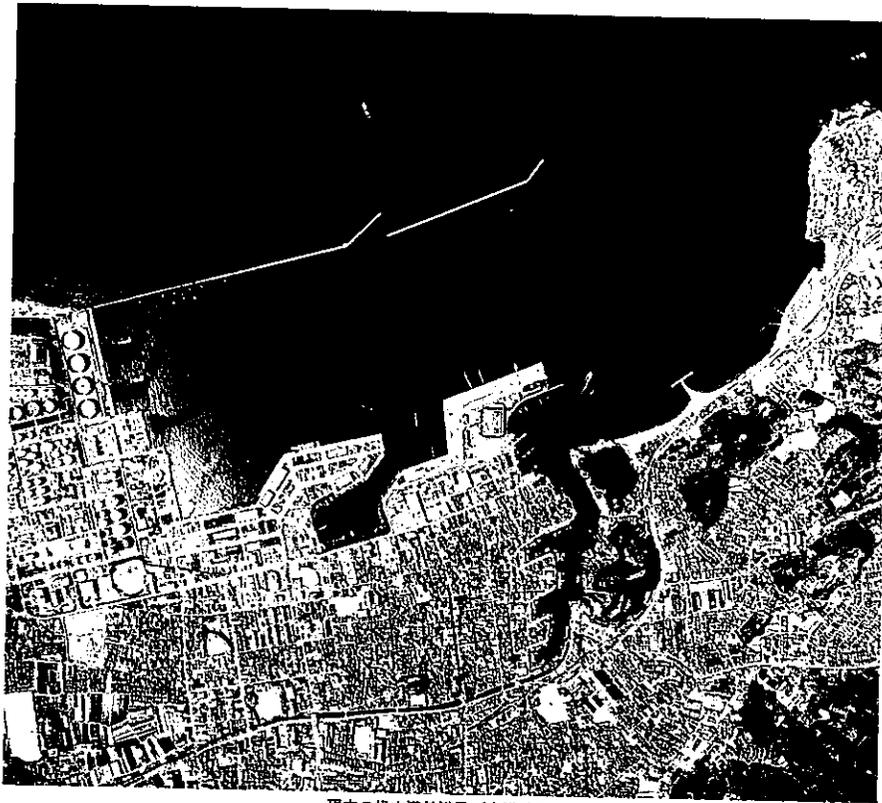


備がこれから進められるほか、今治港においても富田地区における流通港湾の整備やボトルネッサンス21プロジェクトが進められている。

このような特色を有する港湾の整備は、各港湾管理者が進めているが、松山港、今治港、三島川之江港については、当松山港工事事務所が直轄事業として、防波堤、岸壁等の基本的施設の整備を行なっている。また、港湾の管理は、愛媛県港湾管理条例(第15条)に基づき、愛媛県管理の22港について、港湾が所在する市町村に、港湾施設の管理及び利用にかかる事務を委任する間接管理方式を採用している。



現在の松山港外港及び内港地区

松山港

沿革

松山港は古くから天与の運河とも言われる瀬戸内海の要衝として出船入船も多く、また、高貴の行幸が多かったことから、この地は「御津」とよばれ、後に「三津」と言われるに至ったもので、現在の「三津地区」がこの地である。

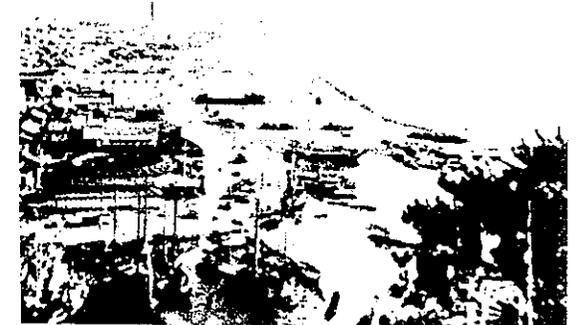
慶長8年(1603年)賤ヶ岳の勇将加藤嘉明が松山15万石の城主となり、市のほぼ中央勝山山頂に松山城を築造した際、西港山に御船衆を置き、宮川河口の三角州に船溜りをつくり洲崎町を形成し、伊予水軍の平時、戦時の海の拠点とした。

その後久松家に替わり、以来3百年にわたり参勤交代の港として次第に繁栄していったが、年々河口に堆積する土砂の掘削を繰り返して、元禄9年(1696年)長さ70間の石波止を築造、天保15年(1844年)には東西85間、南北60間の樹形を作り、船溜りとし常夜灯を点灯し、名実ともに内海の重要な港となった。明治21年(1889年)には高浜地区に小規模な棧橋が作られ、明治36年(1903年)には高浜南棧橋が竣工し、続けて北棧橋も設けられた。三津地区では大正5年(1916年)に町営工事として築港工事に着手し、7年の歳月を要して現在の内港防波堤が完成し次第に整備が進められた。昭和15年(1940年)三津浜町は松山市と合併し、港名を松山港と改称した。さらに三津地区では内港拡張工事に着手し泊地を完成した。外港地区では丸善石油(株)が単独事業として、防波堤、護岸、浚渫及び埋立に着手したが、終戦と同時に中止された。戦後昭和26年に重要港湾に指定され、昭和29年に県管理の港湾となった。

この間外港地区は運輸省直轄工事で整備に着手し、昭和35年(1960年)には港湾審議会の議を経て港湾計画が決定され建設を進めてきたが、昭和47年(1972年)同58年(1983年)及び平成5年6月に港湾計画が改訂され、引き続き港湾整備が進められ現在に至っている。



明治時代の三津浜港



大正11年頃の三津浜港



昭和10年頃の三津浜港

事業概要

a) 外港地区

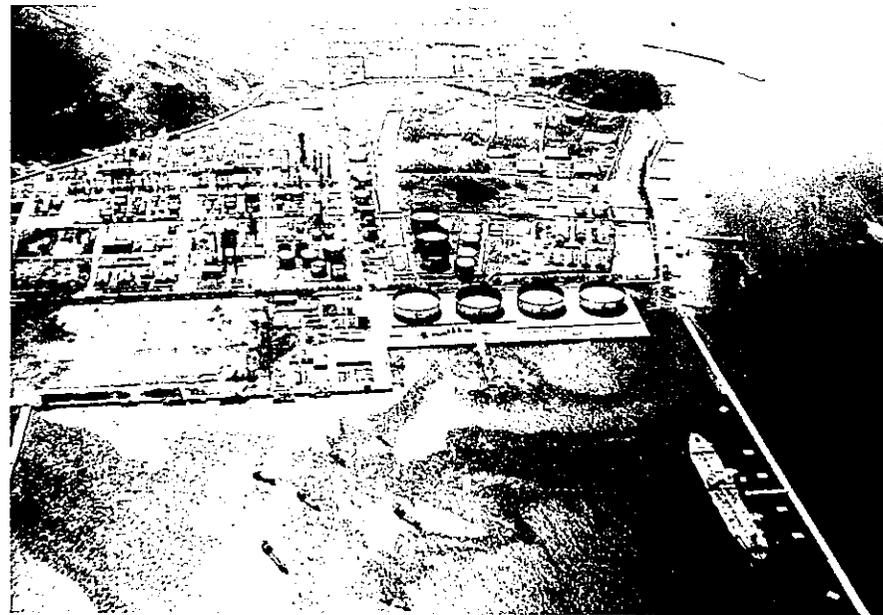
外港地区は、戦時中から継続して主に石油産業関連企業の荷役基地としての整備が進められると共に、松山港において貨物を取り扱う主要な地区として位置付けられ、防波堤や岸壁等の港湾施設の整備が行われてきた。

