とくしま各駅停車の旅　路線図

高徳線

1 徳島
2 佐古
3 蔵本
4 鮎喰
5 府中
6 石井
7 下浦
8 牛島
9 麻植塚
10 鴨島
11 西麻植
12 阿波川島
13 学
14 山瀬
15 阿波山川
16 川田
17 穴吹
18 小島
19 貞光
20 阿波半田
21 江口
22 三加茂
23 阿波加茂
24 辻
25 佃
26 阿波池田
27 阿波大宮
28 板野
29 阿波川端
30 板東

鳴門線

31 池谷
32 勝瑞
33 吉成
69 鳴門
70 撫養
71 金比羅前
72 教会前
73 立道
74 阿波大谷

土讃線

34 坪尻
35 箸蔵
36 三縄
37 祖谷口
38 阿波川口
39 小歩危
40 大歩危

讃岐財田
讃岐相生

徳島線

41 阿波富田
42 二軒屋
43 文化の森
44 地蔵橋
45 中田
46 南小松島
47 阿波赤石
48 立江
49 羽ノ浦
50 西原
51 阿波中島
52 阿南

牟岐線

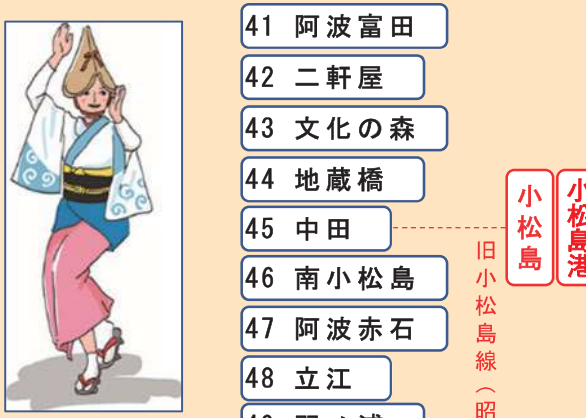
53 見能林
54 阿波橘
55 桑野
56 新野
57 阿波福井
58 由岐
59 田井ノ浜
60 木岐
61 北河内
62 日和佐
63 山河内
64 辺川
65 牟岐
66 鯖瀬
67 浅川
68 阿波海南
阿波海南(阿佐)
75 海部
76 宍喰

阿佐海岸鉄道
（DMV が走る鉄道）

土佐岩原

旧鍛冶屋原線（昭和 47 年廃線）
犬伏　羅漢　神宅　鍛冶屋原

旧小松島線（昭和 60 年廃線）
小松島　小松島港

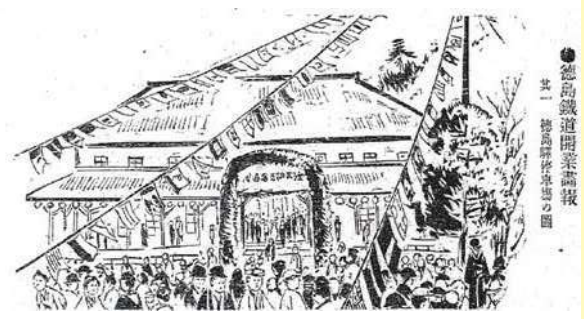


徳島線の始まり

日本最初の鉄道は、明治5年に新橋―横浜間で開業し、今年で150年を迎えた。これを機に国内では鉄道ブームが盛り上がり、続いて大阪―神戸間など大都市を中心に多くの鉄道が建設されるようになる。こんな中、明治11年3月19日付の普通新聞（県内初の日刊紙）に「17日徳嶋丸で蒸気車の雛形を積み帰り、遣ひ人三人添ふて来て居ります」の記事がある。蒸気車の雛形とは蒸気機関車の模型のことで、模型とはいえ県民が蒸気機関車に接した最初だと思われる。

具体的に進められるようになるのは、明治28年11月に藍商の大串龍太郎らにより徳島鉄道株式会社が設立されてから。2年後には鉄道敷設工事が始まり、32年2月、徳島から鴨島までの工事が完成し、雪が少し降り積もっていた16日から営業を始めた。2000人を招待した15日の開通式は飾り付けられた徳島駅で行われ、大いににぎわった。午前と午後、招待客を載せた列車の運行も行われたが、駅夫の制止するのを聞かず、素早く乗り込む一般の人も多く、前後に蒸気機関車を付け客車は25両あったすべてを動員して走らせたと、新聞は報じている。市内全体もお祭リムードで、富街では芸妓らが開通を祝って大いに踊った。33年8月には船戸まで延伸、これにより当初の予定区間は全線開業した。

明治40年9月には、鉄道国有法により国が買収。船戸以西の工事が進み、大正3年3月には池田までの営業を開始する。駅名が変わったり、駅の位置が少し移動したりするが、これが今の徳島線の始まりだ。



〈スケッチ1〉

〈スケッチ2〉

〈スケッチ1〉開業式が行われた徳島駅駅舎。空襲で焼失するまでこの駅が使われた。

〈スケッチ2〉開通を祝って大いに踊った富街の芸妓ら

（いずれも2月16日付徳島日日新聞）

1　徳島駅

徳島市寺島本町西一丁目
開業　明治32年

石川　文彦

【雪の日の思い出】

1人で列車に乗るようになったのは主として高校生になってからだ。それまでは徳島市内に行くか、車がなかった頃なので、家族と一緒に母の里である貞光町まで行くのに利用していたくらいだ。バスは家から500メートルくらいの県道を通っていたが、当時はよく混雑して座れなかったため、遠くに行く場合には列車を利用した。

今なら貞光へは車で1時間もかからない距離だが、そのころはわが家から1キロ程の川端駅（板野町）まで行き、池谷駅を経由して徳島駅へ。徳島市内で持参する土産物を買って徳島線に乗り、そこから貞光駅に向かったので一日仕事だった。もちろん仕事ではないが。

そのころの駅舎は鉄筋コンクリート造りの白い駅だったため、3代目と思われるが、自分の身長が低かったため、天井がすごく高いような気がした。

高校2年のころは勝瑞まで自転車で行き、徳島駅を経由して二軒屋駅まで向かった。そのころ徳島駅で停車中の列車の中で一夜を過ごしそうになったことがあり、今も忘れられない思い出だ。帰宅の際、二軒屋駅から徳島駅まで着いたものの、降り出していた雪が急に強くなり、勝瑞駅まで帰れず、徳島駅で停車したままになった。

そのため列車の中で過ごすしかなかった。車内は通勤通学生でだいぶ混んでいたようだ。椅子席はほぼ満員だった。一緒に座っていたのは女子高生。確か徳商生だったように思うが、話していると面白く、このまま、その日は車内で過ごしてもいいかな、と思っていたら、そのうちの一人が自宅と連絡が取れ、私に「吉成までどうですか」と聞き、一緒に乗せて帰ってもらったことがある。今回、駅の特集でいろんな駅を回ったが、徳島駅だけは、さすが立派だな、と思う。

県都徳島市の玄関駅

徳島駅前西ポッポ街

【通勤通学時間にCM】

東根　泰章

1971年（昭和46年）完成の「ポッポ街」は、全長160メートル、道幅4メートルで、1階の左右と2階の半分強が店舗部分です。24時間の音楽有線が当時なくて、CM歌を1978年12月に作り、スピーカー放送しています。

ポッポ街のうた

作詩・東根（ひがしね） 泰章（やすあき）　作曲・香田 ミツロー
編曲・船津 瑞穂　歌・斎藤 里美

徳島駅前　西側に
明るくモダンな　街がある
その名もおしゃれなポッポ街

あの店この店　すばらしい
横にならんだ　デパートと
だれかが言ってる　ポッポ街

二階へ通じる　階段は
足どり軽く　はずませる
おいしさただよう　ポッポ街

あの人この人　出会う人
ときめく心で　歩いてる
たのしい広場の　ポッポ街

ポッポ街入口上にある看板

2 佐古駅

【癒しの駅】

徳島市佐古二番町
開業　昭和10年

渡辺　惠子

佐古駅構内の階段の傍に、生け花展示スペースがある。そこにボランティアで毎週花を生けてくれる南佐古の福井須磨子さん。2009年5月から現在まで、飾った作品の数は600を超える。花に魅せられて思わず立ち止まり目の保養をしているサラリーマンや学生さんの姿が毎日後を絶たない。

当駅の環境美化への長年の貢献に、福井さんは2020年10月14日、駅長から感謝状が贈られた。「私の大好きな生け花で、少しでも利用客の癒しになってくれたら」と、福井さんは今日も花に思いを込める。

乗降客の心を和ませる生け花

3 蔵本駅

【召集兵たちの忘れえぬ駅】

徳島市蔵本本町2丁目
開業　明治32年

東條　孝

終戦後、練兵場（今の県営蔵本運動公園）で教練を受けた戦友が毎年1月15日に蔵本に集まる。駅舎の中を杖に頼って歩く老人に、遠く離れた人から「大野！」と声がかかった。皆が駆け寄り抱き締め合った。彼らは日本軍が壊滅に追い込まれたビルマ戦線からの帰還兵であった。大野は戦地のジャングルの中で、麻酔もなく、木を切る鋸で、右足を太ももの付け根から切断されて、かろうじて生き残った。「痛さに耐えきれず気絶した。不気味なウジ虫の集団に起こされた」と旅館で当時を述懐した。

毎年の戦友会では、ジャングルの中で敵が撃ちまくる銃弾や、飛んでくる砲弾に身を伏せたことを語り合った。散会後は汽車に乗り込み、窓から来年も再会することを誓い合った。軍人と家族の記念写真を撮った写真館と一夜を家族と過ごした旅館が現存し、大野は泉下の人となり、駅前広場で遊んだ無邪気な子供も高齢化し、英霊の御霊を祀っている。

かつて若者が来、出征した駅

4 鮎喰駅

【懐かしき風景】

徳島市南島田町4丁目
開業　昭和62年

渡辺　惠子

鮎喰駅は鮎喰町に1934年に開業したが、7年後の1941年に営業停止となる。それから45年後の1986年、現在の南島田町に移転し、臨時乗降場として利用されていたが、翌年、国鉄分割民営化でJR四国に承継され、再び「駅」に昇格し、現在に至っている。無人の盛土高架駅で、自動券売機だけが設置されている。

下から眺めるホームの光景は、昭和の時代にタイムスリップしたような懐かしさを届けてくれる。周辺は郊外の住宅地として人口も増加し、駅のすぐ北側には大型スーパー「タクト」、そして約1キロほど南下すると国道192号線が走っていて、その周辺には加茂名小・中学校、城西高校・徳島西警察署等がある。また1953年に県指定文化財に認定された袋井用水は桜の名所で、満開の時期になると見物客でいっぱいになる。鮎喰駅周辺はまだまだ自然が残っていて、散歩するには最高のロケーションだ。

高い盛土に沿った駅

5 府中駅

徳島市国府町府中
開業　明治32年

【府中はメタルな世界に】

辻本　一英

古い駅舎は取り壊されて、ひと昔前の面影が全くない。新築された待合スペースのアルミニウム板が現代の姿を映し出している。便を待つ客は駐輪場に自転車を置き、ベンチに座る。夏休みにはしゃぐ高校生たちの喧騒な空間を想像したが、意外にも無言でほとんどが金次郎状態。学校の二宮金次郎像は撤去され、背負子を横に置き座して本を読む尊徳も現れた今日、本はスマホに取って代わったようだ。列車が到着して扉が開いてもスマホから目を離さない。降りた客も迎えの家人にラインか、指がせわしく動く。現代人は、指先で人と繋がっている。スマホを起動させておかないと大切なものを失う。せっかくのアンパンマン列車が目の前を通過してしまった。

メタル駅舎とスマホ学生をすり抜けるアンパンマン列車

6 石井駅

名西郡石井町石井
開業　明治32年

【郷愁を誘うホームの桜】

今　比　古

石井駅は最寄りに藤で有名な地福寺があり、駅のホームにも立派な藤棚を据えている。毎年四月後半にはむせるほどの至福の房が垂れ、特急でも各停でも留まる数分の乗客をくぎ付けにする。三月中旬、西部県域の引退間近の家人を訪れた帰りのこと。乗った徳島線各駅停車内は、日曜のため学生も居らず閑散としていた。単線の定め、あちこちで数分の時間待ちをし、石井駅でもそうであった。

ふと後にした西方の線路を振り向くと、そこにはひっそりと桜の木。暮れなずむ景の一部としてホームの端に楚々と居た。しらしらとはればれと八分咲き、なのに音無く孤独の高さ。家人の単身赴任の年月が重なった。石井駅での停車の時間はこの日夕桜を見る為の七分間だった。

暮れなずむ石井駅のホームの桜

「鉄道オタク」

岸　積

日中戦争が始まった昭和12年の盛夏、父が出征したのは私が三歳の時だった。国鉄石井駅には祝出征の幟がはためき、日の丸の旗を振る見送りの人々であふれた。病弱な私はこぼれ落ちそうになった。二つのホームを結ぶ跨線橋に逃れ、涼しい階段で息をついた。それが跨線橋の最初の記憶である。

日本の鉄道は明治5年の東京新橋―横浜間の開通以来発展したが、当初、政府の悩みは敷設の資金難だった。英国からの借り入れや民間の出資を求める努力をした。明治20年に「私設鉄道条例」を公布し、私鉄を奨励したので、それを機に鉄道熱が盛り上がった。

徳島では明治32年に「徳島鉄道株式会社」が、徳島―鴨島間の路線を開通した。これが本県での最初の鉄道だ。この時、石井駅が設置された。これは徳島・府中・牛島・鴨島と共に県内では最も古い駅の一つである。石井町内では昭和9年にガソリンカーのみ停車する白鳥駅と下浦駅ができた。当時、徳島本線には「汽車」とガソリンカーが運行していた。「電車」の経験がないから、上京して都電を利用しても、つい「汽車で行く」と言ってしまう県人も多かった。

父が石井駅前のタクシー会社の運転手だったから、私は石井育ちで、駅前のクスの大木の下や斜面では三輪車でよく遊んだ。太平洋戦争が始まると一家は徳島市に移住したが、米軍の徳島大空襲で被災。徳島駅も焼けたから、石井まで歩き、親類に転り込んだ。学校は高校まで徳島市内へ通学したが、戦後はバスを利用し、石井駅とは縁遠くなっていた。

高卒で野村証券に入ったが、高松支店勤務の昭和30年、宇高連絡船「紫雲丸」沈没事件が起こり、遭難者を高松港から遠望する経験をしたが、4年後に徳島新聞記者となり、国鉄担当になるとは思わなかった。国鉄四国支社初代支社長の輸送改善計画に協力するため、徳島鉄道記者クラブを創設、四国管内なら無料の鉄道パスを使って取材に駆けめぐった。十河信二国鉄総裁の徳島視察の際は、初の列車内記者会見もした。歴史的課題だった「本州四国架橋鉄道」の質問に、十河総裁は「技術的にはもはや問題ない。将来、瀬戸内海には三つぐらい架橋が実現するだろう」と答え、煙に巻かれる思いだったが、そ

の通りになったのも忘れられない。

マイカー運転をするようになって、四国島内のＪＲ利用はますます減ったが、私が老齢のため運転免許を返上してから、石井駅からの乗車を楽しむようになった。石井駅舎はモダンになったし、バリアフリーに配慮して、近年スロープや点字ブロックができたのも気に入っている。そして跨線橋をも改めて見直すようになった。

跨線橋の昇り口の両脇の門柱は「鉄道院」と刻まれ、その側面には「大正４年」と刻まれている。鉄道院はそれまで逓信省の管轄下にあった帝国鉄道庁に代わり明治41年に誕生した組織で、大正９年に鉄道省に昇格するまでの名称だ。

往時の鉄道の面影を訪ねている週刊現代は「鉄道の記憶」２３１回でこの跨線橋を紹介している（一昨年３月）。同誌によると、明治15年、錆びにくい鋳鉄製の柱が鉄道工場で製造されるようになり、この時代の跨線橋は、鋳鉄柱と型鋼で組み立てられるようになった。車両には製造所と製造年を記した銘板を取り付ける習慣があったので、跨線橋にも応用され、門柱にも刻み込まれた。だが鋳鉄柱は、大正中期に古レールを使った組み立てが全国に普及し、急速に廃れていったという。

それにしても大正４年製造なら今年で１０７年にもなる。恐らく県内では最古、四国管内でも稀ではないのか。ＪＲ四国は往時の技術を伝える貴重な建造物として、観光的にも大いに宣伝しても良かろう。

さて、石井駅前から大阪、東京へ高速バスが発着しているのもいい。大阪方面には南海バスなど、東京方面には京浜急行などの「エディ号」だ。いずれも鳴門海峡の大鳴門橋を経由する。エディ号に深夜乗れば、東京に朝着く。十河国鉄総裁時代を思い出しながらの旅は楽しいが、コロナ禍で昨春から運休している。一日も早い復活を願っている。（敬称略）

JR 石井駅跨線橋の柱「鉄道院」とある

7 下浦駅

石井町浦庄字下浦
開業　昭和９年

【田舎の駅も歴史に抱かれ】

丁山　俊彦

自宅から徒歩10分ほどのところに当駅がある。最寄り駅ということになるが、利用するのは月に１、２回といったところだろうか。当地に住むようになったのは50年ほど前からだが、駅もその周辺もほとんど往時のままだ。駅といっても駅舎といったものでなく、雨除けとしての片屋根の小さな構造物で、もちろん無人駅だ。

駅を降りても店舗のひとつもないので、休憩するには駅の３人掛のベンチを利用するしかない。駅は小さいし乗降客も少ないが、歴史愛好家の散策には面白い場所かも知れない。

石井駅から国道１９２線に並行するようにＪＲ徳島線が走っているが、下浦駅は国道にもっとも近く接するところである。駅から国道までの距離は10メートルほどしかない。駅を過ぎた辺りから列車は次第に国道から離れて行くことになる。

