

三 小松島港

小松島港は、四国の東岸に位置し、紀伊水道に面した天然の良港として古くから栄え、四国と京阪神を結ぶ、海陸交通ならびに物資流通の拠点としてその役割りを果たしてきた。明治になって三二年には港口の改修が行われ、引き続き大正二年から六年まで、開通した徳島線との船車連絡を十分にするため、内港部を整備、さらに大正六年から数次の改修を加え、昭和九年に一応築港工事は竣工した。その経緯については市史中巻に述べたとお

りである。本項では、昭和二〇年以降について述べることにする。

1 港の変遷（戦後篇）

昭和二三年	開港場に指定。税関支署、海上保安部が設置された。深日航路開設される。（旅客）。	昭和三七年	国鉄小松島駅を基点として、阿佐準急（小松島―池田―高知、小松島―池田―琴平）両便を新設。
二四年	運輸省第三港湾建設局小松島工事事務所が設置された。	三八年	神戸植物防疫所小松島出張所、設置。
二六年	港湾法による重要港湾の指定を受けた。市制実施小松島市となる。	三九年	港湾審議会第二回計画部会による公共埠頭及び木材港の整備を基本とする港湾計画の策定が行われた。港域の変更に、地方港湾徳島港を含めた重要港湾小松島港となる。
二八年	港湾法により港の管理者、知事となる。		
二九年	本港北岸に貨物専用臨港鉄道完成。農林省令第七三号により、木材穀類の特定港に指定。小松島植物防疫協会が設置された。		
三〇年	運輸省直轄工事による一〇、〇〇〇トン岸壁の築造と港内（マイナス九メートル）浚渫に着手。	四四年	運輸省直轄による小松島築港金磯地区、外賀埠頭（一〇、〇〇〇トン）築港に着手。
三一年	和歌山航路開設（旅客）。		小松島港合同庁舎が完成し、海上保安部、税関、植物防疫所、入国管理事務所など、国の出先機関が入った。
三五年	新港一〇、〇〇〇トンけい船岸壁と港内（九メートル）浚渫完成。	四五年	動物検疫所小松島出張所が開設された。
三六年	第一次港湾整備五カ年計画を策定し、運輸省直轄工事として、金磯一〇、〇〇〇トン岸壁の建設ならびに、マイナス九メートルの航路浚渫に着手。	四六年	第四次港湾整備五カ年計画を策定。
		四七年	港湾審議会第五〇回計画部会による、昭和六〇年を目標とした港湾計画を策定。
		四八年	和田島地区のマリーナ等、港湾計画を一部変更（港湾審議会第五八回計画部会）金磯

一五、〇〇〇トン岸壁完工。
 昭和四九年 大阪（南港）航路開設。（フェリー）
 五一年 第五次港湾整備五カ年計画を策定。

五三年 本港地区ポートサービス埠頭の建設に着手。
 五六年 第六次港湾整備五カ年計画策定。

2 港の自然状況

- 一、位置 北緯三四度〇〇分、東経一三四度三六分。
- 二、港湾区域 徳島市沖ノ洲町高州北端（北緯三四度四分一〇秒、東経一三四度三五分五九秒）から一一四度、一、五〇〇メートルの地点に引いた線、同地点から一六四度六、七〇〇メートルの地点まで引いた線と陸岸により囲まれた海面ならびに新町川、福島川、沖ノ洲川、勝浦川、神田瀬川、立江川、各最下流の道路橋に囲まれた河川水面及び園瀬川鉄橋、冷田川樋門、御座船川山城屋橋、芝生川樋門並びに太田川樋門各下流の河川水面。
- 三、土質 大部分の底質は、粘土又は砂で錨地に適している。
- 四、潮流 小松島港区における漲潮流は、根井鼻より元根井沿岸に沿って港口に向かい、落潮流はこれに反する。平均流速は〇、五ノット程度である。
- 五、潮位 基準は東京湾中等 潮位（+）〇・九八七メートル 朔望平均満潮面 潮位（+）一・八〇〇メートル
 朔望平均干潮面 （-）〇・〇〇〇メートル 最高高潮面 （+）三・四〇〇メートル
 最低低潮面 （-）〇・五二〇メートル 平均水面 （+）一・〇〇八メートル

