

第三節 新高松空港の建設

1 空港整備の必要性

航空輸送 高松市林町にある高松空港は、戦時中に日本陸軍の飛行場として造られたものである。戦
需要の増大 後、連合国軍によって一時接収されたものの、昭和二十六年（一九五一）六月には返還され、
その四年後の三十年五月には民間航空に供されることになった。また、翌三十一年四月における「空港整備法」
の施行に伴い、高松空港は国の管理する第二種空港となった。しかし、滑走路は、建設当初の長さ一、二〇〇フィ
幅三〇フィのままで、その規模は全国に二四ある第二種空港の中で最も小さいものであった。ボーイング737型
機など比較的小型のジェット機でも、最低二、〇〇〇フィの滑走路がないと離着陸できないことから、高松空港で
のジェット機の就航は無理な話であった。

ところが、昭和五十年に入ると、「国民の三人に一人が、年に一度は航空機を利用する」と言われるほどで、
航空旅客輸送は大衆化時代を迎えていた。特に、国内線の利用客が飛躍的に伸びたのは大阪万国博覧会が開催さ

れた四十五年前後であった。以後、四十八年度の輸送実績は二、三五一万六、〇〇〇人、石油ショックによる不況を経て、五十二年度は三、二八八万五、〇〇〇人と、この間年率一二・五パーセントという着実な伸びを示したのであった。このように航空需要が増大し続けた要因として、航空機の利用による時間の節約に加えて、国鉄との運賃差がかなり接近したことが指摘される。その結果、たとえば、五十二年度における遠距離利用の状況をみると、東京―札幌間での全旅客数約四〇〇万人の内、航空機を利用した旅客数の割合は九四・六パーセントを占め、国鉄利用の割合五・四パーセントを上回っている。また、東京―福岡間についても、航空機を利用した旅客数の割合は八〇・三パーセントで、国鉄利用の一九・七パーセントを凌駕している。これらのことから、遠距離を移動する旅客の国鉄離れと航空機利用への傾斜が明確に読み取れよう。

以上の事実から、空港の整備充実はまさに急務

の課題であった。このような需要増に^{こた}えるべく、運輸省は昭和五十一年度を初年度とする第三次空港整備五年計画を実施した。その目標は、「今後の経済の発展および国民生活の向上に伴う国際および国内の航空輸送需要の増大に対処して、空港周辺における環境の保全および航空交通の安全を図りつつ、空港の整備を推進する」ということであり、総事業費九、二〇〇億円の規模であった。その中で、新規事業として新空港の建設も含まれていたのである。

高松空港の満足度と 新空港への期待度

そこで、昭和五十四年（一九七九）に、新空港整備計画に関する基礎資料を得る目的で香川県空港対策室が実施した「新高松空港整備に関する事業所意向調査」の結果を見てみよう。

それによると、高松空港についての満足度は非常に低く、東京行きの便数や時間帯、発着の確実性、切符の入手難などに不満の大半が集中している。殊に、約九割の事業所が欠航や遅延による影響を受けたことがあると答えしており、また、半数近くの事業所は、余裕をもって移動したり他の交通機関の切符を用意するなどの自衛手段を講じている。一方、新空港の整備後は航空機の利用がさらにいっそう増えるものと考えられ、特に、東京や大阪へのつながりが強化され、情報収集のためのスピードが加速されるものと期待している。

以下、その具体的内容を補足しておく。まず、「航空機利用の実態」として、出張時に航空機を全く利用しない事業所は、有効回答一八四社の中でわずか〇・九パーセントにすぎず、大半の事業所で利用している事実が明らかとなる。また、事業所規模の違いに注目すると、年間利用者数は一〜二〇人の事業所が三三・九パーセントで最も多く、次いで二一〜五〇人の事業所が二六・二パーセント、また、一〇〇人以上の大口利用の事業所でも一四・七パーセントとなっている。

次に、「航空機利用の満足度」について、特に不満の高かったのは発着の確実性で、非常に不満・やや不満という回答を合わせると九三・三パーセントにも達しており、欠航や遅延による影響の大きさがうかがわれる。このほかの不満度としては、切符の入手難が九二・五パーセント、東京行き便数が九一・六パーセント、同発着時間帯が八四・九パーセント、空港内施設の状態については八五・七パーセントなどとなっている。

