

(二) 高松港の改修

讃岐鉄道が高松に延長された明治三十年、期を同じくして高松築港の起工式が行われた。工事はその三年後竣工したが、水深が浅く、棧橋の位置取りも悪かったため苦情が続出し、その翌年には早くも第二次の拡張工事が計画された。

その後、一二年にわたり、第四次の拡張までなされた。

これが完了した後、明治四十三年から宇高連絡船が就航した。資料七は、四十四年当時の港関連の時刻表である。高松港は、この後も幾多の拡張工事を経て(資料八〜一〇)、次第に四国の玄関口にふさわしい陣容を整えていった(資料一一)。

七 高松港出港汽船時間表、讃岐線汽車時刻表

明治四十四年

高松港出港汽船時間表

神戸、大阪行	前	七、〇〇	後	七、三〇	：
坂手、神戸、大阪行	：	：	後	六、〇〇	：
讃岐各港、撫養、淡路、兵庫、大阪行	前	三、〇〇	：	：	：
土庄行(鉄道院連絡船)	前	六、三〇	後	一、一〇	後
土庄、三幡行	前	九、〇〇	後	五、〇〇	：
中国各港ヲ経テ下関、門司行	前	二、〇〇	：	：	：
伊予、豊後各港ヲ経テ宿毛行	：	：	後	九、三〇	：
児島、西讃各港、三島行	：	：	後	六、〇〇	：
伊予、豊後、日向各港行	前	二、〇〇	：	：	：

八 高松港拡張工事国庫補助

大正十年二月

内務省九衆士第 七 号[㊦]

衆議院建議高松港拡張工事国庫補助ニ関スル件

客年十一月廿五日内閣衆甲第九七号ヲ以テ回付セラレタル標記建議ノ要旨ハ、高松港ハ本土四国間聯絡ノ関門ニシテ且瀬戸内海ヲ往来スル船舶ハ殆ト此ノ処ニ寄港セサルモノナシ、殊ニ四国ニ於ケル既成鉄道ノ起点ニ当リ荷

客ノ吞吐益繁盛ナラムトス、而シテ香川県及高松市ハ此状況ニ鑑ミ同港拡張ノ計画ヲ立テ其ノ実現ヲ図ラムトシツ、アリ、政府ハ右拡張工事ヲ行ヒテ時運ニ順応スルノ必要甚タ急ナルニ顧ミ之ニ対シテ国庫ヨリ相当ノ補助ヲ与ヘ其ノ完成ヲ速ナラシメムコトヲ望ムト謂フニ在リ、然ルニ同港ハ曩ニ港湾調査会ニ於テ主トシテ国ノ経営スヘキモノ及地方ノ経営ニ対シテ國ニ於テ助力ヲ与フヘキモノト決議セル重要港湾以外ニ属スルモ、既ニ県ニ於テ修築計画ヲ立テ国庫補助ヲ申請シ来レルヲ以テ同港ヲ前記^(後)后段ノ重要港湾ニ編入方港湾調査会ニ付議スヘキヤ否ヤ

目下調査中ニ属スルヲ以テ、若シ本港ニシテ右ノ選ニ入レル場合ニ於テハ其ノ議決ノ趣旨ニ從ヒ相当補助ノ詮議ヲ為スヘキ見込ニ付、此際本建議ニ対シテハ別ニ詮議ヲ要セスト認ム
右閣議ヲ請フ
大正十年二月十八日

内務大臣 床次竹二郎[㊦]

内閣総理大臣 原 敬殿

〔公文雑誌〕国立公文書館所蔵

九 高松港拡張工事国庫補助建議

大正十年三月

九年衆甲 一一四

大正十年 三月 二日	内閣書記官長 [㊦]	内閣書記官 [㊦] [㊦]
内閣総理大臣 [㊦]	法制局長官 [㊦]	
外務大臣 [㊦]	大蔵大臣 [㊦]	海軍大臣 [㊦]
	文部大臣 [㊦]	逓信大臣 [㊦]

内務大臣

花押

陸軍大臣

司法大臣

花押

農商務大臣

花押

鉄道大臣

花押

別紙内務大臣請議衆議院議決高松港拡張工事国庫補助ニ
関スル建議ノ件ヲ審査スルニ右建議ニ対スル同大臣ノ意
見ハ相当ノ儀ト思考ス、依テ請議ノ通閣議決定セラレ可
然ト認ム

