



飯原一夫 画

第32回企画展

徳島近代交通史

— 船から鉄道へ —

展示期間 平成18年10月31日(火)～
平成19年1月21日(日)

開館時間 午前9時30分～午後5時
場所 徳島県立文書館 2階展示室

展示解説

日時 平成18年11月3日(金・祝)・平成19年1月7日(日)
午後1時30分～3時30分
場所 徳島県立文書館 講座室・展示室



蜂須賀茂韶の「鉄道建設の義に付建言書」



蜂須賀茂韶（徳島藩知事）

日本へ鉄道の知識がもたらされたのは、ペリー来航直前の頃とされている。その後幕末には多くの鉄道計画が作られたが、実現には至らなかった。明治にはいるとすぐ、イギリス公使パークスの勧めで、明治政府管轄による鉄道建設の方針を定めた。明治二年（一八六九）十一月五日には建設が決定され、翌三年三月二五日に東京―神奈川間の工事が着工した。四年八月にはイギリスから購入した車両で川崎―横浜間で試運転を開始し、五年五月七日から品川―横浜間で仮営業を開始し、九月十三日に本格的に営業が開始した。しかしその後、財政貧窮により鉄道建設は思うように進まなかった。七年五月大阪―神戸間、十年二月に京都―大阪間がようやく開業した程度であった。

明治四年（一八七一）七月廃藩置県が行われ、徳島藩知事の職を解かれた蜂須賀茂韶は、イギリス留学のため翌五年一月二六日、妻の斐、小室信夫ら一行十一名で横浜を出航した。イギリス留学中の茂韶は同年十月「鉄道建築之義に付建言書」を太政官に提出する。その内容を要約する。

「我々華族・士族は、家祖の余業により封禄を得、封建積習を除くことができず、国の財政を消耗させている存在である。そこで自ら理産の道を考えなければならない。私が欧州の実況を見たところ、各国の隆盛は鉄道の利が大である。わ

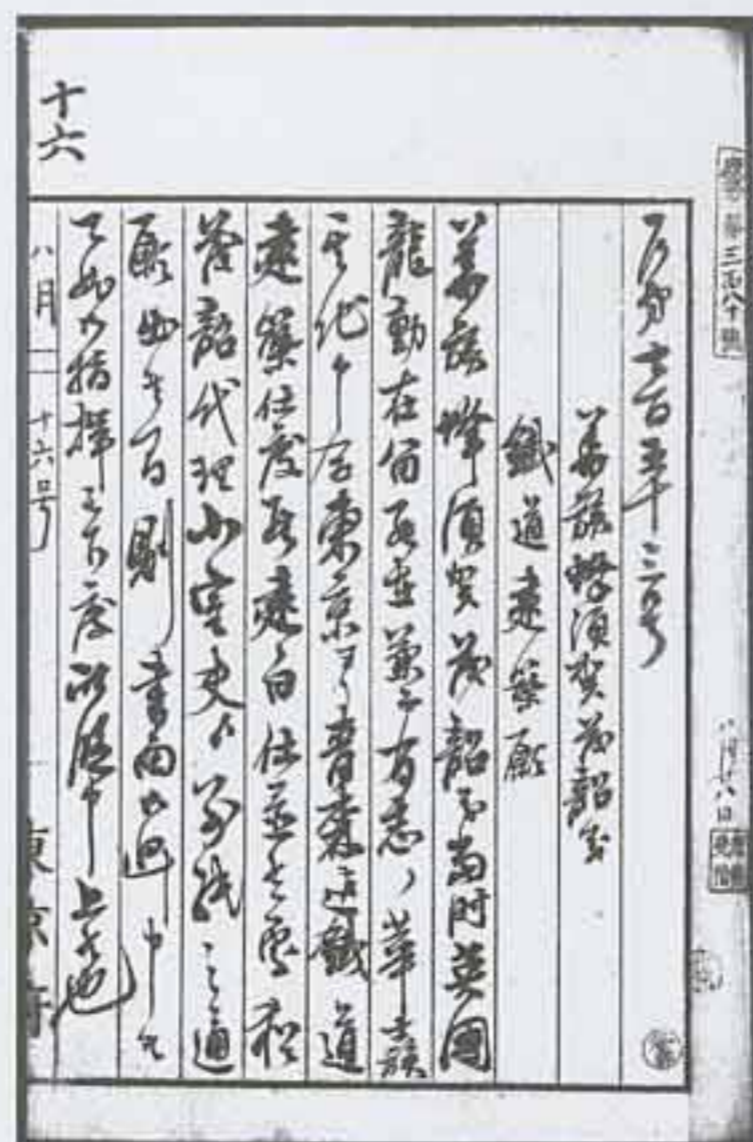
が国でも富強の礎を築くためには、鉄道の建設を急ぐことが必要なことは論を待たないが、その建設には巨万の資金が必要である。政府は現在財政が安定せず、その資金を調達することは容易ならざることである。そこで、華族有志のものが率先して士族有力者と共に家禄・家財の剰余分を集めて会社を創り、東京―青森間もしくは東京―新潟間の鉄道を建設する。これは政府に対しても巨万の功となり、華族・家臣自らの理産の道を開くことになる。また会社の利により華族・士族が封禄を政府に還納すれば、政府財政を有用な費用に振り向けることができる。許可を得れば同志を募って会社を設立したい。速やかに許可してほしい。」

華族・士族の有志によって鉄道会社を設立し、東京―青森間もしくは東京―新潟間の鉄道を建設すれば、士族授産と国家富強の一挙両得の道だとして強く鉄道会社による鉄道建設の認可を求めている。

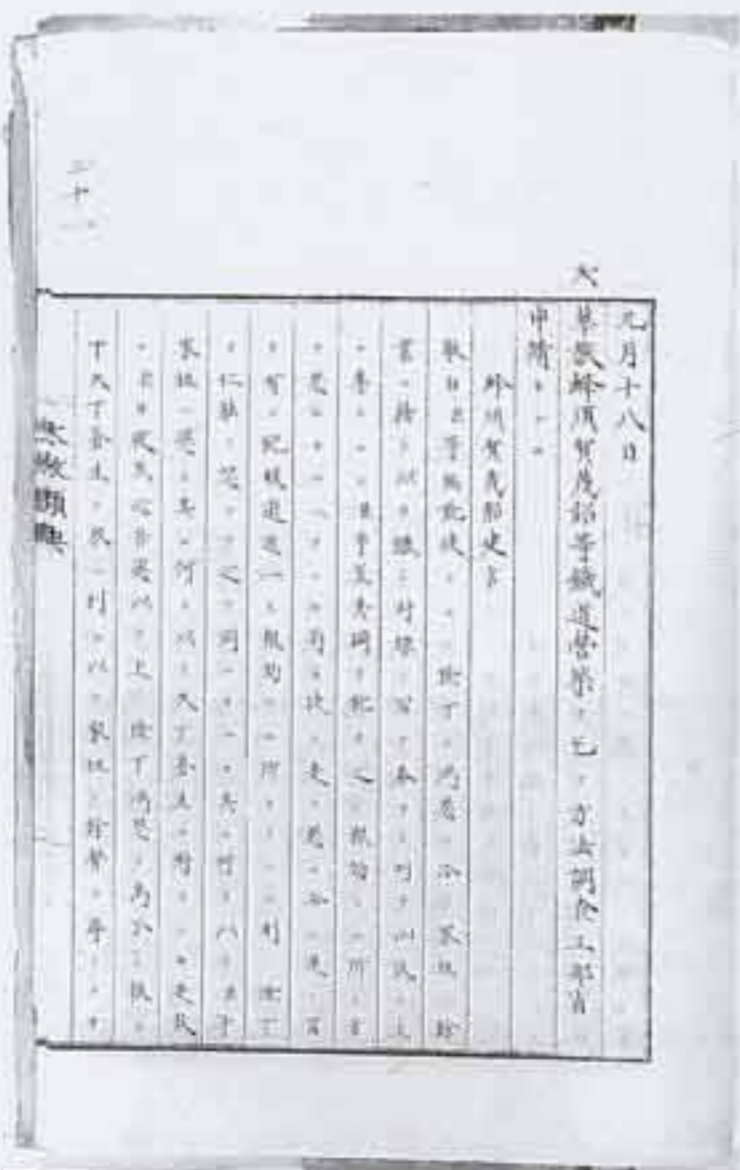
茂韶の洋行に同行した小室信夫は、丹後国宮津藩領（現京都府）出身で京都で育った人物である。徳島藩の中島錫胤らと共に足利三代木像梟首事件を実行し、幕吏に追われ徳島藩屋敷に逃げ込み、さらに徳島城下に護送され獄舎に入れられている。その後明治新政府の下で徳島藩徴士として上野国岩鼻県知事となるが、庚午事変の時には事件解決に奔走しており、徳島藩と関係の深い政治家であった。明治六年（一八七三）九月に帰国した小室は、翌七年八月二七日に東京府知事の久保利通に茂韶の代理として、茂韶の建言に対する回答を求めた。このとき、元岡山藩知事池田章政、元熊本藩知事細川護久、元高知藩知事山内豊範ら十人の代表的な大名華族の会社設立を願う添え書きを添付している。大久保は太政大臣三条実美に上申し、九月十八日に太政官から鉄道建設の方法について詳細な書類を工部省へ差し出すようにという回答を得た。こうした経過から、「太政類典」には明治七年九月十八日の項に記載されている。

