

家総動員法が発令されて、国民の戦争協力はしだいに強く義務づけられることになったのである。

第四節 国鉄土讃線全通す

県民待望の国鉄土讃線が全通したのは昭和十年（二五）九月十日で、十一月二十八日にはその全通式が挙行された。陸の孤島と呼ばれた高知県下に、土讃線の一部として須崎と高知との間にはじめて汽車が走ることになったのは大正十三年（二四）のことで、十一月十五日にその開通式が挙行され、以後その工事が延長されて完成したものである。この機会に、県鉄道建設運動の沿革を記してみたい。

土佐鉄道協会が商業会議所の提唱によって成立したのは明治二十六年（六三）九月五日のことであった。四国鉄道敷設の促進を目標としたもので、委員には高知商業会議所会頭松村俊夫はじめ水田正夫・小西鹿吾・由比直枝・吉良順吉の五名が選ばれ、協会は当分会議所内に置かれたが、十一月十六日になって本町に移転した。

土佐鉄道協会々則

- 一、本会は土佐鉄道協会と称し、事務所を高知市に置く。
- 一、本会の目的は官設四国鉄道敷設工事を第一期線に繰上げの請願、及び右に関する運動をなす事。
- 一、本会は委員若干名を置き、諸般の会務を処理せしむ。
- 一、本会の経費及び県内外旅行費は寄附金を以て之に充つ。
- 一、県内外旅費並に日当は委員会の決議をみて之を定む。

九月九日には午後二時から本町堀詰座において演説会を開き、西山志澄・坂崎斌・藤崎朋之等が演壇にたつてその主旨を聴衆に訴えた。すなわち四国鉄道の敷設が軍事上・商業上必須の急務である理由を演説して県民の協

力を求め、二十七日には土佐官設鉄道に関する請願主旨書を諸官庁や民間商事会社等に送付した。その要略は、明治二十五年（六三）六月二十日法律第四号をもって鉄道敷設法が公布され、四国線は香川県琴平から高知県下高知を経て須崎に至る鉄道、徳島県下徳島から前記の線路に接続する鉄道、香川県下から愛媛県下今治を経て松山に至る鉄道が予定されたが、その主要線とも考えられる土讃の山間鉄道が第一期工事から除外されているのである。察するに、これは高知県官民の鉄道に対する認識が足らず、その運動を怠った結果にはかならない。時すでに遅れたりとの感があるが、線路選定公示の追加法文に「以上線路の外に尚敷設の急を要すべしと認むるものあるときは、帝国議会の協賛を経て更に第一期工事とし、特に公債を募集することを得」とあるから、ここに活路を見出して土讃線を第一期工事に繰り上げる請願を第五議會に提出しようというのである。主旨書に見る陳情理由とする第一の軍事的事情はつぎの如くであった。

夫れ野見湾は、我が日本太平洋沿岸に於ける第一の碇泊地たるは、昔に我が海軍將校等の測定する所たるのみにあらず。其の海底は最も深くして且つ広く、優に一艦隊を容るべきを以て、外人の夙に流涎する所なりと聞く。嗚呼世人常に北門の鎖鑰を説くも却て南門の牆壁に意を注がず。一朝事ありて強国と響を開くや、敵の艦隊は我が帝国の胃腑たる大阪を衝かんとし、乃ち摂海を襲撃するの戦略に出づるや必せり。而して或は其艦隊は我が高知地方の松山分営並に丸龜分営と隔離するを奇禍とし、先づ須崎に上陸して之を占領し、野見湾を擁し其の艦隊の根拠とし、直に敷衍して北山を踰え、阿讃より不意に紀淡海峡の背後に出でば、摂海は忽ち彼の艦隊を進ませしめて大阪・神戸・堺等の市街は悉く砲火の中に陥り、且つ我が艦隊の摂海に拠りしものは、為めに一時に其の運命を決するの大危険を冒さざるを得ず。

国防的見地から、その早急着工を要する事情は右の如くであるが、土讃線開通後は近畿・中国との距離は著しく短縮せられ、海陸との連絡、物資の交流は円滑になり、その経済上の利益は図るべからざるものがある。こ

これは第二の経済的理由である。

試みに検一検査。晩近浦戸港輸出入の統計表は、年々歳々共に其額を増進するの傾向あり。亦以て我が県下二百余年勤儉貯蓄積力の如何に其の余地を存するかを証するに足る。咄々汽船の運輸より發達せる経済上の影響、業已に此の如きあり。況んや他日鉄道開通の爲めに新に其の販路拡張すべき山間の天産物は、檜・杉・樺・梅・椴等の良林、薪炭若しくは鮫物^{アサギモノ}・安質母等の如き、殊に神戸に於ける輸物即ち樟腦・生糸・紅茶・花筵・コツピー紙の如き、従来の固有物産たる諸紙・鯉節・塩魚・生魚・活牛若くは石灰・楊梅皮等の類は同時に其販路を拡張して、殆ど其の供給は需要の度に應ずるに暇あらざる恐懼を提起すべきや必せり。而して他の輸入物米穀・小間物・呉服太物・唐糸・紡績糸・石炭・油等の類、即ち県民日常の需要品は海運・陸運共に非常の廉価を致すべきは、即ち之を各地方鉄道既設に徴して争ふべからざる事実なりと判定するに憚らざるなり。

右の理由によつて、特に軍事上の必要即ち国防の緊急問題として、まず山間鉄道の工事を第一期に繰りあげるよう第五議會に請願しようとするものであるが、請願運動とその準備として実地測量に支弁すべき費用を負担するが如きは、工事費予算六百万円を支出する国家の恩沢に対する義務としてはむしろ輕少に過ぎるものである。県民六十方一体となつて協力し、その達成を期すべきであるというのが主旨の主要である。土佐鉄道協会は委員會や總會に日を重ねて官民に協力を求め、県技師戸田亥名蔵に依頼して線路調査を実施し、委員松村俊夫と吉良順吉は四国鉄道敷設請願のため十一月十日東京、十二月五日帰県、同二十六日には延命軒に各町村委員會を開いて上京運動の経過を報告した。鉄道技師大屋権兵衛が来県したのもその結果と認められ、県内各町村からの操上げ請願書は十二月二十八日まで一万八百五十六通に及んだ。戸田技師は協會の依頼に応じて実地調査を遂げ詳細な報告書を提出したが、その工費概要はつぎの如くである。