そしてここは国道と森山街道との三叉路にもなっている。西に向かって左にとれば森山街道である。浦庄小学校まで歩くなかほどに、下浦の釈迦堂がある。老朽化した堂の中を覗いてみると、外観から想像できないような立派な釈迦像があった。１２００年も前に僧の行基が建立したと伝わる。

釈迦堂から少し行くと左側に浦庄小学校が見えるが、ここを左折し南へ五分も歩くと願成寺がある。ここは、明治三年に起きた庚午事変（稲田騒動とも）の関係者が切腹した場所として知られている。

版籍奉還後、藩政改革が行われたが、蜂須賀の直臣たちと家老稲田氏の家臣との間で待遇による両者の対立が激化した。稲田の所領を襲撃しようと脇町へ徳島藩士たちが向かっていた。それを諫めるため二人の役人が藩庁からこの地まで派遣された。諫言を聴き入れなかったので、二人は切腹して事の大事を訴えたのである。激動期におきた一つの悲劇であった。境内にこの顛末を記した記念碑があるが、風化と黴のためはっきり読めないのが残念である。

国道１９２号線のすぐ横の駅

8 牛島駅

吉野川市鴨島町牛島
開業　明治32年

【鉄道創業時からの古い駅】

丁山　俊彦

駅舎が無くなっているので驚いた。バス停かと見まがうような小さなプレハブ小屋が建っている。雨が降れば3、4人がなんとか雨露をしのげるといった広さしかない。これでは駅に愛着も生まれないだろうと思った。

この牛島駅、明治32年2月徳島鉄道が徳島―鴨島駅間で営業したときからある駅だけに余計寂しい。駅前に商店はなく、また人影も見当たらない。のんびりした田舎の駅といったところだが、枕木で作った線路沿いの柵が長く伸び少しばかり情緒を醸し出している。

名所といえるものは少ないが、駅から二十分ほど南へ歩くと向麻山がある。こうのやまと読む。この辺りは忌部氏との関わりの深いところで、山名は忌部氏の先祖を祀る大麻山に向かっているから、あるいは忌部の里の麻植郡に向かっているからともいわれる。ここで忌部氏が朝廷へ献上する麻をこしらえていたとの言い伝えがあり、山の北裾に麻をさらした跡だという「麻（お）ざらしの岩」というのがある。

向麻山は国道192号線と森山街道に挟まれた高さ92メートル、東西2キロ、周囲5キロ余りの小さな山である。クルマで頂上まで乗り入れ出来るが、歩いてもそんなに苦にならない。山上からの眺めは実に素晴らしい。東を望めば徳島平野が広がり、北には讃岐山脈が連なる一大パノラマである。吉野川の両岸には人工物が多くなり、昔のようなのどかな田園風景がなくなりつつあるのは、時代の流れか。

木が生い茂る西側を除いて見晴らしは最高。最近は桜の名所としても知られ、シーズンには賑わう。普段は山頂を目指す人は少ないが、中腹に子供の遊び場があって、遊具もいくつかあるので、家族連れで楽しむ姿をみかける。山頂には、サルベージで成功した地元出身の元運輸大臣岡田勢一氏の銅像が建っていた。

駅舎は寂しいプレハブハウス

9 麻植塚駅

吉野川市鴨島町麻植塚
開業　昭和9年

【舟の見つめる先】

辻本　一英

数脚のベンチがあるが人はいない。通学や通勤に乗降客があるものの、利用者は僅少の無人駅である。

駅の空き地に『風の舟』（青野正・吉野川市出身の彫刻家）と題された大型の屋外彫刻がある。錆びた鉄材のオブジェは廃船をイメージさせ、見る者の想像を掻き立てる。秀作だ。通勤通学の乗客を見守ってか、舟はホームを見つめている。今にも風が吹きそうだ。

向麻山（こうのやま）の天上を覆う青い空に突き刺さった鉄の舟は、戦争と経済の高度成長に翻弄された無人駅を見つめ、通過する急行列車を無表情で見送っている。作品の訴求力は高い。『風の舟』は、自らの個体を錆びに覆わせて、やがて朽ちていく「工業国日本」を啓示しているではないか。

無人駅を見つめるオブジェ　風の舟

10 鴨島駅

吉野川市鴨島町鴨島
開業　明治32年

【地元の人々を支える駅】

山崎　純世

1899年2月26日、初めて鉄道が徳島から鴨島まで開通しました。当時鴨島町の藍商や地主達の蓄積された資本参加により徳島鉄道株式会社が設立されて、鉄道が建設されました。開業から1937年までは「鴨島駅」は「かもしまえき」と呼称されていました。相対式ホームの地上駅で木造の跨線橋で連絡しています。

吉野川市を代表する有人駅（時間限定）で、特急列車も止まります。利用者は地元の地域の人々がほとんどだそうです。駅にはコンビニもあり、徳島のお土産も販売されています。昨年、駅前が整備され、駐車場も備えたきれいなロータリーとなっています。（『かもじま町の歴史とゆたかな文化財』鴨島町教育委員会発行参照）

吉野川市の玄関駅　曾我廼家五九郎の碑がある

鴨島駅前出発の「五九郎音頭」踊り

昭和53年

【レコード大川栄策歌で商店街を進む】

東根　泰章

ＪＲ鴨島駅の窓口が、開いている時に持参の手帳や紙を見せると、「初代曽我廼家　五九郎誕生の駅　徳島県鴨島駅の文字と五九郎」のキャラクターが描かれた「スタンプ」を出してくれます。たて約６・８センチメートル、よこ約５・８センチメートルの五角形です。

©1999年６月22日。鴨島中央通り

▶山高帽子、とんぼメガネ、ひげ姿の五九郎に扮した婦人会長を先頭に「五九郎音頭」を婦人会員二百人が流し踊り。

鴨島町出身の曽我廼家　五九郎を讃える「五九郎まつり」は、徳島県吉野川市鴨島町の名物行事として、すっかり定着しています。戦前の東京浅草で喜劇の人気者として活躍した曽我廼家（そがのや）五九郎＝本名・武智故平（たけちこへい）１８７６年（明治九年）四月十三日生＝をしのぶ「五九郎音頭」の歌と踊りが、１９７８年に作られ、駅前の中央通りを歩行者天国にして、45年間、６月の第４週の土・日曜日の夕方は、大にぎわいしています。（敬称略）

駅の前の「中央通り」は、近年「駅前通り」と呼ばれています

鴨島町役場内に「音頭制定委員会」

昭和52年

【新曲でふれ合いの場づくり】

東根　泰章

駅前商店の看板

大正十四年頃から菊人形で名高い鴨島町が、１９６０年代以降に新生活運動の一環として押し進める「あいさつ運動」も、年月と共に人々から忘れ去られようとし、憂慮する東根泰章の友人で同町社会教育担当（＝当時）の仁木島信幸（にきじまのぶゆき、鴨島町敷地。１９３１年生・73歳没）は、「あいさつ運動が後々まで残る良い企画はないか」と、１９７７年（昭和五十二年）、徳島市万代町５丁目にあった「徳島県教育研修センター」で話を持ってきたのです。

東根は、「歌と踊りを創作してレコード化し、盆踊りのように行えば、最低、年一回はあいさつ運動を町民に喚起できる」と、返答した。「もちろん、踊りの練習に公民館や集会所に集まった時に、菊づくり・あいさつ運動について話し合う時間ができ、今まで以上に住民同志のふれあいが深められる」と伝えたのです。

仁木島と東根は、久保農夫也町長（＝当時）と相談し、鴨島町役場内に『五九郎音頭制定委員会』を結成し、レコード化へと進めたのです。

徳島県鴨島町　教育委員会　選定（１９７８年）

五九郎音頭

大川栄策　歌
東根　泰章　作詩
石本美由起　補作詩
和田　香苗　作編曲

一
紺のかすりに　ハイカラ帽子　サテ
粋な　ちょびひげ　よく似合う
人気　集めた　涙と笑い　ソレソレソレソレ
ノンキナトウさん　晴れ姿　ソレ
※（五九郎音頭だ　手拍子　打って
阿波の鴨島　総おどり
シャンと　シャシャンと　総おどり）

二
花の浅草　舞台もせまく　サテ
自由　唱えた　壮士ぶり
喜劇　ひとすじ　男を賭けた　ソレソレソレソレ
ここは　曽我廼家　偲ぶ町　ソレ　※

三
明日へ流れる　江川の水に　サテ
映す　あかるい　町づくり
徳を　讃える　五九郎市に　ソレソレソレソレ
寄せる人波　人の渦　ソレ　※

四
愛のひとこと　「ごくろうさん」は　サテ
通う　こころの　合言葉
暮らし　豊かな　絆の町に　ソレソレソレソレ
今日も　人情の　菊が咲く　ソレ　※

鴨島駅前の中央通りが歩行者天国

昭和53年

【五九郎音頭、思いやりゆずりあい、2曲が流し踊り】

東根　泰章

鴨島町の「五九郎音頭」は、駅前広場から出発する五九郎まつりのテーマソングとして、鴨島町連合婦人会など、おおぜいの女性によって踊り楽曲として親しまれています。ＪＲ鴨島駅前の中央通りでは、毎年、６月の第４週の土・日曜日の二日間にわたり、約二百メートルが歩行者天国となり、夜店が百五十軒も並ぶにぎわいです。

山高のハイカラ帽子をかぶり、鼻付き眼鏡、ヒゲ姿の五九郎スタイルに扮した婦人会長らを先頭に手足を動かす姿に、アーケード街の見学者から歓声が響き、踊り人気に合わせ多くの夜店が出店しています。

板垣退助の書生に住み込んだ政治家志望（＝当時は「壮士」と呼んだ）の五九郎は、没後、自民党副総裁の大野伴睦らの手で、１９６３年（昭和三十八年）十一月、東京浅草公園奥山（＝仲見世を進み、浅草寺の階段前を左折）に立派な石碑が建立されています。出身地のＪＲ鴨島駅前広場にある石碑の両基共、ノンキナ父さんの姿絵が刻まれた丸い半球型です。

生まれ故郷の鴨島町には、鴨島駅から北へ１・３キロメートルに喜劇王・初代曽我廼家五九郎（本名・武智故平）の菩提寺・報恩寺（吉野川市鴨島町飯尾７２８）があります。

「私は貝になりたい」でテレビ界に名を馳せたフランキー堺（本名・堺正俊、鹿児島市出身）は、曽我廼家五九郎のまな弟子であり、その父の堺正高の養父は鴨島町出身です。60年前に大受けしたＮＨＫテレビ「お笑い三人組」の俳優・武智・豊子は、曽我廼家五九郎の本名・武智の二文字を芸名にしています。

前へと進む「五九郎音頭」に続いて、徳島県交通安全推進テーマソング「思いやり　ゆずりあい」（東根泰章作詩・久保幸江歌）を、小学校児童の母親たちの「交通安全母の会」会員が、軽やかに踊り、その後を踊り好きの人や子どもが見よう見まねで上手な姿を披露し拍手喝采です。（敬称略）

▶『喜劇王・曽我廼家五九郎丈物語』のパンフレット。菩提寺・報恩寺発行。Ａ４、全面カラー、三ツ折り

11　西麻植駅

吉野川市鴨島町西麻植
開業　明治32年

【かつては遊園地の駅】

高木　純

駅の北側にかつて吉野川遊園地があった。県内では最大。ジェットコースターはもとより、四国最大の観覧車もあって子供らの憧れの場所だった。元々は「江川遊園地」で戦前からあったが、１９６９年に吉野川遊園地に名称を変更。60代後半の私も幼い頃に遊びに行き、大人になってからは自分の子供を連れて行った。

都会からきた孫を連れて来たおじいちゃん、おばあちゃんも多いのではなかろうか。子供の小さな手に「なんでも乗り放題のスタンプ」を押して、追い放しておけば、機嫌良く遊んでくれる、いい場所だったのだ。

すぐ近くにある西麻植駅はまさに遊園地のためにあったようなものだったが、２０１１年に遊園地は閉園。その広大な跡地には代わりに吉野川医療センターなる大病院が建設された。遊園地から病院に、駅の役割は大きく変わってしまった。

駅のホームの屋根はレールを折り曲げたもの。古い駅舎はこんな歴史を記憶している気がする。

今は病院の玄関駅

12　阿波川島駅

吉野川市川島町川島
開業　昭和62年

【町とともに栄えた駅】

高木　純

徳島線の途中駅で唯一３番乗り場がある駅で、特急列車の待ち合わせや、列車の折り返しに利用されている。それがあってか私の知り合いの「鉄ちゃん」はわざわざこの駅の線路横に家を建て住んでいる。また、この駅の近くにちょうどいい撮影ポイントもあって「撮り鉄」がカメラを肩にぶらぶらしているのも見かけた。

この駅、昔は対岸の市場町の人が吉野川を渡船でわたって利用しており、その当時は賑わっていた。そのため駅舎の前から西に真っ直ぐに伸びた道の両側は商店が軒を連ねる繁華街だった。だが今はその面影もない。現在、川島高校と県立川島中学の一部の生徒が利用しているものの乗降客は減少の一途を辿っている。

とはいえ私にとっては大事な駅。家から歩いて十分。徳島や鴨島で飲み会があればこの駅から汽車に乗る。若いときは頻繁に利用したが、年をとるとともに減って、今は年に数回程度。もっと利用せねば！もっと飲まねば！　いや無理……

学生と酔客に欠かせぬ駅

13 学駅

吉野川市川島町学
開業 明治32年

【合格祈願とブドウ狩りの駅】

高木 純

誰もがご存じのとおり駅への入場切符を5枚集めて「ご入学」の「合格祈願切符」が人気の駅。ちょうど写真を撮りに行った日も、香川ナンバーの車が停まって、40代ぐらいの男性が降りてきた。話を聞いてみると「国道を通っていたらこの辺りに学駅があるとわかって、ちょっと寄ってみた。昔受験生の頃にここの切符を親戚が贈ってくれた」とのこと。

とかく「合格祈願切符」が話題になる駅だが、かつて、駅から歩いて5分か10分のところに「ぶどう狩り」が楽しめるぶどう園がいくつもあった。隆盛を極めた40年ほど前には県内外から汽車に乗って、この学駅で降りて、家族や友達グループ、会社の慰安旅行などなど大勢が連れ立って秋の味覚を満喫した。しかし時代とともにレジャーは多様化して、ぶどう狩りに訪れる人はなく、駅はいつも閑散としている。

駅舎は屋根に塔屋を載せたレトロな洋風の木造建て。なんとしても残したい駅だと思う。

入場券は5枚必要

14 山瀬駅

吉野川市山川町西久保
開業 明治32年

【忌部山の歴史】

永松 宜洋

徳島駅から鈍行列車でおよそ50分、山瀬駅で下車する。明治33年作成の「徳島鉄道唱歌」には「山崎駅もほど近い おさらし池や忌部さん 日鷲の命の古跡あり 清き流れにかけられた その名もゆかし蛍橋」とある。町史によると、大正12年に山崎村と瀬詰村が合併して山瀬町となり、あわせて駅名を山瀬駅へと変更したという。駅の南方にある小山一帯は忌部山と呼ばれている。ここには、穀麻を植えて紡績の業を始めたといわれる阿波忌部氏の祖神である天日鷲命（あめのひわしのみこと）をまつる山崎忌部神社がある。忌部氏の後裔である三木家直系は、大嘗祭の儀式に必要な「麁服（あらたえ）」を作製し、宮中に届けてきた「御殿人（みあらかんど）」である。近くは平成2年、令和元年の大嘗祭で献上している。先の「おさらしいけ（麻晒し池）」は、山の麓、山崎忌部神社の摂社にあたる岩戸神社の境内にその跡を残す。また、山頂付近の古墳まで足を運んでみるのもおもしろい。

山崎忌部神社の麓の駅

15 阿波山川駅

吉野川市山川町湯立
開業 明治33年

【高越山のふもと】

永松 宜洋

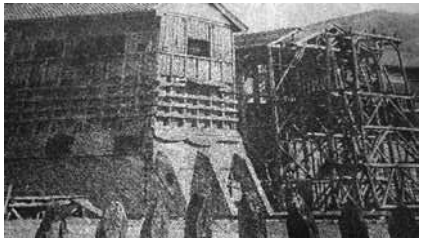
旧駅名は「湯立」である。明治33年作成の徳島鉄道唱歌には「湯立の駅では高越山 凍豆腐（こおりどうふ）の名産地」とうたわれた。5月の高越山に登ると、舟窪つつじ公園に朱赤色のオンツツジを中心に約1200株が群生しており、西日本最大の群落が目を楽しませてくれる。この山で明治中期に銅の採掘が始まった。大正5年にはトロール軌道を敷設し、山元から湯立駅まで鉱石を運搬する。ここで積み込まれた鉱石は列車で浜多度津駅に送られた。当時、鉱業の発展により町は活況を呈したが、昭和46年に鉱山も休山となった。また、唱歌の「凍豆腐」は、江戸時代末期に蜂須賀藩の認可を得て生産を始めたという。一度凍らせるので高越山大内谷の高地という低温環境を利用したのだが、冷凍機の発達・普及とともに衰退したと町史にはある。さらに、山川は阿波の和紙製造を担っていた土地でもあった。その歴史は駅から1キロほど南にある阿波和紙伝統産業会館で知ることができる。

つつじの駅

銅鉱石を積み込む湯立駅にあった専用線

子供の頃、祖父らから「おこおっつぁんへ行くから」という言葉をよく聞いた。話の様子から何かお参りに行くのだろうとは思っていたが、詳しくは分からず何の事だろうと思っていた。それは吉野川市に位置する霊山、高越山のことだった。高越県立自然公園に指定されており、ひときわ目立つ山だ。

