

3 鉄 道

(二) 阿波電気軌道株式会社の設立

鳴門市域における鉄道は、大正五年（一九一六）七月一日に「阿波電気軌道株式会社」が撫養―徳島間（吉野川以南は連絡船）で運行したのが最初である。この阿波電気軌道が幾多の苦難、曲折を経てどのように発展していったか、また市域および周辺地域とどうかかわってきたか、そしてどのような結末をたどっていかについて詳述していくことにする。

同鉄道は、前述の阿讃鉄道が解散した同じ年の明治四十一年（一九〇八）に撫養町の手塚尉平が主唱者となり、県下の二大都市である撫養―徳島間に電車を走らせ、撫養地方の経済発展と鳴門観潮客の利便を図ろうと計画した。この計画は手塚および麻植郡川島町の後藤田千一ら七名の発起人によって進められ、同四十四年六月政府に敷設特許願および免許申請が行なわれ、同年十二月二十三日付けで許可された。このときの発起人は左のとおりである。

麻植郡川島町大字桑村百八番屋敷	後藤田 千一
板野郡撫養町大字南浜村四拾貳番屋敷	天 羽 兵太郎
東京市日本橋区元四日市町貳番地	久 保 熊 蔵
板野郡撫養町大字大桑島村六番屋敷	谷 菅 太 郎
東京市麴町区内幸町壹丁目参番地	中 島 平太郎
名西郡石井町大字石井町百六拾壹番屋敷	生 田 彦 平
板野郡撫養町大字南浜村四拾番屋敷	手 塚 尉 平

その後、会社設立準備は着々と進み、大正元年（一九一二年）十一月一日に資本金四〇万円で「阿波電気軌道株式会社」を設立した。重役はつぎのとおりであった。

代表取締役 後藤田千一

取締役 天羽兵太郎 谷菅太郎 生田彦平 久保熊蔵 大脇幾司（高知県土佐郡江ノ口村） 高木次郎（高知

県高知市浦戸町）

監査役 山西庄五郎（撫養町大字斎田七番屋敷） 天羽源太郎（撫養町大字南浜村七九番屋敷） 鶴飼孝（徳

島市新八百屋町一二五番屋敷）

支配人 手塚尉平

なお本社は撫養町大字南浜村字東浜七六番地に置いた。（のち大正六年九月五日南浜字権現三番ノ一・四番ノ二に移転した。）

社名にもあるように、当初は電車を走らせる計画であったが、その後電力の供給を受ける予定であった徳島水力電気株式会社の発電能力にあまり余力がないことが判明し、このため一時は火力発電所を自営することも計画したが、結局多大の建設費を要するためこれを見送り、大正三年四月に当分の間だけの方針で蒸気鉄道に変更した。

当初の路線計画は、徳島市出来島町字本町から名東郡加茂村上助任（現、徳島市）までの間と、吉野川（当時は別宮川と呼ばれていた）北岸の板野郡応神村大字古川村（現、徳島市）から住吉・北島・堀江・大津の各村を経て撫養町大字南浜村字東浜の文明橋西詰までの二線とし、吉野川をはさんだ上助任―応神間は汽船連絡とする予定であった。軌間は最初標準軌間（一四三五ミリ）を計画していたが、大正元年十二月二十四日に現在の国鉄と同じ狭軌間（一〇六七ミリ）に改めた。また堀江村付近は、姫田から斜めに南下して市場方面へ通ずる予定であったが、並行して進めていた上板線計画（後述）とのからみや、路盤工事の難易などを考慮した結果、大正二年八月に池谷から

南下することに変更した。そしてこのころまでには線路用地等の実測もほとんど終え、翌三年一月には堀江村の大字高畑村・市場村、北島村の大字高房村などでの土地買収をはじめとして、全線の用地買収は順調に進み、同三年九月二十五日撫養町南浜の事代主神社で起式を行ない、翌十月二十六日に着工した。

この工事の技師長は蔵本晴邦、工事請負人は山本智宏で、総工費は約六二万円であった。路盤盛土に要した土は池谷など阿讃山脈沿いの山尾根を切り崩した土が用いられたが、勝瑞などでは古い堤防の土なども転用された。レールは三八センチまたは二五センチの軽いものを用い、旧吉野川をはじめ各所に架けられた橋のほとんどが木製という、今から見れば粗末なものであった。工事中、周辺住民から雨水排水についての苦情が出るなど、多少の問題を抱えながらも工事は順調に進み、大正五年六月、ついに撫養―古川間一三・九線の鉄道が完成し、同月十三日には軌道検査も終了した。

当初予定していた文明橋西詰近くに始発駅を設ける計画は、当時路線予定地の南浜字東浜地区に塩田があったため塩業家が反対するなどの事情があつて一時断念し、やむなく南浜字権現の撫養駅を暫定的に始発駅とした。これにともない本社も同所に移転した。また徳島市出来島町から名東郡加茂村上助任までの鉄道も諸事情で着工できず、大正四年十月にこれも暫定措置として応神村の中原から吉野川を経て新町川に発動機船を就航させることにした。このほか大代駅を設ける計画も土地取用の問題から実現せず、一方当初予定になかった勝瑞駅が設置された。

