

(2) 鉄 道

明治25年6月21日鉄道敷設法が公布され、そのうちに多度津—今治—松山に至る予定線がある。これより先讃岐には、丸亀—琴平間に讃岐鉄道会社線が明治22年5月開通しており、丸亀—高松間28.1kmも計画していたため、多度津以西の予定となったものであろう。

その後、讃岐鉄道会社線は、山陽鉄道会社を買収され、また同会社線は明治39年12月、国有鉄道となって逓信省鉄道作業局に移管された。

明治41年12月5日、帝国鉄道庁が鉄道院となって内閣直属となった。

新規の鉄道敷設にあたっては、つねに経由する沿線より計画路線の争奪がくり

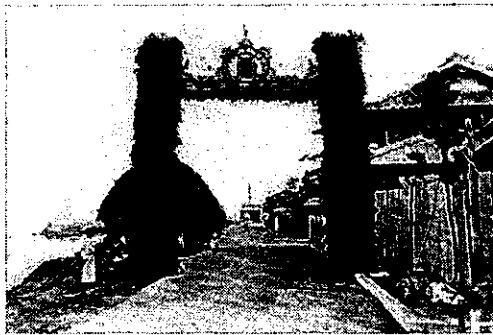
返えされ、これに政党の利害がからみ、政変によって内閣の更迭があると既定の計画がくつがえされ、党利党略に妨げられて線路の敷設は遅々として進まないというのが実状であった。

明治29年7月7日、当時菊間尋常小学校訓導本宮経直の日記に、

「本日より鉄道の測量をなし居れり……」、さらに同月23日の記事には「この節ステーションの測量中なり……」と記されているから、鉄道敷設は、その当時から話題となり、計画も具体化しつつあったものであろうが、政争の具に供せられて一喜一憂をくりかえしている。

明治43年8月25日、越智郡下の町村長は会合して「越智郡四国鉄道速成同盟会」を結成した。その規約には、次のようなことがらに記されている。

- 第1条 本会ハ四国鉄道ノ速成ヲ期スルヲ以テ目的トス
- 第2条 本会ハ越智郡四国鉄道速成同盟会ト称ス
- 第3条 本会ハ本会ノ目的ヲ翼賛スル有志者ヲ以テ組織ス
- 第4条 本会ノ事務所ハ越智郡役所内ヘ設置ス
以下省略(第13条マデ)



鉄道大臣来町水尻海岸歓迎アーチ(大正10年8月)

(歓迎費120円町会議決)町を挙げて歓迎した。

大正2年12月には、予讃鉄道測量員として仁科、井口両技師が来町し10日間、主として菊間浅海間について従事した。当時は後の讃予線の名もなく讃岐鉄道と呼んだころであるが関係書類には予讃鉄道とある。汽車そのものは、ほんの一部の人が知るだけでも「岡蒸気」と呼びまだ見ぬ岡蒸気に想像をたくましく

したころである。

大正5年4月、川之江町へ初めて愛媛県入りした鉄道は、大正12年10月、讃予線と呼ぶこととなった。伊予三芳駅が開業した直後である。

大正10年8月24日、内田鉄道大臣来県視察を終えた。

大正11年6月3日、越智郡役所より、6月上旬より松山線鉄道線路測量のための立入調査を岡山鉄道建設事務所長より申入があった通達がある。

このころより、町内でも鉄道用地売渡について交渉委員(地主惣代)の選挙を市街青年会堂で行い、大正12年(月日不詳)猪野伝太郎、津田寅吉、森松茂一郎、岡田伴蔵、長井善次、梶原兵助を選出した。

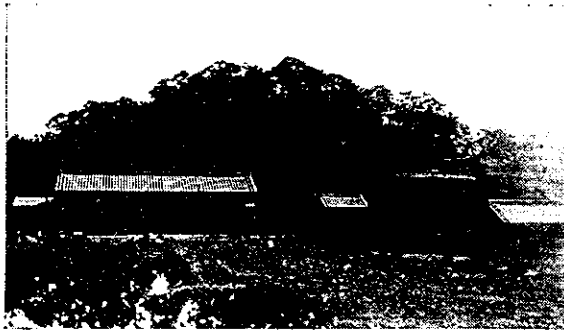
11月より敷地の等級査定、標準価格等について、数回にわたって協議を重ねたがなかなか結論がでず、結局他町村における実状の視察のため、今治、富田、桜井、立花、近見等を視察している。明けて13年1月鉄道省と交渉を持ったが大差があり、何回もの会合の末協定した。

