

概要

その後松山市の商業は、発展の一途をたどるが、とくに昭和二十七年以降商店数は急速に増加するところとなる。ちなみに、昭和二十七年現在の商店数が三、六八八店（総売上高一三四億八、八〇〇万円）であったが、昭和二十九年には九九八店増加して、四、六八六店（総売上高二三億七〇〇万円）になっている（増加率二七・一％、総売上高六五・四％増）。

昭和二十九年当時の店舗の内訳は、一般卸売業（五三九店舗）と代理商・仲立業を含む卸売商五六八店（全商店数の一二％）、飲食料品小売業（一、七三八店舗）・織物衣類身の回り小売業（五三五店舗）・家具建具等小売業（三八三店舗）等の小売業三、五四四店舗（同七六％）、飲食業五七四店舗（同一二％）であり、全商店の従業員は一萬四、四四一人であった。

4 松山の交通業と交通体系

伊予鉄道

戦前の松山市内の交通網の中核は伊予鉄道であったが、それは戦後もかわらなかった。伊予鉄道も空襲によって本社ビルや各駅舎、それに市内電車を中心に三四の車両を焼失するなど、相当の打撃を受けた。だが精力的な復旧作業とともに、中古の市内電車を購入するなどして、昭和二十二年一月には戦前の保有車両数を確保でき、ほぼ戦前の輸送力を回復した。

さて、戦災復興土地区画整理事業との関係で、交通機関においても整備がなされた。国鉄予讃線と伊予鉄道郊外線については現状維持となったが、市街地の路面電車に関しては街路計画と関連して一部の変更と路線の延長が計画された。

まず古町―平和通―西堀端間の本町線については、短距離間に屈曲部が多かったため路線の変更を行い、都市計画街路の中央循環線ならびに本町平田線に新たに線路を敷設し、本町五丁目まで直線にすることとした。この計画は、札の辻より右曲していた軌道を廃止し、札の辻より本町一丁目を通り二丁目に至る軌道として、昭和二十三年七月一日にひとまず開業した。

また新路線として、国鉄松山駅―道後温泉間の城南線を、南堀端より松山市駅に延長する花園線（複線・四四八メートル）を新たに計画して、松山市駅と国鉄松山駅や道後温泉を結ぶことにより、市内交通の利便性の向上を図った。工事は、昭和二十二年三月二五日に竣工したが、これにより市内電車路線の中心であった城南線の輸送力は増強され、郊外線との連絡もかなり緊密になった。

城南線県庁前―一番町間は、その前後が複線でありながら、道路幅が狭かったことから単線運転を余儀なくされていた。この路線も戦災復興の土地区画整理事業の進捗により幅員が拡張されたため、昭和二十四年三月五日に複線化が完成、輸送力は飛躍的に増強されることとなった。

単線運転の城北線も改善策がとられた。もともと城北線については複線化が計画されなかったため、行き違い設備の整備により輸送力をアップするしか方策がなかった。そこで、古町、清水町、上一万の各停車場で行き違いをしていたのを、清水町のそれを廃止するとともに、それに代わって木屋町と鉄砲町に新たに行き違い場を昭和二十六年六月三〇日に設置した。それにより、それまでの一五分間隔の運転を、同年九月一日より一〇分間隔とした。さらに昭和二十八年二月一日には、特別都市計画事業の一環としての国鉄松山駅前広場の建設に伴う軌道の移設工事を竣工させた。

郊外線の整備も平行して行われた。高浜線九・四キロは、昭和六（一九三二）年五月一日の電化（同時に港山駅を設置）に続き、同年七月八日から全線複線・二〇分間隔の運転となったが、昭和一九年二月一日の金属類決戦回収実

第一章 敗戦後の混乱から復興・独立、そして経済成長へ

三 松山の産業・経済・交通

施要綱に基づき線路の供出が行われたため、昭和二〇年二月二日から全線単線運転を余儀なくされていた。しかし同線の乗客は、昭和二二年頃から戦前の五〇％増しという飛躍的な増大となり、単線運転では、朝夕のラッシュ時に積み残しができることとなった。そこで、複線化を早期に回復することが最大の課題となり、とりあえず、梅津寺―三津間の複線化に着工、昭和二七年一月末に竣工し、同年二月一日から複線の運転を開始した。

