

電車 明治四五年四月高松―長尾間（四里）に電車が開通して
運賃は一四錢であった。これより先明治四四年一月高

松（今橋）―志度間に東讃電車軌道が開通した。またこの電車を志度から末―野間―中村―津田を経て田面（松尾）までの延長計画があり、神前村関係は里道津田線上に敷設することについて里道組合に意見の答申を求められて「本組合においては異議なし」と答申したが、いかなる事情のためかついに実現されなかった。その後大正一五年高松―津田間に汽車が開通したのである。

四 汽車の開通と神前駅

大正六年大川郡会を中心に阿讃鉄道東讃期成同盟を結成して鉄道新設の請願運動を開始し、大正一〇年特別国会で敷設が決定された。大正一二年一月高松方面から着工されて大正一四年八月には高松―志度間が開通、翌一五年三月志度―津田間が開通した。運賃は造田―栗林間二七銭であった。



神前駅

昭和三年四月津田―引田間が開通し、昭和一〇年三月ついに高松―徳島間が全通したので、沿線住民は大いに喜んだ。

神前駅

大正十五年高徳線が高松から津田まで開通したが、神前には駅が設置されず、住民は造田駅あるいは津田駅まで出かねければならなかった。神前は郡西部の中心地であるので、神前駅設置の件につき神前・石田・富田・松尾の五か村が昭和三年三月鉄道大臣に、さらに昭和八年にも鉄道大臣に請願するなどその後も猛烈な運動を続行した。

そのかいあってか、昭和二十七年一月二十七日から停車が開始されたが、ガソリンカーが一日二回だけであった。これでは関係村民は満足するはずもなく、その後も陳情請願を繰り返し、また通勤者（造田駅・津田

駅）も団結同調して熱烈な運動を続行した。

その結果昭和三四年三月に駅舎が、そして昭和三六年一月には便所、昭和三八年三月には待合所も建てられた。また国鉄の近代化により停車数も昭和三五年一月から、上り五回、下り六回にふえた。さらに昭和三六年一〇月からガソリンカーが廃止になり、代わって気動車（ディーゼル）となり、停車数も上り一五回、下り一五回に増加され、周辺地域住民は非常に便利になった。その後一〇年を経て自家用車が増えたため、昭和四六年四月から今日まで上り一三回、下り一四回の停車になっている。

五 自動車の発達

自動車

自動車の用途別では、乗用自動車・貨物自動車・特殊自動車があり、法規上では、自動二輪車・軽自動車・普通自動車・大型自動車・大小特殊自動車がある。

これらの自動車のうち乗用自動車や貨物自動車は営業用として昭和に入ってからこの地方に現れた。近年、農家の兼業化などの動きを反映してサラリーマンは急増し、経済成長と自動車工業の急速な発展によって交通革命ともいべきマイカー時代となったのは昭和三〇年過ぎからである。マイカー通勤が増え、ラッシュ時には道路も渋滞し、排気ガス、駐車場不足などの障害が目立っている。

タクシー・人力車に代わってタクシーが登場したのは大正中期であつた。本町では昭和五十七年ころ、神前繁昌院が山崎でタクシーを営業していた。昭和二十九年大川タクシー株式会社（高松）が