

また、料金が徴収できる道路の建設を認めた有料道路制の採用も、拡大する道路整備需要に応じることではできなかった。

道路法の改正によって、県内では一級国道として一号と三三号、二級国道として五六号・一九二号・一九六号が指定され、それぞれ一次改築が行なわれてきた。一次改築は、自動車交通の用に供するため道路の線型を修復するとともに、道幅を拡げ舗装することを目的としたものであった。幹線道路としての国道の多くがすでに一次改築を完了し、さらに現在はバイパス建設などを主に二次改築が進んでいるのに対して、一般に「イ・ク・ナ国道」と呼ばれた一九七号（高知市と大分市間）は現在一次改築中である。

一九七号の改修

現在の一般国道一九七号は、昭和三十七年五月政令により二級国道大分・大洲線（路線番号一九七号）として指定され、その後四〇年三月一般国道一九七号となった。また四五年四月に高知県須崎市―大洲市間が国道に昇格され、一九七号に編入されて起終点が高知市、大分市となり現在に至っている。

高知市を起点とし、大分市を終点とする一般国道一九七号は、高知市より四国南岸を土佐湾に沿って須崎市までは一般国道五六号と重複し、須崎市より分れて四国西南内帯部に入り、高知県高岡郡橋原町、愛媛県北宇和郡日吉村、同東宇和郡城川町・野村町、同喜多郡肱川町・大州市・八幡浜市、同西宇和郡保内町・伊方町・瀬戸町・三崎町から更に豊予海峡をフェリーで渡って（四四年四月フェリー就航）、大分県北海部郡佐賀関町に上陸し、大分市に至る延長二七九・四km（海上三二kmを含む）の路線で、四国西部と九州中部を結ぶ唯一の主要国道である。

一般国道一九七号の佐田岬半島における地質の概要は、中央構造線の南側に沿って東西に細長く分布する三波川変成帯に属している。この三波川帯の結晶片岩は佐田岬半島では緑色片岩・黒色片岩で構成され、黒色片岩で

あるところは風化土も厚く、すべり破壊の傾向が強い。

四六年五月に開通した県下最長の夜屋トンネル（二二四一m）の完成までは、国道とは名ばかりで曲線が多く、幅員も狭く（最小幅員三m）、台風時においては地すべり、崩壊などによる交通遮断を起こし、幹線道路としての機能を果たせない状況であった。地域住民及び輸送関係者から、早急な改築が熱望され、建設省大洲工事事務所では四一年度から調査を開始し、四五年度以降第六次道路整備五か年計画に基づき、八幡浜市以西を直轄事業として改築工事に着手し、五三年度以降第八次道路整備五か年計画をもって、全線改築工事を実施し、六二年完成を目途としている。

八幡浜バイパスと大洲西道路

旧国道は八幡浜市の中心部において幅員約四mの一方通行区間を有する非常に交通の輻輳（ふくそう）する所であった。新ルートの八幡浜バイパスは、これを避けて市の中心部の東西方向に張り出している愛宕山（あたごやま）にトンネルを抜き、市中心部をバイパスしようとするものである。当バイパスの完成により、道路延長は実質で一四〇m、所要時間は約五分短縮された。工事は四八年一月から五一年八月におよび、愛宕山トンネル（六五〇m、幅員一〇m）と道路改良（四九〇m、幅員一一・五m）工事であった。

大洲西道路は、大州市北只と平野を結ぶ長さ約二・四kmで、このうちトンネル延長は一〇七八mである。五四年一〇月に着工し、総工事費約三五億円をかけて三年がかりで完成し、五七年一二月に開通した。国道一九七号は大洲市内で国道五六号と交差し、幅員が狭いうえ（最小幅員五・五m）、直角曲りが三か所もあるなどで交通渋滞が続いていた。大洲西道路はこれを解消するために建設されたもので、市街地を一日約九九〇〇台通っている車が三〇〇〇台ほど減り、市街地の交通渋滞はかなり解消されるとみられる。特に、宇和島方面から八幡浜・西宇和方面への交通は大州市街地を通行する必要がなくなり、その効果は大である。

