

八十場駅・さぬき府中駅 八十場駅とさぬき府中駅は、昭和二十七年（一九五二）年に気動車旅客駅として開業している。八十場駅もさぬき府中駅も地元からの要請で設置された駅であり、そのため国鉄が建設するのはホームのみで、夜間用の外灯や待合室、トイレなどは地元で建設する必要があった。

昭和二十六年（一九五二）年七月十二日の府中村議会では、第一号議案として「ガソリンカー停車場設置」について議論されている。この「ガソリンカー停車場」がさぬき府中駅であり、すなわちその設置について議論しているのである。まず七月九日に行われた実地検分の結果、工事は四国鉄道工事が実施する、材料はすべて四鉄当局が準備することなどを報告している。その際、石材については地元加茂産を使用するよう要望している。駅の場所は新宮踏切付近の保線分区小屋から東に三〇メートルと報告されている。この際、保線分区小屋の移転・新築は村で行い、この分区小屋をトイレに転用することなどを提案している。またその用地を借用するか、買収する必要がある、そのため一〇万円から一五万円程度の予算が必要であると報告されている。

この報告に対し、駅舎完成後の維持費や一日三・四回しか停まらないことに対する費用対効果などに質問があったが、一五万円程度の予算を準備することで承認されている。

昭和二十七年一月十一日の府中村議会では、第二号議案で「さぬき府中駅（ガソリンカー停車場）開設と祝賀会」について議論されている。そこでは一月二十七日にさぬき府中駅が開業すること、国分・鴨川両駅長、保線区と施設部などの鉄道関係者、村議などを招

第二節 港湾の修築（坂出港振興施設工事）

一 坂出港湾の整備

西運河拡張と埋立て 昭和三十一年（一九五六）年六月十二日付『坂出市広報』に、「立昇運河」の愛称で親しまれていた西運河の船だまり場の拡張工事が完成したことが報じられている。

機帆船の航行にとって、水深、幅員ともに充分でないとして、この運河を拡張し機帆船を日清製粉工場附近まで入航できるようにするために、昭和二十二年に両景橋を撤去、浚渫船をもって水深をマインス二メートル程度に浚渫し、昭和二十四年、二十五年の両年度にも、

市広報』には「本市の三大工事が完成」として、「一万トン岸壁」「金山新塩田埋立て」「第二水源」の完成が告げられている。

このうち中央突堤の「一万トン岸壁」は、昭和三十一年度から五カ年計画で総工費約四億五〇〇〇万円をかけて工事を進め、昭和三十一年十二月二十三日、延長一八〇メートル、幅員一五メートルのエプロン舗装が完成していた。この中央岸壁は東側が一八六メートル、水深一〇メートルで一万トン級、北側が一八二メートル、水深六メートルで六〇〇トン級、西側が一七四メートル、水深八メートルで八〇〇トン級の巨船が同時に接岸できる。

総面積は三万一千七百七平方メートル（約九六三〇坪）で、完成を見た一万トン岸壁に早くも昭和三十八年十二月二十三日、接岸第一号として日本郵船「まにら丸」（九三三八トン）が横づけし、荷役作業を開始している。市では同日鎌田市市長らが同船を慰問し、入港を歓迎した。

昭和三十九年二月十五日付『坂出市広報』には「昨年の港湾実績」とする「貨物量は二百二十八万トン」「開港以来の最高実績」の見出しで、「坂出港の出入船舶、輸移出入貨物、乗降客数など」が掲載されている。

入港船舶数では昨年と比べて、外国船が三四隻、機帆船が一三四隻増えているが、内航船は二六二隻減っている。取り扱い貨物量は輸移出入合わせて二二七万八二九九トンと記録している。これは、「開港以来最高の実績」であった。

外国から輸入される貨物で最も多いのは麦で二二万三千五百〇トン、次いでリン鉱石の一〇万八千三百〇トン、以下、トウモロコシ七万七千九百〇トン、木材七万四千七百〇トン、鉄くず三万八千三百〇トンである。一方輸

専売公社から北側に水深をマインス三メートルに延長し、運河の幅員を四〇メートルに拡げる。また物揚場を築造し、物揚場後方には県営と市営の上屋倉庫を建築する。

引続き昭和二十六年には中央岸壁の延長工事をを行い、中央埠頭地帯の整備を進めるとともに、中央埠頭と市街地を接続させるため「東浜十一番十二番塩田」の西側を切りとって、その土砂で後方の塩田を埋立てる。昭和二十七年以降、四カ年の継続工事として、この歴史的な大工事を完成するに至った。こと、これによって瀬戸内海の海上輸送の大部分を占める機帆船の泊地、岸壁輸送に大きな便益を与え、西岸壁中央岸壁の大型外航繫船施設とあいまって、いよいよ「港湾都市さかいで」発展の基盤が形成されるに至った。

東運河整備工事 昭和三十一年（一九五七）年一月十日付『坂出市広報』には、東運河整備工事について、大型汽船の入港に対処するため、坂出港の中央突堤東北部を水深マインス九メートルに浚渫する。その浚渫土砂を利用して明治浜塩田と中新開畑地の北部を埋立て、そこに約三万坪の工場用地を造成する。この埋立地には工場を誘致するが、すでに約八〇〇〇坪の土地は真空式製塩工場を設営する日本化学塩業株式会社の建設予定地として埋立てた。

この中新開一帯の工場用地造成にともない、東運河（横津運河）に、機帆船の利用度が増加することが予想されるため、昭和三十一年四月から三七水門の南側に水深マインス三メートル、延長一〇〇メートルの機帆船用岸壁を、港湾改修特別失業対策工事として施工している。

同三十二年四月二十五日付同紙によると、この工事は、失業対策工事でもあり、就労者数は年間延人員一万五千三百三人（内失業者の吸収人員は一万二千二百六人）といわれた。

出は、主として肥料が多く、輸移出入全体では昨年とほぼ同じの実績であった。

同三十九年九月一日付同紙には、県が中央岸壁北側を舗装し、これによって中央岸壁全部のエプロン舗装は完了したこと、次いで中央岸壁北側のマインス六メートル岸壁舗装に着手する、工事は西岸壁の北側から北岸壁の東端に至る延長二二三メートル、幅員七・五メートルの舗装工事であり、工事は完了は十月末の予定としている。

港湾施設 昭和四十三年（一九六八）年一月一日付『広報さかいで』によると、戦前から戦後の港湾施設としては、昭和十六年四月、神戸税関坂出出張所が開設（二十二年四月に支署に昇格）し、同十九年十一月には四国海運局坂出出張所が開設、戦後の昭和二十三年（一九四八）年七月には坂出港長事務所（二十五年六月、海上保安庁法の改正で坂出海上保安署となる）が開設されている。

昭和三十年代になると、同三十二年五月には農林省神戸植物防疫所坂出出張所（四十年四月支所に昇格）、翌三十三年七月に神戸検疫所坂出出張所、三十九年四月に法務省高松入国管理事務所坂出出張所へと、港湾行政機関の充実が図られている。

昭和三十三年五月十日付『坂出市広報』には、植物防疫所坂出出張所開庁のことが「輸入食糧など四国四県全部を管理」「待望ここに実現」の見出しで報じられ、その内容は、「四国四県の各港湾都市との間に厳しい争奪戦」を経て、植物防疫所の誘致に至ったのは、「坂出市の努力と坂出港の輸出入実績」によるものであった。初代出張所長、係官ら五人が着任、事務所を従来の港務所内に置いた。

四日市出張所長が初代出張所長として赴任してきた。所長以下五人の職員が、輸入食糧品・木材などの検査事務、輸入食料・農作物

の病虫害防除などを管理。十一日開所式を前に島田市長は次のように「喜びを語」っている。

坂出港の整備とともに港湾関係機関の並置は港湾発展上、ぜひとも必要なことで税関署、海運局、海上保安署、貨物検査協会、穀物検定協会など順次、各機関の設置を願ってきましが今回神戸植物防疫所坂出張所の移管に成功しましたことは港湾施設の充実とともに誠に喜びに堪えません。ことに今回の植物防疫所の設置によって農村振興の発展にも大きく寄与することになり市民とともに慶祝に存じます。

この、植物防疫所の設置にともない市の港務所を港中央突堤、上屋倉庫北側海運局出張所隣に移転している。

昭和三十三年六月二十五日付『坂出市広報』には、昭和二十七年から、厚生省にその設置を要望してきた。「坂出市の（誘致）努力と坂出港の貿易実績が認められ」、神戸検査所坂出張所として、七月一日から開庁することになったとある。それは、坂出港に入港した外国船舶の検査を行うもので、仮事務所は貿易会館内に設置、出張所長は神戸検査所長が兼務、技官一人、事務官一人が配属、医師は市立病院に委嘱されることになっている。

今までは、坂出港に入港していた外国船舶は、神戸・新居浜両港で検査を受けていた。

同年七月二十五日付『坂出市広報』によると、検査所に初めて入港した外港船は、「建和丸」で九日検査を受けた。シアトルから、アメリカの小麦九三六四トンを荷あげのため寄港したものである。島田市長・議長・港湾課長らが翌十日同船を慰問している。

同年十月十日付同紙によると、神戸検査所坂出張所の開所式

に昨年十月二十五日、二八万三〇七平方メートル、（八万五七九〇坪）の広大な埋立地が完成、また江尻からここへ通ずる産業道路も完成し、大工場の誘致を待つばかり」とある。

昭和四十一年二月一日付同紙には、「埋立地を分譲します」として、「元金山新塩田の埋立地約三万五千坪と、目下埋立て工事中で本年度末にはほぼ完成の予定である白灯台北側の埋立地約一万坪」を、「二千坪から一万坪程度に区画割り」して分譲すると報じている。

港湾計画策定 港湾審議会 昭和四十（一九六五）年一月一日付『坂出市広報』によると、昭和三十九年十一月三十日、東京丸の内ホテルで開かれた運輸省港湾審議会第二四回計画部会で坂出港の大改修計画が、原案どおり承認され、運輸大臣に答申されることになった。

昭和三十五年十一月の港湾審議会第一回計画部会では、「①一万五千トンの級外国貿易施設をはじめとする中央埠頭地区の商港整備」「②二千トンの級内国貿易施設をはじめとする西運河の整備」「③七百トンの級内国貿易施設をはじめとする東運河の整備」「④塩田とその地先水面および番の州地区工業用地造成などの計画」が決定された。

しかし経済の発展に伴い港湾取扱貨物量が三十八年には二二五万トンに達し、港湾施設は能力以上の使用となり、公共埠頭の早急な整備が必要となっていた。

そこで、昭和五十年における坂出港の取扱貨物量を約二二一九万トンと想定し、公共埠頭の建設、臨海工業用地造成を基本方針とし、事業費約九四億円を投じて港湾設備を図ることになった。

