

その後収蔵された蜂須賀家旧蔵の阿波国文庫やモラエス文庫など貴重な書籍は昭和二十年七月の戦災で大部分が焼失してしまった。同二十四年五月に憲法記念館が同地に建てられ、疎開で焼失を免れた阿波国文庫が戻ってきたが、翌二十五年の火災で、そのすべてが灰となってしまった。その後、県立図書館が開館、県の出版・文化の中心となっている。

ところで、子供のための文化娯楽施設などがほとんどなかった戦前において、徳島公園のなかに、県内で唯一といってよい子供向けの施設の「こどもの園」が設置されていた。これは、大正十一年、井上周平らの徳島動物園期成会から寄贈された猿舎やニホンザル五〇匹をもとに、小鳥舎や鹿舎、猛禽舎、スベリ台、シーソー等の遊具を備え、昭和三年に開園したものである。

昭和二十年八月の敗戦によって、日本は連合国によって占領され、連合国軍の進駐がはじまったが、昭和二十一年六月に千秋閣跡に占領軍の民間情報部（C・I・C）が置かれ、治安維持についての指令実施状況の調査の任についた。

昭和二十年代の半ば以降、徳島公園周辺には、市民会館（昭和二十八年のち体育館）や児童文化公園・動物園（三十二年）、市民プール（三十四年）、文化センター（三十八年）などが相次いで造られ、その後、中央公民館・市立図書館・青少年センターなどが造られ、公共施設が集中した地域となっている。近年、中央公園として城山周辺の整備も進み、市民の憩いの場として、また、文化・スポーツの中心地として親しまれている。

徳島港

藍玉や塩など特産物の輸送を担って成長してきた阿波の海運は、明治に入っても、幾度か航路の変遷を伴いながらも大きく発展していった。とくに、徳島は四国の玄関として阪神との間に物資や人の流れで強い結びつきが

あり、阿根航路は、船会社とおしの貨客の激しい争奪戦が話題となってきた。まず、明治二十年代には、航路を独占する大阪商船の藍玉運賃値上げに對抗して、地元の藍商たちが集い、阿波国共同汽船が設立され、両社間で激しい運賃値下げ競争となった。

大正十一（一九二二）年、内務省の港湾指定を契機に、市も徳島港（中洲港、富田港とも呼ばれた）を浚渫し、整備に力を入れた。しかし、川底が浅く船の出入りに不便なこともあり、阿波国共同汽船は、大正二年に鉄道を敷設し、拠点を小松島へ移した。そのため、徳島港はさびれてしまった。これを憂慮した井上達三など市民有志が、港の繁栄を取戻そうと大正十二年に繁栄組を設立するや再び港には活気が戻り、阿波国共同汽船や大阪商船も航路を復活させた。その後、昭和五年には、徳島急行商船組も加わり、運賃値下げや食事付きのサービスなどをおこない、阿根航路は再び船会社とおしの激しい競争の渦にまきこまれることになった。しかし、昭和十二年に、阿波国共同汽船と繁栄組の合併がなされ、徳島港での貨客争奪戦は幕をとした。

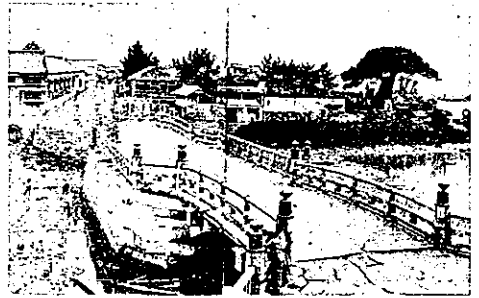
鉄道の開通

明治十年代後半半陸上交通の主役として鉄道が脚光をあびて、全国各地で建設ブームが起きた。徳島では、明治二十九年に藍商の大串龍太郎らが設立した徳島鉄道がその嚆矢である。同三十年に着工され、三十二年には寺島駅が完成すると同時に徳島―鴨島間（一八・六五^〇）が開通した。さらに翌三十三年には川田（船戸）まで延長した。明治四十年の国有化まで徳島鉄道は年間の乗客数は四〇〇七〇万人、貨物総量三万七千トンを、徳島駅の一日平均乗客数は三〇〇〇五〇〇人をかぞえた。

大正二年に阿波国共同汽船が、小松島港と徳島駅を結ぶ鉄道をづくり、また阿南電気鉄道は大正五年中田・古庄間で営業を開始した。徳島と撫養



馬車と大八車が行き交う徳島駅前(昭和元[1926]年)



徳島橋から当時のメインストリート通町を望む(明治初年)

を結ぶ計画の阿波電気軌道は、吉野川鉄橋架設費用がまかなえず、徳島(新町川畔)・古川(中原)間は巡航船で連絡して運行した。これらの鉄道は順次国有化されていった。徳島線の池田までの延長は大正三年、高德線は昭和十年、牟岐線は昭和十七年にそれぞれ完成した。

戦災を受けた徳島駅は、総工費二二〇〇万円をかけて昭和二十六年四月に白亜の駅舎として完成し復興した。

電気・ガス事業

内町は、電気やガスなど近代産業の徳島での発祥の地である。

明治二十八(二八九五)年一月九日、徳島市に四国で初めて電燈の灯がともった。前年十月に設立された徳島電燈株式会社が送電を開始したので

ある。同社は、藍商で徳島銀行や徳島鉄道などの事業にも関与した大串龍太郎や川真田市太郎らの発起により、資本金五万円で発足した。寺島町の本社にある火力発電所(出力二〇〇キロワット)から、寺島町をはじめ通町・船場・新町橋筋など市中心部に電燈が供給された。開業当時の徳島市は、人口が約六万人余をかぞえる大都市であり、取付電燈数も約一〇〇〇〇個に達し、順調な普及をみた。

