

高松空港

本節は、「新高松空港史」(平成4年3月31日、発行：香川県)を主な出典とし、これを抜粋することにより構成されている。表現は

出典に出来る限り忠実にした。なお、文中の「新高松空港」は、現在の高松空港を指す。

1. 旧高松空港

－ 概 要 －

旧高松空港は、高松市の中心部から南へ約900メートルに位置し、周辺は土質などに恵まれた水田地帯であるが、都市化が進むにつれて空港の北側と西側は、次第に宅地として開発された。また、瀬戸内海特有の濃霧の発

生などで、しばしば視界不良となり、さらに近くには小山が散在していることもあって、宅地への発展とあわせて旧高松空港は、運航、環境の両面で厳しいものがあった。

－ 沿 革 －

旧高松空港は、昭和19(1944)年1月から旧陸軍が農地や宅地など約270㍍を買収し、軍用飛行場として建設に着手した。突貫工事でその年の8月に長さ800㍍、幅15㍍の滑走路を完成した。

戦後、連合軍に接収され、大部分は農地として開放し、規模を縮小して管理していたが、昭和27(1952)年6月に返還された。

そして昭和30(1955)年5月、民間飛行場として供用を始め、大阪－高松間に不定期路線が開設された。当初は極東航空(現在の全日本空輸)による一日一便の運航であった。記念すべき第1便DHダブ型機(乗客定員16

人)の乗客は、わずか1人であった。

昭和31(1956)年4月に空港整備法が施行され、旧高松空港は国が設置・管理する第2種空港(主要な国内航空路線に必要な飛行場)に指定され、基本施設、付帯施設の新設、改良や消防施設の増設などが行われ、昭和33(1958)年6月1日、正式な供用開始となった。

平成元(1989)年12月15日、新高松空港開港の前日に廃港となり、31年間の歴史に幕を閉じたが、これといった人身事故もなく、香川の空の交通を担い、東京・大阪両便は全国屈指の高い搭乗率を誇り、総輸送旅客数は、13,314,000人に及んだ。

2. 新高松空港

－ 契 機 －

航空交通の高速・大量輸送時代へ向けて、国、自治体が地方空港のジェット化を目指して、着実に歩み始めたのは、国の第1次空港整備5箇年計画がスタートした昭和42

(1967)年頃からであった。

旧高松空港は滑走路の長さが1,200㍍しかなく、小型ジェット機すら就航できない状況であった。

しかし、地方空港でのジェット機就航が進むに伴い、YS-11型機の製造中止が本決まりとなり、高松空港もジェット化を急がなくてはならなくなってきた。こうした事情か

一 候補地 一

昭和45年度に県内での空港適地調査を実施し、12箇所の建設候補地について検討が行われた。その結果、「空港適地として残ったのは、現高松空港（編者注：高松市林町）と高松市生島沖の2候補地である」とされた。

昭和46（1971）年には、そのうち3箇所について見直し調査が行われ、綾南案の候補地を南に移動して香南地区とすることが浮上した。

生島沖埋め立て計画は、空港そのものの機能、すなわち気象条件からくる予想就航率において香南地区より優れていること、海上空港のため騒音問題が少ないこと、人工島造成という点で関西新空港の参考となることなどから、運輸省にとっては捨てがたい候補地であった。

しかし、瀬戸内海環境保全、水産資源保護の観点から埋め立て規模を縮小し空港以外の用地をカットしたため、造成単価の上昇に加え、アクセスの海上橋梁が300mから800mに

一 公聴会・運輸省告示 一

公聴会は、予定通り昭和58（1983）年3月10日に香川県庁ホールで開催され、41人が意見陳述した。

一 運輸省と県との覚書 一

新高松空港の設置告示に絡んで運輸省と香川県が取り交わした用地先行取得と地元対策の覚書は、きわめて異例のことで、新高松空港問題がいかに難産だったか、そして、それ故に新空港の実現に賭ける県の決意を浮き彫りにした一つの事例であった。

