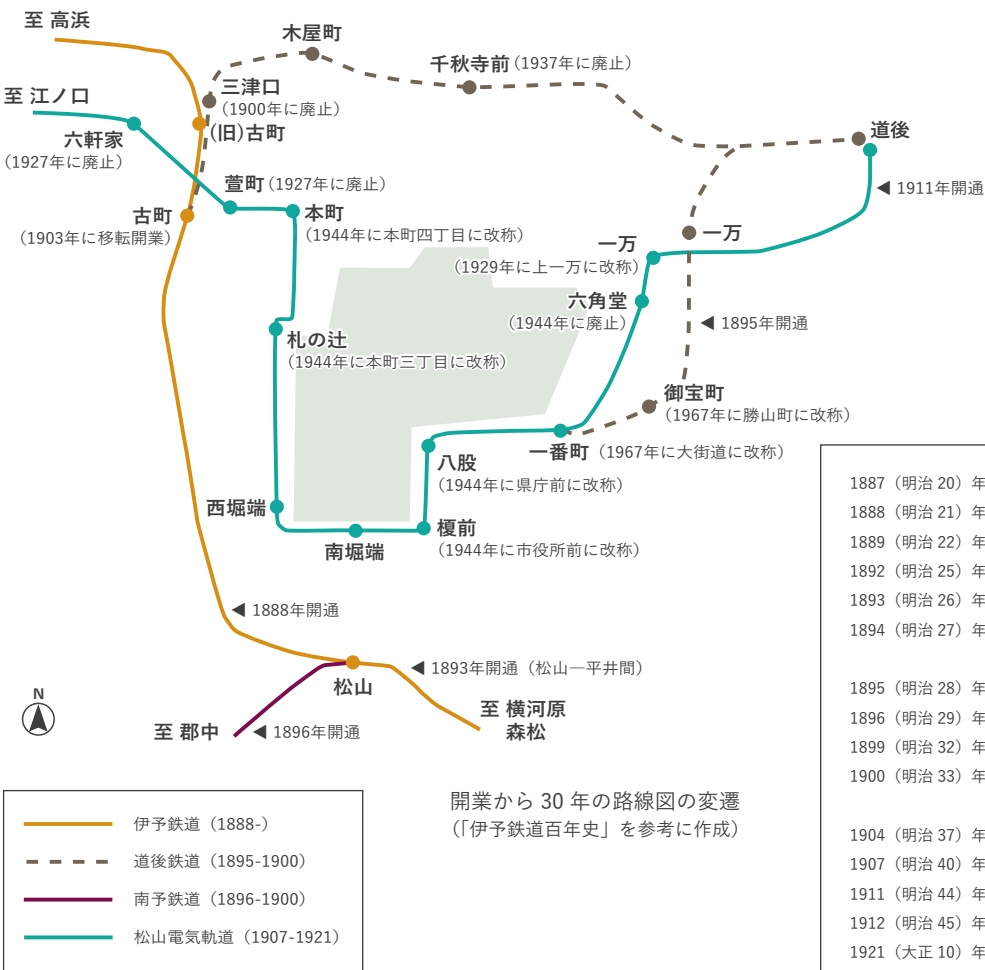


1.2 駅まちと駅前通りの形成



開業当時の伊予鉄道松山市駅
（出典：松山北条温泉群の 100 年）

鉄道年表	
1887（明治 20）年	伊予鉄道会社を創立
1888（明治 21）年	松山－三津間開通
1889（明治 22）年	松山市制開始
1892（明治 25）年	三津－高浜間開通
1893（明治 26）年	松山－平井間開通、道後鉄道創立
1894（明治 27）年	松山歩兵第 22 連隊、三津口から出征する（日清戦争） 南予鉄道創立
1895（明治 28）年	道後鉄道 一番町－道後－三津口間開通
1896（明治 29）年	森松線開通、南予鉄道 松山－郡中間開通
1899（明治 32）年	平井－横河原間開通
1900（明治 33）年	松山－北条間に乗合馬車を創業する 道後・南予鉄道が伊予鉄道に吸収合併
1904（明治 37）年	歩兵第 22 連隊、高浜港から満州へ出征（のち補充出征 18 回）
1907（明治 40）年	松山電気軌道創立
1911（明治 44）年	松山電気軌道 住吉－道後間開通
1912（明治 45）年	松山電気軌道 江ノ口－住吉間開通
1921（大正 10）年	松山電気軌道が伊予鉄道に吸収合併

