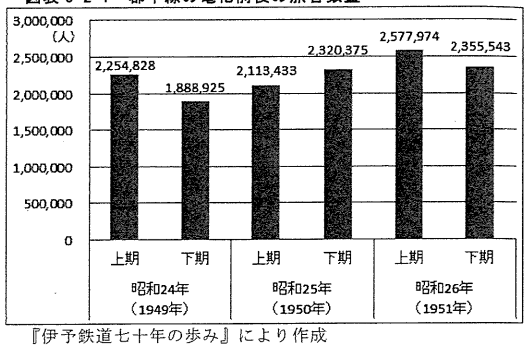
# 第２節　鉄道と人々のくらし

伊予鉄道郡中線は、明治 29 年（1896 年）に藤原（伊予鉄道外側駅と隣接）ー郡中間で開業した南予鉄道が、明治 33 年（1900 年）に伊予鉄道と合併したことにより誕生した。

大正 14 年（1925 年）には、高浜線の軌間を３ft６in(1,067mm)の複線に、横河原、森松の両線を 1,067mm に拡張することが決められたが、郡中線だけは２ft６in（762mm）のまま据え置かれた。しかし、沿線での工場誘致による旅客数の増加が見込まれ、軌間拡張の必要が生じたことから、昭和 12 年（1937 年）には他の路線と同じ 1,067mm に拡張され、さらに、昭和 14 年（1939 年）には約 600m 延伸された路線に郡中港駅が開業し、予讃本線南郡中駅（現伊予市駅）との連帯運輸が実現した。

図表 3-2-1　郡中線の電化前後の旅客数量




『伊予鉄道七十年の歩み』により作成

戦後になると、通勤・通学客や沿線人口の増加に対応するために、郡中線の電化が計画され、昭和 25 年（1950 年）に電車による営業運転が開始されたことにより、運行間隔の短縮や輸送力の増強が図られ、郡中線の旅客数量はさらに増加していった（図表 3-2-1 参照）。

一方、省線（国鉄）では、昭和５年（1930 年）に予讃本線が南郡中駅まで開通したことに合わせて、北伊予駅（現ＪＲ四国北伊予駅）が開業した。予讃本線の開通や北伊予駅の開業は、郡中線と森松線に挟まれ、鉄道路線の空白地帯となっていた北伊予地区にくらす人々にとっての悲願であり、松山方面への移動手段が徒歩や自転車などに限られ、交通事情が悪かった当時の人々にとって、大きな喜びであった。

北伊予駅開業に当たっては、山王原と呼ばれる竹やぶや雑木が生い茂った地域が開発され、駅の整備のみならず、県道北伊予停車場線など、駅周辺の開発も行われたことから、省線（国鉄）の開通に伴って、地域の様子は一変した。

また、北伊予駅が開業した当時は、その取り扱い量は少なかったものの、貨物が取り扱われていた。地域の農産物や周辺地域から駅に運ばれてきた鉱山資源が貨車に積まれ、北伊予駅から各地へと鉄道路線を使って輸送されていた。しかし、昭和 36 年（1961 年）には、国鉄の合理化計画に従い、貨物取扱いの集中化が進められたことにより、その機能は東レの製品等を扱い、貨物施設が充実していた伊予市駅（旧南郡中駅）へと移されていった。

本節では、伊予鉄道や郡中線とともにあったくらしについて、伊予鉄道で勤務された　　さん（昭和９年生まれ）、郡中線をよく利用されていた　　さん（昭和 19 年生まれ）から、また、北伊予駅前でくらしてきた　　さん（昭和 18 年生まれ）から、国鉄や北伊予駅について、それぞれ話を聞いた。



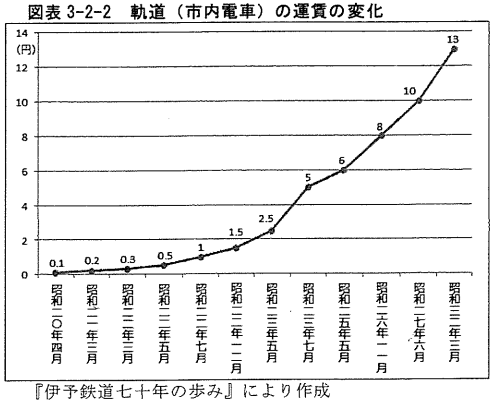
## １　伊予鉄道の記憶

### （１）　伊予鉄道で働く

#### ア　伊予鉄道への入社

「私（　　さん）は市内電車の車掌として、昭和 27 年（1952 年）に伊予鉄道に入社しました。３月に講習を受けて４月から現場で仕事をしたのですが、４月に入ってからの最初の仕事は、病院前駅（赤十字病院前駅）や道後駅（昭和 36 年〔1961 年〕道後温泉前駅と改称）での切符の販売業務でした。駅に立って、束になっている切符を大勢いる乗客に１枚ずつ手渡しで販売したことを憶えています。

図表 3-2-2　軌道（市内電車）の運賃の変化




『伊予鉄道七十年の歩み』により作成

市内電車は今と同じように料金が一律で、当時は大人が８円で子どもが４円でした（図表 3-2-2 参照）。料金が８円だったので、乗客の方は切符を購入するときに拾（10）円札を出してくる場合が多く、少しでも効率よく販売をするために、お釣りとなる新札の１円札を２枚のセットにしたものを事前にいくつも作って現金を入れる肩掛けカバンの中に入れておき、すぐに切符とお釣りを渡すことができるように工夫をしていました。

また、松山市駅から森松駅を結ぶ森松線が運行されていた当時は、日中は１時間に１本の割合で列車が走っていました。私は入社して間もないころ、車掌として乗務したことがありました。

椿さんが開催されるときには、予備勤務で応援にも行きました。このときには、列車には貨車が繋がれ、有蓋車（屋根付きの貨車）にはお客さんを乗せていて、客車も貨車もお客さんがすし詰め状態で乗っていたことを憶えています。郡中線でも電化される前には長い編成の列車が走っていましたが、森松線でも椿さんのときには同じくらいの長さの列車が運行されていて、立花駅や石井駅、森松駅では、ホームが椿さんへ行き来するお客さんで溢れて大変だったことを憶えています（写真 3-2-1 参照）。また、予備勤務では、森松線の各駅でお客さんと関わる業務とともに、列車の運行管理も行っていました。伊予鉄道では、閉塞といって、一区間に一編成の列車しか入れてはいけないという厳しい規則があった

ので、石井駅から立花駅や森松駅に閉塞電話で『これから列車を入れるぞ。』と連絡をしていました。

森松線は汽車が運行されていて、先頭で客車や貨車をけん引していた機関車は、森松駅に到着すると切り離され、前進した後に後退して隣の線路へと入り、さらに後退してけん引してきた客車や貨車の最後尾を過ぎた所で前進して元の線路へ入って再び連結されていたので、松山市駅へ向かう機関車は、後ろ向きで走っていました。森松駅には駅長と、予備勤務で入った私しかいなかったので、機関車の入れ替え業務も行っていたことを憶えています。」