その後、工部省と本格的な交渉が続けられ、ようやく明治十四年（一八八一）五月二一日、元岡山藩知事池田章政を筆

頭に四六一名によって日本鉄道会社の設立を求める所までこぎ着けた。六月には東京―高崎間の鉄道建設について鉄道営業の許可を求めており、八月一日には鉄道敷設の仮免許があり、十一月には日本鉄道会社の設立が正式に認められた。さらに明治十八年（一八八五）には大宮―宇都宮間で開業し、明治二十四年（一八九二）には上野―青森間を全通させている。こうした日本鉄道会社の成功は、国内で民間企業者の鉄道への投資を促進し、各地で民間設立の鉄道が敷かれ、明治二二年には民間鉄道の営業距離が官設鉄道のそれを上回るほどになった。遠くイギリスのロンドンから送られた蜂須賀茂韶から明治政府への一枚の建言書は、紆余曲折を経ながらも日本中に鉄道網を張り巡らせる礎となったのである。



明治7年8月28日蜂須賀茂韶鉄道に関する建言の記事
「公文録」明治7年9月東京府向上



明治7年9月18日蜂須賀茂韶鉄道に関する建言の記事
「太政類典」第2編183巻

徳島近代交通史

— 船から鉄道へ —

はじめに

徳島市のシンボル城山とJR徳島駅にはさまれた鉄道線

路は、その昔、寺島川という川でした。「水都」といわれた徳島は、吉野川の河口部に点在する島々に立地し発展しました。「渭の津」に築城された御城は、取り巻く川を防衛上の堀とし、城下の島々とは、川と橋で結ばれていました。徳島・寺島・出来島・常三島・福島などの地名はその名残りで、古地図を見るとイタリアのベニスに似ていなくもありません。川舟は新町川や助任川・寺島川・福島川などを縦横に行き交い、河口部の港で大船に積み替えられると大海に乗り出し、全国の都市や港と交易を行っていました。全国を制覇した阿波の藍の隆盛も、全国各地の売場を自由に結ぶ海上交通の発達によることが大きく、阿波藍の繁栄は水運が支えていたともいえるでしょう。

ところが近代になり、陸上の大量輸送手段として鉄道が発達しはじめると、船は主役の座を奪われていきました。この新しい交通や流通の革命は、本土から海により隔てられた島国徳島の政治経済のみならず、産業基盤そのものを大きく揺るがすことになり、地域の停滞や地盤沈下をもたらす大きな原因となったのです。

冒頭に述べた寺島川も、江戸時代には徳島城内や寺島への物資の搬入ルートとして重要な役割を果たしていま

したが、明治維新後、徳島城の廃止や河川の水運機能の低下にともない、鉄道への要望が高まると、鉄道線路が敷設され、やがて埋め立てられてしまいました。まさに船から鉄道へという近代の交通・流通革命を象徴する出来事となってしまったのです。

もちろん島国徳島にとって水運の重要性は変わりなく、近代の新たな繁栄をかけて海運にも果敢にチャレンジしました。その代表が、藍玉の関西への輸送を独占していた大阪商船に対抗すべく阿波の藍商たちによって明治二十年（一八八七）設立された「阿波国共同汽船」でした。やがて大型船の着岸を可能にするため小松島を徳島の外港として整備し、徳島との直結を図るため鉄道も敷設しました。その後の発展はめざましく、国内のみならず、朝鮮半島や中国本土、台湾へと航路を伸ばし成長しました。阿波藍資本の交通事業における新たな挑戦でした。

また、江戸時代阿波国の海の玄関として全国にその名をたからしめた撫養の港は、明治以降、新たな玄関として台頭してきた小松島にその座を奪われ、地域経済の不振に見舞われました。これを挽回すべく県都徳島への鉄道による連結をはかり、大正五年（一九一六）「阿波電気軌道（阿波鉄道）」を敷設しました。吉野川は巡航船により渡河し、撫養と徳島を結び、徳島の北方における重要な鉄道交通として大きな役割を果たしました。

今回の展示では、このような近代における徳島の様々な交通手段の発達や実態と、その背景の一端を紹介することにしました。交通手段の主役が水運から陸運へと大きく変化していく中で、徳島の人々の生活や暮らしはど

