

第八節 交通網の整備と発展

一、日本国有鉄道

鉄道の国有化 明治三十九年十二月一日、それまで山陽鉄道会社が所有して経営にあたっていた同社讃岐線の鉄道（高松・琴平間）を、「鉄道国有法」（明治三十九年三月三十一日公布）の規定によって、国が買収したのが四国における「国有鉄道」の始まりである。

この讃岐線は、明治二十二年五月二十三日に、讃岐鉄道会社が多度津を起点に丸亀と琴平間（一五・五詰）を、さらに同三十年二月に丸亀・高松間（二七・七詰）を延長して営業していたものを、同三十七年十二月一日に山陽鉄道会社によって買収され、同社の讃岐線として経営されていた。

国有化のあと讃岐線は、通信省鉄道作業局に移管されたが、翌四十年七月一日に「帝国鉄道庁広島営業事務所多度津派出所」が設置され、同派出所が管理することとなった。しかし、その翌年には帝国鉄道庁が廃止され、新しく内閣直属の鉄道院が誕生し、多度津派出所は、神戸に本局を置く西部鉄道管理局多度津出張所と改称された。出張所には、庶務、経理、建設、運輸、保線の五掛が置かれた。

宇高航路の開設 明治四十三年六月十二日、宇野線が開通して、宇野と高松港の間に鉄道の連絡船が運航

を始めた。就航した旅客船は「玉藻丸」と「児島丸」で、いずれも二二四ト、乗客定員一四六名だった。

宇野線開通と宇高航路就航の祝賀会は、同日宇野側で鉄道院、岡山、香川両県知事ら関係者が出席して盛大な式典が行われたが、翌十三日には、高松側でも高松築港十周年記念を兼ねた祝賀会が開催された。

その席上、高松市長鈴木幾次郎は、

多年の宿願たりし対岸宇野線鉄道工事成り、高松停車場の移転またほとんどその工事を竣え、岡山、高松間の連絡に対してはすでに昨日をもつて盛大なる式典を挙行せらる。思ふに高松新停車場は将来四国鉄道の中核たるべく、

連絡の開通は真に本土四国交通の一新の元なれば将来地方産

業の勃興と民人の福利を増進するやあえて喋々を要せず

（『香川新報』
明治四三・六・一四）

と、式辞の中で宇高航路の意義を述べている。

宇高航路は、高松市が香川県の交通の中心点というよりも、むしろ四国の玄関であるという認識を確かなものにしたが、それを不変なものにしたのは、連絡船就航の直後七月一日に完成した新しい高松駅（現在の浜ノ町付近）であった。

新高松駅

それまでの高松駅は「西浜ステーション」と呼ばれ、讃岐鉄道会社が明治三十年に丸亀・高松間を開業したとき香川郡宮脇村西浜（現在の扇町二丁目、県立盲学校付近）に建てた

木造平屋日本瓦ぶきの小さなものだった。

駅が市内や高松港と離れていたため人力車がその間を往復した。駅から築港までの車代は一〇銭であった。この不便を解消して連絡船との接続を便利にするため、西浜から線路を延長し、宇高航路の就航にあわせて新駅舎の工事が進められたのである。

高松駅は、関西ではじめてという木造二階建て、延べ一四五〇平方メートル、歐風のモダンなもので、ひところは見物客があとをたたく、高松の新名所とさわがれたほどであった。

駅の大きさや駅前広場の広大さに市民はびっくりしたというこの駅舎は、南向きの玄関中央の出札口をはさんで東側に三等、西側に二等の立派な待合所があって、貴賓室も別に設けられていた。

そして二階には多度津から移転した西部鉄道管理局多度津出張所が入り「高松出張所」と改称された。建設費は五万円だった。

そのころの高松駅前には、大阪商船の建物を中心に、高松名物かわらせんべいのしにせや土産物屋が五、六軒あるのみで、西の丸町一帯は堀川を埋立てたばかりでさびしい原っぱの中に専売局と刑務所の建物があった。その後、高松城の外堀の一部が埋立てられ棧橋通りができた。明治四十四年十一月には、高松市が所有した棧橋の横に、鉄道専用の棧橋も完成して、高松駅（以降本駅と呼ぶ）と棧橋駅間にも列車が乗り入れられるようになり、連絡船への乗り継ぎ客は便利となった。

