

# 高松港

## ■ 高松港の概要

高松港は、天正16年（1588年）に、高松城の築城とともに港が整備されたことに始まり、古くから本州との交流拠点として町と港が一体となって発展してきました。明治43年に四国と本州を結ぶ宇高連絡船が就航して以来、四国の玄関口であり、海上交通の要衝の位置を活かした商港、観光港の機能を持つとともに、経済発展に伴う臨海工業地帯の開発と相まって工業港としても発展してきました。

具体的には、明治時代に船舶の発達とともに重要性が増したことにより、高松港の本格的な整備が始まります。1910年には国鉄宇高航路が開設され、その後、港の管理を市から県に移して内務省の直轄工事として経済発展による旅客数及び貨物量の増加に対応することを目的とした大改修工事を行ったことで、高松港の四国の玄関としての地位は確固たるものになりました。（萌芽期）

戦後、経済の発展と海上輸送の活発化、船舶の急増と大型化が顕著となり、1961年から西、中、東の各防波堤を沖側に移築。同時に港内の浚渫を実施して泊地面積がほぼ倍に拡張されました。併せて玉藻地区に岸壁を整備し、フェリー施設を集約。1950年から朝日地区を中心に現在まで約170haの土地を埋立造成。初期に造成した80haは臨海工業用地として県外企業を誘致し、工業地帯が形成されました。（成長期）

1980年代、瀬戸大橋の開通と宇高連絡船の廃止にあわせて、玉藻地区では「サンポート高松」として四国の中枢都市にふさわしい港湾機能と都市機能が一体となった新しい都市拠点が整備されました。（発展期）

以下では、そのような高松港の歴史を詳しく紐解いていくこととします。

## ■ 高松港の萌芽期

高松港は、天正16年（1588年）に藩主生駒親正が、日本三大水城の一つと言われる高松城を築き、同時に内町港（現在の玉藻地区周辺）を整備したことに始まります。築城場所について、黒田官兵衛は、「南海通記」の中で、西側に険しい山があること、北側の海は潮流があり海上封鎖が難しいこと等から軍事上適地であると評しています。

寛永16年（1639年）ころの高松城下を描いたといわれる「讃岐高松城下屋敷割図」（高松市立図書館蔵）や「高松城下図屏風」（香川県立博物館蔵）では、高松城は内濠・中濠・外濠の三重の濠をもっていることがわかります。西側の内濠が現在の高松築港駅の付近にあたります。その西側に西の丸、さらに西側に中濠、侍屋敷、外濠となっています。外濠は御船場とも呼ばれ、高松藩の船が整然とつながっていました。この付近が高松港の原型と考えられます。

高松港の改修事業は明治30年（1897年）より始められましたが、当時は高松市が県費の



▲讃岐高松城下屋敷割図（高松市立図書館蔵）

補助を受けて工事を実施し、東西両防波堤築造、泊地8万坪、港内浚渫、棧橋、土地造成等の整備を行い、明治41年(1908年)にこれらの施設が完成しています。明治43年(1910年)6月には宇野・高松間に鉄道連絡船が就航し、貨客船の増加に伴い、更に港湾施設拡張の必要性が高まりました。

その後、大正11年(1922年)3月に、高松港の管理を高松市から香川県に移管するとともに、旅客交通ならびに小型船舶による内海運輸を対象とする計画が内務省港湾調査会において策定されました。内務省神戸土木出張所高松港修築事務所(国土交通省四国地方整備局高松港湾・空港整備事務所の前身)がこれらの計画の基づき、狭隘な港内の拡張修築工事などを実施しました。並行して、県営工事、鉄道省による鉄道棧橋建設工事等も行われていきます。

戦後、経済発展による旅客数の飛躍的な増加に対処するため、昭和23年から現在の玉藻地区を旅客専用港として、泊地の増深ならびに国有鉄道の第1第2岸壁が築造され、大型船係船岸水深6mないし7.3mの県営浮棧橋2基、第1第2岸壁を含む国鉄岸壁5バース、水深3m未満の物揚場総延長5,000m等の主要施設の整備が行われ、ほぼ、玉藻地区の形態が整えられました。また、港湾の取扱貨物量の大幅な増加に対処するため、朝日地区において、貨物船対策としての施設整備が開始され、昭和26年には港湾法に基づく重要港湾に指定されました。

