

丸亀、琴平間に鉄道

明治五年（一八七二）五月、はじめて東京新橋と横浜間に鉄道が開通した。香川県では、それから十七年後の二十二年（一八八九）五月、丸亀、多度津、琴平間に、讃岐鉄道が開通した。讃岐の鉄道は、まず金刀比羅宮参拝という、宗教上の理由から発達したのであった。丸亀停車場は西本町に開設された。この年には、東海道本線が全線

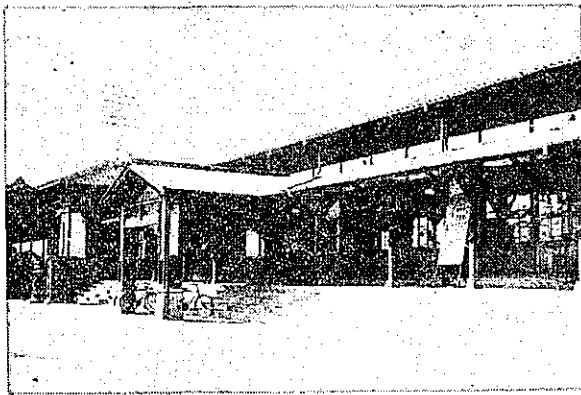
開通していたのであった。このことから考えると、四国地方は、交通機関の普及から取り残された、後進地域であったことがわかる。

はじめは、丸亀、多度津、善通寺、琴平の四停車場であったが、のちに金蔵寺停車場ができて、五つの駅になった。機関車や客車は、わが国最初に新橋―横浜間を走った型と、ほとんど同じであった。丸亀から琴平まで、各停車場の停車時間を入れて、四十分かかった。午前六時半から午後九時まで、一時間十分ごとに列車が走り、丸亀から琴平までの運賃は、下等が十一銭、中等が二十二銭、上等は三十三銭であった。当時米が一升（約一・四キロ）八銭であったから、この汽車賃は、ずいぶん高いものについていたといえよう。

明治三十年（一八九七）二月、八年遅れて、丸亀から高松まで鉄道が延長した。これは、政治的、軍事上の目的などから、敷設されたものであった。このときに、現在の浜町に丸亀駅が新設され、旧駅から移転して業務を開始した。第十一師団が善通寺に設置されたり、高松築港の完成などで、山陽本線との連絡が密接になった。旅客も、貨物も、急激に増加したが、収支がうまくつくなわなないで、経営は非常に苦しかった。

当時政府は、鉄道民有主義をとっていたので、収益の多い地方には、どんどん民間鉄道が建設され、発展していった。しかし、収支のつぐなわなないところは、その地方が政治上、軍事上鉄道が必要であっても、民有主義であるために、鉄道の開設は遅々として進まなかった。

明治三十五年に、讃岐鉄道に食堂車ができ、はじめて女給仕が出現し



旧丸亀駅

近 代

て、旅客の人気を呼んだ。食堂車の飲食物の料金は、ピフテキ、コロッケ、ハムサラダがそれぞれ一皿十銭、ビール大ビン二十五銭といった具合で、「メニュー」には「お茶代、祝儀は申受けません」と書いてあった。

はじめから経営が苦しかった讃岐鉄道は、本州との交通連絡の進展という事情も手伝って、三十七年十二月山陽鉄道に合併吸収され、十五年の歴史を閉じたのであった。

明治三十九年（一九〇六）鉄道国有法が国会を通過し、民営鉄道の大半が、国有鉄道に買収されることになった。そこで山陽鉄道も国有鉄道となり、予讃線が誕生したのであった。

「汽笛一声」の鉄道唱歌にならない、明治三十四年一月に、国学者の黒木安雄が作詞、川添安蔵が作曲した、讃岐鉄道唱歌がある。丸亀付近の歌詞は次のようである。

▽朝げの畑絶えぬかと

ふりさけ見れば今もなほ

今もたなびく雲の一筋や

讃岐の富士と飯の山

▽八十蘇婆の清水大魚の

社も近し行きて見よ

江尻福江の旧蹟も

坂出駅の右左

▽ここは坂出塩田は

旧藩よりの大利益

海を埋めし久米氏の

名はいつまでも埋りぬ

▽坂出口の紡績社

坂出道の通う汽車

塩舎に畑たなびきて

いとど賑ふ世となりぬ

▽仲の水門は知らねども

宇多津の浜の遠近に

島多けれどさみごしま

今も名くわし荒磯に

▽狭介の島は其の昔

理源大師の誕生地

かかる人さえ生れたる

讃岐の国は国柄か

▽宇夫志奈の神俯し拜み

行くは網の浦づたい

焼くや藻塩の畑こそ

誠に国の榮なれ

近代

▽塩飽七島北に見て

南に指すや円亀城

響く喇叭は城山の

麓に接く練兵場

▽塩屋金倉豊原の

浜辺伝ひて往く舟を

数ふる間もあらなくに

汽車は多度津に早着きぬ

▽畿内山陽西海や

諸方の船の大港

四国道路の咽喉の

処からなる多度津町