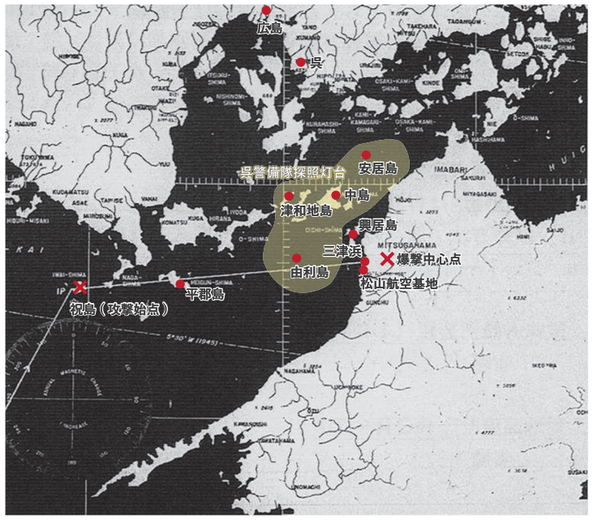
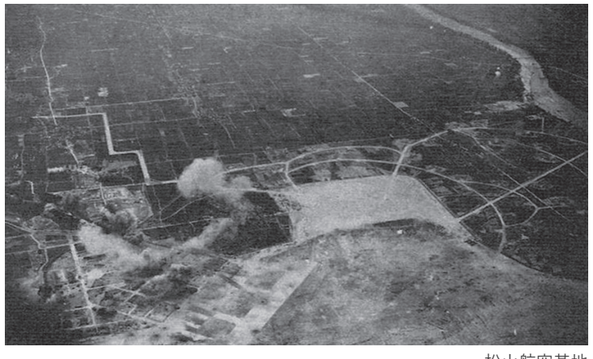
1.3 戦災復興

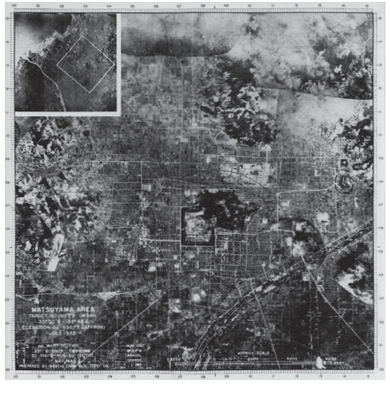
（1）空襲への備え



松山 - 広島間の軍備配置
（出典：米軍資料から読み解く愛媛の空襲）



松山航空基地
（出典：米軍資料から読み解く愛媛の空襲）



松山市街地のリトモザイク
※爆撃時に米軍機が携行した資料
（出典：米軍資料から読み解く愛媛の空襲）

1）日本軍における松山の位置付け

① 松山航空基地の配置

航空部隊は圧倒的に優勢な米軍の前に苦戦を強いられ、日本は新鋭機およびベテランパイロットによる世界最強の航空隊をつくる計画を立てた。この航空隊は当初横須賀で編成されたが、呉軍港や連合艦隊の泊地である柱島に近いことや温暖な気候で住みよく、道後温泉などの保養施設もあることから、松山が航空部隊の練成基地として選定された。1943 年 10 月に開隊し、飛行予科練習生約 15,000 名を育成した。また、1945 年 5 月には、山口、広島、岡山、愛媛、香川、高知県に所在する海軍航空隊基地を統括する内海海軍航空隊の司令部が松山航空基地に置かれた。

② 防空施設としての島嶼部：呉警備隊探照灯台

呉を攻撃に向かう連合軍機を探知するレーダーは足摺岬に設置されていたが、敵機を目視確認して通報する監視所と夜間の空襲時に敵機を照射して高角砲の迎撃を支援する探照灯台が安居島、中島、津和地島、由利島に置かれていた。これらの島々は呉防空の南東の壁であった。

2）米軍における松山の位置付け

① 吉田浜飛行場（松山航空基地）への攻撃

終戦間際、1945 年に入り、米軍機は頻繁に日本本土にやってくるようになった。関西・北九州への飛行ルートとしては、四国は米機の移動経路に位置していた。米軍機にとっては、経路上にある吉田浜飛行場が障害となっていたため、吉田浜飛行場が県内で最初の攻撃目標とされた。攻撃は、「アイス・バーグ作戦」（米軍の沖縄上陸作戦支援）の一環であり、米軍の沖縄上陸作戦実施の前に、日本の飛行場を徹底的に制圧・破壊しておこうという狙いによるものであった。

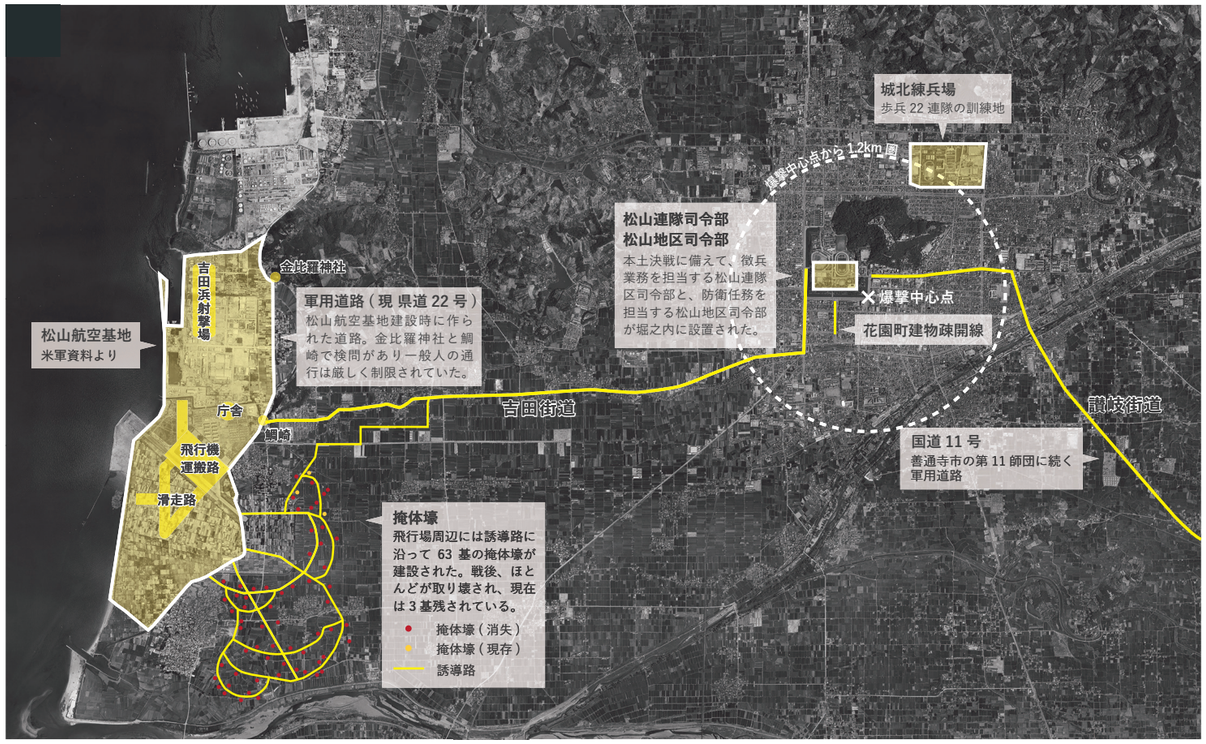
② 松山大空襲作戦計画（米軍資料：作戦任務報告書）

・攻撃目標としての重要性

日本の中堅的工業都市である松山、徳山、大牟田に対する夜間焼夷弾攻撃が計画された。松山は呉から真南に 52.8km、四国の西海岸から 8km ほど内陸に入ったところに位置し、軍事・鉄道・農機具生産の中心として重要な都市であった。また、三津浜・高浜の 2 つの小規模港を有しており、航空隊にとって物資供給の拠点となっている上、小規模な金属工場や飛行機整備工場もあった。

・攻撃軸および爆撃中心点の選定

松山は攻撃軸上のチェックポイントを持ち、周辺に目印の多い最高のレーダー目標であった。平郡島、興居島の 2 島は軌道修正に役立ち、三津浜は目標を探すのに適当な目印となった。爆撃中心点は松山城堀の南東角が選ばれた。この爆撃中心点から 1.2kmの円内に松山市の重要産業地域が含まれており、円内に投下焼夷弾の半量が着弾すれば、松山市の主要部分は壊滅すると考えられていた。



松山における軍備配置と空襲対策
（「米軍資料から読み解く愛媛の空襲」をもとに作成）

3）松山における空襲対策

① 都市の不燃化と建物疎開

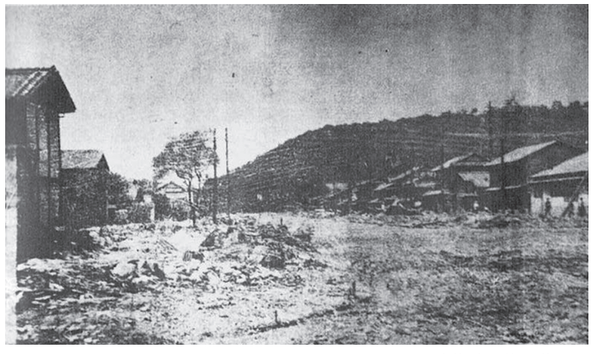
1940（昭和 15）年の都市計画法改正により、都市計画の目的として「防空」が加えられ、都市の不燃化が推進された。同年 1 月に「空襲対策緊急強化要綱」が閣議決定され、東京をはじめとする大都市から順に建物疎開が行われた。建物疎開とは、防空施設のための用地確保や空襲による建物の延焼抑制のため、建物を壊して空間をつくることである。松山市では、同年 5 月 11 日から愛媛県の指令により花園町から南堀端までを避難・防空道路にするため、建物疎開が実施された。1942（昭和 17）年 4 月には東京が米軍機に爆撃され、全国的な防空体制の強化が一層図られていくこととなった。

