

高松空港の由来

大正十一年(1922)十一月、日本航空輸送研究所機が、高松を訪問した。ちょうど、県下で、陸軍特別大演習が、行なわれている時であったから、速報をたつと新聞社がわから、大いに歓迎、利用された。

大演習の記事や、写真の輸送に、とりわけ、スピード化を發揮して、喜ばれた。この時の高松―大阪間は、一時間五十分でとんだ。

大正十二年二月一日、同所(日本航空)は、堺―高松―徳島―堺の、三角コース定期航空を、開始した。

高松の基地は、西浜漁港の近く、鉄道線路北がわに、格納庫一棟と、引揚用棧橋を設けて、ここから沖合に出た。

当時の飛行機は、横廠式イ号甲型双浮舟複葉水上機という、いまから考えると幼稚な飛行機であった。

大正十四年(1925)五月二十日、堺―高松―今治間の郵便飛行を、開始した。

昭和四年には、大阪(木津川)―高松―松山間の旅客、郵便、貨物の輸送が開始され、高松商船組(高松商運の前身)が、この航空路の代理店であった。

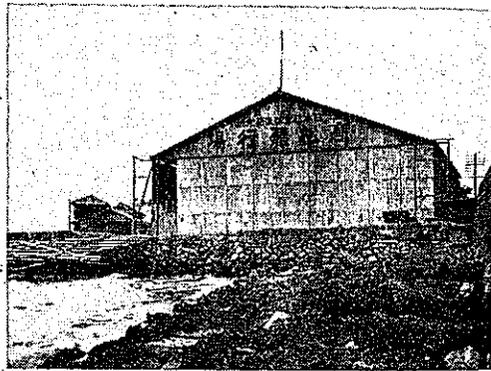
高松港外(大的場)で、モーターボートによって、連絡し、旅客の送迎、郵便貨物を積みこんだ。とりわけ、喜ばれたのは、スピードを、利用する旅客はもちろん、大阪一流料亭への、鮮魚の輸送などに、おおもてだった。

このときの使用機は、ユンカーF一三型金属性低翼単葉水上旅客機、発動機ユンカーモーターL五・三一〇馬力、速力、時速一二〇キロ、乗員二名、旅客四名、貨物二〇キロであった。ほかに、ハンザー単葉水上機、六機で、貨物、郵便物も運んだ。

そのご、昭和九年十二月三日、一四式改造旅客機五機をふやし、大阪―高松―松山―別府線に、就航させた。昭和十一年十一月四日から、スーパーマリン、サザンブトン双葉複葉飛行艇を使用した。この艇は、旅客十七名をのせる大型で、これを初めてみた市民は、なんと大きな、飛行艇だと、おどろいたものだ。

いまでこそ、三十人、五十人、百人乗りの大型機が、就航している。昔のことで、十七人乗りは、大きなものであった。

日本航空輸送が、どうして、この大型艇を、高松へもってきたか。これは、瀬戸内海国立公園の景観を、空からながめさせ、遊覧飛行の将来を、ねらうのが、目的であったらしい。



高松～大阪間を飛んでいた水上機の格納庫(西浜)

だから、この機には、あらたに、エアホステスを乗せ、飛行ちゅう、機内で、空からみる島々の説明をし、飲みもののサービスに、あたらしめていた。

ともかく、遊覧飛行のムードを、おこさせ、たのしい空の旅を、じゅうぶん、味あわせることに、つとめた。また大阪商船と、タイアップして、連絡券を発行し、飛行機と船で、高松、松山、別府への観光客を、誘致に努めたので、成績があがったといわれる。

昭和十五年に入って、戦線はきびしく、戦時体制が強化された。こういうわけで、大阪―高松間の航空路を、そだてた日本航空輸送研究所は、大日本航空(株)会社に、統合された。

そのご戦況おもわしくなく、ローカル・ラインは、ついに廃止された。瀬戸内海定期航空路は、戦争のため影を消した。

大東亜戦争の末期となると、青壮年は、招集され、中老年の男女が、銃後を守った。

昭和十九年一月二十三日、林村に、軍用飛行場の建設が急に決まった。かくして、林村かんけいの二七五戸が、立ち退くことになった。

岩田、拝師の両神社も、六条の鹿島神社に合祀された。三宮神社が、合祀後の社名である(林村史)。

高松市民も、勤労奉仕に出動して、飛行場の緊急建設に協力した。八月には滑走路ができ、飛行機がとんできた。九月、明野飛行隊高松教育隊が置かれ、飛行兵の訓練が、終戦までつづいた。

