

第2章

四国の私設鉄道

(1)四国最初の鉄道

伊予鉄道会社の開業

明治21年、小林信近の発起によって、わが国最初の軽便小鉄道として伊予鉄道会社が発足した。

小林信近は、ほか2人と共同で、明治6年、政府から官林を譲り受け、製材した板や柱を大阪方面へ出荷、さらに、阪神方面へ鉄道マクラギを納入していたが、雨の後の道路のぬかるみや、その運搬費が船によることよりも高いことなどから、しみじみと交通機関の改善が必要と考えたのであった。しかし、鉄道の知識・技術のある者はなく、仙台地方の木道馬車や、東京の鉄道馬車について検討してみたが、満足のできるものではなく失望した。

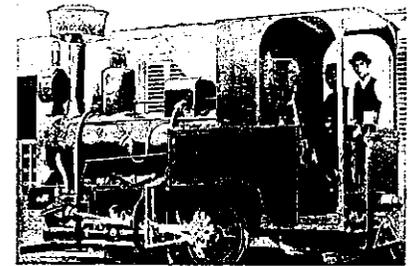
たまたま明治15年、内務省発行のフランス「ドコービル鉄道略説」と「仏蘭西新発明小形軽便鋼鉄路効験書及報告書」を入手し、さらに、横浜のイギリス人ダイヤックから軽便鉄道が有利適切であることを教えられ、次いで東京のドイツ人ハアーゼから技術面を学ぶことで、軌間2呎6吋の小鉄道が当地に適していることを確信

した。

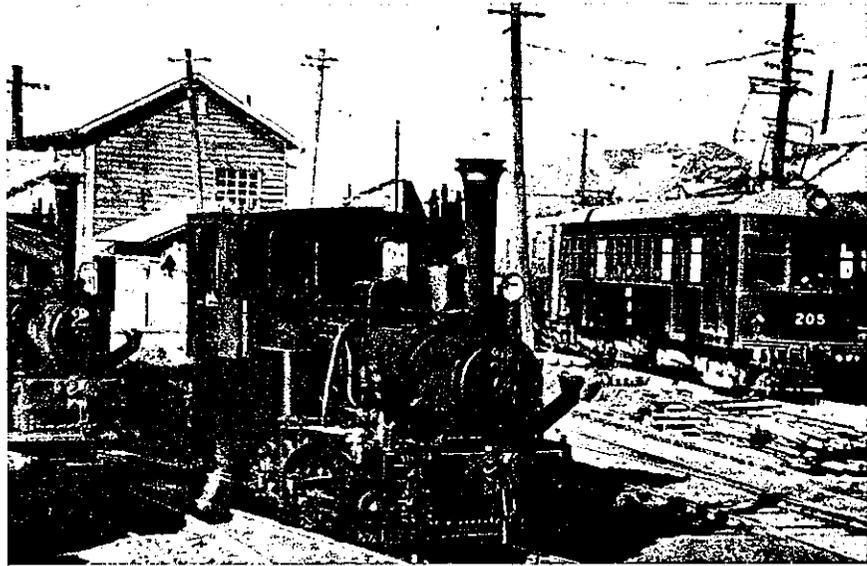
明治18年6月、鉄道局へ願書を申請したが、県令から普通鉄道に変更するよういわれ、「実施に適さない」旨答えたことで願書を却下されてしまった。そこで、小林信近は直接鉄道局に行き、ときの長官井上勝や技官と会って説明した。しかし、鉄道知識もない田舎者が、しかもわが国にまだない軽便鉄道を申し出るのは正気の沙汰ではないと、なかなか許可がおりない状況であったが、小林の熱心さにより、試みに認可してみようということになった。

そして、明治19年12月23日に松山鉄道会社の名で再度願書を申請した。

その頃、わが国の私設鉄道は明治17年の日本



伊予鉄道1号機関車



伊予鉄道2号、3号機関車と電車

鉄道と、18年の阪堺鉄道の2社だけであった。

そのような時代の中で、狭軌小鉄道を申請したのは、もちろん伊予鉄道会社が初めてであった。

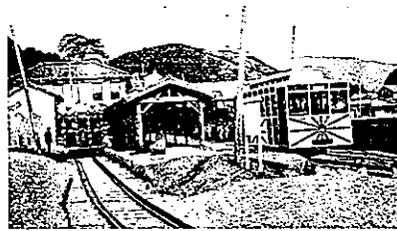
こうして官庁の許可は得たのだが、資金の調達には大変な苦労があった。

小林は士族に授産金の貸下げを政府へ嘆願、この金を鉄道会社の株に充当すれば、会社の有力な資金になると考えた。しかし、結果は惨たんたるものだった。

授産金で株を引き受けるものは1株5円、一般は1株10円で募集したのだが、授産金によるものはわずかに20株で100円であった。

幸いなことに「勸業知事」とうたわれた藤村県知事が鉄道計画に共鳴し、自ら50株の株主になると事実は好転し、讃岐金刀比羅宮司が筆頭大株主になるなど、ようやく資本金4万円に達したのである。

明治20年9月、第1回株主総会が開かれたが、中でも出願許可を得た線路を変更することが提起され、総会を中止して変更線路を実測し可決



開通当時の道後駅 明治44年



大正5年頃の伊予鉄道の乗車証(表)

(裏)



したのが、現在の線路である。また、松山鉄道を、将来の発展を考えて「伊予鉄道」と名乗ることも決めたのである。

工事は、松山・三津口、三津停車場の建設と土木工事から着手、明治21年9月に竣工し、同年10月28日営業を開始した。

列車はおよそ1時間30分ごとに走り、1日10往復していた。

運賃は松山・三津口間は1銭5厘、松山・三津間3銭5厘。三津口・三津間は28分で走り、運賃は3銭5厘と、その安価と便利さは好評を博し、乗客数は当初の予想を2倍近く超え、収入も好成績を収めた。その後、順次路線延長が行われ、明治33年2月に道後鉄道会社、南予鉄道会社の2社が伊予鉄道会社と合併した。

伊予鉄道会社が道後、南予鉄道を合併するについては、伊予鉄道の監査役であった井上要が主唱し、道後、南予両鉄道会社の実権者古畑寅造と交渉を重ねるなど労をとった。合併統一後、古畑は社長となり、半数近い株を買収して実権を占めた。

なお、道後鉄道会社は、伊佐庭知矢ほか10人が発起して、資本金3万8,000円で、明治28年8月、道後・一番町間と道後・三津口間に軽便鉄道を敷設した。また、南予鉄道会社は、愛媛県伊予郡の宮内直吉らによって発起され、資本金9万5,000円をもって、松山・郡中間6.5マイルを開通した軽便鉄道であった。

大正10年に伊予鉄道会社は松山電気軌道会社を合併しているのだが、これにはいきさつがある。伊予鉄道が高浜まで延長する際、三津の有力者から反対の声があがり、伊予鉄不乗者同盟がつくられたが、しかし隠れて乗車する者が続出するなど、なし崩しに終わった。

そこでまた結束し、馬車会社を営業するが、しょせん鉄道と馬では勝負にならず、最後の手段として出てきたのが松山電気軌道会社であった。

明治44年8月、伊予鉄道会社が一番町・道後間を汽車から電車にしたとき、松山電気軌道会社もこれに並行する電車を同年9月に走らせたのである。開通後に激しい競争を演じたのは当然のことで、目と鼻の間の一番町・道後間を2つの会社が駅を並べて営業した。

翌45年には松山電気軌道会社は全線6.2マイ

こぼればなし

「鉄道80年の錯落し」

交通新聞顧問で大正中期から昭和にかけて、鉄道記者として活躍した青木桃三は、「鉄道80年の錯落し」(交通新聞連載)で次のように書いている。

四国はわが国ではもっとも鉄道の普及がおくれた地方で、それだけに鉄道への渴望は熾烈で、土佐と讃岐の間のあの重要な連絡さえ、昭和10年にやっとできた始末なのである。後藤新平が鉄道院総裁として四国の視察をした時は、高知では旅館の風呂桶から夜具まで新調する歓迎ぶりで、その大行列の人力車も、ゴム輪を大阪にわざわざ注文して新調した。この報をきいて松山でも、至急に大阪へ注文してゴム輪の人力車を買って来たほどだったが、この熱狂的歓迎もそう大して効果はなく、その後も長い間、四国は鉄道に恵まれなかった。

では、四国に鉄道ができたのは、明治の末期でもあったかという、どうして、明治21年には松山市から三津まで4哩18鎖の間に鉄道が開通していたのだ。しかも、その鉄道たるや、わが国初めての2呎6時の軽便鉄道、もちろん軽便鉄道では日本最初の歴史を持っている。すでに60年余、伊予鉄道の名で栄え旭日の勢である。軽便として日本最古であるばかりでなく、私鉄としても日本で3番目の古い鉄道だ。日本鉄道、阪堺鉄道、次がこの伊予鉄道である。

最初、この会社の12人乗りと16人乗り12両のマッチ箱的な客車、緩急車と貨車はドイツですっかり組み立てて、そのまま箱詰で船に乗せられて四国へついたものだ。それほど小さいものだった。

機関車は箱詰ではなかったが、重さがわずか7トンで2両だった。

これが明治21年の10月28日に開業して、松山と三津間4哩18鎖を運転した。3銭5厘という半ばな運賃、1銭で貸し布団をやっている。半期の収入が7,000円なりで、成績が良かった。この軽便は明治25年5月には高浜へ、26年には平井河原へ、33年には

ルを開通、広軌電車は、途中、伊予鉄道高浜線と道後線を高架で横断して、これ見よがしに走った。

この間にも、幾度か協定しようとしたもののまとまらず、開業以来10余年間、大正10年の合併まで、たがいに鈴を鳴らして客を取り合うさまであった。

道後へ進出した。夏目漱石の名作「坊っちゃん」には、温泉に行くのにこの客車に乗るくだりが描かれている。

この文章は短いものであるが、鉄道人は伊予鉄道といえはすぐ坊っちゃんの鉄道だろうという。

「やがてビューと汽笛が鳴って車がつく。待ち合はせた連中はぞろぞろ吾勝ちに乗込む。赤シャツはイの一番上等へ飛び込んだ。上等へ乗ったって威張れる所ではない。住田まで上等が5銭、下等が3銭だから、僅か2銭違ひで上下の区別がつく。かういふおれでさへ白切符を握っているんでも判る。もっとも田舎者はけちだから、たった2銭の出入でも頗る苦になると見えて、大抵は下等に乗る。赤シャツのあとからマドンナとマドンナの御袋が上等へ這い込んだ。うらな君は活版を押したように下等へばかり乗る男だ。」

漱石は松山中学教師を明治28年4月から1カ年間つとめているが、「坊っちゃん」はすべてが創作で、松山中学の学生はおとなしい青年ばかりだったらしい。その証拠を漱石の背箱の中から、発見することができる。

——中略——

次いで、四国では讃岐の丸亀から多度津を経て琴平までの讃岐鉄道ができたのが明治22年5月23日である。10哩15鎖、資本金25万円の私鉄であるが、この鉄道は後の鉄道院副総裁平井助二郎が顧問で、日本土木会社の小川東吾技師が建設している。讃岐鉄道は高知までの四国を縦貫する計画を持っていたから、大物を顧問にすえたのであろう。

四国にも、その間私鉄の計画は種々あったが、すべてお流れになり、徳島鉄道だけが明治33年に徳島から船戸までの工事を竣工している。長い間、並制(みみず)のきれはしみたいな鉄道ばかりだった四国に、土讃線が開通したのは昭和10年のことであった。

(2)山陽鉄道会社の開業

山陽鉄道会社の開業

山陽鉄道会社は、明治19年12月27日藤田伝三郎、石田貫之助らが創立し、神戸・姫路間の鉄道敷設を出願したものである。続いて20年2月21日、山陽鉄道発起人らは、姫路以西延線計画について兵庫県知事に請願、さらに3月4日県知事から内閣に上申したが、5月23日山陽鉄道会社約条書・定款・線路測量・敷地区域などに関する上申書類を私設鉄道条例により改めて提出させることにして返却された。その後、再出願により21年1月4日山陽鉄道発起人らに免許状が下付され、1月9日に社長中上川彦次郎による山陽鉄道会社が設立された。

明治21年11月1日に兵庫・明石間を開通、その後、糸崎まで延び、広島まで開通したのは、27

年6月10日であった。その翌月、豊島沖海戦が起り、日清戦争の火ぶたが切られ、8月1日、清国に対し宣戦を布告した。ときの陸軍は海岸線沿いの建設に反対し相当の圧力があつたが、児玉大将の英断もあって会社案と陸軍の希望を折衷した現在の路線で工事が進められ、30年に徳山まで開通し、徳山・門司間は2隻の船で連絡航路を開いた。その後、釜山・下関間、尾道・多度津間、岡山・高松間にも航路を開いている。山陽鉄道会社が下関まで全通したのは、34年5月27日であった。その後、37年12月には讃岐鉄道を買収した。

なお、山陽鉄道会社営業中の最大の事故として、明治28年7月25日、尾道・糸崎間で軍用列車が脱線転覆し、死者11人、負傷者98人を出したことが記録されている。



山陽鉄道全線開通の広告

(3)讃岐鉄道会社の開業

讃岐鉄道起業目論見書

当社の前身である讃岐鉄道会社は、伊予鉄道会社に次ぐ四国で2番目の鉄道敷設である。

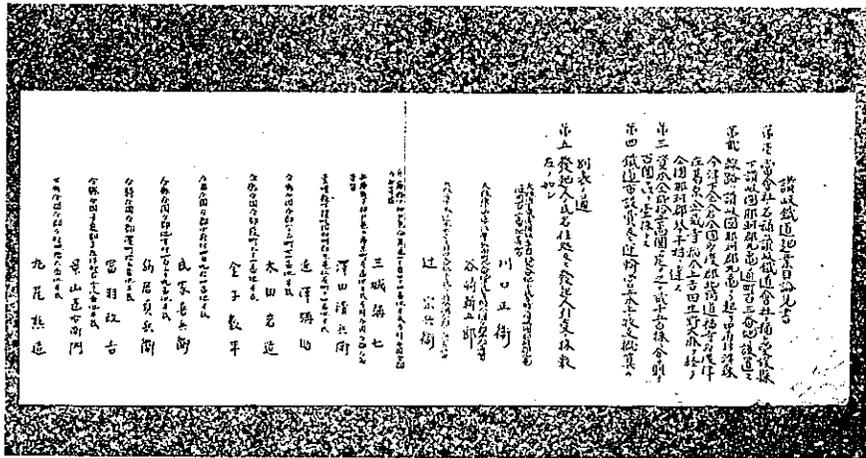
明治20年5月24日付けで、大阪市東区横堀町1丁目川口正衛や愛媛県那珂郡多度津村の景山甚右衛門ほか16人が、愛媛県知事宛て鉄道敷設の願書を出した。提出した「讃岐鉄道起業目論見書」によると、

- 第1、当会社の名称は讃岐鉄道会社と称し、愛媛県下讃岐国那珂郡丸亀通町百三番地に設置す。
- 第2、線路は、讃岐国那珂郡丸亀より起り、中府村、津森、今津、下金倉、同国多

度郡北鶴、道福寺、多度津、庄、葛原、金蔵寺、稲木、上吉田、生野、大麻を経て同国那珂郡琴平村に達す。

第3、資本金貳拾五万円と定め、之を貳千五百株に分ち、百円を以て壹株とす。

以下5項までになっている。この願書に対し、明治20年7月11日に仮免許があり、翌21年2月15日、本免許が下付された。同年の4月10日、琴平の下川原で起工式を行い、22年5月23日、丸亀・琴平間10マイル15チェーン（16.4km）が開通した。近世讃岐の交通は金刀比羅宮との関連において成立していたので、多分に宗教的色彩をもっており、金刀比羅詣での客を対象とした巡拝鉄道ともいわれる。



讃岐鉄道起業目論見書（部分）



讃岐鉄道本社（2階）と多度津駅正面



明治22年建築の初代琴平駅
讃岐鉄道時代の丸亀駅付近



開業当日の
官報

路線	種別	乗車	貨物	郵便	乗車	貨物	郵便
丸亀	乗車	○	○	○	○	○	○
津森	乗車	○	○	○	○	○	○
今津	乗車	○	○	○	○	○	○
下金倉	乗車	○	○	○	○	○	○
北鶴	乗車	○	○	○	○	○	○
道福寺	乗車	○	○	○	○	○	○
多度津	乗車	○	○	○	○	○	○
庄	乗車	○	○	○	○	○	○
葛原	乗車	○	○	○	○	○	○
金蔵寺	乗車	○	○	○	○	○	○
稲木	乗車	○	○	○	○	○	○
上吉田	乗車	○	○	○	○	○	○
生野	乗車	○	○	○	○	○	○
大麻	乗車	○	○	○	○	○	○
琴平	乗車	○	○	○	○	○	○

開業当時の状況

讃岐鉄道会社も、鉄道熱を背景にしてできたものであるが、地元にとっては、センセーショナルな大ニュースであった。このニュースが広まるや、土地の馬方や車夫たちはメシの食い上げだとはかり猛烈な反対をし、発起人の景山家に押し寄せ、家を焼き払うなどと氣勢をあげた。そのためか景山氏は常にボディガードを連れ腰には銃剣を下げた武装姿で陣頭指揮をしたといわれる。

明治初期の多度津は古くからの豪商があり、海運の基地でもあったので、千石船を使って讃岐三白などを取り扱っていた。取引先も遠くは朝鮮、支那、北海道とも交易があり、また、一方では、となりの丸亀港とともに金民羅詣りの船着場としても、古くからにぎわっていた。

開通の日には、琴平の虎屋旅館で盛大な開業式が行われた。案内状には無賃乗車証が封入され、小学生を琴平まで招待し、花火を打ち上げて盛大なものであったという。

開業当時の職員は77人、車両は重量20トンのドイツ製タンク機関車3両、客車31両、貨車12両で、客車は定員20人であった。貨車は4トン、

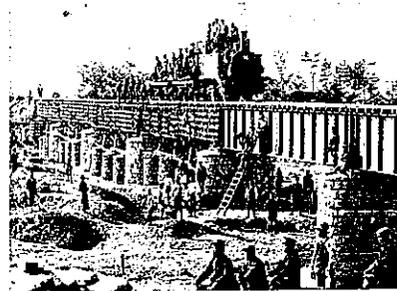
四鉄史

5トン、7トンの有・無がい車で、列車は4両編成の客貨混合の運転であった。

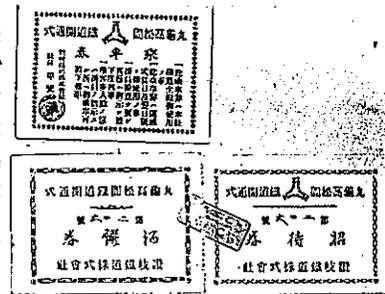
初代社長は、三城弥七で、2代が景山甚右衛門、それから甲斐宗を経て、明治37年に会社が山陽鉄道会社に譲渡されたときは大塚惟明であった。この山陽鉄道は鉄道国有法（明治39年3月31日法律第17号）によって、39年12月1日に買収になっている。

讃岐鉄道会社の2代社長である景山甚右衛門は、のち明治44年11月に今橋・志度間に電車を開通させた四国水力電気会社の社長に就任しており、同じ讃岐鉄道会社の高松駅長であった阪本民次郎が重役になっている。

開業後の讃岐鉄道会社は明治30年2月に丸亀・高松間16マイル55チェーン（26.9km）が開通、36年3月には琴平、多度津、高松など主要駅と山陽鉄道の柳井以東の各駅および官設鉄道の新橋、京都、大阪、神戸の各駅と、山陽鉄道会社の尾道以西の各駅との間に相互連絡乗車券を発売し、高松駅前に連絡事務所を設けた。また、琴平駅を拡張し、一等客車の一部を改造した喫茶室を設け、乗客の求めに応じている。なお、これよりさき33年には三等車内で食べ物や果物などを販売していた。



郷東川鉄橋工事現場



多度津駅の風景



多度津駅の風景

明治37年5月には、香川県宮脇村西浜の高松駅を線路変更して高松市新湊町に移転の許可を受けたが、起工する前に、同年、山陽鉄道会社に買収され同鉄道の讃岐線として新発足した。讃岐鉄道時代に実現できなかった高松駅の移転は、山陽鉄道会社の国有化後、43年7月のことであった。

香川県の私鉄

このほか香川県では、明治45年4月に高松電気軌道会社が出晴・長尾間に電車を開通させ、その後、大正6年5月20日には四国水力電気会社が、高松市内線公園前・高松駅間に電車を走らせ、7月には高松駅から築港まで延長している。また、高松琴平電鉄会社が大正15年12月20日に、栗林公園・滝宮間を開通、昭和2年4月には高松・琴平間を全通している。

また、これらと前後して大正11年10月には、琴平参宮電鉄会社が普通寺・丸亀間を開業し、12年8月に普通寺・琴平間、13年10月に多度津・普通寺間、そして昭和3年1月に坂出・丸亀間を開業した。しかし、ときの花形であったこの電車も、昭和38年9月に、バスによる新しい営業攻勢に敗れ、長年親しんできた地元の人たちの愛着をふりきって、その役目を終えた。

なお、高松電気軌道、四国水力電気の各社は現在の高松琴平電気鉄道株式会社に吸収されている。

〔5〕鉄道の建設ブーム

四国における私設鉄道の建設は、明治21年の伊予鉄道会社に始まり、翌22年讃岐鉄道会社、さらに日清戦争前後の興隆期には道後、南予、徳島の各私設鉄道会社が相次いだ。33年に私設鉄道法が制定され、その規定が地方の中小鉄道会社にとって厳しすぎるものがあり、また、ときの不況の影響もあってか、以後の私設企業はまったく中止の状態であった。

しかし、明治43年4月軽便鉄道法、翌44年3月軽便鉄道補助法が公布され、各地に軽便鉄道の起業が促進された。四国でも大正初期から末期にかけて、建設ブームが起り、開業年代順にあげると、まず大正3年10月に開業した宇和島鉄道会社をはじめとし、阿波、阿南、愛媛と続いている。

徳島鉄道会社

徳島市から吉野川南岸をさかのぼって、麻植郡鴨島に達する21マイル(18.9km)の鉄道が開通したのは、明治32年2月である。これが徳島鉄道会社で、28年徳島県板野郡一条村大串竜太郎ほか19人が資本金80万円をもって発起し、11月に願出たもので、29年5月4日仮免許状が下付され、30年6月に免許になった。しかし、これと別に命令書により特別条件が示された。

「徳島鉄道会社または高知県下須崎町より山田野地村に至る鉄道敷設の許可を得たる会社の一方若くは双方より、山田野地村より川田に至る鉄道を延長敷設せんことを申請するときは、

政府は両会社をして合議の上、徳島より高知を経て須崎に至る鉄道全部を合して同一会社の営業となすべきため、其起業目論見を定めさらに出願の手続きをなさしむることがあるべし」と、また、「政府または私設会社に於て、山田野地・川田間を敷設するときは、建設実費をもってこの鉄道を政府またはその会社に売渡すことを阻拒することを得ざるもの」とした。

その後、明治33年3月、阿陽鉄道会社の発起人が徳島・岩脇(現・古庄付近)間約13マイルの免許を申請したが、徳島鉄道会社はこれと協定し、34年4月阿陽鉄道会社は願書を撤回して徳島鉄道会社の延長線としてこれを申請し、同年5月30日仮免許状を受け、のち数回にわたり有効期限の延長を願い出て40年8月までの期限で許可された。明治33年4月には、川田から池田に至る延長を決めて免許を申請したが、34年2月にこれを撤回して、川田・高知間の延長免許を申請し、この区間の営業上収支不償の見込みによる利子補給を請願した。政府は35年2月第16回帝



徳島鉄道会社の鬼瓦「と」が8つ集まって「徳」を意味していた



徳島駅を発車する列車

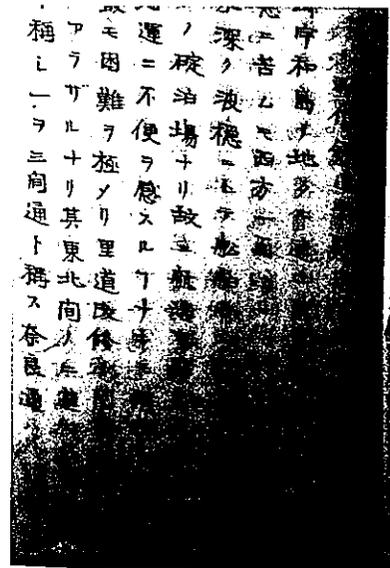
国議院に敷設許可に関する法律案と補助契約案を提出したが、両案とも成立しなかった。その後、徳島鉄道会社は40年9月国所有となった。

宇和島鉄道会社

宇和島鉄道会社が敷設される前後のこの地区の鉄道熱は、四国の鉄道敷設運動の中でも特筆すべきものがある。

明治33年の郡制施行直後、南予はとくに陸上交通に恵まれぬ土地だが、将来どのように交通を発展させるべきかという問題が、宇和島町を含む北宇和郡会で持ち上がった。いろいろ討議したのち、交通調査会規則というものを作り、予算を組んで交通調査を行った。四国は中央を東西に山脈が走っており、鉄道は循環線で行うという見地から、予讃、予土の国境まで毎日歩いて調査に出かけたという。当時はまだ、四国では松山・三津間と丸亀・琴平間を汽車が走っていたくらいで、四国循環線など夢のような話で大眾に受けるはずもなかった。ともかく予讃国境から松山へ出る線、松山から大洲、八幡浜、宇和島から南の線と調査し、路線についていろいろ議論も出たが、平城、城辺から宿毛に至る伊予全体の路線を計画し、予算の見積りも

宇和島鉄道会社の積願書



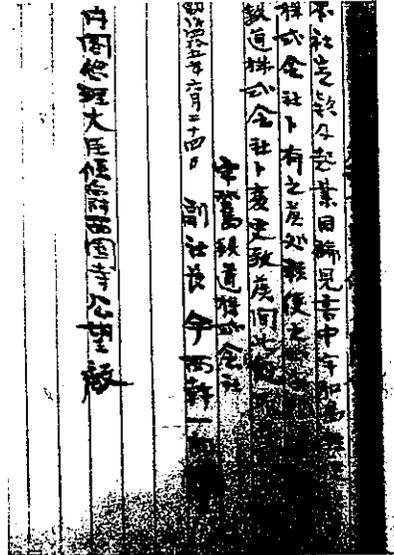
立てて、全線120マイル、1マイル2万円で当時の北宇和郡会に意見書として提出した。これは四国の鉄道敷設構想としては、実に夢のような膨大なものであった。意見書を出してから、さらに県下の関係町村から請願書として当時の鉄道院にも提出された。その後、後藤鉄道院総裁が宇和島地区へ視察にきたのも、この請願書や意見書がある程度役立ったものといわれる。

後藤総裁は、土佐の中村から江川崎を経て南予地方に入ったが、そのときの地元の歓迎ぶりは、南予地方でかつてない熱狂的なものであった。当時、宇和島にはゴム輪の人力車が2台しかなく、それをもって国境まで総裁を出迎えたが、江川崎から吉野まで、当時の険道ではとても走れないので、車に総裁を乗せたままかついで運んだ。

また、沿道の村民にはおふれを出し、1戸に1人は必ずお出迎えの列に加わらねばならないとした。ところが、予定が延びて夜になったため、出迎えの人がたいまつをたいて、夜の山道に延々と続き、山野は昼をあとむく壮観であった。そして、バンザイの声は村から谷へ、谷から山へこだましてどよめきわたり、天下の後藤総裁もシャッポを脱いだという。宇和島鉄道会社は、この後に生まれたのである。

宇和島鉄道会社の発端は、明治27年6月、愛媛県の有志玉井安蔵ほか86人の発起で資本金26万円をもって、宇和島から八幡、高光を経て吉野に至る軽便鉄道を願い出たのに始まる。29年1月仮免許を得て30年4月1日に宇和島・吉野間24.9キロメートルに対し免許状が下付された。しかし、物価騰貴のため当初予算では工事ができなくなり、加えて資金募集も経済不振で望みがなく、その後の戦役のため起業が緒につかぬまま免許の効力を失った。

宇和島鉄道会社が資本金40万円で再び発起されたのは、明治44年1月で、同年3月免許状が下付され同年9月に社長井上角五郎、副社長今



鉄道名称変更届



宇和島鉄道会社の職員

須賀川鉄橋を渡る宇和島鉄道の列車
旧吉野駅（現吉野生）職員と機関車

西幹一郎として会社を創立した。

工事は最初、松田某なる土木業者に請負させたが、資力がなく、鉄道工事にはまったくの素人であまくいかず、かわって広島市の森信組と工事契約を結び、大正3年10月18日、会社創立以来実に3年10か月目に、宇和島・近永間が開通した。さらに12年には30万円の増資で近永・吉野(現・吉野生)間16マイルを延長した。これに前後して井上、今西といった経営陣に代わって、あとを継いだのが堀部彦次郎で、彼は一方で運輸会社を経営して腕ふるいながら、宇和島鉄道でも業績を上げ、宇和島鉄道会社の黄金時代を築いたのである。