西へ延びた鉄道（予讃線） 明治四十五年四月に鉄道院は多度津に「建設事務所」を置いた。これは前

年衆議院において多度津・松山間の鉄道敷設に関する議案が可決、翌四十五年に法律第二号で多度津・川之江間が第一期線に指定され、以降五か年間の継続事業（予算二二〇万円）として、着工の運びとなったためである。

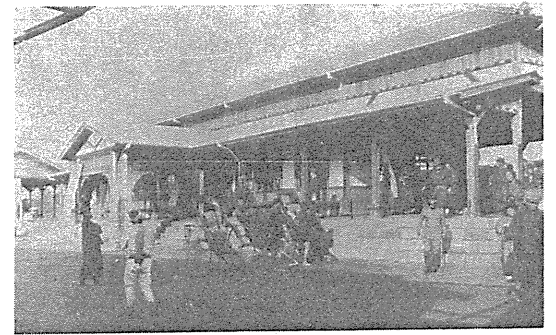
高松と松山を結ぶ鉄道敷設計画は、明治二十五年に公布された「鉄道敷設法」で、四国の予定線の一つとして「香川県下多度津ヨリ愛媛県下今治ヲ経テ松山ニ至ル鉄道」としてすでに決定されており、明治三十年には、当時の讃岐鉄道会社の多度津駅と伊予鉄道の松山駅を結ぶ私設の「四国鉄道」に免許が下付されていたが、この会社は翌年解散するといった経緯もあっただけに、今回の決定は両県民にとって期待は大きかった。

明治四十五年十月にまず多度津・観音寺間の起工を行い、大正二年十二月に開通。同五年四月には観音寺・川之江間が開通した。これが四国における国有化後はじめての鉄道建設工事で、それに要した経費は約一六五万円だった。

その後、線路は西へ向かって延びつづけ、部分開業を行いながら大正十年六月に西条、同十三年二月今治、同十五年伊予北条まで開通。念願の松山まで線路が全通したのは昭和

二年四月三日である。明治二十五年の「鉄道敷設法」公布以来実に三十五年を経ての実現だった。

宿願の達成を、愛媛県の地元紙『海南新聞』は、「長い間、真に長い間、わが愛媛県民のひとしく待ちあぐんだ国鉄松山線はついに本日其開通式を挙げた。沿道二市三十四ヶ町村の住民は素より全県民はその老いたると若きとを問はず、その富めると貧しきを問はずみな押へ切れぬよろこびの情に胸踊らせて今こそ、歓呼の声をふりしぼつてゐる」と、巻頭によるこびの言葉を掲げ、また、同日付の『香川新報』は、「伊予と讃岐の二大都市を結びつける四国北岸交通の大動脈は伊予北条松山間開通に依つてけふから全通したそして交通文化の使命は有意義に果たした交通運輸に一大革新を与へ完全なる機能をけふから發揮して行くのである」と、全通の重要な意義を述べている。



丸亀停車場 (写真53)

讃岐線の延長として西へ発展していったこの線路は、大正十二年十月に「讃岐線」から「讃予線」に改められるが、松山まで全通後の昭和五年四月に「予讃線」と改称された。呼称がお隣りの「山陽線」とまぎらわしかったためだといわれているが定かではない。

高德線の開通 高松市と徳島市を結ぶ鉄道の構想は、明治二十九年に高松の鈴木伝五郎らが発起した「香徳鉄道」や同年撫養（現鳴門市）の天羽俊二らの「阿讃鉄道会社」があったが、いずれも実現には至らず幻の鉄道に終わった。

しかし、東讃地域の住民に鉄道建設への意欲を高めたことは事実であった。そうした中で大正六年十二月に、大川郡会を中心に「阿讃鉄道東讃線期成同盟会」を結成、高松市、徳島市、撫養町に呼びかけて国会請願を繰り返した。

