

3 私鉄を合併した 伊予鉄

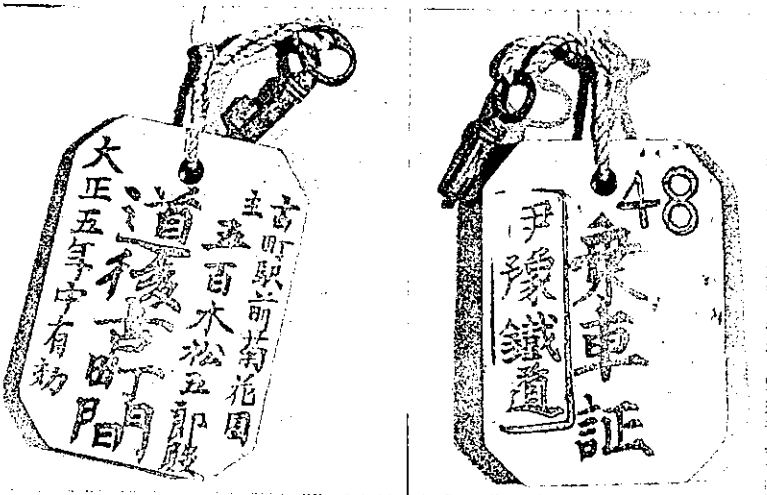
伊予鉄道開業ごろの民営鉄道設置の動きをみると、政府自体の財源難による民営鉄道の奨励や、鉄道経営に未知の不安をもっていた資本家たちが、さきに記した日本鉄道の黒字経営などで確信をもつにいたり、一般の鉄道熱のたかまりとも相まって、全国的に私鉄が乱立するという様相であった。

伊予鉄道は小林信近ほか2名によつて、軽便（松山・三津間）小鉄道の敷設願書を愛媛県令（知事）へ提出したのが、明治19年12月23日で、21年の9月に工事が完成し、10月28日に営業を開始している。

しかし、当時の鉄道建設は、いかに鉄道熱がたかまったといえ、伊予鉄道にかぎらず、どの会社にしても、創設関係者の苦闘史であった。運動、手腕、情熱はもちろん、つねに新しいものの創造や建設には、それ相当の保守的な抵抗があり、それを克服することは容易ではなく、ために先覚者はおのれの身命をかけたことは、なにも鉄道建設のみでなく、すべての歴史的事実がしめすとおりである。

伊予鉄道創業のころは、日本の鉄道は官線でさえ、新橋・横浜間、京都・神戸間その他1、2線が開通していたくらいであった。伊予鉄道50年譜によると、創業の恩人といわれる小林信近社長について、つぎのように記している。

小林信近が交通改善を企図したのは既に久しい以前の事であるが、その技術はもとより経理経営についてもなんらの知識なく、仙台の木道馬車や、東京の鉄道馬車を研究してみたが満足できるものではなかった。



大正5年ごろの伊予鉄道の乗車券

偶々明治15年4月内務省発行の仏蘭西「ドコービル鉄道略説」とし仏蘭西新発明小形軽便鋼軌路効験書及報告書」を入手して希望の光明を得、愈々軌間2呎6吋の小鉄道を敷設することに決めたのである。折角鉄道の知識もでき、経営の目標は立っても先立つものは金である。その頃創業者の努力によって政府から卒族へ授産金が下る事になっていた。これを鉄道の資金にすれば、卒族は安全なる利殖ともなり、一方会社は楽々と資金ができるものと考え、明治19年12月に松山鉄道会社の名で、松山・三津間軽便小鉄道の敷設願を出したのである。ところが田舎で然も前例のない軽便小鉄道の申出は狂気の沙汰だと中々許可が下らない。あてにしていた授産金は各人の懐に記入してからは約束通りまともならない。授産金によるものは1株五円、一般は1株拾円として払込みを受けたのが、五円株の方は僅かに20株で百円也であった。これでは資本金の四万円には筈にも程にもかからぬ惨めなものであった。

このような辛酸をなめて、開通してみると、これが予想外の好成绩で、それから順次路線延長を行ない、明治33年に道後、南予の両鉄道を合併し、大正10年には松山電気軌道を合併、この地方の交通機関を統合したのであった。ともかく、伊予鉄道の開業には近郷近在から蒸気気の試乗に出てくるものが市をなしたといわれる。

旅客収入は予定より5割以上の増収で、半期収入7,000円で経費は半額程度というから1期から7朱5厘の配当が出たという。地元紙はその模様をつぎのように報じている。

松山より三津に達する伊予鉄道会社の去る28日の景況は既に記載を經し所なるが、尙ほ一日迄の景況は、乗客平均一日に付き2千人に余り、先を争ふて乗らんとする有様なれば其の混雑言ふ様なく……………

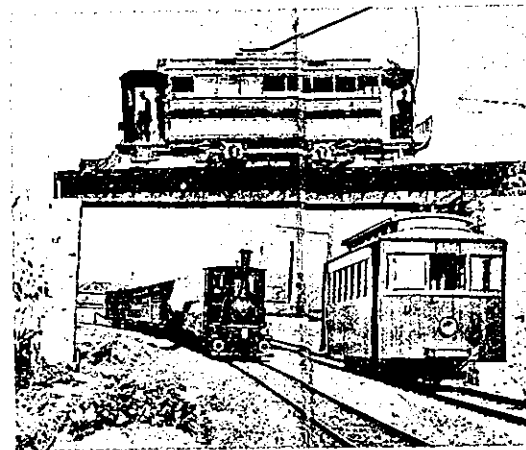
伊予鉄道が道後、南予を合併するについては、伊予鉄道の監査役であった井上要が、道後、南予両鉄道の実権者であった古畑寅造を説いてその機運を作り、その後古畑が3鉄道の社長となり、明治33年に合併統一されている。だから一時は松山地区へ、伊予、道後、南予の3鉄道が並んで、ところどころで相対しながら何の連絡もなく、奇妙な姿を呈したという。

伊予鉄道は大正10年に松山電気軌道を合併しているが、これにはエピソードがある。伊予鉄道が高浜まで延長したとき、三津から反対の声があがった。そし

て、伊予鉄道に対抗するものはないかというのでできたのが馬車会社であった。しかし、しせん鉄道と馬では勝負にならず、この馬車に代ってできたのが松山電気軌道であった。明治44年8月、伊予鉄道が一番町・道後間を汽車から電車にしたとき、松山電気もこれに並行する電車を9月に走らせた。当然、競争は激化し、日と界の間の道後・一番町間を二つの会社が駅を並べて営業した。もともと競走するために走らせた電車で、いづれか協定しようとしたものまともなるはずもなく、一番町・三津間を開通すると、さらに競争が火きくなって、開業以来10余年間、大正10年の合併まで、たがい鈴を鳴らして乗客を奪いあうさまは奇観であったといわれる。

なお南予鉄道は、愛媛県伊予郡中町の宮内直吉ほか24名の発起で、資本金13万5,000円をもって、明治29年7月、松山・郡中間約7哩を開通した軽便鉄道である。また、道後鉄道は松山地方の有志伊佐延知矢ほか10名が発起して、資本金3万8,000円で、明治28年8月、道後湯の町・松山市一番町間と道後・古町間に軽便鉄道を敷設したものである。

■ 伊予鉄に対抗してきた松山電気軌道と一番町・道後間で電車が併走して争った。競争のために生れた電車で当然だが、開業以来10年間大正10年の合併まで駅頭で鈴を盛り鳴らして乗客を奪いあった風景はまことに珍妙な奇観であった。(伊予鉄50年譜から)





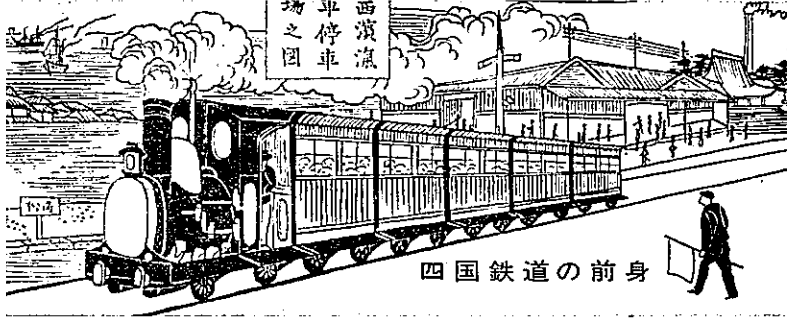
明治22年建築の初代琴平駅

9.6哩(15.5キロ)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、たぶんに宗教的色彩をもっており金刀比羅詣りの客を対象とした巡拝鉄道ともいわれる。

この鉄道もときの鉄道熱を背景にして、私設鉄道条例が公布された直後にできたものであるが、それでも地元では、なんといってもセンセーショナルな大ニュースであった。このニュースがひろまるや、土地の馬方や車夫たちはメシの食いあげだとばかり猛烈な反対の声をあげ、発起人の景山家に押し寄せて、家を焼き払ってしまうぞと気勢をあげたという。当時、景山氏は、つねにボデーガードをつれて、腰には銃剣をたばさむ武裝姿で陣頭指揮をせよといわれる。

一般に鉄道熱が高まった反面、全国的には一部の人たちの反対から苦境におちる事実もあった。

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。取引先も遠く海外、朝鮮、支那、北海道とも交



讃岐鉄道

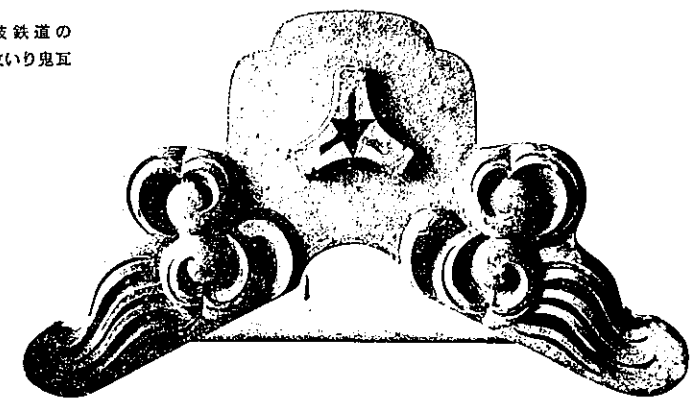
四国の国鉄の前身である讃岐鉄道は、伊予鉄道につく2番目の鉄道敷設である。

明治20年5月24日付で、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名が、愛媛県知事あて鉄道敷設の願書を出した。提出した「讃岐鉄道目論見書」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、資本金を貳拾五万円と定め、之を貳千五百株に分ち、百円を以て壹株とす

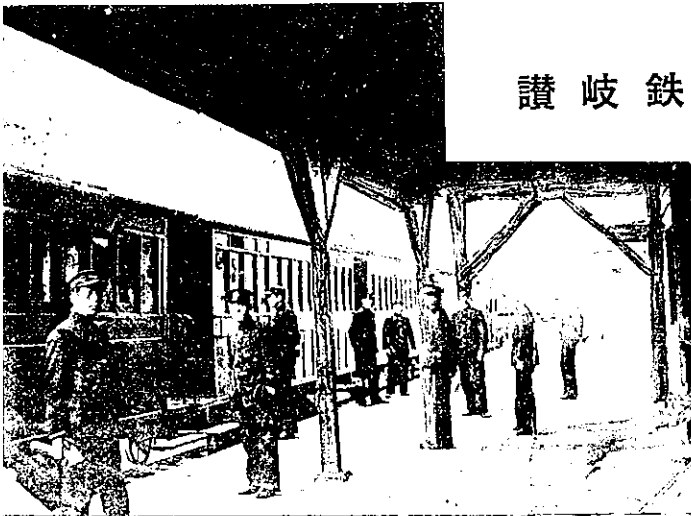
以下五項までになっている。この願書に対し、明治20年7月11日に仮免許があり、翌21年2月15日本免許が下附された。同年の4月10日、琴平の下川原で起工式を行ない、22年5月23日丸亀・琴平間

讃岐鉄道の社紋いり鬼瓦



発足当時の讃岐鉄道本社(2階)と多度津駅正面

讃岐鉄道



人鐵道開業廣告

弊社鐵道丸龜高松間開業免
許狀今般下付和成候と破テハ開業式
舉行可致等ノ感御時節柄開業式ハ差
扣一本月廿一日ヨリ四
十分毎ニ各驛ヲ發車シテ運輸
業ヲ開始ス

明治廿二年二月
讃岐鐵道株式會社

山下辨太郎
丸龜驛之手見目
付目給金拾七錢支給仕
事
明治廿三年地月廿七日
讃岐鐵道株式會社

前頁左上・初代琴平駅ホームの乗降風景いかにものんびりした空気が。中・喫茶室の案内チラシで山陽鉄道の食堂車に対抗したもの。下・郷東川鉄橋の工事現場、その右上・丸龜高松間開業の新聞広告、中・当時の駅長助役の辞令、下・特等車の乗客名で当時はいちいち新聞に発表していた。左上・駅手の辞令下左・年末年始の割引新聞広告、右・同じく運賃の新聞広告、なお当時の広告は香川新聞、讃岐実業新聞などにのせていた。

深車内喫茶室の御案内

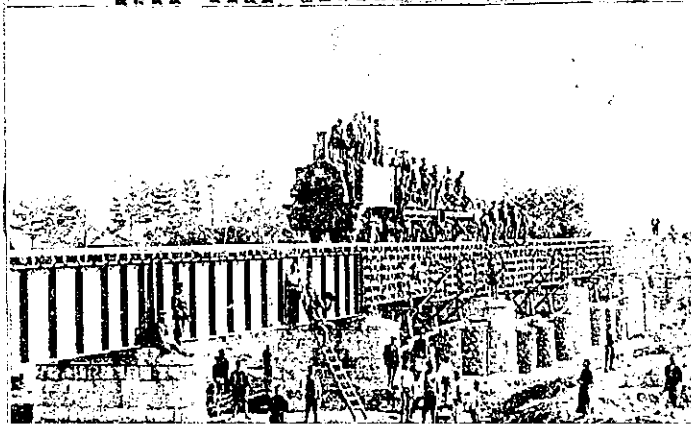
喫茶室に入何時にても御茶を御ひて居りますから特等車等の御
客は御隨意に御入來を願ひます
御茶室には御茶代御座等一切御受とせ
御茶室に於て御休息願ひ最期には新茶の御客様に差ますから
成べく早く御交代を願ひます
御茶室の御品は概らず市店御座と御座でありませ
西洋料理は一皿にて七錢とす

洋		菓子類		他	
大煎茶	金六錢	煎茶	金八錢	一本	金八錢
中煎茶	金五錢	煎茶	金七錢	一本	金七錢
小煎茶	金四錢	煎茶	金六錢	一本	金六錢
煎茶	金三錢	煎茶	金五錢	一本	金五錢
煎茶	金二錢	煎茶	金四錢	一本	金四錢
煎茶	金一錢	煎茶	金三錢	一本	金三錢
煎茶	金一錢	煎茶	金二錢	一本	金二錢
煎茶	金一錢	煎茶	金一錢	一本	金一錢

明治廿五年十二月
営業人 日の出 渡田芳太郎

琴平驛長 助役

山下辨太郎
明治廿七年二月一日
讃岐鐵道株式會社



琴平驛 眞鍋友一、一戸新
上功 山地把一郎、木村新
龍次、東條正平の婿氏
丸龜驛 橋本豐次郎、藤若
杉休男、春源之助、阿部虎之
喜七、合田新左衛門、海濱敏
野精吾、藤田健、岡りつ、赤
山口彌右衛門、土井兼雄、赤
太、眞原敏愛、竹村崇太の婿
高松驛 石原安三郎、山田やす、福田
那、龍村豐雄、爲光兵平、同律子、同
木村榮吉、三宅川治三郎、三浦重知、
健、藤田りつ、鈴木孝、豊松かつ、小
九、大川庄八、岡部忠次郎、茂木英治

（本月廿一日）
特等車は金五錢以上
此割引乗車券は各局
以外の驛に勝手乗車
不可なり
讃岐鐵道
十二月廿五日即十月廿六日
當分の内
各ご分の内にもおゆくませ



深車旅客運賃

高松	鬼無	國分	鳴川	坂田	宇多	九尾	多度津	金蔵寺	普通寺	琴平
五八	五八	四六	四六	三三	三三	三三	三三	三三	三三	三三
八二	八二	六九	六九	五八	五八	五八	五八	五八	五八	五八
一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七	一七
二五	二五	二五	二五	二五	二五	二五	二五	二五	二五	二五
三三	三三	三三	三三	三三	三三	三三	三三	三三	三三	三三
四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一	四一
四九	四九	四九	四九	四九	四九	四九	四九	四九	四九	四九
五七	五七	五七	五七	五七	五七	五七	五七	五七	五七	五七
六五	六五	六五	六五	六五	六五	六五	六五	六五	六五	六五
七三	七三	七三	七三	七三	七三	七三	七三	七三	七三	七三
八一	八一	八一	八一	八一	八一	八一	八一	八一	八一	八一
八九	八九	八九	八九	八九	八九	八九	八九	八九	八九	八九
九七	九七	九七	九七	九七	九七	九七	九七	九七	九七	九七
一〇五	一〇五	一〇五	一〇五	一〇五	一〇五	一〇五	一〇五	一〇五	一〇五	一〇五

