

瀬戸内海沿岸地域における海陸連絡輸送の展開

—四国の場合を中心に—

三 木 理 史 *

The Development of connecting lines between railway
and marine transportation on the coast of
Seto Inland Sea in Shikoku district

Masafumi MUKI

要 旨

四国の鉄道網形成は、他地域に比較して遅速であり、全国的には幹線整備がほぼ終了し、地方線建設に移行しようとする1920年時点においてさえ、幹線の骨格すら明らかでない状況にあった。その結果、四国諸地域の地域交通体系は、島内においてその「幹」となる路線が見いだせず、必然的に対岸の山陽本線を「幹」とした発達を余儀なくされた。そのため、四国の近代地域交通体系においては海陸連絡機能が非常に重要な意味をもった。

本稿では、愛媛県松山市と徳島県徳島市を事例として取り上げ検討した。その結果、四国島内の近代地域交通体系は、同じ瀬戸内海地域とはいえ、本州沿岸のように沿岸海運を基幹とした前近代体系から幹線鉄道を基幹とした近代交通体系に直接転換したわけではなく、両者の間に本州の幹線と島内各々の地域の局地鉄道を本四連絡航路によって結ぶ時期が存在した。その際、近世以来の海陸結節点がそのまま継承されたのではなく、海運の近代化に対応して新たな結節点を求めざるをえなかったことが明らかになった。

I はじめに

私鉄路線と幹線鉄道（主に国鉄線）の結節構造を指標にわが国における近代交通体系の形成過程¹⁾を実証するフィールドには、海運主体に地域交通体系が展開した地域を選定する必要がある。そこで、対象地域に瀬戸内海地域を選定し、明治中期から第二次大戦期までの地域交通体系の変容過程を追跡した。この実証研究全般に関わる問題点や分析方法については別稿で論じているが²⁾、同稿は本研究の骨子に関わる論述に重点を置いた関係から、個々の事例に関する叙述は本州沿岸地域に限定せざるをえなかった。

本稿は、その際に捨象された四国沿岸地域の事例報告を行うことで、別稿の補足を意図する

ものである。なお、本稿に関わる本研究の問題点の所在、分析方法、用語の定義についてはいずれも別稿に譲ることとする。

II 四国の近代地域交通体系の特徴

瀬戸内海地域は古くから沿岸海運が発達し、1901年5月に山陽鉄道が神戸—馬関（現・下関）間を全通させるまで、海運主体に地域交通体系が展開していた。この海運主体の前近代交通体系が、山陽鉄道（1906年国有化以後の山陽本線）主体の近代地域交通体系にどのようなプロセスを経ながら改変されていったのか、を明らかにすることが本研究の課題である。

さて、山陽鉄道は、「山陽山陰ハ言フニテモナク九州四國其他ノ方面ニ對スル交通ノ要路」¹⁾として機能していったことに留意する必要がある。特に四国にとっては、瀬戸内海を挟んで対岸を縦走する山陽本線が長らく地域交通体系の基幹交通路であった。それでは、何故山陽本線が四国にとっての基幹交通路であったのであろうか。

それは、四国島内の幹線鉄道の整備が極めて遅速であったためである。わが国の幹線鉄道建設を方向づけた1892年6月公布の「鉄道敷設法」において、四国の敷設予定線は3線上げられながら、速成を規定した同法第7条ではそれらが悉く除外されていた。そのため本州はもとより、九州や北海道でさえ、幹線の骨格が定まり地方線の建設に移行しようとする1920年時点で、四国のみは幹線の骨格すら明らかでない状況にあった²⁾（図1）。

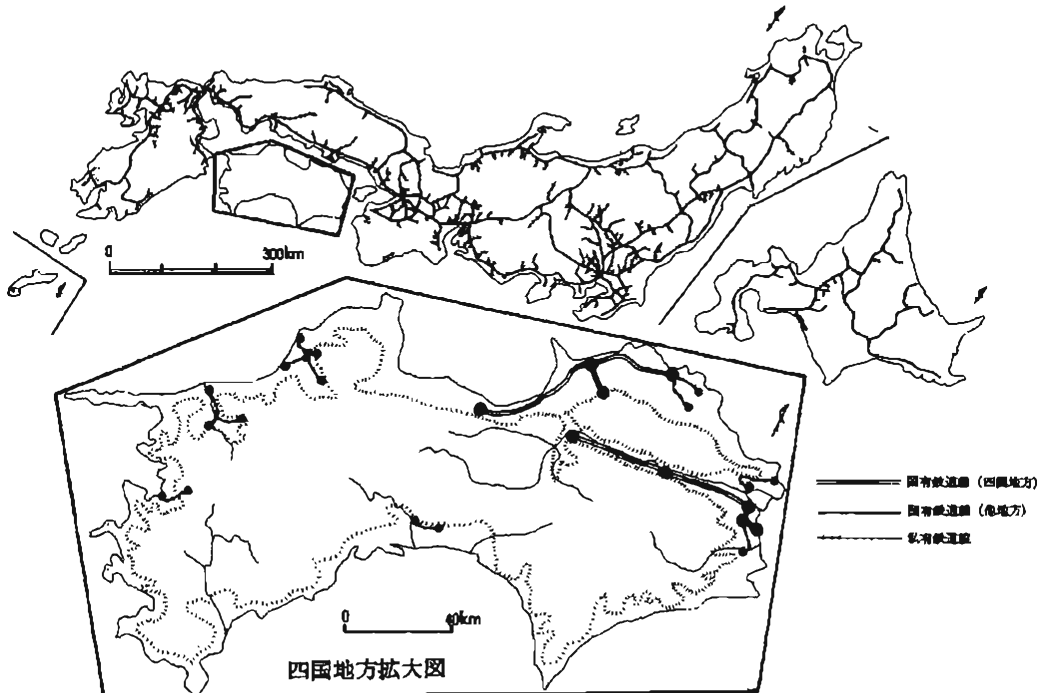


図1 1990年における鉄道網の展開と四国地方

青木栄一（1986）：「日本の鉄道網の発達」（野田正穂他編『日本の鉄道一成立と展開—』日本経済評論社）393頁を一部改変して筆者作成

幹線交通路から「枝」として派生的に成長をみる地域交通は、四国の場合、その依存すべき対象である「幹」を島内において見いだすことができず、必然的に対岸の山陽本線を「幹」とせざるをえなかった。もっとも本四航路は、山陽鉄道が1906年に開設した岡山（後に宇野）—高松間航路を継承した鉄道省の鉄道連絡船が鉄道国有化の時点で既に開設されており、これに結節する島内幹線を「幹」に地方交通が派生するのが、本来の四国における近代地域交通体系の姿であった。ところが、肝心の島内の「幹」が発達しなかったことから、各々の地域が独自に航路を開設して本州と結ぶような地域交通体系を形成せざるをえなかった。