3 港湾施設

港湾施設の現況は、次のとおりである。

第二章 産業と経済



小松島港東防波堤北灯台と北方照射灯

小型船主要施設

公専別	施設名	水深(m)	延長(m)	エプロン幅(m)
公共	横須物揚場	2.0	57	5.1
	金磯埠頭 南物揚場	4.0	630	6.0
	新港埠頭 北物揚場	3.0	99	6.0
	一条通物揚場	2.4	255	7.2
	赤石物揚場	1.5	216	4.4
専用	大阪セメント	4.0	1基	
	山陽国策バルブ物揚場	4.0	116	10.0

(小松島市発行「小松島港」資料から)

航路標識

名称	位置	色及び光力	灯質周期	灯高(m) 平均水面上	横道物(m) 基礎上	光達距離 (海里)
東防波堤南灯台	東防波堤南端	赤色 3,400カンデラ	明暗 3秒 3秒	10	8.4	晴天11.0
東防波堤北灯台	東防波堤北端	緑色 3,700カンデラ	毎1閃 4秒に光	13	13	晴天12.0
南防波堤灯台	南防波堤先端	緑色 870カンデラ	明暗 3秒 3秒	9.9	8.5	晴天11.0
高曾根灯標	東山先築沖	赤色 100カンデラ	毎8秒に 3秒に 3秒に 3秒に	10	10	晴天7.0
和田ノ鼻灯台	和田ノ鼻先端	白色 8,500カンデラ	明暗 3秒 3秒	14	9.5	晴天12.5
小松島港灯台	中田町東山	白色21,000カンデラ	明暗 4秒 2秒	92	12	晴天24.0

外郭施設

地区名	名称	延長(m)	構造型式
本港	南防波堤	251	方塊式混成堤
	東防波堤	582	函塊・方塊式混成堤
	北防波堤	329	方塊式混成堤
	元根井(南)防波堤	234	函塊式直立堤
	元根井(北)防波堤	50	函塊式直立堤
金磯	金磯防波堤	55	捨石堤
和田島	和田島防波堤	130	方塊式混成堤
	和田島東防波堤	80	方塊式混成堤
	和田島西防波堤	143	方塊式混成堤

係船岸壁(公共)

(昭和58.3.31現在)

施設名	水深(m)	延長(m)	エプロン幅(m)	耐力(m ² 当り)	所定係船数	
					総トン数	バース数
新港埠頭岸壁	9.0	156	14.0	3.2トン	10,000	1
金磯岸壁	9.0	170	10.0	1.6トン	10,000	1
金磯岸壁	10.0 (暫定9.0)	185	10.0	2.2トン	15,000	1
新港南岸壁	6.4	221	10.0	3.0トン	2,500	2
新港北岸壁	6.4	218	10.0	3.0トン	2,500	2
新港西岸壁	4.5	60	15.3	1.6トン	1,000	1
本港フェリー棧橋	6.5	142				1
(専用)						
南海汽船棧橋	5.5	97				2
山陽国策バルブ棧橋	7.5	100				1

水域施設(泊地)

区分	区域	泊地面積(m ²)	水深別	
			-4~-7.5m	-7.5~-9m
被覆外	和田ノ鼻岬-大崎岬	3,029,000	1,446,000	1,583,000
被覆内	防波堤内	500,000	234,000	266,000



神戸・大阪航路の就航船「あきつ丸」(共同汽船)



金磯1万トン岸壁と外貿船(木材)

4 港湾整備計画

現在の重要港湾小松島港は、昔のこまつしま港とは違う。昭和三九年にこまつしま港と、徳島港が合併して出来たものである。その小松島港整備計画は、四七年に策定、当初六〇年に完成の予定であったが、新たに計画を見直し、管理者である県は、運輸省の第七次港湾整備五カ年計画とも合わせて昭和七五年完成を目途に整備をすすめることとなった。

昭和五七年三月二二日徳島新聞「日曜論壇」に麻植小松島市長の談として、港湾整備問題にふれた記事があったので次に再掲する。

「……この際、両港（徳島港区・小松島港区）を指す。筆者注）の機能分担を明確にして、小松島港区は貿易港にふさわしい施設づくりをやってもらおう。（中略）ことし一月末、市議会や港湾関係の代表者に集まってもらい、小松島港の発展策に関してわれわれと意見をたたかわせてみました。みんな真剣に港の将来を案じている人たちがばかりですが、陸上部ではやはり国鉄小松島線を存続すること、これが第一。（国鉄小松島線は昭和六〇年三月一四日廃止線となった。筆者注）

