

## 四 愛媛鉄道

## 南予に鉄道を

「郷土に鉄道を」という願いは、南予でも東・中予に負けず強かった。複雑な地形に阻まれ、陸上の往来は思うにまかせない。南予の庶民にとって唯一といえる海上の交通網は、時間がかかるうえ、天候に大きく左右された。当時の南予の人たちには、鉄道こそが夢の交通機関だった。

最初の動きは明治二七年(一九〇四)にさかのぼる。郡中(現伊予市)の有力者、宮内治三郎らが南予鉄道を企画。

同年一月に政府の認可を得、同二九年七月に松山―郡中間に軽便鉄道を開業した。同線は同三三年五月、伊予鉄道に合併される。今日の郡中線である。さて、宮内らは松山―郡中間開業に先立ち、同二八年十二月に郡中―八幡浜間を企画、出願した。同三三年三月に仮免状を受け測量に取りかかる。だが、計画はなかなか進まなかった。幼稚な当時の鉄道敷設技術からすれば南予の地形はあまりにも複雑すぎたのだ。続く四三年一月、神戸の曾根正命らの手で西予電気軌道が計画された。郡中―八幡浜―喜須木(現保内町)間に電車を走らせようというものだった。これは、当時の鉄道事業の好況による刺激、政府の促進策などで大正初期から末期にかけて各地に軽便鉄道の敷設が相次いだものの一つである。しかし、当時の常識として電気軌道は道路に敷設し、短距離用のもので、このような長距離路線には不相当と鉄道院から変更の指示が出された。そこで、「西予軽便鉄道」と改称して軽便鉄道の免許状を得たのが明治四四年六月、さらに大正元年には愛媛鉄道と名を改め、会社の設立に努力を重ねたが、経済界の不振で株式募集が意のままにならず、工事施工認可申請期限を再三延期の末、やっと大正四年(一九一五)六月松山市で創立総会を開いた。

翌五年五月、当初の予定線を大きく変更して、郡中以南は海岸線の長浜経由に改め、そのうちでも工事の比較的容易な肱川沿岸の大洲―長浜間(一四・六km)を選んで工事に着手した(この時の発起人は清水隆徳外三八名)。しかし、会社の経営はいぜん苦しく、第一次大戦の影響で労賃の高騰もあり、これが開通したのは大正七年(一九一八)二月であった。ついで、支線若宮分岐点・内子間(九・七km)が同九年五月に開業をみた。軌間七六二mmの軽便鉄道であった。肱川流域の中心町大洲と河口にあるその外港長浜との間は水運が盛んであった。軽便鉄道はその水運に代わる役割を果たした。長浜駅からは、バラス、石炭、肥料などが積み込まれ、逆に、内子・大洲からは材木、炭、坑木、竹材、米などが肱川沿いに下った。列車編成は機関車、貨車三両、客車二両、貨車、緩急車と

いった八両編成が多く、貨物輸送が半分以上の比重を占めていた。

大洲市中村の現国鉄大洲駅付近に本社があった。大洲駅の次は五郎、続いて春賀、八多喜、加屋(現白滝)、上老松(現出石)があり、長浜駅で終点となっていた。長浜駅は現在の場所よりも西側、長浜青果農協選果場の隣、岸本石油店のところだった。当時の内子線は現在の内子線とは少し違っていた。大洲駅を出るとすぐ右へ分岐、直接新谷駅へ向かった。新谷からは喜多山、五十崎、内子の駅があり、これらは現在の国鉄駅の配置とほとんど同じだった(図2-20)。

大正九年の会社の現況は、資本金一〇〇万円、機関車4両、客車一両、貨車二四両で旅客輸送人員三四・七万人、貨物輸送一・八万トン、営業益金二・三万円为建设費に対する益金割合は一分二厘、職員数は大石社長以下一〇二名であった。なお、昭和三年当時の乗車運賃は、大洲―長浜間五四銭、内子―大洲間四二銭で、馬車賃よりもかなり高いものであった。大洲―長浜間の所要時間は五二分で、上り・下り各一〇便ずつ運転され、下り長浜始発が五時五〇分、終発が午後八時三〇分であった。