営業開始

大正五年（一九一六）七月一日、阿波電気軌道は営業を開始した。開通時は蒸気機関車二両と客車一二両で一日八往復し、撫養―古川間を四十五分で結び、列車は池谷で対行するダイヤであった。また巡航船（連絡船）についても同様に八往復の運行が行なわれ、「大麻丸」「妙見丸」の二隻の発動機船が就航し、中原―富田橋間を四十五分で連絡した。開設当時の駅（停留所）、巡航船発着場（碇繋場）および出発時間、乗車（船）賃はつぎのとおりであ

った。

〈駅〉

- 撫養駅 撫養町南浜
- 金比羅駅 撫養町木津
- 立道駅 堀江村堀田
- 池谷駅 堀江村池谷
- 市場駅 堀江村市場
- 勝瑞駅 住吉村勝瑞
- 吉成駅 応神村吉成
- 中原駅 応神村中原
- 古川駅 応神村古川

注 天理教前駅(撫養町木津)は大正十三年に開設された。

〈巡航船発着場〉

- 中原 応神村中原字宮の前、別宮川川敷
- 助任 徳島市下助任町字西分、新町川水面
- 仁心橋 徳島市出来島町字石場、新町川水面
- 新町橋 徳島市船場町字船場、新町川水面
- 富田橋 徳島市塚裏町字中川、新町川水面

〈出発時間〉(△印は五月一日〜十月三十一日の間運行)

鉄道

- 撫養発 古川発
- 午前六時 午前七時
- 同 八時 同 九時

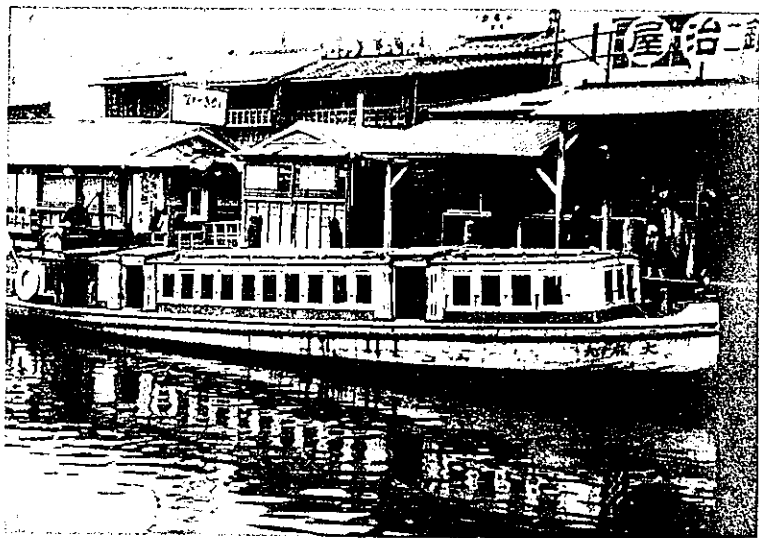
〈乗車(船)賃〉(単位||銭)

富田橋	新町橋	仁心橋	助任	古川	中原	吉成	勝瑞	市場	池谷	立道	金比羅前	撫養
30	28	27	25	22	20	18	16	14	11	7	3	
	28	26	25	23	20	18	15	14	12	8	5	金比羅前
	24	22	21	19	16	14	11	9	7	4		立道
	20	18	17	15	12	10	7	5	4			池谷
	17	15	14	12	9	7	4	2				市場
	15	13	12	10	7	5	2					勝瑞
	12	11	10	8	5	3						吉成
	10	8	7	5	2							中原
	12	10	9	7								古川
	5	4	3									助任
	3	2										仁心橋
	2											新町橋

- 同 十時 同 十一時
- 午後〇時四十五分 午後一時四十五分
- 同 二時四十五分 同 三時四十五分
- 同 五時 同 六時
- 同 七時 同 八時
- △同 九時 △同 十時

なお、船車連絡は中原駅で行なわれ、吉野川の堤防には乗降用の石段が設けられていた。巡航船「大麻丸」「妙見丸」(両船とも船籍は撫養港)は同型姉妹船で、いずれも一七〇、四四二気筒一四馬力の石油発動機関を搭載し、時速は六〇で、乗客定員は二等九人、三等六七人の合計七六人であった。両船はいずれも高知で建造され、その後やや遅れて購入した「別宮丸」は撫養の大浜造船所で、また大正九年に進水した「蛭子丸」は手塚製作所で建造されたものである。