土佐線と称するは土佐須崎を基点とし、高知を経て讚岐琴平に至るものにして、延長八十四哩七分五厘^(マイル)に亘り、其間には

隧道を設け、橋梁を架せざるべからざる所ありと雖も、隧道は其長さ千四百間にして伊野山・熊ノ川峠・南喜峰・猪ノ鼻峠等の四ヶ所に止り、大橋梁は吉野川・鏡川・仁淀川の三所に架し、其長さ三百余間に過ぎず。而して大工事は南喜峰・猪ノ鼻間を除きては他は皆な平易にして、之が爲めに要する工事費は、土工費に七十万円、橋梁費に四十二万円、隧道費に百二十八万円、用地・諸建物・軌道・車輛機械・測量・工事監督其他諸費に百七十万円、予備費三十万円、以上合計四百四十万円の概算なりと云。

土佐鉄道協會は、このように積極的な運動を進めたが、明治二十七、八年の日清戦争はその運動中絶を余儀なくさせた。明治三十三年^(一九〇〇)六月二十五日再びこの問題が提起されたが実現を見ず、北清事変や日露戦争を経て、明治三十九年^(一九〇六)三月八日高知商業會議所議員竹村太郎ほか二十八名から衆議院に提出した土佐鉄道促進建議案は委員付託となつて採択され、同年八月十五日から十七日まで北海道函館で開かれた第十五回全国商業會議所連合會も高知商業會議所の提案を認めて四国鉄道敷設促進の件を政府に陳情した。その結果十二月になつて鉄道同志會幹事寺崎至が実測のために来県したが、具体化せず、翌四十年^(一九〇七)一月十四日にも議會に建議書を提出したが、ついにその効果を見ることはできなかった。

大正期に入つてもこの運動は続けられた。すなわち大正三年^(一九一四)四月二十四日土佐鉄道協會臨時總會で従来の土佐四国鉄道期成同盟會を官線四国鉄道期成同盟會と称し、會長に県内務部長窪谷逸次郎を推薦、幹事に松尾富功・谷脇静一を推し、常議員に西本直太郎・佐野伝・宮地元治・森下高茂・横山慶爾を置いて積極的に政府に働きかけた。山本権兵衛を首相とする政友會内閣は、第三十一議會において四国鉄道案を採択して、その実測着手が決定したが、大正三年^(一九一四)三月シーメンス事件によつて山本内閣が瓦解、大隈重信を首相とする同志會内閣が出現した。鐵道院總裁仙石貢は政友會内閣によつて決定した鐵道政策を修正し、したがって土讃線実測案も見送られることになつたのである。県内の失望は深刻なものがあり、政友系の土陽新聞は「土佐鐵道の絶

望」と題する社説を掲げてその不満を訴えた。

県下七十万の人民が、実に議会開設以来二十有余年の久しき、総てを犠牲とするを厭はずしてひたすら熱望したる鉄道敷設の問題は、幸に第三十二議会に於て政友会多数の勢力により、本年度より山田・高知・須崎間三十四哩の実測費を議決し、将さに近く着手せられんとするに至り、始めて愁眉を開き額手相慶したるに、何ぞ凶らん、大隈内閣の成立と俱に鉄道政策の大変更を呈せんとし、之が爲めに我が土佐線実測もまた全く中止に内決せるの報に接せんとは、吾人は唯だ愕然として言の出づべき所以を知らず。七十万同胞の驚きそれ如何ばかりぞ。単純なる此一事を以てしても、到底大隈内閣の存在が公益に背馳する有害の内閣たるは言を待たずして立証するに余りあるべく、吾人は絶望に次ぐに憤怒を以てし、該内閣を一日も速かに破壊するの急要なるを叫ばずんばならず。

鉄道の普及は、性質上党派に超越したる問題にして、智識と産業の開放の爲めに必須とする積極経営の一に属せり。殊に全国三府四十余県中、実に一片の鉄軌すら有せざる悲惨の境遇に在る我が土佐にとりては鉄道は唯一の生命にして、而も名誉と汚濁との分岐する重要な性質を有せり。二十余年来の運動に心力を竭尽したる我が県民は、今日に及んで最早や鉄道そのものの有利なるや否やを考究するの余地なく、全く名誉上の要求として、否な雪辱の爲めに一片の鉄軌にても布設せざれば已まざる面目上の問題に転化したるなり。然るに党派心に駆られたる一部の人士は往々此の問題を政略に仮用せんとし、殊に昨第三十一議会に実測費の可決せられて、また運動の緊要ならざるべからざるを示すや、一派の徒は直ちに對敵の反感を煽りて内閣の更迭の結果、自派の勢力を活るの機会此に在りとし、仙石氏の鉄道院総裁たるを奇貨に擬し、此際総裁を擁するにあらずんば土佐鉄道の成功を見るべからずと放言したりき。之が結果として四国鉄道期成同盟会は県費の補助を乞ふて急遽委員を派し上京運動せしめたり。今また何の情ぞ。上京委員の帰鞍未だ我が郷国に入らざるに、早くも京報は仙石総裁によりて土佐線実測中止の沙汰を電知せんとは。事大だ滑稽なりと雖も、何ぞ悲惨極まれるや。

吾人は我が鉄道を呪詛したる土佐同志会派の面を見んと欲すると同時に、醜弄されし我が県民が今ま如何なる感想を發せる乎を知らんと欲するや切なり。然り、我が七十万の県民は醜弄されたり。東報をして真実ならしめば、我が県民は鉄道を何地に求めんとする乎。現鉄道院総裁は実に県の出身なり。鬪争の熱望の唯だ此の一点に在るを知らざる筈なく、而して愛郷の觀念の未だ全く欠乏したるにあらざるべし。而してまた氏が土佐に於ける同志会派の領袖として同派の勢力を庇護する

