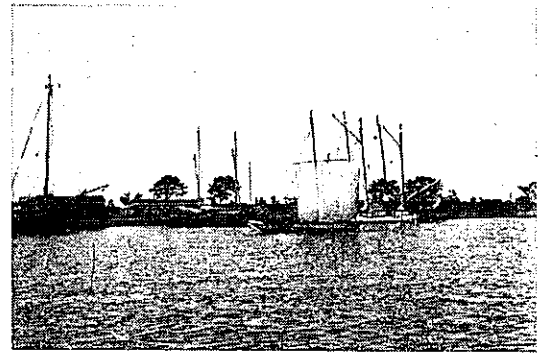


四 築 港

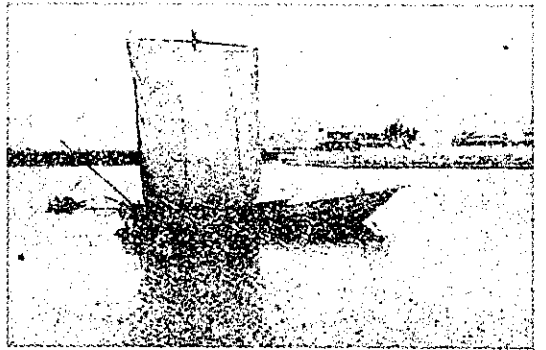
数次の築港事業については、泉康弘が発表した「港町小松島の形成過程」のうち「築港」の記述。大正一二年から昭和九年にわたる国営の港湾改修工事を通じて、当時の上井、島田、庄野、各町長のもとで町の土木担当として実際に第一線で活躍、のち初代小松島市長となつてなお港都小松島の発展に尽した西岡喜平の回顧談。昭和二十七年ごろ纏められた本田純一の記録。などを総合して築港について書く。

1 村営事業期（明治三二年～大正元年）

……上述した条件（注 自由に出入りできる港湾が切実に要求されるようになったこと）と、海上輸送の必要増大を背景として、小松島港築港の世論が、明治二〇年ごろからおこる。二六年一二月に村長、湯浅貞太郎（明治二四・二五～二七・二五在任）が中心となり、西野嘉右衛門、西野謙四郎、西野永二郎、松浦九兵衛、七条佐代太、安宅権一、西野平吉、万富忠蔵、榎原久賀蔵、多田昇二らと協議した上、県知事村上義雄に、小松島築港を建議する。しかし、二七、二八年の日清戦争が突発し、湯浅村長もまた衆議院議員に選出され、一時下火となる。同三一年、湯浅貞太郎が再び村長（明治三二・三三～三三・三三）になってから、港湾修築の素志を貫徹するために再三、再四、有志達と交渉を重ねた結果、三二年三月一三日村会において決議され、築港工事が実施されることになった。ちなみにこのころの汽船はすべて川口より海上に離れて碇泊し陸上との間は小さい連絡船が往復して貨客を運送するという不便なものであった。このような港の修築に拍車をかけたのは明治三二年九月の勝浦川の決壊である。前原の堤防を決壊した大洪水がこの神田瀬川に濁流となって流入したため川中の洲もなくな



旧小松島港



大正初期の小松島港口

り水深が一挙に深くなったことも大きな近因になった。この間の経緯は勝浦郡志にも記述されているので次に引用する。

村長湯浅貞太郎は港湾修築の議案を明治三二年三月一三日通常村会に持出して通過するや西野嘉右衛門・松浦九兵衛・西野謙四郎・七條佐代太・万宮忠藏・内藤利五郎・安宅権一・椋原久賀藏・新開貢・赤沢茂一郎・内藤文一・島田辨五郎・三木宇平・宮本谷藏・多田勝太郎らを挙げて修築調査委員とした。次いで村長は調査委員と共に和歌山・大阪・高松等の築港工事を視察調査し村役場の奥山技師の図面により