この覚書は5項目から成り、▽県土地開発

ら昭和44（1969）年8月、香川県議会は臨時会を開き、高松空港整備促進特別委員会を設置、議会としても空港整備に積極的に取り組むことにした。

なり、当初の埋め立て案に比べ経費負担の増加が予想された。

一方、香南地区案は、空港機能ではやや劣るものの、香川県全域からの距離や地域開発効果において優れていると認められた。

昭和54（1979）年10月29日の香川県議会高松空港整備促進特別委員会において、候補地について香南地区への一本化が了承された。同年11月2日の県議会全員協議会においても候補地を香南地区一本に絞って推進することを決議した。

昭和58（1983）年2月19日、運輸省（現国土交通省）は、航空法の規定に基づき「新高松空港の供用開始日を昭和64年4月1日とし、新高松空港を香川県香南町とする予定である」との飛行場設置予定告示と、「公聴会を昭和58（1983）年3月10日に開催する」との公聴会開催公示を国、香川県、地元市町に掲示した。

同年8月9日、航空法に基づく飛行場の設置告示がなされた。

公社が新空港用地を先行的に取得する▽用地は、開港までの間、運輸省が無償で使用する▽県は、地元調整に全力を挙げ、地元情勢が整うまでの間、運輸省の工事予算の計上及び執行方針については異議を唱えない▽県は、環境対策などについて、将来、補償などの問題が生じないよう航空機騒音に係る環境基準

の新空港開港前の達成と周辺地域の土地利用計画の策定などに取り組む▽運輸省は、新空港開港後速やかに予算の範囲内において新空港用地を取得し、県は、自らまたは県土地開

発公社において供用開始後の現空港用地を取得する一との内容であった。後にこの方法は「高松方式」とも呼ばれた。

一 用地買収 一

新高松空港の早期着工へ向けての最大の課題は、地元対策と用地買収をいかに円満に進めるかであった。そのため香川県は、昭和55（1980）年4月、香南町に新空港対策事務所を設置し、所長ら4人のスタッフで地元対応に当たり、翌年には用地課をはじめ総務、農林、土木の4課を組織するなど、事態の進展に伴い体制の強化を図った。そして新空港対策事務所の職員30人が、昼夜を問わず地権者宅を個別訪問し粘り強く交渉を続けた。

その結果、やむを得ず一部、収用委員会に

裁決を求めたものもあったが、総面積約200haの広大な用地（地権者約500人）の買収と家屋移転21戸、畜舎など移転6戸、墳墓移転100基をはじめ果樹園、ゴルフ場などの補償問題も円満に解決し、県民待望の新空港着工の運びとなった。

これは、地権者をはじめ地元住民、さらに関係機関などの新高松空港に寄せる深い理解と協力、そして担当職員の間々ならぬ努力によるものであった。

一 補償工事 一

① ため池

新高松空港建設地内にはため池が42（香川県ため池台帳に記載されているのは30）もあり、新空港建設に伴い埋め立てられることになった。受益水田が用地外に残るものについては、埋め立てられるため池貯水量相当分を補償しなければならなかった。

また、空港建設に伴い、地表面の形態が変化し、洪水流量の増加が生じる。この洪水対策として空港直下で洪水量を一時的に貯留し、下流域の洪水被害を防止する必要があった。

こうした利水、治水の両面からの対策が検討された結果、ため池の新設が3池、嵩上げの補償工事（河道改修を含む）が7池で行われた。

なお、補償ため池工事は、ため池工事の経験が豊富であり、水利組合などとの接触が特

が運輸省から全面的に受託して実施した。

② 付替え道路

新高松空港建設に伴い、道路の一部が空港用地となり、次の町道、農道の3路線は付け替えが必要となった。

▽町道吉光高根線

▽町道平山線、町道下倉2号線、町道開拓線

▽農道興谷線

以上の3路線とも平成2年度に完成し、供用を開始した。

③ 高圧線の移設工事

新高松空港の建設に伴い、支障となる四国電力株式会社所有の高圧線は、香川幹線、東浜線・屋島線、香川鳴門線の3路線であった。四国電力株式会社をはじめとする関係者一同が総力を結集して取り組んだ結果、5カ月の工期短縮が図られた。