の情もまた切なるもの無きにあらざるべし。然れども氏は実に其の政見に於て広軌論を熱唱する有力者にして、一旦総裁の地位に立つ以上、その主張の実行に忠実なるべきは当然にして、之が爲めに一切の新設計画を排除して所謂改良費の増加を勉め、以て広軌実行の機会を作らんとするに腐心し、眼中区々一局部の利害を見ざるに至りしは余儀なき成行きといはざるべからず。然れども此の如き消極政策の下に愚弄せらるゝは我が県民の到底堪ゆる所にあらず。否な此の如き総裁、此の如き内閣、此の如き同志会は断じて我が県民と両立するものにあらず。事此に至ては万牛と雖も回すべからず。唯だ現内閣を破壊して、積極政策の新内閣を擁立するの外なし。知らず、斯くまで侮辱せられ、醜弄されし我が県民は憤怒心頭に湧かざる乎。而して其の決心や果して如何。

（「土陽新聞」大正三・五・二二）

この所論は多分に政党的感情が織りこまれていようである。大隈内閣は四国鉄道計画を中止したのではなく、大正五年（一九一六）四月になって実地測量に着手、同七年（一九一七）四月着工、まず須崎と山田間の工事が進められた。土陽新聞は「高知県と鉄道」と題する社説を掲げ、道路網に次いで鉄道県営の計画を樹立すべきことを論じている。政友会系の知事阿部龜彦の時代で道路の開発や橋梁の架設に積極性を見せ、反対派からは党勢拡張の利に供するものと批判された。県営鉄道論もその一端を見せたものであろうか。

全国中国有鉄道の恩恵に浴せないのである。高知県は実に化外の民として抛棄されたものである。目下遅れながら須崎・山田間の工事が進行を告げて居るが、大正十二年度にして始めて開通の予定である。山田・琴平間の縦貫完成は尚ほ数年の後である。本年の第四十五議会で可決された鉄道敷設法中には、我が四国循環選鉄道及び数個の支線が含まれて居る。若しこれが完成を告ぐるに至らば、本県の鉄道は漸く他府県と其の程度を等しくする事が出来るであらう。而もその時期が果して何時であるかは殆ど雲の彼方の観がある。

本県民は果して右の如く雲の彼方にある遠き将来の国鉄敷設の日をのみ依頼し、悠々として国家の施設にのみ待つ事が出来るであらうか。彼の鉄道法中には百四十余个の路線が編み込まれて居る。従来例によれば、本県の予定線は更に遠き将来の実施に待つ外はないであらう。本県の文化が遅々として進まず、産業また不振を免れないのは、一つに此の交通機関の完備せない爲めであるを思はば、吾々は到底国家の施設にのみ依頼し、また鉄道法の通過にのみ満足して、此の不便の境遇

に甘んじて居る事は出来ないであらう。

本県は鉄道の恩恵に浴せない代り、県に於ては従来県下道路の完備を策したのである。殊に最近阿部知事の代に及んで、更に一層の完備を期する政策を取り、四百五十万円を称する道路改良修築の九ヶ年計画を立て、海運の発達を期するが為めには港湾の改築を策し、百五十万円の港湾費を投じたのである。然るに是等の計画は果して我が鉄道の欠陥を補ふて以て之れに代る利便を吾々に与ふる事が出来るであらうか。吾輩は現在県の計画せる道路港湾の設備を以てして、到底鉄道の用を為すものと信ずる事は出来ないのである。従て産業もまた振興せしむる事を否定し能はぬものである。県民は果して此の状態に満足し得るものであらうか。

鉄道の開通せない所には眞の文化は興らない。眞の産業は興起せない。本県が他府県に比し凡てに於て遅れて居るのは一つに之れが為めである。果して然りとすれば、県の文化を開発し産業を振興せしむるには、如何にしても県は此の鉄道の完成を急がねばならぬ。而かもそれが国家の施設のみに依頼しては、遂に従来の如き結果を来し、何時着手せらるるかわからぬ遠き将来の問題になつて仕舞ふのである。故に吾輩は是非鉄道の県営を熱望するものである。

鉄道の県営問題は、既に県下識者間にも其の議論があり、現に政友会支部事務の田村実君の如きは最も早くから其の主唱者である。之れを県営とするには、国家として利子補給私営公営助成の制を設け、更に国鉄に買上の保障も与へて居る。一時敷設に伴ふて多大の経費を要するやうではあるけれども、道路開修に要する経費の如く、一旦出せば直接回収の見込みのないものとは全然趣きを異にして、相当の利益を挙げる事も出来れば、また利益を挙げ得ずとも政府の買収を得て大なる欠損を見ずその結果を著け得るものである。

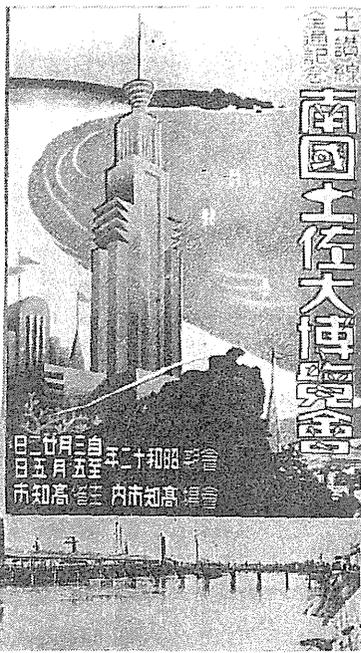
県は去る臨時県会で、私設鉄道に対し補助の方針を発表したが、これは尚ほ一步を進めて県営の挙に出でられたいものである。

これを民間の事業に一任するとすれば、殷鑑遠からず高知鉄道にあり。県の文化・産業に資することの不可能であることを知るであらう。本県の鉄道を促進し、他府県と雁行し得るものとするには、県営を措いて他に途はないのである。県当局能くこれと思へ。

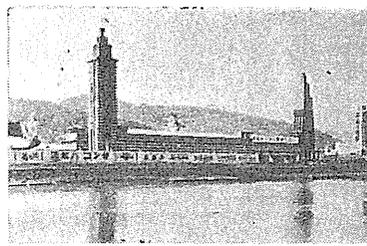
(「土陽新聞」大正一一・一・八)

国鉄建設は大正十三年(二五西)三月三十日に須崎から日下までの工事が竣功、同年十一月十五日には高知に延

長した。高知市ではこれを記念して博覧会を開催し、鉄道開通による産業開発を期待したのである。翌十四年(二五三)十二月五日には山田まで開通した。難関とされた北部山間工事も官民不断の努力によって逐次進捗し、昭和十年(二五七)九月十日ついに全通して高松と結ばれた。土佐鉄道協会が発足して四十二年目である。十一月二十八日には土讃鉄道全通式が挙行されたが、時の商工会