② 掩体壕

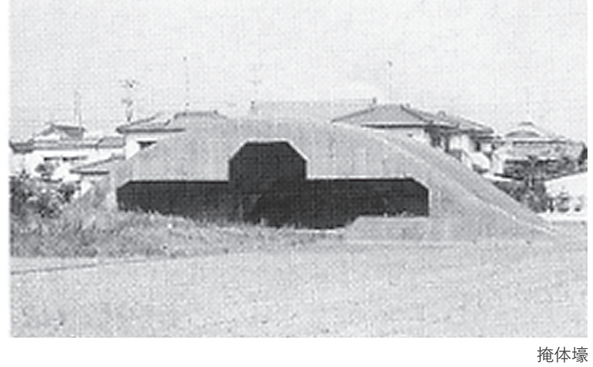
掩体壕は、軍用機を敵機の攻撃から守るために造られた格納庫で、太平洋戦争末期に全国の軍用飛行場に造られた施設である。1943（昭和 18）年 10 月、松山海軍航空隊と松山海軍航空基地が設置されたあと、航空基地の飛行場付帯施設として南吉田・垣生両地区に掩体壕が 63 基造られている。掩体壕掘りの作業は、海軍下士官の監督のもとで一般の徴用と旧制中学の生徒が行い、田を埋めて整地し、その上に掩体壕が作られたという。

③ 防空教育

1942（昭和 17）年 4 月、東京は本土初空襲を受けた。同年 8 月に「県民防空必携」を配布し、実践的防空訓練が急がれた。松山市では、1944（昭和 19）年に愛媛県防空学校（築山町）が設立され、県下の防空教育が実施された。この頃、防空体制は緊迫した決戦的防空対策に移行し、女子も団員に採用されるなどし警防団の強化が図られた。また、人命保護の立場から防空退避施設の指定や防空壕掘りが行われ、県庁構内に三か所の防空壕が設けられたといわれる。



建物疎開後の花園町
（出典：「松山城」は残った - 松山大空襲の記録 -）



掩体壕
（出典：えひめの記憶）

（2）罹災状況

1945（昭和 20）年

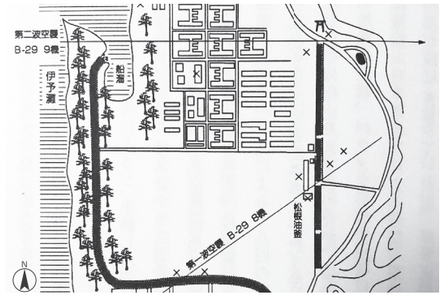
【 3 月 18 日 】

少数のアメリカ軍の艦載機が松山海軍航空隊基地と市街地を爆撃したが、被害は出なかった。これが松山への初めての銃撃となる。

【 3 月 19 日 午前 7 時 15 分 】

数日前から米機動部隊が室戸岬に接近していたため、松山航空隊は十分な迎撃体制をとるために敵機来襲の情報をいち早く入手し、空中戦に備えていた。この日来襲したのは約 150 機の米グラマン機で、四国沖の空母群から呉軍港攻撃に向かった米軍艦載機と、吉田浜基地の松山海軍航空隊による激しい空中戦が瀬戸内海及び高知県上空で展開された。この間、一部の米機が吉田浜基地の格納庫、駐機飛行機、帆船に向けて機銃掃射を行い、２名が戦死し、５機が炎上した。

【 5 月 4 日 午前 8 時 9 分～25 分 】



B29 による吉田浜基地攻撃図
（出典：翔べなかった少年兵）

マリアナ諸島を発進した B29（8 機）が高度約 4,000m から吉田浜基地に爆弾 30 余発を投下し、数分後には、別の B29（9 機）が爆弾 40 余発を投下した。直撃弾は隊内の烹炊所・松根油製造所・兵舎の一部に命中し、ここにいた人は即死。慌てて海岸の防空壕へ飛び込んだ人も多かったが、砂地に掘られた防空壕であったため爆震で崩れ、その多くは窒息死した。この空襲で予科練生や軍関係者 69 名が死亡し、169 名が負傷、また航空隊周辺の民家も爆撃されて民間人 7 名が死亡したが、防諜のためかこの惨事について当時は詳しく報じられることはなかったという。当時の愛媛新聞は、「被害は僅少で附近の一部民家や田畑が盲爆されたが、軍官民一丸の防空活動はめざましく、三度目の盲爆ながら県都市民の敵愾心は弥が上にも昂まり、『この仇はきっと討つぞ』と微塵の動揺も見せなかった」と報じ、被害の事実が解明されたのは、戦後 30 年以上も経った 1976（昭和 51）年２月であった。

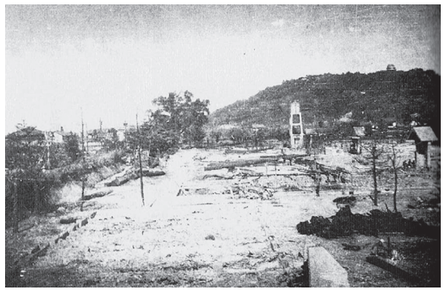
【 5 月 10 日 午前 7 時 27 分～35 分 】

B29（18 機）が吉田浜基地を爆撃し、このとき松山市に初めて 1 トン爆弾が投下される。同時期に岩国、徳山、呉が爆撃される。

【 5 月 14 日 午前 11 時 45 分～ 】

戦闘爆撃機、艦載機が吉田浜基地の格納庫やバラック、帆船を爆撃し、垣生地区の各所に投弾と機銃掃射を行った。この爆撃によって整備員 1 名が戦死し、４名が負傷した。

【 7 月 26 日 午後 11 時 8 分～翌日 1 時 18 分 】「松山大空襲」



持田地区から松山城方面の焼け跡
（出典：「松山城」は残った - 松山大空襲の記録 -）

B29 の編隊が豊後水道に入って東北方に進み、佐田岬を通って松山市の西方上空に達した。攻撃の照準点には、県庁や市役所などが林立する市の中心部分である堀端の南東角が選ばれ、23 時 30 分ごろに第 1 弾が新町（現在の清水町 1 丁目）に投下した。攻撃要領は日本の大都市に対するものと同じ方法で行われ、編隊は右廻旋して、城山を中心にその周辺から市の中心部に無数の小型焼夷弾を投下した。この焼夷弾は落下途中、さらに小弾に分かれ、広い範囲に落下し、発火する仕組みを持つものであったため、市街地周辺部の多くの地点から火の手が上がり、わずかに２時間ほどで市街地は火の海となり、米機は西南方の海上に飛び去った。市内の大火災から多くの市民が市外へと逃げだし、町中が大混乱となった。この空襲によって市の中心部は、旧市街の城北、通町（現在の平和通り 2 丁目付近）の一部を残すのみで、ほぼ消失したが、鉄筋コンクリート造りの県庁、市庁、裁判所、図書館、日本銀行、四国銀行などは幸いにも焼け残った。一方で、郊外への投弾も行われ、古三津、斎院、生石、保免、石井などで一部の家屋が焼失し、特に石井村では石井国民学校が被害を受けた。

【 7 月 28 日 午前中 】

艦載機が来襲し、市内及び周辺を銃撃する。

【 8 月 9 日 午前 11 時頃～ 】

艦載機が来襲し、基地及び周辺を銃撃する。

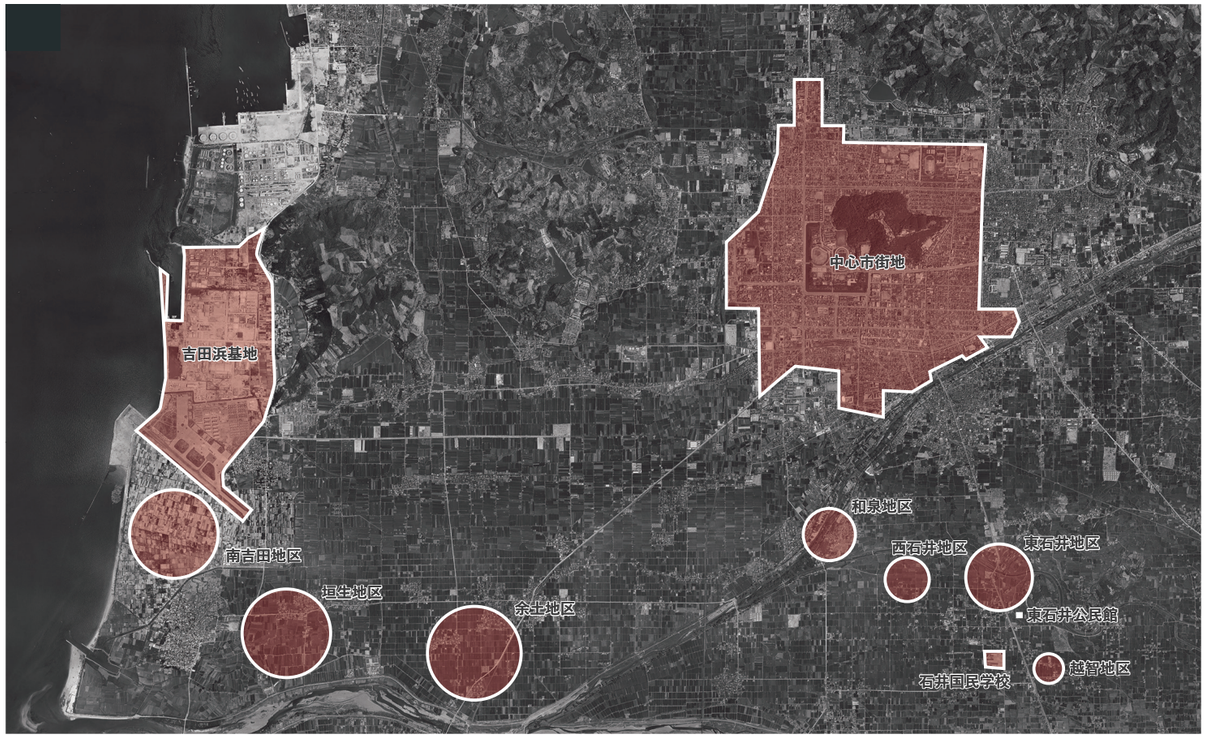
【 8 月 12 日 午前 10 時 20 分～ 】

この日の空襲は松山基地に対する最後にして最大の空襲となった。通常爆弾や時限爆弾の他に人馬殺傷弾が投下され、基地に隣接する余土村や南吉田、垣生などにおいて多くの被害を受けた。

