

3 産業基盤の整備

(1) 港湾の整備

港の建設は、天保元(1831)年、久米栄左衛門が塩を輸送するために沖漕甫をつくったことに始まるが、本格

的な港の建設は昭和3(1928)年の第1期改修工事から始まった。以後昭和12(1937)年の第2期改修工事、昭和23(1948)年の第3期改修工事により、坂出中央埠頭は水深8mに浚渫され、坂出港は県下唯一の貿易港に指定された。昭和24(1949)年には臨海鉄道が建設されて、海上交通と陸上交通のパイプ役としての活動が始まり、昭和26(1951)年には重要港湾、昭和27(1952)年には外国人出入国港に指定され、昭和33(1958)年には神戸検疫所坂出出張所が開設され、昭和38(1963)年には中央埠頭に1万トン岸壁が完成した。その後も、昭和40(1965)年から平成3(1991)年に、東運河・松ヶ浦・林田・阿河浜の各岸壁が建設され、坂出臨海地区の各企業における原料や製品の輸送に対応できる港湾の整備が完成した。一方、番の州地区においては水深16mのドルフィンという専用船向けの大型沖がかり施設(接岸施設に対して沖合に設置するタイプ)など、各企業が専用岸壁を整備して対応している。その結果、平成20(2008)年には取扱貨物量および外国貿易貨物量において、坂出港は四国一の港湾となった(写真3)。

第4節 交通体系の整備、架橋と地域変容 鉄道交通

・(1) 讃岐鉄道からJR 四国へ

坂出駅・鴨川駅の開設と路線の延伸

明治22(1889)年5月23日、丸亀-多度津-琴平に開業していた讃岐鉄道株式会社は、明治30(1897)年2月21日に丸亀-高松の延伸開業により、坂出駅は開業した。鴨川駅も坂出駅と同日に開業した。明治37(1904)年12月1日、讃岐鉄道株式会社は山陽鉄道株式会社に買収されたが、明治39(1906)年12月1日には鉄道国有法が公布されて逓信省鉄道作業局に移管された。

大正14(1925)年の坂出駅発着の旅客列車は14往復(うち季節列車1往復)であった。乗車人員は年間57万1067人(1日平均1565人)であった。

坂出港駅・讃岐府中駅・八十場駅の開設

昭和23(1948)年1月1日、坂出港が開港され、坂出駅から坂出港駅に通じる貨物線(2.9km)は昭和24(1949)

表1 汽車時間表

上り 高松行		下り 琴平行	
	×5:45	×5:44	財田
京都東京広島下関	6:54	6:56	琴平北條
	8:04	7:47	
京都広島下関	9:43	8:54	財田
	11:16	9:09	急行北條
大阪東京糸崎下関	12:57	10:20	
	14:03	11:56	北條財田
	14:51	12:58	
東京大阪糸崎下関	15:15	14:02	琴平北條
	16:05	15:32	北條財田
	17:12	17:10	今治財田
下関	18:01	18:56	
京都東京下関	20:04	20:05	琴平北條
	21:55	22:33	

×印は、4月1日より9月30日まで運転

(大正14年 香川県坂出町勢一斑より)
(原本は12時間標記を24時間標記に変更)

年12月27日に開業し、中央岸壁に坂出港駅が開設され、沿線の工場へ専用線が引かれた。

昭和27(1952)年になって気動車(ディーゼルカー)の運転が始まり、気動車のみを停車させる気動車旅客駅が数多く新設され、1月27日に県内では讃岐府中駅と八十場駅など6駅が新設された。

複線化・電化・高架化

昭和36(1961)年4月30日、国鉄予讃線の高松-多度津間(32.6km)の複線化起工式が行われた。この時の新聞には、高松-多度津間で1日に普通旅客列車77本、準急列車20本、急行列車

2本、荷物列車3本、貨物列車24本、合計126本が走っている。当初の計画では五カ年計画で複線化が完成すれば1日200本の列車を走らせ

ようとしていた。そして、複線化の開業は昭和40(1965)年9月21日に高松-香西間(3.99km)が四国初の複線区間となった。

その後の複線化工事は、当初の予定より遅れて昭和41(1966)年9月23日に鴨川-坂出間が完成し、昭和43(1968)年9月29日に国分-鴨川間が完成した。

昭和63(1988)年4月10日に瀬戸大橋が完成し、平成5(1993)年7月2日坂出駅付近の鉄道高架工事は既設線の北側に仮線を敷設して、本体工事が始まり、9月21日、単線で残っていた坂出-丸亀間が複線化され高松-多度津間の複線化は完了した。

