

愛媛県における鉄道の変遷

藤 本 雅 之*

The development of railways of Ehime Prefecture
Masayuki FUJIMOTO

In this report, the author investigated the changes of route, company and electrification of railways in Ehime Prefecture by making reference to documents of companies.

はじめに

愛媛県における鉄道の歴史は古く、1888年(明治21年)に三津・松山(現松山市)間に開通した伊予鉄道が、県内初の鉄道である。これは、全国で3番目の私鉄であり、四国で初めての鉄道である。東京・神戸間の東海道本線が翌年に全通という時期である。また、明治26年には別子銅山の鉱石や資材を輸送する目的で住友別子鉱山鉄道が創業していた。このように古い歴史を持つ愛媛県の鉄道変遷史は興味のあるところである。本稿では、各鉄道会社で編纂されている社史などを参考として愛媛県における鉄道の変遷の調査を行った。

愛媛県の鉄道の変遷

愛媛県内の鉄道会社には、現在営業を行っている四国旅客鉄道株式会社及び伊予鉄道株式会社以外にも、かつて営業を行っていた鉄道が6社(注1, 注2)ある。それらは、道後鉄道、南予鉄道、松山電気軌道、宇和島鉄道、愛媛鉄道及び住友別子鉱山鉄道である。それらのうち住友別子鉱山鉄道を除く他社は、伊予鉄道または四国旅客鉄道に、引き継がれている。

明治21年, 明治29年, 大正13年, 昭和10年, 昭和20年及び平成8年の各年末の愛媛県内の鉄道路線図を図1～図6に示す。路線の営業開始, 廃止, 所管の移管及び電化を対象とした愛媛県内の鉄道路線の変遷を表1に示す。

各鉄道会社の変遷について、主として路線の変遷を以下に記す。ただし、伊予鉄道は明治・大正時代と昭和以降に分けて記述する。また、住友別子鉱山鉄道は、その敷設目的が明らかに別子銅山に関わる輸送であり、一般の鉄道とは異なるため本研究では、一般旅客の輸送を行

った昭和4年から昭和30年までの間を対象とする。

1. 明治・大正時代の伊予鉄道

明治21年10月28日に松山・三津間に伊予鉄道が開業したのが愛媛県で最初の鉄道である。これは、全国的にもかなり早い時期の鉄道であった。この時以前に開業していた私鉄は日本鉄道と阪界鉄道のみであり、伊予鉄道は全国で3番目の私鉄である。しかも、この鉄道はその後の多くの軽便鉄道に採用された軌間(2フィート6インチ, 762ミリメートル)を国内で最初に採用した鉄道であった。この鉄道は軌間が狭く車両もそれまでの日本の鉄道と比べて小さなものであった。海南新聞に「日本鉄道の資本及び路線」と題した記事が掲載されており伊予鉄道の規模を当時の他の鉄道と比較することができる。表2にその記事を掲載するが、他社と比較して資本・距離数ともに著しく小さいことが分かる。このことも伊予鉄道が、それまでの他の日本の鉄道と異なる小さな軌間の鉄道を採用した理由であると想像できる。

会社設立当初は資金調達が順調に進まなかったが、開業後の営業成績は良好であった。この鉄道を開業するに至った原因は松山・三津浜間の道路状況の悪さが挙げられる。松山・三津浜間は平坦な道路ではあるが、この時期雨後のぬかるみはひどく、松山の物資を大阪方面へ輸送する際、松山・三津浜間の輸送費が三津浜・大阪間の輸送費を遥かに上回ったという記録もある。それが、伊予鉄道創始者の小林信近が交通機関改善を決意することにつながった。このときの1号機関車は現存する最古の軽便鉄道蒸気機関車であり、鉄道記念物に指定され梅津寺パークで保存・展示されている。

明治25年に三津・高浜間が、明治26年に外側(現松山市)・平井河原(現平井)間が、明治32年に平井河原・横河原間の営業路線延長が完成し、現在の伊予鉄道高浜線と横河原線の基礎が作られている。明治33年には道後鉄道(現古町の三津口・道後間及び道後・一番町間)と南予鉄道(現松山市の藤原・郡中間)を買収し、現在の

