

## 第九章 交通運輸（通信運輸）

### 一 道路交通運輸の概況

国道三三号線が町の中心部を南北に縦貫し、愛媛・高知を結ぶ重要な交通路となり、昭和四二年八月全線が改修舗装された。また、この国道を起点として、主要地方道久万内子線が落合より真弓峠内子に至り、大洲、八幡浜、佐多岬を経る九州・四国連絡道の役割を果たしている。このほか主要地方道西条久万線が西条を起点として面河美川を経て、久万中学校付近で国道に接続している。（途中一部未改修区間あり）



新国道にできた歩道橋（昭和43年8月）

一般県道は、落合久万線・美川松山線・美川川内線・久万上尾峠線・父二峰中山線等開設されているが、各路線とも途中未改修で国道を経て利用されている。

町道は、幅員三・六米以上で他町村に通じる路線が落合より池の成を経て小田深山大野が原に至る大野が原線、直瀬市の谷より仙野に至る仙野線などである。

交通運輸についてくわしくは後述するが、旅客については、国道

をJR自動車松山久万間を一日二六往復している。このほか伊予鉄自動車松山久万間を七往復、久万駅を中心に町内及び郡内の隅々まで運行している。タクシーは町内に業者があり、これも広く利用されている。物資の輸送は、主として家用貨物自動車で行っているが、町内には日通・久万運送・予土運送・直瀬運送等の業者がいる。

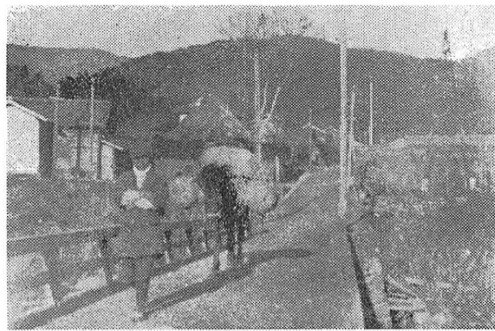
通信事業は、久万町内に一つの電報電話局と四つの郵便局がある。

### 二 道路の変遷

道路の沿革については、町村制実施までの資料がなく、その詳細を知ることには困難であるが、古老の話や寺の記録等から推察してみると、現在何々路線等と呼んでいる道は、古くは間道・往還と呼ばれ、これを総称して里道といった。すなわち、里道は人畜の往来のみを必要とする道であって、距離を短縮するためのも



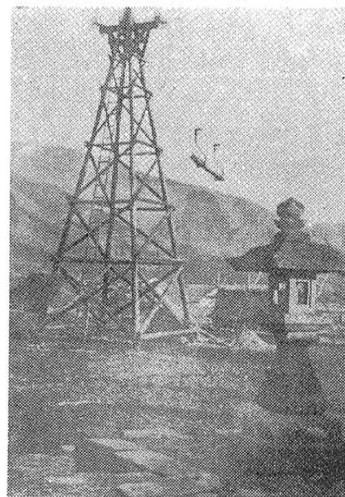
久万町内を行く馬車と駄馬（昭和元年）



馬による運搬作業

のであった。最初一人通り二人通り、いつの間にか道形となってふみかためられ、更に多少の人工が加えられて里道となったものである。

こうした道は別として、当地方で最も古くから利用された道は、まづ



さく道（昭和2年ごろ）

伊予から土佐に通ずるいわゆる土佐街道と落合より真弓峠を経て大洲に至る大洲街道である。土佐街道は、松山より坂本村三坂峠久万に至り野



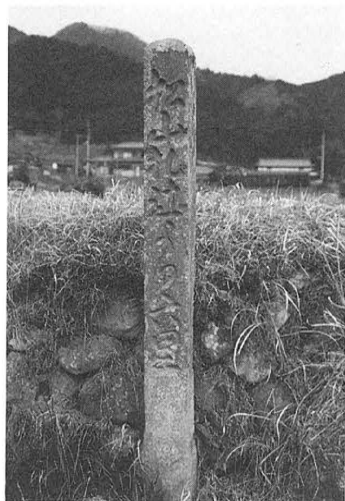
三坂旧道

尻より菅生中野村越ノ峠より美川の有枝程野七鳥高山箕川等を経て猿楽を越え、土佐川口に至る土佐への最短路線である。一方、大洲街道は露峠落合尾首を起点として合戦供養の木、橋詰より父の川に入り小田町・突合・大瀬・内子・五十崎・十夜が橋等を経て大洲城下に至る街道であった。