そのため、同じ瀬戸内海沿岸とはいえ、本州側では、各地域が独自に海陸連絡線を建設するようなりごきが、大正初期ではほぼ消滅したのとは対照的に、四国側では各地域が独自に海陸連絡線を建設するうごきがしばらく持続することになった。

したがって、四国の近代地域交通体系の理解のためには、かかる海陸連絡線の建設を解明することが不可欠といえる。本稿では、四国の瀬戸内海沿岸主要都市のうち、愛媛県松山市と徳島県徳島市の事例から海陸連絡線整備過程を考察する。これら2都市と共に瀬戸内海沿岸都市である香川県高松市を対象から除外したのは、前述のように早くから本格的な鉄道連絡航路が開設され、自力での海陸連絡線整備の必要が希薄であったためである。

Ⅲ 松山における海陸連絡港湾の選定

(1) 伊予鉄道の開業時の路線プラン

伊予鉄道は、四国における最初の鉄道事業であると同時に、762mm軌間の特殊狭軌を採用してわが国の軽便鉄道の先例となった鉄道として画期的意義を有する。伊予鉄道は、1886年1月に松山鉄道として松山市—三津港間約4.5kmを出願したのにはじまり、同年12月県知事から許可の指令を受けた。三津港は、近世に参勤交代時の上陸港として栄えた松山の外港であり、近代初期の松山にとっても幹線交通路としての瀬戸内海海運との結節点であった。

そのため、松山—三津間の街道は往来が盛んであったが、「雨後泥濘ノタメニ車馬ノ往来ヲ澁滞シ乾燥ノ後ハ各所ニ凹凸ヲ生ジテ車行ヲ阻碍シ其不便利ノ為メニ地方ノ福祉ヲ妨害セラルム」⁶⁾状況にあり、この改善が松山鉄道に課せられた使命であった。当初、旧大手町近くに松山駅を、三津港の港町である三津浜町の東端松原橋付近に終点三津港駅を置く計画であった（図2）。ところが、当時既に汽船入港に支障の多い従来の三津港に見切りをつけ、高浜港を汽船用港湾として整備して松山の新たな玄関とししようとする動きがあった。そこで、これに従った路線に変更する方が冷静公平に見て得策と判断した、と鉄道計画の主唱者の一人井上要は述懐している⁷⁾。その結果、第1回株主総会における激論の末に、松山駅を旧町人町にあたった外側地区の南端に、三津駅を高浜延長に適するように三津浜町とは堀割を挟んだ対岸にあたる古三津村に設置することに変更した。

「昔の帆船時代ならば兎に角世は汽船の時代となった、三津濱は遠浅で且西風強く港灣殆ど其用をなき」⁸⁾状況であった。したがって、松山の地域交通体系に初めて導入された鉄道が多数の反対に抗して、汽船航運をにらんだ高浜結節に適したプランを採用したのは、当該地域の地域交通体系の近代化への黎明をなす出来事であったといえよう。実際、当時の三津港には、大阪商船の汽船が寄港していたが、これらとは船連絡に依存せねばならなかった⁹⁾。

松山鉄道は、かかるプランの変更とあわせて伊予鉄道と社名を改め、1888年10月に松山—三津間が開業した。そして、1892年5月には三津—高浜間を延長した。高浜港は、近世からの船舶避難港であったとはいえ、当時は付近が純漁村にすぎなかった。伊予鉄道の延長を前に、小

