

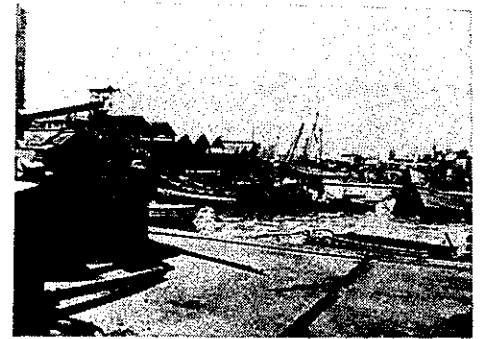
1 戦前の三島港の沿革

(1) 明治・大正時代の三島港

三島港は遠く江戸時代に開かれ、商業港として発展してきた港である。寛政十一年（一七九九）に改築され、その後改良を重ねてきた。明治十七年の『宇摩郡地誌』の三島村の項には、次のように記されている。

船囲場、村ノ乾位一町二十間字陣屋ニアリ。寛政十一癸未年之レヲ改築ス。東西四十九間三尺・南北二十五間。満潮深一丈二尺・干潮深四尺。其港口北方ニ向イ暗礁出洲ナシ。船入ル北風ニ宜シク南風ニ宜シカラス、出ル南風ニ宜ク北風ニ宜カラス。一ケ年出入船千六百三十五隻、貨物六十四万。其修繕費ハ民ニ課ス。

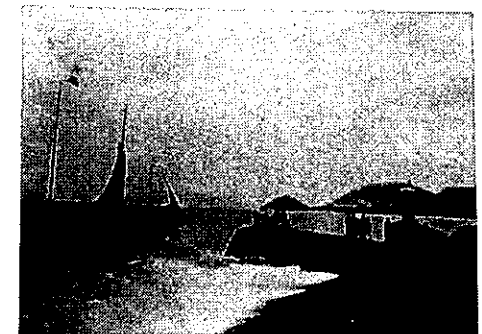
明治から、大正にかけての三島港は、次のような状況であった。明治初期の港（現在の宮崎神社前）は小さく浅かったため、満潮時に入船し、干潮までに陸揚げ、積み出しを行っていた。当時の貨物は、石炭・鉱石及び地方特産物・雑貨等が主であり、取り扱い量は明確な資料がないためはっきりしないが、伝え聞くところから推定すると月間二〇〇〇トン余りであったと考えられる。これらの貨物の積み降ろしには、三島村の浜の漁師らが、船の入港の度に行つて数名で作業に当たっていた。明治中期になると、取り扱う貨物量も次第に多くなり、地元有志らにより船会社も発足し、定期的に大阪・九州へ向け運航するようになった。また、新居浜港からも定期船（天神丸・新居浜丸・御代島丸など）が三島港沖に船を停泊させ、ハシケで港へ雑貨類の貨物を揚げ積みしてい



昭和30年代の三島港



昭和10年ころの三島港

三島港に入港する帆船（明治時代）
防波堤上の人々は船から投げられた綱を引
つばって船を入港させるための工夫

た。そして、町内の各事業所が石炭等を使用するようになったため、その取り扱い量も多くなり、そのために石炭置き場、鉱石置き場等が（現在の三島船主会ビル付近に）出来ていった。

明治後期には、ますます貨物量が増加し、その上、地元有志によって三島紡績所（現在のスーパー・フジ、加ト吉工場付近）が設立され、外国からの原綿等を積んだ船が入港するようになった。そのため取り扱い量が急増し既存の港では狭あいとなってきたことから船舶間等で種々のトラブルが発生するようになった。また、三島火力発電所（現在の大王製紙グラウンド付近）の建設計画による石炭の入貨量の増加が予想され、港湾整備及び港湾修築が地元の願いとなって、国や県への請願運動が行われた。当時はまだ、船舶の入港は天候に左右されていた上、港との連絡の方法もなく船が沖合いに見えてから人員をホラ貝などの合図で集めて荷役するという素朴な

港であった。大正時代に入ると、紡績業も大きく伸び、原綿・原糸等の取り扱い量も多くなった。三島火力発電所も建設され、毎日のようにダルマ船が石炭を九州から運んできては帰りに銅鉱石を積んでいくようになった。しかし、相変わらず荷役作業は潮の干満まかせの作業であったため、人夫の調達が問題であった。そのため、寄場（作業員集会所）が作られた。寄場には毎日のように何十人もの出入りがあり、その中から専業となる者も現れた。また、地元の者だけでなく、他の地区からも作業員を集めていた。このように、明治・大正時代の三島港は、貨物量の増大にかかわらず、江戸時代のままの港湾設備であったため、整備の必要に迫られていた。近代になって行われた本格的な整備事業としては、大正十五年から昭和六年にかけて実施された「三島港修築工事」が最初である。この事業の記録が残されており、これによって往時をしのぶことが出来るので原文のまま転載する。

(2) 三島港修築工事

三島港修築工事概要

三島港修築事務所 昭和六年七月三日

町勢の概況

和紙の産地として、遠近に其名を知られたる三島町は、愛媛県の東端宇摩郡の中央部に位し、瀬戸内海に臨める都邑にして、現在戸数壱千八百、人口八千七百余を有す。商賈軒を並べ、海には入津船舶輻輳し、陸には国鉄讀子線の伊予三島駅ありて、産物の主なるものは綿糸、和紙類及其製品、里芋等の農産品、海産物等にして、其価格一箇年五百万円内外なり。

在来の港湾

旧三島港と称するは、町の西北海岸に灣入せる一小船灣にして、寛永時代より屢々人工を加へたりと雖も、規模極めて狭小なるに加へて、水深浅く干潮上三尺内外に在るを以て、船舶出入の不便と共に、近時大型帆船の入港するもの多きため、港内の混乱実名状すべからざるものあるに至れり。

