

別子鉦山鉄道国鉄新居浜駅連絡線跡

国鉄連絡線は、昭和元年、地域開発事業の一環として発案され、工事認可されたものの、利用度と建設資金との関係で着工を見合わせていました。着工にとりかかったのは、認可が下りてから実に9年後で、大正10年6月に開通していた国鉄（現JR）予讃線沿線からの通勤者確保と原材料・製品等の大量輸送の必要から着工に踏み切りました。開通直後の利用者数を、当初計画で、1日750人と見込みましたが、予想以上の利用者数でにぎわいました。そのため昭和19年、星越駅～多喜ノ宮信号所間が複線化しました。しかし、昭和26、7年頃から乗客が減少し、便数を減少するなど経費の確保をはかりましたが、昭和30年、複線区間が再び単線に戻され、開通から25年で廃止となりました。

「国鉄連絡切符」

別子鉦山鉄道と国鉄との連帯運輸により、星越駅から新居浜駅乗り継ぎで、東京まで一枚の切符として買うことも出来た切符で、10年間発売された。

区間：星越駅～国鉄新居浜駅

全長：2701m（星越駅～多喜ノ宮信号所間960m
／多喜ノ宮信号所～新居浜駅間1741m）

総工費：79万2000円

軌間：762mm

（国鉄連絡線年表）

昭和	4.	7.	1	申請
	5.	4.	2	営業免許取得
	7.	9.	2	工場認可
	16.	11.	1	着工
	17.	9.	21	竣工
	17.	11.	12	営業開始・国鉄連絡切符販売
	19.	5.	16	星越駅～信号所間複線化
	27.	9.	30	連帯運輸打切・客車運行廃止
	27.	10.	1	国鉄連絡切符廃止
	30.	1.	1	地方鉄道→専用鉄道移管
	30.	12.	24	星越駅～信号所間再単線化
	42.	1.	31	営業終了・廃止