

## 第4節 交通

個人用の自転車は、明治十六年（一八八三）金輪の三輪車が高知県に移入されたが、二十一年頃今日のようなゴム輪の二輪車が登場し庶民の足として逐年普及発達した。ある時期には自転車税として課税の対象となったこともあった。大東亜戦争末期には、タイヤ、チューブが配給制となり、ノーパン車で、用をたさねばならん不便な時期もあったが、乗用自動車の氾濫期を迎えた今日でも、なお一般市民、通勤、通学生徒らには便利な交通用具である。また昭和初期までは珍らしかった自動二輪車即ちオートバイ、スクーターなどの発達もめざましく、昭和五十年代ともなれば、極小のミニモーターから大は二五〇CC以上のモーターまで市内には九、〇七二台（昭和五五、一一調査）が数えられる。

県民待望の汽車が、全国にもっともおくれて高知―須崎間に開通したのは、大正十三年（一九二四）、土佐山田まで敷設されたのは大正十四年十一月、土讃線が全通したのは昭和十年九月（一九三五）のことであった。土讃線は当初の設計では、高知市より岡豊の中島を通り土佐山田への計画が立てられたが、国分川の水害が南岸住民にとっては死活の問題であったのでこれに反対し、岡豊駅の出現をみず大津経由に変更された。市内の後免駅は交通の要衝にあたっていたので、乗降客も多く、農産物・農機具・稲生石灰等を満載した貨物列車も輸送の大役を果している。後地域の要望によって西山地区に土佐長岡駅が設置され、ローカル列車が停車するようになった。

一方高知鉄道会社が、大正十三年十二月八日後免町―手結間、さらに昭和五年四月一日後免―安芸間を開通させた。この時高知駅への乗入れも行われた。昭和二十四年四月これを電化し、ガソリンカーも出現したが、市内の駅には、後免町・永田・立田・日章に駅があって沿線住民や貨物の輸送に大いに活躍した。

昭和十年代も後期、戦局の拡大に伴い交通事業の統合が行われた。昭和十六年土佐電気株式会社は軌道事業、高知鉄道、土佐バスが合併して、七月十二日土佐交通株式会社が発足した。これはさらに昭和二十三年六月三日

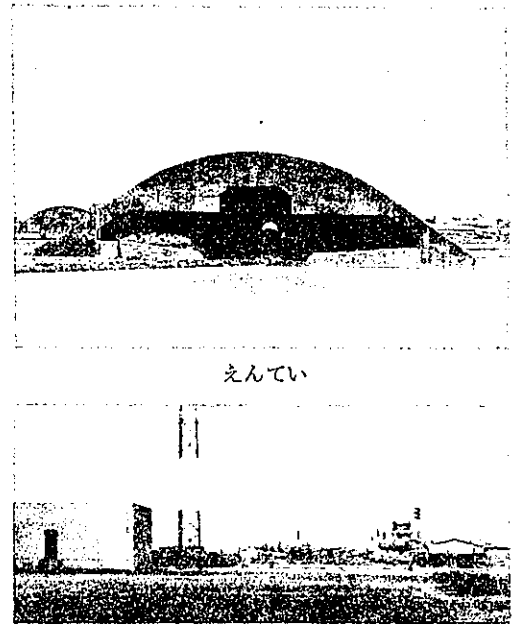
## 第三章 高知空港

### 第一節 高知空港誕生

高知空港の歴史は古い。太平洋戦争のさ中、昭和十八年旧日本帝国海軍の航空基地に收容され、周辺の田畑は、室岡山（宝山）とともに姿を消し、三〇〇戸の家々は、追われるように立ち退いた感慨の地であり、われわれ勤労奉仕の動員によってできた、兵どもの夢のあとであるが、昭和二十年（一九四五）八月、日本の無条件降伏によって、その機能を失うことになった。いわば戦争の落し子ともいえる。その後しばらく放棄されていたが、昭和二十九年十月になって、極東航空株式会社（全日空前身）によって、高知・大阪間不定期航空路が開設され、空の交通機関としてはじめて利用されるようになった。

昭和三十三年三月には、第二種空港として開港され、利用者も漸次増加し、来客一、八六三人、降客二、〇〇〇人を数えるまでに発展した。同三十八年（一九六三）には、滑走路の改良工事が実施され、長さ一、五〇〇メートル、幅四五メートルとなり、漸く空の玄関らしくなった。

それにしたがって、空の利用者も次第に増加し、空港の整備拡張の必要に迫られ、県としては、その窓口を高知県開発課におき、空港整備促進協議会の役員（四五人）も選任され、空港整備の協力機関として、国の関係機



関に陳情運動を行い、一方では、地元対策についても協議することにした。しかし、空港の整備が十分に行われないうちに、利用者は益々増加し、やがて飽和状態になることも予想されるため、現状では空港の機能を果せないとして、県市の間で覚書きを交換して、空港周辺整備事業を実施することになった。

