

これらの大工事と平行して、昭和二十七年以降木橋を永久橋に架け換える事業が計画的に進められ、昭和四十年三月末現在、木橋はわずか五パーセントに過ぎず、永久橋の多いのは神奈川、大阪について全国第三位を誇っている。

しかしなお吉野川に三橋、那賀川に二橋の長大橋架設計画がある。

昭和三十六年、本州四国連絡道路の一環として小鳴門橋が架設され、鳴門海峡に架設する千四百四十メートルの吊橋、大鳴門橋も概略設計が完成し、事業費百五十五億円と積算されて完成の日を待っている。

〔注〕戦後潜水橋というものが出来、長いコンクリート柱を川底へうちこんで橋梁を支え洪水時には水は橋を越えて流下するものであるが吉野川中上流にはこの潜水橋が多く出来て一時をしのいでいる。

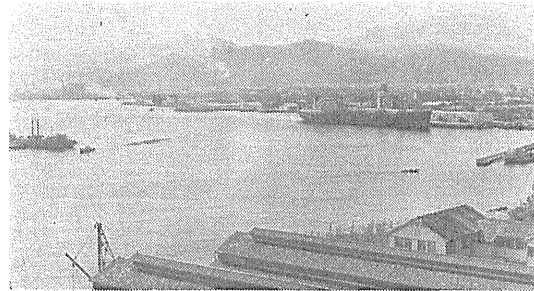
三 海 運

徳島港 明治の汽船時代に入ると本土との連絡は徳島は新町川の川口が遠浅である上に、漂砂の移動が甚しく、滞筋（みおすじ）が一定せず、新町川を利用しての河口港としての役目が果たせなかった。

そこで吉野川の本流から古川港へはいつていた。明治二十八年徳島市は阪神連絡船を本港に入港せしめる必要を痛感するに至り、市の事業として新町川と支流福島川を浚渫し、その土砂を以って両河合流地点の上流を埋立て、また沿岸を整理した結果、大阪商船は、明治二十八年沖洲ついで三十年から福島川を起点とし、また、阿波国共同汽船



徳 島 港 (昭和41年)



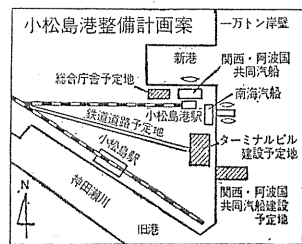
小 松 島 港 (昭和14年)

また、別に昭和十一年度から中洲地先へ水深三・五メートル、延長四百四十四メートルの繋船岸壁を、また、昭和二十六年年度に水深三・五メートル、延長四二・八メートルの鉄筋コンクリート棧橋を中洲町に完成した。

さらに、昭和三十年年度には万代町に水深四メートル、延長七一・三メートルの繋船岸壁を完成した。

小松島港 上述のとおり徳島港が河口港として不利な地勢にあるので、明治四十四年には阿波国共同汽船により小松島・徳島間に軽便鉄道が敷設せられ、汽車の乗客が小松島駅に下車するとすぐ乗船出来るような連絡設備をしたので、以後、小松島が阿摺間の汽船発着港となり、従来徳島港に発着していた船舶の多くは小松島港を出入するようになった。

その後、県費をもって大正六年から十年まで港



渫すべく工費十四万余円を投じて着工したが、大正六年以降はこれを県営とし、その後、県は年額約五万円余をもって毎年土砂十八万立方メートル内外を浚渫し、鋭意水深維持につとめて来た。しかし一朝風波がくると河口航路はたちまち閉塞されるので、これが積極的解決策として本港修築の計画を立て、昭和二十一年河口左岸に曲線の導水堤を築き、右岸に防砂堤を完成した。

〔徳島港〕
(9) 汽船荷役実績表
(イ) 港湾荷役実績調査表

年度別	別種	総取扱量	揚貨物数量	積貨物数量
		上掲のうち 貿易貨物量	上掲のうち 貿易貨物量	上掲のうち 貿易貨物量
昭和27年度		208,933	99,585	109,348
28年度		252,639	118,853	133,786
29年度		257,041	125,494	131,547
30年度		246,913	126,359	120,554
31年度		276,062	134,930	141,132
32年度		302,717	138,045	164,672
33年度		295,521	144,427	151,094

(ロ) 主要物資別港湾荷役実績表

区別	貨物別	総取扱量	雑 貨	そ の 他
		(100%)	(%)	(%)
昭和27年度	総取扱トン数	208,933	155,801(75)	53,132(25)
	揚積	99,585	77,787(79)	21,798(21)
	積	109,348	78,014(71)	31,334(29)
28年度	総取扱トン数	252,639	166,063(66)	86,576(34)
	揚積	118,853	80,573(68)	38,280(32)
	積	133,786	85,490(64)	48,296(36)
29年度	総取扱トン数	257,041	109,469(43)	147,572(57)
	揚積	125,494	56,023(45)	69,471(55)
	積	131,547	53,446(40)	78,101(60)
30年度	総取扱トン数	246,913	121,036(49)	125,877(51)
	揚積	126,359	64,526(51)	61,833(49)
	積	120,554	56,510(47)	64,044(53)
31年度	総取扱トン数	276,062	123,506(45)	152,556(55)
	揚積	134,930	60,598(45)	74,332(55)
	積	141,132	62,908(45)	78,224(55)
32年度	総取扱トン数	302,717	131,619(44)	171,098(56)
	揚積	138,045	58,025(42)	80,020(58)
	積	164,672	73,594(45)	91,078(55)
33年度	総取扱トン数	295,521	131,242(44)	164,279(56)
	揚積	144,427	57,437(40)	86,990(60)
	積	151,094	73,805(49)	77,289(51)

