文　化　財　学　習　会

ふ　る　さ　と　探　訪

テーマ　ガソリンカー廃線跡　遺構を尋ねる④

（仏生山駅～伽羅土トンネル）

日　時　　令和５年１１月２８日（火）

講　師　　村山　淳（一般社団法人トピカ　代表理事）

共　催　　高松市文化財保護協会・高松市教育委員会

資　料　　塩江町歴史資料館　提供

ガソリンカー廃線跡　遺構を訪ねる　第４回】

仏生山駅⇩伽羅土トンネル（約5.1㎞）

明治末期に宇高航路が開設されて、四国の玄関高松に人が集まるようになると、高松と門前町琴平を短絡する鉄道建設の機運が高まり、県内の有力者大西虎之介や、景山甚右衛門らが中心となって同区間に四国初の本格的高速電車として瓦町～琴平間を昭和二年（一九二七）全線開通した。

翌年、琴平電鉄は阿讃国境と塩江温泉郷開発のアクセスのため、昭和三年（一九二八）八月二十一日に塩江温泉鉄道（株）を設立し鉄道の敷設を開始した。着工後昭和四年（一九二九）十一月十二日に仏生山～塩江間（十六．一キロメートル）を開業した。社長は琴平電鉄の社長である大西虎之介が兼務した。この鉄道は非電化の鉄道では唯一広軌を採用した内燃鉄道であった。琴平電鉄が広軌であったため、琴平電鉄からの貸車直通を念頭においてであったが直通運転は実現されなかった。開業に合わせて新造された車両五輌は川崎車輌が手がけた初のガソリンカーであった。以後廃線までこの五輌のみで営業された。

塩江温泉では、琴平電鉄が塩江温泉（株）を設立し、演芸場付きの温泉旅館を経営した。専属の少女歌劇団を養成して「四国の宝塚」として売り出し、定期的に催物を企画して運賃割引を行うなど積極的に営業活動を行なった。しかし当時の経済不況もあり経営は苦しく塩江温泉鉄道は昭和十三年（一九三八）七月六日付けで琴平電鉄に吸収合併され、琴平電鉄塩江線となった。

しかし、琴平電鉄に吸収された後も営業好転の目途がたたず、燃料であるガソリンの統制が厳しくなるなど営業がますます困難となり、塩江線は開業からわずか十二年後の昭和十六年（一九四一）五月十日に廃止された。廃止後、レール等の鉄道施設は台湾製糖株式会社に売却された。車両は満州に渡り、新京（現在の長春）市電となった。

ガソリンカーは昭和三年（一九二八）川崎車輌製の半鋼製片ボギー式ガソリンカーで、自重六．五トン、定員四十名、米国アンドリュース・アンド・ジョージ社製三十八馬力ガソリン機関を搭載、長さ八メートル強、幅二．五メートル強、片側二ドア。ガソリンカーとしては前進・後進のできる最初の車両であったという。総工費は七十五万円。延長十哩一分（じゅうまいるいちぶ＝16.093443 キロメートル）である。

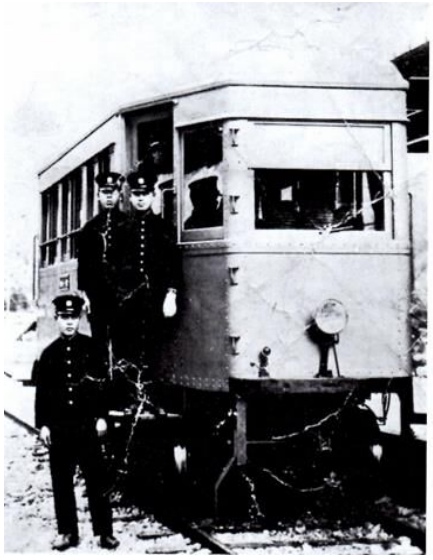
鉄道賃金は、区間制度にして一区五銭。仏生山～塩江間を十区に分けられてあるが、二区以上は一区四銭の割合で、仏生山～塩江までは四十銭であった。

