

四、港湾の歴史

(一) 高松港

〔沿革〕

天正十六年（一五八八年）豊臣秀吉の臣生駒親正が讃岐一國十七万石の領主として封ぜられ高松城を築城とともに内町港を築造したことに始まる。

寛永十九年（一六四二年）水戸藩祖・源頼重が讃岐の国守に任せられ地理学に長じた矢野部伝六を用いて、西浜の漁港を始め、観川港、東浜港等を改築し、藩の御用船及び金比羅船の出入を便ならしめ大いに港の発展を図った。

〔修築工事の概要〕

（明治時代）

明治維新後急速に西洋文明がひろがり、高松港においても明治七年初めて汽船による海運業が旧藩士田中庄八によってはじめられた。このような激しい文明の進歩に伴い、従来の帆船主体の港から大型汽船のための近代港湾への整備、充実が必要となった。

港湾の計画策定にあたって、明治二十七年日下部弁治郎が測量を開始し、翌年、高松市会が高松港建設の件を決議した。明治二十九年には高松築港経費にあてるため、第一回市公債を募集し、同三十年、赤堀徳次郎監督のもとに、築港第一次建設工事に着手した。

築港建設第一次工事の概要

港内、東西両防波堤を以て、その水面積八万坪を抱く港灣を築造し、その水深を深くするため浚渫し、沿岸埋立て、浮棧橋及び港務所等を新設した。

- 一、東防波堤 四九四尺
- 二、西防波堤 五四九尺
- 三、浚渫 港内平均水深 三尺
- 四、浮槽及び棧橋けい連橋
- 五、堀川港埋立

工期 明治三十年～同二十三年
入港汽船は西防波堤の先の内側に三つの浮棧橋を設備し、ここに発着した。

築港第一次建設工事期間中に対岸岡山県において、宇野港築港建設の議案を決議し、建設に着手することとなった。

高松港においては、第一次建設工事に引続き第二～第四次にいたる築港建設を行なった。

築港建設第二次工事の概要

港内水深約四尺に浚渫すると共に高松城北側の埋立工事を施工した。

- 一、浚渫 港内約八五、〇〇〇平方尺を水深約四尺に浚渫する。
- 二、浚渫土砂をもって、約二六、〇〇〇平方尺を埋立する。

工期 明治三十四年～三十七年

築港建設第三次工事の概要

高松港の西側に隣接する西浜港を山陽鉄道株式会社に於て、丸亀駅より高松港へ鉄道を延長し、高松駅を新設すると同時に西

浜町の漁港を改築して同所沿岸の埋立工事を施工する。

- 一、西浜東突堤の長さ 約六三尺
- 二、西浜西突堤の長さ 約一〇一尺

- 三、浚渫面積及び深さ 約一七、〇〇〇平方尺、水深約一尺
- 四、埋立 約一一、〇〇〇平方尺

工期 明治三十九年～四十年

築港建設第四次工事の概要

- 一、浚渫 港内水深を約三尺程度に増深する。
- 二、埋立 高松城西側の堀、約五、〇〇〇平方尺を埋立てる。

工期 明治四十年～四十一年

以上のように明治三十年から四十一年までの十二年間の長期にわたり高松港築港建設が施工され、港灣としての一応の形態を整えた。

その後、明治四十三年には国鉄宇野―岡山間開通にともない、宇野―土庄―高松間に連絡船航路が就航した。

(大正時代)

大正初期は明治時代に築造された港のまままで利用されていたが、大正七年に開港以来初めての大量風雨来襲、最大風速は三五尺に達した。このため玉藻城石垣がわまで高潮が押し寄せ道路上は二尺の侵水、港務所建物も大破、五浮棧橋とも連結鎖切断、連絡船玉藻丸も破損し、東突堤の大破、港内一文字堤も崩壊するなどその他多大な大災害をこうむった。また大正十一年には高松港の管理を市から県へ移管した。

大正十一年には現在の港灣では狭隘なため高松港拡張修築工事が計画され、同年認可され六カ年継続事業として着工が認可された。

(本事業は内務大臣において直接施行することとなった)

拡張修築工事の概要

- 一、旧設防波堤を除去して北防波堤八三六尺を築く。
- 二、東防波堤三五一尺を築く。

- 三、中川突堤九八尺
- 四、北浜防波堤四八尺を築く。
- 五、浚渫 面積二七、八〇〇平方尺、水深約六尺

以上のような概要で同年に着工することとなった。同十二年、第二種重要港灣の指定を受けた。

(昭和時代)

