

宇和島鉄道及び愛媛鉄道に関わる鉄道遺産

大島高義* 河野藤夫** 藤本雅之***

Heritage of The Uwajima Railway and The Ehime Railway

The Uwajima railway and The Ehime railway started their business around southern part of Ehime during the 1910s and were purchased by the National railway in 1933. It is a research for heritage of both railways. The tunnels and bridge piers which have been used are still exist, but hardly any buildings are left. Also, The Uwajima railway and the Ehime railway used different size of tunnels.

I. はじめに

宇和島鉄道は、大正3年に宇和島・近永間を開業し、大正12年に近永・吉野間を延長した。また、愛媛鉄道は、大正7年に大洲・長浜町間を開業し大正9年に大洲・内子間を開業している。いずれの鉄道も軌間762mmの軽便鉄道として営業していたが、昭和8年に国鉄に買収された。いずれも南予地方に存在した初期の鉄道であり地域の暮らしや産業と関わりを持った。国鉄移管後の宇和島鉄道は、軌間を日本の国鉄の標準である1067mmに変更する工事が行われ、昭和61年に工事が完了し大部分が現在の予土線及び予讃線となり現在に至っている⁽¹⁾。また、愛媛鉄道も同様に、軌間を1067mmに変更する工事が行われ、昭和10年に工事が完了し大部分が現在の予讃線及び内子線（内山線）となり現在に至っている⁽²⁾。両鉄道の国鉄移管時の話題として、運賃の値下げを挙げることができる。両鉄道における昭和5年と昭和9年の運賃を比較し表1に示す。

表1 愛媛鉄道及び宇和島鉄道路線における国鉄移管前後の運賃比較

| | 宇和島・吉野間 25.6km | 長浜町・内子間 27.9km |
|---------|-------------------|-------------------|
| 昭和5年10月 | 80 | 96 |
| 昭和9年12月 | 41 | 44 |

運賃の単位は銭

長浜町・内子町間の場合、昭和9年のキロ数は28.0kmとなっているが、路線の変更はなく比較に影響を与えないので表中には記さなかった。昭和9年では吉野が「吉野生」に長浜町が「伊予長浜」にそれぞれ駅名が変更されている。
「鉄道省編纂汽車時間表 昭和5年10月号」（日本旅行協会発行）及び「鉄道省編纂汽車時間表 昭和9年12月号」（日本旅行協会発行）より作成

*宇和島市高申三番町耕地579-9 **宇和島市中央町2丁目2-20

***愛媛県総合科学博物館 学芸課 産業研究科 Dept. of Industry Ehime Pref. Science Museum

本研究は、これらの鉄道の路線の位置を明らかにすると同時に、両鉄道が存在していたことを示す鉄道遺産の調査を行い、その存在と両鉄道会社消滅後の変化を明らかにしたい。調査は両鉄道関係者や周辺の住民から聞き取りを行った。また、愛媛県立宇和島南高等学校において発見された「宇和島鉄道延長線設計図」及び愛媛鉄道が国鉄移管時に作成したアルバム「愛媛鉄道国鉄移管記念写真帖」も参考資料とした。なお、本文中に記載する現在とは全て平成10年2月のことである。

II. 宇和島鉄道

1. 旧線の位置

旧宇和島鉄道の路線を図1に示す。

2. 各鉄道遺産

(1) 旧宇和島駅（図1-Aの①、②）

宇和島鉄道時代の最初の宇和島駅は大正3年から大正5年まで、まず現在の城北中学校の位置にあった（図1-Aの①）。大正5年に現在の宇和島駅の構内に移っている（図1-Aの②）⁽³⁾（写真1）。しかし、いずれの場所にも宇和島鉄道に関係する遺産は残っていない。大正5年までの宇和島駅の構内配置図を図2に、大正5年からの宇和島駅の構内配置図を図3に示す。

(2) 椿谷橋梁付近（図1-Bの③）

現在使用中の椿谷橋梁建設時の状況を示す（写真2）。宇和島鉄道が使用した路線が写っており、改軌工事の際に路線を変更していたことが分かる。

(3) 旧窓の峠トンネル（図1-Cの④）

現在の窓の峠トンネルに並ぶ形で宇和島鉄道時代の窓の峠トンネルがある。改軌工事（写真3）終了後の昭和16年以降は放棄されていたが、宇和島側吉野側ともに現

在は鉄道使用時とは異なった様相を見せている。太平洋戦争時には防空壕として利用され、空襲で宇和島市内の家を焼かれた人が仮住まいをしていた時期もあった。その後キノコの栽培やミカンの保管に使用された時期もあったが現在は使用されていない(4)。

