

第9章 交通・運輸・通信

運送会社 運送会社は郡中駅前、海運社及び高浜商船組郡中出張所がある。海運社は南予鉄道と共に起り現在に至るもので、その取り扱う貨物の数は、平均一か月約六、〇〇〇位であるが、今から一五、六年前と比較すると、ほとんど二倍で漸次増加しつつある。高浜商船組中出張所は、今から四年前の明治四〇年に出来たもので、その取り扱う貨物の数は、平均一か月約六、〇〇〇個内外である。

(『郡中町郷土誌』より)

鉄道 一八七二年(明治五)九月、新橋―横浜間一七マイル余りの鉄道が開通し、やがて京阪神にも鉄道が敷設されることになった。国有鉄道は、その後、発展をかさねて行った。国有鉄道の普及するにつれて、やがて民間にも私設鉄道の機運が起り、一八八七年(明治



第113図 郡中駅開業記念

二〇)前後には、各地に相次いで民間鉄道が敷設され活況を呈することになった。

愛媛県においても、一八八八年(明治二二)一〇月下旬、初めて伊予鉄道が松山―三津浜間七キロを走ってから、一八九二年(明治二五)五月には三津―高浜間、一八九三年(明治二六)五月松山―平井間、一八九六年(明治二九)一月には立花―森松間の開通を見ることになった。なお、前年の一八九五年(明治二八)八月には道後鉄道会社線三マイルも開通する等、松山及びその周辺では、私鉄の開通が見うけられた。

伊予郡郡中町においても、日清戦争後の好況の波にのって軽便鉄道敷設の機運が興り、一八九四年(明治二七)地元の宮内治三郎や藤谷豊城ら有志の手によって、南予鉄道会社が創立された。そして、一八九六年(明治二九)七月四日開業され、郡中駅―藤原駅間の一一キロを往復することになった。こうして地元並びに沿線各地の人人はその恩恵に浴し、地域の開発及び産業の発展に寄与する所が大きかった。しかし、南予鉄道もやがて資金難におち入り、大阪七九銀行頭取古畑寅造の援助を受けるようになった。

戦後の好況はやがて不況に転じ、これら小資本の企業はたちまちその余波を受けるようになり、更に地元の郡中でも色色と経済的に困難な事情が生じて、会社は経営難に陥った。当時、井上要らの主張によって伊予鉄道、道後鉄道、南予鉄道、三社の合併が



第114図 新川を走る汽車

進められていたが、ついに、その勧めに応じて一九〇〇年(明治三三)四月末、南予鉄道は伊豫鉄道と合併し、同年五月より名称も伊豫鉄道郡中線となり、装いも新たに足することになった。一九〇九年(明治四二)には新川海水浴場が開かれ、郡中町の藤谷豊城は井上要に要請して、新川に仮停車場を設けて夏分だけ停車することになった。第137表は旅客・貨物調査を示したものである。

なお、前記南予鉄道の創始者の一人でもあり、郡中銀行の頭取であった宮内治三郎は、道路改修、新道開さく、あるいは郡中郵便電信局開業に協力する所が小さくなかった。

海上交通 明治初年以降の郡中地方における海上交通も、郡中港(旧万安港)の占める割合は大きかった。当港は維新後も引き続いて商取引が行われていたが、依然として土砂の堆積が著しく、しかも維新後は、大洲藩の手を離れて灘町及び湊町の負担となったため、その維持には種種の配慮がなされた。町当局の負担はもとよりあるいは寄付金を募り、あるいは官庁のわずかな補助を受ける等苦心が払われた。

一八七九年(明治一二)―一八八〇年(明治一三)ころの港の移出入状況については、一八八一年(明治一四)八月に作られた「郡中港維持頼母子講」依頼の趣意書によると、「…「前略」…移出入物品の代価ヲ計算スルニ、一ケ年金貳拾有万圓の巨額ニシテ地方経済ノ一証タリ云云。」とあって、これは一八九五年(明治二八)度一か年の移出入物品の金額一五万九、七二八円(移出一〇万四、六三〇円、移入五万五、〇九八円)と比べて、その商取引が不振というほどではなかった。

第137表 郡中新川駅旅客貨物調査(大正3年)

駅名	旅客	手小荷物	貨物
郡中	143,935人	421,737個	3390,984個
新川	982人		