

一 交通

第74表 交通事故の状況

年 別	昭和48年	49年	50年	51年	52年
発生者	83	113	104	140	135
死者	3	1	6	3	2
発死者	117	145	130	163	169

(伊予警察署資料)

している。町内の各種自動車の数は、次のとおりである。

- 貨物用 二、一五四
- 乗合車 一五
- 乗用車 四、四七八
- 特殊車 七九
- 二輪車 一四五
- 計 六、八七一

(昭和五三年三月三一日現在)

74表のとおりである(以上いずれも伊予警察署資料による)。第74表のとおりである(以上いずれも伊予警察署資料による)。第

国鉄予讃本線は、高松市方面から、実に長い年月をかけて次第に南下してくる。国鉄の恩恵に浴していなかった本県にはじめて国鉄の線路が伸びてきたのは、大正五年(一九一六)四月一日のことで、この日川之江まで開通した。松山市まで開通したのは、昭和二年(一九二七)四月三日で、全国の県庁所在地では最後の開通であった。次いで線路はさらに南に伸び、昭和五年(一九三〇)二月二七日南郡中(現伊予市駅)まで開通した。こ



第40図 北伊予駅(昭和54年)建物は開通当時のまま

れと同時に北伊予駅が開業した。

松山・南郡中間の路線については、教線の調査測量が行われた。はじめは、松山・南郡中間を、ほぼ直線で結ぶ案もあったが、後に北伊予駅を松山高知線(当時予土線と呼ばれていた)の分岐点にという計画もあって、現在の路線まで大きく東に曲げられた。しかし、この予土線の構想は実現せず、現在は国鉄バス松山高知急行線が一日に十数回運転せられている。すぐ隣りの県の県庁所在地が直接鉄道で結ばれていないという例は、全国でも珍しい。

この国鉄の開通当時は、客車六輛編成で、高松^{まつか}棧橋(現高松駅)・南郡中間を直通運転せられ、一日に一〇往復していた。これを牽引するのは蒸気機関車で、松山・南郡中間は特に小型の一四〇号型とか二〇〇〇号型などであった。また乗客数の関係で、はじめの六輛編成が、四輛となり、二輛となり、たった一輛の客車を機関車が引いていく姿が見られることもあった。なお、高松棧橋駅までの所要時間は、およそ六時間余であった。また、松山・高松棧橋間を準急によると、五時間余であった。

そのころ、他の交通機関に恵まれていなかった地区の人々にとって国鉄の開通は、長い間の悲願であった。伊予鉄道郡中線や、同森松線(現在廃線)の中間にあって、交通事情の特に悪かった旧北伊予地区の大部分、それに旧南伊予地区の中部の人々は、松山へ買い物に出かけるにも、当時の中学生や女学生が通学するにも、足に任せて歩くか、自転車によるかしか方法がなかった。殊に当時女の人は、ほとんど自転車で乗らなかったから、往復二〇歳の遠路でも、歩いて通学するのを当然と考えていた。このような時での国鉄の開通は、実にたいへんな喜びであった。また、竹やぶや雑木の生い茂った荒蕪地のまん中に北伊予駅ができたので、

周辺まで開発せられ、付近の様相は一変した。

開通当初の運賃は、北伊予↷松山間が十銭、北伊予↷南郡中間も十銭、南郡中↷松山間が一九銭、北伊予↷大阪間(宇高経由)は約五円、北伊予↷東京間は約九円であった。なお、北伊予↷松山間の学生定期は、一か月一円であった。

鉄道が開通すると、京阪神・東京方面に旅行する人たちは、宇高連絡または、今尾連絡を利用することが多くなった。しかし、それまでは、伊予鉄道で高浜に出て、大阪商船(現関西汽船)の別府航路・門司航路などを利用するか、石崎汽船で尾道か広島に出て、山陽本線を利用するといった方法がとられていた。

開通当時は、北伊予駅で貨物も取扱っていた。全般的には貨物の量はすくなくしたが、時々肉牛が東京へ出荷せられていた。この牛の出荷はかなりの量に上っている。その後、国鉄の合理化計画に従って、昭和三六年(一九六一)貨物取扱いの集中化が進められ、伊予市駅の貨物施設の充実に合わせて、貨物の取扱いは、ここに移された。なお、東レ製品の出荷などは、はじめから伊予市駅を利用していった。

