の、宇和島～吉野間、出目～小倉間に、牛の角で作った笛で客を呼んだ。また荷馬車が登場したのもこのころである。

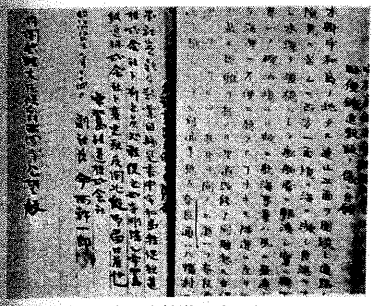
人力車は、明治三年日本人が発明した。「かご」と違って一人で引くことができ、路地のどこへでも入れるので、たちまち、全国に広がった。これも松山へは、同五年に導入されたが、宇和島地方には明治末期、広見町へは、大正初期になるまで来なかった。

鉄　道

日本で最初に汽車が走りだしたのは、明治五年の新橋～横浜間で、企業として、日本鉄道（私鉄）が東京～熊谷間で開業したのは、明治十六年。阪堺鉄道に次いで、私鉄第三号の伊予鉄が、松山～三津浜間に「坊ちゃん列車」を走らせたのは、明治二十一年である。

宇和島～近永間に鉄道の開通したのは、宇和島鉄道株式会社によって、大正三年九月二十四日試運転、十月十七日開通式、営業開始は、翌十八日。この開通は当時好藤村国遠（元庄屋）の今西幹一郎の努力の結果である。東京、大阪の私鉄の営業を見て「ようしオレも鉄道を」と決心、東奔西走して資金を集め、当時衆議院議員だった、愛治村清水の玉井安蔵ら八六人の協力を得て、資本金二六万円で、宇和島～吉野間の軽便鉄道を申請したのが明治二十七年六月。三十年四月に宇和島～吉野間二四・九キロの営業免許が出た。その間に日清戦争で物価が上がり、当初の予算では工事ができず、資金募集も思うにまかせず結局、営業せぬまま免許の効力を失い、計画はお流れとなった。幹一郎は、こんどは郡会を動かした。

大正時代の汽車（近永駅）



宇和島鉄道の請願書

三十三年、郡制施行後初めて開かれた郡会では、「南予の交通をどう発展させるか」が問題になり、「四国循環線で行こう」と決議、交通調査会規則をつくって予算を組んだ。現地調査は川之江市から一本松町まで実施した。（今の予讃線とほぼ同じ）その結果、一九二キロ（当時一二〇マイル）に鉄道をつける、一・六キロ二万円の事業計画書をつけて、鉄道院に申請した。後藤新平鉄道院総裁（第二次桂内閣の逓相兼鉄道院総裁）がまもなくやってきた。そのときの歓迎ぶりがたいへん。ものすごい陳情も行った。

四国循環が理想ではあったが、その夢は余りにも大きすぎることを知った幹一郎は、四十二年再び同志を集めて、宇和島と鬼北を鉄道で結ぶ会社の設立を提案した。だが、多くの者は、「もうかる事業でない」と一笑にふした。賛成したのは、玉井安蔵や宇和島の石崎忠八ら五人だけだった。

地元での資金集めは、不成功に終わったので、村井保固ら中央にいる地方出身有力者から金を集め、四十四年、国が地方鉄道の発展を促進したこともあって、同年一月、幹一郎は、資本金四〇万円の「宇和島鉄道株式会社」を発起、三月免許がおり、同年九月会社を創立した。いざ着工となってまた問題が起きた。沿線の農民たちが反対し始めたからだ。「汽車が通ると牛馬がビックリして、働かなくなるから、うちの部落は、通さぬようしてくれ」という声が高かった。郷里のために鉄道をつけようというのに出資者もなく、土地の提供まで拒まれて、幹一郎の心も痛かったが、そこは持ち前の度胸と、ねばり強さで、大正三年十月、宇和島～近永間に汽車を走らせた。

近永から出目～松丸～吉野へ開通したのは、大正十二年十二月十二日。昭和になって、鉄道交通全盛期を迎え、へき地の私鉄は、国鉄が買収するようになり、宇和島～吉野生線も昭和八年八月一日国鉄宇和島線となった。汽車賃は半額、乗客は三倍に増加した。

国鉄になってから線路も国鉄なみの軌幅に改められ、客車も二人座席のものが使われた。予讃線が全通したのは、昭和二十年六月、更に宇和島線が、江川崎まで延長したのは、二十八年三月。

