

四、鉄道交通

松野町地域の鉄道交通は、大正十二年十二月十二日、私鉄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。

これよりさき宇和島鉄道株式会社線は、大正三年十月十八日、宇和島・近永間を開通しており、末開通の地域住民は、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年の念願がかない、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、昭和八年八月一日に国鉄宇和島線となった。

大東亜戦争前に高知県へ延長が図られ、昭和十六年に工事に着手し、吉野生駅が現在地に変更されたが、戦争が激しくなつて工事が中止され、戦後しばらくたつてようやく再開され、昭和二十八年三月二十六日、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たちの間で、これが促進につとめてきたが、その後二十年を経た今日なお工事中であり、江川崎から窪川に至る間の工事が遅々として進まず、いまだに四国循環鉄道として未開通である。(追記 昭和四十九年三月一日に開通予定)

国鉄宇和島線は、私鉄時代以来久しい間蒸気機関車であり、しかも旅客と貨物の混合列車が運転され、速力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。昭和三十五年に鉄道の近代化がはかられ、旅客と貨物の混合列車は廃止され、ジーゼル機関車のレールバスが運転されるようになり、宇和島・松丸間の所要時間が一時間以内に短縮された。

貨物の取扱は、昭和三十五年十二月以来、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、同三十七年に貨物線が撤去され、同四十五年六月一日には、貨物の小口取扱いが廃止された。松野町内の国鉄駅は、現在のところ松丸駅と吉野生駅と真土駅と三駅がある。その中真土駅は、昭和三十五年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。ところで最近国鉄の合理化がすすみ、吉野駅の無人化がとりあげられ、昭和四十六年十一月一日から無人駅と決まった。

町内を走る国鉄列車は、始発五時五十八分から終発二十二時二十五分の旅客列車が、宇和島と江川崎行として一日十往復している。近永駅に比べて十往復少なく、通勤者のための増発の要望があるが、赤字線のため実現難である。

国鉄業務状況一覧表 (松丸駅業務概況) (収入金・単位千円)

Table with 6 columns (Year S41 to S45) and 6 rows (乗車人, 普通, 定期, 計, 発送, 到着, 計, 旅客, 荷物, 計, 収入金). Data shows passenger and freight trends from 1946 to 1950.

(吉野駅業務概況) (収入金・単位千円)

Table with 6 columns (Year S41 to S45) and 6 rows (乗車人, 普通, 定期, 計, 発送, 到着, 計, 旅客, 荷物, 計, 収入金). Data shows passenger and freight trends from 1946 to 1950.

国鉄運賃変遷表

Table with 3 columns (Date, 松丸~宇和島, 吉野~宇和島). Shows fare changes from August 1948 to May 1950.