

は、前頁の表の通りであるが、中心部に近い路線はすでに舗装もほとんど完成しているので、城下町の面目を一新して、近代都市の形相を具備している。

これらの主要街路以外に市道とよばれるものはおびただしい数に上り、三五年末までに全体で二、八三七路線、その延長は一、〇〇万四、六〇五米に達し、そのうち一八万一、八一〇米が改良済みであって、残りの八二万二、七九五米が未改良である。だいたい舗装の終わった路線名および区間・延長・幅員等は前頁の通りである。

なお戦災をうけなかった旧市内の東部および道後温泉を含む地帯は、観光地・高級住宅地であるにかかわらず、家屋建設後に自然に発生した道路が多いために、自動車もはいれない狭い幅員のものが少なくない。これらの地区の道路の整備は、今後に残された問題である。

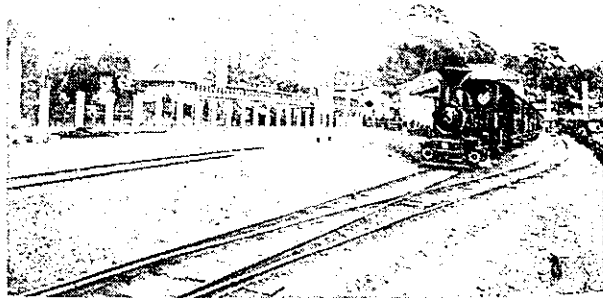
## 二 鉄 道

私設鉄道 松山地方における鉄道のはじめは、小林信近の手によって企画された伊予鉄道であった。この鉄道の建設工事は順調にすすんで、同二十一年（一八八八）一〇月に松山―三津間が開通した。この当時軌道は二呎六吋であつ

て、これがわが国で最初の軽便鉄道であった。

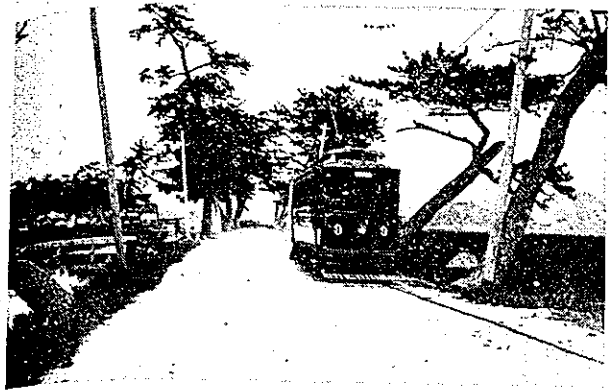
さらに三津―高浜間の延長を同二十五年（一八九二）五月に実現し、翌二十六年五月には新たに松山―平井間の新線（平井線とよんだが、同三二年に横河原まで延長した）も開通し、また同線の立花駅から分岐して森松へ至る森松線も、同二十九年（一八九六）に営業を開始した。

これよりさらに、伊予鉄道の業績の好調なのに刺激されて、松山地方ではそのほかに軽便鉄道が企画せられた。道後鉄道会社の手によって同二十八年（一八九五）八月から道後―一番町―三津口間の運転を開始した。また南予鉄道



蒸 汽 車 時 代 の 道 後 駅

会社は松山―郡中間に鉄道を敷設して、同二九年（一八九六）七月に営業を開始した。やがて伊予・道後・南予の三鉄道会社は、経営の合理化と利用者の便宜から、同三三年（一九〇〇）五月に合併して、伊予鉄道と称した。また高浜港が船車の接続港として重要視されるようになったので、港湾の整備を完了して、同三九年（一九〇六）開港式



を遂行した。それまで三津浜港に寄港していた定期船は、みな高浜によることとなった。  
この高浜開港によって将来の繁栄を阻まれたと信じた三津浜の有志は、政友会の有力者と提携して、伊予鉄道に並行線をつ

くり、しかも電車を運転して相手を圧倒しようと画策した。同四〇年（一九〇七）三月に松山電気軌道株式会社設立せられ、三津浜の江ノ口から、三本柳・山西・本町・堀端・一番町・六角堂を経て道後に至る線路の敷設工事が始められたが、ようやく同四五年（一九一二）三月に至って全通した。

伊予鉄道でもこれに対抗するために、坊っちゃん列車の走っていた同社線の一番町―道後―古町間を改築して電化し、松山電気軌道よりも早く電車による運転を開始した。かくて両者の競争は激烈をきわめ、一番町および道後では両社の駅が軒をならべ、両社員は電車の発車前に警鈴をふりながら街道にまで進出して、乗客を争奪するありさまで、この風景は全国の話題とまでなった。この間に両者合併の気運はあったが、ようやく大正一〇年（一九二一）五月になり、その機が熟して、伊予鉄道は松電を合併した。そのために並行線の整理が行なわれるとともに、もとの松電の一番町―江ノ口間の軌道の改築をすることによって、同二二年（一九一三）六月に道後―一番町―江ノ口間は直通運転を見ることがとなった。

昭和年代にはいっても前記の路線以外では、明治二二年



伊予鉄古町駅（大正時代）

の創業以来あい変わらず坊っちゃん列車が走っていたが、時勢に順応するため、乗客数の最も多い高浜線の電化工事をすすめた。同六年（一九三一）七月に同線の電化工事は完成するとともに複線となり、軌間は三呎六吋に拡張せられ、ボギー電車が走り、地方の交通

自動車使用の制限にともない、貨客がバスよりも鉄道・軌道を利用するようになったことなどの理由で、その黄金時代を現出した。

太平洋戦争の経過するにともない、軍需物資ことに金属類の窮乏ははなはだしくなり、政府は地方の鉄道・軌道の複線を単線化することによって、その資材を供出させることとなった。伊予鉄道のうち高浜線（松山市―高浜間）および城南線の一番町―道後間がその対象となった。高浜線では同二〇年三月に線路の撤去を完了したが、城南線では撤去工事に着手しないうちに終戦をむかえたので、線路の供出をまぬかれた。

しかし同年七月六日の連合軍の松山空襲によって、伊予鉄道においては本社・松山市・江戸町・古町・一番町の各駅・車庫およびボギー電車一両を始めとして各種車両三四両を焼失したばかりでなく、高浜線・城南・城北線・横河原線等にも被害が多かった。同社では全力をつくして整備に当たった結果、不通箇所も次第に開通し、一月は運行も以前のように回復することができた。

終戦直後の混乱期には被災者が地方へ疎開していたこと食糧等の買出しと、バス・トラックが姿を消していたこと

上に面目を一新した。なお国鉄の松山開通（昭和二年）後も松山駅と市内との連絡は、伊予鉄の古町駅から延長して松山駅構内に至る線路によった。この線は迂回線であり、その上に不便が多いので、城南方面から最短コースによる西堀端―松山駅前間の大手町線が同一年（一九三六）五月に開通した。  
当時地方の鉄道・軌道業は、昭和二年（一九三六）ころから好調となった。それは日華事変の影響をうけて、貨客の移動が多くなったこと、ガソリンの使用規正によって

などのために、同社線の乗客数はますます増加した。市内線に中古車を購入して運転を増強したのを始めとして、戦災車両の修理復旧を完成したので、同二年一二月には戦災前の保有車両を確保することができた。

これよりさき三月には多年の懸案であった南堀端―松山市駅間に複線線路を敷設して、郊外線と市内電車線との連絡を緊密にした。戦災後運転を休止していた西堀端―本町間の線路が整備されたので、翌二年四月に運転を復活し、さらに翌二四年三月に城南線で唯一の単線区間であった県庁前―一番町間（〇・三軒）の複線工事を完成した。

同二五年五月に、高浜線について乗客数の多い郡中線の電化工事を完了して、運転回数増加をはかった。また同二九年二月に坊っちゃん列車の走っていた横河原・森松の両線の蒸気機関車を廃して、ディーゼル機関車に代えた。そのために煤煙の悩みを解消できたばかりでなく、スピード・アップによって両線の運行回数も増加した。

市内電車線では四輪電車のみを使用していたが、これよりさき同二六年九月にボギー電車三両が登場し、さらに同三二年二月までに八両、さらに三七年二月までに八両が増備せられた。これらによって、市内線では運行回数増加

と相まって、ラッシュ時の輸送の緩和に資するとともに、面目も一新されるに至った。なお同社では貨車一〇両を

線路名	一乗	昭和30年度	昭和31年度	昭和32年度	昭和33年度	昭和34年度
高浜線	20,470	7,008,216	7,050,632	6,919,577	7,227,146	7,474,556
郡中線	12,800	4,831,695	4,897,521	4,743,949	4,712,981	4,671,996
横河原線	8,876	3,833,686	3,738,929	3,450,365	3,327,172	3,238,944
森松線	3,011	1,317,126	1,247,295	1,119,715	1,107,471	1,099,048
城南線 城北線 本町線	40,036	14,530,534	15,742,429	14,933,498	14,668,301	14,613,119

持ち、鉄道貨物の輸送を行っていたが、戦後トラックおよび自家用輸送車の進出がめざましいばかりでなく、同社経営の路線はいずれも短距離であるために、輸送貨物は次第にトラックに奪われた。各線ともに貨物列車を運転する必要を認めなくなつたので、同三一年八月に小口扱貨物を除いて、車扱貨物の取扱いを廃止した。同社の将来の計画については、最も乗客数の多い高浜線をフルに運転するために、全線の複線化と、横河原・森松線の運転回数増加とが予定されている。次に各線の一日の平均乗客数・最近五カ年間の推移は別表の通りである。

