

路線開削「申合書」によると「道幅三間以上並木敷両側老間宛ニシ溝敷ハ実地ニ就テ適宜定ムル事」、「橋梁ハ内法幅式間以上ノ事」、「通過動荷量ハ橋梁長老尺毎ニ半「トン」と定ム」などとなっており、ほぼ幅員九尺余りを計画したものであった。総延長二八〇詰、未だ、鉄道も自動車もなく、ほとんど、人馬の交通程度であった当時としては、非常に雄大な、将来を見通した事業として高く評価できるであろう。

八年をかけて明治二十七年に完成するが、この大工事に心血を注いだ大久保謙之麁の情熱と先見の明を指摘せずにはいられない。彼は、嘉永二年（一八四九年）、三野郡財田上村の生まれ、愛媛・香川の県会議員を勤め、讃岐鉄道、多度津港の改築、北海道開拓移住、あるいは農村振興策など、およそ県内外のあらゆる公共的事業や社会基盤確立のための仕事に全力を尽くした事業家であった。

二、鉄道の創設

鉄道と「金毘羅参り」 近代の交通革命は鉄道の登場である。鉄道は、産業革命の象徴でもあったが、わが国の場合は、言わば、明治の文明開化の象徴が鉄道であった。近代交通機関として輸入された蒸気機関車は、新橋―横浜間を明治五年に走り始めるが、その勇姿は、乗物としては駕籠か馬しか知らない当時の人々を、驚かせるに十分であった。この西欧文化は、やがて各地方へと普及し、明治二十年代初めには、鉄道ブームを出現する。

四国島内の陸上交通は、比較的発達が遅れていたが、この鉄道ブームは、逸早く、四国へも波及し、明治二十一年十月に、愛媛県松山市で、私鉄としては全国でも三番目に当たる伊予鉄道を開業している。しかし、これ

は、小型の軽便鉄道であって、本格的な鉄道は、それから半年余り遅れて、本県に讃岐鉄道として誕生することになる。

西欧のような貨物輸送のための交通手段として利用された鉄道は、関東の製糸・機業地帯か九州の炭鉱地帯に見られる鉄道に限られてくるが、四国の場合は神社参詣のためや温泉保養という観光目的が当初の契機といつてよい。本県の鉄道の敷設も、先ず、この「金毘羅参り」への導入が考えられたのも不思議ではない。

金毘羅参詣の順路は、本土からの場合、瀬戸内を渡って、丸亀か多度津のどちらかの港に上陸し、徒歩か人力車および馬車の利用であり、あるいは、高松から人力車を駆ることもあった。また、多度津港は、明治十五年の『西南諸港報告書』によれば、海底が粘土なので、船舶の外側の水垢の除去に便利であり、毎年春二月から八月までの間は、碇泊する船舶が最も多く、言わば、和船のドックとでも言うて良い港であり、小型の汽船は、毎月二〇〇隻余りも出入しているという、瀬戸内海東部の良港で、廻船問屋が多く、物流のターミナル的港として近世以来発展してきた港である。

丸亀から琴平までは一五・五詰、多度津・琴平間は一一・三詰であったがこれをし字型に鉄道で結ぼうという計画が持ち上がった。

讃岐鉄道と景山甚右衛門 鉄道敷設の具体的計画は、明治二十年五月二十四日付の「私設鉄道願」として、大阪府の川口正衛、多度津の景山甚右衛門など一八名の連署で、愛媛県知事を経て内閣総理大

臣伊藤博文宛提出された。その願には、「……今般私設鉄道条例ヲ遵奉シ、私共発起ヲ以テ、那珂郡丸亀港ヨリ多度郡多度津港ヲ経テ、那珂郡琴平村へ達する間、旅客及荷物運輸ノ目的ヲ以テ鉄道ヲ布設シ、一層交通運輸ノ便ヲ快利ナラシムル目的……」と述べられている。

この付属文書である「讃岐鉄道目論見書」によると、その内容は、資本金二五万円の讃岐鉄道株式会社を、愛媛県下讃岐国那珂郡丸亀通町一〇三番地に設立し、敷設する路線は、那珂郡丸亀を起点として、中府、津森、今津、下金倉を経由、次いで、多度郡の北鴨、道福寺、多度津、庄、葛原、金蔵寺・稲木、上吉田、生野、大麻、を経由して、那珂郡琴平村に至るというものであった。

これに対して、同年七月十一日仮免許、翌二十一年二月十五日に本免許が下り、四月十日、琴平の下川原で起工式が行われたが、当初の目的とする丸亀・琴平間九・六マイル（一五・五結）が開通したのは、更に、一年後の、二十二年五月二十三日であった。