二〇メートル)で、現空港をほぼ三倍に拡張する大計画で、その理由としては、空港は政治・経済・文化の交流に大きな役割を果たすもので、来降客も急速に増加し、今後も益々発展する傾向にある。しかし、東京や大阪など大都市の空港の状況から見ても、増便は到底望まれない。そこで大量輸送のため、ジェット機を就航させると共に、航空保安施設の整備により、安全性の確保と、就航率の向上を図る必要があるというのである。

空港拡張予想としては、面積一、二〇九・九一  
二平方メートル(現在三六九・七五四平方メー  
ル)、滑走路二、〇〇〇メートル(現在一、五〇  
〇メートル)、着陸帯幅三〇〇メートル(現在一

## 第二節 空港拡張賛否両論

### 第一項 空港拡張反対論

この拡張推進の主体である運輸省は、県の協力を得て、着々手続きをとってきた。しかし高知空港は、高知県一の穀倉地帯のど真中にあり、周辺には集落も多く、これらの人々は、命の綱である土地を取られたうえ、環境は荒らされる。騒音はひどくなるので、昭和四十五年(一九七〇)一月二十九日には、遂に「高知空港拡張反対期成同盟会」を結成して、反対運動に立ちあがった。平和郷南国市にも、空港拡張をめぐって、賛成・反対・条件付き賛成などが、渦まくようになった。

空港拡張反対派は、反対運動の中心を、土地と環境問題にしぼり、県下屈指の美田を、空港にかえる必要はない。田畑を捨てては、農民のゆく処はない。農業と農民を無視した拡張だ。環境は悪化し、騒音公害はひどくなる。排気ガスもでる。いろんな産業にも悪影響を及ぼす。地元を犠牲にして、ジェット機を乗り入れる必要はないと主張するのである。

### 第二項 空港周辺地域開発協議会

また一方で四十五年七月には「空港周辺地域開発協議会」が設置され、さらに同協議会の特別委員会が、日章・前浜・三和・大篠等関係地区代表者によって構成され、用地対策・道路対策・地域振興対策等の分担事項に

第3章 高知空港

ついて、専門的に調査検討を行ってきた。

第三項 高知県空港対策推進本部

県では同年十一月に「高知県空港対策推進本部」を発足させ、副知事を本部長に、二名の職員で構成し、空港問題を研究することになった。

県は、空港周辺地域開発基本構想として、南国市内の国道五五号線以南、片山・吾岡山以東の地域を対象に、国道、県道に通ずる主要道路の整備、後川・秋田川・鍔野川等の河川改修、用排水路等農業生産基盤の整備、騒音公害等について、必要な措置を講ずるなどの構想を明かにした。これに対し、大埴・岩村等各地区に「反対期成同盟会」が次々に発足し、市・県・運輸省方面に、反対陳情や請願を行い、またハガキや電報によって、反対の氣勢を示した。

第四項 市議会空港対策調査特別委員会

市議会でも、去る四十六年十二月「空港対策調査特別委員会」を設置し、以後二〇数回にわたって委員会を開き、対策をねり、また各方面の空港を視察して、あやまりなきよう研究を深めた。

そして四十七年九月二十九日には、市民の要望に答えてB747機による、騒音調査を実施した。時間は一三時より一五時三〇分まで四コース、測定地点二三ヶ所で実測が行われた。その翌日には、早速反対派期成同盟会では、田村地区における騒音実感調査を、次のように発表した。(三六〇名)  
耐えがたい 二〇六名(五七・三%)

限界である 一〇四名(二八・八%)

余り気にならない 五〇名(一三・九%)

第五項 空港整備基本方針

また運輸省は、同年十二月に「高知空港整備基本方針」を決定して県に通知してきた。県においても、翌四十八年一月に、県の空港対策班が、空港整備計画を示した。即ち

滑走路一、五〇〇メートル×二二〇メートル→二、〇〇〇メートル×三〇〇メートル

エプロン四バース→八バース

その他保安施設整備等となっており、その総面積は一、二〇九、九一二平方メートルで、現空港の約三倍の大きさである。その結果、知事は四十八年三月二十七日、日章公民館で空港整備の説明会を開いて、市民に協力を求めた。