*愛媛県総合科学博物館 学芸課 産業研究科
Dept. of Industry Ehime Pret. Science Museum

愛媛県における鉄道の変遷

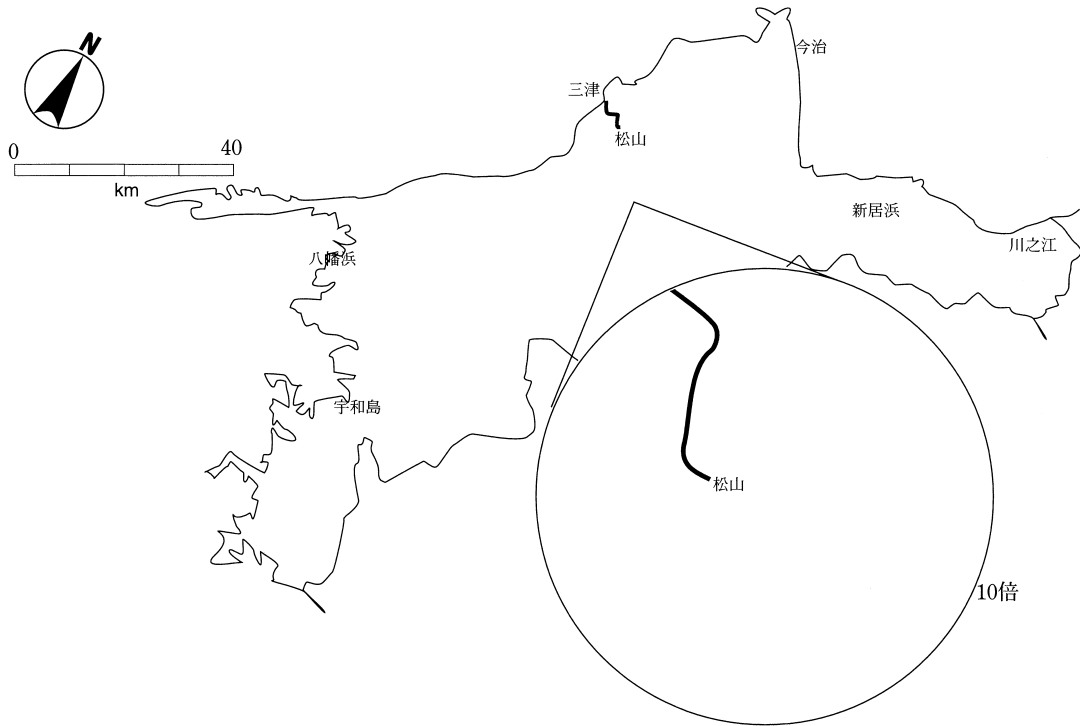


図1 明治21年の愛媛県内鉄道路線図
愛媛県最初の鉄道が開業した年である。

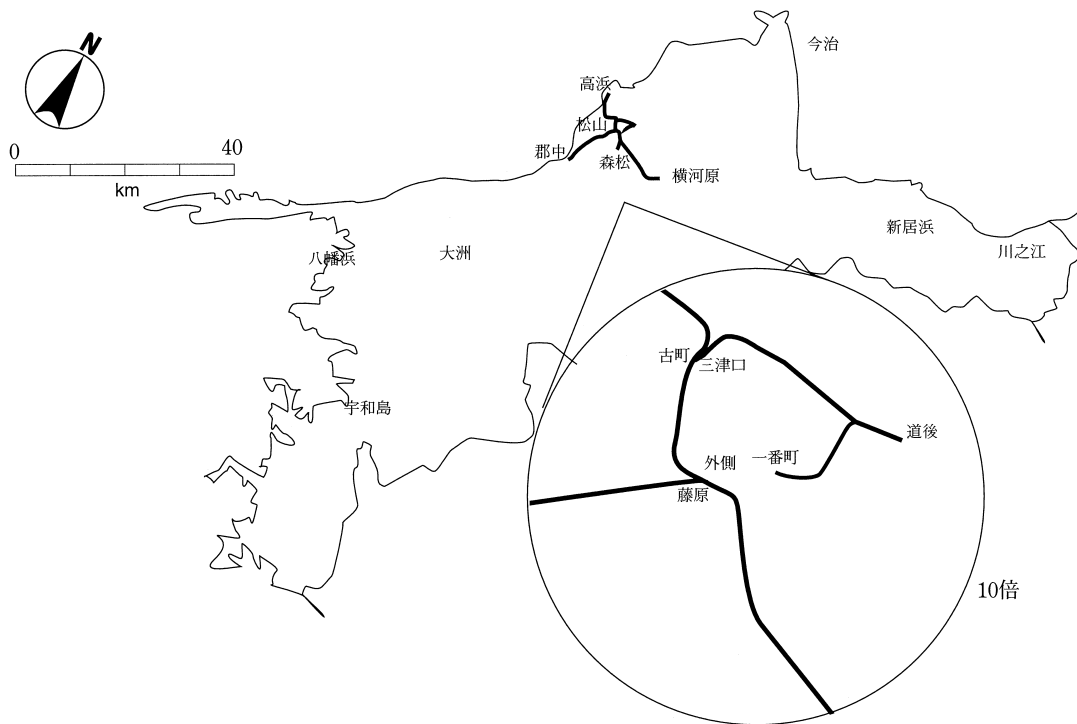


図2 明治29年の愛媛県内鉄道路線図
前図に加え、伊予鉄道横河原線、道後鉄道及び南予鉄道が開業している。
現在の伊予鉄道の郊外線がほぼ完成している。

