

J R高松駅

いま私たちが見る J R 高松駅の駅舎は四代目です。高松駅の変遷を見てみましょう。

明治 30 年 2 月に讃岐鉄道は既に開業していた琴平～丸亀間の路線を高松まで延長しました。この時の高松駅の初代駅舎は、宮脇村西浜（現在の高松市扇町 2 丁目の県立盲学校付近）に建てられた木造平屋日本瓦ぶきの小さなもので、「西浜ステーション」と呼ばれていました。駅が高松の中心部や高松港から離れていたため、人力車がその間を往復しました。

明治 37 年 12 月に讃岐鉄道が山陽鉄道に買収され、山陽鉄道は明治 39 年 12 月に鉄道国有法により国有化されました。明治 43 年 6 月に国鉄が宇野と高松の間に連絡船を運航することになり、宇高連絡船と接続するため、西浜から線路が延長され、新湊町（現浜ノ町）に新駅舎が建設されました。同年 7 月に完成した二代目駅舎は木造 2 階建ての欧風のモダンなゴシック建築で、当時は見物客が後を絶たず、高松の新名所と騒がれたほどでした。明治 44 年 11 月には高松市の栈橋の横に鉄道専用の栈橋が完成して、大正 13 年 8 月には高松駅～高松栈橋駅間が高松駅構内扱いとして開業しました。宇高航路の開設や高松港の改修、さらに大正 14 年 8 月に高德線の高松～志度間が開通したことなどにより、高松駅を利用する人や物の流れが活発になり、高松は四国の玄関口としての地位を築いていくことになりました。

昭和 34 年 9 月に高松駅は東方に移動し、高松栈橋駅を高松駅に統合して、昭和 35 年 3 月に三代目駅舎が正式に開業しました。三代目駅舎は 5 階建ての駅ビルでした。二代目駅舎はそのまま残されていましたが、同年 8 月の周辺の大火により焼失しました。その後、昭和 63 年 4 月に瀬戸大橋が開通したのに伴い、明治 43 年から運航されてきた宇高連絡船は 78 年の歴史に幕を閉じました。

宇高連絡船の廃止など高松市を取り巻く環境が変化する中で、国、香川県、高松市、J R 四国などは新しい都市拠点の形成をめざして高松港頭地区（サンポート高松）総合整備事業を推進し、平成 13 年 5 月に高松駅新駅舎、高松港旅客ターミナルなどの中核施設が開業しました。完成した四代目駅舎は 4 階建てで、コンコースは 3 層吹き抜け構造となっており、2 階のデッキからはホームをのぞむことができます。また、駅前広場からホームまで段差がなく、鉄道利用者が平面で移動できる構造となっています。

令和 6 年 3 月には高松駅直結の駅ビル「高松オルネ」がオープンし、さらに令和 7 年 2 月には駅周辺に最大 1 万人収容の県立アリーナが、同年 3 月には都市型の大学キャンパスが開設され、高松駅の周辺はますます人々が賑わうエリアとなっています。

<参考文献：香川県編「香川県史第六巻」1988 年、四鉄史編集委員会編「四鉄史」1989 年、交通新聞社編「J R 四国 20 年のあゆみ」2007 年、高松駅開業 120 周年記念写真展に関する資料 2017 年など>



高松駅(左)と高松オルネ(右)



高松オルネ前



(地理院地図に加筆)