昭和三年、高松港拡張修築工事が完成し、築港完成記念として市主催の全国産業博覧会が開催された。

昭和六年、香西港修築工事に着手、この計画は既設の港の北側に水域を拡張し、東西両防波堤を築造、港の西側に護岸と荷揚場を新設し、芝山東麓に海面を埋立てるものである。

修築工事の概要

- 一、東防波堤 一六五尺 六年施工
- 二、西防波堤 一六五尺 七年施工
- 三、港内浚渫 八年施工
- 四、災害による東西防波堤復旧 十年施工
- 五、荷揚場護岸 一六・五尺 十年施工
- 六、港内浚渫
- 七、荷揚場護岸 四〇尺 十一年施工
- 八、港内浚渫
- 九、荷揚場護岸 七五尺 十二年施工
- 十、港内浚渫 六、〇〇〇平方尺 十二年施工
- 十一、船揚場 八二尺 十五年施工
- 十二、船立場 一八尺 十五年施工
- 十三、公有水面埋立 一七七・四五平方尺 十五年施工

なお工事にあたって香西船舶合同業者が東西両防波堤修築の捨石を直島から無料で運搬するなど地元民の多大な協力を得た。昭和七年には神在港改修工事に着手し、昭和十年に竣工した。

修築工事の概要

- 一、東防波堤 一六七㍎
- 二、西防波堤 一一〇㍎
- 三、一号防波堤 二六㍎
- 四、二号防波堤 二五㍎
- 五、一号護岸 二〇〇㍎
- 六、外港南一号護岸 三七㍎
- 七、外港南二号護岸 三〇㍎

香西、神在両港の修築完成後間もなく、支那事変、太平洋戦争が起り、国の非常事態が続いたため特筆すべき港湾工事はない。

戦後、昭和二十二年～二十四年には、国鉄宇高連絡船の大型化とともに接岸施設の防備がなされる。

昭和二十五年、工業発展を促進するため、詰田川下流を埋立て工業用地を確保することになった。面積約二四八、〇〇〇平方㍎で昭和二十九年に完成した。

昭和二十六年、小型貨物船の接岸施設を整備すべく東浜に横棧橋延長三〇〇㍎の建設に着手、同三十年に完成した。

昭和二十八年、近年来の船舶の大型化に依り、高松港口が捨石防波堤であるため航路筋が狭く、船舶の航行に支障をきたし、港口拡張工事を施工した。

同年第八回国体夏季大会が香川県で開催されるにあたり、大的場にヨットハーバーを整備した。

昭和二十九年朝日町（B地区）埋築工事面積約三二万平方㍎に着手、同三十五年に完成した。併せて増加する取扱貨物量に対処すべく、同地区に水深五・五㍎延長三六四㍎を昭和三十一年～三十六年にわたり施工した。

昭和三十六年頃よりフェリー接岸施設の整備がなされ、本土と四国を結ぶ本格的なフェリー時代を迎え年々海上輸送形態も変わっていった。

入港船舶の増加及び大型化に対処して、昭和三十五年より国の直轄工事により港口の拡張工事が施行され、四十一年に完成した。

工事の概要

- 西防波堤新設 三八二・四㍎
- 中防波堤新設 二二三㍎
- 東防波堤新設 二五㍎
- 西防波堤取除 二八五㍎
- 北防波堤取除 四〇四㍎

昭和三十六年から四十一年にわたり玉藻地区に商工ふ頭（中央ふ頭）を整備した。

工事の概要

- 水深七・五㍎岸壁 二六〇㍎
- 水深四・五㍎岸壁 九六㍎
- （フェリー岸壁）

昭和三十六年より三十八年にわたって、危険物取扱企業を一地区に集約すべく朝日地区（D地区）に面積約一八万平方㍎の土地造成を行なった。

昭和三十六年より四十四年にわたって、朝日地区（C地区）に工業用

地として土地造成がなされた。しかし、時代の要請の変化に依り、現在はトラックターミナル等流通業務用地として利用されている。これと併せて中長距離フェリー時代を迎え高松港にもその基地の必要性が生じ、検討の結果本地区に阪神間の中距離フェリーふ頭を昭和四十五年に整備した。