その3年半後の平成9(1997)年2月26日、坂出駅付近の予讃線は高架に切り替えられた。そして、坂出駅北口地下駐車場・北口広場が平成13(2001)年3月、平成17(2005)年3月に南口広場が完成した。また、平成14(2002)年3月に鴨川駅に上り待避線が出来て、快速サンポートが誕生した。

昭和62(1987)年3月23日、予讃線高松-坂出間および多度津-観音寺間ならびに土讃線多度津-琴平間の電化が部分開業。これに伴い四国の国鉄で初めて電車の運転が開始される。そして4月1日、四国旅

表2 坂出駅・鴨川駅乗車人員の推移

駅名	年度	乗客			1日平均	
		総数	普通	定期	普通	定期
坂出駅	昭和30年度	1,413,837	521,269	892,568	1,428	2,445
	45	2,300,997	620,208	1,680,789	1,699	4,605
	55	2,074,674	670,232	1,404,442	1,836	3,848
	平成2年度	2,341,022	1,047,861	1,293,161	2,871	3,543
	12	2,372,479	936,522	1,435,957	2,566	3,934
	22	1,901,938	678,480	1,223,458	1,859	3,351
鴨川駅	27	1,918,805	714,305	1,204,500	1,957	3,300
	昭和45年度	270,100	59,860	210,240	164	576
	55	313,696	87,565	226,131	240	620
	平成2年度	255,306	85,138	170,168	233	466
	12	190,768	50,822	139,946	139	383
	22	136,875	33,215	103,660	91	284
	27	126,290	27,740	98,550	76	270

(四国旅客鉄道株式会社 坂出駅=平成29年版 坂出市統計書、「坂出駅勢要覧 昭和32年」)

客鉄道株式会社(JR四国)が発足した。10月2日に予讃線坂出-多度津間の電化が完成し、宇多津駅は新駅に移設され、丸亀駅付近は高架線に切り替えられた。

翌年の4月10日に瀬戸大橋が開通し、高松-岡山間には快速マリンライナーが運行されるようになり、その停車駅となった。電化区間も観音寺から西へと延びて平成5(1993)年3月には高松-伊予市駅間の電化が完成した。

駅の乗客は昭和40年代をピークに減少していたが、瀬戸大橋の開通後には大きく増加した。しかし、その後減少傾向が続いている。

貨物輸送の廃止

鉄道による貨物輸送は、明治43(1910)年に宇野-高松航路が開設されたが、すべて積み替え・中継による輸送で発着は香川県内に限られ、取扱量も少なかった。その後、鉄道路線の延長とともに取扱量が増え、大正10

(1921)年10月に貨車の渡解による貨物航送が行われた。

昭和2(1927)年に予讃線が松山まで、4年4月には土讃線が阿波池田まで開通して、香川、愛媛、徳島の3県が結ばれて物資の交流が盛んとなった。昭和6(1931)年、満州事変が勃発し、軍需品の輸送が活発化し、鉄道貨物量が増加した。宇高航路に貨車航送船が次々と就航した。四国内の貨物輸送も増え、昭和10(1935)年に高德線・

京～愛媛県庁)となった。

昭和27(1952)年、政令により徳島・高松・松山の国道は11号線と改称された。

国道11号線の改良工事

明治22(1889)年、高松と丸亀を結ぶ旧街道が国道に認定されて、田尾坂が5尺(約1.5m)を切り下げ改修工事が完成した。明治27(1894)年には府中村の国道、国分～綾坂線を国分～新宮線に迂回改修された。国道11号線の改良工事は、昭和9(1934)年6月、江尻高橋より鴨川駅間の国道新設工事(幅10m、長さ4km)が竣工した。また、国道の計画により、明神町通りを西に延長して塩竈神社境内中央を貫通して田尾坂に至る道路が整備された。昭和17(1942)年には再び田尾坂切り下げ工事に着手された。昭和18(1943)年、戦争により改良工事中断された。戦後は、昭和22(1947)年、高松～丸亀間の改良に着手され、昭和31(1956)年10月25日、綾川大橋が完成した。昭和39(1964)年12月18日、拡幅のため、塩竈神社が聖通寺山中腹に移転した。昭和41(1966)年3月、国道11号全線で一次改良が完了した。

