

第5章

# 大正・昭和・平成の展開

大正からは  
大洲が大きく発展した  
時代なんだね。

長浜大橋ができたのも  
この時代なんだよ。

明治維新に伴って社会の大変革と混乱の中で着実に大洲地方も発展してきました。  
ここからは、さらに交通や様々な産業が発達し、大きな成長をすることになります。  
それでは、大正から平成の時代を見ていくことにしましょう。

長浜大橋

撮影：河野 達郎氏

# ① 大正時代

## (1) 肱川への架橋

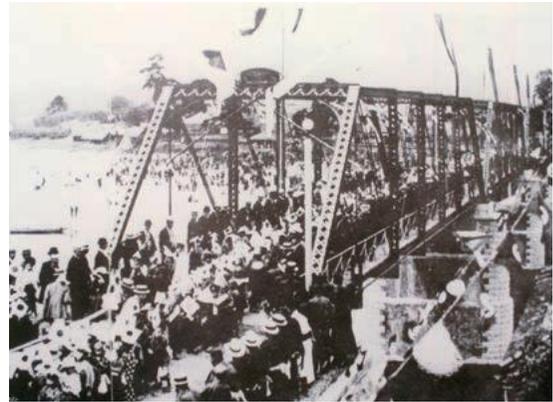
ここからは、大正時代の**大洲**を見ていくことにします。

大洲は、川からの恩恵を受けてきた歴史がある一方で、**川の流れが地域を分断し、物流を妨げてきた歴史**もあります。川を渡るには、長らく渡し舟が使われ、その後川舟に板を並べた簡素な橋**(通称浮亀橋)**を利用するようになりました。そして、1913(大正2)年に、時代の要請を受けて、**堅牢な初代肱川橋が完成**しました。この橋によって大洲の産業は発展を遂げていきます。1961(昭和36)年には、第3代の肱川橋に姿を変えました。その後の車社会の発達に伴い、肱川橋は歩道の設置や拡幅などの改修が繰り返し行われました。そして、大洲道路の完成により、肱川橋が大洲を通過する主たる手段ではなくなりましたが、今でも川の南北を結ぶ、市民にとって最も身近な橋として活躍しています。現在(2020(令和2)年12月)は、2022(令和4)年夏の完成を目指して、第5代肱川橋を架けるための大規模な工事が進められています。第4代の肱川橋に比べると、幅が2mほど

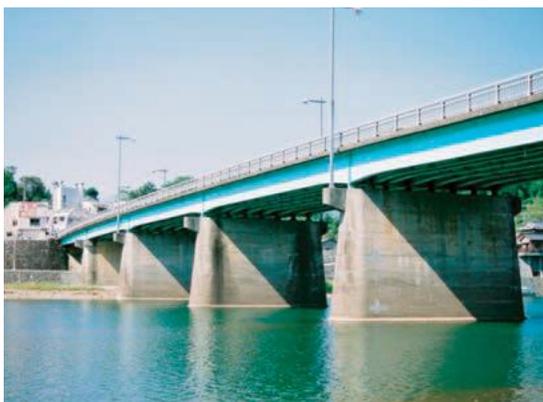
## 初代〜第4代肱川橋



第3代



初代



第4代



第2代

第2～4代：国土交通省大洲河川国道事務所提供

広くなり、ゆとりを感じる橋がお目見えする予定です。

## (2) 肱川下流域の交通の発展

大正時代になると、大洲の産業を支えてきた輸送手段が、肱川の流れを利用した水運から、**川沿いを走る鉄道に移行**してきました。1916（大正5）年、西村兵太郎にしむらひょうたろうによって愛媛鉄道が誘致されると、1918（大正7）年に大洲・長浜間が、1920（大正9）年に大洲・内子間が鉄道で結ばれました。この鉄道では、大洲や内子から長浜に向けて材木や炭、竹材、米などが運ばれ、長浜から大洲や内子に向けては、碎石や石炭、堆肥たいひなどが運ばれていました。