表 3-30 国道197号（八幡浜～三崎間）の橋梁一覧

計画 橋梁名	計 画			完成年月	供用開始 年 月
	箇 所	幅 員	観 長		
宮 内	保 内 町 宮 内	9.5m	21.5m	S.48.3	S.50.10
保 内 大	保 内 町 川 之 石	9.5m	71.3m	" 48.10	" 50.10
伊 方 大 川	伊 方 町 湊 浦	9.5m	22.8m	" 52.12	" 53.9
伊 方	伊 方 町 湊 浦	10.0m	80.0m	" 51.11	" "
川 永 田 第一	伊 方 町 川 永 田	9.5m	77.7m	" 51.11	" "
川 永 田 第二	伊 方 町 川 永 田	9.5m	R 84.0m	" 51.11	" 55.3
九 町 第一	伊 方 町 奥 峰	9.5m	48.0m	" 55.3	" "
九 町 第二	伊 方 町 奥 峰	9.5m	R 124.1m	" 59.3	未
九 町 第三	伊 方 町 奥 峰	9.5m	R 63.5m	未	"
二 見 第一	伊 方 町 石 峰	9.5m	R 95.0m	"	"
二 見 第二	伊 方 町 石 見	9.5m	R 95.0m	"	"
三 机 第一	瀬 戸 町 三 机	9.5m	73.5m	"	"
三 机 第二	瀬 戸 町 三 机	9.5m	R 40.0m	S.57.3	"
塩 成 大	瀬 戸 町 三 机	9.5m	220.0m	未	"
塩 成	瀬 戸 町 三 机	9.5m	40.0m	"	"
川 之 浜 第一	瀬 戸 町 大 簗 ノ 鼻	9.5m	R 55.0m	"	"
川 之 浜 第二	瀬 戸 町 川 之 浜	9.5m	75.0m	"	"
川 之 浜 第三	瀬 戸 町 川 之 浜	9.5m	35.0m	S.59.3	"
川 之 浜 第四	瀬 戸 町 川 之 浜	9.5m	R 81.0m	" 56.3	"
川 之 浜 第五	瀬 戸 町 川 之 浜	9.5m	R 63.0m	" 57.3	S.59.3
大 久 第一	瀬 戸 町 大 久	9.5m	R 35.0m	" 55.11	" "
大 久 第二	瀬 戸 町 大 久	9.5m	R 25.0m	" 55.11	" "
大 久 大	瀬 戸 町 大 久	9.5m	R 115.0m	" 55.11	" "
大 森 第一	瀬 戸 町 大 森 山	9.5m	85.0m	" 58.11	" "
大 森 第二	瀬 戸 町 大 森 山	9.5m	R 40.0m	" 56.11	" "
大 森 第三	瀬 戸 町 大 森 山	9.5m	80.0m	" 55.11	" "
名 取	三 崎 町 名 取	9.5m	R 83.4m	" 53.7	" 53.8
二 名 津 大	三 崎 町 二 名 津	9.5m	138.0m	" 53.2	" 53.3
二 名 津 第一	三 崎 町 二 名 津	9.5m	R 40.9m	" 53.2	" "
二 名 津 第二	三 崎 町 二 名 津	9.5m	R 34.0m	" 51.12	" "
二 名 津 第三	三 崎 町 二 名 津	9.5m	R 35.9m	" 51.12	" "
三 崎 大	三 崎 町 三 崎	12.5m	R 136.4m	" 54.1	" 54.3
計	33 か 所	m	2,314.0m		