大正14年度には資本金20万円、機関車6両、客車10両、貨車42両を持ち、旅客約40万人、貨物約4万6,000トンを送り、建設費に対する益金割合は7分と好成績であった。

しかし、いつまでも私鉄に甘んじていたのでは地方の発展は望めない。国鉄を誘致し四国循環鉄道を促進して大局的發展を図らなければ立ち遅れるばかりだと、堀部社長亡きあと、自ら

宇鉄の社長となり宇鉄の買収を政府に働きかけ実現させたのが、宇和島地方の「育成の慈父」といわれた山村豊次郎であった。彼の国鉄実現の功労はもちろん、その一生を語れば宇和島地方の郷土史になるといわれるほどの政治家であった。

愛媛鉄道会社

愛媛鉄道会社の前身は、「西予電気軌道」で、明治43年神戸市の曾根正命ほか有志が、資本金200万円で伊予鉄道の郡中駅を起点として、中山、立川、内子、大洲、千丈を経て八幡浜に至る約59.5キロメートルと八幡浜・喜須来間約1.6キロメートルに電気軌道敷設を請願した。

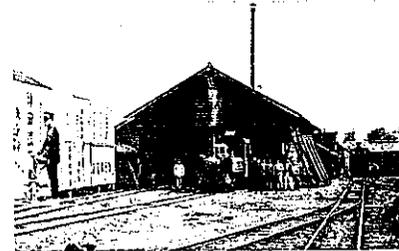
しかし、当時は電気軌道は道路に敷設し、短距離用のもので、このような長距離路線には不相当であるとして、鉄道院から軽便鉄道に変更の指示があった。

そこで、西予軽便鉄道会社と改称して明治44年6月に軽便鉄道の免許を得たが、さらに大正元年には愛媛鉄道会社と名を改め、会社の設立に努力をしたが、株式募集が思うにまかせず、工事施工認可申請の期限を再三延期した後、4年6月松山市で創立総会を開いた。翌5年5月当初の予定線を大きく変更して、郡中以南は海岸線の長浜経由に改め、その中でも工事の容易な肱川沿岸の大洲・長浜間14.6キロメートルを選んで建設工事に着手した。しかし、会社の経営は依然として苦しく、そのうえ第一次大戦の影響で労働賃金の高騰もあって、この区間が開通したのは7年2月14日であった。続いて支線の若宮分岐点・内子間(9.7km)が9年5月に開通した。

会社は、愛媛県喜多郡大洲村に所在し、資本金100万円、機関車4両、客車11両、貨車24両、そして大正9年度の営業成績は旅客輸送人員34万7,000人、貨物輸送トン数1万8,000トン、営業益金2万3,000円で、建設費に対する益金割合



大洲駅構内 中央2階の建物が愛媛鉄道本社(昭和7年頃)



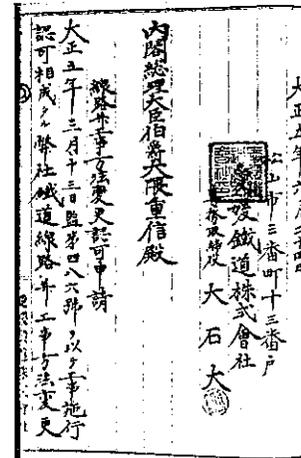
大洲機関車庫



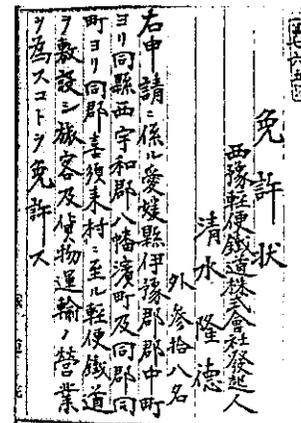
長浜駅



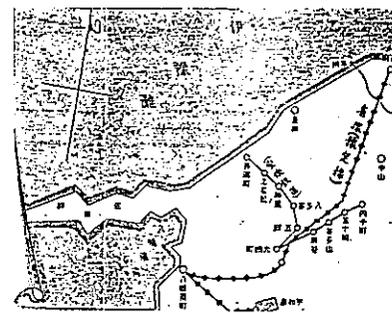
愛媛鉄道会社の自動車(大洲駅・大洲町間)



路線並びに工事方法変更認可申請書



愛媛鉄道が西予軽便鉄道で免許を受けたときの免許状



大正13年の路線図

は1.2%、職員数は大石社長以下102人であった。その後、この鉄道も予讃線松山以西の建設工事が進み、昭和8年10月1日、約120万円で政府に買収され、国鉄愛媛線となった。

阿波鉄道会社

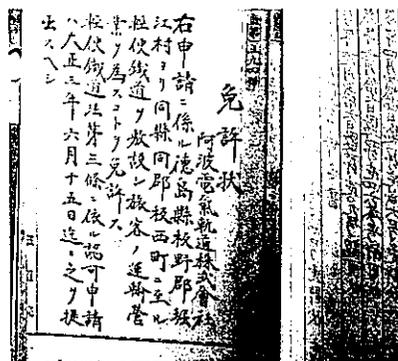
阿波鉄道会社は、明治44年6月、徳島県麻植郡川島町の後藤田千一ほか6人が、撫養地方の交通発達と鳴門観潮客の利便を図るため、阿波電気軌道会社(資本金40万円)を発起し、徳島・撫養間(約14.6km)に電気軌道敷設の請願をしたのが始まりである。請願はその年12月に免許が下付され、大正元年11月に会社を創立した。しかし、電気供給者である徳島水力電気会社の電力不足のため、動力を蒸気に変更して、3年9月着工、工事費約62万円で、5年7月1日まず撫養から吉野川の北岸古川までの13.9キロメートルを開通させた。その先の古川・徳島間には、四国三郎として名高い吉野川があり、この架橋費に困り、建設することができなかった。このため、古川のひと駅手前の中原から新町川を通り、徳島市内の新町橋までを、石油発動機船4隻(大麻丸・別宮丸・妙見丸・蛭子丸)で連絡輸送を行った。

その後、会社は吉野川北岸の交通を整備するため、大正12年2月15日、池谷・鍛冶屋原間13.1キロメートルを開業。また、昭和3年1月18日、撫養から岡崎港に至る1.1キロメートルを開業、撫養駅を蛭子前駅と改め、新駅を撫養駅(現・鳴門駅)とした。

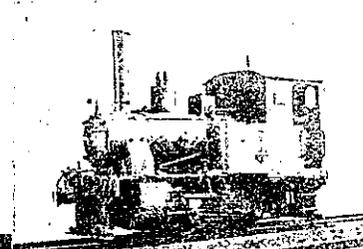
大正11年2月当時、資本金100万円で、機関車2両、客車12両、貨車5両、職員数は代表取締役手塚尉平ほか90人であった。また、営業成績は創業以来思わしくなく、自動車営業、石炭販売などの多角経営を行った。

折しも第一次大戦後の経済不況のときでありその影響は会社の経営基盤が十分に固まっていなかったこの会社には大きく、建設中の鍛冶屋原・

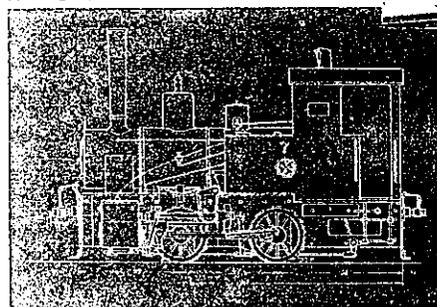
阿波市場間の延長工事は中止となった。その後も経営状態はますます悪化し、益金割合は大正14年度が5.1%、昭和元年度が2.2%といずれも欠損続きであった。ここで、大債権者の安田保善社に経営が委託され、同社から代表取締役兼に池田真借ほか重役3人を迎え、内容を充実整理し、社名も大正15年4月、阿波鉄道会社と改称した。その後、昭和8年7月1日国鉄に買収され、線名も阿波線と改められた。さらに10年3月20日の高德線全通に伴い、池谷・撫養間は撫養線（現・鳴門線）、板西（現・板野）・鍛冶屋原間は鍛冶屋原線と改称された。



阿波電気軌道の免許状



阿波鉄道7号機関車

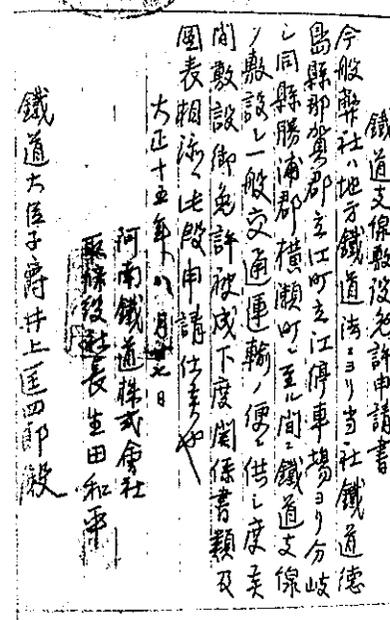


こぼれはなし

阿波鉄道7号機関車 若鷹号一機在り

大正の初め、阿波鉄道会社に活躍した7号機関車は、他の機関車が廃車、解体された中で唯一現存する車両である。この機関車は、大正10年に、大型機関車4100形を製造したことで知られるドイツのマッファイ社で造られた。愛嬌のある姿で国有後も徳島地区で使用されていたが、けん引力不足のため、岡山機関区の入換用として転属になり、やがて、老朽

化により昭和11年5月に廃車。その後、鷹取工場に回送され、そこで教材用機関車として改造された。戦時中の昭和18年には、安治川用品庫の入換用として救援を行い、戦力増強に老骨をささげて働いたこともあった。戦後、新しく「若鷹号」という名をもらい、工場内で教材用として使われたが、現在はその使命を終え、同工場で余生を送っている。



阿南鉄道株式会社支線敷設免許申請書

阿南鉄道会社

阿南鉄道会社は、明治45年2月、「阿南電気鉄道」として発起したが、大正2年4月に社名を変更した。

発起人は、名西郡石井町の実業家である生田和平ほか6人で、資本金35万円で小松島町から岩脇村（現・古庄付近）間に軽便鉄道を敷設しようとするものであった。この線路決定までには、さまざまな曲折があったが、その間の事情を「新野町史」は次のように伝えている。

「……この鉄道は、最初新野駅を終点として馬場まで通ずるよう企画され、そのため創立責任者である生田和平は、新野町で鉄道100株の引き受けを依頼してきた。新野町では当時の町長庄野一平の奔走で有力な富者層10人に10株ずつ引き受けてもらった。一中略一

しかし、せっかくの努力も、長生、桑野両村の割当枚数が消化できず、古庄から那賀川を渡るため大鉄橋を架する必要がある、多額の工費を要することもあって阿南鉄道は古庄駅を終点とし、新野駅までの延長は実行できなかった…」

この出願は、大正元年10月に免許され、5年12月15日に中田・古庄間約6マイルを開業し、阿波鉄道会社とともに徳島の2大私鉄として、昭和11年国鉄に買収（価格約68万円）されるまで約20年間、阿南の産業・文化の発展に大きく寄与したのである。

大正11年2月当時の職員数は50人。機関車2両、客車9両、貨車14両で、中田・古庄間を約30分で7往復運転していた。営業成績は9年度で旅客輸送人員45万4,000人、貨物輸送トン数1万3,000トン、営業益金は4万1,000円で、建設費に対する益金割合は6.6%であった。

西へ延びた讃岐線

四国の国有鉄道は、明治39年12月、山陽鉄道会社を買収して、高松・琴平間を営業したのが最初であるが、その後、45年4月に鉄道院多度津建設事務所が多度津に置かれ、逐次西へ延びていった。

多度津以西については、すでに明治25年6月公布の鉄道敷設法で四国予定線のひとつ「香川県下多度津ヨリ愛媛県下今治ヲ経テ松山ニ至ル鉄道」として決定されていたもので、また、30年、前述の四国鉄道会社が私設免許の許可を受けた路線であったが、同鉄道会社の解散後、私設免許を受けたところはなかった。



開業直前の今治駅（祝賀式のゲートを製作中）

ところが、明治44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45年法律第2号で、多度津・川之江間が第1期線に加えられ、大正元年度から5年度までの5か年継続事業（予算220万円）で着工する運びとなり、建設上、多度津線として元年10月、まず多度津・観音寺間を起工、翌2年12月にこれを開通、次いで5年4月に観音寺・川之江間を開業した。これが四国で初めての官設鉄道で、その建設費は約165万円であった。なお、新線路は既設讃岐線の多度津起点1.7キロメートルのところの新多度津駅を設け、旧多度津駅を浜多度津駅と改称した。

川之江・伊予西条間は、建設上西条線といわれ、大正4年法律第27号で第1期線に加えられ

翌5年5月、まず川之江・伊予三島間を起工し翌6年9月これを開通、さらに8年9月伊予三島・伊予土居間、10年6月伊予土居・伊予西条間が開通した。建設費は約314万円であった。

次いで、伊予西条・松山間が、建設上松山線として大正7年法律第12号で、鉄道敷設法中の第1期線に編入され、8年3月に伊予西条・壬生川間の測量に着手、翌9年1月から着工した。同年11月に建設事務所は岡山に移転、以後、岡山建設事務所の所管で工事が進められた。松山まで全通したのは昭和2年4月3日、事業着手して以来、8年と929万円を費やして北四国海岸線が全通し、高松、松山両市連絡の大使命を果たしたのである。

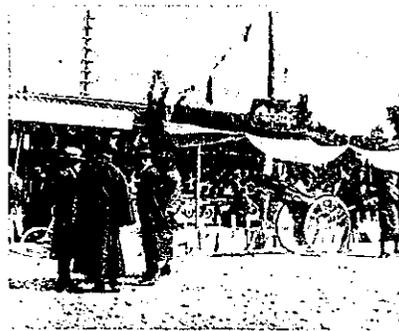
この開通を記念して、松山では全国産業大博覧会など盛大な祝賀行事が開催された。

なお、この間に従来の讃岐線は大正12年10月改称線と改称されたが、昭和5年4月には予讃線と改められた。

徳島線の全通と小松島軽便線

明治40年9月、徳島鉄道会社は鉄道国有法により政府に買収され、徳島・船戸間は国鉄徳島線となった。

国有後、政府はこの徳島線を延長して、鉄道敷設法中の「香川県下琴平ヨリ高知県下高知ヲ経テ須崎ニ至ル鉄道」に接続させるため、川田・阿波池田間（約25マイル）の官設を計画、明治44年法律第3号をもって、第1期線に追加編入、同年5月に測量に着手、翌45年1月に起工、2年有るの歳月を費やして大正3年3月25日に開業した。このとき、起点付近の新線上に川田駅を新設し、従来からの船戸駅を廃止した。この川田・阿波池田間の建設費は154万4,695円であった。この工事のため、44年4月、徳島建設事務所が徳島市寺島本町に置かれ、技師渡辺直也を



今治駅開通祝賀風景



昭和2年 竣工当時の松山駅



大正2年の建築当時からの姿をとどめていた小松島駅（昭和13年）

所長としたが、大正3年9月にはこの事務所を廃止した。

この徳島線の全通とともに、大正2年4月に借り入れた阿波国共同汽船小松島・徳島間を結ぶことで、ひとまず徳島の幹線が形成された。

阿波国共同汽船会社の経営する小松島・徳島間(延長約7マイル)の軽便鉄道は、阪神地方との連絡港である小松島港の修築の機運が高まり、同社が明治45年3月着工、大正2年4月工費約80万円で建設したものである。工事竣工と同時に政府が借り受け、小松島軽便線として営業を開始した民設官営の重要な連絡線であった。

私設鉄道を政府が借用する形態は、当時としては流行していた。これは官線の勢力が不十分で、満足な運輸ができないため、私設鉄道に協力を求めたのである。ちなみに、大正2年度以降の借用料は、建設費の7分であった。なお、この軽便線は6年9月1日、価格約85万円で政府に買取されて国有となった。

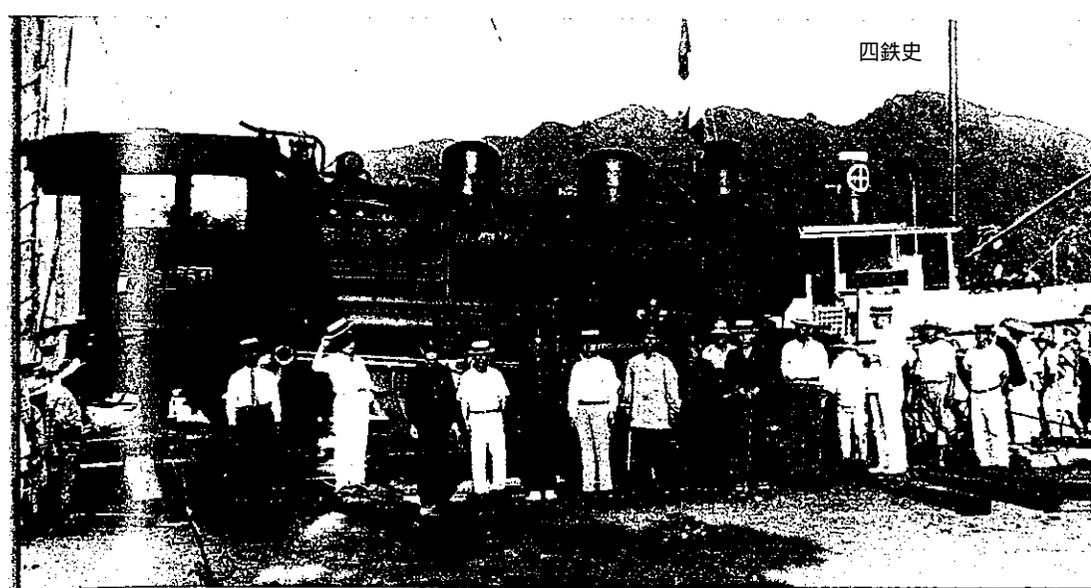
高知線の建設

北に四国山脈の険しい山々をめぐるし、南に土佐湾を抱いた雄大な太平洋を望む高知は、7,088平方キロメートル、四国全土の37%を占める平地の少ない国である。その地形の制約を受けて、島内でも愛媛、香川との交通は開けず、陸上交通はいちばん立ち遅れていた。

高知に最初に軌道を敷設したのは、土佐電気鉄道会社である。明治36年7月、川島幸次郎ほか10人が発起人となり、37年4月に高知市内で営業開始したが、のちに高知鉄道会社と合併した。

高知鉄道会社は、大正9年1月に浜崎文太郎を社長として、後免・安芸間を開業した。この路線はその後、土佐電鉄によって営業されていたが、昭和49年4月1日廃止された。

高知に鉄道敷設の糸口を開いたのは仙石貢で



昭和2年 須崎で撮影した機関車

彼が鉄道院総裁時代に、その基礎を作ったといわれるが、高知の鉄道建設については、鉄道大臣として土佐出身の代議士でありながら、次のようにいったとかで、彼は鉄道期成同盟会からガンのように目されていた(白石直治伝)ともいわれる。

「土佐のようなところに、鉄道を敷いたところでなにを輸送するのか、是非敢くとせば高知と須崎との臨港鉄道で充分だ」

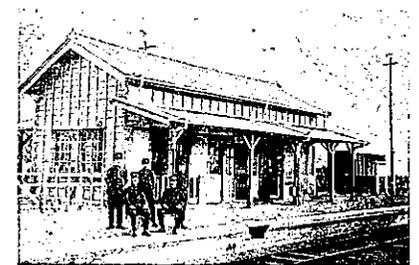
明治25年、鉄道敷設法が制定された中で、「香川県下琴平ヨリ高知県下高知ヲ経テ須崎ニ至ル鉄道」が、官設鉄道の予定線として上げられたが、その敷設工事は測量および着工する第1期線から除外されていた。

このため明治28年には土佐鉄道会社、翌29年には土讃鉄道会社が発起され、民間資本による予定線の建設が計画されたが、いずれも実現しなかった。

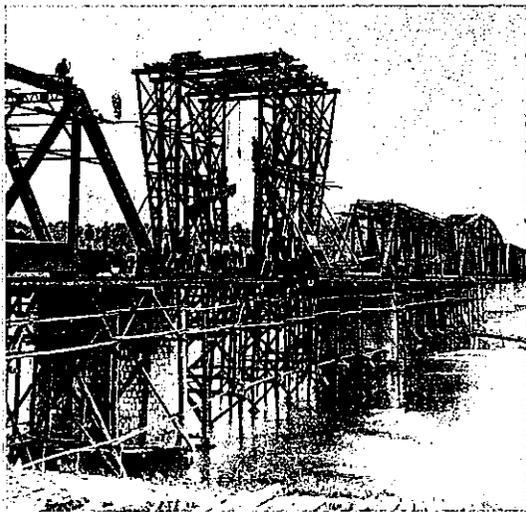
これらの動きとは別に、明治26年頃から高知商工会議所が中心となって土佐鉄道協会が発足、土讃の山間鉄道を第1期線に繰り上げる請願運動が始められた。この運動は27、28年の日清戦争のため中断されたが、戦後再び世論が高まり39年3月促進建議案が採択され、さらに大正に入ってから運動は活発となり、高知県内務部長



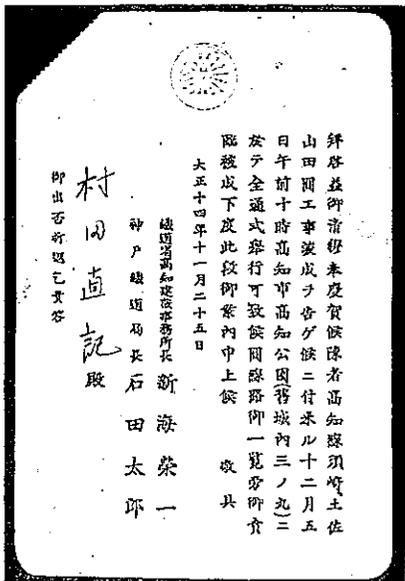
佐川駅開業の日 見物する住民



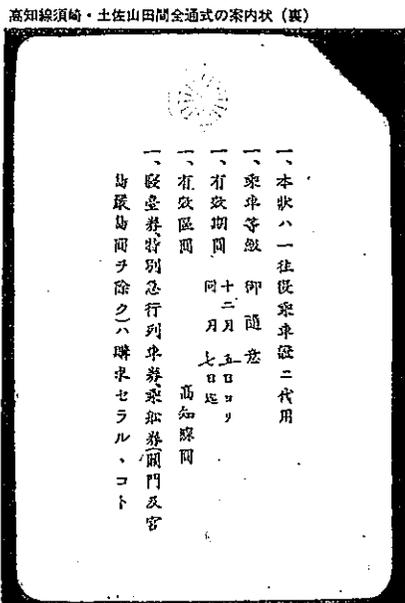
大正14年1月 日下駅職員記念撮影



大正11年 仁淀川鉄橋工事現場



高知線須崎・土佐山田間全通式の案内状 (表)



高知線須崎・土佐山田間全通式の案内状 (裏)

を会長とする四国鉄道期成同盟会と改称し、官民一体となってその敷設運動が続けられた。

その趣意書には、第一に軍事的理由が壮烈な語句で書かれており、鉄道が絶対必要であることを強調しているのがであった。

「ソレ野見湾ハ、我が日本太平洋沿岸ニオケル第一ノ碇泊地ニシテ、優ニ1艦隊ヲ容ルベキヲ以テ、外人ノ流涎スル要港ナリト聞ク、嗚呼世人常ニ北門ノ鎖錠ヲ脱クモ、南門牆壁ニ意ヲ注カス、一朝事有リテ強國ト戈ヲ開クヤ、敵ノ艦隊ハ我が帝國ノ冒険タル大阪ヲ衝カントシ先ツ須崎ニ上陸シ之ヲ占領シ野見湾ヲ擁シ其ノ艦隊ノ根拠地トシ、直チニ跛行シテ北山ヲ越エ、阿讃ヨリ不意ニ紀淡海峡ノ背後ニ出テハ、則チ摂海ハ忽チ敵ノ艦隊ヲ侵入セシメテ、大阪、神戸ノ市街ハ悉ク砲火ノ中ニ陥リ……」と緊急着工をまず軍部に働きかけた。以来再三再四の請願が行われ、大正3年高知県出身の仙石貢が鉄道院総裁となり、ようやく5年になって、政府は鉄道敷設法中改正法案を第37議会に提出、これが可決され、3月法律第25号が公布になり、須崎・土佐山田間が高知線として第1期線に追加された。

予算は大正5年度から10年度までの6か年の継続事業として総額347万8,000円が計上され、4月から实地測量を開始した。ところが、測量にかかると、ルートのことから南北線競争問題が起きた。南線というのは、須崎から押岡、神田を経て仏坂を越え戸波村に出て高岡町経由で高知に達するもの、北線は須崎から吾桑、斗賀野を経て佐川町経由で高知に達するもので、いわば高岡町と佐川町の鉄道競争戦であった。結果は、現在の路線である北線となった。

そして、大正6年6月1日高知建設事務所が高知市に置かれ、技師大谷重次を所長として、翌7年4月須崎側から待望の建設工事に着手され、13年3月30日まず須崎・日下間が開通、次いで同年11月15日に日下・高知間、翌14年12月

5日に高知・土佐山田間が開通したのである。高知の鉄道の立ち遅れは、須崎・日下間の開通式における高知県知事藤岡兵一の祝辞にも、端的に述べられている。

「由来、本県は広ぼう四国の首位を占め、山海の物産又は豊饒なるも、遠く南海に僻在して交通不便、未だ鉄道の寸影を見ず、是を以って時に外界の刺戟薄く民心従って凝滞し、動もすれば時勢に後る憾みなしとせず、県民の鉄道敷設を翹望せる筈に久きものあり、爾来6か年、或は荆棘を開き、巖を砕き、或は長き隧道を抜き、以って須崎・日下間延長16哩の竣工を見たり」

松山以西の延長と私鉄の買収

昭和5年から10年頃にかけて、四国の各線区は延長開業などで従来の敷設予定計画が最も実った時期であるが、松山以西への延長と愛媛・宇和島両私鉄の買収もこの発展期の躍進譜であった。

延長開業では、昭和2年、松山まで延びた讃

こぼればなし

四国鉄道の黄金期

青木桃三はその著「国鉄繁昌記」の中で次のように書いている。

「明治末期に大量に鉄道にはいった法学士と近代工学の洗礼を受けた工学士の一群、さらに新設された教習所出と岩倉鉄道学校出身の現場人等が、孜孜として築いた国鉄繁昌の基礎は、年々固く強大に発展し、大正の震災までには、国鉄は東洋の天地では比肩するものなき近代的大鉄道として発達した。後藤、床次、仙石等のよい指導者の挿いた種は漸次実を結んでいったのだ。そして震災の後はいよいよ繁昌期に突入り、この繁昌は昭和10年まで続いたと見てよいと思う。……」

この繁栄初期の大正12年といえば、関東大震災の年であるが、その頃の四国では、予讃線が伊予西条

から伊予松井まで延長開業し、さらに翌13年には今治まで延び、高知では同年11月土讃線の前身である高知線のうち須崎・高知間が開通している。

また、大正12年12月には宇和島鉄道会社が、近永から吉野まで延長している。一方、香川では、同年5月土讃線の琴平・財田間が開通し、14年8月には高徳線高松・志度間が開通している。

この高徳線の建設が始まる頃から、昭和10年の全線開通までが、おおむね四国鉄道の「黄金期」でもあったといえよう。この間に土讃線の全通、阿波鉄道など4私鉄の買収とともに、各線区の建設が急速に進んで、四国4県相互の連絡もつき、ほぼ現在線の形態を整えたのであった。

地測量が行われ、同年7月の第43議会で松山・八幡浜間が鉄道敷設法に追加されることになってから、運動はさらに強力に盛り上がった。一方、山村宇和島市長などが104号線の運動を続け、双方白熱戦を繰り広げ、ついに昭和8年3月の第64議会で103号線が決定したのである。工事は8年に開始され、12年に完成予定であったが、日中戦争に阻まれて、16年7月に卯之町・宇和島間の部分運転が開始されたのである。

南予の国鉄敷設問題で、103号線（大洲・八幡浜・宮野下線）と104号線（大洲・近永線）とが、政争の道具にされ、その決定をめぐる政治家や関係者で激しい議論がなされた。宇和島・八幡浜間の国鉄予定線視察にきた三土鉄道大臣の談話に、次のような興味深いものがある。