この鉄道は、「阿波軌道」の略称で親しまれ、その後長く撫養―徳島間の交通に大いに貢献したが、会社の経営状



巡航船「大麻丸」



手塚尉平

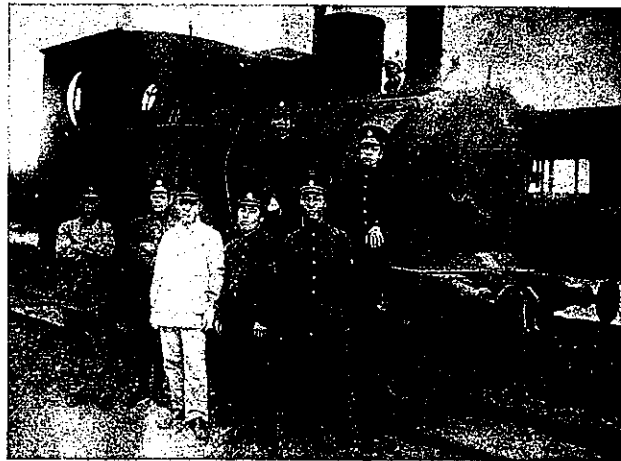
二、貨車五両を所有し、従業員数は約九〇名であった。
上板線の開通

阿波電気軌道株式会社では、撫養―古川間の鉄道敷設計画と並行して、早くから鍛冶屋原方面への支線「上板線」の建設を計画していた。

大正元年（一九一二）十一月、当初は撫養―古川間の路線が姫田から南下する計画であったため、姫田を起点として大寺（現、板野町内）に至る路線の敷設免許を申請し、翌二年八月に認可される。同三年にはさらに大寺から松島（現、上板町内）に達する路線の免許を申請した。同年四月に認可されると、九月に別会社設立を計画し、沿線の富豪から出資を募ることとし、撫養―古川間の鉄道開通をまっけて大正五年（一九一六）十月十四日に、

況は概して芳しいものではなかった。開業間もない一時期に巡航船の航路を津田港まで延長したこともあったが、これは程なく中止した。また大正十三年にはさらに富田橋の発着所も廃止して新町橋までとした。なお支配人手塚尉平は大正六年には取締役の名を連ね、七年には後藤田千一とともに二名の代表取締役、大正十年四月に後藤田が辞任してからは名実ともに代表取締役となつてゐる。このころ

同鉄道は機関車二、客車一



初期の機関車

(三) 阿波鉄道として再出発

もともと営業成績のあまりよくなかった阿波電気軌道株式会社は、大正十二年（一九二二）二月の上板線開業によつてさらに経営が悪化した。同社は従前から石炭販売や大潮湯・観瀨園（いずれも岡崎海岸）など多角経営を行ない、営業資金の補填や経営改善に努力していたが、第一次世界大戦の好況も終わり景気が下り坂になるにつれて上板線の工事も重荷となり、同線工事中から地主への土地買収代金の支払い遅延などを起こしており、開通後の大正十二年八月には機関士への賃金未払い事件まで起こした。また鍛冶屋原駅以西への延長工事も早くから中断していたが、それでも会社の経営は欠損続きとなり、年を追つて窮状の極に達し、このため路線の修繕さえも思うにまかせぬ状況であつた。同十二年十月には、県当局から木製橋脚の腐朽箇所やレールの亀裂、橋台の沈下箇所など七項目にわたる改造命を受けたが、資金がないため修繕は一切できなかった。それどころか翌十三年には賃金未払いから従業員が会社を占領し、事業主に代わつて経営するという事態まで起こっている。

こうした経営危機の中で、同社では同年十月に臨時株主総会を開き、付帯事業を廃止すること、資本金一〇〇万円を三〇〇万円に減資するとともに九一万三〇〇〇円の優先株式を募集し、資本総額を二二万三〇〇〇円とするのと、などの再建案を決議した。その後この方針に沿つて大口債権者の安田保善社と協議を重ねた結果、翌十四年（一九二五）八月、ついに同社に経営を委託することになった。このため同月三十一日、臨時株主総会で代表取締役手塚尉平ほか重役全員が辞任し、代わつて安田保善社から代表取締役池田真結（長野県小県郡神科村大字住吉）および重役三名を迎え、つぎのとおり新たな人事体制で九月一日再出発した。なお手塚は取締役の一人となっている。

代表取締役 池田真結

取締役 役 丹治経三 関新甫 小口巻太 手塚尉平

監査 役 園部澄 森依信 谷菅太郎 上田虎次

そして翌十五年（一九二六）四月三十日に社名を「阿波鉄道株式会社」と改称した。池田真結は同年十一月に同社社長兼務のまま高知県の四国銀行常務取締役就任し、高知へ移つていった。そのあとを受けて安田保善社から阿波鉄道の支配人として吉原政智が派遣された。

同社ではその後既設線の改善に力を注ぎ、さきに県当局から改善命令を受けていた箇所などもこのときほとんど改修した。大谷川に架設されていた木製橋も大正十五年に鉄製のものに架け替え、破損の激しかったレールなども取り替えた。また客車・機関車・貨車・巡帆船などの修繕や大改造も行ない、客車は二等車を廃止し、すべて三等車とした。さらに巡帆船には新式の快速発動機船を導入した。列車ダイヤについては大正十四年十二月から大きく減便し、利用者のとくに少ない中原—古川間を一日二往復と極端に減少させたほか、上板線についても鍛冶屋原までは一日六往復に、また撫養—中原間と巡帆船はそれぞれ一日一往復に減少させた。これにより撫養から上板方面への直通列車はなくなり、すべて池谷駅乗換えとなった。これら一連の合理化の推進や節約策の実施によつて、

