

ンマラード機が就航し黒島—大阪伊丹間を毎日二便制をとり、近く三便制を実施する準備を進めている。  
 自動車逸話 自動車事業開始当時は、経営者も運転手も乗客も機械器具に対する認識が不十分で色々失敗を生じて笑い話を残した。当地方でも某経営者が運行途上、自動車の後車軸が折れたことを運転手から聞き、当時修理工場の高松に打電発注した。数日後代金引換汽車便で着荷した。ところが注文の後車軸は半本であった。某氏は興奮して鉄道電話で高松へ談判すると「自動車後車軸は半本宛をデフレシヤルで継ぎ合せ一本となっている」と、怒りは爆笑になったという。また県庁保安課に車体検査をうけての帰途、暗の横河原でガソリンが切れた。某運転手は真暗の中でガソリン補給中、同乗の親類某老客が「暗くて困るだろう」と、マッチを摺ったとたん引火して自動車は全焼した(新居浜逸話)。

三、鉄 道

予讃線開通 予讃線が新居浜に開通したのは、我國に始めて鉄道の布かれた(東京—横浜)明治五年から実に五〇年後の大正一〇年であった。駅は新居浜、多喜浜、中萩の三駅で、特に新居浜駅は、高松駅へ一〇三杆七、松山駅へ九一杆三の略中間にある。今や新居浜は、海の玄関口新居浜港まで約三杆、この間の大道路を自動車が進運連絡する。物貨発着量は予讃各駅中第一位さらに増加の趨勢をたどっている。左に昭和一二年以来の貨客輸送成績をあげる。

各駅一日平均貨客輸送状況

| 年度   | 一日平均乗降人員 |       |       | 一日平均貨物発着屯数 |     |    | 一日平均収入  |        |        |
|------|----------|-------|-------|------------|-----|----|---------|--------|--------|
|      | 新居浜      | 多喜浜   | 中萩    | 新居浜        | 多喜浜 | 中萩 | 新居浜     | 多喜浜    | 中萩     |
| 昭和一二 | 一九七七     | 一八九   | 二〇二   | 二九         | 六   | 五  | 七三六     | 一〇一    | 一四七    |
| 一三   | 二、〇八一    | 二二三   | 二六九   | 三四         | 六   | 六  | 八一七     | 一一八    | 一五六    |
| 一四   | 二、五七〇    | 二四六   | 二八七   | 五三         | 七   | 八  | 九〇五     | 一二七    | 一六二    |
| 一五   | 二、八九三    | 二七九   | 三二一   | 九六         | 八   | 六  | 一、〇一一   | 一〇二    | 一〇九    |
| 一六   | 三、四九一    | 三五二   | 四六八   | 一一三        | 八   | 六  | 一、一八一   | 一〇八    | 一八八    |
| 一七   | 四、二二五    | 四一八   | 五四四   | 一二六        | 一一  | 八  | 一、七五七   | 一六六    | 二九八    |
| 一八   | 五、五九二    | 五五〇   | 六二七   | 二五〇        | 一一  | 八  | 二、二二五   | 二〇六    | 三五二    |
| 一九   | 八、〇〇三    | 八〇一   | 九〇三   | 四三四        | 一五  | 九  | 三、三一四   | 三七一    | 三九三    |
| 二〇   | 八、一五四    | 八九二   | 九二六   | 二九二        | 一一  | 九  | 四、五〇一   | 四七七    | 五八六    |
| 二一   | 一三、〇三一   | 一、二〇八 | 一、二〇九 | 三〇一        | 一二  | 一一 | 一一、九五九  | 三、九八八  | 五、〇〇三  |
| 二二   | 一五、一六    | 一、四二一 | 一、九一一 | 三二二        | 一六  | 一一 | 三八、三二六  | 七、六〇二  | 八、八二五  |
| 二三   | 一五、〇九一   | 一、四〇六 | 一、九二四 | 三四八        | 一六  | 一七 | 一〇八、七四六 | 三〇、九二七 | 三六、二〇六 |
| 二四   | 一二、二九五   | 一、二三七 | 一、八八三 | 四二五        | 一三  | 一一 | 二二八、〇五四 | 二〇、〇一五 | 二〇、九七一 |
| 二五   | 一一、四二八   | 一、二二五 | 一、八〇七 | 四一一        | 一一  | 一一 | 三四〇、二〇四 | 二八、八二四 | 三六、七〇二 |
| 二六   | 一〇、一四四   | 一、二九一 | 一、八七一 | 五一         | 一一  | 一三 | 四六四、六八一 | 三三、七二二 | 三九、二二二 |