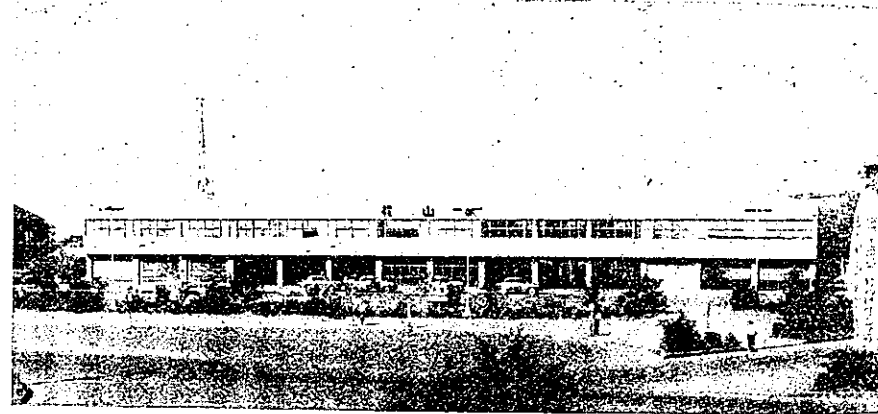
国有鉄道 県下における国有鉄道の發達は著しくおくれ、松山で国鉄の駅が開業されたのは昭和二年（一九二七）四月であった。これまで県庁所在地でありながら、省線がなかったのは、全国で松山市のみであった。

県下における省線の延長がすすまなかつた理由としては、鉄道の敷設に当たって沿線の市町村の間で、つねに經由路線の争奪が行なわれ、これに政党の利害がからみ、政変によって政党内閣の更迭があると、既定の計画さえくつがえされる状態であり、線路敷設も非常に遅延したことに由る。また県下の沿岸地域では、明治時代から海運が發達していたので、さほど交通運輸の上に不便を感じなかつたばかりでなく、物資の輸送には海上によることが多かったから、一般の人たちは国有鉄道について比較的無関心であったことなども、その有力な原因と考えられる。

戦時から戦後にかけて、車両の焼失・資材の不足によって、貨客の輸送の回復は容易でなかつた。各地の路線で同二三年ころまで、貨車が代用客車として使用せられ、また乗客は制限された切符を購入するのに苦労しなければならなかつた。これらの悪条件のなかに、国有鉄道は輸送の改善に努力したが、同二〇年一二月、および同二二年一月に

は、燃料石炭の不足によって全ダイヤの運転は不可能となり、旅客列車も削減せられるのやむなきに至つた。

翌二四年三月から五月にかけて、松山で産業復興博覧会が開催せられたので、臨時列車も増発運転せられ、松山駅は活況を呈した。同二五年一〇月の国鉄全線の時刻改正にあつて、松山―高松



昭和28年落成の国鉄松山駅

棧橋間に昼間の準急行列車が運転されたが、翌二六年四月には宇和島まで延長せられ、愛称を「瀬戸」と呼んだ。さらに七月には宇野―東京間に臨時急行列車「瀬戸」号が登場したが、これは宇野・高松經由で予讃線の準急「瀬戸」に連絡し、便利であったから利用者が多く、翌二七年九月に定期列車に昇格したので、だいたい東京と愛媛県とを結ぶ連絡体系ができた。国民体育大会が松山を主会場にしたのを機として、国鉄松山駅の新築工事が総工費七、〇〇〇万円をもって昼夜兼行で進められ、同二八年九月二八日に竣工した。また南郡中―今治（始めは菊間）間にデゼル・カーが登場して、ローカル線用としての使命を果たした。同三一年三月には松山で産業文化博覧会が開催されたので、予讃線でも乗客が幅濶した。

終戦後、諸産業の復興するにしがた、乗客に対するサービスを改善する必要から、同三一年二月に予讃線の高松棧橋―宇和島間に不定期準急列車が新設された。この列車は非常に好成績であったので、定期列車となり、やがて愛称を「伊予」号と称せられた。この「伊予」号の新設と前後して、松山中心のローカル通勤・通学列車も増発せられたので、予讃線のダイヤは戦前を上まわる状況となった。

予讃線の無煙化が、同三五年一月に松山―宇和島間に、さらに翌年五月に松山―高松間に実現した。そのため一部の列車を除く大部分の列車がデゼル化するとともに、スピード・アップが断行された。また四国最初の急行列車「四国」（高松―宇和島間）が登場し、さらに一〇月からこの列車と連絡して宇野―東京間に特急「第二富士」が運転せられ、松山―東京間を二三時間余で結んで、交通史上に一新紀元を画した。そのほかに急行「道後」を始め、準急六本が松山―高松間に、準急三本が松山―宇和島間に運転されている。

松山市内にある国鉄の駅は、松山・三津浜・伊予和氣・堀江の四駅である。これらの駅の一日平均の乗客数および最近五カ年の推移は前頁の通りである。

二二 バ ス

県下におけるバス（乗合自動車）の営業は、大正年代の初期に松山―堀江間に、あるいは北条間に馬車に代わって運転されたのを最初とするが、小資本でありまた故障も多く、乗客から危険視されて、間もなく廃業した。

大正五年（一九一六）九月に八幡浜に伊予自動車が生ま

ことにデゼルの新車が配備せられて、南郡中―多喜浜間を快走して利用者を喜ばしたが、後に伊予三島まで延長運転された。

	1日平均乗客数	乗降	昭和30年度	昭和31年度	昭和32年度	昭和33年度	昭和34年度
			人	人	人	人	人
松山駅	9,663	乗降	3,112,900 3,146,421	3,415,888 3,405,726	3,460,866 3,475,068	3,612,866 3,642,975	3,718,914 3,744,296
三津浜駅	1,078	乗降	295,678 297,653	295,650 294,920	329,230 335,435	358,530 358,523	393,615 384,446
和氣駅	773	乗降	258,385 254,237	269,729 268,305	289,947 287,937	281,656 276,831	282,038 279,909
堀江駅	674	乗降	228,817 223,957	221,413 217,591	234,253 231,150	242,876 236,800	246,208 243,601

れ、本格的な経営によって八幡浜―松山間の運転を開始した。この後、中予・面河・愛媛・大洲・内子・宇和島等の自動車会社が設立されて、松山中心の営業路線の争奪をくりかえした。そのために大正の末期には一路線に二社あるいは三社、はなはだしい時には四社が激烈な競争をし、業界は全く混乱状態であった。かくて識者の間に、企業合同の声があがり、昭和一年（一九二六）に中予自動車は伊予自動車を買収して中央自動車が生まれ、ようやく中予および南予の一部の路線の統一ができた。

さらに同四年（一九二九）に業界に難局を打開しようとする気運がおこり、まず中央・内子・愛媛の三社は完全に握手して、共同経営を断行した。さらに同八年（一九三三）九月にこの三社に郡中自動車を加えて、三共自動車株式会社が生まれた。

同九年（一九三四）三月に国有自動車（省営バス）が三共自動車の路線のうち、松山―久万線を買収して営業を始めた。さらに翌一〇年（一九三五）七月には落出・西谷を経て、高知県の佐川まで延長運転せられるようになった。この予土線の全通によって、松山―高知間の交通は非常に便利となった。

## 第五章 港湾と工場地帯

### 一 明治期の三津浜港・高浜港

#### 1 明治初期の三津浜港・高浜港

まず松山港の中心をなす三津浜港についてみると、すでに触れたごとく、藩の水軍（御舟手）の港湾から、商港を主とする港湾へ、質的転換をはじめた画期は、天保一五年（一八四四）の川口升形の築港であった。（第二篇第二章二（川口升形は、南北七〇間、東西八五間、港内水面六四二〇坪余のミニアチユアな築港にすぎないものであったが、藩の御船場を中心とする従来の内港から、港外に脱出して、伊予灘海面に純然たる人工港を構築し、しかもそれが商船専用の大船溜であり、藩当局の絶大な援助があったとはいえ、三津町人の発意と努力によって築造された点などが考え合わせると、升形構築は、その後の商港としての発展を約束する画期的な事業であったといえる。しかし川津浜全港域が、完全に商港として運営されるようになっ

たのは、既述のごとく明治三年二月の三津小船頭以下の御舟手の一斉解雇後であり、つづいて翌四年七月の廢藩置縣後の御船蔵・御番所の払下げによって、藩の水軍が解消し、軍港的色彩が完全に払拭された以後であった。

四年一二月三津の龜田高平は、無償払下げをうけた御船手御番所を利用して、有志白川近雄・小林信近らと、同志社という汽船廻送会社を起こして、新しい海運の発展を企図した。六年六月には、三津の石崎平八郎が、大阪で汽船天貴丸（長さ七六尺、幅一三尺、高さ六・六尺）を新造し、県下民間で最初の汽船の所有者となり、三津浜港を起点として、海運業に従事したし、翌七年には、松山の富藁栗田興三らの所有汽船和舍丸が、三津浜港を發して処女航海の途についた。かように明治維新後、従来の帆船に代わって、これよりずっと大型の汽船が登場してきたため、帆船の碇泊繋留のみを考えて構築された従来の升形は、狭隘でほとんど使いものにならなかった。当然汽船が自由に入出でき、安全に碇泊繋留することができる港湾の建設が必要