昭和47(1972)年、国道11号坂出丸亀バイパスの路線が発表され、昭和54(1979)年4月丸亀市原田町から飯野町まで暫定2車線で開通した。その後、順次工事は東へと進み、昭和57(1982)年に金山トンネル上り線(長さ480m・幅9.5m)が開通し、昭和59(1984)年3月丸亀市原田町～坂出市府中町(17.3km)が高松南バイパスに接続した。そして、昭和63(1988)年には金山トンネル下り線(長さ575m)が開通して坂出丸亀バイパスの4車線化が完了した。

国道11号線の歴史

大正9(1920)年施行の道路法で旧30号は国道21号(東京より徳島(甲)となり、四国に達する国道は下津井丸亀航路経由から宇高航路経由に変更されたため、丸亀～高松までだった旧50号が徳島まで延長して国道22号(東京～徳島)となり、丸亀より高知への旧32号は龍川より南進して高知への国道23号(東京～高知)に。松山への旧31号は龍川で23号から分岐する国道24号(東

(2) 坂出市内の道路

一般国道

一般国道とは、道路法第3条第2号の一般国道のうち、国土交通省直轄区間をいう。坂出市内には、国道11号と香川県が管理する国道438号がある。国道11号は四国の北部を東西に結ぶ重要な道路であり、徳島市から松山市に至る区間には、鳴門・東かがわ・さぬき・高松・坂出・丸亀・善通寺・三豊・観音寺・四国中央・新居浜・西条・東温の各市が存在する。交通量の増加により、各地でバイパスの建設が進められている。

国道438号は、香川県(中讃土木事務所)が管理し、国道に昇格する前は県道4号(坂出貞光線)であった。

高速自動車国道

わが国最初の高速道路は、昭和38(1963)年7月に開通した名神高速道路の栗東～尼崎間(71.7km)で、その開通以来、各地に高速道路ができ、今では全国に伸びている(2016年4月1日現在全国の総延長は9,318.6km)。

昭和63(1988)年4月、瀬戸中央自動車道(瀬戸大橋)の開通によって本四間が高速道路で結ばれ、市内では、坂出北ICが本州方面へのハーフインターとしてさぬき浜街道と結ばれ、坂出ICが国道11号に接続して設置された。そして四国内の高速道路との接続は平成4(1992)年4月19日だった。その後平成15(2003)年3月30日には県内の高速道路が全線で開通した。

また、平成29(2017)年7月19日、坂出北ICのフルインター化への新規事業が決定した。

主要地方道

主要地方道は、道路法第56条の規定により、国土交通大臣が指定する。その地域で主要な役割を担う都道府県道または市道である。高速自動車国道や一般国道と一

表3 坂出市内の道路および橋梁の状況

項目	昭和55年	昭和59年	平成24年	平成28年	
総数	路線数	881	950	887	892
	道路延長	432,790	456,377	521,820	521,802
	道路面積	2,599,888	2,825,328	3,609,788	3,619,568
	橋梁数	154	213	382	295
	うち永久橋	141	200	364	362
	木橋その他	13	13	18	11
	橋梁延長	2,039	3,739	5,983	5,996
	路線数	1	1	1	1
	道路延長	11,400	13,244	11,285	11,285
	道路面積	136,800	192,038	469,582	469,582
国道	舗装率	100.0	100.0	100	100
	橋梁数	1	12	13	13
	うち永久橋	1	12	13	13
	木橋その他	-	-	-	-
	橋梁延長	90	1,042	1,474	1,474
	路線数	15	16	21	21
	道路延長	94,894	95,002	111,767	111,602
	道路面積	985,400	1,058,171	1,551,091	1,560,480
	舗装率	100.0	100.0	100	100
	橋梁数	60	64	64	64
県道	うち永久橋	60	64	64	64
	木橋その他	-	-	-	-
	橋梁延長	947	1,379	1,886	1,890
	路線数	865	933	865	870
	道路延長	326,496	348,131	398,768	398,915
	道路面積	1,477,688	1,575,119	1,589,115	1,589,506
	舗装率	81.3	84.7	95	95
	橋梁数	93	137	305	285
	うち永久橋	80	124	287	274
	木橋その他	13	13	18	11
橋梁延長	1,002	1,318	2,623	2,632	

