# 坊っちゃん列車 今昔新聞

発行者 森 一駿
発行日 平成24年 9月14日

小さい頃から、乗るのも、見るのも大好きだった伊予鉄道の坊っちゃん列車。坊っちゃん列車が、今から100年以上前から走っていたというのを知って驚いた。そして、今走っている坊っちゃん列車が初めて走った1号機関車をもとに復元されたというのを知り、今と昔について調べてみた。

明治21年に走っていた坊っちゃん列車

今走っている坊っちゃん列車

| 坊っちゃん列車 | 昔 | 今 |
|---|---|---|
| | 1号機関車 鉄道記念物に指定され梅津寺パークに保存されている。 | 1号機関車と14号機関車が走っている（写真は1号機関車） |
| 開通時期 | 明治21年10月28日 日本最初の軽便鉄道 | 平成13年 10月12日 運行開始 |
| 製造地 | ドイツ・ミュンヘンの クラウス社製 | 日本・新潟県の㈱新潟鐵工所製 |
| 動力燃料 | 蒸気機関車 ・ 石炭 | ディーゼルエンジン ・ 軽油 |
| 路線 | 松山 ←→ 三津 (28分) | 松山市駅 ←→ 道後温泉駅<br>道後温泉駅 ←→ 古町駅 |
| 料金 | 松山ー三津 3銭5厘 (銭は円の100分の1 厘は円の1000分の1 お米1升4銭5厘の時代) | 1乗車 300円 |

## 交通事情

今 車・飛行機・鉄道・船などの交通手段が発達していて、目的に応じて選ぶ事ができる。

昔 当時の四国の交通手段は、馬・かご・徒歩・荷物を運ぶのも、荷車・馬車・船など。鉄道は、新橋ー横浜間・京都ー神戸間・小倉ー博多間・上野ー高崎間・大阪ー堺間が開通しているだけだった。

## 運行のきっかけ

昔 当時 柱や板にした木材を大阪方面に運ぶのにかかる運賃が、三津～大阪間の海上運賃よりも、松山～三津間を運ぶ運賃の方がはるかに高く、交通機関の改善の必要を強く感じていた時、軽便鉄道の存在を知り、この地方には最適であると思ったから。

今 電化にともない、昭和29年に第一線から引退していたが、「坊っちゃん列車」の愛称は生き続け、復元運行を望む声は少なくなかった。坊っちゃん列車を復元し、松山の観光資源とするために復元運行した。

## お客さん

昔 運行開始時は、見物に来る人、おがむ人、ワラジをぬいで乗車し、正座する人がいた。やがて、価格の安さと利便性から利用者も増加し、人々の足として活躍。

今 ほとんどの人が観光目的で、乗車している。車内では車掌さんが観光案内をしてくれる。

## 呼び名

昔 「岡蒸気」と呼ばれていた。明治39年 夏目漱石が書いた小説「坊っちゃん」の記述から坊っちゃん列車と呼ばれる様になり、今も、そう呼ばれている。

「停車場はすぐに知れた。切符も訳なく買った。乗りこんでみるとマッチ箱のような汽車だ。ごろごろと五分ばかり動いたと思ったら、もう降りなければならない！」

小説「坊っちゃん」より

夏目漱石は、明治28年愛媛県尋常中学校に英語教師として松山に来た時、初めて乗った。

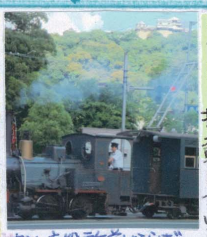
## 復元するに当たっての工夫

今 坊っちゃん列車を復元するに当たり、本物の蒸気機関車として復元すると、ばい煙が発生するという問題点がある。市内電車と同じ路線を走るという事もあり環境面を考えて、ディーゼルエンジンを採用した。しかし、明治時代にタイムスリップしたような演出をし、安全に運行するためにいろいろな工夫をしている。

## エントツからの煙

昔 石炭を燃料としていたので、煙や水蒸気が発生し、それを出していた。

今 動力がディーゼルである事や、ばい煙の環境への影響を考え、無公害の演出用スモークと水蒸気・煙発生装置を搭載している!!


松山市役所前ならば、松山城と煙をはく坊っちゃん列車、パンタグラフに代わる装置がいっぺんに見れる!!

## 分岐点での進路変更

坊っちゃん列車は、ディーゼルなので、パンタグラフで架線から電気をとる必要はないが、ポイントの転換や、信号機による指示をうけるために、パンタグラフに代わる装置を設置している。車掌を検知し、安全運行をするためには必要だけど、外観イメージを保つため、南堀端・西堀端・上一万 交差点にさしかかると、車掌さんが手動で装置を上昇させ、ポイント通過後は、屋根の上に収納する。

## 音

ポッポー——

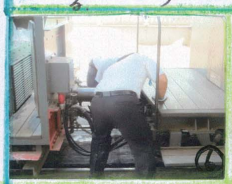
汽笛OBに協力してもらい、なるべく当時の音を再現

蒸気機関車特有のシュッシュというドラフト音ー車外のスピーカーで鳴らすなど、イメージを壊さない様に工夫している。

シュッ シュッ

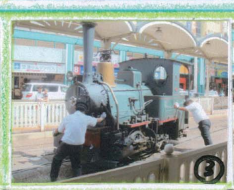
## 方向転換

今 起終点で行われる。観光の目玉なので、バックで走行させるのはおもむきがないため、乗務員が人力で回転させる。全国的にもめずらしい。


⑥ 機関車と客車の連結を行う。

⑤ 客車を乗務員さん3人がかりで押す。動力のない客車を動かすのはすごく重たそう。

④ 向きをかえた機関車は、自力で走って連結する場所に移動する。


③ ② 乗務員さんが協力して、人力で機関車をぐるりと回転させる。すごく重たそう。汗をいっぱいかいている。

① 床下についている転車台をおろし、車体を持ち上げる。

## 客車と乗務員の制服

明治21年製客車2両と明治44年製客車を復元。客車内は、木製で梅津寺パークにある車両を参考に忠実に再現した。あらゆる面でできる限り当時のまま再現した。

客内灯ーカンテラ式のデザイン
エアコンーない
座席ー堅い木製で座るとゴツゴツする。揺れやゴトゴトという音も、当時のまま感じてもらうことで、明治時代にタイムスリップした様な演出になっている。

乗務員さんの制服も、なるべく明治21年当時のデザインを復元している。

車掌さんと一緒に記念撮影もしてくれる。

これは、夏服。冬服は、学生服の様なデザインでそでに金色のラインが入っている。

## 調べての感想

調べていくうちに坊っちゃん列車の事がよくわかったし、こんなにすごい物だったのかと驚いた。

復元するという事は、昔あった物をそのまま全く同じに作ればいいのだと思っていた。

しかし、それを今の時代に運行するためには、当時のイメージを壊さない様にしながらも、環境の事や、安全の事を考えなくてはならないので、いろいろな工夫が必要になってくるのがよくわかった。

そして、坊っちゃん列車のイメージを保つために、乗務員さんたちがしている仕事の大変さがよくわかった。