その結果、大正九年の第四十三特別議会で、九か年継続事業（予算七四五万円）の軽便鉄道として予算案が成立し、翌十年に予算案を組み替えて本決まりとなった。

高德線の建設は、多度津建設事務所が所管し、同九年九月に高松・志度間の測量に着手、工事は十二年一月から始まり十四年八月高松・志度間が開通。以降十五年三月には讃岐津田、さらに昭和三年四月には引田まで延長した。

だが、昭和初めの不景気のおおりで政府予算が三回も繰り延べとなつたことから、工事が再開されたのは同七年の春のことである。

高德線の建設工事は難航をきわめたが、特に阿讃県境の大坂山トンネルと吉野川鉄橋の架橋は二大難工事だった。まず、大坂山トンネル（九七八竪）は、同七年八月に香川県側、同十月に徳島県側の南北両方から掘り進められたが、予想以上に地質が硬くて、機械で掘っても一日に二竪がやっとだった。その上、地下湧水に苦しめられ手のつけられないこともたびたびだったが、九年五月に大坂山トンネルは貫通した。

一方、吉野川鉄橋（九五一竪）は、七年十月に着工、翌八年十月に

猪ノ鼻トンネル貫通を報ずる『香川新報』
(大12・9・21) (写真54)

完成した。なにしろ川床を八咫も掘り下げて基礎コンクリートを注入するという先進工法の粋を駆使しての架橋工事であった。

そして高徳線が全通したのは十年三月二十日、さきに大川郡会を中核に「阿讃鉄道東讃線期成同盟会」を結成以来十七年余り、高松・徳島間（七四七）がレールで結ばれたのである。総工費は六七八万円だった。

四国縦断鉄道・土讃線 四国鉄道の黄金時代ともいえる大正末期から昭和初期に、香川県から徳島と高知の三県を結んだ、いわゆる四国を縦断して走る土讃線の開通がある。

この路線が特に注目されたのは、予讃線のように平地の鉄道建設ではなく、四国でも名立たる猪ノ鼻峠を征服する難工事をやりとげたことである。

大正八年三月、土讃線琴平・土佐山田間が法律第二〇号で第一期線に追加され、多度津建設事務所に編入された。

そして同十二年四月、高知県下東豊永で工事を二つに区分して、琴平・東豊永間（六五七）を「土讃北線」、土佐山田・東豊永間（三五七）を「土讃南線」と称し、北線は琴平から大正九年三月に、南線は同十五年二月に着工、以来南北両方面から建設工事が進められた。

まず、琴平・讃岐財田間が工費一三〇万円で同十二年五月に開通。そして最大の難関であった猪ノ鼻トンネル（三八四五）を貫く讃岐財田・阿波池田間の工事は、大正九年一月に測量にかかり、同十一年十月に着工、昭

和四年四月に開通した。わずか一九・七誌に六年六か月の歳月を要した。工費八〇〇万円、工事中の犠牲者は死者一〇人、負傷者二〇〇〇人に及び、四国の鉄道建設史のなかでも最大の難工事だった。

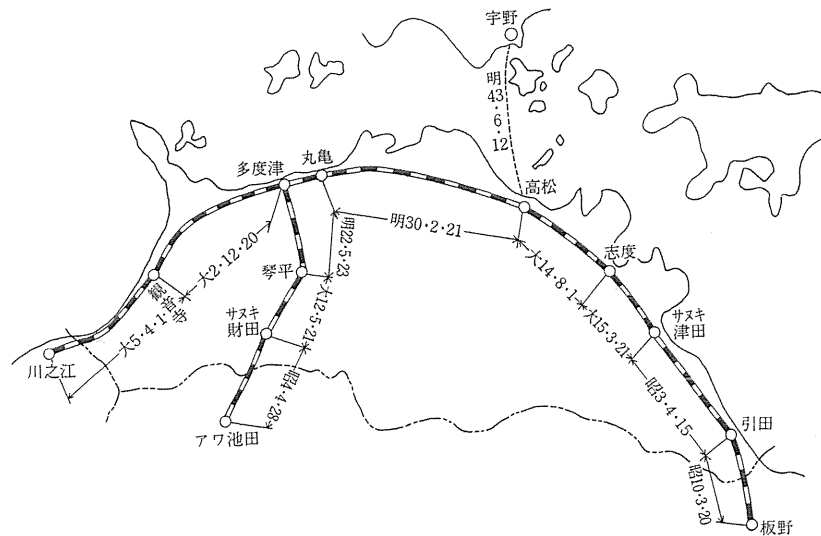
この北と南の双方から進められた土讃線の建設工事が小歩危、大歩危の峡谷で接続して高松・高知間が全通したのは昭和十年十一月二十八日だった。この時、高知県は初めて「陸の孤島」の汚名を返上したのである。

