

第四編 交通・通信



改良された県道

第一章 駄馬の時代	二〇五		
一 峠道	二〇五		
二 消え行く峠道	二〇八		
三 執念の黒森街道	二一一		
第二章 土木政策	二二四		
一 村の道路行政	二二四		
二 生活路の舗装	二二〇		
第三章 県道の開通	二二二		
一 現国道三三三号	二二二		
二 現落合久万線	二二三		
三 現川内大味川線	二二五		
第四章 自動車交通時代	二二九		
一 乗合バスとタクシー	二二九		
二 マイカーの普及	二三二		
三 自重走行索道とモノレール	二三三		
第五章 郵便通信業務	二三五		
一 飛脚から郵便局へ	二三五		
二 郵便通送人と集配人	二三六		
		三 郵便料金その他	二三七
		四 郵便貯金等と年金取扱業務	二三八
		五 電報・電話業務	二三九
		六 歴代の郵便局長	二四二
		七 郵便局の新時代	二四四

## 第一章 駄馬の時代

### 一 峠 道

藩政時代における城下町松山、いうまでもなく、そこは松山一五万石の政治が行われ、経済文化の中心、伊予八藩随一の都会であった。

城下町の松山は、堀之内が中心地である。三之丸<sup>ひま</sup>乾<sup>かい</sup>の角にある「札の辻」は松山藩時代の交通の起点であり道路元標があった。

ここから、例えば土州の高知までが陸路二二五里一八町三八間であり、讃州高松へ陸路三七里一〇町一五間などと、細かく計られている。

札の辻から久万町まで、七里五町三五間、下畑野川まで八里八町、七鳥村へ一〇里八町四〇間、大味川村へ一〇里一六町五六間、柚野村まで一〇里二五町一間などと記されている。

当時の村内（柚野村、大味川村）では、柚野村庄屋から割石峠まで二里一五間、川之内庄屋まで二里三二町、大味川庄屋より柚野村庄屋まで一里一四町二〇間、直瀬村庄屋まで二里一一町二〇間、七鳥村庄屋まで二里二町三〇間、東川村庄屋まで二里八町三間、周桑郡明川村庄屋三里三二町などの記録がみられ、それぞれの街道の起点は庄屋であった。

こうした古文書により、当時村内（柚野村、大味川村）の交通は柚野村庄屋（本村）、大味川村庄屋（本組）を中心として、相名峠・割石峠・桜木峠・カバヶ峠・くるすの峠、面河川を下りて東川庄屋、高台越で土佐椿山、大野池川方面へ、それぞれ脚絆、草鞋がけ、縞の着物をはしよって人の往来があった。

若山（草原）銅山の発掘と製錬に伴い、松山までの輸送には、西明神村に銅輸送中継所が設けられ「直馬」をもって松山まで輸送うんぬんの文書が文久三年（一八六三）記されている。

これから考えると、このころから物資の交易が盛んになるにつれて「人力」の代わりに「駄馬」が使われ始めたのではあるまいか。

馬よ歩けよクツ買うてはかそ　クツは五文のワラグツを。

木地師が笠方梅ヶ市に入山した時期は、明らかではないが、木地製品の搬出は専ら割石峠を越えて川之内村問屋（地名）まで運んだ。（問屋はその名のとおり、物々の交易地であった。）

明治初年（一八六八ごろ）前後、黒森街道が開通、今でいえばハイウェイ、川之内から川上、横河原、そして城下町松山へ通ずる幹線街道となった。

明治二十五年（一八九二）八木胤愛、重見盛蔵が温泉郡南吉井村から入村、八木は農民相手に金貸をし、重見は酒の販売からやがて酒造業を始めた。

八木・重見の活躍はある意味で、柚川村に産業革命をもたらし、ただ食うだけの農民から、木材・農産物にいわゆる商品性を生ぜしめ、村内をはじめ、松山方面への交易が盛んになり、黒森峠越えは、人の往来、行商人（呉服・魚類）はもちろん、馬の背を利用して物資の輸送路として盛況を極めた。実に重要な経済路であり、ある意味での「シルクロード」であった。

例えば久万町は昔も今も行政路と経済路はほとんど三坂峠越えである。しかし当地は、柚野村・大味川村庄屋時代から柚川村時代あるいは面河村の初期に至る間、行政路と経済路は全く別のルートである。経済路は藩政庄屋時代は割石峠、明治初年から昭和時代県道（若山久万線）に至るまで黒森街道、柚川村役場が渋草に設置（明治二十二年・一八八九）されても同様である。

渋草から札ノ峠を経て相ノ峰、カバヶ峠から畑野川、或は本組からくるすの峠、竹谷、畑野川、それぞれ久万町へ通ずる行政路であり、上浮穴郡役所（明治十三年（一八八〇）が設置され、大正十五年には（一九二六）廃止）、久万警察署、また、教育は郡視学（上浮穴郡役所内）、郵便は久万郵便局などができた。つまりこの街道は行政路であった。

柚野村（現前組）は地理的に桜木峠から直瀬村（現上直瀬）と、物資、人の交流盛んにして、笠方木地師の一部は直瀬村を経て入山、そしてまた、天正元年（一五七三）直瀬村に建立された禪宗浄福寺は、柚野村はもちろんのこと、大味川村をも檀家にもち、宗教的な往来もひんばんであった。

明治三十五年（一九〇二）川瀬村上直瀬尋常小学校に高等小学校が併置されるや、村立石墨尋常小学校の卒業生は、高等小学校へ、この峠を通過して通学。現在の直瀬中学校へももちろん同様である。

人は歩くもの、軽い荷物は自分の背中で運ぶもの、例えば土佐送りの三極は、一丸三貫一〇〇匁、人の背中で高台越、それぞれの峠越えの行人、呉服屋は大きな風呂敷で、これも自分の背中に、にぼし売り、小間物（化粧品）屋は天秤棒で、駄馬の荷物は商品性のある重い物産（木材、酒類―主として四斗樽）に限られていた。伊予鉄道会社の汽車線路の枕木（スリッパ）は、面河川を県道御三戸まで川を流した。大正初年までのことである。

## 二 消え行く峠道

面河の本流は、御三戸で久万川と合流して、南へ流れ、やがて仁淀川となり、太平洋へ注ぐ。本来ならば、この川の流れに沿って、行政も経済も北から南へというのが、いわゆる流域圏、地理的条件かも知れぬ。しかし久万山は古くから、行政も経済も「北指向」、道後平野が中心であった。そして現在もそうである。面河村も行政は久万町から松山、経済は道後平野であり、その数々の峠は行政路であり、経済路であった。

峠とは山道を登りつめ、上りから下りにかかる道をいう。峠を境にして、こちらと、向こうの人々の暮らしのたてかたや、氣質がどう違うか、そして人々が峠道を行き来することで、どんなつながりができているか、峠を越えれば、向こうの世界に行けるのだ。

標高約一〇五〇メートルの旧街道黒森峠、それは明治から大正時代の人々にとって、忘れ得ぬ峠であった。裾之川辺り、いわゆる八町坂の登り口に茶屋があり、番茶一服、二、三銭の駄菓子で渴をいやしやがて黒森峠、久米村の山がじゃましてお城は見えないが、広々とした道後平野、霞む瀬戸内海の島々、白い帯状の重信川の河原が大きく左に曲がって伊予灘へ、山家育ちの人々にとつては、胸のすくような、眺望であった。軍隊への入営もあるいはまた戦場への出征も、これが故山との別れの峠であり、よきにつけ、あしきにつけ、深く心の底に刻み込まれた。

