

る。ここに港内の水深と往来に支障をきたさないだけの港の改良の必要性が説かれることになり、明治三十六年渡洋船「海南丸」を回航して港灣の改修築設に着手（明治四十三年）、四十五年には測量と設計を申請し、県の補助金をうけて、大正二年十一月設計認可され、同三年着工した。

一 港湾整備

(一) 昭和初期における川之江港修築工事

大正二年、愛媛県において調査設計を終えた修築計画も、工費一七万円が政府の非募債主義のため実施されないままとなり、大正八年にも漁港として農林省が調査計画したが、五五万円の工費が政府の財政上の理由により実現しなかった。

昭和二年に至り、坂本・荒木両工学博士の实地調査と計画指導を受け計画を樹立、六月県に対し工事施工と工費補助の請願を行い、県会において可決され、昭和三年八月十四日付をもって工事施工と工事費に対し六五パーセントを補助する旨の指令を受け、同年十一月三日起工式を挙行した。

ここに当時の主任技師大杉正平の記による「川之江港修築工事要覽」があるので、一部原文のまま掲載し、その概要を記することとした。

川之江港修築工事要覽

川之江港修築事務所

本港の位置及町勢の概況

本港は愛媛縣の東端に位し北東は一里にして香川縣、東方三里にして徳島

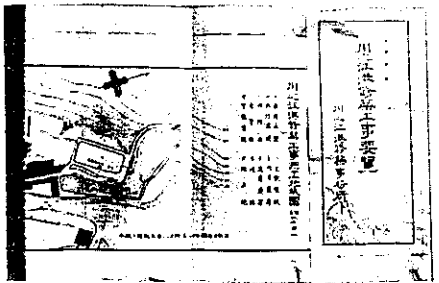
得ず海岸を距る數町沖合に停船し貨客の積卸をなす状態なり、されば一朝天候の險惡にして風浪高き時は汽船は其の寄港を廢休するのみならず帆船漁舟の如きも港内に碇泊の餘地なきため遠く他港に廻航難難するの餘儀なき状態なり。

修築計画の由來

本港の状態は概ね前述の如く前面内海本航路に近接し加ふるに瀬戸内海有数の漁場たる備後灘及燧灘に面し漁港として樞要の位置にあり又後方陸運に於ては國鐵及び國縣幹線道路に依り香川徳島高知の三縣に連絡すべき要衝なるにより港灣修築は屢々計画せられ大正二年には本縣に於て之か修築計画を樹て調査設計を完成せられ工費金拾七萬圓なりしも當時政府に於ては非募債主義の爲の實施に至らず又大正八年には漁港として農林省に於て調査せられ工費五拾五萬圓を以て設置計画を樹立し最適地と認められたるも時の政府の財政上遂行の域に達せざりしも社會の進運に伴ひ之か修築の焦眉の急なるを町民一般痛感し茲に町民奮起し町事業として修築を企畫し年々築港準備積立金を積立て昭和二年に至り斯界の權威者坂本工學博士荒木工學博士に實地踏査を乞ひ計画指導を仰ぎ初期工事として東防波堤長六拾參間西防波堤百拾八間階段二十間港内浚深二千五百立坪而新三千六百餘坪を包容する修築計画を樹立し同年六月に縣に對し工事施工及工費補助の請願をなし縣當局に於ても其の必要を認められ縣費豫算に計上せられ縣會も亦賛同可決するところとなり昭和三年八月十四日付を以て修築工事施工と共に工事費に對し百分の六十五補助をなすべき旨指令せられる依つて直に主任技師を任命し着々工事施工進歩を計る事とせり

