

吉野川歴史探訪 ～明治から昭和はじめの構造物～

～その1 別宮川周辺の物流の移り変わり～

新年明けましておめでとうございます。別宮川三郎です。昨年は、幸いにして大水害はありませんでしたが、令和2年(2020)から続く新型コロナウイルス感染症、ウクライナ情勢などの影響もあり決して明るいとは言えない状況でした。今年も、水害や渇水など災害がない、そして、かつての日常を取り戻し元気な世の中になってほしいものです。

さて、昭和21年(1946)に昭和南海地震が発生して77年目になります。政府の地震調査委員会は、南海トラフ地震の今後20年以内に発生する確率を「50から60%」を「60%程度」に引き上げました。毎年少しずつ発生する確率が上がっており、私たちは、我がこととして地震や津波への備えを進める必要があります。

吉野川の堤防や河川構造物の地震津波対策は、平成7年(1995)の阪神・淡路大震災を契機として、旧吉野川下流域で着手し現在も堤防の液状化対策等を実施しています。また、吉野川本川においても平成16年(2004)より津波遡上区間において、国管理樋門ゲート操作の自動化・高速化を皮切りに、平成22年(2010)からは樋門本体の耐震化に着手しました。現在は、吉野川大橋左岸上流の榎瀬川樋門の改築工事をしており令和5年度末に完成する見込みです。この榎瀬樋門の完成でもって、吉野川本川の津波遡上区間(第十堰下流)における堤防や国管理樋門の地震津波対策は完了します。

榎瀬樋門は、吉野川第一期改修事業で大正11年(1922)、今から100年前に完成し、洪水防御や舟運路として大きな役割を果たしてきましたが、その役目は2代目の樋門に引き継がれることとなります。今回より明治から昭和初めに造られた別宮川(吉野川)の樋門や橋梁を紹介したいと思いますが、まずは、別宮川における当時の物流について探訪しましょう。

1. 流域の社会経済を支えた一大動脈、吉野川

現在の物流は、鉄道や四国縦貫自動車道など陸上輸送に頼っていますが、大正の初めの頃までは、吉野川を利用した舟運が盛んであり、藩政期には上流の池田から徳島、撫養(鳴門)の間は、川舟がひっきりなしに往来していたといわれています。吉野川の本格的改修工事を指導するため、[明治17年\(1884\)に吉野川調査に訪れたヨハネス・デ・レーケは、「吉野川検査復命書」で吉野川の舟運について、「通船路ハ先ツ池田ヨリ幹川ヲ下リ第十村ノ下ニ在ル吉野末流ニ沿ヒ三合ノ地ニ至リ、夫ヨリ榎瀬川ヲ経、別宮川ヲ過キ、而シテ徳島ニ達ス、又々撫養海峡ニ出ツルニハ三合ノ地ヨリ撫養川ニ至ルナリ」と記しています。](#)

[藩政期から明治の物流は、吉野川を大動脈とした舟運によるもので、阿波の国の玄関口である撫養\(鳴門\)から今の旧吉野川を遡り、内陸部の池田、川口\(山城町\)まで約100kmの間を航行して人や物資を輸送した川舟は、肥料、塩、干魚、ワカメ、雑貨を上流に運び、上流からは藍のすくも、煙草、木炭、薪、板などを運んだのでした。このように、吉野川の舟運が交通の大動脈として果たした役割は大きかったです。](#)

(写真1)

