

## 第4節 交通・土木 (1) 港湾

四国の北西部に位置する愛媛県は、東西240km、南北に26km～80kmの細長い地形で、北部は瀬戸内海、西南部は豊後水道に面しており、県管理、市町管理等を合わせた港の数も、重要港湾が6港、地方港湾を含めると51港となっている。又、本県は東、中、南予の三つの地域に区分され、県の東の端、四国中央市から高縄半島の今治市までが東予地域、道後平野に位置する松山市から海岸に沿って伊予市までが中予地域、それより西南部、愛南町までが南予地域となっている。

これらの地域の港は、古来より穏やかな内海やリアス海岸の地形を利用した海上輸送の主要施設として開け、特色ある産業の伸長ともない、整備の拡充が成され今日に至っている。

東予地域の重要港は、東から「三島 川之江港」「新居浜港」「東予港」(旧西条港と旧壬生川港)「今治港」があり、地域の特徴として周辺の海岸部が遠浅で、近代以降埋め立てが進められ、重化学、製紙、造船業などの臨海工業地帯となっている。

中でも今治港は大正11(1922)年、四国で唯一開港場に指定されたところで、その歴史は藩政時代初期からと古い。当港は明治の初期頃までは、小舟の出入りする小港であったが、その後地元の飯忠七らの尽力により、蒸気船の寄港がはじまり、更に商工業の発展につれて多くの船舶が出入りするようになった。ただ当時は施設不備のため船舶は沖に停泊して、岸からはしけ舟で貨物の揚げ降ろしをしなければならなかった。

大正期になり、港湾修築の計画が上がり、大正9年、市の事業として第一期工事(防波堤築造)が始まり、大正12年に完成している。更に大正12年より第二期工事(港湾の拡大改修)が9ヶ年の継続事業として国の所管で実施され、工期が延びたものの、昭和9(1934)年3月に終了している。以後戦前戦後を通じ、港周辺の整備が進められ、貨物、旅客のターミナルとして重要施設となっていった。

中予地域の主要港、松山港(合併前の三津浜港)は、豊後水道より瀬戸内海に通じる東西航路の要衝にあり、古くから貨客船舶の出入りが頻繁で、商港として重要な役割を果たしてきた。当港については明治10(1877)年頃より外港修築や新たな築港の計画が出されたものの、

県議会で却下されたり、明治42(1909)年にはやっと認可が下り、起工式まで行った築港工事が政変により中止されたりしている。その後築港の必要を説く名誉町長、大原右一郎や次の町長、松田定五郎の尽力により大正5年より外港工事が開始された。工事は途中財政難により計画が変更されたりしたもの、大正11年9月に完了し、翌12年8月には指定港湾となっている。

三津浜港内港修築に関しては当時温泉郡長であった片野淑人(後年初代今治市長)の意見が取り入れられ、昭和5年より工事が始まり、7ヶ年かけ昭和12年完成した。その後も港勢の発展に伴い外港施設を中心に整備が進められ、又、大可賀干拓地区への企業誘致も背景に昭和15年には高浜港と三津浜港を併せて「松山港」と改称し、同26年重要港湾となり、同29年開港場に指定されている。

南予地域、宇和島港は県の西南部、宇和海にのぞみ、港口の北には唯波鼻があり、中央には九島が横たわり、自然の防波堤を形成している。この良港といわれて来た当港も背後の河川からの土砂の流入で港が浅くなってしまい、これの対策が長い間市の大きな課題であった。

当港の本格的な改修工事は明治40年代からで、同42年、内港の浚渫と、これより掘り上げられた土砂で沿岸部の埋め立て事業が進められた。その後大正12年から14年までの間にも改修工事が成されたが、港内の浚渫が主な目的で、本格的な港湾改修には至っていなかった。

昭和5年になって、当時の市長、山村豊次郎より「港湾改修事業計画」が提案され、国や県への働きかけによって国庫補助が確定した後、昭和8年10月から工事が始まり、同15年3月までに一期工事が完了した。第二期の事業は昭和17年より起き、護岸、棧橋橋台工事、陸上部分の道路建設、港務所などが18年に完成し、19年の固定棧橋築造により全ての工事を終了している。戦後は戦災復興を進める中、昭和23年新内港を浚渫し、その土砂で内港船溜を埋立て、又埠頭の移転を行なう等、その後も港湾整備に努め今日に至っている。

一方、八幡浜港は、江戸期より宇和島藩の御用商人である大黒屋野本家や近江屋菊池家などによる埋め立てがあり、それぞれ地名に残っている。近代になると明治6年、芝録郎、平田喜市らの八幡浜商社によって大規模埋め立てが行われ、同20年代の旧港新港の築港へと推移し、昭和における八幡浜港の基礎となる。