(坂出市統計書昭和60年、平成2年版より)

※県管理の国道438号線は県道に含む

体となって日本の地域交通を担う幹線道路として位置づけられており、整備や維持管理に要する費用の50%までを国が補助することができる2つ以上の都市を結んでいる幹線道路で、県道番号は基本的に2桁で表している。坂出市内には、16号王越坂線・17号府中造田線・18号善通寺府中線・19号坂出港線・20号坂出停車場線・33号高松善通寺線の6路線がある。

19号の坂出港線は、県道4号の坂出貞光線が川津交差点より南が国道438号に昇格したことにより、残り部分を県道19号坂出港線として認定し、起点を文明町から坂出港へ延長する。天神町～文明町は県道33号と重複している。(2002.2.8)

県道33号の高松善通寺線は、昭和50(1975)年に高

松中新町交差点より前谷東交差点までが267号坂出国分寺高松線であったが、昭和59(1984)年に国道11号坂出丸亀バイパスの前谷東交差点から丸亀原田交差点間が全通し、国道11号の旧道部分とあわせて主要地方道に変更された上で県道33号高松丸亀線と改称。さらに平成16(2004)年には国道11号多度津高架橋の完成により、それまで国道11号だった原田交差点から多度津高架橋西交差点の間が編入され、現県道名となった。

一般県道

一般県道は、主要地方道以外の県道で番号は3桁で表している。坂出市内には161号高松坂出線・180号鴨川停車場五色台線・184号綾川府中線・186号大屋富築港宇多津線・187号林田府中線・188号城山鴨川線・189号城山川津線・191号富熊宇多津線・192号瀬居坂出線・193号川津丸亀線・273号櫃石島線・274号与島線・281号五色台線がある。

これらの県道のうち、161号高松坂出線は昭和48(1973)年2月26日着工した。この道路には県境以外で県内最長の五色台トンネル(全長1437m、幅8.25m)が昭和55(1980)年10月に完成して、翌年3月27日供用を開始した。開通30年間は有料道路として「臨海産業道路」の一部として利用された。そして開通から30年後の平成23(2011)年3月27日より無料化された。

281号の五色台線は昭和39(1964)年に開通した観光有料道路の「五色台スカイライン」が前身で、平成11(1999)年に無料化されて県道281号となった。

ほかに、277号香川坂出丸亀自転車線が県道269号塩江香川高松自転車線と綾川河川敷～さぬき浜街道を経由して県道270号丸亀琴平観音寺自転車線を結んでいる。また、「さぬき浜街道」と呼ばれる県道は、香川県中部

から西部の海岸線を通る県道の愛称名で昭和63(1988)年11月22日に第1期計画区間全線が暫定2車線で供用されたことから命名された道路である。この道は県道16号・21号・23号・157号・161号・186号・192号・193号・215号・231号・234号などを結んでいる。

市道

平成29(2018)年7月、坂出市建設課によると、国道・県道以外の市が管理する市道は、872路線・道路延長は約400kmに及んでいる。

(3) 坂出における自動車の登場とバス路線

自動車とバス路線の延伸

県内の自動車運輸事業は、明治の末期から大正の初めにかけて乗合馬車との競争の中に、その夜明けを迎えた。

大正8(1919)年、讃岐自動車株式会社により、坂出町を起点とし、川津～坂本～法敷寺～富熊～栗熊間に乗合バスが開通した。この線が法敷寺村島田より分岐して、上法敷寺～岡田～長炭～美合村に達して地方交通に便を与えた。車両は3両が運行に当たり、一区間7銭で、坂出栗熊間は35銭、坂出美合間60銭であった。

