

十七年六月許可になった阪堺鉄道、十九年十二月の伊予鉄道、二十年五月には両毛鉄道と水戸鉄道（この両社はのち日本鉄道に買収）、二十一年には山陽鉄道と大阪鉄道（のち関西鉄道に合併）、讃岐鉄道、甲武鉄道、九州鉄道の五社、二十二年には筑豊鉄道、北海道炭鉄道、総武鉄道、二十三年には豊州鉄道（のち九州鉄道と合併）、参宮鉄道などであった。

このような鉄道熱と、鉄道という一種の独占事業の有利さが証明されると、敷設権だけでも取っておこうとする権利屋や、建設計画や資金計画の成算もないままに、投機的、利権目あての出願者が増加し、政府は二十年五月十七日、勅令第一二号をもって「私設鉄道条例」を公布し、私鉄の出願・建設・営業などに関するすべての規則を定めた。この条例も私鉄が興隆期に入ると不備な点が多くなり部分改正では対応が困難となつて、三十二年「私鉄鉄道法」を閣議に上程した。これに対し、ときの陸相桂太郎は五項目の要求を出し、猛烈な横やりをいれてきた。さらに海相・外相・内相たちからの要求も出て、一次は騒然たるものとなつたが、芳川通相が、鉄道には鉄道の立場があるという強硬な態度で、すべての横やりを押しきり原案どおり決定し、三十三年三月公布の運びとなつた。このような経緯の中で伊予・讃岐に続いて二十六年から四十年にかけて、四国では南予・道後・宇和島・徳島・土佐・阿讃の各私鉄が誕生をみることとなつた。

(1) 徳島県

徳島市から吉野川南岸に沿って麻植郡鴨島に達する二一哩（三三・八キロメートル）の鉄道が開通したのは明治三十二年二月であった。これは徳島県板野郡一条村大串竜太郎ほか一九名が、資本金八〇万円で発起し、二十八年十一月願い出た徳島鉄道で、三十年六月免許となつたものであるが、この会社には次のような特別条例が付された。

「徳島鉄道株式会社または高知県下須崎町より山田野地村に至る鉄道敷設の許可を得たる会社の、一方若くは双方より、山田野地村より川田に至る鉄道を延長敷設せんことを申請するときは、政府は両会社をして会議の上徳島より高知を経て須崎に至る鉄道全部を合して同一会社の営業となすべきため、其起業目論見を定め、さらに出願の手續をなさしむることがあるべし。」とし「政府または私設会社に於て、山田野地・川田間を敷設するときは建設実費をもつて、この鉄道を政府またはその会社に売渡すことを拒拒することを得ざるもの」とした。

その後、三十三年三月、阿陽鉄道会社が徳島・岩脇（古庄付近）間約一三哩（二〇・九キロメートル）の免許を申請したが、徳島鉄道はこれを協定し、三十四年四月阿陽鉄道は願書を撤回、徳島鉄道の延長として申請し、五月仮免許を得て、のち数次にわたり有効期限の延長を願い出て四十年八月までの期限内で許可された。また三十三年四月に川田から池田に至る延長申請は、三十四年二月にこれを撤回し、川田・高知間の延長免許を申請し、この区間の営業上収支不償の見込みによる利子補給を請願した。政府は三十五年二月、第一六回帝国議会にこの私設許可に関する法律案と補助契約案を提出したが成立しなかった。その後、徳島鉄道は四十年九月に買収され国有として生まれ変わった。

明治四十四年六月、徳島県麻植郡川島町の後藤田千一ほか六名が、撫養地方の交通と鳴門観潮客の利便を図るため資本金四〇万円で阿波電気軌道株式会社を発起、徳島・撫養間の軌道敷設を請願し、同年十二月に免許され、大正元年十一月会社を創立したが、徳島水力電気会社の電力不足のため、動力を蒸気に変更して三年九月着工、五年七月撫養から吉野川北岸の古川に達する一三・九キロメートルを開業した。古川・徳島間には吉野川があり、この架橋費が捻出できず、古川の一駅手前の中原から新町川を通り、徳島市内新町橋までを大麻丸・別宮丸・妙見丸・蛭子丸の四隻の石油機動船で連絡

第六章 鉄 道

輸送を行なった。その後大正十二年二月に池谷・鍛冶屋原間一三・六キロメートル、昭和三年一月には撫養・岡崎港一・一キロメートルを開業し、撫養駅を蛭子駅と改め、新駅を撫養駅（鳴門駅）とした。この会社は創業以来苦境つづきであったが、第一次大戦後の不況が追いうちをかけ、経営状態がさらに悪化し、最大の債権者である安田保善社に経営が委託され、大正十五年阿波鉄道を改称、昭和八年七月国鉄に買収された。

このほか名西郡石井町の生田和平ほか六名の発起で大正元年十月に免許された阿南鉄道は、五年十二月に開業し中田・古庄間六哩（九・六キロメートル）を営業したが、約二〇年後の昭和十一年に国鉄に買収された。

また、会社を設立したが、実現に至らなかった鉄道もあった。主なものでは四国・阿讃・香徳・阿陽・土佐の各鉄道会社である。

(2) 香川県

讃岐鉄道は、伊予鉄に次いで明治二十年五月二十四日付で大阪市東区横堀町一丁目の川口正衛、愛媛県那珂郡多度津村景山甚右衛門ほか一五名が、愛媛県知事に鉄道敷設の願書を出し、同年十一月に仮免許、二十一年二月十五日に本免許が下付された。資本金は二五万円であった。四月十日琴平の下川原で起工式を行ない、二十二年五月二十三日丸亀・琴平間九・六哩（一五・四キロメートル）が開通したが、工事中、土地の馬方や車夫たちが猛烈に反対し、発起人の景山家に押しかけて、家を焼き払えと氣勢をあげたという。景山はボディガードをつれ、銃剣を腰に陣頭指揮をとったというエピソードも伝えられている。

開業当時の職員は七七名、車両は重量二〇トンのドイツ製タンク機関車三両、客車三二両、貨車一

三両で、客車は俗にいうマッチ箱で一両の定員二〇名であった。貨車は四トン・五トン・七トンの有・無がい車で、列車は四両編成され、客貨混合であった。明治三十年二月に丸亀・高松間を開通、三十六年三月には琴平・多度津・高松など主要駅と、山陽鉄道の柳井以東の各駅及び官設鉄道の新橋・京都・大阪・神戸の各駅、さらに山陽鉄道の尾道以西の各駅との間に相互連絡乗車券を発売し、高松駅前に連絡事務所を開設した。のち山陽鉄道に買収され、さらに山陽鉄道が国に買収されて、四国の国鉄の骨核となる下地がこのときすでにできつつあった。