|    |       |       |       |     |    |    |          |        |        |
|----|-------|-------|-------|-----|----|----|----------|--------|--------|
| 二七 | 九、三〇九 | 一、二八八 | 一、七八二 | 五〇一 | 九  | 一二 | 五六六、五六六  | 三五、一二四 | 三〇、九四七 |
| 二八 | 八、四四六 | 一、一九三 | 一、三八二 | 四九三 | 八  | 六  | 六八二、七三五  | 三八、五六三 | 二九、七三八 |
| 二九 | 八、七三四 | 一、〇五九 | 一、三六五 | 四四〇 | 八  | 六  | 六四九、一〇四  | 三八、〇〇七 | 一九、一五九 |
| 三〇 | 七、四一〇 | 九九三   | 一、三二三 | 四四五 | 八  | 七  | 七二〇、四〇五  | 三七、五五四 | 一七、五一六 |
| 三一 | 七、九四三 | 一、〇四一 | 一、二三四 | 四四一 | 一二 | 六  | 一七五五、〇八六 | 三一、六九九 | 一七、〇二三 |
| 三二 | 八、六〇一 | 一、〇八八 | 一、一七三 | 四六六 | 一三 | 七  | 八八四、七九〇  | 三四、七六一 | 一八、六七九 |

昭和二四・五年以降、乗降客の減少原因は県営・市営・各会社住宅の増加により通勤者が市内に定住する。

「附録」

国鉄ものがたり

国鉄予讃線が新居浜に延長されるまで長久の年月と幾多の曲折があった。明治五年東京―横浜間に始めて国鉄が布設せられてから鉄道が東海・山陽・九州と順次延長されるにわかかわらず、わが四国線は高松―多度津間に停められ、その後久しく進展をみせなかった。

愛媛県では明治二〇年松山―三津浜間に始めて軽便鉄道が布かれ、いわゆる「坊ちゃん」列車が運行した。しかしこの私鉄はわずかに松山附近に玩具のような汽車が走るというだけに過ぎなかった。

明治二五年政府は鉄道布設法を發布、国費を支出する全国鉄道路線を制定、本県に関する部分はわずかに多度津から今治を経て松山に至る一線が認められたが、この一線も第一期工事から除外され、着工は何時のことやら分らぬ頼りないもので、要するに本県は国鉄除外地の印象を深めるのみであった。ところが明治二八年日清戦役大勝の結果、三億円の償金が不意に飛び込んだので、全国の金融は充実し、企業熱を煽りたて、それが専ら鉄道に

集中された。この風潮は疾くも四国鉄道布設計画となり、明治二九年八月資本金三五〇万円の「四国鉄道株式会社」が創立され、伊庭貞剛（住友別子鉱業所支配人）が社長となり、松山―多度津間開通の準備を進めたが、丁度戦後の財界不況に煩らわされ三一年四月中止解散となった。その後、県においても私鉄を助成し、道路改修と相まって交通整備の促進を計ろうとする動きもあったが、賛否両論実現をみなかった。時に日露戦争直後明治三九年鉄道国有法により、重要な幹線鉄道は国家の占有とする大主義のもと、鉄道布設法の予定線、すなわち松山―多度津間の如きは民間企画としては許されなくなった。

