

鉄道1 徳島線(徳島県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
徳島42	徳島市史編さん室編「徳島市史 第三巻」(徳島市教育委員会、1983年)、632-633頁	<p>徳島鉄道の開通 (中略)</p> <p>これまで車馬舟運にたよっていた吉野川流域の人々は、徳島鉄道の開通を双手を挙げて歓迎し、こぞってこれを利用するようになった。徳島県統計書によると、明治三十三年度には七五万二五五四人の乗客と三万二七四八トンの貨物を輸送した。当時県下の人口は六八万五八二五人であったから、県民一人が年間一回以上乗車したことになる。(中略)</p> <p>明治三十三年十月、沿線の風景や地名・駅名を取り入れた徳島鉄道唱歌が作られた。(中略)</p> <p>明治三十二年二月十七日、徳島県財界の有力者によって設立され、およそ八年間にわたって吉野川流域の徳島・川田間において、旅客や貨物の輸送にあった徳島鉄道は、県西部の政治・教育・産業・経済・交通・文化の発展に大きな役割を果たしたが、政府の鉄道国有化構想によって、全国各地の民営鉄道と共に明治四十年九月一日に買収され、国有鉄道となった。しかしその重要性は少しも変ることはない。</p>
徳島71	鴨島町教育委員会編「鴨島町誌」(鴨島町教育委員会、1964年)、797-798頁	<p>徳島鉄道の開通 (中略)</p> <p>明治三二年二月一六日、徳島駅(当時は寺島駅といった。)と鴨島間一八・九kmの鉄道が、本県最初の鉄道として誕生した。(中略)</p> <p>共同汽船の創立といい、本県最初の鉄道敷設といい、藍で蓄積された本町の経済力と、当時の本町民の旺盛な企業意欲をうかがい知ることができておもしろい。</p> <p>続いて鴨島・阿波川島間(三・八km)が開通し、牛島・鴨島・西麻植の各駅が開業されるようになると、本町の交通は画期的な発展を見た。(中略)のち東に延びて小松島港と結び、国鉄となってからは、しだいに西に延長されて、大正三年三月二五日、阿波池田まで開通して阿北の交通運輸の様相が一変した。</p>
徳島72	川島町史編集委員会編「川島町史 下巻」(川島町、1982年)、302-303頁	<p>徳島鉄道 (中略)明治四十年九月一日国有鉄道法によって、全国の主要な私設鉄道は政府が買収、この時この徳島鉄道も買収され、私たち郷土の駅も川島駅が神後駅と改称され、次いで大正三年三月二十五日船戸から池田まで国営で鉄道敷設成り、現在の徳島・池田間の鉄道(国有)が完成、翌大正四年七月一日には神後駅は「阿波川島駅」と再改称、この年徳島・小松島間にも鉄道敷設され(国有)、私たち郷土の人々も、小松島まで鉄道で、小松島からは阿波国共同汽船会社その他船会社によって、神戸・大阪に出ることができるようになり、交通の便利は隔世の感を抱くほどになったのである。</p> <p>(中略)沿線の景観を一望にして、旅することができることは、この上ないことであつたのであろう。鉄道のありがたさを、しみじみ味わつたであろうことは、明治四十年頃に流行した徳島鉄道唱歌にもあらわれている。この唱歌には、私たちの郷土の駅名・地名・歴史上の人物名・名所旧跡・名物・景観などが見事に織りこまれ、鉄道旅行への興味をそそられるに充分である。鉄道が敷かれ、駅が開業すると、駅の周辺には多数の人々が、遠近から手弁当を持参で集まり、汽車の発着ごとに歓呼の声をあげたと伝えるのも、さもありなんとと思われる。</p>