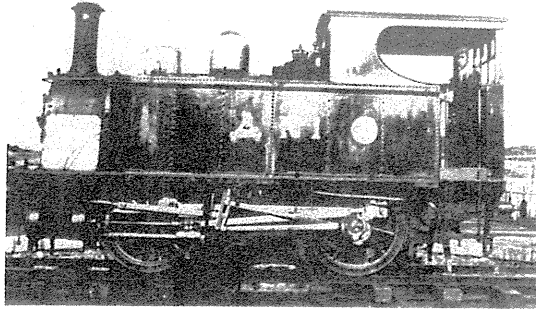
讃岐鉄道に続いて明治四十五年四月、高松電気軌道会社が出晴・長尾間に営業を開始し、大正六年

五月二十日には四国水力電気会社が高松市内線、公園前・高松駅間に電車を走らせ、七月には高松駅から高松港前まで延長している。

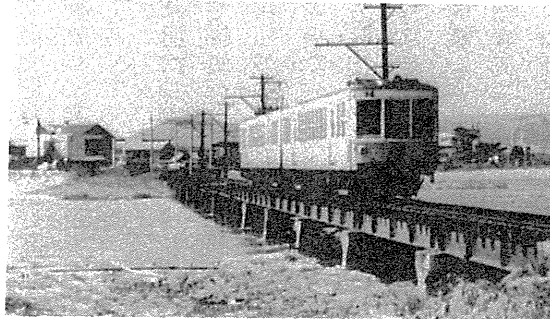
大正十一年十月に琴平参宮電鉄会社が善通寺・丸亀間を開業し、十二年八月には善通寺・琴平間、十三年十月に多度津・善通寺間、さらに昭和三年一月、坂出・丸亀間に路線を延長したが、三十八年九月に終幕をつげた。

大正十五年十二月二日、高松琴平

第二節 私設鉄道



讃岐鉄道 機関車はドイツ製



春日川を行く琴電

電鉄会社が誕生し、栗林公園・滝宮間を開通、昭和二年四月に高松・琴平間を全通した。その後高松電気軌道・四国水力電気の一社を吸収し、業務の拡張を図り、現在も営業中である。

(3) 愛媛県

四国に鉄道が最初に開設したのは明治二十一年の伊予鉄道である。十九年十二月二十三日、小林信近ほか二名によって資本金四万円が軽便（松山・三津間）小鉄道の敷設願書が愛媛県令に提出され、許されて二十一年完成、十月二十八日から営業を開始した。軌条間隔二呎六吋（〇・七六メートル）のこの軽便鉄道は、一二人と一六人乗り一二両のマッチ箱的な客車・緩急車と貨車はドイツで組み立て、箱詰で船に乗せられて四国に送られてきた。機関車は箱詰ではなかったが、重さが僅か七トンで二両であった。もちろん軽便鉄道では日本最初のものであった。運賃は松山・三津浜間三銭五厘で、一銭で貸し蒲団もあった。非常に成績がよく二十五年五月には高浜・二十六年井河原、三十三年道後にと進出した。夏目漱石の「坊っちゃん」の中に、当時の描写が、実に巧みに伊予鉄の姿をとらえている。「やがてピュールと汽笛が鳴って車がつく。待ち合わせた連中はぞろぞろ吾勝ちに乗り込む。赤シャツは、いの一番上等へ飛び込んだ。上等へ乗ったって威張れる所ではない。住田まで上等が五銭、下等が三銭だから、僅か二銭違いで上下の区別がつく。かういとおれでさへ白切符を握っているんで判る。もつとも田舎者はけちだから、たった二銭の出入でも頗る苦になると見えて、大抵は下等に乗る。赤シャツのあとからマドンナとマドンナの御袋が上等へ這い込んだ。うらなり君は活版で押したように下等へばかり乗る男だ。」

伊予鉄道の開業当初は、岡蒸気を試乗しようという者が近郷近在からつめかけた。その模様を地元紙は「松山から三津に達する伊予鉄道会社の景況は、乗客平均一日に付き二千人に余り、先を争ふて乗らんとする有様なれば、その混雑言ふ様なく……」という状況で、一期から七朱五厘の配当が出る好成绩であった。しかし開業に至るまでの創業者の辛酸は大変なものであった。

明治二十九年七月、伊予郡中町の宮内直吉ほか二四名の発起で、資本金一三万五〇〇〇円をもって南予鉄道が松山・郡中間約七哩（一一・三キロメートル）を開通、二十八年八月には松山地方の有志伊佐庭如矢ほか一〇名が発起し、資本金三万八〇〇〇円で道後湯の町、松山市一番町間と道後古町間に、ともに軽便鉄道を敷設したが、三十三年には道後・南予の両鉄道を、大正十年には松山電気軌道を伊予鉄が合併し、この地方の交通機関を統合した。

南予地方は、地形的にも陸上交通に難があり、それだけに他の地区以上に鉄道敷設への願望は強く後藤鉄道院総裁が四国視察のさいは特別に熱狂的であった。明治二十七年六月、玉井安蔵ほか八六名の発起で資本金二六万円をもって宇和島から八幡・高光を経て吉野に至る軽便鉄道を願ひ出て、三十年四月一日に宇和島・吉野間二四・一キロメートルに対し免許されたが、資金募集や経済不振などで起業に至らず、免許の効力を失った。明治四十四年一月ふたたび井上角五郎・今西幹一郎らが資本金四〇万円で発起し、同年三月免許され、三年一〇カ月の工期を経て大正三年十月に宇和島・近永間を開通した。さらに大正十二年に近永から吉野まで一六哩（二五・七キロメートル）を延長した。会社は好成績を収めたが、宇和島地方育成の親といわれる山村豊次郎が社長るとき、国鉄を誘致して四国循環鉄道を促進しなければ、この地方の発展は望めないとの大局的見地から、政府に働きかけ、国鉄に買収され、宇和島鉄道は変身をとげることとなった。

