

高松空港

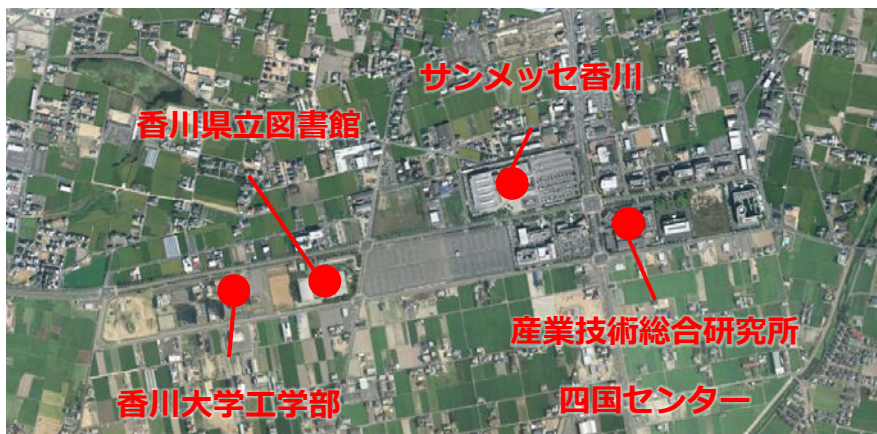
■ 高松空港の概要

高松空港は、香川県高松市と綾歌郡綾川町にまたがり、延長 2,500m の滑走路を有する拠点空港です。令和 2 年現在、国内線 3 路線（羽田、成田、那覇）、国際線 4 路線（ソウル、上海、香港、台北）を有し、乗降客数は約 200 万人にまで増加しています。

高松空港は、令和元年 12 月に開港 30 周年を迎えましたが、現在の高松空港は、旧高松空港のあった高松市林町から移転し、平成元年に現在の位置に開港したものです。旧高松空港の跡地には、現在、インテリジェントパークとしてサンメッセ香川や香川県立図書館、香川大学工学部などが立地しています。



▲旧高松空港



▲旧高松空港跡地の状況

■ 旧高松空港

旧高松空港は、昭和 19 年（1944）1 月、陸軍が香川県木田郡林村を中心に、同郡川島町、三谷町及び香川郡多肥村にわたる 270 町歩（1 町歩は約 1ha）の田畑・宅地をもって陸軍飛行場を建設したことに始まります。戦後は連合軍に接収されましたが、昭和 21 年（1946）10 月には滑走路 1,200m と平行誘導路を含む 47 町歩を飛行場として残し、他は返還されて農地となりました。また、昭和 30 年（1955）12 月には第 2 次農地解放が行われ、空港用地としては 33 町歩を残すのみとなりました。

昭和 31 年（1956）4 月、空港整備法が施行となり、旧高松空港は第二種空港として整備

されることになりました。滑走路の舗装、管制塔の建設が行われ、昭和 33 年（1958）6 月に、1,200m 滑走路 1 本にエプロン（5 バース）、誘導路という基本施設で開港しました。また、同年 7 月には旅客ターミナルも完成して正式の民間空港としてスタートすることになりました。

高松空港の移転の機運

昭和 40 年代（1965）以降、わが国は経済の高度成長期の最中にあり、航空輸送需要は年々著しい伸びを続けていました。この頃の航空界の趨勢は、経済の高度成長や生活圏の拡大、航空機の性能向上による航空輸送の需要増大で、輸送力確保のため便数の増加を迫られていました。しかし、東京、大阪空港の離着陸能力が限界に達し、空港の混雑、発着機の遅延が慢性化し、便数の増加も抑えられていました。したがって、便数を抑えて輸送能力を上げるためには、航空機 1 機あたりの輸送能力を大きくすること、すなわち、航空機の大型化を図ることが必要でした。さらに、輸送機関の使命として定時性、安全性の確保を図る必要があり、そのためには、当時の空港施設の拡充整備や新空港の設置を考えなければならないという段階に至っていました。