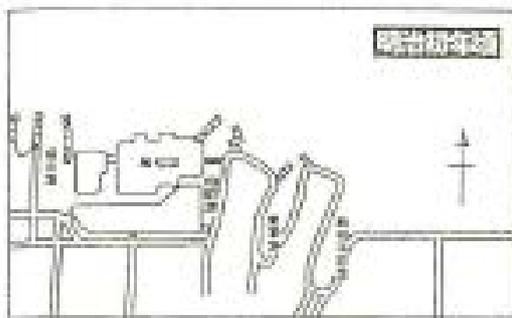
## 高松港の成長期

国鉄専用の第1、第2岸壁が供用されたことにより、海上輸送の活発化、船舶の急増と大型化、フェリー化等がさらに顕著となっていました。こうした状況の中、昭和35年6月港湾審議会第11回計画部会の議を経て策定された港湾計画(目標年次昭和42年)を基本に高松港整備事業が進められました。このうち昭和35年4月から朝日地区を中心とした西防波堤の整備及び北防波堤の撤去、中及び東防波堤の整備等、主に外郭施設の整備が直轄事業として昭和41年3月まで進められました。この間、昭和38年には、高松市の行政区域の拡張と経済の広域化に対応するため、弦打・香西・神在・生島の各港を含めた港湾区域へ拡大し、その後は、朝日地区において工業用地の造成及び岸壁の整備と、流通用地の造成が行われました。

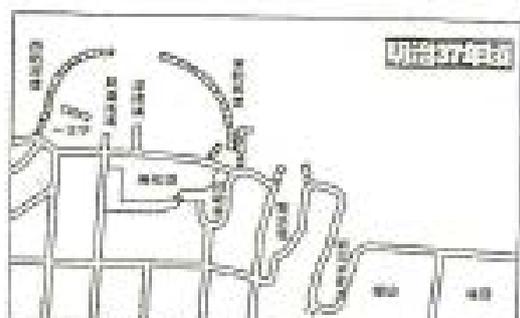
しかし、その後の経済の発展と輸送形態の変化に伴う港勢発展は著しく、港湾取扱貨物量・乗降人員・出入船舶とも増加の一途をたどります。港内の輻輳は著しく、港湾施設はいずれも能力を上回って使用され、公共埠頭の早急な整備が必要となってきました。この時期の我が国産業は高度成長とともに産業の技術革新を伴って大量化、大規模化し、その波に乗って続々と新しい工業用地の造成が行われました。瀬戸内海沿岸もその例にもれず、大阪湾、東京湾、伊勢湾等と肩を並べ、新産業都市及び工業整備特別地域の指定等により水島地区、福山地区、坂出地区、壬生川地区等で大規模な用地造成が進み、本格的な臨海工業地帯の整備が進められていました。これらの新規立地諸産業は過去に瀬戸内海に発展した、鋼工業、繊維工業のように国内の原材料生産地と加工工場の結びついた型の工場ではなく、ほとんど全ての原材料を海外に依存する形態の産業であり、国外からの海上輸送を前提とした企業でした。さらに、これらの原材料を運ぶ船舶は、輸送コストの低減を目的として大型化、高速化が進んでいました。

高松港も瀬戸内海ベルト地帯の東部に位置していることから工業立地条件に恵まれており、塩田とその地先水面の埋立により工業用地の造成が容易であったため、機械鉄鋼業、木材加工業等臨海工業の進出が予想されました。また、背後地の都市機能の整備と相まって都市再開発用地の需要が高まってきました。このため、昭和43年7月には昭和50年を目標として港湾計画が改訂されました。この計画に基づき、新たに朝日地区では昭和43年度から防波堤(朝日) 500 m に着手し、引き続き昭和46年度から米穀類・木材類等を取り扱う岸壁(-10.0m) 2 バース、官公庁用船バースとして物揚場(-4.0m)の整備等に着手し昭和52年3月完成にこぎつけました。

その後、新たな要請によって、昭和49年4月から高松港の第一線の外郭施設として朝日地区外防波堤 845 m に着手し昭和56年3月に完成、ほぼ現在の高松港が形成され近代的な港湾へと変貌します。この朝日地区外防波堤は防波堤からの反射波によるじょう乱を抑制し、小型船舶等の航行が激しい前面海域の利用を図るために、当時わが国では目新しい直立消波タイプ(縦スリット式)が採用されました。



