

第1節 候補地の変遷

旧高松空港の拡張計画

航空交通の高速、大量輸送時代へ向けて、国、地方自治体が地方空港のジェット化をめざして、着実に歩み始めたのは、国の第1次空港整備5カ年計画がスタートした昭和42年(1967)ごろからであった。

こうした流れのなかで旧高松空港(高松市林町)は、滑走路の長さが1,200mしかなく、小型ジェット機すら就航できず、定期便として離発着するのは乗客定員64人のYS-11型機だけだった。しかもILS(計器着陸装置)などがなく、天候に左右されやすいほか、運航条件は視程2,800m以上、雲高は離陸の場合で335m以上、着陸は390m以上と他の空港に比べかなり厳しかった。

このような足かせもあって就航率は、年間91～93%程度と、整備された松山空港や高知空港の98～99%に比べて大きな差があった。

このため四国の中枢管理機能の一層の集積をめざす香川県にとって、空港の整備は重要課題であった。昭和43年(1968)運輸省は、香川県の再三にわたる要望で空港整備の検討を始め、「現空港以外に適地がない」として拡張調査を行った。ところが近くに由良山(標高121m)や桜木神社の鎮守の森などがあるほか、飛行コースには屋島(同293m)紫雲山(同200m)などがあって、空港を拡張した場合、安全な離着陸を確保するために必要な空域がとれないことがわかった。また、空港周辺が市街化してきて用地取得が困難なうえ、騒音問題が懸念されることなどから住民の反対が強く、拡張案を断念せざるを得なかった。

旧高松空港の整備については、昭和37年(1962)ごろ、香川県と高松市が滑走路を1,200mから2,000mに延長しようと計画したが、実現不可能となり、新空港建設へ向けての調査をしたが、これも不調に終わった経緯がある。

というのは滑走路延長案は、東に春日川と古川があり、滑走路と直角に交わっている。西の延長線上には大きな集落と学校、桜木神社があり、これらの移転は容易でない。さらに滑走路の軸線を南北に振れば、仏生山町の上空が飛行コースになり、騒音公害は避けられない——などの問題点があった。

こうしたことから空港の全面移転へ方向転換した。その一つだった高松市西部の神在海岸地先を埋め立てる案は、市街地の騒音問題と神在鼻が飛行障害となるほか霧の発生が予測されるなどの難点があった。

もう一つの候補地だった由佐高地(香南台地)は、標高200mの東西に比較的平坦な丘陵地で、用地取得も容易、騒音もさほど問題にならないとみられ、新空港建設予定地に決めた。これを知った予定地の地元商工会などは、香川県に対し新空港誘致の陳情をした。だが、高松市議会筋から「市民感情として高松市にある空港を市外地の由佐地区に移すのは抵抗がある」との反対の声があったのと、議会を無視して事を運んだことに対する反発もあって、ご破算になった。

生島沖埋め立て計画

しかし、地方空港でのジェット機就航が進むのに伴い、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。こうした事情から昭和44年(1969)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。また、高松市議会も同年9月に「高松空港拡張整備に関する意見書」を議決した。

空港適地調査

そして香川県は、昭和45年(1970)12月、日本空港コンサルタンツに県内での空港適地調査を委託し、翌46年(1971)3月5日に開かれた香川県議会全員協議会に調査結果を報告。議会はリストアップされた県内12カ所の建設候補地のうち、条件が最も整っているとされた高松市生島沖を埋め立てて建設するポートアイランド(人工島)方式による海上空港の方向で検討することを了承した。

高松市生島沖へ新空港を建設する方向が決まるまでには、次のような経緯があった。

香川県が昭和60年(1985)完成を目標に描いた新空港の基本施設は、滑走路の長さ2,500m、着陸帯の長さ2,620m、エプロン7バース、計器着陸装置など航空保安施設を備え、中距離ジェット機が就航できる規模の空港。それに就航率は年間98%が条件だった。

日本空港コンサルタンツは、この条件にかなう空港の適地として、内陸部と海上部あわせて12カ所を選定。地区ごとに交通条件、地形、地質、周辺の土地利用状況、空域、気象、騒音対策のほか土木関係などについて調査した。

その調査結果に基づき香川県と日本空港コンサルタンツが分析、検討を重ねた。そして丸亀、満濃、坂元、台目の4調査地は、周辺の障害物(小山など)の関係で、また、五色台北と五色台南の両調査地は、標高が約400mもあり、雲がかかりやすく就航率の点や悪気流で、さらに津田沖調査地は、徳島空港の管制空域に接近し待機空域が重複する——など運航面でいずれも不適当とした。観音寺調査地は、高松市から51kmもあり、坂出沖調査地は、瀬戸大橋との絡みで建設不可能と結論づけた。

綾南調査地(香南台地)については、「山地であり、住宅が少なく、騒音対策の必要性がさ

第1章 建設候補地選定への道のり

ほどない。高松市に比較的近い」などの利点はあるものの「変電所の移転などを要し建設費が高く、運航上の制約もある」との見解をまとめた。

そして香川県議会全員協議会では、「空港適地として残ったのは、現高松空港と高松市生島沖の2候補地である」との調査報告をした。

空港適地調査地一覧

調査地	所在地	地形	地質	周辺の土地利用状況
高松	高松市林町	平地	沖積層 (粘土、砂)	水田
生島沖	高松市生島町	海上 (水深2m～16m)	沖積層 (砂)	特になし
丸亀	丸亀市黒島町	平地	沖積層 (粘土、砂)	水田、溜池
観音寺	三豊郡大野原町北花穂地先	平地	沖積層 (粘土、砂)	特になし
坂出沖	坂出市瀬居町石彌島付近	海上 (一部陸上) (平均水深9m)	沖積層 (砂) 花崗岩風化部	埋め立て、工業用地
満濃	仲多度郡満濃町木目	山地	花崗岩風化部 岩、泥岩	水田
五色台北	坂出市王越町	山地	安山岩質 凝灰角礫岩	観光地
五色台南	坂出市高屋町古田	山地	安山岩及び 凝灰角礫岩	観光地
綾南	香川郡香南町市谷地先	山地	花崗岩風化部	山ゴルフ場
坂元	木田郡三木町寺ノ浦地先	平地	沖積層 (粘土、砂、砂礫)	水田
台目	高松市西植田町大糸地先	山地	花崗岩風化部	山宅
津田沖	大川郡津田町丸亀島沖	海上 (平均水深17m)	沖積層 (粘土、砂)	特になし

生島沖を建設候補地に選定した理由として香川県は、「瀬戸内海沿岸のメガロポリス化は、新全国総合開発計画によって第一歩を踏み出そうとしている」ことを前提に「香川県の空港適地の選定は、瀬戸内メガロポリス化にとって大きな促進要因ともなり得るし、広域生活圏構想にとっても重要なポイントになる」と高度経済成長時代を背景に、新しい時代の地域開発を先取りすることを挙げていた。

だが、最大のねらいは、女木島とほぼ同じ大きさの人工島を造成して、空港本体と関連

施設用地(約半分)を残し、あを民間企業などに売却、530億円といわれた建設費の負担を軽くしようということであった。こうした発想は、坂出地区の番の州臨海工業用地の造成、企業誘致に成功した経験にあったようである。

自然条件調査

香川県は、新高松空港整備促進協議会を設置して、建設計画の検討を進めるとともに、環境開発センターに空港周辺地域開発基本計画調査を委託した。新空港は、ポートアイランド方式による海上空港ということで、気象、地象、海象、潮流など広範囲の自然条件基礎調査や測定が必要であった。気象関係では気象、乱気流の調査、地象関係は深浅測量、地質調査を、また、海象関係では潮位、潮流調査と波浪・高潮調査、潮流測定を実施した。

このうち潮流測定は、日本港湾コンサルタンツに委託して、潮流変化を推測するために有効な模型実験で行われた。大型の平面水槽の中に現地の海岸や海底の地形を縮小した模型をつくり、現地の潮流を一定の相似律で再現し、そこへポートアイランドの模型をセットして、流況の変化を測定した。その際、模型の範囲を東は屋島—豊島—児島半島を結ぶ線、西は乃生岬—鷺羽山を結ぶ線とした。

また、新空港の建設位置が瀬戸内海国立公園区域なので、とくに空港周辺の恵まれた景観に配慮して計画を練った。

人工島構想

新空港周辺地域開発構想や各種の調査結果などに基づいてまとめた新空港建設構想は、面積330万平方メートルの法線形状の「ミニ四国型」人工島を造成し、中央部に長さ2,500メートル、幅60メートルの滑走路を設け、その北側に空港ターミナルなどを配置。空港用地は約188万平方メートルで、全体の57%を占めていた。

また、空港北側の約65万平方メートル(全体の約20%)は、離島を対象とした港湾関連施設用地。さらに空港南側約77万平方メートル(同約23%)は、海洋レクリエーションの場として、公園やブレイチャーボートを主体とする施設を予定した。

ポートアイランドと陸地部との間は、海面から高さ25メートル、長さ約300メートルの近代的な橋を架設して結ぶことにしていた。

地元対策

新高松空港の建設を推進するうえで香川県にとって重要な課題は、周辺住民の理解と協力を得ることであった。そこで環境開発センターに調査を委託して策定した空港周辺開発基本構想をもとに、地区住民の代表らに説明、理解を求めた。

その構想では、生島湾を中心に亀水地区にポート、ヨット、釣り舟などの基地や海水浴場などの施設をつくり、香西、神在地区には臨海を埋め立て臨海公園、小型造船所、木材、骨材の基地、軽工業団地をつくるなど、地域開発プランを描いた。

そして住民への説明の際には、「騒音防止対策を最重点とし、空港の周りには遮音緑地など防音施設をする。音波障害などは関係者と話し合い最善の措置をする」と公害防止対策にも触れ、さらに「空港関連施設、レジャー施設は、地元の中・高齢者が働ける場とする」ことなどを強調した。

しかし、住民は、中距離ジェット機が離着陸する空港とあって航空機騒音による生活環境への影響に対する不安が大きく、当然のようにフライトテストを求める声があがった。

フライトテスト

そこで香川県と高松市は、日本空港コンサルタンツに委託、運輸省航空局の協力で、昭和47年(1972)5月23日、就航予定機種と同型のボーイング727型機を使って、5コースで約3時間かけてフライトテストを行った。

まず高度3,000メートルでメインコースの新川、大の場ヨットハーバーと、生島沖の滑走路予定地点を東西に1往復して飛行経路を確認したあと、高松市新田町上空2,300メートルから着陸態勢に入り、メインコースにあたる東からのI L S(計器着陸装置)進入・西側直線上昇のテストから始めた。

空港予定地では、高度150メートルの低空飛行で通過。このあと東I L S進入・西側直線上昇を1回と西直線進入・東旋回上昇、東旋回進入・西旋回上昇、西旋回進入・東旋回上昇の各

コースそれぞれ2回テスト飛行した。

騒音調査は、新空港予定地周辺など22カ所で自記記録計を備えたデジタルホン表示計を使って測定した。その結果は、最高82.5ホンから50ホン以下で、自動車の交通量の多い通りやビル街の騒音に匹敵する80ホンを超えたところは、高松市の浜ノ町、松島町、神在島の3地点で、心配された香西、亀水、生島の3地点は、高いところでも74.5ホンであった。

この測定結果に周辺住民は「ジェット機の騒音にしては、あまりにも低すぎる。測定そのものに、なにか作為があったのではないか」などの疑いを持つ者もいた。香川県は、運輸省の認めた運航基準に基づいて調査したことを説明したが、住民は納得せず、騒音問題と空港建設による自然環境の破壊などを理由に、署名簿を添えて香川県に空港反対の申し入れをした。

海上空港案、難航

香川県は、地元対策を進める一方、各種調査を続けながら運輸省や環境庁に海上空港建設を認めてもらうよう働きかけた。運輸省は好意的であったが、環境庁は瀬戸内海国立公園内で330万平方メートルと大規模な埋め立てをするとあって、自然環境の破壊を懸念して難色を示した。

瀬戸内海の埋め立てに対する国の姿勢は、番の州臨海工業用地を造成した当時とは、大きく変わりつつあった。香川県の再三にわたる環境庁への陳情に、はね返ってくる言葉は「瀬戸大橋架橋で、瀬戸内海の高島美を壊そうとしているのに、そのうえ人工島による空港建設などとてもない」であった。

このため金子正則香川県知事ら関係者は、周辺の自然美との調和のとれた新空港づくり

第1章 建設候補地選定への道のり

に知恵をしぼった。ポートアイランドを可能な限り「自然の島」に近いものに造成するため、島の形に曲線を取り入れ、また、多くの緑地を設けるほか島の周辺には人工海浜をつくることなどの検討をした。

そうした時期の昭和48年(1973)11月、瀬戸内海環境保全臨時措置法が施行されたのに伴い、この海上空港案は大きく揺らいだ。というのは、この臨時措置法は瀬戸内海の特定海面の埋め立てを厳しく規制するものであった。また、瀬戸内海の自然の破壊に対する世論も一層厳しくなっていた。そのうえ建設計画を煮詰めていく過程で、漁業補償の絡みから建設費に対する懸念もでてきたからである。

