

このことにより、今後は時間的、経済的に有利な内海航路を通過する外国船が増えることが予想されたので、宇高連絡船では、航路が本航路と交差している関係上、機雷の危険はなくなったものの新たに外国船との行違いなどによる衝突事故防止の必要に迫られてきた。

## 二、私鉄の電車とバス

**高松琴平電気鉄道** 戦争による私鉄軌道の被害は幸い部分的なものであったが、それでも昭和二十年七月四日の高松空襲で市内線は全面的に運転不能となり、また、志度線の八栗～志度間（五・八<sup>キ</sup>）は、戦時中の鉄道軌道回収指令によって軌条を撤去され営業を休止したままであった。

しかし、高松の市街地が復興するにつれて、通勤、通学の利用客をはじめ戦争中に郊外へ疎開していた市民も多くいて、電車の乗車人員は急激に増加の一途をたどっていった。

これら乗降客に対応する輸送力の拡充のため、まず車両の増強に着手したのであるが、戦後の資材不足から、結局は国鉄や他の私鉄から中古車両を譲り受けて急場をしのぐありさまだった。

そのころ保有していた電車は、琴平線一三両、長尾線一一両（うち二両は貨車）、八栗線二一両の合計四五両であった。

また、戦災を受けて休止中の市内線は、資材の入手難と都市計画から廃止されることが決まったので、これを契機に瓦町～築港間（一・七<sup>キ</sup>）の線路延長工事を行うこととなり、同二十三年十二月に築港駅は仮設の駅舎のまま営業を開始した。

この築港駅の開業は、翌二十四年三月から五月にかけて開催された「高松観光大博覧会」（第一会場は中央グランド・現在の中央公園／第二会場は栗林公園）の入場者の足としてその能力を発揮した。

一方、志度線の八栗～志度間も、地元の要望もあって復活が決まり、昭和二十三年十一月三十日に認可を受けて工事に着手、翌年の十月九日から営業を再開したのをはじめ、長尾線も利用客の急増に対処して車両数の増大と大型化を図るため、従来の狭軌（一〇六七<sup>ミ</sup>）から広軌（一四三五<sup>ミ</sup>）に切り換える開軌工事を行ない同二十六年一月一日から全線の電車大型化が実現した。

**琴平参宮電鉄** 敗戦直後の混乱期は、国鉄、私鉄をとわず資材不足からシートは破れ、窓ガラスはこわれて板張りといった粗末な車両であったが、琴参の電車も例外ではなかった。

しかし、電車のステップの上から救助網の上まで、食糧難を反映しての買い出し客が鈴なりのありさまで、昭和二十二年には実に一四六八万人余（琴電は一〇七四万人）

という、旅客輸送の新記録を樹立した。

表37 年度別電車・ケーブル乗客数の推移

（琴参電車昭和38年9月廃止）  
（八栗ケーブル昭和39年12月運転再開）

年度	総輸送人員（千人）			
	琴電	琴参	屋島ケーブル	八栗ケーブル
昭和25	13,504	6,259	482	—
30	12,828	4,728	1,377	—
35	15,908	4,842	1,953	—
40	23,905	—	720	486
45	24,526	—	525	624
50	25,771	—	300	636
55	24,177	—	216	539
60	19,447	—	136	416

『香川県統計書』より作成

表38 金刀比羅宮参拝交通機関利用調（昭和22年）

月別	参拝者総数	国鉄	参宮電	参宮電	自動車	その他	宿泊者
	人	人	人	人	人	人	人
1	329,300	17,200	144,100	73,200	42,500	52,300	19,760
2	344,700	15,300	121,500	60,800	25,500	121,600	20,680
3	293,000	25,100	148,400	62,500	35,800	21,200	17,580
4	555,000	48,000	210,100	104,400	37,200	155,300	33,300
5	371,400	36,500	197,800	78,500	37,700	20,900	22,280
6	245,600	27,600	128,900	51,700	25,100	12,300	14,740
7	227,100	28,300	121,600	43,100	22,500	11,600	13,630
8	216,300	31,500	102,100	41,400	30,100	11,200	21,980
9	204,200	24,900	98,500	31,700	26,100	23,000	12,250
10	406,600	40,400	116,500	46,300	28,900	174,500	24,390
11	210,200	30,300	96,600	34,000	22,800	26,500	12,610
12	187,200	24,500	84,900	32,100	24,700	22,100	11,230
合計	3,590,600	349,600	1,571,000	659,700	358,900	652,500	224,430

『琴平町史』より抜粋

そうした制約を背負って走り続けてきた琴参電車であったが、やはり時代の波には勝つことができず、新しい主役である自動車にバトンタッチする日が近づきつつあった。そして、昭和三十五年十一月の株主総会の席上で「電車の廃止」が決議されたのである。

**路線バスと観光バス** 昭和二十五年の下期ころから県下のバス事業は本格的な競争時代を迎えたといえる。

すなわち、琴電バスでは、全線の起点を瓦町から築港営業所へ移し、引続いて新車の購入、設備の改善、旅客サービスにつとめるとともに、それまで委託していた路線を直営として路線の充実を図ったのである。

当時の営業路線は二二、営業<sup>キ</sup>は四一七・九路、車両数七九両、運転系統は六二、一日の運行回数五〇四、同走行<sup>キ</sup>は五八二六・三路であった〔60年のあゆみ〕高松琴平電気軌道株式会社。