指令案

衆議院建議高松港拡張工事国庫補助ニ関スル件請議
ノ通

大正十年三月五日指令

高松港拡張工事国庫補助ニ関スル建議

右本院ニ於テ議決セリ 因テ及送付候也

大正九年七月二十八日

衆議院議長 奥、繁三郎

内閣総理大臣 原 敬毅

衆議院書記官長 寺田 栄四郎

〔公文雑纂〕国立公文書館所蔵

一〇 高松港修築工事概要

大正十一年六月

高松港ハ香川県ノ要港ニシテ瀬戸内海ノ諸港ヲ往来スル
船舶ノ出入頗ル頻繁ヲ極メ、殊ニ其対岸岡山県宇野港ト
ノ間ニ船車連絡ノ設備ヲ見ルニ至リシ以来本港ノ利用上

ニ一新紀元ヲ劃シ、最近ニ至リ本邦重要港湾ノ内ニ編入
セラルルニ至レリ

本港ハ明治三十年七月県費ノ補助ヲ得テ高松市ニ於テ修
築ノ工ヲ起シ、工費参拾貳万八千余円ヲ以テ東西両防波
堤ノ築造港内ノ浚渫沿岸ノ埋築棧橋ノ建設ヲナシ明治三
十七年九月竣功シ、著シク旅客貨物積卸ノ便ノ増進セシ
以來港勢年ト共ニ益々進展現在ノ規模ニ於テ不足ヲ感ス
ルニ至リシヲ以テ、最近ニ至リ県費支弁ノ港湾トシ、国
庫ヨリ半額ノ補助ヲ仰キ総工費金貳百貳拾万円ヲ投シ、
大正十一年度以降同十五年度ニ至ル五ヶ年ノ継続事業ト
シ、港域ノ拡張水深ノ増加ヲ企画スルノ外必要ナル埋築
及ヒ棧橋ノ建設ヲナサントスルニ至レリ

修築計画ノ大要ヲ掲クレバ次ノ如クニシテ、而シテ工事
ハ明治三十年法律第三十七号第一条ニ依リ内務省ニ於テ
直接施行スルコトナレリ

第一 防波堤

新設北防波堤ハ延長二百八十間ニシテ東浜港前面計画埋
立地ヨリ百五十間ノ距離ニ之ヲ築造シ、又新設東防波堤

高松港拡張工事国庫補助ニ関スル建議

香川県下高松港ハ本土四国間聯絡ノ関門ニシテ、且瀬
戸内海ヲ往来スル船舶ハ殆ト此ノ処ニ寄港セサルモノナ
シ、殊ニ四国ニ於ケル既成鉄道ノ起点ニ當リ荷客ノ吞吐
益繁盛ナラムトス、而シテ香川県及高松市ハ此ノ状況ニ
鑑ミ同港大拡張ノ計画ヲ立テ其ノ実現ヲ図ラムトシツツ
アリ、政府ハ右拡張工事ヲ行ヒテ時運ニ順応スルノ必要
甚タ急ナルニ願ミ、之ニ対シテ国庫ヨリ相当ノ補助ヲ与
ヘ其ノ完成ヲ速ナラシムコトヲ望ム

右建議ス

ハ延長三百五十間ニシテ杣場川河口北岸ヨリ北方ニ向ヒ
築造シ、前者ノ東西両側ニ幅員各約四十間ノ副港口ヲ存
置ス、現在ノ東防波堤ハ其南端ヨリ長百間ヲ撤去シ、又
中川港ノ港口北東隅ヨリ突出スル突堤ハ其ノ先端ヨリ二
十間ヲ除却シ、尚東浜港内ノ突堤二ヶ所ハ之ヲ除却スル
モノトス

第二 埋立

玉藻町地先ニ於テ幅員十間面積約二千四百坪ヲ平均満潮
面上五尺ニ埋立（但シ棧橋附近ハ適當ノ幅員ニ埋立ノコ
ト）、又下横町地先（面積約五千坪）及八重垣新地地先
（面積約八千坪）ヲ添付図面ノ如ク埋立テ荷揚場倉庫道
路及鉄道ノ敷地ニ供シ、埋立地ノ北岸ハ水深六尺ノ物揚
場護岸トシ其ノ他ハ総テ水深三尺ノ護岸トス