（1）松山市駅

1）伊予鉄道開業の経緯

伊予鉄道は、1887（明治 20）年に松山在住の地主であり実業家でもあった小林信近により、資本金 4 万円で設立された日本初の軽便鉄道会社であり、現存する民営鉄道としては南海電気鉄道に次いで 2 番目に古いとされる。創業者の小林は、官有林の払い下げを受けたヒノキ材を大阪方面に運搬するのに松山－三津間の輸送費が三津－大阪間の船賃に比べはるかに高いという矛盾から、交通機関の改善の必要性を感じていた。簡便な交通機関を検討する中で、ヨーロッパの小鉄道の存在を知り、1885（明治 18）年に鉄道局に願書を申請するが、「鉄道の知識もない田舎者が我が国にまだない軽

便鉄道を敷設するなど正気の沙汰ではない」と退けられたという。しかし、小林の熱心な説明により、翌年「松山鉄道会社」の名で許可を得て、社名を「伊予鉄道会社」とし、日本初の軽便鉄道が誕生した。

1888（明治 21）年、松山（現松山市駅）と三津を結ぶ区間が開通し、愛媛県内の鉄道事業が始まった。当時は軌間 762mm と超狭軌であり、2～6 人乗りの小さな客車が 6 両編成で運行していた。

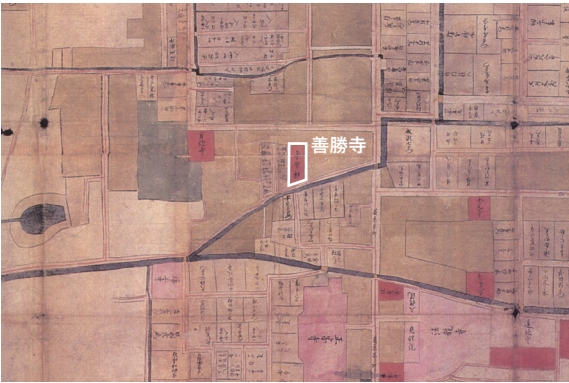
2）郊外との接続

1888（明治 21）年の松山－三津間開通以後、高浜や平井など郊外拠点との接続が進められた。1895（明治 28）年には新たに一番町－道後－三津口間を結ぶ道後鉄道が開業し、翌年には松山－郡中を結ぶ南予鉄道

が開業した。鉄道会社の増加とともに鉄道網の広がっていくこととなるが、狭い松山平野に三社もの鉄道会社が営業することは、経営的にも利用者側からみても不便であり、合併の機運が高まっていた。1900（明治 33）年、道後・南予鉄道が伊予鉄道に吸収合併され、松山市を中心とする鉄道は統一された。市内の鉄道は高浜・横河原・森松・郡中の郊外線と道後の市内線の五方向に発展し、総延長 43 km 余りになった。

3）公共施設建設と駅の立地

三津や郊外と接続された松山駅（現在の松山市駅）は外側に開設されている。この頃の外側には、既に愛媛県庁や松山市役所などが建設され、公的機関が集積し始めていた。松山駅はこうした場所に立地し、郊



松山城下町宝暦図（1759 年）



松山市地図（1897（明治 30）年）
（「松山市全図附道後湯之町」より抜粋）



松山市地図（1938（昭和 13）年）
（「松山市街図」より抜粋）

外とつながる拠点となることで、拠点駅のしての生活を強めていった。松山の近代的な中心市街地を形成したのは、近代交通インフラとしての鉄道駅の設置と近代的な行政機能の集積だったといえるだろう。