第三節 高知空港反対市民連合会

空港拡張の反対派は、これにあきたらず、同年五月には、下記地区参加のもとに「高知空港拡張反対期成同盟会南国市連合会」を結成して、一段と反対運動を強めることにした。

田村・下田村・大篠・久枝・物部・前浜・岩村・三和・野田

つづいて知事は、日章公民館で、空港拡張の意向を言明したが、その後市長・市会議長・空港対策調査特別委

第3章 高知空港

員会と、「空港反対期成同盟会南国市連合会」との意見交換会が行われたが、「反対連合会」は、県の現地連絡事務所設置申入れを拒否した。

四十九年二月六日、県は先に試験飛行を行って調査した騒音の結果を、次のように発表した。

- 本体による移転 三〇戸
- 八五ホーン以上 無し
- 七五ホーン以上 一六〇戸
- 七〇ホーン以上 一、〇〇〇戸

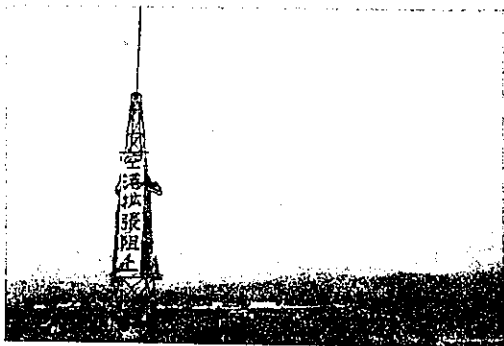
越えて三月の市議会で、杉本市長は空港拡張反対を言明した。それに応ずるように、高知空港拡張反対期成同盟会南国市連合会・明るい南国民主市政をつくる会・日本科学者会議高知支部が中心となって「高知空港拡張反対市民連合会」を結成して、拡張反対の氣勢をあげた。

第四節 南国市空港対策本部

その反面、第二四回市議会空港対策調査特別委員会で、空港拡張反対請願書を、四対三で不採択にし、引き続き、四十九年四月十日の第一〇六回臨時市議会で、この請願書を一七対九で不採択にすることに決した。そして同月二十五日には「南国市空港対策本部」を市役所内に設置し、本部長（市長）以下八名として業務を開始した。四十九年六月にはいって、田村地区の地主が「一坪たりとも土地を提供しない。家屋は絶対に立ちのかない。」との盟約書を添えて拡張計画中止の要望書を県に提出、他にもこれにならう地区がでてきた。引き続いて田村地

区の青壮年部が、拡張絶対阻止のヤグラを建設したが、一方では高知商工会議所連合会が、南国市長に、拡張整備について早期実現の要望書を提出するなど、賛否両論がしのぎをけずるようになった。これを端的に示したのが、航空法第三九条の規定に基づく公聴会である。これは六月五日に日章公民館で開催された。傍聴人は場にあふれ中々盛況であった。公述人三九名のうち、反対二五名、条件付賛成四名、賛成一〇名で、過半数が反対の意志を明かにした。

四十九年七月十八日には、県議会建設電力委員会が、地元四団体（拡張反対市民連合・大篠小学校PTA・日章小学校PTA・あけぼの保育所保護者会）から提出された。空港拡張計画中止の請願書を、六対二で不採択にした。



空港拡張反対のヤグラ

去る四十九年七月十一日発足した高知空港騒音対策協議会で、種々研究を重ねた結果、「高知空港周辺における将来の環境に関する調査」として、優先滑走路方式（山側離陸三〇％、着陸二〇％）を採用すれば、騒音の影響範囲はかなり狭くなり、大気汚染・水質汚濁・漁業・家畜への影響も大した問題はないとの最終報告書を、五十年四月二十五日まとめた。

## 第五節 知事市民連合との面談流会

高知空港拡張反対市民連合会（以下市民連合という）では、知事との面談を、再三再四にわたって申入れてあったが中々実現せず、ようやく五十年（一九七五）五月二十五日になって、知事と関係地区民との話し合いが行われることになった。県側は知事以下二〇人、地元民五〇〇人が、日章公民館に集まったが、会の運営方法などをめぐって、紛糾して開けず、双方の代表が、流会を確認して再び振り出しにもどった。

その後六月十日には、県空港対策推進本部長が運輸省に出向き、知事名で特定飛行場の早期指示の要望書を手渡し、こえて七月三日には、運輸省が高知空港を来年度中に特定飛行場に指示することを明かにした。

## 第六節 市長知事の空港に関する基本方針

越えて五十年十月十二日には、市会議員の選挙が行われ、空港拡張反対派の幹部五人が全員初当選したが、まもなく杉本市長は退陣を表明し十一月十六日に小笠原喜郎新市長が当選した。

新市長は、十二月十三日の第一一八回定例市議会で、航空路は国の動脈であり、空港の整備は認めなければならぬが、騒音や排気ガスなどの被害については、地元民に忍従を強いることは許されない。今後地元民の意向を十分に聞き、地元の人々の立場に立って、斗うべき時には斗うが、空港拡張は、基本的には必要であると、その姿勢を明かにした。

また十二月十九日、中内力新知事は、県議会の定例会で、空港拡張については、これまで県がとってきた姿勢を踏襲し地権者と十分に話し合いたい。まず地元南国市の市長・議長と協議した上で前進したいので、年が明ければ、すぐにでも両者と話し合うとの基本方針を明かにした。

年が明けて、五十一年一月十二日には、市議会空港対策調査特別委員会を開き、その向うべき方向を協議したが、二月にはいって、県はこの委員会に対し、空港拡張整備に対する理解と協力を要請し、経過報告や、今後の取り組み方などを説明し