昭和三十八年三月二十日、港管第七一八号により、高松港港湾区域の変更が認可された。香川県告示第一七七号により従来の弦打港、香西港、神在港および生島港を高松港に包括された。

昭和三十七年頃より木材業者の間で木材団地を造成することが議

論されるようになった。昭和三十八年六月には、組合員の自主的な経済活動を促進し、かつその経済的地位の向上を図ることを目的に香川県木材工業団地協同組合が設立され、これをうけて、県においては、資金について商工課、土地造成について港湾課が行政指導することとなり、昭和三十九年に土地造成と水面貯木場の建設着手、四十一年に完成した。

高松港の一連の臨海土地造成事業の漁業補償方式は、現金補償と併せて、漁業組合員の更生、転職等も考慮して土地造成の一部を割愛し、土地を与える方式をとった。このことに依り昭和四十一年、四十二年にわたって、西浜地区に漁業補償用地等を造成すると共に、埋立をすることに依り消失する大的場海水浴場、ヨットハーバーの代替施設として埋立前面地に人工養浜の海水浴場と、規模を拡大（旧施設の二倍）したヨットハーバーを整備した。

現在高松港の港湾機能中心は玉藻地区であり、フェリー、連絡船、客船、タンカー等が集中し港口は幅狭し船舶航行の安全面より港湾の隘路となっている。これらの問題を解消するため玉藻地区は旅客専用港とし、朝日地区（F地区）は貨物専用港に、機能分担を図るべく昭和四十四年より鋭意工事中である。土地の利用については、海陸交通の結節点としての役割を有効に果たすため流通関係の用地として利用するとともに都市機能の一端を担う考えである。

工事の概要（完了、工事中）

- 水深五・五㍎岸壁 三六〇㍎
- 水深七・五㍎岸壁 九九〇㍎
- 水深一〇㍎岸壁 三七〇㍎
- 水深四㍎物揚場 三六〇㍎

- 波除堤 三五頁
- 石油棧橋 一基 三六〇頁
- 防波堤 五〇〇頁

(一) 坂出港

〔沿革〕

坂出港は備讃瀬戸のほぼ中央に位置し、阪神、関門間の中間港として瀬戸内海海上交通の要衝を占めている。

本港は約百三十年前、坂出付近の塩田築造と共に開設せられ、現在の西運河および沖港甫を中心に、主として塩田関係の輸送に利用されていた。その後本港のすぐれた立地条件により中国、阪神、九州更には北海道方面との交易にも利用せられるようになった。一方、備讃瀬戸における和船の往来も頻繁となり、瀬戸内海の重要な避難港として利用されていた。以来港勢が次第に伸展し、基幹産業である塩の回漕と共に、精麦、製粉、製油、薬工品等の移出がさかんとなり、内海沿岸は勿論遠く京浜、北海道、樺太、鹿児島、沖縄、朝鮮、台湾、大連等への航路が開かれた。

本港の改修工事は大正五年より開始せられたが、本格的には昭和三年より東垂圏内の貿易を目標として第一期改修工事に着手し、東西埋立地三一・一万平方尺、水深七尺、西岸壁二七四尺、港内泊地浚渫二二万平方尺等が行なわれた。更に昭和十二年より第二期改修工事に着手し、戦時中も軍需港湾として建設工事が継続せられ近代港湾の基礎が築かれた。この間昭和二十三年一月開港場に指定され、昭和二十六年九月重要港湾に指定せられ、つづいて昭和二十八年七月坂出市が港湾管理者となった。

昭和二十七年一月瀬戸内海一貫航路、および坂出航路の安全宣言

が行なわれるに至って、外塩、外綿、輸入食糧、重油等重要物資を積載した大型船が続々入港し、更に神島化学等の工場が建設せられ燐鉱石、肥料、小麦等の輸出入が本港の重要な取扱貨物となってきた。このため昭和三十二年度より中央突堤東側に水深一〇尺岸壁一バース、北側に水深六尺岸壁一バースを築造し、昭和三十八年完成した。工業港としても本港は香川県の代表的地位にあり、塩業をはじめ肥料、化学薬品、製粉、製油、燃料、木材防腐、紡績、機械等の工場を有し、商工業両面において将来の発展が期待されている。また、運輸省において実施された瀬戸内海航路整備事業と相まって、本港沖合にある「パンノ州」を埋立て、約六二七・八平方尺の工業用地を造成し、現在は川崎重工を始め五社が操業している。

