

関係技術者に着目した明治末期から大正期の 愛媛県三津浜築港計画の推移

阿部 成久¹

¹正会員 NPO 法人愛媛県建設技術支援センター（〒790-0001 松山市一番町四丁目1番地2）

E-mail:s-abe@ace-support.org

本研究の目的は、愛媛県の代表的港湾であったが重要港に指定されていなかった三津浜港の明治末期から大正期の築港計画の推移を通じて、どのような技術者が築港計画の担い手となっていたかを明らかにすることである。1903（明治 36）年、三津浜町は自ら三津浜築港の妥当性を示す必要があり、その委託先となったのが鉄道工務所であった。1909（明治 42）年には県に赴任した沖野忠雄門下の内務省技師が三津浜築港計画を発表したが、政治的に白紙とされた。大正初期になると、第五高等学校工学部及び熊本高等工業学校出身の工学得業士が愛媛県内の築港計画策定の中心となっていた。

Key Words: Mitsuhaman Port, Ehime Prefecture, Mitsuhaman Town, from the late Meiji Era to the Taisho period

1. はじめに

(1) 研究の背景と課題

愛媛県松山市に位置する三津浜港は、現在、重要港湾松山港の一地区となっているが、古くから松山の海の表玄関として発展してきた。しかし、1888（明治 21）年 10 月に伊予鉄道松山三津間が開業し、1892（明治 25）年 5 月に約 2km 北側の高浜まで延伸すると、愛媛県は 1902（明治 35）年に高浜港を三津浜港に代わる港湾として沖合の四十島^[注1]と陸地を結ぶ防波堤工事を実施する方針を示した（以下、「明治」はMと略す）。これに対し、三津浜町は地域経済の死活問題として、高浜築港計画に対抗する計画を立案し、高浜港と同等の工事費により三津浜築港が可能であることを根拠として政友会の力を借りて同築港を推進しようとした。高浜築港派の井上要が進歩派（憲政本党系）の有力者であったことから、この問題は愛媛政界の対立につながった。あわせて、町及び政友会関係者は井上が重役を務めていた伊予鉄道に対抗するため、並行区間に電気鉄道（松山電気軌道）を敷設することを計画した。政友派とされる安藤謙介が 1904（M37）年 11 月に知事に就任すると高浜築港推進を中止し三津浜築港に方針転換した。1908（M41）年 4 月第 75 回臨時県会で三津浜築港事業を含む 22 ヶ年継続土木事業計画が成立し、1909（M42）年 7 月 13 日に工事費 950,000 円の三津浜築港起工式が挙行された。しかし、その直後となる 7 月 30 日に伊沢多喜男が後任知事に任

命されると、9 月 24 日に政友会及び町の関係者は起工式への寄付強要恐喝容疑で逮捕された（同年 12 月 町関係者は全員無罪）。さらに伊沢は 22 ヶ年継続土木事業計画を見直し、三津浜築港計画は白紙となった。この一連の出来事は「三津浜築港疑獄事件」と呼ばれ、明治末期愛媛県政における一大事件とされている¹⁾。また、1911（M44）年 9 月に暫定開業した松山電気軌道は、先行して電化した伊予鉄道と競争を繰り広げ、築港計画は海陸連絡設備である鉄道も連動する対立となった。

当事件後も町は築港意欲を失わず、県が 1916（大正 5）年に町営事業として実施することを認めたことから、町は 1909（M42）年 7 月時点よりも小規模な計画に着手し、1923（大正 12）年 5 月に竣工式が開催された（以下、「大正」はTと略す）。

明治から大正初期にかけて日本の港湾政策及び港湾技術は黎明期に当たり、愛媛県のような港湾整備の必要性は高いものの重要港指定が遅れた県では、どのような技術者により築港計画が進められたかについては不明な点が多い。また、三津浜港と高浜港の対立は「三津浜築港疑獄事件」として政治的に決着されたため、両港の比較検討内容は考察されてこなかった。本研究では、愛媛県の代表的港湾であったが重要港に指定されていなかった三津浜港について、明治末期から大正期の築港計画の推移を通じて、疑獄事件の検証とともにどのような技術者が築港計画の担い手となっていたかを明らかにする。

(2) 既往研究と研究に用いた資料

稲吉晃は、『海港の政治史』²⁾において近代日本の海港の修築をナショナルまたはローカルインタレストの実現としてとらえ、近代海港史を各アクターの役割に着目して論じた。三木理史は「瀬戸内海沿岸地域における海陸連絡輸送の展開—四国の場合を中心に—」³⁾において、海運が汽船化されていくなかでその入港に適さない三津浜港に見切りをつけ高浜に海陸結節点を設ける形で鉄道計画が推移したと述べた。

