

## 鉄道9 予讃線(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛10	愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 県政」(愛媛県、1988年)、322-325頁	<p>予讃線の開通 (中略)</p> <p>すでに明治四四年(一九一一年)に、帝国議会で多度津-松山間の鉄道敷設に関する建議案が可決され、多度津以西への工事が開始されたが、県の東端川之江まで国鉄が開通したのは大正五年で、西条は同一〇年、今治には同一三年までかかった。昭和二年(一九二七)に至って、ようやく県都松山までの開業が実現した。これは我が国の県庁所在地で国鉄が開通した最も遅い記録である。</p> <p>(中略)</p> <p>国鉄延長は松山以西についても引続き工事が行われ、(中略)残された八幡浜-卯之町間については、(中略)昭和二〇年(一九四五)六月に至って開通し、川之江に列車が入って以来三〇年の歳月を要して予讃線はようやく全通を見ることとなった。</p> <p>大量の乗客と物資を運んで年の発展と地方開発に貢献する国鉄の開通が大幅に遅延したことは、愛媛の地域の発展、地域間の連絡結合を阻んだ。県都松山は中核都市に成長しないままに東予が阪神と、南予が九州と結ぶ分断経済が継続した。峠でさえぎられた地域間の格差とりわけ南予の後進性は改善されることなく、戦後県政の主要課題として残された。</p>
愛媛17	愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ(東予東部)」(愛媛県、1988年)、655頁	<p>予讃線の開通 (中略)建設上多度津線として大正元年一〇月まず多度津~観音寺間を起工、翌二年一二月これを開通、ついで五年四月観音寺-川之江間を開業した。これが四国ではじめての官設鉄道であった。(中略)</p> <p>川之江-伊予西条間は、建設上西条線と称したもので大正四年(一九一五)第一期線に加えられ、翌五年まず川之江-伊予三島間を起工、翌六年九月これを開通、さらに、八年九月伊予三島-伊予土居間、一〇年六月伊予土居-伊予西条間が開通、建設費は約三-四万円であった。道路が未整備で、交通・運輸手段の多くを海上に求めていた東予地方において、この鉄道敷設は陸上交通を飛躍的に発達させた。鉄道の西進と共に沿岸航路は次第に廃止され、三島-土居間を走っていた馬車なども鉄道にとって代わられた。</p>
愛媛18	愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史 地誌Ⅱ(東予西部)」(愛媛県、1986年)、315頁	<p>菊間駅の開業</p> <p>讃予線の菊間駅開業により、菊間駅は駅と港湾が至近距離にあり、四国内の鉄道用燃料石炭の陸揚地に最適の地として貯炭場が設置された。貯炭場面積は一四〇〇平方mで貯炭能力三〇〇〇トンであった。九州宮尾炭を伊予石炭合資会社より現物購入し、後に松山機関区へ毎月一〇〇〇~一五〇〇トン、西条機関区へ毎月八〇〇トンを配給した。鉄道開通による町民の恩恵はひとり交通面だけでなく、従来、地場産業である菊間瓦の販売に海上輸送を担当した海運業者が、貯炭場の開設に伴い石炭輸送の大型船に転向し、海運業が一大飛躍したことである。貨物自動車もなかった当時、鉄道輸送による菊間瓦の販路の拡張もまた大きかった。</p>

