

二 在来産業の進展と近代産業の成立



写真1-2-1 開業当初の機関車と客車

出典：『坊っちゃん列車と伊予鉄道の歩み』26-7頁

工事は、より詳細な設計と機関車類の発注を経て、翌二十二年五月に開始され、一〇月二十八日開業した。外側―三津間を一日一〇往復し、片道を二八分で走った。列車は機関車のほか、客車が最大六両（うち下等車四両）、貨車が三両連結された。機関車は整備の必要上もあって、一両は予備待機となっていた。客車定員は上等二人、中等一六人、下等一八人と、夏目漱石の表現通り、まさにマッチ箱のような列車であった。

開業してみると、乗客数は予測をはるかに越える実績を上げ、運賃収入で当初見込みよりも三割を越えた。これは当時、松山―三津間の人力車が六錢五厘要したのに対して、鉄道ならば三錢五厘（ただし、中等七錢、上等一二錢）と、大幅に割安だったからである。これにより、わずか六・八錢の区間ではあるが、人的交流を進めることになる。他方、貨物輸送の方は、運賃収入で当初予測の二割にとどまった。貨物運賃はその種類により一様でなく、普通貨物で荷車の三分の一ほど安くなったが、駅での積み換えの時間に加えて、業者間の「お得意さん」慣行をただちに断ち切れなかったためと考えられる。ただし、貨物輸送は、二五年の高浜延長、二六年の平井河原線開通により伸びを見せ始め、とくに日清戦争後の二九年以降、大きく輸送実績を伸ばし、年間三万トから、四万ト台に達した。

当時の鉄道としては路線が極端に短かったとはいえ、伊予鉄道の経営上の成功は松山平野における松山求心的な交通・運輸ネットワーク化の基盤となる。同鉄道は路線の延長を図り、同社に対抗して新路線の建設、開業を求める会社も続出した。こうした動きは明治三〇年代初めの不況期に入っ

て、各社の伊予鉄道への吸収合併で一段落を遂げた。松山周辺地域の人的交流と物流は、これによりますます松山求心的に拡大されることとなる。

伊予鉄道延長は、まず三津―高浜間から始まった。三津停車場建設地として、当初、三津浜港での荷役により

株、一〇〇円にすぎず、まったくの期待外れに終わった。発起人の小林信近・山内清平など士族の出資は、必要額の二〇%にとどまり、五〇%は松山商家などの経済人に依存した。また公益性をアピールするため、当時の県知事、藤村紫朗も五〇株出資した。ほかに藤田伝三郎など大阪の企業家三名が一九〇株参入したが、鉄道の収益性をすでに知っていたためであろう。県外出資者が総株数の三八%を占め、一〇年後には八四%まで増加し、逆に県内株主は後退した。

明治二〇（一八八七）年九月一〇日、五日間にわたる創立株主総会が株主五〇名余を集めて県会議事堂で開かれた。『海南新聞』によれば、当初の古町―三津間の路線計画がここで実質的に議論された。松山側の停車場として、三津口（現在の古町）と萱町三丁目（現在の大手町付近）をそれぞれ主張しあう株主が多かった中で、当初の計画を変更して、湊町四丁目（現在の市駅）まで延長する案が浮上し、三津口にも中間駅を作るということで決着した。城下町時代より商業の中心地として栄えた古町地区が、新興の商業地である外側地区にその後の繁栄中心地としてのバトンを渡す瞬間であった。なお、このとき、後に社長となる井上要が三津駅の先への路線建設延長と、高浜にも停車場を建設することを強く提案したが、資金不足と高浜の港湾未整備を理由に退けられた。