「八幡浜と宇和島の汽車開通は同時になる予定をしている。104号線に対しては省営バスを考えている。

われわれの仕事も商売なんだから、見込みのない所へ多額の投資は控えねばならん。省営バスを知らぬ人はつまらないと思っているだろうが、先だって長野県に1か所バスができたので自分も行って見たが実に立派なものだ。今では村民が汽車はもう要らない、これに限るといつて喜んでるよ。実際にもう汽車は、はや時代おくれになりつつあるんだ。今後はなんといっても自動車の世界になる。四国の循環鉄道も早晚やらねばならんけど、問題は台所だよ。明年は土讃線と高徳線、それと愛媛県の鉄道が新事業で外にはなにもやれない。宇和島から高知に至る線は買収した宇鉄線から窪川を経て高知に達する線路を予定している。宿毛や中村へはとても回れない。とにかく金のないおやじが息子や娘から自転車を買ってくれ、着物を買ってくれとせがまれても手が出せんように、鉄道のお膝元に金がなくてはどうにもならぬ。それを一から十まで聞いていたら破産するよりほかない」

官帽で威勢よく民衆に接しごうまん無礼な態度もなくなり、私鉄時代よりかえってサービスがよくなったと大いに好評を得た」と記している。

なお、両線とも軌間が2フィート6インチであったため、買収後、軌間の拡張と一部線路の付け替え工事が山口建設事務所の所管で行われた。

南予地区の建設運動

高知、徳島、香川の鉄道敷設運動に劣らないほど氣勢を上げたのは、愛媛県南予地区の103号、104号線の運動であった。これがおおむね大正8年から昭和8年頃まで続いて、昭和20年の卯之町・八幡浜間全通で終止符を打っているのも、四国鉄道発展史の大きなひとこまでであった。この筋書を追ってみると、大正8年にときの政友会、憲政会、国民党の3派から、四国循環鉄道敷設建議案が提出され、本格的な敷設運動が南予地区に展開した。各党の案というのは次のようであった。

- 国民党案は四国鉄道中、循環線敷設の最も急を要する宇和島から卯之町、八幡浜、大洲を経て郡中と松山に至る線
- 政友会案は松山から郡中、大洲を経て宇和島に至り、さらに同町から高松への四国海岸線を循環する線
- 憲政会案は四国の海岸線を循環する線

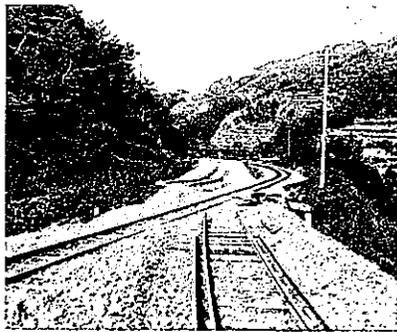
この3案が大正8年2月の衆議院特別委員会に提案され、結果は松山から大洲を経て宇和島に至る（のちの104号線）という政友会案が可決された。驚いた八幡浜と宇和島町民は結束し、反対運動に乗り出した。官民一体、政党を超えてやらねばならないと、ときの郡長国安清治などが応援協力し、八幡浜地区の有志多数が参加して、宇和町を主体とした103号線（現在線）敷設同盟が結成されたのである。

大正9年、鉄道院から技師の派遣があり、現

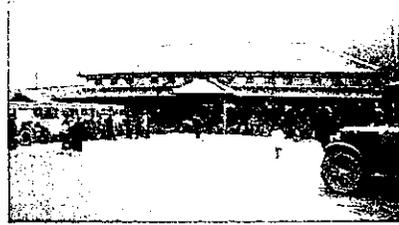
予線が5年2月には南郡中（現・伊予市）に達し、同年4月には線路名称も現在の予讃線と改められ、さらに7年12月伊予上灘、10年6月には下灘と逐次延長された。同年10月には下灘・伊予長浜間、五郎・新谷間が開業して旧愛媛鉄道会社を買収・改良した愛媛線と連絡し、伊予大洲まで達したのである。なお、これと同時に愛媛線のうち五郎・内子間は、内子線と改められ、伊予大洲・新谷間は線路変更のため廃止された。

私鉄の買収では、宇和島鉄道会社（宇和島・吉野間）が昭和8年8月、88万円で、また愛媛鉄道会社（伊予長浜・伊予大洲間、伊予大洲・内子間）が同じ8年の10月に120万円で買収され、それぞれ国鉄宇和島線、愛媛線として営業を開始した。

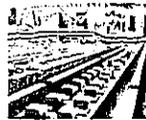
愛媛鉄道会社の買収を地元の新聞は、「重畳の波乱に終始して解消した愛媛鉄道の省営移管は多年の宿願達成」と大々的に報じ、「たちまちこの日から旅客運賃は半減となり、乗客はよるこび、駅長以下の交替もあったが、なによりも一夜にして従業員の服装が改まり、そろいの官服



宇和島鉄道買収後の路線改良工事



高德線全通の頃の徳島駅



昭和10年3月20日 全通当日の徳島駅とパレード

(山村 豊次郎伝)

なお、宇和島鉄道会社の買収は三土鉄相の現地視察から2か月後であった。

■ 高德線の全通

四国鉄道の黄金期を象徴するひとつに、高德線の建設と全通をあげなければならない。

明治29年、日清戦争後の私設鉄道の建設ブームによって、撫養・高松間の鉄道を敷設するため、香徳と阿讃の両鉄道が発足した。これはその後の反動不況のため、実現しなかったものとみられているが、ここで注目されることは、この2会社の建設権獲得競争で、一般地方人に鉄道の要望を一層深めたことである。会社は解体して費用と労苦は消えてしまったものの、この鉄道建設への意欲・熱望はさらに高まり、十数年後の大正6年12月、香川県大川郡会が中心となって阿讃鉄道東讃線期成同盟が結成された。同盟会では高松市、徳島市、撫養町にも呼びかけて東讃線（高松・徳島間）の早期実現の請願書を作り翌7年の第40議会、さらに翌年の第41議会に再度の請願を行った。これが本会議で採択され、次いで9年の第43特別議会で、9年度から昭和3年度までの9か年継続事業(予算745万円)の軽便鉄道として、予算案が成立し、大正10年予算を組み替えて本決まりとなった。

こうして、建設上高德線として大正9年8月多度津建設事務所所管となり、同年9月高松・志度間の測量に着手。12年1月に高松方から着工、14年8月の高松・志度間の第1次開通をはじめとして、15年3月讃岐津田、昭和3年4月には引田まで達した。その後、工事は政府の緊縮財政で前後3回に及ぶ予算の繰り延べがあつて一時止まってしまう、引田・徳島間の全通は何年後になるか予想もつかない状況となったが、ようやく7年4月に再び工事にかかり、引田・板西間、吉成・佐古間の建設が進み出し

た。待ちに待った工事着手だけに、地元町村の喜びは大きかった。

しかし、工事そのものは阿讃国境に大小11ものトンネルを掘り、四国最大の吉野川に1,000メートルに及ぶ大鉄橋をかけるというだけに、当時の技術では至難の工事であり、全国の注目を集めた。

この2大難工事のうちのひとつ989メートルの大板山トンネルは、昭和7年8月に香川県側から、次いで10月に徳島県側から工事を始め、導坑掘削を行いながら両方から掘り進めた。ところが、地質は意外に堅く、機械で掘っても日に2メートルも進まず、そのうえ坑内から地下水が湧き出て手がつけられず、工事は難航したが、9年5月に開通した。

また、吉野川鉄橋は、その頃としては近代工学の粋を駆使してできあがったもので、延長951メートル余、全国5位の長い鉄橋で、昭和7年

こぼれはなし

高德線の祝賀余閑一いつそ大坂峠でやりましょうか

昭和10年に待望の高德線が開通したが、その開通式をどこで行うかで香川、徳島とが大いにもめた。

この主催者は岡山建設事務所であったが、同所では、経費も催し物も大いに奮発するからぜひやらせてほしいという陳情攻めにあつて閉口したという。

そこで、そんなに双方が激しく張り合うのでは、両方で祝賀式をやらなければことが収まらないだろうが、ひとつの線の祝賀を両県でやるのも不経済な話。いっそのこと県境の大坂峠の頂上でやったらどうだろう、そうすれば双方とも文句はあるまい、というような冗談論議も出たという。結局、鉄道開通は高松、徳島がお互いに手を握って発展を期すべきことだから仲よく心からの交歓祝賀会を開いて、両市将来の発展のクサビにしたいということで、高松案に有利に展開した。

高松側のアイデアとしては、8,000円の費用を投じて、栗林公園か桜の馬場で、名士3,000人を招待して祝賀会を開き、高德合同の特産品即売会、全市商店大売出し、高松美人の演芸大会、花火大会、市中にぎわい勝手次第というものであった。

事案、高松ではその通り大祝賀絵巻を展開したのである。

一方、徳島では、3月の20、21、22の3日間を全通祝賀デーとして、全市をあげて空席のにぎわいを演じている。駅前にも全通祝賀の巨大アーチを、眉山の中腹に「祝」の大イルミネーションをそれぞれ建て、高松以上に、阿波踊りはもとより祝賀競馬、すもう、野球、庭球、武道の各スポーツ大会、特産品見本市、土産品展、広告仮装競技、出し物競技、郷土民芸大会から生花の大会まで開き、それぞれにばく大な賞金を出したという。

さらに両都市以外の沿線の小都市や村落でもそれぞれに、踊りや花火や祝賀会を開いており、板西では小学校児童の野球大会、揉り人形芝居競技、商店街装飾コンクールなどを催し、とにかく高松と徳島を結ぶ高德線沿道は豪華けんらんお祭り行事一色に塗りつぶされてしまった。



当時の近代工学を駆使して完成した吉野川鉄橋

10月に着工し、翌8年6月に完成した。日本鉄道では最も新しいニューマチック・ケーソン工法を取り入れ、川底からさらに8メートルも掘り抜き、基礎コンクリート工事を行った。

一方、高德線の建設に伴い、必然的に私設鉄道の阿波鉄道会社の買収問題が起り、数回にわたる交渉の結果、昭和8年6月に95万7,200円で買収され、翌月の7月1日から国鉄阿波線として営業を開始した。その後は主として板西・吉成間の改良工事を続けたが、なにぶんにも傷みがひどく、今切川鉄橋は全部架け替え、池谷駅の移転、吉成ほか2駅の新築、池谷・撫養間、板西・鍛冶屋原間の改良工事が行われ、10年2月にその工事を終了した。

そして昭和10年3月20日、徳島、高松の両市を結ぶ74キロメートルの高德線が、測量開始以来実に10有余年の歳月と、建設費678万円をかけ、ほかに阿波鉄道会社の買収費96万円を費やしてここに誕生し、同年11月に全通した土讃線とともに、四国地方の交通運輸、地方産業の開発にと、多大の成果をもたらすこととなった。

土讃線多度津・須崎間全通

四国の鉄道発展期に、香川から徳島、高知と3県を結んだ土讃線の全通がある。

土讃線琴平・土佐山田間は高知線より3年遅れて、大正8年3月法律第20号により第1期線に追加され、多度津建設事務所(岡山建設事務所の前身)の所管に編入された。その後、12年4月に高知県下東豊永において本線を2つに分け、琴平・東豊永間65キロメートルを土讃北線、土佐山田・東豊永間35キロメートルを土讃南線と改め、南線は高知、北線は岡山の建設事務所が担当することになり、北線は琴平方から9年3月着工し、南線は15年2月に着工した。以来、南北両方向から工事は進められた。

北線は大正12年5月、まず琴平・讃岐財田間が工費130万円をかけて開通し、阿讃高知連絡線の第一歩を踏み出した。次いで猪ノ鼻嶺(延長3,845m)の完成で、昭和4年4月28日阿波池田まで開通した。

「岩切通し猪の鼻の嶺を貫き、歳月を閲する7年、海拔2千尺の高峯をぬきて阿讃の連絡完成す」。これは当時の新聞記事の見出しであるが、この開通は香川、徳島、高知の3県を通じて最も期待され、関心と注目を浴びた。過去幾多の建設運動に東奔西走した地元の喜びは、想像にあまるものがあった。

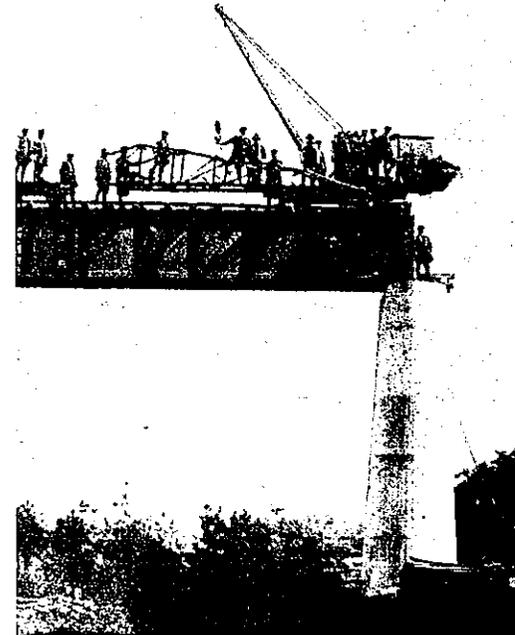
明治から大正、昭和にかけて四国鉄道の課題と夢は、実にこの線の貫通であったといっても過言ではない。

当時の「香川新報」は、次のような記事を書いている。

「明治、大正、昭和と元号三転の間に何と日本の交通機関は急テンポで目ぐるしく回転したことであろう。僅か60年の昔、俱利伽羅紋々の雲助共によってエイホーの掛声勇ましく東海道五十三次を早きも十余日、川止の御難に逢へば二十数日を要したものが、僅かに十時間うたた寝の夢一つ終らぬ間にもう着こふという変わり方である。全くスピードの時代と言はなければならない。然るに我が四国は山多くして、鉄道に恵まれず、四国循環線、縦貫線共に其の一部開通を見たのみで、予讃の両地は辛ぶじて鉄道連絡が可能であるが、

讃岐財田・備前建設概要

区間	延長	開通年月	備考
讃岐財田間	13.0	大正12年5月	
阿波池田間	13.0	昭和4年4月28日	
猪ノ鼻嶺	3.845	昭和4年4月28日	
阿讃高知連絡線	7.145	昭和4年4月28日	
土讃線(全線)	100.0	昭和10年11月	
土讃北線	65.0	昭和9年3月	
土讃南線	35.0	昭和15年2月	
高德線	74.0	昭和10年3月20日	
阿波線	95.72	昭和8年6月	
予讃線	100.0	昭和10年11月	
四国線	100.0	昭和10年11月	



財田川橋りょうの工事

阿讃、阿土、予土の間は重畳たる四国アルプスの連山に遮られて、今日(28日)文字通り岩切り通し山を抜き、断崖をめぐりて延長9哩1分、距離遠からずと雖も、峻峻猪の鼻峠を貫きて、完全なる阿讃の連絡が完成したので

ある。洵に是四国交通の幹線の一部をなすものであるとともに、中国、山陰、阪神方面との連絡に力強き一步を進めたものと言ふべく空にプロペラのうなりをきく自然征服の時代を迎へても、羊腸の如き峻坂を攀づるにあらざれば越すに越されぬ猪の鼻の險を、一瞬にして乗り切る事が可能となったのである。洵に香川、徳島両県人にとっても感慨深くも亦限りなき喜びであると言はなければならない』

この路線が、とくに注目されたのは、予讃線のような平地の線路建設でなく、四国でも名だたる峠、猪の鼻を征服する難工事をやり遂げたことである。工費は800万円で、トンネル9か所を掘り、工事中の死者10人、負傷者2,000人で、現代では信じられないほどの犠牲を払った。もちろん、これは四国鉄道の建設史の中でも、後にも先にもないことで、この工事がいかに困難を極めたかが想像できる。

大正9年1月に測量を始め、11年10月工事に着手してから昭和4年4月の開通であるから、実に19.7キロメートルに6年と6か月を要したわけである。

次に昭和初期から本格的に阿波池田・土佐山田間の土讃線中央部が着手され、土讃南北線の連結がなされていった。これも四国鉄道発展の姿で、南線は甫喜山ずい道(延長1,254m)をくり抜き、5年6月21日角茂谷まで開通、次いで角茂谷・大杉間が7年12月20日、そして大杉・豊永間が9年10月28日に開通した。

一方、阿波池田から南下する北線は、昭和6年9月19日三縄まで延び、10年11月28日に三縄・豊永間が、国境の大歩危、小歩危の峡谷部でつながり、高松・高知間が全通した。

これによって四国山脈に阻まれていた徳島、香川との交通はもとより、中国、阪神地方とも線路を通じ、人の往来、思想の流通、物資の交換など産業文化の画期的発展を期待できると、

地元新聞は5段抜き4本見出しで報じ、土讃線全通記念の「南国土佐大博覧会」が高知で開催された。

明治26年に土佐鉄道協会が発足してから42年目、須崎・日下間を初めて汽車が走ってから11年目に、高知は陸の孤島から脱したのである。

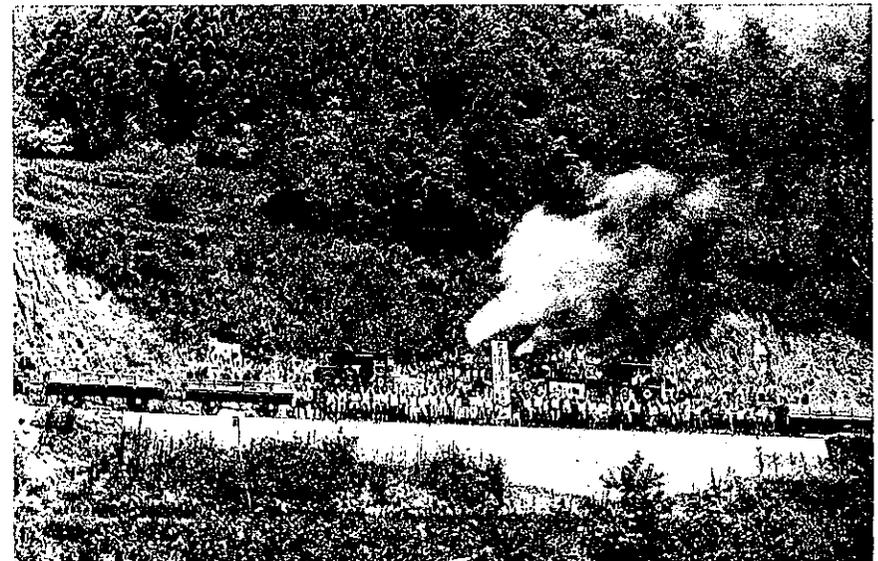
土讃線の全通は、18年の歳月と2,400万円の巨費をかけ、幾多の尊い人命を犠牲にした四国の鉄道の感激的な全通であった。

なお、この全通以前の角茂谷・大杉間開通のときの地元新聞は次のように報じている。

「文化の触手は年々延びて、四国縦貫鉄道土讃南線、第3・第4工区角茂谷・大杉間は本日午前5時42分大杉発第102列車(指導機関手出直吉氏、本務浅野善六氏)によって開通された。この日、滑川の穴内川畔には山雨そぼ降り、四国に立ちこめた山気と共に、永く文化に見放されていた嶺北住民は息吹きの喜びにふるえていた。地元大杉村ではこの喜びの日を記念するため、杉小学校で鉄道開通祝賀式を午前10時より挙行し、官民300名を招



開業直後の三縄駅



土讃南・北線の連結を喜ぶ工事関係者と工事列車(大歩危・土佐岩原間)

阿波池田・三縄間工事(遠方は三好橋)



チフリーズで呼びかけられた。

また、このような旅客の宣伝のため、当時の高松出張所では管内各駅から次のような資料を集めている。

「孝子、節婦及び郷土開発並びに良風美俗の醸成などに貢献し、世の模範とするに足る者の遺跡、記念物、頌徳碑」

時局の進展とともに、職場の空気はいよいよ軍国色を強め、業務上の用語についても営業成績を営業戦績といい、すべてが戦局的なものへと変えられていった。昭和13年7月には、「防空訓練実施方ノ件」が高軍秘第22号で制定された。このほか、銃後援強化、運送報国、経済戦強調、貯蓄奨励、特別精神講話、心身鍛錬、時局輸送強調、日本精神発揚、燃料節約強調などに明け暮れ、防空演習、訓練は本格化し、職員の応召者も日増しに多くなっていった。

昭和13年9月10日には、大正2年以来施行されてきた職員家族慰安会の開催中止が決定している。

阿南鉄道会社の買収と牟岐線の全通

昭和12年頃から、太平洋戦争末期に至る戦時体制時代には、軍事的国策見地から新路線が次々と延びたのである。

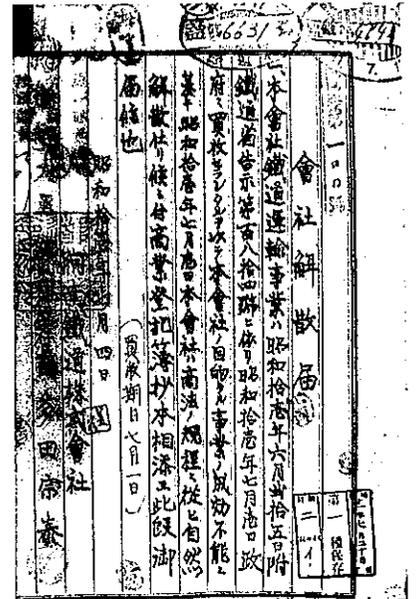
昭和11年3月に羽ノ浦・桑野間が開業、その年7月1日には阿南鉄道会社(中田・古庄間10.4km)が国有化された。買収価額は68万6,855円であった。これによって、中田・桑野間は一体となった(羽ノ浦・古庄間は18年6月に休止)。

それから逐次延長されて、昭和12年6月桑野・阿波福井間、14年12月阿波福井・日和佐間が開業、続いて同17年7月に日和佐・牟岐間が開業し、ここに戦時下の牟岐線が全通したのである。

牟岐線全通の祝賀風景(昭和17年7月1日牟岐駅)



阿南鉄道会社の会社解散届



その建設に至るまでの経緯は、次のようであった。

大正8年に、阿土南岸鉄道速成同盟会を小松島で結成しているが、これといって鉄道促進の運動は行っていないようである。その後、同12年、当時の大木鉄道大臣が四国巡視のため松山市を訪れた際、四国循環鉄道設置の必要性を強調したので、それに刺激されてか、同年6月に再び小松島で四国鉄道循環阿土南岸線速成同盟会を起こした。そして、同盟会長である徳島県会議長はじめ有力者680人が次のような決議文を携えて上京している。

「吾人は一致協力、もって四国循環鉄道阿土南岸線の速成を期す」

上京した陳情団は、大木鉄道大臣の実地調査を願い出た結果、鉄道大臣一行が徳島にやってきた。地元では連日、盛大な歓迎を行ったが、大臣が帰京すると内閣は解散し、この運動は白紙となってしまった。

大正から昭和へと時代は移って、沈滞していた鉄道建設運動が再燃し始め、昭和2年11月に新野町で「四国循環鉄道阿土海岸線期成同盟」が設立され、前例にならって決議文を小川鉄道大臣に渡し大いに請願した。その結果、同年12月に鉄道大臣一行が日和佐、牟岐町を巡視することになった。

昭和4年2月の第56議会で、高知県後免から安芸、徳島県日和佐を経て古庄付近までの鉄道の一部として、羽ノ浦・牟岐間(50km)の建設案が、田中義一政友会内閣によって議会を通過し、5年度から総工費763万3,000円で着工されることになった。

ところが、田中義一内閣が政変で崩壊して浜口雄幸憲政会内閣が成立すると、緊縮政策がとられ、この建設案も繰り延べされ、関係者の失望落胆は大きかった。次の若槻内閣も消極政策であり、案は見送られたが、昭和6年12月犬養毅政友会内閣が成立すると、たちまち積極政策

に転じ、再び建設計画が浮上してきたのである。

その後、犬養首相が暗殺されて斎藤内閣に変わったが、香川県出身の三土忠造が鉄道大臣となり建設を促進したため、昭和7年議会で阿土海岸線羽ノ浦・牟岐間の建設予算が決まり、同8年に工事着工し、15年完成予定で可決公布された。昭和4年に議会を通過してから5年もの延期で、地元民にとってははしびれをさらした感じであった。

しかし、この間、路線の選定で地元ではいろいろ紛争があったようだが、結局、羽ノ浦、中島、富岡、見能林、橋、桑野のコースが決定した。新野駅はその後の陳情運動で、線路が新野の一部を通過して駅が設けられた。橋や福井も同じであった。

昭和17年1月に日和佐・牟岐間の工事が終わった。そして、待ちに待った開業式ではあったが、4月1日の予定が、鉄道省の事務関係で6月1日となった。地元牟岐では、町役場の職員が開業式の予行演習までやっていたところ、再び岡山建設事務所から7月1日にすると連絡がきた。牟岐町長の富田加久三は「こうたびたび延期されてはらちがあかんと、岡山建設事務所や鉄道省にかけあって、最終的に7月1日開業式を決定、地元では全町をあげて祝賀行事を行ったものである。」

鍛冶屋原線の営業休止

戦況も急を告げる昭和18年10月31日、鍛冶屋原線板西(現・板野)・鍛冶屋原間6.9キロメートルは、レールが撤去され、鉄道営業は休止された。

昭和17年10月の「戦時陸運非常体制」により国挙げての決戦輸送体制が敷かれ、戦時色はますます濃くなっていった。資源の消費は莫大な数となり、その補給のため、鉄道建設用資材の生産は軍用資材に押され、需要と供給の歯車は

かみ合わなくなってしまった。

そこで、内地における鉄道の閑散線区および不採算線区、あるいは経営不振の私鉄線はこれを撤去するという事になった。

そして、その代替としてこの区間は自動車輸送が行われ、鍛冶屋原自動車区が設置された。

戦後の昭和22年7月には再びレールが敷かれ鍛冶屋原線は復活し、同時に代替の自動車輸送は休止された。

ともかく、レールを撤去し、軍用に戦地へ送るという末期的資材不足を物語る供出であった。

予讃線の全通

「四国循環へ大きく前進、見事遂げた敵前建設」——昭和20年6月20日予讃線全通の日、愛媛新聞が1面で報じたものである。

この日、開通した区間は、八幡浜・卯之町間14.6キロメートルで、これにより高松・宇和島間(297.5km)が全通した。

この工事は17年11月、八幡浜工事区が設けられ建設に着手したが、太平洋戦争の影響で路盤工事が行われたのみで中止されていた。

しかし、国土防衛上の必要から工事は再開され、軍部の「本土決戦、一億火の玉、といった声高な呼びかけのもと、約5万人にも及ぶ地元勤労奉仕隊員が動員された。そして、着工からわずか6か月で完成するというスピードに、新聞は「本路線の開通こそは決戦下なお余裕のあるわが国の底力を如実に示したもので名実共に四国循環鉄道の完成に一歩を進めたわけである」と報じた。

四国行政協議会における建設促進運動が実を結んだ形となり、従来、比較的交通に恵まれなかった地方の面目を一新し、地方物資の戦力化へ大きく邁進することが期待されたが、日本は2か月後に終戦を迎えることになる。

らなかった。

戦後の工事再開により、土佐久礼・影野間(10.8km)が、22年10月22日にトップを切って開通した。しかし、その後、CTS (Civil Transportation Section = 占領軍の民間運輸局) の指示により、新線工事は中止された。そのうち中止命令の解除に伴い、津軽、赤穂両線および影野・窪川間の工事再開が認可され、26年11月12日開通となったが、昭和10年の窪川線着工以来、実に17年目にしての全通であった。

この路線の開通によって、戦後の復興に重要な森林資源の開発に大きな活路を開くとともに四国で鉄道の立ち遅れた地方ただけに喜びも大きく、その感激を地元の老人は、和歌に託した。

「八十路越え この古里に生きのびて
孫にひかれて 汽車をみるとは」

当日、窪川町では盛大な開通式が催され、天坊副総裁、CTS局長ミラー大佐らが出席し、団体や個人の表彰なども行われた。また、この開通を記念して、窪川駅前に記念碑が建てられた。

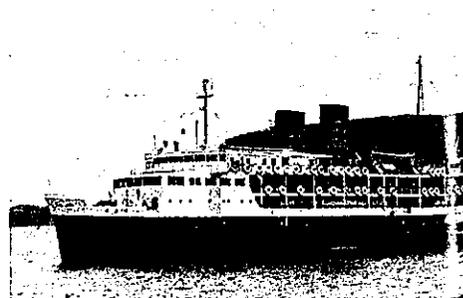
大型船による宇高輸送の強化

戦後の復員兵や動員勤労者の急激な移動ということは別としても、昭和10年頃から宇高航路の旅客は、毎年増加傾向を示し、水島、山陽、南海という小型船では輸送しうる限界を越えてしまった。そこで、当時の困難な予算事情を克服し、大型客車両渡船(客貨船)の建造計画が復活することとなり、ここに紫雲、眉山、鷺羽の大型客貨船を建造就航させるに至った。