昭和二五年五月一〇日には郡中線の電化が完了して、電車の運転が開始されたが、明治二六年五月七日開業の横河原線（開業当時は平井河原線、明治三二年一〇月四日平井河原（現平井）―横河原まで延長運転開始）一三・二と明治二九年一月二六日開業の森松線四・四は、相変わらず開業当時のままで、日本の軽便鉄道の草分け的存在であった坊っちゃん列車（四輪連結タンク機関車―伊予鉄道甲一号型）が、石炭を焚いて真っ黒い煤煙を出しながら走っていた。

そもそも坊っちゃん列車第一号は、明治二一年にドイツ・ミュンヘン州クラウス会社で製造されたもので、日本鉄道（現JR）、阪堺鉄道（現南海電鉄）につぐ全国三番目の普通鉄道として、明治二一年一〇月二八日に開通した伊予鉄道の松山―三津間（駅は松山（現松山市）・三津口（現古町）・三津）を二八分間で運転したものであった。

さて横河原・森松両沿線は、戦後住宅地の開発で住民の増加が顕著であった。それゆえ、客車の乗客定員も一兩二四人と少なく、その上スピードが遅い坊っちゃん列車では、とうてい増加する沿線住民のニーズに対応できなかった。当然電化が望ましかったが、種々の問題からディーゼル機関車への切り換えになった。

そこで伊予鉄道は、昭和二六年四月から両線の軌条交換を開始するとともに、客車一兩の定員を七五人乗りのボギー車に改造する作業をはじめた。ディーゼル機関車は、昭和二八年末から昭和二九年初めに完成し、昭和二

九年二月一日から運転が開始された。いうまでもなくこの日坊っちゃん列車は、その歴史的役割を終えるのであった。

坊っちゃん列車第一号は、観光都市松山の目玉商品としての期待を担って、定員二人の有蓋貨物車を改造した客車一兩を従えた姿で、道後公園に展示された。（その後、昭和四〇年五月一五日に梅津寺パークに移され現在に至っている。また昭和四二年一〇月一四日には鉄道記念物に、昭和四三年三月五日には県指定文化物に指定された。坊っちゃん列車の後日談である。）

横河原線については、松山市駅付近線路の曲線半径が鋭く、危険性がつきまとっていた。そのため、それを緩和する工事が、昭和二九年に松山市駅の南側を流れていた中之川が、都市計画にそって付け替えが行われるのにあわせて実施され、同年五月末、松山市駅南口の新設と同時に完成した。

このように、伊予鉄道の戦後の鉄道および軌道線の整備は、昭和二九年にはほぼ終了するのであった。

松山市内のバス輸送についても伊予鉄道が独占していた

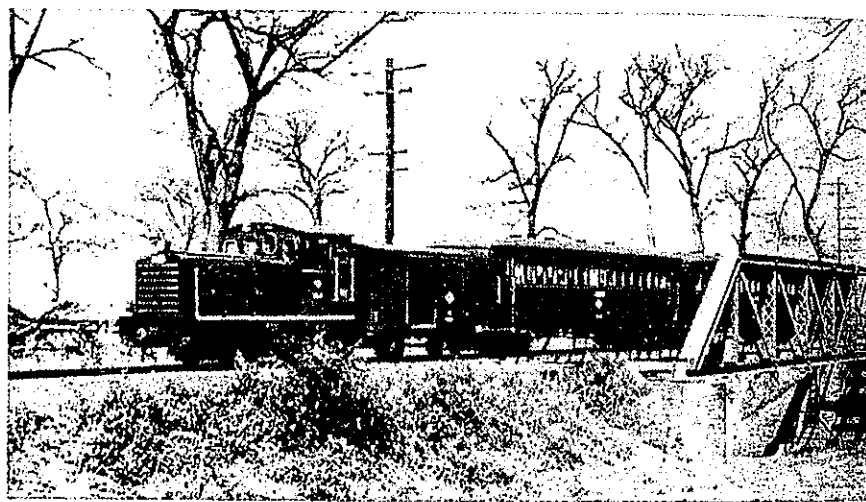


写真1-3-8 ディーゼル機関車（昭和29年頃）

三 都市基盤の整備をはかる

大松山港の修築
事業の推進と港
湾機能の充実

昭和二十九年七月一日に開港指定を受けた松山港について、昭和三〇年、松山市は六カ年計画の松山港修築事業にとりかかり、松山港を産業都市松山の拠点として位置づけた。差し当たり二万トン級の船舶の入港ができるように、内港を拡張、浚渫土砂を利用した西須賀町と大可賀町の地先海面六、〇〇〇坪を埋め立て、吉田浜船溜工事などの港湾拡張工事が進められ