図表36 阿波電気軌道株式会社
資本金等の推移

年次	資本金	資本金の 払込金	積立金
大正 1	円 400,000	円 1	円 0
2	"	"	0
3	"	160,000	0
4	"	262,950	0
5	"	320,000	0
6	"	400,000	0
7	600,000	420,000	0
8	"	476,370	0
9	1,000,000	476,370	1,182
10	"	657,580	1,182
11	"	815,480	1,182
12	"	873,000	1,182
13	"	1,000,000	1,182
14	1,213,000	1,213,000	0
15	"	1,213,000	0
昭和 2	"	1,213,000	0
3	"	1,213,000	0

備考 大正14年に安田保善社に経営を委託し、翌年に「阿波鉄道」と改称。
(徳島県統計書より)

車一七・機関車七・貨車二〇両で、巡航船は客船四・貨物船一隻であった。
新撫養駅の完成

前述のとおり、撫養駅以東への路線延長問題は阿波電気軌道開業当初からの懸案であったが、大正九年(一九二〇)十二月二十三日には、この計画線を岡崎港まで伸ばす認可を受けた。この計画は撫養駅から南浜の字浜田一宇東浜を経て撫養街道を北へ横断し、斎田字大堤一小桑島字前浜を経由して大桑島字津岩から文明橋下流の撫養川に橋を架けて北浜字宮ノ西に達し、さらに同字宮ノ東一弁財天字ハマ一同字派名を経て岡崎まで延長しようとするもので、予定地がほとんど塩田であったため塩業家が猛反対したことはもちろん、文明橋付近を港として利用している海運業者などからも、船舶の航行が不可能になると反対された。しかし同社はこの計画を強硬に推進し、大正十一年一月には県知事にすべての線路敷設用地の土地収用をする告示を出させたが、その後資金不足を来し、計画は行き詰まっていた。

その後、阿波鉄道株式会社では既設線の改修などが一段落すると、この念願の岡崎臨港線の建設にふみきり、昭和二年(一九二七)十一月十一日、とりあえず文明橋の西、撫養街道北側の斎田字大堤までの延長線約一歳の区間を起工し、翌三年一月十五日に線路をはじめ、撫養街道に面した駅舎、その他船車連絡のための撫養川の棧橋など諸設備を完成させ、十八日に開通式を行ない営業を始めた。これにともない新駅を「撫養駅」(昭和二十三年八月「鳴門駅」と改称)とし、従来の撫養駅を「蛭子前駅」(昭和二十三年八月再び「撫養駅」と改称)と改称した。この延長線の開通により、撫養川を発着所とする船舶との連絡が便利になり、利用者は増加した。なお、この新撫養駅から岡崎までの延長線計画は、いったんこれで打ち切られることになった。

