

松山往還は、幕府領の長沢土手・郷桜井を経て今治藩領の国分に入り、徳久（今の上徳）・辻堂・郷・馬越を経て上記の松山道に合流していた。

朝倉街道は、蔵敷で桜井・西条道を南に分れ、蒼社川北堤を上り、日吉から八町に渡り、中寺・松木・町谷を経て幕府領朝倉下村に出た。

鈍川・竜岡道は、^{つばき}山人道と呼ばれ、今治村ドンドビを上り、馬越・片山・小泉・別名・高橋を経て現在の玉川町法界寺に出た。

主要道路 現在の国道や主な県道は、藩政時代の主要街道を増幅したり、部分的に路線を変更したもので、概略のコースはあまり変らない。

明治末期以来、自転車の激増、乗合馬車の出現、自動車の出現と相まって必然的に公費によって道路の改修、新設が行なわれ、漸次改良された。

市街地の道路は、昭和20年8月5日の戦災により焼失した後、区画整理を行ない、道路幅が拡大された。太平洋戦争後、桜井・西条道、松山道、波止浜道は、国道に昇格し、二車線の舗装道路として改良されている。

鉄道 国鉄予讃線は、明治30年2月に高松・丸亀間が開通して以来、漸次西進し地元民の各種の促進運動もあって、大正13年2月には、伊予桜井駅、伊予富田駅、今治駅、波止浜駅、大井駅（現在の越智郡大西町、大西駅）が

表25 巾員8m以上の市道

昭和48.3.31現在

路線名	巾員m	延長m	路線名	巾員m	延長M
本町慶応町線	8.0~15.0	1,311	黄金通線	8.0	917
住江町線	8.0~12.0	1,046	樹之本通線	8.0	699
常盤町新町線	12.0	640	有津屋通線	8.0	523
港町線	8.0	557	天保山3号線	8.0	542
南大門・砂川線	8.0	1,009	天保山4号線	8.0	122
宝来通北部線	15.0~18.0	393	臨港線	15.0	1,873
宝来通南部線	12.0~18.0	1,122	臨海2号線	15.0	186
仲小路線	8.0	360	小浦海岸線	8.0	314
常盤町3号線	8.0	123	東門南部線	8.0	665
神ノ木通線	8.0	614	志々満線	8.0	362
松本通線	8.0	1,095	姫宝通2号線	9.0	176
通町線	8.0	257	内港浜窪線	18.0	1,910
弥生通線	12.0	537	片原町海岸線	11.3	146
泉川・西門線	12.0	1,015	計	27路線	18,514

開通し、昭和18年に宇和島まで通じた。

蒸気機関車は、昭和38年に四国から姿を消すまで長年使用され、急行は、太平洋戦争前までは、上下2本ずつあったが、戦時中は廃止され、戦後準急



国鉄今治駅（鉄道開通当初の今治駅）

行として上下2本が復活したが、昭和30年をすぎるとディーゼルカーが増加したのと相まって急行が増加し46年には、特急が上下6本加わり、上下列車63本のうち、普通列車は29本である。昭和41年国鉄合理化のため貨物の取扱いを今治駅に集