昭和19年7月1日に松山港工事事務所が設置され、同年松山市大可賀地先に、防波堤、岸壁、物揚場等の修築工事に着手したが、翌年連合軍が松山に進駐し船舶の航行に対して制約を行ったため、この改修事業は中止となった。

昭和26年度になり、外港第1号防波堤は運輸省直轄事業として再開され、主に直轄直営工事として一部請負工事を取り入れながら、昭和47年度に函塊式混成堤(延長1,157m)が完成した。

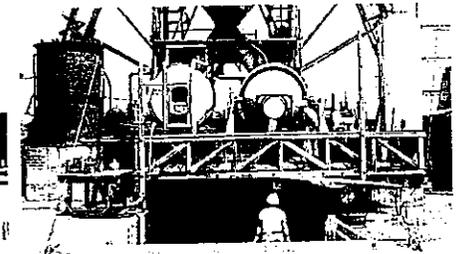


外港地区 昭和62年1月



臨海工業地帯 昭和34年頃

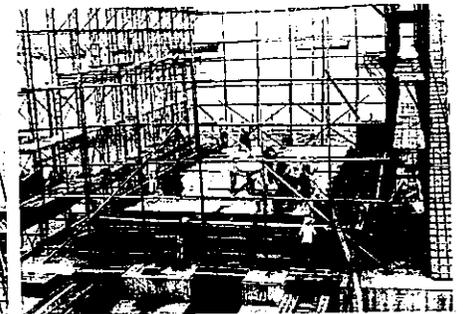
防波堤用ケーソン製作(直営)状況
昭和37年頃



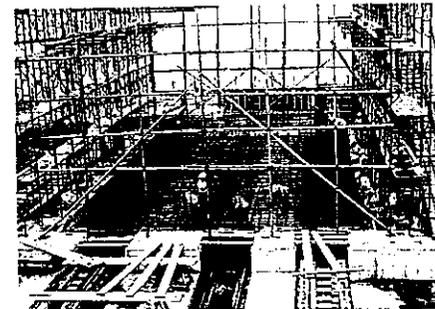
コンクリートミキサー



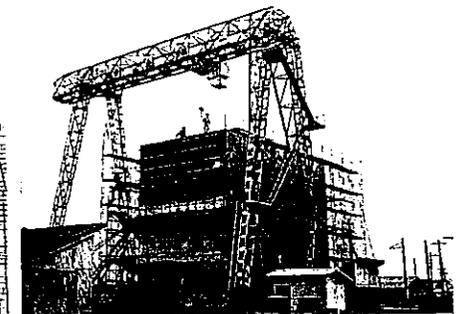
鉄筋加工場



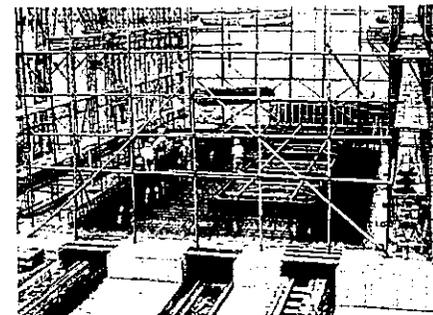
コンクリート打設



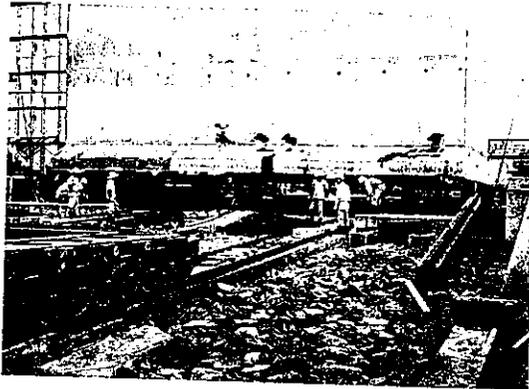
鉄筋組立



ケーソン型枠取外し

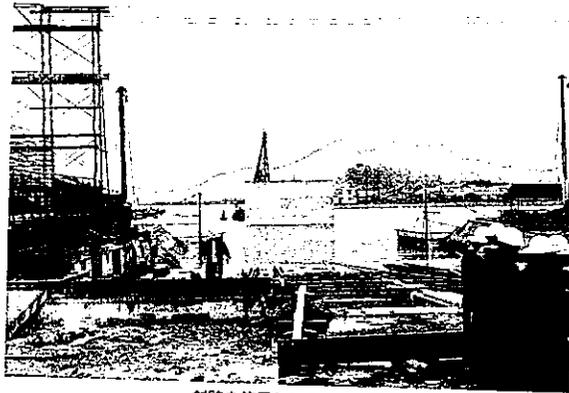


型枠組立

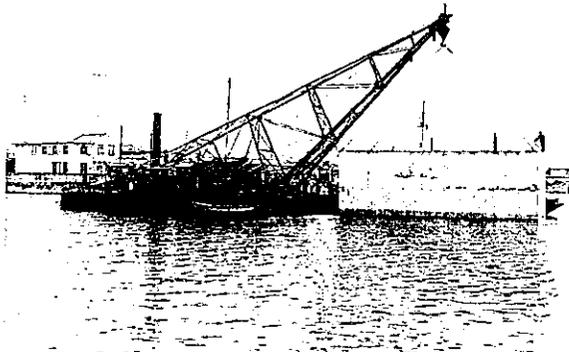


ケーソン進水準備

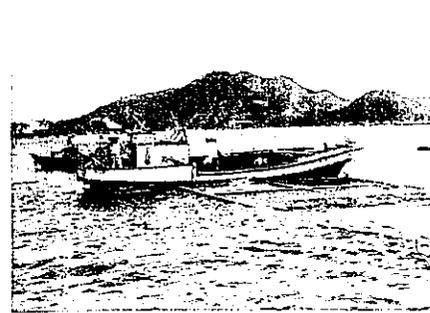
ケーソン運搬状況(直管)
昭和37年頃



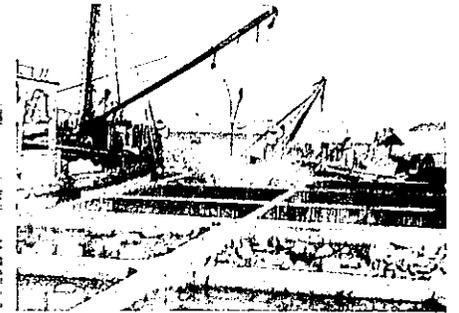
斜路を使用した進水状況



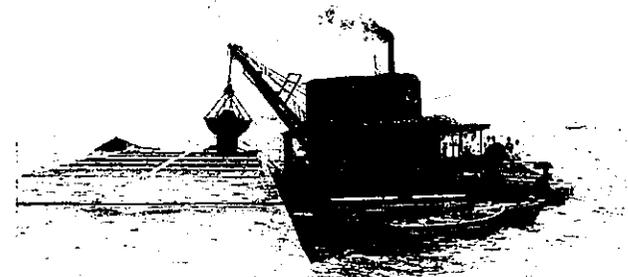
第8号起重機船により曳航中



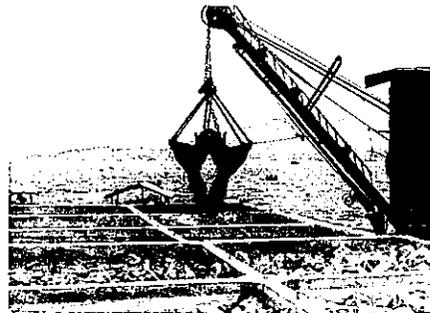
ケーソン中詰割石填充



