

第2編 産業・経済

○年は、バスは石炭・木炭・マキ等で走ったが、坂を登らず、後からおしてもらったこともよくあったという。

大川バスの 昭和二三年六月一日、大川バスが長引田営業所 尾―引田線を始め、同二六年三月一日、高松―引田線を開業した。そして昭和二七年には高松―引田間を一日一三往復していた。

鳴門市営バス 徳島バスは、引田―鳴門間を一日七・徳島バス 往復していた。鳴門市営バスは、昭和四〇年三月一五日から引田―鳴門間を一日九便であったが、平成六年には一日七便になった。

高德特急バス 昭和四〇年四月一日、高松―徳島間にコトデン・大川バス・徳島バスで相互に運行する高德特急バスが運行した。一日一二往復している。

東讃共同タクシー 引田には、引田タクシーと相生タクシーがあった。後に白鳥町に本社をおき、大内町と三町のタクシーが合併して東讃共同タクシーをつくった。

った。

期成同盟会の成立

大正六年（一九一七）六月から二月の解決まで争った大川郡役所位置問題は、高德線開通への運動のスタートになった。位置問題が解決した同二月、元県議長蓮井藤吉が次のような発言をしている。

「六ヶ月間紛擾に陥った郡役所位置問題も、爰に解決を告げたことは同慶に耐へぬ所である。併し由來此の問題の越れる所以は交通機関不備の結果であると思惟するのである。されば之を契機として、多年の問題たる阿讃鉄道建設運動を起し、挙郡一致之に邁進し以て実現を計るは、真に禍を転じて福となすものと信ずる、依って阿讃鉄道東讃線期成同盟会を組織せんとす、満場の諸君幸に賛同せられんことを」

かくて会則案作成を蓮井に委ね、郡会議員を創立委員に推した。

大正六年二月二四日、長尾町役場で大川郡会議員協議会があり、ここで「阿讃鉄道東讃線期成同盟会」が成立した。役員は次の方々で大川郡会議員一九名、町村長ら二二名であった。

会長 大川郡会議長 渡瀬卯太郎

第四節 高德線

香徳鉄道と 高德線は、大正六年（一九一七）の運動から始まり、昭和一〇年三月二〇日に全線開通した。鉄道の名称は、阿讃鉄道・香徳鉄道・四国循環東海岸鉄道・東讃線などの案があったが、鉄道省が提案した高德線に決った。

これより前に二つの案があった。明治二九年（一八九六）六月「香徳鉄道」は、高松の鈴木傳五郎等の発起で、高松―前田―平井―長尾―町田―白鳥―引田（大坂峠）―板東―姫田―撫養の線が資本金二二〇万円で、「阿讃鉄道」は、撫養の天羽俊二等一二三名で撫養―（大坂峠）―引田―白鳥―町田―津田―志度―高松の線で、資本金二〇〇万円でそれぞれ提案された。明治三一年六月、阿讃鉄道に仮免許があり、明治四〇年（一九〇七）五月に本免許がおりたが着手しないまま四一年に効力を失った。しかしこの二線の運動によって鉄道要望の声がこの地域に強くなり、次の高德線への大きな力とな

副会長 大川郡会副議長 多田 正美

顧問 衆議院議員 三土 忠造

衆議院議員 林 毅陸

衆議院議員 田中 定吉

この他に、相生村長・長町房栄、引田町長・宮井嘉傳、小海村長・松浦始市の名前が出ている。

「阿讃鉄道東讃線期成同盟会会則」には、次のことが出ている。

第一条（目的） 本会ハ高松市ヨリ木田郡大川郡板野郡ヲ經テ徳島市ニ達スル鉄道ノ速成ヲ期スルヲ目的トス
第三条（事務所） 本会事務所ハ之ヲ当分会長私宅ニ置ク
第四条（会員） 本会会員ハ郡内有志町村長・郡会議員、県會議員ノ職ニ在ルモノヲ以テ之ニ充ツ

衆議院への請願

大正七年二月、蓮井・広瀬両実行委員と審議、郡会議員が上京し「阿讃連絡鉄道東讃線速成請願」とした。これには小海村長・松浦始市、引田助役・阿部茂七、相生村長・久保浩一らが署名している。

第四〇回帝國議會に、（三土）・林兩代議士によって次の案が提出された。

阿讃鉄道建設ニ関スル建議

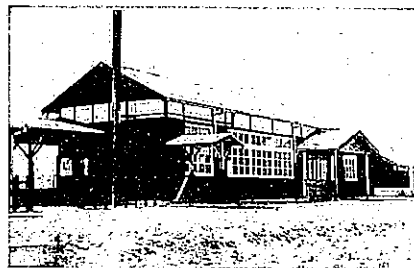
高德線の年次別予算

年 度	金 額
	万円
大 正 9 年	4
10	70
11	80
12	80
13	100
14	100
15	120
昭 和 2	150
3	41

(高德線は斯くして)

月讀岐津田まで、昭和三年四月引田まで開通した。その後、政府の財政の關係から前後三回予算の繰りのべがあった。昭和五年（一九三〇）五月三日、高德線延長測量のため、岡山建設所鉄道技手の一行が来町して二〇日間滞在した。同七年四月ようやく工事にかかり、引田・板西間、吉成・佐古間の建設が進んだ。

