

2 編 高松電気軌道株式会社

1 章 創立まで



東讃の交通 西讃地方は江戸時代から、金毘羅参りを中心として、陸海ともに交通の便が開かれていた。明治に入ってもまず丸亀・琴平間に讃岐鉄道が開通し、つづいて明治30年には坂出を経て高松まで延長した。

ところが東讃地方は明治末期になってもなお近代的な交通機関に恵まれず、わずかに高松・長尾間に乗合馬車の便があったが、それも片道2時間近くもかかり、ほかには人力車があるばかりで大変不便な状態であった。

軌道敷設を計画 当時高松電燈株式会社の社長であった北村苟吉氏は、このままではいつまでたっても、東讃地方の産業文化の開発は望めないと考え、高松から木田郡中部を経て大川郡長尾町に至る軌道の建設を計画し、地方の有力者にその主旨を説いて協力を求めるとともに、電気軌道敷設の特許を出願したのである。

発起人会を開催 明治40年5月30日付で高松・長尾間の軌道敷設が特許になったので、同年6月27日に高松市内町の高松電燈株式会社で創立発起人会を開き株式募集委員の選定その他会社創立について協議した。

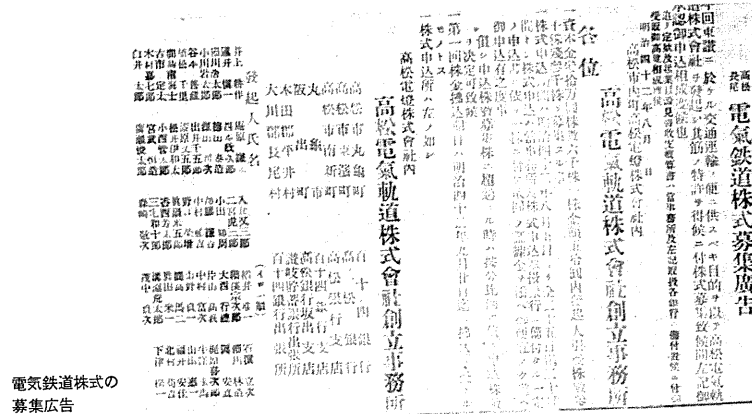
しかし、そのころ、未開発であった東讃地方に軌道を敷設することは、企業としては無謀であるとあざ笑う人さえあったほどで、なかなか会社設立の運びには至らなかった。幸いにもかつて高松市長であった小田知周氏がこの計画

創立総会を開き、定款および特許命令書を順守する旨の議決をしたのち、役員を選出した。引続いて開かれた取締役会で、社長に小田知周氏、専務取締役には北村 荷吉氏が選任されそれぞれ就任した。その日の出席株主は318名(株数5,041株)であった。なお会社設立登記の記載事項は写真のとおりである。

2章 建設から開通まで

建設工事はじまる 会社設立の手續きもおわったので、さつそく建設準備にとりかかった。明治43年4月の第1回事業報告書によると、同年3月北村専務が阪神地方に出向き、軌条および付属品、ボイラー、タービン発電機および付属品、電線、トロックおよび付属品などの物品購入の契約を結び、5月20日にはこれらの品が米国から神戸港に到着した。

軌条は米国カーネギー会社製45ポンド平底軌条(22.5kg、長さ9.14m)を、同社神戸支店長の好意により特に安く購入できた。また、まくら木も北村専務自

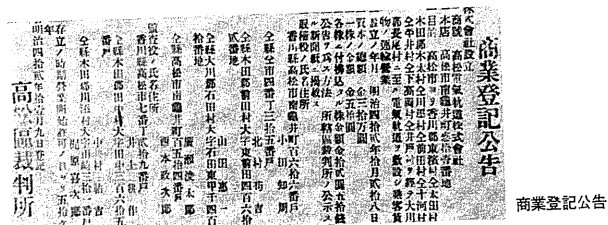


電気鉄道株式の募集広告

に賛同され、力強い支持と激励を与えられた。また、一方計画路線の沿線町村からも早急な実現が望まれ、大西行禮氏はじめ多数の地方有力者が発起人として協力されることとなったので、ようやく会社設立への一歩を踏み出すこととなった。

設立委員による株式募集 明治42年5月10日設立委員会を開催して、委員長に小田知周氏、常務委員に牛窪求馬、北村荷吉、森崎敬次の3氏を選出し、定款を審議した。資本金30万円(1株50円で6,000株)とし、発起人で半数3,000株を引受け、残株を一般募集することとなった。同年8月5日から25日まで香川新報紙上に広告を掲載して株式の募集を行なったところ、予定線の沿線住民は大いに期待し、こぞがこの株式に応募したので、募集は順調に進み、締切期日を待たずに申込株数は予定の3,000株に達した。

高松電気軌道株式会社誕生する 明治42年10月28日高松市内町の県公会堂で



商業登記公告

ら北海道に出張して、格別に安く入手するなどすべてにわたって入念に吟味したうえで物品を購入したことが記録されている。なお橋桁もカーネギー社製であり、軌条とともにきわめて堅固で今日まで約60年間の使用に耐えている。

線路用地の買収は、地元の積極的協力によって順調に進み、用地の幅も将来の複線化に備えて全線約8mの幅員を確保することができた。また、諸資材の運搬に際しても地元の人々が連日奉仕的に従事されたので、工事が大いにはかどった。

火力発電所まず竣工する 電車線工事は大阪市の荒井商会に請負わせ電灯電話工事は直営で施工して工事の完成を急いだ。架線の構造は、電柱に杉素材を用い、30m間隔のスパン式とした。また木田郡前田村北亀田に建設された火力発電所には、バブコック、ウィルコック社製の水管式ボイラー2台を設置し、ゼネラル・エレクトリック社製の600v・100kwの直流発電機を装置した。同44年8月25日北村専務、岡本主任技術者らが立会い、香川県庁の櫛橋技手と平井警察署長村島警部の両氏によって竣工検査が行なわれたが、その結果はきわめて良好であった。

長尾駅の位置問題 終点長尾駅は長尾東町(現長尾駅から東約600m、志度街道との交差点)に設置する旨、当初の目論見書に記載されていた。

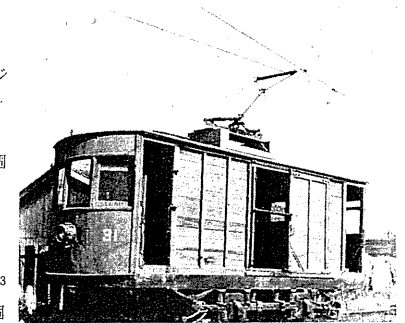
西町に店舗を構えて商業を営む人たちの間からこの計画に猛烈な反対運動が起り、駅の位置を計画地点から約400m西の北浦町に変更するよう会社に対して

強い要望があった。一方、当初の計画を支持する東町側からも計画変更反対の運動が起ったので、ついには町全体が東西に分れて激しい駅の争奪合戦を繰りひろげた。全線の建設工事が着々進行していたにもかかわらず、肝心の終点駅の位置問題が未解決のままであった。

この間、用地の買収はすでに東町の終点まで終っていたが、会社は東西いずれともきめかねていた。しかし工事が進んでどうしても決定を迫られたので、止むをえず北浦町から更に200m西の現在位置に変更して、工事を断行した。このため住民全般の電車利用がかなり不便となり、またその後、東方への路線延長も困難になるなど長く禍根を残すこととなった。

電車の購入 電車(四輪電動客車)は明治45年に5両、大正2年に4両を購入、1両当りの価格は4,244円であった。また電動貨車は45年に1両、大正2年に1両を購入、1両当りの価格は3,480円であった。次にその概要を示すと

四輪電動客車 最大長 7.972m 最大幅 2.256m
高 さ 3.213m 自重5トン 定員40人(うち座席26人)
車輪径 762mm 固定軸距 1.829m トラック 米国ジェネラルエレクトリック社製 ブリル21-E型
制動機 手動制動機
電動機 米国ジェネラルエレクトリック社製600v26kw 1個
車体 堺市 梅鉢鉄工所製
集電装置 トロリーホイール式
有蓋電動貨車 最大長 6.528m 最大幅 2.134m
高 さ 2.794m 自重5トン 荷重4トン積載容積 16m³
電動機 米国ジェネラルエレクトリック社製600v26kw 1個
その他は客車と同じ



有蓋電動貨車

試運転を開始する 建設工事は、明治45年4月26日ごろに全線竣工の見込みとなったので、営業開始に先立って、社内の試運転を実施することになり、4月10日から、岡本主任技術者と平岡車両係長が自らハンドルを取って1号車から順次全車両について試運転を行なった結果、非常に好成績であった。その後運転手と車掌を乗せて試運転車を運行させ、駅名の呼称案内などの訓練をした。当時試運転車に同乗した新聞記者は同乗記に「当社の客車は箕面電車型式で、

その体裁優美且つ堅固らしく動揺も比較的少なく、乗心地よく構造も至極簡便に出来ているように思われた」と書いている。

いよいよ営業開始 明治45年4月30日午前6時、沿線の人々が待ちに待った電車の営業運転が開始された。所要時間は56分であった。当時沿線の交通は、もっぱら馬車にたよっていたが、馬車の運行は日中だけ、しかも片道約2時間もかかっていたから、電車開通の喜びは非常なものであった。

電車の営業時間は、初発午前6時、終便は午後9時までで、その間30分ごとの運転であった。停留所は、高松(出晴)、御坊川、木太西口、木太東口、元山、川島口、山崎、水田、西前田、東前田、高田、池戸、田中道、平木、妙徳寺、白山、井戸長尾西、長尾の19カ所で、運賃は1区3銭、他に通行税1銭を加算した。



電車開通新聞広告

電車営業時間新聞広告

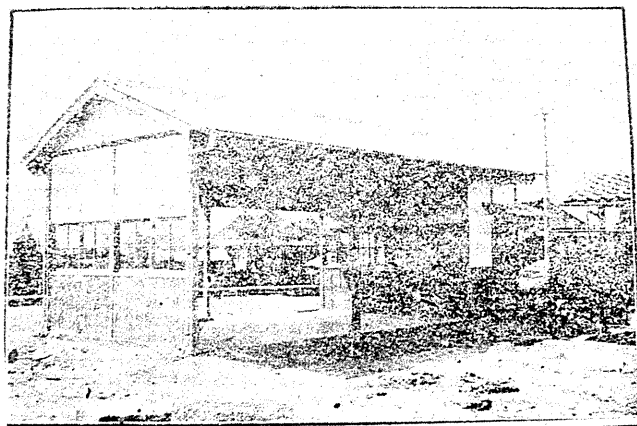
◎高松電車表
長尾、高松出晴両端同時發
一番發 七、二〇
二番發 七、二五
三番發 七、三〇
四番發 七、三五
五番發 七、四〇
六番發 七、四五
七番發 七、五〇
八番發 七、五五
九番發 七、六〇
以下終發午後九時發迄卅分毎發車
一番發 七、一〇
二番發 七、一五
三番發 七、二〇
四番發 七、二五
五番發 七、三〇
六番發 七、三五
七番發 七、四〇
八番發 七、四五
九番發 七、五〇
車後一時間にして兩

		賃 金 表 (單位銭)						
埋 程 表	高松出晴	3	6	9	12	15	18	21
	1.4	木太西口	3	6	9	12	15	18
	2.7	1.3	元 山	3	6	9	12	15
	3.6	2.2	0.9	水 田	3	6	9	12
	5.1	3.7	2.4	1.5	高 田	3	6	9
	6.4	5.0	3.7	2.8	1.3	田 中 道	3	6
	7.9	6.5	5.2	4.3	2.8	1.5	白 山	3
	9.0	7.6	6.3	5.4	3.9	2.6	1.1	長 尾

回数乗車券 1区券50枚綴1円25銭
(1割6分6厘引)
1区券100枚綴2円30銭
(2割3分3厘引)
定期乗車券 種類 1ヵ月以上
6ヵ月以内
割引 2割以上4割引
ただし学生3ヵ月以
内5割引 6ヵ月以
内6割引
団体割引 普通40人以上で、
1割以上4割引
学生40人以上で、
1割以上5割引

開業の当時は出晴、元山、高田、平木、長尾の主要停留所は万国旗などで飾りつけられ、花火を打揚げたり、また出晴、長尾の両駅と高田発電所ではそれぞれ荘重な修祓式と火入式をおこなうなど、沿線は開業にふさわしい雰囲気につつまれた。乗客は一番電車から各車ともほとんど満員の盛況で、両端駅は見物人がぞくぞくと押しよせて混雑した。

開通祝賀式を栗林公園で行なう 営業開始から1ヵ月おけて5月29日午後1時から栗林公園で開通祝賀式を盛大に挙行した。特設の会場は、万国旗、造花、紅提灯、モールなどで飾られ、来賓として松平伯爵、小野田貴族院議員、鹿

平
木
停
留
所

開通当時の平木駅

子木知事ほか多数の名士が出席され、その他の一般来会者を入れると参列者は約1,000人にのぼる盛況であった。式は社長小田知周氏の開会の辞に始まり国歌君が代吹奏の後、社長の式辞、専務取締役北村苟吉氏の工事概況報告があり続いて鹿子木知事および貴族院議員小野田元熙氏ほか9名の方々から祝詞が述べられ、社長の謝辞をもって式を閉じた。式後祝宴に移り数々の余興があった。30日には長尾で競馬大会、芝居、花火大会、平木では盆栽、生花大会、31日は高田で大相撲、花火、芝居、浪花節などが行なわれて3日間にわたり沿線は祝賀気分をわいた。

電気供給事業を四国配電に譲る 当社の配電業務は年々増灯を続け、会社の主要な収入源となっていたが、戦局の推移とともに電力統制は日を追って強化され、昭和16年8月30日に至ってついに配電統制令が公布された。この法令に基づく設立命令によって昭和17年3月に四国配電株式会社が発足し、四国全域の配電事業をすべて統合することとなったので、当社も止むなく配電事業を手放すこととなった。昭和17年12月5日の株主総会でその譲渡を決議するとともに電灯電力供給の電気事業およびこれに関連するいつさいの業務を廃止し、同月14日その旨の登記を完了した。

その当時電灯数は12,000灯、動力は120馬力に達しており、その譲渡価格は282,000円であった。

高松琴平電気鉄道に統合する 昭和18年に入ると決戦体制の強化に伴い交通事業調整の国策にそって、香川県東部の電鉄3社を統合し、新会社を創立するよう要請された。高松軌道も新会社の発起人となって運輸事業とその付属財産を現物出資することとなり、同18年10月12日に臨時株主総会を開いてその契約書

承認の件を決議した。当時の株主総数277名中174名が出席した。同18年6月30日現在の出資財産目録によると、線路、高松・長尾間14.52km、軌道用地37,246坪(122,912m²)、電柱合計614本、建物合計473坪(1,561m²)、車両は電動客車9両、電動貨車2両、ほかに宅地325坪(1,073m²)、田畑1,648坪(5,438m²)で、この見積価額は総合計286,100円であった。また出資財産の譲渡価格説明書には年間運輸収入(16年10月～17年9月)167,596円、建設費評価額257,724円、所有土地13,959円、貯蔵物品14,076円とある、この出資財産に対して新会社の株式(額面50円)5,722株が交付された。なお当時の役員は次のとおりであった。

取締役社長 鎌野藤太

取締役 細川清 木村皓一 宮本和太郎

 安田栄 平塚広造

監査役 鎌田連 小田友吉


なお統合にあたり、同社から鎌野藤太氏が新会社の取締役に就任した。



昭和初期の市内電車 築港のりば

3 編 讃岐電鉄株式会社

1 章 東讃電気軌道株式会社

 **東讃電気軌道創立のいきさつ** 明治39年11月22日、讃岐電気鉄道株式会社発起人の名で、琴平町を起点として、丸亀市と高松市を経て大川郡志度町までの電気軌道敷設の認可を申請したが、翌40年4月17日に却下された。

認可されなかった理由が国有鉄道の讃岐線と並行するためであるとわかったので、今度は計画線のうち、これと並行していない東半分の路線を選んで、明治41年11月4日に高松電気軌道株式会社発起人川崎芳太郎氏ほか16名、総代熊谷少間の名で、高松市を起点として志度町までの電気軌道敷設と、旅客貨物営業の認可申請を行なったところ、翌42年6月8日付で特許状と命令書が交付された。

しかし、会社設立の直前になって、県内で同じ社名で軌道敷設の特許を受けた会社があることがわかったので、急に社名を東讃電気軌道株式会社と改めることとなり、同42年9月1日発起人から社名変更願を提出した。

路線の拡張申請と電灯電力供給事業兼営の計画 明治42年11月15日付で許可路線の途中高松市二番丁から分れて、新湊町の国鉄高松駅(旧高松駅)に連絡する軌道と、志度町終点から大川郡津田町を経て、同郡松尾村大字田面に至る軌道の延長を出願し、また同月末日には電灯電力供給事業兼営の許可を申請した。

会社の設立 ついで発起人のうちから土居道夫氏を委員長として、創立委員を選出し株式の募集に着手した。株式公募を発表すると非常に好評で、たちまち満額に達したといわれている。明治43年5月1日、大阪商業会議所で創立総会

を開催し、東讃電気軌道株式会社を設立した。

創立当時の資本金は100万円で、役員は次のとおりである。

取締役社長	三幣保		
専務取締役	熊谷少間		
取締役	中野寿吉	辰間半右衛門	田中定吉
監査役	湯浅豊太郎	小橋藻三郎	広瀬小三郎

沿線の開発計画 会社の設立後、用地の買収や線路の工事などが進むにつれて沿線の屋島、栗林公園ならびに屋島寺、八栗寺、志度寺などの名所を広く世に紹介した。さらに郊外の沿線に遊園地と総合運動場を設けて旅客を誘致するため候補地の調査を始めた。また当時屋島登山道18町(約1.8km)は「山かご」や「あめ押し」のほかは、徒歩によるだけで非常に不便であったので登山鉄道を建設してこの不便を一挙に解決し旅客の便宜を図る計画をたてた記録も残っている。

軽便鉄道法の適用を受ける 明治43年4月21日法律第57号で、軽便鉄道法が公布になり、すでに特許を得ていた当軌道も翌年2月15日から、軽便鉄道法による指定を受けたので、敷設と経営上の基準、諸制限などが大幅に緩和された。

本社の移転 明治44年の初め、本社を浜ノ丁から今橋に移転した。旧社屋は営業路線から離れていたため不便であったが、今橋は沿線にあって変電所もあるなど業務を行ないやすいうえ、高松の東玄関に位置しているなどいろいろな点で大変便利であった。

今橋・志度間の開業 明治44年秋には、今橋・志度間の線路の敷設が完成し、今橋以西も半分が終って、発電施設もほぼ完成したので、営業規程の認可を申請するとともに従事員教習所を設けて、運転士、車掌の養成に当るなど営業開始の準備をした。

今橋以東の工事を予定の44年中に完成させるため、昼夜兼行で工事を急いだところ工事は意外にはかどったので、同年11月18日今橋・志度間 7.56哩(12.1

km)を開業した。当日は関係者多数を招待して開業式を行ない全線に電飾車を走らせた。

開通当時は珍しいもの見たさの人たちが乗車して盛況であった。当時の運賃は1区3銭で今橋・志度間は通行税を加えて19銭であった。当時今橋・志度間には乗合馬車が走っており、しばらく競争していたが電車に対抗する手段もなく間もなく廃止された。

開業当月13日間の業績

区分	乗車別		回数券		団体		定期券		合計		1日平均	
	人	円 銭	人	円 銭	人	円 銭	人	円 銭	人	円 銭	人	円 銭
乗客	33,985		114		904		3		35,006		2,693	
運賃		3,864.79		227.16		73.37		44.36		4,209.68		323.82

役員の変更 当社の事業は創立以来多くの困難を経て、ようやく一部を開通することができ、大いに活気を呈したのであるが、その直後一部の役員の間には不祥事件が突発して一頓挫をきたした。

そこで善後策を立てるために、明治45年2月26日大阪商業会議所で臨時株主総会を開いて、監査役湯浅豊太郎氏を取締役に選び、更に5月には全役員を更迭して新役員10名を選出し、再出発することとなった。新任役員は次のとおりであった。

取締役社長	藤本清兵衛		
取締役	伊藤俊介	蓮井藤吉	二宮秀
	横島直爾	綾井義夫	瀬尾等
監査役	近藤喜禄	小山永頭	柏原金四郎

しかしながらこの事件によって、開業間もない会社は大きな打撃を受け、その後も痛手から容易に立ち直ることができなかった。

電力事業に着手 その後会社は香川水力株式会社から、電力事業経営権を譲り受けることになり、明治45年6月27日の臨時株主総会で、それを決定した。

この事業は当社の取締役蓮井藤吉氏らの発案で、香東川の水を利用し安原村に発電所を設け、香川郡および高松市に電力を供給する計画であった。44年5月認可申請を行ない同年8月認可されたが、この事業はその後大正2年6月12日付の契約で四国水力電気株式会社に譲渡された。

一方東讃電気軌道の営業目的の一つである電灯の供給は、大正元年9月1日に初めて志度町および牟礼村の一部で開始した。当時の電気点灯数は477灯で翌年は988灯翌々年は1,200灯と2年間に3倍近くに増加した。

台風による被害 大正元年8月24日、台風によって、線路、電柱その他建造物などが破損したので復旧のため1日休業した。続いて9月22、23の両日にわたる台風は前回より更に激しく、沿線の河川および海岸の堤防数カ所が決壊し、海水が逆流浸水したため屋島変電所内の電気機械器具は水浸しとなり、新川・春日川間の軌道約600mが流失、愛染寺山の切り取り箇所が崩壊した。

会社は昼夜兼行で春日川・新川間の軌道の修復と変電所の復旧に努めたが、工事は容易に進まなかったため、応急処置として当分の間高松電気軌道株式会社と受電契約を結び、一部渡船連絡を行なって10月6日から運転を開始した。

四国水力と受電契約 電力は従来自営の今橋発電所に依存していたが、四国水力電気株式会社の豊富でしかも低廉な水力電気を利用する方が有利であると認めたので、同社と契約して大正2年9月6日から受電することとなり、今橋発電所は予備設備とした。

