

第十二節 交通運輸

従って馬車が増加し、昭和に入って貨物自動車が増加するようになって、馬車による貨物輸送の経済的価値は失われなかった。戦前まで、荷馬車は往復一日以内の近距離における各種貨物の輸送に有利であり、自動車は県内における比較的遠距離の物資輸送に使用せられた。終戦後になって、自動車の非常な発達により、荷馬車は完全にその経済的価値を貨物自動車に奪われるに至った。

(三) 荷車

荷車は人力車とともに明治初期から利用せられるようになったものとみてよい。明治十三年(一八〇)には八百二十五台にすぎなかったが、十年後の二十三年には約六倍の四千八百六十九台となり、二十年後の三十三年(一九〇)には約十六倍の一万二千四百二十二台に達し、その後もさらに急増を続けている。荷車には大八車、大七車等と呼ばれる大型のものと、中小車に区別せられていた。明治二十年(一八七)七月十三日公布の県令第四十九号「諸車所有者心得」の第三条に「荷積車ハ荷台載スル場所縦横相乗シ尺坪十四坪以上ヲ以テ大七車以上トシ右未満ヲ以テ中小車以下トシ区別ス」と記している。また、その第一条には「新調ノ諸車ハ：中略：郡役所へ申出検印ヲ受クベシ」と示し、諸車輛の管轄は郡役所が行なっている。大八車は最も大型の荷車で、牛にも曳かせていたが、明治二十年頃から減少し、後には中型の荷車が一般に「大八」または「大八車」と呼ばれるようになった。荷車の利用は大正から昭和に入っても増加の一途をたどり、昭和五年(一九三〇)には約三万台に達し、三・八世帯に一台の割合で所有するほど普及した。その後次第に減少するが、現在においても農作物の運搬用として利用されている。

(四) 鉄道

第十二節 交通運輸

徳島県年間鉄道輸送量

区別 年代	年間乗客 人	年間貨物総量 トン	徳島駅一日 平均乗客 乗
明治31	92,300	1,297	—
32	617,395	22,944	—
33	752,554	32,748	498
34	628,519	29,943	516
35	602,236	31,409	479
36	545,066	33,337	455
37	453,409	39,696	329
38	510,980	56,546	324
39	535,890	67,473	321
40	365,084	35,559	—
41	641,324	39,031	493
42	569,121	51,267	388
43	705,653	50,242	433
44	754,794	68,099	449
大正元	—	—	—
2	1,216,127	110,576	844
3	1,363,635	105,748	850
4	1,386,000	111,815	879
5	1,677,432	145,108	1,046
6	2,341,848	196,779	1,227
7	2,461,794	221,212	1,489
8	3,420,220	236,712	1,846
9	3,655,283	208,821	2,037
10	3,797,305	264,906	2,221
11	4,322,920	227,803	2,637

注

- 1、徳島県統計書、徳島駅資料、四鉄営業部資料による。
- 2、阿南鉄道の貨物輸送トン数を含まず大正六年（一九一七）～一九三五の間
- 3、◎は土讃線を含みます。（土讃線の貨物発送トン数は全発送トン数の一五パーセント内外、到着トン数は全到着トン数の十パーセント内外である。）

日清戦争後は全国的に私設鉄道敷設ブームが起った。本県では明治二十九年（一九〇六）一月大串龍太郎が委員総代となつて徳島鉄道株式会社が創立され、同三十年起工し、三十一年二月十六日に徳島―蔵本間と府中―西麻植間に鉄道が開通した。翌三十二年九月七日に国府―蔵本間、同十月五日西麻植―学島間、同十二月二十三日学島―湯立間が開通し、三十三年八月八日学島―船戸間が完成した。この鉄道は国有鉄道法によって、明治四十年九月一日国家に買収せられた。さらに明治四十四年（一九〇九）十二月、船戸―池田間の鉄道敷設工事を起し、大正三年（一九一四）三月二十五日に完成したが、完成と同時に国家が買収した。明治年間に起工した鉄道には、この他に阿波国共同汽船会社の徳島―小松島間の鉄道がある。この鉄道は明治四十五年に着工し、大正二年（一九一三）四月二日に開通した。

徳島鉄道の徳島―船戸間の工事費は一五六万円で、これを米価によつて今日（昭和三十九年）の金額に換算すると、十五―十九億円になる（当時の徳島市における米価は一石十円―十三円）また、船戸―池田間の工費は四十七万円で、現在（昭和三十九年）の二億二千万―二億八千万円に当る。