この工事では、阿讃国境に大小一の一の大坂山トンネルをつくることと、吉野川に一〇〇〇フィートの鉄橋をかけることの二つが難工事であった。大坂山トンネルは九八九



昭和3年の引田駅

場位置の抗争であった。

引田の祝賀式

までの線は、昭和三年（一九二八）三月竣工し、四月一五日開通した。この日、丹生・三本松・讃岐白鳥・引田各駅で祝賀式が行われ

道 一番川県下高松ヨリ東讃海岸ヲ経テ徳島県下徳島ニ至ル鉄

右ハ阿讃交通上並沿線町村ノ開発上極メテ必要ノ線ニ属シ、而モ工事比較的容易ニシテ経営上頗ル有利ノモノタリ、且他日必ズ完成ヲ要スル四国循環鉄道ニ対シテハ正ニ其ノ一要部タルヘキ線路ナリ依テ政府ハ速ニ相当ノ措置ヲ採リ、其ノ建設ニ着手セラレムコトヲ望ム

右建議ス（衆議院議事速記録第一七号）大正七年三月一日）

しかし、四国の鉄道について、

第九 四国海岸巡環鉄道建設ニ関スル建議案（小西和君外一名提出）

第十 四国沿岸鉄道建設ニ関スル建議案（坂東勘五郎君外一名提出）

という他の二線の提案もあった。特に四国巡環鉄道は、他の二案のすべてを含むことにもなるため、三案を次のように一つにまとめることにした。

四国海岸連絡鉄道建設ニ関スル建議案
一番川県下高松市ヨリ徳島県下撫養町ヲ経テ徳島市ニ至ル阿讃連絡鉄道
一徳島県下小松島ヨリ那珂海部両郡及高知県下安芸郡ヲ経テ四国鉄道予定線ニ達スル阿土連絡鉄道

一高知県下須崎町ヨリ愛媛県下宇和島町大洲町ヲ経テ同県下松山市ニ至ル鉄道

右ハ既設線及既定線ト相俟テ四国海岸循環鉄道ヲ形成スル必要ノ線路ニシテ地方産業ノ発展ヲ促シ四国交通ノ利便ヲ得セルムルノミナラズ本州トノ運輸交通上至大ノ関係ヲ有スルモノナリ而シテ其ノ工事ハ比較的容易ナル線路多ク又股賑ナル地方ヲ通過シ経営上有利ニナル部分多シ四国ニ於ケル鉄道ノ敷設ハ既定線ニ在リテモ未着手ノモノ多キ今日ノ状況ニ鑑ミ本建議ノ線路中場所ニ依リテハ便宜輕便鉄道ヲ敷設スルコトトスル亦可ナリ而シテ其ノ着手ノ順序ハ既設線及既定線ト接続ノ関係交通ノ繁閑工事ノ難易等ヲ考究シテ適宜ニ之ヲ定メ速ニ相当ノ措置ヲ採リ建設セラレムコトヲ望ム

右建議ス

この案の審議においては、三案の順位も上り、最も必要性の強い高松・徳島間が先であることが出された。そして大正八年三月議会で可決された。

大正八年（一九一九）五月一五日、三本松松寿閣で三

土・林・江藤代議士出席により、報告会がもたれた。

予算と工事

工事は大正九年（一九二〇）九月高松志度間の測量から着手された。大正一二年一月着工、一四年八月高松・志度間開通一五年三

は、昭和七年（一九三二）八月香川県側から、一〇月には徳島県側から工事が始まった。ここでは地質が堅く、一日二日も掘れず、坑内から地下水が出る等もあって難航したが、同九年五月開通した。吉野川鉄橋は、昭和七年一〇月着工し、八年六月完成した。その他の工事も一〇年二月に完了し、同一〇年三月二〇日高松・徳島間の七四がが開通した。建設費六七八万円であった。年次別の予算は上の表の次のとおりである。

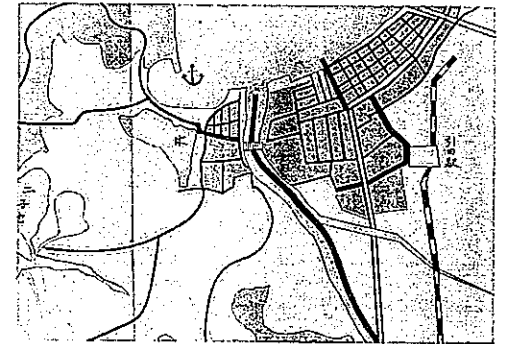
工事は岡山建設事務所が当たった。大正一二年には、計画変更や年度の繰延があった。それは速成運動や停車場位置の抗争であっ

引田駅と相生駅の一日平均乗降人員

	引 田 駅	相 生 駅
	人	人
昭和	40	3,230
	45	2,340
	50	2,310
	55	1,930
	60	1,560
	61	1,540
	62	1,520
	63	1,510
平成	元	1,460
	2	1,490
	3	1,520
	4	1,500

(JR四国提供)

三四本、特急八本、相生から高松行が一本である。
昭和四〇年（一九六五）から平成四年までの引田駅と相生駅の乗降人員は表のとおりである。昭和四〇年、三二〇〇人を超えていた引田駅の乗降人員は、一五〇〇人ほどになり、相生駅は八二〇人が、一五〇人前後になった。



昭和3年の引田駅引田までの鉄道をかいいた地図

た。引田では鉄道大臣ら二七名、町内三五二名が参加し、一、二〇三円五三銭の費用を出した。当時の報告には「当町未曾有ノ盛会ニシテ町内ノ裝飾賑物雑踏ヲ極メタリ」とある。
昭和一〇年三月二十日の全線開通の時、高松では八〇〇〇円の費用で、三〇〇〇人を集め、高德合同の特産品即売会、商店の大売出し、高松美人の演芸大会、花火大会等をして大祝賀を展開した。（JR四国提供）この時、



相 生 駅（平成6年）



特急停車の引田駅（平成6年）

相生と高松間の旅客運賃七五銭、相生駅の乗降客一〇人、一日九往復であった。
引田・相生 昭和の利用者 二七年（一九五二）高松・徳島間は一日上一九本である。平成六年（一九九四）のダイヤは、引田から高松行が