明治四三年一月後藤鉄道院総裁が来県してから、俄然県民運動が起こり、鉄道期成同盟会が促進陳情の結果、松山―多度津間の線路調査をやめ、四四年五月をもって建設の可否を決めることになった。四五年四月鉄道布設法改正、多度津―川之江間を第一期線に繰り入れまもなく工事に着手した。

大正二年既に工事中の多度津―川之江線は建設費の年額が少ないため渉らず、時の山本内閣もこれを認めて遂に国鉄工事は西条までで打ち止め、西条―松山間は民間企業に許可する方針をとった。ここに於て、県下の有志は資本金三〇〇万円の「予讃鉄道株式会社」を設立し、東京・大阪方面の県出身財界巨頭の加盟を得て力強く出発した。ところが計らずも欧州大戦が勃発し、戦局の変動、財界の波瀾、特に物価の大暴騰で新事業遂行の望みは薄くなった。

大正六年、政府は全国鉄道計画を新たに樹立する方針を定めたので、予讃鉄道株式会社は政府に免状を返納、政府は同年鉄道布設法を再び改正して、西条―松山間を第一期線に組み入れ、かくて国鉄は川之江から西に延び徐々に工事を進めていった（井上要著、愛媛県鉄道苦行史による）。大正一〇年六月二一日、多喜浜駅と新居浜駅、同九月二一日中萩駅がそれぞれ開通、多年の宿願ここに達成。実に京浜鉄道開設後五〇年、国鉄期成同盟会発足

以来三〇余年の歳月を費やしたのであった。

これより先き、国鉄は市内山の手を通過する風聞があった。これは当時の新居浜町のみならず、沿海各村の死活問題として海岸線を陳情、時の知事、郡長またこれに同調、国鉄技術陣もその趣意の妥当なることを認めていた。

然るに実現しなかった。今や新居浜沿岸地区工業が殷盛を極め港湾は関西有数の大築港国際貿易港であるが、国鉄駅とは三軒の道路による連絡、国鉄では当市出身十河総裁(信二)が第二期現職、鉄道改善が着々進み予讃線にも気動車の快走を見るに至った。この時勢に鑑み上記築港と国鉄駅との連絡改善の余地が残されているであろう。

鉱山鉄道 住友鉱山専用鉄道は、住友総理広瀬宰平が外遊中(明治二年)彼の地の鉱山専用鉄道の効用顕著なるを見て別子銅山にこれを用いたのであった。明治三年から現地実測。二四年五月端惣開間六哩四〇着工。二五年五月から角石原石ケ山丈間三哩三五起工。前者下部鉄道は二六年五月、後者上部鉄道は同年一二月それぞれ竣工した。両者とも二八封度レール単線、軌間二呎六、機関車自重一〇トン、速度八哩のとき牽引力は前者三五トン、後者一二トン。

この鉄道は当時最新式を誇る施設であって、これがため別子銅山の運輸系統が一貫した。すなわち別子の粗銅は馬車により第一トンネル北口の角石原に運ばれ、ここから上部鉄道で石ケ山丈に、石ケ山丈から索道さくどうにより端出場に降下、端出場から下部鉄道により惣開の新居浜製錬所に運ばれた(別子開坑二五〇年史話)。

かくて新居浜製錬所が盛大になるにつれ、鉱石の降搬、銅山物資の昇搬はもとより、鉱車の外に客車を運行して工員ならびに地方民の輸送を計った。のち電車に改まり戦後バスの開通するまで乗客は満員であった。

さらに戦時中、支線を国鉄新居浜駅に連絡して住友事業専用に供した。

#### 四、新居浜港の沿革

##### 1、昔の船溜り

新居浜海岸青砥尻から西谷に至る天然弓湾は、往古深く後方に湾入していたが、国領川、尻無川、金子川が川口附近に洲(須賀)をつくり、次第に陸地を海に張り出して、現に見る元塚、東須賀、向高須、中須賀、西原、新須賀の如き土地が開けたのである。今から五、六百年以前までは、現在の昭和通りあたりを海水が浸していたものと見え、南朝正平二二年村上義弘の新居津倉淵つくらふち(ツツラ淵なるべし)焼払い事件があった。この例のように新居浜の船溜りが、古来砂洲の発達するに伴って少しずつ場所の移り変りがあったのである。近世藩政期には、今の大江・中須賀の入江が最もよい船溜りで、西原・惣開がこれに次ぎ、御代島は風待ち潮待ちに利用されていた。しかしこの船溜りも現在では、大港湾の一隅に収まって特に大江・中須賀の入江を内港と呼び小型船の船溜りになっている。