三津浜築港疑獄事件については、高須賀康生が「三津浜築港問題と藤野政高（一）～（三）」⁴⁾において同事件で逮捕された政友会の藤野政高の公判記録により事件の経緯をまとめた。伊沢多喜男については、岩本一将・山口敬太・川崎雅史が「近代の和歌山におけるインフラ整備と公益確保—電気軌道と水力発電事業を中心として—」⁵⁾で、前任地和歌山県での地元実業家主導のインフラ整備を通じて県の公益を確保した経緯を明らかにした。吉良芳恵は「県知事時代の伊沢多喜男—和歌山・愛媛・新潟—」⁶⁾で官僚の政党化がすすむ過程の一事例として伊沢多喜男の愛媛県知事時代を考察した。松山電気軌道については、和久田康雄が「松山電気軌道」⁷⁾で同軌道の概要を紹介した。

当研究は、1902（M35）年の三津浜築港運動開始時からの中心人物であった山谷市松の手記^{〔註2〕}を中心に用い、当時の地方紙などにより検証した。

2. 三津浜築港疑獄事件までの計画

(1) 三津浜港と高浜港の状況

三津浜港は宮前川の河口港を起源とし、天保年間に築造された桁形護岸で囲まれた泊地に和船が係留する港湾として利用されてきたが、汽船が利用されるようになると水深が浅いため、利用者は沖合の汽船まで解で乗り込むしかなかった。一方、高浜港は江戸時代松山藩による三津浜港の補助港であり、伊予鉄道が高浜まで延伸されたことから港湾としての位置付けが高まった。1896（M29）年4月第47・48回臨時県会で高浜築港期成同盟会の要望を受け、県は調査を開始した⁸⁾。1899（M32）年4月に千種基（M13年 工部大学校卒）が技師に任命された⁹⁾。千種は明治期における主要な水道技術者の一人として知られている¹⁰⁾。

藤野政高は高浜築港期成同盟会に加入した理由として、1899（M32）年頃に千種技師から、

「御希望の三津浜港は蓋し二百万円以上三百万円近くの大金を要すべし、（中略）然るに隣地の高浜は南方の海岸より四十島にかけて防波堤を造り、北方は新刈屋に数十間の突堤を造り其間の海岸を埋立てなば、更

に風波の憂なく汽船、船舶も容易に安全に寄港するを得べく、而も其の費用は三十万円計りにて達するを得べし」¹¹⁾

との説明を受けたためであったと述べた。その後、千種は1900（M33）年11月第60回通常県会で、四十島高浜間防波堤計画について「其当時ノ事ハ今日ヨリ考フレハ当時ハ完全ナリト考フルモ夫ヨリ後ニ工学上ニテハ電気ト築港ノ事ハ非常ノ進歩ヲナセリ」¹²⁾と見直しの必要があると答えた。しかし、県は1902（M35）年3月第62回臨時県会で総額1,662,000円の10ヶ年継続土木計画に、延長184mの四十島高浜間防波堤工事費として予算額216,000円を計上した¹³⁾。翌1903（M36）年3月第64回臨時県会において土木費負担規則が定められ、全額県費負担する甲種港湾として三津浜港と八幡浜港が指定された¹⁴⁾。

(2) 鉄道工務所による計画

1903（M36）年3月16日には、伊予鉄道・官線・山陽鉄道・大阪商船による宇品高浜間連帯運輸が開始された¹⁵⁾。高浜港の整備が先行することに危機感を抱いた宮崎張義三津浜町会議員は、3月17日に三津浜築港建議を町会に提出し測量設計実施の了解を得て¹⁶⁾、鉄道工務所に委託した¹⁷⁾。鉄道工務所とは、日本の鉄道草創期の代表的技術者であった南清（1856生-1904没）（M12年 工部大学校卒）と村上享一（1866生-1906没）（M21年 帝国大学工科大学卒）が大阪に開設した現在の建設コンサルタントの先駆けとなる民間会社であった^{〔註3〕}。南と村上は元来鉄道技術者であったが、若松港での筑豊炭の積み出しに関わったほか、欧米の港湾施設を視察するなど海陸連絡施設整備に高い見識を有していた。