飛行場には、部隊が駐とんした。敵機が、内地へくるようになって、各部落

が作った、模型飛行機で偽装した。空襲にそなえて、高射機関砲陣地が、作られていた。

昭和二十年七月二十二日、敵機来襲、機銃掃射をうけた。二十四日午後一時半、のべ一〇八機の空襲をこうむり、飛行場は、爆弾で壊滅された。このとき、多数の死傷者が出た。

こうして終戦をむかえた。終戦の直前まで、国土防衛隊がつくられ、竹槍訓練がいられた。夜は空襲のサイレンにおびやかされ、落ちついて寝られなかった(林村史)。

八月十五日、終戦後は、アメリカ軍が進駐して、軍政をしいた。残っていた六十一台の飛行機は、アメリカ軍に、爆破された。

十一月九日、爆弾、機銃弾は、かためて爆破された。村民は、爆破のため、五キロの地点に、退避させられた。このさい、村内の家屋は、そこなわれ傷ついた。しかし、被害補償もなく、わずかのクギが、配給されただけであった。

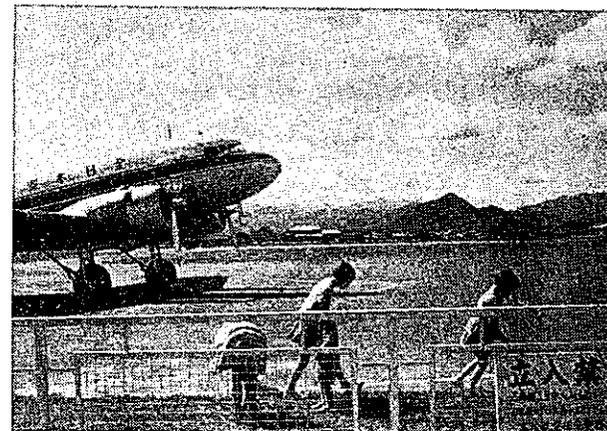
終戦後、昭和二十一年十一月十八日附、連合軍覚書三〇一号によって、日本の民間航空は、一切さしとめられた。

そのため、当時、運輸省の管下にあった航空局や、地方機関も廃止された。しかし連合軍が、終戦連絡のため、定期航空をやっていた。

西日本には、福岡―大分―岩国―高松―大阪―名古屋―東京の航空路線があって、林飛行場へも、まい日きていた。この発着事務や、通信事務のため、もとの航空局を、通信省の電波局に移して、航空保安部をつくった。この出先機関の、保安部高松飛行場が、二十一年の十二月発足した。

同年七月二十六日、四国軍政部(高松)から、飛行場の一部が、農耕地へ解放される通達があった。二十二年五月十二日、航空保安部の改正で、高松飛行場は、高松航空保安事務所と、改められた。

二十五年十二月十二日、事務所は、運輸所の外局、航空庁の所管になった。その翌年の四月、高松航空標識所



戦時中軍用飛行場としてつくられた高松空港

ができた。

昭和二十七年七月十五日、航空法が制定された。林飛行場も、高松空港として、民間航空にも、つかわれることになった。

同三十一年七月、空港整備法にもとづく、第二種空港に指定された。九月から滑走路の整備、通信施設の拡充、その他の工事にかかることになった。

極東航空(株)会社が、大阪—高松間に定期航空便を、開始したのは、三十年五月である。大阪—高松間は、鉄道、汽船ともにじゅらい、六、七時間かかった。

航空便を利用すると、一四五キロを、四〇分で大阪に出られる。高松—大阪間の運賃は、大人二、五〇〇円、貨物キロ当り四〇円であった。

昭和三十一年三月ちゅうの旅客、七二六八人、上り便六五％、下り便五六％の利用率となっている。郵便物は、八五九キロを輸送した。三十二年六月から、滑走路補修のため、休航した。大阪—高松線の就航飛行機は、デ・ハビランド・ダブ機、ハンドレ・ページ・マラソン機、いずれも英国製であった。

