

讃岐鉄道 の開通

讃岐鉄道開業以前、香川県の輸送手段は、その地勢上の特性のため、海運は多度津港・丸亀港、内陸部は、那珂郡丸亀港から豊田郡箕浦に至る、いわゆる伊予街道などがわずかに存在するのみであり、きわめて貧弱な状況であると言わざるを得なかった。このため、沿岸部はまたしも、内陸部で生産される各種の産物、米・麦・砂糖・綿・甘藷等が、商品として広く全国に移出・流通するためには、輸送手段の面で、今一つ競争力に劣っていた。

この点を改善するために、道路網の整備が要請された。具体的には、丸亀・多度津から遠く土佐高知に至る讃岐新道の建設である。この道路は、明治十九年（一八八六）四月に起工され、その一部、多度津―琴平、金蔵

寺―丸亀間は二十二年四月に完成している。これは、三野郡財田上村の地主である大久保謙之丞の呼びかけのもとに計画されたものである。大久保謙之丞の構想によると、その全通の暁には、ひとり讃岐のみならず、四国全体の産業の活性化を図ることができるという壮大なものであった。

そして、この讃岐新道の建設と並行して、讃岐鉄道の設立も進められることとなった。明治二十年五月二十四日、讃岐鉄道株式会社の設立願書が政府に提出されている。これは、讃岐新道の意図するところの商品流通をよりいっそう促進させるためには、当時の最新交通機関である鉄道を導入しようとしていたにもかかわらず、同路線に鉄道を建設するということは、別の見方をすれば、さきに記したように、当時の全国的な私設鉄道導入熱の中、その推進母体である当地の地主・商人層が、投下資本の回収が容易ではない道路から、より投機性の強い鉄道事業に乗り換えたということができるともいえない。つまり、道路というのは、現在の高速道路のように通行料を取らない限り、投下した資本を直接には回収できない

ものであって、利潤を上げねばならない「企業」としては、参入しにくいものである。それに対し、鉄道は、運賃を取り収益を上げることが当然とされているから、「企業」として成立する。讃岐新道の場合も、後に、大久保謙之丞の私財投入を余儀なくさせている。

ともかくも、讃岐鉄道は設立の運びとなり、当初は明治二十二年四月一日開通の予定であったが、海外に発注した機関車等が延着のため、実際に開通したのは五月二十三日であった。用地買収・工事等は、一部を除き順調であったが、その開通によって職を奪われる形となったこの地の人力車業者は、集団で鉄道会社幹部に対し、再三再四談判を強要した。当時の新聞は、「籠が人力車となり、人力車が馬車となり、馬車が蒸気車となるは自然の勢いにて、汽車の出来たために、馬車や人力車が客を失うは万々余儀なき世の進歩なれば、柔順に早く他に転業する工夫をすること善き覚悟なれ、執念深く鉄道会社を恨みたりとて何の詮かある。善良車夫殿、早く良き生活の道を立てよ。不法なことは天がゆるさぬ」と、強い口調でたしなめている。鉄道を運輸産業として見る時、他を押しつけて主役となりつつあったこの時期、そして、時流れて、徐々に航空にその主役の座を奪われつつある現在、その移り変わりには興味深いものを感じる。また、競争に敗れた者の所得補償をいかにするかという難しい問題は、このころから存在していたわけで、この場合は、円満な解決をみず、しばらく尾を引いた。

開業当初の 営業状況

讃岐鉄道の開業当初、駅は、丸亀・多度津・吉田（後に善通寺）・琴平の四つであった（金蔵寺は明治二十九年開設）。それぞれの駅の位置は定かではない。多度津駅は、港に近接して設けられていたのを、後に市街地の近辺に移転した。これは、多度津港に上陸した利用客がすぐ汽車に乗車してしまふと、地元金を落とさず、多度津の繁栄がおぼつかなくなるとの考慮があったからであろう。一般に、駅の位置をどこにするかというのは、その地域にとって非常に重要な問題といえよう。それまでのコミュニティーに

鉄道という強力な異分子が入り込むのであるから、その位置いかんによって、その付近の有様が一変するかもしれないからである。当時は、鉄道の利便性は歓迎するけれども、地域コミュニティーに悪影響を及ぼすおそれもあるというので、その地域の中心地から少し離れた場所に駅が設置された例が、比較的多いようである。

(明治37年度『鉄道局年報』より)

第22表 讃岐鉄道運輸状況

年 度	旅 客 収 入(A)	貨 物 収 入(B)	$\frac{(A)}{(A)+(B)}$
明 治 22	24,851円	900円	0.965
明 治 30	177,969円	12,131円	0.936
明 治 37	267,549円	16,462円	0.942

次に、開業当初の営業成績であるが、これは、当時の新聞によると良くはなかった。「同会社の鉄道は、線路の短きにもかかわらず、高給の役員は非常に多くして、終に収支相償わざるに至りしとして先に副社長島居氏以下五十余名の社員を解雇せし事ありしも、同会社の収入高は、日に月に減少し株券のごときもまた、大に下落して、ほとんど困難をきわむるよしにて、株主中には、なお社員を沙汰せんとの評議ありと時事新報に見えたるが、我々は未ださまでとは思わざりしかり」ということであった。また、当初、株主への配当はほとんどなく、金刀比羅宮の祭典が行われる時以外は、あまり乗客数が多くなかったようである。経営状態が好転するのは、乗客数がかなり増加した明治二十七八年ごろからである。

讃岐鉄道は、当地の陸運の充実を目的として建設されたにもかかわらず、実際には乗車運賃が主たる収入源であった。第一次私設鉄道勃興期に創設された鉄道会社のはほとんどは、旅客中心で、讃岐鉄道もこの例外ではなかった。政府に提出する願書には、貨物輸送の利便性を強調してあったが、いざ蓋を開けてみると、実は収入の大部分は旅客輸送によっているという例が、当時は多かった。讃岐鉄道の場合も、多度津港・丸亀港から上陸した参詣客を、善通寺および琴平へ輸送するという

ことが実際の使命だったのであり、参拝鉄道として性格づけることができるであろう(第22表参照)。

讃岐鉄道の 讃岐鉄道には、当初から路線延長の計画があった。それは、願書では高知方面へ向けてとい

高松延長 うことであるが、当時の鉄道会社の重役たちの脳裏にあったのは、主として坂出・高松方面であった。とりあえずは丸亀―坂出間の延長計画であつたらしいが、実際の延長は、丸亀―高松間が一挙に行われた。

その経緯は、以下の通りである。まず、明治二十六年(一八九三)二月、大株主らから延長の議論が起つてゐる。それによると、延長区間は、「東は丸亀より高松を経て徳島に至り、西は多度津より松山を過ぎて宇和島に行き、南は琴平より高知に赴くものなり」ということであつた。しかし、これはあまりにも壮大な意見であつて、その後七月に開催された総会では、丸亀―高松間の延長を決議している。理由書には、「丸亀・高松間は経済・社会・政治の面から見て、密接な結びつきを有しており、この区間に鉄道を敷設することは急務である」という趣旨のことが述べられている。察するに、実現性に乏しく収益の見込みも薄い四国内各方面への延長よりも、本州との関係も深く延長による経済効果の高い同区間へ、まず鉄道を敷設し、収益増を図らうということであつたらしい。つまり、どちらかという内向き発想ではなく、外向きの発想であつたのである。

そして、明治二十七年五月、讃岐鉄道延長の件は鉄道会議で可決され、翌二十八年十月にようやく免許証が交付された。用地買収は、丸亀の一部を除き比較的順調に進んだらしく、工事は、その年の暮れに着手された。二十九年中にはあらかた竣工したものの、坂出付近の土砂崩壊など思わぬ事故が連続して、三十年二月二十一日の開通となつた。これにより誕生した新駅は、宇多津・坂出・鴨川・国分・端岡・鬼無、そして高松であつた(香西については定かではない)。高松駅の位置は、町の中心地から少し離れた香川郡宮脇村西浜(現在の県立盲学校

付近)に定められた。

高松延長後 高松延長後も、讃岐鉄道の旅客中心という基本的な性格の営業状況 は、ほとんど変化しなかつた。東讃地方からの参詣客および高松港に上陸してくる参詣客を加えたにすぎなかつた。もっとも、路線延長に伴って、中心となる旅客も貨物も、それぞれに取扱量を大幅に増加させており、営業成績は好調であつた。これを営業係数(一〇〇円の実収入を上