次の表は本県における鉄道輸送量と、徳島駅の日平均乗降客を示したものである。明治三十一年（一九〇六）は徳島鉄道が一部開通した年で、汽車の運行区間は徳島―蔵本、府中―西麻植間であった。そのため、乗客数は年間九三、二〇〇人にすぎないが、翌三十二年には徳島―湯立間が開通し六一七、三九五人と増加している。しかし、明治三十三年から四十三年までは漸減し、第一次世界大戦の始まる前年、大正二年から急増し、ついで金融恐慌の起つた昭和二年から同七年までは減少を続け、八年から増加しはじめる。物資の輸送についても同様な傾向を見ることが出来る。もちろん、大正二年（一九一三）―五年の間においては、阿波電気軌道等の新設を考慮しなければならぬが、昭和二年（一九二七）以降には、土讃線の一部開通をみながら、鉄道輸送量は著しく、減少してい

徳島県年間鉄道輸送量

区別 年代	年間乗客 人	年間貨物数 発送トン	年間貨物数 到着トン	徳島駅 一日平均 乗客	徳島駅 一日平均 乗車人員	
大正 12	4,667,926	221,322	209,034	2,873		
13	4,905,855	239,942	—	2,942		
14	5,043,637	233,606	229,335	2,987		
昭和元 2	5,330,561	288,713	227,653	3,129		
	5,189,253	171,798	167,979	2,894		
3	5,283,093	212,360	211,217	2,773		
4	5,233,375	217,602	220,537	2,748		
5	4,858,454	171,376	174,227	2,453		
6	4,664,377	155,114	151,882	2,383		
7	4,412,142	140,550	137,863	2,180		
区別 年代	年間乗車 人	年間降者 人	同 上	同 上	徳島駅 一日平均 乗車人員	徳島駅 一日平均 降車人員
8	3,908,099	3,990,716	163,463	176,206	2,140	2,133
9	4,178,626	4,158,344	164,427	166,267	2,116	2,160
10	4,874,771	4,853,110	174,808	171,663	2,693	2,740
11	6,218,229	6,139,833	214,589	197,704	3,074	3,037
12~21	—	—	—	—	—	—
22	—	—	516,689	427,201	19,954	20,010
23	35,211,550	34,422,785	470,120	470,485	16,024	15,396
24	36,680,310	36,075,140	◎ 344,194	517,730	16,046	15,173
25	33,071,135	33,253,918	◎ 281,677	◎ 351,739	15,550	14,987
26	34,114,502	34,277,185	◎ 317,606	◎ 371,068	12,966	12,456
27	33,544,663	33,529,592	◎ 292,623	◎ 329,428	12,198	11,976
28	32,478,985	32,459,209	◎ 284,930	◎ 337,226	12,725	12,440
29	32,348,898	32,142,952	◎ 272,484	◎ 341,914	13,509	13,248
30	22,541,166	22,293,479	295,600	360,450	12,272	12,128
31	22,685,449	22,490,101	297,842	350,677	12,677	12,455
32	22,516,884	21,856,477	294,402	361,862	12,514	12,284
33					12,681	12,471
34					13,159	12,953
35					14,723	14,401
36					15,352	15,015

る。このように、鉄道の輸送量の増減は本県の経済界の動向を示していることができよう。経済学的にみれば交通は生産活動の分野ともいえるから、輸送量の増減は生産の向上、衰退とみてよい。

本県の鉄道はすでに開発し尽された地域に敷設せられたもので、新しい開拓地の鉄道敷設とは異なり、従来の交通機関に大きな影響を及ぼした。徳島鉄道開設以前における吉野川の舟運は、阿北における物資輸送の幹線であった。ところが徳島鉄道の開通により、ひらだ・えんかん等の川船は完全に駆逐せられ、その姿を消すとともに、川岸に栄えた津はその繁栄を駅に奪われた。

(五) そ の 他

明治初期は駄馬・駕籠人足から人力車・荷車・牛車への移行期であり、前者も交通運輸上重要な地位を占めていたことは、各種の規則等が出されてきたことによっても知られる。すなわち、名東県歴史によると、明治七年(一七四)阿波・淡路・讃岐の人足の賃金を次のように定めている。

- 一、駕籠人足一人一里賃銭四銭五厘
- 一、平人足荷物量目七貫目迄一里賃銭四銭二厘
- 一、脚夫荷物量目三拾六貫目迄一里賃銭九銭
- 一、宿駕籠人足式人五分
- 一、垂駕籠人足三人
- 一、切棒人足六人