昭和三十一年（一九五六）黒森線（県道川之内渡草）の開通と、国道三三号線の御三戸から関門の県道（面向線）の開通（昭和十三年・一九三八若山まで開通）、そして自動車も、人も貨物も運ぶ時代の変転と相まって、往年のシルクロード黒森街道は、道も崩壊、草ぼうぼう、明治から大正へ、五十有余年の栄華の歴史にピリオドを打った。

近江之國小椋郷から入山した木地師、あるいは平家の落人が梅ヶ市・妙へ。露口・妙見・藤左衛門の三兄弟が入山したと伝えられる、周桑へ通ずる相名峠、藩政庄屋時代の交通路であった割石峠、相共に往時の盛況をしのぶよすがさえない。

大味川本組から竹谷へ通ずるくるすの峠は大味川谷から久万町へ通ずる街道であり、弘法大師開山の四国八十八か所、海岸山岩屋寺参りの峠として旧暦三月二十一日は、年一回のお大師さんの日である。峠にたどりつくと、岩屋寺から鐘の音が春霞の中に響く、平和な時代であった。

昭和十二年（村長八幡文太郎）竹谷から本組まで、この村へ初めて電気の燈をともしたのも、この峠を越えたたった一本の電線である。

川ノ子から、あるいは若山から土佐へ通ずる高台越（約二二九〇メートル）は、伊予土佐の国境、伊予の三極は土佐の製紙（和紙）会社へ、土佐の甘藷は伊予へ、当時は池川町の医師が若山へ往診に来ることも、しばしばであった。

大味川六人衆の一人菅長助は、土佐椿山の弓の名人一之進の第三の管矢に倒されたがこの一之進も高台越で来たのである。

製茶の盛んな土佐へ、季節労働者として出かせぎに行ったのも高台越、土佐男と伊予女が結ばれて越したのもこの峠である。

この高台越も、マイカーの普及とともに人の往来はすべて、東川を経て瓜生野へ、やはりこの峠も世の移り変わりと共に、さびれ果てている。

その数々の峠、峠は人々の汗と涙がしみつき、心のふるさつである。峠は人を抜きにしては考えられない。人が通

らなくては、もはや峠とはいいにいいにくい。いくら見晴らしがよくても、生活路としての実用性が多少残っていなくて、峠としての価値は薄い。

大成若山線が大正九年村道として認定された。この道、いわゆる大成越、若山、相ノ木と大成は、人の交流盛んで、嫁入り、婿取りも、しばしばであり芸能のゆききも頻繁であった。今、往時の面影なく、その道さえも、さだかでない。

相ノ峰・本組から下直瀬に通ずるカバケ峠、渋草から相ノ峰・畑野川、久万へ通ずる札ノ峠、それぞれ荒れ果ててはいないけれども使命は、既に終わった感じである。

若山・峰から高台越に通ずるいわゆるガンサラ道は、若山方面から土佐へ行く重要路であったが、この道はもはや、道そのものの跡かたもない。

栃原、五味から東川、土佐へ越える道も、現在人の往来は皆無の状態である。

県道、林道の開通、村道の整備により、マイカーの乗り入れで、険しい峠道は、あっという間に忘れられた存在である。廃道同然の道・峠、しかしながら祖先の人々の生活を語る上に、これらの道・峠は歴史の中に消え去ったとはいえ、忘却の一語で消し去ることは、余りにも無情ではあるまいか。

こうした道、峠は生活の一面でもある。



### 三 執念の黒森街道

城下町松山へ年一回か二回、この峠を越して出て行くのが、当時の集落の人々にとって最大の楽しみであった。ショッピングにレジャーに、道後温泉の入湯に、活動写真（映画）見物にとまさしく命の洗濯せんたくであった。

しかしこの街道は物資輸送の重要な街道で、当時杣川経済界の雄であった重見丈太郎の、この街道に対する執念は筆舌に尽くしがたきものがあつた。

彼は父盛蔵の酒造業の家業を継ぎ、面河電気物産株式会社を設立（大正九年、一九二〇）、割石川の水力を利用して発電、製材業を起こし、村会議員、村長として、行政に、経済に、常に中枢の道を歩んだ。彼の念願は、杣川から松山へ、いわゆる黒森街道の改良整備に日夜心魂を傾けた。

大正九年（一九二〇）十一月、善通寺第十一師団機動演習第一種演習が、道後平野において実施されると演習参加の同師団第二旅団工兵隊第十一大隊黒沢工兵中尉の指揮する下士官二名、兵卒二九名、乗馬一頭、馬卒一名、駄馬一頭が同年十一月三日来村、土泥川奥橋の上流、ソーダタカ山村道黒森街道を、三日半日をもって、長さ約一〇〇間間、高さ約八間、幅約一間半を掘削、陸軍工兵隊を動員、ダイナマイトを使っての突貫工事は、当時の村民にとって、驚異の眼をもって見られた。

重見丈太郎は、愛媛県立西條中学校卒業後一年志願兵（中等学校卒業以上の学歴ある者、一年間の入隊で将校になる制度）として、松山歩兵第二十二連隊に入営、当時陸軍予備役歩兵中尉であつた関係で、陸軍と公私とも知己あり、第十一師団長から暗黙の了解を得たものと察せられる。

次の書翰は、普通寺連隊区司令部田崎大佐から、重見丈太郎にあてたもので当時の模様を、詳しく伝えたものであるから全文を掲載して参考に供したい。

拜啓

秋冷相催候処愈々御清適奉賀候扱兼テ師団ニ於テ補助計画中ノ貴村道路開鑿ノ件本日參謀長殿ヨリ小官迄御話有之候間左記ノ通御承知相成度御通知申上候

一 貴村道路ハ来ル十一月施行ノ当師団機動演習第一種演習間第二旅団ニ附セラレタル工兵隊ノ一部ヲシテ補助工事ヲ実施セシメラル、予定

一 人員ハ黒沢中尉以下約三十名ノ予定也

一 第一種機動演習ハ十一月五日ヨリ四日間ナルモ多分十一月三日四日ノ内ニ川上六面ヨリ貴村ニ到着シ實際ノ工事ハ四日半若クハ五日実施セラル、モ計リ難シ

一 右工事ノ補助ハ公然之ヲ行フヲ得サルモノニシテ全ク師団ノ厚意ニ依ルモノナルヲ以テ十分其ノ意ヲ体シ決シテ之ヲ他ニ吹聴シ新聞紙ニ掲載セラル、等ノ事無之様充分御注意ヲ望ム

一 工事ノ名目ハ第一種演習開始ニ付師団長ノ命トシテ貴村地方道路改修セシメラル、ト云フ事ニ相成居リ候勿論第一種演習ノ為貴村道路ヲ改修スルノ必要アルニ非ス只本年ハ機動演習ヲ川上松山附近ニ於テ施行セラル、ヲ幸トシ無理ニ此名儀ヲ用ヒラレタルニ有之候間呉々モ其辺ノ事情御了察ノ上沈黙ヲ守ラレ度候