(注) 'R'＝カーブ橋を示す。

資料：建設省四国地方建設局大洲工事事務所提供

表 3-29 国道197号（八幡浜～三崎間）のトンネル一覧（改築分のみ）

トンネル名称	ト ン ネ ル 概 要			完成年月	供用開始 年 月
	箇 所	幅 員	延 長		
愛 宕 山	八幡浜市吉井～大平	10.0m	650m	S.51.2	S.51.8
大 峠	保内町鼓尾～伊方河内	8.0m	1,081m	" 49.3	" 50.10
丸 岡	伊 方 町 小 中 浦	8.0m	350m	" 52.9	" 53.9
中 浦	伊 方 町 中 浦	8.0m	479m	" 52.2	" "
川 永 田	伊 方 町 川 永 田	8.0m	291m	" 51.3	" "
九 町	伊 方 町 伊 方 峠	8.5m	310m	" 54.3	" 55.3
九 町 第 2	伊 方 町 九 町	8.5m	104m	未	未
三 机	瀬 戸 町 三 机	8.5m	543m	"	"
塩 成	瀬 戸 町 塩 成	8.5m	642m	S.58.3	"
大簗ノ鼻第一	瀬 戸 町 大 簗 ノ 鼻	8.5m	456m	未	"
大簗ノ鼻第二	瀬 戸 町 大 簗 ノ 鼻	8.5m	360m	"	"
川 之 浜 第一	瀬 戸 町 川 之 浜	8.5m	185m	"	"
川 之 浜 第二	瀬 戸 町 川 之 浜	8.5m	267m	S.58.1	"
川 之 浜 第三	瀬 戸 町 川 之 浜	8.5m	169m	" 58.2	S.59.3
川 之 浜 第四	瀬 戸 町 川 之 浜	8.5m	515m	" 56.12	" 59.3
東 村	瀬 戸 町 東 村	8.5m	185m	未	未
大 久	瀬 戸 町 大 久	8.5m	187m	S.57.12	S.59.3
名 取	三 崎 町 名 取	8.5m	640m	" 53.1	" 53.8
二 名 津	三 崎 町 二 名 津	8.5m	170m	" 51.6	" 53.3
三 崎	三 崎 町 三 崎	8.5m	501m	" 52.1	" 51.12
計	20 か 所	8.5m	8,085m		

資料：建設省四国地方建設局大洲工事事務所提供

佐田岬半島部の改築工事
八幡浜市矢野町から西宇和郡三崎町に至る延長五四・二km（旧道）の間は、愛媛県により改築がなされた八幡浜市大平から保内町川之石間三・〇km（名坂トンネルの完成が三五年一月）を除いて平均幅員三・六mといった狭小な道路である。計

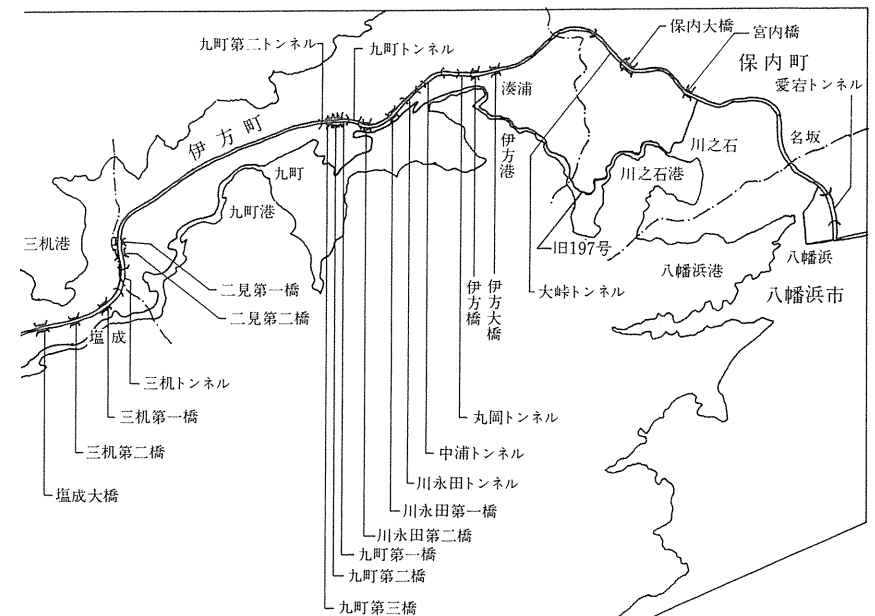
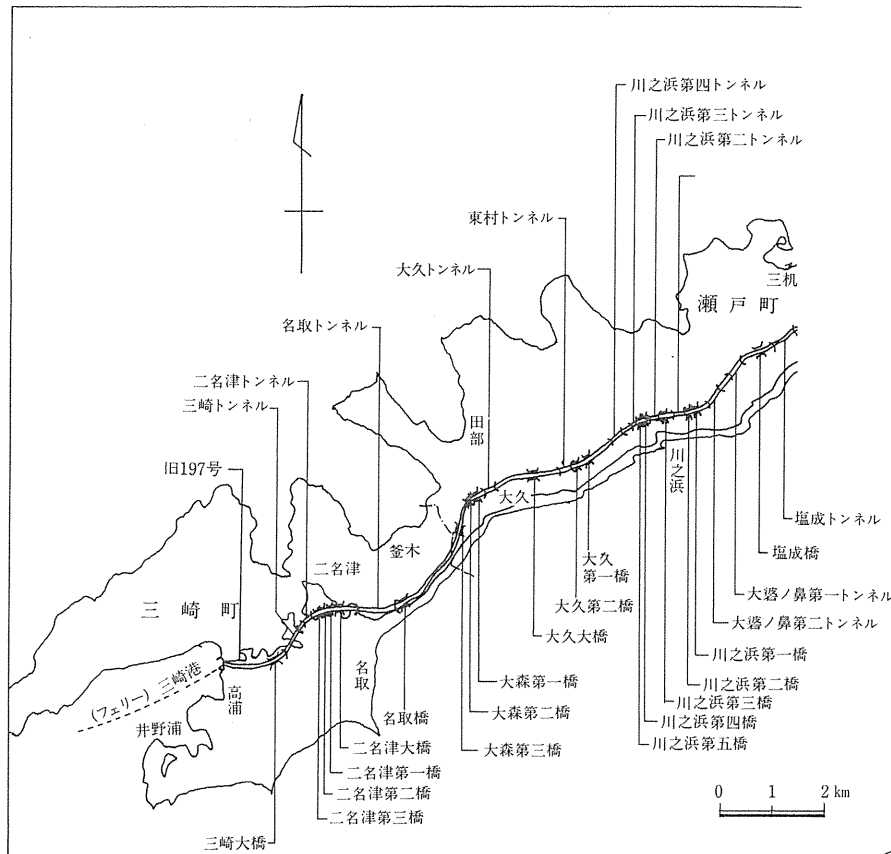


