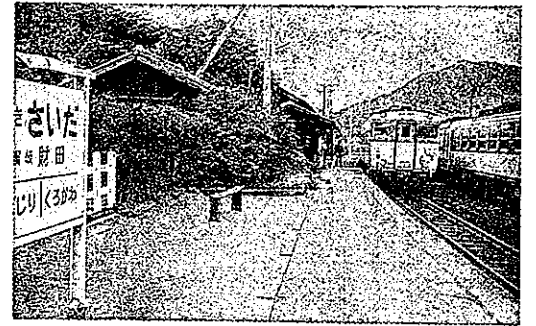


第二節 鉄 道

土讃線の開通

香川県の鉄道は、讃岐鉄道株式会社に始まる。明治二二（一八八八）年二月一五日、資本金二五万円で本免許が下付され、同年四月一〇日に琴平で起工式を行い、多度津を起点に琴平・丸亀方面で着工した。翌二二年五月二三日に開通祝賀式を挙行、当時県会議員であった大久保謙之丞が祝辞を述べ、塩飽諸島を橋台とする本四架橋を提唱したことはあまりにも有名である。その後、明治三〇年二月二日に高松



国鉄時代のさめき財田駅

まで、同四四年一月一八日に築港まで開通した。さらに、琴平から財田間の開通は大正一二(一九二二)年五月二一日、次いで昭和四(一九二九)年四月二八日に猪ノ鼻トンネルを貫いて阿波池田まで延びた。土讃線の路線については、猪ノ鼻經由か曼陀線經由にするか、詫間の松田三徳代議士と高知の白石代議士が論議を尽くし、仲南の増田稷三代議士も奔走したことは有名である。一方、四国縦貫鉄道中琴平・池田間について、猪ノ鼻・塩入線路比較調査も行われている。財田町役場に残されている大正八年の四国縦貫鉄道同盟会の記録によると、調査内容は表のようであった。

この調査に基づき総合的に猪ノ鼻線の優位性が明らかになり、現在の路線の決定をみたのである。五月二一日の開通式は、琴平町・榎井村・十郷村・

七箇村・財田村が合同で開催し、財田駅及び付近で三四九名の来賓を招待し盛大に挙行された。

猪ノ鼻・塩入線路比較調査項目

<p>第一項 交通の便否</p> <p>〃二〃 貨客集散の状況</p> <p>〃三〃 沿道地質の状況</p> <p>〃四〃 図上より見た線路の状況</p> <p>〃五〃 水平線上より見た線路の状況</p>	<p>第六項 建設期間各種材料運搬関係</p> <p>〃七〃 軍事上より見た予想</p> <p>〃八〃 工事の難易</p> <p>〃九〃 工事費の概算</p> <p>〃一〇〃 鉄道営業問題</p>
--	--

鐵道橋梁道路開通聯合祝賀會順序

一 午前十時二十五分	琴平驛發 乗車
一 全 十時五十分	塩入驛着 下車
一 全 十時五十分	琴平驛發 乗車
一 午後一時八分	塩入驛發 乗車
一 全 一時二十三分	財田驛着 下車
一 全 三時三十分	財田驛發 乗車
一 全 四時六分	琴平驛着 下車
一 琴平町金九座集合	
一 祝賀會	
一 開會	
二 主催者祝辭	
三 知事祝辭	
四 神戸鐵道局長祝辭	
五 岡山建設事務所長祝辭	
六 來賓祝辭	
七 休息	
八 閉會	
九 余興	
十 散會	

鐵道開通祝賀會次第

戦後、通学通勤者が増加し、財田駅の下にある善教寺境内に通学通勤者用の自転車置場が作られたほどである。

列車運行に不便を訴えていた利用者たちの声を聞き、渡辺礒吉は増発に尽力し、さらに、昭和三六(一九六一)年一〇月にはディーゼル二両連結車が停車する黒川駅(無人駅)の設置にも奔走し、鉄道利用者への便宜を図った。

膨大な赤字を抱えた国鉄の再建策が叫ばれた昭和五八年ころ、財田駅は無人駅になり、さらに同六二年四月一日、国鉄は民営化され、JR四国旅客鉄道株式会社に生まれ変わり現在に至っている。

昭和四年に琴平・池田間が開通して以来、約六〇年の歳月が過ぎた現在、大久保謙之丞が提唱した夢の架け橋(鉄道併用の瀬戸大橋)も開通した。本州までの時間が一層短縮され、人や物の流れをスムーズにし、文化や経済の進展に拍車がかけられるようになった。