

六 鉄 道

(一) 横河原線の開通

県下における鉄道のはじめは、小林信近の非常な努力によって企画された伊予鉄道であった。明治一九年彼は松山

鉄道会社の名で、松山・三津間に鉄道敷設の請願書を提出した。

しかし、まだ東海道線すら全通していないときであったから、四国の一小都市のこの計画は無謀であると却下された。小林はひるむことなく要路の人たちに熱心に説得に努めた結果、同年一二月ついに敷設の許可を得た。ここに伊予鉄道会社と改め、機関車をはじめ資材をドイツに注文した。当時わが国の工業技術は未熟であったため、客車はドイツで組み立てたまま、大箱に入れて送られるありさまであった。

明治二十一年一〇月、わが国最初の軽便鉄道が古町―三津間に開通した。軌間二尺六寸（〇・七六二呎）の舶来の陸蒸気（当時の汽車のこと）を一目見ようと遠方から出かけて来るものもあり、黒山の人だかりとなったという。

この機関車および客車は、道後公園に保存展示されている、いわゆる「坊ちゃん列車」である。この軽便鉄道は、利用者も多く営業成績は好調であったので、二五年高浜まで延長した。さらに翌二六年五月には、新たに松山・平井河原間六・八歳の平井線を開通し、二九年には平井線の立

花駅から分岐して森松に至る森松線が開通した。

ところが平井線は乗客が少なく、一日料平均収入が高浜線の五円七〇銭に比して平井線は三円にすぎず、収支相償わない営業状態であった。これは平井河原が終点であるためであり、さらに横川（横河原）まで延長すれば営業成績をよくすることができると考えた。

ここに横川延長計画が立てられたが、当初は冒険であると危険視されて株の募集は困難をきわめた。そこで八東喜蔵委員の斡旋により大阪一二〇銀行の融資を得て、工費七万三、〇〇〇円余で、三二年三月起工し、一〇月四日完成開通した。

「一〇月九、一〇日ノ二日間、平井河原以東延長鉄道開業式ヲ、横川駅前ニテ盛大ニ挙行ス。平井線ハ横川線トナリ、其ノ駅ハ外側（とがわ）、立花、久米、平井河原、田窪、横川トナル」（相原日記）

当時の地元民の歓びをうかがうことができる。

これによって本町内に鉄道が敷設され、南吉井村に田窪駅（現在の牛淵駅）、北吉井村に横川駅が開設された。以来、今日までやすむことなく走り続け、本町の各分野に与えた

影響は大なるものがある。

国有鉄道予讃線が、松山に開通したのは昭和二年四月で、あるが、県庁所在地でありながら省線がなかったのは全国で松山のみであり、著しく交通の発達が遅れた。これは經由路線の市町村間の争奪が激しく、そのうえ海運が発達して、一般は鉄道に無関心であったためである。「鉄道は、産業・文化を運ぶ」といわれるように、鉄道開設が地方の産業・文化の振興に大きく寄与する点から、この遅延は県下に大きな損失を与えたことはいなめない。それを補って明治中期以後、松山平野に交通網を整備した伊予鉄道の偉業は、注目に価する。

ここに横河原線開通後の足あとをたどってみよう。

(二) 横河原線の変遷

明治二六年平井線開通までは、松山に行くには人は徒歩、各種産物の運搬は馬の背により、一日がかりであった。鉄道が開通しても、平井から松山駅まで上が十銭、中が八銭、下が五銭の運賃であったが、当時、一日の賃金が二五銭前後の時代であったため、汽車を利用するものは一部の人びとを除いて稀であった。七年後に横河原まで延長し、松山

表14 伊予鉄道横河原線
運賃の推移

年	月	横河原―松山	田窪―松山
明治32.	10	銭 11(3等賃金)	銭 9(3等賃金)
明治34.	6	14(")	11(")
大正7.	11	22	17
昭和2.	3	24	18
昭和11.	3	27	20

(伊予鉄道50年史より)

線路沿線の農民は、汽車が一時運搬であったため野良で働きながら時刻を知ることができ、また、始発列車の汽笛で一日の生活を始める人もみられた。しかし、当時は便利な汽車の利用は貧乏とされ、松山へ出かけるにも行きは徒歩、帰りはじめて汽車に乗るもの、あるいは平井まで歩いてそれから乗車するという状態であった。その後次第に乗客が増加し、小学校の遠足などにも利用され

るようになった。

横河原線開通後、木材をはじめとする農林産物の輸送が盛んとなり、各駅構内に貨物積み込み支線が設けられ、駅前広場には木材等が山のように積まれたものである。駅前に運送屋が開店し、肥料・生活雑貨等は、すべて汽車によって送られてくるようになった。

大正元年八月、平井・田窪駅間に貨物駅として播磨塚停留所が設けられた。これは現在の牛淵団地前駅の位置であるが、当時播磨塚には（現在の自衛隊舎）県下屈指の広大な果樹園があり、その生産資材や果樹の積み出しのためであった。横河原・田窪両駅とも、駅前に製材所をはじめ産業組合等が、農林産物の集荷・輸送に便利のため新設され、または移転した。人の往来が激しくなるにつれて、各種の商店が次々開店し、駅前は村の商工業の中心地となり賑いをみせた。

