

本郷より五拾余町……。水田一区も無ければ、米の貴き事、西之川山、東之川山と同じ、山葵^{わさび}名物なり」と誌されている。明治・大正年間は一〇〇程度の戸数であったというから、藩政時代以降、その程度が吉居の戸数であった。その後、戸数は次第に減少し、昭和二五年の戸数は一五、同三五年には一三となる。さみだれ式に戸数の減少していた吉居の戸数が激減したのは、昭和四一年に加茂中学校が西条市街地の南中学に統合され、ついで昭和四七年下津池小学校吉居分校が加茂小学校に統合されることになったことを契機とする。吉居から統合された南中学校までは一六km、加茂小学校までは九・五kmの道のりであり、吉居の学童にとっては通学は困難となる。ここに学童をもつ家族は挙家離村を決意するのである。小学校の統合が契機となって一気に六戸の家族が挙家離村した吉居は、昭和五〇年以降は戸数五戸の寂しい集落となってしまった。

この集落の挙家離村先は大部分西条市であるが、学童のあるものは西条市立南中学のある西条市大町付近に移転している者が多い。離村後の住民の生業は町工場に勤めたり、土木建築業に従事する者が多い。山林を吉居に残している者は、時々その保育作業に帰村するが、その足も遠ざかり勝ちとなっている。昭和六〇年の五戸六人の住民は、うち四戸までが七〇歳以上の独居老人であり、山林労務に耐えるものは大正一一年(一九三三)生まれの夫婦一世帯のみである。吉居がやがて無人の集落廃村になるのははや時間の問題となっている。

八 西条港の発展

**西条港の
おいたち** 西条港の起源は、江戸時代初期に藩主一柳氏によって小港が本陣川の河口に築造されたことにはじまるとされている。寛永一三年(一六三六)一柳直重が西条藩に入封したが、その際陣屋を築くにあつ

て加茂川の一分流を濠として利用した。濠の余水を流すために海岸まで開削し、この開削部分を本陣川とし、こ

の河口を港としたのであるが、当時は港といっても海浜の漁民が漁船の停泊場として利用するにすぎないものであった(表3—27)。

西条市内にはこれ以外にも市塚港や新兵衛港などがあり、齋明天皇の七年(六六二)に熟田津に船を寄せ石湯に行宮したとする地を、西条市安知生(あきじょう)の石湯八幡宮と関連づける説もあるなど、港津に関する歴史には古いものがある。藩政時代には藩主の入封や長州出兵などに際しては市塚港が利用され、また、石鎚山参拝に来る中国地方の人々は氷見(ひまゐ)の新兵衛港を多く利用するなど、なごらく市塚・新兵衛両河口港が西条の中心的港湾として機能していた。

しかし、西条にあった港は、どれをとっても河口に位置しているうえ、前面に広大な遠浅の海が広がっていたため、船舶の寄港は困難であり、内海航路から取り残されてしまうことが多かった。明治時代に入り、瀬戸内海に多くの定期航路が開かれるようになると、この傾向は一段と強まり、新居浜地方が良港に恵まれ急速に興隆していったのに対して、西条地方は瀬戸内海の海上交通路からまったく隔絶されたところとなった。明治末期になり住友汽船部の四阪丸、木津川丸や東予運輸の東予丸など一〇〇ト級の汽船が西条港へ寄港するようになったが、これも名ばかりで遠浅のため港内へは入れず、沖合一〇〇〇m付近に停泊するにすぎなかった。このため乗り降りする人々は干潟を人力車で越え、さらに遠浅の海をはしけで渡らなければならなかった

(写真3—26)。天候の悪い時は、汽船が西条港沖に近寄ることは危険であったため、通過することもしばしばあった。このような時は、新居浜や今治で乗り降りしなければならず、西条の人々にとっては非常に不便な状況であった。大正一〇年(一九二一)伊予西条駅まで鉄道が開通したため、西条の持っていた交通上の悩みは大きく解決され、町勢は次第に進展していくようになった。

西条港発

西条港の機能を高めるために本格的な改修が行われるようになったのは、(株)倉敷絹織が西条町に工場の建設することを決定し、港湾改修の必要に迫られたことによる。第一期改修工事は昭和九年に起工され、総工費一二万円をもって施工された。工事の内容は西条港を浚渫し、船舶の入港・接岸を容易にするとともに、浚渫土砂をもって工場用地約四〇万平方mを造成し、併せて第一号物揚げ場及び第二号護岸を築造しようとするものであった。