第三 浚渫

港内ノ主要部分水面積四万余坪ヲ最干潮面以下十八尺ニ
浚渫シ千五百屯級汽船ノ碇繋場ニ供シ、尚添付図面ニ示
ス如ク港内ヲ各々適當ノ水深ニ浚渫ス、此ノ浚渫面積総
計約拾四万坪土量約貳拾参万坪トス

(添付図面省略)

第四 棧橋

新設棧橋ハ其ノ根元ヲ現在棧橋ノ位置ヨリ東方約二十間ノ地点ニ定メ、港口ノ中心ニ向ケ築設シ其ノ両側ヲ利用スルコトヲ得セシメ、而シテ現在棧橋ハ必要ニ応シ適當ノ地点ニ移転スルモノトス

以上

大正十一年六月

内務省神戸土木出張所

(高松港修築工事概要) 歴史民俗資料館所蔵

一一 県下指定港湾乗降船客数 昭和十二年

県下十四港昨年の

乗降船客三百十五万人

県統計課の発表

県統計課において調査したる県下指定港湾十四港昭和十二年中の乗降船客数は、総計三、一五八、四四二人で内乗込一、五七五、六〇二人、上陸一、五八二、八四〇人

にして、之を港別にすれば左の通りである。

乗込人員 上陸人員

▲高松	九二九、八四八	八七六、四九〇
▲坂出	一〇〇、七九〇	一〇一、八二二
▲丸亀	一三六、三四六	一三八、七五八
▲多度津	二二三、六七六	二八一、八四六
▲詫間	九六〇	八九四
▲引田	九、二八〇	九、八三〇
▲三本松	七、九九八	七、五六八
▲志度	七、六九〇	七、七二九
▲坂手	一七、〇二九	一八、〇五〇
▲土庄	一〇一、三五六	九八、五九五
▲香西	一、〇三四	一、二一六

第四節 新高松空港の建設

高松市林町にある高松空港は、戦時中に造られたものであり、その後、昭和三十年から民間航空に供されるようになった(資料一)。しかし、航空需要が高いにもかかわらず、滑走路が短いことから、YS11型機しか就航できないような状況にあった。そこで、昭和四十年ごろから空港整備の機運が高まり、県としては土地制約などから空港を拡充整備するのは困難と判断し、新たに空港を建設するための適地調査を実施した。その過程で、当初有力な候補地とされた「生島沖」は、環境アセスメントの結果に基づき断念せざるを得なかった。そこで、最終的には、内陸部の適地であった香南地区に決定した。資料二は、新高松空港設置の告示であり、また、資料三はその起工式の模様を伝えた当時の新聞報道である。

一 高松飛行場民間航空に利用

昭和二十一年と三十一年

戦後の飛行場

高松航空保安事務所

高松航空標識所

敗戦の結果、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、日本の民間航空活動は、同年十二月三十一日限り、一切禁止された。そのため当時運輸省の管下にあった航空局や、その地方機関も廃止された。然し当時連合軍が実施していた終戦連絡用の、定期飛行、これは連合軍の乗員と飛行機を使用して、日本人用に実施していたのであるが、この国内定期航空が、西日本で、福岡―大分―岩国―高松―大阪―名古屋―東京の路線があり、わが林飛行場へ毎日来ていた。この発着業務や、通信業務のため、元の航空局の組織を、通信院の電波局の中に移して、航空保安部という一部局を作った。この出先機関ができたのは、同年十二月のことであり、初代所長は山本仲で、名称を電波局航空保安部高松飛行

場といった。

昭和二十一年七月二十六日第八軍から飛行場の一部開放が許可せられこの開墾起工式が、同年十一月五日行われた。

昭和二十二年五月十二日、航空保安部の分課規程の改正によって、高松飛行場という名は以後高松航空保安事務所と改められた。なお事務所は昨年十月から新築のものを引き続き使用した。

昭和二十四年八月、山本所長は本庁へ転出、後任に福岡航空保安事務所から、湯原知春が着任した。昭和二十五年十二月十二日附で事務所は、運輸省の外局、航空庁の所管となった。