こうした愛媛鉄道であったが、予讃線の松山以西の建設工事が進むにつれて、昭和八年(一九三三)一〇月に約一・二〇万円で国鉄に買収され、愛媛鉄道としての一五年と八か月の歴史に終止符をうち、国鉄愛媛線となった。国後も七六二mm軌間のまま営業を続けたが、昭和一〇年一〇月に一〇六七mm軌間の改築路線を開業させて伊予長浜―伊予大洲間を予讃本線に編入した。若宮分岐点―内子間は一部ルートを変更して五郎で予讃本線から分岐することとし、同時に拡幅を終わって内子線と改称した。

#### 四 伊方の原子力発電

原主火従 県内の電力生産は、年間  
型発電へ 発電電力量九〇七・六万

MWHのうち原子力が五八%を占め、ついで火力発電が三五%、水力発電は僅かに七%程度にすぎない(昭和五六年度)。四国電力の原子力による伊方発電所の一号機が運転開始をみた昭和五二年以前には、火力発電の占める地位は圧倒的に大きかった。すなわち、昭和二〇年代から三〇年代の初めにかけては、戦後の経済復興で国土総合開発法の下、電源開発は水力発電に重点がおかれていたため、電力生産でも水力の占める割合が高かった。県内のそれで

も、三〇年には発電電力量七七・六万<sup>MWh</sup>のうち水力が六二%も占めていた。しかし、三五年になると電力量が一七四万<sup>MWh</sup>へと著しく増加するとともに、火力が六五%を占めた。以後は電力量の増加は、松山火力(昭和三五年、一四・一万kW)、西条火力(四五年、四〇・六万kW)、壬生川火力一号(五〇年、二五万kW)などの大型火力発電所の建設によったもので、火力の比重も大きくなって「火主水従型」をとることとなった。

「火主水従型」の電力生産は、最近、「原子の火」といわれる伊方発電所の稼動と、大型火力発電所の休止ならびに水力発電の見なおしなどから「原主火従型」へと変わってきた。昭和五七年三月に二号機が運転を開始したことにより、四国の全発電電力量の約三分の一が原子力によっている。六五年度には四〇%に達する予定である。また、火力発電も重油や原油を燃料としていたものが、石炭との混焼へと燃料転換をみせている。

#### 原子の火

西宇和郡伊方町九町<sup>くちようごし</sup>越で、昭和五二年一月二十九日に全国で一三番目、四国では最初の電子炉が初臨<sup>はつりん</sup>界に達した。これは、四国電力が建設した原子力発電所(伊方発電所)の一号機であって、同年九月末に営業運転を開始した。ついで同発電所二号機が五六年七月に初臨界に達して、五七年三月から営業運転に入った。この発電所の最大出力は、一、二号機ともに五六・六万kWで、一号機はすでに五六年度中に三七億<sup>kWh</sup>の電力を生産し、愛媛県のみならず四国の電力生産は「原主火従型」へ移行しつつある。日本全体でも、五七年現在、二四基の原子力発電所が運転していて、その合計出力は一七・七万kW(アメリカの六〇九〇万kW、フランスの二三〇二万kWにつき世界第三位)、全発電設備の約一二%に相当し、さらに一九基、一八〇七万kWが建設中または計画中である。

原子力発電は、原子力利用のもつ平和的利用と軍事的利用の二面性のうち、全く前者に属するもので、日本では昭和三〇年に原子力基本法が制定されて、原子力の平和的利用についての研究と実用化が本格的に進められてきた。電力生産に原子力を利用することは、原子力の核分裂によって得られる大量のエネルギーを「熱」として利用し、これを蒸気にかえて発電する方法によっている。日本で最初の原子力発電所は、茨城県の東海村にある日本原子力発電の東海発電所で、一六・六万kWの出力によって四一年七月から運転を開始した。四国電力も三一年から原子力技術の調査に入り、三五年から原子力担当による具体的な技術研究や電源立地調査を進めてきた。