省営バス 国鉄自動車は、その草分けが鉄道省時代であったところから「省営バス」の名で親しまれた。

香川県下に省営バスが登場したのは昭和十一年二月、西讃線観音寺・琴平間（一八七）の開業である。その後豊浜・財田大野、一の谷・普通寺、普通寺・仁尾、観音寺・仁尾間の路線が順次営業を始めた。

国鉄の自動車経営は、昭和四年に鉄道大臣の諮問機関である「自動車交通網調査委員会」の答申に基づき、民営バス業者への圧迫を避けるために先行（鉄道予定線に該当する路線）、代行（鉄道、軌道の既成線に連絡する

図13 香川県の鉄道開通年次



路線)、短絡(鉄道、軌道に対する補助的路線)、培養(鉄道、軌道に対する培養的路線)の四原則を前提にして、はじめて認可され開業が許されたので、県下の民営バス業者とのトラブルはなかった。

省営バス路線が東讃、中讃には皆無で、西讃のみに路線をもつたのは、前者には、すでに民営の電車、バス等の交通網が発達していたのに対して、三豊郡を中心とする西讃地域の後者には民営路線の基盤が弱かったことから、鉄道の補助的機能を省営バスが果たし、地域住民の足の役割りを担ったのである。

戦時下の輸送体制 日中戦争が本格的に拡大していった昭和十二年ごろから、鉄道輸送にも「非常時」の名のもとに、その輸送の内容が大きく変化してくる。

それは軍用艦船や飛行機の動力源であるガソリンの統制を皮切りに、軍事輸送に船舶が徴発され、船腹の不足は、それまで船舶や自動車によって輸送されていた旅客や貨物を鉄道輸送に切り替え、加えて外地へ敷設した鉄道輸送を補うために「供出」というかたちで建設資材や車両を戦地へ持ち出した。これは国鉄にとどまらず民営の電車、バスにおいても同じだった。

このことは増加の一途をたどる客貨輸送をパニック状態に追いこんだ。一例をあげると宇高航路は増えつづける貨物をさばくために、増便だけでは手がつけられず他の航路から貨物船の応援を求めたり、また旅客船を休航させて乗組員を貨物輸送に振り向けるなど、夜を徹しての二十四時間フル運航が繰り返されるありさまだったという。

一方、戦局は日を追って熾烈化していったが、昭和十七年九月、それまでの出張所制を廃止、広島鉄道局高松管理部と改め、また四国島内の鉄道車両の保守を一手に引受ける多度津工場は「工機部」と名称変更され、職場がそれぞれ軍隊化されて、指示、伝達の書類も「高松管理部報」から「高松管理部隊報」と、部隊長名で発せられるようになった。

このころから召集されて職場を去った職員補充のため女子職員が採用された。高等女学校卒業以上で三十歳以下、もしくは国民学校高等科修了の三十五歳以下の独身女性が採用の条件だった。彼女らはモンペ姿に戦闘帽で鉄道輸送の任に任じたが、戦争終末期には四国管内で一五〇〇人をこえていたといわれている。