鏡川畔博覧会場及びポスター



議所会頭野村茂久馬は過去の運動を回想しながら「惟うに土讃鉄道は云うまでもなく讃岐・阿波・土佐の三国を貫通連繫する四国の幹線であつて、しかも中国・四国を連絡する動脈にも相当するもので、これが四国の交通界に画期的の变革を招来する事の想像に難くないと同時に、我が国の鉄道交通上重視せられる所以であると信ぜられる。斯くしてこの鉄道が四国・中国に於ける陸上交通機関整備上重要な意義をもつとともに、更に延いては関係地方の海運界にもまた極めて重大な関係を有するものである」と述べ、浦戸及び高松・小松島・坂出・今治・多度津・丸亀等四国の諸海港と相待ち、ますますその機能を發揮することを期待したのである。

土讃線開通による高知県の経済・文化の発展を期して、これを記念する南国土佐大博覧会は昭和十二年(二五七)三月二十二日から五月五日まで四十五日にわたつて開催された。高知商工会議所は野村会頭に代わつた新会頭入

四国配電会社設立

交太蔵を会長とする予土線鉄道期成同盟会が発足、高知と松山を結ぶ鉄道を促進する運動を開始したが、日華事変から太平洋戦争につながる第二次世界大戦によってその運動は阻害された。現在は道路改修によって国鉄バスがその役割りを果たしている。

第十章 非常時と統制経済

第六節 高知港とその開港

― 浦戸港の歴史 ―

浦戸港を高知港と改めることになったのは昭和十三年（一九三八）一月十四日で、同年四月には開港、国際的な役割りをつとめることになった。大東亜共栄圏を提唱する政府の国策にそうものであるが、県当局においても国鉄土讃線全通を機会として国産品の海外輸出を希望し、開港の対策を準備していたのである。すでに昭和十一年

第六節 高知港とその開港

(二五八) 十一月二十一日小林知事の施政方針説明のなかに「土讃線全通を機とし、近くは浦戸開港対策として今後益々本県産物の販路を内外に亘り開拓するの必要を認め、これに要する経費を増額」とその抱負を述べたものがある。浦戸が土佐の海港として重要な位置をしめていたことは、古くは紀貫之の「土佐日記」にも想像されるが、長宗我部元親の浦戸築城にもその意図が窺われ、山内氏の時代にも、近代明治以来もしばしばその改修が行なわれた。ここにその沿革を略叙しよう。

長宗我部氏の時代に港口を改修したことがある。桂浜に突堤を築き、南から寄せる潮水を北に削^はねて泥砂を自然に引き落とし、岩礁の多い水路を新水路に代えて船舶の出入に便利を与えたと伝えられ、山内氏時代には野中兼山が改修を加えた。桂浜の古堤を修補すると同時に対岸種崎にも突堤を築いて土砂の放流を容易ならしめ、そのために水深を生じて航海業者を歓喜させた。以来宝永や安政の地震に破損を生じたが、そのたびに土工を起して修繕を加えて航路の保全につとめたが、浦戸港口はそのようにしばしば改修を必要とする自然の悪条件をもち、維新後もそのために不断の努力を続けなければならなかったのである。明治十七年(一八八四)十月三浦一竿・川崎常太郎・安田幸正・西山志澄等二十名が発起して浦戸港浚^{しゅんせつ}濶を計画、その趣旨を土陽新聞に広告したものであるが、これはその重要性和実状を説明したものである。

浦戸港開浚 広告

浦戸港は我土佐国の咽喉にして百般の運輸感な之に因り、海客の上国に来往するもまた便を茲に執らざるはなし。然り而して近年泥沙港口を壅塞し、今や満潮の時に非れば汽船容易に出入する能はず。且つ少しく風波あれば輒ち航行を停むるの患ありて爲めに本県商業上の不便を告しむ而已ならず、随て受る所の損害もまた頗る大なり。願れば今を距ること十余年、即ち明治二、三年の頃までは、港口今日の如き填塞の患なく、汽船自在に出入せしも、漸次現時の景状となれり。是を以て将来を推測するに、今より五、六年を経ば港口填閉し、竟に汽船の隻影を見ず、而して上国との航路は之を須崎港に転ぜざるを得ざるの日あるは最も親易き勢なり。因^レ是觀^レ之は、該港は我土佐国商業上に密接の關係を有し、其開塞は實に本州

盛衰の由て判るゝ所にして、苟くも本県人たる者は間接・直接の差ありと雖も、其影響を蒙るに於ては一なり。果して然れば則ち開濶事業は實に天下の一大急務にして、須臾も之を等閑に附すべからず。是を以て曩に同志某々等埒堤を新築し港底を浚鑿し、他日の閉塞を未然に防がんと欲し、高知県庁に請願して既に其測量を終りたれば、是より將に突地着手の運に至らんとなす。然れども此の挙たるや素より一人一己の私利を為が如きものにあらず。乃ち一般公益の爲に謀る所なるを以て、今汎く之を土佐国有志諸君に告ぐ。

諸君請ふ、緩急利害のある所を熟考し、輿論の傾向を察し、我輩と同心協力以て速かに其功を竣し、県下同胞と共に本州繁盛の源を開かんことを希望す。

(「土陽新聞」明治一七・一〇・一二)

県令田辺良頭は明治十九年(一八八六)浦戸港改修を県会に提案し、一部の反対を排してダイナマイトをもって港口の大濶^はと中濶を破砕した。中濶はかつて野中兼山が人工的に構築した石塁で、大濶と結んで潮水を刎ね、その自然力で港口に堆積しようとする土砂を払わせたものであったが、担当の土木技師がこの工事を無視して両濶を破砕した結果、港口に砂洲を生じ、年月を経るにしたがって航行に支障を生ずることになったのである。のみならず、明治二十一年(一八八八)夏と秋兩度の災害で浦戸湾内の潮水が土佐・吾川・長岡三郡江廻りの水田を浸^{ひた}して被害を与えた。被害地区の農民は自発的に港口掘鑿に出動し、他面県当局にその対策を要請した。県当局はこれに應じて種崎に第一波止^と、桂浜に丁字形波止構築を計画し、国庫補助をも受けてプリストマス式浚濶船玉島丸を購入して工事に当たらせた結果、同二十三年(一八九〇)三月に至ってその目的を達成することができたが、これはもとより一時的な方便に過ぎなかつたのである。