斯く川之江町民多年の宿望を達せられたる事として同年十一月三日明治師の佳辰をとり舉町歡呼の内に起工式を舉行するに至れるものなり

追加工事



第41写真 川之江港修築工事要覽

従來の港灣

旧川之江港は港の中央を貫流する金生川口を往古より港として數町間潮航し利用したるものなりしも年々川底の埋没に阻害せられ記録詳かならざるも凡そ三百五十年前より左岸に一小船灣を取圍ひ港灣を造造り其後屢々人工を加へ来りたりと雖も規模極めて狭小なるに加へて水深淺く干潮面上三尺内外に在るを以て出入船舶の不便は勿論漸次大形船の入港するもの多く爲めに港内の混亂實に名狀すべからざるものあるに至れり 加ふるに明治二十二年東豫汽船の定期寄港を始め漸次海運及産業の發達に伴い集放貨物は逐年増加し従つて入港寄航する汽船の數は遞増し現今にては住友、大阪商船等の内海航の各社汽船は概ね寄港せざるものなく其噸數一ヶ年四十八萬七千噸寄港隻數四千五百隻を越ゆるに至れり 然れども港灣の状態は前述の如く依然として舊態を承むる能はざるか故に吃水深き是等の汽船は到底港内に入津するを

縣、東南方六里にして高知縣に隣接し西北方は瀬戸内海に面し海陸公共交通上愛媛縣東部及香川、徳島、高知の三縣に連絡すべき最重要の都邑にして戸數千三百戸 人口七千二百を有し面廣軒を数へ海には入津船舶輻輳し陸には國鐵豫線川之江驛ありて日夜多數の貨客吞吐す 産物の主なるものは和紙、紙製品、封筒、油紙合現、麥稈帽子、生糸、晒粉、酒類、清涼飲料水、麵類、香妻留器械製品、水産物、米、麦、藪等にして價格年額五百萬圓内外なり。

前述初期工事は昭和四年十月起工と共に川之江港修築事務所を開設し直轄工事として施工することとしたるも初期工事計画に於ては外港を形成すると雖も舊港入口狹窄部甚だ狹隘にして舊港と不便且つ港灣陸上設備を施すべき陸地皆無にして港灣の利用を全つたからしむ事能はざるに依り之か完備を計る爲め初期工事の階段の位置を變更し舊港口を浚深擴張し之に添て内港護岸及階段を設置し西突堤起點部より南方へ長八十五間の海岸護岸を施工し面積三千八百餘坪の陸地を構成し道路を敷き物揚場並に倉庫敷地等に充當する事とし實施及工費の補助を昭和四年六月申請し縣に於ても必要と認められ一部は昭和五年十一月一部は昭和七年二月認可指令を受け着々工事の進歩を計り初期工事及追加工事共昭和七年三月三十一日豫定通り完成するに至れり

工事設計の概要

舊東防波堤の突端より北々東に六拾三間を延長
基礎 捨石、上部内法五分勾配外法八分勾配
眞部は割石栗石を積充 (以下略)

西防波堤 舊西防波堤より直角二十間南方を起點とし西方に向ひ 六十八間の位置に於て百七度の角度を保ち半径四拾間の曲線を書き延長百二間とす

基礎 捨石 上部は内外共方三尺控四尺五寸のコンクリート方塊を四段累積、其の上に高四尺五寸天端巾拾尺の現場打コンクリート施工

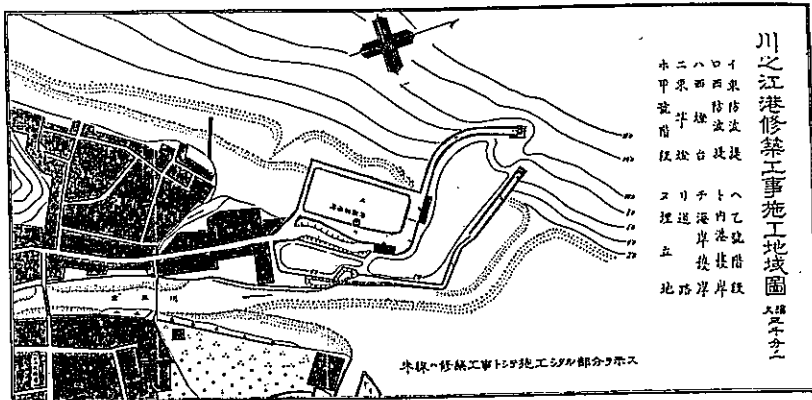
外側に高四尺厚二尺の波除壁(コンクリート造)を築造 (以下略)