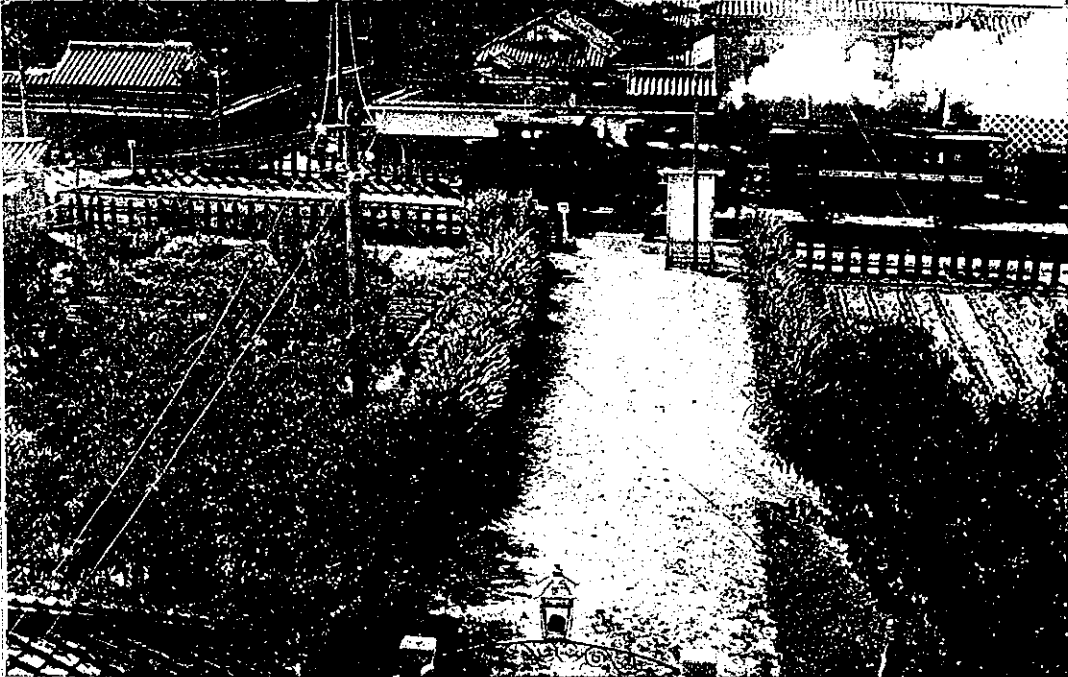
右は特等運賃
左は並等運賃
即普通用期限
片道切符及往復切符の往
小兒運賃（四才未満は無
四才未満は無
片道切符及往復切符の往
小兒運賃（四才未満は無
四才未満は無

讃岐鉄道

アルバム

②

上左・初期の多度津駅職員と、右は火災で焼失した2代高松駅の食堂、下は多度津検校所前を走る列車、客車はもちろんマッチ箱である



易があり、いっぽう丸亀港とともに金比羅詣りの船着場として昔からいんしんをきわめていた。そんな人たちは馬かガゴを利用していたが、前述のように、この客を主な対象にして、讃岐鉄道が計画されたわけである。

開通の日には、琴平の虎屋旅館で盛大な開業式が行なわれた。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、花火を打ちあげて盛大なものであったという。

開業当時の職員は77名、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、客車は俗にいうマッチ箱で定員20名であった。貨車は4トン5トン、7トンの有無がい車で、列車は4両で編成され、客貨混合の運転であった。

初代社長は、三城弥七で、二代が景山甚右衛門。それから甲斐宗を経て、明治37年に会社が山陽鉄道に譲渡されたときは大塚惟明であった。この山陽鉄道が鉄道国有法（明治39年3月30日法律第10号、一般運送の用に供する鉄道は凡て国の所有とす。但し一地方の交通を目的とする鉄道は此の限りに非ず）によって、明治39年12月1日に買収になっている。

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

開業後の讃岐鉄道は明治30年2月に丸亀・高松間を開通、明治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及び官設鉄道の新橋、京都、大阪、神戸の各駅と、山陽鉄道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1等客車の一部を改造して喫茶室を設け、料理を調達して乗客のもとに届けた。なおこれよりさき明治33年には3等車内で食物や果物などを販売していた。



明治37年5月には、香川郡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うけたが、起工するにいたらず、同年に山陽鉄道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、山陽鉄道の国有後、43年7月におこなわれた。

このほか香川県では讃岐鉄道につづいて、明治45年4月に高松電気軌道会社が、山崎・長尾間に電車を開通しており、その後大正6年5月20日に、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月に高松駅から築港前まで延長している。また高松琴平電気会社が火正15年12月20日に、栗林公園・滝宮間を開通、2年4月に高松・琴平間を全通している。

その前大正11年10月には、琴平参宮電気会社が普通寺・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、昭和3年1月に坂出・丸亀間を開業した。しかしときの花形スターであったこの電車も、昭和38年の9月にその役割をはたして姿を消した。国鉄の線路に併行しているという理由ではなく、バスの新しい営業攻勢に敗れたというわけで、中小私鉄のはかない終幕であり、永年親しんできた地元の人たちの愛着をふりきって消え去ったわけである。

高松電気軌道、四国水力電気各社は現在高松琴平電鉄に吸収されている。



写真上・讃岐鉄道創設の功労者景山甚右衛門社長、下左・明治37年琴平で撮影した食堂車勤務のボーイたち、右・助役の制服を着た同社職員

徳島鉄道の創業

写真は徳島鉄道の社紋いり鬼瓦で「と」の字が9つはいつて「徳」をあらわす。下は免許申請の許可状。



徳島県は四国の島の東部を占め、本土からみれば高知とともに南海の辺境に位置する4,135平方キロメートルの県である。神代紀に「粟国忌部遠祖天日野命所作木桶」とあるが、阿波忌部が相当古い時代から吉野川流域地方を拓殖したことに疑いない。阿波の国名が粟穀の生産から起っているのをもて、農耕が古くから盛んであったことがわかる。

交通運輸の面でも、その地理的、歴史的関係で特色ある形態をしめしている。平地が少なく、対外的には海、国内的には河川が中心として利用されてひらけてきた。吉野川、那賀川をはじめ、各河川は最大限に利用されていたが、徳島の繁栄は、いつに吉野川に負うといっても過言ではない。地形も8割余が山地であり、平地は1割余にすぎない。

地理的に京阪神地方とは古くから密接な取引が行なわれ、このルートから県内に分散する取引形態で、その拠点ともいべき徳島市から最初の鉄道が吉野川にそって開通し、ついで阪神地帯との連絡港である小松島と徳島を結ぶ鉄道が建設されたことも自然な発展であろう。

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哩(18.9キロ)の鉄道が開通したのが明治32年2月である。これが徳島鉄道で、明治28年徳島県坂野郡一条村大串竜太郎ほか19名が資本金80万円をもって発起し、11月に願い出

内閣總理大臣 侯爵 伊藤博文
 明治廿九年五月十九日
 設假免許状下付ノ件ハ請願ノ通
 徳島鉄道株式会社ノ發起鐵道敷
 明治廿九年五月四日 鐵道部
 内閣總理大臣 侯爵 伊藤博文



徳島鉄道制服のボタン

たもので同年5月仮免許状を下付され、30年6月に免許になった。しかし、べつに命令書でつぎのような特別条件が示された。

「徳島鉄道株式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、其起業口論見を定めさらに出願の手續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却することを拒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・岩船(いまの古庄付近)間約13哩の免許を申請したが、徳島鉄道はこれと協定し、34年4月阿陽鉄道は願書を撤回して徳島鉄道の延長線としてこれを申請し、5月仮免許を得、のち数次にわたって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き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回帝國議事にこの私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、徳島鉄道は明治40年9月国有となった。



上・現在の川田駅附近の船戸跡
 下・明治39年の船戸駅と職員

私設鉄道の建設ブーム

四国における私設鉄道の建設は、明治21年の伊予鉄道にはじまり、翌22年讃岐鉄道さらに日清戦争前後の興隆期に、道後、南予、徳島の各私鉄があいついだり、明治33年私鉄を規制する私設鉄道法が制定され、その規定が地方小鉄道にとっては、厳にすぎることがあり、また一面には不況の影響もあって、以後の私鉄企業はまったく中止の状態であった。

しかし、明治43年軽便鉄道法、翌44年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るにおよび、四国でも大正初期から末期にかけて建設ブームが出現した。開業年代順にあげれば、まず大正3年10月に開業した宇和島鉄道をはじめとし、阿波、阿南、愛媛とつづいている。

宇和島鉄道と地元の建設熱

宇和島鉄道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なかでも特筆すべきものがあった。

日本地理大系、中四国篇（改造社、昭和6年）でも寺田貞次がつかぎのようにこの地方を紹介している。

〔宇和島唯一の欠点は陸上交通機関の不備にある。鉄道に至ってはいまなお発達せず、わずかに宇和島

鉄道会社経営の軽便鉄道が土佐への要路たる吉野に達しているのみであることは遺憾である。宇和島市にして現時の大勢に順応し、より以上の産業の開發を圖るには、まず鉄道の完備を期せねばならぬ。ことに市をして四国循環線の一駅たらしむるよう最大の努力を払うことは急務といわねばならぬ。]

この地方の鉄道の発端を記すと、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發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もちあがった。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なった。四国は中央を東西に山脈が走っており、鉄道は循環線で作らうという見地から、予讃、予土の国境まで毎日テクテクと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衆にう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、予算の見積りも立てて、全線120哩、1哩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では、じつに夢のようなぼう大なものであった。意見書を出してから、さらに県下関係町村からは請願書として当時の鉄道院にも提出した。その後、後藤鉄道院総裁が宇

和島地区へ視察に来たのも、この請願や意見書がどの程度か役立ったものといわれる。

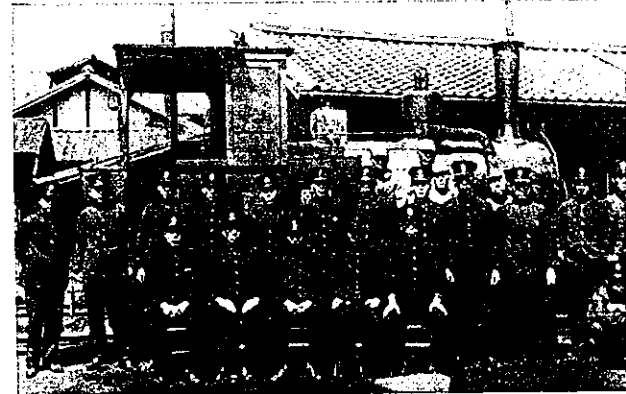
後藤総裁は、土佐の中村から江川崎を経て南予地方にはいったが、そのときの地元の歓迎ぶりは、南予地区でもかつてない熱狂的なものであった。当時はまだ宇和島にはゴム輪の人力車が2合しかなかった。それを持って国境まで総裁を出迎えたが、江川崎から吉野まで、当時の検道ではとても走れないので、車に総裁を乗せたままエンヤエンヤとかついで運んだ。

また、沿道の村民にはオブレを出して、1戸に1名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ものだから、出迎えの人がタイムツをたいて、夜の山道に延々とつづき、山野は昼をさむく壮観であった。そしてパ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。私設宇和島鉄道はこの後に生まれたのである。

宇和島鉄道の発端は、明治27年6月、愛媛県の有志井安蔵ほか86名の発起で資本金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ひ出たのにはじまる。29年1月仮免許を得て、30年4月1日に宇和島・吉野間24.0キロに対し免許状を下付された。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のぞみがなく、その後の戦役のために起業が滞りつかぬまま免許の効力を失った。

宇和島鉄道が資本金40万円であつたが、翌44年1月で、同年3月免許状が下付され、9月に会社が創立された。当時の重役陣は、社長井上角五郎、副社長今西幹一郎ほかであった。

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しろうとでうまくゆかず、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、会社創立以来3年10か月目によりやく、



上・宇和島鉄道の機関車修繕場、下・松山市駅を車で出る後藤総裁（明治42年ころ）

宇和島鉄道の請願書類

本町宇和島ノ地タル連山ニ面ラシテ、
険悪ニ苦ムニ面方一面険ニ海ニ臨ミ、
水深ク波濤ニシテ船舶ノ航行ニ難シ、
第一ノ破砕場ナリ故ニ航海事業ハ及ニ發達
テ海運ニ不便ヲ感スルコトナキニ陸運ニ至リ
テ最モ困難ナキリ、里道改修ノ向題起ル亦
ノ一、且、一、三、同、浦、一、街、々、谷、民、通、ハ、八、幡、村、
ノ、一、街、々、谷、民、通、ハ、八、幡、村、
ノ、一、街、々、谷、民、通、ハ、八、幡、村、

宇和島鉄道建設請願書
本町宇和島ノ地タル連山ニ面ラシテ、
険悪ニ苦ムニ面方一面険ニ海ニ臨ミ、
水深ク波濤ニシテ船舶ノ航行ニ難シ、
第一ノ破砕場ナリ故ニ航海事業ハ及ニ發達
テ海運ニ不便ヲ感スルコトナキニ陸運ニ至リ
テ最モ困難ナキリ、里道改修ノ向題起ル亦
ノ一、且、一、三、同、浦、一、街、々、谷、民、通、ハ、八、幡、村、
ノ、一、街、々、谷、民、通、ハ、八、幡、村、
ノ、一、街、々、谷、民、通、ハ、八、幡、村、

宇和島・近水間を開通した。さらに大正12年には30万円の増資で近水から吉野（いまの吉野生）まで16哩を延長した。この増資に前後して、井上、今西といった重役陣が去って、あとを継いだのが堀部彦次郎で、彼はいっぽうで運輸会社を経営して腕をふるいながら、宇和島鉄道でも業績をあげ、宇鉄の黄金時代をきざいたものである。

ちなみに、大正14年度の現況は、資本金20万円、機関車6両、客車10両、貨車42両をもち、旅客人員約40万人、貨物トン数約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、いつまでも私鉄の利得に甘んじていたのでは地方の発展はのぞめない、国鉄を誘致し四国循環鉄道を促進して大局的發展をはからなければ立ちおくれるばかりだと、堀部社長じきあと、みづから宇鉄の社長となり宇鉄の国鉄買収を政府に働きかけ実現させたの

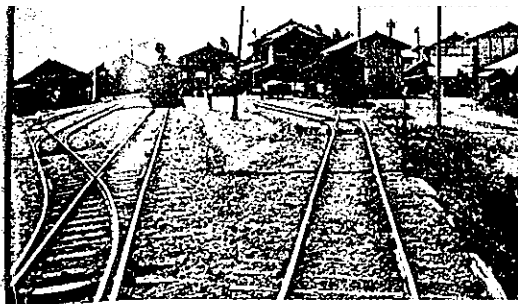
左上・大正11年ごろの宇鉄の客車と職員、下・旧吉野駅の職員と機関車、右上・宇和島鉄道の給料領収証、下・機人採用辞令



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。彼の南予における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。

領收証
 一 金 七 千 五 百 元 毎 月
 大正十三年三月廿七日
 三十七日迄
 右正ニ領收候也
 大正十三年三月廿七日
 宇和島鐵道株式會社 御 中
 大西 幸 吉
 高田忠義

命 傭ニ採用シ職工見習
 ス
 日給金參拾五錢給與
 大正七年四月七日
 宇和島鐵道株式會社



大洲駅構内、中央2階建物は愛媛鉄道本社

長浜町・大洲間を開業

愛媛鉄道

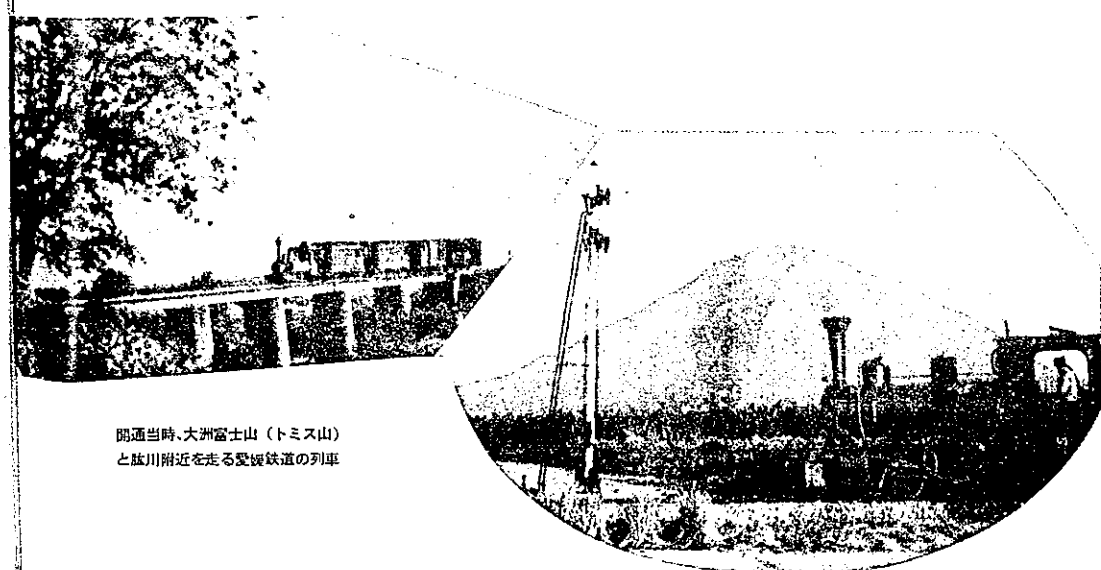
愛媛鉄道の前身は、[西予電気軌道]で、明治43年神戸市の曾根正命ほか有志が、資本金200万円で、伊予鉄道の郡中駅を起点として、中山、立川、内子、大洲、千丈を経て八幡浜に至る約59.5キロと八幡浜・喜須来間約1.6キロに電気軌道の敷設を請願したのが発端である。

しかし、当時の知識で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適当と、鉄道院から軽便鉄道に変更の指示が出された。