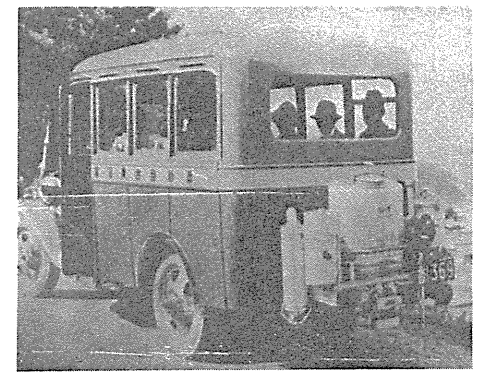
同二十年六月、それまで広島鉄道局管下にあった高松管理部は格上げされて「四国鉄道局」として独立した。本土決戦を想定して、自主的運営を図るため、初代局長に愛媛県出身の井上禎一が就任したが、単に組織を変更しただけでなかった。

そして七月三日の徳島市を皮切りに翌四日には高松と高知、さらに同月二十六日には松山市があいついで戦災で焼け野原となった。さいわい高松駅は焼失をまぬがれたものの、四国各地で鉄道は大きな被害を受け、やがて八月十五日の敗戦の日を迎えた。その日も四国の鉄道は走り続けていた。

一、私鉄の経営

東讃電気軌道

汽車が文明開化を代表する明治の乗り物なら、電車は大正時代の庶民の「足」の花形とい



木炭バス (写真56)

えよう。

香川県下に電車がお目見得したのは明治四十四年十一月、東讃電気軌道株式会社による高松（今橋）・志度間（一一・一誌）の開業がその草分けである。運賃は一区三銭で志度まで一九銭だった。

本社を今橋駅に置いたこの会社は、電車のほかに発電所も経営して一般民家への電灯用電力も供給していた。その後、当時有力な電灯会社であった四国水力電気株式会社（現在の四国電力）と大正五年九月に合併

するが、東讃電気軌道時代に今橋から出晴を経て栗林公園の北門前までの線路（二・二五誌）を開業しており、合併後は四国水力の電車部門として、翌六年には公園北門から五番丁・法泉寺前・広場・高松駅・築港（二・二九誌）までの市内路面電車を開通させた。

この電車は最初単線で運転していたが、昭和三年に複線化する。しかし同二十年七月の戦災で焼滅、瓦町から公園北門・築港までの市内線は取りはらわれて、いまその姿を見ることはできない。

一区間大人一銭、子供五厘の運賃であったところから市民からは「一銭電車」の名で親しまれたという。

高松電気軌道 東讃電気軌道が開業した翌明治四十五年四月、こんどは高松電気軌道株式会社によって、高松（出晴）・長尾間（一四・五二誌）の営業が開始された。停車場は一九か所、午前六時から三〇分ごとに午後九時の終便まで運転、所要時間五六分、運賃は一区間三銭で高松・長尾間二一銭だった。

この電車は、旅客とは別に一般貨物の取扱いを行ったところから長尾、平木あたりの商店主に商品輸送の便がかわれて好評をよんだ。貨物運賃は六〇^キにつき四銭、一^ト四二銭だった。

琴平電鉄 大正十五年十二月、かねて大西虎之介らによって工事が急がれていた琴平電鉄株式会社の栗林公園・滝宮間（一七・八誌）が開通した。開業直後に大正天皇が崩御され、年明けて昭和二年三月には滝宮・琴平間（一一・三誌）が、同年四月には栗林公園・高松（現在の瓦町駅）（二・二誌）が開業して、高松・琴平間の全線が開通した。

琴平電鉄のねらいは、香川県の中心高松市と「さぬきのこんびらさん」で全国的に知られている琴平の町とを結び、讃岐平野を横断して高松・琴平間をショート・カットする鉄道を建設することにあった。

当時、国鉄線が高松から琴平駅までの約四五誌を二時間内外で結んでいたのに対して、琴平電鉄は高松・琴平間（三一誌）を一時間運転の電車を計画した。

そのために電車の速度、振動等を考慮して国鉄のレール幅一〇六七^ミ（狭軌）に対して、琴平電鉄は世界の標準軌間である一四三五^ミ（広軌）を採用することによって、計画通りの一時間運転を実現した。運賃は一区間五銭、琴平までの直通運賃は六五銭であった。