照明設備工事

西防波堤頭部に下方方形上部圓形のコンクリート塔の燈臺一基
光源三百ワット電燈三百桿九層レンズ

川之江港修築工事費明細表

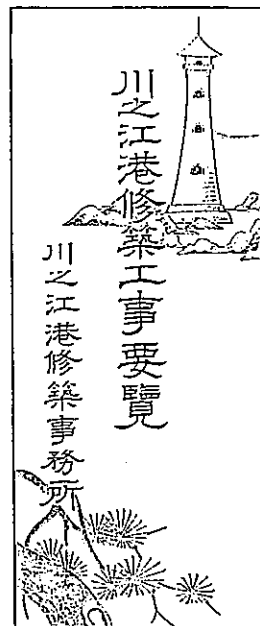
年度別 費目	3年	4年	5年	6年	累計	摘要
	円	円	円	円		
防波堤費	15,061.49	30,516.45	21,231.23	4,389.40	71,198.57	特別会計港費ヨリ支弁
機械軌条	1,884.56	4,647.89	1,036.40	319.00	7,887.85	同上
階段費	—	—	—	5,084.80	5,084.80	同上
浚渫費	1,499.98	1,518.62	1,074.42	—	4,093.02	同上
追加工事費	—	—	—	700.00	700.00	同上
防波堤費	—	—	—	—	—	同上
護岸費	—	—	3,066.14	15,210.00	18,276.14	同上
浚渫費	—	—	2,257.89	2,740.00	4,997.89	同上
階段費	—	—	—	2,420.00	2,420.00	同上
機械費	—	—	—	300.00	300.00	同上
道路費	—	—	—	2,330.00	2,330.00	同上
監督事務所費	5,023.01	5,347.95	4,552.97	4,893.57	19,817.50	同上
合計	23,469.04	42,030.91	33,219.05	38,386.77	137,105.77	同上



(一) 川之江港の改修

港湾用地の造成と港内の浚渫により、船舶の接岸と荷役作業を容易にするため、多年の懸案であった川之江港の改修工事が昭和三十三年一月から塩谷海岸通称龍宮岩附近から捨石工事により始められ、昭和三十六年二月、四六七一萬三〇〇〇円の事業費をもって完成した。

この事業の完成により、川之江港の東埠頭と荷揚場が整備され、その後の周辺整備により、現在はフェリー発着場周辺の港湾施設となっている。
埋立面積 七万八千一平方メートル



東防波堤頭部に鐵筋コンクリート角形柱建設
東岸燈の光源百ワット二百耗四層レンズ
(以下略)

内港護岸 長三十二間 甲號階段と乙號階段の間に設置
基礎 捨石 上部は方三尺控四尺五寸の混泥土方塊を二段積置
石練石積とし勾配五分、裏込には梁石積充
海岸護岸 西防波堤起點部より南方に長八十五間 埋立地を取囲ふものとす

栗石土に方三尺控四尺五寸混泥土方塊を据付
勾配五分の割石練石積 上部に高四尺の波除壁
埋立地 總面積 三千八百坪
内道路及揚場敷地面積 千參百坪
宅地予定 二千五百坪

埋立土は浚渫土で一千七百立坪
埋立地の周圍延長 二百五十七間 巾三間乃至十間
川之江港修築工事費明細
昭和三年から同六年までの工費は上表のとおりである。

(二) 産業関連港灣「新川之江港」が完成

今日の瀬戸内産業の発展のかぎは、海上輸送施設の整備と拡充であるといわれる。市ではこの時代の要求にこたえて昭和三十九年度から計画着手、大江海岸に臨海土地造成とあわせて産業関連港灣の建設を行い昭和四十二年に完成した。