四国の山地にはかつて鉱山が点在していて、高越鉱山の銅鉱石は徳島鉄道が明治33年に船戸まで延長された際、手前の湯立駅（今の阿波山川駅）から運ばれるようになった。本抗、久宗坑、川田坑の3抗口があり、取り尽くすと次に代わっていった。各鉱山の盛衰とともに、積み込み駅も変わったが、日本鉱業が経営者だった昭和初期から終戦直後の時代が最盛期で4千人程働いていた。鉱山から湯立までの鉱石専用線は大正11年に敷かれ、湯立駅の南側には鉱石積み込み施設（写真）も造られた。



16 川田駅

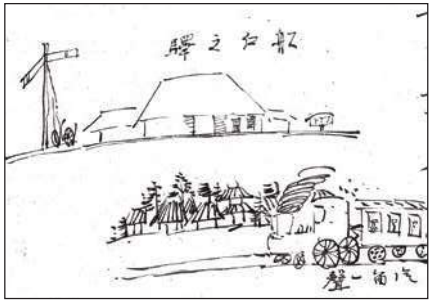
吉野川市山川町川田
開業　大正３年

【開通時、祖父がスケッチした駅】

石川　文彦

県内最初の鉄道は、板野郡一条村（当時）の大串龍太郎らが出資し設立した徳島鉄道で、明治30年12月に徳島―船戸間で起工。完成した区間から順次開業し、同33年8月に船戸まで漕ぎつけた。ところが同40年9月、徳島鉄道を国が買収し、船戸駅近くに突き出た四国山脈の麓に船戸トンネルを完成させ、線路が池田まで延長したのを機に船戸駅は廃止され、少し引き返したところに今の川田駅を設けた。いわば船戸駅の後継駅だ。

なぜ私が川田駅に行きたかったかと言うと、祖父が122年前の徳島鉄道全通時に船戸駅にやって来て走る機関車や駅の様子をスケッチしているからだ。祖父は旧制中学の時から「勉進日記」「日々心覚帳」と名付けた日記を書き始め、日露戦争に従軍した際は小型版の日記を持参しているほど。数十年前、蔵の掃除をした際、そんな日記を見つけ、船戸駅開業の絵があったのを不思議と覚えていた。と言うのも船戸と言う駅名もそれまで聞いたことがなかったからだ。



船戸駅のスケッチ　開通時

今の川田駅は駅前が貸し駐車場になっていて、トイレもなかった。駅に入り跨線橋を渡ると左右が乗り場。ちょうど列車がやってきたが乗客は少なく、乗降客はいなかった。鉄道ファンなのか、熱心に写真を撮っている人がいるだけ。

駅の近くの人に、川田駅の前身の船戸駅の場所を尋ねると「ここも船戸地区。数百メートル西だからすぐよ。駅跡を示すものはなく、今は住宅が建っているだけ」と言われた。そこで見に行くと確かに住宅が建っているだけ。付近を歩いていると写真を撮っている女性が二人。いかにも古いトンネルにレンズを向けている。列車が来るのを待っているのだろうか。そこが船戸トンネルだった。

川田駅舎とプラットホーム

17 穴吹駅

美馬市穴吹町穴吹字岩手
開業　大正３年

【県中西部のかつての玄関駅】

藍　人

脇町から徳島市内へ出るには国鉄（当時）を利用するしかなかったから、物心ついた頃から大学進学のため県外へ出るまでの間にどれほどこの駅で乗り降りしたことだろう。

かつて脇町高校、穴吹高校、美馬商、貞光工業などの通学生で賑わっていた穴吹駅も、子供の減少に伴い寂れる一方である。時を経て今、駅舎は幾分新しくなったものの、キオスクも脇高生が利用していたバス路線も廃止され、交通の要衝であった穴吹橋も下流側500メートルほどの位置に移され当時の面影はない。

バスの回転場は駐車場に、キオスクは特産品の展示場に模様替えされ、変わらないのは昭和55年頃まで駅のホームでぶどう饅頭の立ち売りをしていた駅前の「日の出本店」の位置だけである。

穴吹駅　駅舎正面

18 小島駅

美馬郡穴吹町穴吹字三島
開業　大正３年

【春に来てみて・・】

辻本　一英

脇町の岩倉から小島橋を渡ると小島駅。堤防を走る国道192号線からは見えにくい位置にあり、うっかりすると通り過ぎてしまう。

古い駅舎の柱にはペンキが厚く塗られている。駅前は広く、葉桜が濃く茂っている。小島駅の春は桜が見事だと住民は口を揃える。

駅前は、少子高齢化に枯れたイメージを持っていたが、取材時は十人ほどの若い女性がくつろいでいた。会話の様子から外国からの研修生と伺える。彼女たちと向き合う女性の声は聞き取れないが、語気は少し荒い。宿舎への帰宅を促しているのか、研修内容に関する注意なのか。列車を降りて傍らを帰宅する高校生は、その様子を気にも留めずに駅舎を出た。陽が落ちる前の小島駅の景色だった。

ローカルの駅にも、世相が反映

19 貞光駅

美馬郡つるぎ町貞光字馬出
開業　大正3年

【栄枯盛衰】

国見　利昭

貞光駅は、昭和62年4月に国有鉄道の民営化により、日本旅客鉄道（ＪＲ）四国株式会社となり、平成3年10月には、貞光駅無人化により穴吹駅の管理下となる。駅周辺には風光明媚な旧永井家庄屋屋敷、うだつの町並みがあり、かつて華やいだ商店街貞光も、少子高齢化と過疎化により、今や影を潜め、虫の息といっても過言ではない有様で、映画館に至っては、「夏草や兵どもが夢のあと」である。駅前のマルサンストアが、つるぎ高校生の憩いのサロンとして、かつての面影を、細々と残している。

ホームには日除け雨除けとモニュメント

20 阿波半田駅

美馬郡つるぎ町半田
開業　大正3年

【駅舎がなくなり残念】

宮田　憲治

知人から「阿波半田駅が取り壊された」と聞いた。「まさか」と耳を疑った。早速見に行くと、確かに昔の駅舎は跡形もなかった。妻にも知らせようとメールをしたら「半田にはもう汽車は通らないの」と返ってきた。

駅にはバス停並みの小さな待合室とトイレがあった。トイレは町が建てたと聞いた。同級生の妹と会った。ＪＲから阿波半田駅で切符の販売を委託されていた女性が健在だと教えてくれた。

私はその女性と1年ほど前にこの駅の近くで会った。私が「たまにはカラオケに行こう」と誘うと「切符を販売せないかんから、家から離れられへんのよ」と言っていた。私は高校の時からこの女性との付き合いがある。蒸気機関車での通学を見送ってくれたり、徳島市へ通院するときは励ましてくれたりした。かつて半田女子高校へ通学する女子学生の列で華やいだころが、夢のように浮かんでくる。

バス停のような待合所

21 江口駅

三好郡東みよし町中庄
開業　大正3年

【桜に囲まれた駅舎】

石川　文彦

これまで駅名さえ知らなかった江口駅。若い頃にトラック運転手、後にバスの運転手をしていた近所のお年寄りと昔の話をしていて江口駅の話が出て、行ってみたくなった。戦後もまだ材木や煙草の葉の栽培などが盛んで、この駅にも仕事でよく行ったそうだが、今は無人駅。町内の人が植えたといわれる桜の木が目立っていた。

戦前や戦後の一時期は、煙草だけでなく木材や肥料などの産業が盛んだったこともあり、貨物部門が活況で駅員が10人近くいたこともあったという。また同駅には対岸の三野町などからの乗客も多かったが、吉野川に橋がかかるとともに、三加茂や加茂駅を利用する人がそこに移ってゆき、乗降客数は減っていった。プラットホームが駅舎から高い位置にあるため、地下道を通り階段を上っていく。県内の他の同様の駅では陸橋を上っていくが、地下道を通るのはここだけと思われる。

珍しく地下道で線路を渡る駅

開業記念 乗車運賃割引広告と割引券

徳島県内の鉄道は当初私鉄だったために、開業時や何か催しがあるごとに大幅な乗車料金の割引が行われていた。

右下は徳島鉄道が徳島から鴨島まで完成し営業を開始した明治32年2月16日から5日間は、運賃を半減するという新聞広告。積み残しをなくすため、臨時列車を差し立てた。

乗車賃金割引証

本証ハ大麻比古神社初穂講々員乗車賃金割引ノ証トス
本券ハ一人一葉トシ撫養線鍛冶屋原線谷驛所ヨリ板東驛行往復ニ限リ二割引トス
通用 昭和五年三月三十一日限リ
阿波鐵道

左上は大麻比古神社で初穂講が行われる際などに、発行された割引証。このほかいろいろな催しを企画して、それに参加する人には大幅な値引きをしている。

22 三加茂駅

三好郡東みよし町中庄
開業　昭和36年

【小さくて大きな歴史の駅】

西池　冬扇

三加茂駅は、なんともはや、かわいらしい駅で単式ホームがあるだけで駅舎がない。プラットフォームの上がり口に写真のようなプレートがとりつけてあるだけ。無論無人駅である。

駅の名前はもともとこのあたりが三加茂町であったことに由来している。三加茂町自体、一九五九年の町村合併で加茂町と三庄村が一緒になったときにできた名前である。それが平成の合併（２００６年）に三好町と合併して東みよし町になったという。土地の神様からしたら勝手にころころ変えるなといいたくなるかもしれない。

単式ホームのかわいらしい駅

駅の隣の民俗資料館

駅の命名についていうと、この駅の開業と旧三加茂町の合併の時期が重なり、三加茂町の中央部にある新駅に新町名を名づけたことに由来しているそうだ。

しかしこの地域はあなどってはいけない古い歴史を持っている。古来加茂三千石と称えられ、県西部の穀倉というだけでなく、県下で最も早く開けた地域である。県下最古の古墳や縄文式土器を出土している加茂谷川岩陰遺跡群・明瞭な条里制遺構、式内社、駅路寺他、多数の歴史・民俗資料の宝庫である。三加茂駅に隣接した資料館は、一見の価値がある。この資料館は考古学的資料、民俗学的資料等の歴史上価値ある資料を収集・整理・保管し、総合的な研究を行い、それを展示公開するために昭和五八年に建設された。この小さな町に、などと考えてはいけない、その心意気や良しである。写真はその資料館と神社周囲に在る磐境である。

神々しく磐境に囲まれた神社

23 阿波加茂駅

三好郡東みよし町
開業　大正33年

【中世へ誘う土地】

西池　冬扇

阿波加茂駅は東みよし町の代表駅で、特急列車および、観光列車「藍よしのがわトロッコ」が停車する。

このあたりにはカモと呼ぶ地名が多い。賀茂・加茂・鴨に関する地名や神社は日本全国に散在するが、多くは古代氏族のカモ氏と関係がある。

阿波のこのあたりには条里制の痕跡が現存しているように、古代から律令制が行きわたったところである。そのためには、ヤマト朝廷以前から大きな部族国家が栄えていたと見る方が自然である。経済的に比較的豊かだったせいか、中世初期には強力な政治勢力の荘園が多くあった。

カモ氏は京都に遷都される以前から奈良から山城（京都）に入り水利を整え勢力を築いたようで、現在の上賀茂神社と下鴨神社を中心とした神事を司る古代の県主とよばれる勢力である。阿波にあった荘園として有名な福田荘は賀茂神社の荘園である。

上賀茂神社で毎年催される葵祭の時の「競馬（くらべうま）」というイベントがある。これは全国にある上賀茂神社の荘園から、その土地の代表馬が足の速さを競う儀式である。もちろん福田荘も代表を送っていた。ところで宇治川の先陣争いで有名になった馬「池月」は美馬の産である。ひょっとすると池月も、あるいは兄弟のだれかが、賀茂競馬に参加していたのではと想像すると楽しい。駅から少し離れて、国指定 特別天然記念物の楠の大木がある。50メートルの枝張りのある、見るからに美しい巨樹である。樹齢は１０００年以上、カモの地名の付くところには、楠の大樹が多いようだ。きっと荘園時代から人間の営みを見続けてきた楠に違いない。

珍しく瀟洒な駅舎

およそ千年間世界を見続けて

24 辻駅

三好市井川町御領田
開業　大正3年

【通票受器とタブレット】

萬野　行子

その昔、辻駅のホーム両端に大きな円錐形のコイル状の通票受器があった。汽車が入ってくるとここにフラフープのような輪が投げられる。中にはタブレットが入っている。単線の徳島線では、正面衝突や追突を起こさせないために線路の通行許可証が必要なのだ。タブレットが投げられ、カラカラと落ちる。15秒刻みのダイヤグラムに則り、信号が赤から青に変わり、辻駅から加茂駅までのタブレットを、乗組員が駅員から受け取って、出発する。子供にはかっこよくて楽しい儀式に見え、汽車が見えなくなるまで見送っていた。

辻駅ホーム

周辺にはイブキの大木などが生え、線路の両側は手入れの行き届いた花畑であった。駅員室の中では、だるまストーブのまわりで、駅員たちが忙しく立ち働いていた。切符売り場のカウンターにはいつも水盤に花がいけられていた。昔は駅が街の中心だった。

25 佃駅

三好市井川町西井川
開業　昭和25年

【分岐点の駅】

萬野　行子

徳島線と土讃線の分岐点であり、駅のすぐ東にポイントがある。ポイントを通り過ぎてすぐ、570mの吉野川橋梁で川を渡る。4連結ワーレントラス橋を太くて長い橋脚が支えている。広い川幅、大きな高低差、台風時の水流や洪水、強い谷風、昭和4年当時の橋梁技術の粋を集めた橋である。

徳島線は平坦だが、土讃線は箸蔵駅に向かって高低差が厳しく、線路は大きく東に迂回している。今でも猪ノ鼻峠は難所だが、昭和初期の鉄道にとって、とてつもない障壁であったと思われる。橋を渡ってすぐに、箸蔵駅にかけて急勾配になる。戦後すぐ、昭和20年ごろは、石炭が不足していた。そして馬力不足でC57（貴婦人）やD51が途中で立ち往生し、乗客や近所の住民が後ろから押したという逸話が残っている。駅周辺には線路と道路の間の枕などに、今も汽笛が聞こえるような景観が残る。

佃駅　駅舎

26 阿波池田駅

三好市池田町サラダ
開業　大正3年

【在来線で国内初のCTC】

萬野　行子

昭和30年代、池南踏切には踏切番がいた。踏切のすぐそばに車庫があり、機関車の方向転換や連結をしていた。さらに池田駅には、日本専売公社の引き込み線もあり、コンテナ基地でもあった。そのため20両編成ぐらいの貨車もよく通っていた。一回の作業につき何回も列車が通る。また、土讃線はよく線路内に斜面から石などが転がり込むため、保線区の台車も出動の機会が多かった。

昭和42年3月1日、阿波池田駅にCTC（列車集中制御装置）センターが開設された。東海道新幹線に次いで国内二番目である。最初多度津池田間が、その後管轄は高知まで伸びた。遮断器は自動化され、踏切に番人はいなくなった。機関車のための回転台もいつの間にか亡くなった。現在JR四国には、CTCセンターが、徳島・高松・高知・宇和島にも設置されている。

県西の拠点　池田駅

旧鍛冶屋原線

板野郡板野町～上板町
開業　大正12年

【消えた線路の記憶】

藤原　葵

「急ぎゃ自転車、急がにゃ歩け、なおも急がにゃ汽車に乗れ」そう揶揄された鍛冶屋原線（板野駅～鍛冶屋原駅間6・9キロ）の前身は『阿波電気軌道』の支線、上板線（池谷駅～鍛冶屋原駅間　大正12年開業）の一部である。しかし業績が悪く『阿波鉄道』に吸収。昭和10年国鉄に移行後も経営は厳しく、昭和18年、軍命令でレールを軍需鉄鋼として供出し廃線となる。戦後、熱烈な陳情で鉄道が復活するも、赤字は解消せず遂に昭和47年、再度廃線となる。母方の祖父は鍛冶屋原線に多額の出資をしていた。藍師で資産家だった祖父の没落の歴史と重なる。消えた線路の上を幻の汽車は今も記憶の中でのんびりと走り続けている。

懐かしの鍛冶屋原線　廃線より50年
配布資料　上板町立歴史民俗資料館提供

高徳線の始まり ―鳴門通れば早かった―

徳島市と香川県高松市間の鉄道は県内の東西で進められ、先に開通したのは西回りのコースだった。昭和4年4月に池田駅と香川県財田駅間の鉄道（阿讃鉄道北線）が開業、多度津駅を経由して高松駅と結ばれた。当時、今の徳島新聞の前身2紙は大きく報道、香川県への進出を図り、両紙とも色めき立った。

徳島毎日新聞の場合は、従来からの2支局に加え4支局を増設。各郡に通信員を置き「香川欄」を設けた。一方の徳島日日新報も、少し遅れて「讃予土版」を新設し、取材を充実させ、いずれも販売店を設置している。明治初期、名東県があったときに徳島と香川は一緒の県だったとはいえ、少し騒ぎすぎの感じがした。両新聞が合併後も、しばらくは香川県版が続いている。

東回りの徳島―高松間の路線については、香川側の阿讃海岸鉄道が大正9年に国会で承認されると、大正末期には引田までの路線を開通させている。それからは北灘の海岸線を通り、阿波鉄道の撫養駅に連絡させる計画がほぼ決まっていたが、板西町（今の板野町）などが猛反対して二転三転した挙げ句、最終的に大坂峠にトンネルを掘り、今の板野駅につなげることとなった。

