

豊富な工業用水を求めて西条工場を設立した。以後、同工場は倉敷絹織の主要工場の一つとして人絹・スフの生産にあたり、戦時下にあっても軍需関係の衣料の生産を続けた。

昭和九年に設立された明正レーヨン(株)（昭和一五年に明正紡績に合併）は、周桑郡壬生川町（現東予市）に工場を新設した。同時に、親会社である明正紡績川之江工場にも人造纖維紡績機が設置された。この両工場は、昭和一六年、明正紡績と富士瓦斯紡績が合併して富士瓦斯紡績(株)が設立されたため、同社壬生川工場・川之江工場となった。

昭和一一年に東洋レーヨン(株)と東洋綿花の共同出資によって設立された東洋絹織(株)は、翌一二年、伊予郡松前町に同社愛媛工場を設立した。同工場はスフの生産とともに、その紡績・機織・染色を一貫して行う工場であった。なお、昭和一六年、東洋絹織は東洋レーヨンに合併され、同工場は以後、東洋レーヨン(株)愛媛工場となった。

**国鉄予讃線の開通とバス・海上航路の発展** 明治三九年(一九〇六)「国有鉄道法」が公布されて以来、全国に鉄道網が張りめぐらされて進まなかった理由としては、(1)県内の山がちな地形が鉄道敷設工事を困難にしていたこと、(2)峠にはばまれた不自由な相互の交通連絡のために海上輸送が早くから利用されていたこと、(3)政争が激しく路線の敷設をめぐって争いが絶えず、一体となった強力な誘致運動が出来難かったこと、(4)四国は経済効果・国土防衛の見地よりみて、さほど重要地域と考えられていなかったことなどがあげられる。

すでに明治四四年(一九一〇)に、帝国議会で多度津―松山間の鉄道敷設に関する建議案が可決され、多度津以西への工事が開始されたが、県の東端川之江まで国鉄が開通したのは大正五年で、西条は同一〇年、今治には同一三年までかかった。昭和二年(一九二七)に至って、ようやく県都松山までの開業が実現した。これは我が国の県庁所在地で国鉄が開通した最も遅い記録である。

国鉄の開通の遅れは、民間鉄道とバス・船舶の発達を促した。

伊予鉄道は大正期の一〇年間、松山電気軌道と激しい乗客の奪い合いを演じ、電化と経営の近代化を推進したが、大正一〇年松山電気軌道を吸収合併して軌道の整備を図った。伊予鉄道に刺激されて、宇和島鉄道が大正三年宇和島―近永間を開通させ、同一二年には吉野生(よしのぶ)まで延長した。また愛媛鉄道が大正七年に大洲―長浜間、同九年に大洲―内子間を開通した。しかし八幡浜あるいは郡中への延長による三者の相互乗り入れは、峠にはばまれ、資金難と難工事で実現しなかった。

その間隙をぬって、峠を越え各地を連絡して輸送に当たったのがバスであった。県下における本格的なバス輸送は、大正五年八幡浜に伊予自動車設立され、八幡浜―松山間を運行したことに始まる。その後、県内各地に多くの中小バス会社が設立され、それに伴って路線も延長された。しかし、一方では、各社間の競争も激しくなり、同一路線に数社が乗り入れて競争する例も珍しくなかった。そのため、大正末ころから、乱立下による混乱・競争を防ぎ、経営の安定を図ろうと、企業の統合を目指す動きがあらわれてきた。さらに、昭和一〇年代以後、戦後体制が強化される中で、県内のバス事業にも国家の統制が及ぶようになり、地域的な単位での統合が進められた。その結果、中予地方は三共自動車(株)（伊予鉄道(株)自動車部）、東予地方は瀬戸内運輸(株)、南予地方は宇和島運輸(株)のもとにはば統合され、各地域での一元的運行が行われるようになった。

島である愛媛県にあって本土との往来は船舶に頼らざるを得ず、すでに明治期から、大阪商船をはじめとする各汽船会社が、阪神地方と四国・九州を結ぶ定期船を運航し、それらが県内各地に寄港していた。航路には時期によって変遷がみられたが、昭和五年(一九三〇)ころには、大阪―別府航路、大阪―若松航路、大阪―大分航路、大阪