なお、塩田跡地を含む臨海部の開発は、廃止塩田の活用を考慮しながら、埠頭用地、工業用地としての開発を進めている。今後坂出港は、番の州を軸とした工業港として開発発展が期待されている。

〔修築工事の概要〕

- 文政七年 東讃引田町の郷土、久米栄左衛門が高松藩主の命を受け坂出甫墾田築造の任に当たり、同十二年竣功し今日の、坂出製塩業の基礎を築き上げた。
- 文政十一年 今日、坂出製塩業の基礎を築き上げた。
- 文政十二年 産塩の輸送を便ならしめるために、帆船溜りの中港甫を築造する。
- 天保二年 塩田開墾進む。
- 大型船碇泊のため中港甫の築造、これが現在のの中港甫である。その面積八、〇〇〇余坪、水深、防風の設備よく避難にも適し当時においては全国有数の良港として本邦二四港の一つに数えられた。

明治二十三年 大阪港湾部顧問、松尾小三郎氏を聘し実施調査を行なう。

大正元年 築港期成同盟会生まれる。

大正五年 当年より同十一年に至る継続事業として、県の香川丸（浚渫船）をもって両景橋筋立登運河の浚渫に着手、同年一〇〇間波止場両側に埋立工事を施工した。

大正十四年 埋立ヶ処東方海面六、四〇〇坪を浚渫し、五〇〇噸級汽船の碇泊する便を図る。

昭和三年 輸入砂糖受入用保税倉庫の新設第一期改修工事に着手、総工費百四十二万六千円余、当時の町財政からみると洵に困難な事業であった。

工事内容は港の東西両海面に合計三二万一〇〇〇余平方尺の埋立工事を施工。

西埋立地の東側に延長二七六尺、水深六尺の繫船岸壁の施工。

その北端から一八〇尺の防波堤の施工。

港内面積のうち、二二〇、〇〇〇平方尺を水深三〜八尺に浚渫し近代的港湾の根幹を築き上げた。昭和八年竣功する。

第二期改修工事に着手。

工事内容は、港内の水深を八尺に浚渫し、その土砂で後方塩田五五、〇〇〇余坪の埋立を施工。

港内中央部に延長九六尺、幅員七五尺の中央突堤を施工。

神戸税関坂出々張所開設。

昭和十八年 港湾運送事業統制令により指定港となる。

昭和十九年 関税法戦時特例により対滴貿易港に指定される。

昭和二十二年 四国海運局坂出々張所開設。

昭和二十一年十二月二十一日に突発した南海大震災により、本港の重要施設である西岸壁二七四尺が全面的に崩壊。これの復旧工事に着手。同時に臨港鉄道（中央突堤）敷設、西運河浚渫、上屋、起重機の建設、横津運河改修、中央突堤の延長工事（一五〇尺）の施工。

昭和二十三年 開港場の指定、及び港則法による港湾区域が指定される。

昭和二十四年 臨港鉄道中央岸壁線開通。

昭和二十五年 中央岸壁延長工事に着手。

昭和二十六年 政令第三〇五

政令第三〇五

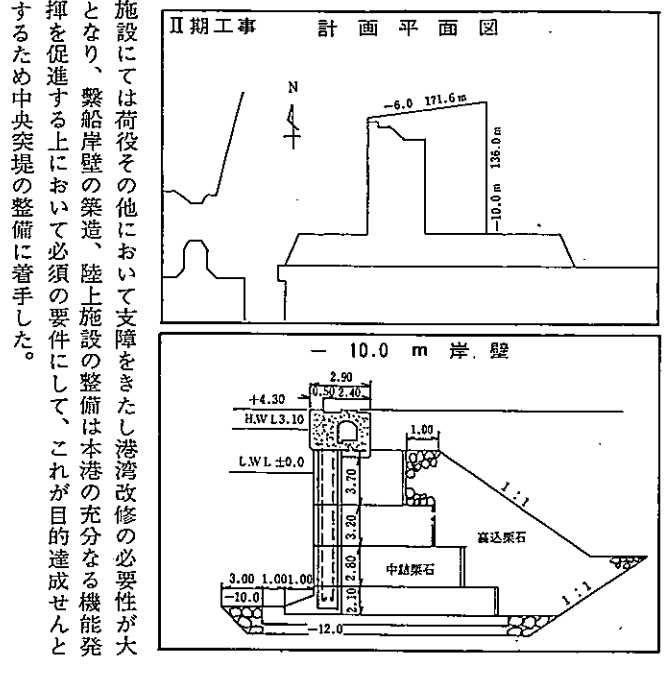
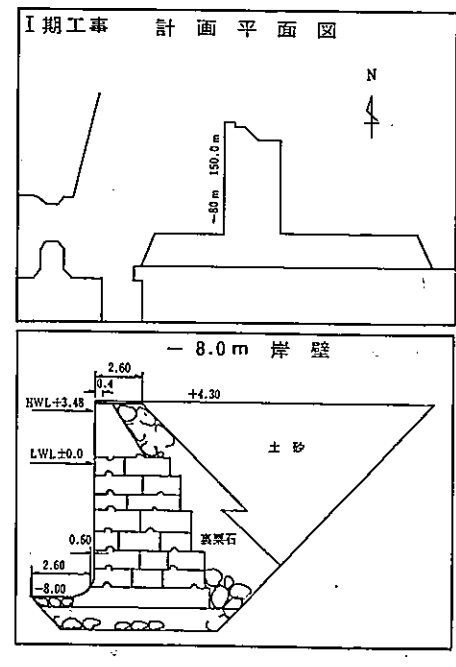
政令第三〇五