そこで西予軽便鉄道と改称して軽便鉄道の免許状を得たのが明治44年6月、さらに大正元年には愛媛鉄道と名を改め、会社の設立に努力を重ねたが、経済界の不振で株式募集が意のごとくならず、工事施工認可申請期限を再三延期の末、大正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、そのうちでも工事の容易な肱川沿岸の大洲・長浜間14.6キロを選んで建設工事に着手した。とはいっても会社の経営はいぜん苦しく、第1次大戦の影響で労賃の高騰もあって、これが開通したのは7年2月であった。ついで支線若宮分岐点・内子間（9.7キロ）が9年5月に開業をみた。

大正11年刊行の帝国鉄道要覽（第5版）による会社の現況は、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、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18,000トン、営業益金2万3,000円で建設費に対する益金割合は1分2厘、職員数は大石社長以下102名であった。なお、この鉄道も予讃線松山以西の建設工事がすすむにつれ、昭和8年10月約120万円で政府に買収され、国鉄愛媛線となった。



開通当時、大洲富士山（トミス山）と肱川附近を走る愛媛鉄道の列車

ため、動力を蒸気に変更して、3年9月着工、工費約62万円、5年7月まで撫養から吉野川の北岸の古川に達する13.9キロを開業した。そして、古川・徳島間は、その間に四国三郎として名高い吉野川があり、この架橋費に窮して建設することができず、古川の1駅手前の中原から新町川を通り、徳島市内の新町橋まで、石油発動機船4隻（大麻丸・別宮丸・妙見丸・蛭子丸）で連絡輸送をおこなった。

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月池谷・鍛冶屋原間13.1キロを開業、また、昭和3年1月撫養から岡崎港に至る1.1キロを開業、撫養駅を蛭子前駅と改め、新駅を撫養駅（現鳴門）とした。

ところで、この会社の大正11年2月現在の現況は、資本金100万円、機関車2両、客車12両、貨車5両、職員数は代表取締役手塚財平ほか90名であった。また営業成績は創業以来苦境つづきで、自動車営業、石炭販売などの多角経営を行なった。

そのころは、第1次大戦後の財界不況で、その影響は会社の経営基礎が十分固まっていなかったこの鉄道には大きかったわけで、建設中であった鍛冶屋原・阿波市場間の延長工事は中止された。その後も経営状態はますます悪化して益金割合は、大正14年度5分1厘、昭和元年度2分2厘といずれも欠損つづきで、大佐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池田真穂ほか重役3名を迎え、内容を充実整理して、社名も大正15年4月阿波鉄道と改称したが、昭和8年7月国鉄に買収され線名も阿波線と改められた。その後10年3月の高德線全通にともない、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。

免許状

阿波電氣軌道株式会社
申請ニ係ル徳島縣板野郡堀
村ヨリ同縣同郡板西町ニ至ル
使鐵道ヲ敷設シ旅客ノ運輸營
業ヲ為スコトヲ免許ス
大正三年六月十五日迄ニ之ヲ提
出スヘシ

阿波電氣軌道の免許状

吉野川に巡航船を
走らせた

阿波鉄道

阿波鉄道は、明治44年6月徳島県麻植郡川島町の後藤田千一ほか6名が、撫養地方の交通発達と鳴門観湖客の利便をよくするため、阿波電氣軌道株式会社（資本金40万円）を発起、徳島・撫養間（約14.6キロ）に電氣軌道を敷設せんと請願したのにじまる。この請願は同年12月免許され、大正元年11月会社を創立したが、電氣供給者である徳島水力電氣会社の電力不足の

愛媛鉄道

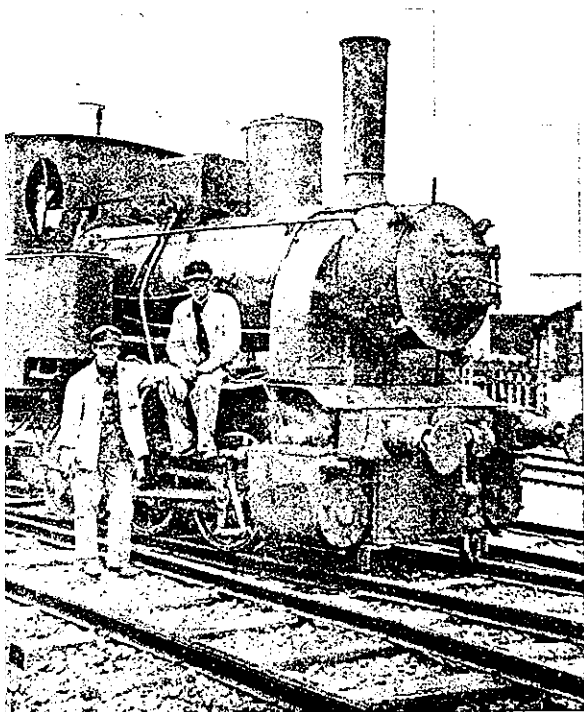
大正五年五月十日
愛媛縣伊予郡大正町
後鐵道株式會社
代表取締役大石文
内閣總理大臣大石文
鐵道敷設許可書
當會社鐵道大正五年五月十日
省令此致仰旨
七六五

免許状

西條輕便鐵道株式會社
清水 隆徳

右申請ニ係ル愛媛縣伊予郡西町
ヨリ同縣西宇和郡八幡濱町及同郡
町ヨリ同郡喜茂村ニ至ル使鐵道
ヲ敷設シ旅客及貨物運輸ノ營

■上左・愛媛鉄道が最初西予輕便鉄道で免許をうけたときの免許状



上・阿波鉄道4号機関車

下・同7号機関車

阿南鉄道

阿南鉄道は、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、名西郡石井町の著名な実業家である生田和平ほか6名で、資本金35万円以小松島町から岩鷺村（現古庄附近）に達する軽便鉄道をつけようとするものであった。この線路決定までには、いろいろの曲折があったが、その間の事情を「新野町史」はつぎ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正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。一申略一

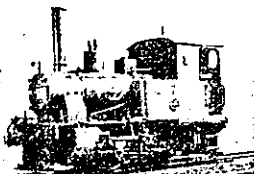
しかし、せっかくの努力も、長生、桑野両村の割当枚数が消化できず、古庄から那賀川を渡るため大鉄橋を架す必要があり、多額の工費を要することもあって阿南鉄道は古庄駅を終点とし、新野駅までの延長は実行できなかった…

この出願は、大正元年10月免許され5年12月に中田・古庄間約6哩を開業し、阿南鉄道とともに徳島の2大私鉄として、昭和11年の国有買収（価格約68万円）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。

ちなみに、大正11年2月現在の職員数は50名で、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。営業成績は大正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分6厘であった。

かわいい 阿波鉄道7号機関車

この機関車は阿波鉄道の阿波鉄道に常設各列車を引いて、かわいらしい汽笛を鳴らしたことがあって、あまりかわいらしい気持だったので、出来た時は鳴りながら走っていました。真物は明治45年（大正元年）のマイコン製で、機関の駆動部は10センチメートルの日本製の5輪径に換算して阿波鉄道の阿波



で、二つならべたら、さぞかしかわいらしいでしょう。
 機関は35mmゲージ用として1/10に縮尺した第三鉄道（中央）の建設機械（機関車）で、汽缸下部1軸の下に、セーターは逆方向に、25mmコアのアーマー。ア直径34mmの6極セーターが入れてあり、アフランギヤ二段で1:11に減速し、第2軸輪（直径32mm）に傳動し、5才でもいの子供たちも引いて走ります。

四国の国有鉄道は、明治39年12月山陽鉄道が買収になって、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おかれ、逐次西に延長していった。

この多度津以西は、すでに明治25年公布の鉄道敷設法で、四国予定線の一つ「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あり、また明治30年には前述の「四国鉄道」が私設免許の許可を受けた線路であったが、同鉄道の解散後は私設免許をうけたものはなかった。

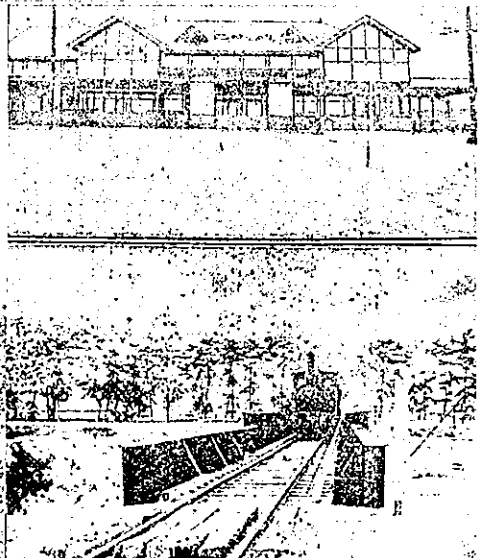
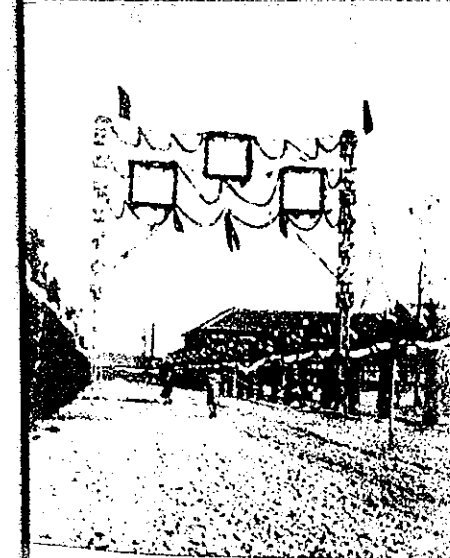
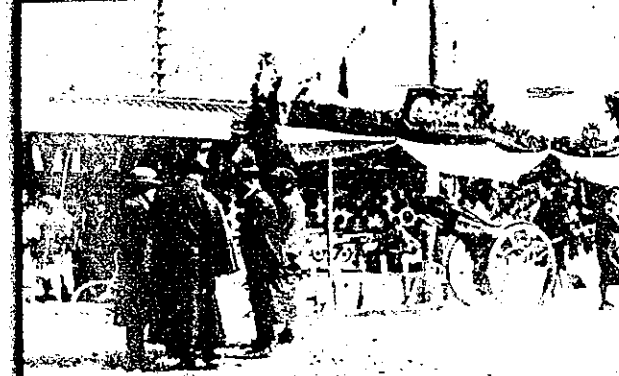
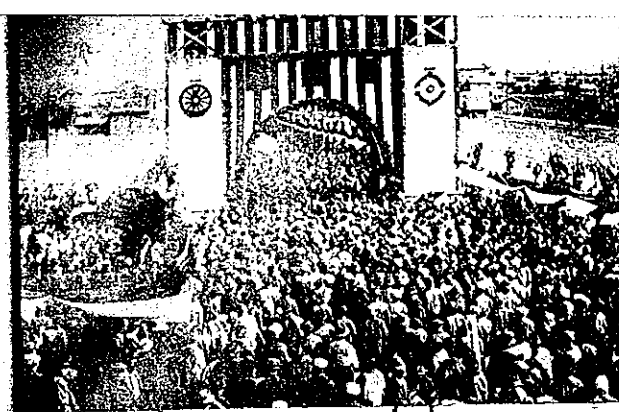
ところが、明治44年衆議院において、多度津・松山間の鉄道敷設に関する建議案が可決され、翌45年法律第2号で、多度津・川之江間が第1期線に加えられ、大正元年度から5年度に至る5か年継続事業（予算220万円）で着工される運びとなり、建設上多度津線として大正元年10月まず多度津・観音寺間を起工、翌2年12月これを開通、ついで5年4月観音寺・川之江間を開業した。これが四国ではじめての官設鉄道で、その建設費は約165万円であった。なお、新線路は既設讃岐線の多度津起点1.7キロのところに新多度津駅を設け、旧多度津駅を浜多度津駅と改めた。

川之江・伊予西条間は、建設上西条線と称したもので、大正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、建設費は約914万円であった。

ついで、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、翌8年3月、伊予西条・壬生川間の実測に着手、翌9年1月より着工した。同年11月、建設事務所は岡山に移転、以来岡山建設事務所の所管で工事が着々と進められ、松山まで全通したのは昭和2年4月3日、事業着手以来8年弱と909万円をついで、多年宿望の北四国海岸線の全通をみ、高松、松山両市連絡の大使命をはたしたのである。

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月讃予線と改称されたが、昭和5年4月には予讃線と改められた。

西へ延びた 讃岐線



■ 今治開通アルバム

左・上中下とも、開通祝賀風景、

右下・上から初代今治駅と資社川鉄橋を渡る列車、いずれも大正13年2月11日の開通時のもの

明治40年9月、徳島鉄道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哩）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月実測に着手、翌45年1月起工、2年有余をついに大正3年3月しゅん功した。このとき、起点附近の新線上に川田駅を新設し、従来の船戸駅を廃した。ちなみに、この川田・池田間の建設費は154万4,695円であった。この工事には44年4月徳島建設事務所が徳島市寺島本町に置かれ、技師渡辺直也を所長としたが、大正3年9月事務所は廃止された。

この徳島線の全通とともに、大正2年4月、阿波国共同汽船の小松島

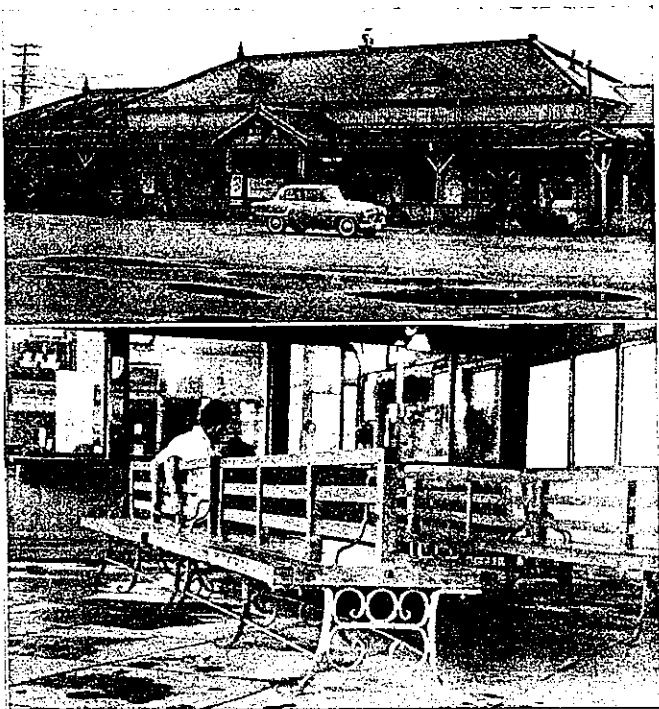
徳島線の全通と 小松島軽便線

・徳島間の借り入れとあいまって、ひとまず徳島の幹線が形成されたのである。

阿波国共同汽船会社の経営する小松島・徳島間（延長約7哩）の軽便鉄道は、阪神地方との連絡港である小松島港修築の機運がたかまり、同社が明治45年3月着工、大正2年4月工費約80万円にて建設したものである。鉄道院では、本土と四国方面の連絡上これを国有線とともに営業するのが有利として、工事しゅん功と同時に借り受け、小松島軽便線として営業を開始した。民設官業の重要な連絡線であった。

私鉄を政府が借用という形態は、現在ではあまりみられないが、当時はなかなかの流行で、これは官線の勢力が不十分で、満足な運輸ができなため私鉄に協力を求めたものである。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、この軽便線は大正6年9月、価格約85万円にて政府に買収されて国有となった。

上・大正2年4月の建築当時から現存する小松島駅、下・待合室に備付けのいすで実物は50年前の面影をしのばせて興味深い。



北に四国山脈のけわしい山々をめぐるし、南に土佐湾をだいてびょうびょうとした太平洋を望む高知は、7,068平方キロメートル、四国全土の37%を占める平地の少ない山国である。中世のころ配流遠国として重罪人を流す土地とされていたことをみても、土地の並びさや隔絶さがわかる。そのうえ、地形の制約をうけて、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おくれた。

高知に最初に軌道を敷設したのは、土佐電気鉄道である。明治36年7月に、川島幸次郎はか10名が発起人となり、37年4月に高知市内で営業を開始したが、のち高知鉄道に合併した。

高知鉄道は、大正9年1月に設立（社長浜崎文太郎）し、後免・安芸間を開業した。この路線は現在も土佐電鉄で営業されている。

高知に鉄道敷設をみる最初の端緒を開いたのは、雷鉄相として有名な仙石貢で、彼が鉄道院総裁時代に、その基礎をつくったものだといわれるが、高知の鉄道建設について、鉄道大臣として土佐出身の代議士でありながら、つぎ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。

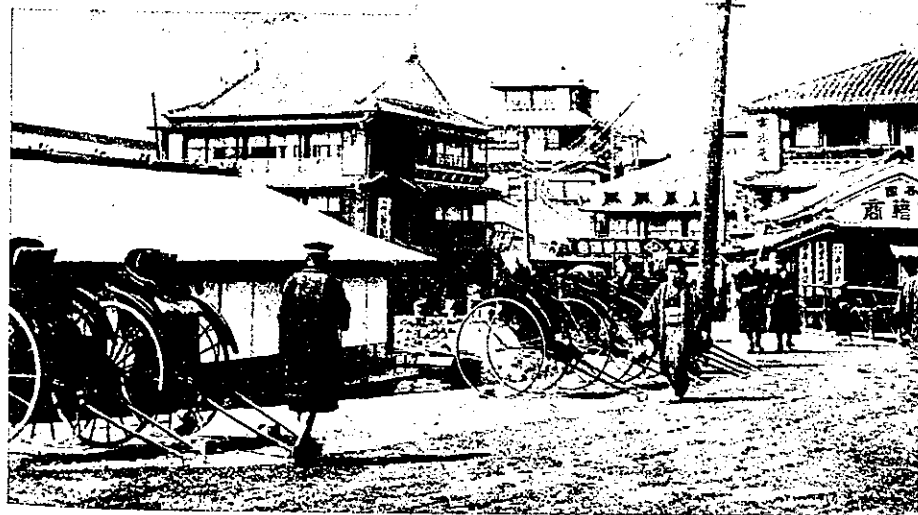
「土佐のようなところに、鉄道を敷いたところでなにを輸送するのか、是非敷くとせば高知と須崎との臨港鉄道で充分だ」