このほか琴平電鉄では、全国でトップを切って「食堂車付き納涼電車」を走らせたり、金刀比羅宮の大祭や滝宮天満宮の年中行事「うそ替神事」などに運賃半額で終夜運転の臨時便を運行した。なかでも岡本奈良須池での花火大会は、沿線名物として広く人気を呼んだ。

また、同電鉄の傍系として大正四年にスタートした「南郊田園都市株式会社」が沿線開発の一環として挿頭丘に団地造成を行い、テニスコートやミニゴルフ場を作って住宅分譲を呼びかけたが、昭和初年の経済不況もとも



高松一長尾間電車開通のポスター
(写真57)

表27 年度別鉄道乗客数の推移
 (県内各駅の年間乗降別人員総計)

年度	乗客	
	乗車	降車
明治40	2,189,362	2,190,585
大正1	2,435,540	2,195,180
" 5	2,827,346	2,787,883
" 10	4,726,987	4,629,620
昭和1	5,289,970	5,199,690
" 5	5,343,072	4,921,096
" 10	4,875,875	4,906,754
" 15	(13年度から無掲載)	"
" 20	"	"

(『香川県統計書』より作成)

表28 年度別電車乗客数の推移

年度	乗客数	備考
" 5	643,539	2社 (29km)
" 10	2,978,081	" (30km)
昭和1	7,223,139	4社 (84km)
" 5	10,615,408	6社 (121km)
" 10	9,478,353	8社 (122km)
" 15	14,616,697	" (")
" 20	—	2社 (89km)

(『香川県統計書』より作成()書は軌道延長キロ)

なって不発に終わった。しかし、その近代感覚には目を見張るものがあり、県下におけるマイホーム開発の第一号といえる。

塩江温泉鉄道 昭和四年十一月に塩江温泉鉄道株式会社によって、仏生山・塩江間(一六・一七)に全国でも珍しいガソリンカーが走った。所要時間は四〇分、運賃は四〇銭だった。

この鉄道は、琴平電鉄の沿線開発の培養線としてスタートしたために琴平電鉄仏生山駅で連絡運輸を行う一方、塩江温泉に専属の少女歌劇をおき、「四国の宝塚」をキャッチフレーズにPRしたが、折からの経済不況や日中戦争等、暗い世相を反映して営業不振となり、同十二年十二月に琴平電鉄が吸収合併した。

その後、戦局の悪化からガソリンの使用規制のため同十六年五月に運転を停止。翌十七年十月に国策にそって台湾製糖会社に売却され、車両、レール、枕木にいたるまでが台湾へ運ばれた。

「ガソリンカー」と沿線住民から親しまれた塩江温泉鉄道は、開業後わずか十二年六月でその使命を終える

が、仏生山から南へのびていたかつての軌道跡が道路になっており、土地の人々は今でもこの道路を「ガソリン道」と呼んでなつかしんでいる。

高松琴平電気鉄道

香川県下の東部地区にあって高松市を起点として立地条件を同じくする琴平電鉄、讃岐電鉄(前身は東讃電軌、大正五年四国水力に合併、昭和十七年に電車部門を切り離して讃岐電鉄を設立)、高松電軌の三社がそれぞれの所有財産を現物出資して昭和十八年十一月一日「高松琴平電気鉄道株式会社」を発足させた。

この三社の合併は、政府の「戦時陸運非常体制要綱」に基づく企業統合だった。

交通統制によって高松琴平電気鉄道の路線は琴平線、志度線、長尾線の三線(バス部門は別)となった。このとき長尾線(旧高松電気軌道線)の出晴・長尾間(一四・五二誌)を他の二線路と同様の広軌(一四三五ミ)に改良。出晴駅を瓦町駅へ統合して同駅を三線の総合停車場とした。

このことよって三線の車両の交流が図られたが、同二十年一月には志度線のうち八栗・志度間(五・九誌)の電車運転を休止して、撤去した施設を長尾線の改良工事にふり向けた。当時は資材が極めて乏しかったので撤去軌条を転用する以外に方策がなかった。