政令第三〇五

政令第三〇五

- 昭和二十七年 西運河の拡張浚渫工事に着手。五月七日農林省告示第一八五号により、御供所漁港区の設定。
- 昭和二十八年 七月三十日、坂出市が坂出港管理者として認可され、また、港湾区域の指定もされる。
- 昭和二十九年 植物防疫法の品目指定にて、穀類木材の輸入港に指定される。
- 昭和三十年 両運河拡張浚渫工事了了。港内水深九尺に浚渫。
- 明治浜埋立工事に着手。
- 昭和三十二年 中央突堤水深十尺(一〇、〇〇〇屯級)岸壁に着手、昭和三十八年度竣工。
- 昭和三十五年 埠頭計画(中央突堤地区、東運河地区、西運河地区)とパンノ州地区を含む港湾整備計画が港湾審議会において決定した。
- 昭和三十八年 松ヶ浦港改修工事に着手。東運河地区水深四・五尺、岸壁工事に着手、昭和四十八年度竣工。
- 昭和三十九年 西運河地区水深三尺横棧橋工事に着手、昭和四十一年度竣工。
- 昭和四十年 県営番ノ州地区埋立工事に着手。
- 昭和四十二年 中央突堤四号岸壁水深四・五尺工事に着手。昭和四十四年度竣工。
- 昭和四十三年 松ヶ浦中榑塩田塩田工事(一八六、〇〇〇平方尺)に着手、昭和四十五年竣工。

- 昭和四十四年 林田地区改修事業に着手。港湾区域の変更指定(含む松ヶ浦港)
 - 昭和四十五年 西浜地区埋立工事に着手、昭和四十七年度竣工。
 - 昭和四十七年 坂出港々湾計画一部変更。番ノ州東部工事に着手。
 - 昭和五十年度竣工。
- 〔主要工事の概要〕
(中央突堤埠頭用地造成事業)
概要
坂出港は昭和三年より同八年の間、港の改修を行ない、繋船岸壁並びに防波堤を築造し、接岸の便と泊地面積の増大を図った。これに伴い船舶の出入は頻繁となり貨物の集散が著しく増加し、従来の



- 一期工事 一〇八・九 二〇・四 五五・二
 - 二期工事 三三二、七四一 二三・六 一五四
- 工事期間
- 一期工事 昭和十三年度～昭和二十六年度
 - 二期工事 昭和三十二年～昭和三十八年度
- (番ノ州臨海工業用地造成事業)
概要
番ノ州とは旧坂出港入口から約一程程北、瀬居島の南西に長く伸び非常に浅く広い箇所があった。干潮には地盤が約六〇万平方尺程海面に顔を出すような浅瀬であった。更にこの北方に水深八尺乃至一〇尺程度の水路を挟んで前の瀬・砂弥の瀬と称する二つの浅瀬があり、この三つの瀬を合わせて約六五〇万平方尺の埋立地が造成出来る大きさのものであった。
これらの浅瀬を利用する番ノ州開発の構想は昭和二十五年頃より種々検討されていたが、資金計画などの点で難点があり実現できなかった。その後、昭和三十五年頃より船舶の大型化の要請などにより備讃瀬戸航路の整備が急速に関係者の間で論議されるようになった。

