

高松港

高松港は、天然の良港とはいえない。北から強風の方向に波浪をさえぎる、突出した陸地もないが、むかしから高松開港の、歴史的な背景がある。

それは、藩政当時、全国に数少ない水城を築いた時から、港湾としての要件を備えていた。

東は、内町港から、西の堀川港にいたるまでの水路は、立派に一般港湾の内港としての、役目を果たしていた。

特に、西の堀川港は、むかし藩の港として、偉勢をはったので、明治維新となり、廢藩置県となっても、その特殊性は変わらず、海運の重要港湾として、ますます重要となった。

市制施行当時（1870）の船舶は、ほとんどが、木造船であった。その後、順次大型化し、接岸や船の操作ができにくくなった。

市として、市政の重要施策を、港湾の改良に決め、明治二十六年（1893）六月、議会の議決をえて、翌年五月より測量、明治二十八年三月調査設計を終わった。

その内容は、堀川港を、内港とし、外側に西突堤として、五五五呎、東側は北浜町より沖に、円形の東突堤を築造することにした。

波浪を防ぎ、数百トンの汽船を繋留する港湾に、仕立替えを目的として、明治三十年（1897）六月起工した。

工費一九四、〇〇〇円を計上しているのをみても、当時の市首腦者の決意のほどが知られる。

しかし、この種の工事には、つきもの、附帯工事が、おこりやすく、評議の結果、改良予定の堀川港を、反対に埋め立て、その埋立地売却代金を、工事費に当てることにした。

これは、単に工費の面からだけみた、計数的な判断だけであるが、今から考えると、その当時として、大英断であり、都市計画の見地から、いつかは埋め立てねば、ならない運命にあったもので、まことに、卓見といわねばならない。

工事については、市民への公報もあり、みな期待して、その完成をみまもっていた。

しかし、突堤の捨石の期間が、あまり長いので、工事を中止したのではないかと、問い合わせがあったというほどである。

こうして、市民の祝福の内、港内面積を一挙に九四、八〇〇平方呎に拡張、明治三十三年（1900）三月完成した。

その間に、日清戦争が起こり、市民の国際的感覚もひらけ、海外飛躍の思想も台頭し、従来の木造船は、だんだん汽船に変わった。

大阪商船の港内停泊や、鉄道線路が、海岸までの延長計画があり、港内諸施設整備の、必要にせまられた。明治三十四年九月、工費一三三、四〇〇余円で、第二次修築工事に着手、船留突堤一六〇呎、棧橋一五三呎、荷揚場一、四二八平方呎、東防波堤継ぎ足し一一八呎と、ついでに港内の水深を深くした。

そのしゅんせつした土砂を、現在の鉄道臨海線附近に埋め立て、明治三十七年(1897)九月竣工した。西の丸町附近には、もと堀川港の補助港湾があつて、一般に開放され、東浜港とともに、商港として栄えたのであるが、時代の流れで、埋立地になって、港のおとくたもなくなった。

完工と同時に、日露の戦役が開始され、国の施策も、何もかも軍事優先、そのうち明治時代を終わり、大正時代をむかえた。

西洋文化の流入が、いよいよ海運にも影響し、明治四十三年には、鉄道連絡船の就航開始、高松港は、香川の門戸から一躍四国の玄関に躍進した。

こうして、再度高松港の、拡張整備の計画が進められていたが、第一次、第二次の修築計画とは違った、四国の門戸に、ふさわしい立案でなければならぬとの、論議が盛んになった。

県へも再三打ち合わせの後、県、市合同陳情で、内務省へも上申し、意向をきいたが、了解された。県、市合意の上、大正十一年(1922)高松港を、県費支弁港とし、県に移管した。

同時に内務省より第二種重要港湾に指定され、知事申請によって、内務省の直轄工事が承認された。ここに、第三次修築計画が、国の直管工事で施工されることになったのである。



大正11年、県に移管内務省の手で工事がおこなわれた

その工事内容は、第二次修築事業で完成した、北浜町から、沖に突き出していた東突堤をとりぞぎ、新たに、朝日町西護岸から東に、七〇九呎の直線防波堤を突き出し、北側に、一文字防波堤八三六呎を築造、泊地面積五五五、〇〇〇平方呎に拡張、東浜町、北浜町の東西護岸と、荷揚場総計一、六〇〇呎を、工費二、二〇〇、〇〇〇円で、昭和三年四月完成した。