- 建設工事 -

① 用地造成工事

用地造成工事は、昭和60(1985)年10月に着手し、香東川、本津川、綾川の3水系の谷筋から工事を進めた。最盛期には1度に10立方メートルを掘削するトラクターショベルや77型ダンプトラック(50m積載)など超大型の建設機械約280台が稼働し、1日当たり2~4万立方メートルの盛り土を行い、わずか2年半の短期間に切り・盛り総土工量1,760万立方メートルに及ぶ大規模な土工事を施工。特に約55メートルに及ぶ高盛土工事は当時では日本最大級の工事だった。また、広大な新空港用地の場内排水に際しては、13流域に分かれた既存の水利権を守るため、一切流域変更を生じない施工が求められた。こうして昭和63(1988)年3月には約174%の新空港用地が概成した。

② 舗装工事

空港の基本施設である舗装は、滑走路、誘導路、道路・駐車場がアスファルトコンクリート舗装、エプロンおよびGSE(Ground Support Equipment=空港内で貨物の積み卸し、給油、牽引などを行う作業車)通路がセメントコンクリート舗装である。

アスファルト合材および生コンクリートは、購入材を使用する計画とした。

③ 主進入灯(滑走路東側)

新高松空港地点においては、灯器保守の確実性、安全性、効率性及び経済性を考慮して、保守用通路を有する橋梁型式が採用されることになった。また本橋梁の構造型式としては、構造安全性及び経済性に優れていることから鋼管トラス構造が採用された。

橋梁長は765メートル、最も高い橋脚は瀬戸大橋の海面上までとほぼ同じ64.5メートルである。

- 周辺整備事業と航空機騒音対策 -

① 新高松空港周辺整備基金

新空港建設によって自然環境や生活環境が大きく変化する高松市、塩江町、香南町、香川町、綾上町、綾南町の1市5町を対象とした航空機騒音対策や周辺整備事業などの実施に当たっての財政負担を軽減するため、昭和57(1982)年3月に、香川県、市町と経済界、関係団体から基本財産および運用原資の拠出を得て、第三セクター方式による財団法人新高松空港周辺整備基金が設立された。基金の運用原資は、地元対策が広範囲にわたるため総額を100億円規模とし、香川県が50億円、高松市が30億円、その他経済界などが20億円を拠出した。

この基金の運用資金100億円の使途については、県と1市5町が昭和58(1983)年1月に交わした「覚書」に基づき、基金の単独助成事業及び県などの補助事業に上乘せする助成事業に充てられた。内訳としては、集団移転や民家防音工事などの航空機騒音対策事業に総額50億円、昭和58年度にまとめた全体事業計画320億円の新空港周辺整備事業の助成に総額25億円、基金助成事業の集落振興など特別対策事業に総額25億円を充当した。

助成資金の交付に当たっては、航空機騒音対策という特殊な事業の助成率を100%としたほかは、当時、先行的に地元対策が行われていた瀬戸大橋や四国横断自動車道の周辺整

備事業の実施基準との整合性を持たせた「財団法人新高松空港周辺整備基金助成金交付規程」を制定した。

② 周辺整備事業

新高松空港の持つ多様な機能を最大限に発揮させ、かつ広域的に波及させるためには、まず“空の流れ”をスムーズに“陸の流れ”に転換させる必要がある。このため新空港の建設に伴う周辺整備事業は、周辺地域の生活環境を整えるとともに、新空港の機能を確保し、さらに将来的な土地利用の動向をも踏まえた地域整備が最も重要であった。

そこで県においては、騒音対策事業、新空港周辺整備事業、新空港周辺地域開発計画策定の三つの施策を実施した。

このうち新空港関連周辺整備事業としては、地権者の生活安定を図るとともに、航空機騒音の程度がW値70以上の区域とその区域に隣接する区域及び新空港建設工事が直接影響する区域における住民の生活環境の保全を図るため、農林関係事業として営農施設等整備事業、土地改良事業、土木関係事業として周辺道路網・周辺河川整備事業、共同利用施設等整備事業、集落振興等特別対策事業を実施することとし、総額320億円の事業規模で新空港開港後おおむね10年間までを目的に、昭和58年度から事業に着手した。