高知商業会議所は、浦戸港問題に早くから関心を寄せていたが、明治二十八年(一八九五)十月八日の役員会において、浦戸村桂浜の有志島村兼次の申請による種崎村新崎へ突堤を構築する案を検討した。これは前年種崎の航

海業者たちが当時の知事調所広丈に提出した設計に基づくもので工費見積りは三千九百九十二円、検討の結果、会議所はこの案を至当と認め、会頭寺田亮の名をもって県知事石田英吉・県会議長竹村太郎に提案したが、県当局はこれを採用することができなかったのである。商業会議所は浦戸港の重要性は一般商業の利害関係にとどまらず、高知県の盛衰にも影響する問題としてとりあげ、翌二十九年五月六日県参事会員・県会議員・市参事会員・市会議員・関係地区の有志を会議所にまねき、協議の結果「浦戸港改築協会」設立の事を決定した。会頭寺田亮のほか中沢楠弥太・細川義昌・山田平左衛門が發起人総代に選ばれ、五月三十一日高知育児会堂に一市七郡の有志が参集、つぎの設立主旨を発表したのである。

浦戸港改築協会設立の主旨

抑も浦戸港は本県中央都市の一大関門にして、運輸交通の最要路なるを以て、其之を両全ならしむると否とは実に県下盛衰に関する重要問題と謂はざるを得ず。殊に戦後の経営として諸種の事業各地に勃興し、交通運輸益々頻繁を加ふるの今日に在りて、特に本港の悲運を視る。豈に其の改築の挙の最も必要を感じざるべけんや。

然るに本港目下の形勢たる、過般暴風の爲め彼の仁淀川尻より流出せる土砂又港口に堆積し、漸次閉塞せんとする状況あるのみならず、港内の水尾筋もまた浅淤して大小の船舶往々危険に遭遇するに至れり。而して此の患害を除くに就き、突堤を構築し漂筋を浚渫する等其の計画なきに非ずと雖も、要するにみな一時姑息の小工事たるに過ぎずして、未だ以て本港百年の大計を講ずるに至らず。是れ発起者等の深く憂慮する所なり。本港永遠の良全を期し将来患害無からしめんとするは固より容易の事業にあらず。随て其の費用も多額を要すべしと雖も、然れども今にして之を放棄するに於ては前途遂に不測の大患を生ずるの虞あり。又若し一時姑息の工事を爲さんか、従来本港工事に費消せし金額はまた決して少々にあらず。而も未だ其の病根を医する能はず。此の如き有様にて推移せば、本港其れ何れの日を以て完治するを得ん哉。是れ第一着に本港病根審査の必要を感じし所以なり。

於ては今回序下近傍諸氏と協議し、汎く県下有志諸君の来集を請ひ、諸君と充分の審議を爲し、共に俱に茲に浦戸改築協会なる一団体を組織し、先づ本港改築の調査を遂げ、而して以て本港維持の一大設計を立て鋭意熱心事に従はんことを欲す。依て望むらくは、諸君県下の爲め此の挙を賛襄せられんことを。

これと同時に決定した協会規則によれば、事務所は高知商業会議所内に設け、経費は会員の醸出や寄付金をもって充当すること、会長と副会長各一名、幹事八名を選挙し、任期を二カ年として会務を担当することになっているが、当日の協議によって発起人の中沢楠弥太・寺田亮・細川義昌・山田平左衛門を幹事とし、後日片岡健吉を会長に推薦した。協会はまず県知事石田英吉、内務省にはたらきかけたが、内務大臣板垣退助は出生地の関係もあって特に浦戸港問題には深く関心を寄せていたので、内務省雇工師デ・レーケを高知に派遣することになった。デ・レーケはオランダ人で土木工学の学理と実際に通じ、その手腕を認められていたので、六月二十七日に高知に来県、翌日は石田知事・戸谷技師・協会役員・新聞記者と同行して浦戸湾内を実測し、翌々日は海路によって仁淀川尻を調査し、上陸して佐川をたずね、夜に入って帰高した。七月一日午後六時、協会及び有志の招待に応じて得月楼の懇親会に臨み、測量の結果を報告した。

デ・レーケによれば、浦戸口に堆積する土砂は東方物部川から洪水のあるたびに流されたものであるから、まづ種崎に突堤を築いて砂防工事を施し、同時に西方仁淀川尻から流れ寄る土砂を防ぐためには桂浜から雀ヶ落まで堤防を築く必要がある。のみならず、長浜川尻から浦戸旧御殿の鼻を見通し、これより一直線に蛭子堂付近に沿い、港口外沖ノ落まで大長堤を築いて万全を期すべきだといっているのであるが、このような大工事は到底県の負担は耐えられるものではない。したがってデ・レーケ設計は机上案にとどまって実現を見るに至らなかったのである。

明治三十年（一八七）八月には風浪のために港口の土砂堆積が甚だしく、干潮時には二百トンの汽船さえ出入

可能となった。商業会議所では運輸部長中山友治に実情を視察させた結果、八月十八日会頭松村俊男は改築協会長片岡健吉と協議会を招集して検討を加え、県当局への建議書を作成、九月三日これを提出した。

浦戸港改修の義に付建議

運輸交通の開否は人智の發洩、商工業の消長に至大の關係を有する重要事件にして、殊に我が県下の如き山險水阻の土地に在ては、最も其の利害の甚大なるを感ぜざんばならず。況んや戦後の経営として諸種の事業各地に勃興し、交通運輸益、其の必要を増滋する今日に在て、特に県下運輸交通の最要路なる浦戸港にして殆ど將に閉塞の大患を視るに至らんとするに於てをや。豈が修治の設計を定め、鋭意之に従事せざるべけんや。