のように変わっていったかを残された記録資料をとおりて明らかにしたいと思います。

この展示にあたり飯原一夫氏や篠原俊次氏、関口寛氏など多くの方々に資料提供や御教示をいただきました。末尾ながら心からお礼を申し上げます。

平成十八年十月三十一日

徳島県立文書館 館長 立石恵嗣



「阿波国徳島之図」にみる正保3年（1646）の寺島川（徳島城博物館「徳島城下絵図」より）

阿波国鉄道事始め

— 徳島の民営鉄道 —

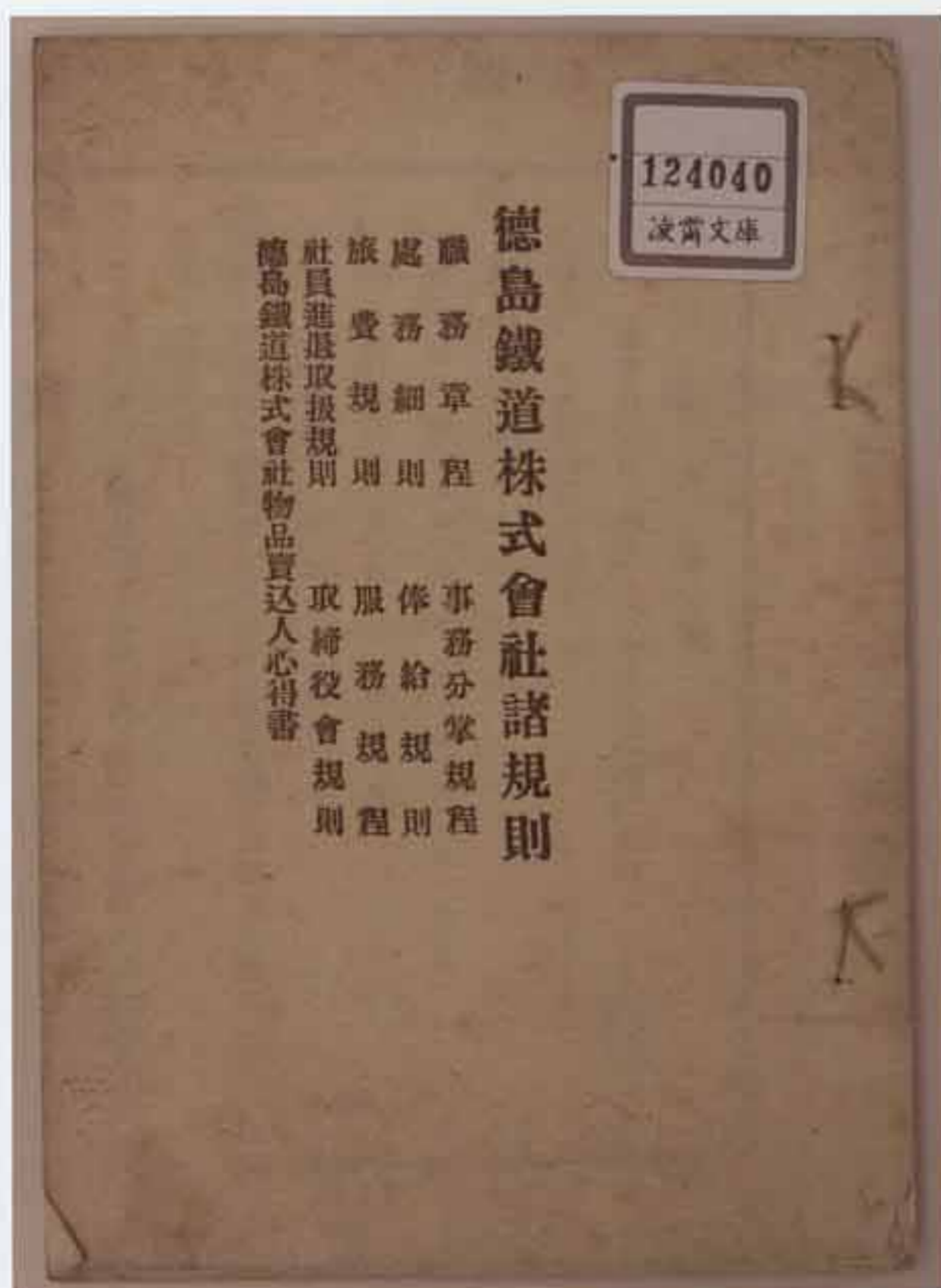


開業当初の池田駅風景
国鉄徳島本線は大正3年（1914）に阿波池田まで延伸され、徳島市と県西部を結ぶ交通の大動脈の役割を果たしていく。

近代化に不可欠の要素である鉄道網の整備は、徳島県ではまず民間の手によって推し進められた。明治三十五年（一八九二）に公布された鉄道敷設法によって、徳島・池田間が官営鉄道敷設予定路線に指定された。地元では早期着工を熱望していたが、日清戦争などもあって着工は困難になっていった。そこで大串龍太郎ら県内の有力者二十名が発起人となって、明治三十八年（一八九五）徳島鉄道株式会社の設立と徳島・川田間の鉄道敷設が申請された。明治三十九年（一八九六）に認可を受けた徳島鉄道株式会社は、翌年第一期工事に着手し、明治三十二年（一八九九）一月に徳島県初の鉄道である徳島・鴨島間が営業を開始する。その後も延長工事は続けられ、翌年八月には予定していた徳島・船戸（川田）間の全線が開通し、国有化後の大正三年（一九一三）には阿波池田まで線路は延びる。

この他にも、徳島市と海の玄関である小松島を結ぶために、阿波国共同汽船の株主らが設立した阿波国共同鉄道が大正二年（一九一三）に完成し、鉄道院がこれを借り上げて民設官業の小松島軽便線として営業した。後藤田千一らが中心となって設立された阿波電気軌道（後に阿波鉄道と改称）は、大正五年（一九一六）には撫養・古川間の、同十二年（一九二三）には池谷・鍛冶屋原間の営業を開始。生田和平らが設立した阿南電気鉄道（阿南鉄道と改称）は、大正十二年（一九二三）に中田・古庄間で営業を開始した。

このように次々と誕生した徳島県の民営鉄道であるが、政府の鉄道国有化政策もあって、明治四十年（一九〇七）には徳島鉄道が、大正六年（一九一六）には阿波国共同鉄道が、昭和八年（一九三三）には阿波鉄道が、昭和十一年（一九三六）には阿南鉄道がそれぞれ政府に買収されて国有鉄道となる。鉄道国有化と並行して鉄道網の整備は続けられ、徳島県の社会・経済・文化の発展に大きく寄与していく。



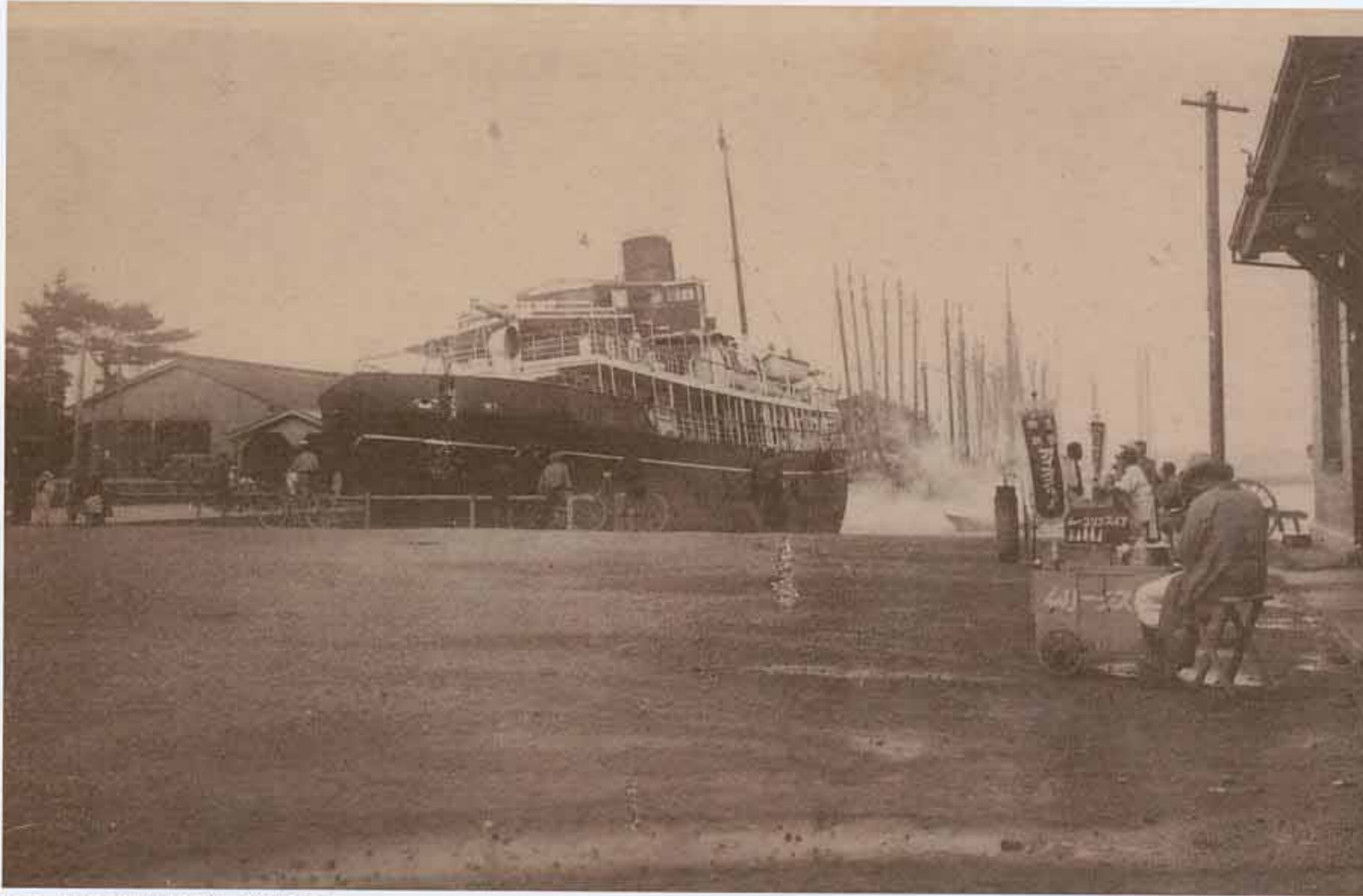
徳島鉄道株式会社諸規則
（四国大学附属図書館凌雲文庫）

藍商資本と交通事業

—阿波国共同汽船—

明治十七年（一八八四）、関西以西の中小汽船会社が合同して設立された大阪商船によって、阪神—徳島間の航路をほぼ独占された。大阪商船の藍玉運賃値上げに苦しんでいた阿波藍商達が結集して、明治二十年（一八八七）に阿波国共同汽船が設立され、初代社長に川真田市太郎が就任する。大阪商船と阿波国共同汽船の間では、運賃協議が成立する明治二十七年（一八九四）まで激しい運賃の値下げ競争が展開された。