土佐街道は、松山札の辻を起点として土佐に至る街道であつ

たが、起点より一里毎に里石を立てていた。これを一里塚と呼び、久万町入野には七里塚が現存している。八里塚は越ノ峠よりハジカミへ一五〇坪ほど上った所に現存している。こうして、伊予の国土佐の国を結ぶ重要交通路として数知れぬ人たちの足跡を残したが、明治一四年松垣伸が上浮穴郡郡長として赴任すると、直ちに、四国新道開さくの急務を説き、明治一七年愛媛・高知両県知事の間、四国新道開さくの議のあることを聞き、以来、寝食を忘れてこの大事業の成立につくし、ついに明治二五年八月完工した。

経費は、当時の金額にして二五万六八五〇円、地元民寄付人夫二万八一〇〇人、夫役負担一万三七〇〇人、総延長二四一七町、一里につき五九三九円三銭の工費であった。参考までに当時の成人男子一日の労賃は一五銭であった。このように先祖の残した偉業は県道となり、やがて国道に昇格し、地方産業開発に、文化向上に大きな役割を果たしたのである。



東明神野地にある六里塚

昭和三二年大改修が始まり、四二年八月完工まで一〇年有余の歳月と一三六億七〇〇〇万円の巨費を投入し、その間五人の犠牲者を出すなどのこともあったが、松山・高知を結ぶ幅員平均六く六・五呎、総延長一一



久万町入野にある七里塚

九キロの全線が舗装道路と変わったのである。

県道、町道の現況については別表のとおりであるが、県道については、当初より県道として改修したものは



越ノ峠より美川に通ず旧道山腹にあった八里塚

少なく、初めは町村道として改修し、のち県道に編入されたものがほとんどである。ここに県道改修にまつわる逸話を、一、二述べてみる。

さきののべた落合を起点として内子に至る久万内子線も、当初は父二峰村道として改修されたが、この道の起源は古く藩政時代の太洲城下に至る街道であって、今なおところどころに昔の跡形を残している。街道としての起点は、落合尾首で城の台下より合戦<sup>かっせん</sup>・供養の木を経て、橋詰より父野川・真弓峠・小田・内子・五十崎・太洲に至る路線である。この線の、路線決定について二名川ぞいに旧街道を改修する説と、現在の

ように二名川に二つの橋を架設して距離を短縮し、路線の線形を直線にする説の二論に分かれ、激論がたたかわされたが、時の父二峰村議亀岡重太郎が現路線の将来性と優位性を力説し、現在のよう<sup>に</sup>に改修した。このことを記念して現在の二つの橋は、当時の道路設計者平尾技師の名前と亀岡の亀をとり、平尾橋、亀橋と命名されている。

また、現在の国道三三三号線に、むかしの面影をみることはできないが、この道も松山久万間、久万町下野尻から落合に至るまでは、なかなかの難所であった。しかし、山之内仰西や先人の努力により改修が加えられ現在に至っている。

久万町内主要道路現況一覽(キロ)

一般国道	三三三号線	一〇・五
主要地方道	三坂峠・美川村境	九・五
	西条・久万線	八
	久万・内子線	一二・五
一般県道	落合・久万線	六・五
	美川・松山線	七
	美川・川内線	四
	父二峰・中山線	八
	上尾峠・久万線	
一級町道(幅員三米以上)	路線名	延長(メートル)
	山神線	一三五
	宮ノ前線	四八〇

栄谷線	四二〇
北条線	一二五
宇和上線	九二三
法然寺線	二一八
大井手線	一六九
病院線	二七四
公園線	三二〇
火葬場線	一五〇
緑が丘線	一四〇
萩の峠線	二二五
市場線	六六
農祖線	一八九
宮之前明神線	五五〇
宮之前槇谷線	一、七六四
中通尻高線	三一〇
大坊線	三五五
槻仰西線	一、二八〇
池の越線	一、一〇八
岩川線	一、一四二
長野線	一、三五〇
オーガリト線	八〇三
千本線	一、二一六
嵯峨山線	二三七
西峰線	七七二
川瀬井内線	九七七
仲組線	一、二五〇