げるのにかかる経費、すなわち、これが一〇〇円を超えれば、実質的に赤字ということである)の流れで見てもよい(第23表参照)。

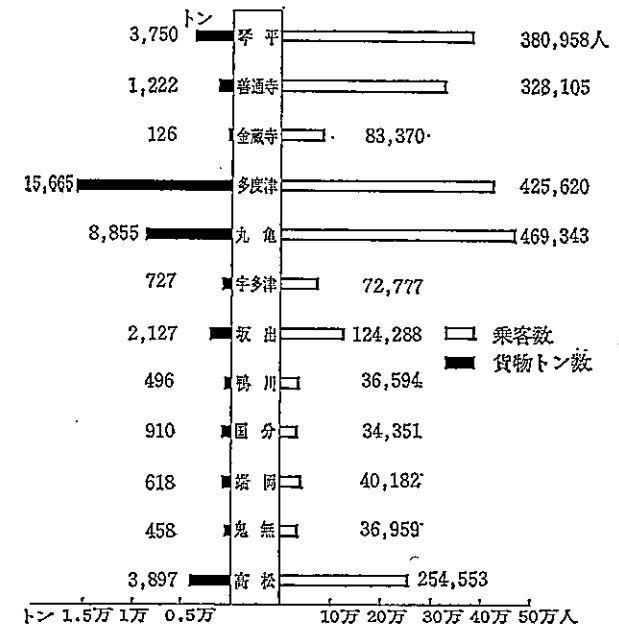
明治三十三年度の時点で他と比べてみると、日本鉄道が四六・〇、山陽鉄道が四四・六、官設鉄道が四三・五、伊予鉄道が五一・三、徳島鉄道が五三・二、中国鉄道が四六・六であつたことから、相対的に好成績を誇つていたといえよう。また、当時の鉄道業は、総じて繁栄していたことも読み取ることができ

の時点では、いずれも、もともとの開業区間に集中していた(第6図参照)。高松より、多度津・丸亀の方がずっと繁栄していたのであつて、これは港の関係であらう。つまり、当時はまだ高松港の設備が十分ではなく、路線が延長されてもそれに接続する海運の便が貧弱なことに、経済効果が十分に発揮されなかつたのである。この状況は、高松港の改修が行われるにつれ逐次改善されていき、物流・人流は高松経由へと変化し、やがて、高

第23表 営業係数の流れ

年 度	営 業 収 入	営 業 費	営 業 係 数
明治24	30,744円	17,055円	55.5
明治27	42,488円	21,078円	49.6
明治30	196,029円	78,524円	40.1
明治33	238,702円	80,035円	33.5
明治36	247,397円	87,019円	35.2

(明治37年度『鉄道局年報』より)



第6図 讃岐鉄道駅別乗客数および貨物トン数 (明治31年)

松は現在のような重要な地位を占めるに至るのである。

明治三十六年度の『鉄道局年報』により、貨物の内容について見ると、全輸送貨物量のうち、穀物が一八パーセント、次いで酒および砂糖・粉等の食品類が一三パーセント、干鰯肥料が八パーセント、綿および糸類が五パーセント等となっている。これを発着地別に見てみると、米は琴平から多度津・丸亀・坂出へ、麦は多度津から普通寺へ、塩は多度津・丸亀・坂出から琴平へ、糸は坂出から多度津へ、木材・石材は多度津から琴平・普通寺へ、干鰯は多度津から琴平・坂出へ、石炭は多度津・丸亀から琴平・普通寺へとそれぞれ流れ

ている。しかし、いずれの品目をとってみても、高松は物流の中心とはなっていない。この内、糸は、讃岐紡績の製品を輸送したものとみられ、また、木材・石材は、琴平以南の土木事業に供与されたものと思われる。

また、実際の普及はしばらく後のこととなるが、讃岐鉄道の延長は、この地の郵便および電話事業の拡大に寄与することとなる。『私設鉄道条例』第一八条によれば、「会社へ鉄道用地及停車場建物ノ一部ヲ無料ニテ郵便及ヒ電信ノ用ニ供スヘシ」とあり、鉄道の利用により、郵便は、迅速確実に送り届けられるようになった。また、

電話線も鉄道路線に架設され、鉄道の延長とともに発達していった。

讃岐鉄道の隆盛と合併

この時期、前述したように、讃岐鉄道の経営は隆盛であったのであるが、その要因には、経営方針が積極的に転化したことが挙げられよう。そのことを、明治三十四年(一九〇一)の『総会報告書』等からうかがうと、「讃岐鉄道も、明治三十一〜二年頃の難局を切抜け、(中略)諸般設備の改善に

打掛る覚悟にて、重役一同協議の上、これを第一期計画(機関車の改善)、第二期計画(客車の改造)、第三期計画(線路の修理)の三期に分ち、すでに第一期機関車の改造を結了し、別に新規三線を独逸国に注文し、当秋までに到着のせずなり、第二期客車の改造は、昨冬より着手し、すでに四列車落成運轉し、二〜三日のうちに更に一列車竣工し、これにて、日々運轉中のものは、悉皆出来上り、引続き別に予備として三列車の改造に着手するはずなり。第三期線路の修繕は、すでに設計を結了せしにより不日着手し、本年九月までに一通りの修理を終るはずなり」、また、「近年本社が採り来たりし運輸方針を分ちて二とす。(一)は他県旅客の金刀比羅参詣者をして短距離乗車を變じ、長距離乗車を移らしむるとす。従来全国各地より年々金刀比羅宮に来る者、悉く多度津港を中心として出入りし、本社鉄道は全線の四分の一、即ち、多度津―琴平間七哩余を乗車するに過ぎざりき。然るに、丸亀―高松間鉄道開通に引続き、高松築港の計画進行し、昨年春その工を了え、四国唯一の良港開かれ、瀬戸内海の航行の汽船は直ちに棧橋に横付けにして、はしけを要せずして乗降し、すこぶる旅客荷物の安全便益を増進したるに乘じ、本社は全力を傾斜して、高松港を以て金刀比羅参詣者出入りの中心地たらしめんと努めたりし結果、着々とその功を奏し、本年に入り著しく高松港乗降旅客を増加し、毎年十二月より四〜五月頃にかけて統団体を作りて参詣する関東奥州道者の如きもほとんどその半数は、高松港に上陸するに至れり」、さらに、「一列車は客車七輛を以て組織し、客車は米国式にして全列車首尾貫通、前部緩急車より後部緩急車に至るまで

自在に交通往來するを得るなり。特等車に隣接する並等車の一部を仕切り、食堂を設け（喫茶店と称す）、和洋酒簡易洋食その他の飲食品を販売す。每列車必ず喫茶室の設備あり（中略）高松市は従来旅客の來往せざりし地なるにより、旅館の設備発達せず、近來俄かに旅客の出入頻繁となり、不便不少につき、本社重役及び総支配人は、個人の責任を以て高松市有志者の援助を借り、築港埠頭に一大ホテルを建築し、すでにその工を竣えたり。これは、本社營業の機関として必要欠くべからざるものなり」ということである。

さて、讚岐鉄道は、山陽鉄道との連絡輸送を行うようになる。これは、もともとは山陽鉄道から持ちかけた話であつたらしい。山陽鉄道には、神戸—門司間での競争会社であつた関西同盟汽船に、金刀比羅への旅客輸送について優越するために、笠岡より多度津に至る連絡航路を開設する構想が、明治三十一年ごろからあつた。しかし、実はそれ以前に、不定期的にではあるが連絡輸送は行われていた。明治二十四年のことであるが、十月の三日間、金刀比羅祭典の際、讚岐・山陽両鉄道会社は、共栄汽船第二徳山丸と契約し、定期のほか六回笠岡—多度津間を往復し、兩線路を

臨時列車で接続したとの例があるのである。したがって、明治三十六年三月十八日から行われたそれは、それまでの不定期を定期に変えたという意味合いをもつものといえよう。

連絡船は、尾道—多度津間、岡山—高松間の二つが開設された。その連絡祝賀会において、次のような言葉が述べられている。「(前略) 山陽・讚岐両鉄道の連絡開始は、その声の大なるほど、多大の利益あるものにあらざるは、四国内の交通機関整備せざる今日、種々の点より觀察して総合する時は、必ずしもこれを知るに難からず、然れども、海を以て環れる四国が中国の一端と連絡するには、今回山陽・讚岐両鉄道が実行する所のものより良方法あるなし。故にこの点においては、従来両鉄道に由りたるものに在りては遺憾なきを得べし、それ本土讚岐間は呼ばば答えんとする一衣帯水の間にあるといえども、両鉄道列車発着時間の著しく相違するとともに、海上の連絡また不完全なるため、本土より讚岐に渡らんとするもの、若しくは讚岐より本土に至らんとするもの甚だしき不便を感じたりき、然るに今や連絡開始とともに、両鉄道の一端にあるものは、ただ一たび汽船に乗り換ゆるの不便を免れずといえども、しかも一たび賃金を払えば、自己の至らんと欲する所に至りて降りる。あるいはその指定する場所において荷物を受取るを得るなり、故に前に述ぶる如く両鉄道を利用するものに在りては、この上の便利は他日四国内の交通機関の整備したる時において享くるものと、甚だしき相違なかるべきを信ぜざるべからず、すなわち、今回両鉄道の連絡開始の便利は全般に及ぶ能わずといえども、従来両鉄道を利用したるものに在りては、遺憾なくその利益を享くべき(後略)」。この発想の根底には、やはり四国は自地域内だけでは経済的に独立できず、本州との連絡を密にし、それによって繁栄を図らうという姿勢があるようである。また、四国への上陸地を高松港に一元化せず、多度津港を合わせて連絡港としたことには、おそらく山陽鉄道側の意向が働いていたものと思われる。

連絡船は、高松—岡山間を一日二往復した。このころ、宇野線はまだ工事もされておらず、明治三十六年暮れごろ、ようやく仮免許を得ることにこぎつけている。その『起業目論見書』によると、宇野線は、当初より四国連絡を主眼として、岡山から最短距離を走る計画であったらしい。これが現在の路線である。現代のわれわれが宇野線を利用する時、大きく迂回する線路を見て奇妙に思うことであるが、当時は、児島灣がまだ干拓途上であり、このようなルートが最短であるとして選択されたのであろう。

