

## 2 鉄 道

四国の国鉄は、明治三十九年（一九〇六）の「鉄道国有法」によって、国が高松―多度津―丸亀間の営業を行って

いた山陽鐵道会社を買収し、国有化したことに始まる。明治四十年代に入ると、愛媛県内各地で国鉄の早期開通を切望する気運が高まり、同四十三年（一九一〇）には鉄道速成愛媛県同盟会が結成された。

翌四十四年の十月末から十一月にかけて、政友会愛媛支部門田晋、政友会県議一色耕平（壬生川町長）・八木雄之助は、愛媛県選出の政友会代議士渡辺修・武市庫太らとともに、鐵道院・政友会本部・東京市電氣局などに予讃線速成を陳情した。一色耕平は、鐵道院總裁原敬に陳情した時の様子を次のように記している。

明治四十四年十月廿一日。（中略）原鐵道院總裁ヲ問フ。一色耕平、代表シテ曰ク。

愛媛県ノ鐵道同盟会ヨリ委員トシテ出京致シマシタ。四面ハ（中略）四面環海ノ孤島ニシテ（中略）陸上交通機關ハ一小部分ニシテ殆ントナシト云フ境遇デ、彼是行通ノ自由ナラサル故ニ人文ノ發展ヲ阻止シ産業振ハス、之レ鐵道ナキノ致ストコロナリト思イマス。（中略）明治四十五年度ノ予算計上セラレ御画策アランコト切望シマス。（中略）

總裁原敬答曰ク。委細承知シマシタ。（中略）国ノ財政カ許スナラ早ク全部

架ケタイケレ共財政ノ点ヨリヤリ切レナイノデス。調べハ出来テ居ル。（中略）予讃線モ架ケル積リテスケレ共右ノ如ク金問題デアルノデス。（下略）

（一色耕平記『四國鐵道予讃線速成運動日記』）

壬生川駅・三芳駅の開通 明治四十四年（一九一〇）帝國議會は、多度津―松山間の鐵道敷設に關する建議案を可決し、翌年四月から鐵道院多度津建設事務所によつて多度津以西への鐵道敷設工事が開始された。大正五年（一九一六）四月、觀音寺―川之江間が開通し、同十年六月には西条まで開通した。

周桑郡内の路線は、①小松―丹原―庄内 ②小松―壬生川―三芳 ③海浜部を経由する路線（現在の国道一九六号線沿いと推測される）の三線が検討されたが、松木幹一郎・杉広三郎・河上哲太（人物編参照）らの働きかけで、②案（現在の路線）になったといわれている。

大正八年六月、鐵道院は、壬生川停車場（駅）を多賀村三津屋（現在地）に建設すると発表した。壬生川町民は、郡内の商業・交通の要衝としての地位が多賀村へ移行することを懸念し、駅を壬生川町内に建設するよう主張し、町を挙

げて誘致運動を展開した。しかし、この要求は容れられず、駅の位置は多賀村三津屋に、駅名は壬生川駅と決定した。そのため壬生川町は、駅に通じる「壬生川停車場側面線（通称「大正通り」）」を新設することになった。

西条―松山間の鐵道敷設工事は、松山線として岡山建設事務所の監督のもとですすめられた。西条―壬生川間の工事は、大正九年（一九二〇）一月十一日起工式を行い、総工費一七一万円を要して、同十二年二月二十九日に竣工した。加茂川・中山川の鉄橋工事は予定よりも多くの工費工期を要し、壬生川駅開業を約半年遅らせた。壬生川―桜井

間の工事は大正十年九月二十五日から始められたが、この区間の大明神川トンネル、永納山トンネルは非常に困難な工事であった。大正十二年五月一日に壬生川駅が、同年十月一日に三芳駅が、それぞれ営業を開始した。壬生川、三芳では、鐵道開通を記念する多彩な祝賀行事が盛大に催され、当時の新聞は「着車毎に万歳を連呼」「壬生川町夜の賑わい、全町狂乱の渦と化す」という大見出しで、その熱狂ぶりを報じている。

鐵道の開通は、郡内の交通体系に大きな変革をもたら

し、以来陸上交通の中心的役割を果たした。

その後の沿革は次のとおりである。

昭和二十五年十月一日	準急「瀬戸」運転
昭和三十六年四月十四日	三芳駅車扱貨物の取扱廃止
昭和三十八年二月一日	玉之江無人駅新設
昭和三十八年ごろ	このころ蒸氣機關車姿を消す
昭和五十二年十月三日	壬生川駅特急停車
昭和五十七年十一月十五日	壬生川駅貨物取扱廃止