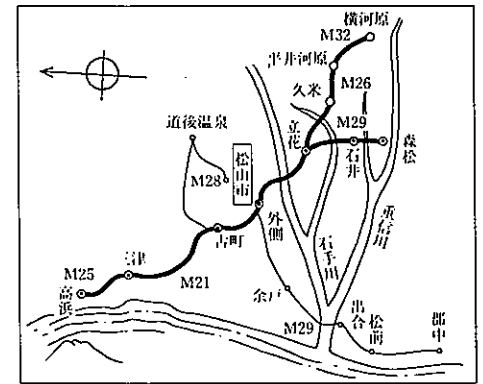


図1-2-7 鉄道建設状況

間の建設を計画し、政府に出願した。着工に至るまでに、開通したばかりの平井河原線と競合する松山（外側）―立花間の路線をどうするかについて議論された。結局、独立した森松―松山間鉄道は採算面で成り立たないとして、当初計画を断念し、愛媛鉄道会社を伊予鉄道が併合し、森松へは立花から路線延長という形で建設することとなった。森松線は日清戦争で工事が予定より遅れ、二八年末やっと開通した。

便利な松原橋詰めが計画されたが、将来の高浜延長に備えて現在の地に設定されたのである。明治二四（一九一一年）七月着工され、翌年五月開通した。ついで、ほぼ同時期に平井河原線が着工された。東予や高松方面からの松山への東の入口に路線を延長させるとともに、上浮穴郡方面の材木や米穀輸送需要に應えるためであった。これは着工後の用地買収に手間取り、約一年間の足ぶみ状態を経て、二六年五月、やっと開通した。横河原まで約六歳の延長は六年後に実現した。

一方、徳島、高知、松山を結ぶため一九年に着工された四国新道が完工に近づいてくると、高知方面からの入口にも鉄道敷設の機運が起こってきた。いち早く、愛媛鉄道会社が二六年起こされ、森松―松山

第二章 近代都市化の進展

日野国治は、学区世話掛・学務委員として市内小学校の興隆と児童の就学促進に尽力、教育の発展に貢献した。日露戦争後、政府は軍備拡充、鉄道国有化、電信電話の拡張、土木事業の普及などの戦後経営を推進した。当時の愛媛県知事安藤謙介は、県政における最重点施策として道路・港湾・河川改修の二二カ年継続土木事業を策定した。これは、産業基盤の整備により国力増進を図る政府

与党政友会の積極策と合致し、県会でも藤野政高を中心とする政友派がこれに協賛した。この大土木計画のなかでとくに注目されたのが三津浜築港であった。

松山藩の外港三津浜港は、天保一五（一八四四）年に築造された川口升型の石積み防波堤に囲まれた船溜りがあったが、和船が利用できても汽船の出入りはできなかった。遠浅で、西風が強い同港では、沖に停泊する汽船の貨物の積み降ろし、客の乗降には舢舨が使われていた。明治に入って近代的な港湾築造のプランがいくつか提示されたが、大規模な築港工事が必要とすることから実現に至らず、代りに隣接する高浜が天然の港湾として注目されることとなった。

高浜は、当時漁民わずか十数戸にすぎない漁港であったが、海が深く、興居島や南側の岬が自然の防波堤となつて風波を防ぎ、施設を整えれば大型汽船が接岸できる港としての条件を整え、しかも築港費は三津浜よりはるかに安いと予想されていた。