そこで香川県は、各種調査を綿密に行うとともに、昭和51年(1976)6月に日本水産資源保護協会に高松港湾整備(新空港建設)に伴う水産資源保護についての影響調査を委託するなど、慎重に対応した。だが、香川県関係者のなかにも「各般の情勢からみて海上空港案の実現は、難しくなった」との見方が大勢を占めるようになっていた。

その一方で、これまでの香川県の再三にわたる新高松空港建設実現への要望で、同年10月には国の第3次空港整備5カ年計画に生島沖での新高松空港建設が組み込まれた。このため香川県は、厳しい対応を迫られる幾つかの問題を解決しなければならなくなった。

浮体方式での建設を検討

香川県は、生島沖案の「障害」になっている水産資源への影響と瀬戸内海での埋め立て規制問題などの解決策として、巨大な航空母艦のような浮体方式での空港建設について検討した。

この方式は、沖縄海洋博覧会のシンボルタワーに使われた＜浮体工法＞による新タイプで、日本造船工業会が関西新空港建設の一つの案として研究、開発を進め、運輸省が「とりあえず地方空港でテストして成功すれば、関西新空港に採用する」との意向を固めたことで、同工業会が香川県に持ち込んだ建設案であった。

同工業会の説明によると、本体は長さ2,800㍎、幅400㍎、厚さ8㍎の鋼鉄製の箱型で、2,500㍎の滑走路とターミナルビル、駐機場、エプロン、誘導路などを設置する。これに直径7㍎、長さ11㍎のドラム罐のような鋼鉄製浮体5,000本を取り付け、海面上5㍎、海面下6㍎に半水没して浮力をつくる。さらに海底に打ち込んだ「足」を持つドルフィンに地震の際などを考えた緩衝装置をつけて横から本体を支える。波の圧力を73%まで吸収し、潮の干満を除くと、上下動はほとんどない。

また、建設費は、2,680億円と埋め立て計画の約5倍だが、工期は2年で埋め立ての3分の1以下、耐用年数は大型橋梁なみの60年程度ということであった。

香川県は、工法、工費などを具体的に調査、研究したが、浮体方式の場合、空港施設そのものが水深10㍎近くもあり、生島沖のように水深8～13㍎のところでは、海底につかえ

ることもあり、浮体方式の意味がない。さらに工費が埋め立ての約5倍もかかり、とても実現できないことがわかり、この案は白紙に戻した。

香南地区計画

生島沖埋め立て案が予断を許さない状況となったため、香川県は昭和52年度に入り、社会環境、経済情勢の変化を考慮して、空港建設候補地を見直すことにし、昭和46年(1971)の空港適地調査の12カ所のなかから綾南、台目、観音寺の3地点について「高松空港適地調査の見直し調査」(昭和53年=1978)を実施した。

この結果、変電所の移転などを要し建設費がかさむということで、見送られていた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、香川県は、運輸省関係部局へ非公式に意向打診をした。

しかし、生島沖計画がまだ不可能とは決まっておらず、海上空港は関西新空港建設への大きな参考となる。一方、内陸部は成田、大阪両空港などの騒音問題から予想される不安、さらに地形、標高からみて気象上、良好な就航率が確保できるかどうか、わからないなどの厳しい批判がなされた。

このため香川県は、昭和53年(1978)2月、香川県議会高松空港整備促進特別委員会で、香南、台目の両地区を内陸部予備地として調査を始めることを公表した。また、同年3月25日、日本水産資源保護協会から、さきに委託した影響調査の結果について、次のような報告があった。

新高松空港の建設が計画されている備讃瀬戸海域は、瀬や藻場が発達しているため、漁業生物の種類が多く、生産性の高さからみても水産資源面できわめて重要な水域である。なかでもこの水域の総漁獲量の3割を占めるイカナゴは、サワラやマナガツオの餌になるため、漁業資源の再生産と漁場形成のうえで、重要な役割を果たしている。また、沿岸部ではノリやワカメの養殖も盛んで、ノリ養殖は全県の14%を占めている。

計画どおりこの水域の瀬をしゅんせつし、その土砂で埋め立て地をつくると水産資源に大きな影響が予想される。工事中の濁りは、直接東西10～12㍎の範囲(庵治一女木島一乃生岬を結ぶ海域)に及び、産卵のため入ってくるサワラ、マダイ、コウイカの再生産や濁りに弱いタコに打撃を与える。また、海底しゅんせつで瀬が破壊されると水産資源のなかで重要な役割を担うイカナゴの再生産に敏感に影響を及ぼす。

工事が完成したあとも問題は残る。備讃瀬戸海域の潮流は速いが、還流や渦流のためか、意外に停滞性が強く、ここに人工島をつくると潮流がさらに停滞する。そうなれば富栄養化が進み、赤潮も心配されるほかノリやワカメの生産が低下する。全体の影響を考えると、漁業生産は約2割方落ちるものと推定される。

こうした観点から「影響は少ないので、現在考えている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。香川県として、どうしてもこのような空港が必要であるならば、カマ瀬と藻場の保全、沿岸部海流の停滞性をなくすることに重点を置いて、しゅんせつ、埋め立ての規模、工法ともに再検討の必要性がある。また、沿岸部では、汚濁の自然増を考慮して、環境保全について総合的な対策が必要である」と結論づけていた。

この結果をも踏まえて、生島沖埋め立ての規模を縮小した計画調査を並行して行うことになった。

気象調査

香南、台目両地区は、比較的近距离にあることから、気象調査は香南地区に属する香南開拓パイロット土地改良区内で行うことにしたが、借地料などの交渉が長引いて、調査を始めたのは昭和53年(1978)8月であったため、この調査の2年間のデータがまとまる昭和55年(1980)秋までは、運輸省当局から候補地として認められることは困難と予想された。

空域調査

昭和53年(1978)9月、内陸部予備地に対する空域調査を日本空港コンサルタンツへ委託、同年10月31日に完了した。台目地区は空域確保に難点があり、香南地区は標高183m、標点N34°12'39"、E134°01'06"。滑走路の長さ2,500m、方向N72°Eで、水平表面では南側山地部が抵触するが、北側には障害物件はなく、また、進入、転移表面に送電線や立ち木が抵触するが、それぞれ移転、伐採すれば空域は確保できるとの報告を得た。

香南予備地の概要

位置、地形、地質など

香南予備地は、高松市の南約15kmに位置し、香南町、香川町、綾上町、綾南町の4町にまたがる。

地形は、阿讃山地と高松平野との間に発達する丘陵地の前線部に位置した洪積台地。標高150～200m、東半分は旧地形沿いに造成された傾斜地(香南開拓パイロット柿園)であり、中央部はゴルフ場(高松国際ゴルフ倶楽部)として造成され、西端部分は山林となっていた。また、地域内には大小のため池が分布し、かんがい用として重要な役割を果たしていた。

洪積台地の平坦面は、北に向かって緩やかに傾斜しており、北端で標高140m前後となり、平坦面の傾斜は平均10度程度であった。

地質は、西半分では千正層と三豊層の礫岩が花崗岩類を覆って厚く堆積するが、東半分

は千正層や三豊層の分布はわずかで、花崗岩類が分布していることがわかった。

施工条件などの予測

このような地形のもとに滑走路延長2,500m、面積170haの平坦な土地を造成するには、切り土、盛り土約1,000万立方mの土量を動かすことになり、最大盛り土高は50mに達し、地形の変化は大きく、かつ集中豪雨の際の防災用調整池を本體工事前に完成しておく必要がある。このため昭和53年(1978)12月、香南地区環境保全防災基本計画調査を香川地質研究会に委託した。また、地形変化による自然生態系への影響を予測するため、昭和54年(1979)2月に香南地区動植物現況調査を香川動植物の会に委託したが、ある程度すでに開発された区域であり、動植物への影響は少ないとの報告を受けた。

アクセスの予測

香南地区への高松市中心部からのアクセス道路は、当時、改良が進みつつあった国道193号バイパスを活用して、岩崎橋付近から約2.8kmの取り付け道路を建設することにより可能と判断された。

気象調査の結果

香南地区での気象調査を開始した昭和53年(1978)8月からの1年間は、好天に恵まれ、予想就航率は横風制限値7.5%未満(YS—11型機)で95.3%、同10.0%未満(ジェット機)で97%と生島地区の各97.1%、98.5%に比べると劣るものの、まずまずの結果が得られた。

しかし、運輸省当局は、欠航率が生島地区の2倍に当たることから、少なくとも2年間の結果がでなければと慎重な姿勢を示し、さらに7項目の問題(後述)が指摘された。

なお、気象調査を継続した結果、3年間の平均予想就航率はYS—11型機で93.4%、ジェット機で96.0%に低下した。

また、運輸省から滑走路東端が香東川の渓谷に接する崖となっているため、着陸時に危険を生ずる乱気流の発生はないかとの指摘があり、このための調査も行ったが、そのような乱気流は認められなかった。

騒音予測調査

騒音予測については、昭和65年(1990)の旅客需要を基礎に、ジェット機36便、YS—11型機18便を想定し、騒音予測調査を日本空港コンサルタンツに委託、WECPNL(加重等価平均感覚騒音レベル)75以上の区域(空港と周辺の標高が同じとして)に約150戸の民家があるとの報告を受けた。

(詳細は第4章に記述)

第2節 候補地の一本化

予備地から候補地へ

昭和53年(1978)8月から香南地区において気象調査が開始され、同年9月から10月にかけて関係5町に内陸部予備地調査について周知と打ち合わせを行うにつれ、空港建設に対する関心が急速に高まり、9月香川県議会定例会においても10月3日の本会議代表質問および10月8日の土木委員会の審議で、生島沖縮小案の問題点、内陸案へ切り替え時期などがただされた。県側からは、まだ本命は生島沖案であり、香南地区は予備地として国の了解を得て調査中なので、今後の方針決定は最低1年間のデータの整う昭和54年(1979)8月まではかかる旨の答弁がなされた。

しかし、昭和53年(1978)秋に運輸省が第3次空港整備5カ年計画を昭和54年度で打ち切り、第4次空港整備計画を1年繰り上げて昭和55年度からスタートさせることを航空審議会に諮問したため、香川県内各方面から早期着工への要望が高まってきた。

このため昭和53年(1978)12月11日の香川県議会定例会での代表質問に対して前川忠夫知事は「第4次空港整備計画が1年繰り上がっても昭和55年度の国の予算編成に間に合うよう努力したい」と答えた。

香川県空港対策室では、生島沖縮小案にかかる調査を進める一方、香南地区の関係市町

と合同で昭和53年(1978)12月に新空港研究会を組織し、各町の議員、住民代表らによる鹿児島、熊本、秋田など先進空港と周辺地域の騒音対策などの視察を実施した結果、香南地区案に対する期待が高まってきた。

そこで昭和54年(1979)2月21日の香川県議会高松空港整備促進特別委員会において香南地区を従来の予備地から生島地区と並ぶ候補地とすることとし、同月24日、香川県議会本会議に仲西秀信委員長から中間報告が行われた。

昭和54年(1979)の6月香川県議会定例会代表質問では、自由民主党議員会の堀口忠雄議員が「昭和55年度からスタートする国の第4次空港整備5カ年計画に乗り遅れることがあってはならない。そのための県の重要な課題は、これまでの調査結果をふまえて早急に建設候補地を一つに絞り、建設計画を推進することである。知事はどのように考えているのか」と候補地の決定を急いで国に強力に働きかけるよう求めた。

前川忠夫知事は「新空港の位置決定については、生島、香南両地区の各種調査のうち、香南地区の気象調査の1年間のデータがまとまるのが8月になるので、これを受けて運輸省と県との間で両候補地の検討を煮詰め、国の予算編成作業中に候補地の一本化を図ることで、国に要望している」と候補地決定は8月ごろになるとの考えを示した。

また、社会党議員会の藤本哲夫議員は、代表質問のなかで、新高松空港の整備についての社会党議員会の見解として、候補地をはじめとする諸問題を取り上げた。

位置決定については「生島沖新空港は、瀬戸内海観光開発の視点から、臨海スポーツ、レジャーにとって一面的に大変望ましい位置であるが、瀬戸内海環境保全上、水産資源に対する影響、あるいは漁業補償の問題を含め、香川県としてはその位置決定について問題点が多いのではないかと。こうしたことから新空港の位置決定に当たっては、香南地区が望ましいと考えている」と香南地区への建設を促した。

そして「仮に香南地区に位置決定した場合、自然環境、騒音公害、交通網の整備を含めて、住民に対する話し合いについて今後、どう対処していくべきものか伺いたい。150㌔の空港用地、ほかに土取り用地、環境保全用の用地120㌔の広大な土地が空港用地に提供されるが、自然環境保全上どう影響を及ぼすのか。さらに騒音対策については、住民にどういう働きかけをしてきたのか。位置決定された場合、住民の反対運動も提起されるのではないと思うが、県としてこれらに対して今後、どう対処していくのか、聞きたい」と質問。

また、先に発表された周辺地域開発マスタープランに触れ「空港周辺地域の公園化を図るとともに、空港を中心とした広域にわたる生活環境施設の充実とレクリエーションゾーンの開発整備を図るとの趣旨であるが、一言で言うならバラ色の田園都市構想と申し上げてよいと思う。この周辺開発マスタープランに今後、町、住民からの要望、そして財政負担の問題など諸問題が残されているのではないと思うが、県としてどう対処するのか」

としたうえで、「新空港そのものは国の事業だが、現時点で建設費、さらに周辺開発を含めて県独自の事業予算として、どの程度の見積もりがなされているのか」と香南地区での建設を前提にただした。

