

5 港湾改修事業

昔から南予地方の産業・経済・文化などのあらゆる進歩発展は、宇和島の港から導入された。陸上交通に恵まれなこの地方は、もっぱら海運にたよるほかはなかったため、港の果たす役割は大きいものであった。

宇和島港は、前に九島という自然の防波堤を控えた天然の良港と自他ともに許してきたが、背後から流れこむ須賀川・辰野川・神田川・来村川が運びこむ土砂は、次第にその河口に堆積して港内を浅くしてしまった。

このことは、藩制時代の新田開発にも見られるところであるが、この自然の力に対して、これを利用した海面の埋め立て事業と、海底浚渫による港湾改修事業は、宇和島における行政上の大きな課題であり眼目であった。

市制施行後の基本的事業として実施した須賀川付替工事も、この港湾改修と不離一体の事業として推進したものである。

港湾改修問題は、この自然の力とたたかいてこれを克服してきた長い歴史的経過をもつ。したがって、市制施行後の改修事業をとりあげる前に、それ以前の問題の概要にふれ、前後一貫した宇和島港湾改修事業の歴史的推移を見とどけることとしたい。

イ 港湾改修の歴史的推移

維新後、旧藩時代の城濠の一部はそのままに残されて内港の一部となったが、この濠は長い間、改修はおろか浚渫

さえも行われなかった。そのため内港は年とともに埋まり、干潮時には舟の出入りさえも不自由になっていた。

明治三十五年、高槻町長の時代にこの浚渫を計画し、委員をあげて検討したことがあるが、ついに実現に至らなかった。

埋まってゆく内港のすがたを、自然の地勢上止むをえぬものと傍観してきた宇和島の人々は、南予海岸線はもとより近県との海上交通の便利な位置を占めながら、帆船以上の船舶の出入をあきらめ、対岸取り引きの商権はことごとく八幡浜に奪われてしまつて、明治になってからすでに四十年を経過していた。

中原町長は、就任とともにこの現状をみて、内港の改修は一日もゆるがせにすることはできないと、港湾の一部としてその浚渫を決意するに至った。

この大事業を実行するためには、基本的に県の援助を確保する必要がある。とくにその当時、愛媛県では政策上大土木事業に取り組み、積極的に県下の港湾や道路改良の計画を企画していたので、この県の方針に宇和島港湾改修事業をとり入れられるよう、山村代議士および県会議員とともに知事に懇願してその諒承を得た。

宇和島町の立場は、最初から全額県費負担を希望していたが、種々の困難な事情もあり、一面には実施時期を促進するためにもある程度の負担は止むを得ぬものとし、県に対してこの実施事業に要する費用のうち、人夫二万人役の提供（後にこの件は人夫賃として金壱万円の支出となる）と、用地および支障物件に要する経費負担を申し入れていた。なおこの代償として、事業によって生じる土砂埋立地の無償払下げを受ける約束であった。

県は明治四十一年度からのちの土木事業計画に宇和島港の改修計画を編入し、県下三大事業の中にふくめて本格的にこれに取り組むこととなった。

宇和島町では港湾委員を選任して調査研究にあたり、その結果立案した改修計画は、明治四十二年度の事業として町会に提案議決され、実行に移した。

市制施行後の基本的事業

明治四十二年六月十四日
緊急町会議案 第四十四号

当町港湾改修人夫式万人 此賃金壹万円尚改修用ニ供スル県指定ノ敷地及ビ物件寄付ノ件 県知事ニ請願ス

明治四十二年七月十三日
緊急町会議案 第五十五号

町有地丸之内一番地ノ二十五番 五、六、五、四、
坪合勺

同 二十六番 三、一、八、三、二

同 八十四番ノ一 四、一、九、九

同 五十八番ノ二 一、七、七、六

右港湾改修用地トシテ無償寄付ヲ其筋へ提出ス

(註) この土地は城山西側の地域でここに浚渫土砂を運んで埋立てた。

明治四十二年十月七日
議案 第六十七号

県営事業トシテ当港改修起工セラレ 辰野川末流変更ニツキ其ノ廃止ニ属スル川敷ト公有水面ノ一部約三千四百八十五坪ヲ町営事業トシテ埋立ノ件請願ス

明治四十二年十月七日
議案 第六十八号

宇和島町横新町(八幡村大字藤江)地先須賀川裾海面延長百二十間 巾七十尺 深サ千潮面ヨリ一尺 浚渫工事施工ノ件県知事ニ請願ス

明治四十二年十一月二日
議案 第七十一号

県事業トシテ当港湾改修起工ニ付 当町大字丸之内地先御浜外濠公有水面約二千二百四十五坪 町事業トシテ埋立ノ件県知事へ請願ス

一金 壹千四百七拾参円七錢五厘

内訳

金 五百九拾八円八錢五厘 材料費

金 八百七拾四円九拾九錢 諸人夫賃

(説明)

当港湾改修ヨリ生ズル土砂ヲ利用シテ之ヲ埋立テ 宅地トナシ町有財産ヲ造成セントスルニアリ

これら一連の議決をつうじて、当時の内港改修事業の概要を知ることができる。

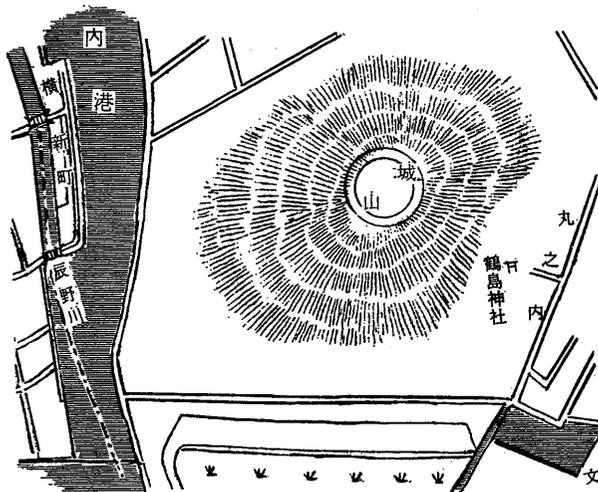
その事業の中心は、旧外濠の一部である内港の浚渫であったが、これに関連して辰野川口および須賀川口の埋立や

市制施行後の基本的事業

浚渫計画にもおよぶものであった。



丸之内地先お浜付近



丸之内地先お浜外濠付近埋立後地図

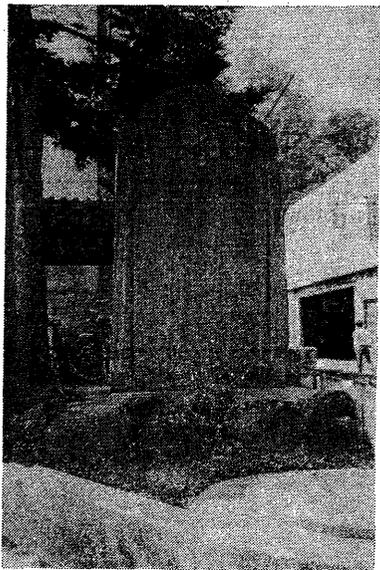
内港改修事業の実状は、まず内港入口に土俵を積み上げて潮の出入りを立ち切り、内部を排水する。内部の土砂浚渫は全部手掘りであり、掘り上げた土砂は栄町や湊町の地先に手押し車で運搬して埋め立てるものと、これに余った土砂は、城山の西側丸之内地先のお浜外濠付近、すなわち現在の内港から東高等学校角までの地域に運んで埋

め立てた。現在の樹形町はこれによって生まれたのである。

この工事は明治四十三年に竣工し、その結果内港は蘇って面目を一新した。船舶の航行は自由となり、その出入りは頻繁となって経済界の振興に大きく貢献した。さらにこの結果造成された埋立地は、丸之内地先八千六百八十八平方メートル（二千四百四十五坪）、旧辰野川口（八幡村地先）一万九百八十九平方メートル（三千三百三十坪）（この

地域大正三年に払下げ）の町有財産が出現し、ここに新市街地として樹形町・栄町・港町が生まれることとなった。

中原町長の内港改修に対する功績を後世に伝えるため、大正八年十月に頌功碑を建設した。碑は当初旧内港に面する堅新町地先に建設されたが、そのうちの旧内港埋め立てにより、現在は市水道局入口に移されている。



中原町長頌功碑

中原町長頌功碑

侯爵伊達宗陳 象額

軍国ノ都市ハ城池ヲ中心トシ文明ノ都市ハ港灣ヲ中心トス 我カ宇和島ノ地タル旧伊達氏封疆ノ首府ニシテ十郎商舖鶴島城ヲ繞ッテ櫛比シ 前ニハ豊予海峡ノ險灘ヲ擁シ背ニハ鬼城ノ峻嶺ヲ背フ詢ニ軍国天険ノ城市ナリ 而モ沿岸水浅ク港口壅塞シテ舟楫ノ利乏シク船舶ノ錨地ハ遠ク隔ル榊崎ノ一角ニ在リ 我町ニシテ文明ノ都市ヲラントス抑々亦難イ哉 陸軍少将中原彦君ノ推サレテ我カ町長ト為ルヤ深クココニ見ル所アリ 大イニ内港修築ノ必要