一方、琴参バスは、高松と琴平間に急行バスを走らせたのをはじめ、昭和三十三年には三豊バス株式会社から観音寺市を中心とする西讃地区の路線権を譲り受け、県の中部、西部を一元化した路線を再編成して、合理的運営基盤を確立した〔六十年史〕琴平参宮電鉄株式会社。

また、小豆島バスでは「平和のシンボルオリブの島・小豆島」をキャッチフレーズに、昭和二十七年三月から「島めぐり観光バス」を走らせて好評をよんだが、同二十九年には、小豆島出身の作家壺井栄の「二十四の瞳」の映画化は、その心暖まるストーリーの舞台が小豆島であったことから、小豆島の名は全国にPRされ、その反響で一般観光客をはじめ修学旅行団体等で空前のブームをつくった〔小豆島バス半世紀の展〕望〕小豆島バス株式会社。

そしてこの時代は、県内農山漁村の奥地に至るまで路線バスが「四通八達」して、県民生活の便に供されたほか、屋島、栗林、琴平などの主要観光地を結んで「定期観光バス」が運行され、バス輸送が確実に定着した一時

代を呈したのであった。

## 三、重要港湾の整備と内海交通

**高松港の整備** 本県の指定港湾四港中、重要港湾の指定を受けているのは、高松港と坂出港の二港である。

高松港は戦後すぐ整備を受けているが、これは同港にとって最も重要な国鉄宇高連絡船にかかわる部分を中心であった。昭和二十二年（一九四七）から二十八年にかけて実施された高松港玉藻地区の改修工事は、香川県の管理による港内浚渫を、国有鉄道による連絡船用岸壁の築造である。

戦後の経済復興の過程では、旅客・貨物ともに輸送の主体は海上輸送であったから、高松港の使用頻度は高く、大型船舶の出入港に備えて大幅な浚渫工事を実施することになり、二十四年四月から二十五年三月までに港内棧橋以東の海面を、更に二十六年四月から二十八年三月まで引き続き東側海面の浚渫を実施した。この結果、水深七・三〇びととなって、三〇〇ト級の船舶の入港が可能となり、年間の荷役能力が増大した。

一方、浚渫と併行して行われた岸壁の建設工事によって、国鉄の第一岸壁が竣工し、更に、東浜町横棧橋の工事も完成した。ひき続き、昭和三十年代前半までに、玉藻地区と朝日地区の防波堤や岸壁、棧橋の改修工事も周辺海域の浚渫を行っている。

**高松港の管理問題** 高松港は、天正十六年（一五八八）の生駒親正の高松城築城と共にスタートした港で、城下町高松と共に発展して来たことから、高松市との関係が密接であるのはいうまでもない。

したがって、市制施行後の高松市が最初に手がけたのが高松港の改修工事であったが、その後、鉄道連絡船宇高航路の開設にともない、更に、港内の整備のために、大正十一年（一九二二）から港湾の管理を県の手に移すとともに、大改修工事を実施し、以後ずっと県管理として維持されて来た。

戦後、高松港の管理を高松市に戻そうという問題が浮び上り、丁度、昭和二十五年制定の港湾法の施行にともない、高松港の港湾管理者を法的にも決定する必要があるが生じた。

従来、港湾の建設や、管理、利用においては、いろいろな主体が関与し、同一港湾にも国をはじめ各自治体など公的私的な主体の関与した工事が執行されるなどの場合があつて、単一の責任主体の存在が法的にも明確でなかつたので、これを港湾管理者として確定しようとするものであつた。

つまり、同法の第一条では、「この法律は、交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全することを目的とする」となっており、第二条で港湾管理者を定義しているが、港湾法の制定が連合国軍の占領下でもあり、欧米の港務局を港湾管理者のモデルとして定められたものである。

更に、港湾法においては、従来、第一種港湾（国が開発）、第二種港湾（地方公共団体の開発）としていた種別をあらため、国の利害に重大な関係を有する港湾を政令で定めるものを「重要港湾」とし（同法第二条）、その他の港湾を「地方港湾」とすることになったが、本県内の港湾としては、高松港と坂出港が重要港湾の指定の対象となつた。

昭和二十八年三月までに高松港の港湾管理者を定める必要に迫られたが、港湾管理者の法制上の資格としては、先述の港務局（特殊法人）か、地方公共団体の二つの形態が認められるが、まず、後者を選ぶとして、県・

市のどちらを管理者として選定するかということになった。いずれにしろ、同法では、関係地方公共団体の協議により定めることとなっているため、結局は、香川県と高松市との協議によることとなつたわけである。

高松市側は、市議会において、高松港は市が管理すべきであると決議し、二十七年末に県に申し入れ、二十八年中にわたって、県市間の協議が続けられた。

結果としては、高松港の管理権を県が保有することで落着し、高松市は、管理権を県に譲つた代りに、県市合同で構成する高松港管理運営審議会が設置され、高松港の運営に関する発言権を確保したということになる。

**坂出港** 戦前から貿易港としての発展を見せていた坂出港は、戦後は、南海道大地震の被害を受け、その震災復旧工事から港の整備を進めて行き、昭和二十六年（一九五二）までには、中央突堤延長工事が完了で、一万ト級（重量ト）の大型船舶の直接接岸も可能となり、鉄道臨港線によって四国内各地方への物資の直接輸送が可能になったことから、近代的な港湾としての性格を強め、施設の整備にともない、四国の瀬戸内側の港湾としては最も施設の整つた港湾となり、二十六年十二月には、港湾法の施行にともない、重要港湾に指定された（港湾管理者は坂出市）。