加ふるに、明治二十八年に至り当地方有志発企の下に、宇摩汽船株式会社を創立し、当港を定繫港

としたる、白龍・八綱の汽船二隻を建造し、近港並に阪神各地への定期航海を開始せり。是実に本港に於ける汽船寄泊の濫觴にして、爾來地方産業の発達に伴ひ、集散物貨は逐年増加し、従つて入港汽船の数を増し、現今に於いて、住友・尼崎・大阪商船等、内海就航の各社汽船概ね寄航せざるものなく、其噸數一箇年六十萬噸、寄港回数千四百回を越ゆるに至れり。

然れども、港津の状況は前述の如く、依然として旧態を革むる能はざるが故に、吃水深き是等の汽船は、到底港内に入津するを得ず、海岸を距る数町沖合に停船して貨客の積卸をなす状態なり。されば一朝天氣の險惡にして、風浪高き時は、汽船は其寄港を廢休するのみならず、帆船漁舟の如きも、港内に碇泊の余地なきため、速く他港に廻港避難するの余儀なき状態なりき。

改修計画の由来

当港の狀態は概ね前述の如く、之が改修は実に焦眉の急なることを、町民一般に於て痛感するに至りしを以て、大正九年初めて改修計画を樹て、県に援助を稟請したるに、機運や熟せず、容易に許可を受くるを得ざりしも、町民の熱烈なる希望は、爾來毎年引続き工費の補助を請願して止まず、遂に大正十四年度に至り、県当局も其必要を認め県費予算に計上せられ、県会も十五年四月六日付を以て、工事費に対し二分の一の補助を為すべき旨指令せらる。

依て直ちに、主任技師として村瀬孝太郎を任命し、実施設計調査に従事せしめ、更に斯界の權威者、直木工学博士を聘して、実地踏査を乞ひ、計画上の指導を受け、之に基きて設計方針を確立し、先づ第一期工事として防波堤を築造し、西北風に因る波浪を完全に擁護すべき外港の築成を為すこととし、十五年六月十六日其実施案を作成して県に進達せり。

而して県に於ては、直ちに該設計に依る施工認可方を、内務・海軍両省に上申する処あり。超えて十月十二日其允許を得、爰に初めて三島町民多年の宿望を達成し、十月二十四日の吉辰を卜して、挙町歡呼の内に起工式を挙行するに至りしものなり。

第一期工事

斯くて大正十五年十一月十七日三島港修築事務所を開設し、工事を直轄せしむることとし、所屬職

員を任命し着々工を進め、昭和四年三月三十一日を以て、予定の通り防波堤工事並にその附設工事等を完成せり。これを第一期工事と称す。

防波堤の型状は、旧港の入口西岸の石造突堤に接続して北東の海上に半島堤百三十間を築設したるものにして、堤の先端は干潮面以下十五尺の地点に達す。構造はコンクリート方塊を疊積したる直立堤とし、頂面幅員十二尺、外側に高二尺の波返壁を有す。堤頂の高さは干潮面上十六尺七寸、大潮より高きこと六尺四寸、波返壁天端まで八尺四寸なり。

主要材料たるコンクリート方塊は、面三尺控四尺五寸のものを両側に六段重とし、各段毎に五寸の大走を置く。内部及天端は何れも場所打コンクリートを用ふ。基礎部は、重量五貫以上の粗石を、外法二割五分、内法一割五分に堆積して干潮面に達せしめ、表面には二百貫以上の大石を以て粗石表装工を施工せり。

付屬工事

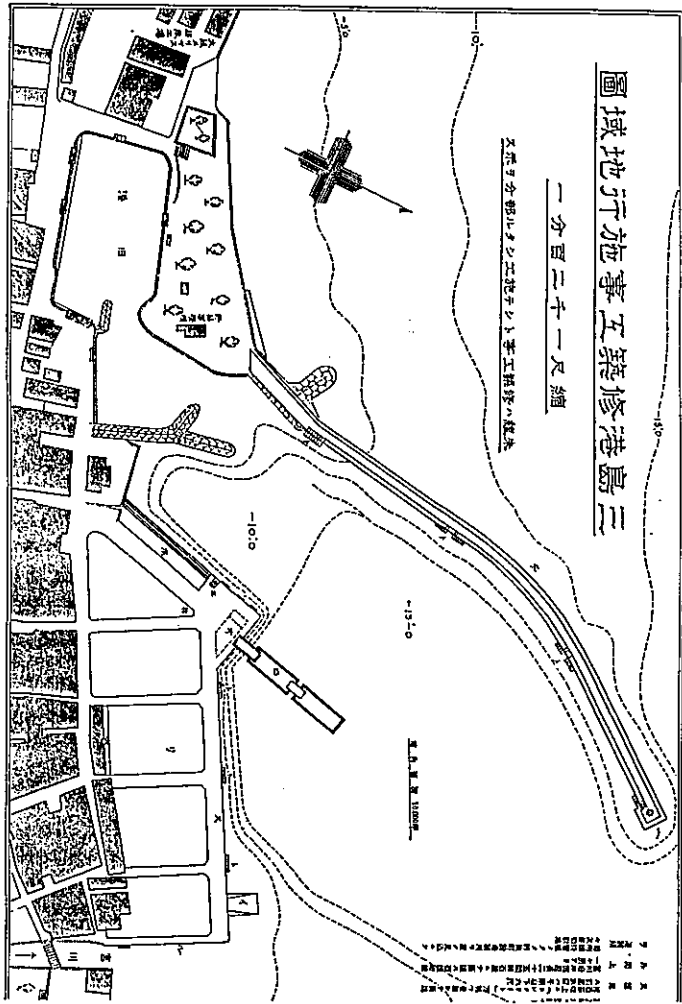
入港船舶に対する航路標識のため、防波堤頭部に、中空鉄筋コンクリート塔の燈台一基を設置す。平均水面より燈火中心までの高十三米、四三、光源は三〇〇ワット電燈を用ひ、三〇〇ワット電燈を三層不動型レンズにより、紅色千五百燭光を照準せしむる構造とす。その光達距離十一哩半、管理は町に於てなし、昭和四年三月十五日より公式に点燈を開始する処なり。