客貨船の計画がされたのは、昭和11年であったが日中戦争のぼっ発により、軍事面に重点がおかれ、この計画は実現に至らなかった。しかし、終戦当時の必然性は絶対であり、昭和21年8月、第1船の紫雲丸建造に着手、棧橋側工事も同時に進行した。

昭和22年7月6日、紫雲丸就航、第2船眉山丸は翌年の23年2月26日、鷺羽丸も同年6月25日にそれぞれ就航し、宇高航路の様相は一変した。

この大型船の就航により、昭和17年から18年にかけて宇高航路に転属、戦時中の輸送に活躍した5隻の関門丸はその使命を終え、昭和25年5月に売却された。



眉山丸

鉄道職員の採用、労基法施行による新規採用と職員数は膨張を続け、23年度末に四鉄始まって以来最高の1万7,982人に達した。

この状態は国鉄だけのものではなく、行政機関全体が同じ傾向をみせ、政府は行政機構の見直しと、行政事務の簡素化を図るため、各省部局の3割程度の縮減および予算定員における非現業3割、現業2割の人員整理を目的とした各省設置法と定員法の制定に至るわけである。そして、24年4月11日の閣議で正式決定し、行政機関職員定員法案を国会に提出、5月31日各省設置法並びに定員法が成立した。政府は、まず国鉄職員60万4,243人(昭和24年3月末)のうち9万5,000人の整理を発表した。そして、24年10月1日において50万6,734人を超えないように、7月から9月末までの間に、整理を行うことになったのである。

この行政機関職員定員法により、四鉄局の職員も約3,000人の整理が行われ、24年度には1万4,851人に縮減された。その後は、業務の簡素化、能率化の推進および動力の近代化などにより、職員数は下降線をたどることになる。

吉野生・江川崎間開業

窪川線とともに戦後の建設工事に、吉野生・江川崎間の工事があげられる。

この区間は、江川崎線として昭和14年2月、山口建設事務所が工事を受け持ち、16年5月吉野生・西ヶ方間の路盤工事を終了したが、この線も同様に、太平洋戦争のため一時中止された。その後、機構改正で四鉄局が工事を引き継ぎ、さらに27年4月大阪工事事務所に移管となり、27年9月着工、突貫工事で延長10.3キロメートルのこの区間を完成させた。

28年3月26日開通の日、江川崎中学校では盛大な開通式が行われ、江川崎村は村民あげての宝探し、仮装行列など多彩な祝賀行事が繰り広

げられた。

この開通は窪川線の開業とともに、四国西部循環鉄道へ大きな一歩を踏み出したことになり未開発地への開拓路線としても称賛された。

気動車駅と経営合理化

昭和27年に入ると、沿線乗客の利便とバスに対抗する意味も含めて、気動車のみを停車させる気動車用旅客駅を数多く新設した。まず1月に香西、讃岐府中、八十場、讃岐塩屋、高瀬大坊、神前、山田西町の7駅を、次いで4月に、布師田、耐野、5月には、土佐長岡駅とその数を増していった。

そして、28年10月に液体式気動車(キハ45000形、のちのキハ17)11両が配属されたのを皮切りに、気動車化が急ピッチで進み、これに伴う気動車駅新設も並行して行われた。

昭和32年度に比地大、下浦、麻植塚の3駅、34年度、赤星、波方の2駅、35年度には岡花、真土、土佐北川、襟野々、大間の各気動車用旅客駅が設置された。36年度においても、伊予横田、関川、阿波大谷、六反地、伊予氷見、柳原、八栗口、鶴羽、黒川、巻賀、西大洲、三加茂、入明の各気動車用旅客駅が設けられ、この時期は、いたる所で新駅開業式による沿線住民の歓喜の声が聞かれた。

また、経営合理化により、新谷、鍛冶屋原、神宅、喜多山、犬伏、教会前、金比羅前、五十崎、立道、見能林、木岐、赤河内、山河内の各駅は、30年から34年にかけて、被管理駅とし、さらに駅業務の取扱範囲も縮小された。

宇高船舶管理部の独立

昭和29年9月、乗客乗員1,430人の尊い命を奪った台風15号による青函の洞爺丸事故。そして翌30年5月濃霧の日、修学旅行生に多くの犠牲者を出した紫雲丸事故。この2大海難事故がきっかけとなって、国鉄連絡船管理機構の形態が論議され、従来の機構的不備、不当を改めて検討することとなり、その結果、船舶関係の組織規程が改正された。

昭和30年7月5日、本庁営業局船舶課を船舶部として独立昇格し、これに伴い四国鉄道管理局の船舶部門も分離され、宇高船舶管理部が設置されるに至った。それまで四国においては主として、鉄道輸送を管理する営業部長が航路業務の責任者で、その下に次長以下船務、海務両課長が配され、管理機構としての船舶独自の自主性は極めて薄かった。

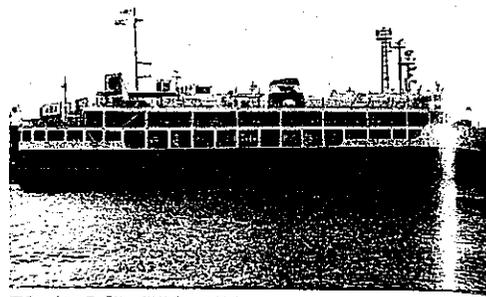
この船舶管理上の責任体制を是正するため、中央に船舶部を置き、四国鉄道管理局では営業部から船舶が離脱して、宇高船舶管理部が自立し、航路業務を専門に担当することになった。また、このとき部長、次長、監督および総務課、海務課、船務課の3課が設置され、地方機関と同等の資格にたつて総裁に直結し、宇高連絡船運営上の全責任を負うことになったのである。

この体系は約30年間続き、その間、宇高航路も大きく変化した。昭和59年3月の組織改正により、宇高船舶管理部は四国総局の内部組織である船舶部となって次長は廃止された。また海務課、船務課を統合して船舶課とし、3課から2課に縮小された。

このプロペラにより、出入港および着岸時間は大幅に短縮された。

この讃岐丸の就航により、便数も13往復から14往復、そして18往復へと増便され、列車への接続も一段と向上した。また、貨物輸送の面においても、ワム換算24両の積載能力を生かし、大きく貢献した。

その後、昭和40年代に入り、瀬戸丸型の老朽化に伴い伊予丸型の出現となるが、昭和49年に建造された新船に名前を譲り「第一讃岐丸」と改称された。



昭和49年3月「第一讃岐丸」に改名

■ 中村線の一部開通

昭和38年12月18日、中村線窪川・土佐佐賀間は、地元の期待を担って開業した。営業キロ20.8キロメートルのこの区間は、四国循環線として32年6月に着工、6年6か月の歳月と21億8,000万円の巨費を投じて開通した。

土讃線の終点、窪川から土佐佐賀までの海岸に至るこの工事は、山と深い谷に阻まれ難工事の連続となった。とくに、海拔164メートルの大峠東山の先は、急傾斜の谷になっていて、そのままの列車走行は不可能であった。そのため、半径350メートルの大きな円を描いて山腹にずい道を掘り、山をひと回りして約41メートル下の谷間におけるというループ方式がとられた。当時、全国にはこのループ式のずい道が6か所あったが、入口から出口までの全部がずい道になっているのは、ここが最初であった。

この中村線土佐佐賀までの開通により、それまでのバス路線の難所を解消することができ、南国土佐の名所、足摺国定公園（現・足摺宇和海国立公園）が大きくクローズアップされたわけである。



開通祝賀列車の出発（窪川駅）



喜びにわく地元の人たち

〔3〕四国総局の発足

組織の効率化

昭和45年8月20日、全国的な組織改正により11年間にわたった四国支社は廃止され、新たに四国総局として発足した。

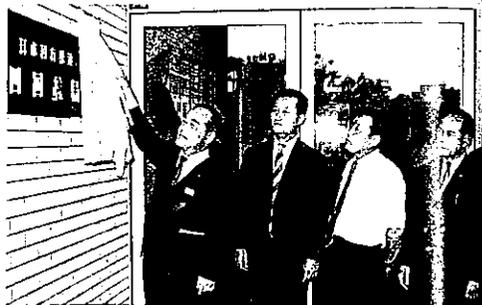
この組織改正では、東北、関東、中部、関西の4支社が廃止され、新潟、中国の両支社は各鉄道管理局となり、本州内は各管理局と本社を直結し、その効率化を図った。また、北海道、九州は四国と同様に地理的・経済的条件および営業上・輸送上の条件を考慮し、各総局として独立的经营体制をとることとなった。

四国総局は、総務部、経理部、営業部、運転部、施設部、電気部の内部組織からなり、総局の地方機関としては支社時代と同じく、宇高船舶管理部、四国地方自動車部、四国地方資材部、多度津工場の4機関を所管した。

また、総局長の職務においても「総裁の委任に基づき、総局内及び所管する機関の業務について、総合的有機的運営をはかりもって最大限の経営成果の達成に努めるものとする」に改められた。それまでは、「総裁の命を受け……」と表現されていて、支社独自の判断、責任によって遂行できる事柄の範囲はかなりの制約があった。しかし、この改定により、国鉄全体の経営に関するもの（給与ベース、定員、特急列車の新設、巨額の投資計画等）以外は、ほぼ総局サイドでの実行が可能となったわけである。

このように、広範囲にわたる権限が与えられ

た総局は、再建の決意を新たに、その責任においてスタートを切った。当日、久我新総局長は職員に対する訓示を行い、最後に「四国総局1万2,300人がいままでも増して一致団結、能力を最大限に発揮し、惰性を破り、わが社の経営再建、安定化に向かってまい進しようではないか」と結んだ。



新しい銘板の除幕式（昭和45年8月20日）

中村線全線開通

昭和45年10月1日、高知県西南部の人たちが、半世紀にわたって待ち望んだ中村線が全線開通した。

窪川から中村に至るこの中村線（43.0km）は昭和38年12月、窪川・土佐佐賀間（20.8km）を部分開業し、その後、40年3月に土佐佐賀・浮鞆間の工事に着工。42年3月には、浮鞆・中村間の工事を開始し、5年半の工事期間と45億円の工費を投じ、この日を迎えたのである。

土佐佐賀・中村間（22.2km）には、橋りょう



中村駅での出発式



東大方駅（現・有井川）で祝賀列車を迎える子供たち



土佐佐賀駅の歓迎風景

123か所、ずい道が26か所、停車駅は6駅設けられた。地元住民の悲願達成となった開業当日は各駅で祝賀列車の盛大な歓迎が行われ、ホームは小旗を振る人たちであふれんばかりであった。

中村市では、この日を中心に祝賀行事が繰り広げられ、開通式典をはじめ、商店街は大アーチを掲げて抽選会などを行った。また、開通の前夜には、市民2,000人による戦後初めてのちょうちん行列で市中を練り歩き、中村線全通を祝った。

一方、四国総局では、この開業で高松・中村間がわずか5時間に短縮されるのにあわせて「さらに近くなった足摺」をキャッチフレーズに、観光キャンペーンが展開された。これには45年7月、日本全国に10か所の海中公園が誕生の際、宇和海と足摺地区が指定され、四国の奇勝地を一段とアピールするよい機会に恵まれたこともあった。

観光客誘致はもちろん、四国西南地区沿線の農林海産資源の開発にも、大きな期待がかけられたこの開通で、地元新聞はコラムに次のような記事を載せ、西南地区の未来を祝福した。「中村線の開通は、アメリカ西部の開拓史に1ページを飾ったユニオン・パシフィック鉄道の完成と一脈通じるものがある。昭和45年10月1日、地域住民にとってこの日は、永久に忘れることの出来ない記念すべき日となるに違いない」

牟岐線の延長開業と予土線の開通

牟岐・海部間（11.6km）は、昭和40年4月四国東部循環線（牟岐・後免間125km）として工事に着手し、48年10月1日、その工事の進捗状況から部分開業となった。

この工事は、第1期として牟岐・野根間（建設上は阿佐東線26.6km）と高知側の後免・田野間（同阿佐西線43.5km）との2か所でスタートした。しかし、財政事情等によって工事は思う

ように進まず、牟岐・海部間の部分開業に至るまで、8年半を要することとなった。

開業に際して、この区間は建設上の阿佐線とはせず、在来線の延長開業として牟岐線と呼称することとなり、将来、この線が南へ延び循環線の意味を持った場合には線名の改称を検討するとした。

新線は、牟岐から八坂八浜の海岸沿いを山を縫うように走り、途中27の橋りょうと20のずい道が設けられた。駅は、4駅(無人)を設置し、このうち終点の海部は四国で初めての高架駅となった。

阿佐線全体で見れば、わずか10分の1の距離であったが、沿線住民にとっては実に31年ぶりの夢が実現されたとあって、祝賀列車は各駅で大勢の人に迎えられ、1日5往復の運転が開始されたのである。

青い海と美しい海岸線をもつ室戸南海岸国定公園に位置するこの線は、海中公園などを含み、その後の海洋レジャー・観光開発が促進されるものと大いに期待されたが、財政再建からむ新線建設抑制で、阿佐線は完成を見ることなく現在に至っている。

一方、四国西部循環線として昭和32年6月に建設認可を受け、大阪工務局が34年7月に着手した江川崎・川奥信号場間(39.1km、建設上は窪江線)は、39年に鉄建公団へと引き継がれ、15年目の49年3月1日に予土線として開業した。これにより愛媛県の西南部と高知県西部がレールで結ばれ、四国初の循環鉄道が誕生したのである。

しかし、その間、昭和36年には、電源開発による大正ダム建設計画で、窪江線ルートの水没問題が持ち上がり、2年にわたり工事が中断した。38年度に工事は再開されたが、39年度以降の国鉄財政の悪化に伴う予算問題や、ローカル新線の建設中止勧告により、この工事は進展が危ぶまれたこともあった。



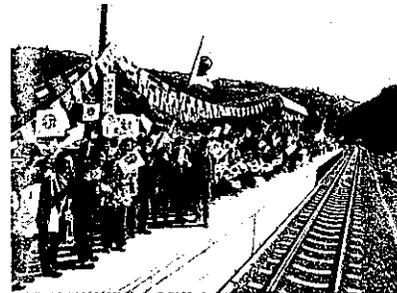
出発式のテープカット(海部駅)



海部駅の歓迎風景



四万十川に沿って走る祝賀列車 土佐大正・打井川間



長年の夢がかない歓喜する地元の人たち(家地川駅)



全通祝賀列車(窪川駅)

それらの苦難を乗り越え開通した予土線は、開業当日、駅はもちろん沿線においても地元の人たちの盛大な祝福を浴びたのである。

新しく開通した区間には、江川崎から数えて半家、十川、土佐昭和、土佐大正、打井川、家地川の6駅(無人)が設置された。また、このとき宇和島線(北宇和島・江川崎間33.6km)を予土線と改称し、北宇和島・若井間(76.3km)全体を予土線として、1日6往復の営業運転が開始された。

山間を四万十川(仁井田川)沿いに走る予土線の地域は、当時すでに過疎化が進み、営業収入は期待できなかったが、行き止まり線区ばかりの四国に、初の循環ルートを形成したこの開通は、大きな意義があるとされた。

(5)経営改善の施策

余剰人員の対策

いわゆる「61年度特別措置法」の成立により全国で2万人の希望退職者を募ることとなった。これに先立ち昭和61年6月23日、全国で88か所、四国総局においては、高松、松山、徳島、高知の4か所に職業相談室が開設された。四国では、1,000余人の余剰人員が推定されたが、相談室は、求職側と求人側の間に立ち、また求職者である職員と箇所長とのアドバイザーとして再就職を希望する職員に対し、求人情報の提供および適切な指導・助言などを行い、希望者が安心して転出できる雇用の場を提供することなどを役割とした。

国鉄改革法の成立後、国は国鉄退職希望職員の「再就職促進方針」を策定し、職員採用に努めるとともに特殊法人、地方公共団体、主要な事業主団体などに職員の採用を要請した。また、承継法人が労働者を雇い入れる場合は、清算事業団職員を優先的に雇い入れることとした方策がとられ、再就職希望者の雇用の場は、広い範囲にわたり確保され、この促進に対する教育・訓練、職業指導などが行われてきたのである。

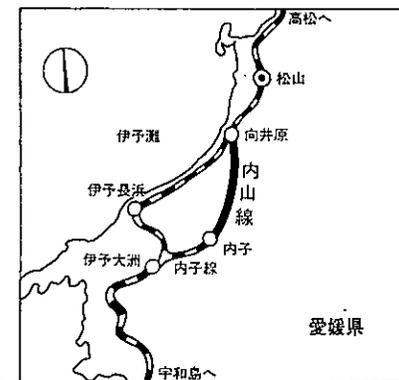
予讃新線の開業

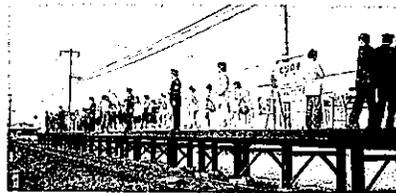
予讃線向井原駅から内子線内子駅を結ぶ予讃新線(内山線23.5km)は、昭和61年3月3日に開業した。

地方開発線としては国鉄最後の新線となったこの線は、昭和42年に着工、総事業費256億円を投じ完成したもので、伊予大平、伊予中山、伊予立川(いずれも駅員無配置)の3駅が新設された。また、新線は従来の海岸ルートに比べ6.3キロメートル短縮され、所要時分も10分～15分の短縮が実現して、海岸回りに代わる予讃線のメインルートとなった。これに伴い、特急、急



予讃線(内山線)新線開業

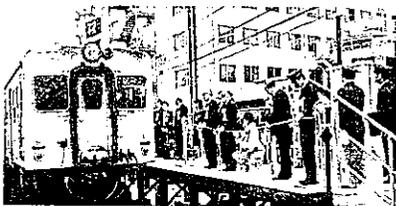




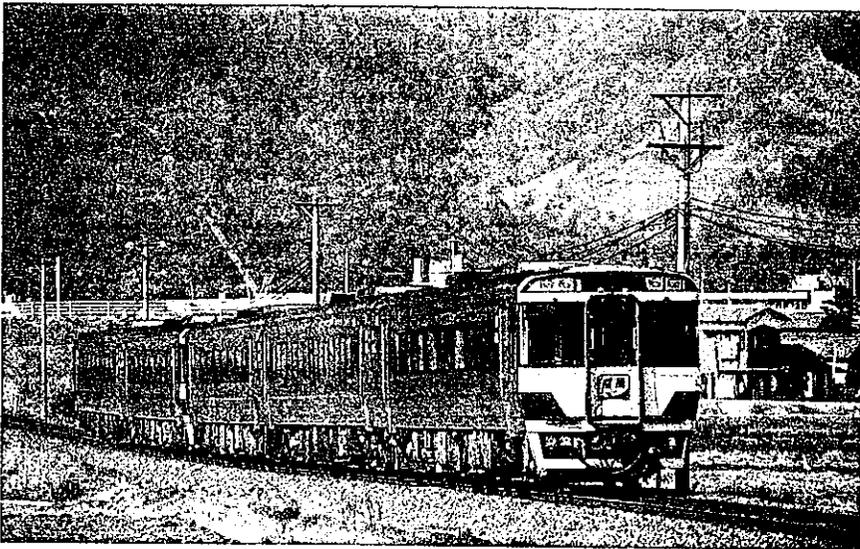
予讃線島ノ木駅



高徳線栗林公園北口駅



牟岐線阿波富田駅



キハ185系新型特急

行はすべて新線を通り、伊予長浜を経由するのは普通列車だけとなった。

伊予中山駅では当日、関係者約100人が出席して盛大な開業式が行われ、テープカットの後、宇和島行下り特急「しおかぜ1号」が発車。開業を祝った。また、地元小学校の鼓笛隊演奏は祝賀式、町内パレードと祝賀ムードを盛り上げ、鉄道誘致運動開始以後半世紀ぶりの開業に、沿線は華やかな祝賀行事一色となった。

新駅(臨時乗降場)の設置

昭和61年11月1日、国鉄最後の全国いっせいのダイヤ改正が実施され、四国でも地域密着型ダイヤとして列車が運転されるとともに、四国各地に新駅(臨時乗降場)が誕生した。

この新駅は、予讃線の「光洋台」(粟井・堀江間)、「鳥ノ木」(伊予横田・伊予市間)、高徳線の「栗林公園北口」(高松・栗林間)、「木太町」(栗林・屋島間)、「古高松南」(屋島・八栗口

間)、「讃岐牟礼」(八栗口・志度間)、土讃線の「高知商業前」(旭・朝倉間)、「枝川」(朝倉・伊野間)、徳島線「鮎喰」(蔵本・府中間)、そして牟岐線「阿波富田」(徳島・二軒屋間)の10駅で、この新駅を含む25駅で開業式や発車式が地域ぐるみで盛大に行われた。

また、このダイヤ改正では都市間輸送の花形として新型特急(キハ185系)が登場、1日午前10時7分高松発「しおかぜ7号」の発車式を行い、新ダイヤのスタートを祝った。

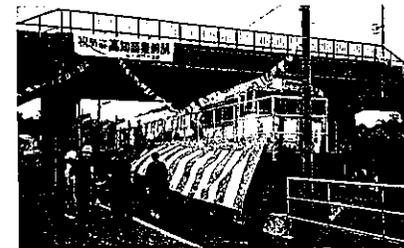
電化部分開業

新事業体への移行を間近に控えた昭和62年3月23日、四国の国鉄に初の電車が走り出した。前年の4月、工事に着手、工期1年と総工費52億円で、この日の部分開業となったものである。

電化開業区間は、予讃線の高松・坂出間(21.6km)、多度津・観音寺間(23.8km)および土讃線の多度津・琴平間(11.3km)の計56.7キロメートルで、これにより讃岐鉄道開業から98年目にして待望の電化が実現したのである。

この開業で登場した電車は、四国用に新しく製造された121系電車38両で、ステンレスの車体に赤のラインが入り、窓も大きくなって客室からの眺めが一段と向上した。また、長さ20メートル、幅2.8メートル、定員118人の電車は、各車両に運転席を設け、2両1編成の運転を基本とした。さらに、無人駅のホームでも車掌のアナウンスが聞こえるようにと、車体の外側にもスピーカーが設置された。

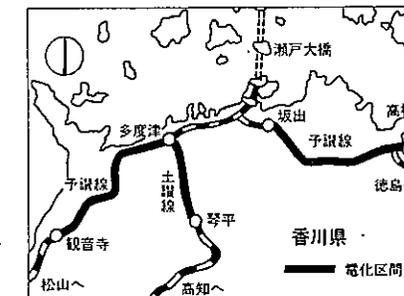
3月23日午前5時22分、夜明けとともに四国初の電車は多度津駅を発車し、琴平へ向かった。国鉄の電車としては、わずか9日間の運転でJR四国に引き継がれたが、瀬戸大橋開通による本四直通電車や電化区間の拡大と、将来の大きな夢を乗せての発車であった。



土讃線高知商業前駅



電化開業に伴い導入された121系電車



駅名読み	所在地	営業開始
市坪いちつほ	松山市大字市坪町646-8	S. 39. 10. 1
北伊予きたいよ	愛媛県伊予郡松前町大字神崎304-2	S. 5. 2. 27
伊予横田いよよこた	// // // 大字横田賦神99-3	S. 36. 4. 15
鳥ノ木とりのみ	伊予市下吾川字1丁地616-3	S. 61. 11. 1
伊予市いよし	米湊字安広830番地	S. 5. 2. 27
向井原むかいばら	市場字打田甲822-3	S. 38. 10. 1
高野川こうのかわ	愛媛県伊予郡双海町大字高野川	S. 38. 2. 1
伊予上灘いよかみなだ	// // // 大字高岸甲935-5	S. 7. 12. 1
下灘しもなだ	// // // 大字大久保	S. 10. 6. 9
串くし	// // // 大字串	S. 39. 10. 1
喜多瀬きたなだ	喜多郡長浜町今坊甲286-8	S. 10. 10. 6
伊予長浜いよながはま	// // // 大字長浜1030	T. 7. 2. 14
伊予出石いよいずし	// // // 大字上老松字成前	T. 7. 2. 14
伊予白滝いよしらたき	// // // 大字白滝甲295-1	T. 7. 2. 14
八多喜はたき	大洲市八多喜町	T. 7. 2. 14
春賀はるか	春賀甲1885-4	S. 36. 10. 20
五郎ごろう	// 五郎大谷甲1469の3	T. 7. 2. 14
伊予大洲いよおおず	// 中村119	T. 7. 2. 14
西大洲にしおおず	// 阿蔵甲632-3	S. 36. 10. 20
伊予平野いよひらの	// 平野町野田132の2	S. 11. 9. 19
千丈せんじょう	八幡浜市大字郷字ムカイホリク3番耕地9の6	S. 14. 2. 6
八幡浜やわたはま	// 江戸岡1丁目11番5号	S. 14. 2. 6
双岩ふたいわ	// 若山2番耕地34番地の1	S. 20. 6. 20
伊予石城いよいわき	愛媛県東宇和郡宇和町大字岩木	S. 20. 6. 20
上宇和かみうわ	// // // 大字下松菜	S. 20. 6. 20
卯之町うのまち	// // // 大字卯之町	S. 16. 7. 2
下宇和しもうわ	// // // 大字皆田	S. 16. 7. 2
立間たちま	// 北宇和郡吉田町大字立間字引地2番	S. 16. 7. 2
伊予吉田いよよしだ	// // // 大字立間尻字ユリノ口	S. 16. 7. 2
高光たかみつ	宇和島市高串字湊ヶ窪2番耕地176-2	S. 16. 7. 2
北宇和島きたうわじま	// 伊吹町大字渠ノ久保1204-3	S. 16. 7. 2
宇和島うわじま	// 錦町10番1号	T. 3. 10. 18

予讃線「向井原・内子」(23.5km)

駅名読み	所在地	営業開始
向井原むかいばら	(予讃線高松・宇和島間の項)	
伊予大平いよおひら	伊予市大平字滝山甲556-4	S. 61. 3. 3
伊予中山いよなかやま	愛媛県伊予郡中山町	S. 61. 3. 3
伊予立川いよたちかわ	// 喜多郡内子町大字立山5822番地	S. 61. 3. 3
内子うちこ	(内子線の項)	

予讃線「伊予大洲・新谷」(5.9km)

駅名読み	所在地	営業開始
伊予大洲いよおおず	(予讃線高松・宇和島間の項)	
新谷にいや	(内子線の項)	

内子線「新谷・内子」(5.3km)

駅名読み	所在地	営業開始
新谷にいや	大洲市新谷乙1178-1	T. 9. 5. 1
喜多山きたやま	// // 1801-2	T. 9. 5. 1
五十崎いかさき	愛媛県喜多郡五十崎町吉田乙629の3	T. 9. 5. 1
内子うちこ	// // 内子町大字内子駄馬甲107	T. 9. 5. 1

予土線「北宇和島・若井」(76.3km)

駅名読み	所在地	営業開始
北宇和島きたうわじま	(予讃線高松・宇和島間の項)	
務田むでん	愛媛県北宇和郡三間町大字迫目	T. 3. 10. 18
伊予宮野下いよみやのした	// // // 大字宮野下536	T. 3. 10. 18
二名ふたな	// // // 大字中野中182-2	T. 3. 10. 18
大内おおうち	// // // 大字古藤田198	T. 3. 10. 18
深田ふかた	// // 広見町大字内深田	T. 3. 10. 18
近永ちかなが	// // // 大字近永	T. 3. 10. 18
出目いずめ	// // // 大字出目	T. 12. 12. 12
松丸まつまる	// // 松野町大字松丸1661	T. 12. 12. 12
吉野生よしのぶ	// // // 大字吉野2692-2	T. 12. 12. 12
真土まつち	// // // 大字院野	S. 35. 10. 1
西ヶ方にしがほう	高知県幡多郡西土佐村大字西ヶ方字馬引田	S. 28. 3. 26
江川崎えかわさき	// // // 大字江川崎上高2613	S. 28. 3. 26
半家はんげ	// // // 大字半家字野地	S. 49. 3. 1
十川とおかわ	// // 十和村十川字サカウス86-1	S. 49. 3. 1
土佐昭和とさしょうわ	// // // 昭和字ヘヤガ谷526-1	S. 49. 3. 1
土佐大正とさたいしょう	// // // 大正町田野々字九日田241-1	S. 49. 3. 1
打井川うついがわ	// // // 打井川字宮ノ脇1549-8	S. 49. 3. 1
家地川いえぢがわ	// 高岡郡深川町大字家地川字赤木原	S. 49. 3. 1
若井わかい	(土佐くろしお鉄道の項)	

■ 本四備讃線「茶屋町・宇多津」(31.0km)

駅名	読み	所在地	営業開始
茶屋町	ちやま	(西日本旅客鉄道)	
植松	うえまつ	//	
木見	きみ	//	
上の町	かみのちよう	//	
児島	こじま	//	
宇多津	うたづ	(予讃線の項)	

