

西條火力発電所敷地

四国地方特に東豫方面の電力需要に應ずる目的から、逓信省電力管理準備局で計画していた火力発電所は、昭和一三年末から日本発送電株式会社設立事務所において、伊豫鉄道電気株式会社との調査資料を参考として、西條火力発電所の設計を始めた。

敷地選定の理由は次の通りで、極めて好条件を具備しているのである。(原文のまま)

- 一、西條港湾計画の進捗中であって、将来工業地として発展性のあること
- 二、石炭の運搬に便利であること
- 三、負荷の中心である新居浜市に近いこと
- 四、敷地獲得が或る程度自由であって、将来の拡張に支障のないこと
- 五、気罐用水が豊富であって純良なること
- 六、復水器用水の取入が簡単であって、水質もよいこと
- 七、地盤強固であって、機械基礎として支障のないこと
- 八、灰捨場の獲得が容易なこと

昭和一四年四月一日、日本発送電株式会社が設立せられ、直ちに予定の方針に基いて計画を進め、同年一二月、逓信大臣から建設命令が発せられて工事は着々と施行せられ、一八年一二月に四万キロワットの設備が完了した。全国内でも優秀発電所の一つとして認められるものであった。しかしながら人的、物的に不足の時であり、当初予定された六万キロワットに対する未完遂部分は、基礎工事だけに終るような実状であったが、海面一六、六九四ヘクタール

は埋立られた。昭和二四年頃から灰棄場はいせうじょうの新增設計画をすすめ、二六年七月には公有水面三七、九四五ヘクタール埋立が免許になった。これより先、公益事業令と電力事業再編成令とによってこの年五月一日、日本発電会社はそれと同時に解散した四国配電会社と統合して四国電力株式会社となったのであった。

昭和三六年五月八日、四国電力会社は西條市に対して、西條臨海工業地帯計画についての希望の申入をした。つづいて一月二〇日には西條市の第二干拓地の内約一〇・二五ヘクタールと公有水面六六ヘクタールとを発電所建設の用地として確保されたいとの要望書を県へ提出した。四〇年八月までに、第一期工事として、出力一五六キロボットの火力発電所を完成させようとするのである。

高速道路計画その他

政府では、国土経営の方針によって、全国に高速道路実現の計画がある。四国では伊豫三島を中継地として、高松・松山・徳島・高知を結ぶという案で論議している。西條地方では、国道一―号線より南にほぼ平行することになる。急速な工業の進展による貨物輸送に対処するためである。これとともに、新産業都市計画により、臨海地帯に産業道路を新設するように実現を急いでいる。(三九、三月)

鉄 道

四国地方の鉄道は、明治二十年、松山に日本ではじめての軽便鉄道ができた。翌二年には琴平附近に開通をみたけれども、それから後は、全く忘れられたように取残されたままで過ぎた。

明治四十一年二月五日、鉄道院の官制の公布があり、初代総裁に後藤新平が就任した。新居郡地方では、四国鉄道同盟会を組織し、敷設促進の運動に没頭した。四三年九月には、鉄道敷設計画に基く沿道視察のために後藤総裁が西條地方を通過した。後藤総裁の姓にちなみ、藤の造花に飾られた道を、総裁は二人引の人力車で馳せた。地元では小学校児童までも総出で、熱狂的な歓迎をしたのであった。

しかし、多度津から西へ、愛媛県の方に向けて延びはじめた時は、既に「大正」時代となっていた。大正二年二月、観音寺駅まで開通し、愛媛県の最東端川之江駅は、五年四月一日ようやく完成したのである。

伊豫土居駅までできて後、伊豫西條駅までの間は、わずかに二五・七キロの距離であるが、折悪しく経済界の異変

によって物価は暴騰し、これに加えて工事上の困難を伴うたため、請負者が三度も変るといふ有様となり、工程は遅延を累ね、測量に着手した大正六年四月から、五年九ヶ月を費して、辛じて開通の運びとなったのである。この工費は約三百万円であった。(参考 大正七年二月米価一円につき二升余)

大正一〇年(一九二一)六月二一日、鉄道大臣代理として郷土出身の鉄道書記官十河信二を迎え、午前五時「伊豫西條」駅初の上り列車は、折からの小雨をついて出発、地方人の祝賀行事は次々と展開された。

翌二二日は快晴であった。

『待ちわびし汽笛のひびき勇ましく

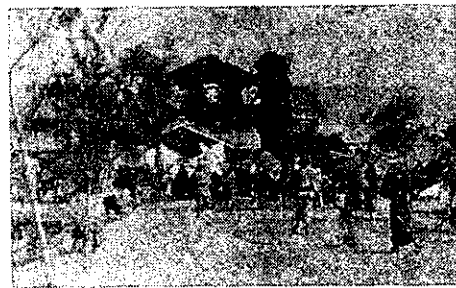
夢路のさめし心持して

うれしなつかし開通の

西條駅に来て見れば……」(大町小学校長文野庄七作詞の一節)

と、西は小松附近までの老幼の集る人波の中から、歓喜の歌声がわき起った(当時の新聞記事による)。

この年九月二一日、新居浜駅と伊豫西條駅との中間に中萩駅が設けられた。一二年壬生川駅まで延び、一二月六日伊豫三芳駅まで開通して、これまで「讃岐線」と称していたのを「讃豫線」と改めた。県都松山に国鉄の駅ができたのは既に昭和となった二年四月で、この時まで伊豫西條駅にあった機関庫は松山に移された。この路線を「豫讃線」と呼ぶことになったのは、昭和五年四月一日からである。(線名の変移伊豫西條駅の教示による)



開通式当日の伊豫西條駅

(西條市立郷土博物館蔵当時の写真復写)



十河国鉄総裁を迎える
 元西條市長であった総裁をかこむ西條市民
総裁 就任 昭和30年 5月20日
 " 任期満了 昭和38年 5月19日

附記 讚豫線といった頃、呼び声だけでは山陽線と混同しやすいので改めたと思われる事実がある

全国に崇敬者のある石鉄山蔵王権現(いづちさんざおうごんげん)(石鉄・石鉄・石鉄・石鉄等は混用している)を明治から後は神として祀ることになった石鉄神社と、昔のままに仏として拝む四国霊場第六四番の札所前神寺との並ぶところに、石鉄山(いづちやま)駅が仮設されたのは、昭和四年七月二日であった。はじめは七月一日から一〇日までの祭典期間中だけの取扱いであったが、ここは伊豫西條・伊豫小松両駅の間であり、参拝者のみならず、地方民の利用度の多いことを認めて、七年七月六日から駅員を配置した常設駅となった。

昭和三六年六月一日から、石鉄山・伊豫小松両駅の間に伊豫氷見駅ができた。これは氷見の高橋初次郎などを中心とする地元民の熱望によって実現したのであるが、現在はまだ無人駅であって、一部の汽動車のみが停車する。

昭和四一年六月現在で、伊豫西條駅の運行回数は旅客車上下ともに五三回、内急行二四回、貨車一八回である。