

## 2 日章、仁井田に飛行場建設

### 旧三島村の7割が飛行場に

高知海軍航空隊の飛行場建設は、1942年（昭和17）春から始まった。飛行場用地の買収、家屋移転などは高知県、建設工事は内務省神戸土木出張所、重要施設は海軍設営隊という分担で工事が進められた。先祖伝来の土地や家屋も「軍専用」の名のもとに強制的に買い上げられる。異議を唱えれば非国民と呼ばれる時代だった。勤労奉仕という無償の労働力が毎日毎日動員された。

大藤満久氏（高知市井口町、元高知県土木課勤務、現大藤建設自営）の手記および談によれば、次のような経過をたどった。

昭和15年当時、私は高知県土木課に勤務していました。直接の上司は井添徳次郎技師と宮内信長主事でした。どこかに海軍の飛行場を建設するので待機せよと聞かされました。

翌16年1月23日、それは香美郡三島村だと発表されました。日

章村が発足する前です。それからは、海軍側、大篠土木出張所の中山庚寅所長、堀見清竜技手、西川豊馬三島村長らと連絡、打ち合わせ、調査など忙しい日々が続きます。

1月27日午後、飛行場南隅、竹竿に布を付けて立ててあった位置に、境界杭第1号を打ち込みました。そこを起点に西方向へ南辺1,130メートル、北方向へ東辺1,430メートルの境界杭を順次打ち込むわけです。これが買収区域の境界です。小雨のバラつく寒い日でしたが、その時の複雑な気持ちは終生忘れられません。

境界の杭打ちは2日かかりました。それが第1回買収区域でしたが、その後買収区域が追加され、どんどん膨らみました。

第1回	昭和16年1月	406,862.5坪	(1,345,000 $m^2$ )
第2回	16年2月	9,250.5坪	(30,580 $m^2$ )
第3回	16年11月	72,696.8坪	(240,321 $m^2$ )
第4回	17年6月	91,948.2坪	(303,962 $m^2$ )
第5回	18年3月	30,134.5坪	(99,618 $m^2$ )
第6回	18年8月	31,707.0坪	(104,817 $m^2$ )
合計		642,600.0坪	(2,124,298 $m^2$ )

実に三島村の7割が航空隊と飛行場にとられてしまったのです。物件の移転は、堀見清竜技手が担当しましたが、第1次立ち退き105戸、第2次立ち退き210戸でした。先祖代々住みなれた故郷を追われ、途方に暮れる人たちを見て、戦争とはかくも非情なものかと同情にたえませんでした。海軍施設部では、移転する人たちに、坪数に応じてセメント、洋釘の配給をしました。

工事はすべて人力です。現在のような強力な建設機械はありません。県民の奉仕は毎日続き、私も町内隣組から参加し、竹コゴで土砂を担いだものです。

一番の難工事は、飛行場中央南部、標高28.2メートルの室岡山の取り崩しです。通称久枝山とも命山とも呼ばれていました。昔物部川の洪水のとき、村民がこの山に何度も避難して命が助かったので名付けられたとか。山に坑道を掘り、爆薬を何トンも使って崩しました。

こんなこともありました。地ならしをしていると人骨が出ました。墓石はなかったが元墓地だったのです。掘り当てた作業員は

怖がって、仮病をつかって逃げて帰り、出てきません。監督が困って村役場に相談をもちかけたという話です。

買収の最後は、19年6月、前浜と久枝に、飛行機の掩体と誘導路をつくるため172,437坪(570,042平方メートル)同年8月久枝に射撃場(射撃場)として13,524坪(44,708平方メートル)を買収しました。これには旧前浜村長・浜田春水氏に大変お世話になりました。

西東慶昭氏(高知市、高知県厚生援護課)談

私は仙台の出身です。父慶治は、昭和17年11月、富山県河港課長兼砂防課長から高知県土木課長へ転勤してきました。父は課長の肩書きのまま海軍省嘱託となり、飛行場の建設をやりました。専門は飛行場と港湾の土木工事で、高知へ来る前、富山県倉倉垣飛行場をつくりましたので、その実績を買われたと思います。

父は海軍の黄色い旗をつけた車で走り回っていました。将官待遇だと聞いたことがあります。私は当時、富山から転校、海南中学校(現小津高校)へ在学していました。香美郡三島村と高知市仁井田に飛行場、宿毛に基地をつくる。三島は18年度中に飛行機が飛ぶようにしろと致命されたと言っていました。飛行機の掩体用のセメントが間に合わないと悩んでいたようです。窪川のことは、空襲が始まったところ、横穴打ち合わせという言葉の時々聞きました。

あとで父の履歴書を見ると、18年に高知地方工作隊長、高知県防空疎開本部次長(本部長・県知事)などもやっています。私の記憶でも大変苦勞していたようです。

父は終戦まで県庁にいました。やがて進駐軍が入ってきます。進駐軍からいろいろ無理な工事要求が出たり、もう精根尽き果てたように間もなく県庁を辞めました。母と一緒に故郷の仙台へ帰って暮らしていましたが、昭和54年に亡くなりました。

## 日章周辺の人々

飛行場建設で家や田畑を強制買収されて立ち退いた人たちの生活や飛行場建設の模様はどんなであったか。山中井幸氏(高知市介良、

南国市教育委員会社会教育指導員)が書いた「旧三島村の昔と今」からその一部を抜粋させていただく。

#### <住民と立ち退き命令>

昭和16年1月の寒い日に、村議会議員や村の有志らを三島小学校の講堂に集めて、時の村長西川豊馬氏は、高知県知事の通達を伝えた。「三島村に、海軍航空隊の飛行場を造ることが決定した。田の中に赤い旗が立てられている範囲内の者は、みんな立ち退いてもらわんといかんことになった。誠に急なことで村民に申し訳ないが、戦争に勝つために協力してもらい、本日承認を願いたい。直ちに立ち退きに取りかかって欲しい」と声を詰まらせながら言い渡した。集まっていた人々は、だれ一人として反対する者はなかった(山本春繁氏＝南国市立田)。

#### <田の買収>

田は賃貸価格の33倍によって土地買収額が決定されたという。反当たり600円—900円が多く、1,000円の所もあった。前浜地区の特等地では1,300円の所もあった。

前浜地区の買収は、昭和19年7月のこと。もう1カ月で稲刈りが出来ると農家では収穫に夢をかけていた。食糧が極度に欠乏していた時である。急に買収が決まった。誘導路と掩体の工事のため水路がつぶされ、穂の出たばかりの田は掘り返されて収穫不能になってしまった。

立ち退き先では田の地価が高く、足し金をしないと新しく買えない。だから買収された田と同面積の田は入手できないのが普通であった。また1カ所にまとめて買うのが難しく、1反、2反と買い集めた。耕作にはとても不便であったが、それも仕方なかった。

#### <家の移転>

親戚、友人、知人の多い者は、立ち退き先を探すのに、それほど困らなかったが、身寄りのないご老人、女世帯などはとても困っていた。自分であちこちと立ち退き先を探して、大変苦労していた。また金のない人も困った(西村徳吉氏＝南国市立田)。

宅地が見つかって、家を建てる材料がなかなか手に入らない。それで古い家を壊して、荷車、リヤカーに積み、家族総がかりで

幾日もかけ一生懸命に運んだ。やっとのことで家は出来ても、外壁を巡らしたただけ、ガランとした1部屋の不便な家で辛抱する人もいた。大工、左官も自由に雇えず、建築材料も不足した。またもらった移転料では足りず、その資金調達に苦労していた。

移転料は家の新旧、大小などによりまちまちであったが、大きい家が5,000円から1万円くらいだった(当時米1石の公定相場が26円程度)。

#### <飛行場の建設>

飛行場の建設は、昭和16年1月、用地買収と同時に開始され、20年8月の終戦の日まで続いた。滑走路を造るため久枝山が壊され、その土石を水路や田畑に埋めた。秋田川も姿を消し、飛行場の西側に新秋田川が掘られた。

前浜地区に飛行機を格納するため誘導路が網の目のように出来て、掩体が造られた。鉄筋コンクリート造り9カ所、木、板、土で爆風よけのものが7カ所だった。どの掩体にも、東西3本、南北4本の誘導路がうまく結び、自由に移動できるように工夫されていたという。掩体の資材として、稲生、介良、こんびらの山から、松材が切り出された。

元前浜小学校教諭の永吉高秀氏の手記によれば「前浜小学校の南側に宿舎を数棟建築し、おびたしい工員が入村し、資材山をなし」と、当時の模様を伝えている。

### 池、仁井田地区の変容

浦戸海軍航空隊と高知第2飛行場の建設に関する資料は少ない。高知第2飛行場は、高知海軍航空隊の練習機の緊急避難用につくられたものであることは前述した。文字通り第2飛行場であった。

図書『三里のことも』(高知市立三里小学校開校百年記念編集委員会発行)に次のような記述がある。

建軍以来、村が軍の基地になるということとはかつてなかった。その軍事基地化によって、それまで静かで平和だった村の生活環境が一変する。

その1は、池地区の変容である。池の全域は航空隊に占拠され

戦後高知県航空の復活まで

マーチン 202 旅客機

1951年（昭和26）8月設立した日本航空（株）は、ノースウエスト航空と1年間の運航委託契約を結び、戦後初の国内定期航空を再開、同年10月25日に羽田から大阪を經由し福岡へ、マーチン 202 もく星号の1番機が飛んだ。日本航空（株）ではもく星のほか、すい星、きん星、か星、ど星が使われ5機ともマーチン 202 であった。

同機種は、原型機が1946年（昭和21）に初飛行、中・短距離用双発機で、全部で43機しか生産されなかった。

1952年（昭和27）4月9日、羽田発福岡行きマーチン 202 もく星号が伊豆大島三原山に衝突、乗客・乗員37人の全員が死亡した。アメリカ側の航空管制、アメリカ人パイロットによる航空機事故で、その原因は謎のままである。

1. 前浜地区買収面積 田 642 反歩  
全面積を組合員に還元払下げたので異議なし。
2. 日章地区買収面積 2,184 反歩  
(上記内訳)
 

① 田	2,002反527歩也	② 畑	62反100歩也
③ 宅	32,121坪81也	④ 山林	3反519歩也
⑤ 畦畔	419歩也	⑥ 雑種地	2反532歩也

  - 還元払下げ面積
 

① 畑	44反也	② 田	1,188反也
-----	------	-----	---------

 日章地区払下げ配分率 5割強
  - 高知大学敷地教材地  
550反也
  - 保留地  
滑走路其の他 402反也

## 6 民間航空復活と日章

### 1 番機 マーチン 202 もく星号飛ぶ

日本の民間航空の復活は、日米講和条約調印の年、1951年（昭和26）である。

1951年1月、総司令部は日本政府に国内資本による民間航空会社設立を許可した。そして同年8月1日、東京に民間資本1億円で日本航空株式会社（現在の「日航」とは別の会社）が設立された。ただし、9月8日に日米講和条約は調印するが、発効は翌年4月で、占領状態はそれまで続いており、民間航空も自主運航は認められなかった。

日本航空（株）では、10月にノースウエスト航空と1年間の委託運送契約を結び、マーチン旅客機5機とパイロットを借りて営業を始めることとなる。1951年10月25日、復活の1番機マーチン 202 もく星号は、羽田を午前7時40分離陸、乗客36人で大阪經由福岡へ飛んだ。戦後7年にして、日本に翼が戻った劇的な日である。

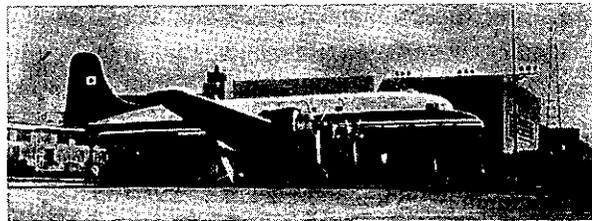
もく星号 といえば 記憶されている人がいるかもしれないが、翌1952年4月9日、雨の中を羽田から飛び立ち福岡へ向かう途中、伊豆

## 日本航空株式会社（日航）

Japan Air Lines (JAL)。1951年（昭和26）8月1日、東京に民間資本1億円で日本航空（株）が設立された。日米講和条約発効前で、自主運航は認められず、ノースウエスト航空と委託運送契約を結び、10月25日から国内線の営業を始めた。ノースウエスト航空の提供する機材、パイロットによるあなたまかせの運航であった。

1953年（昭和28）8月日本航空株式会社法が公布され、政府10億円、民間10億円出資による日本航空（株）が10月1日発足する。従来の同名の会社は解散する。翌年2月には東京-サンフランシスコ便を開設、初めて国際線へ進出、その後、名実ともに日本を代表する航空会社となってゆく。

日航、日本航空と呼ぶ場合、同名の会社があったため紛わしいが、通常、後者の日本航空（株）を指すことが多い。



日本航空株式会社（現日航とは別会社）のダグラスDC-4旅客機。同社では自主運航になると同時にマーチン202を全部この機種に代えた

大島三原山に衝突、乗客・乗員37人全員が死亡した。初の定期航空機事故となったが、アメリカ側管制、アメリカ人パイロットのため原因は謎である。これをきっかけに自主運航の必要性が叫ばれるようになった。

1952年4月28日日米講和条約発効、総司令部廃止、占領は終わりを告げた。これを境に航空日本も急速に息を吹き返す。

日本航空（株）では、この年10月25日から自主運航体制となる。従来のマーチン202に替えて、ダグラスDC-4を購入して各線へいっせいに就航させた。同機種は4発の大型機で、大戦中は軍用輸送機C-54として使われていた。

1952年の日本航空界の大きな出来事は、12月26日、大阪に資本金5,000万円で極東航空（株）が創立され、その翌日の27日、東京に資本金1億5,000万円で日本ヘリコプター輸送（株）が創立された。両社は翌年10月定期航空へ進出、その後合併して全日本空輸株式会社（全日空）となるのであり、高知県とは大きなかかわりを持つこととなる（後述）。

1953年8月1日日本航空株式会社法が施行され、これに基づき10月1日、政府10億円、民間10億円出資の特殊会社、日本航空株式会社（日航または日本航空）が設立された。従来の同名の会社は解散した。

## 滑走路、エプロン地帯の接収解除

日章では、1952年7月28日に最後まで残されていた滑走路とエプロン地帯の接収が解除になり、政府へ返還された。

これを民間航空に使うべきか、農地に還元すべきか。将来を決す

る重大問題であった。

日章村では、飛行場復活反対、農地に払い下げ実現の声が高く、数回の村民大会が開かれ、穂岐山万視村長が村民の総意として高知県や運輸省へ農地還元の陳情をした。村民の気持ちは無理もない。軍の絶対命令で突然、先祖伝来の土地を追い立てられた。その美田や家敷跡は、飛行場の砂利とコンクリートの下にある。飛行機はご免だ。元の静かで豊かな田園地帯に戻したいという願望の強さももうなずけるのである。

しかしその一方、この飛行場を有効に生かすべきだという声もあった。たとえそれが戦争の落とし子であるとしても、またと造れない飛行場ではないか。久しく京浜、阪神から隔離された土地ということで不遇に泣かされてきた。民間航空の復活は、それを脱却する絶好のチャンスではないのか。みすみす逃す手はない。いっそのこと、地元で民間航空の会社をつくってはどうか、などと考える人もいた。

だが一般には、民間航空についてさほどの関心はなかった。戦後の混乱期がまだ尾を引いていて、軍政から解放されたものの、人々は日々の生活が精いっぱいであった。その10年後には、飛行機が大衆の足になるなど予想もできない時代だったのである。

## 高知県議会の選択

さて、接収解除直後の1952年9月8日～10日の第39回高知県議会が、日章飛行場の処理について苦悩の選択を迫られ、そのあげく次のような意見書がとりあげられた。

## 元高知飛行場に関する意見書

本年7月28日接収解除と成りたる元高知航空隊跡地の処理については、軍用或は民間飛行場として之を保存或は利用すべき旨の要請が行われて居るが、現地の実情よりして昭和20年11月5日付国第76号大蔵、農林両次官通牒（農耕に利用すべき元軍用地等国有財産処理実施に関する件）の趣旨に則り、全面的に農耕地として元所有者並びに耕作者に還元せしめ、決して他の用途に利用せしめるべきではないと認めるので、早急に還元せしめられるよう

強く要望する。

右地方自治法第99条第2項の規定により意見書を提出する。

昭和27年9月10日

高知県議会議長 横山 徳 郎

内閣総理大臣  
農 林 大 臣  
大 蔵 大 臣  
航 空 庁 官

この県議会の意見書について多くの説明を加える必要はないだろう。「現地の実情よりして——」という表現が端的にそれを物語っている。本音と建前という複雑な政治事情の反映ともいえよう。

それから2年後の1954年（昭和29）2月27日～3月20日の第46回高知県議会では「高知、大阪間定期航空再開についての意見書」が採択され、「本県の如き地理的条件の地では、高度に航空機を利用し広く県民の福祉と産業の発展を図り、生活水準の向上に資することは緊急の要務である」というので、定期航空再開を要望している。形の上では180度の転換である。

## 7 高知に西日本軽飛行機協会

### バイパー PA ベイサーを購入

極東航空（株）が高知に航空路を開設するより先に、航空事業に手をつけ、現実に飛行機を飛ばせた地元の団体がある。社団法人・西日本軽飛行機協会という団体で、高知県・市や財界人をバックにして1953年（昭和28）5月に設立された。資本金1,600万円、事務所を高知市相生町に、理事長には前高知県議会議長の山本義孝が就任した。

運輸省航空局へ不定期航空事業の免許を申請して免許状をとり、同年11月27日、アメリカから新鋭の軽飛行機バイパー PA ベイサー（上翼単葉135馬力）を購入した。これを購入するより先、9月15日から2カ月余、同じアメリカ製の最優秀機ライオン・ナビアンを日



西日本軽飛行機協会が日本機械貿易会社から一時借用したライオン・ナビアン。前列真ん中安岡豊松、右端赤松貞明、後列左楠本潤二の各様磁士

本機械貿易会社から借用して使ったこともある。単発、低翼、引込み脚の精悍そうな容姿をしていた。

このころ、日章村では飛行場復活反対の運動も活発で、西日本軽飛行機協会の発足、運営には、地元民との間で若干のトラブルも起きたという。協会の実務は、営業部長兼操縦士安岡豊松、運航部長兼操縦士赤松貞明、操縦士楠本潤二、整備部長大石、事務山影光明、藤山恭平らのメンバーであった。

バイパー PA ベイサー購入の模様を昭和28年11月29日付高知新聞では「25日午後2時、赤松貞明氏の操縦で東京多摩川飛行場発、途中大阪と徳島に立ち寄り、27日徳島から約50分の空の旅をし午前10時半日章飛行場に到着、高知市上空を旋回してスマートな姿を市民の前に現わした。この新鋭機は機体を白と緑で彩った米国製4人乗り上翼単発で、横浜に到着してまだ10日足らずである。12月1日から開かれる「高知市産業まつり」には、空からキャラクターつきパラシュートを数百個ばらまき宣伝に当る。一方、四国4県の連絡事務、海難救助、航空写真撮影などに一役買うことになっている」と報じた。

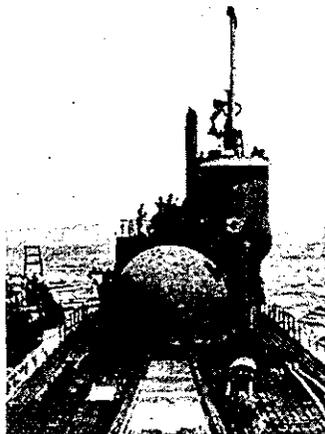
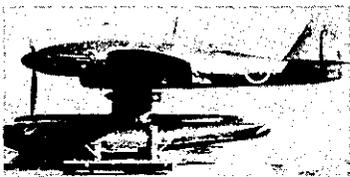
こうしてスタートした西日本軽飛行機協会であったが、時代は日米講和条約が発効し、占領が終わりを告げたばかりである。軽飛行機の用途も範囲が狭い。今のように個人商店の宣伝に軽飛行機がチャーターされるなど思いもよらない時期である。航空写真コンテスト、航空記念日試乗飛行大会、国家試験受験者用の航空講習会開催



## 海軍特殊攻撃機晴嵐

伊400型の超大型潜水艦（4,500トン、航続76,000キロ）に搭載するため開発された複座の水上空・爆撃機。格納する時は翼を折りたたみ、フロートを取り外せるようになっていた。急降下爆撃、雷撃が可能で、1艦に3機ずつ搭載、艦上で組み立て、カタパルトで発進する。最高速度483キロ、航続距離1,577キロ、武装13ミリ機銃1門、爆弾800キロ。

1943年（昭和18）11月に1号機が完成、終戦までに20機が生産された。1945年7月、同機を搭載した水中特攻隊の伊400、伊401はウルシー攻撃に向かうが、途中で終戦となった。写真は、晴嵐と伊400型潜水艦の艦橋前の格納庫。



りました。

私は昭和32年に協会から手を引きました。不定期航空事業の免許は、協会役員の決議で譲渡されたようです。回り回って中部日本新聞に渡ったと聞きました。その権利は、だんだん値上がりして10億円、15億円にもなったそうです。

若さのせいもあって突っ走りましたが、関係の人たちで故人になった方も多し。随分無理を言い、迷惑を掛けましたが、当時、高知の財界に力があって地元の航空会社ができていたら、航空事情も変わった姿になっていたと思います。

楠本潤二氏（高知市帯屋町、元西日本軽飛行機協会操縦士・予科練甲飛7期飛練24期出身、現有限会社ヤマワ）談

大戦中は水偵（水上偵察機）の操縦員です。小松島と詫間の海軍航空隊の教員、戦艦の長門と大和乗り組み、水上特殊攻撃機晴嵐搭載の伊号400型潜水艦に乗ってアメリカ本土向け出撃中終戦になりました。

西日本軽飛行機協会は、お手伝いした程度で、1年ほどいました。

当時の日章は接収解除されたばかりで、飛行場らしい設備は何もありません。中島というかなりご年輩の航空局の保安要員が1人いるだけ。もちろん航空交通管制などまったくなし。航空法は施行されていても、あつてないような時代です。

借用したライオン・ナビオンへ私は随分乗りました。宣伝ビラまき、高知上空遊覧飛行、高知新聞の取材、航空写真、測量、漁船捜索と何でもやったものです。

印象に残っているのは、昭和28年9月に「ラジオ高知」が開局し、これの宣伝ビラまきに四国1周飛行したときです。中村を經由して松山と徳島でそれぞれ1泊しました。徳島を出発する朝が大雨で、とても飛べる状況ではありません。ところが、操縦の赤松貞明さんは「これぐらいの雨が何だ」と強引に離陸します。視界はまるでなし。海岸沿いを海面すすれに飛びます。室戸岬の断崖が上に見えましたよ。日章へ無事着陸したときは胸をなでおろしました。

もう一つ、白滝鉱山（土佐郡大川村、昭和47年3月閉山）へ飛んだときです。ご承知のようにすり鉢の底みたいな地形ですが、赤松さんだから思い切り低空で突っ込みます。さて上昇に移ろうとしますが、カジが利きません。下降気流のせいですよ。山が深いので下降気流が強く、それが機体を押し下げます。山に突き当たりそうなるのをかわしながら、ぐるぐる旋回して、やっと山の上に出ました。

赤松さんは無茶もしましたが、操縦の腕は抜群でした。昭和5年ごろの操縦練習生の出身です。予科練に丙種の制度ができる前です。飛行時間5,000、戦闘機乗りで生き残った歴戦のつわもので、功六級と功五級の2つの金鷄勲章をもらっています。海軍特務中尉だと聞いています。赤松さんは、西日本軽飛行機協会の解散までいました。数年前に故人になりましたが、思い出のある人です。

## 8 極東航空が高知—大阪間に準定期空路

### デハビランドDHダブお目見え

西日本軽飛行機協会とほぼ同じ時期、大阪の極東航空（株）が高知—大阪間に空路開設の計画をもっていた。日章周辺では依然として飛行場復活反対の運動はあったが、高知県の政・財界には民間航空再開を望む意見が強かった。

その前触れとして1954年（昭和29）に入ると、高知新聞社、土佐電鉄（株）、極東航空が提携して、数回にわたり「高知—大阪空の旅」を開催した。いわば飛行機に試乗する旅である。

