

で、四国と本州を結ぶ重要な役割を果たした。

△のびる鉄道▽ 多度津以西は、すでに明治三十五年公布の鉄道敷設法で、「香川県下多度津より愛媛県下今治を経て松山に至る鉄道」として四国予定線に決定されていた。

明治四四年衆議院において、多度津―松山間の鉄道敷設に関する建議案が可決され、翌四五年に多度津―川之江間が第一期線に加えられ、大正元（一九一）年度から同五年度に至る五カ年継続事業で着工されることになった。そして、建設上多度津として多度津―観音寺間を起工し、翌二年二月に開通した。

△観音寺―川之江間の開通▽ 観音寺まで開通した鉄道は、ついで大正五（一九一）年四月一日に、観音寺―川之江間が開通・開業した。

当時の新聞報道によると、四月一日午前十一時より豊浜小学校で開通式をおこない、式の後と観音寺市の琴弾公園内にある公会堂で宴会を開いている。この時の時刻表は図3-76のとおりであるが、乗車賃金は高松まで三等列車で豊浜駅から六五銭で、回数も上り下りとも七回程度であった。古老の話によれば、人々は、「黒い煙を吐いて走る化けもの見物」ということで、弁当持参で現在の三豊工業高校側の高台に、珍しさと驚異の目を輝かせて見物に來たといわれる。

なお、新路線は既設讃岐線の多度津起点一・七kmのところから新多度津駅を設け、旧多度津駅を浜多度津駅と改めた。

川之江―伊予西条間は、建設上西条線と称したもので、大正四年に第一期線に加えられ、翌五年五月、まず川之江―伊予三島間を起工し、翌六年九月にこれを開通し、さらに大正八年九月伊予三島―伊予土居間、同一〇年六月伊予土居―伊予西条間が開通した。建設費は約三二四万円であった。

次いで伊予西条―松山間が建設上松山線として、大正九年に着工した。同年一月建設事務所が岡山に移転し、以来岡山建設事務所の所管で工事が着々と進められ、松山まで全面開通したのは昭和二年四月三日である。

この事業着手以来八年間の歳月と約九〇〇万円の経費を要して、多年にわたり宿望していた北四国海岸沿線を走る路線の全通を見るに至った。

そして、北四国の玄関口である高松と松山の両市連絡という大きな使命を果たすことになった。

この開通を記念して、松山では全国産業大博覧会など盛大な祝賀行事が開催された。

この間に、従来の讃岐線は大正二二年一〇月に改称されたが、昭和五年に予讃線となった。

△国鉄からJRへ▽ 明治三十九年三月鉄道国有化法案が通過し、当時の私鉄一七社を買収して国有化してから約七〇年後、昭和五十年代になると国鉄も累積赤字をかかえて財政的に深刻となり、当時の

図3-76 新聞報道された時刻表と運賃

区間	列車種別	乗車賃	回数	備考
多度津 - 川之江	普通	六五銭	七回	上り下りとも
多度津 - 観音寺	普通	六五銭	七回	上り下りとも
多度津 - 松山	普通	六五銭	七回	上り下りとも

時刻表（多度津発）

時刻	列車種別	乗車賃	回数	備考
午前六時三十分	普通	六五銭	七回	上り下りとも
午前七時三十分	普通	六五銭	七回	上り下りとも
午前八時三十分	普通	六五銭	七回	上り下りとも
午前九時三十分	普通	六五銭	七回	上り下りとも
午前十時三十分	普通	六五銭	七回	上り下りとも
午前十一時三十分	普通	六五銭	七回	上り下りとも
午後一時三十分	普通	六五銭	七回	上り下りとも
午後二時三十分	普通	六五銭	七回	上り下りとも
午後三時三十分	普通	六五銭	七回	上り下りとも
午後四時三十分	普通	六五銭	七回	上り下りとも
午後五時三十分	普通	六五銭	七回	上り下りとも