原子力発電が最も期待される理由は、その巨大な発熱量を得るのに、わずかな量の燃料(ウラン)しか必要とせず、石油・石炭などの化石燃料の消費に比べて、はるかに燃料供給が安定的である。国際的にも化石燃料の輸入依存度が高い日本にとって、政治的にも戦略的にも安定がはかれることにある。とくに、「火主水従型」をとってきた日本の電力生産は、石油のほとんどを輸入し、しかもその価格は変動している。発電コストに占める燃料費の割合は、石油系火力発電が平均して約八〇%、石炭火力発電が約五五%であるのに対して、原子力発電のそれは約二五%だといわれ、経済的にも原子力発電がはるかに有利である。しかし、原子力発電に全く問題がないわけではない。燃料のウランの多くをオーストラリアその他海外から輸入していることから、その供給の安定のための国際協力が必要である。また、煤煙<sup>ばいえん</sup>もないクリーンな発電ではあるが温排水をはじめ、放射能の周辺への影響の監視、使用済み燃料の再処理や廃棄処理などに伴う安全性の確立である。

#### 伊方発電所

佐田岬半島の伊予灘側、伊方町九町越の海岸に原子力発電所を誘致することが伊方町議会で決議されたのが昭和四四年七月で、土地売買や漁業補償、環境影響調査などが進んで、内閣総理大臣の伊方一号炉の原子炉設置許可がおりたのが四七年一月、その後、建設着工で一号炉の初臨界が五二年一月であった。四国電力は、伊方町に先だって四一年に津島町大浜海岸を候補地としていたが、事前調査で不適とみな

されたために伊方町からの誘致に応じたものであった。発電所の用地は、海面埋め立ての一〇万<sup>m</sup>をふくむ約七五万<sup>m</sup>で、一号機の工期は四八年六月から五二年九月まで、二号機は同じく五三年二月から五七年三月までで、それぞれ約四年を要した(写真3―15・表3―26)。

原子炉の型は、加圧水型軽水炉で、関西電力の美浜・高浜・大飯<sup>おおい</sup>や九州電力の玄海などの発電所と同型であり、沸騰水型軽水炉とともに世界でも数多く採用されている。軽水炉は燃料に濃縮ウランを使い、減速材や冷却材に普通の水(軽水)を用いるもので、炉の中に圧力を加えて蒸気の温度をあげ、蒸気発生器を通して、そこに生じた蒸気でタービンを回して電気を起こす仕組みになっている。この蒸気は、原子炉の冷却用とは別の水であり、燃料はウラン二三八が大部分で、燃えるウラン二三五は約三%と低い(図3―12)。

伊方発電所の立地は、他の二三基の原子力発電所と同じように、海岸のしかも人口の少ない辺地にある。これは、用地を広く必要とすることや、大量の冷却用の水を海水からとること、またその温排水の放流を必要とすることなどから立地に制約があることによる。もちろん、地震国日本では、安全性のうえから地盤の固いところが絶対的条件となる。伊方発電所では、冷却水として水深一七mからの低温海水を毎秒約七六トン取って、排水は水深八mから放射状に放流することによって、周囲の海水と混合させて温度を下げている。このほか、気象条件



も考慮され、周辺への放射能の影響も常時監視されている。

伊方の電力 伊方発電所が立  
四国縦断へ 地したこと

よって、県内の電力地図は大きく変わった。それは、立地条件からして電力を必要とする都市や工業地域と遠く離れていることから、七三kmの二本の幹線送電線が、大洲変電所を経て松山市の東の川内変電所まで走った。この間に鉄塔は合計四二二基を数える。さらに川内から西条変電所までの幹線が建設され、長さ三五km、鉄塔は八七基もあって、ともに県内のみならず四国の電力供給の大動脈となっている。なお、四国電力は、

## 二 南予の鉄道建設

## 宇和島鉄道

宇和島地方に初めて鉄道敷設運動が起こったのは明治二〇年（一八八七）代であった。その草分けをなしたものは三間村の岡本景光、日吉村の井谷正命、好藤村の今西幹一郎などであった。最初、

