

Kotoden Official Guide Book



公式ガイドブック

レトロ電車& 近代化産業遺産

ことでん公式
レトロ電車
撮影地ガイド



Kotoden Official Guide Book

レトロ電車& 近代化産業遺産

CONTENTS

●もくじ CONTENTS	2P
●ことでん近代化産業遺産	3P
●ことでん大正・昭和のレトロ電車	3P
●レトロ電車 車両紹介	4~7P
・1000形120号	4P
・3000形300号	5P
・5000形500号	6P
・20形23号	7P



写真／5000形500号

●近代化産業遺産公式ガイド	8.9P
---------------	------



写真／新川橋梁

●ことでん公式レトロ電車撮影地ガイド	10.11P
--------------------	--------

写真／土器川橋梁
琴平線 榎井一羽間

企画・発行／高松琴平電気鉄道株式会社 協力／財団法人高松観光コンベンション・ビューロー
写真・文・取材・編集協力／坪内政美 編集・写真・イラスト・デザイン／白井崇裕 地図／白井崇裕・田渕愛子
※本小冊子の無断での複製・複写・転載を禁じます。 THE TAKAMATSU-KOTOHIRA ELECTRIC RAILROAD Co.,Ltd.



温故知新・・・古きを温め新しきを知る。近代化産業遺産

経済産業省は、日本の近代化産業に大きく貢献した建造物や機械を、「近代化産業遺産」として認定しています。平成21年2月23日、高松琴平電気鉄道の滝宮・琴電屋島・元山の3つの駅舎、琴平線香東川・綾川・土器川・長尾線新川・鶴部川の5つの橋梁と平木駅にある旧平木変電所跡内にある回転変流機の合計9つの不動産と3両の旧型車両が認定された。それらの大半は、今なお現役で使用されており、日々の保守・点検によって安全に活用されている。

このほかにも、1931年(昭和6)建築の琴電志度



■琴平線土器川橋梁。土器川橋梁をはじめ多くの鉄橋が近代化産業遺産に認定された。



■開業当時の面影を残す滝宮駅。急勾配の屋根とそこから突き出す玄関庇が特徴。



■経済産業大臣発行の近代化産業遺産の認定書。

大正浪漫健在ナリ。ことでん大正・昭和のレトロ電車

■香東川橋梁を渡る3000形300号と20形23号
大正時代のレトロ電車が、今も現役で走行する。

■仏生山工場に並ぶレトロ電車。現在は、この4両がイベント車両として活躍。この中の3両が近代化産業遺産に認定された。

香川で初めて電車が走った大正15年、琴平電鉄開業時に新製された車両1000形120号・3000形300号と、昭和初期の無骨さが色濃く残る5000形500号の3両が近代化産業遺産の動産として認定された。通常、30年から40年が限界とされている車両寿命をはるかに超えて維持できているのは、かつて「動く鉄道博物館」と呼ばれ全国から希少な車両を集めて走らせたメンテナンスの技術力の高さと車両に対する情熱の証である。

現在は、ファンタゴンレッドとクリーム色の

ツートンカラーから往年のレトロ色に衣替えをし、貸し切りイベント車両「ことでんのレトロ電車」として琴平線(32.9km)・長尾線(14.6km)の合計47.5kmを日本現役車両で最古となる20形23号とともに走り、多くの鉄道ファンや家族連れを楽しませている。

リベットだらけの車体、木造の車内、乗務員を悩ます狭い運転席、独特な釣り掛け音と容赦のない揺れ…そんなレトロ電車に身をゆだねてみてはいかがですか。



Photo by Masami Tsubouchi

■高松琴平電鉄オリジナル車両



■近代化産業遺産認定

1000形 120号

SINCE1926 大正15年製 ORIGINAL

●製造経緯と特徴

1924年(大正13)7月に設立した琴平電鉄開業にあたり、100・110・120・130・140の5両が汽車製造株式会社で製造された。両方に運転台をもつ両運転台式の制御電動客車。全長14m級の半鋼製車で車台前後、側面に取り付けられた楕円形車板や窓の上隅に「R」がついた大きな曲線になっていること、前面裾にも隅が曲線になっている点がこの車両の特徴である。余談だが、この当時の地方私鉄としては高水準の設備・車両を備えていたことから、「讃岐の阪急」と呼ばれていたとか。