そして同年七月四日の高松空襲で市街地の八割が焼失するが、この戦災で電車の市内線は全滅した。ほかに電車六両、瓦町駅舎ほか事務所など四六棟が全焼した。

屋島と八栗ケーブル 昭和四年四月、屋島登山鉄道株式会社によって山麓から屋島山頂まで八一五尺のケーブルカーが運転を開始した。

また、六年二月には、屋島の対岸、八栗聖天にも山麓の源氏池・八栗寺門前(六七〇尺)に八栗登山鉄道株式

ス部門、そして小豆島自動車の三社が新車など求めるすべもなく、ガソリンのかわりに木炭を焚きながら敗戦の日まで細々と走り続けたのである。

三、港 湾

港湾の修築と整備 わが国の港湾に対する行政管理は、使用目的にかかわる運輸行政と、施設の建設にかかわる土木行政とに分かれて実施されたので、明治期は、運輸に関する部分は通信省に、土木に関する部分は内務省が所管するところとなっていた。

したがって、港湾修築にかかわることは、内務省土木局が専任しており、初めは治水課、後、大正二年には、河港課、さらに八年には、河港課が河川課と港湾課に分離して、名実ともに港湾修築行政を専門に所管する担当課が誕生したことになる。

一方、政府は明治三十九年に内務省に設置した港湾調査会によって港湾行政の基本を策定し、翌四十年に「重要港湾ノ選定及ビ施設ノ方針」を決定、以後、大正・昭和の戦前期の港湾行政はほぼこの方針を貫いている。

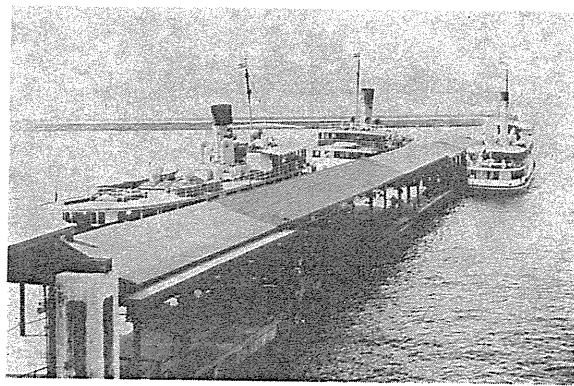
本県においては、近代以前に、金刀比羅宮参詣船の入港によって繁盛した多度津・丸亀両港や、製塩で栄えた坂出港などが発展していたが、明治後半期には、県庁所在地であり、三十年代後半に最初の修築工事を終えた高松港がクローズアップされてくる。同港はこの修築で、港内の利用面積、水深の拡大、棧橋等の付属施設の整備によって、ようやく近代的港湾へ成長した。さらに、明治四十三年の宇高鉄道連絡船の開通にともない、同港の利用状況は貨客共に飛躍的に増加する。

修築当時（明治三十四年）入港船舶総数三二二〇隻であったのが、大正十年には、一万五九七七隻となり、さらに昭和期に入ってからは、表30にみるように、約一〇年間に二万一〇〇〇隻から二万五〇〇〇隻へ、噸数では二九〇万トから三七〇万トに増えており、隻数では約二割、噸数では約三割近い増加となっている。これは明らかに、入港船舶数の増加と、その船舶規模の大型化が推定できる。

このような年を追っての出入貨客船の増加と船型の大型化は、港湾拡張を再び必然的なものとした。大正八年に、香川県臨時港湾調査会が設置され、県は専任技師を置いて調査を始めたが、同年六月に、先の内務省による第二種重要港湾に高松港が選定され、修築計画も決定したことにより、港湾管理も高松市の手を離れて、大正十一年六月からは県管理の下に高松港の経営が行われるようになった。

この修築については、早くから着工を望む県民の声も多かったが、内務省神戸土木出張所の『高松港修築工事施行概要』（昭和三年三月）には、この修築計画について、防波堤の築造、玉藻町地先の海面埋め立て、護岸、港内の浚渫により水深を深くし、一五〇〇ト級の汽船の停泊を可能にすること、及び棧橋の新設などを説明している。

