交通と通信

鉄道の発達

讃岐鉄道会社から国有鉄道へ

讃岐鉄道の創設

明治三十二年（一八八九）五月二三日、多度津を起点として丸亀と琴平の間で営業をはじめた讃岐鉄道会社のことについては、すでに第二巻で記述されているので、ここでは概要を述べることにする。

開業当時の社員は、社長以下七七名で、車両は重さ二〇トンのドイツ製タンク機関車三両、客車三一両、貨車一二両で、客車は俗に「マッチ箱」と呼ばれる定員二〇名の小型のものであった。

そして、貨車も四トン、五トン、七トンといった小造りで、つねに四両編成の客・貨混合列車で運転されていた。また、停車場は丸亀・多度津・吉田（明治三十二年六月一五日から「善通寺」と改称）および琴平の四カ所、当時は、丸亀から琴平行きが「上り」であり、反対に琴平から多度津・丸亀方面が「下り」であったから、現在とはまったく逆さまであった。

このことは、讃岐鉄道創設の目的が、最初から弘法大師の誕生地善通寺や金刀比羅宮への参拝客を対象にした鉄

道であったことを如実に物語っている。

開業当初の列車時刻表および運賃（貨金と称した）は表(1)(2)のとおりである。ちなみに、当時の白米一升（一・四キロ）の値段は三銭の時代である。

地元の反対運動

明治三〇年（一八八七）七月に交付された仮免許状によって、線路の实地測量および用地買収が開始されたのであるが、この鉄道敷設に最初から反対の意見をとってきた地元の人たちの強硬な抗議に手を焼いた。

まっ先に反対したのは、善通寺や金刀比羅宮参拝客を目当てとして生活する旅館、土産物店などの経営者であり、人力車夫や馬方連中、そして、百姓たちも、祖先伝来の田畑を失うとか、煙害を理由に顔をそむける有様だった。

従来全国各地より金刀比羅神社へ参詣する者は、大抵金刀比羅町に一泊し、或は昼食をなし、又、土産物等を買ひ整へしを以て、同町は此の参詣人の爲め非常に賑ひ居りし所なるに、先に同所に新道〔注・大久保謹之丞によって完成をみた讃岐新道〕開通し、人力車にて往復し得らるることとなりてより、以来は兎角客足止まらずして同町の商売人、旅人宿の向は大に不景気を来したる由、然るに尚ほ此の上に鉄道を布設せられては同町は忽ち衰微して言ふに忍びざるの不幸を惹起すに至るべし、就ては同町の住民一同は該会社の株主などに加へ入せざるは勿論のこと、鉄道の敷地などは一寸の土地たりとも決して之を売渡さず、飽まで之を妨害せんとて頻りに協議中なりとぞ（明治三〇年八月一日付『東京日日新聞』）

この新聞記事の行間から、当時の世相と反対派の人々の声が十分読みとれるのである。

そして、これらのことを裏付するように鉄道線路の敷設に伴なう用地、建家移転、農作物等の償い金について沿

交通と通信

年度には旅客四万四〇〇〇余人、貨物も九二四八トンを輸送し、営業成績は三〇一〇六円、純益に対する建設費は四分五厘、払込株金に対する配当率は三分九厘となっている。
丸亀・高松間を延長開業

明治二六年（一八九三）一〇月に丸亀～高松間一七マール九（約二七・七キロ）の路線延長を申請、同二七年七月に仮免許を受け、本免許が翌二八年一〇月一〇日に交付されると、その年の一二月に工事を起し、同三〇年二月二日に竣工、同日から営業を開始した。開業当時の駅は、従来の琴平・善通寺・金蔵寺（明治二九年一〇月六日に開業）・多度津・丸亀の各駅に加えて、宇多津・坂出・鴨川・国分・端岡・鬼無・高松の七駅が新しく追加された。