ヲ唱ヘ屢々当局ニ迫リテ其急施ヲ促シ竟ニ知事ヲ動かシテ県議ヲ決セシメ町ハ之ニ対シテ地所及ヒ工費ヲ提供シ其ノ代償トシテ沿岸水面ヲ埋メコレヲ町有財産トナスコトヲ許サルルニ至ル 爾来町会ハ石崎庄吉居村繁治郎堀部乙蔵神森真市高畠秋松吉田百三長滝嘉三郎山村豊次郎蛭子屋惣六郎氏ヲ挙ケテ委員トシ助役桑山吉輝氏ト共ニ町長ヲ助ケテ事ニ当ラシメ町民亦町長ノ勧誘ニ応シ喜ンテ地所工費ヲ提供ス 是ヲ以テ工事遂行ノ準備速ニ成リ尋テ県ハ工ヲ起シ其ノ年ニシテ竣工ス 実ニ明治四十三年ナリ 茲ニ於テ我カ宇和島町ノ中心ハ鶴島山頂翠松ノ間ニ屹立スル天守閣ヨリ転シテ帆檣林立方化輻輳ノ内港ニ移リ 地方ノ民人永ク其惠福ニ頼ルニ至レリ 抑々此ノ事業タルヤ前記諸氏亦与リテ大イニ力アリト雖モ町長熱誠ノ功其ノ最モ多キニアリ 聞ク安藤知事嘗テ人

ニ語ッテ曰ク 中原町長ハ武勲赫々ノ人ニシテ高齡軍職ヲ退ク其身ヲ私セス老齡ヲ自治制ニ捧ケテ奉公ノ誠ヲ竭ス 余力企画セル 県下七十二工事中劇甚ナル競争ヲ排シテ先ツ宇和島内港ノ改修ニ着手シタルハ実ニ中原氏ノ至誠人ヲ動かシタルガ為ナリト 嗚呼 コノ軍國ノ市街ヲ變シテ文明ノ市街ヲシメタルハ中原老將軍其ノ人ナリ 將軍嘗テ日清日露ノ兩役ニ從フテ偉勲アリ 後町長ノ 職ニ在ルコト十年 建設ノ見ルヘキモノ甚タ多シ 就中其ノ最モ顯著ナルモノヲ内港ノ修築トス 斯ノ武功ノ人ニシテ斯ノ文勲アリ 郷人深ク之ヲ徳トシ有志皆謀リ碑ヲ建テ功ヲ勒シ永ク後昆ヲシテ其ノ余沢ヲ忘ルルコト勿ラシム
大正八年十月
正三位勲一等法学博士 男爵 穂積 陳重 撰

市制施行前後の改修

中原町長の改修により若返った内港も、その後十年余り、再び堆積した土砂のために港の機能は大きくさまたげられることとなった。

大正八年九月二十七日の町会に、つぎの建議案が提出されている。

宇和島港口浚渫ノ議ニ付建議

宇和島港ハ明治四十三年改修以來正二十余年ニシテ其ノ間之レカ浚渫ヲナセシコト二回ナラン 然ルニ近來ニ至リテ埋没甚タシク 干潮時ニ於テハ伝馬船ノ如キモ航行中立往生スルノ奇觀ヲ呈シ 延テ其他ノ船舶ノ困難ハ推シテ知ルヘシ 此ノ場合ニ於テ浚渫ヲナササレハ他日臍ヲ嚙ムモ及ハサルナリト信ス

建議者

神森真市 中川鹿太郎 中平常太郎 堀部乙蔵 井上源一 村山半蔵

この建議を受けた武内町長は、十月七日の町会で臨時委員十名を選出して、この対策を検討することとなった。この問題はずぎの山村町長に引継がれ、市制施行前に内港の浚渫とその土砂による泉屋新田埋立の事業を続行していた。

市制施行とともに、その基本的事業として、港湾改修事業を立案し、大正十年十二月二十七日の市会に つぎの議案を提出した。

第一号議案

自 大正十一年 宇和島市土木費
至 大正十三年 繼續年期及支出方法

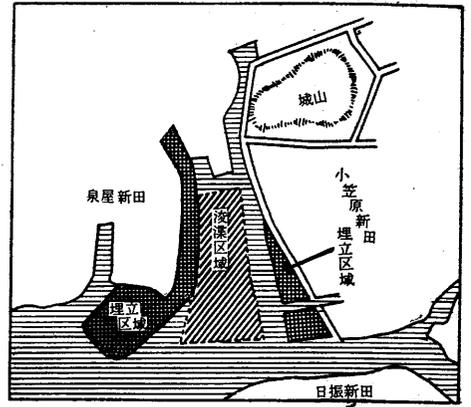
一金 四拾參万八百七拾円 土木費中港湾浚渫及ヒ埋立事業費

内訳

金 拾五万七千円 大正十年度支出額
金 八万八千八百円 同 十一年度支出額
金 九万式千壹百円 同 十二年度支出額
金 九万式千九百七拾円 同 十三年度支出額

右宇和島港湾改修事業中濬筋並ニ接続地ノ浚渫ハ焦眉ノ急ヲ要スルモノニシテ 干潮時ニ在リテハ帆船汽艇ノ出入意ノ如クナラス満潮ヲ待ツカ如キ窮状ニアレハ 之ヲ浚渫スルノ要アルト共ニ 其ノ浚渫ノ土砂ヲ利用シテ埋立事業ヲ行ハハ一挙兩得ノ策タリ 而シテ其ノ事業ハ長年月ニ亘リ且ツ其ノ事業費巨額ヲ要スルヲ以テ 之ヲ四ヶ年ニ分割シテ繼續施行セントスルモノニシテ 事業ニ属スル市債償還額並ニ其ノ利子ハ繼續年期及ヒ其ノ支出方法ニ依リ除外シタルモノニシテ 其ノ収支予算ハ別表ノ通りトス

収入之部		
繰入金	一二四、四七八円	九年度借入金 其他繰入金
市債	二六四、八七〇円	低利資金借入
県補助金	五一、〇〇〇円	埋立地一部売却代
財産売却代	七〇、四三五円	
計	五二〇、七八一元	
説明		
総埋立面積	四〇、三四〇坪	排水道路・荷揚場等差引二割控除シテ三二、二七三坪 坪当十円五十八銭 代価三四一、五一八円ヲ見込ム
支出之部		
備品買入費	一三〇、〇〇〇円	浚渫船 一〇〇、〇〇〇円
浚渫費	一二六、三二四円	土運搬船 二四、〇〇〇円
埋立費	一七〇、八七〇円	給水船其他 六、〇〇〇円
雑費	三、六五六円	浚渫土砂 五七、四二〇立坪
計	四三〇、八七〇円	一立坪当リ 三円二〇銭
収支差額	七九、九一元	埋立面積 四〇、三四〇坪
差額残金ハ起債償還利子ニ充當		一坪当リ 四円二三銭五厘



宇和島港湾浚渫及び埋立計画図

宇和島港湾浚渫及埋立計画要領

宇和島港湾ノ浚渫ハ別紙見取図ノ示スカ如ク 小笠原新田・泉屋新田・伊達家新田（日振新田）ニ包摂セラルル区域ニシテ 其ノ面積ハ約三万五千坪トス而シテ浚渫深度ハ最大干潮時ニ於テ九尺ノ水深ヲ有セシムル計画トス
 コノ浚渫ニヨリテ生スル土砂約六万立坪ハ小笠原新田ノ北方及ヒ泉屋新田ノ南方海面約四万坪ノ埋立ニ充用シ 市ノ地域ヲ拡大ナラシメ併セテ船舶ノ航行及ヒ碇繋ニ便ナラシメントス
 工事ニ要スル費用概算及ヒ埋立地一坪ニ対スル工事左ノ如シ

- (一) 浚渫工事費 二五六、三二四円
- 但浚渫土砂 六万立坪
- 一立坪ニツキ四円二十七銭二厘
- (二) 小笠原新田北方 海面埋立費 八〇、〇〇〇円
- 但埋立面積 一万七千三百四十坪
- 一坪当リ四円六十一銭
- (三) 泉屋新田南方

