

銅鉞馬車が加わるのだから、三島の町は、馬糞で苦勞させられた。三島の町が坂道になっていて、丁度下りになる角に中井商店と向かいに散髪屋がありその南側の広場に、カンカンと呼ばれる荷馬車の積荷の斤量をはかる所があった。云云」(近藤英雄著伊予市三島陶磁器と風物誌)

また、本郡の塩田から取れた塩俵を、背に乗せた荷馬は、本郡から馬道を通って尾崎に出て、それから市場で大洲街道(国道五一号線)にはいり、大平―犬寄を経て大洲方面へ塩を運搬した。これら荷馬の往来も盛んで往還は人馬でにぎわった。一九〇五年(明治三八)七月二十四日、南山崎村役場では、犬寄峠を往復する一日の交通量調査をしているが、それによると、荷馬車七〇台、客馬車一五台、駄馬六〇頭、旅人八〇〇人、人力車一五台、荷車二〇台、牛車一〇台となっている。このように、明治から大正にかけて、荷馬車・荷車等が国道五一号線を盛んに往復していたが、一九〇七年(明治四〇)ころからは、郡中を中心に村村でも自転車を利用する者が、次第に多くなってきた。

また、伊予郡原町村から郡中町に通じる郡中街道の改修工事も一九一一年(明治四四)に着工され、一九一二年(大正元)に完工して街道の往来は一層便利になった。なお、上吾川八反地隧道は、既に一八九二年(明治二五)に貫通されたものである。

また、明治末期の各町村別道路交通の概要は旧町村郷土誌にくわしく述べてある。

鉄道 一八七二年(明治五)九月、新橋―横浜間一七マイル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こり、一八八七年(明治二〇)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、一八八八年(明治二二)一〇月下旬、始めて伊予鉄道が松山―三津浜間七キロを走ってから、一八九二年(明治二五)五月には三津―高浜間、一八九三年(明治二六)五月松山―平井間、一八九六年(明治二九)一月には立花―森松間の開通を見ることになった。なお、前年の一八九五年(明治二八)八月には道後鉄道会社線三マイルも開通する等、松山及びその周辺では、私鉄の開通が見うけられた。

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り、一八九四年(明治二七)地元の宮内治三郎や藤谷豊城ら有志の手によって、南予鉄道会社が創立された。そして、一八九六年(明治二九)七月四日開業され、郡中駅―藤原駅間の



第90図 郡中駅開業記念

1 交 通

一一キロを往復することになった。

こうして地元並びに沿線各地の人人はその恩恵に浴し、地域の開発及び産業の発展に寄与する所が大きかった。しかし、南予鉄道もやがて資金難におち入り、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。

戦後の好況はやがて不況に転じ、これら小資本の企業はたちまちその余波を受けるようになり、更に地元の中でも色色と経済的に困難な事情が生じて、会社は経営難に陥った。当時、井上要らの主張によって伊予鉄道、道後鉄道、南予鉄道、三社の合併が進められていたが、遂に、その勧めに応じて一九〇〇年(明治三三)四月末、南予鉄道は伊豫鉄道と合併し、同年五月より名称も伊予鉄道郡中線となり、装いを新たにして発足することになった。一九〇九年(明治四二)

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125表は旅客・貨物調査を示したものである。

なお、前記南予鉄道の創始者の一人でもあり、郡中銀行の頭取であった宮内治三郎は、道路改修、新道開き、あるいは郡中郵便電信局開業に協力する所が少なくなかった。



第91図 新川を走る汽車

鉄 道 鉄道は伊予鉄郡中線が依然として松山―郡中間を往来し、漸次利用者もふえていった。一九一四年

(大正三)度の旅客数を見ると、郡中駅では、一四万三、九三五人、新川駅では、九八二一人の乗降客があった。毎日午前五時から午後十時過ぎまで、四五分ごとに郡中、松山双方から発車した。また、松山駅では高浜線、森松線、横河原線と連絡していたから、松山及びその周辺地域への交通も至って便利であった。

別に伊予鉄道株式会社では、喜多郡大瀬鉦山の鉦石を運ぶために資本金一五万円をもって一九一三年(大正二)伊予索道会社を設立し、索道郡中駅や大平駅等が置かれた。これは、従来中山から郡中まで鉦石を日数百台の馬車で運んでいたが道路の破損がひどく、また鉦山側もその運賃に苦しみ、索道架設を希望して井上伊予社長に相談した結果出来たものである。一九一四年(大正三)八月に開業され、郡中駅(下吾川に設置)―中山駅間九マイルを往来し、索道郡中駅をその基点とした。元伊予社長武智^{かき}鼎が一九一四年

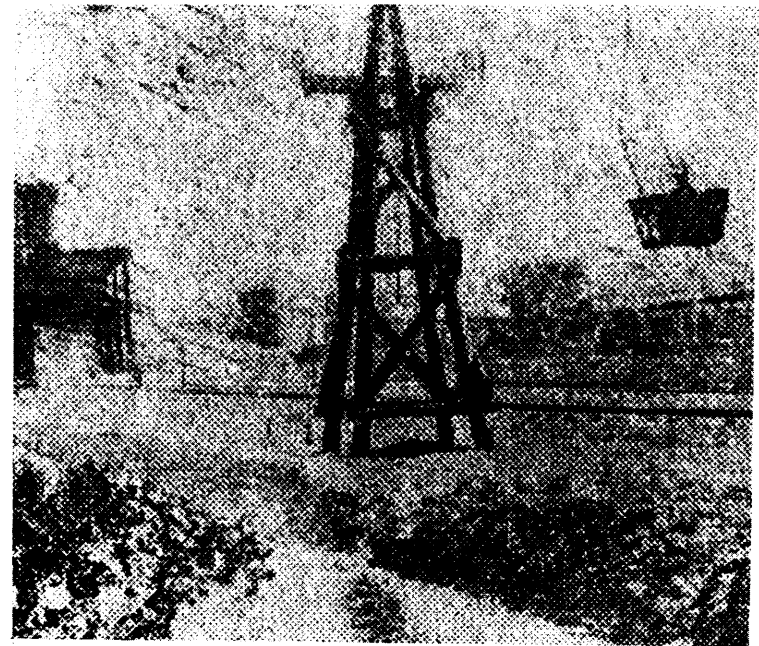
1 交 通

(大正三) 伊予索道会社の初代郡中駅長になつた。

なお、鉄道、自動車以外の陸上交通機関であつた人力車、乗合馬車・荷馬車・牛車及び自転車等の郡中地方の具体的な統計資料を明らかにすることはできないが、人力車は乗合馬車の出現によって減少していったのに対して、荷車・馬車・牛車・自転車はいささかの衰えも見せなかつた。特に自転車などは大正時代、飛躍的に増加して行つた。

海上交通 土砂の堆積のために不便を感じていた郡中港も、明治の末期藤谷町長の時に港湾の大改築を施し、港口を深くし港内を広くして、船舶の出入や停泊が便利になつた。

更に、一九一四年(大正三)にも護岸の延長や埋立てを行ない、従来と比べて面目を一新し、移出入の物産も増加し、機帆船の出入



第93図 伊予索道