

○ 町内の昭和二十五年より三十八年迄の統計は不明に付、④図の県の調査より類推すると、二十五年より三二年間で自動車の台数は二〇〇倍という驚異的増加率である。

○ ③図により四輪車の一世帯当り車輛数は一・四台、乗用車数は〇・八台で県平均より稍良い。又各町とも大差はない事がわかる。

○ 最近の景気低迷に拘わらず自動車数は着実に微増しているが、三輪車は不安定な為か皆無となった。

○ 昭和四十年より三輪が減少し、四輪が乗用、貨物共増加している。又五〇〇〇の原動機付自転車車が四十五年より著しく延びている。その反面九〇〇〇〜一二五〇〇級が激減している。

○ 農耕用特殊自動車は五十六年度より急増している。

(2) 高德線

ア) 高德線の沿革

汽車は県内で初めて明治二十二年讃岐鉄道株式会社によって丸亀―多度津―琴平間の一五・五歳が開通した。いわゆる、こんびら参拜鉄道と呼ばれるドイツ製の機関車で、列車は四輛編成、貨客混合で、料金は丸亀―琴平間が三三銭であった。

東讃地方では大正六年十二月、大川郡会が中心となって阿讃鉄道東讃線期成同盟会（会長渡瀬卯太郎）を結成し、諸願運動を展開陳情、並に香川、徳島両県選出代議士の議会での活躍と相俟って遂に大正九年七月の第四三特別国会で敷設が決まった。

そして大正九年九月高松―志度間の実測に着手したのを皮切りに、十二年一月高松方面より着工、十四年八月、高松―志度間（一六・一歳）の第一次開通を初め、十五年三月には津田迄、更に昭和三年四月には引田迄開通した。これによって、東讃岐地方と高松との交通、経済に一新

紀元を画し、東讃地区民の喜びは図り知れない程であった。

我が白鳥町でも開通祝賀会を三日間、花火大会、踊り、餅投げ等お祭り騒ぎが続いた。さぬき津田―引田間（一八・三歳）は、大正十五年五月着工、昭和二年八月竣工した。総工費九十九万六千二百一円であった。

白鳥駅も昭和三年四月十五日開業、高德線は当初は車輛三輛であったが、人口の増加と産業の発達に伴い、機関車、車輛共に改善され運行回数も貨物の輸送量も増加した。昭和二十四年には気動車が登場し現在は全線気動車となり、煤煙はなくなった。

当時踏切りには踏切り番があり、白鳥病院前の初代の踏切り番は和唐ノブであり通行人の安全を守った。

歴代駅長名（就任順序）

松浦正雄、大川幸市、池田直三郎、大西伊助、松友順超、小野久太郎、山内竹市、眞鍋芳久、山下善三郎、北真保、岡坂良雄、名原勝美、松井智、前田正則、松本亀雄、尾形明、西山寅夫、森調、浜田一男。

昭和三十年代の目覚ましい高度発展期は、地場産業の手袋等の発展に伴い、輸送は追いつかない程隆盛を極め、一時白鳥駅の通勤者の乗降客はホームに溢れる程で、交通、産業の発展に非常に貢献した。しかし昭和四十年以降よりモータリゼーションの急速な発達と共に、道路は整備され機動性に富んだバス、トラック、自家用車の目覚ましい進出に押され、国鉄は旅客、荷物共に減少の一途を辿る様になった。そして近代化、合理化せざるを得なくなり遂に昭和五十四年二月より、白鳥駅の業務は民間委託として株式会社日本交通観光社に委託された。しかし日常業務は従来通り行われていたが、更に国鉄四国総局は昭和五十七年十二月一日をメドに白鳥駅の無人化を計画発表した。

右発表が町内に伝わるや商工会は勿論、町あげて「町のイメージダウンは勿論、町の発展を阻害する事大である。」として反対運動を展開した

が及ばず、結局五十九年二月より停留所化（無人駅化）された。

しかし町民の利便を考え、町長が駅舎を国鉄より借用し、乗車券発売のみを委託を受けて駅で営業している。

(4) 高德線の由来

高松―徳島を結ぶ高德線建設は、一朝一夕にして起こったものではない。明治二十九年日清戦争後の建設ブーム並びに西讃における汽車の運行に刺激されて、既に民間の手によって建設計画は進められていたのである。

すなわち香徳鉄道、阿讃鉄道の二社が奇しくも同年にその計画に着手したのである。香徳鉄道は同年六月、高松の鈴木伍五郎等の有志によって発起され、高松を起点に前田、平木、長尾、町田、白鳥、引田を経て大坂峠を貫通し板東、姫田を経て撫養に至る四四マイルを敷設し、資本金二二〇万円を持って経営しようとした。

一方阿讃鉄道も撫養の天羽俊二外一二名の発起で、撫養を起点として大坂峠を越え引田、白鳥を経て町田に至り津田、志度、高松に至る現在の高徳線と同じコース四五マイルを建設し、資本金二〇〇万円を持って経営しようとしたのである。

しかしその通過地は大同小異で殆ど同一だということから、香川、徳島の両知事が双方の発起人に対し調停したところ、双方共に相譲らなかつた。そこで両知事は止むを得ず二つの願書を進達したところ、鉄道会議で香徳鉄道は却下され、阿讃鉄道は三十一年十二月に假免許を受ける事になった。

阿讃鉄道は明治三十三年五月創業総会を開き、会社の設置を撫養町に定め幹部役員の人選も終え、同四十年五月本免許を得た。しかし日露戦争後の反動不況によって事業を着手するに至らず、四十一年に至り免許の効力を失したのである。

しかし此の二社の建設獲得競争によって、東讃の人に鉄道要望の振起に大いに役立ったのである。それから九年後の大正六年十二月、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た。因に創立当時の役員及会員の白鳥町関係分は左の通りである。

会 長	大川郡会議長	渡瀬卯太郎
実行委員	香川県会議員	渡瀬岩太郎
同	大川郡会議員	赤沢 新吾
会 員	同	林 恒三郎
同	同	木村勝太郎
同	白鳥本町町長	橋本 巧
同	白鳥村	定国 三郎
同	五名村	小北 元

等の顔ぶれが見られる。そして多大の資金を集めて猛烈な運動を展開した。その資本の有力醸出者は、町内では渡瀬岩太郎、鎌田虎太郎であつた。

そして同盟会では高松市、徳島市、撫養町にも呼びかけて東讃線（高松―徳島間）の速成請願書を作り、三土忠造、田中定吉、林各代議士等と共に猛烈な運動を展開した。

そして翌七年の第四〇議会、更に翌八年の第四一議会に再度の請願を行い、これが本会議で採択され、ついで大正九年の第四三特別議会で、大正九年度より昭和三年までの九ヶ年連統事業（予算七四五万円）の輕便鉄道として予算案の成立をみ、翌十年予算を組み替へ本決まりとなった。ここに多年の宿願の基礎は確立されたのである。

そして同年九月高松―志度間の実測に着手、十二年一月、高松から若工、十四年八月高松―志度間の第一次開通を初めとして、十五年三月さぬき津田、昭和三年四月引田に達した。