第一期工事

第一期工事は一〇年に竣工したが、これによって西条の産業基盤はかなり強固なものとなっていった。同一四年には電気事業統制のため創設された日本発送電(株)が、西条港をはさんで倉敷絹織の対岸を埋め立てて西条火力発電所を建設することを決め、用地の造成に着手した。これと併行して西突堤の一部を改修するほか、港内の泊地を幅六〇〇mに拡張するとともに第三護岸(延長三三一一m)を築造した。また、これに接する延長一三四〇mの防波堤と、第二護岸に接続する延長七二四mの東防波堤も築造された。この結果、西条港は港の機能を飛躍的に高め、愛媛県における重要な港の一つとして成長していく基礎を確立した。港湾が整備されたのに伴って入港船舶数も増加し、一〇年には三二一五隻(総ト数五六万四三二〇ト)であったものが、一四年には七五二三隻となり総ト数は一〇〇万トを超え、乗降人員も一七年には三万人に達した(表3—28)。しかし、第二次世界大戦の勃発という社会情勢の大きな変化により、西条港は維持補修すらできなくなり、終戦時にはかつての西条港の面



影さえ見ることのできない状況に陥っていた。

昭和二三―二五年にかけて国庫補助一〇二〇万円を投じ航路の拡張及び港内の浚渫を行った。しかし、急増する海上交通に対応するためには根本的に港湾を改修することが必要であった。このため西条市では二六年に「西条港港湾修築計画調査委員会」を組織し、抜本的な港湾改修計画を策定した。これによると、総工費二億五四四二万円を投じて、①突堤内の全域を浚渫し、航路を拡張する、②岸壁を改修し内港を築造するとともに、貯木場を設ける、③浮棧橋を架設し、船舶の接岸を容易にすることなどが計画された。

西条港の場合、連続的に大量の土砂が流入することや前面に遠浅の海が広がっていることなどのため、航路を確保し港湾としての機能を維持していくためには多大の努力を払う必要があった。二五年に修築工事が終了した後も、小規模ながら継続的に浚渫作業が続けられていたが、三七年になって港湾整備緊急措置法に基づいて「港湾整備五ヶ年計画」の適用を受けることになった。この直後、「新産業都市建設促進法」が制定されたため、従来の港湾整備計画を根本的に見直す必要に迫られ、隣接する壬生川町域にもまたがる大港湾「東予港」を建設しようとする計画が浮上し、西条港についても工業港区と商業港区を分離しようとする港湾整備計画が策定された。

重要港湾「東予港」 「新産業都市建設促進法」は、我が国の経済が世界にも例をみないほど急速に成長し続けた。愛媛県では三九年に、東予地方の六市七町三村に及ぶ地域が東予新産業都市に指定されるとともに、同都市における中核的港湾の建設を目指して、西条港と壬生川港を含む港域が重要港湾「東予港」に指定された。その後、東予港(西条地区)では、後背地域で新産業都市の建設が着実に建設されるのと歩調を合わせて、港湾整

備が進められるようになった。四〇年に水深五・五mの公共岸壁の築造に着工したのをはじめ、四六年には、船屋地区に住友金属鉱山(株)東予工場が完成したのに伴って、水深四・五mの専用けい船岸壁も完成した。さらに五〇年には、東予港(西条地区)の今後の発展にとってきわめて大きな意義を持つとされる西条市臨海部工業開発に伴う土地造成事業が開始された。この造成地は旧西条港の東に連なる遠浅海岸を埋め立てて、工場用地を造成しようとするもので、一号地、二号地(西ひうち)からなっており、総面積一七七haに及ぶ二号地は五五年に完成した。そして、五七年には二号地東岸のいわゆる西条新港に二〇〇ト級の貨物船が接岸できる水深五・五mの公共埠頭(五バース)も完成した。六二年現在、この二号地には三菱電機(株)西条IC工場、真鍋造機、愛媛サニタリープロダクツなど六一の企業が立地(又は立地予定)しているほか、西条市中高年齢労働者福祉センターや太陽光発電実験プラントなどの施設も見られ、西条の新しい姿が見られる場所になっている。

このように港湾整備が着実に進行するなかで、東予港(西条地区)に入港する船舶も徐々に大型化していき、五九年には総ト数が一〇〇万トを超え、海上出入貨物量は一六九万八八四トに達した。しかし、今後西条市の臨海部における産業活動が一層活発化することを想定したとき、本港が東予地における物資流通の一拠点として機能するためには、港湾施設・設備をより一層充実していくことが求められている。西条市では、五六年に「西条市総合計画」を策定したが、この策定にあたっては港湾整備に関して①旧西条港の四国電力側に水深五・五mの埠頭を三バース建設すること、②一号埋め立て地と二号埋め立て地にはさまれたいわゆる西条新港に、一万ト級貨物船を対象とした水深九mの公共埠頭並びに関連施設の建設を促進すること、③フェリー及び高速艇の就航について調査研究することなどを提言し、海上交通の大型化、スピード化に対応しようとしている。