図3-14 国道197号(新・旧)
と橋梁およびトンネル(穂岡原図)

画路線選定のための調査は、四一年度から開始され、四八年度の瀬戸町塩成から三崎町釜木間の実測調査で終了したが、この間、四五年度に八幡浜市で改築事業が開始されたのに引き続き、調査の終わった区間から順次事業化されていった。計画線の選定にあたっては、現道が海と山とに囲まれた狭小な平地に密集する人家の間と地すべり地帯を通り、また、人家のない所は、切り立った山が海に迫るなどの悪条件が累積するため現道を改築対象とすることは適当でないと判断され、佐田岬半島の山頂付近を縦走するスカ

イラインルートに決定された。これにより、トンネルが大峠トンネル(一〇八一m)外二〇か所で延長八・一km(表3-29)、橋梁が塩成大橋(二二〇m)外三二か所で延長二・三km計画され(表3-30)、総計画延長は三五・三km(外に県施工済三・〇km)となり、旧道と比較して約一六kmが短縮される(写真3-16・図3-14)。

五九年三月末に瀬戸町川之浜から三崎町名取まで延長五・九kmが完成し、これまでに供用されていた一九・五kmを合わせると二五・四kmが供用開始されたことになり、全

第三節 野村盆地

六 南予の水資源開発

野村ダム建 設の背景 愛媛県最大の河川である肱川は年々の出水により災害をくり返してきた。なかでも昭和一八年と二〇年には、大洲地点での最大流量が五〇〇〇 m^3/s にも及ぶ大出水に見舞われ、川沿いの被害は激甚

をきわめ、住民は壊滅的な打撃を受けた。このようななかで建設省直轄の改修事業が昭和一九年から開始され、三四年には鹿野川ダムが完成した(表4-26)。しかしながら、その後も二九年、三八年、四五年と出水があいつぎ、しかも大洲市を中心とする川沿い一帯は近年益々土地利用の高度化、資産の蓄積が進んでおり、治水の安全度をさらに向上することが重要となった。そこで、四八年に肱川の工事実施基本計画の再検討を行ない基準地点大洲における基本高水を六三〇〇 m^3/s とし、そのうち上流ダム群により一六〇〇 m^3/s を調節することとした。

一方、肱川流域の南・西に隣接している宇和島市・八幡浜市などの南予地区海岸部は、山麓が海岸にせまり、平野の少ない段畑地域で、大きな河川もないため毎年のように水不足に悩まされており、地域住民は肱川からの分水を強く望んでいた。とりわけ、四二年に西日本を襲った大旱魃^{かんばつ}は、水道のほとんどを断水または給水制限に至らせたのみならず、主要産物である柑橘類を枯死させるなどの大被害を与えた。