た。昭和三〇年八月、運輸省港湾審議会は松山港の外港利用の増進をもち込んだ重要港湾整備計画を決定し、運輸大臣に答申した。松山港は、大可賀地先の本港、三津浜港、高浜港、吉田浜の船溜まり、由良港を含み、面積一、〇〇〇万平方メートルの大松山港と称されるようになる。同年一月一八日早朝に、アメリカ船ペリカン・ステーツ号（七、六〇〇総トン）がみかん積み込みのため入港し、順次外国船の出入りが頻繁になっていった。開港指定により、関税手続きの不便さは解決されたものの、なおも松山港に入港する外国船の検疫は広島、大分でなされていたため時間的にも経費的にも不便を伴っていたが、昭和三十一年七月一日から松山港で広島検疫所新居浜支所の出張検疫がはじめられ、いよいよ国際港として注目されはじめる。同二〇日、恒例の松山港まつりに一万トンのカルテックス・アテネ号が入港し、港まつりに花を添えた。同年八月の港湾審議会は、松山港外港南部地区埋立てに一、〇〇〇万円の港湾整備資金割当計画を決定した。アラビア、ボルネオ、アメリカの各国から吉田浜、大可賀海岸にある臨



写真2-3-3 つばめ丸入港

海工業地帯へ原料を運び、製品を積み出す大型船が増加し、昭和三〇年に松山港に寄港した一万ト級の船舶は二九隻を数えた。昭和三一年五月、当時、国内最大のタンカーであった丸善石油のつばめ丸（三万四、五〇〇ト）が進水し、松山港を船籍港とした。昭和三一年度の改修工事で、防波堤は五八〇メートルに延ばされ、港内の底ざらえを行って水深一二メートルに、三万ト級の船舶の入港を可能にし、一万ト級タンカーのためのドルフィンをつくるなど、その港湾機能の充実がはかられた。

増加する電力
需要への対応

吉田浜臨海工業地帯の相次ぐ工場の新増設によって高まる電力需要に因應するため、四国電力は、昭和三一年、三つの古くなつた発電所を一つにまとめた新湯山発電所（出力三、四〇〇キロワット）

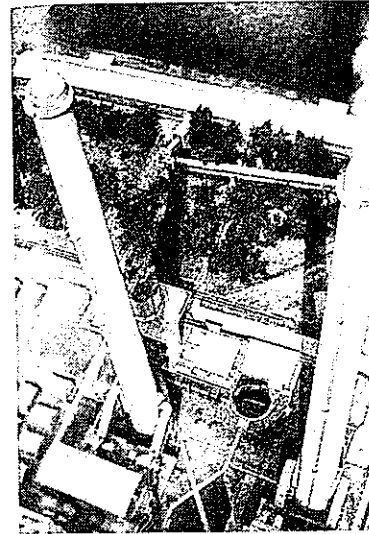


写真2-3-4 松山火力発電所

の設置にとりかかったのを皮切りに、勝岡町に出力六万六、〇〇〇キロワットを予定する松山火力発電所第一期工事に着工して、工場誘致によって増加する電力需要に備えた。新湯山発電所は昭和三二（一九五七）年九月に、松山火力発電所は昭和三三（一九五八）年にそれぞれ完成、営業運転を開始した。松山火力発電所は、引き続き第二期七万五、〇〇〇キロワットに着工し、昭和三五（一九六〇）年九月に完成、出力一四万一、〇〇〇キロワットの四国最大の新鋭設備をもった発

電所として工業都市松山の発展を支えることになった。

三 都市基盤の整備をはかる

大松山港の整備

松山港は、産業都市と観光都市としての松山の要として改修と整備に着手された。昭和三二年八月から昭和三三年二月にかけて、松山港を商工業港として整備する計画が、県を中心に市、運輸省第三港湾建設局のあいだでまとまり、海運局、税関や四鉄など関係諸機関と臨海工業地帯代表（丸善石油）、関西汽船、伊予鉄道、商工会議所などの財界を加え、総額八六億円、昭和三三年度から一八年計画（昭和五〇〔一九七五〕年度まで）で三期に分けて改修をはかるという整備事業が実施されるところとなった。同時に、風向や潮流の影響で着岸が難しい高浜港を北寄りに移し、観光港として整備することとなり、工事が進められた。昭