約し、他の市内三駅は、貨物の取扱いをほとんど中止した。さらに、昭和45年からは、伊子桜井駅・

伊子富田駅の二駅は職員のない無人駅となった。

輸送量は、道路の改善と、自動車・バスの普及により、旅客は減少傾向に、貨物は伸びなやみ傾向にある。

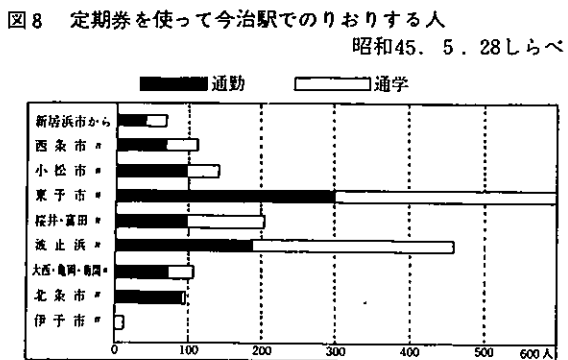


表26 鉄道乗車人数の推移

単位千人

駅名	昭和30年	昭和35年	昭和36年	昭和37年	昭和38年	昭和39年	昭和40年	昭和41年	昭和42年	昭和43年	昭和44年
今治駅	1,967	2,235	2,257	2,316	2,596	2,797	2,854	2,805	2,727	2,383	2,068
波止浜駅	338	326	320	344	374	397	409	405	471	460	397
伊子桜井駅	199	157	137	135	152	160	172	168	177	140	123
伊子富田駅	120	109	104	110	141	132	152	150	164	152	133
計	2,624	2,818	2,818	2,905	3,263	3,486	3,587	3,528	3,539	3,135	2,721

昭和25年の今治駅乗客数は 2,247,037人

三代藩主定陳は、元禄10(1697)年今治の町下に着船したが、翌年6月福山城受取りの使者としてたった時は大浜から出船した。正確な史料では、寛永2(1790)年以降天保年間(1870)年まで参勤交代に藩主が乗下船した所は多くは大浜村小浦であって、天保年代の港の改修後もここから出ることが多かった。

7代定剛は、寛政年間(1790年代)に吞吐樋の川口から東南に向って半島形に土地(後に「古新地」「沖新地」「沖洲」などという。)を築造し、潮水を船頭町下にたたえて乗用船の定繫場とした。

8代定芝は、文政7(1827)年海上守護のため住吉神社を船頭町にたて、(明治42年に吹揚神社内に移した。)文政の末には港湾内に堆積した砂洲の周辺をしゅんせつして積みあげ、新地を作った。また、天保2(1831)年には船頭町下にふ頭を作り、石垣を築いて防砂をする計画をたて、郡奉行堀江正義を普請用係に任じ、技術者として大阪から北山禎助を雇入れた。この工事は、翌3年に着工し4年に完了したが、港内のみならず蔵敷の海岸の砂地もみごとに整え、寺町法華寺から妙見宮を勧進した。当時の人は、この砂地を天保山と呼んだ。その後石積みの防波堤は逐年築造され40間にもなり、築港らしい形が整った。しかし、この港内を土砂の堆積から守ることは難事であり、これ以後でも元治元(1864)の長州征伐に出征の際や明治4年太政官から藩知事を免ぜられて今治をはなれたときのような特別の場合のみに「新地溜ニ而御乗船」し、多くの場合は風も静かで、海の深い大浜村小浦を使った。

第2節 明治・大正期の今治港

藩政時代、領内の河川、井関、港湾等の工事はすべて普請と呼ばれたが、その重要さによって全経費を藩で負担して普請する定法か所と経費半額地元負担の定法外か所と全経費地元負担の村普請か所に区分された。今治湾が定法か所であったことは、明治初年に今治藩の権大参事をつとめた成瀬力が

越智郡今治港ニ関スル旧記ノ義ハ廢藩之際他書類ト共ニ処分セシヲ以テ、目下現存スルモノ無之候得共、最初築港ヨリ沿岸修繕湾内浚渫之諸費ニ至ル迄、悉皆藩費ヲ以テ為

セシモノニ相違無之候。此段保証候也。

明治34年4月

旧今治藩権大参事 成 瀬 力

と述べていることから明らかである。

この水域は、旧藩時代は、行政上は、蔵敷村、本町外7町、今治村の3地区の地先にまたがっていた。したがって明治4年、藩が廃されると、従来定法普請で行なわれた修繕、しゅんせつをどのように分担して行なうべきかがあいまいで、そのうえ町村財政の困難な時でもあったので、積極的にこれと取組む町村もなく、なるままに放置され、岸は崩れ、土砂は堆積するにまかせた。

明治5年2月松山県以東の諸県が合して石鉄県となり、同年10月県庁を松山から今治城下へ移されることとなると、有志はまず港の改修をはかり、旧藩時代の企画を継承して、吞吐樋川口沖手に一文字波止を築いて東風と土砂の堆積を防ごうと計画し、検査もうけ、まさに着手しようとした6年2月に県庁が松山に移り、防波堤築造は実施に至らなかった。

