

予讃線開通年月日

丸 亀	—— 琴 平	明22. 5. 23
高 松	—— 宇多津	30. 2. 2
多 度	津—— 観音寺	大2. 12. 20
川 之 江		5. 4. 1
伊子三島		6. 9. 16
伊子土居		8. 9. 1
中 萩		10. 9. 21
伊子西条		11. 6. 21
壬 生 川		12. 5. 1
伊子三芳		12. 10. 1
伊子桜井		12. 12. 21
今 治		13. 2. 11
伊子大井		13. 12. 21
菊 間		14. 6. 21
伊子北条		15. 3. 28
松 山		昭2. 4. 3
南 郡 中 (伊子市)		5. 2. 27
伊子上灘		7. 12. 1
下 灘		10. 6. 9
伊子平野		11. 9. 19
八幡浜		14. 2. 6
八幡浜		
卯 之 町		20. 6. 20
卯 之 町	}	16. 7. 2
宇 和 島		(8. 8. 1)
吉 野 生		
江 川 崎 (土佐)		28. 3. 26

### 第三節 鉄 道

#### 一、国鉄予讃線の開通、伊子大井駅

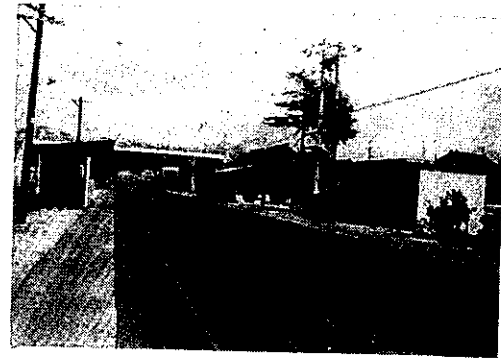
四国の国鉄の開発は、中国や九州地方に比べて、取残され遅れていた。国鉄予讃線の開通年月日は次表のとおりである。

鉄道が開通するまでは、遠方に旅行したり荷物を送るには、船便によるよりほかなかった。まず今治港まで出て、大阪商船や宇和島運輸や東予運輸汽船などの蒸気船で、松山や高松、大阪方面、中国や九州方面に出かけたのである。なお、今治築港が竣

工し棧橋ができたのは大正十二年で、それまでは、本船は沖合いに錨をおろし、ハシケが人や荷物を送り迎えをしていた。少しの風波でも人の乗り降り、荷物の積みおろしに困難が伴った。

このような状態であったので、鉄道の開通は村民にとって待ちに待った大きな喜びであり、大きな恩恵にあずかることになった。鉄道の開通はその地域の交通運輸の状態に大きな影響を及ぼし、今治―大井間の乗合馬車は廃業し、荷馬車や牛車によっていた荷貨物も鉄道を利用するものが多くなった。開通当時の運賃は、今治までは二〇銭、松山は六〇銭であった。

昭和三十年、大西町の発足により伊予大井駅は大西駅と改称された。



大西駅

一、九王仮駅

昭和三十五年七月に九王の地藏堂の近くに仮駅が設けられた。これは夏季七月、八月に九王海岸の海水浴場に来る人の便宜をはかるためであった。デイズルカーだけが期間中、上り下り便とも四、五便停車したが、利用者が案外に少く、わずか二年で廃止された。

三、蒸気機関車消える、特急「しおかぜ」走る。

現今では全国的に蒸気機関車が姿を消し、SLファンから惜しまれ、蒸気機関車を知っている年輩の人々から懐かしがられているが、山地

でトンネルの多い四国では、汽車の無煙化が長年にわたり要望されていた。国鉄では戦後、デイズルカーとデイズル機関車に次第に切替えていき、予讃線では伊予西条―宇和島間から順次デイズル化し、昭和三十八年には四国の無煙化が完了し、黒煙を吐きながら走る勇しい蒸気機関車は姿を消し、「汽車ポッポ」のイメージは忘れられていった。

予讃線は開通からしばらくの間は普通列車だけであったが、昭和の初め頃に準急列車が走るようになり、戦後は急行列車が運行されるようになり、やがて準急は廃止されて急行に一本化された。昭和四十五年から特急列車が走るようになった。急行列車の愛称は「うわじま」「いよ」、特急列車は「しおかぜ」である。

大正時代には、今治―高松間は約五時間を要したが、現在では特急を利用すれば約二時間にスピードアップされた。しかしその反面に普通列車は急行や特急の運行のしわ寄せを受けて、運行回数が減り、所要時間も多くなって不便になった。

四、大西駅が委託駅となる。

国鉄は経営の合理化を図るため、昭和四十一年に貨物量の少ない駅の貨物取扱いを廃止した。菊間―桜井間の貨物の取扱いは今治駅に集中した。また四十五年に高松―松山間の各駅のポイントの切替えを集中管理方式に改良し、乗降客数が基準に達しない駅を、駅員の居ない無人駅とした。近くの駅では、亀岡、富田、桜井が無人駅となった。

大西駅からの運賃・所要時間

(昭和52年1月現在)

	普通運賃	急行料金	特急料金	計	所要時間
今治	110	—	—	110	約 15分
松山	310	—	—	310	" 1時間15分
高松	1,200	500	—	1,700	" 2時間20分
大阪	3,130	—	1,200	2,400	" 2時間0分
東京	6,330	—	2,200	5,330	" 5時間20分
			5,600	11,930	" 8時間30分

(注) 高松、大阪、東京の所要時間は今治駅から計上

(参考) 今治―三原間高速艇、新幹線利用の場合

今治―大阪 約3時間30分

今治―東京 約6時間40分

昭和50年  
大西駅取扱荷物数

月	発 送	到 着
1	1574	368
2	1084	412
3	1121	496
4	779	440
5	660	394
6	490	388
7	290	413
8	461	413
9	429	287
10	758	462
11	1319	395
12	3058	449
計	12023	4916
1日平均	32	13

昭和50年大西駅乗車人員調

	定 期 乗車人員	普 通 乗車人員	合 計
1月	15314	3804	19118
2月	15092	3838	18930
3月	15624	5780	21404
4月	11790	5170	16960
5月	16182	5441	21623
6月	15870	4338	20208
7月	15779	5977	21754
8月	13826	5670	19496
9月	11340	4867	16207
10月	14074	5464	19536
11月	13290	4553	17843
12月	13144	3480	16624
合計	171325	58382	229707
1日平均	469	159	629

大西駅も規定基準に達しないため無人駅となる所であったが、基準に近い乗降客があること、来島トックの発展で近い将来に基準に達する見込みのあること等の理由で、無人駅にならず、株式会社日本交通観光社が国鉄から委託をうけて、乗車券の発売や手小荷物の受け付けの業務を行なうことになった。