〔越智公行〕

第4節 交通・土木 (3) 鉄道

①国鉄

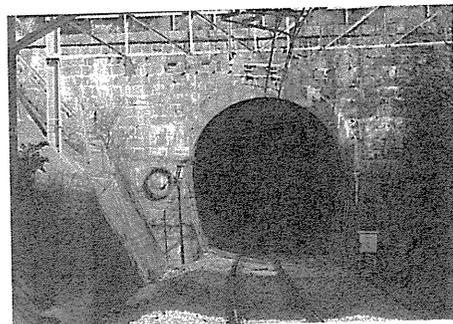
明治新政府は、早くも明治2(1869)年11月10日(旧暦)に、鉄道築造の議決をして民部卿であり大蔵卿であった伊達宗城(宇和島前藩主)及び大蔵大輔大隈重信、大蔵少輔伊藤博文にそれを命じている。同4年に井上勝が鉄道頭となり、翌5年9月1日に、イギリスを範として建設した新橋・横浜間が開業する。旧暦では10月14日で、この日が現在の「鉄道の日」に当たる。(太陽暦は明治6年から採用。)

以後、30年余で全国に7,000kmを越える鉄路が建設され、殖産興業を柱とする近代国家建設の急速な充実ぶりは、欧米諸外国を驚かせた。しかし、県下での国道鉄道の敷設は遅れた。私鉄優位で鉄道建設が進んだことが特徴として挙げられる。

明治21年に伊予鉄道が松山・三津間に開業したのに対し、国鉄はやっと大正5年に讃岐線の観音寺・川之江間が開通、東から西進する形で延伸した。松山市に到達したのは昭和2年。それまで県庁所在地で省線がなかったのは、全国で松山市のみであった。

【川之江～松山】

大正5(1916)年4月1日に観音寺・川之江間が讃岐線として開業してから愛媛での国鉄の歴史が始まる。翌年9月には伊予三島まで伸び、10年6月21日に伊豫西条駅の開業となる。さらに西へ、同12年に壬生川駅の開通で名称が讃予線となる。翌年2月11日には今治まで開通。すでに工事の始まっていた松山線が竣工するのが昭和2(1927)年4月3日、全国の県庁所在地では最も遅い国鉄駅だったが、やっとこれで北四国松山・高松間の大動脈が完成し、船舶輸送中心であった物流がこれ以降次第に陸上輸送に変化する画期となる。



鳥越トンネル(大正5年4月、四国中央市)

【松山～宇和島】

松山からの鉄路南伸は、昭和5年に南郡中まで開通し、この時に予讃線に改称され、同7年に伊予上灘駅へと延伸し、翌年に予讃本線と呼ばれるようになる。同10年には下灘へと伸び、その秋には長浜に至り、すでに8年に買取改良していた旧愛媛鉄道(P194参照)の愛媛線(長浜-大洲-内子)と連結、大洲駅まで達した。当時は省線と呼ばれ、官服官帽で制服が一新されサービスも向上、省営移管は多年の地元要望で、好評をもって報じられた。

一方、大洲から宇和島への延伸計画は大正8年頃から紆余曲折を経た。八幡浜、宇和を経由する103号か、大洲から山間地近永経由で宇和島へとする104号線案かで国民党、政友会、憲政会との政争の具となり、その結果路線の進捗が遅れた。ともかく昭和8年に103号の採択で工事が始まり、八幡浜には同14年2月6日に開通するが、この区間は東の丹那トンネルと並ぶ国鉄史上の難工事であった夜昼トンネルがあり、完成が大幅に遅れた。八幡浜駅は改造されつつも当時の駅舎が今も使われている。

宇和島からは同8年に宇和島鉄道が買取されて、国鉄が北上することとなり、同16年7月2日に卯之町駅まで開通する。時代は日中戦争の最中であり、ここでも三瓶経由かどうかで八幡浜・卯之町間はとん挫、日米開戦ともなりしばらく戦争末期の開通を待たねばならなかった。戦時国策として突貫工事が実施された笠置トンネルや女夫岩橋梁などの突貫工事によって、昭和20年6月20日、30年ぶりに初めて大正5年以降の予讃本線全線開通となった。



肱川橋梁(昭和11年9月、大洲市)

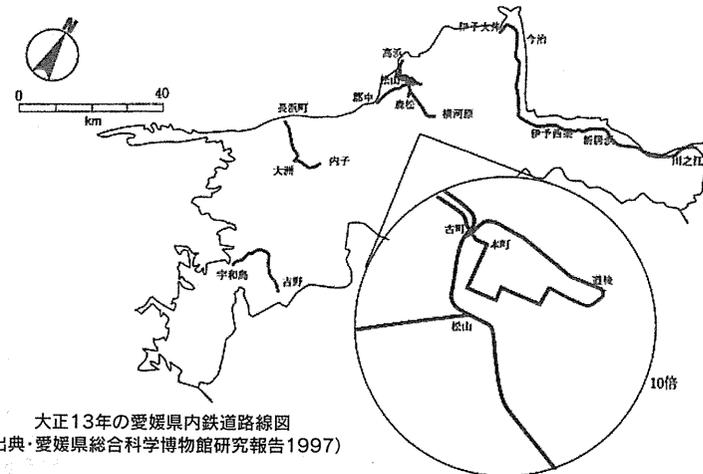
【宇和島～江川崎】

一方、現在の予土線の経過をたどってみる。元は宇和島鉄道として大正3年に宇和島・近永間が開通し、同15年に吉野(現松野町)まで延長されていた軽便鉄道

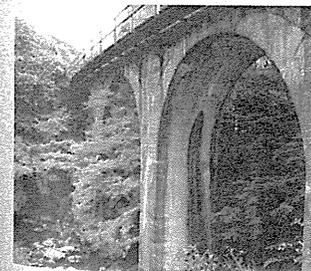
である。それを昭和8年に国鉄が買取し、レール幅の改軌や一部路線のルート変更などを行い宇和島線とした。戦後の同28年には高知県江川崎まで延伸となり、49年に若井駅(高知県四万十町)まで開通し土讃線と連結、予土線と改称したのも。

