



香川県 高松港とサンポート高松

ジャンル 港湾

1

高松港

高松港は「瀬戸の都・高松」の拠点

高松港は時代に合わせて、次々と開発が進められてきたんだよ。



1. 高松港の萌芽期

高松港は、天正 16（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。

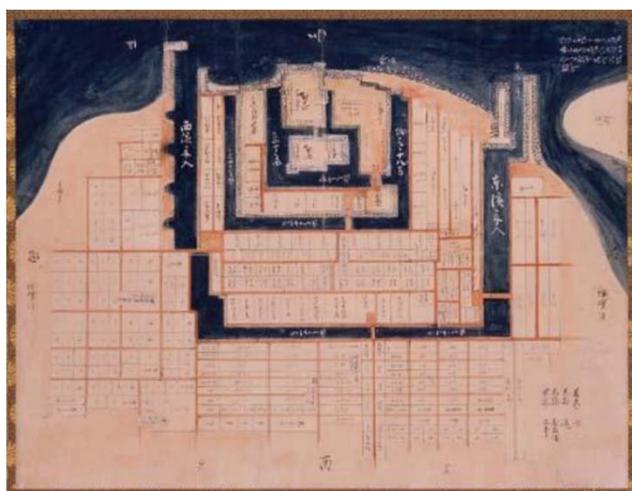
江戸時代に入り、寛永 16（1639）年頃の高松城下を描いた「讃岐高松城下屋敷割図」（高松市立図書館蔵）や「高松城下図屏風」（香川県立ミュージアム蔵）を見ると、高松城には内濠・中濠・外濠の三重の濠があった事が分かります。外濠は御船場とも呼ばれ、高松藩の船が整然とつながっていました。現在の高松駅前広場とその南側付近にあたる御船場が高松港の原型と考えられます。

さらに時代が進むと、明治 30 年（1897 年）に大規模な改修事業が始まりました。当時は高松市が県の補助を受けて工事を行い、東西両防波堤、栈橋等の築造、泊地（船が安全に停泊できる場所）8 万坪の整備、港内の浚渫（水底をさらって、土砂を取り除くこと）、土地造成等が、明治 41（1908）年までに完成。2 年後の、明治 43（1910）年 6 月には宇野・高松間に鉄道連絡船が就航しました。

大正 11（1922）年 3 月に、高松港の管理は高松市から香川県に移されました。そして、旅客交通と小型船舶による内海運輸の計画が内務省港湾調査会において策定され、内務省（国内行政を担当していた国の行政機関）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）がこれらの計画に基づき、港湾の拡張整備を実施。並行して、県営工事、鉄道省（鉄道行政を担当していた国の行政機関）による鉄道棧橋建設工事等も行われました。

第 2 次世界大戦後、経済発展による旅客数増加に対処するため、昭和 23（1948）年から、現在の玉藻地区を旅客専用港として整備する事業が始まりました。泊地の増深を実施し、大型船用の県営浮棧橋 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ました。

貨物船増加の対策としては、朝日地区での施設整備が始まり、昭和 26（1951）年に現在の港湾法に基づく重要港湾に指定されました。



讃岐高松城下屋敷割図（高松市立図書館蔵）。

2. 高松港の成長期

昭和 35（1960）年 6 月、港湾審議会第 11 回計画部会で策定された港湾計画を基本に、高松港整備事業はさらに進められました。

昭和 35（1960）年～41（1966）年には、国の直轄事業として、朝日地区を中心に外郭施設等の整備が進められました。また昭和 38（1963）年には、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、岸壁の整備、流通用地の造成が行われました。

※「港湾区域」とは、海も含めた一体が「港湾」として一括で管理運営される区域のことです。高松港の港湾区域は、東は屋島西町長崎の鼻から女木島南端の帆柱の鼻を結んで、西は生島町五色台紅峰東北端に至り、長さ約 12 km、面積約 3,100 haと、東西に長く広範囲に渡ります。屋島、朝日、玉藻、西浜、弦打、香西、神在、生島の 8 地区からなっています。