**イ　駅での仕事**

「私（　　さん）は松前駅で１年間勤務しましたが、勤務したのは１週間のうちで日勤の２日間だけで、あとは土居田駅で２日、新川駅で２日の勤務で、朝７時ころにそれぞれの職場へ出勤していました。私が土居田駅で勤務している当時は、ホームが土でできていました。ホームには、信号士が１人で入る『ゲレット』と呼ばれていた建物程度の大きさしかない、小さな駅舎だけがありました。横河原線の見奈良駅や梅本駅も土居田駅と同じような構造をしていたと思います。私が勤め始めたころには、横河原線の石手川公園駅や福音寺駅、北久米駅、鷹ノ子駅はなく、松山市駅を出ると、立花、久米、平井、田窪、見奈良、横河原の６駅でした。見奈良には駅員がいなかったので、立ち番で切符を売りに行き、お客さんがいないときには、ゲレットで休憩を取っていたことを憶えています。

昭和 31 年（1956 年）当時、松前駅には駅長、出札担当、貨物担当、私の４人の駅員がおり、私の仕事は改札業務が中心でした（写真 3-2-2 参照）。当時、改札口には扉があり、電車が到着すると改札に立って扉を開け、『松山市駅行きです。』とか、『郡中港行きです。』と、待合で電車を待つお客さんに案内をし、ホームへと入ってくるお客さんの切符を１枚ずつ切っていました。

松前駅には、この駅で折り返す臨時便が入ります。今はホームへと電車が入って来ますが、当時は駅にこの電車が近づくと、係員が青色の旗（実際は緑色）と赤色の旗を持って駅手前の信号の所まで走って行って、入線させるために線路のポイント切り替えを手動で行い、切り替えの完了を確認してから、『オーライ。』と旗を振りながら声を出し、電車を入線させていました。松前駅で折り返す臨時便は朝のラッシュ時間帯の運行だったので、この電車の入線に対応するために、朝早く出勤しておく必要がありました。

また、松前駅では東洋レーヨンに勤務する職員が使用する定期券の発行業務を手伝っていました。200 人から 250 人分の定期券の申込書を東レの女性職員が窓口まで持って来ていたことを憶えています。当時、私は松前駅に勤務する職員の中で一番若かったので、定期券の発券業務を任せてもらうことができず、先輩の駅員が一生懸命に定期券を発券している様子をただ後ろから見ていることが多かったことを憶えています。

当時の定期券は、電車とバスの共通定期券でした。東洋レーヨンは三交替での勤務形態だったので、電車が運行されていない時間帯に出勤や退勤になる場合があり、職員さんは勤務形態に合わせて出勤や退勤にちょうど良い時間の電車かバスに乗る必要があったので、どちらにでも乗ることができる定期券が発行されていたのです。その定期券には、『共通』という文字が書かれていました。また、定期券は一目で有効期間が分かるようになっていて、伊予鉄道の定期券は、券面に３本線が入っているものが１か月、２本線が３か月、１本線が６か月定期を示していました。」

**ウ　鉄道に携わる人々**

（ア）　女性職員

「昭和 30 年（1955 年）ころ、伊予鉄道で踏切番（踏切手）がいたのは、横河原線の立花駅と高浜線の大手町駅、郡中線では郡中駅で、主に女性の方がこの仕事を担当していて、男性では大手町駅に１人いたと思います。古町駅を高浜方面に出てすぐの所にある、六軒家踏切にも女性の踏切番がいました。

昭和 30 年ころには、伊予鉄道にも女性の職員が多かったのですが、これは戦時中に男性の働き手が不足したことによります。戦時中から伊予鉄道で仕事をしていた女性は、戦後になって男性の職員が増えてくると、乗務課の職員のための風呂焚きの仕事をしたり、仮眠室の布団を直す仕事をしたりしていて、各課に配属されていた女性でも、お茶汲みなどの仕事をしていました。

また、当時は駅員には宿直があり、仮眠を取るための布団が必要だったので、厚生課という部署が各駅に布団を送っていました。布団を送るためには、解れた部分を縫ったり、洗ったりしなければならないので、本社に女性がたくさんいて、『今日はどこどこの駅へ行って布団直し。』というように割り当てられて仕事に来ていたことを私（　　さん）は憶えています。」

（イ）　仲士さん

「松前駅と郡中駅には駅で荷物を取り扱う仕事を担当する仲士さんがいました。戦後から昭和 30 年（1955 年）ころにかけても、まだ荷物運搬用のトラックは少なく、郡中線では電化前には汽車が、電化後には電車が松山市駅からの荷物を運んで来ていました。当時、松山市駅には貨物用の引き込み線があり、現在の伊予鉄道本社ビルの辺りに荷物の受付所がありました。

仲士さんは、地元の方が務めていたので、松前駅に荷物が届くと、配送先へ持って行ったり、荷物の運搬を頼まれると受け取りに行ったりしていました。昭和 31 年（1956 年）当時は、大きな荷物であろうが小さな荷物であろうが、10kg 以内の重量であれば、配送料は一つ当たり 40 円だったことを私（　　さん）は憶えています。」

**エ　今、思うこと**

「昭和 30 年ころは、お客さんが多くて大変でしたが、世の中がおもしろいと感じていました。仕事にやりがいを感じていたことで、世の中がおもしろいと思えたのだと思います。松前駅だけでなく、どこの駅で仕事をしても、同じようにやりがいを感じることができていました。仕事は大変でしたが、日々の生活が充実をしていました。私（　　さん）は、伊予鉄道での仕事には、やりがいがあったという思いは今も強く持っています。」

（２）　郡中線の記憶

**ア　電化前**

「私（　　さん）が入社したときには、郡中線はすでに電化されていました（昭和 25 年〔1950 年〕営業運転開始）（写真 3-2-3 参照）。電化される前は他の路線と同様に、郡中線にも蒸気機関車が走っていて、その当時は 17、18 両で列車が編成されていたので、私は、『長いなあ』と思ったことがあったくらいです。この列車には貨車と客車が連結されていて、客車とはいえ車内に椅子が設置されておらず、乗客は立ったままで乗車しなければならないような車両だったことを憶えています。それだけ長い列車で、乗客や荷物を多く積んで運行していたので、１両の機関車ではけん引することができないため、先頭と真ん中、そして最後尾と３両の機関車が連結されていたと思います。機関車１両で運行すると、出合の堤防へと差しかかる坂道を登ることができず、登っている途中に後ろへ向いて下がってしまうことがありました。横河原線でも同様のことがあって、石手川の土手に向かう坂道を登り切ることができず、坂を下りてしまうので、そのような場合にはさらに後退して坂との距離を取り、列車をスピードに乗せ、その勢いで坂を登らなければなりませんでした。