阿波国共同汽船や大阪商船は古川港（現徳島市応神町）、次いでより市街に近い福島港や富田港を利用してはいたが、貨客の増大に次第に対応できなくなっていた。そこで阿波国共同汽船が目をつけたのが天然の良港である小松島港である。交通アクセスを整備するために徳島—小松島間を結ぶ阿波国共同鉄道が大正二年（一九一三）に完成し、同年阪神—小松島航路が開設された。ここに徳島の海の表玄関としての小松島の地位を確立する。



徳島小松島港船車連絡（絵葉書）
大正2年（1913）の阿波国共同汽船による阪神・小松島航路の開設と阿波国共同鉄道の開通によって、小松島港は徳島の海の玄関としての地位を確立する。



ハイカラ館（絵葉書）
大正8年（1919）改築の阿波国共同汽船待合所。木造二階建ての建物はハイカラ館として親しまれた。

交通の発達と観光化



『阿波の観光と産業』徳島観光協会
(昭和11年刊)表紙
阿波踊りと眉山の三重の塔および
桜が図案化されている。

昭和初期の徳島市 「花の眉山」と

「阿波踊り」



眉山の三重塔(昭和初期)
林鼓浪画

大正末に海上交通が発達すると、徳島は阪神地方との活発な経済・文化交流の時代に入った。人やモノの移動は大都市圏の人びとの徳島に対する関心を刺激することになった。昭和になり、深刻な経済不況が徳島を覆うと、このことは地域経済にとって希望の光となった。地元商業界からは阿波踊りや徳島の名所を観光資源として活用しようとする動きが強まった。

当時、徳島は「桜の名所」とPRされ、そのシンボルとされたのが眉山であった。明治末以来、天野亀吉や曾我部道夫らによって眉山の公園化が提唱され、一九一三(大正二年)、「眉山公園保勝会」が結成された。

これを受け継ぐかたちで一九三一(昭和六年)年には徳島商工会議所の会頭・玉田弥伊太らによって「眉山公園開拓期成同盟会」が結成された。同会は道路整備や登山ケーブルの敷設、桜花の植樹、全国有名寺社の勧請などによる「遊園地化」を計画した。

翌三二年に入ると、徳島市勤業係や徳島商工会議所、市宿屋連盟らが中心となり、関西地方に向けて絵葉書やポスター、旅行団体や主要駅への宣伝隊の派遣などによる積極的な広報活動が展開された。

同年三月、大阪―小松島間に日帰り直航船が就航すると、阪神地方から大挙して観光客が徳島を訪れるようになった。同年四月十日には眉山をはじめとする徳島市内の桜見物に大阪から一日に五〇〇名以上の観光客が訪れた。当時の新聞は春の県外からの観光客が「一万人を遙かに突破した模様」と報じた。

こうして「花の眉山」には阿波踊りと並ぶ徳島の観光資源としての期待のまなざしが注がれていった。

一九三二(昭和七)年六月、「徳島観光協会」が創立された。同協会は県外への阿波踊りの宣伝に努めるとともに、見物客の誘致を目的とする観光イベント化に着手した。

その内容は、①数年前から試験的に開始されていた特別見物席を堀裏埋立地(現在の南内町)に設置、②その前に審査場を設けて優れた踊り手に優勝旗や景品を授与、③同所で検番芸妓の踊りを披露、⑤振舞い酒の実施、⑥休憩所(徳島駅前、



- ①「日本鳥瞰中国四国大図絵」大阪毎日新聞社 昭和2年
- ②「徳島及小松島ヲ中心トスル鳥瞰図」小山助学館 昭和6年
- ③「徳島県鳥瞰図」阿波保勝協会 昭和5年頃
- ④「景勝之小松島町鳥瞰之図」小松島町役場 昭和9年
- ⑤「阿波国池田町鳥瞰図」池田観光協会 昭和8年



初三郎鳥瞰図に 見る徳島

初三郎は弟子達との共同作業による工房制や、出版部門も含む会社組織を採用し、商業美術としても成功し、日本最初の商業美術家といわれる。

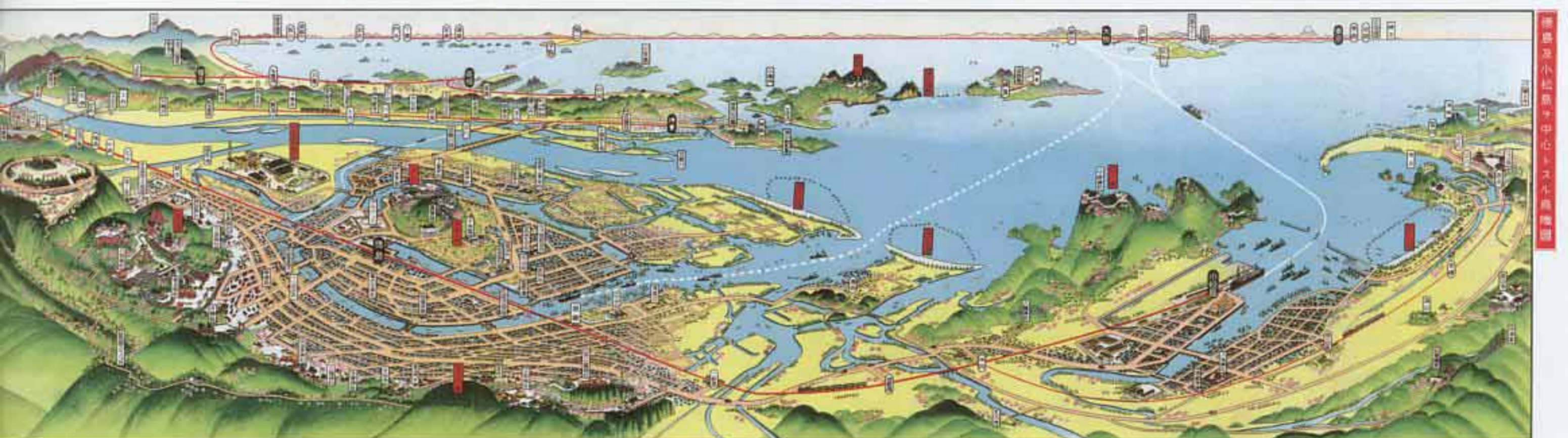
初三郎の鳥瞰図は、極端なデフォルムがなされてはいるが、高い空の上から鳥の目で俯瞰する独特の表現で、わかりやすくきれいで興味深い。また、当時の景観や交通の発達をトータルに示す歴史資料としても価値のあるものとなっている。

徳島県に関するものとしては、中四国鳥瞰図をはじめ、徳島県、徳島市、小松島、池田の都市観光マップや、阿波国共同汽船、阿波軌道などの鉄道・運輸会社が作成を依頼した路線・航路地図や立江寺など個別の寺院や会社など、多種多様な注文に応じてパノラマ式鳥瞰図が作成されている。いずれも昭和初期に集中しているが、各地域の景観や鉄道や船などの路線や航路がわかりやすく描かれ、当時の観光や交通の関わりを立体的に興味深く読み取ることができる。