房前海水浴場の開設 かねて計画を進めていた沿線開発事業の一つとして、房前海水浴場を開設することとなり、大正2年7月、海女の玉取りの伝説で有名な房前の海岸付近の土地数千坪を選び、飛込台、休憩所、脱衣場、浴場などのほか木陰のところどころに数十の涼み台を作り、食堂、売店を設備した。また

運動場には、遊動円木、回旋塔、鉄棒、ブランコなどの運動具を置いて、各所に電灯をつけるなど当時ではかなり完備した海水浴場であった。特に夜間は突堤から海辺一帯に電飾をほどこしたので美観であった。

今橋・公園前間の営業開始 第二期工事である今橋・公園前間(2.25km)は、市街地を通るため工事が進まず、大正2年10月15日ようやく今橋・出晴間が完成し、同4年4月22日に栗林公園前までが完成した。

市内線の敷設計画 当時公園前から築港に至る新道路が開通したため計画を変更して、新たに築港・公園前間に軌道法による路面電車を建設することとなり、大正4年4月30日の株主総会においてこの件を可決するとともに、上野驥九郎氏ほか10名を委員に選び、資金調達の方法を協議した。その結果鉄道財団を担保に金12万円を借入れして工事を始めることになり、同年8月10日特許を受けた。

四国水力電気に合併 前述のように、当社はその発展のために全力を尽くしたが、創立早々の重役関係の不祥事によって受けた打撃を容易に回復できず、また第一次世界大戦勃発による経済界の一時的混乱もあって経営はますます困難となった。

合併理由書

弊会社ハ創立当時ノ重役中不法ノ行為アリ為メ多大ノ欠損ヲ醸シ且ツ営業ノ成績予期ニ反シ兩三期前來辛ウシテ取支相償フノミ為之線路車両其他總テノ補修意ノ如ク完全ヲ期スルニ難ク随テ株主ノ権利ハ漸次減縮シツツアリ依テ寧ロ此時機ニ於テ四国水力電気株式会社ニ合併スルヲ以テ事業ノ發展株主ノ権利保安上最良ノ策ト認メタルニ依ル

大正五年九月十五日

東讃電気軌道株式会社

取締役 瀬尾 等

そこで電力の受給そのほかで深い関係のあった四国水力に合併することがこの際最も得策であると認め、交渉の結果、東讃電気軌道株式2万株(払込100万円)に対して、四国水力4千株(払込20万円)を交付するとの条件、すなわち5

対1の割合で合併することとなった。

大正5年8月19日会社合併仮契約を取りかわし同年9月5日の臨時株主総会で四国水力との合併を満場一致で可決した。同年12月25日合併手続を完了したので、翌日から四国水力の電車部門として新たに発足することになった。

合併当時の東讃電気軌道 合併当時資本金は100万円(全額払込)、今橋変電所の火力発電所出力500kw、屋島変電所出力200kw、営業路線は栗林公園・志度間14.3km、車両12両(4輪電動客車50人乗り、35馬力電動機2個、重量9トン)であった。

また、電灯供給区域は大川郡志度町、木田郡牟礼村、古高松村、瀧元村、木太村など1町4カ村にわたっていた。

2章 四国水力電気時代



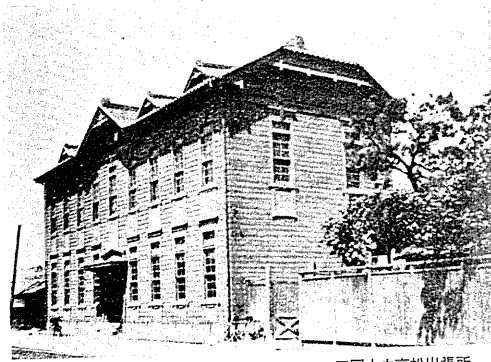
公園前・築港間の路線延長 合併後、前会社時代からの懸案であった公園前から築港間(2.29km)の市内線延長計画を引継いで行なうこととなった。

この区間はいわゆる路面電車で、電気軌道条令に基づいて大部分の線路が道路上に敷設され、土地買収の手数が省けたので、直ちに工事を始めて大正6年5月20日には高松駅前までが開通し、ついで7月14日築港までが開通した。この市内線が開通したことによって電車利用客が急激にふえ、営業成績は著しく向上した。

合併後の第一期に当たる大正6年上半期の運賃収入を、前会社経営の前年同期と比較すると次のとおりである。

年 度	乗車人員	運賃収入
大正5年上半期	147,088人	20,064.25円
大正6年上半期	177,059人	23,245.55円
差引増加	29,971人	3,181.30円

事務所と駅の改良 市内線開通と前後して、高松市七番丁四国水力高松出張所の新築家屋が完成したので、運輸事務を今橋からここに移した。しかし操車、



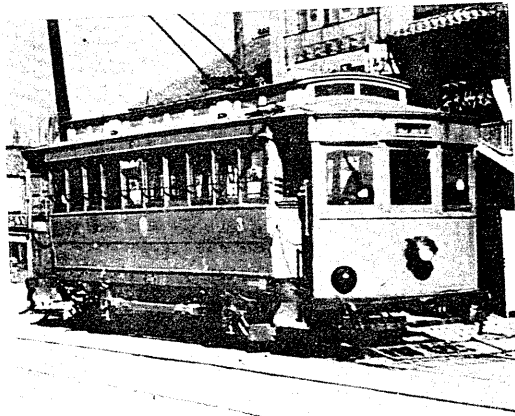
四国水力高松出張所



今橋駅

従業員の監督そのほか直接運転に関係のある業務は、従来どおり今橋で取扱っていた。また大正6年8月渦元村に東照宮前停留場、栗林村(現在の高松市中野町)に中野停留場を新設して、乗客の便宜を図った。

運賃区間を改める 会社創立当時、今橋・志度間は、沖松島、春日川、西渦元、古高松、大町を区界として6区に分け、その運賃は1区大人3銭小児は半額であった。



市内電車広場停留所前

ついで今橋から藤塚まで開通して7区となり、更に公園前まで完成したので藤塚・公園前間は特区として追加券を発行して2銭を徴収した。

その後今橋・公園前間を1区間に改めて全線7区制となった。

公園前・築港間が開通してから、公園前以北を市内線、以東を市外線と呼び、市内線は大護寺、広場を区界として3区に分け、大人、小人の区別なく運賃は1区2銭とした。しかし乗客の多い広場・大護寺前間が2区となって乗客に不便を与えていたので、特定区間として特1区券を発売した。その後大正6年11月1日から市内線の区制を3区から2区に改め、五番丁を区界にして市外線につづいて第8区、第9区と呼んだ。そして1区の運賃を市外線なみに3銭、小人はその半額とした。

新車を購入する 市内線完成後は更に乗客が増加したので、大正7年2月新車(4輪車)4両を購入して、運転回数を多くした。そのため市内の交通はますます便利となり、一般市民から「チンチン電車」あるいは「^{ママ}乳母車」の愛称によって利用された。

たびたび台風の被害を受ける 大正7年8月29日、香川県地方に猛台風が来襲して、全線にわたって大きな被害を受けた。特に松島から東は湖のように一面水浸しとなり、昼間はかろうじて運転を続けたが、午後9時には全く運転不能となった。この台風によって木柱132本が倒壊、18本が傾斜し、鉄柱18本が曲った。その他軌道の土砂流失、崩壊など被害甚大であった。

翌30日減水とともに従業員、人夫の非常招集を行ない、昼夜兼行で復旧に努めた結果、9月4日午後8時34分今橋発上りから公園前・今橋間が、5日午後7時55分屋島発上りから屋島・今橋間が、また6日初発から屋島・志度間がそれぞれ復旧した。

同11年10月10日またもや台風の襲来にあい、塩屋・房前間の愛染山切り箇所から崩壊したので、土砂取除きに努めた結果、運転上の支障はなかったが、なお崩壊のおそれがあったので、さらに切り取り工事を10月16日から開始した。工事箇所は徒歩連絡として区分運転をし、工事を急いだので10月23日に復旧、同日午後3時35分から全線開通して、運転系統は全く旧に復した。

第1次の運賃変更 欧州戦乱の影響をうけて諸物価特に人件費が急騰して、営業費が膨脹したので、会社はやむなく運賃の変更を行なった。

大正8年1月から1区3銭を4銭に改めた。そして再び市内線・市外線の区間共通制を廃止して、市内線は五番丁を区界に第1区、第2区に分け、大人・小人の区別なく1区を4銭に変更した。

しかし、市内線は短距離乗車の客が多かったので、乗客の便をはかるため、同年7月に市内線を8区に小分けして、1区の運賃を1銭に改めた。1銭で電車に乗れるとあって、小学生が面白半分に乘って遊んだり、また高松港に着いて市内電車に乗る客が「なに1銭?こいつは日本一安い」と、感心していたものである。

割引運賃制度を定める 大正8年4月に特殊乗客に対する運賃割引規程を定め、次のとおり実施した。

- 1 通学定期乗車券(官公私立学校の学生および生徒に限り発行) 7割引
- 2 通勤定期乗車券(官公吏・学校職員に限り発行) 6割引
- 3 普通定期乗車券 1カ月定期=3割引 3カ月定期=4割引
- 4 特別定期乗車券(今橋・築港前間)=1円45銭(普通運賃7円20銭)
ただし通用期間1カ月、途中乗降随意、定期券計算日数30日
- 5 回数乗車券 1区25片券綴=1割引 1区100片券綴=2割5分引
1区50片券綴=1割5分引
- 6 団体乗車券 25人以上=1割引 200人以上=4割引
50人以上=2割引 300人以上=5割引
100人以上=3割引

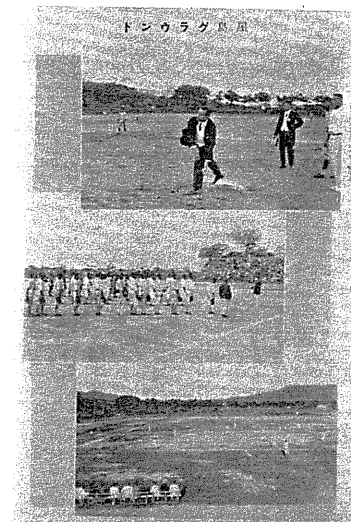
ただし団体乗車券は随時に最高8割まで割引いた。

その後、国鉄高徳線高松・志度間が同14年8月1日開通したため、当社との間に運賃の格差が生じたので、学生定期に限り4区~7区は7区運賃に対し8割3分割引の同一運賃として、旅客の確保を図った。

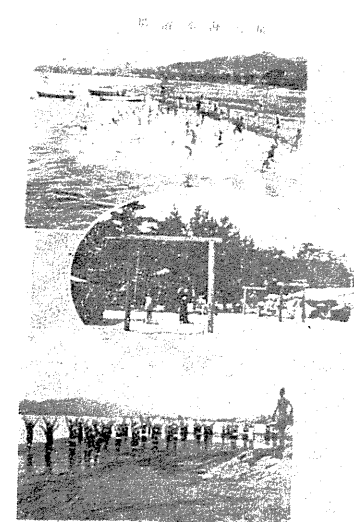
第二次の運賃変更 その後も諸物価は上昇し続けたので、会社は大正9年5月に再び運賃変更を行なった。市外線の1区4銭を1区5銭とし、同時に市内線の小区分制(8区制)がさほど必要でないことがわかったので、4区制に改めて1区を2銭に改めた。その後は昭和18年11月に高松琴平電気鉄道に統合されるまで23年6カ月間運賃変更は行なわれなかった。

屋島グラウンド建設 当時は全国的に各種のスポーツが盛んになってきたので、会社はその発展に貢献するとともに、運輸収入の増加を図るため、理想的な総合グラウンドを建設することになった。そこで屋島山ろくに約9,000坪(約29,700m²)の敷地を購入して大正13年6月に起工し、同年9月に野球、庭球、陸上競技の総合グラウンドを完成した。

近県中等学校野球大会を開く 新装なった野球場で大正13年9月12日午前9時から屋島神社宮司による開場式を行ない、引き続き球場開きとして3日間にわ



屋島グラウンド開き



房前海水浴場

たって、近県中等学校野球大会を開催した。

大会には強豪広陵中学、神港商業を招き、地元から高松中学、高松商業が出場し、浅利知事の始球式によって熱戦が開始された。当日は5・6千人の観客が集って地方の野球大会としては、まれに見る大盛況であった。なおこの野球場から水原茂、三原脩など日本球界を代表する名選手が多く育ったのである。

このグラウンドの設備は当時の運動関係者から西日本随一の折紙がつけられ、その後大きな大会がたびたび行なわれて多くの観客を集めたので、電車の収入も増加した。

房前海水浴場の整備 房前は東讃電軌時代からかなりの施設をして、客の誘致に努めていたが、合併後はさらにその設備を拡張整備したので、東讃地方随一の海水浴場となって夏期には多数の海水浴客を集めることができた。

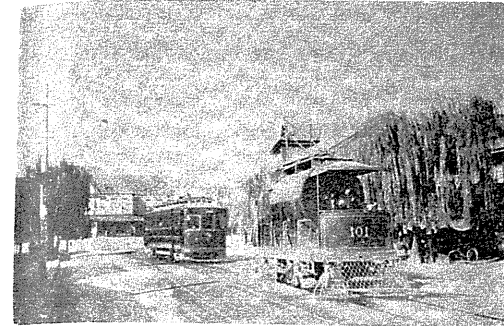
八栗寺縁日のにぎわい 八栗寺は四国88カ所の霊場85番の札所で旧正月および8月の縁日には厄除け、商売繁盛を願う参詣客でにぎわい、当日は例年築港・八栗間を10分間隔で終夜運転を行なった。

当時の新聞によると、大正15年の旧正月は快晴であったため5万人以上の参詣客があり、当日の収入は2,254円91銭の多額に上ったという。

市内線を複線化する まず第一期工事として公園前・高松駅前間を複線軌道にするため、昭和2年4月18日に香川県知事元田敏夫氏に敷設の特許申請を行ない許可を得たので、直ちに工事に着手した。

ところが沿線東側の住民から道路が狭くなると家の出入にも危険であること、運転する電車のまきおこすほこりのため不衛生であることを理由に、県に対して軌道複線化反対の陳情書が出された。

そこで会社は電柱を道路端に移動させて、軌道と電柱間を規定距離8尺2寸～3寸(約2m50cm)に保ち、溝にふたを作る、また広場、五番丁、八本松など急カーブ箇所は道角の切取りをする、さらに散水車を購入して防じんにつとめ



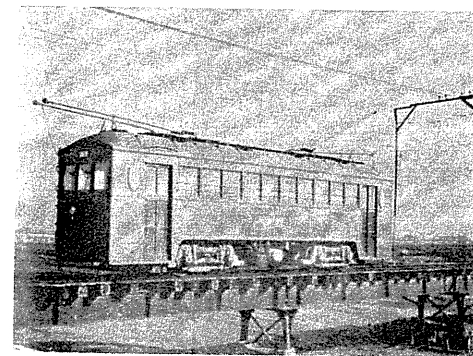
市内を複線化する

るなどによって了解をもとめ、一部の反対を押切って工事を進め、翌3年3月10日に完成した。

たまたま同年3月から高松市で産業博覧会が開催されることになっていたが、その開催10日前に開通したのである。

その後第二期工事として同4年高松駅前・築港前間の複線化を計画し、用地の買収ならびに資材の調達を終って、同年4月工事を起し僅かに1カ月で工事を完成した。かくて同年5月市内全線の軌道が複線化されたのである。

ボギー車を購入する 市内線の複線化によって車両の増備が必要になったので、昭和3年3月15日新車(60人乗り、8輪車)6両を購入し、直ちに試運転を行なって、産業博覧会開会の翌日3月21日から運行を始めた。これによって輸送力は著しく向上した。



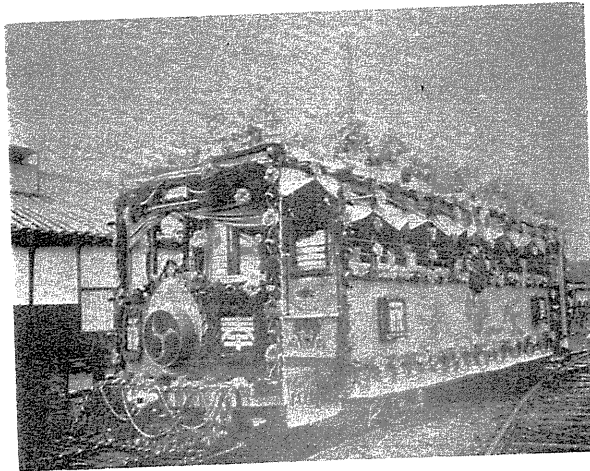
春日川鉄橋を走るボギー車

それまでの市内線は電車のすれ違いを待つ時間が長く、歩く時間と変わらないような場合もあったが、複線化されて新車が増備されたので、その不便が全くなかった。

旧型に交って走る緑色の全鋼製新型ボギー車の姿は新しい時代の象徴のように見られたのである。そしてその年4月の営業成績は乗客591,752人、収入45,433円24銭と、前年同月に比較して乗客人員、運賃収入ともに約3割の増加を見たのであった。

今上陛下のご即位を祝う花電車走る 今上陛下のご即位の式典が昭和3年11月10日に行なわれ、11月16日までの間全国において、ご大典の祝賀行事が行なわれた。

高松港にはご大典に参加の軍艦「阿武隈」「神通」ならびに警備艦「鬼怒」が停泊しており、県下の市町村はあげて祝賀行事を行ない、会社では全車体を装飾した花電車を走らせて慶祝の意を表した。



ご大典奉祝花電車

市外線の複線化を計画 昭和2年の初めに市内線の複線化計画と歩調を合せて地方鉄道である公園前から八栗までの区間を複線にする計画を立て、同年4月

21日敷設免許の申請を行なった。その後認可を得て同4年5月に起工したが用地買収の困難と立退き家屋の補償問題などの障害にはばまれて、容易に工事が進まず用地の約8%を買収したに止まり、ついに実現には至らなかった。

屋島登山鉄道が開通 屋島山ろくは源平の古戦場であり、山上には四国88カ所霊場の84番の札所屋島寺があり、瀬戸内海随一の展望台でもあるので、ここに登山鉄道を建設して、旅客の便宜を図ることはかねてから交通業者の念願であった。昭和2年3月景山熊造氏らによって屋島登山鉄道株式会社が設立され、翌3年2月から四国水力が機械電気の技術面を担当して工事を進め、同4年4月21日にケーブルカーの営業を始めた。

このころから国鉄および大阪商船会社などの全国的な組織網によって、讃岐路の紹介が行なわれて屋島、栗林公園、琴平を訪れる旅客がしだいに増加した。そこで四国水力、琴平電鉄、屋島登山鉄道の3社が協議して連絡乗車券を発売して旅客の便を図るとともに、県外に社員を派遣して誘致宣伝に努めた。

ケーブル開通後屋島登山客は年々増加し、毎年山上で盆踊大会など各種の行事も行なわれ、電車収入にも大いにプラスしていた。しかしその後屋島登山鉄道は戦時統制の要請によって、昭和19年その設備を撤去して運転を休止した。

屋島駅の変遷 明治44年11月東讃電気軌道開通当時の屋島駅は県営屋島グラウンドの西北角(現在の東条病院附近)にあつて屋島駅と称していた。その後大正14年8月1日国鉄高徳線が開通した時、国鉄および地元民の要請によって、屋島駅の名を国鉄に譲り、屋島登山口駅と改称した。

昭和4年屋島ケーブルの開通に伴って、乗りかえの便を図るため、東方380mの現在位置に移転した。さらに昭和25年屋島ケーブルが復活した際、屋島登山口駅の名をケーブルに譲り、現在の琴電屋島駅に改称したのである。

運転時刻の改正 市外線複線化の一環として、昭和3年11月屋島登山口と公園前を離合駅に変更したが、用地買収が容易に進まなかったため、さらに5年2

月東田町, 瓦町, 今橋, 松島四丁目に離合施設を設けて, 運転間隔の短縮と運転回数増加を図った。このため同5年2月23日から築港・公園前間では3分, 公園前・八栗間では9分, 公園前・志度間では14分をそれぞれ短縮すると共に, 築港・公園前間は6分ごと, 公園前・八栗間は12分ごと, 八栗・志度間は24分ごとに運転して輸送の増強を図った。

改正前の築港・志度間は1時間10分を要していたが, この改正によって一挙に17分短縮され53分となった。

駅舎の移転と改造 昭和6年5月には志度駅を国鉄志度駅前道路に接する地点まで50m東に移設して, 駅名を志度駅前と改称し連絡客の便利を図った。

八栗駅の駅舎は八栗聖天の縁日などには一時にたくさんの客が乗降するため大へん混雑したので同7年2月に改築し構内を拡張した。

また同年2月屋島グラウンド前駅を廃止し, さらに新川の西側にあった西瀧元駅は附近に人家が少ないうえに排水の便が悪く乗降客に不便を与えていたので, 3月16日現在の瀧元駅に移転した。

回遊乗車券の発売 このころ経済不況もようやく回復に向って, 県外からの遊覧客もしだいに増加したので, 四国水力, 屋島登山鉄道, 琴平電鉄, 国鉄が連帯して昭和6年4月21日から高松, 琴平, 屋島の回遊乗車券を発売することとなった。発売駅は国鉄の天津, 京都, 大阪, 神戸, 姫路, 岡山, 米子, 鳥取の各駅および予讃線, 高德線の各駅とし, 讃岐路への観光旅客の吸収に努めた。

定期乗車券の改定 昭和7年3月19日, 鉄道ならびに軌道旅客運送規程を改定して, 従来官公吏, 学校の職員に限り発売していた通勤定期(6割引)を廃止して, 学生定期と普通定期の2種類とし, 割引率を学生定期は7割引を6割引とし, 普通定期は3割引きとした。

市内線を舗装 香川県が昭和9年1月から工事期間1カ年, 工費6万円の計画

で, 高松駅前・公園前間の道路舗装工事を実施することになった。これに対し会社は3万6千円を支出して軌道間の敷石工事を行なった。

線路の移設 昭和9年から国道22号線(現在の11号線)の高松市藤塚町・屋島間の道路(通称観光道路)改良工事が実施された。同12年さらに東に延長して八栗までの工事を進めることになったが, 会社の線路と一部で接触するため内務省神戸土木出張所国道第22号線改良事務所長の要請によって, 古高松・八栗間994mの線路を最大幅135m北に移設することとなり, 同年10月工事に着手し, 14年7月に移設を完了した。