【 8 月 15 日 正午　玉音放送 】

【 9 月 2 日　降伏文書の調印 】

【 10 月 11 日　連合国軍による四国占領始まる 】



松山の罹災場所
（『松山城』は残った - 松山大空襲の記録 -」をもとに作成）

1）松山への空襲

戦争が激化する中、米軍は日本の特攻機の発進基地となる本土の飛行場施設を攻撃することを計画した。吉田浜基地は、紫電改とよばれる特攻機を有し、優秀な海軍航空隊を養成する訓練基地がおかれていることに加え、呉軍港への攻撃および沖縄上陸作戦の障害となる航路途中に位置することから吉田浜基地の制圧が計画された。松山に対する爆撃は 1945 年 3 月から終戦まで計 11 回行われ、罹災範囲は、吉田浜基地やその周辺地域、松山の中心市街地や石井などの郊外拠点まで広範囲にわたった。中でも、同年 7 月 26 日の松山大空襲では無数の小型焼夷弾によって市内は大火災となり、多くの人が犠牲となった。この空襲によって、中心市街地ではほとんどの建物が消失したが、奇跡的に県庁や市庁などの公共施設が焼け残り、終戦後の復興事業の推進に大きく貢献することとなった。

空襲による死傷者

罹災日	死者	負傷者
1945.3.18	0 名	0 名
1945.3.19	1 名	6 名
1945.5.4	76 名	169 名
1945.5.10	6 名	1 名
1945.5.14	1 名	4 名
1945.7.26-27	251 名	890 名
1945.7.28	不明	不明
1945.8.9	不明	不明
1945.8.12	不明	不明