また、この鳥瞰図は当時大流行したため、初太郎自身の筆になるもの以外に類似のものが多数作成されている。



①



②



③

吉田初三郎の 鳥瞰図

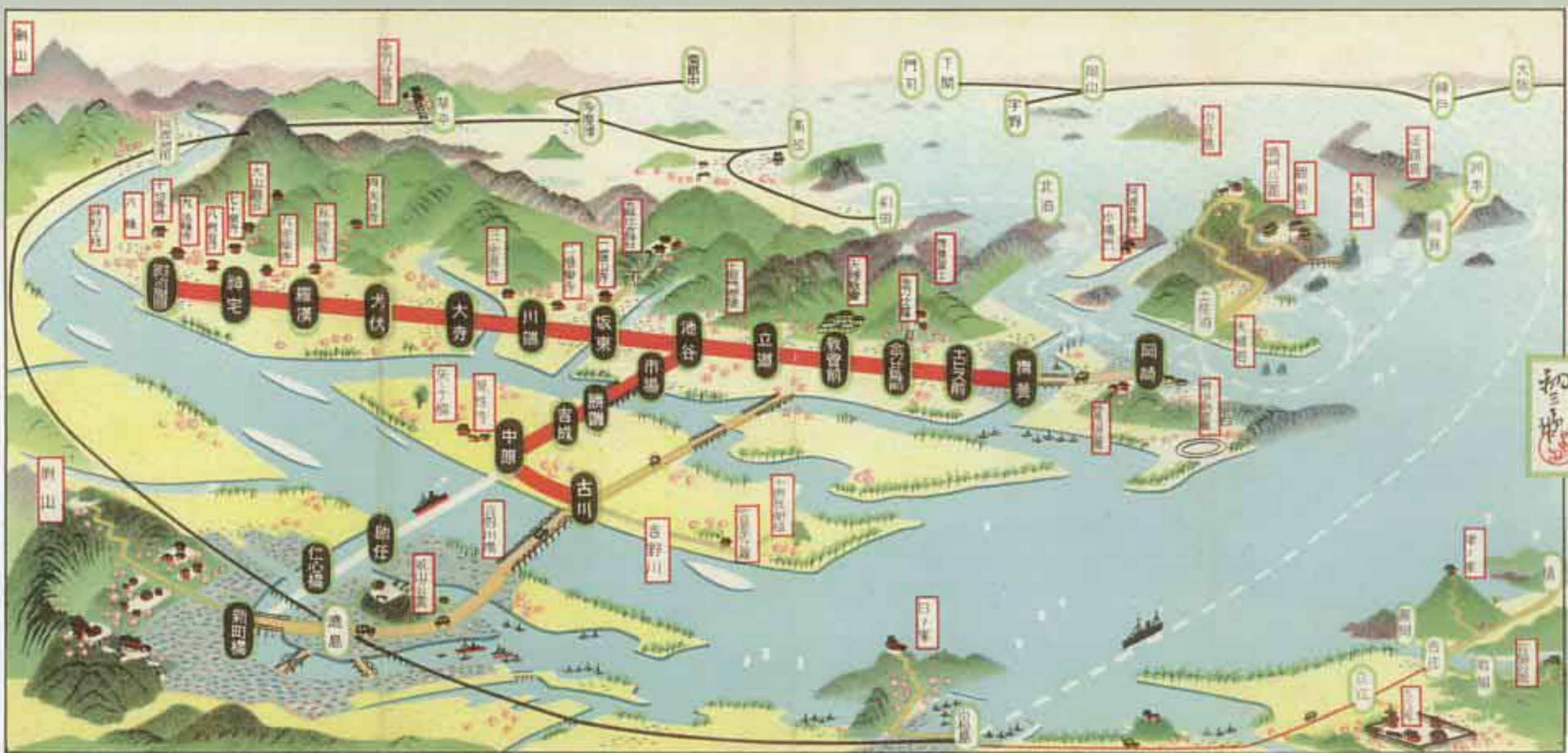
ちようかんず

「大正の広重」と呼ばれた吉田初三郎（一八八四〜一九五五）は、京都に生まれ、洋画家を志した。大正後期から昭和前期にかけて、鉄道やその他の交通手段の発達にもなって旅行ブームがはじまると独特の手法で全国各地の観光案内図の作成にのりだした。

スポンサーから宣伝案内図作成などの依頼を受けると、綿密な現地の取材により、スケッチや測量地図・航空写真などに基づいた独自の横長のパノラマ鳥瞰図を作成した。注文により中心部を詳細に描写しながら、遠景に実際には見えない風景をパノラマ風に描くという独特の手法によるカラフルな地図を完成した。彼の地図は「初三郎式鳥瞰図」とよばれ、ユニークな観光案内地図として新聞雑誌の付録やポスター・カレンダー、絵はがきにまで使用され大流行した。出版総数は二〜三〇〇〇種類とも言われ、類似の絵図も多数作成された。

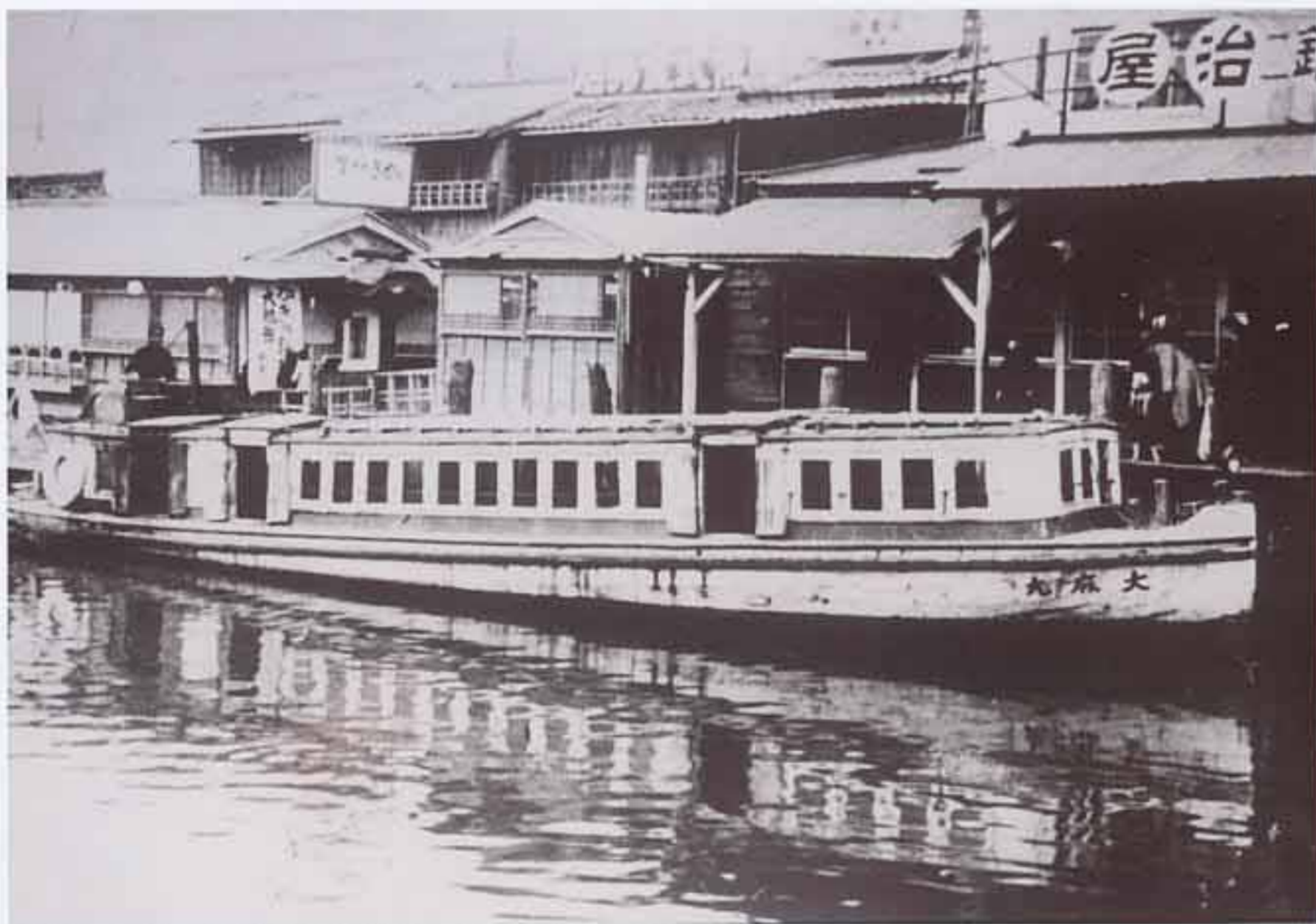
この流行の背景には、大正の終わりから昭和の初めにかけての、国鉄・私鉄等の鉄道や航路の発達と、これに連動した観光名所の開発と旅行ブームがあった。