列車は、現在より30cm以上幅の狭い線路を走る軽便鉄道で、坊っちゃん列車のような小さなものでした。長浜から大洲の16kmを約52分間かけて走り、1日に上り・下り各10便ずつが運転されていました。運賃は、長浜から大洲が54銭でした。今の運賃に換算すると、約6800円になります。当時、そば1杯が2銭でしたので、誰もが簡単に乗車できたわけではありません。

当時の愛媛鉄道の路線は、肱川の氾濫を避けるようにして山際に敷設されていました。そのため、現在のJR予讃線とはルートが大きく異なる区間があります。八多喜地区に残っているその区間には、今でも煉瓦造のトンネルや橋梁が多く残されており、その頃の面影を見ることが出来ます。

八多喜には、この肱川に縁のある歴史的に有名な場所が他にもあります。それは、八多喜町岩津の肱川沿いにある**「祇園神社」**です。ここの鳥居右手側を肱川が流れています。この地は、京都の朱雀天皇から「藤原純友追捕」の命を受けてやって来た「大伴吉良喜」が長浜から肱川の上流へ向かって来て、上陸したところとされています。

祇園神社の鳥居をくぐった右手に、石碑があります。ここに吉良喜のことが書かれています。

## 八多喜トンネル

愛媛鉄道のトンネルは、現在も三か所残っています。当時の姿に最も近い形で残っているのは新町から米津に抜ける「八多喜トンネル」で、現在は道路トンネルとして利用されています。



## 浮亀橋

「浮亀橋」は、川の中央部分を上流下流からの船が行き来できるように高く上げられていました。その様子が亀の甲らに似ていたところから命名されました



「吉良喜は、京都出発に当たり、日頃信仰している祇園神（八坂神社）の分霊を持って、ここ粟津の森に建てた神社にその神をまつりました。」とあります。

八坂神社の守護神は「牛頭天王」ごずてんのうで、ここにも同じように牛の座像が置かれています。戦国の世に、この祇園の森に祖母井之照うばがいゆきてるの家臣である水沼左京が城を築きました。そのとき、水沼家が神主としてこの神社を守っていたのです。

それ以後、度重なる戦のたびに、戦勝祈願をこの神社で行ってきたのでしょうか。そして、世は泰平の江戸時代に入り、**代々の大洲藩主が参勤交代での海上安全を祈願するため、途中立ち寄っていました。**

## ② 昭和・平成の時代

### （1）水害との戦いと発展する町大洲

いよいよ、時代は昭和になります。

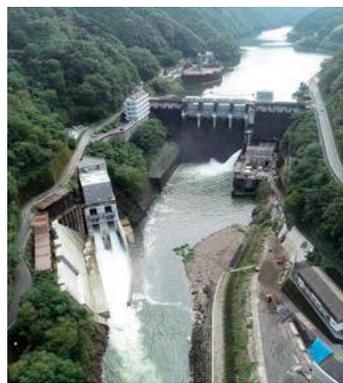
大洲には、肱川の洪水に長く悩まされてきた歴史があります。江戸時代から、この問題を解消しようと努力を続けてきましたが、昭和になるとダムによって水を治めることとなりました。

1959（昭和34）年に完成した**鹿野川ダム**は、治水と利水（発電）を目的として作られました。高さ61m、堤の延長168m、総貯水量4820万m<sup>3</sup>になり、当時の四国では、有数の貯水量を誇るダムです。**このダムの完成によって、大洲の洪水被害は大きく軽減**されました。しかし、肱川は今でも氾濫を繰り返しており、肱川流域では、現在も堤防などの整備が続けられています。

平成7年7月の洪水では、床上浸水768戸、床下浸水427戸という大きな被害を受け、堤防の整備を進めることになりました。平成12年には、肱川の洪水被害から川沿いの地域を守