明治25年鉄道敷設法が制定されたなかで、「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あげられたが、その敷設工事は、実測および着工する第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、翌29年には土讃鉄道が発起され、民間資本による予定線の建設が計画されたが、いずれも実現するには至らなかった。

写真は明治初期に高知に姿を現わした人力車、場所は新築橋の人力車丁場で現在の大丸デパート前である。

立ちおくれた 高知の鉄道



高知線建設アルバム

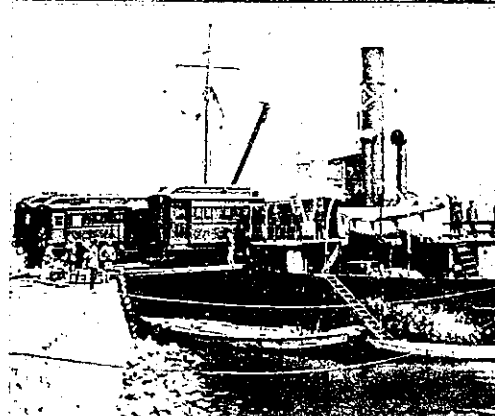
- 上・大正11年仁淀川
鉄橋工事の現場
- 中・須崎駅における
機関車の陸揚げ
作業
- 下・同じボギー車の
陸揚げ作業

これらの動きとは別に、明治26年ごろから、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期線にくりあげる請願運動が始められた。この運動は明治27・28年の日清戦役で中断されたが、戦後ふたたび世論が台頭し、39年3月促進建議案が採択され、さらに大正年間にはいって、運動は活発となり、高知県内務部長を会長とする四国鉄道期成同盟会と名を改め、官民一致してその敷設運動に努力がつけられた。

その趣意書には、第一に軍事的理由が壮烈な文句であげられ、鉄道の絶対必要性を強調している。

しソノ野見湾ハ、我ガ日本太平洋沿岸ニオケル第一ノ縦泊地ニシテ、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、嗚呼世人當ニ北門ノ鎖錠ヲ説クモ、南門橋壁ニ意ヲ注カス、一朝事有リテ強國ト支ヲ開クヤ、敵ノ艦隊ハ我ガ帝國ノ胃腸タル大阪ヲ衝カントシ先ツ須崎ニ上陸シ之ヲ占領シ、野見湾ヲ據シ其ノ艦隊ノ根拠地トシ、直チニ鼓行シテ北山ヲ越エ、阿讃ヨリ不意ニ紀淡海峡ノ背後ニ出テハ、則チ棋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、再四の請願がおこなわれ、大正3年高知県出身の仙石資が鉄道院総裁となり、ようやく大正5年に至って、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・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年度にかけて6か年の継続事業として総額347万8,000円が計上され、4月から実地測量が開始された。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、斗智野を経て佐川町経由で高知に至るもので、せんじつめれ



ば、高岡町と佐川町の鉄道争奪戦であった。結果は現在の路線である北線になった。

そして、大正6年6月高知建設事務所が高知市におかれ、技師大谷直次を所長として、7年4月須崎方から待望の建設工事が着手され、13年3月まで須崎・日下間が開通、ついで11月に日下・高知間、14年12月に高知・土佐山田間が開業したのである。高知の鉄道の立ちおくれは、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、次のとおり端的にのべられ

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の憾みなしとせず、県民の鉄道敷設を翹望せる筈に久しきもあり、爾來6ケ年、或は刺戟を開き、鼓を砕き、或は長き隧道を抜き、以て須崎・日下間延長16哩の竣工を見たり。

高知城

南国土佐・高知平野の空高くそびえ立つ名城の天主閣



四国鉄道の黄金期

青木機三氏はその著、『国鉄繁昌記』のなかでつぎ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揃っ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。……〕

この繁昌初期の大正12年といえば、関東大震災の年であるが、そのころの四国では、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月には宇和島鉄道が、近永から吉野まで延長している。いっぽう香川では、同年5月土讃線の琴平・財田間が開業し、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はじまるころから、昭和10年の全線開通までが、おおむね四国鉄道の＜黄金期＞でもあったわけで、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すすんで、四国4県相互の連絡もつき、ほぼ現在線の形態をととのえたのであった。

国宝松山城

松山以西の延長 と私鉄の買収

昭和5年から10年ごろにかけて、四国の各線区は延長開業などで従来の敷設予定計画がもっとも突った時期であるが、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語であった。

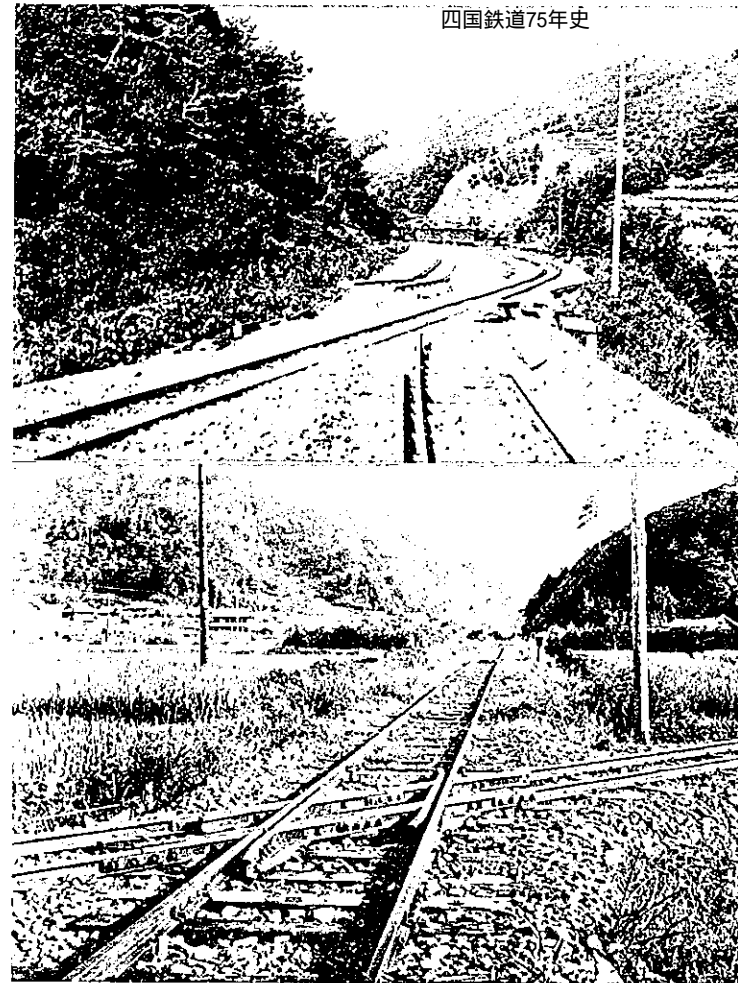
延長開業では、昭和2年松山まで延びた讃予線が同年2月には南郡中（現伊予市）に達し、4月には線路名称も現在の予讃線と改められ、さらに7年12月伊予上灘、10年6月下灘と逐次延長された。同年10月には下灘・伊予長浜間、五郎・新谷間が開業して旧愛媛鉄道を買収改良した愛媛線と連絡し、伊予大洲に達したのである。

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（宇和島・吉野間）を昭和8年8月、88万円、また愛媛鉄道（伊予長浜・伊予大洲間、伊予大洲・内子間）を同年10月、120万円で買収、それぞれ国鉄宇和島線、愛媛線として営業を開始した。

愛媛鉄道の買収を地元の新聞は、「頂上の破産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、したちまちこの日から旅客運賃は半減となり、乗客はよろこび、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、その官服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つけ替え工事が山口建設事務所の所管でおこなわれた。



写真上・宇和島鉄道買収後の線路改良工事現場、中・宇和島線と交差する予讃線で工事完成までのめずらしい風景、下・愛媛鉄道の省営移管を報じた地元伊予新報（昭和8年10月1日付）

高知、徳島、香川の鉄道敷設運動におとらないほど
 氣勢をあげたのは、愛媛県南予地区の103号、104号線
 の猛運動であった。これがおおむね大正8年から昭和

南予地区の 建設運動

8年ごろまでつづいて、昭和10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・国民党の三派から、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つぎのようなものであった。

■国民党案は四国鉄道中、循環線敷設のもっと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
 岸線を循環するもの

■憲政会案は四国の海岸線を循環する線

この3案が同年2月の衆議院特別委員会に提案された結果、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ので、驚いた八幡浜と宇和町民は
 結束し、反対運動に乗りだした。官民一致、政党をこえてやらねばならないと、ときの郡
 長岡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10
 3号線（現在線）敷設同盟が結成されたわけである。

大正9年、鉄道院から技師の派遣があり、実地測量がおこなわれ、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に至ってから、運動はさらに強力にもりあが
 った。いっぽう山村宇和島市長などが104号線の運動をつづけ、双方白熱的戦線を張って
 いろいろなエピソードを生みながら、昭和8年3月になってようやく103号線が第64議会で
 決定した。工事は昭和8年に開始され、12年に完成予定であったが、日支事変にはばま
 れて、昭和16年7月に卯之町・宇和島間の部分運転が開始されたものである。

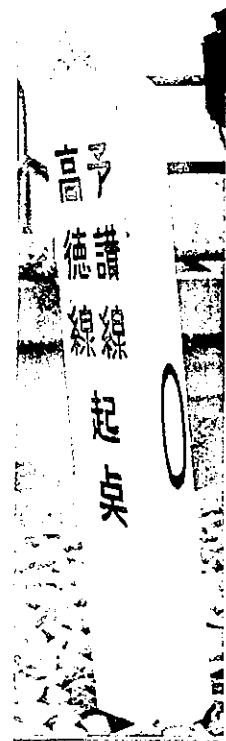
南予の国鉄敷設問題で、103号線（大洲・八幡浜・
 宮野下線）と104号線（大洲・近永線）とが、政争の

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のまよになった。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がつぎのようなもので興味深い。

なお、宇和島鉄道の買収は三土鉄相の現地視察から2か月後であった。
 〔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。

我々の仕事も商売なんだから、見込のない所へ多額の投資は控えねばならぬ。省営バス
 を知らぬ人はつまらないと思っているだろうけど、先だって長野県に何か新バスができた
 ので自分も行って見たが実に立派なもんだ。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のだ。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。明年は土讃線と高德線、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。窟毛や中村へはとでも回れない。とにかく金のないおやち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1から10まで聞いていたら彼輩するよりほかない。]

（山村豊次郎伝）



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
 不況の打撃で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、一般地方人士に鉄道要望をいっそ
 う深めたことであろう。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や熱望はさらにたかまり、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会が結成さ
 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）の速成請願書を作り、翌7年の第40議会、さらに翌8年の第41議
 会に再度の請願をおこない、これが本会議で採択され、ついで大正9年の
 第43特別議会で、大正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、予算案の成立をみ、翌10年予算を組み替え、
 本決まりとなった。

高德線のはじまりと全通

ず、工事は辛酸をなめながら9年5月に開通した。

また、吉野川鉄橋は、そのころとしては近代工学の粋を照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、7年10月に着工し、8年6月に完成、日本の鉄道では、最も新しいニューマチック・ケーソン工事をとり入れ、河底からさらに8メートルも掘りぬき基礎コンクリート工事を行なった。いっぽう、高德線の建設にともない、必然的に私鉄の阿波鉄道の買収問題がおこり、数回にわたる交渉の結果、8年6月95万7,200円で買収され、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つづけたが、なにぶん腐朽はなほだしく、今切川鉄橋は全部かけ替え、池谷駅の移転、吉成ほか2駅の新築、池谷・榎蔭間、板西・鍛冶原間線の改良工事がおこなわれ、10年2月にその工事を終了した。

そして、10年3月20日、徳島、高松両市を結ぶ、74キロの高徳線が、測量開始以来、じつに10有余年の歳月と、建設費678万円、ほかに阿波鉄道買収費96万円をついやしてここに誕生し、同年11月全通の土讃線とともに、四国地方の交通運輸ならびに地方産業の開発に多大の成果をもたらすに至ったのである。

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・志度間の実測に着手、12年1月高松方から着工、14年8月高松・志度間の第1次開通を初めとして、15年3月讃岐津田、昭和3年4月引田に達した。その後、工事は政府の緊縮財政で、前後3回におよぶ予算の繰延べがあつて一時停頓し、引田・徳島間の全通は何年後か予想もつかない状況に至ったが、ようやく昭和7年4月からふたたび着手し、引田・板西間、吉成・佐古間の建設工事が始められた。待ちに待たれた工事着手だけに地元町村のよろこびは大きかった。

しかし、工事そのものは阿讃国境に大小11のトンネルをうがち、四国最大の吉野川に1,000メートルにおよぶ大鉄橋をかけるというだけに、当時の技術をもっては至難の工事として全国技師連の注目を集めたものである。

この二大難工事のうちのひとつ989メートルの大坂出トンネルは、昭和7年8月に香川県側から、ついで10月に徳島県側から工事を起こし、道坑掘さくを行ないながら南北両方から掘りすすめた。ところが地質は意外に堅く、機械で掘っても日に2メートルもすすまず、そのうえ坑内から地下水がわき出て手がつけられ

昭和10年



高德線の祝賀余聞

いっそ大坂峠で
やりましょか

び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、8千円の費用を投じ、栗林公園か桜の馬場で、朝野の名士3千名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。

事実、高松ではそのとおり大祝賀絵巻を展開した。いっぽう徳島では、3月の20・21・22の3日間を全通祝賀デーとして、全市をあげて空前のにぎわいを演じている。駅前に全通祝賀の超大アーチを、眉山の中腹に「祝」の火イルミネーションをそれぞれたてて、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、ダシ物競争、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部落でもそれぞれに踊りや花火で祝賀行事をやっており、板西では小学校児童の野球大会、操人形芝居競技、商店街装飾コンクールなどを催しており、とにかく高松と徳島を結ぶ高德線沿道は豪華けらんなお祭行事一色に塗りつぶされてしまったものである。

昭和10年に待望の高徳線が開通したが、その開通式をどこで行なうのかと香川、徳島間で大いにもめた。この決定権は岡山建設事務所がもっており、同所では、経費も催し物も大いに腐発するからぜひやらせてほしいという陳情攻めにあって閉口したらしい。

それで、そんなに双方が激しく張りあうのでは、しよせん両方で祝賀式をやらなければことがおさまらないだろうが、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か、そうすれば双方文句はあるまいというような冗談議論も出たという。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換祝賀会を開いて両市将来の発展のクサ



しゆん険猪ノ鼻を抜けるばい煙苦も苦話、いまは快適な急行気動車列車で高知へ2時間42分で結ばれている。

土讃南北線の握手

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におくれること3年、大正8年3月、法律第20号をもって第1期線に追加され、岡山建設事務所の前身である多度津建設事務所の所管に編入された。のも同12年4月に高知県下東豊永において本線を二つに分け、琴平・東豊永間65キロを土讃北線、土佐山田・東豊永間95キロを土讃南線とあらため、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、北線は琴平方から大正9年3月着工し、南線は同15年2月起工、以来南北両方面から工事がすすめられた。

北線は12年5月、まず琴平・讃岐財田間が工費130万円で開通し、例証高知連絡の第一歩としてその前途を約したのである。ついで猪ノ鼻づい道(延長3,845メートル)の完成とともに、昭和4年4月阿波池田まで開通した。

<岩切り通し猪の鼻の峻を貫き、歳月を関する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県を通じてもっとも期待され、関心と注目をあびた。過去幾多の建設運動に東奔西走した地元によるこびは、けだし、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、つぎ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ま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、予讃の両地は辛ふじて鉄道連絡が可能であるが、阿讃阿土、予土の間は頭暈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歩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、羊腸の如き峻峻を築つるにあらざれば、越すに越されぬ猪の鼻の峻を、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は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、四国でも名だたる猪ノ

鼻を征服する難工事をやりとげたことである。工費は800万円で、トンネル9か所をうち、工事中の死者10名、負傷者2,000名で、現代では信じがた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なかでも、あとにも先にもないことで、全国的にこの工事がいかに困難をきわめたかが想像できる。