運動の目的は四国循環鉄道の開通にあったが、とても実現不可能と知って、まず宇和島―近永間の鉄道促進に全力をつくすことになった。それは明治三五年（一九〇二）ころで、この運動の中心人物は今西幹一郎・玉井安蔵・渡辺雅太郎・石崎忠八・河野虎尾などであった。彼らは中央財界の大御所ともいべき根津嘉一郎・井上角五郎・大橋新太郎などを口説き、初めて明治四四年（一九一〇）資本金四〇万円の宇和島軽便鉄道を創立した。当時の重役陣の顔ぶれは社長井上角五郎、副社長今西幹一郎、取締役井上要・玉井安蔵・石崎忠八・小西莊三郎などであっ

た。会社創立以来三年一〇か月の歳月を費やして大正三年(一九一四)一〇月に宇和島―近永間の鉄道が開通した。これが南予地方における軽便鉄道の始まりで、宇和島駅は和霊神社の北東、国道五六号を宇和島市内から北に出、須賀川を渡って突き当たる山すそ付近にあった。これは、将来線路を宇和島港にまで延ばし、臨港鉄道として海陸の貨物輸送をより強力にしようという計画によるためだった。その後、宇和島駅付近に紡績会社が進出する計画があった。このため、線路を南へ延長、須賀川を渡り現在の位置付近に移転した。田圃の中で乗客が呼び止めると汽車は途中で停車してくれたという逸話を生んだのもこの時代である。なお、明治四四年に鉄道敷設の免許を受けた時には宇和島軽便鉄道と称していたが、大正元年(一九一三)に「軽便」を社名からはずしている。

開業当時の車両は機関車三両、客車五両、貨車一五両だった。宇和島駅から今の国道五六号線に沿って北上、光満川を渡ると高串駅、続いて光満・務田・宮野下・中野・大内・深田の各駅があり、近永で終点となっていた。始発は近永発の上りが午前五時九分、宇和島発の下りが同四時五五分で、中間の宮野下駅ですれ違い、上りが一時間三二分、三間盆地への上り坂となる下りが一時間三七分で運転していた。午後一〇時過ぎまで一日九往復で、料金は宇和島―近永間が二七銭だった。

大正九年(一九二〇)八月、さらに近永―吉野(現吉野生)間の延長免許を得て、同一二年一二月に開業した。途中、出目・松丸の二駅を設置した。このころ井上・今西といった重役陣が去って、後を継いだのが堀部彦次郎であった。彼は一方で宇和島運輸を経営して腕をふるいながら、この宇和島鉄道でも業績をあげて宇和島鉄道の黄金時代を築いたものである。しかし、いつまでも私鉄の利得に甘んじていたのでは地方の発展はのぞめない。国鉄を誘致し、四国循環鉄道を促進して大局的發展をはからなければ立ち遅れるばかりだと、堀部社長亡きあと、自ら宇和島鉄道の社長となり、宇和島鉄道の国鉄買収を政府に働きかけ、ついに昭和八年(一九三三)八月八八万円

で実現させたのが、宇和島地方の育成の慈父といわれた山村豊次郎であった。彼は初代および三代の宇和島市長を務めた人物であった。

国後後も七六二mm軌間のまま宇和島線(宇和島―吉野生間二五・六km)として営業を続けたが、昭和一六年七月二日に一〇六七mm軌間に改築を完了し、かつ宇和島から北上して卯之町にいたる新線(二〇・二km)を同じ宇和島線の名称で同日付で開業した。