となってきた。

七年愛媛県権参事大久保親彦は、三津浜築港の必要性を力説して、自ら作成した目論見を発表した。それによると升形の南辺九五間を、さらに五〇間延長するとともに、海岸から三〇〇間ないし三五〇間沖に、長さ三〇〇間のハの字形の防波堤をつくるというのであった。これに続いて一年一〇月、元三津町大年寄であった向井田四郎は、三津町人の有志六人と連名で、愛媛県令岩村高俊のもとに、一〇年春から出願を決心して準備していた築港計画図と、経費三万五、二九二円六二銭五厘を予定した築港目論見書を提出して、その許可を得ようとした。計画によると、発起人らで、岐島会社とよぶ築港金融会社を設立し、一株二五四で八〇〇株を募集し、船舶の入港税ならびに出入諸貨物の価格の二分八厘を徴収して、経費の償却にあてる予定であった。この計画は、平民出身の商人によって、下からなされたものであって、同様な計画であっても、大久保らの上からのものとは、対照的に異なるものであった。すなわち民間の資金を集めて、その資金によって築港事業を完遂し、おおいに商港として発展しようとするものであった。しかし士族と平民との対立によって、事業は着手され

このころから高浜築港の問題が起ってくる。高浜は周知のごとく、西に興居島の天然の防波堤を控えていて、湾内の波が静かであるから、海上時化の場合には、波浪の狂う三津港からの乗降を避けて、この港に代えることが多かった。とくに松山藩主は、参勤、帰国にあたって、海上時化の際には、高浜を利用するのが例であった。そのためここには藩主御用のお茶屋、御船入、御船作事場などの藩の諸施設が置かれていた。また幕末には藩の軍艦二隻が、浅くて狭隘な三津港を避けてこの港に繋留されていた。

明治にはいつて高浜は良港湾としてに認識されはじめ、五年には、池田謙蔵・須賀又右エ門などが、築港の願いを出し、江木参事・大久保権参事が実地を檢分して、その当否を定めようとしたが、江木の死去・大久保の転任で中止された。一一年一〇月には、高浜築港についての県当局の諮問に応じて、前記三津商人向井田四郎らは、五二万三、〇〇〇円の予算で、一〇カ年計画の築港案を左のごとく答申した。まず四十島と黒岩海岸とを東西四〇間の防波堤でつなぎ、港内北手に東西一〇〇間の大突堤を築いて、船の発着を便利にする。防波堤構築のため興居島との間の大瀬戸が狭くなり急となる憂があるから、同島の黒崎

るまでにはいたらなかった。一六年一月には、前記向井田四郎が発起人惣代として、三津江之内(現在内港)の浚渫・埋立・川口(港口)北側に延長二〇間の突堤構築、大可賀新田の西北角から北へ延長三〇〇間の防波堤構築などを含む、一大築港計画を、愛媛県令関新平に対して出願したが、とりあげられなかった。

かように築港が実現されず旧態のままであった三津浜港にとつて、大問題がおこった。それは一七年八月、大暴風にもなつておこつた海嘯によって、三津浜港の升形が破壊されたため、翌年同港復旧工事費(約五万円)が県議會に上程された際の意見書についてである。同港は遠浅であり、そのうえ西風がよく、大きな防波堤に囲まれた碇泊水面もなく、船客の乗降と貨物の積みおろしなど困難を極めている。そういうわるい状態であるから、同港は汽船時代となつた今日、本県の要港となる資格を具えていない港である。それ故その復旧は差し控え、汽船の往來碇泊に便利な好条件をもつ高浜に新しく築港し、三津浜港に代えて県都の玄関口とすべきである。というのが県議會の意見であった。このため復旧工事費案は、県会で否決されたが、関県令は県會の反対を押し切つて、原案を執行した。

のアイコを切開いて小瀬戸をつくる。だが高浜は港としては陸地が狭く、潮流も早い欠点があるから、以上の施設のほかに、梅津寺海岸に東西五〇間、南北三六〇間、面積一万八、〇〇〇坪を埋め立てて、海陸交通連絡に便する。いっぽう三津川口の沖手に六〇間の防波堤を構築するというのがあった。この計画は、三津と高浜両港を一つとして考え、梅津寺海岸の開発を考えた点、まことに卓見というべきものであった。一四年一月には、須賀又右エ門・田中重賢などが、工費三万九、〇〇〇円の築港を計画し、願いが許可されなかった。

さて前述のごとく一八年三津浜港升形復旧問題からんで、高浜築港問題がクローズアップされてきたので、一九年小林信近・山内清平・正岡春齡ら有志は、築港の目的をもって、道路の修築、一部海面の埋立(数百坪)を出願し、許可を得て事業に着手し翌二〇年に竣工した。つづいて二一年同人ら許可を得て、港内にはじめて棧橋を架設した。二二年には、かねて築港に深い関心をよせていた県知事白根専一が、技師をつれてたびたび同湾を踏査したが、実行にうつらないうちに転任した。

以上二二一年ごろまでの三津浜・高浜両港の略史を述べ

た。天保升形を主とする三津浜港は、従前どおり帆船の港としてなら使えるが、新しい汽船の出入する港としては、ほとんど役に立たないものとなってしまった。そこで地元有志らによって、大築港が計画されたが、実現しなかった。海が静かで深いという港湾として良好な自然的条件に恵まれた高浜港は、自然的条件が劣悪であった三津浜港に代わって、新しく抬頭し、築港も計画されるにいたったが、臨港地域に平地がなく、陸上の交通連絡がわるいという欠陥があり、有志によって小港湾施設がつくられたが、その後は荒廢し、従前の淋しい漁村のまま、大きな発展はみられなかった。

## 2 高浜開港と三津浜築港問題

明治中期ごろまでは、三津浜町民たちは、藩政時代の歴史からみて、同港が京都の関門港であり、高浜港は同港の避難港であり補助港であるとき、同港の欠陥をカバーする港と考えており、前述のごとく種々の築港計画がなされ、小規模ながら一部が実施にうつされても、同港の死命を制するようなライバルの港とは考えていなかった。

しかし二四年一月開催された伊予鉄道会社の株主総会に

不十分であった)、約一〇カ年間小康状態を保っていた。その間二七年七月には、有志によって、高浜港期成同盟会が組織され、翌二八年一月には、同会は県知事に対し、築港の必要を具申した。翌二九年二月県当局はこの意見をとりいれ、県議会へ高浜湾修築測量の原案を提出し、多数をもって可決した。これは二七・二八年の日清戦争にあたって、出征兵士武器弾薬などの軍事輸送が、すべて同港を経由して行なわれた関係にもよるものであろう。

つづいて三〇年一月と三一年一月二月県議会は、内務大臣に於て高浜港を、特別輸出港および開港外国貿易場に指定されるよう建議したが、三二年一月には松山市会も、県議会の建議が中央において、速やかに採択されるよう内務大臣に具申した。これら県会・市会の建議に呼応して、同年三月には井上要らが三一名の総代となって、同港を商港とされるよう大蔵大臣に請願し、三三年九月松山商工会議所は、郵便航路を三津浜より高浜へ変更されるよう通信大臣に建議した。さらに三五年三月本県土木一〇カ年計画を定めるに当たり、同湾内の四十島を繋ぐ防波堤を建設することを決定した。

かように高浜開港の機運が、ひじょうにたかまってきた

において、既設の松山―三津間の鉄道(二二年一〇月開通)を、高浜まで延長する案が、議題にのぼった際、この案は三津浜港を衰滅させる結果を招くと判断した同町有志二神清八らは、猛烈に反対した。その理由とするところは、港湾としての欠陥をうずめて、船車連絡が完成した暁の高浜港は、必ず三津浜港を圧倒し、その繁栄を奪うに相違ないというのであった。結局井上要(伊予鉄委員)らの高浜延



井上 要  
長論が、二神らの反対論を抑えて勝ち、資金二万円をもって、翌二五年五月高浜(当時の駅は旧高浜トネル―現在は切り通

し、高浜街道は陸橋を通る―の北口にあった)まで、伊予鉄道は延長された。これが三津浜港を主張する一派との熾烈な対立抗争をよびおこし、やがて県政上でも党争を誘発する大問題の発端となったのであった。

両派の対立抗争は、高浜での船車の直接連絡が完成するまで(旧高浜駅と高浜港棧橋とは数百尺離れていて連絡は

三六年三月、伊予鉄の姉妹会社高浜起業株式会社によって、現在の南棧橋が架設され、山陽鉄道・大阪商船・伊予鉄道の三社連帯宇品―高浜連絡航路便の第一船豊浦丸が、高浜港に寄航し、船車連絡が開始された。これよりさき三五年一月、県当局・県議会の動きをみた伊予鉄道会社は、その臨時株主総会において、工費約四万七、九〇〇円の予算をもって、線路四八〇尺を延長して、停車場を海岸埋立地に転転し、用地二、一五二坪を買収し、海面五、七〇四坪の埋立をすることを議決した。つづいて翌三七年一月社長井上要は高浜地先埋立てを出願し、同年六月より海岸一帯の埋立工事に着手した。当時はちょうど日露戦争の最中で、愛媛・高知両県の壮丁はことごとく高浜港から征途にのぼり、数千トンの御用船は、高浜港海面をさかんに往來した。かような軍隊・兵器・弾薬・糧秣など、大規模な軍事輸送を円滑にするためにも、築港工事はいそがねばならなかった。軍民待望のうちに、三八年一月一〇日(旅順開城後一〇日目)埋立工事はほぼ完成し、伊予鉄高浜駅は、トネル北口から新埋立地に転転した(現在の場所)そうして大阪商船会社との共同事業をすすめて、上述の高浜起業の棧橋(南)を買収したうえ、三八年五月一日伊予

鉄社長井上要・大阪商船社長中橋徳五郎連名で、公有水面（高浜地先）反別二〇七坪に、専用棧橋を架設する願いを提出し、やがて棧橋（現在の北棧橋）倉庫などの建設も完了した。