4）湊町とのつながりとまちの発展

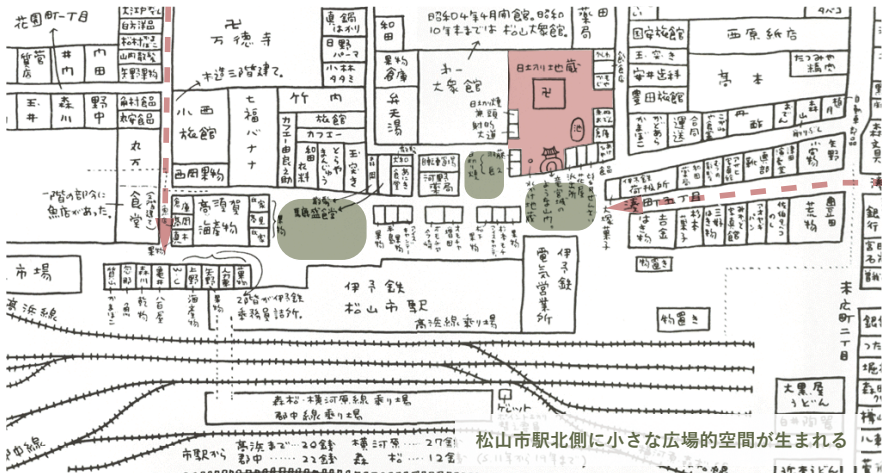
このように開設以降その拠点性を強めていった松山駅（現松山市駅）の周辺には、商店が多く立ち並ぶようになった。駅前には新たに創出された商業地は、付近の江戸時代に形成された湊町（現銀天街）などと接続し、一体的な商業地域となった。『わすれかけの街』では、その頃の店舗の立地状況が詳細に書かれている。この当時、今のような大きな駅前広場はなく、駅前に立地する平屋の店舗の隙間に小さな広場的空間が

形成されていたことがうかがわれる。このあたりで最も古い歴史を持つ善勝寺の前には、2 つの小さな広場があり、当時の子供はお寺の回りで遊び、またこの広場には夜におでんなどの屋台が出ていたという。

5）花園町通りの形成

松山駅（現松山市駅）の北側には、江戸時代の町屋や武家屋敷由来の町々が不揃いに広がっており、道は必ずしも南北に通ったようには形成されていなかった。しかし、松山駅の開業後、昭和初期頃にかけて、松山駅から堀之内までの駅前通りが形成されているのがわかる。花園町通りの形成である。子規の生家は、この通りに面して立地していたといわれている。

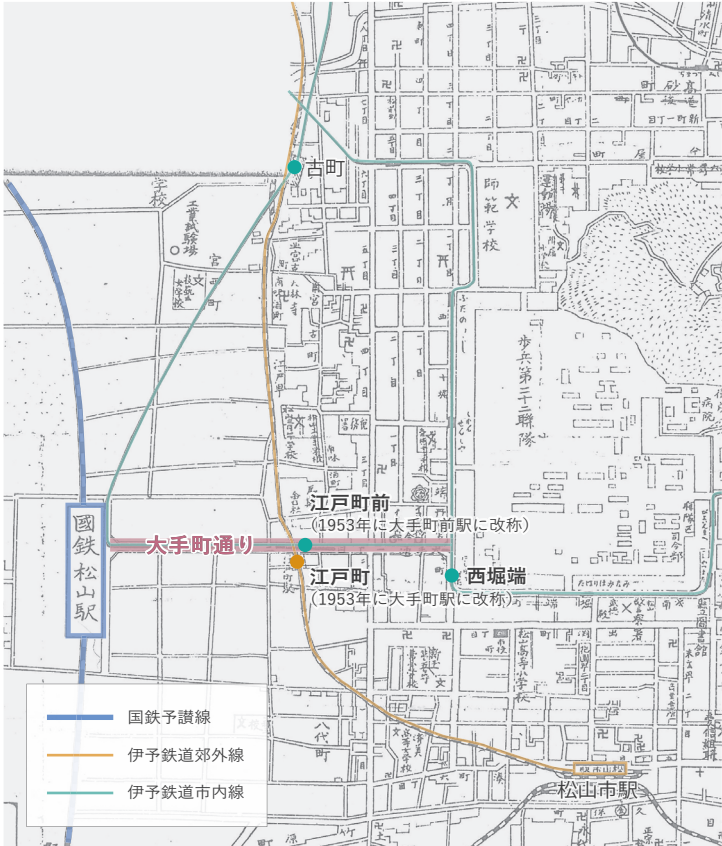
中心市街地の施設年表	
1869（明治 2）年	松山新藩庁（三之丸）を開庁
1870（明治 3）年	藩庁（三之丸）焼失、二之丸に移転
1872（明治 5）年	石鐵県庁（二之丸）焼失
1877（明治 10）年	愛媛県庁、大林寺に仮移転
1878（明治 11）年	愛媛県庁、一番町に新築落成 松山地方裁判所新築落成する （一番町・松山藩家老菅氏旧邸）
1889（明治 22）年	事務取扱所を湊町 4 丁目円光寺内に設置する
1891（明治 24）年	市公会堂を建設する（萱町 2 丁目） 市役所移転（出淵町 1 丁目）
1896（明治 29）年	銀行 3 社設立
1898（明治 31）年	銀行 2 社設立
1899（明治 32）年	伊予鉄道梅津寺臨時停車場を開場する （海水浴場開設）
1903（明治 36）年	伊予水力電気会社、営業開始（唐人町 2 丁目）
1904（明治 37）年	松山俘虜収容所を設置する（大林寺・勸善社・公会堂・城北練兵場・御幸村、山越の寺院などが収容地に指定される。閉鎖まで収容俘虜約 6000 人。 明治 39 年 2 月 16 日俘虜送還）
1909（明治 42）年	松山駅前（現在の市駅）に九層楼が完成する