なお、昭和二十八年ごろから、しばらく日本学生連盟の、グライダー練習場に、つかわれた時代がある(林村史)。いっぽう飛行場の解放と、戦前の農地払い下げを、昭和二十六年九月二十七日の林村民大会の決議で、強く要

望した。じらい、五六年この解放運動は、さけび続けられてきた。

昭和三十一年十二月七日、旧林飛行場あとに、高松飛行場敷地を設定する協定書が、運輸省高松航空保安事務所長と、地元代表者とのあいだに調印された。

さきにも書いたとおり、昭和二十一年七月、旧林飛行場の一部が、農耕地として、解放することが、許可になった。飛行場北寄り四十七町歩(約四七ヘクタール)を残し、他は農地として解放せられ、同年十一月十五日、開墾起工式が行なわれた。

林村外三方町村の払い下げ飛行場を、農地に開発するため、開発委員会がつけられ、目的をなしとげる企画がすすめられた。この委員会は、後に、林開拓事務所に、代わった。

飛行場立退者、戦災者、外地引揚者、復員者などは、部落ごとに、帰農組合をつくり、共同開墾など、開拓精神をもやして、その目的に邁進した。

このようにして、飛行場は、一部をのこして、開墾され、畑地にかえた。開墾者の願いは、さらに、米づくりの水田の実現であった。それは、夢ではなかった。二十町歩(約二〇ヘクタール)の稲田に、二十三年の秋は、こがね色の波が、ただようていた(林村史による)。

鉄道と連絡船

鉄道が高松につく

高松に鉄道がしかれたのは、明治二十九年(一八九六)十二月である。当時の高松駅は、香川郡宮脇村西浜(現在の県立盲学校付近)にあった。

鉄道は、丸亀―高松間に明治三十年二月二十一日、開通した。すでに、讃岐鉄道株式会社が、明治二十二年（1889）五月二十三日、丸亀―琴平間を開業していたが、これを延長して、高松までとしたのである。明治三十七年（1902）十二月一日、山陽鉄道に合併、さらに、同三十九年十二月一日、国有鉄道と合併なり、逋信省作業局に移管になった。

山陽汽船会社経営の、高松航路（三蟠―高松間）の連絡船は、明

治三十六年三月十八日から就航した。同四十年（1907）六月十二日、宇野線が開通したので、宇高航路となり、高松駅も、同四十三年（1910）七月一日、新湊町に移された。

そのご、鉄道交通の発展するにつれ、客貨集散も、激増してきた。こうして、新高松駅は、棧橋駅と、本駅を統合した駅が、実現する日も、近づいていた。つぎに、高松にかんする、鉄道の沿革を、ならべてみる。カッコ内は年月日。

- ・ 鉄道院となり、西部鉄道管理局多度津派出所は、高松出張所に移管した（明治四十三年（1910）七月一日）
- ・ 客車内に、ガス設備実施のため、圧縮所を開設（大正十一年（1922）四月十一日）
- ・ 神戸鉄道管理局、高松出張所となる（大正九年（1920）五月二十五日）

- ・ 電灯使用、客車のため、列車電灯所開設（同十三年（1924）三月三十一日）
- ・ 津工機部、丸亀電修場、高松印刷場。高松用品庫（同二十年六月十九日）

- ・ 高松鉄道治療所開設（大正十年（1921）十二月二十七日）
- ・ 高徳線高松―志度開通（同十四年（1925）八月一日）
- ・ 高徳線栗林駅開業（同十四年十二月二十一日）
- ・ 高松機橋待合所改築される（昭和四年七月二十日）
- ・ 高松機橋移転（同四年十二月十九日）
- ・ 四国鉄道教習所、四国鉄道病院、物資部を設備（同二十年八月一日）
- ・ 大阪鉄道管理局、高松出張所となる（同四年五月一日）
- ・ 広島鉄道管理局、高松出張所となる（同十年八月一日）
- ・ 高松に、鉄道青年錬成所開設（同十六年四月一日）
- ・ 高松機関区、西浜新町に移る（年月日不詳）
- ・ 広島鉄道管理局、高松管理部新設（同十七年九月一日）
- ・ 四国鉄道管理局となる。三部十五課、各出張所、四鉄局多度