しかし、その後も港の改善についての有志の関心は深まった。明治16年越智郡八丁村の中山義見は、寄附を募って港の入口に常夜燈を設けて夜間の出入に便しようとしたが、常夜燈の形式が和式であったのか、「書面願之趣西洋形之外許可不相成候事」で不許可になった。同じころ蔵敷村戸長(当時の村長)の井戸利惣太は、その役目から県令に対し、船頭町、住吉町の護岸を地方税(県費)で復旧するよう請願した。

こうした真剣な努力があった反面、心ない出来事もあった。明治14年ごろ今治村の某等は、港内しゅんせつの資金を得るため出入の船舶から帆別錢を徴収する事を県庁に出願して許可を得て古新地の東角に事務所を設け、あたかも幕藩時代の番所のような姿勢で、長い竹竿の先に籠を結びつけ、入港の船に差し出して帆別錢を取立て、これを港内の修繕にもしゅんせつにも使用せず、自分らの取得とした。したがって港に土砂が堆積し、満潮時でも100石以上の帆船は入港しがたく、また小舟は帆別錢をきらって入港を見合わすので港の舟数はとみに減じた。有志らは、この不都合な行為にしばしば抗議

商業と交通

したが、某らは官許をたてに応じなかったこともある。

23年4月宇今治村の崎谷養三郎と宇新町の中川卯三郎は、港の現状を深く遺憾とし、遂に自費しゅんせつを計画し、町に「今治港川浚之儀ニ付願」を提出した。しかし、町会は、「該しゅんせつ箇所たるや既に議定しある町費支弁修繕箇所の範囲外にして、未だ地方税の負担たるや将又町費の負担たるや判然せざるを以て、追て篤と調査を遂げる上ならでは議決する能はず、依て本願は一応願主に返戻」となった。

その後26年10月に大暴風、大水害があつて、旧来の防波堤は大きく破壊して海中の漂砂は、港口をせばめ、干潮時にも港内の潮水がひかぬ程度の洲を作り、小舟さえ出入困難となった。防波堤は翌年修理したが、しゅんせつは全く手つかずで放置されたため、商業は大きな影響を被った。

一方16年蔵敷村戸長井戸利惣太の再上申で今治港が県費修繕か所である事を黙認したらしく、県は21年には、これを正式に認め地方税支弁か所とするため土木諮問案中に織込み、常置委員会の承認を得て県会に提出したが、なぜか否決された。こうして今治港は、町からも県からも一時全く放置された形となった。

しかし、前述したように26年の風水害をうけ、また日清戦争後当市の伊予ネルの生産が極めて活発となり、港の早急な改修の必要にせまられたので、29年11月に町会は地方税負担修繕箇所に編入方を請願した。県は、これに促されて綿密な調査を行ない、「爾後港内のしゅんせつに関する直接の費用のみを負担するが、関連費用は町の負担とすべき事」を決定して、34年に県のしゅんせつ船海南丸を差遣した。同船は、徹底的にしゅんせつを行ない、町も港湾しゅんせつ委員設置規程を制定し、阿部光之助等7人をえらび、泉川筋及び天保山南岸悪水路から排出する多量の土砂を防止するため砂止工事をほどこした。経費 1,243円23銭1厘を要したが、港は面目を一新し、船舶の出入がすこぶる便利となった。しかし、翌35年南岸（天保山内側）の砂防が破壊して流砂が港内に堆積したので、再び県に依頼して、同年8月海南丸によるしゅんせつと、町もまた破損か所の補修をしようとしたが、この時、町内