これに対して前川忠夫知事は、位置決定については「今後、調査結果の取りまとめを急ぎ、事前に事業主体である国と十分協議の上、昭和55年度の国の予算編成作業に間に合うよう努力したい」と述べた。

また、香南地区案については「仮に香南地区に決定した場合との質問だったが」と前置きして、「自然環境保全上の問題では、現在香南地区において動植物の現況調査および香南地区案における環境保全、防災計画基本調査を専門機関に委託している。県としては、これらの報告、提言を土地造成基本計画調査のなかに織り込み、万全を期したいと考えている。騒音対策については、騒音コンター図や口頭の説明では理解してもらいにくいので、関係町議会議員、住民の方々に先進空港に出向いてもらい、航空機騒音を体験してもらっている。今後とも住民と県、市町との話し合いを深めながら、理解を得たいと考えている」。

周辺地域開発構想については「現在、市町に提示し、具体的意見を照会している。県としては新空港を地域と一体化した空港として整備するため、関係市町はもとより地域住民のご意見、ご提言に十分耳を傾け、協議、対話を繰り返して、地域の方々の納得を得るよう慎重に周辺地域開発計画を策定したいと考えている」としたあと、財政問題では「香南地区案の基本施設の建設費は、おおむね400億円、保安施設費が約30億円と考えている。基本施設については、県に25%の負担義務がある。周辺地域開発については、相当の事業量にのぼることが予想されるが、香川県新空港基金の活用ならびに国の補助事業、適債事業の活用などが必要と考えられる」と答弁した。

香南地区案に対する運輸省指摘事項

香川県空港対策室では、関係市町と共同して昭和54年(1979)7月9日から同年10月3日にかけて香南地区周辺の各集落40カ所で、延べ2,000人の出席者に調査状況を説明する一方、高松地区8漁協に対しても同年8月3日に調査状況を説明した。また、香川県議会においても同年7月14日の本会議で新高松空港の建設促進に関する決議がなされるなど、国の昭和55年度予算確保に向けて動きが活発になってきた。

これらに対し運輸省からは、香南地区調査の報告について昭和54年(1979)8月30日、技術上の問題点としての6項目と地元対策について指摘があり、それぞれ処理状況をまとめ報告した。

運輸省指摘事項処理状況

運輸省指摘事項		54.8.30	指摘事項処理状況
項目	内容		
技術上の問題点	電波問題	グライドパスは、電波を地面反射するので前面の地形の影響を受け易い、千歳空港の例もあるのでシミュレーション等を行い詰めておく必要がある。	日本電気㈱に電波障害調査を委託しており、現在地形のモデル化等メインプログラムの作成中である。地形の形状変更を行った場合のシミュレーションの結果が判明するのは、11月下旬の見込みである。
	気流の問題	地形的な関係から、乱気流の発生を心配している。専門的に詰めておく必要がある。	国際気象海洋局によるS53.12～S54.2の3カ月間の季節風時の調査並びに今年実施した京都大学防災研究所の調査結果によると、新空港整備上支障となるものは見当たらない。
	騒音コンターの問題	騒音コンター図により、騒音の予測範囲を明確に把握しておく一方、これに対する対策を事前に十分検討しておく必要がある。	航空機騒音予想コンター図によるとWECPNL90(物件移転対象)の範囲は空港敷地内となる。WECPNL75(民家防音工事対象)の範囲の民家戸数は150戸である。またWECPNL70(学校、病院等防音工事対象)の範囲内には学校、病院等はない。
	進入灯設置の問題	東側の進入鉄塔は、その規模が非常に大きいものであるので技術的、金額的に十分詰めておく必要がある。	パシフィックCO㈱に調査を委託しており、現在連続トラス等の工法について比較検討中であるが建設事業費等を含めた総合結果の判明は11月中旬となる見込みである。
	ターミナル地区用地	平面計画によるとターミナルの奥行きが窮屈である。将来の拡張を考慮して十分に広く確保する必要がある。	ターミナルビルは、奥行きを10m拡張できる内容に変更した。又、将来の拡張に対処できるようにターミナルの西、北側に用地を確保しておく。
地元対策	滑走路及び誘導路の巾員	現計画はR/W巾員=45m、T/W=23mとなっているが現在実施中の空港はR/W=60m、T/W=30mとなっており、今後新設する空港はR/W=60m、T/W=30mで計画されたい。	滑走路2,500mの新設空港であるのでR/W=60m、T/W30m滑走路と平行誘導路中心線間隔184mに計画変更した。又、場周道路用地は10mを確保した。
	地元対策について	地元市、町住民の受入れ体制について、十分な対策をとる必要がある。	地元説明会は既に58回開催している。更に深い理解と協力を得るため継続的な話し合いを行うことにしている。知事も現地に赴き、関係住民等と密接な対話を行うとともに、関係市町に対し協力を要請している。

生島沖縮小案と香南地区案の比較

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計画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、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になり、香川県としては、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。

第1章 建設候補地選定への道のり

両案の管制運航条件、建設条件と工事費、既存権益との調整、環境条件、利便性さらに地域開発効果についての比較をまとめると次表のようになる。

生島沖縮小案、香南地区案比較表

比較評価項目		生島沖縮小案	香南地区案
大項目	小項目		
(1) 管制運航	気象条件	風 向	卓越風の方向はWNWであるため、%に対してはほぼ平行である。
		ウインドカバレッジ	V ≤ 7.5%の場合98.1%、V ≤ 10.0%の場合99.3%
		予想就航率	予想就航率 V ≤ 7.5%の場合 97.1% V ≤ 10.0%の場合 98.5% 上記予想就航率の最低気象条件は次のとおり 東進入の場合 雲高=200FT 視程=800m 西進入の場合 雲高=800FT 視程=2,400m
		乱 気 流	南寄りの強風時に乱気流が起りやすい。
	空域条件 (制限表面)	進入・転移表面	障害物件なし。但し船舶航行安全のための施設が必要となる。
		水平表面	南側山地部が低触するが、北側には障害物件はない。
	空港運用	飛行経路	滑走路番号 進入方式 計器出発方式 12 周回進入 左旋回離陸上昇 (2NMの限定空域) 30 ILS進入 右旋回離陸上昇
		ターミナル機	現計画では問題はないが、将来拡張は困難である。
		照明施設	ALS/SALSが海上に設置されるため、保安点検、補修にやや難がある。
		地象・海象	カマ瀬の浅海域を砂質土等を用いて165haの人工島を造成する。地形の変更に伴い潮流の変化をきたす。
(2) 建設	施工条件	建設の難易	浸漬土量約3,000万m ³ 、護岸延長6,700m。航行船舶の安全対策及び、にぎり防止等の環境対策が必要であるが、特に難しい工事ではない。
		工 期	S 60年供用開始を予定している。
		本体建設費	空港規模 2,500m、空港面積165ha 基本施設 おおむね 500億円 (但し、補償費を除く) 保安施設 " 30億円
	工事費	アクセス建設費	高松坂出有料道路から取付 道路延長 L=3.1km (うち橋梁0.8km) 道路幅員 W=25m 建設費 おおむね 60億円
			用地買収、物件補償、離農補償、電力鉄塔移設等が必要。また、農業用水利、町道、農道、林道等の補償工事が必要となる。
(3) 既存権益との調整	補 償	補償及び補償工事	

比較評価項目		生島沖縮小案	香南地区案																				
大項目	小項目																						
(4) 環境条件	騒音対策	般空機騒音に係る WECPNL75 は、ほぼ海上に限定される。	調査中ではあるが、WECPNL75以上の民家は約200戸である。																				
	動・植物・魚類等生態系への影響	陸地部から離れているので影響はない。	ある程度開発された区域であり、動植物等の影響は少ない。																				
	魚類等水産資源に与える影響	埋立に伴い、瀬と藻場が消滅する。更に工事中の海水汚濁並びに完成後の海域環境の変化が水産資源等の生態系に及ぼす影響が大きい。	問題はない。																				
	景観に与える影響	瀬戸内海国立公園区域内にあり、景観保全のため修景緑地造成や建設工法上の配慮が必要である。	特に問題はない。																				
	水流（潮流）水質の影響	人工島の造成により、高松港域の遠流が滞りやすくなる。工事中のごりの拡散防止について、十分な対策が必要である。	工事中の土砂流失及び濁水対策が必要である。																				
(5) 利便性	高松市中心部からの距離	L=11km（高松坂出有料道路経由）	L=14km（国道193号バイパス経由）																				
	県全域からの距離	<table><tr><td>主要市町</td><td>大内町</td><td>坂出市</td><td>琴平町</td><td>観音寺市</td></tr><tr><td>高松市</td><td>42km</td><td>17km</td><td>34km</td><td>50km</td></tr></table>	主要市町	大内町	坂出市	琴平町	観音寺市	高松市	42km	17km	34km	50km	<table><tr><td>主要市町</td><td>大内町</td><td>坂出市</td><td>琴平町</td><td>観音寺市</td></tr><tr><td>高松市</td><td>36km</td><td>23km</td><td>22km</td><td>43km</td></tr></table>	主要市町	大内町	坂出市	琴平町	観音寺市	高松市	36km	23km	22km	43km
	主要市町	大内町	坂出市	琴平町	観音寺市																		
高松市	42km	17km	34km	50km																			
主要市町	大内町	坂出市	琴平町	観音寺市																			
高松市	36km	23km	22km	43km																			
アクセス	予想されるアクセス体系	臨海産業道路を主要交通網とし、県道高松玉越坂出線等により対応。	国道193号バイパスを主要交通網とし、県道円座香南線、三木綾南線、安原下普通寺線等在来線の改良により対応																				
(6) 地域開発効果	経済的波及効果	海上工事となるため県外企業の受注が中心となる。	関連公共事業が多くなるため、県内事業所への受注が期待される。																				
	完成後の波及効果	経済的発展は、高松市域に限定される。	高松市の経済効果のうえに、空港を核とする周辺過疎地域の経済的発展が期待できる。																				
	周辺開発	海面のため開発地域が限定される。	高松市の南への発展がはかられると共に、広く周辺地域の都市化及び工業開発、観光開発等が促進される。																				
	社会的波及効果	施設整備	周辺地域が限られるため特定施設の整備にとどまる。	広く、周辺道路整備、福利厚生施設、文教施設、都市供給施設等が整備される。																			

候補地を香南地区に一本化

昭和54年(1979)2月に香南地区を生島地区と並ぶ候補地として以来、両地区についての調査を進めながら、関係市町への説明、知事と住民との対話を進めてきたが、候補地が複数では運輸省としても昭和55年度予算概算要求に実施調査費を計上できず、昭和56年度に見送られる可能性が強くなった。

このため香川県議会をはじめ各方面から「早く候補地を一本化して地元対策を進めるとともに、国に対し政府原案決定まで強力に要望をしていくべきだ」との声が強くなり、両候補地の比較表ならびに運輸省指摘事項とその処理状況を昭和54年(1979)10月29日の香川県議会高松空港整備促進特別委員会に提出し、前川忠夫知事が、候補地を香南地区に絞って推進する方針を表明し、審議が行われた。

第1章 建設候補地選定への道のり

各委員から周辺各町の同意の見通し、各団体の反対の目的、交渉経緯、用地対象件数と人数、交渉状況、騒音対策の国の基準と上乗せ方法、地域開発の具体的なプラン、運輸省指摘事項の処理、現地対策事務所の設置、生島地区および高松地区8漁協への感謝と説明などについて、質疑応答が行われた結果、香南地区への一本化が了承された。

つづいて同年11月2日、新高松空港整備問題香川県議会全員協議会が開かれ、前川忠夫知事から「昭和55年度の国の実施調査予算を確保するためには、これ以上候補地を複数にしておくことは許されず、県として候補地を一本化して強力に国に対し働きかける必要がある。香南地区について、国の指導を受けながら必要な調査、地元説明会なども進み、私自身も現地に出向いて対話を重ねてまいりました。この際、県として総合的に判断して、国にお願いする候補地を香南地区に絞って推進したいので、ご協議をお願いする。今後、昭和55年度の国の実施調査予算が計上されるよう強力に働きかけてまいるとともに、地元対策については、関係市町、住民の方々のご意見、ご要望を十分承り、ご相談しながら騒音対策をはじめ周辺地域の開発整備などの対策を全庁的に組織を挙げて取り組んでまいりたい」とあいさつした。

さきの高松空港整備促進特別委員会と同様の諸問題について、活発な質疑応答が行われたあと、全員協議会とし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。

第2章

地元の受け入れ態勢づくり

第1節 地元説明会

地域の40カ所で開催

新高松空港の建設地を高松市生島沖での人工島から、香南地区の内陸部へ方向転換できるかどうかは、地元住民の理解と協力がいかにかかっていた。とくに香南地区の場合、昭和37年(1962)の高松空港移転計画の際、地元商工会などが住民の意向として、香川県へ要望した〈新空港誘致〉に対し新高松空港の名称にとらわれて採用しなかった経緯がある。また、当時と比べ騒音公害に対する地域住民の意識が大きく変わってきていたこともあって、住民対策は難航が予想された。