さらに「新空港整備後の航空機利用」について、利用頻度がいっそう増えるという回答した事業所は七二・九パーセントもあり、これに、少しは増えるという回答した事業所を加えると、全体で九六・二パーセントの事業所が利用頻度の増加傾向を予測している。

最後に、「新空港と瀬戸大橋に対する期待度」を比較した結果では、どちらにも期待すると回答した事業所は三五・一パーセントとなっている。また、瀬戸大橋は一八・二パーセント、新空港は一七・四パーセントで、全体の七割以上の事業所が両プロジェクトに大きな期待を抱いていることがわかる。

高松空港の問題点 それは、なぜ、このような不満が続出したのであろうか。その理由を説明することは、とりもなおさず高松空港の抱えている問題点を正しく認識することであると言えよう。

まず、高松空港に就航しているYS11型機では航空需要に応じ切れないということである。なぜなら、YS11型機（六四人乗り）は、ただでさえ容量が小さいうえに、高松空港から離陸する便にはすべて重量制限という「足かせ」がはめられている。空港の西側にある桜木神社の樹木が飛行の障害になり、特に、夏場には気温の上昇によるエンジンの出力低下で、浮力が小さくなるためである。したがって、最もひどい時には、四二人で「満席」となり、貨物や郵便物を搭載する便については、五三〇五八人に制限されている。その結果、搭乗率は昭和五十三年度実績でみて、東京便が九四・九パーセント、大阪便が九二・九パーセントという全国的にみてもかなり上位に位置

づけられているが、実際には、さらにこの三倍強の潜在需要があるといわれているのである。

これに関する物理的な制約として、高松空港の拡張がきわめて難しいことが指摘される。なぜなら、空港の近くには、由良山や前田山などがあって十分な空域がとれないことに加えて、その周辺地域がすでに市街化されており、その結果として土地の取得が難しく、騒音の影響もきわめて広範囲に及ぶからである。

さらに、高松空港には計器着陸誘導装置（ILS）が備わっていないため、天候によって運航が大きく左右され欠航や遅延が多発していることが指摘される。高松空港の運航条件は、視程二、八〇〇メートル以上、雲高（シーリング）は、着陸一、四二〇メートル、離陸九〇〇メートル以上とされていた。これらの条件を前提として、昭和五十三年度の就航率実績は東京便が九五・七パーセント、大阪便は九四・三パーセントであった。なかでも、欠航がとりわけ多かった時期は、濃霧がしばしば発生する春から梅雨入りの夏にかけてであった。その当時、松山空港や高知空港での就航率が、常に九八・九パーセント台を維持していたのと比べて、高松空港の就航率は著しく劣っていたのである。

もとより、関係各機関も事態をただ手をこまねいて見守っていたわけでは決していない。空港の拡張をはじめ、新空港の建設についても、高松空港の開港当初より盛んに論議されていたのである。

2 新空港建設の経緯

高松空港 高松空港が民間に供用開始された昭和三十年（一九五五）ごろから、将来のジェット化時代整備計画案を予測すると滑走路は手狭になるであろうとの声が、すでに一部でささやかれていた。この危

惧は、まもなく現実のものとなった。前述の通り、航空機を利用する旅客数は年々増大する一方で、当時のダグラスDC3型（三〇人乗り）などでは、常に旅客が殺到する状態であった。それにもかかわらず、定員制限をし

ないどオーバーランの心配もあるというので、滑走路の延長が三十九年ごろから検討され始めた。さらに、このころすでにプロペラ機からターボプロップ（ジェット・エンジンの一方式）、そしてジェット機へと、航空輸送手段の重点移行が着実に行われていた。これらの点を考え合わせ、「高松空港を整備しよう」という機運が急激に高まってきたので、県は具体的な幾つかの整備計画案を立案した。