抑も浦戸港は、旧藩祖移封以還我が土佐国中央都市の大関門として茲に殆ど三百年、時に天災地変の爲め多少の異状なきにあらざるも、近年に至るまで甚しき患害を見ず。民人各々其堵に堵んじ、由て以て本県の經濟を維持したりしが、爾來諸種の弊害の爲め往々浅淤の患を生じたるは識者の夙に慨歎する所なりき。然るに近時に至り彼の蛭子堂前なる砂浜は漸次外面に向つて増長するのみならず。尚又港口に於て南方より五十余間の暗洲を生じ、且つ水尾筋もまた婉曲し、加之中洲僅々九尺の浅淤に至るを以て大小の船舶出入非常に困難を極め、時々汽船の坐洲、漁船の難破数回に及ぶ等実に容易ならざる形勢と相成、此上若し一再の暴風雨怒濤起らば、一朝にして忽ち港口壅塞するは、蓋し速きにあらざるべし。高知商業会議所及び浦戸改築協会夙に之を憂ひ、過般御庁に同港修治の意見開申に及びし処、御庁に於ては爾來深く御詮議ありて適當の御措置ある事とは被_レ存候へども、時日遷延致し候中同港は日々悲運に傾き候趣に付、某等憂慮措く能はず、仍て汎く県下の有志を会し、同港閉塞未没に於て修治致さざるべからざることを議定し、即ち委員を選挙し尚ほ实地視察を遂げ候処、同港の形勢最も切迫し最早其の修治猶予致し難き場合と確認致し候。某等素より県下百年の大計を確立し同港改築を希望する所に候得共、然れども前陳の如き形勢と相成り候に就ては、目下の急を救済する爲め相當の設計を立て、其の陰雨未到に先だち迅速網繆の工事を実施せられんこと切望の至に堪へず、茲に連署し謹で建議仕候也。

明治三十年八月三十一日

宛名は高知県知事末弘直方、署名は浦戸港改築協会委員片岡健吉・山田平左衛門・中沢楠弥太・細川義昌・松

村俊男・森下高茂・山本忠秀・由比直枝・青山茂明・桂井正保・森木彦二郎・中条直頭・中山友治・横山慶爾・浜田彦藏等十四名である。県当局がこれに解答したか否かは不明であるが、その対策に腐心しつつあったことは疑う余地はあるまい。明治三十五年（一九〇二）には技師川瀬松太郎に命じて港湾一帯を実測させ、同三十九年（一九〇六）に工学博士広井勇の測量を依頼した。広井博士はこれに於て実測の結果、改修設計二案を得て、これを県当局に提出したけれども、工費二百萬円の負担に耐えず、県当局はこれを見送らざるを得なかった。以来この根本的解決には手を触れることができなかったが、県市の有志は「浦戸港改修期成同盟会」を組織して努力を怠らず、大正三年（一九一四）十一月内務省が訓令をもって同港を重要港湾に指定するに及び、県は同年度に工費九千六百四十九円を支出して桂浜旧灯台下に防砂堤を築き、同九年（一九二〇）度には一万八千八百円をもってその嵩上げ及び延長工事を完了した。だが、これは一時的な便法で、浦戸港百年の大計を立てるものではなかったのである。

第十章 非常時と統制經濟

重要港湾に指定された浦戸を、より有効にするために昭和二年（一九一七）四月二十八日「指定港速成同盟会」が組織され、仙石貢を会長に推して新しい活動を開始した。同年十月十八日臨時港湾調査会は浦戸を第二種重要港湾に指定したが、その理由として「浦戸港は港内水面積二百二十萬坪を有し、水深十五尺を維持する一大港湾であつて、現在の状況は設備としては一千二百トン以下の汽船数隻を繋留し得るに足るべき大棧橋、簡易棧橋二十数個、物置場延長二百六十七間、上屋倉庫四百六棟その他を有する外、護岸にして荷役に利用せらるるものが多し。而して出入貨物は毎年四十萬トン乃至五十萬トンを集散しているが、鉄道海岸線・四国縦貫線の完成と相俟ち、後方地域は一層拡大せらるるに至り、本港将来の進展は蓋し見るべきものがあると思われ。高知県には別に須崎港があつて相當の良港ではあるが、その位置支派線の一終端たるに止まり、後方地域狭小にして毎年の輸出入貨物は浦戸港の五分の一、または二分の一に過ぎない。かるが故に浦戸港の修築は工費において多額を要

するも、その後方地域広くして貨物の集散に適するなど港湾としての効用、須崎港に比して遙かに大なるものがある。これを以て浦戸湾を四国南海岸における重要港湾に指摘せんとするものである」としこれを可決した。土陽新聞社説「浦戸港指定」をつぎに紹介しよう。

十八日の臨時港湾調査総会の結果により、多年の懸案であつた我が四国南海岸の一港に關し、浦戸港がその第二種重要港湾たるの指定を受けた。今回その指定を受けた港湾では九州東海岸の一港たる細島港を始め合計八港であつて、博多・尾道・七尾の三港を除いたあと五港は明年度の予算に計上せられ、直に修築に取掛る筈である。現内閣の積極的実行主義は世上各種の悪口をつくものもあるも、かく着々として多年の懸案を解決し、それを実行してゆく所にその有り難味がある。そしてそれが指定と共に直ちに明年度の予算に計上するに至らしたものは、政府の意図がそこにあつたとはいへ、我が新知事・新市長の明快なる陳情要請大に効を奏したものと知事・市長に対し、吾々県民は先づ讃辭と感謝を捧げねばならない。

元來、この第二種重要港湾指定修築の計画を立てたのは、曩の政友会内閣の大正十二年頃の事のやうに覺えているが、その指定された港湾では既に竣成したもあり、又工事中のものもあり、我が四国南海岸の一港とか、九州東海岸の一港とかいつてその港名を指定されていない箇所では、その沿岸に二三の候補地を出し、競争の結果これを決定する能はず、従つて修築工事の着手にも遅延を來していたといふ始末で、我が浦戸港に於ても須崎港が有力なる競争の地に立ち、それがために四五ヶ年を遅延した。若し過去の知事なり市長なりがその指定に就いて徹底的の意見を具陳し、政府当局またその港湾価値を比較対照して、之れを決定するだけの能力を有していたならば、此の指定は決して今日に迄遅延しなかつたであらう。殊に前内閣時代には土佐派の勢力は凄じき光景を呈し、仙石氏あり、浜口氏あり、片岡氏ありといふ有様であつたから、その決定も改修の着手も何んの訳もなかつた筈である。然るにそれが懸案として今日にまで持ち越された事は、その所屬する政党の消極政策が災して、鐵道をつける事も、港湾を開く事も、道路を開修する事も、単にそれかかの消極政策から割り出し來りて、遂にこれらを顧みるの余裕がなかつたといふの外はない。