阿波鉄道唱歌

一、汽笛一声撫養駅を

はやわが汽車は離れたり

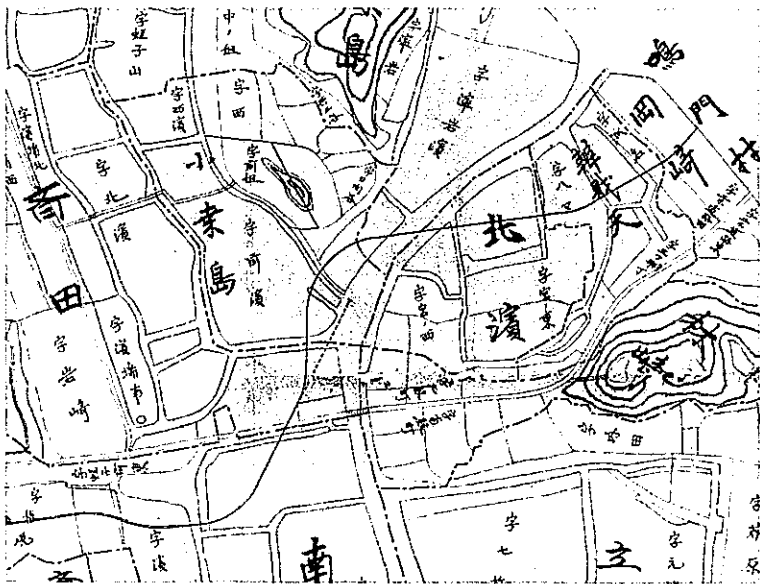
妙見山に入りのこる

煙を文化の華と見て

二、右は撫養町阿波の国

第二の都と云はれける

塩、梨、足袋の特産地



阿波電気軌道株式会社時代の岡崎臨港線計画図

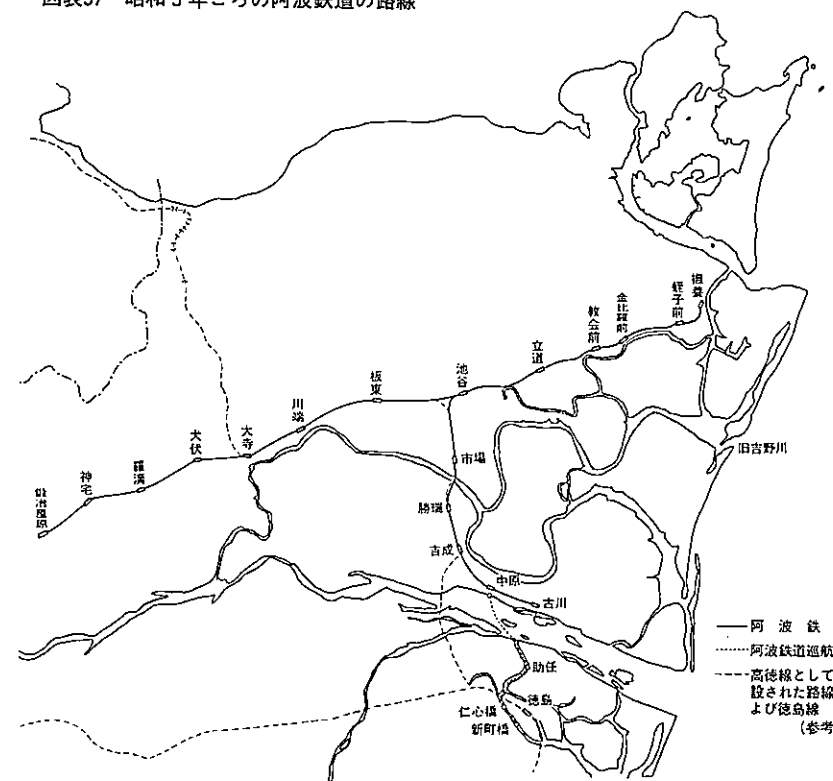
石炭消費量は阿波軌道時代の二分の一以下の一日当たり一七〇〇斤にまで節減した。
そのほか、遅発・早発を批判されていた発車時間を正確にし、また乗客への親切を第一にするよう社員教育を実施するなど、サービス向上につとめた結果、経営状態は少しずつ改善されていった。なおこのころの所有車両は客

- 鳴門と共に聞えたり
- 三、えびす前すぎ金比羅を
詣つと見れば撫養富士の
芙蓉の姿泰然と
- 四、裾野に並ぶ壑こそ
音に聞へし撫養教会
天理の道に光あり
- 五、立道駅を過ぎてより
車窓に襟を正しつ
おろがみ奉る御陵の
みいづの程こそ尊けれ
- 六、池の谷にて右左
進めば徳島鍛冶屋原
野こえ山こえ川こえて
運輸に献ぐ阿波鉄道

乗合自動車との競合

前述のように、阿波鉄道が行なった一連の積極的な経営改善策も、当初予想したほど営業成績を向上させたわけではなかった。大正九年（一九二〇）に設立さ

図表37 昭和3年ごろの阿波鉄道の路線



社と阿波鉄道との三つどもえの旅客争奪戦が展開され、昭和五年ごろから運賃の値下げ競争も行なわれた。

なお、上板線についても、昭和二年七月に川端駅を設置して約半数の列車を停車させていたが、翌三年一月から全列車を停車させるようにした。また同年九月からは、大寺止まりの二往復の列車を鍛冶屋原まで延長し、それまで五往復に減便していた鍛冶屋原行きを七往復に増やすなど改善策を講じた。

しかし、これらの経営改善策も、このころの慢性的不況の中でさして効果は上がらず、阿波鉄道の経営は悪化する一方であった。

(四) 高德線の工事と開通

古く明治二十九年（一八九六）に計画された「阿讃鉄道」の建設計画が同四十一年に流産したあと、翌四十二年ごろから「東讃電鉄株式会社」が同じ路線を計画するなど、ひきつづき阿讃を結ぶ鉄道建設の運動が有志によって進められた。

阿讃鉄道建設の請願

その後、大正六年（一九一七）十二月、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、大川郡役所内郡会事務室に事務所を置いた。この同盟会は、高松市・徳島市・撫養町にも呼びかけ、翌七年の第四〇帝国議会に「東讃線」と称する高松―徳島間の国有鉄道の建設速成請願書を予定沿線各市町村長らの連名で提出し、さらに翌八年の第四一帝国議会にも請願し、これが本会議で採択された。

つぎの資料は大正八年（一九一九）二月、期成同盟会長渡瀬卯太郎（大川郡農会長・大川郡会副議長）が香川県

出身の代議士林毅陸を通じて国会に提出した請願書の写しである。

阿讃鉄道東讃線速成請願

一、請願ノ要旨 讃岐線高松駅ヲ東ニ発シ香川県木田郡及大川郡ヲ過キ徳島県板野郡ヲ経テ徳島線徳島駅ニ達スルノ鉄道ヲ速成センコトヲ願フニ在リ

二、請願ノ理由 四国鉄道ハ四国各市ノ連結ヲ目的トセサルヘカラス 而シテ四市連絡ノ経路一ナラサルヘシト雖モ先ツ循環線及横断線ヲ採ラサルヘカラサルハ天下万衆ノ認ムル所ナリ 今日循環線ノ第一程タル高松駅以西線即チ西環線ハ既ニ延ヒテ遠ク愛媛県三島ニ達シ松山市ニ連接ノ期又將サニ近キニアラントシ 横断線タルニ琴平山田間ノ線亦当議會ニ上程ヲ見ル 然ルニ同一利害ヲ有スル高松駅以東線即チ東環境ニ至ツテハ何等企画アルヲ見ス 是レ本願ヲ為ス所以ノ一ナリ