## 鉄道9 予讃線(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛21	えひめ地域政策研究センター編「愛媛県の近代化遺産」(愛媛県教育委員会文化財保護課、2013年)、188頁、194頁	<p>予讃線川之江～松山間 大正5(1916)年4月1日に観音寺・川之江間が讃岐線として開業してから愛媛での国鉄の歴史が始まる。翌年9月には伊予三島まで伸び、10年6月21日に伊豫西条駅の開業となる。さらに西へ、同12年に壬生川駅の開通で名称が讃予線となる。翌年2月11日には今治まで開通。すでに工事の始まっていた松山線が竣工するのが昭和2(1927)年4月3日、全国の県庁所在地では最も遅い国鉄駅だったが、やっとこれで北四国松山・高松間の大動脈が完成し、船舶輸送中心であった物流がこれ以降次第に陸上輸送に変化する画期となる。</p> <p>愛媛鉄道長浜～大洲～内子間 (中略)長浜～大洲間の開通が大正7年2月14日、翌々年5月1日には大洲～内子間も開業した。(中略)長浜港は瀬戸内海運の上方航路の中継地でもあり、鉄道の開通は、地域経済にも少なからず恩恵をもたらしたと思われる。</p>
愛媛30	土居町教育委員会編「土居町誌」(土居町、1984年)、158頁	<p>予讃線の開通 (中略) 鉄道の開通は実に陸上交通に大きな変革と進歩をうながした。そして一挙に文化の波がこの僻地にまでおしよせてきたという実感に、関係町村では歓びをわかちあった。金比羅まいりや村松の大師まいりを汽車に乗って出かけた人々は、どれ程か日帰りのできる文明の利器に感謝したか、当時の模様を記録に残している。 (中略) 考えてみると、我が国に始めて鉄道の敷かれたのは明治五年に東京・横浜間であったが、それから四八年後にわが土居駅にも汽笛が鳴りひびくようになったのであった。</p>
愛媛34	東予市誌編さん委員会編「東予市誌」(東予市、1987年)、691頁	<p>壬生川駅、三芳駅の開業 大正十二年五月一日に壬生川駅が、同年十月一日に三芳駅が、それぞれ営業を開始した。壬生川、三芳では、鉄道開通を記念する多彩な祝賀行事が盛大に催され、当時の新聞は「着車毎に万歳を連呼」「壬生川町夜の賑わい、全町狂乱の渦と化す」という大見出しで、その熱狂ぶりを報じている。 鉄道の開通は、郡内の交通体系に大きな変革をもたらし、以来陸上交通の中心的役割を果たした。</p>
愛媛35	壬生川郷土史研究委員会編「壬生川郷土史」(壬生川郷土史研究委員会、2009年)、270頁	<p>壬生川駅の開業 大正一二年(一九二三)五月一日に壬生川駅が営業を開始した。(中略)当日は開通の式典が行われ、駅を中心に仮装行列、音楽隊演奏、浄瑠璃会、競馬会、商店街景品付大売り出しなど、多彩な祝賀行事が盛大に開催された。その人出は万を超えた。当時の新聞は「着車毎に万歳を連呼」「壬生川町夜の賑わい、全町狂乱の渦と化す」という大見出しでその熱狂ぶりを報じている。</p>
愛媛36	小松町誌編さん委員会編「小松町誌」(小松町、1992年)、1235頁	<p>伊予小松駅の開通 (中略) この伊予小松駅の開通により、今日の小松駅前通り商店街が生まれ郡内の交通体系はもちろん、産業経済に大きな変革をもたらし、以後陸上交通の中心的な役割を果たした。</p>

## 鉄道9 予讃線(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛43	波方町誌編纂委員会編「波方町誌」(波方町教育委員会、1968年)、423頁	波方駅の開通 (中略)この機逸せず、今治商工会議所の後援を得て強力に推したので遂に樋口片上に波方駅が設けられるに至った。小部線のバス発着回数が増したので今治までの利用者は少ないが、それでも松山方面に行く者、或は今治を越えて行くものゝためには便利である。現在では上下各八回位停車するので受益はかなりある。
愛媛44	大西町誌編纂委員会編「大西町誌」(大西町、1977年)、473-474頁	予讃線の開通 (中略) 鉄道が開通するまでは、遠方に旅行したり荷物を送るには、船便によるよりほかなかった。