は、九月二十日に行われた。コレラ・ペスト・発しんチフス・痘そう・黄熱・回帰熱などを防ぐために、人体と船舶を検疫し、「予防措置を講ずる」こととした。

同年十二月十日付同紙には、貿易会館内で事務をとっている神戸検査所坂出張所と中央岸壁にある市の公務所の合同庁舎新築工事が、三十三年十月から「西運河の入口、神島化学の北側」で行われ、ここに移転することになったと報じている。

昭和四十年一月十五日付同紙には、法務省高松入国管理事務所坂出張所について、「法務省施設法の一部を改正する法律が十二月二十一日に公布施行され、高松入国管理事務所の坂出張所が新設」されたこととある。事務所は貿易会館内である。

金山新塩田埋立 昭和三十年代「坂出市三大工事」の二番目に挙げられている「金山新塩田の埋立」については、三十七（一九六二）年四月十五日の『坂出市広報』に、同年度港湾施設整備事業として行うこととなり、事業に着手、埋立てが進んでいると報じている。この塩田は昭和三十四年十月塩業整備特別措置法により廃止された後、放置されていた。面積は約三三万平方メートル、このうち約二七万平方メートルを埋め立て、残りは東運河拡幅のため取り除く計画である。北側の海岸付近で浚渫した土砂を、サンドポンプによってこの廃止塩田に送り込んでいる。総工事費は約二億円であった。

昭和三十八年八月十五日付『坂出市広報』によると、最終的な埋立工事が七月二十九日に再開され、最終的な段階にはいり、「埋立工事が完了するのを待って、西側岸壁の築造」にとりかかる予定とされている。

翌三十九年一月一日付同紙には、「金山新塩田埋立」工事は「三

第一回計画部会などこれまでの開発計画では港湾取扱貨物量の増加、企業の急速な進出などに対処できなくなっていた。そこで、第二四回計画部会で新たに計画を変更改定した。完成目標は昭和五十年とし、抜本的な改定を行うとした。計画内容は次のとおりである。

【公共ふ頭】

▽西ふ頭地区 ①前面に突堤式ふ頭を計画し、一万五千トンの級岸壁二バース（水深十メートル、延長三百七十メートル）②五千トンの級岸壁一バース（水深七・五メートル、延長百三十メートル）と、ふ頭用地五・一万平方米を造成 ③現在の四千トンの級の延長二百七十四メートルを三百二十メートルに延長④西大浜塩田の北面の運河を拡幅し、三千トンの級岸壁三バース（水深六メートル、延長三百五十五メートル）、物揚場（延長四百六十メートル）とふ頭用地八・七万平方米をつくる。

▽西運河地区 二千トンの級岸壁（水深五・五メートル、延長二百七十メートル）と七百トンの級岸壁（水深四・五メートル、延長五八〇メートル）、物揚場（水深三メートル、延長百五十メートル）をつくる。

▽東運河地区 七百トンの級岸壁十バース（水深四・五メートル、延長六百五十メートル）と物揚場（水深四メートル、延長七百五十メートル）をつくる。

▽林田地区 林田塩田の一部を掘込み、五千トンの級岸壁一バース（水深七・五メートル、延長百三十メートル）、七百トンの級岸壁十五バース（水深四・五メートル、延長九百二十五メートル）をつくる。

▽宇多津地区 番の州埋立地区西側南端に物揚場（水深四メートル、延長三百五十メートル）をつくる。

【臨海工業用地造成計画】本港は瀬戸内海に位置し、その有利な立地条件により、工業の進出が今後予想されるので、塩田のカサ

上げ、その地先水面、番の州地区の埋立てにより九百五十八万八千平方メートルの工業用地を造成する。

なお、工業用水は綾川水系府中ダムおよび吉野川水系早明浦ダムなどから合計日量三十六・五万立方メートルの取水が可能で十分である。また番の州地区の埋立てに伴い、瀬居島、西浦漁港を北に拡張する。

【航路、泊地計画】入港する大型船舶に対応して番の州地区に①水深十六メートル、幅員五百メートルの水面積百九十五・二万平方メートル ②水深十二メートル、幅員五百メートルの水面積百五十四・四万平方メートル ③水深七メートル、幅員四百五十メートルの水面積九十八・三平方メートルの各航路泊地をつくる。また中央ふ頭から西岸壁ふ頭に至る水深十一メートルの水面積百十三・四万平方メートルの航路泊地もつくる。

【松ヶ浦港計画】松ヶ浦地区地先に防波堤延長九百五十メートルを計画し、物揚場（水深三メートル、延長四百五十メートル）をつくる。なお、これに伴い水深三メートル、水面積七・九万平方メートルの泊地とふ頭用地七・二万平方メートルをつくる。

【阿賀浜地区石油配分基地造成計画】急増する石油製品の需要に対応するため、ここに石油配分基地を計画し、三千トンのタンカーを対象として、前面に水深六メートルの泊地をつくる。

なお、昭和四十年一月一日付『坂出市広報』に、「一月から着工 松ヶ浦港の改修」の見出し記事がある。その内容は「東部地域開発の拠点となる松ヶ浦港改修事業に本年一月から着工」としており、工事入札も十二月二十六日完了したとある。

昭和三十八（一九六三）年度から六カ年の継続事業で実施しており、最終年度は四十三年である。総事業費は一億六〇〇〇万円である。この協定書によると、市は林田塩田四〇万五〇〇〇平方メートル（二万一千四百四坪）とその地先の海面一・二五五〇〇平方メートル（三万七千八百一十二坪）を埋め立て、約一六万坪の工業用地を造成し、また埋立て地内の道路は、いずれも幅員が二メートルで、南北幹線一本と東西幹線二本を建設するとある。

林田地区の港湾整備計画では、林田塩田東側地区に、北からマイナス七・五メートル、延長一三〇メートル、マイナス五・五メートル、延長三六〇メートルの岸壁四バースと、南側東西にマイナス四・五メートル、延長一二〇メートルの岸壁二バースを築造し、その前面の泊地をマイナス七・五メートル、マイナス五・五メートル、マイナス四・五メートルにそれぞれ整備するとある。

昭和四十六年四月十五日付『広報さかいで』には、「施政方針の要旨」の中で、「港湾施設の整備拡充」として、林田港改修のほかに、同月の港湾合同庁舎完成なども取り上げられている。その部分を次に示す。

時代の要請と国の施策に呼応して、坂出港の改修計画も新港湾整備計画に基づき実施しますが、初年度事業としては、まず林田地区の水深七・五メートル岸壁の建設と頭用地、工業用地などの造成に着手し、林田地区の一連した港頭地帯の整備拡充をはかるほか、西浜地区の工業用地造成事業も、昨年度に引き続き四十六年度を完成目途に努力してまいりたいと存じます。

港湾関係者が多年熱望してきました坂出港湾合同庁舎も、昨年着工をみて以来順調に進展し、近く完成の予定で。

坂出市ホームページの「坂出港の歴史年表」には、昭和四十四（一九六九）年三月に「林田地区改修事業に着手」とあり、昭和五十年代には、同五十一（一九七六）年十一月に「林田、阿賀浜地区公有

防波堤は延長八〇〇メートル、物置場四五〇メートルの築造、港内の浚渫などを行うとしている。

この度の実施は三十八、九年度事業分として、防波堤延長三二四メートルの築造、残りの四七〇メートルは、四十、四十一年度事業である。物揚場と港内浚渫事業は四十二・三年度で行い、改修事業を完了する予定としている。

二 東部地区の整備

大屋富地区の埋立て 昭和四十三（一九六八）年八月十五日付『広報さかいで』には、松ヶ浦港改修工事とともに、大屋富地区埋立て工事が報じられている。

この、大屋富地区埋立て工事は、約一億三四〇〇万円の工費で、松ヶ浦港を水深五メートルに浚渫するもので、それによる五四万立方メートルの土砂と、花崗土一二万五〇〇〇立方メートルの土砂で、旧松浦塩田一五万九千九百二平方メートルと旧中榎塩田二万五千三百〇平方メートルの廃止塩田を埋立てた。浚渫船二隻で土砂を送っており、七月十五日から着工したこの事業も昭和四十四年一月末日完了の予定としている。また、松ヶ浦港は南側に接岸施設を設け、この浚渫事業で一〇〇〇トンの船舶の入港が可能になるとしている。

林田塩田の埋立と整備 昭和四十四（一九六九）年五月十五日付『広報さかいで』によると、市は林田地区の港湾改修、それに伴う林田塩田とその地先を埋め立てて、工業用地を造成することとある。これらに関する林田塩産株式会社との協定については四月臨時議会で可決された。市では五月七日市長室で、議長立会いのもとに協定書の調印式を挙行、鎌田市長と林田塩産社長が契約書に調印している。

水面埋立工事着手し、田地区が同五十六年十一月完成で二〇万九千七百三平方メートル、阿賀浜地区が同五十八年三月完成で八万一千二百平方メートルが造成され、昭和五十七年四月、林田地区でマイナス二メートル岸壁が完成している。阿賀浜地区では平成元年六月、マイナス七メートル岸壁工事に着手、同三年三月完成している。昭和五十九年六月には、港湾環境整備事業により、みなと林田緑地が完成している。

第三節 番の州埋立てと工場誘致

一 番の州埋立て工事

埋立て地、御供所海岸と接続 坂出沖の瀬居島と沙弥島は三味線島と呼ばれ、一つの島であったが、大津波で棹の部分が切れて三味（沙弥）と線（瀬居）に分かれて二つの島になったという伝説を持つ。その中間に、干潮時には砂が見えるほどの浅瀬が広がっていた。文化八（一八一）年の「塩飽島海面絵図」に、干潮時には、浅瀬が見え、この間大船不通」と記されているあたりが番の州である。昭和四十六（一九七二）年、坂出の『市政要覧』に既に稼働している企業が見つけれられる造成途上航空写真が掲載されている。番の州を埋め立て、利用することは市民の長い間の夢であったとし、次のように記されている。

昭和三十七年、この番の州を埋め立てて香川県の一大臨海工業地帯を造ろうとする計画ができた。埋め立ての土砂は備讃瀬戸航路整備に伴う浚渫で得られることとなった。工事は二期に分けて施行されることとなり、第一期計画では、事業費七六億一千万円、造成面積一三八万八〇〇坪、工事期間は昭和三十九年十月から昭和四十八年三月となっている。また、二期計画は工事費約五〇億五千万円、造成面積は四六万二〇〇〇坪、工事期間、昭和四十三年度から昭和四十八年度となっている。