そうした情勢のなかで、地元住民への新空港説明会は、昭和54年(1979)4月初めに空港本体建設予定地域のかなりの部分を占める香南町から始めた。航空機騒音の影響を受ける地域として、香南町、綾南町、綾上町、香川町のほか塩江町と高松市西植田町など1市5町が想定された。このため同年10月にかけて、この地域の40カ所で順次、説明会を開いた。参加した住民は、総数2,038人であった。

説明会では、香川県が住民らに理解を求めるための資料として作成したパンフレット「田園都市の中核・新高松空港」を配布し、新高松空港の必要性、現高松空港の問題点、新空港の整備計画概要(生島沖案と香南地区案)、空港周辺整備構想のほか、騒音対策、排水対策などについて説明するとともに、質問に答えながら理解と協力を求めた。

第2章 地元の受け入れ態勢づくり

新高松空港の滑走路予定地に町内山林の3分の1がかかり、離着陸コースの直下になる綾南町千疋地区で、同年6月13日夜に開いた説明会では、香川県がPR用に製作した映画や周辺地域開発構想を掲載したパンフレットで、新空港の必要性、空港誘致の利益などについての説明から始め、次のようなやりとりが深夜まで続いた。

住民からは「新空港ができて、われわれは公害ぐらいしかもらえないのではないのか。県や町は見返りに何をしてくれるのか」といった意見が多々された。

また、香川県が「生島沖の海上案が瀬戸内海環境保全や水産資源保護の面から当初計画の330万平方メートル埋め立て案から165万平方メートルに縮小され、香南地区の陸上案もこれまでの予備地から生島地区と対等の候補地になった」といきさつを説明。

これについては、住民から「生島の住民や漁民の反対が強いので、人間の少ない山へ持って来たのではないのか。県はすでに陸上案に腹を決めているのではないのか」との質問があった。香川県は「生島案に住民の反対はない。生島案にするか香南案にするかは、あくまで国が決める。県としては両地区を対等の候補地として説明会や立ち入り測量を進めていきたい。これまで予備地だったために準備が遅れていた香南地区に当面、力が入っているだけだ」と説明を繰り返した。

さらに住民からは、「空港ができれば、生産物を空輸できるというが、飛行機で大阪や東京に出して金になるような作物はない」「山林を削ってならずというが、近くにゴルフ場が造成された時、水脈が枯れて困った。大事な水源保護対策はどうするのか」とか「空港を中心に周辺町の役場や学校などをよくしたり、道もつけるというが、肝心の地元住民には何をしてくれるのか」などの質問が相次いだ。

主な質問項目

各地区での説明会に参加した住民からの質問は、多岐にわたったが、新空港建設による地域開発への期待と航空機騒音への不安が交錯するかのようになり、うかがえた。その質問の主なものには、次のようなものがあった。

騒音問題

- ▽滑走路の方向変更は考えられないか。
- ▽飛行コースの発表の時期、コースのブレはどうするのか。
- ▽開港時の離発着の便数、将来便数は増えるのかどうか。
- ▽空港の使用時間帯は何時間か。
- ▽就航する機種は何か。
- ▽騒音コンターはいつ示すのか。

- ▽騒音対策は具体的に何をしてくれるのか。
- ▽県独自の騒音対策は考えていないのか。
- ▽住宅の移転は考えていないのか。
- ▽学校の防音工事はするのか。
- ▽テレビ受信障害はないのか。
- ▽防音工事の維持管理費はどうなるのか。
- ▽テスト飛行はできないのか。
- ▽関係住民の他空港への視察を考えているのか。
- ▽複雑な地形が騒音や大気汚染にどのように影響するのか。
- ▽騒音は鶏、牛など家畜に影響するのかどうか。
- ▽騒音公害に対する補償はどうなるのか。

道路交通問題

- ▽新空港への進入道路はどうなるのか。
- ▽横断地下道の規模はどうか。
- ▽空港アクセスに電車やモノレールは考えているのか。

治水利水問題

- ▽空港建設によって用水が減少しないか。
- ▽防災計画はどのように考えているのか。

地域開発関係

- ▽道路、河川などの周辺整備計画はどうなるのか。
- ▽上下水道の整備計画はどのようにするのか。
- ▽周辺の具体的な整備計画はどうなるのか。

用地買収ならびに補償など

- ▽代替地は確保してくれるのか。
- ▽用地の買収単価はどうなるのか。
- ▽用地の買収時期はいつごろになるのか。

その他

- ▽空港利用者はどれくらい見込んでいるのか。
- ▽将来、滑走路を延長する考えがあるのかどうか。
- ▽空港ターミナルは空港の南側につくれないか。

▽航空機燃料の輸送経路はどうなるのか。

▽自衛隊が利用しないか。

▽地元住民を空港関連会社へ就職あっせんしてくれるのか。

▽航空機の墜落事故などが心配だが、どうするのか。

▽人間より魚が大事なのか。(生島沖から香南地区へ変更の意味)

▽新空港建設には反対である。

地元の説明会を重ねていくうちに住民からは「空港が建設されても地元へのメリットはない」として新空港建設に反対の意見、また、「現在の建設計画では騒音公害は必至。滑走路を山側へ移してほしい」などの要望もあり、各地区によって＜建設反対＞の構えをとろうとしているところ、＜条件付き、県の出方いかんで対応＞と、その対応は異なっていた。

現地事務所開設

こうした情勢のなか前川忠夫知事は、香南地区での各種調査の推進と今後の協力を依頼するため、高松市や地元5町を訪問した。その際各市長、町長は、騒音対策、周辺整備事業の実施を前提に好意的であった。

そして香川県議会全員協議会の了承を得て、新高松空港の建設地を香南地区に決めるとともに、昭和54年(1979)12月、新高松空港推進期成会と新高松空港整備対策協議会を設置。翌55年(1980)4月1日には、現地の香南町由佐に「香川県新空港対策事務所」を開設して、本格的な地元対策に取り組んだ。

この対策事務所の開設式では、前川忠夫知事が看板を掲げ、職員とともに地元対策に全力を注ぐ決意を示した。事務所近くでは、住民2、3人が空港反対の意思を示し、香川県としては前途多難を思わせる一幕もあった。

第2節 住民団体の結成

28地区で組織

新高松空港建設候補地は香南地区へ。の流れが加速するにつれ、香南地区周辺は、その対応に備えての動きがあわただしくなっていた。関係各市町では、議会に新空港対策特別委員会が設けられ、各自治会などでも周知会や総会が開かれ、相次いで新空港対策の協議組織が結成された。そして組織のなかには「空港建設反対」を掲げるものも少なくなかった。

結成された住民団体は、次の28団体(昭和56年5月現在)であった。

[高松市]

植田校区連合自治会(代表者 佐々木 緑氏、322世帯)

(新空港東端から東3～5㍍に位置し、植田校区自治会連合会と関係団体で組織。空港建設そのものには、推進の立場をとっていた)

[塩江町]

新空港建設反対長野地区(代表者 藤沢 彰氏、35世帯)

(新空港本体東側から南約1㍍に位置し、騒音対策対象外の地区)

[香川町]

香川町上部連絡協議会(代表者 田野 達雄氏、288世帯)

(新空港滑走路東端から東北約2.5㍍に位置し、騒音対策区域外だが、環境破壊を理由にかんがい用水の確保対策などを求めて組織)

香南新空港反対日生団地実行委員会(代表者 星川 英雄氏、142世帯)

(新空港滑走路東端から約1.3㍍に位置する標高140㍍の高台にある団地住民で組織。騒音対策区域外の地区)

新空港建設反対連絡協議会(代表者 中西 春城氏、371世帯)

(新空港本体の東側国道193号沿いに位置し、南北に狭く長い地区で騒音対策対象家屋を含む。当初、北山を守る会、日生団地を除く全域の組織として発足した)

香川町川東南部地区新空港対策協議会(代表者 田中 永美氏、60世帯)

(香東川東岸沿いに位置し、航空機進入コースの直下にある地区。新空港建設反対

第2章 地元の受け入れ態勢づくり

連絡協議会から分離し、独自の要求を掲げて組織した)

光栄地区(代表者 赤松 実氏、14世帯)

(騒音対策対象家屋が含まれている地区)

向坂・日向・白砂古・下谷地区(代表者 十川 功氏、33世帯)

(川東南部地区に隣接し、騒音対策対象家屋を含む地区)

北山を守る会(代表者 森 信正氏、24世帯)

(新空港本体南斜面下の県道安原下普通寺線沿いに位置し、騒音対策対象家屋を含む地区)

香川町養鶏組合(代表者 高嶋 幸彦氏、31世帯)

(新空港周辺に養鶏場を持ち、その大半が騒音対策対象区域に該当する業者で組織。また、一部組合員は、空港用地の地権者でもある)

[香南町]

新高松空港誘致による被害者の会(代表者 亀井 能時氏、41世帯)

(新空港東端の清水上地区と清水下地区で構成。騒音対策などについて地域の意見調整をするとともに、窓口一本化を目的に発足)

香南開拓パイロット土地改良区(代表者 樽谷 辰夫氏、81世帯)

(新空港の建設で農地の約3分の1が空港用地になる団体)

由佐酪農組合(代表者 佐々木 正明氏、18世帯)

(新空港用地内とその周辺で畜産経営を専門的に営んでいる者で組織。開拓パイロット土地改良区と同一歩調で対応)

新高松空港建設促進委員会(代表者 谷岡 末義氏、158世帯)

(香南町南部の住民と新空港建設に賛成する住民で組織)

[綾上町]

下和田地区空港対策協議会(代表者 亀山 和悦氏、45世帯)

(一部家屋が騒音対策対象になる地区。空港建設を条件に圃場整備を要求して発足)

田万・竹本新空港対策協議会(代表者 湯浅 勲氏、76世帯)

(新空港の滑走路西端から1~2kmに位置し、飛行コース直下の区域で、ほとんどの家屋が騒音の影響を受け、集団移転を要求して組織)

新空港対策粉所協議会(代表者 三好 敏夫氏、372世帯)

(田万地区に隣接し、騒音対策対象家屋のある地区)

南山地区空港対策同盟(代表者 友時 輝久氏、23世帯)

(道路、共同施設などの整備を要望して発足)

東分地区新空港対策委員会(代表者 岡田 岩雄氏、150世帯)

(新空港早期建設と周辺対策の実施を要望して発足)

西分地区新空港対策協議会(代表者 長尾 義夫氏、21世帯)

(騒音コンター外の地区。農業用水路などの整備を求めて組織)

山田地区新空港対策協議会(代表者 真室 孝氏、90世帯)

(一部を除き騒音の影響を受ける地区。その対策などを要望して組織)

[綾南町]

千正地区新高松空港対策協議会(代表者 福井 秋夫氏、182世帯)

(綾南町のうち新空港建設の影響を直接受ける地区)

上の谷地区(代表者 川西 寅三郎氏、9世帯)

(9世帯中4世帯は、新空港用地のうち綾南町内の大半を所有。過疎地で移転を要望)

上千正地区(代表者 小川 学氏、24世帯)

(千正地区新高松空港対策協議会の下部組織で、千正地区の西南端の集落)

大字千正新高松空港予定地立退者(代表者 奥田 義行氏、6世帯)

(立ち退きに伴う諸問題を要望するために発足)

大字千正新高松空港予定地地権者(代表者 藤沢 充氏、4世帯)

(用地買収に伴う諸問題の交渉団体)

上本谷新高松空港対策協議会(代表者 佃 正男氏、22世帯)

(千正地区新高松空港対策協議会の下部団体)

常行池総代(代表者 小川 学氏、9世帯)

(千正地区新高松空港対策協議会の下部団体。防災対策を求めて発足)

住民組織の要望事項

これら住民組織から出された要望は、航空機騒音防止対策をはじめ道路や農地、用水路の整備、公共施設の設置、代替地の造成確保、水資源の確保など共通する問題のほか多種多様だった。香川県は、個々の要望について地元の町と協議、検討を重ね、対応方針を示すとともに、可能な範囲で順次、実現していった。

主な要望は次のとおりであった。(新高松空港建設の影響を最も受ける田万・竹本新空港対策協議会の要望は、第4節に記載)

[高松市]

▽植田校区連合自治会=道路、ため池と水路、運動公園の整備など。

[塩江町]

▽新空港建設反対長野地区＝騒音対策と大気汚染対策など。

[香川町]

▽香川町上部連絡協議会＝内場水系より上部地区へ自然導水を。地域開発と交通体系の改善。下水道整備および水源を確保し、上水道の水圧をアップして防火用にも使用できるようにする。川添温泉に県営の福祉センターを建設。集会場を設置。県道赤坂線の拡幅。早急にテスト飛行を実施。電波障害防止のため共同アンテナを設置。被害者対策に万全を期してほしい。

▽香南新空港反対日生団地実行委員会＝航空機騒音がW E C P N L (加重等価平均感覚騒音レベル)75以内でなければ全戸移転。騒音が45ホン以上に該当する場合は防音工事を実施する。

▽新空港建設反対連絡協議会＝大気汚染、航空機騒音など生活環境保全対策と先進空港の視察実施。

▽香川町川東南部地区新空港対策協議会＝騒音に対する補償。水資源確保。老人対策。地価の低落補償。被害者の雇用対策。電波障害対策。畜産用地の造成確保とふん尿処理施設を設置。福祉施設の整備。集団移転。

