

高松港工事事務所のあゆみ

1. 萌芽期

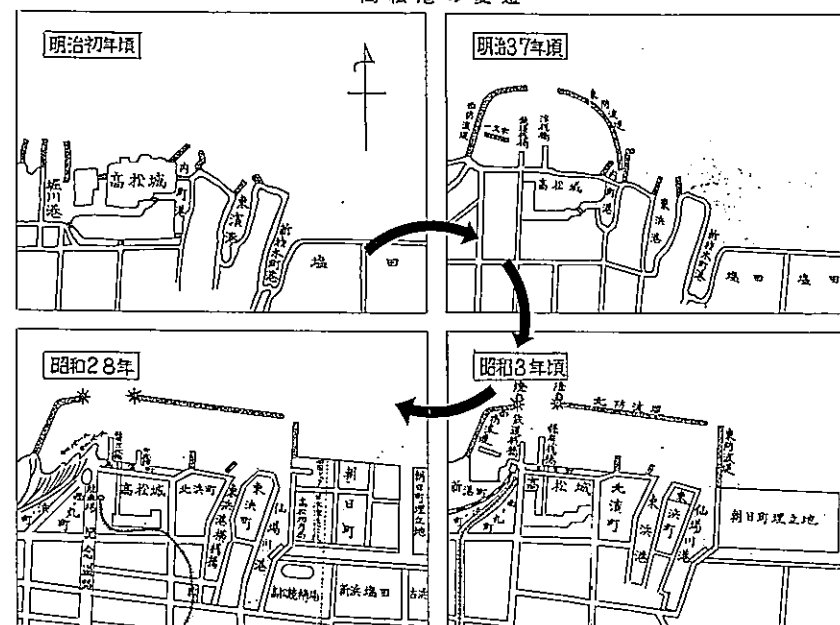
高松港の改修事業は明治30年（1897年）より始められたが、当時は高松市が県費の補助を受けて工事を実施し、東西両防波堤築造、泊地8万坪、港内浚渫、棧橋、土地造成等の整備を行い明治41年（1908年）に一応の完成をみた。

明治43年（1910年）6月宇野・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にせまられてきた。

大正11年（1922年）3月本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、高松港工事事務所の前身である内務省神戸土木出張所高松港修築事務所がこれら計画策定された施設の工事を実施した。しかし、この修築事務所は改修事業の完成とともに昭和4年に廃止された。その間県営工事、鉄道省による鉄道棧橋建設工事等も併行して行われた。

戦後、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、大型船係岸水深6mないし7.3mの県営浮桟橋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、現在の玉藻地区の形態を整えた。なお、昭和21年（1946年）10月から同25年（1950年）4月まで運輸通信省第三港湾建設部高松港工事事務所が設置されていた。

高松港の変遷



2. 誕生そして成長期へ

運輸省第三港湾建設局高松港工事事務所は昭和35年4月に設置され、庶務課・工事課・建設専門官(港湾)総勢23名によりスタートした。その後、高松港整備事業を始めとして備讃瀬戸航路整備事業、瀬戸内海海洋環境整備事業、宇野港整備事業、水島港整備事業及び高松空港整備事業を実施してきた。

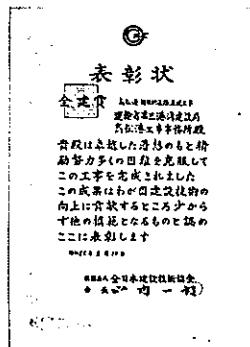
高松港整備事業は昭和35年6月港湾審議会第11回計画部会の議を経て策定された港湾計画(目標年次昭和42年)を基本に進められた。このうち昭和35年4月から朝日地区を中心とした西防波堤の整備及び北防波堤の撤去、中及び東防波堤の整備等主に外郭施設の整備が直轄事業として昭和41年3月まで進められた。この間、昭和38年3月には弦打港・香西港・生島港を含む港湾区域の拡張が行われた。