郡中線では、朝のラッシュ時の運転間隔が、電化前は 45 分に１本、電化後は 30 分に１本となり、それが 20 分、15 分と、どんどんと縮小されていきました。私が入社したころは、たしか横河原線も１時間に１本程度の運行で、平井駅で行き違いをしていたので、横河原線を走る列車が上下線とも平井駅にいるころに、森松線の列車が立花から松山市駅間の横河原線の線路を走るというように、うまくダイヤが組まれていたことを憶えています。

また、私の家の最寄り駅である地蔵町駅は、電化されるまではホームの高さが現在よりも低く、現在、駅舎が建っている高さと同じだったと思います。駅前にはマツの木があって、そこに駅を利用する人たちが自転車を置いていました。」

**イ　電化後**

「電化された当時の電車の色は、濃い茶色だったと思います。この電車は早くから電化されていた高浜線を走らせるために伊予鉄道が購入していた電車で、郡中線が電化されたことで、郡中線でも走るようになったのです。昭和 30 年（1955 年）ころ、郡中線を走る電車は３両編成でした。電化されていた高浜線や郡中線を走る当時の電車は戦前に造られた車両で質が良く、車体の外枠は溶接で留められているのではなく、すべて鋲（びょう）打ちされて留められていたので、造りがしっかりとしていました。

また、私（　　さん）は地蔵町駅から郡中線の電車に乗って通勤をしていました（写真 3-2-4 参照）。現在、地蔵町駅は行き違いができるように上りと下りのそれぞれのレールが敷かれていて、ホームが二つありますが、当時はこの駅での行き違いがなかったことからレールは上下線共用で、ホームが一つしかありませんでした。電化前の機関車が運行されていたときには、郡中線は日中では１時間に１本で、朝夕のラッシュのときになると 45 分、それが 30 分、20 分、15 分というように間隔が短くなっていきました。20 分間隔のときには松前駅で離合（行き違い）が行われていましたが、15 分間隔になったときに、土居田駅、岡田駅、地蔵町駅でも行き違いを行うようになったのです。

朝のラッシュ時間帯は、この地蔵町駅でも利用者がとても多かったことを憶えています。当時、高浜線の三津駅では１日に 2,600 人くらい、松前駅では、１日に 2,000 人くらいの利用者がいました。昭和 30 年前後には、東洋レーヨンに勤める社員の通勤手段は電車が多く、松前駅の利用者は、もっと多かったかもしれません。松前から松山市駅方面へ出掛ける人も、地蔵町や松前、岡田の駅まで自転車で来て、駅に自転車を置き、電車を利用していたので自転車置き場が一杯になっていたことを憶えています。」

**ウ　郡中線を利用した人々**

（ア）　行商人

「おたたさん（伊予郡松前町の女性行商人。のちには、松山近辺の女性行商人の一般的な呼称となった。）はよく郡中線を利用していました。利用客の中には、知り合いのおたたさんがいたので、その方に、『がんばるのう。』と声を掛けていたことを私（　　さん）は憶えています。

おたたさんは松前駅から郡中線で松山市駅まで行き、横河原線に乗り換えて横河原方面へ行っていたようです。また、高浜や郡中にもおたたさんがたくさんいたことを憶えています。松前や高浜のおたたさんは、横河原線や森松線に乗って、海産物等の販売に出掛けていました。

土橋駅（昭和 28 年〔1953 年〕４月営業開始）ができた後のことになりますが、卵を売り歩く男性の行商人もいました。この方は卵を一杯に入れた籠を天秤棒（てんびんぼう）で担いでいました。朝早くに電車で郡中に来て卵を購入し、再び郡中線に乗って土橋駅まで行き、そこで売っていたようです。聞いた話になりますが、卵一つ当たり１円の利益があったそうです。

土橋駅ができる前は、そこには池がありました。私が郡中線を使って汽車で松山の

学校へ通学していた昭和23、24年（1948、49年）ころには、池を迂回するように線路が敷かれていましたが、池を埋め立てて土橋駅ができ、それに合わせて線路が直線に敷き直されたのです（写真3-2-5参照）。

あるとき、映画のフィルムをやりとりする担当者から『映画にでも行けや。』と言われて、招待券をいただきました。当時は、電車でフィルム缶のやりとりを行っていて、松前駅にフィルムが着くと、映画館に電話で連絡をしてあげていたので、その付き合いの関係で、松前駅の職員には何枚かの招待券が配られていましたが、私はちょうどそのときには映画を観る時間がなかったので、電車を利用するために駅に来たおたたさんに、その招待券を渡したことがあります。するとそのおたたさんは、私が渡した招待券で映画を観るために郡中へ電車で行くときに、シャコエビを持って来てくれて、『これ、食べて。』と声を掛けられました。私は、『ありがとう。』と言ってそれをいただきましたが、今になって思えば、駅員と乗客の間にも触れ合いが多くあったのだと感じています。」

（イ） 東レ社員

「郡中線は、松前から松山への通勤・通学客を運ぶという役割を担っていたと同時に、松山から東洋レーヨン（東レ愛媛工場）への通勤客を運ぶ役割がありました。当時、工場には多いときで約3,000人の従業員がおり、工場の北側には一戸建ての社員住宅や東側には社員用の集合住宅が何棟か建っていて、多くの社員がここに住んでいたことを私（　　さん）は憶えています。」

「電車通勤をしていた東洋レーヨンの社員は、松前駅で下車をして、ほぼ全員が歩いて工場へ通っていました。大勢の日勤の社員が松前駅を利用してくれていたので、駅はお客さんで賑わっていました。夕方になると、工場では日勤の社員の勤務時間の終了を告げるサイレンが鳴らされていました。サイレンが鳴ると再び松前駅が帰路に着く社員で賑わっていました。

東洋レーヨンの社員の多くが松前駅を利用していたころ、駅の近くには靴店や書店がありました。また、駅から中学校（松前町立松前中学校）の方へ向いて行くと、縄屋があり、店の方が藁で縄を編んでいたことを憶えています。この縄屋が店を閉じた後に、ダンスホールになりました。このダンスホールへは、仕事を終えた東洋レーヨンの社員さんたちが、帰り際に大勢行っていたことを憶えています。私（　　さん）もこのダンスホールへは何回か行ったことがありました。ダンスホールとは言っても、終戦後に縄屋を営んでいた店の建物を、改装もしないでそのまま利用していたので、看板もない状態でした。ただ、駅の近くにダンスホールができたというクチコミで知られていき、お客さんが増えていったのです。当時は今ほど娯楽がなかったので、建物や店内が簡素でも若者が集まって遊ぶ場所として認識されていったのだと思います。

映画館は第一大坪座、第二大坪座の二つがあったと思います。なぜ松前に映画館があったのかというと、東洋レーヨンには中学校を卒業後に就職した社員さんなどが入寮していた青雲寮がありました。若い女性社員が大勢いたので、映画の需要が相当あり、映画館が二つもあったのです。