大洲道路（富士山から北只方面）  
国土交通省大洲河川国道事務所提供



鹿野川ダムには、洪水対策を目的に国内最大級の洪水吐きトンネル（写真左端）が完成しました。

国土交通省大洲河川国道事務所提供

るためのパトロールや水防の機能を有し、平時には河川の管理や保全活動の拠点として機能する肱川河川防災ステーションが完成しました。

平成30年7月、台風7号と梅雨前線の影響により、肱川の戦後最大の流量をもたらす記録的な大雨が降りました（平成30年7月豪雨）。鹿野川ダム上流で450mm、野村ダム上流で600mmを超える降雨を観測し、肱川橋付近の水位は8・11mにまで達しました。洪水による浸水被害は甚大で、床上浸水が2、234戸、床下浸水が788戸でした。現在は、このような甚大な水害が起きないように、10年を目途にした短期・中期・長期の治水対策事業が進められています。

この大災害では、これまでに整備した堤防やダム、排水ポンプ車等が確実に効果を発揮し、被害を防止・軽減した一方で、洪水・土砂災害が複合的に発生したことにより、ハザードマップなどのリスク情報が住民避難につながらない等の問題が生じ、人々の仕事や暮らしへの影響が長期間に及びました。市や町、県など関係機関がより一層連携を深めるとともに、ハード対策とソフト対策を一体的かつ計画的に進め、社会全体で常に洪水に備える「水防災意識社会」を創り上げる必要があります。そして、私たちは、先人たちから受け継いできたかけがえのない命や財産を守り自然豊かな肱川と共に生きていきたいものです。

次に、大洲の道路事情について見ていきます。

大洲は周りを高い山々に囲まれているため、周辺地域との往来には、険しい峠越えをする必要がありました。しかし、**1970（昭和45）年、国道56号線に鳥坂トンネルや犬寄トンネルが開通したのをはじめ、八幡浜方面には夜昼トンネルが開通しました。**これらのトンネルや道路が整備されたことで、大洲はもとより、南予地方の産業が発展していきました。また、高速道路も順次整備されていきました。

1993（平成5）年に、富士山の南麓を回るように大洲道路が先行的に開通し、2000（平

## 被災から未来に向けて

豪雨災害から2年が経ちました。私は、被災した時のことを思い出すと、今でも胸が苦しくなります。そんな人は、まだたくさんいると思います。しかし、そんなときは、周りの人が支えてくれます。辛いときは、誰かが必ず助けてくれます。お互いに支え合い、これから少しでも立ち直れるように、みんなで頑張っていきましょう。



大洲市立肱川中学校3年 金野比呂翔さん

成12)年になると、**徳島市から大洲市に至る四国縦貫自動車道が全線開通**しました。これ、大洲と全国各地とが高速道路で結ばれたのです。現在は、高速道路は更に南へと伸び、2015(平成27)年には、宇和島市津島町まで整備されています。これらの高速道路は、大洲市のみならず四国各地の産業を支えています。また、防災面でも重要な交通路となることから、更なる道路整備が求められています。

## (2) 大洲の観光産業の振興

ここでは、昭和から平成にかけて推進された観光産業を見ていきます。

**2004(平成16)年に、城山に4層4階の大洲城天守閣が、往時の姿で復元されました。**戦後復元された木造天守の中では、19m15cmの高さは日本一です。しかし、現在の法律では、この建物を復元することは困難でした。ところが、2年間にわたる折衝を重ねた結果、保存建築物として建築基準法の適用除外となり、建築時の複合連結式による天守群が復元されることになりました。

この天守閣が、往時の姿をほぼ正確に復元できたのは、江戸時代の絵図のほか、明治時代に撮影された外観写真や、木組みでできた模型である天守雛形など内部構造を知ることができる資料が残っていたからでした。