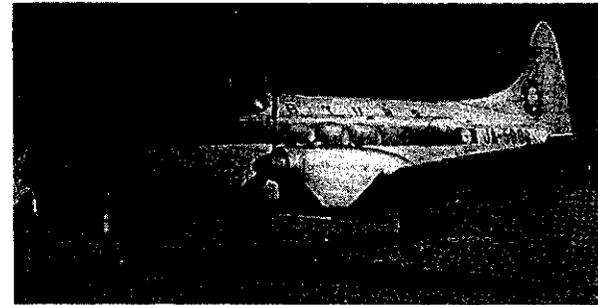
使用機は高知空路に就航を予定するデハビランドDHダブ旅客機（10人乗り）である。日章—伊丹間、所要約1時間、運賃片道3,500円、往復6,000円というもの。物珍しさもあって結構参加者があった。とくに8月12日から連続4日間は、毎日10人あて、お盆休みと甲子園の全国高校野球大会に郷土代表高知商業高校の応援を兼ねるといふ触れ込みで連日定員いっぱい飛んだ。極東航空にしても、大い

にデモンストレーションになったし、テスト飛行を何回か実施したようなものだった。

デハビランドDHダブは、極東航空と東京の日本ヘリコプター輸送(株)が定期路線用に英国から2機あて購入した。極東航空では山陽号、九州号と愛称をつけた。ジブシークィーン340馬力エンジン2基、最高速度325キロ、巡航速度258キロ、航続距離1,368キロ。輸送力が小さい点を除けば、軽快なスタイルと安全への信頼度が高く評判のよい旅客機だった。

そして、この年10月1日、準定期空路の高知一大阪線が開設された。準定期というのは不定期の意味であるが、日曜日を除いて毎日運航とし、山陽号と九州号が交互に飛んだ。運賃は片道3,000円、往復6,000円、営業は土佐電鉄が代理店となった。昭和29年10月2日付高知新聞は次のように開設日当日の様態を報じた。

日章飛行場を飛び立つ極東航空高知一大阪間準定期空路の1番機デハビランドDHダブ双発旅客機と見送る人々



日本ヘリコプター輸送(全日空の前身)のデハビランドDHダブ機。同社と極東航空が英国から2機あて購入して旅客輸送へ進出した

### 1番機けさ飛立つ

#### 高知一大阪 極東航空準定期

高知一大阪間を1時間10分で飛ぶ、戦後最初のローカル準定期航空が1日開始された。伊丹空港を午前8時30分離陸した極東航空の双発デハビランド・ダブ機山陽号は、同9時40分、日章飛行場上空に姿を見せ、さわやかな秋空を切って高知市上空を1周、極東航空中村社長から川村和嘉治知事、氏原一郎高知市長宛に「これを機会に定期航空の実現に協力してほしい」というメッセージを投下した。同9時55分に日章飛行場へ着陸、機長船本和徳氏にミス土電岡崎千鶴子さん(18)から歓迎の花束が贈呈された。

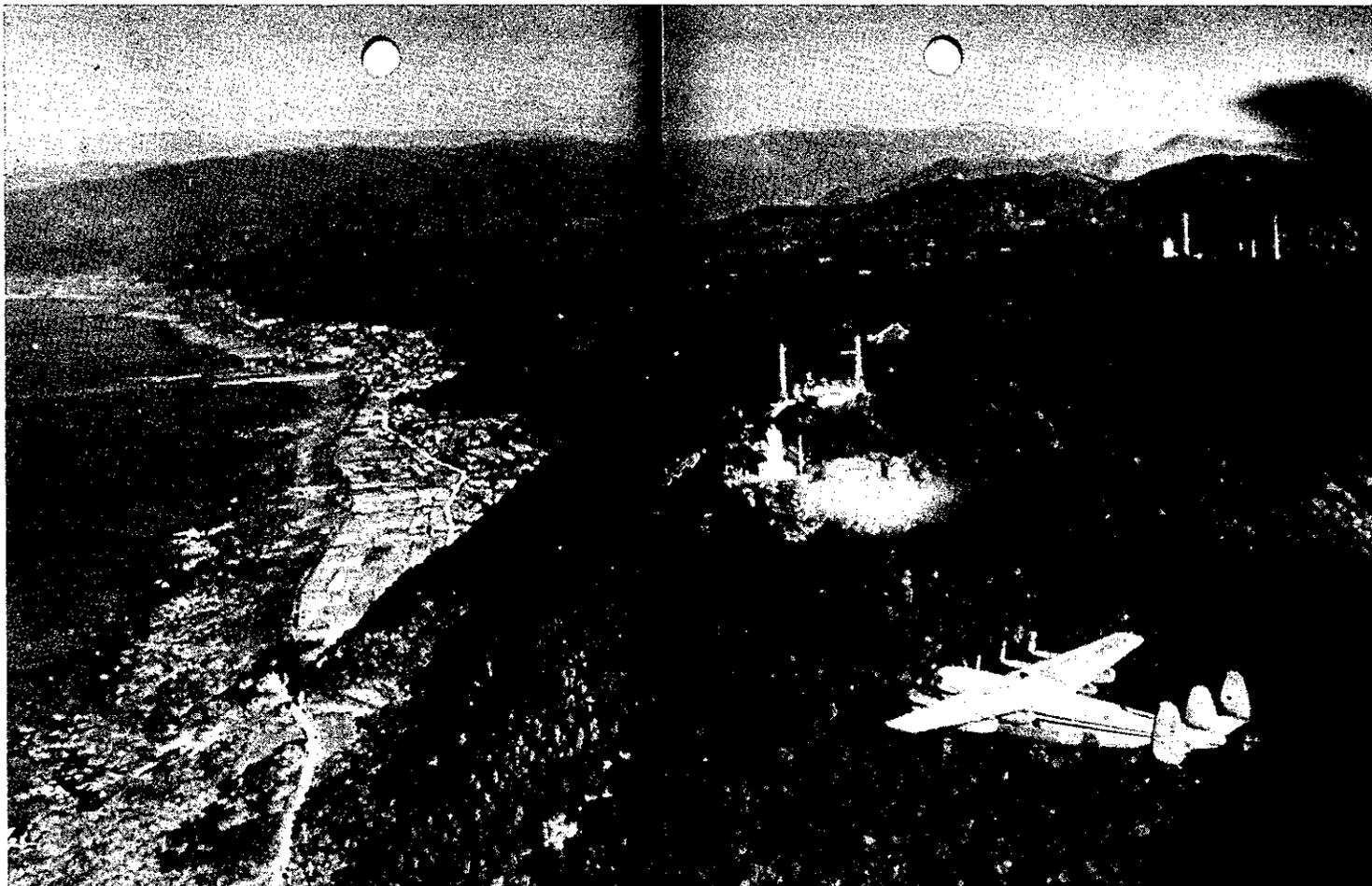
この日、高知発の1番機は大好評で20名の申込があり、そのうちから修養団体捧誠会総裁出居清太郎氏(55)ら10名が搭乗、午前10時10分稲葉権兵衛土電副社長、野村茂久馬氏ら200余名の歓呼の聲に送られて、1番機は爆音も軽く一路大阪を目指して飛立っていった。

### 小型4発旅客機のHPマラソン

さて高知一大阪線がスタートした直後の10月12日、極東航空の鋭旅客機ハンドレページHPマラソン浪速号がテストのため日章飛行場へ飛来した。

同機には運輸省大阪航空保安事務所の伊東所長ほか航空官3人が乗り、12日午前11時40分に日章へ着陸し、同飛行場を視察した。この視察結果が、約1カ月後に大きな波乱を起こすことになるが、それは後述する。

この日、日章飛行場には、当時では大型といえる4発の旅客機を



室戸岬上空を日章へ向かう極東航空高知—大阪間定期旅客機ハンドレページHPマラソン。航空管制も名ばかりで、パイロットのカンと腕に信頼がおかれ、天候の悪いときなど、灯台の下を飛ぶこともあったという。1955年（昭和30）ころ

見物しようと、付近の小中学生など大勢が押し寄せて、テスト飛行を見守った。同機は、午後1時30分離陸し、大阪へ引返した。

ハンドレページHPマラソンは、極東航空が8月に英国から2機購入したばかりで、浪速号、平安号と名付けた。高翼タイプの主翼と3枚の垂直尾翼をもったエレガントな姿から「空の貴婦人」というニックネームもあった。ジプシーターン340馬力エンジン4基、最高速度374キロ、巡航速度で高知—大阪間を約50分で飛ぶ。座席数22、室内に洗面所、トイレ、冷蔵庫も備え、時価1億円という豪華機である。極東航空はそれを高知—大阪線に就航させようと計画していた。

ところがである。11月下旬のこと、大阪航空保安事務所から極東航空を通じて、きつにお達しが舞い込んだ。「誘導路の整備、旅客

待合所新設など飛行場の設備を整えなければ、12月以降の運航を取り消す」というのである。

当時、日章飛行場では、旅客の乗降、見送り出迎えは、滑走路で直接行っていた。旅客待合所はない。海軍航空隊時代の誘導路は使用しないので草ぼうぼうである。まるで道路でバスに乗るのと同じ状態だった。

そこで大阪航空保安事務所の指摘というのは、現状のままでは危険が伴う。長さ200メートル、幅180メートルの誘導路を整備すること。旅客待合所を新設すること。旅客機は滑走路から誘導路を徐行して旅客待合所前まで行き、そこで旅客を乗降させよ、というのである。まことにもっともな指摘であった。

開設以来、ほぼ満席続きの空路である。取り消されたら大変なこ



ハンドレページHPマラソン浪花号の客席。洗面所、トイレが完備、冷蔵庫もついているというので評判になった

とになる。極東航空、土佐電鉄、高知県、それに財産管理の四国財務局高知財務部は緊急の協議をした。どんな話になったかわからないが、ともかく、空路は取り消されることなく切り抜けた。

そして翌1955年(昭和30)2月1日には、従来の準定期航空が定期航空に格上げされた。5月23日からの1日2往復に増便、大阪日帰り旅行ができるようになった。同時に4発旅客機のハンドレページHPマラソン(22人乗り)が就航し、輸送力は大幅に増えた。

7月20日には、とりあえずちっぽけな旅客待合所も竣工した。これより先、4月1日から松山郵政局が高知一大阪間で速達航空便の取り扱いを始めた。

マラソン機の就航によって初期のダブ機は、増発便、チャーター便、乗員の訓練用に使われるようになった。

## 9 華やかに航空ページェント

戦後、高知県航空の復活を高らかに宣言するように、1955年(昭和30)11月6日日章飛行場で初の航空ページェントが華々しく開催された。

これは県航空日協賛会(会長前野直定)が、第3回航空日(9月20日)の協賛行事として、思い切った大きな企画を立て、県民に航空界の躍進を見てもらおうとするもの。参加したのは、次のような機種であった。



日章飛行場の航空ページェントの出入。正面は海上自衛隊鹿屋基地の対潜哨戒機TBM-3W。物珍しさが1万人ほど押しかけたという

航空自衛隊築城基地(福岡)ジェット機ロッキードT-33	4機
海上自衛隊鹿屋基地(鹿屋島)対潜哨戒機TBM-3W	2機
陸上自衛隊八尾基地(大阪)練習機セスナL-19	3機
民間の各種連絡機セスナ、パイパーなど	5機

以上14機、白、黄、緑と色とりどりの飛行機が滑走路に勢揃いした姿は、まさに壮観であった。

午前11時半、前野会長のあいさつ、高知県知事代理の菊地春雄総務部長の祝辞があってページェントに移る。1機また1機と大空に飛び立ち、香長平野上空でジェット機の編隊飛行、自衛隊練習機による高等飛行、民間機の通信筒投下と吊り上げなど次々と目みはらせるような飛行技術を披露した。とくに香美郡香我美町出身の岩井政司一尉がセスナL-19に搭乗し、きりもみ、宙返りなどの妙技

を演じてかっさいを浴びた。

この日、ちょうど日曜日とあって子供連れの見物者がざっと1万人押しかけ、初めて見る陸、海、空自衛隊の新鋭機に驚異の目をみはり、警察官も滑走路の群衆整理に汗だくという「航空デー」であった。



極東航空が飛びはじめたころの日章は、滑走路が1本あるだけ（吹き流しが見える）。周りは草ぼうぼうの荒地だった。滑走路は飛行機の発着、連絡バスの乗降場であると同時に農家の人たちの通路にもなっていた。

## 第4章 本格的航空時代の到来

### 1 極東航空から全日空へ

#### スチュワーデスの乗務

極東航空では高知—大阪線に1956年（昭和31）6月11日からスチュワーデスを乗務させた。

極東航空は現在運航しているハンドレHP マラソンよりもさらに大型のダグラスDC—3（30人乗り）の導入を予定しており、乗客へのサービス向上、パイロットと客室間の情報交換、保安などの必要から乗務させることにした。

スチュワーデスの採用は日本ヘリコプター輸送も同時期で、これについては昭和30年9月22日付毎日新聞に「この日集まったのはざっと1,000人。採用予定は5—6人というから200人に1人の激しい競争。初任給は7,000円ですけれど、と会社側でも肩をすぼめていた」と採用試験の模様を伝えている。

極東航空の場合の記録はないが、似たようなものではなかったか、男性でも就職難の時代であった。開かれた女性の職場としては魅力があっただろう。

話がそれだが、正式の乗務開始を前に、6月9日、養成を終えたばかりの前田登美子さん（22）と梅本博子さん（22）の2人が実地見学で乗務してきた。2人は交代で乗ることになる。「上空からの室戸岬と海はとてもきれいでした。11日からいつもこの上を飛べるかと思うと楽しみです」と語っていた。

#### ダグラスDC—3の就航

1957年（昭和32）3月5日から高知—大阪線にダグラスDC—3が就航した。

本格的航空時代の到来

## ダグラスDC-3

現代型旅客機の「元祖」といわれる。ダグラス社が本格的商業用輸送機として初めて開発した双発ピストンエンジン機で、乗員3、乗客30人。初飛行は戦前の1935年（昭和10）で、翌年から各国の民間航空路に就航した。1942年（昭和17）から軍用機としてC-47の名で使われた。驚嘆させられるのはその総生産機数で、純旅客機約800、軍用機約10,000。それに日本では三菱や中島飛行機で450機がライセンス生産された。これは、世界の航空史上、空前絶後の数といえよう。第二次大戦後は、軍用が続々民間会社へ払い下げられて全世界のエアラインに登場する。

これだけモテた理由というのは安定性がよく、故障が少なく、耐久性に優れ、滑走距離が短いなどの特性による。今でも東南アジアなどでは同型機が飛んでいるが、「表通り」からは姿を消し、古典旅客機の部類に入っている。



極東航空、土佐電鉄、高知新聞社の共催によるDC-3の高知上空遊覧飛行は大いに図に当たり、12回も飛ぶ盛況だった

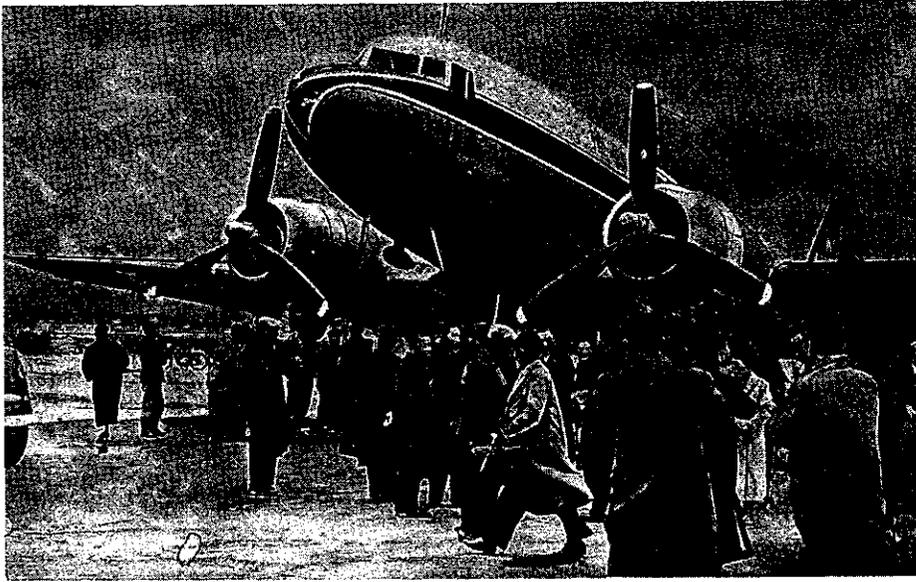
着陸装置の3車輪が尾輪式になっているのが、戦前派の飛行機の名残ともいえる。しかし、着陸時の所要滑走距離がHPマラソンが800メートルであるのに比べ、わずか590メートルあればよい。操縦性、安定性でも信頼度が高かった。

高知一大阪線の2往復は、DC-3とHPマラソンの両機種で交互に運航された。ときにはピンチヒッターとして初期のDHダブも臨時運航した（1958年5月1日から全便DC-3となる）。

DC-3を使って高知市上空の遊覧飛行を催したこともある。極東航空、土佐電鉄、高知新聞社の共催で1957年11月6日に実施した。その企画は見事図に当たり「一生に1度は飛行機に乗ってみたかった」という老若男女約250人が日章飛行場に集まった。

高知市をかすめて朝倉上空で旋回、高知港桟橋、稲生を回って引返す約10分のコースである。午前9時40分から12回繰り返すという盛況ぶりであった。

DC-3の就航で高知一大阪線の輸送力は相当増強されたが、それでも需要を満たすには不十分であった。たとえば、1957年3-5月には大阪府議員団体、東京ロータリークラブなど26団体800人が乗り、臨時便を入れてさばいたものの、満席お断りの日が出た。



極東航空高知一大阪線にダグラスDC-3大和号がお目見え。HPマラソンと交互運航するが、翌1958年5月からはDC-3のみの運航となった

当日下り1便のDC-3大和号は、野寺誠次郎機長の操縦で、乗客25人とともに土佐入りした。悪天候にわざわざいされて、視界の良い海岸沿いを大きく遠回りしたため、日章着は約40分遅れて午前9時50分となった。

日章飛行場では、土佐電鉄から野寺機長に花束を贈呈、処女飛行を祝福した。この折り返しの上り便には、長岡郡本山町商工会主催の大阪招待観光団体28人が乗り込み、初めての大型機旅行を楽しんだ。

同機種は大戦前に既に旅客機として使われ、日本でも三菱や中島飛行機でライセンス生産され、大戦中は軍用機にもなった。旅客用、軍用として20,000機以上が生産され、世界の航空史上に不朽の名を残す。戦後は軍用機が民間に払い下げられて旅客機に改造され、世界中のエアラインで使われた。

極東航空は3機導入した。低翼、1,200馬力エンジン2基、最高速度368キロメートル、巡航速度300キロメートル、高知一大阪間を約50分で飛ぶ。

本格的航空時代の到来

## 飛行場と空港

航空機の発着に使用される陸上または水上の限定された区域を飛行場と呼ぶが、このうち旅客、貨物などを取り扱う公共施設を備えたのを空港（エアポート）という。このうち国際路線を運航する航空機が発着する空港を国際空港、地方的な航空輸送用の空港をローカル空港と呼んでいる。変わり種はヘリコプターの発着するヘリポート。

化の向上を計られるよう強く要望する。

昭和32年10月10日

高知県議会議長 島中芳雄

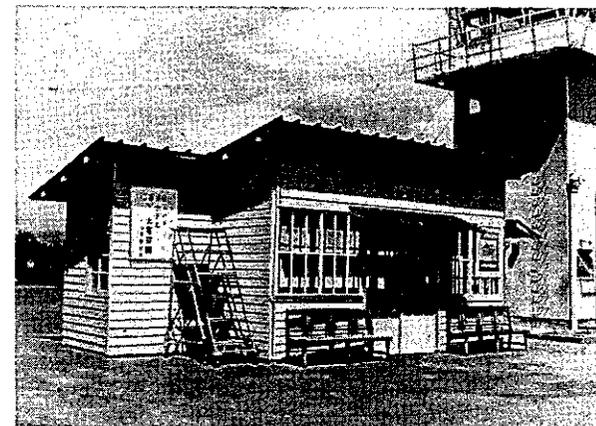
## 2 53日間運休止滑走路改修工事

## 日章飛行場が高知空港に

全日空高知—大阪線は、空路開設時のデハビランドDH ダブからハンドレページHP マラソン、ダグラス DC-3 と旅客機は大型化し、1往復が2往復になったが、飛行場そのものは1,200メートルの滑走路と700メートルの補助滑走路、バラック建ての航空局仮事務所、ちっばけな旅客待合所があるだけというお粗末さだだった。旅客が滑走路で直接旅客機に乗降するという変則な状態も依然として続けられていた。

ローカル空港が転機を迎えたのは、1956年（昭和31）4月20日に空港整備法が公布、施行されてからである。

1958年1月30日、高知空港設置（陸上飛行場F級、滑走路1,200×30メートル）が告示され、続いて2月10日に空港整備法による第2種空港の指定、これによって運輸大臣所管の空港となり、日章飛行場は高知空港と呼ばれることになった。その年10月、大蔵省が所管していた空港用地320,254平方メートルが運輸省へ移管された。



マッチ箱のように小さな旅客待合所。1958年（昭和33）ごろ。管制塔などの工事が始まり、旅客待合所も別に新設が予定されていた

## 全日本空輸株式会社（全日空）

All Nippon Airways(ANA)。

1952年（昭和27）12月26日大阪に極東航空（株）が創立される。翌27日には東京に日本ヘリコプター輸送（株）が創立された。社名どおり日本で最初にヘリコプターを保有する航空会社で、現全日空の前身となる。翌1953年10月15日、両社に民間定期航空の認可が下り、定期航空輸送に進出する。

1957年（昭和32）12月1日両社が合併、全日本空輸（株）として発足、国内幹線と全国的なローカル線を受け持つ航空会社に発展してゆく。

なお、社名は、全日本空輸、日本空輸、全日空、日東航空、遠東航空の案が出て、役員会で2転3転したあげくに全日本空輸に決まったという。

## 全日空の設立

1957年12月1日、日本ヘリコプター輸送と極東航空が合併し、東京に全日本空輸（株）（全日空）が設立された。

これまで日本ヘリコプター輸送は、大阪—名古屋—東京—札幌を結ぶ国内主要幹線を運航してきた。極東航空は大阪—福岡の主要幹線のほか、九州、中国、四国のローカル線を運航してきた。この路線を統合し、幹線とローカル線によって機種を統一して一元的に運航する方が乗客に便利である。機種の統一で安全性も向上する。地上設備、人員の二重投資を避け、採算的にもよくなる。それらが合併の狙いであった。

合併に先立って、日本ヘリコプター輸送が全日本空輸（株）と社名変更され、極東航空が業務を停止、その路線を全日空が吸収する形がとられた。こうして1954年10月以來、県民に親しまれてきた極東航空の名が消え、全日空がこれに代わった。

## 高知県議会が飛行場整備に意見書

日章飛行場の設備の悪さは、大阪航空保安事務所からもきつにお達しがあったと先にも書いた。1957年9月30日—10月10日の第65回高知県議会でも、これがとりあげられ、次のような意見書を採択、総理大臣、衆参両院議長、大蔵・運輸大臣に提出された。まことに憂うべき現状であると訴えている。

## 日章飛行場完全整備についての意見書

日章飛行場は昭和27年民間飛行場として許可されて以来、旅客貨物の輸送、海難救助、測量、広報等の面において逐年利用が増し、いよいよその重要性は高く評価されている。

然しながらその施設たるや、単に滑走路及びエプロン地帯を有するのみで、義務に必要な設備は皆無に近く、降雨その他単純な事由のためしばしば欠航を余儀なくされる状態であり、近代航空業の使命である安全性と確実性の面よりみて、まことに憂うべき現状である。