既に、稼働している企業の状況も書かれている。
昭和三十九（一九六四）年十一月から昭和五十（一九七五）年、十月にかけて、香川県が主体となって、「番の州地区臨海工業用地造成事業」として造成したのが、「番の州埋め立て地」である。香川県は、昭和三十七年五月に公布された「新産業都市建設促進法」に基づき、指定地に立候補したが指定にもれ、工業開発の地域格差の拡大が危惧されていた。対岸の水島工業地帯の発展で、瀬戸内海は大型タンカーの航路となったため、「備讃瀬戸航路の促進」が急務となり、昭和三十八年に運輸省は「南北備讃瀬戸航路の浚渫工事」を行うことを決定した。この時、この土砂の捨て場としての「番の州埋め立て事業」が実施されることとなった。工事期間は、昭和三十九年四月から五十一年三月までの三十二年間。第一期四五九平方メートル、第二期一五三万平方メートルの二期に分けて、「番の州」「前の州」「沙弥の州」と御供所海岸までを繋ぐもので、平均水深四メートルの海域を、海面上四・四メートルに埋め立てた。浚渫土砂約五〇〇万立方メートル、総工費約一三九億円、当時としては極めて安価であった。昭和三十九（一九六四）年十月二十一日、沙弥島沖での捨て石作業着工が大きく報

じられた。そして、昭和四十（一九六五）年四月二十二日、番の州埋め立て工事に着手。翌年五月十五日、番の州地区と御供所町崎海岸が接触し、西護岸の締め切り工事が完成した。六月一日には、番の州地区への臨海資材運搬道路が開通している。

沙弥島・瀬居島が陸続き 浚渫工事が進む中で、昭和四十二（一九六七）年十一月二十五日、沙弥島が番の州埋め立て地と接続した。西護岸の北端と沙弥島千人塚の付近が繋がったことで、通常の道ではなかったが、斜面に人が通れる程度の細道で、高校生が島から自転車通学できるようになった。翌年五月十五日、沙弥島へのいわゆる道路が開通した。なお、両島では、自家発電程度の時間制限のある電力で生活していたが、瀬居島、沙弥島とも昭和四十三年五月十五日より、本土からの送電が始まり、終日、電力の利用が可能になった。昭和四十三年九月二十八日、瀬居島が西浦で番の州埋め立て地と接続。翌年十一月七日、瀬居島に上下水道が通水した。なお、沙弥島への上下水道の通水は、昭和四十八年一月十二日からである。

二 番の州に工場誘致

川崎重工工業 埋め立て工事が始まった昭和三十九（一九六四）年十二月十一日に番の州地区に川崎重工工業の誘致が決まった。昭和四十一年一月、番の州一号地を「川崎町」と命名している。同年六月十四日には、川崎重工工業坂出工場で三〇万トンの起工式、翌年三月九日には第一船の建造作業が始まった。同月十六日から琴平参宮電鉄では、川崎重工前までのバス運行を開始した。また、昭和四十二年十月十二日、第一船「紀乃川丸」一二万四七〇トンの進水式が行われた。

三菱化成 昭和四十四

九六七）年十一月十五日、番の州地区に三菱化成坂出工場の誘致が決まった。翌年六月八日、コークス精錬所建設工事の起工式が行われ、昭和四十四年十一月、コークス炉の操業が開始された。さらに、翌年一月二十五日、コークス炉一〇〇門が完成し稼働した。軽金属部門は、昭和四十七年十月から操業を開始している。昭和四十四年六月十日、アルミニウム加工部門の誘致が決まり、昭和四十六年九月から精錬を開始した。

四国電力 昭和四十二（一九六七）年十一月十五日、番の州地区に四国電力火力発電所の誘致が決定した。そして、昭和四十五年二月一日、火力発電所として一号機ガスタービンが運転を開始した。以降、火力発電方式の一号機から四号機までが建設された。

アジア共石 昭和四十四（一九六九）年六月十日、番の州緑町にアジア共石株式会社坂出精油所の誘致が決まった。同日、川崎町と道を挟んで西側の埋立て地の宇多津町吉田に吉田工業株式会社坂出工場の誘致が決定した。なお、昭和四十七年十月一日、アジア共石坂出精油所は操業を開始した。

三 塩田が消える

「塩のまち」から「工業都市」坂出への移行 これまで長

い間、坂出は「塩のまち」とか「塩田のメッカ」とよばれてきた。しかし昭和三十年代中頃から日本全国にわたって「高度経済成長」の波が押し寄せてくると、製塩業界の内部でも生産効率を高めるため、第一次産業的性格の部分（入浜式採鹹方式等）は合理化・近代化の改革が迫られるようになった。枝条架流下式への転換はその表れであった。採算のとれない不良塩田は、国（専売局）の指導によって、これまでも明治末期（同四十三〜四四年）に第一次製塩地整理（不良塩田廃止法）、昭和初期（同四〜五年）に第二次製塩地整理が行われ、そして戦後は第三次塩業整備（昭和三十〜三十四〜三五年）、第四次塩業整備（昭和四十五〜七年）によって、ついに入浜式塩田は整理され、姿を消してゆく。

「塩のまち」とよばれてきた坂出も例外ではない。ここで主な「坂出塩業組合」関係の塩田の廃止状況を確認してみる。

- 1 明治三十八年、専売法が施行された際、東大浜28番が廃止され、そこに坂出地方専売局が設置された。
- 2 大正年間、坂出は小麦の集散地として全国的に大きな地位を占めるようになったが、大正六年、東大浜9番に、讃岐（綾）製麦所が建てられ、同十四年には日清製粉株式会社と合併している。
- 3 昭和四年、第二次製塩地整理に伴って、「古浜」が逐次、新町・清浜・亀島付近から廃止されてゆき、市街地となった。
- 4 昭和三〜八年、塩の積出港として重要な地位にあった坂出港、その港湾改築第一期工事に伴って、西大浜7・17・24番は市街地と港を結ぶ臨港道路建設用地とされた。
- 5 昭和十二年より始められた港湾改修第二期工事に伴って、東

四 国鉄の複線化

高松―坂出間複線化 昭和三十年代になると、四国内でも国鉄の輸送量が増加し、列車の本数も増加していた。昭和三十六（一九六一）年には予讃本線で急行列車の運行が開始されている。また

業を終了していた。その反面、琴平参宮電鉄でのバス事業は盛んになっており、坂出駅発のバスも多数営業されていた（第一章第四節三参照）。そのため、坂出駅の駅前も整備する必要があるが生じ、昭和四十七（一九七二）年に駅前広場の拡張工事が完成した。こうして国鉄だけでなく、その駅や駅前も近代化されていた。

予讃本線では昭和二十七（一九五二）年からディーゼルカーが運行されていたが（第一章第四節三参照）、昭和三十六年からは土讃本線（多度津・高知県窪川間）でもディーゼルカーが運行されるようになった。さらに昭和四十七（一九七二）年三月には予讃本線で特急「しおかぜ」、土讃本線で特急「南風」が運行されるようになった。その一方で、昭和四十三（一九六八）年四月には予讃本線から蒸気機関車が姿を消した。特に予讃本線は高松・多度津間を、土讃本線を通る列車と共用している。また宇野線（岡山・宇野間）が電化されたこともあり、四国と本州の往来がますます盛んとなっていった。そのような状況に対応するため、国鉄第二次五カ年計画の一つとして、高松・多度津間の複線化が計画された。

昭和三十六年から工事が開始され、昭和四十（一九六五）年九月に高松・香西間が複線化された。坂出市域では、昭和四十一（一九六六）年九月に坂出・鴨川間が、高松・香西間、同年四月の丸亀・多度津間に次いで三番目に複線化されている。その後も複線化区間は徐々に増えていき、国分・鴨川間も昭和四十三（一九六八）年に複線化されている。昭和四十五（一九七〇）年に鬼無・端岡間が複線化され、高松・多度津間の大部分が複線化されたことになるが、最後まで単線区間が残ったのが、坂出・丸亀間の一部区間であった。この区間の複線化は瀬戸大橋の架橋を待たなければならなかった。（第四章第五節一参照）。

坂出駅の改築と駅前広場の拡張 このように急速に国鉄が近代化していくのにあわせて、坂出駅も昭和三十五（一九六〇）年五月に改築工事が落成している。一方で昭和三十八（一九六三）年には琴平参宮電鉄が廃線となっており、琴平参宮電鉄の坂出駅も宮

三 道路整備

高松・坂出有料道路(さぬき浜街道) 坂出と高松を臨海部で結ぶ道路の建設要求は早くから存在し、昭和二十七(一九五二)年には海岸道路期成同盟会が結成されている。この期成同盟会のその後の活動は詳らかではないが、さぬき浜街道の整備が始まるのは、昭和四十二(一九六七)年になってからである。

さぬき浜街道は中・西讃の主要都市を、臨海部を通じて結ぶ幹線道路であり、瀬戸大橋へのアクセス道路としても機能する道路であ

る。本来は各市町が主体となって道路を整備してきた。それらは総称として「臨海産業道路」と呼ばれていたが、開通を機に県民から愛称を募集し、昭和六十三（一九八八）年に「さぬき浜街道」と決定した。

さぬき浜街道の一面をなしたのが「高松・坂出有料道路」である。さぬき浜街道は坂出市林田町から五色台トンネルを通り、高松市香西北町・中村町に至る。全長は一〇・一kmであるが、そのなかには当時、香川県最長であった五色台トンネル一四三七mを含む。昭和四十八（一九七三）年に着工し、竣工は昭和五十六（一九八一）年であった。建設費を捻出する目的もあり道路整備特別措置法により有料道路方式で整備された。当初から通行料金で建設費用を償還し、三〇年後の平成二十三（二〇一一）年から無料開放することが計画されていた。実際には、平成二十三年までに建設費等を償還することができなかったが、坂出市や高松市の強い要望もあり、予定どおり平成二十三年から無料開放され、今日に至っている。

西大浜北四丁目には坂出北インターチェンジが存在し、瀬戸中央自動車道と接続している。ただし、本州方面のみ出入り可能なハーフインターチェンジであるため、四国内での利用は坂出インターチェンジを利用しなければならない。

新両景橋架設 両景橋は昭和二十一（一九四六）年に西運河拡張のために撤去されていた（第二章第四節三参照）。臨海産業道路の整備にともない、西運河に架橋する必要がある。昭和五十九（一九八四）年に完成した臨海産業道路の西運河を渡る橋梁が、「両景橋」と名付けられた。新両景橋は二九四mのコンクリート橋である。

国道11号線バイパス 国道11号線は交通渋滞が慢性化してい

たため、それを緩和するためのバイパス工事が急務であった。坂出市府中町と善通寺市中村町を結ぶ国道11号線のバイパス（坂出・丸亀バイパス）の工事は、昭和四十六（一九七一）年に着工し、段階的に開通していった。昭和五十六（一九八一）年には川津町の北峯橋が完成、昭和五十七年に坂出別宮・丸亀間が、昭和五十八年に別宮・加茂氏部間が開通した。