この案は、①現空港を拡張する、②新空港を建設するの二つに大別される。前者では、滑走路をジェット機の発着が可能な二、〇〇〇メートルとするためには、八〇〇メートル延長する必要がある。ところが、東には春日川と古川の両河川が滑走路と直角に流れ、その延長は不可能。西には桜木神社と学校や人家があり、これらの移転はたいへんなばかりでなく、騒音の及ぼす影響が市街にまで広がる心配があった。さらに滑走路の方位を変えとしても、由良山があつて空域上無理と判断されたのである。

後者では、高松市神在海岸の埋め立てによるものと、香川郡香南町および木田郡山田町が名乗りを挙げた空港誘致がある。この内、神在海岸の埋め立て案によると、滑走路となる東西方向には、東に高松市街があり騒音問題が懸念され、また、西には神在鼻の半島が突出しており飛行技術上危険であつた。さらに瀬戸内海岸部は霧の多発地で、就航率が低くなることも心配された。

これに対して、香南町の場合は標高二〇〇メートルほどのなだらかな丘陵地である。立ち退きを要する民家は一〇戸しかなく、用地買収も容易で、騒音公害も問題にならないであろうとみられていた。しかも、自動車で高松市内から二〇分程度の距離であつた。また、山田町の場合は、立ち退きの対象となる民家は約一〇〇戸ほどであつたが、地元が空港の誘致に非常に熱心であつた。

折しも、昭和四十一年、松山空港沖で全日空の定期旅客機YS11型機が滑走路をオーバーランし、全員絶望と

いう惨事を引き起こした。これを契機に、高松空港の整備問題は一挙にクローズアップされたのである。しかし、この当時は、新空港の建設よりも、どちらかといえば現空港の拡張に意見の大勢が傾いていたようである。

運輸省が、四十年以来、県内全域で実際にYS11型機を飛ばして調査した結果、「現空港以外に適地はない」という結論であつたからである。新聞は、連日空港整備の記事を掲載していたが、新空港建設案は、神在海岸の場合は前述の問題点により、香南町の場合は送電線の移動に多額の費用を要することで進行せず、山田町に至ってはいつものまにか立ち消えとなっていた。

それに対し、現空港拡張案は、「桜木神社の移転および周囲の用地買収を可及的速やかに行え」などと、強く主張されていた。しかし、地域住民は航空機騒音や移転の不安から猛反対、周辺の各地区が県および市の両議会へ反対陳情を繰り返したのである。

県議会は、この空港拡張問題に対し一貫して柔軟な態度をとっていた。それに対し高松市議会は、昭和四十四年の九月議会で、「市の将来計画と市民生活を守る立場から、現空港を拡張するのは好ましくない」と、これまでの態度を変えた。そして、「移転を図るなど、十分な調査と検討をして欲しい」との意見書を採択した。これによって県と市の歩調が乱れ、設置直前まで進んでいた高松空港整備対策協議会もそのまま。この後しばらくの間、空港拡張問題は、前にも進めず後にも下がれ

ず、といった宙ぶらりんの格好となったのである。

この歩調乱れの後、県では現空港の拡張以外に本当に適地がないのかどうか、先の運輸省による結論の再検討を図ることにした。そして、適地調査を日本空港コンサルタントに依頼した。その整備目標は、中距離ジェット機による精密進入が可能であり、そのための施設として二、〇〇〇フィートの滑走路とエプロン五バースなどを持ち、就航率は九九パーセント（当時の就航率は八九パーセントであった）が条件であった。これは、昭和五十年が九〇万～一二〇万人、五十五年が一〇〇万～一二〇万人と想定される航空旅客需要に対応するものであった。その結果、次の一二地点がその候補地として選ばれた。①高松（高松市林町、現空港）、②生島沖（同市生島町）、③九亀（九亀市三条町来島地区）、④観音寺（大野原町）、⑤坂出沖（坂出市瀬居町）、⑥満濃（満濃町）、⑦五色台北（坂出市王越町）、⑧五色台南（同市高屋町）、⑨香南（香南町）、⑩坂元（川島東町）、⑪台目（高松市西植田町）、⑫津田沖（津田町）である。