形態・構造の特徴

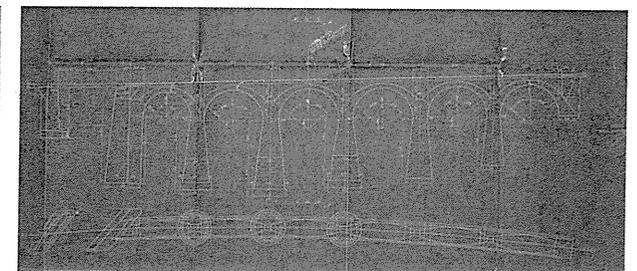
県内全域における遺構分布をみると、まず国鉄では県内最古となる鳥越トンネルが、香川県境の四国中央市川之江に大正5年に完成している。基礎を石積み施工としたトンネルで、腰高位置からアーチにかけてを煉瓦積みとしていて、洞門のアーチ部分を五重の煉瓦巻きとしている。同12年には、西条駅を西進して、橋長237m5スパンのプラウトラスによる加茂川橋梁が完成する。橋台は西松組(京都)が施工。さらに、天井川の大明神川を越えるに際しては、橋ではなくオープンカット工法によるトンネルが建設された。



大正13年の愛媛県内鉄道路線図  
(出典・愛媛県総合科学博物館研究報告1997)



第二女夫岩橋梁



第二女夫岩橋梁(提供・四国旅客鉄道株式会社)

以西の宇和島までの予讃本線の中では、橋長269mの肱川橋梁が昭和11年に開通する。

戦前期のトンネルでは、昭和13年に開通したRC造の夜昼トンネルが最長で2.87km。次いで法華津トンネルの1.61kmが同16年に開通している。20年の戦時の物資不足の中完成した、笠置トンネル(990m)や女夫岩橋梁(49.5m)などによって、初めて全線が開通することになる。

[伊東 孝・岡崎直司]



旧国鉄八幡浜駅舎(昭和13年)

## 宇和島運転区 転車台及び扇形機関庫

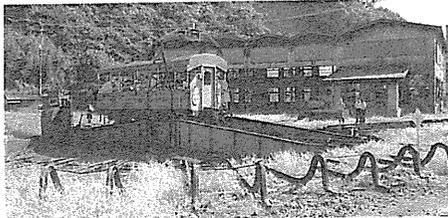
所在地 宇和島市錦町  
構造概要 石造、鉄骨平屋

建設年 昭和12(1937)年(転車台)、同16年(扇形庫)

## 沿革(歴史・由緒)

宇和島駅は、大正3年の開業時には、宇和島鉄道として和霊社の北東側山裾近くに位置していたが、その後現在地に移転となる。昭和8年8月には国鉄が買収し宇和島機関庫となる。同16年になると、北宇和島から卯之町までが開業するのに合わせて、レールも軽便時代の特殊狭軌から狭軌へと改軌され、諸施設が整備された。

転車台は、銘板によると「昭和拾貳年」の「横河橋梁製作所大阪工場製作」となっている。全国には使用不能なものも含めて十数台の転車台が残るが、県内では松山運転所と宇和島運転区にのみ使用可能な状態で現存する。いうまでもなく蒸気機関車時代のターンテーブルであり、主要駅と終着駅に設けられた。

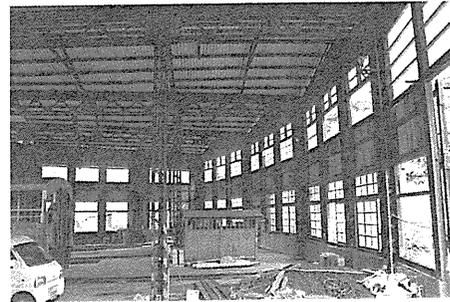


転車台・扇形機関庫



給水塔

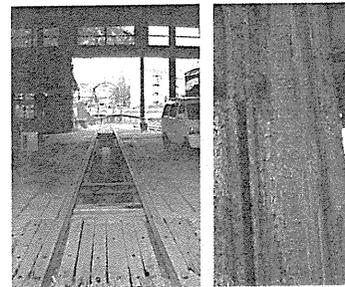
## 形態・構造の特徴



扇形機関庫 内部

扇形機関庫の方は、国内に12棟しか現存せず、その貴重な中の一つであり、今後の維持管理が注視される。外形は、転車台から扇形に展開し、4線引き込みとなって鉄骨造の切妻屋根が5棟接続で構成される。

柱などには古レールが利用されており、中にはUNION社製1885(明治18)年の刻印があるのも確認されている。また、動輪を修理点検するためのドロップピットや可動式レールも残存し、全国的に希だとされている。構内には給水塔も残る。 [岡崎直司]



