第六節　愛媛鉄道と五十崎駅

神戸の人、曽根正命が資本金二〇〇万円で郡中～中山～内子～大洲～八幡浜に至る五九・五キロメートルに電車を運転する計画をたてて出願したのは、明治四三年

旧五十崎駅と坊ちゃん列車（撮影昭和63年5月）

新五十崎駅（黒内坊）

（一九一〇）のことであった。しかし、当時鉄道院（現運輸省）から電気軌道車は、長距離路線には不向きであるという注意を受けたので、軽便鉄道に変更して西予軽便鉄道と称し敷設しようとしたが、大正になって更に愛媛鉄道と改称した。

しかし、資金難のため最初に工事の安易な大洲～長浜間一四・六キロメートルを計画して大正七年（一九一八）二月に開通した。

大洲内子線もこれと平衡して工事が進められ、大正九年（一九二〇）五月に開通した。かねて五十崎村では、村会の議決によって町制を実施することを出願中であったが、ちょうど愛媛鉄道内子線開通と時を同じくして許可があった。そこで、大正九年（一九二〇）五月二〇日には五十崎駅前で開通式を挙行し、二一日には町制実施祝賀式を牛馬市場で挙行した。本町古今未曽有の祝典であったという記録が残されている。

これより先四国でも、四国循環鉄道予讃線の計画があって、海岸線と内山線のいずれをとるかの論議があった。中山町、内子町、五十崎町の人々はぜひ内山線をと希望したが、当時、長浜町出身県会議長（憲政会長老）西村兵太郎が海岸線を主張したため、内山地方の人々は涙をのんだのであった。

昭和八年（一九三三）一〇月、愛媛鉄道は一二〇万円で国鉄に買収され、国鉄内子線と改称された。

その後、海岸線は地盤が軟弱であるために急行列車を運行するには危険であるという見地から、内山地方の住民の希望が入れられて、昭和四一年（一九六六）度から

内山線（三六キロメートル）が着工され、昭和六一年（一九八六）三月から国鉄内山線が営業を開始した。

このため前年の昭和六〇年（一九八五）一一月に国鉄内子線は廃止され、内子駅も移動し、内子町内は高架橋となり、甘日市からトンネルで黒内坊に出て旧路線につながり、更に新谷から路線を変更し、五郎駅に出ず大洲で旧本線につながり、大洲駅に出るようになった。旧五十崎駅は、路線変更により廃止され、黒内坊に新しい五十崎駅が設置された。