松山大空襲の罹災状況

罹災戸数	14,300 戸 （市戸数の 55%）
罹災面積	478.5ha （市面積の 5.4%）
罹災人口	62,200 人 （市人口の 53%）

※ 松山大空襲による死傷者およびその他の被害を受けた人を含む

（数値は『「松山城」は残った - 松山大空襲の記録』を参考）

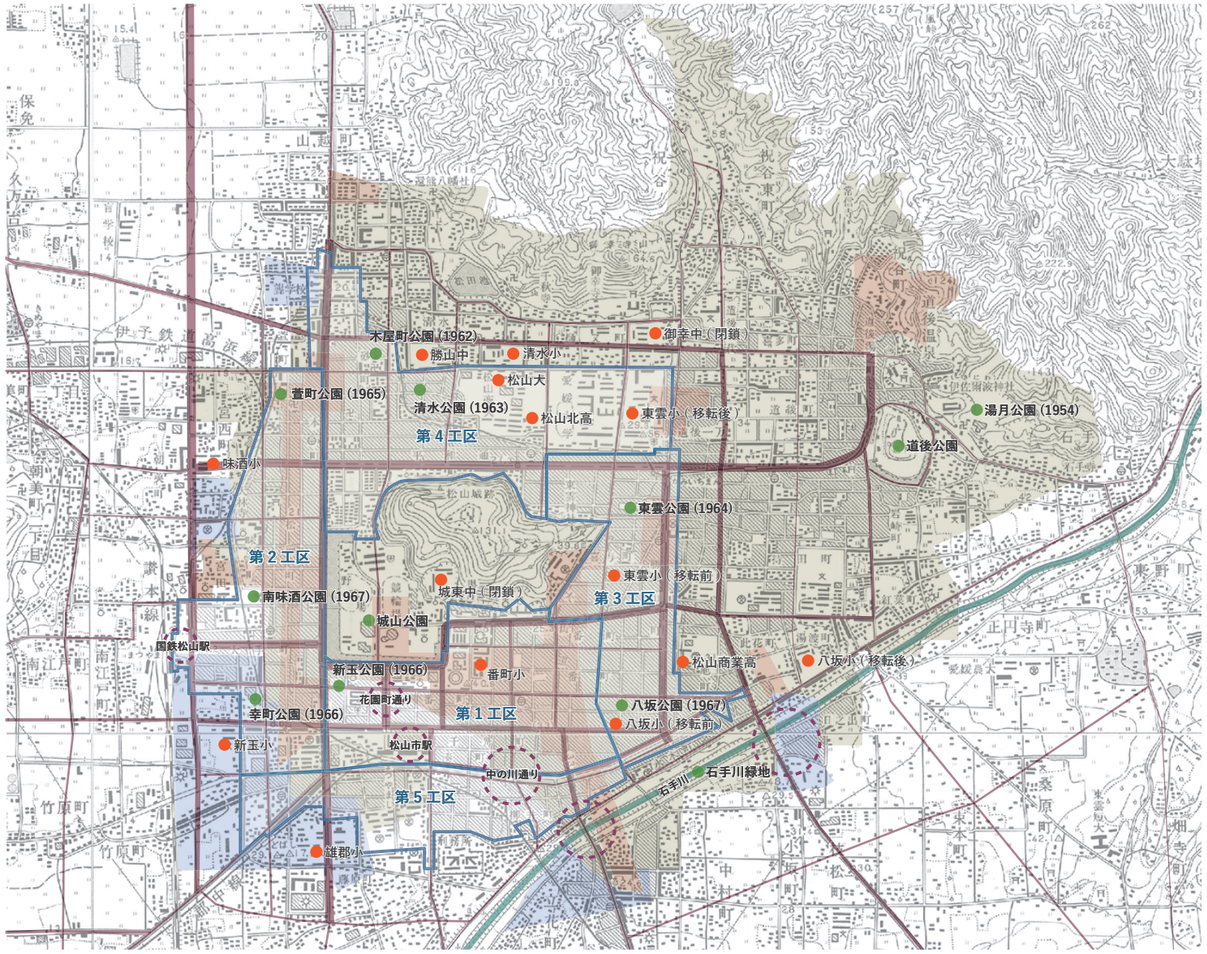
終戦直後の西堀端
（出典：松山市戦災復興誌）

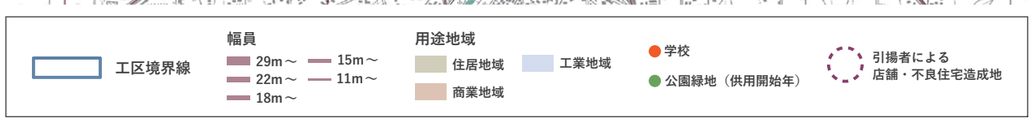
木屋町から古町駅方面
（出典：まつやま市民の戦中・戦後）

（3）戦災復興計画と事業のあゆみ

	日本の動き	松山の動き	土地区画整理	土地利用計画	街路計画	交通機関	公共施設配置計画	上下水道計画
1945 日本の人口 71,998,104 松山の人口 117,396	**戦災復興院発足 |1945.11** **戦災地復興計画基本方針決定 |1945.12** **特別都市計画法制定 |1946.9** **戦災都市の指定 |1946.10** ・115 都市指定 戦災都市の指定を受け、復興計画を立案した	**戦災復興計画決定 |1946** ・総事業費　1億6369万6000 円 ・事業期間　5 か年 **公営住宅の建設開始 |1946** ・杉皮葺きの建坪 6.5 坪程度 ・石手川河川敷に 700 戸建設	**戦災復興土地区画整理事業実施 |1946** ・区画整理面積 495.87ha ・平均減歩率 17.38％ ・地区は 5 工区に分け施工		**都市計画街路の決定 |1946** ・総路線数 56 ・幅員 8m ～40m （1934 年計画の 1.5 倍～ 2 倍 ） ・街路総延長 133,250m	**伊予鉄道市内線の路線一部変更、延長を計画 |1946** **松山駅仮駅舎完成 |1946**		**下水道管路の新設・移設 |1946** ・区画整理区域（333ha）が対象
	建築資材の配給統制 |1947		**土地区画整理区域変更 |1947** ・変更後面積 538.8454ha	**用途地域指定 |1947** ・指定面積 827.45ha ・地域区分 住居、商業、工業		**伊予鉄道花園町線の開通 |1947**	**市立小学校 20 校、中学校 11 校が一斉開校 |1947**	
	GHQ による財政引締め |1948 ・復興計画事業費の削減 財政引締めによる事業規模縮小への対応					**伊予鉄道本町線の路線変更 |1948**	**特別都市計画公園、緑地決定 |1948** **公園墓地計画決定 |1948**	
	戦災復興計画の再検討 |1949.6			**準防火地域指定 |1949**		**伊予鉄道城南線複線化 |1949**	**学校を第 4 工区に計画誘致 |1949**	
1950 日本の人口 83,199,637 松山の人口 163,859	建築基準法施行 |1950 ・資材統制の全面解除	**復興事業再検討 |1950** ・総事業費 1 億4398万円 ・事業期間を 5 か年延長 **松山国際観光温泉文化都市建設法公布 |1951**		**用途地域追加 |1951** ・三津地区臨海部の工業立地に対応 ・指定面積 1,453.36ha ・地域区分 住居、商業、工業、準工業 **防火地域、準防火地域追加 |1952**	**道後三津浜港線、清水町松山港線配置 |1951** ・松山港改修計画と並行	**伊予鉄道松山市駅駅舎完成 |1950**		**上水道給水計画の再開 |1951**
	朝鮮戦争 |1951 朝鮮特需による景気上昇 **公営住宅法施行 |1951** **住宅金融公庫設立 |1951** 住宅困窮者に対する施策充実化	**復興事業費増額 |1951**						
		県営住宅建設開始 |1953 **第 8 回国民体育大会開催 |1953** 国体開催および天皇陛下来松に向けて進められた				**国鉄松山駅駅舎および駅前広場の完成 |1953** ・市内電車の軌道移設	**堀之内地区の公園造成 |1953** **公園計画変更 |1954－1956**	
		復興事業費増額 |1954 ・最終事業費　3億5435万5380 円 ・事業期間を 1960 年まで拡大	**第 2 回区域変更 |1954** ・変更後面積 346.1173ha		**計画変更 |1954** ・御寶町堤防線の幅員縮小 ・堀之内山越線の区間縮小 ・中一万山田線起点から道後三津浜港線交差点までの幅員縮小			
1955 日本の人口 89,275,529 松山の人口 213,457	**土地区画整理法制定 |1955** ・特別都市計画法の廃止	**石手川河川敷の住宅撤去 |1955** ・松山市内の 5 団地（吟松、久米、三町、和泉、西石井 ）を移転対策用に 405 戸建設 石手川河川敷の緑地整備に向けて進められた		**用途地域変更 |1956** ・商業地域の膨張に対処	**計画一部変更 |1959**			**下水道管路改設工事完了 |1956** **下水道拡張改良、終末処理場建設の計画立案 |1958**
1960 日本の人口 93,418,501 松山の人口 238,604	**住宅地区改良法制定 |1960** ・不良住宅密集地区の環境改善のため		**土地区画整理事業完了 |1964**	**防火地域、準防火地域追加 |1962**	**計画一部変更 |1961**	**本町線延伸 |1962** ・本町 6 丁目まで延伸	**児童公園造成 |1961－1966** ・7 か所が造成された。 **石手川公園緑地造成 |1962** ・総事業費 1800 万円 ・事業期間 5 年	**上水道第一次拡張計画の立案 |1961** ・目標年度 1966 年 ・計画給水人口 125,500 人
1965 日本の人口 98,274,961 松山の人口 288,865		**復興事業完工 |1968**		**用途地域改定 |1965** 同時期 **臨界地区指定 |1965** ・指定面積 50.27ha	**計画改定 |1965** ・総路線数 38 ・街路総延長 92,970m ・松山環状線計画決定 **道後三津浜港線開通 |1969**	松山市駅前再開発計画立案 |1966 ・駅ビルに改築（そごう百貨店誘致） ・駅前広場整備 ・地下街（まつちかタウン）建設		

戦争により大きな被害を受けた松山市は、1946（昭和 21）年に戦災都市として指定され、戦災復興計画に基づく復興事業が開始された。中心市街地は特に壊滅的な状況であったことから、事業は、区画整理、土地利用計画、街路整備、交通インフラ整備公共施設整備、上下水道整備、住宅供給など多岐に渡った。これらの多くは、1953（昭和 28）年開催の愛媛国体が一つの目標にもなって短期間で実現され、特に区画整理や街路整備においては、中心市街地の骨格として現在に受け継がれている。





戦災復興計画図
（下図：国土地理院地図）

① 区画整理

松山市戦災復興土地区画整理は、1946（昭和 21）年 7 月 6 日に面積 496ha として決定され、1947（昭和 22）年 9 月 13 日一部区域変更ではその区域を 534 ha と拡張し実施された。しかし、GHQ による財政引き締めによるインフレのため、事業費が増大したこと、資材の調達難や事業の精通者不足にともなう仮換地指定の遅延したこと、その後の情勢の変化などから 1954（昭和 29）年 12 月 21 日、2 回目の区域変更によって 348ha まで縮小し、重点的に事業を施行することで早期完成をはかった。事業区域における平均減歩率は 17.38% とされ、土地はすべて無償提供であった。一方で、戦後日本へ帰国した引揚者によって造成された店舗や不良住宅が中の川通りや花園町通り、国鉄松山駅や松山市駅の駅前広場、石手川堤防沿いに集積し、この建物移転に関する土地区画整理事業においては、住民の反対運動などで協議が成立しないところもあり、相当な困難を極めたといわれている。

② 工区

消失状況および復興状況を考慮し、復興事業対象地域を 5 つの工区に区分した。工区分けは換地処分や清算の容易さ、戦前からの地区の特徴などをふまえて決定された。事業計画は第 1 工区から第 5 工区まで、それぞれ各工区別に施工される予定だったが、事業途中において技術上、工区間における飛換地は止むをえないものになり、清算ならびに登記事務等においても支障のあるため、当初の予定を変更し、全工区を一事業区域として処理した。

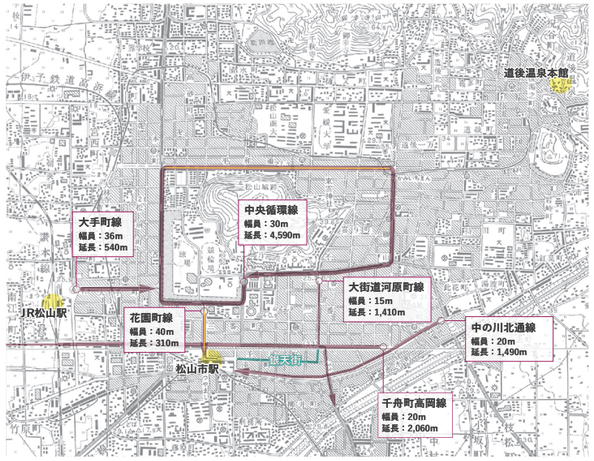
戦災復興計画時の工区別概況

第 1 工区	本区域の中央に位置し、従来より松山市の商業や生活の中心地として発展を遂げてきた地区である。
第 2 工区	西堀端以西に位置し、本町、萱町筋は呉服、家具等を主とする商店街を形成し、周辺一帯は、住宅街を形成している地区である。
第 3 工区	東部に位置し、松山商業高校、東雲小、八坂小が立地する文教地区である。また、城山周辺部は高級住宅街を形成している。
第 4 工区	北部に位置し、松山高等商業学校（現 松山大）、北予中学校（現 松山北高）などの立地する文教地区と城北城下町としての住居が立地する。
第 5 工区	中の川以南にあたる住宅地区であり、また中の川沿線には伊予かすり織物工場などが立地している。

③ 街路計画

都市計画街路は、1934（昭和 9）年に 既に 49 路線を計画決定していた。戦災により市街地の大部分を消失したので、これらの戦前の計画をベースに、将来の都市発展を考慮して幅員をより広くし、さらに都市の美化および衛生上の観点から街路樹の植栽等も計画するなど大幅な計画変更を行った。当時の自動車交通量はかなり少なく、最も多い道路（一番町付近）でも 230 台ほどであったが、1945（昭和 20）年 12 月 20 日に閣議決定された「戦災地復興計画基本方針」によって主要幹線街路 36m 以上、幹線街路 25m 以上が指示され、これらの方針に基づき松山市の広幅員街路は計画された。1946（昭和 21）年 7 月 6 日に 54 路線、幅員 8m~ 40m で街路総延長 133,250m とし、平均して 昭和 9 年計画の 1.5 倍 ～ 2 倍の幅員をもつ都市計画街路網を都市計画決定した。幹線街路としては、県庁を起点に松山城を一周する中央循環線（幅員 30m）を基幹とし、松山市の玄関口である国鉄松山駅、伊予鉄松山市駅をそれぞれ大手町線（幅員 36m）、花園町線（幅員 40m）でむすんだ。また、中央循環線から四方に都市計画街路 51 路線を配し、将来の市街地交通の円滑化および都市美観、衛生・保全を考慮するものとした。計画立案後、公園墓地とともに数度の計画変更を行った。

復興事業が最終段階に至った頃、これまでの計画を再検討することとなった。1965（昭和 40）年、都市計画道路は、自動車交通量の急増など 将来の松山市の発展に備えた国道バイパス、松山環状線等の幹線を加えた 38 路線で総延長 92,970m へと変更し、中心市街地の復興から、広域交通網の形成へと展開していくこととなった。



街路計画図
（下図：国土地理院地図）

交通種別路線	歩行者	電車	自動車	荷車	自転車	計
交通量が最も多い道路（一番町付近）	4,885人	316台	230台	667台	5,383台	11,508
交通量が最も少ない道路（西堀端付近）	350人	109台	2台	30台	253台	747

当時の道路交通量：1945 年 8 月 10 日調
（出典：松山市戦災復興誌）

戦災地復興計画基本方針（1945 年 12 月 30 日、閣議決定）

イ．街路網は都市集落の性格、規模並びに土地利用計画に即応し之を構成すると共に街路の構想においては将来の自動車交通及び建築の様式、規模に適応せしむることを期し、兼ねて防災、保健及び美観に資すること。

ロ．主要幹線街路の幅員は中小都市において 36 メートル以上、大都市においては 50 メートル以上其の他の幹線街路は中小都市においては 25 メートル以上、大都市においては 36 メートル以上、補助幹線街路は 15 メートル以上とし止むを得ざる場合と雖も 8 メートルを下らず区画街路は 6 メートル以上とすること。