よって速かにこれが施設の完全なる整備をされ、本県の交通文

本格的航空時代の到来

### 3年がかりで空港整備

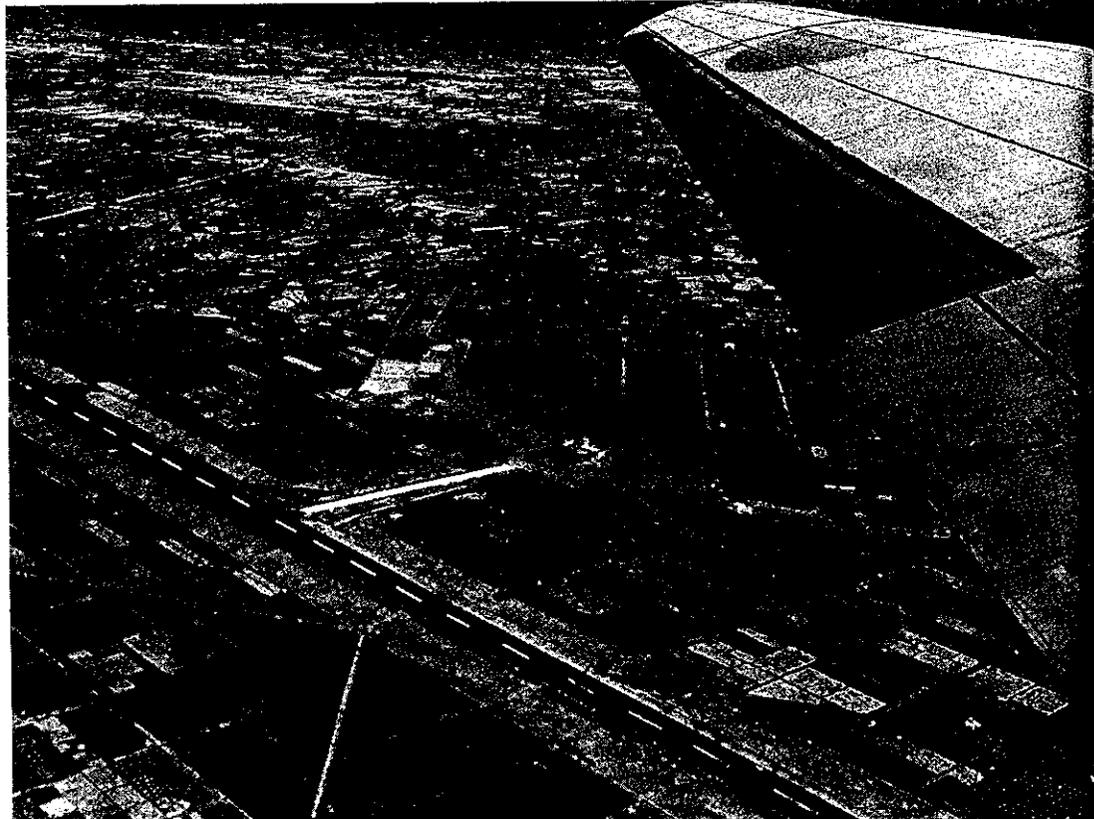
運輸省は3カ年計画で重点的にローカル空港の整備を進めることとし、高知空港では1957年10月から翌年3月まで工費1,309万円で、航空局保安事務所、管制塔、テレタイプ、タワー通信（対航空機短波）などの工事が開始された。

工事は翌年も継続され、工費2,500万円で滑走路とエプロン整備、管制塔関連、航空気象室、NDB（無指向性中波無線標識）などの工事が進められた。

この工事の目玉は1958年（昭和33）10月からの滑走路のかさ上げと誘導路新設であった。

滑走路は空路開設から満4年、戦時中の遺物のまま使用してきた。路面に高低ができていて、旅客機が離着陸するつど機体に衝撃が伝

1200m 滑走路の舗装、誘導路の新設が完成した高知空港を再開1番機から撮影。工事中の航空管制塔、航空保安事務所、旅客待合所などの建物が小さく見える



わり、早急な改修が望まれていた。また誘導路の新設も懸案事項である。方法としては、滑走路の幅60メートルの真ん中30メートルを延長1,200メートルにわたり、厚さ5センチのアスファルト舗装をする。関連して幅12.5メートル、長さ250メートルの誘導路を新設する。さらに縦60メートル、横70メートルのエプロンを整備するというものだった。

滑走路をかさ上げするとすれば旅客機の発着はできない。必要最少限2カ月が必要であった。そこで12月10日から翌年1月31日まで53日間、2往復の全便運休して施工するという思い切った手段がとられた。

工事は予定通り進行、翌1959年2月1日運航は再開された。その日上り1便のDC-3は午前9時40分に高知空港を飛び立ち、同機には溝淵増巳県知事、福田義郎高知新聞社長、松竹映画「いたずら」の高知ロケから帰京するスターの沢村貞子、関千恵子ら約20人が乗った。「空から見下ろすと管制塔、航空保安事務所の建物が白く光り、滑走路はアスファルトを敷いたばかりで、香長平野に黒い帯を延ばしたようだ」と機長の感想を伝えた。

誘導路の新設とエプロンの整備によって、旅客機は滑走路から誘導路を徐行し、エプロンに入って、そこで乗降するという正規の方法がとれるようになった。懸案の一つは解決できた。第2種空港らしいいち応の体裁は整った。

しかし運航保安などの設備工事は引き続き行われた（後述）。

### 大阪国際空港のこと

高知空港が整備の最中と同じ時期、大阪空港（伊丹）がそれまで米軍から一部返還を受けて使用中であったが、1958年3月全面返還を受け、翌年7月に大阪国際空港と改称された。

高知とは一番関係の深い空港だから、それまでの経過も含めて少し書いておこう。

古い話になり、前にも触れたが、昭和初期、大阪には木津川尻に小さな水陸両用の大阪飛行場があった。羽田クラスの大規模飛行場を大阪にもということで、通信省は1933年（昭和8）から木津川に近い大和川尻に埋め立てを始めた。ところが翌1934年9月の室戸台風

空港の種別と飛行場の等級

空港の整備促進を図るため1956年（昭和31）4月20日空港整備法が施行され、これにより国際空港を第1種、主要な国内航空路線用を第2種、その他地方的航空路線用を第3種という区分ができた。第1、2種は運輸大臣が設置・管理し、第3種は地方公共団体が設置・管理する。

これより先1952年（昭和27）7月15日航空法と同施行規則によって飛行場設置基準が定められた。滑走路の長さ、幅などでAからIまでの9等級に分けられている。これは国際的にも統一した基準である。高知空港の空港種別は第2種。飛行場等級は当初がF級、改修工事によって1963年（昭和38）にD級となり、ジェット化の大改良によってC級へ格上げされた。

## 航空機乗組員

航空法には次のように定めてある。①操縦士（パイロット）＝定期運送用操縦士、上級事業用操縦士、事業用操縦士、自家用操縦士の4種類②航空士＝1、2等の別、航法を行う③航空機関士＝機体の管理、故障発見、応急整備④航空通信士＝1、2、3等の別、地上や他航空機との交信。

このほかに旅客機には客室乗務員として、男子のパーサー（事務長）、スチュワード、女子のスチュワードレス（ホステス）を乗務させる。

で壊滅、計画は立ち往生となる。一方、木津川尻の大阪飛行場は、付近に工場群が進出し、その煤煙で飛行に障害が起きるときもあった。そこで、1936年（昭和11）7月、兵庫県川辺郡神津村（伊丹市）に大阪第2飛行場の建設を決めた。計画区域内に人家2戸というのが魅力だったらしい。

1938年（昭和13）12月完成、翌1939年1月17日開設、1番機のフォッカー・スーパーユニバーサル旅客機が飛んだ。敷地の総面積は53万平方メートル、滑走路は830と680メートルの2本。この開設によって、間もなく木津川尻の大阪飛行場は閉鎖された。

1942年（昭和17）4月、軍用飛行場となり、軍秘のベールに包まれる。軍命令の拡張工事により、総面積185万平方メートル、滑走路1,300メートル2本、1,600メートル1本となっていた。

終戦となり、1945年9月から米軍が接収、伊丹航空基地として使用した。進駐軍命令の拡張工事により、総面積は221万平方メートル、滑走路1,300と1,800メートルの2本となる。

民間航空が復活、1951年（昭和26）7月、飛行場の一部300平方メートルが返還され、10月から日本航空（株）の定期便が使用を始めた。大阪空港または伊丹空港と呼ばれた。1958年（昭和33）3月18日全面返還となり、翌1959年7月3日、第1種空港に指定、大阪国際空港と改称されたのである。

## 3 高知空港の第1次整備終わる

## 一日機長などの行事

堅い話の前に「一日機長」と「一日スチュワードレス」について書いておこう。

発足したばかりの全日空が、人々の関心を空へ向けさせるのに、金のかからないPRはないかと知恵を絞って考えついたのが、この行事だったという。それまで局長、所長、署長の「一日〇〇」は行われていたが、この空を飛ぶ「一日〇〇」は珍しがられた。ニュースにもなり、アイデアは図に当たった。

最初は1958年（昭和33）9月20日の「第6回航空日」当日であっ

た。その日絶好の航空日和に恵まれ、高知空港午前9時40分発のダグラス DC-3 に溝淵増巳県知事が一日機長として、また昭和33年度「ミス高知」の杉谷福美さん（21）が一日スチュワードレスとして乗り組んだ。

溝淵知事は野寺誠次郎機長から帽子を借りてかぶり、操縦席に座って操縦桿にも手を触れ、ちょっぴり機長の気分を味わった。杉谷一日スチュワードレスは、本物の馬場スチュワードレスと一緒に機内を回って乗客にサービスした。その模様は写真入りで新聞でも紹介された。

その後もこの行事は続けられ、1961年と1962年の第9回、第10回「航空日」に田村良平県議会議員、氏原一郎高知市長がそれぞれ一日機長を務めた。

## 県・市・土電で旅客待合所

1959年（昭和34）といえば、国内では岩戸景気が始まり、皇太子のご成婚があり、高知では7月24日児島明子さんがミスユニバースに選ばれ、ベギー葉山の「南国土佐を後にして」が大ヒットし、それがきっかけで南国土佐ブームが起り、同名の日活映画製作で、7月13日小林旭、浅丘ルリ子の高知ロケが行われるという、何となく華やいた年であった。

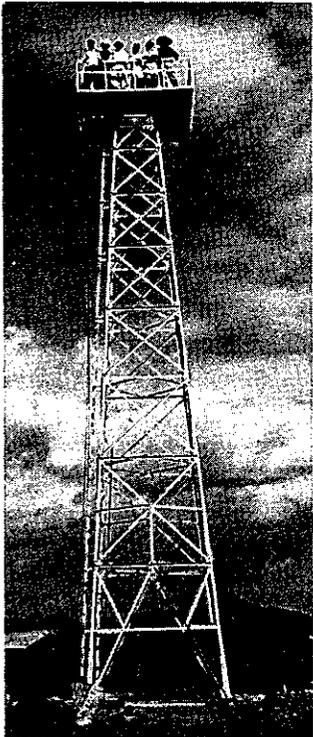
そんな年、高知空港の整備も大詰めを迎え、まず9月16日、スマ



高知県、高知市、土佐電鉄が工費を分担してできた旅客待合所。マッチ箱のような待合所は解消された

### NDB (Non-Directional Radio Beacon)

無指向性中波無線標識。航空機に対する航行援助施設の一つで、空港に設備される。中波の電波を放射し、航空機がその電波を受信して、自己の飛行方向などを知る着陸誘導装置。悪天候で雲が低く視界が不良のときでも、ある程度、この装置でカバーできるが、操縦は操縦士の手によらなければならない。わかりやすく言えば、航空機のための灯台のような役目をする。



一時的な旅客待合所（216平方メートル）が完成、関係者、来賓約50人が出席して落成式を行った。高知県、高知市、土佐電鉄の三者が工費260万円を、利用度に応じて分担した。現在では想像もできないようなこじんまりとしたものであったが、旅客便わずか2往復という空港にしては上等のほうであった。

### NDB と夜間照明が完成

前年から継続して工事が進められていたNDB(無指向性中波無線標識)が1959年8月に完成した。NDBというのは航空機に対する航行援助施設の一つで、空港から中波の電波を放射し、航空機の着陸を誘導する装置である。これまでの有視界飛行では、天候の悪い日は着陸できなかったが、NDBによれば視界1,600メートル、雲高200メートルあれば着陸が可能になり、欠航も少なくなる。

9月に実際に飛行機を飛ばしてテストし、点検を繰り返して11月から本格的に使用を開始した。

次に高知空港の夜間照明が11月末に工事を終わった。これは工費790万円で、飛行場灯台1基、風向灯1基、滑走路と誘導路の夜間標識77個を設備したものである。

12月8日夜、訓練用のデハビランドDHダブを使用し、午後5時半から約1時間かけて、4回の離着陸テストを実施した。航空局の検査官、空港関係者、報道関係者も乗り組んだ。

1,200メートル滑走路の両側に白色の37個の滑走路灯が60メートル間隔で並び、あたかも2本の光の直線を引いたように、夜の飛行場の形を鮮やかに浮かび上がらせていた。そして滑走路末端には、それぞれ赤色と緑色の末端灯と目標灯が光る。また空港北側には、高さ15メートルの飛行場灯台が立ち、130万燭光の明かりを40キロメートル四方に放っていた。

これまでは夜間照明がないため、日没後に滑走路は使えなかった。2往復のダイヤなら、夕方便は日没直前のほうが利用客には都合がよい。そこで全日空では、夏と冬とで夕方便の時刻を変更しなければならなかった。夜間照明ができてそれが解消された。

高知空港夜間工事のうち空港北側に高さ15mの飛行場灯台の鉄塔完成。  
1959年（昭和34）11月

上り 高知 大阪	下り 大阪 高知
502便 9:30→10:25	501便 8:00→8:55
504便 13:20→14:15(増便)	503便 12:00→12:55(増便)
506便 17:10→18:05	505便 15:40→16:35

これより先、4月1日から土佐電鉄では、高知空港利用客のため高知大学—空港間に定期バス路線を開設していたが、全日空3往復と同時に、はりまや橋—空港間は無料の送迎専用バスに変更された。これはその後、1963年(昭和38)9月1日から有料(100円)の空港連絡バスに変更され、空路便数の増加に伴い空港連絡バスの回数も増えていく。

### 滑走路1,500メートルとなる

高知空港の整備の方はその後も引き続いて進められた。

1961年9月に工費1,100万円で滑走路の両端を150メートルあて計300メートル延長する工事が行われた。延長工事であるため旅客機の運航に支障なく実施され、従来の1,200メートルが1,500メートルとなった。これには大きな意味がある。

滑走路1,500メートルというのは、飛行場設置基準からみて陸上飛行場D級に必要な長さである。当時、第2種空港では名古屋、宮崎に次いでおり、この時点、高知空港の整備は全国的にもトップクラスであった。

### コンベア CV-440 に代わる

滑走路延長を待ちかねていたかのように、10月1日から高知—大阪線にコンベア CV-440メトロポリタン(52人乗り)が就航した。このためターボプロップ機のフォッカー F-27フレンドシップが早くも姿を消し、コンベア CV-440とダグラス DC-3の交互運航となった。

ターボプロップ機からレシプロ機にとって代わるというのは変な話だが、それには理由がある。フォッカー F-27は1,200メートル滑走路の空港向きに設計されたが、コンベア CV-440は幹線用に設計されている。ローカル空港のどこにでも振り向けるわけにいかない。そこで1,500メートル滑走路の高知空港に白羽の矢が立てられ

た。それがまた、満席続きの高知—大阪線に輸送力の大幅アップをもたらすのである。

数カ月後には、ダグラス DC-3 の運航もすべてコンベア CV-440 に代わった。旅客機の大型化、便数の増加で、高知—大阪線のラッシュもいくらか解消されたが、問題も起きた。

翌1962年（昭和37）1月、滑走路のあちこちにひび割れが生じたのを発見した。

そもそも高知空港の滑走路は、旧海軍が作った厚さ10センチのコンクリート舗装へ、運輸省航空局が厚さ5センチのアスファルトを敷いた。戦時中のコンクリート舗装だから、基礎工事がしっかりしていない。従来の旅客機はせいぜい10トン程度だが、コンベア CV-440 は23トンもある。便数も増えて発着回数も多い。さらに団体客輸送で臨時便も入る。

それらが重なって、コンクリートの継ぎ目に沿ってアスファルトに割れ目ができた。とりあえず応急修理で急場を切り抜けた。いずれ本格的な滑走路の強化工事が必要であった。

## 5 県学生航空連盟が グライダー訓練

グライダースポーツを普及させ、航空知識の振興に一役買おうと1963年（昭和38）3月16日、高知市中央公民館で高知県学生航空連盟が結成された。

会長は浜田幸雄衆議院議員、指導員は高知大学、国立高知高専、追手前など高校の体育担当の先生らと、社会人で元の「青空クラブ」の人たち、会員は大学、高校生約50人である。

青空クラブというのは、去る1952年（昭和27）ごろ結成されたグライダー愛好グループで、実際に日章でグライダーを飛ばしていたが、1958年（昭和33）所有機が古くなって、グループは解散した。それから5年たっている。

連盟は早急にグライダーを購入することを決めた。必要な経費40万円は、県費助成金20万円の見通しがつき、残りは会員と有志からの募金によることとした。



高知空港の滑走路を使ってグライダー訓練。のんびりした風景で、現在では想像もできない

7月に徳島航空協会から萩原式H-22C型中級グライダー（2人乗り）を40万円で購入、8月2日午前5時半から高知空港滑走路でテスト滑走を行った。

機体の整備と離脱テスト数回のあと、まず安富徳島航空協会副会長が乗り込む。スタート合図の青旗がサッと下ろされると、乗用車に付けた400メートルのピアノ線に引っ張られ、機体は急角度でぐんぐん上昇、高度250メートルを滑るように飛ぶ。白い機体は、香長平野上空を風に乗って数回旋回してから着陸した。

次いで操縦歴20余年の吉村要（元青空クラブのリーダー、県信用保証協会勤務）が、滞空時間1回約5分間ずつ、将来指導者格となる人たちを同乗させ、計8回飛んだ。

今後は、日曜、祝日を訓練の予定として連盟はスタートするが、高知空港の旅客機の発着が次第に増加し、訓練時間の制約を受けるようになった。

本格的航空時代の到来

## 6 東亜、日東両航空会社乗り入れ

### 広島から東亜航空が2往復

1963年（昭和38）には高知空港の路線に大きな変更があった。これまで全日空の高知—大阪線のみだったのが、広島東亜航空（株）と大阪日東航空（株）が相次いで新路線を開設した。

まず7月10日、東亜航空が広島—松山—高知線を開設、2往復を飛ばした。第1便には双発のコンベア CV-240（40人乗り）、第2便には小型機ながら4発のデハビランド DHヘロン（16人乗り）を就航させた。

当日、1番機のコンベア CV-240は、午前10時50分に広島空港を出発、松山を經由して午後零時20分に高知空港へ着陸した。

広島からの第1便はローカル線用のコンベア CV-240が到着、機長らに花束が贈られた。高知空港に「南国土佐」の演奏が響いた



高知空港では高知県、高知市、土佐電鉄関係者ら50人が集まり、土電バンドの「南国土佐」の演奏と拍手で出迎えた。28人の乗客と一緒に降りてきた山下政男東亜航空常務、前川吉郎機長らに花束が贈られた。また広島県知事と高知県知事、広島市長と高知市長のメッセージ交換もあった。

その日には祝意を表して、広島市へ土佐電鉄から男女25人のよさこい鳴子踊り連を派遣し、広島県庁前、同市役所前、市内繁華街、広島空港で威勢のよい鳴子のリズムを響かせ、大いに南国土佐をPRした。

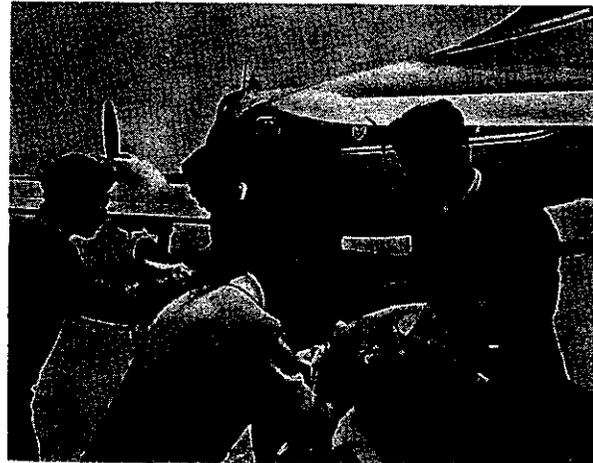
開設時の時刻表は次の通り。

	松山	高知	松山	
第1便	11:40→12:20	12:50→13:30		コンベア CV-240
第2便	14:50→15:45	16:40→17:35		DHヘロン

就航したコンベア CV-240は、コンベアシリーズの最初のタイプで、ローカル線用に設計され、東亜航空では6機を購入、同社の主力機であった。

デハビランド DHヘロンは、英国製、16人乗りの小型機でありながら、ジプシーティーン250馬力エンジン4基を装備するという珍

広島からの第2便デハビランド DHヘロンの乗員に花束贈呈。同機は小型ながら4発（写真では外側エンジンが見えない）という珍しいタイプで、DHダブと姉妹機だった



### コンベア CV-240

ローカル線用に開発されたレンプロ双発旅客機。ダグラス DC-3の代替をねらって1947年（昭和22）初飛行した。客室は与圧式で乗り心地がよく、乗客に歓迎された。日本には16機輸入され、北日本、富士、日東、東亜など地方の航空会社が、ローカル線に使った。北日本、富士、日東は1964年（昭和39）4月に合併して日本国内航空となるが、同機種は合併後も使われ、1965年からYS-11と次第に交替する。東亜航空は最後まで使い1971年（昭和46）5月国内航空と合併時に退役させた。

しいタイプだった。デハビランドDHダブが高知―大阪線に初就航し、わずか数カ月でハンドレページHPマラソンと交代したのに比べ、このDHヘロンは高知空港へ姿を見せる機会が長かった。

さて、こうしてはなばなくスタートした新路線であったが、その後好調には推移しない。利用率は伸び悩み、関係者にとって頭の痛い路線となる。

### 日東航空は水陸両用飛行艇で

東亜航空の乗り入れから十数日後、7月28日に日東航空が大阪―徳島―高知線を開設、1往復の運航を始めた。

使用機は水陸両用飛行艇グラマンG-73マラードで、日東航空では4機を保有、水上機路線の主力機としていた。

当日、1番機のG-73マラードおやしお号（12人乗り）は、午前10時6分に高知空港へ、飛行艇が車輪を出したような特異な姿を見

大阪からの1番機、水陸両用のグラマンG-73マラードおやしお号の機長らに花束を贈呈。飛行艇から車輪を出したような特異な姿が注目を浴びた



水上滑走中のG-73マラード。同機種はグラマン社が1946年（昭和21）に水上機路線用に開発したもの

せた。初便の乗客は8人だった。

土佐電鉄の益弘総専務らが同機を出迎え、田中誠三機長らに花束を贈った。乗客8人中7人は、徳島から高知への観光グループで「剣山付近の上空は雲が多かったが、たいして揺れもせず、快適な旅でした」と語った。

同機は定員12人となっているが、夏は気圧の関係で離陸しにくくなるので10人が限度という。折り返しの上り便には、限度いっぱい10人を乗せて徳島へ向けて飛び立った。

この路線もまたいろいろな問題をはらみながら推移することになるのである。

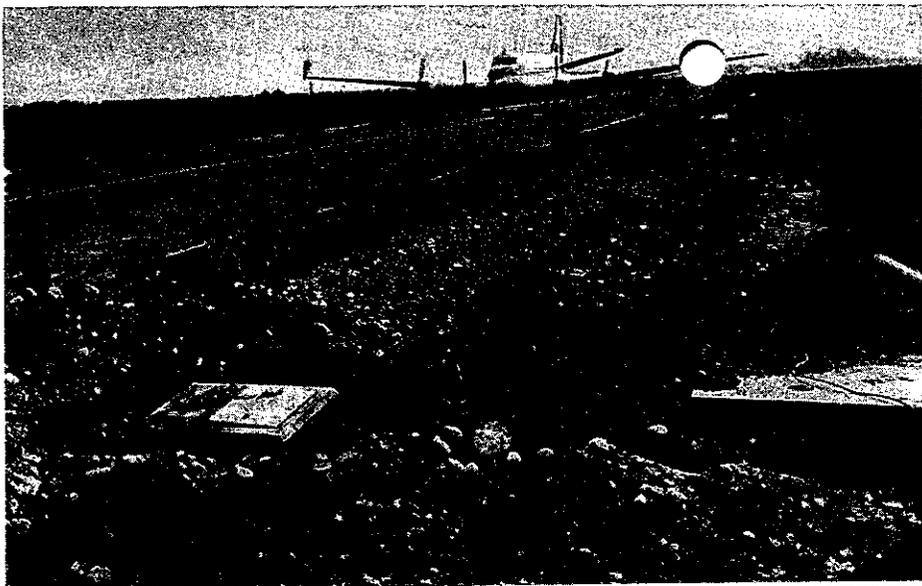
## 7 再び全便を運休し改修工事

### 陸上飛行場D級に格上げ

1963年（昭和38）には滑走路整備等を重点に、高知空港の第3次改修工事が行われた。

総工費7,720万円で滑走路、誘導路、エプロンの整備、滑走路照明灯の増設、航空保安事務所と旅客待合所の増築を実施しようという内容である。

問題は滑走路、誘導路、エプロンであった。旅客機の大型化、発着回数の増加でコンクリートの継ぎ目に沿ってアスファルトに割れ目が生じてきたことは前記した。そこで、厚さ15センチの滑走路、誘導路、エプロンの中央部を5センチかさ上げして厚さ20センチにする。