廃止後七十九年となる現在でも、各地に遺構が残っている。仏生山駅から香川町浅野にかけては市道となっており当時の面影はないが、ガソリンカーであったため路線が「ガソリン道」として親しまれている。香川町浅野から塩江町安原下までは、香東川自転車道となっており、多くのトンネルや橋脚などの遺構が残っている。

路線営業距離は十六．一キロメートル。駅数は、仏生山・船岡・浅野・伽羅土・川東・岩崎・鮎滝・関・安原・中村・岩部・塩江の十二駅であった。開業直後の昭和五（一九三〇）年の時刻表は、仏生山発午前五：十四～午後九：五十四、塩江発午前六：〇四～午後一〇：四十四で、一日二十一往復、五十分ごとに運転されていたが、その後二十五分ごとにし、ことでん全電車に接続もされたがあまりサービスの効果もなく、合併後再び五十分ごとに変更された。昭和五年度が最高の輸送実績でその後は年々低下していった。昭和五年当時の全線所要時間四十二分、運賃四十銭、ガソリンカーでほとんど一輌での運転であった。

塩江温泉鉄道の乗組員とガソリンカー

昭和 5 年　塩江駅での運転手・車掌とガソリンカー



通学の学生たち

第四香東川橋梁　鉄橋を走るガソリンカー

鉄道建設に伴って沿線開発と旅客誘致のため、昭和三年十一月二十六日に塩江温泉（株）が設立され、旅館「花屋」直営の「温泉館」が花屋の東隣に開業した。塩江温泉鉄道の開通と同じ日に開業した。

この建物は二階建てで、一階に浴室・休憩室・売店・遊戯場・理髪室などがあり、二階には演芸場が造られ、専属の少女歌劇が年中無休で数年間開演された。「四国の宝塚」として人気を集めていた。

その後、昭和十五年少女歌劇は消え、昭和十八年花屋は幕を閉じた。同年八月二日、県の管轄となった花屋は「健民修練所」として体質の弱い青年を集め修練が行われていた。昭和二十一年花屋旅館を復活し塩江温泉の伝統を活かして観光による塩江の発展を図り観光客は次第に多くなった。その後温泉館は、昭和二十五年頃取り壊される。そして、昭和四十九年、花屋は休業中の失火によって焼失し、一世を風靡した旅館「花屋」は幕を閉じた。

ガソリンカーは、通称 ガソリン」と呼ばれ、またマッチ箱ともいわれ、ガッタタンガッタタンと豪快な音を響かせて走っていたという。一車輌の定員は四十人乗りだが、菊人形などが行われる観光シーズンには一〇〇人近く乗ることもあった。学生定期は五割引きでいずれも六ヶ月定期として発行していた。主に、朝は高中(現高松高校)や高商、香川高校(現高松南高校)に通う学生たちで満席だった。一車線のため、上りと下りの交替する場所が必要であり、鮎滝で行っていた。四輌を使用するときには、運行回数が多いので浅野や中村でも交替をしていた。 普通四人が運転業務にあたっていて、三往復運転すれば一往復分休憩するというようになっていた。運転台は車輌の前後にあった。エンジンの調子が悪く、日によっては二～三回発車の時にエンジンがかからないということもあった。そんなときには、お客に頼んで数人で押してもらったりした。また上り坂の時にはいったん下り坂の方へ押してエンジンをかけ、再び上り坂の方へ進行したりもした。ワイパーも手動で、雨の日には片手で操縦しながら同時にワイパーも動かしていた。