又本願線路ハ要旨ニモ記スルカ如ク高松駅ヲ東馳シテ大川郡木田郡及板野郡ヲ経テ徳島駅ニ達スルモノニシテ其間名区樞邑ニ乏シカラス 且海陸物産ノ豊饒ナル輸出入物貨ノ頻繁ナルハ遠ク以西沿線ノ地ヲ凌駕スルモノアリ 殊ニ撫養町ノ如キハ古來商工業皎盛ニシテ其発達ノ度測知スヘカ

ラサルモノアリ 又大川郡ノ東部ニ於テハ近時工業勃興シテ小大阪市ヲ形成セントスルノ慨アリ 本願線路敷設ノ既ヲ想像セハ蓋シ隔世ノ感アルニ至ラン 加之木田郡ノ如キ南北ニ線併行ノ電気軌道ヲ有シ而モ皆行旅満載ノ盛況ヲ示シツツアルニ徴スルモ尚ホ本願線路ノ有望ナルヲ證シ得テ余アリ 是レ本願ヲナス所以ノ二ナリ

加之阿讃国界ニ位シテ一大峻嶺ノ横ハルアリ 大坂越ト称スルモノ是ナリ 嶺ヤ兩國ノ連絡ヲ遮断シ兩國商工業発達ノ障碍物タリ 而テ之レカ障碍ハ克ク本願線路ノ貫通ニヨツテ除去シ得ヘシ 是レ本願ヲ為ス所以ノ三ナリ

殊ニ明治二十九年阿讃兩國人協力シテ撫養高松間私設鉄道株式会社ヲ組織シ將サニ事業ニ着手セントシ 不幸經濟界ノ大変動ハ遂ニ之カ目的ノ貫徹ヲ許サザリシカ如何ニ本願線路カ阿讃民ノ熱望スル所ナルカラ知ルニ足ル 是本願ヲ為ス所以ノ四ナリ

右謹テ請願申候也

大正八年二月二十日

こうした努力が実り、大正九年（一九二〇）の第四三特別議会でこの阿讃鉄道の予算案の成立をみた。総予算は七四五万円で、大正九年度から九か年の継続事業で敷設することとなった。路線名は「高德線」と決まり、同年中に測量に着手した。本工事は大正十二年一月に高松側から着工、同十四年八月には志度まで開通した。その後も工

事は順調に進み、同十五年三月には讃岐津田まで、昭和三年（一九二八）四月には引田まで開通し、あますところ少しとなった。しかし、それ以後はしばらく工事に手がつけられず、事業は中断してしまった。その理由として、大坂峠トンネル工事と吉野川鉄橋の架設がともに大事業であったことなどが挙げられるが、何といても最大の原因为はルートへの誘致をめぐる板野郡内の上板側と下板側が対立したことにある。

ルートをめぐる紛争

もともと高徳線は引田から北灘村・瀬戸村、撫養町を経由して徳島へ達する計画であった。しかし同線の建設が本決まりとなつて間もない大正十年ごろから、板西町などを中心とする上板地区の町村の間で大坂越ルートへの変更を求める運動が起こり、そのため当初計画の実行を主張する下板側との間で競つてルート誘致の請願を繰り返すようになった。この争いは年とともにエスカレートし、郡内の全町村を巻き込んだ紛争にまで発展した。大坂越ルートを主張する上板側には板西・松坂・大山・松島・御所・一條・堀江・板東・応神・住吉・藍園・栄の各町村が属し、北灘経由を主張する下板側には撫養・里浦・瀬戸・鳴門・北灘・大津・松茂・北島・川内の各町村が属し、双方とも鉄道省をはじめあらゆる方面へ請願などの運動を繰り返した。

昭和二年に至つて香川県の東讃鉄道期成会と上板側が提携し、大坂越ルートが有利になつてきた。これに對抗して下板側も淡路への連絡を標榜して兵庫県側に動きかけるなど巻き返しを図り、その後もルート争奪戦は続いたが、昭和四年ついに大坂越ルートに決定をみた。このルート決定が、以後の鳴門市域の経済・社会の発展に大きな損失・障害をもたらしたことは否定できない。

そうしているうちに昭和四年四月、土讃線が高松から池田まで開通し、徳島線（国鉄に買収後、大正三年に船戸―池田間が開通していた）に接続した。これにより徳島から阿波池田経由で高松へ行くルートができあがつた。このルートは、当時直通列車が一日二往復で、所要時間は五時間半であった。のち小松島港から高松までの直通運転

が行なわれ、一日三往復となった。しかし時間がかかることから、徳島―高松間の交通はさほど便利になつたわけではなかつた。

大坂山トンネルと吉野川鉄橋の完成

一方、予算の繰延べを続けていた高徳線も、昭和七年（一九三二）四月からようやく引田―大寺間と吉成―佐吉間の工事に着手することになった。大坂山トンネルの工事は同年八月に北側（北灘村大須）から工事を起こし、次いで十月に南側（板野郡板西町大坂）からも工事を起こした。このようにトンネルは導坑掘きさくによる工法で南北両方から掘り進めたが、地質が意外に堅く、機械で掘っても一日に二呎しか進まないこともあり、また坑内に水がふき出して手がつけられないこともあった。こうした難工事のすえ、昭和八年七月にやっと貫通し、翌九年五月に全長九八九呎のトンネルが完成した。

