

松山市三津浜の港町としての盛衰について

池田善昭

はじめに

松山市三津浜の地は、古く御津と称し、「万葉集」にいう熟田津に関わるともいわれた。古代、今日の

三津浜の町の北部は、洲先、中洲加、北浜、古深里などに囲まれた洲で、熟田津に比定された御津（三津）は、町の東部の古三津の地である。今日の三津浜は、瀬戸内海の機帆船交通の基地の1つとして知

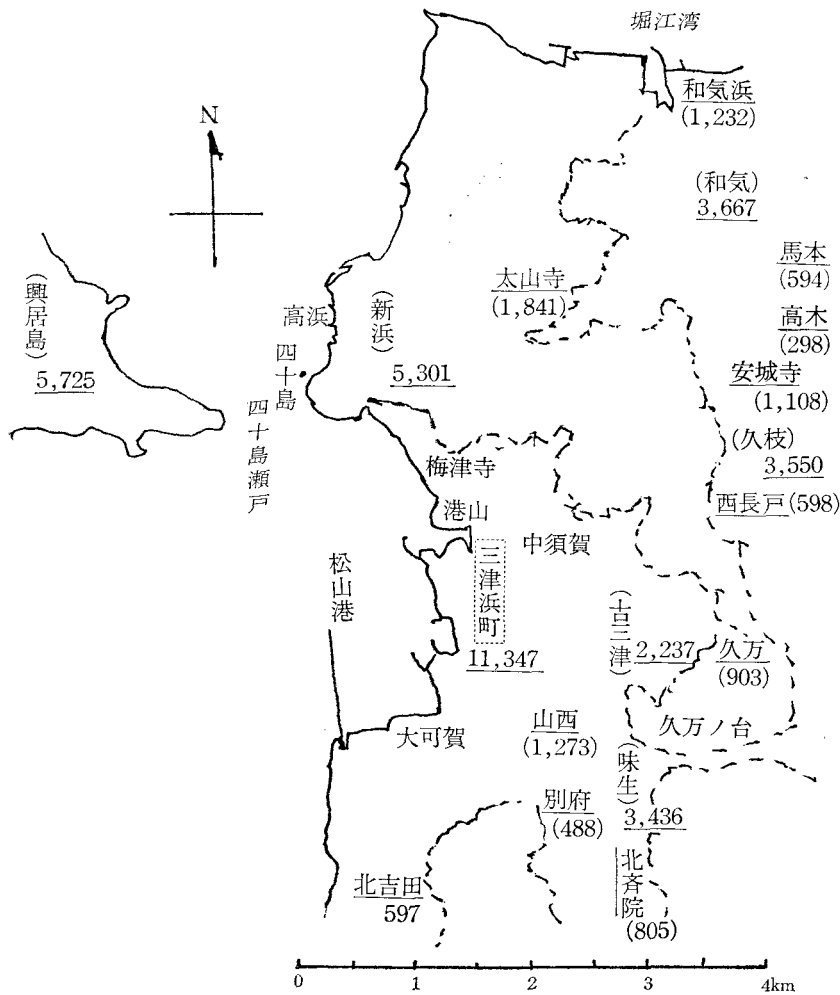


図1 地域略図

() の地名は旧村名。アンダーラインのある数字は、大正3年の現住人口。〔「新編温泉郡誌」による。〕
 大字名を付記（アンダーラインのあるもの）、現住人口を併記した。
 なお、北吉田は旧生石村に属する。また、本文にある中洲加は図中の中須賀。

られたが、のち、隣接する高浜の地に客船交通の主体が移り、工業港も南の大可賀の地に立地した。瀬戸内海における貨物輸送の主体は、生産財・製品を主とする圏外交通にあり、明治末に出現した機帆船交通が、大正中葉から昭和初葉にかけて全域に普及した。これについては、富岡儀八の報告があるが、三津浜の地は、明治以降の汽船交通に適合しなくなった旧港湾として、一部の貨客交通のみを残すにとどまってゆく。三津の津は、「船が停泊して旅客の乗降や貨物の積み卸しをするところ」²⁾ではあったが、慶長8年、松前より松山に移封された加藤嘉明により、御船手がおかれ大阪往來の乗船場となって、船奉行所、御船場が設けられ、松前から商人たちの移住をみてから港町としての形態をとるに至る。寛永

12年、伊勢桑名より久松定行が転封、上国の乗船場として別邸御茶屋がおかれ、船手組400戸を配し船見番所がおかれるが、天保13年築港された川口舟形は、汽船交通に適合せず、その後も浚渫をくり返しながら港湾としての機能は衰退し、町の商工業も地位を失ってゆく。本稿は、港町の盛衰を主として港湾の立地する背景の点から整理した。

I 港湾の形成と港町としての展開

久松定行により、町奉行、定番銃手組ならびに船奉行、大船頭、小船頭、さらに水主がおかれ、船手組を配し船見番所も設けられた。洲先の地に御船場をつくり、洲の四隅と堀川側の5カ所に番所をおき、作業小屋、材木蔵、木枕小屋、板蔵、舟道具小屋、

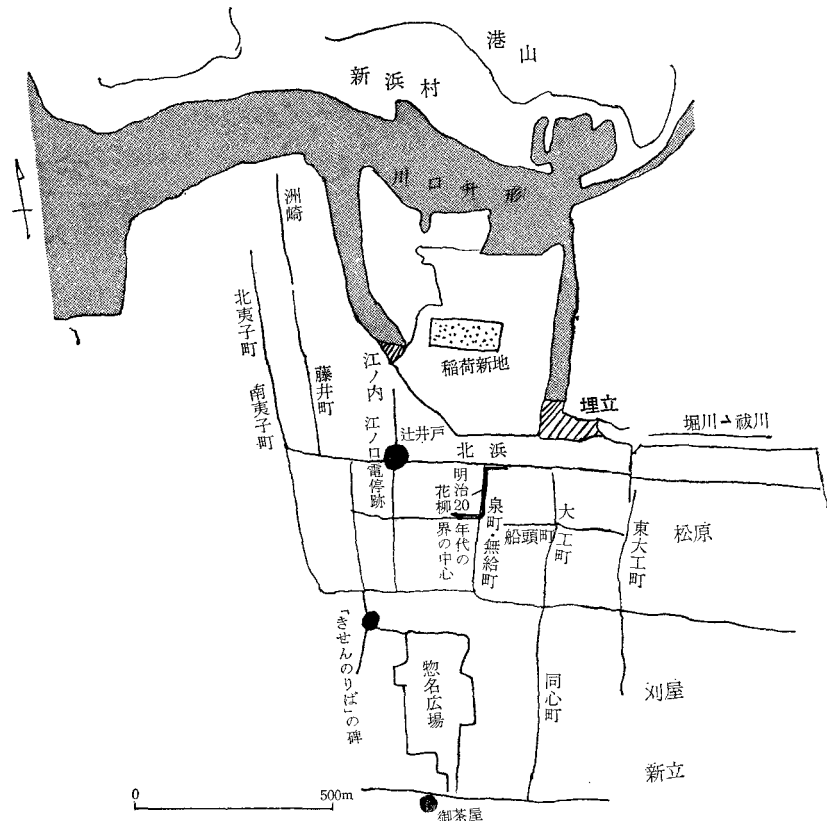


図2 三津浜町の旧町名

図は昭和初年の地形による。斜線の入った区域は、この当時埋立が進行したところである。この図の西にあたるところに、柴町、御幸町の埋立地があり、既に町として形をなしていた。