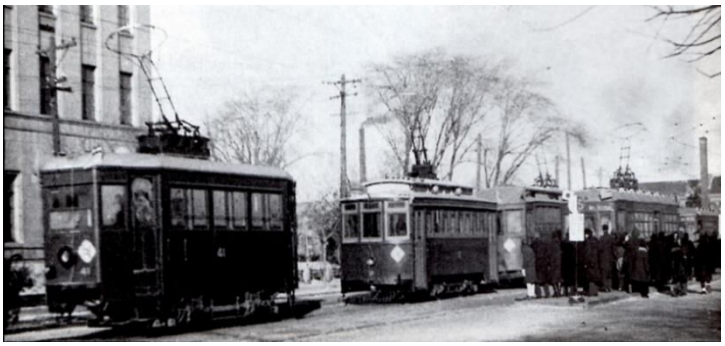
レール等の鉄道施設は台湾製糖株式会社に売却された。車輌のガソリンカーは満州に渡り、一部改造され新京(現在の長春)の市電として使用された。

新京を走る市街電車(昭和十八年一月)

塩江温泉鉄道のガソリンカーは左端の四十一号車。その右は、もと大阪市電。

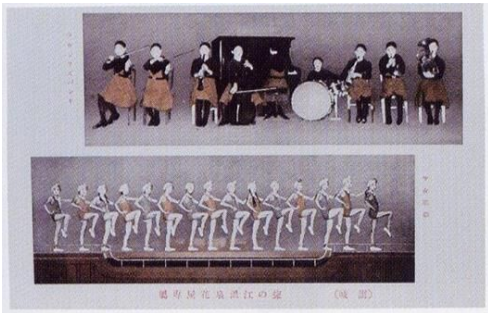
三両目以降右端までは大連から譲り受けた電車。

鉄道ファン　昭和六十一年(1986)七月号より



料理旅館　花屋

花屋専属の少女歌劇と少女ジャズバンド



昭和 10 年頃　塩江駅とハイヤー(フォード型)

ハイヤー料金は、塩江地区内～三十銭均一。「虹の滝」往復は、待ち時間込み二円であった。

写真中央の建物が「塩江駅」

◆参考資料①

昭和五年七月一日～十二月三十一日　半期営業報告書　運輸成績表

営業日数　一八四日

走行距離　一〇四四三五里八分（約四一七七四三キロメートル）

乗客人員　一五八八七六人　一ヶ月～約二六四七九人

一日平均～八六四人

◆参考資料②

昭和十一年当時は、米一俵が十一円八十銭。うどん一杯・油揚げ五枚が五銭。

ほかに三越の「うな重」は五十銭していたという。

☆ガソリンカー復元プロジェクトについて

平成三十年度に塩江町地域おこし協力隊員と若い人たちが中心となって、興味ある人は誰でも参加できるという「ガソリンカー復元プロジェクト」がスタートした。

当初香川高等専門学校の学生有志五人が参加し、ガソリンカーの模型を作成する「模型班」と、廃線跡の遺構を散策するためのガイドマップを作成する「マップ班」に分かれて行動を開始した。

模型班は平成三十年度中に「ガソリンカーの模型の作成」をする目標だったが、ガソリンカーの図面がない。廃線後七十七年も経た現在まで図面の存在は知っている者がいなかった。調査の結果、埼玉県の鉄道博物館に設計図らしきものがあるということがわかった。早速、高専生が現地に飛び写真撮影をし、当時のガソリンカー製造元である川崎重工に問い合わせ、正式な発見となる。

まずは、香川大学の先生方に協力を依頼し3Dモデルを完成させた。さらに、当時の図面を元に香川大学創造工学部の学生たちによって新たに復元図面が作成された。また、マップ班は日本語版と英語版の二種類のガイドマップを作成し無料配布している。

そして、令和元年度には、木製の骨組みで原寸大アート作品を完成させ八月に塩江美術館の企画展で展示された。ガソリンカーの窓には塩江中学生が塩江町の風景を描いた「ちぎり絵」の作品を描いた。