右不取敢御通報迄

十八日

田崎文次

重見賢兄

(以上原文のまま)

それから六十五有余年、松山往来のその度々、村民のほとんどが通行した通称この「堀割り」も、葦草から県道黒森線の工事の進出につれ利用されることなく、雑木林に埋もれて、訪れる人さえ今はない。

しかし世にいわれる明治生まれの男の執念で、当時の帝国陸軍まで動かしたこの心意気は永く後世に残したい。

## 第二章 土木政策

### 一 村の道路行政

明治二十八年（一八九五）村長村上英市は、土木工事費一時久万山融通会社から借り受ける件を袖川村会に上程可決された。その議案全文は次のとおりである。

議 按 （原文のまま）

第壱號

土木復旧工事費一般久万山融通会社ニテ借受クルノ件

説 明

本按ハ土木復旧工事費受負本人へ支払方ニ差支ルニ付追テ地方税ヨリ補助相成迄久万山融通会社ニテ金貳百円ヲ村價シ繰替  
払ヲ為サ、ルヲ得ザルト云フニアリ

明治廿八年一月十日提出

袖川村会決議

借入金ノ件

一 借入金額 金貳百円

袖川村長 村上英市

第2章 土木政策

一 償 主 久万山融通株式会社  
 一 利 息 壱ヶ月壱歩參朱  
 一 期 限 本年五月卅一日  
 一 費 途 本村ヨリ久万町駅ニ通ツル字川口及川上駅ニ通ツル字小土泥、川奥、松原渡、六ノ渡ノ五橋梁復旧架設  
 費ニ支出スルモノトス  
 一 償 還 方 法 右五橋梁復旧工事費へ地方税補助相成モノニ付工事落成検査済ノ上之レヲ請求シ返済スルモノナルモ若  
 シ工事落成検査相整ハス補助金請求スル事ヲ得サル場合ハ本村各部落均一ノ賦課トナスモノトス

右議決ス

明治廿八年一月十日

柚川村会議長 柚川村長 村上英市

(註)。明治二十八年(一八九五年)米価一升十錢

。村長の報酬月額七円

明治二十八年(一八九五)といえは、今から七八年前、これが村会の記録に残る、土木工事に關する最初の決議である。庄屋中心の交通路から村役場所在地洪草を中心とした、行政では久万町へ、経済的には黒森峠を経て松山への交通が確立されたことを示すと同時に、橋梁の架設、災害復旧の財源に苦勞されたことを如実に示している。

大正九年(一九二〇)二月、村長渡部基綱は、道路法実施により、下記路線の村道認定議案を柚川村会に提出承認を得た。

- |   |                 |             |
|---|-----------------|-------------|
| 1 | 三 内 線 里 成—黒 森 峠 | (西ノ谷、相之峰經由) |
| 2 | 面 河 線 里 成—関 門   |             |
| 3 | 柚川・川瀬線 竹ノ谷—桜木峠  |             |
| 4 | 柚川・仕七川線 河 口—杉行野 |             |
| 5 | 柚川・池川線 栃 原—ザレノ峠 |             |



23	本組・横山線	菅行野—村境
24	本組・下直瀬線	本組—カバヶ峠
25		柚川・桜木線
26	中組・松谷線	梅ヶ市—梶名峠
		妙荷—オタヲ峠

以上二六路線、もちろんいずれも、それぞれの集落の人々にとって生活路であり、村の行政・教育上からも重要なものであった。しかしながら、村道に認定したとはいふものの、その路線の多くは、管理・維持とも、関係集落又はその路線に直接利害関係ある者がこれに当たっていた。

明治十年（一八七七）渋草に青嵐橋が架設され、青嵐橋は、柚川村の道路元標となる。

柚川村役場、柚野巡查駐在所、柚野郵便局などの行政・通信機関の設置と、経済の中心の渋草には、明治三十五ごろ、旅館（大西青嵐楼）、飲食店なども開業、にぎやかさを極めた。浮雲橋の別名もあつた屋根のある橋青嵐橋は、架橋以来約五〇年、ついに、その使命を全うした感に見えた。

大正十四年（一九二六）四月十六日、青嵐橋の下手に、コンクリートの新しい永久橋が完成、これを柚川橋と命名した。

昭和二年（一九二七）村長菅広綱は、道路政策の基本方針を次のように柚川村会に提出可決された。

- 一 本村に於て、幹線道路と称するは次の三線とす。
- 1 仕七川村大字東川古味より、本村大字大味川本組上西長谷を経て、面河に達する路線。
- 2 前記路線本村大字大味川河口（現通仙橋）分岐点より渋草・笠方を経て、温泉郡三内村川之内に達する路線。
- 3 本村字笠方友田より、大字柚野前組を経て、川瀬村大字直瀬に至る路線。

以上、これらの路線は、現在の県道の路線と、ほぼ一致している。

大正九年（一九二〇）村長渡部基綱の村道認定は、いわば総花的、すべて一律、村として土木行政の重点は、見いだせない。今回の道路方針の決定は、一〇歩前進して、愛媛県の中の柚川村の位置づけを確立している点は、当時の村長菅広綱の慧眼に敬服するものである。つまり本村が、村外に向かつての幹線路の初めての布石であり、やがて、これが将来の県道誘致運動の基本方針でもある。

昭和四十六年（一九七二）村長中川鬼子太郎は、道路法第一〇条第一項の規定により、在来の村道を廃止し、さらに同法第八条第二項の規定に依り、新たに左記の路線を、その利用度、重要性を考慮して村道に認定した。つまり、この認定は、自動車交通時代に即応した画期的な土木行政であり、名実ともにその管理・整備維持に、その主体性を明確にした村当局の姿勢は大いに評価すべきであろう。

11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
峰線	若山線	相ノ木線	河合線	川ノ子線	枋原線	面一線(二級)幸	昭和線	相ノ峰線(二級)本	本組線	大日线	草原線	面河線	面河線	石鎚線	黒妙線	一ノ谷線(二級)中	西浦線	前組線(二級)柚川	渡草線	学線	大成線(二級)上里
中ヶ市峰	八幡神社前成	県道相ノ木	東河合西河合	三ツ崎川ノ子	枋原アシ谷	成面一小学校	河口菅行野	組相ノ峰	長谷清水ヶサコ	面河橋くるすの峠	成草	関門五色河原	カリヤ口通天橋	スカイライ石鎚国民宿舎	中谷上黒妙	中谷村境	所敷西浦	所敷西浦	守子ブチ神	学社	大成ダム水門
六〇七〃	三七二〃	二七〇〃	八五〇〃	二九六〇〃	一一八〃	七四〃	二七〇五〃	四五〇〇〃	四八一〃	二四〇八八	一一二八八	一六五一〃	七一五〃	一七五〃	七五五〃	三六〇〇〃	一三〇七〃	七三五〇〃	二九〇〃	一〇九〃	六一〇八〃



23	坂瀬線	大	成	坂	瀬	三〇三二〇	28	中山線	土	泥	中	山	二二七七〇
24	竹ノ谷線	農	協	前	数	尾	29	川	奥	面	河	ダム	三五〇〇〇
25	数根尾線	数	根	尾	里	成	30	妙	山	ノ	神	妙	三三〇〇〇
26	小土泥線	土	泥	小	土	泥	31	割	小	網	割	石	二六二〇〇
27	土泥線	下	ナル	土	土	泥							