ハ．必要な箇所には幅員 50 メートル乃至 100 メートルの広路又は広場を配置し利用上防災及び美観の構成を兼ねしむること。

ニ．地下鉄道、軌道、乗合自動車等の整備を予想せらるる場合においては之に即応する系統幅員を有せしむること。

④ 用途地域

終戦直後の 1947（昭和 22）年 9 月の用途地域計画では、工業・商業・住宅の 3 地域の指定が行われた。戦後いち早く決定されたこれらの用途地域は、その後の急激な市街地の発展、商業地域の膨張に対応できなくなり、1956（昭和 31）年に都心の一部において部分的な変更が加えられている。1965（昭和 40）年 3 月 24 日には、松山ではじめての臨界地区 (50.27ha) が 指定され、松山港湾施設の管理運営を確実にするための規制を行うこととされた。同 年 8 月には、市街地への人口集中やそれに伴う都市機能の低下が十分に予想される状態となったため、街路計画と対応して改定することとなった。この改定では、過大な都市化の抑制と地方開発都市としての産業立地、都市と農村間の合理的人口配分を考慮し、土地の高度利用をはかるものとされた。

⑤ 学校配置計画

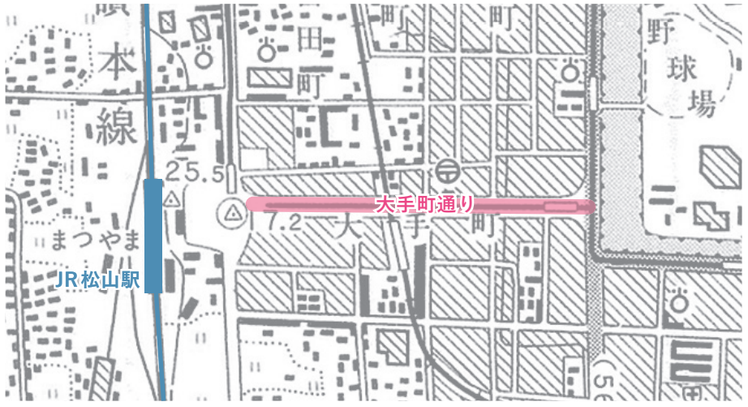
区域内には東雲、味酒、新玉の各校区の大部分と八坂、清水、雄郡校区の一部分を有していた。区域内に敷地を有する 学校、番町、八坂、東雲の各小学校は全焼した。学校配置計画では、おおむね通学距離を 1.5 km として配置が検討された。番町小学校は移転せずに復旧、八坂小学校は区域外への移転が計画され、東雲小学校は第 4 工区内の元練兵場を利用した文教地区 28.2ha に配置された。なお、昭和 22 年学校教育法制定に伴う新制中学校の配置については、区域内通学区を城東、御幸、勝山、雄新の 4 中学区に分け、城東中学校は松山城二の丸跡地に、その他の学校（愛媛大学および付属小、中学校、松山商科大学、県立北高等学校）は、それぞれ文教地区に計画誘致された。

⑥ 公園配置計画

終戦時までの松山市の公園緑地は、中心市街地中央部に位置する城山公園、石手川堤防の石手川緑地、道後公園のみであった。1946（昭和 21）年の特別都市計画法の制定に伴う戦災復興事業の一環として、松山市は 1948（昭和 23）年 9 月に戦災復興地域内において普通公園 1 ヶ所、児童公園 7 ヶ所を計画し、戦災復興区域外には普通公園 3 ヶ所を計画した。その他の緑地については、石手川緑地、久万の台緑地、梅津寺緑地が計画された。その後は戦災復興事業の進展に伴い、特別都市計画公園の追加・縮小等が行われ、1962 年（昭和 37）年に松山市役所公園課が新設された後から本格的な公園緑地造成が実施された。

（4）街路事業と各地区の復興

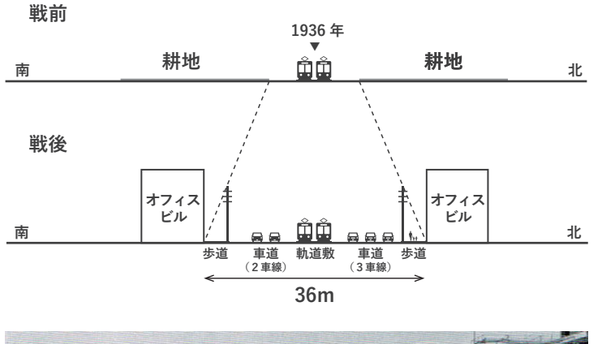
1）大手町通り



大手町通り周辺地図（1968（昭和 43）年）
（国土地理院地図より抜粋）

街路事業の概要

街路名称：大手町通線
事業年　：不明
総工費　：不明
計画幅員：22m→36m（片側 2,3 車線＋歩道）
延長　　：540m（起点：大手町 2 丁目　終点：西堀端町）
　　但し、起点附近に地積約 12,800 ㎡の広場を設く



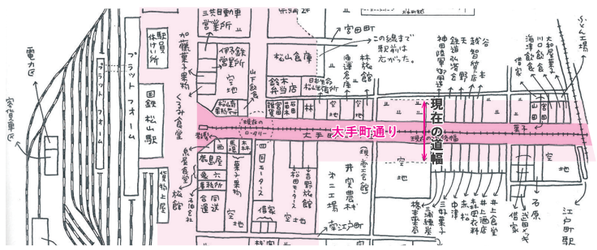
耕地から駅前通りへ

大手町通りは、1927（昭和 2）年の国鉄松山駅開業に伴って開通した通りである。元々は農地や耕地が広がっている地域であったこともあり、開通当初は松山駅東側の南江戸町から土や小石などを運び入れてつくられた簡易的な道路であった。戦時中は、堀之内に拠点をかまえる歩兵第 22 連隊によって出征、凱旋の際の国鉄松山駅までの通り道として利用され、松山市内では戦時色の強い道路であった。1934（昭和 9）年、都市計画街路として指定され、松山で最も幅員の広い 22mの街路が計画された。松山市で初めて歩道が計画・整備された道でもある。

戦後の大手町線
（出典：松山市戦災復興誌）

大手町通りの復興

戦災により松山駅駅舎は消失したが、翌年には木造の仮駅舎が建設され、終戦直後から松山の人々の交通の柱として復旧された。戦災復興都市計画街路では、花園町通りに次ぐ広幅員街路として計画され、幅員は 36mに拡幅された。また、1936（昭和 11）年には伊予鉄道の市内電車（松山駅前－西堀端間）が開通し、大手町通りはより一層、松山の中心市街地と松山駅周辺を結ぶ重要な交通軸となっていった。1965（昭和 40）年には松山駅の乗降客数が 990 万人に達し、戦後の好況期を迎えた。愛媛新聞社などが大手町通りに本社をかまえ、都心のシンボルロードとして松山の復興を支えていくこととなった。

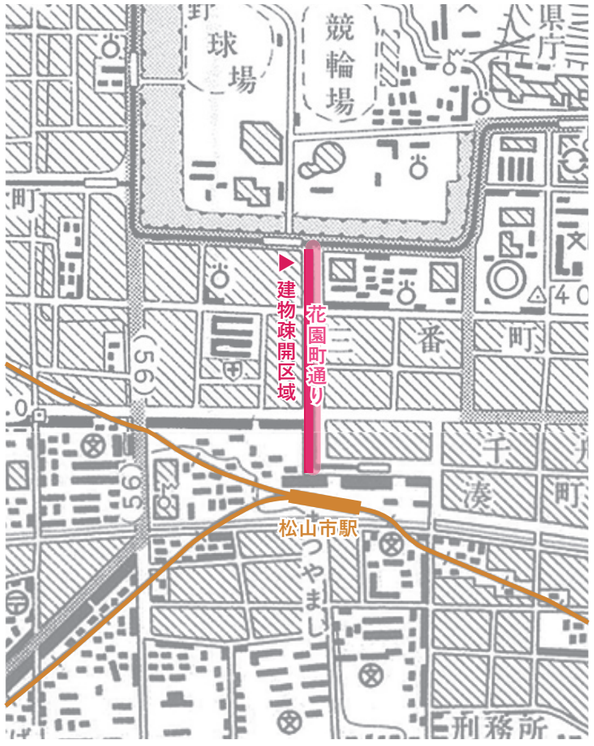


大手町通り周辺住宅地図（大正前期）
（「わすれかけの街」をもとに作成）

松山駅前広場の開設

1927（昭和 2）年の松山駅開業当時は、自動車交通はそれほど考慮されず、駅舎前にその十分な空間は用意されていなかった。しかし、戦災により駅舎が焼失し、駅舎前の一部が広場として利用されるようになり、松山駅前広場が戦災復興区画整理事業に関連した特別都市計画事業として立案された。駅前広場と駅舎は、1953（昭和 28）年に松山城堀之内で開催された第 8 回国民体育大会に向けて工事が進められ、同年に竣工した。この時、松山駅駅舎が 40m東に移ったことにより松山駅前堀江線が一部拡幅され、松山駅前に発着する伊予鉄道城北線と城南線が接続された。なお、これらにかかわる工事費全額は松山市が立替え、後日国鉄からその分担金として支払いを受けている。

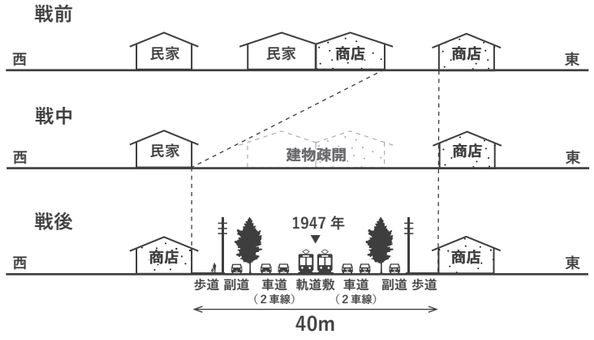
2）花園町通り



花園町通り周辺地図（1968（昭和 43）年）
（国土地理院地図より抜粋）

街路事業の概要

街路名称：花園町線
事業年　：1947 年
総工費　：不明
計画幅員：20m→40m（片側 2 車線＋副道＋歩道）
延長　　：310m（起点：南堀端町　終点：湊町 5 丁目）
　　但し、終点附近に地積約 12,600 ㎡の広場を設く