表108 予讃線開通状況

区	間	年	月	日
江島	三子	大5	4	1
之伊	伊予	大6	9	16
川伊	伊予	大8	9	1
寺之	伊予	大10	6	21
音之	伊予	大12	5	1
觀川	伊予	大12	10	1
伊予	伊予	大12	12	21
土居	伊予	大13	2	11
西生	伊予	大13	12	1
壬三	伊予	大14	6	21
桜今	伊予	大15	3	28
大菊	伊予	大15	3	28
北	伊予	大15	3	28

―『愛媛社会経済年表』―

備考

当初、この路線は、讃岐（さぬき）線と呼ばれたが、大正12年10月6日讃予線と改称され、昭和5年4月1日から予讃線となった。



写真116 大明神川トンネル

この川底トンネルの建設は、この付近で最も難工事であった。その工法は、大明神川を南北に2分して一方を水路として残し、他方を土手から開削してトンネルを築造するもので、当時英国式工法と呼ばれた。

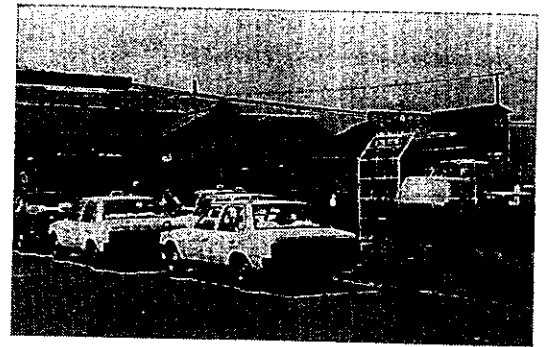


写真117 現在の壬生川駅

昭和五十九年四月一日

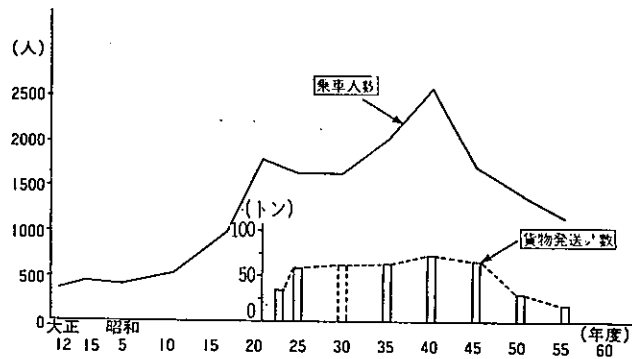
三芳駅無人化

止

図83は、壬生川駅における一日当たりの利用状況をグラフ化したものである。乗車人数、貨物発送トン数ともに昭和四十年ごろをピークに減少を始め、その傾向が今も続いている。これは、自動車交通の発達や、運賃値上げによる利用者の国鉄離れ、さらには、近年航空輸送の大衆化が進

展したことなどが原因となっている。  
昭和六十二年（一九八六）四月一日、国鉄は全国を六分割し、民間会社として出発し、四国の国鉄は、「JR四国（四国旅客鉄道株式会社）」となった。

図83 国鉄壬生川駅利用状況（一日平均）の推移



降車人数は乗車人数とはほぼ一致するものと推定できるので、国鉄利用者はグラフの値の約二倍に相当する。

（壬生川駅）

わいをみせていた。また、壬生川港のほかに、河原津・高田・三津屋・北条・広江にも船着場や船溜があり、ここからも積み荷の出し入れが頻繁に行われていた。昔から、遠距離航海には帆船が用いられ、近距離の場合は、手漕ぎの小廻船が用いられていた。

当地方は遠浅海岸であるために、満潮時にしか船の出入りができないという致命的な欠点があり、船が大型化することにつれて、ほとんどの港が次第にその機能を失うことになった。汽船による瀬戸内海航路が拡大するなかにあっても、壬生川港への定期寄港は、容易に実現しなかった。

汽船の寄港 県内では、すでに明治十七年（一八八四）ごろから、本格的な汽船の定期運航が始められていた。

藩政時代以来、道前の表玄関として発展してきた壬生川港は、明治以降も相変わらず周桑郡の物資集散地として賑

わく東予汽船の東予丸が寄港し始め、同四十年には住友汽船の四阪丸・木津川丸がそれぞれ寄港を開始した。遠浅であるため、汽船はかなり沖合（約一キロ）にしか停泊できなかったため、港から汽船までの間は「通い船」と呼ばれる船が連絡し、人や荷物の積み卸しを行なった。

### 3 海上交通

近代・現代

## 第七章 港 湾

### 一 戦前の港湾改修

明暦年間に築造された壬生川港（堀川港。現在の壬生川内港）は、松山藩の年貢積み出し港として、また商港・漁港として用いられ、次第にその周辺は、米蔵・船問屋・商家・魚市場などが立ち並ぶ純然たる商業地を形成していった。壬生川は港の機能を背景にして商業力を高め、明治以降も当地方の物資物産の集散地、陸海交通の要衝として発展を続けた。

