

二 明治中・後期

明治中期になると、県道・国道の編入や変更がしきりにあり、改修もよく行われたので、村道や里道でもかなりよくなっていた。それにつれて諸車の発達もあり、交通は一段と進んできた。特に鉄道が本町を通過して敷設されたことは、時代を画する程の出来事であった。

交通 国分駅・端岡駅 明治三十年二月二十一日、本町の国道沿いに

丸亀―高松間の鉄道が開通した。それによって国分駅と端岡駅が設置された。一村に二つの駅は例の少ないことで、人々は一つの誇りと考えた。国分寺があるためだろうか。讃岐鉄道会社の広告には、上り・下り各三回、各駅四十分ごと発車とあった。

当初は運賃が高く、旅客も貨物も少なかったようで、ただ「岡蒸気」として物珍しく、「近郷近在から弁当持参で見物に来る者が多かった」と古老はいつている。



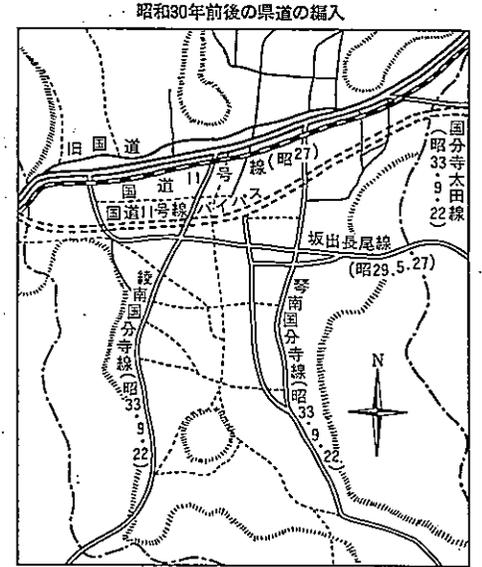
〔注〕徳前寺南側に、「三里香川界」と刻まれた石(幅約一五センチ)がある。

旧国道測量元標

〔注〕

- 明治37年12月 讃岐鉄道会社が山陽鉄道会社に合併。
- 〃 39年12月 国鉄となる。輸送量増加、大衆輸送化する。
- 〃 42年10月 高松―琴平間を讃岐線と称する。
- 〃 43年6月 宇高連絡船が開通する。

↑「国鉄七十五周年」・「国鉄八十周年」↓



— 坂出土木出張所調 —

なった。昭和二十八年ごろ、国道の幅が東西から拡張され、同三十年には舗装も施されて近代的交通路となった。

このころから日本の経済成長期に入り、産業・交通に重点が置かれるようになり、国を挙げて道路開発が進められ、バス・トラック・乗用車などは種類と数を増して道にあふれる程になった。バス路線も、端岡と綾南・綾上を結ぶもの、端岡と綾南(陶・滝宮)を結ぶものが加わって、南北の交通を便にした。

鉄道では、合理化のため昭和三十六年に、国分・端岡両駅の貨物取扱いを廃止した。同四十三年には高松―多度津間が複線化し、踏

切が無人工化した。さらに同四十六年には端岡駅のプラットフォームに陸橋が設置された。なお国分駅は無人工となった。それでダイヤ数が増して鉄道はその輸送力を大いに伸ばした。しかし、国分・端岡両駅の一日平均乗車数を見ると、自家用車普及のためか最近少し減少している。

表2 国鉄の一日平均乗車数

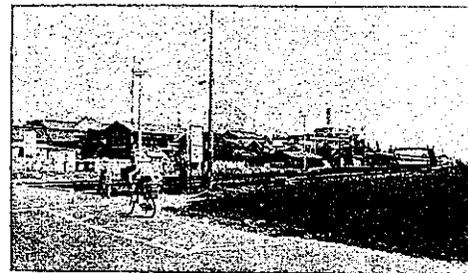
区分	昭和33年	昭和46年	(普通)	(定期)
端岡駅	一、五九九	一、〇一七	二〇八	八〇九
国分駅	八六四	四七七	八九	三八八

— 国鉄広報課 —

— 端岡駅長 —

各商店では営業用の軽四輪、農家ではミゼット・ライトバンなどが利用され、家庭には自動二輪や乗用車が普及した。農道は大半が車の通れる道幅を持ち、山の斜面でも果樹園へ車が自在に登り降りできて、近代の生産開発を進める大きな力となっている。

国道には、昭和三十年に舗装ができてから交通量の



現在の端岡駅