昭和30年（1955年）ころ、松前の映画館では、映画の封切り当日から上映が始まっていました。遅い地域では封切りしてから半年くらい経ってからの上映もあったようですが、松前の人は最新の映画を早く観ることができていました。当時、松山の映画館と松前の映画館が同じ映画を上映する場合は、時間をずらして上映していました。その場合、それぞれの映画館の担当者が、上映が終わった映画のフィルムをフィルム缶に入れて、郡中線の電車で送り合いをしていたのです。フィルムを送るのも1缶が40円でした。郡中線沿いには、松前の第一大坪座と第二大坪座、郡中の寿楽座と旭館があり、郡中の映画館も松前の映画館とフィルムを融通し合っていました。」

（ウ） 沿線住民

「私（　　さん）の実家からは郡中線の線路が見えていました。郡中線は私が小学校に入学するころの昭和25年（1950年）に電化されますが、電化の工事を終えて試運転で走る電車の音が聞こえてくると、新しく導入される電車を眺めに行っていたことを憶えています。当時の電車には熱電線を利用した床暖房がありましたが、冷房がなかったので暑い夏場にはどの車両も窓を全開にしていました。

郡中線は20分ないし30分に1本の間隔で運行されており、生活の足としてとても便利だったので、親と買い物に行くときにもよく利用していました。子どもたちが学校で使うノートや筆記用具などの文房具は、地蔵町の街道沿いに文房具店があったので、そこで購入していたことを憶えています。しかし、衣料品などになると、松前の町の中にも店がありましたが、郡中の駅前にはそのような店がたくさんあったので、郡中へ出かけて購入することが多かったと思います。

また、私がまだ幼いころには、祖母が月参りで石手寺へ行っていたので、一緒に連れて行ってもらうときには、郡中線で松山市駅まで出て、市内電車に乗り換えて道後まで行き、道後の駅から石手寺までは歩いて行っていました（写真3-2-6参照）。子どものころは、電車に乗って出掛けることができるときはとてもうれしく、かなり遠くへ行けるという感覚を持っていたので、祖母に、『行くか。』と言われて、連れて行ってもらうときには、『今日はお城下へ行ける』と思ってとても気持ちがワクワクしていたことを憶えています。お参りをした帰りは、市内電車を大街道口で降りて、買い物をしなくても大街道や銀天街の商店街を歩いて松山市駅まで帰るのですが、松山市駅の駅前には日切焼きを販売する澤井本舗があったので、お参りからの帰りに日切焼きを一つか二つ祖母に買ってもらい、店の中で食べることが子ども心に楽しみでした。

小学校や中学校での遠足でも郡中線を使うことが多く、行き先は五色浜や谷上山など、伊予市の郡中方面まで電車で行くことがほとんどだったと思います。あるときには、郡中港駅で国鉄に乗り換え、上灘（現伊予市双海町）や長浜（現大洲市長浜町）方面へ行っていたことを憶えています。

昭和30年代、地元の子どもの多くは中学校を卒業後、地元に高校がなかったこともあり、町外の松山市や伊予市の高校へ進学していました。私は高校へ通うのに、地蔵町から松山市駅まで郡中線を利用していました。当時、地蔵町駅には駅員さんがいて、窓口で切符や定期券の販売を行っていたことを憶えています。

私の家は地蔵町駅から150mほどの所にありました。通学のために乗らなければならない電車が

地蔵町駅へ入って来るときには、駅の傍の踏切音が鳴っていたので、その音が聞こえてくると、家から鞄を小脇に抱えて飛び出して、急いで駅に駆け込んで電車に乗っていました。当時は乗客が多く、乗り込むのに時間がかかっていたため、停車時間が長かったということも間に合っていた一つの要因だと思いますが、家を出ると必死に走ってどうにか電車に間に合わせるという状況でした。本当に必死に走っていたので、しんどかったのと電車に間に合った安堵感からでしょうか、一度だけですが電車が余戸駅に着いたところで気を失って倒れてしまったことがありました。その電車には同じ学校に通う友だちが乗っていたので、余戸駅の近くの病院へ連れていってもらい、診察を受けてから学校へ行ったことを憶えています。

私が通学で使っていた朝７時台から８時台前半に運行されていた電車には、松山への通勤・通学客が多く乗っていました。地蔵町駅の辺りでは、まだ乗客が少ない方で、私たち高校生はドア付近に立って話しをしながら電車に乗っていましたが、一駅ごとに大勢のお客さんが乗り込んでくるので、最終的にはぎゅうぎゅう詰めの状態となり、友だちとの会話を楽しむ余裕がないほどになっていました。」

### （３） 戦時中の記憶

「終戦となった昭和 20 年（1945 年）、私（　　さん）は松前国民学校初等科の６年生でした。戦時中は食糧不足で、農家の方は米を食べていたようですが、農業を営んでいなかった私の家ではサツマイモを薄く輪切りにして干したカンコロをよく食べていました。学校の運動場も食糧増産のために使われるようになり、４年生か５年生のころには、私もイモを植えたことを憶えています。また、６年生になって終戦が近くになったころだったと思いますが、私の家のすぐ上を飛んでいたアメリカ軍の戦闘機が機銃掃射をし、その薬莢が屋根に当たって、『カラン、カラン』と音を立てているのを聞いたことがあります。その戦闘機は、海岸側から飛来し、山の辺りで旋回をして松前港の船着き場に停泊していた東洋レーヨンの貨物船を狙っていたようです。機銃掃射に驚いた私は急いで避難しましたが、それまでは家の玄関の物陰に隠れてその様子を見ていました。

当時、この辺りでは各家庭に防空壕を敷地内に造っていることが多く、私の家でも家族が避難できるように、庭の一角に防空壕を掘っていました。防空壕には家族の食料が１日分保管してあったことを憶えています。

戦時中、アメリカ軍の爆撃機や戦闘機が飛来する恐れがあるときには、警戒警報や空襲警報が鳴らされていました。警戒警報と空襲警報とではサイレンの鳴り方が異なり、警戒警報はサイレンが『ウーン、ウーン』と１回ずつ鳴り、空襲警報では『ウーンウーンウーン』と連続して鳴っていたように思います。

昭和 20 年（1945 年）７月 26 日の松山空襲の様子も私の家から見えました。空襲による市街地の大きな炎の明るさで夜空が照らされ、立ち込める煙の間からは、松山城の上空を何度も旋回しているＢ29 が見えました。悠々と旋回しているＢ29 に対して、照明弾が打ち上げられたり、高射砲で砲撃したりするなどの地上からの応戦はほとんどなかったのではないかと思います。このような光景



を、私は家の裏のサトウキビ畑から見ていましたが、あれだけ真っ赤で大きな炎は見たことがありませんでした。後に就職してから、ふと空襲のことを思い出したときに、炎が見えた方角から考えると、『石井から三津の間がひどくやられたのかな』と思ったことを憶えています。

また、８月６日には、広島に投下された原子爆弾によって発生したキノコ雲が見えました。その日は学校が夏休み中で、私は学校で飼っている鳥やウサギのエサやり当番に当たっていたので、同じく当番だった友だちと一緒に、８時ころから学校へ歩いて行っていました。当時、この辺りには高い建物がなく、高いものといえばマツの木くらいで比較的見晴らしが良かったので、歩く足を止めて友だちとキノコ雲を眺めながら、『あれ、何やろなあ。』と言っていたことを憶えています。