以上、三一路線総延長四万五八二七メートル、舗装完了二五路線、延長三万三六七〇メートル、この路線は自動車通行可能にして、約七三%に当たる。

全路線は、すべて村内の県道に連結して、貨物の輸送、マイカーの普及により、村内交通に重要な役割を果たしている。

この村に人が住みついてから、庄屋時代、そして明治時代、柚川村誕生以来、本村の土木行政は、地勢気象ともに悪条件が重なり、その整備維持は苦難の連続であった。大雨が降ると本橋が流れる、集落総出で賽さいの河原の石積よろしく、石を積んで橋を架けるとまた流される。例えば若山中ヶ市橋、今でこそ何の感動もなく渡っているこの橋は、中ヶ市集落一二戸の苦難の結晶である。長さ一二間三尺、幅三間三尺の鉄筋コンクリート橋は、この川筋初の永久橋で昭和九年（一九三四）完成、総工費約一一〇〇円、ほかに集落出役九〇〇人役（当時の米価一升二七銭）、それこそ、當時としては、筆舌に絶する大工事であった。この架橋に柚川村は金五〇円の補助を出している。

二 生活路の舗装

住居の連く地域内にある村道、又は生活上必要な住宅地の主要路を舗装する事業は、昭和四十八年（一九七三）（村長中川鬼子太郎）村条例第二十九号により、その工事の補助率を定め、さらに四十九年その条例を一部改正する条例を公布した。

その賦課基準は、村がその事業費の全部を負担する場合、一〇〇分の五である。生活道路の舗装は次のとおりである。

昭和四十九年度		昭和五十一年度	
地区	延長(ト)	舗装費(千円)	
土 泥	二〇〇	一〇二六	屋 野 一五〇
竹ノ谷	八〇	六〇二	相ノ木 一五〇
本 組	二四〇	九四四	黒 妙 一五〇
中 組	一七〇	一三〇一	本 組 一五〇
中ケ市	二二〇	四〇六	割 石 一五〇
昭和五十一年度			
割 石	一五〇	七〇〇	成 窪 二〇〇
西ノ谷	一五〇	七〇〇	本 村 一八〇
成	一五〇	七〇〇	栃 原 八〇
計			十六路線 二、四七〇分
			一、五九九千円

なお、現在の予定路線は次のとおりである。

本	五〇(ト)	三〇〇(千円)
長谷	一二〇	八〇〇
西ノ谷	三〇〇	一、五〇〇

以上、生活路の舗装済とその予定路線を述べた。従来 of 集落内の石コロ道から、アスファルト道へ、一輪の手押車の普及につれて、その便利さを高めたことは、村の住民サービスの一つでもあり、きめ細かな道路行政でもあろう。

### 第三章 県道の開通

#### 一 現国道三三三号

明治十九年（一八八六）三月、愛媛県閔県令（知事）は、四国新道開さく工事を県民に公表し、同年四月七日讃岐国琴平で、愛媛（香川は当時愛媛県）・徳島・高知三県令をはじめ五十余名参列して、盛大な起工式を行った。

愛媛県分の新道（土佐街道）は、二十七里三十余町（内伊予分一七里一八町）を一四里二七町（一五里）に短縮すること、道幅は平地で四間、山間部で三間から三間半、工費は二五万六八〇〇円（うち、伊予分一七万八〇〇〇円）で、松山、高知間の新道工事は発足した。

その後、予算の変更、国庫補助四万五七〇〇円、同一万九〇〇〇円の補助の増額、面河川の大洪水のため、明治十二年（一八八九）九月落出橋の決壊など、あるいは県内各地の反対運動で、明治二十五年（一八九二）一時工事を中止、同時に三千余円の国庫補助の返納命令、物価騰貴による予算不足など、さまざまな曲折があったが、明治二十五年（一八九二）八月、落出渡舟場の完成で、土佐街道愛媛県分の工事はいちおう完成し、勝間田愛媛県知事、松坂上浮穴郡長など関係者多数が出席して、盛大なる完工式が、三坂峠で挙行された。

最終工費二五万六八五〇円、地元寄付人夫二万八一〇〇人役、夫役負担一万三七〇〇人、総延長二四里一七町、一里につき五九三九円三銭、なお、当時成年男子一人の労賃は一日一五銭、米価は一升六銭であった。

昭和二十七年（一九五二）県道土佐街道は、一級国道に認定され、昭和四十一年（一九六七）全線が二車線に拡張、その舗装工事も完成した。

名実ともに、四国縦断の大幹線道路、物資の輸送・乗合バスの定期運行、高知から面河へ、松山から面河への観光道路、面河・石鎚の観光シーズンには、全国の貸切乗合バス・マイカーの通行も頻繁ひんぱんであり、道路の整備もしゅうぶんで、三十三号の名にふさわしい国道である。

## 二 現落合久万線

大正十年（一九二二）村長管広綱は、柚川村道路方針を、次のとおり、柚川村会に提案して承認を得ている。

道路方針決定ノ件（原文のまま）

本村改築上最モ急ヲ要スルモノハ道路ノ改修ニアルハ言ヲ俟タサル処ナリ而シテ之レカ改修ニ就テハ何レノ道路タリ共一日モ等閑ニ附スルヲ得サル所ナリト雖モ先ツ第一着ニ幹線ノ改修ヲナスヲ必要トス幸ニシテ本村ハ最重要ナル二線ヲ県道ニ認定セラレ近ク之カ改修ニ着手セラレントスルノ曙光アルハ喜フヘキ事ナリトス尚之カ目的ヲ達成セントスルニハ確固タル決心ヲ以テ全村一致奮闘努力スルヲ要スルカ故ニ左記方法ニ向ツテ猛進シ一日モ早く之レカ貫徹ヲ期セントス

左記

- 一、本村道路ハ左記五線ヲ第一着ニ改修ス
  - (一) 三内線
  - (二) 面河線
  - (三) 柚川川瀬線
  - (四) 柚川仕七川線
  - (五) 柚川桜木線
- 二、以上ノ内、三内線、柚川桜木線、柚川仕七川線の三線ハ県道トシテ近ク改修サル、様前記ノ目的ヲ以テ貫徹ヲ期スル事
- 三、柚川川瀬線及面河線ノ二線ハ五分ノ一ヲ関係部落ノ寄附ニ依リ五分ノ四ヲ県郡ノ補助ト村償並ニ村費ヲ以テ之ニ充テ大正

## 拾年度ヨリ改修ニ着手スル事

大正九年（一九二〇）村長渡部基綱の道路方針は、村内の交通路である村道の整備改修の促進であり、今回の道路方針は、柚川村が県道の誘致に対する運動の発足でもあった。当時の村当局並びに村民の県道に対する熱意、つまり関係集落が金銭を投げ出しても、ぜひ県道開通を切望した様子が、如実にうかがい知ることが出来る。