- ・現状では五十三年四月供用開始は困難である。
  - ・特定飛行場の指定は、今年五月か六月頃の予定である。
- 以上二点を明かにした。

しかし空港拡張については、地元地権者の反対がなかなか根強く、解決の糸口はいまだにつかめていない。こうした状況は、まだまだ当分は続くものと思われる。

## 第七節 高知空港対策調査特別委員会

こえて五十一年六月二十五日、南国市議会内の、高知空港対策調査特別委員会（会長島内正雄）（以下特別委員会という）を開き、県側から空港対策の説明を聞いた。その際県側から明かにした重要事項は

- ・空港整備のために、五十一年度五十二年度に用地の取得をしたい。
- ・近く地権者と、買収・補償価格・代替地・営農対策などにつき話しあいたい。

第3章 高知空港

- ・騒音対策については、特定空港の指定をうけ、防音工事などを進めていく。
- ・補償価格を早急にきめ、地権者に具体的な条件を示して相談したい。
- ・などと、かなり具体的な話しがあり、質疑応答にはいり、特別委員会中の拡張反対側委員が中心となって行われた。その主たる点は次の通りである。
- ・地権者は、一坪の土地も売らないとの盟約書を出している状態で、協力を得たいというのは、地権者の意向を踏みにじるものである。
- ・市民連合との話し合いをぬきにして、特別委員会と話しを進められては困る。
- ・滑走路の再拡張の意志があるのではないか。
- ・などと、強力な意見が出された。これに対して県側としては
- ・地元の住民と誠意をもって話し合いたい。
- ・滑走路を二、五〇メートルにするという再拡張は考えていない。
- ・地元住民には、地権者と市民連合があるので、南国市議会の意見も聞き、その対策につき検討したい。

以上でもわかるように、地元には、まだ根強い反対意見があるが、用地買収交渉はゴースサインが近づいた感がある。

第8節 問題打開についての談合

昭和五十一年八月、中内知事、斉木副知事などが南国市を訪づれ、小笠原市長・橋本議長・島内特別委員長などと、空港問題につき非公式に会談した。県側としては

- ・市民連合と話し合いをする。
- ・具体的に用地買収交渉に着手する。

という腹をかため、南国市側の意向を打診した。これに対し南国市としては、公式な文書を回してほしいと回答した。

尚空港問題については、去る四十九年七月の運輸省の決定告示をはじめ、航空法に基づく諸手続きは終っており、同年九月には、運輸省と県土地開発公社の間で、空港用地先行取得覚書きも交されている。

以上の情勢下で、県は市民連合と話し合いを行うことよみきり、市に對してあっせんを申し入れてきたので、その要請に基づいて九月二十日に、両者を市の委員会室にまねいて協議した。市民連合会側からは有沢会長ら一三名、県側からは西尾企画部長・大原空港対策室長らが出席した。

第八節 問題打開についての談合

第一項 あっせん要請



市民連合と話し合い

第3章 高知空港

まず橋本議長が、双方実りのある会にして欲しいと挨拶して協議にはいった。これに対し市民連合側としては、

- ・ 県と市民連合は、合意に達するまで話し合いを行う。
- ・ その間土地買収の実務にははいるらない。

この二点を強調して、会議は最後まで難行した。しかし両者とも、是非実りのある会にしたいという点では、意見が一致したようである。

第二項 市民連合知事と会談

市民連合では、先だつての市側のあっせんにもとずき昭和五十一年九月二十八日前浜公民館で、拡大運営委員会を開き、正式に県側との話し合いに応ずることにし、さしにも難行していたこの問題も、ようやく一つのテーマで相対することになった。かくて十月二十三日には、大篠公民館で地区代表者会を開き、知事との対談の事前協議を行い、テーマとして

- ・ 空港拡張に対する知事の基本姿勢
- ・ 空港拡張と農業問題
- ・ 騒音その他の公害問題

の三点にしほり、徹底して意見の交換をすることにした。そのため県と市民連合との第一回の会談は、十一月六日の午後、日章公民館で開催され、県側からは中内・斉木・西尾・大崎・大原の各氏が、市民連合側からは有沢会長をはじめ約二〇〇名が、あっせん側からは小笠原・橋本・徳橋の各氏が出席した。

まず中内知事は、空港拡張は県政の重要課題であると、基本線を明かにし、地元対策を具体的に述べた。つづ

いて有沢会長は、これは空港拡張を前提とした話し合いではない。市民連合は拡張に反対する市民の集りである、と、真向うから対立したまま協議にはいった。まず県側としては、

- ・ 田んぼは極力後世に残したいが、空港は適地でなければならぬ。
- ・ 拡張反対には相当の理由があろう。それを解きほぐす話しにしたい。
- ・ 地権者とも、また話し合いを持ちたい。
- ・ 拡張は県政発展のため絶対必要である。
- ・ などと意見が述べられ、これに対して市民連合では

