



## 宇高航路の歴史と今後のあり方を 宇高連絡船愛好會会長に聞く

本州（岡山県玉野市宇野）と四国（香川県高松市）を結ぶ宇高航路が開設されてから今年の6月12日で100周年を迎える。その節目の年に、航路廃止の問題が浮上し、世間を騒がせたのは何とも皮肉なことである。今回は、宇高航路がどのようにして生まれ、発達してきたのかを簡単に振り返ってみたいと思う。

元来、比較的穏やかな瀬戸内海を挟んだ本四間の航路は幾つも存在しており、旅客や物資の輸送が行われてきた。やがて近代に入り、山陽本線を東西に伸ばしてきた山陽鉄道株式会社が四国連絡に向けての構想を練るようになり、宇野—高松間航路が候補に挙がった。宇野はまだ宇野湾と呼ばれ、広大な塩田もあった為、明治中期には「天然の良港」として注目されるようになり、製鉄所の候補になっていた事もあった。しかし、水深が浅い事と、都市間との交通アクセスが全くなかった事から話は白紙となった。高松は同時期には商港として発展しており、鉄道も敷設されていたので、讃岐鉄道株式会社との連携（後に買収）により、明治36年3月18日に山陽鉄道株式会社は新造船「玉藻丸」を用いて岡山—高松間航路を開設した。また、同型船の「児嶋丸」を尾道（広島）—多度津（香川）間に就航させた。尚、岡山側については岡山駅近くの京橋から旭川を下り、三幡から連絡船を高松まで運航していた次第である。京橋については、宇高連絡船廃止直前、即ち瀬戸大橋開通直前にホーバークラフトを京橋—高松間に就航させようという動きがあり、試運転まで行ったが就航には至らなかった。その間に宇野線の鉄道施設免許を取得、計測に乗り出したが、明治39年4月1日に同社は国有化されたので、その後は国の直轄事業として進行する事となった。宇野湾についても岡山県側で紆余曲折の末、当時の検垣直右知事の前案執行という形で築港工事が行われた。

そして、明治43年6月12日の宇野線開通に合わせ、岡山—高松間航路と尾道—多度津間航路を廃止にし、ここに宇野—高松間航路を就航させた。当時はまだ客船のみではあったが、本州・四国の鉄道ダイヤと直結しており、鉄道連絡船の最大の特



徴である「鉄道ダイヤに組み込まれた船」即ち「船車連絡」としての輸送が始まったのである。その後、航路の輸送も発達していき、大正10年10月10日には貨車航送が始

まった。この時はまだ台船に貨車を載せ、引き船で引っ張る形式であったが、昭和5年4月5日からは自航船による航送が始まった。そして戦後、いよいよ貨車と旅客を同時輸送するタイプの船が就航する。いわば、現在就航しているカーフェリーの原型ともいえよう。国鉄は輸送の増加に伴い、連絡船の大型化や山陽新幹線岡山開業に合わせたホーバークラフトによる急行便の増設を行った。また、モータリゼーションの影響を受けて昭和36年8月12日以降、3社の民間フェリー会社が順次「海の国道」として運航を開始し、全盛期には国鉄・民間含め1日144便が宇高航路を行き来した。このような発達により航路は安泰かに見えたが、昭和30年5月11日の「紫雲丸事件」を機に瀬戸大橋の架橋運動は急速に広まり、航路を脅かす事になる。

時は経って、昭和63年4月10日に瀬戸大橋が開通するとJR（国鉄）宇高連絡船は廃止され、フェリーも減便となった。ただ、橋の通行料金よりフェリー航送料金の方が低額であったのと、船内で休憩できるメリットから、宇高航路の利用率は大きく落ち込む事はなかった。しかし、橋の通行料金の見直しや高速道路の休日1,000円均一料金の社会実験により、フェリーの利用率は激減し、苦戦を強いられた。そして今回の事業撤退表明。余りに急な話と関係機関の働きかけにより、撤回はしたが、依然厳しい状態ではある。

本州と北海道や九州のルートはトンネルが掘られており、天候に大きく左右されないが、四国ルートは橋である為、しばしば車も鉄道も通行止めか規制が加えられる。その時にはフェリーが代替輸送するようになっており、今回の航路存続問題は必ずしも地方と関係者・利用者だけの話ではないと思う。世論の1部では生活航路を前面に出しているが、それだけの問題では済まされないと思う。現在でも「海上国道30号線」には変わりなく、非常時だけはあるが、鉄道との連絡輸送を行っている宇高航路は幹線であり続けるといっても過言ではない。これらを認識した上で、政府も安定した輸送基盤の確保について、本気で向かい合うべきではないだろうか？