松山市駅前住宅地図（大正後期～昭和前期）
（「わすれかけの街」より抜粋）

参考文献

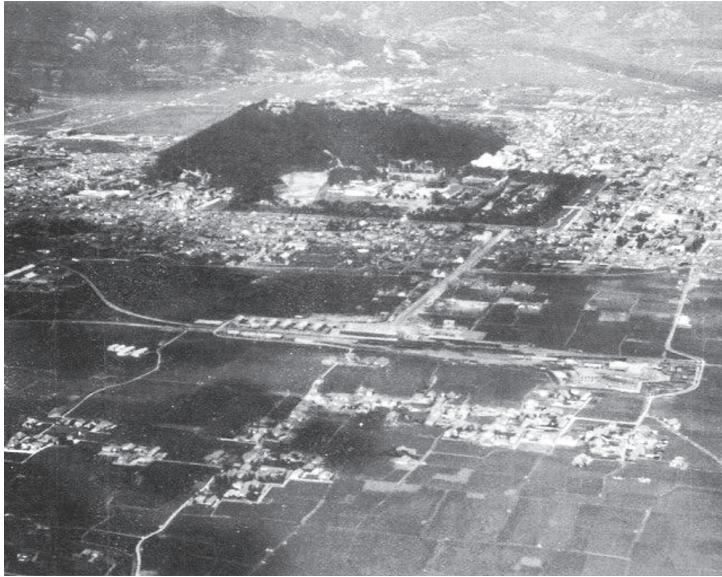
- 『わすれかけの街』(2002), 池田洋三, 愛媛新聞社
- 『伊予鉄道七十年の歩み』(1957), 伊予鉄道
- 『伊予鉄道百年史』(1987), 伊予鉄道
- 『坊ちゃん列車と伊予鉄道のあゆみ』(1977), 伊予鉄道
- 『目で見える松山・北条・温泉郡の 100 年』(2004), 郷土出版社