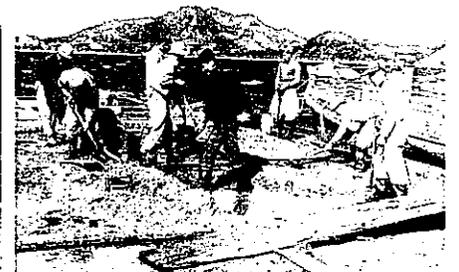
ケーソン中詰割石填充



ケーソン中詰砂填充

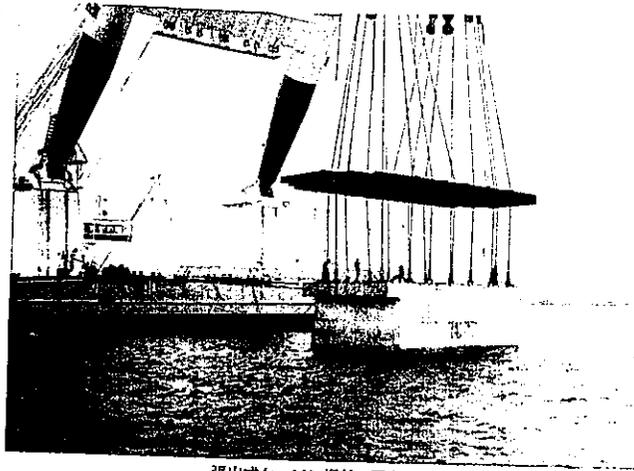


ケーソン中詰砂填充



函蓋コンクリート打設

また、外港第2号防波堤は44年度から58年度までの15年間をかけ、主に請負工事として、一部直轄直営工事を取り入れながら函塊式混成堤(一部透過構造、延長650m)が完成した。この防波堤は環境面に配慮し、海水交換が可能な透過式ケーソンを採用している。



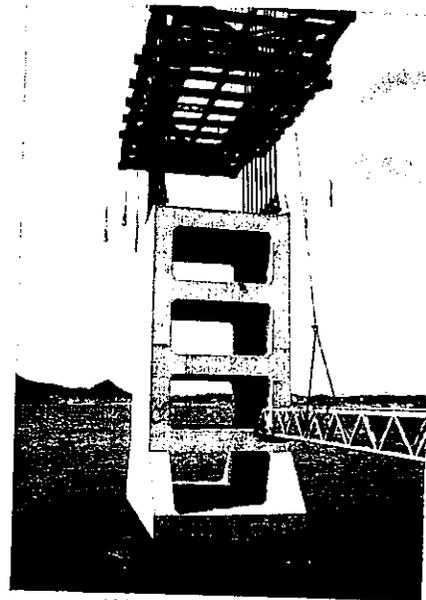
張出式ケーソン据付 昭和51年

第一埠頭の整備は、大可賀側から順次着手され、-3.0m物揚場(L型ブロック式、75m)は昭和32年度から36年度にかけて、-4.5m岸壁(栈橋式・函塊渡橋版使用、200m)は34年度から38年度、-6.5m岸壁(函塊式、237m)は34年度から40年度にかけて、昭和36年度までは直営、その後は一部請負工事を実施した。本港内の係留施設で-10.0m岸壁(函塊式、370m)は38年度から47年度に、一部請負工事を実施した。-4.5m岸壁(函塊式1部セルラーブロック式、335m)は42年度から48年度にかけて一部請負工事で整備し、第一埠頭全体が48年度に完成した。

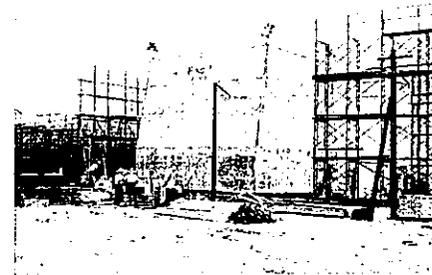
この埠頭では、その後-10.0m岸壁が昭和60~62年度にかけて液状化対策、-4.5m岸壁では昭和62~平成4年にかけてコンクリート劣化対策の各々改良工事を実施した。

第二埠頭については、-4.5m岸壁(函塊式、300m)、-5.5m岸壁(函塊式、180m)、-7.5m岸壁(函塊式、390m)を42年度に着手し、52年度までに一部直営工事を取り入れ完成させた。

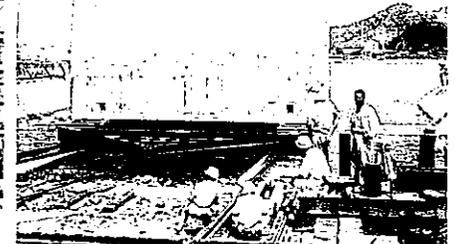
この埠頭では、その後-7.5m岸壁で昭和62~平成2年にかけて、液状化対策の改良工事を実施した。