- ・ 空港拡張は市民の実りにはならない。あくまでも反対である。
- ・ 市民は安全で平和な暮らしを望んでいる。

このように、双方の主張が対立のまま終つたが、第二回の会合が近日持たれることになって会を閉じた。

第二回の会合は、十二月九日の夜市役所会議室で開かれ、県側・市民連合側及び、あっせん役の市長・議長も同席し、約九〇名で真剣に意見の交換を行った。その要旨は

- 問、県は市民連合とは、いつまでも話し合いをするつもりはないと聞くが、
- 答、市民連合は拡張に理解を示してほしい。話しを長びかすつもりはない。
- 問、短滑走路航空機の開発・滑走路の掘削方式も行われているのに、なぜそのように急ぐのか
- 答、それはすぐに実用化されるものではない。県民、国民の需要を満たすのに是非必要である。
- 問、教育施設の騒音対策、再度のテスト飛行は、
- 答、特定飛行場の指定をうけ、防音対策には万全を期する。テスト飛行は、運輸省と話し合っているが、滑走路が老朽化しているのが問題がある。

このように、熱っぽい対話が行われ、かなりエキサイトした場面もあったが、たがいに紳士的な態度を失うこ

第8節 問題打開についての談合

第3章 高知空港

とはなかった。しかし市民連合は満足せず、最後に有沢会長が、開発の犠牲は地元住民がかぶらねばならない。行政者はどう責任をとるか、我々は住民拒否の権利を留保しておくとして述べて、会を閉じた。

第三項 地権者と知事との会合

このように、市民連合と県との会合が活発に行われているとき、地権者側に新たな動きが見えはじめた。県土地開発公社の調査によると、

拡張に伴う買収予定面積 八三ヘクタール  
内訳 田んぼ等民有地 八五・六％ 七三ヘクタール

道路などの公有地一〇ヘクタール

立ちのきの必要な人家 一九戸

買収予定地区筆数 一、〇〇〇筆

地権者 五〇〇名

この五〇〇名の地権者のうち、久枝・物部地区地権者代表が、次のような点をあげて、知事に要望してきた。

- ・養鰻団地問題
- ・農業機械化問題
- ・農業後継者問題

その結果五十一年もおしこまれた十二月十四日、前浜公民館で、県と会合がもたれることになった。この際県

の明かにした点は、次の通りである。

- ・来年度用地の買収を行い、五十五年度に完成さす。
  - ・周辺約八〇〇ヘクタールについては、県営の土地改良事業を行い、圃場の整備をする。その工事費約四、五〇〇億円である。
  - ・県道前浜～土佐山田線は、取付け部分を含め総延長九、〇五〇メートルを地下道とする。
  - ・空港本体の周囲に県道なみの農道をつくる。
  - ・空港北側の排水には十分対処する。
  - ・後川の抜本改修に取りくむ。
  - ・飛行機は海側離発着による、優先滑走路方式を採用する。
  - ・特定空港の指定をうけ、学校・民家などの防音工事を行う。
  - ・県道春野～赤岡線の改良工事に早期着工する。
- この会談によって、県の誠意はわかった。今後どう対処するか、地区民とよく話し合うという結論に達し、有効のうちに会は終わった。

第九節 空港整備に関する協力依頼について

昭和五十一年（一九七六）十二月十七日付で、中内知事から、標題の件につき依頼の公文書が、市長・議長に對して送付されてきた。

## 第3章 高知空港

その内容は、

・高知空港の整備は、本県の交通体系をととのえ、産業文化の発展を図るためやらねばならぬ重要事業である。

・土地を失う地権者、また航空機騒音を心配する住民に対しては、市議会の意見書の趣旨にしたがって十分対処する。

・土地を失うものの救済策・騒音公害対策・空港周辺地域開発に対し、営農相談所を現地に設置する。

市ではこの協力要請に対応するため、二十二日議員総会を開催し、約三時間にわたり熱心に討議した結果、出席議員二十七名中一五名が賛成の意向を明かにし、残る一名（議長を除く）が反対の形となった。これは正式の議決ではないが、今まで態度を表明しなかった南国市議会が、協力要請を受け入れたため、賛成多数で、空港拡張を認めることになり、その影響するところは大きい。

## 第一〇節 空港をめぐる五十一年総決算

昭和五十一年は、高知空港拡張をめぐる、めまぐるしい動きを見せた年であった。そして暮もおしめまった十一月から十二月にかけて、市民連合と知事との会談が、前後二回にわたって行われ、県としては前進のない話し合いを、いつまでも続けるつもりはないこと、空港拡張は高知県にとって絶対必要である点を明かにし、また十二月に行われた地権者との話し合いでは、空港拡張と、それにとりまわらぬ諸事業についても、具体的に明かにした。

