

伊予鉄道

伊予鉄道の路線は、郊外線の高浜線・横河原線・郡中線と路面電車の松山市内線から成っています。路線形成の変遷を見ることにします。

製材を大阪方面に輸送していた小林信近は、松山～三津浜間の運搬費が三津～大阪間の海上運賃より高いことから、交通機関の改善の必要を強く感じていました。小林は研究を重ね、明治 20 年に仲間と共に伊予鉄道会社を創立し、明治 21 年に高浜線の松山～三津間 6.4km を開業しました。軌間 762 ミリの軽便鉄道でした。明治 25 年には三津～高浜間 2.5km が延長されましたが、高浜への延伸は高浜と三津の地域間抗争を白熱化させました。

伊予鉄道は明治 26 年に横河原線の松山～平井間 7.0km を開業しましたが、営業が不振のため、横河原まで線路を延長し営業成績を挽回することになり、明治 32 年に平井～横河原間 6.2km が延長されました。また、松山～森松間は当初沿線有志により計画されていましたが、伊予鉄道が計画を引き継ぎ、立花から森松まで線路を延長し、明治 29 年に立花～森松間 4.4km を開業しました。この森松線は昭和 40 年に廃止となりました。

伊予鉄道の開業が契機となって、軽便鉄道への投資意欲がかき立てられ、明治 26 年に道後鉄道会社が設立され、明治 28 年に一番町～道後～三津口間 5km を開業しました。また、明治 27 年には南予鉄道会社が設立され、明治 29 年に松山～郡中間 10.7km を開業しました。道後鉄道、南予鉄道とも軌間 762 ミリの軽便鉄道であり、伊予鉄道が主唱して交渉を重ねた結果、明治 33 年に 3 社合併が実現し、伊予鉄道が両社の路線を引き継ぎました。道後鉄道線は後の松山市内線に、南予鉄道線は郡中線となりました。ここに松山市を中心とする鉄道が統一され、この地域の鉄道網の原型が形成されました。

この後、軌間拡張や電化、路線の延長や変更・廃止などが行われてきました。明治 44 年に松山電気軌道が伊予鉄道に対抗して三津～道後間をほぼ並行して電車を運行したため、伊予鉄道は対抗措置として、道後線の軌間拡張（762 ミリから 1,067 ミリへ）と電化を行いました。また、昭和 2 年に国鉄が松山まで開通したため、国鉄に対抗するために、昭和 6 年に高浜線の軌間拡張と電化が行われ、同年には横河原線の軌間拡張も行われました。郡中線の軌間拡張は昭和 12 年に行われ、さらに郡中線を終点の郡中駅から南に 0.6km を延長して、昭和 14 年に国鉄南郡中駅近くに郡中港駅を新設し、国鉄南郡中駅との連帯運輸を始めました。これにより伊予鉄道の線路はすべて軌間 1,067 ミリに統一されました。なお、郡中線の電化は昭和 25 年に、横河原線の電化は昭和 42 年に行われました。松山市内線では、国鉄松山駅との連絡の改善や、郊外線と松山市内線の連絡、利用客の利便性確保のために路線の延長や変更・廃止が行われるとともに、松山市駅のターミナル化が進められるなどして、現在の伊予鉄道の路線が形成されてきました。

<参考文献：伊予鉄道編「伊予鉄道百年史」1987年、創立125周年史編纂委員会編「道は、みらいへー伊予鉄道創立125周年史」2012年、愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史近代上」1986年など>

