

三 讃岐鉄道が開通

全国で七番目 我が国ではじめて鉄道が開通したのは、明治五年（一八七二）五月七日で、品川と横浜間の一四・八六マイル（約二三・九 kilometre）であった。まもなく品川から新橋まで延長され、このころから鉄道の発達期に入った。当時、政府は官営で鉄道を建設する余裕はなく、私設鉄道の助成に努めた。

明治十六年から各地で私鉄が開業するようになり、香川県では同二十二年に讃岐鉄道が開通した。四国で二番

目、全国では七番目で、早いほうであった。

丸亀町の近沢弥助、多度津村の景山甚右衛門ら一八人が発起人となり、同二十年、時の愛媛県知事に鉄道敷設の願書を提出した。その目論見書によると、資本金は二五万円、丸亀通町に本社を置くとなっている。路線は、丸亀から中府、津森、今津、下金倉、北鴨、道福寺、多度津、庄、葛原、金蔵寺、稲木、上吉田、生野、大麻を通り、琴平までの間であった。

香川県の交通は、江戸時代から金刀比羅宮のかかわりで発達したといわれる。讃岐鉄道も多分に宗教的な色彩が濃く、金毘羅参りの人々を対象にした巡拝鉄道であった。

こうして、同二十年七月に仮免許となり、翌年二月に本免許が下り、四月に琴平村の下川原で起工式が行われた。そして、直ちに建設に着手し、同二十二年五月二十三日に丸亀、多度津、琴平間一〇・一五町（約一六・四町）が開通した。はじめ、社員は七七人で、給料は社長月給三五円、駅長同一円、機関手日給九〇銭、車掌同一二銭であった。

実は当初計画では、鉄道は丸亀城の南方を通ることになっていたが、西川亀太郎らの働きかけで、城の北側の市街地を通るように変更された。

讃岐鉄道の開通は、交通の革命をもたらした。蒸気機関車が客車や貨車を引き、しゅっしゅっと黒い煙を吹きながら線路の上を走る。人々は陸蒸気と呼んで肝をつぶし、小さい子は汽車ぼっぼといって喜んだ。

その一方では、社会問題も引き起こした。先に品川・横浜間に鉄道が開通した時、人力車の車夫たちは失業するといって反対し、車界党という労働組合を結成して対抗した。香川県でも鉄道が敷かれるという話が広がるのと、人力車の業者は、もう生活ができなくなるとはげしく反対した。一時は、讃岐鉄道発起人の家に押しつけるか

など、心配された。

丸亀停車場の開設 讃岐鉄道が開通し、船頭町（浜町西寄り）に丸亀停車場が設けられた。木造平屋建ての小さな駅舎で、プラットホームなど砂利敷きであった。そのころ、このあたりはまだ住家も少なく、樹木の茂ったところが多かった。北側は、西汐入川の河口で漁船が並んでいるのが見えた。月見町（西本町北寄り）には鉄道宿舎ができた。

はじめのころ、列車は、全長三間五尺（約七尺）のドイツ製Bタンク機関車に、小型の客車と有蓋無蓋貨車の混合四両で編成されていた。客車は座席が横に仕切られていて、車内は自由に動けず、二〇人乗りでマッチ箱といわれた。

開業当時は、琴平方面へ行くのが上りで、時刻表では丸亀―琴平間は上下各一三本で、一時間ごとぐらゐに発車し、所要時間は約五〇分であった。運賃は三段階になり、丸亀―多度津間は上等九銭、中等六銭、下等三銭、丸亀―琴平間は上等三三銭、中等二二銭、下等一一銭であった。まもなく、この等級は上等と並等に改められた。日曜日には特等車が運転されることもあり、その乗客の名前が新聞に掲載されたりした。

金毘羅さんに参拝するにも、歩いて行くか人力車に乗るしかなかった時代で、汽車の利便は大きく、人々に喜ばれた。それに、汽車は発車しても「待ってー」と手を挙げて駆け出すと止まって乗せてくれたという。沿線の人々は、「いま上りの五番列車が通ったから、お昼ご飯にし



讃岐鉄道の丸亀駅（『四国鉄道75年史』より）

第二章 市制・町村制の施行

よう」とか、「きょうは走る音が近く聞こえるから雨になる」などと、汽車を身近に感じるようになった。

高松へ延長 讃岐鉄道は、明治三十年（一八九七）二月に丸亀から高松まで一六・七マイル（約二六・九結）延長された。その時、丸亀停車場は約五町（約五四五坪）東の浜町へ移転した。前々から、商店街などが、町の発展のため停車場を中心部へつくってほしいと要望していたという。そのうち、停車場は駅とよばれるようになった。丸亀―高松間は上り一三本、下り一四本で、高松へ行くのに二時間五分かかった。