またさきに知事から市議会に対して「高知空港整備に関する協力依頼について」の公文書が送付され、議員総会を開いた結果一五対一で、賛成の態度を明かにしたことは前述の通りである。かくてあわただし、動きを見せた昭和五十一年は去り、翌年新春三日高知新聞に「高知空港拡張決着の年」の見出しで次のような一文がのっていた。

空港拡張計画は、昭和四十七年末に基本計画が示され、その後航空法に基づき、予定告示、公聴会、決定告示と一連の手続きを終えた。現段階は、国に代って県土地開発公社が、いつ調査・測量を行って用地買収に入るかが焦点。地元では当然のことながら、土地を失う農民、騒音を心配する市民が反対運動に立ち上った。

整備計画によると、現在のプロペラ機が飛んでいる一五〇〇メートルの滑走路を、ジェット機が発着できるよう、その南側にはほぼ平行して二、〇〇〇メートル滑走路を新設、それに伴い、ILS「計器着陸装置」など各種航空保安施設を整備、貧弱な空港待合室などを、空港ビルに一新しようというもの。周辺地区の田んぼを中心に、約八三ヘクタールの用地を買収、現空港のざっと三倍の広さに拡張しようというぼう大な計画である。

住みなれた家を追われ、先祖伝来の農地を失う地元住民の反対に、拡張の必要を説く県側も二の足を踏んだ。やがて一七年の歳月は流れ「拡張阻止」の塔や立て看板・地権者の門々に掲げられた「用地関係者の立ち入りを禁ず」の札も色あせた。しかし県政や市政も首長が交代、いろんな情勢変化の中で、昨年の活発な動きを生む地盤が次第に固まりつつあったといえよう。

反対勢力の母体である市民連合も、地権者と不離一体を保つことができなかった。地権者も農地を失いたくない思いは変わらないとみられるが、目の前に巨大な計画がぶらさがったままでは、営農計画や、家屋の修理などに手がつけられない不安な状態に置かれていた。こんな折、中内知事は、地元の小笠原市長・橋本議長をあっせん役に頼み、市民連合のメンバー、そして引き続き地権者と対話を行い、「農業や騒音の問題は今後も話し合いをするが、やる、やらないの話し合いならいつでもするつもりはない」「五十二年度は用地買収に入り、できれば五十五年までに仕上げたい」など、それぞれ不退换の決意を示し、協力を強く要請した。

これに対し、地元自治体は「賛否はともかく、拡張されるとの前提に立たねばならぬ。だとすれば、地元の犠牲回復のため、県・国との交渉に全力を尽して市民の利益を守る。だめなら阻止せざるを得ない」（小笠原市長）という考えを示し

## 第3章 高知空港

た。また市議会は、これまで明確な態度表明を避けてきたが、暮も押し詰った議員総会で、県からの協力要請を採択の結果、賛成多数で受け入れた。正式の議決は残されたものの、議会側の大勢もどうやら決ったといえる。特に市政レベルでは、「もう賛否の段階ではない。敢然と市民の犠牲回復に立ち上がり、どう代償させるかが行政の責任だ。」との考えが支配的になり、そのための体制づくりの動きも出ている。

同空港の拡張は当初の計画だと、来春完成ということだったが、地元住民がこれを阻止してきた。いま反対勢力の総帥有沢市議は「あくまで玉砕主義で行くか、拡張をしないでジェット化を受けられるか、それとも現計画を認めるか、いずれにせよその三つしかない。」とハラを割った話をしている。情勢は動いたが、決着の年も、そうすんなりとは運ばず、まだまだヤマ場がありそう。空港拡張が県政の重要課題であればあるほど、その実現は、地元の反対・市民の動きというより、県がどれだけ、国に犠牲回復の諸対策を約束させるか、国がそれにどう答えるか、カギは案外そこらに潜んでいるものといえよう。

これを読んだ、市民連合・地権者・市当局ならびに一般市民は、多種多様な意味で、受けとめたと思うが、高知空港の将来の方向を示唆したものとして注目される。

## 第一節 県買取基準価格を示す

昭和五十二年になって、空港問題は次第に具体化し、県の積極的な姿勢が見られるようになった。そして物部・久枝・田村・下島など各地区の地権者と県当局との間で、具体的折衝にはいるようになった。

高知空港拡張に伴う用地買取については、五十二年八月三日地元地権者に対して、初めて基準価格を示した。それによると県側は、「基準価格は近傍農地の取引事例や、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、国と協議して決定した。」旨を述べ、具体的には、秋田川から西側については、宅地見込み地ということ、県道沿いは一、五七〇万円（二〇アール）、市道沿い一、五一〇万円、農道沿い一、四九〇万円