造成した面積は六万平方メートルで要した工事費は一億九千七百三〇〇〇円であった。
十一月九日大型チップ船が初入港、同日午前十時三十分から埠頭において、新港灣竣工式が行われ、完成を祝った。

(三) 重要港灣「三島・川之江港」

川之江港、三島港ともに江戸時代に修築され、昭和五年一月指定港灣となり、過去五十余年、それぞれ別個の改修工事がなされてきたが、地場産業である製紙業の発展に伴い取扱貨物の増加、海運の合理化による船舶の大型化もすすみ、港湾用地の造成や埠頭施設の拡充が川之江・伊予三島両市の発展にたがってそれぞれの市で行われ、両港の外郭施設、係留施設も拡大の一途をたどった。

昭和四十五年に港灣区域及び港灣の名称の変更を行い、三島・川之江港として出発するようになった。翌四十六年四月地方港灣から重要港灣に昇格し、東予新産都市東部への物流基地となった。

港灣整備計画は、昭和五十三年六月港灣審議会の議を経て同年七月、運輸大臣の承認があり、昭和六十五年を目途年次とした港灣計画であった。

た。

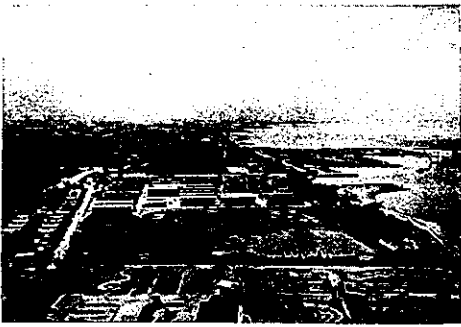
- その基本方針の概要は次のとおりであった。
- 1 堆積汚泥及び廃棄物の処理用地を確保する
 - 2 背後市街地における住、工分離及び再開発に資するための用地を確保する
 - 3 港湾取扱貨物の増大に対応して港湾施設の整備拡充及び既存港湾施設の再開発を行う
 - 4 港湾における安全の確保良好な環境の整備及び保全に十分配慮する
 - 5 漁船と一般船舶の分離並びに漁業振興に資するため、漁船用施設を整備する
- また、目標年次における取扱貨物量は、外貨五〇〇万トン、内貨一〇四〇万トンで、この貨物量処理する保留施設として川之江地区で既設岸壁物揚場を含め岸壁五、物揚場三が計画され、陸路開発と合わせて当地方の基礎づくりとなる港湾計画であり、具体的な事業成果もみられており、四国中央部における海上輸送の要衝としての位置づけを固めつつある。

第五節 臨海土地造成

港湾整備に関する土地造成については、前節第四節港湾整備の項で昭和三十六年完成の塩谷沖の土地造成並びに昭和四十六年完成の新川之江港用地の造成について記述した。

工場等から排出された海底堆積汚泥が昭和四十五年八月の台風一〇号により攪拌され魚介類のへい死事件が発生し、海底汚泥の除去が問題として浮び上った。

一方、隆盛を続ける地場産業を育成す



第42写真 土地造成前の大江海岸地帯

第70表 造成面積の用途別区分

単位：平方米

	第一工区	第二工区	第三工区	第四工区
護岸敷	1,558.58		1,452.0	7,662.0
埠頭用地		3,335.0		
道路用地	2,022.75	31,136.5	1,470.0	8,109.0
緑地	12,807.57	14,290.0		12,141.0
工業用地		184,930.5	12,687.0	115,922.0
合計	16,388.90	233,692.0	15,009.0	143,834.0
	408,923.9			

るための土地を造成して住工分離を行い、生活環境を改善しようとの目的から、臨海土地造成事業が開始された。

一 第一期臨海土地造成事業

臨海土地造成の主目的は、海底に沈澱堆積した汚泥（ヘドロ）を吸い上げ、土砂と混合して埋立てを行い、港湾計画にもとづく港湾整備を行うことで、海底汚泥除去対策が第一の目的であった。