第二章 安定からの出発

和二八年当時、赤字財政に悩んでいた松山市は、松山港の管理を県に委ねていたが、財政事情が好転したことにより、昭和三二年三月、松山市議会は松山港の管理権を県管理から市管理に変更することを議決し、県と市のあいだでもめる事態があつたが、同年十一月、港湾建設局のあつて合同の審議会が開かれ、県の管理としながら、松山市の事業計画を盛り込んでいくことで解決された。そうした経緯と事情のもとで、松山港の改修と整備事業は着々と進められ、まず昭和三三年六月一日、丸善石油の委託で港湾建設局が着工していた四万五、〇〇〇ト級タンカーをつなぐ水深一二呎の係船施設が完工し、ペルシャ湾のクエート・ガダルから原油三万八、〇〇〇トを積んだつばめ丸（三万四、五〇〇ト）が入港、次いで昭和三五年一月、当時、日本最大のマンモス・タンカーのでのえべれすと丸（四万七、二七四重量ト）が入港し、また、高浜港にも昭和三五年三月、「内海の女王」と称された旅客船くれない丸（二、九二八総ト）が、高浜港いっぱいになるほどの巨体を寄せた。港内の海底を浚渫して水深をつくることによって、寄港できる船舶を大型化し、浚渫した土砂で大可賀海岸や梅津寺などの地先を埋め立て、その埋立地に荷揚場や税関、海運局の事務所などが建てられていった。昭和三六年度の市の事業計画は、一〇万トタンカーの入港を考え、ますますその充実をはかっているところであった。

三 都市基盤の整備をはかる

完備して民間航空基地として整備される中で、松山市議会は、十二月二四日に空港設置促進を決議し、協議会を中心に準備を進め、県と市が積極的にこれを援助していく態勢を整えた。地元南吉田の農民の空港設置反対の動きで、滑走路の整地作業は遅れながら、①空港開設に使用しない敷地は払い下げる運動をすること、②農業振興に必要な事業を考えることなどが、松山市と地元農民とのあいだで話し合われ、昭和三十一年三月二一日、極東航空の松山—大阪間の定期航空便が開設された。

当初、乗客数を少なめにみて、一〇人乗りのタブ号（双発）を飛ばしていたが、会社や個人の商用での利用を中心に連日満員の状態で、一日二便にするか、大型機の就航が望まれた。空港への道路整備もまだ不十分で、道後温泉の内湯完成による観光客誘致が盛んになり、交通機関の未整備が障害になっていた。管制塔や無線施設など空港としての付属施設に欠けながら、利用度の高い松山空港の第二種空港への昇格に向けてはたきかけるところとなり、昭和三二年度から昭和三四（三三）年度にかけて、滑走路の延長と整備、管制塔、夜間発着設備などの施設拡充、三〇人乗りダグラス号（双発）への切り替え、航空機のジェット化、空港の運輸省への移管（松山市議会は、昭和三二年三月一八日、空港の県管理を市管理への即時変更を可決したが）などが行われ、昭和三五年一〇月一〇日、松山空港は第二種空港に指定された。昭和三六（三六）年四月から、全日空輸による松山—大分間航空路、九月からは東亜航空が松山—広島定期航空路、昭和三七年一二月に松山—東京間航空路を開設し、その発展ぶりをみせた。

観光

道後温泉と松山城が、松山市の二大観光資源として、観光行政の中枢を占めている。昭和三〇年代に道後温泉の泉源開発と観光旅館への内湯設置、松山城のロープウェイ設置と消失文化財の修復を通じて、観光温泉文化都市としての機能を高めるなどの整備も進み、観光映画の作成（昭和三二年）、港まつりや温泉まつ