#### 予讃本線の西進

県下に私鉄の営業が相次ぎ、しかしそれらが好成績をおさめる中で、県内への国有鉄道の敷設は大幅におくれた。国鉄の敷設が進まなかった理由としては、次のような点が考えられる。これは同時に南予への国鉄の敷設の遅れの理由とも一致する。その第一は、地形上の問題があげられる。県内の地形は複雑で、山地が約四分の三を占めている。このような山がちな地形は鉄道敷設工事に際して多大の困難を伴うこととなった。第二に、全国でも四番目に長い海岸線を持つ沿岸地方では、明治時代から比較的よく海運が発達していたことである。前述のような地形的な条件から人々の生活舞台は、狭小な海岸部の平野や山間の小盆地に孤立しがちであったが、不自由な相互の交通・連絡のためには八幡浜・宇和島を中心として沿岸航路による海上輸送が早くから利用されていた。第三には、明治―大正期の国家体制の中で四国は国土防衛の見地よりみて、さほど重要地域と考えられていなかったことである。鉄道が軍事上きわめて重要視されていた当時であって、このことも県下への鉄道敷設をおくらせることとなった要因の一つであろう。

明治四四年(一九一三)、多度津―松山間の鉄道敷設に関する建議案が帝国議會で可決され、鉄道院多度津建設事務所の手によって多度津以西への工事が始められた。その結果、川之江まで開業したのは大正五年(一九一六)である。大正一〇年(一九二一)に西条まで、昭和二年に至ってようやく県都松山までの開業が実現した。当時、県庁所在地

市で国鉄の通じていなかったのは沖繩を除けば松山のみであったといわれている。

前述のように、このころすでに南予では肱川に沿って喜多郡を走る愛媛鉄道と、宇和島と鬼北盆地を結んだ宇和島鉄道があり、それぞれの地方の発展に貢献していた(表5-45)。しかし、それにも限度があった。元来、鉄道というものは、長距離を走ってはじめて威力を発揮する、その点、南予の両私鉄が走っていた距離はあまりにも短い。運ぶ乗客の数も、貨物の量も限られていた。両者の経営者たちは、松山、長浜、大洲、宇和島、さらに高知へと結ばなければ南予の鉄道建設が完結しないことを知っていた。だが、小さな資本ではどうしようもなかった。

一方、昭和二年に松山まで通じた国鉄は、その後も西へ延び続けた。同五年二月松山―南郡中(現伊予市)間を開業、同七年一二月南郡中―上灘間を開業。いよいよ同八年愛媛鉄道と宇和島鉄道が国鉄に買収されることになった。明治期から「南予に鉄道を」と努力してきた先人たちの苦勞が、やっと報われることになった。二つの軽便鉄道が幅の広い国鉄線に生まれ変わり、やがて高松にまで直結しようというのだ。同一〇年六月開業の上灘―下灘間、同年一〇月開業の下灘―長浜間に、八年一〇月買収の愛媛鉄道の長浜―大洲間一五・八kmを加えてついに大洲まで到達した。大洲以南については、大正後期から昭和初期にかけて、一〇三号線(郡中―中山―内子―坂石―日吉―近永)、一〇四号線(郡中―長浜―大洲―八幡浜―三瓶―卯之町―吉田―宇和島)の意見が対立し、当時の政党間の対立ともからんで政治家や関係者の間に論議をまきおこした。このように路線を政争の具にして路線決定がおくれたことも南予に鉄道伸展の遅かった理由の一つであろう。時の政友会は一〇三号線を、民政党は一〇四号線をそれぞれ主張した。内閣の変わるたびに一喜一憂し陳情団が上京したといわれる。結局は海岸回りの一〇四号線の勝利に帰し、一〇三号線は国鉄バスの開通で落ち着いた。なお、昭和八年八月に国鉄に買収さ

れた宇和島鉄道は、国有後も狭軌間のまま宇和島線として一六年八月まで営業を続けた。そして、一六年七月の宇和島―卯之町間二〇・二kmの開業に合わせて旧宇和島鉄道の宇和島―吉野生間二五・六kmは一〇六七mm軌間となった。この両線を合わせた四五・八kmを宇和島線と呼んでいた。

いよいよ最後に残された八幡浜―卯之町間一四・六kmについては、一七年から敷設工事が始められたが、第二次大戦下にあつて工事は進展しなかった。しかし、本土決戦を決意していた軍部が豊後水道沿岸の防衛力増強という要請をしたため、二〇年六月に至つて、東・西・北宇和郡や宇和島市などの地元の勤労奉仕隊員五万人が動員されて急ぎょ開通した。この時の最大の悩みは物資不足時代のレールの確保であつた。そのため伊予鉄道の松山―高浜間の複線を単線として、そのレールの供出方を当時の知事のあつせんを得て会社に懇請し、これを実現することができたのである。

