

では、何といってもセンセーションナルな大ニュースであった。このニュースが広まると、土地の馬方や車夫たちは、飯の食い上げたとばかり猛烈な反対の声を挙げ、発起人の景山家に押し寄せて、「家を焼き払ってしまうぞ」と氣勢をあげたという。そのため甚右衛門は、常にボデーガードを連れ、腰には銃剣をたばさむ武装姿で陣頭指揮をしたといわれている。

(3)予讃線の開通 四国の国有鉄道は、明治三十九年（一九〇六）十二月山陽鉄道が買収になって、高松・琴平間を営業したのが最初であるが、その後、同四十五年四月に鉄道院多度津建設事務所が多度津に置かれ、逐次西に延長して行った。

この多度津以西は、すでに明治二十五年公布の鉄道敷設法で、四国予定線の一つ「香川県下多度津ヨリ愛媛県下今治ヲ経テ松山ニ至ル鉄道」として決定されていたものであり、また同三十年には前述の「四国鉄道」が私設免許の許可をうけた線路であったが、同鉄道の解散後は私設免許を受けたものはなかった。

ところが、明治四十四年衆議院において、多度津・松山間の鉄道敷設に関する建議案が可決され、翌四十五年法律第二号で、多度津・川之江間が第一期線に加えられ、大正元年度から五年度に至る五か年継続事業（予算二二〇万円）で着工される運びとなり、建設上多度津線として大正元年十月までに多度津・観音寺間を起工し、翌二年十二月にこれを開通し、ついで同五年（一九一六）四月に観音寺・川之江間を開業した。これが四国で初めての官設鉄道で、その建設費は約一六五万円であった。なお、新線路は既設讃岐線の多度津起点一・七キロメートルのところから新多度津駅を設け、旧多度津駅を浜多度津駅と改めた。

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）法律第二七号で第一期線に加えられ、翌五年五月、まず川之江・伊予三島間を起工し、翌六年九月にこれを開通し、さらに八年九月伊予三島・伊予土居間、同十年六月伊予土居・伊予西条間が開通した。建設費は約三二四万円であった。

次いで伊予西条・松山間が建設上松山線として、大正七年（一九一八）法律第十二号で鉄道敷設法中の第一期線に編入され、翌八年三月伊予西条・壬生川間の実測に着手し、翌九年一月より着工した。同年十一月建設事務所が岡山に移転し、以来岡山建設事務所の所管で工事が着々と進められ、松山まで全通したのは昭和二年四月三日である。事業着手以来八星霜と九〇九万円を費して、多年宿望の北四国海岸の全通を見るにいたり、高松・松山両市連絡の大使命を果たすこととなったのである。この開通を記念して、松山では全国産業大博覧会など盛大な祝賀行事が開催された。なおこの間に、従来の讃岐線は大正十二年十月に讃予線と改称されたが、昭和五年四月に予讃線と改められた。

(4)豊浜駅と箕浦駅 つつじの美しさで知られている豊浜駅、桜の美しさで旅客を楽しませている箕浦駅は、大正五年（一九一六）四月、観音寺・川之江間が開通したときに設置されたもので、その後改造され、拡張はされたものの主な建物はその当時のものである。その沿革については、はっきりした資料がないので定かでない。

汽車が初めて通った時の様子を、古老は次のように語っている。

「汽車は、二時間から三時間おきに一回位で、人々は『真黒い煙を吐いて走るお化けが通るから見に行こう』と、弁当をもって現在の三豊工業高等学校の高合に集まり、もの珍しさと驚異の目で見物したものである。」

子どもたちは、一回汽車が通過したあとには二時間以上待たなければならないので、一の宮の海岸へ行って蛤採りをしていて、『ああ、もう時間だ』と駅へ駆けつけると、汽車が行ってしまったあとで、それでもまた二時間以上待って、次の汽車を見物したほどであった」