更に港内水面比較的狹隘なるに拘はらず、日夜小型船舶の出入頻繁なる本港に於ては、港湾内の夜間照明の完備も亦保安上重要な施設なるを認めたるを以て、船舶関係者の寄付を受けて、防波堤上毎二十間の距離に一基づつ、合計六基の鉄製柱燈を建設し二〇〇ワット電燈を装置せり。その送電線は堤上コンクリート中に埋設し、末端は燈台に連絡するものとす。

以上を第一期工事の付屬工事として防波堤工事と同時に竣工せるものなり。

第二期工事の計画

上述の如く第一期工事に於ては主として本港の最大厄風たる西北風の脅威を除くことを目的として、防波堤の築造に努力したるものなれども、これのみにては単に風波に対して静穩なる水面を得る



三島港修築工事区域地圖

干潮以下六尺の地点より築造す。

四、護岸

埋立地を圍繞する護岸の構造は、その使用目的に適應しむるため、甲乙丙の三種類となり居れり。甲種護岸は主として駁船岸壁として使用に堪ゆる程度とし、即ち干潮面以下六尺に基礎を置き、捨石

に止り、依然として港内の水深乏しく、大型帆船さへ干潮時には航行困難なる状態なるを以て、玆に港内の一大浚渫を行ふの必要を認むると同時に、其浚渫土砂を利用して沿岸浅所を埋立て、以て護岸・荷揚場等の海陸連絡の設備を行ふべしとの輿論に聽従し、町当局は担任技師に其研究を依頼し、該設計案を得るに至り、遂に第一期工事終了後引き続き是等の諸施設を第二期工事として継続的に施工することとし、昭和三年十二月其認可申請書を提出し、同四年九月七日付を以て認可を得たり。然して認可後直ちに一部浚渫工事は着手したるも、埋立に属する諸工事は季節を考慮して翌年度より実行することとせり。

工事の施行

昭和五年四月七日埋立予定地の海岸に於て、神式により簡素に地鎮祭を執行し、爾來修築事務所に於て直営にて工事を進め、昭和六年六月末を以て、埋立護岸・荷揚場・棧橋等の諸工事悉く竣工を見るに至りたるを以て、同七月三日の吉辰を下して爰に竣工式を執行する事となり。而して施設したる工事の主要なるものは、

一、港内の浚渫

港内の大部分を干潮面以下十五尺水深に達する如く浚渫を行ひ、小型汽船の出入に支障なき程度に至らしむるため、第一期工事末期より之に着手し現時その一部分を剩すのみとなり居れり。作業は固有の浚渫船、バスケット式大浚号及クラブ式予州丸の二隻を使用せり。

二、埋立

埋立地は面積二千六百坪、内九百坪を道路及荷揚場に充當し、宅地等七百坪を造成するものにして、之に要する土量四千七百立方坪はすべて、港内の浚渫土砂を使用せるものなり。

三、荷揚場

埋立地の一隅、内港側に斜面式荷揚場一箇所を設置す。幅員三十尺・延長百五十尺、縁石は花崗石を用ひ、其他はすべてコンクリートを以て構作す。前面の水深干潮以下十尺とす。北面護岸の東端に石積二段一箇所を設く。勾配三分の一・幅員二十四尺・長三十六尺・基礎はコンクリート方塊にして

三島港修築設備に

費 目 別		年 度			
		大正15年 昭和元年度	昭和2年度	同3年度	同4年度
工 事 費	防波堤費	16,789.49	44,222.91	43,276.95	—
	機械器具費	8,825.80	3,107.31	3,342.51	7.30
	雑費	1,150.73	545.23	1,309.98	365.37
	浚渫費	—	—	3,448.21	9,698.18
	埋立工事費	—	—	—	4,758.66
	燈台建設費	—	—	1,077.00	—
	計	26,766.02	47,875.45	52,454.65	14,829.51
監 督 費	監督事務所費	4,857.37	5,671.12	6,099.76	2,698.07
	計	4,857.37	5,671.12	6,099.76	2,698.07
合 計		31,623.39	53,546.57	58,554.41	17,527.58

る設備を有す。

五、棧橋

棧橋台船は木造にして、幅三間・長十二間の浮船二隻を使用し、中間に径間十尺の渡橋を架設す。全長百五十四尺にして甲板は鉄筋コンクリート舗装を施せり。棧橋と埋立地の連絡は、一径間の可動招橋を架設す。鉄製にして全長三十五尺・幅十一尺なり。

最近の港勢

前記防波堤の完成以来、入港寄泊の船舶数著しく増加し、特に輸出入貨物に於て増増甚しきものあり。即ち本港修築工事計画当時たる大正十四年度に於ける出入貨物年額七万七千七百噸、其価格八百九十三万円なりしに、昭和四年度に於ては四万三千五百噸、金額千二百二十六万七千余円に達し、貨物数量に於て二倍、金額に於て四割

要したる経費明細表

別		累 計	摘 要
同5年度	同6年度		
—	—	104,289.35	特別会計築港費支弁
4,105.21	200.00	19,588.13	同
251.86	300.00	3,923.17	同 但3年度分は一般会計より支出す
2,929.87	2,850.00	18,926.26	同
32,059.38	3,700.00	40,518.04	同
—	—	1,077.00	町費一般会計より支出
39,344.32	7,050.00	188,321.95	
4,590.07	1,825.00	25,741.39	特別会計築港費支弁
4,590.07	1,825.00	25,741.39	
43,936.39	8,875.00	214,063.34	

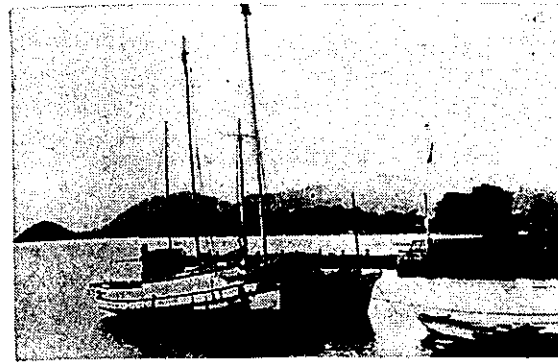
の上に高四尺控七尺のコンクリート方塊を壘積し、上方十尺の区間はL型方塊控四尺のものを横形に並列して、厚平均五尺に達するまで裏込コンクリートを充填す。此延長七十五間に亘る。