●車両経歴

登場以来、琴平線での活躍が続いていたが、1972年(昭和47)更新工事が完了した際に志度線に転出された。その後昇圧された長尾線への共通運用に就き、1994年(平成6)に瓦町駅ビル建設時にともなう志度線分離に伴って長尾線専用車となる。現在動態保存されている120号は2007年まで定期列車として運用された。1988年(昭和63)12月11日に鉄道友の会より長年の活躍と今なお現役を称える賞「エバーグリーン賞」を受賞した功績を残す。なお現在は、レトロ色になり塗装変更が仏生山工場で実施された。



主 要 諸 元

■ 形 式	1000
■ 製造初年	大正15年(1926年)
■ 空車重量	25.4t
■ 定 員	96人(座席定員40人)
■ 最大寸法	長さ14516×幅2640×高さ4128(mm)
■ 主電動機	種類: 直流直巻き補極付 連続定格出力: 48.5KW 個数: 4個
■ 台車の種類	揺れ枕釣合梁式
■ 齒 車 比	56:16(3.5)
■ 駆動方式	つり掛け式



Photo by Takahiro Shirai

■高松琴平電鉄オリジナル車両



■近代化産業遺産認定

3000形 300号

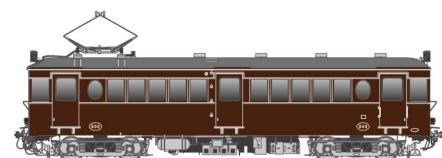
SINCE1926 大正15年製 ORIGINAL

●製造経緯と特徴

日本車両株式会社で製造される。1000形同様に両運転台式の制御電動客車で琴平電鉄開業にあたり、300・315・325・335・345の5両が製造された。全長14m級の半鋼製車で車台前後、側面に取り付けられた凹凸のある鋳物製の楕円形車板や、2003年(平成15)11月に、この300号のみ復刻された客用ドアの戸袋窓は楕円(丸窓)点がこの車両の特徴である。作費費用は当時33,750円。現在の貨幣販値に直すと約261,326,250円。ちなみに1000形は35,600円。5000形は16,300円と50%以下で製造された。

●車両経歴

登場以来、1000形とともに琴平線での活躍が続いていたが、1961年(昭和36)から元近畿日本鉄道モ5621形(ことでん20形)などの譲渡車両が導入されたことにより、1976年(昭和51)に志度線に転出された。その後昇圧された長尾線への共通運用に付き、1994年(平成6)に瓦町駅ビル建設時にともなう志度線分離に伴って335・345号が志度線に300・315・325号が長尾線に転属され活躍を続けた。現在動態保存されている300号は2007年まで定期列車として運用され、現在のレトロ色へは2010年3月に登場した。



主 要 諸 元

■ 形 式	3000
■ 製造初年	大正15年(1926年)
■ 空車重量	25.4t
■ 定 員	96人(座席定員40人)
■ 最大寸法	長さ14720×幅2640×高さ4128(mm)
■ 主電動機	種類: 直流直巻き補極付 連続定格出力: 48.5KW 個数: 4個
■ 台車の種類	揺れ枕釣合梁式
■ 齒 車 比	69:22(3.14)
■ 駆動方式	つり掛け式



Photo by Masami Tsubouchi

■高松琴平電鉄オリジナル車両



5000形 500号

SINCE1928 昭和3年製

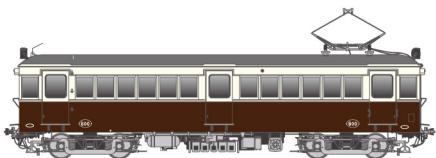
ORIGINAL

●製造経緯と特徴

1927年(昭和2)琴平電鉄の全線開業による車両増備と高松で行われた全国産業博覧会の多客輸送のため、500・510・520の3両が加藤車両株式会社で製造された。高松築港方のみに運転台をもつ片運転台式の制御客車。自走できないため、電動車である1000・3000形とペアで運用に就く必要があったが、昭和28年に集電装置(パンタグラフ)を高松築港寄りに設置され琴平方にも運転台を取り付け、両運転台電動客車に改造された。全長14m級の半鋼製車で車台前後、側面に取り付けられた凹凸のある鋲物製の橋円形車板や1000・3000形に比べてさらに車体全体が角ばっており、無骨な印象を受ける。

●車両経歴

大型の車両が琴平線に導入される中、琴平・長尾線共通増結用として3両とも活躍したが、500号はもっとも長い1990年(平成2)まで運用につき、その後長尾線専用として転属した。現在動態保存されている。この500号は2007年まで定期列車として運用され、現在のレトロ色では2007年4月に塗り替えられた。ファンタゴンレッドとオパールホワイトのツートンを営業車全車両で最後まで維持していた。