翌三十七年九月ごろから、新聞紙上では、山陽鉄道が讃岐鉄道を買収合併する話題で連日にぎわっている。そして、十月中に契約が成立し、十二月一日から山陽鉄道としての営業が開始され、讃岐鉄道は、十二月六日解散している。合併の話が表面化してから、超スピードで合併が成立している。当時は、大鉄道が小鉄道を吸収合併する例が多く、讃岐鉄道の場合も、この例外とはならなかった。一般に業績の下がった会社が合併されることはよくある話であるが、讃岐鉄道の経営状態が良好であったことは、すでに見た通りである。それにもかかわらず、なぜ合併される必要があったのだろうか。それには、当時讃岐鉄道を支配していた人々の意向が強く働いていたものと思われる。鉄道事業には、多額の設備投資が必要であるが、讃岐鉄道は、その設立当初から、地元における資本力の不足から、関西の豪商の資本に頼っていた。そして、彼ら商人は、ほぼ全期間を通じ讃岐鉄道の実権を握っており、しかも、山陽鉄道と役員を兼任していた者もいた。会社という組織形態の下では、資本力の大きさによってその発言力が定まる。発言力の強い彼らが、合併を有利と判断し、この話がスムーズにまとまったものと思われる。その判断基準の内には、讃岐鉄道だけの資本力では、四国島内に路線を延長する余力がないということもあつたであろう。ともあれ、こうして山陽鉄道は、その支線として讃岐鉄道を手に入れ、本州と四国間の連絡は、より強化されることになった。

鉄道国有化と 本州四国連絡

讃岐鉄道を吸収合併してからはほどなく、山陽鉄道は国有に帰することとなる。鉄道国有化は、すでに明治三十年（一八九七）ごろから一部で唱えられていた。そのおもな主張は、大別して次の二つであつた。その一つは、国防上の必要からということ。つまり、現行の鉄道上の諸設備が、軍隊兵器の輸送に適合しないので、軍の使用に便利なようにすること。そして、もう一つは、金融界の不況を救済するため。つまり、担保として安心のおける鉄道を、最も信用のある政府が保有するという形とし、それにより外国から資金を調達しようということであつた。しかし、これらの議論は、いつのまにか下火となつてしまった。どちらも根拠が薄弱で、また、政府に私設鉄道を買上げるだけの資金的余裕がなかったからである。

しかし、消滅したかに見えた「鉄道国有法案」は、関係筋の間で深く静かに議論されてゆく。それが、再び浮上するのは、日露戦争後の明治三十九年のこと。三月初めに提出された法案には、その理由として、「鉄道は国家が自ら経営すべきものにして、従来これが私設を特許せしは、交通政策上便宜の措置たるにほかならず。今や国家経済の一大発展を計るべきの時期に際し、全国鉄道の管理を統一し、これが機能を發揮し、軍事上及び経済上遺憾なきを期するは、刻下の急務なりと認む」と述べている。もちろん、軍事的観点から見て、国内における輸送体制を強化せねばならないことは明白であつた。だが、現実には、主として国家の歳入の増加を目的としたものであつた。日露戦争の影響で、国家財政は疲弊しきっており、この点からの強力な要請であつたのである。

この法案は、三月二十八日修正可決された。山陽鉄道は、明治三十九年十二月一日をもって国有となり、高松—琴平間の鉄道、岡山—高松間・尾道—多度津間の航路は、通信省鉄道作業局に移管された。そして、高松—琴平間は、国鉄讃岐線となつた。既設の路線にあっては、経営主体が変わつたということであつて、さほどの混乱もなかつたようであるが、讃岐の人々にとっては大問題であつた。それは、宇野線の工事がどうなるかという

ことである。今、まさに宇野線の起工がなされようとしている矢先、この法案が可決されたのであり、一時、工事計画は頓挫するかのようには伝えられた。本州といかに結び付くかということに躍起になっている当地にとつては、まさに冷水を浴びせられたような出来事であった。

しかし、関係各方面の要請もあつてか、政府の買い上げが確実になると、山陽鉄道は、免許取得後直ちに工事に着手すべく準備していた。ところが、実際に免許が交付されたのは、解散前の十一月七日であつたので、結局、工事は初めから国が行うことになつた。このため、明治四十一年に入つてから工事に着手し、営業が開始されたのは、四十三年六月十二日であつた。山陽鉄道がそのまま工事をしていたら、もう少し早期に実現を見ていたものと思われる。それはともかく、こうして宇野―高松間に連絡船が就航し、同時に岡山―高松間・尾道―多度津間の航路は廃止され、高松は、ここに四国における玄関としての地位を確保したのである。

連絡船は、一日に四往復、その内、二往復は小豆島の土庄に寄港するため二時間五五分もかかつていた。直航は一時間二〇分である。これでは連絡目的が達成できないといふので、後に全便が直航に改められた。なお、宇高航路の開設に遅れること半月、高松駅は、ようやく七月一日に棧橋付近に移転した。移転の問題は、実はかなり以前からあつた。岡山―高松間連絡航路が開設される明治三十六年以前、高松港から西浜の駅までは、旅客は主として人力車により移動していた。

この車賃が高く、一時問題となつたことがあつた。しかし、別にこのころは、駅を移転しようといふ具体的な動きはなかつたようだ。讃岐鉄道は、山陽鉄道との連絡を開始するに及んで、ようやくその必要性を認めただけであるが、いざ、移転を出願すると、今度は、高松市が苦情を述べた。選定された路線は、西浜港を横断することになり、漁業民に多大な迷惑を与えるといふことで許可できないといふのである。そこで、結局、西浜港を埋め立て、その埋立地上に線路を敷くこととなつた。この決議がなされたのが、明治三十七年十一月であつた。その後、築港建設第三次工事として、西浜港付近の埋め立てが完了したのが四十年であり、したがって、路線変更の工事は、国有化の後に起工された。

以上のように、明治期における讃岐の鉄道を見てくると、この時期、讃岐の鉄道は、その内部開発を主眼とするものではなく、いかにして外部、とりわけ本州とうまく結び付くか、外部から、いかにして人を多く呼び集めるか、という目的の下に発展していったということが明らかである。これは、四国全体としてみても同様であり、これから後、四国内

各方面への鉄道建設は、政府の手によって進められるわけである。そこで、もし、鉄道国有化がなかったならば、四国にこれだけの路線が開設されたかどうか、はなはだ興味深いことであろう。いずれにしても、高松は、港湾の整備を成し遂げた後、鉄道の発展期にあつては、その地勢上の位置が幸いし、鉄道路線の伸張とともに、この後長い期間、四国における中心的地位を守り続けることとなる。

第二節 港湾の拡張整備と産業経済

1 高松築港第一次工事

築港工事の経過 高松市発展の基を築いた高松港の築造計画は、築港費一〇万円で、海岸地五、三〇〇余坪を埋め立て、五三〇間の楯湾形突堤を築き、その内幅五〇間を浚渫よじやくするというものであった。この

計画に従い、まず明治二十九年（一八九六）十一月十五日を期限として公債を募集した。この募集に当たっては、高松築港は四国中の最良港となつて、四国および山陽道の各地に好影響をもたらすはずだからということ、徳島・愛媛をはじめとして、岡山・広島などにも告示した。市公債の人気は良好で、第一回募集金二万五、〇〇〇円に対して三〇人で三万一、九五〇円の応募があり、結局一〇人で引き受けた。第二回の七万五、〇〇〇円の市公債も、六人の引き受けて完済した。そして、翌三十年四月二十九日付で、高松市参事会より工事入札請負広告が出された。しかし、請負人がなく、工事を数部に分け、直営と請負とで実施することになる。

明治三十年七月、高松築港の起工式が行われた。もっとも、経費節減のため、市長・技師だけの立ち会いによる簡素な地鎮祭であつた。七月二十八日には、高松築港工事監督事務所が浜ノ丁字堀川に設置され、監督技

師赤堀徳二郎、技手林田秀実・中川竹三郎の三氏が詰めることになった。工事にかかつて以来の一年間は、もっぱら捨石栗石の工事に費やされた。築堤にかかつてはその後であり、築港工事を中止したのかという問い合わせもあったようである。工事が進むにつれて、暴風雨にあつたり、再調査の結果などにより、当初の計画は何度か変更されていく。第一は、港内の浚渫を完全にすること、第二は、堀川港を全部埋め立て市街地とすること、第三は、計画の西大突堤に相對して東方に防波突堤を築くことであり、これらの変更に伴つて、工事費も倍増することになった。なお、この工事費増加分については、新たに計画変更した堀川港を埋め立てた土地の売却代金を充てるという手段をとつている。

第一次工事の完成 こうした幾多の労苦を経て、明治三十三年（一九〇〇）三月竣工した。落成式の準備は、準備委員会の下、多彩に行われてきていたが、当日港頭に集ま

つた人出は、「幾十万人にやあらん。さしも広き埋立地も立錐の余地だになかりし」という状況であり、迷い子一五〇余人、遺失・拾得物一一〇余件という記録が残つてゐる。警察や赤十字援護隊まで準備していたというのも周到なことである。落成を祝つて、時代行列が賑やかに行われ、市の各通り筋は造花と球灯で派手やかに飾られた。築港の落成に対する市挙げての喜びは、落成式を伝える「香川新報」の文面がよく伝えている。すなわち、「封建の世には中国西国の雄鎮たりし高松城、今は四国の