昭和二十六年四月に、高松航空標識所ができた。

昭和二十六年から飛行場の全面解放運動が始まった。

その詳細は別記のとおりである。

講和条約の論議が一般に行われるようになり、民間航空禁止が解かれる見通しがみられるようになり、政府民間に、民間航空についていろいろな動きがあり、同二十

七年五月には、日本航空株式会社がまず免許を得て東京

—大阪—福岡間、東京—札幌間を開始した。同年七月十五日には、航空法が制定され十二月二十五日に極東航空が、同月二十七日には、日本ヘリコプターが発足した。

次第に国際線や国内ローカル線が、開通して米軍の使用管理下にあった飛行場が、日本側へ返還された。四国四飛行場についても航空庁、防衛庁の間に協議が行われ、林飛行場については他の高知、松山と共に航空庁が整備して、民間航空のために使用し、徳島については防衛庁が建設使用することになった。

昭和二十八年八月一日には、行政機構の改革で、航空庁は運輸省の内となり、三十年五月から大阪—高松間の不定期（実際は定期）旅客便が開始され、一日二往復就航し、九月一日から、本土、四国間の速達郵便が積み込まれるようになった。

当飛行場は終戦当時、何等整備されておらず、舗装されていなかったため、春になると一面、れんげや矢はず草などいろいろな花で彩られていたが次第に芝だけとな

った。従って昭和二十八年頃から恰好なグライダーの練習場として、日本学生連盟の関係者が、学期間の休日を利用して、合宿訓練をしている。

昭和二十六年以来続けられた飛行場全面解放運動も、地理的条件や、時の流れに抗し得ず一部解放で飛行場の存置を認めざるを得なくなつて、昭和三十年十二月七日に航空保安事務所長と村長との間に、協定書並びに覚書に調印が行われた。その結果四拾七町歩の内、十四町三反二畝拾四歩が返還されることになり農林省へ移管され、飛行場は参拾貳町参反六畝貳拾参歩と標識所用地壹町七畝拾参歩となった。

飛行場の整備については昭和二十八年頃から、その筋へ県や市から要望していたらしく、運輸省でも毎年整備費の予算要求をしていた。地元で飛行場の一部存置を認める気運になった三十年九月には、県議会においても整備促進の決議がなされた。また時を同じくして高松市及び市議会からも運輸大臣に、要求書が提出された。

昭和三十一年になって、飛行機の利用者も増し、四月

の状況を見ると、大阪、高松間一四五軒、時間約四十五分、就航率八〇％、旅客九二一人、利用率七一・三五％、貨物郵便物を含めて利用率六五・六九％であった。発着回数が次第に増すにつれて、滑走路の損傷も甚だしくなったので、六月から定期航空を停止して九月から予算一千四十六万円で、滑走路の整備工事が始められ、一方建物、通信施設等の整備も着々行われ、飛行場の面目を一新しつつある。

〔林村史〕高松市立図書館所蔵

二 新高松空港を告示 昭和五十八年八月

運輸省告示第三百六十五号

新高松空港を設置するので、航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第五十五条の二第二項において準用する同法第四十条の規定に基づき、次のとおり告示する

昭和五十八年八月九日 運輸大臣 長谷川 峻

一 飛行場の名称及び位置 新高松空港 香川県香川郡香南町（標点の位置 北緯三十四度十二分三十九秒

東経百三十四度一分六秒 標高百八十四・九メートル

二 飛行場の範囲 第一図のうち、一点鎖線で囲まれた部分

三 着陸帯

(-)等級 B級

(-)範囲 第一図及び第二図のうち、イ、ロ、ハ、ニ及びイの各点を順次に結んだ線で囲まれた区域
(長さ二千六百二十メートル、幅三百メートル)

四 進入区域(略)

五 進入表面(略)

六 水平表面(略)

七 転移表面(略)