このような時代の要請により、国は昭和 42 年度より始まった第 1 次空港整備 5 年計画（昭和 42～46 年度）を昭和 45 年度で打ち切り、航空機材の大型化、ジェット化を図り、これに伴う空港施設の能力を高めるために昭和 46 年度より第 2 次空港整備 5 年計画（昭和 46～50 年度）を始めることとなりました。

高松空港は、この第 2 次空港整備 5 年計画の中で、中距離ジェット機を受け入れ、かつ航空機の運航の安全性、定時性を確保するための精密進入を可能とするよう計画されました。

適地の選定

昭和 45 年 3 月に、国は「新高松空港計画調査」と題する適地調査を行い、県内 6 候補地の中から結論として現高松空港を選定しましたが、障害物や騒音対策等の諸問題を提起し、最終的な結論をその後の調査に委ねることになりました。

一方、香川県は、昭和 42 年、43 年の旅客の急激な増加により、航空輸送の重要性を強く認識し、運輸省（現在の国土交通省）に対し現空港（滑走路 1,200m）のジェット化を要望するとともに、昭和 44 年 8 月に、整備促進を目的として県議会に高松空港整備促進特別委員会を設けました。ここに、香川県は国の適地調査の結果を踏まえながら、現高松空港の拡張整備に加え、広く県内に空港適地の調査「高松空港適地調査」（昭和 46 年 3 月 香川県）を実施することにより新高松空港建設計画の第一歩を踏み出すこととなりました。

上記調査により、現空港を初めとする 12 候補地の中から、最終的に下記の 2 案が選定されました。

ア 現空港の大幅な拡充案（滑走路の方向変更）

イ 高松市西部生島沖に新空港を建設する案（以下生島沖案と呼ぶ）

しかし、この時点で現空港の拡張整備案は、航空機騒音を危惧する周辺地域住民のコンセンサスを得ることができず、周辺の都市化による用地取得難もあいまって事業化が非常に困難なものでした。

この結論を受けて、昭和47年4月、香川県議会高松空港整備促進特別委員会で、生島沖を新空港の候補地とすること、及び就航機材の大型化に備え滑走路延長を2,500mとすることが決定されました。昭和51年10月閣議決定された第3次空港整備5ヵ年計画（昭和51～55年度）では生島沖の新規着工が認められ、事業費が計上されました。このように、一見順調に見えた生島沖案でしたが、昭和40年代後期の社会情勢の大きな変化（高度成長からオイルショックによる経済不況と環境問題の深刻化）による打撃を直接受け、プロジェクトの方向転換を余儀なくされました。

時に昭和48年9月20日、公有水面埋立法が改正され、次いで同年11月2日に瀬戸内海環境保全臨時措置法が施行されました。これにより、環境影響調査の必要が生じ、日本水産資源保護協会に委託して実施した結果、当該海域が好漁場をなす“カマ瀬”となっていることから、工事中及び工事後の海洋環境の変化は大であり、この変化が海域生物、資源生物及び漁業生産に及ぼす影響も相当に大きいと予測されました。このため、生島海域の環境保全と水産資源の減少に対する配慮から、本プロジェクトを基本的に見直す必要に迫られることとなりました。

昭和53年3月、社会情勢の変化を考慮して候補地を見直すため、「新高松空港適地調査の見直し調査」が実施され、ここに、かつての適地調査において建設費がやや大ということで見送られた香南地区案が有力候補として浮上することとなったのです。

続いて、「新高松空港（香南地区）用地造成計画」、「防災計画基本調査」等の調査が香南地区についてもなされ、生島沖案と香南地区案を比較した結果、昭和54年10月に新高松空港整備促進特別委員会において、候補地を高松市より南15kmに位置する香南地区に決定しました。