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、港内の輻輳は著しく、港湾施設はいずれも能力を上廻って使用され、公共埠頭の早急な整備が必要となってきた。

一方、当地方は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り、機械鉄鋼業、木材加工業等臨海性工業の進出が予想された。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た。

このため、昭和43年7月に昭和50年を目標として港湾計画が改訂された。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)500m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(-10m)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月完成にこぎつけた。

その後、新たな要請によって、高松港の第一線の外郭施設として朝日地区外防波堤845mに昭和49年4月から着手し昭和56年3月に完成し、ほぼ、現在の高松港が形成され近代的な港湾へと変貌した。



〔玉藻・朝日地区を望む〕

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)とした。この事業に対しては卓越した着想及び建設技術の向上に貢献するところが大きいとして、財団法人建設技術協会より栄誉ある全建賞を受賞した。

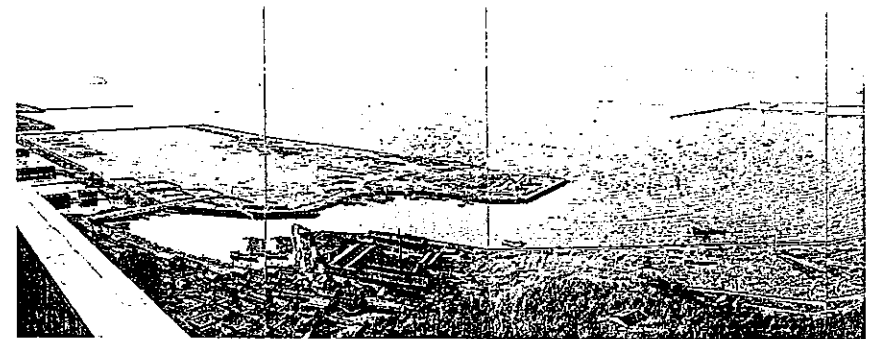
一方、備讃瀬戸整備事業は、昭和39年度から直轄事業として開発されることとなった。

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、その波に乗って統々と新しい工業用地の造成が行われた。

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、壬生川地区等に大規模な用地造成が進み、本格的な臨海工業地帯の創設が進められた。これ等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あった。

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、高速化が進み、天然の内水路としての瀬戸内海は、もはやそれに対し十分な能力を持つ航路として存在しえなくなってきた。特に西日本とアジア以西を結ぶオイルタンカー、オーアキャリアーは10万トン以上の船舶がどんだん就航するようになって、これらの船舶を受入れることを可能とし、瀬戸内海地域における産業立地のボトルネックを解消するとともに、さらに大規模な開発を推進する上からも備讃瀬戸航路の本格的な整備が切望されていた。

また、瀬戸内海に面した工場において取扱われる貨物は、大部分が海上輸送によっており、瀬戸内海の各地を結んで縦横無尽に活躍している船舶が多いにもかかわらず、その航路の整備は不十分な点が多く、航行船舶は輻輳の度合を増すばかりであった。これに加え、瀬戸内海の複雑な気象、海象(急潮流、複雑な流れ、濃霧等)、島嶼の存在で航路は屈曲し、水深が浅く海難事故の多発が懸念されること等から、昭和38年7月に瀬戸内海航路整備計画が策定された。



〔坂出市聖通寺山より塩飽諸島を望む〕

昭和38年4月には備讃瀬戸航路浚渫工場（坂出市）が設置され、従来の航路を東行、西行航路に分離し、幅員700mとして北航路を-19m、南航路を-13m、水島航路を-17m、南北連絡航路を-13mの航路として昭和39年4月から昭和47年3月にかけて航路整備（開発）を行った。