第一次から第三次にいたる、各修築計画過程をみると、本市としては、市政施行当時から、明治末期までは、港湾整備に行政を集中したと、見なしてよからう。

第三次計画完了当時から、満洲と中国(支那)方面の事情が、雲ゆき險悪となり、現状維持の足ぶみに留まった。

とはいうものの、港湾と船舶の相互発展は、日を追うて急となり、昭和十二年十月には、県発案による「高松港修築計画に関する調査要項」がまとまり、上申されたが、支那事変のぼつ発となり、実現がはばまれた。

この修築計画の内容の、特筆すべき点は、

①現時点で論議になっている、貨客分離計画を、力説していること。

②鉄道連絡船の大型化のこと。

を予言していることであろう。これらは、今のわれわれが、先輩にたいして、大いに、敬意をはらわねばならぬところである。



東浜港 (大正末期)

支那事変は、第二次大戦に発展し、終戦をむかえた。戦後、社会状況の変化は、めざましく、特に消費生活の激増は、しぜん貨物の輸送を増大した。

昭和二十八年には、大型船の出入港の必要から、港内を拡張して、海難事故の防止をはかり、昭和三十五年からは、西側突堤の外側に、新防波堤を築いた。

昭和三十九年に、だいたい完了した。

防波堤をとり壊やし、新旧を接続して、今日のような、防波堤の形となった。

この工事には、国鉄も、工費の一部を支出した。沖一文字防波堤を、西防波堤の先端に合わせるため、外側に、新防波堤をつくり、完成と前後して、昭和四十一年、旧防波堤の取り除きを終わった。

いっぽう、高松港をとりまく埋立地は、東部に主力をかたむけ、埋立造成地がのびた。

A B C D地区の完成は、むかしの埋立方式とは、逆に、埋立計画に港湾の諸要求を備えさせることとなり、これによって港湾の様相は、大きく変わった。

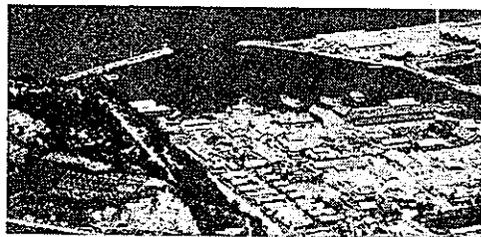
昭和三十八年八月、高松港の港域を拡張、香西港、神在港、生島港を含む大高松港が発足した。

この大高松港の規模によって、昭和三十八年から五十年計画として策定認可せられた。

計画内容は、本港関係は、港口を大型船、小型船に分けて、出入させた。

船舶の交通安全をはかり、近年急速に発着回数ふえた、フェリーボートのため、玉藻地区埠頭用地一八、〇〇〇平方メートルを造成し、旅客の増加にそなえる。

玉藻地区、東浜地区、杣場川地区、朝日町地区、弦打地区に、それぞれ物揚場、岸壁、



香西港

機械移設、泊地しゅんせつが計画され、年度に従い逐次実施している。

将来の計画としては、本港の貨客分離計画を、一大方針として、昭和五十年を完成目途に、B地区C地区埋め立てと関連して、貨物港建設の計画を立案中である。

その他香西港、神在港の沖合移設と、泊地の拡大をはかり、面目を一新する計画である。

港湾の整備拡充とは別に、年々輻輳する港域の管理を徹底するため、昭和三十五ところから、特定港の資格取得をうけるため、運輸省に対し、県より申請を続けていた。

昭和四十年八月、特定港の資格を認められ、港則法により、港長が権限をもって、海上交通の安全と、港内の整備をすることになった。

同時に、高松港を、開港場（貿易港）とする希望が、県、市双方から呼びかけ、運輸省に対する再三陳情を、繰り返してきた。

昭和四十一年四月、待望の開港場に指定され、四国の門戸高松港は、世界の各国につながる港になった。

昭和五十年を目途とした、将来計画が実施完成の時は、観光立市の本市は、瀬戸内海工業都市の一つに、発展することであろう。

このほかに、市管理港湾として、屋島東町に石場、立石の両港があり、おいおい整備が続けてきているが、港域がせまい関係と、立地条件などにも恵まれないので、とりたてていふべきことはなご。

女木島港、男木島港は、昭和三十一年の、町村合併によって、高松市の行政区



高松港

域に偏入された。

港湾管理上、県の管理であった。昭和三十八年港湾管理者選任を機会に、市に移管され、現在に至っている。両島とも離れ島でもあるため、港湾に対する重要性を、ふるくから認め、特に男木港は、強風の方向に、港湾を設けている関係上、何回も災害をこうむっている。