主 要 諸 元

■ 形 式	5000
■ 製造初年	昭和3年(1928年)
■ 空車重量	30t
■ 定 員	88人(座席定員32人)
■ 最大寸法	長さ14720×幅2640×高さ4120(mm)
■ 主電動機	種類: 直流直巻巻き補極付 連続定格出力: 48.5KW 個数: 4個
■ 台車の種類	揺れ枕釣合梁式
■ 齒 車 比	69:22(3.14)
■ 駆動方式	つり掛け式



Photo by Takahiro Shirai

■元近畿日本鉄道車両

20形 23号

SINCE1925

大正14年製

●製造経緯と特徴

車内の木造ニス塗り仕上げと彫刻柱が最大の特徴とされる23号は、もともと大阪鉄道、現在の日本近畿鉄道モ5621形からの譲渡車である。1925年(大正14)川崎造船所で製造、現在日本で活躍する鉄道車両の中での最古を誇る。ちなみに車歴順でのトップ3を1000形・3000形とことんでの保存車両が占めている。

●車両経歴

1961年(昭和36)に、ことでん20形21.22.23.24号として4両が琴平線に導入。仏生山工場で原型スタイルであった正面5枚窓から現在の貫通ドア付の平妻型に改造され、その後にモ5621形の特徴でもあった側面飾り窓も車両延命措置の外板張替えのために撤去された。4両ともに琴平線から1976年(昭和51)までに志度線へ転属するものの、順次導入される車両の情勢に合わせて琴平・長尾線のバックアップに勤める。1994年(平成6)に瓦町駅ビル建設時にともなう志度線分離に伴って全車が志度線専用車となり、朝夕の増結車として活躍。2006年(平成18)10月に全車引退。しかし、保存の声とこれまでの貢献実績が評価され、車内の美しい23号が動態保存に抜擢、整備保存をするべくトレーラ輸送を経て仏生山工場へ搬送された。



主 要 諸 元

■ 形 式	20
■ 製造初年	大正14年(1925年)
■ 空車重量	27.15t
■ 定 員	96人(座席定員44人)
■ 最大寸法	長さ15272×幅2640×高さ4233(mm)
■ 主電動機	種類: 直流直巻巻き補極付 連続定格出力: 48.5KW 個数: 4個
■ 台車の種類	揺れ枕釣合梁式
■ 齒 車 比	56:16(3.5)
■ 駆動方式	つり掛け式



KOTODEN HERITAGE OF INDUSTRIAL MODERNIZATION OFFICIAL GUIDE

ことでん近代化産業遺産公式ガイド

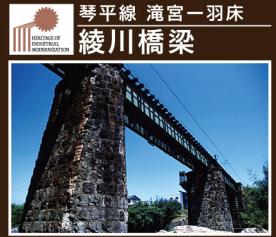
今なお各地で活躍するもの、一線を離れてひっそりと余生を過ごすもの。ことでの近代化に貢献している産業遺産に逢いに行くのもいかがですか? ことでの一日フリー切符(1200円)を利用して巡るのがお勧め。