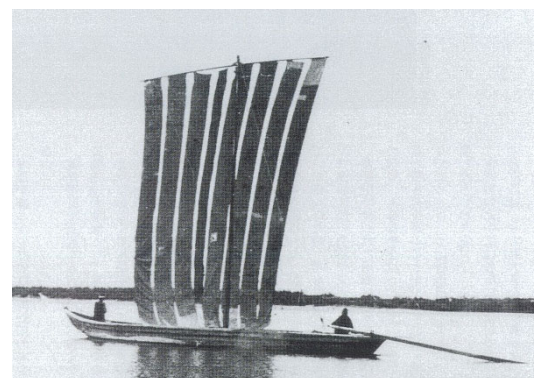


写真1. 八反帆に吉野川の風をはらんで航行する平田船 昭和初期頃

2. 明治・大正期の吉野川下流の物流、川から陸へ

吉野川の舟運は、明治中期(明治30年代)が最盛期でしたが、物流の動脈は大正、昭和に川から陸へ移り衰退していきます。当時の状況を探訪しましょう。

(1) 徳島の玄関口、津田港から古川港へ

藩政期の阿波の玄関は撫養(鳴門)でしたが、藩政末期の頃から新町川の河口右岸にある津田港が商港、漁港として活況を呈し、明治14年(1881)の徳島統計書によれば津田港の東西は約91m、南北約255m、深さ15mで商船の出入は1500隻と記録されており、主に大阪を移出港として栄えました。しかし、新町川河口の土砂堆積によって、別宮川の古川港に船を移すことになり衰退していきます。

古川港は、別宮川(吉野川)の右岸、河口から4km上流(現在の吉野川橋)の上助任村大坪にありました。(図1, 2)明治9年(1876)に下八万村法花の一宮辰蔵・笠井豊作が汽船を建造して本港に本籍をおいて徳島・大阪間に就航させました。その後、古川港を船籍とする船が増加し、明治17年(1884)には関西以西の汽船会社を合併して設立した大阪商船会社が創業を開始し徳島・大阪間の輸送にあたりました。また、大阪商船に対抗して阿波国共同汽船会社が明治20年(1887)に設立されると、ここを港として使用し2社の激しい貨客争奪戦が展開されました。

しかし、上助任村大坪にある古川港は、徳島市街地の中心から離れて交通が不便であり、別宮川の川筋が土砂の堆積で変わりやすいために、明治26年(1893)に大阪商船は、市街地に近い福島港に船着場を移し、阿波国共同汽船も大阪商船に対抗するため明治28年(1895)に福島港に移りました。これによって古川港は約20年でその役割を終え、明治40年(1907)から始まった吉野川第一期改修工事により水没することになりました。

