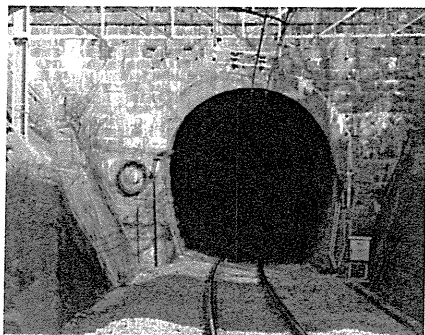


**鳥越トンネル** (立ち入り不可)

所在地 四国中央市金生町

竣工年 大正5(1916)年

大正5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。このトンネルは香川・愛媛県境に位置し、以後路は西へと延伸する。松山線が竣工するのが昭和2年4月3日、松山線の開業は全国の県庁所在地では最も遅く、愛媛の鉄道史が私鉄先行だったことを物語っている。(報告書P188参照)



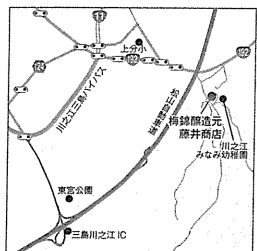
**梅錦醸造元藤井商店**

登録有形文化財

所在地 四国中央市金田町

建築年 明治中期

明治5年創業で、店舗兼住宅と仕込蔵が登録有形文化財である。仕込蔵は、旧西条藩御船蔵を移築したという。(報告書P130参照)

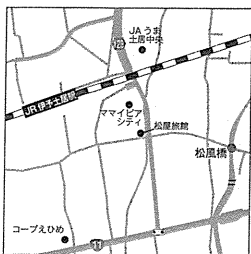


**松風橋**

所在地 四国中央市土居町

竣工年 明治30(1897)年代

県内唯一の煉瓦造のアーチ橋である。橋は、国道31号線とよばれた金毘羅道整備の一環としてつくられた新道に創架されたものらしい。(報告書P209参照)



**藤田本家造成石垣**

所在地 新居浜市楠崎

建設年 大正期頃

藤田本家は、かつて藤田新治が東浜産塩俵の社長を務めるなど、多喜浜を代表する浜旦那(塩田地主)でもあった。屋敷は西条藩の塩役所跡にあり、多喜浜塩田を一望できるよう、海岸方向に高さ約2.5m・長さ70mを越える高石垣をめぐらす。(報告書P134参照)



### 伊予鉄道

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延。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勞する。松山にも鉄道敷設をとの発想に立ったのは当然の帰結だった。フランスのドコビル鉄道という石灰鉱山のミニ鉄道に関する情報を得、松山と三津間で起算し、同18年には鉄道局に請願する。

やっと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)

### 郡中線 松前駅舎

松前駅舎

南予鉄道開業時の明治29年築の可能性があるが、記録がなく証明が出来ない。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、円柱を下部で絞り角柱の基礎仕立てにした擬洋風の珍しい形。



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・ミュンヘン州クラウス社製の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年には横河原駅まで延長、横河原線が完成、29年には森松線(昭和40年廃線)も開通している。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)と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、

### 岡田駅舎

岡田駅舎

明治33年に南予鉄道が伊予鉄道に合併した後、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、待合の竿屋。天井は意匠に工夫が見られる。



### 余戸駅舎

余戸駅舎

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、伊方の清家兼一郎(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)と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、県下の称号は付かなかったが、動力は電気、路面電車形であった。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。(報告書P191~193参照)



### 横河原線 石手川橋梁

石手川橋梁

現役の鉄道橋として日本最古のトラス橋。橋長35.8mのイギリス型ポニー・プラット・トラスである。橋台はイギリス積みのも煉瓦製二基、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1,067mm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。



### 横河原駅舎

横河原駅舎

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、桜三里経由の物資輸送が格段に効率化される開業時は馬車や荷車など、人物、情報交流の拠点として賑わった。