愛媛鉄道は、明治四十三年、神戸市の曾根正命ほかの有志が、資本金二〇〇万円で、伊予鉄の郡中駅を起点として大洲經由八幡浜に至る五九・五キロメートルの西予電気軌道の敷設を願ひてだが、鉄

道院から軽便鉄道に変更を指示され、計画変更を行い会社設立の努力を重ね、愛媛鉄道として肱川沿岸の大洲・長浜間一四・六キロメートルを開通したのは大正七年二月、支線若宮分岐点・内子間九・七キロメートルが開通したのは九年五月であった。この鉄道も予讃線松山以西の建設にともない昭和八年十月、政府に買収されて国鉄愛媛線となった。

(4) 高知県

北に四国山地の険しい山々をめぐらし、南に太平洋を望む高知は、地形的制約をうけて陸上交通が立ち遅れていた。最初に軌道を敷設したのは土佐電気鉄道であった。明治三十六年七月に川島幸次郎ほか一〇名が発起人となり、三十七人四月より高知市内で営業を開始し、のち高知鉄道に合併した。高知鉄道は大正九年一月に設立（社長・浜崎文太郎）し、後免・安芸間を開業した。この路線は昭和四十九年四月に廃止されている。

高知に鉄道敷設をみる最初の端緒をひらいたのは、仙石 貢であった。彼が鉄道院総裁時代にその基礎をつくったといわれるが、高知の鉄道建設について、土佐出身の代議士でありながら、鉄道大臣のとき「土佐のような所に鉄道を敷いたところで何を輸送するのか、是非數く、とせば高知と須崎との臨港鉄道で充分だし」といったとかで、鉄道期成同盟からガンのように目されていた（白石直治 伝）ともいわれる。

明治二十五年に「鉄道敷設法」が制定されたが、香川県琴平より高知經由須崎に至る官設鉄道の予定線は第一期線から除外された。このため二十八年には土佐鉄道、二十九年には土讃鉄道が発起され、民間資本による建設が計画されたが実現に至らなかった。

これらの動きとは別に二十六年ころから、高知商工会議所が中心となって土佐鉄道協会が発足、土

讃の山間鉄道を第一期線に繰りあげる請願運動がはじめられた。この運動は、二十七〜二十八年の日清戦争で中断されたが、再び三十九年三月に促進建議案が採択され、さらに大正年間に運動が活発となり、高知県内務部長を会長とする四国鉄道期成同盟会に発展し、官民一致して敷設運動が展開されることとなった。その趣意処に軍事的理由が壮烈な文句であげられ、当時の世相を反映している。

「ソレ野見灣ハ、我ガ日本太平洋沿岸ニオケル第一ノ碇泊地ニシテ、優ニ一艦隊ヲ容ルベキヲ以テ、外人ノ流涎スル要港ナリト聞ク、嗚呼世人常ニ北門ノ鎖錠ヲ説クモ、南門ノ牆壁ニ意ヲ注ガス、一朝事有リテ強國ト戈ヲ開クヤ、敵ノ艦隊ハ我ガ帝國ノ胃腑タル大阪ヲ衝カントシ先ツ須崎ニ上陸シ之ヲ占領シ、野見灣ヲ擁シ其ノ艦隊ノ根拠地トシ、直チニ鼓行シテ北山ヲ越エ、阿讃ヨリ不意ニ紀淡海峽ノ背後ニ出テハ、則チ千撰海ハ、忽チ敵ノ艦隊ヲ侵入セシメテ、大阪、神戸ノ市街ハ悉ク砲火ノ中ニ陥リ……」と緊急着工をまず軍部に働きかけ、以来、再三にわたって請願を行なった。大正三年に高知県出身の仙石 貢が鉄道院総裁となり、ようやく同五年の第三七議会で可決され、三月に法律第二五号により須崎・山田間が高知線として第一期線に追加された。

第三節 鉄道の国有化

鉄道の国有問題が帝国議會に上程されたのは明治二十四年が最初であったが、衆議院の特別委員会では否決され、本会議ではほとんど問題にもされず葬られた。この問題が再燃したのは三十一年で、東京商工会議所で通信大臣に建議したことにはじまる。

「鉄道は国家の最大交通機関で貫連統一して整然たる運転を為すによりはじめて実効を奏すべきものである。然るに私設鉄道は幾多の小会社に分属し、まことに統一を欠くのみならず民間資金の欠乏に

よって未成鉄道の工事を中止するものがあり、政府はこの機に逸せずこれを買収して国有と為すべきである。」

これをうけて十二月の第一三議会に星 享ら三名が国有建議案を提出し可決され、政府は鉄道国有調査会を設置、約一年間審議して鉄道国有法と私設鉄道買収法の二案をつくり政府に答申した。しかしまだ機熟さず流れてしまった。三十八年日露戦争の最中に三たびとりあげられて調査委員会が設けられ、鉄道国有の趣旨概要と私設鉄道買収調査要項の二案を策定したが、桂内閣の総辞職でまたも成案とはならなかった。

三十九年一月誕生した西園寺内閣は「鉄道の国有統一は戦後経営に欠くことのできない急務である」として、前述の法案を突如として第二二議会に提出し可決した。可決から三日後の三月三十一日に公布された「鉄道国有法（法律第一〇号）」は次のようなものであった。

第一条 一般運送の用に供する鉄道は凡て国の所有となす。但し一地方の交通を目的とする鉄道は此の限りに非ず。

第二条 政府は明治三十九年より明治四十八年までの間に於いて、本法の規定により左に掲ぐる私設鉄道株式会社所属の鉄道を買収すべし。

北海道炭鉱鉄道株式会社、日本鉄道株式会社、以下岩城・北越・甲武・総武・房総・七尾・関西・参宮・京都・西成・阪鶴・山陽・徳島・九州各鉄道

前項に掲げたる各会社は、他の私設鉄道株式会社と合併し、または他の私設鉄道株式会社の鉄道を買収することを得ず。（後略）このようにして鉄道の国有化がはじまった。

第四節 国有鉄道

四国は四面海に囲まれた一万八七七三平方キロメートルの島で、その約八〇％が山地であり、しかも四国山地と阿讃山脈が四国を二つに分断しているため、古くから南北交通の大きな障害をなしていた。そのうえ藩政時代の鎖国主義が他国との交流を拒否していたため、四国内都市間の交通運輸は望むことができなかった。この陸上交通の後進性を比べて、海上交通は古くからひらけ、瀬戸内海は西南日本の要衝をなし、とくに近世以降は産業・文化・生活に密着して、京阪神の経済発展とともに内海交通は繁栄してきた。

