



JR松丸駅のSL

松野町地域の鉄道交通は、大正十二年（一九二二）十二月十二日、宇和島鉄道株式会社の近永・吉野生間が開通し、ここに蒸気機関車の鉄道交通がはじまった。

四 鉄道交通

これよりさき宇和島鉄道株式会社線は、大正三年（一九一四）十月十八日、宇和島・近永間を開通しており、未開通の地域住民は、徒歩や馬車で近永まで行き、それから近代的な交通機関である汽車を利用したものである。松野地域の鉄道は、宇和島・近永線の開通から九年遅れ、やっと地域住民の多額の念願がかない、近永から吉野西までの間に鉄道が敷設され、松丸駅と吉野生駅の誕生をみた次第であった。

昭和年間になって鉄道交通の全盛期を迎え、へき地の私鉄が買収され、国鉄が肩替りするようになり、私鉄宇和島・吉野生線も国鉄に衣替えをし、昭和八年（一九三三）八月一日に国鉄宇和島線となった。

太平洋戦争前に高知県へ延長が図られ、昭和十六年（一九四一）に工事に着手し、吉野生駅が現在地に變更されたが、戦争が激しくなったため工事が中止され、戦後しばらくたってようやく再開され、昭和二十八年（一九五三）三月二十六日、吉

野と高知県江川崎との間が開通した。

爾来この鉄道は、四国循環鉄道としてとりあげられ、関係地域民にその貫通が期待され、地元町村長や議会議員の間で、この促進につとめてきた。その後、江川崎から窪川間の工事が完成して、窪川から宇和島間を結ぶ、国鉄予土線が昭和四十九年（一九七四）三月に開通した。

国鉄宇和島線は、私鉄時代以来久しい間、蒸気機関車による旅客と貨物の混合列車が運転された。しかし、速度が遅い上に駅の停車時間が長く、松丸・宇和島間に二時間近くもかかる状態であった。昭和三十五年（一九六〇）に鉄道の近代化がはかられ、蒸気機関車による旅客と貨物の混合列車は廃止され、ディーゼルカーが運転されるようになり、宇和島・松丸間の所要時間は、一時間以内に短縮された。

貨物の取扱いは、昭和三十五年（一九六〇）十二月以来、松丸駅が貨車扱貨物集配の業務を行ってきたが、自動車運搬の発達と国鉄合理化のため、昭和三十七年（一九六二）に貨物線が撤去され、同四十五年（一九七〇）六月一日には、貨物の小口取扱いが廃止された。

松野町内の予土線の駅は、松丸駅と吉野生駅と真土駅と三駅がある。そのうち真土駅は、昭和三十五年（一九六〇）に開設された無人駅であり、地域住民の陳情によって設置された。

ところで、松野町内を走る予土線は、利用客の減少から赤字路線となり、国鉄の合理化がすすみ、昭和四十六年（一九七一）一月からは、吉野生駅が、昭和五十九年（一九八四）二月からは、松丸駅が、それぞれ無人駅となった。しかし、松丸駅は、平成十四年（二〇〇三）十月、松野町によって大改築がなされ、松野町の玄関にふさわしい、温泉・福祉・交流の機能をもつ複合施設「松野町ふれあい交流館（森の国ぼっほ温泉）」として整備され、多くの人に利用され喜ばれている。

国鉄も民営化がすすみ、昭和六十二年（一九八七）四月、日本国有鉄

道は、六社に分割され、四国地方には、四国旅客鉄道株式会社が設立され営業している。

国鉄業務状況一覽表 (松丸駅業務概況)

Table with 5 columns: 年度 (Year), 項目 (Item), 乗車 (Passenger), 荷物 (Cargo), 金収入 (Revenue). Rows for years S41 to S45.

(収入金・単位千円)

(吉野生駅業務概況)

Table with 5 columns: 年度 (Year), 項目 (Item), 乗車 (Passenger), 荷物 (Cargo), 金収入 (Revenue). Rows for years S41 to S45.

(収入金・単位千円)

国鉄貨運業務表

Table with 3 columns: 改正年月日 (Revision Date), 運 (Transportation), 貸 (Leasing). Rows for years S41 to S45.

Table with 5 columns: 年度 (Year), 項目 (Item), 乗車 (Passenger), 荷物 (Cargo), 金収入 (Revenue). Rows for years S41 to S45.

五 自動車交通

(一) バス交通

松野町のバス交通は、昭和二十一年(一九四六)五月に、国鉄が吉野・窪川線のバスを乗り入れたことに始まり、つづいて宇和島自動車株式会社が、昭和二十六年(一九五二)に宇和島・目黒線を開行し、爾來年を追ってバス路線が開かれ、更に運転回数が増便が図られた。当時のバス交通は、町民の足として重要な交通機関であった。

昭和四十六年(一九七一)当時運行されていた定期バスは、宇和島自動車株式会社が認可をうけた三路線で、目黒から延長して昭和三十二年(一九五七)宇和島・滑床線が五便、昭和四十三年(一九六八)開設の宇和島・敷ヶ市線が二便、昭和三十二年(一九五七)開設の宇和島・奥野川線の七便、一日合計一四便の往復であった。その後、自家用自動車の普及や過疎化の進行もあって利用客が激減して、目黒敷ヶ市間、大高橋滑床間も運行を停止して、平成十五年(二〇〇三)には、宇和島・目黒大高橋線の六便と、宇和島奥野川線の五便になっている。また、国で

は、過疎減少等による輸送人員の減少のため、路線バス事業の運営が困難となつて地方バス路線の運行を維持するため補助制度「地方バス路線維持対策補助金」を昭和五十七年度(一九八二)から実施している。(補助金の交付状況は別紙のとおり)

しかし、バス利用者も年々減少し、バス会社の経営方針から町内の路線も目黒、奥野川路線を廃止し(その代替えとして町営バス運行)、宇和島と松丸間の路線とすることでの縮小案が検討されている。

ちなみに国鉄バスの運行は、昭和二十六年(一九五二)に宇和島と窪川間に延長されていたが、昭和四十四年(一九六九)に国鉄の合理化のため廃止された。

松野町営のスクールバスは、昭和四十六年(一九七一)四月松野西小学校上家地分校が廃校となったため、上家地の児童を運ぶために設置されたものである。また、町では、児童、生徒や町内各種団体の町内外での会議や研修活動に使用するため、昭和五十四年(一九七九)七月に二九人乗りのマイクロスバスに買い替え、平成四年(一九九二)九月には、二四人乗りを、平成九年(一九九七)九月には、二九人乗りを三三人乗りバスに買い替えた。

平成七年(一九九五)十月、松野町中央診療所の開設に伴い、目黒地区の患者と吉野・敷生・奥野川地区の患者を輸送するために運輸業務委託による二九人乗りのマイクロスバス二台を購入して一日一往復運行を実施している。