かように港湾施設もだいたい備わり、船車の直接連絡も、完璧に行なうことができるようになったので、三十九年九月一日を期して、高浜開港式をあげることとなった。見る影もない一漁村であった高浜は、天与の好条件と鉄道・港湾の良施設とが相俟って、内海屈指の良港にのしかかる端緒をつかんだわけである。高浜開港の日以来、大阪商船会社の船舶は、ことごとく同港に寄港し、一七年以来寄航していた三津浜港には、いっさい寄航せぬこととなり、商港として三〇〇年にわたる歴史と伝統をもつ三津浜港には、以後主要な汽船の船影が見られないこととなった。そこで三津浜町会においては、これが応急対策として、他の三津浜寄港船の便宜を計り、なるべく多くの汽船の寄港を誘うため、伊予鉄三津駅と港間の人力車賃を、片道四銭往復五銭に割引させ、差額を町の奨励費から支出することにしたが、とうてい高浜港のすぐれた船車連絡には勝てなかった。

を三津、の「いけす」に招いて、町長・町議・有志ら四〇名と、三津浜築港問題について懇談した。その結果三津浜町は、あげて政友会に加盟する代わりに、政友会は全力をあげて、同町の築港を支持し応援することを約束した。これが築港問題に政党の勢力を導入して、県政界を混乱に陥れ、かえって築港問題の解決を遅延するわるい結果を招くもとなった。

ところで、このころの政情は、築港を主張してやっきになって運動していた三津浜有志にとつて、わりあい有利な展開をみせた。すなわち三七年一月には、政友会のいきのかかった安藤謙介が県知事となり、三十九年一月には、政友会の西園寺内閣ができ、原敬が内務大臣となり、内務大臣―県知事―県議会―三津浜という、政友会を柱とする中央地方を連ねる一連の堅い政治的連鎖が完成し、三津浜築港の具体化を容易にする情勢となってきた。

三十九年九月一日、大阪商船会社支店は、港湾施設がほぼ完備して開港式を一〇日後に控えた高浜港へ、三津浜港から移転した。二四年一月以来約一六〇年にわたって、商港として繁栄した誇りを、高浜に奪われるのではないかと憂慮し続けていた三津浜町民は、最悪の事態に陥ったと判断

かように港勢の発展めざましい高浜に対して、三津浜港を推す一派はいったいどのような対策をとったのであろうか、すなわち三六年三月大阪商船豊浦丸が、高浜寄港を開始したとの報知をうけた三津浜町会では、議員宮崎張義が提出した港湾に関する建議案を可決したが、これは従前のままの三津浜港では、船車連絡の完備した高浜港に間もなく圧倒されるに違いないから、できる限り早く新しい築港を完成して、高浜港に対抗すべきであるという趣旨のものであった。その後三月二三日には、三津浜町桂町願成寺で逸見義一町長以下理事者・町会議員・町有志など二〇〇余人が集合して、港湾完成運動開始を議決し、つづいて二四日から二六日まで連日町役場に、町会議員（宮崎張義・石崎平八郎・山谷市松ら）町有志（松田定五郎・泉守三郎ら）が集合して、運動方針などを協議した。彼らは、三津浜港を衰滅させるものは高浜港であり、同港を築きあげたのは、伊予鉄道会社であり、社長井上要である。進歩党代議士である井上に反対するものは政友会であるから、三津浜港を復興するためには、政友会の政治力を利用しなければならぬと見込みをつけた。かくて四月二五日には、当時県政友会首脳であった藤野政高・大久保雅彦・柳原正之の三名

し、三日後の九月四日には町民大会を開いて、高浜港反対三津浜築港を決議した。その時の雰囲気は、「殺気場に満ちて意気天に沖する」有様であったという。三津浜町民がかような高浜港反対三津浜築港推進の猛運動を開始した理由は、伊予日々新聞の記事が明快に解説している。すなわち

高浜開港の設備漸く整いて大阪商船支店は高浜経営に全力を注ぎ、其汽船は三津浜を去つて高浜に錨を投ずることとなるや、三津浜は俄に貨客の来往減少して其生存の基礎に一大動搖を来しぬ。次で宇和島運輸汽船も又寄航を廢止するに至り、三津浜は總に社外不定期船の寄航によつて三百年來商港として立ちし港湾の余命を保つに過ぎざる有様となりぬ。今四十一年に於ける出入船舶数を見んか、汽船千五百九十九隻、帆船百六十隻にして之を高浜開港以前、三十九年の汽船七千五百五十二隻、帆船千三十六隻に比せんか、出入共に殆ど五分一に過ぎず、従つて旅客貨物の数に於ても、又大に減少を来せり、斯くの如く一朝にして三百年來の繁栄を失ひたる一万の町民は或は終に三津浜港滅亡の期來らん事を懼れて、爰に築港の必要を絶叫し、殆ど六年間寢食を忘れて奔走せり、



蓋し三百年來伊予最大の商港として、其繁栄を保ちつありしものが、一度び其商港としての基礎を砕かれ、哀亡の暗雲徐々に披り来るに於ては、誰人能く憂色なきを得んや、三津浜町人が前途を悲観して築港運動に熱狂したるは正に当然の結果なるべし。

(四二・七・一三付記事)

つづいて一月中旬ごろには、町議有志が手分けして、各郡・市出身の県議員を戸別歴訪して、三津浜築港計画を函面により説明し、諒解と援助を依頼して回った。

上に述べたごとく県政界の情勢は、三津浜築港派にとつてきわめて有利に展開していたので、願書は受理され築港に関する調査が進められた。そうしてこのころ開かれていた通常県議会は、喧喧囂囂たる三津浜町民の意見をとりあげて、三津浜港を測量して、築港の適否の結果が明らかとなるまで、三八年三月決定した高浜港の防波堤(高浜―四十島間)の工事は、一時中止することに變更した。三津浜築港を支持し、県政の大方針としようとしていた安藤知事は、翌四〇年五月の臨時県会に、一時着工を中止していた高浜港防波堤築港を断然廢止することを提案し、政友会の多数の力で可決させた。これは三津浜築港をしやにむに

と藤野は未決監に収容された。このためおもな指導者を全部失った形になり、三津浜築港の前途は急に闇黒となった。同年一二月県会が開かれた際伊沢知事は、前知事が県会の議決を経て実施しはじめていた土木計画の内容を報告して、一六〇万円を必要とする三津浜築港費の県会通過を図るため、九二万円余で完成するかのごとく装って、県下各港湾改修費などを流用するつもりであったこと、および三津浜築港事業についての内務省の見解は、事業の性質からみて自治体(ここでは三津浜町)に移すべきもので、県で負担すべからざるものであり、財源もたしかでないから、更正すべきであるとの条件を付けて、内務省が認可したものであることを暴露した。裏面のからくりがかかるように明るみに出された以上、県会も伊沢知事の報告を承認し、さきの決議を取り消さなければならなくなり、ここに三津浜大築港計画は盛氣凌ぎのごとく消え去ってしまった。

永年待望し町の運命をかけて猛運動をした結果、やっと起工式をあげるところまでこぎつけた築港計画が、一カ月足らずの間に立消えになったことは、三津浜全町民をひどく失望落胆させた。いっぽう町長が職務停止同然となった

押し通すという前提のもとに試みた知事の小手しらべであった。こえて四一年五月知事は臨時県会を開き、総計七八五万五、〇〇〇円の土木費を、二二カ年の継続事業として支出する件を提案した。このうち九二万二二五円は、三津浜築港費に割り当てられたものであったが、この金額は、当時の本県一カ年の歳入歳出の会計一〇〇万円に、ほぼ匹敵する巨額で、三津浜一港に対する割当としては、過大不当なものであった。しかしこの案もまた、政友会が多数を占めている県会であったから苦もなく可決され、同年七月内務・大蔵両者の認可を得たと県公報で発表された。

かくて四二年七月一二日四〇〇名の来賓のもとに、三津浜築港起工式と祝賀会が開かれ、明治期を通じて衰頹の一端をたどつていた三津浜港の前途に、復興と更生の希望を与えられたこととなった。しかしこの希望は、七月三〇日安藤知事の休職、代つて伊沢多喜男の知事就任によって、もろくも潰滅した。そのうえ都合のわるいことに、同年九月二六日には、三津浜築港計画推進の中心人物である同町長逸見義一をはじめ、町会議員一名が築港問題に関連して贈賄濫職の疑い(判決は無罪)、県政友会の首領藤野政高は同じく詐欺の疑いで、それぞれ検挙され、町長以下三人

ので、町政はしばらく停滞し、立直りは困難と思われた。そのうえ築港運動費など三万六、七五〇円が、築港運動を指導した町の有志たちの債務として残り、まったく泣き面に峰の為体であった。築港運動は三津浜町にとって、なんらのプラスも与えず、かえって大きなマイナスとなった。そのうち松山市の関門港として、相互に採長補短の立場にあるべき、善隣の高浜港と感情的に激しく対立し、両港一丸となって大港湾を建設する構想が、昭和の初期まで延期されたことは最大の痛恨事であった。

## 二 大正・昭和期の松山港

### 1 大正初期から昭和一一年までの三津浜港

擬獄事件勃発後、一〇カ月を経過した明治四三年七月、町政立直し局面打開の使命を帯びて、三津浜名誉町長に選任された大原右一郎は、就任後間もない九月伊沢知事宛に、三津浜築港の必要性を力説した陳情書をあらためて提出した。すなわち同港の過去の歴史を説き、現在の状況を