県営屋島総合グラウンドの建設 昭和12年7月7日に日華事変が勃発し, 銃後青少年の体位向上が叫ばれ, 総合グラウンドの建設が県において計画された。当時既設の屋島グラウンドは施設が荒廃し, グラウンド前停留場も廃止されていたが, この土地約21,600坪(712.8アール)を利用し, 県が設備費を負担して新たに総合グラウンドを建設することとなった。

同12年, 13年の両年にわたり23万5千円の予算を計上し, 直ちに工事に着手した。途中鉄材の不足で工事が一時延期されたが, 同13年7月に野球場(本塁から中堅スタンドまで104.48m, 収容人員約20,000人), 陸上競技場(100m直線

コース, 1周400mコースを備え, 収容人員約4,200人), 庭球場(コート6面, 収

容人員約3,200人)、排球場(コート2面、収容人員約800人)、籠球場(コート2面、収容人員約800人)の総合グラウンドが完成した。

7月17日午前8時30分から藤岡知事が出席して開場式を挙行し、式後男子中等学校の各種競技大会を、翌日は女子中等学校の競技大会を開催した。

大正15年高松グラウンド(高松市西宝町)の建設によって、しだいに衰微していた屋島グラウンドも、この新設の野球場が再び県下の主要球場となって、夏秋の大会に多くの観客を集めたので、会社はここに仮設の停留場をもうけて運輸収入の増加を図った。



景山甚右衛門会長

景山甚右衛門会長の死去 景山会長は東讃電気軌道が四国水力電気に合併して間もなく大正6年6月社長に就任した。同13年12月病氣療養のためその職を辞したが、白内障による失明にもかかわらず昭和4年12月会長に就任し、再び社長職を執行することとなった。以来8年間不自由ながらも計数に明るく、県下実業界の重鎮として、会社経営に卓越した手腕をふるった。しかし同12年10月ついに病の床につき、療養のいかにもなく同月19日に83才の高齢で永眠された。

景山甚右衛門会長の略歴

安政2年(1855年)4月15日に多度津藩内(現在の香川県仲多度郡多度津町)の回船問屋大隅屋(景山家)の4代目当主理右衛門氏の長男として生まれた。

青年期を迎え22才になった明治11年に讃岐の交通が琴平を中心としているのに着眼し、その後讃岐鉄道を創立し、琴平、多度津、丸亀間に香川県最初の鉄道を開通させた。時に明治22年5月であった。一方電力界にも着眼して明治40年5月四国水力の前身讃岐電気株式会社の社長に就任し、同43年12月四国水力電気に改称するとともに中央電力界の有力者福沢桃介氏を社長として迎え、自らは副社長となって事業の基礎を築いた。その後、電鉄ならびにガス部門を兼営し社長として会社の発展に力をつくした。また琴平電鉄の創立に際しては代表発起人の一員となり積極的に協力した。

金融界においても多度津銀行の頭取となり、また政界では多度津町会議員を経て明治29年から4期衆議院議員として中央政界に活躍、同41年5月の当選を最後として政界を引退した。昭和2年ころ老人性白内障が悪化して失明されたにもかかわらず事業に対する熱意は変わらず、永眠されるまでの10年間、なおその要職について業界のため偉大な業績を残された。

3章 讃岐電鉄株式会社

電力統制により四国水力解散する 日華事変の拡大に伴い、わが国の経済情勢は急速に戦時体制にはいり漸次国家統制が強化された。昭和13年3月「電力国策要綱」および「日本発送電株式会社法」の成立によって、しだいに電力統制が強化され四国水力の3水力発電所、1火力発電所およびこれに付属する送電線は、同17年3月31日に日本発送電会社へ出資を命ぜられ、更に同16年8月30日に配電統制令が公布されて、会社の送電線、配電線、屋内電気工作物および電気関係営業設備全部を、翌17年4月1日に設立された四国配電会社へ出資することになった。

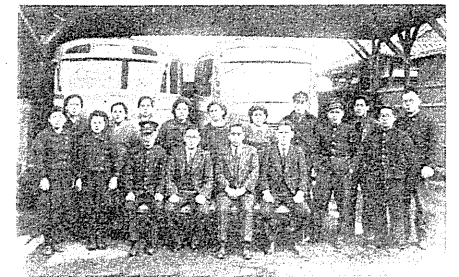
これによって四国水力は電気鉄道とガス事業を残すのみとなったが、これまた交通事業調整法ならびにガス事業の統制のため、別個に経営を行なう方が得策であると認められたので、それぞれの事業について新会社を設立することとなった。

そこで同16年12月24日の第87回定期株主総会で、新会社設立の発起人となって、両事業に関連する資産を新設の2会社(讃岐電鉄と讃岐瓦斯)にそれぞれ現物出資する旨を決議し、ここに四国水力電気は解散することとなった。

讃岐電鉄の創立 昭和17年3月17日讃岐電鉄株式会社設立の認可を得て、四国水力と高松乗合(営業路線出晴・長尾間、出晴・西植田間)の両会社から現物



讃岐電鉄創立記念電車部



自動車部

出資をうけ、同年4月30日資本金180万円をもって創立業務を開始した。創立当時の役員は次のとおりである。

取締役社長 田中 隆
 取締役 武田 謙 鎌田 栄 合田 健吉
 景山 董
 監査役 塩田忠左衛門 鎌田 憲夫

高松琴平電気鉄道に統合 当時はすでに戦局不利となって、資材の入手難と人員の不足のため施設の改善補修もじゅうぶん行なわれなかったが、極端なガソリン統制をうけた自動車部門は別として、電鉄業は乗客数が増加していたため、経営は順調で、運輸収入は徐々に増加していた。

しかしながら昭和15年2月1日に公布された(昭和16.11.20施行)陸運統制令によって、しだいに交通事業統合の気運が高まったため、同18年10月12日臨時株主総会を開いて、高松琴平電気鉄道株式会社の創立発起人となり、当社の資産のうち電気鉄道ならびに自動車運輸に関する資産を現物出資することを決議し、同月25日財産譲渡の認可をうけた。

同18年6月末日の出資財産目録によると、鉄道路線志度・公園前間14.35km、軌道路線公園前・築港前間2.29km、鉄道用地54,333坪(179,299m²)軌道用地147坪(485m²)、電柱、鉄道用計942本、軌道用計148本、建物は鉄道用1,005.08坪(3,317m²)、軌道用34.77坪(112m²)、車両は鉄道用電動客車(単車)12両、軌道用、電動客車(単車)3両、電動客車(ボギー車)6両、自動車運輸事業の営業路線は高松・長尾間ほか9路線55.90km、用地106坪(350m²)、建物142.36坪(470m²)、車両シボレー2台、ベツトフォード2台、トヨタ9台で以上の見積価額は総計1,239,000円であった。

また出資財産の譲渡価格説明書には運輸収入(昭和17年度決算額)470,107円建設費評価額1,176,668円、貯蔵物品62,551円とある。この出資財産に対して新会社の株式(額面50円)24,780株が交付された。

昭和18年11月1日新会社が発足して讃岐電鉄は新会社の持株会社となり、そ

の後清算して消滅したが、高松琴平電気鉄道の1営業路線として新しく発足することになった。

讃岐電鉄から新会社役員に就任したのは次のとおりである。

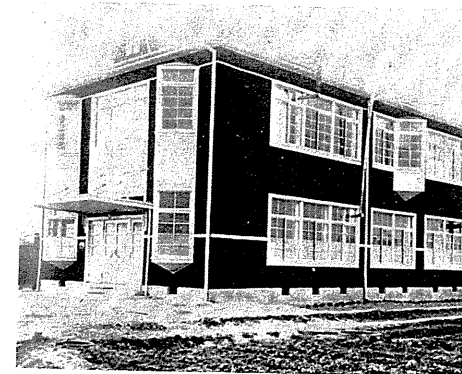
代表取締役 田中 隆 監査役 鎌田 憲夫
 取締役 武田 謙

4 編 琴平電鉄株式会社

1 章 大西虎之介氏を中心とする設立の動き



設立の動き 香川県では、明治22年(1889年)丸亀・琴平間にはじめて讃岐鉄道9.6哩(15.4km)が開通し、続いて30年には丸亀から坂出を経て高松まで鉄道が通じた。その後、高松電気軌道、東讃電気軌道と次々に



に設立開業されるにつれて県の中心である高松市と全国的な信仰の対象である金刀比羅宮のある琴平町とを結んで、讃岐平野を縦断して高松・琴平間をショート・カットする鉄道を建設しようとする機運が高まってきた。

琴平電鉄本社

第1次世界大戦と経済界 大正3年7月の第1次世界大戦勃発当初、わが国の経済界は非常な衝撃を受け、見通しの困難もあって一時混乱状態となり、その後しばらくは沈滞気味であったが、戦争の進展とともに、軍需物資の輸出ばかりでなくその他の海外市場も開け、思わぬ戦争景気に沸き立ったのである。

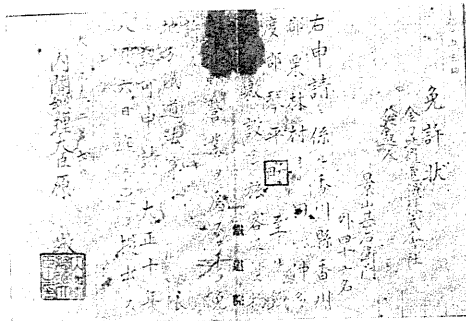
しかしながら、大戦による好景気は、その反面物価の高騰をもたらし、とくに米価の暴騰は国民生活を脅かし、ついに7年8月富山県下に米騒動が起り、全国各地に波及した。高松市でも、8月14日夜から15日にかけて、西浜地区から不逞住民が決起して富豪の邸宅を襲い暴動化したため、高松警察署、丸亀歩

兵第12連隊が出動して鎮圧にあたった。

また7年11月の戦争終結によって、貿易は逆調に傾き商品価格は下落したが、経済界はなお好況の様相を続け、設備投資の拡大がつづき、数カ月後には再び物価が上昇歩調に転じた。

琴平電鉄の設立が企画されたのはまさにこの時代であった。

電気鉄道敷設の免許を申請 大正8年の夏、讃岐の名門出身でつとにその識見を高く評価されていた大西虎之介氏、当時電力界の重鎮であった多度津の景山甚右衛門氏、また坂出市の鎌田勝太郎氏、東京の福沢桃介氏らの有力者が相図ってその構想を具体化し、同年9月19日これら各氏がいずれも発起人総代となって、当局へ「電気鉄道敷設免許申請」を提出し、翌9年2月7日に免許状が交付された。



鉄道敷設免許状

休戦による反動恐慌つづく そのころ第一次世界大戦は終わっていたが、経済界の変調はようやく顕著となり熱狂的となっていた株式市況はついに大正9年

3月15日に大暴落をきたし、ついで商品市場の暴落、企業倒産の続出となり財界は反動恐慌に陥った。この恐慌によって大きな打撃を受けた日本経済はその後不況が慢性化し、同11年ごろまで、株式、米価、生糸の暴落状態が続いた。そのうえ、たまたま12年9月に関東大震災が突発し、経済界は未曾有の打撃を受けて景気回復はいつそう困難となった。

そのため、ようやく安定のきざしを見せはじめた大正13年ごろまでは、会社設立の運びには至らなかったのである。

大西虎之介氏、発起人の奮起を促す 大正8年に会社創立への端緒を開きながら、経済界不況のあおりを受け遅々として進まない状況を深く憂慮した大西虎之介氏は、同13年初頭になって、財界の回復も間近であると判断し、寒川恒貞・細溪宗次郎氏ら県内の有力者とかたらいとも檄をとばして発起人の奮起を促したのである。

大西虎之介氏は郷土財界ではまれに見る有識者で、すでに中央政財界の事情にも精通しており、その剛毅で、人格的にもすぐれた日常は、逢う人をして心服させないではおかないものがあった。

こうして会社創立の中心的存在としてまことにふさわしい人物であったので、発起人一同はその檄に賛成し、一般の人々からも安心感と強い期待感をもって迎えられた。

創立事務所を開く 大西氏は当時東京において事業を営み多忙な日常であったが、郷土産業界の沈滞を黙視し難く、率先有志の人々と図って高松市古新町の辻梅旅館に創立事務所を開いた。

当時の話によると、大西虎之介立つの報に動かされ、発起人は、各自保証金として300円(当時の米価に換算し約20石分)を持ち寄って創立費用に充当したといわれている。

その起業目論見書の内容はおよそ次のとおりであった。

1. 線路ノ起終点及經過地

起点ハ四国水力電気株式会社高松市内電車ノ終点タル栗林公園前ニシテ香川郡太田村、多肥村、仏生山町、大野村、一宮村、円座村、川岡村ヲ経テ綾歌郡山内、畑田、陶、滝宮、羽床、栗熊、岡田、諸村ヲ過ギ仲多度郡高篠、四条、榎井ノ各村ヲ通シテ終点琴平町ニ達ス但シ、鉄道敷地面ハ凡テ会社ノ専用ニシテ道路ヲ横断スル箇所以外道路上ニ敷設スル箇所ナシ

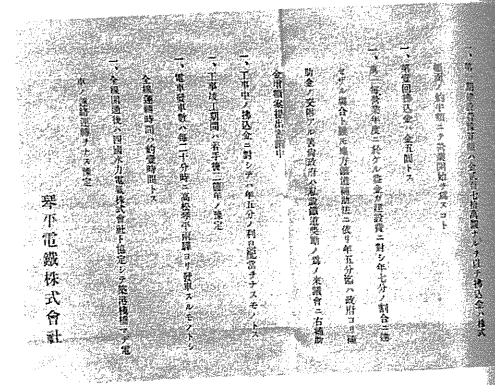
1. 鉄道ノ種類及軌間
架空単線式鉄道ニシテ軌間四呎八吋二分ノ一、線路ハ差当り単線トス
1. 所要電力ハ四国水力電気株式会社ヨリ供給ヲ受クルニ依リ発電設備ヲ要セス
1. 本線路哩程並ニ運転時間
起終两点間線路哩程約十九哩運転時間約一時間
(参照、國有線高松琴平兩駅間ノ哩程ハ二十七哩ニシテ運転時間二時間内外)

設立趣意書公表される かくして大正13年5月株式の公募を始めたのであるが、設立趣意書と共に本社の特長として次の7項目を公表した。



設立趣意書

1. 第1期建設予算額ハ金貳百七拾万円ナルヲ以テ払込金ハ株式額面ノ約半額ニテ營業開始ヲ為スコト
1. 第1回払込金ハ金五円トス
1. 万一毎營業年度ニ於ケル益金ガ建設費ニ對シ年七分ノ割合ニ達セザル場合ト雖モ地方鉄道補助法ニ依リ年五分迄ハ政府ヨリ補助金ノ交付アル管尚政府ハ私設鐵道奨励ノ為メ來議會ニ右補助金増額案提出審議中
1. 工事中ノ払込金ニ對シテハ年五分ノ配当利息ヲナスモノトス



会社の特長

1. 工事竣工期間ハ着手後二箇年ノ予定
 1. 電車發車數ハ毎二十分毎ニ高松琴平兩駅ヨリ發車スルモノトシ全線運転時間ハ約老時間トス
 1. 全線開通後ハ四国水力電気株式会社ト協カシテ築港棧橋マデ電車ノ連絡運転ヲナス予定
- 現在の高松・琴平間が30分間隔の運転であることを思うとき、運転所要時分運転間隔などまさに当時としては画期的な事業であった。軌条間4呎8½吋(1.435m)の標準軌間はいわゆる広軌と称せられるものであって、日本国有鉄道が狭軌から出発したが速度、振動その他の点で現在では行き詰りをみせていることを思い合せると、当時広軌で建設した創業者の遠眼には全く敬服せざるを得ない。

苦勞した株式募集 このようにして、いよいよ株式の募集が始まったのであるが、経済回復のきざしがあるとはいうものの不況が浸透していたため、かつての株価暴落に脅える株主たちの説得は並み大抵のものでなかった。しかしながら大西虎之介氏は率先して建設予定地各町村の有力者説得にあたり、自ら大量の株式を引受け、募集はようやく軌道にのり、いよいよ会社設立の準備にとりかかった。

創立準備委員の顔ぶれ 当時の記録によると、創立準備のための委員は次の22氏であった。

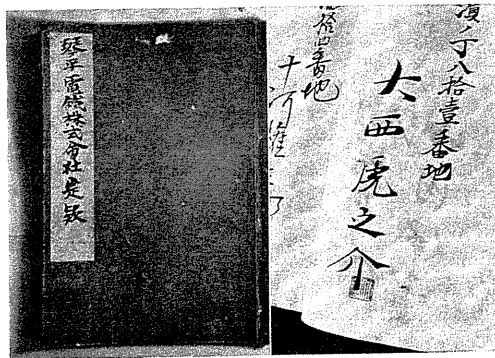
大西虎之介, 井上耕作, 蓮井藤吉, 細溪宗一, 細溪宗次郎, 加藤謙吉, 鎌田勝太郎, 景山甚右衛門, 竹内秀輔, 武田 謙, 中村実, 中村新太郎, 中村健一, 熊田長造, 福沢桃介, 合田房太郎, 安達 賢, 寒川恒貞, 木村 淳, 三輪繁太郎, 瀬尾 等, 広瀬小三郎(順序不同)

2 章 琴平電鉄の誕生

いよいよ創立総会開かれる 前章にも述べた通り, 琴平電鉄の誕生にはかなりの曲折があったが, いよいよ創立総会が開かれたのは, 大正13年7月28日であった。

創立総会は当時の県公会堂で開かれ, 創立事務報告ののち定款の一部変更を決議し, つづいて, 取締役9名, 監査役5名と, 定款第23条による代表取締役2名選出の件をはかり, 次のとおり決定した。

代表取締役	大西虎之介	細溪宗次郎	
取締役	合田房太郎	熊田長造	武田 謙
	中村実	瀬尾 等	川崎舎恒三
	竹内秀輔		
監査役	加藤謙吉	三輪繁太郎	川崎友之介
	今井伝太	中村新太郎	



定款表紙と大西社長の署名

なお, 定款第28条により, 景山甚右衛門, 鎌田勝太郎, 寒川恒貞の3氏を相談役に推薦し, 創立総会を終った。

なお会社の原始定款は, 次のとおりである。

琴平電鉄株式会社定款

第1款 総 則

第1条 当会社ハ琴平電鉄株式会社ト称ス

第2条 当会社ハ高松栗林公園ヨリ仏生山町滝ノ宮村等ヲ経テ琴平町ニ至ル間ニ電気鉄道ヲ敷設シ旅客貨物ノ運輸ヲ為スヲ以テ営業ノ目的トス

必要ニ応シ前項幹線ヲ延長シ並ニ支線ヲ敷設スルコト

沿線ノ需用ニ応シ電気ノ供給ヲ為スコト

土地家屋ノ売買貸借ヲ為シ並ニ娯楽機関ノ経営ヲ為スコト

第3条 当会社ハ本店ヲ高松市ニ置キ出張所ヲ琴平町ニ置ク

第4条 当会社ノ資本総額ハ金500万円トス

第5条 当会社ノ公告ハ本店ノ管轄区裁判所カ商業登記事項ヲ公告スル新聞紙ヲ以テ之ヲ為ス

第2款 株 式

第6条 株式ノ総数ヲ10万株トシ1株ノ金額ヲ金50円トス

第7条 株式ハ記名式トシ株券ハ1株券10株券50株券100株券ノ4種トス

第8条 株式ノ名義書換ヲ請求スル者ハ其株券及請求書ニ記名捺印シテ之ヲ提出スルコトヲ要ス但シ株式譲渡ノ場合ヲ除ク外其事由ヲ証明スルニ足ルヘキ書類ヲ添付スルコトヲ要ス

株金未払込ノ株式ハ遅延利息ノ償務ヲ完済スルニ至ル迄ハ名義書換又ハ払込記入ノ請求ニ応セス

書換ノ手数料ハ株券1枚ニ付5銭トス

第9条 株券ノ損傷又ハ分合ノ為メ新券トノ引換ヲ請求スル者ハ其株券及其事由ヲ明記シタル書面ヲ提出スルコトヲ要ス

引換ノ手数料ハ株券1枚ニ付金30銭トス

株券喪失ノ為メ新株券ノ交付ヲ請求スル者ハ当会社ノ承認スル証人2名以上ノ連署ヲ以テ其事由ヲ明記シタル書面ヲ提出スルコトヲ要ス当会社ハ請求者ノ費用ヲ以テ其旨ヲ公告シ30日ヲ経過スルモ異議ノ申出ヲ為ス者ナキトキハ新株券ヲ交付ス交付ノ手数料ハ新株券1枚ニ付金30銭トス

第10条 株主又ハ其法定代理人ハ其氏名住所及印鑑ヲ当会社ニ届出ツルコトヲ要ス之ヲ変更シタルトキ亦同シ但シ外国人ハ自署ヲ以テ印鑑ニ代フルコトヲ得

外国ニ居住スル株主又ハ其法定代理人ハ日本国内ニ仮住所ヲ設ケ又ハ日本国内ニ居住スル代理人ヲ定メテ届出ツルコトヲ要ス之ヲ変更シタルトキ亦同シ

第11条 株式ノ名義書換ハ定時株主総会ノ期日前1ヶ月以内ニ於テ其結了ニ至ル迄停止ス尚必要アルトキハ公告ヲ以テ一定ノ期間株式ノ名義書換ヲ停止スルコトアルベシ

第12条 株金ノ第1回払込ハ1株ニ付金5円トシ第2回以後ノ払込金額及期限ハ取締役会ニ於テ之ヲ定ム

期限ニ株金ノ払込ヲ為サ、ル者ハ其翌日ヨリ払込当日ニ至ル迄金100円ニ付1日金4銭ノ割合ヲ以テ遅延利息ヲ支払フコトヲ要ス尚遅滞ノ為メ損害アリタルトキハ其賠償ノ責ニ任ス