③ 航空機騒音対策事業

新高松空港周辺の住民が最も不安を抱いたのは、航空機騒音による生活環境や健康への影響だった。昭和54（1979）年11月に新空港建設候補地を生島沖から香南地区に一本化して以来、地元1市5町の住民団体から提出された各種要望事業は156件、概算事業費1,150億円にも上ったが、新高松空港が香南地区に建設できるかどうかの地元対策は、「極端な言い方をすれば騒音対策につきるのでは」ともいわれ、住民と県、関係市町の騒音対策への“接点”いかに、空港建設の行方を握るカギとなった。

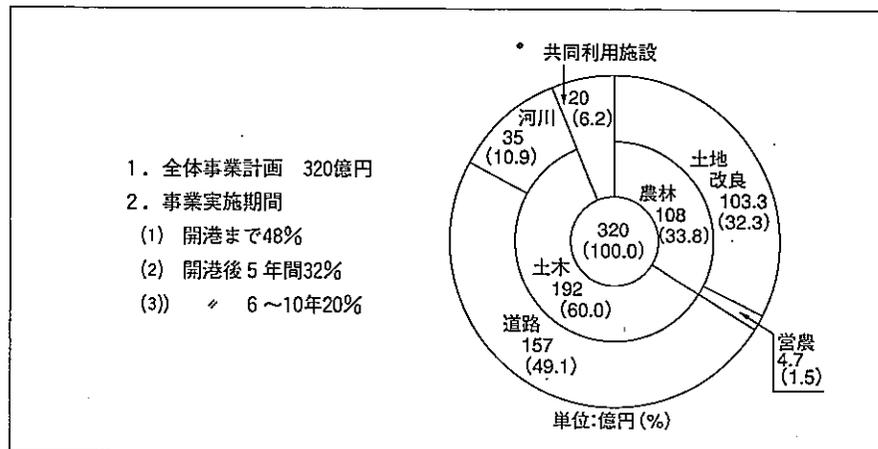
国の「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」に基づく空港環境対策では、環境基準値を達成できない場合は、W値70以上の区域の公共施設の防音工事、W値75以上の区域の民家防音工事、W値90以上の区域の住居系家屋の移転補償などで対処することとなっている。

しかし香川県は、国の基準を上回る対策を

講ずることとし、W値70以上～75未満の騒音区域の居住者で民家防音工事を希望する者には1世帯1室の民家防音工事を、また、W値75以上の騒音区域において、ほかの地域への移転を希望する場合は家屋や宅地の買収を行い、同一町内で集団移転を希望する場合は代替地を確保し斡旋するほか、W値75以上の騒音区域の居住者で移転をせず民家防音工事を希望する者には、家族数プラス1室（最高5室）の民家防音工事を施工することとした。

W値75以上の騒音移転の対象戸数158戸のうち、集団移転が12団地71戸、個人移転が51戸の計122戸となり、昭和60（1985）年から新空港の建設と並行して家屋移転が始められ、残りの36戸は本人の希望で家族数プラス1室（最高5室）の防音工事を実施した。

W値70以上～75未満の1世帯1室民家防音工事の対象戸数は244戸だったが、昭和62（1987）年から各地区ごとに説明会を開き、順次工事を進め、新空港の開港までに3戸を残して完了した。