まず今治港まで出て、大阪商船や宇和島運輸や東予運輸汽船などの蒸気船で、松山や高松、大阪方面、中国や九州方面に出かけたのである。なお、今治築港が竣工し棧橋ができたのは大正十二年で、それまでは、本船は沖合いに錨をおろし、ハシケが人や荷物を送り迎えをしていた。少しの風波でも人の乗り降り、荷物の積みおろしに困難が伴った。 このような状態であったので、鉄道の開通は村民にとって待ちに待った大きな喜びであり、大きな恩恵にあずかることになった。鉄道の開通はその地域の交通運輸の状態に大きな影響を及ぼし、今治一大井間の乗合馬車は廃業し、荷馬車や牛車によっていた荷貨物も鉄道を利用するものが多くなった。

## 鉄道9 予讃線(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛45	菊間町誌編さん委員会編「菊間町誌」(菊間町、1979年)、879-880頁	<p>讃予線の開通 (中略) 大正14年6月21日、地方民数十年来の宿望が達成し、ここに初めて鉄道文化の恩恵に浴すこととなった。 祝鉄道開通の歌(津田謄三作詞、神山忠祐作曲)</p> <p>1 日に進み行く文明の 恵を受けて鉄道は 菊間の里に及びたり げにことしげき人々の 通うも安し西東</p> <p>2 菊間瓦の名も高く 津々浦々にきこゆれば 遠き近きの隔てなく もとめて来る人々に わかつもやすし汽車の便</p> <p>3 歌仙の滝や霧合の滝 古き名所あととめて 遙々といしそのかみの おちかたびとの汗のあと しのぶも涼し汽車の旅</p> <p>4 いざ生業にいそしみて 振り興さん町の富 海に陸に交通の 開け栄ゆる大御代を 祝う今日こそうれしけれ</p> <p>(中略) 讃予線の菊間駅開業により、駅と港湾が至近距離にあり四国内の鉄道用燃料石炭の陸揚地に最適の地勢なので、貯炭場の設置が早くから計画されていた。 (中略) 配炭所面積約300坪、官舎事務所15坪、貯炭場面積1,400㎡、貯炭能力3,000トン、九州宮尾炭を伊予石炭合資会社より現物購入、松山機関区へ2.3混炭を毎月1,000～1,500トン、西条機関庫へ毎月800トン配給した。 鉄道開通による町民の恩恵はひとり交通面だけでなく、従来地場産業製瓦の販売に海上輸送を担当した海運業者が、貯炭場の開設に伴い石炭輸送の大型船に転向し、明德、金集、金栄、宝寿丸などが次々に就航して海運業が一大飛躍をしたことである。貨物自動車もなかった当時、鉄道輸送による販路の拡張もまた大きかった。貯炭場対策に大正13年12月、港内の浚渫と港口の拡張を議決し引き続いて築港計画へと発展するのである。 西海岸地区では松笠山、石転山トンネルの土砂で海岸を埋め立て、県道松山小松線を海側に変更するとともに、残余の埋立地反別4反4畝13歩が町有財産となった。</p>

## 鉄道9 予讃線(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛63	伊豫市史編さん会編「伊豫市誌」(伊豫市、1974年)、681-682頁	予讃線の開通 (中略)国鉄の南郡中駅及びそれ以南の開通によって、伊予鉄道のこれまでの独占的地位が著しく動かされると共に、各自動車会社にも多大の影響を与えることになった。また南郡中駅の開設によって、駅前から郡中港へ通じる道路も拡大整備されて物資の輸送に便宜を与え、一九三三年(昭和八)一二月には、南郡中停車場-郡中港線が県道に認定された。(中略) また、国鉄路線が南進するに従い、伊予鉄道では郡中線の軌間拡張工事を行なうと共に、一九三七年(昭和一二)には伊予鉄郡中駅から郡中港駅まで延長されて国鉄との連絡が容易になり、国鉄南郡中駅との連帯運輸を開始することになった。