第九章 交通運輸（通信運輸）

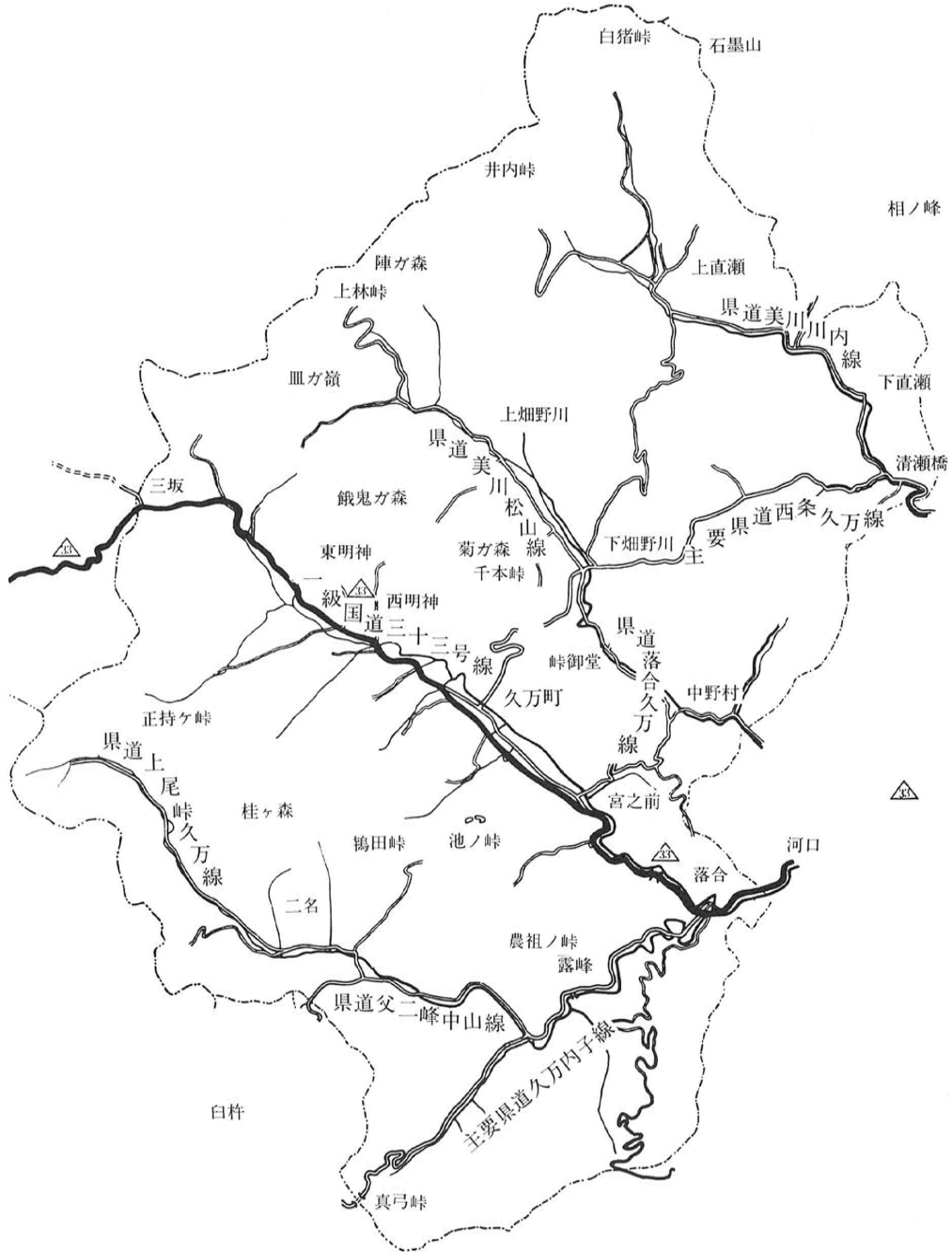
柚野線	一、五〇〇
上厚線	九一五
東条線	九一〇
長谷線	三八
蔦立線	一九三
父二峰小中線	二八二
父二峰中学線	九八
若宮二号線	六八
足谷線	二六一
久万郷線	五四
大野が原線	一〇、七七八
槇木の川線	一、七五〇
切石線	二四六
唐子線	四〇八
久万町自動車台数	
大型自動車	二三台
普通自動車	二六六台
軽自動車	一〇一台
二輪車	八四二台