三

現在の財政経済でも、政府がその財源捻出に苦しい立場にある事は、先きの憲政党内閣時代と何んのかはりもない。それを断じて行ふのは一に産業開発を固是とし、鐵道港湾の整備を以つて急務とするからであつて、我が南岸の一港が指定されたる事も、また確かに県民の福利増進の爲めに、将興経済の改善發達の爲めに極めて重要な意義ある事であつて、政府の方針も県民の期待も、それが決して背反するものでないのは明かである。愈々我が浦戸港がその指定を受け、これを改修するとなれば、総工費四百七十余万円を要する事、その半額は県の負担となり、相当の支出を要するけれども、改修の眺に於ては、その効用価値の増大は決して今日と同日の談ではない。県民も市民も尚ほ此の上その速成を期すべく、それに一層の努力を要する。ここに唯須崎港がその選に漏れたことは、地方的關係に於て、同町の爲めには残念とすべきであるが、同港は天然の良港であり、県の独力で以つてするもその設備を完全にする上に敢て難事ではあるまいから、浦戸港改修の歩を進むると同時にそが姉妹港としてそれが設備の完成に努むべきである。

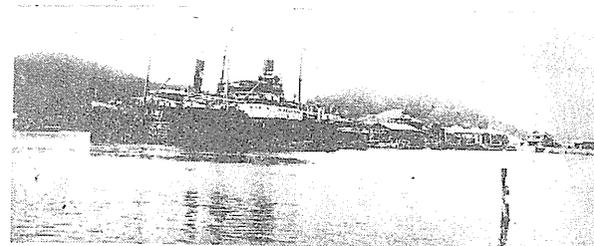
(「土陽新聞」昭和二・二〇・二二)

なお参考として、当時の県下重要港湾移出入調査を左に掲げ、浦戸港がしめていた商港としての地位を示す資料としたい。

県下重要港移出入調査(昭和四年度)

港名	県内		県外	
	移出	移入	移出	移入
浦戸港	三一、六四〇、一四八	二〇、七四九、三七〇	三〇、六六〇、九〇九	一九、一九四、六八二
須崎港	六、五八五、五四五	八、二二三、〇六八	五、五四六、三六七	八、〇九七、二五三
片島港	一、三四八、三六九	一、三二四、六九五	一、一八四、四〇四	一、二〇〇、三六〇
室津港	一、六三四、六六五	四八七、六七二	一、三五〇、五五六	三〇、三五六

第六節 高知港とその開港



高 知 港 (大正末期)

甲 浦 港	移出	移入
	三〇、六六〇	三二二、九七二
	二七四、七〇六	二六二、九八三

(註) 県内移出入総額七二、二八八、八九八円うち移出四一、二三九、三八七円、移入三一、〇四九、五一二円で、県外移出三九、〇五六、二〇八円、移入二八、七八五、六三四円、この県外移出入差引は一〇、二七〇、五七四円で移出超過となっている。

(「土陽新聞」昭和五・六・一〇)

浦戸港改築協会が結成されてほとんど半世紀、その努力がようやく結実して、昭和五年(一九三〇)五月三十日浦戸港修築起工式が挙行された。工事の進捗と併行して国鉄土讃線の工事も進み、昭和十年(一九三五)九月十日には須崎から高知を経由して高松を結ぶ四国縦貫鉄道も全通した。浦戸港の商港としての位置はこれによってますます重視され、昭和十三年(一九三八)一月高知港と改称、前記のごとく国際港として開港されたのである。昭和十四年(一九三九)四月五日商工会議所は「高知開港記念座談会」を開いてその将来を語り、五月八日には満州国大使阮振鐸が来高、同十七日には米人ジョン・アンダーソン夫妻が太平洋横断の途上高知に寄港して話題をまいたが、やがて勃発した太平洋戦争はその発展を妨げた。開港場としての高知港の施設や整備は戦後の課題として残されていることを付記しておきたい。

倉兵營跡に、農学部は旧日章兵舎にそれぞれ分散することになり、文理学部が朝倉に移って大学としての今日の施設を整えるためには、なお数年を待たなければならなかった。

第六節 高知空港

— 土佐の航空史 —

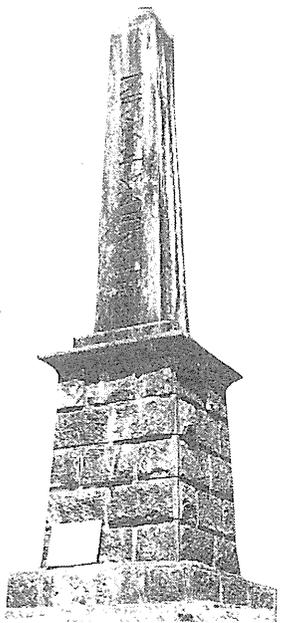
日章の高知空港は、空の玄関として現代高知を象徴する存在になった。昭和十八年（一九四三）旧日本海軍の航空基地として開発せられ、戦後連合軍に接收されていたのだが、その後はローカル空港として滑走路だけを残し、その周辺は荒涼たる草原であった。昭和二十六年（一九五〇）五月高知と大阪を結ぶ定期空路の基地になったが、昭和二十九年（一九五四）十月一日第三種空港に指定されたのである。昭和三十二年（一九五七）度から運輸省航空局の手で総工費五千万円、三カ年計画の整備工事が進められ、同三十五年（一九六〇）四月十日その完成祝賀大会を挙行、ピーチクラフトやデ・ハヒランド・ダス、T-34メンター、セスナL-19、ベル47型ヘリコプターなど陸上自衛隊・海上保安庁・防衛大学・新聞社所属の各種飛行機も参加し、航空自衛隊のT-33ジェット機の五機編隊も飛来して祝意を表した。全日空旅客機も高知市上空遊覧飛行を行ない、観衆約三千、地方ではめったに見られない航空ページェントだったと当時の新聞は報じている。昭和三十八年（一九六三）五月第二種空港に昇格して、ますます発展の方向をたどっているが、このさい、過去の県内航空史の概略を回想してみよう。

