

## (三) 鉄道による交通

## 1 国鉄牟岐線開設の経緯

昭和十年から終戦の二十年までは、四国の鉄道も戦時体制下の苦難の時代であった。日華事変の拡大とともに、わが国は総動員体制に移行し、日米開戦と同時に国をあげて戦力増強の一途をたどり、国鉄も戦時陸運非常体制がしかれた。戦局の推移により、鉄道の輸送も戦時体制に切り変えられた。鉄道輸送は軍事作戦計画完遂一本にしぼられた時代であったが、昭和十一年三月二十七日、羽ノ浦・桑野間。昭和十二年六月二十七日、桑野・阿波福井間。昭和十四年十二月十四日、阿波福井・日和佐間がそれぞれ開通するに至った。

政治的には、大正八年に阿土南岸鉄道速成同盟会を小松島で結成していたが、これといった鉄道促進の運動はやっていなかったようである。

その後、大正十二年、時の鉄道大臣大木遠吉が四国巡視のために松山市を訪れた時、四国循環鉄道設置の必要を強調したので、その刺激もあってか、同年六月、再び小松島で四国循環阿土南岸線速成同盟会を起こした。大正から昭和へと時代が移り、その後沈滞していた鉄道建設運動が昭和二年ごろから再燃しはじめた。こんどは、新野町で鉄道建設同盟会を起し、決議文を鉄道大臣小川平吉にわたして請願した。

こうした経緯によって、鉄道が日和佐まで開通した。その後、牟岐町までの工事が進んだが開業の兆がなかった。当時の通信次官であった秋田清に牟岐町までの延長敷設を懇願したところ、その運動が功を奏し、昭和十七年一月に日和佐・牟岐間の工事が完了、同年七月一日から開業して牟岐線の全通をみるに至った。

思うに、戦時体制下の当時では、輸送増強も時局輸送強調のためであり、運送報国をモットーに路線が延長された時代ではあるが、一面には強い政治的な運動によって、日和佐までの鉄道が延びたと考えられる。次にあげる請願書もその一例である。

「四国循環鉄道速成に関する請願」(政府へは建議書)

我四国ノ地位タル本土ト隔離セル一島国ニシテ中央ニハ峰ノ山岳亭々轟々トシテ重疊シ鬱々蒼々タル森林地帯ハ隨所ニアリ僅カニ有スル平野ハ四面ノ海岸ニ放射狀態ヲ為シ人口ノ集團地ハ自ラ海辺ニ偏在セリ而シテ是等集團地間ノ運輸交通ハ海路若クハ陸路ニ依リテ漸ク其急ヲ凌キツ、アリト雖モ其時間的不經濟ハ到底永ク今日ノ生活狀態ニ比シ忍ビ得べくモアラズ殊ニ沿線ニ於ケル天与ノ物資ト遺利ハ拳テ數ウベカラザルモ如何ニセム運輸交通ノ不完全ナルカ為メ天淵ノ差アルヲ認メツツモ徒ラニ踟躕放棄セルハ地方産業上ニ於ケル開發利用ノ点ナリ言フモ將タ国家的經濟上ヨリ論スルモ之ヲ等閑忽諸ニ附スルコト能ハサル重大問題ナリト信ス今之ヲ開發シ之ヲ張皇利導シ天與天錫ノ資源ヲ啓発スルハ刻下ノ最大急務タリトス而シテ其目的ヲ達スルノ方法ハ多々アラムモ蓋シ四国循環鉄道ノ敷設ニ若クノ長策ナカラム一朝鉄道ノ新設セムカ海陸ノ物産最モ豊富ニシテ人口モ亦稠密ナル各地ヲ連絡シ苟モ發達能力アル四国四県各市邑ヲシテ而モ何等ノ支障ナク又何等ノ矛盾ナク円満急速ニ發達セシメ、人文ノ向上ハ勿論殖産ノ發展期シテ待ツベキナリ。就中徳島市ヨリ高知市ニ通スル海岸線鉄道ノ如キハ之ヲ国防ヨリ觀察スルモ將又警察上ヨリ思考スルモ其速成最モ必要ナルトス幸ヒ政府ニ於テハ時速ノ趨勢ニ鑑ミ大ニ鐵道ノ速成ヲ図リ以テ国利民福ノ増進ヲ期セラル、ト聞ク是レ實ニ兆民ノ欣措ク能ハサル所ナリ仰キ希クハ前陳ノ如キ地ノ利ヲ考覈サレ速力ニ四国循環鐵道ヲ完成シ以テ比較的國家施設上ノ恩典ニ浴スルコト尠ナル我四国民ヲシ多年ノ渴望ヲ達成セシメ余光ヲ分タレンコトヲ至囑至望ニ不堪茲ニ本町村会一致ノ議決ヲ経謹シテ本請願書ヲ閣下ニ提出シ敢テ採容ヲ請フ 頓首 再拜