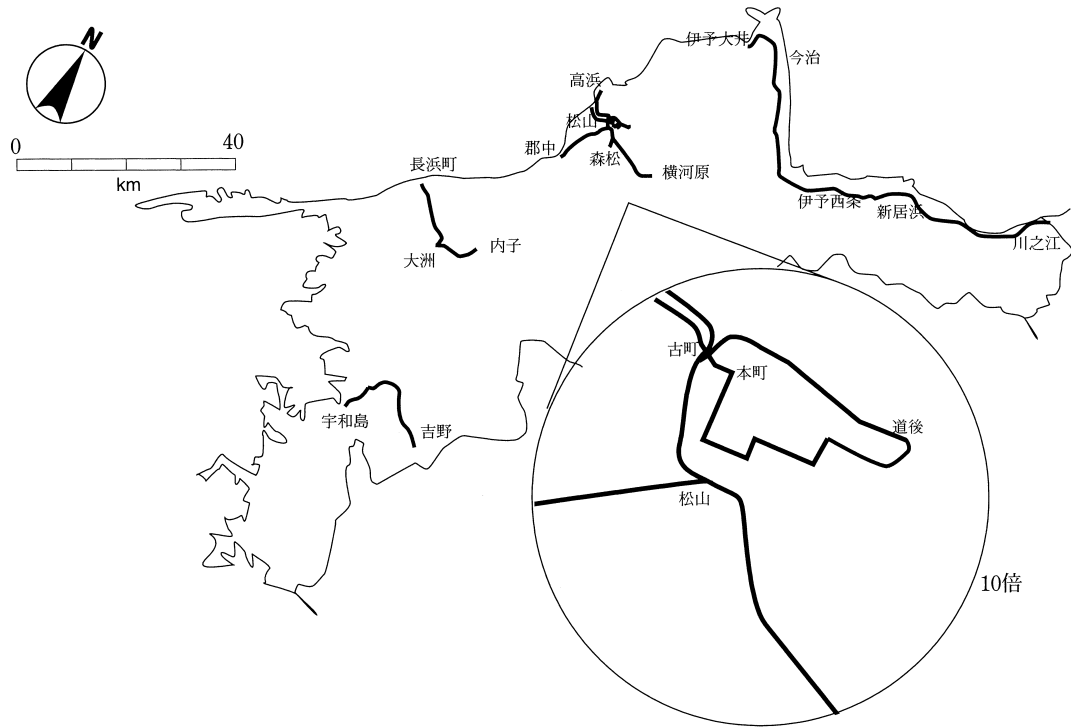


図3 大正13年の愛媛県内鉄道路線図

川之江から西進してきている国鉄路線が伊予大井（現大西）まで完成している。松山平野は、伊予鉄道の独占状態にある。南予地方に愛媛鉄道と宇和島鉄道が開業している。愛媛県の鉄道が最も盛んに建設されたのはこの時期であるといえる。

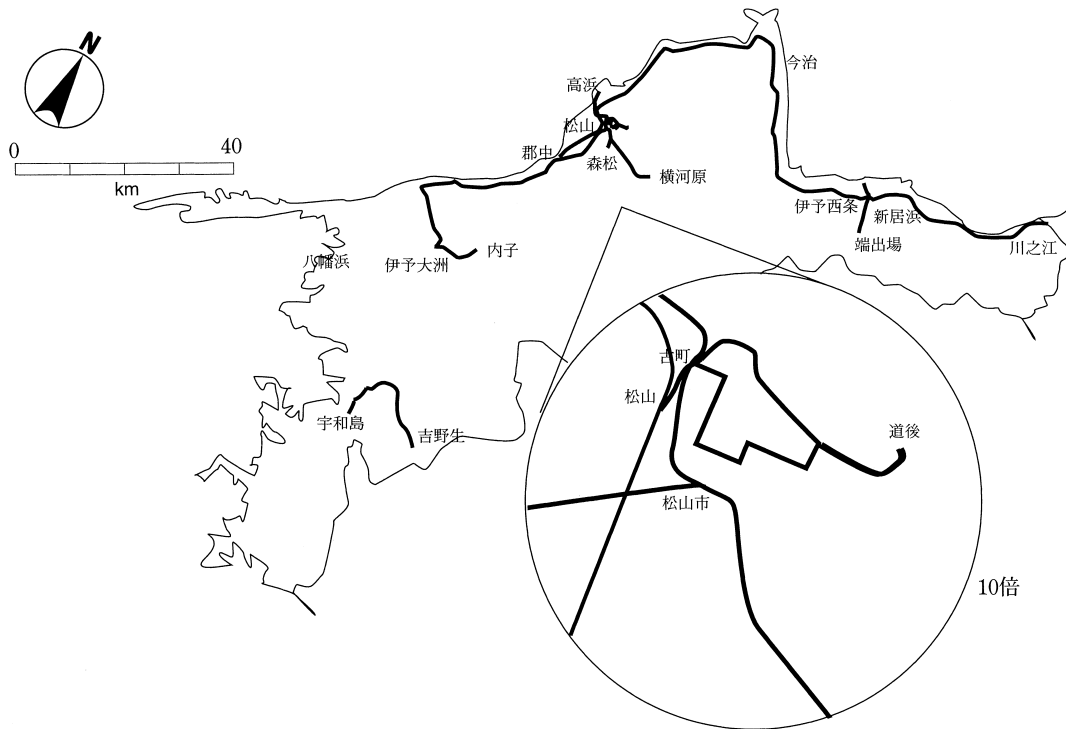


図4 昭和10年の愛媛県内鉄道路線図

前図の段階で私鉄であった愛媛鉄道と宇和島鉄道は国鉄に移管されている。国鉄路線は、この年伊予大洲まで完成した。新居浜市の別子鉱山鉄道が専用鉄道から地方鉄道に切り換えられている。