また家族旅行の一般化にみられるような大衆の需要の拡大も背景にあった。鉄道会社や市町村は、沿線の名所開発事業のため、路線と観光名所と組み合わせさせた宣伝パンフレットや観光マップをきそって作成した。このような時代の要請に初三郎がこたえ人気を博したのである。



吉田初三郎の描いた阿波軌道の路線図（昭和6年篠原家文書）

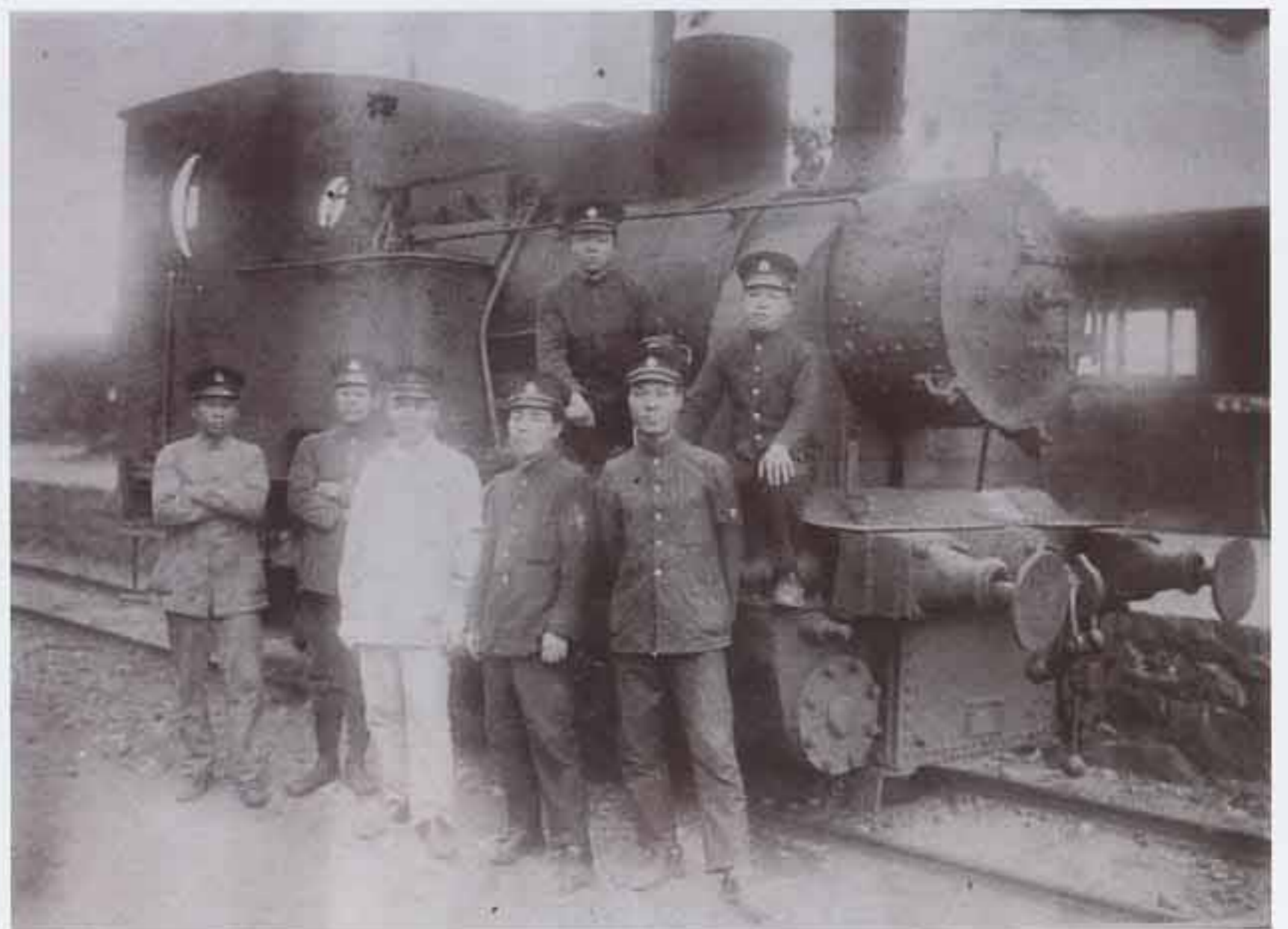
阿波電気軌道株式会社
昭和六年三月十八日由良安齋司令部檢閱許可済
初三郎



巡航船大丸（阿波電気軌道連絡船、鳴門市史編さん室所蔵）

阿波軌道は当初吉野川北岸唯一の鉄道として、岡崎港への延長を計画したが塩業家の反対や資金不足もあって中止。会社経営も当初から難航し、大正十四年（一九二五）には「安田保善社」に経営を委託した。翌年には「阿波鉄道株式会社」と改称、木橋を鉄橋に掛け替え線路を改善するなどして再出発した。

昭和三年（一九二八）国有鉄道「高德線」が高松ー引田間に開通すると、八年には阿波鉄道は政府に約九六万円で買収され、「阿波線」として営業することになった。同年大坂峠トンネルが開通。翌九年には吉野川鉄橋が完成。親しまれた巡航船も廃止された。十年には「高德線」が完成して、高松ー徳島間を二時間半で結んだ。従来の路線はそれぞれ「撫養線」、「鍛冶屋原線」となった。