とし、同東側の旧飛行場の場内については一、二六〇万円、一、一八〇万円、一、二二〇万円、九九〇万円の七ランクに区別している。

これに対し、地権者の意見としては

「周辺に残る農地をどう補償してくれるか」

「七ランクに区別せず一律にはできぬか」

「農民が売らぬと云ったらどうするか」

「こんな内容では売る気になれない」

「代替農地の購入に必要な資金の手当を出して欲しい」

などの意見が続出した。

一方高知県は、空港拡張用地取得費に、九月議会で六億円を計上することにした。これは五〇アール以上の土地所有者で、五〇％以上が空港拡張用地として買取され、代替地を購入する農民に無利子で貸付けるといのである。

県の調査では、対象となる大口地権者は三九戸で、そのうち五〇アール〜一ヘクタールの農家二七戸に対しては、手付け金として代替農地取得に必要な金額の一二％、また一ヘクタール以上の農家に対しては五〇％程度を内渡金として貸付け、買取の段階で精算するというのである。さらにこの生活再建資金のほかに、丈量測量費として約四、〇〇〇万円、用地買収費として約五、八〇〇万円、事務費一七五万円、計約六億円に上っている。これに対し地権者は、おいそれと受け入れてはくれまいし、今後の折衝が大きな鍵となっている。

## 第3章 高知空港

## 第一二節 拡張問題大詰に

高知空港整備計画は、先ごろ県が用地買収の基準価格を示したことで、いよいよ大詰をむかえた。空港拡張の成否は、用地の買収ができるか否かにかかっている。しかし五十四年度買収完了、五十六年度ジェット機空港完成という県の計画通りに行くか、大きな問題がある。

買収が取りざたされて以来、常にいわれてきたことは、医大なみということである。岡豊地区に建設の高知大用地買収費が、一〇アール当り一、五〇〇万円であったことは、よく承知している。しかしこれを下まわる買取価格が示されたのには大きな不満がある。高知県にとって空港拡張は絶対必要である。しかし拡張後何のメリットもない地元民が、なんでこんなに犠牲を払わねばならないのか、即ち地権にとって最大の関心事は、拡張に絶対反対というより、買取価格の不満によるものと見られる。

「交通・運輸・通信網が後退した歴史は聞かない。今では拡張されるのを前提に、地元の犠牲を如何に少くするかということが市長の役目だ。」と、小笠原市長もいう。県の四十六年度当時の計画では、周辺対策の主たるものは、河川・用排水の改修・道路整備・土地改良事業などで、当時事業費は六二億円であったので、今では一〇億円程度になると思われる。こうなると、財政難にあえぐ南国市としても、相当の負担を覚悟せねばならぬが、県市の歯車がうまくかみあうだろうか。

拡張問題が大詰になると共に、地権者の悩みはひどくなる。「土地を買ってどこへ移っても、これほどの美田はない。拡張にはあくまでも反対だ。」「どこへ移っても、よそ者扱いにされて頭が上らない。組入れしてもら

のに大変だ。」「古びた家を直そうと思ったのは一〇年も前、拡張問題がいまだに解決しないので、不便な家だがまんしている。」「まっこと県はやる気だろうか、早く自由の身になりたい。」など地権者の悩みはひどい。地元農民の背負った十字架は重苦しい。いい知れぬ将来への不安が漂よう。国や県の誠意を示してもらいたいというのが、地権者のほんとの声である。

現在の高知空港は、貧弱ではあるがその利用度は非常に高い。昭和三十五年定期便僅か二便しかない時、乗降客数も年間四万人足らずであったが、四十年五便に増えたと二九万人となり、その後七便一〇便一六便となると、利用者も鱈上りとなり、四十六年度は六〇万人台、五十年度は七二万人台、五十一年度は二五便で八五万人台と、ざっと高知県の人口に匹敵する乗客を運んだ。

しかしこれで需要を満しておるとはいえない。五十年度は一日平均二二二人のキャンセル待ちがあり、五十一年度は一三九人となっている。だから拡張して大型機を乗り入れ、県民の足を確保しなければならないというのが、県や航空会社の弁である。

さてここで拡張後の青写真を示してみると、まず滑走路一、五〇〇メートルが二、〇〇〇メートルになるが、これは現在のものを延長するのではなく、別に二、〇〇〇メートルのものを新設する。そしてこれに誘導路も作られるので、着陸帯の幅は現在の二二〇メートルから、一挙三〇〇メートルになる。さらに飛行機の駐機するエプロンも四バースから八バースに倍増し、空港の全面積は一、二〇九、〇〇〇平方メートルで、今の約三、四倍になる。

ここには当然、運輸省高知事務所の庁舎をはじめ、空港ビル・駐車場・航空保安施設の強化などが必要である。

第3章 高知空港

さて拡張後は、ジェット機が就航するが、機種はB727型機（一七八席）で、便数は東京線一日八便、所要時間約一時間、大阪線一便三〇分で、それぞれ現在の半分に短縮される。

第一項 周辺整備と公害問題

さて最後に残るのが、周辺整備事業の実施と、ジェット公害対策である。整備事業は県の計画によると、道路や河川、用排水路の整備が中心になっている。春野―赤岡線・前浜―土佐山田線の二つの道路の改良、秋田川や後川の改修など、穀倉地帯の生活基盤の整備が必要である。