四国で、鉄道連絡船のはじまりは、明治三十年（1897）ごろ、讃岐鉄道汽船会社が、本土と、四国連絡船を、うごかした。しかし不便であった。

山陽鉄道は、明治三十六年（1903）三月十八日、山陽汽船会社とはなしあって、高松航路と、多度津航路を開業した。玉藻丸、児島丸（各二三四トン）が、まい日一往復した。

その後、宇野線の開通にともない、国鉄によって、同四十三年（1910）六月十二日から、宇高航路にかわった。鉄道の延長につれ、水島丸、山陽丸両連絡船を就航させた。貨物輸送も、貨車渡船から、宇高丸型、自動航送船、二隻を就航させた。

みなと高松

港の生
い立ち

三百八十余年の昔、天正十六年(1588)生駒親正が、さぬき一國、十七万三千石の領主となって、高松に港をつくった。高松港の発端(はつたん)である。

明治十七年(1884)五月一日に開業した、大阪商船の、瀬戸内航路などの船が、高松港へも寄っていた。だが、水深の浅いのと、設備がわるく、船は、港にはいれなかった。

港からはなれた沖合に、船は停泊し、ハシケで、内町の田中波止場(中川港の突堤)付近から、客や貨物を、のせたり、おろしていた。風波のある日は、とりわけ、困った。そこで、この不便な汽船の沖停泊も、松村萬吉が、大阪商船と、かけあって、やっと寄港してもらえた。

明治の中期、山陽鉄道は、本土と四國の連絡をはかるため、岡山本駅から、宇野港へ、支線延長が、くわだてられた。

このころ、讃岐鉄道も、高松へ鉄道を延ばす計画を、たてていた。これがキッカケとなって、高松港改修(改めなおすこと)の機運が、熟した。県も市も、高松市民も、将来の高松文化の発展を、期待し、官民一体となって、高松の港づくりの、のりだすことになった。当時の市長赤松渡は、明治二十七年(1894)五月、第六区土木監督署長、日下部弁次郎に命じ、築港の測量にあたらせた。

翌二十八年三月、測量は終わった。その後、はじめの計画は拡大された。第二代市長、小田知周(ともちか)は、明治三十年(1897)七月、県の技師、赤堀徳次郎監督のもとに、第一期工事に着手した。

東西の両防波堤をもって、港内水面積、八万余坪(坪二三、三平方メートル)を、抱擁(だきかかえる)する、港を、明治三十三年(1900)三月、つくりあげた。その総工費は(堀川港の埋立工事をふくめて)十九万四千六百三十一円九銭であった。

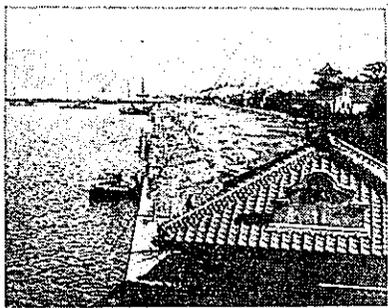
この完工のうら話を、ここに伝えておこう。この工事を、請け負うた者は、小資本で、しかも、築港工事のような、経験がなかった。それに、工費用機械るいも、不備の点も手伝って、働く者の不満から、ストライキ騒ぎも起こったりした。

このような、障害をのりこえて、完成につとめた。しかし最後にのこされた問題は、工費の不足であった。この解決のため、堀川港と、港内のしゅんせつの土で、高松城の北面を、埋め立てた。

こうして造成した土地を、市民に分譲し、工事費の不足を、ねんしゅつする計画を、たてた。明治三十四年(1901)四月、第二期工事にとりかかり、十三万三千四百二十八円七十七銭八厘を支出し、完成をみた。

その後のこと、鉄道をしくため、立ち退きをせまられた、漁民の住宅地造成と、西浜港(西浜漁港)の改善、東浜港(貨物集散地)の改修などを、やらなければ、ならなかった。

このころ、宇野、高松両港も完備され、明治三十六年(1903)一月宇高鉄



新しく埋立てられた土地
いちばん手前の建物は水上警察署

道連絡船玉藻丸・児島丸(二〇〇トン級)が、就航するようになった。内海航路の明浚丸(二五〇トン級)など定期船が一昼夜に、二十七隻も出入するようになった。

高松港は、いちやく四国の玄関になった。この繁昌ぶりに、港内の設備と、しゅんせつ、埋め立て工事をすすめて、港は整備されつつ、大正時代に入った。その間、日露の戦争の影響は、海運界の活況を、ひきおこした。