檣蔵、帆柱小屋、笹蔵が竹垣に囲まれて建てられていた。舟入場は、洲の北側、現在の堀川橋辺りにあったと思われ⁴⁾、松前商人の移住により形成される三穂町、のち明治期に魚市場のおかれる栄町は、元禄年間にはまだ海岸の寄洲であった。元禄ごろの古図によると、洲を自然のまま利用して、諸施設をつくっていた程度の町づくりであった。また、北浜通り（のちの住吉町）、辻井戸通り（のちの藤井町）とを境に、竹垣や塗蔵番所で町人の居住は仕切られ、御舟手の士卒以外は、一般の町人の出入は禁止されていた⁵⁾。

城下町の表玄関としての三津浜には、藩有船160隻を停泊させていた。『松山叢談』によると、⁶⁾「元禄9年、三津洲崎の川筋（港入口）の幅石20間のところ砂が入り通航できなくなったので、長さ70間、磯際で高さ5尺、根置3間に石1間、西北積留高さ1丈の積石を築くこととなり、普請奉行林源兵衛らが、和氣、温泉、伊予三郡から徴発した人夫5,600人により完成した。この工事は、洲崎の北端から北西⁷⁾の方向に、港山に平行に、突堤・防砂堤の石積みをした簡単なものでしかなかった。港湾としての施設を欠く、天然の水路に囲まれた入江と砂浜を利用したものでしかないもろいものであった」。宝永4年、享保4年には、地震で港口の積石が破堤し修理、延享3年に波止を築造した。しかし、浚渫の必要が生じ、寛政4年、同6年、文政4年、郷よりそれぞれ人夫1,000人、1,158人、1,500人を徴発、港口の砂を浚渫している。にもかかわらず、寛政9年には、高浜に御船作事場が新設されている⁸⁾。文化、文政年間には小港湾の補修でつないだが、天保にかかると、藩内外の商品を扱う商港としての機能を求めるにつれ、施設改善が要求されてくる⁹⁾。

御船場が設けられると、江ノ内（のちの江ノ口）から洲崎の海岸に石垣が築かれ、堀川からの水路の北端に突堤をつくり、町堀でさえぎられた町との間には、江ノ内からの一本橋だけで結ばれた。この橋から西が町堀で、町人の舟が出入りしていたよう

である。町堀の突堤の西には、小深里と洲崎を結ぶ渡船があり、札所が設けられていたが、ここは浅い水路を掘り下げ拡大したもので、今日のようになったのは昭和初年の改修による¹⁰⁾。

天保13年、松山藩により築港が進められ、15年には川口舟形がつくられた。これは、南北70間、東西85間のもので、御船場を中心とする従来の港から、海面に突出する商船専用の船溜りとなつた¹¹⁾。洲をほぼ長方形に石垣で囲い四方を掘り広げて洲の西北（三ツ頭）に突出をつくり、その東側に荷揚場と貨物船の舟入場である内港をつくった。内部は規模が大きくなり、とくに西側の町堀を除いた三面に3カ所の江湖、4カ所に御蘭江湖（ドックと水面貯木場にあたる）をつくっていた¹²⁾。町の入口にある辻井戸は、町井戸として、現三津浜小学校校庭にあった「お茶屋」と並ぶ水源であった。辻井戸の周囲には石畳が敷かれ上屋があり、江ノ内までの坂道にも石畳が敷かれていた。辻井戸から西の藤井町は、古くから海運業、卸商が立地、洲先（須先）、三穂、桜、新各町とともに町家のみで構成されていた¹³⁾。三穂町は、天保14年当時、南夷子町、北夷子町で、信用金庫の通りが元の札の辻（のち真の柵）であった。ここに恵美須堂があったが、のち海岸埋立地にうまれる御幸町に移り三穂神社となった。柳町から移った庚申堂（清楽院）のところ、元の大番所の裏門にあたる。この南東は、「きせんのりば」と刻まれた碑があり、ここが埋立地であることを示す。享保年間、三穂町南部は無人の海岸で、桜町の北部にあたる南松前町の町会所がこの辺りまでぬけていたといふ¹⁴⁾。

洲崎の西海岸の埋立完成とともに、藩は藩札を出し埋立地を希望者に分譲、この払下代銀188貫21匁2分6厘を基礎に、別に110貫を築港費用として藩から貸出す計画を進めた。翌15年2月、三津町年寄、大年寄連印で、新築港歎願書を藩に出している。ここで訴えていることは、港に土砂が堆積し船の出入が不自由となり港口で破船する危惧があることであ

った。13年、浜手中程を10間切り除き港内よりの出入口とし、その南に堀溜を築造するよう願出許可を得た。しかし、ここは手狭で完成後の成果が疑わしいので変更し、思い切って港外に大船溜を築造しようという目論見が記されている。川口升形は、元禄築造になる石積を防波堤の一辺とする升形をとり、規模を大きくし397貫330匁3分3厘の工費がかかっている。川口升形の完成によって、従来の自然港を人工港に変えたとともに、御船手の港から商港への脱皮をさせることともなった。¹⁵⁾

藩主が御召船に乗降したあたりに大番所があり、ここは御船上り御通り筋にも当っていた。¹⁶⁾三津の町家は総じて道幅の狭いところに密集し、この地で「せこ」とよばれる路地を多くもっていた。防災も難かしかったと思われ、享保5年、大工町の大火で180戸が焼失、嘉永7年東西新地（のちの住吉1、2丁目）から出火、42戸を焼失している。¹⁷⁾部分的にみられる広い道路は幹線で、元禄古図で現梅田町1丁目に船奉行上役屋敷地があり、ここと御茶屋の間、御茶屋通りの東は惣名原という畑地で東西の横丁をなす八軒屋があり、その西には安永3年永木茂八の開いた塩田（明治39年廃棄）があった。¹⁸⁾惣名広場、塩屋町、新町横丁（それぞれのちの広町、桜町、新町）に囲まれる一画は、明治35年頃榎屋という居酒屋であったようで、水質に恵まれた地下水が近くの御茶屋でも好まれたと思われる。勝手口のある桜町側は長蔵のようになり、広町側をふくめ新開地であった。¹⁹⁾御茶屋通り西の塩田の近くには、安政2年御台場ができた。²⁰⁾海岸通りはまた、御茶屋通りともいわれていた。この辺りから三穂町にかけて、明治以降市街地化が急速に進み、三穂町にやがて松山局の郵便集配所（切手売さばき所）²¹⁾を設けている。

