

**讃岐鉄道** 坂出に鉄道が敷設されたのは、明治三十(一八九七)年二月のことである。文明開化の代表的な存在として新橋・横浜間に鉄道が開通するのが明治五(一八七二)年であるので、それから二五年後のことである。景山仁右衛門らの尽力により、丸亀・琴平間に全国で七番目の私設鉄道が開通するのは明治二十一(一八八九)年のことである。これが讃岐鉄道である。瀬戸大橋の構想を、大久保謙之丞がこの讃岐鉄道開通式で披露したことは著名なことである。日本の鉄道は参詣鉄道として発展すると言われているが、讃岐鉄道はその特徴をよく表している。多度津・丸亀などの港に着いた参詣客を金刀比羅宮に運ぶ鉄道として敷設されたのである。そのため、次の段階として坂出や高松などさらなる港への延伸が目標となる。明治二十八(一八九五)年には讃岐鉄道の丸亀・高松間路線延長が許可され、坂出にも鉄道が開通することとなり、明治三十年

にようやく開通を迎えるのである。坂出市域では、坂出停車場（後の坂出駅）および鴨川停車場（後の鴨川駅）もこれにあわせて開業する。

讃岐鉄道は本州側の山陽鉄道との相互連絡も行うようになったが、明治三十七（一九〇四）年にその山陽鉄道に買収され、明治三十九（一九〇六）年には山陽鉄道が国有化され、国鉄予讃線となっていく。

## 第七節 坂出港修築への動き

林田港の浚渫 林田港は、塩の積出港であるため多数の船が出

入するが、港内が浅く浚渫船による浚渫が必要であった。

そこで明治四十二（一九〇九）年十二月、綾歌郡会において、土木委員の中條舜議員から、林田港浚渫について調査し、郡費で浚渫することの建議が提出された（同年十二月十八日付『香川新報』）。

明治四十四年七月二十六日付『香川新報』によると、林田村会でも林田港（米出港）を三年間で「深さ六尺浚渫」するため、既に村費四〇〇〇〇円の支出を決議している。ただ事業に着手する予定で

あったのだが、県所有の浚渫船が小豆郡で作業中でもあり、廻航するには小豆島での浚渫終了を待つ必要があった。やがてその年十月に浚渫および「港内の改善」が行われることになった。二カ年で実施することとし、村債を起こしてこれに充てるため、十三日、村長は県庁にて打合せを行った（同年十月十四日付同紙）。

大正元（一九一二）年八月十八日付同紙には、「林田村の米出港は昨年以來県有浚渫船を以て浚渫中」とあり、「目下の所は最干汐以下三尺位の深さに（浚渫でき）、上荷船の如きは容易に出入する事」ができるようになり、「船舶運漕に付ては大いに其便利を唱へ居れ」り、「大いに発展して、定期荷客船をも発航」できるようなったと報じられている。そして港の一部八〇〇坪の埋立地と接続する村有地とを併せ一〇〇〇余坪の地を区画・競売するため、村長、村会議員らが実地調査をしている。

大正三年六月四日付同紙によると、林田港において六月三日、竣工式を挙行した。郡書記、村長、来賓が出席し、余興では「素人相撲、芸者の手踊等」が行われた。

この大正三年の浚渫から後、林田港では、同十二（一九二三）年にも浚渫工事が行われている。このたびは「富田製菓所裏手水門から北方に長さ三百間・幅九尺の水道を浚渫」する計画で、認可を受け、約五カ月間の予定で着手することになった。経費負担は富田製菓所が寄付し、他は塩業関係者による負担予定と報じられている（大正十二年一月二十三日付同紙）。

その一月二十五日に行われた起工式では、綾歌郡書記が郡長代理で出席した。与北水門で挙行予定のところ降雪に阻まれたため、急遽、会場を富田製菓所内に変更している（同年一月二十六日・二十

七日付同紙)。

**坂出港の浚渫と築港** 林田港同様、坂出港でも浚渫事業を推進している。明治四十二(一九〇九)年十二月十一日付『香川新報』によると、坂出町の実業家が町に対して、「同町繁栄等の一策として同港の浚渫」事業に充てる「町費支出の運動」を行っている。

また、翌四十二年六月、坂出町は年々戸数が増加し、「商売亦隆盛」、それに伴って出入の船舶が多くなっているにも拘らず、港内は次第に浅くなった。そのためにも浚渫を行うとともに、将来土砂の流入を防ぐように改造する必要があるとし、坂出町内の実業界が坂出町会にこの調査費として、四〇〇円を寄付した。そして、県技師による調査をすることとなり、郡書記や郡技手も加わって「坂出港改造調査」を行った(同年六月九日付同紙)。

