電　車

明治四十三年五月東讃電気軌道株式会社（社長三幣保）設立、四十四年十一月今橋―志度間一三・五キロの敷設工事完工、同月十八日盛大な開通祝賀会を挙行した。房前で花火大会があって、花電車が運行した。郷土の人びとは歓喜にわいて初乗りにひしめいた。当時の電車はいわゆるチンチン電車で、ポールがよくはずれた。カーブにかかると車掌は窓から半身をのけぞらして架線にあてがうのにけん命であった。軌道が栗林公園まで延び、大正五年九月、四

国水力電気株式会社と合併して四水屋島遊覧電車と改称した。よく揺れるのにゆらん（遊覧）かと観光客は笑った。翌六年七月公園北門から築港までの市内線が完成して全線一六・五キロが開通したが、市内線が格別時間がかかるので、桟橋行きには今橋から歩く方が早かった。

昭和十八年十一月、高松電気鉄道株式会社・高松琴平電気鉄道株式会社・四国水力電気株式会社の三社が合併して高松琴平電気鉄道株式会社〔通称コトデン〕と称し、二十年一月、八栗・志度間の鉄道は屋島ケーブル、八栗ケーブルとともに軍需資材として撤去された。空襲によって高松市街は廃墟（はいきょ）となり、その復興に際して従来の市内線は廃止し、瓦町駅が近郊電車の接続地となった。

二十三年十二月瓦町―築港間の軌条敷設開通、二十四年十月、八栗―志度間七キロの復旧工事が完成して志度・築港間に電車が運行した。志度駅は、開通当初は金屋八坂神社の南五〇㍍の地点にあったが、高徳線開通の大正十四年八月現在地に移転した。

なお電車の開通とともに、東讃電気（株）が本業のほか電気の供給をして、志度および沿道に電灯がついたことが特筆される。

汽　車

明治三十二年讃岐鉄道株式会社〔景山甚右衛門〕で高松―琴平間に鉄道がついたころ、東讃にも鉄道敷設の機運が高まり、阿讃鉄道株式会社〔天羽俊二〕と香徳鉄道株式会社〔鈴木伝五郎〕とがその建設権獲得をめぐってしのぎを削った。そのあげく経済界の不況で、両社とも多くの費用と労苦をつぎこんだままで解散した。大正六年十二月、大川郡会が中心となって阿讃鉄道東讃線期成同盟会を結成し、猛烈な請願運動を展開して、ついに大正十年の特別国会で敷設が本決りとなった。志度―津田間の鉄道がことさらに造田へ迂回していることで、長尾を中心とした期成運動の強烈さをうかがうことができる。

この線は、高徳線と称して、工事は大正十二年一月高松から着工し、大正十四年八月一日、高松志度間（一六・三キロ）の第一次工事が竣工した。

開通祝賀式は同日午后二時から志度寺境内で行なわれた。地元志度町では、催し物に競漕・仕掛花火・店頭装飾競技会・仮装行列・素義大会（素人義太夫大会）・生花大会等、この日から三日間は山車（だし）・屋台・弾き流しと賑わい勝手次第で、郷土志度は歓喜に沸き返った。

当時の客車は五両編成で五〇〇形式の小型蒸気機関車が客車四両と緩急車〔荷物と車掌の乗る車〕をけん引していた。客車は座席を横に仕切ったもので、出入口は多いが一区画以外への移動はできなかった。志度高松間の所要時間四八分、運賃片道大人で十七銭。「一日の収金七―八〇円。一〇〇円越えた日は駅長が手放しで喜んだ。」と初代志度駅員川崎義則は語る。

志度駅開業一か月の成績

乗車人員	一〇、六四三人
降乗人員	一〇、七五七人
収　入	二、三一九円九五銭

貨物発送	二五三トン
〃　到着	九八六トン
収　入	二、一四八円七三銭

大正十四年十二月二十一日栗林駅が開業し、大正十五年三月二十一日津田まで開通、昭和三年四月十五日引田までが開通、同十一年三月二十日高松―徳島間が開通した。その後客車もボギー式になり、一日の発着回数も増し、昭和十一年七月十五日からガソリンカーが登場した。昭和四十年十月一日から下り急行便が一日一回ながら停車するようになった。

歴代駅長　（カッコ内は就任の年）

小川悦三郎（大正一四）　本田兵助（昭和三）　原田嘉寿（一一）　須田慶三（一六）　池田直三郎（？）　熊井唯一（二四）　高木幸生（二九）　合田峯一（三〇）　秦武雄（三三）　森忍（三五）　赤松安彦（三六）　近藤延衛（三八）　花田優（四〇）　合田完（四二）