のコレラ発生により工事の実施にはいたらなかった。このため町は翌36年11月砂防施設の修復を再び計画し、県へしゅんせつ方を請願し、37年1月追加予算 432円を計上して天保山松林の内側（南岸水門）からの流砂防止工事を施工、1月に着工5月に完工した。県においても1ヵ月でしゅんせつ工事を実施し、このしゅんせつ土砂で内港新地側地先長さ29間、幅6間を埋め立て物干場と名づけ荷役場とした。さらに町は、38年に護岸の石垣を改築、40年には大規模な埋立工事を計画したが、これは実現しなかった。その後、41年新地石段改修、44年には県にしゅんせつ船の派遣を請い、大正2年までしゅんせつ工事を継続した。町においてもその他砂防工事や護岸石垣修築、また泉川下流のしゅんせつを行なったが、大正6年末にこれら一切の工事は打切られた。

築港計画 今治港は、東北東の風をうけると波浪が高くなり近寄り難くなるので、この対策は旧藩時代から論じてきたが、財政事情もあつて天保山海岸に短い防波堤が造られていたにすぎない。

明治18、9年ころ阿部芳太郎は個人として一文字波止を築く計画を立て、ついで当町出身の村上享一工学士が有志の求めによって築港の計画を立てたこともある。

日露戦争後伊予ネルの生産が激増し、港で扱う貨物もふえたが、多くの貨物は港外で「はしけ」によって昇降しなければならぬ状態であったので、港の整備は緊急を要し、県費による湾内のしゅんせつは、すでに述べたとおり明治34年海南丸で実施されたが、この程度の工事では港としての機能は果せず、根本的対策を望む声が次第に強まった。しかし、明治40年の臨時県議会に付議された「港湾改良に関する諮問案」には今治港が除かれていたので、町議会はこれをはなはだ不満とし、「今治港湾ニ対スル設備ノ議ニ附上申ノ件」を付議し、満場一致で可決し、県の再考を求めた。県も今治港の入出荷の状況から築港の必要を痛感し、41年末に実地測量させた。この測量には約1年を要したが、築港の青写真を引くまでには至らなかった。のち、東風防御を第一として約100万円で実用的築港を構築することとし、大正2年再

商業と交通

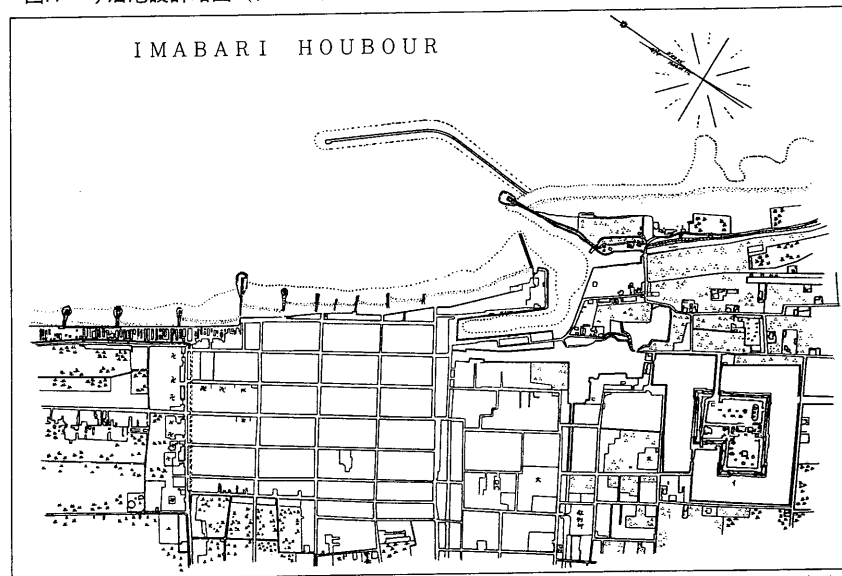
度調査させた。翌3年第一次世界大戦のぼっ発による不況が到来し、着工は見送られたが、翌4年下半期以降の経済界の好転に呼応して、今治ネル・タオルも着実な伸びを示し、港の荷動きもすこぶる活発となったので、5年9月の町議会は県の補助を得て施工に踏みきった。

築港期成同盟会 これよりさき、明治41年1月今治商工会は常議会で、「築港期成同盟会ヲ設置スルノ件」を議決し、会内に築港期成同盟会部を設けた。委員は、会長指名で選任された。その後明治45年さらに築港調査委員会を設けた。