第四節 商業・交通・貿易

三 新居浜港の発展

新居浜港の 新居浜港の港湾区域は、御代島の北端とおいたち 黒島北端の虎崎とを結ぶ線と黒島南端の城の鼻と多喜浜の阿島樋門を結ぶ線で囲まれた区域で、その面積は一九六〇万平方mである。愛媛県内では最も広い港湾区域を有しており、この中に本港と東港の両工業港及び垣生海岸をはさんで沢津・垣生漁港が形成されている(写真4―20)。

藩政時代、新居浜平野の中央部を北流する国領川の西岸から、西部を北流する東川の東岸にかけて広がる海岸平野に西条藩領の新居浜浦があった。『慶安元年伊予国知

行高郷村数帳』(二六八)によれば、新居浜村の村高は九二三石四斗余、家数二五六、人数一五二三人であった。しかし、二〇〇年後の天保一三年(一八四二)には村高一〇二八石九斗余、家数六〇五(うち漁家二四〇)、人数二九八六人となっている。村高はわずかに増加している程度であるのに対し、人口・戸数が倍増しているのは主として港津の発展によるところが大きい。前面に燧灘をひかえて漁場に恵まれたため、江戸時代初期以来西条藩内有数の漁村となった。なお、新居浜浦の人口増加に対処するため、同浦の漁師三二軒と漁船三九隻は多喜浜に集団移住したが、天保年間(一八三〇～三三)には漁家は八五軒に達した。

新居浜浦の発展を決定的なものとしたのは住友家による別子銅山の開発である。寛永一三年(一六三六)に立川銅山(現新居浜市立川山)が開発され、その五五年後の元禄四年(一六九七)に別子銅山が開発された。当初産銅及び諸需要品は銅山川の溪谷に沿って宇摩の天満村から船運によって大阪へ輸送されていたが、元禄一五年(一七〇二)別子から新居浜への道路が開通されるにおよんで、新居浜浦は別子銅山の発展に伴って海上輸送の拠点港として盛えるようになった(表4-23)。一方、松山街道(金毘羅街道)と別子銅山道との交差点にある喜光地周辺には商業地域が形成され、近隣の村々から人々も多く集まるようになった。

明治期～昭和期 江戸末期から明治初期にかけては、別子銅山口屋の荷物船は中須賀の入江に停泊していた。**(戦前)の新居浜港** しかし、その後住友家の海運進出によって明治六年(一八七三)に蒸気船「白水丸」が新居浜

―阪神航路に就航したのをはじめ、同航路の増加に伴い「廻天丸」・「康安丸」・「安寧丸」等が相次いで入港するようになり、貨物ばかりでなく乗客輸送も次第に本格化していった。こうした状況の中で、蒸気船が安全に接岸できる施設が必要となった。明治八年(一八七五)から一三年(一八八〇)にかけて、住友家の手によって御代島の南を埋め立てして船の発着場を設けるとともに波止場等の築造も施工された。阪神航路の開設と御代島の築港が近代

新居浜港の起源とされているが、これとともに新居浜港の発展に重要な意義をもったものが明治二十一年(一八九八)から始まった惣開における洋式製錬所の建設であった。

我が国における臨海工業のさきがけともなった同製錬所の竣工以後、住友企業が相次いで新増設されるとともに、社宅、学校、病院、銀行等の公共施設も建設され、明治末までにはやくも臨海工業地域と市街地の大部分が形成されていった。惣開製錬所が操業を始めてからは、港の重要性は著しく増大したが、明治三六年(一九〇三)以後銅製錬による煙害を軽減するため銅の製錬を四阪島で行うようになると、港湾の果たす役割は一層大

きなものになっていった(写真4-21)。さらに、大正四年(一九一五)住友肥料製造所(現住友化学工業)が惣開地先埋め立て地に設立され、同年八月から燐酸肥料が製造されるようになると、燐鉱石等の原料及び製品はほとんどが海上輸送されるようになり、入港船舶数は激増した。別子銅山を根幹とする諸工業が発展するに伴って貿易量も増加していったが、新居浜港(現本港地域)が近代的な港湾として機能するようになったのは、昭和期になって住友金属鉱山の手による一大築港工事が完成してからである。

昭和期になると、明治以来順調な発展をみせてきた別子銅山も開坑以来二四〇年を過ぎ、鉱石の埋蔵量が懸念されるようになった。そこで鉱業に代わる新事業の開発が企業と地元で計画された。それは、銅製錬に伴う副産物を利用した硫酸製造など化学肥料工業への道、銅山の付属施設である機械修理部門を母体とする機械工業への