―鹿児島航路（以上大阪商船）、大阪―細島航路（宇和島運輸）、大阪―大川航路（尼崎汽船）、大阪―新居浜航路（住友別子鉱山）が運航されていた。これらのうち、最も人気のあったのは大阪―別府航路で、豪華旅客船による阪神―四国―別府遊覧コースとして喜ばれた。そのため、運航回数も、当初の月六回から次第に増やされ、昭和三年以後は国鉄松山開通に対抗して昼夜二便の運航が始まった。

その外、愛媛県と中国・九州を結ぶ航路、県内各港を連絡する沿岸航路も盛況であった。特に、国鉄線の松山開通以前にあつては、中国航路は、県内から尾道や宇品經由で東京阪神への連絡コースとして利用され、石崎汽船・大阪商船・東予運輸汽船などによる運航が行われた。しかしこれらの沿岸航路とりわけ県内各港と連絡する航路は国鉄の西進により衰退していった。

国鉄松山駅開通に伴い、伊予鉄道は松山駅との連絡のため大手町線の敷設を図るかたわら、三津浜經由で松山に入る国鉄への対抗措置として、昭和六年に高浜線の電化・複線化を完成し、従来の「坊っちゃん列車」に代わって、時速五五キロの最新ボギー電車による運転を始めた。また国鉄郡中駅が開業すると郡中線を郡中港駅まで伸ばして国鉄との輸送の緊密化を図った。愛媛鉄道と宇和島鉄道は、国鉄に買収されてその鉄道敷設の促進に寄与した。

国鉄延長は松山以西についても引き続き工事が行われ、昭和一〇年（一九三三）、愛媛鉄道を買収改良した部分を加えて大洲まで、次いで同一四年に八幡浜まで開通した。また、昭和一六年に宇和島―卯之町間が開通し、買収した宇和島鉄道の宇和島―吉野生間と合わせて、宇和島線として営業された。残された八幡浜―卯之町間については、軍事的側面からも開通が急がれたが、戦時下における資材不足の中で工事は容易に進まなかった。同区間は、伊予鉄高浜線レールの提供、地元民の勤労奉仕などにより、昭和二〇年（一九四五）六月に至って開通し、川之江に列車が

入って以来三〇年の歳月を要して予讃線はようやく全通を見ることとなった。

大量の乗客と物資を運んで都市の発展と地方開発に貢献する国鉄の開通が大幅に遅延したことは、愛媛の地域の発展、地域間の連絡結合を阻んだ。県都松山は中核都市に成長しないままに東予が阪神と、南予が九州と結ぶ分断経済が継続した。峠でさえぎられた地域間の格差とりわけ南予の後進性は改善されることなく、戦後県政の主要課題として残された。

八幡浜・新居浜 昭和一〇年代、戦時体制の遂行による時局行政の強化をねらって、新市の誕生や市と町域の・西条市の誕生 拡充のための周辺村の編入合併が、県の勸奨で推進された。これにより、本県では八幡浜・

新居浜・西条の各町が周辺村と合併して市制を施行し、松山市が一〇か町村を編入して市域を拡大した。

西宇和郡八幡浜町は、今治・宇和島の市制施行に刺激されて大正一一年から神山・千丈・矢野崎の一括合併による市制実施の折衝を開始したが、八幡浜町の財政状態に危惧の念を抱く周辺村は合併に気乗り薄であった。昭和三年三月県は地方課長親泊朝輝を現地に派遣して三村長を八幡浜町に招致し合併の利便を説いたが、神山村長酒井宗太郎のみが即刻賛意を表しただけであった。後に初代八幡浜市長となる酒井が大正一三年に書いた『八幡浜及八幡浜人』のなかで「一面、村としての施設は完備を遂げた。何を苦しむで大借銭持ちの、そして未だ前途に於けるゴタゴタした施設が幾つも幾つも転つていような八幡浜に何故に行きたいか」と非合併論者は主張するが、「只だ重箱隅を楊子でホシクするような眼前の利害に理屈を付けて」いは大八幡浜の建設を考えることは出