この頃の日本は高度成長期。各地で工業用地の造成が行われ、瀬戸内海沿岸の「瀬戸内海ベルト地帯」でも本格的な臨海工業地帯の整備が進められました。高松港も「瀬戸内海ベルト地帯」の東部にあり、塩田の埋立てなどにより

工業用地の造成が比較的簡単なため、都市再開発用地としての海上埋立ての機運が高まっていました。この時代の工業地帯造りは、原材料の海外から輸入が前提だったので、船舶による海上輸送の大型・高速化が必須でした。

このような状況に対応し、昭和 43（1968）年 7 月に港湾計画が改訂されました。これに基づき、新たに朝日地区では防波堤 500 m の造成をスタートし、昭和 46（1971）年度から米穀類・木材類等を取り扱う岸壁 2 バース、官公庁用船バースとして物揚場の整備等に着手。昭和 52（1977）年 3 月に完成しました。さらに、昭和 56（1981）年 3 月に朝日地区外防波堤 845 m が完成し、現在の高松港の輪郭がほぼ形成されました。

しかしその後も高松港では、最大で水深 10m の岸壁しかないため大型船の輸送に支障があり、コンテナを一時保管するコンテナヤードではスペースの不足やコンテナ船の沖待ちが発生していました。さらに耐震強化した岸壁がないという課題もありました。そのため、物流機能の拡充、耐震性の確保等を目的として、平成 17（2005）年度に「朝日地区国際物流ターミナル整備事業」がスタート。この事業では、岸壁（-12m・耐震）、航路泊地（-12m）、臨港道路、ふ頭用地の整備計画が立てられました。平成 24（2012）年 4 月には岸壁（-12m）の使用が始まり、その他も進行中です。

3. 街づくり拠点への発展

本州四国連絡橋、規模拡大した高松空港、四国内を縦横に走る高速道路など、周辺地域の高速交通が整うと、宇高連絡船が廃止され、瀬戸内海の海上輸送と高松港の役割に変化が求められました。

高松港の新しい姿として描かれたのは、四国、また瀬戸内地域の中核拠点として、街のにぎわいを創出する港です。国際化、情報化に対応した新たな機能を持ちながら、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構想されたのが「サンポート高松」です。

開発の基本コンセプトは、「瀬戸の都・高松－21 世紀の城（新玉藻城）づくり」で、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が求められました。まちの骨格、活力、表情をつくることを都市デザインの基本方針としており、「港」や「水際線」が非常に重要な役割を果たします。

この計画に従い、旧 JR 高松駅貨物ヤード跡地の活用や埋立てがなされ、港湾整備事業と土地区画整理事業等を含む総合的な開発が進められました。港や建物など構造物の設計に加え、景観の美しさに配慮した「景観設計」が行われた事、さらにコンピュータ・グラフィックスの本格活用も、当時としては画期的でした。

平成 13（2001）年春、JR 新高松駅、全日空ホテルクレメント高松（現在の JR ホテルクレメント高松）、港湾旅客ターミナルビル等と共に、新たな高松港が誕生しました。散歩や釣りの場としても人気の突端にガラス製の赤い灯台「せとしるべ」のある防波堤、開放感ある眺望を遮らない護岸、赤レンガで舗装した温もりのある大型旅客船バースや離島フェリーふ頭等が整備され、昼夜を通して一般に開放されています。海上輸送の機能も果たしつつ「街の顔」になった高松港は、市民はもちろん、瀬戸内国際芸術祭などで訪れる観光客などにも、街と海、人と海を結ぶ、特別な空間として親しまれています。

また、朝日地区には高松港コンテナターミナルが整備され、平成 9（1997）年 6 月の高松港－釜山港の国際コンテナ定期航路の就航を最初に、平成 14（2002）年 4 月には高松港－上海港との航路が、さらに平成 16（2004）年 2 月には高松港－青島港の航路が開設され、高松港の物流の拠点となっています。

「サンポート高松」の開発前後



開発前



開発後