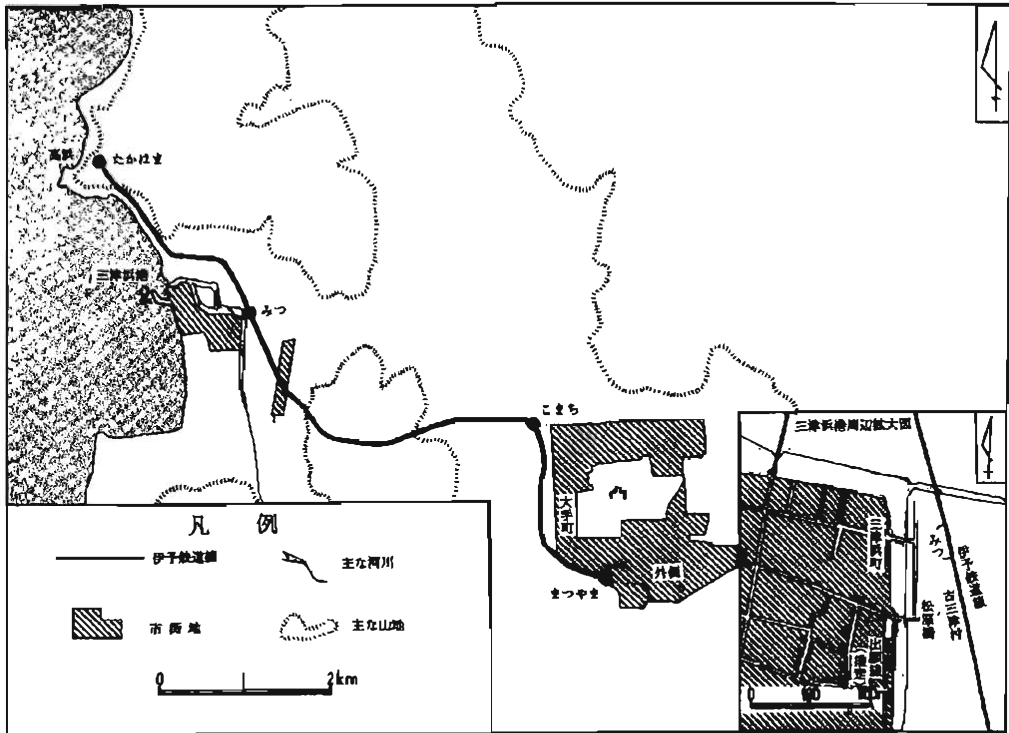


図2 伊予鉄道開業当初の松山市とその周辺（1892年頃）

林信近等伊予鉄道関係者によって道路改築と海面埋め立てが行われ、小規模な棧橋の架設が行われたが⁹⁾、本格的な港湾整備なしには三津港の機能を肩代りできる状況にはなかった。そのため、延長線開業後もしばらくは海水浴をはじめ遊覧客誘致に貢献したにすぎない状況であった¹⁰⁾。

(2) 高浜港の開港

高浜港の本格的な整備はなかなか進捗をみなかったが、1901年の第七十九銀行破綻による欠損と古畑社長の退任により伊予鉄道の事業活性化が急務になるにおよび、その活路を海陸連絡の強化に見出すことになった。かかる状況下で高浜開港への動きが急速に進展をみることになった。

高浜開港前夜の三津港は、前述のように汽船寄港には適さぬ港況ではあったが、依然四国の瀬戸内海沿岸主要港の一つとして機能し、当該地域の港湾では丸亀港について汽船の入港数が多く¹¹⁾、また自港の汽船入港数も確実に増加していた（図3）。しかし、この事実を裏を返せば、愛媛県において汽船寄港が必須の条件となってきたことを示している。

ところで、図3に見られるように、伊予鉄道の高浜駅は、高浜開港以前には三津駅との間に旅客・貨物共に取扱量に大きな隔りがあった。高浜開港の前に伊予鉄道は、1902年10月に高浜一字品間に大阪商船を介して山陽鉄道と三社間の連帯運輸を契約、翌年3月の高浜棧橋竣工を待ってこれを開始した。一方、高浜駅も1903年1月に海陸連絡に適した海岸部への移転を申請、翌年12月に使用開始認可を受け、港湾に面した埋立地に移転して本格的な海陸連絡輸送の

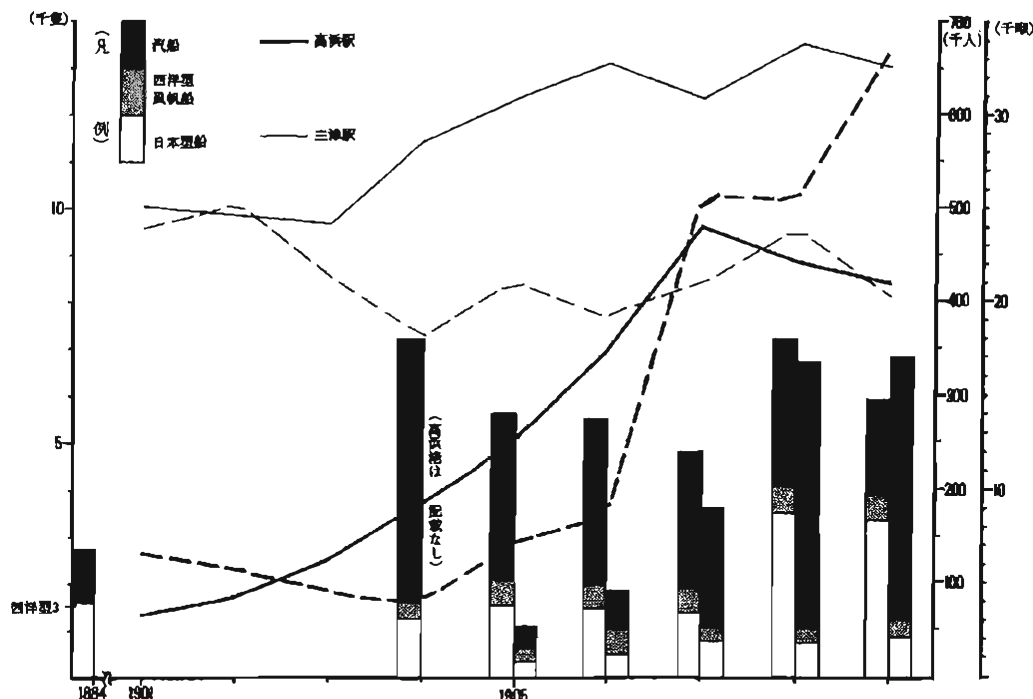


図3 高浜港開港前後の海運および鉄道の輸送力変化

注) 棒グラフは出入船舶数を表わし、左は三津浜港を、右は高浜港を表わす。

折線グラフの実線は旅客取扱数量を、破線は貨物取扱数量を表わす。

資料) 『愛媛県統計書』(各年次)によって作成

準備が整った。海上輸送を担う大阪商船は、1903年3月から従来の宇品—三津浜線を高浜に寄港され、1906年9月からは高浜止として宇品—高浜線に改称した¹⁹⁾。図3に示した高浜駅の貨物取扱数量が1907年度から飛躍的に増加し、一挙に三津浜駅のそれを凌いだのは、大阪商船連絡航路の三津浜寄港廃止との関連が強い。また旅客取扱量は高浜駅移転の前後から滑らかな増加を示している。

高浜開港と伊予鉄道・山陽鉄道・大阪商船との連帯運輸の開始は、山陽鉄道中心に形成されつつあった瀬戸内海地域の近代地域交通体系に松山を中心とした愛媛県の地域交通体系を組織化するものであったと見なされる。伊予鉄道が介した大阪商船宇品—三津浜(高浜)航路は、高浜開港前後の1900年代初頭には、輸送量が岡山—高松間、本州—多度津間等の並行諸航路に拮抗していたが、やがて岡山—高松間航路が宇野開港によって本四鉄道連絡航路としての地盤を強固にするに及び、次第に低迷した²⁰⁾。そして、1919年4月に大阪商船は当該航路を芸予航路同盟船主代表石崎汽船に譲渡した²¹⁾。