私は実際に松山空襲や広島の原爆で生じたキノコ雲を見ましたが、就職して会社の先輩方にこの経験を話しても、それを知らない方が多くいました。私はそれが不思議でならなかったのですが、私の先輩に当たる少し上の世代の方は、皆さん戦地に行かれてそれぞれの場所で苦労をされてきていたことを知ることができました。」

## ２ 国鉄北伊予駅の記憶

### （１） 北伊予駅の様子

#### ア 蒸気機関車

**図表 3-2-3 北伊予駅時刻表（昭和 31 年）**

| | 始発 | 南郡中 | 八幡浜 | 伊予長浜 | 宇和島 | 宇和島 | 宇和島 | 八幡浜 | 宇和島 | 宇和島 | 南郡中 | 宇和島 | 宇和島 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 上り | 南郡中 | 6:52 | 7:25 | 7:51 | 9:24 | 10:13 | 11:59 | 13:47 | 15:27 | 17:52 | 19:19 | 19:43 | 23:01 |
| | 北伊予 | 7:01 | 7:34 | 8:00 | 9:32 | ↓ | 12:07 | 13:55 | 15:35 | 18:16 | 19:25 | 19:51 | 23:09 |
| | 松　山 | 7:09 | 7:42 | 8:08 | 9:40 | 10:26 | 12:15 | 14:03 | 15:43 | 18:24 | 19:33 | 19:54 | 23:17 |
| | 行先 | 伊予北条 | 高松桟橋 | 松山 | 高松桟橋 | 高松桟橋 | 高松桟橋 | 高松桟橋 | 高松桟橋 | 高松桟橋 | 松山 | 伊予西条 | 高松桟橋 |
| | 備考 | | | | | 準急せと | | | | | | | |

| | 始発 | 高松桟橋 | 松山 | 伊予西条 | 高松桟橋 | 高松桟橋 | 高松桟橋 | 高松桟橋 | 松山 | 高松桟橋 | 高松桟橋 | 今治 | 高松桟橋 | 高松桟橋 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 下り | 松　山 | 5:57 | 6:31 | 8:15 | 10:09 | 12:20 | 14:34 | 16:01 | 16:35 | 17:35 | 18:09 | 18:50 | 20:03 | 21:10 |
| | 北伊予 | 6:05 | 6:40 | 8:23 | 10:21 | 12:28 | 14:42 | 16:09 | 16:43 | 17:43 | ↓ | 18:59 | 20:11 | 21:18 |
| | 南郡中 | 6:14 | 6:48 | 8:31 | 10:31 | 12:36 | 14:51 | 16:18 | 16:53 | 17:52 | 18:23 | 19:07 | 20:19 | 21:27 |
| | 行先 | 宇和島 | 南郡中 | 宇和島 | 宇和島 | 宇和島 | 宇和島 | 宇和島 | 伊予上灘 | 八幡浜 | 宇和島 | 南郡中 | 八幡浜 | 伊予長浜 |
| | 備考 | | | | | | | | | | 準急せと | | | |

『時刻表 通巻 370 号』により作成

「昭和 20 年代には蒸気機関車が最盛期で、私（　　さん）が子どものころの列車といえば、蒸気機関車の印象が強く残っています。昭和 30 年（1955 年）ころは、ほとんどの列車が北伊予駅に停車していました（図表 3-2-3 参照）。後に、松山駅を出ると、北伊予駅を通過して伊予市駅に停車する準急という列車が走るようになったと思います。昭和 40 年代の中ごろまで蒸気機関車が運行されていて、大勢の通勤や通学客が利用していたことを憶えています。

蒸気機関車では、色々なタイプの機関車を見ましたが、C58 形が強く印象に残っています（写真 3-2-7 参照）。C58 形は、石炭車がある蒸気機関車で、子どものころには、『大きいなあ』と思って見ていました。動輪一つとっても、子どもだから大きく見えていたのかもしれませんが、大きな動

輪が取り付けられていて、『すごいな』と感心していました。機関車の前方にはC58というプレートが付けられていて、とても格好良かったことを憶えています。後にディーゼルカーに置き換わっていきますが、新しく導入されたディーゼルカーを見たときには、蒸気機関車の大きさや力強いイメージと比べてしまい、『こんな機関車で動くのか』と思ったほどでした。

蒸気機関車の運転席には機関士と助手が乗務していて、戦闘帽のようなつばの短い帽子を被り、あご紐を掛けていました。機関士さんは運転台に座って、運転席の窓から片肘を出すような格好で前方を確認しながら機関車を動かしていたことを憶えています。北伊予駅を蒸気機関車が出発する前には、運転台にある汽笛のレバーを引き、『ポーッ。』と大きな音の汽笛を鳴らしてから出発していました。私は駅の近所でくらしていたので、当時は頻繁に鳴る汽笛の音が少しうるさくも感じていました。

また、蒸気機関車を走らせるには水が必要ですが、駅の西側にある新泉の水が使われていたことがありました。恐らく昭和40年代の、蒸気機関車が姿を消してしまう間際のことではなかったかと思います。ポンプを使って新泉から水を蒸気機関車のタンクに補給している様子を実際に見て、『この水入れよるが』と思ったことを憶えています。

列車には、前後に蒸気機関車を連結して運行しているものもありました。伊予市三秋の峠の所の勾配がきつく、長い編成の列車で乗客が多くいると、その重さで蒸気機関車1両ではけん引して登ることができなかったのでしょう。確かに、三秋の峠の所では、蒸気機関車1両でけん引していた列車が前を向いて坂を登ることができず、乗客が、『三秋の所をよう越さなんだ。』と話していたのを聞いたことがあります。勾配が急で動輪が空回りして前に進むことができないときには、線路に砂を撒いて、動輪が滑るのを防いでいたようです。」

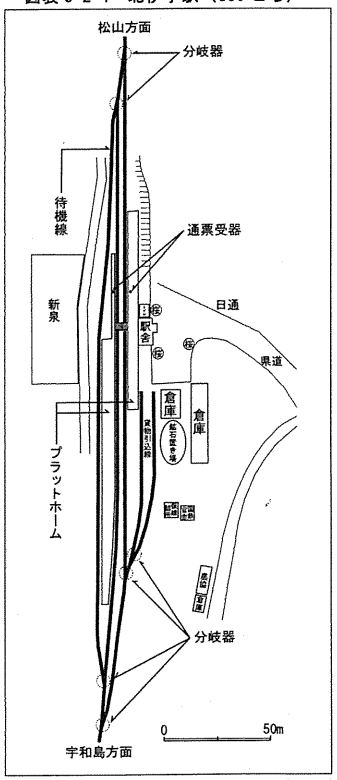
**イ　大勢の乗客**

「蒸気機関車は客車を3両ほど連結して運行していました。昔の客車は、現在、普通列車として用いられている一般的なディーゼルカーよりも長く、より大勢のお客さんを乗せることができていました（写真3-2-8参照）。しかし、それでも朝のラッシュの時間帯には、松山方面行きの列車が入って来るプラットホームには人が溢れていて、短い列車の編成では乗客の数には対応しきれていないような状態だったことを憶えています。



