高松港

高松港は、天正 16 年（1588）に生駒親正が高松城を築くとともに内町港を築造したことに始まりました。明治 30 年から明治 41 年にかけて高松市により防波堤の築造、浚渫、埋立等の築港建設工事が行われ、近代港湾としての機能が整えられました。明治 43 年には高松と宇野を結ぶ鉄道連絡船が就航し、貨客が増加していきました。大正 10 年に高松港は第二種重要港湾に指定され、大正 11 年には管理が高松市から香川県に移管されて高松港拡張修築工事が行われました。工事は内務省の直接施行で行われ、防波堤、突堤の築造、浚渫等の工事は昭和 3 年に完成し、現在の玉藻地区の原型が形成されました。

戦後、貨客の需要はさらに増加し、昭和 20 年代には国鉄が宇高連絡船を大型化し国鉄専用バースを築造する一方、県工事として県営桟橋周辺の浚渫、東浜町の機帆船施設の整備等が行われました。また、経済の発展に伴い、海上輸送の活発化、船舶の大型化、フェリー化が進み、昭和 36 年より西防波堤、中防波堤、東防波堤が旧防波堤よりさらに沖側に移築され、港内の浚渫も実施されて泊地面積はほぼ 2 倍となり、玉藻地区では岸壁の増築、宇野・離島方面へのフェリー施設の集約が行われました。また、朝日地区では、昭和 20 年代から埋立事業が行われ、工業港区を形成するとともに、阪神向けフェリー岸壁等の各種大型岸壁を有する商港ふ頭として整備されてきました。

高松市の行政区域の拡張に伴い、昭和 38 年には高松港港湾区域の変更が認可され、従来の弦打港、香西港、神在港、生島港が高松港に包括されました。このため、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槌の鼻を結び、西は生島町五色台紅峯東北端に至る長さ約 12km、面積約 3,100ha と東西に長く広範なものとなっており、屋島、朝日、玉藻、西浜、弦打、香西、神在、生島の 8 地区がそれぞれの特色を発揮することにより総合的に機能しています。

このうち玉藻地区は、小豆島、直島などの離島や本州と結ぶフェリー、旅客船等の発着が集中する高松港の中心地区です。四国の中枢都市高松にふさわしい新しい都市拠点を創造するため、「サンポート高松」の整備が進められ、平成 13 年 5 月に港湾施設の供用を開始し、平成 16 年 5 月にグランドオープンしました。平成 23 年度には 5 万トン級の大型旅客船岸壁が整備され、大型クルーズ船も寄港するようになっています。

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 年の高松港～釜山港の国際コンテナ定期航路の就航を最初に、平成 14 年には高松港～上海港の航路が、平成 16 年には高松港～青島港の航路が開設されました。外貿コンテナ貨物量も年々増加傾向にあり、四国でも有数の外貿コンテナ取扱量になっています。

<参考文献：香川県建設技術協会編「香川県土木史」1976 年、香川県高松港管理事務所ＨＰ、国土交通省高松港湾・空港整備事務所、香川県土木部港湾課編「高松港」など>

大型旅客船岸壁からサンポート高松（玉藻地区）

フェリー岸壁（玉藻地区）

朝日地区（F地区）のコンテナターミナル

（地理院地図に加筆）