関門として世評噴々たる高松新築港は（中略）内外人士歓呼の中に落成式を挙行せらる。此日の天気夜陰の雨勢未だ全く其名残を収めず甚だ人の心を痛ましむるに堪たり。朝八時雨止み九時日光曇天の間に洩れて影淡く既にして式始まるの頃天気全く晴る。（中略）人の事を為さんとする其機を察せざるべからず」。高松市の喜びに、天もほほえんだというわけである。

こうして竣工なった築港工事の概要は、次の通りであった。

- 一 工期 明治三十年〜同三十三年
- 二 工費 一九万四、六三二円九銭（明治三十三年度高松市歳出予算額八万一、八一九円二八銭）
- 三 工事 東防波堤 四九四^坪 西防波堤 五四九^坪
 浚 港内平均水深三^尺
 埋 立 堀川港等約四万九、五〇〇平方^尺（うち、家屋敷地となったのは約三万平方^尺で、これが新湊町となる）

浮棧橋の新設

築港工事の影響

この築港工事の結果、水面積八万坪を抱く港湾が築造され、高松港への船舶の出入りは急増した。明

国の玄関となる基が築かれたのである。

2 高松港の第二次〜第四次拡張工事

第二次 高松港では、第一次工事竣工の翌年三月には、はやばやと第二次の拡張工事が計画された。その拡張工事の必要性は、明治三十四年（一九〇一）三月、築港完成に際して、高松市参事会員・市議員一同が、香川県会議員一同に差し出した「謹告書」に見ることができ、

「高松築港の計画は、初め堀川港の沖数丁の海面に一突堤を築き、汽船の一時繫留を便利にするためその設計予算金を一〇万円とし、市公債を募集して工費にあてて着手するに、戦争による物価の暴騰で設計を変更し、さらに六万九、八〇〇余円を公債により費用にあて、東突堤を築いて、東北の風波を防ぎ港内を安全にし、一つには流砂を防止せんとした。

治三十三年（一九〇〇）二月から十二月末までの汽船の出入は四、七九一回で、乗客人数は五万七、八一人、上陸人数は五万三、六五四人であった。荷物は、積荷が四万一、二五二個、揚荷が七万二、四八六個で計一萬三、七三八個を取り扱った。また、乗客と荷物に対して徴収した港銭は、人が三、三四三円九五銭、荷物が一、一三七円三八銭一厘で、計四、四八一円三三銭一厘となっている。高松市の海上運輸・交通の拠点ができあがり、本市が四

この工事費は三万〇、四五〇円一五銭で、半額の一万五、二二五円七銭五厘を地方税の補助金を受けたが、それでも市債は前の金額と合せ二〇万円余の多額となった。この工事は三十年六月に工を起し、三十三年四月二十二日に落成を告ぐ。吾人はここに初めて目的を達し心を安められたのだが、事實は全く是に反し、航海員は水底の浅きを唱え、棧橋の位置の悪さを指摘する。

とにかく汽船は棧橋に繋留することを嫌い、ともすれば沖掛りとしたから、旅客は不便を訴え、また汽船問屋も航海員らと共に苦情を述べて、新港に来て営業することを欲せず。これらの障害を解決するには浚渫して改修することしかなく、三十三年九月に補助請願したところ、七万八、四五四円五四銭五厘の工事費中、一万四、〇七九円七六銭五厘ずつ二か年に交付された。

こうした事情から、第二次工事の計画は、出入者より不便の声が高かった既設の棧橋を移転し、新湊町一丁目より北に向かい港の中央へ一直線に築造すること、また、ますます大型化する船体に即して水深を深くするため浚渫すること、さらに、浚

渫土砂をもって埋め立てをすることを中心としたものであった。この計画の翌年、三十五年二月には、工事の請負入札が市役所内で行われている。

しかし、浚渫船の借り入れに手間取ったり、浚渫の下請業者間で紛争が起こったりで、工事は一向に進まず、一時中止となる。そのことは、同年七月八日付「香川新報」がよく伝えている。すなわち、「築港棧橋付替えは共進会の開会までには是非成功して、昇降の船客には一層の便利を与えるようになるはずで（あったが）、会期の五十日は申に及ばず閉会の後でさへ三十日余り過ぎた今日まだここ付替の出来そうな模様は見えない。聞けば十月まで延期許可に成るとか成ったとか。今までの手際から見るととても落成は覚束無いように見受けられる。……つまり来春旅客の出盛りに間に遇えば結構位いものだが（中略）三月一日の（第五勸業）博覧会の会期時分には新棧橋からはまだ乗り下りは出来ぬかもしれない」と。陸上の交通機関が日進月歩する中で、海上交通の拠点となる港の工事が捗らないことに対するいらだちは、相当なものであったようだ。

明治三十六年五月になって、中止していた第二次工事が、市の直轄工事として一部変更の上、同年十二月を目途に再開する。そ

して結局、竣工をみたのは、翌三十七年九月であった。この工事概要は、次の通りである。

- 一 工期 明治三十四年～同三十七年
- 二 工費 一三万三、四二八円七七銭八厘
- 三 工事 浚渫 港内約八万五、〇〇〇平方メートルを水深約四メートルに増深
埋立 高松城北側約二万六、〇〇〇平方メートル
棧橋の移転 港内の中央部に総長一五三メートル
荷物場の設置 一、四二八平方メートル
東防波堤継ぎ足し 一一八メートル

西浜港の 改築工事 このような第二次拡張工事の次に行われたのは、明治三十九年（一九〇六）七月に認可された西浜港の改築工事である。高松港の第三次拡張工事といふことができる。

西浜港の改築工事の計画は、もっと前よりあった。すでに述べたように、もともと西浜港は漁港であり、三〇〇余艘の漁船が繫留していた。しかし、港内が狭隘なため、その繫留の目的が十分に果たせていなかった。干潮時においては海底が露出するため、港内出入の便を欠き、漁期を失することも少なくなかった。このため、海産業が奨励される中で、漁港の改善が要請されていた。ところが、これまで高松港自体の拡張工事が急がれ、西浜港の改築工事に着手する余裕がなかった。それが、ちょうどこの時期、山陽鉄道が鉄道を高松棧橋までつなぐため、臨港線を敷設しようとして漁業関係者の立ち退き問題が起こった。そこで、懸案の西浜港改築に取りかかり、浚渫土砂で同所沿岸を埋め立て、立ち退きにあった人たちの移転先を供与しようとしたのである。

つまり、西浜港の改築工事は、すでに就航していた岡山—高松間の高松航路、さらに、波音も間近であった宇高航路と鉄道を結ぶため敷設した臨港線が大きな契機となって着工されたものである。工事の概要は、次の通りであった。

- 一 工期 明治三十九年～同四十年
- 二 工事 西浜東突堤 約六三三メートル

浚渫 港内約一七、〇〇〇平方メートルを水深約一メートルに増深
埋立 沿岸約一、〇〇〇平方メートル

こうして改築なった西浜港に対して、藩制時代以来商港として使用されてきた東浜港についても、浚渫工事の要請が続いていた。しかし、こちらの改築はほとんど行われず、高松港全体が近代港湾として発達していく中で、取り残された。

第四次 拡張工事 さらに、明治年間に行われた高松港の拡張工事の最後として、第四次工事がある。それは、これまでの工事の不足を補うものであった。工事の概要は、次の通りであった。

- 一 工期 明治四十年～同四十二年
- 二 工事 浚渫 港内水深すべて約三メートルに増深
埋立 高松城西側の堀、約五、〇〇〇平方メートル

以上のようにして、明治三十年から四十一年までの一二年間の実に長期にわたる高松港の拡張工事は竣工し、ここに高松港は近代港湾として一応の形態を整えるに至った。

鉄道連絡船 就航の経過 それから二年後、明治四十三年（一九一〇）六月十二日、この高松港と宇野港を結ぶ鉄道連絡船が就航することになる。次に、ここに至るまでの道筋をたどってみよう。

そもそも、高松と本州を結ぶ鉄道連絡船は、明治三十年ごろ、讃岐鉄道汽船会社によって始められたのであるが、本格的には、山陽汽船によって開通した。しかし、岡山からの連絡は、岡山駅から京橋まで人力車、京橋船

3 電気鉄道の開通

二つの電気
鉄道の開通

明治四十年代になると、電気鉄道を敷設しようという動きが高まってくる。すでに明治二十年（一八九六）、高松市では、市会において市内鉄道敷設の意見が出ていた。この時はまだ

時期尚早であり、かつ道路の改修に精いっぱいであつたらしく、その後一向に話は進展しなかつたようである。そして、ようやく民間資本によって、二つの電気鉄道敷設の手續きが進められることとなつた。一つは東讃電気鉄道であり、他の一つは高松電気鉄道である。