この臨海土地造成は海域の環境浄化と、埠頭岸壁用地の造成と浚渫による水深を促進することに併せて住工分離の工業用地が造成されるもので、漁業関係者もこの計画を了承し、漁業権消滅補償交渉も妥結し、昭和四十七年四月十日、公有水面埋立ての免許申請を行った。免許申請に係る面積は総面積にして四〇万八千八百八十八平方メートルで、工区を第一から第四工区とし、護岸敷、埠頭用地、道路用地、緑地ならびに工業用地として利用し、竣工予定を昭和五十年三月末日と定めていた。

昭和四十七年八月十日埋立てが免許になり、翌四十八年一月二十日設計が認可され、天候により工事着手が延期されていたが、昭和四十八年四月十九日、五洋建設株式会社の手で工事着手した。

途中、区域分割、設計変更、竣工期間の伸長申請を経て、第二、第三、第四工区は昭和五十年三月三十一日に、第一工区は同五十四年九月三十日にそれぞれ竣工、竣工認可は第二、三、四工区は五十年五月十二日に、第一工区は同五十五年三月二十一日に得た。

造成面積の用途別区分は第70表のとおりである。



第43写真 城山から見



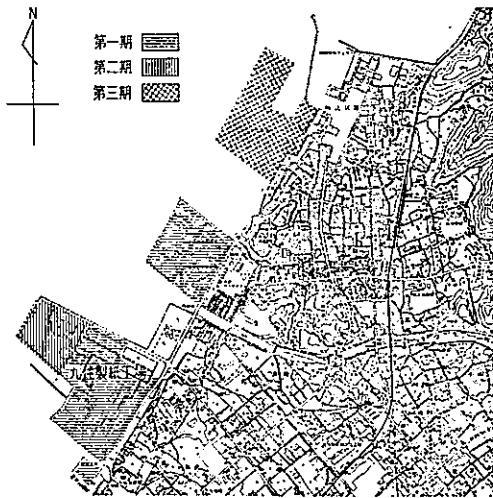
第44写真 城山から見た浜地区海岸

公有水面埋立の免許の申請は昭和五十五年十月四日愛媛県知事宛に行い、翌五十六年六月二十三日付で免許された。

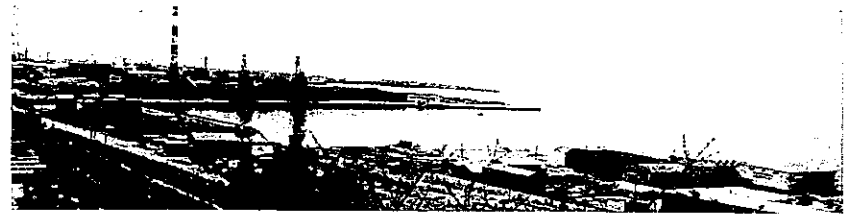
地、工業用地、住宅用地、緑地、管理用地、護岸敷、埠頭用地及び道路用地として第23図、第24図のような土地利用計画となっている。

漁業補償交渉は、昭和五十五年十月六日、漁業関係者との間で協議が整い、契約書の調印がなされた。

第22図 埋立計画位置図



工事施工 埋立て免許に伴い、同年九月七日東浜地先の埋立予定地に関係者による起工式を行い、浜地区臨海土地造成工事がいよいよ開始された。
工事は外周護岸敷の基礎捨石工から始め、埋立区域と公有水面が遮断された後埋立てを開始し、一工区、二工区、三・四工区の順に行うこととされ、一工区から工事が続行されている。
なお、計画事業費の総額を八〇億円としている。