ところが、長い年月の間に港の内外に土砂が堆積し、明治時代末期には、船の大型化に即応しないばかりでなく、干潮時には小船の出入りさえ困難な状況となった。壬生川町の繁栄を支えてきた港の機能低下は、町の衰退に直接つながる大問題であった。当時壬生川町長であり、町の発展

のためには交通機関の整備が不可欠との考えを持つ一色耕平は、鉄道速成運動とともに壬生川港改修にも力を注ぎ、明治四十三年（一九一〇）十二月には、次のような上申書を愛媛県知事に提出している。

周桑郡壬生川港ハ濠洋ニ面シ住友所有汽船木津川丸・四阪丸及東予汽船所有汽船東予丸ノ数隻ハ定期、其他尼ヶ崎汽船所有船数隻ハ不定期寄港スル等、發着日々頻繁ナル好機運ニ際ス。<sup>（注）</sup>本港ハ明治十七、八年頃迄ハ小商船ノ出入ハ満干ヲ問ハズ支障ヲ訴フル嘆声ヲ耳ニセサリシニ大明神川ノ土砂暴出ノ為メ港内外土砂堆積、近年ニ至リテハ干潮ニ於テハ通船スラ運航ヲ中止スルノ止ムナキ窮境ニ際会スル事少シトセズ。為メニ近海航路ヲ執ル小商船ノ如キ来港スルモ干潮ニ当リテハ他港ニ転スルノ不利ヲ招致シ、当町商業ノ消長ニ関スルノミナラズ延テ本郡ノ盛衰ニ波及スル義ニ付実地御調査ヲ遂ケラレ目下ノ窮状御救済セラレ産業ノ發展ニ資セラレン事ヲ茲ニ謹テ懇請仕候

（注）：歴史編「近代・現代」参照



写真45 壬生川港改築記念碑（西宮神社）  
諸芸文化財編「記念碑」参照

一色町長らの尽力によって、壬生川港の最初の港湾改修が大正四年（一九一五）に実施された。この事業は同年三月に着工され、総工事費約一万二五〇〇円を投じて港内の浚渫・拡張、護岸の石垣改築が行われ、同年十二月に竣工した。工事費は大正五年度の壬生川町年間予算とはほぼ同額であった。その後、壬生川町は大正六・七年の二か年計画で港の浚渫を計画したが、諸物価の高騰により大正六年末に工事は打ち切られた。しかし、こうした港湾改修によって帆船や小型機帆船の入港が容易になり、従来の不便はやや解消された。

昭和七年（一九三二）、壬生川町は三か年にわたる港湾改

修及び土地造成事業を計画し、国および県の助成を受けて同年着工した。この計画は、堀川下口に二八八メートル余りの突堤を築き、そこを壬生川外港とするために浚渫し、同時に浚渫土砂をもって突堤の北側（大新田地先）に三万三〇〇〇平方メートルの土地造成を行うというものであった。この事業の途中、昭和九年三月に明正レイヨン（現在のフジボウ愛媛）誘致が決定したことにより、壬生川町は工場用地一六万五〇〇〇平方メートル（五万坪）の造成と港湾大改修の計画をたて、総工事費二七万五〇〇〇円をもって同年十月に起工式を行い、同十一年三月に竣工した（歴史編「近代・現代」、産業編「工業」参照）。工事の概要は次のとおりである。

港内面積	三二、四六〇坪（二〇七、一一八平方メートル）
岸壁	四〇間
荷揚場	幅 八間 長 五間三合 三か所
防波堤	延長九〇間余
浚渫	水深最大干潮面以下三・四・五メートル

掘上土砂 一〇三、四二五立方坪  
埋立地 五三、二二九・七八坪（約一七五、六〇〇平方メートル）

内訳	
雑種地	五〇、四五三・二五坪
荷揚場	二六四・一九坪
倉庫敷	九四八・六四坪
道路	一〇二九・七一坪
溝渠敷	一三一・五五坪
波除堤	四〇二・四四坪

埋立地護岸 六一四間

この港湾改修によって、汽船や機帆船の接岸が可能となり、港の機能は大幅に向上した。昭和十三年（一九三八）に指定港湾となり、同十五年には取扱貨物・乗降船客とも戦前のピークを記録した（歴史編「近代・現代」参照）。