北伊予駅には、上野、宮下、八倉の地域に住んでいる方も駅まで来て、列車で松山方面へ行く方が多かったので、朝は通学生を中心に乗客が多くいましたが、当時は乗客の安全についてそれほど厳しくなかったのか、客車のデッキに通学生がしがみついて乗っているというようなこともありました。デッキにしがみついて乗車するのが日常茶飯事で、乗客にしても当たり前であったために、北伊予駅から松山駅との間の路線では、デッキにぶら下がっていた乗客が落下したという痛ましい事故もありました。また、長い編成の列車にも対応できるように、当時のプラットホームは、駅舎から見て線路の向こう側にあるプラットホームが現在のプラットホームよりも南側に長くなっていました。それでも長い編成の列車が北伊予駅に停車すると、後方の客車はプラットホームからはみ出してしまっていました。客車の出入り口がプラットホームからはみ出している場合、下車するお客さんは線路上へと飛び降りていて、それを見ていた私や友だちは、『あれ、飛び降りよるが。』と言っていたことを憶えています。

図表 3-2-4　北伊予駅（S30 ころ）




聞き取りにより作成

朝のラッシュを過ぎて、日中になると北伊予駅での乗降客の数は減り、デッキにしがみついて乗車する、というような光景は見られませんでした。冬場には客車の室内にはスチーム暖房がありましたが、デッキや連結部に乗っていると、外気に直接当たることになるので、それは寒かったと思います。さらに、北伊予から松山までの短い距離でも客車に乗っている乗客は蒸気機関車から出る煤で顔が真っ黒になってしまうので、特に女子学生は身だしなみを整えるのに大変だったと思います。」

**ウ　駅で働く人々**

（ア）　駅員さん

「北伊予駅には駅員さんが数名常駐していて、改札口では改札鋏を持った駅員さんが、お客さん一人ずつの切符を確認しながら鋏を入れたり、定期券を確認したりしていました。当時の切符は厚紙で作られた硬券で、立派な切符だったと思います。また、当時は隣のプラットホームへとつながる陸橋が設置されておらず、隣のプラットホームへ渡るには、改札から駅に入って真っ直ぐに進み、プラットホームに設置されていた階段を下りて線路上を歩き、停車している列車の先頭車両のすぐ前を横切って渡っていました。プラットホームに設置されていた階段は、跳ね上げ式の鉄板の蓋があり、列車がホームに入って来るときにはその蓋は閉められていて、階段を使用することができないようになっていました。列車が停止して安全が確認されると、駅員さんが蓋を持ち上げて開ける

のですが、そのときには、『バターン。』と大きな音が出ていたことを憶えています（図表 3-2-4 参照）。

また、駅構内の、単線から複線になる部分には分岐器（ポイント）があり、駅の南側にある分岐器の所に切り替えのレバーが設置されていました（図表 3-2-4 丸印〔点線〕部分）。列車が到着する時間に合わせて駅員さんがレバーの所へ歩いて行き、『ガチャン。』と大きな音を立てて、手動で切り替えを行っていました。このレバーには、定期的に油を差す必要があったようで、油が入った缶を手に提げて歩いて行き、レバーの可動部に油を塗る作業をしていました。

北伊予の駅舎は現在も昔と変わっていません。現在は、窓が擦りガラスのサッシになっていますが、駅舎の東側には木の枠にガラスがはめられた窓があり、中で駅員さんが仕事をしている様子を見ることができていました。子どものころには、駅の事務所に友だちと入れてもらって、遊ばせてもらったことがありました。何をして遊んでいたのかは記憶が定かではありませんが、地元の子どもにはとても寛容な駅員さんだったという印象が強く残っています。

また、夏には友だちと近くの泉で泳いで遊んでいましたが、泉の水はとても冷たかったので、身体が冷えてくると線路を横切って駅のプラットホームまで行き、日差しで温まったコンクリートのプラットホームに横になって身体を温めていました。何時ごろにどちらから列車が来て、どのホームに入るということは、この辺りに住む子どもたちは分かっていたので、線路を横切ることができていたのです。駅員さんに横切っているところを見られたことがありましたが、当時は特に注意を受けるというようなことはありませんでした。冬になると、事務所の中にダルマストーブという石炭を燃料とするストーブが置かれていたので、温まりに行くこともあり、ストーブの熱で事務所の中がとても暖かかったことを憶えています（写真 3-2-9 参照）。」

（イ） 線路工夫さん

「北伊予駅には松山保線区の北伊予線路班があり、線路を補修する線路工夫（職名は線路工手）さんが詰所に６名ほど常駐していました。駅員さんは、松山などから通って来ていた人が多かったと思いますが、線路工夫さんは地元の方が多かったことを憶えています。

工夫さんは、北伊予駅付近の線路の維持について、一人が約１km の範囲に渡って担当し、ほぼ毎日作業を行っていたことを憶えています（写真 3-2-10 参照）。線路上で作業を行うときには、列車が通らない時間帯に足踏みで進むトロッコを線路に乗せて動かして、作業用の資材とともに移動し、作業箇所まで行くとそのトロッコを線路から外して作業を行っていました。

保線区の北伊予線路班は、昭和 40 年（1965 年）くらいまではあったと思います。駅の南側には線路班の事務所として使われていた建物がありました（図表 3-2-4 参照）。」

**エ 閉塞器**

「列車が駅に到着したときや、後に準急ができて駅を通過するときには、駅員と列車の乗務員が輪の形をした閉塞器（通票、タブレット）のやり取りをしていました。特に準急が運行され始めたときには、列車の乗務員が乗務員室の窓から閉塞器を差し出し、駅員さんが閉塞器の輪の部分を腕で引っ掛けるようにして受け取っていました。しかし、駅員さんと乗務員さんが直接閉塞器をやり取りすることは危険が伴っていたので、後にプラットホームには螺旋（らせん）状の形をした、通票受器が設置され、通過する列車の乗務員さんは、そこへ閉塞器の輪の部分を引っ掛けて駅に置いていくという方式に改められたようです（図表 3-2-4、ホーム上の●部分）。

列車が通過した後には、閉塞器が螺旋に沿って勢いよくプラットホームに落ち、それを駅員さんが拾い上げて、次にその区間へと入っていく列車の乗務員さんに渡していました。また、駅を通過する列車が受け取る閉塞器は、乗務員さんの受け取りやすい高さに設置されていたので、通過する際には、『ガチャン。』と大きな音を立てながら受け取っていたことをよく憶えています。