昭和七年（一九三二）村長重見丈太郎は、既に認定された県道久万若山線の改修工事費に対し一七〇八円の寄付を決定している。

以上、さまざまな物心両面からの、県道開通運動の結果、ようやく昭和十三年（一九三八）四月、村民待望の久万若山線の開通式が、若山において盛大に挙行された。

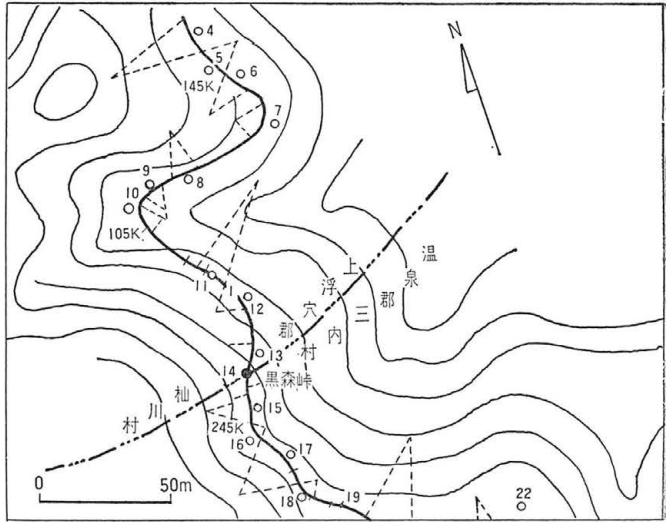
さらに面河溪関門まで開通、伊予鉄・国鉄乗合バスの定期運行、面河・石鎚の観光ルートとして、かつまた、本村のメインストリートとしてますます重きをなしている。

昭和三十年（一九五五）村長重見丈太郎は、柚川松山線（黒森線）をも含めて、この路線の維持修繕費として五〇万円を寄付を村議会に提出、承認決定を得た。さらに昭和三十七年（一九六二）面河溪駐車場として、関門村営観光センター前の民有地、四筆約一反八畝、買収価格約五二万円の山林を村が買収、これを愛媛県に寄付している。

昭和四十五年（一九七〇）石鎚スカイラインの開通、世は高度経済成長の時代、県内外から大型貸切乗合バスやマイカーが、面河・石鎚観光のため、昭和四十五年には乗合バス三二〇四台、昭和四十八年には普通車五万三三四三台（ともに石鎚スカイライン通過のみ）の最高記録を示した。特に観光シーズンのピーク期には、御三戸関門間の県道は、時に数キロにわたり、車の渋滞があり、これがため県はこの路線の二車線拡張工事を実施、目下施工中である。

ちなみに、この工事の完成予定は昭和五十八年、総工費概算約四九億円である。このようにして路線延長（除石鎚





県道袖川松山線黒森峠附近の平面図（制作年不詳）

んでなく、特に温泉郡三内村長近藤金四郎と、工事の早期完遂運動を繰り返し、昭和二十年（一九四五）には、陸軍の要請を受けて、村民で義勇隊を組織、太平洋戦争終戦直前まで、黒森峠（面河分）付近の道路改修工事を実施した。陸軍から工費の一部として一万六五八八円、県から二万九〇九七円を出し、隊員への支払その他に充てた。いずれにしても、黒森峠の工事推進のための努力であった。

このようにして、昭和三十一年（一九五六）二月、待望の県道黒森線（袖川松山線）は開通、黒森峠でその式典を、川之内でその祝賀会を行った。

しかしながら、県の土木行政は財源難と、この路線の経済的評価は芳しくなく、工事の予算は、こまぎれの状態であり、面河村としては、村民の行政、生活路でもあるので、しばしば財政負担を余儀なくされた。

例えば昭和二十二年（一九四七）川奥橋の災害復旧工事費に一五万円、昭和二十四年にも測量人夫賃の負担、さらに昭和三十年、川奥橋災害復旧に二〇万円、同三十年

（村長重見丈太郎）最後の切札として、五〇万円を寄付した。

このようにして全線の舗装も完了、国道十一号線（明治九年国道認定）と川之内で連絡し、松山方面はもちろん東



予、高松方面への近道となった。

しかしながら一車線・カーブ・急勾配、かつまた冬期は凍結土砂崩れなど、種々悪条件が重なり、大型乗合バスは、伊予鉄バスが、松山から一往復だけ（四月下旬から十一月中旬まで、日・祝日のみ）、乗用車の通行もまれて、大型トラックのすべては、御三戸回りで松山方面へ運行するのが実情である。現在御三戸・関門が二車線に拡張工事中、特に冬期は閑古鳥が鳴く黒森線になりかねない。

面河ダムの完成につれ、この路線は川内落合久万線となり、直瀬・畑野川・久万町へ（峠御堂隧道、延長六三三メートル、昭和四十八年（一九七三）完通）、大味川線は、渋草・通仙橋に至る。

面河ダムの観光開発と、笠方・梅ヶ市から堂ヶ森・石鎚山への登山路の開発あれば、この路線も観光ルートとして脚光を浴びる時代がくるかも知れない。

昭和二年道路方針

議案第二十九号

道路方針決定ノ件

本村道路方針左ノ通り定ムルモノトス

左記

一 本村ニ於テ幹線道路ト称スルハ左ノ三線トス

- (1) 仕七川村大字東川古味ヨリ本村大字大味川本組上西長谷ヲ経テ面河ニ達スル路線
- (2) 前記路線本村大字大味川字川口分岐点ヨリ渋草笠方ヲ経テ温泉郡三内村大字河ノ内ニ達スル路線
- (3) 本村字笠方友田ヨリ分岐シ柚野前組ヲ経テ川瀬村大字直瀬ニ至ル路線

二 本村道路速成方針左ノ通りトス

(1) 府県道久万壬生川線ノ經過地ヲ仕七川村字竹ノ谷ヨリ同村東川古味ヲ經テ柚川村大字大味川本組上西ニ出ズル様変更方  
ノ貫徹ヲ期スルコト

(2) 当町川上線ノ県道編入ニ関シ之カ貫徹ヲ期スルコト

(3) 久万ノ壬生川線中仕七川村東川改修道路終点ヨリ温泉郡三内村河内迄ノ改修ヲ直チニ着手進行セラル、様其筋ニ陳情之  
カ貫徹ヲ期スルコト

(4) 道路寄附金約一万円ハ二十ヶ年継続線号外ノ幹線改修費へ使用スルコト

但シ前記久万ノ壬生川線ノ改修ニ着手シ全部県ガ負担シ改修終了ヲ為ス見込相立ツ迄ハ使用スルコトヲ得ズ  
昭和二年十月八日提出

柚川村長 菅 広 綱

議按第三十号

県道經過地変更方陳情ノ件

府県道久万壬生川線ノ經過地ヲ仕七川村字竹ノ谷ヨリ同村東川古味ヲ經テ柚川村大字大味川本組上西ニ出ズル様変更方其筋へ  
陳情セントス

昭和二年十一月八日提出

柚川村長 菅 広 綱

## 第四章 自動車交通時代

### 一 乗合バスとタクシー

面河・石鎚の観光路線として、県道久万若山線（西条久万線）の工事の進行につれて、乗合バスは逐次運行路線を延長している。やがて、県道黒森線（袖川松山線）・石鎚スカイライン・県道落合久万線の開通により、それぞれの路線で、観光・地域住民の交通機関として、伊予鉄バス（中予自動車、三共自動車）・国鉄バス（省営自動車）が運行されている。