次に海上部では金磯地区の港湾機能を早急に整備することと、上陸船員のための検疫所を新設すること。

この三点を要望事項として決議しました。（中略）ただ小松島港区の分を優先して着工してもらおうこと。この要望書を携えて、三木知事と話し合いたい」

と、小松島港整備問題について、強く訴えている。

かつて、昭和二七年六月一〇日、当時の西岡喜平市長は、小松島港の将来計画を案じ、次の各権威を招いて調

査委員会を開いている。

調査委員

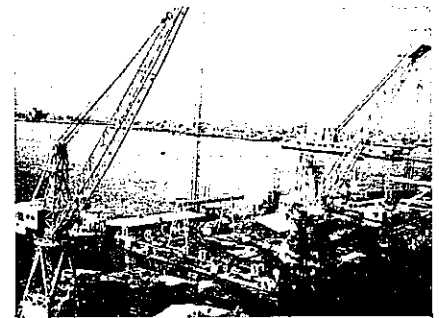
委員長	日本港湾協会副会長	工学博士	鈴木 雅次
委員	四国鉄道管理局施設長		飯野 忍
〃	運輸省第三港湾建設局長		東 寿
〃	運輸省四海運局長		永井勝四郎
〃	関西汽船株式会社 専務取締役		友貞 甚輔
〃	港湾協会理事	(鈴木栄一郎代)	中井 愛次
随員	運輸省港湾局 運輸技官		鯨島 泰佑
〃	四国鉄道管理局計画課 主幹		熊沢 覚

そうして、小松島高校に県下各階層代表者一一〇名の出席を得て、港湾問題について意見の交換が行われ、席上、鈴木博士から「小松島港の将来は、その後背地利用の如何によって決めるのではなからうか」という名助言を得、西岡市長は臨海工業地帯造成を取り上げ、港湾整備促進とティアップさせる方針を決めている。想えば、港湾の整備は歴代首長の念願して来たことであった。

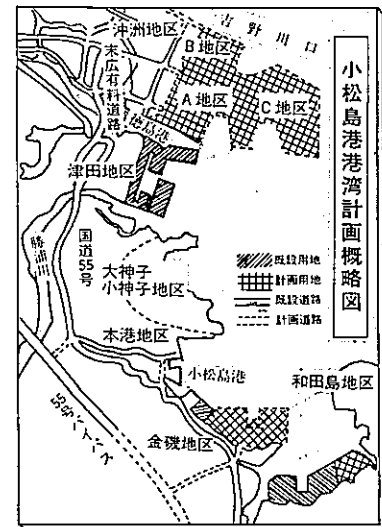
現在、小松島港区は内外貿パスを持つ本港区と、大型埠頭として整備中の金磯港区を持っている。計画では水深一二メートル、三〇、〇〇〇トン級接岸を、五〇、〇〇〇―六〇、〇〇〇トン級貨物船、コンテナ船が接岸可能にするには、水深一四―一五メートルが必要。金磯、和田島地区に工業用地を造成する計画である。

対岸本州では、関西新空港の開発によって、大阪湾は大きく変貌しようとしている。阪神港の副港としての機

能を持つ小松島港を、阪神経済圏との関連において如何に開発するかについて、県も二一世紀を目指した長期ビジョンの策定について真剣に取り組んでいる。この小松島港の整備完成を急ぐことこそは、四国東岸地区の、ひいては小松島市の活性化につながる緊急かつ重要な事業であり、四万市民の熱望することである。



徳島造船から見た小松島港



第二章 産業と経済

貨物輸送の状況

昭和33年度記録

輸送期間	路線名	運転区間(運航)	運転回数(運航)	主要物資		年間一日平均量発送着荷	
国鉄小松島駅	小松島線	小松島-中田	4	肥料 石炭 木材	102屯	62屯	
		中田駅	"	德島-小松島-牟岐	"	8屯	20屯
南小松島駅	牟岐線	"	4	鉱石 みかん 木材	0.22屯	0.93屯	
赤石駅	"	"	4	鉱石 肥料 木材	1.7屯	1.1屯	
立江駅	"	"	2	"	1.48屯	1.24屯	
トック小松島支店	KK	徳島通運	4	肥料 石炭 食糧品	15.5屯	6屯	
		小松島公運	"	"	10屯	10屯	
三輪小松運送	KK	県内一円	5	肥料 食糧品	3屯	3屯	
		アサヒ運送	"	"	3屯	3屯	
竜江運送	"	"	"	鉱石肥料木材石灰	3屯	3屯	
船舶関西汽船	KK	阿拱航路	3		8屯	8.4屯	
		南海汽船	3	紀航航路	小松島-和歌山	1屯	1屯