明治政府になり、鉄道ブームが各地域の陸上交通を大きく助長した中であって、その実現を強く望みながらも、大正十三年、国鉄高知線の須崎・日下間の開通まで、公設・私設を問わず高知県においては尺寸の鉄路もない有様であった。南伊予も辺地性の強い地方であり、陸上交通に恵まれず、国の施策による四国循環鉄道の実現を熱望していた。

(1) 予讃線

四国の国有鉄道は、明治三十九年十二月に山陽鉄道が買収になり高松・琴平間を営業したのが最初で、四十五年四月に鉄道院多度津事務所がおかれ、順次西に延長された。この多度津以西は、すでに明治二十五年公布の鉄道敷設法で「香川県下多度津ヨリ愛媛県下今治ヲ経テ松山ニ至ル鉄道」として決定されていたものであった。四十四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、四十五年法律第二号で多度津・川之江間が第一期線に加えられ、大正元年度から五カ年継続事業として着工の運びとなり、大正二年十二月多度津・観音寺間が開通、五年四月観音寺・川之江間を開業した。四国における官設鉄道のはじまりである。

川之江・伊予西条間は大正四年法律第一二号で第一期線に加えられ、五年五月、まず川之江・伊予三島間を起工し六年九月完成、続いて八年九月伊予三島・伊予土居間、十年六月伊予土居・伊予西条間が開通した。伊予西条・松山間は松山線として大正七年法律第一二号で第一期線に編入され、九年一月より着工、十一月岡山建設事務所の所管となり、昭和二年四月三日高松・松山間全線の開通をみたのである。

松山以西は昭和五〇十年ころにかけて各線区の延長と愛媛・宇和島両私鉄の買収がなされ、敷設計画が最も進捗した時期であった。昭和二年松山に達した讃予線は五年二月には南郡中（伊予市）まで延び、線路名称も予讃線と改められ、七年十二月伊予上灘、十年六月下灘、同年十月には下灘・伊予長浜間、五郎・新谷間が開業して、旧愛媛鉄道を買収改良した愛媛線と連絡し、伊予大洲に達した。これを同時に、愛媛線のうち五郎・内子間は内子線と改められ、伊予大洲・新谷間は線路変更のため廃止された。

(2) 高德線

大正六年十二月、香川県大川郡会が中心となり、阿讃鉄道東讃線期成同盟が結成され、高松市・徳島市・撫養町によびかけて、東讃線（高松・徳島間）の速成請願書をつくり、七年の第四〇議会、さらに八年の第四一議会に再度の請願を行い、これが本会議で採択され、九年の第四三特別議会で昭和三年までの九カ年継続事業（予算七四五万円）の軽便鉄道として予算案の成立をみた。同年八月高德線として多度津建設事務所の所管として九月から高松・志度間の実測に着手、十四年八月高松・志度間が開通、十五年三月讃岐津田、昭和三年四月引田に達した。

その後工事は政府の緊縮財政で、前後三回に及ぶ予算の繰延べがあり、高松・徳島間の全通は見通しがたため状況におかれた。

再び工事が再会されたのは昭和七年四月からであったが、工事そのものは阿讃国境に大小一一のトンネルと、吉野川に一〇〇〇メートルに及ぶ大鉄橋をかけるという当時の技術では至難の工事が待ちうけていた。この二大難工事のうちの大阪山トンネル（九八九メートル）は、七年八月に香川県側から十月に徳島県側から掘り進めたが、地質が堅く、一日に二メートルも進まず、そのうえ坑内から地下水が湧出して、予想以上の難工事であった。約二カ年の歳月を経て、ようやく九年五月に開通をみた。もう一方の吉野川鉄橋は、そのころとしては最も新しいニューマチック・ケーソン工法をとり入れ、河底からさらに八メートルも掘りぬき、基礎コンクリート工事を行った。延長九五メートル余で、全国第五位の長い鉄橋として八年六月に完成をみる事ができた。

同時に阿波鉄道を八年六月に買収し、改良工事を行い十年二月に工事を完成した。このようにして、測量開始から実に一〇有余年を費やして十年三月二十日、徳島・高松間七四キロメートルの高徳線が誕生をみたのである。

(3) 土讃線

香川から徳島・高知と三県を結んだ土讃線は、大正八年三月法律第二〇号をもって第一期線に追加され、岡山建設事務所の前身である多度津建設事務所の所管に編入され、のち十二年四月に高知県東豊永において本線を二つに分け、琴平・東豊永間六五キロメートルを土讃北線・土佐山田・東豊永間三五キロメートルを土讃南線とあらため、南線は高知、北線は岡山の建設事務所が担当することとなり、北線は琴平から大正九年三月着工、継続して工事を進め、南線は十五年二月起工、工事が開始された。北線は十二年五月、まず琴平・財田間が開通、昭和四年四月猪ノ鼻トンネル（延長三八四五

第六章 鉄 道

メートル)が完成し、阿波池田までの開通をみた。

この路線でとくに注目すべきは、四国でも名だたる峻険猪ノ鼻峠を征服したことである。トンネル九カ所を貫く難工事は、実に七年の歳月を要し、工事中の死者一〇名、負傷者に至っては二〇〇〇名を数える犠牲を払ったといわれることから、いかにこの工事が困難をきわめたかが想像できる。

阿波池田から南下する工事は昭和六年九月三縄までのび、十年十一月三縄・豊永間が開通、南線は浦喜山トンネル(延長一二五四メートル)を抜き、昭和五年六月角茂谷まで開通、七年十二月角茂谷・大杉間、九年十月大杉・豊永間が開通し、十年十一月南下した北線と大歩危・小歩危の峡谷部で接続して、高松・高知間が全通するに至った。

第二節 空港の整備

第二節 空港の整備

(1) 徳島空港

戦後、徳島航空路が再開されたのは三十二年で、㈱日本観光飛行協会の水上機による徳島く大阪間不定期航空路線として認可された。当初はD・Hビーバー水上機(最大速度二五〇キロメートル)、七人乗りで、徳島く堺間を三十五分で飛んだが、徳島での離着水は徳島市上助任町の吉野川橋であった。その後、世界最大の単発機といわれるD・Hアッター水陸両用機が就航したことにより、大阪の出發基地は、堺港から八尾空港に移り、さらに大阪空港へと移った。徳島の水上基地も現在の徳島空港(松茂町)に移された。

