

現在一級町道に架設する一〇橋梁は、すべて永久橋であり、二級町道は二五橋梁のうち二橋梁、三級町道は一八橋梁のうち二橋梁のみが木造橋である。橋梁の延長からみた町道の永久橋率は、九三・八%に達している。

特に重信川征服の象徴ともいえる架橋の主なもの、上流からみると、藤之内橋(昭和三六年)、麓橋(昭和三五年)、大畑橋(昭和三七年)、横河原橋(昭和五年)、上重信橋(昭和三四年)、拝志大橋(昭和三九年)である。なお、町内の主な橋梁は表12のとおりである。

## 六 鉄 道

### 〔一〕 横河原線の開通

県下における鉄道のはじめは、小林信近の非常な努力によって企画された伊予鉄道であった。明治十九年(一八八六)彼は松山鉄道会社の名で、松山・三津間に鉄道敷設の請願書を提出した。

しかし、まだ東海道線すら全通していないときであったから、四國の一小都市のこの計画は無謀であると却下された。小林はひるむことなく要路の人たちに熱心に説得につ

とめた結果、同年十二月ついに敷設の許可を得た。ここに伊予鉄道会社と改め、機関車をはじめ資材をドイツに注文した。当時わが国の工業技術は未熟であったため、客車はドイツで組み立てたまま、大箱に入れて送られるありさまであった。

明治二十一年(一八八八)一〇月、わが国最初の軽便鉄道が古町(三津間に開通した。軌間二尺六寸(〇・七六二尺)の舶来の岡蒸気(当時の汽車のこと)を一目見ようと遠方から出かけて来るものもあり、黒山の人だかりとなったという。

この機関車および客車は道後公園に保存展示されている、いわゆる『坊ちゃん列車』である。この軽便鉄道は、利用者も多く営業成績は好調であったので、二五年高浜まで延長した。さらに翌二六年五月には、新たに松山・平井河原間六・八站の平井線を開通し、二九年には平井線の立花駅から分岐して森松に至る森松線が開通した。

ところが平井線は乗客が少なく、一日料平均収入が高浜線の五円七〇銭に比して平井線は三円にすぎず、収支相償わない営業状態であった。これは平井河原が終点であるた

めであり、さらに横川（横河原）まで延長すれば営業成績をよくすることができると考えた。

ここに横川延長計画が立てられたが、当初は冒険であると危険視されて株の募集は困難をきわめた。そこで八束喜蔵委員の斡旋により大阪一二〇銀行の融資を得て、工費七万三千円余で、三二年三月起工し、一〇月四日完成開通した。

「一〇月九、一〇日ノ二日間、平井河原以東延長鉄道開業式ヲ、横川駅前ニテ盛大ニ挙行ス。平井線ハ横川線トナリ、其ノ駅ハ外側（とがわ）、立花、久米、平井河原、田窪、横川トナル」（相原日記）

当時の地元民の欲びをうかがうことができる。

これによって本町内に鉄道が敷設され、南吉井村に田窪駅（現在の牛瀬駅）、北吉井村に横川駅が開設された。以来、今日までやすむことなく走り続け、本町の各分野に与えた影響は大なるものがある。

国有鉄道予讃線が、松山に開通したのは昭和二年四月であるが、県庁所在地でありながら省線がなかったのは全国で松山のみであり、著しく交通の発達が遅れた。これは経

由路線の市町村間の争奪が激しく、そのうえ海運が発達していて、一般は鉄道に無関心であったためである。「鉄道は、産業・文化を運ぶ」といわれるように、鉄道開設が地方の産業・文化の振興に大きく寄与する点から、この遅延は県下に大きな損失を与えたことはいなめない。それを補って明治中期以後、松山平野に交通網を整備した伊予鉄道の偉業は、注目に値する。

ここに横河原線七四年の足あとをたどってみよう。

#### (一) 横河原線の変遷

明治二六年平井線開通までは、松山に行くには人は徒歩、各種産物の運搬は馬の背により、一日がかりであった。鉄道が開通しても、平井から松山駅まで上が十銭、中が八銭、下が五銭の運賃であったが、当時、一日の賃金が二五銭前後の時代であったため、汽車を利用するものは一部の人びとを除いて稀であった。七年後に横河原まで延長し、松山―横河原間五〇分、一日一七往復、運賃は三等で横河原―松山間一一銭、田窪―松山間九銭、一等賃金はこの二倍であった。黒煙を吐き機関車の音を響かせながらマツチ箱といわれた客車二・三輛をひいて、静かな重信の田園に

「明治三十二年一〇月、横河原駅が開設されたとき、民家僅か二、三軒あるのみにて、小松原の荒蕪地にすぎず、婦女子の通行も昼間さえ危険視される所であったと古老は言う。然るに今日（昭和一三年）人家二百軒余を算し、商家櫛比の現状であり一行政区が設けられ、本村の大玄関口たるの発展を見たるは、一重に伊予鉄道の恩恵である。本村以東の貨物の集散地であり、交通の要衝とし将来益々発展するであろう。」