旅客輸送の状況

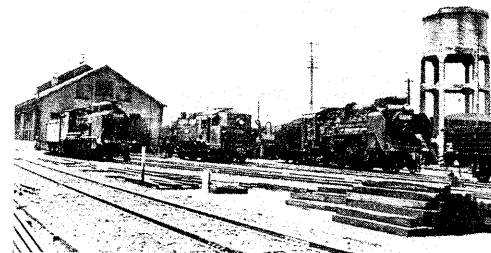
昭和33年度記録

輸送機関	路線名	運転区間(運転)	運転回数(運行)	乗客数(年間一日平均)		
				定期人	定期外人	計人
国鉄小松島駅	小松島線	小松島-中田	15	乗車 267	251	518
				降車 267	246	513
中田駅	"	"	15	496	86	582
				496	78	574
南小松島駅	牟岐線	徳島-小松島-牟岐	23	740	317	1,057
				740	303	1,043
赤石駅	"	"	22	256	61	317
				255	53	308
立江駅	"	"	22	346	165	511
				346	160	506
船舶	阿拱航路	小松島-神戸-大阪	3			乗込人員 1,085
	紀和航路	小松島-和歌山	3			上陸人員 1,070
バス小松島市営	徳島線	徳島-小松島	42	573	1,630	2,203
	和田島線	"-小松島-和田島	10	25	658	683

(小松島市新産都市計画表から)

る反対、有力な出資者、石原産業の勝浦炭鉱閉山などの悪条件が重なり、遂に実現するに至らなかったのである。

市内の国鉄線 小松島線(中田-小松島港)と牟岐線(徳島-牟岐-海部)がある。小松島線については、大正二年四月二〇日開業。徳島-小松島間を、阿波国共同汽船(株)が会社線として敷設したものを、開業と同時に鉄道院が借り上げ、後に買収し、国有鉄道となった。大正三年には徳島線が池田まで開通し、池田-徳島-小松島と直結した。このことは、沿線住民の阪神方面への連絡は徳島本線により、唯一の大型船の出入りできる小松島港へと結び、小松島に繁栄をもたらした。戦時中は軍の出征や物資の輸送を担い、戦後は復員、戦災者の帰郷、引揚者の輸送と、折からの車両不足もあって、貨車、無蓋車なども動員し、輸送に当たった。ようやく昭和二四年、国有鉄道は、公共企業体に改組され、日本国有鉄道公社となり、独立採算を目指し、輸送の近代化を推進した。三五年頃からは家用自動車普及し、マイカー時代を迎えた。次いでフェリー輸送がはじまり、旅客と貨物がともに国鉄ばなれの現象を来し、当然の結果として三九年には三〇〇億円の赤字が出、それ以来赤字は増加する一方であつた。この期間、国鉄合理化の一端として、路線の整理が行われ、徳島本線の起点であつた小松島は、中田-小松島(一・九キロメートル)の短い路線に改定。牟岐線は逆に徳島-牟岐に改められた。運行は従来どおりであつたし、何も影響はないと思われていたこの路線名変更は後に大きな問題を投げかける遠因となつたのである。牟岐線については、阿南鉄道(株)が中田駅から分岐し、はじめ古庄に至る間



小松島機関区構内風景(昭和30年頃)

