

“MY TOWN” うおっちんで

# 歩キ目デス & 足ラテス

Vol.48

## 伊予鉄道遺産は ワンダーランド

岡崎 直司

タウンツーリズム講座主宰・  
ヘリテージマネージャー



平成13年に愛媛県の近代化遺産調査が実施され、伊予鉄道関連の歴史遺産にいくつかスポットライトが当てられた。(平成15年刊行の「愛媛温故紀行」参照。)この時に発見されたいくつかの事例をからめ、明治21年に登場することで日本初の軽便鉄道という歴史的ブランドとなった伊予鉄道について、一周りしてみたい。

創業者の小林信近(1842~1918)

は、天保13年生まれ(1842)の松山藩士だったが、二十代で激動の明治を迎え、時代がやがて彼を政治経済の表舞台に押し上げてゆく。特設県議会初代議長、第五十二国立銀行頭取、海南新聞社長、加えて伊予鉄道、伊予水力電気の創設など、その肩書きは枚挙に暇がなく、それ

だけでも立志伝中の人物だったことが分かる。まずは高浜線沿線。その栄えある日本初の栄冠となったドイツクラウス社製の一号機関車が、梅津寺公園に鎮座している。後に夏目漱石の登場で「坊っちゃん列車」として世に知られるのもそのシロモノ。昭和42年に当時の国鉄から鉄道記念物に指定されているが、特設された専用車庫の立派さがその価値に華を添えていて天晴れ。足元をみてみよう。レール幅が狭軌サイズで762ミリメートル。レール自体も現在使用されているものと比べて非常に小さい。



その当時のレールと思われるものが、高浜駅で見られる。駅舎自体も、正確な建築年は不明なれど、洋風建築としては三津駅が改築されこののみとなつてしまった。その周囲、通路の支柱は、白ペンキが塗られているが初期に使用されていた廃レールに違いはない。こうした場合、刻印などでもあれ



ばと探すも見つからず。その代わり、構内を隔てる廃レールの列柱には、いくつかの面白いものが残っていた。昭和37年、八幡製鉄時代のプレートや、1932年(昭和7)5月製のやはり八幡製鉄マークの廃レール、あるいは1964年(昭和39)3月、東京オリンピックがある年の富士製鉄製レールなど。やがて、昭和45年に合併して新日本製鉄が誕生してゆく歴史を考えると、ナカナカに面白い。

では、続いて他の戦前期の駅舎と思われるものを見てみよう。郡中線は、1896(明治29)年南豫鐵道として発足し、4年後には伊予鐵道に合併となる。岡田駅は1910(同43)年に建設され、寄棟屋根の漆喰塗りの駅舎。看板も、





このように、プラットホームに出る改札口からいきなり階段のことが多いが、これもかつての軽便鉄道時代から、現在の電車に車両が大型化する中で起きた歴史の所産とも言える。駅の左手には駐車スペースがあり、そこに廃レールの立柱が。今度は「CARNEGIE 1904」の刻印。明治37年、つまりは日露戦争時代の、米国内ネギー社製のものだ。隣の松前駅も面白い。こちらはこちらで築年不明な半切妻屋根の民家風。中心飾りのある天井は漆喰で、室内が明るい。必見は、入母屋屋根の車寄せスタイルとした正



旧字体や右書きから左書きに改められた痕跡など、時代の変遷を物語る。内部は棹縁天井の意匠が風変わりりで、かつてはレトロ照明具がブラ下がっていたと思われる。また、伊予



面入り口の両側に立つ柱。こんなデザイン見たことないという個人的なもの。柱頭部分が宮大工バリの斗組みになっており、丸柱の下部は細く絞って角柱形状で支える、という和洋混在の手法。アグレッシブな力技というか、奔放な発想というか、何とも愉快。

一方、橋梁も見所が多い。まずこの横河原線では、小野川橋梁と内川橋梁。スチール桁のプレートに注目したい。そこにはこう刻されている。「明治三十二年 阪鶴鐵道 汽車課工場 製造」。何故、伊



予鐵道に阪鶴鐵道のスチール桁が。そも阪鶴鐵道とは、大阪と舞鶴とを結ぶ私鉄で、後に国有化され現在のJR舞鶴線となる路線。創立に関わった人物に大洲市新谷の出身で神戸の貿易商として財を成した池田貫兵衛が居る。奇しくも、その明治32年に二代目社長になった古畑寅造は、大阪の七十九銀行頭取。しかし翌年には、その銀行が経済恐慌で取り付け騒ぎとなり古畑は失脚。その後始末をした専務の井上要が三代目社長となるが、彼は実は大洲市菅田の有友庄屋の出。そうした井上く古畑く池田ラインを考えると、阪鶴鐵道と伊予鐵道とのどうやら浅からぬ縁が浮かんでくる。現物証拠は他にもまだある。実は、土橋駅の構内に使用されている廃レールの刻印には、「HANKAKU」の文字が読めるものがある。ローマ字では当

初意味が分からなかったが、プレート発見のお陰で「阪鶴」の意だと解った。この他、現役鉄道の橋梁としては日本最古の石手川橋梁（1892、明治25年）や、直ぐ近くの煉瓦橋など、伊予鐵道の近代化遺産群は、物語に満ちた興味深々のワンダーランドなのである。

予鐵道に阪鶴鐵道のスチール桁が。そも阪鶴鐵道とは、大阪と舞鶴とを結ぶ私鉄で、後に国有化され現在のJR舞鶴線となる路線。創立に関わった人物に大洲市新谷の出身で神戸の貿易商として財を成した池田貫兵衛が居る。奇しくも、その明治32年に二代目社長になった古畑寅造は、大阪の七十九銀行頭取。しかし翌年には、その銀行が経済恐慌で取り付け騒ぎとなり古畑は失脚。その後始末をした専務の井上要が三代目社長となるが、彼は実は大洲市菅田の有友庄屋の出。そうした井上く古畑く池田ラインを考えると、阪鶴鐵道と伊予鐵道とのどうやら浅からぬ縁が浮かんでくる。現物証拠は他にもまだある。実は、土橋駅の構内に使用されている廃レールの刻印には、「HANKAKU」の文字が読めるものがある。ローマ字では当