事業内容
場所
一期工事 坂出市坂出町字東大浜五七九番地地先公有水面。
二期工事 坂出市坂出町字東浜三三二番地五〇地先公有水面。

工事概要
事業費(千円) 埋立面積(千㎡) 埋立土量(㎡)

そこで番ノ州事業は香川県が、備讃航路事業は国で、両事業を併行して施工することが香川県としても、また国に於ても経済的であることが確認された。関係者の努力により関係機関との調整もつき、工事の資金については縁故貸付方式を採用する一方、建設業者は森田臨海工業株式会社と契約することが内定し、昭和三十九年三月の県議会に於て番の州事業の請負ならびに県債の引受け及び償還に関する契約議案が可決された。

事業内容
場所

一期工事 坂出市坂出町乙四一三番地から坂出市坂出町乙三二四番地の三、坂出市沙弥島四三番地から坂出市瀬居町一〇八八番地の三までの地先公有水面。
二期工事 坂出市沙弥字南通四三番地の一から坂出市番ノ州町六番地々先までの公有水面。
東部工事 坂出市番ノ州町二番地地先から同市瀬居町字本浦一六三番地及び市同町字本浦一番地の一に至る地先公有水面。

工事概要

工事期間
一期工事 昭和三十九年度～昭和四十九年度
二期工事 昭和四十三年度～昭和四十九年度
東部工事 昭和四十七年度～昭和

五十年度

概要

事業費(千円)	埋立面積(千㎡)	埋立土量(千㎡)	護岸延長(m)
一期工事 七、六〇、〇〇〇	四、五八九	三七、八八三	二二、二八一
二期工事 五〇五、〇〇〇	一、五二七	一一、九二四	四、五八五
東部工事 一、二五、〇〇〇	一六二	一、四八二	八三〇
計 三、九〇、〇〇〇	六、二七八	五二、二八九	一七、六九六

(三) 豊浜港

〔沿革〕
本港は香川県の西部に位置し、かつ讃予交通の要路に当たり、大野原町等背後の町はもとより曼陀越による徳島県からの物資、流通の門戸となっている。

宝暦年間、和田浜の住人藤村氏等によって、防波堤、泊地等が整備され農産物等に米の大坂方面への移出が頻繁となった。

明治、大正、昭和と港湾整備工事がなされ、今日の豊浜港の姿となったが、特に昭和十年代に富士紡績を誘致し、工業港としての面をもっている。

〔工事の概要〕

(江戸時代)

讃岐平野の農産物特に米の大坂方面への移出が始められ築港の必要が生じ、享保年間に庄屋与左衛門は時の領主にその許可願を出し記録があるが実現しなかった。

宝暦年間になって大字和田浜の住人藤村喜八郎、和田村の住人宮武某との両者が官府に申して私費を投じて大波止一八〇呎、南北二線の堀割(航路浚渫の意)長さ三二〇呎、巾四〇呎、水深一、八呎

の工事をなした。

(明治時代)

明治時代となり豊浜町により、防波堤増築、船溜新設、浚渫及び埋立工事がなされ、現在の港の原型となった。

(大正時代)

大正八年より十一年にわたり、河口港としての本港の癌であった流出土砂による港内の推積をさけるため、白坂川の切替を行ない船溜の護岸改修および港内浚渫工事を実施した。

(昭和時代)

昭和十二年、十三年の修築工事により、水深二呎の物揚場三二〇呎、防波堤の増築及び港内浚渫と約二〇万平方呎の埋立地を造成し富士紡績を誘致した。

昭和二十八年から三十八年にわたり、船舶の大型化、貨物量の増加に対応して、防波堤新設三三五呎、防波堤取除二〇二呎、横棧橋(水深三呎)一三〇呎、航路泊地(水深三―四呎)、導流堤四七呎を整備した。

四、観音寺港

(沿革)

本港の江戸初期から明治初年の姿は財田川河口附近の右岸の一部を利用した小規模の船溜りのみであり、それは裁判所附近にあり港甫または庄堀と呼んでいた。その面積は一萬平方呎程度のもので、元禄十一年の観音寺古地図にも記入されている。この利用は主として漁船であったが、その後米倉等の跡があり、米を主とした穀類の積み出し及び日用雑貨の移出入があったものと考えられる。この港甫の西側には常夜燈があり、夜間に港の位置を示す燈台の役目