△滑走路幅30mを45mに拡張し、滑走路照明灯を増設する工事。見えているのは東亜航空広島—松山—高知線のデハビランドDHヘロン。

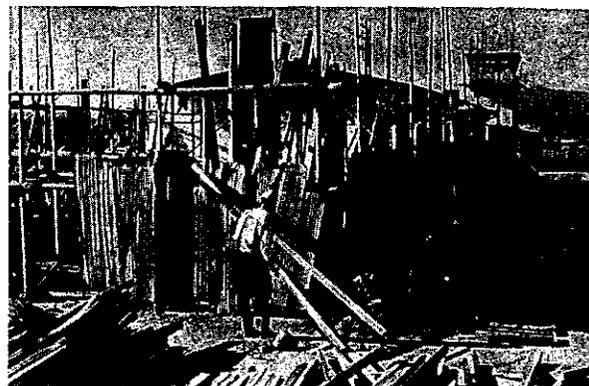


▷滑走路5cmかさ上げ工事のための測量

同時に1,500メートル滑走路の幅30メートルを、幅45メートルに拡張する。また誘導路の幅12.5メートルを18メートルに拡げる。エプロンもコンベアCV-440型2機停留を3機停留に拡張する。

しかし、この工事では当然のこととして滑走路が使えない。そこで工事の進行に合わせ、10月1日から11月15日まで46日間全便運休の措置がとられた。全便運休は1958年末から翌年始めにかけて経験しているが、当時とは情勢も違う。1路線2往復だったのが、いまや3路線6往復である。ちょうど秋の観光シーズンに引っかけり、高知県にも航空会社にも頭が少々痛かった。

それらの事情もわかっていたので、たとえば滑走路照明増設工事では、拡張に合わせていったん仮設し、後日本工事をを行うという応



従来の旅客待合所の東側へ待合所を増築し2倍の広さにした

急方法もとった。

そして予定通り工事は完了し、11月16日から全便の運航が再開された。この時点で高知空港は陸上飛行場F級からD級(滑走路1,500×45メートル)に格上げされ、当時のローカル空港としてはAクラスに入った。

### 高知—大阪線4往復に増便

D級格上げから2カ月後の1964年1月17日には全日空高知—大阪線が4往復に増便された。これまでのコンベアCV-440メトロポリタン3往復に加えてターボプロップ機のフォッカーF-27フレンドシップ1往復の運航となった。

その年3月末、第3次改修工事の最後となっていた航空保安事務所と旅客待合所の増築が完了した。待合所は212平方メートルが追加されて従来の2倍の広さになった。

さて全日空が発表した1963年分(1—12月)高知—大阪線の旅客実績によれば、同社の全国44路線中、利用率86.6パーセントというのは、ローカル線の第1位にランクされる。また旅客数8万5,344人もローカル線の第1位という。10月1日から11月15日まで46日間の運休があったにもかかわらずこの数字であった。高知—大阪線のドル箱的性格はますます強くなった。

### 3 ハイジャック防止等で 空港ビル改修

#### ハイジャックが続発

世界的な航空路線網の拡大につれて空の密室犯罪ともいうべきハイジャック事件が起き始めた。

1970年（昭和45）3月31日、日本航空史で初の「日航よど号事件」。はまだ記憶に新しい。羽田を午前7時過ぎ飛び立った福岡行き日航ボーイングB-727よど号が、富士山上空で赤軍派学生9人にハイジャックされた。同機は福岡空港で給油、乗客のうち婦人、子供ら23人を降ろしたあと韓国・金浦空港へ向かう。4月3日、山村運輸政務次官が身代わりとなって、乗客99人とスチュワーデス4人が金浦空港で解放された。その後、同機は北朝鮮（朝鮮民主主義人民共和国）の平壤へ飛び、そこで犯人9人の身柄が引き渡された。4月5日、石田機長らは122時間ぶり羽田へ帰着した。この模様は刻々とテレビで実況中継され、人々のかたずをのんで成り行きを見守ったものである。

同年8月19日には、全日空名古屋発札幌行ボーイングB-727が浜松上空でハイジャックされ、航空自衛隊浜松基地に緊急着陸したが、乗員の沈着な処置で2時間後に犯人を逮捕した。これは航空機乗っ取り防止法適用の第1号となった。

1973年（昭和48）7月20日、日航ジャンボ機パリ発東京行きボーイングB-747がオランダ上空でアラブゲリラにハイジャックされリビアのベンガジ空港に着陸。乗客、乗員を解放後、24日に日航機は爆破された。

1974年（昭和49）3月12日、日航の東京発那覇行きB-747SRがハイジャックされたが、その犯人は18歳の少年だった。

日本に関係する主なハイジャック事件を書いてみたが、このような続発する空の新しい犯罪に、政府、運輸省、航空会社は頭を悩ました。空港のハイジャック防止設備の改善も実施された。

#### ホールディングルーム新設など

高知空港では、従来、待合所が狭いため、やむを得ず出発5-10分前にハイジャック防止の検査をしていたが、これでは十分なチェックができず、治安当局の悩みの種になっていた。

そこで高知空港保安委員会（委員長浜田英夫高知空港長、運輸省、県警、航空会社、土佐電鉄などで構成）の要請を受けて、高知県が工費1,000万円をかけ、1975年（昭和50）9月から翌年1月までにハイジャック防止関連の工事を行った。



ロビーから金属探知機をくくって新設のホールディングルームへ

正面玄関近くに面積160平方メートルの長方形の待合所を増築、あわせて乗り込み口に隣接して84平方メートルの総ガラス張りのホールディングルーム（チェック済みの乗客控室）を設けた。従来、乗り込み口にあった金属探知機をロビーとの境へ移設した。出発30-50分前にチェックをすませ、乗客はホールディングルームで待機するわけである。これでチェックも入念にできることとなった。

#### 旧高知空港ビル最終のお化粧直し

次に利用者サービスのため旅客待合所を中心とする一連の改修工事が行われたが、これが旧高知空港ビルのいわば最終のお化粧直しであった。

運輸省、高知県、航空会社、土佐電鉄がそれぞれ独自のプランを持ち寄り、1977年（昭和52）秋から翌1978年5月にかけて工事が実施された。

旅客待合室、出発と到着ロビーを従来の広さの約1.7倍に広げた。カウンターもぐっと長くスマートに、発売予約、乗り込み受け付け、手荷物受け付け、発券、案内のコーナーが開設された。手荷物も出発時はベルトコンベヤー、到着時は回転式のターンテーブルが導入さ

れ、利用者に便利になった。関連して食堂の増築、作業員更衣室の設置、洗面所新設、排水設備も整備した。都会の空港並みに明るく気持ちがよくなったと利用者にも好評だった。これが旧高知空港ビルの最終の顔となったわけであるが、ジェット化に伴う新しい高知空港ビルができたため、1983年末に姿を消した。

#### 4 東亜国内航空が名古屋線開設

東亜国内航空では、1978年（昭和53）6月1日から高知—名古屋線を開設し、YS-11により1日1往復の運航を始めた。

この線は、その前年に全日空と東亜国内航空の両社から運輸省へ路線開設の申請が出され競願の形となっていたが、結局、東亜国内航空に認可が下りた。この路線開設によって高知—名古屋間は1時間20分に短縮され、高知と中京地域との観光、ビジネスの一層の交流が期待された。

開設当日、高知空港や名古屋では出発式、交歓行事が行われたが、その模様を6月2日付高知新聞は次のように報じている。

高知から名古屋へ1番機YS-11むろと号の出発前に町田千秋副知事（左から2人目）らによるテープカット



## 第6章 ジェット化開港

### 1 日章29年の回顧

#### DH ダブからジェット機まで

新しい高知空港の全面完成は1985年（昭和60）の予定だが、2,000メートルの新滑走路が出来上がり次第、1日でも早くジェット機を飛ばせたいと願うのが地元の心情である。その日をいつにするか。工事が急速に進み、空港の全貌が形になり始めた数年前から盛んに論議され、話題になり、関心を持たれていた。

1983年（昭和58）7月、運輸省大阪航空局、同第三港湾建設局と高知県との工事の工程会議で「年内にジェット化開港、その日を12月16日とする」と決まった。11月中に新滑走路、新高知空港ビル完成、12月上旬いったん空港閉鎖、代替輸送、新旧滑走路の切り替え工事、フライトチェックと慣熟飛行、そしてジェット機就航というスケジュールである。

思えば高知空港にとって長い道のりであった。日章飛行場の時期から29年になる。長いレシプロ機、ターボプロップ機の時代にいろいろな出来事もあった。

1954年（昭和29）10月1日、極東航空が高知―大阪間に準定期空路を開設、双発小型のデハビランドDHダブ（10人乗り）を就航させた。日曜日を除き毎日1往復の運航で、元海軍航空隊の遺物である滑走路を使い、バスにでも乗り降りするようにそこから直接発着するというのんびりした風景だった。

翌1955年に定期空路に昇格、2往復に増便、小型4発機のハンドレページHP マラソン（20人乗り）が就航した。

滑走路、旅客待合所なども順次整備され、1958年（昭和33）2月に第2種空港に指定、名称も日章飛行場が高知空港に変わった。

1961年（昭和36）10月、滑走路1,200×30メートルが1,500×30メ

ートルに拡張され、さらに1963年11月に1,500×45メートルとなり「陸上飛行場D級」となる。この時点、名古屋、宮崎に次いでAクラスの空港であった。こんな空港は全国にも数カ所しかなかった。このため、国内線に就航していたレシプロ機、ターボプロップ機のほとんどすべてが登場し、他のローカル空港にない華やかさがあった。

ダグラス DC-3 (30人乗り)、コンベア CV-240 (40人乗り)、フォッカー F-27フレンドシップ (44人乗り) はもともとローカル空港向きにできていたが、コンベア CV-440メトロポリタン (52人乗り) とビッカース・バイカウント (68人乗り) は札幌―東京―大阪を結ぶ幹線で使っていた機種である。これを転用できるローカル空港は限定された。高知空港だから受け入れたのである。

そのわきで、小型4発機のデハビランド DHヘロン (16人乗り) や水陸両用飛行艇のグラマン G-73マラード (12人乗り) は、高知空港に彩を添えた機種だといえよう。

ところで、初期に高知空港の滑走路延長、拡幅などが急速に進み、レシプロ機、ターボプロップ機に十分に対応できたことが、ジェット機対応を遅らす原因のひとつになったといえなくもない。

1,200メートルクラスの空港では、ターボプロップ機対応だけでも足元に火がつき、空港拡張に狂奔せざるを得なかった。高知と同じような条件で、1,800メートルの宮崎空港も1歩遅れていた。

また、高知平野で第1という美田をたくさんつづすことになった高知空港の位置的な宿命もある。施設変更予告の告示から10年という長い歳月が、拡張事業の困難さを物語っている。

さて、ここで日章とかかわりの深い2氏の回顧談を紹介することにしよう。

### 旧航空隊跡地処理が始まり

西内四郎氏 (南国市久枝、元日章村長、元高知県議会議員) 談

私は昭和22年6月日章村長に当選、1期足らず務め、38年11月から県議会議員をやりました。

日章村長になった直後から日章の航空隊跡地の処理に追いまくられた格好です。跡地は、20年11月の大蔵、農林両次官通牒によ

って、戦中にできた新軍用地は、農地として元所有者または耕作者に返還するという方針が出されていきました。

そのころ元所有者、耕作者によって香南農地開拓組合ができていました。22年ごろには、跡地を四国総合大学 (のち高知大学) に全部使うと言って、県議会や期成同盟会が盛んに運動していました。

「そんな勝手なことはいかん、元の所有者や耕作者が現にいるではないか」と反対するが、なにしろ小さな村です。県や県議会に太刀打ちできません。桃井直美知事に会うと「大学は高知県のためぜひ必要だから認めてくれ。滑走路、エプロン地帯が接収解除になったら民間航空も必要になるだろう」と言います。

私は私なりに日章地区の将来を考え、高知製紙のパルプ工場の誘致を計画していました。のちに高知高専が移転してきたあの場所です。

村民大会も何回か開きましたよ。農地開拓組合を中心に猛烈な反対です。「農地に全部還元せよ。大学に全部渡せない、飛行場はいかん」と言います。パルプ工場は漁民の反対も強く、一方高知市議会が市内旭に工場建設を認めたので、日章進出はやまりました。結局、高知大学農学部だけの約15万坪の先取りはやむを得ないということになります。

27年7月に滑走路とエプロン地帯の接収が解除されました。9月県議会では「全面的に農地として元所有者、耕作者に返還すべきである」という議決をしています。横山徳郎議長名で政府へ意見書も出したのです。農地開拓組合を中心とする地元の強い突き上げで、そのような議決をせざるを得なかったのでしょう。たてまえと本音の違いとも言えますかね。そしてわずか2年後の29年の県議会では、こんどは民間航空再開を要望する議決をしています。

振り返ってみますと、日章村長時代、村民大会で「村長は飛行場を認めるのか、もし飛行場が軍用に使われることになったら、どう責任をとるのか」と詰め寄られて「そんなことにでもなったら滑走路の上で腹を切ってやる」と大見得を切りました。当時は私も若かったのですね。

いつも空港推進派と見られてきたようです。空港拡張の最初のころの現地説明会へは溝淵増巳知事と一緒に出席しました。司会もやりましたが、ずいぶんつるし上げられたものです。

高知新聞の福田義郎社長はじめ先輩、知人から「うるさい物(飛行場の意味)を持っているせいで苦勞するなあ」と、同情されたり、励まされたりします。空港のある所に住む者の宿命ですね。それだけに、空港によって恩恵を受ける県民、利用者が、地元の人たちに温かい気持ちを持って見てほしいと思いますよ。

### 難問題が多かった新空港

岡崎松喜氏（高知県企画部副部長兼高知空港整備事務所長）談

高知空港の拡張で広い美田をつぶすことになりました。当然、地元の反対はものすごく、この対応には本当に苦勞しました。

ここ以外に空港の適地はないのかという意見も出ました。別につくるとしても、高知からクルマで1時間以内ということになります。東は安芸市、西は須崎市までの範囲です。宇佐、浦ノ内、北山、土佐町の4カ所が検討されました。カネのことはいっさい考えずにつくるとしても、空域制限、気象条件が駄目です。

他の空港では海の方へ滑走路を延長しているではないか。高知空港はなぜ海へ出さないかという意見もあります。素朴にそう考えるはずですが。物部川の河口を移設する案もありました。しかし海へ突き出すと、河川法の定めで防潮堤と同じ高さまで滑走路を上げなければなりません。2階建てほどの高さになるでしょう。これでは、物理的につくれません。

結局、高知県第1の美田をたくさんつぶしました。旧海軍航空隊の時でも、滑走路の西は秋田川まででした。それが、新滑走路は秋田川を乗り越えて西まで延びています。県道、農業用水も滑走路の下をくぐっています。県道が滑走路の下にもぐっているのは大阪にあるし、河川がもぐっているのは小牧空港（名古屋）に例があります。しかし、県道、河川、農業用水の3つが滑走路の下にもぐり、さらに農業用水を空港周辺へぐりと付け替えたのは全国的にも例がありません。

それだけに地元との折衝、設計などに難問題も多かったわけで

す。拡張整備は予定よりも大幅に遅れてしまいました。しかし気象条件としては最高によい空港だと思いますよ。

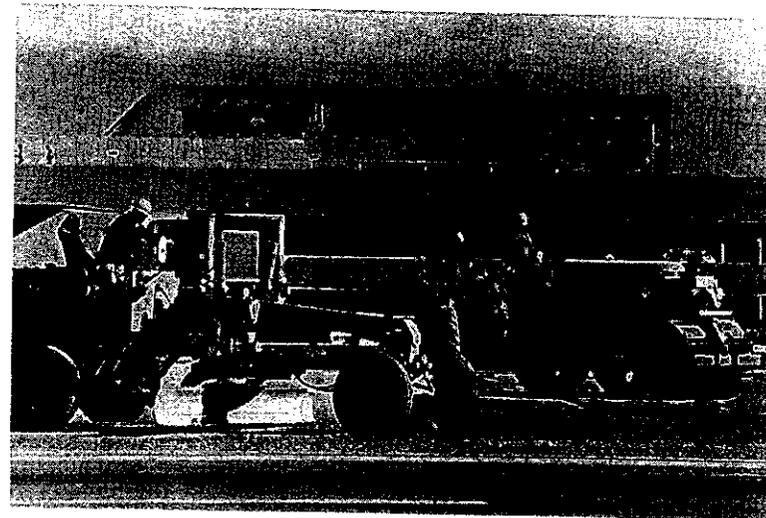
用地買収では所有者に絶大なご協力を頂きましたが、特色としては最初に示した基準価格を最後まで変更しなかったことです。買収には3、4年かかりました。公共補償給付というのは年度の値上がり分だけ上積みする方法がとられます。高知空港の場合、基準価格は据え置いて「早く協力してくれるのが、利子分だけでも得になりますよ」と言ってお願ひしました。基準価格の固定化は全国的にも例がないそうです。会計検査院から褒められました。それと、代替地対策も同じく特異な例といえるでしょうね。

## 2 慣熟飛行、ターミナルビル落成

### 空港全面閉鎖し仕上げ工事

新空港の建設工事の詳細は第2部に記した通り順調に進み、暫定開港の見通しがついたところで、12月6日から13日まで8日間全面閉鎖し、ジェット機乗り入れのため最後の仕上げ工事が実施された。

空港を8日間全面閉鎖し、エプロンから旧滑走路、新滑走路まで誘導路を造る工事がたけなわ。ジェット機の発着はもう目前だ



工事は、新滑走路—旧滑走路—エプロン間に誘導路を造るのが主体（旧滑走路は16日から誘導路となる）。ダンプやパワーショベルなど作業車数十台を使い、掘削や盛り土を行った。また、ターミナルビルへの取り付け道路、新滑走路の照明施設の工事も進められた。一方、ジェット機を引くけん引車やコンテナけん引車の試運転、従業員の研修などあわただしい準備風景を展開した。

なお、閉鎖期間中、土電航空部では、航空貨物を1日1往復、トラックで松山へ運び、松山空港から代替輸送した。

### 慣熟飛行始まる

12月10日から新滑走路を使って慣熟飛行が始まった。これは新しい空港の安全確保のために必要なテスト飛行で、全日空のボーイングB-767、B-737、東亜国内航空のダグラスDC-9により14日

慣熟飛行が始まって初の日曜日の11日には空港周辺に見物客が訪れ、付近の道路はマイカーで埋まった。飛ぶのはダグラスDC-9



まで計102回（発着204回）、午前8時から午後5時半まで繰り返し行われた。

初日の10日には、午前8時、まずDC-9が姿を見せ、陸側、海側から離着陸のテストをし、続いてB-737、B-767も飛来、午後4時までに30回発着した。

慣熟飛行が始まると、空港周辺に初のジェット機を見ようとする人たちが訪れ、双眼鏡やカメラで熱心に機体を追っていた。日曜日の11日には、大勢の見物人が押し寄せ、付近の道路はマイカーで埋め尽くされ、空港駐車場も満車になった。その人出を当て込んで屋台のラーメン屋も登場するおまけがあった。

慣熟飛行というのは、通常の運航とは全く違い、悪天候、強風などいろんな条件を想定し、低空やエンジンを絞り切った状態など特殊なテストを行う。このため騒音にもバラつきがあり、通常運航とは違った出方が予想され、周辺住民からの苦情も心配された。しかし、事前のPRが行き届いたのか、さほどの苦情もなかったという。

### ターミナルビル、新滑走路の落成式

高知空港ターミナルビルと2,000メートル新滑走路の落成式が、12月13日午前10時から関係者約200人が出席し、同ビルのチケットロビーで行われ、新しい空の玄関の完成を祝った。

式典には運輸省、県、南国市、住民招待者、工事関係者らが出席した。まず神事で始まり、空港ビル社長の和食延雄副知事、永岡利男空港長、笹島博第三港湾建設局高知港工事事務所長、中内知事らが玉串を捧げた。

続いて和食社長が「他のローカル空港をしのぐ立派なビルが完成しよろこびにたえない。建設に携わった関係者や地元のご協力に感謝申し上げます。今後、多くの県民に利用してもらえるようビルの安全とサービスに心掛けたい」と式辞を述べた。

このあとビルの設計、建設に当たった業者に感謝状が贈られた。

来賓祝辞で中内知事は「高知県を象徴する素晴らしい空の玄関ができた。これを契機に県勢の浮上発展を期したい」とよろこびの言葉を述べた。

最後にテープカットが行われ、同ビルは翌14日から本格的にオー

### ダグラスDC-9

中・近距離用の双発ジェット旅客機で、ローカル線のジェット化を目指し、世界のトップを切って開発された。双発といっても、エンジン2基を後部につけ、このため垂直尾翼の上端に水平尾翼がT字型についている。スタイルとしてはボーイングB-727に似ている。

アメリカで1965年（昭和40）2月に1号機が初飛行。ターボプロップ機、レシプロ機からジェット機への切り替えとタイミングが合い、世界の航空会社から歓迎され、生産機数もたちまち1,000機を超えるベストセラー機となった。当初90席だったが、B-737と対抗するため胴体を6.5メートル延長した40型（128席）に変え、さらに最新のスーパー80型（137-172席）を造った。

東亜国内航空では国内6路線のジェット化のため1973年（昭和48）8月に導入を決め翌1974年4月から40型を就航させた。26機を保有するが、一部を最新のスーパー80型に変え、1981年3月から就航させている。

ブシした。

誕生したビルは、鉄筋2階建て(一部3階)7,400平方メートルの広さ。これは従来の空港ビル約1,000平方メートルに比べて実に7.4倍に当たる。年間180万人の利用客を見込んだ規模という。それだけにゆったりとし、デラックスで、明るく、美しい。ローカル空港では日本一という歌い文句通り、高知空港の建設が遅れに遅れただけ設備は立派なものになった。

出発ロビーは2階、到着ロビーは1階に分離され、ジェット機へはボーディングブリッジ(可動搭乗橋)を通して直接乗り降りできる。また、出発ロビー、搭乗待合室、到着ロビーなどにある6基の発着案内板(エネックス)は、電光表示方式を採用、これは日本の空港では初めての方式というご自慢の一つ。

手荷物受け渡し所の壁面には本県出身の漫画家、横山隆一、やなせたかし、はらたいら、黒鉄ヒロシ、岩本久則の5氏が画いた土佐の名勝、風俗、味などの楽しい絵が飾られ、高知の空港らしさをかもし出している。

### ジェット機体験飛行

ジェット機の正式就航よりも1日早く、15日に高知空港関係の地権者や県、南国市などの関係者を招いて、ジェット機体験、遊覧飛



B-767の中央の列に座った人たちはスチュワーデスの説明を受けてスカイビジョン(機内スクリーン)を楽しんだ。離着陸の状況やビデオ番組、生中継も放映できる

行が、全日空のB-767と東亜国内航空のDC-9を使って2回ずつ計4回行われた。

招待者は720人余り、うち約300人は高知空港関係の地権者で占められた。高知県、南国市、運輸省関係のほかには地元福祉施設の児童30人も招待された。

1番機のB-767には約230人が乗り、午前9時50分離陸、足摺岬上空まで飛んで引返すという約50分のコースだった。あいにく雲の多い天気だったが、足摺上空では窓際に顔を寄せ「きれいやねえ」と、空からの足摺の景観にたんのうしていた。

1番機のと、午前10時25分にDC-9が約110人、11時30分にB-767が約220人、午後零時40分にDC-9が約110人と、順次同じコースを飛び体験飛行を終えた。

## 3 待望のジェット機就航

### 新滑走路供用開始式典

12月16日高知空港に永年待望のジェット機が就航し、ジェット時代の幕が開いた。全国で36番目という遅いジェット化であったが、高知県の航空史に新しい1ページが加えられたのである。その日、快晴に恵まれ、高知空港では朝早くから盛大な記念行事が繰り広げられた。

まず、空港エプロンで午前8時10分から、2,000メートル新滑走路供用開始式典が行われた。運輸省大阪航空局の藤山尚重次長は「民間航空の役割が重要となり、地方空港の需要も増大している。そこで運輸省でも機材のジェット化と大型化を推進してきた。高知空港は47年から進めていた2,000メートル滑走路が完成し、ジェット機就航の日を迎えることができた。さらに保安設備などを充実させ、60年度完成を目指したい」とあいさつした。

