのか、これでは鉄道建設借入金の弁済、株式の買上げ、債務の支払いが出来ない。買収を拒否すれば政府が新線を敷設するというが、讃岐引田から本県内に入る場合本鉄道と並行せざるを得ないので、当然業務賠償金が支払われる。業務賠償金は現在の買収価額に匹敵するから、これをもて営業を続行すればよい。このような屈辱にみちた買収は断固拒否すべきである」というのがその理由であった。

当初建設費半額買収に激こうしていた株主たちは、この反対論に共鳴をおぼえたが、現実には赤字経営を続けている会社の将来を考慮すると賛同することができなかったのであろう。過酷な条件ではあるがこの際買収に応ずるのもやむを得ないという意見が大勢をしめた。そしてもっぱら株式買上価格の増額に意見が集中した。

池田議長は、買収交渉の過程において不足額は銀行の借入金を増額させよという鉄道省の意向にもとづいて、勸業

一 陸上交通

線となった。同十年三月二十日高德線の開通にともなつて、古川吉成間の鉄道および中原新町橋間の連絡船が廢止された。四隻の連絡船は、徳島駅裏の寺島川に係留されていたが、同年六月二十三日に売却の入札が行われ、横浜市の青柳菊太郎が二〇八八円で落札した。大正から昭和にかけて、市民に生まれた新町の象徴が、また一つ消えていった。

阿南鉄道の 大正十年(一九二二)ころ、買収 那賀・海部両郡の町村長らが中心となつて、四国循環鉄道阿土海岸線の実現を目指して運動を開始した。なかでも富岡町においては鉄道期成同盟会、新野町では阿陽鉄道期成同盟会を結成するなど、鉄道敷設にのみならずならぬ意欲を燃やした。とくに大正十二年大木鉄道大臣らが、阿南沿岸一帯を視察したとき、阿土海岸線は案外早いかもしいれないという発言をたよりに、運動にも一段と熱が入ってきた。地元選出代議士の協力もあって、昭和二年

阿南鉄道買収価額計算表

中田古庄間10軒5分							
年 度	建設費	営業収入	営業費	差引	益金		
八 年 上 期	753,688	763	26,975	934	11,340	526	15,635
八 年 下 期	753,264	989	24,654	007	9,299	007	15,355
九 年 上 期	753,147	349	28,786	140	10,234	371	18,551
九 年 下 期	753,148	909	25,207	329	13,470	480	11,736
十 年 上 期	753,090	933	31,253	577	12,110	873	19,142
十 年 下 期	752,761	951	28,542	075	12,634	795	15,907
合 計	4,519,102	894	165,419	062	69,092	052	96,329

建設費ニ対スル益金平均割合 0.042632

買収ノ日(十一年七月一日)ニ於ケル建設費 750,008.125
 買収ノ日ニ於ケル建設費 益金平均割合 益金還元額
 $750,008.125 \times 0.042632 \times 20 = 639,486,920$
 $750,008.125 \times \frac{100}{102.15} = 734,222,345$ 建設費国債換算額
 $(639,486,920 + 734,222,345) \div 2 = 686,854,633$ 協定買収価額
 五分利公債額面 686,900.000

阿波鉄道買収価格計算表

撫養古川及池谷鍛冶屋原間28料3分						
年 度	建設費	営業収入	営業費	賞与金	益金	建設費ニ対スル益金割合
五年上期	1,866,619.295	54,673.289	45,535.195	0	9,138.094	
五年下期	1,868,154.601	45,541.817	50,736.272	0	5,194.455	
六年上期	1,868,566.949	45,497.655	46,233.000	0	735.345	
六年下期	1,878,898.789	40,080.594	42,877.177	0	2,796.583	
七年上期	1,878,363.533	35,695.541	41,105.757	0	5,410.216	
七年下期	1,878,663.841	38,837.520	39,455.027	0	617.507	0004997
合 計	11,239,267.008	260,326.416	265,942.428	0	5,616.012	年0009994

買収ノ日

八年七月一日 1,878,076.661 益金還元額 0

買収ノ日ニ於ケル建設費 $1,878,076.661 \times \frac{100}{99.85} = 1,880,898.008$

建設費ノ国債換算額

建設費ノ国債換算額 $1,880,898.004 \div 2 = 940,449.004$ 協定買収価格

鉄道業 $940,449.004 +$ 連絡船運輸業 $16,741.283 = 957,190.287$ 協定買収価格合計

公債交付額 957,200.000

本件決裁ノ上ハ本計算表ヲ大蔵大臣及会社清算人通牒ニ添附ノ上發送スルコト

銀行と減額を交渉しているが二万二〇〇〇円で合意に達しつつあるので、これを株式の買上げに充ちたい。さらに四国銀行とも協議中であるから、一株を七円で買上がることが出来る」と説明し、株主の賛同を得た。

株主総会において買収に應ずる決議を取りつけた池田社長は、昭和八年一月六日、鉄道大臣三土忠造と協定書に調印し買収を成立させた。協定書は、前文および一〇か条の条文から成り、買収価額の算定方法、買収期日の指定に関する事項が規定されている。

上に掲げた阿波鉄道買収価格計算表によると、鉄道部門における協定買収価額は九四万四四九円四厘、連絡船部門の協定買収価額は一万六七四一円二八錢三厘、合計九五万七一九〇円二八錢七厘であった。端数を切上げた九五万七二〇〇円の公債が交付された。

鉄道省は買収の期日を昭和八年七月一日と指定、この日から阿波鉄道は、国有鉄道阿波

の閣議で羽ノ浦・牟岐間三一哩（四九・八七）を総工費八五万五〇〇〇円をもって、昭和四年に着工することが決定した。

実現に向けて第一歩を踏み出した阿土海岸線は、徳島・高知両市を結ぶ線路であるため、羽ノ浦から徳島駅への連絡に阿南鉄道の買収が必要になってきた。このころの阿南鉄道は、競合する富岡自動車・阿南自動車協会などの乗合自動車に旅客を奪われ、営業不振に陥っていた。そのため乗合自動車を経営するなど業績の回復を図ったが、期待した程の成果はあがらなかった。そこで代議士の生田和平社長が、政府に買収を働きかけた。昭和二年八月十日の徳島毎日新聞は、当時の状況をつぎの様に報じている。「振わぬ阿南鉄道、政府へ売附運動、近年営業不振のため経営難を訴え居るは世人の知れる処である。阿南自動車の開通により旅客の大部分は、便利な同自動車を利用するので、中田以南の各駅においては毎日二〇円内外の欠損をしつつあり、社長生田和平は、我党内閣に猛烈に売込運動を行いつつある」

生田社長の運動が効を奏して、昭和三年一月の閣議で阿南鉄道の買収が決定された。ところが羽ノ浦・牟岐間の敷設工事が延期されたので、買収も自然消滅してしまつた。昭和八年に羽ノ浦・牟岐間の工事が再開されると、再び買収が決定され、その条件を規定する協定書案が作成された。買収の諾否や協定書案を審議するため、昭和十年十二月十一日、臨時株主総会が招集された。元来会社は、買収を希望していたので満場一致で買収を承認した。同月十八日に多田宗泰社長と内田信也鉄道大臣が協定書に調印し、正式に買収が成立した。

協定書は、前文および一〇か条の条文から成り、買収価額の算定方法、買収期日の指定、従業員取扱、兼業の乗合自動車を買取しないことなどが規定されている。買収価額は、前表の阿南鉄道買収価額計算表の通り、五分利公債額面で六八万六九〇〇円と算定された。その後三分半利公債に変更されたので、同公債の相場九六円八五銭に換算して、七十一万七千七百五円が交付された。昭和十一年七月一日、鉄道省告示第一八四号により国有鉄道に編入された。こ

れにともない会社は自然解散となり、翌十二年に清算を終了した。

- 1 明治三十九年三月三十一日 法律第一七号 史料一四三参照
- 2 明治四十年四月四日 迎信省告示第二三三号 史料一四四参照
- 3 昭和八年一月六日 鉄道省・阿波鉄道株式会社 史料一四五参照
- 4 昭和十年十一月十八日 鉄道省・阿南鉄道株式会社 史料一四六参照
- 5 昭和十一年十月十日 大蔵省官房秘内第五一号 史料一四七参照

民営鉄道の国有化略年表

西 暦	年 月 日	事 由	史料番号
一八九五	明治28・	軍部、国防論者のあいだに鉄道国有論たかまる	
一八九九	明治32・2・23	鉄道国有調査会規則が公布され、通信大臣芳川顕正会長となる	
一九〇六	明治39・3・31	鉄道国有法が公布され、一七民営鉄道の買収が決定する	一四三
一九〇七	明治40・9・1	徳島鉄道、一三四万一四一三円で買収される	
一九一六	大正6・9・1	阿波国共同鉄道、約八五万円で買収される	
一九三二	昭和7・12・27	阿波鉄道株式会社株主総会、買収に応ずることを決議する	
一九三三	昭和8・1・6	阿波鉄道、鉄道省と買収協定書に調印する	一四五
一九三五	昭和10・12・18	阿南鉄道、九五万七二〇〇円で買収される	
一九三六	昭和11・7・1	阿南鉄道、鉄道省と買収協定書に調印する 阿南鉄道、七十一万七千七百五円で買収される	一四六