### 小野川橋梁

小野川橋梁

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工場製造」の文字が刻まれており、当時大阪と舞鶴間を走っていた阪鶴鐵道に用いるために造られたものが、何らかの理由で資材の提供を受けたか、何れにしても伊予鉄道と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。

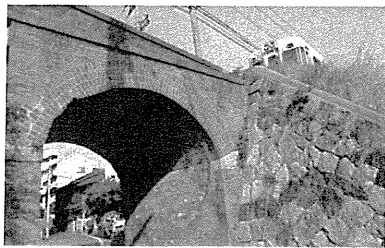
多くの内川橋梁にも同様の銘板が認められ、この二本のスチール桁は、物語性のある文化財として特に記録しておきたい。



### 煉瓦橋

煉瓦橋

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。建設年の判断出来る橋梁、隧道の中では県内最古である。



### 高浜線 高浜駅舎

高浜駅舎

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19日完成した。駅舎は木造平屋ではあるが、新港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。



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、それら全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。



愛媛鉄道 (長浜〜大洲〜内子)

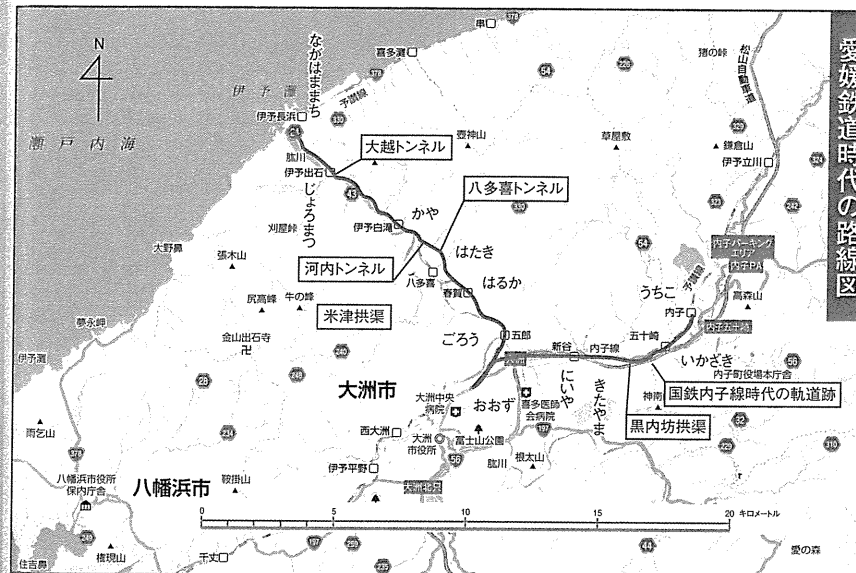
開業年 大正7 (1918) 年 長浜〜大洲  
大正9 (1920) 年 大洲〜内子

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はば現在のJR予讃線ルート(中山〜内子)を經由し八幡浜に出て喜須来までつなく計画だった。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事も興味深い。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。

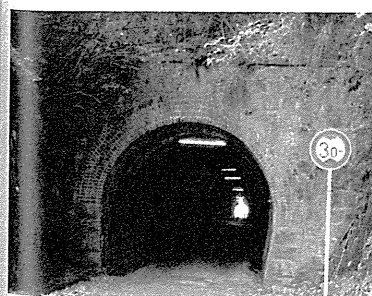


大越トンネル

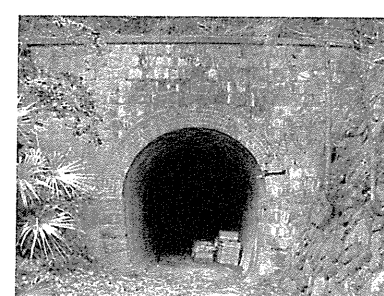
従来の愛媛鉄道は山間部と平地部の接線辺りを紆余曲折していた。当時は山間集落の居住者も多く、その利便性を図るためと、肱川の洪水を避ける意味もあり計画されたルートだったが、国鉄化に伴い物流の時間短縮と車両の大型化による物量増などによって効率的な路線の採用となった。従って、今に残る長浜から大洲にかけての大越トンネル、河内トンネル、八多喜トンネル(道路トンネルとして現役)などは、この時から鉄道路線の役目を終えた。(報告書P194、195参照)