述べ、将来に及び高浜・郡中の近接港をはじめ県下各港との関係、広島山口両県との関係をとり、「大阪以西、香川、愛媛を経て馬関に至るの間、港灣少からずと雖も、輸出入最も多きもの、大阪・神戸を除きては我三津浜港にして、馬関の上に位し実に第三位を占む。本港の軽視すべからざる因由ここにありと云うべし。然るに今や大阪・神戸・高松・多度津の諸港は、着々盛んに港灣を改築して、世の進運に應ずるに、独り我が三津浜港は、依然として旧態を改めざるのみならず、高浜の開港によりて、その進歩を妨げられ、今尚阻止逡巡の中に彷徨し、商況の更に活潑たるものなし。町民の恥じて而して怖るゝ所以まことに茲にあり、我港にして果して港灣たるに適せずとせば即ち止まむ。然れども上来述べたるが如く、地勢より観るも歴史より察するも、又或は将来の打算よりするも、築港は唯県下百万民衆の利益を増進する所以にして、此の間いささかの疑問あるべきものにあらず」と結び、三津浜町民の執念となつた築港について、県理事者に強く訴えるところがあつた。

大原町長は、四四年一月選挙された町の港務委員一〇名とはかり、三月あらためて、町当局より三津浜築港工事計

当局の理解と援助を求め、数年にわたる努力の結果、ようやく五年七月三十一日付で、工費六一万一、七五一円町の町営築港計画は県当局から認可され、同年八月二十九日起工式が挙行された。

明治四二年起工式をあげた当時の県全額負担の工費一六〇万円に比較すると、今回の工費はその四割にも満たない小規模のものであるが、町が工費の二割五分にあたる一五万二、九〇〇余円も負担せねばならず、しかも町主体の施工であつて苦勞は多かつた。しかし近代の築港は明治初期から大正初期にかけての約半世紀におよんだ三津浜町民の悲願であつただけに、まがりなりにも起工式にこぎつけた町民の歓喜は、格別なものがあつた。計画によれば、天保升形の南辺灣曲部から、防波堤の一部を三三三層余延長し（全長三五〇層）、在来の突堤のうち不要の部分を取り除き、港内の水面積を約七万四、三四〇平方層に拡張し（旧升形面積約二万一、二〇〇層）、水深二、四層に浚渫し、浚渫土砂をもつて、総面積約一万九、七〇〇平方層の御幸町地先海面を埋め立てることとした。この工事は、七カ年かかつて一一年九月完了し、一二年五月五日竣工式を挙行し、現在に至つてゐる。この年八月三十一日、本港は指定港

画の申請を県当局宛提出した、工事費予算九二万二二五円のうち、一〇〇分の七五を愛媛県令第一五号により土木費補助をうけ（伊沢知事は内務省の通達の主旨に基づいて、県下の港灣改修はすべて、その所属自治体が主体となつて之に任ずることに決め、県はこれに補助金を出すこととし、その歩合標準を一定した。三津浜港は、県都の玄関港としての重要性を考え、最高の七割五分に引き上げることとし、県会はこの方針を承認し、四四年三月規則を制定した）、不足分は起債と町費支出によつて、町営でこの大工事を進めようとした。しかし県財政の都合によつて認可は得られなかつた。

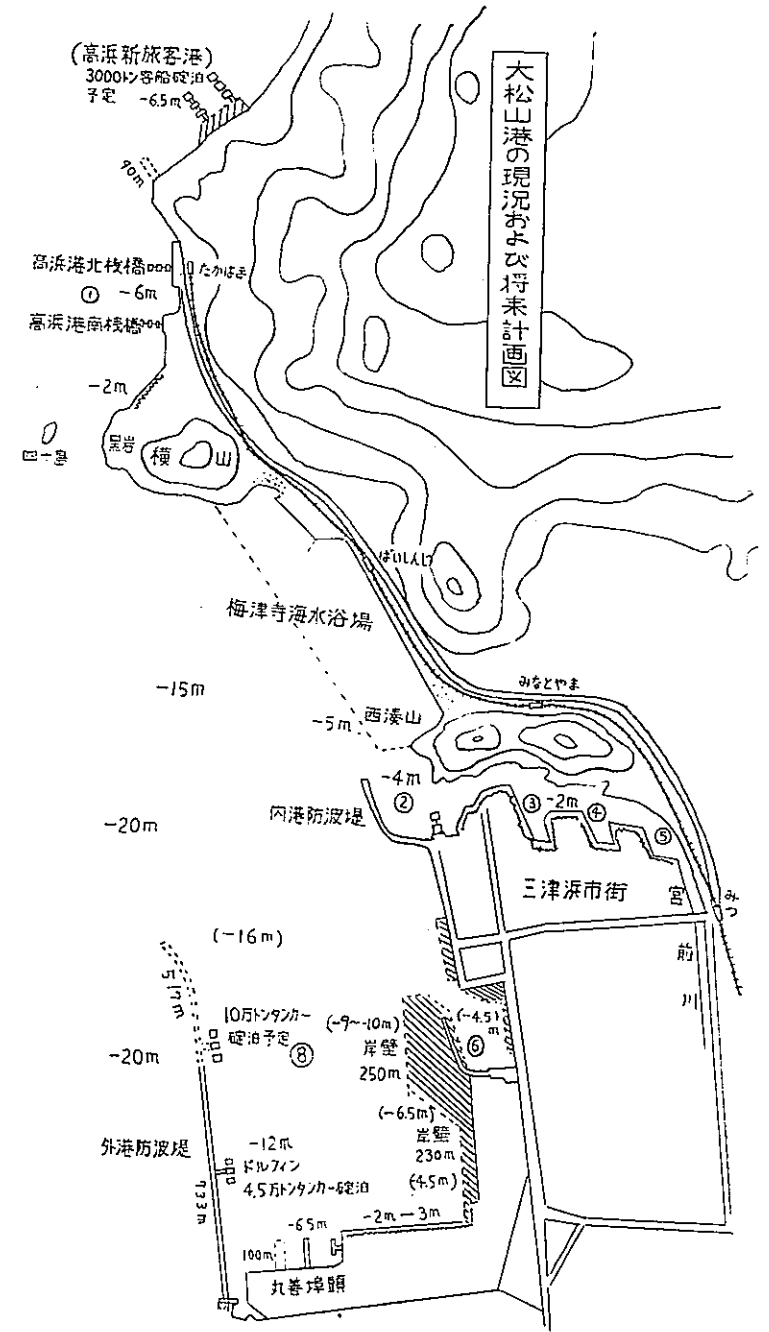
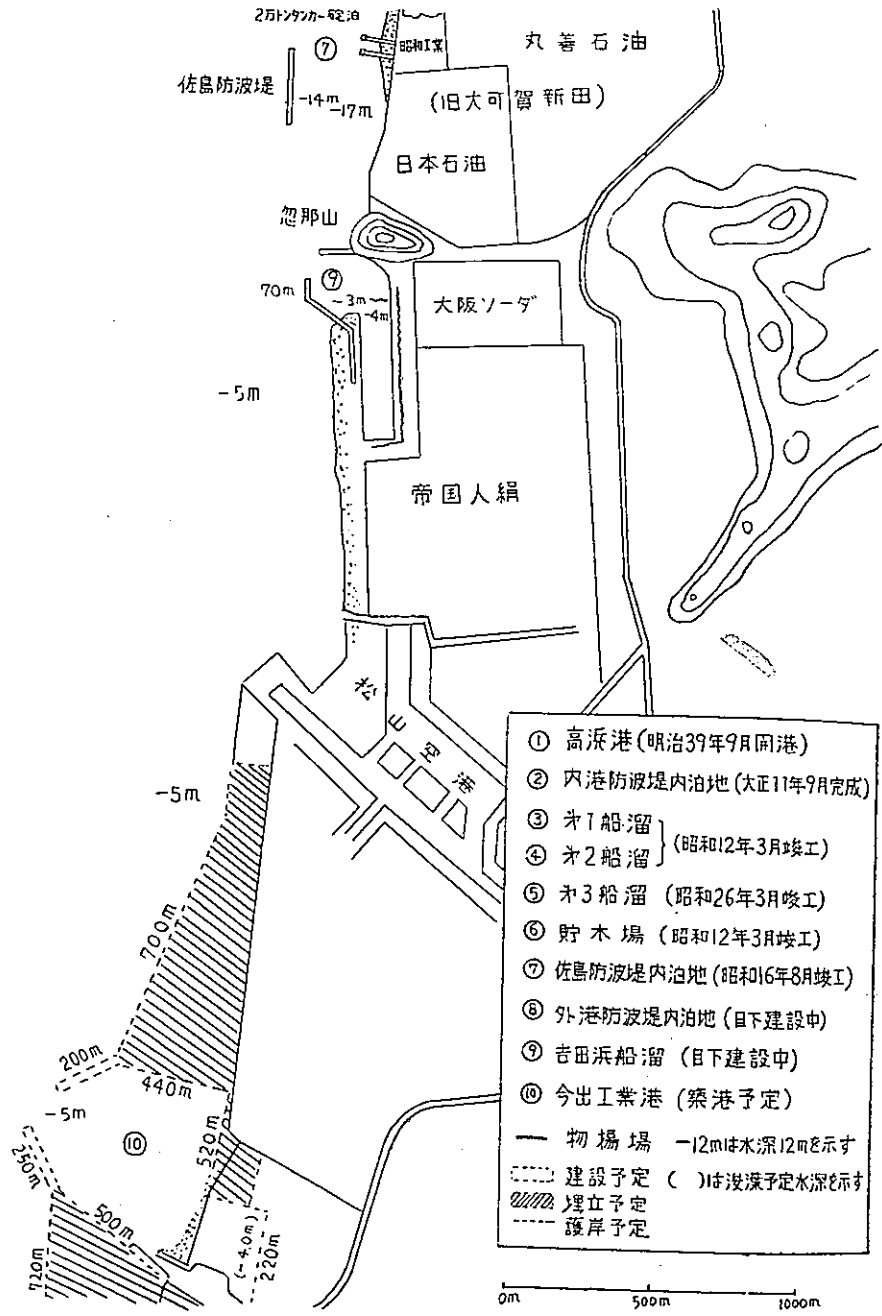
大正三年一二月大原町長（七月死去）に代わつて名誉町長となつた松田定五郎は、翌四年一月の町会において、三津浜町の町是を確立する件を議題とし、港灣をもつて第一とする案が多数をもつて議決された。港を生命とする町の面目躍如たるものが窺えるが、この新町是をただちに実行にうつすべく、二月二十八日に町会を開催し、港灣改修工事施行のため、県費補助を請ける件を満場一致で可決した。