瀬戸大橋建設の歩み（第四章第二節参照） 瀬戸大橋は塩飽の

島々を橋脚とし、六つの大橋とその間を結ぶ高架橋で成り立ち、上部は瀬戸中央自動車道、下部は鉄道橋のいわゆる併用橋である。道路の総延長は三七・三三三（道路単独部二四・二二二、道路鉄道共用部一三・一一一）と、鉄道の総延長は三二・四四四（単独部一九・三三三）、共用部が海峡に架かる狭義の「大橋」である。瀬戸中央自動車道は坂出ICで国道11号線から分岐（のち四国横断自動車道が整備される）と坂出JCTから分岐し、北上して坂出北ICを通り、番の州

高架橋で道路・鉄道共用部となる。共用部はこれより南備讃瀬戸大橋（全長一七二二メートル、中央径間一一〇〇メートル）、北備讃瀬戸大橋（全長一六一一メートル、与島橋（全長八七七メートル）、岩黒島橋（全長七九二メートル）、櫃石島橋（全長七九二メートル）、下津井瀬戸大橋（全長一四四七メートル）を経て、鷲羽山トンネルを通じて、児島ICに至る。児島地区南端部で道路単独部となり、早島ICで国道2号線に連絡する。

一方、鉄道はJR四国宇

多津駅と宇多津新開付近（坂出方面）で予讃線から分岐し、番の州高架橋で道路共用部に入り、備讃瀬戸大橋を渡ってJR西日本児島駅に入る。児島駅南端部から鉄道単独部となり、茶屋町駅で宇野線に合流する。

瀬戸大橋の建設工事は、昭和四十八（一九七三）年十一月、石油危機により、着工が一旦延期になっていたが、五十三（一九七八）年十月十日、ようやく起工式が番の州で挙行された。工事は翌五十四年一月、三ツ子島海中での発破から始まったが、しばらくはケーンソンの沈設や、モルタルプラント船「世紀」によるモルタル注入など海中作業が主で、人目には見え難かったが、五十八年夏、北備讃瀬戸大橋で最初のタワー（主塔は高さ一九四メートル）が建設（五十九年四月完成）された頃から、次第に遠目ながら人々に見えるようになってきた。六十年には岩黒島・櫃石島・与島の橋桁（海面上六五メートル）が架設され（六十二年それぞれ完成）、下津井大橋や南・北大橋でのメインケーブルも架設が進み、六十一年から六十二年にかけては下津井・南・北備讃瀬戸大橋の橋桁架設が進み、六十二年八月十二日には南備讃瀬戸大橋の橋桁最後のボルト締結で、本州と四国は陸続きとなった。

鉄道工事も五十七年五月、予讃線付け替え工事に始まり、六十二年一月八日、最終ボルトの締結を行い、一月十一日には初の試験列車が走った。三月十四日、九年五ヵ月ぶりに瀬戸大橋架橋工事は全て終了、四月十日の開通式を待つばかりになった。

世紀の大事業、瀬戸大橋の架橋は大久保謙之丞が提唱して以来一〇〇年、昭和五十三年着工以来一〇年、建設費総額一兆一三〇〇億円を費やしてここに完成した。

瀬戸大橋時代にふさわしいまちづくり 瀬戸大橋の開通記念を前にして、六十三年三月の定例議会で、番正市長は次のように市政方針の説明をした（以下、要旨を抜粋）。

21世紀を展望した瀬戸大橋時代に
ふさわしいまちづくりの推進

〔プロジェクト事業〕

1 瀬戸大橋時代を迎え、魅力ある快適なまちにつくりあげていくため、『坂出市中心市街地活性化計画』を策定し、昨年、国のシェイプアップ・マイタウン計画として認定されました。この計画のうち、坂出駅を中心とする区域については、国の都市活力再生拠点整備事業により調査を進めています。坂出駅付近連続交差事業の推進、新年度は是非とも事業に着手します。

2 四国横断自動車道対策について、府中地区では設計協議を開始、川津地区でも中心くい打設等の作業を進めており、早期完成が図られるよう取り組んでいきます。

3 幹線道路網の整備。瀬戸大橋のアクセス道路、川津・御供所線、坂出・宇多津線については、早期に完成するよう取り組みます。

4 物流拠点機能の確立と企業誘致。坂出北ICに直結した臨海産業道路周辺の埋立地や塩田跡地等は、四国側の拠点として恵まれた地域です。海陸物流拠点性を確保するため、松ヶ浦地区での岸壁整備工事、港湾施設の整備に努めます。また企業立地促進条例の活用を図り、優良企業の誘致、雇用機会の拡大に努めます。

5 観光開発の推進。五色台、聖通寺山は瀬戸大橋の展望地として最適地であり、五色台の西寺地区にパークセンターを建設するなど、施設の整備充実を図ります。昨年五月に制定されたリゾート

の施設、心身障害者（児）通所作業所施設の整備、運営の充実を図っていきます。医療費の助成、福祉年金の支給を引き続き実施します。

3 児童・母子等の福祉の向上。母子相談事業の実施、母子医療の助成を引き続き実施します。出生数の減少などにより運営の難しくなっている民間保育所に対して、乳児保育特別助成費等の増額により、運営の健全化を図ります。

4 保健衛生・医療の拡充。ガン、心疾患などの成人病による死亡の割合が高くなっており、疾病の発生予防対策を進めます。市立病院については、市民の多様な要望や高度医療等の需要にこたえるため、施設の整備充実、泌尿器科の増設を図り、市民に親しまれる病院として運営していきます。

5 同和対策の推進。同和行政については、議会や関係者の協力を得る中で、地域の実態に応じた諸施策をはじめ、啓発活動の推進、心理的差別の解消に努めます。

〔温かい心のふれあう人づくりと文教施策の推進〕

1 学校教育の推進。小・中学校教育の中に、パソコン・コンピュータを導入し、情報の処理できる能力の育成、また英語ガイドブックや、ふるさとマップを作成して、語学力や国際的礼儀作法を求める教育を推進します。また与島中学校の屋内運動場、白峰・東部中学校の柔剣道場などを整備します。

2 社会教育の拡充。年次計画で進めています公民館等の施設の整備と運営の充実、社会教育指導者の養成などに努めます。青少年の健全育成については、家庭、学校、地域社会が一体となって、社会環境の浄化、青少年の非行防止、啓発活動に努めます。

法による重点整備地区として、国の承認が得られるよう要望していきます。

6 豊かな緑と花のあるまちづくりの推進。安らぎと潤いのあるまちづくりのために、五カ年計画で六万本の植栽運動や、花いっぱい運動を市民総参加により発展させていきます。櫃石においては公園緑地の園地整備を進めていきます。また架橋記念事業では桜など二万本の植樹を行います。

7 国際的都市坂出のアピール。米国のサウスリート市との姉妹都市縁組の正式調印、またゴールデン・ゲート・ブリッジ（金門橋）と瀬戸大橋が姉妹橋として提携できることは、非常に意義深く、内外の深い理解を得られるものと期待しています。

〔瀬戸大橋架橋記念事業と諸行事の取り組み〕

1 架橋記念公園の整備。博覧会場跡地に整備を進めている架橋記念公園が、沙弥島の史跡と自然景観との一体的な利用がはかられるよう整備します。

2 架橋記念博覧会と本市の紹介。「交流と創造—21世紀へ向けて」をテーマに本市で開催される記念博覧会には、架橋記念館をはじめ四市共同館などのパビリオンを出展し、本市の紹介に努めます。

瀬戸大橋開通記念のビデオを制作し、全戸に配布します。

〔健康で生きがいとしあわせをもたらす福祉の充実〕

1 長寿社会への対応。高齢者の方々に、就業の機会を図るため「坂出シルバー人材センター」を設置します。また老人いこいの家、老人生きがいの家の機能拡大、老人クラブの育成に努めます。

2 心身障害者（児）福祉の充実。社会福祉と自立を支援するため

3 スポーツ・レクリエーションの振興。スポーツに親しみ、また参加し、地域連帯意識の醸成が図られるような身近な施策の推進に努めます。昭和六十八年（平成五年）度には第四八回国民体育大会が予定されており、国体準備室を設置して、その条件整備に努めます。

4 同和教育の推進。これまでも学校、職場、地域社会の中で啓発活動を推進してきました。今後も啓発活動を一層効果的に推進し、同和問題の解決に努めます。

〔活気にみちた産業の振興と豊かな生活の創造〕

1 農業の振興。米の需給不均衡を是正するため、水田農業確立対策事業に着手しています。特産物の金時ニンジン、早掘り甘藷については、新技術の導入による品質の向上と生産の拡大に努めます。温州ミカンも改植や品質改善対策を講じ、産地の安定化に努めます。生産性の高い特色ある農業の実現を図るため、土地改良総合整備事業、農業基盤の整備を引き続き実施します。

2 水産業の振興。漁業経営の安定向上を図るため、竹浦（瀬居島）漁港改修事業、櫃石漁港の環境整備など、施設整備を進めます。クルマエビ、アイナメ等の稚魚の放流事業を実施し、水産資源の培養に努めます。

3 商工業の振興。商店街の振興については、中心市街地活性化計画の中で推進したいと考えています。当面の施策としてアーケード等の改築助成や商工組合・団体への助成を行います。

〔快適で安全と安らぎのある生活環境の創造〕

1 環境衛生の推進。本市を訪れる観光客に清潔なまちを印象づけるために、全市的な環境美化を効率的に実施していきます。子ど

表1 瀬戸大橋博覧会案内

名称	展示映像別	観覧時間	概要
瀬戸大橋	映像	20分	ヘリヴィジョン・シアター
架橋記念館	展示	20分	中国(西安)の文物展等
テーマ館	展示	20分	長さ300mのトンネル状の展示空間
パビリオン	映像・展示	1館10～30分	28館以上
世紀	展示	15分	モルタルプラント船
四国門前町	—	30分	八十八ヶ所巡り、四国の物語
プレイランド	—	5～20分	高さ88mの世界一の大観覧車など10機種
サーカス	—	50分	ホワイト・タイガース16頭による猛獣ショーなど
遊覧船	—	30分～1時間	海上から瀬戸大橋見物
ヘリ遊覧	—	5分	空から瀬戸大橋見物

(『瀬戸大橋博'88 四国』より)