蒸気機関車に代わってディーゼルカーが運行され始めると、車両の外側にはこの閉塞器を受け取るためのアーム状の機器が取り付けられていたようです。やはり、列車の高速化が進み、駅を通過する列車のスピードが上がったことが影響しているのではないかと思います。」

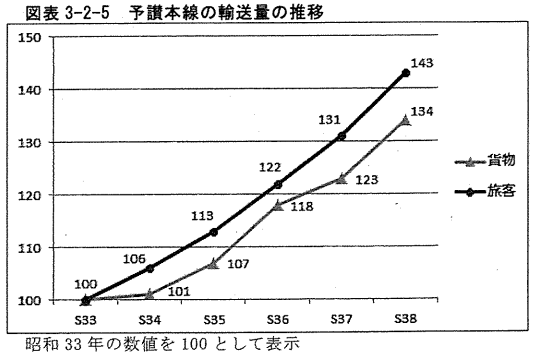
（２） 貨物の取扱い

**ア 引込線へ入る貨車**

「当時の北伊予駅では貨物が取り扱われており、貨物用引込線の終点部分の傍には、貨物列車で運ぶ荷物を保管するための倉庫が建てられていました（図表 3-2-4、3-2-5 参照）。倉庫は上屋の高い建物で、この倉庫へ農産物などが集荷されていました。

荷物を積み込むための貨車は、蒸気機関車に押されて引込線へ入ります。そのとき、貨物列車の先頭には、緑色の旗を持った職員さんが乗っていて、旗を振って機関士に前方の安全を知らせ、前進を指示していました。私は旗を振る職員さんが、引込線への入線が完了する間際に、貨車から線路へ飛び降りているところを見て、『危ないなあ』と思

図表 3-2-5 予讃本線の輸送量の推移

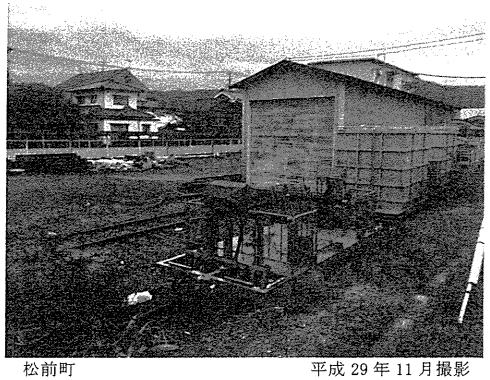



昭和 33 年の数値を 100 として表示
『四国鉄道七十五年史』により作成

ったことがありますが、当時としてはこれが当たり前のことだったのかもしれません。

引込線に入れられた貨車の停車位置を微調整するには、テコの原理が用いられていて、駅の職員さんが長い棒で車輪を、『カチャン、カチャン』と押してやることで、少しずつ動かすことができていました。私は子どものころ、その道具を持ってみたことがありましたが、鉄製の道具でとても重たかったことを憶えています。また、貨車には手動で操作するブレーキが付いています。重量がある貨車を止めるためのブレーキだけあって、鉄製のしっかりとした器具でした。スピードが緩くなったときに、レバーを『ガチャン。』と音を立てて下ろすと、車輪にブレーキがかかり、停止させることができていました。

写真 3-2-11　貨物引込線の現況



松前町　　平成 29 年 11 月撮影

引込線に貨車が入ると、蒸気機関車はそこで切り離されて引込線から出ていたので、引込線には貨車だけが残っていました。貨車が引込線に入線すると、当時は担当の職員さんが一つ一つの荷物を貨車に積み込んでいたので、とても時間が掛かっていたようです。引込線へ入っている貨車に荷物を積み終えるころには、もう一つの引込線へ貨車が入ってくるので、次はその貨車に荷物を積み込むというようになっていたのではないかと思います。

貨車への荷物の積載作業が終わると、貨車は再び蒸気機関車と連結されて引込線から本線へと出されていました（写真 3-2-11 参照）。」

**イ　荷物**

（ア）　太いキュウリ

「私は、『戦後すぐのころには、キュウリを炭俵に詰め、貨車に積んでどんどん送り出していた。』ということを、父から聞かされていました。キュウリは畑で放ったままにしておくと、かなり大きく成長します。大きいものになると 40cm を超えるものもあり、緑色ではなく、黄色や赤茶けたような色になってしまいます。通常では、商品になったり、食べたりするようなものではありませんでしたが、戦後の食糧難の時代でもあったので、『キュウリは太ければ太いほど消費者が喜ぶ。』と言われていて、北伊予駅から大量に貨車に積み込んで出荷していたそうです。」

（イ）　大きなスイカ

「私が小学校２年生のころには、この辺りで収穫されたスイカがこの倉庫へ集荷され、貨車に載せられて出荷されていたことを憶えています。

スイカを積み込んで運ぶ車両には有蓋車が用いられていて、スイカを積み込む際には、コンベアなどの機械がない時代だったので、倉庫から貨車までの間に６名ほどがほぼ等間隔に立ち、スイカの一つ一つを手送りで投げ渡す、リレー方式で運搬されていました。私は、投げ渡されるスイカの大きさを見て、『大きなスイカだなあ』と感心していました。特に大きなスイカは、倉庫の中にある事務机の上に、飾りのように大事そうに置かれていて、そのスイカを見た私は、『おお、太いのう。』と、友だちと話したことを憶えているほどで、職員さんにとっても珍しい大きさのスイカだったのではないかと思います。

大きなスイカが貨車に積み込まれるときには、時々、手が滑ってスイカを落としてしまうこともあったようですが、小学生だった私には、それがとてもおもしろく感じられていました。当時、スイカは貴重で高価な食べものだったので、職員さんが落として割れてしまったときには、友だち同士で、『あれ、食わせてくれんかのう。』と、話をしていたことが思い出されます。

倉庫に山のように積まれているスイカは、一つ一つ丁寧に品質の検査を受け、基準に達しているスイカには、合格の判が押されていました。合格の判が押されたスイカは、化粧箱に入れられることもなく、そのままの状態で積まれますが、積み込む人の経験なのでしょう、貨車一杯に整然ときれいに並べられて積まれていたので、私は子どもながら、その仕事ぶりにとても感心していたことをよく憶えています。」

（ウ）　満穂鉱山（旧広田村）の黄銅鉱

「昭和 30 年代に入ると、貨物の引込線の傍には砥部の方（旧広田村、満穂鉱山）から運ばれて来た鉱石（黄銅鉱）が置かれていたことも憶えています。北伊予駅に運ばれてきた鉱石は無蓋車（屋根なしの貨車）に積まれて運ばれていました。鉱石は少し青みがかり、金粉を吹いているように見え、きらきらと光ってきれいなものでした。とてもきれいな鉱石だったので、それを見た子ども同士で、『これ、金じゃ、金じゃ。持って帰るか。』と、言っていたことをよく憶えています。

（エ）　駅前のマルツウ

「駅前の広場には今よりも広いスペースがあり、広場の横には日通の営業所があったことを憶えています。日通の営業所ができる前には馬屋があり、馬車引きさんがいたという話を聞いたことがあります。私たち子どもは駅前にあった日本通運を、『マルツウ』と呼んでいました。会社のマークが、『丸の中に通の字』だったので、そう呼んでいたのだと思います。

