

## 高松空港

現在の高松空港は高松市中心部から南へ約 15km の丘陵地にありますが、旧高松空港は高松市中心部にもっと近い位置にありました。

旧高松空港は、昭和 19 年に旧陸軍が林村（現高松市林町）を中心とする 1 町 3 村の約 270ha の農地や宅地などを買収して軍用飛行場を建設したことに始まります。戦後、連合軍に接収され、昭和 27 年に返還されました。旧高松空港は昭和 30 年に民間飛行場として供用を開始し、大阪～高松間に不定期路線が開設されましたが、昭和 31 年の空港整備法の施行により第 2 種空港に指定されて基本施設、付帯施設の新設・改良などが行われ、昭和 33 年に正式に供用開始となりました。

しかし、旧高松空港は滑走路の長さが 1,200m しかないため、航空需要の増大が見込まれ、国産プロペラ旅客機の製造中止が決まる中で、香川県ではジェット機が就航できる空港の整備が急務となりました。昭和 44 年に香川県議会に高松空港整備促進特別委員会が設置され、香川県が県内の空港適地調査を行った結果、旧高松空港拡張案と生島沖案の 2 案が選定されました。空域、土地利用計画、騒音、建設費などを比較検討した結果、昭和 46 年の県議会全員協議会で新高松空港は生島沖に人工島方式で建設することが決まりました。

ところが、昭和 48 年の第一次石油危機による総需要抑制策が早期着工を困難にするとともに、同年の瀬戸内海環境保全臨時措置法の施行により瀬戸内海の埋立が厳しく規制されることになりました。県議会では、埋め立てに関する環境影響調査の結果を踏まえて、空港適地の見直しを行い、香南地区が有力候補地として再浮上しました。その後、生島沖と香南地区の比較検討が行われ、昭和 54 年の県議会全員協議会で候補地を香南地区に一本化することが決議されました。

香川県では第四次空港整備五か年計画に新空港の建設を組み入れるため、香南町（現高松市）をはじめとする関係 1 市 5 町に周辺地域整備計画案を提示して協力を要請し、昭和 55 年に関係各市町は新空港建設推進決議を採択しました。他方、飛行コース直下にあたる綾上町（現綾川町）の住民組織が集団移転を県に要望し、要望貫徹のシンボルとして鉄塔を建設するなどの動きもありました。

県は昭和 58 年に公聴会を開催し、同年に運輸省により飛行場設置告示がなされ、新高松空港は第 2 種空港に指定されました。用地買収などを経て、昭和 60 年に本格的な建設工事が着手され、滑走路の長さ 2,500m の新高松空港は平成元年 12 月に開港しました。旧高松空港は新高松空港開港の前日に廃港となりました。サンメッセ香川の東端に旧高松空港跡地の碑が建立されています。

<参考文献：新高松空港史編さん委員会編「新高松空港史」1992 年、香川県編「香川県史第七巻通史編」1989 年、工事誌編纂委員会編「新高松空港建設工事の記録」1990 年など>