大正9年1月に実測に着手、11年10月工事にかかり昭和4年4月の開通であるから、実に19.7キロに6年6か月を要したわけである。

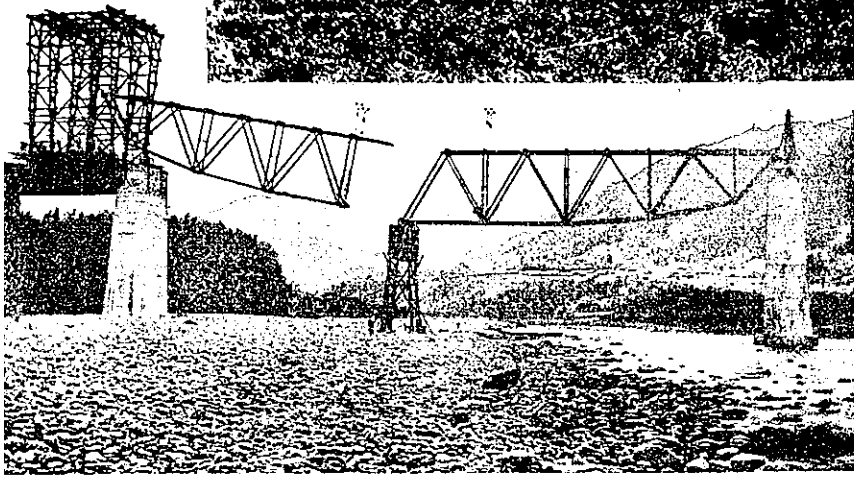
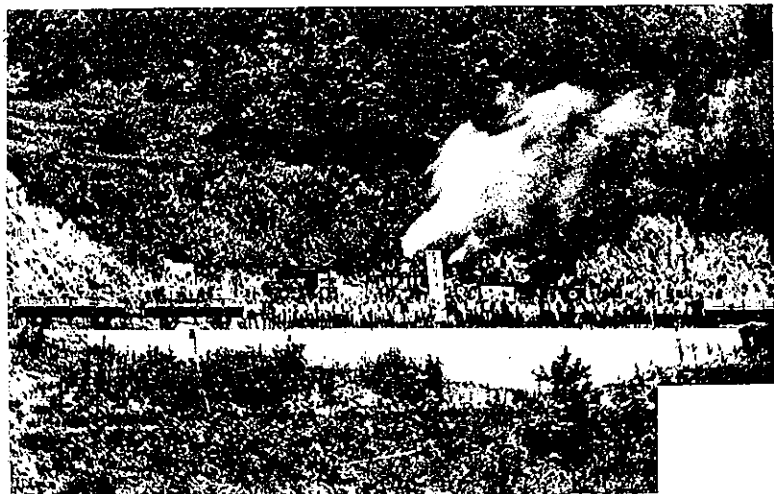
つぎに昭和初期から本格的に阿波池田・土佐山田間の土讃線中央部が着手され、土讃南北線の握手がなされていった。これも四国鉄道発展期の変で、南線は直喜山づい道(延長1,254メートル)をうがって、昭和5年6月角茂谷まで開通し、ついで角茂谷・大杉間が7年12月、大杉・豊永間が9年10月開通した。

いっぽう阿波池田から南下する北線は、昭和6年9月三鞆までのび、最後に10年11月三鞆・豊永間が、国境の大歩危、小歩危の峡谷部で接続し、高松・高知間が全通したのである。

これによって、四国山脈にはばまれていた徳島、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本見出しで想じ、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・日下間をはじ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。

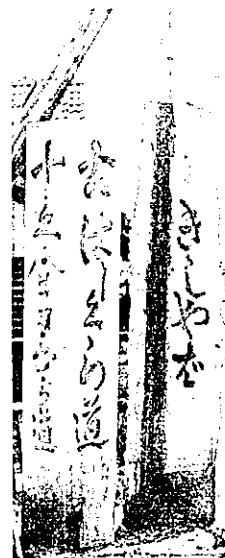
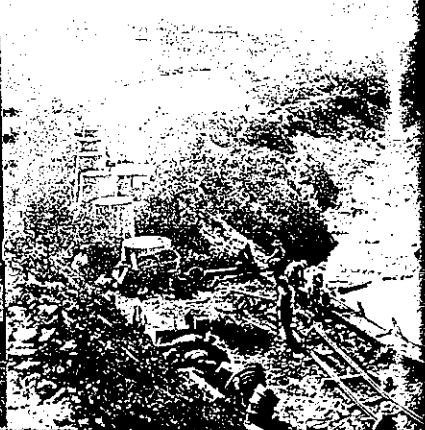
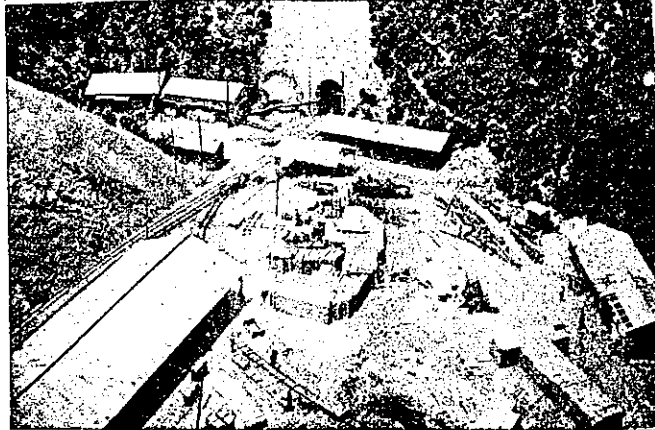
土讃線建設アルバム



写真上・土讃南北線連絡点（北線琴平起点55キロ）で南北から握手する臨時工事列車
中・吉野川鉄橋工事
下左・猪ノ鼻トンネル工事現場
下右・土讃北線池田三滝間の線路工事現場で前方に見えるのは三好橋

後半部送出作業

後半部も同様にして組立て、送り出し假鐵塔上で連結する此の連結を終ると先方は鐵塔に後方は「ゴライアス」に「ウインチ」で吊り上げて各端の下に軌條を敷き其の上に受けていらせ所定の位置に移動して又「ウインチ」に吊り徐々に下して扱付をなす



現在残っている昔の石柱道しるべ（多度津町）

香川新報、大正12年5月21日付の琴平・財田間開通記念版

土讃線の全通は18年の歳月と2,400万円の巨費を投じ、いくたの人命を犠牲にした、四国の鉄道の感銘的な全通であった。

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つぎ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（指導機関手山出直吉氏、本務浅野善六氏）によって開通された。

この日、清濁の穴内川畔には山雨を伴降り、四圍に立ちこめた山氣と共に、永く文化に見離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よるこびの日を記念するため、杉小学校に鉄道開通祝賀式を午前10時より挙行し、官民300名を招待して祝賀宴を催した。一中略一新路線は150万円の工費と3年9月の日子を費して漸く完成せるもので、開通区間8軒587米の間は第3第4穴内川橋梁あり、全国的難工事で、百呎の橋桁を使用している。鉄道高知出張所では、伸びゆく土讃南線を地元民と共に誇ぐため、杉小学校で旅行展覧会を催したが、各種催し物と共に非常な人気を呼び空前の盛況を呈した。

阿南鉄道の買収と 牟岐線の全通

12年ごろから、太平洋戦争末期に至る戦時体制時代には、国策の見地から新路線がづぎつぎと延びていった。

11年7月に阿南鉄道が買収されたが、これより4か月まえの3月には、国鉄で羽ノ浦・桑野間が開業しており、この買収で中田・桑野間が国鉄一本になった。(羽ノ浦・古庄間は18年6月に廃止)

それから逐次延長されて、12年6月桑野・阿波福井間、14年12月阿波福井・日和佐間が開業し、17年7月に日和佐・牟岐間が開業して、ここに戦時下の牟岐線が全通したわけである。その建設に至るまでの経緯は、昭和2年11月に地元で《四国循環鉄道阿土海岸線期成同盟》というのを設立して、この実現運動に乗りだした。政府もこれに力をいれ、関係高官たちが再三現地視察にきたので地元では大いに歓迎し陳情これ努めた。

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附近に至る鉄道の線路の一部として、羽ノ浦・牟岐間31哩の建設案が、田中義一政友会内閣によって議会を通過し、昭和5年度から総工費763万3,000円で着手されることになった。ところが、このよるこびもヌカよるこびになってしまった。

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、実行予算で緊縮政策をとり、この建設案も操りのべされ関係者の失望落胆は大きかった。つぎの若槻内閣

鍛冶屋原線の
営業休止

も消極政策で案は見送られたが、6年12月に犬養毅政友党内閣が成立すると、たちまち積極政策に転じ、建設計画がふたたび陽の目をみるようになった。

犬養首相が暗殺されて斎藤内閣になり、香川県出身の三土忠造が入閣し鉄道大臣となり、建設を促進したので、7年議会で阿土海岸線羽ノ浦・牟岐間の建設予算がきまり、8年工事に着手し、16年完成予定で可決公布された。4年に議会を通過してから5年の延期で地元ではシビレをさらした感じであった。

しかし、この経過中、路線の選定で、地元でいろいろ紛争があったが、結局、羽ノ浦、中島、富岡、見能林、橋、桑野のコースを採った。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。

写真上・下は牟岐線全通の祝賀風景で、牟岐小学校と牟岐町で、町はじまって以来の盛大な行事と催し物が行なわれた。左上・阿南駅の解嚴風景



鍛冶屋原線(坂西・鍛冶屋原間 6.9キロ)が営業休止して路線をて去したのは、太平洋戦争も危急を告げる昭和18年10月31日で、閑散線区のを去資材を戦地に送りだすという、末期的資材動員であった。

16年10月に「戦時陸運非常体制」が確立され、国防的、戦力的性格が強調され決戦輸送体制にはいった。そして資源の枯失、消耗はばく大な数に達し、それらの補給のため、鉄道建設用材の生産と軍需資材の需要

供給はとみに円滑を欠くことになり、ついに内地鉄道の閑散線区や不採算線区、あるいは経営不振の私設鉄道はこれをて去することになったものである。その代弁として自動車輸送が行なわれ、鍛冶屋原自動車区が設けられた。

戦後、22年7月にはて去した線路をふたたび敷いて鉄道営業を復活し、同時に阿波線(坂西・鍛冶屋原間)の自動車営業は休止された。

予讃線は昭和11年9月には伊予大洲・伊予平野間が開業し、14年2月伊予平野・八幡浜間が開業した。このころは、日華事変も拡大した戦時下であった。この開通で八幡浜市を中心とする産業文化の開発と前進が大きうたわれたわけであるが、いわゆる東亜新秩序確立工作の進展、事変関係の内外移動の客貨が激増し、全国的にみて国鉄の運輸収入9億729万2,000円という、国鉄開設以来の最高記録を作ったときである。

つづいて宇和島・卯之町間が開業したのが16年7月で、私鉄宇和島鉄道の買収線(宇和島・吉野生間)と一括してこれを宇和島線と称した。このとき地元の伊予新報は、「四国交通文化史上爆然と輝く新紀元、産業動脈の完成」と報じた。

ついで、17年11月八幡浜工事区が設けられ、八幡浜・卯之町間の建設が始められた。しかし、太平洋戦争の影響で、一部路盤の完成のまま放置されたりして、終戦間近い20年6月20日、国土防衛上の必要から急速に開通され、ここに現在の予讃線が全通し、同工事区も12月24日に廃止された。

当日の愛媛新聞は、「四国循環へ大きく前進、見事遂げた敵前建設」と報じている。この工事は時局の要請もあって、四国行政協議会でも促進運動をつづけてきたもので、地元の労働者(隊員)が約5万人も動員され、着工以来6か月で完成するというスピード建設であった。「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だ」と報じられ、井上楨一四鉄局長はつぎのような談話を新聞に寄せた。

戦局日に惨烈の一途を辿り、本土決戦必至の秋に當り、待望の八幡浜・卯之町間の新線が竣工し、本日運転営業開始の運びとなり、海に感激無量である。願えば本線区は、去る昭和14年5月に四国循環予定線として着工し、19年3月にはほぼ路盤工事が竣工したが、大東亜戦争の進展に伴ない、一時工事を中止するの已むなきに至った。その後戦局の推移は地方物資の急速なる戦力化を必要とし、予讃線全通の問題は数次にわたって四国地方行政協議会に提出されるなど、幾多の曲折を経てついに関係官民の熱意が傾いられ、本年2月再び起工、軍当局はじめ官民各位の絶大なる御支援と沿線町村の方々の献身的御協力により、あらゆる困難を克服、着々と工期を短縮し、本日めでたくその目的を達成した次第で、従来比較的交通に恵まれなかった当地方の面目を一刷新したわけである。

戦時下の予讃線全通へ
地方物資の戦力化へ

戦後の混乱と復興への芽ばえ

四国鉄道の 復興と再建

終戦は、日本社会のすべてに大きな混乱と変革をもたらし、日本人も日本の機能もすべてが虚脱状態になったが、そのときも国鉄の汽車は汽笛をあげて動いたことは衆知のとおりである。

日本の歴史上、はじめての敗戦で、精神的ショックはもちろん、将来の見通しもつかぬ世上で、その日の生きるかてにもこと欠き、人心道義のたいはいした混乱のなかから、国鉄の再建もまた容易なものではなかった。

戦争による国鉄の被害は全国的にぼう大で、記録されただけでもつぎのようにしている。

被爆回数403回、被機銃攻撃494回、焼夷弾攻撃252回、艦砲射撃15回、車両の被害では客車2,228両(全体の19%)、電車563両(同25%)、機関車891両(同14%)、貨車9,557両(同7.5%)を失なった。船舶では連絡船が11隻(79,774総トン)で保有船舶の80%を失っている。職員死傷は1,250人、負傷3,153人で、これらの推定損害が当時の金額にして18億円といわれている。

四鉄のおもな被害は、駅舎で宇和島、松山、今治、徳島の各駅が空襲で焼失したほか、車両では機関車10台(当時の機関車保有台数は推定120~130台前後で、記録類は焼失して被害その他の数は判明しない)が被害をうけている。なお、この10台の被害については、

混乱した終戦時の乗車風景



元運輸部車務課神野職員が、当時の被害調査報告の控えを個人的に作成して所持していたため判明したものである。客車は管内配置両数推定 290 両のうち25両、貨車 400 両のうち20両といわれている。

国鉄では終戦になるとただちに運輸省に復興本部を設置し、戦時中の戦力輸送を戦後の民生安定、戦災復興に切りかえ、11月にはやくも全国的なダイヤ改正を実施するほどになった。しかし、実際の列車運行面では、生産線の傾向にあった石炭事情のひっばくから、12月には第3次まで列車削減の事態になり、ついに終戦時の最悪状態をさらに下回る結果となった。

四国でも終戦の8月からは、復員、帰郷、引揚げ者などが殺到し、本州、四国の食糧ともいうべき宇高航路では、連日宇野さん橋に旅客がおしかけ、1航海に2,000名をこえる旅客を満載してなお500名前後の残客をだすほどであった。そして、混雑とともに紛争や不法乗車など戦後の混乱した社会図をそのままに出現した。この混乱は、年末から態相を変じ、こんどは四国島内都市と京阪神地区の食糧不足にとまらやみ物資運搬客の急増となり、連絡船と管内鉄道輸送をいっそう混雑させた。

このような状況において、四国鉄道局長井上清一は鉄道復興のみちについて、20年未つぎのように訓示している。

一略一 我管内の主要都市また焦土と化し我等は数次の空襲を受くるも全能力を發揮し、能く鉄道の面目を発揚し、6月19日四国鉄道局開設されるに至りては、益々其の全力を結集して開局の趣旨に應へ、其の使命を完遂しおたりとも、原子爆弾の出現、ソ連の参戦をみるに至り無条件降服を以て4ケ年の戦争の幕を閉じ、8月15日より一転して新日本建設の歩を進むるに至れり。

終戦後の新日本は大いなる抱負を有しつつも、外交を失ひ準備を失ひたるのみならず、政治をも失ひたるが如き感を生ずるに立至りたるも、財閥の解体、土地制度改革等の重要政策は順次実施せられ平和自由の新日本建設は漸く緒につかんとするも、現実的様相は暴落に次ぐ暴落、昨日の内敵に対する報復斗争を出現し、混沌たる社会状況は妥協たるを得ざるものあり。

然れども大化の改新に於ては唐の進攻あり、明治維新においては黒船の出現あり、各々混沌たる社会状況を打破して国内革命を成し遂げたるものにして、現在のこの社会状況も明日の新日本を生まんとする苦難にすぎぬものである。

この苦難を最も早く解消せしめ新日本を速かに建設するには、各職場に於ける各人が其の本分を尽し、各自の職場をして革新の隘路たらしめざるにあり。即ち我々国鉄に於ては、諸子が本分を完遂し国鉄をして其の使命達成に遺憾なからしむるにあり。我が国鉄及諸子はこの趣旨に沿ひ諸種の施策を講じ、之を実施し以て新日本建設の先頭に任じられるものにして、小官はこれを誇ると同時に、諸子に感謝するものである。

然りと雖若し諸子にして現状に甘んじ、各人の現在までの努力をもって最善最後のものなりとするならば、我が国鉄の業務能力は低下しつつあるものと言はざるを得ず。よりよき向上心は国鉄をして不滞の進歩を遂げしむるものなるに抱らず、終戦後に於ては世相及生活難を反映し、稍もすれば効勞意欲及業務能率の低調を来さんとする傾向ありて共に相成むべきもの

あり。特に、終戦後の最初の年末年始を迎ふるに当りては、社会一般の倍表たらん事を希望する次第である。

この訓辞にもみられるように、戦後の社会混乱と生活難のなかにも、四国の鉄道も十分復興と再建への氣がまきがくとられるが、この混乱と復興の時期にかけて、国鉄は目まぐるしく変転と変革をかさねた。すなわち

- 復員帰郷者の輸送
- 米軍上陸による軍隊輸送とRTOの設置
- 国鉄労働組合の結成とはげしい労働運動
- 経営合理化による大量の人員整理
- 食糧短乏、物資不足などによる組合闘争とストライキ

石炭事情その他による列車削減と輸送難

日本の鉄道史のなかでもかってないこのような出来事が、20年末から21年、22年とあつただしく回転した時期がつづいたが、この間すべてが、直接にも間接的にも連合軍司令部の命令と指導を絶対として展開していった。おもな出来事や変革は、各部門史のなかでかなりくわしく記録されているが、国鉄労働組合の結成といわゆる2.1スト前後のアラシの時期は、国鉄史のなかでも特筆されなければならぬであろう。また、その後に行なわれた行政機関職員定員法による職員の整理、そして、かってないもりあがりと開花をみせた勤労者の職場における文化運動の展開もある。

明日の若いいのちのうた

つぎの一篇の詩は、当時の四鉄職員の書いたものであるが、戦中から戦後へかけての職場と職員の生態とその心情をうつしたもののひとつであろう。

恐へば酷使と苦悶の連続であった
お前は悲鳴をあげながら それでもよく頑張り通した

戦災の余燼さめやらぬ街に 気笛の快調を高々と響かせ 焼跡に敗戦の秋風吹き ひとびとの呆然自失の中を 悲痛を超越した変りない姿で変りなく働いたお前は機関車、愛すべき巨人!