新空港候補地に 生島沖浮上

これらの候補地ごとに、交通条件をはじめ、地勢・空域・気象・地域計画・騒音・土木関係などが、それぞれ綿密にチェックされた。その結果、有力な候補地として、「現空港」と「生島沖」が浮かび上がってきた。この点について、『高松空港適地調査報告書』では、両候補地の利点と欠点を次のように分析している。まず、現空港については、①すでに使用されており、用地がかなり確保されている。②高松市の中心部に近く、十五分程度で行ける。③生活圏整備計画との関連もあり、流通面のメリットが大きいなどの利点がある。その反面、①四国横断自動車道のルートとの調整、②騒音公害の発生、③屋島・前田山・八栗山など、飛行の障害となるものが多く、運航上の制約がある、④新しい用地の確保が困難であることなどの欠点を指摘している。

これに対して、生島沖の利点は、①運航面の制約が少ない、②埋め立て土砂が比較的入手しやすい、③新しい土地造成計画が立案できる、④騒音対策の必要がない、⑤高松市の中心部に近いなどが指摘された。また、その欠点としては、①工事が高くつくこと、②新しい進入道路が必要となること、③特に冬季における定時性の確保に不安が残ることなどの点を挙げている。

このように、現空港と生島沖はともに一長一短あるが、あえてその両者を比較した結果、空域・土地利用計画・騒音などの面で生島沖の方が優れているとの結論を得た。そして、この調査結果が、昭和四十六年（一九七一年）三月の香川県議会と高松市議会の両全員協議会で了承され、新空港は生島沖に建設される方向づけがなされたのである。

これを受けて、香川県と高松市は、同年八月空港整備対策協議会を発足させて調査を進める一方、運輸省に事業の早期着手を要望した。その結果、昭和四十六年度を初年度とする「第二次空港整備五か年計画」の中で、新高松空港は整備対象の空港として取り上げられた。これに力を得た県は、翌四十七年四月の県議会特別委員会で、生島沖を新空港の候補地とすることを決定した。約三三〇万平方フィートの「ミニ四国型」の人工島（ポートアイランド）に二、五〇〇フィートの滑走路、また、海水浴場、ヨット・ハーバー、海浜ホテルなどを設置し、観光の新名所にする計画が立てられた。総工費は約四五〇億円であった。

香川県は、この年五月より、ボーイング727型機を用いた飛行騒音調査を実施した。また、翌四十八年三月から五月にかけて潮流模型実験を行うなど、積極的に各種の影響調査を実施して、一刻も早い建設着工にこぎ着けるよう努力を重ねていたのである。

ところが、翌四十九年五月になると、環境庁から内海沿岸での埋め立てについて水産関係の環境アセスメント

(環境面の事前評価)という課題が提示された。この調査期間には少なくとも三年を要することが見込まれ、第三次空港整備五か年計画期間中に建設着工できるか否かはきわめて微妙なものとなった。

昭和五十三年三月、環境アセスメントの結果として『高松港湾整備に伴う水産資源の保全にかかる影響調査報告』が提出された。その内容は「瀬戸内の環境を守るため、埋め立ては好ましくない」という結論であり、これによって、生島新空港建設は大きなブレーキをかけられることになった。造船業界は、この時埋め立て工法に代えて自ら開発した鋼鉄製の箱を海上に浮かべる「浮体方式」の採用を提案したが、建設費が埋め立て工法の四倍もかかることから、県はコスト面で難色を示した。

このため、県は生島沖の海上空港の規模を当初計画の半分に縮小し、空港関連施設だけを海上に建設するという修正案を急遽作成するとともに、また、他に内陸部で適地を探すことにした。その結果、候補地として浮上してきたのが、先の適地調査⑨の「香南(香南町)」と、⑩「台目(高松市西植田町)」であった。県はその後、生島縮小案が「埋め立て面積を半分にしても水産資源に対する影響が半分になるとは限らない」との再評価が明らかになるにつれ、生島縮小案を断念。昭和五十四年二月に、内陸部の適地の内、⑨の香南地区を新空港の候補地として格上げした。

新 空 港

県議会で、香南地区に一本化することが決定されたのは、昭和五十四年(一九七九)十月のことであった。運輸省が現行の「第三次空港整備五か年計画」を五十四年度で打ち

切り、五十五年度より「第四次空港整備六か年計画」をスタートさせる方針を打ち出したため、県としてもその対応を急ぐ必要に迫られた。この計画に新高松空港建設を組み入れるためには、可及的速やかに空港建設予定地を一本化する必要があった。もしもこの計画に組み入れられなければ、空港建設がいつになるかわからなかった