鉄道1 徳島線(徳島県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
徳島73	山川町史刊行会編「山川町史」(山川町史刊行会、1959年)、238頁	<p>鉄道の開通 (中略) 明治三十三年八月七日に運輸営業を開始したが、明治四十年九月に政府が買収して国有となった。 (中略) 鉄道の開通によって、物資の輸送は迅速に多量運搬でき、人々の旅行は容易となり、郷土の文化発展も、めざましいものがある。</p>
徳島80	新編三野町史編纂委員会編「新編 三野町史」(三野町、2005年)、397頁、413-414頁	<p>江口駅開設後の三野村 大正三年(一九一四)徳島線が開通し、江口駅が開設されると、舟便による物品の移送は減り、かわって人も物も鉄道便に頼ることとなったが、真鈴越えによる香川県との取引も続いていた。</p> <p>徳島線の開通 (中略) この徳島線の池田までの開通によって、三好郡の人々は池田から小松島まで鉄道によって旅行することが可能となった。 (中略) 江口駅は三野村の玄関口となった。既に江口渡の貨物用の港の拡張も軌道にのっていた。 徒歩で、人力車であるいは川舟で脇町や徳島へ旅をした人は鉄道に乗り換えた。 木材、木炭、薪、藍玉、菜、葉煙草、刻煙草などの特産物も貨車便となり、国鉄も県内の荷物を小松島へ集荷し積出するために、特定貨物の貸切扱の運賃を一割～三割、割り引いた。 一方で、人力車夫は失業し、貨物運搬に従事した吉野川の川船も三、四年の間に姿を消していった。</p>
徳島83	穴吹町誌編さん委員会編「穴吹町誌」(穴吹町、1987年)、919頁	<p>鉄道の開通 (中略)これで国鉄徳島線が全通した。これより以前は、吉野川の川舟が物資輸送の幹線であった。ところがこの鉄道の全通によって「ひらだ・えんかん・高瀬など」の川舟は、完全にその姿を消すとともに、川岸に栄えた「津」はその繁栄を国鉄駅に奪われることになる。 (中略) 国鉄徳島線の開通によって、旅客・貨物の輸送は年を追って発展し、国鉄は唯一最大の輸送機関であった。本町内にある穴吹駅と小島駅、なかでも穴吹駅は西阿交通の要衝として繁栄を続けた。 (中略) 大正三年三月、鉄道開通時に穴吹駅前には、宮田運送店、井口運送店と井口与運送店との三店が、それぞれ店舗を構えて営業を開始した。</p>
徳島86	半田町誌出版委員会編「半田町誌 下巻」(半田町誌出版委員会事務局、1981年)、436頁	<p>半田駅の開設 (中略)半田駅の開設以来年月と共に乗客数が増加し、特に旧制脇町中学生等が定期乗車券を購入し初めたことを皮切りに益々上昇した。半田村、半田奥山村、重清村の玄関口として発展していったのである。</p>

鉄道1 徳島線(徳島県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
徳島87	三加茂町史編集委員会編「三加茂町史」(三加茂町、1973年)、885頁	鉄道の開通 (中略) 船戸(川田)－池田間の鉄道敷設工事は明治四十四年(一九一一年)十二月、完成したのは大正三年(一九一四年)三月二十五日であった。徳島－蔵本間が開通してから、十八年を経て、やっと徳島本線全線が開通したわけである。待望久しかった。三好郡民ことに沿線の人々にとっては大きな喜びであった。
徳島92	池田町史編纂委員会編「池田町史 中巻」(池田町、1983年)、166-167頁	徳島線開通に伴う池田町市街地の変遷 「(中略)大正三年徳島線の全通阿波池田駅の設置に伴い駅前通りが従来の地割に斜向して新国道と旧国道(本町筋)との交叉点まで開かれ、同時に新町と駅前通りを結ぶ中通町通りと専売局前通り(栄町筋)とが昔の地割に沿って東西に開かれたが、この地域の市街地化は遙かにおくれ(中略)大正末まで現在の最繁華街たる駅前通りも僅かに駅前付近の数軒を除いてはほとんど水田であった。一方徳島線開通の年に高松及び高知へのバスが開通したことは、新町特に新国道沿い地域の発展充実を促し、そこに中心街が形成されることとなり、漸次中通町、西方国道沿いと駅へ向っての町の発展が続けられ、一応駅前通り商店街の完成されたのは昭和四年四月高松への鉄道開通前後である。……」 (土井仙吉「地方小都市の成長過程－阿波池田町の場合－」(『徳島大学紀要』所収)