※ J R 四国管内 児島・宇多津間は18.1km

■ 高德線「高松・徳島」(74.8km)

駅名	読み	所在地	営業開始
高松	たかまつ	(予讃線高松・宇和島間の項)	
昭和町	しょうわちよう	高松市昭和町1丁目	S. 62. 3. 23
栗林公園北口	りばんこうぐち	// 中野町34	S. 61. 11. 1
栗林	りつりん	// 藤塚町3丁目19番地	T. 14. 12. 21
木太町	きたちよう	// 木太町3063	S. 61. 11. 1
辰島	よしま	// 高松町88-2	T. 14. 8. 1
古高松南	ふるたかまつみなみ	//	S. 61. 11. 1
八栗口	やくりぐち	香川県木田郡牟礼町大字大町	S. 36. 9. 1
讃岐牟礼	さぬきむれ	// 川東	S. 61. 11. 1
志度	しど	// 大川郡志度町金尾488-2番地	T. 14. 8. 1
造田	ぞうだ	// 長尾町造田野間田698-2	T. 15. 3. 21
神前	かみさき	// 寒川町神前1627-1	S. 27. 1. 27
讃岐津田	さぬきつた	// 津田町887-2	T. 15. 3. 21
鶴羽	つるわ	// 鶴羽	S. 36. 10. 1
丹生	にぶ	// 大内町土居41-2	S. 3. 4. 15
三本松	さんぼんまつ	// 三本松152-3	S. 3. 4. 15
讃岐白鳥	さぬきしろとり	// 白鳥町松原648-2	S. 3. 4. 15
引田	ひけた	// 引田町引田700-2	S. 3. 4. 15
讃岐相生	さぬきあいおい	// 南部823-2	S. 10. 3. 20
阿波大宮	あわおみや	徳島県板野郡板野町大坂	S. 10. 3. 20
板野	いたの	// 大寺字平田64	T. 12. 2. 15
阿波川端	あわかわはた	// 川端字中坪8-2	S. 2. 7. 15
板東	ばんどう	鳴門市大塚町板東字辻見堂	T. 12. 2. 15
池谷	いけのたに	// 池谷字柳本100-1	T. 5. 7. 1
勝瑞	しょうずい	徳島県板野郡藍住町勝瑞字東勝池364-2	T. 5. 7. 1
言成	よしなり	徳島市応神町言成字露57-3	T. 5. 7. 1
佐古	さこ	// 佐古二番町19番9号	S. 10. 3. 20
徳島	とくしま	// 寺島本町西1丁目61	M. 32. 2. 16

■ 徳島線「佐古・佃」(67.5km)

駅名	読み	所在地	営業開始
佐古	さこ	(高德線の項)	
蔵本	くらもと	徳島市蔵本町2丁目14-2	M. 32. 9. 12
鮎喰	あぐい	// 南島田町4丁目1-3	S. 61. 11. 1
府中	ふちゆう	// 国府町府中254	M. 32. 2. 16
石井	いしい	徳島県名西郡石井町石井字石井355-1	M. 32. 2. 16
下浦	しもうら	// 浦床字下浦122-3	S. 32. 11. 1
牛島	うしのしま	// 麻植郡鴨島町牛島字池田66-3	M. 32. 2. 16
麻植塚	あえづか	// 宇西崎1580-3	S. 32. 11. 1
鴨島	かもじま	// 鴨島478-2	M. 32. 2. 16
西麻植	にしおえ	// 西麻植字西知18-3	M. 32. 10. 5
阿波川島	あわかわしま	// 川島町大字桑村字春日北	M. 32. 8. 19
学が	がく	// 学字学本8-2	M. 32. 12. 23
山瀬	やませ	// 山川町西久保34-6	M. 32. 12. 23
阿波山川	あわやまかわ	// 湯立	M. 33. 8. 7
川田	かわた	// 川田字規原64-3-1	T. 3. 3. 25
穴吹	あなぶき	// 美馬郡穴吹町岩手19-1	T. 3. 3. 25
小島	おしま	// 三島字小島289-2	T. 3. 3. 25
貞光	さだみつ	徳島県 // 貞光町馬出56-2	T. 3. 3. 25
阿波半田	あわはんた	// 半田町中藪406	T. 3. 3. 25
江口	えぐち	// 三好郡三加茂町中庄2138-3	T. 3. 3. 25
三加茂	みかも	// 2599-2	S. 26. 12. 15
阿波加茂	あわかも	// 大字加茂2839	T. 3. 3. 25
辻	つじ	// 井川町御領田54-3	T. 3. 3. 25
佃	つくだ	(土讃線の項)	

■ 鳴門線「池谷・鳴門」(8.5km)

駅名	読み	所在地	営業開始
池谷	いけのたに	(高德線の項)	
阿波大谷	あわおおたに	鳴門市大塚町大谷字前場8-1	S. 36. 4. 15
立道	たつみち	// 姫田字新田8-2	T. 5. 7. 1
教会前	きょうかいまえ	// 撫養町木津598-4	T. 13. 1. 11
金比羅前	こんびらまえ	// 字町南912-2	T. 5. 7. 1
撫養	なや	// 南浜字権現4-24-3	T. 5. 7. 1
鳴門	なると	// 小桑島字前浜28-1	S. 3. 1. 18

 牟岐線「徳島・海部」(79.3km)

駅名	読み	所在地	営業開始
徳島	とくしま	(高徳線の項)	
阿波富田	あわとみだ	徳島市からどき橋1丁目	S. 61. 11. 1
二軒屋	にけんや	// 南二軒屋町1丁目1-29	T. 2. 4. 20
地蔵橋	じざうばし	// 西須賀町西開26-1	T. 2. 4. 20
中田	ちゅうでん	小松島市中郷町字長手13	T. 5. 12. 15
南小松島	みなこまつしま	// 南小松島町7番43号	T. 5. 12. 15
阿波赤石	あわあかいし	// 赤石町3-43	T. 5. 12. 15
立江	たつえ	// 立江町株木29-3	T. 5. 12. 15
羽ノ浦	はのうら	徳島県那賀郡羽ノ浦町字羽ノ浦居内62-6	T. 5. 12. 15
西原	にしはら	// 那賀川町大字大京原字木園	S. 39. 10. 1
阿波中島	あわなかしま	// 大字赤池字上角	S. 11. 3. 27
阿南	あなん	阿南市富岡町字今福寺65-2	S. 11. 3. 27
見能林	みのばやし	// 見能林町大字見能方字清水山東20-1	S. 11. 3. 27
阿波橋	あわたしばな	// 津乃峰町答島字東分232-3	S. 11. 3. 27
桑野	くわの	// 桑野町大字桑野字岡元4-3	S. 11. 3. 27
新野	あらたの	// 新野町大字廿枝字信里7-4	S. 12. 6. 27
阿波福井	あわふくい	// 福井町字中連86	S. 12. 6. 27
由岐	ゆき	徳島県海部郡由岐町字東地73-3	S. 14. 12. 14
田井ノ浜(臨)	たいのはま	// 大字田井原田759-7	S. 39. 7. 11
木岐	きき	// 大字木岐字本村544-2	S. 14. 12. 14
北河内	きたがわち	// 日和佐町北河内字本村148-2	S. 14. 12. 14
日和佐	ひわさ	// 大字奥河内字弁財天	S. 14. 12. 14
山河内	やまがわち	// 大字山河内字なか	S. 17. 7. 1
辺川	へがわ	// 牟岐町大字志たひらま408-3	S. 17. 7. 1
牟岐	むぎ	// 大字中村字本村141-3	S. 17. 7. 1
鯖瀬	さばせ	// 海南町浅川字鯖瀬口67-3	S. 48. 10. 1
浅川	あさかわ	// 字イチ150-3	S. 48. 10. 1
阿波海南	あわかいなん	// 大字持田10-3	S. 48. 10. 1
海部	かいふ	// 海部町奥浦字一宇谷24-5	S. 48. 10. 1

 土讃線「多度津・窪川」(79.3km)

駅名	読み	所在地	営業開始
多度津	たどうづ	(予讃線高松・宇和島間の項)	
金蔵寺	こんぞうじ	普通寺市稲木町1049-1	M. 29. 10. 6
善通寺	ぜんつうじ	// 文京町1丁目7-1-1	M. 22. 5. 23
琴平	ことひら	香川県仲多度郡琴平町榎井864	M. 22. 5. 23
塩入	しおいり	// 仲南町十郷178-1	T. 12. 5. 21
黒川	くろかわ	// 46	S. 36. 10. 1
讃岐財田	さぬきさいだ	// 三豊郡財田町財田上7279-1	T. 12. 5. 21
坪尻	つぼしり	徳島県三好郡池田町字西山立谷2486-3	S. 25. 1. 10
箸蔵	はしくら	// 宇州津宮の久保855-2	S. 4. 4. 28
佃	つくだ	// 井川町字西井川1201-3	S. 25. 1. 10
阿波池田	あわいけだ	// 池田町字サラダ1840	T. 3. 3. 25
三縄	みなわ	// 中西字ナガウチ245-3	S. 6. 9. 19
祖谷	いやくち	// 山城町下川字東505-2	S. 10. 11. 28
阿波川	あわかわち	// 大川持字中ハシ596	S. 10. 11. 28
小歩危	こほけ	// 西宇字カリヤ579-2	S. 10. 11. 28
大歩危	おほほけ	// 西祖谷山村字徳善西6	S. 10. 11. 28
土佐岩原	とさいわはら	高知県長岡郡大豊町岩原字コミ2-2	S. 10. 11. 28
豊永	とよなが	// 東土居字ヲモイデ182	S. 9. 10. 28
大田	おおたぐち	// 大字船戸字東田26-2	S. 9. 10. 28
土佐穴内	とさあなない	// 字貫入道1983-4	S. 9. 10. 28
大杉	おおすぎ	// 中村大字下ヨコイシ1686	S. 7. 12. 20
土佐北川	とさきたがわ	// 宇川崎1929-3	S. 35. 10. 1
角茂谷	かくもたに	// 字角茂谷1214	S. 5. 6. 21
繁藤	しげとう	高知県香美郡土佐山田町繁藤字南カイゴヤ37	S. 5. 6. 21
新改	しんがい	// 東川字エノキモト2256	S. 22. 6. 1
土佐山田	とさやまだ	// 宮前町163	T. 14. 12. 5
山田西町	やまだにしまち	// 西本町	S. 27. 1. 27
土佐長岡	とさながおか	南国市西山字西利岡丸944-3	S. 27. 5. 1
後免	ごめん	// 駅前町2丁目4-104	T. 14. 12. 5
土佐大津	とさおおつ	高知市大津字寺添甲558-3	T. 14. 12. 5
布師田	ぬのしだ	// 布師田字スミ田2418-2	S. 27. 4. 15
土佐一宮	とさいいく	// 一宮3486-3	T. 14. 12. 5
薊野	あざうの	// 字蔭川ケ枝1099-4	S. 27. 4. 15
高知	こうち	// 北本町2丁目7-1	T. 13. 11. 15
入明	いりあけ	// 幸町739-6	S. 26. 12. 15
円行寺	えんぎょうじ	// 西新屋敷字兵庫113-3	S. 39. 10. 1
旭	あさひ	// 旭駅前町字カグソ1551-3	T. 13. 11. 15
高知商桑前	こうちしょうそうまへ	// 上本宮町字月の輪670-3	S. 61. 11. 1
朝倉	あさくら	// 朝倉字串田内144-2	T. 13. 11. 15
枝川	えだがわ	高知県吾川郡伊野町枝川字スミ澤763-2	S. 61. 11. 1
伊野	いの	// 荻の坪1430-3	T. 13. 11. 15

駅名読み	所在地	営業開始
波川はかわ	高知県吾川郡伊野町波川字コヤガイケ1502-5	S. 39. 10. 1
日下くさか	高岡郡日高村本郷字米神の前284-2	T. 13. 3. 30
岡花おかばな	六反地2199-4	S. 35. 8. 20
土佐加茂とさかも	佐川町加茂字保木屋敷660-1	T. 13. 3. 30
西佐川にしさかわ	字垣添2060-2	T. 13. 3. 30
佐川さかわ	字寺中1046-4	T. 13. 10. 25
楳野々えりのの	字横田1231-2	S. 35. 10. 1
斗賀野とがの	大字東祖字ガハナイゲ1285	T. 13. 3. 30
吾桑あそう	須崎市吾井郷甲字末酒687-1	T. 13. 3. 30
多ノ郷おおのこう	妙見町1-22	S. 22. 6. 1
大間おおま	多ノ郷甲矢羽田305-3	S. 35. 10. 1
須崎すさき	原町1丁目10-13	T. 13. 3. 30
土佐新荘とさしんじょう	西町2丁目199-1	S. 14. 11. 15
安和あわ	安和六分一 256-3	S. 14. 11. 15
土佐久礼とさくくれ	高知県高岡郡中土佐町大字久礼6645	S. 14. 11. 15
影野かげの	窪川町影野宮の前甲258-3	S. 22. 10. 20
六反地ろくたんじ	大字下巽地字岡谷15	S. 36. 4. 15
仁井田にいだ	仁井田1246-2	S. 26. 11. 12
窪川くぼかわ	琴平町16-16	S. 26. 11. 12

土佐くろしお鉄道「窪川・中村」旧中村線(土讃線直通運転区間)(43.0km)

駅名読み	所在地	営業開始
窪川くぼかわ	(土讃線の項)	
若井わかい	高知県高岡郡窪川町若井47-41	S. 38. 12. 18
荷桶かいな	幡多郡佐賀町荷桶236-1	S. 38. 12. 18
伊与喜いよき	伊与喜61-2	S. 38. 12. 18
土佐佐賀とささが	佐賀1278-6	S. 38. 12. 18
土佐白浜とさしらはま	白浜127-1	S. 45. 10. 1
有井ありいがわ	大方町大字有井川字塩屋ケ原	S. 45. 10. 1
土佐上川口とさかみかわぐち	大字上川口字弓場ノ谷	S. 45. 10. 1
浮穂うきふち	大字浮穂字丸田1143-4	S. 45. 10. 1
土佐入野とさいりの	大字入野字庭尻1986-5	S. 45. 10. 1
西大方にしおおがた	大字上田ノ口字下新田	S. 45. 10. 1
古津賀こつか	中村市古津賀道廣2243番地	S. 63. 4. 1
中村なかむら	駅前町7-1	S. 45. 10. 1

新旧線名対照表

旧線名	現在の線名
阿南鉄道	牟岐線
阿波軌道	高德線, 鳴門線
阿波線	高德線
阿波鉄道	(鍛冶屋原線), 高德線
阿波国共同汽船	(小松島線), 牟岐線
宇和島線	予讃線, 予土線
宇和島鉄道	予土線
愛媛鉄道	内子線, 予讃線
愛媛線	内子線, 予讃線
高知線	土讃線
西条線	予讃線
讃岐鉄道(山陽鉄道)	土讃線, 予讃線
讃予線	土讃線, 予讃線
多度津線	予讃線
徳島鉄道	徳島線
徳島本線	土讃線
	()は廃止線

廃止駅名一覧

駅名	読み	線名	廃止年月日	備考
阿波市場	あわいちば	高德線	昭46. 4. 1	
犬伏	いぬぶし	鍛冶屋原線	昭47. 1. 16	同日鍛冶屋原線(板野・鍛冶屋原間)廃止
鍛冶屋原	かじやばら	鍛冶屋原線	昭47. 1. 16	同上
金鷺	かないせ	牟岐線	昭37. 7. 18	
神宅	かみやけ	鍛冶屋原線	昭47. 1. 16	同上
小松島	こまつしま	小松島線	昭60. 3. 14	同日小松島線(中田・小松島間)廃止
小松島港	こまつしまこう	小松島線	昭60. 3. 14	同上
椿宮	つばきのみや	予讃線	昭39. 10. 1	同日市坪駅開業
春賀	はるか	愛媛線	昭9. 9. 1	
浜多度津	はまたどつ	予讃線	昭54. 7. 1	同日多度津・浜多度津間廃止
船戸	ふなと	徳島線	大3. 3. 25	同日新線開業(路線変更)により川田駅新設
古川	ふるかわ	阿波線	昭10. 3. 20	同日高德線全通、吉成・古川間を廃止
古庄	ふるしょう	牟岐線	昭36. 4. 1	同日羽ノ浦・古庄間(貨物線)廃止
羅漢	らかん	鍛冶屋原線	昭47. 1. 16	同日鍛冶屋原線(板野・鍛冶屋原間)廃止

駅名改称一覧

現在の駅名	読み	線名	改称年月日	旧駅名	備考
阿南	あなん	牟岐線	昭41.11.1	阿波富岡	
阿波川島	あわかしま	徳島線	大4.7.1 (大3.3.25)	神後 (川崎)	
阿波山川	あわまかわ	徳島線	昭32.4.1	湯立	
有井川	ありいがわ	中村線	昭57.11.15	東大方	現・土佐くろしお鉄道
板野	いたの	高德線	昭31.4.10	板西	
伊予出石	いよいずし	予讃線	昭25.4.1	上老松	
伊予市	いよし	予讃線	昭32.4.1	南郡中	
大西	おおにし	予讃線	昭34.10.1	伊予大井	
大歩危	おおほけ	土讃線	昭25.10.1	阿波赤野	
北河内	きたがわち	牟岐線	昭34.10.1	赤河内	
小歩危	こほけ	土讃線	昭25.10.1	西宇	
繁藤	しげとう	土讃線	昭38.10.1	天坪	
高瀬	たかせ	予讃線	昭34.10.1	上高瀬	
鳴門	なると	鳴門線	昭23.8.1	撫養	
浜多度津	はまたどつ	予讃線	大2.12.20	多度津	
撫養	むや	鳴門線	昭23.8.1	蛭子前	
山瀬	やませ	徳島線	大3.3.25	山崎	

四国鉄道略年表

	年月日	沿	事
M20	明治		
	20. 5. 18		私設鉄道条例公布 (勅令第12号)
	20. 5. 24		大阪市東区横堀町1丁目川口正衛、多度津村影山甚右衛門ほか16人、讃岐鉄道丸亀・琴平間の鉄道敷設の願書を愛媛県知事に上申
	20. 7. 11		同上、仮免許下付
	21. 2. 15		同上、本免許下付 (3月5日社長に三城弥七を送出)
	21. 4. 10		讃岐鉄道の起工式を琴平で挙行し、多度津を起点に琴平、丸亀両方面へ着工
	21. 4. 27		山陽鉄道会社創立
	21. 10. 28		伊予鉄道松山・三津間を開業 (日本で最初の軽便鉄道)
	●22. 5. 23		讃岐鉄道丸亀・琴平間 (10マイル15チェーン (16.4km)) 開業し8往復の列車を運転 (運転時分48~50分、旅客運賃の賃率下等1マイルにつき1銭・中等2倍・上等3倍) 讃岐鉄道多度津車両修繕場設置 (多度津工場の創立)
	22. 7. 1		東海道線新橋・神戸間が全通
M25	23. 3. 1		讃岐鉄道琴平停車場に公衆電信取扱所を開設 (四国の鉄道停車場における電信取扱いの始まり)
	25. 6. 21		鉄道敷設法公布 (法律第4号)
	26. 5. …		住友鉱山鉄道新居浜・楚開・端出場間を開業 (日本で最初の山岳鉄道)
	26. 9. 14		道後鉄道会社設立
	26. 10. 27		讃岐鉄道丸亀・高松間の鉄道敷設仮免許下付
	27. 1. 24		南予鉄道会社設立
	28. 8. 22		道後鉄道松山・一番町・道後・古町・三津口間を開業
	28. 10. 10		讃岐鉄道丸亀・高松間の鉄道敷設本免許下付
	28. 11. 22		徳島県板野郡一条村大車龍太郎ほか19人、徳島鉄道徳島・川田間の鉄道敷設の願書を徳島県知事に上申
	29. 5. 19		徳島鉄道徳島・川田間の鉄道敷設仮免許下付
M30	29. 7. 4		南予鉄道藤原・松山・郡中間を開業
	29. 10. 6		金蔵寺駅を開業
	30. 2. 21		讃岐鉄道丸亀・高松間 (16マイル55チェーン (26.9km)) を開業
	30. 6. 4		徳島鉄道徳島・川田間の鉄道敷設本免許下付
	30. 7. …		土佐鉄道山田・高知間の鉄道敷設本免許が下付されたが、明治31年6月解放
	30. 11. 27		徳島鉄道徳島・川田間の起工式を挙行
	32. 2. 16		徳島鉄道徳島・鴨島間 (18.9km) を開業
	32. 8. 19		徳島鉄道鴨島・川島 (現阿波川島) 間 (3.8km) を開業
	32. 12. 23		徳島鉄道川島・山崎 (現山瀬) 間 (6.3km) を開業
	33. 5. 1		伊予鉄道が南予、道後兩鉄道を合併
M35	33. 8. 7		徳島鉄道山崎・船戸 (現川田付近) 間 (5.6km) を開業し、徳島・船戸間全通
	33. …		讃岐汽船会社三崎 (岡山)・高松間連絡航路を開設し、讃岐鉄道と連絡
	34. 4. …		讃岐鉄道上・中・下等の特等・並等に改める
	34. 5. 30		徳島鉄道徳島・岩脇間延長線仮免許下付
	35. 6. …		讃岐鉄道並等車の半分を仕切り喫茶室を設置 (女子列車給仕の登場)
	36. 3. 18		山陽汽船会社岡山・高松間、尾道・多度津間航路を開設 (讃岐鉄道と連絡運輸を開始)
	36. 7. 11		土佐電気鉄道会社設立

- 37. 4. 20 土佐電気鉄道福詰・升形町間を開業
- 37. 12. 1 讃岐鉄道会社を山陽鉄道会社が買収
- 39. 3. 31 鉄道国有法公布（法律第17号）
- 39. 11. 7 山陽鉄道に宇野線敷設の本免許下付
- 39. 12. 1 山陽鉄道は国有となり、高松・琴平間と岡山・高松間、尾道・多度津間両航路を逓信省鉄道作業局に移管
高松保線区を設置
- M40 40. 7. 1 瀬田鉄道宇治島営業事務所多度津派出所を設置。工場は帝國鉄道宇治島営業事務所多度津工場と改称
- 40. 9. 1 徳島鉄道徳島・船戸間買収されて国有となり、逓信省鉄道作業局に移管
帝國鉄道神戸営業事務所徳島派出所を設置。徳島駅に徳島車掌所を置く。徳島保線区を設置
- 41. 12. 5 多度津、徳島派出所を廃止し、新たに西部鉄道管理局（神戸）多度津、徳島出張所を設置
岡山・高松間、尾道・多度津間航路は岡山派出所の所管となる
- 42. 10. 12 線路名称制定により高松・琴平間を讃岐線、徳島・船戸間を徳島線とする
- 43. 5. 18 多度津、徳島機関庫を設置
- 43. 6. 12 宇野線全通し、宇野・高松間航路を開業。旧岡山・高松間、尾道・多度津間航路は廃止
- 43. 7. 1 高松駅を新築町に新築し、香川郡宮脇村から移転
- 43. 7. 10 西部鉄道管理局多度津出張所を高松に移し、高松出張所、徳島出張所とする
- 43. 7. 21 高松信号通信区を設置
- 43. 9. 1 多度津機関庫を廃止し、高松機関庫を設置
- 44. 4. 13 徳島線建設のため徳島建設事務所を設置
- 44. 6. 1 岡山派出所が廃止され、宇野航路は広島派出所の所管となる
- 44. 9. 10 松山電気軌道三津浜・松山・道後間電車開通
- 44. 9. 23 宇和島鉄道会社設立
- 44. 11. 18 四国水力電気高松・志度間を開通（電車）
- 44. 11. 29 鉄道専用旅客棧橋の使用開始（高松港）
- 44. 12. 18 高松棧橋待合所を設置し、高松駅の付属として旅客、小荷物の取扱いを開始
- 45. 4. 1 多度津線建設のため鉄道院多度津建設事務所を設置
- 45. 4. 30 高松電気軌道高松・長尾間を開通（電車）
- 45. 7. 30 明治天皇御前 大正と改元
- T2 大正 2. 4. 20 阿波国共同汽船会社小松島・徳島間（11.1km）に線路を建設し、鉄道院がこれを借入れ営業を開始
- 2. 5. 5 西部鉄道管理局を廃止し、神戸鉄道管理局を開設、同高松出張所、同徳島出張所となり、讃岐線、徳島線を所管。宇野航路は岡山運輸事務所の所管となる。多度津工場は鷹取工場多度津支工場と改称
- 2. 12. 20 多度津・観音寺間（23.8km）、多度津・浜多度津間（2.2km）を開業し、多度津・観音寺間の新線上に多度津駅を設け、旧多度津駅を浜多度津と改称
- 3. 3. 25 川田・阿波池田間（40.0km）を開業し、新線上に川田駅を設け、船戸駅を廃止し、川島駅を神後駅、山崎駅を山崎駅と改称
- 3. 3. … 宇野航路は岡山運輸事務所から高松出張所に移管
- 3. 9. 15 鉄道院徳島建設事務所を廃止
- 3. 10. 18 宇和島鉄道宇和島・近永間（17.9km）を開業
- 4. 5. 7 讃岐線海岸寺・龍間間に津島ノ宮駅を開業し、毎年必要な時期に旅客、手荷物および付随小荷物の取扱いを開始
- 4. 6. 23 神戸鉄道管理局を廃止し、西部鉄道管理局（第2次）を開設、同高松出張所、同徳島出張所、同多度津工場とする

T5

T10

- 4. 6. 24 愛媛鉄道会社設立
- 4. 7. 1 徳島線神後駅を阿波川島駅と改称
- 5. 4. 1 多度津線観音寺・川之江間（15.7km）を開業
- 5. 7. 1 阿波電気鉄道撫養・古川間（13.9km）を開業
- 5. 11. 29 小松島線中田・徳島間に気動車の運転開始
- 5. 12. 15 阿南鉄道中田・古庄間（10.6km）を開業
- 6. 5. 15 新造旅客船水島丸（326総トン）宇野航路に就航
- 6. 6. 1 高知建設事務所を置き、高知線の建設に従事
- 6. 9. 1 阿波国共同汽船徳島・小松島間鉄道を買収、国有となる
- 6. 9. 16 西条線川之江・伊予三島間（5.4km）を開業
- 7. 2. 14 愛媛鉄道長浜町（現伊予長浜）・大洲（現伊予大洲）間（15.8km）を開業
- 8. 5. 1 西部鉄道管理局を廃止し、神戸鉄道管理局（第2次）を開設、同高松出張所、同徳島出張所、同多度津工場となり、鷹取工場徳島派出所を設置。高松電力区を設置
- 8. 9. 1 西条線伊予三島・伊予土居間（11.0km）を開業
- 8. 12. 18 珠島丸、貨車渡解曳船として下関から転属
- 9. 5. 1 愛媛鉄道大洲（若宮分岐点）・内子間（10.3km）を開業
- 9. 5. 15 鉄道院は鉄道省となる。神戸鉄道管理局を神戸鉄道局とし、同高松出張所、同徳島出張所、同多度津工場とする
- 9. 10. 27 徳島鉄道治療所を設置
- 10. 4. 19 光吉丸、貨車渡解曳船として宇野航路に配属
- 10. 6. 21 西条線伊予土居・伊予西条間（25.7km）を開業。伊予西条機関庫、西条保線区を設置
- 10. 9. 1 松風丸、貨車渡解曳船として下関から転属
- 10. 9. 21 中萩駅開業
- 10. 9. 30 新造貨車渡解高第一、二、三、四、五号宇野航路に配属
- 10. 10. 10 新造貨車渡解高第六、七、八号宇野航路に配属
貨車航送設備完成、新造貨車渡解による貨車航送開始
- 10. 12. 17 高松鉄道治療所を設置
- 11. 6. 28 神戸鉄道局多度津工場を鷹取工場多度津派出所と改称
- 11. 10. 22 琴平宮電鉄坂出・琴平間を開業
- 11. 10. 30 新造貨車渡解高第九、十号宇野航路に配属
- 11. 11. 29 新造貨車渡解高第十一、十二号宇野航路に配属
- 12. 2. 6 高松鉄道治療所多度津派出所を設置
- 12. 2. 15 阿波電気軌道池谷・鍛冶屋原間（13.6km）を開業
- 12. 5. 1 讃岐線伊予西条・壬生川間（12.5km）を開業
- 12. 5. 21 讃岐線琴平・讃岐財田間（12.6km）を開業
- 12. 6. 29 新造旅客船山陽丸（561総トン）が宇野航路に就航
- 12. 7. 3 新造旅客船南海丸（561総トン）が宇野航路に就航
- 12. 10. 1 讃岐線壬生川・伊予三芳間（3.4km）を開業
- 12. 10. 6 讃岐線を讃予線と改称
- 12. 12. 12 宇和島鉄道近永・吉野（現吉野生付近）間（8km）を開業
- 12. 12. 21 讃予線伊予三芳・伊予桜井間（7.6km）を開業
- 13. 2. 11 讃予線伊予桜井・今治間（7.1km）を開業
- 13. 3. 1 高松列車電灯所を高松駅構内に設置
児島丸、玉置丸を瀬戸内連絡急行汽船会社に売却
- 13. 3. 30 高知線須崎・日下間（25.0km）を開業。神戸鉄道局高知出張所を新設し高知線を所管
須崎駅に須崎車掌室を置き、須崎駅長兼務とする。須崎機関庫、高知保線区、高知通信区、高知電力区を新設
- 13. 4. 1 徳島通信区を設置し、電力関係の業務を兼ねる