からである。このような状況を勘案すると、まさに滑り込みの決定であったと言える。

さて、県は、実際には昭和五十六年度からスタートした「第四次空港整備五か年計画」に新空港の建設を組み入れるために、具体的事業内容を盛り込んだ「周辺地域整備計画案」を関係一市五町に提示し協力を要請した。それに応え、五十五年十一月中旬に、これら関係各市町は新空港建設推進決議を採択した。これをもって県は、年内に事実上のゴーサインとなる実施設計調査費(一億円)を獲得。新空港建設は大きく前進することになったのである。そして、五十八年三月十日公聴会が開催され、六十年代予算において整備事業費五〇億円を獲得。用地買収のほぼ完了した六十年十月十六日、いよいよ待望の起工式が行われた。

一方、この過程において、当該建設地域の飛行コース直下に当たる綾上町・田万・竹本両地区の一部住民(七五

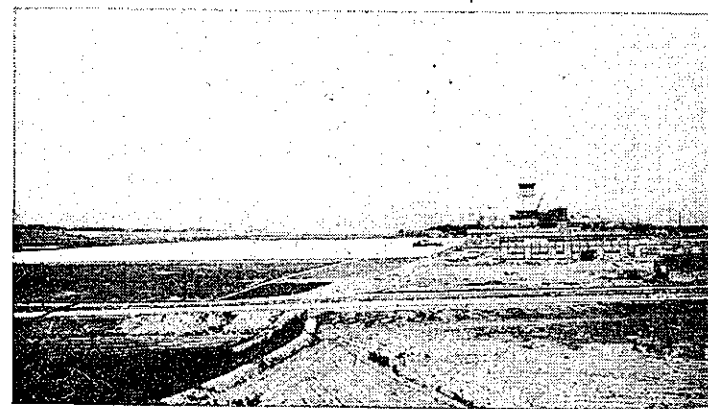
世帯)は、「騒音が受忍の限度を越える」として昭和五十四年十二月集団移転を県に要望。しかし、その要望が受け入れられないままに空港対策事務所が発足。このため、一種の焦りからか、同地区に鉄塔を建設してしまったのである。県もその対応に苦慮し、当該地区の住民に対して、五十五年五月二十七日集団移転についての「確約書」を提示した。

同確約書により、事態はいったん収拾されたかのように見受けられたが、確約書の文言の解釈をめぐって双方の意見が対立。その後、起工式前の六十年三月まで歩み寄りは見られなかった。したがって、公聴会は、いわば「見切り発車」のかたちで開催されたのである。

3 ジェット空港と高松

旅客輸送力の増大 新空港は、高松市から南へ約一五キロ、香川・綾南・綾上の各町にまたがる標高一五〇～二〇〇メートルの香南台地に建設される。総事業費は約四五〇億円。二、五〇〇メートルの滑走路を有し、計器着陸誘導装置（ILS）が設置され、ジャンボ級の大型ジェット機が就航する。完成は昭和六十四年度中の予定である。

このジェット空港は高松にどのようなメリットをもたらすのであろうか。まず、端的に言えることは、高松空港の欠点がすべて解消されることである。計器着陸誘導装置により、就航率は大幅に上昇するため、高松市を中心とする本県内での各種の会合やイベントなどを見合わせていた人々の評価が大きく変わることになるであろう。また、ジェット機の就航は大量の旅客輸送を可能にし、現行の