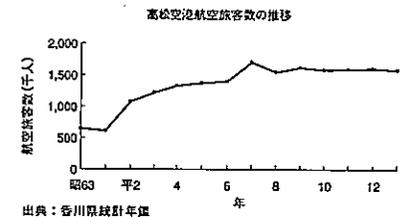
周辺整備事業計画

— 開港以後 —

新高松空港の乗降客は、開港から11カ月の平成2（1990）年11月15日に100万人の大台を突破した。

開港から1年間に新高松空港を利用した定期便の乗客は、1,069,641人で旧高松空港の2倍であった。

平成15（2003）年7月4日には、利用客が延べ2,000万人の大台を突破した。



出典：香川県統計年鑑

— 空港施設の概要 —

	旧高松空港	新高松空港
飛行場の名称	高松空港	高松空港
設置・管理者	運輸大臣（第二種空港）	国土交通大臣（第二種空港）
飛行場の位置	香川県高松市林町	香川県香川郡香南町
標点の位置	北緯34度17分25秒 東経134度4分19秒	北緯34度12分39秒 東経134度1分6秒
標高	21m	184.9m
飛行場の面積	33.4ha	154ha
滑走路	長さ1,200m×幅30m	長さ2,500m×幅60m
誘導路	長さ205m×幅18m	長さ2,500m×幅60m 長さ39m×幅9m
エプロン	YS-11 6バース	大型・中型ジェット 5バース、YS-II 1バース
駐車場	226台	925台

— 香川県新高松空港担当組織の変遷 —

年 月 日	組 織
S39. 5. 15	土木部港湾課企画係
S46. 4. 1	土木部港湾課空港係
S47. 6. 1	土木部港湾課空港担当 (係制廃止)
S50. 6. 1	土木部港湾課空港埋立担当
S52. 4. 1	土木部空港対策室
S54. 10. 15	新空港推進本部*
S55. 4. 1	新空港対策事務所
S58. 6. 7	繰上分室
H4. 3. 31 H4. 3. 31	

*知事を本部長に県三役、各部長、局長、県教育長、警察本部長ら16名で構成

－ 「飛び立て、ジェット!はばたけ、香川」 －

昭和44（1969）年8月に新高松空港の建設が産声を上げて以来、平成元（1989）年12月16日の開港までに、実に20年の歳月を要した。その前半10年は、生島沖での我国初の本格的な海上空港を目指し、後半10年は香南地区での内陸空港建設に県と県議会、関係1市5町挙げて全力を傾注した。そして、前半は瀬戸内海環境保全臨時措置法などの大きなうねり、後半は航空機騒音に象徴される環境問題などの中で、公共事業による地域開発のあり方、住民の生活環境の保全へのかかわり方を改めて問い直されることとなった。とりわけ、新空港候補地を香南地区に転換した昭和54（1979）年以降は、知事を先頭に土木部が丸となって、地域住民との直接対話に奔走した。新空港建設という、県がかつて経験したことのないプロジェクトとはいえ、生活環境と公共事業の折り合いを求めて住民と行政がこれ程深く向かい合った事業は初めてのことであった。「新高松空港史」の目次から、「地元の受け入れ態勢づくり」の章を転載して、香川の空のジェット化の意義を振り返り、地権者や地元関係者の皆様のご理解に思いを寄せ、県民一人一人が高松空港をより多く利用されることを期待したい。そして、航空網の一層の拡充を図り、新高松空港、瀬戸大橋、四国横断自動車道の高速交通ネットワークを強化し、新空港を核とした地域づくりが県下全域に波及し、郷土香川の更なる活性化、国際化が進展するよう努力していきたい。

「地元の受け入れ態勢づくり」の章

- 第1節 地元説明会……地域の40か所で開催／主な質問項目／現地事務所開設
- 第2節 住民団体の結成……28地区で組織／住民組織の要望事項
- 第3節 市町の要望と県の対応……新空港周辺整備計画方針／市町の要望／香川県の回答
- 第4節 地元情勢とその対応……住民団体が鉄塔建設／集団移転についての確約書問題／建設反対へ方針転換／公聴会開催へ向けての地元対策／公聴会開催へ事態進展／田万・竹本新空港対策協議会分裂／強風で反対鉄塔倒れる／空港反対の看板撤去／田万・竹本新空港対策協議会が団結小屋を／事態解決へ向けて動く／田万・竹本地区住民に新たな動き／鉄塔を住民が自主撤去
- 第5節 県と1市5町との覚書
- 第6節 新空港絡みの波紋
(新高松空港史より)