日露戦争(明治三十七年〜三十八年)前後には、全国各地に大規模な水力発電会社が続々と誕生したが、本県では、明治四十一年に徳島水力発電株式会社が発立された。同社は那賀郡宮浜村の発電所から、二軒屋の変電所をへて徳島市をはじめ八万村・勝占村・入田村などに配電、その後名東・名西・板野各郡へと供給区域を拡大した。とくに徳島市では、先発の徳島電燈と競合し、それを契機に、明治四十四年、両社は合併するに至った。

その後、徳島水力電気は、大正期に県内各地で開業した水力発電中心の中小の電力会社をつぎつぎと合併し、さらに淡路島へも進出している。この時期、電燈需要のみならず、工場電化などで電力需要も伸張したため、発電施設が不十分で配電力不足となり、「徳島市の如き二六燭の電球を使用して尚大阪方面の一〇燭の電燈光力すら及ばず」との新聞記事が載るような状態をまねいていた。

大正十二年十月に、徳島水力電気は、三重県津市に本社を置く三重合同電気に合併吸収され、その徳島支店となった。合併当時の徳島水力の供給区域は徳島・兵庫二県に跨り、資本金一一二五万円、電力供給三〇〇〇馬力、電燈供給一七万個に達していた。三重合同電気は、その後残る県内の中小電気会社を合併、昭和初年には県内の電力市場の八八%をおさえた。

三重合同電気は昭和五年に合同電気と改称、さらに昭和十二年四月、東邦電力株式会社(本社名古屋、社長松永守佐衛門)と合併、東邦電力徳島支店へとなった。その後、戦時の電力国家管理がすすむ過程で、昭和十四年、発電部門が日本発送電株式会社に移管され、残る配電部門についても

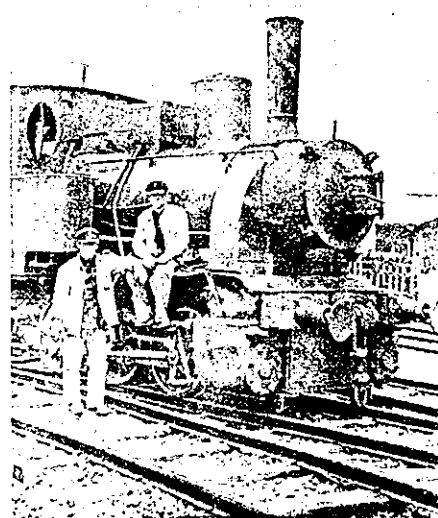
波藍は全国の市場を支配するようになった。

こうして藍師は阿波藍の生産と流通をにぎったが、明和四（一七六七）年には阿波の藍師は一二八九人を数えた。その一人、西貢方村の松浦家は代々大和屋を名乗り、山陰の鳥取・米子・倉吉方面に売場先を持つ有力藍師であった。なお藍師は在方（ざな）にあつては、藍作に欠かせない肥料（とくに干鰯）代や経藍資金などを藍作農民に前貸しして、彼らに對して経済的な支配関係を強めていった。こうして藍師のなかには藍作農民からの賃入地を集積して、質地地主として大土地を所有する者も多数出現した。

吉野川橋

明治十九（一八八六）年に、板野郡沖島村（現川内町）の豊川仲太郎が板野郡古川村と名東郡上助任村との間に架設した木橋の賃取橋は古川橋とよばれていた。橋長八・八一、幅員一・八一、南岸から三〇が舟橋となっていた。そのため、毎年のように、吉野川の出水による被害を受け、交通の途絶をまねいていた。そこで、大正十年に、臨時県会において、古川橋は、県下一大橋のひとつとして永久橋への架け替えが決定した。大正十三年、徳島県は豊川仲太郎から賃取橋の経営権を買収、県営とした後、下流一〇ほどの地点に、大正十四年十一月に新橋の架設が着工された。当時東洋一といわれた古川橋は、一〇七九・八九、幅員六・〇六の鉄筋コンクリート曲弦ワレン式の鉄橋であったが、完成直前に吉野川橋と改称され、昭和三年十二月十八日に完成した。開通式では、餅投げ、煙火、円形競馬、人形芝居などの祝賀行事が催され、四万人の群衆が集まった。

昭和四十七年、自動車の通行量の激増に対応するため、吉野川橋の下流一處の地点に、長さ一一三七、幅員一二・二五の吉野川大橋が完成した。



阿波鉄道のドイツ製機関車

吉野川鉄橋

香川と徳島を結ぶ阿讃海岸線鉄道計画が本格化した大正五、六年頃、本県では香川県の引田から阿波鉄道への接続を北灘経由にするか大坂峠経由にするかをめぐり激しい誘致合戦となった。結果は、大坂峠経由で、板西町（現板野町）で阿波鉄道に接続し、池の谷・勝瑞・吉成を経由することになった。さらに、吉成駅を南下した地点に吉野川鉄道橋を架橋し、加茂村今切・矢三を通過して、新設の佐古駅で徳島線に接続することになった。この吉野川鉄道橋は、阿讃海岸線鉄道敷設工事のなかでも最も難しい工事となったが、昭和七年に着工され、当時としては最新の工法をもって、昭和九年に完成をみた。全長九五一、当時全国第五位の鉄道橋であった。高徳本線は、昭和十年三月二十日に、徳島・高松間七四處が全通、本県と香川県を結ぶ幹線となった。