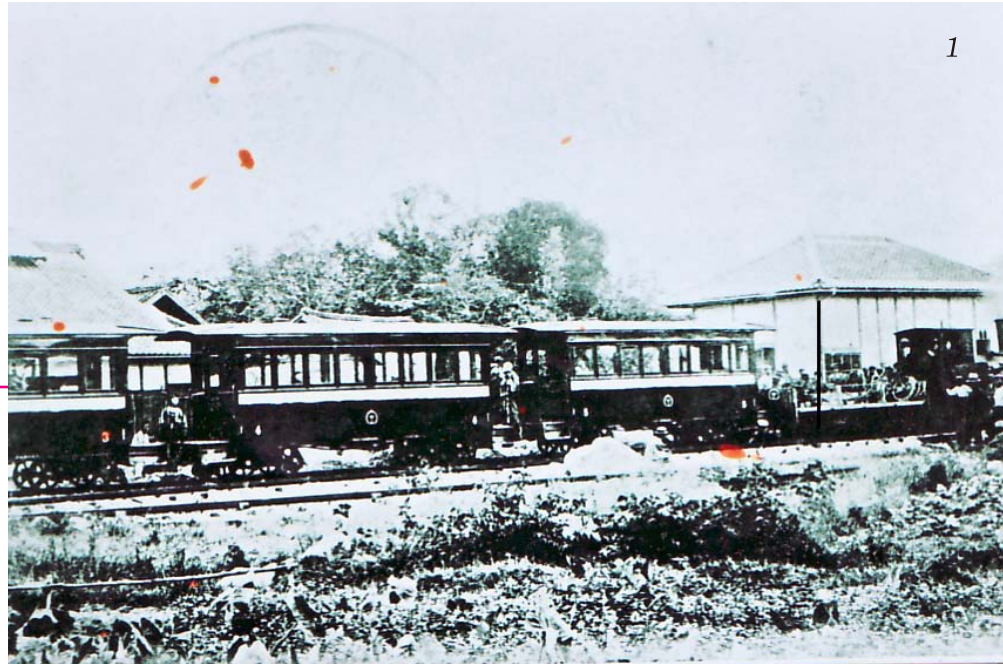


1_近永駅に止まった列車。車両の多さから、町民の移動手段として当時の需要の高さが伺える／
2_大正3年10月18日の「宇和島—近永間軽便鉄道」の営業開始を知らせる広告／ 3_開業当時、使用されていたドイツコッペル社製の機関車。この見た目から「マッチ箱」の愛称がつけられたと言われている



鉄道開通の夢

きっかけは明治26年、鬼北町出身の今西幹一郎氏（好藤・玉井安蔵氏（愛治）らが、宇和島—吉野間の軽便鉄道開設運動を開始したことから始まります。その後、紆余曲折を経て、明治44年9月、今西氏を副社長に、「宇和島軽便鉄道株式会社」を

設立。翌年には、社名を「宇和島鉄道株式会社」に改称しました。

宇和島—近永間開通へ

大正元年8月1日、宇和島鉄道株式会社は、宇和島—近永間の軽便鉄道工事に着手。しかし、悪天候続きと人員不足により、その完成までには2年の歳月を要しました。

そして、大正3年10月18日、ついに念願の「宇和島—近永間軽便鉄道」を開業。当時、宇和島市の「和霊神社」と「融通座」で開通式が行われ、近永駅などの各駅でも記念行事が開催されたと言います。人々が、この鉄道開通へ込めた期待の大きさが伺い知れます。

また当時、宇和島鉄道株式会社は、ドイツコッペル

社製の機関車を使用。「マッチ箱」の愛称で親しまれました。料金は大人が29銭で、宇和島駅から近永駅までは、1時間40分かかったと言われています。

大正9年には、近永—吉野間の鉄道工事に着手。大正12年12月に、これまでより8 km延長し、開業されました。

そして、大正15年5月、これまでの功績を称え、好藤地区の大本神社に今西氏の全身像が建立されました。しかし、太平洋戦争のため、この銅像は供出。現在では好藤公民館の前に半身像が建立されています。

立ちはだかる厳しい現実

昭和49年3月、江川崎—若井駅間を開業。これを機に、宇和島鉄道は現在の「予

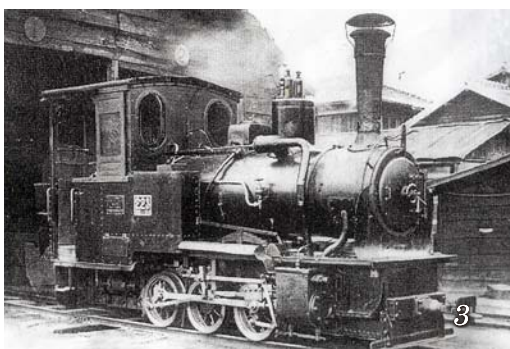
土線」と呼ばれるようになりました。

しかしその後、利用者の減少が目立ち始めた予土線。昭和55年12月、「日本国有鉄道経営再建特別措置法」が公布され、予土線など赤字ローカル線が廃止対象となりました。しかし、沿線の一市五町二村が「予土線存続期成同盟会」を結成。一致団結して、国・運輸省・国鉄などに対して存続運動を展開しました。

さまざまな困難や危機を乗り越え、今日の運行に至っている予土線。今も人々のさまざまな思いを乗せて走り続けます。



2



3