乙種護岸は基礎面の水深を干潮面以下二尺に置きたるものにして、その他の構造は甲種と異ならず。丙種と称するは埋立地東方の宮川沿岸の練積間知石使用の部分なり。この延長三十八間なり。

尚、甲種護岸のうち、内港沿岸部十七間の区間は、繫船岸壁として使用上の便利を考慮し、護岸面に防衝材を三箇所に取付け、大型発動機船の接岸荷役を安全ならしむると共に、扛力三噸の鉄製定置式手力運転の突架起重機一台を据付け、以て重量品の積込陸揚に随意使用せしむ

の増加を示したり。(内務省編纂「港湾統計」に依る)
 今や第二期工を終了して、港内水深昔日に倍加し、海陸連絡の諸設備悉く成る。港運の進展は更に
 今日以後に於て、画期的跳躍を試むべく、爰に颯爽たる雄姿をスタートに現はしたるものなり。切に
 その健闘を冀望して止まず。
 (担任技師村瀬孝太郎記)

(3) 昭和初期の三島港の状況



昭和10年ころの三島港の様子

昭和六年に港湾改修が完成し、棧橋も出来上がった。これによって定期船なども棧橋に直接、接岸できるようになり、荷役作業が早く容易になった。また、他の地区からの貨物も三島港から定期船に積み込むようになってきた。鉱石は、高知原大川村の日本鉱業白滝鉱山の開鉱により量も大幅に伸び、立体式の鉱石置き場(現在の三島漁協西側、三島運輸株式会社(駐車場)が出来、トラック方式で積み込みが出来るようになった。それにより、船も、一五〇〜二〇〇トン積み可能な機関帆船となった。石炭も粉炭に変わり、港湾の機械化も進み、起重機などが設置されてきた。このころに、寄場組織は三島運輸組として会社組織となり、当港の荷役を一手に引き受けるようになった。

昭和十年代になると、荷馬車運搬だった白滝鉱山索道駅からの鉱石運搬がトラックによって港まで搬出されてくるようになった。したがって港から船への積み出しも毎日のように行われるようになっていった。このような取り扱い貨物の増加により、三島運輸組職員も一〇〇名近くに

寄場(作業員集合所)も建て直された。

2 戦後の三島港湾の整備

(1) 洋紙製造と港湾

昭和二十年以降各種のバルブ製造設備を備えた四国最初の本格的洋紙工場が建設され、復興ブームに乗り紙の需要が高まる一方、昭和二十九年には念願の柳瀬ダムが完成、工業用水が確保されたこともあって急速に洋紙の生産が伸び、昭和三十年代には和紙の生産量を追い抜き、当市の基幹産業に発展した。製紙産業の発展に伴って海上貨物も漸増を続け、港が輻輳しはじめたことから、港湾改修が必要となった。

(2) 伊予三島市の誕生と港湾改修

昭和二十九年十一月、三島町ほか五か町村が合併し伊予三島市が誕生した。新市の基本方針の第一には『産業の振興を図るため港湾施設を整備拡充し、工場誘致に力を注ぎ、中小商工業・紙産業及び海陸運業の飛躍的な育成発展を期する』とうたい、新市五か年計画の第二に「港湾施設の改修整備事業」を掲げている。

また、前述した柳瀬ダム完成に伴う紙生産増強への確信や港の輻輳を背景として、民間財界人の間からも港湾改修を望む声が大きくなった。昭和二十八年には「三島新港期成同盟」が結成され、当時の港湾工事の権威であった鮫島博士に新港建設について診断を仰いだ。博士は現地を調査、当時の産業の推移、貨物量や地形から、赤之井川に沿って現県道金生―三島線までの間、約一万坪程の掘込港湾を築造すべきであると示唆した。しかし、この診断に対し、地元財界人、特に大王製紙株式会社井川伊勢吉社長は、将来、製紙工業が発展し海上取り扱い貨物量が増えた時、拡張の余地がなく発展が制限されること、掘込湾では水深が浅く大型外贸船を受け入れられ

ないこと、また、常時潮流による漂砂が堆積し港内の水深を確保することが難しいことなどから、海岸線沿いに岸壁を築く方法（赤之井川河口から契川河口まで）を主張。井原岸高県会議員も、当地方の将来の発展のため井川社長ら財界人の主張する方法を取るべきであると主張したので、容易に結論が得られないまま、この新港計画は日の目を見なかった。掘込港案は、当時としては先進策と思われるが、実現していたらばおそらく現在の発展は望むべくもなく、当市財界人の先見の明が今日の大をなす要因の一つにあげられる。

一方、国の港湾行政も戦後大きな変革がなされた。内務省から運輸省に所管が移され、昭和二十五年五月三日には懸案であった港湾法が制定され、更に昭和二十八年八月には港湾整備促進法が施行されて、戦争で荒廃した港の復興が急ピッチで進められた。

昭和七年以降進まなかった当港の整備事業も、このような状況のもとに着実な取り組みがなされ、昭和二十九年には西埠頭と物揚場に着手、昭和三十二年に完成したのをはじめ、昭和三十五年には東埠頭と物揚場が完成した。

(3) 東予新産業都市の指定と三島港

昭和四十年代から、我が国の経済は年率一〇パーセント以上という驚異的高度成長を遂げ、国民生活の向上に伴って紙の消費量も年率一〜二パーセントの伸びを示し、当市の地場産業は大きく発展した。国の産業振興政策によるところが大きく、また、時代の要求に当市産業がうまく対応できたともいえる。

昭和三十七年五月に制定された「新産業都市建設促進法」は、大都市における人口及び産業の過度の集中を防止し、地域格差の是正、雇用の安定を図ると共に、国土の均衡ある発展及び、国民経済の発達に資することを目的にしており、昭和三十八年に東予地区（川之江市から菊間町まで）が東予新産業都市として区域の指定を受

