

三 電車の開通

明治三十九年一月、東讃電気軌道株式会社は琴平から高松を経て志度に至る電車を企画したが、路線が国鉄と並行する部分があったので認可されなかった。その後、国鉄と並行しない路線を選んで、高松から志度までの電気軌道を敷設、同四四年一月に完成させた。この開通によって、沿線住民をはじめ寺院への参詣客等を喜ばせた。

この東讃電気軌道株式会社は、政友会系の人たちが企画設立したもので、これに刺激されて民政系の地方有志も電鉄の創設を企て、明治四〇年五月、高松・長尾間の軌道敷設の認可をうけ、同四二年一二月高松電気軌道株式会社(社長小田知周のち北村荷吉)を設立して工事に着工、路線をしき、高田駅に百KWの発電所をもうけ、同四五年四月三〇日に開通式をした。この時、客車五輛・貨車一輛であった(客車一輛価格、四二四四円)。

長尾駅の位置については、長尾東町(現県道志度山川線の亀鶴酒造)と西町の長尾寺付近との二説があつて、互いに誘致運動を起し、駅の争奪合戦を繰りひろげたが、会社は抜きうちに二説以外の現在地に決定した。

開通当時、高松・長尾間を七区に分け、一区二銭の運賃で、長尾から高松(出晴)まで一四銭であった。時あたかも乗合馬車が高松・長尾間を走っていたので、互いに運賃競争をし、客を奪い合つたのである。また、電車による貨物輸送は珍しいケースで、長尾の商店が問屋から物資を入れるのに大いに役立った。この貨物は長尾運送組(多田肇)が取り扱っていたが、貨物電車は昭和二〇年七月の高松空襲で電車を焼失したため業務を廃業した。

大正四年八月に同電鉄は付帯事業として、電気供給事業を経営、その需要が加速度的に高まり、株価が急騰して発展した。昭和三年一月、大川郡西部の八カ町村長が、同路線を大川町田面（松尾村）まで延長するよう要望した。しかし、昭和期に入って国内の金融恐慌につづいて世界的不況の影響をうけ、さらに乗合自動車の普及によって乗客離れがおき、昭和十一年には、運賃値下げを実施した。同一二年の日華事変から軍需景気によって通勤者の増加もあり、再び増収に転じた。同一八年交通事業調整の国策にそって、高松琴平電気鉄道株式会社と合併して、その一路線として発足した。同一二年二月、長尾線も地方鉄道として活躍することになったが、同年七月の戦災で全面的に運転不能となった。

昭和二十一年に運転再開、復興整備は順調に進行し、チンチン電車は消え、

同二年一月から大型車輛の運転によって輸送力の増強をはかり、沿線地域の開発と発展に努め、さらに近代化施設へと改良し、今日の姿となった。

長尾駅輸送人員の推移は次のとおりである。

昭和五〇年 二八五、〇六五人 昭和五九年 二七二、七二二人

なお、長尾線の逸話としては、開通当初は電車の馬力が弱く、川島口付近の坂では、満員のときは速度が落ちるので、乗客が降りてあと押しをしたとか、長尾以東まで軌道を延長する計画で、県道志度山川線に接する付近まで用地買収をしていたということが残っている。

昭和六一年五月、駅舎を建て替え、輸送力増強に努めている。



長尾 駅舎 (旧)

四 汽車の開通と造田駅

わが国の鉄道は明治五年九月に東京・横浜間で開通したのが始まりで、陸上における大量の輸送手段の一つとして発達したものである。香川県では、明治二二年に讃岐鉄道会社が丸亀・多度津・琴平間に敷設したのが最初である。

東讃地方では、鉄道を敷設する気運が明治二九年ごろからあった。すなわち、徳島県の阿讃鉄道株式会社（天羽俊三）や、高松市の鈴木伝五郎発起による香徳鉄道株式会社設立の動きなどがあったが、いずれも結果しなかった。大正六年、大川郡役所の位置決定を契機に、同年二月二十九日、長尾町役場において、阿讃鉄道東讃線期成同盟会が結成された。これは高松市から木田・大川・板野の各郡を経て徳島市に至る計画で、会長に後藤卯太郎、事務長に間島徳次郎があたり、間島南海士・間島四郎・井内林太・綾野保次・玉木正直・真部助光、真部千代造らがついて国会へ請願運動を行った。