鉄道工務所から5月13日に「西尾工学士」が先行して現地入りした（以下、山谷市松手記『三津浜築港由来記』より）。西尾工学士とは西尾虎太郎¹⁸⁾（M22年 帝国大学工科大学卒）と思われ、西尾は4月18日に大阪市築港事務所犬島採石工場主任技師を退職していた¹⁹⁾。西尾は現地に3日間滞在し、町関係者と周辺を海上からも視察した。その約1ヶ月後に「測量ノ為メ南工務所ヨリ技手三名石工一名ハ廿三日夕方来町」、翌6月24日には村上が来町した。6月26日に「南氏代理村上工学士ト壱千五百円也ニテ約束ス内金五百円也ハ手付金トシテ前渡シ残金ハ設計及図面ト引替ニ交付スル事」となった。鉄道工務所は約3ヶ月で成果をまとめ、10月16日に370,000円となる築港計画成果品を町に提出した（表-1）。11月2日に町はこの成果を町民に縦覧し、鉄道工務所が同額で工事を請け負うと約束したことを根拠として三津浜築港計画推進を政友会に働きかけた。11月13日に、町はこの成果を「三津浜港湾改修之儀に付願」として愛媛県知事に提出した²⁰⁾。この中で築港工

事費については、

「高浜築港は二十二万円を以て成り三津浜は三十七万余円を要すとせば人或は其差額の大なるに驚くものあるべしと雖も棧橋及び埋立の二件は其姓（ママ）質上当然民業として施設せざる可からざるのみならず、若当局者の設計中此事あらば是非とも本町民の事業として之を引受けざるべからざるとの協議既に決定せる有様なれば、之に伴ふべき諸費を此の設計中より除却し、尚県事業として施工の場合には監督費をも節約し得べきを以て、結局の工費は突堤築造費及び浚渫費概算二十八万四千七百円の外、案分を以て仮りに概略算出せる予備費一万円を加ふるも二十九万余円に過ぎず。然るに仄かに聞く所に依れば高浜築港に伴ふべき三津高浜間県道改修費等に要するもの尚ほ七八万円を下らずと云ふ。果たして然らば高浜築港の費額は刻下已に約三十万円を要し、前記三津築港費と径庭を見ず。然

も高浜は陸上設備に於て第一期の築港費以外は更に幾十百万円を投ずるにあらざれば商港として完全なるを得ず、故に高浜築港費は二十二万円にあらざり又三十万円にあらざりして其幾十百万無限の費用を投ぜざるべからざる断言するを得べし。之れ高浜を捨てて我が三津浜に築港せざる可からざる理由なり」（句読点及び下線は引用者）

と記し、高浜港が商港として発展するためには陸上設備に多大な費用を要することから三津浜港のほうが優位とした。なお、鉄道工務所の計画は高浜港築港計画予算にあわせて「本設計は其規模稍や規模狭少に失するやの嫌ありと雖も現在の状況に照し費用の節約を主眼」とし、実査が必要であることを付記した。

鉄道工務所の報告を受け、1903（M36）年11月第66回通常県会において、政友派議員は「明治三十七年度ヨリ測量ヲナシ、其結果分明ニ至ルマデ同郡高浜港防波堤ノ工事着手ヲ延期セラレタシ」²¹⁾ことを県会に提案し、同派の賛成多数により成立した。この結果、県は5,000円の三津浜港測量費を支出し両港を比較することとなり、四十島高浜間防波堤工事は中止された。その代わり、政友派議員は付帯工事である高浜道路新設工事を認め、翌年、高浜海岸埋立工事60,000円及び高浜道路工事21,000円は施行された（前出の鉄道工務所報告書における「三津高浜間県道改修費等に要するもの尚ほ七八万円」に該当）。

1905（M38）年11月第70回通常県会直前に千種技師は更迭となり²²⁾、後任に内務省第五区土木監督署技師であった宮川清（M29年帝国大学工科大学卒）が赴任した。宮川は沖野忠雄の下で主に河川を担当する技術者²³⁾であり、沖野後継者となりうる一人であった。村上とは『工師会』で面識があったと考えられる^{註4)}。

伊予鉄道は海面埋立5700坪により、1905（M38）年1月10日に483m延伸した地点に高浜駅を移設した²⁴⁾。また、伊予鉄道と大阪商船は高浜港棧橋工事（木製浮棧橋）に着手した。町はこのことに対抗し鉄製棧橋を先行設置しようとし²⁵⁾、1906（M39）年7月21日に「棧橋設計ヲ西尾帛次郎氏（ママ）依頼」した。町は8月7日に村上にも依頼したが、このとき村上は病床に臥せ8月18日に亡くなったことから、この時点で町と鉄道工務所の関係は途切れたと考えられる。