大洲城天守閣から見える肱川には、夏の風物詩として、全国的にも有名な水郷大洲のうかいがあります。

**うかいは、古事記や日本書紀にも記述がある昔ながらの漁法**であり、江戸時代にもうかいでアユ(鮎)を捕っていたことが古文書に記されています。この漁法でとったアユは、ウ(鵜)の食道で魚を一気に気絶させるため、傷が付かず、しかも新鮮です。

大洲藩では、肱川でとれたアユを、焼きアユや塩アユにして、古くから將軍などへの献上品



昭和37年の大洲盆地



令和元年の大洲盆地

国土交通省大洲河川国道事務所提供



うかい

としてきました。そのため、漁期や禁漁区を定め、アユを保護してきた経緯があります。

明治以降は、漁法も近代化が進み、うかいは一時は衰退していましたが、1957(昭和32)年に観光事業として復活しました。

さらに、大洲には藩政の時代から、「お籠もり」と言われる、住民が集まる風習が春と秋に行われていました。秋には、各農家が肱川の上流から運ばれてきた肥沃な土で育った里芋さといもを河原へ持ち寄り、肱川で捕れたアユからとった出汁だしで炊いて、これをみんなで食べていました。観光行事化された「いもたき」では、大洲の里芋のおいしさや和やかな雰囲気を楽しむことができます。



瀬張り漁



四手網

うかいはぼくが活躍するところだ。



いもたき初煮会 (8月下旬)

### 江戸時代の漁法

アユを捕るために、釣りの他に、瀬張りや梁やな、うかいなどの漁法があったことが記録に残されています。

### いもたき

大洲市柚木の如法寺河原では、毎年秋になると、観光いもたきが行われます。

### (3) 肱南地区の古い町並みの活用

大洲城天守閣が復元された2004（平成16）年4月17日、松山自動車道大洲北只ICより西予市和ICが開通し、県内外の人が気軽に大洲を訪れることができるようになりました。

同じ年の4月29日から10月31日には、大洲市・内子町・西予市を中心に「えひめ町並博2004」が開催され、170万人を超える人がイベントに参加しました。また、2016（平成28）年3月26日から11月20日までの約8か月間「えひめいやしの南予博2016」も開催されました。大洲市では大洲城や臥龍山荘はもとより、江戸から明治時代の町割りや家並みがそのまま残るおはなはん通りやおおず赤煉瓦館、昭和30年代のレトロな風景が再現されたポコペン横丁など、肱南地区の観光資源に多くの人が訪れました。

また、JR四国によって、観光列車「伊予灘ものがたり」が運行され、これまで多くの人々が乗車しました。伊予の小京都・大洲を巡るまち歩きツアーは「えひめいやしの南予博2016」終了後も継続されており、ガイドである「おおず歴史華回廊案内人」とともにまちを歩いて大洲の魅力に触れることができます。

さらに2020（令和2）年には、城下町の趣を生かした古民家ホテルが肱南地区にオープンし話題になっています。

### (4) 大洲の製糸業と林業

最後に、明治時代から大正時代にかけて盛んに行われていた製糸業や林業が、昭和時代に入り、次第に衰退していった様子を見てみましょう。

大正時代の養蚕や製糸業は昭和時代に入っても盛んに行われました。しかし、1930（昭和5）年を頂点に、その後は昭和恐慌と言われる大不況と化学繊維の出現などによって生糸の

### 古い町並みの活用

古い町割りや家並みを活用した取組が進められています。



ポコペン横丁



おはなはん通り  
引用：大洲市勢要覧



肱南地区の町並み（比地町）

価格が大暴落し、製糸業は衰退を余儀なくされました。当時の政府は、この暴落防止に努めましたが、日中戦争が起こり、戦時食糧増産体制に入ったために、製糸業は減少し、1923（大正12）年には28を数えた大洲市内の製糸工場の多くが姿を消していきました。製糸工場は、戦後も大洲駅周辺や肱南地区に数軒残っていました。それがなくなり、大洲地方の養蚕も衰退してしまいました。



河野製糸大洲工場 1950(昭和25)年



今岡製糸 1967(昭和42)年

次に、林業についてです。

大洲の林業の歴史は古く、1617年、米子から6万石の大洲城に移った加藤貞泰が、特に薪炭材として最も有利なクヌギや治山治水を図るスギの造林を藩の方針として奨励しました。そのため、肱川町では、現在もクヌギの美林が多く残っています。また、道路が未整備であるこの時代には、肱川を使うことで大量の木材を輸送していました。肱川流域にある河港からは、薪、ハゼ（櫨）の実、コウゾ（楮）など、大正時代には木炭やフシ（五倍子）が、盛んに輸送されていました。特に、肱川地域の木炭は良質とされ、全国一の生産量を誇っていました。これらの林業は、肱川林業の大きな特色になっていましたが、1955（昭和30）年をピークに次第に振るわなくなりました。