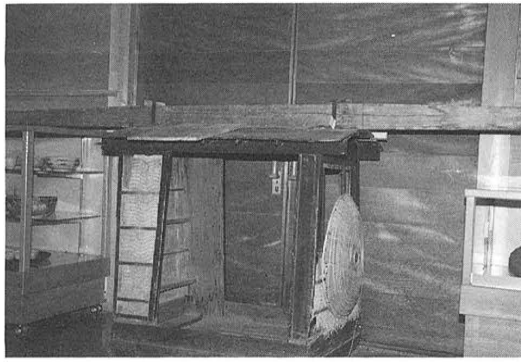
三 交通・運輸事業のうつりかわり

藩政時代は、人はすべて徒歩又は馬により行われ、一部かごも利用された。物資は、人・馬により輸送され道路の進展につれて、馬車による輸送が盛んに行われた。変わった方法では、木材を馬車で小田町突合まで運び、突合より長浜まで肱川をいかだに組んで流す方法があった。こ

久万町内国道県道現況図

昭和43年 8月1日現在





藩政時代に使われていたかご

朝は、星をいただいで提燈片手に馬背に荷をつんで三坂峠を越え、あるいはサレガ峠（二名と広田村境）を越え、松山城下、郡中等へと、すべての物資を輪送し、帰りは、上荷をつんで日暮れて三坂峠にかかり、家路に着くころはまったくの真夜中であつた。その時代の先祖の労苦をしのぶとき、文明のありがたさをつくづく感じるものである。久万地方にうたいがれた馬子

の方法は、ずいぶん長くつづき昭和初期までみられた。馬による物資輸送は、当地方において最大最良の方法であつたようである。これら牛馬を使用する人々は駄賃持ちと呼ばれていた。当時は、道路の幅員が極めて狭いので荷物を満載した馬と馬とのゆきちがいは非常に困難を極めたものである。そこで、各馬の首に合図の鈴を付けて往来し、鈴の音をきけば手前の広い場所待って離合するようにしたものである。馬の首の鈴の音は、土佐街道の谷間に高くあるいは低くこだまして情緒豊に歌う馬子唄の余韻は更にゆかしくのどかな風情であつた。

馬よ歩けよ くつ買うてはかそ 二足五文の 安ぐつを

こうして、何百年も愛され利用された峠越えの街道も、現在ではほとんど通る人もなく草木が茂り、むかしの面影は次第になくなっていく。

唄にも

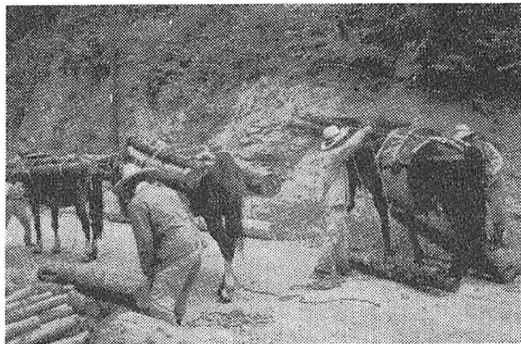
三坂越すりや 雪降りかかる

帰りや妻子が 泣きかかる

真夜中ごろに家に帰り、馬のかいばを終えて履物のわらじと、馬のくつを二・三足作り、床につくのが午前二時、三時であつたという。

明治三二ごろ久万三坂間を客馬車が走るようになった。大正の始めに、数台の自転車が町内を走るようになり、道路の整備と平行して客馬車の運行も区間が延長され大正一二年ころまでつづいた。このころ、人力車も町内にみられた。

自動車購入第一号は大正九年の曙町松田茂衛門に始まり、逐次台数も増えていった。



駄載による木材運搬

この自動車の見物人で門前市をなしたときが、決して単なる笑い話ではない。大正九年、久万索道株式会社が創立され、久万・森松間の貨物輸送が開始された。創立当時の資本金は一〇万円で県補助事業として完工運転された。久万・森松間の運賃は、木材でみると一才当たり七厘であつた。その後しだいに自動車輸送に変わり、当時の積載量二斗程度のものが次第に大型化し、物資の輸送はすべ