高徳線に編入された吉成―池谷―板野間の線路のほか、今の鳴門線、板野からは鍛冶屋原線までの鉄路なども持っていた阿波鉄道。そのほか鍛冶屋原から西進する路線も計画していた。引田から北灘の海岸線を通り、鳴門から徳島市へ向かう路線なら、ずっと早く高徳線は開業できていただろう（鳴門線の始まりを参照）。そうはならなかったが、徳島側の高徳線開通にとって阿波鉄道の存在は大きかった。

高徳線の開通式は昭和10年3月31日、新築された徳島市の寺島小学校校庭で行われ、1500人が参列した（写真上）。写真下は吉野川鉄橋を通過する初列車。真ん中は高松行き初発の一番切符。このナンバー1切符を入手するため、多くの人が朝早くから徳島駅に詰めかけた。

27 阿波大宮駅

板野郡板野町大坂
開業 昭和10年

【最北の駅、県境の駅】

小川 公三

高徳線の徳島県最北の駅である。閑散とした山間の駅で、大宮神社と十楽寺がある。中世には百八十騎の源義経の軍勢が大坂峠を越えて讃岐へ、また蜂須賀家政など、豊臣秀吉の四国征伐軍が、讃岐から阿波へ進撃した。江戸時代、大坂口番所（関所）が設けられた。また大坂峠展望台ではアセビの花の群落がある。

静かな山間に佇むちゃんとした駅舎

28 板野駅

板野郡板野町大寺字平田
開業 大正12年

【交通の要衝に位置する駅】

小川 公三

讃岐街道と撫養街道。古代から南海道として十字に交わり、讃岐の国府と阿波の国府を結ぶ交通の要衝であった。この駅からは古城の板西城や下庄の土御門上皇が配流四年を過ごした松木殿が近い。埋蔵文化財センターや板野町歴史文化公園やあすたむらんど徳島などがある。かつては盲腸線といわれた鍛冶屋原線の分岐駅であったが、今はそのことを知る人は少ない。

かつて鍛冶屋原線の始点駅

開業50年祝賀の徳島駅

（大正10年10月15日徳島日日新報記事抜粋）

「五十年祝賀の徳島驛」という写真説明がある記事が徳島日日新報に載っていた。一見「徳島鉄道が50年たった時の記事か」と間違えそうだが、実は新橋～横浜間の開通から50年たったのを記念して徳島駅が大正10年に祝賀式を開いた時の記事だった。当初、私鉄だった徳島鉄道は明治40年に国有化されたため、徳島駅でも開いたようだ。

徳島駅の広場には、日本初の蒸気機関車を模した大きな機関車が置かれ、中から来場者が広場を見渡している。夜の賑わいは徳島市だけに、踊り一色で、徳島駅の開業時とよく似ている。

29 阿波川端駅

板野郡板野町川端字中坪
開業　昭和2年

石川　文彦

【蒸気機関車を体験】

高校に入学し1年余、阿波川端駅から乗り、徳島駅で乗り換えて通学していた。当初はまだ蒸気機関車が走っており、客車が4、5両繋がれていた。乗客は通勤通学者でいっぱいで、めったに座れたことはなかった。

高校2年の途中からは鳴門線からの便も利用できるため、少し遠いが同じ藍住町内の勝瑞駅から乗るようになった。この時はもうディーゼル車だけに代わっていた気がする。力強くゆっくりゆっくり走り出す蒸気機関車に比べ、ディーゼル車は何と軽やかでスピーディーなのだろう、と思ったものだ。その後、東京で電車に乗ってみると、段違いに軽やかだった。と、同時にあの豪快な蒸気機関車に何とも言えない魅力を感じたのを覚えている。

久しぶりに阿波川端駅を訪れた。駅舎は建て替えられ、だいぶ簡素になっていた。東半分は倉庫なのか閉じられている。契約駐車場と自転車置き場が目立った。

かつては通勤通学者であふれた駅も・・・。

30 板東駅

鳴門市大麻町板東辻見堂
開業　大正12年

二橋　満璃

【第九の響く里】

四国八十八ヵ所霊場一番札所霊山寺への最寄り駅で、寺まで七百米。さらに三百米奥には阿波の一の宮大麻比古神社がある。嘗て正月三が日には徳島、板東駅間に臨時列車を増発する程の賑わいを見せた。しかし無人化に向け国鉄再建特別法が制定され、商店に簡易委託の後、昭和59年には無人化された。上り下りのホームには朱の鳥居が目を引く。

第一次世界大戦後、坂東の地にドイツ兵俘虜収容所があり俘虜達の教えた酪農、印刷技術、製パン、ハム等関連の店舗があり、一口に門前町とは言え、一味違った賑わいを見せていた。

またベートーベンの「第九」が日本で初演された地としても有名である。

上下プラットホームに門前町の象徴、朱の鳥居

高徳線急行列車とのすれ違い…昔は正月三が日に大賑わいの駅

31 池谷駅

鳴門市大麻町大谷前場
開業　大正5年

【阿波での一歩を記した駅】

山上　邦夫

はじめて阿波の地を踏んだのは池谷駅だった。

昭和42年の晩秋だった。高松からの特急を降りると、構内に大谷焼の甕、陶製の大狸があり、斜めに置かれた大谷焼の壺の口からは水が流れ落ちていた。ここが阿波かと思ったものだった。

その後、住居と勤務先の関係で、出張、帰省など池谷駅を利用した。確か、昭和63年、宇高連絡船最後の日の列車を降りたのも池谷駅だった。

池谷駅　令和４年８月８日

池谷駅は、大正５年に阿波電気鉄道開業と同時に設置され、大正12年に現在地に移転、鉄道国有化により今の呼称でいえば、ＪＲ高徳線の池谷駅となった。沿革をたどれば、私が、はじめてこの駅を利用した昭和42年には、この駅の最盛期を過ぎていたようだが、駅員も多く、立派な駅だった。

鳴門・明石架橋、高速道路網の整備、自家用車の普及などにより、移動の主力が鉄道から自動車に移り、昭和59年には、池谷駅も無人駅となった。

今年（令和４年）８月、久し振りに訪れた池谷駅は静かだった。私が饂飩を食べた駅前の食堂も閉ざされていた。暫し構内を散策したが、駅舎は掃除も行き届き、この駅の特徴である高徳線と鳴門線を結ぶ跨線橋、大谷焼の甕壺、陶製の狸は健在だった。

散策中、鳴門線の一輌車の上下線が停車し、高校生が乗降した。去り際には、高徳線の特急が停まった。池谷駅は、鳴門線の起点として立派に生きていた。

構内の跨線橋から眺める鳴門、徳島方面は、時に蓮根の葉が裏白く翻る、８月の緑一色だった。

池谷駅跨線橋から徳島方面を望む

32 勝瑞駅

板野郡藍住町勝瑞東勝地
開業　大正５年

【乗車数県内３番目】

山本枝里子

この駅は、４町（藍住町・北島町・応神町・大麻町）のほぼ境目に位置し、乗車人員は、県内で徳島駅、阿南駅に次ぐ３番目に多い。朝夕は、隣接する徳島北高等学校の生徒たちで賑わうが、一日平均の乗車人員は９５７人（２０２０年）で、駅前に常に人が溢れているという程ではない。筆者がよく利用していた１９７０年頃は、現在の高校がある場所に、㈱東邦レーヨン徳島工場があり、駅のホームから見える位置に社宅が何棟も立ち並び、周辺には商店も多く栄えていた。

特急「うずしお」は、下り徳島行が７便、上り高松行が８便止まる。一応有人駅となっているが、平日の早朝夜間と土日祝日は無人駅となる。

かつては大工場の玄関駅

33 吉成駅

徳島市応神町吉成轟
開業　大正５年

【吉野川をまたぐ鉄路】

永松　宜洋

高徳線で高松方面の列車に乗ると、四国三郎吉野川をまたぐ1キロほどの吉野川橋梁があり、渡り終えた最初の駅が吉成駅である。應神村（現在は徳島市応神町）史によると、大正年間に阿波電気軌道が、徳島市と鳴門市撫養町を結ぶために敷設した鉄道路線の駅であった。当時は鳴門から吉野川北岸の中原駅まで鉄路を利用し、船に乗り換えて吉野川を渡り新町橋に至る鉄道連絡船があった。この路線は昭和８年に国有化され、昭和10年に完成した吉野川橋梁により、吉成駅から佐古駅が鉄路で結ばれることになった。吉成駅でも古い駅舎は姿を消している。駅を後にして静かな住宅と畑の間を南東に向かうと、四国化成工業株式会社徳島工場がある。先の村史によると、当時周辺に伏見製薬、東光ナイロン株式会社、東邦レーヨン株式会社徳島工場、四国化成工業株式会社徳島工場など（社名は当時のまま）があって、製造業の発展が期待されたという。

土讃線

34 坪尻駅

三好市池田町西山
開業 昭和25年

【徳島第二の秘境の駅】

小川 公三

池田町西山の西の岡にある。昭和25年以来、遙かに望む山の上の人たちも利用し、池田に野菜などを売りに行く行商人の人たちや、近隣の学校に通う学生たちが利用した。しかし、猪ノ鼻峠を越える国道32号の整備で、1日平均20人あった利用客は次第に減少し、昭和59年度には無人駅となった。国道32号沿いの落という所から道幅平均50センチの急坂をVの字型の深い谷間に20分かけて降りる。車道はない。水のない谷底の秘境の駅である。駅舎には元事務室や待合室がある。この駅の150メートル北に猪ノ鼻トンネルがある。この駅はスイッチバックといって列車が前進したりバックしたりしながらジグザクに坂を上っていく方法を採っている。

車が近づけない駅、県下唯一スイッチバックの駅

35 箸蔵駅

三好市池田町州津
開業 昭和4年

【我が伴侶の青春の駅】

安曇 統太

嘗て、よく耳にした、懐かしい響きの駅名である。しかし、私は今まで一度もこの駅に降り立ったことはない。

ある少女が池田の高校を卒業し、善通寺の四国学院大学に通うこととなり、彼女の大学生活4年間の始点が箸蔵駅となったのである。その彼女を妻とし、よく聞かされたのがこの駅の名である。

箸蔵駅は昭和4年に開業し、同45年に無人駅化されたという。私が初めて駅前に立ったとき（令和4年5月）には、古い小さな無人駅は葉桜に覆われ、駅舎の中には木製ベンチが2基ぽつねんと置かれたのみで、人の気配すら感じなかった。

彼女が通学していた頃は駅員がおり、切符も売られ、乗客も可成りな数であったという。それから50年、無人という淋しさを感じさせる時間がそこにはあった。

葉桜の裏に駅舎の50年　統太

36 三縄駅

三好市池田町中西
開業 昭和6年

【幼いころの思い出の駅】

東條 孝

戦後まもなく、三縄小学校の修学旅行生が駅前に集まり、村の人々に見送られて高知に向かった。汽車がトンネルに入ると黒い煙が車内に充満し、キャーキャーと黄色い声が飛び交い、ススが顔について黒くなった。翌日、ホームに帰ってくる黒い顔を見て、大勢の人がドッと笑いながら出迎えた。

「母は来ました、今日も来た～♪・・」と歌われた、シベリア帰りを待ちわびる岸壁の母たちの姿は、人々の涙を誘った。舞鶴の引揚記念館の写真に、「三縄村大西何某」という出迎えの旗が写っている。三縄駅から舞鶴駅まで、期待を込めて迎えに行かれたという。

令和になって、少子化が進む三縄小学校で入学式が始まった。校歌斉唱！ピアノ伴奏が始まり、「流れも清き吉野川～♪」とメロディが流れる。譜面台の向こうでは、着任早々の男の先生が、ピアノを弾きながら大声で歌った。彼も三縄小の卒業生であることを知った児童達は大いに喜んだ。「二十四の瞳」の男性版、令和版として、町の明るい話題となって人々の間にこだまとなって広がった。

山小屋に似た三縄駅

37 祖谷口駅

三好市山城町下川
開業 昭和10年

【鉄道の復活を願う】

東條 孝

旧祖谷街道の入り口に駅があり、辺りの傾斜地には民家が散在している。駅舎だったログハウス風の建物は乗降客の待合室になり、8畳ほどの土間がある。四方の椅子には手縫いの座布団が敷かれ、その真ん中に大木から切り取った灰皿がドカンと座っている。

コンピュータが登場してから半世紀、ソフトとハードに仕分けるようになった。鉄道は線路がハードなら駅近くのおばさんが手作りした座布団だって、心遣いの立派なソフトではないか。赤字路線対策の議論がJRだけでなく、国県市町村や地域に広まりつつある。脱炭素化への取り組みや、石油、ガスの高騰は宅配便などの長距離輸送に適さないかも。工夫すれば往復の貨物輸送に魅力がある。呑み鉄、撮り鉄のようなソフトの発想を思いつかないように、民間の活力が眠っているようにも思える。清らかな水と空気を吸った生鮮食品が過疎地から都市に向かう需要を生み、JRが地方活性化の突破口になることを夢見ている。

ログハウス風待合室

38 阿波川口駅

三好市山城町下川
開業　昭和10年

【山間に愉快な駅舎のその昔】

東條　孝

銅山川（伊予川）と吉野川との合流点に、戦前から日用品を扱う店で賑わう川口の町がある。その町の中心に、ディズニーランド風の、愉快なクマが乗っかった屋根の駅舎がある。町の南方には四国電力伊予川発電所があり、その昔、敵機の爆撃を避けるため、山の斜面の地中に埋め込まれて外からは見えない、これもまたユニークな設営の水力発電所である。

川に沿ってたくさん集落があり、その昔、そこで育った多くの純朴な若者たちが召集され、この川口駅から善通寺や蔵本にある第43連隊の練兵場に向かったのだ。国旗を振る大勢の人の激励を受け、汽車の窓から身を乗り出して別れを告げる元気な若者たちが、母親や親族の涙に見送られて行ったのだろう。

ディズニーランド？

39 小歩危駅

三好市山城町西宇
開業　昭和10年

【若い日の思い出の駅】

粟谷　健

雄大な四国山脈を切り裂いて北流する吉野川の小歩危峡の西岸を、国道32号線とJR土讃線が並走する。その西沿いの山の斜面およそ5m上の高台に相対式プラットホームの小歩危駅がある。この駅は、昭和45年に無人駅になったから、私が徳島工業高校機械科の卒業年次の遠足で行った頃は、まだ駅員が常駐した普通の駅であったのだ。もう記憶は薄れたが、正副の担任教師2名と学友51名が、大歩危駅から徒歩でこの国道を歩いてきて、帰りの列車を待った駅である。大歩危からこの駅までのおよそ6kmの長い山路を、てんでに愉快にふざけながらも、難なく歩いたあの頃の若さが何とも羨ましく、そして懐かしい。

国道から見上げる高台の駅（初春）

列車を待つ師弟　昭和37年

40 大歩危駅

三好市西祖谷山村徳善西
開業　昭和10年

【観光徳島の西の玄関駅】

粟谷　健

大歩危・小歩危と並称されるが、古くは崖のことを「ほき」と呼んだことから、歩くと危険の意を込めた当て字であろうか。この渓谷は、中央構造線に起因する三波川変成帯に属し、地質学上珍しく緑泥片岩（青石）層が露出する名勝である。渓谷を跨いで祖谷地方へ至る大歩危橋があり、その東詰めの真下にJR土讃線大歩危駅がある。ここから下り線で6km余り、長い祖谷トンネルをくぐって南下すると、そこはもう高知県岩原になる。この駅は平成22年に無人駅となったが、その翌年、地元在住の妖怪「子泣き爺」が駅長に就任し、続いて柴犬の「虎太郎」がしばらく助役を務めた。また景観だけでなく、ラフティングや渓流下りなど、秘境祖谷と併せ、徳島県西部の観光・レジャーの名所であり、ほとんどの急行が停車する大歩危駅は、その玄関である。

入構する下り列車　大歩危橋より

子泣き爺駅長

20分も前から踏切封鎖

のんびりした時代反映？

大正13年5月3日付徳島日日新報の「読者と記者」欄に、読者からこんな疑問が寄せられていた。「列車がやってくる際には各街路への策条（ロープを張ること）は当然なるも、汽車の来らざる前約二十分、人、車、馬の通行を禁ずるは、田舎人を警戒するも甚だし。宜しく都会のごとく、五分前に縄張りとし、一般人の便利を図るべし」というものだ。

これによると、何線かははっきりしないが、当時は列車が通過する20分前に踏切が閉じられていたようだ。記者も「全然同感也。二十分前から交通遮断されては、溜まったものにあらず」と答えているが、当然だろう。

電話は直にかからず、他の通信手段も十分でなかった時代とはいえ、20分前に踏切が閉まっていては、事前に十分、遮断される時間を調べておく必要があっただろう。のんびりした時代だったのだろうか。これでは歩いて行った方が、次の駅に早く到着できたのでは。

牟岐線の始まり ―羽ノ浦からは東進―

牟岐線は大正2（1913）年4月20日開業の徳島―小松島間の軽便鉄道がもともとの始まりだ。ここでも徳島線の始まりと同様、藍業者らが設立に関係しており、阿波国共同汽船や阿波国共同鉄道が尽力した。

既にこのころには池田から徳島までの鉄道が開通していたものの、徳島港は遠浅のため大型船の入港が困難だった。大阪への大量の物資輸送には小松島港からが便利なため、小松島港の利用を増大させようと小松島線（徳島―小松島）が造られた。開業と同時に鉄道院に借り上げられ鉄道院が運営、大正6年には国有化されている。

小松島駅の手前の中田駅からは阿南鉄道（ここも当初は電車の運行を目指し、阿南電気鉄道の社名だった）により大正6年には古庄まで開業。その後、国有化され、古庄駅の手前の羽ノ浦駅から東へ向かうコースを牟岐線は取った。その後も旅客の扱いはあったが、最後は貨物だけの扱いが続き、昭和36年4月には貨物の扱いもなくなり廃駅となってしまった。