4 国有鉄道の新設

新時代の交通機関として明治末期から大正初期に登場した徳島鉄道・阿波国共同鉄道・阿波鉄道・阿南鉄道は、地域の発展に大きな役割を果たした。そしてその線路の延長上にあたる住民の要望に応じて敷設を計画したが、実現を見ないうちに政府に買収されていった。政府は国家目的によって莫大な資金を投入して、川田・池田間、高松・徳島間羽ノ浦・牟岐間、牟岐・海部間の新線を敷設した。

徳島線の延長

徳島・船戸間の民営徳島鉄道は、前述のように政府に買収され、国有鉄道徳島線となった。元來徳島鉄道は、鉄道敷設法中の「徳島県下徳島ヨリ高知県下高知ヲ経テ須崎ニ達スル鉄道」にもとづいて、まず徳島・船戸間を敷設したものである。したがって経営状態が許せばさらに船戸から土讃線に接続する池田まで延長する計画を有していたが、それを実現する前に買収されてしまったのである。

徳島鉄道を買収した政府は、明治四十四年三月十五日、鉄道敷設法を改正し、徳島線を池田まで延長することを決定した。国有化後わずか三年有余の短期間で徳島線の池田延長が決定したのは異例ともいべきである。その理由はいろいろあるが、明治四十一年に名東郡加茂名村大字蔵本村（現徳島市蔵本町・徳島大学および蔵本公園所在地）に歩兵第六二聯隊が設置されたのが最も大きな理由であろう。陸軍は、かつて近代戦争においては鉄道も兵器の一種であると考へ、鉄道国有法の制定に大きな役割を果たしている。徳島線の池田延長を強く要求したのかしれない。

延長工事を施行するため徳島市大字寺島町に徳島建設事務所を新設し、渡辺真也技師を所長に任命した。翌四十五年一月、船戸・池田間二五哩（四〇筈）の敷設工事が開始された。一五四万四六三五円の巨費と二年有余の歳月を費して、大正三年（一九一四）三月十五日に竣功し営業が開始された。このとき船戸駅を廃止して川田駅を新設し、川島駅を神後駅、山崎駅を山瀬駅と改称した。神後駅は大正四年七月一日に阿波川島駅と改められた。

高德線の新設

大正六年香川県大川郡で結成された阿讃海岸線東讃線期成同盟は、高松・徳島間の鉄道速成を請願した。この請願は同九年の第四三議会で総工費七四五万円、九か年継続事業として承認された。そして大正十四年八月に高松・志度間、昭和三年四月十五日に讃岐津田・引田間の営業が開始された。

阿讃海岸線鉄道は、引田駅から北灘海岸を経由し撫養町において阿波鉄道に接続する計画であった。ところが板西町を中心に板東町・一条村・堀江村・大山村・応神村・栄村・松坂村・松島村・御所村・藍園村・住吉村など上板地方一二か町村が、四国循環鉄道大坂越貫通速成会を結成し、大坂峠にトンネルを掘さくして、列車を通過させ板西町で阿波鉄道に接続する運動を展開した。一方、撫養町や北灘村・鳴門村・里浦村・北島村・川内村など下板地方五か町村は、阿讃海岸線鉄道北灘經由期成同盟会を結成して、北灘海岸經由の実現を目指し、強力な運動を続けた。

激しい誘致合戦のために鉄道省は線路の決定ができず、敷設工事は中断してしまった。この鉄道の早期実現を希望していた徳島市が、調停に乗り出したが失敗した。そこで板野郡の有志が仲介に立って、線路を鉄道省に一任することで両派を妥協させた。鉄道省は大坂越えを正式線路に決定して工事を再開した。

板西町において阿波鉄道に接続した阿讃海岸線鉄道は、池の谷・勝瑞・吉成の各駅を経由し、中原駅付近と名東郡加茂田宮字北原（現徳島市北田宮一丁目）の新町川樋門付近の間に吉野川鉄道橋を架設、新町川西岸を南下して北佐古一丁目（現佐古一番町）の宮古橋付近で徳島線と接続する予定であった。ところが福島紡績株式会社（代表取締役社長八代祐太郎）が、徳島紡績（現城ノ内高等学校所在地）を設立するため、既に架橋地付近の農地を買収していた。そこで止むなく吉成駅を南下した地点に吉野川鉄道橋を架設、加茂村今切（現徳島市春日）・同村矢三（現徳島市南・北矢三町）を通過して、北佐古三丁目（現佐古二番町）に新設する佐古駅で徳島線に接続することになった。

これによって阿讃海岸線鉄道の全線路は決定したが、政府の緊縮財政による事業の繰延にあって再び敷設工事が中断した。敷設工事が再開したのは昭和七年（一九三二）四月であった。阿讃国境に一〇余か所のトンネルを掘さく

し、四国三郎吉野川に大鉄道橋を架設するのは、敷設工事のなかでも最大の難工事であった。吉野川鉄道橋は、昭和七年十月に着工され、当時最新のニューマチック工法など近代工学の粋をあつめて、昭和九年に完成した。橋長九五一桁余で全国第五位の鉄道橋であった。そのほか佐古駅の新設、国有鉄道阿波線（元阿波鉄道）板西・吉成間の改良工事も施行され、昭和十年二月に全線の工事が竣功した。

昭和十年三月二十日、高松・徳島両市をはじめ沿線町村の住民の歓呼の声に迎えられ、

高松・徳島間七四誌の高徳線が営業を開始した。香川県大川郡に阿讃海岸線鉄道の新設運動が起ってから、一七年余の歳月と六七八万円の巨費を要した大事業であった。

牟岐線の新設

四国循環鉄道阿土海岸線鉄道として羽ノ浦・牟岐間に段階的に敷設され、昭和十七年（一九四二）七月一日に全通した。民営阿南鉄道の買収によって中田駅まで延長された。のちに中田駅・徳島駅間が編入されたので、徳島・牟岐間を牟岐線と呼称するようになった。

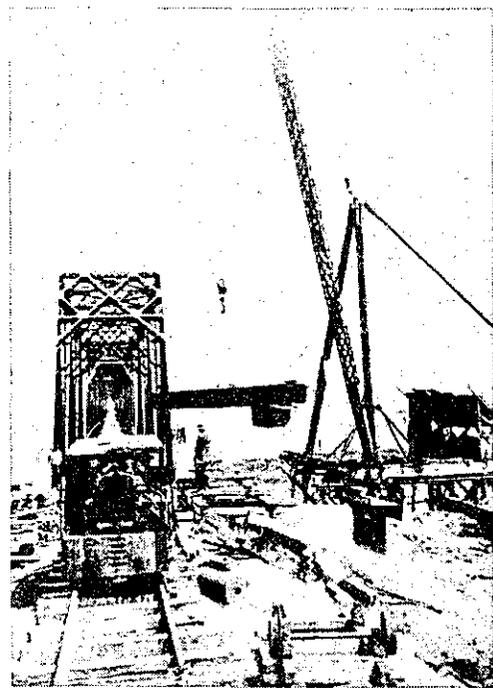
大正十年（一九二一）県内には国有鉄道徳島線・小松島線、民営阿波鉄道・阿南鉄道が営業運転を行っていたが、那賀川以南の那賀郡や海部郡の住民は、全く鉄道の恩恵を受けることが出来なかった。そのため両郡内において鉄道の

敷設を要望する声が高まってきた。大正十一年に那賀郡新野町・桑野村・長生村（現阿南市）の平田利太郎・中田匡男・森新三・田村亀吉・湯浅信次郎・紅露佛吉らが阿陽鉄道敷設同盟会を結成し、新野町・中野島村南島間に阿陽鉄道の敷設を計画した。また、富岡町の樫野恒太郎・島田雅一・円乗関太郎・天羽高三郎・宗像胤臣・林正雄・京野忠蔵・橋本晴吉・堺喜一・日高喜五郎ら三〇人が創立委員となって、富岡町鉄道敷設期成同盟会を結成、富岡町を通過する鉄道の実現運動に乗り出した。さらに海部郡においては郡町村長会・日和佐町会・三岐田村会などが、四国循環鉄道阿土海岸線鉄道の速成を関係大臣や貴衆両院に陳情請願を続けた。

那賀・海部両郡の同盟会や高知県町村の陳情や請願によって阿土海岸線鉄道の重要性が理解され、大正十一年に予定線に編入された。そして翌十二年に大木鉄道大臣、昭和二年（一九二七）には小川鉄道大臣が高知県・徳島県の現地を視察し、早期建設が有望であると声明して地元を歓喜させた。同三年には羽ノ浦・牟岐間の鉄道敷設が内定、翌四年の第五六帝国議会で、総工費七六三万三〇〇〇円・昭和五年度着工が承認された。しかし、政変による内閣の交代によって、敷設工事が開始されたのは昭和八年であった。

阿土海岸線鉄道の敷設工事は、羽ノ浦・日和佐間を六工区、日和佐・牟岐間を一工区に分割して段階的に施行された。第一工区（羽ノ浦・富岡間）と第二工区（富岡・桑野間）が昭和八年に、第三工区（桑野・福井間）と第四工区（福井・由岐間）が昭和十年に、第五工区（由岐・木岐間）と第六工区（木岐・日和佐間）が昭和十一年に、日和佐・牟岐間が昭和十五年にそれぞれ着工された。