II 町としての三津の発展²²⁾

三津の町の自治組織は、戸数からみて規模が小さく、大年寄2、3人が総町の行政を掌握し、現在の桜町にあった町会所で執務していた。大年寄として

は、寛文年間、大阪屋、村山、唐松屋の三家から出ていたが、天野が大阪屋に代わり、享保4年頃、向井（川屋）から、宝暦8年から松田（唐津屋）から²³⁾もとるようになった。

のちに中心商店街となる住吉町は、近世、北浜とよばれた。北浜通りの南は組家あるいは土族屋敷で町家はなかった。通りの北側に番所があり、砂浜は竹矢来に囲まれ、そこに軍船が引き上げられた。のち、塗藏はなくなり、桂町、柳町、江ノ口突きあたりの3カ所に入口をもち、表囲堀、裏囲堀がつくられた。中央の2～3丁目の北側に町家の建ったのは、明治以後である。町の東端にある住吉神社は、藩の水軍の船霊として祀られたもので、元の船場の稲荷新地にあったものである。嘉永7年10月の火災で、のちの住吉町1～2丁目にあたる東西新地が焼失したのを機に、藩主の許可を得て御船手組のものにより現在地に移されている。東西新地の名の示す通り、住吉町の上手から住吉橋付近を経て堀川橋通りにかけたところが十軒茶屋といわれる置屋、料理屋の町であった。²⁴⁾船場は、明治以降、対岸の港町小深里辺りに造船所が立地し、三ツ頭に石油販売所、配電所などが入った。船場の東南部には倉庫、工場が入り運送業も立地し、やがて近海の島々のほか、広島、山口、豊後方面との物資集散の基地となった。²⁵⁾

明治26年、稲荷新地に遊廓が移転し発展するが、これは21年、松山と三津との間に伊予鉄道が敷設されてから住吉町の往来が頻繁となり、芸妓屋、料亭が横町に移ったことともかかわる。明治中期の町の発展を機に、大正、昭和にかけて、住吉町3丁目から柳町が、娯楽・花柳界の中心となってゆく。また、それまで旧武士が竹細工などの職人となって居住していたところに、商人がおきかわってゆく。桂町は、享保期、商店街をなしていたが地位を住吉町に譲り、もと船頭町から泉町といわれ船手組家のあったところが歓楽街となる。現在の、永楽座から電気館までのL字形の通りが船手組家にあたる。明治7年には、のちに警察にあたる羅卒屯所もおかれたが人口は急

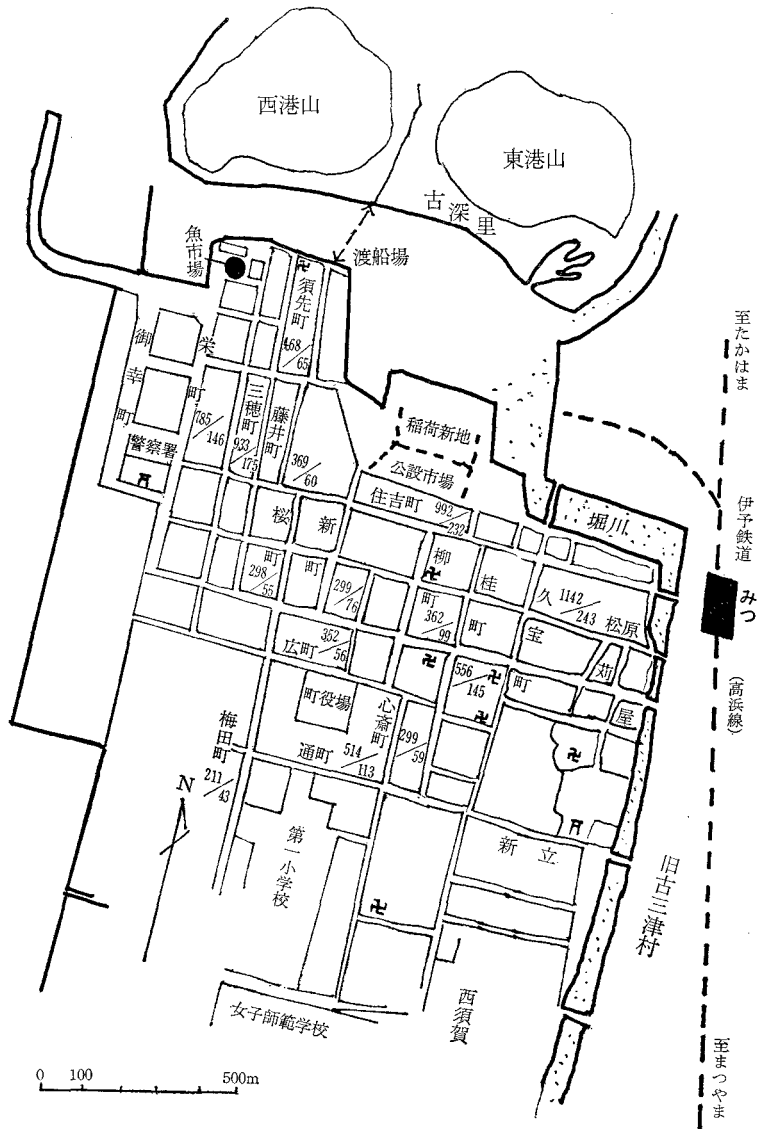


図3 昭和初年の三津浜町中心部

「三津の面影」による。各町に付記している数字は、分子が昭和3年の人口、分母が同年の戸数である。

なお、文化年間との町名の対比を示すと、概略次のようになる。

| 昭和初期の町名 | 文化年間の町名 | 昭和初期の町名 | 文化年間の町名 |
|---------|--------------------------|---------|----------------|
| 住吉町 | 北浜 | 藤井町 | 北松前町, 南松前町 |
| 柳町 | 船頭町 (←無給町, 泉町) | 三穂町 | * (明治初年に南北夷子町) |
| 桂町 | 船頭町, 大工町 | 栄町 | * (南北洲崎町) |
| 久宝町 | { 泉町横町, 船頭町, 大工町 上大工町 | 須先町 | 北洲崎町, 南洲崎町 |
| 新桜町 | 松前町 (←南松前町, 塩屋町) | 心齋町 | 同心町 |
| | 塩屋町 (←同上) | 心広通 | 惣名広場 |
| | | | * (和氣郡新立通り) |