讃岐鉄道建設計画の中心人物である景山甚右衛門は、廻船問屋である自家の船で東京へ出た明治十一年、新橋・横浜間の鉄道を見て、興味を抱き、帰郷後、讃岐鉄道の計画に携わることになる。彼はまた、鉄道を起すだけでなく多度津銀行（本県最初の私立銀行）を創設し、讃岐電気会社を四国水力電気株式会社へ発展させるという言わば、近代化のリーディング・カンパニーである鉄道・銀行・電気の三事業の基礎を築いた実業家であった。

同時に、地方政界から衆議院議員として中央政界に活躍した政治家でもあった。

しかし、鉄道建設は決して容易なものではなく、中央から技師を迎えて技術指導を受け、工事は日本土木会社に依頼した。殊に、周辺の住民に与える影響は大きく、旧来の人馬による交通手段にとっては、死活にかかわる重大事であったから、沿線の人力車夫や馬方らは、猛反対して、景山家に押し掛けて騒ぐほど激しいものであったという。また、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かと心配し、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。

工事は約一年間かかって、全区間を完成させたが、使用する機関車・客車のドイツからの到着が遅れ、五月二十三日からの営業開始となったため、予定していた春の金刀比羅祭には間に合わなかったのである。この開業当初の規模は、ドイツ型タンク機関車（二〇ト）三両、定員二〇名の客車三両、四トから七トまで三種類の貨車一二両を使用して、客貨混合四両の列車編成で営業運転された。

その後、明治二十八年九月には、丸亀より高松までの路線延長を申請して許可を受け、三十年二月に、丸亀・高松間一六・八マイル（二七・一結）が開通し、対岸の山陽鉄道との相互連絡も実施されたが、三十七年同鉄道の買収され、二年後には官収されて国有鉄道となった。

三、港湾の近代化

高松港の修築

四囲を海に囲まれたわが国は、古くから船による海上交通を主として利用して来たので、港

湾の発達、同時に都市の発達でもあった。中でも、瀬戸内海は、山陽側、北四国側ともに数多くの港を形成している。

明治政府は、すでに貿易立国の立場から、積極的に大型港湾の新設整備を行うとともに、産業発達と国土開発のためには、主として地方の臨海都市における中小港湾の改修整備の必要を認めて、その実施を推進した。特に、県庁所在地などの重要都市は、ほとんど近接して港湾を所有しているのが常であるから、市制・町村制の施行に引き続いて、港湾整備を行う例が極めて多いといえる。本県では、三置香川県の発足直後、県都として高松市が市制を施行したが、同市はまさに港湾都市なので、都市の近代化は先ず「港の修築から」ということになった。高松港は、北向きであって、自然条件は必ずしも良港とは言えないが、備讃瀬戸に直面し、生駒藩時代に、水城として玉藻城が築かれて以来、高松の城下町形成の一部として、重要な役割を果たして来たという歴史的な背景をもっている。

わが国の海運は、近代に入って和式木造帆船から洋式汽船へと順次転換していったので、瀬戸内の諸港はそれに応じて変化を余儀なくさせられた。高松港も入港する船舶の大型化と種類の変化に伴って、港内での操船が難しくなり根本的な改修の必要ができたことから、高松市は市政の最重要施策として、高松港の修築に取りかかり明治二十六年六月に、市会の議決をえて調査・測量等の準備作業に入り、三十年六月に着工したが、市当局は工費に一九万四〇〇〇円をかけるという大工事であった。

港湾改修の内容は、外側に突堤を設けて波浪を防ぎ、大型汽船の繫留を可能にするものであるが、実際に工事にかかる時、諸般にわたって問題が続出して付帯工事が増え、結局、三十三年三月、一応、完成を見たものの、更に、三十四年九月に第二次の修築工事に入った。これは讃岐鉄道が丸亀から高松まで延長され、金刀比羅宮や

善通寺への参詣客が高松港を利用する機会が増え、関西からの入港船が増えたこともあり、船舶の碇泊地を始め、港内の諸施設を更に整備する必要があったからである。

二期工事では港内の浚渫を行って水深を深め、より大型の汽船発着を可能とし、三十七年九月に工事は完成したが、その六年後には、対岸の宇野港と結んだ鉄道連絡船が就航し、高松港を文字通り四国の玄関として位置づけることになった。

四、郵便通信制度と香川県

郵便制度の施行 近代社会は、それまでの閉鎖的な封建社会からの解放であったが、それをもっとも如実に示すものが、情報化の進展であり、その先駆けは郵便制度であろう。

欧米の制度を導入し、明治元年に駅通規則を制定、以後、明治四年までに、郵便切手の発行と郵便箱の設置を行っている。

同年、四国で最も古い津田郵便取扱所が設置されており、翌五年に丸亀の高木家から「今般四国路郵便御取開ニ付、切手売捌並ニ脚夫賃銭等、左之通り奉願候」として、郵便切手の売り捌きを願っているが、手数料は一〇〇文につき銭四文を申請している。これによれば、凡その切手販売枚数を下付してもらい、一か月毎に売り上げを計算し、手数料を引いて収めるという方式である。また、「脚