羽ノ浦町はかねてから阿土海岸線鉄道の起点を阿南鉄道古庄駅にすることを要望していた。鉄道省は線路を決定するにあたって、阿南鉄道の支線（羽ノ浦・大京原間）敷設計画と阿陽鉄道敷設計画を比較検討し、新線路についても研究を重ねた。その結果阿南鉄道羽ノ浦駅を起点と定めた。羽ノ浦駅を起点とし平島村を経由して富岡町に達することになったのは、平島村出身の高官が郷里に鉄道を通過させるためであるといわれている。羽ノ浦駅・古庄駅間は、



昭和9年（1934）高徳線の吉野川鉄橋架橋工事

阿南鉄道買収後も国有鉄道として営業が続けられていたが、昭和十八年（一九四三）六月五日に廃止された。

小松島町は、羽ノ浦・牟岐間が開通すると、阿南鉄道が買収され中田駅で小松島線に接続し、小松島駅は支線の一駅となる。そのため町の発展に大きな影響を受けるので、金磯付近に新駅を設置し小松島駅に接続することを強く要望した。かつて阿南鉄道敷設のとき一旦は小松島駅に接続が決定されながら、中田駅に変更された苦い経験があるので、今度は庄野町長や町会議員が中心となり町を挙げてその実現に取り組んだ。しかし、市街地の通過や神田瀬川口の鉄道橋の架設にともなう建設費の増加が障害となり鉄道省の理解を得ることが出来なかった。昭和五十六年（一九八一）莫大な累積赤字を抱えた日本国有鉄道公社は、全国の赤字四〇線の廃止を決定した。これらの廃止線は、今後二年間にバス輸送への転換、地方自治体や民間による経営、いわゆる第三セクターについて協議が進められる。中田駅・小松島港駅間の小松島線も廃止の対象となった。徳島県と小松島市は廃止反対を叫んで存続運動を展開している。もし過去二度にわたる小松島駅接続運動が成功していたならば、小松島駅は牟岐線の主要駅となって、このような悲報には接しなかったであろう。

羽ノ浦・桑野間の営業が開始されたのは昭和十一年三月二十七日であった。好天に恵まれたこの日初列車に乗る近郷近在の人々で各駅は混雑を極めたという。羽ノ浦・中島・富岡・見能林・橋・桑野の六駅における乗客は六六五三人、運賃収入は九六六円にも達した。三か月後の七月一日に阿南鉄道が買収されたので、阿土海岸線鉄道は中田駅まで延長された。昭和十二年六月二十七日に桑野・阿波福井間、同十四年十二月十四日阿波福井・日和佐間、昭和十七年七月一日に日和佐・牟岐間の営業が開始された。着工以来九年目にして牟岐線が全通した。

阿佐線の新設

四国循環鉄道阿土海岸線鉄道として、大正十一年予定線に編入された徳島県牟岐町と高知県後免町を結ぶ延長一一三キロの鉄道であったが、羽ノ浦・牟岐間の開通後は深まりいく競争のため放置されてしまった。その後徳島・高知両県の強い要望にもかかわらず着工されなかったが、昭和三十四年（一九五九）十一月

月に工事線に編入された。鉄道建設公団はこの路線を阿佐線と呼称した。

昭和三十六年十一月十二日に高知県側、翌十三日に徳島県側においてそれぞれ起工式が行われ敷設工事が開始された。牟岐・海部間一一・六四キロは一二年の歳月を費して完成し、昭和四十八年十月から営業を開始した。引続いて海部・穴喰間六・二三六キロの敷設工事が進められ既に竣功している。

ところがこの海部・穴喰間は営業を開始すれば赤字が予想されるため、莫大な累積赤字をかかえ再建を進めている日本国有鉄道公社は、営業の開始を引延ばしていた。そして昭和五十六年には全国の赤字四〇線の廃止を決定したので、開業は益々遠のいていった。徳島県は、第三セクター方式つまり地方公共団体や民間による経営が可能かどうかの調査をはじめた。開業までにはなお幾多の曲折が予想されるが、地元としては一日も早く開業されることを待ち望んでいる。

5 国有鉄道の敷設計画

鉄道が交通・産業・経済・文化など地方の発展に大きく寄与するようになると、鉄道の恩恵に浴していない徳島県内の各地において、国有鉄道の敷設を要望する声が高まってきた。政府も地方の開発を推進するため、新線を計画して実地調査を行うなど積極的であったが、諸般の事情によっていづれも実現を見ることができなかった。

池田川之江線

徳島県と愛媛県を連絡し、さらに将来九州や本州にまで延長するため、徳島県三好郡池田町・愛媛県宇摩郡川之江町（現川之江市）間に計画された延長三六六キロの鉄道である。

の敷設計画

愛媛県宇摩郡川之江町（現川之江市）間に計画された延長三六六キロの鉄道である。大正十一年（一九一七）この鉄道を計画し推進したのは徳島県会議員田原作太郎・坂本政五郎・大滝半三郎らであった。大正十一年（一九一七）彼等は池田・川之江間の鉄道敷設建議案「四国鉄道池田・川之江間鉄道は、四国九州本土間連絡の地方運輸交通上最も緊密なるものと認む。仍て政府に於て宜しく速に之敷設に着手せられんことを望む」を徳島県会に提出し

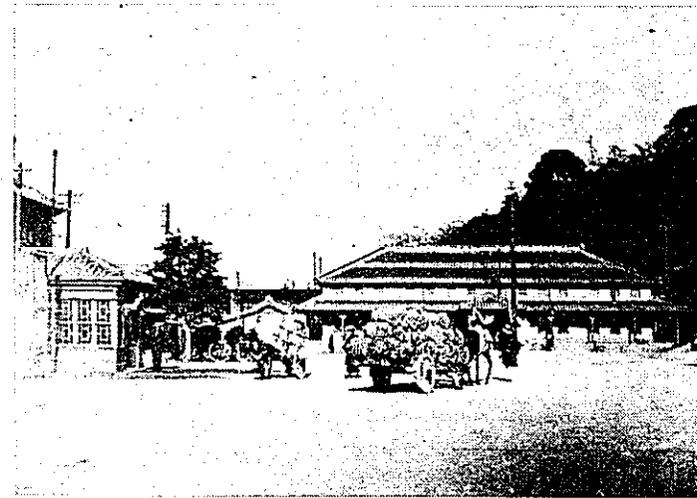
6 徳島駅の変遷

徳島鉄道株式会社は、明治三十一年（一八九八）七月七日寺島町字本町北二五一番地ノ一・宅地一段四畝二二歩三合五勺（一四五九・七五平方尺）、同年十一月十六日同町字本町北二五四番ノ一・宅地九畝二二歩六合七勺（九六五・八一平方尺）を買収し、翌三十二年二月に徳島駅を完成させた。

民営徳島鉄道の起点として発足した徳島駅は、間口三二尺・奥行一二尺の木造瓦葺寄棟造で、周囲に回廊をめぐらし、中央に車寄を設け、七段の石段によって駅前広場に通じた徳島の表玄関にふさわしい壮大な構えであった。初代の駅長に新井直明が任命された。なお、蔵本駅長は渡川安、府中駅長は樋口啓三、石井駅長は米田経太郎、牛島駅長は佐野由衛、鴨島駅長は坂口良夫であった。

明治三十三年度から同三十九年度における徳島駅の乗客数と発送貨物量を徳島県統計書によって集約すると、次の

一 陸上交通



明治40年(1907)の徳島駅

通りである。

年間最多乗客数 明治三十四年度 一八万八四四九人
 年間最少乗客数 明治三十九年度 一万七三四四人
 平均乗客数 一五万二八三二人
 年間最多発送貨物量 明治三六年度 一万九一三二ト
 年間最少発送貨物量 明治三十四年度 一万四一三二ト
 平均発送貨物量 一万六七一六ト
 このほか降車客や到着貨物も相当数に達している。明治三十七年度に例をとると、年間降車客数は一二万四〇八五人、年間到着貨物量は二万七九二六トであった。
 乗降客や発送貨物の増加によって徳島駅もしだいに狭隘となってきた。そこで寺島川が埋立てられ駅構内が拡張された。徳島市土地台帳によると鉄道用地に編入された水面埋立地はつぎの通りで、その面積は二八三九・三九平方メートルにも及んだ。

- 寺島町字本町北二六八番地 一段七歩(一〇一三平方メートル)
- 寺島町字本町北二六七番地 一段二七歩四勺(一〇七九・二平方メートル)
- 徳島町字会所町二五八番地

二歩二合五勺(四〇平方メートル)
 徳島町字会所町二五九番地 三畝一六歩三合(三五〇平方メートル)
 徳島町字会所町二五七番地 三畝一八歩(三五六・四平方メートル)
 徳島鉄道が明治四十年(一九〇七)に政府に買収されたので、徳島駅も民営から官営に移った。大正二年(一九一三)阿波国共同鉄道の営業開始、大正五年阿南鉄道の徳島駅乗入れが実現したため、徳島駅は、従来の単なる徳島線の起点から県内鉄道の基点に発展した。それとともに発着列車が増加し、乗降客・発着貨物も激増した。徳島県統計書によると大正五年から昭和六年(一九三一)までの乗客数と発送貨物量は別表の通りである。発着列車の増加、乗降客・発着貨物の激増は、徳島駅構内を益々狭隘なものとした。そのため徳島駅の拡張が計画され、周辺の宅地が買収されていった。つぎに掲げたのは大正十五年までに買収され、鉄道用地に編入された土地である。