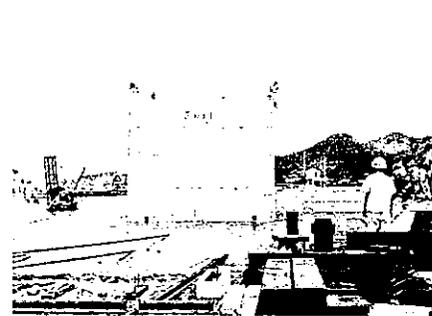
透過式ケーソン据付 昭和53年



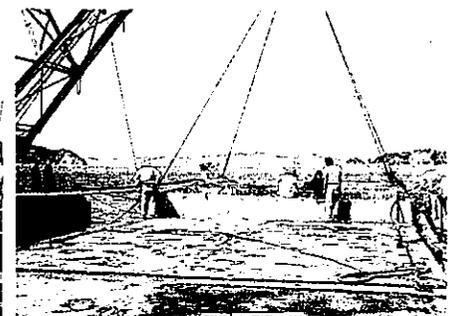
岸壁(-6.5)ケーソン1号函 昭和34年頃



ケーソン進水



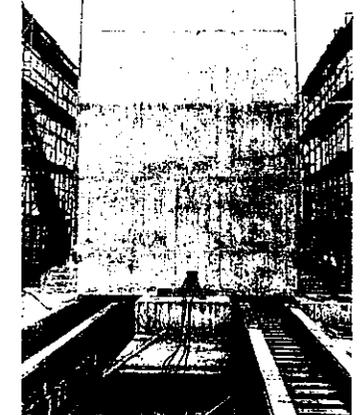
ケーソン曳航



ケーソン据付



ケーソン製作状況



面台上的ケーソン

今治港

1. 沿革

瀬戸内海の海上交通の要衝にある今治港は、愛媛県北東部高組半島にあり、阪神及び九州のほぼ中心に位置し、それらを結ぶ物資や旅客を輸送する四国の西の玄関口として、瀬戸内海の本航路に接した重要港湾である。

北は中国地方と隣接する風光明媚な瀬戸内海島嶼部があり、それらを結ぶ連絡網としてフェリーポート・高速船等、合計146便/日が日々運航しており、散在する島々にとって生活物資を運ぶ貴重な輸送手段で生活の足として海上交通が必要不可欠であり、その発着場である今治港は、島民の生活の基盤であるといえる。また、その内最も急潮流で知られる来島海峡は、瀬戸内海交通の大動脈として、1日約1,200隻の船舶が航行している

が、各船舶には難航難所として今なお恐れられている。

今治港の起源は、慶長5年(1600年)藤堂高虎が関ヶ原の戦功により、20万3千石をもって今張の浦に築城し、その城の北隅に、港船頭町を築造したことにさかのぼる。

天保2年には、御用係郡奉行堀江太夫正義により、防波堤が築造され、この地を天保山と呼び今なおその名をとどめている。

本港は、明治初年までは小舟の出入りする一小港に過ぎなかった。その後、商工業の目覚ましい発展につれて数多くの船舶が寄港するようになったが、当時は、港湾施設の不備のためこれらの船舶は、沖に碇繋して、はしけで貨物の揚げ降ろしをしなければならない状態であった。

大正初期から、今治町で港湾修築を計画、大正9年市制の施行とともに今治市の事業として、最も急を要する東防波堤の築造に着工した。

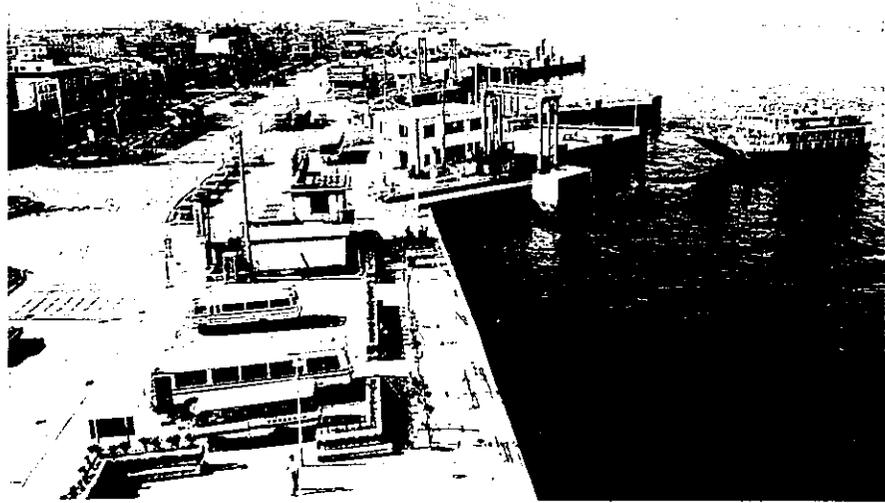
大正10年重要港湾に、同11年には、四国唯一の開港場に指定され、神戸税関今治支署が設置された。

大正12年からは、国の直轄施工により港湾の改修が行なわれ、昭和9年、東防波堤、荷揚場、浮桟橋、貯木場、内港船溜等が完成した。

昭和30年代後半から顕著になった船舶の大型化、貨物量の急増に対処するため昭和41年2月蔵敷地区に貨客分離を目的とする貨物専用港が計画され、昭和45年11月着工、55年3月完成をみた。また、この間、48年には蔵敷地区、55年には島生地区臨海部の土地造成が完成した。

一方、進展するモータリゼーションに対応して、47年8月には大型フェリー施設、49年7月には中型フェリー施設、51年3月には小型フェリー施設がそれぞれ新增設された。

大正初期の今治港
沖合の船舶へはハシケを利用した



現在の今治港・フェリー基地



東防波堤から棧橋を望む
昭和8年12月



今治港第一棧橋
昭和9年頃



昭和45年8月
台風10号による被害状況

一方、昭和59年8月、港湾審議会第107回計画部会の議を経て、富田地区に船舶の大型化、コンテナ化に対応した外郭施設、けい留施設、埠頭用地、港湾関連用地等の整備が決定され、昭和62年度から着工されている。

平成10年度には本州四国連絡橋(尾道~今治ルート)が開通する予定になっており、今治港への影響は中小船舶の運航に対して少なからず波及するものと思われる。しかし、路線ルートが各島々における日常の生活圏中心部から離れているため船の利用客数はそれほど変化はないと予想される。

今治はタオルを中心とした繊維産業、造船業、漆器製造業など多くの地場産業があり、今治港をとりまく地域と蒼社川流域に多くの工場が立地している。中でもタオルの生産は日本一を誇っており、原料である綿糸が中国から直輸入されるなど、今治市は港を中心に発展してきた都市であるといっても過言ではないと言える。

一方、やがて来る架橋新時代及び近年、船舶の大型化や貨物のコンテナ化に伴って、流通拠点都市への基盤づくりとして、新しい今治港を目指すべく周辺における都市再開発等、環境整備が着々と進められ、水際線で富田地区においては新々港湾計画が立てられ、昭和62年に着手して港湾整備及び土地造成事業が進められ、平成6年度には外郭施設はほぼ概成する予定であり、地元企業の富田地区に寄せる期待は大きいものがある。

また、今治地区でポートルネッサンス21調査(昭和61年度)を実施して、緑地等の整備を行ってきた。平成4年10月には「ふれあいマリン広場」としてオープンした1億円トイレも好評である。今治港は、物流、人流ともにこれからも海上交通の要衝として、市民及び島の人々の生活を支え続けるであろう。

2. 事業概要

富田地区は、今治港の南側(木材団地から頼田川河口に至る通称織田が浜海岸の北側)に位置しており、昭和62年から流通港湾としての整備が進められている。

当地区の計画は、昭和59年8月に改定された港湾計画に位置付けられ、同年12月に一部変更されたのち、昭和61年8月に港湾区域の変更が認可され、昭和62年3月から工事に着手した。

