

高德線

JR 高德線は高松駅から徳島駅に至る 74.5km の路線です。高德線の計画は、撫養（鳴門）～高松間の鉄道を敷設するため、明治 29 年に阿讃鉄道会社と香徳鉄道会社が設立されたことに始まります。両鉄道はその後実現しませんでした。2 つの会社の建設権獲得競争によりこの地域の鉄道建設への要望が高まりました。大正 6 年に香川県大川郡会が中心となって阿讃鉄道東讃線期成同盟会が結成され、高松市、徳島市、撫養町にも呼びかけて、帝国議会に東讃線（高松～徳島間）の鉄道の請願を行いました。その結果、この鉄道建設は大正 9 年度から 9 か年継続事業で行われることが決まりました。

建設上高德線として大正 9 年に鉄道省の多度津建設事務所が高松～志度間の測量に着手し、大正 12 年に高松方から着工、大正 14 年に高松～志度間が開通、大正 15 年に讃岐津田まで、昭和 3 年には引田まで延伸されました。開通に伴い各地で祝賀会が催されました。津田では 2 日間にわたり祝賀会が催され、余興、変装競争、宝探しなどが行われました。鉄道の開通により津田から高松へ行くのは便利になりましたが、当時は津田に汽船の寄港があり、汽車賃に比べて汽船の運賃が格安だったため汽船利用者が急減することはありませんでした。しかし、次第に汽車の利用が増え、交通の中心は鉄道に移行していきました。

昭和初期に政府の緊縮財政のために滞った工事は昭和 7 年に再開されましたが、阿讃国境に大坂山トンネルを掘り、吉野川に鉄橋を架けるといふ 2 つの至難の工事が待ち受けていました。大坂山トンネル（全長 989m）の工事は昭和 7 年にまず香川県側から、その後徳島県側から導坑掘削による工法で掘り進めましたが、地盤は堅く、機械で掘っても一日に 2m も進まず、坑内に地下水が噴き出すなど工事は難航しましたが、昭和 9 年に完成しました。また、吉成～佐古間に架かる吉野川橋梁（橋長 949m）は昭和 7 年に着工し、昭和 8 年に完成しました。当時では最新技術の潜函工法（ニューマチック・ケーソン工法）を取り入れ、川底からさらに 8m も掘り抜き、基礎コンクリート工事を行い、その上に鉄筋コンクリート橋脚 13 基をたて、2 基の左右の橋台とともに 3 径間連続平行弦鋼ワーレントラス 4 連を支えています。吉野川橋梁は基礎工事、上部工事とも当時のわが国の最新技術を駆使した橋梁でした。

高德線の建設に伴い、国有鉄道による阿波鉄道会社の買収問題が起こりました。阿波鉄道会社の前身の阿波電気軌道会社は、徳島～撫養間の軌道敷設を計画し、大正 5 年に撫養～古川間 13.9km を開業しましたが、古川～徳島間は吉野川の架橋費が捻出できず、中原から新町橋までを巡航船で連絡輸送していました。阿波鉄道は昭和 8 年に国鉄に買収されて国鉄阿波線となり、昭和 10 年 3 月の高德線開通に伴い、古川～吉成間は廃止されました。

＜参考文献：四鉄史編集委員会編「四鉄史」1989 年、四国鉄道 75 年史編さん委員会編「四国鉄道 75 年史」1965 年、徳島県教育委員会編「徳島県の近代化遺産」2006 年など＞