愛媛県における鉄道の変遷

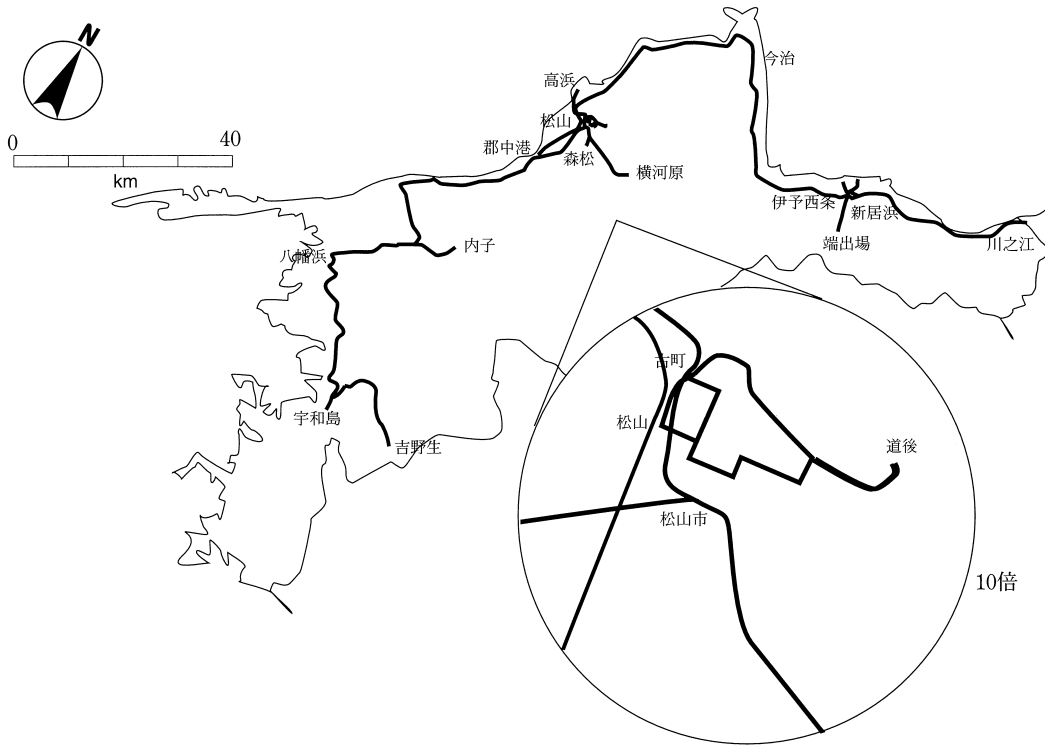


図5 昭和20年の愛媛県内鉄道路線図
この年国鉄の予讃線が宇和島まで全通した。

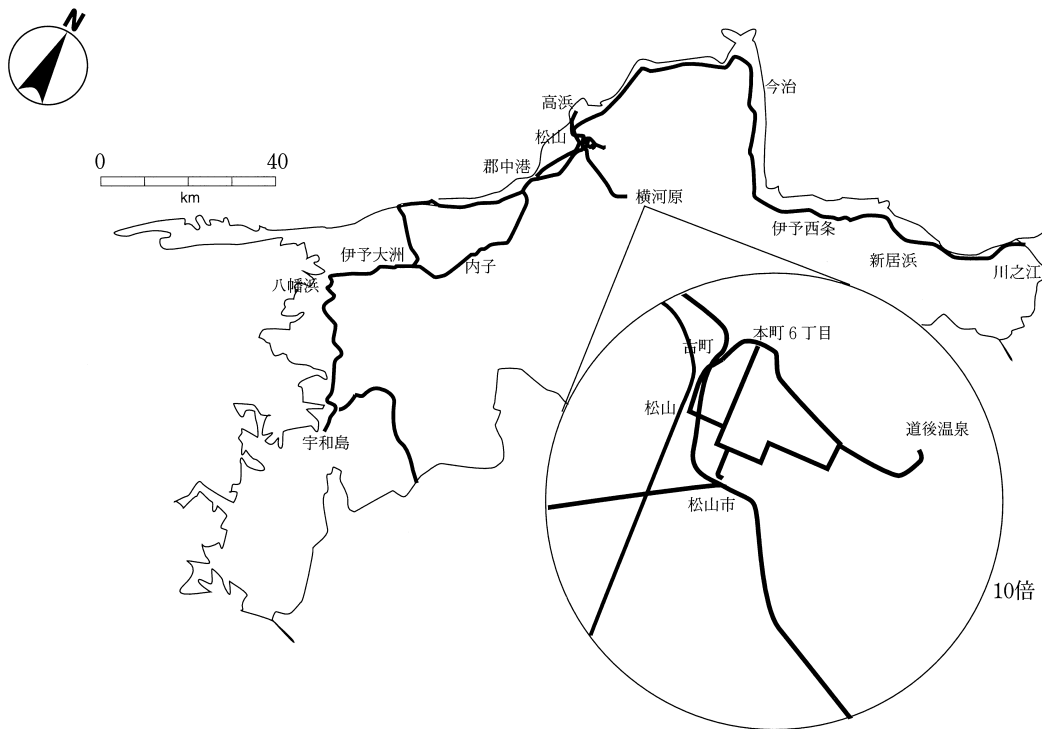


図6 平成8年の愛媛県内鉄道路線図
前図以降開業した路線として高知方面へ全通した。予土線と内山線（中山、内子経由の予讃線）がある。
住友別子鉱山鉄道と伊予鉄道森松線が廃止されている。

表2 日本鉄道の資本及び路線

社名	資 本	哩 数	免 状 年 月
	円	哩	
日本鉄道会社	20,000,000	529	14年11月本免状
阪界鉄道会社	330,000	6	17年6月同上
伊予鉄道会社	40,000	4	19年12月同上
両毛鉄道会社	1,500,000	52	20年5月同上
水戸鉄道会社	1,200,000	41	同年同上
山陽鉄道会社	13,000,000	302	21年1月同上
大坂鉄道会社	1,800,000	37	21年3月同上
讃岐鉄道会社	250,000	10	21年2月同上
関西鉄道会社	3,000,000	72	21年3月同上
甲武鉄道会社	900,000	21	21年3月同上
九州鉄道会社	11,000,000	271	21年6月同上
日光鉄道会社	430,000	21	19年7月仮免状
甲信鉄道会社	4,500,000	117	20年7月同上
山形鉄道会社	2,000,000	78	20年5月同上
群馬鉄道会社	175,000	13	20年9月同上
合 計	60,000,000	1,574	