表2 観覧コース

コース	概要	約
パビリオンコース	テーマ館、マリンデッキより瀬戸大橋眺望～架橋記念館(ヘリビジョン)～パビリオン3館程度	2時間
陸空海遊覧コース	テーマ館、マリンデッキより瀬戸大橋眺望～架橋記念館(ヘリビジョン)～瀬戸大橋海上遊覧～大観覧車～ヘリコプター遊覧	3時間
グルメパザールコース	テーマ館、マリンデッキより瀬戸大橋眺望～架橋記念館～展望レストラン～シーフードレストラン～世界のパザール館～門前町	3時間
エンジョイコース	テーマ館、マリンデッキより瀬戸大橋眺望～イベントプラザ～架橋記念館～木下サーカス～大観覧車～ジェットコースター	3時間
学習コース	テーマ館、マリンデッキより瀬戸大橋眺望～架橋記念館～パビリオン～第2金庫(架橋工事実物実機)の展示	約3時間
のんびりコース	テーマ館、マリンデッキより瀬戸大橋眺望～架橋記念館～展望レストラン～シーフードレストラン～パビリオン5館程度～お土産コーナー	約4時間
たっぷりコース	テーマ館、マリンデッキより瀬戸大橋眺望～イベントプラザ～架橋記念館～瀬戸大橋海上遊覧～シーフードレストラン～パビリオン5館程度～八十八ヶ所巡りと門前町～木下サーカス～プレイランド	約6時間

(『瀬戸大橋博'88 四国』より)

た。イベントプラザでは世界の民俗舞踊や郷土芸能、サーカスなどが催され、あるいは遊覧船やヘリコプターで海や空から瀬戸大橋が見物できた。

五月のゴールデンウィーク(四月二十九日～五月五日)も瀬戸大橋ブームに湧き、大橋を通過した車両は二五万九千六百四十四台、JR乗客数は延べ二二万四九〇〇人、七月発表の乗客数も前年同期比は三・四倍になっていた。

一五三日の博覧会期間に目標の三〇〇万人を上回る三五〇万二一三二人の入場者を数えた。県はこの博覧会跡地の一部を瀬戸大橋記念公園として整備し、十一月十日、開園している。翌年四月八日に

も会・PTA等による資源ゴミの回収運動、生ゴミ処理器購入など、環境美化活動に対して助成を行い、ゴミの減量化に努めます。また市営田尾新墓地拡張整備事業は継続して実施します。

2 上水道の整備。幹線配水管の布設、老朽管の布設替えを推進し、良質な水を安定供給できるように、また漏水対策など維持管理体制の充実に努めます。

3 下水道の整備。昨年の台風19号による浸水被害を教訓に、排水能力を高めるため、青木屋水系へ接続し、排水機能の一体化に努めます。汚水については、幹線・支線網の整備を計画的に推進し、処理区域の拡大に努めます。

4 住宅環境の整備。公営住宅については住宅建設五カ年計画に基づき今年度は林田団地の建設を進めます。また既設の住宅も計画的に整備を行い、居住水準の向上を図ります。

5 消防・防災体制の推進。新年度はかねてから懸案になっていた南部地区における消防救急体制と、瀬戸大橋上の救急消防業務を円滑に行うため、施設の整備充実、広域通信業務の整備を推進します。

6 交通安全対策の推進。交通安全は何よりも一人一人の交通安全意識によるところが大きいため、お年寄り、子どもなど交通弱者を重点にした交通安全教室の開催、街頭指導等による安全知識の普及に努めます。また交通遺児に対し、引続き交通遺児年金を支給します。

以上に充てた昭和六十三年年度一般会計当初予算の総額は一八二億二二四〇万円であった。

瀬戸大橋架橋記念行事 昭和六十三(一九八八)年四月十日、

予定通り瀬戸大橋の開通式が挙行された。皇太子(後の平成天皇)夫妻を迎えて、瀬戸中央自動車道の与島パーキングエリアで行われた開通式には、政府・本州四国連絡橋公団・香川岡山の地元関係者ら八三〇人が出席した。

開通式に先立ち、四月二(三日)には瀬戸大橋の完成を祝う橋上開放行事が行われ、サイクリングに二八〇〇人、マラソンに四四〇〇人、ブリッジウォーキングに五万四〇〇〇人が参加し喜びを分かち合った。

さらに三月二十日から八月三十一日まで、瀬戸大橋架橋記念博覧会(瀬戸大橋博'88 四国)が番の州沙弥地区で開かれた。メインゲート広場には数多くの旗が翻り、テーマ館に入ると長さ三〇〇mのトンネル状に展示空間が広がっていた。さらに四国館、マリンシティ高松館、四国電力館、JR四国館、四市共同館(坂出・丸亀・善通寺・観音寺)、明日の四国をひらく「建設館」、「郵政館」、「でんばつ50万ボルトスクエア」、「四国八十八ヶ所お砂ふみと門前町」、「はてなおも塩館」、「世紀会場」など三三のパビリオンでは、それぞれ最新の映像ショーや多彩な展示が行われてい

は一周年記念に北ICと両景橋の間を「瀬戸大橋記念通り」と呼び、三ツ子島灯台や灯浮標、いかり(碇)などのモニュメントを設置している。

一周年目の平成元(一九八九)年三月十日、JR瀬戸大橋線の乗客は一〇〇万人を突破した。

国際都市姉妹縁組 瀬戸大橋開通を記念して、昭和六十三(一九八八)年二月二日、アメリカ・カリフォルニア州のサウスリート市と姉妹都市縁組の調印をした。サウスリート市はゴールデンゲート・ブリッジ(金門橋)を挟んでサンフランシスコ市の対岸に位置する風光明媚なリゾート地で、海岸にはヨットハーバーがある。

姉妹都市縁組調印のため、一月三十一日、番正市長ほか葛西市議会議員、商工会議所、婦人団体代表など二名の使節団が渡米し、レイ・デイバー市長の温かい歓迎を受け、二月二日、一両市は代表者の相互訪問を促進することによって、双方の地域社会が末長くお互いの利益になるよう努めるものである」との宣言書に調印を行い、七日に帰国した。

サウスリート市からは使節団の一行が四月一日に来訪、瀬戸大橋記念博覧会等を見学、諸行事に参加し帰国していった。以来、夏季の休みなどを利用して、坂出市とサウスリート市の学生が双方から短期留学を続けている。平成五年はサウスリート市制百周年に当り、記念式典に坂出市から五〇名程が参加、松浦稔明・坂出市長が袴姿で、流暢な英語のスピーチを行った。

番正市長に名誉市民章を贈る 連続四期務めた番正市長は平成元(一九八九)年四月逝去された。従五位旭日小綬章が授与され、坂出市も名誉市民の称号を贈った。その功績を「広報さかいで」は

坂出駅付近立体交差事業 昭和五十三（一九七八）年瀬戸大

橋架橋工事が始まった翌五十四年四月、「坂出駅連続立体交差事業」

（香川中央都市計画都市高速鉄道）の調査が始まっていた。瀬戸大橋の運輸機能を補強するために必要な事業である。六十一年十二月

には「坂出駅連続立体交差事業都市計画」が決定、瀬戸大橋が完成した六十三年十二月には建設省が認可、翌平成元（一九八九）年五

月、香川県と四国旅客鉄道㈱が工事協定を締結、補償物件戸数二二〇戸・約四万二〇〇〇平方メートルに及ぶ用地の買収・補償が進められ、平成四年二月二十日、起工式が行われ、平成五年七月二十一日、仮

線切り替えに着工、本格的な工事が始まった。

事業は坂出市江尻町新開から八幡町二丁目の約三・二線を高架鉄道に改修することである。坂出駅の高架部は相対式と島式のホー

ム・二面、線路は三線、高松方面は現状複線を高架にし、宇多津方面は現状単線を複線にする。鉄道と交差していた市内道路二二路線

(都市計画道路六路線を含む)を立体交差とする。除去された踏切は八カ所である。事業費は約二〇三億円、うち鉄道側負担は一六億円、市側の負担は一八七億円であった。

平成九(一九九七)年二月二十六日、鉄道は高架に切り替えられ、新駅舎も完成した。起工式以来五年、事業認可以来一〇年の歳月が流れていた。かくして松浦市長が描いていた「新しいまちづくり」三つのプロジェクトのうち、四国横断自動車道対策事業と、鉄道高架事業の二つの事業は達成されたものの、残る一つ「中心市街地活性化計画」の達成は難問であった。

第二節 瀬戸大橋の架橋(昭和末―平成)

瀬戸大橋架設推進とルート一本化 昭和三十(一九五五)年七月、紫雲丸の事故に鑑み、香川県議会が政府関係機関に対し、「宇高連絡鉄道建設促進に関する意見書」を提出した。昭和三十四年八月、瀬戸大橋架設推進香川県協議会が設立、続いて三十六年六月、香川県議会瀬戸大橋架設促進特別委員会が設置、三十七年十一月、坂出市瀬戸大橋架設推進協議会の設置となった。昭和三十八年六月、第七回四国地方開発審議会において産業計画会議で「本土四国連絡の基本方向に関する調査」について、瀬戸大橋優先の調査結果を発表、同年七月には、瀬戸大橋架設推進二市一町連絡協議会が発足した。昭和三十九年六月、関西汽船「くれない丸」船上で河野建設大臣を囲み、関係府県知事が瀬戸内海洋上会談を開催した。昭和四十一(一九六六)年一月、香川県瀬戸大橋架設推進本部が設置され、同年二月、第八回技術経済顧問会議が開催され、坂出・下津井ルートの優位性が確定し、同年三月、香川県議会が瀬戸大橋ル―

に、今後以上上の優位性を背景に、関係県、市町村と協力して挙一致の体制のもと、いっそう強力に本運動を展開し、もって、瀬戸大橋の早期着工、早期実現を期する決意をここにあらためて表現するものである。
以上決議する。

昭和四十二年十二月十八日

今後、挙一致の体制で一層強力な運動を展開する決意を示していることが分かる。

架橋工事の準備と石油危機による中断 『市政概要』によると、昭和四十一(一九六六)年四月、日本鉄道建設公団本四連絡鉄道つり橋技術調査委員会が、中央スパン六〇〇びく一五〇〇びの併用橋は設計上困難ではなく、鉄道車両の走行に支障がないとの中間報告を発表した。

同四十一年四月、坂出市瀬戸大橋架設推進本部を設置した。同年八月、建設省が第五次道路整備五カ年計画策定の中で本四連絡架橋の着工を決定した。昭和四十三(一九六八)年二月には、建設・運輸両省が本州四国連絡鉄道道路工費・工期を発表した。

昭和四十五年七月、本州四国連絡橋公団が発足した。同年十二月建設・運輸両大臣が本四公団に対し、本州四国連絡橋に関する基本計画(調査)を指示した。

昭和四十七年五月、鉄道建設審議会において本四架橋(神戸・鳴門ルート、児島・坂出ルート)の設計について新幹線の組込方を了承した。同年六月、本四公団児島調査事務所坂出支所を開設した。