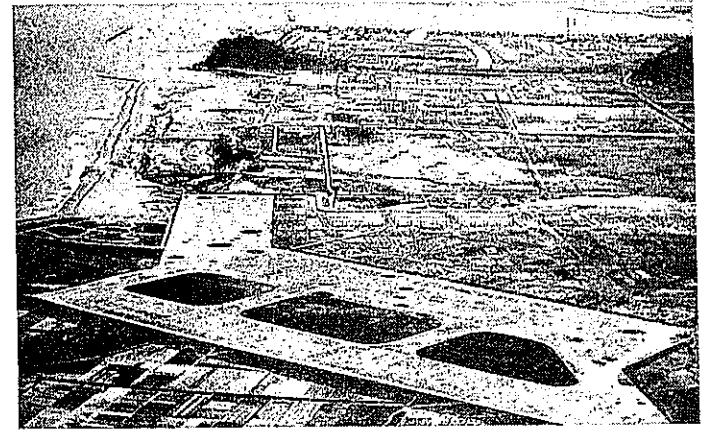


写真2-3-8 松山空港開設

湯山—玉川村—蒼社川沿い—今治市という林産資源を運び出す産業道路と来島海峡、奥道後、道後を結ぶ観光道路とを兼ね備えた県道「松山—今治線」の弾丸道路三二〇の建設促進（玉川村のフキヤ谷—水ヶ峠の一〇、松山市湯山の米野内一〇が未開通）の要請をした。なお、昭和三四年七月、本四架橋「今治—尾道ルート」の海底調査がはじめられている。

市内の幹線道路や周囲市町村との連絡道が整えられ、昭和三七年、愛媛県中央都市圏構想の産業開発を主眼とする総合的な道路計画が練られた。これが、市の中心部と高知、高松にいたる国道と連絡し、松山港、臨海工業地帯を結ぶ重要交通路線として機能する環状線である。

松山空港の建設 戦前、戦闘機部隊の用地（吉田浜海軍航空隊基地）として使われていた松山飛行場は、昭和二

七（三三）年に民間航空が復活するまで、他の飛行場と同様に米軍に接収されていた。高知、高松が、無線誘導装置など近代的な施設を完備して民間航空基地として整備される中で、松山市議会は、松山空港開設については、軍事基地化される懸念と飛行場敷地の地主への返還を理由に、昭和二七年に反対決議をしていた。しかし、松山空港開設の機運は次第に高まり、昭和三〇年一二月、県内の商工業財界人、文化、婦人、観光の諸団体の代表者ら四〇人で松山空港設

三 都市づくりのとき

松山空港の整備

松山空港を県都の玄関にふさわしいものに仕上げようと松山空港整備促進協議会（県、松山市、松山商工会議所、松山空港保安事務所、県工業クラブ、市内交通運輸関係者、学識経験者で構成）は、昭和三八年五月二八日に打ち合わせ会を開き、大型機の発着を可能にする一、七二〇メートルの滑走路（東南側を四〇〇メートル延長、幅を四五メートル拡大）とし、鉄筋二階建、約二、五〇〇平方メートルのターミナルビルを建設するよう運輸省にはたらきかけることにした。また、空港利用者の数も年々増加し、昭和四〇年の乗降客は約二五万人となり、昭和三九年と比べ一挙に六万人も増え、どの便も満員の状態となっていた。この結果、同年八月三〇日、運輸省は一億三、八〇〇万円の整備予算を認め、県の仲介で拡張用地の確保が進められた。こうして、さらに西北端の海を埋め立てて三〇〇メートル延長し、長さ二、〇〇〇メートル、幅四五メートルにひろげ、海寄りに管制塔、待合所を建てるなどの空港拡張整備計画が具体化し、総工費一六億円余で昭和四一年度から着工された。昭和四一年八月一日からはじめられた滑走路の拡張整備工事のため、空港は全面使用停止となり、同年九月一六日から再開されてひろくなった滑走路に好評を得ていた。約二ヵ月後の十一月三日、着陸に失敗した大阪発の全日空機YS11「オリンピック」が墜落し、乗客乗員計五〇人の犠牲者を出すという松山空港開設初めての事故が起こったため、国の方針としてもローカル空港の整備に力を入れることになり、五ヵ年計画で大阪国際空港クラスまで拡張、整

三 都市づくりのとき

備されることになった。用地買収や漁業補償などで難航したが、昭和四三年七月にターミナルビルが完成し、昭和四七年四月、二、〇〇〇坪滑走路の松山空港が完成した。

松山港の発展

松山港の整備事業は年々着実に進み、当時、瀬戸内海で唯一の石油輸入基地でもあったため、一〇万ト以上のスーパータンカーや外国航路のタンカーの出入りも多くなり、とりわけ丸善石油製油所を中心とする石油コンビナートで精製される石油やガソリン、重油などの搬出量が増えていた。そこで、松山港の管理者である県と市は、松山港を港則法による特定港に指定するよう申請していたところ、これが認められ、港長を置いて厳しい取り締まりが行えるようになった。外港に木材港（今出）が完成し、内港には旅客港として高浜港のほかに松山観光港を設け、また、三津浜港をフェリー基地として整備するなど発展をみせたが、昭和四〇年ごろから、マイカーブームや長距離トラックの利用増を反映してフェリーの大型化が進み、昭和四三年度開始の松山港整備新五カ年計画もこうした動向に対応できるものを求められた。