港の内外測量工事設計目論見などについて伊藤工学士および元本県属柏木某らの意見を聞き伊藤工学士は实地調査を三回重ねた。それに続いて中村技師を雇入れ目論見書および図面等の調製に着手した。六月一日から南海汽船商會において第三共同丸・吉井川丸両汽船をもって小松島と和歌山の間の定期航海を始めたので村民挙って努力するに至った。ついで七月中村技師の調製した図面および設計目論見書などによって工事を三期に分けて施行することとし七月三十一日臨時村会を召集して第一期工事の歳入出予算を諮ったところ万場一致で可決した。そこで修築調査委員の大部分を工事委員として明治三三年八月二日第一期工事費八四二一円七七錢五厘第二期工事費三万六五二七円五一錢一厘第三期工事費二万九一一五円七錢八厘この総工事費七万四〇六四円三六錢四厘埋立地五町七反三畝二歩港内面積四万七〇〇〇坪という目論見で出願した。そうし

て許可を得たので猶予なく着手した。

工事内容は、神田瀬川口の三〇〇〇坪の浚渫。湊口（二町五反一畝二〇歩）、横須（三町二反二畝二歩）の埋立。投石による波除波止を南根井側から一〇〇〇間（百間波止と呼ばれた）。外開側から五〇〇間。両方で一〇二〇坪を建設するにあつた。その浚渫はほとんど機械によらず、ジョレンを用い、七八隻の和船を使用した。このとき、浚渫した土砂は、港町（今の南小松島の一部）、東側の水面の埋立に使った。三三年一〇月には第一期工事が完了し、二八日埋立地で竣工式が行われた。「小松島港築港基石、明治三三年庚子一〇月二八日、臨小松島築港之式沈基石、而期其成功矣。徳島県知事 正五位 小倉久」の朱入りの銘を記した基石、大神子石七貫目くらいのもの（約二七キログラム）を川口南突堤に沈めた。「その成功を期す」の文字のとおり、築港第一期工事の完了が、つづいて第二期工事の起工式ともなるのであった。

2 県営事業期（大正二年〜同一〇年）

大正二年四月二〇日徳島—小松島間 鉄道完成という状況からそれに先立つ、明治四四年に勝浦郡会尾花議長は次の建議書を県に提出した。「小松島港湾は徳島県唯一の良港にして、又四国の東門なり。今や陸上の設備にありては四国幹線鉄道、川田、池田間は起工の緒に就けり。又、この幹線に接続せられる小松島徳島間の共同鉄道は明年を以て工成り開通を見んとせり。茲に於て、小松島港湾は海陸連絡の施設上、港湾の修築経営は刻下焦眉の急なりと認む。この設備修築は県営として時勢の切実に要求する所にして、与論の定むる所なるを以て、県知事閣下は夙にこの点に着眼せられ実測を遂げられたり。願くば与論の期待と時勢に鑑みられ、一日も速に県営の港湾として適當の設備あらんことを冀望に堪えざる所なり。」

明治四一年四月皇太子（大正天皇）が軍艦満洲にて小松島港に入港徳島市に向われた。さらにその年の十一月大阪の天下茶屋で編成満洲の地にあつた歩兵第六十二連隊と第十旅団司令部とが新設の蔵本の兵舎に移るため小松島港に上陸した。かように小松島港は重要性が増加した。翌年の明治四二年一〇月小松島赤石航路は毎日三回往復航路となり第十二共同丸（五六屯）が就航したが、貨客共さばくの困難を來した。

徳島港は吉野川の分流の河口港であつて不利な条件の上に大正二年（一九一三）阿波国共同汽船株式会社が徳島、小松島間に軽便鉄道を布設した。鉄道を利用した貨客は小松島駅より小松島港の汽船に直接連絡乗降ができることとなり神戸、大阪への便は極めて容易になった。

大正二年開通と同時に鉄道院がこの軽便鉄道を借り上げ、共同汽船会社も又阿波間の連絡運輸營業を開始したのでいよいよ阪神への航路としての港湾の整備が急務になった。一方陸上交通は急テンポで進み、徳島本線が舟戸（川田）から池田まで翌年三月開通し、大正五年（一九一六）には五月に中田、古庄間に阿南鉄道が、七月には新町橋（徳島）撫養間（一部連絡船）に阿波軌道が開通した。これ等の貨客の阪神への通路としての小松島港の大改修が急務となった。