転車台の銘板

## ②伊予鉄道

## 沿革(歴史・由緒)

明治21年10月28日、軽便鉄道としては日本初となる待望の伊予鉄道が開通、営業開始となる。最大の功労者は元松山藩士小林信近。明治初期の廃藩置県などによる未曾有の社会変動は、武士の生活を圧迫、小林はそれらの授産事業に心を砕き、上浮穴郡柚野村(面河)の山林約300haの払い下げを受ける。明治16、7年頃にはそれら用材を鉄道の枕木として神戸鉄道局に出すことになり、道の整備もままならぬ時代に三津港までの搬出に苦労する。「松山にも鉄道敷設を」との発想になったのは当然の帰結だった。フランスのドコービル鉄道という石灰鉱山のミニ鉄道に関する情報を得、松山・三津間で試算し、同18年には鉄道局に請願する。

やっとな軽便鉄道での許可が下り、同20年9月に県会議事堂で松山鉄道会社の設立総会が開かれたが、時の県令は山梨から着任した開明的な藤村紫郎であった。翌年5月には工事開始となり、名称も松山でなく伊予鉄道として、外側(現・市駅)から三津までの約4kmが、晴れて開業したのが冒頭のシーンである。

機関車はドイツ・ミュンヘンのクラウス社製の2両、客車6両、緩急車と貨車各1の計10両でスタートしたが、以降次第に自前で客車や貨車を製造するようになり、同25年には高浜まで路線延長となる。翌年には平井河原駅へと東進し、32年に横河原駅まで延長、横河原線が完成、29年には森松線(昭和40年に廃線)も開通している。

## 他社の動き

当時は、伊予鉄道が採算面でも予想外の好発進だったこともあり、他社の参入で鉄道ラッシュとなる。まず道後湯之町の経済人らが道後鉄道を起案し、道後から一番町、そして城北経由で三津口(現・古町)までの間で明治28年8月22日に開通する。前年に道後温泉本館が完成しているので、伊佐庭如矢町長を始めに勢いを得た動きでもある(同33年、伊予鉄道に買収される)。

次いで翌29年7月4日、郡中経済人宮内治三郎を中心に24名の発起により設立開業したのが、藤原(松山市)～郡中間の南予鉄道である。当初は名前の通り八幡浜までの計画であったが、資金難で未着のまま道後鉄道と同様に同33年、伊予鉄道に買収され、現行の郡中線となる。明治40年、伊方の清家久米一郎(鉱山経営者)らが

発起し、松山電気軌道の会社が設立される。株主は三津浜町の有志が多く、伊予鉄道が進める高浜港開発に反対する対抗勢力の動きで政争化する。同44年9月10日、資金難で難航していた江の口(三津浜内港)～道後間の開業を見る。伊予鉄道の道後線が一月早く電化していたので、県下初の称号は付かなかったが、動力は電気であり、路面電車の形であった。松電として市民に愛されたが、伊予鉄道との熾烈な過当競争により、経営は苦しく大正10年4月1日、伊予鉄道に合併した。興味深いのは、大都市における私鉄沿線の開発と同様、2社対抗の当時は、伊予鉄道が梅津寺の海水浴場兼遊園地を開発、松電は三津浜内港に海水浴場、衣山には「知新園」という遊園地、という沿線開発の状況であった。

この両者の合併により、以後の松山平野においては、伊予鉄道の独占となって今日まで営業されている。

## 技法・意匠上の特徴

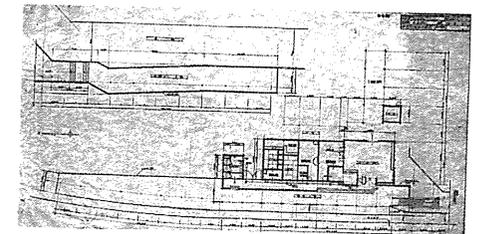
各所に残る遺構について、支線毎に紹介する。

## 高浜線

## ▼高浜駅舎(明治38(1905)年)

高浜築港計画の一環で高浜駅を棧橋の近くに移し改築、明治38年1月10日完成した。駅舎は木造平屋ではあるが、新築建設に相応しい洋風建築の装いで新たな顔として登場する。高浜開港は翌年9月だった。

この駅舎は、三津駅が改築されたので、伊予鉄道沿線では最も質の高い駅舎遺構となっている。

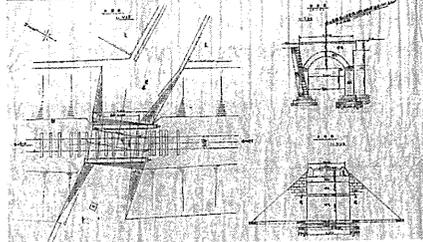
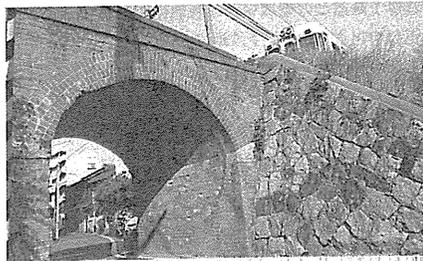


高浜駅舎の平面図(提供・伊予鉄道)

横河原線

▼煉瓦橋 (明治25(1892)年)