松山観光港

年間約四〇〇万人が乗降するようになった高浜港では、増加する乗降客に対応するため、県と松山市は高浜港の棧橋から約七〇〇坪北の海岸に約一万平方メートルの埋立地をつくり、新棧橋と鉄筋コンクリート二階建ての観光港ビルの建設工事を行っていたが、これが昭和四二年三月に完工した。観光港建設に当たっては、伊予鉄高浜駅と直結していないため乗降客に不便であること、潮流の流れが難しく大型フェリーの着岸が難しいなどの理由から利用申請がなかった。このため、県と市の努力により、伊予鉄高浜駅―観光港間は、バスでピストン運転し、また、観光港から市内への直通バスを二〇分間隔で一日一七往復に増発することなどが決まり、関西汽船から利用申請が出されたのをきっかけにして、瀬戸内海汽船、石崎汽船、防予汽船、中島町、興居島など各汽船からも利用申請が出された。こうして、松山市の新しい海の玄関として、昭和四二年三月二二

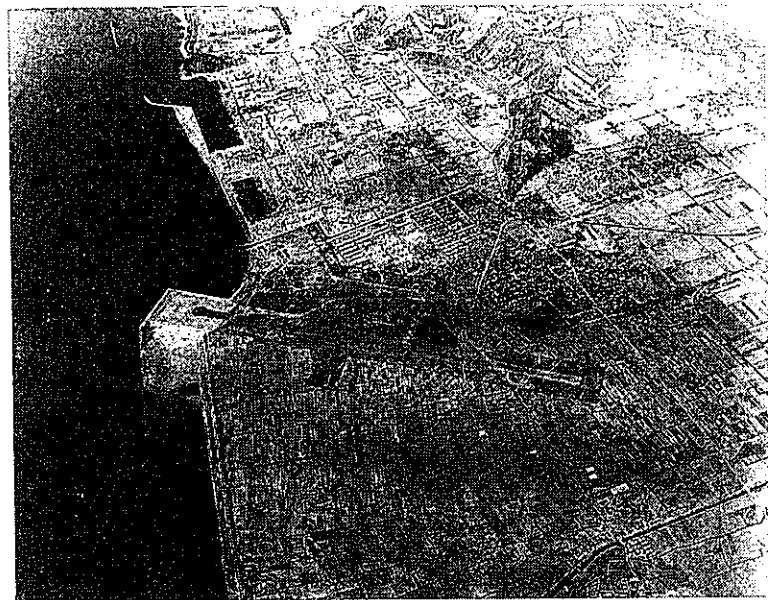
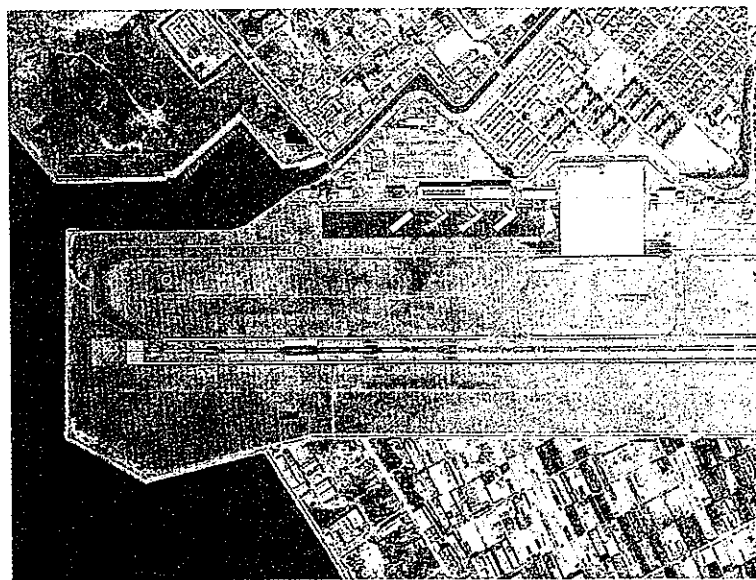


