

第7節 交通・通信

1. 牟岐線の動き

阿南市は国鉄牟岐線が南北に縦貫し、市内に阿南（富岡）・見能林・橘・桑野・新野・福井の6駅をもつ広域都市である。この線路は阿南市域の貨物の運搬、人員の輸送に欠くべからざるものであって、自動車の発達した現在でも、交通の大動脈たるに変わりはない。

牟岐線は沿線住民の長い間の要望により、ようやく昭和12年開通したもので、阿南市域旧町村の強い要望を入れて、建設せられているのも、地方鉄道の特徴をあらわし、また地方産業の動脈たることを立証するものである。

牟岐線は地方鉄道の多くがそうであったように、戦前・戦後を通じて1日数回の発着にすぎなく、したがって自動車交通の発達により、鉄道は圧迫されて、斜陽化をかこつ線路として著名であったが、営業政策の転換が策されて、昭和38年以来徳島・富岡両駅間には半時間おきに、見能林駅以南には1時間おきに気動車が運行し、数回急行“むろと”が富岡駅に停車することとなり、牟岐線の近代化がはかられた。しかしなお朝のラッシュ時には、通勤通学の乗客で混雑すること、大都市郊外の電車をほうふつせしめることは遺憾とせられている。

牟岐線の乗客・貨物の状況を観察するに、阿南市の特色を端的に表現するものがある。次表にみるように、富岡駅の乗降客はもっとも多く、見能林以南の各駅は乗降客数減少するが、富岡が阿南市の中核たる関係から当然の数字であろう。富岡駅に比較をすればかなり低いが、それに次ぐのは橘・桑野・新野各駅であり、見能林・福井両駅はさらに低い。各駅とも乗客数と降客数とはほぼ相似るが、定期旅客は普通旅客に比べて多い。牟岐線が徳島への通勤通学にいかに多く利用されているかを示すものである。年次的には旅客の幾分の増加はみられるが、著しい増加でない。ただ昭和35年頃から旅客増加の傾向をみせているが、おそらく政府の高度経済成長政策によって産業上昇し、人々の往来はげしくなってきたことを示すものであろう。



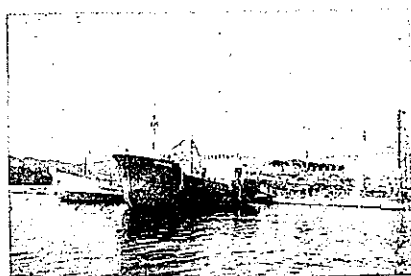
阿南駅

貨物については、年次的にさしたる増加はみられなかったが、昭和34・35年頃から急速な膨張ぶりをみせている。これまた高度経済成長政策による景気上昇の結果のあらわれであろうか。貨物の到着より発送が多いことはやはり産業都市として、ことに農林産物の発送が著しいことを示すものであり、商品の到着は小荷物をもってすることが多いからであろう。事実小荷物は発送より到着が多いのでこれを裏書きする。これに反し手荷物は到着より発送が多いが、阿南市から大都会地に出かける人々が多いからであろう。

富岡駅は阿南市域の代表駅として、昭和41年11月1日から「阿南駅」と阿南市にふさわしく改称されるにいたった。

橘 港

橘港は県南においては小松島港に次ぐ良港として知られ、古くから貨客船および漁船の出入が頻繁であり、昭和16年まで阪神・高知航路の中継港として那賀川一带の旅客貨物の集散港であった。しかるに大東亜戦争の勃発により、経済界の変転に伴い、橘港も一時衰



橘 港

微の状態に陥ったが、終戦と同時に再び今までのごとく活況を呈してきた。橘港は港湾界の権威者である鈴木雅次氏によってその地形・立地条件などの優越性に折紙をつけられ、その調査計画に基づいて港湾改修を行ない、港の水深と接岸施設を改良すべく、海底をさらえ、埋立をなし、荷揚場の増強をはかり、昭和25年第一次施工として5000坪の荷揚場を完成し引続き今日まで幸野・西浜地区の埋立と接岸施設を整備する工事が進められている。また最近では工業港として開発するに至り、四国電力火力発電所の誘致、石灰石を積出す阿南鉱業KK・四国石灰KKの進出が実現し、更に阿南市に諸企業の誘致が実現すれば、港橘の繁栄はみるべきものあろうと期待されている。