第3款 株 主 総 会

第13条 定時株主総会ハ毎年6月12月ノ両度ニ之ヲ招集ス

第14条 株主ハ当会社株主ヲ代理人トシテ議決権ヲ行使スルコトヲ得但シ其代理人ハ委任状ヲ提出スルコトヲ要ス

第15条 株主総会ノ議長ハ社長之ニ任ス社長事故アルトキハ他ノ取締役之ニ代ル社長取締役共ニ事故アルトキハ出席株主中ヨリ之ヲ選挙ス

第16条 株主総会ノ議決ニ付可否同数ナルトキハ議長之ヲ裁決ス 但議長ハ自己ノ議決権ヲ行使スルコトヲ妨ケス

第17条 株主総会ノ議長ハ会議ヲ延長スルコトヲ得

第18条 株主総会ニ於テ議決シタル事項ハ之ヲ決議録ニ記載シ議長及株主1名以上之ニ記名捺印スルコトヲ要ス

第4款 役 員

第19条 当会社ニ左ノ役員ヲ置ク

取締役 9名以内

監査役 5名以内

第20条 取締役及監査役ハ当会社株式200株以上ヲ所有スル株主中ヨリ之ヲ選挙ス

第21条 取締役ノ任期ハ3箇年トシ監査役ノ任期ハ2箇年トス但其任期カ其任期中ノ最終ノ決算期ニ関スル定時株主総会ノ終結以前ニ終了スヘキトキハ該総会ノ終結ニ至ル迄之ヲ延長ス

第22条 取締役ハ互選ヲ以テ社長1名及専務取締役1名ヲ定メ常ニ業務ヲ主掌セシム

第23条 当会社ヲ代表ス可キ取締役ハ株主総会ノ決議ヲ以テ之ヲ定ム

第24条 取締役又ハ監査役ニ缺員ヲ生スルモ法定ノ員数ヲ缺クニ至ラサルトキハ其補缺選挙ヲ為サ、ルコトヲ得

補缺当選者ノ任期ハ他ノ在任取締役又ハ監査役ノ残任期間ニ同シ

第25条 取締役ハ在任中自己所有ノ当会社株式200株ヲ監査役ニ供託スルコトヲ要ス

前項ノ株式ハ取締役退任スルモ其責任解除ヲ経タル後ニアラサレハ之ヲ還附セサルモノトス

第26条 取締役ハ取締役会ヲ開キ出席者ノ過半数ヲ以テ社務ニ関スル重要事項ヲ議決ス

第27条 取締役及監査役ノ報酬ハ年額金1万円以内トシ取締役会ニ於テ之ヲ定ム

第28条 当会社ハ必要ニ応シ相談役又ハ顧問ヲ置クコトヲ得其推薦及報酬ハ取締役会ニ於テ之ヲ定ム

第5款 計 算

第29条 当会社ノ決算ハ毎年5月末日及11月末日ヲ以テ之ヲ為ス

第30条 決算期ニ於ケル純益金ハ左ノ順序ニヨリ之ヲ処分ス 但特別準備金ヲ積立又ハ後期繰越ヲ為スコトヲ妨ケス

1 法定積立金 100分ノ5以上

2 役員賞与金 100分ノ10以内

3 株主配当金

第31条 株主配当金ハ毎決算期末日現在株主ニ之ヲ配当ス

株主カ其配当金ノ請求ヲ為サスシテ3年ヲ経過シタルトキハ其配当金ハ当会社ノ所得トス

附 則

第32条 当会社ノ負担ニ帰スヘキ設立費用ハ金1万円以内トス

第33条 当会社ハ営業ヲ開始スル迄年5分ノ利息ヲ株主ニ配当ス

右琴平電気株式会社設立ノ為メ商法第120条及ヒ第122条ニ依リ此定款ヲ作り左ニ署名捺印ス(署名略)

大正8年9月19日

琴平電気株式会社

用地の買収進む 線路用地の選定、実測などはすでに終わっていたので、大正13年12月会社設立登記後直ちに買収に着手した。

建設に先だつての鉄道用地の買収は小作問題など種々のあい路があり困難

なものであったので、各市町村に用地買収委員を嘱託して価格の協定を計りその総括事務は本社で行なった。こうして沿線20カ町村にわたる用地の買収は、幹部と従業員の熱意と努力、さらに地元有志の協力により着々と進められた。

同14年4月末までに高松市、香川郡内(太田、多肥、仏生山、大野、一宮、円座、川岡各村)綾歌郡内(山内、畑田、陶、滝宮、羽床、栗熊、岡田各村)の大

部分で約9万坪(297,000m²)件数にして約1,480件、同14年10月末まで仲多度郡内(高篠、四条、榎井の各村、琴平町内)約1万2千坪(39,600m²)約250件の買収が終った。

榎井付近は農民党の活動が活発で、買収にはかなり手まどった。係員が琴平の桜屋旅館に泊りこんで交渉にあたり、琴平の都村精一氏や宮脇元琴平郵便局長などの協力をえて買収を進めたようである。

仏生山経由に変更 当時の電車は「汽車より早くそして安く琴平へ」というのが合言葉であったため、栗林公園・鷺田・円座・琴平、という現在の琴平街道の線が計画されたのであるが、山本吾平、山本源七両氏をはじめとする仏生山地区の人々の「電車をぜひ仏生山へ」という誘致運動が効を奏して、現在の仏生山駅がまず決定した。その後、買収価格の面から仏生山・池西の線も計画されたが、結局円座地区の人々の協力が得られて、現在の仏生山・円座・岡本の路線が実現したのである。しかしながら、香東川橋梁の位置と角度の関係で円座の町筋とは少し離れた現路線になった。



当時の用地測量従事員

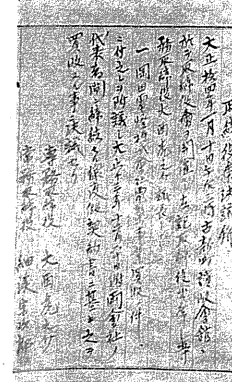
また、瓦町・三条間でも相当買収が難航した模様であるが地元有力者の協力で用地の確保ができた。

いずれにしても、当時の買収事務担当者は、時代のすう勢として小作地問題がからんでいたため多大の努力を要したのである。

岡田電燈を買収する このころの電鉄会社は、いずれも、その電車路線を幹線として、沿線民家に対する電気供給事業を兼営していた。琴平電鉄も定款の第2条に、沿線の需要に応じ電気の供給を為すとあり、当初からその計画をもつ

ていた。そこで大正13年12月5日に電気事業経営の許可を受け、同年12月10日の会社創立直後から、岡田電燈株式会社の買収準備を進め、翌14年1月29日の臨時株主総会で、買収の件を決議した。ついで同年5月28日に電気事業譲り受けの認可を得たので、直ちにその手続きに着手し、6月15日、同社の事業引継ぎをおわって、琴平電鉄の電灯部が誕生した。

岡田電燈買収に関する取締役決議録



岡田電燈株式会社の概要

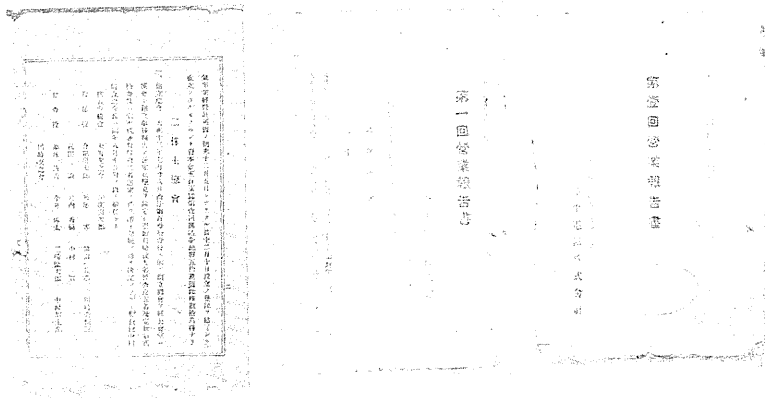
本社所在地は香川県綾歌郡岡田村字岡田東であり、取締役社長は土岐徳五郎氏で、大正8年3月7日電気事業経営の許可を受け、仲多度郡四条村大字吉野下179番地の第1に、四条変電所を建設し、四国水力電気から、単相2線式高圧線を受電した。同年7月23日に電気工作物の使用認可を受け、四条村を中心として、岡田、栗熊、法敷寺、羽床、羽床上、各村にわたり配電を開始し、同10年3月25日に、吉野、高篠、長炭各村に拡張し、同13年4月には滝宮、陶、畑田、山内の13ヶ村にわたる区域に配電するに至った。電気供給時間は毎日夜間のみであ

った。

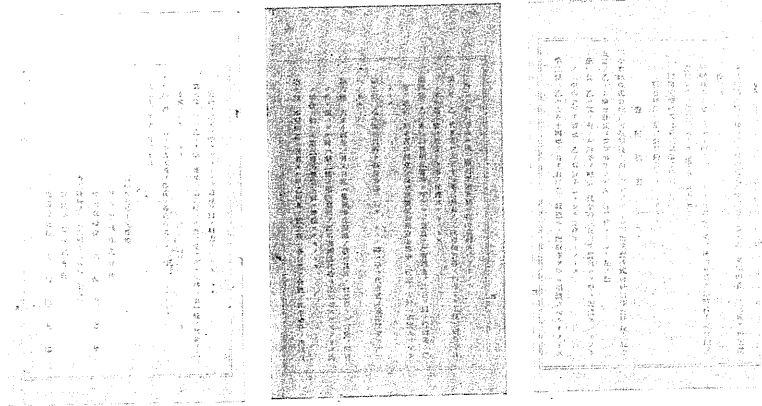
その間の四国水力電気と電力受電契約の推移は、当初の10kwから、9年3月に20kw、10年3月に35kw、11年4月に45kw、13年1月に60kwとなっている。

岡田電燈買収の契約書

- 琴平電鉄株式会社代表取締役大西虎之介ヲ甲トシ岡田電燈株式会社取締役社長土岐徳五郎ヲ乙トシ両会社間ニ電気事業ノ譲渡ニ付契約スルコト左ノ如シ
- 第1条 乙ハ其ノ有スル財産ヲ総括シ代金12万3千円也ニテ甲ニ譲渡スルモノトス(但内金5千円也ハ乙ノ解散手当トシテ支払フモノトス)
- 第2条 乙ハ大正14年3月現在ノ状態ニテ総財産ヲ甲ニ引渡スベキモノトス 但其ノ会計方法ハ
- 第3条乃至第5条ニ従ヒ処理スベキモノトス
- 第3条 乙ノ代表者ハ大正13年3月末乙ノ決算報告書ノ相違ナキ事及ビ爾後今日ニ至ル迄不当ノ収支ナキ事ヲ保証スルモノトス
- 第4条 乙ハ本日以後引渡當時ニ至ルマデ善良ナル管理者ノ注意ヲ以テ従前通り営業ヲ継続シ期末賞与積立金及ビ減価償却積立金等総テ従来ノ方針ニ準拠スベキモノトス
- 第5条 乙ガ現在以外ノ新規計画ヲ為サントスル時ハ甲ノ代表者ノ承諾ヲ要スルモノトス



第1回営業報告書
岡田電燈を買収した時の契約書を記載



第6条 大正14年3月末日迄ニ電気事業譲渡ノ認可及其ノ他必要ナル官庁ノ認可ヲ得ル能ハザル時ハ第2条ノ引渡期限ヲ認可書到達後10日迄延期スルモノトス此ノ場合ニ於テモ第3条乃至第5条ニ準拠スルモノトス

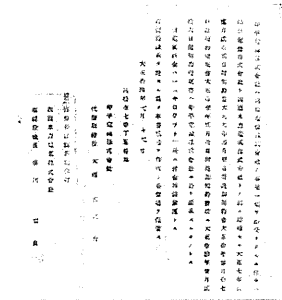
第7条 本契約書ニ署名スル甲乙兩代表者ハ各自其ノ会社ノ株主總會ノ決議及官庁ノ認可ヲ受クルコトニ付誠意ヲ以テ努力スヘキモノトス

第8条 甲ハ乙ヨリ第2条又ハ第6条ノ引渡ヲ受クルト同時ニ第1条ノ代金ヲ乙ニ支払フヘキモノトス右契約ヲ証スル為メ本書2通ヲ作成シ各自1通宛ヲ所持スルモノトス

大正13年12月20日

高松市七番丁5番地
琴平電鉄株式会社
代表取締役 大西 虎之介
香川県綾歌郡岡田村1987番地
岡田電燈株式会社
取締役社長 土岐 徳五郎

配電事業発足する 岡田電燈から配電設備の一切を譲り受けた会社は、岡田に営業所を設けて、電灯部を開設し配電業務を開始した。当時の電灯部は、元岡田電燈の永井信義氏を責任者とし、ほか書記2名、技手1名、傭員8名計11名のメンバーであった。



四国水力との電力需給契約書

電灯業務を開始した当時の大正14年7月17日に、四国水力電気と締結した需給契約は、岡田電燈時代の契約電力60kwを引継ぎ、電気料金は1kwhに付4銭3厘であって、その月間使用電力量の最低限度は17,100kwhであった。

ついて同年10月1日に契約を改め、契約電力は70kwに増加し、料金はそのままで、最低限度は19,950kwhに変更した。開業直後の大正14年度下期の状況を見れば次のとおりである。

架空電線路延長36.39哩(58.2km)、低圧線延長51.36哩(82.2km)、高圧線延長49.49哩(79.2km)、木柱1,139本

かくて、主体の電鉄業に先だって開業したこの電灯部は、琴平電鉄最初の営業部門として、鉄道建設工事中は唯一の収入源となった。

取付電灯個数とW数

供給村名	個数			W数		
	定額	従量	合計	定額	従量	合計
岡田村	485	230	715	7,844	3,861	11,705
栗熊村	249	33	282	3,911	909	4,820
法勤寺村	242	77	319	4,136	2,047	6,183
羽床村	120	10	130	2,196	398	2,594
羽床上村	123	40	163	2,299	1,298	3,597
高篠村	227	30	257	4,044	1,034	5,078
四条村字杉ノ上	35	0	35	630	0	630
吉野村	228	29	257	3,925	537	4,462
長炭村	188	31	219	3,298	943	4,241
瀧宮村	269	138	407	4,489	2,489	6,978
陶村	278	189	467	4,757	3,152	7,909
畑田村	41	0	41	879	0	879
山之内村字十三塚	7	0	7	140	0	140
事業者用	30	0	30	660	0	660
合計	2,522	807	3,329	43,208	16,668	59,876

このころ日本経済は第1次世界大戦後の深刻な不況にあえいでいたが、電灯事業はちょうどその発展期にあったので成績は比較的良好であった。

線路建設工事始まる 建設工事の主体ともいべき線路工事は、すでに大正12年5月16日に工事施行の認可を受けていた。用地の買収も終わったので、松浦衛男氏が技師長としてさい配をふるい、まず全線を3工区に分け、第2、3工区は同14年8月上旬、第1工区はやや遅れて9月上旬に現場工事に着手した。その区間および担当者は次のとおりであった。

第1工区 瓦町—香東川東

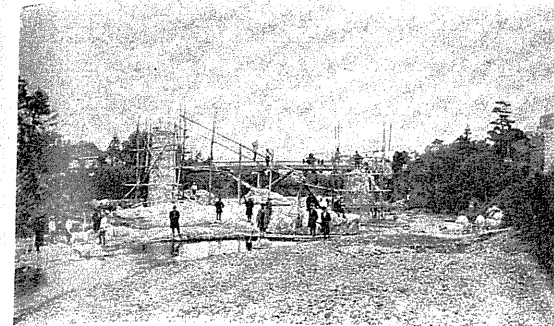
鈴木技師 長尾文雄 高松市樋笠組請負

第2工区 香東川東—羽床宮武道踏切

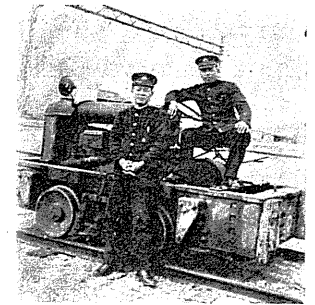
木山技師 沢井才松 古高松氏部組請負

第3工区 羽床宮武道踏切—琴平

野村技師 小林技手 和歌山西本組請負



工事中の滝宮綾川橋梁



工所用砂利運搬車

後に役員となった景山和夫、関居正照兩名も測量のポールを肩に、精力的に建設工事の第一線で活躍した。また、本社の職員も工事の連絡や宿舎の世話を命ぜられ、建設工事に協力した。当時若年であった山崎一男社員などは毎日、栗林から滝宮や琴平まで、自転車で往復し、各地区の工事人宿舎の洗濯物や、靴の手入れにまで気をつけて、明日の工事にそなえたという。

大西虎之介社長自ら駅舎を設計する 駅舎の建築については大西虎之介社長自ら秘書の漆原辰雄氏(後の高松琴平電気鉄道取締役)を帯同して近畿地方に向向



栗林公園駅



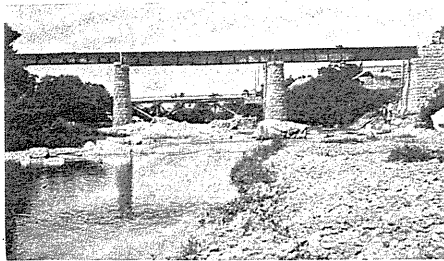
仏生山駅

き阪急、南海、阪神と見て回り、栗林公園駅は南海の羽衣駅、挿頭丘駅は阪急の仁川駅をヒントにするなど土地の状況によくマッチした当時としてはまこと

にユニークな駅舎が各地に誕生したのである。

他社からヒントを得ていないのは琴平駅と栗林にある旧本社々屋だけで、これは当時の高松工芸の先生の設計によったものである。さらに雨天の時お客がぬれないようにと、ホーム屋根の勾配にまで気を配った社長の熱心さには一同感服したという。

香東川ほか橋梁工事も竣工 大正15年に入って、4月末には大体70%程度の工事を終り、三大橋梁工事である香東川、綾川、土器川橋梁も竣工した。



完成した綾川橋梁

オール結構式四角鉄柱が採用された。これは当時関西私鉄のトップであった阪急電鉄をモデルにし、一部株主の反対があったほど、地方の電鉄としてはまことにぜいたくなもので、銀色に輝く鉄柱の美しさは人々の目をうばった。

電車線の電気方式は直流1500v、シングルカタナリー方式であった。この電圧の決定についてはその経済効果に関して活発な議論がたたかわされたが、大西虎之介社長の英断で地方電鉄としては珍しく1500vに決定したものである。

ドイツ製水銀整流器を設備する 畑田変電所の建設には、ドイツから機器配置平面図を取りよせ、富士電機に依頼して建物の設計をさせた。鉄筋コンクリート2階建、建坪55坪(181.8m²)延約110坪(363m²)であった。

ここにシーメンス・シュッケルト製の600kw水銀整流器2台と70kVAの供給用変圧器3台、その他付属機器を設備した。この水銀整流器はその当時1500v用

電車線電圧1500vに決まる 電気設備のうち、受電用送電線路としては当時の四国水力電気の端岡閉所から当社畑田変電所にいたる延長約4哩(6.4km)35,000vの送電線路鉄塔工事を大正15年8月上旬に完成した。電車線路の電柱は当時の言葉でいうボ



畑田変電所

開業後しばらくはこの水銀整流器がたびたび故障して電車の運行に支障をきたした。ちょっと停ると30分、長ければ2時間停電といったぐあいで、未知の機器と取り組みその故障の究明と保守に当たった当時の技術陣はずいぶん苦労したものであった。

時代の先端をゆくボギー車 車両の仕様については当時の経営陣の将来に対する配慮が生かされて、その時代の先端をゆく半鋼製ボギー車が採用され、「讃岐の阪急」といわれるほど斬新なものであった。現在当社でなお使用されている1000型、3000型各5両が開業時購入されたものである。開業時あまり車両が足りっぱなために乗客が下駄をぬいで車内に入ったというエピソードもあったほどである。

1000型は日本車両製造(株)で、3000型は汽車製造(株)で製作されたが、その概要は次のとおりであった。

最大速度	60哩(96km)	編成	単車~3両連結
最大乗車人員	200人	モーター	アルゲマイネ 65HP×4個
表定速度	20哩(32km)		

なお、参考に価格を記すと1,000型が1両当り35,600円、3,000型が1両当り33,700円であった。

制御車の5,000型3両については、1000型、3000型とほぼ同型であったが、竣工は昭和3年3月となっている。

まず栗林一滝宮間開通 大正15年後半に入って、工事の進行の状況その他を検討した結果、全線の竣工を待って同時開通するよりは、部分開業が得策であるとの結論に達し、栗林公園・滝宮間約11哩(17.8 km)の工事を全力ですすめ、ついに12月21日この間の運輸営業開始にこぎつけたのである。開業直後の25日に大正天皇が崩御されたが、年明けて昭和2年となると、正月早々から寒風の

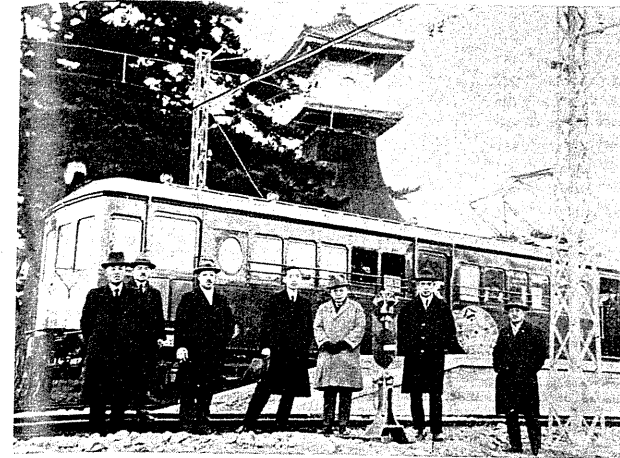


滝宮まで開通
した当時の駅

なか、滝宮・琴平間の工事を急ピッチで進め、春の琴平参拝は琴電で、の合言葉で昼夜兼行の作業が続けられた。その間、羽間峠大切取りの一部にきれつを生じるなどの不測の事故もあったが、ついに全員の熱意と努力が実を結んで3月15日滝宮・琴平間が開通し、これから1カ月余りおくれ、4月22日に栗林公園・高松(現在の瓦町)間も開業の運びとなった。