宇和島側は、昭和47年頃までは全体を見ることができた(写真4)が、現在はゴミが捨てられており(写真5)その全体を見ることはできない。

吉野側は、昭和47年から昭和51年(写真7)頃は雑木林となっていたが、平成2年に低い位置にあった路線付近が埋め立てられ現在はゲートボール場になっており(写真8)トンネルの姿は全く見ることができない。ただし、トンネル上方の「人工奪天険」と書かれた扁額(写真9)のみは取りはずし保存されており現在も見ることができる。トンネル開通時の状況(写真6)を示す。

(4) 久保田川橋梁(図1の⑤)

宇和島鉄道が建設した橋梁であるが現在も使用されている。建設直後の状況を示す(写真10)。

(5) 松丸駅のプラットホーム(図1の⑥)

現在の松丸駅の駅舎の付近に現在使用しているプラットホームより高さが低く(約40cm)長さ約38mの宇和島鉄道が使用していたプラットホームがある。(写真11)。

(6) 吉野松丸間の橋梁の橋台(図1-Dの⑦)

宇和島鉄道が使用した橋梁の橋台が残っている(写真12)。

(7) 吉野駅付近の橋梁の橋台(図1-Dの⑧)

宇和島鉄道が使用した橋梁の橋台が残っている(写真13)。

(8) 旧吉野駅(図1-Dの⑨)

図1-Dの⑨の地点が大正12年から昭和16年までの吉野駅(写真14)の位置であり、昭和30年以降は個人の住宅になっている。ここには、貨物ホームの一部(写真15)及び鉄道用地を示すコンクリート柱が残っている。(写真16)柱の中には竹筋が入っていた。図4に吉野駅の構内配置図を示す。また、この場所を駅として使用していた際は、転車台の回転及び貨車の入れ換えは、人力で行っていた。(5)

(9) 旧文殊公園の石碑(図1-Dの⑩)

宇和島鉄道が乗客誘致のために造成した文殊公園である(6)が、現在公園は残っていない。石碑(写真17)には、「大正十三年七月竣成 園主 宇和島鉄道会社」と刻まれており、本研究で取り上げた鉄道遺産の中で唯一

宇和島鉄道の名前が残っている。

Ⅲ. 愛媛鉄道

1. 旧線の位置

旧愛媛鉄道の路線を図5に示す。

2. 各鉄道遺産

(1) 旧大洲駅(図5-Aの①)

愛媛鉄道が使用した大洲駅は、現在の四国旅客鉄道株式会社大洲自動車営業所の場所である(7)。しかし、愛媛鉄道が使用した鉄道遺産は残っていない。愛媛鉄道営業時の状況(写真18)及び構内配置図(図6)を示す。

(2) 旧五郎鉄橋橋脚跡(図5-Aの②)

現在の五郎橋梁の南側に愛媛鉄道時代の橋脚跡が2台残っている。その一つを示す(写真19)。

(3) 旧和田トンネル(図5-Bの③)

現在大洲市市道として利用されている。昭和60年は愛媛鉄道が使用していたままの状態であった(写真20)が昭和62年に2車線の道路として拡幅された(写真21)。

(4) 旧八多喜駅の日通(図5-Bの④)

愛媛鉄道時代の八多喜駅に隣接していた日本通運の建物が残っている。2階の壁面に当時書かれていた「第二待合」の文字を読むことができる(写真22)。この文字の下にも文字が続いていたのは明らかであるが、現在は色あせて読むことができない。

(5) 旧八多喜トンネル(図5-Bの⑤)

昭和60年には、舗装道路の市道になっていたが、現在も変わらず愛媛鉄道時代の姿のまま市道として使用されている。両側とも愛媛鉄道時代のままである(写真23)。

(6) 旧河内トンネル(図5-Bの⑥)

昭和60年頃は未舗装であるが、通行可能であった。平成元年頃起きた土砂崩れのため、長浜側から大洲側へ流れていた水が止まったためトンネル内に水がたまっている。両側とも愛媛鉄道時代のままである(写真24)。

(7) 旧大越トンネル(図5-Cの⑦)

昭和60年にはすでに通行不可能であったが、現在も両側とも愛媛鉄道時代のままである(写真25)。

(8) 旧二本松トンネル(図5-Eの⑧)

昭和61年まで国鉄が使用していた二本松トンネルの内子側断面のレール上面の高さにおける幅を計測した結果

4 m 8 cmであり、明らかに他の愛媛鉄道のトンネルの同じ部分の幅（最小3 m 最大3 m 36cmであったが、この場合廃線後の道路舗装工事等により鉄道営業時のレール上面の高さよりも上方を計測している可能性がある。）よりも大きい。このため、愛媛鉄道が使用していた二本松トンネルは、昭和10年まで行われた改軌工事の際に拡幅されたと推測できる。