明治四二年築港計画挫折後も、町理事者・町会・町有志等は不屈不撓の精神で、築港の実現に奔走し、熱心に県・郡

灣となり、以後高浜港と同一港灣としての取扱いをうけることとなつた。

さて築港完成後、大正末期から昭和初期にかけて、内港の改修が問題となつてきた。内港は天保一二・一三年に浚渫が行われて以来ほとんど改修されず、廢藩置県後御舟手の解散によつて、改修はいつそう困難となり、県当局も草創の際の財政困難でまづたく放置していた。このため港口は漂砂で狭隘となり、内港護岸の石積みは崩壊し、水深も浅くなり船舶の接岸も困難な状態になつた。前記明治一六年の向井団四郎らによる江之内の浚渫・埋立出願は、この状態を改善するためになされたが、実施されなかつた。ようやく明治二二年町会議員二神清八ら町有志によつて、江之内の浚渫改修が企てられたほか、部分的補修・埋立などが小規模になされたに過ぎなかつた。したがつて内港といつても、旧御船場をめぐつて流れる堀川の兩岸を、繫船岸壁として利用しているにすぎないものであつて、古色蒼然たる港となりはてていた。

この内港に着眼して、近代の港灣として更生するよう町当局に報告したのは片野淑人であつた。大正三年秋ごろ、当時温泉郡長であつた片野は、三津浜築港について多大の



関心をもつて、県・町両当局の間に、仲介斡旋の役をつとめ、県の築港計画認可に、おおいに貢献するところがあつた。山谷市松の手記によると、片野は「築港は外港は困難なり、よつて内港として工費四〇万円にせられよ、これ以上は困難」と述べ、高浜を船客の港、三津浜を貨物を取り扱う港として、内港の改修に重点を置かねばならぬと、その意見を町築港委員たちに伝えている。この意見は従来とかく高浜港との競争上、汽船繫泊のための外港を構築することだけしか考えなかつた一部の町民に対して、帆船などの小型貨物船を繫泊する内港の改修充実が、三津浜港にとつてよりよく地の利を生かす方法であること、反省させた卓見であつたといえよう。一二年の築港目標達成後は、町有志の三津浜に対する考え方は、このころ以降漸次増加しつつあつた。小型貨物船の機帆船を繫泊するに足る内港の拡張、充実に、焦点を合わせるようになってきた。

昭和二年一月三津浜名譽町長に選任された久松定夫は、町民の新港湾建設に対する熱意を察知して、翌三年八月町会に、内港拡張改修費二〇五万円の継続支出予算を提案し、可決された。当時二年四月から起つた金融恐慌の

月には、愛媛県から内港改修工事の正式認可がおり、県費の補助を仰いで着工した。六〜一一年度の工事の概要は表一のとおりである。

表1 昭和6〜11年度における三津浜内港改修工事概要

年度	工 事 内 容
6	長さ81m 巾33m船溜掘鑿(堀川地内東端) 巾54m船溜掘鑿(稲荷新地東北端) 巾10m水路をつくる(稲荷新地北・西端掘取) 内港出入口を巾73mに拡張(栄・三穂・須先各町地先掘取) 内港水面積74,000m <sup>2</sup> を-1.82に浚渫 西港山〜防波堤間水面積100,000m <sup>2</sup> を-3.94mに浚渫 埋立地造成-23,400m <sup>2</sup> (御幸町地先)、41,000m <sup>2</sup> (西港山沿岸) 9,600m <sup>2</sup> (住吉、須先、江ノ口地先) -1.82m 斜面物揚場 637m (内港周辺) -3.94m 階段物揚場 166m (稲荷新地北端) 護岸1,683m (西港山下埋立地海岸・御幸町地先など)
7	水面積3869m <sup>2</sup> -1.82m 第2船溜掘鑿(内港東端地先 巾63.6m) -1.82-0.91m 護岸48.6m (既設船溜東端) -1.82m 斜面物揚場 203m (既設船溜西部) 巾7.8m 道路241.4m (既設船溜西部) -1.82m 巾10mの水路537m 浚渫(第2船溜〜外港)
8~9	水面積4,880m <sup>2</sup> 船溜掘鑿(内港東部稲荷新地地先 巾60m) -1.82m 斜面式物揚場 89.1m (〃) -1.82m 階段式物揚場 95.5m (〃) -巾7.8m 道路96.2m (物揚場周辺) 防波堤内一円を-3.94mに浚渫 埋立地造成 35,100m <sup>2</sup> (御幸町地先) 護岸472m (〃)
10~11	-1.82m 斜面式物揚場61.0m(内港)、-1.82m 階段式物揚場142.6m(内港)、護岸170m(内港)、浚渫土量175,700m <sup>3</sup> 埋立土量104,500m <sup>3</sup> 護岸106m 道路136.3m 捨石防波堤446m 物揚場266m 埋立土量1800m <sup>3</sup> 橋橋台築

最中で、不景気のドン底にあつたにもかかわらず、かような巨額の子算が町会で可決されたのは、港づくりになみなみならぬ執心を持つた町の伝統によるものであろう。しかし内港改修については、反対意見がないわけではなかつた。一部町民のなかには、内港の修築よりもこの際その子算で、より大きな外港の建設を希望する声もあつたが、町長は「折角全県会議員の賛成を得て、内港修築に取りかかれることになつたのに、いままさらあは言うたが、こうしてくれでは、権威を失い信用をなくする。内港が出来たらとて外港をやられんという理屈はない。此の際はむしろ内港修築を完成して然る後外港修築に取りかかる事にした」と、と反対意見を制した。町は改修費を捻出するため、三〇〇年の民営の歴史をもつた三津の魚市を、三年一〇月二五万一、五〇〇円で買収し、町営に移した。

内港改修工事は、五年の宮前川付替工事からはじまつたといつてよい。宮前川は松山市の放出する下水の流入する川で、住吉橋下方は直角に屈折して内港に入りその落差も緩やかなため、汚水や土砂の堆滞おびただしく、堀川付近の保健衛生上また内港の整備上にも都合が多いので、北流して内港に入るように付替を行なつた。つづいて六年八

以上は五年度以降一一年度に至る内港修築の概要であるが、主として国・県の補助・助成金によつて賄われた総工事費は一〇五万七、九八二円にも及んだ。かくて七カ年にわたる関係官民の努力により、どのような方向の風波に対しても、絶対安全な内港随一の安全港、機帆船港として、完備した港湾施設を誇る三津浜内港は完成したのである。ただ水深が一・八メートルで比較的浅く一〇〇トンクラスの機帆船しか入港できない点と、やがて第一・第二の両船溜では入港船を収容しきれなくなり、戦後第三船溜を必要とするようになった港内面積の狭小な点は、この内港の大きな欠陥といつてよからう。なおサンドポンプによる浚渫が四国の港湾のうち、ここではじめて用いられたことを記しておく。

2 昭和一二年から終戦時までの 外港建設

大正一二年に竣工した外港(現在は内港の一部となつている)と、昭和一一年に改修工事が完了した内港とをあわせて三津浜港の港湾施設は整備され、小型船舶の碇繋ならびに荷役にあて、松山および後方地域の貨客の交通運輸に

便を与えていたが、その規模が小さく、大型船舶を收容する泊地はもちろん施設もない。そのため大型船舶は、突堤外で碇泊荷役をするが、西風の強いときは荷役が不能となる。いっぽう高浜港は二基の棧橋と臨港線があり、二、〇〇〇トン級の定期貨客船の碇泊荷役に備えているが、その位置があまりに四十島瀬戸に接近しており、速い潮流に逆つての操船接岸は困難であり、ことに西南風の強い時は、接岸が不可能なことがしばしばである。かように港灣施設が不充分であるのに加えて、移出入の物資は、満州事変勃発以降漸増の形勢にあり、一年には一六万余トン、金額一億四余に達し、滿支貿易の膨張を考慮すれば近い将来に貨物量は一六〇余万トンに達する見込みとなつた。そこで右の港灣施設のほかに、新しく外港を構築する必要に迫られた。外港築港のアイディアは既に明治初から町有志の脳裏にあつたことは、向井らの築港をみてわかるが、それは夢想の域を脱していなかつた。しかし今や経済の發展は、それを現実とする必要を生じた。

ところで一二年六月一日三津浜町に新浜村が合併され、以後三津浜港と高浜港は、同一行政区内におかれることとなり、翌一三年一月の内務省告示により、高浜港は三津

けて、三津浜・味生・生石・垣生・興居島など、伊予灘沿岸一帯の風向・潮流・潮汐・波浪・漂砂・海底の地質等について、詳細な現地調査を行なわせ、近き将来着手されるであろうところの港灣建設にそなえるところがあつた。