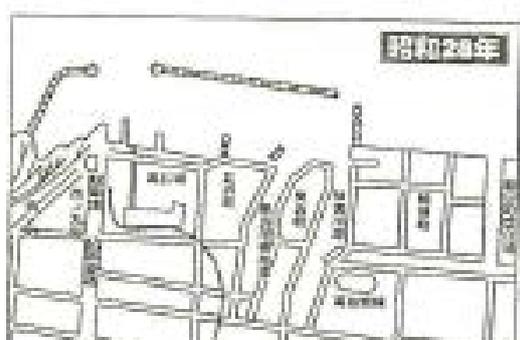
明治3年頃



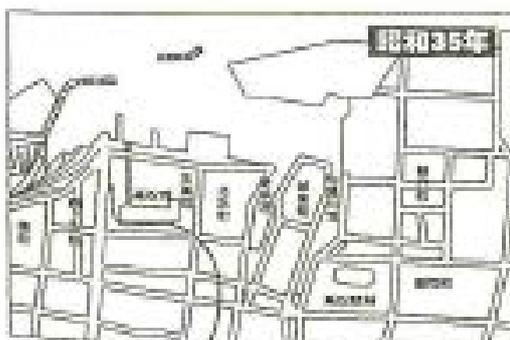
明治10年頃



明治36年頃



昭和3年頃



昭和15年



平成1年

▲高松港の変遷

## 高松港の発展期

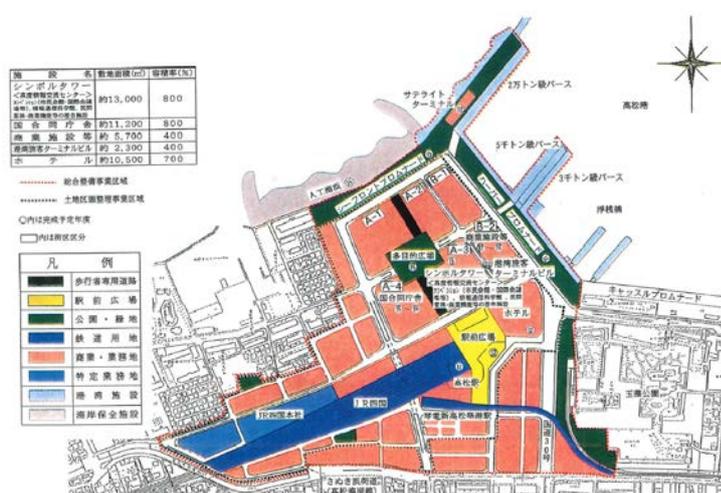
その後、本州四国連絡橋3ルートの開通、高松空港の開港、四国横断・縦貫自動車道の整備といった高速交通ネットワークの進捗は、広域な地域間の活発な交流や連携を可能とする一方、瀬戸大橋の供用開始に伴う宇高連絡船が廃止され、香川をとりまく社会・経済環境はそれまでとは大きく様変わりすることとなりました。このような状況のもとで、高松港も背後の都市機能とともに大きな変容に迫られることとなります。

香川県が引き続き四国及び環瀬戸内海交流圏の内にあつて主要な役割を担い、さらに飛躍的に発展するためには、これまでに集積された諸機能の維持拡充に加え、国際化や情報化に対応した新たな機能の創出に努め、中枢拠点性をさらに高めることが必要とされました。これらを具現化し、さらに、美しい瀬戸内海や高松城址の景観を生かしたシンボルゾーンとして、魅力と賑わいにあふれた街を実現することを目指して、「サンポート高松」が整備されることとなったのです。

「サンポート高松」の整備では、海に面した立地条件を生かした良質な環境を備えた新しい都市拠点の創造を図るために、旧 JR 高松駅貨物ヤード跡地の活用や一部埋立等により港湾整備事業と土地区画整理事業等を組み合わせた総合的な開発が進められました。具体的には、国土総合開発事業調整費による4省庁（国土庁、通産省、運輸省、建設省）の「備讃地域整備計画調査」での構想以降、実現に向けて港湾サイド、都市サイド或いはこれらを統合する立場で様々な検討がなされてきました。

港湾サイドでは、昭和61年度の「ポートルネッサンス21調査」（第三港湾建設局）によって総合的な港湾空間の整備を図るための具体施設の抽出と計画フレーム、各施設の配置等とともに、代表的な上物施設に対して民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律による事業化等の検討を行い、香川県が実施した「高松港港湾計画調査」との連携を図りながら、具体的な施設整備計画として高松港港湾計画（昭和63年2月改訂）に位置付けられ、昭和63年度から事業化されました。