運行区間が長くなり、車内でお菓子や果物を売るようになった。国内ではじめてのことで、モダン列車などと評判がよかった。まもなく、客車の半分を仕切って食堂車にした。そのころ、オムレツ、ビフステーキ、ハムサラダ各一〇銭、食パン六銭、コーヒー三銭であった。やがて、たばこやビールも販売するようになった。

同三十三年五月に丸亀市制実施祝賀会が開かれ、丸亀実業会が商店の大売り出しをした。その時、讃岐鉄道は乗客に往復運賃を二割引にし、更に副賞としてくじ引きで一等に一三〇円の金側懐中時計、二等に七五円の同社株券を出した。

三十五年には優等列車を運行し、これに美人のボーイが乗り世間を驚かせた。別珍の上衣、紫色のセルのはかまに、編み上げ靴をはき、ハイカラであった。女性のボーイというのはおかしいが、当時はなんの違和感もなかったという。センチシヨンを巻き起こし、本土からも乗客が大勢押し寄せた。この話は、アメリカのシカゴの鉄道雑誌にも掲載されたという。

三十六年には、讃岐鉄道の高松・丸亀・多度津・琴平の各駅と、山陽鉄道の柳井以東の各駅、それに官設鉄道の新橋・京都・大阪・神戸の各駅との間で、連絡乗車券が発売されるようになった。

有名な「汽笛一声新橋を」の鉄道唱歌は、明治三十三年に東京帝大講師大和田建樹が作ったが、讃岐鉄道に

も国学者黒木安雄が作った鉄道唱歌がある。この丸亀付近の歌詞は次のようである。

▽朝げの烟絶ぬかと

ふりさけ見れば今もなお

たな引く雲の一筋や

讃岐の富士と飯の山

▽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

数える間もあらなくに

汽車は多度津に早着きぬ

山陽鉄道に併合、国鉄へ 讃岐鉄道株式会社は、はじめ、南国の高知まで四国を横断する遠大な計画をもっていった。しかし、山陽鉄道から譲渡の申し入れがあり、明治三十七年（一九〇四）に同社へ売却した。讃岐鉄道は、山陽鉄道の経営に移した方が、四国の交通発展のためによいという大局的な見地から解散し、円満に譲り渡しが行われた。

明治三十九年に、それまでの鉄道営業法に代わり、新しく鉄道国有法が公布された。政府ははじめ、一〇年間

第二章 市制・町村制の施行

の長期に私鉄を国有化する計画を立てたが、鉄道の発達のためには買収を急いだ方がよいということになった。同年七月の第一期買収計画に、山陽鉄道など全国で七社が指定された。山陽鉄道は、十二月にいよいよ国有鉄道になった。

国鉄は、高松に西部鉄道管理局高松出張所を設けた。最初は、高松―琴平間で営業運転したが、しだいに西へ東へ路線を延ばしていった。同四十三年に、四国の高松と本州の宇野を結ぶ国鉄宇高連絡船が開通した。それでも、丸亀から東京へ行くにはおよそ一昼夜、二四時間を要した。

第四節 交通・通信の転換

一 交通・運輸の変容

国鉄一部複線に 昭和三十一年（一九五六）に国鉄予讃線に準急行列車が走るようになり、同三十六年には急行列車が登場し、また、土讃線にもディーゼルカーが運行されるようになった。毎年輸送量が増加し、丸亀駅の列車の発着はしだいに多くなった。同三十三年の予讃線・土讃線の発着は上り下り合わせて七六本になった。更に、三十六年には一二六本になり、国鉄を利用する市民にはますます便利になった。丸亀駅は、中讃地方の主要都市をひかえ乗降者が多く、そのころ、一日の乗降客は四六〇〇人であった。四国の国鉄駅では、県庁所在地の四駅に次いで、いつも五番目に多かった。

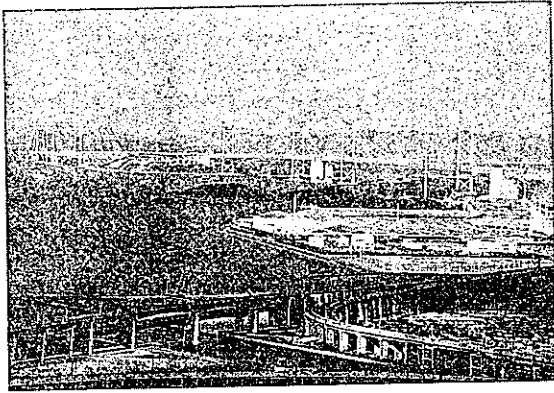
高松鉄道管理局は四国支社に昇格した。また、丸亀電修場は検修支区になり、のちに信号支区に変わった。同三十五年、国鉄は三等乗車券を廃止し、小・中規模の駅ではしだいに貨物の取り扱いを中止するようになった。