##### 2、新居浜内港

昔から新居浜海岸は遠浅で大型船の出入はできず、小型船が今の内港(昔の新居浜港)入江に船溜りした。入江東寄り大江は水浅く漁舟が溜り、西寄り中須賀は水深く一般船舶が碇泊した。

中須賀入江口は狭くて波高く船の出入が不便であったので、明治二三・四年ころ、関屋村長るとき屠殺場(当時海岸にあった)に波止を築いて波除けとしたが干潮時の大船はなお沖手遠くにあった。乗降の船客は干潟を人力車に乗り或は着衣の裾をかかぎ泥沙を難行した。そこで大正八年新居浜町は、県渡漕船予州丸の派遣を請い、港の浚渫を

行ないその土量で中須賀海岸を埋立て、ここに堅固な防波堤を築いてようやく港の形容を整えた。これで干潮時でも伝馬船が防波堤に接岸、本船へ通運できるようになり、更らに昭和三年埠頭に竿燈一基を設備した。

東口は昔から向高須（現在住友化学大江工場敷地）の砂洲が入江のすぐ向うに横たわり、尻無川が流れ込んでいた。砂洲は国領川の流末と尻無川の水との交錯する川波の作用で、年々発達して西方に延び、川口もそれにつれて西に寄る。それで大江附近の入江は砂が流入して年々浅くなり、漁船の出入碇泊さえ困難な状態になっていた。正徳三年（一三三）庄屋の願出でにより、藩工事で尻無川口を一四〇間東方に切替え現在の川筋にした。その後三〇余年を経て、向高須の東方が切れ藩工事で堤防を築いたとき水門を開けて小舟の通路とした。ここを切戸と呼んだ。それから一六〇年、明治三二年の大洪水（別子銅山の流れた年）に切戸が破壊し県工事で復旧したが、地勢が変わって水路は無用になった。そこで波止をこの附近に設けて大江東口の船溜りとした。しかし浅くて干潮時船腹を露出する有様。大正一三年町工事で切戸附近の浚渫を行ない、尻無川と完全に堺して向高須を埋立て現在の如く地続きとした（埋立地一万坪）。この浚渫によって漁船は尻無川口から直ちに元塚に出入出来、大江方面の内港では発動機船まで出入自在となった。

### 3、御代島築港と惣開

別子銅山口屋（維新後住友新居浜分店）荷物船は従来中須賀入海に碇泊していたが、明治六年住友汽船白水丸、回転丸が寄港するようになってから、住友では大型船接岸要地として御代島を修築した。藩政時代御代島に小さな波止があつて風潮待ちの船が寄り、干潮時には島と陸地をつなぐ寄洲を歩いていた。明治八年三月島南を埋立て住友回漕

店を置き、九年一二月地波止、一一年六月沖波止を築造、同年島北に竿燈一基建設、これから汽船和船の接岸が安全となった。回漕店では、住友関係荷物の外一般貨客をも取扱うたので、明治時代海上交通にのこした効は大きかった。惣開港は、金子川口の施設で水浅く干潮時には枯渇した。明治一六年惣開に熔鋳炉が建ち港の重要性を増してから二二年住友分店をここに移し港の改修が更に緊要となった。このため防波堤、浚渫など逐年施行、大正二年惣開地先埋立地に肥料製造工場（住友化学前身）創設、その原料燐鉱石及び製品肥料の荷揚荷役にこの港を用い、更らに昭和年代には臨海諸工業が俄然勃興して、出入船舶の数は益々増加した。この時住友鉱山会社では別記の如く住友私港を拡大して、尻無川口から御代島に至る港区の大築港計画を建て、従来の私港・公港を包括する新居浜大港湾に前進、同一二年竣成した。