なお、当時の高松駅は、香川郡宮脇村西浜

表(3) 年度別運輸概況

年 度	平均営業 マイル	取扱数量		運輸延マイル程		収 入				営業費	差引
		旅客	貨物	旅客	貨物	旅客	貨物	雑収入	計		
明治 26	10 15	551,207	11,372	3,872,690	83,912				37,652	17,178	20,474
27	10 15	658,457	13,343	4,453,638	97,630				42,488	21,078	21,410
28	10 15	913,998	15,684	5,925,732	117,714	55,077	1,503	1,863	58,443	24,654	33,789
29	11 71	1,275,774	24,678	8,839,139	174,326	80,695	2,769	4,601	88,065	31,287	56,778
30	27 19	2,310,097	46,563	19,953,330	397,690	179,541	12,131	4,357	196,029	78,524	117,505
31	27 19	2,318,555	38,851	19,912,835	359,919	186,701	13,917	3,437	204,055	76,374	127,681
32	27 19	2,317,405	35,893	19,462,384	353,273	199,329	13,142	3,036	215,507	71,721	143,786
33	27 19	2,366,562	39,592	19,786,021	381,254	214,730	14,174	9,798	238,702	80,035	158,667
34	27 19	1,868,437	39,495	14,664,034	366,453	211,026	12,633	5,197	228,856	83,470	145,386
35	27 19	1,996,249	37,462	16,928,677	343,023	226,719	12,338	6,061	245,118	88,710	156,408
36	27 19	1,982,789	34,176	16,222,778	327,130	217,902	11,863	17,632	247,397	87,019	160,378

備考 ① 明治39年度『鉄道局年報』による。

② 1マイルは約1.6キロメートル、1チェーンは約20.1メートル。

現 代

(現在の高松市扇町二丁目付近)に設けられ、「西浜ステーション」の名で親しまれた。

その頃の列車運転回数、琴平までの直通列車は四〇分間隔で一日二〇往復、また、これに要する車両も二六年には機関車三両、客車三一両、貨車一八両であったものが、二九年(一八九六)から機関車一〇両、客車七三両、貨車四四両となり、同三六年度末には、機関車一三両、客車七三両、貨車六二両と増配備された。

旅客運賃は、明治二二年(一八八九)の丸亀〜琴平間開業時は下等一匁(約一・六ギル)につき一錢、中等はその二倍、上等は三倍であったが、その後、下等一匁につき一錢一厘、上・中等はその二倍及び五〇匁増しに改正、さらに高松まで延長した明治三〇年(一八九七)二月には下等一錢三厘、上・中等の下等に対する比率は従来のみとした。

また、運輸成績は、明治三〇年度からは丸亀〜高松間の開業により、旅客、貨物ともに輸送量が増加し、ちなみに同三六年度の実績を見ると、旅客収入は、営業収入中の八八匁を占め、貨物は五匁、そして同年度の営業収入に占める営業費は三五匁と好況ぶりがうかがえる。

一方、会社創立の明治二二年(一八八九)に二五万円だった資本金も、同二六年度三三万円、その後、丸亀〜高松間の路線建設に伴って二八年度には一挙に八三万円となり、二九年度には一〇〇万円、三〇年度には一三〇万円と増資され、三六年度には高松駅移転等の計画のため一六〇万円に増額した。この年の株主に対する配当は一割であった。

山陽鉄道への合併から国鉄へ

明治三三年(一九〇〇)に高松築港の第一期工事が竣工し、次いで同三六年(一九〇三)三月、讃岐鉄道と神戸

市に本社を置く山陽鉄道との連絡運輸がはじまると、両社の合併話がもちあがり、翌三七年九月二四日、讃岐鉄道会社社長代理大塚惟明と山陽鉄道会社専務取締役牛場卓蔵の間で仮契約が交わされ、すべてを一六〇万円で山陽鉄道に譲渡された。