松山市地図（1938（昭和13）年）
（松山市街図より抜粋）



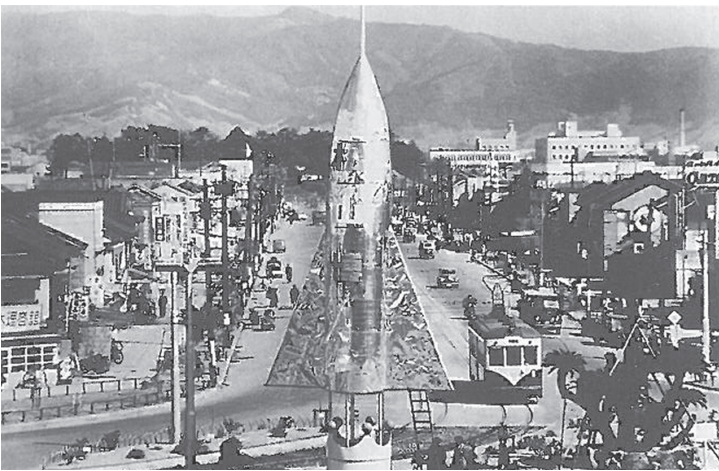
開業当時の国鉄松山駅
（出典：ふるさとの思い出写真集 明治大正昭和 松山）



西部上空から見た松山平野（昭和初期）
（出典：目で見える松山・北条・温泉郡の100年）

鉄道年表

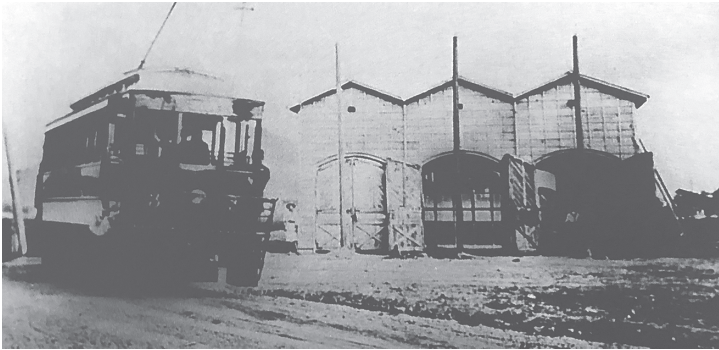
1892（明治25）年	鉄道敷設法公布
1906（明治39）年	鉄道国有法公布
1927（昭和2）年	国鉄松山駅開業（讃予線松山－伊予北条間開通） 伊予鉄道 高浜線「江戸町駅」開業 伊予鉄道 国鉄松山駅前－古町間開通 市道国鉄松山停車場線（大手町通り）の新設
1929（昭和4）年	伊予鉄道 国鉄松山駅前－古町－西堀端間開通
1930（昭和5）年	江戸町から大手町に町名変更 讃予線 松山－南郡中（伊予市）間開通
1931（昭和6）年	讃予線が予讃本線に改称
1934（昭和9）年	松山都市計画街路網の決定
1936（昭和11）年	伊予鉄道 市内線「江戸町前駅」開業（伊予鉄道 国鉄松山駅－西堀端間開通）
1945（昭和20）年	松山－宇和島間全通 空襲により駅舎焼失



大手町通り（1927（昭和2）年）
（出典：わすれかけの街）



札ノ辻の大丸百貨店
（出典：目で見える松山・北条・温泉郡の100年）



松山電気軌道の古町車庫
（出典：わすれかけの街）

（2）JR 松山駅

1）国鉄開業の背景

日本最初の軽便鉄道として 1888（明治21）年に伊予鉄道が開業した一方で国鉄松山駅が開業するのは伊予鉄道松山駅の開業の約 30 年後となり、日本国内においては沖縄を除いて最も遅い県庁所在地になった。1906（明治 39）年、鉄道国有法が公布され、主要民営鉄道の国有化と共に、政府による鉄道建設が進められた。また、1910（明治 43）年には軽便鉄道法が公布され、全国各地で軽便鉄道の建設ブームが巻き起こった。陸路の交通が遅れていた愛媛県南予地方では松山市ですでに開業していた伊予鉄道にならい、山間の産品を宇和島港から全国に送ることを目的として 1914（大正 3）年に宇和島鉄道を開業した。瀬戸内海に沿った鉄道建設が進んだが、城下町をもつ松山には中心部に主要駅を建設できるスペースは残っておらず、早々に開業した伊予鉄道の線路が市街地を取り囲むように

敷設されている状況だった。

1922（大正 11）年には改正鉄道敷設法が公布され、国鉄のローカル線建設が本格的に始まった。1927（昭和 2）年によりやく国鉄松山駅が開業した。翌年には宇和島鉄道の政府買収が閣議決定され、国鉄予讃本線の南予への延伸が具体化された。松山－宇和島間は終戦間際の 1945（昭和 20）年 6 月に開業し、愛媛県下の幹線となった。