13. 4. 13 第三橋立丸、舞鶴・宮津間航路から転属
 13. 4. 17 高松検車所、同多度津分所を設置
 13. 6. 20 廠島丸、門司鉄道局下関港へ転属
 13. 10. 25 佐川駅開業
 13. 11. 15 高知線日下・高知間 (17.1km) を開業
 13. 12. 1 讃予線今治・伊予大井 (現大西) 間 (11.5km) を開業
 14. 6. 21 讃予線伊予大井・菊間 (9.5km) を開業
 14. 7. 1 客車、貨車、機関車の自動連結器付替え作業を実施 (10日完了)
 14. 8. 1 高德線高松・志度間 (16.3km) を開業
 14. 11. 1 須崎機関車を廃止し、高知機関車を設置
 14. 12. 5 高知線高知・土佐山田間 (15.3km) を開業。須崎車掌室を廃止し、高知車掌室を高知駅に置き、駅長兼務とする
 14. 12. 21 栗林駅開業
 15. 3. 21 高德線志度・讃岐津田間 (11.4km) を開業
 15. 3. 28 讃予線菊間・伊予北条間 (11.0km) を開業
 15. 5. 5 小松島検車所を設置
 15. 12. 21 琴平電鉄高松・琴平間を開業
 15. 12. 25 大正天皇崩御 昭和と改元
- 昭和
2. 1. 20 徳島機関車を廃止し、小松島機関車を設置
 2. 4. 3 讃予線伊予北条・松山間 (17.5km) を開業。高松車掌室西条在勤を廃止し、同松山在勤を設置。伊予西条機関車を廃止し、松山機関車、松山保線区を設置
 2. 10. 26 小松島列車電灯所を設置 (昭3.5 車電所と改称)
 2. 11. 10 高松列車電灯所多度津詰所を設置
 3. 1. 15 高松出張所に電気掛設置
 3. 1. 18 阿波鉄道蛭子前・撫養間 (1.1km) を開業
 3. 4. 15 高德線讃岐津田・引田間 (17.4km) を開業
 3. 5. 1 神戸鉄道局を大阪に移転して大阪鉄道局となり、同高松出張所、同徳島出張所、同高知出張所、同鷹取工場多度津派出所となる。徳島電力区を設置
 3. 5. 31 高松検車所多度津分所と同多度津検車掛派出所とする
 3. 7. 3 高知鉄道治療所を設置
 4. 4. 18 高松機関車多度津分庫を設置
 4. 4. 28 讃予線讃岐津田・徳島線佃間 (14.9km) を開業。坪尻、佃信号場を設置 (坪尻信号場の使用開始は昭10.11.28、佃駅の開業は昭25.1)
 4. 5. 11 高松、徳島、高知車掌室をそれぞれ車掌所と改称
 4. 6. 8 松山鉄道治療所を設置
 4. 7. 2 石鏡山駅 (仮駅) 開業 (昭7.7.6 一般営業開始)
 4. 11. 8 徳島車掌所を小松島に移し、小松島車掌所とする
 4. 11. 12 堀江温泉鉄道仏生山・堀ノ江間を開業 (ガソリンカー)
 4. 11. 28 車両渡船第一号高丸、宇高航路に就航
- 5
5. 2. 27 讃予線松山・南郡中 (現伊予市) 間 (11.6km) を開業
 5. 4. 1 讃予線を予讃線と改称
 5. 4. 7 琴平急行電鉄坂出・琴平間を開業
 5. 6. 21 高知線土佐山田・角茂谷間 (15.4km) を開業
 5. 11. 1 鷹取工場徳島派出所を廃止
 6. 2. 10 琴平急行電鉄と連絡運輸を開始
 6. 3. 23 橋立丸売却
 6. 4. 1 鷹取工場多度津派出所は、大阪鉄道局多度津工場となる

6. 7. 15 徳島・小松島間、徳島・阿波川島間で気動車の運転開始
 6. 9. 19 徳島線阿波池田・三縄間 (3.8km) を開業
 7. 6. 11 第三橋立丸、仙台鉄道局青森港へ転属
 7. 8. 1 高知建設事務所を廃止
 7. 12. 1 予讃線南郡中・伊予上灘間 (11.1km) を開業
 7. 12. 20 高知線角茂谷・大杉間 (8.6km) を開業
 8. 1. 21 椿ノ宮乗降場を開設し、椿ノ宮大祭日に限り取扱い
 8. 4. 1 伊予寒川駅開業
 8. 7. 1 阿波鉄道古川・撫養間、池谷・鍛冶屋原間、新町橋・阿波中原間航路を買収し阿波線とする
 8. 8. 1 宇和島鉄道宇和島・吉野生間を買収して宇和島線とする。高松車掌所宇和島支所、宇和島機関庫、宇和島保線区、松山通信区を設置
 8. 9. 22 松山機関庫伊予大洲分庫を設置
 8. 10. 1 愛媛鉄道長浜町・大洲間、若宮・内子間を買収して愛媛線とする。高松車掌所伊予大洲支所を設置。若松信号場を設置 (昭10.10.5 廃止)
 9. 3. 24 予土線 (自) 松山・久万間 (33km) を開業。松山自動車所を設置
 9. 3. 31 川池線 (自) 川之江・阿波池田間 (32km) を開業。川之江自動車所を設置
 9. 7. 12 車両渡船第二号高丸、宇高航路に就航
 9. 9. 20 小松島線に丈六、富田浦、徳島線に鮎喰、白鳥前、下浦、麻植塚を開業し、旅客に限り運輸営業を開始
 9. 10. 28 高知線大杉・豊永間 (11.3km) を開業
 10. 1. 25 大橋線 (自) 土佐山田・大橋間 (27km) を開業。土佐山田自動車所を設置
 10. 2. 20 徳島線徳島・蔵本間に佐古駅を設置し、一般運輸営業を開始
 10. 3. 20 高德線引田・坂西間 (12.9km)、阿波線吉成・徳島線佐古間 (4.9km) を開業して、高德線が全通
 吉成・古川間、新町橋・阿波中原間航路を廃止
 10. 6. 9 予讃線伊予上灘・下灘間 (5.3km) を開業
 10. 7. 21 予土線 (自) 久万・佐川間 (71km) を開業し、松山・高知間自動車連絡なる。松山自動車所佐川支所を設置
 10. 8. 1 広島鉄道局が新設され、広島鉄道局高松出張所、同徳島出張所、同高知出張所、同多度津工場となり、宇高航路は高松出張所の所管となる
 10. 10. 6 予讃線下灘・伊予長浜間 (10.7km) 開通
 内子線五郎・新谷間 (3.7km) 開通、同時に伊予大洲・新谷間の営業を廃止し、新谷・内子間を内子線に編入。松山機関庫伊予大洲分庫を廃止
 10. 11. 28 徳島線三縄・高知線豊永間 (29.6km) 開通により高知方面と多度津および徳島方面が連絡、予讃線多度津・阿波池田間、徳島線阿波池田・三縄間および高知線を併合、土讃線と改称。阿波池田保線区を設置
 11. 2. 25 西讃線 (自) 観音寺・琴平間 (18km)、琴弾公園・観音寺海水浴場間 (1km) を開業。観音寺自動車所を設置
 11. 3. 1 南予線 (自) 近永・魚成橋間 (31km)、土居古市・土居町間 (2km) を開業。伊予日吉自動車所を設置
 11. 3. 25 小松島車掌所を廃止して徳島車掌所を設置
 11. 3. 27 牟岐線羽ノ浦・桑野間 (14.9km) を開業
 11. 6. 15 光喜丸売却
 11. 7. 1 阿南鉄道中田・羽ノ浦間 (8.5km 一般)、羽ノ浦・古庄間 (2.1km 貨物) を買収
 11. 8. 1 多度津工場に機関車職場を新設
 11. 9. 1 鉄道局に都課制をしき、従来の課を部に、掛を課に改め、現業機関の倉庫を用品庫に、無線通信所を電務区に、車掌所を車掌区に、自動車所を自動車区に、機関庫を機関区に、検

15

- 車所を検車区に、電機修繕場を電修場に、車電所を車電区に改め、また支所、支庫を支区に改める
高松車掌区宇和島支区は、同宇和島派出所に、同伊予大洲支区は、同伊予大洲派出所（昭13.3.31 廃止）となる
- 11. 9. 11 小松島機関区徳島支区を設置
 - 11. 9. 19 予讃線伊予大洲・伊予半原間（4.0km）を開業
 - 11. 11. 21 豊浜線（自）豊浜・財田大野間（9.0km）を開業
 - 11. 12. 1 三島線（自）伊予三島・上分間（5.0km）を開業
 - 12. 6. 27 牟岐線桑野・阿波福井間（6.3km）を開業
 - 12. 7. 1 新改番号場を設置
 - 12. 8. 1 普通線（自）一ノ谷・普通寺間（16.0km）、仁尾線（自）普通寺大通・葛島渡船場間（17.0km）を開業
 - 12. 9. 14 第三橋立丸、仙台鉄道局から曳船として転属
 - 13. 3. 31 高松車掌区伊予大洲派出所廃止
 - 13. 12. 1 南予線（自）伊予大洲・魚成橋間（39.0km）を開業
 - 14. 2. 6 予讃線伊予半野・八幡浜間（9.3km）を開業
 - 14. 11. 14 第三橋立丸、華中鉄道へ売却
 - 14. 11. 15 土讃線須崎・土佐久礼間（10.9km）を開業
 - 14. 12. 14 牟岐線阿波福井・日右佐間（14.4km）を開業
 - 14. 12. 22 出浦丸、宇高航路に曳船として下関港から転属
 - 15. 3. 1 保線区の線路丁場を線路班と改称
 - 15. 4. 1 広島鉄道局高松出張所に船舶係を置く
 - 15. 8. 1 小松島線丈六、富田浦、徳島徳島嶺、白島前、下浦、麻植駅の営業を停止
 - 15. 8. 14 金蔵駅を仮駅に変更
 - 15. 12. 1 多度津鉄道診療所を多度津工場内に移し、工場長の管理となる
 - 16. 4. 1 高松、徳島、高知、多度津工場鉄道青年練成所を開設（昭21.9.1 鉄道青年学校と改称）
 - 16. 5. 21 卯之町線（自）坂石・卯之町間（27km）を開業。伊予大洲自動車区を設置し、伊予日吉自動車区は同区の支区となる
 - 16. 6. 3 広島鉄道局観音寺修養道場を開設
 - 16. 7. 2 北宇和島・卯之町間（18.7km）を開業し、宇和島・卯之町間、北宇和島・吉野生間を宇和島線と呼称
 - 16. 7. 5 小田町線（自）伊予大洲・琴川口間（35km）を開業
 - 16. 7. 9 高松車掌区宇和島派出所は同支区となる
 - 16. 8. 15 省線と香川県下各鉄道、軌道間において高松・琴平間の旅客運賃プール制を実施し、乗車経路の選択を自由とする
 - 17. 5. 6 小松島検車区牟岐派出所を設置し、徳島派出所を廃止
 - 17. 6. 20 多ノ郷番号場を設置
 - 17. 7. 1 牟岐線日和佐・牟岐間（14.5km）を開業
 - 17. 9. 11 高松、徳島、高知の各出張所を廃止し、広島鉄道局高松管理部を新設。多度津工場は広島鉄道局多度津工機部と改称。宇高航路は広島鉄道局高松管理部の所管となる
 - 17. 9. 28 第三、四、五期門丸、下関・小森江間航路から転属
 - 17. 11. 4 第一四期門丸、下関・小森江間航路から転属
 - 17. 11. 14 施設部八幡浜工機部を設置
 - 18. 4. 1 多度津工機部に自動車職場を設置
 - 18. 5. 1 広島鉄道局所轄生技工機部多度津分機部を設置（11月1日 多度津技能者養成所と改称）
 - 18. 5. 21 第二四期門丸、下関・小森江間航路から転属。四期門丸型5船による全船運航を開始
 - 18. 6. 5 羽ノ浦・古庄間の営業を休止

20

- 18. 6. 24 高松鉄道青年練成所松山分所を設置
- 18. 7. 1 旅客船水島丸、宇高航路に就航
- 18. 9. 6 松風丸戸畑港に転出、青森丸曳船として戸畑港から宇高航路に転属
- 18. 11. 1 鍛冶屋原線の営業を休止（10月31日）し、鍛冶屋原線（自）坂西・鍛冶屋原間（7km）を開業。鍛冶屋原自動車区を設置
- 18. 12. 3 多度津検車掛派出所は、高松検車区多度津支区となる
- 19. 3. 1 多度津工場岡山派出所を設置
- 19. 4. 1 広島鉄道局所轄高松分機部を設置（四国鉄道教習所の前身）
- 19. 6. … 松山鉄道青年練成所を設置
- 19. 10. 1 西讃線（自）琴弾公園・仁尾間（8km）を開業
- 19. 10. 15 第一竹崎丸、曳船として下関港から宇高航路に転属
- 19. 10. 16 岡山機械工機部を設置し、多度津工機部の所管とする
- 19. 10. 17 広島鉄道局高松管理部松山出張所を設置
- 20. 4. 29 窪川線（自）土佐久礼・吉野生間（101km）貨物運輸営業を開始。窪川自動車区を設置
- 20. 6. 18 多度津工機部岡山派出所を広島工機部へ移管
- 20. 6. 19 四国鉄道局を開局（3部14課）し、四国鉄道局松山出張所、同徳島出張所、同高知出張所を新設。四国鉄道局業務部に船舶課、自動車課を設置。多度津工機部は四国鉄道局多度津工機部と改称。施設部丸電修場、総務部高松印刷場、同高松用品庫、四国鉄道局高松物資部を新設
- 20. 6. 20 予讃線八幡浜・宇和島線卯之町間（14.6km）開通（宇和島線宇和島・卯之町間を予讃線に編入）し予讃線全通
宇和島検車区を新設し、松山に同区松山支区を置く
- 20. 8. 1 四国鉄道教習所を開所。四国鉄道病院、四国鉄道局多度津物資部を設置
- 20. 8. 8 駅連合区を新設
- 20. 8. 18 高松派出所診療所を設置
- 20. 9. 1 多ノ郷番号場を廃止
- 20. 10. 1 四国鉄道局渉外室を設置
- 20. 10. 15 施設部に建築課を設置
- 20. 10. 16 四国鉄道教習所を西条市氷見町に移転
- 20. 12. 1 四国鉄道局食糧増産部を設置
多度津工機部に製缶職場を設置
- 20. 12. 24 施設部八幡浜工機部を廃止
- 21. 3. 15 業務部に工作課を設置
- 21. 4. 1 高松工機部（岡山）を高松に移転
- 21. 4. 25 四国鉄道局高松給食区を設置
- 21. 5. 1 仁方・堀江間（70km）航路を開業。長水丸広島鉄道局から転属、同航路に就航
- 21. 5. 15 窪川線（自）土佐久礼・吉野生間（105km）一般旅客運輸営業を開始。窪川自動車区田野々支区を設置
宇和島鉄道診療所を設置
- 21. 5. 21 施設部影野工機部を設置
- 21. 6. 1 松山電力区、松山車電区を設置
- 21. 6. 15 高松電務区を設置
- 21. 6. 20 多度津工機部に運搬、利材、仕上職場を設置
- 21. 7. 1 四国鉄道局高松出張所を設置。高松機関区多度津支区を本区に昇格。高知検車区を設置。宇和島検車区松山支区を本区とし、宇和島検車区は同区の支区となる
- 21. 7. 10 多ノ郷番号場を再度設置
- 21. 9. 1 四国鉄道局高松鉄道相談所を設置（昭24.6.30 廃止）
- 21. 10. 16 四国鉄道局高松物資部松山支部、同徳島支部、同高知支部、同教習所支部を設置

21. 12. 25 鍛冶屋原線(自) 鍛冶屋原・穴吹間(25km)、姥御前・一条間(1km)を開業し、阿波線と改称
22. 1. 10 高松車掌区松山支区を本区に昇格し、高松車掌区宇和島支区は松山車掌区宇和島支区となる
22. 2. 1 高松建築区、松山建築区を設置
22. 3. 25 高松、松山、徳島、高知自動車事務所を設置
22. 3. 31 小松鉄道診療所を四国鉄道教習所内に設置(西条市水見町)
22. 4. 1 業務部に鉄道公安課を設置。四国鉄道局坂出職員会館、同観音寺職員会館(旧修養道場)を設置。高知車電区を設置
22. 4. 25 小松島材修場を設置
22. 5. 15 四国鉄道局に陸運部、同部に総務課、陸運課、運輸課、整備課を設置。多度津工機部に自動車課を設置し、業務部の自動車課を廃止
22. 6. 1 新改、多ノ郷信号場を廃止し、新改、多ノ郷駅を開業
高松機械工事区を設置し、多度津工機部の所管とする
松山電力区を設置
22. 6. 10 旅客船映海丸(138総トン) 高松棧橋に配属
22. 6. 15 各出張所に運輸課を設置
22. 7. 1 川口工事区を設置。従来の工事区を高松工事区、影野工事区と改める
22. 7. 6 紫雲丸(1,480総トン) 宇高航路に就航
22. 7. 15 休止中の鍛冶屋原線の営業を復活し、阿波線(自) 板西・鍛冶屋原間の営業を休止
22. 7. 20 補助汽船嶺南丸(77総トン) 高松棧橋に配属
旅客船水島丸、仁方・堀江間航路に転属
22. 7. 25 四国鉄道局に渉外部を設置
22. 9. 1 各出張所を廃止し、四国鉄道局高松管理部、同松山管理部、同徳島管理部、同高知管理部を設置(5課)、松山管理部のみ自動車課を設置(昭24.6.1 廃止)、総務部に保健課、業務部に審査課を、工機部に経理課を設置
予土線(自)を予土北線、予土南線と改称。松山自動車区佐川支区は本区に昇格
22. 10. 11 各自動車事務所に輸送課、資材課、燃料課を設置
22. 10. 20 土讃線土佐久礼・影野間(10.8km)を開業。土讃線に笹場信号場を設置
窪川線(自)土佐久礼・影野間の営業を休止
22. 10. 31 補助汽船福浦丸(77総トン) 高松棧橋に配属
22. 11. 10 工機部鉄工場を鍛冶場と改称。同自動車(宇和島) 職場設置
22. 11. 20 多度津鉄道診療所を、四国鉄道病院多度津分院に昇格。阿波池田鉄道診療所を設置
22. 12. 1 高松派出鉄道診療所を廃止し、四国鉄道病院高松派出診療所を設置
22. 12. 25 祖谷線(自)阿波池田・久保間(50km)、若林・祖谷小川間(3km)の貨物運輸営業を開始。
阿波池田自動車区を設置
22. 12. 31 道路運送管理事務所を設置し、各自動車事務所を廃止
23. 1. 15 三崎線(自)八幡浜・九町間(24km)、八幡浜・卯之町間(44km)、吾木・川辻間(5km)、清水・伊予長浜間(33km)の貨物運輸営業を開始。八幡浜自動車区を設置
23. 2. 23 松山鉄道診療所伊予西条派出所を設置(昭24.8.1 診療所に昇格)
23. 2. 26 旭山丸(1,456総トン) 宇高航路に就航
23. 3. 31 鉄道青年学校を廃止
23. 4. 1 四国鉄道教習所を伊予小松から普通寺へ移転
川口工事区を下関地方施設部へ移管。食糧増産部観音寺食品加工場、勝間食品加工場、赤岡漁場廃止
23. 4. 20 鉄道教習所移転により、小松鉄道診療所を廃止、普通寺鉄道診療所を設置
23. 5. 1 坂出職員会館を廃止し、高松職員会館を設置
23. 5. 31 駅連合区を廃止

23. 6. 1 高松、松山、徳島、高知管理部職員養成所、四国鉄道病院看護婦養成所を設置。影野工事区を廃止
23. 6. 25 鷺羽丸(1,456総トン) 宇高航路に就航
23. 8. 1 姪子前を撫養に、撫養を鴨門に駅名改称
23. 8. 29 映海丸、広島海上保安部へ転属し、「げんかい」と改名される
23. 9. 1 徳島鉄道診療所を、四国鉄道病院徳島分院に昇格
23. 10. 1 高松用品庫高知支庫設置
23. 10. 11 小松島機関区阿波池田支区を設置
23. 11. 30 四国鉄道局食糧増産部を廃止
23. 12. 1 松山機関区伊予西条支区、松山検車区伊予西条派出所を設置
23. 12. 20 工機部技術課を廃止し、車両課、設備課を設置
23. 12. 25 渉外部を廃止し、業務部渉外課を設置。陸運部陸運課を廃止し、陸運部鉄道課、小運送課を設置
23. 12. 27 山陽丸、南海丸、関門丸(5隻)の運航廃止
23. 12. 31 多度津工機部岡山機械工事区を広島鉄道局へ移管
24. 1. 11 第一鉄栄丸、下関から転属
24. 1. 30 阿波線(自) 拜原西・脇町間(1km) および窪川線(自) 土佐田野々・大奈路間(6km)を開業
24. 3. 9 鍛冶屋原自動車区穴吹派出所を廃止
24. 3. 10 川之江自動車区阿波佐野派出所、同阿波池田派出所を設置。鍛冶屋原自動車区勝町派出所を設置
24. 5. 31 普通寺鉄道診療所を廃止
24. 6. 1 公共企業体への移行に伴い、陸運部を廃止し自動車部を設置、同部に運輸課、整備課を設置。鉄道教習所は付属機関となる。高松、松山、徳島、高知鉄道公安室を設置。四国鉄道病院多度津分院は多度津鉄道病院に昇格。松山管理部自動車課廃止
24. 6. 23 第二鉄栄丸、広島局から宇野港に転属
24. 6. 29 高松、観音寺職員会館は職員宿泊所と改称
24. 7. 1 四国地方資材部を設置(鉄道局から分離)、総務部高松用品庫、同高知支庫、工機部用品庫は資材部の所管となる。総務部品課を廃止し、調達課を設置
高松電力区高松第一電力分区分を高松電力区に、高松第二電力分区分を栗林電力分区分に改称
24. 7. 31 高知検車区斗賀野派出所を廃止
24. 8. 1 土讃線笹場信号場を廃止
松山鉄道診療所伊予西条派出所は伊予西条鉄道診療所に昇格、多度津鉄道病院普通寺派出所を廃止
24. 8. 18 高松鉄道公安室多度津分室を設置
24. 8. 25 高松通信区高松第三通信分区分を設置
24. 9. 1 伊予大洲自動車区鹿野川派出所、同坂石派出所、同土居町派出所、同大瀬派出所、佐川自動車区土佐大崎派出所設置。川口工事区を門司鉄道局から移管
24. 9. 14 多度津職員宿泊所を設置
24. 9. 15 高知検車区影野派出所を廃止し、同区須崎派出所を設置
24. 12. 27 予讃線貨物支線坂出・坂出港間(2.9km)を開業
25. 1. 10 土讃線坪尻、佃信号場を廃止(1月9日付)し、坪尻、佃駅を開業
25. 3. 25 紫雲丸、鷺羽丸と直島水道南口で衝突。紫雲丸は沈没し乗組員7人死亡
25. 3. 31 松山建築区、宇和島保線区を廃止
25. 4. 1 地方組織改正により四国鉄道管理局を開局。10長(駐在運輸長を含む)32主幹のほか主任考査員、輸送指令主任、主任車両監査員、主任施設監査員を配置
高松、松山、徳島、高知管理部を廃止。多度津工機部は多度津工場と改称。検車区と車電区を統合して客貨車区を設置、通信区は信号通信区と改称

- 運輸長を輸送長と改称
四国地方経理事務所を開所、所長、会計長、主任監査員、5主幹4主任を配置し、松山、徳島、高知に出納所を設置。四国営業支配人を設置、高松、新居浜、松山、徳島、高知の5地方営業所を設置。四国地方資材事務所を開所、所長以下3主幹を配置し四国地方資材部を廃止。四国地方自動車事務所を開所、所長以下3主幹を配置し、自動車区を自動車営業所と改称。高松職員養成所（普通寺）を設置
- 予讃線上老松駅を伊予石駅と改称
25. 5. 1 西讃線（自）琴弾公園停車場廃止により、琴弾公園・観音寺海水浴場間（1km）は観音寺・観音寺海水浴場間（2km）に、仁尾線（自）琴弾公園・普通寺大通間（24km）は観音寺・普通寺大通間（26km）に改正
- 阿波線（自）坂西・鍛冶屋原間（7km）を開業
25. 5. 6 高松および宇野伐橋と鷺丸、眉山丸間に無線電話開設
25. 5. 10 川池線（自）伊予金田・堂成間（21km）、窪川線（自）土佐仁井田・土佐興津間（19km）、土佐窪川・本堂間（7km）、西讃線（自）観音寺・観音寺港間（2km）を開業
第一、二、三、四、五閘門丸を売却
25. 5. 19 高松用品試験場を設置
25. 6. 1 南予線（自）伊予大川・蔵川間（5km）を開業
25. 7. 1 休止中の南予線（自）出目・近永間（2km）、予土南線（自）富士見町・西佐川間（1km）、西讃線（自）仁尾・鷺島渡船場間（1km）を再開業
25. 8. 1 四国営業支配人を廃止し、四国地方営業事務所を設置。運輸長を輸送長と改称。高松職員養成所は普通寺職員養成所と改称。宇野伐橋を岡山鉄道管理局から移管
25. 9. 1 大橋線（自）楠目・東佐岡間（4km）を開業
25. 10. 1 駅連合自治会を新設。土讃線西字を小歩危に、阿波赤野を大歩危に駅名改称
車急「せと号」「南風号」の運転を開始。宇野・高松間旅客車航送開始
25. 10. 16 予土南線（自）富士見町・吉畑間（8km）、土佐大崎・池川間（6km）を開業
25. 11. 4 土讃線阿波川口・小歩危間の山城谷ザイ道開通
25. 12. 1 徳島建築工事区を設置
卯之町線（自）伊予中筋・頭王間（5km）、大橋線（自）神母ノ木・竜河洞間（4km）を開業
25. 12. 5 南予線（自）鹿野川・神納間（18km）を開業
26. 2. 1 大田工事区を設置
26. 2. 6 予土北線（自）落出・古味間（15km）を開業
26. 4. 1 四国鉄道管理局は10長27主幹8主査配置となり、施設長付土木、停車場、電力主幹を廃止し、計画、工事、電気主幹を配置。高松機械工事区を廃止し、高松機械区を設置。小松島客貨車区車較派出所を廃止し、同区徳島支区を設置。普通寺職員養成所を廃止。普通寺教習所に管理主幹および教務主幹を配置
26. 4. 10 予土南線（自）佐川・高知間（28km）を開業し、松山・高知間急行便の運転開始
26. 5. 31 徳島建築工事区を廃止
26. 6. 1 大洲工事区を設置
26. 7. 10 南予線（自）近永・宇和島間（15km）、出目・吉野生間（7km）を開業
26. 8. 10 八幡浜線（自）大洲本町・八幡浜港間（21km）を開業
26. 10. 1 南予線（自）土居町・三滝間（5km）を開業
26. 11. 1 小豆島に高松駅土庄荷扱所、同内海荷扱所を設置
26. 11. 10 金砂線（自）中山口・奥の院間（4km）を開業
26. 11. 12 土讃線影野・窪川間（8.2km）を開業。窪川線（自）休止区間中の床鍋・影野間（3km）の営業を復活し、土佐仁井田を仁井田、土佐窪川を窪川と改称
26. 11. 30 川口工事区を廃止
26. 12. 25 長水丸、広島鉄道管理局へ転出。五十鈴丸、広島鉄道管理局から仁尾航路に転属。水島丸、