大正5年6月県土木師坂本一平は、約80万円（県費補助52万円、寄附金12万円、町債16万円）で完成する今治築港計画を完成した。これに力を得て、前出の築港期成同盟会の外に町議会と商工会が一体となった今治築港期成会を組織することとし、常任委員を町議会は八木春樹外4名、商工会は徳永喜一郎外4名を選出した。

さらに当時の政、財界の有力者阿部光之助を委員長に据え、会の充実をはかった。

図17 今治港設計略図（大正の初期築港計画当時の設計略図）突堤のみの計画である。



（注：大正5年の坂本案らしい）

9月町議会は、築港計画を採択し、代表は知事に5項目からなる要望書を提出し、今治港を県の設計通りに早期着工を求めた。町長以下のこうした請願努力にもかかわらず築港予算は同年には計上されなかった。しかし、県でも陳情は充分考慮したものであろう。翌6年9月内務省は詳細に視察調査し今治築港計画を樹立してこれを県土木課長に示し、その遂行を促したので、同課の垂水輝治技師が設計し、最初は6ヵ年継続事業で計画したが結局4年で完成する案とした。

7年7月県から「来年度予算に今治港補助費を計上するから書類を提出せよ」との通知をうけ急拠町会で次のように決議し、直に郡長を経由して県へ提出した。

次ノ方法ニ依リ今治港築港ヲナスモノトス。

大正7年7月25日提出今治町長 阿部芳太郎

自大正8年度至大11年度愛媛県越智郡今治町特別会計築港費継続年期及支出方法

1 金 894,750円	築港費
内金 100,000円	大正8年度支出額
金 300,000円	大正9年度支出額
金 300,000円	大正10年度支出額
金 194,750円	大正11年度支出額

上記ノ通継続支出年額ヲ定メ築港ヲ遂行セントス、其収支計算書ハ別紙ノ通トス

但し大正11年度出額 194,750円ノ内、84,750円ハ工事中借入金ノ利子ヲ計上シタルモノニシテ、同年度、築港費ノ実支出額ハ11万円トス、

1. (別紙) 愛媛県越智郡今治町特別会計築港費収支計算書

金 894,750円	収入総額
内金 464,750円	県費補助金（築港工費 715,000円の100分の65）
金 250,000円	郡費補助金、寄附金
金 180,000円	町債
金 894,750円	支出総額
内金 715,000円	築港工費
金 45,000円	事務所費
金 84,750円	工事中借入金利子
金 50,000円	予備費

かくて7年8月金18万円の（町債）起債について許可願を内務、大蔵両大臣に提出した。問題がこうした進展を見て期成会は寄附金募集の具体的な運動に入る事になったが阿部会長は「我々今治町民は此際万難を排し、全力を注いで、この永世不朽の大事業の遂行を期さねばならぬ。殊に若林知事の本県に在住せられる事は、本町に取り最大幸福とする所であるから、この時機

商業と交通

に是非本件を執行せねばならぬ」と非常な決意を示した。募金方法については評議員（約50名）と熟議の結果、町をあげての募金体制をつくった。

募金は役員の率先申出と献身的奔走によって好調な滑り出しを見せたが、起債の許可がおくれた（8年11月許可）のと、8年以降経済界が不況となり今治の機業界も9月5日以降は相ついで操業短縮から停止の状態にさえ入り金融はこうそくし、わずかに地方銀行がシンジケートを組織して日本銀行から融資を仰いで機業を救済するという厳しい不況に入ったので、予期の成果は取められなかった。

築港工事 築港は上述のいきさつを経て、町が県の補助を得て施工する事となったが、9年2月に町は日吉村と合併して今治市となったので、同年5月に市の工事として起工式をあげた。工事の重点は防波堤としゅんせつにあ

ったことは左表で明らかである。

表59 港工事内訳表

	工 事 名	経費予算額 円
1	突 堤	369,404
2	しゅんせつ	65,918
3	埋 立	6,045
4	護 岸	11,763
5	荷 揚 場	40,610
6	浮さん橋	53,887
7	雑 工 事	7,370
8	事務所費	45,000
9	予 備 費	50,000