け、工業開発を行う方針が示されると共に、これを促進するため公共事業に対する国補助率の嵩上げがなされることとなった。三島・川之江地区は、戦後急激に発展してきた製紙工業を更に伸展させることに重点をおくと共に、機械工業の新規立地を想定する開発構想に基づき、各種の計画が策定された。しかし、地方港湾にすぎなかった三島港の港湾整備に関しては、昭和四十二年までは公有水面埋め立てによる大規模工業用地造成計画や改修計画はなく、国で策定された第一次及び第二次港湾整備計画に基づいた西防波堤の延長と、当市で最初の岸壁（水深マイナス四・五メートル以上の接岸施設）となった東埠頭岸壁と、その背後用地の造成が行われたにすぎなかった。

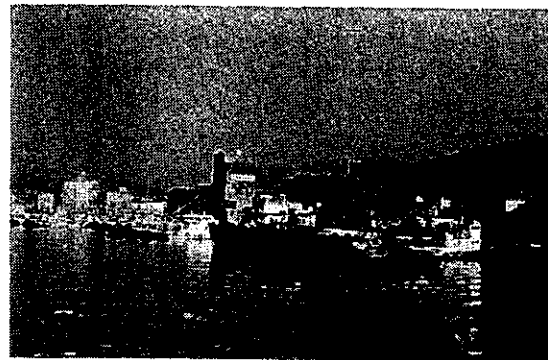
(4) 外国貿易の開始

紙の原料となる原木・木材チップは、昭和四十一年ころまではほとんど国内資源で賄われていた。当時、我が国の森林資源は約二〇億立方メートルで供給料は約六〇〇〇立方メートル（成長率三パーセントとして）といわれており、すでに建設業界等では外材依存を高めていたが、製紙業界も紙の消費量の急激な伸びに呼応する増産体制に入ったことから、国内資源だけでは対応できず、外材に依存せざるを得ないこととなった。

外材を受け入れるためには、大型外航船が入港できる施設が必要であるが、昭和四十一年末から昭和四十三年にかけて受け入れ施設が急ピッチで整備され、昭和四十二年七月には初めて米国クースベイよりチップ専用船が入港した。

また、外航船の受け入れには、設備の充実だけでなく法的整備も必要であった。当時、すでに開港であった新居浜港でいったん諸手続きを済ませ、三島港へ回航してくるという経路であったため、時間的、経済的損失を余儀なくされた。そこで運輸省・大蔵省あるいは厚生省へ強力な陳情を重ねた結果、昭和四十四年八月一日には念

第1次三島・川之江港湾計画 (三島地区) 概算	
1 目標年次(昭和55年)取扱貨物量(川之江地区を含む)	外貨110万トン 内貨590万トン(内フェリー貨物250万トン)
2 公共埠頭	金子地区 物揚場: (-2m~-3.5m) 420m 埠頭用地: 3万㎡ 村松地区 岸壁: -7.5m 260m(2バース) " : -5.5m 90m(1 ") 埠頭用地: 3万㎡
3 防波堤計画	三島防波堤 270m
4 航路泊地	村松航路 -15m 300m 金子泊地 -2.0m~3.5m 1万㎡ 村松泊地 -7.5m 4万㎡
5 用地造成	金子地区: 工業用地 11万㎡ 緑地 4万㎡ 村松地区: 工業用地 24万㎡ 緑地 1万㎡
6 その他	臨港交通施設: 背後地との有機的な結合を図るため臨港道路を計画する。



今の三島港漁協付近(昭和58年)

先、効率至上主義に対する反省がマスコミで取り上げられはじめた。更に追い打ちをかけるように、米国の慢性的ドル危機、いわゆるドル・ショックの発生と、昭和四十八年の中東戦争によるオイル・ショックが続発、我が国経済は一時的に大混乱に陥ることとなった。

これらの反省から、昭和四十八年には、公害防止法・環境保全法が生まれ、港湾法も公害関係法を反映する大改正が行われた。この改正は、①港湾における環境保全の確保、②港湾計画の内容を充実し、計画手続きを確立すると共に、③地域住民の意見反映のための地方港湾審議会制度の導入等を骨子としたものであった。

外貨船受け入れ施設整備状況

種 目	工 事 概 要	事 業 費	備 考
航 路 浚 深 (東埠頭本船航路)	水深-9.0m 幅員200m 延長1,300m 面積26ha	千円 95,000	昭和41~42年度産業関連事業として実施
接 岸 施 設 (東埠頭ドルフィン)	3万総トン船用ドルフィン 9m×9mを2基	43,000	大王製紙(株)が昭和42年度木材チップ船接岸施設として設置
荷 役 設 備	(アンローダ) (ベルトコンベア)	—	昭和41~42年度大王製紙(株)が設置
沖田井埠頭用地 村松工業用地	面積16,664㎡ 面積40,265㎡	43,908 106,092	市単独で航路浚深による浚深土砂で造成、土地はチップヤードとして利用

願だった開港の指定を受け、新居浜税関支署三島分室が設置されたのははじめ、別表のとおり植物防疫港・出入国港の指定を受けると共に、昭和四十六年四月一日には重要港湾に昇格、名実共に内外に認められる港となった。

(5) 川之江港との合併

三島、川之江両港共に江戸時代に修築され、商業港としてそれぞれ別個に拡充整備に努めてきた。しかし、両市の基幹産業である製紙業は、昭和四十年以降、両市にまたがる広がりをみせ、これに対応すべき港湾機能・基盤整備を効果的に進めるには、一本化することが必要であったところから、昭和四十五年九月八日、両港は合併し、三島・川之江港としてスタートすることとなった。

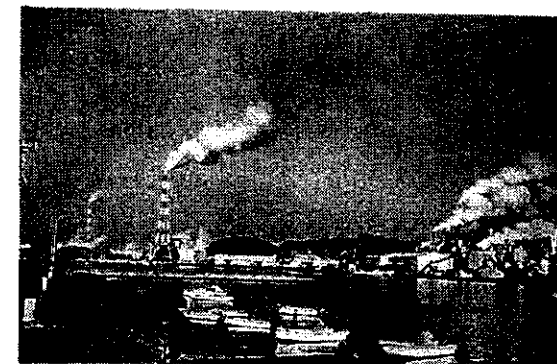
(6) 三島・川之江港湾計画の策定

1 第一次港湾計画 戦後の復興ブームに続いて、昭和三十年代から四十年代初頭にかけて、高度成長を続けてきた我が国経済は、昭和四十年代後半に入ると、内外環境の激変にさらされることとなった。