▽光栄地区＝農業基盤を軸とする開発事業の促進。道路、農業用水路などの整備。集団移転。福祉センターの建設。

▽向坂・日向・白砂古・下谷地区＝航空機の発着時間を午前7時から午後7時とする。防音設備など騒音対策の実施。老人や病人らの安静場所の確保。移転希望者に対する代替地や農地などの確保。道路、農業基盤、福祉施設の整備。工場誘致。

▽北山を守る会＝農業基盤の整備。竹本川の改修。中峰にスポーツゾーンを建設。水資源の確保。施設園芸に対する補助金の支給および共同集荷場を設置。文化センター、児童公園の整備。空港用トンネルの位置や県道の取り付け道路については当会と協議する。

▽香川町養鶏組合＝養鶏経営を継続することが困難な地区には、養鶏団地を造成。その他地区には騒音対策を。事業実施に当たっては事前に協議をする。

[香南町]

▽新高松空港誘致による被害者の会＝航空機騒音対策。地権者対策。空港周辺整備対策。

▽香南開拓パイロット土地改良区＝代替農地の造成確保。買収による面積減に伴う改良区の運営費に対する補償。空港進入道路の路線選定。住民対策としての施設建設。畑かん施設の移転など。

▽由佐酪農組合＝代替地の確保。空港用地内に生える生草の提供。粗飼料確保のための施設、機械、建物などの導入設置。子牛育成団地の設置。家畜ふん尿処理施設の設置。家畜に対する騒音防止対策。立退予定者に対する対策。

▽新高松空港建設促進委員会＝幹線道路をはじめ周辺整備事業の促進。空港整備の早期着工、早期完成。

[綾上町]

▽下和田地区空港対策協議会＝圃場整備の早期実施と高額助成。集会所の整備。

▽新空港対策所協議会＝航空機騒音対策。道路、河川の整備。水資源の確保。地域産業の振興。地区の中心地である田万・竹本地区住民が他地区へ移転しても生活環境が悪化しない対策を。

▽南山地区空港対策同盟＝道路、共同施設の整備。航空機騒音対策。

▽東分地区新空港対策委員会＝高山の観光開発。水資源の開発。道路整備。

▽西分地区新空港対策協議会＝農業用水の確保。公民館などの整備。

▽山田地区新空港対策協議会＝航空機騒音対策区域の拡大。道路、用水路、圃場の整備。集会所など周辺対策の実施。

[綾南町]

▽千正地区新高松空港対策協議会＝上の谷地区立退者に対する代替地の確保とともに、移転補償費を早急に提示し、資金手当と利子補給をする。地権者に対する国有林の払い下げ、買収される資産は現況の実測面積で実施し、買収に対する税制の優遇措置を講ずること。上の谷集落9戸の移転要求に対し可及的速やかに回答すること。新空港隣接の上千正地区に対する十二分の開発と基盤整備を実施。地区内全戸の防音、電波障害に対する処置と維持管理費の支給。ため池、河川の護岸などの改修と道路整備。地区の公民館、老人会館、診療所の建設、開設。基盤整備、山林開発を実施し、制度融資による負担軽減措置を。水道の新設など。

▽上の谷地区＝全戸移転。地区を流れる大谷川の上流は、空港予定地であり、治水、利水を兼ねた防災ダムを建設。

▽上千正地区＝道路整備、河川改修、農地開発、共同利用施設の新設。騒音対策。電波障害対策。上水道新設。雇用促進対策。

▽大字千正新高松空港予定地立退者＝町道の整備。空港ターミナルでの商業権。空港に近いところでの代替地の確保。農地の代替地確保。雇用の促進。移転補償費を早急に提示。

▽大字千正新高松空港予定地地権者＝買収に対する税制上の優遇措置。山林の代替地として国有林の払い下げ。実測面積による買収など。

▽上本谷新高松空港対策協議会＝道路整備。河川改修。農業基盤整備など。

▽常行池総代＝ため池のかさ上げと水路の改修。

第3節 市町の要望と県の対応

新空港周辺整備計画方針

新高松空港建設に伴う地元1市5町の住民団体から香川県に提出された各種要望事業は、156件、事業費は概算1,150億円にものぼった。これらの要望をすべて実施することは、財源的にも、また、他の大型プロジェクトへの対応内容との整合性からも不可能であった。このため香川県空港対策室では、「新高松空港周辺整備計画方針」をとりまとめ、香川県新空港推進本部に諮ったうえで昭和55年(1980)7月7日、新築間もない香川県新空港対策事務所を視察した香川県議会高松空港整備促進特別委員会に説明するとともに、別室で同時に開催された関係市町主管課長会議にも新空港対策事務所長から説明をした。

さらに同会議終了後、知事、副知事、県議会議長出席のもとに1市5町の市長・町長、議会議長の合同会議を開き、周辺整備計画方針を説明した。

新高松空港周辺整備計画方針

1 騒音対策区域

(1) WECPNL75以上の区域

防音工事は、家族数プラス1室、最高5室を開港までに実施する。(国補) なお、移転を希望する民家については、開港までに移転補償を行う。(県単)

(2) WECPNL70以上、又は、1日平均10回以上85ホン(A)以上の区域、1室防音に要する費用を補助する。(県単)

(3) 上記(1)、(2)の区域は、おおむね別図のとおりであるが、開港前のフライトテスト及び開港直後の実測により必要な補正を行い、速やかに対策を実施する。

(4) 上記(1)及び(2)の区域における地区集会所、地区公民館、地区公園等生活環境施設の整備及び農業基盤整備事業を推進するため、共同利用施設については、地元負担の大幅な軽減措置を講ずることとし、ほ場整備事業等については個人負担の軽減について措置を講ずるものとする。

ただし、用地費については軽減措置の対象としない。なお、農業基盤整備は公共事業に限り、生活環境施設は建設費のみとし、維持費は対象としない。

2 周辺整備区域

(1) 騒音対策区域(WECPNL70以上の区域)に隣接する区域で町が県と協議して実施又は補助する生活環境施設の整備及び農業基盤整備事業については、積極的に推進することとし、具体的に事

業計画をにつめる段階で地元負担の状況をみながら、財政援助について、配慮するものとする。

(2) (1)の区域で、県と町が共同で工業用地等の造成事業を行い、騒音対策区域及び周辺整備区域の住民の雇用機会の拡大を図るものとする。

(3) (1)の区域において、県道及び2級河川等の改良事業を促進する。

3 財 源

上記の財源をまかなうため、県、市町及び関係団体の拠出により基金を創設する。

別図省略

WECPNL(加重等価平均感覚騒音レベル)＝以下W値という。＝とは、ある場所における1日当たりの航空機騒音の大きさを表す単位で、1機ごとの騒音レベルだけでなく飛行時間や機種をも考慮したものである。

香川県議会の定例会で、次のような質疑応答があった。

騒音対策基準について議員から「香南地区は静かな環境であることや将来航空機の発着回数が増えることを考えれば、県の騒音対策のいわゆる線引き素案のW値70を60以下にするとともに、ホン値として70ホン程度まで広げるべきではないか。また、W値と実際に耳にする音の大きさ、ホン値がほぼ一致するのは、国際空港のような大規模空港周辺でのことだ。静かな環境、しかも新高松空港の規模では、ホン値を基準に騒音問題を考えるべきだ。W値の計算過程で1日のすべてのピークレベルをパワー平均した値をどんな方法で求めたのか」との質問。

これに対し前川忠夫知事は「騒音対策区域は、県独自の対策を実施する区域としてW値70の区域および瞬間騒音レベル85ホン1日10回以上と予測される地域を設定することとしたが、これは環境庁の航空機騒音に係る望ましい環境基準および専門家の意見や他県の事例などを参考として実施しようとするものである。また、提言のようにW値70を60に、瞬間騒音レベルを85ホンから70ホンまで拡大することは、香南地区の静かな環境などを考慮するとき望ましいこととは思われるが、一方、自動車騒音その他一般騒音対策との均衡上からは困難と考えられるので、隣接する地域については周辺整備事業などによって対応したいと考えている」と答弁した。

また、新川誠一空港対策室長は、航空機騒音評価値の単位について「航空機の騒音は、その継続的時間が自動車騒音や工場騒音など定常騒音とは異なるので、航空機の型式、飛行回数、飛行経路、飛行時間などを勘案したW値が全国的に使用されている。しかし、飛行回数の少ない空港では、指摘のように瞬間ピークレベルとW値の差が大きく、W値によると瞬間値が高いわりに騒音対策区域から外れる区域が生じるので、県独自の騒音対策区域については、知事答弁のようにW値とホン値を併用した区域を設けて、キメ細かい対策

を講ずることにした」と述べた。

市町の要望

香川県は、国の昭和56年度予算に新高松空港の実施設設計調査費を計上されるよう強く働きかけてきたところ、運輸省から予算獲得のためには、地元市町の協力に関し、市町議会の推進決議が必要であるとの条件を出された。このためこれを関係市町に依頼したところ、まず昭和55年(1980)10月14日に綾上町議会が「新高松空港整備に関する意見書」を議決したのをはじめ10月20日には塩江町議会、10月29日に香南町議会および高松市議会が、10月31日に綾南町議会及び香川町議会がそれぞれ議決した。これと並行して10月27日付で1市5町から次のような内容の要望書が香川県に提出された。

近代的に整備された空港が、産業、経済、文化など地域社会の発展にとって欠くことの出来ない重要な公共的施設であることは、言をまたないところである。

このような観点から新高松空港の建設について、香川県並びに県議会におきましては、従来、格別のご尽力を賜り感謝にたえないところであります。

しかしながら、空港建設は広大な用地を必要とし、また、騒音被害の発生などの諸問題も生じますことから、これらの点について、地域住民の十分な理解と協力がぜひとも必要であると存じます。

この点につきましては、すでにご承知のとおり、まことに厳しい状況にあります。早急にこの局面の打開を図り、円滑な進展を図るため、以下の点につきまして要望いたしますので、速やかにご回答をいただきたくお願い申し上げます。

▽新空港建設は、県民全体で取り組むべき問題として県並びに県議会において、決意を速やかに表明されたい。

▽1市5町の空港を中心とした地域整備計画を樹立し、積極的推進を図られたい。

▽水対策(上水道、農業用水など)

地域整備の基本となる水対策を樹立し、速やかに対処策を講じられたい。

▽地権者対策

速やかに用地買収の大綱を示されたい。

▽騒音対策

騒音対策、移転補償などは開港までに完全実施されたい。

▽生活環境施設

騒音対策区域の生活環境施設整備の財政援助を確約されたい。

▽交通体系

基幹道路網の整備計画を具体的に示すとともに、その他道路についても、市町の意向を体し、積極的に推進されたい。

▽農業基盤整備事業

農林産業基盤整備は、市町の要望を受けて財政援助を含め強力に実施されたい。

▽雇用対策

工場誘致を積極的に進め地域住民の雇用を図られたい。また、空港ターミナルビルの雇用などについては、地元住民を最優先されたい。

▽文教対策

学校、体育館などの文教施設の建設については、市町の実態を踏まえ、当面是非とも必要な施設の建設は、速やかにその進捗を図るとともに、各町の均衡も図りつつ各種施設の充実を目指し財政援助を含めて強力に推進されたい。

▽基金対策

以上の実施について必要な基金制度を設け、速やかに実施出来るよう対処されたい。

以上の点については、速やかに回答されるとともに、各市町それぞれの具体的事項については、早急に1市5町と協議し処理されたい。

香川県の回答

昭和55年(1980)11月2日に開かれた香川県議会臨時会で、新高松空港整備促進に関する意見書と新高松空港の建設対策の推進に関する決議をそれぞれ可決。前川忠夫知事は、これに対する決意表明をするとともに、市町の要望に対し、同年11月4日、各項目について、次のような回答をした。

▽1市5町と協議しながら、ともども進めてまいりたい。

▽上水道用水

上水道用水については、県営広域水道の拡張事業および簡易水道の整備で対応してまいりたい。

▽かんがい用水など

かんがい用水については、今後の地域開発の動向などを勘案しながらその確保を進めてまいりたい。また、局地的な水資源の確保については、市町と協議しながら推進してまいりたい。

▽地権者対策

用地買収の大綱を定める前提となる諸調査を国および1市5町と協議のうえ、早

急に実施したい。

▽騒音対策など

騒音対策並びに移転補償については、開港までに実施する。

▽生活環境施設

WECPI 70以上の区域における生活環境施設の整備に対しては、後述の基金により財政援助を行う。

▽交通体系

空港に関連する幹線道路については、将来の交通体系、地域開発の動向などを考慮し、香川県の玄関にふさわしいものとなるよう、その整備を推進したい。また、その他の道路の整備についても市町と協議しながら積極的に推進する。

▽農業基盤整備など

騒音対策区域および空港建設により直接影響を受ける区域内における農業基盤整備事業については、市町と協議しながら補償工事および後述の基金からの財政援助により対処する。また、騒音区域に隣接する区域での各種基盤整備事業についても市町と協議しながら積極的に推進する。畜産業に対する航空機騒音並びに工事の影響については、類似地区の調査資料の収集、専門家による現地調査を行い、経営者、市町と協議しながら対応したい。