《2》 重要港湾の整備（重要港湾改修事業等）

一 高 松 港 一

高松港は、香川県の中央部よりやや東に位置し、天正16（1588）年に生駒親正が日本三大水城のひとつとして名高い高松城を築き、同時に内町港を築造したことにより始まる。古くから地域の物流及び人流の拠点、对本州及び離島を含めた海上交通の要衝として重要な位置にあり、また、地域開発の中核として重要な役割を果たし、四国における中枢都市高松市の門戸として発展してきた。昭和26年1月に重要港湾として指定され、商港及び観光港的機能だけでなく、近年の経済発展に伴う臨海工業地帯の開発と相まって工業港的性格をも有する港湾として発展してきた。

朝日地区については、昭和43年よりF地区を埋め立て大型岸壁を建設、大規模な流通団地として整備したほか、D地区石油栈橋の築造及び内・外防波堤の施工、G地区流通団地造成などを経て、昭和62年に現在の姿となった。またF地区では、平成9年にコンテナターミナルが整備されている。

玉藻地区については、昭和60年より杉場川を埋め立て都市再開発用地を整備し、また宇

高連絡船発着所の再開発として昭和63年からサンポート高松の総合整備に着手している。

香西地区においては、平成7年より臨海部で埋め立てに着手し、岸壁及び工業用地などの整備を行っている。

本港の主な施設は、現在、大型船公共係留施設が23施設で46バース、大型船専用係留施設が13施設で16バース、小型船係留施設が38施設、小型船専用施設が6施設である。

本港の平成14年における利用状況は、港湾取扱貨物量が、外貿として輸出49千ト、輸入183千ト、内貿として移出28,498千ト（うちフェリー28,251千ト）、移入29,770千ト（うちフェリー28,297千ト）である。主な取扱貨物は、輸出で金属類、輸入で林産品、雑工業品、内貿で砂・砂利、金属機械工業品、石油類、特殊品、フェリー貨物となっている。入港船舶隻数は、外航船311隻（151万総ト）、内航船76,102隻（6,040万総ト）である。これらはいずれも全国でも上位を占め、重要な役割を果たしている。また、旅客船及びフェリーを合わせた乗降人員は231万人になる。

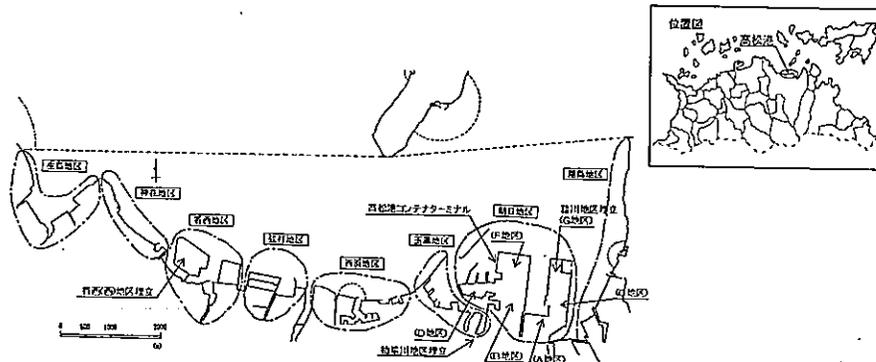


図1 位置図

以下、主要事業について記す。

一 詰田川地区埋立（朝日地区（G地区））一

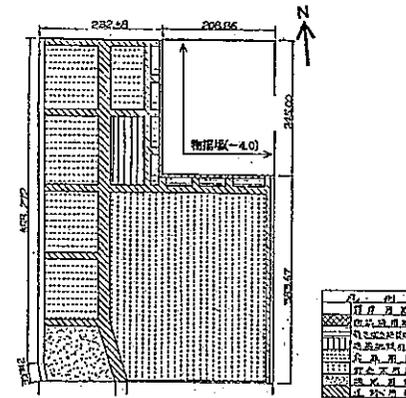
高松港は、小型船係留施設などの不足、また流通関連業が市内に散在立地していることによる高松市の都市規模の拡大、都市機能の多様化に伴う流通機能の低下、都市環境の悪化という問題を抱えていた。この問題を解決するため、流通業務施設を集約し、すでに土地造成が完了し稼働しているトラクターミナルと一体化した流通センターの造成に向けて、昭和56年2月に226,000平方メートルの臨海部埋め立てに着手。物揚場用地、護岸用地、荷さばき施設用地、港湾施設用地、卸売業用地、倉庫用地、緑地用地及び道路用地の整備を行った。併せて小型船対策として、物揚場（-4.0m）L=440m、防波堤L=380mの整備を行い、昭和62年2月に竣工した。