大正六年（一九一七）鉄道院は小松島輕便鉄道を買収した。

明治四四年通常県会において一二、三万円の工費を可決し、船車連絡に差し支えぬ程度に進めたが、未完であり大正二年一四か年継続事業として工費、一四万四六〇〇円で内港部の整備に着手した。

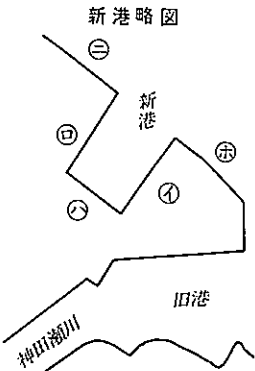
さらに大正六年一〇年まで工費一九万九四〇〇円で、港口の南北突堤を増築、港口の有効幅員を九〇メートルに拡張し、港内浚渫によって一〇〇〇トン級の汽船の出入が自由にできるようにした。しかし急速な商工業

の発展によつて出入船舶および貨物が増加し、神田瀬川口を利用した内港は、港内面積が狭隘になり、さらに港域の拡張修築が必要となったのである。

3 第一次国営事業期（大正一二年〜昭和九年）

大正一〇年六月、第二種重要港湾指定（工事国庫補助二分の一）を転機として、国営事業の新段階に入る。

「小松島港修築工事概要」によると「拡張修築は本港の最も急務とするところなり、政府また認むる処ありて、之を第二種重要港湾に編入し、工事費総額三二〇万二千円に対し、国庫よりその二分の一を補助し、大正一二年より昭和五年度に至る八ヶ年継続事業として、内務大臣に於て直接施行することに決し、大正一二年一月より本工事に着手するに至れり。而して大正一五年度に至り、追加埋立工事二四万七千五百円の決定（県営）を見たるも、その後、財政の都合により予算の節減、施行繰延等の必要を認め、結局総予算三百六十八万五千二百二十六円を以て昭和八年度に完成の予定とす。これ計画の主要なり」とある。



結局、三〇六万八五二六円（国庫一四二万五一九〇円・県費一六四万三三三六円）で、昭和九年五月までの一二ヶ年継続事業となったのである。



小松島港船車連絡の光景（大正初期）

昭和一〇年には、県費一四万七七八円で陸上設備が建設され、以後また臨港鉄道が敷設され、近代的な港湾の形態を整えた。ちなみに小松島港駅の完成、営業開始は昭和一五年三月一五日である。

工事は、現在の東(五八二メートル)南(二五一メートル)北(二八二メートル)の防波堤の建設。村営時代の旧防波堤(百間波止など)の除去。①南(二二二メートル・水深六・四メートル)②北(二一八メートル・水深六・四メートル)③西(九一メートル・水深四・五メートル)④物揚場(二二四メートル・水深二・〇メートル)⑤物揚場(三二五・一メートル・水深三・〇メートル)の岸壁が、図のように旧存の溜池を掘込んで建設され、その土砂および浚渫(港内六〇一・五〇〇平方メートル)の土砂で周辺に埋立地を造成し、小松島港の中心部が形成せられて、新港と称せられることになる。これにより南北の岸壁には三〇〇〇トン級の船舶の係船が可能となった。これ以降、神田瀬川口の部分を旧港ということになる。

こうして新しい港としての機能が整備され、貿易港として隆昌を見るようになるが、この巻では終戦時までの記録にとどめるため、そのことは措く。

第二章 産業と経済

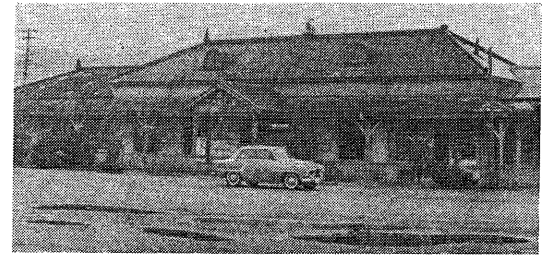
2 鉄 道

明治三二年徳島市寺島（今の徳島駅）から鴨島までの間に、徳島鉄道株式会社が鉄道を敷設したのがはじまりで、三三年麻植郡船戸（川田駅）まで開通。のち、明治四〇年九月に国に買収されて国有となっている。