- 寺島町字本町北一九四番地 一畝二八歩七勺(一九一・六三平方メートル)
 - 寺島町字本町北一九五番地 一畝二八歩七勺(一九一・六三平方メートル)
 - 寺島町字本町北二五四番地ノ二 九畝六歩二合二勺(九一一平方メートル)
 - 寺島町字本町北二五四番地ノ三 七畝一九歩四合七勺(七五七平方メートル)
 - 寺島町字本町北二五六番地ノ二 一畝一七歩二勺(一五五平方メートル)
 - 寺島町字本町北二五六番地ノ三 五畝八歩九合(六三四・三平方メートル)
- このほか大正六年に阿波国共同鉄道を買収したので、その鉄道用地であった寺

別表 徳島駅乗客数及び発送貨物量

年度	乗客数	発送貨物量	年度	乗客数	発送貨物量
大正5年	381,865	45,618	大正13年	1,073,767	67,804
大正6年	447,870	53,804	大正14年	1,090,152	59,269
大正7年	543,343	61,285	大正15年	1,141,959	85,561
大正8年	675,751	70,543	昭和2年	1,059,409	52,458
大正9年	743,449	62,133	昭和3年	1,012,071	79,260
大正10年	810,915	81,584	昭和4年	1,017,106	44,959
大正11年	962,472	72,017	昭和5年	895,519	30,786
大正12年	1,048,760	73,429	昭和6年	872,283	26,885

島町字本町北二六一番地の四、八畝三步（八〇一・九平方尺）を承継した。

県下の国有鉄道が目ざましい発展を遂げるのは、昭和八年に阿波鉄道の買収、同十年に高徳線の開通、翌十一年に阿南鉄道の買収、昭和十二年に阿土海岸線（牟岐線）の一部開通がきっかけに実現したからである。これによって徳島駅は、乗客数が六二万八二二九人・降客数が六一万九八三三人、発送貨物が二万四五八九ト・到着貨物が一九万七七〇四トに激増し、名実共に四国第一の駅に成長した。徳島駅は益々狭くなる一方であった。そこで再び構内を拡張するため徳島駅拡張期成同盟会が結成され、会長に徳島市長工藤隆治、副会長に商工会議所会頭吉見勢之助が就任した。期成同盟会は、拡張を実現するため、つぎのような協力を約束すると共に鉄道側に対しても徳島臨港鉄道などの実現を強く要望した。

協 力 事 項

- 一 駅前広場ノ拡張ニ対シテハ応分ノ協力ヲナス
 - 二 駅拡張ニ伴ヒ徳島港トノ連絡道路及ビ駅正面道路ニ付テハ出来得ル限り努力スル
 - 三 万一貨物取扱ノ一部ヲ市内他ノ駅ニ移転スル場合ハ之ニ関連スル道路ノ改良ヲ図ル
 - 四 徳島・佐古駅間ノ複線計画ニ因リ徳島刑務所ノ敷地ニ関シテハ相当ノ尽力ヲナス
- 要 望 事 項

- 一 徳島駅拡張ニ就テハ現位置ニ於テ貨客取扱ヲナス様計画セラレタシ
- 二 徳島港ノ臨港鉄道ニ就テハ駅拡張計画ニ相当考慮セラレタシ
- 三 徳島佐古駅間ノ複線工事ニ就テハ之ヲ横断スル道路トノ立体交叉ノ改善及踏切付換等予テ本市要望事項ノ実現方御配慮アリタシ

徳島駅拡張のために周辺の宅地が買収されていた。また、阿南鉄道の買収によって寺島町字本町北二五九番地の

同鉄道の用地二畝二〇歩一合（二六四・三平方尺）を承継した。駅構内は一段と拡張されたが多年の懸案であった駅舎の改築は、日華事変の拡大、太平洋戦争のほっ発にともなって、建設資材がしだいに不足し中止されてしまった。徳島市土地合帳には買収された宅地がつぎのように記載されている。

- 寺島本町西一丁目二一番地 一畝九歩一合九勺（二二九・三二平方尺）
- 寺島本町西一丁目二二番地 一畝二歩六合六勺（一〇七平方尺）
- 寺島本町西一丁目二三番地 一畝二歩六合六勺（一〇七平方尺）
- 寺島本町西一丁目二四番地 二七歩一合三勺（八九・五平方尺）
- 寺島本町西一丁目二五番地 二七歩一合三勺（八九・五平方尺）
- 寺島本町西一丁目二六番地 二七歩一合三勺（八九・五平方尺）
- 寺島本町西一丁目二七番地 二七歩一合三勺（八九・五平方尺）
- 寺島本町西一丁目四三番地 一畝一四歩二合（一四五平方尺）

昭和二十年（一九四五）七月四日の早曉、徳島市街は米軍機の大空襲に見舞われ、その大半が焼土と化した。徳島駅も駅舎をはじめその他の建物が焼失して大きな損害を蒙った。それでも戦争を遂行するために困難を克服して輸送を続けていたが、間もなく八月十五日の終戦を迎え平和がよみがえった。

四国鉄道局の徳島駅復興計画は、間口一六〇尺・奥行三〇尺の木造二階建の駅舎を建築し、階下には駅事務所のほか日本交通公社・簡易郵便局・理容美容室・喫茶店を収容、階上に車掌室・電話交換室・会議室・簡易ホテルを設置すると共に乗降車ホームを二本増設して七本とし、これを地下道で連絡させるものであった。また徳島・佐古間を複線化することによって、徳島駅を旅客専用、佐古駅を貨物専用の二元化をはかろうとした。

そして計画の実施にそなえて周辺の宅地が買収された。

一 陸上交通

一 陸上交通

昭和二十一年に木造平屋建の仮設駅舎を建築して、旅客の輸送にあたった。一方、徳島市の戦災復興を進めていた県・市・経済界は、徳島駅の早期復興が戦災復興に欠くことができないものであるとして、資本金六〇〇〇万円の徳島停車場株式会社を設立して、鉄筋コンクリート二階建の駅舎を建設、一階の七七三坪（二五五〇・九平方竪）に駅事務所・商店街・郵便局・食堂を設置し、二階の四〇〇坪（一三二〇平方竪）にホテル・喫茶室・ギャラリー・美容美容室を収容する計画であった。当時民衆駅として大きな注目をあつめたこの計画は、運輸省が建設資材を供給することを約したので、実現に向って力強い第一歩を踏み出した。ところがその後運輸省は、商店街・郵便局・食堂・ホテル・喫茶室・ギャラリー・美容美容室に要する建設資材は会社が直接購入するよう申入れてきた。経済統制が続行していたこの時期に莫大な建設資材の調達は不可能であった。そのため民衆駅建設計画は資材難に陥り挫折してしまった。

四国管内の交通輸送を確立するため鉄道施設の復興を遂行していた四国鉄道局は、徳島の民衆駅計画が中止されたので、新しく間口八〇竪・奥行二〇竪・鉄筋コンクリート一部



昭和21年（1946）の仮設徳島駅

寺島本町東一丁目一一番地 一段七畝一七歩（二七三九・一平方竪）

寺島本町東一丁目二一番地ノ一 四歩一勾（二三・二三平方竪）

寺島本町東一丁目二一番地ノ四 一畝一六歩一合二勾（二五二・一九平方竪）

寺島本町東一丁目二二番地ノ二 一畝九歩五合七勾（一三〇・五八平方竪）

寺島本町東一丁目二五番地ノ二 一步三合八勾（四・五平方竪）

寺島本町東二丁目一六番地ノ二 八畝二〇歩九合（八六〇・九七平方竪）

寺島本町東二丁目二五番地ノ二 一段七畝一七歩（二七三九・一平方竪）

寺島本町西一丁目一五番地 二畝一八歩九勾（二五七・六九平方竪）

寺島本町西一丁目一六番地 一畝二八歩七勾（一九一・六三平方竪）

経済が疲弊したこの時期において、四国鉄道局は、徳島駅復興計画が多額の復興資金と建設資材を要するため、なかなか本省の承認を得ることができなかった。そこで乗降ホームだけの青空駅を解消するために、



昭和26年（1951）新築落成前の徳島駅

二階建の駅舎を総工費一〇〇〇万円 で建設することを計画した。そして徳島市に対し工事費の一部負担を要請、徳島市は、市議会の同意を得て四〇〇万円の地元負担金を寄託することにした。昭和二十五年（一九五〇）一月、株式会社銭高組の手によって建設工事が進められ、翌二十六年四月二十九日、徳島市の表玄関にふさわしい白亜の駅舎が誕生した。現在の駅舎がこれである。

駅舎の建設とともに駅前広場の拡張整備が進められた。終戦直後の駅前広場や元町通りには、バラック建や露店が並んで自由市場いわゆるヤミ市を形成、市民の台所を補っていた。終戦後の食糧難は極めて深刻で配給だけでは到底生存することができなかった。法を司る裁判官なるが故にヤミ食糧を拒否し配給だけに頼って栄養失調死するという判事の悲報に接したのもこの時代であった。ヤミ市が食糧の不足を補う市民にとって欠かすことのできない存在となっていたので、なかなか撤去することができなかった。しかし、食糧難が緩和されるにつれて、ヤミ市に対する依存度もしだいに減退していった。戦災復興都市計画事業が軌道に乗り出すと、駅前広場や元町通りのヤミ市を撤去することが論議された。ヤミ市が完全に撤去されたのは昭和二十七年（一九五二）であった。その跡にはバス乗降場・タクシー駐車場・歩道・緑地帯などが設けられ、駅前広場は面目を一新した。