伊予鉄道と大阪商船は、両社が整備した棧橋に加えて、高浜起業会社が先に設置していた棧橋を買収し、2基の浮棧橋をもって9月11日に高浜港開港式を開催し、同日から大阪商船は三津浜港寄港を廃止し高浜港に寄港することとなった。一方、町及び政友会関係者が中心となって三津浜港と道後を結ぶ電気鉄道を計画し、1906（M39）年9月2日付けで特許状が下付された²⁶⁾。

表-1 三津浜築港計画の推移

| 名称 | 単位 | 1903(M36)年10月町計画(鉄道工務所) | | 1909(M42)年7月県計画 | 1916(T5)年7月町計画 | |
|-------------------|----------------|-------------------------|--|-------------------|------------------|-----|
| | | 工事費(円) | 諸元 | 諸元 | 諸元 | |
| 防波堤 | 南側 | m | 140,268 | 400 | 988 | 335 |
| | 北側 | m | 101,942 | 218 | 473 | 154 |
| 浚渫 | m ³ | 42,580 | — | — | — | |
| 港内面積 (カッコ内は水深) | m ² | — | 汽船 49,207 (4.5m) 和船 44,025 (3.0m) | 387,840 (4.5m) | 68,256 (4.0m) | |
| 埋立 | m ² | 32,868 | 31,057 | 60,600 | 18,055 | |
| 棧橋及橋台 | m | 14,881 | 浮棧橋 43 | — | — | |
| 燈竿及浮標 | 式 | 2,000 | — | — | — | |
| 器具 | 式 | 2,000 | — | — | — | |
| 監督費 | 式 | 18,000 | — | — | — | |
| 予備費 | 式 | 15,461 | — | — | — | |
| 合計 | 円 | 370,000 (300,251) | | 950,000 | 611,751 | |
| 工期 | — | 2年間 | | 7年間 | 7年間 | |
| 設計者 | — | 村上享一、西尾虎太郎 | | 宮川清 | 坂本一平 | |
| 計画図 | — | — | | 図-1 | 図-2 | |

注1) 「1903（M36）年10月町計画（鉄道工務所）」における工事費の下線部は県事業として実施する工事分。工事費には1円未満端数も記載されているが円単位に丸めた。

注2) 「1916（T5）年7月町計画」の工事費611,751円は認可額、精算額は552,339円。

注3) 1間=1.82m, 1尺=0.303m, 1坪=3.03m²で換算。

出典) 文献17), 20), 海南新聞1909(M42).7.13「名士の築港談 宮川清氏」, 松本常太郎:『松山港大観』, p18, 松山市役所, 1953.6.

(3) 三津浜築港起工式における計画

1907 (M40) 年 5 月第 72 回臨時県会において、10 ヶ年継続土木計画から四十島高浜間防波堤工事が削除された。この理由として宮川は「高浜を研究の結果港としたものではない早く云えばテツトリ早く船の横着きになる所を求めた位なもの」²⁷⁾であり、三津浜港の水深が浅いことが外郭工事を容易にするのに対し四十島周辺の水深は深くその施工が困難であることや、たとえ四十島高浜間防波堤を築いたにせよ興居島と高浜港間の海峡を狭めることから潮流の流速が速まり工事や係留が困難になるとの問題に加えて、高浜の背後地が狭く発展の余地が少ないなど、高浜築港に比較し三津浜築港が優れていると説明した。また、湾口は「大阪築港の如く百間」としたと述べ、大阪築港計画も参考とされた。

1904 (M37) 年 11 月に就任した安藤謙介知事は、1908 (M41) 年 5 月第 75 回臨時県会において、同年度から始まる総額 7,555,000 円の 22 ヶ年継続土木計画を提出した。なお、第五高等学校工学部が初めて卒業生を送り出した 1901 (M34) 年から愛媛県には同校及び熊本高等工業学校の出身者が継続的に配属され、1908 (M41) にはまとまった数の卒業生が籍を置いた²⁸⁾。この理由として、宮川が熊本出身で第五高等中学校卒業であったことも一因と想像される。

安藤は宮川に三津浜築港計画について「ヤルトナレバ百年ノ計画ヲセネバナラン。三十七万円位ノモノハ直ク改修スル様ニナル」²⁹⁾と、鉄道工務所の計画見直しを指示した。その結果、三津浜築港工事費を含む 22 ヶ年継続土木計画における県下港湾関係予算は総額 2,547,480 円となった(表-2)。宮川の計画は、鉄道工務所のものよりも港内面積で約 4 倍広いものであり(図-1、表-1)^[註5]、1909 (42) 年 7 月 13 日に起工式が挙行された。しかし、7 月 30 日に安藤に代わり伊沢多喜男が知事に就任すると、9 月 24 日に三津浜築港疑獄事件が生じた。宮川は 10 月 1 日付けで休職となり³⁰⁾ [註6]、後任は土田鉄雄 (M14 東京大学理学部卒) が工師長の役割を担った³¹⁾。