藩政時代より東温の中心は、川上であった。金比羅街道の宿場町として、また、農産物の集散地として賑いをみせていた。明治九年、警察分署が、東温では川上にのみ設けられたのもそのためである。ところが横河原駅開設以来、川上の賑いは次第に横河原に移っていった。

昭和二年以来、国道一一号線をバスが運行し松山に通ずるようになったが、回数少なくかつ運賃高のため、一般はほとんどが汽車を利用した。

昭和一三年九月一日、横河原、田窪間に見奈良駅が新設され、さらに傷痍軍人愛媛療養所の設置によって、荒蕪地見奈良原の開発に拍車をかけることになった。この横河原



明治32年開設の横河原駅

問題であるところから、重信町は打って一丸となり、その存続を伊予鉄道に要望した。（「重信町一六年のあゆみ」参照）結局迂余曲折はあったが、横河原沿線の開発をすすめる町の計画により、伊予鉄道も全線電

化を決定し、四二年六月松山―平井間の電化が完成した。続いて一〇月一日、平井・横河原間が電化し、新たに田窪駅が設置され、松山―横河原間三〇分運転、一日三二往復となった。

次いで四五年五月には、牛淵駅と梅本駅の中間に「牛淵団地前駅」が新設されるとともに、二〇分運転に短縮され、交通はいよいよ至便となった。

線は戦時中の石炭不足時代でも、代用燃料によって一日も休むことはなかった。松山市が戦災をうけたときだけ汽笛の音が消えたが、東温地域における唯一の交通機関として住民との関係は密接なものがあつた。

戦後の昭和二九年二月、黒煙を吐いて走っていた坊ちゃん列車が時代の波により、ついに姿を消してディーゼル機関車となり、横河原・松山間が三九分と短縮し、二二往復となった。これによって、重信町は一層松山生活圏と密接につながるようになったのである。

（三）横河原線の電化

一九六〇年以降、農村の過疎化と自動車等の普及により、横河原線をはじめ森松線の乗客は逐年減少するに至った。伊予鉄道は、その対策として合理化方針を定め、昭和四〇年、まず森松線を廃止してバスに転換した。続いて年間三、〇〇〇万円の赤字路線である横河原線も、平井以東を廃止してバス化することを決定していた。このことは沿線住民に大きな衝撃をあたえた。

明治三十二年以来六七年間、町民の最大の交通機関である横河原線の廃止は、重信町の将来の発展にもかかわる一大

表-14

横河原線各駅の乗降客人員の変遷

駅名	大正10年	昭和20年	27年	37年	40年	43年	47年
横河原駅	304,938 (132,220 t)	686,003 不明	717,923	271,618	197,450	345,169	453,550
見奈良駅	—	不明	255,158	248,991	376,655	549,327	759,928
田窪駅	—	—	—	—	—	182,600	233,406
牛淵駅	165,367 (5,255 t)	不明	472,354	391,043	481,142	416,118	298,774
牛淵団地前駅	—	—	—	—	—	—	439,164
播磨塚駅	55トン 470,305	—	—	—	—	—	—
			1,445,435	911,652	1,055,247	1,493,214	2,184,792

昭和20年以降は伊予鉄KK資料  
大正10年は温泉郡勢による

こうして本町内に、横河原・見奈良・田窪・牛淵・牛淵  
 岡地前の五駅が設置された。明治大正期の二駅（横河原・  
 田窪駅）からみれば倍増であり、開通当初の二時間運転  
 も、二〇分運転と短縮されたのである。

電化後、沿線には住宅・団地・各種施設が相ついで進  
 出し、表14のように四七年度の乗降客数二〇〇万人を越  
 え、電化前の二倍をこす躍進ぶりである。建設中の愛大医  
 学部が完成すれば、この数字は一層飛躍的なものになるで  
 あろう。

この横河原線の盛衰は、重信町の盛衰でもあるといえよ  
 う。鉄道は開通以来本町の産業・文化に多大な貢献をした  
 が、なかでも駅の設置による地域集落の変貌は著しいもの  
 がある。いま、駅開設以来三五年を経た見奈良駅に焦点を  
 おいて、その今昔をたずねてみよう。

四 見奈良駅付近の今昔

見奈良駅は、昭和十三年九月一日にうぶ声をあげた。そ  
 の当時の見奈良駅近辺を想い起こしてみよう。当時の見奈  
 良部落は七〇戸ほどの米麦と養蚕にたよる一寒村部落で、  
 南吉井地区ではもともと不便なところであった。