て自動車となり索道事業も閉鎖された。終戦後は、自動車工業が発達し、貨物自動車も積載量七、八トンのものができ、鉄道のない本郡の物資輸送はすべて自動車となった。新装なった国道三三号線を通過する自動車は一日平均一三〇〇台（昭四二・四調）を数え、大正一四年一台の自動車は四〇年後の今日では大型二三、普通二六六、軽四一〇一、二輪八四二、計一二三二台（昭和四〇年三月末現在）となり牛馬運送や荷馬車は全く姿を消した。ただし、奥地の木炭あるいは木材搬出には若干の牛馬が使用されている。

一方、旅客輸送機関は、客馬車の時代が極めて短く、大正一一年には、中央自動車株式会社が久万・松山間に定期便を開始している。この乗合自動車はバスとちがって、現在のタクシーを利用したもので定員は六名であった。次いで、愛媛自動車株式会社・伊予鉄道電気株式会社等の社営乗合自動車が乱立して、互いに料金を安くするサービス合戦を演じるなど、盛況であった。

大正末期から昭和初期にかけて、本県全体の交通機関も急速な発展を遂げ、昭和四年に至っては前記各自動車会社は合併されて三共自動車株式会社となり、昭和一九年一月、三共自動車株式会社は伊予鉄に吸収合併された。

昭和四年ごろには三共自動車が、ほとんど郡内一円に路線区間を延長した。昭和九年、国鉄自動車が、松山・久万・落出を経由する予土連絡バスの運行を開始した。前記三共自動車も伊予鉄に運行路線を引き継ぎ終戦を境に旅客自動車も大型化し、定員五〇名以上の大型バスが町内すみずみまで一日何往復か運行されるようになった。むかし、往復二日も

費やして徒歩で松山に出た時代を思えば、交通の発展には、目をみはるものがある。

#### 1 国道三七九号、三八〇号改良促進期成同盟会

一般国道三八〇号、八幡浜市を起点として大洲市、内子町、小田町を経由して、久万町大字露峰で国道三三号線に合流する幹線道路である。

当路線は、昭和四六年六月、松山、砥部内子線道路促進期成同盟会（内子町、小田町、広田村、松山市）また久万内子線道路促進期成同盟会（内子町、小田町、久万町）として発足し、両同盟会とも強力に推進を進めてきた。

昭和四九年一月一二日、双方の県道が国道昇格となり松山砥部内子線は、一般国道三七九号線、また久万内子線は、一般国道三八〇号線と名付けられ、建設省より所管土木事務所に移管され、同年より国道としての改良工事が始まった。

この国道昇格と同時に、二つの同盟会が結集して国道三七九号、三八〇号改良促進期成同盟会を発足し関係町村は沿線の、内子町、小田町、久万町、砥部町の四か町村とし会長に小田町長、林興一郎がなる。

当路線も、国道昇格と同時に昭和四九年度より、一般国道三八〇号線露峰工区を設定して着工に乗り出した。昭和四九年度と昭和六三年度の一五年間で延長四六二呎の改良、改修工事を行った。最初は橋詰地区の整備に入り、農村総合整備モデル事業による補助整備、これに合わせ国道また河川改修を同時施工し、橋詰地区の基盤を総括整備した。また落合より、橋詰まで七か所の橋梁整備をして、路線の線形修正また、距離の短縮が大きく出来た。前回にのべているように、故亀岡重太郎氏の功



績の跡は後世へ伝えられることだろう。また父野川工区については、昭和五六年度着工し昭和六二年度完了延長二〇〇㍎で、内真弓トンネル延長七一〇㍎、道路整備については、旧道を形取り線形修正とし真弓トンネルについては、久万町と小田町境の真弓峠を越える在来道路は幅員が狭くカーブの連続、冬季には積雪、凍結により交通が阻まれるなど難所となっていたが、このトンネルが完成して距離が二、五キロ短縮されると同時に、冬季の難関解消と共に、年間を通して円滑で快適な道行が確保され地域産業経済文化の振興に大きく寄与した。

終り父野川工区延長二〇八㍎についても平成元年度より着工したので数年後には、落合より小田町境真弓トンネルまでの全面改修となり、一般国道三八〇号線も久万町側は完成する。

今後国道三七九号、三八〇号線改良促進期成同盟会も、内子町より小田町の未改修部分を一日も早く着工し、全線の改修を望み、上部機関への請願、陳情を続けて行く所存である。