▽雇用対策

空港周辺への企業誘致を積極的に推進し、地区住民の雇用機会の拡大を図る。また、空港ターミナルビルの雇用についても地元住民を最優先に雇用するよう働きかける。

▽文教対策

市町が実施する文教施設整備事業については、地域の実態を踏まえ市町と協議しながらその整備を推進する。

▽上記の財源をまかなうため、県、市町および関係団体の拠出による基金を創設する。

このほか香川町、香南町、綾南町、綾上町から個別に出された多岐にわたる具体的な要望事項についてもそれぞれ香川県の対応策を示して協力を求めた。

第4節 地元情勢とその対応

新高松空港建設へ向けて最大の課題であった地元対策については、前川忠夫知事をはじめ関係部課長や新空港対策事務所の職員らが、地元市町を訪れて理解と協力を求めた。また、各議会の空港対策特別委員会に出向いて説明に努めた。さらに住民組織に対しても市町の職員とともに、会合に出席して要望をくみとりながら不安の解消に努力した。

だが、当初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、していない段階とあって、おのずから地元住民への対応には限界があった。このため住民の間から「県の対応には、積極性がみられない」との不信感が生まれ、住民との対話は、はかばかしくなかった。

前川忠夫知事は、こうした不信感をぬぐうため住民からの数々の要望に対し「県として十二分な対応を講じ、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する」などと理解と協力を求めた。

こうしたなかでの住民対策の焦点は、綾上町の田万・竹本新空港対策協議会への対応であった。というのは、同地区は新空港滑走路西端から1～2kmにある集落。しかも飛行コースの直下に位置し、離陸する航空機の86%が真上を飛行することになり、W値75のなかに住居のすべてが入ってしまうという事態が予想される地区だからである。

それだけに住民は、新空港建設に伴う生活環境への影響を深刻に受けとめ、昭和54年(1979)11月、住民代表が鹿児島空港を視察、航空機騒音を体験。そして翌12月5日、香川県に同地区の全戸の集団移転を要望した。その主な理由として、飛行コース直下での生活は常識的に考えられる受忍の限界を超えていることをあげ、「現在の生活を維持し、快適で文化生活ができる土地へ移転。これに伴う現有宅地や建物および農地その他付属物一切を県が買収する」ように求めた。新空港は公共の利益につながるとの理解を示し、条件付き賛成を前提としてのことだった。

香川県は、この要望に最善の対応をする姿勢で臨んだ。ところが住民の間からは「県の口約束だけでは信用できない」との声が出たため、同対策協議会は再三にわたり文書での回答を申し入れた。香川県は、この種のケースで文書を出すのは前例がないのと、他地区への影響も考えて、文書での確約を避けた。だが、地元の状況を考慮して翌年の2月には「現段階では合意書の提出はできないが、具体的内容が煮詰まった時点で文書を交換する」と回答。地元の町長へは知事名で「田万・竹本新空港対策協議会の要望については、早急に具体的対策を進めたいので、協力をお願いしたい」と文書で依頼した。

住民団体が鉄塔建設

香川県との話し合いが思いどおりに、はかどらないことを不満とする田万・竹本地区住民は、昭和55年(1980)3月ごろから「要望貫徹」のシンボルとしての鉄塔建設へとエスカレートした。

鉄塔建設の情報に香川県は、同年4月2日から6日にかけて、落合治美空港対策室長をはじめ現地の新空港対策事務所長ら幹部を含む担当職員総出で綾上町職員とともに、同対策協議会役員宅を順次、訪問して、思いとどまるように説得した。だが、役員が不在のところが多かったこともあって、同月7日に住民たちは新空港本体予定地西約300mの山中に高さ24mの鉄塔を建て、「要望貫徹」の看板を掲げた。

この時期、各地区の空港対策協議会や空港対策委員会などの多くは、建設反対の組織を含めて、それぞれ香川県や地元町との話し合いのテーブルに着き、条件付きながら理解と協力の姿勢を示しつつあっただけに、香川県にとってショックだった。

また、成田空港での空港反対同盟と新左翼各派が鉄塔を建てて、徹底阻止の構えに出ている時期でもあり、香川県は過激派の参入を極度に警戒した。さらに運輸省としても「鉄塔建設」に神経をとがらせた。

このため前川忠夫知事らが運輸省へ陳情するたびに運輸省から「鉄塔はどうなりましたか」と早期撤去を求められた。前川忠夫知事らは、その都度、地元情勢を説明しながら「農村の人たちが素朴な気持ちから建てられた鉄塔で、地元の対策協議会役員とは現在も話し合いを続けている。決して＜実力ででも反対＞という性質のものではない。県が誠意をもって話し合えば、円満に解決する自信を持っている」としたうえで、「鉄塔撤去には全力を尽くすが、仮に鉄塔が倒れなくても、事業の推進に支障をきたさないよう地元を説得する」と約束した。

しかし、この鉄塔、その後の国の予算確保や公聴会の開催などに影響し、新高松空港建設についての国のゴーサインが遅れる要因となった。

集団移転についての確約書問題

鉄塔建設、という予想もしなかった事態となった田万・竹本地区の住民への香川県の対応は、その後も粘り強く続けられた。香川県空港対策室長名で、同対策協議会に文書で鉄塔撤去を強く要請するとともに、昭和55年(1980)6月に同対策協議会役員との話し合いで、同対策協議会側から出された集団移転についての▽基本的には田万・竹本の全戸76戸が移転する▽移転先は飛行コース北側、高松寄り原則とする▽等価イコール等積にしてほしい▽建物は現状有姿とする▽移転に伴う所得の損失補償をする——との要望に対して「面積は等価が原則である。いずれにしても鉄塔の撤去が前提条件である」ことを強調した。

この要望については、鉄塔撤去を条件として、確約書に双方で捺印し、交換することで合意した。そして約1週間後に同対策協議会役員からの「確約書の交換を地元住民に対する鉄塔撤去の説得材料にしたい」との申し入れを受け、確約書の案文づくりを進めた。

香川県と同対策協議会役員がまとめた確約書の内容は、

▽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。

▽移転先は、飛行コース北側、高松寄りとし今より立地条件の良い所とする。

▽土地は、宅地・農地の現有面積を確保し整備する。

▽建物は、現状有姿で移転補償をする。

▽移転に伴う営業などの損失補償を行う。

▽移転先は、住みよい町づくりをする。

▽移転については、双方誠意をもって努力し、集団移転の完了は空港開港前とする。

▽その他、集団移転に伴い発生する諸問題については、協議のうえ善処する。

右事項については、責任を持って確認する。

というものであった。

(確認項目のうち後日、双方の見解に相違点がでる「宅地・農地の現有面積を確保し」

については、双方、等価交換を原則とすることで、議事録にとどめ確認していた)

そして同年7月15日に綾上町の住民立ち会いのもとに確約書の交換をすることになった。ところが、同対策協議会役員から責任が持てないことを理由に、確約書への捺印拒否の申し出があり、知事名での確約書を出すように要求があった。これに対し香川県側は「確約書の内容は、双方誠意をもって努力することで、成立するものである。知事名だけの確約書では、相手が拒否反応を示した場合、効力を失う」ということで、態度を保留することにした。

こうした経過からみて、同対策協議会の内部は、微妙に揺れ動いていることが、うかがえた。

その後も同対策協議会は、再三にわたって確約書の提出を要求。先の内容のうち2、3項目を1項目にまとめ、さらに7項目目を▽移転先の合意は、空港建設工事着手前とし、集団移転の完了は空港開港前とする——に変更してのことだった。

この時期は、国の昭和56年度予算に新高松空港建設への“お墨付き、ともいえる実施設計調査費を要求する段階であった。そのうえ同対策協議会から「知事名の確約書を提示しなければ、運輸省へ空港建設反対の陳情をする」との強硬な申し入れがあるなど、香川県は厳しい立場に追い込まれていた。

そこで綾歌郡選出の仲西秀信香川県議会議員（県議会高松空港整備促進特別委員会委員長）が、同対策協議会役員と話し合い、確約書のうち▽移転先の合意は、空港建設工事着手前について「実際にブルドーザーを入れて、作業開始した時期をさすものであり、予算計上や用地買収を妨げるものではない」▽宅地・農地は、現有面積を確保し整備するでは「等積にこだわるものではなく、等積に近付くよう努力してもらいたい」▽鉄塔撤去に努力する——ことを確認した。

そして同年7月31日に開かれた香川県議会高松空港整備促進特別委員会の懇談会（知事、副知事出席）において文書での確約問題を語り、「事態打開のため、やむを得ない」とのことと、同日、前川忠夫知事から確約書を同対策協議会役員に手渡した。

地元との交渉は、移転先の候補地の問題に進展し、香川県から7カ所について提示したのに対し、同対策協議会側は、高松市内の奈良須池など三つの大規模池の埋め立てを要求。香川県は、大規模池の埋め立ては水利権の問題などで不可能であることを説明、他の地区での代替地の青写真を早急に作成することを提案した。その後、住民は移転候補地7カ所のうち矢坪、北山、富熊の3カ所については、不適当とし重ねて奈良須池などの埋め立てを求めたほか、現高松空港の跡地に移転を希望した。空港跡地は、利用計画の検討まで至っていない段階だったので、「約束できない」ことを回答。さらに綾南、綾上、国分寺各町の適地を移転候補地として示したが、これも拒否され、話し合いはかみあわず難航した。

建設反対へ方針転換

こうした情勢のなかで、確約書の文言の解釈をめぐり、紛糾することになった。というのは「宅地・農地の現有面積を確保し」の文言について、香川県側は機会あるごとに同対策協議会に「等価交換を原則とする」ことを確認していたにもかかわらず、住民は「等積交換」を約束したものと理解、あくまでも等積交換を主張。香川県が経過説明をすればするほど、不信感をつのらせた。

香川県庁内部では、他の公共事業との絡みもあり、また、自然環境に恵まれた田万・竹本地区から等積交換できる移転地を選ぶのは困難との意見が多かった。しかし、前川忠夫知事は「ふさわしい土地を探すと、それに見合った土地を造成するのが、県の責任だ」と

住民の希望にできるだけそうように指示した。

だが、住民との交渉は、遅々として進まなかったことから、香川県議会定例会などで、議会側は香川県の対応についての不満点を指摘、確約書を白紙に戻すか、新たな方法で、事態打開の糸口を探るべきだ——などと交渉の進展をはかるよう求めた。

集団移転が具体的に進展しないことを不満とする住民72人は、昭和56年（1981）5月19日、「確約無視反対」の鉢巻きを締め、むしろ旗を立てて、香川県庁に押しかけ、前年7月に香川県との間で交わした集団移転の確約書の不履行を責め、抗議書を前川忠夫知事に渡し、全戸移転の早期実現と確約書に反する空港建設に反対することを申し入れた。

そして同年10月25日に開いた田万・竹本新空港対策協議会全体会で、「香南地区での新空港建設に反対」を決議、これまでの条件争奪から建設反対に方針を切り替えた。同年11月2日には、香川県と香川県議会へその趣旨の通告書を出すとともに、鉄塔に掲げている看板を「要望貫徹」から「建設反対」に取り替えた。

公聴会開催へ向けての地元対策

国の昭和56年度予算に新高松空港の実実施設計調査費1億円が計上され、香川県としては航空法による新空港設置の手続きとしての設置予定告示、公聴会開催、設置告示など、越えなければならない関門が幾つかあった。その最大の関門は、新空港建設予定地の近くに「鉄塔」が建っている地元情勢のなかでの公聴会の開催であった。

香川県がめざす昭和63年（1988）開港のためには、昭和56年（1981）秋には公聴会を開催する必要があり、それまでに周辺の住民対策を進め、理解を得て協力態勢をつくっておかなければならなかった。

ところが、各地区の住民要求は具体的であったが、香川県の対応はその時期には「犠牲になる住民の方々には、十二分の対策を講ずる」という以上のものは出せなかった。また、騒音対策や新空港周辺整備対策にしても、住民個々の要望は多種多様であり、具体的に答えようがなかった。住民の具体的な質問に総論的な答弁で言葉を濁さざるを得なかった香川県担当職員の言動に、住民は不信感をつのらせるばかりであった。

しかし、ねばり強く対話を続けていくうちに、各地区の対策協議会など地元住民組織は、田万・竹本地区を除き、次第に条件付き賛成、あるいは地元の態度は町長に一任ということで、事態は進展していった。

香川県内の各自治体や議会、香川県議会、経済団体など全県的に、新空港建設促進への気運が高まるなかで、新空港反対の姿勢を崩さなかったのは、田万・竹本地区の住民であった。

香川県は、同対策協議会が建設反対へ方針転換後、対話再開を要請したが、反応は冷たかった。また、その他の関係4町の住民とも公聴会早期開催について対話集会を開いたが、

第2章 地元の受け入れ態勢づくり

住民対策がなお不十分だったことから、塩川正十郎運輸相は、前川忠夫知事の「公聴会の早期開催要望」に応じず、開催は先送りとなった。

その後、運輸相に就任した小坂徳三郎氏は、昭和57年(1982)4月に香川県知事選挙応援のため来県した際、高松市内での記者会見で、公聴会開催について「鉄塔が取り除かれるか、地元の協力が明確にならないと、開いても意味がない」と地元の姿勢いかんにかかっていることを強調した。

こうしたこともあって同年8月の香川県知事選挙後、前川忠夫知事は、田万・竹本新空港対策協議会役員に中断している対話再開を申し入れたが、同対策協議会は「建設推進の県と、建設反対の立場をとっているわれわれとは、意見を異にする」として、この申し入れに対し拒否した。