次いで第三港湾建設局の前田進局長が「53年から用地買収を始め、建設を進めてきた空港施設が完成した。これまで協力を願った地権者や県、南国市に感謝したい」と述べた。

そのあと、テープカットをして午前8時30分に式典を終えた。

### ボーイングB-767

米国ボーイング社が中心になって日本、イタリアが共同開発した短・中距離双発旅客機。新世代の航空機といわれ、最新のコンピューター技術をフルに活用し、操縦室のエンジン計器などはカラー・ブラウン管にデジタル表示される。操縦装置も大幅に自動化し、パイロット2人だけで運航もできる。主翼やエンジンの改良などでボーイングB-727に比べると、燃費で約20パーセント減、騒音面積でも約6分の1に減少したという。ワイドボディ機と従来機との間に当たる胴体を使い、客室は通路2本を挟み、横7列の座席配置で236人乗り。それでも1,800メートル級滑走路に離着陸可能という。日本・イタリアも製造に参加し、三菱重工が後部胴体、川崎重工が前・中部胴体と主翼リブ、富士重工が翼胴フェアリング(主翼付け根カバー)を分担、これが全体の15パーセントに当たる。

1981年(昭和56)9月、アメリカで1号機が初飛行、翌年9月から就航開始。日本では全日空が40機を導入予定(うちオプション15機)し、1983年6月羽田-大阪、大阪-松山線から運航を始めた。

## ジェット機就航初便の行事

新滑走路供用開始式典の直後、午前8時50分には東京からの全日空1番機B-767を迎えて歓迎行事に移った。県警ブラスバンドがよさこいを演奏し、鳴子踊りの60人が乱舞して歓迎ムードを盛り上げる。中内知事や小笠原南国市長ら約150人の出迎えを受けて、本県出身の漫画家、やなせたかし、黒鉄ヒロシの2氏、プロ野球の阪神入団が決まった中西清起投手、元副知事の福島深氏らなじみの顔も降りてきた。

ミスくろしお博や高知市・南国市・土佐山田町の観光コンパニオンが乗客代表に花束を贈り、乗客全員に記念品を配った。

このB-767を操縦してきた全日空の下司啓躬機長(40)は、高知市の出身で「記念すべき第1便で郷里へ錦を飾ってこんなうれし

東京からのジェット第1便、全日空B-767が巨体を陽光に輝かせながら祝賀ムードに包まれた高知空港へ降りた。空の新時代の幕開けである。



いことはない」と感想を述べた。

次いで9時10分から東京行き全日空1番機B-767の出発式が行われた。諏訪正広全日空専務は「40年に高知―東京線を開設し、以来順調に伸びてきた。今回、地元の協力でジェット機就航となった。これからも利用客の期待にこたえるよう努力したい」とあいさつした。

機長、スチュワーデス、乗客代表らに県、南国市などから花束が贈られ、テープカットを行い、B-767には56人の乗客が乗り込み9時30分、東京へ向けて飛び立った。

息つく間もなく福岡から東亜国内航空のDC-9が9時35分に到着し、これの歓迎行事が同じように行われ、続いて同社の名古屋行き10時10分発DC-9の出発式があった。東亜国内航空の窪田俊彦社長は「立派な空港を見て感激した。ここに就航するジェット機を今後どのように活用するか、航空会社としても努力したい。そして高知県の発展に寄与できればこの上もないと思う」とあいさつした。

終日、華やいた祝賀ムードに包まれた高知空港であった。

なお、この日、ジェット便の航空貨物は、東京向けのヤッコネギ、オオバ、タイ、ブリなどの農、水産物約10トンが11個のコンテナで全日空東京行きB-767へ積み込まれた。

## 祝賀会で地権者に感謝状

12月16日午前11時から南国市大塚の市民体育館で、ジェット化とターミナルビル完成祝賀会が開かれた。県と高知空港ビル(株)の主催で、中内知事をはじめ運輸省、県、市町村、空港ビル、空港関係の地権者ら約700人が出席した。

まず中内知事が別記の通りあいさつしたあと、305人の地権者に感謝状を贈った。

続いて長谷川峻運輸大臣(代読)、林直参議院議員、中平和夫県会議長、西山利平高知空港整備促進協議会長らが祝辞を述べた。

次いで祝いの鏡割りを行う。岡崎俊一南国市議会議長の音頭で、運輸省第三港湾建設局、全日空、東亜国内航空、南国市などの代表9人が景気よく樽を開け、全員で乾杯した。

祝宴では地元の南国おどりなどの郷土芸能が披露された。

## ボーイングB-737

中・近距離用の双発ジェット旅客機。ローカル空港のジェット化の流れに合わせ、ボーイングB-727とのファミリーの形で開発された。着陸速度を低くして2,000メートル級の滑走路に容易に着陸でき、上昇能力も優れ、さらに頻繁な離着陸に耐え得る機体構造になっている。機器も自動化し、乗務員2人で運航できる。B-727が3発のリア・エンジンという特異なタイプであるのに比べると、この機種はもっともシンプルな双発旅客機といえる。

アメリカでの初飛行は、1967年(昭和42)4月。当初は103席の100型だったが、すぐ胴体を1.9メートル延長した200型に姿え、115―130席とした。全日空では1970年(昭和45)7月から導入し15機ほど保有するほか、南西航空(株)でも使っている。

全世界の航空会社で使われ、生産機数も750機を超えてベストセラー機にランクされ、なおも生産されている。

## 中内知事あいさつ

高知空港へのジェット機就航並びに、高知空港ターミナルビルの竣工に当たり、一言ごあいさつを申し上げます。

本日、高知空港ジェット化記念及び高知空港ターミナルビル竣工記念祝賀会を開催いたしましたところ、運輸省ご当局をはじめ日頃から指導、ご協力をいただいている関係各界の皆様には、年の瀬を迎え、公私何かとご多忙の折にもかかわらずご臨席いただき、また、先祖伝来の農地をご提供いただいた方々をはじめ、地元の皆様方、さらには県議会、市町村、関係諸団体の皆さま多数のご出席を賜り、栄ある式典が挙行できましたことを厚くお礼申し上げます。

顧みまするに、高知空港の拡張整備は、昭和42年から最重点施策として、県をあげて取り組んできたところであります。ご案内のように拡張用地が、県下で最も肥沃な農地でありましたことなどから、これが進展するまでには、紆余曲折はございましたが、53年に本格的な用地補償交渉に着手し、以後、空港本体工をはじめ、保安施設整備、騒音対策工事などの工事が、約350億円の事業費で進められ、また、これらの工事と並行して、周辺整備事業などの関連事業に取り組んでまいりました結果、宿願の本日を迎えましたことは、誠にご同慶にたえないところであります。

80万県民ひとしく待ちに待ったジェット機が、先程就航し、県政史上に時代を画する記念すべき1ページを印したわけですが、これが実現できましたことは、ひとえにかけがえのない土地を提供していただいた地権者の方々をはじめ、地元関係各位のご協力、ご尽力の賜であります。地権者の皆様には後刻改めて感謝状を贈り感謝の意を表したいと存じます。

また、五者委員として空港用地の補償交渉に当たって特に功績のあった入交好保殿、小笠原喜郎殿、大川邦昭殿、橋本一二三殿、西内四郎殿をご紹介し、そのご尽力、ご協力に対しまして深甚の感謝を申しあげます。

さらに、運輸省をはじめ、政府関係機関の、格段のご配慮をいただきましたこと、また県選出国会議員各位をはじめ、県議会、市町村、関係諸団体等の皆様方に絶大なご協力を賜りましたこと

に対しまして、ここに改めて厚くお礼を申し上げます。

本県は、その地理的条件から、他県に比べて、産業、経済、文化をはじめ、広く県民生活の各分野にわたって、航空輸送の重要度が高く、その増強への期待も、また大かつ、久しいものであります。

この度のジェット機就航によりまして、客貨の高速大量輸送が実現し、またチャーター便によります直接海外への結びつきも可能となるなど、県民の利便の向上はもとより、県勢発展の大きな基盤が築かれたのであります。

21世紀を目前にして、高速大量輸送時代、国際化時代の到来が言われているところでありますが、わが高知県も、この時代の潮流に力強く漕ぎ出す体制が、本日スタートしたと言っても、過言ではないと存じております。

このジェット機就航を新たな出発点といたしまして、さらに豊かで活力ある郷土づくりを、一層強力に推進してまいり所存でありますので、本日ご列席の皆様、一層のお力添えを、お願いする次第であります。

また、空港へのジェット機就航に併せて、竣工いたしました高知空港ターミナルビルにつきましては、旅客、貨物双方のターミナル機能を有する近代的な施設であり、その容姿ともども、本県の空の玄関にふさわしいものと考えております。

この航空輸送の中核施設であるターミナルビルが、産業、情報、文化各方面にわたって、画期的な機能を、十二分に果たすことを、強く期待しているものであります。

終わりに臨みまして、事業の施行に当たられました関係各位、施行業者の方々、ご協力を頂きました地元関係者の皆様方に対しまして、深く感謝を申し上げますとともに、ご出席の皆様のご健勝並びに、高知空港の安全と繁栄が、県勢の発展につながりますよう、祈念いたしまして、あいさつといたします。

## 4 国際チャーター便、くろしお博

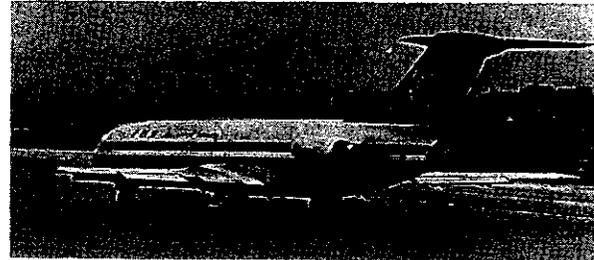
### 香港へ全日空 B-727

12月18日高知空港から初の国際チャーター便が香港へ飛んだ。ジェット化の恩恵がさっそく表れたケースである。

これはジェット化記念に151人の団体が3泊4日で香港旅行したもので、全日空のボーイング B-727 が使われ、税関、出国チェックなど海外旅行の手続きは、高知税関支署等の職員が同空港に向向いて行った。

初の国際チャーター便とあって記念行事もあり、まず主催者を代表して全日空の松井孝介大阪支店長が「高知空港は16日ジェット機が就航し、きょう早くも香港へジェット機を飛ばすことができる。

高知空港から早くも香港行き国際チャーター便が飛ぶ。搭乗まえに税関、出国チェックなどの手続きをする乗客



国際チャーター便に使用された全日空 B-727。3発のリヤエンジン、T型尾翼が特徴

高知から一直線の国際便である。どうか快適な旅を楽しんでほしい」とあいさつした。

続いて中内知事は「高知も国際的な空港を持つことになった。高知の歴史から直接外国へ飛ぶ時代に入り、県にとって画期的なことである。これを県政のバネとしたい」と祝辞を述べた。小笠原南国市長、西山利平高知商工会議所会頭らも祝いの言葉を続けた。

次いで中内知事らが乗員や乗客代表に花束を贈った。

出国の手続きはターミナルビル2階の搭乗待合室で行ない、テープカットのあと、乗客らはさらに出国チェックを済ませてチャーター機に乗り込み、午後零時20分離陸した。そして途中、沖縄で給油して同5時5分（日本時間6時5分）香港に着いた。

同機は21日午後4時15分高知空港に帰着したが、乗客はそれぞれ酒やたばこなど土産を買い込んでおり、その日、高知税関支署では神戸、坂出、松山から応援を呼び、11人が立ち会って免税、課税のチェックに当たった。

海外チャーター便はその後も、全日空が香港（4月）、マニラ（4月）、北京（5月・県民の翼）。日航がシンガポール（1月）、ソウル（3月）と予定され、高知空港の国際色が進むことになる。

### 3月に'84くろしお博

高知空港のジェット化が高知県の観光事業の充実、観光客の誘致拡大、臨空型企業誘致、空輸適合製品の開発、地場産業・中小企業の振興にどのような弾みをつけるかは、後日談にまかせるとして第1部を終わることとするが、'84くろしお博について少し触れておきたい。

高知空港のジェット化を記念して、宇宙新時代、21世紀の郷土の

### ボーイング B-727

中・近距離ジェット旅客機のパイオニアといわれる。1960年代はターボプロップ機の全盛時代であったが、そんなとき「ターボプロップ機に比べ、飛行時間を半分に旅客数を2倍に」というキャッチフレーズで登場した。アメリカでの初飛行は1963年2月。日航と全日空は1964年（昭和39）に就航させた。3発のターボファンエンジンを胴体後部にまとめ、垂直尾翼の上に水平尾翼がT字型につくという変わったスタイルで、これがスピード感にあふれ、科学の粋を集めた航空機のイメージを高めている。同時期のダグラス DC-9も同じスタイルであるのもおもしろい。初期の100型タイプは128席であったが、ボーイング B-737 ダグラス DC-9 の出現後、胴体を少し長くして178席とした200型を製造した。今も世界の空を飛び回り、生産機数2,000機に迫るベストセラー機である。全日空は20機ほど保有している。

# 第1章 旧空港とその周辺

## 1 地域の概要

### その位置

黒潮洗う太平洋に面し684キロメートルの海岸線を持つ高知県。その中央部に位置したところに1級河川、物部川があり、肥沃な香長平野を育てた。高知空港はこの平野の真ん中にあり、県都・高知市から東へ約15キロの南国市に建設された。学校の教科書でも「年にお米が二度とれる」という二期作地帯として全国に紹介された西日本でも有数の穀倉地帯。今でこそ二期作は激減したが、早稲米、施設園芸、葉タバコ、ハウス養まん……などを基幹産業に国立高知大学農学部も設置されている明るい農業地帯である。

### 地形と地勢

県面積7,105平方キロメートルのうち可住地面積がわずか18.5パーセント（四国平均26.6パーセント、全国平均31パーセント）しかなく、80パーセント強が森林という高知県は山が海に迫り、目ぼしい後背地に乏しい。そんな中で、県西部の中村市周辺のわずかな平野を除けば、この香長平野を含む高知平野が唯一最大の平野。東の物部川と西の仁淀川付近の間がそれで、物部川河口部から北西に伸びて滑走路が建設された。

### 気候・土壌

北に2,000メートル級の石鎚山、剣山をもつ四国山脈を望み、南は土佐湾に面した気候温暖な地域。平均気温、湿度、降水量、日照時間などは次表の通りだが、一方で昔から「台風銀座」といわれるほど、災害に痛めつけられた歴史があり、陸の孤島化しやすい県土である。

トピラ写真は12月ジェット機就航を目指し、急ピッチで工事が進む、新空港の玄関口、旅客ターミナルビル。  
1983年（昭和58）9月ごろ

1981年(昭和56)気象表(観測所=高知)資料=高知地方気象台

観測項目	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平均気温(°C)	3.3	6.9	11.7	15.9	18.3	22.8	26.8	26.7	22.8	17.8	11.7	7.9
平均相対湿度(%)	53	56	57	58	65	75	78	73	72	68	67	63
降水量(mm)	5.5	109.0	202.0	296.5	115.0	170.5	367.5	292.0	192.5	115.5	116.5	15.5
日照時間(h)	227.5	165.3	180.4	210.8	203.2	146.6	176.8	219.8	159.7	189.8	163.4	215.3

空港建設地域は昔、物部川の河川敷だったとみられ、空港関連埋蔵文化財発掘調査や建設工事で田んぼを掘ると砂利が多く出た。しかし、二期作にみられるよう米作り、施設園芸……と複合経営が盛んな美田で、農業用水は物部川の水が潤している。

### 土地の利用形態

空港所在自治体の南国市は、総面積約125平方キロメートルで、1959年(昭和34)10月市制を施行した。地目別土地面積の割合をパーセントで示すと田24.33、畑4.28、山林32.43、原野0.95、池沼0.04、宅地4.66、その他約33ということになる(1981年1月1日付資料)。

このうち都市計画区域として6,620ヘクタールが指定されているが、市街化区域は後免町を中心の330ヘクタールしかなく、残りは市街化調整区域という田園産業都市だ。南国市は、今後、この市街地整備とともに、岡豊町の国立高知医大、十市のパークタウン、日章の高知空港北部などの市街化にどう取り組むかも1つの課題とみられている。

### 人口の動き、産業構造

南国市の人口は、44,866人(1980年=昭和55=国勢調査)で、30万都市の県都、高知市に次ぐ県下でナンバー・2の自治体。1平方キロメートル当たりの人口密度は約359人。産業別就業者の割合をパーセントで示すと農業23.8、サービス業19.3、卸・小売業、18.3、製造業17.0、建設業8.2、公務4.7、運輸通信業4.3、金融・保険・不動産業2.4となっている。

特に、農業は耕地面積、農業生産ともに高知県農業全体の約1割を占める食糧基地で、農家戸数は約3,800戸。南国市が「農機の町」とも呼ばれたのは、協和農機、鈴江農機の二大メーカーがあったた



南国市の二期作地帯では、一番稲の刈り取りをする隣の田で、二番稲の植え付けをする風景が見られた。1965年(昭和40)ころ

めだが、現在、協和農機はセイレイ工業高知工場に、鈴江農機は経営不振で、会社更生法の適用を受け再建中、ほかに、都築紡績高知工場、銃砲のミロク製作所などもあり、今後は高知空港のジェット化を機に臨空港型企業の誘致も課題となった。

### 穀倉地帯

新高知空港建設地域の香長平野は、南国土佐が自慢の水稻二期作の本場。1961年(昭和36)には二番稲の作付が20,000ヘクタール強にも上ったが、気象の影響を受けやすく作付の変動は常であり、稲刈りする田んぼの隣では田植え風景というおなじみのシーンもよくみられた。しかし、今では生産調整の影響も受け、二番稲の作付面積は当時の1割以下に急減した。こうした本県最大の米どころであるほか、施設園芸野菜づくりも盛ん。ピーマン、キューリ、オクラ、さらにショウガ、大根、キャベツ、大豆、牧草、葉たばこ、ミカン、花…づくりなどが主な作物。農家の経営規模をみても、3,810戸のうち、1ヘクタール以上が1,000戸を超す。農用機械もトラクター、田植え機、コンバイン…なども導入され、農協も育苗センター、ライスセンターなどの諸施設を構え大型化、近代化を進めるなど、経

管形態からも西日本有数の穀倉地帯だ。

こんな肥沃な、何でも作れる『美田』等を新空港建設で85ヘクタール余もつぶすことになり、「これほどの美田をつぶしての空港建設は、後にも先にも高知空港だけではないか」といわれた。騒音もさることながら、農民の土地に対する愛着、執着からみて、反対運動が根強かった理由がここにある。

しかし、一方で県都・高知市に隣接しているため都市化の進展も著しく、耕地面積は年々減少。米の減反、野菜価格の変動…など農業を取り巻く環境は依然厳しく、山間部などでなくとも農業後継者難はこの地でも問題化していた。

### 財政再建中だった南国市

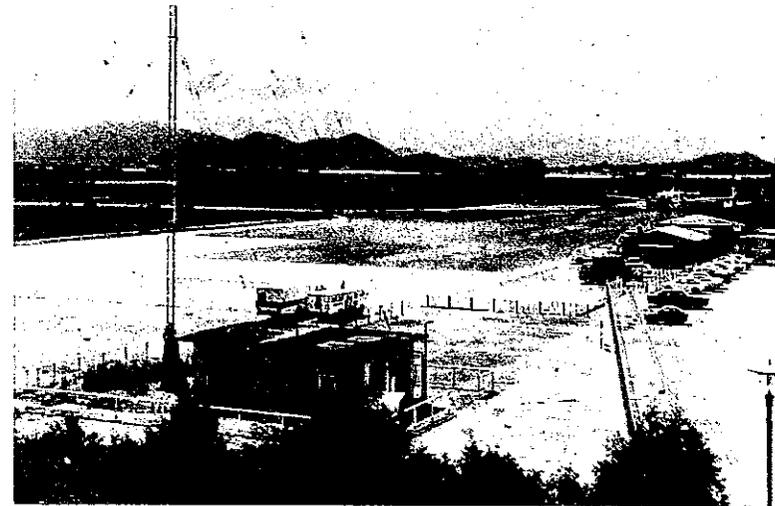
人口4万4,000人。財政規模50—60億円の県下第2の都市。が、新空港建設の動きが起きた時、同市は一般会計で3億7,000万円もの大赤字を抱え、財政再建団体への転落寸前。51年度から市独自の4年計画で赤字を解消する再建計画をたてた。革新市長の後を継いで1975年（昭和50）10月、市長に就任した小笠原喜郎氏も『空港拡張問題は、至上命題の財政再建を抜きにして考えることはできない』と語るほど、台所はまさに火の車だった。

## 2 旧空港と利用状況

### 旧空港の経過

旧海軍航空隊の飛行場が戦争終結で連合軍に接收され、滑走路、エプロン地帯の接收が解除されたのは1952年（昭和27）7月で、極東航空高知—大阪間の運航開始は2年後の1954年（昭和29）10月だった。日章飛行場と呼ばれ、1,200メートル滑走路が1本あるだけの貧弱な設備でスタートした。

1958年（昭和33）2月、空港整備法による第2種空港（国の管理する空港）の指定を受け、日章飛行場は高知空港と呼称も変わる。陸上飛行場F級（滑走路1,200×30メートル）が告示され、国の空港として整備がすすむ。



旧高知空港1978年  
（昭和53）7月ごろ

管制塔、NDB（着陸誘導無線装置）、夜間照明、旅客待合所などが完成し、1960年（昭和35）3月には空港らしい体裁が整う。

さらに滑走路の延伸、拡幅が行われ、1963年（昭和38）11月、陸上飛行場D級（滑走路1,500×45メートル）となった。この設備が、ジェット化新空港開港まで続いた。

### 路線別便数

1983年（昭和58）3月現在で全日空、東亜国内航空の2社が運航しており、路線別便数では、大阪線23便（全日空、東亜国内航空）、東京5便（全日空）、名古屋3便（東亜国内航空）、宮崎1便（全日空）のほか、1982年（昭和57）7月15日からは福岡便が開設され、1983年4月からは2便（東亜国内航空）となり合計34便（68発着）が就航していた。定期便のほか、臨時便も利用客が多い時には飛び、小型機使用事業者の瀬戸内航空などが薬剤散布、操縦練習もしてきた。

### 利用客の伸び

定期便の年間就航率は1975年（昭和50）以降は98パーセント前後と非常に高く、乗降客の座席利用率も平均98パーセント強と、ほぼ満席。1978年（昭和53）の乗降客数は107万人で全国13位だが、ジ

ジェット機の就航していない空港では乗降客数第1位だった。また、座席利用率では、1972年—1973年（昭和47—48）ごろに全日空路線、ローカル線のトップクラスを占め、大阪、東京線はドル箱路線といわれた。近年の乗降客数の伸びは頭打ちとなっていたが、プロペラ機ではもう限界に来ていたようだ（別表1、2……284、285ページ）。

### 貨物輸送量

一方、貨物輸送の推移は別表3（286ページ）の通りで、発送では大葉、ネギ、ショウガ、ユズなど生鮮食料品が最も多く、到着では部品・材料、動植物などの順。YS-11機の能力が1機0.5トンしかないが、ジェット化になれば1機の輸送力も6—20倍になる。旅客はもとより、航空貨物での期待は大きく、園芸野菜、花キ、果物、水産物などが有望視されている。

## 第2章 新空港建設への動き

### 1 新空港整備計画策定まで

#### 説明会・公聴会・告示

高知空港拡張整備計画は1963年（昭和38）11月、1,500メートル滑走路が完成後間もなく持ち上がった。運輸省が昭和42年度からスタートさせた第1次空港整備5カ年計画は空の交通安全の確保と、航空機の大型、高速化、さらに航空需要の増大に対処するのが目的である。高知空港についても、1967年（昭和42）2月、「高知空港整備促進協議会」が高知商工会議所内に発足、同年4月、空港整備に関する窓口が県企画管理部開発課に置かれた。

しかし、滑走路の新設などが国で正式に計画されたのは、第2次空港整備5カ年計画（昭和46年度—昭和50年度）で1971年（昭和46）5月、地元4地区（田村、前浜、久枝、物部）で空港整備説明会を開催、1972年（昭和47）9月にB-737型機による騒音調査を実施。1973年（昭和48）3月、運輸省により拡張と供用開始日、1978年（昭和53）4月1日の予定告示があり、1974年（昭和49）6月、公聴会、同年7月、告示…という経過をたどって着手された。

とはいえ、「美田をつぶすな」「騒音公害はごめんだ」と反対運動が渦巻き、第3次空港整備5カ年計画（昭和51年度—昭和55年度）では継続事業として計画され、現在の第4次空港整備5カ年計画（昭和56年度—昭和60年度）で、全面完成の運びとなった。

#### 現在地か移転か

高知空港の整備計画を作るに当たって、現在地で拡張するか、移転して新空港を建設するか、1967年（昭和42）以降、たびたび運輸省において各地を調査、検討したが、選定の条件としては、位置、