写真3-3-2 松山空港の拡張（前）



松山空港の拡張（完成）

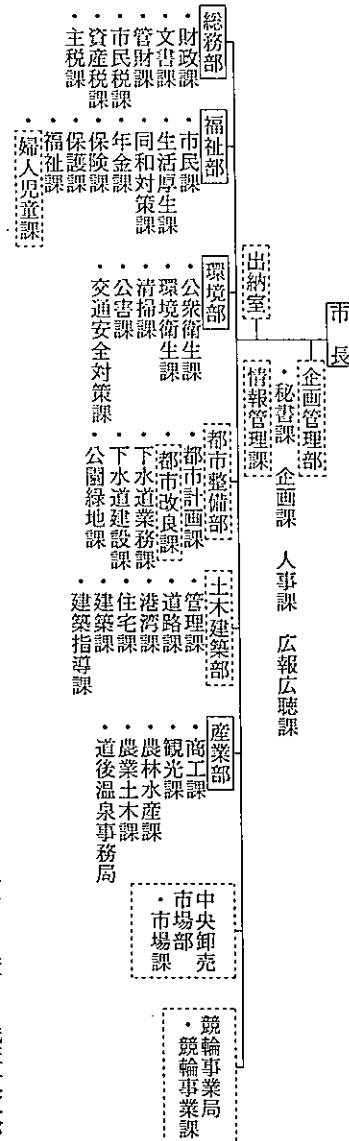
日午前八時、広島行の石崎汽船の水中央船「きんせい丸」(六〇ト)が観光港の第一便として出港、続いて大阪発―別府行の関西汽船「るり丸」(二、〇〇〇ト)が初入港した。しかし、潮流の複雑さは解消されず、開港して一カ月の間に棧橋に衝突する事故が三件発生し、棧橋建設の際の調査の不十分さが指摘され続けた。一〇月一六日午前八時半、関西汽船の「志き丸」(二、九〇七ト)が接岸に失敗して岸壁に船首を激突させ、二三人の重軽傷者を出したのも、この複雑な潮流が操船ミスを誘ったからにほかならなかった。安全性が心配される松山観光港に、県は、第一棧橋から東一四〇呎のところへ長さ三〇呎、幅一五呎の第二棧橋を建設し、潮流の影響を大幅に緩和する対策をとり、昭和四三年五月に完成させた。

三津浜港の整備

昭和三八年末ごろから松山市とその周辺をフェリーボートで結ぶ計画が立てられ、各社とも陸上交通との連絡のよい場所に自社の専用埠頭をつくろうと土地捜しがはじめられた。当時の主な就航計画は、瀬戸内海汽船と石崎汽船の松山―呉―広島、防予汽船の松山―柳井、興居島汽船の松山―興居島、中島町営の松山―中島などのコースがあり、フェリーボート時代を迎えつつあった。県港湾課は、フェリーボートの埠頭が散在すると乗客の不便になること、出遅れた企業が接岸できなくなることから、昭和三九年、三津浜棧橋の西約四〇呎の約一、二〇〇平方呎を埋め立て、長さ四五呎、幅七・五呎のフェリーボート専用の埠頭を建設し、昭和四〇年に完成、供用された。

機構改革を行った。対話行政を中心とする市民本位の行政を推進するねらいから、今後、総合調整機能や管理機能の充実が期待され、これまでの市長公室を企画管理部に変更、さらに、情報管理部を新設した。そして、時代に即した新しい都市づくりのために都市整備部を新設し、下水道事業、街路、区画整理事業など都市改良事業を都市計画に組み入れた。また、文化都市にふさわしい行政を進めるために教育委員会に文化教育課が設けられた。

図4-3-5 昭和五十一年の機構改革図 * は新設変更



昭和六十二年一〇月、国際化、情報化、高齢化社会に対応し、また松山市総合計画に基づく機構改革が行われ、福祉部、環境部の再編成が行われ、市民生活部が設けられた。また、競輪事業局は廃止し、課として産業部に移管された。

第五次港湾整備五カ年計画(整備進む松山港)

松山港は、昭和二六年に重要港湾として指定されて以来、大松山港として着々と整備されてきたが、昭和五二年、運輸省は総額八七億円にのぼる第五次港湾整備五カ年計画を認め、最後の総仕上げの段階に入った。

観光港

約一万平方メートルの海面を埋め立て、観光港ビル、駐車場、緑地帯などを設けた観光港が、昭和四二年に開港し、国際観光温泉文化都市松山の玄関口として位置づけられた。その後、船舶の大型化と利用者の増加に伴って大型船舶の係留岸壁や浮桟橋の改良が行われ、阪神、別府、広島、三原などの航路をはじめとして近海各方面から旅客船、水中翼船ならびにフェリーが一日約一二〇回日夜往來するようになった。昭和五〇年度の乗降客数は二八六万人、乗降自動車数は五〇万台となっている。