合併の条件は、本文七カ条の仮契約書と副契約書二カ条からなっており、その内容は次のとおりである。

一、讃岐鉄道会社は高松から多度津を経て琴平に至る二七^{ギル}一九^{ギル}(約四四^{ギル}以^上に)、未成線一^{ギル}二^{ギル}五^{ギル}五^{ギル}五^{ギル}(約二^{ギル}五^{ギル}以^上)、線路、建物、車両、その他の財産、すなわち三万二千株(一株五〇円)、金額払込高一六〇万円に對するいっさいの財産および権利を山陽鉄道会社に売り渡し、讃岐鉄道会社は前記財産に対して、なんらの負担なきことを担保とすること。

二、山陽鉄道会社は、代金としてその会社の株式三万二千株(一株五〇円)を讃岐鉄道会社の指定する株主に付与すること。

三、鉄道売買の認可を得たのち一〇日以内に讃岐鉄道会社は、その全部を山陽鉄道会社に引き渡すこと。ただし引き渡し前において天災、その他の事故により毀損した場合には、代金の減額をなすか、また契約解除をなすことができる。(以下略)

なお、副契約書は、一〇月一日以後の讃岐鉄道会社の収入支出を山陽鉄道会社の計算とすることを規定したものと

であった。

譲渡を前に讃岐鉄道会社では、同年一〇月二八日に臨時株主総会を開いて仮契約書（案）を承認し、十一月二五日に認可を得て、一二月一日会社を解散、同日以後は山陽鉄道会社讃岐線として経営され、多度津に山陽鉄道会社多度津運輸事務所が設置されたのである。

続いて明治三九年（一九〇六）三月三一日に「鉄道国有法（法律第一七号）が公布されるに及び、同年二月一日、山陽鉄道会社も国有の鉄道として買収され、新たに逓信省鉄道作業局の所管するところとなり、讃岐の鉄道もここに国有鉄道へと移りかわったのである。

念して、その祝賀会の席上で発表した二二節からなる『伊予鉄道唱歌』（作詞・大和田建樹、作曲・田村虎蔵）がある。これは、大和田建樹の『鉄道唱歌全集』の四国編とも言うべきもので、大和田が愛媛県宇和島市の出身であるところから、委嘱を受けた大和田は、東京から松山へ旅行し、実際に伊予鉄道に乗って作詞すると言う熱の入れようであった。

また、大正四年（一九一五）一月一日、徳島県の「小松島線の歌」（作詞・佐澤波弦、作曲・板東幸夫）二七節が『徳島線要覧』に掲載されている。

そして、昭和七年（一九三二）には「高知線の歌」（中村登喜男作詞・岡村浩補筆）二六節が生まれた。この歌は、土讃線の建設途上に、当時、大阪鉄道管理局高知出張所長であった岡村浩の手により、高知線管内の職員から募集したものであることを付記しておく。

国有化後の鉄道概観

四国の幹線工事

明治四五年（一九一二）四月、鉄道院は多度津に建設事務所を置いて、その秋、高松と松山を結ぶ鉄道のうち、まず多度津と観音寺間の建設に着手した。

その後、川之江、西条、今治へと部分開業を行いながら松山まで線路が伸びたのは昭和二年（一九二七）四月三日、同区間が予定線として計画（明治二五年）されて以来実に三五年の歳月が経過していた。

また、高松と徳島を結ぶ高徳線の建設は、大正九年（一九二〇）九月からはじまったが、この工事には二つの難関がたちはだかっていた。すなわち、県境の大坂山トンネルと吉野川架橋（九五二呎）であった。そして高徳線が全通したのは昭和一〇年（一九三五）三月二〇日、さき大川郡会が中心に「阿讃鉄道東讃期成同盟会」を結成以來一七年目の出来事であった。