当時、中央の政界は政友界と憲政会が対立していた時代で、大川郡では憲政会に小西和が、政友会に蓮井藤吉（神前村）が所属していた。このような関係から、大正一〇年ごろになって、鉄道敷設が具体化し、間島南海士・熊野勘七・岩澤数太・岩澤章象・岩澤勝美・溝渕徳太らが長尾へ鉄道を誘致するよう努力した。このとき、駅の位置については、各地区ごとに意見の対立があり、ことに長尾町では森貞（秀円寺南側）へ駅を設置すべく誘致していたが、町負担の補助金二万円が調達できず、迂余曲折はあったが、大正一三年に造田駅設置が決定した。

同年工事が着工され、用地買収が行われた。この買収にあたっては、住民の永年の希望もあり、順調に進んだ。しかし、駅の位置については、最初決定したところより、二百メートルほど西寄りの現在地に設置した。これは、長尾寄りを強く要望した小西和の意見によるものであった（中村善平談）。

大正一五年三月二日に、待望の鉄道が開通した。当日、造田熊山の山上にて、花火を上げ、盛大な祝賀会や余興が催された。汽車見物には、弁当持参で押しかけた人たちが大にぎわいをしたという。

汽車の開通当時は、座席ごとに入りがつき、車輛の中央には通路がなく、機関車も煙突ばかり高く胴体の小さいいわゆる弁慶型のものであった。停車回数は一日上下で各六回、乗り遅れると二時間も待ったものであるが、それでも平気であった。運賃は志度まで八銭、高松まで二七銭で、当時の物価に比し、高いものであった。

高德線は、大正一四年八月に高松・志度間が、同一五年三月に志度・津田間が、昭和三年四月には津田・引田間と相ついで開通し、同一〇年に徳島まで全線開通した。その後は、人口増加や産業の発達に伴い、近代的な機関車や車輛へと改善され、列車の運行回数も増え、貨物輸送量も次第に増加した。ことに貨物輸送については、その主力が桑苗出荷でにぎわった。同一六年、太平洋戦争になってからは、軍需輸送や兵士を送る旗の波の光景が見られたが、それも戦争が終り復興にはいつてからは様相を一変した。同二年ごろからは建設の、あるいは生活物質の不足に伴う移動がはじまった。特に長尾地区は米どころとして、造田駅は買い出しに来る「ヤミ商人」で連日のように混雑をくりかえすようになった。このような現象もやがて世相の安定からおちつき、国鉄改善策が進んで輸送力が緩和された。ことに朝、夕は高松方面への通勤客でにぎわった。同二六年の調査で、造田駅は一日平均乗車人員一、七五〇人、降車人員一、三六〇人となっていて、うち八〇〇人が定期客であった。

昭和三〇年代になっては、近代化政策が進み、また産業構造の変化から定期乗客の増加が特にめだった。昭和四〇年の造田駅の列車ダイヤは上下二四・五本の旅客列車が発着していた。同四三年の乗降客は一日、定期客一五〇〇人、一般客三〇〇人で、年収二千二百万円にも達していた。

これまでの国鉄輸送力は、日本経済を復興させ、それが経済成長の牽引になってきた。しかし、輸送の近代化は道路網の整備を進め、いわゆる「モータリゼーション」の時代を作り、鉄道輸送を低下させ、経営力を弱めるところとなった。

昭和五〇年代に入り、鉄道の近代化と合理化が進み、高德線も同五二年三月にCTC化（列車集中制御装置）され、その結果、乗客人員の基準に達しない駅は無人化駅にすることになった。造田駅もこれに該当し、同五四年三月から業務委託駅となり、株式会社日本交通観光社が業務を担当している。現在、二三本の列車が発着し、急行列車も三本停車する状況にあり、公共の輸送機能として地域への貢献度は高いものがある。

種別	年次	昭和三一	〃三八	〃四九	〃五四	〃五七	〃五九
乗車人員(人)		四二二〇六	五三六八四	三三〇七八七	二二三七二四	一七三八七六	一六八六三〇
降車人員(人)		四〇七六五〇	五三四四六七	三三八四五四	二二二二九八	一七四五五四	一六八六三〇
平均乗車人員(人)		一一三〇	一四三九	九〇六	六一一	四七六	四六二
一日降車人員(人)		一一一七	一四六〇	九〇〇	六〇五	四七八	四六二

歴代造田駅長 高口万太郎 原田嘉寿 河合芳吉 藤田久一 川添磐一 原田末高 藤田熊太郎
富田正男 本川辰見 松井重正 坂東深雪 石川芳雄 鎌田政吉 石川義夫 高口邦明
池添 巽 安西 清 山口 道 福崎義昭