その第一歩は、昭和四十五年ころの公害問題である。産業優

三島・川之江港改訂港湾計画の概要（三島地区のみ）

1 目標年次（昭和65年）取り扱い貨物量（川之江地区を含む）			
外 貨	500万 t		
内 貨	1,040万 t		
2 公共埠頭計画			
(1) 金子地区	- 5 m岸壁	420m (6 パース)	
	- 4 m物揚場	150m	
	埠頭用地	5万㎡	
(2) 村松地区	-12m岸壁	240m (1 パース)	
	-7.5m "	260m (2 ")	
	-5.5m "	270m (3 ")	
	-5.0m "	280m (4 ")	
	-4.0m "	340m	
	埠頭用地	10万㎡	
3 危険物取り扱い施設			
	-4.5m岸壁	120m (2 パース)	
4 危険物取り扱い施設用地			
		2.1万㎡	
5 防波堤			
(1) 金子防波堤	650m	3.4万㎡	
(2) 村松 "	1,250m	13.5万㎡	
6 泊 地			
(1) 金子泊地	- 5 m	3.0万㎡	
(2) 村松 "	-15m	14.0万㎡	
7 小型船だまり			
(1) 金子地区船だまり			
(2) 三島船だまり			
8 臨港交通施設			
国道11号線と埠頭用地・工業用地を結ぶ幹線道路の建設			
9 環境整備及び保全			
(1) 金子地区緑地	8万㎡		
(2) 村松 "	5万㎡		
10 用地造成			
(1) 金子地区			
埠頭用地	8万㎡	港湾関連用地	6万㎡
工業用地	19万㎡	都市機能用地	1万㎡
危険物取扱施設用地	2万㎡	緑 地	8万㎡
		計	44万㎡
(2) 村松地区			
埠頭用地	10万㎡	工業用地	30万㎡
緑 地	5万㎡	計	45万㎡



現在の新三島港（昭和58年）

第一次三島・川之江港港湾整備計画は、このような内外の影響を多分に受けたものではあったが、製紙産業の好況を反映し、重要港湾にふさわしい港湾基盤整備を盛り込んだものとなり、昭和四十七年五月、港湾審議会第五〇回計画部会で承認された。計画は昭和五十五年を目標としたもので、目標年次取り扱い貨物量を約二倍（昭和四十五年、三四〇万トン実績に比し昭和五十五年を七〇〇万トン）に想定し、これに対応できる港湾機能施設を整備することとしているが、この計画で特筆すべきは、大工業用地の埋め立て造成（金子工業用地及び村松工業用地B工区）が盛り込まれたことである。これまでの港湾埋め立ては、港内、あるいは航路浚渫による浚渫土利用という小規模埋め立てによる埠頭用地の造成にとどまっていたのに比べ、この計画以降、当市の海域埋め立ては工業用地、あるいは都市環境整備用地の造成という大規模埋め立てに移行していくこととなる。

2 改定港湾計画 昭和四十六年以降のドル・ショック、オイル・ショックは、我が国経済を大混乱に陥れ、昭和五十年代初頭まで経済停滞をもたらしたものの、当地方の紙産業は着実な伸びを維持したため、第一次計画に基づく各種整備事業が順調に進捗、港湾取り扱い貨物量も昭和五十一年度ですでに七二六万トンに達し、計画目標年次数値を大幅に上回るようになった。そこで昭和五十二年八月、港湾審議会第七九計画部会の議を経て、第一次港湾計画を一部変更し、更に昭和五十三年六月、第八二回計画部会の議を経て、昭和六十五年を目標年次とし、目標年次取り扱い貨物量を一五四〇万トンにおいた計画に改訂された。

改定港湾整備計画では、瀬戸内海の環境汚染問題に留意することを基本方針とし、昭和五十二年に改訂された「東予新産業都市基本計画」や、昭和四十九年十二月に策定された「東予公害防止計画」などに盛り込まれた環境改善諸施策を組み入れる中で、輸送需用の増大、輸送形態の近代化、港湾の再開発等、時代の要請に対応し、当地域の流通拠点としての機能拡充を目指すべく次のような課題を設定した。

- ア 堆積汚泥及び廃棄物の処理用地を確保する。
- イ 背後市街地における住工分離及び再開発に資するための用地を確保する。
- ウ 港湾取り扱い貨物の増大に対応する港湾施設の整備拡充及び既存港湾施設の再開発。
- エ 港湾における安全の確保、良好な環境の整備及び保全。
- オ 漁船と一般船舶の分離、並びに漁業振興に資する漁船用施設の整備。

(7) 補助事業及び国の港湾計画と当港の整備

昭和二十五年に制定された港湾法によって、港湾工事に関する国庫補助制度が統一した規定のもとに実施されることになった。補助対象事業は、特定重要港湾・重要港湾・地方港湾にあつては、一般公衆の用に供される水域施設・外郭施設及び臨港交通施設の建設改良であり、昭和四十八年の一部改正で廃棄物埋立護岸と港湾環境整備施設及び海洋性廃棄物処理施設の建設改良が新たに加えられることになった。

一方、補助制度と併せ、国は港湾整備を計画的に進めるために、昭和三十一年から港湾整備五ヶ年計画を始めた。当該年次内の投資予算を決定し、目標取り扱い貨物量に対応する港湾機能施設を整備していこうというもので、全国各地の港湾計画のうち、国が直接工事を行う直轄事業と前述の補助対象事業を、各港の実情を勘案して計画的に実施するものである。