道、それに豊富な地下水を利用した繊維工業への道であった。このような新しい工業化計画を推進し、新居浜地域の将来の発展を図るためには、広大な工業用地を造成することと安全で機能的な港湾を建設することが不可欠の条件であった。そこで住友企業は昭和五年地元の協力を得て新居浜港の一大築港計画をたてた。これが第一次築港計画といわれるもので、港となる部分の海底土砂など六〇一万立方mを浚渫するとともに、この浚渫土砂と長年にわたって堆積された砂州を利用して、港の周辺を埋め立てて工業用地を造成し、さらに御代島までの海面を埋め立てて外部施設として延長九一〇m(御代島から北東へ二〇一m、菊本側から北西へ七〇九mで港口は三〇〇m)の防波堤を築造しようとするものであった。同工事は八年に起工され、浚渫と併行して埋め立て工事も施工された。一年には旅客船用浮棧橋が完成したのに伴い、阪神―別府線をはじめ内海旅客船が多く寄港するようになった。この結果、船舶乗降人員も次第に増加し、一五年には一〇万人を超えた(表4-24)。

着工以来五年を経た一三年三月にこの大工事は竣工したが、築港と併行して、埋め立て地に各種の工場群が相次いで設立されたことにより、新居浜港は名実ともに我が国を代表する工業港の一つとして数えられるまでになった。工場の設立は九年から始まったが、同年には(株)住友アルミニウム製錬が設立されたほか、住友肥料製造所が(株)住友化学工業と改称し、新分野での活動を強化し、また、住友別子鉱山新居浜製作所が(株)住友機械製作

所(現住友重機械工業)として発足した。さらに、県下では初めて化学繊維工場である倉敷絹織新居浜工場が大江地先の埋め立て地に誘致された。一年には菊本地先埋め立て地にアルミニウム製錬工場が建設され、操業を開始するとともに電力供給用の火力発電所も建設された。

「大日本帝国港湾統計」によれば、一六年の新居浜港の入港船舶総数は二三八万ト(一万七〇四九隻)で全国の港の中では二五番目に多くなっており、県内では三津浜港(総ト数七七二万ト)、東伯方港(同三六一万ト)に次いで三番目に多くなっている。移出入貨物ト数は二〇二万ト(移出九四万ト、移入一〇八万ト)で全国順位は二〇位で、県内では一位となっているが、移出入貨物価額は三億九四九七万円で全国順位は一〇位とその地位は高くなっており、これも県内では一位となっている。しかし、乗降人員は一一万九七四七人で県内で最も乗降人員の多い宇和島(一六九万九五〇〇人)はもとより、今治(一一一七七一一人)、八幡浜(八三万八八六一人)、三津浜(五七万七二一人)よりもはるかに少なく、新居浜港が工業港として強く機能していたことを示している。

八年から一三年にかけて施工された第一次築港工事が終了した後も、臨海部に立地する諸企業は順調な発展を続けた。このため、さらに港湾の拡張・整備を行う必要に迫られ、第二次築港計画が住友金属鉱山の手によって策定され、一七年に起工の運びとなった(図4-21)。同工事は、住友アルミニウム製錬工場に続く地先海面の埋め立て、御代島以南の地先海面の埋め立て及び防波堤築造を施工しようとするものであったが、着工の後戦局が激化したため、一部埋め立てが行われたのみで他は中止された。

昭和期(戦後) の新居浜港

臨海部の各工場とも終戦時には生産をほとんど停止していたが、幸い新居浜は戦災にあわなれて間もない二三年に国際貿易港として「開港」に指定され、名実ともに我が国を代表する港湾となった。その後、二六年に「重要港湾」及び、「出入国港」となり、海上出入貨物量、船舶乗降人員とも次第に増加していった。二八年には「検疫港」に指定されるとともに、それまでは住友企業による私港的な管理運営がなされていたのに代わって、新しい港湾管理者として新居浜港務局が設立された。これを契機として、新居浜港は従来の私港的な港湾から公共的な港へと衣替えするとともに、港湾改修工事も新居浜港務局によって施工されることになった。

三〇年代に入ると、高度経済成長と貿易の自由化などにより、臨海工業地帯に立地する各企業の事業はさらに拡大していき、これに伴って入港船舶数も増加していった。船舶の大型化とも相まって総ト数は急増し、三五年には三〇〇万トに達した(表4-25)。このため公共事業とは別途に、住友企業による港湾施設の改修・拡充工事が継続的に行われ、専用岸壁も築造されていった。工事のうち主なものは西浜運河本護岸工事(三二年)、菊本第二岸壁(現在の第四岸壁)築造(同)、大江工場本船接岸岸壁築造(三五年)などであった。

