

**鉄道** 一八七二(明治五)年九月、新橋―横浜間一七々余りの鉄道が開通し、やがて京阪神にも鉄道が敷設されることになった。国有鉄道は、その後、発展をかさねて行った。国有鉄道の普及するに

つれて、やがて民間にも私設鉄道の機運が起り、一八八七(明治二〇)年前後には、各地に相次いで民間鉄道が敷設され活況を呈することになった。

愛媛県においても、一八八八(明治二二)年一〇月下旬、初めて伊予鉄道が松山―三津浜間七<sup>キ</sup>を走ってから、一八九二(明治二五)年五月には三津―高浜間、一八九三(明治二六)年五月松山―平井



第177図 郡中駅開業記念

間、一八九六(明治二九)年一月には立花―森松間の開通を見ることになった。なお、前年の一八九五(明治一八)年八月には道後鉄道会社線三<sup>キ</sup>も開通するなど、松山及びその周辺では私鉄の開通が見られた。

伊予郡郡中町においても、日清戦争後の好況の波にのって軽便鉄道敷設の機運が興った。一八九四(明治二七)年地元の宮内治三郎・藤谷豊城ら有志の手によって南予鉄道会社が創立され、一八九六(明治二九)年七月四日開業され、郡中駅―藤原駅間の一<sup>キ</sup>を往復することになった。地元並びに沿線各地の人々はその恩恵に浴し、地域の開発及び産業の発展に寄与するところが大きかった。しかし、南予鉄道もやがて資金難に陥り、大阪七九銀行頭取古畑寅造の援助を受けるようになった。

当時、井上要らによって伊予鉄道・道後鉄道・南予鉄道三社の合併が進められていたが、そのために応じて一九〇〇(明治三三)年四月末、南予鉄道は伊予鉄道と合併し、同年五月より名称も伊予鉄道郡中線となり、装いも新たに発足することになった。一九〇九(明治四二)年には新川海水浴場が開かれ、郡中町の藤谷豊城は井上要に要請して、新川に仮停車場を設けて夏分だけ停車することになった。第148表は旅客・貨物調査を示したものである。

なお、南予鉄道の創始者の一人であり、郡中銀

第148表 郡中新川駅旅客貨物調査(大正3年)

駅名	旅客	手小荷物	貨物
郡中	143,935人	421,737個	3,390,984個
新川	982人		



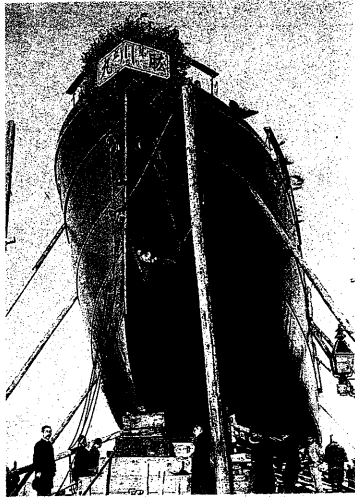
第178図 新川を走る汽車

行の頭取であった宮内治三郎は、道路改修、新道開削、郡中郵便電信局開業に協力するなど大きな功績を残した。

海上交通 明治初年以降の郡中地方における海上交通は、郡中港(旧万安港)の占める割合は大きかった。当港は維新後も引き続き商取引が行われていたが、依然として土砂の堆積が著しく、しかも維新後は、大洲藩の手を離れて灘町及び湊町の負担となったため、その維持には種々の配慮がなされた。町当局の負担はもとよりあるいは寄付金を募り、あるいは官庁のわずかな補助を受けるなど苦心が払われた。

一八七九―一八八〇(明治一二―一三)年ころの港の移出入状況については、一八八一(明治一四)年八月に作られた「郡中港維持頼母子講」依頼の趣意書によると、「移出入物品の代価ヲ計算スルニ、一ヶ年金貳拾有餘万円の巨額ニシテ地方経済ノ一証タリ。」とあって、これは明治二八年度一か年の移出入物品の金額一五万九、七二八円(移出一〇万四、六三〇円、移入五万五、〇九八円)と比べて、その商取引が不振というほどではなかった。