当港の場合、防波堤築造事業、あるいはほとんどの岸壁・物揚場等がこの計画に併せて次表のとおり実施されている。

運輸省港湾計画の推移と当市整備事業

計 画 名	目 標 年 次	計 画 概 要	当港の主な事業内容	県 事 業 費
第一次港湾整備五ヶ年計画	昭和三二～三五年	—	西埠頭・東埠頭埋め立て、防波堤延長	(昭和三二～三五年) 三三六、〇〇〇千円
二	三三～三七年	—	東埠頭埋め立て、防波堤改修等	(昭和三六～三七年) 一六三、一四八千円
第一次港湾整備計画(昭和三七年二月三日)	三六～四〇年	取り扱い貨物目標六・二三億トン 事業費二五〇〇億円	東埠頭・沖田井埋め立て、岸壁・防波堤改修等	(昭和三八～四〇年) 一四一、五三八千円
第一次港湾整備計画(昭和四〇・八・二二)	四〇～四四年	六、五〇〇〃	東埠頭本船航路浚渫、東埠頭・村松埠頭埋め立て沖田井造成等	(昭和四一～四四年) 四九〇、三〇六千円
第二次港湾整備計画(昭和四四・三・二二)	四三～四七年	一〇、一五〇〃	村松工業用地A埋め立て、防波堤延長等	(昭和四五～四七年) 七三八、三〇六千円
第三次港湾整備計画(昭和四七・三・一一)	四六～五〇年	二一、〇〇〃	昭和四七年五月策定の三島・川之江港湾計画(三島分については別表)に基づく事業を実施	(昭和四八～五〇年) 七四二、〇七五千円
第四次港湾整備計画(昭和五一・一〇・一一)	五一～五五年	三三、〇〇〃	昭和五三年八月から三島・川之江改訂港湾計画(三島分については別表)に基づき各年次ごとに事業を配分し実施している	(昭和五一～五五年) 四、二九四、〇〇〇千円
第五次港湾整備計画(昭和五六・一一・一一)	五六～六〇年	四二、六〇〃		(昭和五六～五七年) 一、六五〇、三二〇千円
第七次港湾整備計画	六一～六五年			※昭和四十六年以降は川之江港分も含む

三島・川之江港港灣関係法令指定認可年譜表

年 月 日	法令上の分類	港灣の分類	記 事	内 容
昭和五年 一月 六日	港灣法 <small>(公有水面埋立法 施行令第三二条)</small>	地方港灣	指定港灣となる	港灣の新築除却、改築に際しては、内務大臣の認可が必要である。昭和七年以降の船舶の出入りが増加したため、昭和七年に港灣法が改正された。この改正により、港灣の指定は、内務省告示第三号により指定されることとなった。
昭和二三年 七月 五日	港則法	特定港以外の港	法律第一七四号で指定	船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを法で定めている港。
昭和二八年 一月 七日	港灣法	地方港灣	県へ移管、県管理港となる	港灣管理者（維持管理の主体）が市から県になる。
昭和三二年 九月 三日	海岸法	定 海岸保全区域指	県告示第七二二号で指定	津波・高潮・波浪等被害から海岸を防護すべき一定の区域の海岸。
昭和三三年 三月 三一日	海岸法	定 海岸保全区域指	県告示第二七七号で指定	
昭和三四年 三月 三一日	海岸法	定 海岸保全区域指	県告示第二六〇号で追加指定	
昭和三九年 二月 七日	港灣法	隣接地区	愛媛県一〇七号により指定される	港灣区域外一〇メートル以内で、港灣区域及び港灣区域に隣接する地域を保全するために設けられた区域。
昭和四〇年 三月 二四日	都市計画法第三 条	臨港地区	建設省令第七五二号で指定される	港灣の管理、運営に必要な区域。
昭和四四年 六月 四日	港灣法	地方港灣	区域変更認可される	東埠頭の築造が急務であったが、この区域が入っていたため、港灣区域を拡張し、この区域も含む区域とした。
昭和四四年 七月 二七日	港則法	特定港以外の港	政令第一四一四号で区域変更認可（県告示第八五五号）	

年 月 日	法令上の分類	港灣の分類	記 事	内 容
昭和四四年 八月 一日	関税法 <small>(公有水面埋立法 施行令第三二条 第四号)</small>	開港	政令第二〇七号で指定	貨物の輸出入並びに外国貿易船の出入港が出来る港。
昭和四五年 八月 一日	植物防疫法	植物防疫港	農林省令第四三三号で指定	輸出入植物を検査し植物に有害な動物植物を除去出来る港。
昭和四五年 九月 八日	港灣法	地方港灣	愛媛県告示第八五五号で区域変更認可（港名「三島川之江港」）	川之江港と合併、三島・川之江港となったため、港灣区域、港則区域も変更された。
昭和四五年 二月 一日	出入国管理令	出入国港	法務省令第四四号で指定	本邦へ入国する人の出入りを管理出来る港。
昭和四六年 四月 一日	港灣法	重要港灣	政令第一一四号で昇格	国の利害に重大な関係を有する港灣、全国で一三港ある。
昭和四九年 一〇月 一日	検疫法	検疫港	厚生省令第三六号で指定	外国の伝染病侵入を防止するために、検疫出来る港。
昭和五〇年 二月 四日	都市計画法	臨港地区	愛媛県告示第一二二一号で区域変更	村松A地区及び東埠頭地域を区域に加える。
昭和五三年 一月 二八日	港則法施行令	重要港灣	政令第二一九号の政令改正第一五〇号の政令改正第三七四号の政令改正第三七四号の政令改正第四号で区域変更	港則区域を昭和四十五年に拡張した港灣区域と同じ区域に拡張する。
昭和五六年 六月 二二日	港灣法	重要港灣	愛媛県告示第七七三号で区域変更	現港灣区域に、この時点で拡張される。
昭和五六年 七月 二七日	検疫法	検疫港	検疫船地変更	金子沖合いに変更された。

昭和六〇年 七月二五日		港則法	特定港	政令第二二〇号にて 特定港に指定 港域変更	大型外国船舶が常時出入りする港で、 港内の船舶交通の安全及び港内の整と 港内に特に留意するために指定された
関税法	開港	港域変更	昭和三十六年に変更された港域区域と ほぼ同じ区域が開港区域となる。		