更に、二十年代末までには、西運河の物揚場の築造などにより、内海交通の中心を占める機帆船の活動にも便利となり、港勢の発展も順調に進んだ。

**丸亀港** 歴史的に古い要港であつた丸亀港は、近代初期までは多度津と共に、全国からの金比羅参詣の上陸港として発展して来た。昭和初期から戦時にかけて、港湾の拡張整備が行われたが、戦時中は停止され、戦後、昭和二十年代の後半に、国及び県の補助を受けて港内外の浚渫や、岸壁の整備が実施され、港湾としての機能の充実が図られた。

時代には、その対応の遅れは地域を停滞させ、地域間および都市間の競争において劣位に立たされることになる。航空は点の交通といわれ、遠距離の不利をはね返す上でもっとも有効な手段であり、すでに九州がそのよき例示である。鉄道や道路は自分のところがどんなに熱意をもって取り組んでも、関係地域が同時に前向きに対応しなければ完成しない他律依存型である。開発熟度の高い地域でこれらを整備しようとするれば、完成までに相当の時間を要することになる。これに比べると、航空の場合には地元がその気になって、空港さえつくとその運営は直ちに可能となり、即時的に効果を発揮することができる。その意味では自律型の交通手段である。時代の変化が速いときには、自律的な手段を有効に活用することが、地域の活性化にとって重要となる。大型プロジェクトほどその完成に時間を要することは周知の事実である。

航空交通は全方位の交通であり、需要さえあれば多様なネットワークを形成することも可能である。航空路の建設費は不用であり、空港施設の維持管理も鉄道や道路に比べて容易であり、またその費用も少なくてすむ。航空輸送の特性をいち早く認識した欧米諸国では、幹線交通だけではなく、地域交通においても航空が重要な地位を占めている。航空機の発達によって日本の全国土は日帰り行動圏となりつつある。空港をもつ地方都市は、時間距離の大幅な短縮によって、東京の郊外という位置を占めることになり、工場、観光、レジャー、スポーツの施設なども広く国内の各地に展開することが可能となり、どこに住んでいても、人びとを地域から解放されてその行動を自由にする。このように航空の便益はきわめて大きい。機能の大都市集中化を緩和する上でも航空はその役割を増大するであろう。中央より遠く隔てられた地方ほど、航空新時代に即応した空港づくりに積極的に取り組み必要性が大きい。香川の対応は早かったが、結果はいちじるしく遅れた。

## 二、新高松空港建設の経緯

県の空の玄関高松空港 高松空港は、昭和三十年（一九五五）五月に大阪―高松間不定期航空運送業務を開始することによって、初めて民間航空の歴史を開いた。しかし、当時は旅客需要も少なく、全日空の前身、極東航空のデハビランドタブ機が一日二往復したにすぎなかった。高松空港は三十一年七月空港整備法に基づく第二種空港に指定され、三十三年一月には全日空の大阪―高松間定期路線が認可となり、同年六月から供用開始となつていらい、県の空の玄関としての役割を果たすようになった。

面積は三二万三九九一平方メートルで、一二〇〇メートル滑走路は一本、使用機はYS11型機で定員は六四名にすぎない。利用率常時九〇割前後と高く、航空券の入手が困難であるといわれてきた。しかし、この空港のもつ難点は、年中行事のように繰り返される雨や霧による欠航である。また年々増大する利用客をさばく大量輸送やジェット化には短すぎる滑走路という悩みをかかえていた。このため航空機の大型化と高速化に備えて空港拡張の必要性が検討されるようになった。当初は現空港の拡張も検討されたが、周辺の民家の増加、騒音、気象条件などの問題もあって、拡張計画は断念し、適地探しに乗り出すこととなった。四十五年（一九七〇）十二月のことであった。

**適地を日本空港コンサルに依頼** 県は、適地調査を日本空港コンサルに依頼した。その目標は中距離ジェット機の離発着が可能であり、そのための施設条件としては二〇〇㍎の滑走路と五バースのエプロンを持ち、就航率九九割とされた。これを前提に県下一二か所の候補地を調査し、交通条件、地勢、空域、気象、騒音、地域計画、土木などの諸条件から、結論として現空港と生島沖が浮かび上がった。

高松空港適地調査報告書によると、現空港と生島沖はそれぞれ利点と欠点をもつとして、両者の特性を次のように指摘した。現空港の利点としてあげられるのは、(1)すでに使用中であり、空港用地が相当に確保されている。(2)高松の中心地に近く、一五―二〇分程度と利便性が高い。(3)生活圈整備計画との関連性が大きく、流通面のメリットが大きい。他方、欠点としては(1)四国横断自動車道計画ルートとの調整、(2)騒音公害の発生、(3)屋島、前田山、八栗山など障害物が多く、運航上の制約がある。(4)新しい用地の確保の困難などがある。

**生島沖空港の利害得失** 一方、生島沖についての利点は、(1)運航面の制約が少ない。(2)埋立て土砂が比較的入手しやすい。(3)生島湾の埋め立てを含め、新しい土地造成計画が立案できる。(4)海上のため騒音対策を必要としない。(5)高松市の中心部に近い。欠点としては(1)平均水深一〇㍎の埋め立てが必要となり、工事費が高つく。(2)新しい進入道路が必要になる。(3)冬季の風浪による定時性の確保にやや不安がある。