たくましく思き巨体
素晴らしき鋼鉄の脚
黙々とし若き紅の炎を燃やし
大いなる情熱を胸中にたぎらせて
恐れずへつらわず力の限り
誠慮に忠実にひた走り走る
俺は検査掛機関車の外科医
黒い葉ツ葉服に破れた地下足袋
いのちの聴診器は 点検ハンマー
処方箋を幾枚かいたとて

剤材料の不足で
思ふように癒してやれない悲しさ
お前は律儀で正直者
俺がひよっと油断して手を抜こうものならずぐへたる へたられると俺はいやいや手摺して男をさげてくさるのだ
そこで帰るたびお前のお熱を拜見して
青い油 粘い油を注射してやる
お前の無言の声をきいて
スッパナで締めたり石綿の包帯をしてやる するとお前は生返ったように 元気よく出かけて
列車を引っ張って走る
お前の食物の炭質も悪くなり配給量もドカ減りだ
俺も2合1勺 麦と蕎のおかゆ腹
泣き言はぶういうまい
俺たちは見事に取けた
しかし俺たちの人間まで下り下りすることはあるまい
貧しくとも より高い枝にとまって歌おう
明日の 若いいのちのうたを いのちのかざりー
(この詩は高知機関区塩崎茂一(しほ)の作であるが、これを作ったのち病により亡くなった。)

戦後に開業された四国の鉄道に、土讃線土佐久礼以遠の延長がある。

この路線は、昭和6年の満州事変のぼっ発に始まる戦時体制の資源輸送のため、9年3月、第65議会の協賛を経て、法律第18号をもって、須崎・窪川間32キロが窪川線として、鉄道敷設法に追加編入され、翌10年度から着工され、14年11月には須崎・土佐久礼間が部分開通し、17年度には全線の土工工事を終了しながら、中止されていたものである。

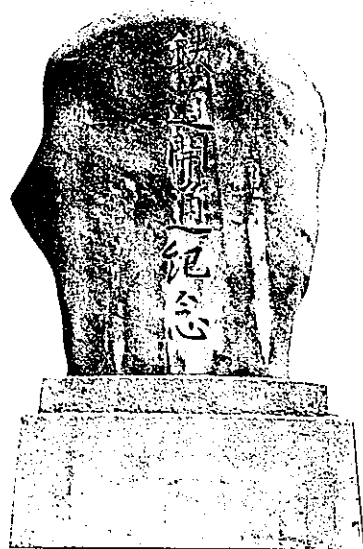
終戦後、新線工事が再開され、土佐久礼・影野間が22年10月22日、2代局長芥川治のとき、総工費2,200万円を費して開通した。しかしその後は、占領下としての新線

工事はC・T・S（G・H・Q民間運輸局）の指示により中止された。のち新線建設解除にともない、津軽、赤穂両線とともに影野・窪川間の工事再開が認められ、26年11月12日、そのトップをきって開通にこぎつけた。須崎・土佐久礼間の着工以来、実に17年目の開通であった。

この路線の開通で注目されるのは、戦後の復興用重要資材である森林資源の開発に大きく活路を開いたことであろう。もちろん地元の喜びは大きく、四国ではもっとも鉄道の立ちおくれた、それも西南部の地方だけに、まだ汽車をみたことのない百姓さんがワラジがけて見物に出てきたという。

窪川町では盛大な開通祝賀式が催され、C・T・S運輸局長ミラー大佐、天坊副総裁らが出席し、建設関係団体や個人の表彰なども行なわれた。

また、駅前広場には開通を記念して、窪川線建設同盟会などのキモいりで記念碑が建てられ、この碑の裏には元鉄相三土忠造、運輸大臣山崎猛、C・T・Sミラー大佐らの名が彫られている。



戦後新線のトップ
土佐久礼・影野開業

窪川延長

下・窪川駅前の開通記念碑

昭和27年から沿線乗客の利便とバスに対抗する意味もあって、気動車のみ停車させる気動車駅を多数設けた。27年1月に香西、讃岐府中、八十場、讃岐塩屋、高瀬大坊、神前、山田西町で、4月5月に布師田、鯉野、土佐長岡、そして32年10、11月に比地大、下浦、麻植塚が開設された。

また、経営合理化のために30年から32年にかけてつ

気動車駅開設 駅業務の合理化

ぎの駅を波管理駅とし、さらに駅業務の取扱範囲の縮小などを行なった。

新谷、須治屋原、神宅、喜多山、犬伏教会前、金比羅前、五十崎、立道

建設工事では水年期待されていた吉野生・江川崎間が昭和28年3月24日に開通をみた。

この江川崎線は昭和14年2月、山口建設事務所が工事を持ち、16年5月吉野生・西ヶ方間の土工事を終ったが、戦争のため一時中止した。その後、機構改正で工事は四鉄局が引き継ぎ、27年4月にさらに大阪工事事務所が引き継いだものである。27年9月に起工してから突貫工事で完成し、延長10.2キロ、総工費2億4,000万円、濠川線とともに四国循環鉄道の一環をなす

吉野生・江川崎間開業 西部循環へ一歩前進

もので、未開発地への開拓路線として開通の意義は大きい。3月26日には江川崎中学校で盛大な開通式が行なわれ、江川崎村では全村をあげて、花火、宝探し、仮装行列など多彩な祝賀行事を催して新線開通を祝福した。



普通列車よりおそかった準急

それでも料金はいただいた

戦争がおわった直後の昭和20年11月に、予讃線と土讃線にはじめて夜行列車が誕生した。

この夜行列車は、22年6月29日から準急列車に格上げとなり、24年9月の時刻改正から予讃線は3・4列車、土讃線は103・104列車となった。土讃線では高松さん橋23時50分、高知までの所要時分5時間50分、これに対して普通列車は、さん橋発6時05分で11時20分には高知につく。準急列車といっても名ばかり。速度はおそく、中間駅に停車しないというだけで、普通列車は40分も早く走っている。もちろん他の普通列車も全部40分～50分も速く走っていた。予讃線でも同じであったが、ちゃんと準急料金は3等60円、2等100円はいただいていた。もっともこの準急料金は仮寝の宿代と誤ってがまんした旅客もあったが、不評はおおうべくもなく、ついに25年10月1日から昼間準急列車の「せと」「南風」にバトンタッチし、夜行列車は快速列車に格下げされた。



四国循環線のうち中村線、窪川・土佐佐賀間（20.7キロ）が開業したのは、38年12月で、32年6月に着工してから6年の歳月と21億8千万円の費用を使って開通した。

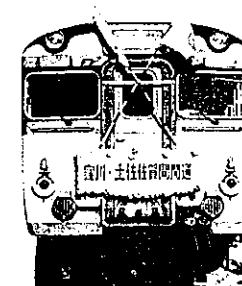
土讃線の終点、海拔220メートルの窪川から土佐佐賀の海岸まで急こう配の連続で山をくぐり抜け、深い谷を渡る難工事の連続であった。とくに、窪川西南の海拔164メートルの大峠東山の先は、急傾斜の深い谷間でそのまま列車を走らせることができず、そのため半径350メートルの大きな円をえがいて山腹にずい道を開き、山をひとめぐりして約41メートル下の谷間へおりるといった難工事を行っている。

このずい道はループ式とよばれ、全国でも6番目で上越線の清水ずい道の前後、九州の肥後線、山野線などについて誕生した。しかし入口から出口まで全部がずい道になっているのはこれがはじめてで、3億数千円を投じて完成させたものである。

この開通により、窪川・土佐佐賀間のバス路線の難所が解消し、太陽と黒潮の国立公園足摺が大きくクローズアップされた。また四国西南部の林産資源の開発など産業文化の発展に将来が期待される。

足摺をクローズアップした
中村線開通

写真上・足摺岬のピンロウ樹、下左・小旗をうちふって開通をよるこぶ地元の民たち。下右・開通祝賀列車



四国鉄道各駅開業年表

予讃本線

駅名	買収または開業年月日			附記	駅名	買収または開業年月日			附記
	明治	大正	昭和			明治	大正	昭和	
高松	30.2.21 買39.12.1			明43.7.10 移転 明34.9.14 再移転	石鏡山			4.7.2	
香西			27.1.27		伊予氷見		12.9.1	36.6.1	
鬼無	"				伊予小松				
端岡	"				玉之江			39.2.1	
国分	"				壬生川				
讃岐府中			27.1.27		伊予三芳		12.10.1		
錦川	"				伊予桜井		12.12.21		
八十場	"		27.1.27		伊予富田		13.2.11		
坂出	"				今治				
宇多津	"				波止浜		13.12.1		
丸亀	22.5.23 買39.12.1				波方			35.3.1	
讃岐塩屋			27.1.27		大西				
多度津		2.12.20			伊予亀岡		14.6.21		
海岸寺		"			宿間				
津島ノ宮(仮)	4.5.7				浅海		19.3.26		
詫間		2.12.20			伊予北条				
高瀬大坊			27.1.27		柳原			36.6.1	
高瀬					栗井			2.4.3	
比地大			32.10.1		堀江				
木山					伊予和氣				
観音寺					三津浜				
豊浜		5.4.1			松山			39.10.1	
箕浦					市坪				
川之江					北伊予		5.2.27		
伊予三島		6.9.16			伊予横田		36.4.15		
伊予寒川			8.4.1		伊予市		5.2.27		
赤尾			35.3.1		向井原		38.10.1		
伊予土居		8.9.1			伊予上菟		7.12.1		
関川			36.4.15		高野川		39.2.1		
多喜浜		10.6.21			下菟		10.6.9		
新居浜					串		39.10.1		
中萩		10.9.21			喜多菟		10.10.6		
伊予西条		10.6.21			伊予長浜		7.2.14	明10.10.6 移転	
					伊予出石				
					伊予白滝				

駅名	買収または開業年月日			附記	駅名	買収または開業年月日			附記
	明治	大正	昭和			明治	大正	昭和	
八多喜		7.2.14	明8.10.1	明10.10.6 移転	真土			35.10.1	
春賀			36.10.20		西ヶ方			28.3.26	
五郎		"	買8.10.1		江川崎			"	
伊予大洲		"	"	明10.10.6 移転	予讃本線				
西大洲			36.10.20		金蔵寺	29.10.6 買39.12.1			
伊予平野			11.9.19		善通寺	22.5.23 買39.12.1			
千丈			14.2.6		琴平	"			大12.5.21 移転
八幡浜			"		坂入		12.5.21		
双岩			20.6.20		黒川			35.10.1	
伊予岩城			"		讃岐財田				
上宇和			"		坪尻			25.1.10	明4.4.28 信号所開設
卯之町			16.7.2		善蔵			4.4.28	
下宇和			"		佃			25.1.10	明4.4.28 信号所開設
立間			"		阿波油田		3.3.25		
伊予吉田			"		三輪			6.9.19	
高光			"		祖谷口			10.11.28	
北宇和島			"		阿波川口			"	
宇和島		3.10.18	買8.8.1		小歩危			"	
内子線					大歩危			"	
新谷		9.5.1	明8.10.1		土佐岩原			"	
喜多山		"	"		豊永			9.10.28	
五十崎		"	"		大田口			"	
内子		"	"		土佐穴内			"	明29.3.30 移転
宇和島線					大			7.12.20	
務田		3.10.18	買8.8.1		土佐北川			35.10.1	
伊予宮野下		"	"		角茂谷			5.6.21	
二名		"	"		繁蔵			"	
大内		"	"		新改			22.6.1	明12.7.1 信号場開設
深田		"	"		土佐山田		14.12.5		
近永		"	"		山田西町			27.1.27	
出目		12.12.12	"		土佐長岡			27.5.1	
松丸		"	"		後免		14.12.5		
吉野生		"	"	明8.8.1 移転	土佐大津			"	
					布師田			27.4.15	

駅名	買収または開業年月日			附記	駅名	買収または開業年月日			附記
	明治	大正	昭和			明治	大正	昭和	
土佐一宮		14.12.9			高德本線				
劍野			27.4.18						
高知		13.11.15							
入明			36.12.15						
門行寺口			39.10.1						
旭		"							
朝倉		"							
伊野		"							
波川			39.10.1						
日下		13.3.30							
岡花			35.8.20						
土佐加茂		"							
西佐川		"							
佐川		13.10.25							
標野々			35.10.1						
斗賀野		13.3.30							
香糸		"							
多ノ郷			22.6.1	附17.6.20 信号場開設					
大間			35.10.1						
須崎		13.3.30							
土佐新莊			14.11.15						
安和		"							
土佐久礼		"							
影野			22.10.20						
六反地			36.4.15						
仁井田			26.11.12						
瀬川		"							
鍛冶屋原線									
中村線									
若井			38.12.18						
荷植			"						
伊与喜			"						
土佐佐賀			"						
大伏			22.7.15	大12.2.15 開業 昭8.7.1 買収 昭18.10.31 休止					
羅漢			"	"					
神宅			"	"					
鍛冶屋原			"	"					

駅名	買収または開業年月日			附記	駅名	買収または開業年月日			附記																																																												
	明治	大正	昭和			明治	大正	昭和																																																													
鳴門線					江口			3.3.25																																																													
					三加茂				36.12.15																																																												
					阿波大谷			36.4.15																																																													
					立道		5.7.1	昭8.7.1																																																													
					教会前		13.1.11	"																																																													
					金比羅前		5.7.1	"																																																													
					撫養		"	"																																																													
					鳴門			3.1.18																																																													
								昭8.7.1																																																													
徳島本線					牟岐線																																																																
					二軒屋			2.4.20																																																													
										地蔵橋			昭6.9.1																																																								
															中田			5.12.15																																																			
																							昭6.9.1																																														
																									南小松島			5.12.15	昭11.7.1																																								
																														阿波赤石			"	"																																			
																																			立江			"	"																														
																																								羽ノ浦			"	"																									
																																													西原				39.10.1																				
																																																		阿波中島				11.3.27															
																																																							阿波富岡				"										
																																																												見能林				"					
																																																																	阿波橋				"
																																													小松島線																								
																																																		小松島			2.4.20																
																																																					昭6.9.1																
																																													阿波平田			"																					
																																													川田			3.3.25																					
穴吹			"																																																																		
小島			"																																																																		
貞光			"																																																																		
阿波平田			"																																																																		
阿波木	32.9.12																																																																				
	昭40.9.1																																																																				
府中	32.2.16																																																																				
	昭40.9.1																																																																				
石井	"																																																																				
下浦	"		32.11.1	昭9.9.20 開業 昭15.8.1 廃止 昭9.9.20 開業 昭15.8.1 廃止																																																																	
牛島	"																																																																				
麻植塚	"		32.11.1																																																																		
鶴島	"																																																																				
西麻植	32.10.9																																																																				
	昭40.9.1																																																																				
阿波川島	32.8.19																																																																				
	昭40.9.1																																																																				
学	32.12.23																																																																				
	昭40.9.1																																																																				
山瀬	"																																																																				
阿波山川	33.8.7																																																																				
	昭40.9.1																																																																				

略年表

明治20.	5.18	私設鉄道条例公布
	5.24	大阪市東区横懸町1丁目川口正衛、多度津村長山祐右衛門ほか16名が、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
	7.11	同上、仮免許下付
21.	2.15	同上、本免許下付
	4.10	讃岐鉄道の起工式を琴平で挙行
	4.27	山陽鉄道会社の創立
	10.29	伊予鉄道松山・三津浜間を開業（わが国における軽便鉄道のはじまり）
22.	5.23	讃岐鉄道丸亀・琴平間を開業。讃岐鉄道多度津車両修繕場を設置（多度津工場の創立）
	7.1	東海道線新潟・神戸間が全通
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はじまり）
25.	6.21	鉄道敷設法公布
	5.一	住友鉱山鉄道新居浜・数間・端山場間を開業
	9.14	松山に道後鉄道会社の設立
	10.27	讃岐鉄道丸亀・高松間の鉄道敷設仮免許下付
28.	8.22	道後鉄道松山・一番町・道後・古町間を開業
	10.10	讃岐鉄道丸亀・高松間の鉄道敷設本免許下付
	11.22	徳島県板野郡一条村大甲龍太郎ほか19名が、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
	7.4	南予鉄道松山・郡中間を開業
	10.6	金蔵寺駅を開業
30.	2.21	讃岐鉄道丸亀・高松間を開業
	6.4	徳島鉄道徳島・川田間の鉄道敷設本免許下付
	7.一	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
	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・鳴島間を開業
	8.19	徳島鉄道鳴島・川島（現阿波川島）間を開業
	12.23	徳島鉄道川島（現阿波川島）・山崎（現山崎）間を開業
33.	5.1	伊予鉄道が南予、道後鉄道を合併
	8.7	徳島鉄道山崎（現山崎）・船戸（現川市附近）間を開業
	一、一	讃岐汽船会社三浦（岡山）・高松間汽船航路を開設し、讃岐鉄道と連絡
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
	7.11	土佐電気鉄道会社を設立
37.	4.20	土佐電気鉄道福吉・升形間を開業
	12.1	讃岐鉄道会社を山陽鉄道会社が買収
39.	11.7	山陽鉄道に宇野線敷設の本免許下付
	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・多度津間河航路を逓信省鉄道作業局に移管。高松保線区を設置
40.	7.1	帝國鉄道庁広島営業事務所多度津派出所を設置。工場は帝國鉄道庁広島