海面埋立費	一〇六、〇三〇円
但埋立面積	二万三千坪
	一坪当り四円六十一銭

四 市債元利償還

利 子	一一一、八七五円
合 計	五五四、二二九円

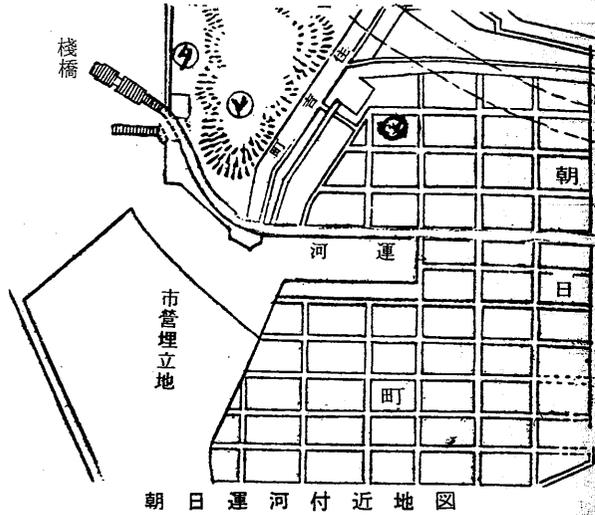
前記事業(一)ニ対シテ十二万六千七百五十円ノ具費補助ヲ受ケ 浚渫船及ヒ運搬船売却六万二千円ト見積リ 総事業費五十五万四千二百二十九円ヨリ控除スレハ 実質三十六万五千四百七十九円ノ事業費ヲ投シテ (二)及ヒ(三)ノ埋立地四万三百四十坪ヲ得タルコトトナル 其ノ内道路用地其ノ他八千坪ヲ控除残リ三万二千四百四十坪ヲ市有地トセハ埋立地一坪ノ代価金十一円三十三銭六厘強トナル

この事業は、翌大正十一年四月二十九日の市会で、「公有水面埋立出願ノ件」として上程可決、着工することになった。

泉屋新田の埋立事業は、市制施行前からの継続工事であり、大正十年の十月には須賀大橋を起点として榑崎に至る直通道路の工事に着手していたのである。

そのうちこの内港浚渫による埋立工事は、三年四か月の期間を要して、大正十四年十月に竣工、造成地六万九千三百平方メートル(二万一千七十七坪)(道路敷等を控除して)五万七千七百平方メートル(二万七千五百一十一坪)、工費三十四万四千四百七十六円を要した。

これはもっぱら起債によったものであるが、この造成地坪当り十一円四十四銭を償還財源として見積ったものである。のちにこの地域は、朝日町・弁天町・寿町一帯の市街地となった。



朝日運河付近地図

なおこの当時、内港浚渫と併行して実施した港湾事業に朝日運河の築造工事がある。

この工事は、市の西北部低湿地を開さくして外海に通ずる運河を築造したもので、その規模は、巾五十五メートル、水深一、五メートル、延長二百四十メートルに及ぶもので、築地入口から朝日町に深く入りこむ運河として、木材をはじめ各種貨物の荷役の便をよくしたばかりか、台風その他暴風波浪の際の避難場所として、その後長く今日まで利用されて来た。

ハ 港湾改修の基本計画

明治から大正の時代にかけて行われた港湾改修は、埋没する港内を浚渫して舟行の便をひらく応急的措置を繰返したにすぎなかった。明治維新ののち約半世紀にわたり、この地形に慣れてきた宇和島の人々は、これが宇和島の商業

不振にかななる禍因をなしていようと自然の形勢上やむをえないものとし、これに人工的施設を施し根本的な改革
を実行することをしなかつた。よし考えられたとしても、解決は容易ならぬ大事業であつた。

すなわち宇和島港が近代的施設と規模を整備し、その機能を充分に發揮するためには根本的な改革を必要とした。
しかも近代的港湾施設を考へる前に、宇和島港の機能を失わせてきた根本的原因を除去しなければならない。須賀川
付替事業は、この港湾改修の前提として断行したもので、これにより宇和島の港湾計画を本格的な軌道にのせるこ
うができたのである。以下順を追つて、その後における基本的な港湾改修事業計画の推進の経過をたどつてみよう。

昭和三年六月、市内有志により、「宇和島港湾改修促進会」が結成された。この会は城北地区の有志による組織で
あつたが、その協議会に山村市長が出席して、日頃抱懐する港湾改修の必要を説き、宇和島市発展のための港湾計画
として、須賀川付替が前提となることを力説している。この頃から市民の間にも港湾問題の重要性が認識されはじめ
た。

同五年三月四日、宇和島市会ではつぎの意見書を審議し、市長はこれに対して詳細な所信を表明した。これは港湾
改修に対する公式な意志の表明として、重要なポイントとなるものと考えられるから、その議事録をつぎに転記す
る。

意見書

我力宇和島市発展ノ今日アル彼ノ内港ニ負フ所多キハ敢テ贅言ノ要ナク 現在及将来ニ於テモ内港ノ持ツ使命ヲ全カラシムルカ
否カハ宇和島市ノ盛衰ヲ支配スルモノト断スルモ亦過言ニ非ス 然ルニ年々土砂ノ埋没甚クシク干潮時ニ於テハ船舶ノ出入及繫留
ニ多大ノ支障ヲ来スノ状態ニアルハ最モ憂フヘク又一日モ放任スヘカラサルモノト信ス 市理事者ハ宜シク事ノ緊急ナルヲ考慮シ
且適當ナル財源ヲ求メテ速カニ発案アラムコトヲ望ム 右市制第四十六條ニ依リ意見書提出候也

昭和五年三月四日

宇和島市会議長 久松操

宇和島市長 山村豊次郎

提出者 村山半蔵

久野修蔵

久都直太郎

賛成者 薬師神 岩太郎

外十六名

これに対し、山村市長はつぎの所信をのべた。

只今建議ニナツテ居リマス内港浚渫ノ事ニツキマシテ 此ノ機会ニ私ノ考ヘヲ申シマス 昨日申上ケマシタ様ニ港湾會議ノ方ニ
相当考ヘヨ持ツテ居リマシテ 第二種港湾トシテ固費ヲ以テ竣工シテ貰ヒタイ考ヘデアリマシテ 此ノ港湾ガ出来上ツタ後内港ヲ
ドウスルカト云フ事ハ随分重要問題デアリマスガ 一般港湾ニ関シマスル処ノ知識ノアル人ノ意見ニ依ツテ見ルト 成ルベクナラ
港湾ハ市街ノ奥深く迄船舶ノ航行ガデキル様ニスルノガ必要デアル ツマリソウユウ風ニスルコトガ市街全体ノ繁榮ヲ図ル為ニ必
要デアルト云フ事デ 市ノ港湾計画ガ出来マシテモ此ノ内港ニ対スル水路ハ其ノ儘保存シテおく必要ガアルト考ヘマス 其ノ外港
ガ出来上ルト内港ヲ今少シ狭クシ 若クハ南ノ方ニ通ズル橋梁ヲ架設スルト云フ様ナ事ニナリマシテモ 少クトモ水路ヲ通シテオ
ク必要ガアルト思ヒマス

要スルニ港湾ガ出来上リマシテモ内港ヲ潰シテシマウアレヲ埋メルトイフニハ同意シカネルノデアリマス ソレデ現在ノ状態ハ
ドウカト申シマス 幸ニ重要港湾ニセラレマシテモマダ此ノ大ナル港湾完成ハ五年七年ノ後デアルト思ヒマスガ 現在ノ内港ハ
土砂ノタメ埋没致シマシテ 既ニ発動船ナド通航ニ不便ヲ感シテ居ル實際ノ状態デ ドウシテモ内港ヲ浚渫スルハ近キ将来ニ於テ
市トシテ為サネバナラント云フコトヲ痛切ニ感シテイルノデアリマス タダコノ年度ニ於テ予算化シテ居リマセンノハ屢々申上ゲ

市制施行後の基本的事業

ル通り財源ノ關係デアリマス 他ニ相当財源ヲ得ル事ガ出来ル事ニナリ次第内港ヲ浚渫シタイ コウイフ風ニ考ヘテ持ッテオリマス 出来ル丈ケ御建議ノ主旨ニ副フ考ヘテ持ッテ居リマス

この市長の意見にあるとおり、当時としては第二種港湾の指定を受け、国費をもって外港の整備を行いたいと考えていた。この問題は翌昭和六年七月に大連市で開かれた全国港湾協議会で、宇和島港の第二種重要港湾指定の件を可決したが、国の指定を受けるまでにはそのうち長い年月を経なければならなかった。

同年十二月二十二日、宇和島市会はつぎの建議案を可決して、第二種重要港湾指定に対する要望を上申した。

建議案

別紙意見書提出致度此段建議候也

建議者 牧野虎恵

賛成者 参河 恂五郎

外 二十一 名

意見書

宇和島港湾ハ昔日帆樫ヲ以テ航行ノ時代ニ於テハ所謂天然ノ良港ト謂ヒ得タルモ 時運ノ進展ニ伴ヒ大型汽船ノ時代ト化シテハ水浅ノ關係上碇繋ニ支障ヲ生シ 貨客ノ運搬意ノ如クナラス 依ッテ之ガ改修ニ全力ヲ傾倒シ浚渫ニ移川ニ努力ヲ払ヒタル結果漸ク面目ヲ一新シ以テ現在ノ活況ヲ呈スルニ到レリ 本港ノ吞吐スル貨客物資ハ四國ハ謂フヲ要セサルモ 近クハ九州中国阪神地方遠クハ朝鮮・南滿・台湾方面ニシテ 昭和五年ノ統計ニ依ルモ輸出入貨物ハ四十八万一千屯 価格ニシテ六千五百七十七千円 乗降客七十二万五千余人トナリ 出入船舶ハ汽船二万七千三百余艘 屯数ニ於テ八十二万二千六百余屯 帆船一万八千七百余艘 屯数五十七万二千余屯 合計船数四万六千余艘 屯数百三十九万二千八百余屯トナリ 逐年激増ノ状態ニアリテ関西ニ於ケル重要