「五十年譜」伊予鉄道電気株式会社より

(資料 海南新聞を改訂 但し旧字体は新字体に訂正した、哩数とはマイル数(約1.6km)のことである。)

伊予鉄道の郊外線はこの時点ではほぼ形成されている。

明治44年旧道後鉄道の路線を電化した。これは同年に三津浜・道後間(城南経由)の開業を予定していた松山電気軌道に対抗するためであった。この後大正10年に松山電気軌道を合併するまでの間、三津浜・道後間は二つの鉄道が同一の区間を営業し激しい乗客争奪競争が行われた。そして、大正10年伊予鉄道が、松山電気軌道を合併し無駄の多かった乗客争奪競争に終止符を打った。(「五十年史」,伊予鉄道電気株式会社,1936;「五十年譜」;伊予鉄道電気株式会社,1936;「坊ちゃん列車と伊予鉄道の歩み」,伊予鉄道株式会社,1977;「伊予鉄道百年史」,伊予鉄道株式会社,1987)

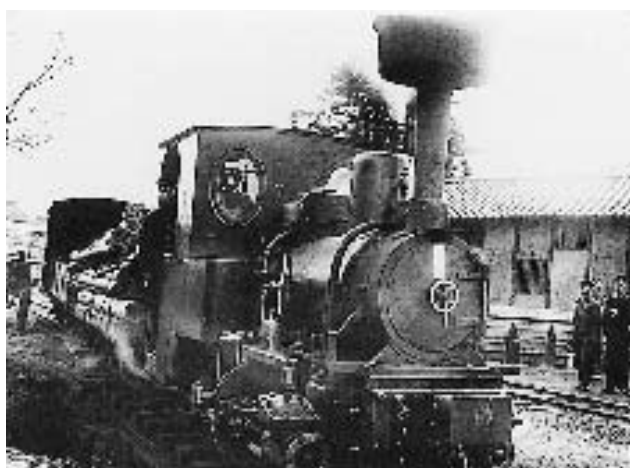


写真1 伊予鉄道1号機関車(交通博物館提供)
ドイツのクラウス社製の機関車であり、煙突の形状は現在のものと異なる。

2. 道後鉄道

道後鉄道は松山地方の有志伊佐庭如矢、村瀬正敬、竹田博文、正岡春齡ら10名の発起により資本金3万8千円で会社が設立された。道後湯の町・一番町間及び道後・古町間(城北経由)の営業を目的とし、明治28年8月22

日開業した。車両及び路線の規格は伊予鉄道と同様であった。乗客は多かったが経営は苦しく明治33年5月1日伊予鉄道に買収された。(「五十年史」,伊予鉄道電気株式会社,1936;「四国鉄道75年史」,四国鉄道75年史編さん委員会,1965)

3. 南予鉄道

南予鉄道は、伊予郡の宮内治三郎、篠崎謙九郎、宮内直吉、二神精一、宮内本三郎、武智良太郎、伊東建夫、藤谷豊城、村瀬宗藏ら24名の発起により資本金13万5千円で会社が設立された。明治29年7月4日藤原(現松山市)・郡中間を開業した。車両及び路線の規格は伊予鉄道と同様であった。また、この鉄道路線は、当初松山・郡中間のみの計画であったが明治28年12月5日の株主総会で八幡浜までの延長が決議され都市間輸送という大きな構想を持った鉄道になった。しかし、この路線延長は資金難のため着工することができなかった。その後明治33年5月1日伊予鉄道に買収された。(「五十年史」,伊予鉄道電気株式会社,1936;「四国鉄道75年史」,四国鉄道75年史編さん委員会,1965)

4. 松山電気軌道

明治40年清家久米一郎、夏井保四郎らの発起により資本金31万円で会社が設立された。三津浜町江ノ口から松山城南を經由して道後湯の町に至る路線が計画された。この会社の株主は三津浜町の有志が多かった。会社設立は、三津浜の町民が伊予鉄道による高浜港開港を計画したことに反対したことがきっかけとなっている。それまで県外から松山へ来る人や物は、三津浜港を經由していた。しかし、高浜港が開港するとそれまでの人や物の流れが高浜港経由になり三津浜が不利益を被るとして、三津浜の町民が高浜港開港に反対した。高浜港開港は伊予

鉄道により計画されていたため、この反対運動は伊予鉄不乗運動に発展していった。しかし、人々は便利な鉄道になれていたため、鉄道に乗車する人もあった。そして、自らの手で伊予鉄道に対抗する交通手段を造ることになり、松山電気軌道株式会社が設立された。

明治44年9月10日江ノ口・道後間を開業した。軌間は、1485ミリメートルであり、動力は電気であった。当時の電車は、現在の電車のかたちではなく現在の路面電車のかたちであり、松山電気軌道も路面電車であった。1の項でも触れたとおり、開業後は同一区間を伊予鉄道も営業しており、激しい乗客争奪競争になった。この競争は運賃の引き下げ合戦にもなり、乗客数は増えたが収入は減るという現象まで起こった。この競争は双方に不利益であり、松山電気軌道の経営は苦しかった。大正10年4月1日伊予鉄道と合併し乗客争奪競争に幕を閉じることとなった。（「五十年史」、伊予鉄道電気株式会社、1936；「四国鉄道75年史」、四国鉄道75年史編さん委員会、1965）