防波堤の補強工事は、昭和初期から、数度にわたり施工完了しているが、港口から流入する波浪を防ぐ、沖一文字防波堤の築造を、念願していた。

さいわいに、離島振興法の制定によって、港湾局部改良工事で、採択されることになり、昭和四十一年から継続事業で、工事を続行中である。



女木港

女木島港は、港内泊池面積きわめてせまく、避難港でないとの規模であったので、一文字防波堤を外かく防波堤とし、旧来の港湾の泊池面積を拡大する計画をたて、現在施工中である。

同じく離島振興法の適用をうけることになり、手はじめとして、固定棧橋二〇㍉を、昭和三十五年につくった。

定期便船の発着の利便をはかり、南海岸の台風時の強風に、さらされる護岸を、海岸局部改良で新設、東護岸一七〇㍉を、昭和三十七年から着手、同四十四年度に完成の予定である。

なお、新設港湾の港内を、しゅんせつして、港内水深を確保すると同時に、その捨て土を、旧堤防に埋め立て、埠頭用地として、使用することになっている。

立地条件としての、女木島港海域は、潮流の激しいところで、この潮流と、台風が同時に襲来した場合は、護岸構造物は、根こそぎに破壊される危険がある。そこで、五〇㍉間隔に、三〇㍉の防砂堤を、突きだし、海岸を保護している。

東部には、海水浴場があり、盛夏には、多数の乗降客がおしよせるので、固定棧橋を建造している。

女木島の山頂には、広い洞くつがある。これら観光資源と、養殖漁業の両方面から、港湾の整備が、急がれている。

埋立地 港湾と埋め立ては、切りはなせない。港内をしゅんせつした土砂で、最寄りの海面を、埋め立てるのことが、普通の埋め立てで、現在の片原町までであった、玉藻城の外濠

も、大部分埋め立て、四〇、四八八平方㍉を造成されている。

明治二十三年(1890)、この地図を見ると、現在の鉄道敷地西の丸町は、敷設線路の南のはしまで海で、松林が続いていたことが、記録されている。

第二次高松港の修築計画(明治三十四年起工同三十七年完成)では、前記西の丸町一体を、六七、四〇〇平方㍉を埋め立てして、陸地とした。あの附近は、むかしから遠浅で、潮干狩には、最適のところであったと伝えられている。

今当時のしゅんせつ工事と、埋立の模様をくらべてみると、機械はつか(掘み式(クラブ))を、バケツを連ねたようなバケツ式である。

終日、ガラガラと音をたてて、横に土運び船がいて、その上につかんだ土砂

をさらえ積み込み、船が埋め立て目的地に、それを運んで、埋め立てる作業を繰返していた。

今から思えば、低効率であるが、当時としては、最新施工法で、そのやりかたもきわめて大きい。

いちめん、補償関係などは、ほとんど問題にならなかったものか、それについての記録はない。

役所の仕事として、口をとぎしたものと、思われるふしもある。市民としては、新しい埋立地が生まれることを期待して、見守っていたのだらうか。

第三次高松港改修計画（大正十一年着工昭和三年完成）、造成面積七〇、九二九平方尺。しゅんせつ土砂による埋め立ては、第一次、第二次の西部埋め立てから転じて、東の朝日町に埋立地を設定した。これは大正十年に、東浜村を隣接合併したからである。

大正十一年から高松港が、県費支弁港として、県に移管され、工事を内務省に委託したことにもなつて、埋め立ても内務省の直営工事として、施工されるに至り、近代式施工法が取り入れられるようになった。

しかし、埋め立てによる、立地条件を改良するにはいたらず、夜のうちに、土砂を流してしまうこともあったようだ。護岸工法も、ほとんど石積で、今のような大ブロック安定断面工法も、なかった。それがために毎年のように、台風による被害をこうむった。

前にのべたように、埋め立ては、埋め立て単独の事業でなく、港内のしゅんせつが目的で、その土捨場が埋立地となっていたものである。

記録を見ても埋立独自の記録はなく、港湾工事の附帯事業として、考えられていたようだ。

第一次高松港の修築計画で、当初改造補強をする予定が、堀川港を埋め立てたのは、当時の高松市の年間予算四、五万円であった時、総工費一九四、六〇〇余円の巨額をかけて、着工した決意は、思い切った大胆であった。