- 営業事務所多度津工場と改称
40. 9. 1 徳島鉄道徳島・船戸（現川田附近）間買収されて国有となり、徳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。徳島駅に徳島車庫事務所をおく。徳島保線区を設置
41. 12. 5 多度津、徳島派出所を廃し、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（現川田附近）間を徳島線と称す。
43. 5. 18 多度津、徳島機関庫を設置
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・多度津間航路を廃止
7. 1 高松駅を新築町に新築し、香川郡宮脇村から移転
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、徳島出張所となる。
7. 21 高松信号通信区を設置
9. 1 多度津機関庫を廃止し、高松機関庫を設置
44. 4. 13 徳島建設事務所を徳島におき、徳島線の建設に従事
6. 1 岡山派出所が廃止され、宇高間航路は広島派出所の所管となる。
9. 10 松山電気軌道会社三津浜・松山・道後間電車が明通
9. 23 宇和島鉄道会社を設立
11. 18 四国水力電気会社高松・志度間電車が明通
11. 29 鉄道用旅客さん橋の使用開始（高松港）
12. 18 高松さん橋待合所を設置し、高松駅の附属として旅客、小荷物の取扱いを開始
45. 4. 1 多度津建設事務所を多度津におき、多度津線の建設に従事
4. 30 高松電気軌道高松・長尾間電車が明通
- 大正 2. 4. 20 阿波国共同汽船会社小松島・徳島間航路を建設し、鉄道院がこれを借り入れ営業を開始
5. 5 西部鉄道管理局を廃し、神戸鉄道管理局をおき、同高松出張所、同徳島出張所となり、讃岐線、徳島線を所管。宇高間航路は岡山運輸事務所の所管となる。鷹取工場多度津支工場と改称
12. 20 多度津・横音寺間、多度津・浜多度津間を開業し、多度津・横音寺間の新線上に多度津駅を設け、従来の多度津駅を浜多度津と改称
3. 3. 25 川田・阿波池田間を開業し、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. — 宇野・高松間航路は岡山運輸事務所から高松出張所に移管
9. 15 鉄道院徳島建設事務所を廃止
10. 18 宇和島鉄道宇和島・近永間を開業
4. 5. 7 讃岐線海津寺・詫間間に津島ノ宮仮駅を開業し、毎年必要な時期に旅客、手荷物および附随小荷物の取扱いを開始
6. 23 神戸鉄道管理局を廃し、西部鉄道管理局（第2次）をおき同高松出張所同徳島出張所、同多度津工場となる。

4. 6. 24 愛媛鉄道会社を設立
7. 1 徳島線神後駅を阿波川島駅と改称
5. 4. 1 横音寺・川之江間を開業
7. 1 阿波電気鉄道会社横音・吉川間を開業
12. 5 阿南鉄道中田・古川間を開業
6. 5. 15 新造旅客船水島丸（326総トン）宇野・高松間航路に就航
6. 1 高知建設事務所をおき、高知線の建設に従事
9. 1 徳島・小松島間鉄道を買収し、国有となる。
7. 2. 14 愛媛鉄道会社長浜町・大洲間を開業
8. 5. 1 西部鉄道管理局を廃し、神戸鉄道管理局（第2次）をおき、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
9. 1 伊予三島・伊予土居間を開業
9. 5. 1 愛媛鉄道会社大洲（若宮分岐点）・内子間を開業
5. 15 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、同多度津工場となる。
10. 27 徳島鉄道治療所を設置
10. 6. 21 伊予土居・伊予西条間を開業。伊予西条機関庫、西条保線区を設置
9. 21 中萩駅を開業
10. 10 貨車航送設備完成し、新造貨車渡船による貨車航送開始
12. 17 高松鉄道治療所を設置
11. 7. 1 多度津工場は鷹取工場多度津派出所となる。
10. 22 琴平今宮電気鉄坂出・琴平間を開業
12. 2. 6 高松鉄道治療所多度津派出所を設置
2. 15 阿波電気軌道会社油谷・讃岐保原間を開業
5. 1 伊予西条・工生川間を開業
5. 21 琴平・讃岐町田間を開業
6. 29 新造旅客船山陽丸（561総トン）が宇野・高松間航路に就航
7. 3 同じく新造旅客船南海丸（561総トン）が就航
10. 1 玉生川・伊予三芳間を開業
10. 6 讃岐線を讃予線と改称
12. 12 宇和島鉄道近永・吉野（現吉野生近附）間を開業
12. 21 伊予三芳・伊予桜井間を開業
13. 2. 11 伊予桜井・今治間を開業
3. 1 高松列車電灯所を高松駅構内に設置
3. 30 須崎・日下間を開業。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おき、須崎駅長兼務となる。須崎機関庫、高知保線区、高知通信区、高知電力区を新設
4. 1 徳島通信区を設置し、電力関係の業務をかねる。
4. 17 高松検車所、同多度津分所を設置
10. 25 佐川駅を開業
11. 15 日下・高知間を開業
12. 1 今治・伊予大井（現大西）間を開業

- 14. 6.21 伊予大井（現大西）・菊間を開業
- 7. 1 客車、貨車、機関車の自動連結器付替作業を完成
- 8. 1 高松・志度間を開業
- 11. 1 須崎機関車を廃し、高知機関車を設置
- 12. 5 高知・土佐山田間を開業。須崎車掌室を廃し、高知車掌室を高知駅におき、駅長兼務となる。
- 12.21 栗林駅を開業
- 15. 3.21 志度・讃岐津田間を開業
- 3.28 菊間・伊予北条間を開業
- 5. 5 小松島検車所を設置
- 12.21 琴平電鉄高松・琴平間を開業
- 昭和 2. 1.20 徳島機関車を廃し、小松島機関車を設置
- 4. 3 伊予北条・松山間を開業。高松車掌室西条在勤を廃し、同松山在勤を設置。伊予西条機関車を廃し、松山機関車を設置。松山保線区を設置
- 10.26 小松島列車電灯所を設置（旧3.5車電所と改称）
- 11.10 高松列車電灯所多度津派出所を設置
- 3. 1.18 阿波鉄道びす前・盤谷間を開業
- 4.15 讃岐津田・引田間を開業
- 5. 1 神戸鉄道局は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
- 5.31 高松検車所多度津分所を同多度津検車掛派出所とする。
- 7. 3 高知治癒所を設置
- 4. 4.18 高松機関車多度津分庫を設置
- 4.28 讃岐時田・阿波池田間を開業。坪尻、佃信号場を設置（坪尻信号場の使用開始は昭和10.11.28）
- 5.11 高松、徳島、高知車掌室をそれぞれ車掌所と改称
- 5. 8 松山鉄道治癒所を設置
- 7. 2 石動山駅（仮駅）を開業（昭和7.7.6一般営業開始）
- 10.14 車両渡船第一号高丸、宇野・高松間航路に配属
- 11. 8 徳島車掌所を小松島に移し、小松島車掌所となる。
- 11.12 姫ノ江温泉鉄道仏生山・姫ノ江間ガソリンカーを開業
- 5. 2.27 松山・南郡中間を開業
- 4. 1 讃予線を予讃線と改称
- 4. 7 琴平急行電鉄坂出・琴平間を開業
- 6.21 土佐山田・角炭谷間を開業
- 11. 1 鷹取工場徳島派出所を廃止
- 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。
- 9.19 阿波池田・三輪間を開業
- 7. 8. 1 高知建設事務所を廃止
- 12. 1 南郡中・伊予上灘間を開業
- 12.20 角炭谷・大杉間を開業
- 8. 1.21 権ノ宮仮乗降場を開設し、権ノ宮大祭日に限り取扱う。

- 8. 4. 1 伊予寒川駅舎開業
- 7. 1 阿波鉄道会社線、吉川・撫養間、池谷・鍛冶屋原間、新阿波・阿波中原間航路を買収して阿波線とする。
- 8. 1 宇和島鉄道会社線、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
- 9.22 松山機関庫伊予大洲分庫を設置
- 10. 1 愛媛鉄道会社線、伊予長浜・伊予大洲間、伊予大洲・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。若宮信号場を設置（昭和10.10.5廃止）
- 9. 3.24 予土線（自）松山・久万間を開業。松山自動車所を設置
- 3.31 川池線（自）川之江・阿波池田間を開業。川之江自動車所を設置
- 7.21 第二号高丸が就航
- 9.20 小松島線に丈六、宮田浦、徳島線に鮎喰、白鳥前、下浦、藤植塚を開業し、旅客に限り運輸営業を開始
- 10.28 大杉・豊永間を開業
- 10. 1.25 大板線（自）土佐山田・大板間を開業。土佐山田自動車所を設置
- 2.20 徳島・歳木間に佐吉駅を設置し、一般運輸営業を開始
- 3.20 引田・坂西間、吉成・佐吉間を開業して、高徳本線が全通。吉成・吉川間、新阿波・阿波中原間航路を廃止
- 6. 9 伊予上灘・下灘間を開業
- 7.21 予土線（自）久万・佐川間を開業し、松山・高知間自動車の連絡なる。松山自動車所佐川支所を設置
- 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、宇高間航路は高松出張所の所管となる。
- 10. 6 下灘・伊予長浜間、五郎・新谷間を開業。五郎・内子間を内子線と改称。伊予大洲・新谷間は線路変更により営業を廃止。松山機関庫伊予大洲分庫を廃止
- 11.28 三郷・豊永間を開業し、土讃線が全通。阿波池田保線区を設置
- 11. 2.25 西讃線（自）横音寺・琴平間、琴平公園・横音寺海水浴場間を開業。横音寺自動車所を設置
- 3. 1 南予線（自）近永・魚成橋間、土居吉市・土居町間を開業。伊予日吉自動車所を設置
- 3.25 小松島車掌所を廃して徳島車掌所を設置
- 3.27 羽ノ浦・桑野間を開業
- 7. 1 阿南鉄道中田・羽ノ浦間、羽ノ浦・吉庄間を買収
- 9. 1 鉄道局に部課制をしき、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、検車所を検車区に、電機修繕場を電修場に、車道所を車道区に、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（昭和13.3.31廃止）となる。
- 9.11 小松島機関庫徳島支区を設置
- 9.19 伊予大洲・伊予野間を開業

- 11.11.21 西讃線(自)豊浜・財田大野間を開業
- 12. 1 川池線(自)伊予三島・上分間を開業
- 12. 6.27 桑野・阿波福井間を開業
- 7. 1 新改信号場を設置
- 8. 1 西讃線(自)一ノ谷・彦通寺間、彦通寺・高島渡船場間を開業
- 13.12. 1 南予線(自)伊予大洲・魚成橋間を開業
- 14. 2. 6 伊予平野・八幡浜間を開業
- 11.15 須崎・土佐久礼間を開業
- 12.14 阿波福井・日和佐間を開業
- 15. 3. 1 保線区の線路丁場を線路班と改称
- 4. 1 広島鉄道局高松出張所に給油係をおく。
- 8. 1 小松島線丈六、宮田浦、徳島本線鮎喰、白鳥前、下浦、麻植線界の営業を停止
- 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)
- 5.21 南予線(自)坂石・卯之町間を開業。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。
- 6. 3 観音寺修養道場を開設
- 7. 2 宇和島・卯之町間を開業
- 7. 5 南予線(自)伊予大洲・参川口間を開業
- 7. 9 高松車掌区宇和島派出所は同支区となる。
- 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
- 6.20 多ノ郷信号場を設置
- 7. 1 日和佐・牟岐間を開業
- 9.11 高松、徳島、高知の各出張所を廃止、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。
- 11.14 施設部八幡浜工事区を設置
- 18. 5. 1 広島鉄道教育所橋生技工養成所多度津分校場を設置(11月1日多度津技能者養成所と改称)
- 6. 5 羽ノ浦・古庄間の営業を停止
- 6.24 高松鉄道青年練成所松山分所を設置
- 11. 1 鍛冶屋原線の営業を休止し、鍛冶屋原線(自)坂西・鍛冶屋原間を開業
鍛冶屋原自動車区を設置
- 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
- 4. 1 広島鉄道教育所高松分校所を設置(四国鉄道教育所の前身)
- 6. 一 松山鉄道青年練成所を設置
- 10. 1 西讃線(自)観音寺・仁尾間を開業
- 10.16 岡山機械工事区を設置し、多度津工機部の所管とする。
- 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・吉野生間貨物運輸営業を開始。窪川自動車区を設置

- 20. 6.19 多度津工機部岡山派出所を広島工機部へ移管
- 6.19 四国鉄道局を閉局(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。施設部丸亀修場、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
- 6.20 八幡浜・卯之町間を開業して、予讃本線が全通。宇和島検車区を新設し松山に同区松山支区をおく。
- 8. 1 四国鉄道教育所を閉所。四国鉄道病院、四国鉄道局多度津物資部を設置
- 8. 8 駅連合区を新設
- 9. 1 多ノ郷信号場を廃止
- 10. 1 四国鉄道局沙外室を設置
- 10.15 施設部に建築課を設置
- 10.16 四国鉄道教育所を西条市水見町に移転
- 12. 1 四国鉄道局食糧増産部を設置
- 12.24 八幡浜工事区を廃止
- 21. 3.15 業務部に工作課を設置
- 4. 1 高松工事区(岡山)を高松に移転
- 4.25 高松給員区を設置
- 5. 1 仁方・堀江間航路を開業
- 5.15 窪川線(自)土佐久礼・吉野生間一般旅客運輸営業を開始。窪川自動車区田野々支所を設置。宇和島鉄道診療所を設置
- 5.21 施設部影野工事区を設置
- 6. 1 松山電力区、松山車電区を設置
- 6.15 高松電務区を設置
- 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。
- 7.10 ふたたび多ノ郷信号場を設置
- 9. 1 四国鉄道局高松鉄道相談所を設置(昭24.6.30廃止)
- 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、同教育所支部を設置
- 12.25 鍛冶屋原線(自)鍛冶屋原・穴吹間、姥御前・一条間を開業し、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。
- 2. 1 高松建築区、松山建築区を設置
- 3.25 高松、松山、徳島、高知自動車修繕所を設置
- 3.31 小松鉄道診療所を四国鉄道教育所内に設置(西条市水見町)
- 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。小松島村修場を設置
- 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、また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
- 6. 1 新改、多ノ郷信号場を廃止し、新改、多ノ郷線を開業。高松機械工事区

- を設け、多度津工機部の所管となる。松山電力区を設け
- 22. 6. 15 各出張所に運転課を設け
- 7. 1 川口工事区を設け。在米の工事区を高松工事区、影野工事区と改める。
- 7. 6 紫雲丸 (1,480トン) 宇野・高松間航路に就航
- 7. 19 休止中の浪治屋原線の営業を復活し、阿波線 (自) 坂西・浪治屋原間の営業を休止
- 7. 26 四国鉄道局に渉外部を設け
- 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、同高知管理部を設け(5課)松山管理部のみ自動車課を設け(昭24.6.1.廃止)総務部に保健課、業務部に審査課を設け
- 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
- 10. 20 土讃線土佐久礼・影野間を開業。笹野信号場を設け。窪川線 (自) 土佐久礼・影野間の営業を休止
- 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。阿波池田診療所を設け
- 12. 25 祖谷線 (自) 阿波池田・久保間、若林・祖谷小川間の貨物運輸営業を開始。阿波池田自動車区を設け
- 12. 31 道路建設管理事務所を設けし、各自動車事務所を廃止
- 23. 1. 15 三崎線 (自) 八幡浜・丸明間、八幡浜・卯之町間、喜来・川辺間、清水・伊予長門間の貨物運輸営業を開始。八幡浜自動車区を設け
- 2. 23 松山鉄道診療所伊予西条派出所を設け(昭24.8.1.診療所に昇格)
- 2. 26 尾山丸 (1,456トン) 宇野・高松間航路に就航
- 3. 31 鉄道青年学校を廃止
- 4. 1 四国鉄道教習所を伊予小松から善通寺へ移転
- 4. 20 鉄道教習所移転により、小松鉄道診療所を廃し、善通寺鉄道診療所を設け
- 5. 1 坂出職員会館を廃止し、高松職員会館を設け
- 5. 31 架道合区を廃止
- 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け。影野工事区を廃止
- 6. 23 彦羽丸 (1,456トン) 宇野・高松間航路に就航
- 8. 1 鈍子前を熊養に、熊養を明門に駅名改称
- 9. 1 徳島鉄道診療所を、四国鉄道病院徳島分院に昇格
- 10. 11 小松島機関区阿波池田支区を設け
- 11. 30 四国鉄道局食糧増産部を廃止
- 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け
- 12. 25 渉外部を廃止し、業務部渉外課を設け。陸運部陸運課を廃止し、陸運部鉄道課、小運送課を設け
- 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. 30 阿波線 (自) 打原西・惣町間、窪川線 (自) 土佐田野々・大奈路間を開業
- 5. 31 善通寺鉄道診療所を廃止