公聴会開催へ向けて1日も早い地元の協力態勢づくりをめざす香川県は、仲西秀信香川県議会議員、三居登綾上町長らの協力を得て、同対策協議会役員と交渉再開への話し合いを進めた。しかし、一部の強硬な役員の反対で実現しなかった。

そこで住民宅の個別訪問に切り替え、香川県新空港対策事務所職員、仲西秀信香川県議会議員らは、個々の住民との接触を深め、個別訪問を受け入れる住民が増えつつあった。また、三居登綾上町長は、同対策協議会との話し合いとは別に田万・竹本地区の4自治会に町行政一般についての対話を申し入れた。これに4自治会は応じて、話し合いのテーブルに着いた。

こうした事態の進展に同対策協議会は役員会を開き、鉄塔の継ぎ足し案について協議したあと、同年11月2日、高さ24mの鉄塔に6mの鉄材を継ぎ足して、「あくまで反対」の意志を示した。

国の予算執行との絡みで、公聴会開催のタイムリミットは迫っていた。前川忠夫知事は、同年11月4日から香川県担当職員ととも連夜のごとく、住民宅への個別訪問を続けた。また、仲西秀信香川県議会議員を中心に、適時に三居登綾上町長や脇信男高松市長、香川県議会議員、地元町議会議員らも住民の説得に努めた。

さらに同年12月香川県議会定例会での代表質問で、都村忠弘議員(自由民主党)は、本会議場から田万・竹本地区住民に異例の呼びかけをした。

その趣旨は「空港建設による環境の激変への不安、さらに香川県の地元対策の進め方をめぐる不信任感が満ちていると思う。しかし、新高松空港建設は、香川県政100年の大計にとって欠くことのできないものである。県議会自由民主党議員会は、皆さんの置かれた立場を理解し、共通の認識の上に立って話し合いをしたいと念じている。どんな補償、代償も皆さんの犠牲に比べることはできないと思うが、誠心誠意努力する。話し合いのテーブルにつくことを心から訴えたい」というものであった。

公聴会開催へ事態進展

この異例の呼びかけに同対策協議会が応じ、同年12月13日の深夜、役員らが香川県議会の安徳重義議長、五所野基彦自由民主党議員会長、仲西秀信議員と話し合い、「綾上町との話し合いに応じるかどうか、役員会に諮る」ことを約束した。対話を一切拒否してきたこれまでの強硬な態度をやや和らげた。徐々にではあるが、もつれた糸が解けつつあるかに見えた。

ところが翌58年(1983)1月9日夜、開かれた同対策協議会総会で、香川県議会自由民主党議員会の「対話再開の呼びかけに対する対応について話し合ったが、「集団移転を約束した知事の確約書どおりの対策を県が示すのが先決」「対話を再開すれば、公聴会開催の口実にされる」などの意見が大勢を占め、「現時点では、これまでどおりの態度をとる」ことを再確認。香川県、綾上町との対話再開を拒否することを申し合わせ、何らかの進展を期待していた香川県を失望させた。

だが、昭和57年(1982)12月28日、国の58年度予算の復活折衝で、新高松空港の用地買収費など3億円が認められたことで、前川忠夫知事は翌58年(1983)1月11日の香川県議会高松空港整備促進特別委員会との懇談会で、「新高松空港着工へのステップとなる公聴会を開催するよう運輸省に強力に要望する」ことを表明した。

しかし、運輸省としては、地元情勢を懸念して公聴会開催への意向はなかった。そこで安徳重義香川県議会議長、平木春男同議会前高松空港整備促進特別委員長は、県選出の自民党国会議員に運輸省への対応を要請。国会議員とともに長谷川峻運輸相と懇談し、「公聴会を早期に開催するよう」要望した。

東京でのこの懇談には、加藤常太郎代議士、平井卓志参議院議員、榎家俊一前代議士、安徳議長、平木前特別委員長のほか三宅和夫香川県空港対策室課長が同席。公聴会開催についての要望に対し、長谷川峻運輸相は「要望の趣旨はよくわかるが、地元対策を地元の責任において積極的に進めてほしい。いずれにしても私がこの席に出てきたことで、その意味はおわかりでしょう」と暗に公聴会開催へ踏み切る意思のあることを示唆した。これで行き詰まっていた公聴会開催問題に明るい見通しがついた。

こうした情勢のなかで関係各町は、それぞれの思惑からまちまちだった地元対策の内容についての意見調整や事業に対する費用負担を明確にする必要があった。そこで香川県と地元1市5町との間で、騒音対策事業、周辺地域整備事業などの基本事項について意見統一し、昭和58年(1983)1月13日に覚書を取り交わした。この覚書の交換は、香川県、地元市町が一致協力して新高松空港建設を推進する証として、運輸省も地元対策の一つの進展との理解を示した。

そして同年1月25日、前川忠夫知事ら香川県幹部職員と香川県議会の主要メンバーが、県選出国会議員とともに、長谷川峻運輸相に公聴会開催の要望をした。運輸相は「地元情

第2章 地元の受け入れ態勢づくり

勢はよい方向へ進んでいると理解している。県が全責任を持って地元対策をするのであれば、公聴会を開きましょう」と約束。運輸省は「早ければ今年3月上旬に」と開催時期を示し、新高松空港着工へのヤマを越せる見通しがついた。

これに田万・竹本新空港対策協議会は反発、同年2月7日、「公聴会開催は住民無視の見切り発車だ」として、香川県庁に押しかけて抗議、高松市内をデモ行進して新高松空港の建設反対の氣勢をあげた。

田万・竹本新空港対策協議会分裂

こうした強硬な対応に「これ以上ついていけない」とする田万・竹本新空港対策協議会の一部住民が同対策協議会を脱退し、同年2月18日、新たに新空港直下粉所協議会(代表者桑島清数氏、18世帯)を結成した。そして同日、香川県庁で前川忠夫知事、安徳重義香川県議会議長、同議会各派代表に「これまでの県の対応に不満、不信任感を覚えてきた。基本的には空港建設に反対だが、挙県一致で決定し、国が公聴会開催に踏み切った今、県、町との対話を一方的に拒否することは、私たちの意とするところではない。対話による要望の実現こそ、われわれのとるべき道だと理解する」と新協議会結成の理由を述べた。このあと「地元対策に万全を期してほしい」と申し入れ、後日、▽立退希望者の宅地や農地などの調査を早急に実施▽移転先の調査と用地の確保——などを要望した。

これで新高松空港周辺の住民組織は、29団体となり、その大半が条件付き賛成であった。

強風で反対鉄塔倒れる

田万・竹本新空港対策協議会が「空港建設反対」のシンボルとして新空港建設予定地の近くの山中に建てていた鉄塔(高さ約30m)が、昭和58年(1983)2月18日夜、強風のため根元から折れ曲がって倒れた。この鉄塔、香川県に届けのない違法建築物。前年11月のかき上げの際にも、香川県は建築基準法違反で工事中止命令を出したが、同対策協議会はこれを無視して作業を強行したいきさつがある。

同対策協議会は、翌日、総会を開いて、倒れた鉄塔の取り扱いを協議した結果、「県の対応から判断して、反対の意志を示す鉄塔は必要。強風による自然倒壊であれば、元に戻るのが自然だ」として、建て直すことにした。

そして同月20日、住民は鉄塔再建工事を進めた。香川県は、事態を重視し、工事中止命令を口頭と掲示で出すとともに、田尻孝夫土木部長らが現地で住民の説得に当たった。また、香川県空港対策室職員らが、鉄塔を取り囲んでスクラムを組み、工事中止を呼びかけたが住民との小競り合いのあと、けが人がでるのを避けるため、約2時間後にスクラムを解いた。

住民は作業を強行し、高さ24mの鉄塔を再建したが、地元選出の仲西秀信、藤井賢両香川県議会議員の仲介で、「空港建設反対」の看板の取り付けは見送った。

空港反対の看板撤去

住民組織との話し合いの過程でいろいろな場面があった。そのなかでも騒音対策や地域開発をはじめ多数の具体的な要望をしていた綾上町の南山地区空港対策同盟は、当初、香川県の対応がまずいことを理由に、むしろ旗を立て、その後、「住民を見殺しにする新空港計画を即時中止せよ」の看板を地区内3カ所に立てて、要望貫徹をめざした。また、綾南町の大谷池土地改良区との会合では、香川用水絡みの水利関係問題のもつれから「鉄塔の二つや三つも建てようか」と激しい発言も飛び出すなど、各地で香川県担当職員は薄氷を踏むような思いの対話が少なかった。

対話を重ねるとともに、香川県の具体的な対策が進むにつれ、住民の態度は次第に軟化していった。南山地区空港対策同盟もその一つであった。昭和59年(1984)4月12日、香川県の新空港周辺整備計画とそれに基づく道路改修、交通安全施設整備事業の着手を前向きの姿勢と評価し、立て看板を撤去した。

この撤去に当たり同対策同盟は「県、町と地元のパイプがある程度通じ、県や町の前向きの努力が示された。私たちは新空港建設に向けての全県的な動きや関係機関の努力への一定の評価から運動の節目として立て看板を撤去し、新たな出発点とする」との声明を発表した。

田万・竹本新空港対策協議会が団結小屋を

新空港周辺各地区での話し合いの進展とは逆に田万・竹本新空港対策協議会は、新空港建設反対の態度を一向に変えようとせず、昭和59年(1984)4月13日、昭和58年(1983)6月以降10カ月ぶりに開いた総会で「空港建設反対」の姿勢を再確認するとともに▽古くなった鉄塔の塗り替えと補修をする▽県や町の出方によっては、鉄塔の近くに団結小屋を建てる——ことを申し合わせた。

そして同年6月24日、鉄塔のそばに木造トタン張り約20平方mの20人程度が入れる団結小屋を建てて、いつでも小屋に立てこもって実行行使をする構えを見せた。

国の昭和60年度予算編成作業がはじまり、同年8月には運輸省から大蔵省へ新高松空港の工事費50億円が要求される予定であった。

香川県と同対策協議会との話し合いは、中断されたままであったが、香川県は同年7月に鳥塚武空港対策室課長の私案の形で、確約書に代わる案を非公式に住民側に示した。また、三居登綾上町長を通じて、60年度の国の補助事業として香川県が計画している総合園

第2章 地元の受け入れ態勢づくり

芸センターの育種育苗部門を地元建設するとか、工場誘致などの方針を伝え、説得を続けた。

事態解決へ向けて動く

三居登綾上町長、仲西秀信香川県議会議員、香川県の担当職員らの懸命の努力によって、昭和60年(1985)1月31日、田万・竹本新空港対策協議会と香川県との対話が3年ぶりに再開された。話し合いには、香川県側から前川忠夫知事、溝渕博香川県議会議長、仲西秀信同県議会議員、空港対策室幹部職員、地元からは三居登綾上町長が出席。住民側は同協議会を組織している55世帯のうち代表役員を含む40世帯が応じた。

前川忠夫知事は、あいさつのなかで確約書問題に触れ「非常にご迷惑とご心配をおかけして、申し訳なく思っている」とわびたあと、「今日の説明会を転機として今後は改めて示す案をたたき台にして、皆さんの意見を聞きたい」と確約書の撤回を明らかにするとともに、代案での協力を要請した。

香川県が示した代案は、先に非公式に折衝を重ねてきた「鳥塚私案」を新たに補正したもので、集団移転先は綾上町内の峯ヶ内、国時台、桜本の3地区とし▽宅地については現有面積を確保し、自己負担のかからないようにする。地価に差額が生じたときは清算する▽農地は通作を原則とし、通作補償をする▽移転しない場合は、W値75以上の家屋には、国の騒音対策に定める防音工事(最高5室)をする▽廃業する商業者には、廃業補償をするほか、地元町と協力して新たな雇用の場をつくる。地域開発のための基金助成、周辺整備事業の実施など15項目を示した。

同対策協議会は、この日は香川県の説明を聞くだけにとどめ、改めて検討して今後の対応策を決めることにした。

この説明会には、一部の強硬派は姿を見せなかったが、同対策協議会が知事と同じテーブルに着いたことで、問題解決への明るい展望が開けた。

田万・竹本地区住民に新たな動き

これまで香川県の移転意向個別調査などを拒否してきた田万・竹本新空港対策協議会の住民は、昭和60年(1985)1月21日、先に香川県から提示のあった新たな対応を評価し、同地区55世帯のうち41世帯が個別調査を受け入れることにした。

個別調査は、周辺市町のうち田万・竹本地区を除く移転対象150戸は、すでに終わっていた。

その後、同対策協議会内部に再び新たな動きが出てきた。「新空港反対」の強硬路線に反発した住民が、同年3月11日、同対策協議会を脱退し、田万・竹本新空港騒音対策協議会

(会長・林原正統氏)を結成した。

14条からなる会則には「この協議会は新空港建設に伴って発生する諸問題の解決のため、知事確約書の理念を軸として、その代案を検討し、要求完遂することを目的とする」とし香川県との話し合いを進めることを基本姿勢とした。

新組織の結成は、新空港建設が進められている時期に、建設反対では問題の解決にはならない。香川県が示した移転補償を具体的に詰め、皆が納得いくものにするには、話し合いを前提とする新組織が必要であるとして、地区の有志が住民に呼びかけて、結成にこぎつけた。