新駅舎の建設と駅前広場の整備が完成したので、その後は輸送力を増強するため徳島・佐古間の複線化が実施され、寺島川を埋立てて操車場が拡張された。

2 港湾の利用と整備

文化の開発は、交通の発達によるところが大きいものであるが、わが徳島市は経済・文化の中心地阪神地区を眼前に控えながら、直接その恩恵に浴することが比較的になかったのはかの地との交通が不十分なためであった。その原因は、船舶の出入にめぐまれたよい港湾に乏しかったということが最も大きいといわれている。

海上交通や物資集散の門戸である船舶の発着場としての津田港や古川港をはじめ、後年開拓された徳島港などは、それぞれ吉野川・津田川・新町川などの川口にあり、そのため一年を通じて土砂が堆積し、船舶の出入が困難で、常に浚渫の必要があった。そのため藩政の昔から、明治・大正・昭和の三代にわたって、徳島藩または徳島市営事業として、あるいは県営事業として営々と改修をくり返しながら、今日みるような徳島港に発展してきたのである。いまその変遷をたどってみよう。

津田港

新町川の川口右岸にある津田港は、名東郡津田浦（現徳島市津田地区）にあって、弘化・嘉永（一八四四～一八四八）のころから、商港・漁港として活況を呈し、海運業者や回漕問屋が軒を連ね、その上荷主の品物を預かる白壁造りの土蔵が立ち並んで、口銀御取立役所などもおかれていた。しかしその繁栄にもかかわらず、港の機能をもちたい小さな入江にすぎなかった。そのため大和屋与一兵衛ら六人の世話人が、慶応元年（一八六五）現在の津田港の基礎を竣功させたので、明治時代に入ると、徳島の玄関として栄えた。

和船の出入する中において、明治元年（一八六八）綿屋新兵衛・長尾最兵衛が汽船を購入して、大阪への海上輸送を開始している。明治十年西南戦争がはじまると、海上輸送が活発化した。徳島市街にも船場会社・太陽社が設立され、船場会社の末広丸（三〇ト）・己卯丸（八四・一六ト）・鵬勢丸（五七・三ト）・長久丸（六四・〇八ト）などの汽船がここを船籍港としていた。また山田楽所有の西洋型帆船搏鵬丸（三九二ト）も船籍をおくなど、このころ既

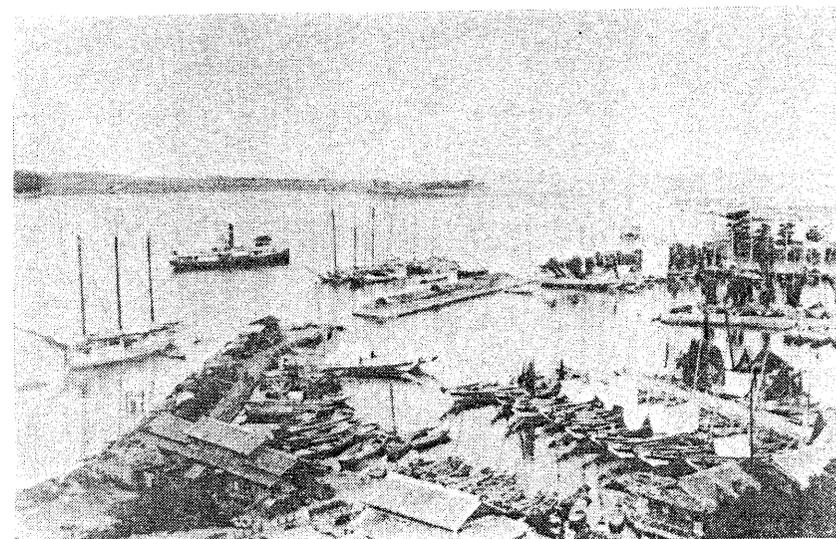
に約四七〇隻が船籍港としている。

明治十四年の徳島県統計書によると、津田港の東西は約九一戸・南北約二五五戸・深さ一五戸で、商船の出入は一五〇〇隻と記録されている。

この港の移出入の品目は、明治十四年の西南報告書¹によると、移入は、玄米二万石・二〇〇万円、唐米一〇五〇個・一三万六〇〇〇円となっている。移出は、藍玉二万五〇〇〇本・二二五万円、砂糖四万六〇〇樽・三五万円、煙草二万二七〇〇箱・一四万一五〇〇〇円など六種合計額二九二万九四〇〇円である。

したがって、本県物産の多くがこの港から積出された。移出港は大阪を主としたが、関東・九州などと取引に応じて船出した。活発な荷動きにささえられ、繁盛した港の岸壁には、船会社の店や倉庫が並び、商いを競ったが、明治末期になると、さしもの賑わいを極めた港もさびれがみられた。

明治四十四年の徳島県統計書によって、富田港・小松島港と比較してみると、それが顕著にあらわれている。津田港が衰退していった理由として、川口の土砂堆



明治末期の津田港

積によって、古川港などへ船を移したことが挙げられる。あるいは川上に福島・富田港ができて、市街の中心部に港が移ったので、不便な津田港を敬遠したこと、大型船が築港なった天然の良港小松島港へ寄港するようになったことなどが挙げられる。その後、貨客を取扱わなくなった港は漁港としての役割を果している。

古川港

別宮川（現吉野川）の右岸、川口から四餘り上流の地点で、名東郡上助任村大坪付近（現徳島市上助任町大坪地先・吉野川改修工事によって水没）にあった。明治九年ごろ、第一大区六小区下八万村字法花（現徳島市八万町法花）の一宮辰蔵・笠井豊作が、汽船を建造して、本港に船籍をおいて、徳島・大阪間に就航させたがまもなく操船の誤りのため沈没した。再起を期して、新しく長陽丸を建造したが、これも難破して挫折をした。

その後、船腹の需要ブームによって、船舶所有者が続出した。明治十年ごろに創設された太陽社が、太陽丸（七八ト）・朝陽丸（七二ト）を船籍港としている。のち関西以西の汽船会社を合併して設立された有限責任大阪商船会社が、明治十七年五月創業とも己卯丸・新朝陽丸の船籍をおいて、徳島・大阪間の輸送にあたった。

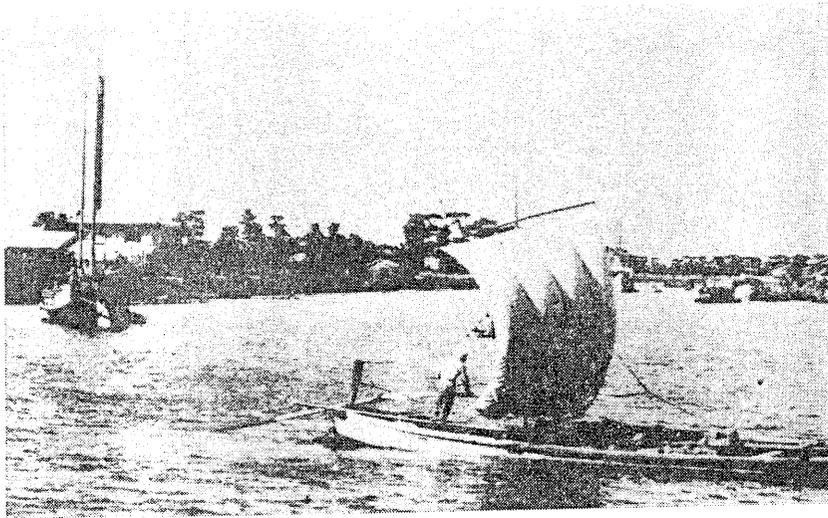
この大阪商船に対抗して、有限責任阿波国共同汽船会社が、明治二十年九月十四日創立されると、ここを港として使用し、二社の激しい貨客争奪戦が展開されていった。

貨物についてみると、輸移入品は、呉服反物六万五〇〇〇円、唐反物三五万五〇〇〇円など四種一〇八万四〇〇〇円、輸移出品は、薬一四万二五八〇円、煙草七万九八〇〇円など六種三六万四二二〇円が、明治十九年徳島県統計書に記載されている。

津田港・富田港・小松島の出入港船舶（明治44年度）

	出 港			入 港		
	汽 船	帆 船	和 船	汽 船	帆 船	和 船
津 田 港	0	10	35	0	10	35
富 田 港	2,899	761	3,288	2,896	761	3,288
小 松 島 港	5	20	28	9	108	72