この総予算は二二〇万円で、半分を国庫補助とし、残りを県費と高松市からの寄付金でまかなった。これによって、港内面積は拡大し、大型船舶の寄港をはじめ、宇高鉄道連絡船の出入など、第二種重要港湾とし



大正ころの高松港（写真60）

表30 高松港入港船舶数の推移

	総 数		汽 船		帆 船	
	隻 数	噸 数	隻 数	噸 数	隻 数	噸 数
昭和2年	21,418	2,915,834	10,918	2,706,672	10,500	209,162
3	22,290	3,057,074	18,844	2,980,014	3,446	77,060
4	22,635	3,194,501	19,666	3,124,556	2,969	150,717
5	22,635	3,194,501	19,666	3,124,556	2,969	150,717
6	23,588	3,492,973	21,782	3,441,788	1,790	68,786
7	23,670	3,382,844	21,720	3,343,735	1,950	53,000
8	23,567	3,395,776	21,837	3,348,322	1,730	59,684
9	24,253	3,457,087	22,669	3,418,234	1,584	43,758
10	25,008	3,731,908	23,605	3,697,597	1,403	41,472

『香川県統計書』各年版による。
(昭和5年の数字は全て前年と同一であり、疑わしい)

この地位も確立し、都市型の港湾ターミナルという多くの都市機能を担うことになった。

この結果、以後、高松市は四国の玄関的役割を果たすことになり、卸売等の商業機能やいわゆる物流の結節点をはじめ、貨物旅客の出入数量を増大させることとなった。

県内の主要港湾 県内の主要港湾としては、多度津、坂出、丸亀の各港があげられる。

多度津港は、金刀比羅宮参詣船の出入にかかわり、江戸時代から明治初期にかけては本県の主要港湾の役割を果たしていたが、高松港の修築によって、その海運の大半を高松港に奪われたことから、改修の必要を迫られ、明治三十九年から大正十四年までの間に、内港・外港をそれぞれ改築している。

大正十四年度において乗込人員一一万一三〇〇人、上陸人員一三万二七〇三人、入港船舶二万一八五一隻、貨物輸入高六万二七八三ト(四六九万三八八二円)、輸出高二万六七〇七ト(四三八万三一一八円)である。

また、坂出港は幕末の坂出塩田の開発以来、築港して大型船舶の入港をはかり、貨物の出入先は全国の主要港に及んでいたが、冬季の風波による被害があり、大正五年以降、毎年継続して航路の浚渫と港内の一部埋め立て

を実施し、大正十四年には、五〇〇トクラスの汽船の接岸荷役を可能にしている。同年の乗込人員八九二一人、上陸人員九二三七人、貨物輸入一六六三三四ト、輸出高一六万四九二四トである。

丸亀港は、やはり近世以来京極藩の港として栄え、特に、金刀比羅宮参詣船の出入の中心的港として活躍してきたが、もともと天然の地形を利用したため、港内が浅く、不便なところもあり、明治以降は次第にその港湾機能を高松・多度津両港に奪われてきていた。

しかし、なお、その港としての地位は高く、大正十四年において、乗込人員七四六五人、上陸人員二万二九九六人であるが、金刀比羅宮参詣のための自己持船や貸切船での上陸者は倍以上になるといわれる。輸出高は、九万五一一九ト、輸入高は一三万八〇九七トである。

四、航空輸送

定期航空と愛国飛行場 大正十一年十一月十日に日本航空輸送研究所の飛行機(後藤正雄操縦)が高松市郊外の春日川に飛来した。初めて飛来した飛行機を見物しようと、高松市内および近郷の尋常小学校の生徒らがおとずれている。この飛来はちょうど香川県下で陸軍特別大演習が行われた時期であったので各新聞社が記事と新聞を送るのに利用したのである。この時の高松―大阪間の所要時間は一時間五〇分であった。

これより先の六月三日、日本航空輸送研究所は堺市大浜で、堺―四国間(高