夜行並三峠路ハ一割ヲ増シ峠路ノ夜行ハ式割ヲ増ス可ク取扱人手数料トシテ賃金五分収メシム。

自転車 本県で自転車が利用せられるようになった年代は明らかでないが、明治三十年に五十七円六十九銭の

阿撰航路夜航開始

徳島大阪間の旅客船は、昼間のみにて夜間の航海は停止になっていたが、明治十三年九月二十六日より夜航に就航、阿撰間の交通は一段と便利となった。これは客船構造の改良を兵庫工作分室で行ない夜航海の許可がおりたためである。就航船は己卯丸・鵬勢丸・太安丸の三船であった。

この夜航開始について、明治十三年（一八八〇）九月二十六日の徳島日々新聞に次のように掲載されている。

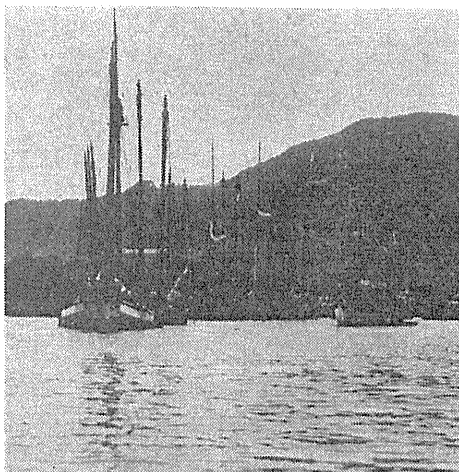
「阿撰間の航海は、かねて昼間のみにて夜中は停止となりぬしが、潮の満退もありて実際は行われ難きにより午后十時よりの航海は行われざりしが此度允可となりしかば船場会社より鵬勢丸を以て本日午後十時を限り大阪へ向け出港さるるよしなれば本日中にのりこむ手筈をすれば明日極朝に着阪すべく大いに乗客及び会社の便利ならん……」

小松島港と徳島県と海運界

小松島港が古くから港としてさかえ、県外取引が盛んに行なわれていたことは、正応三年の熊野神宮の古文書、元享二年の文書によって知ることができる。（本史第二卷第二章付録・同第七章第二節参照）

正応三年の文書によると、勝浦生比奈庄で伐り出した木材を筏に組み、勝浦川を流して小松島湾にあつめ紀州大阪方面に積み出していたことが知れる。

また、元享二年の文書によると、小松島港の船はいずれも定紋の唐梅の印をつけ当時近海を荒していた海賊船



中洲港 (明治末期)

と区別を行っていたことが知れる。

また、藩政時代、特に寛政年間には、阿波藍製造に使う玉砂三千トンの八割までが小松島でとれていた。この玉砂は小松島港から積み出し、吉野川を利用して藍栽培地に運送されていた。その名残りはいままも、アイ場の浜として残っている。

なお製造された藍は、小松島港より全国各地に売捌かれていた。現在の西野家の前身である野上屋を初め、加島屋・播摩屋・熊野屋・板屋など一流の藍商が軒をならべて県下の取引高の四分の一を扱っていたほどであった。しかし、明治二十年には阿波国共同汽船会社が古川口（吉野川口より兵庫大阪港行きの航路）に港をもうけ、太陽丸が就航した結果、小松島港は一時火の消えたようなさびしさがあった。

ただし良港であったことは、長岡道謙（東京の裁判所書記）の阿談日記によっても理解される。すなわち「天氣の悪い日は小松島港を利用して……」とある。風浪のさいは、徳島港をさき、小松島港へ入港したことを物語るものである。

明治二十六年（一八九三）にいたり、徳島藍商人によって小松島旧港の築港工事が取りあげられ、七十八隻の和船でジョレンを使い同川の大がかりな底ざらえを行ない、明治三十三年（一九〇〇）十一月、小松島港と徳島を結ぶ定期航路が開始され、阿波国共同汽船会社の二十四トンの第五共同丸が就航した。同三十四年には、小松島―和歌山航路がひらかれ、港として第一歩をふみ出した。

明治四十四年神田瀬川北岸に、四、五百トン級船舶の接岸できる築港工事に着手、これが大正二年四月に完成している。

同年四月には阿波国共同汽船会社の小松島―徳島間の軽便鉄道も完工し、ここに船車連絡がととのった。