第四節 転換から成熟へ

伊方原子力 四国の電源開発は、従来水力  
発電所の建設 発電を主力にした水主・火従  
方式であったが、昭和三〇年代後半から電力需  
要の急増に対応して大型火力発電へと傾斜し  
た。本県では四国電力西条火力(出力四〇万

源として原子力発電の課題が登場した。原子力発電の仕組みは火力発電と同様、蒸気力でタービンを回して発電するが、蒸気をつくる熱源にウランを使用する。方式としては昭和四〇年代、アメリカ型軽水炉が我が国の原子力発電の主流となり、五九年時で二七基が運転中、一三基が建設中であった。四〇年代、環境汚染などが問題化して、大量の石油を使用する大型火力発電所の建設には限界があり、加えて石油ショック以後の価格高騰は火力依存の電力業界をゆさぶった。中・長期的に石油需給の逼迫、価格高騰は不可避の中で、当初は割高と見られた原子力発電コストもやがては火力を下回る（昭和五七年には火力の半分程度のコストになった）との見通しもあり、四国電力山口恒則副社長（のち社長）らの熱心な提唱で、四国電力は存立を賭けて原子力発電所建設に踏み切った。

県としては東・中予に比べ開発のテンポが遅れ勝ちで、地域的格差の拡大に悩む南予のテイクオフ（離陸）には果敢な施策が必要とされる時期であった。このため南予水資源などの諸構想とも合わせて、即効的に南予に回生の始動を呼び起こす格好の起爆剤として原子力発電所（原発）の建設がとり上げられた。この結果、原発は一社の事業の性格を超えて県政の重要施策となり、県企画部開発課を窓口土木・農林水産・衛生など各部をあげての取り組みとなった。当初（昭和四三年）北宇和郡津島町に白羽の矢が立ったが、地質調査で不適となり、四四年四国電力は西宇和郡伊方町（町長山本長松）の陳情を受け、候補地として伊方町が浮上した。地質・海象などの諸調査を経て四五年九月、建設地点を佐田岬半島中央部の伊予灘に面した同町九町

越平<sup>こしらば</sup>に決定した。しかし、原子の灯がともるまでには幾多の曲折辛酸が待ち受け、関係者を悩ませた。同年一〇月県議会は原発の建設促進決議を多数で可決したが、この時、自民党の賛成、社・共産党の反対の図式が出来上がった。現地でも、「八西原発誘致期成同盟会」（八幡浜・西宇和郡内五町の長及び議長）など誘致賛成の諸組織と後の「原発反対八西連絡協議会」に至る反対共闘委員会との錯綜した長い闘いが始まった。四六年には漁業補償をめぐる町見漁協の紛糾があり、また海面埋立、原発一号機（軽水炉の加圧水型）の建設着工に対して、反対派が海陸デモや九町越の工事用道路分断デモの実力行使を強行した。さらに、「原子炉設置許可処分取消」の行政訴訟を起し、執ような反対が続いたが、工事区域内の里道・水路の払い下げを受けて四国電力は、一〇月現地事務所を開設、翌月には約八〇万平方メートルの敷地造成が完成するなど、建設は着実に進んだ。

昭和四九年、反対派は八幡浜県事務所に座り込みデモを行ったが、一号機原子炉格納容器の据え付け工事は一〇月に完了した。同五〇年、反対派は「里道用途廃止処分無効」の行政訴訟を起したが、会社側のモニタリング諸施設が完成、次いで一号機タービン及び発電機の据え付け、冷却水放取水施設（日量二〇〇トの海水淡水化装置）が完成した。五一年には一号機燃料装荷も完了、事務所本館が出来上がるなど着々と実現に近づいた。

昭和五二年には一号機は初臨界に達し、遮断試験を経ていよいよ九月営業運転にこぎつけた。五三年、続いて二号機の建設にかかり、五七年三月営業運転に至った。その出力は五六万<sup>キロワット</sup>二基で一三三万<sup>キロワット</sup>、総電力量は八〇億三、〇〇〇<sup>キロワット</sup>となつて、昭和六〇年代の四国総電力量の二七％を占