※注「回転変流機」は常時一般公開していません。



●大正15年に竣工され、橋長はことでの最も大きな橋梁である。橋脚は石積みで作られており、記念碑性と装飾性が強調されている。

●琴平線柳井駅下車徒歩約30分



●大正15年に竣工され、橋長はことでの第3位。綾川が形成した深い渓谷を超えるため、橋脚・橋台はとても高く造られている。

●琴平線滝宮駅下車徒歩約20分



●大正15年に琴平電気鉄道の暫定的終着駅として開業した。駅舎は、初代社長が私鉄を視察しデザインを考えた現存する唯一の駅である。

●琴平線滝宮駅下車

大正・昭和のロマンあふれる近代化産業遺産。 電車でめぐる歴史の旅。



●大正15年に竣工され、記念碑性の橋長はことでの第2位の規模。「ボルタル構造式四角鉄柱」は、開業当初の架線鉄柱である。

●琴平線円座駅下車徒歩約15分



写真／坪内政美・白井崇裕（回転変流機の写真／弊社所蔵写真）文／弊社解説文より引用編集／白井崇裕



●明治45年に高松電気軌道の駅として開業。カーブした方柱や稻妻形の軒飾り装飾は明治時代の雰囲気の貴重な駅舎である。

●長尾線元山駅下車



●長尾線平木一学園通り間の橋梁で、明治44年に竣工された。橋脚の流線形の輪郭と、複線化を見込んだ階段状の石積みが特徴。

●学園通り駅下車徒歩約3分



●明治44年に竣工された長尾線公文明一長尾間の鉄橋で、当時路線複線化に備えて、橋脚の石積が階段状になっていることが特徴。

●公文明駅下車徒歩約10分



●東讃電気軌道屋島駅から、昭和4年に現在地に移転。駅舎は、屋島観光を支えた昭和初期のモダンな大衆文化を反映している。

●琴電琴平駅より、屋島山上シャトルバス利用下車徒歩約15分



●平成17年に廃止された屋島登山鉄道の駅である。かつては、山の上までケーブルカーが運行されていた。

●琴電琴平駅より、屋島山上シャトルバス利用下車徒歩約15分



●昭和37年に国鉄から譲渡された。交流電気を電車のモーター用に直流電気に変換する装置の初期のものが回転変流機である。

●非公開



KOTODEN RETROTRAIN PHOTO LOCATION OFFICIAL GUIDE

レトロ電車撮影地ガイド

讃岐平野を駆けるオールドタイマーを、この手で撮りたい見たい。このページは、定番のお立ち台から知る人ぞ知る穴場撮影地を厳選してご紹介。
撮影マナーを守っていい作品ができますように。



琴平線 羽間～榎井

「讃岐富士」とも呼ばれている飯野山を背景に、土器川橋梁を悠々と渡るこのカットは、西側の築堤からピントで撮影することができる。羽間駅から徒歩20分。時間に応じて様々な表情・角度での撮影が楽しめるが、香川の川は「水なし川」と呼ばれるほど、ほとんど流水が期待できないので考慮が必要。また、羽間駅周辺、道中も撮影ポイントが点在しており、踏切を渡り国道32号線沿いにある喫茶店の駐車場横から入る小道に設置されている「安造田第一」踏切では、降りてくる遮断機に十分注意が必要だが、築堤を琴平に向けて駆け下りる姿を見ることができます。このほか、羽間駅の高松築港側にある第四種踏切(遮断機のない踏切)脇からや、大池の堤付近からも岡田駅を発ち、急勾配を上ってくる車両やアンダーカrossする国道32号バイパス琴平側の歩道より脚立などを準備すれば、午前中順光で俯瞰写真を撮影することができる。写真は2ページ目次の写真を参照してほしい。



▲中望遠を使い、縦位置にアングルを撮ると迫力のある画が期待できる。長編成向



▲琴平行きの下り列車は午後より順光となる。定番カットだが押えておきたい。

●撮影についての皆様へお願い

- ・線路内など鉄道施設内・私有地に立ち入っての撮影は絶対におやめください。



琴平線 一宮～円座

数ある撮影地の中で、「コウトウ」と呼ばれる香東川橋梁は、有名撮影地のひとつで、午前中順光となる鉄橋東側へは一宮駅から、午後より順光となる西側へは円座駅からそれぞれ徒歩15分ほどで



行くことができる。土器川と違い、こちらは大胆に空を入れたサイドビュー等の構図が撮影できる。



▲上記の写真的通り、広角レンズを使うと長編成もサイドから美しく撮影できる。

琴平線 高松築港～片原町

高松築港駅から徒歩10分で来ることができるお手軽撮影地、通称「オホリバタ」。日本三大水城のひとつ、高松城のお堀脇を走ることから名づけられたのだが、このお堀は瀬戸内海から海水を引き込んでいて、多少満ち引きの影響を受ける。さらによく見ると、フグやタイが泳いでいるので、撮影の合間にのぞいてみるのも楽しい。



▲通称「オホリバタ」の撮影地。電車と高松城の艮櫓(うしとらやぐら)の配置に注意した画を撮影しよう。

の撮影は比較的しやすい。午前の通勤ラッシュが一段落する頃から順光で、写真は瀬戸大橋通りの歩道から撮影した。

長尾線 白山～学園通り



上り列車の撮影ならこの場所。学園通り駅より一旦県道10号へ出で長尾方面へ、約350m先の県道から沿

線に入る小道が撮影地。所要徒歩10分、午後の半から順光となる。讃岐平野の特徴的な安山岩でできている三角形をした山の形は、地元で「おむすび山」と呼ばれており、別名「東讃富士」と称される白山(しらやま)を背景に、四国でも稻作農業県である田園を手前に快走する電車を押さえてしまい。また、白山駅下車すぐの白山神社参道は桜並木が美しく、参道から踏切を横切る電車や中望遠で神社の境内から桜のフレームを作つて横切る電車をテーマにすることもできる。さらに健脚向きとして、白山頂上からの俯瞰撮影も楽しめる。

長尾線 白山～井戸



なると背景にある白山の頂上に大きな日章旗が掲げられるので、あわせて構図に取り入れるとユニークな画が撮れる。広角レンズ向き撮影地。