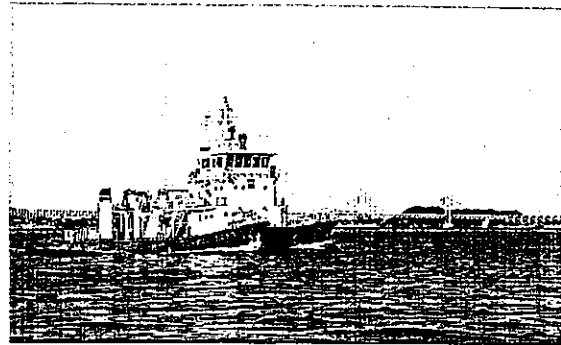
この間、昭和40年4月には砕岩船「大槌号」が就航することとなり、直営によって昭和40年度から昭和47年度まで、北航路（-19m）黒鼻の磯、黒鼻、ウシガの瀬において岩盤浚渫に大活躍した。

「大槌号」の特徴としては重錘式ハンマー（30T）で岩盤を砕岩し、砕岩したものを水中ブルドーザー方式によって深海部まで押し出し、あるいは集積できる構造をもった新形式の作業船であった。

こうした備讃瀬戸航路の整備は海難事故防止に貢献することはもちろん、瀬戸内海の東西交通の大動脈として瀬戸内海沿岸全域の発展に寄与してきた。とりわけ、航路の浚渫土を利用した坂出港番の州地区の臨海工業用地の造成、宇多津新都市の形成については成功例として全国的にも高く評価されている。

更に、昭和49年9月には三建管内ではいち早く、海面清掃船である「しおじ」が就航し、昭和50年4月には海域整備課が設置され、備讃瀬戸海域の浮遊ごみ回収を対象とした瀬戸内海海洋環境整備事業に着手した。この直後、昭和49年12月には水島港で大量流出油事故が発生し、備讃瀬戸海域の海洋汚染を引き起こし大きな社会問題となった。就航して間もない「しおじ」は、数日間連続でこれら流出油（固形化しボール状になったもの）の防除回収に努力を重ね、その能力をおおいに発揮し、関係者からその功績を大きくたたえられたものであった。

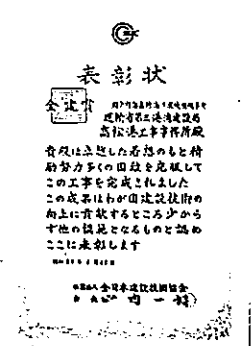
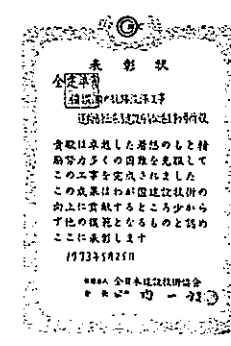
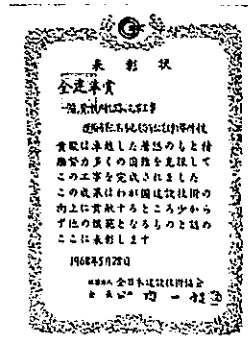
その後毎年度は必ず予想されたごみ回収実績を重ね、昭和57年3月には浮遊ごみ回収に加え浮遊油も回収が可能な、海面清掃兼油回収船「わしゅう」が新たに就航し瀬戸内海の環境改善に寄与している。



【海面清掃船兼油回収船わしゅう】



なお、昭和43年及び48年に備讃瀬戸浚渫工事について、銚全日本建設技術協会より全建準賞を、また、昭和57年には瀬戸内海直轄海洋環境整備事業について全建賞を受賞している。



一方、昭和39年6月港湾審議会第22回計画部会によって昭和50年を目標とした港湾計画が策定された宇野港については、この計画に基づき、高松港工事事務所が整備を進めてきた。宇野地区では、昭和42年6月から第3突堤の建設に着手し、穀物等を取扱う岸壁（-10m）1バース、鉱物及び機械類等を取扱う岸壁（-5.5m）1バース等が昭和49年8月に完成した。また、日比地区では外材の需要に対応して、昭和44年に岸壁（-10m）1バースの建設に着手し、昭和47年に完成し現在の宇野港の姿となった。