南予の鉄道は、古くから日吉村の井谷正命等が主唱して、大洲から肱川をさかのぼって、日吉を経て三島～出目に出る線を選び、これを政府

列車運転時刻表（大正十二年十二月十一日ヨリ実施）

吉野行列車（下り）

駅名	列車番号	一	一三	三	一五	五	一七	七	一九	九
宇和島発		午前五・〇〇	六・五〇	八・四〇	一〇・三〇	一二・二〇	二・一〇	四・〇〇	五・五〇	七・四〇
下村発		五・〇三	六・五三	八・四三	一〇・三三	一二・二三	二・一三	四・〇三	五・五三	七・四三
高串発		五・〇九	六・五九	八・四九	一〇・三九	一二・二九	二・一九	四・〇九	五・五九	七・四九
光満発		五・二一	・一一	九・〇一	一〇・五一	一二・四一	二・三一	四・二一	六・一一	八・〇一
務田発		五・四三	七・三三	九・二三	一一・一三	一・〇三	二・五三	四・四三	六・三三	八・二五
宮野下発		五・四九	七・三九	九・二九	一一・一九	一・〇九	二・五九	四・四九	六・三九	八・二九
中野発		五・五五	七・四三	九・三三	一一・二五	一・一三	三・〇三	四・五三	六・四五	八・三五
大内発		六・〇一	七・五一	九・四一	一一・三一	一・二一	三・一一	五・〇一	六・五一	八・四一
深田発		六・〇九	七・五九	九・四九	一一・三九	一・二九	三・一九	五・〇九	六・五九	八・四九
近永発		六・一三	八・〇五	九・五五	一一・四五	一・三三	三・二五	五・一三	七・〇三	九・〇二
出目発		六・二二	八・一二	一〇・〇二	一一・五二	一・四二	三・三二	五・二二	七・一二	九・一四
松丸発		六・三四	八・二四	一〇・一四	午後一二・〇四	一・五四	三・四四	五・三四	七・二四	九・三〇
吉野着		六・四〇	八・三〇	一〇・二〇	一二・一〇	二・〇〇	三・五〇	五・四〇	七・三〇	

蒸気機関車が、ジーゼル機関車のレールバスに変わったのは、三十五年で、旅客と貨物の混合列車も廃止された。それまで速力が遅いうえに、駅での停車時間が長く、宇和島～出目間一時間五〇分もかかる状態であったが、以後五〇分も短縮された。四十六年十一月一日から、出目、深田両駅は、無人化された。

四十九年三月一日、四国循環鉄道が開通。地域住民八十年の悲願がや

当局に提出、猛運動をしてついに省議を動かし、第一〇四号線として予定線となるに至ったが、衆議院での採択は大正十年二月のことである。いろいろ障害が続出し、ついに技術の進歩と、省規の改正によって、一〇三号線（八幡浜、卯之町、宮野下、宇和島、津島、中村）とともに日の目を見ず、他の線が採択された。一〇四号線は、省営自動車を運行することになり、昭和九年から道路改修が行われ、十一年三月一日から近永～魚成間が開通した。

宇和島行列車（上り）

駅名	列車番号	一二	二	一四	四	六	六	一八	八	二〇
吉野発		午前								
松丸発		五・〇六	六・五六	八・四六	一〇・二八	一二・一八	二・〇八	三・五八	五・四八	七・三八
出目発		五・一八	七・〇八	八・五八	一〇・三六	一二・二六	二・一六	四・〇六	五・五六	七・四六
近永発		五・二三	七・一三	九・〇三	一〇・四八	一二・三八	二・二八	四・一八	六・〇八	八・五八
深田発		五・二九	七・一九	九・〇九	一〇・五九	一二・四九	二・三九	四・二三	六・一九	八・〇三
大内発		五・三八	七・二八	九・一八	一〇・〇八	一二・五八	二・四八	四・三八	六・二八	八・一八
中野発		五・四三	七・三四	九・二三	一〇・一三	一二・〇三	二・五三	四・四三	六・三三	八・二三
宮野下発		五・五〇	七・四〇	九・三〇	一〇・二〇	一二・一〇	二・六〇	四・五〇	六・四〇	八・三〇
務田発		五・五六	七・四六	九・三六	一〇・二六	一二・一六	二・七六	四・五六	六・四六	八・二六
光満発		六・一八	八・〇八	九・五八	一〇・四八	一二・四八	二・八八	四・五八	六・五八	八・五八
高串発		六・二三	八・一五	一〇・〇三	一〇・五三	一二・五三	二・九三	四・〇三	六・〇三	八・〇三
下村発		六・三一	八・二一	一〇・一一	一〇・五九	一二・五九	二・九九	四・一九	六・一九	八・一九
宇和島着		六・三三	八・二三	一〇・一三	一〇・五三	一二・〇三	二・一〇三	四・二三	六・二三	八・二三