ここに予讀本線は高松―宇和島間二九七・五kmは全通したが、県の東端川之江に列車が入ってから約三〇年の歳月を要してようやく宇和島まで到達したことになる。

戦後の動きは表5―45にみられるように、準急―急行―特急の出現にみられるスピードアップと宇和島線の延長による予土線の開通（宇和島―窪川間八二・二km）、国鉄の合理化による無人駅化と貨物取扱いの廃止、および内山線（向井原―五十崎間二五・五km）の建設推進などに特色がみられる。

## 三 港 湾

宇和島港の生成 宇和島港は四国の南西部、豊予海峡をのぞむ位置にあり、天然の良港として知られてきた。と発展の過程 港口には唯波鼻があり、また、中央には周囲約一〇kmの九島が横たわっており、自然の防波堤を形成している。古来、南予地域の産業、経済、文化などの進歩発展は宇和島の港から導入された。陸上交通

に恵まれないこの地方にとっては港の果たす役割は大きいものがあつた。

宇和島港の生成については、元和元年（一六五〇）に初代宇和島藩主伊達秀宗により、現在の榊崎に台場を築造したのが始まりであるとされている。その後藩政時代には特にとりあげるべきものはないが、安政六年（一八五九）には宇和島藩が西洋型蒸気船を建造し、慶応二年（一八六六）にはイギリス軍艦の入港が記録されるなど、港に対する関心は非常に高かつた。

宇和島港の改修工事は明治後期になってからである。明治に入り旧藩時代の城濠は一部を残して内港の一部となっていたが、須賀川・辰野川・神田川・来村川が運搬する土砂の堆積により、次第に港内を浅くしており、干潮時には舟の出入さえも不自由になっていた。宇和島町（中原渉町長）の要望に対して、県は明治四二年（一九〇九）から宇和島港改修工事を行なつた。事業の中心は旧外濠の一部である内港を浚渫し、これによって得た土砂で栄町及び港町の地先及び丸之内地先のお浜外濠付近の埋め立てを行なうものであつた。榊形町はこれによってできたものである。この工事は明治四三年（一九一〇）に竣工した。これにより内港での船舶の航行は自由となり、出入船舶数も増加し、経済界の振興にも貢献した。

大正期に入ると、土砂堆積により再び機能の低下が著しくなつた。このため大正二年（一九一三）から三年四月を費やし、内港浚渫及び泉屋新田の埋め立てを行なつた。これによって二万一〇一七坪の土地を得たが、これが後に朝日町・弁天町・寿町一帯の市街地となつた。内港浚渫と併行して朝日運河の築造工事（大正二〇年起工）が行なわれた。この工事は、市の西北部にある低湿地帯を開削し、外界に通ずる運河を築造するものであつた。運河の規模は幅五五m、延長二四〇m、水深一・五mであり（写真5-11）、築地入口から朝日町に入り込む運河として、各種貨物の荷役を便利にしたばかりか、避難場所としても利用されてきた。

明治〜大正期の港湾改修は浚渫が中心であったが、昭和期になると根本的な改修が強く要望されるようになった。昭和三年には「宇和島港湾改修促進会」が結成され、その動きに拍車をかけた。市では根本的な港湾改修には須賀川の付け替えが前提であるとして、同四年から用地買収を行ない同五年に付け替え工事を起工した。この工事は同七年一〇月に竣工し(図5-23)、庵河川敷は道路及び宅地として埋め立てられた。八年から港湾改修第一期工事である新内港修築工事が始まった。旧須賀川地先水際を幅一八mにわたって埋め立て、岸壁水深を干潮面以下三mとし、またその前面に浮棧橋を設置するなど多くの面から新内港の改修を行なった。七か年を費やし昭和一四年に竣工したが、これと併行して旧須賀川裾から朝日町南側の地先一帯を浚渫し岸壁を築造するとともに、浚渫土砂で泉屋新田及び日振新田の埋め立ても完成させた。同一年から第二期工事に着手したが、これは固定棧橋の増築や陸上施設の充実に重点をおいたもので、同一年に竣工した。港湾施設がほぼでき上がった時に太平洋戦争は激しさを増し、同二年七月一三日の空襲により市街地の大半とともに港湾施設も焼失してしまった。

