

## 第5編 近代・現代

大川・琴電・徳島バスが交替で運行している。  
 △津田線▽ 高松―志度―津田―三本松間。路線は国道二一〇号線、一日二七往復、大川バス・琴電バスが相互に運行。

△小田高松線▽ 小田―志度―高松間。路線は国道二一〇号線、小田から志度までは県道志度小田津田線、一日一二往復、大川バス・琴電バスが運行。  
 △志度長尾線▽ 小田―志度―長尾間。路線は県道志度小田津田線と志度山川線、一日四往復（ただし日曜日は三往復）、大川バスが運行。

## 観光バス

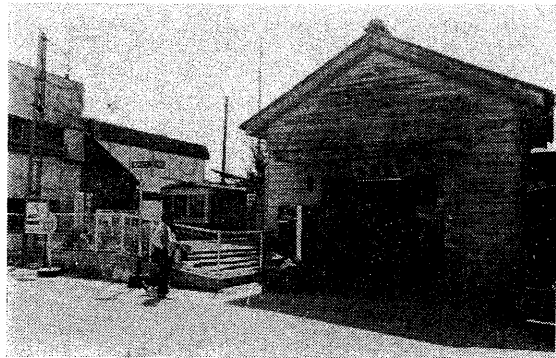
自家用自動車の普及と併行して最近では観光に貸切バスを利用するようになった。専属のガイドをつけて、よほど遠隔の地まで乗り替えなしの観光旅行を楽しむことができる。海を渡るにもフェリーがあり、道路は高速道路となっている。観光バスも大型化されて五〇人乗りにする。型はボンネット型から箱型に、特に内装がよくなり、シャンデリヤ、テレビ、冷蔵庫、温蔵庫、冷暖房装置を備え付け、椅子は寝台用に使用できるなど、豪華なバスに変わってきた。

## 第八項 電車

明治四三年五月、東讃電気軌道株式会社（社長三幣保）設立、翌四四年一月一八日、今橋―志度間一三・五キロメートルに、香川県で初めての電車路線の完成を見た。完成当日は盛大な開通祝賀会を挙行、花電車を運行し、房前では花火大会を開催した。志度町民をはじめ沿線の人びとは歓喜にわいて初乗りに殺到した。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、カーブにかかると車掌は窓から半身をのけぞらせてポールを架線にあてがうのに懸命であった。

軌道はその後出晴まで、つづいて栗林公園北門まで延長した。会社は大正五年四国水力電気株式会社と合併し讃岐電気鉄道と改称。翌六年公園北門―高松駅（旧）―築港間の市内電車が営業を開始し、ここに初めて築港―志度間の全線が開通した。



琴電志度駅

当時の鉄道省発行「鉄道旅行案内」によると、

「高松市の人口四万六〇〇〇人、栗林公園（南半里）へは電車片道九銭、屋島（東一里三十四丁）へは山麓まで電車片道二十九銭、五十分を要す。更に東へ進めば五剣山下に停留所あり、高松から二里十五丁、電車三十九銭、頂上までは道が険しく、多くは中腹の八栗寺に参詣して帰る。終点の志度は風光明媚、四国八十六番札所志度寺を始め多くの旧蹟があり、高松より片道四十四銭を要す」

と記している。

開設当初の志度駅は金屋八坂神社の南五〇メートルの地点にあったが、大正一四年八月国鉄高德開通に伴い現在地に移転した。

昭和一八年一月、讃岐電気鉄道（旧東讃電気鉄道）、琴平電気鉄道、高松電気軌道の三社が戦時統合のため合併し、高松琴平電気鉄道株式会社（通称ことん）を設立した。

琴電志度駅の年間一日平均乗降客数

年 度	乗 降 数	年 度	乗 降 数
昭和四七	一、六八〇人	昭和五三	一、八六〇人
四八	一、九〇〇	五四	一、八八〇
四九	一、七九〇	五五	二、〇一〇
五〇	一、七〇〇	五六	一、九七〇
五一	一、六九〇	五七	二、〇二〇
五二	一、八〇〇		

旧工事が完成した。

開業当初は屋島への観光遊覧電車としての性格が強く、ポール電車で遊覧客を乗せ、源平合戦の名所や瀬戸の風景を眺めながらのどかに走っていた。国道一―号線の整備、マイカーの増加、屋島ドライブウェイの開通で通勤者・観光客が激減、一時は同線の廃止がつぶやかれたが、オイルショック後の経済の落ち込み、交通事故の増加、沿線の団地化により最近では活気を取りもどしている。