ナル港湾ナルヲ以テ 一日モ速カニ之ガ第二種重要港湾ニ御指定相成様御審議相成度 此段市会ノ決議ヲ經テ市民ヲ代表シ意見書提出候也

昭和六年十二月二十二日

宇和島市会議長 山崎章 一

内務大臣 中橋 徳五郎 殿

これら一連の動きは、第二種重要港湾指定を望む宇和島市の切実な念願であつたが、当時国の方針としては一県一港主義で、今治港指定直後のため容易にその実現はできなかった。

市としてはこの情勢にのぞんで、重要港湾指定が延期された場合でも工事着手に支障のないように、県費および国庫の補助を確保すべく慎重な計画をたてて対処した。

そこでさきに結成されていた「宇和島港湾改修促進会」を母体として、さらにその機能を拡大するため、「宇和島港湾期成同盟会」が誕生した。

市では市民の熱意を背景として、改修計画の具体化に着手し、中央から港湾問題の権威丹羽鋤彦博士を招いて調査を依頼、港湾基本計画を樹立することとなった。

昭和七年九月十五日、宇和島市港湾委員および新設の港湾修築期成同盟会代議員会で丹羽博士に委嘱作成した港湾計画を発表した。この計画はそののちにおける宇和島市の基本的な港湾修築事業の基本となったものである。

宇和島港湾修築計画

一、元来本港は弁天新田地先遠浅の海面を利用して防波堤を設け内部を浚渫して適当に施設すべきも埋立をなしたるため之を掘鑿するは不経済なり

- 二、現在外港の区域は水深大なるため 防波堤に多大の工費を要するを以て 内港と外港とを連絡する旧須賀川裾を利用して内港に供し 弁天新田地先沿岸に繫船岸壁を設け 必要なる航路・船溜の浚渫を施行するを適當と認む
 - 三、須賀川は付替を了したり 来村川は坂下津に放流すれば内港設備に便益頗る大なるも計画は更に調査を要する点あり
 - 四、来村川付替困難の場合は 同流末の一部を遮断して日振新田に新川敷を設くるを適當とす
 - 五、本港の設備は現状に即せず 将来の爲め相当大規模の計画を爲す必要を認むるも 現状に於ては発動船の設備を主として 繫船岸は三千屯以内汽船五隻を同時に繫溜するを得ば充分なるべし 第二期工事には六千屯級船の繫溜も必要ありと認む
 - 六、現在の発動機船発着所たる内港船溜は市街の中心に接近し便利なる船溜なるも 水路狹隘にして物揚場は道路に共用せられ混雑するを以て出入船舶を制限するの外なし この制限として内港船溜は舢舨及小型発動機船のみの用に供し 中型発動船は旧須賀川裾に繫溜せしめ 特に旅客の爲に浮棧橋を設置する必要あり 本港修築工事の進捗に伴ひ中型発動船の現在内港入口に道路橋を架し 新旧宇和島市街を連絡し出入船の制限をなすことを得べし
 - 七、小笠原新田は将来の拡張用地として其の儘保留することに努め 工場敷地の用に供するを有利とす
 - 八、宇和島港修築工事は全般的に考察して統制連絡ある計画を必要とするも 着手の時期は之を二期に分し現状を基準として多少の拡張を加へ 即時起工を要する諸設備を第一期工事として 将来必要の分は後年度に譲るを適當と認む
 - 九、来村川流末整理は第二期工事に譲り支障なしと認む
 - 十、臨港鉄道の施設は 繫船岸壁の築造と同時に施行する必要を認む 而してこの鉄道は現在宇和島鉄道停車場より分岐し旧須賀川流末より新設繫船岸壁に平行して設くること
 - 十一、道路は船繫岸壁に沿ひ主要幹線を設け これを延長して具道及鉄道停車場との連絡をなすものとす
- 以上の築港計画の基本方針を前提とし、具体的な計画案については、つぎの二期に分けて実施することを明らかにしている。

築港設備の概要

甲 第一期工事の内容

旧須賀川廢川敷地先水際に巾十八米の埋立をなし 岸壁水深干潮面以下三米とす 其の前面に幅十米・長さ四十五米の浮棧橋を設置す

旧須賀川筋に連接する弁天新田南側水際は平均三十米埋立繫船岸とし上屋・鉄道・道路の敷地に供す 市有地理立両端の一角を掘鑿して海面となし 繫船岸に繫船し岸壁荷役をなしうべく船舶数は 六米半の岸壁に於て二千屯乃至三千屯級取維せ三隻 四米半の岸壁において千屯級以下三隻 三米岸壁は全部中型発動船の繫溜に供用す 外港より新内港に通ずる航路は 弁天新田地先西岸に沿ひ底幅百十米・水深干潮以下六米に浚渫 内港に向つて次第に底幅広く浚渫し水深を保たしむ 新内港水深維持に対し来村川より流出する土砂堆積の脅威は事実なるも其の数量比較的尠なく 第一期に於ては河床の変動を防ぐ爲め床固土を施すに止むるも成るべく付替工事の急せらるることを希望す

鉄道・道路は広大なる奥地との連絡上最も重大なる関係を有するを以て 宇和島駅より道路は県道より分岐して敷設埠頭に連絡するものとす

埠頭荷役のため必要なる上屋及野天貨物置場の設備は 築港付帯の工事として同時に施行するを要するを以て 四棟の上屋埠頭空地は野天置場をあて 上屋直後に平行して道路及び鉄道を配置せり 工費は施工の時期及物価の変動に依り増減するを以て明細なる予算を計上せず 第一期工事は市有に属する弁天新田地先埋立地の漬地代価を除き概算約壹百拾万円とす

乙 第二期工事の内容

本工事は第一期に施行せし諸設備が宇和島港の発展に対し不足を認むる場合に引き続き着手すべき予定計画にして 弁天新田地

市制施行後の基本的事業

先の西端より西北の方向に延長二百八十米の防波突堤を設け外港よりの波浪を防ぎ 一方には来村川流末の付替へをなし 通水路に依り内港を遮断して土砂の侵入を防ぎ 弁天新田側へ三千屯乃至六千屯級汽船五隻の同時繋留を目的とした繋船壁を築き 埠頭には上屋・道路・鉄道を配置する

この港湾計画は、昭和七年九月十五日の宇和島市港湾委員会承認の上報告され、県の諒解を求めた。こうして実現に鋭意努力中の宇和島市に対して、翌昭和八年一月十九日ようやく国庫補助が確定した。国費六万円の補助を八年度に交付と決定、四年継続事業として宇和島港湾改修の事業が約束されたのである。

二 港湾改修事業の推進

(イ) 第一期事業（新内港修築事業）

市の改修計画成り、国の補助も確定したので、いよいよ港湾改修事業は具体化する。

昭和八年五月二十六日、井上市長は市会を招集して宇和島港修築に関する左記関連議案を提案、画期的な本事業の協賛を求めた。

第三十一号議案

宇和島港湾修築ニ関スル件

昭和八年度ヨリ同十一年度ニ至ル四ヶ年継続事業トシテ 金六拾六万一千円ヲ以テ宇和島築港ノ修築ヲ為スモノトス
昭和八年五月二十六日

宇和島市長 井 上 源 一

(一) 工事計画説明書

附属書類

(二) 平面図

(一) 工事計画説明書

(1) 改良工事ヲ必要トスル理由並ニ其ノ効果

理由

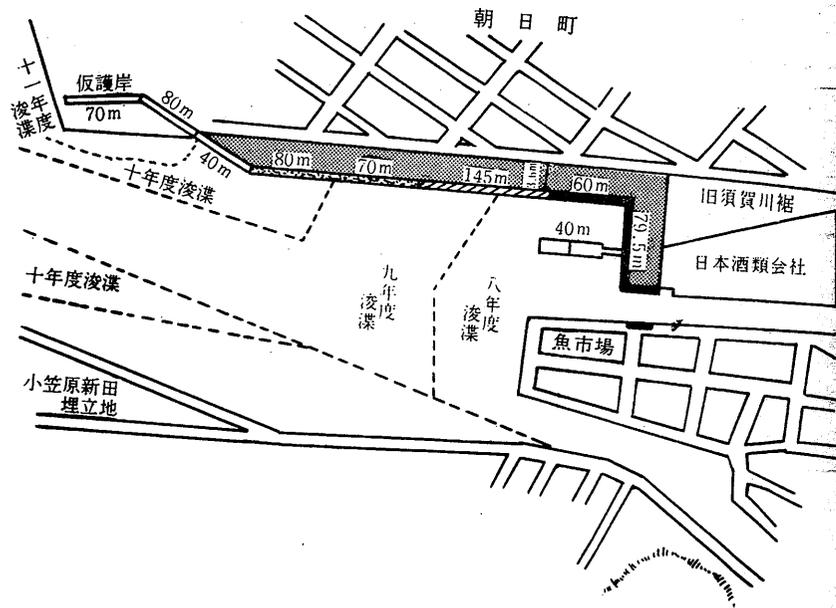
我が宇和島市ハ愛媛県南部ニ位スル県下重要ノ都市ナリ 而シテ港ノ三方ハ陸地ニ圍繞セラレ 西方宇和島港ニ通スル水路ハ中央ニ九島横ハリテ波浪ヲ遮断シ 南北両港口ニヨリテ外海ニ連絡スルヲ以テ 港内比較的静穏ナル天然ノ一大良港ナルコトハ港湾協会其他一般ノ認ムルトコロニシテ 港界ハ九島村戎ヶ鼻ヨリ真北ニ向ヒ赤松方面ニ見通シタル一面線ニシテ 港界以東ノ水面積一八五万平方メートル有シコレヲ内外港ニ分ツ