め、三号機の完成時には四〇％にも達する見込みとなった。二〇年前の昭和四五年と比べ、火力は六〇％から二八％へ、水力は三二％から一三％へ激減し、王座を完全に原子力に譲ることとなった。

昭和六〇年代には原発のコストは火力の半分程度になり、燃料比率が小さく安定供給も確保されて石油に代わるエネルギー源の主役となり、その地位は二一世紀初頭までは変わらぬものと見られている。伊方原発は一号・二号機で約二、〇〇〇億円の巨大投資が行われ、国道一九七号頂上線バイパス貫通の加速化と並行して、佐田岬半島に大きな開発ブームを起こした。工事関連の直接メリットはともかく、その影響は持続的であり、伊方町財政は昭和四九～五七年の間に電源三法に基づく総額二億四、〇〇〇万円余の交付金を受け、一気に三五億円余を投じて町民会館、医療福祉、生活環境などの施設が辺地の汚名も返上する勢いで整備された。原子力発電所で激増した固定資産税は、町歳入総額の二〇～三〇％にも上り、三倍余にもふくれたという。

## 5 交通 開発

**松山空港ジエ** 松山空港は旧日本海軍の航空基地跡にあり、戦後、連合国軍に接収されて、英連邦軍の小型機ツット機就航 用連絡飛行場として使用されていたが、対日平和条約の発効に伴い昭和二七年七月接収解除となった。

民間航空事業の復活に伴って、民間空港設置促進会、協力会の活動もあり、愛媛県、松山市が協力して滑走路の補修を行い、昭和三一年三月、極東航空機（現在の全日空）により松山・大阪間に不定期便DHタブ機（九人乗り）が初就航した。県では、引き続き三二年度から公有水面を埋め立て二〇〇㏊の滑走路延長に着手した。一方、運輸省では第二種F級飛行場とする方針のもとに三二年度から三か年計画で滑走路・誘導路を整備するとともに、

通信照明施設の設置、航空局松山空港事務所建設に着手し、三四年に整備を完了した。三五年三月、空港ターミナルビルが落成、滑走路、誘導路及びエプロンを含む空港用地約三六万平方㏊が四国財務局より運輸省へ所管替えとなり、昭和三五年一〇月、空港整備法による第二種空港として供用開始された。

航空機の利用状況は、経済の進展及び生活の向上とともに三一年の乗降客数三、一一七人から三五年には七倍の二万一、八一五人に達した。四〇年には八〇倍の二四万七、四五四人と大きく飛躍し、この間、使用機もヘロン機（二人乗り）、DC3型機（三人乗り）、フレンドシップ機（四人乗り）、コンペアー240機（四人乗り）と大型化し、四〇年には国産花形機YS-11オリンピア機（六人乗り）が就航した。

高度経済成長期に入って航空機利用の増加傾向が一層強まり、その対応として航空機の大型化、スピードアップを図ることが必要となった。県市町村の要請に応じ、運輸省は三九年度を初年度とする空港整備五か年計画を策定、滑走路を一、二〇〇㏊に延長し、関連諸施設の整備を行い第二種C級空港とすることとして着工した。昭和四一年までに用地一一万平方㏊を取得、滑走路幅三〇㏊を四五㏊に拡幅して、誘導路・エプロンなどを施工した。四一年一月、全日空YS-11型機の墜落事故が発生、その惨事の衝撃によりあらためて空港の安全性が政治の緊急課題となり、運輸省は国内第二種空港一七か所のうち松山空港など五空港について、四二年度を初年度とする空港整備五か年計画を決定し、航空機の計器発着を可能とする各種の無線・照明などの保安施設が充実されることとなった。

空港用地造成は滑走路を海側三五〇㏊、陸側四五〇㏊に拡張のため埋立並びに整地を行うもので、四三年度末に漁業補償が解決して、護岸工事に着手、四五年度には埋立を完了し、海側の滑走路三五〇㏊が新設された。一方、陸地部の用地買収は四五年度は買収を終え、四六年度には滑走路四五〇㏊が新設されて二、〇〇〇㏊の滑走路が