## 五、新居浜大築港

### 1、修築の動機

鷲尾常務の英断 昭和四年二月、住友別子鉱山株式会社による新居浜大港湾修築計画を決定、同年六月二四日出願に及んだ。真にこれ新居浜町および隣接町村にとっては天来の福音であつて、時の鉱山会社鷲尾常務（勸解治）の睿智と雄断の賜ものに外ならない。常務は住友企業と地方とが共存共栄の道をたどるべき道義的見地に立ち、別子休山後における地方後策を樹立したという。しかして後策の道は

一、築港により新居浜港を改修して大型船舶の出入を可能ならしめること。

一、沿岸埋立により工場敷地を穫得すること。

一、化学工業の拡張をはかること。  
 一、機械工業を起すこと。  
 一、大都市計画を樹立すること。  
 一、市民に企業者と共存共栄の思想を涵養すること。  
 とし、その第一要件を大築港の修築におき、別子鉱山株式会社の名において出願したのであった。  
 町会の意見　ここに於いて愛媛県は、六月二五日本出願につき新居浜町の意見をもとめ来たに對し、新居浜町会は、七月六日左記意見書をもって答申し事業遂行に賛意を表した。

新居浜町答申書

本町は地勢上海陸連絡の使命を完うすべく大港湾を設備し以て運輸交通の要衝となるべき事と、強固なる基礎を有する大工業の発達により諸般の産業又自ら進展するに至らしむる事は、「町是」の二大眼目にして百年の大計ここに存するを疑はず。今回住友別子鉱山株式会社が出願したる築港計画の要旨は、本町を一大工業地帯化するを目的とし、これに伴う築港を設備し、一面公益に資せんとするものにして、同会社が抱持せる自家の事業と地方の福利とを調和せしめんとする根本方針に基きたるものなれば、如上の町是と合致するものにして、その規模の広大実には国家的事業に属す、依つてその速成せられん事を切望す、蓋し漁業組合との関係は会社に於いて既に直接に交渉を開始せるを以て、円満解決の速やかならんことを欲して止まざるものなり。

2、事業計画

大築港計画発表以前に、鉱山会社では惣開港改修に着手し、昭和二年新居浜肥料製造所（住友化学前身）の北側地

先海面八万余坪の埋立と、惣開港内浚渫を計画し、喜七郎新田海岸より北へ防波堤四一間突出した。工事を四年一月より始め、会社の「つかみ式」「ポンプ式」二台の浚渫機は一日百坪、浅野の「ポンプ式」一台の浚渫機は一日千坪の能率をあげた。計画概要次の通り

- 一、埋立地東側に沿い幅一五〇間をもって喜七郎新田海岸より北端まで長さ四二二間浚渫
- 一、喜七郎新田海岸北端より幅八〇―七〇間をもって御代島東端港口に向い長さ二二八間浚渫
- 一、以上浚渫面積六一六、一六五坪
- 一、浚渫深平均干潮水面下二四尺、三千トン級船舶出入可能