防波堤は天保山の旧突堤から孤形に北西に450m余築出して高さは満潮時より3.5m高く、天巾を4.5m（15尺）として港内はまず新地、中洲、船頭町、住吉町を取除いて湾内の船溜を約2倍に広げ、水深を干潮面以下2.73mにしゅんせつしその土砂をもって元今治町地先や元今治村地区の大手通地先を埋立て、さらに沖

洲と突堤内側を深い所は干潮面以下5.4mから浅い所は1.8mにしゅんせつしその土砂をもって元日吉村地先の天保山海岸と今治町地先を埋立て、棧橋1基を沖洲側に浮設し、港内に1,000トン級の汽船をけい留させる予定であった。

このころ、第二区選出代議士の河上哲太は、第40回帝国議会において、「今治港開港に関する決議案」を提出しさらに、第41回帝国議会においても説明し、開港に努力した（河上哲太翁伝）。8年3月18日今治港は、満場一致で可決され、10年5月第2種重要港湾と指定せられ、これより後本港湾の修築は政府監督の下に国庫補助により施工することとなった。そして、大正11年2

月四国唯一の開港場に指定された。（その港域は、蒼社川口の東岸より西北に引いた一線と、大浜燈台より南60度東に引いた一線との二線を経となしたる面積間と定められた。）

開港場となると神戸税関今治支署も設置されたが、もともと開港場としては、当初の設計は規模が小さいので、大正12年から310万円を投じて内務省神戸土木出張所が管轄して着工した。いわゆる第2期工事で、さん橋もさらに2基増設、突堤は100m延長し、突堤内側を干潮以下7.6mおよび5.5mにしゅんせつして、3,000トンの汽船2隻の停泊を可能にした。昭和2年11月になって、本港は第2種重要港湾に指定された。

（注）第2種重要港湾とは地方公共団体が修築工事を施行し、国庫からその

経費の一部を助成するもので当時全国に36港あるのみであった。

港湾の部分は昭和9年3月完成し、盛大な祭典が行なわれた。

第3節 昭和期の今治港

陸上施設を整える工事は続き、10年港務所本館を再建築し、沖洲荷揚場および新町荷揚場に倉庫3棟を建設し、16年沖洲荷揚場へ4棟の倉庫が建設された。荷役の機械も小規模ながらそなわり、はしけ、所要労務者も十分あった。昭和20年8月に空襲では倉庫（沖洲）2棟が焼失したのみで、その他の港湾施設には大きな被害はなかった。その後、南海地震に続く地盤沈下によって天保山大型船岸壁の嵩上げ改修工事が行なわれ、23年には恵美須町荷揚場、住吉町荷揚場の大半を直壁に改修し、沖洲倉庫2棟を復旧し、25年には老朽した第一さん橋を軍艦撰津の二重式油タンクの改造品を購入して、50mの浮桟橋とし、2,000トン級の繋船を可能とした。

また、天保山に鉄骨瓦葺倉庫5棟を建築した。かくて26年1月には新しい港湾法に基づく重要港湾に指定され、27年11月には運輸大臣より港を市で管理することが認可された。

しかし、終戦後の港には、問題が2つあった。その1つは船舶の巨大化とフェリーボートの発達、交通量の著増によって港が狭隘となり、他は開港場

商業と交通

であるのに外国船舶の寄港が少なく、通関する貨物が僅少であることである。

一つはすでに21年運輸次官が「現在政府は 3,000 t 級の船舶の寄港は一県一港を計画し、本県では今治港になっているが、現在の施設は狭隘で、上屋の場所がないので埋立て拡張する必要がある」と指摘した。

一つは22年12月新居浜港が貿易港に決定したので、戦前輸入品の過半を占めた住友鉱業所関係の鉱石類（燐鉱石）は、当然新居浜港に陸揚げされ、通関量の少ない今治税関支所の閉鎖が問題となるのが中央から伝えられた。