(2) 撫養航路 ～巡航船就航～

吉野川下流域では、池田、川口への航路の他に四国の玄関口として栄えた撫養(鳴門)から徳島まで、木造の和船を使った航路が藩政時代から利用されていました。

その後、明治25年(1892)には、阿波巡航船株式会社が撫養・徳島間に発動機船を就航させ、撫養川の文明橋東詰から吉野川(旧吉

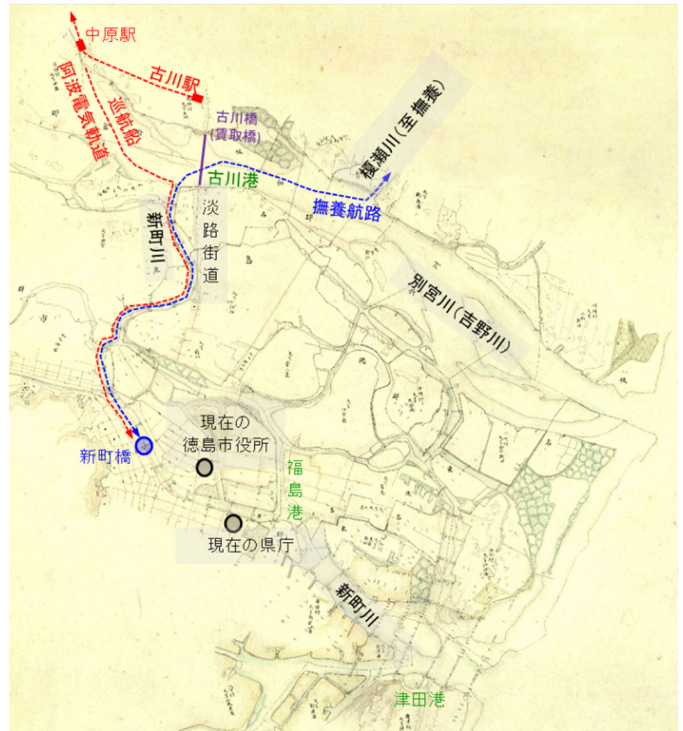


図1. 徳島市内物流イメージ図
【吉野川測量平面図(作成推定年: 明治30年代前半)に筆者加筆】

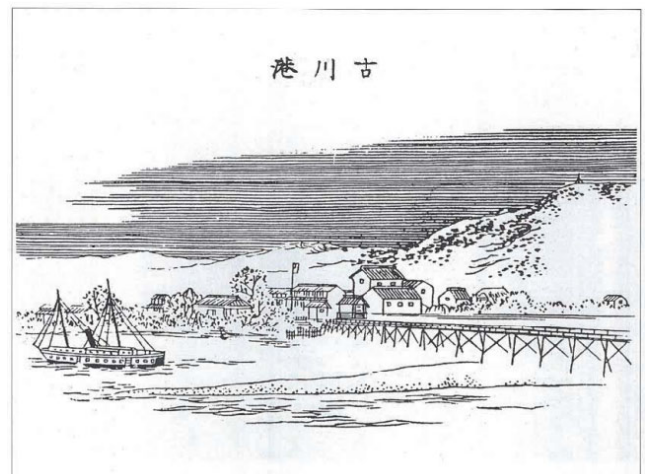


図2. デ・レーケ 吉野川検査復命書
巻頭付図 古川港

野川)、鍋川、今切川、榎瀬川、別宮川(吉野川)を経て新町川の新町橋まで撫養航路として運航しました。(図3)

航路は、荷物と人を運ぶ交通手段として広く定着し重要な交通・輸送の役割を果たしました。明治25年(1892)は1日1便でしたが、明治37年(1904)には1日3便となり昭和初期まで栄え、一般に早船と呼ばれ“早”印を使っていました。船は5~6トン、10人乗りで片道約4時間でした。このように賑わった撫養航路でしたが、その座を徐々に鉄道や道路に奪われ衰退の一途を辿り、約50年の歴史に幕を下ろしました。



図3. 撫養航路イメージ図【吉野川全図 (作成推定年：明治17年(1884)～明治20年(1887) に筆者加筆】

【参考：復活した撫養航路】

平成19年(2007)11月に「NPO 法人新町川を守る会」により歴史的な撫養航路をめぐる遊覧船が復活しました。

船上からの景色は、自然の美しさはもちろん、水鳥を身近で見られたり、河口堰の閘門を通過したり、橋の下をくぐり抜けたり、日常では目にすることのできない風景を体感できます。また、水辺周辺では四季折々のイベントや撫養・淡路街道の歴史的まちなみなどたくさんの見所があります。海辺を走るサイクリングロードも充実しているので水辺と陸路、異なる視点から楽しむことができます。

(3) 淡路街道 ～渡船から木橋、そして東洋一の橋梁へ～

淡路街道は、徳島城の鷲の門から商業港として繁栄していた撫養岡崎渡しに至る約16kmの街道で、岡崎からは船で淡路島福良に到着しました。藩政期には道中には渡し場として、古川渡し、鯛浜渡し、馬詰渡し、林崎渡しがあったとされています。別宮川の淡路街道の交通は古川渡しでしたが、木橋の賃取橋である「古川橋」(図4, 写真2)が架設され、明治19年(1886)から豊川仲太郎が賃取橋として経営しました。

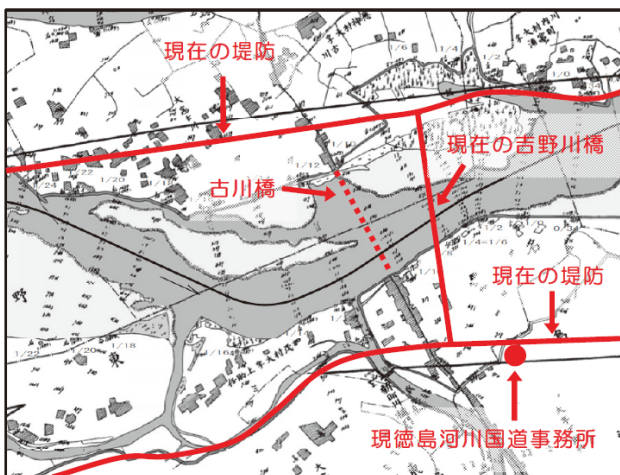


図4. 古川橋周辺平面図 (明治34年(1901)平面図に筆者加筆)