この第一期工事は、大築港修築の前奏曲で、これに引続き前記の如く本社は鷺尾常務の議を容れ、同年二月いよいよ世紀の事業計画に踏み切った。

築港計画内容　第一次築港計画の内容については、同年七月一日鷺尾常務が新居浜漁業組合代表と懇談の席上図面

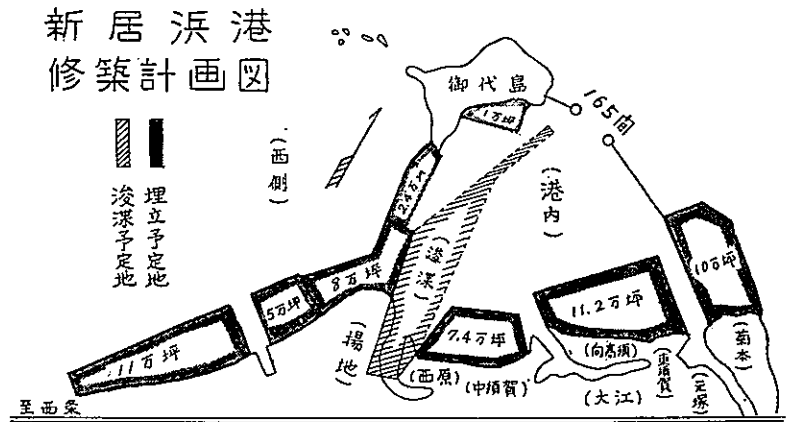
をもって左の如く説明した。

説明要旨

現在埋立中（肥料製造所北側八万坪）の続きを御代島まで延ばし、約二万四千坪埋立てて港の西側を塞ぐ。  
 金子川口の電気分銅所西北部と揚地の各々一部切り取り新居橋（現在撤去）の処まで浚渫。



鷺尾常務



西原、中須賀地先で約七万四千坪とその東の入川口筋に六五間残して向新田高須地先で一・二万二千坪埋立。尻無川口堀割西側より七〇間向側を御代島に向けて防波堤八〇〇間突出す。防波堤東側菊本海岸地先において約一〇万坪埋立。御代島白石鼻より二〇〇間の防波堤突出し港口を二六五間とする。御代島前で約一万坪埋立。港内浚渫は図の如く、浚渫深干潮水面下三〇―三四尺、公有水面使用は護岸を去る五〇―二〇間。港外西側で約五万坪、その西一〇〇間幅の入川を残し西谷まで約一万坪埋立。以上埋立七区合計四八万坪、なお右は大体の計画で全部一度に施行するのでなく、防波堤は迅速に着手、その他は事業の必要に応じて着工、港外西端二区は銅山尾鉾の捨場として自然に埋める。右設計によって竣成した暁には、新居浜が四国第一の港となり、高松、今治港湾の如きはこの港の規模に比べてきわめて小さいものとなると――しかしてもし会社だけ必要の港湾であれば、現在

の防波堤を少し補足すれば十分であるが、末期に及んだ銅山経営が終末を告げた後の対策として、新居浜町全体を包括した地方全般が利用できる港とするのである（鷲尾常務口演）。

3、施工

鉾山会社が出願中の海面埋立に関しては、地元漁業組合の諒解を得る必要がある。それで会社は組合と直接交渉を開始する一方、白石町長はじめ有志の斡旋よろしきを得て、同年一〇月一四日の漁業組合総会において、満場一致無条件同意を決議、町百年の大計を誤らずして目出度く解決をみた。よって会社は組合に対し金四万円を寄附して謝意を表した。

計画概要

- 一、総工費 一、〇〇〇万円
- 一、防波堤 九一〇米（東七〇九、西二〇一）
- 一、浚渫土量 六〇〇万立方米
- 一、海面埋立 一六〇万平方米

爾來防波堤工事をいそぎその他これに伴った。一一年一月定期旅客船用浮棧橋完成し、阪神・別府線の内海旅客船が競って本港に寄港し始め、同三月肥料積出用、六月石炭荷揚用の「ドルフィン」式岸壁が相つぎ完成し、外国船トウバア丸（四、九九九トン）、中興号の繫留をみた。

次いで一二年新居浜市制実施の年一二月、さしもの大築港も一応完成し、同一日より東西防波堤燈台に点燈した。かくて一万トン級巨船の入港、岸壁荷役設備の整備、港を回ぐる工場創設および拡張が相ついで伸び行き港勢日々殷賑を加えた。昭和一四年度最盛期における港勢を見るに、入港船舶一六、九三八隻（二、三二五、三四四噸）、出入貨物三、三七〇、〇〇〇噸、出入貨物量において全国港湾中第一四位を獲得、次いで昭和二六年九月港湾法により本港が「重要港湾」に指定せらるるに至った。