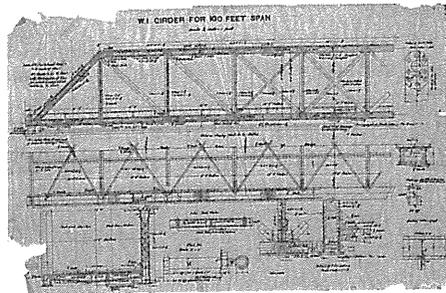
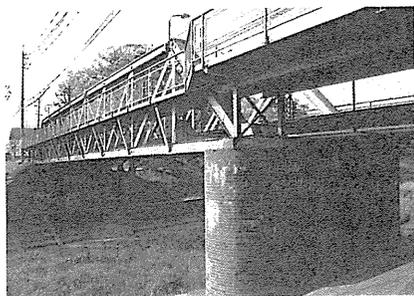
外側駅を出て石手川の土手に差しかかる際に、軌道で道路を遮らないよう煉瓦暗渠として築造。明治26年に平井河原駅が開業する際に開通。軌道と車道が斜交しているため、煉瓦の積み方でねじれを修正し工夫している。建設年の判断できる橋梁、隧道の中では県内最古である。



煉瓦橋の平面図・立面図 (提供・伊予鉄道)

▼石手川橋梁 (明治25(1892)年)

現役の鉄道橋として日本最古のトラス橋。橋長35.8mのイギリス型ボニー・プラット・トラスである。橋台はイギリス積みの煉瓦製二基、ワンスパンで川を渡している。軽便鉄道時代の軌道幅762mmから、昭和6年には1067mmの普通サイズに改軌されている。同29年にディーゼル化、同42年に電化し、47年には橋上に現在の石手川駅が設けられた。

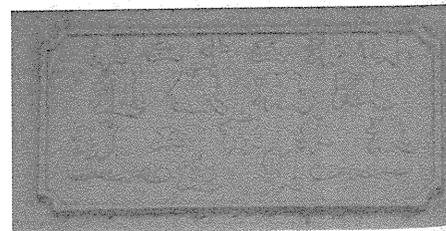


石手川橋梁の図面 (提供・伊予鉄道)

▼小野川橋梁 (明治32(1899)年)

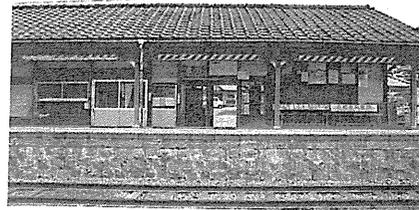
平井河原駅から横河原駅に延伸する際に明治32年完成。興味深いのはそのスチール桁の銘板には、「明治三十二年阪鶴鐵道汽車課工場製造」の文字が刻まれている。大阪～舞鶴間用の橋梁が何らかの理由で、伊予鉄道の橋梁として使われている。阪鶴鉄道と伊予鉄道の関係性に注目したい。実際に阪鶴の創立委員には大洲新谷出身の立志伝中の人物神戸商議所会頭池田貫兵衛の名があり、伊予鉄道の井上要(有友庄屋の出身)とは同郷である。

近くの内川橋梁にも同様の銘板が認められ、この二本のスチール桁は、物語性のある文化財として特に記録しておきたい。



▼横河原駅舎 (明治32(1899)年)

木造平屋、切妻の駅舎。平井河原駅から小野川を渡り、延伸して明治32年に開業。東予方面、椋三里経由の物資輸送が格段に効率化され、開業時には馬車や荷車など、人、物、情報交流の拠点として賑わった。



郡中線

▼余戸駅舎 (木造平屋、記録不詳)

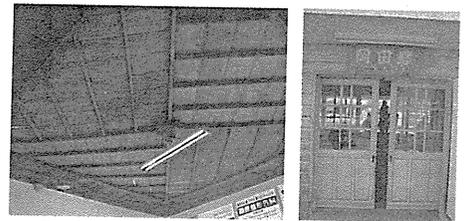
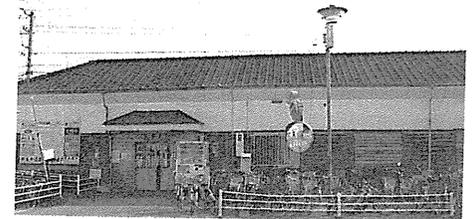


▼出合駅跡石垣と煉瓦製橋台



▼岡田駅舎 (明治43(1910)年)

明治33年に南予鉄道が伊予鉄道に合併して後、郡中線として同43年7月18日、岡田駅舎が完成、営業開始。木造平屋、寄棟、待合の竿縁天井は意匠に工夫が見られる。



▼松前駅舎 (建築年不明)

南予鉄道開業時の明治29年築の可能性はあるが、記録がなく証明ができない。玄関車寄せは入母屋屋根とし、両サイドの支柱は上部を斗組みとし、円柱を下部で絞角柱の基礎仕立てにした擬洋風の珍しい形。



伊予鉄道における駅舎建築の特徴は、高浜駅、横河原駅、岡田駅、松前駅、それらすべての建築様式が異なり、個性的であること。今後は極力文化財的観光要素としても、保全の方向が望まれる。