二 水上交通



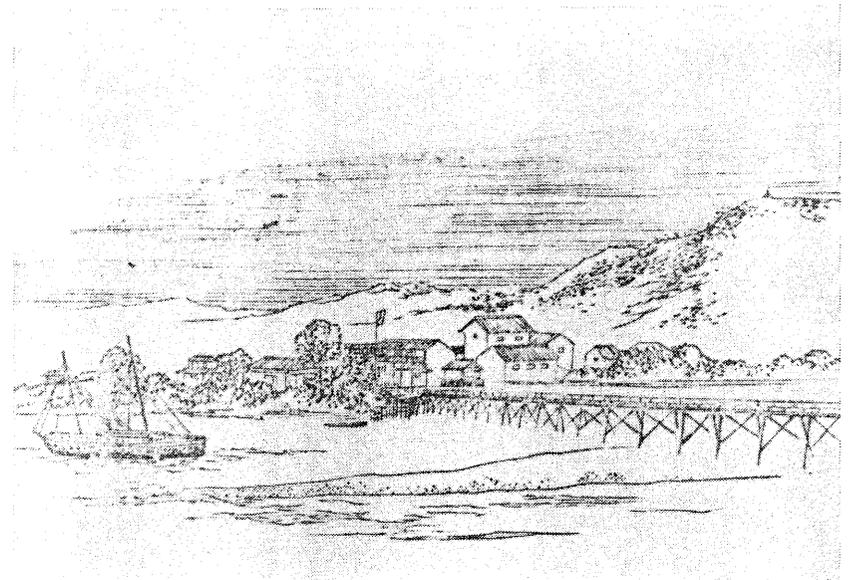
明治末期の福島港

徳島市街の中心から離れて、交通不便であり、また川筋が土砂の堆積で変わり易いために、大阪商船は、明治二十六年に福島港へ船着場を移し、阿波国共同汽船も、明治二十八年大阪商船に対抗するため、市街の中心に近い福島港に移った。これによって、港としての役割を終え、明治四十四年から始まった別宮川改修工事によって、水没してしまった。

福島港 助任川の支流福島川に架かる福島橋の東詰から、福島川の左岸が南へ延びて新町川に達するまでの間、約二七〇坪が、福島港と呼ばれた。

この港の背後には木工品生産地として知られる渭東地区があって、大阪など県外への製品の積み出し、あるいは原木などの材料の荷揚げに使われていた。

明治二十六年、古川港に比較して徳島市の中心に近く、交通便利であることに目をつけた大阪商船は、ここへ船着場を移した。つづいて阿波国共



明治25年（1892）出版の小学阿波国地誌に掲載された古川港

同汽船も明治二十八年に移り、翌二十九年に徳島・和歌浦間の航路を開設して、港は活況を呈した。徳島県統計書によると、移入額六九二万六八〇円・移出額一、二一六万九三三〇円になり、移入品は、にしん粕二九四方四〇〇個・八五万七八〇〇円、移出品は、藍玉二八万九五四個・二六七万四八〇〇円が、この港において取扱われた。当時県下一の港であった。

しかし港としては良港といえなかったうえに、新町川口に土砂が堆積して、汽船の航行に支障をきたした。とくに大阪商船は郵便物の通送事務を兼ねていたので、延着には非常に困惑した。その解決をはかるために、徳島市に対して早急に航路の浚渫を陳情した。この陳情には古川港への復帰の意志が、こめられていたので、住民とともに港がさびれるのを憂いた徳島市は、航路の維持につとめた。

明治三十三年、阿波国共同汽船は、徳島市塀裏町字巽浜（現幸町三丁目）に移り、明治三十五年には大阪商船が対岸の富田浜に船着場を移した。その後は主に渭東地区の木工業の原材料や鏡台などの製造の貨物港として利用されていた。

昭和六年三月、福島町と中洲を結ぶ開閉橋の福島新橋が架

橋されたので、さらに大型船の入港が難しくなっており、機帆船などの港として使われた。開閉装置の相つぐ故障によって昭和二十六年に機能を停止させ、それ以後港は使われなくなった。福島橋畔の「がんぎ」が盛時の跡をとどめていたが今はその姿もない。

富田港・中洲 港・徳島港

徳島市堀裏町字巽浜（現幸町三丁目）に港が生れたのは、明治三十三年十月であった。その対岸富田浦町の富田浜（現富田浜三丁目）にも同三十五年六月に港が築かれた。新町川もこの辺になる

と地元の人々は富田川と呼んでいたもので、この両港は富田港といわれるようになった。大正二年（一九一三）に阿波国共同鉄道が敷設され、新町川に鉄道橋（現国鉄牟岐線富田川鉄橋）が架橋されると、上流の富田港へ航行することができなくなった。そこで下流の江川新田と呼ばれていた堀裏町字中洲（現中洲町一・二丁目）に応急の岸壁を建設し、富田港を移した。この港が中洲港である。大正十一年五月中洲港が徳島港と呼称されるようになってからは、しだいに港が整備拡充され、新町川沿岸の岸壁全体が徳島港となっていた。

巽浜は富田橋北詰の新町川左岸から寺島川（現在埋立られ東警察署・徳島市社会福祉センター・徳島市公民館・徳島県青少年センター）が建ち、寺島公園や徳島駅構内になっている）にかけての一带である。かつては新町川の洲であったが、名東郡が埋立ててその所有地とし、当初は芋などを耕作していた。明治三十三年ころ阿波国共同汽船社長川真田市太郎が、この一角を港として使用したい旨を名東郡有財産及び營造物管理委員石田真二に申入れた。名東郡が巽浜を貸与して収入を得ようとする考えと、阿波国共同汽船がより徳島市街に近い地に汽船の発着場を設置しようという構想が完全に一致し、阿波国共同汽船は汽船の発着場をここに移した。

一方、福島港において輸送を続けていた大阪商船も、明治三十五年六月に巽浜の対岸富田浦町の富田浜に港を移した。新町川をはさんで設置された富田港は、大正二年に新町川に鉄道橋が架橋されたので、港としての機能を失い下流の堀裏町字中洲に移っていった。わずか十数年の短い期間であったが、徳島県統計書によると、明治四十二年に富

田港に出入した船舶は、一万二二三二隻（定期商船五六七二隻・帆船七三六隻・その他の船舶四六二四隻）に達し、徳島市の海上輸送に大きな役割を果たした。

大正二年に堀裏町字中洲に設けられた中洲港は、阿波国共同汽船が小松島港に移ったので、定期航路としては大阪商船の徳島・阪神航路だけとなり、翌三年十月には徳島・小松島・和歌浦航路が開設されたが、この航路は貨客が少なかったこともあって、しだいに衰退を辿ることになる。それは出入する船舶が大正四年に二五三二隻、同八年に七四五隻、同十一年には一七〇隻にまで減少していることや、物資の移出額が九一三万三二七二円（木材製品三九万五三四〇円・綿織物二九万七〇〇〇円・綿糸二七万五〇〇円・その他八一八万八三一円）、物資の移入額が九五二万六二〇〇円（木材一一八万七六二〇円・大豆粕一一七万八五四〇円・綿織物九八万五〇〇〇円・その他六一七万四九四〇円）にしか達していないことをみてもよくわかる。特に移出物資の減少については、常に上位を占めていた藍が、外国藍や化学染料に圧迫されて、わずか二万七七一円以下で下位から二番目に後退しているのが大きく作用している。

他方、徳島・小松島間の鉄道の敷設、阿波国共同汽船の移転によって小松島・阪神航路が開設された小松島港は、その出入船舶が明治四十四年にはわずか九隻であったが、大正四年には二一八〇隻に激増し、中洲港と肩を並べるまでに発展している。しかも大正十一年には、乗降客が三二万九九六〇人（乗船者一六万八一〇一人・下船者一六万八五九人）に増加し、中洲港の三〇七〇人（乗船者二二三一人・下船者七三九人）に、三二万六八九〇人もの大差をつけて、その繁昌ぶりはめざましいものがあった。

中洲港が徳島港と改称されたのは、大正十一年五月二十七日であった。内務省告示第一三三一号をもって、港湾に指定されたからである。このころの徳島港は、旅客や貨物の大半を小松島港に奪われ、見る影もないさびれようであった。その衰退を救って徳島港にかつての富田港のような繁栄を取戻したのが、井上達三であった。「港の繁栄なくして徳島市の繁栄なし」と叫んだ井上は、大正十二年四月、徳島繁栄組汽船部を設立し、徳島・兵庫・大阪間の貨客輸

送を開始した。井上の熱情と繁栄組の低賃金輸送は市民の心を深くとらえ、それまで小松島港に走っていた旅客や貨物をしだいに徳島港に呼戻していった。そして翌十三年に入港船舶が六三五隻に、乗降客も二万三〇九二人に増加している。これは二年前に比較すると、入港船舶数においては四六五隻、乗降客数では二万二二人の復調ぶりである。こうした繁栄組の活動に刺激されて、大正十四年に小松島港に移転していた阿波国共同汽船は、徳島・阪神航路を復活させた。そのため大阪商船・阿波国共同汽船グループと繁栄組の競争が徳島港を舞台に繰りひろげられることになった。さらに昭和五年（一九三〇）十二月五日には、大阪市西区の鉄工業藤岡貞一が、大阪阿波徳島県人会の後援をうけて、新たに徳島急行商船組を設立して徳島・阪神航路を開設したので、徳島港の岸壁において三ツ巴の乗客争奪戦が展開されることになった。