用地、空域の安全表面、気象関係等があり、これら諸条件を備える適当な場所は他に見当たらなかった。その理由は次の通り。

①高知市を中心として自動車で1時間以内の場所（須崎—芸芸間約30キロメートル）。

②空港用地、空港基本施設及び航空保安施設の設置に必要な条件を持った用地で面積120万平方メートルの土地が確保されること。

③気象条件 風向、風速、その他突風、乱気流がない場所。

④空域における安全表面の制限（航空法第2条）、飛行機の離発着および旋回操作を安全かつ容易に行うに障害物件の高さ等を規制するもの——などだった。

従って、現在地での拡張で、南北滑走路など4つの案が作られ、このなかから障害物、風向きなどを考慮した結果、3度南に振った案に固まった。

新高知空港は旧空港に比べ3倍以上も敷地面積が広がる計画なので、新たに85ヘクタール余の農地等の買収が必要になった。しかも、有数の穀倉地帯とあって、当時の運輸省幹部も『できれば移転拡張を、と思ったが、高知県の場合、調べてもほかに適地がない。仕方なかった』とつぶやいたほど。このため、これほどの農地をつぶして平野部への空港建設は『後にも先にも、高知空港だけでは…』とささやかれました。

計画決定された後も、反対派からは『本当にはかに適地はないのか、県も独自に調べたか』との声も出た。また、一部の関係者から候補地として仁淀川河口（左岸）付近、浦ノ内半島、高知市久礼野台地、土佐町の山間部などの調査要望も出て、現地調査もしたが、いずれも設置条件を充たすことはできなかった。こうして高知空港拡張整備計画の成否は「農地が買えるかどうか」に絞られた。

## 6つの候補地

現在地か移転か、日章を含めて県内6つの地区が候補に上がり、風向、安全面、空域制限、施工難易度、自然環境、騒音公害、連絡道などが検討されたが、その内容は次の通り。

高知空港適地選定調査（※A—Eまで山地・丘陵地、Fは平野）

### A 須崎市野見地区

須崎湾東部の山地地帯に建設する案であるが、この山地はおおむね西南西方向に配列しているため、恒風方向と一致しないため、山地の稜線と平行に滑走路を建設するのは安全面から問題がある。

また、恒風方向に滑走路を建設しようとする場合、山地稜線と交差することになり、滑走路建設予定地上の高低差が著しくなり、施工に困難性が伴う。

また既設道（国道55号線）と空港を結ぶ連絡道の建設が必要である。結果—不適。

### B 春野町西畑地区

仁淀川東部の丘陵地帯に建設する案であるが、この地帯の丘陵は概して北西方面に配列しており、恒風方向と一致するが稜線部分の幅が狭く300メートルの着陸帯を設置するためには、周辺部低地への多量の盛土が必要で、周囲の自然環境破壊が著しく、周辺地区への影響が大きい。

また土佐市の中心街が進入路の真下になり、騒音公害を惹起する。結果—不適。

### C 高知市正蓮寺地区

高知市の北部に広がる四国山地の辺縁部に建設する案であるが、この山地の配列は、概して西方面であり、恒風方向と一致せず。

また、西—北方面には四国山地の400—500メートル級の峯が点在し、空域制限に抵触するなど問題が多くて、また気流の乱れ、霧の発生などがあり、安全面から飛行場の建設は困難。結果—不適。

### D 土佐町平石地区

高知市の北方約15キロメートルの四国山地の中にある台地に建設する案であるが、この台地の稜線方向はおおむね南西方向であり、恒風方向と大きく異なり、また周囲は700—900メートル級の四国山地であり、空域制限内に多くの支障物件がある。また山間部であり、気流の乱れ、霧の発生などがあり、安全面から飛行場の建設には問題が多い。

また、高知市と空港を結ぶ新しい連絡道の建設が必要となる。結果—不適。

### E 夜須町手結地区

夜須町手結の北部に広がる四国山地の辺縁部であるが、この地区の稜線方向はおおむね南西方向であり、恒風方向と大きく異なる。

また地区の北—東方向には400—700メートル級の峯が点在し、空域制限に抵触するなど問題点が多い。結果—不適。

### F 南国市日章地区

高知市の東方に広がる香長平野にある現高知空港を拡張する案であるが、この地帯は高知県最大の平野であり、滑走路を恒風方向に建設することができる。

また空域制限内の支障物件も少なく、最適地と考えられる。ただこの地帯は県下有数の水田地帯であり、この水田を潰地とすることに問題があるが、この点について現施設用地を活用することにより潰地面積を最少限におさえることができる。結果—適。

## 2 新空港整備計画の推進

### 新旧空港の比較

1974年（昭和49）7月、航空法第40条の規定により、告示決定された（注・本告示は1978年—昭和53年6月一部改正）。内容は、現

空港の南側にはほぼ平行して2,000メートル滑走路を新設、併せて航空保安施設を整備充実しようというもの。同時に、駐車場、空港、ターミナルビル、運輸省大阪航空局高知空港事務所の局舎もそれぞれ新しくする。旧空港との比較による詳しい整備計画は次の通り。

高知空港整備計画基礎諸元（現況比較）

項 目	整 備 計 画	現 況
(1) 空港の所在地 及び標点位置	高知県南国市物部 N 33° 32' 28" E 133° 40' 26" Height +7.00m	高知県南国市物部 N 33° 32' 28" E 133° 40' 37" Height +6.00m
(2) 滑走路方向 (真方位)	N 49° 29' 25" W	N 45° 30' W
(3) 空港面積 総面積 うち本体用地 ILS 用地 進入灯用地	1,209,912 m <sup>2</sup> 1,161,318 m <sup>2</sup> 44,338 m <sup>2</sup> 4,256 m <sup>2</sup>	拡張面積 368,421m <sup>2</sup> (841,491m <sup>2</sup> ) 368,421m <sup>2</sup> (792,897m <sup>2</sup> ) — (44,338m <sup>2</sup> ) — (4,256m <sup>2</sup> )
(4) 空港基本施設 イ 着陸帯 ロ 滑走路 ハ 誘導路 ニ エプロン	C 級 2,120m×300m 2,000m×45m 2,195m×23~30m 68,400m <sup>2</sup> (190m×360m) (B-727 class, 7 berth)	D 級 1,620m×120m 1,500m×45m 258m×18m 15,400m <sup>2</sup> (220m×70m) (YS-11, 4 berth)
(5) 航空保安施設 イ 無線施設	計器着陸装置 [カテゴリー I] ILS (ローカライザ、グライド・パス) ASR (空港監視レーダ) SSR (二次監視レーダ) NDB (無指向性中波無線標識) VOR / DME { 超短波全方向式無線標識 (距離測定装置) VHF (超短波対空通信) TTY (テレタイプ)	NDB VOR  VHF TTY
ロ 照明施設	飛行場灯台、進入灯、進入灯台、 進入角指示灯、滑走路灯、滑走路 末端識別灯、滑走路中心線灯、 接地帯灯、誘導路灯、風向灯	飛行場灯台、進入角指示灯、 滑走路灯、滑走路末端識別灯、 誘導路灯、風向灯
(6) ターミナル地域	局舎、空港ビル、駐車場等	局舎、待合所、駐車場等

## 現地説明会でスタート

高知空港の設備計画は第2次空港整備5カ年計画の初年度に当たる1971年（昭和46）5月の現地説明会でスタート台に立った。

もっとも、これより先高知、南国両市の財界人が中心になって結成した高知空港整備促進協議会（会長—西山利平高知商工会議所会頭）が始動。県も空港対策推進本部（本部長—副知事）を置き高知空港周辺地域開発基本構想を策定し「空港整備のしおり」と題するパンフレットも3,000枚を住民に配布した。南国市も当時の金堂久喜市長らが「1人の犠牲者も出さない」（このパンフレットの文言が後の用地補償交渉に入った段階で問題化した）ことを条件に協力姿勢をみせ、市役所内に高知空港周辺地域開発協議会（入交好保会長）を発足させた。

これに対し、地元周辺農家は1970年（昭和45）1月、既に高知空港拡張反対期成同盟会（三宮寛会長）を結成していたので、事実上は1969年（昭和44）11月の農業用滑走路横断路閉鎖をもって空港拡張の「口火」が切られたといえるかもしれない。

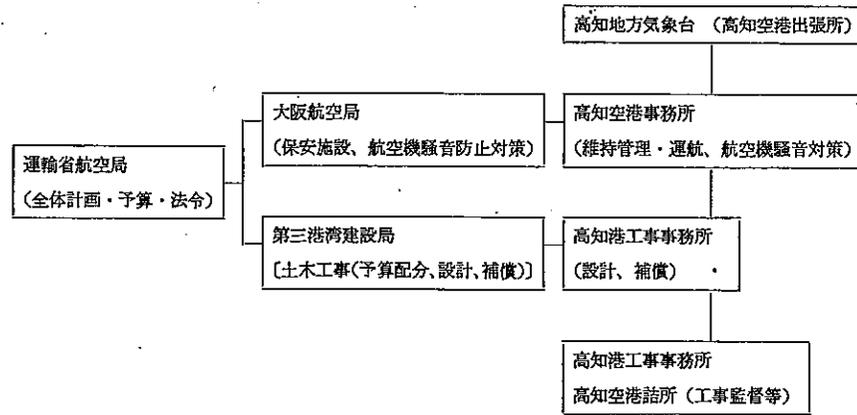
地元住民にとっては、こうして1971年（昭和46）5月20日、初めて県から高知空港整備計画の説明を聞いた。県側からの出席者は当時の藤本企画管理部長以下の関係職員、南国市側からは徳橋助役、以下幹部職員だった。

説明会は2日間にわたり、田村、下田村、久枝、物部で開かれたが、地元農民らは強硬に反対意見を述べ、県側は「地元の協力と理解を得て、1人の犠牲者も出さないように進めたい」とした。地元側からは「実際、どれほど騒音があるか、ジェット機を飛ばせ」の声も出たが、初めての地元説明は「3倍拡張」で騒然となり、説明が再三にわたり立ち往生する状態で、県は「周辺開発する」と強調した。

以後の理解を助けるため、次に空港整備推進の国と県の組織関係を図で示しておこう。

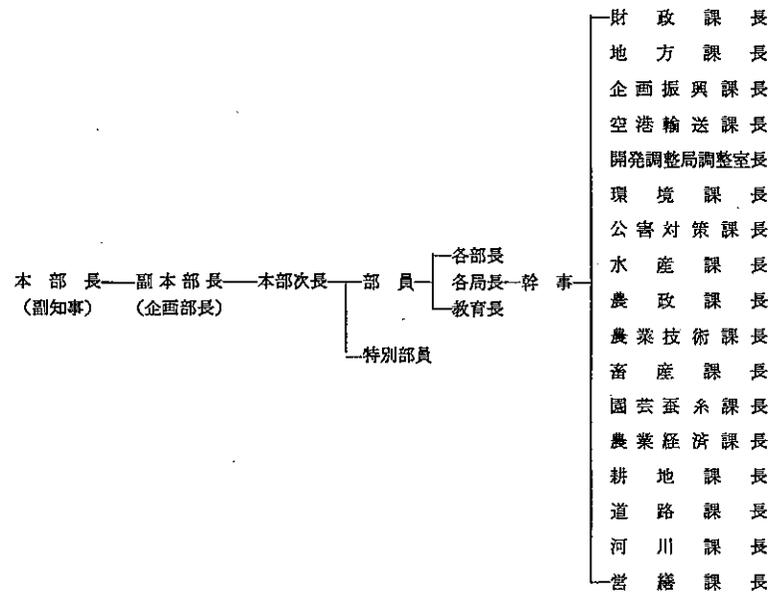
空港整備推進体系

● 国の組織



● 高知県高知空港対策推進本部

(組織)



(事務局)

事務局長 — 事務局次長 — 事務局職員  
 (企画部副部長) (空港輸送課長) (空港輸送課員)



「実際に飛んでみないと納得できない」と地元住民の要望で実施された全日空のB-737によるジェット機騒音調査。1972年(昭和47)9月29日

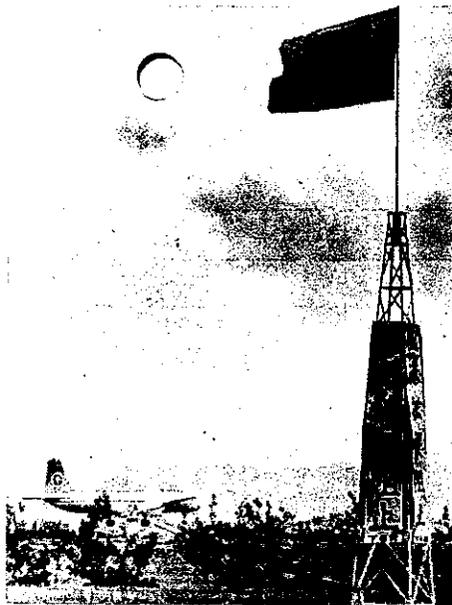
地元の反対運動激化

現地説明会の後、当時の溝淵知事が金堂南国市長に協力を要請、1971年12月南国市議会に高知空港対策調査特別委員会(橋本一二三委員長)も設置された。しかし、地元には次々拡張反対期成同盟会が結成されるなど、反対運動が激化した。1972年(昭和47)6月、地元の反対派や市議会特別委が「ジェット機を飛ばして騒音を調べよ」と県に申し入れた。

県は同年6月、大町企画管理部長らが第2回目の現地説明会に臨んだが、田村地区では「試験飛行が先決」と、住民不参加で流会になった。

結局、B-737を使用してのジェット機試験飛行が同年9月29日に行われ、同12月には運輸省が空港整備基本計画を決定し、翌年3月17日同省が予定告示。3月27日には溝淵知事が現地・日章公民館で初めて地元住民への説明会に出席したが、ジェット機の試験飛行も局面打開の決め手にはならず、反対は根強かった。

1974年（昭和49）南国市田村地区に住民らが建てた空港拡張反対のやぐら。長い間、反対運動のシンボリック存在となった



この間、空港整備促進の県予算は初年度の昭和46年が2,000万円、昭和47年度4,800万円、昭和48年度3億9,000万円…と順次予算化された。

反対組織は1973年（昭和48）「高知空港拡張反対期成同盟連合会」（橋本直治会長）に一本化され、公聴会も延び延びとなり、同年末の南国市長選挙では保守系で3選を目指した金堂市長が新人で空港拡張には反対の杉本氏に破れる番狂わせが起きた。これによって、高知空港拡張は焦る県をしり目に大きく足踏み、昭和49年度予算も前年度の3分の1ほどにバツサリ切られた。

翌1974年（昭和49）3月には、反対期成同盟連合会と日本科学者会議高知支部、それに杉本革新市政を誕生させた「明るい南国市政をつくる会」などが集まって同17日に市農協大篠支所前で反対集会を開き、「高知空港拡張反対市民連合」（有沢実会長）を旗上げ。同年5月27日には、県庁前に農民ら約千人が集まって「美田を渡すな！」と決起集会、運輸省主催の公聴会中止を迫るなど、反対運動も頂点に達した。

革新市政になった地元南国市だが、市議会は保守系が圧倒的多数で、4月には「空港反対請願」を事務処理上という理由で不採択にし、代わって国・県に「地元の実情の十分な認識を。」と主張する「高知空港に関する意見書」を可決した。

## 公聴会と施設変更告示

このように、反対運動が渦巻く中、「高知空港拡張は是か非か」と、運輸省が利害関係者の声を聞く公聴会が1974年（昭和49）6月5日、高知空港構内で開催された。意見を述べたのは39人の公述人だった。

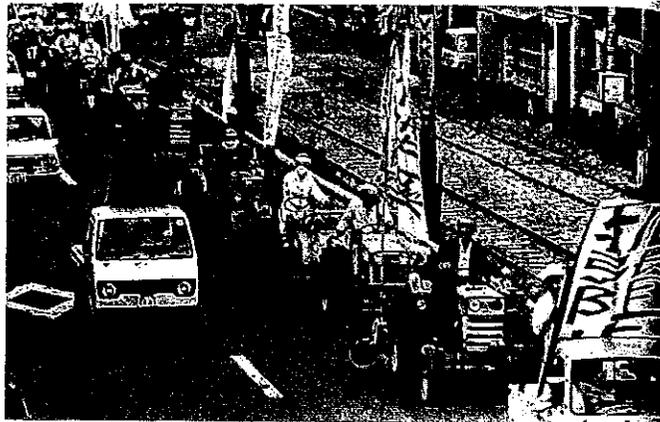
賛成派は「観光産業など県の発展、利用客の増加に対応するなど県民の利益のためにも必要」と主張。反対派は「騒音、用地問題など地元住民に犠牲を押しつけるもので許せない」と対立。警察官が待機するモノモノしい雰囲気だった。

公聴会終了で、拡張計画の決定告示に必要な法的手続きはすべて終わり、7月10日付官報で徳永正利運輸大臣が決定告示した。

反対勢力はこれに抗議、さらに県議会に空港拡張反対請願を提出したが、いずれも不採択となった。産業界は逆に拡張賛成の陳情書を出して対抗。地元には「空港拡張阻止」の団結ヤグラも立ち、10

やじの中で開かれた運輸省主催の「高知空港施設変更告示（決定）に関する公聴会」。1974年（昭和49）6月5日、高知空港構内





高知空港反対市民連合が南国市役所前で大集会を開き、ノボリを立てたトラクターがデモンストレーション。1974年（昭和49）10月

月には、市役所前に約1,400人を集めて高知空港拡張反対市民連合が大集会を開き、「土地を取り上げられるのは、死ねということだ」「美しいふるさとを公害で破壊されてはたまらない」などとアピール、トラクターなどの農機具に「反対」のノボリをつけてデモンストレーション。「あくまで闘う」と気勢を挙げた。

### 失速状態続く

一方、県は学識経験者らによる高知空港騒音対策等協議会（吉村真一会長）を1974年（昭和49）7月に発足させ、翌年4月には「海側からの離着陸による優先滑走路方式を採用すれば、騒音の影響範囲はかなり狭まる」としたほか、大気汚染、水質汚濁、漁業、家畜への影響は「大した問題はない」とする最終報告書をまとめた。騒音対策も問題解決の大きなカギを握っていたのだ。

ともかく1974年9月に運輸省と県土地開発公社が用地取得に関する覚書を締結し、国に代わって県公社が用地買収に入るはずが整ったが、地元地権者は「一坪たりとも売らぬ」と不売盟約を結ぶなど、難航を重ね1975年（昭和50）5月26日、地元の日章公民館で溝淵知事が地元住民と話し合いに臨んだが、大紛糾、4時間の話し合いも平行線をたどって事実上お流れになった。

会場入り口に「故溝淵増三 巳、霊位」としたための「祭壇」が登場したのもこの時の会で「拡張業務を一時停止せよ」などの要求が出され、不安と不信が渦巻き、歩み寄る気配は全くない。拡張反対

市民連合は会の持ち方に不満を示し、同席した土居市議長と反対住民の間で「金魚のウンコか」「黙れ！」とやり合う一幕も。この「話し合い」については杉本市長も出席する約束が事前に出来ていたそうだが、市民連合は当日の午前中に同じ会場で集会を開催し、その席に市長も出席、空港拡張阻止に気勢を挙げながら、午後の会には欠席し、前述の異常事態となったことなどから後日の市議会で不信を買い不信任に追い込まれる原因にもつながった。

また地権者の農地をつぶされることへ反対する純粋な気持ちも、ややもするとイデオロギー的なものに替えられがちだったため、農民が次第に市民連合から離れる一要因にもなったとの見方もある。問題のこの「話し合い」終了後、溝淵知事は「私は一度殺された（祭壇のこと）ので市民連合とは何度でも会う」と語った。

しかし、この年1975年（昭和50）は市議会議員選挙、不信任決議に伴う杉本革新市長退陣後の市長選挙、知事選挙が重なり、完全に硬着状態が続いた。このため「1978年（昭和53）4月1日供用開始予定」の決定告示も色あせ、一時は高知空港拡張は完全に「失速状態」となった。

## 3 硬着から打開へ

### 地権者の新しい動き

南国市に小笠原喜郎保守市政が、そして県に中内力・自民党知事が誕生。中内知事は1975年（昭和50）12月県議会で「空港拡張はこれまで県がとってきた姿勢と同じで、年明け早々に市長、議長と話し合う」と積極姿勢をみせ、反対派は警戒を強めた。

1976年（昭和51）1月に知事は小笠原市長に会って協力要請したが、市議会には反対市民連合勢力が進出。一方、小笠原市長は就任後、初めて反対市民連合と対話集会を開き「拡張されるとの前提に立たねばならぬ。しかし、犠牲は極力少なくする」との姿勢を表明。中内知事も市議会特別委員会に出席、さらに同年8月には齋木副知事以下幹部職員を引き連れて南国市を訪問、小笠原市長、橋本市議会議長、島内同空港対策調査特別委員長らと約2時間にわたって会

談した。空港を拡張するためには①地権者の協力と同意②航空機騒音対策の実施③空港周辺地域の整備…が必要であるが、まず地権者と市民連合を区分けし用地交渉に入る意向を伝え、そのハラ構えをみせた。

これを受け市長、市議会があっせん役となり、拡張反対市民連合と知事の「話し合い」に、県は関係部長、課長が多数出席し1976年(昭和51)11月6日(日章公民館)、12月9日(南国市役所)と連続開催された。中内知事は2度目のその夜の話し合いで、

「拡張に伴い地元住民が心配する農業、騒音問題は今後もじっくり話をするが、拡張をやる、やらないの話し合いならいつまでもするつもりはない。地権者には納得を、絶対反対の市民連合には理解を深めてほしい。拡張推進を理解してもらって話し合いをしているつもりで、双方に開きがあるのはお互い承知のはずである。話がつかまでいつまでも長引かせるつもりはない」と言明し、強い姿勢を示した。

この間、久枝、物部地区地権者からは県、市との話し合いを要望する新たな動きが出、中内知事は引き続き地権者との初会合1976年(昭和51)12月14日、南国市前浜公民館に臨んだ。

知事を先頭に1976年秋から活発な動きが小笠原市長—橋本市議長コンビとうまくかみ合い、急転回した。同年末には南国市議会が議員総会で県からの協力要請文書の取り扱いを協議、これを受け入れて県に返事を出すことについて橋本市議長が採決をとり、15人が賛成(出席27人)の意向を示し、事実上、地元自治体議会が空港拡張にゴーサインを出したのである。

こうして地元、南国市では従来の拡張賛否の論議から「地元の犠牲をいかに最少限に食い止め、市(民)益擁護を図るか」に論点が移る気配をみせ始めた。とくに一般会計で3億7,000万円もの大赤字を抱え、昭和51年度から財政再建計画を進めていた同市としては「空港拡張は、この財政再建を抜きに考えられない」(小笠原市長)のであって、拡張事業に伴う地元負担金で多額の財源があることに強い不安を示す一方では「空港で財政建て直しを」の思惑ものぞかせていた。

### 利子で地元負担賄う基金創設

中内県知事もこうした地元の不安に応える形で、空港周辺整備事業に官民の資金を募り、その金利を活用する基金制度を創設した。受益者負担と、迷惑を受ける地元の空港周辺地域への利益還元を図ることにしたもので「南国市が心配する地元負担は、実質的に心配いらぬようにする」と説得、全国的にもユニークな方式を打ち出し、県下市町村、航空会社などもこの出資に協力した。1978年(昭和53)3月末、20億円(うち県10億円)のうち、昭和52年度12月補正でとりあえず5億円を計上しスタートさせた。最終的には県10億円、市町村3億円、民間15億2,000万円、合計28億2,000万円で運営された。

#### 高知空港周辺整備事業への寄付

年 度	53	54	55	56	57
金 額	5,195,000円	11,374,731円	161,799,141円	96,786,411円	138,033,630円

#### ◎ 役 員

定 数 理事 8人 監事 2人  
任 期 2年

#### 役 員 名 簿 (58年4月1日現在)

理 事 長	株式会社四国銀行頭取	吉 村 真 一
副 理 事 長	高 知 県 副 知 事	和 食 延 雄
理 事	高 知 県 議 会 議 長	中 平 和 夫
〃	高 知 県 市 長 会 長	横 山 龍 雄
〃	高 知 県 町 村 会 長	筒 井 直 和
〃	高 知 商 工 会 議 所 会 頭	西 山 利 平
〃	株式会社高知相互銀行頭取	清 水 泉
〃	株式会社高知新聞社長	中 島 暁
監 事	高 知 県 市 議 会 議 長 会 長	伊 野 部 政 幸
〃	高 知 県 出 納 長	西 尾 一 雄

#### ◎ 事 務 局

事 務 局 長 — 出 納 員 — 書 記  
(副 部 長) (空港輸送課長) (空港輸送課員)