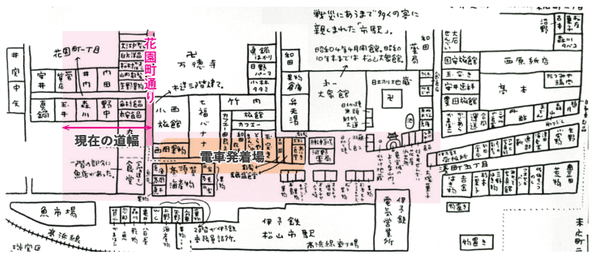
建物疎開による道路拡幅

戦前、花園町通りは木造店舗や民家が密集する狭い街路であった。東側の通りには商店や飲食店が立ち並び、堀之内に基地を構える歩兵第 22 連隊の兵隊が余暇を楽しむ場所でもあった。一方、西側の通りには民家が立ち並び、花園町通りの裏通り的な位置づけにあった。戦時下になると、空襲による住宅延焼を防止するために全国的に建物疎開が行われ、松山市では 1944（昭和 19）年に花園町通りが建物疎開線に決定された。東通りと西通りに挟まれた区画が丸ごと取り壊され、幅員は現在とほぼ同程度に拡幅された。

南堀端からみた花園町通り（戦後）
（出典：松山市戦災復興誌）

花園町通りの復興

建物疎開によって複線軌道を敷設できるまでに幅員が広がり、1947（昭和 22）年には戦災復興都市計画街路として幅員 40mの花園町線が竣工すると同時に、松山市－南堀端間を結ぶ伊予鉄道市内線が長さ 448mの複線軌道で開通した。また、終戦直後は引揚者によって市内電車の線路沿いにバラック建ての闇市（花園市場）が形成され、1950（昭和 25）年には千舟町通りとの交差部に映画館であるオリオン劇場が開業し、復興に向けて人々が集う町になっていった。引揚者の不良住宅によって構成された花園市場は 1953（昭和 28）年の堀之内地区をメイン会場とする国体開催に向けて、1952（昭和 27）年に強制撤去された。堀之内地区に建設された競輪場や野球場、その他集客施設の存在により花園町通りは松山市駅と堀之内を結ぶ通りとして戦前の賑わいを取り戻していく。

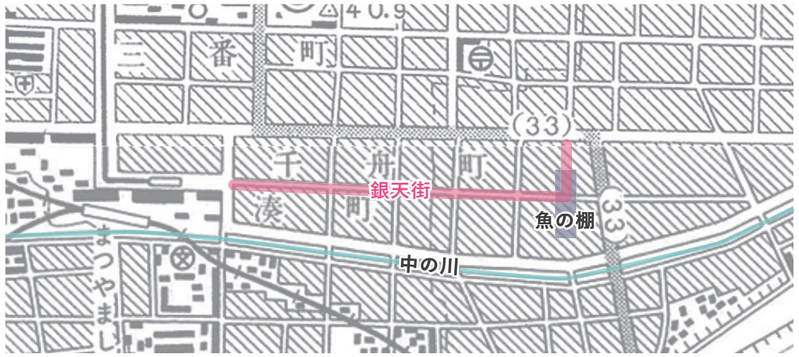


花園町通り周辺住宅地図（大正前期）
（「わすれかけの街」をもとに作成）

松山市駅前広場の開設

1947（昭和 22）年に伊予鉄道松山市－南堀端間が開通し、郊外線と市内線が連絡されたことにより、松山市駅ターミナルの強化が目指されるようになった。戦前の小さな商店が立ち並ぶ駅前から都市のターミナル広場へと復興の歩みを進めていくこととなる。終戦直後は、花園町通りと同様引揚者による大規模な闇市が形成されていたが、1948（昭和 23）年の駅前広場築造工事のため強制撤去が命じられ、露店 75 軒が取り壊された。1950（昭和 25）年には松山市駅駅舎が完成し、復興のシンボルとなった。駅前広場は、国体後に松山市が整備事業に着手し、植樹その他は失業対策事業として施工された。

3）銀天街



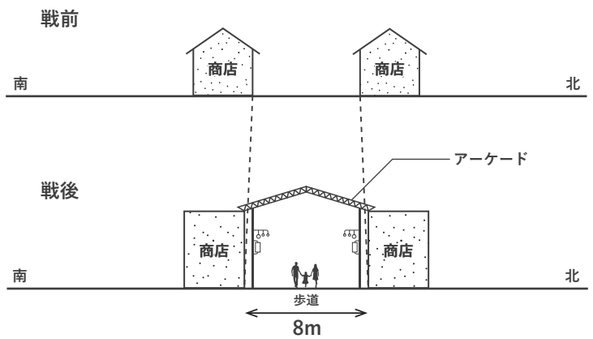
銀天街周辺地図（1968（昭和 43）年）
（国土地理院地図より抜粋）

街路事業の概要

街路名称：
事業年　：
総工費　：
計画幅員：
街路延長：

昭和 9 年、21 年ともに
都市計画街路に含まれていない。

商店街延長：611m



銀天街の前身：湊町商店街

銀天街の前身である湊町商店街は、藩政時代は永町と呼ばれ、古くから町人が商業を営む町であった。戦前までは呉服店や金物店など様々な種類の商店が立ち並び、大街道と交差する商店街東側には魚屋や蒲鉾屋があり「魚の棚」と呼ばれていた。「魚の棚」では中の川を利用して三津浜から運ばれてきた新鮮な魚介類を安く手に入れることができたため、庶民の市場として栄えていたといわれる。これらの商店は 1945（昭和 20）年 7 月の松山大空襲によって全滅した。

アーケードが設置された銀天街（1953（昭和 28）年）
（出典：松山の老舗）

銀天街の出現

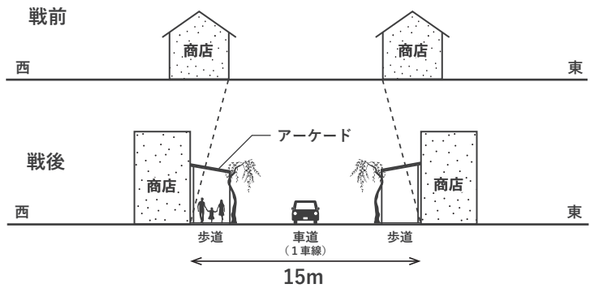
復興のシンボルとして、また国体開催に合わせて計画されたのが、後の銀天街となる湊町筋のアーケードでる。1953(昭和 28)年、商店一軒当たりの負担平均 20 万円、総工費 1000 万円をかけて建設され、1959（昭和 24）年には照明が取り付けられた。銀天街は東西に 600mある横長の商店街であるため、当時は「銀天街横のデパート」と呼ばれ、松山の新名所の一つとなっていた。1962（昭和 37）年には銀天街入り口にスカイサインが設置され、松山市駅前が華やかに彩られた。1965（昭和 40）年ごろから全面改修計画が進み、近代的なアーケードおよびカラー舗装、統一看板が完成した。また、このころからバイクや自転車の進入禁止が実施された。L 字型に接する大街道商店街とともに松山の中央商店街となり、人々の暮らしを支えた。

4）大街道

大街道周辺地図（1968（昭和 43）年）
（国土地理院地図より抜粋）

街路事業の概要

街路名称：一番町立花線（当初計画）
　　→大街道河原町線（1965 年街路計画で追加）
事業年　：不明
総工費　：不明
計画幅員：15m（歩道各 4m、車道 7m）
街路延長：1410m（起点：大街道 3-8-12　終点：河原町 2-1）
商店街延長：483m



城下町の商売中心地

大街道、湊町は明治以降、「古町」に対し、「外側」といわれたエリアであり、商売の中心地であった。戦時中は統制や物資不足によって商売ができなくなり、店じまいを余儀なくされる人もいた。しかし、終戦後の中央商店街は治安が悪かったため、第三者に土地を侵されることを恐れて、大半の人が商店街に戻ったといわれている。

柳が植樹された大街道（戦後）
（出典：松山の老舗）

大街道の復興

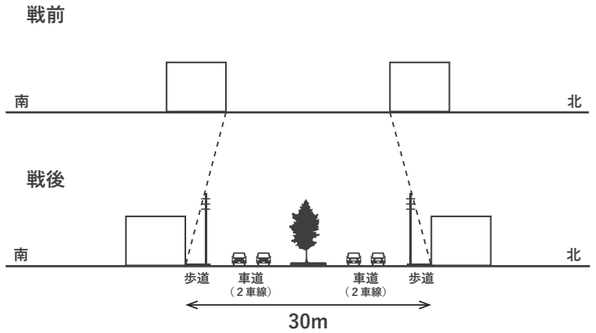
終戦後、空襲により壊滅的な被害を受けた大街道・湊町の商店主の多くは、戦災を免れた立花町に間口を借りて商売を始め、立花町が一時的に松山の中心商店街となった。しかし 1946（昭和 21）年、一番町に松山三越が開店し、「銀座の柳」にちなんで大街道に柳が植えられ、戦前の中央商店街の賑わいが取り戻されていくこととなる。商店街は歩道と車道に分けて計画され、歩道部分にはアーケードが設けられた。1960（昭和 35）年には一番町－大街道の交差点近くに、伊予鉄会館が当時市内最高の高さ 30mのビルとして建設され、また、1962（昭和 37）年には三越が大改装したことで、大街道の中心市街地における拠点性が強化された。しかし、銀天街に比べ通行量は減少し、地盤沈下の影響もあったため、再開発が計画された。1982（昭和 57）年に全蓋式アーケードが完成し、車歩道が一体化されたことで、現在の大街道商店街が完成した。