翌 1910 (M43) 年 11 月第 78 回通常県会において、伊沢は 22 ヶ年継続土木計画の事業期間を 19 年間に短縮、

表-2 22 ヶ年土木継続計画における港湾関係予算

| 名称 | 金額 (円) |
|---------------------|-----------|
| 壬生川船渠修築 | 94,800 |
| 三津浜築港 | 950,000 |
| 三津浜港を含む 11 港湾浚渫並ニ設備 | 815,680 |
| 船舶諸機械購入 | 687,000 |
| 計 | 2,547,480 |

出典) 愛媛県議会史編さん委員会編：『愛媛県議会史 2』、

pl422, 愛媛県議会, 1973

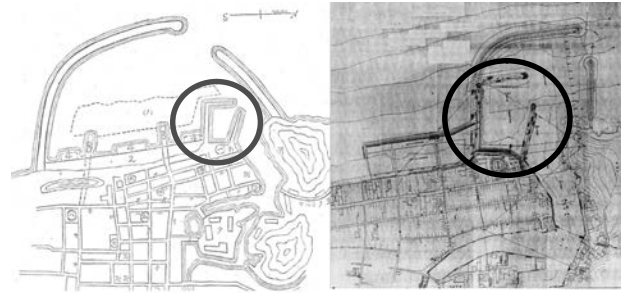


図-1 1909 (M42) 年 7 月 13 日 三津浜築港起工式時点の計画
 図-2 1916 (T5) 年 8 月 三津浜町が実施した計画
 (丸で囲む部分が江戸時代に建設された樹形護岸)

出典) 図-1: 伊予予日新聞 1909 (M42) . 7.13 「三津浜町と予定築港図」 (「三津浜築港由来史」綴込), 図-2: 愛媛県立図書館蔵

予算額を約 3 割の 2,252,513 円に減額するとともに、三津浜築港予算を全額削除し、県が実施するのは直営で施工する各港浚渫のみ 1,460,000 円とした。安藤知事時代から留任した西久保弘道内務部長は、三津浜築港事業を始めとする 22 ヶ年継続土木計画に反対していたと思われ³²⁾、進んで政友会に対する議会对応を担当した。また、県は土木費補助規則により港湾整備は県費補助を受けて港湾が位置する各町村が行うことも決めた。同補助規則では多くの県内港湾の県費補助率は 65%であったのに対し三津浜港のみ 75%とされ (1915 (T4) 年 1 月 19 日県令第四号により「以内」を追加)、同港の重要性は認識されていた。

後年、伊沢は三津浜築港計画の中止理由について

「丁度其の時分の愛媛県の予算が百万円ちよつと出る位のものであるからそれに三津ヶ浜へ持って行って百何十万円かの予算を投じて三津ヶ浜の築港をやらうと云ふのだ。(中略) 高浜と云ふ港があつてちつとも差支へなく運行して居る」³³⁾

ためと述べた。1911 (M44) 年 9 月 1 日、松山電気軌道の「道後札ノ辻」間が暫定開通し、翌 1912 (M45) 年 3 月 9 日に三津浜港のある「江の口」まで全線開通した。1911 (M44) 年 9 月 20 日、伊沢は松山電気軌道開業式に出席し、

「同一区域を二箇の会社が併立して電車を運転せしむるが如きは頗る奇観の威あるも今日之を云々すべき問題にあらず交通の機関は可及丈完備するに若かず一社よりも二社、二社よりも三社が各相計りて交通機関の完全を期するは寧ろ喜ぶべきの現象ならん」³⁴⁾

と祝辞を述べ、並行開業を容認した。このことから、伊沢は反政友という党派性よりは、民営の高浜港が機能しているならば近接する三津浜港に多大な県費を投入する必要はないと判断したものと思われる。

3. 疑獄事件後から大正末期までの計画

1910 (M43) 年 9 月 15 日、三津浜町は築港陳情書を伊沢知事に提出するとともに³⁵⁾、翌 1911 (M44) 年 1 月 27 日、事業再開のため築港委員を組織した³⁶⁾。3 月 29 日には、愛媛県土木費補助規則に基づく工事費 920,225 円の計画実施を県に提出したが認められなかった³⁷⁾。