その歴史と現況は、だいたい次のとおりである。

#### (一) 伊予鉄バス

区 間	進行開始年月日	当初の運賃(円)	現在の運賃(円)
御三戸↷波草	(昭) 九、二、一	一円三十銭	
御三戸↷栃原	一九、一、一		
御三戸↷若山	二三、五、一		
久万↷波草	二五、四、一	九〇	四九〇

久万 <small>ノ</small> 若山	〃	〃	一一〇	六〇〇
久万 <small>ノ</small> 関門	〃	〃	一一五	六〇〇
久万 <small>ノ</small> 面何	三六、七、一	一六五	六〇〇 (嵯峨山)	
久万 <small>ノ</small> 杉野	三六、四、三	一〇〇	三二〇	
通仙橋 <small>ノ</small> 割石	三九、五、一	九〇	二八〇	
松山 <small>ノ</small> 面河	三七、九、二一	二七〇	一、〇五〇 (黒森線) 日祝日一往復(四月 <small>ノ</small> 十一月)	
関門 <small>ノ</small> 土小屋	四五、九、二	二五〇	五〇〇	〃

備考

- (一) 中予自動車が大正八年設立され、河原町久万町間を営業、当時運賃四円五十銭
- (二) 三共自動車は、昭和十八年以前、つまり伊予鉄営業開始の昭和十九年一月一日以前、御三戸・渋草・枋原間を運行していたが、その期間、運賃等不明
- (三) 三共自動車は、昭和九年、久万落出間の運行を鉄道省営自動車(現国有鉄道)に譲渡する。

(二) 国鉄バス

区 間	運行開始年月日	当初の運賃(円)	現在の運賃(円)
松山 <small>ノ</small> 久万	(昭) 九、三、二四	九〇	五五〇 (16往復)
松山 <small>ノ</small> 高知	二六、四、一〇		一、八五〇 (13往復)
松山 <small>ノ</small> 面河			一、〇五〇 (2往復)
久万 <small>ノ</small> 面何		一四五	六〇〇
面河 <small>ノ</small> 土小屋		二五〇	五〇〇 (1往復)

以上、村内並びに関係路線のバス運行の経過と、現況を述べた。しかしながら過疎とマイカーの普及で、観光シムズンすら往年の混雑はないけれども、別の意味で、児童生徒の重要な通学路線である。

(三) タクシー

面河タクシー 杣野営業所は、昭和三十五年六月一日渋草で営業を始め、特に近年村道・林道の整備、舗装の進出につれて、その運行路線も延長され、気やすく、いつでも、乗合バス・マイカーの間隙を縫って、走っている。

乗用自動車台数統計(昭和五十二年十月)

年度 (昭和)	面河村		上浮穴郡 普通車	摘要
	軽自動車	普通車		
四三	三五(台)	七五(台)	七二六(台)	
四四	五五	九四	九〇五	
四五	七一	一二四	一、一九六	
四六	七二	一五二	一、四七一	
四七	二八	一七四	一、六八七	
四八	九三	二〇八	二、〇一六	
四九	九〇	二三八	二、二六四	
五〇	七五	二六五	二、五六一	
五一	七〇	二〇八	二、〇三一	
五二	七五	三二六	三、一五九	

備考 単車(機動車) 一八一台(面河村)

現在の基本料金(四人乗り)及び渋草からの主要集落への運賃は次のとおりである。

- 一 基本料金 一キロメートル 二五〇円
- 二 渋草からの運賃

大成	八〇〇円
小網	一、三五〇円
梅ヶ市	九〇〇円
黒妙	一、一五〇円
本組	六〇〇円
相ノ峰	一、一五〇円
若山	一、一五〇円
関門	一、四五〇円
久万	三、二〇〇円

## 二 マイカーの普及

県道・町村道・林道の開通と、高度経済成長の波に乗り、家用車の普及は急速に延び、通勤にレジャーに、特に若者にとって、自動車は三種の神器の一つでもある。

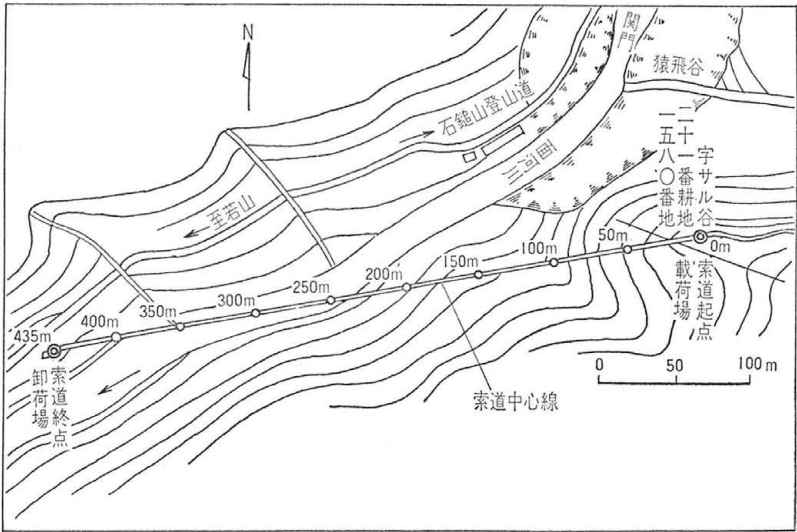
別表は最近一〇か年間のそれぞれの普通乗用車、軽自動車の台数集計である。

### 備考

- (一) 昭和五十年末日、面河村の戸数五六四戸、普通乗用車三二六台、一・七戸に一台である。
  - (二) 同上面河村の人口一、七二一人、五・二人に一台である。
  - (三) 普通車、軽自動車の合計四〇一台、一・四戸当たり一台、四・二人に一台である。
  - (四) 上浮穴郡の人口二万三九七八人、普通乗用車台数三一五九台、七・六人に一台である。
  - (五) 昭和五十一年（一九七六）全国の普通乗用車台数約三五〇万台、人口一億一九三万人、三・二人に一台である。
- 以上のとおりであるが、これを、村・郡・全国と比較して、簡明に示すと次のとおりである。

面河村 五・二人に一台 上浮穴郡 七・六人に一台 全国 三・二人に一台

この山間僻地で、かつては夢想もなかった一つの異変である。若者のUターン現象が若し将来あるとすれば、さらに自動車の台数は延びる傾向にあることは予想できると思う。人は歩くものという観念は、明治・大正時代、スピードとレジャー、省力を競う現代、自動車は若者にとって、欠かせない華やかなアクセサリ、よき時代というべきである。



面河サル谷自重走行索道

### 三 自重走行索道とモノレール

#### (一) 自重走行索道

昭和十五年十二月、面河サル谷山から、関門（カリヤロ）まで、延長四三・五メートルの自重走行索道が計画され、同十六年森尾林業会社が工事を完成、戦時（太平洋戦争）中は軍用財の搬出、戦後は建築用材として、サル谷山原生林のモミ・ツガ・カエデなどの巨材が、この索道を利用して運び出された。現在は撤去されたが、機動力による木材運搬のモデルケースとして注目に値するものである。