牟岐線は、将来、海岸線沿いに高知市からの鉄道と結ぶ計画もあったが、そうはいかず、中田駅から分岐していた日本一短い路線と言われていた小松島線も昭和60年に廃止されてしまった。線路跡1500メートルは現在、遊歩道になっている。

旧阿南鉄道の古庄駅跡を訪れた。以前から国道55号線を通行していて、ここは鉄道の駅前ではないかと不思議に思っていた。牟岐駅や二軒屋駅の風景によく似ていたからだ。ここは今でも駅前という人もいて、駅があった場所から国道までの間は不自然なほど広々とした道が続いている。

手前奥に古庄駅があった。当時は旅館や商店が並んでいた

41 阿波富田駅

徳島市かちどき橋
開業 昭和61年

【レトロな鉄橋を渡り】

関 眞由子

徳島駅を出発した列車は操車場を抜け、大きく右にカーブし、富田川橋梁（91・75m）に差し掛かる。大正2年の竣工時の煉瓦橋脚と橋桁が今も使われている。中洲市場や三河邸前の煉瓦の橋台を見ることができる。

徳島駅から約2分30秒余で阿波富田駅に到着する。こんな短い区間になぜ新駅が設置されたのだろうか。

牟岐線の歴史にその答えがあった。阿波富田駅附近には、昭和9年9月に開業した小松島線富田浦駅があったのだ。昭和12年発行の地図に富田浦駅が載っている。しかし、7年後に富田浦駅は丈六駅（勝占町）と共に廃止されてしまったのだ。

阿波富田駅は、45年振りに復活した駅といったほうがよいのである。1面1線の無人駅で駅舎もないが、特急「むろと」が停車する。

少し足を伸ばし、国の重要文化財の三河家住宅、武士の暮らしや藩政時代の佇まいを今に伝える原田家住宅の散策をお薦めしたい。

今を惜しむ気持ち

ずっと前は、真夜中でも遠くで汽笛がボー、少しのちにはディーゼル機関車の警笛がピーと聞こえたものである。貨物列車が夜寝ずに走っていたのだ。警笛の後にガンガンあるいはゴンゴンと連鎖音が続く。そのころの列車は、機関車で引くから、衝撃を与えなければ動きにくい。つまり静止摩擦を転がり摩擦に変換して、一両ずつ目覚めさせなければならない。従って連結器には必ず大きく間隙を設けてあった。これは客車も同じである。今のように各車両にエンジンやモーターがついていれば、その必要はない。列車とは、発車時に乗客にショックを与えてよろめかせるものだと身体が覚えている世代は、だんだん少なくなっている。

だが、あの長々と貨車を連ねた貨物列車は、いつごろから消えていったのだろうか。物流の変革について行けなくなったというが、果たしてそうだろうか。方策はなかったか。コンピュータやマテハンの進歩で、無人化が着々と進む現在なら、少人数で大量輸送ができしかも燃費も安全性もトラック輸送に勝る鉄道輸送が、見直されることはないだろうか。あの長大な鉄路を無為に遊ばすのはあまりにも勿体ないと説教を垂れる世代も、幸か不幸か消え入りつつある。

42 二軒屋駅

徳島市二軒屋町1丁目
開業　大正2年

【歴史散歩の降車駅】

丁山　俊彦

古い駅舎がつぎつぎとプレハブ小屋におき替っている。そんな中、二軒屋駅はまだ昔のままの外観を保っている。駅舎は大きいが係員の姿はない。自販機があるのみでガランとしている。駅前は広く、栄えた頃の雰囲気はあるが、通りの両側の店舗はほとんど営業してない。近くには県立高校もあるので時間帯によると賑わしいときもあるのかも知れない。駅前にこれといった目新しいものもないので歩くことにする。駅から北西の方角には勢見山が見える。あまり知られていないが、この山裾は浮世絵師東洲斎写楽にゆかりのある地なのだ。

駅から5分ほど歩くと焼香庵跡墓地だ。入口から30メートルほど歩くと、勢見山兵右衛門という江戸相撲で活躍した徳島市出身の力士の墓がある。写楽は、世界的に有名で広く知られていると思うので詳細は省くが、彼は主に歌舞伎役者を描いた。少ないながら相撲絵も残している。「大童山土俵入り」という相撲絵に、力士「勢見山」が描かれているのである。

勢見山は、江戸相撲で無敵と言われた「雷電」とも対戦しているが、引き分けにもちこむほどの強い力士だった。寛政六年十一月場所は両国の回向院で、大童山という怪童を横綱に見立てた土俵入りが行われ、写楽はその場面を描いている。大童山を真ん中に、横綱の谷風、雷電、鬼面山などを配しているが、この絵の右側に勢見山が描かれているのだ。焼香庵跡墓地には力士の墓が多い。蜂須賀の殿様が相撲贔屓だったことと大いに関係があると思うが、もっとこの事実を広く知ってもらいたいと思う。

この墓地から大道に抜ける道があるが、通称泪町といい、その昔、作家の林芙美子が住んでいたという。この通りに民話で知られる「おっぱしょ石」があるし、少し北へ足を伸ばせば金刀比羅神社や忌部神社、観音寺など退屈しないで歩ける。

昔のままの佇まい

43 文化の森駅

徳島市八万町二丈
開業　平成2年

【文化の森総合公園の駅】

西池　冬扇

「文化の森」はJR四国牟岐線の駅。

県の文化の森総合公園に由来している。無人駅で周囲の田畑の中にポツンと建っているのは、それなりの趣があるともいえる。

文化の森総合公園には図書館・美術館・博物館・文書館等が集まり、野外ステージや広場・森とともに、県民の誇っていいものだ。もっと利用者が多くてもいいのではないか。

「文化の森」駅から徒歩では少し遠いのが残念ではあるが、休日には家族連れで楽しむには快適な場所となっている。

眉山を背にポツンと寂しく新駅が・・

44 地蔵橋駅

徳島市西須賀町西開
開業　大正2年

【地蔵橋駅盛衰】

竹内　菊世

徳島、小松島間に鉄道が開設された折、地元の勝占や西須賀の地名ではなく、新土佐街道を横切る多々羅川に架かる橋の名を取った。駅から百米程離れた北側にある長さ五米にも満たない小さな橋で、今では通る人も殆どない。袂にそれと分かるお地蔵さんと、「右遍路」の道標が建っているのが、僅かな印である。

かつて人が溢れたホーム

乗降する人も殆どなく、田んぼの中ののんびりした駅が、昭和四十年頃から急変する。この辺り一帯に大型団地が出来、居住者が一気に増えた。手近に利用できるJR牟岐線の、所謂「汽車通」は便利であった。朝夕の通勤帯は四両五両と連結した客車がホームをはみ出した。昭和五十九年には一日の乗客数七百七十人という記録を出した。

平成に入ると、マイカーの普及により、人の流れはあっと言う間に変り、地蔵橋駅はまた閑古鳥が鳴いている。

地蔵橋駅　駅舎

45 中田駅

小松島市中郷町長手
開業　大正5年

【港行きの「小松島線」跡と分岐】

東根　泰章

中田駅の構内東端と思える「長手踏切」。牟岐線は右へカーブし、左に分岐した小松島線跡の遊歩道。

ＪＲ徳島駅から牟岐(むぎ)線で９・２キロメートルの駅です。分岐し「小松島(港)行き」がある時代は、「ちゅうでん」でなく「なかたえき」と間違い読みが多かったそうです。「中田駅」は、全国に五駅あり、なかだえき三駅、なかたえき一駅、ちゅうでん一駅です。

ホームに列車が到着する前から駅の中にある遮断機が降りる駅です。発車間際に自動販売機で切符を手にし、走り来る列車を見かけると、急ぎたくなります。中田駅がはじめての乗客は、乗れるかだめか、と冷や冷やしますが心配は御無用です。

下り列車に乗り、１分走り警報機の音が聞こえる頃、左側の窓越しに遊歩道が見えます。中田駅から小松島港へと繋がり全国一短かかった路線１・９キロメートルの「小松島線」跡です。健康づくりに歩く姿が見えます。小松島線が廃止された１９８５年（昭和60年）３月13日（水）の翌日から、線路や枕木は撤去され自転車と歩行者専用の道路となっています。今では、木樹の緑が生い茂り、見上げた時に、大空の中に溶け込んでいます。

35年経ち小松島市民に馴染んだ散歩道を作詩の３番に書き込んだ歌謡曲「倖せ散歩～小松島～」（シアワセサンポ～こまつしま～）を、東根泰章（＝小松島市日開野町）作詩、荒井弥太作曲、清水路雄編曲、近藤美月（小松島市新居見町）歌で、２０２０年５月にＣＤ盤で発売しています。（敬称略）

倖せ散歩～小松島～

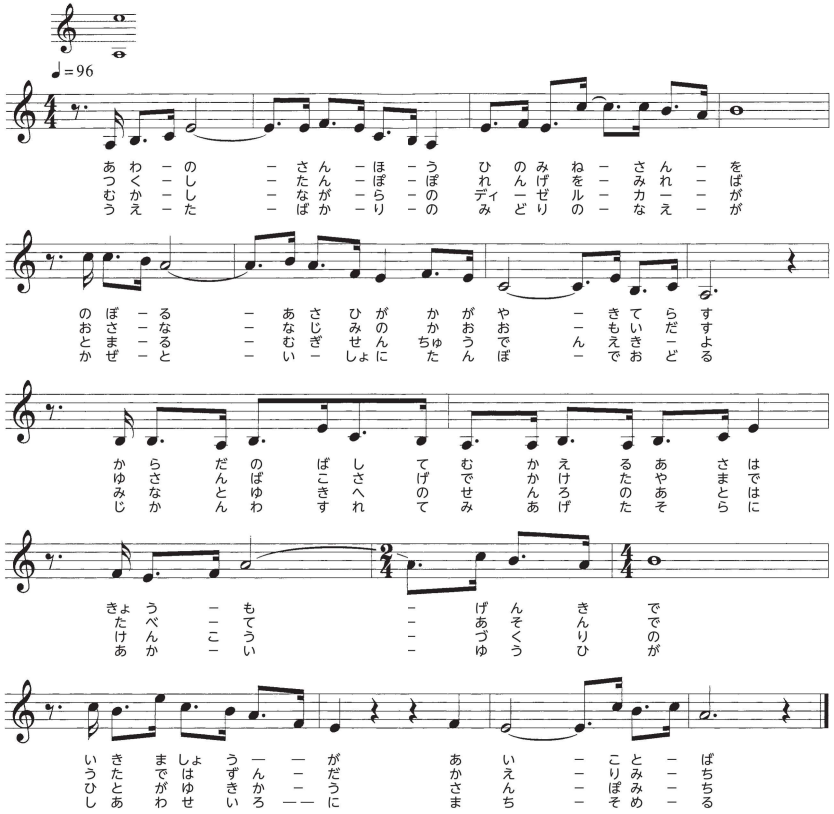
作詩・東根 泰章　作曲・荒井 弥太　編曲・清水 路雄　歌・近藤 美月

阿波の三峰　日峰山を
昇る朝日が　輝き照らす
身体伸ばして　迎える朝は
「今日も元気で
　行きましょう」が　合言葉

土筆　蒲公英　蓮華を見れば
幼なじみの　顔おもいだす
遊山箱提げ　出かけた山で
食べて遊んで
　歌で弾んだ　帰り道

昔ながらの　ディーゼルカーが
停まる牟岐線　中田駅よ
港行きへの　線路の跡は
健康づくりの
　人が行き交う　散歩道

植えたばかりの　緑の苗が
風といっしょに　田圃で踊る
時間忘れて　見上げた空に
赤い夕陽が
　倖せ色に　街染める



46 南小松島駅

小松島市南小松島町
開業　大正5年

【走らなかった朝】

六田　靖子

高校生の頃、私は汽車通学していた。蒸気機関車が白い息を吐きながらポーポーと汽笛を鳴らして走っていた時代である。

自家用車が普及していなかったためか、朝の駅はごった返していたし、車内は、阿南方面から徳島方面へ向かう通勤者と通学者で、身動きができないほどの混みようであった。客室には入れずデッキで立ちん坊の毎日だったが、背の低い私には、人の壁に閉じ込められているように思えた。右手に提げた鞄を持ち替えることも、ずり落ちた眼鏡を持ち上げることもできず、南小松島駅から二軒屋駅までの二十数分間は、「あたかも苦行に似たり」であった。一度だけだがホームに置き去りにされたこともある。

小松島市の玄関駅らしい駅舎

朝寝坊の私は、乗り遅れてはならじと、ほぼ毎朝、家から約一キロほどの道を走って、駅に駆け込んでいた。

これは走らなかった一朝の思い出である。昭和三十四年三月、その日は大学入試の初日だった。忘れ物のないように何度も確かめて玄関を出ると雪が積もっていて、見送ってくれた祖母と共に息を呑んだ。雪でさえ滅多に見られない徳島で、この季節に雪とは。

乗客と入構する列車

「行ってきます」と手を振って一歩踏み出した途端に滑って、転びそうになった。それを見た祖母は、「あ、危ない。気をつけなきゃ。すべ…」と言ったまま、慌てて言葉を呑み込んだ。私は咄嗟に、「今滑ったけん、もう滑らんよ」と笑った。一緒に笑ってくれるはず祖母は、ニコリともせずただ呆れたように私の顔を見ていた。母代わりに私を育ててくれた祖母である。「こんなに心配しているのに、人の気も知らないで…」と腹が立ったのかも知れない。駅に向かう道々、試験に滑ったらどうしようと不安が募って、一歩一歩足元を確かめながらゆっくりと歩いた。六十余年過ぎて、今では走るのはおろか歩くのも覚束ないが、時折、あの朝の雪の白さと祖母の表情を思い出す。

47 阿波赤石駅

小松島市赤石町
開業　大正5年

【ちっかトンネルが見える駅】

東根　泰章

JR徳島駅から牟岐（むぎ）線で列車が、南小松島駅を過ぎると、町並みから一変し、右に田んぼと四国霊場第十八番の恩山寺（おんざんじ）のある山が見えてきます。警報機の音が聞こえてくる最中に牟岐線最初のトンネルになり、暗闇が続くのか、と思う間もなく、ディーゼルカーは、ブレーキ音を引きずり、阿波赤石駅に停車します。

トンネルの長さは、30メートル弱で、地元では小松島市の名産品「竹ちくわ」をイメージして、外側煉瓦（レンガ）貼りのトンネルを魚肉すりみ、列車を竹輪の棒に見立てて「ちっかトンネル」と、呼んでいます。ホーム北からは、走る列車とトンネルが見えます。

列車利用者が有料で置いている屋根付きの自転車置き場横を「ちっかトンネル」方向へ歩くと3分で県道（旧・国道55号）に出ます。さらに左に2分歩くと別の県道と踏切に出ます。そこは大きな川幅に架かる鉄橋と水面、広い田圃と遠くの日峰山、一枚の写真に収まる絶景です。

気になる「踏切の警戒標識」が建っています。黄色地に黒色で鉄道車輌が描かれているのですが、屋根の上に菱型のパンタグラフが付いた電車標識です。

電車が来ると思い、牟岐線の列車を一日中 待っても走ってくるのはディーゼルカーばかりです。撮り鉄には、記録したい珍しい「踏切の警戒標識」です。

近くには、源義経が香川県の屋島へ向かう途中に小松島に上陸し、皆を集めた「勢合（せいご）」碑があります。

48 立江駅

小松島市立江町株木
開業　大正5年

【門前町に佇む駅】

関　眞由子

阿波赤石駅を出た列車は赤石川を渡る。赤石川橋梁は阿南鉄道として開業して以来の橋脚、橋桁が今も使われている。程なく立江駅に到着する。立江駅のホームは島式1面2線で、両開きの分岐器を駅の前後に有している。

立江駅は阿南鉄道の駅として開業した。当初、阿南鉄道は電気鉄道として開業を目指したが、鉄道院より蒸気鉄道に変更する指示を受けた。電気鉄道として開業していれば、徳島県にも電車が走っていたかもしれないのだ。

立江駅のある立江町は、四国霊場第19番札所立江寺の門前町で、立江寺の初会式には夜店や植木市が立ち参拝者で賑わっている。また、立江八幡神社の秋の例大祭で奉納される吹き筒花火は江戸時代から続く伝統行事。筒から滝のように降り注ぐ火の粉を浴びながらの「火の踊り」は壮麗で見逃せない。

49 羽ノ浦駅

阿南市羽ノ浦町宮倉
開業　大正5年

【那賀川北岸のハブ駅】

船越　淑子

県南の町、羽ノ浦町は、東西6・7㎞、南北3・4㎞に亙る田園の町である。

羽ノ浦駅は牟岐線でも主要な駅の一つであり、徳島駅を発車して二軒屋・中田・南小松島・赤石・立江の各駅に続く、県南の中堅的な羽ノ浦町を後背地とする駅である。従って羽ノ浦町浦川の町筋の人々は言うに及ばず、岩脇・古庄・古毛・妙見地区の穀倉地帯や那賀川町の一部、今津村、坂野町の人達までも、徳島市方面へあるいは南方の町々へと、通勤・通学にわんさとこの駅を利用しているのである。駅前の家々は門戸を開放し、「自転車預かります」の素人書きの看板をぶら下げて、遠方から来る通勤・通学の自転車を預かり、納屋の中に整然と並べて管理する。遠い昔には考えられなかった商売である。