昭和62年には、今治市が海岸線環境保全対策のため親水性緑地(石積)護岸の整備を先行して実施し、床掘土等、浚渫における発生土砂受入れ施設建設のため中仕切り堤を築造した。直轄事業は、同年下半年から(-10.0m)岸壁の基礎地盤が軟弱であるため地盤改良(SCP)を行なうとともに本土工(スリット型ケーソン)の製作工事に着手した。

工事は年次毎に順次進められ、その後、今治市が緑地護岸(ハニーウォール型ケーソン)を整備し、直轄事業で岸壁(-10.0m:スリット型ケーソン)、護岸(防波:ハニーウォール型ケーソン)、岸壁(-12.0m:スリット型ケーソン)を整備し、埋立地の外郭施設が概成した。並行して、同部の埋立てを今治市が実施しており、平成5年度末での進捗は約90%である。平成6年度は各外郭施設である岸壁のエプロン舗装、バラベットの工事を行ない施設を完成させる。また、平成7年度からは、岸壁の静穏度を確保するため、防波堤の整備に向けて現地着工の予定である。

三島川之江港

1. 沿革

三島地区

伊予三島市の中心部、旧三島町の集落は、約1,200余年前に存在したとされている。寛永3年(1626年)今治藩の所領となり、18か村を統括する陣屋がこの地に置かれた頃から三島港は、当地方の物資集散の門戸として栄え、海路連絡の要衝となった。

当時の港は、寛政11年(1799年)に改築され、その後改良されてきたものの、大正年間頃までは、沖合に船を停泊させ、ハシケで港に貨物を揚げ積みする素朴なものであった。

しかし、大正5年(1915年)の鉄道開通と商工業の発達に伴って港内の混雑が甚だしくなり、また、港の水深が浅く面積が狭隘なため、大正15年(1925年)三島港改修計画が立てられた。

工事は、3か年継続事業として、北西風の脅威を取り除くことを目的として第一期工事に着手、旧

港西岸突堤から236mの防波堤を出して静穏な港内3,000㎡を確保して、昭和4年(1929年)に竣工した。

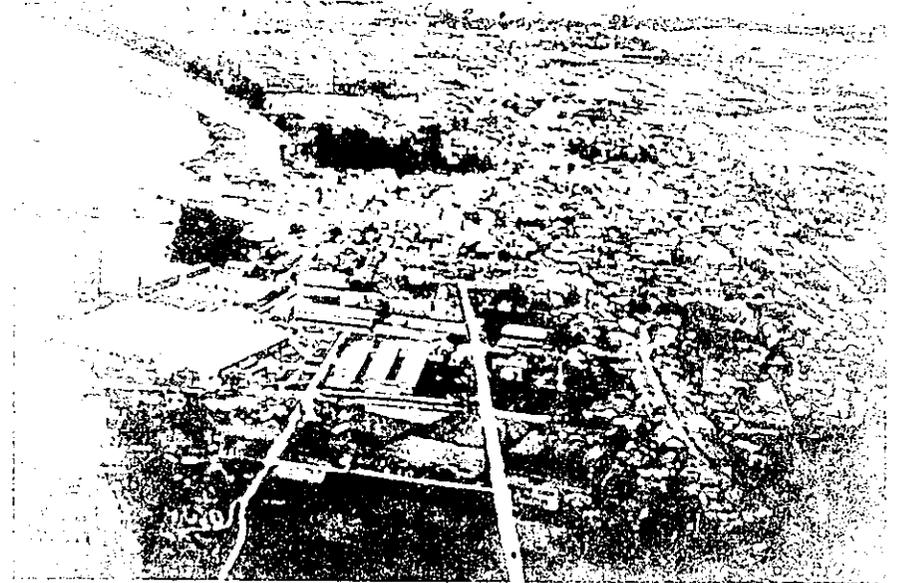
昭和5年(1930年)に指定港湾となり、第一期工事に引き続いて繋船岸施設を設けることを目的として第二期工事に着手、港内の大部分を-3.0m以深に浚渫して水深を確保すると共に、その浚渫土砂を利用して8,580㎡の埋立てを行ない、物揚場167m・浮棧橋1基等を整備して昭和7年(1932年)に竣工した。

遠く江戸時代から紙の産地として有名な伊予三島は、戦後の製紙工業の極度の発展に伴う原料の供給と製品の需要が、国内のみならず海外にまで及んだため、昭和44年(1969年)開港場に指定され、四国中央部の重要な商工業地として、港の利用度が増大した。

昭和28年(1953年)三島港は県に移管され、その後引き続き改修が行なわれた。



三島港(明治年代)



三島港全景(昭和13年)



三島港全景(昭和40年頃)

川之江地区

川之江市の集落形成は古く、先史時代後期に金生川流域に農漁民が定住したのが始まりと言われている。川之江港は、燈灘の彎曲した中央部に位置し、天然の良港として平安時代から舟運が開かれており、江戸時代には土佐藩主の参勤交代の乗船地としても利用されていた。

大正6年(1916年)の予讃線開通までは、四国中央部の要港として活発に利用され、港の繁栄と

共に施設も次第に整備されてきた。

昭和5年(1930年)には、隣の三島港と共に指定港湾となり、同時に修築工事が行なわれて、昭和7年(1932年)の竣工までに防波堤・繋留施設・臨港道路が建設され、港内浚渫で水深の確保がなされた。

その後港勢の発展に伴い、港湾施設の修築が引き続き行なわれた。



川之江港全景(昭和10年代)



川之江港全景(昭和27年)



城山から川之江港大江地区(昭和30年頃)



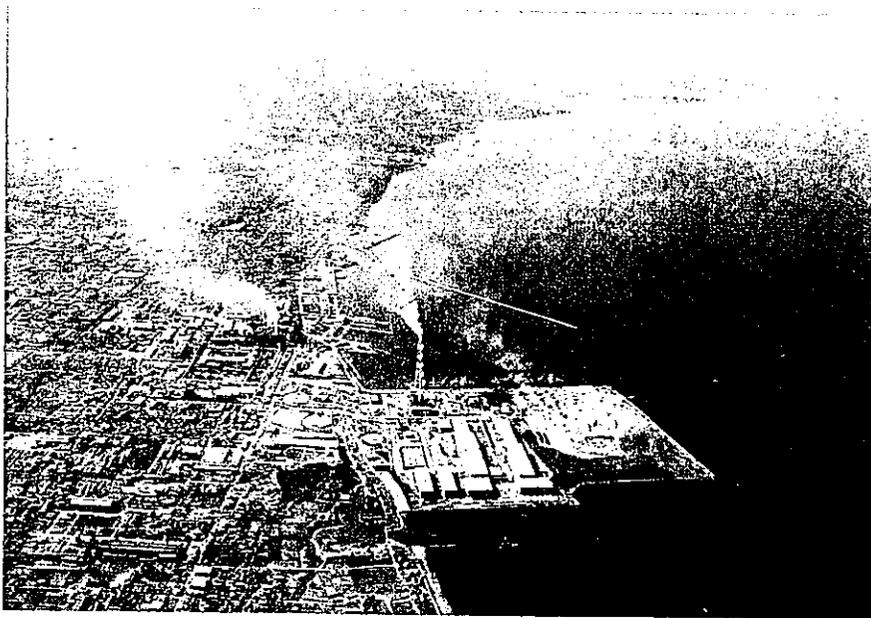
三島川之江港全景(昭和54年)