吉野川鉄橋の工事も昭和七年十月に着工した。当時としては最も新しいニューマチック・ケーソン工法を用い、川底からさらに八呎ほど掘り下げて基礎コンクリート工事をこなした。上部工事は全国で初めてのワレーン式平衡三連続構桁を採用し、二年近くかけて昭和九年八月に完成した。この鉄橋は全長九五〇・六呎で、当時全国で第五位の長い鉄橋であった。

阿波鉄道の買収

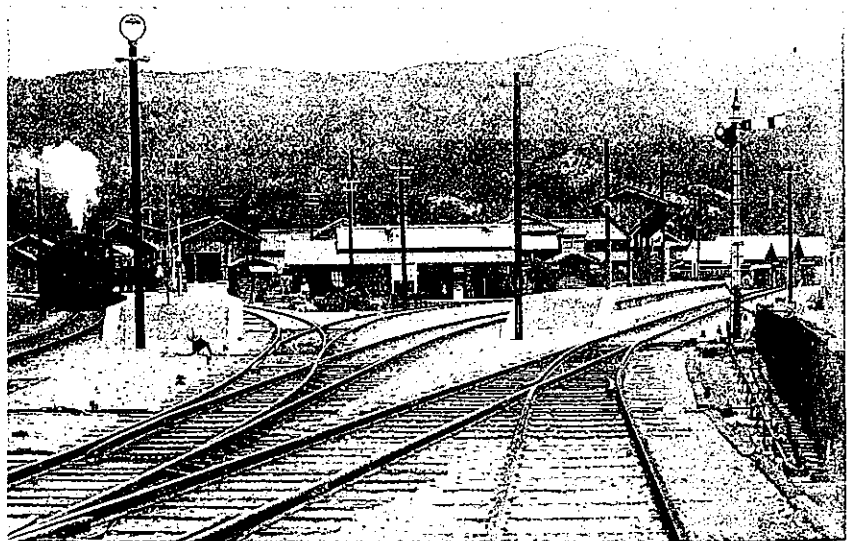
高徳線の建設にともない阿波鉄道が国鉄に買収されることとなった。鉄道省と阿波鉄道株式会社との数回にわたる交渉の結果、昭和八年（一九三三）七月一日、九五万七二〇〇円で買収され、そのまま国鉄「阿波線」として営業を開始した。この買収価格は、最終年度末における開業線建設費および他事業興業費等の合計額一七七万九三九五円の五四割にしかならない安値であった。これは営業不振を理由に安く買いたたかれたもので、このとき高徳線の計画に該当しない区間についても、営業が成り立たないとの理由で一括買収された。

3 鉄 道

買収時の保有機関車は七両、客車は一七両、貨車は二〇両で、職員は一〇人であった。これらはほとんどそのまま国鉄が引き継いだ。このとき「大寺駅」を「板西駅」と改称し、川端・市場・中原の各駅は「阿波川端」など、駅名に「阿波」を冠することとなった。

買収された阿波鉄道は十年近くも営業不振が続いていたこともあって、路線の破損・摩耗が激しかったため、国鉄では全面的な改修工事に着手した。とくに旧吉野川に架かる橋などは橋脚の基礎工事もとも悪かったと見えて全く修理不能となっていた。そこで、もとの位置より約六〇％上流に新しく鉄橋を架設した。そのほか板西―吉成間の急カーブ個所の改善、各所のレールの取替え、駅舎の改築、客車の改装なども行なわれた。また阿波線の一部を高徳線として利用し、板東方面から池谷を経て勝瑞方面への直通運転ができるようにするため、池谷駅を現位置へ移転して池谷駅付近の線路の全面付替えを行ない、撫養方面への支線も旧池谷駅から新池谷駅までの区間を県道（撫養街道）の南側へ付け替えた。