通勤通学の思い出深いホーム

50 西原駅

阿南市那賀川町大京原
開業　昭和39年

【かけがえのない住民の駅】

上窪　青樹

阿南市那賀川町大京原にあり、昭和39年の東京オリンピックの年に設置された。当初から無人駅で、羽ノ浦駅、阿波中島駅が近いだけに、利用者はそう多くないようだ。しかし、無人駅には珍しく構内に立派なトイレが備えられている。近隣の有志の寄付によって建てられたものだが、中を見ると近代的な設備に清潔な環境が保たれていることから、住民に愛される大切な駅であることが窺える。小さな無人駅だが、沢山の人の夢や希望を運んだ夢人駅と言えるだろう。訪れた時は初夏、駅は夢を象徴するような青田に浮かんでいた。

青田中無人駅いや
夢人駅
青樹

地域の人々に愛される駅

51 阿波中島駅

阿南市那賀川町
開業　昭和11年

【聞き取りに通った町の駅】

関　眞由子

阿波中島駅は旧那賀郡那賀川町にある。20年ほど前に『那賀川町史　下巻』の執筆者に加わり、町内に残された民俗行事の聞き取りのために、この町に何度も通った。しかし、阿波中島駅を利用する機会はなかった。

この地は筏を組んで川を下ってきた木頭などの木材集積地として栄えた町であり、阿波中島駅には旅客用とは別に貨物用のホームもあった。

ホームだけではなく、駅舎もすっかり変わってしまった。令和3年8月、駅長官舎も併設されていた木造駅舎が取り壊され、小さなアルミ製の屋根と囲いだけになった。

居眠りをして羽ノ浦駅を乗り過ごした夫を迎えに行った駅舎の面影は、どこにも見当たらない。

阿波中島駅の近くには行基菩薩が神亀年間（七二四―二九）に開山したという、阿波公方の菩提寺である西光寺がある。

52 阿南駅

阿南市富岡町今福寺
開業 昭和11年

【駅前うどん屋で見た高校野球】

青木 慧

牟岐線・阿南駅は昭和11年、国鉄牟岐線の阿波富岡駅として開業し、1966（昭和41）年阿南駅に改称された。やがて「JR四国」の駅となり、駅舎の改築も何度か行われ現在に至っている。

懐かしい思い出は甲子園球場で徳島商業高校が速球投手板東英二を擁して大活躍をした昭和33年夏のことである。初戦で板東投手が17個の三振奪取で完封勝利を納めると、2試合目は15奪三振、準々決勝は魚津高校・村椿投手と投げ合い25個の三振を奪うも、延長18回0対0で再試合となる。板東投手の力投は続き、ついに徳商は決勝戦へと進んだ。その頃テレビがある家庭は少なく、私は友達と阿波富岡駅前のうどん屋で決勝戦を見せてもらった。連投の板東投手の力が尽きて、残念ながら優勝は成らなかったが、その後プロ野球・中日ドラゴンズへ入った彼の活躍はご存知のとおりである。

高校野球を思い出させる阿南駅

53 見能林駅

阿南市見能林町清水山東
開業 昭和11年

【珍しかった女性駅員】

青木 慧

牟岐線・見能林駅は現在駅舎がない無人駅である。近くに阿南高等専門学校があるので学生の利用があるが一般客は少ない。かつて見能林村が富岡町と合併した頃は駅舎もあり、駅前もそれなりに賑わっていた。

その後時代が過ぎてゆく中で、JR四国の駅となる前に民間委託駅となった時期があった。昭和30年代半ば、私の小・中学校同級生の姉さんが当時では珍しい女性駅員となった。高校を卒業した直後で美人でもあったので、全国に発売されている週刊誌に写真入りで大きく紹介された。当時、私もその週刊誌を見ている。後で聞いたところではファンレターのようなものがたくさん来たようだ。それから60年以上が過ぎた現在、八十路に入った彼女は奇しくも私の家のすぐ近くに住んでおられる。

因みに、見能林駅は1986（昭和61）年火災で駅舎が焼失し、ホームに簡易の待合所があるだけとなっている。

プラットホーム上の待合室

54 阿波橘駅

阿南市津乃峰町東分
開業 昭和11年

【誘致合戦に勝った駅】

関 眞由子

牟岐線が羽ノ浦駅から桑野駅まで延伸するにあたり、津乃峰地区と橘地区は激しい誘致合戦を繰り広げた。新駅の設置は街の発展に大きな影響があったのだ。

結局、駅は津乃峰地区に設置されるが、駅名には橘を入れることで決着し、阿波橘駅として開業した。

かつては1面2線のホームであったが、現在は1面1線の無人駅となった。だが特急「むろと」が停車し、レトロな木造駅舎が今も残っている。

阿波橘駅から5分ほど歩くと、伊島への連絡船が出る答島港がある。かつて伊島を散策し、民宿に泊まり、新鮮なお魚を堪能したことを思い出した。島の小・中学校が休校するという寂しいニュースがあった。

阿波橘駅から津峯神社への参道が続く。境内から「阿波の松島」と謳われた橘湾が一望できる。母と二人、石段を上って参詣したのはいつのことであったろう。

レトロな木造駅舎

55 桑野駅

阿南市桑野町岡元
開業 昭和11年

【ふたつのホーム】

山本 泰生

鉄道の通っていない那賀町の玄関口で、特急を含むすべての停車駅でもある。二面二線のホームがあり改装された木造駅舎となっている。

プロ野球独立リーグ「徳島インディゴソックス」の本拠地「アグリあなんスタジアム」の最寄駅で、南西に徒歩約二十分と特に試合日はファンでにぎわう。

駅から西へ車で約十五分のところに、太龍寺ロープウエイがありよく利用されている。太龍寺は四国八十八か所霊場第二十一番札所で参拝客も多い。

この辺りは阿波ミカン、栗、タケノコなどの産地として知られている。

那賀川上流への入り口・インディゴソックス最寄り駅

56 新野駅

阿南市新野町信里
開業　昭和12年

【昔の雰囲気の駅舎】

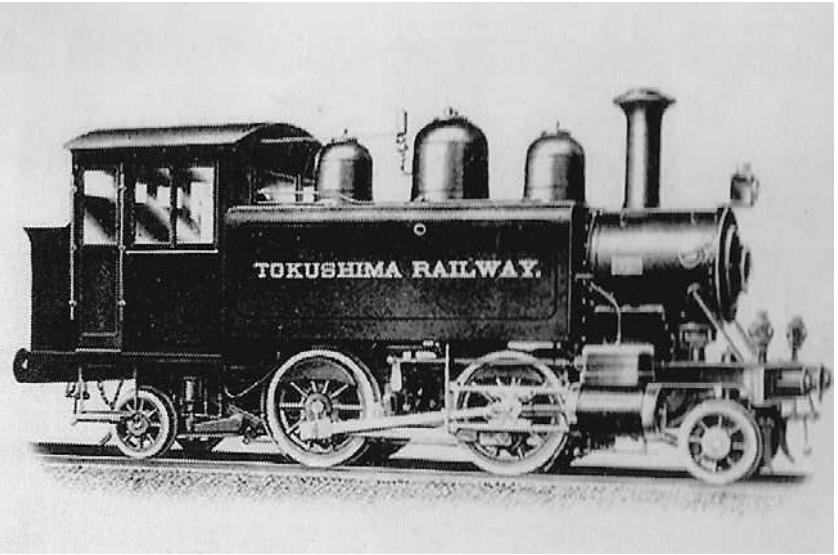
山本　泰生

特急「むろと」が一日一往復と各駅停車、片側使用のホームがひとつで、木造駅舎は昔の雰囲気が残る。

周囲は古くからの田園地帯が広がっている。徒歩約十分にある県立阿南光高校新野キャンパス（旧県立新野高校）の最寄駅として、朝夕は通学する高校生でにぎわう。

駅から徒歩約30分のところに、四国八十八か所霊場第二十二番札所の平等寺があり、遍路の姿もしばしば見られる。この辺りはタケノコ、イチゴ、スダチなどの産地である。

いにしえの気配が残る駅舎



初期の機関車模型

57 阿波福井駅

阿南市福井町中連
開業　昭和12年

【駅舎と待合室にツバメの巣】

東根　泰章

阿南市にある福井駅は、同名駅が福井県福井市と岡山県倉敷市福井にあるので正式には、ＪＲ四国牟岐線（むぎせん）阿波福井駅です。ホームに立つと単線の線路の向こうには、竹や雑木が迫っています。坂道を下り歩くと駅舎内で、二十歩位で国道55号に出ます。十数年前にあった、走行の車からも見えていた駅の名物うどん店はなく、見上げる大空を支えるような緑色の低い山が左右に広がり、大きな野球スタジアムにいるみたいです。１９８２年（昭和57年）10月に福井公民館でレコード盤製作発表した「阿波福井音頭」の作詩に読み込んだ、二つ並んだ福井橋へ歩くと下流の鉄橋を走る列車が見えます。

ホームと駅舎の間は、スロープです。

駅舎の外と待合室にツバメの巣２つ。

阿波福井音頭

作詩・森　實臣　　作詩・東根 泰章　　作曲・上原　昇　　編曲・加納　弘

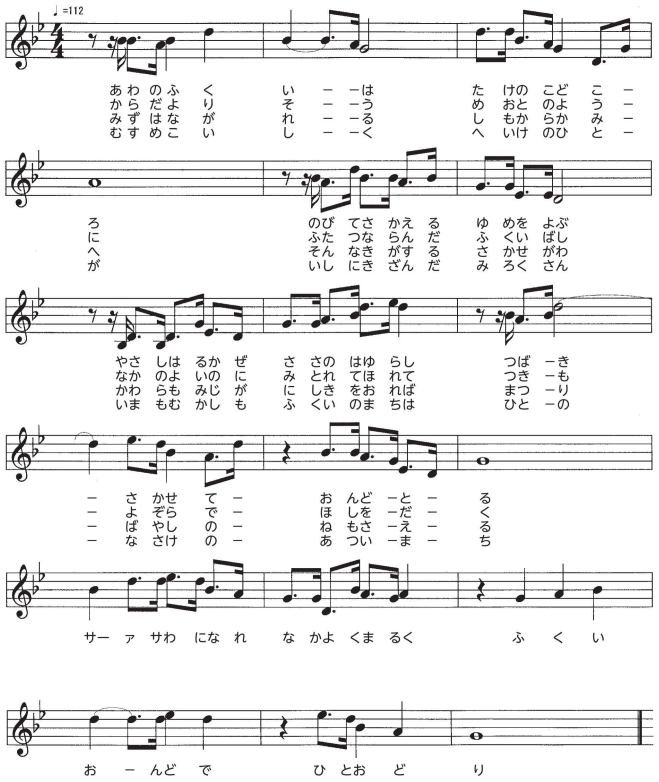
歌・立川 俊二　　唄ハヤシ・西村 冨美子　　踊振付・松本 愛子

阿波の福井は　たけのこ産地
伸びて栄える　夢を呼ぶ
やさし春風　笹の葉ゆらし
椿咲かせて　音頭とる
※（サーアサ輪になれ　仲よく丸く
福井音頭で　ひとおどり
※ 以下　くりかえし

体寄り添う　夫婦のように
二つ並んだ　福井橋
仲の良いのに　見とれて惚れて
月も夜空で　星を抱く ※

水は流れる　下から上へ
そんな気がする　逆瀬川
河原もみじが　錦を織れば
祭りばやしの　音も冴える ※

娘恋しく　平家の女が
石に刻んだ　弥勒さん
今も昔も　福井の町は
人の情の　あつい町 ※



58 由岐駅

海部郡美波町西の地東地
開業　昭和14年

【ギャル神輿の駅は幻影か】

藍　人

由岐駅前のグラウンドでは毎年秋に伊勢エビまつりが大々的に開催されている。伊勢エビを模した神輿を担いで通りを練り歩くのは男性ばかりではなく女性の、そうギャル神輿が話題でもあった。17年ほど前のことだ。改札口を出て左側にある特産品売り場の職員によれば、コロナ禍のためここ2年間は開催されていないばかりか、ギャル神輿などは聞いたことがないと言う。「由岐にギャルはおらんけん」と、私の体験がまるで妄想であったかのように笑う。えっ、そうなのか？17年前のあの日、駅舎二階にある郷土資料展示室の窓から、黄色い掛け声を上げながら神輿を担ぐギャルたちを鼻の下を長くして見物していたのは、私の妄想が生み出した白昼夢だったのだろうか。

誰もいないホームに徳島方面行きの列車を待ちながら暫し立ち尽くすこととなった。

由岐駅の相対式プラットホーム

鉄道人気

今も鉄道人気は高く、列車には乗らなくても写真を撮っている人をよく見かけるが、明治、大正期には新聞や雑誌、またそれらの広告に機関車がよく用いられていた。機関車そのものの広告のほか、いろんな広告にも用いられた。㊧は機関車を子供が引いている風邪薬の広告。その上には4カ月で卒業できるという「鉄道学」の本の広告も。

59 田井ノ浜駅

海部郡美波町田井ノ浜
開業 昭和35年

【夏、本番の駅】

鈴木 綾子

「線路内に入るのを禁ず」

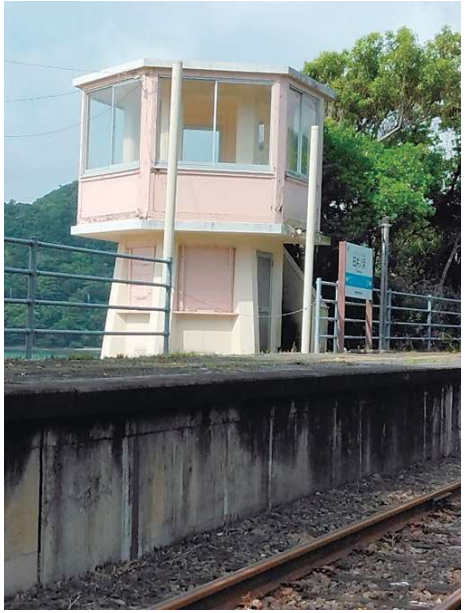
古い看板があり、駅入口は閉じられていました。

夏休みになると、子どもたちがワイワイ言いながら大勢集まってくるのでしょうね。

そんな子どもたちを迎えるために、設計したのでしょうか？

一風、喫茶店のような変わった駅舎です。

……ふと、思い出しました。



夏に目覚める駅

昔、近くの民宿で義父母に伊勢海老フルコースをご馳走したことがありました。

「もう伊勢海老の顔は、見とうないわ」

と、義母が言ったのを思い出しました。

その義母も、義父ももういません。

帰宅して、線路側から田井ノ浜を撮った写真をプリントアウトしました。

「よく来たね」

と、雲が笑っているようでした。

駅から見た田井ノ浜海岸

60 木岐駅

海部郡美波町木岐
開業 昭和14年

【やったー 汽車が来た…】

鈴木 綾子

木岐駅舎内に、ひとりおばさんがいました。「汽車、来るんですか」「10時10分発の徳島行きです」

「うわあ、あと2分ですね」なんというグッドタイミングでしょう！次に来るのは2時間後です。

「写真撮るんで？ 向こうのお寺から撮ったら、よう撮れるでよ」と言ってくれました。写真に詳しいのかしら？ひょっとしたら、この駅には撮り鉄の人がよく来るのかも知れません。

せっかく教えてくれたけど、向こうの寺までは遠くて行けませんでした。緑いっぱいの自然の中で、思いがけず人に出会うということは、心安らぐものでした。「きき駅」は、まさに「喜々駅」になりました。

Good timing!

