吉野川中下流域における歴史的発展に関する一考察

四国建設コンサルタント（株）　正会員　○　坂東　武
同　上　正会員　植田　勇二
同　上　正会員　安部　隆久

1. はじめに

徳島県を東西に貫流する吉野川は、四国三郎とも呼ばれ、わが国有数の大河川、また暴れ河である。この吉野川は、良いにつけ悪しきにつけ、古くから本県の経済、産業、文化、生活の各方面にわたって多大なる影響を及ぼし、本県独自の個性的な産業、文化等を育んできた。しかしながら、吉野川の治水・利水が成り、また産業の高度化、モータリゼーションの発達、あるいは生活様式の合理化、利便化の中で、吉野川と人間社会との関係は、切心両面にわたって疎遠してきており、これとともにかつてのような個性的な文化も、都市化・過疎化の両極現象もあって、非常に画一化、均質化の方向にあるように思われる。

本書は、吉野川流域の地域振興、文化振興を究極の目的としつつ、その前段として今日まで培われてきた流域の伝統文化、歴史的条件、自然条件等について調査し、流域の歴史的発展過程について考察したものである。

調査対象地域は、右図の如く、33市町村である。

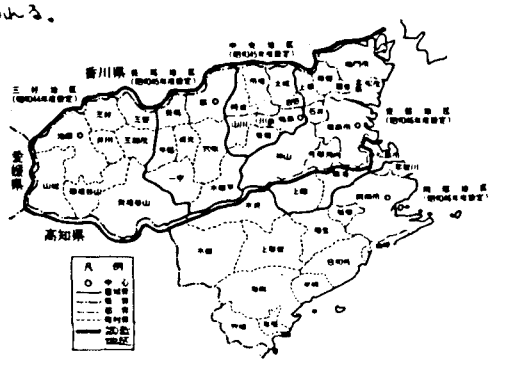

図1-1　調査地区

2. 吉野川流域の区分

現代の地域構成でみれば右図のように県都徳島市に高度の都市機能が集約され、また、東部、中央、美馬、三好の4つの広域生活圏（＝広域市町村圏）によって構成されており、それぞれの中心地は、鳴門市を除いて古く藩政期から中心性を有している。文化圏となると、シモゴオリ、カミゴオリ、サンブンの3つに分割できるが、サンブンを除く流域一帯を、キタガタ、またキタガタを除くシモゴオリを三ナ三ガタと呼んで区別する場合もある。

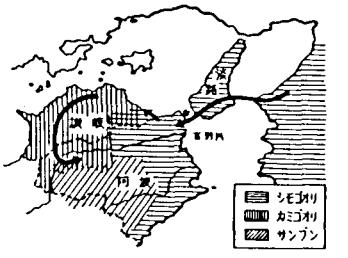

図2-1　文化圏

3. 流域の自然条件（吉野川の治水と利水）

吉野川は河床勾配が急で、河状係数の大きい河川であり、梅雨期・梅雨期に集中する雨による洪水は、古くから流域一帯に甚大な被害を及ぼしてきた。また河巾が広く水量が多い為、縦断方向には川舟利用に便利であったが、その横断は困難をきわめた。一方、下流付近では堆積作用が活発で、自然堤土による肥沃な新地を形成し、特に河口部では広大なデルタを形成している。また、右岸山麓、吉野川北岸では扇状地が発達している。

このような自然的条件が、流域の産業や交通を大きく支配してきた。大河なるが故に、その治水や利水も思うにまかせず、明治後期まで無堤時代が続き、また豊かな水も利用することが出来なかった。我が国の農業が稲作を中心に展開してきたのに対し、吉野川流域が畑作中心であった理由は、この農業水利の困難性に起因しているのである。吉野川の治水・利水の歴史をみると、本格的に築堤や農業用水事業が始まったのは明治後期からであり、大正あるいは昭和初期になってその成果が表われてくるわけである。しかし、これも十分なものとは言えず、吉野川の総合的な治水・利水は、その後も本県および四国地方の重要な課題とされ、昭和41年に吉野川総合開発計画が計画決定された。

4. 流域の交通

吉野川流域においては、川舟が物資の輸送手段として利用され、この川舟が産業の発展、文化交流にも大きく貢献した。また、吉野川を経て淡路島に渡った街道は、鉄道時代以前までの四国の玄関口としての役割を徳島（鳴門市）に担わせることになり、流域一帯は吉野川を産業動脈として大いに発展することになった。

