



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原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。世論の一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、非常時だけではあるが、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