二〇二一年度には塩江温泉鉄道の「1/80サイズのジオラマ」を完成させた。ガソリンカー実物大の車内部分の一部を製作し、つり革も取り付けた。

今後は実物大車両模型の恒常展示できる設置場所を探し公開することを検討している。

塩江温泉鉄道路線図＆廃線跡の遺構　仏生山駅から伽羅土トンネルまで　約 5.1 km

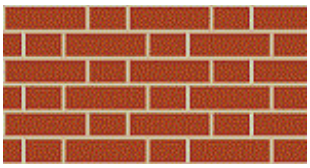
■伽羅土トンネル

この伽羅土トンネルは、当初は全コンクリート構造のトンネルとして計画され、両端から掘削を開始したが、建設中に山崩れが想定され途中からアーチ部を煉瓦積みに設計変更。のちに心配なくなったとして　最後に残った中央部のアーチ部は再度コンクリート巻に変更して竣工したものである。

そのため、北側坑口側壁はコンクリート造であるが、アーチ部は煉瓦の小口が二個連続する変形フランドル積みになっており、中央部のアーチ部はコンクリート巻き、そして南坑口のアーチ部は再び煉瓦巻きで、今度はイギリス積みになっており、短いトンネルで二通りのレンガ積みが見られる非常にめずらしいトンネルである。長さは約 60.6 メートル。

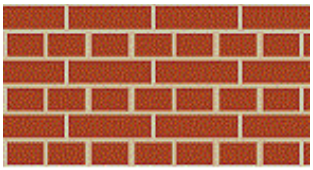
中央あたりに退避所がひとつある。側壁は全てコンクリート造。北側坑口から約3分の1のアーチ部はフランドル積み。本来のフランドル積みではなく、煉瓦の長手－小口－小口－長手・・・　と、その連続の積み方になっている。中央部は側壁・アーチ部共にコンクリート造。そして南側の坑口から約3分の1のアーチ部は、また煉瓦巻きで今度はイギリス積みになっている。

＜フランドル積み＞



煉瓦の長手と小口を交互に積む方式。壁の表面には華麗な柄が現れ、最も煉瓦らしく美しいといわれています。
フランドル地方（オランダ南部・ベルギー西部・フランス北部にかけての地域）で完成した積み方である。

＜イギリス積み＞



煉瓦を長手だけの段、小口だけの段と一段おきに積む方式。
フランドル積みに比べるとイギリス積みは丈夫（強度が高い）で、経済的（使う煉瓦が少なくて済む）といわれ土木構造物や鉄道関連の施設でよく見られる。

北側坑口部

抗口アーチ部　フランドル巻きの様子がわかる

側壁とアーチ部　境目もよくわかる

南側の坑口アーチ部　イギリス積みの様子がわかる

■旧版の地形図には「加羅土」の文字が当てられている場合もあるが、開業当初の昭和 4 年 11 月 12 日の香川新報では、停留所は「唐土」という文字。トンネルは「伽羅土」という文字で書かれている。
伽羅土トンネルの長さは　同新聞では二百尺となっている。メートル法で換算すると、約 60.6 メートルということになる。