(9) 旧内子線の敷地

旧内子線の敷地は愛媛鉄道から国鉄に移管されたが、その中で旧内子駅から現在の五十崎駅付近までは、昭和61年に中山町経由の予讃線（内山線）が開通以降廃線となった。その後、国鉄清算事業団の管理に移り、旧内子駅から旧五十崎駅までが愛媛県及び内子町に売却され、旧五十崎駅から大洲方面は五十崎町に売却される予定になっている。(8)。また、二本松トンネル南側の一部は高速道路の敷地になり、現在工事中である。

(10) 旧内子駅（図5-Eの⑨）

昭和8年の国鉄移管後構内は、国鉄により使用されていた。昭和61年以降は、現在の位置に（図5-Eの⑩）内子駅が移設されたため、旧内子駅の敷地は、資材置き場、公民館及び空き地となっている。空き地の中に愛媛鉄道時代から使われていた井戸の跡がある（写真26）。

Ⅳ. まとめ

宇和島鉄道及び愛媛鉄道が使用していた路線のなかでトンネル及び橋脚はその形状の一部を現在もとどめている割合が高いが、鉄道廃線後の状況によってその形状を全くとどめていないものもある。現存しているものでも今後失われていく可能性がある。

宇和島鉄道及び愛媛鉄道に関わる駅舎等の建築物は、その形状を現在にとどめているものはほとんど存在しない。

愛媛鉄道のトンネル断面を地面の高さの幅で測定したところ最小で3 mであった。一方宇和島鉄道のトンネル断面における幅が3 mの位置は、レール上面からさらに約47cm上方であり(9)、トンネルの大きさは同一の規格ではなかった。

今回取り上げた鉄道遺産は過去に宇和島鉄道及び愛媛鉄道が存在したことを示すものである。

Ⅴ. 謝 辞

白井茂信氏は、昭和60年には宇和島方面にお越しになり、河野と調査をともにした。ご教示いただいたことは大きかった。ご存命であれば、さらにご指導を頂きたか

った所であるが、すでにこの世になく、さらにお言葉をいただくことはできず残念である。謹んでここにご冥福をお祈りします。

宇和島鉄道及び愛媛鉄道について、ご教示いただいた柳野利男氏、山本正氏、村田興直氏、竹田豊記氏、松田リオ氏、福山徳頼氏、及び尾崎正雄氏に感謝します。

また調査にご協力いただいた宇和島南高等学校、四国旅客鉄道株式会社及び国鉄清算事業団、「愛媛鉄道国鉄移管記念写真帖」をお譲り頂いた水沼栄氏、写真を提供していただいた上田恵美子氏、兵頭林一氏、弓滝神社、兵頭富貴子氏、安達命邦氏、地図を提供していただき愛媛鉄道についてご教示いただいた大洲市、地図を提供していただいた長浜町、宇和島市、三間町及び松野町、にお礼を申し上げます。

注

- (1) 白井茂信（1984a）：国鉄狭軌軽便線。13. 鉄道ファン276, 84p
- (2) 白井茂信（1984b）：国鉄狭軌軽便線。15. 鉄道ファン278, 84p
- (3) 宇和島駅（1985）：「鉄道の沿革」, 愛媛. 1p
- (4) 三間町の村田興直氏のご教示による。
- (5) 松野町柳野利男氏のご教示
- (6) 松野町柳野利男氏のご教示
- (7) 元愛媛鉄道職員である内子町山本正氏のご教示
- (8) 国鉄清算事業団より聴取
- (9) 宇和島鉄道延長線設計図より読みとると道床下部でのトンネルの幅は8フィート（2 m 44cm）であった