## 4 用地買収

### 県土地開発公社で先行取得

公共事業を実施する場合、用地補償問題が解決すればその事業は90パーセント以上出来たと言われている。特に本県は耕地面積が狭く、理論の多い、いわゆるイゴソウと言われる県民性から用地問題は重要な課題だ。高知空港拡張問題も用地補償がいかに円滑に進められるかが最大のポイントだった。

用地補償は1974年（昭和49）の国（運輸省第三港湾建設局）と高知県土地開発公社との間の覚書—知事立会による先行取得から始まった。昭和53年度からは覚書による先行取得を解約し、新たに国から県が委託を受け、県は土地開発公社に再委託し実施してきた。この間、土地開発公社は高知県土地開発基金15億円の貸付金をもって対応した。

具体的な動きは、中内知事が空港拡張反対市民連合と対話する一方で、地権者の要請もあって1976年（昭和51）末から現地で話し合いに入ったことでスタート。この席で、同知事は改めて拡張に本腰を入れて取り組む決意を示し、地権者に協力を要請、翌1977年（昭和52）5月の2回目の地権者との話し合いで「用地買収は2—3年で終わらせる。近く補償基準価格（タキ台）を示す」と述べ、地権者側も「医大用地（補償価格）を最大限」などと、早急に具体的な価格を示すように迫り、ヤマ場に入っていた。

### 県が用地補償基準価格を提示

空港拡張に必要な用地は約85ヘクタールで、うち76ヘクタールが農地だが、このころは第1回目の測量調査が地元の反対で中止したことから面積は確定しておらず、既に作成していた航測図、土地台帳などにより、大体秋田川を境に場内、場外地とし、85ヘクタール程度と見込んだ。

空港用地補償基準価格は、近傍類似地の取引事例や農業関係の収益還元法を参考に、公共事業の損失補償基準に基づいて国と協議し



7ランクに分けた用地買収基準価格が初めて地権者に提示され、用地買収交渉は第一歩を踏み出した。1977年（昭和52）8月、南国市の旧田村東部公民館

て決定し、県は、農用地と宅地見込み地に区分した補償基準価格を1977年（昭和52）8月、地権者に初めて提示した。運輸省の第三港湾建設局は、県が勝手に地元を示した—と機嫌が悪かったが、地権者にとっては最大関心事であり、空港拡張問題は大きなヤマ場を迎えた。

補償価格は1平方メートル当たり、秋田川から西側が宅地見込み地ということで、県道沿い15,700円、市道沿い15,100円、農道沿い14,900円とし、秋田川から東側の旧飛行場内地が12,600円、11,800円、11,200円、9,900円の合計7ランクに分けた。

また、立ち退き予定民家29戸については改めて個別に数字を出すとした。県はこれを9月ごろにかけ、田村、下田村、物部、久枝地区で順次説明したが、久枝地区は価格に強い不満を示して説明会そのものをボイコットするなど、ランクを小分けし過ぎている、価格が不満といった声が強く出された。このため、県は国とも協議、同年12月、補償基準価格を修正して改めて提示したが、それによると、従来の7ランクを4ランクとし、1平方メートル当たり1等地（県道沿い）18,000円、2等地（市道、主要農道沿い）16,500円、3等地（その他の農地）15,000円、4等地（不整形地、管理不十分な土地、農道、水路、池沼等）12,000円とした。10—14パーセントアッ

ブで、県はこれ以上の引き上げは困難として、地元5地区に再び、説明して回った。

### 地権者の意識調査

県ではこの第1回目の補償基準価格提示と同時に地権者の意向調査を行った結果について、「価格の折り合いがつけば売ってよい」64パーセント、「ある程度時間がかかりそう」27パーセント、「反対か、会えなかった世帯」9パーセントと公表した。前後して、税金対策上、土地の贈与が進み地権者数は物部23戸46人、久枝64戸130人、田村59戸118人、下田村36戸87人、下島12戸29人、地区外(前記5地区以外)73戸55人となった。

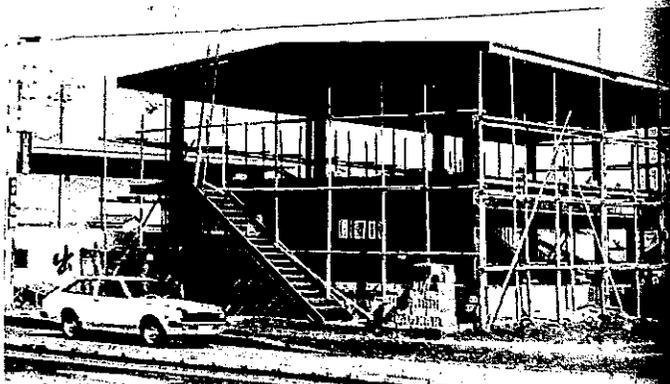
### 五者会議

地権者に修正基準価格を示した県はそれ以降、地元の小笠原喜郎市長、橋本一二三市議会議長、西内四郎県議、大川邦昭県議、入交好保氏(学識経験者)の5氏をあっせん人とし、地権者側との調整を依頼。問題点をこの場で協議してきた。

### 県が現地事務所を開設

県は1977年(昭和52)11月、南国市商工会議所内に空港整備現地連絡所を開設、翌1978年4月、県南国土木事務所庁舎内に暫定的に

▽ 南国市田村に県の前線基地として高知県空港整備事務所を開設し、看板を掲げた。1978年(昭和53)5月  
▽ 建設工事中の同事務所



空港整備事務所を開所し、同年5月4日、中内知事が南国市田村に新しく「高知県空港整備事務所」(窪田敬一所長)の看板を掲げ「前線基地」とした。

鉄骨2階建てで、446平方メートル。2階には県南国耕地事務所が入り、県と用地買収業務を再委託された県土地開発公社が1つ屋根の下で、その後の空港拡張業務に当たった。窪田所長は県空港対策課長も兼務していたが、本庁へは行かず岡崎松喜次長ら県職員、土地開発公社職員とともにここを「根城」に地権者ら関係者との折衝を続けた。中内知事も空路東京出張の行き帰りに、この「前線基地」に立ち寄り概況の説明を受けると同時に職員を激励した。

### 日章開拓農協問題

高知空港の拡張を巡り、南国市の日章開拓農協(松下仁組合長)の所有する旧飛行場用地から、払い下げられた農道、水路に対する補償問題が1978年(昭和53)の2月定例県議会で「実体のないニウレイ組合だ。そんな組合が多額の補償金を受け取るのは問題だ」「法的には買収の対象になるが、不明な点も多いので実態を調査したい」…と論議を呼んだ。

すっかり「疑惑」の的とされた同農協の松下組合長は当時、「ニウレイとはとんでもない」と反発。終戦直後の1945年以降(昭和20—24年ごろ)国が旧飛行場用地として買い上げていた土地を開墾用地として元の地主に払い下げる際、世話に当たったのが任意組合の同農協である。松下組合長は「昭和40年ごろ開拓の仕事は進んでいたのので解散しようと思ったが、払い下げ完了の開墾用地以外の農道、水路は法的に個人に払い下げはできない。受け取ってくれ、と言われ、開拓農協が残った。20万円払って払い下げを受けた。それが県によって全部登記されていない。組合員はあちらこちらに分散しており、全部で320—330人、正組合員だけでも130人いる」と語っていた。

県は空港拡張予定地分については「登記もされており買収対象になる」として、専従職員を充て手続き面などで行政指導に当たった。同農協の開拓財産(約23万8,000平方メートル)の処分は解散後の総会1979年(昭和54)7月で空港用地関連の約6万6,000平方メートルは国に売却し、残余の農道、水路はそれぞれ地区の受益者

で組織する団体に譲渡し、清算するとの決議が行われた。このために1980年（昭和55）9月、1981年3月の2回に分け、合計6万5,809平方メートルについて4億6,324万円の代金が同農協に支払われ、2億4,755万円を各組合員に配分（他は税金など）され、組合は清算終了段階に入った。

### 農用地除外

空港の買収予定地の農用地除外は、終始反対色が最も強かった田村西部地区住民らで組織する高知空港西部営農対策協議会（末政幹男会長）が1979年（昭和54）2月、県と最終的な話し合いで具体的な営農対策実施を要求して、「これ以上の争いはしない」ことを決めた。このため、市が異議申し立てを棄却したことで、改めて県に異議の審査申し立てをしないことになった。

同地区は新設される2,000メートル滑走路の西端付近に位置し、農地は余り買収対象にならないが、騒音と営農面への支障を心配していた。同協議会の要求は①農業用河川道路の改修を空港本体工事着工以前に完了せよ。②空港西端の進入灯付近の残地補償はどうするか—など5項目だった。この問題は、1978年（昭和53）10月、南国市農業振興地域整備促進協議会（田村英実会長）で、空港拡張用地74ヘクタールを農用地から除外することについて「やむを得ない」と認め、営農面への配慮を要望して、農業面からもゴーサインを出したことに對する動きだった。これによって、農振絡みの「緑引き」が解除され、拡張用地の正式買収が可能となった。

### 用地買収交渉に着手

地権者に対し用地補償基準価格を提示、現地事務所を構えた県、県土地開発公社は、1978年（昭和53）6月から一斉に用地買収の個別交渉に入った。

4ランクの基準価格に基づき、地権者個々に価格を示すとともに、税金対策、今後の営農・生活相談に当たった。地権者（約500人・270世帯）のなかには、買収予定面積が50アール以上の比較的大口地権者が約40人（1ヘクタール以上5人）だが、大半は30アール未満。経営耕地面積に対する買収率が70パーセントを超える地権

者も15人ほどいて、高知空港拡張に伴う用地買収で代替地の確保が最大課題に浮かんた。

「美田」を渡すナッ……と10年も反対が渦巻いた高知空港拡張も県が全国的に珍しい70ヘクタールもの代替地をあっせん、昭和53年度から始まった個別交渉は1979年（昭和54）正月前後を境に、セキを切ったように予約売買契約が進んだ。

直接の引き金になったのは1978年9月、下田村地区で県が強行測量を行ったことで、地権者も「県は本気でヤル気」とみ、一方の県側も「昭和53年度政府予算に80億円の買収費がついていた」ことからハラを据えた点だろう。予約売買契約という形で用地買収を進めざるを得なかったのは、反対が強く測量が出来ていなかったため、普通の公共事業では異例といえよう。従って、予約契約後、実測して本契約に切り替えるなど手間もかかった。

こうして農地以外の宅地なども含め何と70ヘクタール（農道、水路、墓地を除く）の代替地をあっせんしたのが、大きな特徴。この代替取得方式は、特にその後の公共事業の用地補償問題に話題を呼んだ。用地補償交渉は昭和53—55年度は順調に進ちょくしたが、田村川関係などから昭和56年度は約15億円の未買収地と未移転物件があり、県は土地開発公社と共同して夏休みを返上、全員が昼夜兼行の交渉に入った。

1981年（昭和56）12月、土地収用法による事業認定の告示により、不明者等の土地収用裁決申請を行い、昭和57年度末には移転物件および拡張反対市民連合の「団結ヤグラ（塔）」の撤去を含め、1件の強制収用もなく、すべての用地補償問題が完了した。

地権者数 558人（306世帯） 用地費と補償費 約147億円  
高知空港整備事業に伴う住家移転者一覧表……別表4（287ページ）

高知空港用地等取得状況……資料編（112、113ページ）

### 金融戦争

地権者に支払われる約147億円を巡って、銀行、郵便局、農協などが、し烈な預貯金獲得運動を展開した。南国市内のこれら金融機関の預金を全部合わせても400億円といわれたので、多額に上る

「空港用地買収費」に金融機関が目の色を変えたのも当然。四国銀行、高知相互銀行、南国市農協、郵便局などが地元出身者を担当し、地縁血縁を頼り「ひとまずうちへ…」と、預貯金獲得の「金融戦争」が繰り広げられるというおまけもついた。

### 北屋敷から測量開始

1978年（昭和53）1月、運輸省第三港湾建設局と県が用地測量委託契約を締結。県は同2月八雲建設コンサルタントに委託し、2月中旬現地での測量を試みたが地元反対のため中断した。

普通なら測量後に用地買収するのが、反対運動のせいでこれが逆になり、実際に測量に入ったのは同年9月だった。航空法に基づき決定告示された高知空港拡張整備計画の境界、買収予定面積を確定しようというもので、新設する2,000メートル滑走路の中心線上に5カ所（公共用地）の基準点を設け、併せて国土地理院の固定三角点（吾岡山、上岡山、平井山）を結び、光波測定器などを使用、相互の距離、角度を求めたわけ。

県公報に告示し、同9月17日から10月31日までをその期間とし、19日は県道前浜一植野線の北屋敷（下田村）で行われた。これに下田村、田村地区地権者が強く抗議し、下田村地区地権者会（浜田幸雄会長）は測量を阻止しようと、基準点から三角点が見通せないよう現場の県道西側の田んぼにテントを張って「目隠し」した。

この知恵に県も大慌て。現地から中内知事に報告したが、同知事は、「テントじゃわからん。しゃんと説明せよ」と気色ばんだという。野村元万企画部長、窪田敬一空港整備事務所長らは地元の小笠原南国市長と共に、下田村だけでなく駆けつけた田村地区地権者らとにらみ合い、測量は中断。田村地区地権者は「大筋で話がつくまで測量は延期すべきだ。強行するなら協力はできない」と述べ、同日午後零時半過ぎ引き揚げた。下田村地区地権者はこれに対し、「測量させない」と居残り「万事休す」か…の場面もあった。

県は懸命の説得を続け、午後3時過ぎまで約7時間にわたってこう着状態が続いたが、県も「ここで引けば空港拡張はできなくなる」と必死。何と県は突然、民間から高層車を借り受け「目隠し」されたテントの上から測量するという挙に出た。これに対し、地権者が



北屋敷（田村地区）の住民が測量を阻止しようとテントを張って目隠ししたのを県は高層車で上から測量。  
1978年（昭和53）9月

竹ざおの先にムシロをつけたたり、枯れ草、古ビニールに火をつけ煙幕を張ったが、県は約半時間後に測量は終わったとして引き揚げた。

この結果高知空港拡張は事実上、この「北屋敷攻防戦」が最大のヤマ場で、これによって用地買収契約が急速に進む導火線となった。抗議阻止行動に参加した地権者Aさん（44—南国市前浜—の述懐）

「こちらも違法にならぬよう自分たちの田んぼにテントを張ったが、県のだれが考えたのか高層車が出てくるとは思わなかった。県にあれだけの知恵があるのなら、先祖伝来の農地を失う農民のためにももっともっと知恵を出してほしい、と思ったことだった。それに、測量機器の進歩も誤算だった。カケヤとクイの時代ではなかった。わずか30分ぐらいで厳密な測量が出来たとも思っていなかったが、県の知恵勝ちよ」

その後の測量には一部地権者の立会拒否、個人の境界線紛争等は若干あったが、大きなトラブルもなく、この測量が大きく空港拡張進展の基となった。

### 二重登記と行政区域の変更

用地交渉、測量開始の時点で、急に提起されたのが、旧海軍が買収した土地の登記の未放置、戦後の開拓地として売り渡した登記とが重複している、いわゆる「2人地主」問題が一部訴訟になるとい

う事態が発生。また、開拓地として売り渡した区域に吉川村の土地を南国市（旧日章村）の区域として登記したことがわかり、吉川村と法務局から苦情が出た。これらの「二重地主問題」については、県が農林部主体のプロジェクトチームを編成して円滑に解決した。

## 5 周辺整備事業

高知空港拡張整備に当たって、用地補償のほかこの周辺整備と騒音対策が当初から大きな課題とされた。

このため1970年（昭和45）7月には空港周辺地域開発協議会（入交好保会長）を発足させ、1971年8月に空港周辺地域開発基本構想を発表した。それによると、対象地域は南国市の国道55号線以南、片山、吾岡山以東の地域で①国道、県道に通ずる主要道路の整備。②後川、秋田川、錆野川などの河川改修。③土地改良、農業構造改善事業と用排水路の整備による農業生産基盤の確立。④社会教育など生活環境施設整備。⑤騒音公害への対策…などが打ち出され、当時のこれらの事業費総額は62億円とはじかれていた。

しかし、その後は休止状態となっていた。小笠原南国市長の就任で拡張整備が本格化してきたのに伴い、1978年（昭和53）3月、地元旧組織を解散し、新たに高知空港周辺整備対策協議会（会長＝西内四郎県議）が発足した。旧計画の62億円を一部見直し単価アップした121億円の事業計画に対し、その後約70ヘクタールの農地がつぶれるため、その生産性向上に農道、水路整備事業を中心として新たに約80億円の追加要望があり、結局、全体計画を見直した結果、20億円程度を追加し、昭和53年度から昭和62年度にかけ順次実施している。

いわば地元の「犠牲」救済に必要な事業で、県も「事業に伴う地元負担金問題では市に実質的な負担はかけない」と言明、基金を発足させた。

事業対象範囲 南国市内の国道55号線（南国バイパス）以南  
片山、吾岡山以東の区域。

周辺整備事業計画表……別表5（288ページ）

## 第3章 起工から開港まで

### 1 新空港の基本設計

運輸省第三港湾建設局は1979年（昭和54）2月、用地買収や測量進展に伴い、新空港本体の基本設計に着手した。現況利水調査、地下水調査、土質調査などを行い、空港本体部分の高さや傾斜度、用排水路網を調べ、場周道路や進入コースの空域制限範囲、秋田川、県道前浜一植野線、残地、本体補償工事を方向付けるのがその内容である。

同年6月から9月にかけて地元各地区で県と一体となって話し合いを進めたが、地元は「1人の犠牲者も出さない、と溝淵知事が言った」などと、各地から多種多様な要望意見が続出し、とくに排水、用水の系統変更で難航、やむなく田村川分水関係を除き、高知空港基本設計報告書が完成したのは同年12月だった。ここにも山を削ったり、海を埋め立てたりするサラ地への空港の建設とは違って「美田」の真ん中へ新空港を建設する難しさがのぞいた。

その後、田村川分水計画は1981年（昭和56）3月やっと解決し、これに伴う設計、用地測量は同年9月に完了、この間、地権者は代替地、税金対策などの問題で、予約契約から本契約への手続きを渋り、高知空港の工程遅延の原因となった。

基本設計によると、2,000メートルの新滑走路は、山側（西端）が2.6メートル、海側（東側）が3.3メートルそれぞれ高くなる。着陸帯はなだらかなスロープとする。空港本体の周囲には場周道路（合計延長5キロ、幅員4〜7メートル）と用排水路（同4.5キロ、同0.5〜1.7メートル）を新設する。空港本体で遮断される秋田川、県道前浜一植野線、田村川はそれぞれ新滑走路下へもぐることになった。

本格的な工事が始まる前の高知空港。旧滑走路の左へ2,000m滑走路が新設される。右側管制塔は新設のものが完成している。1980年（昭和55）9月



## 2 建設工事

### 秋田川左岸で起工式

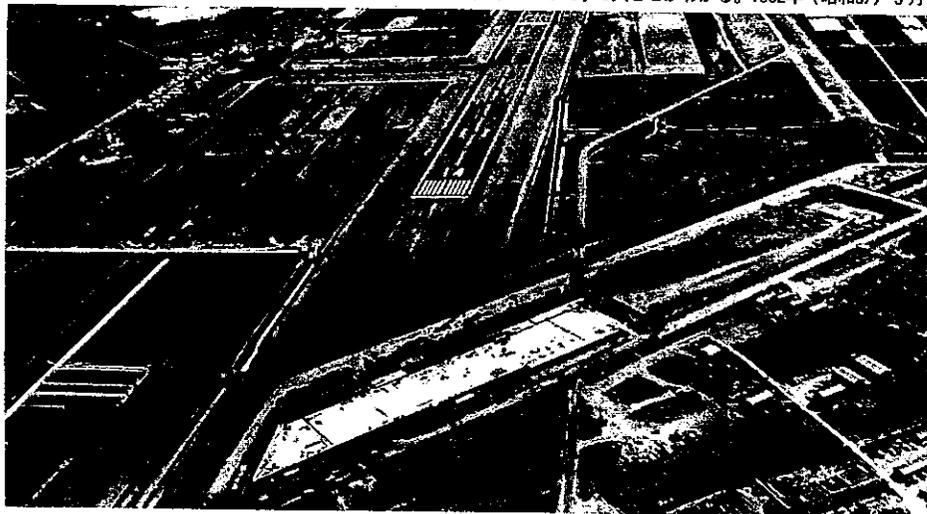
激しかった反対運動を乗り越え、用地買収が空港本体関係で急速に進んだのに伴い、運輸省、県は1980年（昭和55）10月23日、現地の南国市下島新田の秋田川左岸で念願の高知空港拡張整備事業の起工式をした。

午前11時半からの起工式典には工藤運輸省第三港湾建設局長、川井同省大阪航空局長（代理）、中内知事、小松県議会議長、小笠原南国市長、地元住民代表らが出席。クワ入れを行って工事の安全を祈ったあと、場所を南国市体育館に移して祝賀会もした。

この日、県、南国市、地元住民ら約150人が出席した祝賀会の席で、中内知事は

「土地を提供していただいた地権者、住家の移転者には県発展の高い次元から協力していただき、心から感謝申し上げます。また、南国市、市議会、関係団体にも心からお礼を申し上げます。多くの方

旧滑走路西端付近の秋田川暗きょ工事。構造物の上方を迂回するのは仮設水路。上空から見るとこの工事の大きさがわかる。1982年（昭和57）5月



県道前浜一植野線の地下道化工事。新滑走路下をトンネルでくぐり、取り付け道路部分を含め延長約1,000mある。1983年（昭和58）7月

々の力の結集で成果を得たものと思う。工事に入っても、地域におご迷惑をかけようが、県としてもそれを軽減する努力はする。今後とも空港と地域が共存してゆけるよう取り組んでゆく』と述べ、溝淵前知事が乾杯の音頭をとった。起工式までには知事2代、副知事6代、企画（管理）部長7代が代わるほどの難事業だった。

『美田をつぶすな』『騒音公害はごめん』—空港拡張反対運動が起きて10年、拡張整備の動きが出てからは13年余の歳月を経て、やっと起工式にこぎつけたわけで、運輸省、県関係者のホッとした喜びの表情と、地権者の複雑な表情が交錯していたが、ともかく、高知空港拡張はこれによって、山を削ったり、海を埋め立てたりして行いサラ地への建設とは異なり、もろもろの「制約」を覚悟の、厳しい工事がスタートした。

### 秋田川暗きょ工事

運輸省が真っ先に手を付けたのが、本体工事のうち秋田川暗きょ工事だった。1,500メートルの旧滑走路は秋田川左岸が西端になっ

ていたが、2,000メートルの新滑走路はこの川をまたいでさらに西へ延びるため、まず新滑走路下にもぐる秋田川の補強工事が先決だった。これは秋田川の仮設付け替えで始められた。

なお、この暗きょには左岸には下島用水路、右岸には秋田川用水路と河川管理道が併設された。

工事断面図……別図1(290、291ページ)

### 県道地下道化工事

秋田川とともに県道前浜―土佐山田線(後に前浜―植野線と名称変更)もこの新滑走路をまたぐため、県道の地下道化工事も続いて実施された。トンネル部分は約510メートルだが、取り付け道路部分を含めると延長約1,000メートルに及ぶ大きな工事だった。

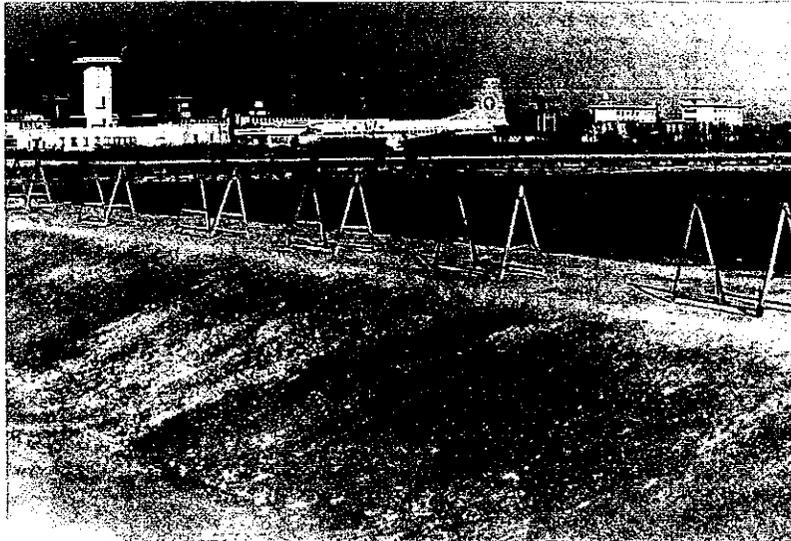
道路断面図……別図2(292、293ページ)