こうしたなかで、四二年には八幡浜・宇和島地方など愛媛県南西部各地域に水資源開発期成同盟会が発足するとともに愛媛県も、四四年に南予地域水資源開発推進本部を設置し、四五年には南予水資源開発計画を発表した。これによれば、南予地区の広域的な開発をその理念とし、肱川水系をはじめ、須賀川・岩松川・僧都川^{そうづ}を開発し、洪水調節・用水確保を行なうこととしている。その中で肱川水系においては、既設の鹿野川ダムを含め、四ダム、一河口堰の建設を軸に、宇和島以北の肱川流域外の二市七町及び流域内そして松山地区を含めた開発構想となっ

表 4-26 南予のダム諸元

		鹿野川ダム	野村ダム	須賀川ダム	山財ダム	大久保山ダム
水系名		肱川	肱川	須賀川	岩松川	僧都川
河川名		肱川	肱川	須賀川	御代の川	大久保川
ダム名		鹿野川	野村	須賀川	山財	大久保山
所在地		喜多郡肱川町	東宇和郡野村	宇和島市柿原	北宇和郡津島町	南宇和郡城辺町
形式		動力コンクリートダム	重力式コンクリートダム	重力式コンクリートダム	重力式コンクリートダム	中心コア式ゾーン型フィルダム
目的		洪水調節 発電	洪水調節 かんがい 上水	洪水調節 不特定用水 上水	洪水調節・かんがい・不特定用水・上水	かんがい 上水
ダムの規模	堤高(m)	61.0	60.0	40.2	64.0	55.8
	堤頂高(m)	167.9	300.0	159.5	205.0	170.0
	堤体積(10 ³ m ³)	161.0	252.0	69.0	202.0	49.1
集水面積(km ²)		455.6	168.0	14.0	29.4	
湛水面積(km ²)		2.320	0.950	0.220	0.300	0.062
総貯水量(10 ³ m ³)		48,200	16,000	3,050	6,500	750
有効貯水量(10 ³ m ³)		29,800	12,700	2,930	5,900	700
洪水調節	流入量(m ³ /S)	2,750	1,300	330	480	—
	調節量(m ³ /S)	1,250	300	260	310	—
	異常洪水(m ³ /S)	4,000	2,500	630	1,460	—
利水規模	かんがい(ha)	—	5,670	—	800	298
	都市用水他 (m ³ /日)	発電：最大 10,400KW	上水最大取水量：42,300	上水最大取水量：20,300	上水最大取水量：10,400	上水最大取水量：6,600
実施調査年		昭和28年	46	46	47	47
建設開始年		昭和31年	48	48	49	49
完成年度		昭和33年	56	51	55	54
ダムサイト地質		砂岩・頁岩・輝緑凝灰岩	砂岩 粘板岩	砂岩・頁岩	砂岩	頁岩

資料：愛媛県「えひめの河川総合開発」、「大久保山地区概要書」他

第三節 野村盆地

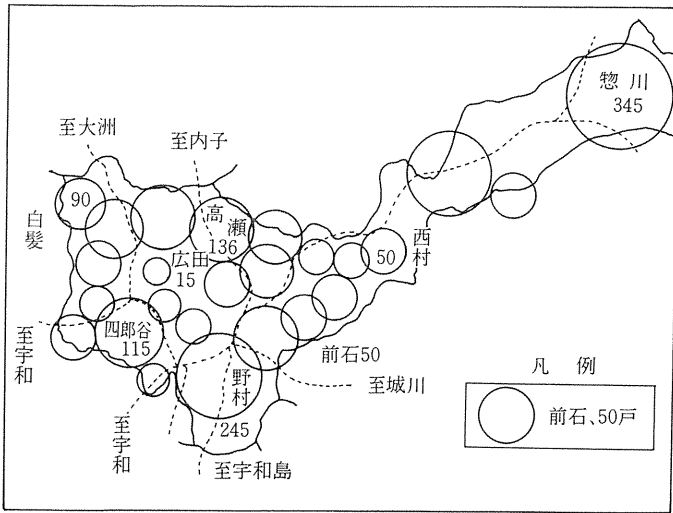


図4-16 野村組22村・山奥組3村の戸数分布図(1757年)