5）中央循環線

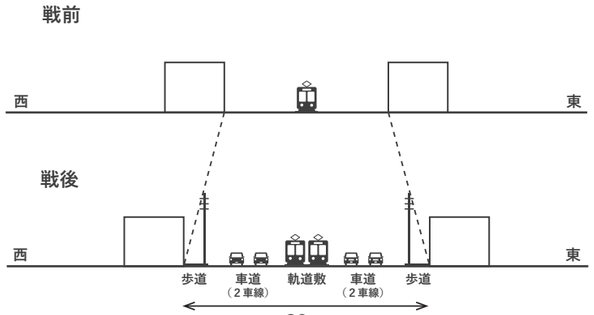
街路事業の概要　街路名称：中央循環線　事業年：不明　総工費：不明　計画幅員：20m→30m（片側 2 車線）　延長：4590m（始点：県庁前　終点：県庁前）

〈 平和通り 〉

舗装途中の平和通り（1958（昭和 33）年）
（出典：まつやま市民の戦中・戦後）



平和通りの道路断面図



勝山通りの道路断面図

平和通りは中央循環線の北端を担う通りでありながら、市内電車の線路が敷設されていない唯一の道路である。線路が敷設されていない道路中央部には分離帯が設けられ、街路樹としてイチョウが植樹されている。もともと「平和通り」は周辺の商店街であった萱町の横町として存在し、本町通りから古町駅にかけての短い通りであった。昭和に入り、商店が急激に増えたことで横町を独立させる運びとなり、1942（昭和 17）年に「平和通り」に町名変更された。戦災復興計画により平和通りは中央循環線の北側街路として計画され、道路拡幅とともに上一万まで一直線に延長され、かつての短い商店筋は古町と道後方面を結ぶ動脈となった。

〈 勝山通り 〉

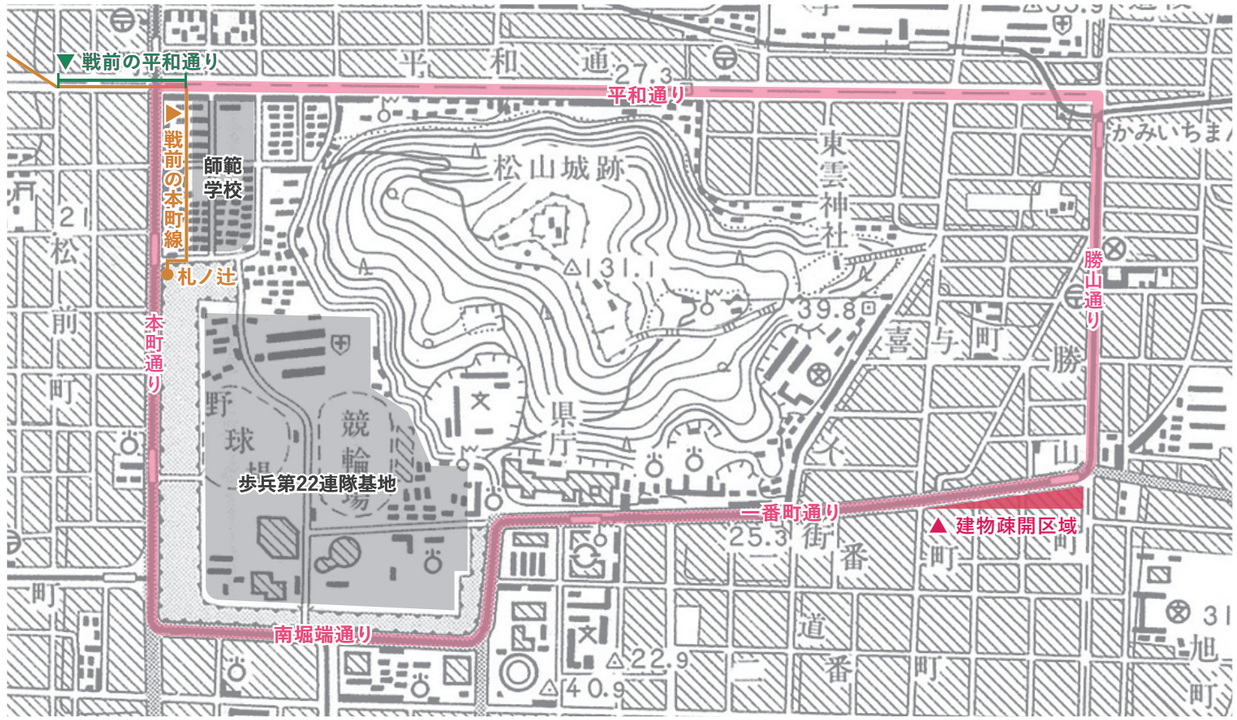
南からみた勝山通り（1950（昭和 25）年）
（出典：わすれかけの街）

中央循環線の東端を担う勝山通りはもともと水田や桑畑が広がる地域であったが、大正末期に伊予鉄道市内電車が通るようになり、広幅員街路に整備された。松山東警察署近くに位置する六角堂では戦前から縁日が開催される賑わいの場であった。戦前は道幅の狭い町がほとんどだったので、広幅員の勝山通りは商店街としてはどことなく散漫な道筋であった。戦災復興計画による街路整備後はビルの建設が進みビジネス街の印象が強くなったが、六時屋や労研饅頭など戦前から松山銘菓を販売する店舗も残り、広幅員ながらも松山らしさが残る通りである。

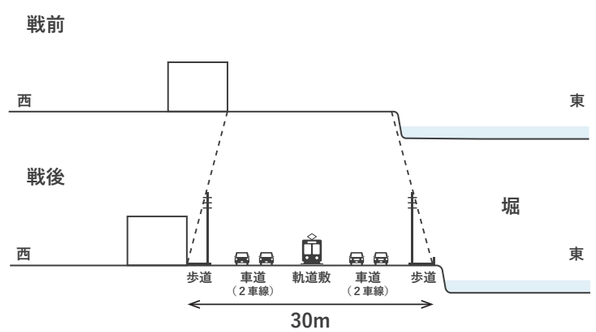
〈 本町通り 〉

西堀端（1960（昭和 35）年）
（出典：ふるさと松山）

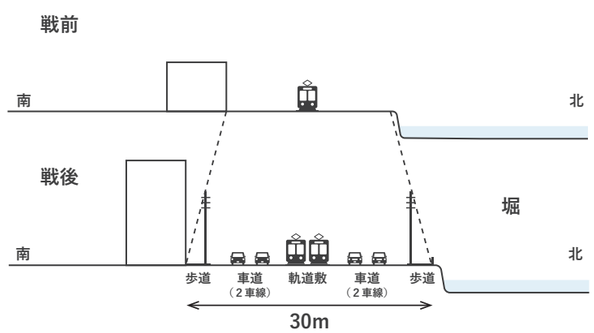
中央循環線の西側は、戦前から伊予鉄道本町線が通る街路であったため、幅員が広くとられていた。しかし、戦前の本町線は現在のように本町を南北を貫く形状ではなく、松山城堀の北側に位置する「札ノ辻」から、愛媛県師範学校の西側を通って平和通りに出るような曲折した形状であったため、札ノ辻以北の街路はせまくなっていた。戦災により、本町線の運行が休止されていたが、この区間の街路が戦災復興都市計画街路に指定されたこと、付近の家屋が復興するに従って運行復活を要望する声が高まったことにより、既設軌道のうち札ノ辻以北の軌道が現在の位置に移設され、1948 年 7 月に開業した。これに伴い、中央循環線の西側の整備が進んでいった。



松山城周辺地図（1968（昭和 43）年）
（国土地理院地図より抜粋）



本町通りの道路断面図



南堀端通りの道路断面図

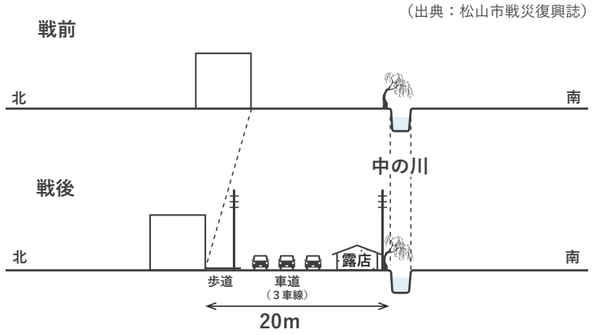
〈 南堀端通り 〜 一番町通り 〉

東から見た南堀端通り（戦後）
（出典：松山市戦災復興誌）

中央循環線の南は、戦火による深刻な被害の中焼け残った県庁、市役所、日本銀行などが立地している地区である。南堀端には歩兵第 22 連隊基地の入口があること、花園町通りとの交差部であることから周辺一帯には商店が並び、軍事用品を扱う商店もあったとされる。東堀端から一番町までの道路は、戦前から伊予鉄道市内線が通っていたが、裁判所や日赤病院が立地していたため弁護士や医者が多く、商店もなかったため、人通りもなく静かな通りだったようである。戦後は一番町口の三越百貨店の開店や道路の広幅員化などによって交通量が増加した。この道路の大街道以東はかつて御宝町とよばれ、やや北に曲がって勝山通りと交わっている。この部分には、三角状の区画が存在しており、戦時中に建物疎開が行われた。