[岡崎直司]

③愛媛鉄道

【長浜～大洲～内子】

当初の申請は、明治43年に西予電気軌道の名称で神戸の曾根正命ほか清水隆徳を代表として、伊予鉄道郡中駅を起点にほぼ現在のJR予讃線ルート（中山～内子）を經由し八幡浜に出て喜須木までつなぐ計画だった。しかし、路面電車では鉄道院の許可も得られず、翌年西予軽便鉄道会社に改称して免許を得る。東中南予とは別の西予という概念で社名を興していることも興味深い。結局は再度愛媛鉄道と変更となり路線も海岸回りに修正し、より狭軌の762mmレールでの敷設となった。長浜～大洲間の開通が大正7年2月14日、翌々年5月1日には大洲～内子間も開業した。資本金100万円、機関車4両、職員数102名。社長の大石大は高知県旧長岡村出身の政治家、南国市役所前に銅像がある。

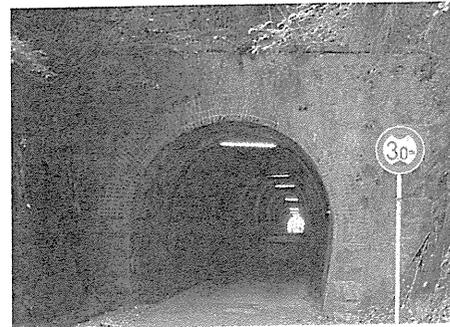
なお当初の申請代表者である清水隆徳は、宇和島藩士告森桑園を父に、明治30年には県議会議長ともなる西宇和郡出身の政治家で、第二十九国立銀行や愛媛県農工銀行の各頭取も歴任した人物。また、創業時に貢献した政治家としては、30代で長浜町長となり辣腕を振った西村兵太郎がいる。長浜港は瀬戸内海運の上方航路の中継地でもあり、鉄道の開通は、地域経済にも少なからず恩恵をもたらしたと思われる。

しかし開業当初は順調な営業だったらしいが、輸送量が伸び悩み昭和5年以降は収益も上がらず、したがって計画としての伊予郡中方面との接続は実現出来なかった。やがて、国鉄予讃線の延伸計画に組み込まれる形で、同8年10月1日に120万6,950円で買収されるに至る。その後、つながっていなかった国鉄下灘駅と伊予長浜間が同10年に結ばれ、念願の一本に接続された。同時に、脇川に沿った路線の直線化と嵩上げ、レールも軽便用の狭軌から1,067mmへの改軌工事が行われた。

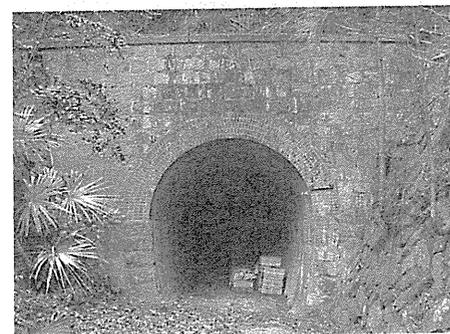
従来の愛媛鉄道は山間部と平地部の接線辺りを紆余曲折していたのだが、当時は山間集落の居住者も多く、その利便性を図るためと、脇川の洪水を避ける意味もあり計画されたルートだったが、国鉄化に伴い物流の時間短縮と車両の大型化による物量増などによって効率的な路線の採用となった。

したがって、今に残る長浜から大洲にかけての大越トンネル、河内トンネル、八多喜トンネル(道路トンネルとして現役)などは、この時から鉄道路線の役目を終えた。

[岡崎直司]



八多喜トンネル



河内トンネル



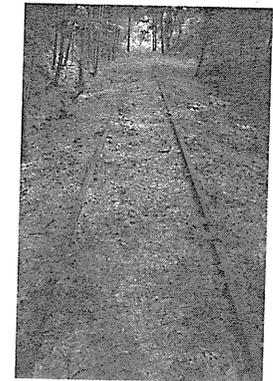
大越トンネル



米津地区拱渠 (大正7年、大洲市)



黒内坊地区拱渠 (大正9年、内子町)



国鉄内子線時代の軌道跡



旧山高川煉瓦橋梁



国土地理院1/20万地勢図  
「松山」平成17年7月1日発行より

④宇和島鉄道

大正3年10月18日、南予における待望の鉄道が宇和島・近永間に開業した。既に先んじている伊予鉄道や別子鉱山鉄道と同じ軽便鉄道ではあったが、有志による飽くなき申請への努力が重ねられ、沿線の住民にとってはやっと念願が叶えられた蒸気機関車だった。

これに先立つ明治27年、四国縦貫鉄道を目的として宇和島町の玉井安蔵、堀部彦次郎、吉藤村の今西幹一郎、弟の林三郎(阪神電鉄創業)など86人の発起により、宇和島から吉野に抜ける計画で鉄道敷設の出願が為された。やがて資金不足により会社は解散、実現こそしなかったが、当時の構想では初めて高知県を視野に入れた計画となっていた。