また、水島港においては、昭和51年7月港湾審議会第74回計画部会によって昭和60年を目標とした港湾計画が策定され、この計画に基づき、高松港工事事務所が整備を進めることとなった。昭和54年より金属機械工業品等を取扱う岸壁（-10m）1バースの建設に着手し、昭和56年度まで実施した。

昭和57年4月宇野港工事事務所が新たに開設され、以後宇野港、水島港の直轄事業の実施は宇野港工事事務所が担当することとなった。

【宇野地区を望む】



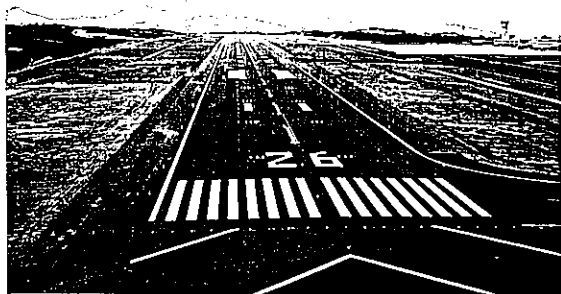
高松空港は、昭和19年1月陸軍が香川県木田郡林村を中心に同郡川島町、三谷村、及び香川県多肥村にわたる270町歩の田畑、宅地をもって陸軍飛行場を建設したことに始まる。

戦後は連合軍に接収されたが、昭和21年10月には滑走路1,200mと平行誘導路を含む47町歩を飛行場として残し、他は返還され農地となった。また、昭和30年12月には第2次農地開放が行われ、空港用地としては33町歩を残すのみとなった。

昭和31年4月空港整備法が施行となり、高松空港は第二種空港として整備されることになり、滑走路の舗装、管制塔の建設が行われ、昭和33年6月に供用開始された。また、同年7月には旅客ターミナルも完成して正式の民間空港としてスタートした。

香川県は、昭和42、43年の旅客の急激な増加等を背景に、航空輸送の重要性を強く認識し、運輸省に対し現空港のジェット化を要望するとともに、昭和44年8月整備促進を目的として、県議会に高松空港整備促進特別委員会を設けた。ここに香川県において現空港拡張整備に加え、広く県内に空港適地調査を実施した結果、現空港拡張案、生島沖案の2案が選定された。現空港拡張案については、周辺の都市化による用地取得難、また航空機の騒音等の環境問題により周辺地域住民のコンセンサスを得ることが出来ず、この結果生島沖を新空港の候補地とした。

一方、昭和48年9月20日公有水面埋立法が改正され、また同年11月2日瀬戸内海環境保全臨時措置法が施行され、翌49年5月9日に同法第13条第1項の埋立等についての特別の配慮に関する規定の運用に関する基本方針が設定された。これに伴い環境影響調査を実施することとなり、財日本水産資源保護協会による委託調査の結果、本海域が好漁場をなすカマ類となっていることから、漁業生産におよぼす影響も相当に大きいとの予測がなされた。このため、本プロジェクトを基本的に見直すこととなり、昭和53年3月、「新高松空港適地調査の見直し調査」が実施され、ここにかつて適地調査において建設費がやや大ということで見送られた香南地区案が有力候補地として再浮上することとなった。



◎

表彰状

全建設
財日本建設技術協会
香川県建設技術協会
貴校は卓越した意思のもと情
動努力多くの困難を克服して
この工事を完成されました
この成果はわが国建設技術の
向上に貢献するところから
す他の模範となるものと認め
ここに表彰します
平成27年12月10日

財日本建設技術協会
香川県建設技術協会
会長 岡 一 洋

以上の紆予曲折を経て、昭和58年2月飛行場設置予定告示並びに公聴会告示、次いで同年3月公聴会開催、同年8月飛行場設置告示がなされ、同年10月第2種空港に指定され、新空港建設工事は、昭和60年度に本格的な工事に着手して以来わずか4年余りで完工し、平成元年12月16日に開港した。

新空港建設にあたって数多くの技術的、社会的課題を克服して、しかも工期を約1年短縮させ無事故・無災害で完成させたことにより、財日本建設技術協会より全建賞を受賞した。