三島・川之江港

以上のように、伊予三島・川之江市は、それぞれ一港ずつ地方港湾を有し、主として小型船舶を対象に整備を進めてきたが、産業の伸展に伴う港湾活動の活発化、船型の大型化により、量的にも質的にも狭隘となり、港湾施設の不備を生じてきた。このため両港を一体化して、港湾の一層の発展を図るために昭和45年(1970年)に合併し、三島川之江港となった。

その後、昭和46年(1971年)には重要港湾となり、昭和53年(1978年)港湾審議会において港湾改定計画を決定、東予新産業都市東部の流通基地として、村松・大江・川之江地区にそれぞれ工業用地及び公共埠頭等の整備が進められ、現在に至っている。

なお、平成6年11月港湾計画改訂に向け、現在作業が進められているところである。



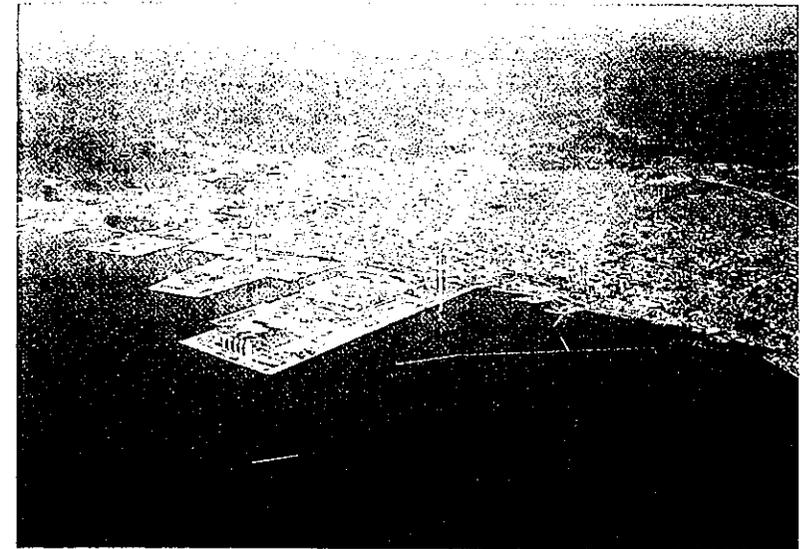
三島地区全景(昭和50年)

港の位置と機能

三島川之江港は、戦後、伊予三島市、川之江市の基幹産業である製紙産業の発達とともに、四国中央部の工業基地として発展を続けてきた。昭和39年には背後地域が東予新産業都市に指定され、東予新産業都市東部の中核港湾として機能している。

現在、大手の製紙会社から中小の紙加工品製造業まで約20社程度の企業が背後に立地し、新聞用紙、印刷用紙、段ボール等から水引細工、ノート、封筒等の紙加工品までの紙製品を製造し、全国に出荷している。

このような工業港としての機能のほか、川之江地区からは阪神方面へのフェリーも就航しており、また、村松地区には四国で最大の15m岸壁を有し、四国中央部における物流、人流の海上交通の拠点としても機能している。



三島地区全景(昭和60年)

製紙関連産業の動向と港湾取扱貨物

三島川之江港の背後圏の工業出荷額は、平成2年で6,097億円と、愛媛県全体の約18.4%を占めているが、このうち79.8%がパルプ、紙、紙加工品で占められており、経年的に増加傾向を示している。

平成2年の港湾取扱貨物量は、合計1,182万トンで、その内訳は、外貨427万トン(輸入423万トン、輸出4万トン)、内貨755万トン(移入253万トン、移出154万トン、フェリー348万トン)である。フェリー貨物が29.5%を占めているが、これ以外では、輸入貨物が全体の約38.5%を占め、その76.7%がアメリカ、オーストラリア、カナダから輸入される木材(チップ)である。輸出貨物は0.3%と僅かであるが、主として台湾に紙、パルプが輸出されている。移出貨物は13.0%を占め、その85.5%が近畿、関東、九州等に送られる紙、パルプである。

経年的な変化は、輸出入、移出入、フェリーとも増加傾向にあり、特に、輸入貨物、移出貨物の伸びが顕著である。

埋立事業の推移

昭和30年代以降、埋立による土地造成が盛んに行なわれるようになり、港湾の整備も埋立と共に歩んできたと言える。

昭和40年代に入ってから、製紙関連工場からの排水による水質、底質の汚濁が問題化し、特に、昭和45年には、海域に堆積する汚泥(ヘドロ)が社会問題として浮き上がり、この除去対策が強く求められるようになった。また、製紙関連産業から排出される産業廃棄物の処分地の確保や、市街地の恒常的な土地不足を解消して住工分離、土地利用の純化を進めていくための土地造成が求められていた。

そこで、これらの諸問題を解決するため、海底に堆積したヘドロの浚渫処分地として大規模な埋立を行ない、出来上がった土地を工業用地として利用する大規模な埋立事業が、継続的に実施されるようになった。昭和47年の新規港湾計画では、金子地区、村松地区、大江地区、川之江地区で、合計97haの土地造成が計画された。その後、昭和53年の港湾計画の改訂においても、同じく合計155

haの土地造成が計画された。

これまでの埋立事業は、村松地区では昭和43年から3段階に分かれて行なわれ、昭和63年までに約80ha(主要な埋立)の埋立が行なわれているほか、大江、川之江地区においても昭和47年から3段階に分かれ、平成4年までに約74ha(主要な埋立)の埋立が行なわれている。

現在、こうして造成された工業用地においては、大手製紙企業の工場が立地し、新聞用紙、印刷用紙等の製造を行なっている。

事業概要

村松地区岸壁

三島川之江港の港湾計画は、昭和47年5月港湾審議会第50回計画部会において決定され、昭和52年8月同第79回計画部会、昭和53年同第82回計画部会において改訂された。伊予三島、川之江両市は、紙、パルプ製造業が地域産業として重要な役割を果たしており、三島川之江港は、それに伴う貨物の集散の中心地的存在となっている。このため貨物の取扱量は、年々増加の傾向にあり、これに対応するために岸壁(-12.0m)が計画された。

公有水面埋立の手続は、承認願を昭和56年12月に提出し、翌年9月に承認が得られた。岸壁(-12.0m)1バースの整備は、直轄事業として進められ、昭和60年度から、床掘工・捨石工等の基礎工、ケーソン製作工、同掘付工等の本體工、裏込工等が開始された。その後、順調に工事は進み、平成元年度には、ケーソン21函(岸壁部20函・取付先端部1函)の掘付が完了、翌平成2年度のセルラブロック(取付先端部)掘付の完了をもって、本體工は完了した。平成2年度中には、被覆石工を含む基礎工も完了し、平成2年度のコンクリート舗装工、付属工の完了をもって、岸壁(-12.0m)が竣工した。