このように一長一短のある候補地ではあるが、双方の比較の結果、空域、土地利用計画、騒音、建設費の面で生島沖が優れているとされた。この調査結果を受けて四十六年三月に県議会全員協議会が開かれ、新高松空港は生島沖に人工島(ポートアイランド)方式で建設することに決まった。高松市議会もこれを了承した。

この決定によって県は、生島湾を中心とした総合開発計画の策定を急ぐことにし、その調査を環境開発センターに依頼すると同時に、運輸省に対して四十六年度から始まる第二次空港整備五か年計画に組み込むよう強く働きかけることとなった。

建設に向けて当面県が行うことになった調査対象は、(1)気象、(2)地域開発計画、(3)生島湾を含む総合開発計画、(4)現空港の跡地利用計画、(5)保安施設などである。気象調査は、霧の発生が多く、乱気流の恐れが多分にあるといわれる生島沖だけにこれを科学的に説明するものであり、地元漁協の了承をえて、四十七年三月末を一応のメドとし実施する。なお気象は連続調査を必要とするので、次年度も引き続き行う考えで、調査は国際気象センターに委嘱することとなった。

地域開発調査は、埋立地の利用に関するものであって、新空港は単独建設ではなく、生島沖基本計画の一環として考えられており、埋立て面積は約三二〇万平方㍎。このうち約一四〇万平方㍎を空港用地あて、残る一八〇万平方㍎の有効利用を考えようとするものである。さらに現空港跡地の最適利用も含め、それらの計画の調査を一括して環境開発センターに委託することにし、残る保安施設調査は、リーダー、照明、管制塔やターミナルビルを含めた空港管理問題の調査であり、それは日本空港コンサルに委託された。

県はこれらの調査によって問題点を解明し、運輸省に強く働きかける一方、地元では新空港建設に対する不安も始めているので、早急に高松市と共同で「高松空港整備対策協議会」を発足させ、今後の対応を積極的に行うことになり、その初会合が四十六年八月十一日に開



幻に終わった生島沖空港の建設予定図(写真199)

催された。これとは別に新空港建設は県全体にかかわる大規模プロジェクトであることから、全県的組織の結成が必要とされ検討に入った。

九月十四日開かれた県議会の高松空港整備促進特別委員会において、県は「四十六年度中に各種調査を終え、四十七年度着工、五十年年度完成の目標である」ことを説明した。地元との話し合いは十三日、下笠居、香西地区で第一回の説明会を行なったが、騒音公害や電波障害、地域開発計画などについて意見が出ているので、今後地元の意見を尊重しながら進めていくと報告された。しかし、下笠居空港対策委員会は、新高松空港は地元無視で一方的過ぎるとして、九月二十五日「空港建設に対する県の態度に反対する決議」を行なった。これは来年度から着工したいとの県の意向があるにもかかわらず、地元の了解を求めてこないのはおかしいとして決議を行ったものであり、県の独走でつくるならば空港建設そのものにも反対という意見も出された。住民代表は十月十五日に高松市長を訪ね、空港建設にあたって地元の意向を尊重するよう県に働きかけるよう陳情した。

十一月八日に関西新空港建設のため大阪湾一帯でジャンボ機による騒音テストが実施されたが、その結果は予想外に悪く、高松空港建設にあたっての地元との折衝に微妙な影響を与えることが予想され、新たな対応が必要となった。このため新空港建設に伴う航空機騒音調査が四十七年五月二十三日、日本航空のボーイング727型機をチャーターして実検されることになった。五コースで行った騒音調査の結果は、空港建設予定地の生島（六一五八<sup>ハシ</sup>）、神在（七三二六<sup>ハシ</sup>）、香西（七四一五七<sup>ハシ</sup>）と住民の予想をかなり下回り、八〇<sup>ハシ</sup>を超えたのは、二二調査地点のうち浜の町と松島町の二地点にすぎなかった。

県はこの結果によって着工に自信を深めたが、住民側は騒音が来にくい気象条件だったので測定値は信用できないとし、騒音は風向きが大半を占めるのだから、数値が低かったからといっても空港建設反対という地区感情

は基本的に変わるものではない、との行政不信を明確に示した。

#### 生島沖案にかげり

これに先立ち五月十一日に金子知事は、新空港の早期実現をめざす全県組織「新高松空港整備推進協議会」の会長として、初の中央陳情を行なった。県選出の国会議員に対し新空港建設への協力を求めたあと、十一月には関係省庁へ陳情した。大石環境庁長官を訪ねた金子知事は、新空港の有利性を説明し、特に「基本構想としては海を中心と自然との調和を第一に考えており、周辺には休養地を設け、用地内を緑化するなど環境保全には十分配慮している。また今月末にはフライトテストも準備している。環境庁の積極的な指導を受けて建設したい」と訴えた。これに対し環境庁は瀬戸内海国立公園内で三二〇万平方メートルと大規模な埋立であることから難色を示した。自然保護に対する国の姿勢は番の州埋立当時とは大きく変わりつつあった。環境庁以外は建設に好意的態度を示したが、この時すでに生島沖案にかげりが見え始めていた。