この松茂町の飛行場は、連合軍の接收解除後の三十三年に防衛庁が旧海軍飛行場を整備し、同年十月より海上自衛隊徳島航空基地として使用を開始した。航空基地の施設は一〇二万三四二七平方メートルの敷地内に滑走路長さ一五〇〇メートル、幅四五メートル、管制塔・格納庫・訓練機室・隊員隊舎・資料館(一般公開)、庁舎、グラウンドなどが整備されている。

徳島教育航空群では、海上自衛隊航空機の操縦士の養成(主に計器飛行課程を担当)及び、海上保

安庁、航空自衛隊のパイロット学生、教育を任務とするほか、航空機や船舶の遭難時の捜査及び救助活動、災害発生時の被災地への救援、救急患者の空輸、被災地の空中偵察などにあたり、関係官庁に通報、写真・情報の提供などに数多くの貢献をしている。また、建設省国土地理院に協力して日本全土の航空測量業務の支援も行っている。

一方、民間航空の定期航空路はすでに述べたとおり徳島市上助任町の水上基地を使用して徳島・大阪間を結んでいたが、利用者の増加などにより三十三年五月には世界最大といわれた水陸両用機DH C—三型機（一四人乗り）が就航、三十五年にはグラマン・マラード水陸両用飛行艇が初登場するなどして、徳島市の着水地が不適當となり三十六年四月、海上自衛隊松茂飛行場（現空港）の裏門前に営業所用地を獲得した。同年十一月二十七日に運輸省により公共飛行場に指定され、三十七年十月十九日に徳島飛行場供用告示があり、三十八年十月十日に民間航空機乗入れとなり大阪・徳島・高知間



徳島空港



MD-81

が現空港で就航することとなった。三十九年八月一日には東京—徳島間も連航が開始され、四十年より空港ビルなどの整備が進められ四十二年二月十五日、徳島空港民航地域が完成し、新空港としてオープンした。

現在の就航状況は次のとおりである。

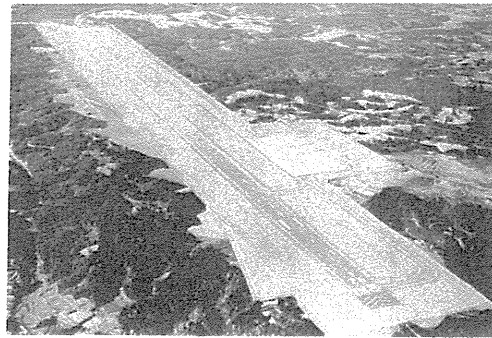
定期便 一六便

東京—徳島 JAS 六便（D81） 日本エアシステム（旧東亜国内航空）

大阪—徳島 JAS—〇便（YS）

(2) 高松空港

昭和二十七年、連合軍の接收解除後の三十年五月から民間航空として供用されることとなった。当初は極東航空（全日空の前身）による高松—大阪間一日一往復の運航であったが、三十一年四月、空港整備法に基づき第二種空港に指定され、敷地面積三二三ヘクタール、滑走路延長一一〇〇メートル、エプロン六バース、各種航空保安施設などが整備され、三十三年六月から供用開始となった。定期便は現在全日空が東京・大阪、日本エアシステム（旧東亜国内航空）が東京・福岡・熊本に就航し、ともにYS—一型機（六四人乗）が使用されている。



新高松空港完成予想図



現在の高松空港

本空港は濃霧などの影響で欠航が多いこと、利用者の急増に対処するため新高松空港の建設を計画、香川郡香南町など四町にまたがる丘陵地に滑走路二五〇〇メートルを計画し、平成元年度開港に向けて急ピッチで建設作業を進めている。

現在の就航状況は次のとおりである。

定期便 二〇便

東京—高松 ANA 四便

- 大阪—高松 JAS 三便(Y S) 全日空
- ANA一〇便(Y S)
- 福岡—高松 JAS 二便(Y S)
- 熊本—高松 JAS 一便(Y S)
- (3) 松山空港

昭和二十七年七月、接收解除を機に、愛媛県、県工業クラブなどの要望により、運輸省航空局が三十二年度より三カ年計画で整備を行い、F級第二種空港として発足した。



松山空港

戦後初の路線は、三十一年三月三十一日に極東航空が大坂・松山線をD Hダブ機(八席)で一日一往復したのにはじまる。その後、わが国の所得水準の向上に伴い航空輸送が増大し、大型化、高速化の要請が高まり、四十年滑走路を二〇〇メートルにする計画に着手した。四十二年度を初年度とする第一次空港整備五カ年計画に基づき建設が進められ、四十七年四月に四国で最初のC級第二種空港として供用を開始し、中・四国地方ではじめてのジェット化空港となった。また、六十二年の利用客は一八八万人に達するなど、国内線では全国十指に入る空港となっている。

現在、松山空港は六十一年度を初年度とする第五

次空港整備五カ年計画において滑走路を二五〇〇メートルに延長するとともに、エプロン・駐車場・空港ビルなどターミナル地区の整備を行う拡張整備事業が進められている。平成三年春の完成を目指しており、大型ジェット機の就航、国際化など、一層の飛躍が期待されている。

現在の就航状況は次のとおりである。

- 定期便 二便
- 東京—松山 ANA 七便(B 2・B 6) JAS (B 6)
- 名古屋—松山 ANA 一便(B 2)
- 大阪—松山 ANA 七便(Y S・B 2)
- 宮崎—松山 JAS 一便(Y S)
- 福岡—松山 JAS 二便(D 81・D 41)
- 沖縄—松山 SWAL 一便(B 3) 西南航空
- 不定期便 七便
- 広島—松山 AAC 四便(E M) 朝日航空
- 大分—松山 AAC 三便(E N)
- (4) 高知空港

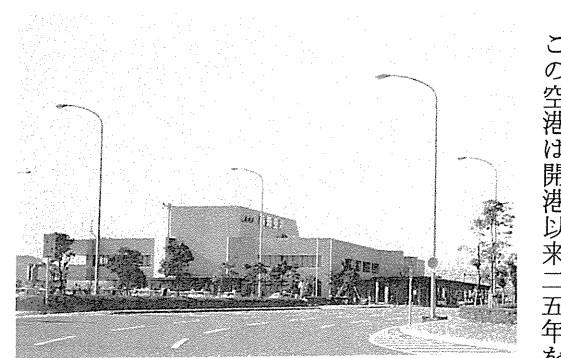
昭和二十七年七月、接收解除され、民間航空の再開によって二十九年十月に高知空港として再生した。