61 北河内駅

海部郡美波町北河内字本村
開業 昭和14年

【ここで出会ったのは……】

鈴木 綾子

木岐駅を出て、ナビを見ながら北河内駅に向かいました。汽車だと一駅でわずか5分なのに、車で行くと12kmもあるんです。くねくねと細い県道を20分ほど進んだ時、突然、夫が叫びました。

「鹿だ！」目の前に、かわいい小鹿が現れました。

私の運転に別におどろく様子もなく、無視したように、すうっと山際に歩いていきました。

だれもいない駅舎には、幸いトイレが併設されており、おしゃれな花柄のトイレットペーパーが吊るされていたのです。どなたが用意されたのでしょう。

駅に来る人を思いやる人の心を感じました。

「次の西河内駅にも行こう！」

夫は次第に調子が乗ってきた様子でしたが、私の牟岐線三駅の取材は、ここで楽しく終了しました。

だれもいない静かな駅

62 日和佐駅

海部郡美波町奥河内字弁財天
開業 昭和14年

【薬王寺の玄関駅】

櫻山 卓

駅の飴湯色の長椅子、各駅発車毎にシャクられるような座席の揺れ、煤、煙の匂い、が懐かしい。5、6歳の頃であったか、祖母の女子師範時代の知人に薬王寺ご住職の奥様、今川さんがいて、日和佐駅で汽車を降り、居宅に連れられ、訪れたことがあった。祖母が何を話していたか、私がその間どんなことをしていたか、は当然ながら全く覚えていない。参拝は「ついで」であった。

帰る夕方になり、眠りかけていたのだろうか、なぜか奥さんに日和佐駅までおんぶしてもらった記憶がある。「ぼく、着いたんよ」の奥さんの声が、脳裏から甦る。日暮の郷愁とともに。

日和佐駅正面 '22/04/01

ぬばたまの夜汽車の棚に
瓜一つ
直孝

63 山河内駅

海部郡美波町山河内
開業 昭和17年

【山間の駅】

山本枝里子

たった一輌の車輌より降りて周囲を見渡してみると、木々の緑ばかりが目に入り、駅周辺の空間の狭さに驚く。4月下旬、ホームの街合所のベンチにしばらく座っていると、鶯や鵯の声が遠く近く聞こえてきた。その声に交じって小川の流れる音がシャラシャラと涼やかな音を奏で、のんびりと清々しい気分に浸れる無人駅である。ホームへの出入り口は、階段とスロープが別の位置につけられていて、国道55号線までは歩いて2分くらいで行ける。途中、左側に打越寺という静かな佇まいのお寺があり、その右側には町の公民館がある。リフレッシュするにはうってつけの場所といえる。

緑の中から現れる列車

山の中にポツンと・・・

64 辺川駅

海部郡牟岐町大字橘
開業 昭和17年

【地元愛が生んだ駅】

上窪 青樹

海部郡牟岐町大字橘にある山河内駅と牟岐駅の間の駅。地元住民の熱望により、予定外に昭和17年に設置された。駅名は地名の橘の名を冠したかったようだが、他の駅名と重複するため隣集落の辺川名を名乗ることとなったらしい。昭和42年頃、勤務の都合で辺川駅近くに住んだことがあるが、当時は非舗装の山道を辿った先にあり鄙びた風情であった。今は道路が整備されたとはいえ、無人化され駅舎もなく逆に侘しい。ホームに立っていると偶然に列車が入ってきたが、乗客は殆ど無く、駅の存続自体が問われるのではないかと危惧された。古い列車にふと昭和時代を感じたのは感傷的過ぎるか。

古き良き時代の思いが蘇る・・・

炎天下昭和を乗せて
列車来る
青樹

65 牟岐駅

海部郡牟岐町大字中村字本村
開業 昭和17年

【懐かしき風景】

柿原 敬司

牟岐駅は、徳島市から海部郡海陽町の阿波海南駅に至る牟岐線にあり、開業当初からの木造駅舎が残っています。

私は昭和13年牟岐町で生まれ育ちました。昭和28年に地元の牟岐中学校から横浜の私立慶應義塾高校に進学することになり、親元を離れました。当時は、国鉄牟岐線の終着駅であったこの駅から乗車し、牟岐線、関西汽船そして東海道線と乗り継いで、丸一日がけで上京するのが常でした。その頃の乗降客は、現在よりも多く、駅前の食堂や売店は賑わっていて、駅前からバスやタクシーで海部町や高知県へ向かう人もかなりいました。

上京の時、いつも中学時代の友人が、ホームまで見送ってくれました。ホームから杉王神社のこんもりした森を見ながら汽車に乗り込む時、気持ちが高揚したものです。牟岐駅は高校生になる私の青春時代への出発点になった懐かしい場所であり、今も懐かしい気持ちで一杯になります。

昔のままの木造駅舎

66 鯖瀬駅

海部郡海陽町浅川
開業　昭和48年

【海鳴りを聴きながら】

上窪　則子

ホームに降り立つと黒潮躍る太平洋の白波が迎えてくれる。ドドドド、ザザザー。寄せては返す波音が耳元で囁き、優しい潮風が頬を撫でてゆく。目を移せば満開の桜から、ちょこんと頭を出したような護摩堂の相輪が眩しいほど輝いて見える。トンネルとトンネルに挟まれたこの駅はこんもりとした山脈と八坂八浜に抱かれるように佇んでいる。地名の謂われは多々あるようだが、鯖が弘法大師の病を治した縁起から此の地を鯖瀬と名付け、四国別格鯖大師本坊（八坂寺）として祀られたという。

梅雨の頃には紫陽花が浅黄色から青、紺、紫、桃色と幾重にも重なりうねるように駅周辺を彩る。時折、白装束の巡礼がホームに降り立つ姿が見られるが、普段は閑散とした無人駅。

トンネルと山と海の狭間の駅

67 浅川駅

海部郡海陽町浅川
開業　昭和48年

【県下一の汽水湖】

上窪　則子

高度成長期の通勤通学や行商の乗客で賑わった頃に開設された無人駅。昭和21年12月の昭和南海地震による津波で甚大な被害を受けた町の中心部から少し南に位置する。津波の記録の碑や、かつて栄えた港町の趣が垣間見える漁師町である。乗降客は少ない。駅からは少し距離があるが、浅川湾から大里へ延びる汽水湖を訪ねたい。県下一の大池といわれる海老ケ池は、背丈を余す芒や樹木に覆われ池の広さを計り知ることは出来なかったが、南阿波ピクニック公園として開発され、レクリエーション基地、キャンプ場などがある。野鳥や水生生物の観察場等、沢山の施設設備があり、子供から大人まで楽しめそうだ。ハイキングがてら、海老ケ池周辺を散策するのもいいだろう。

68 阿波海南駅

海部郡海陽町四方原
開業　昭和48年

【牟岐線終点・阿佐海岸鉄道始点】

石川　文彦

阿波海南駅を書くことになったが、どうも戸惑ってしまった。同駅ならＪＲ四国・牟岐線の最終駅だが、令和3年12月25日に本格営業を始めた阿波海岸鉄道(株)のバスモードから鉄道モードへ変わる阿波海南信号場や海陽町海南駅前交流館も同じ場所にあるからだ。

昭和54年から4年間、新聞社の牟岐支局にいたことがあり、そのころ同駅にも何度か訪れた。確か雨露がしのげるだけの駅といった感じで、前方には雑草が生い茂っていた。私がいたころは、将来は高知県と結ぶ阿土海岸線ができるという人もいたが、かなわなかった。また、鉄道がうまくいかなければ、レールの上を走るバスを走らせたらよい、という声もあり、こちらはＤＭＶで半分実現したともいえそうだ。

7月のある日曜日、新しい乗り物に乗ろうと、二人の孫を連れて阿波海南駅に行った。ＤＭＶに乗って試しに宍喰まで行こうと思ったのだが、交流館に人はおらず、午後は極端に便数が少なく、結局は乗れなかった。

DMVの導入でちゃんと草が刈られた駅のホーム

モードチェンジを終えたばかりのDMV

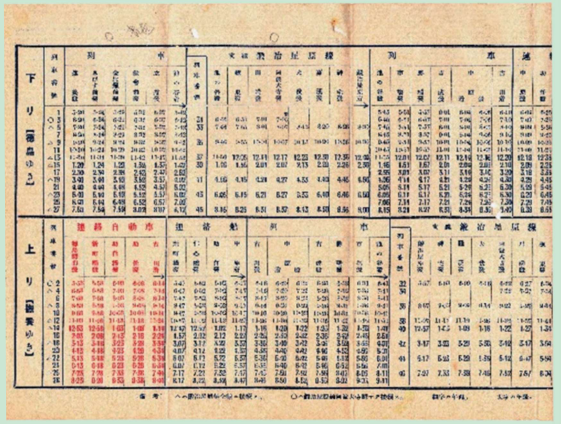
鳴門線の始まり

「鳴門に鉄道を」という構想は、県内で最も早く明治10年代からあり、当時の新聞にも地元の人の投稿が載っている。「高徳線の始まり」でも書いたが、そこでは鳴門を通る高徳線が考えられていた。

地元の手塚尉平ら17人が発起人となり、大正元年（1912年）11月に阿波電気軌道を設立。5年7月に撫養（初代）―古川間が開通（運転系統略図を参照）、12年には池谷―鍛冶屋原間（上板線）が開通、昭和3年には、初代撫養駅（ゑびす前駅に改称）から撫養駅（今の鳴門駅）までが延長された。略図には吉成の次に中原（今の生光学園辺り）、次が古川となっているが、中原からは連絡船で新町橋まで、古川からは完成したばかりの古川橋を連絡自動車で渡り、徳島駅前まで行っていた。時刻表を見ると鍛冶屋原線を除き、午前中は撫養を20分、ゑびす前を24分に発車するなど工夫がみられる。

阿波電気軌道は電車での営業を目指していたが、電力会社から十分な供給を受けられる見通しがつかず、阿波鉄道と改称している。昭和8年7月、政府に買収されるが、一部路線の買収を嫌がったほど経営状態は悪かった。

大正12年2月、上板線開通の3日後に池の谷駅構内で列車転覆事故を起こし、即死者5人、重軽傷者多数を出したのも、その要因だ。旧正月でもあり、大麻比古神社の参詣客が多く、同駅で撫養と古川からの列車が連結され、前後に機関車を持つ13両編成で走らせ、貨車にも人を乗車させていた。



阿波鉄道の運転系統略図㊨と時刻表㊧

69 鳴門駅

鳴門市撫養町小桑島前浜
開業　昭和3年

【観光鳴門の玄関口】

新開　英毅

鳴門駅は鳴門線の終着駅である。50年程前当駅を利用して職場に通ったことがある。駅長さん、駅員さんがいて改札口で切符を手渡していた。当時は貨物取扱所もあった。駅の売店でスポーツ新聞を買った思い出の場所でもある。

駅舎は昭和45年に建てられたコンクリート平屋ですっきりしている。その駅舎内は今では簡素化され、みどりの券売機プラス、自動切符売り場、県内列車系統図や椅子が整然と置かれている。また、駅前のバス停の待合所も兼ねておりバスの発着時間も自動案内している。

圧巻は、徳島ヴォルティスの応援が随所にみられる。駅舎の壁、プラットホームの駅名標には「徳島ヴォルティス」のイラストが書かれている。駅を一歩でると幟がはためいている。

鳴門市は県内でも有数の観光地である。鳴門の渦潮、大塚国際美術館、鳴門競艇場など人が絶えず集まる場所がある。駅前は近代的なビルが立ち並び、駅前の国道筋のロータリーに、「駅前足湯ふろいで～」が設置され、旅の疲れを癒してくれる。駅舎のすぐ横の「観光案内所」は旅行鞄を持った人が訪ねてくる。空気の澄んだ、清麗な街のシンボルである鳴門駅、観光鳴門の玄関口である。

鳴門駅ホーム

鳴門駅待合室

足湯フロイデ～

70 撫養駅

鳴門市撫養町南浜権現
開業 大正5年

【十二年間の終着駅】

山本 泰生

撫養は鳴門市の中心、平安時代から残っている地名。1916（大正5）年終着駅として開業したが、その後1928（昭和3）年の延伸に伴って鳴門駅が開業、現在に至っている。

駅名も撫養から、ゑびす前、蛭子前へと改称を経て撫養に戻った。ホームは一面、箱型でプレハブのような簡易な駅舎があり、前方には広い駐輪場がある。

至って簡素な建て方の駅舎

周辺は住宅地が多く、蛭子由来の事代主神社、県立鳴門渦潮高校撫養キャンパス（旧県立鳴門第一高校）があり、朝夕は通勤通学客でにぎわう。

近くに新池川が流れ、梨、レンコン、甘藷などの特産がよく見られる。

71 金毘羅前駅

鳴門市撫養町木津
開業 大正5年

【無人駅舎の佇まい】

安曇 統太

数年前の某月某日、徳島駅前で飲み会があり、日暮れ前に御開きとなったので、勝瑞駅まで汽車に乗って帰ろうと鳴門線に飛び乗った。ホロ酔い気分に、あの汽車のリズミカルな振動が心地良い子守唄となり、目が覚めると、見た事もない来たこともない異郷の地。駅名に「金比羅前駅」とあった。これがこの駅との出会いであった。

今回、撫養街道を辿って訪れた懐かしい駅には、日除けの下に四人掛けのベンチと灰皿があるだけの、駅舎というよりバス停のような佇まいであった。無人駅前に設置されている自動販売機と公衆電話ボックスが、かろうじてここはJRの駅である、と主張しているかのようであった。

金毘羅駅ホーム

西日受く無人駅舎の影は濃く
統太

72 教会前駅

鳴門市撫養町木津
開業 大正13年

【簡素でも心配りが】

藍 人

今から40年以上も前、仕事の関係でこの駅のすぐ近くに住んでいたことがある。未だ独身の頃で、その駅名からして結婚式場のチャペルでもあるのかと見に行ったが、案に相違して天理教の施設が駅の正面にあったのには驚いた。教会前駅は、最初の「天理教前停留場」から「教会前停留所」に、その後「教会前駅」となったとある。戦前には大きな寺社仏閣などの前に駅が設置されたという話も聞くが、この駅もそういった経緯があるのだろうか。単式ホームにベンチとその部分を覆う上屋はあるが、駅舎は無い。雨風の強い日にはなんの役にもたたないだろうなと少しばかりの同情を禁じ得ない。が、驚くなかれ、ホームに上がるためのスロープが設置されており、バリアフリー化しているのだ。思わず「グッジョブ」と声に出していた。

教会前駅　プラットホーム

とんでもない乗車風景

今、都市部では、駅のホームに転落防止用のホームドアーが設置されている。人が混雑する駅では、大変行き届いた配慮である。だが昔時、田舎でも列車の乗降は随分混雑していた。それも都市に近づくほど混雑が激しくなる。なぜなら、車内がだんだん充満するものだから、デッキはもちろん連結器の渡り板の上にまで乗客が立つ。それでも次の駅で、さらにどやどやと乗り込むから、最後の乗客は乗降口の扉を開けたままで、両側の把手を両手で掴み、一段低いタラップに立って次の駅をめざす。今なら大問題であろうが、あの頃は当たり前に見過ごされた。それで文句言う者もいないし、意見する人もない。自分の身は自分で守るしかなかったのだ。

問題はその頃の列車が蒸気機関車に引っ張られていたことで、蒸気と煙を頻繁に吐き出すが、その時一緒に微塵の石炭殻を吹き出す。それが後続する客車に降り注ぐ。両手で入り口の把手を掴んでいる乗客にも無情に降り注ぐ。頭髪に紛れ込みそして目に入る。どんなに痛くとも手を放すわけにはいかない。次の駅までの辛抱である。やれやれ。

73 立道駅

鳴門市大麻町姫田新田
開業　大正5年

【高速道路の見える駅】

新開　英毅

立道駅は、鳴門立道線のすぐ近くにある無人駅である。ホームは単式一面一線で、以前は小さなスレート葺きの駅舎、駅近くの徳島自動車道、駅前のバス停があったが、現在はホーム上に開放型の待合室を持っている。ホームには、運行情報等表示端末が設置されており、四国内の列車の運行系統が一目瞭然でわかる。何よりも毎日の県内の列車の運行状況が、休む間もなく放送されている。しかも、美しいウグイス嬢の声である。列車を待つ人には退屈することもない。そして、利用者にはとても親切な計らいがされている。鳴門線はワンマン列車なのか、ワンマン列車の利用方法が大きく表示され、1両編成と2両編成の場合であっても間違いなく乗車できそう。また、立道駅の発車時刻と運賃表も分かり易い。1日の列車本数は、上下16本ずつである。一日の乗降数は県内でも少ない方かもしれない。駅の入り口は、自転車が数台留めてあり、通勤者のものであろうか。バスの停留所もあり立道駅が姫田地域の要所となっている。

駅周辺は旧家が並んでおり、ホームの前方は、大きく田畑がひろがっている。駅の近くを走る撫養街道沿いには、大谷焼の窯元や、一番札所霊山寺がある。駅のホームに佇むとすぐ東側に徳島自動車道が見える。北側には高松自動車道もあり、ワンマン列車の交通の便も良くやがては町の様相も変わるかも知れない。

駅前バス停

ワンマン列車の利用方法

徳島自動車道をくぐってくる列車

74 阿波大谷駅

鳴門市大麻町大谷前場
開業　昭和36年

【大谷焼の里】

安曇　統太

鳴門市大谷町は約二三〇年の歴史を持つ、「寝ろくろ」でも有名な徳島の伝統的工芸品大谷焼の里である。

観光客などで賑わう窯元の点在する町の南方の外れに阿波大谷駅がある。かつては乗降客で賑わったと思われる駅も、今は無人駅となり、長いプラットフォームが淋しく横たわっている。

人気のない駅に立ってみると、北方の堀江北幼稚園から、園児たちの甲高い話し声が風に乗って聞こえてきた。無人駅も活きている、と思えた一瞬である。

ホームには青水無月の風ばかり

統太

線路沿いから見上げる駅

大谷駅プラットフォーム

ドカ雪・大停電・全線運休

果たしてどれだけの人が覚えているだろうか。昭和43年（1968）頃だったと思うが、徳島全県下に隈なくねっとり雪が降り積もったことを。北国の雪は、気温が低いため水分が少なくサラサラしている。だからくっつきにくい。温暖地に降る雪は水分が多いから、くっつきやすい。それが電線に付着しつつさらに凍って固くなる。だんだん太くなる。それだけならまだしも、いい加減積もって太くなったちょうどその時、折悪しくというか、意地悪くというべきか、見計らったように強烈な木枯らしが吹いた。何倍にも太くなった電線はひとたまりもなかった。ものの見事に全線切断したのである。電力線から電話線そして鉄道に沿う通信線もすべてである。

その夕刻、雪道を滑りそうになりながら徳島駅までたどり着いたとき、駅の構内は薄暗く、人影もなく、大きく全線運行中止とある。当然バスもフリーズしている。徳島全域が音も景色も静止画のように固着した瞬間である。鉄道はおよそ一週間後に徳島線が動き出して、生活が戻ってきた。この大難儀を覚えている人が少ないのは理解しがたいのである。

75 海部駅

海部郡海陽町奥浦字一宇谷
開業　昭和48年

【走れない旧・列車が停車中】

東根　泰章

海部駅の2階への階段を歩き、ホームへ出るとなつかしいディーゼル列車「ASA・101しおかぜ」の車輌が、動くことなく停車しています。

線路も道路も走れる世界初の車輌「DMV（デュアル・モード・ビークル）」が登場し、線路をゆずったのです。DMVは、マイクロバスを改良し、車体に列車の車輪を追加取付けたアイディア車輌です。

阿波海南行きが発車し、後ろを眺めると、今までの常識では考えらない、線路の上をマイクロバスが爽やかな風の中を走っているようです。

線路に乗って北の海部川方向へ過ぎ去る先に、山のないコンクリートだけの不思議なトンネルがあります。撮り鉄ファンには、たまらない海部駅です。

2006年（平成18年）、徳島県の南部に位置する海部郡の海南町、海部町、宍喰町の3町が合併し、海陽町（かいようちょう）が誕生しています。駅から出て60メートル先の国道55号を渡ると海陽町海部庁舎があり、2階以上が海部公民館になっています。