そのひとつは騒音調査に対する地元住民（全世帯）の九〇割以上が反対していること、もうひとつは七月に就任した小山環境庁長官の瀬戸内海の開発、埋め立て抑制には何らかの法的規制が必要との発言であった。さらに四十七年六月に成立した海上交通安全法によると、航路予定線と新空港が異常接近することになり、これらがいずれも空港建設の大きい障害となってきた。

難問をかかえて離陸できない状態にある局面を打開するため、九月十六日に高松空港整備対策協議会が開催され、騒音と環境破壊に対する地元住民の不安に対し全力をあげて説得するとともに、国に対しては地元選出の国会議員を含む全県組織で働きかける方針を決めた。そのために各種調査を早急に取りまとめめる必要から、水理模型実験を行うこととした。県政の重点施策のひとつである新空港建設はさしたる進展をみないままに四十八年を迎えることになった。

一月末の県議会空港整備促進特別委員会で打出した「四十八年度中に漁業補償など事前準備を終え、四十九年度着工、五十二年度一部使用」という線が大きく崩れそうになってきた。これに追い打ちをかけることになったのが、公有水面埋立法改正の動きであった。環境保全を重視し、環境庁長官の事前チェック制（協議権）と住民の意思尊重（出願計画の住民縦覧）を骨子とした改正案が国会に提出される動きとなった。環境庁が難色を示し、地元住民の反対も強い計画だけに、埋め立て規制は重大な影響を与えることになるものとみられた。

七月二十八日の県議会空港整備促進特別委員会では、周囲の条件を調査するばかりで、地元住民、漁民との話し合いが全くない、漁業補償の見直しは立っているのか、環境保全法案の趣旨を超える埋め立てにはならないか、漁民、周辺住民の不安は解消できるのか、種々の質問が相次ぎ、県の積極的な対応を求めた。

四十九年着工の県方針に決定的打撃を与えたのは、四十八年（一九七三）十月の第一次石油危機の発生であった。政府の総需要抑制策による大型新規公共事業の一時棚上げは、早期着工を困難とした。香川県はこれまでに騒音調査（四十七年五月）、気象調査（同八月）、潮流模型実験調査（四十八年六月）を終え、当時は環境庁の要請に応じて周辺の環境（海質、生物）の影響調査を進めていたが、石油危機の発生という予想外の事態の展開によってまたもや延期という局面を迎えた。

四十八年十一月には瀬戸内海環境保全臨時措置法が制定され、内海での埋め立ては厳しく規制されることになり、海上空港の実現はさらに困難となった。空港予定地は規制海域からはずれているとはいっても、水産資源の保全のほか、第二次空港整備計画の改定などにより、計画そのものの再検討を迫られることになった。人工島造成にあたっての施工法の再検討をはじめ、空港関連の海洋レクリエーション施設の規模縮小など計画の手直しが必要であり、県は新たに発足した環境保健部を加えるなどの計画推進体制の立て直しを図り、環境保全面での

詰りを急ぐことになった。

四十九年九月六日新しく就任した前川知事は、県民福祉優先、対話の県政を掲げて出発したことから、新高松空港計画に対する態度が注目されていた。知事は「急ぐという考えはない」という基本方針を示したが、現空港に就航しているYS11型機は四十九年二月に製造中止となり、六十年代には姿を消し、現空港のままでは定期便が飛ばない空港となることから、県内の経済団体、市町、議会などから早期着工の要望が相次ぎ、前川知事も新空港建設推進へ力を入れることになった。

十一月十六日に県議会は空港整備促進特別委員会を開き、当面の対策について県の考えをただした。総需要抑制で大型プロジェクトが軒並み立ち往生する中で県はなお計画推進の考えを示し、正式に環境アセスメントに着手し、その結果によっては計画の修正もありうるとした。五十年六月に県は、埋め立てによる海域環境や水産資源への影響調査を日本水産資源保護協会へ委託し、三年がかりでこれを実施することとなった。

また運輸省などへは「新空港建設の承認」を積極的に働きかけ、五十一年十月に閣議決定した第三次空港整備五か年計画（五十一―五十五年）で新設着工が決まった。地元関係者はこの決定を大いに歓迎したが、新空港建設には環境保全、資金調達、漁業補償など難問山積の状態であった。

**新たな方向転換** 五十二年十二月二日開催の県議会の空港整備促進特別委員会で県は、来年三月には埋め立てによる漁業への環境影響評価がまとまるので、この調査結果をよく検討、状況によっては国や高松市の意見を聴いた上で生島沖以外の建設地を新たに探すことも考えられると表明、これをめぐって県議会の意見は二つに分かれ、また観音寺市を中心とする四国中央地域総合開発促進協議会が「四国中央空港の建設」を提案するなど、新たな動きが出始めた。五十三年二月には日本造船工業会の代表が知事を訪ね、新高松空港建設には浮体方

式を採用して欲しいと要望した。

二月十七日の県議会空港整備促進特別委員会において、県側は生島沖の「水産資源の保全に係る影響調査」案を口頭で中間報告した。それによると「埋め立て案では新空港と生島の間が三〇〇メートルとなり、海水の流れが停滞して赤潮が発生し、のり養殖など全滅する恐れがある。新空港を半分は縮小するか、他の適地一点を改めて調査したい」と、生島沖建設の現計画を変更する方針を明らかにした。さらに五十三年度中に新空港位置を決め、五十五年度までに着工しないと国の第三次空港整備五か年計画に間に合わないため、陸上部は騒音問題があり、再びアセスメントを行うと長時間かかり、第一義的には生島沖の縮小案で行きたいとした。