これらの交渉に要する費用に充てるため用地建物売却又は移転価格の1,000分の5を拠出している。関係者数は43名であった。

町民の最も関心を集めたのは駐車場の位置であったが、大正12年8月岡山建設事務所より設計は未済であるが、大体その中心位置は、83哩42節50鎖(現在位置)である旨町長宛に内示された。それと同時に起工承諾書を提出した。

大正12年9月1日、東京を中心に突如として襲った関東大震災のため鉄道省も焼失した。果して予定線の工事遂行が可能であるか否か関係者は無論全町民の注目するところである。呉市長を会長とする全国の未成鉄道速成同盟会が結成され、工事の中止、繰延べ絶対反対の氣勢をあげたのは11月6日である。11月27日亀岡村、28日歌仙村に引続き菊間町地区の設計協議会が町村長、土木担当者、関係部落惣代立会いで行われたが、12月に入り障害建物移転見合せの通知があり、関係者を驚かしたが、これは杞憂に終わった。

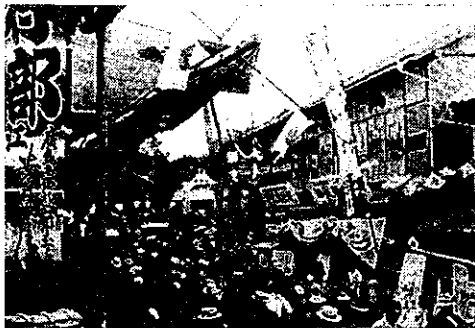
大正12年3月、鉄道建設官舎が今の旭町簡易水道水源池の位置に完成し、11月より工事に着手した。地勢上トンネルが多くくっさくした土砂を利用し、駅付近は三本松の山を削って用地嵩上げが行われ、大正13年12月に至り土木工事完了、



駅新築(大正14年)



菊間駅第一号列車到着(大正14年6月21日)



開道式祝賀風景

軌条敷設及び砂利散布は大正14年2月より行われた。見る人々は胸おどらせて開通の日を一日千秋の思いで待った。

大正14年6月21日、地方民数十年來の宿望が達成し、ここに初めて鉄道文化の恩恵に浴すこととなった。



祝鉄道開通の歌 津田騰三作詞 神山忠祐作曲

- 1 日に進み行く文明の 恵を受けて鉄道は
菊間の里に及びたり げにことしげき人々の
通うも安し西東
- 2 菊間瓦の名も高く 津々浦々にきこゆれば
遠き近きの隔てなく もとめて来る人々に
わかつもやすし汽車の便
- 3 歌仙の滝や霧合の滝 古き名所あともめて
遙々といしそのかみの おちかたびとの汗のあと
しのぶも涼し汽車の旅
- 4 いざ生業にいそしみて 振り興さん町の富
海に陸に交通の 開け榮ゆる大御代を
祝う今日こそうれしけれ

列車は菊間駅で折返し運転を行った。最終下り列車は菊間で一夜を明かして、翌朝上り第1便となる。機関車は遍照院裏の大師山トンネル内を機関庫代わりとした。当時旅客列車9往復と混合列車(旅客と貨物)1往復であった。

讃予線の菊間駅開業により、駅と港湾が至近距離にあり四国内の鉄道用燃料石炭の陸揚地に最適の地勢なので、貯炭場の設置が早くから計画されていた。

貯炭場運営について、開通1年前の大正13年6月、神戸中村組田坂氏が来町し、町当局と打ち合せ町当局もまた高松及び神戸に出張し、要路の人々と打合せを行った。大正13年11月28日貯炭場設置の内定通知があった。

大正14年12月27日貯炭場敷地7畝25歩に対し、町費より坪当たり3円の補償費を支出している。

配炭所面積約300坪、官舎事務所15坪、貯炭場面積1,400㎡、貯炭能力3,000トン、九州宮尾炭を伊予石炭合資会社より現物購入、松山機関区へ2.3混炭を毎月1,000～1,500トン、西条機関庫へ毎月800トン配給した。

鉄道開通による町民の恩恵はひとり交通面だけでなく、従来地場産業製瓦の販売に海上輸送を担当した海運業者が、貯炭場の開設に伴い石炭輸送の大型船に転向し、明德、金集、金栄、宝寿丸などが次々に就航して海運業が一大飛躍をしたことである。貨物自動車もなかった当時、鉄道輸送による販路の拡張もまた大きかった。貯炭場対策に大正13年12月、港内の浚渫と港口の拡張を議決し引き続いて築港計画へと発展するのである。

西海岸地区では松笠山、石^{コカシ}転山トンネルの土砂で海岸を埋め立て、県道松山小松線を海側に変更するとともに、残余の埋立地反別4反4畝13歩が町有財産となった。