港湾計画ハコノ内港部分ヲ修築スルモノニシテ 現今ハ内港ノ一部狭長ナル丁字形運河ヲ以テ小型汽船・発動機船・帆船ノ繋留発着場ニ充テアルモ 殆ント極度ニ利用セラレ 大型汽船ハ外港ノ一部ニ浮棧橋ヲ設ケ辛シテ其ノ発着ノミヲナシツツアリ

然ルニ本港後方地域ハ 宇和三郡ハ素ヨリ遠ク高知県幡多郡・高岡郡ヲ抱擁シ 面積約三二〇方里 人口五万余ヲ有シ 生産物資ノ多量ナルコト別表ノ如ク 従而本港ハ予土両県ニ跨リ海陸交通ノ中心地タルノミナラス物資ノ集散地トシテ県下屈指ノ重要ナル地点ヲ占メ サキニ重要港湾ニ指定セラレタル今治市ニ優ルトモ断シテ劣ル処ナシ 於是此ノ不備ナル港湾ノ改良事業ハ当市ノ一大使命ト云ハサルヘカラス 殊ニ海陸交通並ニ物資ノ集散ハ日ヲ追テ増加シ 之ヲ市制実施僅カ二十余年ノ過去ニ徴シテ驚クヘキ発展ヲナシツツアリ

然ルニ外港ハ市ノ中心ヲ遠ク離レ 大型汽船ノ貨物ハ舳舳役ニ依ル外ナク ソノ冗費ハ実ニ阪神宇和島間ノ運賃ニ匹敵スヘク 貨物ノ破損 紛失等ヲ誘致シ一般経済界ヲ脅シツツアリ

於是港湾計画上一大障害タル本市須賀川付替工事ヲ大ナル犠牲ヲ顧ス昭和五年ニ決行シ 本年一月既ニソノ竣工ヲ見ルニ至レル



宇和島港湾修築改修計画図

以上ノ水面ハ干潮面以下二、五米ニ深シ
 延長一五〇米ハ干潮面以下四、五米ノ水深
 ヲ保タシメ コノ直線岸壁ノ西端ニ於テ岸壁
 法面積ヲ屈折シテ三九度ノ角度ヲ以テ西方ニ
 向カヒ延長一一〇米 水深干潮面以下六、五
 米ノ繫船岸壁ヲ築造ス
 以上四、五米及六、五米ノ岸壁ハ総テ重量
 岸壁トス 法面外ニ突出スル弁天新田地先
 宇和島市所有地南端ノ一角ヲ掘鑿シテ海面ト
 ナシ 航路ヨリ新内港ニ出入スル船舶ノ航行
 繋留ニ便ナラシム 而シテ岸壁ト旧護岸ノ取
 合セハ第二期工事施行ニ支障ナカラシム為メ
 延長七〇米ノ間丸太杭ヲ以テ木工仮護岸ヲ築
 造シテ六、五米ノ水深ヲ保タシメ 旧護岸ニ
 至リ適度ノ水深ヲ以テ取合セテ出入船舶繋留ニ
 便ナラシム
 此ノ新設繫船岸壁ニ繋留シ 岸壁荷役ヲ為
 シ得ヘキ船舶数ハ六、五米岸壁ニ於テ二千屯
 乃至三千屯級一隻 四、五米岸壁ニ於テ一千
 屯級以下ノ小型汽船二隻乃至三隻ヲ算スル見

更ニ別紙統計ニ基ク改良計画ヲ遂行スルニ非サレハ其ノ意義ヲナサス 殊ニ鉄道省ニ於テハ国鉄第百三号線ヲ本議会ニ提案シ
 テ其ノ協賛ヲ求メ 更ニ後方地域一帯ニハ省営バスヲ縦横ニ運転スルノ計画アリト云フ 之レガ完成ノ曉ニハ本市後方一帯ニ巨
 テノ交通状態ハ一新シ 貨客激増スルハ言ヲ俟タズ
 是等交通機構ノ実施ニ併行シテ今ヨリ本港湾ヲ改築シ 四国・九州・本土トノ海運連絡ヲ円滑ナラシムルハ実ニ地方産業開発ノ
 根本ニシテ 敢テ本工事ノ実施ヲ必要トスル所謂ナリ
 効果
 本港ノ修築完成スルヤ 瀬戸内海・大阪・高知県ノ沿岸方面ヨリ来ル大型汽船ハ素ヨリ 沿岸航路ニ依ル各種船舶ノ出入繋留ニ
 多大ノ利便ヲ得 従来ノ如キ船舶ノ輻輳混雑ヲ避ケ出入荷物ノ移送等ニ於ケル冗費ヲ省キ 之レガ為メ宇和島市並ニ後方地域一帯
 ノ利益多大ナルモノアリ 将来特ニ九四連絡港トシテ最モ重要視セラレ 当市産業発展ニ面目ヲ一新スルモノナリ
 (2) 工事設計ノ説明
 須賀川鹿川敷ノ埋立及日本酒類会社敷地地先ヲ一八米延長一一一米ノ埋立ヲナシ岸壁水深ヲ干潮面以下二、五米トシ 其ノ前面
 ニ幅一〇米・長二〇米ノ浮橋橋用鉄筋コンクリート浮函二個ヲ設置シ 沿岸航路ヲ往復スル旅客用発動機船ノ定繋場ニ充テシム
 旧須賀川筋ニ連接スル朝日町南側水際ニ於テハ 現在ノ沿岸道路ニ並行シテ西南ニ向ヒ一直線ニ平均幅三三米 延長約四〇〇米
 ヲ埋立テ繫船岸トナシ 上屋・道路・荷揚場・臨港鉄道予定等ノ敷地ニ供ス コノ埋立地域ニ於ケル繫船岸壁延長四三三米ノ内二
 八五米ハ鉄筋コンクリート矢板岸壁トシテ 経二吋ノ丸鋼ヲ二、七米毎ニ後部コンクリート錨碇ヘ繋結スルモノトス 矢板上部ハ
 鉄筋コンクリート壁トシ 天端ニハ花崗石笠石ヲ据付クルモノトス

市制施行後の基本的事業

込ニシテ 二、五米岸壁ハ全部大中型発動機船ニ使用スルモ 必要ノ場合ハ四百屯級以下ノ小型汽船及大型発動機船ヲシテコノ
 二、五米又ハ四、五米岸壁ヲ共用セシムル予定ナリ
 外港ヨリ新内港ニ通スル航路ハ 市有埋立地西岸ニ沿ヒ現在ノ航路ヲ拡張シ 対岸護岸ニ支障ヲ生セサル範圍ニ於テ図面ノ如ク
 内港船溜及航路ノ水深ハ岸壁ノ水深ニ応ジ 二、五米・四、五米・五、五米ノ三種類ニ分チ浚渫シ 水深六、五米ノ岸壁前面ハ幅
 三〇米ヲ限リ特ニ六、五米ノ水深ヲ保タシム
 統計ノ大要以上ノ通りナルモ 昭和八年度ニ於テ施工スヘキ部分ニ於テハ浚渫土量五三七四二、九立方メートルス

第三十二号議案

自 昭和 八年
 至 昭和十一年
 宇和島市港湾修築費継続年及支出方法

一金 六拾六万壹千円 宇和島港湾修築費
 内訳
 金 拾貳万壹百參拾五円 昭和八年度支出額
 金 拾八万五百貳拾円 同 九年度支出額
 金 拾八万參百四拾五円 同 十年度支出額
 金 拾八万円 同十一年度支出額