#### (二) モノレール

農作業の運搬手段として、面河村に初めてモノレールが取り入れられたのが、昭和五十一年六月、若山字地蔵谷さだのぼたから、約四〇度前後の急傾斜地を、字トウクロの山畑まで、延長四二〇メートル、八馬力エンジン、負荷力二五〇キログラム、押ボタン式操作、総工費約一四〇万円、伊予市光永産業株式

会社の施工、菅政喜の自家用モノレールである。

自然と文化が直結、走る速度が人の歩くほどこのせちがらい浮世に超然とした一種のぜいたくさえ感じさせる。

二五アールの茶畑なまはの生葉・肥料など、やがて造成さるる予定の、三〇アールのプラム畑の、肥料・果実などの運搬に使用されるのである。

商品性のある農産物の栽培に、本腰で取り組むとすれば、その立地条件と兼ね合わせ、機械化は時代の要請であり、その着想は称讃に値するものがある。

追補

(一) 県道土佐街道—国道三十三号線

むごいもんぞや明神馬子は 三坂夜出て夜もどる

三坂越えすりや雪降りかかる 戻りや妻子が泣きかかる



## 第五章 郵便通信業務

### 一 飛脚から郵便局へ

鎌倉時代から、信書などの通信送達を業とした飛脚があり、定期的な通信機関としては、江戸時代から明治初年にかけて発達した。

明治五年（一八七二）には、東京大阪間に電信（電報）が開通、同年全国に郵便が施行され、明治十八年（一八八五）には、通信省が設置され、郵便・電信・電話などの業務が逐次整備されるに至った。

明治七年（一八七四）久万町に郵便取扱所が設けられ、明治八年松山に郵便局が設置されている。本県においても順次こうした業務が整備された。

明治三十五年（一九〇二）三月一日、澁草に杣野郵便局が開設され、初代郵便局長に、八木胤愛が就任した。当時はいわゆる三等郵便局と称され、局長の請負経営、通信省の直轄局ではなかった。それ故にその局長には、その地方の資産家、名望ある者がみずから郵便局長となったものである。

明治三十九年（一九〇六）澁草郵便局と改称、昭和六年同地一一番耕地一四三ノ第一に移転、昭和九年面河郵便局と改称、昭和三十年（一九五五）（局長菅広綱）現位置（一一番耕地五六番第三）に、新築移転した。



237

淡草の郵便局から村外の郵便局への通送も久万局から仕七川局、温泉郡川上局と変わり、昭和七年から昭和四十七年まで、伊予鉄定期乗合バスを利用して委託運送、それより以降は、郵便専用自動車で通送するようになった。

村内の集配業務も県道の開通につれて一部の地区を除き自転車を利用、昭和三十五年から単車（機動車）でスピードアップ、現在七人が専従している。

### 三 郵便料金その他

書状（手紙）・はがきの通常郵便物料金の移り変わりは次のとおりである。

明治三十五年（一九〇二）	書状	三銭	ハガキ	一銭五厘	（米価一升一二銭）
昭和十二年（一九三七）	書状	七銭	ハガキ	三銭	（米価一升三五銭）
昭和二十二年（一九四七）	書状	三五銭	ハガキ	一五銭	（米価一升一七五円）
昭和五十一年（一九七六）	書状	五〇円	ハガキ	二〇円	（米価一升四一一円五〇銭）

明治三十五年から、三八年間も変わらなかった書状三銭・はがき一銭五厘の値段は、永らく国民に親しまれたものである。

年賀郵便の取り扱いは、明治三十二年一部の郵便局で、同三十三年十二月必要に応じて、全国の局で取り扱われ、同三十九年十一月、年賀特別郵便規則が制定され、制度としての年賀郵便が確立された。

ちなみに、昭和五十一年十二月、面河郵便局の年賀郵便引受枚数は、三万九九〇四通、同五十二年一月配達数は、



趣味のスタンプ

四万五五七一通であった。

昭和四十三年（一九六八）七月一日、郵便番号制は、全国いっせいに実施された。つまり全国の配達局に特定の番号をつけ、機械による区分を可能にする方式である。

面河村 〒791-17 東京都銀座 〒104 松山市大街道 〒790

面河溪・石鎚山の観光地にちなんで、趣味の特別風景入り日付印が面河郵便局に置かれた。これは愛媛県で二番目のスタンプである。

#### 四 郵便貯金等と年金取扱業務

貯金・為替業務は、郵便局開設当初より簡易保険業務は大正五年、その後郵便局は末端の金融機関として定期預金・定額貯金の取扱い、普通恩給・軍人遺族年金・老人年金の支払業務など、住民サービスのため、郵便局の窓口も多岐にわたってきた。

なお、柚野郵便局開局以来の、郵便貯金の一か月間の預金高は、次のとおりである。

明治三十六年（一九〇三）八月	七四二五銭九厘	昭和三年（五〇）十二月	一七四四〇銭
同 四十年	六二四四九〇銭	同 十年	一、六八七四一六銭
大正 元年（一九一三）一月	五八四三〇銭	同 十五年	十二月……………一九四、八八四四五四銭
同 十三年	四月……………二五一円七五銭	同 二十年	二月……………二五、二〇〇円四〇銭

同 二十四年	一月……一、七六五、四一四円	同 五十二年	四月…二五、六八七、一九二円
同 三十九年	三月……二、三九七、四八四円		(昭和五十二年九月二十八日以降の利息は、 年二分八厘八毛である)
同 四十五年	四月……四、八七六、八三八円		
同 五十年	四月…三〇、三二一、六五九円		

昭和五十年四月の三、〇三二万一六五九円は、これまでの最高であり、昭和三十九年から九年間に、約一二・七倍の伸び率である。これは高度経済成長期であり、住民一人当たり、約一万七〇〇〇円の貯金額である。

## 五 電報・電話業務

昭和三年（一九二八）十二月、面河村長菅広綱は、「電信及び電話通話事務開始に関する寄附申込の件」として、渋草郵便局がその業務開始の場合、創設費八〇五八円の七割、五六七〇円を寄付するものとする議案を柚川村会に提出、承認を得ている。

村当局としても、村民の要望により、通信事務近代化へ、積極的に取り組んでいたことがうかがうことができる。ちなみに、上浮穴郡久万郵便局は大正九年七月、電話業務を開始している。面河郵便局での電話の通話は、それから一三年後、昭和八年（一九三三）三月六日である。

当初の加入者は次の二台であった。

面河村役場	一番
面河郵便局	番外

それから約九年後、昭和十七年から昭和二十七年に至る間、次のとおり増設されている。

- 二番 農業会（面河村）
- 三番 営林署柚野担当区官舎
- 四番 パルプ工場（中川ハツ）
- 五番 森林組合（面河村）
- 六番 福見屋（中川行次）
- 七番 森尾猪十郎
- 八番 大野善太郎
- 九番 大西旅館
- 一〇番 上浮穴郡食糧事務所面河支所

つまり、面河村に電話開通以来一九九一年間にして、電話加入台数一〇台、まさしくスローテンポである。

しかしながら、その後電話加入者の増加につれ、昭和十七年交換台一台であったのを、昭和四十二年三月には、交換台一台が面河郵便局に置かれた。

やがて、電話業務の合理化の完全実施とともに、昭和四十八年（一九七三）十月、村内の電話全部が、自動化になり、トレラー式自動電話機が土泥古宮跡に設置され、現在に至っている。