第九項 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る競争を削った。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解散した。大正六年一二月、大川

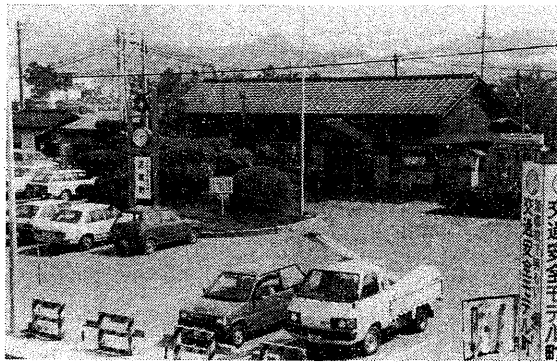
郡会が中心となって阿讃鉄道東讃線期成同盟会を結成し、猛烈な請願運動を展開して、ついに大正一〇年の特別国会で敷設が本決りとなった。志度―津田間の鉄道がことさらに造田へ迂回していることで、長尾を中心とした期成運動の強烈さをうかがうことができる。

この線は、高徳線と称して、工事は大正一二年一月高松から着工し、大正一四年八月一日、高松志度間(一六・三キロメートル)の第一次工事が竣工した。

つづいて大正一五年三月二日には津田まで、昭和三年四月一五日に引田まで、高松―徳島全線開通は昭和一〇年三月二〇日であった。その後客車もボギー式になり、一日の発着回数も増加し、昭和一一年七月一五日からはガソリンカーが登場した。昭和四〇年一〇月から下り急行一本が志度駅に停車、現在は上り一本となっている。昭和五二年三月一五日から列車集中制御装置を導入し保安度が格段に向上した。

志度―高松間の開通祝賀式は大正一四年八月一日午後二時から志度寺境内で行われた。地元志度町では、催し物に競漕・仕掛花火・店頭裝飾競技会・仮装行列・素義大会(素人義太夫大会)・生花大会など、この日から三日間は山車・屋台・弾き流しと賑わい、志度町内は歓喜に沸き返ったという。

開業当時は客車五両編成で五〇〇形式の小型蒸気機関車が、客車四両と荷物と車掌を乗せる緩急車をけん引していた。客車は座席を横に仕切り、



国鉄志度駅

昭和二〇年に入ってから戦局が苛烈化し、同年一月二六日八栗―志度間が屋島、八栗両ケーブルと共に廃止となり軍需資材として車両、施設は供出させられた。同年七月四日の弘暎米軍の空襲によって高松市街は焦土と化し、築港―今橋間の電車施設は全滅した。戦後の復興に際し、市内電車は廃止となり、瓦町―築港間は複線に改め、瓦町駅が近郊電車の接続地となった。戦時中撤去された八栗―志度間は、沿線住民の強い要望にこたえ、昭和二四年一〇月復

## 第5編 近代・現代

出入口が多いが車内は移動できなかった。現在は気動車となり当時とは反対に出入口は少なく車内は自由に移動できるものとなっている。貨物列車はED10型式機関車が使用されている。志度高松間の所要時間は当初の四八分に対し現在では半分の二二分。運賃は当初の大人片道一七銭が現在では二八〇円と桁違いの値上りを見せている。

開業時の一か月の成績

乗車人員 一万六四三人（一日三五五人）  
 降車人員 一万七五七人（一日三五八人）  
 旅客収入 二万三一九円九五銭  
 貨物発送 三五三トン  
 貨物到着 九八六トン  
 貨物収入 二一四八円七三銭

現在の営業成績（昭和五九年度一日平均）

乗車人員 一二九八人 四国内での駅の順位二八位。  
 旅客収入 三六万四四二三円 四国内での駅の順位四一位。

志度駅からの旅客普通運賃（昭和五九年四月改訂）

高松 二八〇円 徳島 八五〇円 岡山 一二二〇円 松山 三三〇〇円 高知 二六〇〇円 大阪 三九八〇円 東京 九八六〇円

列車通過回数（昭和五九年二月改訂）

上り二七本、下り二七本、計五四本。うち志度駅停車は、上下とも一五本の計三〇本。