第二節 空港の整備
 当時は全日空の前身である極東航空が高知—大阪間不定期路線として一日一便就航したが、その後旅客の増大に伴い、空港の整備が進められ、三十三年には滑走路二〇〇メートル、続いて三十八年

第三章 運輸省関係

には一五〇〇メートルに拡張され、これに並行して各種設備も整備改善され、三十五年四月には第二種空港として供用が開始された。

利用者数は供用開始時の三十五年が三万八〇〇〇人、四十年が二〇万七〇〇〇人であった。乗客の増加にもなつて機種も大型化し、五十四年には一一三万七〇〇〇人と急激な伸びを示している。これは戦後の経済繁栄と、高知県が地理的に偏在していることにもよるのだろう。現在高知空港に発着する旅客機は全日空と日本エアシステム（旧東亜国内航空）の二社で、全日空は東京・大阪・宮崎・日本エアシステムは大阪・名古屋に就航している。



高知空港ターミナル

この空港は開港以来二五年を経て、定期便の就航率は九七%、乗降客の座席利用率は平均九〇%という、ほとんど満席の状況が続き、空港整備の強い要望が叫ばれ、四十二年二月に高知空港整備促進協議会（高知商工会議所内）が発足し、四十五年六月の「高知空港周辺地域基本構想」によって、県もこの問題を積極的に推進することとなり、第二次空港整備計画（四十六～五十年度）において滑走路の新設などが計画され、第三次空港整備計画（五十一～五十五年度）では継続事業として大型高速（YS一一の二倍）のジェット機（約二五〇人の旅客収容）の導入を図るため、滑走路を二〇〇メートルに拡大することが計画の中核であった。

この計画には大きな二つの問題点があった。周辺住民の騒音公害の深刻化と、用地取得の問題である。戦時中、国策の名のもとに軍用飛行場建設のため田畑屋敷を追われた農民の苦痛が記憶に新しく、

反対運動が猛烈であった。曲折を経て諸問題を克服し、五十五年十月より本格的な工事に入り、五十七年十二月にジェット機の第一便を飛ばすこととなった。

現在の就航状況は次のとおりである。

定期便 三一便

東京―高知 ANA 五便（B6・B3）

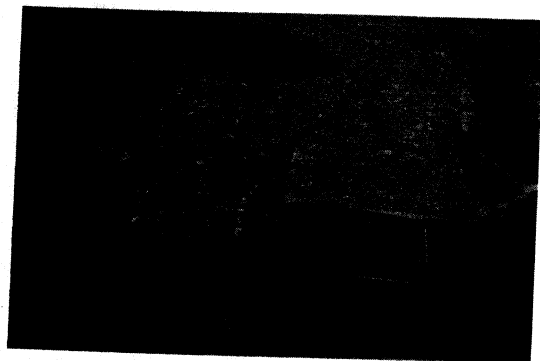
大阪―高知 ANA一七便、JAS 四便（YS）

宮崎―高知 ANA 一便（YS）

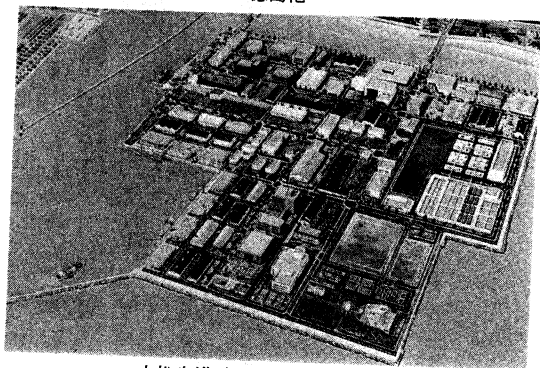
福岡―高知 JAS 二便（D41）

名古屋―高知 JAS 二便（D41）

第一節 徳島県の土木事業



徳島港



小松島港沖洲地区完成予想図

② 各港の港湾整備
1) 小松島港

当港は、小松島港区と徳島港区とに分かれるが、小松島港区では、戦前既に新港地区に三〇〇〇ト
ン級船舶対象の水深六・四メートルの新港岸壁が完成しており、さらに、外貨機能の充実のため三

十〜四十年代には直轄事業にて、
新港及び金磯地区に水深九メー
ルの一万〜一万五〇〇〇トン岸壁
が完成した。また四十年代後半に
は新港地区公共フェリー棧橋が完
成している。現在は直轄事業で金
磯地区において水深一メートル
の航路泊地などの工事を継続して
いる。

一方、徳島港区では、二十年代
に中洲地区の水深三・五メートル
物揚場一三〇メートルを増築し、

第六章 県関係

以後、万代地区に水深五・〇メートル岸壁、水深四・〇メートル物揚場、末広地区に水深五・〇メートル岸壁など、中洲地区に水深五・五メートルの岸壁などと、新町川沿いの整備が四十年代半ばまで続いた。

また、四十一年度からは津田地区で木材団地造成工事が行われ、港湾施設も水深五・五メートル岸壁などが四十六年度に完成、四十八年度には立地企業の進出も完了した。その後、末広地区に四十九〜五十五年度に港湾環境整備事業で、面積約一・七ヘクタール、水際線延長約一一五〇メートルの港湾緑地を整備した。

六十一年十月には、四十七年の港湾計画改定以来の懸案であった沖洲（おきのす）（外）地区の整備に着手し、水深七・五メートル岸壁一ベース、水深五・五メートル岸壁六ベースなどの公共ふ頭のほか、都市機能（下水処理場、廃棄物処分）用地、都市開発などの用地一一五・二六ヘクタールの埋立工事を促進している。

このほか、津田地区において直轄事業で水深一〇メートル〜一二メートルの木材水面投下用ベースが三ベース整備である。

第二節 香川県の土木事業



番ノ洲臨海工業地

③ 番の州開発（坂出港）

本県を代表する港湾開発としてまずあげられるものは、坂出港における番の州地区臨海工業用地造成事業である。これは、日本経済が急成長をはじめた昭和三十年代において、本県の国民一人あたり所得は全国平均の八六％程度と低く、産業構造も第一次産業の比重が高いなどの問題があり、この後進性を打破し、県内産業構造の改善、人口支持力の拡大を図るべく、重化学大型工業の導入が本県における緊急の課題となっており、地理・自然条件にも恵まれた坂出港番の州地区の臨海工業用地造成計画が県をあげてのプロジェクトとして実施されたものである。