予讃線は、四国第一の幹線であるが、高松―多度津間は土讃線と併用になっている。全国的な輸送力の改善と宇野線の電化で四国と本州の交流が活発になり、四国内の線路容量は行き詰まり状態になった。そこで、国鉄第二次五か年計画の一つとして、高松―多度津間の複線化が計画され、三十六年に工期七年の予定でいよいよ工事に着手した。

同三十八年には、急行列車にはじめて冷暖房装置が取りつけられた。三十九年に、国鉄の都市間高速幹線鉄道いわゆる新幹線が東京―大阪間に開通した。一六両連結のスマートな列車が、最高速度二四〇kmで走るようになった。この時、国鉄は、全国的にダイヤの大改正を行った。

予讃線の複線工事は、四十年に高松―香西間三・七結が、翌四十一年には丸亀―多度津間四・二結が完工した。まだ部分的ではあったが、四国ではじめて列車が上り下り対向して走るようになった。

第二節 広域圏と大型プロジェクト



世界に誇る瀬戸大橋

鉄道併用橋 ところで香川―岡山ルートは、最初、高松―宇野、高松―日比、坂出―児島の三区間が考えられていたが、そのなかで、坂出―児島間の優位性が確認され、一本化することに決まった。いよいよ、昭和五十三年（一九七八）十月十日に待望の起工式が行われ、長い間の夢の懸け橋が現実になった。

翌五十四年一月から、建設費一兆一三〇〇億円を投じて架橋工事に取り掛かった。海底の発破からはじまり、海中から海上へ、下部工から上部工へと進んだが、大部分は海中の工事、施工条件は厳しかった。五十六年に大橋の全容がようやく海面に現れた。六十一年に岩黒島橋、与島橋、櫃石島橋が、六十二年には北備讃瀬戸大橋、下津井瀬戸大橋、南備讃瀬戸大橋が、次々に架設された。次いで海峽部、陸上部の道路の舗装、軌道の敷設や架線の取り付けなど、すべての工事が完成した。最新最高の技術を駆使し、一〇年の歳月をかけて四国と本州が陸続きになった。六十三年四月十日に開通式が行われた。

瀬戸大橋は、六つの橋の総称である。このうち、三つが吊り橋、二つが斜張橋、一つがトラス橋で、吊り橋は世界有数の規模をもっている。この大橋の全長は九・四キロ、主塔の高さは一九四メートル、橋げたは海面から六五メートル以上の高さになっている。また、下部工は設置ケーソン工法で、

近距離の中型地震や遠距離の大型地震に耐えられるようになってきている。そして、中央径間は一〇〇mあり、瀬戸内海を通る大小船舶の航行安全にも支障ないといわれる。

瀬戸大橋は、上部は道路、下部は鉄道の併用橋になり、世界でも有数の大橋といわれる。道路は、一般国道三〇号の瀬戸中央自動車道で、四車線の自動車専用道路になり、一二五cc以下の自動二輪車、原動機付き自転車や歩行者は通行できない。鉄道は、本四備讃線(瀬戸大橋線)となり、児島～坂出、または児島～宇多津にまたがっている。

これに接続するため、JR予讃線は丸亀市土器町から坂出市八幡町までの約五kmが高架に付け替えられ、また、宇多津駅も約六〇〇m北西へ移転した。瀬戸大橋は将来は新幹線を設備できる構造になっている。

瀬戸大橋の効果 瀬戸大橋の完成で、それまで、霧や強風、波浪などの気象条件に大きく阻まれていた四国と本州間の海上交通は、いつでも、決まった時間に、安全に輸送できるようになった。それに、乗り換えや荷物の積み換えの不便もなくなり、輸送時間も大幅に短縮された。

国鉄の宇高連絡船を利用していたころは、丸亀から岡山へ約二時間かかっていたが、いまは瀬戸大橋を渡り特急列車なら三十数分で着く。丸亀駅はただの通過駅ではない。四国側で特急列車の停車回数が最も多いのは多度津駅と丸亀駅であろう。人とモノの流れは頻繁になった。

瀬戸大橋は、それ自体がすばらしい観光資源になっている。それに、この大橋と既設の観光地を取り合わせた観光ルートが考えられ、新しい観光開発にもなる。丸亀城から瀬戸大橋がやや立体的に望める。本島町は瀬戸大橋に最も近く、目前に、平面に大映しに見え、遠見山上には展望台がつくられている。丸亀港から瀬戸大橋見物への観光船や直行バスも出ている。