第八回高松空港整備対策協議会が二月二十一日に開かれ、「生島縮小案と並行して他の適地調査も行う」との県方針が協議され、市側から即座に應ずることはできないとの意見も出されたが、結局は県方針に従って新空港建設を推進することを確認した。四十六年の生島沖建設の方針決定以来、生島沖一本で進めてきたのが、ここへきて新たに二方向で進むとの方向転換が示された。

三月二十五日開いた県議会全員協議会において「水産資源の保全に係る影響調査報告書」が説明された。報告書は、まず空港建設予定海域での海洋環境、水産資源、漁業などの現況にふれ、次いで計画が実施された場合の、埋め立てによる海域面積の消失、工事中の濁りの発生、海底地形の変化など予想される影響要因を検討し、整備計画をそのまま実施することは決して好ましいものではないと結論づけている。空港建設によって沿岸水域の五六・四センチが失われると同時に、周辺海域の一〇三四センチがしゅんせつされるため、多くの瀬や藻場は消滅の憂き日にあい、水産資源の再生産にも大きい支障が生じるし、また海水の停滞性が増し、水質の汚染が進行しやすくなり、単に漁類資源の生息空間が狭められるという直接的な影響のほか、地形や流況変化などで海域環境は

極度に悪化することから、埋め立て規模、工法、しゅんせつなど計画全体に根本的に再検討を加える必要が指摘された。

新空港は生島沖に当初規模を半分は縮小して建設する方針であるが、四月二十七日の第九回高松空港整備対策協議会で県側から、万一生島沖に建設できなくなった場合の陸上候補地として香川郡香南町市谷地区、高松市西植田大谷地区の山間部を考えていることが明らかにされた。調査の結果、西植田地区では空域が十分にとれず、また滑走路の延長線に学校や民家があるなどが指摘され、陸上候補地は香南地区にしばらくは、香川、香南、塩江、綾南、綾上の各町長や運輸省航空局に香南地区での予備調査について説明、了解を求めた上、八月から気象調査を始めた。

さらに二か月後の県議会空港整備促進特別委員会では、県が香南地区での空域設定は可能なことを説明した。こうした時期に綾南、綾上など六町の商工会代表が県議会に対し、県が地域開発を進めるのであれば、町議会、農業団体などに空港誘致の働きかけをしたいとの陳情を行い、香南地区への方向転換に拍車をかけた。

県は地質調査をはじめとして各種の基礎調査を始め、香南、香川両町の議員らの鹿児島空港と周辺地域の視察なども行われたが、県にとって時間をかけて空港候補地選びをしておれない事情が生まれた。

国の第四次空港整備計画のスタートが、当初の予定より一年繰り上がり、五十五年になりそうになった。これは、運輸省が近年相次ぐ空港騒音問題で新たな騒音防止基準策定に追い込まれたからであった。もしそうなる、初年度の五十五年に国の実施設計調査費を予算化してもらうためには、五十四年八月ごろには建設位置を決めておく必要がある。

このため県議会空港整備促進特別委員会は、五十四年二月二十一日の会合において、県に予備地の香南地区は



空域設定は可能なことを理由に、生島沖と同じ建設候補地に格上げして、同じレベルで判断するよう求めた。これを境に空港建設地は香南地区へと大きく傾いていった。

しかし、知事の態度は慎重であり、九月定例県議会議会でも「地元の受け入れ態勢を急ぐとともに、国と連絡をとりながら、なるべく早く候補地の一本化をはかりたい」とその姿勢を変えなかった。この間、県の関係者らは、香南地区の地元と周辺地域を、地区ごとを訪れ、時には知事、副知事らも地元に向いて受け入れ態勢づくりに力を入れたが、住民の対応は厳しく、態勢づくりは進まなかった。五十五年度予算確保のタイムリミットが迫ってきた。

**新空港を香南地区へ** 前川知事は、生島沖と香南地区の比較調査がまとまり、騒音問題を除けば、いずれも香南地区がまざっていることが明らかになったので、五十四年十一月二日の県議会全員協議会で、知事の態度を明確にした。「新高松空港の国の実施設計調査費を確保するためには、もはやこれ以上候補地を複数化しておくことは許されず、県としては候補地を一本化して国に働きかける必要に迫られている。諸情勢を踏まえ、総合的に判断して、県としては候補地を香南地区にしぼって推薦したい。」知事の決断によって空港建設候補地は、それまでの高松市生島沖から香南地区に移ることになった。

そこで急ぎ、五十五年度予算に実施設計調査費の計上を国に働きかけたが、時すでに遅く間に合わなかった。この轍を踏むまいと、翌年の予算陳情はすさまじいばかりであった。陳情団は、十二月だけでも知事ら県幹部、県議、市町長、市町議あわせて延べ約四五〇人ともいわれた。その背景には、財政再建で大蔵省の締めつけがことのほか厳しく、また地元態勢の問題で、運輸省が予算要求した新規空港五港のうち最下位にランクされているとか、大平首相亡きあとは香川を特別扱いすることはないなどの噂があり、陳情活動は県選出国會議員を中心に政治主導型の異例な波状陳情であった。

この結果、岡山、青森とともに初めて実施設計調査費が予算化された。このとき田万・竹本地区には、すでに要望貫徹のシンボルとしての鉄塔が建っており、予算化は厳しいとみられていたが、高松―東京、高松―大阪路線は需要度が高く、大型ジェット機の導入が必要という運輸省の主張に、大蔵省が理解を示した結果といわれる。