昭和四十九年に、空港周辺の環境保全をはかるため、高知空港騒音対策協議会（吉村真一会長）が発足し、騒音・大気汚染・水質汚濁・家畜・魚類への影響について、技術専門委員が検討した結果、五十年三月報告書を出している。それによると、

ジェット機騒音の軽減策としては、海側から入り、海側に出る優先滑走路方式を採用すると非常に効果があり、海側離陸七〇・九％、海側着陸八六・六％が期待でき、さらに大気汚染・水質汚濁・家畜・魚類への影響も大した問題ではない。としている。しかしこの報告書がどうあるかと、ジェット機騒音が、現在のYS-11型機のそれを上回ることは明らかで、絶対我慢はできない程ではなくとも、相当こたえるのではないかと心配する声がある。

今こそ、国県市が一体となり、空港拡張問題につき、真剣に考えるべき時であると思われる。

第二項 高知空港特定空港に指定

賛成反対の渦まくなかにあって、昭和五十二年（一九七七）六月、県の懸案事項である高知空港の特定空港指

定が決定した。これは飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止に関する法律（航空機騒音防止法）にもとずいて、空港周辺の各種騒音対策事業を、国庫補助で行うものである。即ち

一、学校病院などの防音工事助成

木造は鉄筋に建てかえ、防音ガラス、サッシなどに取りかえ、冷暖房施設を設ける。建てかえは、七五％は国庫補助、残りは地元負担となっている。但し防音・冷暖房施設は、全額を国が負担する。

二、民家の防音工事助成

家族構成五人以上で、老人または乳幼児のいる家庭は、二部屋が防音設備となり、その他は一部屋となっている。

工事費は、一三五万円までは国が負担し、一三五万円以上一六〇万円までは、超過分は国と地方自治団体が折半、一六〇万円をこえると超過分は個人負担となっている。

三、公共施設新設補助

これは主として新設公民館に利用されるもので新設補助金は、一ヶ所一、〇六〇万円から、最高四、四五〇万円、世帯数によって異なる。

ここは防音・冷暖房つきで、子供の勉強部屋・老人室も完備するのである。

今回特定空港に指定されたのは、高知空港と広島空港の二港で、ともにジェット機が就港していないが、航空騒音が多いので特に指定されたものであり、見ようによっては、ジェット機への布石とも考えられ、高知空港は、いよいよジェット機化へ一歩前進したと思われる。

市では、五十二年度補正予算に、一、八〇〇万円を計上しているが、これはすべて国庫補助である。市では民

第3章 高知空港

家の希望にもとずいて、防音設備を行い、近々五四世帯に及ぼす予定である。

第三項 空港拡張と周辺整備事業

高知空港拡張問題は、五十三年度にはいって活発に動きはじめた。即ち五十三年度政府予算でも、高知空港に総額九二億円（うち用地買収費八〇億円）が計上せられて、国県が拡張に積極的に取り組む姿勢を示した。

また市議会議員一二名で構成する、空港対策調査特別委員会（島内正雄委員長）でも、空港拡張の賛否は二段として、今後はジェット化を想定して取り組み、周辺整備や騒音対策など、市の利益を守るため努力することになった。

ところで、空港用地買収基準価格については前述したが、今回地権者に対して県側が、一〇アール当り最高一、八〇〇万円から、最低一、二〇〇万円で、四ランクの改正価格を提示し、各地で説明会を行うことになった。そのため現地で直接住民と交渉にあたるため、従来商工会内にあった、現地空港整備事務所（窪田敏一所長）を、この五月四日から、新たに南国バイパス沿いの日章交差点付近に移して、約三〇名の職員を配置し、用地買収補償や周辺整備などと、交渉は着々進んでいる。

空港拡張に伴う地元負担については、県側としては、<sup>11</sup>周辺整備事業は、事業別に年次計画をたてて順次実施し、地元負担は市には迷惑をかけない<sup>12</sup>ことを約束している。

そして三月一日には「高知空港周辺整備対策協議会」（西内四郎会長）が発足し、空港拡張で犠牲をうける、空港周辺住民の生活環境を改善し、その償いの事業計画を樹立することになった。委員は物部・久枝・田村・前浜・三和・大篠から選んだ五〇名で構成されている。この協議会は河川・道路・環境の三部会に分れておる。県

側の計画としては、五十三年、五十四年度に用地買収、五十六年度ジェット機就航の新空港にする意向で、拡張に不可欠な地元周辺整備事業も、一〇年間で行う予定で、その総額は一二一億円にのぼっている。

河川事業（事業費六一億一、七六〇万円）

道路事業（事業費二三億円）

市道事業（事業費八億八、二二一万円）

農道事業（事業費一三億三、二〇〇万円）

用排水事業（事業費一四億七、四〇〇万円）

（公報なんこく参照）