大正七年一月二十九日

徳島県海部郡赤河内村長 五島利明 函

2 国鉄牟岐線の沿革と日和佐

(1) 駅区間の開業

- 。大正二年四月二十日 阿波国共同汽船会社が小松島—徳島間を建設し、鉄道院が借りて営業開始。(大正六年九月一日買収)
- 。大正五年十二月五日 阿南鉄道会社・中田—古庄間開業(昭和十一年七月一日買収)
- 。昭和十一年三月二十七日 羽ノ浦—桑野間開業

。昭和十二年六月二十七日

。昭和十四年十二月十四日

。昭和十七年七月一日

。昭和四十五年四月一日

。昭和四十八年十月一日

(2) 臨時停車駅

。昭和三十九年七月十一日

(3) 駅名改称

。昭和三十四年十月一日

(4) 列車扱貨物取扱廃止

。昭和三十四年三月十日

。昭和三十五年三月九日

。昭和三十六年四月一日

。昭和三十七年九月二十五日

。昭和四十五年四月一日

(5) 小荷物取扱民間委託と廃止

。昭和三十四年四月八日

。昭和三十八年四月一日

。昭和四十五年四月

(6) 準急・急行列車の新設

- 桑野—阿波福井間開業
- 阿波福井—日和佐間開業
- 日和佐—牟岐間開通(牟岐線全通)
- 無煙化完了(四国)
- 牟岐—海部間開業
- 田井ノ浜臨時乗降場設置(七月十一日から八月二十三日まで海水浴客のため)
- 赤河内駅を北河内駅に改称
- 北河内駅・山河内駅
- 中田(専用線除く)、阿波赤石・立江・新野・阿波福井・由岐の各駅。
- 地藏橋駅
- 日和佐駅
- 阿波中島・阿波橋・桑野の各駅
- 牟岐駅
- 山河内駅委託 昭和四七・一〇廃止
- 北河内駅委託 昭和四七・一〇廃止
- 刃川駅廃止

- 。昭和三十七年七月十八日 牟岐線に準急「むろと号」二往復新設
- 。昭和四十一年三月二十五日 牟岐線に急行「むろと号」新設
- (7) 業務委託（マイカー族増加のため乗客が少なくなり業務の一部を民間の営業に委託）
  - 。昭和三十四年四月一日 山河内駅
  - 。昭和三十八年四月一日 阿波赤石・見能林・木岐・北河内の各駅
- (8) 無人駅
  - 。昭和四十五年四月一日 辺川駅
  - 。昭和四十七年十月一日 北河内駅・山河内駅

### 3 国鉄と日和佐町

#### (1) 日和佐駅の開設

昭和十四年十二月十四日、待望の国鉄日和佐駅がオープンした。当日、駅前に大アーチをたて、昼は旗行列で夜はちょうちん行列で祝った。日和佐町の鉄道誘致運動は、明治時代からであり、約五十年目に多年の夢が実現したわけである。駅前は、一週間にわたり町民や近郊の人たちの見物で賑ったそうである。当時、運賃は大人一人で日和佐―徳島間（五二・三銭）が七〇銭で、午前二往復、午後三往復していた。一日の乗降客は、約五〇人、貨物は、薪や木炭がほとんどだった。初代駅長は松本金助で鉄道省書記三級官だった。

また、そのころは終点駅としてにぎわっていたが、昭和十七年七月一日、牟岐駅まで開通したため、客貨とも牟岐駅に奪われて次第にさびれていった。その後、町をあげての観光開発が着々と実を結び、観光立町を看板とした日和佐町の発展とともに、輸送を受け持つ日和佐駅も県下有数の観光駅として脚光を浴びるようになった。