宇高連絡船愛好會 三村 卓也



# フェリーでのんびり高松旅行



高松港の入口にある  
赤灯台



▲サンポート高松のシンボルタワーが見えてくれば、高松港はもうすぐ

■3月某日、私たちは高松へ行くことにした。目的はもちろん『うどん巡り』。秘境の地にあることの多い香川のうどん屋なので、これまではクルマに乗り合わせて行くことが多かったが、今回はあえてバスや電車で行こうという事になった。

■このためお店選びにはかなり気を使った。インターネットで検索したところ、ことでん電車とJRが1日乗り放題になるきっぷがあるらしい。今回はこのきっぷを最大限に有効活用することにした。

■当日の朝、私たちは岡山駅に集合した。高松まで行くのなら瀬戸大橋線の快速『マリンライナー』を使えば1時間で到着するが、今回はあえて宇野線とフェリーを使うことにした。今年が宇野線と宇高航路の開通100周年であるのと、フェリーが廃止されるというニュースも流れたため。

■宇野までのきっぷを買い7番のりばへ。すでに宇野行き電車はホームで待っていた。乗り込むと程なく発車。大元・備前西市・妹尾・備中箕島・早島・久々原と停まり茶屋町へ。この区間は『マリンライナー』のほか松山方面行き特急

●『しおかぜ』や高知方面行き特急●『南風』など、四国内各方面への●大動脈となっている。そのため複●数の区間で複線化工事が実施され●た。

●■私たちの乗った電車は茶屋町を●出発すると、瀬戸大橋線から遠慮●するように分かれていき高架の下●をくぐって宇野へと向かう。この●先、彦崎・備前片岡・迫川・常山●・八浜・備前田井と停車し、終点●の宇野に到着する。途中の駅にあ●る行き違い線はかつての名残で非●常に長く、瀬戸大橋が出来るまで●は寝台特急『瀬戸』も急行『鷺羽』●も、そして貨物列車も宇野線を走●っており、四国への大動脈が宇野線●～連絡船ルートだったことを思い●出させる。

●■宇野について私たちは国道フェ●リーのりばへ向かう。駅からはや●や遠いものの、高松に到着した後●の移動に好都合なためだ。フェリー●のりばにはすでにトラックや乗用●

●車などが乗船待ちをしている。私●たちも乗船券を購入し、しばし待●つことに。やがて高松から来たフェ●リーのりばへ到着する。乗って●いた人や車が下船してから高松行●きの乗船となる。

●■客室は窓側にボックスシート、●中央は前向きの長いすが並んでい●る。私たちは眺めの良い窓側へ。●テーブルもあるのでこれからの予●定を本を見ながら話すにもちょう●ど良い。出航するとすぐに右側に●三井造船が見える。建造中の船が●見えることもあり、玉野はやはり●海の街だと感じさせる。

●■瀬戸内海には多くの島があり、●フェリーからも多くの島が見える。●漁船らしき小船も見られるが、タ●ンカーや客船など瀬戸内海を横切●るように走る船の航路にもなっ●ている。宇高航路はこの“東西”の●航路に対して“南北”に向かって●走っており、海の上の交差点を日●々往来している。

●■景色を眺めつつ話をしていると●やがて高松の街が見えてくる。サ●ンポート高松のシンボルタワー、●先端がトンがった全日空ホテル、●遠くには台形の形をした屋島。高●松港の入口には赤灯台も見え、港●の安全を24時間見守っている。●高松港に降り立ち「さぁ喰うぞ」●と気合いを入れ1軒目を目指す。●その後、時間の許す限り巡り歩き、●結局10軒のうどん屋さんをはし●ごした。(松田和也)

## 3月22日 宇高航路100周年船上ライブ

■3連休の最終日であった3月22日(月)、宇高航路の開通100周年と宇野～高松間フェリーの末永い運行を願い、宇高連絡船愛好会や玉野市電保存会などが同航路を運行する国道フェリー・四国フェリーの船内でライブを開催した。この日は玉野や高松で活躍するアーティスト4組が参加し、乗り合わせた乗客が景色とともにライブを楽しんだ。



この日行われたライブに参加していた出演者の一人、高松で活躍しているAPPan☆さん