また、これまでの農林業一体の経営形態は、戦後の高度経済成長の影響により、第二次・第三次産業の仕事に兼業するように変化していきました。今後は、農林業を含めた複合経営である六次産業をどう進めるかが課題になってきます。

## 大洲の森林

現在の民有林の森林面積は31461haで針葉樹林が63%、広葉樹林が32%の比率です。

主な針葉樹林は、マツ、スギ、ヒノキ。広葉樹林は、クヌギ他があります。

大洲市2014平成26年度末データ



集材作業  
引用：大洲市勢要覧

林業は長い歴史があるんだね。





長浜大橋

## (5) 長浜大橋

肱川の河口近くに、鉄骨を組み合わせてできた赤い大きな橋があります。この橋が長浜大橋です。この橋ができた頃は、大きな船が上流の港に向かって航行していました。そのような船が支障なく通れるようにするため、**中央部の18mの区間を開閉することができる仕組み**になっています。1935（昭和10）年に完成し、**日本で現存する道路開閉橋としては最も古いもの**で、2014（平成26）年、国の重要文化財に指定されました。地域の人々は親しみを込めて「赤橋」と呼んでいます。毎週日曜日には、点検と観光を兼ねて開閉が行われます。長浜には先にも触れた肱川あらしと呼ばれる冬の風物詩がありますが、真綿をちぎったような霧が飛ぶ肱川あらしと、この赤橋とのコントラストは見事という他はありません。

長浜大橋には、第二次世界大戦末期に、アメリカ海軍のグラマン戦闘機から銃撃を受けた跡が至る所に残っています。長浜大橋も未来に語り継いでいきたい戦争遺産です。

## 長浜大橋

長浜大橋は、1933（昭和8）年に着工、1935（昭和10）年8月に完成しました。現役の道路可動橋としては全国で最も古く、橋長226m、幅5.5m（完成当時）のバスキール式と呼ばれる跳開橋です。開閉部の反対側に「おもり」を置き、開閉の負担を軽くする、天秤タイプの構造であり、跳開橋の仕組みとしては全国で唯一と言われる、珍しいものです。

総工費は29万円で、現在の価値に換算すれば2億円近い費用をかけ、当時の最先端の技術によって架けられた橋でした。この橋ができるまで、対岸の沖浦へ行くには渡船を使っていました。沖浦観音祭りの時には川舟の上に板をかけた臨時の橋が作られたということです。





道路と呼べる道が少なく、トラックもなかった時代には、流れをさえぎる堰のない肱川を利用した水上輸送が貨物輸送の中心で、その河口にある長浜港が木材などの一大集散地になっていました。長浜での取引が西日本の木材価格を決めていたとも言われ、全国でも重要な位置を占めていました。

当時は、木材だけでなく野菜や繭、和紙など多くの産物が長浜に運ばれてきました。普通は、川舟一艘に700〜1000貫（1貫は約4kg）ほど積載して川を下っていました。このため長浜には、大変な活気があり、大小約40軒の料亭や飲食店で大いに賑わっていました。

この長浜をより発展させたのが西村兵太郎にしむらひょうたろう氏です。長浜大橋の建設も彼の業績です。それでは、その西村兵太郎とはどういう人物だったのか見ていきましょう。

### 肱川あらし

肱川の河口では、10月頃から3月にかけて、内陸部から海上へ向けて、風速20mもある強い局地風が吹き荒れます。これは、晴れて冷え込んだ日の朝、10km上流の大洲盆地に、夜間発生した霧が、出口（河口部）が狭くなっている海に向けて、一気に流れ出る自然現象で、「長浜の風物詩」ではありますが、世界的に見てもとても珍しい現象として有名です。



## (6) 西村兵太郎

(1884~1935)

「水産界の偉人、漁業組合界の恩人、人格者、水産帝国における西村、稀世の人傑西村兵太郎…」などとたたえられた西村兵太郎は、1884（明治17）年に西宇和郡神松名村大字二名津に生まれました。