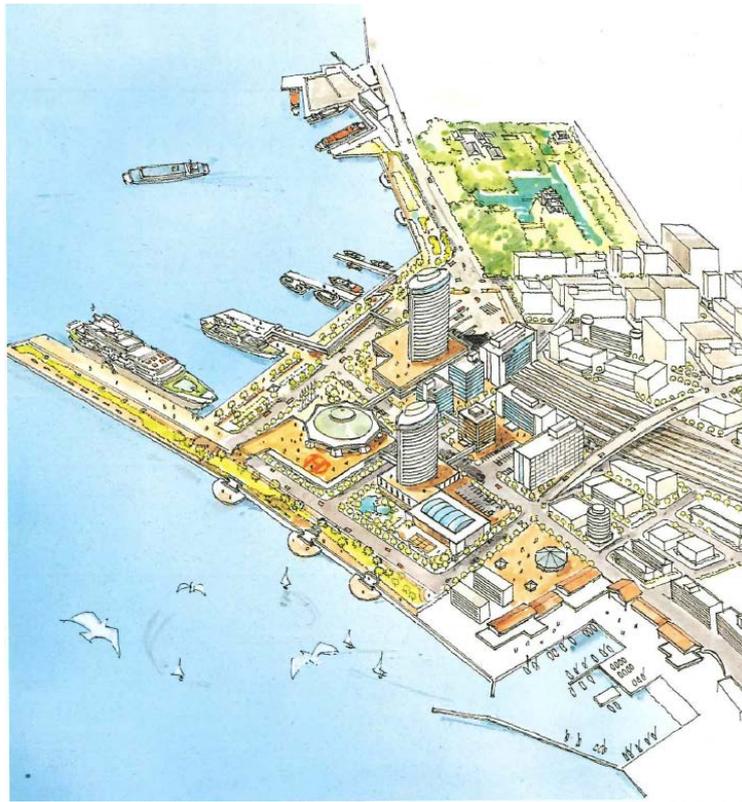
ポートルネッサンス21で検討された施設の幾つかは、その後の経済の劇的な変化によって実現されなかったものもありますが、基本的な考え方は現在でもサンポート高松の底流として脈々と息づいています。



▲土地利用計画図



▲港湾計画図（昭和63年2月改訂）



▲高松港玉藻地区港湾再開発構想

開発の基本コンセプトは、「瀬戸の都・高松ー21世紀の城（新玉藻城）づくり」であり、海を活かすこと、拠点として生きること、アイデンティティを創ることであるとされました。アーバンデザインは、まちの骨格、活力、表情をつくることを基本方針としており、「港」や「水際線」が非常に重要な役割を演ずることになりました。

このうち、港湾整備としては快適な親水空間の創出を図るため、高松港のシンボルとなる赤く輝くガラス製灯台を先端に有する防波堤、開放感あふれる瀬戸内海の眺望を提供する護岸（防波）（階段式護岸）、温もりのある赤レンガで舗装した大型旅客船バース（－10 m）や離島フェリーふ頭等の整備がおこなわれました。これらの施設は、新しい街の水辺が魅力あふれる空間となるよう、機能性のみならず、親水性、快適性、環境などの「景観」に配慮した設計を行っており、従来の港湾施設と異なり昼夜を通して一般に開放されています。

上記のような港湾施設の整備は、景観設計を行ったことでも、また手法としてCG（コンピュータ・グラフィックス）を本格利用したことでも、和歌山下津港（毛見地区）防波堤と並んで当時としては非常に新しい取り組みでした。

当該施設の設計は、昭和62年度から始まり、景観設計検討委員会を経て舗装などの上部構造が完成する平成10年度まで、検討が長期にわたったこと、また施設の築造と並行しての検討であったことから、景観設計と構造設計が相互に関連しあっており、特に、護岸（防波）の構造や西防波堤の上部構造は、景観設計と不可分となっています。設計当初（昭和62年頃）は、港湾施設（緑地等を除く）の一般開放そのものが画期的であり、景観設計は、施設の構造やデザインなどによる「親水性」機能を付加することでもありました。サンポート高松の景観ビジョンが未だ皆無であった平成2年度に組織された「高松港（玉藻

地区)親水性護岸及び親水性防波堤デザイン検討調査委員会」では、その名の通り、施設の基本設計に親水性を付加する形で画期的な施設デザインを提案しています。その後、香川県によるサンポート高松のまちづくり、景観ビジョンの検討が本格化しますが、これと連携し、平成2年度の施設デザインを修正する形で、ウォーターフロントの「空間設計」としての景観設計が「高松港玉藻地区景観設計検討委員会」において実施されました。そして、平成13年春に、JR新高松駅、全日空ホテルや港湾旅客ターミナルビル等とともに、新たな港湾施設が供用されました。高松港は、江戸時代から現在に至るまで、町とともに発展し続けています。



▲開発前



▲開発後

▲サンポート地区の開発前後

#### <参考文献>

- ・「香川県史」(香川県編集発行、四国新聞社出版、1988年)
- ・「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湾空港工事事務所、1990年)
- ・「みなとのあゆみ ～第三港湾建設局誌～」(運輸省第三港湾建設局、2000年)
- ・「サンポート高松 港湾再開発事業の記録 ー高松港玉藻地区直轄港湾再開発工事誌ー」(運輸省第三港湾建設局高松港湾空港工事事務所、2000年) など