大正8(1919)年末ごろ、綾歌郡山田村出身の森浄によってスマレ自動車商會が業務を開始し、坂出町を起点として江尻、林田東榎松山村高屋を経由して大藪にいたる一線と、同じく坂出を起点として江尻、林田米出、鴨川府中、猿尾、陶村を経由して山田村大柳にいたる線があった。この会社は貸切自動車(ハイヤー)1両、乗合自動車3両を使用し、全部フォード幌型6人乗りと8人乗り(運転手とも)であった。スマレ自動車商會は業務不振のため、大正9(1920)年7月新谷隣六之が買収して経営に従事し車両の増強および沿線の要望に応じて、王越村木沢まで路線を延長し、使用車両20両となった

4 瀬戸大橋の架橋と地域変容

(1) 瀬戸大橋の構想から完成まで

明治 22 (1889) 年 5 月に開通した讃岐鉄道開通式の祝辞で、県議会議員の大久保謙之丞は「… 塩飽諸島ヲ橋台トナシ山陽鉄道ニ架橋連絡セシメバ、常ニ風波ノ憂ヒナク、(中略) 南來北行東奔西走瞬時ヲ費サズ、ソレ国利民福コレヨリ大ナルハナジ…」と架橋構想を提唱した。

大正 3 (1914) 年 3 月には、徳島県選出・中川虎之助代議士が帝国議会の予算委員会に「鳴門架橋及び潮流利用発電調査に関する建議案」を提出し、鳴門架橋を働きかけている。

昭和 15 (1940) 年、技術的な裏付けに基づいた架橋の具体的な構想が初めて出てきた。

橋のない時代、本州と四国を結ぶ宇野・高松間の連絡船は風・霧でしばしば欠航した。大切な用事がある場合、人は大事をとって前日から出発するのを常としていた。本州側では船から列車へ乗り換えるため、人は長い連絡船棧橋を走り、遅れると乗り継ぐ長距離列車に座れないことがあった。そのため、船が港に入る 30 分前には、下船口に行列ができ、乗客は少しでも早く走り出せるように備えていた。海を渡ることは容易でなかった。

昭和 30 (1955) 年 5 月 11 日早朝、高松港を出航した宇高連絡船の「紫雲丸」が濃霧の女木島沖で宇野港から

行中の小中学生を含む 168 人の犠牲者が出た。ほかにもたびたび海難事故が起きており、「紫雲丸事故」を契機に安全に瀬戸内海を渡るための機運が盛り上がり、四国 4 県は結束した。

地域の盛り上がりを受け、国の動きも具体化してくる。国鉄は昭和 30 (1955) 年から本四連絡鉄道の調査を開始した。道路の方は建設省が昭和 34 (1959) 年、本州四国連絡橋調査費を計上し、各候補ルートの調査を開始した。このような機運の中で、建設省と国鉄は協力して調査を進めることになり、昭和 36 (1961) 年、架橋技術の調査を土木学会に共同委託した。昭和 37 (1962) 年、「全国総合開発計画」が閣議決定され、この計画の中で本四連絡ルートの調査促進が明記された。土木学会は昭和 41 (1966) 年 3 月、中間報告で「技術的に可能である」との見解を示した。そして神戸・鳴門、児島・坂出、尾道・今治の 3 ルートの建設が計画された。

昭和 45 (1970) 年 7 月、本州四国連絡橋公団が発足し、全国から優秀な橋梁技術者が集まった。そして架橋に向けて本四公団による調査・設計が本格化した。

課題は数多く、予定海域の海底地盤の状況、潮流の動き、船舶航行・漁業の実態、場所ごとの風の吹き方、などなど。本四公団はこれらの膨大な調査を全面展開し、その結果をもとに、橋梁の設計、作業用船舶の建造、海上試験工事の実施、用地補償・漁業補償の交渉などを進めた。設計のため、大規模な耐風・耐震実験、列車走行試験も実施された。

昭和 48 (1973) 年、各ルートの調査・設計が進み、工事着手が可能となり、起工式の日程が 11 月 25 日と決定された。ところが物価の高騰が進み、第一次オイルショックが重なり、11 月 20 日に本四架橋工事の着工が突

然延期された。

昭和 50 (1975) 年に至り、物価はやや落ち着きを取り戻したが、不況が深刻化していた。国は景気対策を優先する姿勢に転じていた。不況対策の一環として、本四架橋工事の再開を求める声が強くなっていった。これを受け、同年 8 月 15 日、福田副総理兼経済企画庁長官、刈谷建設大臣、金丸国土庁長官の三者会談が開催され、工事の再開が合意された。