三五年に「木材指定港」に指定されたが、これを契機として三六年には多喜浜地区の廃止塩田を利用して水面

貯木場、陸上貯木場、木材企業団地等を設ける一大木材センターの建設が計画された。同センターは三九年に完成し、ソ連産の北洋材、アメリカ・カナダ産の北米材、フィリッピン・インドネシア産の南洋材などが輸入されるようになった。輸入材はパルプ材と用材であるが、パルプ材は主として三島・川之江港向けの製紙用で、磯浦で舻取りのうえ回漕されていた。また、三九年一月には新居浜市を含む東予地方の六市七町三村が東予新産業都市に指定され、新居浜港はこの中核港として総合的に整備されることとなった。港湾管理者である港務局では、主として多喜浜地区を中心とした港湾整備計画を策定したが、これは喜多浜地区に公共埠頭の築造や臨海工業団地のための用地造成を施工しようとするものであった。なお、四一年に新居浜港の港湾区域が変更され、従来国領川尻までであったものから大島までに拡張されたため、以後多喜浜地区は新居浜港(東港地区)と称されることになった。その後、四四年

にさらに港湾区域が変更され、従来西港地区と称していた御代島以西の区域が東予港に編入されることになったが、関税法による開港港域は変更されず、従来どおり旧西港地区も新居浜港域に包含されている。

新居浜港の本港地区は、もともと住友資本によって開発されたという歴史的経過から、私港的性格が強く、岸壁も大部分は私設であった。こうしたことから商業的機能に著しく欠けており、フェリーの発着する公共埠頭すら整備されていない状況であった。新居浜市では、このようなアンバランスな状況を根本的に解決するため、五年に港湾整備一〇か年計画を発表した。これは第六次港湾整備五か年計画(五五―六〇年)と第七次港湾整備五か年計画(六一―六五年)から成っており、東港地区を中心に公共埠頭を築造し、東部工業団地を核とした物流基地を建設しようとするものである。第六次港湾整備五か年計画は終了したが、これによって東港南側に貨物専用埠頭として水深五・五mの岸壁二ベースが完成したほか、これに隣接して水深五・五m、同三・五mの岸壁も完成し、六二年には大型フェリーも接岸できるフェリーベースも完成した。新居浜港には五〇年以来、新居浜一川之江―神戸を結ぶフェリーが一日二便四回開発フェリーポートによって運行されているが、発着場所が住友金属鉱山の工場敷地内であるうえ、車の昇降もできないため多くの市民が公共のフェリー接壁施設を待ち望んでいたものである。港務局ではフェリー埠頭に延びる市道(臨海道路垣生線)五八〇mを二車線として整備するほか、街路灯や旅客上屋等も順次整備していくことにしている。第七次港湾整備五か年計画では、これらフェリー就航に伴う環境整備のほか、モーターボートやヨットのけい留施設を建設するマリーナ計画なども具体化し、新居浜港が工業港としてばかりでなく商業、レジャー機能も備えた総合港として発展することを目指している。

三 伊予三島市・川之江市の港

伊予三島市と 愛媛県の東部に位置する伊予三島・川之江市には重要港湾である三島・川之江港のほか、地方川之江市の港 港湾の寒川港、それに川之江漁港等の港がある。このうち三島・川之江港は七三万㎡にも及ぶ港湾区域を有し、本県を代表する港湾の一つに成長しているが、当港は昭和四五年に従来の三島港と川之江港とが合併し、新たに発足したものである。

従来の三島港(現三島・川之江港のうち村松、金子地区)は江戸時代から物資の集散が盛んな商業港として発展するとともに、海陸連絡の要衝ともなってきた。記録によれば、寛政十一年(一七九九)に改築されたことが記されているが、その後も部分的な改修は行われてきた。しかし、明治から大正にかけては、まだまだ水深が浅かったため満潮時に入港し、干潮になるまでの間に物資の積みおろしをしなければならなかった。三島紡績所や三島火力発電所が操業を始めたのに伴い、貨物量が多くなり従来のままでは狭あいとなってきた。このため、大正一五年(一九二六)に本格的な港湾整備事業として三島港修築工事が起工された(表5-29)。

戦後、市制を施行したのに伴い、新市の基本方針の一つとして、製紙工業の将来の発展等も勘案して、港湾整備を掲げ、積極的に港湾施設の改修整備事業を実施した。二九年には西埠頭と物揚場の築造に着手し、三五年には東埠頭と物揚場の築造に着手した。四〇年代に入ると、成長を続ける製紙業界では、紙の需要増に対応するために次第に海外依存度を高めるようになり、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となってきた。このため四三年以来受け入れ施設が順次整備され、臨海の造成地には地元の大企業である大王製紙も進出し、輸送船から製紙原料を直接工場内に搬入できるようになると、効率的な工場運営も可能となってき

た(写真5-11)。当時、外材等は新居浜港に輸入し、これを三島港へ回航しなければならぬ状態で、時間的、経済的損失は少なくなかった。こうした状況の中で、関係者の強い要望が実を結び、四四年に開港に指定されるとともに新居浜税関支署三島分室が伊予三島市に設置された。