図3-76 新聞報道された時刻表と運賃

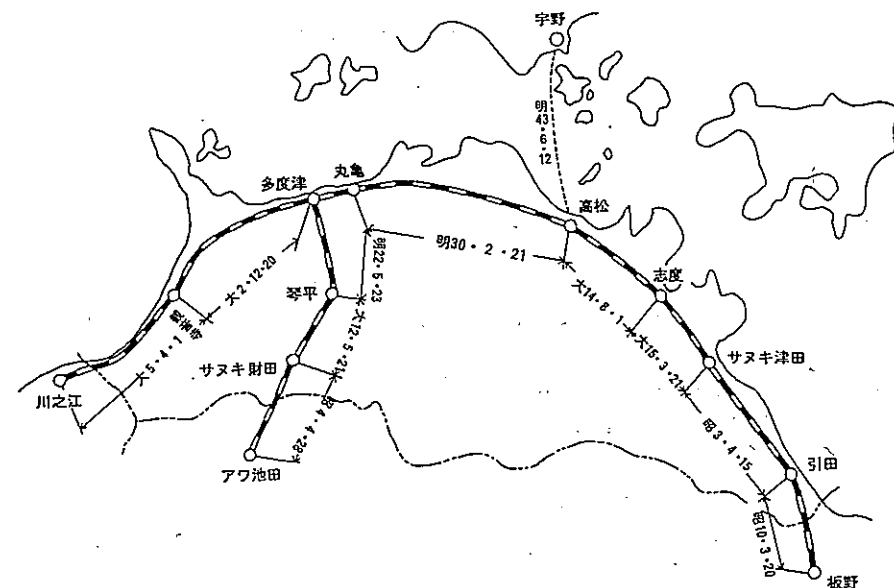


図3-77 香川県の鉄道開通年次

中曽根内閣は行政改革の目玉として国鉄再建に乗り出した。

しかし、当時の経営難はどうすることもできず、昭和六〇年六月、国鉄の分割・民営化に向けてその体制をととのえていった。

そして、昭和六年三月三日をもって、約一〇〇年間にわたる国鉄が幕を閉じ、同年四月一日から新旅客会社六社（ＪＲ）により再出発することとなった。

JR六社は、JR北海道 JR東日本 JR東海 JR西日本 JR四国 JR九州の各会社である。

これからは、新しく飛躍する鉄道として二一世紀に向けて大きく期待される。

電化された
鐵道
三月三日、鐵道の高松・坂出間、多度津・観音寺間、多度津・琴平間がそれぞれ電化された。

翌六三年、瀬戸大橋開通後の六月、伊藤弘垂敦四国旅客鉄道株式会社長は、予讃線の観音寺―伊予市間を電化延長することを発表した。

しかし、観音寺以西を電化する場合、多くのトンネルがあり、その天井の高さが架線を張るために十分なだけあるかという問題が生じた。

区間内にあるトンネルのうち、松山

[illegible]

図3-78 昭和60年鉄道時刻表(予讃線上
h)

[illegible]

図3-79 平成5年電車時刻表(予讃線上り)

周辺などにある七か所の道路跨線橋の下は、最高二〇センチほど線路下を掘り下げて架線工事をおこなうこととした。

同年二月三〇日、運輸省に認可申請が出され、明けて、平成元
(一九八九)年一月二五日に認可された。

そして、同年三月一七日に、松山と観音寺両駅で起工式がおこなわれた。計画では、多度津―観音寺間までと同じく直流一五〇〇^{トロン}で、集電方式もパンタグラフによる架空集電方式である。

電化工事は、伊予市側と観音寺駅側の両方から同時に進め、工事が完了した区間から部分開業し、遅くとも平成五年度末には全区間完成を目指した。

こうして豊浜駅にも電車が走るようになり、これまでの観音寺駅での乗り換えもなく通学・通勤・旅行等がきわめて便利となった。

ちなみに、特急電車を利用した場合、高松―松山間は、今から一〇年前の昭和六〇年と比べてみると三〇分あまり時間短縮^{短縮}されている。

昭和六〇年⇨松山発九時 七分⇨高松着 一二時九分（おかげ二号）
平成 五年⇨松山発六時二分⇨高松着八時四六分（いしづち二号）

また、豊浜―高松間の通勤電車を利用した場合においても、約三〇分前後短縮され、通勤が便利となった。

△予讃線時刻表の比較▽

○高松行き上りの場合

昭和六〇年

豐涉 高松若

所要時間

一時間五七分

平成五年

豐沢 秀 高松 著

斤要時聞

一時間一六分

この場合、約四〇分の短縮となり、通勤者を喜ばせた。

二一町の駅

つつじで知られる豊浜駅
 へつつじ駅▽ 当駅は大正五（一九一六）年四月、
 観音寺―川之江間が開通したときに、箕浦駅とともに

に設置された。

当駅は、「つつじのある駅」として知られ、駅構内（えきこうない）一帯に植えられたつつじは今もかわらぬ風情（ふうせい）を添えている。

五月の花咲くころには、すばらしい景観（けいがん）をかもし出している。

△戦後の豊浜駅▽ 昭和二〇

(一九四五)年の終戦の年、駅前には切符(きっぷ)を買い求めるために行列(ぎょりょう)した国民服(こくみんぷく)ともんべ服(もんべふく)の人たちであふれていた。このこないローカル線(ローカルせん)の予讃線(よさんせん)は、さうはなかったが、それでもすししら走っていた。



写真 3-133 旧豊浜駅

終戦當時は一〇名であつた駅員も昭和二四年には一九人に増加した。しかし、国鉄の合理化がはじまり大量の解雇があつた。その後、同四三年には、国鉄のＲＣ運転方式導入のため、信号機、踏切遮断機の廃止と自動化が相次ぎ、小口を除く貨物扱いても同年観音寺駅に統合され職員も八名に減少した。

昭和四四年の豊浜駅を利用する乗客は、一日平均一七〇〇人あまりで、そのうち定期乗車人員は約七八割であつた。