表 4-1　流域の交通手段の変遷

	物資の輸送手段			人の移動交通手段		変遷の理由、背景
	基幹方面	東西方向（吉野川縦断）	南北方向（吉野川横断）	東西方向（吉野川縦断）	南北方向（吉野川横断）	
幕末時代～明治中期まで	江戸には船（帆船） 徳島には人力、馬車	・川舟が主力 ・木材は筏流し	・人力 ・馬車、渡し舟	・伊予街道、讃岐街道を幹線として往来	・渡し舟	・渡し舟があるも、徳島城付近が狭く、流水時には急流部、不安であるなど吉野川沿岸方面の交通は、極めて困難であった。
明治中期～大正	同 上	・川舟から鉄道あるいは馬車への移行新興	・渡し舟	・鉄道への移行開始	・渡し舟が主力 ・馬車増	・鉄道開通 ・川舟が上がり、川舟の航行に支障が出てきた。 ・旧街道の拡幅をはじめ、主要道路、橋の整備が進む。
大正～昭和中期	・江戸とは船（はしけ） ・関西とは鉄道、馬車、自動車	・鉄道馬車が主力 ・自動車（徳島自動車）	・馬車、自動車（徳島自動車） ・渡し舟（鉄道前）	・鉄道	・鉄道馬車が主力、渡し舟が主力	・川舟が姿を消す ・温泉電気、鉄道延長によって陸上輸送のスピードアップが図られるとともに、渡し舟の乗客は、4倍（500）と増えた。 ・渡し舟は「観光船」となり、好景気と観光地力が向上した。
昭和中期～昭和40年代後半	・石炭、鉄鋼、セメントは、船、自動車 ・関西とは、鉄道、自動車	・鉄道、自動車が主力		・鉄道、バスなどの公共輸送機関が主力		・吉野川橋の新浜橋開通で 21倍（635） ・渡し舟急減（14ヶ所→ほぼ1ヶ所、535年→6ヶ所） ・自動車が急増しはじめ、本格的な高速輸送時代に突入。
昭和40年代後半以降	・海の輸送も港が主力	・自動車が主力となり、鉄道貨物は極端に減少した。		・マイカー、観光車、バイクなどの私的交通手段が主力となり、公共輸送機関の利用は大幅に減少した。		・マイカーの増加が急速に進み、公共輸送機関の輸送量は大幅に減少した。 ・観光客数がマイカー需要に追いつかず、観光輸送機を増している。

5. 流域の伝統文化

- 伝統産業・工芸……畑作の伝統（流域一帯）、その他石図参照。
- 民俗芸能・信仰祭……阿波踊り、人形浄瑠璃、農村歌舞伎、四国霊場八十八所（1～17番）祭。
- 伝統的建造物群……うだつの街並（脇町）、藍屋敷（藍住町、石井町）、祖谷のかずら橋（西祖谷山村）、ドイツ館（鳴門市）、吉野川横断橋梁

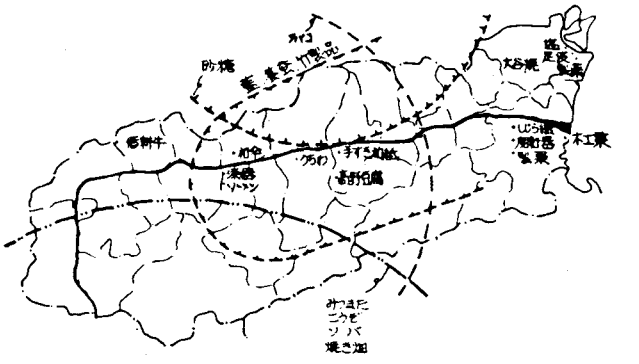

図 5-1. 流域の伝統産業

6. 市街地形成と発展の経緯

吉野川流域の市街地構成の経緯をみると、まず蜂須賀藩の配した阿波9城の各城下町を母体としている。徳島城を除いてこれらは1615年に廃止されたものの、もともと位置的にも交通の要衝であり、以後、川舟の寄港地、物資の集散地となり、商業都市として栄えることとなった。特に阿波藍をはじめとして、砂糖、塩などの産業上の発展は、流域を大いに栄えさせることになり、一方では、この莫大な資本を背景として上方文化や時代の先進文明を受け容れるとともに、後年の鉄道や海路等の先進的整備を可能なものとした。そして県都徳島市は、明治初期まで全国屈指の大都市として繁栄を極めたのである。しかし、藍産業が海外輸入や国内技術開発によって衰退して行く中で、輸送手段も鉄道や自動車の陸上交通にその主力が移り、かつて川舟や海を利用し栄えたという地理的条件が今度は大きな障害に変わり、本県の発展は遅滞していくこととなったわけである。

ところで流域の市街地形成の大きな節目は、上記の阿波9城のほか、交通手段の変遷時と吉野川の治水利水事業である。川舟以後、輸送手段の主力となった鉄道は、駅を中心とした市街化を促し、続いて自動車に移行した後は、吉野川橋梁架設によって永年遮断されてきた南北方向の交流が容易となり、南北両岸の一体的な市街地の形成、都市機能配置が成されることになった。一方、阿波藍振興と吉野川の巨大さなるが故に無堤政策をとったものの、藍の衰退等を契機として治水・利水事業が本格的に始動し、築堤、ダムによる洪水調節等によって安全な居住環境が創出され住宅地の拡大化とともに、豊かな水資源を利用して吉野川下流部に工場立地が進展することになったわけである。