右宇和島港湾修築費ニ充當ノ為 前記ノ通り支出スルモノトス
 昭和八年五月二十六日

宇和島市長 井 上 源 一

宇和島市経統費港湾修築費収支計算書

収入

科 目	昭和八年	九年	十年	十一年	計
一、補助金	九〇、〇〇〇	一三五、〇〇〇	一三五、〇〇〇	一三五、〇〇〇	四九五、〇〇〇
一、県補助金	九〇、〇〇〇	一三五、〇〇〇	一三五、〇〇〇	一三五、〇〇〇	四九五、〇〇〇
二、市費繰入金	一三五	五二〇	三四五	一	一、〇〇〇
二、市費繰入金	一三五	五二〇	三四五	一	一、〇〇〇
三、市 債	三〇、〇〇〇	四五、〇〇〇	四五、〇〇〇	四五、〇〇〇	一六五、〇〇〇
三、市 債	三〇、〇〇〇	四五、〇〇〇	四五、〇〇〇	四五、〇〇〇	一六五、〇〇〇
合 計	一二〇、一三五	一八〇、五二〇	一八〇、三四五	一八〇、〇〇〇	六六一、〇〇〇

第三十七号議案
 宇和島市港湾修築費起債ノ件

起債総額 拾六万五千円
 借入時期 參万円 昭和八年度
 四万五千円 同 九年度
 四万五千円 同 十年度
 四万五千円 同十一年度

市制施行後の基本的事業

償還期限 自 昭和 十三年度
至 昭和二十七年 十五ヶ年賦

昭和八年六月三日
公有水面埋立ニ関スル知事諮問ニ答申

- 一、埋立場所 宇和島市朝日町二九三番地ヨリ同町三一〇番地ニ至ル地先
一、埋立面積 四四三七、八五坪
- 一、目 的 宇和島港修築工事施行に伴ヒ道路荷揚場上屋敷地等ニ供スルモノ
道路敷 二八五一、七九坪
右坪数ノ内将来臨港鉄道
予定敷地 九一四、八九坪
荷揚場 五〇八、九四坪
上屋敷 一〇七六、一二坪

こうして万般の手続を完了し、宇和島港改築事業は第一歩を踏み出すこととなり、この着工を祝する起工式は、昭和八年十月十七日、地方官民有志二百余名列席のもとに盛大に挙行した。
この起工式にあたり、井上市長はつぎのように語って、その使命達成への所信を披瀝した。

多年の懸案であった港湾修築の第一期工事を行ふにあたって、その起工式を挙げるに至ったことはまことに慶賀に堪へない次第である。さきの須賀川付替工事もこの港湾改修を前提として行われたものであり、更に今回の修築起工は宇和島市将来における海外発展を期する上にその基礎であらねばならぬと信じて疑はぬものである。殊に国鉄開通の日を目前にひかえて、これに相伴はね

ばならぬ処の築港は一日も速かに完成を図らねばならぬものであり、よろしく挙民一致の努力と自覚をこの港湾に注がれんことを望んでやまな

翻って今回の起工は第一期計画の一部にすぎないものであり、これが全部の完成までには長期の日子を要するのであるから、継続事業として今後善処すべき責任は大なるものがあると云はねばならぬ。

延いて次の第二期計画としては、九島・来村との合併を断行して来村川の付替を行い、宇和島港の完成を期して所謂九四連絡の一大要港たらしめねばならぬと考へるのである。

港湾改築事業は難航を重ねながらその緒についた。港湾改修の生みの親ともいうべき山村市長から、高橋・井上市長に至る三代の努力を積み重ねて、ここに画期的事業が開始されたのである。

この港湾改築事業は着工ののちにおいてさらに幾多の試練にであうこととなった。すなわち世界的経済界の不況はなお回復せず、国内の景気沈滞の影響は深刻で、この事業は時局匡救事業として失業者に対する救済のねらいも含まれていたのであった。

ところが、昭和六年におこった満州事変はついに満州から北支中支にうつり、全面的な大陸の戦争に拡大し、戦局の進展とともに資材と人員の不如意を招くこととなり、この港湾改修も昭和十年度からの当初の四か年継続事業が二か年延長となり、六か年継続事業に変更の止むなきに立ち至った。

この工事は昭和八、九年の二か年分は完了していたが、十年度分は一部を繰延べて翌十一年六月に完了、十一年度分の工事はついに十二年度に繰り越してしまい、十二年度は前年繰越分を実施したが、その年度分の国庫補助が事変のため後年に繰り越されたため、工事も翌年末まで延長、十三年度は継続年期完了予定の年であったが、同年度の竣工見込みなく、さらに翌年へ繰り越さねばならなかった。

市制施行後の基本的事業

昭和十四年度の市行政事務報告の中に、つぎのように当時の苦心を報告している。

宇和島港湾修築工事ノ件

継続事業港湾修築工事ハ昭和十三年度ヲ以テ完了ノ予定ナリシモ 事変ノ關係上主要材料タル鉄材ノ配給及び人夫使役等不如意ノタメ同年度ニ竣工ノ見込ナク 十四年度へ繰越シ延期方内務省へ申請ノ処 同年四月十二日付延長ノ件承認ヲ受ケ各工事ヲ督励中ナルモ 鉄材配給・人夫ノ不足等ノ關係ト加之監督技術員ノ欠員等 工事進捗上多大ノ影響ヲ受ケ居ルモ鋭意年度内竣工セシムヘク努力中ナリ

昭和八年から四か年の継続事業が途中変更されて実質七か年の工事となり、昭和十五年三月に一応完了した。

現在の新内港は、このような経緯を経てできあがった。この工事により、旧須賀川裾から朝日町南側の地先一帯の海面を浚渫するとともに岸壁を築造し、併せてこの浚渫土砂をもって泉屋新田（築地）および対岸の日振新田の埋立てを完成することができた。

築地の埋立ては昭和十四年度に完成して、そのちに実施する第二次港湾改築事業の基盤を造成し、日振新田の埋立ては昭和八年から十一年までに実施して、九島村合併に伴う近江帆布工場の敷地を造成することができた。

(四) 第二期事業

昭和十五年三月ようやく完成した宇和島港修築工事（第一期）は、これの利用の有効を期するため、さらにつきの第二期工事に着手することとなった。

宇和島市港湾修築工事施行ノ件

左ノ通り宇和島港湾延長工事ヲ施行スルモノトスル

昭和十六年八月三日

宇和島市長 高 島 亀太郎

記

宇和島港湾改築延長ノ件

- 一、護岸補修
- 一、棧橋位置ノ変更
- 一、水深増加
- 一、水面埋立

昭和十六年九月二十九日

港湾陸上施設設備事業施行ノ件

宇和島港湾陸上設備 左ノ通り施行スルモノトス

記

一、港湾陸上設備工事

内訳

- 1 港務所建設
 - 2 道路築造
 - 3 海岸歩道及荷揚場コンクリート舗装
- 右設備費拾参万参千円

注 この設備費は全額起債によるものとして起債申請を議決した。

市制施行後の基本的事業

昭和十七年六月三十日

宇和島港修築工事施行ノ件

宇和島港灣修築工事左記ノ通り施行スルモノトス

記

一、宇和島港灣修築工事

浚渫・埋立・棧橋工事

併せてこれに要する工費拾六万四千円の起債承認がおこなわれた。

この工事は、まず棧橋付近の水深を増すとともに、棧橋の方向を変更し、これに接続する固定棧橋を増築、さらにその先に招橋と浮函渡橋を築造して船舶の安全をはかり、浚渫土砂で向山海面の埋立てを施行する計画で、昭和十七年三月に認可され、直ちに工事に着手、十八年三月末に護岸・橋台工事を完了した。

陸上施設については、道路の建設および陸上施設の敷地造成、港務所と倉庫・付属建物・歩廊・荷捌所などが十八年二月に完成した。

昭和十七年から継続してきた第二期港灣修築事業は、資材の入手が極度にいきつまったため一部は設計の変更を余儀なくされ、工事上多少の手違いはあったが極力進捗に努力し、十九年度末をもって一部海面の浚渫を除き、最後の固定棧橋築造及び棧橋移築工事を完了し、この上は関西汽船会社の新港灣への移転を待つのみとなった。

宇和島市発展の生命線となる港灣修築の大事業は、具体的実施段階に入って以来十一年目の昭和十九年末に完成し、いよいよその機能を発揮しようとする段階に達した時、太平洋戦争は苛烈の度を加え、本土空襲はついにこの宇和島を襲ったのである。

昭和二十年七月廿三日、宇和島市の中央部に對する焼夷弾攻撃は、市街地の大半を焼くやうな被害を及ぼした。港灣陸上施設を一夜にして焼きはらってしまった。

このため宇和島港施設が再建されるのは、さらに戦後数年を経なければならなかった。

戦後における港灣施設整備事業については、第二章の「八節」で詳述する。

第八節 港湾・土木事業

1 港湾修築事業の経過

宇和島市の港湾修築事業は、市制施行後の基本的施策として歴代市長に継承せられ、財政の苦境を克服して実行してきた。

このことについては、前章第二節の「市制施行後の基本的事業」に記述したところである。

そこで、その経過の概要をとりまとめ、これを戦後の港湾改修事業と連結して、首尾相応した宇和島港湾修築五十年の推移を整理しておきたい。

終戦までの推移

(1) 大正一〇年～一五年 内港浚渫土砂による泉屋新田および小笠原新田の埋立

第一期埋立(二七、六〇〇坪)