3 現在の三島港湾の概要

現在の三島・川之江港（三島地区港湾）の概要は、次のとおりである。

(1) 区域（三島・川之江港）

伊予三島市金子一九五六番地地先井関川左岸河口突端（北緯三三度五八分四四秒、東経一三三度三二分二四秒）から三二〇度・一六二五メートルの地点まで引いた線、同地点から二四〇度・八七〇メートルの地点まで引いた線、同地点から三四三度・一一〇〇メートルの地点まで引いた線、同地点から五五度・六五七〇メートルの地点まで引いた線、同地点から一四一度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面。ただし、漁港法（昭和二十五年法律第一三七号）の規定により指定された川之江漁港の区域を除く。

(2) 航路と船泊地

名 称	区 域	水 深（メートル）
三島港東埠頭本線航路	東埠頭ドルフィンより約三〇メートル離れて幅員三〇〇メートル航路延長五〇〇メートル	港湾区域付近 一五・〇 ドルフィン付近 九・〇

泊地名称	管 理 者	面 積（平方メートル）	水 深（メートル）
大型船泊地	愛媛県	二三八、〇〇〇 四七九、六六〇	一五・〇以上 七・五
西 疫 泊 地	" "	二八、〇〇〇	一七・五
換 疫 泊 地	" "	一、四四〇、〇〇〇	一五・〇

(3) 港湾施設

防波堤

名 称	管 理 者	延 長（メートル）	形 式	主 要 用 材
東防波堤	愛媛県	五一	捨石堤	上部コンクリート
西防波堤	" "	一五三五	混成堤	捨石上部に混捨石張堤土方塊及びテトラポット
東内防波堤	" "	一六〇	直立堤	コンクリート
西内防波堤	" "	一五〇	捨石堤	" "

係留施設（岸壁・物揚場）

名 称	延 長（メートル）	水 深（メートル）	主 要 用 途
宮川岸壁	三〇〇	一四・五	砂・砂利
東埠頭	一四〇	七・五	紙・バルブ
村松一號	二六〇	七・五	紙・バルブ・重油
村松二號	三五〇	一五・〇	その他、木材
村松三號	九〇	一五・五	紙・バルブ

第二節 臨海土地造成

1 港湾計画と土地造成

臨海土地造成は、当初は前節港湾の項で記述したように、港湾整備に付随し、港内、あるいは航路浚渫による浚渫土を利用した小規模埋め立てによる埠頭用地の造成にとどまっていた。大工業用地の埋め立て造成が行われるようになったのは、前述の第一次港湾計画以後であった。

(1) 第一次港湾計画と土地造成

昭和四十七年から昭和五十五年を目標として計画された三島・川之江港の第一次港湾計画では、金子工業用地（工業用地一一万平方メートル・緑地四万平方メートル）、村松工業用地B工区（工業用地二四万平方メートル・緑地一萬平方メートル）が造成された。この計画以降、当市の海域埋め立ては、従来の埠頭用地造成から工業用地・都市環境整備用地の造成という大規模埋め立てに移行していった。

(2) 改定港湾計画と土地造成

昭和五十三年六月から昭和六十五年を目標とした改定港湾計画で設定された課題の中には、前述のように、
 ① 堆積汚泥及び廃棄物の処理用地を確保する。
 ② 背後市街地における住工分離及び再開発に資するための用地を確保する、の二点があった。
 昭和四十七年ころまで、製紙産業から排出された産業廃棄物は、海岸線陸域の低湿地帯や陥没地などに投棄さ

れていたが、紙生産量の急増により、平野部での処分可能地はすべて埋め尽くされたため、新しい処分地が必要となった。また、昭和四十五年八月、台風一〇号により海底の汚泥が攪拌され魚介類を大量斃死させた事件が大きな社会問題となり、当市海域に堆積する汚泥（ヘドロ）除去対策が最重点課題として、改訂港湾計画の第一目標に掲げられることになった。

また、当市の地形上、産業の発展に伴う恒常的土地不足の状況は、市街地での住工混在を進め、悪臭・騒音・大気汚染など諸公害を生むため、中小企業の生産施設や移転可能な都市機能施設を市街地から分離、土地利用の純化を図る必要があった。

以上の諸課題を抜本的に解決する手段として取り上げられたのが、当市地先海岸の埋め立て事業であるが、臨海埋め立ては、改訂港湾計画にある港湾区域内埋め立てにとどまらず、次のように当市全域にわたる臨海部で実施されることになった。

2 臨海部土地造成事業

臨海部土地造成事業の概要（昭和四十五年以降）

地 区 名		事 業 年 度	造 成 面 積	造 成 目 的 ・ 用 途
金 子 地 区	一 期	昭和四四～四五	三・九八 （ヘクタール）	・ 都市再開発用地（漁業住宅団地）
	二 期	未 定	二七・七〇	・ 廃棄物最終処分場 ・ 都市再開発用地（中小企業向け） ・ 港湾施設（岸壁・埠頭用地） ・ 都市機能施設（マリナーパーク）

寒川地区		中之庄地区		村松地区		
二期	一期	二期	一期	C	B	A 工区
未 定	昭和五三〇五八年	昭和六〇〇七二年	昭和四九〇五三年	昭和五五〇六一年	昭和四六〇五〇年	昭和四二〇四八年
二・〇〇	三一・〇二	四六・〇五	二四・七五	三一・九八	二三・二五	二五・〇六
<ul style="list-style-type: none"> ・・・港灣施設(物揚場、埠頭用地) ・・・都市再開発用地(漁業関連用地) 	<ul style="list-style-type: none"> ・・・港灣施設(岸壁・埠頭) ・・・廃棄物最終処分場・堆積汚泥除去 	<ul style="list-style-type: none"> ・・・都市再開発用地(中小企業向け工業団地) ・・・堆積汚泥除去 	<ul style="list-style-type: none"> ・・・都市再開発用地(中小企業向け工業団地・住宅団地) ・・・堆積汚泥除去 	同 右	同 右	<ul style="list-style-type: none"> ・・・工業用地(大企業向け) ・・・港灣施設(岸壁・埠頭用地) ・・・廃棄物最終処分場・堆積汚泥除去