架橋工事の準備に向けて、坂出市瀬戸大橋架設推進本部、本州四国連絡橋公団、本四公団児島調査事務所坂出支所など、組織的にも

ト県内一本化に関する決議案を可決した(『市政概要』)。
坂出と児島(下津井)を結ぶルートへの一本化である。このルート以外には、大槌島を経て岡山県日比に至るルートと高松から女木島、直島を経て岡山県宇野に至るルートがあった。

次に、昭和四十三(一九六八)年一月十五日付『広報さかいで』によると、市議会が十二月議会で瀬戸大橋促進を決議している。本州―四国連絡橋ルートの決定がいよいよ四十三年中に決まろうという重要な段階であるので、市議会は、四十二年十二月定例議会で瀬戸大橋架設促進に関する決議案を上程し可決した。瀬戸大橋架設促進に関する決議案は、九議員から提出されたもので、決議文は次の通りである。

瀬戸大橋架設促進に関する決議

瀬戸内地域の開発を促進し、既成都市圏の過密化を防止する等のうえにおいて欠くことができない本州―四国連絡橋ルートのうち、わが瀬戸大橋ルートが技術的に最もすぐれており、現時点において道路、鉄道の併用橋として、直ちに着工が可能な唯一のルートであることは、さきに行なわれた日本土木学会の技術調査報告によって明らかに証明されており、また同時に、これが経済上に及ぼす効果は、さらには海難防止の面からみても有利性等々もそれだけの権威筋によって十分裏付けられている。

坂出市議会は、これら既定の諸条件からみて、わが瀬戸大橋の絶対的優位性を確信するものであるが、目下、政府において調査中の候補ルートごとの工期、工費等の算定、あるいは経済効果の測定等が、政治的な要素によって左右されることなく、公正かつ速やかに行なわれるようこの際、関係機関に強く要望するとともに

充実にしてきた。

昭和四十八(一九七三)年二月、本四公団が坂出側陸上ルートの測量調査範囲を発表した。そして、同年七月、本四公団では三調査事務所(神戸、児島、尾道)が第一建設局、第二建設局、第三建設局に昇格、それぞれの局に二工事事務所を設置した。第二建設局に児島及び坂出工事事務所が属する。政府は四十八年度予算に本四架橋三ルートの建設予算三〇五億円を計上、連絡橋公団は神戸、児島、尾道の三調査事務所を建設局に昇格させ、同時に局に二工事事務所を設けて建設実施に向けての準備体制を整えた。

昭和四十八年九月、建設・運輸両大臣が本四公団に対し工事にかかる基本計画を指示、同年十月建設・運輸両大臣が本四公団に対し工事にかかる実施計画を認可した。

道路・鉄道併用橋は、神戸・鳴門ルートと児島・坂出ルート。道路単独橋は尾道・今治ルートとして、同年十一月二十五日を期して同時着工するところまできていた。

ところが、昭和四十八(一九七三)年十月に発生した第四次中東戦争が発端で、石油危機に見舞われた。政府は総需要抑制策によって、本四架橋同時着工の延期を決める。同年十一月二十五日に予定されていた本州四国連絡橋三ルートの着工を延期。起工五日前の十一月二十日のことであった。

瀬戸大橋は鉄道併用橋 新しい動きが昭和五十(一九七五)年にあらわれた。『市政概要』によると、昭和五十年八月、政府は、本州四国連絡橋は当面鉄道併用橋のルートについてその早期完成を図ることとし、他の二ルートについては各橋の地域開発効果を勘案して当面着工すべき橋梁を決めるとの基本方針を決定した。

翌五十一年九月一日付『広報さかいで』には、「瀬戸大橋で臨時議会 決議案を原案可決」とあり、議会開会初日に、番正市長は、瀬戸大橋架橋について「架橋受入れについての五つの基本方針」を内容とする所信表明を行った。

また『市政概要』によると、昭和五十二年（一九七七）年四月、坂出市内に香川県瀬戸大橋対策事務所が設置、同月、政府は、本州四国連絡橋の当面早期完成を図るルートは道路・鉄道併用橋の瀬戸大橋（児島・坂出ルート）とすることに内定し、早急に環境影響評価等を進めることに決定した。その後同年十一月の第三次全国総合開発計画が閣議において決定されたことにより、瀬戸大橋（児島・坂出ルート）が当面早期完成を図るルートとなった。

昭和五十二年五月十五日の『広報さかいで』には、「本四架橋児島く坂出ルートが内定」「決定は今秋の三全総で」の見出しで、次のように報じている。

- 政府においては去る四月二十六日の閣議において、当面、本州四国連絡橋の早期完成を図るルートについて、次のとおり内定されました。
- 一 本州四国連絡橋の早期完成を図るルートは道路鉄道併用橋とし、総合的観点から児島く坂出ルートに内定する。
 - 二 このルートについては、早急に環境影響評価等を推し進める。なお、同ルートの鉄道に係る環境影響評価等については、在来線規格の鉄道について行うものとし新幹線規格の鉄道については、その建設計画が具体化してきた時に改めて行う。
 - 三 このルートは、今秋策定予定の第三次全国総合開発計画において決定する。

架橋にかかる環境影響評価書案の作成が終了したので、次により縦覧と説明会をすることになりました。

【縦覧】

▽縦覧場所

- 坂出市室町二丁目三の五 坂出市役所玄関ホール
- 坂出市与島町一〇二 坂出市与島出張所
- 坂出市京町三丁目三の八 坂出商工会館二階
- 本四公団第二建設局坂出工事事務所

▽縦覧期間

- 五十二年十一月二十二日から
- 五十二年十二月十二日まで

▽縦覧時間

- 午前八時半から午後五時（土曜日は正午）まで。ただし、日曜日、祝日は除きます。

縦覧手続き等については、縦覧場所でおたずねください。

【説明会】五十二年十一月二十八日から五十二年十二月二日までの間で、日時、場所は次のとおりです。

- 二十八日午後七時 与島小
- 二十九日午後二時 岩黒小
- 二十九日午後七時 櫃石漁業組合事務所
- 三十日午後七時 西部小体育館
- 二日午後七時 川津小体育館

『市政概要』によると、翌昭和五十三（一九七八）年一月、本四公団に対し、知事が環境影響評価書案に対する意見書を提出。同月、瀬戸大橋二市二町議会対策協議会に改称並びに組織変更を行った。

このように国において内定がなされ、本州四国のメインルートとして建設が進められることになりました。しかしながら、瀬戸大橋が、架橋地点である本市の行政、財政面等に及ぼす影響も大きいものと思われまます。

そこで、架橋の効果を最大限に受け止め、住民の被害を最小限にとどめ、この大橋が栄光の橋として、真に住民福祉の増進と本市発展につながるよう、生活環境保全、道路網の整備、基幹施設の整備、産業の振興などの諸対策を立てなければなりません。市では全力を傾注してこれに対処しています。今後市民の方々の深いご理解とご協力を心からお願いたします。

「早期完成を図るルート」となったことは、坂出市にとって大きな前進であり、喜ばしいことではあるが、同時に行財政への影響等課題も大きいことが示されている。

環境影響評価

昭和五十二年（一九七七）年七月、環境庁が「児島・坂出ルート本州四国連絡橋事業の実施に係る環境影響評価書基本方針」を本四公団に示している。そこで同年十一月、本四公団が関係市町に瀬戸大橋（児島・坂出ルート）環境影響評価書案を提出し、また環境影響評価書案を県内六カ所で縦覧に供するとともに、これに対する意見書の受付を開始した。同年十二月、瀬戸大橋環境問題連絡協議会を開催し、櫃石、岩黒、与島、宇多津、坂出西部、川津の各地区の代表から意見を聞いた（『市政概要』）。

昭和五十二年十一月十五日付『広報さかいで』によると、県内六カ所の縦覧場所中、坂出市については、次のように場所、期間、時間の他、説明会が開かれている。

本州四国連絡橋公団では、環境庁の指針に基づいて、瀬戸大橋

また、同月本四公団に対し、市長が環境影響評価書案に対する意見書を提出している。

昭和五十三年四月一日付『広報さかいで』には、提出までの次のような経緯がある。

香川県では、十一月二十二日から三週間にわたり、県庁、宇多津町、本市内三会場の計五会場場で縦覧され、総計二百八十六名の方が縦覧されました。

その間、市内島しょ部、陸地部の各地区でこの説明会が開催されましたが、この説明会では約八百名のかたがたが熱心に説明を聞かれ、終始活発なご意見、質問が出されました。

さらに、これに対して、住民多数の方から四十三件にのぼる意見書が提出され、いろいろな問題点が指摘されています。

そこで、市の意見書を作成するにあたり、香川県、坂出市、宇多津町で構成する瀬戸大橋環境問題連絡協議会を結成し、この関係地域のかたがたが直接ご意見を聞き、また学識経験者からご意見を聞くなど、総合的見地から十分に検討を加え、本市の意見書をまとめ、ことしの一月三十一日本州四国連絡橋公団の尾之内総裁あて提出しました。

昭和五十三年三月、本四公団に対し、環境庁長官が環境影響評価書案に対する意見書を提出した。五月、本四公団が本州四国連絡橋（児島・坂出ルート）環境影響評価書を公表し、関係機関等に送達した。六月、国では自然環境保全審議会・自然公園部会本四連絡橋問題小委員会を開催し、瀬戸大橋建設に条件同意した。九月、建設・運輸両大臣の協議の結果、瀬戸大橋の着工期日が十月十日に内定した。

昭和五十三年九月、市議会議員総会を開催し、環境保全に関する基本協定要綱を承認している。同月、環境庁長官が自然公園法に基づく瀬戸内海国立公園特別地域内工作物新築に關して同意する旨を、本四公団に通知し、同月、環境保全に關する基本協定を本四公団と岡山・香川両県の関係六自治体との間で調印した(『市政概要』)。

瀬戸大橋架橋の着工から完成へ 昭和五十三(一九七八)年十月、坂出市と本四公団が本州四国連絡橋(児島・坂出ルート)に係る協定を締結した。そして昭和五十三年十月十日、瀬戸大橋着工の輸入式、起工式、祝賀式が番の州で行われた(『市政概要』)。

昭和五十三年十月十五日付『広報さかいで』には起工式について次のように記されている。

昭和四十八年十月に建設が計画された世紀の大事業・本州四国連絡橋(児島・坂出ルート)の起工式が、十月十日、香川・岡山両県で同時に行われました。

香川県側は、同ルートが見渡せる番の州理立地のアジア共石西側瀬戸大橋基地用地に、桜内建設大臣、運輸大臣代理の三塚運輸政務次官、尾之内本四公団総裁、前川知事、番正市長など、公団、地元の関係者ら五十人余りが参列、正午からくわ入れを行った。