大正一〇年 一月 着工

同 一四年一〇月 竣工

第二期埋立(二五、八四七坪)

大正一二年一月 着工

同 一五年一〇月 竣工

(2) この工事により内港の土砂堆積を除き、その土砂で現在の弁天町・寿

町・小笠原新田の埋立てを実施した。



朝日運河堀さく工事

(2) 同 一〇年～一四年 市の西北部低湿地を利用して朝日運河を築造。(巾五米・水深一・五米・延長二四〇米)

(3) 昭和四年～八年 須賀川付替事業を実施、これによって宇和島港改修の根本的問題の解決成り、さらに磨川敷を市街地化した。

(4) 同 八年～一四年 港湾修築第一期事業(新内港修築事業)

現在の盛運汽船前より対岸宇和島製氷前まで、延長五七〇米にわたり水深三・〇米の護岸を修築、この浚渫土砂で日振新田および築地の埋立を実施、日振新田は同一一年に築地は同一四年に埋立完了。

(5) 同 一六年～一九年 港湾修築第二期事業

新内港修築について築地に宇和島港を修築するもので、護岸および棧橋設営・水深増加・水面埋立・ならびに港湾陸上施設として港務所および付属施設・道路・海岸歩道・荷揚場等を築造した。

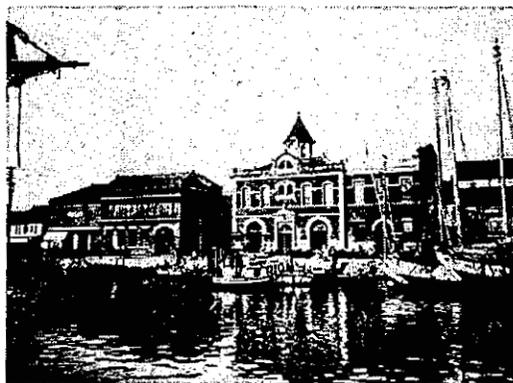
これらの事業は、主として昭和一七年から一八年度にかけて、折からの大戦中、資材その他の統制下に行われ、一九年末に一部を除き工事を完了した。

この新港は翌二〇年の空襲により被災、港湾陸上施設のすべてを烏有に帰した。

2 戦後の港湾改修事業

イ 第一期整備事業

- (1) 昭和三年～四年 新内港の浚渫による土砂および震災による瓦礫類で旧内港六、九三〇平方メートルを埋立、一部を階段荷揚場とし、埋立地を市街地とした。
これにより旧内港は姿を消し、旧城山をめぐらした漆の面影もなくなって、現在の新町・柳町・丸之内五丁目一帯の地域を造成した。



思い出にのこる旧内港風景



港

- (2) 昭和四年～五年 築地の宇和島港の陸上施設復興・港務所・船客待合所・浮棧橋（鉄製ポンツーン二基）新設。
これによる別府航路発着埠頭を樺崎から築地現位置に移転し、翌年宇和島運輸株式会社事務所も移築した。
- (3) 同 二五年 県営で新内港築地地先を浚渫、市営で浮棧橋（三八米）を修繕。
- (4) 同 二六年 県営で明倫町物揚場（延長四〇米・水深二・五米）、市営で築地荷揚場災害復旧（延長五三五米）施工。
- (5) 同 二七年～二八年 前年につぎ明倫町物揚場施工、ならびに朝日運河浚渫、明倫町沖海面浚渫。
二十八年度より特定港湾整備事業として、坂下津埋立（三九、六〇〇平方メートル）に着工。同年一〇月二〇日より愛媛県管理港湾となる。

- (6) 同 二九年 県営で明倫町物揚場（延長九〇米）施工。地盤変動対策として築地護岸のかさ上げ施工。坂下津埋立工事続行。
- (7) 同 三〇年 県営で明倫町物揚場の仕上げ工事施工。これにより明倫町物揚場は延長二三六メートル・水深二・五メートルとなった。
- (8) 同 三一年 県営で新内港朝日町岸壁・物揚場（延長四〇米）と浚渫施工、継続事業である坂下津埋立工事続行。
- (9) 同 三二年 県営で新内港岸壁その他の仕上げ工事と地盤変動による繋船岸・物揚場改修、前年に続いて坂下津埋立工事続行
- 〇〇 同 三三年 内港の埋立延長実施。

ここに戦後の港湾修築工事としての第一期事業は、旧内港の埋立、築地宇和島港の復旧整備、新内港の浚渫、明倫町物揚場などを完成し、総延長七百三十四米におよぶ岸壁の復旧、新設工事を完了した。

以上の工事は昭和二十五年より前の分はすべて市の施工、それからのちの修築工事は県営に移され、維持補修と埋立工事は市が施工することとなった。すなわち港湾法（昭和二十五年五月三十一日公布）の施行に伴い本港は地方港湾として管理する港湾になったので、（昭和二十八年十月二十日付）そのちは県港湾管理条例にもとづき港湾修築と災害復旧の施工主体は県に移され、維持修繕のみ市が施工することとなり、港銭徴収・港湾管理の一部と港湾統計調査の事務を県から市へ委託した。

昭和二十五年から三十二年まで八か年の間の県・市港湾施設費は、総額一億一千二百九十九万六千円に達し、このうち県事業は七千二百万円、市事業は三千九百九十九万六千円である。

ロ 第二期整備事業

昭和三十五年六月九日、宇和島港は港湾法による「重要港湾」の指定をうけた。

新たに指定された重要港湾としての使命達成のために港湾整備の必要を認め、昭和三十六年度から、新内港・内港および坂下津地先の浚渫・物揚場・護岸・棧橋などの基本的改修整備に着手した。

とくに四十年年度からは第二次港湾整備事業に入り、さらに第三次計画をふくめて、四十五年年度までに坂下津岸壁の水深（四・五メートル、延長二五〇メートル）の修築を推進した。

宇和島港の整備拡充とともに、その機能の充実はかかるためには、フェリー接岸施設を建設することが焦眉の問題であったが、四十四年と四十五年度事業として工費五千七十三万八千円による興営事業でこれを施工し、固定棧橋と可動橋を完成した。これにより一千屯級二隻の繋船が可能となり、四十六年六月からフェリーの就航をみる事ができた。

四十三年度から急速に外材の輸入が促進され、四十六年七月には待望の「開港指定」が実現し、さらに同年八月に「植物輸入特定港」の指定をうけ、宇和島港は名実ともに国際貿易港として飛躍的前進をとげることとなった。

この宇和島港の画期的発展に対応し、改めて第四次港湾計画を実施することとなり、四十六年度から五十年年度までに坂下津岸壁（水深四・五メートル、延長二百九十五メートル）を完成して、大型二千屯から五千屯級の船舶接岸を可能とするほか、物揚場・泊地などの整備を完了し、宇和島港修築の目的を達成する計画を立案した。

市制施行から五十年余りにわたる港湾の改修事業は、宇和島港のもつ特殊な地理的事情による港内の土砂埋没を廃除することからはじまった。港内の浚渫および浚渫土砂による埋立事業につづいて、須賀川の付替を断行し、基本的

な港湾計画に基づく新内港の修築と築地新港の新設となった。

そのうちの時代の進展は港湾機能の充実と港湾規模の拡大が要請され、フェリー接岸施設と重要港湾ならびに貿易港・植物輸入港としての使命に基づく大型船の接岸岸壁の整備に至る大事業を実施し、昭和五十年年度で既定計画は一応一段落をつける予定であった。



四国循環鉄道建設促進運動

この六人の委員は早速愛媛県全体にわたって交通実地調査に出かけたが、技術者として郡役所の山崎技師がかんたんな測量器械を持って同行した。

この調査にあたり四国の鉄道はどうしたらよいかということを決問題としたが、地勢上循環線が必要であるという結論に達し、そこで循環線ができる場合に愛媛県にはどのように敷設するのがよいかを調査することとした。このために宇摩郡の予讃国境から南宇和郡の予土国境まで、つぎのコースにより実地調査を実施した。

宇摩郡—新居郡—周桑郡(桜三里)—松山—伊予郡(大寄峠)—喜多郡(内子・新谷・大洲・平野)—東宇和郡(東多田・卯之町)—北宇和郡(齒長峠・成妙・光満・宇和島・松尾峠・岩松・畑地・大巖洞・小巖洞)—南宇和郡(平城・城辺)—高知(眞宿毛)

このコースは、国防上山間を通過することを主眼とし、全線延長百二十哩、一哩の建設費を二万円として予算を見積り、これを郡会に報告し北宇和郡会の意見書とともに、県下の関係町村からは請願書として鉄道院へ提出したものであった。