滅した。尚人が入るのは明治後期で、永楽座の後に劇場として開かれた柳勢座は、「こばやかわ」という定員1,500人の寄席であったという。大正期には、町内唯一の映画館として電気館が立地、2つの検番、撞球場、料亭が住吉町の方にのびてつくられた。²⁶⁾

明治40年、江ノ口（それまで江ノ内）を起点とし、松山街道に沿って松山市街に入り道後に至る松山電気軌道（開業した。この年、御台場海水浴場も開かれて同社が営業した。（この年塩田が廃止された）この前後、宮前町から乗合馬車が出て伊予鉄道とはりあったが、ついに敗れ、大正10年4月ついに吸収合併された。²⁷⁾しかし、この間、須先町が内港として発展するなかで、江ノ口は電車の起点、港からの客の入り口となり、稲荷新地の遊廓もあり、かき舟料理などで賑わい、やがて市も開かれるようになった。江ノ口から入った藤井町には、地元の富豪近藤貞次郎の設立した三津浜銀行（のちの伊予銀行三津浜支店）のほか、今治商業銀行、仲用銀行の支店もおかれた。江ノ口から石畳をこえた通りにあたる新町には、昭和3年3月まで三津浜町役場があり、大正11年に職業紹介所、12年には町立図書館も設けられた。²⁸⁾

一方、住吉町の東北には、昭和初年埋立工事がなされ、北側に堀川橋が架けられるが、ここはもと海水浴場であった。²⁹⁾さらに、町の発展にブレーキをかけることになる祓川の問題がある。すなわち、昭和6年、松山市の下水を祓川（宮前川）に流し、流末を堀川にもってゆくことになり、悪臭による環境悪化が、とくに松原町、苅屋町に著しい影響をあたえることになる。³⁰⁾

予讃本線三津浜駅と港とを結ぶ朝日道路の北は、もとの寺町で、この南に御茶屋本道筋（旧、御船上り御通り）が、江ノ内から辻井戸、新町、桜町、通町、吉田に通ずる往還道に沿っていた。御茶屋は、この往還道と惣名広場の交叉する四ツ角にあり、藩主の衣粧替所（両紙所）で茶をたてるのによい水が出たという。現在の市支所（元町役場）は、もと船

奉行所が小学校となり、ここに昭和3年新町から移転したものである。船奉行所、町奉行所の同心の屋敷地で同心町といわれ、現在の心斎町にあたり、森七太夫組と板崎十太夫組があった。この東南部が、苅屋、松原で、もと和気郡の漁村である。苅屋は葦原沼地で荒蕪地多く、松原は白砂青松の地で1.5mばかりの地下から一面にシャコの殻も出ている。惣名原の畑地は、のち西須賀町となるが、当時は未開地であった。³¹⁾

III 朝市の成立と起源

民謡「伊予節」にうたわれる三津の朝市はもと須先町にあったものが、その後栄町に移転したものである。市の起源は応仁元年といわれるが、朝市としては、元和3年、河野通春が港山に城を築き、城兵の食糧を近郷より購入したことから、物資の交易が盛んになったころという。当時、洲先の雑踏が、現在の渡し場付近でみられるようになる。朝市の形は、下松屋善右衛門による魚介類の売買仲介を機としたといわれるが、寛文年間には魚市場だけで問屋はまだなかった。³²⁾三津で取引された商品の中心は鮮魚であったが、寛文年間までは取引規模は小さかった。寛文3年、藩は三津肴問屋を天野作左衛門、同十右衛門、唐松屋九郎兵衛の3名に命じ、広島から牡蠣をとりよせ、桑名より白魚をとり入れ放流している。元禄6年、水野家老から改めて、生魚問屋3名を任命、9年5名、14年7名、15年3名、計18名のものを生魚問屋として任命している。この18株と前後してつくられた諸問屋株31株とは、ともに明治初年まで継承された。³³⁾享保3年、町奉行所より問屋18軒が任命されたとあり、冥加銀として年に正銀一貫目を上納するよう、魚市に対する最初の課税が規定されている。しかし、競争者が多くなり規定を破るものもあらわれ、天保年間、藩による大改革をみるに至った。明治初期まで新魚市、新問屋が多く出現しては消えたが、須先町、栄町北端にあった新魚市（愛魚社）は根強く、朝市（魚市商会）と競争した。

のち、両社は合併をみる。明治10～30年代は、朝市の競争時代で、23年に魚市の大屋根、敷石が整えられ、市の繁栄による収益が町の上水道建設手に契機をあたえたという。明治28年6月、須先町伊八埋立地（今日の渡し場）に須先町魚市会社が設立され、それまでの愛魚社以上に競争に参加したが、遂に倒産している。魚市はやがて、昭和3年町営となり、のち鉄筋コンクリート造に改装された。栄町は、汽船の出現により港が外にのびた結果成立した町で、のちさらに埋立地は拡大し御幸町をうむ。御幸町には、廻船問屋石崎の創立した石崎汽船会社、営林署、缶詰工場、警察署が立地していった。³⁴⁾

IV 高浜港開港と築港問題

明治13年、堀川流末より須先町、藤井町、住吉町を経て松原橋に至る河岸を以て、新浜村および古三津村の境界とした。新立通りが通町と改称され、古三津村の一部が宮前町となったのもこの時である。松原町は新浜村に編入、20年再び町に復帰した。船場も新浜村に入っていたが、伊予鉄道開通と稲荷新地における遊廓の成立、銀行の立地をみるにつれて、町の中心が船場から江ノ内（江ノ口）付近から住吉町（北浜）に移行した。30年には、堀川河口から松原橋に至る河流の中央にあたる新浜村、古三津村との境界変更、41年には松原橋から松山街道の間を石橋で境界線を延長し、道路中央を墓地南の小路にさかのぼり、西方に向け海岸をつきぬける境界変更をみた。このころ、久宝町の東に松原町、荻屋町、南郊に梅田町が成立している。³⁵⁾

三津は、明治以降も松山市の玄関として、海陸交通結合の要地にあった。しかし、港の出発点は川口升形であった。御船手の解散と御番所などの払い下げを機に、明治4年12月、三津の窪田高平は、無償払い下げを受けた御船手御番所を利用し、有志白川道雄、小林信近らと同志社という汽船運送会社を起こしている。6年6月には、三津の石崎平八郎が大坂の汽船天竜丸（長さ76尺、幅13尺、高さ6.2尺）