▲適地選定平面図

■ 新空港の整備

以上の紆余曲折を経て、昭和 58 年（1983）8 月に高松市の南約 15km、標高 185m の香南地区に設置するという飛行場設置告示がなされ、昭和 60 年（1985）10 月に現地工事が着手されました。高低差 100m にも達する地形のため、1,760 万 m³の土量を取り扱い最大 50m にも達する高盛土工事にもかかわらず、わずか 4 年の工期で完工し、平成元年（1989）12 月 16 日に開港しました。

高松空港は滑走路 2500m×60m・誘導路 2792m×30m・エプロン 5 バース（現在 6 バース）・駐車場 540 台（現在 925 台）・旅客ターミナルビル延べ面積 10242 m²（現在、国内・国際 14163 m²）・貨物ターミナル延べ面積 1860 m²・航空機の安全運行のためのレーダー・ILS・VOR/DME 等、照明、通信、消防等の各種航空保安施設が完備されています。

香川県は、気候温暖であるが降雨が少なく、夏は干ばつに悩まされることが多く、県下には満濃池をはじめとする大小 2 万余りのため池が造られ、干ばつから田畑を守ってきました。高松空港建設地内にも 30 個（一部埋立てを含む）の農業用ため池があり、埋立てられることとなります。このため新設 3 ヲ所、嵩上げ 7 ヲ所、計 10 ヲ所の補償工事が実施されました。

空港建設に伴って、これだけ多くの農業用ため池機能補償を実施したのは、全国的にも稀で、実施設計が完了した昭和 60 年（1985）7 月以降、直ちに各水利組合と協議が行われましたが、古くからの複雑な水利慣行や下流水利権者との利害が絡み、協定に不測の日時を要すなど、用地取得が難航しましたが昭和 62 年（1987）全工事が完了しました。

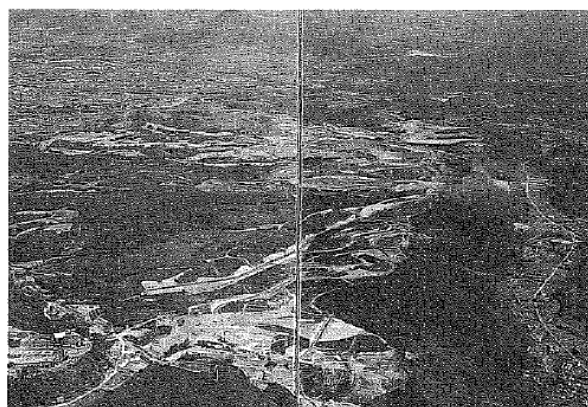
工事の実施にあたっては工期の短縮に最大の目標がおかれしました。幸いに、気象条件にも恵まれ、また、各施工業者も、夜間工事の実施など協力を行い、当初計画を大幅に短縮した工期で完成することができました。これだけの短期間で施工した事例は、土堰堤では、全国的にも数少なく施工管理に細心の注意が注がれました。

開港後、平成 12 年（2000）4 月には東京線の累計利用者数が 1000 万人を突破しました。これは、地方空港では上位のスピード記録です。また、年間の利用者数も 200 万人を突破、このうち国際旅客が約 32 万人と、四国で最も国際旅客の多い空港となっています。

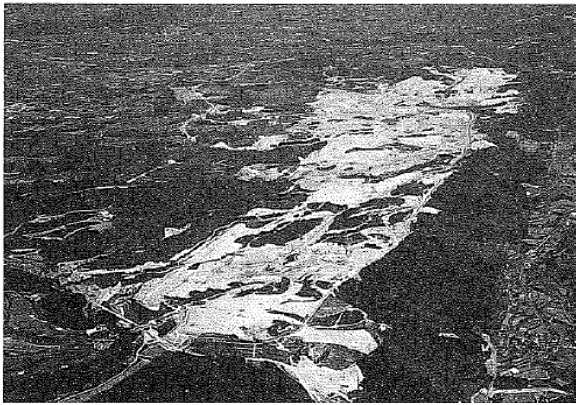
さらに、平成 30 年 4 月には民営化され、「三菱地所・大成建設・パシフィックコンサルタンツ・シンボルタワー開発」の企業グループが設置した特定目的会社（SPC）「高松空港（株）」が空港運営事業をスタートさせました。国と空港会社との契約期間は 2032 年までの 15 年間であり、高松空港（株）が滑走路やターミナルビル、貨物ビル、駐車場などを一体的に運営しています。