写真2. 古川橋 (大正7年(1918)頃)

当時は、隣接する古川港に大阪航路の船が就航して賑わいを見せていた頃でもありました。古川橋は南岸の上助任側が滞筋となっていたため橋脚を立てることができず、船を15隻ほど並べ橋脚に代えた浮橋になっていました。全長が720m もあり当初の幅員は1.8mほどで、後に3.6mになったとされています。(写真3)



写真3. 淡路街道北岸から南岸の現在の風景。正面に新町樋門が見える。この付近に古川橋があり、南岸に古川港があったと推定

古川橋は、古川村と上助任村を結び交通の便が向上し利用者から非常に重宝されたようですが、洪水の度に流されるので、橋材の回収、橋の補修など年中行事となっていました。

渡河賃は、大正11年(1922)5月には一人4銭、自転車5銭、人力車8銭、牛馬8銭だったとされています。古川橋は大正13年(1924)に徳島県が経営権を買収し県営に移管となりました。その後、昭和3年(1928)に、当時東洋一の橋梁と言われた吉野川橋が架橋され役目を終えました。

(4) 鉄道開設 ～撫養駅から古川駅新設、徳島までは巡航船で連絡～

明治時代に入り、政府は官営による鉄道建設を決定し、明治5年(1872)に新橋～横浜間で開業しました。徳島県では、徳島市から池田間の吉野川南岸地域に重点を置き、明治32年(1899)に徳島～鴨島間の鉄道が開通し大正3年(1914)には池田まで延長されました。

吉野川北岸地域は遅れていましたが、明治44年(1911)に阿波電気軌道株式会社が、徳島～撫養間約14.6kmの軌道敷設を請願し、大正5年(1916)に撫養～古川間13.9kmの鉄道を開業しました。しかし、古川～徳島間は鉄道の整備が困難な状況になったため、古川駅の一駅手前の中原駅で巡航船(写真4)に乗り換えて、別宮川を渡り新町川に入って、徳島市内の新町橋までを連絡輸送しました。(図1)開通時1日8往復、所要時間は撫養と古川間を45分、中原と富田橋を45分であったとされています。

その後、昭和10年(1935)には、中原駅から1km余り上流に吉野川橋梁を架橋するなど、高松と徳島を結び高徳線が全線開通し利便性が高まりました。一方、行き止まりとなる中原駅、古川駅(写真5)は同年に廃止となりました。

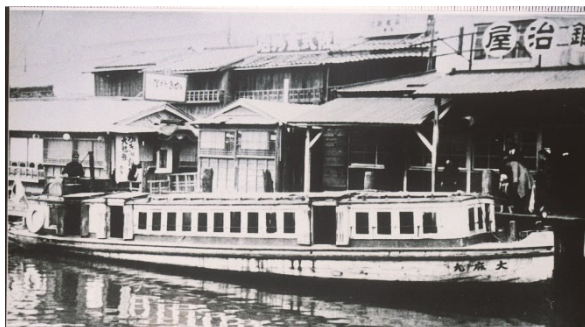


写真4. 阿波電気軌道株式会社の巡航船 大麻丸(中原～新町橋)(徳島県立文書館提供)



写真5. 古川駅 昭和5年(1930) (徳島市史第三巻)

吉野川の国による河川改修工事の始まりは、明治18年(1885)に舟運を目的とした低水路整備に始まりましたが、その後、探訪したとおり、物流は、吉野川や別宮川を動脈とした舟運から、鉄道や道路(橋)に移り変わります。吉野川下流域の現在の姿を決定づけた吉野川第一期改修工事は、準備期間を含めて明治30年代から昭和2年(1927)の物流の大変革期に行われました。次号は、大堤防の築造を契機として、大正から昭和のはじめに建設した新町樋門、榎瀬樋門、吉野川橋、吉野川橋梁(国鉄)などについて探訪しましょう。