この埋立工事は昭和三十九〜五十年にかけて、香川県が事業主体となり実施され、総埋立面積六二〇ヘクタール、総埋立土量五〇〇〇万立方メートル、事業費は一三九億円を要している。また、

第六章 県関係

この埋立用土砂の調達については当時、瀬戸内海沿岸地域の工業的發展に伴う航行船舶の増加・大型化等により、海の難所となっていた備讃瀬戸航路の浚渫の必要性が強く認識され、国において実施する航路浚渫土をもってこれにあてることとした。

現在この地区には造船（川崎重工^株）、石油（アジア石油^株）、化学（三菱化成^株）、軽金属（菱化軽金属^株、吉田工業^株）、電力（四国電力^株）などの大型企業が立地して、周辺塩田跡地の開発ともあわせて一大臨海工業地帯を形成し、また、港湾施設も水深一六メートル級V L C C用ドルフィン・ブラス、水深一二メートル級以上の大型係船施設七バース、延長一三六四メートルを有し、坂出港を県下最大の工業港の位置に押し上げている。

第六章 県関係

の港湾計画と三十年代に入ってからスタートした港湾整備五カ計画を両輪として、県下各港の整備を計画的にしかもダイナミックに進めた。

② 各港の港湾整備

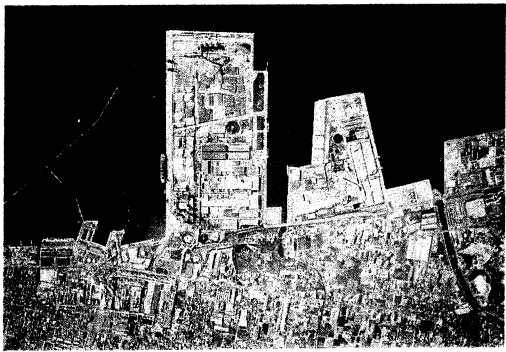
1) 三島川之江港

本港は、二十年後半頃から洋紙などが大量に生産されはじめると、工場廃液による水質の悪化と堆積ヘドロによる海域環境の悪化、製紙スラッジの処分地の確保が大きい問題として浮かび上ってきた。これらへの対応策として、埋立地へ堆積ヘドロの浚渫投入、製紙スラッジの処分、造成地水際に大型岸壁の建設などを骨子とする港湾計画が策定され、四十年代はじめから六十年代前半にかけて港湾の整備が進められた結果、一〇メートル以上の岸壁七バース、七・五〇メートル岸壁一五バースと約一八〇ヘクタールの用地が造成され、県下第一の工業湾に成長している。

2) 新居浜港

新居浜港は、住友系各社の発展とその軌を一にして成長してきたため、ほとんど企業の専用施設によって専有されて、公共施設にはみるべきものがなかった。

一般公共貨物取扱い施設の必要性を痛感した新居浜市は、四十一年度に東港地区の公共施設を中心とした港湾計画を策定し、この計画に基づいて港湾整備を進めており、七・五〇メートル岸壁五バースの完成をみている。



三島川之江港

3) 東予港

東予港の海岸は、ほぼ全域にわたって非常に緩やかな勾配で、海岸線から沖合二キロメートルの地点でも四メートル程度の水深となっており、港湾建設は非常に困難な地形である。

三十九年、愛媛県東部が新産業都市の指定を受けたことから、この遠浅の地形を利用して、大規模埋立による工場誘致と新産業都市の物流の拠点として港湾の整備が計画された。それ以降、本格的な港湾整備が開始され、現在までに八六〇ヘクタール余の造成地が完成または工事中であり、七・五〇メートル岸壁一八バースが完成している。

4) 今治港

今治港は、中国地方に最も近く位置しており前面に多数の島をひかえているため、中国地方及び島々との物流の拠点として機能している。

しかし船舶の大型化と旅客船のフェリー化に対応した施設の建設が必要となったため、三十年代から現在に至るまでその拡充につとめており、現在九メートル岸壁一バース、七・五〇メートル岸壁一三バースを建設し、新たに富田地区において一一メートル、一〇メートル岸壁などを建設中である。

5) 松山港

松山港は、県都松山市を中心とする県中央部の全域を背後圏として、物流及び海上交通の拠点として大きい役割を果しているが、三十年代半頃まで三津内港地区に小規模な施設を所有しているのみであった。

その後、船舶の大型化、旅客船のフェリー化など輸送形態の変化と、取扱い貨物の増加が顕著となったため、高浜地区（観光港）に四十六年度、今出地区（木材港）に四十八年度、外港地区に五十

第六章 県関係

五年度、吉田浜地区に五十九年度と相次いで施設を建設し、現有の公共施設は一〇メートル岸壁四
 バース、七・五〇五・五メートル岸壁一七バース、可動橋九橋、浮棧橋一六函となっている。

6) 八幡浜港

八幡浜港は、九州との連絡港及び南予地方最大の漁業基地港として大きい役割を果しているが、三
 十五年に重要港湾の指定を受けるまでは小規模な施設を有するのみであった。

四十年代初頭から大型施設に着手し、四十三年度内港地区五・五メートル岸壁、四十七度対九州
 フェリーバース、五十六年度内港地区再開発、六
 十年度沖新田地区を完成させて現在の姿となった。
 現有公共施設は、七・五〇五・五メートル岸壁七
 バースとフェリーバース二バースを有している。

7) 宇和島港

宇和島港は、南予の物流の拠点として港の整備
 が進められてきたが、三十六年に重要港湾に指定
 され、これを契機に本格的に改修工事に着手した。
 その後、築地地区にフェリー棧橋（別府航路）を
 四十五年、新内港（旅客施設）を五十三年度、
 坂下津地区を五十六年度、樺崎地区を五十九年度
 と相次いで諸施設を建設し、現有公共施設は七・
 五〇五・五メートル岸壁六バースとなっている。