工事の無事完成を祈願するくわ入れは、同基地用地内に山土を使って高さ一、二五四方に盛土、紅白の幕で飾られた特設会場場で二回に分けて行われ、一回目は建設大臣ら七人が、会場中央に盛られた「清砂」へいつせいにくわ入れ、二回目には、藤井第二建設局建設部長、杉田公団坂出工事事務所長ら土地関係者六人によって行われました。

四十八年のオイルショックによる総需要抑制策で着工が延期されてから五年目に入り、さらに架橋運動が本格化してから二十一年に及んでおり、十月十日着工により、その一歩が踏み出されたわけでありませう。

また、架橋により、今後四国の玄関都市としての使命と役割を考えますとき、その責任の重大さを痛感いたすものであります。本市といたしましては、架橋に伴うルート周辺地域住民の要望する諸問題の解決や、環境保全対策について、市議会および関係機関ともども、全力を傾けてまいり所存であります。

私といたしましては、その責の重大さを、改めて痛感いたしますとともに、関係住民の理解と協力を得て、架橋が本市の発展と、市民福祉の向上に、大きく寄与できるよう努力をしてまいり所存でございます。

このように、瀬戸大橋着工に多大なる功績のあった番正市長の挨拶文は、貴重な記録資料と考えられる。

その後、昭和五十四(一九七九)年一月二十七日に番の州沖で最初の発破作業が行われた。昭和五十五年六月二十三日、南備讃瀬戸大橋の土台となるケーソンが番の州沖に初めて到着した。これを沈設し、昭和五十六年二月二十七日、モルタルブランド船「世紀」が、これにモルタル注入作業を開始した。その後、メインケーブル、橋桁の架設が進み、昭和六十二年八月十二日には、南備讃瀬戸大橋で最終ボルト締結式を行った。これによって海峡部の橋桁がすべて閉合することとなった。昭和六十三年一月八日、本四備讃線の海峡部レールの締結式を行った。レールが連結した三日後一月十一日と翌日、本四備讃線の入線・架線試験を実施した。

くわ入れ終了後、川崎重工体育館に会場を移して、午後零時四十分から起工式、続いて県主催の祝賀式が約五百人の参加者によって盛大に執り行われました。

公団が発表した工事計画によると、瀬戸大橋は道路・鉄道の併用橋で、事業費約八千四百億円、工期は約九年を予定しており、工事の施工は、ルート最大の難工事と長い工期を要する南北備讃瀬戸大橋からまず着手、来年一月中旬から三ツ子島と番の州沖の二カ所でハツバ掘削工事が行われます。

このように起工式当日の様子が詳しく記されている。昭和四十八(一九七三)年十月の石油危機により同年十一月二十日に延期が決定して以来五年ぶりの晴れがましい一日であった。

このことは、当日の、次のような、番正辰雄坂出市長の挨拶文の中からもうかがえる。

瀬戸大橋着工にあたって
坂出市長 番正辰雄

十月十日のよき日、岡山・香川両県民の多年の懸案でありました瀬戸大橋の起工式が行われましたことは、本市にとりまして、まことに意義深く、市民の皆さまともにお喜び申しあげること次第であります。

瀬戸大橋の架橋は、かつて経験したことのない大事業であり、架橋が、本市にとって、栄光の橋として、市勢の発展と市民福祉の増進につながることを強く念願いたしております。

この本四架橋は、本州・四国間の交通輸送の一大変革となり、産業・経済・文化の発展、さらに生活圏の拡大等、魅力ある地域社会の発展につながることを期待いたしております。

そして、瀬戸大橋は昭和六十三(一九八八)年四月十日開通した。

瀬戸大橋博'88 四国開幕(S.63.3.20~8.31) 昭和六十三(一九八八)年三月二十日、J.R西日本本四備讃線茶屋町・児島間が先行開業。同日から八月三十一日まで坂出市番の州沙弥地区で「瀬戸大橋架橋記念博覧会」(略称「瀬戸大橋博'88/四国」)が開催された。同日、対岸倉敷市児島、児島駅前「瀬戸大橋博'88/岡山」の同時開催があった。

メインゲートをくぐると、博覧会のムードを盛り上げる「テーマゾーン」、「テーマ館」、「食のゾーン」、「遊びのゾーン」、「イベントゾーン」などがあつた。三四カ所のパビリオン並びに案内施設などのサービス施設が設置されていた。「世紀」会場は瀬居島南の番の州町)

世紀会場は、架橋で活躍したモルタルブランド船「世紀」を体



図1 瀬戸大橋パンフ'88

験、超大橋を作った、巨大な建設機械群を体感できる施設。長さ九〇㊦、幅三〇㊦、海に浮かぶ生コン工場であった。

瀬戸大橋開通式（S 63・4・10）昭和六十三年（一九八八）年四月十日、皇太子・同妃両殿下（上皇・上皇后両陛下）をお迎えして、与島パーキングエリアで行われた。与島での開通式典には、竹下総理大臣、香川・岡山両県知事、建設大臣、運輸大臣、政府、公団、地元関係者八三〇人が参列した。式典の後、来賓ら一行はバス六三台に分乗して、坂出インターから児島インターまで初渡りをした。そして、午後四時、瀬戸大橋中央自動車道の一般供用が開始となった。

瀬戸大橋博88四国 瀬戸大橋開通式の翌日、四月十一日、皇太子ご夫妻が、博覧会場をご視察された。約一時間の滞在の後、JR宇多津駅から瀬戸大橋線で児島駅の岡山会場へ向かわれた。

瀬戸大橋開通後は来場者が多く、ゴールデンウィーク明けに一〇〇万人を突破した。夏休みも順調に伸び、最終三三七万四六九六人を数えた。博覧会跡地は、架橋記念公園として整備され、瀬戸大橋記念館やイベントプラザ（マリンドーム）はその中心施設として、恒久に残されることになっている。

①パビリオン以外の施設・イベント
イベントプラザ 直径四九㊦、高さ一四㊦、木造ドームでは我が国最大という建物。瀬戸内海と大橋を舞台背景にして、博覧会期間中、民俗舞踊やコンサート、郷土芸能など多彩なイベントが行われた。約一五〇〇人収容のホールは今も活用できる。

どだま獅子 彫刻家・流 政之作。高さ六八㊦、総重量二二〇ㄱ、瀬戸大橋の交通安全、瀬戸内海の航行安全を見守る「守り獅子」

ろが一九九〇年代に入り、年間二五〇万人に減少、神戸淡路鳴門自動車道、しまなみ海道のオープンで更に減少、不採算部門を閉鎖・縮小した。そして、平成十五（二〇〇三）年、京阪電鉄は撤退した。その後同年四月、鳥取市の八幡建設に譲渡され、「瀬戸大橋フィッシュアーマンズ・ワーフ」として再オープンした。平成十六（二〇〇四）年七月には、三〇〇〇平方㊦の広さを持つ「ベゴニア海花園」という温室を作り、ベゴニアを中心に一万株の花々が植えられた。さらに、二万一〇〇〇平方㊦の庭園に楠などの大木を植樹、築山、池を造成し、新規観光施設を目指した。しかし、平成十九（二〇〇七）年には年間三万人止まりで、縮小を重ね、平成二十三（二〇一一）年十一月、全面閉鎖した。

開通当初は、岡山・倉敷と高松・琴平間を、定期高速バスが、四系統二二便の運行があった。徐々に減便し、数年で廃便、坂出・児島間のローカルバスのみとなった。

④アクア小与島・与島町小与島の北端の建物
昭和六十三年、瀬戸大橋の開通に合わせて建設された二八室のリゾートホテル。与島の賑わいの折、アクア小与島間にロープウェイを建設する計画もあった。オープン後間もなく運営業者が破綻、ホテルは閉鎖。建物は放置されている。

瀬戸大橋交通圏

①都会への接続
四国と本州は「宇高航路」で結ばれ、JR（国鉄）は連絡船、自動車等はフェリーが利用されていた。宇高航路は海上二時間前後の船旅に加え、乗り降りに乗り換え時間が加算されるので、時間のロスがかなりあった。マリンライナーでは岡山で短時間の乗り換え

シーサイドパーク 全長二二〇㊦のリゾートレストラン街。博覧会場西側の臨海ゾーンで、万葉の島・沙弥島を望む。西北端には今も残る一三二㊦、回転しながら登る「瀬戸大橋タワー」がある。

②その他の催しもの、施設
木下サーカス、ドラえもんひろば（藤子不二雄劇場）、ふれあい動物園、冒険空中迷路、大観覧車（高さ八八㊦）、グレイトボセイドン（二二六人乗り巨船遊具）、洋上観覧船遊覧ヘリコプターなど。

瀬戸大橋効果・瀬戸大橋周辺の観光施設の開発状況
①ゴールドタワー S 63・3 オープン 総工費50億円
新宇多津都市に、外壁をゴールドのハーフミラーで装った、高さ一五八㊦の展望タワーで、レストラン、土産物店などを設置。

②観光センター S 63・4 オープン 総工費10億円
常盤公園、聖通寺山山頂の瀬戸大橋や番の州工業地帯、備讃瀬戸の島々が一望できる場所に、レストランを核に土産物、多目的ホールを備えた観光施設を開館。

③瀬戸大橋京阪フィッシュアーマンズ・ワーフ
架橋直下で、パーキングエリアのある与島の、塩田跡地に建つシーフードを中心とした大規模レストラン、瀬戸内の産物を主体とした土産物売り場を持つ観光型商業施設。与島を周遊する観光船「威臨丸」を建造、観光ヘリコプターも運航した。観光船は瀬戸大橋の下をくぐり、羽佐島、櫃石島などを巡る三〇分のクルーズで、初年度は一七七万人が乗船、やがて、週末のみの航行となり、平成二〇（二〇〇八）年一月末、運行を停止した。

橋の完成した翌年には、島全体で七七四万人の観光客があり、当初、五一六万人が当施設を利用し、一〇三億円を売り上げた。とこで、新幹線に乗れる。当初は坂出〜東京約六時間、名古屋まで四時間、大阪まで三時間になっていた。その後、新幹線の改良で東京まで四時間四〇分、名古屋まで二時間四〇分、大阪まで一時間四〇分に短縮された。逆に、本州からの観光客も同等に訪れやすくなったことで、讃岐路への観光客が増えた。

②瀬戸大橋の通行量
自動車の利用…一日平均一万三〇五三台、本四公団の開通前予測の五二％と低調。普通車七六・七％、大型車八・四％、軽自動車八・三％、特大車六・七％であった。