### 第三節 交通・運輸

#### 一 つつじに映える豊浜駅

1 戦後の変遷 国鉄予讃線豊浜駅は、切符を求めるために行列をした国民服とモンペ姿の人たちで一ぱいであった。終戦の年昭和二十年（一九四五）八月は、殊の外に蒸し暑い毎日が続いていた。列車本数も少なく、もちろん急行列車もないローカル線の予讃線は、さすがに列車の屋根に乗る程の混みようではなかったが、それでもすし詰め満員列車が黒い煙を吐いて喘ぐように走っていた。

終戦当時は一〇名であった駅員が、相次ぐ復員で同二十四年には一九人に増えていた。国鉄の合理化が始まりその年に大量の解雇があった。その後、とりわけ同四十三年には国鉄のR.C.運転方式導入のため信号機・踏切遮断機の廃止と自動化が相次ぎ、小口を除く貨物扱いも同年観音寺駅に統合となり、職員も現在八人となった。しかも、隣の箕浦駅は無人数化されるといふ変わり方である。

昭和四十四年（一九六九）現在、豊浜駅を利用する乗客（降客もほぼこれと同数）は、一日平均一、七六〇人で、そのうち定期乗車人員は約七六・九%（これまでに一番多かったのは同四十年の二、四二五人、うち七九%

が定期)である。定期乗車人員の多いのは、高等学校への進学が増え、豊浜町や大野原町からの通学、三豊工業高校への通学が多くなったためである。

2 現在の豊浜駅 手小荷物扱いは豊浜駅発で一日平均五九個、その主なものは豊浜特産のうどん・蜜柑で大半を占めている。豊浜着のものの内容は雑多で、二五個。収入は乗客で一二万七、二三三円、手小荷物で一万九、七〇七円、合計一四万六、九四〇円で、四国管内では乗降客数で第二十八位、収入では第四十四位で、収支はトントンという現状である。

1 豊浜駅の貨客輸送実績

乗車人員	総内定	数期	642,339人 493,805
降車人員			627,231
1日平均	乗車人員 降車人員		1,760 1,718
手荷物	発着		1,928個 648
小荷物	発着		19,615 8,484
特別扱 新聞雑誌	発着		— 7,124

(注) 昭和44年国鉄四国総局統計

○円で、豊浜駅には現在上り下り各三本が停車している。豊浜駅から各駅までの現行(昭四六)運賃は、観音寺まで四〇円、高松まで二八〇円である。なお急行列車が予讃線を走るようになったのは昭和三十三年(一九五八)であり、急行料金は高松まで一〇〇円である。

昭和三十四年には国道十一号線の改修・補装が完工し、この頃から自動二輪や家用車の利用が急速に進み、同四十年からの琴参バスの乗り入れなどと相まって、豊浜駅の利用者は減少の一途を辿るのだが、同三十七年に県立三豊工業高校が同駅うらに創立された関係もあって、乗降客の大半は観音寺方面へ通学する者も含めたこれら高校生がその大部分を占めるということで、辛うじて減少する利用客を一定の限度をもって保持しているという現状にある。

3 「つつじのある駅」 昔と変わらぬ風情を添えているものに、駅の構内一帯に植えられているつつじがある。花咲く美しい日本一の駅として昭和三十六年に全国花一ぱい協会と毎日新聞社から表彰を受けたことは、寂れ行く豊浜駅にとつてただ一つのうれしい出来事であった。この花壇は昭和十六年(一九四一)十月三十日に完成されたのであるが、それに要した費用八五〇円は、当時の豊浜織物KKが五五〇円、富士紡績豊浜工場が二〇〇円、豊浜町と豊浜運送KKが各五〇円、大野原村二〇円、和田村・萩原村・五郷村が各一〇円の醸出で賄われ、当時の原田嘉寿駅長が発起人となり、町長合田政重郎外四名の人たちが世話人となって完成された。

豊浜駅やそれを利用する人の上には、時代によって幾多の変遷があったにせよ、またここに植えられた五〇〇本のつつじと桜は、現在は生長して三三〇本のつつじとなっているが、毎年五月には忘れずにきれいな花を満開させて、この駅を利用する人々の心をこよなく慰め楽しませているのである。



つつじのある国鉄豊浜駅

二 牛車からトラックへ

1 駅前広場と運送店 豊浜町の貨物運送業は、大正年代に遡ると、当時町内では三つの個人営業者が競い合っ