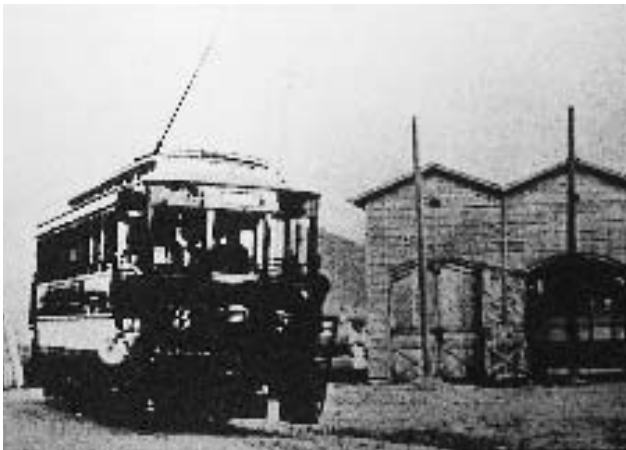


写真2 松山電気軌道3号車（伊予鉄道株式会社提供「坊ちゃん列車と伊予鉄道の歩み」より転載）
後方に見えるのは松山電気軌道の六軒屋車庫

5. 宇和島鉄道

宇和島鉄道は、まず明治27年6月宇和島町の玉井安藏、今西幹一郎、今西林三郎、堀部彦次郎ら86人の発起により資本金26万円で鉄道敷設を依頼された。宇和島から、八幡、高光を經由して吉野へ至る路線計画であった。しかし、資金不足のため着工できず明治38年4月に会社は解散した。この鉄道の構想は、宇和島と高知を結ぶ路線でありそれまでの愛媛県内の鉄道にはない愛媛県と他県を結ぶ大きな構想であった。

その後明治43年12月に今西幹一郎ら9人が発起人となり資本金40万円で依頼された。最初は、宇和島軽便鉄道という名称であり、軌間は、762ミリメートルであった。明治45年6月24日に宇和島鉄道と改称され、大正3年10月18日宇和島・近永間を開業した。営業安定後の大正9年に近永・吉野（現吉野生）間の延長を決定し大正12年

12月12日延長営業を開始した。

大正14年の状況は、資本金20万円、機関車6両、客車10両、貨車42両をもち、旅客人員約40万人、貨物トン数約4万6,000トンを送り、建設費に対する益金割合は、7分と好成績であった。

昭和8年国鉄の予讃線の長浜以南の延伸計画が具体化し、宇和島鉄道路線が予讃線の一部に組み入れられることとなり、宇和島鉄道は昭和8年8月1日に88万5700円で国鉄に買収された。（「四国鉄道75年史」、四国鉄道75年史編さん委員会、1965；白井（1984a））



写真3 宇和島鉄道列車（河野一水氏提供）
機関車はコッペル社製。

6. 愛媛鉄道

愛媛鉄道は、大正7年長浜・大洲間を開業したがその開業までの経緯は必ずしも順調ではなかった。会社名、動力、軌間及び路線経路は、全て当初の構想とは異なった形で開業に至っている。

当初の構想とは、明治43年西予電気軌道という名称で神戸市の曾根正命らが松山市在住の清水隆徳を代表として資本金400万円で依頼したことである。路線経路は、郡中を起点とし、中山、内子、大洲を經由して八幡浜へ至る計画であった。社名から分かるとおり、現在の路面電車の形式による依頼であった。松山電気軌道の項でも触れたが当時の電気動力の鉄道といえば、路面電車のかたちが一般的であり、この西予電気軌道のように長距離の都市間輸送ではなく近距離の都市内輸送が常識であった。そのため、鉄道院の認可には至らなかった。この西

予電気軌道の社名の由来は、本来この地域の呼び名から『南予電気軌道』と命名したかったがすでに南予鉄道が過去に存在していたため、『南予』という言葉の使用を避け『西予電気軌道』と命名された。

そして、明治44年5月西予軽便鉄道と社名を変更し資本金200万円再度出願した。動力は蒸気動力とし、軌間は1067ミリメートルとした。路線経路は、郡中を起点とし、中山、内子、大洲、八幡浜を經由して喜須来へ至る計画であった。明治44年9月愛媛鉄道と社名が変更され、資本金をさらに100万円に減額した。その後、資金調達が順調に進まず、軌間を762ミリメートルに変更し、路線経路も建設困難な山越えの中山、内子経由の路線を避け郡中から海岸沿いに長浜へまで敷設しさらに大洲、八幡浜へ至る経路を想定するように変更した。その中でもまず建設が容易な長浜・大洲間及び大洲・内子間を建設することとした。そして、大正7年2月14日に長浜・大洲間を、また大正9年5月1日に大洲・内子間を開業した。

大正11年刊行の帝国鉄道用鑑（第5版）による会社の状況は、愛媛県喜多郡大洲村に所在し、資本金100万円、機関車4両、客車11両、貨車24両、大正9年度の営業成績は旅客輸送人員34万7000人、貨物輸送トン数18,000トン、営業益金2万3000円で建設費に対する益金割合は1分2厘、職員数は、大石社長以下102名であった。

大正10年頃は、営業成績も良好であったが、輸送量の伸び悩みや豪雨などにより昭和5年以降はあまり収益も上がらなかった。昭和8年宇和島鉄道と同様に国鉄予讃線の延伸計画に組み入れられ、昭和8年10月1日に120万6950円で国鉄に買収された。（「四国鉄道75年史」、四国鉄道75年史編さん委員会、1965；白井（1984b））