**県の地元対策と住民の反対運動** 予算はついたものの、地元住民対策は県にとっての最大の課題として残った。これまでの地元住民への対応は、事業主体の国がまだ香南地区への新空港建設を正式に認知していなかった段階とあって、おのずから限界があった。このため住民の間から県の対応には積極的姿勢がみられないとの声があがり、問題を残す要因となった。

知事は、住民の不信感をぬぐうため住民からの要望に対し、「県としては十二分な対策を講じ、デメリットの償いをする」とか、「空港建設による犠牲だけを強いることは、どんなことがあってもしない。空港建設をバネに地域が発展するよう最善の対策を講ずる」と述べ、地元の理解と協力を求めてきた。

しかし予算化が認められた段階では、改めて住民要求の具体化が迫られる。その焦点は、鉄塔を建てて集団移転を要望している綾上町田万・竹本地区の住民組織「田万・竹本地区空港対策協議会」（七六世帯）への対策であった。田万・竹本地区は、新空港建設地の滑走路両端から一―二キロにあり、飛行コース直下の集落であるため、住民は新空港建設に伴う生活環境への影響を深刻に受けとめ、県に対して現在の生活手段を維持し、これまで以上に快適で文化的な生活のできる土地への集団移転を十二月五日に要望し、続いて五十五年四月に要望貫徹のシンボルとして鉄塔を建てた。

これに対して県は、五月に住民の要望を認め、八月には(1)集団移転は全戸を対象とする。ただし、個人的事情

は考慮する。(2)移転先は飛行コースより北側、高松寄りとし、いまより条件のよいところで、宅地、農地の現有面積を確保し整備する。(3)移転先の合意は空港建設の着手前とし、集団移転の完了は開港前とする——などを内容とした確約書を協議会に手渡した。これが後に紛糾の大きい原因となった。

かつて鹿兒島空港でも反対運動が起こり、住民は集団移転を求めた。鹿兒島県は「実際に飛行機が飛び出してから、騒音が耐えられないものであるなら移転に応じる」と約束し、四十七年四月に開港してから移転補償に応じ、五十二年までに一一四戸の移転を完了させた。これに比べると、香川県の措置はより積極的であったが、それでも住民の不信感は強く、文書での確約を求めた。この種のケースで文書を出すのは前例がなく、県は他地区への影響も考え文書での確約を渋った。

確約書が交付されたあと、五十六年五月に協議会の住民七十二人は、その後なんら具体化されないのは確約無視だとして知事に抗議し、(1)確約に沿い、誠意をもって対応せよ、(2)全戸が移転可能な場所を示せ、(3)先に提示した移転先の開発構想を示せ、(4)確約に反する空港建設には反対する——との抗議文を手渡した。これに対し知事は、「移転補償は等価交換を原則とするが、できるだけ等積交換に近くなるような場所を探し、現有面積の確保を図りたい。また移転候補地が見つかったとしても、個々の事情を聞かせてくれないと具体的な対応はしにくい」と述べ、住民が期待している等積交換を強く否定するとともに、個々の意向調査への協力を求めた。

県が示す移転先は、土地条件が悪い、全戸集団移転するだけの面積がないとして、容易に調整がつかない上に、移転補償条件をめぐって衝突が起きた。住民側は確約書の文面から、現有地と同じ面積の代替地を要求するのにも、県は等価で土地交換するのが公共事業の原則、等面積を確保するには地面の安い場所であればとの態度を貫いたため、住民はいっそう態度を硬化させた。

県が新空港公聴会の遅れを心配し始めていた五十六年十一月、田万・竹本地区では住民が鉄塔に取りつけていた「要望貫徹」の看板を「空港反対」に切りかえた。

五十六年上半期に空港基本計画の策定、同年秋にも公聴会、設置告示を行う手はずが整っていた。空港反対の住民の意思表示は、第二の成田となることを恐れた運輸省の腰をいっそう重くした。

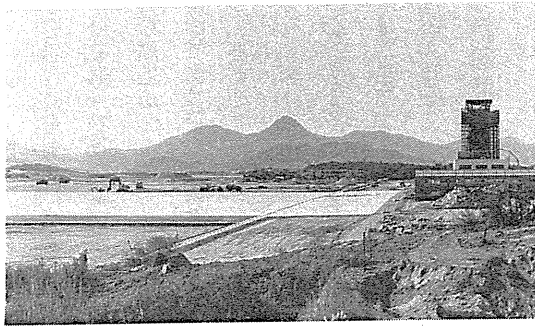
知事は早く公聴会を開いてもらい、事態を前進させなければと、自ら田万・竹本地区へ乗り込み、住民と直接対話したいとの強い気持をもっている、住民側はかたくなに殻をとぎして知事との対話を拒む事態が続いた。

田万・竹本地区の鉄塔問題が打開の手がかり難に陥っていた五十七年一月末、同地区の北側にあたる綾南町上千足で新たな問題が持ちあがった。住民が新空港予定地内に、第二の反対鉄塔を建てようと動いた。現地にかけた知事らの説得で鉄塔建設は避けられたが、同じ火ダネは随所にあることを見せつける一件であった。

