

別子往還道を訪ねて

第六回 住友別子鉱山鉄道

住友家総理人広瀬幸平は、別子近代化企業方針に沿って銅山の近代化に取り組む中、明治22年（1889）、夫人を同伴しての還暦記念の欧米巡遊旅行に向きます。同年6月、広瀬は、アメリカコロラド州において、明治15年に開通した山岳鉱山鉄道に遭遇します。狭い山道を大量の鉱石を運ぶ列車は、広瀬に、大いなる刺激を与えることとなります。

「欧米の人たちができることを、なぜ日本人ができないのか。」

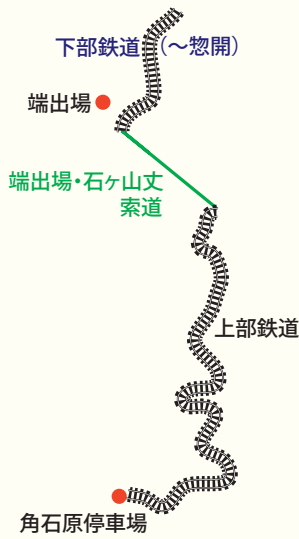
その思いは、明治26年に早くも実現します。5月に、端出場（打除）惣開間10・461kmの下部鉄道が竣工。8月には、第一通洞の北口がある角石原から石ヶ山丈までの標高800メートルの山岳を走る、上部鉄道5・532kmが竣工します。既に明治24年に竣工されていた、石ヶ山丈から端出場（打除）間の複式索道と併せた、国内初の方法による運搬の近代化です。

この鉄道開通と複式索道による、明治27年の鉱山運輸高は、明治24年の3・6倍にも達しています。

上部鉄道は、「別子銅山に就職するのは結構なことだが、上部鉄道だけには乗るな」といった逸話が残っているくらいの断崖絶壁を走っていた。



鉱山鉄道（内宮神社前）
昭和57年2月19日



ました。貨車を4両から5両連結して1日6往復。大きな事故はなかったようです。明治35年の第三通洞貫通以降、徐々に必要性がなくなり、日浦通洞が開通した明治44年に廃止されました。

一方、下部鉄道は、住民の利用要望の高まりに応える形で、昭和4年（1929）に鉱山専用鉄道から地方鉄道になり、昭和17年9月には国鉄新居浜駅連絡線が竣工され、国鉄新居浜駅と星越駅間が結ばれるなど、地域交通の発展に寄与しています。下部鉄道は、昭和48年の別子銅山閉山以後も要望が多かったため続けられていましたが、昭和51年9月の台風による被害のため、昭和52年2月1日付けで廃線となります。

今から100年以上前に初めて「陸蒸気」を見た人たちの驚きは、どれほどのことだったでしょう。浪漫あふれる鉄道遺産は、別子銅山記念館の機関車やマイントピア別子内の端出場隧道・鉄橋をはじめとして、今も数多く市内に遺っています。

下部鉄道跡の一部は、自転車道として整備されていますので、爽やかな秋風を感じながらのサイクリングはいかがでしょう。

市政だよりにはま（通巻七八四号）平成二十三年十月一日発行 毎月一回一日発行

広告欄

広告欄