埋立材については、年々増加する建設残土、産業廃棄物などの最終処分地が不足していることから、廃棄物、公共泊地浚渫土砂、護岸床掘土砂、備讃瀬戸航路浚渫土砂、固化処理

土及び山土などを埋立材として活用した。中でも固化処理土は、後述する高松港杉場川浚渫汚泥についてPCB溶出防止のため固化処理したもので、緑地用地内へ埋立土砂として受け入れている。

埋め立ての規模については、流通業務施設を集約化に必要とされる用地のうち、臨海部でその50%の264,000平方メートルを確保するもので、すでに109千平方メートルが確保されていることから、本事業により155,000平方メートルの卸売業用地倉庫用地の造成を行った。また、港湾施設の公共用地として、休憩船バース用の駐車場、野積場、公共緑地なども併せて整備を行っている。

本事業は、高松港を中心とした高松市の経済基盤の強化、生活環境の保全、向上及び交通体系の整備に役立つとともに、廃棄物処分埋め立ての要請にも応えている。



土地利用計画図

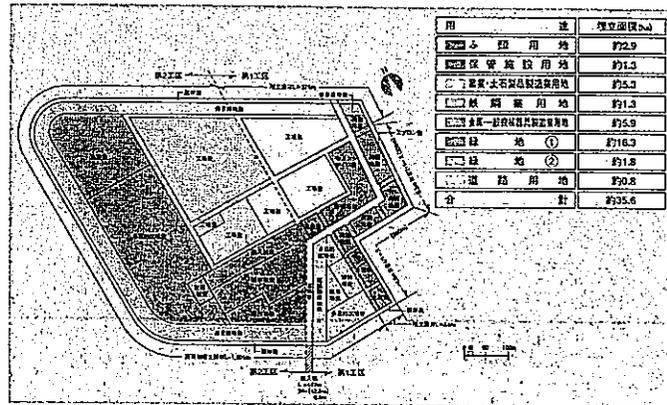
— 香西（西）地区埋立 —

高松港香西地区は通称香西港と呼ばれ、その港口部には砂、砂利、セメントなどを取り扱う公共ふ頭があり、湾奥部の狭い水域では漁船、プレジャーボートが多数係留され、船舶の輻輳や施設の老朽化、船舶の大型化に伴う施設延長や水深、野積場の不足により正常な港湾活動が妨げられている。また、背後地域は住工が混在し、生活環境の悪化が著しい。

砂、砂利荷役は、野積みによりエプロンを占用するため多種の貨物荷役との併用は困難であるとともに、岸壁を汚したり周辺地域に砂塵公害を招くなどの問題がある。

このため、砂、砂利荷役については、市街地から離れた所で岸壁や関連用地を確保する必要があり、これらの問題を解消するため、現在、香西地区、朝日C地区など各地区に散在している砂、砂利、セメント貨物の取扱バースを香西地区に集約することにより、輸送時間や輸送コストの減少など物流の効率化、生活環境の改善を図ることとした。

また、高松港では港湾緑地の整備水準が低く、加えて高松市内では比較的広い面積を有する多目的広場、屋外レクリエーション施設が不足していることから、当地区で緑地の整備も行うこととした。



土地利用計画図

しかし、これらの用地を臨海部に面した既存陸域の中で確保することは困難であることから平成7年1月、当地区において約712,000平方メートルの埋め立てに着手し、ふ頭用地、保管施設用地、窒業・土石製品製造業用地、鉄鋼業用地、金属・一般機械器具製造業用地、緑地及び道路用地と併せて、大型船係留施設として岸壁(-5.5m) L=200m、岸壁(-4.5m) L=280mの整備を行うこととした。