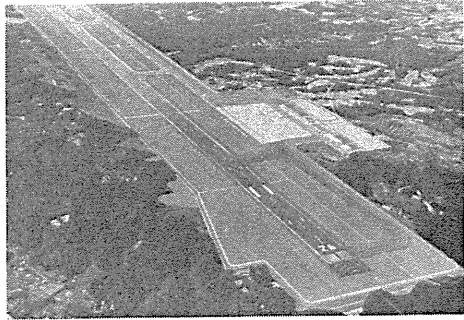
**公聴会の開催** しかし、他方では五十七年秋以降、公聴会の遅れを憂う声が急速に高まり、県市長会、町長会や県商工会議所連合会などの経済団体が相次ぎ推進決議を行い、県議会全員協議会も早期建設促進を再確認するなど、新空港実現を願う世論は高揚した。こうした世論を背景に、また地権者の九五割以上からの同意を得ていることもあって、五十八年一月二十五日、県選出国会議員と知事、県議会議員らが長谷川運輸大臣に公聴会の早期開催を陳情した。この席上、大臣から初めて「やりましょう」との約束をえた。こうして三月十日公聴会の開催が決まった。

一方、鉄塔を建てて新空港の建設に反対している田万・竹本地区の新空港対策協議会は、地元との対話がないまま一方的に計画を進めようとしている県の姿勢に反発して、二月七日初めて抗議行動を起こし、住民五五人が「新空港絶対反対」、「公聴会粉砕」と書いたムシロ旗やプラカードを持って高松市内をデモ行進した。県と対策

## 第四節 新高松空港



進む新高松空港建設現場 (写真200)



新高松空港の完成予想写真 (写真201)

県民待望の新高松空港は、五十四年十一月に候補地が一本化されて以来、うよ曲折をたどりながら、ようやく六十年十月十六日に建設予定地で起工式を挙行した。式には知事をはじめ関係者約二〇〇人が出席し、工事着手を祝った。買収予定用地一八四畝のうち大口地権者であるゴルフ場関係の六五畝が未買収のままの起工式であった。

新高松空港は高松市の南およそ一五詰の香南、香川、綾上、綾南の各町にまたがる山あい建設され、その規模はボーイング747型の大型ジェット機が就航できる中四国でも最大級のものである。

のための用地測量を実施、さらに交渉の進展具合によっては、年度内にも買収を開始することになった。他方、新高松空港の周辺一市五町の開発構想を委託していた調査報告書が、五十九年三月三十一日にセントラルコンサルタントから示され、同日開かれた「新高松空港周辺地域開発計画専門部会」において素案として了承された。この骨子は、先端技術区や学術区を整備し、航空騒音には臨空公園で対応し、空港への道路は広域ネットワーク関連でとらえ、内外環状線や南北軸を強化するというものである。この報告書をたたき台として五十九年度中に基本計画を策定し、さらに実施計画をつくり事業化をはかることになっていた。

三月十日、県庁において運輸省の立ち会いの中で四一人の公述人から意見の陳述がなされた。それから運輸省が設置告示に踏み切るまでに半年近くの時間が経過した。八月三日運輸省は設置告示を九日と決定した。その際運輸省は、県が用地を先行取得することや地元対策を強力に進めることなど五項目からなる覚書を取り交わすことになった。このような措置も異例のことであり、新空港は難産続きであった。

**新空港の起工式** 四十六年に打ち出した「高松生島沖」案が環境問題から流産し、五十四年十一月に現在の香南案が浮上して以来三年九か月、県の地元対策が十分でなく、綾上町の田万・竹本地区に反対の鉄塔が建ち、これがもとで公聴会、設置告示は大幅に遅れ、運輸省が獲得した五十六、五十七年度の予算は手つかずのまま流れたが、異例の覚書を結ぶことによってようやく設置告示にこぎつけた。

五十八年十一月十二日、香南町高根の空港ターミナル予定地の一角に基準くいを打設することによって、新空港の建設工事は正式に開始された。これに続いて用地の高低を詳細に把握するための縦、横断測量、地形測量などの諸調査を実施し、五十九年三月までに空港基本設計を作成する。同時に県はこれと並行する形で、用地買収

協の文正に沙定財とた...

デモ当日の住民の声明文には「われわれは憲法で認められた生活の権利を主張するため、こんな正義も誠意もない県、町の対応には、体をはって訴えます」と書かれていた。他方、当日の定例記者会見で知事は「住民の要望は、世論からみて非常識、到底受け入れられないものだ。それに県が前向きに対応することは不可能だ」との発言がなされた。公聴会の開催は知事の苦悩に充ちた決断であった。地元情勢に進展があつての決意でないだけに見切り発車とも受けとられるものであった。しかし知事は同乗発車であると説明し、「話をすれば通じるものがあるはず」と困難でも話し合いの道を切り開いていく姿勢を示した。

## 第十四章 豊かな郷土香川の創造

着離帯は二二〇六呎、幅三〇〇呎、滑走路の長さは二五〇〇呎、幅六〇呎、総面積は一七四畝であって、視界が悪い場合にも安全に発着できる計器着陸誘導装置を備えたものとなる。総事業費は四五〇億円。空港建設は、まず山を削って谷を埋め空港用地をつくる工事から始め、約一七六〇万立方呎の土砂を使って標高一八四・九呎の台形用地をつくる。その後排水工事、植生などを進め、早ければ平成元年度中に供用開始となる予定で工事が進捗中である。一日も早い開港が県民には強く望まれている。