

暮らしを支えるみなとの情報誌  
Vol.99 January 2022

# 港湾

1 月号

特集

カーボンニュートラルポート  
みなとから広がる脱炭素化



CNP



公益社団法人日本港湾協会  
The Ports and Harbours Association of Japan

## 名君が築いた港、多度津港

### 多度津町プロフィール

多度津町は香川県の「讃岐平野」の中部に位置し、北は風光明媚な「瀬戸内海国立公園」に面し、陸地部より7.4km沖に「高見島」、14.8km沖に「佐柳島」の2つの有人島をもつ、総面積24.39km<sup>2</sup>のコンパクトな町で、令和2年には町制施行130周年を迎えました。



現在の多度津港

瀬戸内海に開けた多度津は、古くから交通の要衝地であり、港を中心に発展してきた港町で、特に近世末から近代にかけて、北前船の寄港地として廻船業をはじめとする商業が発展しました。

令和元年5月13日には、日本遺産「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」に追加認定されており、町内には、日本遺産構成文化財である「多度津<sup>たんどほ</sup>湊<sup>みなと</sup>」（現在の多度津港）をはじめ、その歴史を伝える文化財が残されています。

### 多度津藩

元禄7年に、丸亀京極藩の二代目藩主京極高豊<sup>たかとよ</sup>の四男・高通<sup>たかみち</sup>が1万石を分与されたことにより多度津藩が成立し、明治維新までの177年間、六代に渡って続きました。

多度津の港（湊<sup>みなと</sup>）は、五代目藩主高琢<sup>たかたく</sup>が、天保5年から9年まで5年の歳月を費やし、大工事を行い、瀬戸内海屈指の良港を築造しました。高琢公は、今日の多度津港の基盤を築いた名君と称されています。

### 港の発展

多度津の港の歩みは、町の中心部を貫流する桜川の河口に大小の船が停泊していたことに始まります。金毘羅参詣船や北前船の出入りも増加し、特に春と秋の金毘羅大祭などには多数の船が出入したといわれています。

そして、船着場から上陸して商家街を通り、鶴橋・一の鳥居を経て金比羅に向かう道は多度津金毘羅街道と呼ばれ、馬や駕籠の往来で賑わったといえます。

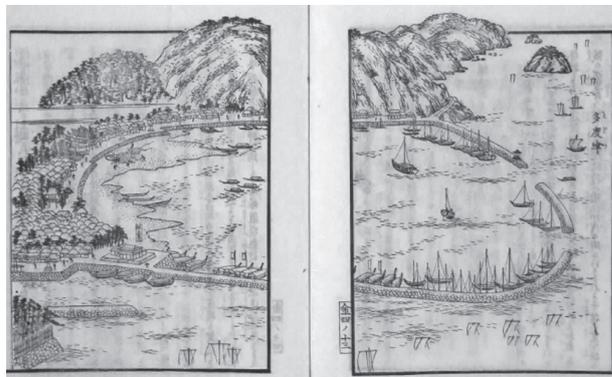
江戸後期になると、多度津の商人たちは、次第に業績をのぼし、繁栄の道をたどっていきました。やがて桜川

の港は手狭となり、新湊築造の要望が問屋衆の間からおこりました。時の五代目藩主高琢公は「町の発展は港をつくるほかはない」と考え、幾多の苦難を克服し、5年余りの歳月と巨費を投じ、多度津湊を完成させました。

この港の完成によって、多度津の町は北前船の寄港地となり、北海道などからの海産物や商品、見返りの酒、衣料、雑貨の物流基地となり、一般の消費も増加し、人々の生活は活発化していき、中国・九州・阪神、遠くは江戸方面から金毘羅大権現や四国遍路参詣の船客、諸国の廻船・萬問屋・商家のいっそうの繁栄をまねき、瀬戸内屈指の良港となっていきました。

多度津の廻船問屋は、材木商、肥料商、砂糖商、穀物商などで栄え、造船や船の修理、酒造業なども盛んでした。

「金毘羅参詣名所図会」にも、江戸期の多度津港の繁栄ぶりが示されています。



金毘羅参詣名所図会（多度津町立資料館所蔵）

明治に入ると、国内海運も盛んになり、瀬戸内海においても、大阪、神戸、中四国、九州を結ぶ定期航路が発達し、汽船が盛んに多度津港に出入りするようになりました。従来の和船と違い、新しい蒸気船時代にあった港の整備が求められ、結果、多度津港も改修工事を行い、明治45年に近代港湾として整備されました。



昭和初期の多度津港（多度津町立資料館所蔵）

昭和45年には臨海土地造成事業による大規模な埋め立て事業に着手、大工業用地を造成し、造船・橋梁・鉄工・食品関係の企業等が進出しました。

以降も、多度津港は時代に合わせて、多度津の町の発展を支えています。