写真4 愛媛鉄道列車（愛媛新聞社提供「国鉄移管記念写真帖」より）大洲駅構内、機関車はヘンシェル社製。

7. 国鉄・四国旅客鉄道

愛媛県内に初めて官設の鉄道が開業したのは大正5年のことである。これは、明治44年衆議院において多度

津・松山間の鉄道建議法案が可決され、明治45年に多度津・川之江間の建設が決定されたことによるものである。この線は、建設の過程では多度津線と呼ばれていた。その後大正4年に川之江・伊予西条間、大正7年に伊予西条・松山間の建設が決定され、川之江から西へ建設が進み順次開業され、昭和2年4月3日松山までが開通している。川之江・松山間の鉄道建設費は、1213万円であった。この鉄道省路線の開業は、沖縄をのぞく全国の県庁所在地のなかで最後であった。また、この線名は建設当初は、讃岐線と呼ばれていたが、大正12年に讃予線に変更され、さらに昭和5年には山陽本線と発音が近く混同を避けるため讃線と変更されている（「四国鉄道75年史」、四国鉄道75年史編さん委員会、1965）。昭和8年に宇和島鉄道と愛媛鉄道を買収しさらに昭和10年10月6日に下灘・伊予長浜間が開通することによって松山・大洲間は一本の鉄道で結ばれることとなった。この間、旧愛媛鉄道の軌間が762ミリメートルであったため昭和10年6月から3ヶ月間営業を休止して1067ミリメートルへの改軌工事を行った（白井，1984b）。また、旧宇和島鉄道も路線も軌間が762ミリメートルであったため昭和12年4月から昭和16年7月までの間に改軌工事を行った（白井，1984a）。

八幡浜・卯之町間が昭和20年6月20日に開通することによって宇和島までの予讃線がようやく全通した。昭和28年3月28日吉野生・江川崎間が開業し、現在の予土線の一部がわずかではあるが宇和島側から高知県に達した。さらに17年後の昭和45年10月1日江川崎・川奥信号場間が開業し予土線が全通した（鉄道百年略史編さん委員会，1972）。

昭和62年4月国鉄が民営化され、四国の国鉄は四国旅客鉄道株式会社（JR四国）になった。昭和63年3月3日向井原・内子間が開業し伊予市・大洲間の路線を短縮した。この路線の一部となった内子線（五郎・内子間）は一時は廃止対象路線になったが新線の一部となることが計画されていたため廃止をまぬかれた。

また昭和63年4月10日瀬戸大橋線が開業し四国と本州が鉄道で結ばれ愛媛県の鉄道にも変化があった。それまで松山から上り方面の優等列車はほとんど高松発着であったが岡山発着の列車もみられるようになった（四国旅客鉄道株式会社，1989）。

予讃線の電化も実施された。愛媛県内では平成2年11月21日伊予北条・伊予市間が最初である。平成5年3月18日には新居浜・今治間が電化され予讃線の松山までの電化が完成した（中川，1993）。



写真5 特急しおかぜ（キハ181系）（佐藤美知男氏提供）
昭和47年から運行された四国で初めて特急列車である。



写真6 内山線開通式（大島高義氏提供）
昭和61年3月3日の中山駅で行われた内山線開通式の様子である。



写真7 8000系車両
平成4年から供用されているJR四国の特急用電車である。

8. 住友別子鉱山鉄道

住友別子鉱山鉄道は、現在の新居浜市に別子銅山の輸送を目的として作られた鉄道である。この鉄道は既に明治26年に開業していたが、開業当初から昭和4年までは一般の旅客や貨物を輸送の対象としない別子銅山の専用線であった。その専用線とした理由は沿線の戸数・人口が少なかったことにある。ただし、この間貨物輸送以外の輸送を全く行っていなかったのではなく、銅山勤務者

や銅山に用件のある人には、便乗券を出し輸送していた。しかし、その後沿線人口が増え沿線の居住者などから別子鉱山鉄道の利用を希望する声が高まってきたため、専用鉄道を地方鉄道に切り換えることとなり昭和4年11月5日端出場・惣開間を地方鉄道として開業した。この時、鉄道全体を地方鉄道営業に対応させるために要した予算は約42万円であった。地方鉄道営業後は、通勤・通学のほか行楽や荷物輸送にも利用された。昭和5年の運輸数量は、旅客10万4000人、貨物68万トンであった。昭和10年に新居浜港線が開業し、尾道航路を經由して山陽本線を利用する切符が1枚で買えるようになった。昭和17年には、新居浜駅連絡線が開業し予讃線沿線の別子銅山通勤客の需要に応えた。

昭和25年に星越・端出場間を昭和28年には星越・惣開間を電化した。住友別子鉱山鉄道の機関車の索引力は7000カロリーの石炭使用を基礎として算定されていたが、終戦当時使用されていた石炭は5000カロリー未満であったため蒸気機関車の出力低下の原因となり列車運行の遅れが目立った。そのため昭和24年3月18日電化認可申請を行い昭和25年5月1日に運転が開始された。電化の効果は、大きかったようで“それまで4～5両を引いて何時間も遅れていた列車が、18両を引いて平気で定時運転し”と別子鉱山鉄道略史に書かれている。

しかし、昭和24～25年以降はバスが普及し、通勤・通学その他の市内交通はバス中心に変わって行き乗客が激減したので昭和30年1月1日以降は、地方鉄道営業を廃止し再び専用鉄道となった。