## 2 国道三三号線整備促進期成同盟会

昭和四二年八月、現在の国道が完成し県都松山市と高知市を結ぶ最短幹線道路として、産業発展の死命を制する重要な役割を果たし住民の生活文化の向上に大きく貢献して来た。しかし、今日経済社会の変化に伴い激増する自動車交通、車輛の大型化によるモーターリゼーションの波は、交通混雑、交通事故の増大をまねき交通規制の強化等は、高速時代を迎えた今日の道路として機能を充分発揮することが出来ない現状であり、早急な整備促進が望まれている。

特にこの三三号線は、標高七二〇㍎の三坂峠を越えており山間部にあ

たるため勾配がきつくカーブも多く、しかも峠附近では、冬になると積雪凍結がひどく四季には濃霧が発生し三三号線最大の隘路となっていた。県境附近は、災害に弱く雨量二五〇ミリを超すと、全面通行止めとなるなど災害に非常に弱い国道である。

このため、昭和六一年二月一六日、松山高知を結ぶ幹線国道三三号線の早期改良をと、愛媛、高知両県の沿線一五市町村で設立し「国道三三号線整備促進期成同盟会」（会長、久万町長、河野 修）が、建設省四国地方建設局長、国会議員の諸氏を始め多数の来賓の御臨席を得て、盛大に総決起大会が開催され、その後改良促進を図るため活発な運動を展開している。

昭和六二年度予算に、三坂トンネルの計画可能性をさぐる初の調査費が計上され、平成元年度には、地質調査にまで取りくむ事態となり、地元では「悲願達成に向け大きな前進」として喜んでいる。

## 3 上尾峠久万線改良促進期成同盟会

当路線は、昭和四七年一月六日に県道上尾峠久万線改良促進協議会として発足以来、一〇余年間国会、県議会、道路管理者その他、関係機関に対して請願陳情をして来た。

おかげで県当局の御理解等を得て待避所、局部改良等順次改良工事も進んでいる。上尾峠久万線は、久万町と広田村地域の総合開発及び交通体系の確立を図るため全線の早期開通並びに、改良促進する事を目的として、昭和六〇年一月二五日、上尾峠久万線改良促進期成同盟会の設立、その後両町村はもとより沿線住民が多年の悲願としている。郡境であるサレガ峠を中心とした約三キロの未開通部分も、昭和六三年度には測量



に入り、平成元年度より実施に向けての方向づけが出来た。これが開通する事により地域産業の振興はもとより、両町村の交流も深まり地域活性化が進むものと期待し今後の運動展開を進める。

県道上尾峠く久万線工事経過等報告

一、促進協議会及び陳情

S・四七・一・六	広田公民館、促進協議会発足
四七・一・一九	現地踏査、県陳情、総会（松山）
四八・一〇・九	現地踏査、総会（久万）
五三・一一・一五	県陳情、総会（松山）
五六・二・一〇	" "
五七・一二・八	" "

二、事業経過

五八年度	改良、舗装	約一億三千万円 （久万、約八千三百万円）
五九年度	改良、舗装	約七千八百万円 （伊予、約四千万円）
		計 約二億一百万円

四 郵便通信事業の歴史と現状

1 久万郵便局

久万町における郵便制度は、明治七年一月、久万町本町に、郵便取扱所が開設されたのが始まりである。

集配作業は、明治初期のわらじばき、徒歩の時代から大正末期には自

転車による作業となり、昭和三六年から自動二輪となって順次機動化された。取扱業務も、経済の発展と文化の向上と相まって拡大され、近年には、機械化、オンライン化によって全国ネットワークによる、スピーディなサービスの提供ができるようになった。

取扱業務の沿革

明治一三・一〇	為替事務、取扱開始
一四・七	貯金 "
二五・一	電信 "
二五・六	郵便小包 "
大正五・一〇	簡易保険 "
九・七	電話交換 "
一五・七	郵便年金 "
昭和五六・四	貯金オンライン "
新舎新築	
大正一三・一一	久万町本町
昭和四〇・八	久万町本町
六二・一一	久万町曙町
統廃合	
昭和九・一〇	父二峰局開設により、父二峰地区集配業務分割。
一一・九	畑野川局開設により、畑野川地区集配業務分割。
二七・二	久万電報電話局開設により、電信電話業務分離。
六三・六	父二峰局、畑野川局区内の、集配、集金業務が久万局へ