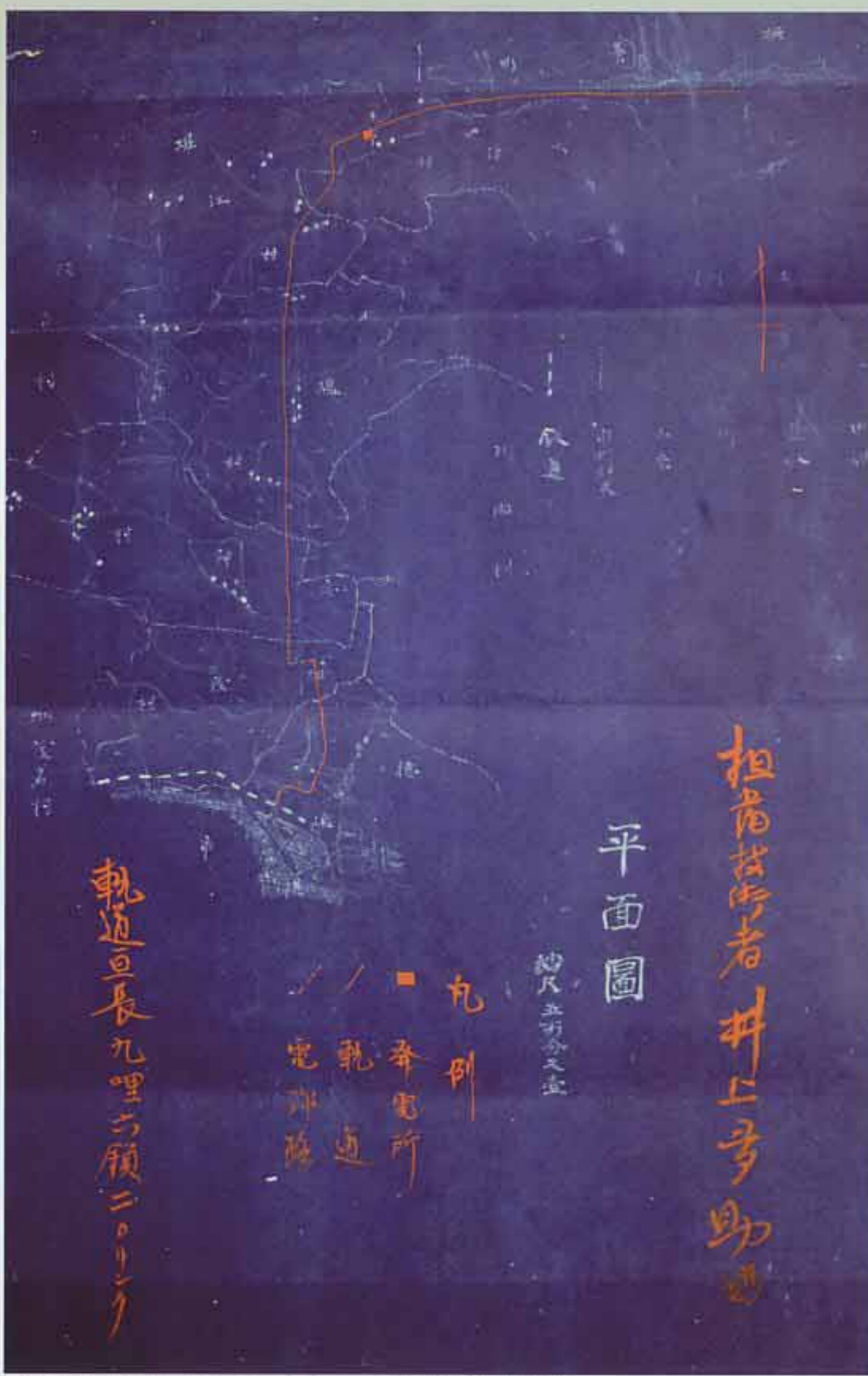
阿波電気軌道創業時の機関車（鳴門市史編さん室所蔵）

阿波電気軌道の構想と計画変更

設立時、「電気鉄道」を計画したが、電力供給の見通しがたらず「蒸気機関車」に変更した。路線も撫養の文明橋を起点として西に向かい、姫田から南下して古川に至るルートであったが、「上板線」の建設や、路盤工事のため西に延長して池谷から南下することになった。また、吉野川を中原から「巡航船」で渡った後、徳島市内は上助任までの鉄道線を計画したが実現せず、新町橋まで船便を使うこととなった。

阿波軌道の建設設計を担当した蔵本家には、幾枚もの設計図面などの申請書類が残され当初の計画や構想をうかがい知ることができる。

吉野川北岸の発展をになつた 阿波電気軌道（阿波鉄道）



阿波軌道平面図（計画図・青焼、大正初年蔵本家文書）



阿波軌道沿線図（大正5年頃篠原家文書）

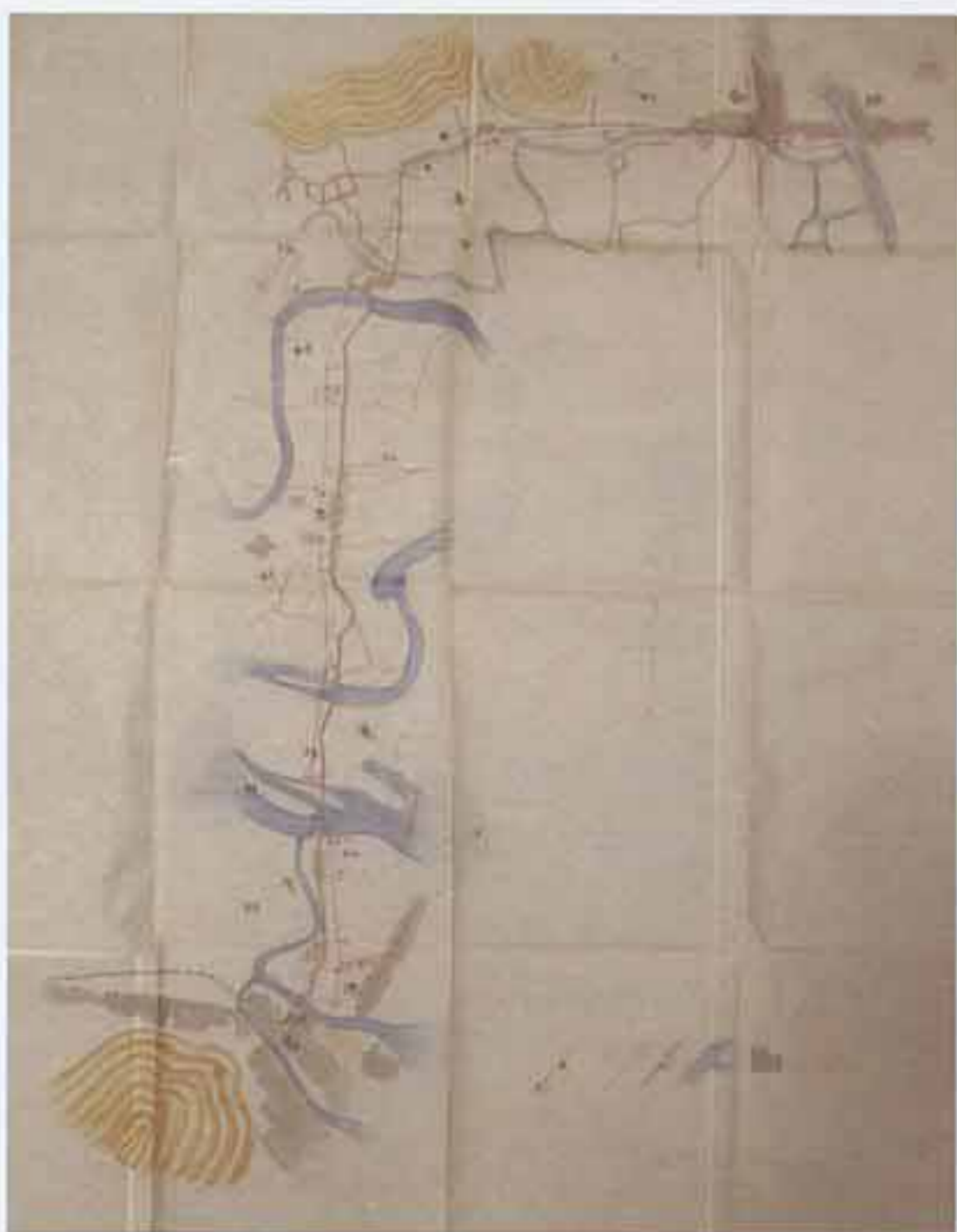
古代から水運の要地として重要な位置を占めていた撫養（鳴門）は、江戸時代、阿波の玄関口として大いに繁栄した。撫養港からは地場の塩や藍玉・砂糖・材木などが阿波国外に積み出され、国外から荷揚げされた魚肥・石炭・米などは吉野川の水運を利用して各地に運ばれた。しかし近代になり河川水運の役割の低下や大型船の入港が困難であったため南の小松島港に取って代わられつつあった撫養港の機能は低下し、地域経済の地盤沈下をもたらした。

明治四一年（一九〇八）撫養の手塚尉平や谷管太郎・天羽兵太郎たちは、県内の有志に呼びかけ、この状況を挽回するため、淡路を介した本土との連絡ルートをにらみながら、撫養と徳島を鉄道で結び、人的物的な交流の活性化を図る構想が計画された。

大正元年（一九一二）、資本金四十万円で「阿波電気軌道株式会社」が設立された。撫養―古川間を電車、中原からは吉野川を巡航船で渡って新町川に入り新町橋までを結ぶ路線であった。また、北岸唯一の鉄道として脇町への連結を見すえた姫田から鍛冶屋原までの上板線も計画されていた。

大正五年（一九一六）撫養―古川間十三・九kmの鉄道が完成。当初の計画であった電気が供給できず蒸気駆動に変更し、機関車二両、客車二二輦で一日八往復、四五分で結んだ。巡航船（大麻丸・妙見丸）も中原―富田橋を八往復、四五分を要した。

大正十二年（一九二三）には池谷―鍛冶屋原間一三・四kmが開通、所要時間は五二分。上板線開通にもない蒸気機関車四輦、客車五輦、貨車八輦を購入し、一日九往復で運行した。