合併の町の風景や祭りを盛り込んだふるさとソング「海陽町おどり」を、東根泰章作詩、中島昭二作曲・編曲、坂田博紀三味線、岡田あつ子歌、花柳淳吾踊り振付で創作し、2006年（平成18年）6月、カセットテープで製作しています。（敬称略）

海陽町（かいようちょう）おどり

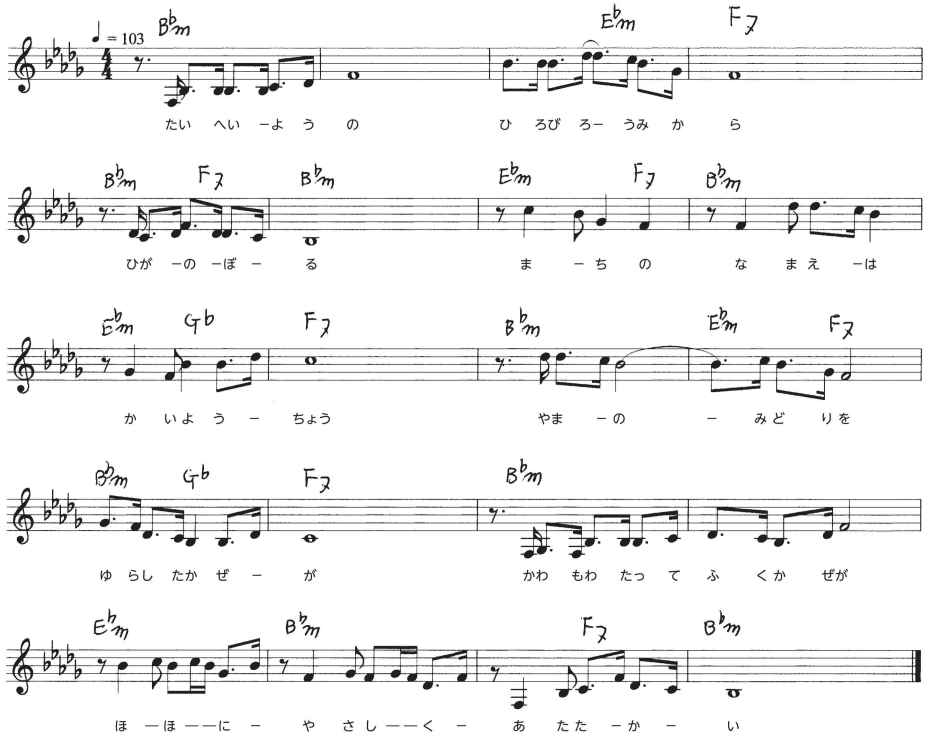
作詩・東根（ひがしね）泰章（やすあき）　作・編曲・中島（なかじま）昭二（しょうじ）　三味線・坂田（さかた）博紀（ひろとし）　歌・岡田 あつこ

太平洋（たいへいよう）の　ひろびろ海（うみ）から　陽（ひ）がのぼる
町（まち）の名前（なまえ）は　海陽町（かいようちょう）
山（やま）の緑（みどり）を　揺（ゆ）らした風（かぜ）が
川面（かわも）渡って　吹（ふ）く風が
頬（ほほ）に優（やさ）しく　温（あたた）かい

轟（とどろ）の滝（たき）　マイナスイオンの　水（みず）しぶき
青（あお）い清流（せいりゅう）　海部川（かいふがわ）
ダムが　ないから　良（よ）いのと　ほめる
道（みち）をはさんだ　母川（ははがわ）の
ゲンジ蛍（ほたる）と　大（おお）うなぎ

楽しみ色々（いろいろ）　室戸（むろと）阿南国定公園（あなこくていこうえん）の海岸美（かいがんび）
大砂海水浴場（おおずなかいすいよくじょう）
名画（めいが）のような　大里松原（おおざとまつばら）
那佐湾見下（なさわんみお）ろす　愛宕山（あたごさん）
大手海岸（おおてかいがん）　水床湾（みとわん）

神輿（みこし）・だんじり・音頭（おんど）・お囃子（はやし）・御浜出（おはまだし）
担（かつ）ぐ　引（ひ）っ張（ぱ）る　意気（いき）合（あ）わす
熱（あつ）い思いが　山（やま）にも響（ひび）き
『お山の杉（すぎ）の子（こ）』　歌（うた）になり
白（しろ）いヤッコウソウ　踊（おど）り姿（すがた）



76 宍喰駅

海部郡海陽町久保字松本
開業　平成4年

【「お山の杉の子」の生まれ故郷】

東根　泰章

列車に乗ってJR徳島駅へ乗り換えなしで行ける、と大喜びし、1992年（平成四年）3月26日に開業した宍喰駅は、四国右下にある徳島県最南端の駅です。

開業記念の前年の5月18、19日にJR徳島駅発～海部駅行きの特別観光特急「宍喰町童謡ピクニック列車・お山の杉の子号」が走っています。

♪むかし昔　その昔・・・と、戦後に流行った童謡「お山の杉の子」の作詞者の吉田テフ子が生まれた宍喰町（当時）が、JR四国と徳島新聞と一緒に実施したものです。

4輌編成のディーゼルカーの列車内では、NHKテレビに出演している童謡歌手4人と乗客が歌い、宍喰小学校体育館で、歌手の大庭照子（おおばてるこ）コンサート、宿泊のホテルリビエラ宍喰でマグロの解体ショーを見て、新鮮な海の幸、山の幸に舌鼓を打っています。

その3か月前、童謡とシャンソンを得意とした大庭照子と事前打ち合わせを東京のヤクルトホール（現在、ニッショーホール）で、徳島新聞社常松留雄事業部長と多田保政宍喰町長の代理で同席した東根泰章との三人で打ち合わせをし、「童謡列車」終了後、大庭照子の全国各地でのコンサート時、宍喰と牟岐線をPRしていただくようにお願いし、今で言う〝ふるさと大使〟を担っていただいたのです。その後、毎月発行の「大庭照子後援会だより」には、宍喰町や徳島県南地域の紹介写真と文章が載り、ファンや音楽関係者に郵便で届けられています。宍喰駅

開業から三十年後の2021年（令和三年）、普通車輌のディーゼル列車は引退して、マイクロバスの車体を改造し、線路用の車輪を追加取付したDMV（デュアル モード ビークル）車輌に変わっています。路線名はJR四国の牟岐線から、別会社の阿佐海岸鉄道となっています。

山間（やまあい）に建つ三階建て駅舎は、町道から見上げると、「高いー」と思わせる立派な高架です。切符売り場の職員は、阿佐海岸鉄道の徳島県側の阿波海南駅、海部駅、宍喰駅と高知県側の甲浦（かんのうら）駅の業務を取りまとめています。

切符を対面で買い、ホームへ行くエレベーターの押釦を見ると3階行きが無いので、一瞬あせります。途中の2階部分は通過するので、3階表示をやめて2階と表示したのでしょう。運動と決め階段を歩いて上がると、足がやはり少し痛くなり3階と教えてくれます。青空に手が届きそうな、清々しい高いホームからは、近くに吉田テフ子が見て育った杉山、遠くに黒潮の海が見えます。

真下に見える宍喰小の児童が歌った「お山の杉の子」を録音して、駅のホームのスピーカーから流せば、吉田テフ子の功績が讃えられるのでは、と思います。

「お山の杉の子」の歌碑は、歩いて8分位で、白い3階建ての屋上に、「【世界初】が走る町」の横断幕を掲げている宍喰町民センターの前にあります。

歌碑の横には、同じ宍喰町出身でプロ野球殿堂入りしている上田利治監督が、阪急球団時代の1975年（昭和五十年）に日本シリーズ優勝した記念樹等が植えられています。

宍喰町が運営する当時有名だった宿泊施設の水床荘（みとこそう）で、テレビやスポーツ新聞の野球解説者、カメラマン、盗塁王の名を持つ福本豊選手、後援会員らで祝賀パーティーが開かれて、上田利治監督の応援歌「フレーフレー上田」の作詩者・東根泰章も招待され、監督、多田保政後援会長、福本盗塁王と親しく懇親したのを思いだします。

三十年前の開通時、道路を走るバスに鉄道の車輪が追加されたDMV車輌が、2020年代の宍喰駅の線路を走ることを想像した人は居たのでしょうか。（敬称略）

宍喰町民センター前に建つ町出身の吉田テフ子作詩の「お山の杉の子」の歌碑

旧小松島線

中田駅～小松島(港)駅
開業　大正2年（昭和60年廃線）

【心の中を今も走る小松島線】

東根　泰章

周囲が海の四国の東門・小松島港は1985年(昭和六十年)3月13日(水)まで、JRの小松島(港)駅があり、中田(ちゅうでん)駅までの一駅間の営業路線1・9キロメートルの「小松島線」は、全国一短かく、鉄道史に今も記録されています。

大正二年開業から72年間、小松島線廃止から38年経っています。こちらが小松島市民であると知ると、「船の着いていた港は？小松島線の跡は？どうなっているの」と聞かれます。列車に乗り、旅立ちの船に乗った遠い昔を思いながらの青春の言葉に、昭和時代に置いてきたような温かいぬくもりを感じます。

小松島(港)駅に降りた客は、大阪南港行きの「小松島フェリー」か、大阪難波駅への電車連絡がある和歌山行きの「南海フェリー」の乗船窓口に向かいます。その時、「竹ちくわ、どうですか。お土産に、船の中でのおつまみに、いりませんか」と、名物おばちゃんの繰り返す声が聞こえます。

土産品の中でも、たぬき伝説で有名な小松島の金長狸(きんちょうだぬき)を銘菓名にした「金長まんじゅう」と、女竹(めだけ)に魚のすり身を巻き付けて焼いた「竹ちくわ」が売れています。

ちくわ売りの白石ツネイおばちゃんの実話を1番と2番に書き込んだ歌の作詩をし、徳島県内で生演奏活動している歌謡曲バンドリーダーの竹内岩夫が作曲と編曲して、ふるさとソング「おばちゃんの港町」を作りました。

出船港の待合室で、乗船客に「生バンド演奏で歌っていただこう」と、竹内岩夫ら演奏者は、昭和二十年代以降の流行歌を短期間に猛練習し臨んでいます。

体育館のような中に売店が並ぶ天井の高い南海フェリー待合室で、歌手の立川俊二が乗船待ちの客の前で熱唱し、乗船客は生演奏で海の歌を飛び入りで歌ってから、40年の月日が過ぎています。（敬称略）

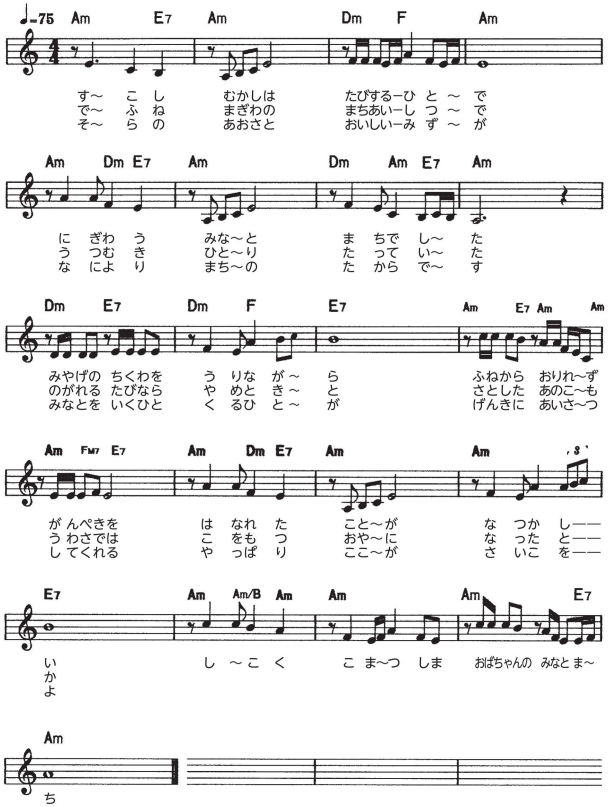
おばちゃんの港町

作詩・東根 泰章　作・編曲・竹内 岩夫　歌・立川 俊二　演奏・シーケンス・バンドー

少し昔は　旅する人で
にぎわう港町でした
みやげの竹輪を　売りながら
船から降りれず　岸壁を
離れたことが　なつかしい
四国・小松島　おばちゃんの港町

出船間際の　待合室で
うつむき一人　立っていた
逃れる旅なら　やめときと
諭したあの子も　噂では
子を持つ親に　なったとか
四国・小松島　おばちゃんの港町

空の青さと　おいしい水が
何より市の　宝です
港を行く人　来る人が
元気にあいさつ　してくれる
やっぱりここが　最高よ
四国・小松島　おばちゃんの港町



阿波池田駅発、海部駅行き特別列車

【四国放送ラジオ、列車から生放送10時間】

東根　泰章

ＪＲが「国鉄」と呼ばれていた１９７９年（昭和五十四年）十月十日「体育の日」に、ディゼルカーに四国放送ラジオのマイクと送信用機器を持ち込み国際児童年協賛・体育の日特別番組『ふるさと列車が行く』が、延々十時間放送された時のテーマソングとして作られたのが、「ふるさと列車が行く（Ａ）（Ｂ）」の二曲です。

歌は、当日に列車から電波を飛ばす時の合い間に流すのをはじめ、阿波池田駅を出発して終着駅の海部郡海部駅に着いた後、海部中学校体育館でのフィナーレで合唱できる作品を創って欲しい、と、東根泰章に依頼があったのです。

その当日よりも事前の番組周知に一か月前から四国放送のラジオ番組や広告スポットの間に適時に五秒、十秒、十五秒、三十秒、四十五秒、六十秒の単位で放送に使うので、二～三節（番）までの歌として完成させると同時に、短く区切ってもよい作詞や作曲演奏の歌にお願いしたい、との条件もあったのです。

二曲共、子どもにも分かる平易な表現で徳島県民の素朴な心のぬくもりを短い行数・文字での中に込め、ふるさと再発見の全国初の試みと思われる列車内からの難中継を成し遂げる特別ラジオ番組のテーマソングを制作したのです。

国際児童年協賛　国際児童年1979　体育の日特別番組　生放送10時間

四国放送ラジオ　♪ふるさと列車が行く♪　テーマソング

「ふるさと列車が行く（Ａ）」

作詩・東根　泰章　作曲・船津　瑞穂　歌・橋本　幸子

一、あの町　この町
　わが町の　便りを乗せて
　ふるさと列車が行く

二、あの山　この山
　美しい　便りを乗せて
　ふるさと列車が行く

三、あの人　この人
　阿波弁の　便りを乗せて
　ふるさと列車が行く

「ふるさと列車が行く（Ｂ）」

作詩・東根　泰章　作曲・船津　瑞穂　歌・橋本　幸子

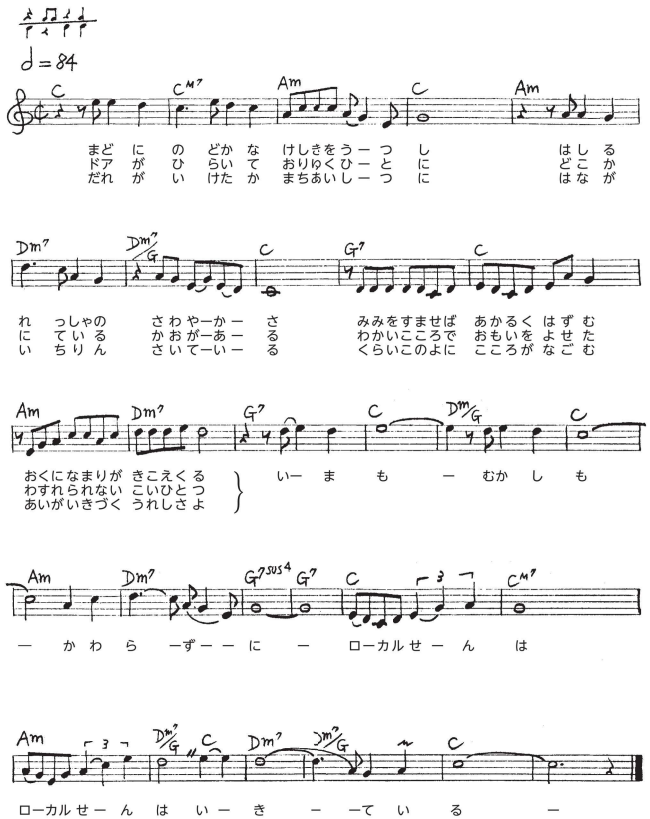
一、西の町から　南の町へ
　テテン　テテン
　テテン　テテン
　ふるさと列車が行く

二、阿波池田駅から　海部駅へと
　テテン　テテン
　テテン　テテン
　ふるさと列車が行く

ローカル線は生きている

作詩・東根　泰章　　作曲・神奴　泰典　　編曲・加納　弘

窓にのどかな　景色を映し
走る列車の　さわやかさ
　耳をすませば　明るく弾む
　お国なまりが　聞こえてくる
今も昔も　変わらずに
ローカル線は　生きている

ドアが開いて　降りゆく人に
どこか似ている　顔がある
若い心で　思いを寄せた
忘れられない　恋ひとつ
今も昔も　変わらずに
ローカル線は　生きている

だれが活けたか　待合室に
花が一輪　咲いている
暗いこの世に　心がなごむ
愛が息づく　うれしさよ
今も昔も　変わらずに
ローカル線は　生きている