高浜開港後、かつて繁栄を極めた三津港も図3に見られるように、汽船が高浜港、日本型船が三津港といった具合に機能分化し、こうした状況を神戸と兵庫の関係になぞらえ、両者を補完関係にある一体のものとするむきもあった。だが、「高浜の汽船多きは大輸送の多きを意味すると同時に港湾の善良なるを示し三津濱の和船多きは小輸送の連続するのみにて大輸送なきを示すと同時に港湾の不良なることを黙示せる」²²⁾との指摘にも見られるように、高浜開港が三津港の命運を決したとの考えは三津浜町に強く、あくまで高浜に対抗して三津浜大築港計画を画策する場面もあった²³⁾。

高浜開港による三津港の衰退には、汽船入港設備の可否と共に、三津港が「市街ノ東北ニ松山、道後ニ至ル電車停留場アルモ船舶搭載貨物ハ主トシテ舢舨ニ依リ人車又ハ牛馬車ヲ以テ附近各地ニ聯絡スルニ過キス」¹⁷⁾と指摘されるように、海陸連絡設備に不備があったことも影響している。図3でも三津浜駅が、旅客取扱量よりも貨物取扱量において高浜駅にその地位を奪われていることがそれを示している。伊予鉄道開業時の路線プランの改変がここに至って大きな意味をもってきていたのである。

IV 徳島をめぐる海陸連絡機能の形成

(1) 初期の鉄道建設とその構想

徳島県における最初の鉄道建設も四国の他県同様に私設鉄道によってなされた。徳島鉄道は、1895年11月に徳島市一川田村間の免許を申請し、翌年5月に仮免許、1897年6月に本免許を得て建設に取り掛かった。この鉄道を鉄道局は、「鉄道敷設法」第1章第2条「四国線」の「徳島県下徳島ヨリ前項（香川県下琴平ヨリ高知県下高知ヲ経テ須崎ニ至ル鉄道：引用者）ノ線路ニ接続スル鉄道」に敷設路線の一部が該当すると位置づけていた¹⁸⁾。

敷設予定地域は吉野川の沿岸に当り（図4）、同川を利用した舟運は近世以来、県都徳島の

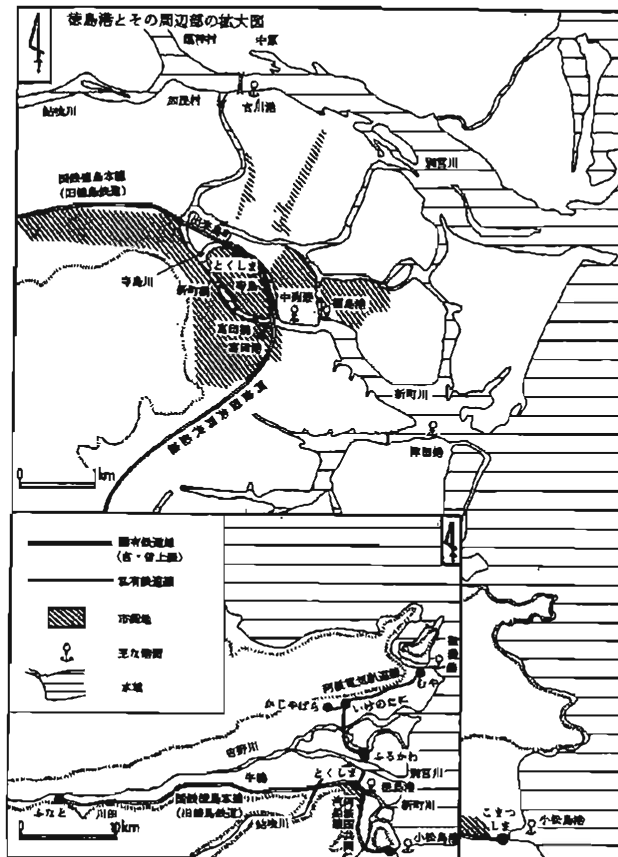


図4 近代徳島の港湾と鉄道（1913年頃）

注）漢字は地名、かなは駅名を表わす

広域図は1913年頃の状況に阿波電気軌道の路線を加筆したもの

発展を支えてきた¹⁹⁾。当該地域は「物産甚タ豊富ナリ、而シテ其産出地ノ過半ハ吉野川沿岸ニ在ルヲ以テ該河口樞要ノ地区ヲ占ムル徳島市ハ阿波國輸出入物貨集散ノ中心点ト相成居候得共、吉野川タル名西郡第十村ニ於テ第十堰ナル遮断アリテ舟楫ノ便ラ缺キ運輸交通ノ機能完タカラス」²⁰⁾状況の改善が当該鉄道敷設の主たるねらいであった。したがって、当該鉄道は、鉄道局での鉄道敷設法指定路線に該当するという位置づけをよそに、事業者側では徳島市を中心としたあくまで県内貨客の輸送改善を意図したものにすぎず、その免許申請区間から見ても四国の交通体系の整備といった視点は希薄と判断せざるをえない。

起点である徳島駅は、徳島城に近い旧武家屋敷地区である寺島に設置された。当時の徳島における物資輸送の基幹交通路は、市街地中央部を横断して流れる新町川であり、寺島はそれとその支流である寺島川に挟まれ、駅の設置場所は寺島川に面していた（図4）。徳島鉄道の建設当時は、新町川沿岸の福島港に大阪商船や阿波国共同汽船の大型商船が着岸して、上荷舟とよばれる舢艀によって市内各地が結ばれていた²¹⁾。こうした都市内水運の状況からすれば、徳島駅の立地は海陸連絡を考慮したものであった。それは、当該地域における既存の地域交通体系の基幹交通にあたる吉野川舟運が、100石未満の川舟に依らざるをえなかったことに加えて、「下流ノ徳島市等ヨリ上流ノ地方ニ廻ラント欲スルトキハ其困難甚多ク二十余里間動モスレハ数日ヲ要スル」²²⁾といった記述に見えるように、下流側の輸送改善が急務であったためといえよう。したがって、当該鉄道の路線が西部ではほぼ吉野川本流に沿って敷設されているにも関わらず、牛嶋付近から本流から南に逸れて前述の徳島市内に入ってゆくプランをとっているのも徳島市の物資輸送の改善との関係を示すものといえよう。

