

車はニッサン箱型ブルーバード二台であった。当時徳島県下のタクシー業者は三十二社で、この付近では板野タクシーと一条町の小賀野タクシーがあった。

昭和四十六年（一九七二）組織を有限会社とし、社名を「松島タクシー」と称した。当初はガソリン車を使用したが、昭和四十五年ごろより逐次プロパン車に切り換えた。

昭和三十八年よりメーター制を実施し、四十二年より無線機を利用している。

創業当初は、鍛冶屋原から徳島駅まで三〇〇円内外であったが、現在（昭五八）では三、五〇〇円である。

松島タクシー 現在車数 七台

戦前、戦中、戦後を通じて、タクシーの燃料はガソリン―薪炭（昭和十六、七年ごろ）―亜炭―アセチレン―木炭―ガソリン―プロパンと変化した。ディゼルエンジンも使用されていた。（吉田武男氏談）。

なお、鍛冶屋原では戦前昭和の初期、吉岡源太郎（天山）、先田照一の共同出資によるタクシーが開業されたことがあったが、一、二年の短期間で廃業した。車はシボレー一台を使用した。

七、国鉄・鍛冶屋原線

1、阿波電気軌道の創設

撫養地方（現鳴門市）の産業・文化・交通の発達振興を図り、併せて鳴門観潮客の便宜のため、麻植郡川島町の後藤田千一（後藤田銀行頭取）ほか六人の発起人により、大正元年（一九一二）十一月一日、資本金四十万円で阿波電気軌道株式会社が創立された。

当初は電気軌道の予定であったが、徳島水力電気会社の電力不足のため蒸気機関車に変更し、大正三年（一九一

四）着工、同五年七月一日撫養―古川間一三・九キロが完成して開業した。吉野川の架橋費の工面がつかず、吉野川北岸から徳島市内までは、中原駅（現徳島市応神町）から連絡船（大麻丸）で吉野川を横断し、南岸堤防の水門を潜って新町川に入り、仁心橋、新町橋に至る水路をとった。

大正十一年（一九二二）二月当時の、阿波軌道会社の経営概略は次のとおりであった。

機関車	二両
客車	十二両
貨車	五両
代表取締役	手塚 尉 平
職員	九十名

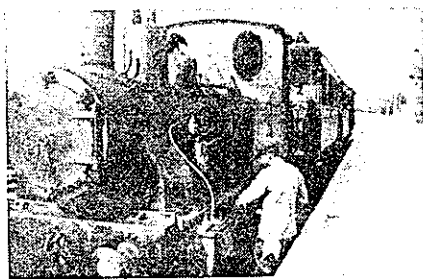
大正十二年（一九二三）二月十五日、阿波軌道の支線、池谷―鍛冶屋原間一三・一キロが開業した。このとき鍛冶屋原線創設には一般からの投資の募集があり、当地方からかなりの投資者があつたと聞くが詳細は不明である。上板地方の人たちにとって、徳島と撫養は一躍して近くなった。

とはいえこの汽車、開業当初は馬力が弱く、旧正月に大麻詣りの客が大勢乗ると、犬伏あたりの上り坂で動かなくなつて、男の客は降りて汽車の後押しをしたという笑話が残っている。平時でも上り坂になるとスピードはのろろで、当時こんな唄が流行した。

「急ぎや自転車、いそがにや歩け、なおも急がにや汽車に乗れ」

とにかく、川の下をトンネルで潜るといふ一風変つた鉄道であつた。

当時、この阿波軌道の撫養―新町橋間の運行回数は一日七往復で、所要時間は一時



鍛冶屋原線（昭和初期）

間三十分、運賃は五十三銭であった。このころの米一升（一・五キロ）の値段は三十三銭であった。昭和五十八年の現在、鳴門―徳島間の国鉄運賃は大人一人二四〇円で、米一升（白米、小売価格）は五八五四円である。時間表の一例と運賃をあげておこう。

駅名	時刻	運賃
撫養発	一〇・一〇分	―
金比羅前	一〇・一五	五
立道	一〇・二三	一二
池谷	一〇・三四	一八
市場	一〇・四一	二三
勝瑞	一〇・四六	二六
吉成	一〇・五〇	二九
中原	一〇・五七	三二
古川着	一一・〇一	三六

寄航地	時刻	運賃
中 原 発	一〇・五九分	―
助任橋	一一・一九	四二
仁心橋	一一・三一	五一
新町橋着	一一・四〇	五三

（註）阿波軌道旅客案内表による。
連絡船の運賃は撫養駅より
の運賃を示す。



新町川を行く連絡船
（大正中期 1920年頃）

大正十五年（一九二六）四月、阿波電気軌道株式会社は社名を「阿波鉄道」と改称した。

昭和八年（一九三三）七月一日、阿波鉄道は国有鉄道に買収され、「国有鉄道・阿波線」と改称された。池ノ谷―鍛冶屋原間は国鉄阿波線・鍛冶屋原支線となり、列車をはじめ各駅は整備されて面目を一新した。

昭和十年（一九三五）三月二十日、国鉄高德線（高松―板西―徳島間七四キロ）が開通した。

吉野川には延長九五一メートルの鉄橋が架設され、列車は一気に吉野川を横断して徳島駅に直通するようになり、中原駅、古川駅は廃止され、吉野川の名物巡航船も姿を消した。

板西―鍛冶屋原間六・九キロは、高德線の支線「鍛冶屋原線」となった。

上板から徳島、撫養、高松への連絡が非常に便利に確保された。

2、鍛冶屋原線廃線

昭和十八年（一九四三）、第二次大戦の激化とともに、国内の金属資材の不足はいよいよ深刻となり、一般家庭の金属類の回収、さらに寺の釣鐘や各所の銅像までが回収されて軍需用にまわされた。鍛冶屋原線は戦時物資動員計画により、軍需用鉄鋼資材としてそのレールの供出を命ぜられ、十八年十月三十一日

廃線が決定され、営業を停止することになった。

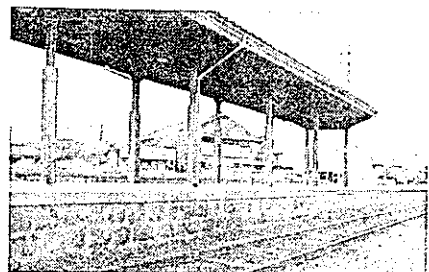
この廃線には地元民の強い反対があったが、時局はまさに国家の危急存亡のとき、一発でも多くの弾丸を、一門でも多く大砲を戦場へ送るためには、敢えて犠牲は払わなければならなかった。人々は祖国の必勝を信じ、万難に耐え、涙を吞んで国の方針に従ったのである。

鍛冶屋原線の廃止にともない国鉄当局は地元民との約束によって、鉄道に代わるバス輸送を開始することになった。

昭和十八年十一月一日、国鉄鍛冶屋原自動車区が設置され、鍛冶屋原―板西間七・〇キロに「省営バス」（国鉄バス）が運行されることになった。しかし列車に比べてバスの輸送力のはるかに小さい。殺到する群衆の数はバスの



鍛冶屋原駅（南面）
（昭和45年頃）



鍛冶屋原駅ホーム
（向うの建物は昭和座）
（昭和45年）