は同三十三年から新町川富田橋下流中洲を起点とし、ともに阿摺間の定期航路を開くに至った。

大正二年、徳島市は工費一万二千円をもって中洲沿岸に応急施設として水深〇・九米、延長二百二十メートルの船着場を築造し、前記定期船はこれを利用することとなった。

また、明治十四年から大正五年にわたり、徳島市は河口を幅五十五メートル、川筋三十六メートル、水深四メートル余に浚

小松島港汽船荷役実績表

(イ) 港湾荷役実績調査表

年度別	種別	総取扱量 (100%)		揚貨物数量 (100%)		積貨物数量 (100%)	
		上掲のうち貿易貨物量 (%)		上掲のうち貿易貨物量 (%)		上掲のうち貿易貨物量 (%)	
昭和27年度		30,864 (100)	13,018 (42)	15,698 (100)	13,018 (82)	15,166	
28年度		28,539 (100)	12,106 (42)	17,014 (100)	12,106 (71)	11,525	
29年度		24,923 (100)	5,165 (20)	11,954 (100)	5,165 (43)	12,969	
30年度		32,983 (100)	7,274 (22)	20,824 (100)	7,274 (34)	12,159	
31年度		31,160 (100)		19,886 (100)		11,274	
32年度		38,539 (100)		23,200 (100)		15,339	
33年度		58,358 (100)	9,611 (16)	20,153 (100)	9,611 (48)	37,905	

(ロ) 主要物資別港湾荷役実績表

区別	貨物別	総取扱量 (100%)	石 (%)	炭 (%)	鉄鋼 (%)	穀 類 (%)	雑 貨 (%)	その他 (%)
	揚積	15,698				13,018(83)	1,180(8)	1,500(9)
	積	15,166				3,860(25)	2,005(13)	9,301(62)
28年度	総取扱トン数	28,539				12,106(43)	3,891(14)	12,542(43)
	揚積	17,014				12,106(71)	1,255(7)	3,653(22)
	積	11,525				2,636(23)	8,889(77)	
29年度	総取扱トン数	24,923				3,085(12)	5,506(22)	16,332(66)
	揚積	11,954				3,085(26)	1,271(10)	7,598(64)
	積	12,969				4,235(33)	8,734(67)	
30年度	総取扱トン数	32,983				7,274(22)	5,410(16)	20,299(62)
	揚積	20,824				7,274(35)	1,512(7)	12,038(58)
	積	12,159				3,898(32)	8,261(68)	
31年度	総取扱トン数	31,160			10(一)	530(1)	4,510(15)	26,080(84)
	揚積	19,886			10(一)	530(2)	1,794(9)	17,562(89)
	積	11,274					2,746(24)	8,518(76)
32年度	総取扱トン数	28,539	6,025(16)			597(1)	4,462(12)	27,455(71)
	揚積	23,200	6,025(92)			597(2)	1,527(7)	15,051(65)
	積	15,339					2,935(19)	12,404(81)
33年度	総取扱トン数	58,358					6,049(10)	52,309(90)
	揚積	20,453					2,077(10)	18,376(90)
	積	37,905					3,972(10)	33,933(90)

内の浚渫、繫船岸壁の築造、南北両突堤の増築を行ったので千トン級の船舶が自由に出入出来るようになったが、次第に旧港では狭くなり、さらに高松・高知との汽車も結ばれたので大正十二年十一月第二種、重要港湾に編入、内務省の直轄施工により昭和九年五月小松島新港が完成三千トン級の大型船が出入出来るようになり、翌十年陸上施設も完備し、臨港鉄道が敷かれ、完全に海陸交通運輸連絡の要衝となった。

昭和二十三年には開港場となり、神戸税関小松島支署が設置され、ひきつづき海上保安部、四国海運局小松島出張所などが設けられた。

さらに昭和三十一年五月には南海電車の和歌山港への延長により明治二十九年以来の小松島―和歌浦航路が小松島・和歌山航路となり、本港と和歌山とは二時間あまりで往来出来るようになった。

また開港場となったので一万トン岸壁を昭和三十三年度に竣工し四国の東門としての重要な役目を果たしている。

撫養港 本港は旧藩時代阿波の正門として殷盛をきわめ、その勢力は明治中期におよんだが本土連絡汽船の発着が徳島―小松島へ移るにおよび昔日のおもかげはない。

昭和八年荷揚場、護岸の設備を改善、第一期工事として県は工費三十四万円を投じ修築工事を起し、また昭和二十四年工費百五十万円、二〇〇立方メートルの浚渫工事を終り、二〇〇トン程度の汽船の出入が自由になり、昭和二十九年兵庫県と連携のうえ本県は五、五六〇万円の工費で本土連絡用フェリーボートを建造、二七五トンの連絡船が五往復、主として自動車の航送に従事しており、将来一、〇〇〇トン級の船舶の出入を可能ならしめようとしている。

現況の動き 県下港湾数は主要港湾の小松島港をふくめて十四港あり、その入港船舶の現況は次の表のとおり