完成も近い新高松空港

東京・大阪・福岡・熊本への路線に加えて、新たな路線の開設も期待されることから、地域間交流の密度はいっそう増すことになると思われる。

高度情報伝達機能の強化

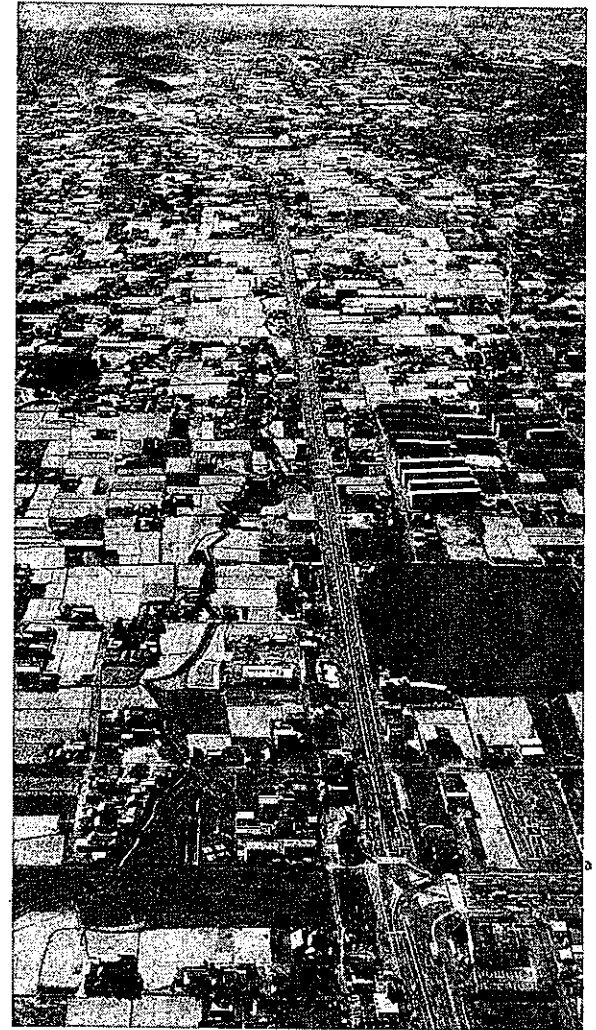
その場合、特に注目する必要があるのは、新空港が高度な情報の伝達機能を担うという点である。比較的単純な情報は、通常客観視された具体的な「物」の流れとして把握されるが、より高度な内容になればなるほど、その情報は直接的な人の移動すなわち、個性豊かな「人」との交流によってもたらされる。また、こうして蓄積される有益な情報が知識となり技術となっていく。ここに、情報を蓄積する意義があり、その蓄積された情報を十分に活用することによって地域産業の振興が図られるのである。

したがって、肝要なことは、新空港を経由して直接伝達される内容が、技術情報であれ、経済情報であれ、あるいはまた文化的な情報であれ、これらの有為な情報を十分に生かし切れるかどうか、臨空港型産業の成否を占う鍵を握っていると言えよう。

貨物輸送力の拡張

また、ジェット機の持つ大量の貨物輸送能力も、決して看過してはならない。新空港に就航することによって大量の貨物の輸送が可能となる。したがって、運賃負担力のある高付加価値商品の出荷が求められており、特に本県の場合には、生鮮食料品の供給、いわゆる「フライト農業」などをはじめ、鉱工業製品などの生産体制の整備も急務の課題であると言えよう。

さらに観光やレジャーへの影響もきわめて大きいものが予想されるが、この点に関して新空港がより大きな効果を発揮するには、その周辺整備もまた重要な課題となるであろう。



新高松空港のアクセス道路 昭和61年ごろ

新空港の空域と 交通施設の整備・充実

新空港の完成は、瀬戸大橋や四国横断自動車道の場合と同様に当該地域の活力を高め、地域間競争力を強化させると同時に、また一方で、この新空港を利用して他地域からの物流が著しく増大することになるであろう。しかも、その広域的な経済交流の結果として、新たな地域間競争が生まれることになるであろう。したがって、たとえば農水産物などの一次産品といえども、比較的優位な温暖地や寒冷地などの適作物や特産品が従来以上に容易に県内へ空輸されることになり、県内産品との経済

競争が不可避となつてこよう。その意味で、交通施設の整備・充実があくまでも地域振興を図るための基礎条件であり、常に「勝るところはいっそう勝り、劣るところはいっそう劣る」という増幅作用が伴うことを忘れてはならない。高速交通体系の整備を志向する今日の時代的動向の中で、交通環境の変化に十分対応できるように営体質の強化を、着実に進めていくことが強く求められていると言えよう。