三津浜港

昭和五二年にフェリー乗船のための駐車場が造られ、フェリー着岸港として整備された。また、七万二、〇〇〇平方メートルに及ぶ埋立てが行われ、五、〇〇〇ト級船舶三隻、二、〇〇〇ト級三隻、七〇〇ト級五隻が同時着岸できる埠頭が設けられ、米穀類、金属機械、軽工業製品などの貨物港として利用されている。

今出地区木材工業港

住宅建設に欠くことのできない木材供給の場として昭和四二年に完成した今出地区木材工業港には一万五、〇〇〇ト級の貨物船が二隻同時着岸できる岸壁(三七〇メートル)が新設され、年間約三〇万トの原木が輸入できるようになった。

吉田地区公共埠頭

帝人松山工場の拡張埋立地に隣接して約五万平方メートルの用地を造成し、砂、砂利、化学工業

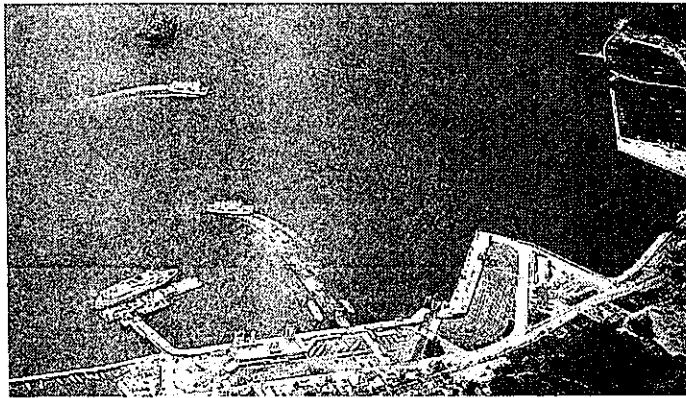


写真4-3-2 松山港(昭和50年代)(広報まつやま 昭和52年1月1日)

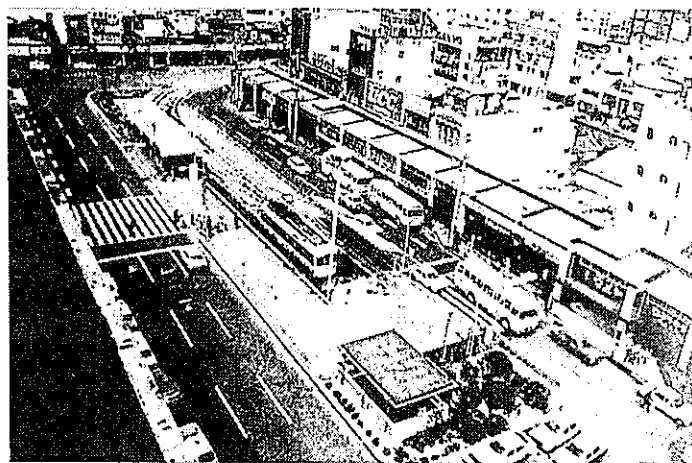


写真4-3-3 市駅前（広報まつやま 昭和52年12月15日）

用品などの積出港となっている。昭和五五年に、防波堤および二、〇〇〇ト級貨物船五隻の係留ができる岸壁が設置された。

外港地区丸善埠頭

原油輸入港の丸善埠頭には係船ドルフィンや栈橋が設置され、イラン、インドネシア、中国の各地から年間二三〇万トンに及ぶ原油が輸入されている。

市駅前広場の整備

伊予鉄の電車やバス、各社のバス、タクシーの乗り入れて人と車が入り混じって混雑をきわめる市駅前広場を、昭和五二年一月、市は伊予鉄道、県公安委員会、市駅前商店街の協力のもとに整備することとなった。横断歩道を一本化して信号機を設置する（盲人用を含む）など交通安全施設改良工事を行って、三月に完成した。

松山市は、昭和五六年（国際障害者年）五月、

障害者福祉都市に指定

障害者福祉都市に指定された。障害者福祉都市は、国が毎年人口一〇万人以上の市から選び指定するもので、全国六四九市のうち四〇市が指定されている。松山市では、市政推進四本柱に「幸せな社会福祉の向上」を掲げており、「障害者の住みよい町」への推進をはかることになった。初年度は、「障害者の社会への完全参加と平等」という国際障害者年のテーマに即し、道路の段差の解消、点字ブロックの敷設、市役所支所や