を新造、民間で県下初の汽船所有者として、三津浜港を基地として海運業を起こす。また、7年には松山の富豪栗田興三らの所有する汽船和合丸が処女航海に出ている。従来、帆船の停泊繫留のみを考えて構築されていた川口升形の機能は失われてゆく。この年、愛媛県権参事大久保親彦は、三津浜築港の必要性を説き、自らの計画を発表した。これは、升形の南辺95間をさらに50間延長するとともに、海岸から300～350間沖に長さ300間のへの字形の防波堤をつくるというものであった。11年10月、元三津町大年寄の向井団四郎が、三津町人有志6人と連名で、愛媛県令岩村高俊のもとに、築港計画絵図、築港目論見書を提出したが、士族と平民の間の対立に妨げられ成功しなかった。16年10月になり、向井が発起人惣代として、江ノ内の浚渫埋立、川口港の北側に延長20間の突堤を構築、大可賀新田の西北角から北へ延長300間の防波堤構築などを含む計画を、県令関新平に出願したがとりあげられなかった。³⁶⁾

三津浜には、四国各港に先がけて汽船問屋が立地した。愛媛県も、港湾修築費の県費補助率を、三津浜のみ100分の75以上と規定している。今治、宇和島、八幡浜、長浜などの各港に対しては、100の65以内となっていた。³⁷⁾しかし、商港への発展が求められるほど外港建設の必要が叫ばれ、埋立改修により須先町、三穂町から栄町、御幸町に港を拡大してゆく。島々との交通、物資集散からさらに山陽、九州との間の交流も多くなったことが、これら埋立新開地を栄えさせた。当時、松山の港の主力は三津浜で、昭和元（大正15）年の港湾統計によると、高浜は内務省の主要港湾指定の三津浜港（含、高浜港）と記されている。³⁸⁾

明治17年8月、三津浜港の升形が、暴風雨により破壊された。しかし、汽船時代を迎え港湾として適格が問われるようになり、復旧はさしひかえ、汽船往来停泊に便利な高浜港に新しく築港すべく、新しい動きが進む。復旧工事費案は県会で否決されたが、関県令は県会の反対を抑えて原案を執行した。この

ころから、高浜築港をめぐる問題が出るにいたる。高浜港は、西に興居島の天然の防波堤を控え、湾内の波浪静かで、しけのときの三津浜港の補助港としての役割を果たしてきた。藩政期でも、とくに藩主の参勤帰国に際し、海上荒天時の避難港であった。ここには、御船入、御船作事場などもあり、御茶屋もおかれていた。幕末にも、藩船5隻が吃水浅く狭隘な三津浜を避け、高浜に繋留されていた³⁹⁾。明治18年、三津浜港復旧工事予算5万円が県議会上に上程されたときの意見書には、次のような記載がある。

「同港は遠浅であり、そのうえ西風が強く、大きな防波堤に囲まれた碇泊水面もなく、航路乗客の乗降と貨物の積み卸しなどが困難を極めている……」。

明治40年7月の高浜港開港を機に、三津浜港の貨客はにわか減少し始める。貨客減少は、町の盛衰を左右する。これに加え、大阪商船とともに、宇和島運輸汽船も三津浜寄港を廃止し、不定期船と沿岸航行の小汽船の寄港が主となってきた⁴¹⁾。陸上交通との連絡の便から三津浜港への期待は大きいものであったが、旧来の川口舟形による港を改修し汽船寄港増便をはかるべきという声もでる⁴²⁾。明治39年の定期汽船4,170隻、不定期船2,982隻、輸出入貨物478万1,500円に対し、40年にはそれぞれ、3,380隻、2,436隻、369万3,000円となる⁴³⁾。既に明治21年江ノ口の埋立工事が終わり、それに先立つ17年には大阪商船、18年には宇和島運輸が寄港を開始し、19年には燈台も設置された。また、伊予鉄道もこれと軌を一にして21年開業している。やがて、36年の東宮殿下行啓に際し三津浜港棧橋が架設されたが、39年の高浜港への大阪商船寄航、翌年の伊予鉄道、大阪商船両社協同による高浜港築港により打撃をうけるに至った。港が栄町側に移り、内港は帆船、機帆船の集まる場となったこともあり、築港の願いは大きかった。三津の地では、高浜港開港に功のあった井上要と関係のある伊予鉄道に対抗し、町民の伊予鉄道乗車拒否運動、これと呼応した町議白石作太郎の敵島神社前から松山に向う馬車経営がみられた。明治41年、安藤

県知事の提案で、三津浜築港のための県費100万円の予算が県会を通過したが、翌42年起工式直後に安藤知事休職となり、伊沢新知事が就任するなかで港湾計画は中止となった⁴⁵⁾。

一方、明治4年12月、舞鶴丸が月3回、三津浜に定期船として寄港、17年には大阪商船、23年石崎汽船(宇品との間—38年には尾道との間にも就航)、33年山口大島・柳井航路が就航するが、高浜が良港としてしだいに認識されはじめた。明治11年10月の高浜築港についての県当局の諮問に依じて、三津の商人向井団四郎らが、10ヵ年計画、予算52万3,000円の築港案として出したものは、「四十島と黒岩、海岸とを東西40間の防波堤でつなぎ、港内北手に東西100間の大突堤を築いて船舶発着を便にする」というものである。一方、三津の川口の沖に60間の防波堤を構築しようとする計画が出た。これは、三津浜、高浜両港を一つと考え、梅津寺海岸の開発を考えている。天保の川口舟形を主体とする三津の港は、これまで通り帆船の港としてなら使えるが、汽船には役に立たないと認識されたのである⁴⁶⁾。しかし、明治中期までは、三津浜の町民たちは三津の港が京都松山の関門港で、高浜は同港の避難港、補助港であると考えられ、その限りでの築港を計画してきた。もし、高浜築港が実施されても、三津浜港の盛衰に影響はないと考えていた。しかし、伊予鉄道は、明治24年1月の株式総会で、既設の松山—三津間の鉄道を高浜まで延長する案を出し、三津浜町有志二神清八らが港の盛衰を左右するものとして反対し、結局は実施を延期するいきさつがあった。しかし、伊予鉄委員の井上要らの高浜延長論が支配的となり、25年5月高浜まで鉄道がのびた。29年12月には、県議会で高浜港修築測量案が可決された。やがて、36年3月、伊予鉄道の姉妹会社高浜起業(株)で南棧橋が架設され、山陽鉄道、大阪商船、伊予鉄道の三社連帯宇品—高浜間航路が高浜港に寄港するに至る。37年6月には、高浜地先埋立に着手、翌年1月完成をみた。また、伊予鉄道高浜駅を、トンネルの北口

から新埋立地に移転した。さらに38年5月には、伊予鉄道、大阪商船両社長の連携で、高浜地先公有水面207坪に専用棧橋架設願が出され、39年9月完成⁴⁸⁾している。

高浜港開港を機に、大阪商船はもっぱら同港へ寄港することとなった。三津浜町会は、応急対策として他の三津浜寄港船の便をはかるため、伊予鉄三津駅と港の間の人力車賃を、片道4銭、往復5銭に割引させ、差額を町の奨励費から支出することに決めた⁴⁹⁾が、とうてい及ばなかった。