た臨海土地造成地

なお、建設事業費は、精算未了のため確定していないが、概ね三七億円余となる見込である。

二 第二期臨海土地造成事業

第一期の土地造成事業は昭和四十八年四月に着工し、工事は進捗していた。海底汚泥（ヘドロ）の除去は第一期埋立事業で行われているが更にこれを推進し海域環境を浄化すること、産業廃棄物の受入用地の確保、更には港湾整備用地、工業用地の確保のため、一期埋立地の沖合いへ第二期臨海土地造成を行う計画をたて、昭和四十九年二月二十七日、公有水面埋立ての免許申請を行った。

免許申請に係る面積は総面積にして一三万三二五六平方メートルで工区を第一、第二工区とし、護岸敷、埠頭用地、道路敷、緑地、産業廃棄物受入用地並びに工業用地として利用し、竣工は昭和五十五年三月末日とした。

昭和四十九年三月十八日埋立てが免許

第71表 用途別区分

単位：平方米

	第一工区	第二工区
	敷地	5,512.25
埠頭用地	4,095.0	6,247.13
道路	4,095.0	8,167.2
緑地	55,858.95	12,421.79
工業用地		35,893.58
計	69,561.20	63,652.54
	133,213.74	

設計変更もあり、昭和五十八年六月三十日六万三千六百五十二平方メートルが竣工し、同年七月二十日竣工認可申請をした。
事業費は未精算の為確定していないが概ね二六億円余となる見込である（第71表）。

三 浜地区（第三期）臨海土地造成事業

計画 第三期の埋め立て事業、いわゆる浜地区臨海土地造成は、公有水面埋立てによる堆積汚泥の浚渫処理並びに製紙スラッジの焼却による減量対策が講じられているが、今日なお、堆積汚泥の残量処理が必要であり、産業廃棄物の最終処分地の確保と併せて第二次公害の未然防止を図るとともに、工業用地と公園用地を造成して住工分離とコミュニティ活動の推進をすすめる目的で、埋立事業を計画した。

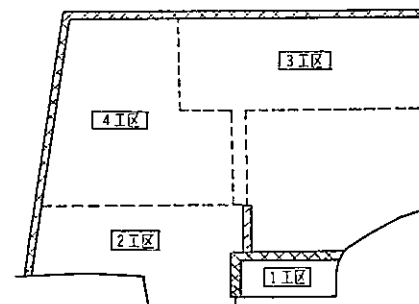
埋立区域は第22図に示す位置で、工区を第一から第四に区分して工事をすすめる、計画全体面積を一九万五七一平方メートルとし、公園用

になり、同年八月九日工事実施許可があつて、同八月十日工事に着手した。
その後の変更、設計変更等を経て第一工区六万九五六一平方メートルについては昭和五十三年四月三十日に竣工し、同年六月二十六日に竣工認可があつた。第二工区については竣工期間の伸長、



第45写真 浜地区臨海土地造成を山から遠望

第23図 工区図



第24図 土地利用計画図



第5章 交通

第三節 交通の現状

一 交通位置と主要道路

愛媛県の東端に位置する当市は香川、徳島両県に接し、高知方面から瀬戸内海に出る土佐街道が通じ古くから水陸交通の要衝となっていた。

現在も徳島県から香川県を経て松山市に至る国道一一号と、西条市を起点として徳島県に至る国道一九二号が市内で接合する道路交通の結節点となっている。

川之江市からこれらの道路を經由して、四国四県の県都へは、それぞれ高松市へ七〇キロメートル、松山市へ九〇キロメートル、徳島市へ一〇五キロメートル、高知市へは一五五キロメートルの距離にあり、四国のほぼ中央に位置している。

国道とつながる主要道路としては隣接する伊予三島市との県道金生三島線、県道上分三島線、新宮村を経て高知方面に通じる主要地方道路川之江大豊線、香川県大野原町へ連絡途上にある県道大野原川之江線がある。川之江大豊線は堀切峠の難所を昭和五十五年八月、一二五九メートルの堀切トンネルの開通により長年の懸案の解決をみた。