資料：宝暦7年(1757)「大成郡録」、野村町企画課資料による。

須賀川ダム

宇和島市の水がめである須賀川ダムは、須賀川総合開発事業の一環として、宇和島市柿原地先に多目的ダムとして建設されたもので、洪水調節・流水の正常な機能維持の確保・不特定用水の確保・上水道用水の供給を目的とするものである。しかし、今日では生活の向上は水の消費を増し、南予水事業への期待が大きい。

山財ダム

津島町に五五年に完成した山財ダムは町内と三浦半島(宇和島市)・由良半島(内海村を含む)のかんがいと上水道供給を主目的とし、下流の岩松川の洪水調節・不特定用水の確保をも兼ね備えている。現在、末端地域での給配水施設の建設を進めている。

大久保山ダム

内海村を除く南宇和郡四町を関係受益区域とし、かんがいと上水道供給を主目的に建設された。

七 野村町の街村

野村組二十二か 東宇和郡野村町は宇和川流域の野村村の在町野村 盆地と、肱川支流船戸川流域の山間地を合わせた地域であり、それは宇和島藩十組の一つ野村組二二か村・山奥組内三か村の領域とほとんど一致する。

の肩、馬の背によっていたことが知られる。深浦・垣内・岩水・久良からは沿岸の海上交通路が開けていたが、緑・僧都・城辺などは大岩・小岩の峠を越えて宇和島と結ばれていた。この大岩道越えは御巡検街道ともよばれ、宇和島まで約四〇kmの道のりであった。他に緑から大道・豊田・神越・長野を経て城辺古町へ入り、海岸回りで宇和島へ通じるもう一つの街道があった。明治四四年(一九二二)の『城辺村史』によると、明治二九年(一八九六)度に城辺村役場より御荘村貝塚港までの県道改修、同三五年(一九〇二)度に同役場より一本松村界までの県道改修などの工事が行なわれている。

県道松山・宇和島線及び県道宇和島・宿毛線が国道に昇格するのは昭和二八年であるが、

国道五六号の改修

この路線の建設省による直轄施行工事は二五年度に行なわれた松尾隧道などの改良工事が最初である。この事業はアメリカ合衆国対日援助見返資金によるものであったが一年で打ち切られ、直轄施行工事はその後三八年度に至って開始された。県内分のうち、高知県境より内子町までは建設省四国地方建設局大洲工事事務所が担当し、中山町から松山市までは同松山工事事務所が担当した。これにより内海トンネル(四三―四五年度)、法華津峠(四一―四五年度)、鳥坂峠(四三―四五年度)及び犬寄峠(四二―四五年度)などの難所も解消し、四六年度に一次改築を完了した。これを四国の他の国道の一次改築と比較すると、一―号が三三―四〇年度、三三―号が三三―四二年度であるから五六号の改修は四―五年度の遅れがある(図5―20)。しかし、投入された金額は圧倒的に多く、五六号改修がいかに困難な事業であったかがうかがわれる。一次改築の完成により、五六号の総延長は二八七・七kmとなり、このうち本県管内の延長は一五一・四kmである。この事業は南予地方の道路交通を変革する画期的な大工事であり、掘削された二一か所の隧道の総延長は七三二・五m、架けられた橋梁三七か所の総延長は一七七・六mに達する(表5―44)。