東讃電気鉄道は、明治四十二年に軌道敷設の特許を受け、四十四年十一月十八日から、今橋―志度間の営業を開始。一方、高松電気鉄道は、明治四十年に軌道敷設の特許を受け、四十五年四月三十日から出晴―長尾間の営業を開始している。ほぼ同時期に開通した両鉄道であるが、その歩んだ道は幾分異なつていたようである。まず、両鉄道とも、高松市付近の道路幅の狭さから、専用軌道を取らざるを得なかつた。それは、「電気鉄道は、戦後の一流行物となり、此処にも電気鉄道彼処にも電気鉄道と至るところ電気鉄道の敷設特許出願を見るに至り、本県の如き左迄世人の注意を引かざりし地方に於いてすら、殆ど同一の線路に向つて数個の出願を見るに至りしとなるが、さて、県内現在の国県道は直ちに電気鉄道敷設の道幅を有するやと言うに、国県道とも広きは三間にしてその狭きものは二間に充たざるものあり、而して電気鉄道の敷設には狭くとも四間以上の道幅あるにあらざれば、電車と他の馬車の往来とは便するを能わざるを以て、実際、電気鉄道敷設するにせば、国県道とも一間乃至二間以上拡張するに非ざれば、使用し得られざる訳なるか、斯くては全然国県道使用に非ざるは勿論たりとて会社の専用路線にも非ず一種奇妙のものとなるべし（後略）」という状態であつた。また、ここに記されているように、両路線とも、複数の路線敷設出願があり、それらの競合の結果、それぞれの鉄道会社に特許が下りたわけである。この競合は、高松―長尾間においてより激烈であつたのであり、こちらの方が交通需要が多かつたものと思われる。なお、この区間で営業していた讃岐馬車は、高松電気軌道営業開始により、車両・馬匹等の施設を当区間から撤退させ、さきに記した阿讃連絡線に充当させることになる。

ところで、これら二つの電気軌道のうち、一足早く開通したのは東讃電気軌道である。しかし、その開通式の新聞紙上における扱いは、それほど大きくなく、あまり熱が入ったものではない。路線工事概況について逐一知らせるでもなく、かなり冷淡な扱いである。同社が政友会系であったためか、あるいはそれほど高松市にとっては、魅力がない路線であったのか、その詳しい理由はわからない。一方、高松電気軌道の開通前後に関する記事は、豊富に現存しており、こちらが高松市民および周辺住民の大きな期待のもとに、誕生したことがうかがわれる。そのような状況であるから、停車場位置の争奪も激烈であった。なかでも、終点の長尾の場合は、西町に設置するか、東町に設置するかで町内で大いに議論が戦わされたらしい。どちらか一方、とりわけ高松市寄りである西町に設置されたのでは、客足が遠のき、東町の繁栄まかりならんということ、東町の有力者は積極的な誘致運動をした。その結果、開業六か月前の明治四十四年九月、「大川郡長尾に於ける高松電鉄停留所位置問題」に関し、東西両町に於て紛議を醸しつつありしが、今回両町に設置することとなり。その位置は東町の方は本社東讃支店北手に、西町の分は木田郡境附近にせり。而して東町を本停留所に充つ（後略）」ということ、ようやく決着をみた。

明治四十五年五月二十九日から三日間、高松電気軌道の開通式が盛大に行われた。開業日より一か月後のこと

である。各停車場では、装飾が凝らされ、さまざまな催し物が開催された。花電車が運転され、開通式の歌まで披露されたのである。

電車開通を祝する歌

いなずまの ちからで はしる かなくるま 人のおもにを かるがると
 またたくひまに 七八さと ひいてかけだす いさましさ
 けぶのかげだにのこさねば しゃくのたねとて ないわいな

路線延長問題と 市内電車の開通

さて、開業後の両会社の営業状態であるが、東讃電気軌道は、開業直後にストライキが発生するなど内紛が絶えず、かなりの損失を出している。その後もみるべき営業成績は上がっていない。それに対し、高松電気軌道の経営は、おおむね順調であった。これが路線拡張に対する意欲の差

となって表れる。すなわち、両会社とも当初は、さらに東讃地方へ路線を延長しようという目論見があった。東讃電気軌道は、志度より白鳥方面へ、高松電気軌道は、長尾よりやはり白鳥方面である。これには、それぞれの地域を鉄道の影響力で発展繁栄させようという前向きな姿勢が読みとれる。しかし、実際に工事が開始されたのは、東讃電気軌道の高松市内線のみであった。

東讃地方へ路線を延長しようとすると、山野を

貫くため工費も相当なものとなり、その地方の人口等を考え合わせると、民間の経営ベースから見て採算の合うものとは思われない。つまり、この方面への延長は不利だという結論に落ち着く。また、当地域の住民の、兩鉄道に対する関心も今一つ薄かったらしい。そこで、高松電気軌道の場合は、既設路線で収益を維持しているということになった。しかし、東讃電気軌道の場合は、既設線だけではすでに収益増を見込めないのであるから、収益の上がる路線を開設し、それにより収益増を図ろうということになった。そこで、東讃電気軌道が注目したが、市内線および琴平方面への路線開設であった。その結果、大正二年（一九一三）十月十五日、今橋―出晴間が、次いで四年四月二十二日、出晴―栗林公園間が開通している。しかし、営業は相変わらず不振で、五年九月三十日、東讃電気軌道は四国水力電気へ吸収合併されることになった。そこで、以後の工事は四国水力電気の手で行われることとなり、翌六

年五月二十日、栗林公園―高松駅間が、同年七月十四日、高松駅―築港間がそれぞれ開通した。

なお、これらの工事は、「軽便鉄道法」により手続きが進められた。「軽便鉄道法」は明治四十三年（一九一〇）四月に公布された法律であり、在来の「私設鉄道法」の鉄道建設の条件を緩和したものである。曲線・勾配の制限も緩やかであり、線路・停車場・標識・車両等の設備も簡便なものでよかった。必要な場合には、許可さえ得れば道路上への敷設も可能であった。運賃率に関しても、最高制限がなかった。政府は、これにより、民間資本の投資しやすい環境を作り、補助金の交付という低位の支出で、小規模で局地的な鉄道建設を、民間資本の手により促進させようとしたのであった。

東讃電気軌道の場合も、これに該当したわけである。

高松琴平電気鉄道の開通

東讃電気軌道も注目したように、高松―琴平間は、私設鉄道にとって大いに有望な路線であった。すでに明治四十二年（一九〇九）、仏生山・滝宮を経由し琴平に至る路線について、東讃電気軌道以外の者からの出願をみている。しかし、同路線の開設が、現実具体的な動きとなって現れてくるのは、大正九年（一九二〇）のことである。

それまで、同路線開設の出願に対して、政府は、その都度不認可の回答を与えてきた。それは、国鉄と高松―琴平間での競争を避けるためだと思われるが、国鉄讃岐線が、多度津より観音寺・川之江へと延長するにつれ、国鉄の主眼は、もっぱら伊予方面への連絡に注がれるようになったのであ

る。これに伴い、かつてドル箱路線であった高松―琴平間は、相対的にその重要度を低下させてゆく。そのような状況の中、政友会系の原敬内閣が組閣されると、政府は交通発達の政策を強力に推進するようになった。その表れの一つが、大正八年新たに公布した「地方鉄道法」である。この法律は、従来の「軽便鉄道法」の基準を若干高め、かつそれまで命令書によって要求していた諸条件を、法律の条文の中に含めたものであって、「軽便鉄道法」の発展形態とみることができよう。しかし、政府の補助金は、軽便鉄道の時代よりもさらに有利な条件で支給されることとなった。高松―琴平間の私設鉄道は、このような機運の下、その開設が実現可能となったわけである。

だが、ようやく鉄道開設の免許を得たものの、第一次大戦後の不況により、琴平電鉄株式会社の創立は一時延期という格好になった。実際に創立したのは、景気がやや回復した大正十三年のことである。そして、十五年十二月二十一日、第一期線として、暫定的に栗林公園―滝宮間が開通の運びとなった。さらに、第二期線として、昭和二年（一九二七）三月十五日、滝宮―琴平間が開通し、これで主要区間は全通した。また、同年四月二十二日、栗林公園―瓦町間が開通し、市内連絡の便宜を良くした。このころになると、鉄道はすでに人々の意識の中に定着し、市民権を獲得していったらしい。滝宮―琴平間開通当時の新聞を見ると、開通式に際しても、かつてのような沿線の熱狂的なお祭り騒ぎは見られず、落ち着いたその影響効果を受け止めようとする様子がうかがえる。

同鉄道は、高松―琴平間を国鉄より四〇〜五〇分速い約一時間で結んだ。高松・琴平の両駅から二〇分ごとに発車し、車両は速力の出る当時新式のボギー式電車を用いていた。料金は国鉄よりもかなり低めに設定しており、競争力は十分であった。なお、同鉄道の基本的な性格は、門前町琴平に至る以上、参拝・観光であることに

は違いないが、それとともに、高松近辺では、通勤・通学輸送を受け持っていた。「この電車の開通によって利益を蒙るものは随分多いが、中でも従来各学校の寄宿舎に入舎している生徒が、この電車開通によって寄宿舎から出て、懐かしい郷里から通学する事ができるので、父兄と共に喜んで」と、いうことである。路線の開設は、高松市の外延的拡張をもたらすことになる。