徳島鉄道は、前述区間の仮免許後に早速川田一池田間の出願の意志を表明し、また後年には川田一高知間の出願も行ったが、同鉄道の国有化以前には西部への延長は実現をみなかった。しかし、徳島における海陸連絡においては、むしろ1901年4月の徳島—小松島—岩脇間の延長線出願の方が注目される。この出願線は、その約1年前に徳島鉄道と発起人の大半を同じくする阿陽鉄道によって出願されていたものを継承したかたちである²³⁾。かかる延長線は、経路的に後年の阿波国共同汽船による徳島—小松島間鉄道の建設線の先行計画と見なされる。だが、そのねらいは徳島市以南の物資を徳島市に集散させることにあったことが明言されており²⁴⁾、海陸連絡結節点を小松島に求めようとした後年の建設線とは意図するところを異にしている。

結局、かかる南方への延長線も実現をみなかったが、要するに徳島鉄道の建設意図およびその機能は徳島市への県内旅客・物資集散の改善にあり、県外との関係改善は二義的位置づけを出なかつたといえよう。

(2) 徳島港と県下各港の状況

前述のように徳島鉄道南方延長線が小松島での海陸連絡を考慮していなかつたのは、当時の徳島港の状況とも関係する。徳島港とは、吉野川とその支流によって形成されたデルタに設けられた港灣の総称であり、その時代によって繁栄した地区に相違が見られる。『徳島市史』の記述をもとにその変化を一瞥しておく²⁵⁾（図4）。

近代において、まず繁栄をみたのは新町川河口右岸の津田港であったが、河口港特有の土砂堆積が多く大型船の入港が困難になったことに加えて、市中心部から遠い地理的条件の不備から、明治20年代頃から市中心部に近い福島港に中心が移った。また、これよりやや遅れて別官川右岸にあった古川港が、大阪商船や阿波国共同汽船の大阪—徳島間航路の港として栄えたが、やはり津田港同様の理由で明治20年代末には福島港にその地位を譲った。福島港は、明治20年代後半から前述の大阪商船や阿波国共同汽船の汽船が相次いで船着場としたことから一時活況

を呈したが、市中心部への近接性はともかく、やはり土砂堆積に悩まされ、明治30年代初頭には富田港や中州港に移動した。このように徳島港が頻繁に船着場を移さざるをえなかったのは、土砂堆積の著しい河口港であり、一方で市街地中心や徳島駅への近接性を求めてできるかぎり遡上せざるをえなかったこと、それにも関わらず汽船化によって船舶が大型化し、より深い吃水高が必要になってきていたという、相反する条件を満たさざるを得なかったことによる。

1910年代の徳島県下の港湾では徳島、撫養の両港が平均して取扱量の多さを誇っていた²⁰⁾。中でも徳島港は、その立地条件において優位にあったが、その一方で「滞筋は常に浚渫に努め富田橋以東は約三四百噸の蒸汽船及帆船の出入り自在なれども一朝南東若くは北東の暴風に逢ふか又は吉野川の出水に遭はば忽ち川口を埋没し出入の自由を害することなしとせず是れ當港の大患とする」²¹⁾と指摘されていた。

図5に示した県下港湾およびその海陸連絡駅取扱輸送量の変化を見ると、徳島港はさしあたり1916年度まで、出港船舶数全体では小松島、撫養両港に輸送量で差をつけていた。しかし、

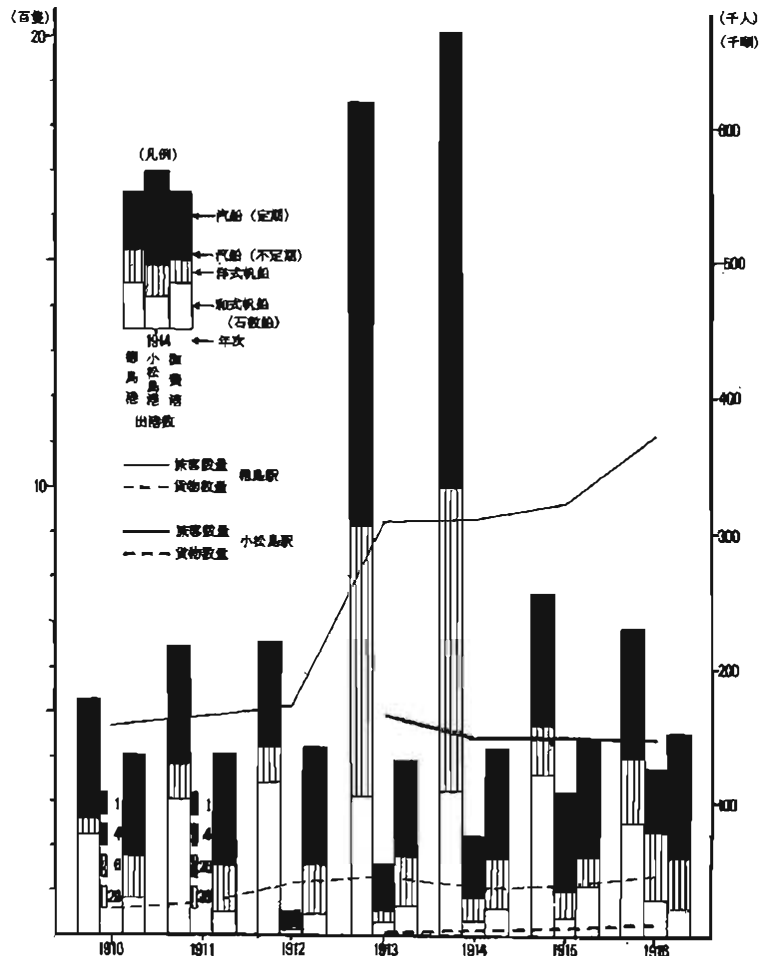


図5 徳島県下主要港および海陸連絡駅の取扱輸送量

注) 1910・1911年度の小松島港の数字は各種の出港船舶数資料『徳島県統計書』(各年次)によって作成

これを汽船に限って見るなら、むしろ蕪養港に差をつけられる年度が多く、決して優位にあったとは断定できない²⁰⁾。しかも後年度になれば、出港数全体では優位にあるとはいえ、徳島港は他の2港に比較して汽船及び洋式帆船の出港割合が低いことが目につく。こうした徳島港の船舶技術の発展に逆行した傾向は、徳島の本四連絡機能に大きな制約を強いることになった。