明治一九（一八八六）年七月、小林信近らは高浜築港の目的をもって道路改修・

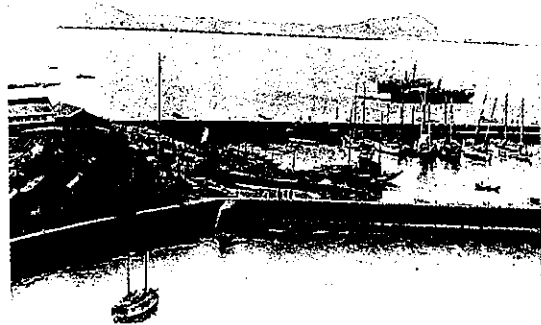


写真2-1-5 三津浜港

海面埋立を出願して県の許可を得、梅津寺の海岸に沿って道路を改修し、高浜の一部を埋め立てて棧橋を架設した。この高浜築港の推進は、二〇年九月に設立された伊予鉄道の路線拡張とも関連した。同社の社長となった小林は、重役井上要らとともに二五年五月松山―三津区間の鉄道を高浜（現高浜駅南四八三の地点）まで延長した。さらに二七年七月高浜築港期成同盟会を結成した。三五年一月、伊予鉄道は、高浜駅の北方に用地を買収し、その西の海面を埋め立て、線路を延長して駅を移すことにした。翌三六年三月、伊予鉄道の姉妹会社高浜起業会社によって南棧橋が架設されると、大阪商船は寄港地を一七年以来の三津浜から高浜に変えた。三七―三八年の日露戦争時には松山・高知連隊の出征やロシア兵捕虜の輸送にも同港が利用された（井上要翁伝）。三八年一月、伊予鉄道による海面埋め立てがほぼ完成して、新高浜駅が誕生した。ついで、同年五月、伊予鉄・大阪商船による、新高浜駅前すぐ西の海面二〇七坪の埋め立てと両社専用棧橋（北棧橋）の架設が許可された。港湾施設がほぼ整った三九年九月一二日、高浜開港式が盛大に挙行された。

一方、高浜開港の動きに、港湾と魚市場に生活を託していた三津浜町は、町をあげて猛烈な対抗運動を開始した。三六年三月一七日、三津浜町会は、西海面に一大埠頭を新設して近代的設備の港湾に改修することを決議し、その測量設計を帝国工科大学の南・西尾両博士らに依頼した。また同月二三日、願成寺に町長逸見義一以下町議・有志一〇〇人余が集



写真2-1-6 高浜開港

第二章 近代都市化の進展

まっつて、三津浜築港推進を決議、具体的な運動方針を協議して、政友会愛媛支部に協力を求め、県に働きかけることになった。四月二五日に藤野政高・大久保雅彦・柳原正之を招いて協力を要請し、三津浜を政友会の地盤とする代償として築港に関する全面支援の確約を得た。七月四日には三津浜港湾改修協賛会が組織され、会長に宮崎張義が選ばれ、副会長泉守次郎・理事山谷市松らと築港運動に奔走することになった。

高浜開港式が挙行される直前の九月四日、三津浜町は町民大会を開いて伊予鉄不乗運動を起こし、さらに県当局の反省を促すとして赤十字社・海員救済会を退会し、場合によっては徴税の義務を破棄するなどの強硬手段に訴えようとした。こうした強硬論も、三津浜築港は政友会が必ず推進するとの藤野政高の説得でひとまず鎮静した。それから数年、藤野ら政友会幹部との頻繁な接触が続き、県当局への陳情をくり返した結果、県営工事としての築港測量設計が県技師の手で開始された。

県知事安藤謙介は、明治四一（一九〇八）年五月の臨時県会に総予算七八五万五、〇〇〇円におよぶ二二カ年継続土木事業を計上した。このなかには、三津浜築港費九二万円余が含まれ、施行されれば図二一—二の大三津浜港が実現し、一万ト級汽船の寄港が可能であった。

この大土木事業案には、井上要ら進歩党が「不急の事業」として激しく反対したが、県会多数派の政友会がこれをおさえて可決した。この時期、進歩党系の伊予鉄道に対抗して、県・三津浜町当局と政友会の支援で松山道後—三津江ノ口間の松山電気軌道の電車線敷設が計画されており、これともからまっつて、三津浜築港問題は政争の焦点となった。

愛媛進歩党の抵抗は、内務省の認可を阻止するために井上らが上京するなど執ように続けられた。安藤知事と藤野らは、上京して直接内務省に赴き、反対運動をおさえて土木事業に対する内務大臣原敬の条件付き認可を得

た。七月一九日、豊浦丸で高浜港に着いた安藤知事と藤野政高は、出迎えた二、〇〇〇人の三津浜町民の前に土木計画の認可に伴う三津浜築港の開始を言明、同夜、関係者一五〇人が出席して梅廻屋で安藤・藤野の慰労会が催された。七月、県は二二カ年継続土木事業の内務省認可を告示、一二月通常県会に四二年度継続土木支出費三二万五、〇〇〇円を上程、進歩党の反対を退けて政友会の同意で原案を可決した。

四二年七月一三日、三津浜築港起工式が知事・県会議員をはじめ文武官・民間の来賓約五〇〇人を迎えて盛大に挙行された。この日、町内の家々には、新調の白地に浪と「三」の字の模様の旗がかかげられ、国旗・