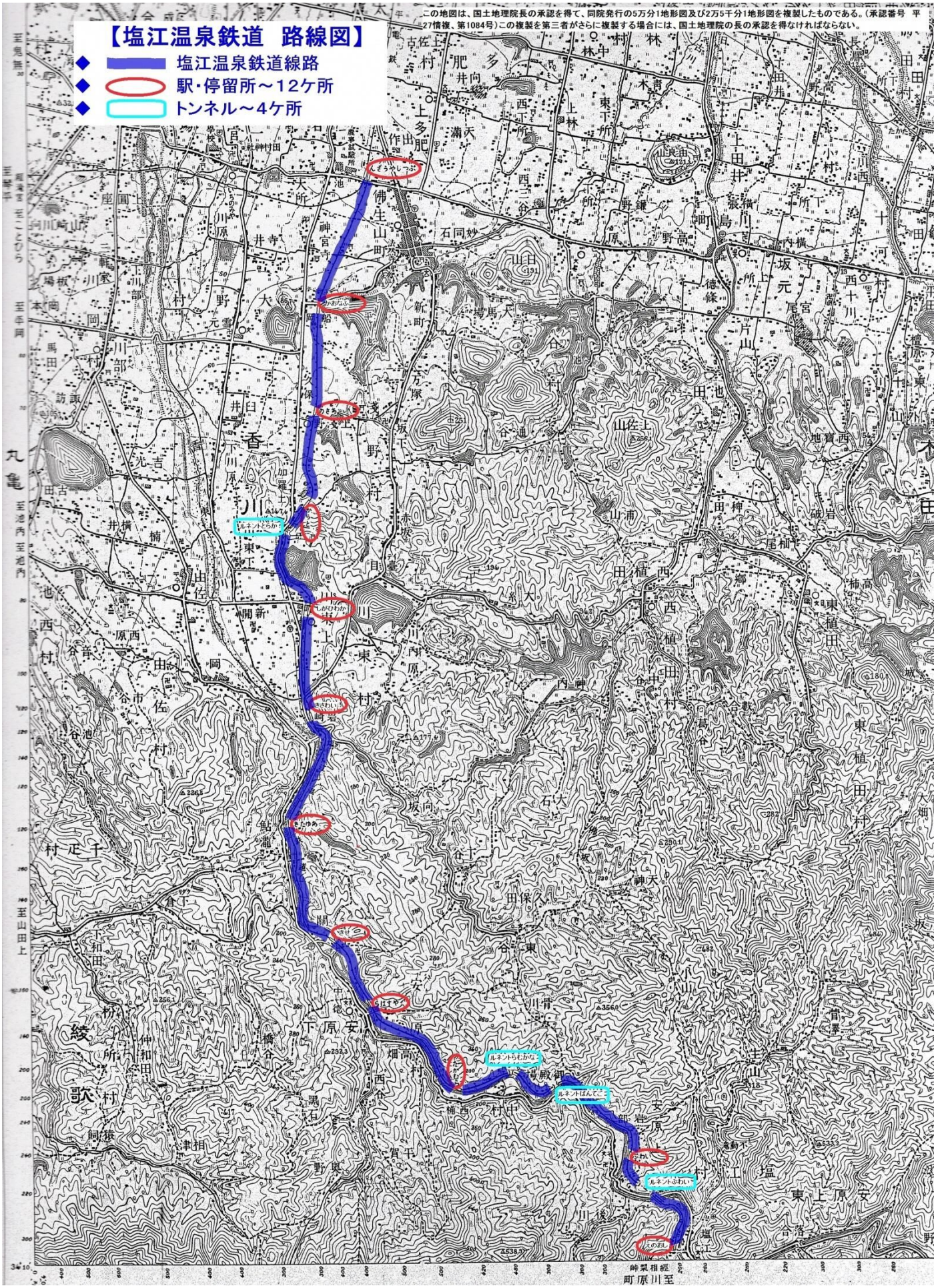
◆「ガソリン道」の誕生

塩江温泉鉄道は、昭和 12 年(1937)日中戦争が始まり、次第に、停留所に日の丸の旗を持った人に励まされ出征していく兵隊さんを乗せて走る日が多くなってきた。昭和 13 年にはガソリンが統制になった。そして昭和 16 年 5 月 10 日廃止され、同月 14 日には、ガソリンカーはもちろんレールからボルトに至るまでの一切の物件を台湾製糖株式会社へ 42 万円で売却する契約が結ばれ、同年 10 月 20 日には軌道物件の撤去が全て完了した。

浅野村では、鉄道線路の跡地の払い下げを受け農道として使用。この当時から土地の人々は、線路道とかガソリン道と呼んで親しまれた。戦中から戦後にかけて高松の中等学校や高等女学校へ通う学生は、四キロ余りの道を、線路を取り除いたあとの石ころだらけで下駄では大変歩きにくかったがせっせと歩いた。昭和 30 年に大野・浅野・川東村の合併で香川町が誕生し町道となった。