ところで、徳島鉄道は1907年に国有化されたとはいえ、その路線プランは相変わらず他の鉄道路線と結節しない孤立線であった。したがって、当該線は地域内輸送のみにしか機能しえず、徳島と他地域との交流は客貨共に海運に依らざるをえなかった。そこで、徳島は、河口港である徳島港の代替港を本格的に求めねばならない状況に置かれたのである。

そうしたなかで注目されたのが小松島港であったが、図5にも見られるように、同港は1910年代初頭までは徳島港や蕪養港に比肩させられない存在にすぎなかった。同港は、港湾としての体裁さえ整えてはいなかったが、北部には大河川の流入がなく、海深の大きな天然の良港であった。1899年の勝浦川の決壊を契機に村営の築港事業が1912年まで行われ、港湾としての体裁が整えられた²¹⁾。同港が1912年度から徐々にその勢力を強めていったのは、かかる事業の成果である。

これにつづいて1913年～1921年には県営築港事業が開始され、その中で「貨車ト船舶ハ直ニ積卸ヲナシ得ヘク」²²⁾本格的な海陸連絡設備を整備した。それには、何よりも徳島市と小松島港を結ぶ鉄道の建設が大きな部分を占めたが、それでは次節で阿波国共同汽船による鉄道建設の経過を見ることにしたい。

(3) 阿波国共同汽船の海陸連絡線建設

小松島への鉄道建設は、前述のように徳島鉄道によって計画されたが、実現には至らなかったし、その計画は海陸連絡線を意図したものとはいえなかった。

徳島鉄道の買収から2年を経た1909年10月に阿波国共同鉄道創立発起人によって徳島—小松島間の私設鉄道が出願された。その出願書類において、まず徳島線徳島駅が「徳島港湾不完全ノ為メ海陸連絡ハ全然不可能」²³⁾であることが指摘された。そのため、他交通機関との結節点として小松島港に着目し、同港は「本州ニ達スルニハ海路僅カニ五拾哩ニシテ神戸港ニ至ルヘク之ヲ神戸停車場ニ誘カハ各地トノ聯絡ヲ得」²⁴⁾ることが可能との目論見に立っていた。

当該鉄道には1910年5月に仮免状が下付されたが、同年輕便鉄道法が公布されたのを機に同年10月にこれに指定変更され、それとはほぼ同時に同一経営陣による既設の航運業者である阿波国共同汽船に敷設権が譲渡され、海陸一貫の経営体制がとられた。1913年4月に所期の徳島—小松島間は開業をみたが、それ以前から当該鉄道は開業の暁には、鉄道院が当該鉄道を利用する場合は相当の借上料を受けて提供することを上申、鉄道院は横浜鉄道の借上契約に準拠して借上げる条件を会社側に提示していた²⁵⁾。すなわち、徳島本線が島内の他の国有鉄道はもちろん、海運とも機能的に結節しない地域交通体系から孤立した存在であることに目をつけて会社側が海運結節を可能にする当該鉄道の借上を上申したのであった。結果として前述の開業に先立つ1913年4月に鉄道貸借認可申請を行い、開業時点では既に鉄道院の借上線となっていた。さらに1917年9月には国家買収され、当該線は名実共に国有鉄道となった。

このように阿波国共同汽船は、国有鉄道に結節した路線形態をとったが、かかる国有鉄道線が地域交通体系から孤立した存在であったため、それを海運に、さらには海運を介して本州の幹線鉄道に結節させる機能を果たす特異な海陸連絡機能を担うことになった。1912年度からの同港の成長の要因は、阿波国共同汽船の小松島—兵庫・大阪間航路開設と、1913年4月の徳島—小松島間鉄道の敷設にあった。

さらに注目すべきは、図5において小松島駅の旅客数が低迷気味であるのに対して、徳島駅の旅客取扱量が阿波国共同汽船鉄道線開業後飛躍的に増加している事実である。これはそれまで孤立線の起点駅でしかなく、旅客増加が乏しかった徳島駅が同鉄道と同汽船航路によって阪神方面と結ばれたため、大きな旅客の流動が生じたことを推測させる。

かかる海陸連絡線の建設によって、県下の船舶乗降客の大半は小松島港を利用するようになった(図6)。近代港湾としての体裁を整えた小松島港は、近代徳島の発展を支えることになったが、大正末期から再度徳島市への近接性を生かした徳島港の復興がはじまった。

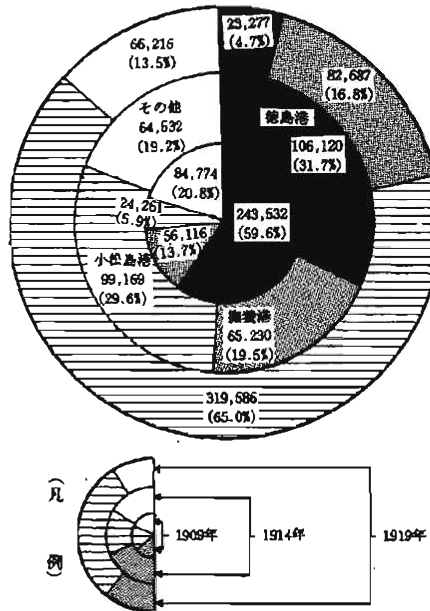


図6 徳島県下各港の乗降客割合

資料) 『小松島市史』463頁(原資料は『徳島県統計書』)によって作成

(4) 撫養港と阿波電気軌道の建設

前述のように阿波国共同汽船によって徳島線を小松島港へ導くような海陸連絡線が整備されたが、いま一つの要港である撫養への鉄道建設は趣きを異にしていた。それは小松島港は徳島市を後背地としなければ存立しえなかったのに対して、撫養港の存在する撫養町が県下第2の都邑であり、徳島市と撫養町との間に相当な交通量が存在したことに関係する。しかし、徳島市と撫養町の間には吉野川の本支流が存在し、大規模架橋が技術的にも容易でなかった当時、両者の結合は容易ではなかった。