時代とともに、船舶も、大型化してきた。大正十二年(一九二二)六月、山陽丸(五六一トン)、同型船の南海丸は七月、就航した。いっぽう、貨車の航送も開始された。こうなると、港の拡張と、施設の完備が急務となり、いよいよ港の大改修に直面するにいたった。

しかし、このたびの大修築は、規模が大きく、ぼく大な工費がかかるので、市営ではやれないことが、予想された。大正十一年(一九二二)三月、高松港の管理を、市から県に返上した。

県は、市から高松港を、うけつくと、さっそく、高松港の改修計画を起こし、工費二百二十万円の予算で、大正十一年度から、六六年継続事業とし、昭和三年三月に完工した。この改修で、港内の水面積は、五十四万四千平方尺余となり、従来の面積にくらべ、約二倍の広さになった。

当時の浮棧橋は、さうとう大きなもので、大阪別府航路の代表

船り丸(一九〇〇トン)などは、高松港を中心として、西日本の旅客を集め、観光熱を高めた。昭和二十二年六月から、千五百トン級の貨客航送船三隻を、就航させた。

これがため、これまでの鉄道専用浮棧橋では、繫船できなくなった。昭和二十三年度から、同二十八年度にかけて、総工費五億八千余万円を投じ、第一、第二岸壁、これに連結する可動橋を、建設した。

このように、港内の施設改善につくしたが、現在の入港船舶は年間、二万九千隻、乗降旅客四百五十万人をこえている。いっぽう、海上出入貨物は、二百五十五万トン余にふえ、二十七年前建設の港は、またもせまくなってきた。

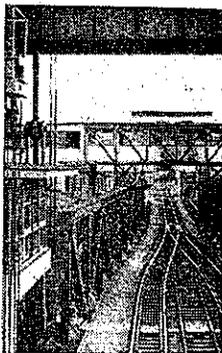
がんらい、観光港として、発展してきたが、一万トン級の船も、はいれる港としなければならず、貨物専用港も、必要となってきた。かように、港湾の整備は、とどまるところを知らない。

その後の 瀬戸内海の沿岸には、都市が多い。なぜだろうか。つづまるところ、資源にめぐまれ、就航の便の高松港

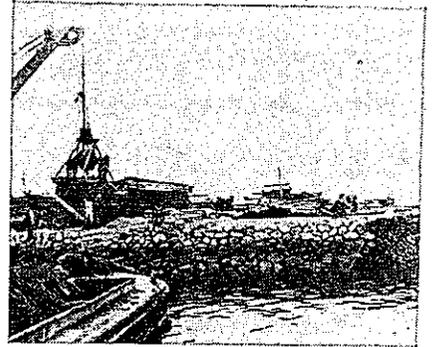
よき、ではあるまいか。高松港は、東に屋島、西に王越(おうごし)が突出し、前面に女木、男木

島が、港北をやくし、自然の良港として、生駒氏築城いらい瀬戸内海の、要港とされている。松平家は、西浜、東浜、堀川港を、整備した。金比羅船の、出入りにもつかった。東浜は商港に、西浜は漁港、堀川港は、藩の専用港とした。

明治四年(一八七二) 薩藩置県で、いらなくなった旧高松藩船、金比羅丸をつかって、讃岐、大阪間の航路をひらき、高松港最初の活用に、先べんをつけた。松平家としては、まことに機宜に、てきした、海運商策であった。



鉄道引こみ(国鉄)



むかしの東浜港

その後、旧藩士、田中庄八（下横町）は、明治七年（1874）金比羅丸の回漕を、いとなんだ。大阪―神戸―高松―多度津間の旅客と、荷物の運送を、はじめた。後には、大阪、神戸の有志と共同し、田中は、三港社を創立し、早くから海運業に活躍し、各船主にかけあって、高松寄港をよびかけた。

そのころの高松港は、水深が浅く、汽船はもとより、ハシケさへも、進退が自由でなかった。ひき潮のときは、いちいち船客を、背負うて、ハシケに乗せるしまたった。女木島まえに、停泊する汽船には、通い船をだして、乗客を運んだ。