二 鉄道交通

1 旅客輸送

大正五年四月に川之江駅は営業を開始した。昭和五十六年八月現在川

之江駅に停車する列車は上下各々、特急二、急行一、普通一七の計三〇本あり、松山市まで特急一時間五三分、高松市まで六一分で結ばれている。

近年の旅客輸送は昭和五十年全旅客数七七万九六一五人から同五十四年は六一万六三二一人となり、二〇・九パーセント減少、この間毎年五パーセントほど減少している。同五十二年以後は定期旅客の減少が大きく、その利用者は前年比、八九・四パーセント、八八・五パーセント、九五・一パーセントとなっている(第31表)。

第31表 川之江駅における旅客の推移

区分	定期旅客	普通旅客	計
45	264,847	484,409	749,256
46	246,951	494,775	741,726
47	234,421	485,975	720,396
48	214,163	513,641	727,804
49	242,980	545,817	788,797
50	254,229	525,386	779,615
51	248,789	485,264	734,053
52	222,392	465,823	688,215
53	196,922	440,045	636,967
54	187,294	429,027	616,321

昭和五十六年十二月の川之江駅発行の定期券購入の申込者票より通勤、通学区間を見ると第32表のとおりである。

第32表 通勤通学者の行先

	下り方面										上り方面										
	壬生川	伊予西条	中萩	新居浜	多喜浜	関川	伊予土居	赤星	伊予寒川	伊予三島	川之江	箕浦	豊浜	観音寺	本山	高瀬	詫間	海岸通	多度津	丸亀	
通勤	1		1	4	1					3		1	8	1	2						
距離(km)	54.6	42.1	35.7	30.9	27.2	20.0	16.4	13.7	9.5	5.4	0	5.8	10.2	15.7	19.8	25.2	30.2	35.7	39.5	43.7	
時間(分)	96	72	65	55	51	42	36	31	25	20	0	6	14	21	27	35	50	62	67	100	

資料：川之江駅 昭和56年12月発売分 通勤・通学時間は川之江駅 発上り（高松行 普通 7時24分発）
下り（松山行 普通 6時54分発）

2 貨物輸送

昭和五十四年度の鉄道貨物輸送についてみると、取扱量七九・〇八トンで、松山駅二二三・二トン、伊予三島駅一七五・九トン、新居浜駅一六五・七トンに次いでいるが、内容は発送、四万六八八五トン到着三万二六七七トンで、昭和五十年と比べて、発送一〇・〇パーセント、到着九・一パーセント減少し、旅客同様の傾向を示している。

品目についてみると、紙パルプが発送七〇・六パーセント、到着五〇・二パーセントで貨物輸送の六二・三パーセントを占め、次いでコンテナ貨物、化学薬品、繊維となっており、当市のパルプ、製紙工業に関連した貨物の取扱が多い。

3 駅舎の改築

旧駅舎本屋は、大正五年に営業を開始した当時の建築で、歳月の経過により老朽化した。

川之江市の表玄関としての駅舎の改築について期成同盟会を結成して国鉄当局と折衝を重ねていたところその実現をみて、昭和五十八年三月、改築された駅舎が完成した。

駅舎は、鉄筋コンクリート造二階建て延四二四・三平方メートルの立派なものである。

三 バス交通

本市を中心とした定期バス路線は、国鉄バスと瀬戸内バスによって運行されている。

国鉄バスは川之江駅を起点として徳島県池田町を結ぶ川池本線（三・四・六キロメートル）、新宮村との新宮線（二・三・〇キロメートル）、伊予三島市金砂間の金砂線（二〇・九キロメートル）、市内上分町を経て伊予三島駅に至る三島線及び市内に起点終点をもつ下川線（一一キロメートル）の各路線を運行している。

瀬戸内バスは城山西、西新町に営業所を持ち、ここを起点として、国道一一号を伊予三島、新居浜方面への運行を中心とした川之江営業所線、阿波池田線、新宮線、別子山村線、市内鳥越及び川之江港の路線を