阿波電気軌道が1911年6月に徳島—撫養間の敷設免許申請を行った当時、徳島市と撫養町間の交通は、「三大川アリテ通路ヲ横断シ常ニ有賃ノ仮橋ヲ設ケ」た道路を「人車アルノミ多クハ徒歩スル」か、あるいは「航運スル巡航艫アリト雖モ僅カニ発着四回」³⁰に依存するといった有様であった。かかる状況の改善が当該軌道に課せられた課題であったが、徳島—撫養間の路線プランは、起点徳島市では既設鉄道院線徳島駅とは寺島川を挟んで対岸の出来島町字本町に設け、別宮川右岸加茂村に至り、同川は「川幅約参百貳十間アリ洪水時ノ増水甚ダシク建設費ニ多額ヲ要スル」³¹ため架橋を行わず渡船連絡として、対岸應神村から撫養まで敷設する計画であった。したがって、軌間は1,067mmを採用していたとはいえ、徳島線の客貨車を直接撫養港へ結節させることは不可能であった。

当該線は、別宮川左岸の古川から撫養間が1916年7月に開業し、別宮川より南部はさしあたり中原一新町橋間の渡船兼業開始で対応したが、徳島一加茂間は工事施行及び工事竣工期限の延長を繰り返し、結局開業をみなかった。また、1928年に撫養町内で港湾に向かって約1kmの延長が行われたが、海陸連絡線として機能するには至らなかった。したがって、阿波鉄道（1926年5月改称）は、終生四国島内での近代交通体系への組織化がなされぬまま1933年7月の国家買収を迎えることになった。国家買収後、一部区間を除いて1935年3月全通の高徳本線の一部に編入された。

V 四国における海陸連絡機能の特徴—むすびにかえて—

本稿は、海運主体に地域交通体系が展開していた瀬戸内海沿岸地域が、山陽鉄道（1906年国有化以後の山陽本線）、主体の近代交通体系に改変されてゆくプロセスを、四国沿岸の事例に即して明らかにすることが課題であった。

四国地域は、1892年6月公布の「鉄道敷設法」敷設予定線に掲げられた3線が達成の対象から除外されたため、他地域では幹線整備がほぼ終了し、地方線建設に移行しようとする1920年時点ですえ、幹線の骨格すら明らかでなかった。その結果、四国諸地域の地域交通体系は、島内においてその「幹」となる路線を見いだすことができず、必然的に対岸の山陽本線を「幹」とした発達を余儀なくされた。1906年に岡山（後に宇野）—高松間に鉄道連絡航路が開設されてはいたが、これに結節して島内を結ぶ幹線がなかったため、各々の地域が独自に航路を開設して本州と結ぶような地域交通体系を形成することになった。そのため、四国の地域交通体系においては海陸連絡機能が重要な意味をもった。

松山では、松山市街地と近世以来の外港であった三津港を結ぶ鉄道が、四国他地域に先駆けて計画された。だが、その建設過程で海運との結節点を高浜港に変更し、鉄道の延長と港湾修築のうごきが生じた。それは、海運が汽船化されてゆく中で、汽船入港に適さない三津港に見切りをつけ、汽船に適した港勢の高浜港を本四連絡の結節点にしようとした結果であった。そこで、かかる鉄道計画は、高浜に海陸結節点を求めるかたちで推移することになった。

徳島では、徳島市と県内北部の物資流通の基幹交通路であった吉野川舟運を結ぶ徳島鉄道の建設が最初に計画され、海陸連絡点を河口港である徳島港につながる一支流に求めた。松山同様、海運の汽船化に伴う船舶の大型化と河床堆積によって河口港には見切りをつけざるを得ない状況となっていった。そこで、徳島市郊外小松島に新たな海陸結節点を求めることになり、徳島—小松島間鉄道が建設され、汽船入港に適した小松島港が海陸連絡港として発展をみるようになった。なお、徳島、小松島港と並ぶ県下の重要港湾であった撫養港は徳島市との間に吉野川の大流が存在したため、海陸連絡線の建設が難しく徳島市の外港としての機能は薄かった。

以上、松山と徳島の事例から見られるように、四国島内の近代地域交通体系は、同じ瀬戸内海地域とはいえ、本州沿岸のように沿岸海運を基幹とした前近代交通体系から幹線鉄道を基幹とした近代交通体系に直接転換したわけではなかった。すなわち、その間に本州の幹線と島内各々の地域の局地鉄道を本四連絡航路によって結ぶ時期が存在したといえる。その際、近世以来の海陸結節点があるまま継承されたのではなく、海運の近代化によって新たな結節点を求めざるをえなかった点に留意しなければならない。したがって、一見するならば、本州沿岸の場合のように急速な地域交通体系の変容を経験せず、近世以来の伝統的な海陸連絡を介した地域交通体系が存続したかに見える四国沿岸地域の場合も、本稿で取り上げたような主要都市では、海運近代化への対応が不可欠となってきていた。

ここで「主要都市」と限定せざるをえなかったのは、四国の中小都市における海陸連絡の実態に関する研究が途上にあるためであり、これについては他日を期したいと考えている。

付 記

本稿の内容については、別稿（注2）の内容と併せて1994年度鉄道史学会大会（於・東京学芸大学）において自由論題報告として口頭発表を行った。なお、本稿の作成にあたっては、平成6年度文部省科学研究費補助金（奨励研究A）「近代日本における地域交通体系の形成過程に関する歴史地理学的研究」（課題番号06780141）の一部を使用したことを付記し、謝意を表したい。さらに、本稿で使用した文書の所蔵機関各位には閲覧に格別の便宜をお図り頂いた。なお、運輸省所蔵文書については神戸大学経済経営研究所附属経営分析文献センター所有のマイクロフィルムで閲覧した。併せて謝意を表したい。