24年には、税関法が改正され、年間 2,500万円の輸出入、13隻の貿易船の出入が必要条件となった。

これに対し、市は臨港鉄道敷地の買収と、用地整備を促進し、沖洲倉庫を再建し、25年には港務所を3階建とし、また天保山に倉庫5棟をつくるなど施設の充実に力を入れ、後者については、市・商工会議所が一体となって外国船の寄港招請と、従来神戸税関を通じて輸出している今治産の繊維製品の関税の今治扱いを関係筋に懇請する運動をおこした。これらの運動は、一時的な成功を見たが、さらに根本的対策を要した。このために市および商工会議所関係者は、さらに努力を重ねたので、30年には植物防疫港に指定されて外米の輸入も可能となった。

表60 年次別輸出入一覧表

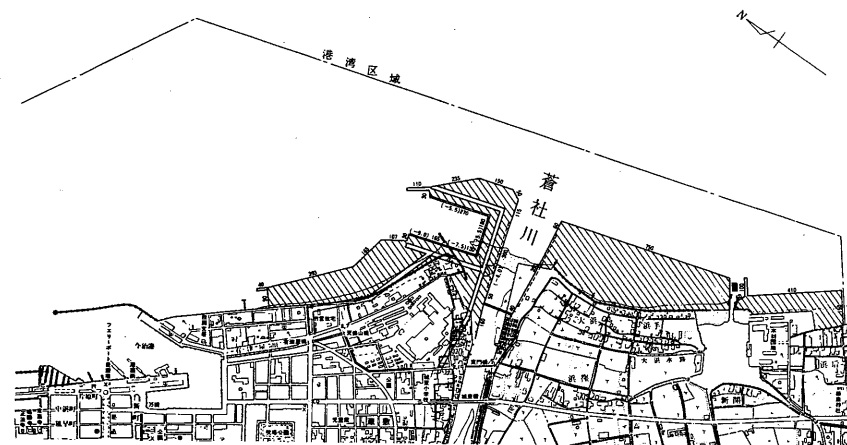
年 度	入港	出港	計	輸 出	輸 入	合 計
昭和28	8隻	9隻	17隻			
29	16	17	33			
30	25	22	47			
31	35	35	70			
32	19	19	38			
33	7	11	18	2,900		2,900
34	5	8	13	160,780		160,780
35	10	12	22	247,344	2,039,021	2,286,365
36	13	14	27	22,229	4,111,592	4,133,821
37	24	37	61	138,229	3,901,913	4,040,142
38.1.4	7	10	17	77,215	2,833,755	2,910,967

米穀、木材等の重量貨物の輸入には、港の施設として重量クレーンが必要であるので、34年以降8トン巻移動式クレーン、6トン巻固立式クレーンを購入し、荷役の能率化をはかった。さらに37年には植物防疫法による木材輸入港に指定され、修繕のため出入する外国船の多いことと、廃止塩田跡を利用した広い木材貯木場をもつ波止浜港が今治港域に編入され、地元の木材業者も外材輸入会社を設立して受入れ態勢を整えたので、この問題もようやく愁眉を開くに至った。(第2節商工会議所 636頁参照)

37年市政をになった羽藤榮市は、港湾の拡張、整備を重要政策としてとりあげ、すでに老朽化、小規模化した港湾の改修を計画し、斯界の権威鮫島茂博士に調査、設計を依頼し、1万t級船舶が接岸できる蒼社川尻の蔵敷ふ頭も設計し、将来の内海の流通拠点とすることとした。工事（新港湾）は45年度から着工し、50年度に完成を目標とし、目下着々進工中である。

鮫島構想では、岸壁・水深	9m	1万t級	1バース
	7.5m	9,000t~5,000t	1バース
	5.5m	2,000t級	5バース
	5mの荷揚場延長 300m		