昭和初期ころの見奈良原北方一帯は、クヌギ・ナラなど  
 におおわれた昼なお暗い一面の林で、その中に石ころだら  
 けの五尺道が一筋、線路を横切って志津川部落へ通じてい  
 た。当時の見奈良原といえは追いはぎが出たり、タヌキや  
 キツネの嫁入り行列も見られるというような、昼なお淋し  
 い原野であった。祝儀の帰り道、かたく手に提げていた折  
 詰の中味が、いつのまにか、馬糞にすり替わっていたと  
 か、タヌキやキツネにまつわるおもしろい話も多い。

昭和一二年、支那事変勃発のころ、北方一帯の雑木林の  
 一部が切り開かれてゴルフ場が建設され、近辺は一変し、  
 これに伴って翌年九月一日、住民の待望する見奈良駅の誕  
 生を見たのである。

住民唯一の足として生きて来た坊ちゃん列車も、見奈良  
 駅ができてからは、寒い冬の朝など横河原へ登る勾配には  
 勝てず、停車による中だるみをとり返すために一度後退し、  
 一息入れて出直し、辛うじてよじ登るといふ悠長な光景も  
 見られた。また雑木林のトンネルの中に、かん高い汽笛を  
 こだまさせながら吐き出す煤煙と火の粉で、時によると沿  
 線の雑木林でボヤ騒ぎをおこし、天下泰平の住民を狼狽さ

表15

伊予鉄道横河原線年表

明治二六年 五月 七日	松山・平井間開通六・九Km	昭和二九年 二月 一日	横河原線・森松線に使用中の四輪運 結水槽付蒸気汽罐車を廃し、デゼル ル機関車の運転を開始（坊ちゃん 列車姿消す）横河原・松山間五分 であったが、所要時間三九分となり 二二往復
明治三二年一〇月 四日	平井・横河原間延長開長六・三Km 田窪駅（堀池）・横河原駅開設 所要時間（松山→横河原）五〇分一 日一七回（往復）	昭和四一年 一月 一日	横河原線営業不振のため廃止し、バ ス路線に切り換える意向により沿線 住民の電化運動たかまる
明治三五年 六月 一日	外側駅を松山駅に、平井河原駅を平 井駅と改称 （新川海水浴場設置）	昭和四一年 一月 一日	田窪駅を牛淵駅に改称、田窪駅新設 営業開始
明治四二年 七月 一日	平井・田窪間に貨物駅播磨塚停留所 を設置	昭和二年 六月一〇日	松山・平井間電化
大正一年 八月一〇日	松山駅を松山市駅に立花駅を伊予立 花駅と改称	昭和四二年一〇月 一日	横河原線全線電化、松山・横河原駅 間二分五秒運転となり往復三二回
昭和二年 三月 一日	（国鉄予讃線松山まで開通国鉄松山 駅開業）	昭和四五年 五月 一日	牛淵岡地前駅営業開始 松山―横河 原間二〇分運転となる
昭和六年 五月 一日	（高浜松山区間電化工事落成し運転 開始）		
昭和九年 七月一五日	横河原線従来二呎六吋の軌間を三呎 六吋に拡張する		
昭和一〇年 五月 一日	（昭和三年以来着工の梅津寺遊園地 竣工）		
昭和十三年 九月 一日	平井・田窪間に梅木駅を新設 横河原・田窪間に見奈良駅新設		

せる、というようなこともあった。またゴルフ場には、春ともなれば広々と敷きつとめられた芝生が一段と色を増し、桜花の下では近郊住民はもとより、坊っちゃん列車で運ばれてきた弁当がけの人々が春を謳歌し、一日のいこいを求めて集い寄る、という風景もみられた。

昭和一九年、第二次世界大戦もようやく苛烈となり風雲急を告げるころとなると、ゴルフ場もはや娯楽施設としては生きられず、グライダーの練習場となり、やがて勤労奉仕の作業隊によって一本の滑走路が整備され、飛行場となった。学徒滑空練習場として、グライダー特訓練習生が出入りし、部落のあちこちに勤労奉仕隊の合宿所ができたのもこのころのことである。戦争が激しくなった末期のころには、周辺の原野に誘導路が敷かれ、陸軍単葉偵察機を

はじめ小型飛行機が格納された。やがて整備された軍用機は、ここから爆音をとどろかせて戦場へと飛び立っていったのである。

昭和二〇年八月、終戦と同時に、この地域一帯は部落民の手に返ったが、ここに一大住宅地帯が形成されるなどは、その当時誰が予想し得たであろう。その後さらに中学校・東温高校・町庁舎・中央公民館と、文教・政治機関がつきつきと設置され、この地域は、今や本町の中心地になろうとしている。

見奈良原の発展は、ゴルフ場の開設に端を発し、見奈良駅の設置によって、さらに今日を約束し得たといえるであろう。