次に郡中港の移出物品について、明治二八年度を例に取って見ると、主なものは、米・材木・綿・砂糖・酒などであり、移入物品には、石灰、生魚・種粕・石油などであった。また、貨物の移出先については、伊予郡・下浮穴郡・喜多郡東北部の物産を、主として大阪・神戸・広島・赤間関・九州並びに本県の宇和四郡の諸地方に移送しており、移入先については、前記各所のほか、香川・徳島・山陽筋の諸港、並びに越智郡・野間郡の諸地方であった。



第179図 汽船建造

同年度の船舶出入数は、西洋型汽船が二八五隻、日本型五〇石以上が三六一隻、日本型五〇石積以下が五、一五二隻であり、汽船名は「伊豫丸」と「肱川丸」であった。

また、同年にこれまで長浜へ本店を置いていた肱川汽船会社が郡中に本店を移し、名称も「伊豫汽船会社」と改め、資本金五〇万円をもって新たに設置せられた。第179図は同会社が建造した汽船である。

当時、政府は日清戦争後における国運の発展と相まって、海運業の発展を助長するために一八九六(明治二九)年三月、航海奨励法及び造船奨励法を制定して保護政策を取ることになったのに対応して、伊予汽船会社でも伊豫丸などを造船した。蒸気船肱川丸(第一―第四)は、大阪―日向―細島間の航海を行い、第五肱川丸及び伊豫丸は東京―鹿児島間を航海することになり、各航海ごとに郡中に寄港した。

第151表 郡中港入港船舶数並びにトン数(昭和7年)

汽船	1,860隻	889,700 t
発動船	1,650	247,500
帆船	1,200	96,000
合計	4,710	1,233,200

第152表 郡中港乗降船客人数(昭和7年)

乗船	18,432人
下船	14,796人

また、朝三機を出航した坂豫丸は一時ごろ郡中に寄港して三津浜に着き、正午に三津浜を出て郡中―上灘―豊田その他各港を経て三機に帰るのであるから、郡中・上灘・豊田の各港とも毎日上り、下り二回ずつ寄港することになっていた。

## 4 昭和以降の交通・通信

鉄道 一九二七(昭和二)年四月に国鉄予讃線が松山まで延長された。そして、更に南へ延び一九三〇(昭和五)年二月には南郡中駅が開業した。その後引き続き鉄道敷設は南下し、一九三二(昭和七)年二月には上灘駅を開設、更に下灘へと敷設されていった。こうして、予讃線が宇和島まで延長されて全通したのは一九四五(昭和二〇)年六月であった。国有鉄道が香川県観音寺から県内に入った一九一六(大正五)年四月から約三〇年の歳月を要した。

国鉄の南郡中駅及びそれ以南の開通によって、伊予鉄道のこれまでの独占的地位が著しく動かし、各自動車会社にも多大の影響を与えることになった。また、南郡中駅の開設によって、駅前から郡中港へ通じる道路も拡大整備されて物資の輸送に便宜を与え、一九三三(昭和八)年二月には、南郡中停車場―郡中港線が県道に認定された。この年における貨客状況を示すと、第149表のとおりである。

また、国鉄路線が南進するに従い、伊予鉄道では郡中線の軌間拡張工事を行うとともに、一九三七(昭和一二)年には伊予鉄郡中駅から郡中港駅まで延長されて国鉄との連絡が容易になり、国鉄南郡中駅との連帯運輸を開始することになった。

伊予市駅と改称された。伊予市駅は一九六〇(昭和三五)年に集貨駅として構内を拡張整備した。その結果、駅の規模は著しく広がった。更に一九六一(昭和三六)年には伊予横田駅、一九六三(昭和三八)年には向井原駅及び三秋信号所が新設された。