6）中の川通り

中の川通り（戦後）
（出典：松山市戦災復興誌）



中の川沿いの飲食店街
（出典：わすれかけの街）

中の川飲食店街の立ち退き

1948（昭和 23）年 9 月、松山市は松山市駅前広場の築造工事のため、駅前広場の露店店主らに対して強制撤去を命じた。露店店主らは露店商互助会を組織し、同年 11 月に中ノ川北側道路での露店営業許可を申請し、翌年、車上移動式露店として露店店主 38 名に対して一定期間の許可が与えられた。露店があった場所は、当時豊坂町と呼ばれ、松山市駅に近いため歓楽街となる予定であったが、伊予鉄の線路南側には工場が多く、刑務所やゴミ焼却場も近かったため敬遠された。代わって北京町（現在の大街道）が歓楽街となった。その頃、石手川の土手には戦災応急住宅として杉の皮でつくられた屋根の粗末な住宅が多数あった。しばらくしてから松山市が上水道を歩道の下に埋設することになり、屋台は中の川の川縁に移ったが、無断改造された 42 軒の仮設飲食店が路面 1087 ㎡を占有する状態になっていた。松山市は都市美観などの観点から、1962（昭和 37）年にこれらの飲食店移転先として、伊予鉄道土橋駅南の 1700 ㎡を購入し、建設資金は自己負担として敷地を貸す事業を行った。

街路事業の概要

街路名称：中の川北通線
事業年　：不明
総工費　：不明
計画幅員：15m→20m（片側 3 車線）
延長　　：1490m（始点：築山町　終点：末広町 2 丁目）

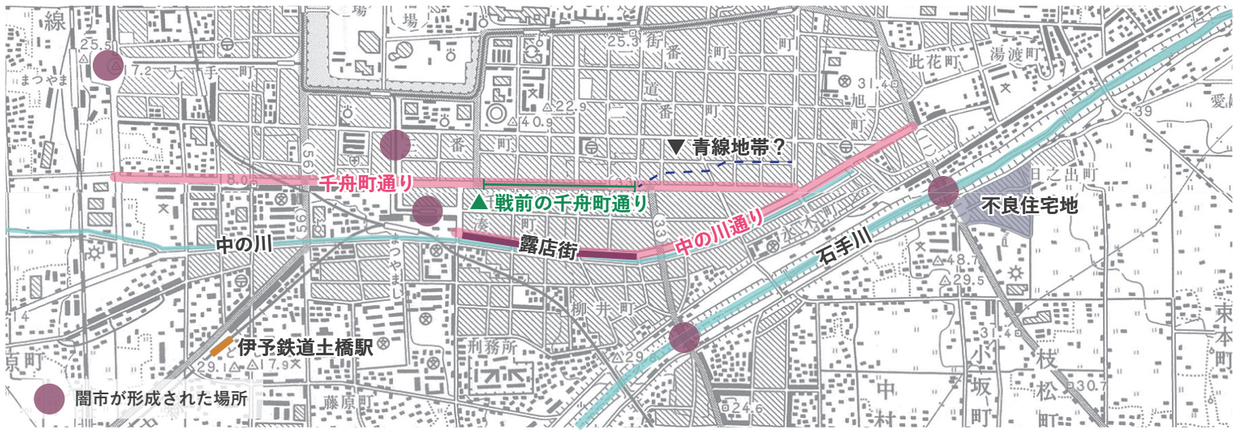
中の川通りの開通

中の川通りは、幅員はそれほど広くないものの、中央循環線から放射状に広がる松山の計画街路を東西に結び、松山市駅南にぬける幹線道路である。罹災区域の最南端に帯状に位置しているため、空襲の被害が少ない地域と隣接し、また石手川支流の中の川に良質な水が流れるという立地条件から、終戦後の市民生活において飲食店営業や絣の藍染、市民の洗濯場などとして機能した。中の川は、戦災復興の街路整備のために河原町通りを中心に 250 mほど付け替えられ、1975（昭和 50）年には、勝山通りとの接点から末広町交差点までの残りの区間も付け替えられた。中の川に架かる石橋も間引かれることとなり、中の川一帯の街並みは戦前と大きく変わることとなった。

闇市（自由市場）の盛衰

終戦後、食糧は配給制になったが、配給だけでは 1 日の必要カロリーの半分程度しか摂取できず、人々は闇の買出しで食糧の調達を強いられた。松山でも自由市場と称する闇市が中の川、新立橋、立花橋、国鉄松山駅前、伊予鉄松山市駅前等に形成され、中でも松山市駅前は闇市のメッカとなって連日多くのひとが訪れたといわれている。露店に並ぶ人の列は湊町まで食い込むほどだったという。露店の種類は大道占い、日用雑貨、コマ回し、詰め将棋、おでん屋など多岐にわたった。1946（昭和 21）年当時、市内で露店を営んでいたのは 500 人余りで、露天商組合に加入を希望する人は毎日 10 人はいた。1948（昭和 23）年に松山市が環境整備のために撤去命令を出したことにより、露店は市駅前から去り、中の川の車道をはさんだ北側の歩道上に移った。

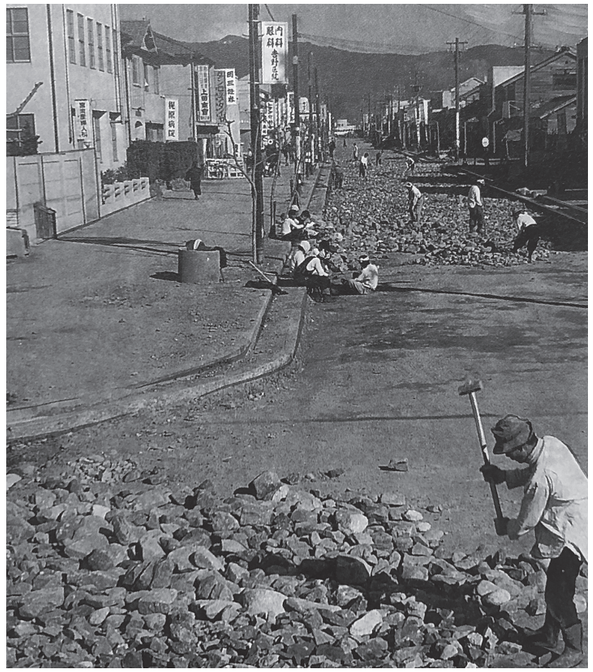
中の川沿いの露店立ち退きの様子
（出典：わすれかけの街）



中の川周辺地図（1968（昭和 43）年）（国土地理院地図より抜粋）

7）千舟町通り

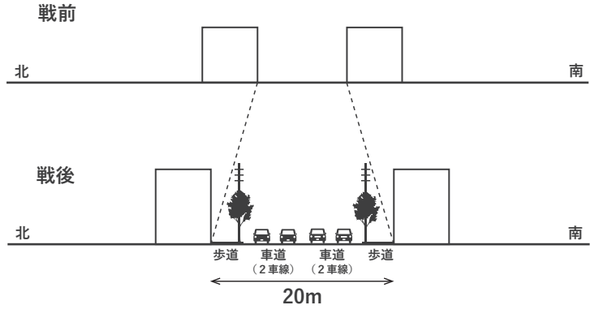
戦後の千舟町通り
（出典：松山市戦災復興誌）



千舟町通りの街路工事
（出典：わすれかけの街）

街路事業の概要

街路名称：千舟町高岡線
事業年　：不明
総工費　：不明
計画幅員：20m（片側 2 車線）
延長　　：2060m（始点：湊町 1 丁目　終点：北斎院町）



戦災によって生まれた千舟町通り

戦前の千舟町通りは東堀端から南に延びる街路との交差部から大街道に突き当たるまでの区間であり、大街道以西からは細い路地であった。千舟町を含む中心市街地は戦前から商業地として栄えていたため、建物が密集しており、区画整理が困難とされていた。そのため、1934（昭和 19）年の街路計画では中心市街地の南部を通る街路は中の川通りのみ指定されていた。しかし、戦災によって中心部の建物が全焼し、区画整理が可能になったことを受け、復興計画において中の川通りよりも中心部に近い路線が新たに計画されることとなった。こうして生まれたのが千舟町通りであった。

裏通りの青線地帯

千舟町通りの開通とともに、大街道や銀天街などがメインストリートとなっていく一方で、三番町や千舟町界隈の裏通りには青線と呼ばれる非合法で売春が行われていた地域があったといわれている。これらは 1946（昭和 21）年の GHQ による公娼廃止指令から、1957（昭和 32）年 4 月の売春防止法の一部施行までの戦災復興期に最も活発に営業していた。現在はほとんどが民家や飲食店に変化したが、青線特有の狭い間口の空き家が数軒あり、当時の面影をわずかながら残している。

参考文献

・米軍資料から読み解く愛媛の空襲 (2005), 今治明徳高等学校矢田分校 平和学習実行委員会 , 創風社出版
・「松山城」は残った－松山大空襲の記録－(1989), 松友正隆・中住義晴 , 愛媛ジャーナル
・翔べなかった少年兵－松山海軍航空隊始末記－(2001), 池田宏信 , 晴耕雨読
・わすれかけの街 (2002), 池田洋三 , 愛媛新聞社
・松山市戦災復興誌 (1969), 戦災復興誌編集部会 , 松山市
・昭和の街かど－カメラがとらえた戦後松山－(2002), 愛媛県歴史文化博物館
・ひとの顔 まちの顔 松山・戦中戦後 (1983), 上田雅一 , 不二印刷
・ふるさと松山 松山市制施行120周年記念写真集 (2010), 内田九州男 , 郷土出版社
・まつやま市民の戦中・戦後 (1995), 愛媛新聞社 , 松山市
・松山の歴史 (1989), 松山市史編集委員会 , 松山市
・松山市史 第四巻 (1995), 松山市史編集委員会 , 松山市
・愛媛県史 地誌 II（中予）(1984), 愛媛県
・愛媛県史 近代 下 (1988), 愛媛県
・えひめ、その住まいとくらし (2006), 愛媛県生涯学習センター
・20年史 (1989), 松山市駅前地下街株式会社 , 松山市駅前地下街
・柏谷増男 (2011),「誰が都市を創ったか－我が国の都市計画と地方自治－」, 調査研究情報誌 ECPR,Vol.29,No.2,pp.25-31