昭和 43 年から舗装工事が始まり、昭和 50 年に琴電仏生山駅から伽羅土トンネルまで全線開通した。そして、平成2年ころ町道に愛称をつけようと募集し、平成3年広報誌＜かがわ＞四月号で発表され 「ガソリン道」の愛称で呼ばれるようになった。

塩江温泉鉄道　路線図


【塩江温泉鉄道　路線図】
塩江温泉鉄道線路
駅・停留所～12ケ所
トンネル～4ケ所
この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の5万分1地形図及び2万5千分1地形図を複製したものである。(承認番号　平27情複、第1084号)この複製を第三者がさらに複製する場合には、国土地理院の長の承認を得なければならない。
ルネントらむかな
ルネントぼんて
ルネントぶわい

◆近隣の見どころ◆

☆法然寺

法然寺は、高松市にある浄土宗の寺院。山号は仏生山。本尊は法然作と伝わる阿弥陀如来立像。高松藩祖松平頼重は水戸徳川頼房の長子で、二代光圀の兄に当たり、徳川一門が崇敬する浄土宗に帰依、建永の法難で讃岐に流された法然上人が住したという生福寺（まんのう町）を城下約八．五キロメートル南の地に復興し、菩提寺とした。寛文八年（一六六八）起工、同十年正月二十五日に三十三門二十四宇の堂塔が完成、江戸小石川伝通院前住職真誉相閑を中興とし、仏生山来迎院法然寺と号した。須弥山を模した山上に位置する般若台には、法然上人を中心に、頼重の父頼房をはじめ、頼重以来の高松松平家一族の墓石二〇二基（現在は十一代頼聰の墓所の移転により二二二基）が存在する。十王堂から参道を経て、黒門から仁王門へ、そして階段を上り、二尊堂、来迎堂へと続く境内諸堂の配置は、地獄から極楽へ到る『二河白道』を見立て、来迎堂内正面の黄金の阿弥陀二十五菩薩立体来迎像は阿弥陀如来のお迎えを表し、極楽浄土の位置には般若台が拝される。

本堂（明治四十年（一九〇七）に再建）・三仏堂（別名：涅槃堂）・二尊堂・来迎堂・十王堂など現在も当時の建物が多く残っていたが、平成二十六年（二〇一四）一月十三日に二尊堂が全焼で初の火災となった。

御詠歌：おほつかな　たれかいいけん　小松とは　雲をささふる　高松の枝

☆松平家墓所

高松藩主松平家墓所は、江戸時代、初代松平頼重以下、幕末に至るまでの歴代藩主を葬った大名家墓所で、仏生山町の法然寺と、さぬき市造田の霊芝寺の二か所からなる。

法然寺の墓所は、初代頼重をはじめとして三代頼豊から八代頼儀までの七人の藩主、正室、一族からなる二〇二基の墓が一体的に営まれたもので、全国でも有数の規模を誇っている。その様相は、初代藩主頼重を頂点とする生前の身分に応じて埋葬位置や墓の規模が明確に区分されるなど、階層関係の表現が顕著に認められる。

なお、墓所は、法然寺の柵門から入り南北両側の前池と蓮池跡との間を西へ向かって一直線に延びた参道の奥の般若台と呼ばれる丘の上に設けられており、これらの境内の空間構成は、初代頼重が帰依した浄土信仰における火や水の河に挟まれた白道を通り極楽浄土へ至るという『二河白道』の教えを具現化したものと考えられる。

※二代頼常及び九代頼恕の墓所は、さぬき市造田の霊芝寺にある。

※十代頼胤の墓所は、東京都の伝通院にある。

※十一代頼聰の墓所は、当初東京の谷中に設けられたが、現在は当墓所に移されている。