JR旅客…一日平均三万四〇〇〇人、前年の宇高連絡線の実績、一日平均一万一〇〇〇人の約三・一倍。マリンライナーの列車平均五八八八人、特に七月中旬から八月中旬の実績が一日約五万人であった。

瀬戸大橋特急バス…岡山から高松・琴平へ約二二万九〇〇〇人、

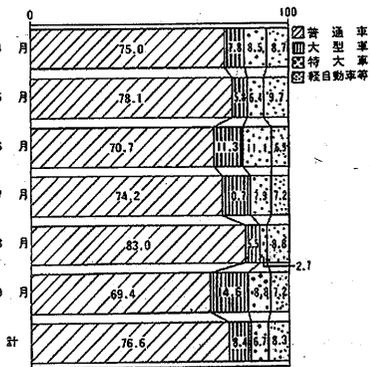


図2 瀬戸大橋開通直後の利用状況
（本四連絡橋公団資料〈昭和63〉より）

倉敷から高松・琴平へ約一〇万八五〇〇人、一車平均三六人と好調であった。

フェリー輸送…バス、乗用車の航送台数は宇野〜高松が大きく減少しているが、阪神〜高松は多少に留まっていた。輸送人員は宇野〜高松、阪神〜香川でかなり減少、阪神〜淡路は大差がなかった。

路線トラックの輸送…瀬戸大橋関係乗せ替え免許を受けた会社の輸送ノ数の実績は、前年比八・九%、瀬戸大橋經由分は、当初予定の乗せ替え量の七割程度で、フェリーから瀬戸大橋への切り換えは進まなかった。ただ、トラック運送事業者の別納割引利用による大橋運行状況は徐々に増加傾向にあった。

③瀬戸大橋の交通量変化
ア 瀬戸大橋線の旅客数変化

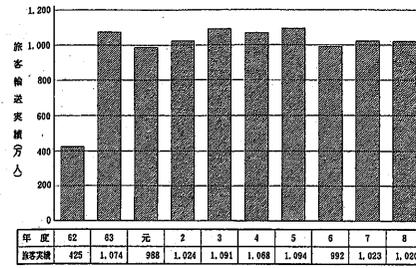


図3 JR瀬戸大橋線の旅客数変化
〔『市政概要』平成10年版より〕

坂出の役割 坂出と言えば「塩」、港は「貿易港」、景色は「讃岐富士」中央との関係は「国府と崇徳上皇」等々過去の栄光はいとまがない。今では瀬戸大橋と四国横断自動車道、番の州工業地帯、重要港湾坂出港、JRでは本州と結ぶ四国の起点となっている。これをとってみても「坂出」の時代。さらに瀬戸内海に関しても常盤公園から見る多島美と巨大大橋、東部に広がる海岸線と五色台、番の州工業地帯と林田、阿河浜地区臨海工業団地、府中・綾北に広がるいにしへの息吹き、讃岐富士を望む田園地帯、これらを有機的に結びつけて活用し、住みよい街作りをすることが望まれる。このことに関して、『市政概要』には次のような提言がある。

高付加価値型流通機能育成ゾーンの形成
都市文化活用化ゾーンの形成
特定機能、新市街地開発誘導ゾーンの形成
これらをうまく活用して初めて、真の「瀬戸大橋の街さかいで」となるだろう。

第三節 四国横断自動車道（高速道路）と

高松空港

高松坂出普通寺間の開通 昭和四十一（一九六六）年に「国土幹線自動車道建設法」が制定され、全国の高速自動車国道、三三三路線約七六〇〇kmが決定され、この予定路線に四国横断自動車道（高松市・高知県須崎間）が組み込まれる。また昭和四十四（一九六九）年一月には「国土開発幹線建設審議会」が策定する基本計画に、高松・普通寺間、普通寺豊浜間が入れられた。ただその後決定された整備計画では、昭和四十七（一九七二）年に普通寺・豊浜間だ

イ 瀬戸中央道の交通量変化

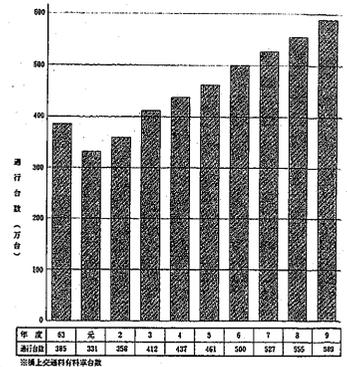


図4 瀬戸中央自動車道の交通量変化
〔『市政概要』平成10年版より〕

ウ マリンライナーによる通勤・通学「定期」旅客数変化

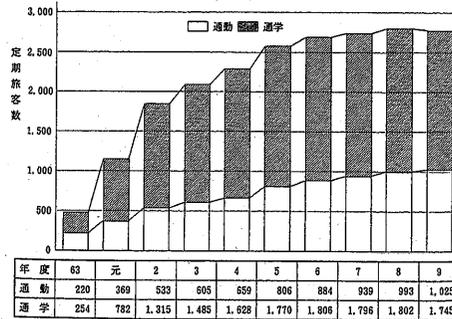


図5 マリンライナー定期旅客数（人）
〔『市政概要』平成10年版より〕

けが指定され、高松・普通寺間が指定されたのは昭和五十七（一九八二）年のことであった。そのため路線発表も普通寺川之江間（普通寺・豊浜間に豊浜・川之江間を加えた区間）が昭和五十一（一九七六）年であったのに対し、高松・普通寺間は昭和六十（一九八五）年のことであった。

高松・普通寺間の起工式は、丸亀市の土器川河川敷で昭和六十二年十月二十日に実施された。坂出市内では昭和六十二（一九八七）年十二月に川津町で中心杭打ちが実施され、以後、市内の関係各地で中心杭打ち、幅杭打ちが行われ、坂出市域で工事が本格化するのには平成二（一九九〇）年のことであった。高松西インターチェンジ・普通寺インターチェンジ間の開通式は、平成四（一九九二）年四月十九日に開催され、昭和六十三（一九八八）年に先行して開通していた瀬戸中央自動車道と直結することになった。

坂出市域では高松・普通寺間は飯野山の北側を通過するが、すでに瀬戸中央自動車道の坂出インターチェンジが開業しており、本線と坂出インターチェンジを結ぶ支線が建設され、瀬戸中央自動車道と高松自動車道が直結することになった。

坂出市内には、府中湖、パークキングエリアも設置された。府中湖パークキングエリアは、自動車道の開通式に先行して、平成四年四月七日に開所式を開催している。

四国横断自動車道の展開と府中湖スマートIC 四国横断自動車道とは、昭和四十一（一九六六）年の「国土幹線自動車道建設法」の段階では、高松・高知県須崎間であった。その後、昭和六十二（一九八七）年の「第四次全国総合開発計画」において、新たな高規格幹線道路として東四国横断自動車道（高松・徳島県阿南

市)が構想されるなどして、現在では徳島県阿南市から徳島市、香川県高松市、愛媛県四国中央市、高知県高知市、愛媛県宇和島市を経て、大洲市に至る高速自動車道となっている。そのため、徳島自動車道(徳島・鳴門間)、高松自動車道、高知自動車道などを総称した呼び名とも考えることができる。しかし、昭和四十一年段階での高松・須崎間の計画が全面開通するのも平成十四(二〇〇二)年のことであった。一方で先行して整備されていた高松自動車道は四車線化が進むなど、さらなる整備が行われている。坂出市域では、府中湖パーキングエリア内に府中湖スマートインターチェンジ(IC)を併設し、平成二十(二〇〇八)年から社会実験が開始され、平成二十一(二〇〇九)年四月一日から本格運用が開始された。

スマートICとは、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りできるように設置された自動料金支払いシステム(ETC)車両のみを対象としたインターチェンジで、一般のインターチェンジと比較して規模、設備費用、管理費用が大幅に削減できる。

府中湖スマートICは、県道184号綾川府中線と接続しており、国道32号線からの利用にも適している。

三大プロジェクト 昭和三十年代、四十年代の高度経済成長期には、番の州(工場用地)・瀬戸大橋(新交通網)・香川用水(工業用水)の造成整備を目指していた。昭和五十年代、六十年代になると新交通体系「三大プロジェクト」が提唱された。それは、瀬戸大橋・四国横断自動車道・高松新空港の「高速交通体系」である。港湾・鉄道・道路・空港の交通体系の整備によって香川県がより速く・より強く、全国さらには世界と結びつくために進められた大規模型実験調査などを行ってきたが、昭和四十八年の石油危機、政府の総需要抑制策により、大型新規公共事業は一時棚上げとなり、早期着工は困難となった。さらに瀬戸内海環境保全臨時措置法で内海の埋め立てに対する規制も強まった。県は埋立てによる漁業の影響、水産資源の保全を考え、当初の計画を変更し、埋立て規模を縮小する案を出した。

高松市生島沖と香南地区(旧香川郡、現高松市香南町)の比較調査がまとまり、昭和五十四年香南地区に移ることが決まった『香川県史』。

そして、平成元(一九八九)年十二月十六日新高松空港が開港した。坂出駅と高松空港間には、リムジンバスの運行がなされるなど交通面での利便性が高まった。

模事業であり、その一翼を担う坂出市も無関係ではいられなかった。

瀬戸大橋は昭和六十三(一九八八)年四月十日に開通した。瀬戸大橋により四国の玄関口となった坂出市や宇多津町では再開発が進み、それに伴う駅と線路の高架事業が行われた。橋上や橋から続く陸上部の高架線路敷設、塩田跡の埋立地には、新しい宇多津駅舎の建設があった。坂出駅の高架化完了は平成期に入ってからである。坂出市においても市内の南北交通を円滑化するためには、坂出駅付近の連続立体交差事業が必要となり、その区間は約三〇〇〇〇坪にわたっていた。昭和六十年一月、県議会は「国鉄予讃線坂出駅付近立体交差事業について」(提出者：坂出市長・番正辰雄)を採択し、国(国鉄)と県の併用事業として実施するよう請願した。完成は平成九年である。

四国横断自動車道については、昭和六十二(一九八七)年十二月に善通寺―川之江間(三五段)が開通した。これに接続する善通寺―高松間も平成四年四月十九日開通、坂出ジャンクション(JC)から坂出IC(坂出南IC)を経て瀬戸中央自動車道に繋がりが、四国の高速道路が本州と直結されることになった。

新しい高松空港の開港には次のような経緯があった。旧空港のあった香川インテリジェントパーク周辺一帯は、第二次世界大戦末期には陸軍飛行場、戦後は高松空港となっていた。昭和四十五(一九七〇)年十二月、当時、高松空港は短すぎる滑走路など拡張の必要性が検討されていた。そこで適地探しに乗り出すことになり、県は適地調査を日本空港コンサルタンツに依頼した。その結果、高松市生島沖の調査を進めることとなった。騒音調査、気象調査、潮流