### 新滑走路造成工事

新滑走路の造成工事は物部川寄りで真っ先にスタートした。

1981年(昭和56)10月から空港本体の盛り土が行われ、南国市稲

新滑走路造成工事。ダンプカーによる大輸送作戦で運ばれた土砂により2-3mかさ上げされる。向こう側YS-11が発着しているのが旧滑走路。1983年2月



生と香美郡香我美町刈谷の2カ所から採取し、1日当たり延べ2,000台の10トンダンプで運搬された。全体の盛り土の土砂量は約130万立方メートルという膨大なもの。工食用道路も建設され、運搬途中ではもろもろの交通安全対策がとられた。

この土砂によって、新滑走路は2-3メートルかさ上げ、中央をふくらませたかまぼこ型となった。

新滑走路造成の決め手となったのは、滑走路下にもぐる秋田川改修と県道前浜―植野線であった。新滑走路は、まず、物部川寄りから1,000メートルを仕上げ、秋田川、県道の完成を待って1983年6月ごろから残り1,000メートルを一気に仕上げた。

高知空港位置図(付盛土運搬路図)……別図3(294、295ページ)

### 補償工事で道路、水路

本体の土木工事と併行して次のような補償工事が実施された。

。場周道路であるが、新空港飛行場周囲に昭和55年度から、合計延長約5,273メートルの道路が建設された。国から県が受託し、県南国耕地事務所が施行、57年度に完了した。

同じく新空港建設に伴う用排水路の付け替えは、県が受託して、1980年(昭和55)3月、本体工事に先がけ着手された。

用水路合計延長4,244メートル、排水路合計3,261メートル。

道路、水路合わせた総事業費は約8億461万円、昭和57年度に完成した。

県道前浜―植野線の西側に田村川があり、これも新滑走路にもぐるさせる暗きょ化工事が実施された。延長347メートル。

なお、田村川分水計画の絡みと、暗きょ化に伴う維持管理を巡って地元との協議が難航した。

田村川暗きょ断面図……別図1(290、291ページ)

補償工事ルート図式……別図4(296、297ページ)

補償事業の年度別実績は次ページの表の通り。

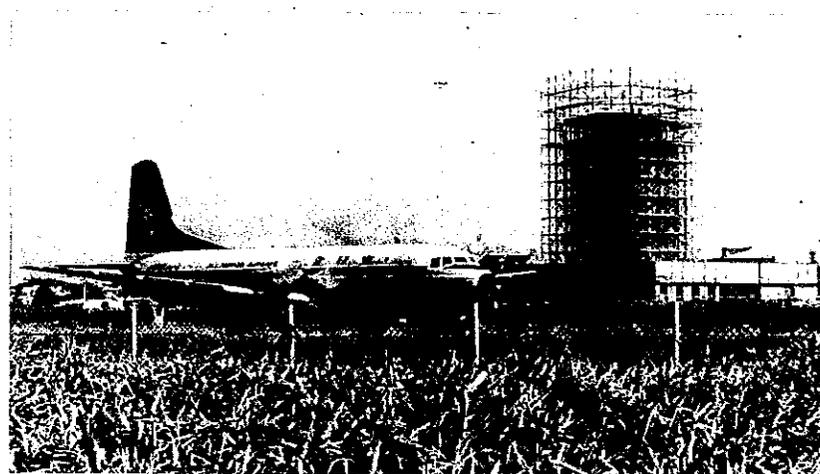
空港整備関連補償事業

年 度		事 業 量		事 業 費
県 受 託 (南園耕地事務所施行)	54 年 度	排水路	3 1 6 . 9 m	1 6 , 3 0 8 千円
	55 年 度	道 路	2 , 1 7 7 . 5	1 7 1 , 8 9 9
		排水路	2 4 2 . 1	
		用水路	1 , 3 5 4 . 4	
	56 年 度	道 路	1 , 3 3 9 . 8	2 8 9 , 4 0 1
		排水路	1 , 5 8 5 . 5	
用水路		1 , 4 7 4 . 1		
57 年 度	道 路	1 , 1 8 1 . 5	3 2 7 , 0 0 0	
	排水路	8 1 1 . 3		
	用水路	1 , 0 7 3 . 8		
計	道 路	4 , 6 9 8 . 8	8 0 4 , 6 0 8	
	排水路	2 , 9 5 5 . 8		
	用水路	3 , 8 9 4 . 3		
三 建 施 行	57 年 度	道 路	5 7 4 . 7	3 2 1 , 6 0 0
		排水路	5 9 1 . 0	
		用水路	2 1 3 . 4	
合 計		道 路	5 , 2 7 3 . 5	1 , 1 2 6 , 2 0 8
		排水路	3 , 5 4 6 . 8	
		用水路	4 , 1 1 1 . 5	

航空保安施設の拡充

航空交通の増大に対応して安全性の確保と、空域利用の効率化を図るため、昭和54年度から ASR (空港監視レーダー)、VOR/DME (超短波全方向式無線標識、距離測定装置)、ILS (計器着陸装置)、新管制塔などの保安施設整備を実施した。有視界飛行から計器飛行へとより安全な施設とするこの事業は昭和60年度にはほぼ完成することになる。

まず新管制塔(タワー)が1980年(昭和55)春完成。従来、高さ12メートルしかなかったタワーを、ざっと2倍の高さ23メートルに衣替え。白亜のこのタワーをシンボルに、これまで NDB (無指向



1979年(昭和54)11月、工事中の新管制塔とレーダー局舎。新管制塔は従来のものと比べ2倍の高さの23mになった。1980年3月に完成、4月から使用を開始した

性無線標識)と VOR (超短波全方向式無線標識)、対空通信などだけだったのを、ASR (空港監視レーダー)を中心に大幅整備を進めた。VOR も滑走路南側から北側に、DME (距離測定装置)もセットし、NDB も新しく整備、ターミナルレーダー管制が昭和56年度から始まった。

レーダーの最大能力は四国島内をほぼ包み込む半径60マイル(約110キロ)、高度2万5千フィート(約7,600メートル)の範囲の機影をとらえることができ、管制処理能力、安全性も高まった。新滑走路が仕上がるのを待って各種照明施設も整備され、ILS (計器着陸装置)も導入される。

高知空港の保安施設整備が他空港に比べ、極端に遅れていたのは拡張問題が起き、一気に施設を更新しようとしたからで、延び延びになっていた拡張決定からはぎりぎりの段階を迎え、真っ先に着手された。

航空保安施設の配置は高知空港平面図……別図5 (298、299ページ)

ASR

airport surveillance radar  
 空港監視レーダーのこと。空港に設置した回転するレーダーで、航空機の進入、出発、待機、上空通過などの管制業務用である。すなわち空港周辺で着陸を求めている航空機の位置(方位、距離)を測定し、他機との関係を求めて航空機へ通報し、進入開始まで誘導する。その測定能力は90-110キロメートル、高度8,000メートル程度である。

## 高知空港駐車場

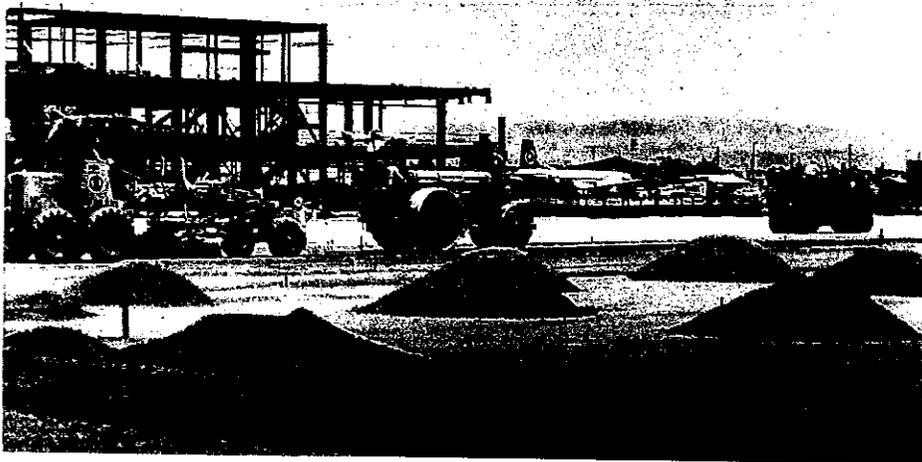
1980年(昭和55)7月整備され、(財)航空公害防止協会(笹川良一会長)が国有地を借用し、運営管理している。使用面積は約7,200平方メートル、収容台数275台。1985年(昭和60)には、さらに駐車場の整備が進み、約900台の収容が可能となる見込み。

## 空港ビルと事務所庁舎

高知空港の拡張整備に伴う関連施設整備 拡充計画の一環として、旅客、貨物のターミナルビルが建設された。

その管理、経営を通じ、重要度が高まる航空輸送に対し積極的に貢献し、県経済、文化の進展に寄与しようというもので1981年(昭和56)4月、高知空港ビル株式会社(社長一和食延雄副知事)が発足した。官民共同出資の第三セクター方式で、資本金6億円。株主構成は高知県(出資額3億1,000万円)、南国市、高知市、四国銀行、高知相互銀行、土佐電気鉄道、高知新聞社、高知商工会議所、南国市農協、高知放送、テレビ高知、高知県交通、全日空、東亜国内航空である。

建設中の旅客ターミナルビル(地上2階建て、一部3階)とその南側のエプロン地帯。向こうの方に旧エプロンに駐機するYS-11が見える。1983年5月



新管制塔の西側へ大阪航空局高知空港事務所、高知地方気象台高知空港出張所などの事務所庁舎が新設された。1983年10月急ピッチで工事中

建築面積の規模は旅客ビル約7,400平方メートル、貨物ビルは約1,120平方メートル。建設総事業費は21億円。完成は1983年(昭和58)11月15日。旅客ターミナルビルは地上2階建て(一部3階)で、1階は発券カウンター、到着手荷物受け渡し所、ロビー、売店などが、また2階は出発ロビー、売店など。3階が機械室、屋上が送迎デッキ。6億円の出資金のほか、航空会社などからの建設協力金、日本開発銀行などからの借入金を充てた。

運輸省大阪航空局高知空港事務所、高知地方気象台、高知空港出張所などが入っていた事務所庁舎(平屋建て309平方メートル)も一新された。

## 3 騒音対策

### まず特定飛行場の指定

高知空港拡張整備では、用地買収、周辺整備と並ぶ三大課題の1つが騒音対策だった。ジェット機就航に伴う騒音公害への心配であり、地元住民や南国市議会議員は先進空港の調査もした。

### 管制塔

Control tower。有視界飛行にしろ、計器飛行にしろ、コントロールセンターの管制圏を離れて空港へ進入を開始した航空機を滑走路へ導き、その後の誘導からスポットまでの滑走を管制し、反対に出発する航空機がスポットを離れ、滑走、離陸し、空港周辺からコントロールセンターの管制圏に移るまでの業務を行う。また気象データなど航空情報も収集する。管制塔は、空港中心部の最も展望のよい場所におかれ、空港ターミナルビルとともにその空港の象徴的存在である。

起工から開港まで

## 航空機騒音防止法

1967年(昭和42)8月に公布され、『公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律』の略称である。離着陸機が多くて騒音などの障害が多いと認められる空港を「特定飛行場」に指定し、騒音防止対策、周辺整備を行う。

特定飛行場になれば、運輸大臣はW値85以上を第1種区域、W値90以上を第2種区域、W値95以上を第3種区域に指定し、学校、病院、住宅などの騒音防止工事、宅地の買い上げ、防音林の設置などの措置をする。施設の性格や区域などによって全額国の負担か、一部補助かなどに分けられる。高知空港の指定は1977年(昭和52)のこと。

1972年(昭和47)9月には、地元の要望により、県は高知空港で実際にジェット機を飛ばし、騒音の実態を確かめるため試験飛行をした。使用機種はB-737型機。

県から委託された航空公害防止協会が『高知空港騒音調査報告書』をまとめたのが1973年(昭和48)3月。翌1974年7月には、高知空港騒音対策等協議会(吉村真一会長)が発足、1975年(昭和50)3月に同協議会が最終報告書をまとめた。それによると、骨子は「海側からの離着陸による優先滑走路方式を採用すれば、騒音の影響範囲はかなり狭くなる」とし、同防止協会の報告書も「理論的に良好」と結論付けた。

1977年(昭和52)6月、高知空港は公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(航空機騒音防止法)に基づき、プロペラ機専用空港としては初めて、広島空港とともに特定飛行場に指定された。空港周辺の各種騒音対策事業を国庫補助で推進するのが狙い。これによって、高知空港は周辺の南国市田村、下島、久枝、物部地区の71.8ヘクタールが騒音対策区域に指定され、田村地区の49戸(54世帯)が民家防音工事の対象となった。

工事は1978年(昭和53)春から始まり、南国市は1,800万円(ほぼ全額国費)でまず11戸分の住宅改良と冷暖房装置を取り付けた。昭和53年度も引き続き残る33戸の民家防音工事を進める一方、田村東部、西部両公民館も共同利用施設として騒音対策で一新された。

これら特定飛行場指定に伴うYS機対策で約40戸の民家防音工事や共同利用施設整備が行われたのに続き、1982年(昭和57)3月にはジェット化に伴う航空機騒音防止対策区域が、運輸大臣から指定された。1973年(昭和48)12月に環境庁が告示した航空機騒音の環境基準達成のための線引きが従来、W値80だったものを同75に全国的に見直しされるのに併せ、高知空港も用地補償、工着手状状況などから運輸省が航空機(ジェット機就航予測)騒音対策のコンター図(区域図)の変更を行うことにしたものの。

## 民家476戸に防音工事

高知空港はそれによると、1985年(昭和60)の同空港需要予測を163万5,000人、大阪空港が騒音絡みで発着便数に制限があるこ

と、さらに使用機材はB-737、DC-9、B-727の小、中型ジェット。ルート、便数は高知-東京4(ジェット)、一大阪22(Y S)。一名古屋3(ジェット)。一宮崎1(ジェット)、福岡2(ジェット)など合計71発着(うち、ジェット機20発着、10便)とし、海側、山側発着半々で、山側離陸後は2マイル以内で右旋回…などと条件設定された。

この結果、騒音対策区域は従来の1種区域(民家防音工事助成対象区域)のみ71.8ヘクタールが約4倍の312ヘクタールに広がり、種別も1種、2種(移転補償対象区域)、3種(移転補償、緩衝緑地造成事業対象区域)となった。このため、民家の防音工事は従来の日章地区だけでなく、前浜(下田村)、大篠地区などに広がり、対象戸数は約530戸で、ほかに大篠小、香長中などの学校、病院、公共施設への防音工事が進められた。

県が南国市、吉川村などの意見を聴き、なるべく広範囲な対策区域を国に要望していたもの。指定区域の内訳は、第1種区域(W値75-90)で、面積238ヘクタール、民家対象戸数476戸。第2種区域(W値90-95)で、面積30ヘクタール、同対象戸数2戸。第3種区域(W値95以上)で、面積44ヘクタール、同対象戸数9戸。騒音対策工事はジェット機が就航する58年末までに行われることになり、県は昭和57年度から円滑な事業実施と、申し出買取土地の利用計画を策定するため努力を重ねた。

騒音防止対策区域指定図……別図6(300、301ページ)

騒音対策事業実績は次表の通り。

## YS機対策事業実績

(単位:千円)

項目	52年度	53年度	54年度	55年度	計
民家防音工事	11戸 18,337	33戸 73,538	<28> 49,277	<1> 541	44戸(141,651) 141,693
共同利用施設防音工事	1戸 20,050	1戸 23,100			2戸(26,200) 43,150
計	38,387	96,638	49,277	541	(167,851) 184,843

※ < > 書は工法変更により再度実施したものの。

( ) 書は国費

指定区域の内容

区分	基準	面積	民家対象数	備考
第一種区域	WECPNL 75~90	238ha	447戸	民家防音工事助成区域
第二種区域	" 90~95	30	2	民家防音工事助成及び移転補償 対象区域
第三種区域	" 95以上	44	9	民家防音助成、移転補償緑 地造成事業対象区域
計		312	458	

ジェット化対策事業実績

(単位：千円)

	56年度	57年度	58年度予算 (見込)
民家防音工事		146戸(600,799) 601,364	384戸(1,089,000) 1,100,000
共同利用施設防音工事			1戸(17,200) 30,000
学校等防音工事	2校(179,882) 269,931	(2)(291,400) 439,600	(2)(91,000) 314,449
申出買取家屋移転		6戸(227,287) 227,287	5戸(250,000) 250,000
計	(179,882) 269,931	(1,119,486) 1,268,251	(1,447,200) 1,694,449

※( ) 費は国費

#### 4 空域制限で吾岡山切り取り

吾岡山は、空港北西にあり、標高63.5メートル。航空法による進入表面に抵触し、空域制限物件となるため、昭和55年度に6.35メートルの切り取りを行った。地元ではクジラの形をしているところから、鯨山(げいざん)と呼ばれ、年配者がわんぱく盛りによく遊んだ山でシンボル化しており、この山の切り取りに反対をしていた。また頂上部分は日本セメントの所有になっていたため、県は企業側との交渉も行ってきた。

ともかく、この切り取りが出来なければ高知空港は欠陥空港となるため、地元交渉を継続。この結果、跡地利用について公園化し、周辺整備は排水対策を、また大篠小学校の改築をすることになり、昭和56年度からざっと5カ年計画で、45メートルラインまでの切り

取りと、公園化、周辺対策を実施している。地元では大篠地区周辺環境整備推進会=1980年(昭和55)発足=が、切り取りに伴う公園化、周辺環境整備事業の推進調整に当たっている。

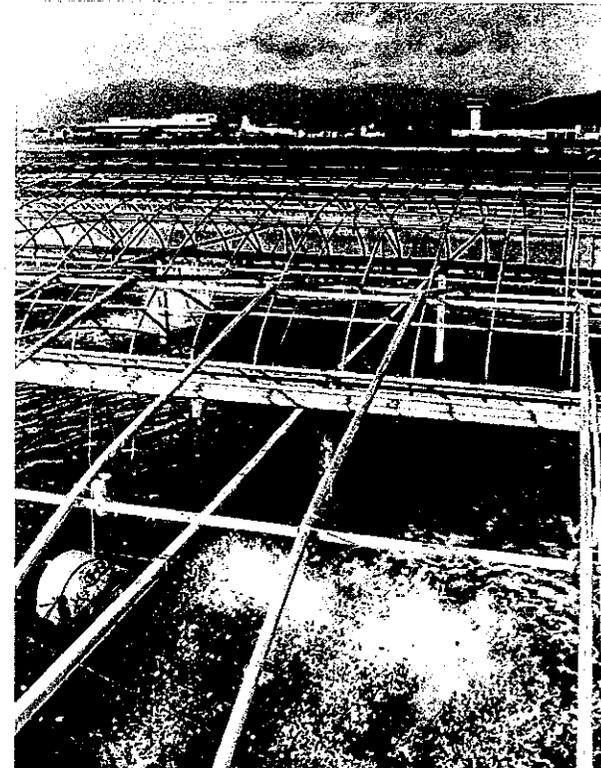
吾岡山カット計画……別図(302、303ページ)

#### 5 工事に伴う問題

##### ハウス養まん

高知空港拡張の本体、補償工事などの進展に伴い、予想出来なかったもろもろの問題も起きた。

周辺のハウス養まん業者から「工事の騒音、振動が原因で大量のウナギが死んだ」との報告があり、国や県も慌てた。因果関係は専門機関に調査依頼したものの、県は工事の進ちょくを図るという大義名分のもとに、対策費も予算化した。昭和57年度県予算に「養まん特別対策費」として5,550万円を計上したのがそれ。空港周辺の



新空港建設工事の震動でハウスのウナギが大量死し、その対策に追われたケースは全国的にも極めて珍しい事件だった(南国市廿枝)

52業者を対象とした調査研究費と、最も状態の悪い19業者を対象にした「つなぎ資金的援助」と飼育適正温度維持のための加温経費が内容だった。

このほか、地元の下田村地区で工事に伴い「地下水位が低下、井戸水が濁れた」などの苦情も出され、対策に追われた。

### 騒音と粉じん

新空港建設は大規模で、夜間工事もあるため、大量のダンプカーによる土砂運搬などで騒音、粉じんの害も発生。地元住民は『施設園芸のハウスが砂じんで汚れ、作物の成育に支障が出た。「やかましくてたまらん」と苦情を訴えた。

国、県は工法的にも騒音に配慮、さらに粉じんについても業者に路面への散水を実施させるなど、工事の円滑な進行のため、特に現地の県空港整備事務所職員が地元対策に懸命だった。

## 6 田村遺跡群の発掘調査

### 新滑走路予定地付近から

高知空港の拡張整備に伴い、対象地域内の埋蔵文化財について文化財保護法の定めるところにより、運輸省から委託を受けた県教委が昭和54年度から発掘調査に入った。

現地の秋田川から西の新滑走路建設予定地付近は、原始農耕文化発祥の地といわれ、近くには『西見当』を中心とする弥生時代の田村遺跡群があり、石やじり、と石、底にモミ跡のある土器などが出土。今から2,200年も昔にこの土地で稲作が行われていたことや、土佐の守護代・細川氏の田村城跡など、原始古代—中世にかけての遺跡、遺物埋蔵の可能性が高いとみられていたもの。

### 室町時代の護符が出土

この行政発掘は昭和57年度末まで続けられ、多くの貴重な出土品や住居跡などが出たが、なかでもはっきり年号が記入された室町時代の祭祀用の護符（木製）が出土したのが貴重。田村遺跡群の土佐



田村遺跡群の発掘調査で出てきた弥生時代の水田跡の一部を鋼管とコンクリートの箱詰めにし、永久保存のため移設した。1983年6月6日

守護代、細川氏の城館の南西（裏鬼門）に当たる漆（ほり）跡から出た。杉板に墨書で「奉轉設大般若経一」と中央にあり、右側に『皈命十六善神』、左側に年号である『大永』の文字が記入されている。この種の護符は広島、福山市の草戸千軒から発掘された例があるだけで、約460年前の全国的にも珍しい発掘だ。

発掘作業は地元の地権者ら住民多数が当たった。弥生人や中世庶民の生活を、発見した遺構、遺物から想定でき、検出された遺構は詳細な実測図面や各種の写真記録として残し、水田は一部切り取り保存もした。30万平方メートルを対象に約8億5,000万円を投じ6年という本県にとっては画期的な発掘調査だった。

文化財発掘調査状況は次ページの表の通り。

## 文化財発掘調査状況

年 度	調 査 状 況	実 績 額
5 4 年 度	発掘調査準備＝管理棟、車庫、倉庫等の建築、資材の整備、試掘面積528 $m^2$ （運輸省施行）	千円 2 9,2 2 5
5 5 年 度	試掘面積 1,0 7 0 $m^2$ 発掘面積 1 8,1 7 3 $m^2$ 計 1 9,2 4 3 $m^2$ 遺物 約1 0 5,6 5 0点 遺構 多 数	1 9 4,9 0 0
5 6 年 度	試掘面積 1 8,1 6 0 $m^2$ 発掘面積 4 5,3 7 4 $m^2$ 計 6 3,5 3 4 $m^2$ 遺物 約2 3 4,1 0 0点 遺構 多 数	2 5 4,9 6 4
5 7 年 度	試掘面積 6,3 7 9 $m^2$ 発掘面積 4 7,6 0 6 $m^2$ 計 5 3,9 8 5 $m^2$	2 1 0,3 0 0
5 8 年 度(計画)	発掘面積 8,3 3 0 $m^2$	8 9,0 0 0

## 7 切戸放水路対策

南国市前浜にある切戸（きりと）放水路は、従来から後川が受けた香長平野の農業用排水を太平洋に流し込んできた。新放水路計画は、空港滑走路下をくぐる秋田川と、この後川を合流させて受け込むもの。これに伴い民家の移転や、防災面などから反対が根強く、県土木部との交渉は難航を重ねた。

県側は「国の防災事業なので……」とするのに対し、地元側は「空港周辺整備の一環だ」ととらえ、結局、この新放水路建設に伴う補償を同和対策事業の小集落改良事業を導入して南国市が行うことで決着。高知空港拡張問題で漁業補償も絡んだ切戸放水路問題は、最後の最大の難関といわれた。

暫定事業費は約18億1,050万円（全体計画事業費は約80億円）で、昭和57年度県当初予算に4億5,000万円を計上、残りを国土総合開発事業調整費で——と国へ要望した結果、8億5,050万円が認められ、残る約5億1,000万円は債務負担行為で対処した。