路線の南進につれて、機関車は次第に大型化せられ、八六二〇号型とかC五八型といった地方幹線用の機関車も使用せられた。また一時はC一一型なども使用せられた。これは、炭水車のついてない、いわゆるタック式で短距離用ではあったが、強力であった。

ところが、本州と隔絶せられている四国を無煙化のモデル地区とすることになり、ディーゼル化の計画がすすめられた(本州・九州などの幹線は電化)。昭和三八年(一九六三)には全国にさきがけて無煙化が実現した。つまり客車は、大部分ディーゼルカーとなり、若干残っている旧客車はディーゼル機関車が牽引する

ことになった。また貨物列車もすべてディーゼル機関車を使用している。

このディーゼル化に伴って、列車の運転本数は飛躍的に増加されることになった。そして、急行列車が大幅に増発せられ、その上特急列車も運転せられて、松山〜高松間が三時間、松山〜宇和島間が二時間で結ばれている。しかし、急行や特急の停車しない北伊予駅の列車発着本数はあまり多くない。なお昭和五年（一九七八）の列車本数は一日上下二九本（休日運休を含む）であるが、通過列車本数は一日に二〇本に及んでいる。その上普通列車の平均速度は、待ち時間の関係もあって、蒸気機関車時代よりかえって落ちている。

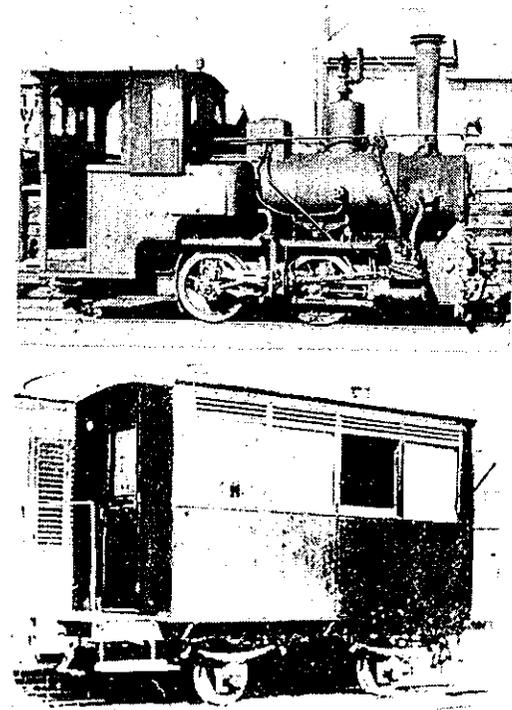
また、この線に並行して伊予鉄バスが頻繁に運転せられている上、このバスは松山市内の商店街に直結しているの、買い物客などの一般乗客は、このバスに奪われ、国鉄北伊予駅は、運賃割引率の高い通勤・通学客が主体となっている。昭和五二年度でみると、年間乗車人員一九六、八二七人中定期客は一五一、九二八人で、一般乗客は、わずかに四四、八四五人に過ぎない。現在国鉄定期の割引率は学生の場合約八〇%で、地方私鉄の割引率とは格段の差がある。

線路の近代化も順次進められている。レールも本州線なみの五〇キログラムレール（一厨当り）に交換されている。しかし、信号装置は松山以西のみまだ手動に頼っている。

昭和三六年（一九六一）には伊予横田駅が設けられて、横田および伊予市の上・下三谷地区の人たちに喜ばれている。しかし、一日の発着回数がわずかに上下合わせて数本に過ぎないのものは足りない。次に国鉄開通の推移を示しておこう。

明治二二・五二三	丸亀	琴平	大正二三・二・一一	今治	昭和一六・七・二	卯之町	宇和島
同 三〇・二・二	高松	宇多津	昭和二二・四・三	松山	同 二〇・六・二〇	八幡浜	卯之町
大正 五・四・一	川之江	まで	同 五・二・二七	南郡中			
同 一・六・二	伊予西条	"	同 一四・二・六	八幡浜			