一九八六(昭和六一)年には、国鉄内山線が開通し、また、鳥ノ木駅が新設された。日本国有鉄道は、一九八七(昭和六二)年四月に分割民営化され四国旅客鉄道株式会社(JR四国)となった。一九九〇(平成二)年には伊予北条―伊予市駅間が電化開業され、一九九三(平成五)年には高松―伊予市駅間全線が電化されている。

伊予市駅も民営化により徐々に合理化され、現在では特急は半数程度停車するが貨物の集貨業務は廃止されている。

## 海上交通

大正時代末期から昭和

時代初期に至る郡中港の移出入合計貨物量及び金額を見ると、金高においては一九二四(大正一三)年の三六五万円をピークに、その後は次第に減少して、貨物トン数も一九二七(昭和二)年の一三万四、〇五トを頂点として同じく減少していったが、昭和七―八年ころからは、再び飛躍的に増加の傾向を示した。その状況は第151表、第152表のとおりである。

第149表 南郡中駅(国鉄)、郡中駅(伊予鉄)貨客状況表(昭和8年)

駅名	乗客	降客	発送貨物	到着貨物
南郡中駅	115,629人	108,488人	3,991kg	2,030kg
郡中駅	162,500人	161,300人	1,360kg	1,400kg

(郷土地理論文集より)

第150表 南郡中駅(国鉄)からの運賃表(昭和7年)

駅名	運賃
松山	19銭
今治	97銭
高松	2円79銭
大阪	5円22銭
東京	9円25銭

戦後、一九五〇(昭和二五)年には通勤者の増加と新しい時代に順応させるために電化され、高浜線について郡中線もボギー電車に変わり、長年親しまれていた汽車は姿を消していった。

一方国鉄では、一九五三(昭和二八)一〇月から南郡中―今治(初めは菊間)間にディーゼルカーが登場して、ローカル線用として使用されることになった。一九五八(昭和三三)年にはディーゼルの新車が配備され、南郡中―多喜浜間を走って利用者に便宜を与え、後には川之江まで延長運転された。

また、一九五六(昭和三一)年、高松棧橋―宇和島間に不定期準急列車が新設され、一九五七(昭和三二)年三月からは、定期列車「伊予号」となり当駅は準急の発着駅として、乗客に大いに利用された。伊予市の誕生に伴い、南郡中駅も一九五七(昭和三二)年四月

当時の移出品の主な物は、花かつお、材木、みかん、小麦、木炭などであり、移入品の主な物は、乾魚、工場関係の薬品、染料、塗料、機械油、肥料、呉服類、石炭、板などであった。この内、郡中町の特産である花かつおは、当港より大阪・神戸・広島・尾道・下関・吉浦及び大連に輸送された。また、一九三二(昭和七)年の港湾入船トン数においては、郡中港は県下の主要港のうち第六位を占めており、貨物の移動状況でも移出超過を示していることは、当港がその後背地の物資の移送地として、いかに重きをなしていたかがうかがわれる。

やがて社会情勢の進展に伴い、後背地の物資も増加するにつれて船舶の出入りも多くなり、港湾が手ぜまとなった。こうして郡中港はただ郡中町の港であるだけでなく上浮穴郡・喜多郡・伊予郡・温泉郡の港として、ますます重要性を加えてきた。

一九三二(昭和七)年に時局匡救対策土木事業として政府の助成金を受け、同年度から向こう三か年継続事業として、本港西突堤の修築並びに増新設を行うこととなり、総工費四万八、二〇〇円を以て港湾改築を施工した。港の改修工事後、港の活発化に伴い、機帆船の数も増し、船も大型化して港の拡張が必要となった。ここに、時の郡中町長木村太郎のほか、郷党有志の間に外港の議が起り、昭和一二年度による予算六三万円、五か年継続工事として着手したが、途中戦争のために工期は繰り延べとなった。

戦争も終わり、一九四七(昭和二二)年再び工事が始められ、一九五八(昭和三三)年に完成した。起工以来、実に二二年の歳月を