翌四十四年五月三十一日付同紙によると、坂出町会では臨時町会を開き、「久しき問題たる築港の件を附議」し、港湾改築調査委員七人を選定している。

大正期に入り、同二年五月、坂出町は長岡大阪築港顧問を招いて、坂出港沖合の潮流ほか「坂出港改築」のための調査を行った。また、大阪市長の紹介により、大阪・兵庫港の顧問松尾小三郎を招いて、五月十五日より二十五日間測量を行っている(大正二年五月二十四日及び六月八日付同紙)。

大正四年一月三十一日付同紙によると、その後坂出港の「築港問題」は「延期立消」状態となっていたため、坂出町は委員会を開き協議した結果、同年度内に、浚渫工事を実施することとなった。

坂出町では、この年末に沖湛甫を浚渫してその土砂で海面五町歩を埋立て、そこを荷揚場とする計画があった。しかし、埋立の場所

は江尻および坂出、香西、高松各漁業組合の入会漁場でもあった。

江尻漁業組合との間で「漁場埋立紛議」が生じたが、郡長の調停もあり、坂出町から漁業組合に対し五〇〇円を渡すこととした。しかし埋立地は町の「共有」地であって、その一部であれ漁業のための利用に充てることは、町としては受け入れがたいとして、防波堤を新設すること、そこに漁船の碇泊を認めるとの条件で、防波堤新設費にこれを充当することとなった(大正五年六月十日付他同紙)。

漁業組合との問題も解決し、坂出港の「浚渫起工奉告祭」が、大正五年六月二十五日に産土八幡神社で挙行された(同五年六月二十七日付同紙)。

大正五(一九一六)年七月八日付同紙によると、六月二十五日から試験作業を開始し準備整い、県の認可もあり、七月四日から浚渫を開始した。「受船十艇にて午前七時より午後五時迄十時間の作業中なり」と述べられている。「受船人夫」は「不馴」であるにも係らず、一日間に「約二十坪内外の土砂を浚渫」している。また、「目下の浚渫は川口にして巾二十間・深さ五尺内外の浚渫なり」とある。

このような、浚渫を繰り返し行ってきた坂出町で、大正十(一九二二)年十一月、坂出築港期成同盟会が創立されることとなった。同月三十日に「綾歌郡公会堂で創立総会を開くことを決し」た(大正十年十一月三十日付同紙)と伝えている。

### 第三節 港湾修築事業

坂出港湾の修築 『昭和十一年坂出港修築計画概要』（港湾協会）には、大正期における港湾改修の必要性について述べられている。それは、大正二（一九一三）年、帆船が、発動機船や汽船に変わっていき、大阪商船（四国線と山陰線）や北日本汽船が寄港するようになったためである。

そこで坂出町では、大正五年から同十一年において、内港運河の浚渫を行なった。浚渫した土砂は、百間波止北側の埋立工事に用いた。この埋立地は、西埋立地の基礎となった。

大正十四年には、百間波止東側において、三万八四〇〇立方尺を浚渫したことにより、五〇〇ト級の汽船の停泊が可能となった。

昭和三年には、大阪商船（多度津線と若松線）が、毎日寄港することとなった。また内地移入糖移入場坂出保税倉庫の設立が許可された。このことで、出入船舶や貨物が増加した。汽船すべてを停泊させ、冬季の風波に関わらず貨物の積卸ができるように、坂出町は港湾改修を必要として、昭和三年から昭和八年まで港湾改修事業を行った。

工費一四二万六〇〇〇余円、うち一三万円は県の補助金であるが、他は総て町費でまかなった。

工事は港の東西両海面に合計三二万一一五〇平方尺の埋立工事を施行し、西埋立地の東側に長二七四尺、水深六尺の繫船岸壁を築造し、其の端部より沖へ、坂出港の悪風を防御するため長さ一八〇尺の防波堤を築出する。

また、港内水面積の内の二一万余平方尺を干潮面下一・八三尺から七・六尺に浚渫するものである。

西埋立地には内地移入糖移入場坂出倉庫、岡山米穀取引所坂出指定倉庫、香川県産業組合坂出配給所倉庫、製麦業者の貯蔵倉庫、鉄工所等を建設し、岸壁には二〇〇ト前後の貨物船及定期旅客船が接岸できるようにする。また、東埋立地には日清製粉株式会社が敷地六万六〇〇〇余平方尺の工場建設を計画しており、四国曹達（ソダ）株式会社は既に工場建設に着手している。