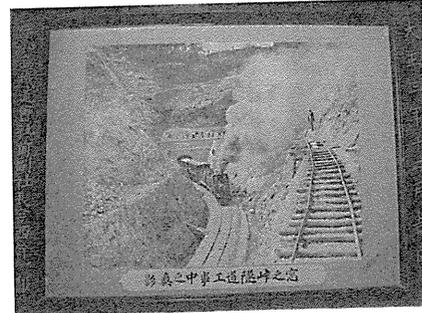
同33年「交通調査委員会」が結成され、井谷正命、岡本景光、玉井卓一、山村豊次郎、赤松泰包、国松嘉奇智ら6人が、香川県境から高知県宿毛までの約200kmを徒歩で踏破し、鉄道敷設ルートと建設試算を調査した。この時のルートは現行予讃線の内、大洲からは肱川沿線を遡上し鬼北に抜けるもので、後に国鉄104号線として国会認知され予算化されるも、政争のために実現していない。

その後、同43年に今西幹一郎ら9人が発起人となり再出願、翌年宇和島軽便鉄道が創立。社長は福沢諭吉の

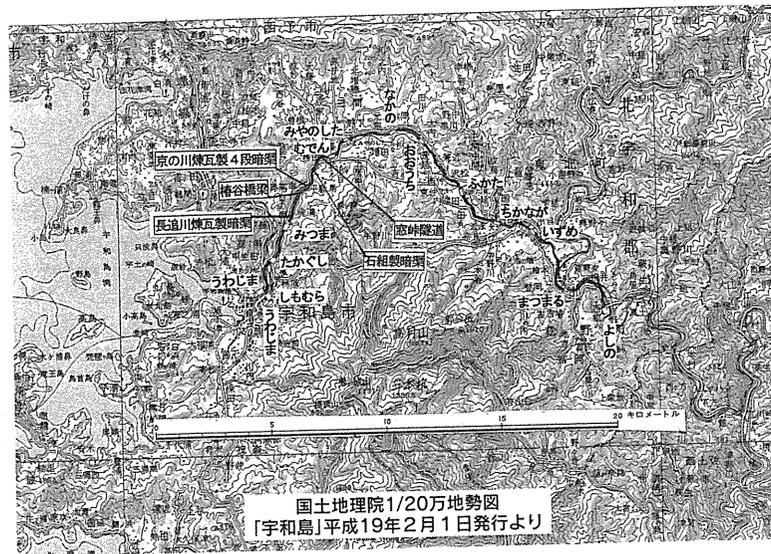
弟子で広島県福山藩出身の政治家井上角五郎。副社長が今西。同45年に宇和島鉄道と改称されて、冒頭大正3年の開通に至る。同9年には近永・吉野間の延長も計画され、出目、松丸の二駅を経て同12年営業が開始となった。その頃の社長は宇和島運輸のオーナー堀部彦次郎で、宇和島鉄道は黄金期を迎える。

次いで、堀部の没後社長に就任するのが宇和島市長を退任した山村豊次郎。山村は四国縦貫としての宇和島鉄道の発展を期し、国鉄買収を政府に働きかけ、昭和8年ついに実現する。同16年には軽便鉄道時代の狭軌(762mm)から広軌(1,067mm)に改軌し、宇和島から北に延長して卯之町駅までが宇和島線として開通する。

[岡崎直司]



弓瀧神社の奉納額



国土地理院1/20万地勢図  
「宇和島」平成19年2月1日発行より

宇和島鉄道・窓峠(まどのとう) 隧道と暗渠群

所在地 宇和島市光満、三間町務田

建設年 大正3(1914)年10月8日

構造概要 石造、煉瓦積み

沿革(歴史・由緒)

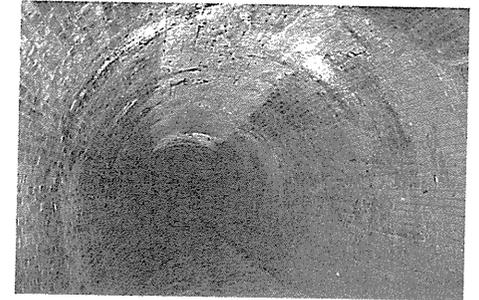
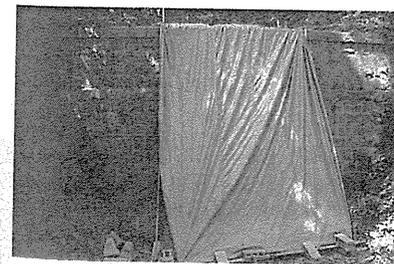
元々この峠は、鬼北盆地と吉田・宇和島方面を結ぶ藩政時代からの旧街道で、かつて武左衛門一揆の際もこの峠を越えた要地である。

大正3年10月8日に開通。宇和島鉄道の路線で最難関の工事個所だった。(P196 古写真参照)

ただし、ビニールシートで覆われて見えなくなっているが、洞門の上部にある隧道名の扁額には、「大正三年三月竣成」と刻まれている。10年前の調査では、この前面に近づけないほどの産廃の不法投棄があったが、地元住民の協力で行政が対応し撤去されている。