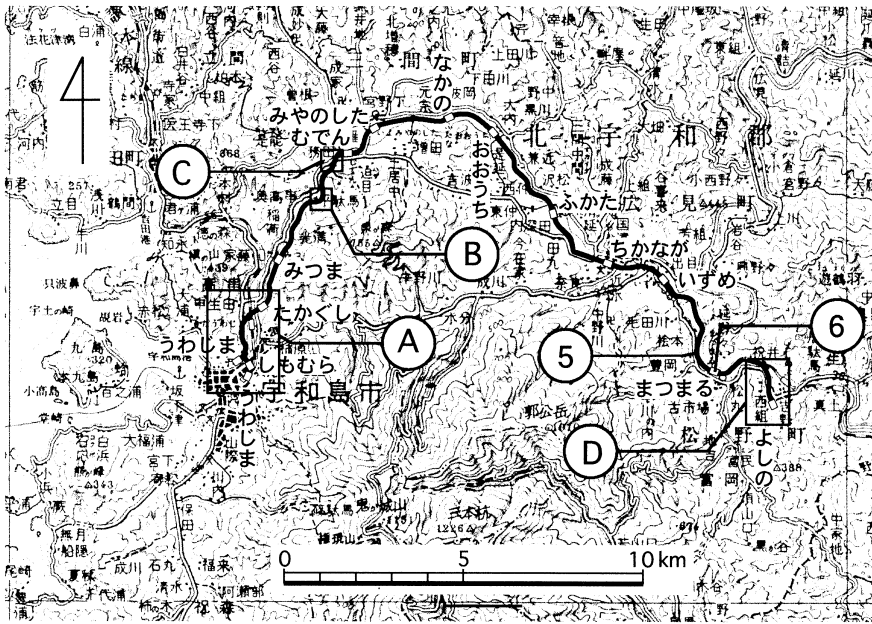


図1 宇和島鉄道路線図(全体)

駅名は白井茂信(1984a):国鉄狭軌軽便線13を参考にした
宇和島鉄道路線のうち現在の鉄道路線と位置が異なる部分に拡大図を付けた。
国土地理院発行1/200,000地勢図「宇和島」より作成

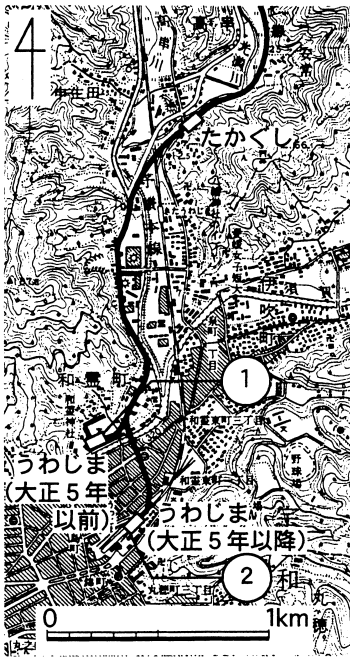


図1-A 宇和島鉄道路線図(宇和島～高串付近)
路線の位置は松田リオ氏にご教示いただいた内容を元に作成した
国土地理院発行1/25,000地形図「宇和島」より作成

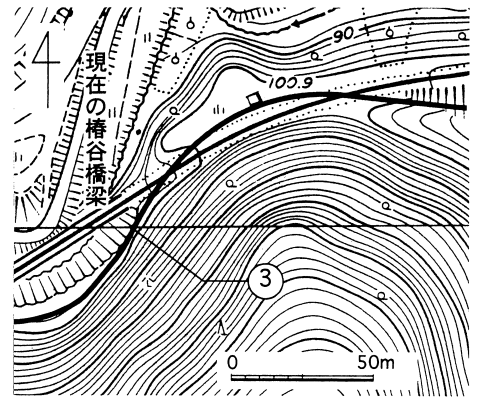


図1-B 宇和島鉄道路線図(橋谷橋梁付近)
宇和島市都市計画図(1/2,500)No.2及びNo.5より作成

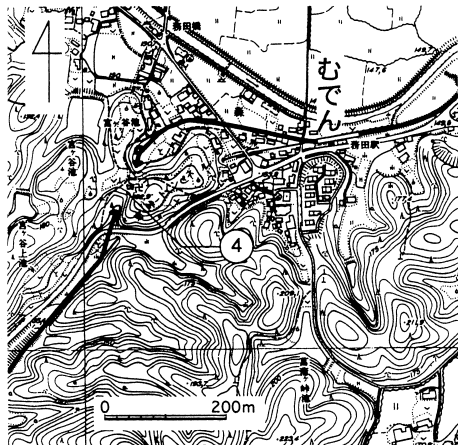


図1-C 宇和島鉄道路線図(窓の峠トンネル付近)
三間町全図(1/10,000)より作成

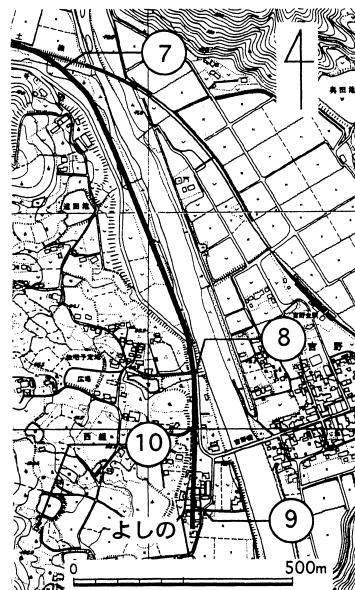


図1-D 宇和島鉄道路線図(吉野付近)
農村整備モデル事業全体計画図松野地区(1/5,000)No.4及びNo.8より作成