これ以後の循環鉄道建設の基本的な方針は大体これが基礎となったようであると、当時の関係者は語っている。

2 宇和島鉄道の建設

宇和島鉄道生みの親は、北宇和郡好藤村の今西幹一郎である。明治三十五年ごろから鉄道建設の必要にめざめ、四国循環鉄道の実現に対する熱意となったが、それが前途なお遠いことを知って、せめてその一部基地としての宇和島・鬼北間の鉄道建設を提唱し、同志をあつめて協議したのが明治四十二年のころであった。

この工事は明治四十五年に認可され、その翌年着工、大正三年十月に開通した。この鉄道は大正十二年に近永から吉野生まで延長し、昭和八年八月に国有鉄道に買収されてその使命を終った。

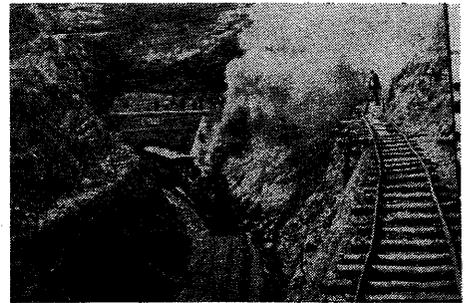
この経過を考察するとき、私鉄宇和島鉄道は創設の精神であった四国循環鉄道建設の前進基地としての使命に基づく宇和島地方民衆の期待にこたえた実績をのこしたものである。

宇和島鉄道は創設してから十八年で国鉄に引きつがれ、その後鉄道省は宇和島・吉野生間の路線改修と軌道の改良工事を完成し、さらに宇和島・卯之町間の新設工事に着手することとなり、部分的ではあったが宇和島を中心とする国鉄建設工事が着々と進捗することとなった。

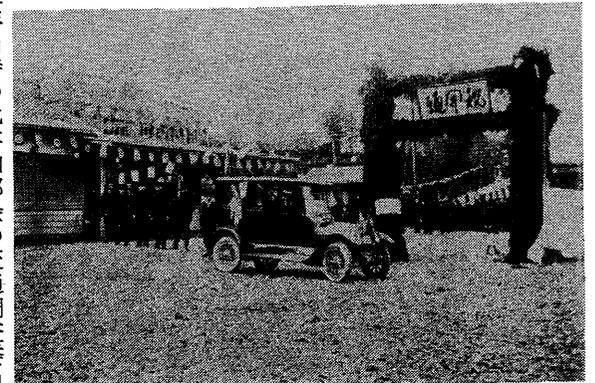
3 大洲から南の鉄道路線問題

鉄道建設に関して南予地方民の関心事となつたのが、大洲から南の路線問題であった。ここで想起されるのは明治三十三年当時の北宇和郡会の交通調査委員による県下の実地調査とその結果に基づく意見書の問題である。

この案は大正初期までは政府部内で百三号線と呼ばれていたようであるが、大正八年ごろになると百三号線は技術上困難が伴い採算がとれないとの結論に達し、これの代線として北宇和郡会の井谷正命議員らによる検討の結果、大洲・近永線なるものを選定し、これを郡会の意見書として衆議院に提出することとなった。これが百四号線と呼ばれるもので、大洲から肱川をさかのぼり東宇和郡から北宇和郡の日吉を経て近永に達し、さらに高知県江川崎から須崎



宇和島鉄道の列車



宇和島鉄道開通式

4 宇和島より城辺を経て中村に通じる路線の実現を期する。

昭和十四年十一月、四国西南関係地域は一丸となって循環鉄道建設の停滞に心をいたため、早期解決と工事の進捗をうながすため、発展的に予土西南部鉄道期成同盟会を結成し、強力な運動をはじめた。この加盟市町村はつぎの広範囲におよんでいた。

愛媛県 宇和島市・東宇和郡・西宇和郡・北宇和郡・南宇和郡
高知県 幡多郡(南部および北部)

高岡郡(一部)

合計一市一〇町四六村が加盟したのであるが、とくに高知県の参加が目立ち、しびれを切らした高知県民の心情をうかがうことができる。

これからのち、鉄道問題の焦点は、緊迫する時局下にあつて「予土西南部鉄道期成同盟会」の組織を通じ、請願の趣旨を執拗に追求すること久しきにおよんだ。その主要な陳情の項目を年代順にならべると、

昭和十五年三月 国鉄宇和島線部分運転開始陳情

同 十六年一月 国鉄卯之町・宇和島・吉野生間部分運転開始陳情

昭和十六年六月五日、待望の国鉄用機関車および列車車輛が山口県下松(日立車輛製作所)から海上輸送により吉田港に陸揚げされ、試運転のうちに七月二日卯之町・宇和島・吉野生間の開通を迎えることができた。

とり残された八幡浜・卯之町間の路線は、三瓶回線問題のため決定が遅れていたが、直接関係ある地域市町村および市町村会・商工団体の代表者によって協定が結ばれ、路線の決定は当局に一任して個々の運動を廃し、協力一致して目的完遂を期することとした。

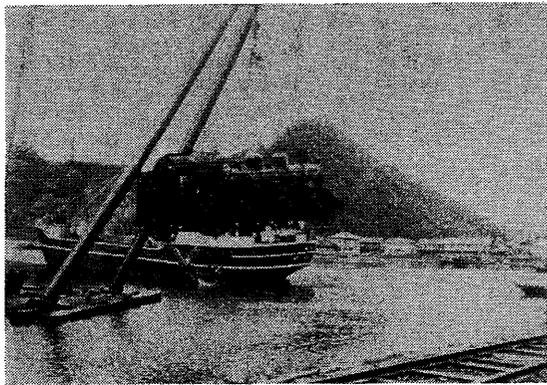
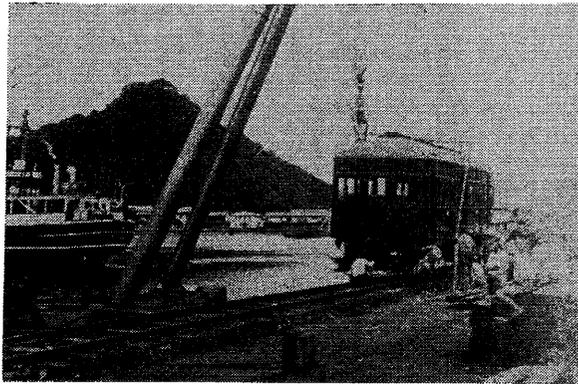
この地元の熱意に呼応して、昭和十七年一月には「予土西南部鉄道期成同盟会」による同区間の工事促進陳情が繰

り返された。同年十月にはこの問題促進のために県内関係地区による南予鉄道速成同盟会が結成され、地元におけるあらゆる協力と労力奉仕ならびに物資の供出を申し出で、一日もはやい早期建設の実現を要請したのである。

昭和十八年九月に、ようやくこの区間の工事着工が確定したが、労力と資材、とくにレールが問題であった。

これについて「宇和島の明治大正史」(津村寿夫著)では、当時の上田市長が高島、毛山両代議士その他と協議して、予讃鉄道の幹線という大の虫を生かすためには吉野生間のローカル線を犠牲とするも止むをえないとの結論から、地元の諒解を求めようとしたが目的を達することができなかったこと、止むを得ず伊予鉄の松山・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っせんを得て会社に懇請し、これを実現することができたいきさつを記している。

労力の奉仕は北宇和郡・東宇和郡・西宇和郡の青年団や一般住民が動員され、三崎半島の端からも団体で馳せ参じ、区間の枕木は各村に割り当てて供出し、宇和島市でも市の理事者や市会議員・各町区長をはじめ、市民が順番で



国鉄車輛・機関車の吉田港陸揚げ

四国循環鉄道建設促進運動

出動して八幡川原の砂利を北宇和島駅に運んで輸送した。この地域をあげての奉仕精神とはげしい労働にたえて起ちあがった南予一体の協力のすがたはまことに貴重なものであった。

問題の八幡浜・卯之町間は、このような経緯を経て大戦末期の昭和二十年六月に完成し、七月から予讃線はついに高松・宇和島間の全通を迎えることができた。

この八幡浜・卯之町間十四・六キロメートルの工事は、昭和十六年から十七年にかけて時局緊迫の折から一切の新線建設を休止していた時代に行われたもので、資材と労力の面で深刻な制約をうけたことは上述のとおりである。

この困難な事情を突破して工事を実施することができたのは、地元の絶え間なき熱烈な陳情と、大戦末期の本土決戦を決意していた軍部が軍事輸送の必要性を認めた結果であった。

そのため、建設にあたっては資材や労力の面で地方の協力奉仕を受け入れるとともに、鉄道連隊一小隊がこれに参加して架橋その他の技術部面を担当した。

八幡浜―卯之町間の鉄道敷設問題は、後に続く江川崎―窪川間の建設とともに、地方民にとって忘れることのできない苦難の道であった。