- 宇高航路へ転属
27. 1. 27 気動車用旅客駅を新設、予讃線（香西・讃岐府中、八十場、讃岐塩屋、高瀬大坊）高德線（神前）土讃線（山田西町）
- 予土南線（自）上仁淀・長者間（8km）、大橋線（自）大橋・五王堂間、美良布・土佐河口間、窪川線（自）大奈路・下道口間を開業
27. 3. 1 撫養線を鴨門線に改称。銚子前を撫養に撫養を鴨門に駅名改称
27. 3. 23 土讃線天坪・土佐山田間で重油併燃運転開始
27. 4. 1 大田工事区を大阪工事事務所へ移管
阿波池田、八幡浜自動車営業所を廃止し、川之江自動車営業所阿波池田支所を設置
27. 4. 5 南予線（自）伊予日吉・父野川間、阿波山手線（自）鍛冶屋原・西林間（2.2km）、市場町筋・市場町間（1km）を開業
27. 4. 15 土讃線に気動車用旅客駅布師田、菊野を設置
27. 5. 1 土讃線に気動車用旅客駅土佐長岡を設置
27. 6. 1 大阪工事事務所高松建築工事区設置（四国鉄道病院の建築担当）
27. 8. 5 四国鉄道管理局に総務、経理、営業、運転、施設の5部25課と、地方自動車事務所、地方資材部を設け、多度津工場は本庁直轄となり、日本国有鉄道多度津工場と改称。輸送長は再び運輸長と改称。営業部に海務課、船務課および営業部次長を設置、渉外課廃止
27. 9. 1 急行小口扱、小口混載貨物取扱開始
27. 10. 25 興津線（自）本堂・志和間（14km）を開業
27. 11. 13 高松機関区新築工事竣工、新区舎に移転
27. 12. 3 15トン積有かい車の2口規制実施
28. 1. 15 旅客運賃（約1割アップ）改定
宇高航路連絡船に特別二等船室を設置
28. 1. 31 運輸長（駐在）を駐在運輸長とし、担当区域一部改正
28. 2. 10 予土南線（自）越知・梶見川間（11km）、池川・尾居間（8km）を開業
28. 3. 9 水島丸売却
28. 3. 15 大橋線（自）東佐岡・猪野々間（18km）および美良布・土佐河口間（1km）開業
28. 3. 26 宇和島線吉野生・江川崎間（10.3km）を開業
28. 3. 31 窪川線（自）床鍋・土佐久礼間（12km）を廃止
28. 5. 1 第三号高丸（1,273総トン・積載貨車22両）宇高航路に就航
28. 5. 10 牟岐線羽ノ浦・古庄（貨物駅）間（2.1km）を開業
28. 8. 1 川之江自動車営業所阿波池田支所を廃止し、同阿波池田派出所を設置
28. 8. 20 興津線（自）津・土之加江間（11km）を開業
28. 11. 5 大橋線（自）永瀬・大橋橋間（3km）を廃止（11月4日付）し、坂野・大橋橋間を開業（4km）、新宮線（自）伊予新宮・天日間（8km）を開業
28. 12. 1 小田町線（自）大瀬・村前間（5km）を開業
29. 1. 25 大橋線（自）土佐山田・はりまや橋間（18km）を臨時開業（4月25日本開業）、国鉄バスの高知駅乗入れ実現
四国鉄道病院の新築完成
29. 2. 1 多度津鉄道公安分室を廃止し、同多度津派出所を設置
29. 3. 30 大田口・土佐穴内間の和田山ザイ道が開通し、新線に変更
29. 3. 31 仁方・堀江間航路に就航する五十鈴丸を中国財務局から購入
29. 4. 1 旅客運賃改定、二等、一等普通運賃の通行税が外わく制となり、同時に二等、一等旅客運賃の免税取扱開始
小松島機関区からの分枝臨港線の使用を開始
川之江自動車営業所阿波池田派出所を廃止
29. 4. 25 大橋線（自）土佐山田・高知はりまや橋間（18km）一般乗合旅客自動車運送事業開始
29. 5. 26 大橋線（自）大橋・岡の内間（12km）を開業

30

29. 7. 20 金宮線(自)奥の院・佐々運間(15km)を開業
 29. 8. 12 九州・四国間貨物連絡輸送実施(八幡浜・西大分)
 29. 9. 1 大阪工務所高松建築工事区廃止
 29. 9. 2 第三号高丸による自動車航送を開始
 29. 9. 10 阿波山手線(自)広永・御所役場前間(2km)、土成役場前・北二条・鴨島間(5km)を開業
 29. 11. 1 普通寺線(自)六ノ坪・本山間(1km)を開業
 29. 11. 30 阿波川端、阿波市場および立道の旅客荷物取扱制限廃止
 29. 12. 30 大橋線(自)五王堂・彭間(8km)を開業
 30. 2. 1 旅客周遊割引乗車券発売開始
 30. 3. 2 管理駅指定、新谷(五郎駅長管理) 鍛冶屋原(板西駅長管理)
 30. 5. 11 紫雲丸、第三号高丸と高松港外で濃霧のため衝突、紫雲丸は沈没、第三号高丸は船首大破。死亡166人、行方不明2人、水没貨車15両、同手小荷物車4両。宇野・高松間航路の客車航送は中止
 30. 6. 1 川池線(自)川之江・伊予三島間(6km)、予土南線(自)池川・安居間(7km)を開業
 30. 6. 10 鍛冶屋原線神宅を被管理駅に指定(板西駅長管理)
 30. 7. 5 四国鉄道管理局営業部海務課、船務課を廃止、宇高船舶管理部を設置し、総務課、海務課、船務課の3課を設け、部長、次長、監督を置く
 30. 8. 1 組織改正、鉄道病院の皮膚泌尿科部は皮膚泌尿器科部、理学診療科部は呼吸器科部に、保健管理部(四国)、放射線室(四国、多度津、徳島)、物療室(四国)、病理室(四国、多度津、徳島)を設置
 30. 8. 25 旅客船七浦丸(180総トン)、広島鉄道管理局から訓練船として宇高船舶管理部に転属
 30. 10. 1 大阪工務所所大田口工務区を廃止し、同事務所岩原工務区を設置
 30. 10. 11 紫雲丸を瀬戸丸と改名(16日就航)
 30. 10. 20 予土北線(自)大街道・道後町間(3km)、御三戸・面河間(26km)を開業
 31. 2. 1 卯之町線(自)野村町・貝吹間(9km)、野村中学校・荷刺間、大橋線(自)土佐小川・千登間(6km)を開業。大橋線(自)磯野・大橋間(4km)の貨物自動車運送開始、大橋線(自)永瀬・大橋橋間(3km)の貨物自動車運送廃止
 31. 3. 15 小田町線(自)河口橋・程内間(5km)を開業
 31. 4. 1 四国鉄道管理局普通寺教習所を廃止し、普通寺職員養成所を設置
 仁方・堀江間航路、連絡船五十鈴丸、堀江棧橋を広島鉄道管理局へ移管
 31. 4. 10 高德線板西駅を板野駅と改称
 31. 4. 25 仁尾線(自)仁尾・生里間(13km)、南予線(自)伊予大谷・伊予白石間(7km)を開業
 31. 5. 12 土讃線で電気式ディーゼル機関車による運転開始
 31. 6. 15 補助汽船第一竹崎丸、売却
 31. 6. 21 窪川線(自)秋丸・日の谷口間(5km)を開業
 31. 7. 1 三本松線(自)御所・三本松間(27km)、阿波線市場町・宇間(3km)を開業
 31. 7. 27 松山・高知間夜間急行自動車便の運転を開始
 31. 8. 1 窪川自動車営業所田野々支所を廃止
 31. 8. 25 土讃線大歩危・土佐岩原間、周志づい道が開通
 31. 9. 10 徳島線の客車列車を気動車列車に置き換え
 31. 11. 1 予讃線に準急「いよ号」の運転を開始
 31. 11. 13 予讃線香西駅を駅員配置駅とし、被管理駅から除く
 31. 11. 19 普通寺線(自)一ノ谷・六ノ坪間(1km)を開業
 31. 12. 1 次の停車場の営業範囲を改正。喜多山(内子線)旅客(駅員無配置駅となり五郎駅長管理)、務田、二名(宇和島線)旅客、手小荷物、但し配達はしない。大伏(鍛冶屋原線)旅客(駅員無配置駅となり板野駅長管理)、教会前、金比羅前(鳴門線)旅客(駅員無配置駅となり鳴門駅長管理)
 31. 12. 15 土讃線新改(しんかい)を「しんがい」に、高德線讃岐白鳥(さぬきしらとり)を「さぬ

きしらとり」に呼称変更

32. 1. 16 国有鉄道地方組織改正。関西支社の開設により鉄道管理局、船舶管理部、地方自動車事務所、地方資材部は支社の地方機関となる。審査統計課は、関西支社審査統計室四国分室審査統計課となる
 32. 2. 15 五十崎駅(内子線)は被管理駅(内子駅長管理)となる
 32. 2. 20 小田町線(自)矢落橋・田処間(14km)を開業
 32. 3. 1 大橋線(自)岡の内・土佐落合間(14km)を開業
 32. 4. 1 予讃線南郡中駅を伊予市駅に、徳島線湯立駅を阿波山川駅と改称
 32. 5. 10 中筋線(自)蔵川・伊予中筋間(12km)を開業
 32. 10. 1 予讃線上高瀬・本山間に気動車用旅客駅比地大を設置
 32. 10. 10 訓練船の廃止
 32. 10. 18 訓練船七浦丸は旅客船として高松港に係留
 32. 11. 1 徳島線に気動車用旅客駅下浦、麻都原を設置
 32. 11. 25 南予線(自)高川・川根南間(5km)、父野川・伊予大村間(8km)を開業
 33. 2. 15 国有鉄道組織改正により統計課は事務管理統計課となる
 33. 3. 5 七浦丸売却、尾道へ曳航(2.18入札)
 33. 3. 6 仁方・堀江間航路二等旅客取扱開始
 33. 4. 15 松山公認小荷物取扱所新設
 33. 4. 17 第七鉄丸青函船舶鉄道管理局へ移籍
 33. 5. 1 予土北線(自)大街道・立花間、大橋線(自)大橋・永瀬間、猪野々・猪野々口間を開業
 33. 5. 15 荘内線(自)生里・箱間(2km)、予土南線(自)川内ヶ谷・越知間(3km)、池川線(自)用居・楢谷間(4km)を開業
 33. 10. 8 橋原線(自)下道口・土佐下津井間(8km)を開業
 33. 11. 1 予讃線に準急気動車列車「やしま号」(高松・松山間)の運転開始
 33. 11. 17 牟岐線地区管理長を設置
 34. 3. 1 次の停車場の営業範囲改正。地蔵橋、木岐、赤河内、山河内(旅客、小荷物、手荷物、宅扱いおよび小口扱い貨物、但し集荷および配達はしない)、南小松島(旅客、手小荷物、但し配達はしない)、辺川(旅客、手小荷物、但し配達はしない)。次の各駅は被管理駅とする。見能林(阿波富岡駅長)、木岐(由岐駅長)、赤河内、山河内(いずれも日和佐駅長)
 34. 3. 25 多度津工場の自動車駐車を内燃機駐場とする
 34. 4. 8 組織規程改正、四国支社発足。支社に総務、経理、営業、運転および施設の5部のほか、監察役と審査統計室が設けられ、総務部の中に企画室を置く。宇高船舶管理部、四国地方自動車事務所、四国地方資材部及び多度津工場は支社の地方機関として発足。見能林、山河内の駅業務を部外に委託
 34. 5. 1 貨物運送規則の一部改正により「宅扱い」を廃止、「小口扱い」に統合する
 34. 5. 11 大橋線(自)土佐落合・土佐別府間(2km)を開業
 34. 7. 1 審査統計室を廃止し、経理部に審査統計課と検簿員を置く
 34. 7. 5 金砂線(自)小川橋・猿田橋間(6km)、窪川本線(自)南川口・折合間(12km)を開業
 34. 8. 1 高松乗車券センターを設置
 34. 9. 1 事務近代化委員会発足
 34. 9. 14 高松駅棧橋待合所を廃止し、高松駅は新駅舎に移転
 34. 9. 15 高松駅移転に伴い、予讃線、高德線の営業キロ程を改正、高松・香西、高松・栗林間はいずれも0.3km延伸
 34. 9. 22 高德線に初の準急「阿波号」の運転を開始。土讃線の臨時準急「土佐号」を定期化
 34. 10. 1 上高瀬駅を高瀬駅、伊予大井駅を大西駅、赤河内駅を北河内駅と改称
 34. 12. 16 池池線(自)港町・新浜、お旅所前の3停車場廃止
 新居浜線(自)伊予三島・新居浜間(28km)を開業
 35. 1. 16 三豊線(自)観音寺・川之江間(17km)を開業

35

- 讃岐山田ほか8停車場および七軒浜ほか12集降場設置
35. 2. 1 宇和島機関区にレールバス5両を配置し、宇和島線の客貨を分離（輸送近代化に着手）
35. 2. 25 新宮線（自）伊予新宮・天日間の営業を廃止
35. 3. 1 予讃線に赤尾駅（伊予寒川・伊予土居間）、波方駅（波止浜・大西間）の気動車用旅客駅を
設置
35. 3. 9 次の各駅の車扱貨物取扱いを廃止。徳島線牛島、西麻植、阿波川島、山額、川田、小島、
阿波半田、江口、小松島線中田、牟岐線阿波赤石、立江、新野、阿波福井、由岐（但し、
川田、中田は専用線発着車扱貨物に限り取扱う）
35. 3. 15 旅客課在勤員（松山、高知、徳島）を廃止し、旅客課に吸収
35. 4. 1 四国鉄道病院に放射線科部設置（放射線室を廃止）
35. 4. 21 四国、多度津、徳島の各鉄道病院に保健管理部設置。四国鉄道病院は第一、第二科となり
従来の保健管理室は廃止。鉄道病院の「部」を「科」に改める
35. 6. 1 阿波山手線（自）林・牛島間（7km）を開業
35. 6. 27 次の各駅の車扱貨物の取扱いを廃止。土佐大津、土佐一宮、潮倉、日下、土佐加茂、佐川、
斗賀野、土佐新莊、安和、仁井田（但し、斗賀野は専用線発着車扱貨物に限り取扱う）
35. 6. 28 手荷物および小荷物の集約による配達作業開始。小口扱い貨物の集約輸送開始
35. 7. 1 旅客および荷物運送規則、同細則の一部改正により運賃等級は従来の一・二・三等を一等・
二等制とする
35. 8. 20 旧高松駅と四国支社全棟
次の各駅の車扱貨物取扱いを廃止。土佐岩原、豊永、土佐穴内、角茂谷
土讃線日下・土佐加茂間に気動車用旅客駅阿花を設置
35. 8. 25 予土南線（自）長者・織合間（5km）を開業
35. 10. 1 支社に四国団体輸送センターを設置
次の気動車用旅客駅を新設。宇和島線真土（吉野生・西ヶ方間）、土讃線土佐北川（大杉・
角茂谷間） 標野々（佐川・斗賀野間）、大間（多ノ郷・須崎間）
35. 10. 15 大橋線（自）岩改口・岩改間（3km）を開業
35. 10. 20 支社に開業室を設置
35. 11. 29 補助汽船滑見丸、嶺南丸売却
35. 12. 14 大橋線（自）予土南線および予土北線（自）と鉄道線との貨物の通し運送を廃止（四国運
輸株式会社と連絡運輸実施）
35. 12. 17 次の各駅の車扱貨物取扱いを廃止。北伊予、伊予上灘、下灘、喜多灘、伊予出石、伊予白
滝、八多喜、五郎、伊予斗野、千丈、双岩、伊予石城、下字和、伊予吉田、高光、新谷
35. 12. 31 影射駅の車扱貨物取扱いを廃止
36. 1. 7 松山機関区、同客貨車区を廃止して、松山気動車区を設置し、支区を伊予西条、宇和島に、
派出所を八幡浜に置く
36. 1. 22 鬼無、端岡駅の車扱貨物取扱いを廃止
36. 1. 29 国分駅の車扱貨物取扱いを廃止
36. 2. 5 鶴川駅の車扱貨物取扱いを廃止
36. 2. 9 次の各駅の車扱貨物取扱いを廃止。屋島、志度、造田、讃岐津田、丹生、讃岐白鳥、引田、
讃岐相生、坂東、池谷、神宅、鍛冶屋原
36. 2. 12 第一宇高丸係船
36. 2. 13 支社に施設部次長を置く
36. 2. 20 小松島機関区を廃止、徳島気動車区を設置し、支区を小松島、阿波池田に置く。小松島客
貨車区徳島支区は同区徳島派出所となる
36. 2. 28 運転部に保安課を設置
36. 3. 5 宇多津駅の車扱貨物取扱いを廃止
36. 3. 25 新造連絡船讃岐丸、宇高航路所属（客貨船）となる。これに伴い瀬戸丸を客船に、第二宇
高丸を貨物船に改正

36. 3. 30 高松駅に花時計新設
36. 3. 31 牟岐線羽ノ浦・古庄間（2.1km）の運輸営業廃止
高松用品庫菊間派出所廃止
丸亀修修場を検修支区（のちに信号支区）とする
36. 4. 1 線路名称の一部を次のように改正。高德線高松・徳島間、牟岐線徳島・牟岐間、小松島線
中田・小松島間
高松信号場管内に信号支区（高松、多度津）、検修支区（丸亀）、通信支区（高松第一、第
二）を新設
36. 4. 6 旅客および荷物営業規則、同細則等の一部を改正し、客貨とも運賃を改定
36. 4. 14 次の各駅の車扱貨物取扱いを廃止。多度津、海岸寺、高瀬、本山、豊浜、箕浦、伊予寒川、
多喜浜、中萩、石鐘山、伊予小松、伊予三芳、伊予桜井、伊予富田、波止浜、大西、伊予
亀岡、浅海、栗井、堀江、伊予和氣、金蔵寺、堀入、讃岐財田（但し、多度津は専用線発
着車扱貨物に限り取扱う）
36. 4. 15 急行「四国号」の運転を開始
次の気動車用旅客駅を設置。伊予横田（北伊予・伊予市間）、関川（伊予土居・多喜浜間）、
阿波大谷（池谷・立道間）、六反地（影野・仁井田間）
四国支社契約審査役を設置
36. 4. 25 讃岐丸（1,828総トン）就航
36. 4. 28 第二宇高丸係船
36. 6. 1 次の気動車用旅客駅を設置。伊予水見（石鐘山・伊予小松間）、柳原（伊予北条・栗井間）
36. 8. 8 契約審査役の審査担当範囲を四国支社、宇高船舶管理部、四国地方自動車事務所、四国地
方資材部、多度津工場と定める（8.1から適用）
松山・高松間（自）座席指定急行便を新設（2往復定員12人）、急行料金大人100円、小児
50円、所要時間4時間30分
36. 9. 1 気動車用旅客駅八栗口（屋島・志度間）を設置
36. 9. 30 次の各駅の車扱貨物取扱いを廃止。根谷口、小歩危、大歩危
36. 10. 1 気動車用旅客駅を設置。鶴羽（讃岐津田・丹生間）、黒川（堀入・讃岐財田間）
36. 10. 20 気動車用旅客駅を設置。春賀（八多喜・五郎間）、西大洲（伊予大洲・伊予平野間）
36. 11. 14 補助汽船（自動艇）しらさぎを青函船舶鉄道管理局へ移籍
36. 12. 15 気動車用旅客駅を設置。三加茂（江口・阿波加茂間）、入明（高知・旭間）
37. 1. 20 松山・高知間座席指定急行便を増便、4往復とする
37. 2. 13 土讃線土佐岩原・豊永間土砂崩壊のため不通（3月26日開通）
37. 2. 20 開業室を営業部所属とする
37. 3. 30 第一宇高丸を売却
37. 4. 1 高松用品庫高知支庫を廃止、高松用品庫坂田派出所を坂田支庫とし、徳島、高知各出納所
を廃止
37. 4. 12 徳島、土讃線準急「阿波号」の運転を開始
次の各駅の車扱貨物の取扱いを廃止。宇、社、窪蔵、川田
37. 6. 11 支社に広報課を設置（従来の広報室が昇格）
37. 7. 17 牟岐線金蔵停車場（仮駅）を廃止
37. 7. 18 牟岐線に準急「むろと号」2往復新設
土讃線加賀に徳島線の列車を停車させ、旅客取扱いを開始（徳島線は徳島・佃間となる）
37. 7. 19 企画室を総務部から分離。施設部に機械課を新設
37. 9. 25 次の各駅の営業範囲改正。五十崎（旅客、手荷物および小荷物、但し配達はしない）、日和
佐（旅客、手荷物、小荷物および小口扱い貨物）
37. 10. 1 阿波線、阿波山手線、三本松線（自）の各停車場間のキロ程を改正（2.2km増）
37. 10. 25 高松職員集会所（義山荘）が完成
37. 11. 1 支社に車両管理室を設置

37. 11. 15 普通寺線(白)六ノ坪・本山間、卯之町線(自)貝吹・野村町間、野村中学校前・荷刺間、阿波山手線(自)吉野町・牛島間の営業を停止
37. 12. 21 新居浜線(自)喜光地東城・伊予西条駅間(12km)を開業。三島線(自)三島山・平野山間(12km)を開業
37. 12. 25 第二号高丸を売却
38. 1. 21 徳島鉄道病院改築のため徳島駅前分室を設置、診療開始
38. 2. 1 次の気動車用旅客駅を設置。玉之江(伊予小松・壬生川間)、高野川(伊予市・伊予上灘間)、三秋信号場(伊予市・高野川間)
徳島・佐古間複線運転を開始
信号通信区、電力区を統合し、電気区が発足(電気新保守体制)。高松電気区(高松電力支区、高松・多度津・丸亀各信号支区、高松第一、高松第二各通信支区)、松山電気区(伊予西条・松山・宇和島各電気支区)、徳島電気区(三本松・徳島・阿波池田各電気支区)、高知電気区(高知・須崎各電気支区)
38. 2. 15 三崎線と三瓶線(自)を統合し、路線名称を三崎線と改称
審査統計課を分離し、審査課、事務管理統計課を設置
38. 2. 22 西讃線(自)琴平・普通寺大通間(6.9km)、高松線(自)普通寺・鬼無・高松間(32km)を開業。国鉄バスの高松乗入れ開始
38. 2. 28 松山出納所を廃止
38. 3. 1 四国支社観光センターを設置
38. 3. 13 多度津工場の貨物職場を廃止し、鍛冶職場に統合
38. 3. 20 支社に電気部を設置し、総務、電力、信号通信の3課を置く。職員養成所は普通寺から高松に移転し、四国支社高松職員養成所となる
38. 4. 1 職務分析室を廃止
次の各駅を業務部外委託とする()内は管理駅=高瀬大坊(高瀬)、新谷(五郎)、二名(大内)、出目(近永)、神前(造田)、羅漢、神宅(板野)、撫養(鴨門)、阿波赤石(南小松島)、木岐(由岐)、北河内(日和佐)。高瀬大坊および神前は部外委託とし、取扱時間を限って職員を常駐。見能林、山河内は引続き委託
38. 4. 6 志和線(自)襟・神野々間(4.1km)を開業
38. 5. 18 施設部に契約用地課を設置
38. 5. 29 高瀬大坊、神前駅を委託駅とする
38. 7. 9 予土南線(自)富士見町・土佐中山・越知間の営業を廃止
38. 7. 15 中筋線(自)伊予中筋・榎間(2.2km)を開業
38. 8. 1 施設部に踏切保安室を設置
38. 9. 16 琴平参宮電鉄坂出・多度津棧橋間鉄道線との連絡運輸を廃止
38. 10. 1 土讃線天坪駅は警察駅と駅名改称
予讃線伊予市・高野川間に向井原停車場を設置(旅客駅、駅員無配置、伊予市駅長管理)
38. 10. 27 松山保養所(道後荘)を新築開所(瀬戸荘は廃止)
38. 12. 18 中村線の一部(窪川・土佐佐賀間20.7km)を新線開業
38. 12. 24 八幡浜線(自)香田・八幡浜港間旅客営業を廃止
39. 2. 11 多度津工場の調査課を生産技術課に改称
39. 2. 17 徳島鉄道病院の改築が完成、診療開始
39. 4. 1 次の各駅を業務部外委託とする()内は管理駅=五十崎(内子)、上宇和(卯之町)、務出(伊予宮野下)、西麻植(鴨島)
39. 4. 10 多度津鉄道病院を四国鉄道病院多度津分室とする
39. 4. 12 五郷線(自)阿波佐野・黒瀬間(19.4km)を開業
39. 5. 1 神納線(自)神納・一ノ瀬間(1.2km)を新線開業
39. 5. 25 南子線(自)鉄砲町・大洲病院前間の臨時営業開始
39. 7. 11 予讃線九王、牟岐線田井ノ浜の臨時乗降場を設置(開設期間7月11日~8月23日)

S40

39. 8. 1 四国鉄道病院の病理室を廃止、神経科、臨床検査課を設置
39. 9. 30 予讃線権宮仮停車場を廃止
39. 10. 1 東海道新幹線(東京・新大阪間)の開業に伴うダイヤ改正
四国地方資材部に検査課を設置
次の気動車用旅客駅、信号場を設置。市坪(松山・北伊予間)、串(下灘・喜多瀬間)、西原(羽ノ浦・阿波中島間)、円行寺口(入明・旭間)、波川(伊野・日下間)、大王信号場(大杉・土佐北川間)
39. 11. 21 神納線(自)出合・山王間(4.4km)を開業
40. 2. 1 八幡浜線(自)鉄砲町・大洲病院前間(0.3km)を開業
40. 3. 17 東予線(自)を廃止
40. 3. 18 北四国急行線(自)高松・松山間(159.4km)の旅客営業を開始
40. 6. 10 松山・高知間(自)に急行「よど号」を運転
40. 7. 15 予土南、北線(自)松山・高知間特急便に大型バスを導入
40. 7. 17 北四国急行線(自)営業キロの改正。丸亀駅前・豊浜駅前間30.0km
40. 7. 21 牟岐線地区管理長の廃止
駐在運輸長の担当区域改正
徳島駐在運輸長の区域に「牟岐線、小松島線」を追加
40. 9. 1 高松職員養成所を四国鉄道学園と改称
40. 9. 15 南子線(自)三滝・寺野間(1.7km)を開業
予讃線高松・香西間複線として使用開始
40. 10. 1 四国鉄道病院に整形外科新設、診療開始
全国主要駅に「みどりの窓口」を設置
40. 11. 6 小田町線(自)小田高松前・南山間(4.6km)を開業
40. 11. 12 コンピュータ(NEAC2200)導入
41. 1. 21 土讃線自動信号装置新設工事一部施工のため、丸亀電気工区を設置
41. 2. 1 コンピュータ(NEAC2200)始動
41. 2. 10 企画室が総務部の主管下となる
41. 3. 1 大型新鋭第一船伊予丸(3,074総トン)、宇高航路に就航
41. 3. 5 鉄道および航路運賃料金を大幅に改定。運転区間101km以上の準急列車は急行列車に格上げ、準急列車は高松・徳島間のみ
41. 4. 5 大勝線(自)土佐別府・北川間(9.3km)を開業
41. 4. 6 予讃線丸亀・多度津間複線として使用開始
41. 4. 16 新鋭大型第二船土佐丸(3,074総トン)、宇高航路に就航
41. 6. 6 次の自動車の貨物自動車運送事業を廃止。三崎線八幡浜・丸町間(24.0km)、八幡浜・三瓶間(24.0km)、喜木・川辻間(5.0km)、伊予清水・伊予長浜間(33.0km)、祖谷線阿波池田・久保間(50.0km)、若林・祖谷小川間(3.0km)
41. 6. 7 瀬戸丸下関へ曳航、高松・宇野間所屬航路から削除
41. 6. 15 支社、船舶管理部、自動車管理部、資材部の所在地番変更(新住所 高松市浜ノ町1番10号・旧住所 高松市新湊町1番地の11)
41. 6. 20 営業部に小口貨物輸送改善室を新設、小口貨物輸送改善準備室は廃止
41. 7. 12 松山鉄道診療所を松山市三番町に移転、13日から診療開始
41. 7. 14 北四国急行線(自)大街道1丁目・松山間(2.6km)を開業
41. 8. 15 眉山丸下関へ曳航、高松・宇野間所屬航路から削除
41. 9. 23 土讃線多度津・喜蔵間自動閉塞式施行
41. 9. 28 予讃線鶴川・坂出間複線として使用開始
41. 11. 1 牟岐線阿波高岡駅を阿南駅と改称
41. 12. 1 阿波池田乗務員宿舎所廃止