形態・構造の特徴

入口正面は宇和島石と思われる石材で整然と布積みされ、左側は谷積み、右側は岩盤となっている。内部は煉瓦積みで、退避所も設けられている。出口は塞がれ、造成埋め立てとなっているため洞門の確認は出来ないが、替わりに洞門頭上の扁額がはずされて置かれている。「人工奪天険」と刻まれた時代のメッセージを読み取れば、当時の人々が熱望した鉄路建設の険しさと、貫通させ得た時の喜びがダイレクトに伝わる。南予の鉄道における最初の隧道という価値を顕彰し、今後は復元保存されることが望ましい。

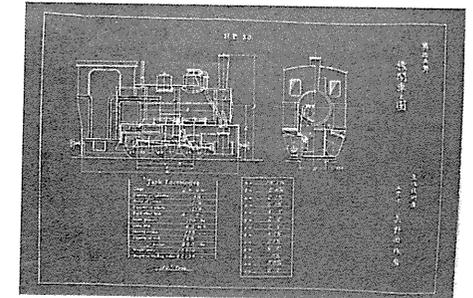


隧道内部



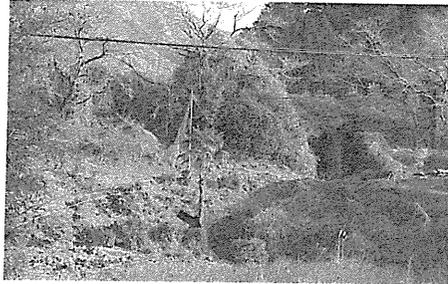
国鉄移管時の路線付け替え工事

光満谷の急こう配急カーブが続く難所の改良で、窓峠隧道の新旧交代となった。

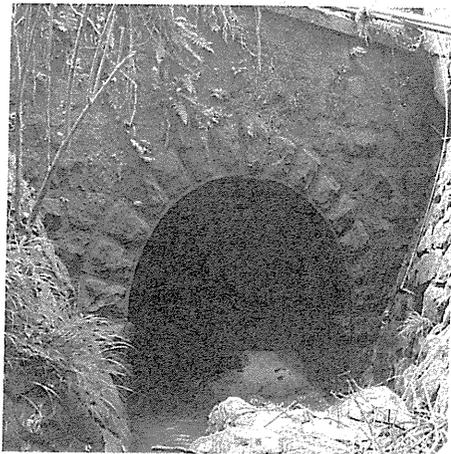


「宇和島鉄道延長線設計図」という当時の図面には、主任技術者工学士美野田琢磨の名がある。美野田は宮城県出身、東大土木学科卒(明治32年7月)の技術者で卒業後は台湾総督府鉄道部に入り、長谷川謹介の下で働き

台湾縦貫鉄道の建設に関わっている。東大同期には鹿島精一（鹿島建設創業者）などがいる。

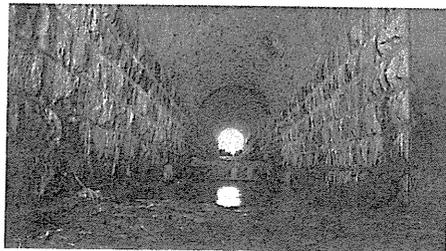


京の川 煉瓦製4段暗渠のある土手

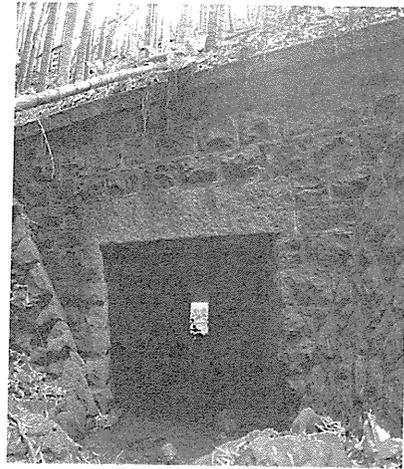


上流側の坑口

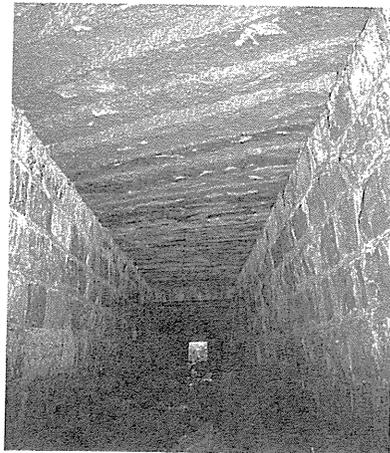
坑口は、ルスティカ積みで縁どられ、キーストーンの押さえも正統なアーチ積み意匠。内部は腰高な布積みとし、アーチ部分は煉瓦積みとしている。川の流路の傾斜に沿って、4段にずらしながら施工されており、構造的に珍しい。



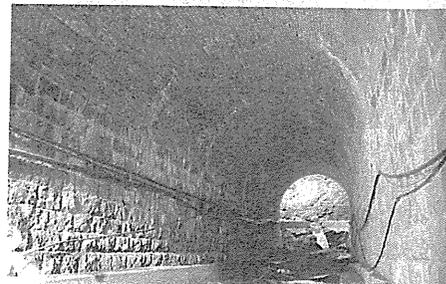
内部・下流から上流方向を見る



石組製暗渠、上流側



石組製暗渠の内部



長追川 煉瓦造暗渠

[岡崎直司]