1916 (T5) 年、国及び県は町が築港事業に着手することを認めた(図-2^[注7]、表-1)。この理由は「高浜が港湾として頗る不完全に単なる寄港地たるのみならず陸上の設備も又商港としての資格を有せざるため貨物輸送を主とする帆船の如きは依然三津浜港に出入」³⁸⁾するためであった。設計は坂本一平 (M42 年 熊本高工卒)^[注8]が担当した³⁹⁾。坂本は愛媛県内に現存する大正期に建設された橋梁設計者としても知られている⁴⁰⁾。今治港修築の必要性も高まっていたことから、坂本は今治築港計画も実施した⁴¹⁾。宮川の下で 1909 (M42) 年の築港計画に携わった垂水輝治 (M35 年 五高工学部卒) は一度離県していたが 1916 (T5) 年 8 月に愛媛県に招聘され⁴²⁾、坂本の設計による今治築港計画を担当することとなった。

三津浜町は、県及び郡の補助金があったものの事業実施のため大正 5 年度より戸数割付加税を増税し歳入を確保するとともに、補助金を削減するなどにより他の歳出を減らし、大正 12 年度までの築港特別会計を組み予算を確保した⁴³⁾。1916 (T5) 年 8 月 29 日、坂田幹太知事・長井政光松山市長・井上要伊予鉄道社長らが出席して三津浜築港起工式が開催された⁴⁴⁾。坂田は福岡県港務部長を務めていた際に、隣接する下関港と門司港が異なる所管官庁により管理されているため開発や設備に関し弊害が生じていることを発表しており⁴⁵⁾、港湾の重要性に理解を示していたものと思われる。7 年後の 1923 (T12) 年 5 月 5 日に三津浜築港落成式が開催された⁴⁶⁾。この間、1921 (T10) 年 4 月 1 日には伊予鉄道と松山電気軌道は合併し、4 月 30 日に並行区間であった一番町道後間は廃止となった。また、三津浜港に先んじて 1921 (T10) 5 月に今治港が愛媛県で初めて第二種重要港に指定され、1923 (T12) からは内務省直轄工事が行われた。

その後、1940 (昭和 15) 年の三津浜町と松山市の合併により三津浜港は松山港に改称され、1951 (昭和 26) 年に松山港は重要港湾に指定された⁴⁷⁾。1967 (昭和 42) 年、モータリゼーションの発達に伴い客船・フェリーの内航航路を受け持つ松山観光港が高浜港北部に新設され、高浜港は近距離離島航路のみを分担することとなったのに対し、三津浜港は漁船・小型貨物船・中近距離フェリーに利用されている。

4. まとめ

本研究で明らかになったことは下記のとおりである。

- ・三津浜築港疑獄事件の発端となった築港計画は、村上享一ら鉄道工務所が実施した。
- ・疑獄事件により白紙となった築港計画は、宮川清内務省技師が中心となり、大阪築港計画も参考にまとめられた。
- ・大正初期になると坂本一平ら第五高等学校工学部及び熊本高等工業学校を卒業した工学得業士が愛媛県内の築港計画立案の中心となっていた。

謝辞：NPO 法人愛媛県建設技術支援センター前理事長 柏谷増男先生及び現理事長 渡邊政広先生には有意義なご助言をいただきました。ここに記して謝意を表します。

NOTES

- 【注 1】四十島は、夏目漱石が小説『坊っちゃん』でイギリスの画家ターナーが描いた風景に似ていると書いたことから、現在は「ターナー島」と呼ばれることが多い。
- 【注 2】手記には『三津浜築港由来記(写)』及び『三津浜築港史(写)』の 2 種類があり(両者とも愛媛県立図書館蔵)、内容や量から前者に基づき後者が作成されたと考えられる。両者には部分的に異なる箇所がある。
- 【注 3】三津浜町の築港計画について、井上要は「大阪の南清博士と村上工学士共同の工務處に依頼」⁴⁸⁾、三津浜町は「測量設計を大阪工務所に依頼」⁴⁹⁾とそれぞれ述べている。しかし、『愛媛県史』⁵⁰⁾・『松山市史』⁵¹⁾・『愛媛県議会史』⁵²⁾では「測量設計を帝国工科大学」の村上・西尾・南工学博士らに依頼したと記載されている。後者の理由は、海南新聞が「三津浜築港の設計を委託す可き者は學術技倆とも千種技師に超絶せる者にして始めて之を圧倒す可きなり。因て其人選を帝国工科大学に依頼せし所、村上、西尾西工学士、南工学博士の周斡を得て該調査設計を為すの運びに至れり」⁵³⁾(下線は引用者)としたためと思われる。三津浜郷土史では神戸で弁護士を開業していた同町出身の松本織五郎の紹介によると伝えられている⁵⁴⁾。
- 【注 4】大阪では工学士による親睦団体「工師会」が組織されており、工師会婦人部による日露戦争恤兵寄付金名簿には村上、宮川それぞれの妻の名前が見られる⁵⁵⁾。千種もたびたび工師会の宿舎に宿泊していたという⁵⁶⁾。
- 【注 5】井上要は「(引用者注 三津浜) 築港費は専門家に於て三十七万円に過ぎずと云ふに於ておや。(中略) 県に促して測量設計をして見れば驚く勿れ壹百六十万円以上を要することゝなった」⁵⁷⁾と鉄道工務所の計画に問題があったように述べている。しかし、鉄道工務所と三津浜築港起工式時の計画は規模が異なっていることに加え、「壹百六十万円」には 22 ケ年継続土木計画に含まれていた他港で使用する浚渫船の費用も加えていることから、この比較は適当ではない。
- 【注 6】宮川は 1911 (M44) 年 4 月の沖野忠雄の内務省土木局技監就任に伴い同局に復職し、1918 (T7) 年 7 月の沖野の退官にあわせて官から退き、工務所を経営した。
- 【注 7】同図は「不詳」とされているが、松山電気軌道の記載