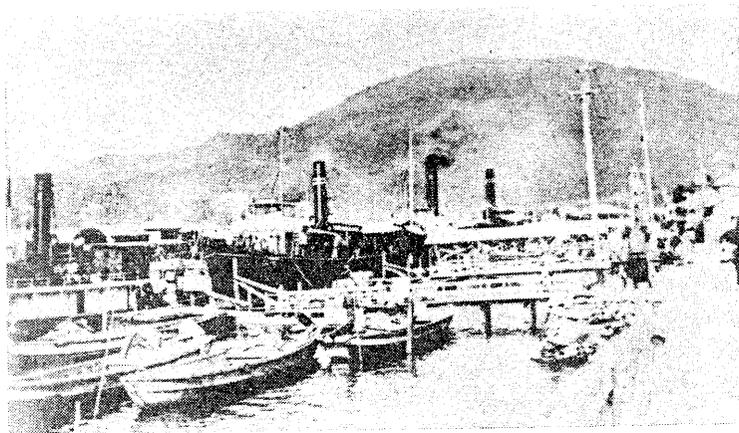
各船会社は自社の生存をにかけて独自の競争を展開していったが、なかでも輸送運賃の割引による乗客や貨物の獲得にしのぎをけずった。市民は繁栄組に同情を寄せながらも、運賃の安い方を利用していったから、運賃の割引は益々大幅となり、やがて食事を提供するようになった。このように市民をも巻き込んだ船会社の競争は、その反面では徳島港の繁栄をもたらすことにつながった。昭和六年には徳島港の入港船舶は八七五隻、乗客数は一五万九〇六人となり、入港船舶は小松島港の一五九三隻には及ばなかったけれども、乗客数においては小松島港の一二万一九七人を、二万九一〇九人も上回った。私財を投げうってまで徳島港の繁栄に尽した井上達三の悲願は、これによってほぼ達成されたといつてよからう。

旅客で賑う徳島港において、今度はタクシー・人力車・市営バスの乗客争奪合戦が激しく展開された。ことに大量の乗客を一度に運送する市営バスに対して、タクシーの運転手や人力車の車夫は激しい敵が心を燃やして、暴力だったが後を断たなかった。当時市営バスの誘導に当たっていた職員は、タクシーの運転手や人力車の車夫に暴力を振られて、徳島港での勤務が恐しかったと述懐している。

昭和十二年に日華事変が勃発すると、軍需品の輸送が増加し、入港汽船は一四五四隻、入港機帆船は二万六七一隻にのぼって、徳島港も活況を呈した。しかしこのころから民間の船舶の徴用がはじまり、共正海運の鋼鉄貨客つかさ丸（二二〇〇ト）・ときわ丸（二二〇〇ト）が徴用されたのをはじめ各社の所有船も徴用されていった。事変が長期化し、戦局が深刻さを加えるようになった昭和十四年には閣議において海運統制措置要領が決定され、海運の国家管理が強化された。

徳島港においては、徴用を免れた貨客船や機帆船によって輸送が続けられたが、船員の召集や徴用、燃料の不足などが重なって輸送力は減退し、民需貨物は停滞する一方であった。昭和十六年太平洋戦争に突入すると、さらに船腹の不足が甚しくなると、やがて木材筏が海を渡ることになる。とくに米機動部隊の艦載機による機銃掃射や機雷の投下は、徳島・阪神航路だけでなく瀬戸内海航路の安全航行に大きな打撃を与えた。

終戦後には戦災を免れた船舶や徴用を解除されて帰港した船舶によって、徳島・阪神航路が再開されたが、機雷の爆発による船舶の沈没事故が相ついで、戦争の後遺症が根深く残されていた。昭和二十四年徳島港に登録された船舶は、わずか汽船九隻・機帆船三七



大正初期阿波国共同汽船が発着した巽浜（現幸町3丁目）の富田港

二 水上交通

隻に過ぎなかった。このように衰退しきっていた徳島港も、昭和二十五年の朝鮮戦争による軍需景気に支えられ、入港船舶は一七四四隻、移出入貨物は二七万九三七ト（移出一三万六四六一ト・移入一三万四四七六ト）に増加して、ようやく回復のきざしを見せはじめた。そして昭和三十五年からの産業経済の高度成長を契機に、徳島港にもかつての繁栄がよみがえってきた。それにつれて徳島港の整備拡張が進められ、その中心は新町川下流の南末広町・南沖洲や津田町に移っていった。また造船技術の発達は、フェリーボート・水中翼船・ホバークラフト・双胴型高速船などの新しい船舶を徳島港に登場させた。

徳島港における輸送の状況

年 度	類 別	入港隻数	乗降人員		移 入 出 入 量
			乗 降	人 員	
昭和30年	貨客船・帆船	15,980	117,177	865,669	
〃 35年	〃 〃	43,681	175,499	1,275,188	
〃 40年	〃 〃	27,651	166,625	3,849,011	
〃 45年	フェリーボート	4,376	—	823,006	
	貨物船	10,590	—	2,715,532	
〃 50年	フェリーボート	3,574	130,323	6,071,361	
	貨物船	5,273	—	1,629,937	
〃 55年	フェリーボート	6,875	773,157	14,382,788	
	水中翼船	—	107,642	—	
	ホバークラフト	—	25,714	—	
	貨物船	5,307	—	1,150,442	
〃 55年	フェリーボート	6,800	1,220,611	12,915,941	
	水中翼船	1,452	126,164	—	
	双胴型高速船	1,847	268,289	—	

上の表は、昭和三十年から同五十五年にかけての徳島港の輸送の状況であるが、近代的交通機関の発達は、従来の海上輸送にも大きな変革をもたらしていることがわかる。その契機となったのが乗用自動車や貨物自動車を海上輸送するフェリーボートの出現である。フェリーボートは「海の国道」ともいわれ、昭和二十九年に鳴門市・福良町間に開設された国道フェリーが国道二八号に組み入れられている。

まず貨物輸送においては、速度を誇る貨物自動車の海上輸送が可能になったことよって、貨客船や機帆船はしだいに貨物を蚕食され、昭和四十年に約三八五トもあった輸送量は、五年後には二七一万ト、昭和五十年には

一六二万ト、同五十五年には一一五万トと年を追うごとに減少の一途を辿っていった。それに反してフェリーボートによる貨物自動車の海上輸送量は急激に増加し、昭和四十五年には貨客船の輸送量を三三五万五八二九トも超過したが、さらに五年後の五十年には一二七万二八五ト、昭和五十五年には一一七万五四九八トにも達した。

また旅客の輸送については、大型で積載能力に優れ、しかも比較的速力の早いフェリーボートが昭和四十四年から旅客の輸送も開始したので、従前の貨客船は旅客の輸送を廃止してしまった。そのためフェリーボートの旅客はしだいに増加して、昭和五十五年には一二二万六一一人にもなった。本州とくに京阪神と密接な関係を有する徳島市民は、徳島・阪神航路の時間短縮が永年の念願であったが、造船技術の発達はそれを可能にし、徳島港にも昭和四十六年に水中翼船、翌四十七年にホバークラフト、昭和五十四年には双胴型高速船が就航した。これらの高速船はいずれも小型船舶であったから、強風波浪の悪天候には欠航を余儀なくされ、収容定員も少ないという難点があったが、従前の所要時間を一時間以上も短縮したので、乗客もしだいに増加していった。昭和三十年から五年ごとに集計した前頁の表のなかにはこのような船舶や旅客の変遷が秘られている。

二 水上交通

徳島市の浚渫事業 明治二十二年に市制を施行した徳島市が、新町川の浚渫をはじめたのは、明治三十一年二月であった。当時福島港の出入船舶は新町川を航行していたので、その航路を確保するためである。浚渫は総工費二四八五円をもって、福島川と新町川の合流点である三ツ頭から川口までの濡筋（みおすじ）つまり川の良い水路を、幅三〇間（五四・三尺）にわたり千朝時に水面下七尺（二・一二尺）に達するようにするものであった。工事は連日三五隻の小船に六〇人が乗組んで、人力鋤簾（じょれん）を使用して行われた。さらに明治三十一年度には九〇六六円四二銭五厘を投じたが、数度にわたる出水で折角浚渫した航路が埋没し、人力鋤簾による作業に限界を感じた。そこで浚渫船久良知丸を備船して試験的に浚渫を実施したところ好成績を収めたので、明治三十三年八月に一万六五〇〇円でポンプ式浚渫船を購入し、徳波丸と命名して川口付近の浚渫にあたらせた。この年阿波国共同汽船が発着場を堺裏

町字異浜に移したので、その付近は従前のように人力鋤簾によって浚渫された。

新町川の浚渫に多額の財政投資を行った徳島市は、出入する船舶にも工費の一部を負担させるため、つぎのような基準によって入津料の徴収を申請し、明治三十四年十月に認可された。

日本形船 二間以上一艘に付金四銭 三間以上一艘に付七銭 四間以上一艘に付一〇銭

日本形船 五〇石以上一〇石に付金二銭 二〇〇石以上一〇石に付金三銭 五〇〇石以上一〇石に付金四銭

西洋形船 一〇〇ト未満一トに付金三銭 一〇〇ト以上一トに付四銭

徳島市は、名東郡斎津村大字津田浦村字東浜（現徳島市津田町一丁目）に入津料取立所を設置し、翌三十五年二月から入津料の徴収を開始して、浚渫費の財源に充当した。

浚渫区域の拡大にもなつて、明治四十四年九月に八万八〇〇円で新たに鋤簾式浚渫船第二徳浚丸が建造され、徳浚丸や人力鋤簾とともに浚渫にあたった。浚渫した土砂は両岸の埋立に使用されたが、のちに中洲港が設置された江川新田はこの土砂によって埋立てられた。