その後、伊予北条駅へは大正15年3月28日11km、松山駅へは昭和2年4月3日17.5kmが開通している。松山開通と同時に準急(今の急行列車)が上下1往復登場した。

昭和5年4月1日、讃予線は予讃線と改称された。

鉄道事故では、昭和2年5月一本松トンネル入口に土砂崩壊があり折柄通りかかった上り1番列車が乗り上げ機関車がトンネル内で脱線した。トンネル側壁にもたれかかった形となったが幸いにして負傷者はなかった。

天災による被害では大正15年7月、水害のため町内各所で道床が流失し、この復旧のため1週間以上不通となったのが最たるものであろう。

昭和10年4月、鉄道省は西四国に直営の中四国連絡航路を計画した。突如として菊間～仁方が内定したという寝耳に水の新聞報道に全町民は喜んだ。しかし、猛烈な松山、今治両市の誘致運動に対抗し、翌年5月中四連絡港期成同盟会を組織して氣勢をあげ各方面に陳情を続けたが、四面敵に囲まれた形でなす術もなく、殊に日華事変、第2次大戦と戦局が悪化し、鉄道省の新規事業着工も見送られ半ば諦めるほかなかった。

戦後になって昭和21年5月1日堀江～仁方航路が営業を開始したのである。

町内に旅館が多いのは、この時航路開設後にそなえて営業許可を受けた家の多かったことに起因している。なお、町内の鉄道路線延長は9,126mである。

その後の鉄道沿革は次のとおりである。

- 昭和21.10.10 旅客列車大削減
- 23.8.5 松山機関区スト 全線とまる
- 24.5.9 夜行列車北条浅海間事故 2名町出身者の殉職
- 25 菊間駅増築(12万8,000円町負担)
- 25.10.1 準急「瀬戸」運転
- 28.10 菊間一南郡中間ディーゼルカー登場(後今治まで)
- 31.11.1 「いよ」号登場
- 32.8.2 ガソリンカー運転始まる
- 33.12.19 菊間駅で貨物列車暴走、金光教會裏で脱線
- 35.7.1 運賃等級の変更 1、2、3等が1、2等の2種
- 35.7.19 貨物取扱集約化反対陳情 11月14日にも町長議長
- 36.3.31 高松用品庫菊間派出所(貯炭場)廃止
- 36.4.15 急行「四国」走る
- 36.4.14 伊予亀岡駅貨物取扱中止
- 37.9.29 貯炭場跡購入196万円
- 37.12.26 大栄工業採石貨車積の場とする陳情
- 38 蒸気機関車姿を消す
- 41 貨物取扱今治駅に集約
- 44.5.10 旅客運賃等級制度廃止
- 46.3.17 鉄道近代化遠隔制禦板取付 浅海、伊予亀岡駅、菊間駅指揮下に入る
- 46.9.27 亀岡駅陸橋着工、750万円 47.2.13完成

- 46.11.1 浅海、伊予亀岡両駅無人駅となる
- 46.11.8 営業体制近代化実施
- 47.10.2 特急列車登場
- 50.7.17 鉄道開通50周年祝賀記念行事 菊間、伊予亀岡両駅
資料展、祝賀演奏（両駅、亀小、菊中、菊小）、花束贈呈、表彰、
感謝状、映画会（菊間駅前）

菊間町内の10トンネル

名	称	延長	名	称	延長
1	竜ノ口	約140m	8	灯鹿山 トガ山	約41m
2	早山 (葉山)	137		(砥鹿)	
3	大師山	76	9	錫崎山 スキザキ山	27
4	石転山 イシコカシ	53		(鋤崎)	
5	松笠山	156	10	千破山 センバ	95
6	大岩山	75		(仙波)	
7	柳井山	76		(千波)	

※予讃本線は全部では51か所あり、うち20%が菊間町にあることになる。

(3) 交通機関

乗合馬車

昔の陸上交通機関としては、駕と馬とがあったが一般庶民の乗馬は禁じられていた。

明治10年に、菊間地区内に駕三挺あった記録がある。東にオソゴエ、竜の口、西には窓坂が山道であり、往還筋の難所であった。

そのため人力車、客馬車の導入も地勢からいって不可能に近いものであったが、海岸線の新道が新設された後には、本格的に営業が可能となった。

大正6年調査に人力車2台とあり、客馬車は大正初期に始まり鉄道開通前後には、7台を数え、北条まで鉄道が延長するに及んで姿を消した。大部分の人が農家の兼業であった。

今治市誌によると、今治において乗合馬車の出現は、明治36年ごろである。菊