高浜築港に功のあった伊予鉄道社長井上要は、進歩党議員であった。三津浜町会は、従前のままの港では船車連絡の完備した高浜港に圧倒される⁵⁰⁾として、新しい築港事業の必要を説く。一方、伊予鉄道の案に反対するために、反対党の政友会の力を借りるべく、町民こぞって政友会に加盟する代わりに、政友会は全力をあげて同町築港計画推進を支援するという約束をしたといわれている⁵¹⁾。当時の政界は三津浜町に有利で、政友会にかかわる安藤謙介が県知事となったことで望みをつないでいた。39年1月、政友会の西園寺内閣が成立したが、9月に大阪商船が高浜に根拠地を移したため、町民大会で高浜港反対、三津浜港築港を決議している⁵²⁾。11月中旬には、町議有志が手分けして、築港計画を各郡部出身の県会議員に、戸別訪問により説明し了解援助を求めている。このことがあって、38年3月決定の高浜港の四十島との間の防波堤が一時中止をみている。これが、40年の安藤知事による廃止案へ波及した⁵³⁾。42年には、三津浜築港計画推進の中心人物であった町長逸見義一をはじめ、町会議員11名が築港問題に関連した贈賄瀆職の疑い（判決有罪）、県政友会藤野政高が詐欺の疑いで検挙された⁵⁴⁾。この事件後10ヵ月経過した43年7月、三津浜築港の必要性を力説した陳情書が、知事宛に、築港の使命を帯びて名誉町民に選任された大原右一郎から出された。

大正2年、町の篤志家石崎庄兵衛の創立になる三津浜高等海員養成所が設立され、4年には輸出米検

査所新設をみている。港としての発展を町民が期待するなかで、大正3年、名誉町長となった松田定五郎を中心に町の有志が立ち上がり、5年7月31日付で工費61万余円の町営築港計画を建て、県当局の許可を得て8月起工した。11年には、東宮行啓に関連して、工費約5,000円で棧橋を築造し、現魚市場西岸に移転架設することとし、さらに工費2万5000円で棧橋新設に着手し5月に完成をみている⁵⁵⁾。また、昭和2年の予讃本線開通と相呼応して、高知・松山間の縦断鉄道案も出された。これにより外港の必要も感じられ、昭和4年度から、総工費120万2,000円の予算で着手されることとなった。この前年、栄町から御幸町に警察署が移っている。また、注目すべきことは、大連航路の開かれたことである。とはいえ、この航路は三津浜港に寄港したが、輸入貨物の陸揚げのみに限られ、輸出貨物はすべて今治その他⁵⁶⁾の開港場を経由した。三津浜では、内務、大蔵、通信、商工各大臣に対し、三津浜町長、新浜村村長の連署で、三津浜開港請願書が出された。また、内港も改修の必要があり、その第一歩として堀川の付替⁵⁷⁾が着工された。

商港としての三津浜港に寄航した汽船は、貨物専用の尼崎汽船を中心に、相生丸（東予線）、香取丸、早速丸、相生丸（讃予線）、相生丸（芸予線）、大島丸、宝安丸、海勝丸などがあったが、旅客の往来は小型汽船を主として利用した。大正4年の調査による三津浜港への出入船舶は、定期航路5,199隻、不定期汽船485隻、帆船32,067隻、漁船70,550隻（定期航路、不定期航路の隻数の対明治39年の伸び率は24.7%、-83.7%）、移出入貨物は移入442万円、移出399万円⁵⁸⁾で緩増を示しているものの、港は以前の活況を保たなくなった。開港指定をうけなかった理由を、既述の昭和初年の三津浜港開港請願書が、三津浜町、新浜村両町村長連署で提出された政治的背景に求める向きもあった。この請願と同時に、松山市長ほか、温泉、伊予両郡にわたる24ヵ町村長および松山商工会議所会頭、三津浜商工会長などの連署で同様の請

願が出ている。当時の三津浜港、高浜港、伊予鉄道の松山市との間の交通状況からみて、三津浜港は決して不利にはならないと考えられさせた。同年、税関支署設置請願書が、須之内代議士の紹介で衆議院に提出され、3月22日に採択された。これには、三津浜町長、松山市長、松山商工会議所会頭などの連署によるものであった。⁵⁸⁾

昭和4年度着手の築港工事の最初の計画では、第1、第2内港を同時に着手する予定で、工費205万円をみこみ、3年6月、県費補助の申請がなされている。第2内港は、第1内港から予讃本線三津浜駅におよぶものが費用がかかるので削除されている。内港改修については、おおよそ次のようなものが示された。⁵⁹⁾

①魚市場の北側階段荷揚場終点から、栄町、三穂町、須先町地点の一部を切り取り、従来の内港入口の幅60mを80mに拡大する。

②稲荷新地の西端を掘り取って、江ノ口船溜の幅員を67mにする。

③堀川地先を掘削して、幅70mの船溜をつくり、方向をやや斜めに船の出入をたやすくし、同時に将来臨港鉄道の敷設に備える。

④2つの船溜を連絡するため、稲荷新地の北端を掘り取って幅102mの水路とする。

⑤新浜地先を除く内港周囲の全域にわたって、荷揚場あるいは護岸を除く。これで、現在58,202㎡の内港水面積が67,885㎡となる。水深は干潮面下2mになる。

⑥港山の前面、防波堤までの間、水面積10万17㎡にわたり、干潮面下4mに達する区域を浚渫する。(掘取水面とこの浚渫の土砂は445,236㎡となる)。

これにより埋立をすところは、西港山下沿岸25,759㎡、御幸町地先41,117㎡、内港分(住吉町、須先町および江ノ口地先)、9,640㎡、総計76,516㎡(土砂量38万96㎡)。

⑦内港に設ける斜面荷揚場の延長583m余、稲荷新地北端に延長165mの階段荷揚場を設ける。護岸

工事は、御幸町地先がもっとも大規模で西港山下沿岸と内港の周囲におよぶ。

V 港町としての三津浜の変貌

港町としての三津の集落構成には、多くの未解決の問題がある。

旧古三津村の西端、刈屋口には、郡内の漁民が来住していたが、慶長年間、河川改修により新田が造成されると、この新立の地に接する一帯に移住が進んだ。このため、この地を刈屋とよんだが、のち住民の過半は漁業に便の良い地を選び、新浜村に新刈屋をつくった。客船の港としては高浜に地位を譲ったものの、機帆船と漁船の基地としての三津浜港の地位は続いた。これらの住民の移動に伴うものは、周辺部にかなり多くみられるものと推定しうる。

