

二 鉄道交通

1 日本最初の軽便鉄道の登場

坊っちゃん列 愛媛県における鉄道の歴史は民間鉄道(私鉄)から始まった。伊予鉄道は、明治二十一年(一八八八)に松山市三津(当時三津町)と古町間六kmに、軌間二フィート六インチのわが国最初の軽便車と伊予鉄道

鉄道を開通させた。いわゆる「坊っちゃん列車」の開通である。その当時は、民営鉄道としては大阪・堺間鉄道（現南海電鉄）があっただけで、東海道線も開通せず、いわば鉄道時代の幕あけの時であった。伊予鉄道の開通には初代社長小林信近のたいへんな努力を必要とした。彼が鉄道事業を思いついたのは、官林の払下げをうけた桧を製材して大阪方面に運ぶときに、松山―三津間一里半（約六km）の馬車賃が、三津浜と大阪の間の百里（約四〇〇km）の海上運賃に比べてはるかに高かったために、運輸機関改善の必要性を感じたことと、その後、阪神

地方で使う鉄道の枕木を納めることとなってから、鉄道の便利さをいっそう認識したことによるといわれている。

伊予鉄道の開業後の成績は意外に好調だったことから、同社ではさらに路線の延長を計画し、明治二五年（一九〇六）に三津―高浜間、二六年には平井河原までの延長線がそれぞれ開通し、さらに二九年に森松線（松山市と森松間）、三二年には平井河原―横河原間が開通し、幹線である高浜―横河原間が完成した。

伊予鉄道の業績が順調であったことから、新たに道後鉄道と南予鉄道が営業を開始した。前者は二八年（一九〇五）に一番町―道後―三津口間を、後者は松山―郡中間を開通させた（写真6―2）。狭い松山地方に三つの鉄道会社が営業することは経営者にも利用者にも不利不便であり、このために合併の機運が起こって、三三年（一九〇八）に伊予鉄道が二社を合併した。その結果、松山市を中心とする鉄道路

は統一され、その路線は高浜・横河原・森松・郡中・道後の五方面に延び、総路線長は四三km余となった。伊予鉄道に対抗する鉄道会社はその後も現れた。三九年（一九〇六）に、伊予鉄の三津浜から高浜への延長に伴い高浜港が開港した。これによって、三津浜が繁栄する道を全くふさがれたと信じた三津浜町の有志が、伊予鉄道を征服する計画を立て、松山電気軌道株式会社を設立し、四四年（一九〇九）に道後―三津浜間に伊予鉄との併行線を敷設して、両者の間で激しい乗客争奪戦が展開された。両者の競争は約一〇年間続いたが、県当局の仲介などもあって、大正九年（一九二〇）に伊予鉄が吸収合併する形で終止符が打たれ、その後は伊予鉄が独占して現在に至っている。

坊っちゃん列車の近代化

伊予鉄道の設立、

競合会社の出現と

その吸収合併、と

いう紆余曲折を

へて今日の伊予鉄

道の基礎がほぼ確

立したが、これ以

後の伊予鉄の主要

な変遷は路線の電

第一節 交通の発達

2 遅かった国鉄の伸展

県都最後の 伊予鉄道が明治二十一年(一八九〇)に全国初の軽便鉄道を運行させたのに対して、国鉄の伸展は遅く、
 国鉄開通 大正五年(一九一六)になって讚予線がやっと川之江市まで通じた状態であった。それ以後はわずか
 ずつ西進して、松山市まで開通したのは昭和二年で、この時に讚予線を予讚線に名称をかえた。これは、わが国
 の県庁所在都市で国鉄が開通した最も遅い記録である。このような国鉄の開通の遅れに対して、県内の主な都市
 ではすでに民間鉄道が開通していた。前述の伊予鉄道のほかに、明治二十五年(一九〇二)に住友鉱山鉄道が新居浜―惣
 開―端出場間、宇和島鉄道が大正三年(一九一四)に宇和島―近永間、同一二年(一九一三)に近永―吉野間、そして愛
 媛鉄道が同七年(一九一八)に長浜―大洲間、同九年(一九二〇)に大洲―内子間に開通していた。

国鉄は昭和二年以降さらに南予地域へと伸び、一〇年に伊予長浜まで開通した。しかし、八年に宇和島鉄道と

愛媛鉄道が国鉄に買収されていたので、この時点で大洲まで国鉄が開通したことになる。国鉄はさらに四年に八幡浜まで延長され、いっぽう宇和島市から卯之町^{うのまち}までは一六年に開通、残る八幡浜―卯之町間が結ばれて予讃線が全通したのは、終戦も間近い二〇年六月二日であった。宇和島―吉野間は国鉄に買収され宇和島線となったが、これをさらに延長し、高知県の窪川町まで結ぶ四国循環鉄道の完成は地元民の長い間の夢であった。二八年に松野町吉野と高知県西土佐村の江川崎^{えがわさき}との間が開通したが、江川崎と窪川間の工事は遅々として進まず、江川崎開通に遅れること二二年、やっと四九年に完成し予土線となった(表6―5)。