合意内容は、当面 1 ルートの早期完成を図る、ほかの 2 ルートについては当面着工すべき橋梁を関係省庁間で協議・決定する、というものであった。その後、早期完成ルートは児島・坂出ルート、当面着工すべき橋梁は大三島橋、大鳴門橋、因島大橋と定められた。いわゆる「1 ルート 3 橋」である。

昭和 53 (1978) 年 10 月 10 日、児島・坂出ルート(瀬戸大橋)の起工式が番の州で挙行された。そして土木技術の粋を集めた瀬戸大橋は昭和 63 (1988) 年 4 月 10 日に開通する運びとなった。

(2) 瀬戸大橋の概要

橋全体の長さは、下津井瀬戸大橋から南備讃瀬戸大橋までの海峡部で 9368m。北から下津井瀬戸大橋 = 吊橋 (1447m、中央支間 940m)、樫石島高架橋 (1316m、中央支間 420m)、樫石島橋 = 斜張橋 (792m、中央支間 420m)、岩黒島高架橋 (93m)、岩黒島橋 = 斜張橋 (792m、中央支間 420m)、与島橋 = トラス橋 (877m、中央支間 245m)、与島高架橋 (717m)、北備讃瀬戸大橋 = 吊橋 (1611m、中央支間 990m)、南備讃瀬戸大橋 = 吊橋 (1723m、中央支間 1100m)、番の州高架橋 (2939m)、合計 1 万 2307m となっている。海峡部に架かるこれら 6 橋を総称して「瀬戸大橋」と呼ばれており、道路と鉄道の併用橋では世界

最長となっている。道路は国道2号線の早島ICから国道11号線の坂出ICまでの37.3km、鉄道は宇野線の茶屋町駅から分岐して予讃線宇多津駅までの32.4kmで岡山県鷲羽山トンネルから香川県豊の州高架橋まで上下二層の構造になっている共用区間は13.1km。鉄道単独区間は19.3kmである。総工費は1兆1200億円。

早島IC～坂出IC間に粒江PA、水島IC、鴻ノ池SA、児島IC、与島PA、坂出北IC(本州方面のみの出入り可能なハーフIC)がある。坂出北ICは四国方面への出入り可能なフル化の事業が始まった。

(3) 開通に伴う本四間の交流 移動の確実性

フェリーの時代には、気象条件や待ち時間に制約され、自由な移動が制約されていた。橋の開通によって通行時間に制約がなく、強風などの通行規制がなければいつでも短時間に本四間の移動ができるようになった。

瀬戸中央自動車道では、昭和63(1988)年度～平成28(2016)年度における通行止め回数は50回あり、年平均1.7回で、年平均通行止め時間は12.9時間に及んでいる。

なお、本四3ルートが開通した平成11(1999)年以来3ルートが同時に通行止めになったのは、平成16(2004)年の台風襲来(15:35)と平成25(2013)年の積雪(8:30)による2回のみである。

本四間自動車交通量の推移

本四間の自動車交通量は、本四高速道路の開通により飛躍的に増加している。開通当初の通行料金は坂出～早島間の普通車が6,300円と割高であったため、利用車は計画交通量(2万4900台)の半分以下の一日平均1万823台であった。その後、段階的に通行料金は引き下げられて平成21(2009)年よりETC車休日料金上限1,000

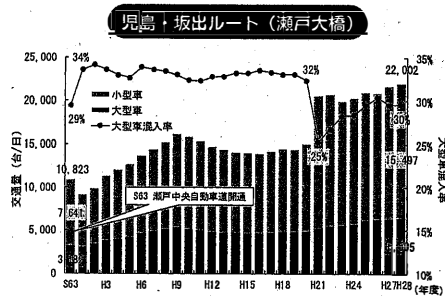


図6 瀬戸大橋の自動車交通量 (本四高速2017ディスクロージャより)

円を機に通行台数は年間750万台(一日平均2万548台)へと大きく増えて、1,000円高速終了後も同水準を維持し、平成28(2016)年度に800万台を突破した。

