

第四章 交通

第一節 陸上交通

一 阿南鉄道から牟岐線全通へ

(一) 小松島線

小松島線は阿波国共同汽船系列の「阿波国共同鉄道株式会社」が、まず徳島市の外港として発展目覚ましい小松島港と徳島駅を結ぶため敷設したもので、明治四十五年（一九一〇）に着工し、大正二年（一九一三）四月に完成した。阿波国共同鉄道は完成と同時に当時の鉄道院がそっくり借り受け、小松島軽便線として同年四月二十日から営業を開始、同六年九月一日に買収、小松島線が国有となった。

実らなかった阿陽鉄道 四国の民営鉄道は明治から大正にかけて建設ブームを迎えたが、会社を設立したり、設立を準備しながら、実現に至らないものが数社あった。日清戦争後の好景気で事業家が鉄道事業に進出したため

第四章 交通

で、投機のために出願したり、工事に着手することが流行になった。したがって出願線はおおむね、ずさんかつ疎漏で、計画案としてなっていないなかったという。⁽¹⁾ 阿陽鉄道もその一つのようだ。

県南への鉄道計画は、明治三十三年（一九〇〇）那賀郡羽ノ浦村出身の代議士、板東勘五郎ら阿南地方の有志一人が発起人となり、徳島駅と岩脇（現羽ノ浦町古庄付近）間に敷設しようとしたのが最初である。板東らは実現させるために、「阿陽鉄道株式会社」の設立準備を進めていたが、発起人の多くが私鉄徳島鉄道の役員でもあったことから、徳島鉄道が鉄道敷設を行うことに話がまとまり、政府から敷設仮免許の交付を受けた。しかしすぐには着工しなかった。そして、何度か工事の施工延期願いを提出しているうち、徳島鉄道自体が国に買収されることになり、仮免許は自然に消滅してしまった。

(一) 阿南鉄道

結局、小松島からさらに南へ延びる鉄道は、「阿南鉄道株式会社」によって大正五年（一九一六）に中田駅―古庄駅間が建設された。しかし、そこに至るまでがまことに難産であった。それを記録しておこう。

明治四十四年（一九一〇）一月に石井町の実業家、生田和平（当時代議士）らが発起人となって、「阿南電気鉄道株式会社」を設立して軽便鉄道を敷設しようと免許申請をした。コースは徳島市の二軒屋を起点とし、日の目を見なかった阿陽鉄道の申請と同じコースで岩脇に至るものであった。

路線決定までもさまざまな曲折があった。この鉄道は最初、新野駅を終点として馬場まで通ずるように企画された。そのため創立責任者である生田和平は新野町に鉄道百株（資金調達のための株券）の引受を依頼してきた。新野町では当時の町長庄野一平の奔走で、有力者一〇人に一〇株ずつ引き受けてもらった。しかし、せっか

くの努力も長生・桑野両村の割り当てが消化できなかった。さらに古庄から那賀川を渡るために大鉄橋を架さねばならず、多額の費用を要することもあって、阿南鉄道は古庄を終点とすることになり、新野まで延長することはできなかった。⁽²⁾

第一節 陸上交通

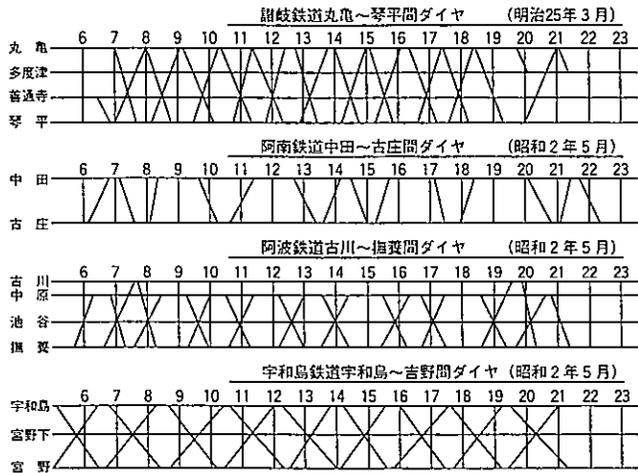


図1 民営時代のダイヤ表

「阿南電気鉄道株式会社」の免許申請に対し、政府から徳島―小松島間はすでに阿波国共同鉄道に免許しているため、重複を避けること、電気鉄道を蒸気鉄道に変更するようにとの指示があった。これを受けて、同社は起点を阿波国共同鉄道と接続する小松島町とし、また、蒸気鉄道に変更する申請を出し、大正元年（一九一〇）に免許が下りた。そして、社名を大正二年に「阿南鉄道株式会社」と改め、本社を徳島市寺島町に置いた。社長は生田和平。資本金は三五万円。起点として中田駅と小松島駅が挙げられ、両駅それぞれについて長短の議論がたかかわされたが結論を得ず、小松島町を二分する紛争にまで発展したが、末松知事の調停で和解が成り、起点は中田駅、終点は古庄駅に落ち着いた。⁽³⁾