提灯・造花などで満艦飾をほどこし、港内停泊の船舶はいずれも満艦飾の景況であった。海上には無数の浮樽をもつて築港の模型が示され、知事らが小舟に乗って沖合に進み、礎石を沈下させた。武典終了後、宴会に移り、松山・三津芸妓八〇余人の手踊りなど催し物が延々と続き、町民は夜を徹して祝賀に酔った。三津浜町が起工式・祝典に使った費用はおおよそ三、〇〇〇円で、うち二、〇〇〇円は町費、残りは汽船問屋など事業主の寄付でまかなった（愛媛新報）。

祝典から二週間後の七月三〇日、県知事安藤謙介は桂内閣から休職を命じられた。不偏不党を本旨とする地方

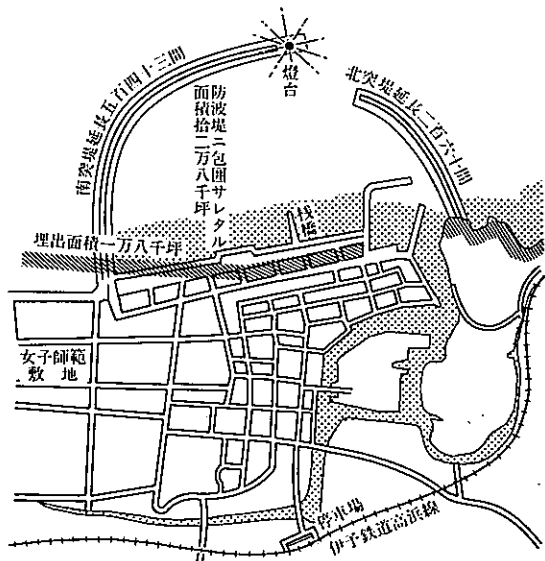


図2-1-2 三津浜築港略図

第二章 近代都市化の進展

長官の職務を忘却しているというのが休職の理由であった。後任の知事は、和歌山県知事であった伊沢多喜男であった。九月二十六日、三津浜町長逸見義一、町会議員宮崎張義・泉守治郎・山谷市松ら築港運動の中心人物二名が寄付強要恐喝の疑いで逮捕された。容疑は、起工式の祝典費用の一部を町民有志に強要したというものであった。続いて一〇月一三日、政友会支部幹事長藤野政高が詐欺の疑いで拘引された。検挙の理由は、藤野が三津浜築港運動に成功した後逸見町長らから受け取った一万円の使途が正当でないというものであった。

この「三津浜築港疑獄事件」は、県民の注目をあびる大事件となり、二月七日から松山地方裁判所で開廷された藤野の公判内容が、逐一『海南新聞』紙上で報じられた。逸見町長らの判決は証拠不十分で全員無罪であったが、藤野は懲役一年六カ月・執行猶予三年を宣告され、服役後政界を隠退した。

土木事業計画は一二月県会で大幅に縮小・更正され、三津浜築港は中止となった。その後、三津浜港は、町長に就任した宮崎張義らの努力で、大正五（一九一六）―一一年町単独の事業として予算二〇五万円で内港の整備（現在の船舶発着場と防波堤築造が中心）が行われた。さらに昭和六―一一年には山谷市松町長らの下で一〇五万円余を投じて現第一・第二船溜が築造されたが、これらは、いずれも小型船舶のための港湾整備事業であった。

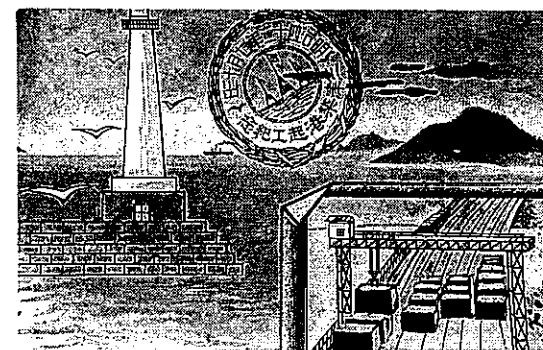


写真2-1-7 三津浜築港起工記念絵葉書