川之江港(現三島・川之江港のうち川之江、大江地区)は、平安時代からその名が知られているなど、古くから天然の良港として発展してきた。江戸時代には土佐藩主が参勤交代に際して川之江を利用するほか、嶺南地方をはじめとする後背地の物資を中国、阪神地方へ輸送する交易港としても栄えた。明治三六年(一九〇三)に東予運輸の「東予丸」が寄港を開始し、また三九年には住友汽船部の「御代島丸」が寄港し始めるなど、定期船の寄港が相次ぐようになると、航行の安全確保のためにも港内の浚渫や接岸施設の築造が緊急に必要となってきた。明治から大正にかけて港湾の改良工事は行われているが、いずれも部分的であり、問題を根本的に解決するまでにはいたらなかった。ようやく昭和三年になって総工費一三万七一〇五円による川之江港修築工事が起工され、東、西防波堤及び内港護岸の築造浚渫、埋め立て等が施工された。同工事は六年に竣工し、これによって川之江港の機能は著しく向上した。

終戦直後の港湾の状況は、戦時中港湾の整備を行うことなく放置してきたことが原因して機能は著しく低下していた。産業を振興し、地元の経済を活性化させるためにも新たに港湾を整備することが不可欠となっていたため、浚渫及び造成を行い、船舶の接岸及び荷役作業が容易に行うことができるよう、三三年から川之江港の改修工事が総工費四六七万三〇〇〇円をもって施工され、三六年に竣工した。これによって東埠頭と荷揚場が整備され、現在もフェリー発着場周辺の港湾施設として利用されている。さらに川之江市では地元の産業を飛躍的に発展させるためには近代的な施設・設備が整った港湾を建設することが必要であるとして、三九年から産業関連港湾の建設を行った。総工費一億九一七四万円を投じたこの工事によって、四二年には、大江海岸に臨海土地造成を行うほか近代的な設備をもった新港湾が姿を現した。

三島・川之江 三九年一月に東予地区六市七町三村が新産業江港の発展 都市の指定を受けたのに伴い、伊予三島・川

之江地区においても工業開発はもちろん、基盤整備の一つとして港湾の改修が積極的に行われてきた。しかし、これらはいずれも両市が別々に行ってきたものであった。両市の基幹産業の共通性、さらにその拡がりや両市にまたがってきた等の状況は、三島、川之江両港の一本化を促進するものであ

た。四九年九月両港は合併し、相互に補完しつつ本県東部における一大流通拠点となるべく新生のスタートを切った。同年には中距離フェリーが就航し、貿易の拡大とも併せて入港船舶総数は激増していった(表5-30)。さらに四六年には県下七番目の重要港湾にも指定され、名実ともに本県を代表する港湾として発展するための条件が整うことになった。四〇年代後半は公害問題が社会的にクローズアップされた時期であり、産業優先主義に対する反省が求められるようになった。三島・川之江港第一次港湾整備計画はこのような当時の社会状況を反映し、しかも重要港湾としてふさわしい港湾づくりをめざして四七年に策定された。この計画の中で特筆すべき事項は、従来には見られなかった大規模な埋め立てとそれに伴う工業用地の造成である。造成の目的は海底に沈澱堆積した汚泥を吸い上げ、土砂と混合して埋め立てを行うとともに、計画に基づいて港湾整備を行うことであった。海底汚泥除去が第一の目的であったが、同時に住工分離の工業用地を確保することも目的としており、以後伊予三島・川之江市の埋め立ては工業用地や都市環境整備用地の造成という大規模埋め立てに移行するようになった。第一次港湾計画は五五年を目標年次としたものであったが、製紙業界の順調な発展によって海上出入貨物量等が当初の予定より大幅に増大したため、五三年に計画の見直しを行い、目標年次を六五年とする改訂港湾計画を策定した。

港湾整備の基本方針は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と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などであった。四七年以来、相次ぐ整備事業によって近代的設備を備えた港湾として成長し続けているが、なかでも海域の環境浄化を図る埋め立てや用地の造成は急速に進

展しており、六二年現在金子地区四四万平方米、村松地区四五万平方米、大江地区五四万平方米、川之江地区二〇万平方米がほぼ完成しており、埋め立て総面積は一六三万平方米に達し、そこに立地する近代的工場群は我が国の製紙業界をリードする地域にふさわしい偉容を誇っている。

三島・川之江 戦後、伊予三島、川之江の製紙業界は全国に港の内外貿易 先がけて近代化を推進し、パルプから洋紙ま

での一貫生産を開始した。経済成長の波に乗り、紙類の需要が高まるとともに、洋紙の生産は増大し、三〇年代には和紙の生産を追い越すまでになった。四〇年ころまでは製紙原料はほと