金子地区防波堤

港内の静穏度の向上及び入出港船舶の安全を図るため金子地区防波堤650mの建設が計画された。

当防波堤の整備は、昭和57年度のケーソン製作工を皮切りに、翌昭和58年度には床掘・置換工、ケーソン掘付工等を施工、それ以降順調に工事が進み、平成5年度末現在で、ケーソン(パットレス付きでフーチングの長い通称ロケット型ケーソン)の掘付が36函、上部工が330m完了している。なお、始点から330mは、既に愛媛県に管理委託をしている。

村松地区防波堤

港内の静穏度の向上及び入出港船舶の安全を図るため村松地区防波堤1,250mの建設が計画された。

当防波堤の整備は、昭和59年度の床掘・置換工を皮切りに、翌昭和60年度にはケーソン製作掘付工等を施工、それ以降順調に工事が進み、平成5年度末現在で、ケーソン(パットレス付きでフーチングの長い通称ロケット型ケーソン)の掘付が40函完了している。上部工については、220m(暫定断面)施工済みである。

直轄事業の推移(三島・川之江港)

(単位:千円)

年度	施設名	換算数量	事業費	備考
昭和57	村松地区防波堤	1.6m	64,387	新規着工
	金子地区防波堤計	26.7m	132,421 196,808	新規着工
58	村松地区防波堤	1.5m	9,200	
	金子地区防波堤計	53.0m	370,800 380,000	
59	村松地区防波堤	33.4m	200,000	
	金子地区防波堤計	93.6m	534,000 734,000	
60	村松地区防波堤	27.7m	210,000	新規着工 新規着工
	岸壁(-12m)	40.9m	190,000	
	岸壁(取付先端)	14.2m	50,000	
61	金子地区防波堤計	46.7m	261,400 711,400	
	村松地区防波堤	76.0m	379,810	
	岸壁(-12m)	34.3m	223,000	
62	岸壁(取付先端)	3.6m	17,000	
	金子地区防波堤計	63.3m	250,000 869,810	
	村松地区防波堤	66.2m	331,000	
63	岸壁(-12m)	49.6m	322,000	
	金子地区防波堤計	24.6m	97,000 750,000	
	村松地区防波堤	84.1m	167,965	
	岸壁(-12m)	44.5m	342,086	

松山空港

1. 概要

(1)特色、位置付け

松山空港は、人口約45万人の松山市の中心部から西へ約6kmの伊予灘に面した海岸部に位置し、地方空港としては非常に利便性の良い立地条件にある。西側は瀬戸内海に面して興居島など点在する島々を、また東側は松山城など遠くは石鎚山系を展望することができる。

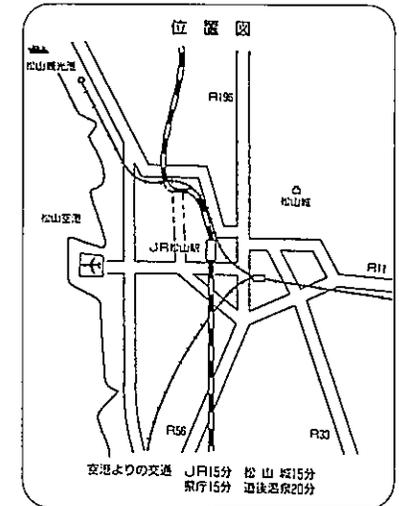
本空港の歴史は古く、昭和16年にさかのぼり旧海軍松山航空基地の飛行場(滑走路600m)として建設されたのに始まる。その後、二度にわたる拡張工事をくり返したが、近年の増大する航空需要に対処し、航空機の大機化を図るため、第4次空港整備五か年計画において滑走路を2,500mに延長することが決定され、昭和60年10月に拡張工事に着手した。

以来、各種工事が進められ、平成3年12月には2,500m滑走路と新ターミナルビルが完成し、装い新たな空港として供用を開始した。平成5年度には滑走路2,500m化に伴う拡張整備計画に関連する残事業を実施した。

なお、当空港は、昭和47年4月、中・四国初のジェット化空港となり、翌48年6月から海上を経由して離着陸を行う「優先滑走路方式」を採用している。また、昭和49年9月には航空機騒音防止法(略称)に基づく「特定飛行場」に指定され、移転補償、緩衝緑地帯の整備、民家防音工事等が進められている。

一方、利用状況としては、四国4空港の中でも路線数、便数、ならびに旅客数ともにトップの座を保持しており、平成5年度には243万人の乗降客(国内線)があり、現在、東京・大阪、をはじめとする10都市に定期便27便が運航されている。特に東京路線の旅客数が多く、全国的にも路線別では15位(H5年度)を占めている。また、国際線

についても年々チャーター便の利用実績が増大しており、本年(H6)4月には日韓航空協議でソウル便が初の国際定期路線として開設が決定され、来年の就航が期待されている。

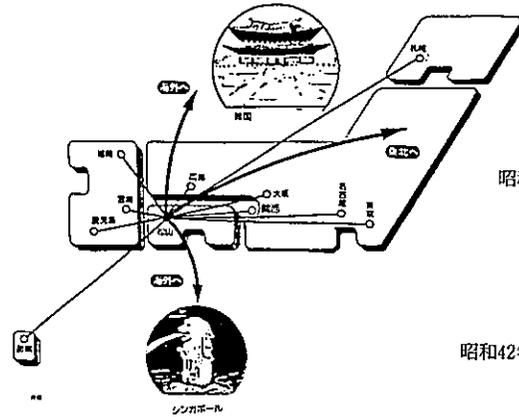


(2)国際化

当空港は、ジェット化されて以来、四国の空の玄関として社会経済の発展に大きな役割を果たしており、需要予測によると平成12年度(2,000年)には310万人と予測される。こうした航空輸送の重要性を踏まえ、より一層の利用促進を図るため愛媛県では、県、市、県内の団体、企業で構成する「松山空港利用促進協議会」を設立し、空港国際化や路線網の拡充など空港の活性化に取り組んでいるところである。特に、空港が位置する松山港地域には、平成4年に輸入促進地域(FAZ)に指定されたことも受け、国際線の開設に対する県民の期待は大きく、チャーター便の増発や使節団の派遣など積極的な活動を展開している。

過去のチャーター便としては、昭和54年の松山⇄香港便を皮切りにその後、韓国(済州島、ソウ

ル、釜山)、台湾(台北)、中国(北京、上海、福州、西安)、シンガポール(シンガポール)、インドネシア、アメリカ(ホノルル)、オーストラリア(シドニー、ケアンズ)、ニュージーランド(クラストチャーチ)等に就航しており、平成5年度では16,700人(48便)の実績となっている。当面、ソウル、シンガポールの定期航空路線の開設が期待されており、国際化に向けたC I Q体制の整備等のため、平成6年度には国際線ターミナルビルが完成する予定である。