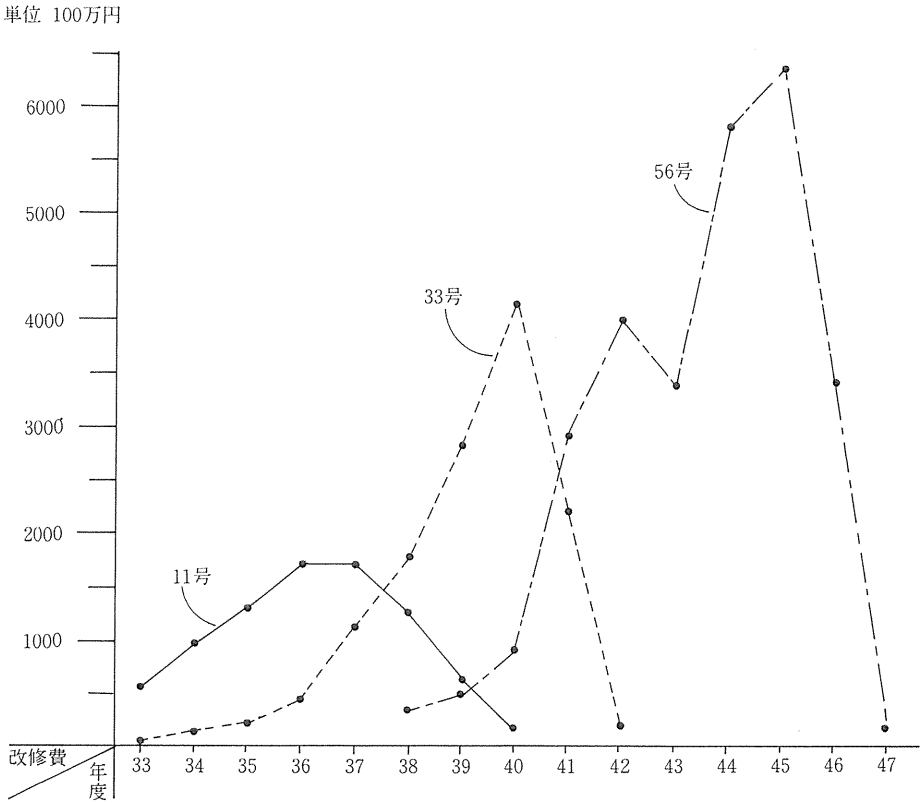


図5―20 主な国道の道路改修費(1次改築)の推移

資料:「建設省四国地方建設局二十年史」(門田原図)

表5-44 国道56号の主要構造物

トンネル			橋りょう (30m以上)			
トンネル名	延長	完成年月	橋名	市町村名	橋長	完成年月
一本松トンネル	395 ^m	昭和47.3	満倉橋	一本松町	57 ^m	昭和33.3
中川トンネル	117	35.3	久保橋	城辺町	31	50.3
城辺トンネル	532	50.3	御荘大橋	御荘町	103	"
内海トンネル	859	45.10	菊川橋	"	33	46.3
鳥越トンネル	259	46.3	柿の浦橋	津島町	62	"
大場ノ鼻トンネル	161	"	芳原川橋	"	33	45.1
嵐坂トンネル	308	45.3	保場川橋	"	32	"
松尾トンネル	1,710	54.3	津島大橋	"	157	38.3
第1白浦トンネル	190	45.3	和霊大橋	宇和島市	30	27.3
第2白浦トンネル	100	"	知永橋	吉田町	45	42.3
第3白浦トンネル	98	"	吉田大橋	"	40	47.3
第4白浦トンネル	167	"	国安川橋	"	30	"
第1玉津トンネル	137	"	下瀬橋	宇和町	38	33.3
第2玉津トンネル	235	"	第1札掛橋	大洲市	60	45.3
第3玉津トンネル	69	"	第2札掛橋	"	80	"
第4玉津トンネル	117	"	子持橋	"	70	46.9
第5玉津トンネル	109	"	伴造川橋	"	40	43.3
法華津トンネル	1,320	"	肱川橋	"	180	36.3
鳥坂トンネル	1,117	45.10	立岩橋	内子町	36	43.11
大洲トンネル	270	43.3				

注：一本松町～内子町について表示

資料：建設省四国地方建設局大洲工事事務所「事業概要」(59年度)

これらの改修工事のうち、宇和島市・宇和町間の最大の工事は法華津峠に隧道を通すことであった。法華津トンネルの構想は明治のはじめ、白浦の旧庄屋赤松則忠によって試みられていた。赤松は法華津トンネルの掘削によって吉田・卯之町間に新道を開設しようとし、私費を投じて実地測量を行った。当時としては空論の域をでなかったが、赤松の測量した掘削地点は、現在の法華津トンネルの位置にほぼ一致するといわれる。