があることや計画内容が 1916 (T5) 年のものと一致することから同計画画面と判断される。潮位データは明治 37～38 年の県会で予算化されたと考えられる観測結果が用いられている。最終的に北側防波堤は施工されなかった。
【注 8】坂本は 1933 (昭和 8) 年に福岡県初代土木部長に就任し、洞海湾総合改修計画工事などを指揮した。

REFERENCES

・海南新聞及び愛媛新報は愛媛県立図書館所蔵マイクロフィルムによる。『海商通報』の出版社は海商社であり、「国立国会図書館近代デジタルコレクション」で参照した。その他の同コレクションによる文献は文献名の最後に (NDLDC) と記した。

- 1) 愛媛県史編さん委員会編：『愛媛県史 近代上』, pp911-912, 愛媛県, 1986. 3., 『愛媛県史 県政』, pp217-221, 1988. 11., 愛媛県警察史編さん委員会編：『愛媛県警察史 1』, pp365-372, 愛媛県警察本部, 1973. 3., 愛媛県議会史編さん委員会編：『愛媛県議会史 2』, pp1210-1214, 愛媛県議会, 1977. 3.
- 2) 稲吉晃：『海港の政治史』, 名古屋大学出版会, 2014. 11.
- 3) 三木理史：「瀬戸内海沿岸地域における海陸連絡輸送の展開—四国の場合を中心に—」, 奈良大学編『奈良大学紀要 23』, pp147-159, 1995. 3.
- 4) 高須賀康生：「三津浜築港問題と藤野政高 (一)」, 『伊予史談 221』, pp18-24, 伊予史談会, 1976. 5., 「三津浜築港問題と藤野政高 (二)」, 『伊予史談 222・223』, pp54-60, 1976. 8., 「三津浜築港問題と藤野政高 (三)」, 『伊予史談 224』, pp28-34, 1977. 1.
- 5) 岩本一将・山口敬太・川崎雅史：「近代の和歌山におけるインフラ整備と公益確保—電気軌道と水力発電事業を中心として—」, 『土木学会論文集 D2 (土木史) 74 (1)』, pp29-41, 2018.
- 6) 吉良芳恵：「県知事時代の伊沢多喜男—和歌山・愛媛・新潟—」, 大西比呂志編：『伊沢多喜男と近代日本』, pp20-32, 芙蓉書房出版, 2003. 6.
- 7) 和久田康雄：「松山電気軌道」, 『鉄道ピクトリアル 13 (9) (149)』, pp56-60, 電気車研究会鉄道図書刊行会, 1963. 9.
- 8) 前掲『愛媛県議会史 2』 pp645-646
- 9) 海南新聞 1899. 4. 18 「技師任命」
- 10) 松本洋幸：『近代水道の政治史—明治初期から戦後復興期まで—』, p91, 吉田書店, 2020. 2.
- 11) 海南新聞 1909. 12. 9 「藤野政高氏公判筆記 (一)」
- 12) 前掲『愛媛県議会史 2』 p895
- 13) 前掲『愛媛県議会史 2』 pp982-986
- 14) 前掲『愛媛県議会史 2』 pp1038-1040
- 15) 高岡慎吉：『五十年史』, pp413-414, 伊予鉄道電気株式会社, 1936. 10.
- 16) 伊予日日新聞 1909. 7. 13 「築港運動の経緯」 (『三津浜築港由来史』 綴込)
- 17) 『海商通報 814』 1903. 10. 24 「三津浜築港計画」, 「明治 36 年 11 月 5 日 要報 三津浜築港設計」, 『復刻版東洋経済新報 42』, p1488, 龍溪書舎, 1993 (原本は『東洋経済新報 285』, 東洋経済新報社)
- 18) 真田秀吉：『内務省直轄土木工事略史沖野博士伝』, p77, 旧交会, 1959. 2. (土木学会図書館デジタルライブラリ)
- 19) 大阪市築港事務所：『大阪築港誌』, p495, 1906. 10. (NDLDC)
- 20) 海南新聞 1909. 7. 13 「三津築港の紀念 三津浜港湾改修之