(3)沿革

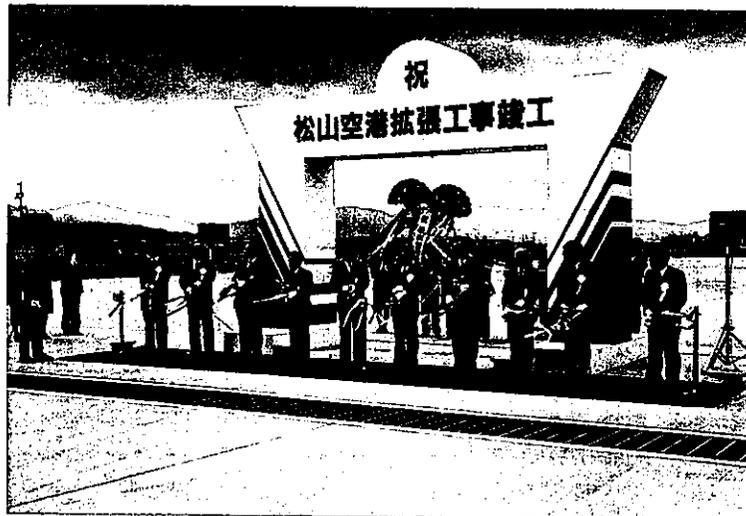
昭和16年～18年 旧海軍の航空基地として建設される。(600m×30m)
 昭和20年8月 終戦とともに連合軍に接收され、小型機用の連絡飛行場として使用。
 昭和27年7月 連合軍接收解除。
 昭和31年3月 松山～大阪間の不定期便が就航を始める。
 昭和32年～34年 運輸省航空局により3か年計画で民間空港として、滑走路、誘導路の基本施設および無線・照明等の保安施設の整備がされる。

昭和35年3月 四国財務局より運輸省へ滑走路、誘導路、及びエプロンを含む約37万㎡が所管換えとなる。
 10月 空港整備法により第二種空港に指定され供用を開始する。(1,200m×30m)
 昭和36年4月 松山～大阪間の定期便が就航を始める。
 昭和40年4月 滑走路2,000mに延長する計画に着手する。
 5月 空港土木工事の直轄施工を港湾建設局が行うこととなる。
 9月 Y S - 11オリンピアが就航する。
 昭和41年 用地11万㎡を買収する。滑走路1,200m×45mに拡幅し嵩上するとともに、誘導路150m×23m及びエプロン2.5バースを新設する。
 昭和42年 第1次空港整備5か年計画(S42～45年)に基づいて、滑走路延長、誘導路・エプロン等を新設し、計器着陸装置の整備に着手する。
 昭和43年 海側延長部用地造成工事(護岸工事)に着手する。道路駐車場の整備に着手。陸側の用地買収交渉を開始する。
 昭和44年 海側延長部の埋立工事に着手する。
 昭和45年 海側延長部の用地造成工事が完成する。海側へ滑走路350mを延長する。陸側の用地買収がほぼ完了する。
 昭和46年 第2次 空港整備5か年計画(S46～50年)に着手する。滑走路横断地下道完成。保安

施設のI L S等を設置する。陸側用地造成に着手し年度内に完成する。陸側へ滑走路450mを延長する。(滑走路2,000mが完成する)陸側の誘導路587m新設。エプロン1.4バースを新設する。道路駐車場の整備が完了する
 昭和47年4月 2,000m滑走路の供用を開始する。中・四国地方で初めてジェット機(B-737)が就航する。滑走路1,200m改良。誘導路150m改良。
 昭和48年8月 B-727型ジェット機が就航する。
 昭和49年9月 特定飛行場に指定される。(航空機騒音防止法)
 11月 騒音区域告示
 昭和50年 用地造成に伴う排水路1,232mを新設する。
 8月 DC-9型機が就航する。
 昭和51年 第3次 空港整備5か年計画(S51～55)に着手する。滑走路2,000mの嵩上が完成する。(グルーピング2,000×30m)
 昭和54年 誘導路780m改良。エプロン7バースを改良する。
 4月 初めての国際チャーター便が香港に飛ぶ。滑走路2,500m拡張に伴う環境アセスメント調査に着手する。
 12月 空港ターミナルビルを増築する。
 昭和55年 滑走路2,000mの嵩上げが完

成する。(グルーピング2,000m×30m)誘導路260mを改良する。(T-2、平行)
 昭和56年 誘導路1,302mを改良(T-1、T-2、T-3、T-4、T-5、平行)、用地造成を実施する。第4次空港整備5か年計画(S56～60)において、滑走路を2,500mに延長することが決定される。
 昭和57年 中型ジェット機用エプロン2.5バースを新設する。
 昭和58年 誘導路300mを改良(T-1、T-2)、ターニングパットを設置する。
 4月 松山空港整備基本計画が策定される。
 6月 乗降施設(トラベーター)を増設する。中型ジェット機(B-767)が就航する。
 昭和59年1月 滑走路2,500m設置の予定告示。
 2月 公聴会の開催。誘導路150mを改良する。(T-3)
 昭和60年10月 海側500m延長部の護岸工事に着手する。滑走路2,000mの嵩上げ補強が完成する。(グルーピング2,000m×30m)
 昭和62年 中型ジェット機用エプロン0.5バースを新設する。
 4月 大分、広島を結ぶ全国初のコミューターが就航する。
 昭和63年1月 松山空港ターミナル地域整備基本計画が策定される。
 3月 海側500m延長部の護岸が概成する。
 6月 土運船を用いた埋立工事に着手する。

- | | | | |
|--------|--|---------|---|
| 平成2年3月 | ・埋立工事が完成する。 | | 型機チャーター便就航。 |
| 11月 | ・新ターミナルビルに着手する。 | 平成4年10月 | ・旧道路駐車場の改良が完成する。新貨物ビル供用開始。 |
| 平成3年3月 | ・延長部の滑走路500mの舗装が完成する。(グルーピング500m×30m) 既設滑走路2,000mの嵩上げ補強が完成する。(グルーピング2,000m×30m) 大型ジェット機用エプロン3バースが完成する。 | 11月 | ・松山-東京線にB-747型機が就航。 |
| 10月 | ・松山~札幌線が開設される。 | 平成5年3月 | ・エプロン1バースの整備が完了する。 |
| 11月 | ・延長部の誘導路650mの舗装が完成する。既設誘導路2,228mの嵩上げ補強が完成する。新ターミナル前の道路駐車場の完成する。 | 10月 | ・場周道路の新設470mを行う。(旧GS用地) |
| | | 11月 | ・取付誘導路150mの新設が完成する。(新T-3) |
| 12月 | ・2,500m滑走路の供用が開始される。新ターミナルビルの供用が開始される。B-747 | 平成6年3月 | ・滑走路横断地下道改良工事が完成する。場周道路の改良2,410m(嵩上げ)を行う。 |



滑走路2500m 供用式典 (平成3年12月12日)
華々しくテープカット