- 24. 6. 1 公共企業体の移行にともない、陸運部を廃止し自動車部を設け、同部に運輸課、整備課を設け。鉄道教習所は附属機関となる。高松、松山、徳島、高知鉄道公安室を設け。四国鉄道病院多度津分院は多度津鉄道病院に昇格
- 6. 29 高松、観音寺職員会館は職員宿泊所と改称
- 7. 1 四国地方資材部を設け(鉄道局から分離)、総務部高松用品庫、同高知支庫、機部用品庫は資材部の所管となる。総務部用品課を廃し調度課を設け
- 8. 1 土讃線笹野信号場を廃止
- 8. 16 高松鉄道公安室多度津分室を設け
- 9. 14 多度津職員宿泊所を設け
- 12. 27 予讃線貨物支線坂出・坂出港間を開業
- 25. 1. 10 土讃線坪尻、佃信号場を廃止し、坪尻、佃駅を開業
- 3. 26 紫雲丸、彦羽丸と直島水道南口で衝突、紫雲丸沈没し、乗組員7名死亡
- 3. 31 松山建築区、宇和島保線区を廃止
- 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属。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。検車区と車庫区を統合して客貨支区を設け、通信区は信号通信区と改称。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主任を配属し、松山、徳島、高知に出納所を設け。四国営業支配人を設け、高松、新居浜、松山、徳島、高知の5地方営業所を設け。四国地方資材事務所を開所、所長以下3主幹を配属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主幹を配属し、自動車区を自動車営業所と改称。高松職員養成所(善通寺)を設け。予讃本線上老松駅を伊予出石駅と改称
- 5. 1 西讃線 (自) 琴弾公園停車場廃止により、琴弾公園・観音寺海水浴場間は観音寺・観音寺海水浴場間に、七尾線 (自) 琴弾公園・善通寺大通間は観音寺・善通寺大通間に改正。阿波線 (自) 坂西・浪治屋原間を開業
- 5. 10 川池線 (自) 伊予金田・堂成間、窪川線 (自) 土佐仁井田・土佐興田間土佐窪川・木堂間、西讃線 (自) 観音寺・観音寺港間を開業。
- 5. 19 高松用品試験場を設け
- 6. 1 南予線 (自) 伊予大川・蔵川間を開業
- 7. 1 休止中の南予線 (自) 出目・近永間、予土南線 (自) 富土見町・西佐川間、西讃線 (自) 仁尾・鷺島渡船場間を開業
- 8. 1 四国営業支配人を廃し、四国地方営業事務所を設け。運輸長を輸送長と改称。高松職員養成所は善通寺職員養成所と改称。宇野さん橋を岡山鉄道管理局から移管
- 9. 1 大筋線 (自) 柿目・東佐間間を開業
- 10. 1 駅連合自治区を新設。土讃線西宇を小歩危に、阿波赤野を大歩危に駅名改称。準急「瀬戸号」, 「南風号」の運転を開始。宇野・高松間航路旅客航送開始
- 10. 16 予土南線 (自) 富土見町・吉畑間、土佐大崎・徳川間を開業

- 25. 11. 4 阿波川口・小少危間の山崎谷ずい道開通
- 12. 1 徳島建築工事を設置。卯之町線（白）伊予中筋・頭王間、大勝線（白）神母ノ木・竜河洞口間を開業
- 12. 5 南予線（白）鹿野川・神前間を開業
- 26. 2. 1 大田口工事区を設置
- 2. 6 予土北線（白）落出・古味間を開業
- 4. 1 四国鉄道管理局は10月27日主幹8号を配置となり、施設長付土木、停車場、電力主幹を廃し、計画、工事、電気主幹を配置。高松機械工事を廃止し、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
- 4. 10 予土南線（白）佐川・高知間を開業し、松山・高知間急行便の運転開始
- 5. 31 徳島建築工事を廃止
- 6. 1 大洲工事区を設置
- 7. 10 南予線（白）近永・宇和島間、由白・吉野生間を開業
- 8. 10 南予線（白）大洲本町・八幡浜港間を開業
- 10. 1 南予線（白）土居町・三流間を開業
- 11. 1 小豆島に高松駅土佐寄投所、同内海寄投所を設置
- 11. 10 川油線（白）中山口・奥の院間を開業
- 11. 12 影野・沼川間を開業。沼川線（白）休止区間中の床沼・影野間の営業を復活し、土佐仁井田を仁井田、土佐沼川を沼川と駅名改称
- 11. 30 川口工事区を廃止
- 27. 1. 27 気動車用旅客駅を新設、予讃本線（香西、讃岐府中、八十場、讃岐塩屋、高瀬大坊）高徳本線（神前）土讃線（山田西町）。予土南線（白）土仁波・長者間、大勝線（白）大勝・五王堂間、美良布・土佐河川間、沼川線（白）大奈路・下道間を開業
- 3. 1 熊鷹線を鳴門線に改称
- 4. 1 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
- 4. 5 南予線（白）伊予日吉・父野川間、阿波山手線（白）飯治原・西林間市場町筋・市場町間を開業
- 4. 15 土讃線に気動車用旅客駅在野田・剣野を設置
- 5. 1 土讃線に気動車用旅客駅土佐長岡を設置
- 8. 5 四国鉄道管理局に総務、経理、営業、運輸、施設の5部25課と、地方自動車事務所、地方資材部を設置。多度津工場は木竹直轄となり、日本国有鉄道多度津工場と改称。輸送長はふたたび運輸長と改称。営業部に海務課、船務課のほかには営業部次長を設置し、渉外課を廃止
- 10. 25 沼川線（白）本堂・志和間を開業
- 28. 2. 10 予土南線（白）越知・棚見川間、池川・川居間を開業
- 3. 15 大勝線（白）東佐岡・猪野々間を開業
- 3. 26 吉野生・沼川崎間を開業
- 3. 31 沼川線（白）床沼・土佐久礼間を廃止
- 5. 1 第三宇高丸（搭載貨車22両）宇野・高松間航路に就航
- 5. 10 羽ノ浦・古庄（貨物駅）間を開業

- 28. 8. 1 川之江自動車営業所阿波池田支所を廃止し、同区阿波池田派出所を設置
- 8. 20 沼川線（白）橋・上之加川間を開業
- 11. 5 大勝線（白）永福・大勝橋間を廃止し、蔵野・大勝橋間を開業、川油線（白）伊予新宮・天日間を開業
- 12. 1 南予線（白）大瀬・村前間を開業
- 29. 1. 25 大勝線（白）土佐山田・はりまや橋間を臨時開業（4月25日木開業）四国鉄道病院の新築完成
- 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
- 3. 30 大田口・土佐穴内間の和山山ずい道が開通
- 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
- 4. 1 小松島機関区からの分岐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
- 5. 26 大勝線（白）大勝・岡の内間を開業
- 7. 20 川油線（白）奥の院・佐々連間を開業
- 9. 2 第三宇高丸による自動車航送を開始
- 9. 10 阿波線（白）広永・御所役場前間、土成役場前・北二条・鳴島間を開業
- 11. 1 西讃線（白）六の坪・木山間を開業
- 12. 30 大勝線（白）五王堂・影間を開業
- 30. 5. 11 紫雲丸、第三宇高丸と高松港沖で濃霧のため衝突、紫雲丸は沈没、第三宇高丸は船首大破、被害は、死亡163名、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
- 6. 1 川油線（白）川之江・伊予三島、予土南線（白）油川・安原間を開業
- 7. 5 四国鉄道管理局業務部海務課、船務課を廃止し、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、監督をおく。大阪工事事務所大田口工事区を廃止し、同事務所岩原工事区を設置
- 10. 1 紫雲丸を瀬戸丸と改称（16日就航）
- 10. 11 予土北線（白）大街道・道後町間、御三戸・河内間を開業
- 10. 20 南予線（白）野村町・貝吹間、野村中学校・荷利間、大勝線（白）土佐小川・千代間を開業
- 31. 2. 1 南予線（白）河口橋・程内間を開業
- 3. 15 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、堀江さん橋を広島鉄道管理局へ移管
- 4. 10 高徳本線板西駅を板野駅と改称
- 4. 25 西讃線（白）仁尾・生里間、南予線（白）伊予大谷・伊予白石間を開業
- 6. 21 沼川線（白）秋丸・日の谷口間を開業
- 7. 1 阿波線（白）御所・三木松間、市場町・宇間を開業
- 7. 27 松山・高知間夜間急行自動車便の運転を開始
- 8. 1 沼川自動車営業所野々支所を廃止
- 8. 25 大少危・土佐若原間周志ずい道が開通
- 11. 1 予讃線に準急「いよ号」の運転を開始
- 11. 19 普通寺線（白）一の谷・六の坪間を開業
- 12. 15 土讃線「しんかい」を「しんがいの」に、高徳本線「さぬきしらとり」を「さぬきしらとり」に呼称変更

- 32. 1.16 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、地方資材部はこれの地方機関となる。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。
- 2.20 小田町線(白)矢落橋・田畑間を開業
- 3. 1 大物線(白)岡の内・土佐落合間を開業
- 4. 1 予讃本線南郡中駅を伊予市駅に、徳島本線湯立駅を阿波山川駅と改称
- 5.10 南予線(白)高川・伊予中筋間を開業
- 10. 1 予讃本線上高瀬・本山間に気動車用旅客駅比地大を設置
- 11. 1 徳島本線に気動車用旅客駅下浦、麻植塚を設置
- 12. 5 南予本線(白)高川・川津南間、父野川・伊予大村間を開業
- 33. 5. 1 予土北線(白)大街道・立花間、大物線(白)大物・本温間、猪野々・猪野々口間を開業
- 5.15 西讃線(白)生里・箱間、予土南本線(白)川内ヶ谷・越智間、池川線(白)用居・松谷間を開業
- 10. 8 沼川線(白)下道口・土佐下津井間を開業
- 11. 1 予讃線に準急気動車列車「しやしま号」の運行開始
- 11.17 牟岐線地区管理長を設置
- 34. 4. 8 四国鉄道管理局を廃止して、四国支社を開設。支社に総務、経理、営業、運転、施設の5部のほか、監察役と審査統計室を設け、総務部に企画室をおく。宇高船舶管理部、四国地方自動車事務所、四国地方資材部、多度津工場は支社の地方機関となる。
- 5.11 大物線(白)土佐落合・土佐別府間を開業
- 7. 1 審査統計室を廃止し、経理部に審査統計課と検筒具をおく。
- 7. 5 川池線(白)金砂線小川橋・猿田橋間、沼川本線(白)南川口・折合間を開業
- 8. 1 高松乗車券センターを設置
- 9.14 高松駅さん橋待合所を廃止し、高松駅は新駅舎に移転
- 9.22 高德線に初の準急「阿波号」の運行を開始。土讃線の臨時準急「土佐号」を定期化
- 10. 1 上高瀬駅を高瀬駅、伊予大井駅を大西駅、赤河口駅を北谷内駅に改称
- 12.16 新居浜線(白)伊予三島・新居浜間を開業
- 35. 1.16 三豊線(白)檀音寺・川之江間を開業
- 2. 1 宇和島線にレールバス5両を配置し、客貨を分離する。(輸送の近代化に着手)
- 2.25 川池線(白)新宮線伊予新宮・天口間の営業を廃止
- 3. 1 予讃本線に赤尾駅(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
- 3. 9 つぎの各駅の車扱貨物取扱いを廃止、徳島本線半島、西麻植、阿波川島、山瀬、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(ただし、川田、中田は専用線発着車扱貨物に限り取扱い)
- 6. 1 阿波線(白)阿波山手線林・半島間を開業
- 6.27 つぎの各駅の車扱貨物の取扱いを廃止、土佐大津、土佐一宮、朝倉、日

- 下、土佐加茂、佐川、斗賀野、土佐新庄、安和、仁井田(ただし、斗賀野は専用線発着車扱貨物に限り取扱い)
- 35. 8.20 旧高松駅と四国支社全焼。つぎの各駅の車扱貨物取扱いを廃止、土佐岩原、豊本、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岡花を設置
- 8.25 予土南本線(白)長者・総合間を開業
- 10. 1 支社に四国団体輸送センターを設置。つぎの気動車用旅客駅を新設、宇和島線真土(志野生・西ヶ方間)、土讃線土佐北川(大杉・角茂谷間)、津野々(佐川・斗賀野間)、大間(多ノ郷・須崎間)
- 10.15 大物本線(白)岩改口・岩改間を開業
- 10.20 支社に開発室を設置
- 12.17 つぎの各駅の車扱貨物取扱いを廃止、北伊予、伊予上源、下瀬、喜多産、伊予出石、伊予白滝、八多谷、五郎、伊予平野、千丈、双岩、伊予石城、下宇和、伊予吉田、高光、新谷
- 12.31 土讃線影野駅での車扱貨物の取扱いを廃止
- 36. 1. 7 松山機関区、同客貨車区を廃止し、松山気動車区を設置し、支区を伊予西条、宇和島に、派出所を八幡浜におく。
- 1.22 東無、端岡駅の車扱貨物の取扱いを廃止
- 1.29 国分駅の車扱貨物の取扱いを廃止
- 2. 5 鴨川駅の車扱貨物の取扱いを廃止
- 2. 9 つぎの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、油谷、柳度、讃岐屋原
- 2.13 支社に施設部次長をおく。
- 2.20 小松島機関区を廃止し、徳島気動車区を設置し、支区を小松島、阿波池田におく。小松島客貨車区徳島支区は同区徳島派出所となる。
- 2.28 運送部に保安課を設置
- 3. 5 宇多津駅の車扱貨物の取扱いを廃止
- 3.31 羽ノ浦・古庄間の運輸営業を停止
- 4. 1 線路名称の一部をつぎのように改正。高德本線、高松・徳島間。牟岐線、徳島・牟岐間。小松島線、中田・小松島間。高松信号通信区に信号支区(高松、多度津)、検査支区(丸亀)、通信支区(高松第1、第2)を新設
- 4.14 つぎ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、笹浦、伊予寒川、多喜浜、中萩、石角山、伊予小松、伊予三芳、伊予松井、伊予富田、波止浜、大西、伊予佐藤、浅海、栗井、堀江、伊予和氣、金蔵寺、塩入、讃岐財田(ただし、多度津は専用線発着車扱貨物に限り取扱い)
- 4.15 急行「四国号」の運行を開始。つぎの気動車用旅客駅を設置、伊予横田(北伊予・伊予市間)、明川(伊予土居・多喜浜間)、阿波大谷(池谷・立道間)、六反地(志野・仁井田間)。四国支社契約審査役を設置
- 4.25 讃岐丸、24便(高松発13時00分)から就航
- 6. 1 つぎの気動車用旅客駅を設置、伊予水見(石浜山・伊予小松間)、物原(伊予北条・栗井間)。

- 33. 9. 1 気動車用旅客用八重口(原島・志度間)を設置
- 9.20 つぎの名駅の車扱貨物取扱いを廃止。祖谷口、小歩危、大歩危
- 10.1 気動車用旅客駅を設置。鶴羽(北岐津田・丹生間)、黒川(弘入・讃岐財田間)
- 10.20 同じく存賀(八多津・五郎間)、西大洲(伊予大洲・伊予平野間)
- 12.15 同じく三加茂(江口・阿波加茂間)、入明(高知・旭間)
- 37. 2.13 土佐岩原・豊本間土砂崩壊のため不通(3月26日開通)
- 4.12 徳島、土讃線単線(阿佐号)の運転を開始
- 6.11 支社に広報課を設置
- 7.17 牟岐線金毘羅停車場(既設)を廃止
- 7.18 牟岐線に単線(阿佐号)を2往復新設。土讃線加茂で徳島本線の列車を停め、旅客取扱いを開始(徳島本線は徳島・佃間となる)
- 7.19 金岡室を総務部から分離。施設部に機械課を新設
- 10.23 高松職員集会所(登山荘)が完成
- 11. 1 支社に車両管理室を設置
- 11.15 善通寺線(白)六の坪・木山間、卯之町線(白)具秋・野村間、野村中学校前・荷利間、阿波山手線(白)吉野町・牛島間の営業を廃止
- 12.21 新居浜線(白)喜光地東域・伊予西条駅間を開業
- 39. 2. 1 つぎの気動車用旅客駅を設置。玉之江(伊予小松・正生川間)、高野川(伊予市・伊予上流間)、三秋信号場(伊予市・高野川間)を設置。徳島・佐古間複線運転を開始。信号通信区、電力区を統合し、電氣区が発足(電氣新保守体制)
- 2.15 審査統計課を分離し、審査課、事務管理統計課を設置
- 2.22 西讃線(白)琴平・善通寺大通間、高松線(白)善通寺・高松間を開業。国鉄バスの高松乗入れ開始
- 3. 1 四国支社日光センターを設置
- 3.20 支社に電氣部を設置し、総務、電力、信号通信の3課をおく。職員養成所は善通寺から高松に移転し、四国支社高松職員養成所となる。
- 4. 6 志和線(白)襟・神野々間を開業
- 5.18 施設部に契約用地課を設置
- 7. 9 予土南本線(白)富士見町・土佐中山・越知間の営業を廃止
- 7.15 中筋線(白)伊予中筋・榎間を開業
- 8. 1 施設部に踏切保安室を設置
- 10. 1 土讃線天坪駅は繁蔭駅と駅名改称
- 10.27 松山保養所(道後荘)を新築開所(瀬戸間は廃止)
- 12.18 中村線の一部(窪川・土佐佐賀間)を新線開業
- 39. 2.17 徳島鉄道病院の改築が完成
- 4.10 多度津鉄道病院は四国鉄道病院多度津分院となる。
- 4.12 五郎線(白)阿波佐野・黒瀬間を開業
- 10. 1 つぎの気動車用旅客駅、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)、四行寺口(入明・旭間)波川(伊野・日下間)、大玉信号場(大杉・土佐北川間)
- 40. 4. 1 北四国急行線(白)高松・松山間営業開始