んどが国産材でまかなわれていたが、その後、紙の需要増加に対応しきれなくなったため外材を輸入するようになった。開港に指定された翌年の四五年には外材等の輸入量は六三万トであったが、五〇年には一八七万ト、六〇年には二二六万トに増加し、業界の発展に伴い輸入量も順調な伸びを示している(表5-31)。近年は原木のまま輸入することは少なくなり、六〇年にはチップが総輸入量の九八・六%を占めている。移入で最も多いものは原油二七%であり、次いでチップ二一%、砂利等一五%となっているが、故紙類も比較的多く一二%を占めており、輸移出では紙・パルプがほとんどすべてを占めている。なお、最近では輸移入品目の中に石炭が含まれるようになってきたが、これは燃料の安定確保をめざして、年間四〇万kl消費している重油の半分を石炭に切り替えようとするものであり、大王製紙ではすでに一八〇億円をかけて石炭ボイラーや荷役、貯蔵施設などを完成させて

いる(写真5-12)。

三島・川之江 三〇年代以後入港船舶数は次第に減少している
港の海上交通 のに対し、総トン数は急激に増加している。こ

れは船舶の大型化や、四五年からフェリー航路が開かれたことが大きく原因している。フェリー航路は四国中央フェリーポート(通称バンバックフェリー)によって開かれたが、当初は川之江―神戸間を結び九九九ト級船舶が一日三往復していた。その後、四八年からは三〇〇ト級船舶二隻で一日二往復しており、五〇年には新居浜までの航路延長が実現したが、六二年現在、新居浜港では施設の関係上人のみの乗降が行われている。フェリーによる自動車航送量は年を追うごとに増加しており、四五年には一二二万トであったものが、六〇年には三一二万トに達しており、三島・川之江港の海上出入貨物全体の三五%を占めるまでになっている。

阪神地方との海上連絡は川之江に発着するフェリーによって実現したが、中国地方との連絡は依然として実現しておらず、本県東部地域の不便性は著しかった。このため、五八年に伊予三島市や新居浜市の関係者を中心に(株)ニュー三福高速ラインが設立され、伊予三島―福山―新居浜航路が開かれた。当初は高速艇「シーバード」・「スワロー」で一日三往復運航していたが、艇の構造上強風や高波に弱いという欠点があり、冬の季節風が強く吹きつける時などはしばしば欠航しなければならなかった。このためニュー三福高速ラインでは荒天時にも揺れがき

わめて少ない新造船SSB型高速艇「サンライン」を六二年二月から就航させ、多くの人々が安心して利用できる航路づくりに努めてきた(写真5-13)。また、同航路に接して燧灘の中央部の魚島村には、六〇年八月から福山行、新居浜行ともに一便ずつ寄港し、村の活性化に大きく貢献してきた。しかし、「瀬戸大橋」の開通など、社会環境の変化に伴い、同航路は六三年三月末で廃止されることになった。

四 鉄道交通の発達

四国初の 愛媛県における鉄道の建設は私鉄によって始められた。明治二年(一八六九)の伊予鉄道が我が国最官設鉄道 初の軽便鉄道として松山―三津間を開業、同五年(一八七二)には住友鉄道が新居浜―惣開―端出場間を開業した。隣の香川県でも明治二二年に丸亀―多度津―琴平間を開業し、同三〇年に更に丸亀―高松間を延長した讃岐鉄道があった。日清・日露戦争後、政府は国をあげての軍事輸送と、戦勝によって膨らんだ国内の輸送に対処するため、国内の幹線の一本化を必要と考え、明治三九年(一九〇六)、鉄道国有法が制定され、全国の大手私鉄は国に買収された。讃岐鉄道はこれより先の明治三七年に、山陽鉄道に吸収されるほうが、四国の交通発展のためによいという大局的見地から山陽鉄道に買収された。そして、同三九年に山陽鉄道は鉄道国有法によって国有鉄道となった。この年が四国の国鉄の始まりであり、以後八〇年余り予讃・土讃・高徳の各線を軸に地域社会に寄与するのである。

四国の国有鉄道は、明治三九年山陽鉄道が買収になって、高松―琴平間を営業したのが最初であるが、その後、全国的に幹線の整備と地方連絡線の整備が行われた。同四五年に鉄道院多度津建設事務所が多度津に置かれ、多度津から西へ延長されていった。この多度津以西は、すでに明治二五年公布の鉄道敷設法で、四国予定線の一つ