愛媛65	伊予市誌編さん会編「伊予市誌」(伊予市、2005年)、492頁	予讃線の開通 (中略)国鉄の南郡中駅及びそれ以南の開通によって、伊予鉄道のこれまでの独占的地位が著しく動かされ、各自動車会社にも多大の影響を与えることになった。また、南郡中駅の開設によって、駅前から郡中港へ通じる道路も拡大整備されて物資の輸送に便宜を与え、一九三三年(昭和八)一二月には、南郡中停車場-郡中港線が県道に認定された。(中略) また、国鉄路線が南進するに従い、伊予鉄道では郡中線の軌間拡張工事を行なうとともに、一九三七年(昭和一二)には伊予鉄郡中駅から郡中港駅まで延長されて国鉄との連絡が容易になり、国鉄南郡中駅との連帯運輸を開始することになった。
愛媛66	松前町誌編集委員会編「松前町誌」(松前町、1979年)、735-737頁	予讃本線の開通 (中略)次いで線路はさらに南に伸び、昭和五年(一九三〇)二月二七日南郡中(現伊予市駅)まで開通した。これと同時に北伊予駅が開業した。 (中略) そのころ、他の交通機関に恵まれていなかった地区の人々にとって国鉄の開通は、長い間の悲願であった。伊予鉄道郡中線や、同森松線(現在廃線)の中間にあって、交通事情の特に悪かった旧北伊予地区の大部分、それに旧南伊予地区の中部の人々は、松山へ買い物に出かけるにも、当時の中学生や女学生が通学するにも、足に任せて歩くか、自転車によるしか方法がなかった。殊に当時女の方は、ほとんど自転車に乗らなかったから、往復二〇キロメートルもの遠路でも、歩いて通学するのを当然と考えていた。このような時での国鉄の開通は、実にたいへんな喜びであった。また、竹やぶや雑木の生い茂った荒蕪地のまん中に北伊予駅ができたので、周辺まで開発せられ、付近の様相は一変した。 (中略) 鉄道が開通すると、京阪神・東京方面に旅行する人たちは、宇高連絡または、今尾連絡を利用することが多くなった。しかし、それまでは、伊予鉄道で高浜に出て、大阪商船(現関西汽船)の別府航路・門司航路などを利用するか、石崎汽船で尾道か広島に出て、山陽本線を利用するといった方法がとられていた。 開通当時は、北伊予駅で貨物も取扱っていた。全般的には貨物の量はすくなかったが、時々肉牛が東京へ出荷せられていた。この牛の出荷はかなりの量に上っている。
愛媛82	双海町編「双海町誌」(双海町、1971年)、450頁	国鉄の開通 国鉄が大洲まで開通したので船便は取消され、貨物も次第に鉄道便を利用するようになり、運送店の常設と共に貨物の輸送も殆んど鉄道を利用するようになった。

## 鉄道9 予讃線(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛83	双海町誌編さん委員会編「双海町誌改訂版」(双海町、2005年)、717頁	鉄道輸送の変遷 鉄道が大洲まで開通したことによって、船便が取り消されることになり、貨物の輸送もしたいに鉄道が取って代わるようになっていった。そしてついには、運送店が常設され、貨物輸送のほとんどが鉄道利用となった。
愛媛84	長浜町誌編纂会編「長浜町誌」(長浜町誌編纂会、1975年)、660頁	国鉄の開通 (中略) 国鉄の開通によって長浜の交通事情は一変した。今迄長浜港から船で松山方面乃至それ以遠へ旅行していた者が、ほとんど国鉄を利用することになったので、客船の出入りは不用になってしまったのである。又、県都松山はわずか一時間半の近距離になったので、通勤通学者は年を追って増え、松山との関係はにわかにならなくなった。