いよいよ全線開通 工事の都合で営業開始は次の順序で行なわれ、全線開通は昭和2年4月22日であった。

- | | |
|----------------|------------------|
| 1. 大正15年12月21日 | 栗林公園一滝宮 (17.8km) |
| 2. 昭和2年3月15日 | 滝宮一琴平 (12.3km) |
| 3. 昭和2年4月22日 | 栗林公園一高松 (1.2km) |



琴平まで開通記念

この開通は記念すべきことであったが、さきの栗林公園・滝宮間が開通した時には、大正天皇が崩御され、また琴平まで全通した時にはちょうど金融界の恐慌がおこったため特に開通式としての華やかな行事は行なわれなかった。

しかし昭和2年3月15日の香川新報は開通記念号として、1ページ大に取りあげ次のように報じて、この事業を称賛する一方、会社の沿革、沿線の紹介、運賃などを掲載した。

讃岐の一線、文化の礎を樹立 「本日全通の琴平電鉄、高松—琴平間僅か1時間で達す」
 「交通文化の使命を担って新時代に貢献し行く琴平電鉄は幾多の苦難を排して開通を急いだが、
 遂にその勞なり、高松—琴平間約20哩はきょう目出度く開通した。沿道20カ町村民は多年の宿望
 ここに達し地方発展の恵を与えられた」

大西虎之介社長は翌16日の紙上で、喜びの談話を発表し、沿線町村の有志の
 協力を感謝し、さらに沿線開発など将来の発展への決意を述べた。

また3枚1組の開通記念の絵はがきを作製し、電車の試乗券を添えて関係各
 方面に配布した。

当時の運賃は高松駅（現在の瓦町）起点で次のとおりであった。

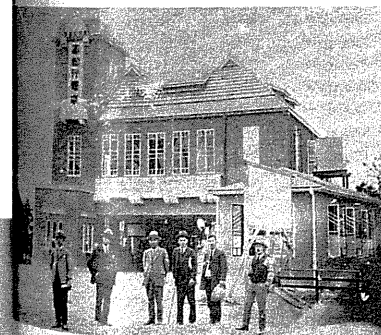
区数	1	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
駅名	栗林公園	太田	仏生山	一宮	円座	岡本	挿頭丘畑田	陶宮	滝宮	羽床	栗熊	岡田	羽間	櫻井	琴平
高松より	5銭	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	65	65	65

停車場は両終端駅および中間駅を合せ11駅、停留場は6駅。
 高松初発 終発 5時08分 22時40分
 琴平初発 終発 5時08分 23時00分
 20分毎運転 所要時分 1時間05分

営業開始後の運輸成績は次のとおりである。

年度	昭 2.12.21~昭 3. 4.30	昭 3. 5. 1~昭 3.10.31	昭 3.11. 1~昭 4. 4.30
項目			
営業日数	日 131	日 184	日 182
走行哩数	哩 121,033 (193,652.8km)	哩 319,688 (511,500.8km)	哩 351,846 (562,953.6km)
乗車人員	人 642,820	人 1,014,202	人 1,068,318
取 入	円 銭 97,396.62	円 銭 171,625.76	円 銭 207,827.29

琴平駅舎の竣工 電車が琴平まで開通した当時、駅舎はまだ工事中であったが
 間もなく竣工した。この駅舎の総工費は約3万円で建物の総坪数は70坪(231
 m²)洋風2階建て高さ15mの広告塔がひときわ目立っていた。その付近には
 大宮橋と大鳥居や日本一の高燈籠などがあり終点駅としての美観を誇った。



完成した琴平駅



琴平駅食堂

階上には当時としてはモダンな食堂を設けて、漆原辰雄氏が責任者となり、付帯事業として直営食堂を開業した。(その後、平井実氏にその経営を委託したが、終戦になって廃業し、戦後は貸店舗とした。)

畑田変電所から一般電灯の配電開始 電灯配電事業はその後順調な成績をあげていたが、更に電鉄線を中心に供給範囲を拡張する計画がたてられた。そのためには電鉄用として琴平・高松間のほぼ中ほどに作られた畑田変電所から電灯配電をも行なうことが位置的にも、また保守業務の合理化その他の面からも得策と考えられた。そこで畑田変電所に電灯配電用機器を設備し、電車線用鉄柱に配電用高圧線の架線工事をして、昭和2年3月から配電業務を畑田変電所に移した。これに伴って四条変電所は廃止された。



大正15.1.1. 拝賀式後記念写真

列車運転時分を改正する 開業以来電車は、全線20分ごと運転で、高松・琴平間の所要時分は1時間5分であったが、昭和4年10月1日からさらに時間の短縮をして全線25分ごと運転、所要時分は上り54分、下り55分のダイヤに改正し旅客の便宜をはかった。

高松一琴平間高速電車発着時刻表 (二十五分毎発車)

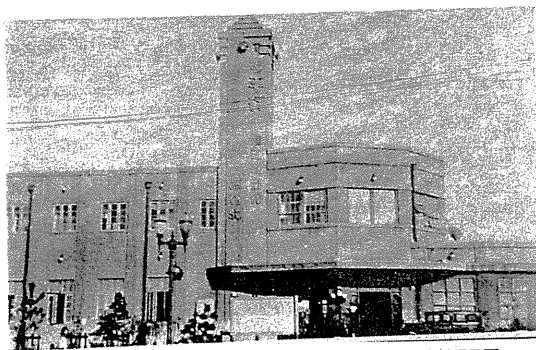
中間離合駅は太田、岡本(昭和4年9月停車場に変更)、滝宮、羽間の4駅で、それまで離合駅であった円座、畑田、栗熊の各駅を停留場にそれぞれ変更した。

なお塩江鉄道も同時に25分ごと運転に変更して、仏生山駅乗換は待時間2分で塩江行が発車する接続ダイヤとした。

高松発下り 初発5時25分 終発23時20分 仏生山行 終発0時10分
 琴平発上り 初発5時39分 終発23時09分

となっている。駅間平均速度表は次頁別表の通りである。

琴電高松駅竣工する 高松駅(現在の瓦町駅)は開通以来、仮駅舎で営業をしていたが、ターミナルにふさわしい駅とするため、昭和4年11月20日起工して



高松駅正面

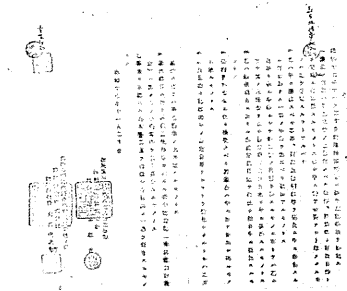
新築工事を進め、翌5年4月30日竣工と同時に営業を開始した。

この駅舎は総工費約5万円で、建物の総坪数181.5坪(約600m²)鉄筋コンクリート、地上2階地下1階建て、一階には待合室、駅務室と売店を設け、地下には食堂、2階には運輸事務所を置き、一部は会議室や塩江鉄道など傍系会社の事務所として使用した。

別表 25分毎運転 各停車場間平均速度表

駅 間	距離 km	時 間		平 均 速 度			
		上		下			
		分	秒	分	秒	上 km	下 km
琴平一榎井	1.4	3	00	3	00	28.00	28.00
榎井一羽間	2.5	3	40	3	40	41.98	41.98
羽間一岡田	1.7	2	10	2	20	47.22	43.70
岡田一栗熊	2.8	3	10	3	30	53.03	48.03
栗熊一羽床	1.8	2	20	2	30	46.27	43.17
羽床一滝宮	2.1	2	30	2	50	50.48	44.49
滝宮一陶	2.4	3	10	3	10	45.45	45.45
陶一畑田	2.5	3	10	3	10	47.35	47.35
畑田一榎頭丘	0.8	1	30	1	30	32.00	32.00
榎頭丘一岡本	1.3	1	50	1	50	42.48	42.48
岡本一円座	2.5	3	30	3	30	42.88	42.88
円座一宮	1.5	2	10	2	10	41.55	41.55
一宮一仏生山	1.7	2	20	2	20	43.81	43.81
仏生山一太田	1.8	2	30	2	30	43.17	43.17
太田一栗林	3.3	5	00	5	00	39.62	39.62
栗林一高松	1.2	2	30	2	30	28.78	28.78
計	31.3	44	30	45	30		
停車時分		9	30	9	30		
所要時間		54	00	55	00		
平均速度						42.24	41.29
表定速度						34.78	34.12

当時付近一帯はまだ広々とした蓮池や野原であったので約20mの塔屋をもつこの新駅は、まさに高松の南の玄関口としてその偉容を誇っていたのである。



配電事業を四国配電へ譲渡覚書

日に千代田生命ビルで開かれた第36回定時株主総会において、その譲渡を決議し、同月末日に譲渡手続きを終った。

- 譲渡価格 (1) 電灯電力供給業およびその所属財産 金 284,577円
 (2) 同上貯蔵物品売却金 7,235円 計291,812円

なお事業譲渡後も当分の間は、畑田変電所の配電用変圧器と高圧配電装置の保守業務を委託され、同28年9月3日にこの変電所の1000kVA変圧器が撤去されるまでその業務を行っていた。

昭和3年から譲渡までの電灯の契約増減の状況は次頁のとおりである。

国策による企業統合 当時は軍需工場の勤務者や軍関係の乗客の増加によって、当社の運輸収入は飛躍的に増加し、経営状態は好転しつつあった。

昭和16年4月以降は政府補助金の交付をうけなくても、年2分程度の配当金支払が可能となり、昭和18年4月期においては借入金を完済するに至ったのである。しかし一方戦局の進展によって、交通統制の国策に沿う企業統合が当局からいっそう強く要請されたため、香川県東部においては、琴平電鉄を主体として讃岐電鉄、高松電気軌道の3社を統合して、新たに高松琴平電気鉄道株式会社を設立することとなり、同年10月12日千代田生命ビルで、当時の株主636名中354名が出席して、臨時株主総会を開催し、新会社の設立発起人となることならびに当社の運輸事業と、その付属財産を現物出資することに関する契約書承認の件を決議した。

昭和18年6月30日現在の出資財産目録によると、線路高松・琴平間31.3km、

電灯配電契約状況表

年度別	拡張地名	増灯数	減灯数	期末現在灯数	備 考
昭和3年上期	山田村ほか1村	約 100		約 4,027	昭和2年上期 3,967灯
" 下期	千疋村, 粉所村	約 1,100		約 5,127	
4年上期	造田村 美合村	1,600		6,727	
" 下期	西分村	794		7,521	供給区域18カ村となる
5年上期		434		7,955	
" 下期		17		7,972	
6年上期			824	7,148	農村の緊縮節約による
" 下期			226	6,922	"
7年上期			449	6,473	"
" 下期		109		6,582	
8年上期		101		6,683	
" 下期		175		6,858	
9年上期			22	6,836	うちラジオ供給73営業用22
" 下期		117		6,953	69 22
10年上期		97		7,050	85 22
" 下期		111		7,161	104 22
11年上期		62		7,223	106 22
" 下期		258		7,481	131 22
12年上期		252		7,733	145 22
" 下期		334		8,067	255 22
13年上期		173		8,240	276 22
" 下期		168		8,408	281 22
14年上期		269		8,677	376 22
" 下期		114		8,791	429 22
15年上期		149		8,940	527 22
" 下期		200		9,140	527 22
16年上期		260		9,400	527 22
" 下期		966		10,366	929 22
17年上期		550		10,916	1,132 22
" 下期		165		11,081	1,080 22

鉄道用地は線路用地101,013.89坪(333,345,837m²) 停車場用地など9,046.53坪(29,853,549m²)電柱合計1,010本,建物1,433.43坪(4,730,319m²),車両は電動客車10両,付随客車3両,旅客誘致設備の建物136.5坪(450.45m²),用地2,408坪(7,946.4m²),複線用地8,403.51坪(27,731,583m²)ほか貯蔵物品を入れ見積価額の総合計は3,042,000円であった。

また譲渡価格説明書には運輸収入(昭和17年度1カ年)878,360円,建設費

評価額(昭和17・11・1～同18・6・30)2,871,129円, 所有土地54,124円貯蔵
物品116,869円となっている。この出資財産に対して, 新会社の株式(額面50
円)60,840株が交付された。

当時の役員は次のとおりであった。

取締役社長	大西虎之介	専務取締役	細溪宗次郎
常務取締役	大西 禎夫		
取締役	熊田長造	武田 謙	中村 実 合田 健吉
監査役	今井 伝太	中村新太郎	宮脇 長吉 景山 和夫
相談役	寒川 恒貞		

なお統合にあたり, 新会社の役員に下記のとおり就任した。

取締役社長	大西虎之介		
取締役	大西 禎夫	武田 謙	中村 実
監査役	細溪宗次郎		

長尾線の開軌工事 当時長尾線は25分ごと4列車運転であった。その電車は高松電気軌道時代から使用していた26kw電動機1台つきの40人乗り2軸車で、在籍車は9両であったが、多客のため特にラッシュ時のオーバーロードによって電動機の故障が続出した。しかしその補修資材が充分手に入らなかったため、休止する車が多く可動車わずか3両の時もあった。またその最大乗車効率(全列車続行運転(8両)をもってしても380%に達する状態)で、止むをえず一時定期券の発売を停止したこともあった。そこで打開策として、さきこの路線を地方鉄道に変更した時から計画していたように軌間1.067mを1.435mに開軌して、電車線電圧が同じ600vである志度線の車両を交流させて長尾線車両の大型化を図った。

この開軌工事にあたっては、電柱など構造物と建築定規の関係、橋桁の構造と車軸の改造、工事人夫の確保などいろいろ問題があったが、ようやくこれらを克服して工事に着手した。また当時の監督官庁広島鉄道局から監理課長岡本悟氏(現参議院議員)が工手を引きつけて来高、積極的に指導監督されたので大いに勇気づけられたのであった。

開軌工事は全線を二分して高松・高田間を第1期工事、高田・長尾間を第2期工事として営業を続けながら実施された。

その準備作業としてまず昭和20年4月に地元の勤労奉仕によって、全線にわたって古枕木の交換を行なった。営業しながら工事するため、さきに撤去した八栗・志度間の軌条を転用し、開軌の方法としては転用軌条を既設軌条に添って外側に軌間拡大量の2分の1を離して仮敷設して、終電車後から早朝にかけて反対側の既設軌条を同じく軌間拡大量の2分の1外側に移設し、一応広軌運転を始めた後、仮敷設位置までその側の既設軌条をだんだん移設し、仮設軌条を取りはずす方法がとられた。

そして第1期工事の高松・高田間は6月2日初発までに無事完了したのであった。

ついで高田以遠の工事完成日を6月25日と決定したが、ちょうど農繁期に入って一般の勤労奉仕者の減少が予想されたので、その補充のため社内職員、社員の出勤が要請され、6月10日に総社員協力勤務要領が出された。

出勤人員は毎日男子20名、女子20名、計40名。出勤時間は午前7時から午後5時、作業内容は線路撤去、運搬、引延しであった。その勤務要領には

「長尾線の強化改造工事は当局の全幅的御後援と沿線各市町村の御協力とならんで更に全社員の献身的努力によりここに高松一高田間の第1期工事の完了を見、既に増強目的の大半を完成したる処、更に来る6月25日を期し残部区間の軌間拡大作業を執行以て時局下、もっとも要請せらるる目的に沿い我等の責務の一端を果さんとす。就而農繁期に際し沿線の一般勤労奉仕の出勤率低下を補うの目的を以て社内全社員を以て協力隊(隊長各部長)を結成毎日、定むる人員を協力出勤せしむることとし、最後の突撃工事をなさんとす」

とあったが、苦しい戦時下にこの工事を完遂しようとする全社員の気迫の一端をうかがうことができる。

こうして会社挙げての工事は予定どおり終り、6月26日から長尾線全線乗り換えなしの輸送をはじめた。これと同時に長尾線の瓦町乗り入れも実現したので、従来起点であった出晴停車場は7月30日に廃止された。なお、電車の車軸の改造は順次国鉄多度津工機部に委託して行なうこととした。

高松市戦災をうける 昭和20年5月8日にドイツが無条件降伏し、6月21日に沖繩守備隊が全滅すると、米軍は本格的な本土空襲を開始した。そしてつぎつぎに大、中都市や重要地区を襲った。6月29日には岡山市が被害を受けいよいよ高松市も身近かに迫ってきたことが感ぜられた。

当社の防空対策としては5月15日の地方鉄道、軌道緊急防衛措置によって、車両の分散防護の徹底を図り、各線の可動車両には市街地から離れた分散駅を指定した。また従業員はそれぞれの防護組織の指揮系統にもとづいて行動するよう常々訓練されていた。

高松市もついに7月4日午前0時過ぎからB29爆撃機延べ90機の4時間にわたる波状攻撃を受け、市街の8割が焼野が原となった。

その被害は焼失家屋約2万戸、被災人口約8万人、死者927人、負傷者1,034人、行方不明者186人に達した。

当時瓦町駅勤務であった能祖政一駅長はその晩の空襲の様様を次のように語っている。

「前夜3日は蒸し暑い夜であったが、なんとなくその予感があった。10時ごろ警戒警報の発令があったがそのままでおわった。10時30分の終列車(300号)が入駅したので、栗林駅南方500mのところに疎開させた。11時過ぎ空襲警報が発令。翌4日午前0時過ぎB29, 1機高松上空を旋回、東南に飛び去ったが、約30分を経過してまた1機が屋島から石清尾山を結ぶ線に焼夷弾を投下し、火災となるとそれを目標に多数機による集中攻撃を受けたのである」
瓦町駅付近は全く焼野が原となって、広告塔を焼失した鉄筋コンクリートの駅舎が孤立していた。幸い栗林駅と本社屋は難をまぬがれたが市内線築港・公園前・瓦町間は被害が大きく運行不能となった。

一方今橋、出晴駅舎も全焼した。重要施設の今橋変電所と車庫はそれぞれ焼夷弾を受けたが、当直員の消火で事なきを得た。52号車を車庫の東方に疎開して焼失したのは皮肉であった。

この空襲による当社の被害状況は次のとおりであった。

戦災被害額明細表

被害種別	被害状況	被害簿価	被害割合
建物	高松駅ほか42棟全焼 新湊町事務所ほか4棟全焼	46,633 円 7,630	29.0 %
車両	6両全焼 6両全焼	15,057 9,000	5.3
軌道	瓦栗間 1.2km 瓦林間 1.0 瓦御坊川間 1.5 瓦沖松島間 3.6	電柱、電線、枕木 " " "	13.1
	瓦町(市内線)築港間 3.6	"	311,582
	合計	389,902	12.9

本社疎開から終戦まで 高松空襲後も栗林本社は疎開していなかった。しかし

そのころ林飛行場を目標にした艦載機の機銃攻撃の余波をうけて市内にも被害が出たり、鉄道も列車が襲撃された。ついに本社北隣の建物が銃弾を受けたのでいよいよ疎開を余儀なくされ、疎開先を栗林から約11kmの長尾線白山停留場に近い白山小学校と決めた。その手続きなどを終って、重要書類や資材を運び、山麓に防空壕を掘って昭和20年8月10日に疎開を完了した。

本社疎開前の8月6日に広島に投下された原子爆弾の威力は驚くほど広範囲におよび壊滅的な打撃を受けた。死者約26万人、負傷者約23万人という悲惨な状況であった。ついで8月8日ソ連が対日宣戦を布告して満洲に侵入を開始した。

翌9日長崎にも原子爆弾が投下され、約20万人の犠牲者が出るに及んで、わが国もいよいよ最後の決断を迫られた。10日最高戦争指導者会議が開かれ、ポツダム宣言受諾を決定し、その旨14日に正式回答した。同日天皇が終戦の大詔を渙発され、15日正午ポツダム宣言受諾の大本営発表に引続いて玉音放送があって、ここにわが国史上初めての敗戦と被占領を体験することとなった。

実に満洲事変から数えて15年、太平洋戦争開始から3年8ヶ月の長い戦争の時代は終わった。東久邇宮内閣が成立して、9月2日ミズリー艦上で降伏文書に調印し、ここに大日本帝国の歴史は閉じられたのであった。ついでG.H.Q(連合軍総司令部)が設置され、総司令官にマッカーサー元帥が就任して、わが国の陸海軍解体、軍需工業停止など次々に占領政策が実行され、新生民主主義国家としての日本が生まれることとなったが、一般国民大衆は敗戦による混乱と虚脱状態におち入り、その日その日の生活を切り抜けるのが精一杯であった。

市街復興の槌音がしだいに高まるにつれ高松市内には平和産業の再建が進み、一方戦時中に多数の市民が田舎へ疎開していたため交通機関の利用は急激に増加してきた。

これに対応する輸送力の拡充のため、まず鉄道車両の増強に着手した。しかし戦後は全国的に資材の需用が増加して値上がりし、納期もおくれがちで車両用資材の入手は大変困難であった。また社内でも待遇改善や福利厚生施設などの要求によって人件費が膨脹し、営業費の増大をきたした。このような状況下で早く経済的に車両の増強を行なうには、一部車両の改造、整備を進めるとともに、国鉄や私鉄同業者から中古車両を譲り受けて使用することが得策であった。

終戦時に保有していた車両は琴平線がボギー電動客車10両、ボギー制御客車3両、計13両、長尾線が四輪電動客車9両、四輪貨車2両、計11両。八栗線はボギー電動客車6両、四輪電動客車15両、計21両、全線合計45両であった。

一方、駅舎や路線施設の改修工事も並行して進められた。しかし戦災をうけて休止中の市内線の復旧は、資材の入手難と都市計画によって中止された。

当時本省の指示は、市内電車を廃し、市内の交通機関は自動車とし、道路の幅員は100mまたは50mとし、人口30万程度の都市にするということであった。これに伴って市内電車線の撤去工事をすすめ、22年8月2日に完了した。この時撤去された軌道用敷石は市内常磐街の路面に敷きつめられ43年12月まで使用されていた。

