

松山空港

松山空港は、滑走路の一部が海上に張り出す海上型空港です。航空機騒音など周辺住民に配慮して、到着機は人家がない海側から進入し、出発機は海側へ飛び立つことを優先する「優先滑走路方式」を採用しています。

松山空港は、昭和 16 年～18 年に旧海軍松山航空基地の飛行場（滑走路 600m×30m）として建設されたのに始まります。終戦とともに連合軍に接收されましたが、昭和 27 年に接收解除となり、昭和 31 年には松山～大阪間の不定期便が就航を開始しました。昭和 32 年～34 年に 3 カ年計画で運輸省航空局により民間空港として滑走路、誘導路の基本施設及び無線・照明灯の保安施設が整備され、昭和 35 年 10 月に松山空港は空港整備法による第二種空港として供用開始されました（1,200m×30m）。

航空需要の増加に伴い、昭和 40 年には滑走路を 2,000m に延長する計画に着手し、昭和 41 年までに用地 11 万㎡を取得、滑走路幅 30m を 45m に拡幅して嵩上げするとともに、誘導路、エプロンを新設していました。ところが昭和 41 年 11 月に YS-11 型機が松山沖に墜落し、乗客乗員 50 人の犠牲者を出す事故が発生しました。空港の安全性が緊急課題となり、運輸省は昭和 42 年度を初年度とする第 1 次空港整備五か年計画を決定し、松山空港など 5 空港について、滑走路を延長し、航空機の計器発着を可能とする各種の無線・照明などの保安施設を充実させることにしました。昭和 45 年には海側の滑走路 350m が、昭和 46 年には陸側の滑走路 450m が新設され、昭和 47 年 4 月に 2,000m の滑走路が供用開始されました。松山空港は中・四国地方初のジェット機就航空港となりました。

航空需要のさらなる増加と航空機の大型化に対処するため、第 4 次空港整備五か年計画（昭和 56～60 年度）で滑走路を 2,500m に延長することが決定されました。昭和 58 年には松山空港整備基本計画が策定され、昭和 60 年に海側 500m 延長部の護岸工事に着手しました。それ以来、各種工事が進められ、平成 3 年 12 月に 2,500m の滑走路と新ターミナルビルが完成し、新たな空港として供用を開始しました。松山空港はジャンボジェットが就航可能な空港となりました。

松山空港は、2019 年度には国内線 9 路線往復 34 便と国際線 3 路線週 7 便が定期便として運航され、国内線約 286 万人、国際線約 8 万人に利用されました。さらに松山空港へのアクセス道として松山外環状道路空港線などの整備が進められており、利便性と定時性が高まることから、人流・物流ともに松山空港の利用が一層増えることが期待されています。<参考文献：運輸省第三港湾建設局松山港工事事務所編「50 年のあゆみ」1994 年、愛媛県史編さん委員会編「愛媛県史県政」1988 年、松山市史編集委員会編「松山市史第 4 巻」1995 年など>