鉄道旅客発着通過人員

単位：人 県統計書（日本国有鉄道四国総局調）

区分	昭和51年度		昭和52年度		昭和53年度		昭和54年度		
	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	
県下全駅	総数	25,934,122	25,888,615	23,018,148	22,982,354	22,485,127	22,456,886	21,433,793	21,298,562
	定期普通	17,073,076	17,073,076	14,682,171	14,682,171	14,387,150	14,387,150	13,796,523	13,796,523
中田	総数	8,861,046	8,815,539	8,335,977	8,300,183	8,097,977	8,069,736	7,637,270	7,502,039
	定期普通	333,662	344,893	322,788	330,399	342,814	352,857	321,212	331,119
小松島	総数	247,613	247,613	236,257	236,257	252,456	252,456	237,171	237,171
	定期普通	86,049	97,280	86,531	94,142	90,358	100,401	84,041	93,948
南小松島	総数	273,292	283,496	252,749	260,163	245,101	305,408	204,175	201,121
	定期普通	145,418	145,418	135,721	135,721	121,694	121,694	106,076	106,076
阿波赤石	総数	127,874	138,078	117,028	124,442	123,407	183,714	98,099	95,045
	定期普通	696,099	692,930	652,625	643,911	723,044	674,341	641,573	644,432
立江	総数	458,801	458,801	435,175	435,175	447,279	447,279	451,242	451,242
	定期普通	237,298	234,129	217,450	208,736	275,765	227,062	190,331	193,190
立江	総数	271,410	281,470	247,912	257,674	234,241	242,589	213,456	220,796
	定期普通	198,595	198,595	188,230	188,230	171,048	171,048	156,154	156,154
立江	総数	72,815	82,875	59,682	69,444	63,193	71,541	57,302	64,642
	定期普通	149,209	150,898	137,517	139,665	130,235	132,449	126,107	128,436
立江	総数	102,582	102,582	94,790	94,790	88,116	88,116	86,018	86,018
	定期普通	46,627	48,316	42,727	44,875	42,119	44,333	40,089	42,418

（小松島「81統計」資料から）

を敷設、大正五年五月一二日に開業し昭和十一年七月一日に国鉄に買収された。昭和一七年七月一日には日和佐車岐間さらに昭和四八年一〇月には阿佐線海部までの営業が始まり、県南唯一の鉄道線として利用されている。

市内の駅数は、中田、小松島、南小松島、阿波赤石、立江の五駅であり、国鉄貨物輸送、旅客輸送の状況、ならびに鉄道旅客発着通過人員などの統計は前表のとおりである。

国鉄小松島線の廃止 国鉄は昭和三九年度になって初めて三〇〇億円の赤字を出し、以来ずっと赤字が累増して、五七年度では一八兆円となっている。旅客の激減は、自動車産業の発達で乗用車が急速にふえたことや、航空機利用の増大などもあり、国道や交通網整備建設に伴って、モーターゼーションとなったことが大きな原因である。

貨物も海運とトラックで総輸送量の九一・九％、その他〇・三％、計九二・二％が占められ国鉄占有率は、わずか七・八％にすぎない。こうした状態の中で、いろいろの曲折を経て、昭和五五年一月「日本国有鉄道経営再建特別措置法」が可決された。

三六年四月に路線名の変更によって支線とされた小松島線（中田—小松島港間—九キロメートル）は、運行回数一五往復（うち七往復準急便）で、これらはいずれも船車連絡便として



廃線間近い小松島駅



小松島港駅

阪神、紀伊航路と接続し、徳島―穴吹―池田、高知へ、また、鳴門、高松方面へも接続している現状であった。しかし一・九キロメートルの区間だけの営業係数を計算すると、全国でワースト五位、四国管内では最低となるのは当然であった。

五五年一月二七日、国鉄再建法、及び施行規則公布、施行。五六年六月一日特定地方交通線四〇線承認申請、知事通知が出されており、小松島線も第一次特定線に入った。

これよりさき、五五年三月二四日、小松島市議会全員一致で存続決議、沿線各市町村長、四国四県、正副議長会、知事会でも存続要望が決議され、小松島線の現状から存続されることが当然とする、運動陳情が強力に展開された。五六年六月一五日には四国地方でただ一線廃止予定路線になったことに対し、猛反対運動を行った。

五八年二月八日には、対話集会を開き、県、商工港湾関係者、小松島線を守る会、県民の足を守る会、外、団体一〇〇人と、国鉄四国総局長外幹部五人が出席、廃止選定の経緯、改善計画、車両基地の扱い、路線名の問題について討議した。民間団体「さつき会」の白石ツネイ会長は旅行団を組織、国鉄利用に最大の努力を払った。

反対運動は、いろいろな方法、手段で続けられたが、国鉄は五八年度中にも廃止したいという意向で、なんとしても廃止にもつていこうとする強い姿勢であった。

七月には、小松島車両基地をはじめ全国運転基地六七カ所を、五八年度中に廃止する旨を提示した。

五九年二月からは、小松島駅、南小松島駅の荷物扱いを廃止、小松島臨港線も廃止された。

五九年七月「小松島線地方交通線対策協議会」では、バス代替輸送とするか、第三セクターにするか二者択一を迫られ、麻植市長は迷った。こうして事実上、廃止をのまざるを得ない状態となり、遂に六〇年三月一四日から廃止、バス代替輸送に決まったのである。