築港線の開通 もともと琴平電鉄は創立の当初から築港までの乗り入れを計画していたが、その実施は困難であったからその後20年間保留の状態であった。たまたま20年7月高松市が大空襲によって焼野が原となり、一方市内電車線も廃止されることに決まったので、これを契機としてかねてからの計画であった瓦町・築港間の鉄道敷設工事を行なうこととなり、直ちにその申請をして20年11月18日に免許を交付された。

この路線は瓦町から片原町を経て高松城の堀端を回って築港に至る1.7kmの

複線路線である。その間は市街地で東西に通ずるたくさんの道路を横断している。

用地の買収は市街地の関係で大変難しかったが、幸い市民の協力と、関係者の熱意で無事この難関を切り開いたのであった。

この区間の工事は3期に分けられ、第1期工事は瓦町・片原町間0.8km第2期工事は片原町・仮設築港間0.87kmとした。この仮設築港駅は現在の築港駅と本社屋を建設するまでのもので、その仮設駅から残りの218m間を第3期工事とした。

第1期工事は昭和23年2月18日に完成し片原町駅まで単線運転による営業を開始、同年12月26日に第2期工事を完成し仮設築港駅までの営業を開始した。

ついで仮設築港・栗林公園間の双信閉塞器、出発信号機を完備し、翌24年5月11日からこの区間の複線運転を開始した。

「ワフ」型車両走る 築港線延長工事に伴い、一部ダイヤの改正をした

① 志度線、八栗・志度間の復活 20年1月26日以来運行を休止していた志度線八栗・志度間5.8kmの路線はようやく戦後の安定期に入って、地元の要望もあり、営業を復活することに決定した。22年8月5日申請を行ない翌23年11月30日工事認可を受けた。

この路線の復活にあたっては、路盤整地工事を3区に区分し、第1工区を八栗・大町間、第2工区を大町・塩屋間、第3工区を房前・志度間とした。塩屋・房前間の740mは曲線半径90mと100mの部分があり、また風波によってたびたび、運転に支障をきたす区間で、路線を変更することも考えられたので当初の整地計画から一応除外した。そして翌24年1月17日から工事を開始した。

この工事について、軌道工事、架線工事、建築工事などいずれも資材の入手が困難でなかなか工事がはかどらなかったが、施設関係は同年9月末日によりやく完工した。さきに計画していた国鉄志度駅乗り入れ、塩屋・房前間の曲線部の路線の変更などが実現しなかったのは、地元民が工事の早急な完成を要望したこと、用地買収の困難などのためであった。しかし工費用資材はよく吟味して、枕木は栗材新品、軌条は22kg20m溶接軌条、砂利は全線良質砂利を使用し、特に軌条継目部分には碎石を入れるなどしたので撤去前の線路に比べてはるかに良く、その工事費に約1000万円を投入した。



八栗・志度間復活記念写真

運輸営業開始は同年10月9日で、その概要は次のとおりである。

1. 復活線 既設八栗停車場・琴電志度停車場間 5.865 km
2. 運転所要時分 17分間
3. 駅 八栗停車場、傘礼停留場、大町停車場、塩屋停留場、房前停車場、原停留場、琴電志度停車場
4. 列車保安 票券閉塞式

- (閉塞区間) イ, 八栗停車場・大町停車場(通票形状□通券着色赤)
 ロ, 大町停車場・琴電志度停車場(通票形状△通券着色青)
5. 旅客運賃 八栗・塩屋間, 塩屋・琴電志度間をそれぞれ1区とし1区運賃8円, 2区15円, 築港, 片原町から琴電志度, 原, 房前相互間を特定区間とし, その運賃を30円とする。

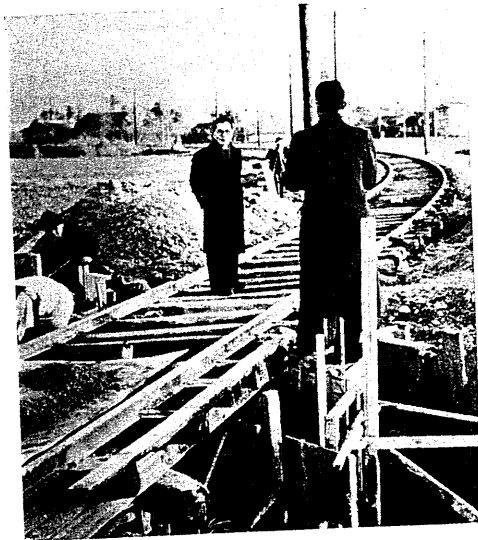
長尾線に大型車両を運転する 　さきに開軌工事を行なった長尾線は一応志度線と車両を交流して輸送していたが, その後輸送量が急激に増加したため, 自重の大きい大型車両を運転しなければならなくなった。しかし橋梁など諸施設の安全度をたかめなければ乗り入れすることができなかったので鋭意その補強につとめた結果, 24年10月末日に工事を終った。その概要は,

- イ, 橋梁御坊川小橋, 御坊川橋, 宮東橋, 詰田川橋, 古川橋, 春日川橋, 西原橋, 吉田川橋, 新川橋, 猿橋, 鴨部川橋の11カ所。
 ロ, 下水渠, 径間1.05m以下の38カ所の木桁を軌条桁に改造
 ハ, 開渠, I型鋼桁径間1.22m以上, 1.83m以下の25カ所

なおこの工事は電車が橋梁を通過する時に生ずる荷重に対しての影響を考慮

した細心緻密な施工計画によって無事完了したのであった。

こうして大型車両の乗り入れは実現したが, 高田変電所の設備容量が僅かに100kwであったので, 今橋変電所と並列運転しても大型車両は高田駅で折り返し運転をしなければならなかった。そこで車両数の増加と大型化に対処するため, 国鉄から300kw回転変流機を譲り受けて高田変電所に設備することとなった。



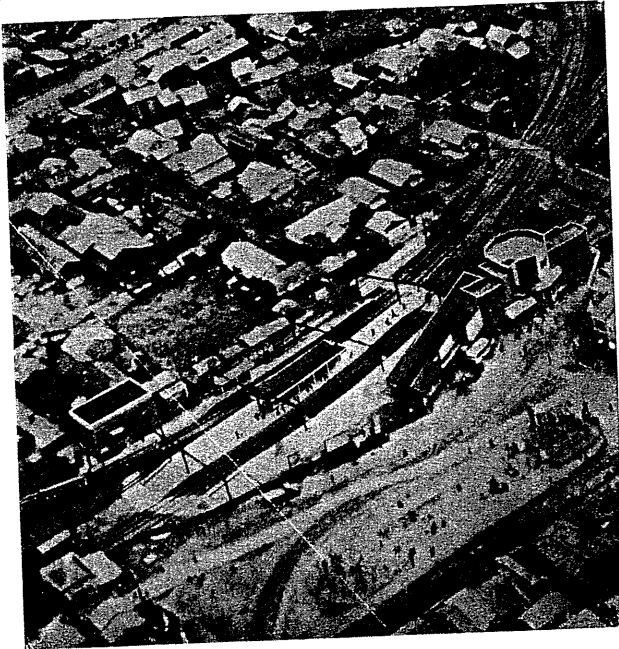
長尾線の開渠工事

の増大や電力料金の値上げなどによって営業費が増加したため、電車は26年10月30日、運賃変更を申請して、12月1日、認可を受けた。

電車の運賃は従来1区基本運賃6円10銭、最長を16区とし、端数処理、通減方式によって、1区7円、5区30円、10区55円、16区85円であったのを改定して1区10円、最長を12区とし、12区120円となった。したがって高松・琴平間は60円(11区)が80円(8区)となった。

長尾線南回り線の運行開始 長尾線瓦町・花園間の線路の位置を変更する南回り路線工事は、すでに21年4月複線の計画で申請していたが、戦後の都市計画の関係から、コースの決定がおくられて延期されていた。26年8月にあらためて都市計画にもとづいた設計で申請して26年9月20日に認可を得た。

その用地は複線用地を確保したが、とりあえず単線路線として工事を終り、営業認可を得て26年12月26日から営業を開始することとなった。



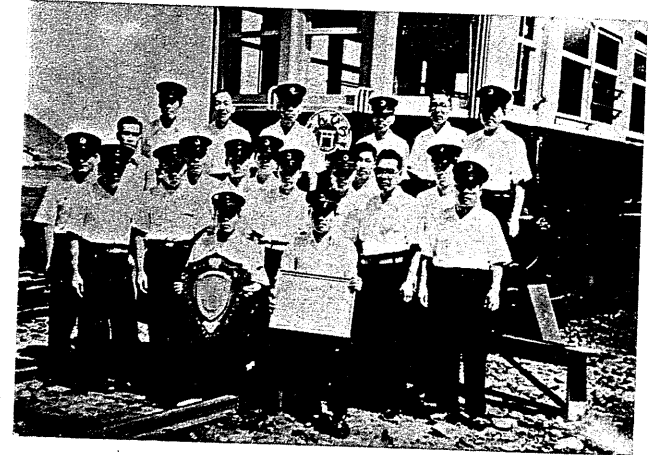
高度120mの上空から見た琴電高松駅付近(昭28.2.25)

この路線は従来出晴を經由していた834mに対し塩上町を經由する921.44mの区間で、瓦町から半径85mの曲線を通り、塩上第1, 2, 3踏切, 松生, 花園第1, 3踏切を通り, 200m曲線を南下し, 国道11号線を横断するものである。

この路線の営業開始にあたって琴電高松駅(瓦町駅)を総合停車場として整備し、発着ホーム, 側線などに信号機を建て, 長尾, 志度線側の信号扱所に連動盤を設けて運転保安度の向上を図った。

電車の運転競技会に優勝する 高松陸運局主催の第1回電車運転競技会が27年8月12日から26日まで、15日間にわたって行なわれた。この競技会には四国五社の私鉄が参加し、当社が団体優勝の栄を獲得した。個人では運転手藤本久雄が惜しくも2位であった。

競技会の内容は各社指定の区間によって競技が行なわれた。当社は琴平線を4区(上り2区, 下り2区)とし, 1区に谷春義, 藤本久雄, 2区に数野知弘,



運転競技会優勝記念

3区に真鍋義輝, 葛西豊一, 第4区に平沢貞夫ら各運転手が出場し, 車両は1000型, 3000型の連結車を使用した。運転以外の競技として, 出庫準備, 応急処置, 筆記試験などがあって全員の総合得点によって順位を決定するものだった。

が55円に、同・井戸、公文明、長尾間70円が65円となった。

定期運賃は、最初の1キロ140円(学生100円)を240円(学生160円)に2キロ以上、46キロまでの間は5区分の表定運賃を改めた。

各変電所の設備を増強する 琴平線の輸送増強計画^{として}、瓦町変電所の設備を増強することになり、35年3月に国鉄神戸変電所から、38年7月に国鉄新潟宮内変電所からそれぞれ2,000kw水銀整流器を譲り受けて増設した。それにもなって志度、長尾線の送電が強化された。

これに呼応して畑田変電所も38年3月に国鉄大井町変電所から1,000kw単極水銀整流器を譲り受け、既設の1,000kw水銀整流器と合せて設備の平衡化を図り輸送の増強に対処した。また志度線屋島変電所には37年8月国鉄から500kw回転変流機を譲り受け予備機として増強し、長尾線高田変電所もさきに畑田から撤去した600kw水銀整流器を移設して増強した。

琴平駅の大改修を終る 琴平駅は観光地をひかえて県外からの乗降客が多く、かねてから内部を改裝する予定であったが、38年5月に待合室、出札室などを大改築して、明るい駅に生まれ変わった。この工事に付随して、乗降場の延長、側線の模様替えを行なったので、金刀比羅大祭や初詣の臨時運転、観光シーズンの電車増発、留置など、列車の運用面も大いに改良された。



琴平駅内部

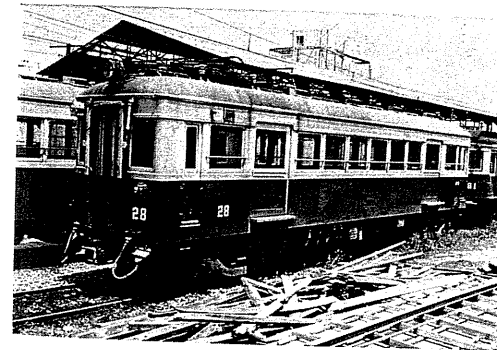


琴平駅ホーム

踏切保安設備の改良につとめる 全国的に踏切の交通量が年々増加を続け事故件数も急激に増加したので、36年11月に踏切の保安度を向上することを目的として踏切道改良促進法が制定され、その主旨にそうように義務づけられた。

当社の踏切で37年の第1次指定を受けたのは、踏切遮断機を必要とするもの5ヵ所、踏切警報機を必要とするもの16ヵ所であった。ついで翌38年の第2次指定では警報機7ヵ所、39年の第3次指定では遮断機11ヵ所、警報機4ヵ所、さらに41年度の第4次指定で遮断機2ヵ所、警報機1ヵ所がそれぞれ指定され、その設備を行なった。42年政府は特に通学児童の交通安全対策のため、緊急措置法を制定した。当社は同年12月運輸大臣、建設大臣連名でさらに警報機18ヵ所、遮断機13ヵ所、踏切道の舗装改良23ヵ所、拡幅13ヵ所の追加指定をうけたので、その後も引き続き工事を継続し、指定踏切の保安設備改良につとめている。

長尾線の車両を増強する 長尾線車両の増強対策の一環として車両の鋼体化を計画していた。たまたま阪神電鉄では山陽電鉄線への乗入れに伴って600v用車両を売却することになった。早速当社ではこの車両を譲り受けることを決定して、39年から41年まで毎年4両ずつ12両と、42年に1両計13両を購入し長尾



阪神電鉄から譲り受けた30型車両

線に使用して、木造車両を廃車し、鋼体化と輸送力の増強を同時に行なうことができた。

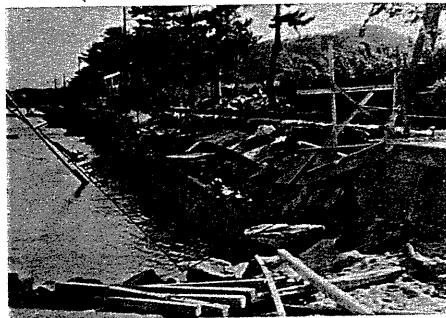
変電所にシリコン整流器を設備する 従来当社の変電所に設備していた水銀整流器はいずれも長年使用したため、冷却水関係機器の腐蝕、真空機構の欠陥な

どが現われはじめた。当時これらと型式の異った新しいシリコン整流器が、無人変電所用として注目を受けるようになり、多くの電鉄変電所に採用されはじめた。当社も40年1月に高田変電所に500kw、同年4月に畑田変電所に1,000kw各1台のシリコン整流器を重点的に設置して、運転を開始した。

台風、原海岸を襲う 40年9月10日の23号台風は当社にとって近年にない大きな被害をもたらした。この台風によって志度線房前・原海岸の護岸擁壁(石積)および防浪壁が高潮と激浪のために決壊し140mにわたって道床砂利と路盤が流失して、線路が一部宙吊りの状態になった。

このため列車は当日初発から不通となり、折返し運転をしながら全力をあげて復旧につとめた結果、17時ようやく仮復旧して全線正常運転を行なうことができた。

なお被害を受けた擁壁と防浪壁の復旧工事は県が施行して翌41年3月末に完成した。



原海岸の被害状況

旅客運賃の改定を行なう 40年11月27日電車旅客運賃の変更を行ない全線25区を26区に改めた(琴平線の12区を13区とする)。1区運賃は10円を20円とし、2区以上は1区増す毎に10円を加算した。また従来の特定制度制度は廃止した。定期運賃は1キロ240円を450円(学生300円)に改め、2キロ以上46キロまで

年 表

年月日	会 社 の 動 き	年月日	社 会 の 動 き
明治40年 (1907)			
5.30	高軌, 高松一長尾間軌道敷設特許	12.24	県で初めて丸亀一金蔵寺一多度津間乗合自動車営業認可
6.27	高軌, 高松電灯内において創立発起人会を開催		
明治41年 (1908)			
11.4	東讃, 高松一志度間の電気軌道敷設特許申請	12.5	帝國鉄道庁と鉄道局とを統合鉄道院をおく
明治42年 (1909)			
5.10	高軌, 設立委員会を委員長小田知周ほか12名により開催	10.26	伊藤博文ハルビンで暗殺される
6.8	東讃, 高松一志度間に電気軌道敷設特許	12.6	香川郡香東川橋架設工事完工
8.5	高軌, 一般株式募集開始(25日まで)		
10.28	県公会堂において創立総会を開催し, 高松電気軌道株式会社を設立, 資本金30万円, 社長小田知周専務北村苟吉		
明治43年 (1910)			
5.1	大阪商業会議所において創立総会を開催, 東讃電気軌道株式会社を創立, 資本金100万円, 社長三幣保, 専務熊谷少間	1.1	太陽暦を採用
		4.21	軽便鉄道法公布
明治44年 (1911)			
8.25	高軌, 高田発電所完成	3.21	軽便鉄道補助法公布
8.一	東讃, 電力, 電灯配電事業認可(明治44.5認可申請)	11.29	宇高連絡航路開始
11.18	東讃, 今橋一志度間開通	12.14	アムンゼン初めて南極に到達
明治45年—大正元年(1912)			
4.30	高軌, 高松(出晴)—長尾間開通	4.19	県が電気軌道取締規則を制定
5.29	高軌, 栗林公園において開通祝賀式挙行	5.11	信越線横川—軽井沢間に最初の電気機関車走る
8.24	東讃, 台風により線路, 電柱, 建造物被災, 1日休業	7.30	明治天皇崩御, 大正天皇踐祚, 大正と改元
9.1	東讃, 志度町, 牟礼村に電灯配電開始		
9.22	東讃, 台風により新川—春日川間の軌道600m流失		
10.14	高軌, 全線の貨物運輸取扱いは開始		
大正2年 (1913)			
7.一	東讃, 房前海水浴場開設	11.26	県が自動車取締規則制定
9.6	東讃, 四国水力電気と受電契約締結	12.20	讃岐線多度津—観音寺間の鉄道開通
10.15	東讃, 今橋—出晴間0.5km開通		
大正3年 (1914)			
7.31	東讃で初めて讃岐自動車商会(代表者北村苟吉)が長尾—津田間で乗合自動車の運行を開始	7.28	第一次世界大戦おこる

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
大正4年(1915)			
4.22	東讃, 出晴一栗林公園(公園北門前)間1.5km開通	10.20	高松に御即位記念道路開通
8.16	高軌, 配電事業営業開始	11.10	大正天皇御即位式
大正5年(1916)			
12.25	東讃, 四国水力電気と合併	4.1	讃岐線, 観音寺一川之江4.2km開通
大正6年(1917)			
3.1	香川自動車(蓮井藤吉社長)が設立される	4.30	張作霖独立宣言(満州)
5.20	四水, 公園前一高松駅前間2.1km開通 高松市七番丁に四国水力高松営業所開設, 今橋運輸事務所を移転	5.17	高松一宇野鉄道連絡船「水島丸」就航
7.14	四水, 高松駅前一築港間0.3km開通, 公園前一築港間全通, 運賃3区間とし大人小人とも1区2銭	11.8	ロシアに10月革命おこりソビエト政権樹立
8.1	四水, 瀧元村に東照宮前停留場, 栗林村(中野町)に中野停留場新設		
大正7年(1918)			
8.29	四水, 台風により全線不通, 9月6日全線復旧	8.3	富山県に米騒動勃発
大正8年(1919)			
7.15	高軌, 社長小田知周死去享年69才	1.11	自動車取締令公布
		4.10	地方鉄道法公布
大正9年(1920)			
2.7	琴電, 金刀比羅電鉄栗林一琴平間鉄道敷設免許	5.15	鉄道院を廃止鉄道省となる
10.12	吉川自動車が広場一鬼無, 出晴一西植田間に乗合自動車営業を開始		
大正10年(1921)			
7.19	高軌, 本店を高松市内町8番地に移転	4.14	軌道法公布
		11.4	原敬首相暗殺される
大正11年(1922)			
10.10	四水, 台風により塩屋一房前間の愛染山崩壊 10月23日復旧	11.1	最初の定期航空開始(大阪一高松)
大正12年(1923)			
		1.28	高松港に鉄道連絡船用屋形棧橋完成
		9.1	関東大地震
大正13年(1924)			
2.1	大正自動車を藤目七郎が設立	4.5	高松商業が第1回全国選抜野球大会で優勝
7.28	県公会堂において創立総会を開催, 琴平電鉄株式会社を設立, 資本金500万円専務大西虎之介, 常務細溪宗次郎		

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
9.12	四水, 屋島総合グラウンド竣工		
大正14年(1925)			
1.29	琴電, 臨時株主総会において岡田電灯買収決定	3.1	J O A K ラジオ放送開始
6.15	琴電, 電灯部誕生, 四国水力電気と電力需給契約締結	4.22	治安維持法公布
8.2	琴電, 取締役竹内秀輔死去	5.5	普通選挙法公布
10.23	琴電, 電気鉄道敷設(延長)免許(桜町一塩上町)	8.1	高徳線高松一志度間開通
大正15年一昭和元年(1926)			
4.28	南郊田園都市株式会社設立	3.21	高徳線志度一津田間開通
8.1	琴電, 端岡開閉所一畑田変電所間の送電線鉄塔工事完了	11.27	土讃線緒の鼻隧道完工
12.21	琴電, 栗林公園一滝宮間開通, 運賃は1区5銭, 全線9区	12.25	大正天皇崩御, 裕仁親王踐祚, 昭和と改元
昭和2年(1927)			
1.21	高松タクシーが出晴一長尾間15.3km 出晴・屋島・八栗間7.6kmの乗合自動車営業開始	4.3	予讃線高松一松山間開通
3.15	琴電, 滝宮一琴平間開通	4.22	恐慌により3週間のモラトリアム発令
3.1	屋島登山鉄道株式会社設立	5.21	リンドバーク大西洋横断飛行成功
4.1	香徳自動車が市内線琴電駅行, 公園行, はぜの股行, 郷東行, 御坊川行, 千代橋行の運行開始	12.30	東京地下鉄上野一浅草間開通
4.22	琴電, 栗林公園一瓦町が開通し, 高松一琴平全線開通		
12.15	塩鉄, 仏生山一塩江間の地方鉄道敷設免許		
昭和3年(1928)			
3.10	四水, 市内線第1期復線化工事完成	1.10	高松市役所新庁舎落成
3.15	四水, 新車(ボギー車60人乗り)6両購入	2.20	普通選挙法初の総選挙
5.15	千切山遊園地開園	3.20	高松市全国産業博開催
6.8	琴電, 地方鉄道補助法第1条により政府補助金を交付される	4.10	玉藻温泉片原町に開業
8.21	塩江温泉鉄道株式会社設立	4.15	高徳線津田一引田間開通
8.22	琴電, 取締役景山熊造死去	5.3	済南事件日華両軍衝突
11.10	琴電, 今上陛下の御即位を祝し, 花電車を走らす	11.10	今上天皇御即位大礼式
11.16			
11.26	塩江温泉株式会社設立		
12.17	琴電, 武田亮太郎が取締役に就任		
昭和4年(1929)			
4.5	四水, 市内線第2期復線化工事完成, 市内全線復線化完了	6.27	四水と高松電灯合併
4.21	屋島登山鉄道がケーブルカーの営業開始	10.17	仏生山競馬場が開場
		10.24	世界恐慌発生