そして同月27日に同騒音対策協議会は、香川県と懸案の反対鉄塔の処理一任を盛り込んだ覚書に調印した。

この会合には、林原正統会長ら会員44人と香川県側から前川忠夫知事、織田勉空港対策室長らが出席。溝渕博香川県議会議長、仲西秀信同副議長、三居登綾上町長が同席した。

前川忠夫知事と林原正統会長が調印した覚書の内容は、▽県と当協議会は今後、相互信頼のもと相手方の立場を理解し、誠意をもって騒音対策などにかかる諸問題について、話し合いをする▽話し合いは、先の確約書の理念を尊重し1月31日に知事が示した集団移転などに伴う対応策を基本に行い、諸問題の具体的な解決をはかる▽鉄塔および団結小屋については、その処理を県に一任する——の3項目であった。

鉄塔を住民が自主撤去

新空港建設地の近くに建っている空港反対鉄塔は、依然として空港建設に強く反対する住民が残っており、香川県の手で撤去することには問題があるなどから、引き続き今後の課題として残されることになった。

この鉄塔、空港建設工事そのものには影響はないが、塔の先端部分5～6mが航空機の進入空域にひっかかり、撤去しないと開港ができない障害物であった。昭和60年(1985)10月に新空港の建設が始まったことで、翌61年(1986)末には鉄塔を強制撤去するための土地収用法の適用も可能となり、また、相次ぐ既成事実の積み重ねで、田万・竹本新空港対策協議会の住民は、追い詰められていた。そのうえ会員が次々離れて11世帯となったのと、香川県が「反対鉄塔を建てたままでは、交渉には応じられない」と強い態度をとったこともあって、昭和62年(1987)9月17日、住民は自主的に鉄塔と団結小屋を撤去した。

このため香川県は、「交渉を始める条件が整った」として、同対策協議会の住民と話し合いに入った。

第5節 県と1市5町との覚書

新高松空港の整備に伴う騒音対策および周辺整備事業など地元受け入れ態勢の整備については、香川県が昭和55年(1980)7月に発表した「新高松空港周辺整備計画方針」をもとに、昭和58年(1983)1月13日、香川県と新空港関係1市5町との間で、地元対策について助成の方法など基本的事項を確認し、覚書を交換した。

内容は、大きく分けて新空港整備に伴う用地提供者および立退者対策、騒音対策、周辺地域整備対策、雇用促進対策およびその他に分類した。

このうち用地提供者および立退者対策については、新空港の用地買収や物件移転補償、代替地取得資金利子補給および代替地のあっせんについて規定。香川県と地元市町が協力して新空港整備事業の円滑な推進を図ることにした。

騒音対策では、W値75以上の騒音区域内に居住する者を対象とした移転補償や代替地のあっせん、移転者に対する通作補償およびW値75以上の騒音区域内に引き続き居住する者への民家防音工事について規定し、代替地については、香川県が集団移転先地を造成、その他は地元市町が対応するものと定めた。また、W値70以上から75未満を対象とした民家防音工事や騒音対策事業対象区域の境界地域の措置および実施時期についても、その取り扱いを定めた。

周辺整備事業については、営農施設整備、土地改良事業、道路改修、河川改修および共同利用施設整備の種類、集落振興対策、その他の地元対策および実施時期について、その取り扱いを定め、これらの事業は主に地元市町が中心となり、香川県と財団法人新高松空港周辺整備基金が協力することに規定した。

また、雇用促進対策では、香川県および地元市町が協力して空港関連企業への新空港周

辺住民の雇用促進や優良企業の誘致推進をはかることを定めた。

さらにその他として、財団法人新高松空港周辺整備基金の助成などについても規定した。

この覚書に関する疑義などについて確認のため、同年2月16日付で確認事項の通知をしたが、その際の特筆すべきものとしては、騒音対策の実施時期のうち「開港後一定期間」について「開港後おおむね1年間と解する」としたことである。

第6節 新空港絡みの波紋

新高松空港建設へ向けての地元受け入れ態勢づくりを進めていく過程で、住民が新空港問題と他の行政問題を絡ませて、鉄塔建設の準備を進めるなど、香川県の対応いかんによっては、田万・竹本地区のほかにも第2、第3の鉄塔が建つ可能性があったなど、きわどい事態も見られた。

〈そのケース1〉

昭和57年(1982)1月19日に開かれた前川忠夫知事らと木田・香川両郡の7町長との行政懇談会で、7町を代表して妹尾勤一三木町長が次のような要望をした。

「高松市と三木、牟礼、庵治、香川、香南、塩江、綾上、綾南、国分寺の1市9町が、高松市亀水町の高松市衛生処理センターを拡張して広域し尿処理場を設置する計画を進めている。厚生省への事業計画の説明の日が迫っているのに、地元亀水町の高松市衛生施設対策委員会は9町との話し合いを拒否している。その理由は、『し尿処理場と空港は、どちらも地元にとっては迷惑な施設である。香南、塩江、香川、綾上、綾南の新空港建設予定地周辺5町が、そろって亀水町の処理場に町民のし尿を運び込む計画を進めているが、受け入れてほしいのであれば、空港反対の立て看板をはずしてから頼むのが礼儀だ』ということである。新空港には関係町はもとより周辺町も最大限の努力をするから知事も亀水町の人の拒否姿勢が早く解けるよう働きかけてほしい」との内容であった。

そして翌日、開かれた9町の代表と亀水町の住民代表との交渉で、住民は受け入れを断るとともに、「状況が変われば、その時点で改めて相談したい」と暗に空港反対の立て看板を取り除くことを交渉再開の条件とした。

この時は、広域し尿処理場問題が、鉄塔騒ぎ、にまで事態が進展するとは、予想もしていなかった。

ところが関係町にとっては、和歌山県沖に海上投棄しているし尿処理の契約期間切れが迫っていただけに、早急な対応が必要であった。そこで相谷善一塩江町長は、住民に諮っ

第2章 地元の受け入れ態勢づくり

て何本か立てられていた空港反対の立て看板を取り除いた。また、綾南町では、立て看板に黒い布をかぶせて急場をしのいだ。

これに綾南町の空港反対住民は、激しく反発し、「鉄塔を建てて空港反対の意思表示をする」として、同月24日に空港用地の西南に鉄塔の基礎づくりを始めた。そして長さ27mの鉄柱と看板の資材を運び込んで、鉄塔建設の準備をした。

田万・竹本地区の鉄塔だけでも公聴会開催や国の予算獲得に大きく影響しているのに、さらに綾南町に鉄塔が建てば、国ばかりか、他地区へも影響を及ぼす可能性があった。

そこで前川忠夫知事は、井上房一副知事らとともに現地に駆けつけ、町民らと徹夜で話し合い、当面の措置として懸案だった県道の改修、消防施設の充実などに早急に着手することを約束。住民はこれを了承して鉄塔建設を見合わせた。

知事と住民らとの話し合いがヤマ場を迎えた同月30日に開かれた香川県議会高松空港整備促進特別委員会では、この問題が取り上げられたほか、同年2月10日の同特別委員会でも鉄塔騒ぎになった要因や香川県の対応についての質問が集中した。

なお、し尿処理場問題は、前川忠夫知事が亀水町の対策委員長に親書をしたためて、地元住民の理解を求めた。住民は態度を和らげ、9町との話し合いに応ずることになり、問題は解決へ向かった。

《そのケース2》

国の昭和60年度予算編成が大詰めを迎え、新高松空港の建設は、田万・竹本新空港対策協議会が建てた「空港反対」を訴える鉄塔の処理が最大の焦点になっている時期に、今度は新空港進入コース直下の香川町川東南部地区新空港対策協議会が、昭和59年(1984)12月5日、空港反対鉄塔の建設を決め、翌6日朝までに新空港建設予定地の東側約500mの山頂に、建て穴を掘り、高さ30mの鉄塔を組み立てるなど準備を完了した。

この対策協議会は、「絶対反対」の田万・竹本新空港対策協議会とは違い、これまで「条件付き賛成」の立場をとっていた。それが一転して反対鉄塔建設の準備をしたのは、次のような理由があった。

同地区住民は、昭和62年度に高松南部地域で開校予定の香川県立新設高校の誘致を新空港周辺整備の柱として要望していた。ところが香川町のあっせん香川県が進めていた同町大野地区での用地買収問題が難航し、香川県教育委員会が計画している面積の取得が難しいことがわかったため、同教育委員会は他の地区を含めて複数の候補地で検討せざるを得なくなっていた。

こうした事情を知った住民は、「騒音公害が伴う空港建設には、反対だったが、新設高校をぜひ町内に誘致したいと思って、高校建設を条件に空港建設に賛成の態度をとってきた。空港だけを押しつけ、高校は他の地区というのであれば、承服できない」として、鉄塔建設に取りかかった。

香川町役場に出向いた前川忠夫知事らは、同対策協議会幹部や町議会議長、町助役らに「高校と空港とは別問題だ。新設高校はでき得れば香川町にと努力している。鉄塔が建てば、空港も高校も駄目になる。鉄塔建設を思いとどまってほしい」と説得した。

対策協議会側は、あくまで新設高校建設の約束を取り付けようと迫った。このため前川忠夫知事は「計画どおりの用地が取得できれば香川町に建設する」と言明した。これで対策協議会側は、やっと鉄塔建設を思いとどまった。

いずれも最悪の事態は回避できたが、話し合いの過程では、緊迫した場面もあった。

《その他のケース》

昭和56年(1981)2月の香川県議会定例会代表質問で、六車安助議員は「知事は新高松空港の地元からの数々の要望に対し、県は十二分な対策を講じデメリットの償いをする。空港建設による犠牲だけを強いることは絶対にしない。さらに空港建設をバネに地域が発展するように最善の対策をすると公約している。その対応いかんによっては、瀬戸大橋の関連事業や四国横断自動車道の建設など大型プロジェクトのほか、今後の公共事業の実施とも関連する重要な問題に発展しかねない」と指摘した。

これに前川忠夫知事は「指摘のように瀬戸大橋、四国横断自動車道に関連する事業とのバランスもとりながら実施する必要がある」との考えを示した。

香川県が取り組んでいる公共事業は、瀬戸大橋の関連事業、四国横断自動車道の用地買収などをはじめ道路、河川、港湾、ダム、治山、土地改良など実に幅広い。

こうした公共事業を進めるための地元対策の基本的な考えについて、落合治美香川県土木部長は「用地買収、移転補償、地元負担などは国が定めた基準があり、ルール化されている。このルールを崩せば他の公共事業にもはね返り、收拾がつかなくなる」ことを強調した。

そして「新高松空港も公共事業の一つ。だが空港の場合、地元にとって騒音などデメリットの面が少なくない。そういう意味では、地域住民が恩恵をこうむる県道や市町道のような生活道路やダム建設とは異なる。公共事業に伴う地域の利益の度合いは、同じでなければならない。だから新空港の地元には、それなりの対応が必要だ。しかし、他の同種の公共事業との均衡を保つものでなければならない」と説明した。

前川忠夫知事のいう「デメリットの償い」もこんな趣旨のようであった。

新高松空港の地元対応が具体化するにつれ、大型プロジェクトなど公共事業が進められている地域の住民からは「新空港の地元と同じような対応をすべきだ」とか「新空港の地元対策と格差がつくようなことがないように」など厳しい申し入れが少なくなかった。

第2節 空港の沿革

旧高松空港は、昭和19年(1944)1月から旧陸軍が農地や宅地など約270㍍を買収し、軍用飛行場の建設に着手した。そして東西と南北の2本の滑走路を計画。まず東西方向の滑走路の工事から取りかかった。第2次世界大戦の戦局の悪化に伴って、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。工事は継続中であつたが、練習航空隊や戦闘機隊などが訓練を開始した。その後、飛行場は全体の完成を見ないまま終戦を迎えた。

空港用地として買収されたのは、旧林村をはじめ隣接4カ村におよんだ。その中心となつた旧林村は、全耕作面積の半分近くを買収され、270戸の村民が土地を失い、118戸が他地区へ移転した。

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年(1952)6月に返還された。そして昭和30年(1955)5月から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、当初は極東航空(現在の全日本空輸)による1日1往復の運航であつた。記念すべき第1便DHグブ型機(乗客定員16人)の乗客は、わずか1人であつた。

その後、航空輸送需要の増大に対処し、定期路線の拡充、増便が行われるようになり、航空機の安全性、定期性を確保するために、昭和31年(1956)4月に空港整備法が施行され、旧高松空港は第2種空港に指定された。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年(1958)6月1日、正式な供用開始となった。また、昭和44年(1969)にはASR(空港監視レーダー)なども整備され、レーダーによる管制業務を始めた。さらに昭和49年(1974)からは、超短波により航空機に方位と距離を正確に同時に知らせるVOR/DME施設・装置の運用を始めるなど航空保安業務体制も充実した。

そして平成元年(1989)12月15日限りで廃港となり、長い間県民に親しまれてきた旧高松空港は、正式な供用開始から31年間の歴史に幕を閉じた。

この間、全日空は不定期航路にDHグブ型機を飛ばして以来、DC3、フレンドシップF27、YS-11型機と機種を替えながら34年間就航させ、また、日本エアシステムも当時の富士航空が昭和38年(1963)7月に、東京—高松—鹿児島間に定期路線を開設してから、26年間にわたり就航してきた。

これといった人身事故もなく、両社あわせた総輸送旅客数は、1,331万4,000人に及び、高松の玄関としての役割を果たしてきた。