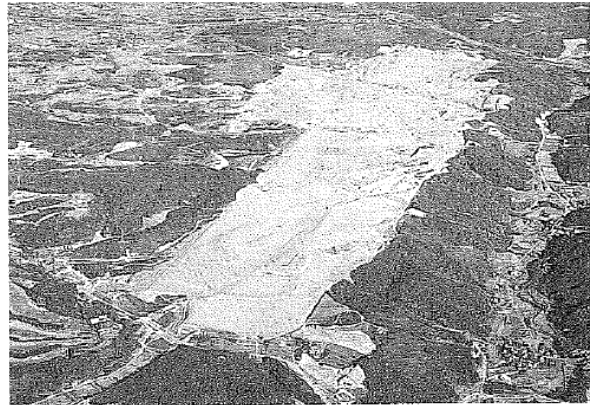
▲昭和 59 年度 本格工事にむけての試験工事を実施[実施土工量 10 万 m³]



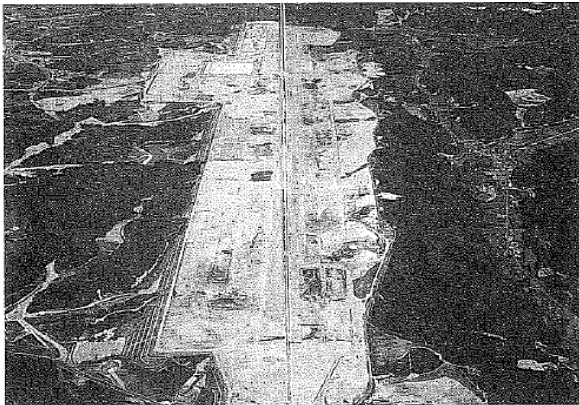
▲昭和 60 年度 本格的な土工事に着手[実施土工量 260 万 m³]



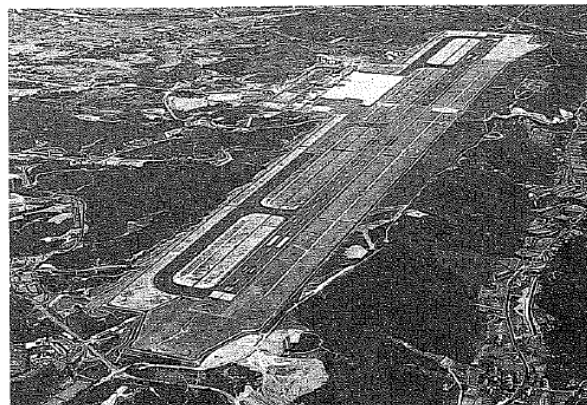
▲昭和 61 年度 大規模土工として全面展開される
[実施土工量 900 万 m^3]



▲昭和 62 年度 土工事が最盛期をむかえ年度末には用地造成が概成する[実施土工量 1,700 万 m^3]



▲昭和 63 年度 エプロン舗装工事(東半分 2.5 パース)完成
滑走路舗装工事(西側より 1,500m)に着手
[実施土工量 1,750 万 m^3]



▲平成元年度 完成[実施土工量 1,760 万 m^3]



▲現在の高松空港 (H28. 11. 12 撮影)

<参考文献>

- ・「飛びたて、ジェット！はばたけ、香川！ 新高松空港建設工事の記録」（運輸省第三港湾建設局 高松港工事事務所、1990年3月）
- ・「高松港工事事務所 30年のあゆみ」（運輸省第三港湾建設局 高松港工事事務所、1990年9月）
- ・「高松空港開港 10周年記念シンポジウム資料」（2000年1月）など