計画に当たっては、当地区が古くは芝山海水浴場として知られ、海岸線が半自然海岸(パラペット付き護岸の前面に浜海地がある)となっており風致地区に指定されていたことから、水際線をより多く確保して親水性を高めること、陸続き型埋立計画とした場合、閉鎖性水域が発生すること、香西港を利用する貨物船と小型船の航路を別に設け安全を確保することなどを目的に人工島形式とした。

現在、公共工事から発生する浚渫残土や建設残土、安定型産業廃棄物で埋め立てを行うとともに、岸壁の供用に向け臨港道路の整備を行っているところである。

〔現況写真は、巻頭カラーグラビア・港湾〕
高松港（香西地区）参照

— 坂出港 —

坂出港は、備讃瀬戸のほぼ中央に位置し、江戸時代より塩の積み出し港として栄えた。昭和初期には岸壁も整備されて近代的な商港としての基礎が築かれ、昭和26年に坂出市を管理者として重要港湾に指定された。その後、番の州埋め立てに伴う大規模臨海工場の誘致、塩田跡地を活用した港湾開発などにより、香川県の工業と坂出市の発展に大きく貢献し、現在、四国北東部の流通拠点として重要な役割を果たしている。

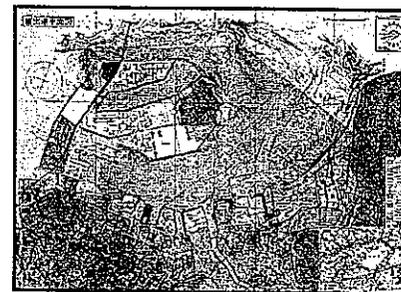
その後、本港は昭和42年に川崎重工業(現川崎造船)が操業を開始し、大型の近代化企業が相次いで立地操業、香川県工業開発の中核として飛躍的に発展した。これに伴い、入港船舶の大型化と取扱貨物量の増大などに対応する必要から、本港の新たな拠点づくりとして、林田地区で昭和44年度より塩田跡地の再開発事業に着手し、岸壁(-4.5m)を2バース、岸壁(-5.5m)を3バース、岸壁(-7.5m)を2バース、岸壁(-12m)を1バース、またこれに対応する航路・泊地871,000平方メートルの浚渫にそれぞれ着手、昭和56年度に完成した。本地区は、坂出市東部地域再開発の中核をなし、順次企業立地が進んでいる。また、物流機能の充実を図るために、平成2年度に林田地区西側に隣接する阿河浜

地区で岸壁(-7.5m)を1バース、またこれに対応する泊地10,000平方メートルの浚渫がそれぞれ完成。平成4年度に松ヶ浦地区で岸壁(-5m)2バースを供用開始したのに続き、平成6年度には港湾背後の幹線道路の整備に大きく寄与する総社地区の小型船だまりを冲出し整備。更に、平成12年度には坂出港東部地区の各ふ頭と背後幹線道路を連結する臨港道路林田・阿河浜線を供用し、市内交通形態が大幅に改善した。

本港の主な施設は、現在、大型船係留施設が13施設で28バース、小型船係留施設が7施設である。

本港の平成14年における利用状況は、港湾取扱貨物量が、輸出1,206千トン、輸入10,383千トン、移出7,884千トン、移入4,460千トンであり、四国では随一の貿易港である。主な取扱貨物は、輸出ではコークス、石油製品、輸入では原油、石炭、麦、原木、内貿では石油製品、コークス、重油、原油、輸送機械となっている。入港船舶隻数は、外航船428隻(1,083万総トン)、内航船15,667隻(924万総トン)である。

本港においては、海陸の結接点として四国の玄関港となり、背後地域の発展に伴う物流需要の増大や地域の産業活動などへの支援となる物流の効率化に対応した機能を拡充・強化してゆくことが求められている。



港湾計画図(坂出港要覧1998年)