今治歴史散歩

大成経凡

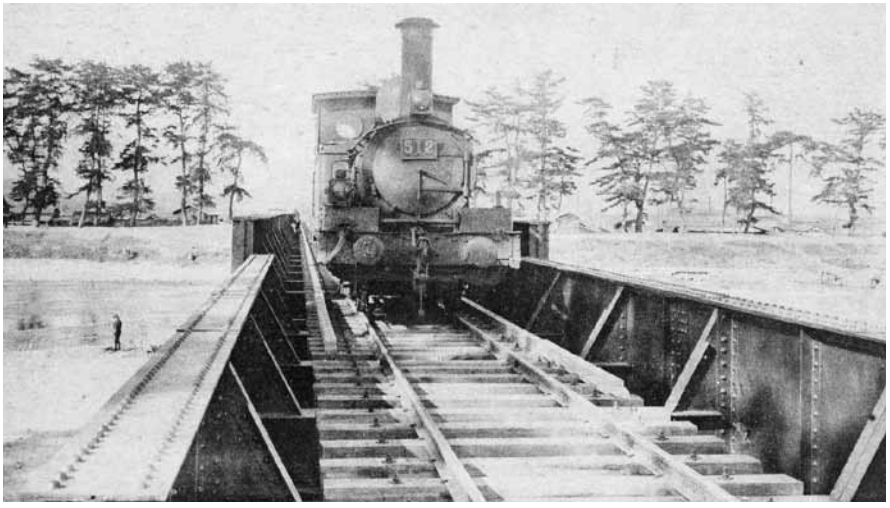
今治の埋もれた、魅力ある歴史文化を紹介するコーナーです。第十五回は、今治地方の地域発展の礎ともなった鉄道の歴史を紹介し、その鉄道敷設にまつわる秘話を歴史散歩したいと思います。

第十五回　今治鉄道物語

●敷設が遅れた今治の鉄道

明治二十年代に敷設工事が進んだ広島県・芸備地方の山陽鉄道に対し（同二十四年十一月／尾道駅開業）、香川・愛媛の県都を連絡する鉄道の敷設は遅れます。この背景には、海上交通の利便性などが考えられます。そうしたなか、明治二十六（一八九三）年に越智・野間郡有志らによって今治・松山間の私設鉄道敷設の機運が盛り上がり、これが後に多度津・松山を連絡する四国鉄道株式会社の設立につながります。しかし、測量を実施するも出資が予定額に満たず、同社は同三十一年に解散へと至ります。

紆余曲折をへて、今治地方に鉄道が誕生するのは大正時代のことでした。これは国鉄によるもので、開業年は伊予桜井駅／大正十二（一九二三）年十二月二十一日、伊予富田駅と今治駅／同十三年二月十一日、波止浜駅と伊予大井駅／同十三年十二月一日、伊予亀岡駅と菊間駅／同十四年六月二十一日とつづき、敷設が伊予西条から松山方面へ徐々に西進していったことがわかります。松山駅の開業は昭和二（一九二七）年四月三日のことで、これは全国の県庁所在地でもっとも遅い国鉄駅の開業でした。



蒼社川橋梁と蒸気機関車（開通記念絵葉書より）

●駅開業とまちづくり

今治市は大正十三年二月の駅開業に合わせて、駅と港を結ぶ街路・広小路を整備します（全線開通は昭和四年三月末頃）。当時、今治港は国の重要港湾・開港場の指定を受け、それに見合う築港整備が進められていました（昭和九年三月末完成）。開業にあたり、片野淑人市長は「今日鉄道開通の喜びを市民覚醒の機会として将来の大発展を希望する」と述べています（海南新聞）。その後、太平洋戦争末期の空襲で市街地の多くが焼失すると、開業当初は達成できなかった駅と港を結ぶ臨港線の整備を復興都市計画の中で進めます。未完成に終わりますが、厩屋公園～瀬戸内運輸今治営業所～有津屋公園～今治港東防波堤へ至るカーブ路は、その敷設予定地でした。

菊間駅は港湾に近いことで、開業時には貯炭場が設けられました。これは、蒸気機関車の燃料となる石炭貯蔵場で、遍照院の境内裏付近にありました。貯炭能力は三〇〇〇トンあり、毎月、松山機関区へ一〇〇〇～一五〇〇トン、西条機関区へ八〇〇トンを配給したようです。このため、菊間港は石炭船の入港が増え、瓦船の中にはこれに転業するものもありました。駅開業を機に、同港の築港整備が図られ、貨車による東京など遠方への瓦輸送も可能となりました。

●駅名改称と昭和の新設・仮設駅

伊予大井駅は、昭和三十（一九五五）年三月三十一日の大西町の町制施行にともない（大井村・小西村の合併）、同三十四年十月一日に大西駅へ改

国鉄今治駅舎と広小路（絵葉書より／昭和初年）

称。波方駅は、波方村から波方町への町制施行に合わせ、昭和三十五年三月一日に開業します。これは気動車用旅客駅で、すでに当時の予讃本線（現、ＪＲ予讃線）ではディーゼル機関車が運行を始め、これに対応した新たな駅が次々と誕生します。「鉄道地図検索」によると、同三十六～四十一年の海水浴時季に限って、大西・波方間に九王駅（地蔵堂付近）が仮設されたこともありました。

●カーブ駅の波止浜駅

現在、しまなみ海道の最寄り駅となるのが波止浜駅です。平成二十二（二〇一〇）年以降、サイクルトレインの停車駅となっていますが（同十一・二十一年にも記念イベントで運行）、ホームがカーブするユニークな駅でもあります。大正十三年十二月の開業当時、波止浜町は全国有数の塩田産地で知られ、財政的にも裕福でした。県下有数の多額納税者であった八木亀三郎や矢野通保、駅開業を機に波止浜公園と小島公園の整備を進めた原眞十郎町長らが、波止浜財界のリーダーでした。彼らの要望で塩田への敷設は見送られ、市街地から離れた高部地区にカーブ駅が誕生したようです。

一方、松山までの工期短縮や工費節約を考えた場合、今治・大井間は乃万村を経由する最短・平坦コースを選ぶのが敷設の定石といえます。これが波止浜を経由する迂回路となった背景には、八木亀三郎ら波止浜財界の影響があったようです。それは、大正初期に再び盛り上がりを見せた敷設運動で、彼らの貢献度が大きかったためです。これを知らずに乃万村の敷設候補地を事前に買い占め、大損をする人もいたようで、鉄道敷設には人々の地域発展への期待と関心の高さがうかがえます。

カーブ駅のＪＲ波止浜駅（今治市高部）

かつて貯炭場があったＪＲ菊間駅（今治市菊間町浜）