これら一連の工事は買収後昭和十年（一九三五）二月ま



移転新築した池谷駅

図表 39 国鉄に買収された当時の阿波線各駅の概要（昭和 8 年）

駅名	敷地面積	前駅との距離	開設年月日	備考
撫養	9361.0		昭和 3. 1. 18	昭和23年8月1日鳴門駅と改称。昭和45年2月18日移転。当初撫養駅と称す。昭和3年1月18日新撫養駅開設により蛭子前駅と改称。昭和23年8月1日再び撫養駅と改称。
蛭子前	6511.5	1.0	大正 5. 7. 1	
金比羅前	1150.2	1.5	" 5. 7. 1	当初天理教前駅、大正15年1月1日教会前駅と改称。 ※大谷駅は昭和36年4月15日開設。
教会前	323.8	0.8	" 13. 1. 1	
立道	2584.7	1.9	" 5. 7. 1	昭和10年3月20日西方約 600メートルへ移転し敷地面積は6617.7平方メートルとなる。
池谷	6560.9	2.5	" 5. 7. 1	
阿波市場	2046.1	2.0	" 5. 7. 1	昭和 8 年 7 月 1 日駅名に「阿波」を冠する。昭和10年3月20日廃止。
勝瑞	3189.7	1.2	" 5. 7. 1	昭和32年3月20日南側へ移転。
吉成	733.8	1.2	" 5. 7. 1	昭和10年3月20日北側へ移転。
阿波中原	2660.7	1.6	" 5. 7. 1	昭和 8 年 7 月 1 日駅名に「阿波」を冠する。昭和10年3月20日廃止。
古川	3220.9	1.2	" 5. 7. 1	昭和10年3月20日廃止。
小計14.9km				
池谷				昭和 8 年 7 月 1 日駅名に「阿波」を冠する。
板東	4048.0	2.4	大正12. 2. 15	
阿波川端	2168.2	2.3	昭和 2. 7. 15	当初阿波大寺駅、昭和 8 年 7 月 1 日板西駅と改称。昭和31年4月10日板野駅と改称。
板西	6266.9	1.8	大正12. 2. 15	
犬伏	2878.0	1.3	" 12. 2. 15	昭和18年10月31日休止。昭和22年7月15日再開。
羅漢	1814.4	2.0	" 12. 2. 15	
神宅	5565.9	1.7	" 12. 2. 15	昭和47年1月15日廃止。
鍛冶屋原	6035.8	1.9	" 12. 2. 15	
小計13.4km				
阿波中原				昭和10年3月20日廃止。
助任	40.6	1.7	大正 5. 7. 1	
仁心橋	74.5	1.6	" 5. 7. 1	
新町橋	86.9	0.7	" 5. 7. 1	
小計 4.0km				

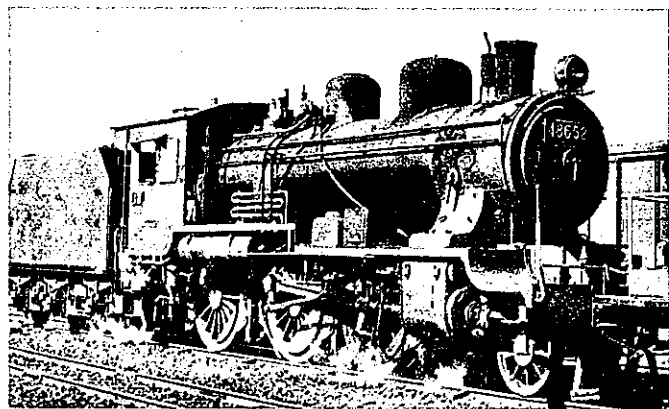
(敷地面積と距離は昭和 8 年徳島県統計書による)

ですべて完了し、ついに永年の念願であった高德線が完成した。そして三月二十日に高松・徳島両市で開通式が行なわれ、数々の祝賀行事が華やかに繰り広げられた。

高德線の開通によって、高松―徳島間の所要時間は二時間半と大幅に短縮された。そして池谷―撫養間の路線は「撫養線」（昭和二十五年「鳴門線」と改称された）となり、板西―鍛冶屋原間は「鍛冶屋原線」となった。そのほか、この開通にともなうて、吉成―古川間の鉄道と中原―新町橋間の巡航船が廃止され、市場・中原・古川の各駅も廃止された。また池谷駅が西方へ移転したことにより、駅が遠くなった大谷地区およびその周辺の住民の間から大谷駅の設置を求める運動が起こったが、このときは実現しなかった。（阿波大谷駅は昭和三十六年四月開設）

昭和十年十一月現在の運転列車数をみると、徳島―高松間は直通七往復、池谷―徳島間は二〇往復、撫養―池谷間は一八往復、鍛冶屋原―板西間は一三往復で、勝瑞・吉成の各駅は約半数しか停車しなかったが、阿波川端駅はすべての列車が停車した。この運行数は阿波鉄道時代に比べるとかなりの増便であり、高德線になった各駅はもとより支線各駅も高德線に接続されたことから利用客が増加し、営業成績も向上していったのであった。

昭和十一年六月には撫養駅の改築や拡張が行なわれた。なお、この改築にさきがけて、撫養駅が中心商店街を形



8620形機関車



C12形機関車

成する大道（撫養街道）に面しているため、機関車を付け替え、あるいは客貨車を連結しなおすたびに大道踏切で撫養街道の一般交通が長時間にわたって遮断されるのは、その障害が大きすぎるとして、同駅を大道の南側へ移転させようという動きが出てきたが、これは見送られた。のち明石鳴門海峡隧道鉄道計画（後述）が発表されると同問題が再燃したが、これも戦争のため実現しなかった。また翌十二年には池谷駅のプラットホームの拡張などが行なわれ、改修工事はその後も続いた。

機関車などについてみると、阿波鉄道が国鉄に買収された当初は機関車や客・貨車も阿波鉄道から買収したものをそのまま使用していた。しかし、高德線の開通後は同線に大型の八六二〇形蒸気機関車が使われるようになり、客車も従来のマッチ箱型にかわり「ボギー車」と呼ばれる長い客車が登場した。

また撫養線・鍛冶屋原線の両支線では、高德線の開通後はガソリンカーも登場した。阿波鉄道時代の古い機関車もこれらの支線でしばらく用いられていたが、その後C一一形・C一二形機関車などに取り替えられた。