鉄道輸送量の推移

瀬戸大橋開通直後の時刻表と開通後30年目の時刻表を比べてみると、開通当初は予讃線と土讃線の特急が昼間は1～3時間交代で橋を渡っていた。また、岡山-

表14 瀬戸大橋開通前後の坂出駅停車の列車本数

種別	昭和63年3月		昭和63年4月10日改正		平成30年3月17日改正	
	多度津	岡山	多度津	岡山	多度津	岡山
特急	18	18	12	2	14	23
急行	6	6	7	7	7	7
快速	-	-	-	19	18	17
普通	50	54(9)	53	-	55(6)	35
観光列車	-	-	-	-	-	トロッコ1
合計	74	78(9)	72	21	94(6)	75

(交通公社の時刻表1988年3月号とJR四国時刻表2018.3.17改正より作成)

表15 瀬戸大橋を渡る列車数比較(客車のみ)

種別	昭和63年4月10日改正		平成30年3月17日改正	
	四国へ	岡山へ	四国へ	岡山へ
特急	10	10	29	30
快速	19	19	39	36
トロッコ列車	-	-	2	2
普通	-	-	4	4
合計	29	29	74	72

(交通公社の時刻表1988年3月号とJR四国時刻表2018.3.17改正より作成)

高松間の快速マリンライナーも宇高連絡船とほぼ同じ間隔の1時間毎の運転であった。開通30年後には特急は30分毎に予讃線と土讃線の列車が交互に通る、快速マ

リンライナーも運転間隔が30分毎となり、移動が便利となった。交流人口も増え、香川・岡山両県の大学や私立高校の通学圏が互いに拡大している。

コラム10 坂出から徳島へ汽車で行くには琴平経由?

昭和9(1934)年12月の坂出駅発の汽車時刻表を見ると、四国内の県庁所在都市が鉄道路線で結ばれていなかったことが分かる。高松・松山間は昭和2(1927)年4月3日、高松・高知間は昭和10(1935)年11月28日、高松・徳島間の開通は昭和10(1935)年3月20日であった。

このため、「上り高松行」、「下り松山・琴平・徳島行」となっていることに気がつくだろうか。そして時刻表示が12時間制の表示になっている。昭和17(1942)年10月11日から軍隊方式に倣って24時間制の表示に移行すると午前と午後との文字を表示する必要がなくなり、1日に同時刻が2度有せず極めて明確になることから国鉄では列車・船舶・自動車等の交通機関一般に一日を0時から24時までの表示となった。

当時、坂出駅には上下各15本の列車が発着していた。上りの始発は多度津・琴平・今治・松山・長浜・池田であり、接続は池田・財田・琴平からとなっている。高松以東へは高松乗換えで引田行のほか、連絡船で宇野に渡り、宇野より京都行・鳥羽行の表示が見られる。岡山乗換えだろうが、急行で下関行・東京行・糸崎行・徳山行・大阪行・姫路行などが見られる。

下りは多度津で分割して、前が松山行、後が財田行の他、琴平行・小松島行・長浜行・松山行・西條行・多度津行などがあり、乗換えで琴平行・池田行・尾道連絡の船も多度津から出ている。

昭和9年の坂出發汽車時刻表 (坂出市立大橋記念図書館所蔵)

種別	下関行		東京行		徳島行		松山行		池田行		高松行	
	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り
特急	18	18	12	2	14	23	1	24	6	19	6	19
急行	6	6	7	7	7	7	7	7	6	19	6	19
快速	-	-	-	19	18	17	36	54	-	-	-	-
普通	50	54(9)	53	-	55(6)	35	-	39(3)	50	54(9)	53	-
観光列車	-	-	-	-	-	-	トロッコ1	トロッコ1	-	-	-	-
合計	74	78(9)	72	21	94(6)	75	41	121(3)	74	78(9)	72	21

上記の時刻表で「長浜行き」とあるが、大洲・長浜に開通していた線と松山からの線の結合は昭和10年10月6日。

<昭和9年12月1日における既設鉄道>

予讃線は、高松・多度津・観音寺・伊予西条・今治・松山・下灘まで開通
高徳線は、高松・引田まで開通。昭和10(1935)年3月20日引田・板西間、吉成・佐古間が開業で全通。
土讃線は、琴平・讃岐財田・阿波池田・三縄まで開通。昭和10(1935)年11月28日三縄・豊水間開通で全通。
徳島線は、徳島・川田・阿波池田まで開通(全通)。