その後、両親とともに長浜へ移り、1902（明治35）

年長浜町役場戸籍主任に就任してから町政への参画が始まります。1914（大正3）年に長浜町長に就任してから、1935（昭和10）年に病没するまでの21年5か月の間、**長浜町長として町政に取り組みました。また、同じ時期に県議会議長も含め県議会議員も17年務めました。**その間、**愛媛鉄道の誘致や長浜小学校の改築、長浜大橋の建設、長浜水族館の開設などの大きな事業を手がけ、長浜町を大きく発展させました。**

西村は、そこに生まれたがために差別される部落差別解消にも強い信念を持って取り組みました。特に、「差別されている地区まで出向き、その住民とひざを交えて話をすること」「行政職員への採用は、社会的地位を高める一つの方法であること」などを、1919（大正8）年11月の県議会で、強く訴えました。

このように、西村は、部落差別を不合理なこととしてとらえる人権感覚を持ち、行政の責務と



西村兵太郎の銅像と石碑

## 俳人 西村兵太郎

西村は、俳人としても活躍し、俳誌「シブキ」の発行にも携わりました。自身も「笑波」の号で投句を行います。長浜高等学校前の銅像に並べて、句碑が建てられています。そこには「嵐が晴れて脇川裾の筏かな 笑波」と彫られています。

俳誌「シブキ」とは、1905（明治38）年、長浜町で創刊され、日本初の俳誌「ホトトギス」の後の空白を埋めたという点で貴重な雑誌と言えます。

長浜町を大きく発展させた人です。



して差別の解消に取り組んでいく必要があることを認識していたのです。

## (7) 長浜水族館

長浜には1986（昭和61）年まで、水族館がありました。500坪近い土地に竜宮城をイメージした造りの水族館は県内唯一のもので、近接する長浜海水浴場とともに県民地域住民の憩いの場として長年親しまれていました。総工費は1万円余り（現在の800万円近く）かかったそうです。

1935（昭和10）年開館当時は、淡水の水槽が20槽余り、海水の水槽が30槽余り設置されていきました。魚類はもとより、その他の水辺に暮らす動物や鳥獣類も飼育していました。水族館は、町の社交場の

ような役割も果たしており、お茶を飲みながらあれこれ世間話をする場でもありましたが、老朽化と赤字経営のため1986（昭和61）年に、ついに閉館となってしまいました。閉館当時の入館料は、大人が100円、小中学生は60円でした。

しかし、長浜町ではなんとか水族館を復活させたいという強い希望がありました。そして、1999（平成11）年に有志の手により、**町内の個人や事業所の水槽をネットワークで結び、町全体を水族館にする「長浜まちなみ水族館」**が誕生しました。そ



長浜水族館 1975（昭和50）年頃



長浜水族館入口



の中核として、長浜高校内に「**長高水族館**」が開館し、水族館復活の夢がかなえられました。

長高水族館では、同高校の水族館部の生徒が中心となって水族館の運営を行っています。水族館部は魚の管理だけではなく、調査研究も進めており、これまでに多くの研究成果を発表するなど、活発に活動しています。2015（平成27）年5月には、アメリカのピッツバーグで開催された「インテル国際学生科学技術フェア2015」に日本代表で出場し、動物科学部門で、優秀賞4等賞を受賞しています。この大会は、世界75の国や地域から1700人以上が参加する世界最大の科学コンテストで、科学のオリンピックとも呼ばれています。

長高水族館は、毎月第三土曜日に一般公開されています。地元の肱川に棲む淡水魚や瀬戸内海、宇和海、沖縄の海の海水魚、サンゴなど約150種2000点を飼育展示しています。また、水槽の展示だけでなく、家族で楽しめるタッチプールや魚釣りゲーム、アクセサリーづくりのコーナーなどもあります。西村兵太郎が育んできた長浜の水族館の歴史は、長浜地域の人々や高校生に脈々と受け継がれ、大きく羽ばたこうとしています。



みんなも  
見に来てね。



長高水族館