統合。

久万郵便局歴代局長

初代 佐伯 一郎

職員数

S・二七 一六名

二代 佐伯 祐三郎  
 三代 松垣 伸  
 四代 佐伯 祐三郎  
 五代 佐伯 恒夫  
 六代 佐伯 誠一  
 七代 中山 正義  
 八代 松尾 良昭

簡易郵便局

東明神簡易郵便

設置 S・四三・二・一

廃局 五〇・一二・三一

西明神

設置 S・二四・一二・二六

受託者変更 四七・四・一

野尻

設置 S・四〇・七・一

久万二名

設置 S・四〇・一二・二六

下直瀬

設置 S・四一・三・一

上畑野川

設置 S・四一・三・一

廃局 S・五九・一〇・一

四三 一七名  
 五七 一六名  
 六〇 一四名  
 六一 一三名  
 六三 二二名



本町に開局されていた久万郵便局

2 直瀬郵便局

昭和七年一月、川瀬郵便取扱所として、現在地に開所された。取扱業務は、郵便と為替貯金業務であった。

昭和一〇年四月、川瀬郵便局となり初代局長に高岡宇作が就任した。業務も保険年金事務が追加され、昭和十二年八月、電話開設通話事務電報事務が開始された。昭和十四年四月一日直瀬郵便局と改名した。

昭和一九年一月、電話交換事務が開始されたが、昭和五十一年、電気通信の合理化のため廃止となる。

現在局員は局長以下二名である。尚、郵便物の集配作業は、久万郵便局で行われている。

直瀬郵便局歴代局長

初代、高岡 宇作 二代、高岡 己年男

3 畑野川郵便局

昭和十二年九月一日、畑野川郵便取扱所として開所された取扱業務は、郵便、為替、貯金の内務事務のみであった。開所当時の初代所長は、岡本淳であった。昭和十三年二月一日、二代所長として八塚義範が任命



直瀬郵便局



畑野川郵便局

された。

昭和一四年四月一日、保険年金事務及び郵便集配業務が追加され、内務外務とすべての業務を行うこととなった。同時に局名も川瀬郵便局と局名が改称され初代の局長として八塚義範が引続き任命された。

昭和一六年一月二六日、電話事務が追加される。同年、久万川瀬間に市外回線が架設され同年三月一六日より電信事務も追加され電報配達業務が二四時間行われることになった。

昭和二年一〇月一日、磁石式一〇回線で電話交換業務が開始され二年一月一六日に磁石式三〇線の大型交換機が導入された。昭和三五年六月一九日、久万電報電話局に、電話交換業務が併合され廃止された。

昭和四四年三月二三日、夜間電報配達業務が上位集中となり、夜間の取扱いは廃止（久万電報電話局が取扱う事となった）。

昭和四四年七月一日、局名改称し、畑野川郵便局と改める。

昭和五七年二月二四日、電報配達業務廃止し電報簡易取扱局となる。

昭和六一年四月一日、電報簡易取扱事務、窓口通話取扱事務も廃止となる。

定員の動き

四四年	一一名
五二年	一〇名
五九年	九名
五九年	八名
六三年	三名

局種変更

六三年六月二〇日、集配特定郵便局より無集配特定郵便局となり、外務事務は、久万郵便局に併合された。

昭和三八年八月一二月、局長交替し、現在局長は八塚悦次

#### 4 父二峰郵便局

昭和九年一〇月、父二峰郵便取扱所として落合に開所、それ以前は前述のとおり久万郵便局で取り扱っていた。開設当時の取扱い事務は郵便物の集配、為替貯金の受け払い事務であった。