42. 1. 4 瀬戸丸売却引渡し (41.12.16 売却契約締結)
42. 1. 9 四国地方資材部高松用品試験所廃止
42. 1. 28 土讃線多度津・阿波池田間自動信号化
42. 2. 1 阿波池田に土讃線列車集中制御管理所設置
42. 2. 14 徳島電気区阿波池田電気支区を廃止、高松電気区阿波池田信号支区設置
42. 3. 1 土讃線多度津・阿波池田間列車集中制御装置 (CTC) 使用開始
42. 3. 31 多度津工場技能者養成所を廃止
42. 4. 1 四国支社四国鉄道学園多度津分所を設置
42. 4. 14 高松第三鉄道寮を高松鉄道寮と改称
42. 5. 1 高松用品庫を廃止し、高松に四国統合用品庫、松山、高知には各支庫、坂出には派出所を設置
42. 7. 1 土讃線阿波池田・高知間列車集中制御装置 (CTC) 使用開始
土讃線三朝および繁藤駅の営業範囲を旅客、手荷物、小荷物および小口扱貨物に改正
42. 7. 2 南予線 (自) 丸山橋を大洲国民宿舎前に駅名改称
42. 7. 18 南予線 (自) 興野々橋・出目間の営業キロを1.4kmに改正
42. 8. 1 予土北線および予土南線 (自) を松山高知急行線に線名改称
42. 9. 1 新宮線 (自) 堂成・新瀬川間 (3.6km) を開業
42. 9. 22 予讃線香西・鬼無間複線として使用開始。香西駅信号扱所廃止、駅員無配置となり鬼無駅長管理
42. 9. 30 眉山丸売却引渡し (9.11 売却契約締結)
42. 10. 1 新鋭第三船阿波丸 (3,081トン)、宇高航路に就航
高松客貨車区多度津支区廃止、高松客貨車区多度津派出所となる
42. 10. 10 二滝線 (自) 吉床・二滝間 (8.3km) を開業
42. 10. 14 伊予鉄道1号機関車を鉄道記念物に指定
42. 12. 1 検査長を廃止し審査課に統合
43. 2. 1 四国地方自動車事務所を四国地方自動車部と改称。経理部事務管理統計課を経理部コンピューター課に改称。駐在運輸長を運輸長と改称
43. 3. 31 小松島材修場廃止
高知職員集会所 (南風荘) 廃止
43. 4. 1 小松島材修場の廃止に伴い大阪鉄道管理局草津材修場の担当区域となる
定期旅客運賃の改定
12か月有効通勤定期乗車券制度廃止
43. 4. 6 多度津機関区廃止、多度津運転区設置。高松客貨車区多度津派出所廃止。阿波池田保線区廃止、これに伴い支区作業班、検査班等の名称、位置および担当区域改正
43. 5. 1 四国鉄道病院に麻酔科を新設
43. 5. 21 小口貨物輸送改善室廃止
43. 6. 10 第一鉄丸売却
43. 6. 18 土木営林部門の保線区集約体制実施
43. 6. 20 建築区の支区および担当区域改正。高松、多度津、松山、徳島、高知の各支区となる
43. 7. 17 鷲羽丸売却引渡し (7.15 売却契約締結)
43. 8. 1 物資部事業所制度廃止 (職員は厚生課勤務)
43. 8. 17 松山宿泊所、新築の松山鉄道寮内に移転開設
43. 9. 13 機械区組織改正
43. 9. 15 予讃線多度津・伊予西条間自動信号化
43. 9. 27 予讃線端岡・国分間複線として使用開始
43. 9. 29 予讃線国分・鞆川間複線として使用開始
43. 10. 1 関川駅職員無配置となり、伊予土居駅長管理
高德線佐古駅営業範囲を旅客および貨物に改正

- 予讃線多度津・伊予西条間RC装置使用開始
- 高德線吉成・徳島間、徳島線徳島・蔵本間RC装置使用開始
- 土讃線列車集中制御管理所を土讃線CTCセンターと改称
- 営業部に四国販売センター設置、乗車券センター、団体輸送センターは廃止
43. 10. 8 阿波山手線 (自) 馬場・西林間 (1.4km) における一般乗合旅客自動車運送事業を廃止
43. 10. 9 阿波山手線 (自) 馬場・切戸間 (1.8km) を開業、西谷停車場新設。阿波山手線 (自) 引野停車場を六番札所前に改称。阿波山手線 (自) の営業キロ程の一部改正、伊予本町・東林間 (1.9km)、鍛冶屋原・六番札所前 (1.0km)、六番札所前・林間 (1.9km)
43. 11. 25 大歩危ずい道新設工事竣工、本線に切替え使用開始
43. 12. 20 松山・高知急行線 (自) 上川内ヶ谷・富士見町間に川内ヶ谷停車場設置、旅客取扱い開始
43. 12. 24 高松、松山両電気区の支区および担当区域改正。高松電気区7支区、松山電気区4支区となる
44. 3. 22 高松電務区に松山、徳島、高知の3支区4派出所を設置
44. 4. 1 四国支社内にエックセンターを新設
足摺国定公園観光開発研究所を高知市内に設置
44. 4. 10 工場職場の組織改正。客車職場、旋盤職場、仕上職場、輸送職場を廃止し、旅客車職場、部品職場を設置
44. 5. 10 鉄道および航路旅客荷物運賃料金改定
44. 5. 13 田処線 (自) 矢落橋・田処間および小田町線小田高松前・南山間廃止
44. 5. 23 四国鉄道80周年記念急行券および記念入場券発売
44. 6. 11 団体、グループ旅行の予約にコンピュータ (マルス201) 使用開始
44. 10. 1 徳島県庁内に旅行相談所を設置
44. 10. 2 窪川線 (自) 北の川口・四手峠・土佐昭和間 (1.6km) を廃止し、窪川線 (自) 北の川口・轟口・土佐昭和間 (3km) を開業
44. 10. 4 高松機関区と高松客貨車区を統合して高松運転所を設置
44. 10. 11 南予線 (自) 出目・江川崎間 (19.4km) および三本松線 (自) 平間・三本松間 (21.6km) 廃止
44. 10. 31 窪川線 (自) 土佐大越・折合間 (4.1km)、志和線飯野川・土之加江間 (11.6km) 廃止
44. 11. 30 三島線 (自) 三島口・的之尾橋間 (2.5km) 廃止
44. 12. 1 三島線 (自) 伊予三島・的之尾橋間 (2.9km)、伊予三島・三島口間 (1.4km) を開業
万国博コーナーを主要駅に設置
44. 12. 19 自動艇かざし売却
45. 1. 15 川池線 (自) 川之江・馬場先・上分間 (2.9km) および中西・三繩駅前間 (0.6km) を廃止
松山高知急行線 (自) 富士見町・西佐川駅前間 (0.8km) 廃止
45. 1. 16 小田町線 (自) 五十崎町・中土橋間 (4.1km) を開業し、新内予本町停車場を新設
45. 2. 5 「マルス104」(新性能座席予約自動装置) 稼働開始
45. 3. 1 鳴門線撫養・鳴門間営業キロ程を1.3kmに改正
45. 3. 17 予讃線伊予西条・松山間RC装置使用開始
45. 3. 18 四国支社に経営再建推進会議を設置
45. 3. 27 予讃線鬼無・端岡間複線として使用開始
45. 4. 1 四国島内の完全無煙化完了
資材部組織改正。管理課、検査課を廃止し、総務課、品質管理課を設置
45. 5. 25 鉄道病院の組織改正。科、室の再編
45. 8. 20 組織規程改正により四国総局発足
松山高知急行線 (自) 横倉口・上川内谷間 (3.6km) を開業
45. 10. 1 予野・高松両駅の水降連絡設備を改良し使用開始
「ディスカバー・ジャパン」キャンペーン開始
総務部組織改正、能力開発課設置

- 中村線土佐佐賀・中村間 (22.2km) 開業
土讃線営業体制近代化の実施、管理方式と停留所化
45. 11. 1 四国統合用品庫を廃止、高松資材センターを設置
45. 11. 10 伊予西条診療所・宇和島診療所廃止
45. 11. 15 乗務員用無線機による入換作業の実施
45. 12. 1 新しい車両検査方式の実施 (DL、DC、PC、FC)
46. 3. 31 高徳線阿波市場駅を廃止 (勝瑞・池谷間)
46. 4. 1 予讃線高松・多度津間の営業体制近代化実施
補助汽船たまも丸就航
46. 4. 15 金砂線 (自) 平野山・富郷橋間および大枋線 (自) 土佐別府・北川間旅客営業廃止
46. 4. 16 面河線 (自) 面河・石鏡土小屋間 (18.3km) を開業
46. 5. 7 第二鉄栄丸売却
46. 8. 21 西讃線 (自) 観音寺・観音寺港間および五郎線 (自) 黒淵・阿波佐野間廃止
46. 10. 20 秋田鉄道管理局と姉妹局絆締結
46. 11. 8 予讃線多度津・宇和島間、内子線、宇和島線の営業体制近代化実施
46. 12. 1 内子線五郎・内子間の貨物運輸営業廃止
46. 12. 8 本山駅、大西駅業務委託に
46. 12. 15 宇高連絡船の「別れのテープ」廃止
46. 12. 18 松山高知急行線 (自) 横倉口・上川内ヶ谷間を廃止
47. 1. 16 鍛冶屋原線坂野・鍛冶屋原間 (6.9km) を廃止
47. 2. 10 多度津工場に次長を置く
47. 3. 15 四国初の特急列車登場。予讃線「しおかぜ」、土讃線「南風」
新幹線岡山開業
土讃線影野駅に職員を配置 (運転取扱のため)
47. 3. 31 総局に構造物検査技師を置く
高松構造物検査センターを新設
47. 4. 1 予讃線国分駅を停留所化
47. 4. 8 小田町線 (自) 参川口・宮原間 (1.9km) を開業
47. 5. 21 本四連絡橋公園児島調査事務所、本四連絡橋児島・坂出ルートの橋脚建設予定地でボーリング調査を開始
47. 5. 30 宇高船舶管理部は鉄道技術研究所と協力し、30・31日の2日間備讃瀬戸の2海域で航行中の船舶について国鉄初の水中騒音調査を実施
47. 10. 1 高徳、鳴門、徳島、牟岐、小松島、各線営業体制近代化実施 (管理方式と停留所化)
47. 10. 14 日本国有鉄道開業100周年
47. 11. 1 阿波橋駅、新野駅を業務委託駅に
47. 11. 8 宇高航路にホバークラフトかもめ (23総トン) 就航
47. 12. 20 川池線 (自) 葱尾・阿波佐野間を路線変更。(開始区間2.9km、廃止区間1.1km)
48. 2. 15 多度津工場の次長廃止
48. 2. 26 土讃線大杉トンネル (2,583m) 開通
48. 7. 20 四国鉄道病院保健管理部に衛生試験室を設置
48. 10. 1 牟岐線牟岐・海部間 (11.6km) を開業
高徳線吉成、徳島線蔵本、府中、石井、鴨島、阿波山川、穴吹、貞光、阿波加茂および牟岐線二軒屋、中田、羽ノ浦の各駅で貨物取扱い廃止
49. 1. 11 徳島駅、高知駅の荷物フロント業務全面部外委託
49. 3. 1 予土線江川崎・川奥間 (39.1km) を開業し、宇和島線を予土線 (北宇和島・若井間) と改称
49. 3. 9 讃岐丸を第一讃岐丸と改名
49. 4. 10 高徳線栗林駅の貨物取扱い廃止

50

49. 7. 20 新鋭船讃岐丸 (3,088総トン) 就航
49. 8. 1 土佐大正駅を業務委託駅に
49. 9. 1 牟岐線牟岐駅の貨物取扱廃止
49. 10. 1 小口扱貨物を小荷物とコンテナ扱貨物に分離
鉄道および航路旅客荷物運賃改定
50. 1. 20 第三宇高丸売却引渡し (49.12.23 売却契約締結)
50. 2. 28 窪川線 (自) 窪川・江川崎間 (68.6km)、南川口・土佐大越間 (7.7km)、秋丸・日の谷口間 (5.4km)、柳原線 (自) 田野々本町・土佐下津井間 (20.2km) の一般乗合旅客自動車運送事業廃止。窪川線 (自) 窪川・江川崎間および柳原線 (自) 田野々本町・大奈路間 (5.8km) は一般路線貨物自動車運送事業も廃止
50. 3. 10 高知客貨車区斗賀野派出所設置
新幹線博多開業
50. 10. 27 第一讃岐丸売却引渡し (9.29 売却契約締結)
50. 11. 20 鉄道および航路旅客料金改定
51. 10. 13 電気保守体系近代化に伴う高松電気区の組織改正 (高松電力支区、高松信号支区、多度津第一・第二信号支区、阿波池田信号支区、高松通信支区、多度津通信支区を廃止し、高松第一・第二電気支区、多度津第一電気支区、多度津第二電気支区、阿波池田電気支区、多度津信号支区を設置)
51. 11. 6 鉄道および航路旅客荷物運賃料金改定
51. 11. 9 栗林駅付近の高架使用開始、高徳線栗林駅の荷物取扱い廃止
52. 3. 15 高徳線CTC使用開始
讃岐相生、阿波大宮駅の運転取扱要員を廃止
52. 3. 31 多度津信号支区を廃止し、高松電気区多度津在勤助役を設置
52. 5. 27 高松電務区高知支区須崎派出所を廃止
52. 6. 1 高松電務区を高松情報区と改称
52. 7. 1 四国鉄道病院西派分室を廃止
52. 7. 9 高松駅で自動券売機および乗車券発売完備の使用開始
52. 10. 21 高松駅、松山駅の荷物フロント業務全面部外委託
53. 3. 1 高松保養所 (森山荘) 増築完成、開所
53. 10. 1 予讃線卯之町駅の貨物取扱い廃止
高松電気区の組織改正 (多度津第二電気支区を廃止し、観音寺電気支区を設置)
松山電気区宇和島電気支区伊予大洲在勤助役を設置
53. 12. 18 金砂線 (自) 佐々運送業所前・佐々連間 (1.3km) を廃止
54. 1. 12 四国鉄道学園改築落成
54. 2. 17 コンピュータACOS-77S-400を1セット導入、稼働開始
54. 3. 1 高徳線丹生駅を停留所化し造田、讃岐白鳥、吉成の各駅を業務委託駅に
54. 3. 14 伊予大洲電話交換所自動化
54. 3. 16 多度津電話交換所自動化に伴い、多度津工場の電話交換所を廃止
54. 3. 31 高松電気区多度津在勤助役を廃止
54. 5. 20 鉄道および航路旅客荷物運賃改定
54. 6. 1 高松情報区多度津、伊予大洲の高派出所を廃止
54. 7. 1 浜多度津駅の営業を廃止
54. 7. 22 北四国急行線 (自) 高松・松山間を廃止
54. 8. 9 松山および宇和島電話交換所自動化
54. 12. 13 徳島電話交換所自動化により小松島電話交換所を廃止
55. 3. 1 徳島・高知両電気区の保守体系近代化に伴い三本松電気支区を廃止し、三本松、阿波山川、阿南、大杉、窪川に在勤助役を設置
55. 3. 7 情報体系一元化に伴い組織改正を実施。経理部コンピュータ課を廃止し、経理部情報管理

55

- 室を設置
55. 4. 1 高松情報区徳島支区、高知支区を徳島派出所、高知派出所とし、同宇和島派出所を廃止
55. 4. 20 鉄道および航路旅客荷物貨物運賃改定
55. 4. 23 ホーパークラフトとびうお(29総トン)就航(かもめは予備船に)
55. 12. 2 金砂線(自)小川橋・佐々運葉菜所前間(3.6km)を廃止
56. 4. 16 面河線(自)面河・石鏡土小屋間(18.3km)を廃止
56. 4. 20 鉄道および航路旅客荷物貨物運賃改定
56. 6. 1 金砂線(自)日浦・小川橋間(9.7km)を廃止
57. 1. 1 工場職場の組織改正、貨車職場を廃止
57. 1. 29 高松線(自)讃岐新宮・高松間(15.1km)を廃止
57. 2. 1 坂出、丸亀、多度津、新居浜、八幡浜、阿波池田の各駅で荷物フロント業務全面部外委託
コンピュータ端末装置N6300~50N、2セット導入稼働開始
新居浜、徳島、高知の各駅で荷物フロント業務部外委託
57. 3. 1 次の自動車線区間を廃止。西讃線琴平・普通寺大通間(6.9km)、三豊線観音寺・川之江間(15.3km)、普通寺線六ツ松・鳥坂間(6.5km)、高松線普通寺・讃岐新宮間(16.2km)
57. 3. 5 総局本局、自動車部、工場および鉄道公安室の組織改正。総局本局→法務課、能力開発課、調度課、開発室、販売センター、機械課および路切保安室を廃止。自動車部→営業課、整備課を廃止、輸送課を設置。工場→庶務課、経理課、生産技術課、設備課および用品倉庫を廃止。総務課、経理資材課および計画課を改称。鉄道公安室→徳島・高知各鉄道公安室および高松鉄道公安室多度津派出所・徳島鉄道公安室阿波池田派出所廃止、高松鉄道公安室に徳島、高知各鉄道公安室を設置
57. 4. 1 資材部の組織改正、品質管理課を廃止。保線区の組織改正、検査および営林の在勤助役を廃止。建築区の組織改正、各支区の検査班廃止、松山支区宇和島在勤助役を宇和島派出所に改正
57. 4. 20 鉄道および航路旅客荷物貨物運賃改定
57. 5. 1 鉄道病院組織改正。四国鉄道病院の多度津分室、徳島鉄道病院、松山、阿波池田、高知各診療所を廃止、四国鉄道病院に松山、徳島、高知各分室を設置。四国鉄道病院に成人科、栄養士室を新設、同保健管理部の第一科、第二科を廃止し呼吸器科、医学道正科、労働衛生科、成人病科を新設
57. 5. 15 丸亀、伊予和氣、大杉、旭の各駅で荷物取扱いを廃止
57. 6. 1 普通寺、琴平、土佐山田、後免、旭、朝倉の各駅で荷物フロント業務を全面部外委託
土讃線多度津・朝倉間荷物代行輸送実施
荷物車庫内業務部外委託
坂出港駅貨物フロントおよび貨車入れ業務部外委託
57. 7. 1 仁方・堀江間航路を廃止
57. 7. 10 八幡浜線(自)鉄砲町・平野間(2.6km)および中筋線(自)伊予宮野・下船頭間(4.5km)を廃止
57. 11. 15 中村線東大方駅を有井川駅と改称
伊予三島(専用線扱いを除く)、伊予西条、壬生川、三津浜、立間、板野、阿南、普通寺、土佐山田(専用線扱いを除く)および伊野の各駅で荷物取扱い廃止。牟岐線中田・阿南間貨物運輸営業廃止
57. 12. 15 徳島線川田、小島、江口の各駅を停留所化
徳島線C T C使用開始
58. 2. 1 徳島線荷物代行輸送実施
徳島線府中、宇、阿波半田、阿波加茂、辻の各駅を業務委託駅に
58. 3. 3 仁尾線(自)仁尾・鷲島渡船場間(1.1km)を廃止
58. 3. 5 総務部の組織改正、保健課を廃止
58. 3. 22 コンピュータACOS-77S-400を上位機種ACOSモデル350に取替え、稼働開始

S60

58. 3. 25 吉畑線(自)富士見町・吉畑間(7.5km)を廃止
58. 4. 1 徳島線牛島、山瀬、佃の各駅を停留所化、予土線近永、土讃線讃岐財田の各駅を業務委託駅に。徳島線牛島、山瀬駅の荷物取扱いを廃止。高松印刷場を高松乗車券管理センターと改称
58. 6. 1 工場職場の組織改正、工機職場を廃止
58. 11. 25 予土線北宇和島、伊予宮野下、土讃線阿波川口の各駅停留所化
59. 2. 1 伊予宮野下の各駅で荷物取扱い廃止。予讃線本山、予土線松丸、土佐大正、土讃線豊永、高徳線道田、讃岐白鳥、池谷、吉成、牟岐線阿波橋、新野の各駅を停留所化。屋島駅業務委託駅に。坂出港駅、高松駅土庄・内海荷扱所を廃止。予讃線観音寺、川之江、今治、伊予市、伊予長浜、伊予大洲、八幡浜、宇和島の各駅で荷物取扱い廃止
次の線区の貨物運輸営業廃止。予讃線松山・宇和島間、坂出・坂出港間、鳴門線池谷・鳴門間、牟岐線徳島・中田間、小松島線中田・小松島間、土讃線多ノ郷・窪川間、中村線窪川・中村間
予讃線本山、伊予小松、伊予三方、波止浜、浅海、北伊予、伊予上湊、伊予白滝、五郎、運転区所の統合。徳島自動車区小松島支区を廃止。宇和島機関区、松山自動車区宇和島支区を統合して宇和島運転区、高知機関区、高知客貨車区を統合して高知運転区を設置
59. 2. 18 小松島客貨車区を廃止し、徳島自動車区に統合
59. 3. 10 総局および工場の組織改正。部の統合等→総務部と経理部を総務部に、営業部と運転部を運輸部に、施設部と電気部を工務部に統合。宇高船舶管理部を船舶部に、四国地方自動車部を自動車管理室に、四国地方資材部を資材管理室に改称し、総局の内部組織とする。課の統合→企画室、広報課、審査課、公安課、(運)総務課、保安課、契約用地課、建築課、(電)総務課、海務課、船務課、(自)総務課、輸送課、(資)総務課、寄給課、購買課の各課を廃止、企画開発室、安全管理室、船舶課を設置。工場職場の統合→機関車職場と旅客車職場を統合して、組立職場を設置
59. 4. 1 高松情報区徳島、高知派出所を廃止
予讃線伊予小松、伊予三方、波止浜、大西、浅海および高徳線坂東の各駅を停留所化。大西駅荷物取扱い廃止
59. 4. 20 鉄道および航路旅客荷物貨物運賃改定
59. 6. 25 宇高連絡船の「別れのテーマ」復活
59. 7. 31 次の自動車線区間を廃止。面河線御三戸・面河間(25.6km)、二見線古床・二見間(7.4km)、長者線長者・織合橋間(4.7km)、池川線三又・土佐瓜生野間(12.8km)、池川・若山橋間(9.8km)、桐見川線越知・桐見川間(12.1km)、南予線鹿川・伊予宮野間、(4.1km)神納線出合・山王間(4.4km)
60. 2. 1 徳島線蔵本、阿波山川、阿波半田、阿波加茂、辻駅の荷物取扱い廃止
予土線近永、徳島線蔵本、府中、阿波川島、宇、阿波山川、阿波半田、阿波加茂、辻および土讃線讃岐財田の各駅を停留所化
60. 3. 14 小松島線中田・小松島間(1.9km)を廃止
松山自動車区伊予西条支区、徳島自動車区阿波池田支区を廃止
徳島駅車扱貨物を廃止
予讃線鬼無、端岡、鴨川、宇多津、詫間、高瀬、豊浜、伊予土居、菊間、伊予北条、伊予和氣、三津浜、伊予市、伊予長浜、伊予大洲、卯之町、立間、伊予吉田、内子線内子、高徳線屋島、志度、三本松、引田、板野、勝瑞、鳴門線鳴門、徳島線鴨島、穴吹、貞光、土讃線普通寺、琴平、大杉、旭、朝倉、伊野、佐川、土佐久礼の各駅の荷物取扱い廃止
予讃線鬼無、豊浜、伊予土居、菊間、伊予和氣、三津浜の各駅を停留所化
松山高知急行線(自)松山、久万、落出、南予線(自)野村町、卯之町、阿波線(自)市場町、穴吹、勝町の各停留所の荷物取扱いを廃止
60. 3. 20 総局本局、工場の組織改正。総局本局→旅客課、貨物課、車両管理室を廃止、営業課、車

- 両駅を設置。工場＝多度津車両所と改称し、総局の現業機関となる
60. 3. 31 次の自動車線区間を廃止。豊浜線山本町・豊浜間 (9.9km)、三島線西町・小川橋間 (14.6km)、川之江・西町間 (5.7km)、三本松線阿波吉田・平間間 (4.8km)
60. 4. 1 鉄道字図、鉄道病院、電気区の組織改正。鉄道字図＝多度津分所を廃止。鉄道病院＝松山、徳島、高知各分室を廃止、呼吸器内科、循環器内科、消化器内科、血液内分科、神経科、小児科、皮膚科、放射線科、産婦人科、泌尿器科、歯科の各科を廃止し、第一内科、第二内科を設置、保健管理部に精神衛生科を設置。電気区＝各支区を廃止し、多度津電気区、伊予西条電気区、阿波池田電気区を設置
60. 4. 15 次の自動車線区間を廃止。南予線高川・川津南間 (4.8km)、大橋線岡ノ内・土佐別府間 (14.8km)、鞆野・永瀬・大橋間 (6.2km)、北岸線東佐岡・土佐河口間 (6.3km)、永野・猪野々口間 (9.0km)
60. 4. 20 鉄道および航路旅客荷物貨物 (コンテナを除く) 運賃料金改定
60. 7. 1 情報管理室と情報区を統合し、情報システム室を設置。松山情報支区を廃止
61. 2. 12 総局に次長を置く
61. 3. 3 内子線五郎・新谷間 (3.7km) を廃止
予讃線向井原・内子間 (23.5km) および伊予大洲・新谷間 (5.9km) を開業し、向井原・内子間に伊予大平、伊予中山、伊予立川の3駅を新設
大豊トンネルの開通により、土讃線 (多度津・窪川) の営業キロ198.9kmを198.7kmに改正
予讃線北伊予、下瀬、五郎、伊予平野、千丈、立間、伊予吉田、牟岐線地蔵橋の各駅を停留所化
三秋信号場、大玉信号場を廃止し、伊予若室信号場を設置
土佐山田駅の荷物取扱い廃止
南予線 (自) 新廿日市・内子間 (0.4km) を開業
61. 4. 1 高松貨物センター松山支所および高知支所を廃止
61. 7. 1 高松電気区、多度津電気区を廃止し、高松第一電気区、高松第二電気区を設置
61. 10. 1 鉄道病院を鉄道健診センターと改称
61. 11. 1 オレンジカードを13駅 (高松・坂出・丸亀・多度津・観音寺・今治・松山・普通寺・琴平・高知・栗林・三本松・徳島) で発給開始
予讃線、高德線、土讃線、徳島線および牟岐線に臨時乗降場を設置。予讃線＝光洋台 (栗井・堀江間)、鳥ノ木 (伊予横田・伊予市間)、高德線＝栗林公園北口 (高松・栗林間)、木太町 (栗林・屋島間)、古高松南 (屋島・八栗口間)、讃岐牟礼 (八栗口・志度間)、土讃線＝高知商業前 (旭・朝倉間)、枝川 (朝倉・伊野間)、徳島線＝鮎喰 (蔵本・府中間)、牟岐線＝阿波富田 (徳島・二軒屋間)
61. 12. 3 旅客鉄道株式会社設立準備室、日本貨物鉄道株式会社設立準備室、新幹線鉄道保有機構設立準備室、日本国有鉄道清算事業団移行準備室を国鉄本社内に設置。四国旅客鉄道株式会社設立準備室の分室を総局内に置く
61. 12. 4 日本国有鉄道改革法ほか7法律公布
62. 2. 2 日本国有鉄道清算事業団移行準備室の四国分室を総局内に置く
62. 2. 14 次の自動車線区間で貨物自動車運送事業を廃止。西讃線観音寺・琴平間、山本町・豊浜間、普通寺線ノ谷・普通寺大通間、仁尾線観音寺・観音寺海水浴場間、仁尾・普通寺間、琴弾公園口・葦島渡船場間、川池線川之江・阿波池田間、三島線上分・伊予三島間、新宮線金田・堂成間、松山高知急行線松山・佐川間、南予線伊予大洲・宇和島間、栗ノ木・坂石間、小田町線伊予大洲・栗川口間、卯之町線栗ノ木・卯之町間、神納線鹿野川・神納間、阿波線板野駅南・穴吹間、大橋線土佐山田・大橋間
62. 3. 23 電化部分開業。予讃線高松・坂出間および多度津・観音寺間並びに土讃線多度津・琴平間において電車 (121系) の運転を開始
高德線に臨時乗降場昭和町 (高松・栗林公園北口間) を設置

62. 3. 25 四国旅客鉄道株式会社創立総会開催。社長に伊東弘敏決定
62. 4. 1 四国旅客鉄道株式会社発足。本社を高松市に置く。呼称をJR四国、シンボルマークはJR、コーポレートカラーはライトブルーとなる
62. 4. 4 運輸省から貸倉庫業、海面養殖業、保険媒介代理業の3つの新規事業認可される
62. 7. 1 高松駅など71か所で国内旅行業の営業を始める
62. 10. 2 JR四国、初のダイヤ改正。予讃線坂出・多度津間 (11km) が電化開業。この開業により高松・観音寺間、高松・琴平間の直通電車が登場。新宇多津駅開業
62. 10. 9 運輸省からコンビニエンスストア、自動車販売、OA機器販売業認可される
63. 3. 1 予讃線高架化に伴い新丸亀駅が完成、営業を開始
63. 3. 19 新装讃岐丸が観光船として就航
63. 4. 1 中村線窪川・中村間 (43.0km) を廃止
旧中村線が第三セクター「土佐くろしお鉄道」として営業を開始
63. 4. 10 瀬戸大橋開通。瀬戸大橋線開業、本州と四国が1本のレールで結ばれる。これに伴い、宇高航路の女王として君臨した宇高連絡船が78年の歴史に幕を閉じる