特に横河原は、単に北吉井村の玄関口であるばかりでなく、川上・三内両村から遠く周桑の玄関口となり、駅前は、人力車・乗り合い馬車、後には乗り合い自動車の発車地ともなった。

北吉井村誌（昭和一三年刊）はこの変貌ぶりをつぎのように記している。

「明治三二年一〇月、横河原駅が開設されたとき、民家僅か二、三軒あるのみにて、小松原の荒蕪地にすぎず、婦女子の通行も昼間さえ危険視される所であったと古老は言う。然るに今日（昭和一三年）人家二〇〇軒余りを算し、商家櫛比の現状であり一行政区が設けられ、本村の大玄関口たるの発展を見たるは、一重に伊予鉄道の恩恵である。本村以東の貨物の集散地であり、交通の要衝とし将来益々発展するであろう。」

藩政時代より東温の中心は、川上であった。金比羅街道の宿場町として、また、農産物の集散地として賑いをみせていた。明治九年、警察分署が、東温では川上のみ設けられたのもそのためである。ところが横河原駅開設以来、川上の賑いは次第に横河原に移っていった。

昭和二年以来、国道一〇号線をバスが運行し松山に通ずるようになったが、回数少なくかつ運賃高のため、一般はほとんどが汽車を利用した。

昭和一三年九月一日、横河原・田窪間に見奈良駅が新設

され、さらに傷痍軍人愛媛療養所の設置によって、荒蕪地見奈良原の開発に拍車をかけることになった。この横河原線は戦時中の石炭不足時代でも、代用燃料によって一日も休むことはなかった。松山市が戦災をうけたときだけ汽笛の音が消えたが、東温地域における唯一の交通機関として住民との関係は密接なものがあつた。

戦後の昭和二年二月、黒煙を吐いて走っていた坊ちゃん列車が時代の波により、ついに姿を消してディーゼル機関車となり、横河原・松山間が三九分と短縮し、二二往復となった。これによって、重信町は一層松山生活圏と密接につながることになったのである。

(三) 横河原線の電化

一九六〇年以降、農村の過疎化と自動車などの普及により、横河原線をはじめ森松線の乗客は逐年減少するに至った。伊予鉄道は、その対策として合理化方針を定め、昭和四〇年、まず森松線を廃止してバスに転換した。続いて年間三、〇〇〇万円の赤字路線である横河原線も、平井以東を廃止してバス化することを決定していた。このことは沿線住民に大きな衝撃をあたえた。



明治32年開設の横河原駅

明治三二年以来六七年間、町民の最大の交通機関である横河原線の廃止は、重信町の将来の発展にもかかわる一大問題であるところから、重信町は打って一丸となり、その存続を伊予鉄道に要望した。（「重信町三〇年のあゆみ」参照）結局紆余曲折はあったが、横河原沿線の開発をすすめる町の計画により、伊予鉄道も全線電化を決意し、四二年六月松山・平井間の電化が完成した。続いて一〇月一日、

平井・横河原間が電化し、新たに田窪駅が設置され、松山・横河原間三〇分運転、一日三二往復となった。

次いで四五年五月には、牛淵駅と梅本駅の間に「牛淵団地前駅」が新設されるとともに、二〇分運転に短縮され、交

通は至便となった。

こうして本町内に、横河原・見奈良・田窪・牛淵・牛淵団地前の五駅が設置された。明治大正期の二駅（横河原・田窪駅）からみれば倍増であり、開通当初の二時間運転も、二〇分運転と短縮されたのである。

電化後、沿線には住宅・団地・各種施設が相ついで進出し、表15のように四七年度の乗降客数二〇〇万人を越え、電化前の二倍をこす躍進ぶりである。一〇年後の五六年には二九〇万人と乗降者は飛躍的に伸び、六〇年はやや減少したが二六〇万人が利用している。横河原線の電化はかつ

ての乗降
客の減少
に歯止め
をかけ、
これが本
町の発展
に作用し
ていると
もいえ

る。

乗降客の増加とともに利用者の利便をはかるため、五六年七月見奈良駅は赤い三角屋根で親しまれるモダンな姿で、旧見奈良駅の西方二〇分のところに改装新築、同年八月には愛大医学部南口駅が新設され、さらに、高浜線と横河原線の直通運転が開始された。これにより横河原と高浜の間は乗り替えなしに往復できるようになり、運転間隔も一五分毎に短縮、本町の交通はますます便利となった。

横河原線は開通以来本町の産業・文化に多大な貢献をしたが、なかでも駅の設置による地域集落の変貌は著しいものがある。いま、駅開設以来四八年を経た見奈良駅に焦点をおいて、その今昔をたずねてみよう。

(四) 見奈良駅付近の今昔

見奈良駅は、昭和一三年九月一日にうぶ声をあげた。その当時の見奈良駅近辺を思い起こしてみよう。当時の見奈良地区は七〇戸ほどの米麦と養蚕にたよる一寒村地区で、南吉井地区ではもっとも不便なところであった。

昭和初期のころの見奈良原北方一帯は、クヌギ・ナラなどにおおわれた昼なお暗い一面の林で、その中に石ころだ