四　鉄道

鉄道開通　明治三十年（一八九七）二月二十一日、国道沿いに丸亀・高松間の鉄道が開通した。開通前の記録が二つ『香川新報』に散見できた。そこには「讃岐鉄道延長線路のうち阿野郡府中村の綾坂では切り下げて、ここに線路を敷く予定であったが、今の県道すなわち綾坂山の南の県道に沿い、字新宮の西裏から迂回して国分に出る路線に変更した」（明治二十八年九月六日付）とあり、「その敷地の買収と代価の受け渡しも終えた」（明治二十八年十一月二十三日付）とある。端岡村には国分駅と端岡駅の二つの駅が一村に設置され、村民の誇りとなった。

讃岐鉄道会社（明治三十七年（一九〇四）十二月から山陽鉄道会社、明治三十九年十二月から国鉄）の広告には「上り・下り各三回、各駅四十分ごと発車」とあった。運賃が高く旅客も貨物も少ないが「近郷近在から弁当持参で見物に来る者が多かった」という古老の言が『国分寺町史』に載っている。この時代も「国分徳清寺ノ南ノ踏切ニテ国分下所ノ六十以上老女汽車ニ敷カレ即死」（『農商務省大臣日記』明治三十二年八月四日の報告）と、踏切事故は起きている。

大正二年（一九一三）十二月二十日、端岡駅長岡本恒文（異動なし）、国分駅長田井伊助（多度津駅助役より）、鴨川駅長横井長太郎（国分駅長より）。端岡駅長の賞与は三七円であった（『香川新報』）。

また、大正十五年（一九二六）十二月二十日より、山内村大字福家南端を通過して琴平高松間電鉄が開通している（『山内村史』）。

国分駅は九州線の国分駅と同名のため貨物輸送等に支障を来すので昭和十三年（一九三八）に讃岐国分駅と改称した。端岡駅は昭和十五年（一九四〇）にモダンな新駅舎が落成し文化映画で上映されるなど評判になった。

表31　讃岐鉄道の乗客数と売り上げ

	乗客人員（人）	旅客収入
高松	14,801	4,399円15銭
鬼無	2,353	239円15銭
端岡	3,149	471円89銭
国分	1,941	248円72銭

明治40年12月7日付『香川新報』より作成

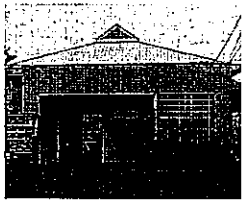
二　鉄道の発達

国鉄の複線電化

明治三十年（一八九七）、端岡、国分両駅が設置された。それ以来、町民の足として大いに利用されている。その後、昭和四十五年（一九七〇）三月、高松～多度津両駅間が複線化され、端岡～国分両駅間も単線から複線へと変わった。また昭和四十六年（一九七一）三月、国分駅が無人化となり、昭和六十二年（一九八七）三月、高松～坂出両駅間の電化工事が完成、端岡～国分両駅間も電化された。昭和六十二年四月一日、日本国有鉄道が民営化されてJRとなった。

香川県民の夢であった瀬戸大橋は、道路鉄道併用橋として昭和六十三年（一九八八）四月十日に開通式が挙行され、本州と四国の鉄道が直接結ばれるようになった。二十一世紀において、大きな飛躍が期待されている。

JR端岡駅舎


JR国分駅舎