2）国鉄松山駅の立地

南予地方の延伸と十分な建設用地の確保に適したのは、中心部の西のはずれに位置する南江戸集落近辺だった。松山駅設置により、朝美村と松山市を結ぶ 5 つの道路が閉鎖されるため農作業や交通に不便と、停車場内に通路をつけるか地下道を建設するように陳情したが、工費不足のため不可能であると拒否された。このほか、市内から停車場に通じる新設道路の位置についても、市議会及び県理事者も含めて争われた。国鉄敷設以前の朝美村の田は反当り 800 円前

後であったものが、駐車場の位置が決定するとたちまち 10 倍に高騰し、昨日まで土工の出稼ぎをしていた零細農家には、突然黄金の泉がわいたようなものであったといわれる。

3）国鉄駅前通りの形成

1927（昭和 2）年、国鉄松山駅の建設地が南江戸に決定したことを受け、同駅から東の堀端へ向かって幅員 18m の国鉄駅前通りが整備された。この頃の国鉄松山駅周辺はほとんどが耕地や空地であり、道路も南江戸からトロッコで運んだ土やバラストを入れた簡易的なものであった。1930（昭和 5）年の町名変更により大手町と名付けられ、現在の大手町通りとなった。1934（昭和 9）年、都市計画街路網の決定を受け、松山市で承認された都市計画街路の中で最大幅員である 22m で計画され、松山で初めての歩道がつけられた。1942（昭和 17 年）年には愛媛合同新聞社の本社屋が立地し、ビジネス街の様相を帯びていく。

4）市内電車の開通

国鉄松山駅の開業に合わせ、伊予鉄道の市内電車（国鉄松山駅前－古町間）が開通した。1929（昭和 4）年には国鉄松山駅前－古町－西堀端の市内線が開通したが、松山駅前と西堀端を直接結ぶ線路は、途中で高浜線との平面交差が生じる事から、認可が遅れ、1936（昭和 11）年に開通した。かつては農地が広がっていた朝美、南江戸一帯は国鉄開通からわずか 10 年あまりで道路網や交通網整備の流れを受け、空間の様相が大きく変化した。また、この変化とともに大手町通りを主軸とした城下町とのつながりはより強まっていくことになる。

参考文献

- ・『わすれかけの街』（2002）、池田洋三、愛媛新聞社
- ・『目で見える松山・北条・温泉郡の100年』（2004）、郷土出版社
- ・『松山の老舗』（1994）、松山百店会
- ・『ふるさとの思い出 写真集 明治大正昭和 松山』（1981）、景浦勉・山内一郎、国書刊行会

（3）古町駅

1）駅の立地

古町駅周辺は古くは、古町 30 か町と呼ばれ、武士が日用品をそろえる商店の集まりとして栄えた。藩政期において古町東方に位置する札ノ辻は松山藩の高札場として街道の起点となり、伊予の交通要衝として機能していた。幕末の頃には古町 30 か町がすべて萱町の町名に統合された。1888（明治 21）年に松山－三津間の途中駅として古町駅の前身となる三津口駅が開業した。1895（明治 28）年には道後鉄道三津口駅が開業するが、1900（明治 33）年に道後鉄道の伊予鉄道との合併に伴って廃止され、(旧)古町駅として開業した。1903（明治 36）年に現在の位置に移転した。

2）鉄道の開通と古町の盛衰

古町周辺の盛衰は鉄道の開通が大きな背景となっている。古町駅東に南北に延びる萱町は明治期から大正期にかけて 12 軒ほ

どのタンス屋があった。松山－三津間の鉄道が開通したことによって三津浜や島嶼部からの往来が容易になり、萱町の商店街に嫁入り道具として遠方からタンスを買い付けに来る客が多く、明治期から大正期にかけて萱町はタンスの町として栄えた。

一方で、明治期に松山駅（現 松山市駅）を始点として森松線や横河原線などの郊外線が開通したことにより、松山は東南地域に拡がり、商業の中心地は次第に古町から湊町（外側地区）へ移っていくこととなる。また、県庁など官公庁も外側地区に立地したことにより、古町駅周辺の衰退に拍車をかけた。城下町の中心地として発展した古町の復活に向け、1917（大正 6）年ごろ、古町駅近くの札ノ辻に大丸百貨店を開業したが、湊町・大街道の発展に歯止めをかけることはできず、10 年後の 1929（昭和 4）年ごろに閉業し、廃屋のまま戦災で焼失した。