阿波軌道平面図（計画図・彩色、大正初年蔵本家文書）

展示品目録

No	標題	年代	備考
吉田初三郎の鳥瞰図			
1	日本鳥瞰中国四国大図絵(鳥瞰図)	昭和2年	篠原家文書
2	徳島県(鳥瞰図)	(昭和5~8年)	篠原家文書
3	徳島市(鳥瞰図)	昭和10年	篠原家文書
4	阿波いけだ(鳥瞰図)	昭和8年	篠原家文書
5	小松島(鳥瞰図)	昭和9年	篠原家文書
6	阿波鉄道(鳥瞰図)	昭和6年	篠原家文書
阿波電気軌道と巡航船			
7	阿波鉄道沿線案内(リーフレット)	大正15年	篠原家文書
8	阿波軌道沿線図(リーフレット)	(大正5年ごろ)	篠原家文書
9	(阿波電気軌道の硬券乗車券)	(大正中~末期)	篠原家文書
10	阿波電気軌道株式会社線路案内(冊子)	大正5年	篠原家文書
11	撫養町文明橋徳島間軌道線路予定図	(大正初期)	クラモ04740
12	平面図撫養町より徳島駅に至る軽便鉄道用電気事業経営許可申請書添付図	(大正3年)	クラモ04403
13	平面図撫養町より徳島駅に至る軽便鉄道用電気事業経営許可申請書添付図	(大正3年)	クラモ04404
蜂須賀茂詔と鉄道事業			
14	少議官蜂須賀茂詔(英国留学の為免官願)	明治4年10月14日	ハチス00148
15	蜂須賀茂詔等東京-青森間鉄道建議(太政類典第2編183巻)	明治7年9月18日	複製
16	蜂須賀茂詔鉄道建築願(公文録明治7年9月東京府伺)	明治7年9月	複製
戦前の交通と観光			
17	バス案内(徳島バス広告社発行リーフレット)	(戦前)	篠原家文書
18	徳島新空路開設(日本観光飛行協会発行リーフレット)	昭和32年	篠原家文書
19	阿波の観光と産業(徳島観光協会発行冊子)	昭和11年6月10日	篠原家文書
20	阿波案内(阿波保勝協会発行冊子)	昭和15年	篠原家文書
21	阿波板東町(板東町商工会発行リーフレット)	昭和10年	篠原家文書
22	観光乃阿波(徳島観光協会発行リーフレット)	昭和12年	篠原家文書
阿波国共同汽船 藍資本と交通事業			
23	ハイキング(小冊子)	(昭和10年代)	篠原家文書
24	阿波国共同汽船株主總會書類	明治29年1月28日	篠原家文書
25	阿波国共同汽船株式会社定款	明治40年	篠原家文書
26	阿波淡路廻遊(リーフレット)	(昭和初期)	篠原家文書
27	皇紀二千六百年聖地巡拝乗船券	昭和15年	篠原家文書
28	阿波案内(リーフレット)	昭和7年	篠原家文書
29	阿波案内(リーフレット)	昭和11年	篠原家文書
30	阿波案内(リーフレット)	昭和13年	篠原家文書
31	阿波小松島海水浴場(リーフレット)	昭和5年	篠原家文書
32	阿波遊覧(リーフレット)	昭和5年	篠原家文書
33	阿波国共同汽船会社設立趣意書	明治20年	岩生家文書
徳島の鉄道			
34	徳島鉄道株式会社諸規則	(明治後期)	四国大学読書文庫
35	徳島線列車時刻表	大正8年	篠原家文書
36	阿波池田駅付近名所案内(リーフレット)	(昭和10年ごろ)	篠原家文書
37	阿讃鉄道株式申込書類一式	(明治32年ごろ)	篠原家文書
38	徳島鉄道株式会社第15回報告書	明治37年	篠原家文書
39	高德線建設要覧(パンフレット)	昭和10年	篠原家文書
飯原一夫原画		昭和・平成	飯原一夫

*資料保護のため展示品を変更することがあります。

第32回企画展

徳島近代交通史

— 船から鉄道へ —

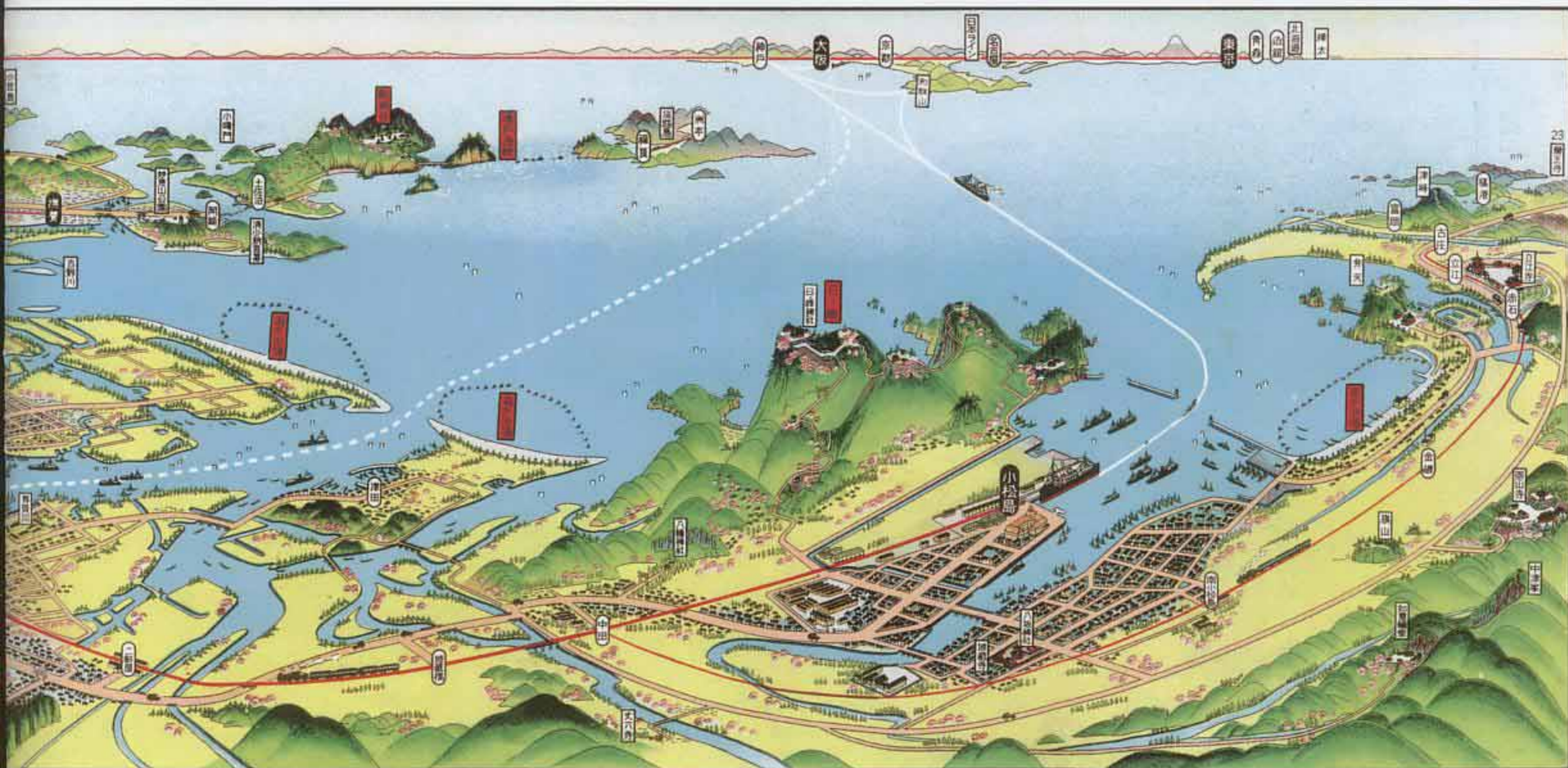
平成18年10月31日発行

編集・発行 徳島県立文書館

〒770-8070 徳島市八万町向寺山
電話 088-668-3700

印刷 株式会社松下印刷

〒771-1156 徳島市志神町志神産業団地5-1
電話 088-641-4611(代)



吉田初三郎の鳥瞰図(徳島・小松島)