松山港

第四節 高知県の土木事業

(8) 港湾事業

① 経緯

南は太平洋、北は険しい四国山地に囲まれ、平地に恵まれない「土佐」では、昔から海運が唯一の大量輸送機関であった。このため港湾整備にかかる意気込みは強く、室津港など当時の土木技術では想像を絶する難工事を成しとげ、港湾整備にかける情熱は今も変わっていない。

② 戦後の港湾整備

南海大地震による港湾施設の被害は二十五年には復旧している。

第六章 県関係

二十五年の「港湾法」の施行により「国のため」の港湾から「地方のため」となり、地方の自主性が認められ、二十六年には高知港が重要港湾に指定された。

三十年代に入り、工業化を軸とした経済発展政策により長期的な展望にたった港湾整備が計画され、高知県では第一次港湾整備計画により高知港・須崎港ほか一二港を改修事業として整備した。

とくに高知港、須崎港では船舶の大型化、貨物量の増大に対応して大型けい留施設と航路、泊地の拡大を重点とした整備であった。(高知港は三〇〇〇トン級、須崎港は一万トン級岸壁)また臨海部を開発し企業を誘致するため、高知港・須崎港・片島港の公有水面を埋立て土地造成を行った。

四十年代に入り、予想以上の船舶の大型化、貨物量の増大に対応するため、ひき続き大型けい留施設と土地造成を重点に整備を進めた。(高知港は五〇〇〇トン級)一方、台風一〇号(四十五年)による高知港の大被災を機に「地域社会にとって港湾の開発は、安全・公害・環境などから検討すべき問題である」との認識から、これらを配慮した整備が求められるようになった。

四十年、須崎港が重要港湾に指定された。四十九年、あしずり港が地方港湾に新規指定された。

五十一年、避難港として室津港、上川口港の改修事業が直轄事業で着手された。

六十一年、「三全総」で課題地域とされた四国西南地域を背後圏とする宿毛湾港が重要港湾に指定された。

③ 現況

本県の地理的条件及び産業特性から、海上輸送の占める割合は重要である。とくに船舶の大型化への対応が遅れた高知港では、浦戸湾の外側(三里地区)に大型貨物船(三万D/W)、フェリー(一万二〇〇〇D/W)などを対象とした新港の建設を本格的に着手した。須崎港では津波による災害を恒

久的に防止するため津波防波堤の建設、また宿毛湾港では物資流通の拠点として外貨ふ頭(四万D/W)などの整備をすることとしている。

④ 将来展望

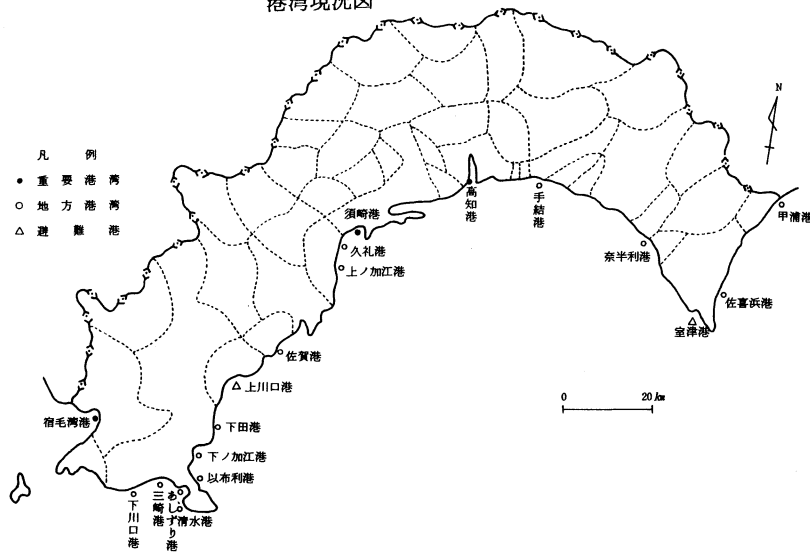
かつての高知港、須崎港などは、海陸交通の結節点として物流活動や産業活動が営まれ、人びとが働き・憩い・生活する貴重な空間であった。しかし、工業生産を核とした港湾整備は、物流機能と生産機能に特化した単能的なものとなっていた。このため、現在の港湾は環境の悪化がささやかれ、地域住民の海との疎外感を強いものになっている。一方、本四連絡橋・四国横断自動車道の整備が進むなか「失われつつある個性」を取り返すため、多様でしかも質の高い社会的な要請があり、港湾においてもこれらに因應するための総合的な港湾空間の創造をめざしている。

1) 高知港

高知港(三里地区)の整備により、浦戸湾内の物流機能の中心は将来、三里地区に移行すること

第四節 高知県の土木事業

港湾現況図



第六章 県関係

になり、さらに近年の社会経済環境の変化などによる港湾に関連した企業の停滞傾向や社会ニーズの多様化、高度化の要請があることから、港湾空間を物流の場や生産の場のみならず、市民の生活の場として親しまれる港として再開発を検討中である。

2) 手結港

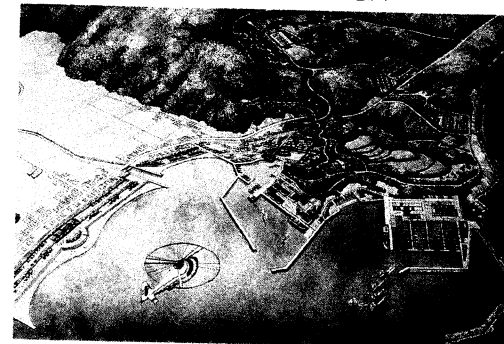
手結港マリン・タウン・プロジェクト構想による「海辺のまちづくり」として歴史的港湾の環境整備・海浜・マリーナなどの整備を進める。

3) あしずり港

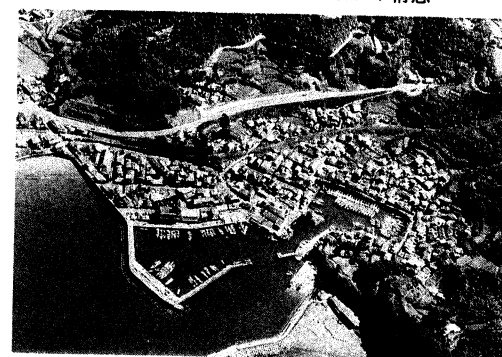
足摺港宇和海国立公園を背後圏とした観光レクリエーション基地として開発を図る。



高知港三里地区完成予想図



手結港マリンタウンプロジェクト構想



手結港現況