愛媛87	大洲市誌編纂会編「大洲市誌 下巻」(大洲市誌編纂会、1996年)、1361-1362頁	鉄道 (中略) 鉄道は戦後復興期の輸送機関として重要な役割を果たしてきたが、道路網の整備、自動車・バス・トラックの普及に伴い一九六五年(昭和四〇)ころをピークとしてその座をゆずった。
愛媛110	吉田町誌編纂委員会編「吉田町誌 下巻」(吉田町教育委員会、1976年)、448-449頁	予讃線の開通 (中略) 昭和十六年七月二日、宇和島一卯之町間運転を開始、伊予吉田駅・立間駅が同時に開業した。(中略) このとき「吉田新報」は、宇和島卯之町間開通記念号を発行し「=国鉄宇和島線 歓喜の汽車は走る 吉田郷を挙げて祝福= 新しき希望と歓喜をのせて南予の山野を汽車は走る、黎明を告げる喜びの鐘は汽笛となって遠見山に響きながら高らかに吉田の町を走る、軌道を走る鉄輪は明日の吉田郷の躍進を物語るかの如く二万郷民の限りなき宿望に対へる進軍譜である。」と、大見出しでその感激をしるしている。 (中略) 八幡浜～卯之町間が開通、予讃線の全通をみたのは、それから四年ののち、昭和二十年六月のことである。全町民が待望した鉄道は開通し、吉田町のもつ辺境の地位は解消された。
愛媛317	八幡浜市誌編纂会編「合併10周年記念版 八幡浜市史 第2巻 自然環境編 民俗・文化編 産業経済編」(八幡浜市、2018年)、411頁	国鉄の開通 (中略)国鉄の八幡浜延伸によって、日本中の鉄道網と結ばれ、旅客や貨物が大量・迅速に輸送されることになり、交通状況は大きく変化した。また、佐田岬半島の人々も八幡浜に出て、松山や阪神方面に向かうようになり、半島との経済的な結びつきは一層強くなった。

## 鉄道9 予讃線(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛320	愛媛県教育委員会編「ふるさとのくらしと産業12 松前町」(愛媛県教育委員会、2018年)、94頁	<p>国鉄の開通</p> <p>一方、省線(国鉄)では、昭和5年(1930年)に予讃本線が南郡中駅まで開通したことに合わせて、北伊予駅(現JR四国北伊予駅)が開業した。予讃本線の開通や北伊予駅の開業は、郡中線と森松線に挟まれ、鉄道路線の空白地帯となっていた北伊予地区にくらす人々にとっての悲願であり、松山方面への移動手段が徒歩や自転車などに限られ、交通事情が悪かった当時の人々にとって、大きな喜びであった。</p> <p>北伊予駅開業に当たっては、山王原と呼ばれる竹やぶや雑木が生い茂った地域が開発され、駅の整備のみならず、県道北伊予停車場線など、駅周辺の開発も行われたことから、省線(国鉄)の開通に伴って、地域の様子は一変した。</p> <p>また、北伊予駅が開業した当時は、その取り扱い量は少なかったものの、貨物が取り扱われていた。地域の農産物や周辺地域から駅に運ばれてきた鉱山資源が貨車に積まれ、北伊予駅から各地へと鉄道路線を使って輸送されていた。</p>
四国14	四国鉄道75年史編さん委員会編「四国鉄道75年史」(日本国有鉄道四国支店、1965年)、73頁	<p>予讃線の開通</p> <p>予讃線は昭和11年9月には伊予大洲・伊予平野間が開業し、14年2月伊予平野・八幡浜間が開業した。このころは、日華事変も拡大した戦時下であった。この開通で八幡浜市を中心とする産業文化の開発と前進が大きうたわれたわけであるが、いわゆる東亜新秩序確立工作の進展、事変関係の内外移動の客貨が激増し、全国的にみて国鉄の運輸収入9億729万2,000円という、国鉄開設以来の最高記録を作ったときである。</p> <p>つづいで宇和島・卯之町間が開業したのが16年7月で、私鉄宇和島鉄道の買収線(宇和島・吉野生間)と一括してこれお宇和島線と称した。このとき地元の伊予新報は、&lt;四国交通文化史上燦然と輝く新紀元、産業動脈の完成&gt;と報じた。</p>