## 二 戦後の港湾改修

壬生川港は昭和二十八年（一九五三）十月、愛媛県管理港湾となり、昭和三十四年（一九五九）六月には「港湾整備促進法」に基づく整備促進港湾に指定された。

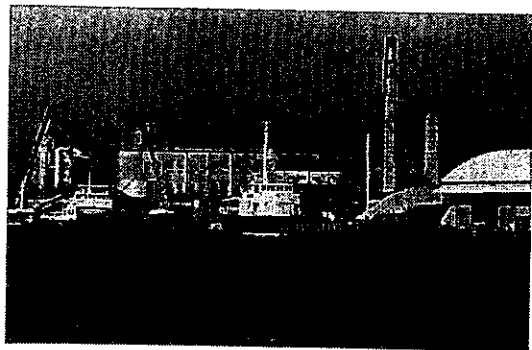


写真46 壬生川外港岸壁

て計画が策定され、大規模な工業用地造成事業と並行して整備が進められた。現在の東予港壬生川地区および中央地区の概要は次のとおりである。

昭和三十九年（一九六四）に東予地区（川之江市から菊間町まで）が新産業都市の指定を受けたこととともない、同年四月、河原津大崎ノ鼻から西条市に至る区域が重要港湾「東予港」として指定された。これによって壬生川港および北条地先までの範囲は東予港壬生川地区に、今在家地先3号地周辺は東予港中央地区となった（表39-1(4)参照）。東予港の港湾整備は東予新産業都市建設の開発構想に基づいて

表39 東予港壬生川地区および中央地区の概要

(1) 航路と船舶地

名 称	延 長(m)	幅 員(m)	面 積(m <sup>2</sup> )	水 深(m)
壬 生 川 航 路	800	100		-5.0
中 央 航 路	2,200	100		-5.0
広 江 川 航 路	400	15		-1.0
中 央 泊 地			264,700	-5.0
外 港 泊 地			500,100	-3.5~-5.0
内 港 泊 地			29,700	-1.0
今 在 家 泊 地			2,750	-1.0
防 波 堤 内 泊 地			32,512	-1.0~-1.5

(2) 防 波 堤

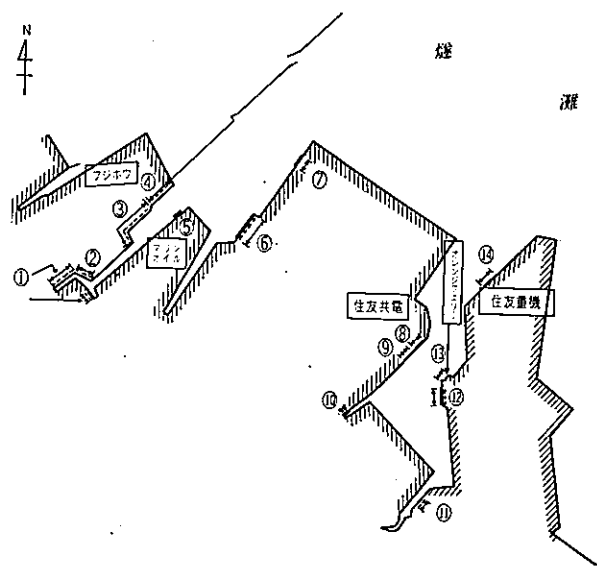
名 称	延 長(m)	構 造 形 式
壬 生 川 防 波 堤	1,900	傾 斜 直 立
大 新 田 防 波 堤	16	直 立
旭 新 開 防 波 堤	26	〃
壬 生 川 東 防 波 堤	50	傾 斜
崩 口 川 防 波 堤	20	〃

(河原津漁港を除く)

(3) 臨港交通施設

名 称	規 模
壬生川臨港道路	延 長 1,024m
中央港 〃	延 長 1,550m
北 条 〃	延 長 2,640m
四国開発フェリー 敷地面積	16,060m <sup>2</sup>
一ツ橋川橋	全長56m、車道幅員12m
広 江 川 橋	全長171m、車道幅員12m

(4) 係留施設 (岸壁・物揚場)



番号	地区	公専別	施 設 名	水 深	延 長	対 象 船 舶	
						トン数	船席数
①	壬 生 川 地 区	公 共	堀川けい船岸	-1.0 <sup>m</sup>	313 <sup>m</sup>	t	隻
②			堀 川 物 揚	-1.0	95	—	—
③			外港物揚場	-3.5	473	—	—
④			外 港 岸 壁	-5.0	140	1,000	2
⑤		専用	日本マリンオイル浮棧橋	-5.5	140	—	—
⑥		公共	北 条 岸 壁	-5.5	270	2,000	2
⑦			専 用	住友化学物揚棧橋	-5.5	70	2,000
⑧		住友共電ドルフィン		-5.0	40	2,000	1
⑨		住友共電荷揚棧橋		-5.0	40	2,000	1
⑩	中央地区	公 共	一ツ橋物揚場	-0.5	12	—	—
⑪			広江川物揚場	-1.0	60	—	—
⑫		公 共	中 央 岸 壁	-5.0	140	1,000	2
⑬			専 用	四国開発フェリー岸壁	-5.5	126	3,500
⑭		住友重機機装岸壁		-5.5	150	—	1