明治十三年（1880）下横町の、北方の海面を、自費で埋め立て、同時に二六段の防波堤をつくり、ハシケ渡しの、便をはかった。「田中の波止」は、いまに役立っている。

それから後、明治十七年（1884）大阪商船（株）会社が設立され、瀬戸内を中心とし、航路十八本線四支線を、開始したが、このうち、高松港に寄港したのは、七本線（大阪、神戸、高松、多度津）途中を略すV馬関が終点。十本線（大阪、神戸、高松、丸亀、多度津）途中を略すV広島終点。十一本線（大阪、神戸、岡山、小豆島、高松）途中を略すV官島が終点の三線であった。

大阪商船は、瀬戸内海航路の、開拓者であり、また、高松港の発展を促進させた、直接の関係者であったことを、わすれてはならない。その開業当時、同社の船で、大阪を発向して、高松港に寄港した第一便は、大勢丸（八ト）であった。

汽船といっても、このトン数でもわかるように、機帆船と、たいして変わらなかった。こん日の汽船と思いきらへて、まことに、感慨無量である。その後、大阪商船の航路は、いくたびも変わった。寄港地も変わった。

時代とともに、汽船は、しだいに、大型化とともに、優秀船が走るようになった。明治二十六年（1893）から、同三十六年（1903）ころは、そのトン数が、四、五百トン級から、六、七百トン級に、大型化し、さらに、大正期に入つては千二百トン級から、千三百トン級に、急速に、大きくなつていった。

ところが、大正末期（1925）

から、昭和の初期には、千五百トン級から、千七百トン級と、ますます大きくなり、船体も優秀、豪華船が、あらわれてきた。これらの船舶は、いずれも、高松港に寄港し、乗客と貨物の輸送に、大きな、役割りを果たした。海上交通が、ひんばんとなり、船体が大型化するにつれ、高松港はせまくなった。県は、県営の直後、改修工事にかかり、明治三十三年には、完成した。それでも、じゅうぶんとはいえず、同三十四年にはさらに引き続



明治の終りから大正初期にかけて船も大型化した

いて、第二期改修後は、いちだんと、よくなつた。

鉄道連絡船は、はじめの二百トン級から、大正時代には、五百トン級と、大きくなり、その後は、千五百トン級の船が、本土、四国間の客貨航送にあたり、別に、貨車輸送の専用船を、運航し、輸送力の、強化をはかってきた。

昭和十七年、新しく関西汽船(株)会社が、設立され、瀬戸内航路の、全部をにぎって、高松港を、主要航路の寄港地とした。しかし、その後は、戦争時代に入り、海上交通は、ふるわなくなつた。昭和二十年七月四日の戦災に、高松港が罹災をまぬがれたのは、しあわせであつた。とはいえ、内海には、機雷が投下されていることがわかり、掃海作業によって、港は繁盛ぶりを、とりもどした。

昭和二十四年、鉄道は、第二岸壁(一一五メートル)と可動橋と、第一岸壁(一一五尺)と可動

橋を新設するなど、鉄道専用の港湾施設を整備した。昭和二十八年には、鉄道がわの希望により、県の棧橋一基を取りはずし、玉藻町物揚場に、第二県有浮棧橋(三基連成)を新設した。このため、小型貨物船は、繋留に便利になつた。

同年さらに、高松港口が捨石のため、航路筋がせまく、大型船の航行に、支障があるため、西防波堤二五尺を、とり除き、しゅんせつし、同時に、堤頭を函塊直立横とし、灯台を設けた。また、東がわ港口の航路を、しゅんせつ、あわせて東浜町を、しゅんせつして、高松港の模様替えをした。

港外、大的場には、ヨット・ハーバー建設のため、防波堤をつくり、浮棧橋一基を設置した。こうして、スポーツ用ヨット・ハーバーとして、面目を一新、昭和二十八年の国体当時には、ヨットのレースが、行なわれた。臨港工場誘致の目的で朝日町第二埋立地整備と、しゅんせつを進めている。

高松港は、瀬戸内海の観光港として、四国の玄関として、国鉄連絡船に、関西汽船に、フェリポートに、旅客、観光客をむかえている。