愛媛鉄道時代の路線図



八多喜トンネル



河内トンネル

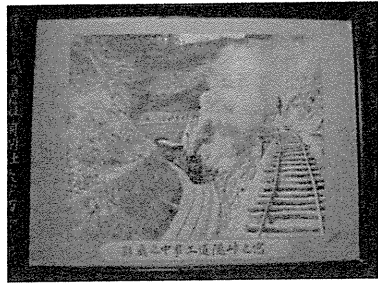
## 宇和島鉄道

開業年

大正3(1914)年宇和島〜近永

大正12(1923)年近永〜吉野

昭和8(1933)年国鉄移管



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、国松孫奇智ら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、大洲からは肱川沿い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。(報告書P196参照)

## 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

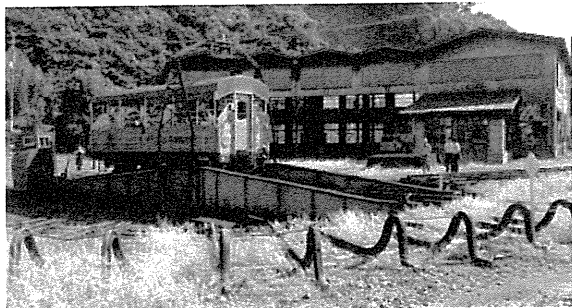
建設年 転車台：昭和12(1937)年

扇形庫：同16(1941)年

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神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、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があり、主要駅と終着駅に設けられた。

扇形機関庫は、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。(報告書P190参照)

窓峠隧道

所在地 宇和島市三間町務田  
開業年 大正3(1914)年

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。

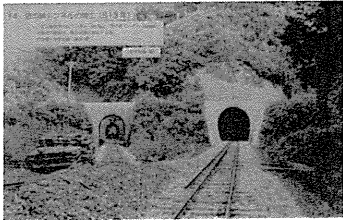
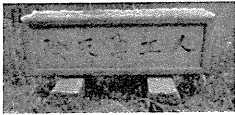
大正3年10月8日に開通。宇和島鉄道の路線で最難関の工事個所だった。ただし、ビニールシートで覆われて見えなくなっているが、洞門の上部にある隧道名の扁額には、「大正三年三月竣成」と刻まれている。10年前の調査では、この前面に近づけないほどの産廃の不法投棄があったが、地元住民の協力により行政が対応し撤去されている。

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は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悦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。

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。(報告書P197、198参照)



隧道内部



国鉄移管時の路線付け替え工事

岡本景光家住宅 (非公開)

所在地 宇和島市三間町迫目  
建築年 大正期以前

岡本景光は、生糸は日本特有のもので、基礎となる蚕糸業の進歩拡張は不可欠であるとして、養蚕・製糸業の研究を始めた人物である。明治21年に県が設置した松山養蚕伝習所で明治23〜24年頃に学び、明治25年には東京西ヶ原の農務局蚕業試験場の講習を受けている。帰郷後は、農業の改良と蚕糸業の発達に私財を投じ、研究に取り組んでいる。こうして改良されたものは、「岡本蚕種」と呼ばれて広く普及する。



大正期に撮影された古写真(提供:岡本家)今は失われているが、右側の越屋根が乗る大きな二階建てが養蚕室と思われる。

岡本家には、大正初期の古写真が残されている。蚕種工場がないことを除けば、蚕種の洗い場やレンガ造の浴室など、背景を含めてほぼ当時の様子を保っている。ここでは、近代以降の庄屋が地域の発展に尽力した姿勢を垣間見ることが出来る。民家で蚕種業を営んだことを物語る建築と設備は、後世に継承すべき貴重な財産である。(報告書P46、47参照)