こうなると、高松市のベッドタウンという構想が生まれてくる。「綾南の沿線、畑田村挿頭丘は全く天与の景勝に富める理想地である。土地高燥、氣候温和にして、北方には崇徳帝を祀れる白峰の連峰を望み、東にははるかに屋島・五剣山を眺め、南は阿讃山脈を控えている。この地原野拓け風光明媚で郊外住宅地として阪神沿線のそれにも劣らぬ理想的絶勝地で、その面積一万二千坪に達し、悉く郊外住宅地として形成すべく新たに南郊田園都市株式会社が生まれ（中略）、この住宅地には既に桜樹数万本とつじを植え大いに風致を添え、なお水道・電灯などの必要品は勿論、テニスコート・玉突場の娯楽設

備を計画している他に、交通上各所に道路を設け、かつ日用品販売所なども設けて、居住者に物品を安価で供給する計画も出来ているが、電車沿線の新住宅地形成は本県下最初の試みである。高松から電車にてこの地まで二十分で到着するから、相当郊外生活者も多くなることであろう」(「香川新報」昭和二年三月十六日)。

第一章 四国の玄関高松

第一節 交通機関の発達と高松

1 幹線鉄道網の建設

讃予線の建設 四国に初めての国鉄、讃岐線が誕生して以来、主要都市間を結ぶ幹線鉄道網の早期建設が急務とされた。現在の予讃本線・土讃本線・高徳本線は、明治末期になっても、讃岐線にあたる部分を除き、まだ着工に至らなかった。また、幹線にあたる路線は、明治三十九年（一九〇六）の鉄道国有化以来、民間の手では部分的にでも建設はできないということになっていった。そのため、同路線にあたる部分に私設鉄道を敷設しようという地元民の出願は、ことごとく許可されなかった。そこで、時の有力者たちは、「鉄道期成同盟会」等の組織を作り、その速成を陳情することに力を注いだ。これに対して、政府は、これら幹線が早急に建設されるべきであることを認めていたが、結局は、予算上の都合により、その着工が遅延していたのである。

そのような状況の下で、大正元年（一九一二）、ようやく多度津―観音寺間が起工された。国鉄は、最初に伊予方面に向けて延長することが決定されたのである。当時の香川県民は、東讃地方は徳島県と、西讃地方は愛媛県と結ぶことをそれぞれ望んでいたのであるが、この起工は、西讃地方の優位をはしなくも示すこととなった。

そして、同区間は、大正二年十二月二十日に開通した。部分開通であるから、国鉄としては、大した意義を持ちえないのであるが、地元では、「(前略) 鉄道は、もとより一地方の占有物に非ずといえども、新線の開通により、直接の利益を受くるは本県なり。而して、従来同一県内にありながら、あたかも他県の如き感をさえ起こさしむる事ありし三豊郡が、この鉄道によりて直接高松市その他の各地と結び付けられたることは、特に祝すべき事なり。三豊郡には隠れた勝景も少なしとせず。観光客の誘引を以て繁栄の一策とする本県は、新線の開通によりて、高松琴平の外に、更に観光者を三豊郡にも誘引するの便を得べく、三豊郡民の希望も、またここに存するとせざるべし(後略)」と、その開通を喜んでいた(『香川新報』大正二年十二月二十日)。

翌大正三年、川之江へ向けて工事が着手された。そして、観音寺―川之江間は、大正五年四月二日開通した。わずかに九々ほどの区間であるが、愛媛県と香川県が初めて鉄道により結び付けられたわけである。また、この開通と同時に、愛媛・香川両県は電話による連絡が可能となった。当時、愛媛県側からは川之江まで、香川県側からは豊浜まで電話線が架設されていたが、「本県愛媛県間は、商業上、唇齒の関係を有し、通信力非常に強大なるにも拘わらず、その間に電話の連絡なきため不便を感じる事一方ならず。両県関係当局こそつてその焦眉の急なるを絶叫し、しばしばその筋へ請願等できうる手段をつくせしも、政府の予算上、財政これを許さざる処となり、数年来の懸案も未だ達す事得ざる次第なるが、四月には讃予連絡鉄道も開通する事として、彼我の関係ますます密接し、その必要いよいよ切なるに至り、(中略) 近来一般人の要望はなほだしく開通期を鶴首して期待しつゝあり」(『香川新報』大正五年三月十八日)、つまり、鉄道路線を利用して電話線を開設したのである。

讃岐線は、伊予三島まで延びた大正六年、開通以来の増収となった。旅客の伸びもさることながら、貨物の伸びが大であった。特に、米・肥料・木材・鉱石・食塩・砂糖・紙類等の輸送量が増加した。これらは、西讃から

東予一帯にかけて生産されていたのである。この後、讃岐線は西へ西へと線路を延ばし、大正十二年名称を讃予線と改め、昭和二年(一九二七)四月三日には、松山市と高松市が鉄道で結ばれた。

四国縦貫鉄道・四国海岸循環鉄道の構想

大正七年(一九一八)に入ると、四国縦貫鉄道および四国海岸循環鉄道の構想が、にわかには活気を帯びてきた。前者は、阿讃山脈を貫き香川・高知両県を、後者は四国の海岸に沿って県庁所在四都市をそれぞれ結び、四国の産業振興を図ろうというものであった。交通発達を政策に掲げた原敬内閣の組閣された年である。

これらは、一見して壮大な構想のようである。しかし、これまで、単独でそれぞれに主張されてきた四国内各部分の路線建設の意見を、ただまとめて一本化したということにすぎない。別に目新しいものではなく、過去にも幾度か提出されてきたものであった。そして、前者はともかくとして、後者については、循環路線を建設する必要性の根拠に乏しいものであった。大正八年二月十九日付『香川新報』に掲載された建議案によると、「四国の海岸を循環する鉄道を敷設し、既成線および既定線と相待ちて、四国における運輸交通の便を全うするは、殖産上経済上並びに国防上極めて必要なりと認め、政府は速やかに適當の計画を確立し、これが建設に着手せられることを望む」ということであるが、それと同じくらいの比重をもって、「四国の海岸を循環する線路中、香川県下高松市より津田町・白鳥本町および徳島県下撫養町を経て、徳島市に至る鉄道は、その沿線一帯における戸口と産業の実況とに鑑み、これが敷設の特に急務なるを認む。政府は、第一着手として、当該線路を開通せられることを望む」とされている。結局は、徳島―高松間路線の早期建設を図ろうという主張であったらしい。

土讃連絡線建設の経緯

大正八年(一九一九)になって、四国縦貫鉄道、すなわち土讃連絡線として、阿讃山脈を越えるいくつかの路線が候補に上がった。それは、次の四線である。

清水越線 高松市から塩江を経て、徳島県脇町に至る路線

曼陀越線 三豊郡観音寺町から徳島県池田町に至る路線

猪の鼻線 琴平町から徳島県池田町に至る路線

塩入線 同 右

これらの内、高松市としては、清水越線に最も期待をかけていたのである。清水越線の構想は古く、その最初の出現は明治二十二年（一八八九）のことである。この時は、清水峠を越える難工事ゆえに、その建設費が当時としては法外に高くつくため、しばらくして自然消滅してしまった。それが、日清戦争後の二十九年からの第二次私設鉄道勃興期に、再び浮上してきた。この時は、讃阿鉄道として香川郡の有志から、また、海南鉄道として徳島県側の有志からの出願の動きがあった。しかし、両者は自発的に競合を不利益と判断し、合併して海南鉄道として出願をなすこととなった。この区間には、そのころ阿讃新道も開鑿中であり、交通需要は非常に大きかったのである。したがって、建設費は高くとも、その開通の暁には十分な開発利益が見込めるものとして、出願されたのであろう。しかし、この海南鉄道の建設は、三十年本免許を受けた後、折からの不況のため着工を見合わせているうちに、免許の有効期限を過ぎ、無に帰してしまった。

その後しばらく、この区間に路線を建設しようという具体的な動きはなかった。それが大正八年（一九一九）に至り、政府の手による土讃連絡線工事が決定的になると、それに便乗する形で、三度目の浮上をしてきた。この路線が繰り返し候補にのぼるのは、もともと、徳島県と結び付くことのみを主眼においた路線であったが、徳島県を経て高知県と連絡することも不可能ではなかったからである。だが、清水越線は、分が悪かったといえよう。確かに、清水越線は、より急峻な地帯を通過する他の三つの競合路線と比較して工費が安く、また、経済的

にみても一番有望な路線ではあったのだが、政府の着眼点は、むしろ、いったん事があった際、軍事上いかに素早く兵員を輸送しうるかというところにあったのである。そこで、重視されたのは、各軍隊の所在位置に外ならない。つまり、高知から善通寺・丸亀に至る際、遠回りとなる清水越線は、その見地から政府の構想と合致していなかったのである。この後、あれほど熱を帯びて論じられてきた清水越線は、発起する者もとどえた。やっと大正十四年になって、阿讃中央鉄道および阿讃中央電鉄が「軽便鉄道法」により出願し、先願の前者に許可がおりたが、工事はなされずじまい。昭和四年（一九二九）に中間地となる塩江まで、温泉鉄道が開通したのみであった。