また、本学着任以来、野外巡検等を通じて御指導賜わった水田昭夫先生の御退任にあたり、拙い内容ながら本稿を献呈させていただきます。

注

- 1) 三木理史（1994）：私鉄路線と幹線鉄道の結節形態の変化から見たわが国における近代交通体系の形成、地理学評論、67A、677～700頁。
- 2) 三木理史：瀬戸内海沿岸地域における近代地域交通体系の変容（仮題）、歴史地理学（投稿中）。
- 3) 「起業目録見書（明治36年5月）」（『鉄道院文書 第十門 私設鉄道及軌道 二、普通鉄道 巻全 山陽鉄道株式会社 明治三十七年 明治三十九年』（交通博物館所蔵）所収）。
- 4) 野田正穂・青木栄一・老川慶喜編（1986）：『日本の鉄道—成立と展開—』日本経済評論社、393頁。
- 5) 「松山鐵道會社創立ノ趣旨」（高岡慎吉編（1936）：『五十年史』、伊豫鐵道電氣株式會社）9～10頁。
- 6) 井上要（1932）：『伊豫鐵電思ひ出はなし』、伊豫鐵道電氣株式會社々友會、22～26頁。
- 7) 前掲6）、23頁。
- 8) 相原和一郎編（1919）：『我社の三十年』、伊予鐵道電氣株式會社、46～53頁。
- 9) 松本常太郎編（1953）：『昭和28年 松山港大觀』、松山市役所、3頁。
- 10) 前掲8）、46頁。
- 11) 『明治三十四年 愛媛縣統計書』によれば、高松、坂出、丸亀、三津、八幡浜、宇和島各港の中で、三津港は、丸亀の1,154隻につぐ1,144隻の汽船入港数であった。
- 12) 神田外茂夫編（1934）：『大阪商船株式會社五十年史』、大阪商船株式會社、134頁。
- 13) この間の経緯の詳細は、前掲2）参照。当該航路が不振となった原因は、宇野—高松間航路が鉄道省航路であったことに加えて、本州側の結節点である宇品駅が「平時船客貨物ノ運送ニ從事シ戰時ニ於テハ専ラ軍用ニ供セラルムカ為メ不便ナラス海陸聯絡ハ艱難ニ依リ積卸セラルム状態」（逓信省管船局（1917）：『西部逓信局管内航運輸ニ關スル報告（大正二年分）』（大阪府立中之島図書館所蔵）、同局、69頁）と指摘されるように、商港である宇野港と比較して、宇品港の商船に対する取扱が中途半端であったことも一因といえよう。
- 14) 前掲12）。
- 15) 池田浪三郎（1912）：『改訂 海運要覽』、海陸運輸時報社、668頁。

- 16) 三津港と高浜をめぐる抗争は、地方政治にも関連して政党をも巻き込んで発展した。かかる事情は、前掲6)、57～96頁に詳しい。
- 17) 前掲13)、68頁。
- 18) 「説明書(鉄道局)」(『鉄道院文書 第十門私設鐵道及軌道 二、普通鐵道 徳島鐵道株式會社(免許) 卷全 自明治29年至明治34年』(交通博物館所藏)所収)。
- 19) 徳島市史編さん室編(1983):『徳島市史第三卷 産業經濟編・交通通信編』徳島市教育委員会、68頁。
- 20) 「徳島鐵道株式會社創立発起認可願」(前掲18)、所収)。
- 21) 前掲19)、698～700頁。
- 22) 「鐵道株式會社発起人ニ関スル調査書(明治28年11月)」(前掲18)、所収)。
- 23) 「徳島鐵道株式會社延長線假免許申請」(前掲18)、所収)。なお、阿陽鐵道は、徳島鐵道のかかる申請に際して、創立発起申請の取り消しを願ひ出た。
- 24) 「鐵道敷設発起人ニ関スル調査書(明治33年3月)」(前掲18)、所収)。
- 25) 前掲19)、727～743頁。
- 26) 『徳島縣統計書』(明治43年度～大正5年度)所載の「要港出入船舶」による。もちろん、帆船では両港よりも橋港や日和佐港で多くの取扱量を示した年次も認められるが、平均するならこの両港が中心であったといえよう。
- 27) 前掲15)、693頁。
- 28) 1913年度、1914年度の兩年度で、何故徳島港の出港船舶数が極端に増加しているのかは明白ではない。さしあたり特殊事情と考えておきたい。
- 29) 小松島市史編纂委員会編(1981):『小松島市史 中巻』小松島市役所、452～467頁。
- 30) 逓信省管船局(1918):『西部逓信局管内航運運輸ニ關スル報告(大正三年分)』、同局、80頁。
- 31) 「運輸營業上ノ収支概算説明書」(『鉄道院文書 第十門私設鐵道及軌道 二、普通鐵道 阿波國共同鐵道(免状) 卷全 明治四十三年』(国立公文書館所藏)所収)。
- 32) 「阿波國共同鐵道株式會社創立発起認可願ニ對スル理由説明上申書」(前掲31)、所収)。
- 33) 「上申書供覽ノ件」(『鉄道院文書 第十門私設鐵道及軌道 三、輕便鐵道 買収 阿波國共同汽船買収 卷壹 自明治四十三年至大正元年』(運輸省所藏)所収)。
- 34) 「収支概算説明書」(『鐵道省文書 第十門地方鐵道及軌道 二、地方鐵道 阿波鐵道(元阿波電氣軌道)買収 卷一 自明治四十四年至大正三年』(交通博物館所藏)所収)。
- 35) 「起業目論見書」(前掲34)、所収)。

Summary

The development of railway network in Shikoku district was slower than other in Japan in the 1920s. Sanyo Line was not only trunk line on the coast of Seto Inland Sea in Chugoku district, but also in Shikoku district. Therefore, the development of connecting lines between railway and marine transportation was very important.

The case of Matsuyama city in Ehime prefecture and Tokushima city in Tokushima prefecture is discussed in this paper.