（「別子鉱山鉄道略史」，別子銅山記念館，1978）



写真8 別子鉱山鉄道列車（別子銅山記念館提供）
昭和13年の写真。

9. 昭和・平成の伊予鉄道

昭和2年鉄道省讃予線が松山開通するのに伴い従来の松山駅を松山市駅に改称した。昭和2年4月3日国鉄線松山開通時に古町・松山駅間の路線を敷設し、国鉄路線との連絡を可能にした。これは貨物輸送の連絡が主な目的であった。また、昭和6年5月1日には、高浜線（高

浜・松山市間)を電化しスピードアップした。

旅客の伊予鉄道と国鉄との連絡を目的とした軌道を西堀端・松山駅前間に敷設し、昭和11年5月1日開業した(「五十年史」,伊予鉄道電気株式会社,1936)。

昭和14年5月10日郡中・郡中港間を開業した。これは鉄道省路線が昭和5年に南郡中(現伊予市)まで開業したことと関連がある。国鉄路線の南郡中開業により伊予鉄道は旅客が減りその減収は年額2万円にのぼった。伊予鉄道郡中駅と国鉄南郡中駅は少し離れていたが、南郡中駅のすぐそばに郡中港駅を造り路線延長することにより旅客利用の回復を図ったものである。

太平洋戦争により松山も空襲の被害を受けることとなったが、郊外線は空襲の翌日には全て復旧した。市内線も約2カ月後には全て復旧している。戦後松山市の戦災復興計画によって伊予鉄道の路線にも変化があった。昭和22年3月25日の南堀端・松山市駅前間の開業や昭和23年7月1日に開業した西堀端・本町間の軌道の付け換えはその一部である。郡中線のスピードアップと輸送力増強を目的とし昭和25年5月10日郡中線松山市・郡中港間が電化された。乗客には、「料金が高くて速くて便利である」と好評だったようである。

昭和37年2月1日に本町・本町六丁目間を延長開業し城北線と本町線が接続するようになった。昭和40年11月30日森松線立花・森松間が廃止された。これは、道路交通機関の発展や需要の不足から採算がとれなくなったことが原因であり、電化などの改善を行ったとしても道路を並行していることや営業キロの長さなどから採算の回復が見込めず廃止に至ったものである。

昭和42年10月1日横河原線松山市・横河原間が全線電化された。これは、それまでディーゼル機関車による運転で大きな赤字を出していた経営を改善することを目的としたものである。電化することにより、運転間隔を従来の1時間から30分に短縮する計画とした。並行する国道11号線の交通状況は自動車の増加が急であり、道路整備がそれに追いつかず道路渋滞がおびただしかったため、横河原線改善による需要の回復も見込んだのも電化の理由のひとつである。(「伊予鉄道百年史」,伊予鉄道株式会社,1989)

おわりに

鉄道の変遷には産業・経済・科学技術・社会などの複雑な要因が絡まっており、鉄道の変遷を明らかにするにはこれらの側面からの考察が必要である。しかし、本稿では、筆者の調査不足によりこれらの要因を分析するところまでは至らず、鉄道路線の変遷の概要報告にとどまった。変遷の要因については、今後の課題としたい。



写真9 伊予鉄610形
平成7年から供用されている伊予鉄道の最新車両である。38年ぶりの自社発注による車両であった。

謝 辞

本稿に写真を提供して頂いた交通博物館、河野一水氏、愛媛新聞社、伊予鉄道株式会社、別子銅山記念館、交通博物館の佐藤美知男氏、鉄道友の会及び宇和島鉄道愛好会会員の大島高義氏にお礼申し上げます。文献収集に協力して頂き助言を頂いた宇和島鉄道愛好会会員の河野藤夫氏に感謝します。

注

- 1) 国有鉄道線はその帰属官庁が数度変わっているが、本稿での取り扱いは「国鉄」で統一する。
- 2) 伊予鉄道株式会社はかつて伊予鉄道電気株式会社と称した時期があったが、本稿では伊予鉄道株式会社と同一とみなす。

引用文献

- 鉄道百年略史編さん委員会(1972):「鉄道百年略史」,鉄道図書刊行会,東京都.463p.
- 四国旅客鉄道株式会社(1989):「四鉄史」,四国旅客鉄道株式会社,香川.706p.
- 四国鉄道75年史編さん委員会(1965):「四国鉄道75年史」,日本国有鉄道四国支社,香川.14-17,26-30,48-49,56-58.
- 伊予鉄道株式会社(1977):「坊ちゃん列車と伊予鉄道の歩み」,伊予鉄道株式会社,愛媛,208p.
- 伊予鉄道株式会社(1987):「伊予鉄道百年史」,伊予鉄道株式会社,愛媛,1127p.
- 伊予鉄道電気株式会社 高岡慎吉(1936):「五十年譜」,伊予鉄道電気株式会社 高岡慎吉,愛媛,148p.
- 伊予鉄道電気株式会社 高岡慎吉(1936):「五十年史」,伊予鉄道電気株式会社 高岡慎吉,愛媛,1-27,51-71,149-258,389-489.付録17-40.
- 白井茂信(1984a):国鉄狭軌軽便線.13.鉄道ファン,

276, 80-86.

臼井茂信 (1984b) : 国鉄狭軌軽便線. 15. 鉄道ファン,
278, 80-87.

別子銅山記念館 (1978) : 「別子鉦山鉄道略史」. 別子
銅山記念館. 別子銅山記念館, 愛媛. 11. 19. 105.

中川浩一 (1993) : 四国における鉄道網の歴史過程, 鉄
道ピクトリアル, 574, 65-71,