ライト兄弟が一九〇三年に世界最初の動力飛行に成功して、二十世紀を迎えたばかりの世界はこの成功に驚異の目を見張った。飛行機の操縦や製作研究はやがて日本でも行なわれるようになったが、高知にはじめて飛行機

が姿を見せたのは大正二年（一九一三）秋のことである。高知開市三百年記念行事の一つとして宿毛出身の男爵伊賀

氏広がカーチス式飛行機一台を高知に持参、公園三の丸に陳列してその構造や飛ぶ原理を観客に説明し、ついで朝倉練兵場で飛行実験を公開することになったが、飛行機は滑走したばかりで浮揚せず、観衆を失望させた。飛行機が高知の空を飛んだのは大正四年（一九一五）八月のことである。民間飛行家荻田常三郎がフランス仕込みの妙技を見せ、三日間にわたって高知の上空を飛んだが、三日目に朝倉練兵場に着陸の際、あやまって顛覆し機体を再び使用できないまでに損傷した。大正六年（一九一七）の秋にはテキサス生まれのアメリカ人フランク・チャンピオンが来高、ブレリオ式単葉機で横転・逆転・宙返りなど鳥人の名にそむかぬ高等飛行を紹介したが、これも十月三十日鳴田の上空で片翼が折れて墜落、惨死した。翌八年（一九一九）五月には民間飛行家後藤正雄が近畿、四国の連絡飛行を試み、大阪から安芸まで二時間十四分の記録で成功、これに刺激されて安芸郡川北村の安岡駒好は津田沼伊藤飛行場の練習生となって修業につとめ、翌年六月愛機アプロ機を操縦して郷土飛行に成功した。幡多郡七郷出身の二等操縦士吉田四郎は大正十一年（一九二二）六月、中島式複葉機で郷土飛行を試みたが、須崎の海浜に着陸の際操縦をあやまって観覧席に突っこみ即死二名、重傷八名という惨事を起こし、郷里七郷でも着陸をあやまって機体を大破した。

同十三年（一九二四）六月十日には福永四郎、五郎兄弟の操縦する中島式複葉機が高知に飛来、仁淀川畔に墜落して兄四郎は重傷を受けた。民間のみならず、軍部でも木村・徳田・



チャンピオン記念碑
高知市柳原

第六節 高知空港

長沢などの将校とやらんで陸軍中尉重松翠（高知出身）も墜落死したが、播藍期の日本航空界にはこのように多くの犠牲が払われたのである。

昭和期に入って、日本航空界は急速に発展した。陸海軍の航空隊もしだいに整備され、民間では有力新聞社で報道を迅速にするために飛行機をそなえるものがあつた。昭和二年（一九一七）二月七日に行なわれた大正天皇の大葬儀速報のために、高知新聞社は川西飛行場から水上機一台を借用して活躍させ、翌三年（一九一八）十一月今上天皇の即位式には川西飛行場の水上機を利用して報道に成功した。これに自信を得た高知新聞社は昭和七年（一九三二）十月八日軍の協力を得て航空ペーゼントを主催して成功を収め、翌八年（一九三三）六月十七日創刊一万年を記念して社内に航空部を設け、水上機二台を購入、浦戸湾に基地を設けて報道陣を強化した。十一月十九日の記念祝賀式にはその第一号機が参加したが、着水をあやまって墜落、操縦士松本武治と助手森維一郎は即死したという記録がある。満州事変後のことで日本はいわゆる非常時の時代を迎え、同年二月には高知県にも「土佐国防協会」が結成せられ、陸軍への愛国機、海軍への報国機の献納運動が活発になった時代であつた。昭和十一年（一九三六）には大阪・徳島・高知の間に定期航空路が開設され、九月二十八日に四二〇馬力のフォッカースーパー旅客機が木津川飛行場からはじめて高知に飛来した。その翌年（一九三七）五月二十六日にはフランス機が甲斐海岸に不時着陸を試みて遭難、搭乗者のドレーとミケレッチが世界一周の夢を失った記録がある。

高知に大日本飛行協会の支部が設けられたのは昭和十三年（一九三八）四月で、ついで高岡郡新居村に滑空練習場が設けられた。同十五年（一九四〇）には皇紀二千六百年記念として九月二十日を「航空記念日」と定め、日本航空事業の飛躍的な発展を約束したが、太平洋戦争に突入してその努力は軍事に結集せられ、民間航空事業は顧みられなかつたのである。敗戦による武装解除と占領軍による飛行場接收で、日本の航空界にはしばらく空白時代が

続いたが、昭和二十五年（一九五〇）十一月一日に五年ぶりで国内空路再開が認められた。空の玄関としてますます将来の発展が約束されている高知空港にも、このような過去があつたことを回想しよう。

第七節 市町村合併

戦後の行政改革の一つで、地域社会に関心をもたれたのは町村合併である。時代の推移にしたがつて大きく変容した地方自治体の行政・経済の合理化をねらつた政府の指令によつたもので、昭和二十八年（一九五三）十月町村合併促進法が施行され、高知県では町村合併促進審議会が発足、翌二十九年（一九五四）二月十二日その第一回総会が開かれた。溝淵知事が会長となつて審議の結果、県下百六十九カ町村を三分の一約六十カ町村に合併する計画が打ち出され、同十七日には各事務所長会議を開いて具体的検討に着手した。促進法による合併国庫補助金の高知県割宛ても一千万円と決定、その活動を開始することになったのである。

この計画は、明治二十二年（一八八九）四月に実施された市町村編成に次ぐ大規模な変革で、それだけ影響も大きかつた。高知新聞は「軌道に乗つた県下の町村合併」と題する社説を掲げ、その円滑な促進のために地域住民の理解と協力を訴えた。

昨年十月に施行された「町村合併促進法」によつて、本県における町村合併の動きも昨年来以来活発化していたが、最近に至つて急速なテンポで具体化している。県下ですでに発足した合併町村は吾川郡伊野町、高岡郡佐川町・越知町であるが、月末には高岡郡に新しい高岡町ができ、また来月早々には幡多郡に中村・宿毛の二つの市が誕生する。このほか各郡下の町村ではそれぞれ合併への運動がつけられており、中には相当難航をみせているものもあるが、大体において県下各町村の合併への動きは軌道に乗っているものとみてよいようである。町村合併促進法に定められた町村最低人口基準は「八千