次々と附帯工事が、起こるにつけて、遂に埋立地造成地の、売却代金を、その工費に充たせようとしたものであろうか。

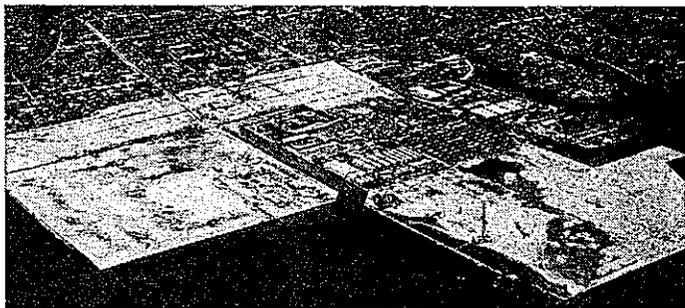
昭和十二年、このことについて、県起草による「高松港修築計画に関する調査要項」中に、「既定予算ニテハ事業を遂行スル事能ハザルヲ以テ、其ノ設計ヲ變更シ、堀川港全部ト、其ノ海岸一帯ノ水面ヲ埋立テ云々」とあるのをみても、その間のいきさつがわかる。

以後、徐々に戦時体制に入り、現状維持が続いたが、戦後になり、平和産業の復活につれて、臨海工業地帯の要求が盛んとなり、従来の施工法では、諸要求がみだせなくなった。

昭和二十五年から、埋め立て工事による埋立地が開始され、朝日町地区の東側に、A地区工業用地二四六、〇〇〇平方尺を、工費九、二〇〇万円を着工、同二十八年年度に完成した。

そのころから、県、市合併の長期計画が策定され、昭和二十九年、B地区（朝日町北側）工業用地工事に着手、二億五、〇〇〇万円工費で、三一〇、〇〇〇平方尺を埋め立てた。

造成面積と、工期の比率が、他の地区にくらべて、ながいのは、それだけ、水深が深くなっているから、埋め立て土量の多いことを物語っている。



朝日町の埋立地

利用状況は、肥料、造船、鉄鋼、石炭などで、大型船舶の接岸は、日を追うて増加し、造成効果はきわめて大であ

る。

B地区の完成と同時に、具施工でD地区の工事ははじまり、一七七、〇〇〇平方呎を、四億三、八〇〇万円の工費で、昭和三十八年に完成した。

B D地区ともに護岸には多大の経費をだしている。この地区は、石油基地で、石油の大手業社は、ほとんど、ここにかたまっている。

県、市合併の埋め立て長期計画の中で、A地区から順次BCDと施工の予定であったが、C区は、補償関係や、高松中央港の貨客分離計画などの関係で着工がおくられた。

昭和三十七年に一部着工し、二九九、〇〇〇平方呎の造成を、同四十三年までに、

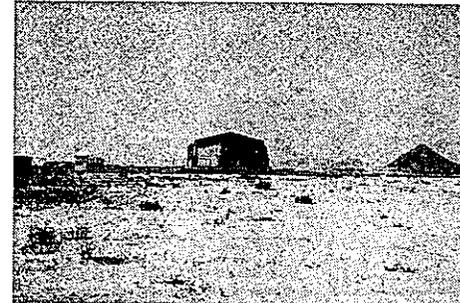
八億四、〇〇〇万円の工費で、完成する予定をも
って施行中である。

以上は、東部地区の埋め立て状況である。高松本港内でも、フェリーポート発着の急激な増加から、新たに接岸々壁と、荷揚場築造の必要にせまられ、県営事業として、昭和三十六年から四十年で、一八、〇〇〇平方呎を完成した。

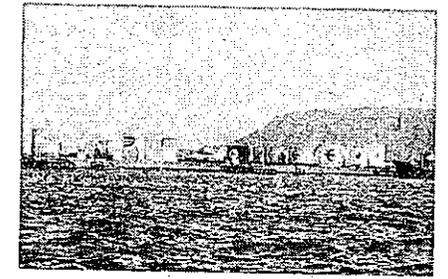
いっぽう、高松市独自の方針で、西浜漁港北部土地造成事業、一一七、〇〇〇平方呎を、昭和四十一年に着工、同四十三年完成の予定で工事中である。

この工事と、時季を同じくして、県営事業（一部市合併施工）西浜地区土地造成事業に着手し、現在施工中である。

その面積三一〇、〇〇〇平方呎、工費八億七、〇〇〇万円である。



弦打地区の木材港と木材団地



埋立地にできた石油基地

弦打地区木材港の荷揚場の建設も、高松港の開港場指定の出願に、歩調を合わせ、諸外国の木材の陸揚場用地として、昭和三十八年起工、一四九、八〇〇〇平方呎を、工費四億五〇〇〇万円で、同四十年完成した。

将来計画として、昭和五十年を目途に、屋島西町地区、朝日町地区、香西地区、神在地区など、それぞれの埋め立て計画がある。

△ 瀬 内 良 太 △



弦打地区の木材港と木材団地