日通の営業所があったころには、まだ木炭車が使われていました。営業所の方が木炭車を動かすときには、朝早くから木炭車に取り付けられていたガス発生装置に堅炭を『ガラガラ。』と入れて、エンジンをかけるために木炭に火を起こし、火力が強くなると、スターチンというエンジンを回す道具を用いてエンジンを始動させ、『ガララン、ガララン、ガラガラガラ。』とエンジンが大きな音を立てていたので、その音を聞くと、『おっ、マルツウの車が出だしたぞ。』と思っていたことを憶えています。

いつごろのことかは記憶が定かではありませんが、コウゾやミツマタが日通のトラックで北伊予駅に運ばれて来ていたことを憶えています。どこから運ばれていたのか分かりませんが、恐らく砥部や広田、久万の辺りから運ばれていたのではないかと思っています。そのころには日通のトラックも木炭車ではなく、ディーゼルエンジンを搭載したトラックが使われていたと思います。

駅の貨物置き場には、お茶碗や湯飲みなどが藁で筒状に包まれて置かれていました。磁器であったことは間違いないと思うので、それが砥部焼だったのかもしれません。また、磁器の碍子も置かれていたと思います。碍子も藁で梱包されていたのかもしれません。」

（３） 駅周辺の記憶

**ア 駅前の広場**

「北伊予駅が開設されるときには、この辺り一帯には盛り土がされたそうです。昭和初期の話になりますが、『馬車で土を運んでいた』ということを私の父から聞いたことがあります。この辺りは、『山王原』と呼ばれている所で、駅ができる以前は、昼間でも薄暗いような、木が生い茂っていた場所だったそうです。

駅前の広場からは、延長が 70mほどの短い道路が県道として整備されています。この県道は、当時の周辺の道路と比べても、明らかに道幅を広く取って整備されていることが分かります。また、駅と周辺の住宅地との土地の高さを比べると、２ｍくらいは駅の方が高くなっています。それだけ盛り土がなされている大工事だったと思われるので、北伊予駅が開設されるときには、駅を中心とした、将来のこの地域の発展というものが予測されていたのではないかとも考えられます。私が子どものころには、駅前広場の面積も、現在と比べると広かったと記憶しているので、駅前広場とそれに続く県道を一体とした北伊予駅の整備だったのでしょう。

北伊予駅は、戦時中にはアメリカ軍の戦闘機から攻撃を受けたこともあったようです。特に列車が駅に停まっているところを狙われていたようで、私の父も含めて、駅前の広場付近に住んでいる人たちは、『早よ列車が駅から出りゃええのに』と、思っていたこともあったようです。また、私の家は茅葺きの屋根であったので、父は、『焼夷弾が屋根の上に落ちたら、早くつまみ落とさないかん。』と言っていたそうです。

昭和 30 年（1955 年）ころ駅前の広場では、お盆の時期になると櫓が組まれて盆踊り大会が開かれていました。櫓では音頭に合わせて太鼓が叩かれ、地域の人々が櫓を中心に輪になって踊っていたことが思い出されます。広場には子どもの私が見て、『大きいなあ』と思えるようなサクラの木が３本あって、春にはお花見も盛んに行われていたことを憶えています。」

**イ 引込線付近**

「現在、駅の駐輪場になっている場所にも倉庫がありました。当時、この辺りの土地は盛り土の影響もあって、周辺よりも 1.8mほど低くなっていたので、高床式で建てられていました。この倉庫の中には入ることができず、入って遊ぼうとすると駅の職員さんに注意をされていたので、高さが 1.5mほどあった床下に入り込んで遊んでいました。小学生のころだったので、腰を曲げて入る必要がなく、床下を走り回っていたことを憶えています。

当時は、泥棒ごっこという遊びが流行っていました。これは、泥棒役と警察官役に分かれて、警察官役が隠れている泥棒役を捕まえる遊びでした。警察官役が泥棒役を捕まえると、藁縄で床下の柱に縛り付けていました。ただ、床下で見通しが何とか効くくらいの明るさの中での遊びだったので、捕まえた側の警察官役が、縛り付けた泥棒役のことを忘れてしまい、そのままにして帰ってしまうこともありました。少し時間が経ってから、『あっ、忘れとった。』と言って、みんなで再び床下へ入り、縄を解いて謝っていたことを憶えています。

また、引込線の東側には私の家が所有していたミカン畑がありましたが、後に農協へその土地を売却し、そこには倉庫や小さな事務所が建てられたと思います。事務所には農協の利用部が入っていて、私たちは、それを『リョウブ。』と呼んでいました。ここでは醤油が醸造されていて、中川原に住んでいた職人さんが仕事に来ていたと思います。農協は北伊予小学校の前にもありましたが、そこは信用部で、事務所も立派だったので、本部の機能を兼ね備えていたのではないかと思います。」

**ウ 南北の踏切**

「駅舎から駅の南側の踏切へと続く道には、店が立ち並んでいて賑わいがありました。ただ、駅の乗降客が利用するというよりは、地域の方の生活を支えるための店であったという側面の方が強く、通勤や通学のために、他の地域から駅に来ていた人たちが利用するというようなことはあまりなかったのではないかと思います。

駅の南側の踏切には警報機はありませんでした。警報機が付くまでは、踏切番の方がいて、踏切の傍にあった家に家族で住まわれていました。踏切番の方は、列車が近づくと手動で遮断機を下ろし、手に持った白っぽい色の旗を振ります。この旗を振るのは、通行人に対して列車が近づく危険を知らせるのではなく、踏切に進入しようとしている列車の運転士に対して、踏切の安全が確保されているということを知らせるためだったようです。今でも保線作業をしている方が列車に対して通行可であることを示すために白い旗を振っているところを見ることがあるので、それと同じことだったのではないかと思います（写真 3-2-12 参照）。

また、駅のすぐ北側には警報機も遮断機もない簡易踏切がありました。この踏切に続く道は、幅が 2.5mほどで私たち地域の住民はよく利用していました。現在、道路は残っていますが、簡易踏切は廃止され、線路を渡ることができないように閉鎖されてしまっているので、駅の向こう側へ行くときには少し不便になっています。土の道路ではありましたが、当時は駅の東西を結ぶ幹線であったと言ってもよいくらいです。」

**参考文献**


- 日本交通公社『時刻表　通巻 370 号』1956
- 伊予鉄道株式会社『伊予鉄道七十年の歩み』1957
- 日本国有鉄道四国支社『四国鉄道七十五年史』1965
- 伊予鉄道株式会社『坊っちゃん列車と伊予鉄道の歩み』1977
- 松前町『松前町誌』1979
- 愛媛県『愛媛県史　社会経済３　商工』1986
- 伊予鉄道株式会社『伊予鉄道百年史』1987
- 松前町東公民館『北伊予の伝承Ⅲ』1996