ところでこの老大な港灣計画を実施するにあつて、もつとも困難な問題は、数百万円ないし千数百万円の巨額にのぼる工費を、いかにして捻出するかであつた。いかに港灣建設に伝統的執念をもつ三津浜町であつても、小さい財政力では、いかんともすることができなかった。近隣の松山市と合併してその政治力と財力で、その難問を解決しようとする考えが、町の理事者・有識者の間に芽生えてくるのは自然の勢いであつた。いっぽう松山市は、城下町時代から引き続き非臨海都市であり、近代産業都市としてその發展を望むからには、良港灣を具備する臨海都市となり、大工場を臨海地域に誘致せねばならぬ。当時の市長清水勇三郎・収入役黒田政一ら松山市の理事者は、松山市の將來を、商工業を基幹とする産業都市の方向にもつていこうと意図して、港灣をもつ三津浜町との合併を進めようとした。まず三津浜町出身である黒田政一は、隣接臨海町村を相誘つて、松山市に合併さすリーダーとしての使命を帯び

浜港に統一改称された。これよりさき一二年四月、三津浜町長高橋惣太郎は、県知事の副書を添え日本港灣協会長にあつて、高浜・三津浜両港を含めた大三津浜港の港灣計画の作成を依頼した。この外港建設は、天保の升形、大正の築港につづいて、第三回目の築港にあたるが、前二者とは比較にならない大きなスケールで計画された。すなわち港灣協会が、一二年一〇月町長宛に提出した計画によると、工費約三六〇万円、六カ年継続事業として、まず大可賀新田海岸地先から、北北西の方向にむかつて、二五〇呎の防波堤と、三津浜西海岸から約六五〇呎を隔てて、ほとんどこれと平行した長さ一、〇五〇呎の沖防波堤および内港前面に、三七五呎の沖防波堤を築き、外港内水面積九〇万平方呎を囲む港内を浚渫し、貯木場および西海岸の前海面一四・四万平方呎を埋め立てる。いっぽう面積一・九万平方呎の埠頭を築造し、水深八・五呎の南・北岸壁に、六、〇〇〇トン級の船舶各一隻を接岸荷役できるようにし、ほかに浮棧橋三基を新設することとした。

この港灣建設にあつては、その基礎となる自然的条件の調査が必要であることはいうまでもない。三津浜町はあらかじめ技師竹内広寿らに命じて、一一年から一四年にか

て、一四年二月三津浜町役場に入り、三月町長に選任されると直ちに、工場誘致、港灣建設の大事業に着手した。

まずこのころ戦略物資として重要視されていた石油の貯油所を、軍の要請により全国一カ所に新設するとの情報を得て猛運動の結果、一五年一月石油輸入の国策会社共同企業の貯油所を誘致することに成功し、同年四月から大可賀新田の一角（現在日本石油松山油槽所敷地）を埋め立てて、貯油タンク二基と倉庫五棟の施設をいそいだ。これらの施設と同時に大型タンカーの碇繋地を、近接海面に構築することが絶対必要であつた。幸い竹内技師らの精密な調査によつて、大可賀新田の北西端海岸と佐島とよぶ暗礁との間に、幅四〇〇呎にわたつて、水深一四〜一七呎の海面の所在がつきとめられたので、佐島の上に石積みをして、長さ三〇〇呎の防波堤とし、狭い水道に繫船柱四カ所（後五つとなる）棧橋四五呎（後七五呎となる）、油送管などを設置し、いちおう荷役が可能となつて、それまで三津浜港には入港したことがない六、〇〇〇トンの大型船が、はじめて入港したのが、一六年秋のことであつた。松山外港の先駆的施設は、太平洋戦争勃発直前の緊迫した時局の關係もあつて、極秘のうちに関係者以外の人たちには、まづ

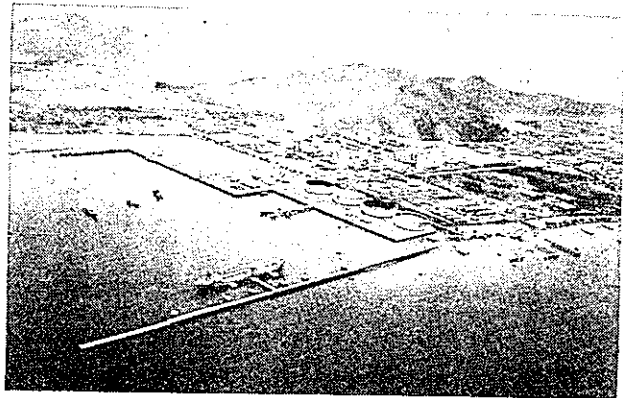
たく知られていない僻辺の大可賀海岸で発足したわけである。

これよりさき共同企業の誘致を莫大な持参金として、一五年八月一日三津浜町は、隣接味生など六カ村とともに、松山市に合併したので、以後三津浜港は松山港と改称され、松山市の港湾として将来の発展を約束されることとなった。松山市と隣接七カ村合併の使命を完全に果たして、再び松山市に入った黒田政一は、一六年四月市長代理として、丸善石油KKに赴き、その石油精製工場を、新市内大可賀新田地区に誘致することに成功した。この成功は防衛上交通上有利な内海に面しており、また工場の付近に港湾適地が広く存在しており、共同企業と隣接しているという地理的条件もあるが、会社が出した条件を、誠意をもつて受け入れた松山市の態度によるところが多い。この工場誘致は、共同企業について第二番目のものであったが、前者とは比較にならない大規模な工場であった。丸善石油は一七年五月、戦果により獲得した南方原油処理を目的とした、民間最大の製油所をつくる構想(当初の構想では、工場面積二〇〇万平方尺工員一万人を予定していた)のもとに土地買収を開始し、翌一八年二月から工場建設にかかっ

た。この際工場で処理する原油を輸送する大型タンカーに對して、これを碇繋し荷役に安全便利な大港湾を整備することが、絶対必要であった。

一七年十一月松山市長越智孝平の代理として、助役黒田政一は神戸土木出張所に赴き、工場誘致の新しい事態に即応する松山港湾計画の立案を依頼した。この依頼に依拠して、原口所長、羽賀技師が共同立案した計画によれば、一、八〇〇万円の工事予算(港湾協会案の約五倍増)で、まず現内港人口防波堤より八〇〇尺沖に、大可賀新田北西端より、北北西の方向へ延長一二四〇尺の防波堤を構築し、西および西南風による波浪を防ぎ、水面積九〇万平方尺の泊地を得、護岸前面より一〇〇尺を隔てている港内泊地を水深一〇尺に浚渫し、一万トン級の船舶の航行廻転を可能にする。現防波堤より南方海岸線に沿い約二、〇〇〇尺の地域に、約五六万平方尺の埋立地A・B地帯を造成する。A地帯の西端に延長三〇〇尺の本護岸、同北面に一〇四尺の仮護岸をそれぞれ築造する。B地帯前面(西面)に、長さ二六〇尺、幅一〇五尺の突堤を、おのおの一〇五尺間隔に三基を構築し、三、〇〇〇と六、〇〇〇トン級船舶一二隻を、同時に繋船し、年間一五〇万トンの荷役を可能に

するといふのであった。この計画は港湾協会案によるものと比較して、規模が著しく拡大しており、現在進行中の築港計画にだいたい類似したものとなっている。



港灣建設を急

いだ丸善石油KKは、一八年一月これらの建設計画に基づいて、工費予算四五〇万円、二カ年継続事業として、防波堤延長三五〇尺、仮護岸延長八五〇尺を築造し、防波堤内の水面四一萬三、〇〇〇平方

う丸善の単独工事と平行して、一九年二月一三日には、工費予算四八〇万円、三カ年継続工事として、国の直営施工による港湾建設の起工式が挙行された。しかし戦局奇烈となり、松山海軍航空隊に近接した海域での建設工事は、意のごとく進捗せず、浚渫ならびに護岸基礎の捨石をわずか一部施工しただけで終戦となり、二〇年八月九日いちおう工事は中止された。この工事は戦局危機打開の要請に依拠して、急遽施工された二カ年にも充たない短期間の不完全な工事であったが、大松山港建設の第一着手であった点で、そのもつ意義は大きいといつてよからう。

### 3 戦後の松山港とその発展

方尺を九・五尺に浚渫して、泊地をうるとともに、その浚渫土で大可賀地先北岸を埋め立て、荷揚用地二二万四、〇〇〇平方尺を造成するなどの諸工事に着手した。いっぼ

戦時中、対中国地方の連絡港としてもうけられた堀江・仁方航路は利用者が少なく名前のみにとどまる状態であった。だが戦後市内の港湾のうちトップをきってその再建設が行なわれた。堀江港は、中世時代内海屈指の良港として繁栄していた輝かしい過去をもっているが、藩政時代から昭和終戦までは、淋しい海村でしかなかった。終戦の二〇年十一月、呉線仁方との鉄道連絡船の発着港として、防波堤・棧橋を備えた施設が完成し、本土山陽地方との交通港として、

表3 昭和26~30年度における松山港外港修築工事概要

工事期間	工事内容	工費	施行主体
昭和26年度	護岸補填186m 防波堤46.7m	千円 23,480	運輸省
" 27 "	浚渫30,000m <sup>3</sup> 防波堤84.2m	45,000	"
" 28 "	防波堤103.3m	54,800	"
" 29 "	防波堤90.6m	51,520	"
" 30 "	防波堤177.3m	67,000	"

(松山港港灣計画資料により作成)