「香川県下多度津ヨリ愛媛県下今治ヲ経テ松山に至ル鉄道」として決定されていたものであり、また同三〇年には四国鉄道が敷設免許の許可をうけた線路であったが、同鉄道の解散後は敷設免許を受けたものはなかった。この四国鉄道とは、明治二八年、三重県一志郡の小河義郎ほか三五名の発起で、讃岐鉄道の多度津と伊予鉄道の松山を連絡するため、松山から堀江・今治・小松・西条・川之江・観音寺を経て多度津に至る延長約九五哩(約一五二km)の鉄道を資本金三五〇万円で敷設せんと請願したもので、翌二九年に仮免許があり、会社を松山において翌三〇年に免許状を申請し、下付せられたが、金融ひっばくのため株金の払い込みができず、三一年に会社を解散したものである。

ところが、明治四四年衆議院において、多度津―松山間の鉄道敷設に関する建議案が可決された。翌四五年、多度津―川之江間が第一期線に加えられ、大正元年(一九一三)度から五年度に至る五か年継続事業(予算二二〇万円)で着工される運びとなった。建設上多度津線として大正元年一〇月まず多度津―観音寺間を起工、翌二年一二月これを開通、ついで五年四月観音寺―川之江間を開業した。これが四国ではじめての官設鉄道であった。この区間には箕浦・余木間には予讃線初めてのトンネル工事があり、また川之江町の塩谷では掘割り工事があり、難工事で、その建設費は約一六五万円であった。

川之江―伊予西条間は、建設上西条線と称したもので大正四年(一九一五)第一期線に加えられ、翌五年まず川之江―伊予三島間を起工、翌六年九月これを開通、さらに、八年九月伊予三島―伊予土居間、一〇年六月伊予土居―伊予西条間が開通、建設費は約三一四万円であった。道路が未整備で、交通・運輸手段の多くを海上に求めていた東予地方において、この鉄道敷設は陸上交通を飛躍的に発達させた。鉄道の西進と共に沿岸航路は次第に廃止され、三島―土居間を走っていた馬車なども鉄道にとって代わられた。その後、昭和八年に伊予寒川駅が開設

された。

一方、川之江・阿波池田間の鉄道建設は、愛媛、徳島両県を結ぶのみならず、近畿・四国・九州を結ぶ最短路線として、時間的にも距離的にも重要な意義のあるものであった。四国の豊富な森林資源の開発、特産物資の集散、文化の交流、国土総合開発に甚大な効果をもたらすものとして、大正三年以来度々国に請願し、敷設促進の運動をしてきた。その結果、大正十一年、「愛媛県川之江より徳島県池田付近に至る鉄道」の名称で一〇一号予定線に加えられた。しかしローカル線であり、山間部の難工事が予想され実現に至らず、昭和九年、鉄道代行の省営バスが開業された。

戦後の国鉄の近代化

終戦直後の混乱期を経て昭和二十四年に公共企業体として新しく出発することになった国鉄は、相次ぐ近代化・合理化を推進した。まず、昭和二五年の準急列車「せと」の運行であり、三二年には気動車が導入され、翌三三年には準急気動車「やしま」が高松―松山間に運転が開始され、三五年には気動車旅客駅赤星駅が設置された。こうした気動車化は同時に無煙化であり、四国の国鉄の無煙化は全国に先がけて実施され、四五年には完全無煙化が完了した。なお、三六年には急行「四国号」が、四七年には四国で初めての特急「しおかぜ号」がそれぞれ運転を開始した。四〇年代には自動信号化・CTC化(列車集中制御)・RC化なども進んだ。四五年には当地方最大の製紙会社である大王製紙(株)に専用貨物線が新設された(写真5-14)。

伊予三島駅から発着する貨物は、ト数では国鉄四国総局管内でも例年上位で、貨物収入では第一位となっている。到着ト数ではパルプ用材を主とする林産品と、紙・パルプを主とする繊維工業・化学工業品で、五七年にはこれら上位三品目が九〇%を占めている。発送ト数では実に九九%以上が繊維工業品(紙)である。貨物輸送量はトラック輸送や海上輸送にとって代わられ、四六年をピークに減少傾向にある。到着ト数は四六年の六・三万トに対し、五七年には五分の一の一・三万トに減り、六〇年にはわずかに五六トに激減した。これに対し、発送ト数は四六年の一九・三万トに対し、五七年は二〇%減の一五・六万ト、六〇年には紙・パルプのみの一一・六万トに減少した。

伊予三島駅の駅舎は、長らく大正時代以来の建物を用いていたが、五〇年に新築された。新駅舎は四国では珍しい跨線橋式の鉄筋三階建てで、三階に出札室・待合室・改集札口・売店などがあり、駅の南北を結ぶ自由通路ともなっている。六一年現在、伊予三島駅に停車する列車は、上りは特急一三本、急行一本、普通一五本で、下りは特急一三本、急行二本、普通一六本である。

六〇年の乗降客は一日平均一二二〇人で、四〇年以降減少の一途をたどっている(写真5-15)。