中田―古庄駅間約一〇キロメートルの敷設工事は大正四年（一九一五）一月に着工、翌五年の十二月に竣工した。総建設

第四章 交 通

昭和六年に犬養毅内閣が成立すると、たちまち積極政策に転じ、計画が再び浮上した。ところが、犬養首相が暗殺され(五・一五事件)、斎藤内閣となり、香川県出身の三土忠造が鉄道大臣になると、建設を促進したので、昭和七年の帝国議会で阿土海岸線羽ノ浦―牟岐間の建設予算が決まり、同八年工事着手、十五年完成予定で可決公布された。昭和四年の議会通過から四年もの着工延期で地元はしびれを切らしていた。

(四) 阿南鉄道買収

ところで、羽ノ浦以南の鉄道が阿土海岸線として、国によって進むようになるうちに、羽ノ浦―中田間を運行している民営の阿南鉄道は国が買収すべきだという機運が高まってきた。

しかし、阿南鉄道はこの当時、路線的に競合していた乗合自動車に乗客を奪われ、営業が苦しくなっていた。阿南鉄道自身も乗合バスを走らせて業績の回復に努めたが、成果は芳しくなく、生田和平社長は直接、政府に阿南鉄道の買収を働きかけた。その買収は閣議で昭和三年一月と決定したが、阿土海岸線の着工が遅れたため、一時、自然消滅していた。しかし、昭和八年、羽ノ浦―牟岐間の工事が始められたことによって、買収問題が再浮上し、昭和十年から翌年にかけて買収交渉が進んだ。買収価格は約七十一万七〇〇円と決定し、昭和十一年七月一日に中田―古庄間の鉄道は国の鉄道に編入された。なお古庄駅は買収後、支線となり、昭和十八年(一九四三)六月五日に廃止された。

(五) 牟岐線全通

昭和八年から工事を進めていた阿土海岸線の羽ノ浦―桑野間(国営)は、昭和十一年三月二十七日に竣工し、営業を開始した。

当時、協賛会の役員をしていた由井貞治郎氏は開通当日の喜びを日記に次のように述べている。

(昭和十一年)三月二十七日 金曜 晴

待望幾春秋、愈々牟岐線羽浦桑野間開通の日来る。如何に此日待つことの久く如何に今日の喜びの大なることよ。空美しく暗れて行く雲なく、風暖に霞棚引く。午前八時二十一分新駅集合、踊宣伝のため中室へ行く、踊りと富岡音頭の舞で中室を一順。十一時頃の列車で一同桑野へ向ふ。自分は協賛会の宴会の都合で富岡駅で下車、直に、服を改めて町役場へ出庁、接待の役目にあたる。開式午後一時、祝辞形の如く半時間程の後開宴、数々の余興があつて宴会を閉る。島助の二次会へうつる。自分は踊り宣伝のため第一会場は遠慮して町内を一順。五時頃役場前で、萬歳を高唱して散会す。午後八時半より駅前で煙火の催あり空前の人出で盛会であつた。



由井貞次郎氏日記よ
故由井貞次郎氏(由井孝氏蔵)

桑野以南の敷設工事は順次進められ、桑野―阿波福井までが昭和十一年六月二十七日に、阿波福井―日和佐間が昭和十四年十二月十四日に、さらに日和佐から牟岐までは昭和十七年七月一日にそれぞれ営業を開始した。ここに昭和八年の工事開始以来九年、羽ノ浦―牟岐間五〇キロメートルの敷設工事が完成した。そして徳島―牟岐駅間を「牟岐線」と呼ぶことになった(図2)。

第一節 陸上交通

戦時中とはいえ、県南の人びとにとっては牟岐線全通は大喜びのニュースであった。当時の徳島新聞には、「待望の歓喜を乗せて 処女列車慕進」の見出しが躍る。牟岐国民学校で開かれた全通式には、八〇〇人の関係者が参列。町はじまって以来の盛大な行事と催し物でにぎわった。