完成した。

この間、県では予算陳情、補償問題をめぐる国・関係者との調整及び資金対策、周辺地域の環境整備対策などの空港整備促進に努めた。誘導路・エプロンの新設、保安施設・関連施設の整備を終え、四七年四月、二、〇〇〇坪の滑走路が供用開始された。近代空港としてB737型ジェット機が就航し、全国で六番目、四国初のジェット機就航空港として交通開発に画期的な基盤づくりを成し遂げた。

幅約二四〇呎の狭水道である。そのため桁下余裕高二六呎を確保して船舶の航行に対処しており、特に工事中の一般航行船舶の安全のため万全の架設工法を採用し、無事故で工事を完成することができた。またこの附近一帯は、国立公園第二種特別地域に指定されており、恵まれた自然の景観に調和するアーチ型式を採用し、塗装についても、専門家による慎重な検討の結果、ライトグレーを採用するなど、近代橋梁技術の粋をこらした「夢のかけ橋」にふさわしい橋である。尾道—今治ルート一〇橋の中でも、大空高く虹の弧を描き個性に富む大三島橋は、その優雅な姿を瀬戸の海面に影を投じて、観る人々の心を和ませてくれている。

#### 松山空港

県勢の進展に伴い、航空需要は飛躍的な伸びを示し、昭和四八年八月にはB727型機が就航した。増便と機種大型化に伴い環境保全の上で空港周辺地域における航空機騒音が問題となった。

将来の空港運営と地域環境保全の見地から、この騒音障害防止対策は緊急かつ重要な課題となり官民努力の結果、四九年六月松山空港は「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止などに関する法律」の規定による「特定飛行場」の指定を受けた。同四九年一月騒音区域が定められ、緩衝緑地整備、家屋などの移転、土地の買い取り、家屋防音工事などの騒音対策事業が行われた。続いて五一年度からは第三次空港整備五か年計画に沿って、長期的展望にたった民家防音工事、家屋移転などの環境対策事業と空港基本施設などの整備が進められた。

航空機利用の増勢は、五三年にはジェット機就航時(四八年)の旅客数の二・一倍、三八〇万人に達する勢いで、これに対応して、福岡便の開設、空港ターミナルビル増築などが進められた。さらに航空機大型化による混雑度の解消、将来の国際化への対応などのため、抜本的な対策としては滑走路延長が最も適切であるとして、五三年九月松山空港整備検討委員会が発足、同一二月には松山空港整備促進協議会が設置された。五四年度から三か年 にわたり、県独自の環境アセスメントなど松山空港整備調査を実施する一方、滑走路延長について国に積極的な

要請を繰り返した。五四年四月には国際チャーター便の第一便が香港へ飛び立ち、松山空港国際化は現実新たな利用に向けて動き出すこととなった。また需要増への当面の対応策として新機種による中型ジェット機導入及び施設改築についても検討が進められた。

県では五六年四月から交通体系促進のため特定事業局を発足させ、松山空港の拡張整備の促進、周辺地域の整備にかかわる連絡調整などの積極的な対応を行ってきた。五七年中型機用エプロンベースが新設される一方、県では松山空港周辺対策協議会を設置し、諸種の対応を図るなど県・地域あげての努力が続けられた。五八年四月には松山空港整備基本計画が定められ、念願の滑走路を五〇〇呎延長して、二、五〇〇呎とし、併せてターミナル地域を拡張することが決定した。六月にはトラバー

ター(乗降施設)も増設され、中型機B767型機が就航した。六〇年漁業補償が締結され、同年一〇月埋立工事に着工し、二、五〇〇呎滑走路の完成へと歩み出した。空港総面積一、三五三、八九三平方呎、スーパージャンボ・トライスター級の大型機が就航可能な空港として、六六年四月開港に向けて諸工事が進捗している。

#### 四国高速自動車道の着工

社会基盤の整備が著しく立ち後れている四国地方にとって、四国高速自動車道は本州四国連絡道路と相まって、四国の一体化、社会・産業・経済活動などの発展に必要な不可欠の根幹的プロジェクトである。

四国には国土開発幹線自動車道の予定路線として、いわゆる四国縦貫自動車道(徳島市—大洲市間二三三線)と四