明治三十四年(一九〇一)に完成した法華津峠越えの旧道は、吉田町立間(標高六〇m)から法花津峠(標高四六三m)を越えて宇和町伊賀

上(標高二三〇m)に至る延長一一kmの急坂であった。この区間の改良にはトンネルによる新道建設が最も効果的であると考えられ、約四kmの間に法華津トンネルほか大小一〇本、総延長二五四三mのトンネルが掘削された。これにより新国道の延長は五・七kmに改良され、自動車の走行時間は約四分の一に短縮された。吉田町内ではすでに三八年度に知永峠の国道改良工事が始められており、吉田・宇和島間は四二年二月二七日に供用開始となった。続いて法華津トンネル区間が四五年四月一日供用開始となり、残されていた吉田町内の改修も四七年三月に完工し、三月一四日に供用開始となった。

松尾峠には明治四三年(一九一〇)に道路が開かれたが、カーブが多く特に岩松側には道路からすぐ谷底がみえる所が数か所もある危険な道であった。そのため昭和二七年に、長さ四六四m、二車線の松尾隧道が開かれ、所要時間が約二分の一に短縮された。しかしこのトンネルは最狭部分の幅員が五・五mと狭小である上、約六〇か所のカーブが連続する道路部分の改修が残された。鉄道をもたない宇和島以南の陸上交通を発達させるためには松尾バイパスの建設が急務となり、四七年度から五六号の二次改築の一環として基本線調査と地質調査が開始された。工事は五一年度に津島側、宇和島側双方より同時着工され、五四年三月に完成した。松尾バイパスの中心は新しい松尾トンネルの掘削で、津島側を起点として延長一七一〇m、幅員九・〇mの隧道が開かれた。バイパスの延長は四kmであるが、これにより旧国道より距離は二km、所要時間は一二分から四分に短縮された。

五六号の第二次改築事業には他に松山・大洲・宇和島・御荘・城辺など市街地のバイパス建設がある。このうち大洲バイパスは四七年四月に調査が開始され、道路の買収が進められている(五九年現在)。また宇和島バイパスは四八年四月に調査が開始され、五九年度に調査、設計の事業に着手した。城辺・御荘バイパスは四七年四月に着手し、五一年三月二二日供用が開始された。そのほか一本松道路が五一年四月に着手され、五三年四月に着

工、五四年一二月に供用が開始されている。

バス交通の発達

南予地域における最初のバス会社は、大正五年（一九一六）に八幡浜の医師上甲廉が設立した伊予自動車で、八幡浜・大洲・郡中間の運転を行なった。これはまた同時に愛媛県における最初のバス会社でもあった。次いで大正七年（一九一八）に松山市に本社を置く愛媛自動車（社長は越智郡の深見寅之助）、東宇和郡野村町の酒造業緒方陸朗による宇和自動車、宇和島市には宇和島自動車（社長香川角次）が相次いで設立された。当時の路線は、伊予自動車の八幡浜・郡中間、宇和自動車の卯之町・野村間、宇和島自動車の宇和島・岩松間であった（図5―22）。宇和島自動車の創業時の車両は一九一七年式ビュイック号幌型六気筒の定員六人の二台で、一六号車、一七号車とよんだが、これは県内の自動車所有番号で、当時の県内の自動車は一七台であった。同社は、大正八年（一九一九）四月からの営業運転に先がけて二月に一七号車で宇和島・吉田間の試運転をした。この時、知永峠で運転を誤り、君ヶ浦手前のカーブで転落事故を起こした。乗っていた重役三人が死亡するという大惨事となった。これは県内初の自動車による死亡事故であった。宇和島・岩松間の難所松尾坂では荷馬車に出合うと離合に苦勞し、また登り坂では馬力が足らず、荷馬車に引っぱってもらったという。翌九年（一九二〇）一月には御荘線（五一km）の運行が開始され、海上輸送や乗合馬車に頼っていた宇和島・御荘間の交通に画期的な変革をもたらした。同年一二月には宇和島・卯之町間の運行許可を取得し、同一年（一九二〇）大洲へ、同二年には松山へと路線を延長した。なお、南宇和郡においては、大正八年（一九一九）ころ、南予（南郡）自動車が設立され、城辺を中心に船越・一本松・深浦・平城札所前間が不定期ながら運行されていたようである。

大正中期から末期にかけて自動車が普及すると、県内に自動車会社が相次いで誕生し、限られた路線と乗客をめぐって激しい争奪がおこった。南予地方では前述の四社に和田（大正九年）・卯之町（同一〇年）・四国（同一