備考　本表中下記ノ列車ハ毎年一〇月一日ヨリ翌年四月末日迄七ケ月間ハ運転ヲ休止ス　No.1　No.12

普通旅客賃金表（大正12年）

本表ハ通行税共

駅名	宇和島	下村	高串	光満	務田	宮野下	中野	大内	深田	近永	出目	松丸	吉野
宇和島		○・〇三	○・〇八	○・一三	○・二六	○・二九	○・三六	○・四一	○・五〇	○・五七	○・六二	○・七三	○・八一
下村	○・〇三		○・〇八	○・一三	○・二六	○・二九	○・三六	○・四一	○・五〇	○・五七	○・六二	○・七三	○・八一
高串	○・〇八	○・〇八		○・〇六	○・一九	○・二二	○・二九	○・三四	○・四三	○・五〇	○・五五	○・六六	○・七四
光満	○・一三	○・一三	○・〇六		○・一五	○・一八	○・二五	○・二九	○・三八	○・四五	○・五〇	○・六一	○・六九
務田	○・二六	○・二六	○・一九	○・一五		○・〇四	○・一一	○・一六	○・二三	○・二九	○・三七	○・四八	○・五六
宮野下	○・二九	○・二九	○・二二	○・一八	○・〇四		○・〇八	○・一三	○・二〇	○・二六	○・三四	○・四三	○・五三
中野	○・三六	○・三六	○・二九	○・二五	○・一一	○・〇八		○・〇六	○・一〇	○・一七	○・二四	○・三三	○・四一
大内	○・四一	○・四一	○・三四	○・二九	○・一六	○・一三	○・〇六		○・〇四	○・一一	○・一八	○・二七	○・三五
深田	○・五〇	○・五〇	○・四三	○・三八	○・二三	○・二〇	○・一〇	○・〇四		○・〇七	○・一四	○・二三	○・三一
近永	○・五七	○・五七	○・五〇	○・四五	○・三二	○・二九	○・二二	○・一七	○・〇七		○・〇七	○・一四	○・二一
出目	○・六二	○・六二	○・五五	○・五〇	○・三七	○・三四	○・二七	○・二二	○・一四	○・〇七		○・〇七	○・一四
松丸	○・七三	○・七三	○・六六	○・六一	○・四八	○・四三	○・三八	○・三三	○・二四	○・一七	○・〇七		○・〇七
吉野	○・八一	○・八一	○・七四	○・六九	○・五六	○・五三	○・四六	○・四一	○・三二	○・二三	○・一四	○・〇七	

（単位円）

っと達成した。「予土線」と名称の決定したのは、四十八年十二月だった。

五十五年十二月、日本国有鉄道経営再建特別措置法が公布され、国が毎年七〇〇〇億円という巨額の助成措置をしながら、六兆円という累積赤字を持つ国鉄の経営を改善しようというもの。改善処置の一つに、赤字ローカル線の廃止、バス路線化があり予土線もこの対象となった。先駆者たちの、この予土線に寄せた、熱情、努力が崩れ去ろうとしている。地域住民にとっては、重大な問題。沿線、一市五町三村では「予土線存続期成同盟会」を結成。国、運輸省、国鉄などに必死の存続運動を続けている。

近永駅

広見町の国鉄駅は、深田・近永・出目の三駅。昭和四十六年十一月、深田、出目は無人駅となり、近永駅の貨物取り扱いも廃止された。更に四十九年三月、予土線CTC化で、近永駅に十数人いた職員が五人に減った。列車は現在一二往復、そのほとんどが、通勤客の利用で、乗車人員、収入は伸び悩んでいる。予土線開通によって、高知との交流も活発になった、近永駅は、予土線で乗車人員が最も多く、また国鉄バス、日吉～宇和島間を結ぶ、中継地点ともなっている。

近永駅

バス

明治四十二年から四十三年にかけ四国各地に自動車が登場、愛媛県では、大正七年四月越智郡の深見実之助が愛媛自動車株式会社（後の三共自動車）を創立し、松山～今治間で開業した。当地方に運行されたのは、大正十一年、和田自動車が出目（現、三島屋旅館）の横で営業を開始、日吉、近永、宇和島の旅客を運び、翌十二年、宇和島市の四国自動車が、宇和島～清水間に乗り入れ、

業務量の推移（一日）　近永駅

昭和八年度	乗車人員	荷物発	荷物受	荷物中継	収入
	一〇三人	一六個	一九個	個	一九円
一五	四〇九	一八	二二		五五
二一	六八九	一六	二一		五七八
二五	七七四	一〇	一九	四	一〇、〇〇〇
三〇	七四六	一三	二四		一四、〇〇〇
四〇	一、一四一	八	四二	一六	四五、〇〇〇
四五	八一六	一二	五五	二七	八五、〇〇〇
四九	七一七	二二	四六	二五	一一〇、〇〇〇
五五	四七〇	一七	四五	二五	一三二、〇〇〇

深田駅（無人駅）

出目駅（無人駅）