図18 今治港設計図（港湾審議会承認済）



商業と交通

また、中国および内海島しょ部と交通する小型汽船の発着には、第2、第3 棧橋が使用される外、今治の繁栄に大きな関係のある島しょ部との渡海船の乗客のために37年に下ノ町に鉄筋2階建の待合所を完成し、自動車交通の増加につれて発達したフェリーボートの棧橋も41年に片原町に出来た。その後45年には第3 棧橋もこれが専用に改め、また42年には今治港湾ビルが完工し、海事関係の諸機関がここに集まり、連絡を密にしてそれぞれの機能の發揮に便じた。荷さばき施設もその後移動式10トン巻塔クレーン1台を購入して重量荷物の扱いにそなえ、外材の輸入に対しては、農林省神戸植物防疫所今治出張所も設けられ(43年10月)竜登川水面貯木場も開設された。

こうして内海航路の要衝として、また貿易港としての施設、設備がようやく充実し、さらに発展をみようとする時に、たまたま45年8月台風10号(最大風速30.5m)が来襲し、東防波堤が決壊したので、第1、第2 棧橋、片原町フェリーボート棧橋は流失し、6トン巻及び2トン巻クレーンは全壊する

有史以来の被害を受けた。市は、国庫の補助を仰いで復旧に努めた。その結果およそ既設の復旧工事の常識をこえた工事が行なわれ、防波堤は、増嵩 0.8m、増幅 5.3m、工期3分の1に短縮して1ヵ年というおよそ復旧という常識をこえた工事が行なわれたのは、今治港の重要性によるものとはいえ関係諸方面の協力によることを銘記すべきである。

現在の港湾施設を要録すれば、次のとおりである。

表61 けい留施設

種 別	名 称
けい船岸壁	天保山岸壁 内港岸壁 大型フェリー岸壁 中型フェリー岸壁 小型フェリー岸壁
さん橋	第1さん橋 第2さん橋 第3さん橋

表62 保管施設

(小型ふ頭用地内倉庫)

所在地	所有者	名称	種類	棟数	総床面積	主要用材	階数	主要取扱貨物
内港	今治市	沖洲倉庫	営業用	2	1,350㎡	鉄筋コンクリート	2	米穀類 雑貨類
"	今治倉庫KK	住吉倉庫	専用	1	198	"	2	米穀類
"	日通今治支店	大手通倉庫	"	1	437	"	1	綿糸薬品雑貨
"	野間商店	恵美須町倉庫	"	1	782	"	1	ガラス

(大型船ふ頭用地内倉庫)

所在地	所有者	名称	種類	棟数	1棟当り床面積	主要用材	階数	主要取扱貨物	備考
天保山岸壁	今治市	天保山倉庫	営業所	15	594㎡	鉄骨	1	米穀類 肥料 綿	五棟共 同一面積
"	"	"	"	1	690	鉄骨コンクリート	1	雑貨	
"	農業経済連 越智支部	農協倉庫	専用	1	152	鉄骨コンクリート	1	穀類	
"	今治倉庫KK	天保山倉庫	"	1	202	鉄骨 ブロック	1	米穀雑貨	
"	今治倉庫KK	"	"	1	127	鉄骨 ブロック	1	繊維類雑貨	
"	今治倉庫KK	"	"	1	324	鉄骨	1	米穀	

表63 荷さばき施設(固定式、移動式および軌道走行式荷役機械)

名称	所有者	場所	能 力				馬力	備考
			巻上重量	巻上速度	一時間能力	30分当り使用料		
移動式MK 100型起重機	今治市	天保山	10 ^t	60 ^m	60 ^t	1,500 ^円	53HP	バケット使用は 30分 1,800円
" SKS型	"	"	5	26	40	1,000		
走行式ホイスト	"	沖洲倉庫	3	10.8	45	50		同型式2台

第5章 通 信

電話 本市に電話が開通したのは明治43年6月6日で、これは電話加入者119人が電話局の土地、建物を寄付することによって実現した。加入区域は今治町および日吉村の一部で、加入者は今治電報電話局の保存している「電話加入者名簿第1号」によると、綿ネル工場15、繊維関係会社5、旅館および料理屋11、醸造業4、魚屋4がおもなところで、置屋1も加入している。官公署は、郡役所・税務所・警察署・裁判所で、これらは寄付なしで開通した。