同社は、徳島小松島間にも軽便鉄道敷設を設計していた。それを阿波国共同汽船株式会社が、船車連絡便とするため明治四三年八月に譲り受けている。明治四五年工事に着手し、大正二年四月竣工、工費八五万円であったという。同年四月二〇日運行開始と同時に国に買収された。小松島駅開業と同時に、小松島大阪、高知甲浦間にそれぞれ船車連絡便が始められた。一方、徳島小松島赤石間の定期航路は、鉄道開通による乗船客減少のため、廃止された。グラビア写真にも収められているが、甲浦航路について述べると、小松島発八、二〇―橋一〇、四〇

第二章 産業と経済

年次	汽車乗客数			中田()は阿南鉄道		
	小松島	中田	南小松島	金磯	赤石	立江
2.	163,463					
3.	147,009					
5.	146,364	11,523				
6.	119,514	50,972	43,346	4,128	29,099	33,128
		(6,630)				
7.	128,855	82,942				
8.	165,301	93,768	67,935	3,273	37,396	45,695
		(18,504)				
9.	190,483	98,949	67,104	3,490	42,971	45,137
		(20,880)				
10.	187,005	99,431	65,034	3,817	38,207	40,827
		(17,505)				
11.	209,127	126,366	67,814	6,801	41,178	43,265
		(25,503)				



大正2年4月の建築当時から現存する小松島駅

四七〇
 一日和佐后二、二〇―浅川四、二〇―甲浦六、三〇。阿南鉄道のない時代のこと、悠長な県南の唯一の船便であった。

阿南鉄道株式会社は大正四年一月起工、小松島線中田駅から分岐して、工費六〇万円、南小松島、金磯、赤石、立江、羽の浦を経て古庄に至る阿南鉄道が大正五年五月一二日に開通している。

この路線は、さらに延長され、昭和十一年三月二七日には桑野駅まで、同一二年六月

二七日には阿波福井駅まで、それぞれ開通、昭和一七年七月一日牟岐まで延長、牟岐線が完成した。昭和十一年七月一日国に買収されている。

昭和一〇年三月二〇日、高德線、昭和一五年三月一五日には小松島臨港鉄道がそれぞれ開通した。

鉄道輸送の動向について県史では、明治三一、三二年は増加し、明治三三年から四三年までは漸減し、第一次世界大戦のはじまる前年大正二年から急増し、金融恐慌の起こった昭和二年から七年までは漸減、昭和八年から増加をはじめ、昭和一二年以降は、戦時輸送となつていったとある。

日中事変のはじまつていた昭和一三年、小松島、高知山田間に四国中央鉄道建設の議が沿線町村におこり、同年一二月第七四国会へ建議書を提出し、一八年八月ごろまで陳情運動がつづけられたが、戦況の悪化もあつて遂に実現を見ず、戦後勝浦郡町村長会が、これを採り上げ再燃し始めたが、実現することができず幻の四国中央鉄道となつた。

3 自動車

自動車の登場は、人力車、乗合馬車が交通機関であつた明治三三年で、バスはそれより三年後の明治三六年の一月であつた。本県では徳島市中通町で齒科医をしていた前田利行が、大正二年八月一二日中洲港へ陸揚げした、ホロ型フォードの自家用車が第一号といわれている。小松島市を中心に活躍した自動車会社の大要は次のとおりである。

徳島自動車株式会社 本社小松島町字外開七番地 資本金一九万五千元 代表取締役 伊藤八百吉 専務 南

山利三郎 取締役 高橋富夫 北仁市 田村英之 新井秀太郎 監査役 星合克夫 松本茂。

沿革 大正一一年丹生谷自動車として発足、昭和一二年阿南鉄道自動車部を譲り受け、徳島自動車株式会社と改称、その後、船場―田野野(上勝町)を走つていた旭自動車(代表 庄野祐吉)を吸収合併、昭和一七年統合時代には免許杆二四一・七キロ、車両一七両、徳島桑野、桑野坂州など一六路線を運行していた。白バスといわれ、