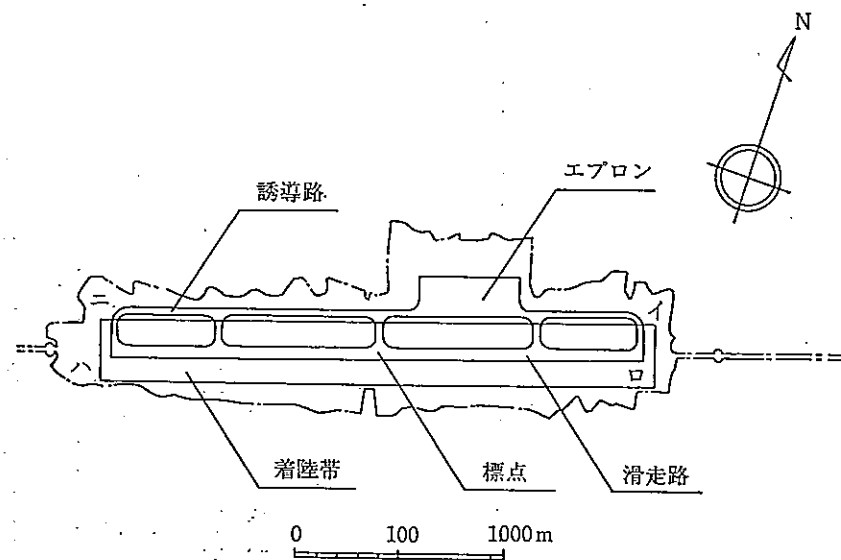
八 供用開始の予定期日 昭和六十四年四月一日

九 飛行場の範囲を示す詳細図を大阪航空局高松空港事務所において縦覧に供する。

(第二図略)

〔官報〕昭和五八・八・九 香川県庁所蔵

第1図 高松空港



三 新高松空港の起工式

昭和六十年十月

空港新時代へ「離陸」

新空港起工式 喜びの中、心境複雑

地元 町長 問題を抱え責任の重圧も

「香南台地」で十六日、新高松空港建設工事の第一歩となるクワが入り、香川もやっと「空港新時代」へ。これを受け、新空港着工を祝う祝賀会では来賓などから「こうなれば、一日も早く一番機を」といった開港を待ち望む声が相次いだ。しかし、祝賀会に招かれた新空港用地の地権者には集団移転などなお難問を抱えているだけに、地元出席者の間では「不安」「無念」の声も。新空港計画は曇り空の中、複雑な表情をのぞかせながら「離陸」した。

祝賀会は実質的な造成工事に既に着手していることや綾上町田万・竹本地区など騒音被害住民の「地元感情」を配慮してか華やかさを抑えた趣となり、来賓祝辞、乾杯、万歳三唱など型通りのセレモニー。

県では綾上町については十五空港対策協議会のうち騒

音被害が著しい七協議会の代表に祝賀会の案内状を送付。しかし、この日出席したのは同町田万・竹本地区の直下粉所協議会(十九戸)の桑島清数代表だけで、祝賀会の席上、来賓の祝辞の中で出た「いろいろな問題があるが」の言葉は単に用地買収問題にとどまらず、この日欠席した住民の集団移転問題などの住民対策も含めた「問題」であることを裏付ける言葉でもあった。

地権者に交じって会場のほぼ中央に座った桑島直下粉所協代表も「県と対話路線を築いてきたこともあり、招待に対して失礼のないよう祝福する気持ちで出席した。集団移転も協議会内の六戸が綾南町の十瓶地区に落ち着くことがほぼ決まっただけで、あとはまだまだ。起工式を迎えたいま、今後の県の対応に期待する半面、不安感もある」と複雑な心境を見せた。

一方、綾上町の三居登町長は「一口に言って感無量には違いないが、地元住民がここに笑顔で全員出席できなかったことは無念で仕方がない。今後、地元を果たさねばならない問題も山積、喜び半分と責任の重圧感半分の

微妙な感慨だ」言葉を慎重に選びながらの口ぶりが微妙な立場をうかがわせた。

「田万・竹本地区の住民はみんな同志。鉄塔は地域住民の和のシンボルにしたい」。ことし三月、対話路線に転じて県との覚書調印式の席上、こう語った林原正統田万・竹本新空港騒音対策協議会長は「喜びには程遠い」と祝賀会を欠席し、自宅で起工式の日を迎えた。

この日の起工式会場の空は田万・竹本地区住民の心を映したような曇り空だった。

〔四国新聞〕昭和六〇・一〇・一七 高松市立図書館所蔵〕