戦後、第一期整備事業が昭和二三年〜三三年、第二期整備事業が同四〇年〜五〇年に施行された。第一期整備事業は二三年〜二四年に新内港を浚渫し、その土砂で旧内港六九三〇㎡を埋め立てた。これにより旧内港は姿を消し、城山をめぐるした濠もなくなった。二五年には新内港及び築地泊地を浚渫し、また別府航路ふ頭を従来の榑崎から築地に移し、港務所、待合所、浮棧橋も新設した。二六年〜三〇年にかけて明倫町物揚場、築地物揚場を築造するとともに、明倫町泊地および朝日運河の浚渫も行なった。

昭和三五年に「重要港湾」となった宇和島港は、同三六年から護岸、物揚場、棧橋の築造や浚渫など基本的な改修工事に着手した。同四〇年から第二期整備事業に入り、坂下津岸壁(マイナス五・五m)や築地フェリー棧橋の築造を行なった。これにより、フェリー接岸施設として固定棧橋と可動橋が完成し、一〇〇〇トン級の船舶が二隻繋船することも可能となった。昭和四六年には関税法による開港に指定されるとともに植物防疫法による港湾指定も受けた。また、同五二年には出入国管理令による出入国港にも指定された。ゆとりと美しさにあふれた港湾づくりを基本として既存機能を強化するとともに流通の中心的機能を有する港湾となるよう整備が進められている(写真5-12)。

**入港船舶及 び内外貿易** 入港船舶数は昭和二〇年の一万五二四九隻(二七万四〇七九トン)から増加し、同三〇年には二六五四トン)に達した(表5-46)。その後は船舶の大型化の影響もあり、入港船舶数は減少しており、同五八年には一万三三八二隻となったが、総トン数は一七〇万〜一八〇万トンで推移している。

昭和五五年の輸出品目はすべて韓国向けの水産品(一一〇二トン)であり、輸入は砂糖(フィリピンとタイ)が六七%、原木(ニュージーランドとマレーシア)が二二%、水産品(韓国とソ連)が一%となっている。移出は木材関係が全体の六〇%を占め、次いで金属くずが多い。自航(自動車航送)による移出はすべて輸送機械である。移入は砂利・砂・石材などが三七%を占め、次いで石油製品、セメント、動植物製造飼料となっている。

る。移入の場合も自航によるものはすべて輸送機械である。

#### 乗降人員

宇和島港に発着する航路は昭和三三年には宇和島―別府航路など一三航路であったが、同四六年には一〇航路となり、同五七年には七航路に減少している(いずれも季節航路を含める)。戦後、増加し続けてきた船舶乗降人員は昭和四〇年には一二二万人となった。しかし、道路をはじめ陸上交通網が整備されるに伴い、乗降人員は減少しており、同五五年には六五万人でピーク時の二分の一になった。昭和五七年現在、最も利用人員の多い航路は宇和島―九島航路であり、宇和島港の年間乗降人員(六二万二八〇一人)の六七%を占め、次いで宇和島―日振航路が一五%を占めている。

#### 港湾施設

泊地及び船だまりには坂下津・新内港・弁天・築地・大浦第一・大浦第二泊地があり水面積は合計二八万九三九七㎡である。

る。けい留施設にはマイナス四・〇m岸壁一バース、マイナス四・五m岸壁四バース、マイナス五・五m岸壁四バース、栈橋二バース、浮栈橋二バースであり、合計一三バースを保有しており、これ以外に小型船けい船岸もある。陸上施設には上屋(市営)二か所、待合所二か所、貯木場二か所のほか倉庫、野積場も整備されている。