

5 鉄道の開通

大正六年川之江、三島間に鉄道が開通して、鐵路は高松から三島の間をつなぐこととなり、大阪、東京への旅行が今までの船や徒歩等によったことから大きく変わった。

そして翌々年の大正八年には待望の三島・土居間の工事も完成して延長されることになった。

伊予土居駅開通以来急激に旅客や貨物が増加し、大正九年の鉄道統計では、一日平均六六九人の乗降客があり、収入は二、二六〇円であった。

なお昭和五五年現在の鉄道収益を参考にあげると左のとおりである。表にも見えるように、開通当時あった貨物収入は、今は皆無となっているのも、時代の大きな流れと言えよう。これはトラック運送の発展に依るものであった。

土居駅旅客収入（昭和五五年調査）

普通 乗客（年） 一八三、四二六人 定期 乗客（年） 三二三、〇二四人 貨物（t） 〇

特急便の停車がないので、特急利用者は伊予三島駅か新居浜駅まで出向いて利用しているのが現状である。

鉄道の開通は実に陸上交通に大きな変革と進歩をうながした。そして一挙に文化の波がこの僻地にまでおしよせてきたという実感に、関係町村では歓びをわかちあった。金比羅まいりや村松の大師まいりを汽車に乗って出かけた人々は、どれ程か日帰りのできる文明の利器に感謝したか、当時の模様を記録に残している。

ついで、大工事の北山隧道の貫通と、関川にかかる鉄橋の工事も急ピッチで進められ、遂に大正一〇年、多喜浜駅・新居浜駅へと延長されて結ばれることになった。実に、高松・新居浜間は一〇三・七キロメートルである。後年京都松山へと開通したが、新居浜・松山駅間は九一・三キロメートルである。

考えてみると、我が国に始めて鉄道の敷かれたのは明治五年に東京・横浜間であったが、それから四八年後にわが土居駅にも汽笛が鳴りびびくようになったのであった。