戦災都市松山の郊外に立地する三津浜は、海岸部に石油精製、石油化学、化学繊維などの工場が立地する。ここは、旧海軍予科練習生の訓練地でありながら、非戦災のままであり、三津の町自体も全くの無傷であった。土地の住民が「せこ」とよぶ小路地を多くもつ旧町家、組家跡の町並をそのまま残し、多くの不良過密住宅をかかえている。しかし、この「せこ」もほとんど通りぬけのきくもので横町ではなく、土・工混住の町が多かったこともあり、町自体が、出入口をきびしく監視する閉ざされた集落構成をもつ。旧港町にあたる須先(洲先)町、三穂町に問屋の老舗多く、新興港町としての栄町は、水産加工工場や魚市場、汽船会社、倉庫、運送業者が主体となる。一見しもたや風の、表通りから裏通りまでのつきぬけた構造をもつ旧家群は、圧倒的に須先町に偏在する。

伊予鉄道、汽船交通と、明治以降の松山の都市力の蓄積をたかめた動力となった諸要因は、各種の政治的・経済的な圧力のもとで、究極的に三津浜の港町としての機能を低下させた。今日、三津浜港が松山港の名でよばれているものの、工業港は丸善石油、帝国人絹などの企業が立地する大可賀地先にあり、

客船の主体は高浜港に、フェリー発着も新港にと分
 化している。

なお、町周辺の状況を第1～3表に、大正末～昭
 和初年の港勢について第4表に示した。

以上の粗描については、今後、より史料の吟味を
 加え充実を図りたい。

(島根大学)

表1 明治5年大小区と大正3年の町村

| 明治5年 | | | 大正3年 | | | 備考 | |
|------|----|----------------------|------|---|-----|---------------|-------------------|
| 大区 | 小区 | 戸数 | 町 | 村 | 戸数 | | |
| 13 | 9 | 梅田町, 通町, 久宝町, 桂町 | 4 | — | 503 | 三津浜町 | 大正年には、三穂町がふくまれる。 |
| 〃 | 10 | 心斎町, 広町, 柳町, 新町, 櫻町 | 5 | — | 326 | | |
| 〃 | 11 | 住吉町, 藤井町, 須先町, 栄町 | 4 | — | 622 | | |
| 〃 | 8 | 古三津村 | — | 1 | 470 | 古三津村 | 字新立, 刈屋, 梅田町をふくむ。 |
| 〃 | 7 | 新浜村 | — | 1 | 612 | 新浜村 | |
| 〃 | 6 | 和気, 太山寺 | — | 2 | 431 | 和気村 | |
| 14 | 5 | 斎院北方, 別府山西, 北吉田, 南吉田 | — | 5 | 661 | 味生村, 吉田村 | |
| 〃 | 4 | 衣山, 沢, 辻, 南江戸, 斎院 | — | 5 | 666 | 朝美村, 味生村 | |
| 13 | 3 | 大内平田, 谷, 吉藤, 姫原 | — | 4 | 315 | 潮見村, 御幸村, 山越村 | |
| 〃 | 4 | 山越, 久万, 長戸西 | — | 3 | 452 | 山越村, 久枝村 | |

(備考) 「新編温泉郡誌」による。

表2 三津浜町周辺町村概況

| | 大正3年現 住人口(人) | 元禄13年村 高(石) | 明治22年の村 |
|------|-----------------|----------------|------------------------------|
| 三津浜町 | 10,715 | ... | * 明治18年三津浜町, * 同22年新浜村を分離 |
| 古三津村 | 2,237 | 1,082 | |
| 新浜村 | 5,301 | ... | |
| 味生村 | 3,436 | 2,914 | 別府, 斎院, 山西 |
| 生石村 | 1,703 | 3,370 | 高岡, 富久, 久保田, 南吉田, 北吉田 |
| 朝美村 | 2,777 | 3,205 | 味酒, 衣山, 南江戸, 北江戸 |
| 潮見村 | 2,149 | 1,304 | 和気志津川, 吉藤, 谷, 大内平田 |
| 御幸村 | 1,571 | 1,720 | 祝谷, 山越, 姫原 |
| 久枝村 | 3,550 | 2,618 | 久万, 長戸, 安城寺, 高木 |

(備考) 元禄13年のものは「元禄13年庚辰6月改伊予国村高帳」による。
 「松山市誌」による。

表3 三津浜町、新浜村の人口・戸数（大正13～昭和3）

| | 人 口 (人) | | | 戸 数 (戸) | | |
|-------|---------|-------|--------|---------|-------|-------|
| | 三津浜町 | 新浜村 | 計 | 三津浜町 | 新浜村 | 計 |
| 大正13年 | 15,511 | 5,073 | 20,584 | 2,940 | 935 | 3,825 |
| 14年 | 16,085 | 5,127 | 21,212 | 3,021 | 1,079 | 4,100 |
| 15年 | 16,236 | 5,003 | 21,239 | 3,062 | 907 | 3,969 |
| 昭和2年 | 16,398 | 5,011 | 21,409 | 3,106 | 925 | 4,031 |
| 3年 | 16,532 | 5,037 | 21,569 | 3,173 | 972 | 4,145 |
| | | | | 364 | 190 | 554 |
| | | | 農業 | 35 | 314 | 349 |
| | | | 水産 | 1,626 | 135 | 1,761 |
| | | | 商業 | 374 | 57 | 431 |
| | | | 工業 | 250 | 56 | 306 |
| | | | 公務及自由業 | 75 | 93 | 168 |
| | | | 交通 | 302 | 122 | 424 |
| | | | その他 | 147 | 5 | 152 |
| | | | 無職 | | | |
| | | | 計 | 3,173 | 972 | 4,145 |

表4 大正13年～昭和3年の三津浜港輸出入貨物（トン数および価格）

| 〔輸出〕 | トン数 (t) | | 価 格 (円) | | トン数計 | 価 格 計 |
|-------|---------|--------|------------|------------|---------|------------|
| | 三津浜 | 高 浜 | 三津浜 | 高 浜 | | |
| 大正13年 | 116,095 | 85,048 | 15,380,140 | 12,691,479 | 201,143 | 28,071,619 |
| 14年 | 187,465 | 85,965 | 27,314,770 | 14,047,044 | 273,430 | 41,361,814 |
| 15年 | 243,066 | 86,933 | 27,968,410 | 13,888,089 | 329,999 | 41,856,499 |
| 昭和2年 | 243,255 | 87,197 | 27,993,680 | 15,122,354 | 330,452 | 43,116,034 |
| 3年 | 245,709 | 89,619 | 29,786,521 | 13,685,597 | 335,328 | 43,472,118 |

| 〔輸入〕 | トン数 (t) | | 価 格 (円) | | トン数計 | 価 格 計 |
|-------|---------|---------|------------|------------|---------|------------|
| | 三津浜 | 高 浜 | 三津浜 | 高 浜 | | |
| 大正13年 | 156,241 | 101,881 | 18,018,250 | 15,982,880 | 258,122 | 34,001,130 |
| 14年 | 208,340 | 103,389 | 23,613,850 | 17,199,587 | 311,729 | 40,813,437 |
| 15年 | 240,522 | 116,743 | 25,774,495 | 17,611,300 | 357,265 | 43,385,795 |
| 昭和2年 | 246,257 | 111,596 | 26,231,160 | 18,378,438 | 357,853 | 44,609,598 |
| 3年 | 270,818 | 116,660 | 29,175,730 | 19,148,067 | 387,478 | 48,323,797 |