そこで、残る曼陀越線・猪の鼻線・塩入線の三線の競合となったが、路線建設を決定する鉄道会議において、一時は曼陀越線の優位が伝えられた。同路線は、明治三十五年（一九〇二）に、清水越線・猪の鼻線とともに一度測量されたこともあるが、工費は猪の鼻線と大同小異、また軍事上大したメリットもないことから、この背景には、かなりの政治的運動があったのであろう。高松としては、高知からの産物が、丸亀・多度津に直行する可能性の強い他の二線よりも、整備された港のない観音寺を経て高松へ流れる可能性の強い曼陀越線を、どちらかといえば歓迎していた。しかし、これに慌てたのは琴平である。伊予方面へ国鉄が延長するにつれ、多度津―琴平間は支線のような状態となってきたから、ここで観音寺に線路がついてしまうと、同区間はいわば盲腸線となってしまう、素通りされた琴平は、町が衰退してしまうこととなる。そうなるとは一大事だったので、こちらもかなりな政治的運動を展開した。そのかいあってか、土讃連絡線は、明治二十五年の「鉄道敷設法」以来もとの計画区間たる琴平―阿波池田間に決定。残るは、猪の鼻線・塩入線の選択だけとなった。どちらの路線をとるにしても、山越えのため、沿線には人家もまばらで、格別の不都合を生じるころはなかった。純粹に技術

的な見地から、最終的に猪の鼻線と決定された。

土讃連絡線の起工は大正九年、多大な経費と犠牲を払って国境の猪の鼻^{いのび}隧道が貫通し、池田まで延長されたのが昭和四年（一九二九）四月二十八日、高知方面からの路線と接続したのは、昭和十年十一月二十八日のことであつた。

高德線建設の経緯

一方、四国海岸循環鉄道のうち、徳島—高松間路線についてはどうだったであろうか。この時は、阿讃鉄道という名称が与えられていたが、この名称は場合によっては清水越線にも使われており、両線は一時競合の関係にあつた。とはいっても出願上の競合ではなく、高松市から見ても、阿波のどの地点を重視するかという発想上の相違に基づいていた。すなわち、清水越線が徳島市との連絡を重視していたのに対し、海岸回りの路線は徳島市ではなく、そこに至るまでの中間地たる撫養町を重視していたのである。後者は、撫養町の有志から発起されたもので、当時撫養はかなり大きな商業町であつて、徳島市と競合関係にあり、高松と結ぶことでその経済力の一層の増大を企図していたのである。

しかし、長尾と志度のどちらを経由するかという路線の選定および本社の位置に関して、撫養の発起人と高松の発起人との間で意見の相違があつた。互いに譲らず交渉は決裂。両者は、それぞれ阿讃鉄道・香徳鉄道として、競合して出願をすることとなつた。香川県庁が、妥協案を提示して仲裁を試みたが、容易に折り合なかつた。結局、明治三十一年、阿讃鉄道の方に仮免許が公布され、こちらに軍配が上がることとなつた。高松としては、主導権を相手方に握られ、面白くなかつたものと見え、新聞では、「路線工事に、いつから、どちらより着手するのか」などと催促の文言が見られる。阿讃鉄道は、明治三十三年、問題を抱えながらもかくも創立総

会を開き、第一期線として高松—引田間の工事が決定された。

しかし、日露戦争の影響も受けて、本免許は一向におりないまま、明治三十九年の鉄道国有化を迎えてしまつた。この時、同路線は、政府による敷設の必要性を認められておらず、「鉄道敷設法」による予定線ではなかつた。経済情勢が厳しいおり、政府による同路線の買い上げを半ば期待していた同社幹部は、また一から出直さねばならなかつた。そして、翌四十年本免許を受け、四十一年より、株式の払込金を額面の一〇分の一にまで下げて募集した。しかし、予定していた払込額に達せず、阿讃鉄道株式会社は、同年五月九日に解散してしまつた。その後、同計画路線中、高松—志度間には東讃電気軌道が、高松—長尾間には高松電気軌道が、それぞれ路線敷設の特許を受け、営業を開始している。

それが、この時期再び、政府に対する建設速成の請願という形で持ち上がった。運動の主体は大川郡であつた。今回は、政府も比較的に好意的であり、事は存外スムーズに進展するかにみえた。ところが、大正九年（一九二〇）二月、審議途上で議会が解散してしまい、一時は宙に浮いた格好となつた。そして、最終的に敷設が決定したのは、同年七月のことであつた。

しかし、解決すべき問題が山積していた。長尾経由とするか、あるいは志度経由とするかということ、高松市内の通過予定地の買収、栗林駅の設置などである。そのため、同路線の工事は大幅に遅延した。その上、関東大震災による復旧に政府財政が割かれたため、それまでにあらかた竣工していた高松—志度間より以東の区間は、一時工事の中止が伝えられる有様であつた。地元選出の議員連が請願に請願を重ね、やつとこのことで、高松—志度間が開通をみたのは、大正十四年八月一日のこと。当時の名称は「香徳」線（いつのまにか、「高德」線となる）であつた。

開通当時設置された駅は、屋島および志度。運賃は、高松―屋島間が一五銭であり、四国水力電気（大正五年東讃電気軌道と合併）の二九銭よりもかなり安く、日に七往復の列車が走った。その年の十二月二十一日、ようやく、地元有志による土地の寄付により、栗林駅が開業した。当時、比較的開発の遅れていた高松市南部の発展を期して、住民がさかんに運動した結果であり、請願を始めて約四年の後に竣工したものである。翌十五年三月二十一日、高德線は讃岐津田まで延長された。引田まで延長されたのが昭和四年四月十五日、徳島市まで到達したのは十年三月二十日であった。

鉄道利用状況 昭和五年（一九三〇）の子讃（同年四月一日より増収の努力）り讃予を改称）・高德両線の貨物取り扱い収入は、

慢性的不況のため年々減少の一端をたどっている。集散高の多い駅順に記載すると、高松・丸亀・松山・坂出・観音寺・西条・今治・三島・郡中・豊浜となる。取扱貨物は、米・麦・紙・綿糸布・煙草・材木・石炭・食塩・木炭・牛・果実（みかん）であった。総じて、第一次産品である。また、翌六年より、栗林・高松發送の紙類と伊予みかんについては、輸送賃を割引して、競合の海運業者からシェアを奪いとりうとしていた。当時、伊予みかんは非常な豊作であって、アメリカにまで輸出を試みる状況だったのである。その他の貨物託送についても逐次改善されていた。

次に、旅客の輸送状況についてである。昭和五年に鉄道省が行った旅客交通量調査により、高松関係の路線の乗車効率（実際の乗車人員／収容定員）を記載すると、高松―多度津間で、二等車が〇・〇九、三等車が〇・五七であり、高松―引田間で、二等車が〇・一〇、三等車が〇・五〇であった。これは、ガラ空きとはいわぬまでも、とても採算の取れる状態ではなかった。苦勞の末に、その開通が実現した高德線の一日平均乗客数は、八年の時点の実数でいえば、わずかに一三八人である。これでは、一体何のために鉄道を導入したのかわからない。この状況は、高德線全通後に少しは改善されたようであるが、当地にとってはその利用というよりも、とにかく鉄道が敷設されるということの方に、主たる関心があったのではなからうか。

しかし、国鉄としては、収益を上げなければならないので必死である。高德線の利用率を向上しようと、昭和六年ガソリンカーを導入し、運転回数をふやす計画を立てた。同時に簡易駅を設けて、利便を図ろうということになった。その候補に上がったのは、高松西口（西浜グラウンド付近）・栗林公園前・八栗口・神前等である。しかし、この計画は進展せず、八年に、改めて予讃線の高松―琴平間を合わせて計画が立てられている。結局これは、三年後の十一年より高松―多度津間（少し遅れて琴平まで延長）、高松―三本松間に運転の実現をみた。発案から実行までに、一体いかなる過程を経たのか、非常に興味深いことである。

この時期、国鉄では、増収や合理化のためにさまざまな試みがなされている。団体割引率の引き下げ・周遊券の発売・鉄道納涼船の運航・列車のスピードアップ・編成の縮小・電灯の節約等である。これらを見るにつけ、現在のJRと、その置かれた状況がよく似ていることに驚くのである。

第四章 高松飛行場の建設と郷土防衛

第一節 高松飛行場の建設

林村に陸軍 太平洋戦争で日本軍が次第に敗色を強め、本土空襲も激化するに及んで、陸軍は急に木田郡飛行場建設 林村を中心とする一町三村にわたる広範囲の用地に飛行場を造る方針を決めた。昭和十九年（一九四四）一月二十三日、県庁に通達があり、同時に林村に対しても連絡があった。まったく「寝耳に水」の林村では対応に苦慮した。この驚きの様子について、当時の助役宮井政雄は、『昭和五十年史』（四国新聞社編）の「証言」の中で次のように述べている。

「陸軍省航空本部係官が県庁から林村へ飛行場を設置する旨重要連絡があった。これを受けた三宅信夫村長の顔面は蒼白となり、ただ一言『困ったことになった』ともらすのみであった。……二十五日には早くも噂が流れ、関係者は食事がノドを通らないほどで、一方では役場は関係地の調査でいよいよ忙しくなった。」