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
10. 1	琴電, ダイヤ改正, 全線25分毎運転, 所要時間上り54分下り55分	11. 21	金解禁発令
11. 12	塩江温泉鉄道営業開始, 運賃1区5銭, 全線10区40銭		
昭和5年(1930)			
2. 23	四水, ダイヤ改正, 築港一志度間1時間10分を17分短縮	1. 21	ロンドン海軍軍縮会議
4. 30	琴電, 高松駅(現瓦町駅)開業	10. 1	東京一神戸間に超特急「つばめ」走る
7. 20	琴電, 滝宮に納涼場設置, 娯楽余興を開催	11. 14	浜口首相東京駅で狙撃される
8. 31			
昭和6年(1931)			
4. 2	琴電, 社長大西虎之介が貴族院議員に当選	2. 25	八栗登山鉄道開通
4. 28	高軌, 取締役北村苟吉を代表取締役に移任	4. 1	自動車交通事業法公布
5. 一	四水, 志度停車場を50m東に移設し, 志度駅前と改称	9. 18	満洲事変おこる
昭和7年(1932)			
3. 16	四水, 西瀧元駅を新川西側から現在の瀧元駅に移設	3. 1	満洲国建国宣言
		5. 15	5.15事件犬養首相暗殺
昭和8年(1933)			
7. 1	四水, 海水浴場行運賃実施(築港・沖松島一房前間往復)大人30銭小人半額	1. 30	ヒットラーが首相となる
8. 31		12. 24	皇太子殿下ご誕生
8. 一	千切山遊園地廃止		
昭和9年(1934)			
2. 24	琴電, 皇太子殿下ご誕生奉祝行事参加, 乗務員仮装して電車運行	3. 16	瀬戸内海国立公園指定
2. 28		9. 21	室戸台風来襲被害甚大
3. 25	琴電, 滝宮天満宮の「うそ替神事」を初めて行なう	12. 1	丹那トンネル開通
7. 10	琴電, 柳頭丘停留場の南側に演芸場を設け, 納涼会開催	12. 9	ロンドン海軍軍縮会議開催
昭和10年(1935)			
4. 24	琴電, 連帯運輸開始(四水, 屋島登山, 塩鉄)		
昭和11年(1936)			
21	琴電, 開通10周年記念サービス(高松一琴平間半額)	11. 7	帝国議事堂新築落成
11. 22			
23			
昭和12年(1937)			
2. 8	琴電証券株式会社設立	7. 7	日華事変おこる
5. 一	琴電, 岡本に遊園地を開設	11. 6	日独伊防共協定に調印
6. 28	琴電, 大西禎夫が常務に就任		

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
昭和13年(1938)			
3. 5	細溪宗次郎が塩江温泉社長に就任	3. 一	電力国策要項及び日本発送電会社法成立
7. 6	塩鉄, 琴平電鉄との合併登記	4. 1	国家総動員法公布
7. 17	四水, 屋島総合グラウンド完成	4. 2	陸上交通事業調整法公布
9. 4	琴電, 塩江線, 台風の被害甚大	5. 1	重油, 揮発油, ガソリンの切符制実施
10. 10	高軌, 代表取締役北村苟吉死去享年76才		
10. 26	琴電, 岡本遊園地において輝く聖戦殉人形展を開催		
昭和14年(1939)			
3. 1	琴電, 玉藻温泉経営に乗り出す	4. 12	米穀配給統制令公布
5. 一	庵治乗合自動車に代わって香徳自動車が, 八栗駅一庵治間の営業開始	9. 3	第2次世界大戦おこる
7. 一	四水, 国道22号線(現11号線)改良工事に伴い古高松一八栗間の線路を北に移設	10. 一	電力調整令公布
昭和15年(1940)			
2. 10	琴電, 運賃割引実施	2. 1	陸運統制令公布
		9. 27	日独伊三国軍事同盟成立
昭和16年(1941)			
5. 10	琴電, 塩江線(仏生山一塩江)の営業を廃止	9. 一	バス事業のガソリン使用全面禁止
12. 24	四水, 定時株主総会において国策により会社解散を可決	12. 8	太平洋戦争おこる
昭和17年(1942)			
4. 1	四水, 配電統制令により電力電灯配電事業を四国配電に譲渡	4. 18	米機日本本土を初空襲
4. 30	讃岐電鉄が高松乗合自動車を合併	5. 13	企業整備令公布
5. 1	讃岐電鉄が高松乗合自動車を合併	5. 30	鉄道軌道統制令が成立
12. 5	高軌, 電気供給事業を四国配電に譲渡	6. 11	関門トンネル開通
12. 7	琴電, 配電事業を四国配電に譲渡		
12. 30	琴電, 川崎倉恒三が取締役に辞任		
昭和18年(1943)			
8. 20	塩江温泉株式会社解散	2. 9	ガダルカナル島日本軍敗退
11. 1	琴平電鉄, 讃岐電鉄, 高松電軌の3社統合, 高松琴平電気鉄道株式会社設立登記完了	6. 25	学徒動員令公布
12. 1	高松琴平電気鉄道は東讃地区15バス業者の旅客自動車運輸事業を統合, 資本金500万円となる	7. 1	東京都制実施
		11. 1	鉄道省廃止, 運輸通信省を置く
昭和19年(1944)			
2. 10	屋島登山鉄道営業休止	2. 29	高級享楽を禁止
3. 1	前年12.1統合したバス業者を一体的機構で営業開始	7. 6	サイパン島の日本軍全滅
		8. 23	学徒勤労動員令, 女子挺身隊勤労令公布施行

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
5.27	景山和夫が取締役に就任		
7.4	取締役鎌野藤太死去		
9.1	「瓦町駅」を「琴電高松駅」と改称		
10.4	監査役熊田長造死去		
11.18	琴電高松—長尾間の軌道を地方鉄道に変更		
昭和20年 (1945)			
1.26	電車、志度線八栗—志度間、撤去工事のため営業休止	1.20	大本営本土決戦作戦指令
2.9	社長大西虎之介死去享年54才	3.6	国民勤労動員令公布
5.1	電車の女子運転手初めて登場	3.17	硫黄島の日本軍全滅
5.8	代表取締役大西禎夫が社長に就任	5.7	ドイツ無条件降伏
6.26	午前5時長尾線広軌切替工事完了、3線の瓦町統合を完成	5.18	運輸省発足
7.4	高松空襲により市内線の施設及び一部駅舎に被災	6.23	米軍沖繩本島占領
10.1	バス、栗林線3.7km運行開始	7.26	ポツダム宣言発表
11.18	電車、琴平線築港駅—琴電高松駅間営業免許	8.6	広島に原爆投下
11.22	中村静夫が取締役に就任	8.8	ソ連対日宣戦布告
昭和21年 (1946)			
1.22	取締役景山和夫、中村静夫が常務に就任	8.9	長崎に原子爆弾投下
3.1	電車、運賃変更、1区30銭、高松—琴平間3円10銭、定期キロ9銭	8.15	和平の大詔放送、太平洋戦争おわる
3.15	バス、運賃変更、キロ25銭、市内線1区30銭市外線1区50銭	1.6	総司令部は公職追放、右翼団体の解散指令
4.25	電車、車掌美馬弘殉職	3.3	預金封鎖新円切替実施
7.9	電車、電気工手藤倉義美殉職	4.10	戦後最初の総選挙実施
11.5	バス、運賃変更、キロ50銭、市内線1区50銭市外線1区1円	11.3	日本国憲法公布
昭和22年 (1947)			
2.1	高琴交通労働組合結成	12.21	南海大地震
3.1	電車、運賃変更、1区38銭、高松—琴平間4円30銭定期キロ12銭、バス、長尾線(瓦町—長尾)17.0km再開、鹿庭線(神山線)(平木—鹿庭)5.7km再開、開田中線(池戸—朝倉)5.0km再開	1.15	日本私鉄労働組合総連合会結成
4.1	バス、由佐線(公園前—由佐)15.7km再開、市場線(入野山—市場)24.1km再開	1.31	総司令部2.1ゼネスト中止指令
7.7	電車、運賃変更、全線20区1区1円71銭、高松—琴平間19円、定期キロ54銭	4.1	教育基本法等実施 6,3,3 制男女共学開始
7.24	バス、運賃変更、キロ1円、市内線1区1円、市外線1区2円	4.7	労働基準法公布
		4.20	最初の参議院選挙
		5.3	日本国憲法施行
		11.7	独占禁止法施行令公布施行

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
7.25	電車、長尾線井戸停車場新設	11.8	道路交通取締法公布
10.16	田中隆が取締役を鎌田憲夫が監査役に辞任、南郊田園都市株式会社解散		
11.19	鎌田彦吉が監査役に就任		
12.1	バス、穴吹線(塩江—穴吹駅前)23.1km委託再開		
12.10	琴電証券株式会社解散		
昭和23年 (1948)			
2.18	電車、琴電高松—片原町間開通	1.30	ガンジー暗殺される
2.22	60型車両4両(61号62号63号65号)70型1両(73号)を東京急行より譲り受ける		
3.29	バス、脇町線(穴吹—脇町)2.6km再開	3.7	新警察制度発足
4.10	バス、運賃変更、市内線、市外線ともに1区2円ハゼ線(築港—ハゼ)4.5km再開		
5.1	バス、東植田線(吉田橋—東植田)5.0km、端岡線(池戸—大谷)10km(休止区間仏生山—川島、大谷—御蔵6.1km)再開、林線(札場—六条)4.2km運行開始	5.2	サマータイム実施
5.18	電車、運賃変更、1区基本運賃を75%値上、高松—琴平間33円、定期はキロ75%値上		
5.23	バス、運賃変更、区間制をキロ制に変更、キロ1円50銭		
7.18	電車、運賃変更、1区基本運賃5円、高松—琴平間50円、定期キロ通勤1円75銭、通学1円40銭	7.21	預金封鎖解除新円のみとなる
7.30	バス、運賃変更キロ2円25銭		
8.20	屋島登山、大西禎夫が社長に、西本成吾、関居正照が取締役に、高尾桂三が監査役に就任	8.6	古橋広之進1,500m自由型に世界新記録樹立
9.1	バス、前田線(屋島—高田)7.3km委託再開		
10.1	明るい鉄道、自動車にする運動実施		
11.23	明るい鉄道にする運動で運輸大臣賞を受ける、大川自動車に長尾以東のバス路線を譲渡		
11.26	電車、築港線延長工事、築港—片原町間開通、築港—栗林間単線運転開始		
昭和24年 (1949)			
1.15	バス、鹿角線瓦町経由に路線変更4.7km、瓦町線2.2km休止	1.26	法隆寺金堂火災
2.1	1,500万円増資、資本金2,000万円となる		
3.1	バス、長尾線(瓦町—長尾)14.5km休止		
4.1	バス、穴吹線(塩江—穴吹)23.1km直営となる、王墓線(瓦町—王墓)9.8km、御蔵線(郷東橋—御蔵)5.6km再開、(郷東橋—鬼無)3.7km休止		

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
5. 1	電車、運賃変更, 1区基本運賃5円50銭, 高松一琴平間65円, 定期3ヵ月6ヵ月割引を廃止 1ヵ月の3倍6倍とする	6. 1	日本国有鉄道公共企業体として発足
5.31	関居正照, 西本成吾が取締役に就任	7.15	三鷹事件無人電車暴走
6. 1	バス, 長尾線(瓦町一長尾)14.5km, 松島線(高橋一今橋)4.3km再開	8.17	松川事件東北本線で列車転覆
7.28	バス, 運賃変更, 地域別(市内)均一運賃を定め10円とする	9.23	中華人民共和国成立宣言
8.23	一般貸切旅客自動車運送事業経営免許 貸切運賃設定	12.11	湯川秀樹博士ノーベル賞を受賞
10. 1	明るい鉄道にする運動を実施		
10. 4	バス, 琴平線(岡本一琴平)22km路線免許		
10. 9	電車, 志度線八栗一琴電志度間復活開通式挙行		
11.10	大型貸切旅客自動車運送事業経営免許		
11.29	鎌田憲夫, 都村精一が監査役に就任, 鎌田彦吉が監査役を辞任		
昭和25年(1950)			
1. 1	バス, 岡本線(瓦町一岡本)11.3km運行開始		
2. 7	バス, 高松一琴平間31.6km運行開始	4.25	資産再評価法公布施行
4.16	屋島登山鉄道復活開通	5.11	東京一大阪間に特急「はと」運転開始
5. 1	資産再評価法に基づき資産の再評価を実施		
5. 7	バス, 屋島線, 1便一6便まで減便, 屋島を経由せず八栗行とする9.0km	6.25	朝鮮動乱おこる
5.12	電車, 運賃変更, 1区基本運賃6円10銭遠距離減方式, 高松一琴平間60円, 定期キロ2円23銭, 通勤6割引, 通学7.6割引	7. 2	金閣寺焼失
7. 1	バス, 浦生線(浦生一吉田橋)12.3km, 栗林線(築港一公園北門一琴電栗林駅)4.0km運行開始 前田線(屋島一高田)5.7km路線延長運行開始		
7. 3	バス, 運賃変更, 市内区間10円均一(区間制廃止)	9. 3	ジェーン台風関西地方に大被害
8.15	高松観光ホテルを譲り受ける		
9.10	ホテル コトデン開業		
9.30	戦後初めて全国花火競技大会を岡本奈良須池において開催以後29年まで毎年開催	10. 1	国勢調査実施人口8,320万人
10. 17 18	従業員家族慰安会開催		
11. 2	電車, 720号車両に初めてドアエンジンを装置		
11.27	バス, 築港営業所を開設, 郊外線の起点を瓦町から築港に変更	12.29	地方鉄道運転規則公布(26.4.1実施)
12.15	電車, 身体障害者の運賃割引実施(バス 26.8.1実施)		

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
12.21	高松バスと市内線運輸協定を結ぶ		
12.28	バス, 穴吹線(築港一穴吹)46.1km急行便開始		
昭和26年(1951)			
2. 1	高松バスと共通の定期券発売, 多肥線(御坊川一上多肥間)6.1km運行開始		
3. 1	大川自動車と相互乗り入れ協定を結び, 引田線(築港一引田)41km運行開始, 長尾線を廃止	4.11	マッカーサー元帥解任
4. 1	バス, 多肥線(上多肥一川島)3.8km路線延長運行開始	4.24	東海道線桜木駅電車火災事故
6.15	畑田変電所に1,000kw水銀整流器を新設	5. 1	電力事業再編成に伴い9電力会社発足
7. 1	2,000万円増資, 資本金4,000万円となる バス, 三本松線(築港一三本松)35.6km運行開始	5.17	貞明皇后崩御
7.10	塩屋に直営の海水浴場開設, 以後毎年開設(8.30まで)	9. 8	日米識和条約, 日米安全保障条約に調印
7.15	バス, 庵治線(築港一庵治)15.6km直営となる	10.25	日本航空は東京一大阪一福岡間に定期航路再開
8. 5	野球部第22回都市対抗野球大会に後楽園初出場		
10.16	バス, 運賃変更, 賃率3円, 最低10円, 市内線大人小人共通10円		
10.31	屋島変電所完成, 今橋変電所の300kw回転変流機を移設		
12. 3	電車, 運賃変更, 全線15区(最長12区)区間運賃10円, 高松一琴平間80円, 定期キロ2円50銭		
12.26	電車, 長尾線の南廻線(瓦町一花園)完成営業開始		
昭和27年(1952)			
1. 2	取締役中村実死去	2.28	日米行政協定に調印
3. 1	バス, 粉所線(鮎滝一粉所)3.5km運行開始	4. 1	日本航空旅客機「もくせい号」三原山で遭難
3.28	電車, こんびら号の命名披露式挙行	4.17	鳥取市に大火5,000戸焼失
3.30	長尾, 志度線の瓦町駅構内信号設備を整備し, 連動盤設置	5. 1	メーデー事件, 入場禁止の皇居前広場でデモ隊警官と衝突
4. 3	バス, 上西線(塩江一上西)4.2km運行開始	7.19	ヘルシンキで第15回オリンピック大会開催
5. 8	バス, 穴吹線を塩江線と改称	7.21	破壊活動防止法公布施行 火災ビン事件起こる
5.30	漆原辰雄が取締役に就任	8. 6	警察予備隊, 保安隊と改称
7. 1	屋島病院に衛生管理医を委嘱 労働大臣から安全管理の表彰を受ける		
7. 2	大雨により陶一滝宮, 八栗一大町の列車不通, バス連絡		
7.一	築港ガソリン給油所新設工事竣工		
8. 5	電車, 高松一琴平間をこんびら号により急行の試運転実施		
8.10	バス, 下笠居線(亀水一王越)5.6km路線延長運		

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
	行開始		
9.11	第1回電車運転競技会で優勝、高松陸運局長より表彰される		
9.15	バス、赤坂線(築港一台目)13.6km運行開始		
9.30	電車、長尾線公文明停留場営業開始		
10.10	バス、屋島線運行系統を下り(築港・瓦町・屋島)上り(屋島―中新町―公園東門―築港)15.5kmに変更		
11.1	電車、狼犬輸送の取扱い開始 バス、琴平線急行便運行	11.5	アイゼンハワー米国大統領に当選
11.28	定時株主総会で再評価積立金の一部資本組入れと新株式発行を承認可決	11.10	皇太子成年式と立太子の礼を挙行
12.一	畑田変電所に1,000kw水銀整流器を設置		
昭和28年(1953)		2.1	NHKテレビ本放送開始
2.17	踏切警手掛平ハナ殉職		
2.27	バスガイド黒川美行、バスガイド全国コンクールで5位入賞	3.5	ソ連スターリン首相死去
3.1	屋島登山鉄道と協定し電車回遊乗車券(築港―屋島―栗林公園―琴平)を発売	3.15	山陽線に特急「かもめ号」運転開始
3.一	築港バス車庫竣工		
4.1	4,000万円増資(2,000万円有償、2,000万円無償)資本金8,000万円となる	6.2	英国エリザベス女王戴冠式挙行
4.3	バス、貸切運賃変更1時間1,200円 1日8,800円 1車1キロ120円	8.28	最初の民間テレビ放送開始(日本テレビ)
7.20	第2回電気車運転競技会(高松陸運局管内)開催	9.25	台風13号により伊勢湾三河湾沿岸地方大被害
9.25	台風13号により線路浸水、電車、バス共一部不通となる		
9.28 29	従業員家族慰安会開催、創立10周年に当り永年運輸事業に貢献した31名を表彰	10.22	第8回国民体育大会開会式を屋島陸上競技場において行なう
10.一	バス、TKRのデザインきまる		
昭和29年(1954)		1.6	青函海底トンネル起工
1.16	電車、運賃変更、全線18区、区間10円、高松―琴平間90円、定期キロ2円80銭	1.26	原子力潜水艦ノーチラス号進水
2.19	バス、香西線南廻り線(本町―西町)2.0km免許北廻り廃止	3.8	日米相互防衛援助協定に調印
4.1	定期観光バス開始、全コース400円、琴平まで230円、端岡線10.4km運行開始、山田線(西分―山		

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
	田一岡本一端岡)18.1km(岡本―円座―築港)12.2kmの2線に分ける	7.1	防衛庁発足
8.1	長尾線花園、林道両駅の営業開始		
9.1	バス、運賃変更、定期市外線対キロ制、キロ当たり13円、普通5割引、学生6割引		
9.10	バス、市内線(宮脇線、栗林線)の運行間隔を10分ごとに短縮	9.26	台風により函館港付近で洞爺丸等が沈没
10.一	電車、仏生山菊形形展旅客運賃割引実施、以後42年まで毎年実施		
昭和30年(1955)		2.1	志度線牟礼駅を六万寺駅と改称
2.21	栗林公園駅構内踏切に四国最初の自動踏切遮断機使用開始		
2.25	志度線八栗新道駅を新設		
4.1	4,000万円増資、資本金1億2,000万円となる		
4.5	バス、田中線17.6km運行開始		
4.7	築港駅起工式挙行	5.11	宇高連絡船紫雲丸沈没死者168名
5.18 20	全線主要踏切の交通量調査を実施		
7.9	920型車両1両(920号)を山陽電鉄から譲り受ける		
8.4	野球部第26回都市対抗野球大会に後楽園出場		
9.10	築港駅を高松築港駅と改称して営業開始	10.1	国勢調査実施人口8,928万人
12.28	バス、運賃変更、キロ4円45円 市内線大人15円 小人10円		
昭和31年(1956)		1.28	バス、運賃変更、市内線と競合する郊外線の市内区間15円
1.一	築港自動車車庫、男子従業員宿舎新設工事竣工		
3.1	琴平線三条駅営業開始		
3.15	バス、石船線(東山―石船)3.4km運行開始	4.1	国鉄本庁を国鉄本社と改称
4.22	マーケット、築港店が本格的営業を始める	5.9	日本マナスル登山隊登頂に成功
9.1	本社を高松市寿町1丁目6番地に移転	5.23	百貨店法公布(6.16施行)
9.25	監査役都村精一死去	10.1	5,000円札発行
10.1	電車、志度線ダイヤ改正と長尾線不定期列車の延長運転	11.11	東海道線米原―京都間電化30分短縮
10.10	コトデンマーケット瓦町店を開店		
11.1	旧本社をコトデン寮に改装、団体宿泊所として営業開始		
昭和32年(1957)			