一方、香川、徳島、高知の三県を結ぶ土讃線の工事は香川と高知の双方から建設がはじまり、香川県側を「土讃北線」、高知県側を「土讃南線」と呼び、北線は大正九年三月に琴平から、南線は同一五年（一九二六）二月に土佐山田から着工を見た。そして、同一二年（一九二三）五月に琴平・讃岐財田間が開通、いよいよ最大の難所、猪の鼻トンネル（三八四五呎）にいどんだのであるが、わずか一九・七呎に六年六ヵ月の歳月と、工費八〇〇万円を要した。しかも、工事中の犠牲者は死者一〇人、負傷者二〇〇人に及ぶ難工事であった。そして、南北から進められた土讃線の工事が、小歩危、大歩危の谷間で接続したのは昭和一〇年（一九三五）十一月二十八日であった。なお国鉄善通寺駅は、大正一一年（一九二二）に讃岐平野を舞台にして行われた陸軍特別大演習の記念事業の一つとして大改修が加えられ、面目一新した。次はその改修を伝える新聞記事である。

善通寺

新驛の美観

大改修を加へて面目一新す

交通と通信

讃岐線善通寺驛は大演習に伴ふて擴張を要し高松市の樋笠組が請負して去る七月起工し大半竣工したので十日假舎から本屋へ移轉したが全部の竣工は十七日である本驛舎は切破風を造り平屋建にて建坪八十坪五合にて正面に車寄

現代

せを新設し此表面三間横二間一尺にて待合所は十間に五間南手にある二待ち合所は二間半四方驛長室は二間半四方出札室は三間半四方北手にある小荷物室は二間半歩廊は幅二十一尺延長六百尺下り歩廊は幅六百尺延長十八尺線路の階段をアスファルト塗とし歩廊屋根を新に葺くなど何れも新築同様に面目一新した

(大正十一年一月一日『香川新報』)

改新された駅(口絵写真)は、最近までその姿を保っていたが、平成三年(一九九一)、再度改修されて現在に至っている。

戦後の混乱から復興へ

昭和十一年(一九三五)から終戦の同二十年(一九四五)までは、軍事輸送一辺倒の時代だった。

そして、この終戦の日を境に鉄道の輸送は、戦時輸送から民需輸送へと転換したのであるが、外地からの引揚者、食糧不足による買出客の激増等にもかかわらず、空襲による車両、施設等の被害、わけても石炭不足は深刻なもので、昭和十二年(一九四七)の一月には五割の列車が運休止となり、混乱に拍車をかけたのであった。

通勤、通学列車の客車不足をおぎなうために有がい貨車が使用されたり、トラックの荷台に杉板で箱を組み、にわか造りの国鉄バスが「四鉄式改造バス」として登場したのもこの頃であった。

昭和二十五年(一九五〇)一月から予讃本線に準急「瀬戸」、土讃本線に「南風」がはじめて走り、明るい話題を呼んだものの、それでも戦前の昭和十一年(一九三六)並みに回復したのは同二十八年(一九五三)の春のことであつた。

輸送近代化から民営分割へ

昭和三十二年(一九五七)四月にディーゼル機関車が四国へ投入されて、土讃線の準急列車を牽引することとなった。また翌三十三年(一九五八)には、予讃線に気動車準急がお目見得するなど、画期的な輸送改善がスタートするのであるが、その結果は、旅客列車の気動車化やディーゼル化、貨物取扱駅の集約化などによるスピードアップを実現させ、昭和四五年(一九七〇)四月一日には、四国島内から蒸気機関車がすべて姿を消し、

完全無煙化による輸送近代化が図られたのであった。

しかし、このような新時代への対応にもかかわらず、急速に進行するモーターリゼーションの中で、かつて、鉄道が最大の利点とした長距離、大量輸送の独占体制はくずれ、旅客はマイカーや飛行機に、貨物は船舶、トラックへと時代は大きく移り変わっていったのである。

昭和六十二年(一九八七)四月一日、国鉄は六つの旅客会社と一つの貨物会社に民営分割され、四国旅客鉄道株式会社として再出発を期したのである。そして、この民営化に一步先だつて同年三月二三日には、高松・坂出間および多度津・観音寺間と多度津・琴平間に電化による部分開業が実現し、翌六三年(一九八八)四月一日、瀬戸大橋開通とともに宇高連絡船が七八年の歴史に幕を閉じ、これにかわつて瀬戸大橋の上を本四備讃線の電車が走つたのである。