なお、面河村内の電話台数の推移は、次のようである。

- 昭和 八年（一九三三）……………一台（番外一台）
- 昭和十九年……………五台
- 昭和二十七年……………一〇台
- 昭和三十六年……………八一台

昭和四十年……………一〇一台  
 昭和四十八年……………五一〇台  
 昭和五十二年……………五八三台  
 昭和四十年の一〇一台が、昭和四十八年には、その五倍余の五一〇台、まさに驚異的な伸びである。  
 ちなみに現在の電話台数を、他と比較対象すれば次のようである。

面河村……………五八三台……………二・七人に一台  
 上浮穴郡……………六、九九二台……………三・四人に一台  
 愛媛県……………四〇〇、三八一台……………二・七人に一台  
 全 国……………三、〇一三、一二四万台……………三・五人に一台

○救急電話一一九番は、昭和四十八年（一九七三）十一月、面河村役場に設置された。  
 ○現在の単位通話料は一〇円である。

昭和二十七年（二九五二）八月一日、日本電信電話会社（いわゆる電々公社）が発足、電気通信の業務が、郵政省から切り離されたが、特定郵便局では、従来と同様に、昭和四十八年十月、完全自動化まで、その委託業務を行った。

電信（電報）業務の取扱いは、電話通話後昭和十年（一九三五）からである。

昭和八年八月、面河村長重見丈太郎は、次のような電信（電報）業務の促進の意見書を、通信大臣南弘に提出している。

「愛媛県波草局へ、昭和廿年度ニ於テ電信業務開始内定ノ処、一時中止ノ旨連絡アリ遺憾デアリ、本村ヨリノ電報打電ハ、弘形局又ハ久万局カラデアリ不便一方ナラズ、面河山国有林ノ伐採、面河溪探勝者ノ為、経費差係り上早急開始サレ度」〔原文のまま〕

そうして、現在は、電話の増設により、しだいに電報は利用されなくなり、慶弔電報以外、余り利用されていないが実状である。

なお、電報料金は、次のとおりである。

普通電報（二五字） 三〇〇円  
慶弔電報 四五〇円

（昭和五十一年十一月より）

## 六 歴代の郵便局長

八木胤愛	自明治三十五年三月一日	至昭和二年七月二十五日
八木胤雅	自昭和二年七月二十五日	至昭和六年六月二十五日
菅 広綱	自昭和六年十二月十八日	至昭和三十四年六月三十日
菅 鶴夫	自昭和二十四年八月五日	至昭和四十七年十月二十六日
竹田 昇	自昭和四十七年十月二十七日	至昭和五十四年六月二十九日
正岡 強	自昭和五十四年六月三十日	現在に至る

初代柚野郵便局長八木胤愛は、明治二十三年温泉郡南吉井村より、重見盛蔵（丈太郎の父）とともに新天地開拓の意気に燃えて入山、柚川に骨を埋める覚悟で、明治二十五年本籍を移籍、明治三十五年から、昭和二年に至るまで、実に二六か年の長きにわたり、郵便局長として村民の信望を集めた。彼は柚川村収入役・村会議員として村政にも携わり、かつまた農家を対象とした金融業も順調に延び、やがて土地（山・畑）投資、大地主となり、集落の旦那さん々と呼ばれるほどに、物心両面から頼りにされた。八木とともに、大正の初年柚川村の双壁といわれた一方の雄、重



見丈太郎が、大正七年家業の酒造業を中心として面河物産電気株式会社を竹ノ谷に設立するや、八木は取締役社長に就任した。

若し、八木胤愛が当時沿革になかったなら、あるいは柚野郵便局の開設は、相当遅れたものではあるまいかとも考えられる。なぜならば、草創時代の三等郵便局の設置基準として、局長が徳望・識見・資産を兼ね備えていることが、特に必須条件であったからである。

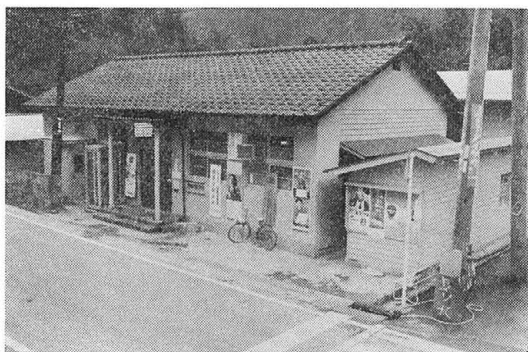
八木が柚野郵便局を開局してから、既に七〇有余年、昭和の今、八木を語る人はほとんどないけれども、せめて郵便局の窓口に立つだけでも、この先哲の偉業をしのびたいものである。

第三代郵便局長菅広綱は、生え抜きの柚川村民、昭和六年から、昭和二十八年に至る間太平洋戦争を中心とした、いわゆる激動の時代の局長であり、特に彼は昭和九年二九歳の若さで、面河村長に就任した。

昭和二十二年、面河郵便局長当時、愛媛県議員に立候補、みごと当選。本村初めての県議員となり、全村挙げて彼を応援した。

彼が県会議員当選の栄を得たのは、村長・村会議員として、県道の誘致整備運動に心血を注ぎ、産業の振興・教育行政の実績さらに、それぞれの地域の有力者である上浮穴郡内郵便局長などのこぞっての推挙を受けた結果である。これは実に、彼が努力の人であり、手腕・力量ともに優れ、しかも穩健なる人柄によるものである。

昭和五十二年（一九七七）十月、面河村役場新庁舎落成なる。その庭前に、かつての僚友重見丈太郎ともに並び立つ、菅広綱のブロンズの胸像は、彼の業績と遺徳を永遠に伝えるものである。



面河郵便局

## 七 郵便局の新時代

昭和十六年（一八八三）一月、特定郵便局に関する法律が公布され、従来の一、二等が普通局、三等局が改めて特定局として発足した。つまり、昭和二十三年以降、局長は局舎敷地の提供の義務を廃止、請負制・名誉職でなくなり、局長は国家公務員なみに扱われ、監督官庁より任命せらるることとなった。

明治三十五年、柚野郵便局が洪草に開設されたから七〇有余年、人変わり、星移れど常にたんたんとして中庸の道を歩み得たことは、局長にその人を得たゆえんともいえる。特に近年は郵便本来の業務以外に、各種年金の取り扱いなど、地域住民の福祉の一つの窓口としても非常に親しまれている。

昭和二十一年、局の職員は全通信従業員組合に加盟、今もなお村内唯一の組織労働者として、旧来の陋習ろうじゆくを破り、赤い組合旗のもとに団結するのは、これもまた新世代の要請ともいえようか。

日本の郵便貯金は銀行に恐れられるだけでなく、今や英・仏の金融界が手本とする存在だといわれている。今また、郵便貯金は、その戦力をさらにパワー・アップさせる戦略、局の窓口で「進学ローン」なる新規貸出し業務を創設した。これまでの特定局は様相を一変し、地方銀行顔負けの、近代金融機関として、窓口の気安さ、身近にある

便利さというニーズに合った立地条件がものをいって、ますます地域住民に利用され、親しまれることになるだろう。