一月二十八日（旧正月二日前）、林国民学校に関係者を集め、軍関係者から立ち退きを承諾してほしい旨の話があった。軍の命令は絶対で、太平洋の戦局悪化のなか、出席者四〇〇人はだれ一人として反対せず、場内は寂として声なく悲痛な空気があふれた。戦争遂行のためなので反対する者はいないが、父祖伝来の田地と別れ、住み慣れた家屋との惜別の情がこみあげてきて、みんな歯をくいしばるだけだった。林農業会長の真鍋亀太郎が、「戦

争に勝つために血涙をのんで協力しよう」と発言。移転先についてはできるだけ援助してほしいと要請することで、その日のうちに承諾書に調印せざるを得なかった。

二月一日、小菅知事・坂本経済部長が来村。関係者の協力に感謝し、必要な物資などについて最大限の協力をする。答えた。なお、一説では、当初、軍は高松港の一部を埋め立てて飛行場を造る案を示したが、狭いうえ、小菅知事が強く反対したため取りやめられたといわれる。

林村は、古代の条里制遺構があり、古地図とのからみで、古代史上注目されていたが、村の破壊で遺構がことごとくなくなっていた。

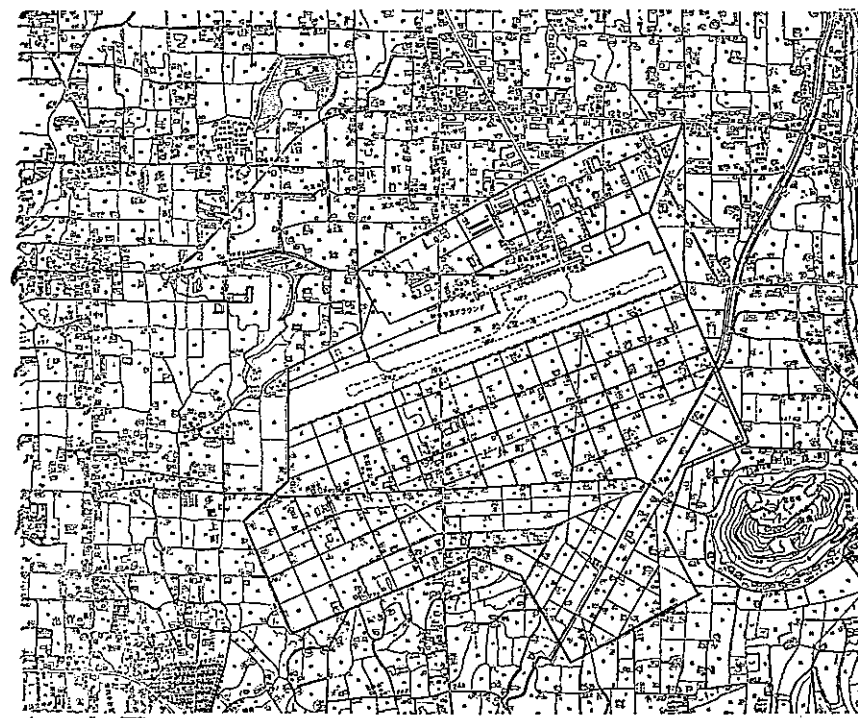
林村で二七五戸 事態は急を要するので、承諾次第移転作業にかかった。林村の六〇〇戸のうち移転対象はが立ち退き対象 二七五戸に達し、対象面積は一八〇ヘクタールに及んだ。また、一二社寺が対象に入った。一町三村を合わすと必要面積は二七〇ヘクタールに及んだが、特に林村は村の半分近くが消滅することになり、村の存立にかかわるべきことであった。

役場では臨時職員五人を入れ、部落会長による緊急対策委員会を作り、土地買収・資材対応・業者関係・勤労奉仕受け入れ・移転先あっせんなどに当たった。日夜の努力にもかかわらず五〇戸ほどが移転先が見つからず苦労した。そして、二月、三月と移転は本格化、県下各地からの勤労奉仕隊によって超スピードで行われた。運搬は荷車だけで人海戦術であった。

十字形に大滑走路の建設を着手

土地買収は、普通上田一ヘクタール当たり一、四四〇円とした。内五〇〇円は香川独自の甘土料としてみとめられた。しかし、一時に移転者が押しかけたため、林周辺の地価が急騰し

た。土地、家ごとの買収なので庭石とか庭木も計算に入れた。ただ移転先は、軍がめんどろをみなかったのです



高松飛行場(軍用)の計画区域

第21図 高松飛行場概念図

いぶん苦勞したが、村外移転者は一一八戸であった。

移転先は林村以外では多肥村がいちばん多く三四戸、次いで高松市・香川郡・木田郡などの親類をたよっていく人もいた。神社・仏閣のうち拝師神社と岩田神社は、近くの鹿島神社に合祀し、氏子たちが三宮神社とした。

勤勞奉仕隊に

林村の飛行

二万人の市民

場建設による

民家移転は、林村唯一のトラックが軍に徴用されたため、勤勞奉仕にたよった。三月十八日から四月三十日まで、高松市民一万六、一三二人が奉仕作業に出た。これらの勤勞奉仕は、市民だけで一日平均三七八人、実際には香川・木

田郡の町村からも勤勞奉仕隊が出たので、一日平均五〇〇〜六〇〇人は出たもよう。形は奉仕だが、隣組ごとに割り当てられ、老いも若きも男女を問わず出かけていった。

四月ごろには一日一、〇〇〇人に及ぶ人たちが出勤したといわれている。学校生徒のほか軍人や当時の朝鮮半島の人もも駆り出された。家屋立ち退きのところから順次測量され、直ちに十字路の滑走路を造ることになった。飛行場の広さ二七〇ヘクタールは、今日の高松空港の八倍の広さ。由良山をはさんで東西と南北の滑走路を計画、東西方向は八月完成をめざした。本格的な工事は立ち退きの完了した六月からなので、二か月の突貫工事だった。

当初、民間業者で工事をしていたが、戦局の悪化に伴い、緊急性を増し、五月中旬、伊丹飛行場の第一四一野戦飛行場設定隊二〇〇人が来村、軍直営で工事を進めた。

滑走路には由良山の石を敷き、ローラーで圧し、粘土をのせしめつけるというもので幅一五メートル、長さ八〇〇メートルの滑走路を造った。

まだ十分整地できていないのに、九月には三重県の明野陸軍飛行場から隊員が来、十月には陸士五七期・少年飛行兵一三期の搭乗員一〇〇人が来て、明野飛行隊高松隊が開隊、射撃訓練を始めた。間もなく明野飛行学校が明野教導飛行師団となると、高松飛行場も訓練用飛行場から作戦飛行場となってしまった。

高松飛行場 防衛の部隊

高松飛行場の対空射撃部隊として独立高射機砲隊第五九中隊、第六〇中隊が、昭和二十年六月に配置された。同部隊は飛行場周辺のほか、由良山・日山・大池などに高射

砲陣地を設けた(しかし、七月四日の高松空襲では一〜二門が発射されただけでほとんど役に立たなかった)。

また、対空無線部隊が、浅野村に本部を置き飛行場一帯に展開した。この外、航空通信隊が高松市西春日町の小

山周辺に展開した。

さらに、防空監視隊・高射砲隊・照空隊が配置されたが、実戦部隊の飛行戦隊を守るためであった。

林が第二〇戦 昭和二十年七月十八日、三重県の明野教導飛行師團飛行集団に 団は、本土決戦に備え、第二〇戦闘飛行集団となり、高松に移駐した。集団は青木少将以下、高松市の鷺田公会堂に本部を置いた。しかし同月三十一日、第一〇〇飛行団と交代、隷下の第一〇一戦隊が移転を完了したのは八月十二日であった。第一〇一戦隊の主力は四式戦闘機「疾風」だが、沖繩戦で消耗してその補充に手間どった。主任務は、本土決戦の特攻機援護で、任務終了のちは自らも特攻をする予定であった。終戦時戦闘機の保有機数は、淡路にいた第一〇三戦隊のものを加え、練習機を入れても二四機しかなかった。

沖繩特攻の
振武隊出撃

昭和二十年三月二十三日からの沖繩戦は、六月二十三日組織的戦闘を終えるが、この特攻戦で陸海軍合わせて二、〇〇〇人が体当たりを敢行して散華した。このなかには高松飛行場で訓練中に特攻隊に志願した者もかなりいた。特に少年飛行兵は、全員戦死したといわれている。

出撃の決まった将兵は、まず仏生山町の観翠（料亭）で送別の宴を催し、知覧を経て沖繩に向かったという。
本土決戦用に
飛行機を秘匿

昭和二十年（一九四五）二月、陸軍の最高指導方針により、本土決戦用として、訓練に差し支えない範囲内で飛行機を隠すことになった。

由良山には格納庫が造られ、飛行場からタコの足のよう誘導路が造られた。また、一〇台も離れた屋島神社参道の松並木・太田上町の広田神社・一宮村の香東川河原・木太町の大池周辺などの松林の中におおいをして隠した。九七式・四式戦闘機、双発連絡機などで、数十機に及んだ。

一方、秘匿と同時に、敵の目をごまかすために木や竹で模擬飛行機を作った。これは近郊の国民学校でつくったもので、実物そっくりに作りカムフラージュした。七月二十四日にはこの模擬飛行機が敵の銃撃を受け炎上している。