

鉄道5 予讃線(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川6	香川県編「香川県史 第五巻 通史編 近代 I」(香川県、1987年)、423頁	讃岐鉄道の開通 (中略)沿線の商店や旅館の中には、鉄道による旅客輸送によって、素通りする地元はかえって不景気になると心配し、事業に反対する者も多かったが、実際には、開通すると、近郷近在はもちろん、遠くから弁当持参で見物に来る人達が多く、商家の不安を解消することができた。
香川47	高松百年史編集室編「高松百年史 上巻」(高松市、1988年)、478-479頁	讃岐線の開通 (中略) 讃岐線は、伊予三島まで延びた大正六年、開通以来の増収となった。旅客の伸びもさることながら、貨物の伸びが大であった。特に、米・肥料・木材・鉱石・食塩・砂糖・紙類等の輸送量が増加した。これらは、西讃から東予一帯にかけて生産されていたのである。この後、讃岐線は西へ西へと線路を延ばし、大正十二年名称を讃予線と改め、昭和二年(一九二七)四月三日には、松山市と高松市が鉄道で結ばれた。
香川50	木太町郷土誌編集委員会編「木太町郷土誌」(木太町郷土誌を作る会、1995年)、570頁	讃岐鉄道の開通 (中略)丸亀-琴平間が開通したのは二二年(一八八九)五月二三日であった。次いで丸亀-高松間が開通したのは三〇年二月であった。その後、讃岐鉄道は山陽鉄道に買収され、この山陽鉄道も三九年に国有鉄道となった。次いで四三年六月一二日、宇野-土庄-高松間に連絡航路が開設され、高松は名実共に四国の表玄関としての地歩を築いたのである。
香川57	一宮郷土誌編集委員会編「さぬき一宮郷土誌」(一宮郷土誌編集委員会、1990年)、560頁	讃岐鉄道と宇高連絡船 (中略) 海を越えた宇野線が開通したのが明治四十三年六月これで宇高連絡船の利便が開けてやっとな高松が四国の玄関口としての地位を確立することができるようになったものでそれ以前は、海を渡って来る外客は、高松の駅が西浜なので不便であり、連絡船のない時代にはみな丸亀へ上陸して汽車で金比羅に参ったから高松から丸亀までは汽車もすいているが、丸亀からは乗客が混雑し、丸亀や多度津では駅で降りる金比羅参りの客を争って客引きする盛況だった。高松が客の誘致できるようになったのも連絡船の発着するようになってからのことである。
香川75	丸亀市史編さん委員会編「新編 丸亀市史 3 近代・現代編」(丸亀市、1996年)、420-421頁	讃岐鉄道の開通 讃岐鉄道の開通は、交通の革命をもたらした。蒸気機関車が客車や貨車を引き、しゅっしゅと黒い煙をはきながら線路の上を走る。人々は陸蒸気と呼んで肝をつぶし、小さい子は汽車ぽっぽといって喜んだ。 (中略) 開業当時は、琴平方面へ行くのが上りで、時刻表では丸亀-琴平間は上下各一三本で、一時間ごとぐらいに発車し、所要時間約五〇分であった。(中略) 金比羅さんに参拝するにも、歩いて行くか人力車に乗るしかなかった時代で、汽車の利便は大きく、人々に喜ばれた。
香川92	高瀬町編「高瀬町史 通史編」(高瀬町、2005年)、516頁	上高瀬駅の開通 (中略)一九一三(大正二)年十二月二十日、「上高瀬駅」が開業、祝賀会が新名の宝光坊で催された。開通後、一日の運行は四~五回であったが、それでも駅前付近が著しく活況を呈し、「田舎町の繁栄元素」となっていたことはいまでもない。

鉄道5 予讃線(香川県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
香川97	豊浜町誌編集委員会編「豊浜町誌」(豊浜町、1974年)、643頁	予讃線の開通 (中略)多年宿望の北四国海岸の全通を見るにいたり、高松・松山両市連絡の大使命を果たすこととなったのである。
香川98	新修豊浜町誌編さん委員会編「新修豊浜町誌」(豊浜町、1995年)、421-423頁	予讃線の開通 (中略)松山まで全面開通したのは昭和二年四月三日である。 この事業着手以来八年間の歳月と約九〇〇万円の経費を要して、多年にわたり宿望していた北四国沿線を走る路線の全通を見るに至った。 そして、北四国の玄関口である高松と松山の両市連絡という大きな使命を果たすことになった。 予讃線の電化 (中略) こうして、豊浜駅にも電車が走るようになり、これまでの観音寺駅での乗り換えもなく通学・通勤・旅行等がきわめて便利となった。 ちなみに、特急電車を利用した場合、高松－松山間は、今から一〇年前の昭和六〇年と比べてみると三〇分あまり時間短縮されている。 また、豊浜－高松間の通勤電車を利用した場合においても、約三〇分前後短縮され、通勤が便利となった。
四国21	交通新聞社編「JR四国20年のあゆみ」(四国旅客鉄道、2007年)、42頁	予讃線高松－多度津間の複線化 土讃線直通列車も加わる予讃線高松－多度津間は、四国一列車密度の高い区間である。このため国鉄当時の1961(昭和36)年以来複線化が進められ、高松～多度津間33.0kmのうち坂出～丸亀間6.8kmを除く区間は1970(昭和45)年3月までに複線化されていた。しかし、1988(昭和63)年4月の瀬戸大橋線開業後はさらに混雑に拍車がかかり、1991(平成3)年12月残る坂出～丸亀間の複線化に着工。1993(平成5)年7月に坂出～宇多津間、同年9月21日には最後の宇多津～丸亀間も複線化され、輸送上のネックは解消。行き違い列車の待ち合わせがなくなり、スピードアップが図られた。