儀に付願」, 『海商通報 824』 1903. 11. 21 「三津浜築港の請願」, 『海商通報 825』 1903. 11. 24 「三津浜築港の請願 (承前)」

- 21) 前掲『愛媛県議会史 2』 p1093
- 22) 官報 1905. 11. 10
- 23) 前掲『内務省直轄土木工事略史沖野博士伝』 p83
- 24) 前掲『五十年史』 p399
- 25) 『海商通報 1178』 1906. 7. 5 「三津浜棧橋架設計画」
- 26) 海南新聞 1906. 9. 11 「電鉄特許状下付」及び愛媛新報 1906. 9. 11 「松山電鉄の特許状」
- 27) 海南新聞 1907. 6. 6 「臨時愛媛県会 (続)」
- 28) 山中孝文・田中尚人・星野裕司・本田泰寛：「土木分野における工業得業士に関する研究—五高工学部・熊本高工の卒業生を対象として—」, 『土木学会論文集 D2 (土木史) 68 (1)』, pp89-90, 2012.
- 29) 『三津浜築港由来史』
- 30) 海南新聞 1909. 10. 3 「宮川技師休職」
- 31) 海南新聞 1909. 10. 14 「本県工師長任命」
- 32) 牛山栄治：『巨人西久保弘道』, p145, 春風館, 1956. 6.
- 33) 「昭和 16 年 7 月 2 日 伊沢多喜男氏談話筆記」, 伊沢多喜男文書研究会編：『伊沢多喜男関係文書』, p505, 芙蓉書房出版, 2000. 11.
- 34) 海南新聞 1911. 9. 22 「盛大なる開通式」
- 35) 三津浜郷土史研究会編：『三津浜誌稿』, p62, 1960. 12.
- 36) 三津浜町長大原右一郎より町会議員山谷市松宛「町会招集ノ件」 (『三津浜築港由来史』 綴込)
- 37) 同上「三津浜築港計画ニ関スル件」 (『三津浜築港由来史』 綴込)
- 38) 海南新聞 1916. 8. 29 「県下有数の商港たる三津浜」
- 39) 海南新聞 1916. 5. 30 「三津浜築港近状」
- 40) 土木学会土木史研究委員会編：『日本の近代土木遺産—現存する重要な土木構造物 2000 選—』, pp218-219, 2001. 3.
- 41) 海南新聞 1916. 6. 21 「今治築港百世万円」
- 42) 海南新聞 1916. 8. 30 「三津浜築港技師」
- 43) 松山市史料編集委員会編：『松山市史料集 12 近・現代編 4』, pp1054-1063, 松山市役所, 1985. 4.
- 44) 海南新聞及び愛媛新報 1916. 8. 30 「三津浜築港起工式」
- 45) 坂田幹太：「港湾行政の不統一」, 田中一二, 『帝国の関門』, pp157-160, 積善館, 1914. 9. (NDLDC)
- 46) 海南新聞 1923. 5. 6 「三津浜築港落成の喜び」
- 47) 松山市誌編集委員会編：『松山市誌』, pp347-361, 黒田政一, 1962. 10.
- 48) 井上要：『伊予鉄電思ひ出はなし』, p75, 伊予鉄道電気株式会社社友会, 1932. 9.
- 49) 栗本諒二：『みづが浜』, p14, 三津浜商工会, 1923. 4.
- 50) 前掲『愛媛県史 近代上』 p886
- 51) 松山市史編集委員会編：『松山市史 3』, p287, 松山市役所, 1995. 5.
- 52) 前掲『愛媛県議会史 2』 p1204
- 53) 海南新聞 1909. 7. 13 「三津浜築港懐古」,
- 54) 前掲『三津浜誌稿』 p60
- 55) 官報 1905. 6. 23
- 56) 中尾信一：『工師会誌』, p45, 1935. 1. (NDLDC)
- 57) 前掲『伊予鉄電思ひ出はなし』 p92

(Received April 10, 2023)