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
4. 1	バス、造田線(西分—造田) 8.8km運行開始		
7.25	琴平線、栗林公園—太田間に自動閉塞信号装置完成		
7.31	瓦町変電所新設工事竣工		
9. 4	陶信号所新設工事竣工、使用開始	8.27	茨城県東海村で原子炉活動開始
9. 5	琴平線、岡本—滝宮間に自動閉塞信号装置完成	9.27	小田急特急時速145km
9.10	取締役日下音吉死去	10. 1	米原—敦賀間交流電化
9.15	琴平線、滝宮—琴平間に自動閉塞信号装置完成	10. 4	ソ連人工衛星を打上げる
10. 7	土木工事堀上直之殉職	12.17	東京上野公園に初のモノレール開通
10.16	バス、運賃変更、賃率3円55銭対キロ区間制、定期対キロ制、普通5割引、学生6割引		
昭和33年(1958)			
2. 1	電車、運賃変更、全線19区1区10円、高松—琴平間100円	3. 9	関門トンネル開通
3. 1	電車、高松—琴平間急行運転開始40分、25分短縮	3.26	米国人工衛星を打上げる
9. 4	12000型車両2両(1201,1202号)国鉄から譲り受ける	11. 1	東海道線にビジネス特急こだま号運転東京—大阪間6時間50分
9.27	電気工事西岡健智殉職	12. 1	1万円札発行
12. 1	琴平線不定期列車の滝宮延長運転実施		
12. 6	電車、りつりん号(1201,1202号)急行運転開始		
昭和34年(1959)			
1. 1	4,000万円増資、資本金1億6,000万円となる	1. 1	メートル法実施
1.16	バス、西植田自動車車庫改築工事竣工		
3. 1	バス、引田、三本松線に急行便各1日4往復増便	4.10	皇太子殿下ご成婚
4. 6	バス、東谷線(東谷ロー—東谷小学校) 4.6km運行開始	7.10	最低賃金法施行
5.21	築港線に初めてコンクリート枕木、ロングレールを使用	8.21	ハワイは米国の1州となる
6. 1	築港自動車車庫改築ならびに宿泊所新築工事竣工	9.26	伊勢湾台風来襲名古屋地方大被害
7. 1	芝山海水浴場行バス(香西北町—芝山) 1.2km運行開始(毎年7.10—8.25)	10. 4	ソ連は月裏面の写真を発表
7.19	バス、長崎の鼻線(浦生—長崎の鼻) 2.0km運行開始(毎年7.10—8.25)	12.12	近畿日本鉄道は上本町—名古屋間にビスターカー直通特急運転開始
8. 1	川東自動車宿泊所増築工事竣工		
9.21	長尾線、瓦町—平木間に自動閉塞信号装置完成		
12.10	バス、猿王線(中福家廻り中福家—柏原) 1.3km(石船廻り橋池—猿王) 2.2km運行開始		
昭和35年(1960)			
2.15	バス、植田線(大池—林支所) 1.2km林飛行場行新道完成運行開始		
3.25	徳島西部交通の全株式を取得		

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
4. 1	関正照が西部交通社長に就任	1.19	日米新安保条約、行政協定に調印
4.15	片原町駅前にタクシー営業所を設置し営業開始		
4.28	電車施設工手豊島勇殉職	1.24	民主社会党発足
4.30	コトデン荘廃業	2.23	皇孫浩宮徳仁親王ご誕生
5.15	屋島登山、YC商店開店	3.10	国鉄新高松駅落成
5.16	西部、450万増資、資本金600万円となる	5.24	チリ沖地震により太平洋沿岸各地に津浪
5.18	コトデン荘を改造し女子宿泊所に転用		
5.21	琴平線、太田—仏生山間に自動閉塞信号装置完成		
5.31	長尾線、平木—長尾間に自動閉塞信号装置完成		
6. 1	電車、長尾線全線ダイヤ改正	6. 1	東海道線電化
7. 6	バス車掌松奥重美殉職	7. 1	国鉄等級1等を廃止し2等を1等に3等を2等とする
8. 1	イロハタクシー(8両)を譲り受け、琴平営業所開業	8.20	国鉄旧高松駅舎焼失
8.11	山田自動車車庫、宿泊所新築工事竣工	9.22	皇太子ご夫妻米国へご出発
9.30	川東自動車車庫新築工事竣工		
10. 1	バス、矢坪線(矢坪—宮前) 3.2km運行開始、貸切運賃変更1時間1,400円、1日10,500円、キロ制運賃は遠距離減方式	10.12	浅沼稻次郎暗殺される
10. 1	常務取締役景山和夫藍綬褒章受章		
12.26	1010型車両2両(こんびら2号1011号・1012号)新造		
昭和36年(1961)			
1. 3	定期観光バス運賃変更、Aコース500円、Bコース400円		
1.15	徳島西部交通と旅客運輸協定を実施		
2. 1	西部、1,800万円増資、資本金2,400万円となる		
2. 7	高松バスと木太線の旅客運輸協定実施		
2.10	コトデンタクシー株式会社設立 社報「ことでん」創刊号発行		
3. 1	社用文書横書統一		
3.11	高松バスを傘下に加える		
3. 1	マーケット築港店にコーヒースタンドを開設		
4. 5	三条停車場離合設備竣工		
4. 6	琴平線学童列車を瓦町—仏生山間に運転開始	4. 6	屋島ドライブウェイ開通
4.26	屋島山上線(東照宮—屋島山上) 3.8km運行開始		
4.28	YCバス国鉄屋島駅線運行開始	4.12	ソ連初の間人衛星船ボストーク1号打上げ回収に成功
5.30	高バス、社長岡内勇が会長に就任 長尾線瓦町—平木間ラッシュ時3両連結運転開始		
6. 6	西部、喫茶コトデン徳島駅前店開店		
6.20	YCバス、琴電屋島駅線運行開始	11. 7	踏切改良促進法制定

年月日	会 社 の 動 き	年月日	社 会 の 動 き
9. 1	志度線瓦町一屋島間ラッシュ時3両連結運転開始		
9.11	電車, 長尾線, 琴平線のダイヤ改正		
9.21	中村常務日乗協の世界交通事情調査団の一員として欧米9カ国視察の途につく(10.30帰朝)		
10. 6	衛生管理優良事業場として労働基準局長より受賞		
10. 9	野球部は政府管掌健康保険第11回全国軟式野球大会の四国地区大会に優勝		
10.26	バス, 運賃変更, 定期, 市外線対キロ制, キロ3円55銭, 普通4割引, 学生5割引		
10.30	屋島レストセンター落成, 11.1開店		
11. 1	景山常務「秋の宮中園遊会」に招待され出席		
11.15	香西タクシーを譲り受ける(2両)		
11.24	バス市内宮脇線にワンマンカーの運行開始		
12.11	定款一部変更登記, 第5条中当社が発行する株式の総数を「640万株」に改める		
12.20	部課長会を廃し, 重役以下課長補佐を含め, 三水会として再発足		
昭和37年 (1962)			
1.10	築港バス車庫兼事務所新築工事(鉄筋コンクリート3階建)竣工		
1.31	バス, 中間線(弦打一八幡一担紙一森光)3.9km運行開始		
2.23	踏切道改良促進法による改良踏切道の第一次指定を受ける	2. 1	東京都の常住人口は推計で1,000万人を突破
3.15	マーケット, 松島女子寮新築工事(木造2階建)竣工	3.20	北陸トンネル開通
3.一	バス, 松福町に木造2階建女子寮賃借	5.30	三河島で列車衝突(死者160人)
3.20	Y C兵庫町店開店 電車, 運賃変更, 全線25区, 1区15円, 2区20円, 3区以上1区10円加算, 高松一琴平間120円, 定期, 通勤キロ240円, 通学キロ160円	7. 6	ブラハの世界体操選手権で男子団体に日本初優勝
7.10	バス, 木屋平線(穴吹一横淵)45.7km運行開始	7.10	世界最大のタンカー日章丸(13万重量トン)進水
8. 7	屋島変電所500kw回転変流機増設工事認可	7.11	第2回全国小中学校学力テスト実施(香川県日本一となる)
8.22	8000型車両2両(810号, 820号)国鉄より譲り受ける	8.12	堀江謙一単身ヨットで太平洋横断に成功
9.15	高松ユースホテル, 高松市より経営の委託を受け開業	9.12	原子炉に「原子の火」とも
10. 1	衛生管理優良事業所として労働大臣努力賞を受賞	9.26	若戸大橋開通
10. 21 26	第17回国民体育大会(岡山)で横井, 森選手を中心	10.24	米国キューバ封鎖実施

年月日	会 社 の 動 き	年月日	社 会 の 動 き
	とする香川県バドミントン一般女子チーム輝く優勝		
11.29	松本幸夫, 山谷清一が取締役に就任		
12.21	ケーブルタクシーを譲り受ける(11両)		
12.23	バス, 運賃変更, 対キロ区間制, キロ4円, 市内線20円均一小人10円		
昭和38年 (1963)			
1. 1	タコメーターの取付を実施		
1.一	バス, 西三谷線(西三谷一川島車庫前)2.6km運行開始		
2.21	バス, 豊浜線(築港一豊浜)開通式を国鉄豊浜駅前で行う		
3. 1	琴平線, 仏生山一岡本間に自動閉塞信号装置完成	3.15	吉展ちゃん誘拐事件おこる
3.17	貸切バス県外進出の足がかりとして大阪に営業所を設置, バス10両を購入営業開始		
3.30	バス, 大阪河内営業所建物新設工事竣工		
4. 1	バス, 端岡線猿王一山田下間8.4km延長運行開始 岡山県両備バス, 宇高国道フェリー, 当社の3社協定により岡山一高松間連絡バス運行開始 4,000万円増資, 資本金2億円となる		
5.25	バス, 市内線全線夜間延長運転を実施		
6. 1	事業部を新設中村常務が初代部長を兼任 松島自動車所業務開始	6. 5	黒部川第四発電所完工
6.21	長尾線西前田駅を324.5m長尾駅側に移転し開業した		
8.10	バス, 木屋平線(絨ロー登山口)1.6km運行開始 期間限定(毎年7.10—8.31)	7.12	新産業都市13を指定
8.22	踏切道改良促進法による改良踏切道の第2次指定を受ける		
9.一	松島自動車所整備工場新設工事竣工		
9. 3	志度線, 今橋-春日川間に自動閉塞信号装置完成	10.26	原研動力試験炉初の原子力発電に成功
9.14	三本松線, 引田線国道11号線完成により牟礼一東 中学間は23.245km新道運行開始	11. 1	新千円札発行
11. 1	バス, 小田線(鴨庄一小田)6.8km運行開始	11. 9	東海道線鶴見で二重衝突 事故(161人死亡)
12. 3 4	20周年記念祝賀会, 20年勤続者表彰および慰安会 を屋島レストセンターで行う		三井, 三池三川鉱でガス 爆発(458人死亡)
12. 5	御坊町興正寺別院で物故重役, 従業員(業務上死亡)の慰霊祭を施行		

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
昭和39年 (1964)			
1. 6	バス、貸切運賃変更1時間1,600円、8時間12,500円その他キロ当り運賃を長距離遞減方式で定める		
1. 1	外人専用デラックスバス1両購入		
1. 1	庵治自動車車庫、宿泊所新築工事竣工		
3. 4	850型車両1両(850号)国鉄より譲り受ける		
3. 5	瓦町変電所2,000kw水銀整流器設置		
3.20	片原町駅舎新築工事竣工片原町スーパーマーケット開店 片原町マーケット建物の北部にタクシー本社を移転	3.24	ライシャワー駐日米大使少年に刺され負傷
3. 1	屋島、製菓販売開始		
3.26	30型車両6両(31号、32号、33号、34号、35号、36号)阪神電鉄より譲り受ける		
4.23	瓦町変電所2,200kVA水銀整流器用変圧器1基増設工事竣工		
5.21	屋島駅自動信号設備完成		
5.30	漆原辰雄が取締役を辞任	5.27	ネールインド首相死去
7. 1	畑田変電所1,000kw水銀整流器の増設工事竣工	6.14	新潟地震おこる
7.31	踏切道改良促進法による改良踏切道の第3次指定を受ける		
9.16	大阪営業所貸切運賃変更10kmまで2,500円10km以上遠距離遞減方式による	9. 5	名神高速道路全通
10. 6	YC松島給油所開店	10. 1	東海道新幹線開通
11. 1	バス、市内線運行路線を一部変更、香西線は高松高校、八本松、11号線経由でワンマンカー運行開始、下笠居線は旧道運行	10.10	第18回オリンピック東京大会開催
11.15	大阪営業所宿舎増築工事竣工	10.16	中国初の核実験
11.27	景山和夫、武田謙が取締役を辞任 大西潤甫、安達弘、小西民夫が取締役に就任		
11.29	武田謙が監査役に就任		
12. 3	四国電力との契約電力(総合)を2,000kwに増加		
12.22	YC北浜給油所開店		
12.23	志度線、春日川一屋島間に自動閉塞信号装置完成		
昭和40年 (1965)			
2.19	高田変電所に500kwシリコン整流器1基増設認可		
4. 1	徳島バス、大川自動車、当社が協定高松一徳島間の特急バス運行開始	2.20	日韓基本条約案に仮調印
		2. 1	米国、北ベトナム爆撃開始

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
5.10	バス、塩江線築港一上川東間、植田線築港一川島間ワンマンカー運行開始	4.15	ILO関係案件を強行可決
5.11	950型車両2両(950号、960号)国鉄から譲り受ける		
5.27	畑田変電所に1,000kwシリコン整流器1基増設工事竣工	6.22	日韓基本条約等調印
6.30	30型車両3両(37号、38号、39号)阪神電鉄から譲り受ける		
7.31	瓦町会館(従業員宿舎、食堂)新築工事竣工		
8.18	バス、塩江営業所新築工事竣工、業務開始	8.13	前首相池田勇人喉頭癌で死去
8.21	バス、由佐線円座一三つ辻間路線廃止、新たに成合一三つ辻間運行を開始 バス、運賃変更、対キロ区間制キロ4円90銭 最低運賃15円、市内20円均一、定期、市内線、市外線とも普通3割引学生4割引		
9.10	電車、23号台風で志度線房前一原間で海岸140m決壊始発から17時まで運休		
9.25	大阪営業所車庫増築工事竣工		
10.20	バス、五色台線(大崎の鼻一スカイライン入口)8.9km白峰線(根香ロー白峰)12.2km土曜、日曜、祝祭日に限り運行	10.21	朝永振一郎博士、ノーベル物理学賞受賞
10.24	社会体育優良団体として文部大臣表彰を受ける	10.24	野村(南海)打撃三冠王になる
11. 1	バス、仏生山菊人形会場行(仏生山一会場前)0.8km限定免許(10.17-11.23)		
11. 3	社長大西慎夫が藍綬褒章受章		
11.27	電車、運賃変更、全線26区、1区20円2区以上1区増すごとに10円加算、高松一琴平間140円、定期通勤キロ450円、通学キロ300円		
12. 1	マーケット部門を分離し、琴電商事株式会社を設立	12.11	日韓条約案件可決
12.24	西部、喫茶コトデン新町店開店		
昭和41年 (1966)			
1.22	西部、喫茶コトデン穴吹店開店		
3. 2	高バス、会長岡内勇死去		
3.29	30型車両3両(28号、29号、30号)阪神電鉄から譲り受ける	2. 3	全日空機東京湾に墜落(133人死亡)
3.30	社長大西慎夫死去享年67才 緊急取締役会を開催し、常務中村静夫が社長に取締役大西潤甫、西本成吾が常務に就任 屋島、中村静夫が社長に大西文弼が常務に就任	3. 4	カナダ航空機羽田で炎上(64人死亡)
4. 4	前社長大西慎夫に正五位勲三等旭日中授章追賜	3. 5	BOAC機富士山麓に墜落(124人死亡)

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
5.21	横井文子第4回ユニー杯女子バドミントン世界選手権大会に日本代表選手として出場、初優勝	4.20	天皇、皇后両陛下ご来県
5.30	平井太郎が取締役に就任		
6. ²⁵ / ₂₉	第16回全日本実業団バドミントン選手権大会において琴電女子チーム3年連続優勝		
7.1	業務組織変更、「開発室」を設置 バス、大幅ダイヤ改正		
7.31	平木変電所新設工事竣工		
8.2	志度線の電圧600vを1,500vに昇圧 屋島変電所廃止	8.28	金子知事五選
11.1	香川県観光バス配車センター設立 バス、普通乗車券を廃止整理券方式を採用		
11.15	踏切道改良促進法により踏切道の第4次指定を受ける	11.13	全日空機松山沖で墜落
12.1	バス、定期観光路線一部(坂出市横津一尽誠学園前14.1km)変更		
昭和42年(1967)			
1.10	監査役武田謙死去		
5.3	高德特急バス徳島駅乗り入れ	2.22	インドネシア、スカルノ大統領権限をスハルト將軍に譲る
5.21	築港線信号およびポイントの自動遠隔制御方式による複線化運転開始	4.16	東京都知事に美濃部亮吉当選
6.9	技術顧問景山和夫(元常務)死去享年79才	6.17	中国初の水爆実験に成功
6. ²⁴ / ₂₈	全日本実業団バドミントン選手権大会において琴電女子チーム4年連続優勝	7.24	南海電車衝突事故
7.15	南四国急行バス株式会社設立	7.31	交通安全対策緊急措置法制定
7.20	バス、築港一塩江間ワンマンカー運行開始	8.一	高松市などに異常湯水
9.8	30型車両1両(27号)阪神電鉄から譲り受ける		
9.28	栗林駅構内にスーパー栗林店を新築開店、これに伴う駅改修工事竣工		
9.29	電話交換コンタール四国大会において庶務課松原美矢子2位に入賞		
10. ²² / ₂₆	第22回国民体育大会(埼玉)で、香川県バドミントン初の総合優勝、横井、山本両選手が原動力となる	10.20	元首相吉田茂死去89才
12.12	南急、高松一高知間に長距離バスの運行開始		
12.20	コトデンスーパー琴平店開店		
昭和43年(1968)			
2.1	西部、喫茶事業を分離、株式会社コトデンを設立		

年月日	会社の動き	年月日	社会の動き
2.15	豪雪のため、15日18時より16日11時まで電車、バス全線不通	2.15	県下一帯に60年ぶりの大雪、各地に被害
3.1	社長中村静夫死去享年59才	3.12	東大医学部紛争、大学紛争のきっかけとなる
3.5	取締役平井太郎が会長に、常務大西潤甫が社長に常務西本成吾が専務に就任	3.15	万国博会場立柱式挙行
3.8	回転展望台、屋島スカイラウンジ竣工	4.1	国鉄定期乗車券値上(平均37.2%)
3.12	前社長中村静夫に従五位勲四等瑞宝章追賜	4.5	小笠原諸島の返還協定に日米代表署名
3.25	大阪営業所宿泊所増設工事竣工		
4.12	瓦町検車区自動洗車装置完成		
4.16	屋島、西本成吾が社長に、大西文彌が専務に就任		
5.7	大歩危総合開発株式会社設立、大西潤甫が社長に就任		
5.15	南急、大西潤甫が社長に、関居正照が専務に就任 本社を高松琴平電気鉄道本社内に移す		
5.28	取締役安達弘が常務に就任		
5.31	電車、全車両両内拡声装置取付け完了		
8.1	ドライブイン大歩危開店		
8.4	喫茶コトデン銀座店開店	10.17	川端康成がノーベル文学賞を受ける
8.21	全車両に自動戸開装置工事完了	10.24	吉野川香川用水起工式
9.1	バス、庵治線ほか3路線にワンマンカーを運行	11.6	米大統領にリチャード・ミルハウス・ニクソン当選
9.30	琴平線安原街道踏切道ほか5カ所舗装工事完成	12.10	東京都府中市で現金3億円強奪事件起こる
10.8	電車、運賃変更認可、定期キロ制を区間制に変更		
11.21	電車、仏生山車体工場増築完成		
11.25	屋島ドライブウェイ、取締役平井太郎が会長に取締役大西潤甫が社長に就任		
昭和44年(1969)			
1.10	バス、高德特急全線にワンマンカー運行開始	1.19	東大安田講堂封鎖解く
2.21	瓦町検車場完成、今橋検車場閉鎖	1.20	東大入試中止に決まる
3.30	高田変電所500kwシリコン整流器自動制御装置竣工	4.27	仏ドゴール大統領国民投票に敗れ辞任
5.6	川島口駅廃止長尾線全線の運行ダイヤ改正	5.26	東名高速道路346km全通
6.15	琴電社友会発足	6.15	仏大統領選でドゴール派のボンピド氏が当選
6.19	住居表示の実施による本社住所変更(寿町1丁目5番20号)	7.21	アポロ11号のアームストロング船長月に第一歩を印す
7.1	業務組織を改める	9.3	ホー・チャー・ミン大統領死亡79才
7.21	名古屋鉄道から譲り受けの電車2両(1021号1022号)改造工事竣工	11.22	日米共同声明発表し沖縄72年返還決まる
8.5	バス、貸切運賃変更、50キロまでキロ200円、51キロ~200キロ、キロ150円、201キロ以上キロ120円		

年月日	会 社 の 動 き	年月日	社 会 の 動 き
10. 2	琴電屋島一古高松間の路線移設工事完成		
10.28	志度線全線の自動信号化完成に伴いダイヤ改正		
12.23	志度線松島踏切に踏切交通信号機完成		
12. 一	名古屋鉄道から譲り受けの電車2両(1023号, 1024号)改造工事竣工		
昭和45年 (1970)			
1.12	南光土地株式会社を設立	2.11	日本初の人工衛星ラムダ 48型5号機打上げ成功
1.16	バス、運賃変更、市内大人30円、小人15円均一、 市外賃率キロ6円30銭	3.14	大阪万国博開会式挙
3.15	仏生山駅改築工事竣工、コトデンスーパー仏生山 店開店	3.31	日航機よど号乗取り事件 発生