昭和一二年三月、父二峰郵便局と改称され、初代局長に田中鶴吉が就



父二峰郵便局

任、保険及び年金業務が開始され、

同一四年七月、電報の受付配達業務を開始、同二年三月、郵便集配事務が久万局より分割、同時に速達郵

便も取り扱われた。同二年三月磁石式一二回線の交換機による電話業務を始め、同三年四月、磁石式四三回線交換機にかえたが電報電話局の独立により発展的に廃止された。

昭和四〇年一月、地区民の要望により久万町大字二名に簡易郵便局を開設、郵便受付為替郵便振替の受け払い業務を扱い、利用者の便に供している。

昭和六三年六月二〇日、無集配特定郵便局となる。なお窓口業務は依然どおり取扱っている。

#### 父二峰郵便局歴代局長

初代	田中 鶴吉	四代	上野 盛雄
二代	田中 清春	五代	石岡 晃
三代	上野 左衛門	六代	佐伯 誠一

#### 5 NTT久万営業所

明治二五年、久万郵便局に電信事務が開始され、大正八年には電話通信事務も行われるようになった。同九年に初めて電話加入者三名を得て、交換手一名がそれに当たった。

経済の発展と文化の向上にともない、電報電話業務も増大の一途をたどっていった。ついに、昭和二七年二月一日、久万町郵便局より分離し、久万町火矢の元四五の四に木造平屋建て七九坪の新局が建てられ、久万電報電話局として発足した。

当時は、業務長、施設長が置かれ、職員二〇名、磁石式交換台市内二・市外三・加入者一二五・電信回線一で業務が開始された。



NTT久万営業所

同年一月には、機構改革があつて、局長制がとられるとともに、業務・施設が課となり、更に庶務課が増設されるにいたつた。

同三四年には、父二峰局、三五年には川瀬局市外通話回線が即時区間として集中合併、三七年には、直瀬局市外通話回線が即時区間となった。

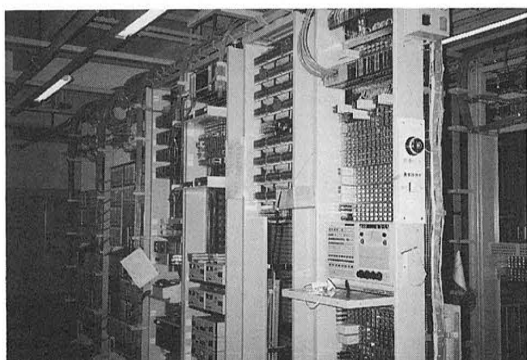
また、独立当時の電信回線久万―松山間の一回線から二八年には電話線も五回線となり、やがてダイヤル三・普通一の一四回線になった。電話加入者も三五年には、四〇〇台を突破し急速な増加をみた。これにともなつて、交換台も開局当時は磁石式で市内二席・市外三席であつたが、やがて市内も複式となった。市外も五〇型となり三八年には、五―N八〇磁石式複式六座席となった。なお四二年には、CXダイヤル発信装置も新設、松山市外局サービスインとともに、新装置に切り替えられた。

このように、当局は、上浮穴郡の電信電話を中心としてめざましい発展を遂げてきた。そこで、四一年には久万町カチャンキ一九〇の一に敷地三三七・三二八平方メートルを買収し、四三年四月に新局舎の建設に着工、四四年三月の竣工に向けて工事が進められた。

昭和四三年末久万町電話加入者数（七〇五台）昭和四三年一月久万局新局舎が竣工（久万町カチャッキー九〇の二）同時に、自動化設備工事を実施し、昭和四四年三月サービスを開始した。また川瀬交換所を開設し、全国即時網に編入し、昭和四八年一月美川、面河交換局開始（自動化）東川交換所開設（自動化）した。

つづいて、昭和四九年一月柳谷交換局開設（自動化）五〇年二月小田交換局開設（自動化）五二年七月直瀬交換所開設に伴い久万管内自動化が完了した。

五三年一二月、父二峰地区地集一般化のため、父二峰交換所開設、五四年一〇月西谷地区地集一般化のため、西谷交換所開設し、所謂農村集団自動電話の一般化が着々と進んだ。



自動交換機

五五年六月夜間等電話番号案内（二〇四）、一〇〇番通話等が松山へ集約化し、五五年一月には、美川、日野浦、東川の地集が一般化し、五八年三月久万局に電子交換機（D二〇一TOS）が設備され、市外発信交換機として、サービスを開始し、現在に至っている。

六〇年四月、電々改革三法が成立し、日本電信電話公社から日本電信電話株式会社に移行し、

昭和六二年九月には、昭和二七年以来つづいていた交換業務を、松山電話局へ移行した。

六三年一月四国のトップを切って久万電報電話局を松山ブロックに集約し、昭和五二年当時八一名の社員が、所長以下七名（六四年三月退職予定者二名を含む）となった。（現在は五名）

六三年九月、加入数七九六五。