〔備考〕 昭和元年度「港湾統計」（内務省土木局）による。

〔注〕

- 1) 富岡儀八「瀬戸内海における機帆船交通の二、三の特相」地理学評論33—7, pp. 363~378, 1960
- 2) 山口平四郎(1980)『港湾の地理』古今書院
- 3) 松山市誌編集委員会編(1962)『松山市誌』松

山市(以下「市誌」と略記), p.111

文化2年から文政6年の間だけ、町奉行が別に任命された。その後、城下町奉行が三津町奉行を兼任することとなり、この奉行の下に同志11人がいたが、安永2年9人を城下に引き揚げ2人のみを残し、代って渡船改御用掛を4人置いていた。

- 4) 「市誌」 p. 91
- 5) 同上
- 6) 秋山久敬・尼崎久愷編(1878)『松山叢談』, 松山, これは「市誌」 pp. 91~98による。
- 7) 遠浅の砂浜海岸であった三津では, 波浪に対処することのほか, 流砂を防止することが求められた。
- 8) 「市誌」 pp. 98~99所収の「元禄~天保における三津港の改修」(松本常太郎編<1894>「三津浜郷土史年表」より作成したもの)による。
- 9) 「市誌」 p. 99.
- 10) 三津浜郷土史研究会編(1960)「三津浜誌稿第壹輯」同会, 松山(謄写刷), pp. 35~39. 以下「誌稿」と略記する。
 なお, このころから明治初年まで, 洲先の地には米穀, 海産物, 乾物, 食品, 回漕業などの問屋が集積, 内海航路の定期船の発着地として繁栄した。(現地での古老の伝える伝承による。)
- 11) 「市誌」 pp. 99~100
- 12) 「誌稿」 p. 36
- 13) 「誌稿」 p. 49
- 14) 「誌稿」 pp. 45~48
- 15) 「市誌」 pp. 99~100
- 16) 「誌稿」 p. 42
- 17) 「誌稿」 pp. 19~33
- 18) 「誌稿」 p. 17
- 19) 「誌稿」 p. 41
- 20) ここはのちに海水浴場となり, 第二次世界大戦後, 石油化学コンビナートが工業港周辺に立地するまで, 住民のレクリエーションの場であった。
- 21) 郵便局は, もと桂町の中央部の須之内内院の隣接地にあった。
- 22) この地では, 行政区画の町名として三津浜を用いるが, もともと集落ないし港町を総称するときには三津の名を用いる。明治以降, 高浜港と対比するときには三津浜港の名を用いている。
- 23) 「市誌」 p. 111
- 24) 「誌稿」 pp. 33~34
- 25) 「誌稿」 p. 36
- 26) 「誌稿」 pp. 25~26, 37~39
- 27) 「市誌」 p. 321
- 28) 「誌稿」 pp. 38~41
- 29) 「市誌」 p. 37
- 30) 「市誌」 pp. 352~353に次の記述がある。「内港改修工事は, 5年の宮前川付替工事からはじまったといつてよい。宮前川は松山市の放出する下水の流入する川で, 住吉橋下方は直角に屈折して内港に入り落差も穏やかなため汚水や土砂の堆滞おびただしく堀川付近の保健衛生上または内港の整備上に不都合が多いので北流して内港に入るように付替を行なった。」
- 31) 「誌稿」 pp. 27~33
- 32) 「市誌」 p. 66, 「誌稿」 pp. 51~52
- 33) 「市誌」 p. 101
- 34) 「誌稿」 pp. 51~53
- 35) 梅田町には, 明治18年煉瓦会社が立地している。古三津村と合併したのは, 大正14年である。
- 36) 「市誌」 pp. 339~340
- 37) 谷本延衛(1929)「三津の面影」愛媛県三津浜町役場, 以下「面影」と略, 同町, p. 3
- 38) 「面影」 p. 6
- 39) 「市誌」 pp. 340~342
- 40) 「市誌」 p. 340
- 41) 既に, 明治18年, 三津浜港升形復旧問題からんでクローズアップされていた。「市誌」 p. 341
- 42) 「市誌」 p. 345
- 43) 「市誌」 p. 342~347
- 44) 温泉郡三津浜第一小学校(1935)「三津浜郷土教育資料<三津浜町沿革史>」(謄写刷), 所収の資料による。
- 45) 「市誌」 pp. 342~347
- 46) 「市誌」 p. 341
- 47) 「市誌」 p. 341
- 48) 「市誌」 pp. 342~344
- 49) 「市誌」 p. 344
- 50) 36年3月23日には, 三津浜町桂町の願成寺で, 逸見義一町長以下, 理事長, 町会議員, 町有志など100余人が集まり, 港湾完成運動開始を議決している。「市誌」 p. 344.
- 51) 4月25日, 当時県政友会首脳であった藤野政高, 大久保雅彦, 柳原正之の3名を三津の料亭に招き, 町長, 町議有志ら40名と三津浜築港問題について懇談している。「市誌」 pp. 344~345
- 52) 「市誌」 p. 345に紹介されている, 高浜港反対三津浜築港推進の猛運動のいきさつ(「伊予日々新聞明治42年7月13日付記事」)による。
- 53) 「市誌」 p. 346
- 54) 「市誌」 p. 346には, 42年7月12日, 400名の来

資のもとに、三津浜築港起工式と祝賀会が開かれ、明治期を通じて衰頹の一途をたどっていた三津浜港の前途に復興と更生の希望を与えることとなったが、安藤知事の休職と伊沢多喜男の知事就任によってもろくも潰滅したと記されている。

55) 「面影」 p. 19, なお、今治港がこの年、開港場となっている。

56) 「面影」 pp. 5~11

57) 「面影」 p. 17

58) 「面影」 pp. 5~11

59) 「面影」 pp. 13~15

60) 港山周辺の渡し場から、内港入口の付近にある北岸地域を指す。

なお、下記の文献を参照した。

(1) 松田卯太郎編(1916)「大典記念新編温泉郡誌」松山石版印刷, 松山

(2) 三宅千代治(1964)「愛媛県町村沿革史」愛媛出版協会, 松山