伊予鉄道 明治五年（一八七二）九月、新橋〜横浜間に鉄道が開通して以来、鉄道は陸上交通機関の主流として、急速に全国に普及していった。

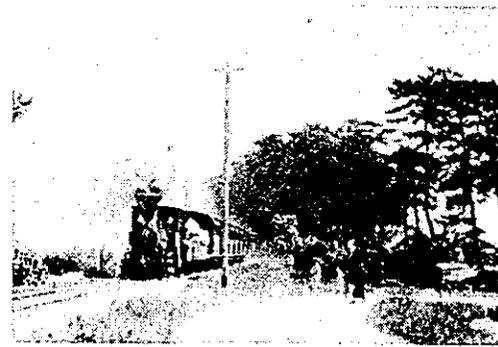


第41図 伊予鉄道機関車上・同客車下

本県においても明治二一年（一八八八）一〇月伊予鉄道が松山〜三津浜間に開通した。延長七綫、軌間は二尺六寸（〇・七六二尺）のいわゆる軽便鉄道で、この種の鉄道としては日本で最初、もちろん四国の鉄道としても最初のものであった。ついで、三津〜高浜間、松山〜平井間、立花〜森松間（昭和四〇年一月廃線）、それに松山〜道後間にも鉄道が敷設せられた。

伊予郡中町においても、宮内治三郎・藤谷豊城・横田の篠崎謙九郎らの有志によって、明治二十七年（一八九四）南予鉄道株式会社が設立せられ、同二十九年七月松山市藤原（現在の松山市駅付近）と郡中間が開通した。一般の路盤工事は順調に進んだが、重信川橋梁の架橋工事は、当時の土木技術としては難工事であった。建設費総額は九五、〇〇〇円であった。町内に設置せられた駅は、出合と松前で、その後、明治三十四年（一九〇一）二月には、地蔵町駅が設置せられた。また、明治四十三年（一九一〇）七月には、出合駅は現在の岡田駅に移転し、出合駅は貨物専用駅となる。列車は、機関車と客車の間に貨車を連結して、いわば貨客混合列車であった。貨車の積載量は四斗程度であったが、沿線の各種物資の輸送に盛んに利用せられた。

開通当初の運転回数は、一日に二回で、藤原と郡中間の所要時間は四〇分であった。ところで、この南予鉄道株式会社は、前述のように軌間の狭い軽便鉄道ではあったが、将来これを八幡浜まで延長する遠大な計画を持っていた。しかし、日清戦争後の経済界の大不況に会い、会社は経営困難に陥った。関係者は各種の方策を講じたが、事態は好転せず、ついに明治三十三年伊予鉄道・道後鉄道・南予鉄道の三者が合併して、伊予鉄道電気株式会社として再発足することになった。そのころ伊予鉄道は電気事業も経営していたのである。その後電気事業は分離せられ、四国配電、そして現在の四



第42図 新川付近を走る伊予鉄道

国電力に受け継がれていくのである。そのようなことで南予鉄道は伊予鉄道郡中線となった。

そのころ伊予鉄道では現在の松山市駅を外側駅と呼んでいた。南予鉄道は、この外側駅に結ばれた。当時の運賃は、出合と外側間四銭、松前と外側間は五銭であった。明治三十五年（一九〇二）外側駅は松山駅と改称せられ、さらに昭和二年（一九二七）国鉄の松山開通に当って、松山駅の名称を国鉄に譲り、松山市駅と改称せられた。

大正七年（一九一八）七月二日、出合付近で強風のため客車五輛が転覆して若干の負傷者が出るという事故があった。風で転覆するほどの、ささやかな車輜ではあったが、旧岡田・松前地区の人たちにとっては、かけがえのない足となって親しまれた。松山・郡中への買い物に、また貨物の輸送に、盛んに利用せられた。また、学生の通学用にも利用せられて、いわゆる「郡中線組」ということはさえ通用するようになった。

第75表 管内各駅乗車人員

地区	定期	普通	計
岡山	219,990	211,944	431,934
古松	49,440	17,330	66,770
地蔵町	297,150	269,380	566,530
松前	95,550	91,374	186,924

（昭和52年度伊予鉄調べ）

昭和十二年（一九三七）七月には、軌間の拡幅工事を行い、国鉄なみの軌間三六センチ（一・〇六七尺）になった。また同一四年には、国鉄南郡中駅に接続するため、郡中と郡中港間の延長工事が完成する。さらに同五年（一九五〇）五月には、郡中線の電化工事が完成、同時に三〇分間隔の運転となった。次いで同五年（一九六〇）二月より、現在のような二〇分間隔運転となった。同四年（一九六七）三月には、古松駅が新設せられた。

昭和五十二年度の管内各駅の乗車人員は、第75表のとおりである。