

路がフェリー乗場まで直通されて、新居浜広島間の特急バス道路となって極めて便利になった。



西条港で汽船からハシケに移った人は更に人力車に乗らぬと上陸できなかつたのである、でなければ海を徒歩するのである（予讃線開通まで）

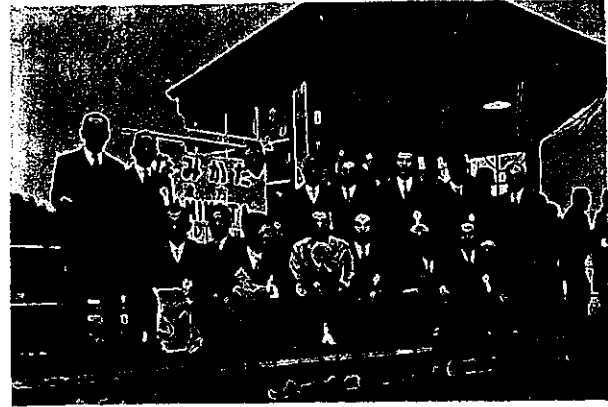
五、鉄道

四国は離島として総べてに後進性をもち、鉄道もまた同じく地域からとり残されていた。山陽線は勿論山陰線が全通しても国鉄はまだ今治へさへ来ていなかった。予讃線が今治市を経てやっと大井まで通じたのが大正一三年（一九二四）二月で、松山まで開通したのは昭和二年（一九二七）四月のことであった。ではわれわれや今治地方の者は松山や東予地方にはいずれによって交通したかといえば船である。松山へは大阪商船の別府航路、宇和島運輸の大阪線が高浜まで、それからいわゆるポッチャン列車で松山へ行く。東予地方へ行くには陸路桜井から医王山を越えて、周桑平野を横切って西条三島川之江へ行く。川之江まで一日行程ではどうしても無理である。そこで津倉の野間信潔が明治四一年東予運輸株式会社を設立して、尾道連絡と共に東予の航路を開いた。これは壬生川西条川之江観音寺を経て多度津へ行くのである。これを利用すれば川之江位は日帰りで用件がすむ、とい

う便利さである。しかしその当時の汽船は小さいものであったが、社名も東予汽船、船名も東予丸で、第一東予丸は現在も今尾連絡に就航しているが、当時、最優秀船だったが、今は最低のものになっている。そんな東予丸は各港で沖に錨を下す、ハシケが荷物や人を送り迎えする。ところが最も困ったのは壬生川、西条の港で、一里近くも沖へ着けねばならぬ時がある。干潮の時はハシケは海岸まで着かないから客は尻をからげて海中を歩くか、さもなければ当時の人力車へ乗る、こうして二段ハシケで漸く上陸するのであるが、それでも徒歩では軽い一日行程位だから利用者は実に多かった。写真は実に奇異な感じがするが当時の交通が如何に不便であったかを示すために掲げておく。

地域の人たちは東予丸で便利にはなったが汽車にくらべると全く不便である。殊に西条の如きはお話にならぬ。然るに国鉄では予讃線に力を入れてくれない、川之江からは延ばそうともしない。そこで民間で鉄道会社を作って運転することにして第一回の払込まで行なった。当時波止浜財閥は強く、これが今治地方の中心となっていたので、波方村の有志としても多額の株式を引き受けたものである。これをみた国鉄はこの輿論衆望を無視することはできなくなつて、急速に予讃線の延長実現を約し、着手することになったので、この鉄道株式会社は解散することになった。それでやっと大正一三年（一九二四）大井まで開通したのである。本来ならば今治から大井へ直通するのが常識であるが、当時の波止浜の政治力は強く、又会社設立の中心でもあった関係上波止浜迂回ということになった。しかし当時としては国鉄には一つの条件があった。それは波方村の樋口と大井村の九王が同意協力することであった。波方村は承認の条件として波止浜に駅の位置についての申入れができるのに、誰一人これを考えなかったことは遺憾である。とにかく波止浜は当時としてはその生命ともいうべき塩田を横切らせたくない。三案があったが他の二案はいずれも塩田を一部犠牲にせねばならぬ。今となってみればもう少し町の近くへ、しかも波方へも

近くできたであろう。塩田の廃止など神ならぬ身の知る由もなく最悪の現在の位置となったのである。最悪とは何ぞや、凡そ駅の条件としては双方共見透しのきくことであるが第一それに欠けている。第二、駅を上り列車が発すれば直ちに勾配がある。第三駅のホーム自体にカーブがある。こんな駅は珍しく、己む得ぬ時に限られている。そんな不利な条件におかなくても駅は設けられるのだが、結局は塩田の犠牲をかけたものと思われる開通して後や



列車の到着を待ちわびる有志たち

と駅が遠いと波方村の一部では不満があった。そこで心ある人が中間駅の設置について人知れぬ苦心と運動をした。これは当時代の深見代議士が強力に推してくれたのであった。現在の波方駅附近、大池のあたりに、測量くい打ってあったことは樋口の一部の人は知っている筈である。勾配のない所にすれば波止浜駅に近過ぎる。遠くすれば勾配にかゝる、という当時口鉄の方針では如何ともし難いというのでお流れになった。これを知る者は現在極めて少数であろう。とにかく波方村を汽車が走っていないながら波方村の人達は、大井駅か波止浜駅まで往かねばならぬ。それほど当時の人は鉄道に対して無関心だったともいえる。

波方駅の開通

終戦後はガソリンカーが高知高松徳島の各市を中心に近距離を走っている。今治商工会議所が松山今治間へガソリン車運転のことを国鉄四国支社に働きかけて遂に昭和二八年（一九五三）一〇月よりや



車掌に花束を送る

つと二往復運転することになった。高松に無人駅のあることを知っていた会議所は、この無人駅を波止浜大井駅の中間樋口の地に設けることを懇請してくれたが、運転回数が少ないから効果がないとして容れられなかった。その内にガソリン車の増加と新居浜まで昭和三二年延長されたので、この機逸せず、今治商工会議所の後援を得て強力に推したので遂に樋口片上に波方駅が設けられるに至った。小部線のバス発着回数が増したので今治までの利用者は少ないが、それでも松山方面に行く者、或は今治を越えて行くものゝためには便利である。現在では上下各八回位停車するので受益はかなりある。

六、タクシー業者の出現

タクシーは戦前今治に二三の業者があったに過ぎなかったが、戦後の復興に伴って前記の如く著しい自動車工業が発展し、特に最近の乗用車の増加に伴ってタクシー業者が今治市外に現れ、波止浜タクシーができる。これが十分な成績をあげる。という事は自動車を利用するものが急に増したことである。そこで先ず小部に波方タクシーというのが生れ、この地方の人が一々波止浜から呼ぶ必要がなくなり。次いで大字波方にも又タクシー業者ができた。これは竹原・波方間のフェリーが就航するにいては、附帯的になくてはならぬものである。したがって一町に二つのタクシー業者がいても、地域的にも、人口の多い点、竹原連絡などの上から必要欠くべからざるものになったので、両者とも採算ベースに乗り、町民も便利で現代生活を十分に味い得ている。こうして明治百年の交通の跡を顧みると、波方と地獄は……などといわれた行き詰りの半島の集落は竹原航路が開かれ、バスの発着、タクシー、それも道路が改修されてよくなり、殊