明治三十一年二月に浚渫が開始されてから大正五年までの一九年間に、およそ二万五〇〇〇坪（八万二五〇〇平方尺）が浚渫された。それに要した工費は三八万三七七二円二三銭二厘（浚渫費三七万四二一一円九八銭七厘・入津料取立所費九五六〇円二四銭五厘）に達し、その工費は入津料二二万七七七三円一二銭・市費一二万五五一四円二厘・県補助金三万四八五円一一銭によって賄われた。大正六年中洲港は徳島県の管理に移され、同時に二隻の浚渫船も移管された。以後は徳島県の手によって整備事業が実施されることになる。

徳島県の整備事業 大正六年徳島県が中洲港を管理したことによって、多額の財政投資が行われ整備事業も本格的に推進されることになる。元来河川や港湾は、明治六年八月に大蔵省が制定した「河港道路改築規則」によって、名東県・高知県・徳島県が、新町川やその川口の津田港の改修にあっていたが、資料が発見されていないのでその詳細は明らかではない。ともあれ徳島県は、毎年約五万円を投入して徳島市の浚渫を継承する一方、大正十一年には新町川右岸津田海岸から南東方向に一〇九尺、左岸沖洲海岸から東南方向に一〇九尺の砂防堤を築造した。これによって土砂の流入を防止することができた。

中洲港は大正十一年五月指定港湾に認定され徳島港と改称された。その区域は新町川口から国鉄富田川鉄橋までであった。そして昭和七年には総工費一〇〇万円（県費二五万円・国庫補助金五〇万円・市寄付金二五万円）をもって徳島港修築五か年継続事業がスタートした。この修築工事は、津田海岸砂防堤に接続して南東方向に一〇一四・五尺の砂防堤と沖洲海岸砂防堤に接続して東南方向に一二八二尺の防波導水堤を築造して土砂の流入や波浪を防ぎ、新町川の航路を幅員五五尺に拡張するとともに水深を三・五尺に浚渫して航行の安全を確保し、その土砂をもって万代新田や末広新田を埋立て、岸壁を築造して船舶の接岸や荷役を円滑にしようとするものであった。昭和十年に至つて工費は九三万八〇〇〇円に減額されたが、新たに設備費二〇万八〇〇〇円・埋立費二二万円が追加され、総工費は一三七万六〇〇〇円（県費五三万三五〇〇円・国庫補助金五三万九〇〇〇円・市費三〇万三五〇〇円）に増額された。また工期も昭和十四年まで三か年延長されたが、昭和十三年八月には防波導水・砂防の両堤と岸壁・埋立の一部を残すだけとなった。

さらに昭和十五年には、一五〇〇ト級船舶の航行可能な航路を確保し、それにもなう岸壁及び施設を整備する修築六か年継続事業に着手し、初年度に万代町岸壁の建設と浚渫が工費一百万円で進められた。しかし昭和十六年に太平洋戦争が勃発したので、建設資材が不足してついに完成することができなかった。昭和二十年七月四日の徳島空襲によって、市街の大半は焼土と化した。陸上施設が焼失し数多くの船舶が沈没した徳島港は、完全に港湾としての機能をそ失した。

終戦の混乱のなかで徳島県は港湾を整備する余裕はなかった。そこで県に代つて沈没船を引き揚げ港内を整備しよ

二 水上交通

うとしたのが、昭和二十年十一月に設立された船主船員組合（組合長岡田亀太郎）である。翌年二月にサルベージ業山田重吉・同小川組（小川類次）・同丸長組（長宗秀一）らが、沈没船の引き揚げ作業を開始した。このとき使用したサルベージ船は日泰丸（三五〇ト）である。十一月十日最後の沈没船日信丸が小川組の手によって引き揚げられた。およそ八か月にわたる作業において八五隻・五二〇〇トの沈没船が引き揚げられた。従事した作業員は延八六〇〇人、経費は一四〇万円にも達した。十二月十四日、中洲町を中心に盛大な引き揚げ完了の祝賀式典が開催され、併せて新生徳島港の発展が祈願された。

昭和二十五年の朝鮮戦争を契機に、わが国の産業経済はその例を見ないほどの成長を遂げるが、海運界においてはそれに対応するため、船舶の大型化と高速化による海上輸送の近代化を確立しようとした。しかし徳島港のような新町川中流の港湾では、到底そのような傾向に適応することはできなかった。そこで徳島県は、徳島港は小型船舶の港湾として残存し、新町川の下流の末広町・沖洲町・津田町にあらたに港湾を建設して、大型船を就航させようとした。

そしてまず昭和三十五年から末広町南端の新町川の埋立てに着手し、同四十年に工費四〇〇〇万円で七万三一一八平方メートルの埠頭用地

を造成した。ここに一〇〇〇ト級の船舶四隻が接岸できる末広岸壁が八〇一〇万円、五〇〇ト級の船舶四隻が接岸できる末広物揚場が四九八〇万円、一一〇〇ト級の船舶が接岸できる徳島フェリー岸壁が建設された。

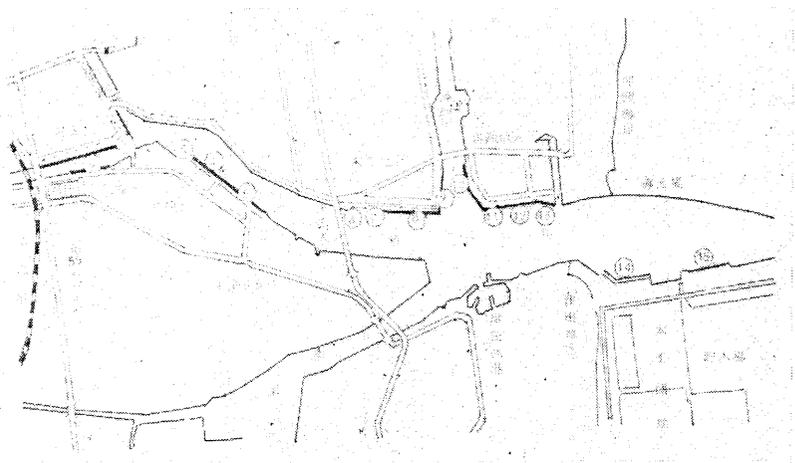
昭和三十九年一月に徳島市を中心にして四市八町村が徳島地区新産業都市に指定され、工業開発が推進されることになったので、港湾は工業製品の輸送の中核として重要さを加えた。そのため港湾の再編成が行われ、徳島港は同年四月に、既に重要港湾に指定されていた小松島港に編入され、重要港湾小松島港徳島港区と改称された。

徳島県は重要性を増した徳島港区の整備拡張を継続し、昭和四十一年から津田海岸を埋立てて造成を開始した広大な津田木工団地のなかの二一萬三〇〇〇平方メートルに、二〇〇〇ト級の船舶三隻が接岸できる津田岸壁（工費一億一六〇〇万円）と七〇〇ト級の船舶が接岸できるオーシャンフェリー岸壁を同四十六年に完成させた。さらに昭和四十二年から沖洲町南端の新町川を埋立てて造成していた沖洲工業用地のなかにも、三〇〇〇ト級・二〇〇〇ト級・五〇〇ト級の船舶が各一隻接岸できる徳島阪神フェリー岸壁・沖洲岸壁（工費四八七万円）・沖洲物揚場（工費一億一二〇万円）を建設した。

前頁に掲げた略図は、昭和五十四年一月十九日、政令第六号で定められた徳島港区の区域とそこに設けられた港湾施設を示ものである。

- ①中洲物揚場・水深三・五メートル・延長六一七メートル
- ②万代物揚場・水深一メートル・延長二二六メートル
- ③中央物揚場・水深二メートル・延長九四メートル
- ④中央岸壁・水深五メートル・延長二〇七メートル
- ⑤中央物揚場・水深四メートル・延長二七四メートル
- ⑥徳島フェリー岸壁・水深五メートル・延長八〇メートル
- ⑦阪急水中翼船棧橋・水深四メートル
- ⑧末広岸壁・水深五メートル・延長三〇〇メートル
- ⑨末広物揚場・水深四メートル・延長二〇〇メートル
- ⑩沖洲物揚場・水深四メートル・延長二四〇メートル
- ⑪沖洲岸壁・水深五・五メートル・延長九〇メートル
- ⑫徳島高速船棧橋・水深二・五メートル・延長六五メートル
- ⑬徳島阪神フェリー岸壁・水深六メートル・延長一一一メートル
- ⑭津田岸壁・水深五・五メートル・延長二七〇メートル
- ⑮オーシャン東九フェリー岸壁・水深七・五メートル・延長一一三〇メートル

徳島港区主要係留施設略図



新町川の川口一帯に近代的港湾施設を建設してその中心を移した徳島港区は、かつての富田港や中洲港とは比較にならないほどの活況が見られる。現在の旅客や貨物の輸送がよりスピード化を要求し、航空機・貨物自動車に移行しているが、鳴門大橋の架橋と将来予想される明石大橋の実現は、益々自動車輸送への依存度を高めて行くことになる。それは阪神航路を中心としている海運会社に大きな打撃を与え、引いては徳島港区の盛衰にも大きな影響を及ぼすことにもなりかねない。それに対応するため沖洲海岸を埋立て総合的な大型流通港湾が計画されている。いずれにしても海運会社や徳島港区を管理する徳島県は、近代海上輸送に適応する対策を講究する時期にきていることは間違いないであろう。