ついで、一七〇の延長捨石を行ない、潮流の変化・漂砂の関係、波浪の影響などを検討した。二四〜二五兩年度は、上述のごとくもつばら内港修築工事に力を注いだ。二五年度は、一月復旧再開を許可された丸善石油の松山工場側からの要請もあり、二六年度から本格的修築工事に着手した。三〇年度までの外港修築工事の概要を表3に示す。

つまり五カ年間に工費約四億円で、防波堤延長五〇二・一㍉を完成したことになる。

右の外港修築工事は併行して、吉田浜船溜改修工事が開始された。この船溜は、戦時中松山海軍

航空隊の基地施設の一部として、砂浜を五万二、七〇〇平方㍉掘削して、築造した掘込式船溜であったが、完成をみないまま終戦となり放置されていたものであった。

二六年度三月吉田浜に、大阪ソーダKK松山工場の誘致が成功し、二七年九月同工場の操業開始、つづいて二八年一月帝国人絹KK松山工場の誘致決定、三〇年一〇月、同工場操業開始など、大工場の建設と操業開始により、原料の輸入製品の輸出など、工場用の荷役施設を整備するため、二六年八月松山市直営で、船溜の修築に着工し、二六〜三〇年度の間に、水深三㍉の物揚場三二〇㍉、浚渫五万四、〇〇〇立方㍉を、工費七、八六三万円で作成した。この工事は三二年度からは、松山市のほか運輸省の直営工事による防波堤の構築が開始され、小型船舶の出入繫泊に便利となった。

このほか松山港修築工事の一環として興居島由良地区に、三〇・三一兩年度運輸省の直営工事として、水深二㍉物揚場四二・一㍉、波除堤二〇㍉、護岸四四・三㍉、浚渫一万立方㍉を施工した。

ここで三〇〜三三年度の修築工事の進捗状況を表4にまとめよう。

表2 昭和21~25年度における松山港内港拡張工事概要

工事期間	工事内容	工費	施行主体
昭和16年度	用地および物件移転補償費	千円 143	愛媛県
" 21 "	掘削ならびに用地補償費	536	"
" 22 "	—2m物揚場51.5m 浚渫4,495m <sup>3</sup> 掘削3,990.7m <sup>3</sup>	3,647	"
" 23 "	—2m物揚場51.6m 浚渫10,000m <sup>3</sup> 防波堤17m	17,500	"
" 24 "	—2m物揚場125.3m 護岸50m 浚渫72,700m <sup>3</sup> 掘削13,300m <sup>3</sup>	32,550	"
" 25 "	—2m物揚場116.9m 浚渫41,000m <sup>3</sup> 水門1カ所その他	23,300	"

(松山港港灣計画資料により作成)

港地区に、第三船溜を構築する工事を、終戦の翌二一年一月に開始した。まず県費五三万六、〇〇〇円でもって、用地の買収を行ない、運輸省第三港灣建設部に工事を委託して一部掘削を行なった。二二・二三兩年度は、諸物価高騰による工事費の膨張を、公共事業

費都府県港灣整備費補助によつて切り抜けながら、工事を進め、二四・二五兩年度に、おおいに工事は進捗し、だいたい二五年度で第二期内港改修工事は完了した。二二〜二五年度の内港拡張工事の概要を表2に示そう。

内港改修第一期工事によつて、既に一一年に完成していた第一・二両船溜に加えてその東隣、内港の奥深いところに、右記のごとく七、七六七六、〇〇〇円の工費で、第三船溜が構築された。かくして松山港内港は水深二〜四㍉の小型船泊地一〇万平方㍉、物揚場(水深二㍉)延長一六九九・三㍉、防波堤三六七㍉、浮棧橋一基四㍉、および一二基の荷役機械を完備した内海屈指の安全良好な、機帆船・小型汽船の大基地港となつたわけである。

つぎに外港の修築についてみると、まず二二年三月末、終戦により中止打切りとなつた丸善石油会社の委託工事は、交渉の結果運輸省の第三港灣建設部に無償譲渡することに決定し、翌二二年度から工事を再開した。すなわち戦時中一九年度の外港修築計画に大修正を加え、大可賀新田地先西北端より、N5Eの方向に、延長九〇〇㍉の防波堤を築造することとし、工費六〇万円余をもつて三・五㍉の基礎捨石を行ない、翌二三年度は、三六五万円余の工費をもつ

表 4 昭和30〜35年度松山港修築工事における  
浚工数量

地区別	工 種	単位	30〜35年度 浚工数量
外 港 地 区	防波堤	m	363.5
	壁 (-6.5m)	m	87
	護物揚場 (-2.0m)	m	760
	液 (-3.0m)	m	130
	液 (-4.5m)	m	480
	液 (-3.0m)	m <sup>3</sup>	68.1
	液 (-4.5m)	m <sup>3</sup>	100,000
	液 (-9.0m)	m <sup>3</sup>	28,000
	液 (-6.5m)	m <sup>3</sup>	291,000
	液 (-12.0m)	m <sup>3</sup>	110,000
由良地区	防波堤	m	1,487,000
	液 (-2.0m)	m	10
	液 (-2.0m)	m	100
吉田 浜区	防波堤	m	900,000
	液 (-3.0m)	m	10
	液 (-3.0m)	m	10,000
吉田 浜区	防波堤	m	42.1
	液 (-2.0m)	m	20
	液 (-2.0m)	m	44.3
吉田 浜区	防波堤	m	152.5
	液 (-3.0m)	m	360
	液 (-3.0m)	m	1,228
吉田 浜区	防波堤	m	172,500
	液 (-3.0m)	m	
	液 (-3.0m)	m	

(第三港湾建設局松山港工事事務所報告  
により作成)

かように港湾建設の進捗に伴って、松山港のもつ重要性が一般に認識され、二六年二月一日には、全国四七港のうちの一港として、重要港湾に指定され、二九年七月一日には、開港に指定された。このため海外貿易の場合、関税手続きがすべて松山港でおこなわれることとなり、たとえば大型タンカーで運ばれるアラビアの原油の輸入、北米向けの伊予みかんの輸出など、おおいに便宜を得ることとなり、松山港の貿易は、この開港指定により、いちだんと躍進することとなった。

達するものと推定される。いっぽう貨物量の増加に伴い、船舶も大型化の傾向をたどっている(現在の施設で三〜四万トンタンカーが入港している)。これら港勢の発展に即応して、内港地区を、水深四呎に浚渫し、外港地区では、四二年度までに防波堤をさらに三二〇呎延長し、水深一〇呎の岸壁を二バス三七〇呎、水深六・五呎岸壁二二〇呎、水深四・五呎岸壁七七〇呎などを新設し、将来は一〇万トンタンカーの入港を考慮して、同年度までに水深一六呎の泊地をもつよう、計画している。

第三に大松山港は観光港として整備される。

国際観光温泉都市の玄関松山港の乗降客は、三五年一五九万人を数えたが、近き将来二〇〇万人に達することが予想される。旅客の増加とそれに伴う内海就航旅客船の大型化を考慮したうえ、従来大部分の旅客が乗降していた高浜地区の港湾整備計画が立てられている。現在の高浜埠頭は、建設以来五〇年を経た老朽小規模なものであり、冬季風浪をうけて接岸困難な場合も多い。そこで現施設の北七〇〇呎の地点に、三〇〇〇トン級客船を対象とする浮棧橋二基を新設するとともに、水深三・五呎の物揚場九〇呎と、埠頭の積積をはかるための防波堤四〇呎の構築を考えてい

以上明治初年から昭和三五年にいたる間、三津浜・高浜港から大松山港へと発展していった過程を略述し、先覚の努力にふれるところがあつた。かくして築きあげられた大松山港は、内海屈指の良港湾として、地域社会の産業・交通上に重大な役割を果たしてきたが、今後どのような計画をもつて発展させるべきであろうか。

第一に大松山港は、工業港として整備される。前述のごとく、吉田浜地区面積約一六五万平方呎の土地に、石油・薬品・繊維などの諸工場が建設され、大臨海工業地帯が形成されつつある。この地帯に直接した港湾施設として、吉田浜船溜の防波堤延長(七〇呎)とか今出地区の海岸埋立造成(五五万平方呎)、防波堤四五〇呎、水深四呎の公共物揚場四六〇呎をもつた今出工業港の建設整備が計画されている。(いっぽう火力発電所が建設されている北部和気地区においても、工業用地として二二万平方呎の水面埋立が予定されている。)

第二に大松山港は商港として整備される。右に述べた臨海工業地帯および後背地域の発展に伴う、原料製品など外貿内貿商品の増加により、本港取扱貨物量は、三五年に七四三万トン余にのぼり、四〇年には一、〇〇〇万トン余になる。

以上の大港湾計画達成の暁には、神戸港以西の内海地域において、最大の規模をもつた港が出現することとなる。我々市民は、港湾建設が順調に進み、明日の松山市の発展におおいに寄与するよう祈るものである。

### 三 工場 地 帯

松山市の工場の概要を、工場・従業者・生産の三者からみると、つぎのようになっている。

まず工場数の上からみると、市内工場総数一、一四四(昭和三五年)で、そのうち五〇人以上の従業者をもつものは四二工場、一〇人〜四九人が二七五工場、そして九人以下が八二七工場の多きを数える。業種については、食料品製造業が最も多く(二四一工場)、木材・木製品製造業がそれにつき(二〇八工場)、以下家具・装備品製造業と繊維工場とが、それぞれ一〇〇工場以上に及んでいる。つぎに従業者数からみると、従業者総数は七、八一五人(昭和三五年)で、そのうち五〇人以上の工場に従業するもの九、〇五八人、一〇人〜四九人が五、三七〇人、九人以下が二、八二九人である。業種からみると、化学工業(二、九四五