入港船舶と出入貨物 引き続き『昭和十一年坂出港修築計画概要』では、坂出港は商港、工業港として「発展の途上」とある。

大阪商船、北日本汽船、近海郵船、摂陽商船、住友汽船等の寄港

によって、朝鮮・満州・台湾・北海道等内外の物資の移出入がある。坂出港への入港船舶は、昭和九（一九三四）年には、総隻数一万二八三九隻、「登簿」トン数は一三九万六五六トンドであって、その内訳は、汽船三二一一五隻、一三三万二二三トンド（一隻の平均トン数三九五トンド）、発動機船七六五一隻、九万二七三〇トンド（一隻平均トン数十二トンド）、帆船二〇七三隻、七万一六九九トンド（一隻平均トン数三五トンド）である。さらにこれを、総トン数の階級別に区分すると、五〇〇トンド以下三〇〇〇トンドまで五三隻、三〇〇〇トンド以下二〇〇〇トンドまで五九隻、二〇〇〇トンド以下一〇〇〇トンドまで七七隻、一〇〇〇トンド以下五〇〇トンドまで七七隻で、その他は五〇〇トンド以下である。

次は、定期船の航路名と括弧内は「寄港回数」「就航船々型」「船主」である。

多度津線（毎日上下一回宛・一三〇〇トンド級・大阪商船）、若松線（毎日上下一回宛・七〇〇トンド級・摂陽商船）、新居浜線（毎日上下一回宛・四〇〇トンド級・住友別子鉱山）、下津井線（毎日二回・三〇〇トンド級・備讃商船）、北海道線（月三回・三五〇〇トンド級・北日本汽船）、南鮮航路（月一回・一五〇〇トンド級・大阪商船）、北鮮航路（月六回・一三〇〇トンド級・大阪商船）、下津井線（毎日二回・五トンド・森安藤太郎）、与島線（毎日二回・五トンド・浅野善太郎）、王越線（毎日一回・五トンド・王越銀太郎）、高松線（毎日一回・五トンド・神川市太郎）である。

昭和九年における坂出港の移出入貨物は、移入が二七万七六七トンド、移出が二〇万四五〇トンド、合計四八万二一八トンドであって、十年前における大正十四（一九二五）年の移出入合計は三二万五二五八トンドに比し「四割八分」の増加を示している。移入貨物の主なものは、食塩・石炭・小麦・木材・砂糖・肥料等で、移出は食塩・小麦

い。坂出港の「悪風」は冬季に於ける西寄りの風であって、時に風速二〇以上に達し、荷役を中止することがある。平時においては一般に平穏である。潮差はやや大きく大潮において三・二九に達する（最大高低潮位の差は三・八に達する）。翌昭和十二年から第一期改修工事が始まる。

粉・裸麦等である。

「坂出地方」は塩の産地で有名であって、「所屬管轄」は坂出地方専売局の直属である。坂出地方専売局に属する「地方」は、香川県及び愛媛県の一部であって、これらの「地方」は高松・土庄・詫間・波止浜・多喜浜の五カ所の出張所所屬と地方専売局直属とに分れている。地方専売局直属は、坂出町を中心とし宇多津町・林田村その他数村に跨る産地である。昭和九年度、坂出地方専売局全管の塩の産額及びその「賠償金額」は全国の「三割四分」に当り（全国の産額及び「賠償金額」は六七万六一七五トンド、二七三九万八〇〇〇円）また同局直属の産額及「賠償金額」は同局全管の「五割三分」に当り。「如何に『坂出地方』が塩の大産地たるやを知るに足る」であろう。

「坂出地方」の産塩は「北は北海道より南は九州に亘り殆んど全国に仕向けられ」ており、昭和九（一九三四）年度におけるこれら「廻送塩」の数量は十二万二五二トンドに達し、その大部分は坂出港において汽船に積載する。

坂出港出入貨物中、外国関係のものは、日本栄養食料会社坂出工場場の原料（高粱・豆粕・玉蜀黍等）、香川県産業組合の輸入する肥料及飼料、満州方面へ輸出する薬製品・柑橘類等であって、その数量は明らかでない。神戸・宇野・今治・尾道を中継港とし、「補助帆船又は発動機船」によって、本港を出入する状態であるので、「経済上遺憾の点」が少なくはない。大連航路船の坂出港への寄港は、坂出港の満州貿易を増進する上で必要であると言える。また工事中の「四国曹達」が、操業開始の暁には外塩の輸入を必要とするので、坂出港の外国関係貨物は「更に一段の進展を見るにいたる」ので、本港関係者が開港を希望するのは、まさしく理由がないわけではな