

第5章近現代・第8節「戦後土佐清水市の歩み」トピックス

あしずり港建設とフェリーの就航 市史編さん室・吉本工心（執筆）、田村公利（校正）

1 越湾開発計画

市議会は昭和48年「あしずり港開発計画特別委員会」を設置、同51年あしずり港建設に着工した。昭和52年7月付『市政だより とさしみず』81号、「未来をひらく越湾開発計画」に越湾（あしずり港）の機能が示されている。

①四国西南地域の「海の表玄関」 ②生産物流通基地 ③観光客誘致 ④優良避難港（越漁港）

これらの具体的構想は、土佐清水市「越湾開発計画（あしずり港建設計画）——発想から着工まで——」に記載されている。

市制発足以後、都市計画によって陸上交通の利便性は着実に向上していった。もともと平地の少ない地形と陸地終端に位置する地理的条件は、揶揄的に「陸の孤島」とも称されることもあった。実際、これが物流や観光振興の推進の決して小さくはない障壁であった。土佐清水市は西に「竜串・見残し海岸」、北に「大岐の浜」、南に「足摺岬」といった観光地を擁し、市街地はこれらを結ぶ基点に位置しながら、観光において通過地以上の魅力に乏しかった。一方、清水港は中・高級魚の供給基地として機能している。農業分野では高温多湿の気候は暖地産物の生長に適しており、こうした好条件に恵まれていながら、消費地から遠隔、大量輸送路の未発達といった条件がその活性を阻害している。

昭和40年代後半から50年代にかけての国道321号線は、整備途上段階であった。また、産業経済や住民福祉の発展を考慮すれば、人口や物資の流動をこの国道一本で担いきれるものではなかった。「観光産業を第一次産業と有機的に結びつけ」、いわゆる六次産業⁽¹⁾の展開を画策した越湾開発計画は、以上の諸問題を一元的に解決する構想だった。

海上流通の道を開くことで、漁業においては魚価の安定化は漁家の収入を安定化し、農業においては販路の拡大が生産量増につながると考えた。そこで、越湾の背後地を埋め立てて33ヘクタールの土地を造成し、ここにサービス施設等を充実させ、観光客がより市街地で滞在し、消費機会を創出しようと試みた。

市はこれに加え、大型外洋高速カーフェリーが寄港可能な港湾の建設を、国と県に対して強く要請した。渭南地方におけるフェリーの歴史は、明治32年（1899）の「幡多汽船」に始まり、昭和45年（1970）に休航した「あしずり汽船」まで続いた。陸上交通が発達していなかった頃、高知市へ行く唯一にも近かった汽船による海上交通も、自家用車文化が普及して鉄道を含む道路整備も進むにつれ、高知までの片道6時間の船旅は求められにくくなっていった。しかし、旅客と貨物の両面からも海上交通の重要性は本市にとって大きい。国・県もこの要望の必要性を認め、昭和49年度から越湾整備計画に盛り込まれることとなった。この港名を「あしずり港」と命名し、大型フェリーの発着する海洋レジャー港としての運用をめざした。「海の表玄関」としての越湾開発のスタートである。

上述したとおり土佐清水は陸の終端の市である。しかし同時に、近世の紀州海民や廻船商人に代表されるように、海はその昔から重要な交通手段だった。観光都市土佐清水市となった現在でも、それ

はやはり変わらない。

2 フェリーの就航 室戸汽船～高知シーライン

甲浦港と東神戸フェリーセンターをつなぐ「フェリーむろと（室戸汽船）」は、昭和 59 年（1982）12 月にその航路を「あしずり港」にまで延長を決定し、同月 24 日に第 1 便が到着する。

○「フェリーむろと」概要

総重量	6,200 トン
速力	19.5 ノット
旅客定員	1,126 人
車搭載量	乗用車 67 台、トラック及びバス 68 台
運賃	清水～神戸間 2 等 5,500 円 特等特別室 20,000 円
設備	食堂・娯楽室・売店・浴室・サウナ

平成 4 年（1992）には船体に赤いクジラが描かれ、当船のトレードマークとなった。

平成 7 年（1995）1 月、阪神淡路大震災が発生、東神戸フェリーセンターを含む埠頭が全壊、これにより発着場を大阪南港に変更した。大阪南港は当初、港が復旧するまでの臨時措置であったが、これを契機に売上が向上したため、以後正式な発着港に変更した。

平成 9 年（1997）、室戸汽船は航路休止を決定するが、第 3 セクターによる新会社「高知シーライン」に営業譲渡され航路は存続した。明石海峡大橋が完成する前年であった。



土佐清水沖を航行する「フェリーむろと」

3 「フェリーむろと」の甲浦港座礁事故

平成 11 年 7 月 27 日早朝、甲浦港で「フェリーむろと」の座礁事故が発生した。これによって当汽船は大きな打撃を被ることとなった。

当時、長崎県五島列島西方の東シナ海上を、台風 8 号②が北西に進んでいた。中心気圧 980 hPa の強い台風ともいえないが、同等クラスの台風のなかでは上位 10%に相当する比較的大きい台風といえた。以下は座礁当時の状況である。

26 日、大阪南港を 23 時 30 分に出航した「フェリーむろと」とは、翌 27 日 4 時 30 分には甲浦港沖合にいた。港内はおおよそ 15～6m の南東風が吹いていた。4 時 33 分、着岸のため港口防波堤灯台北側で回頭し、岸壁に向けて後進していた。4 時 36 分、急に風雨が激しくなり、南東風が船体を振った。岸壁に船尾が著しく接近し、船長は着岸困難と判断、港外脱出を決断する。しかし、激しい雨は視界を奪い、加えてレーダーも使用不可能に、船は一時、周囲を確認することができなくなった。さらには操縦性能を上回る強風に翻弄され、操船は困難を極めた。4 時 39 分、右舷後部が湾口防波堤に接触、南東からの風に圧され、4 時 40 分、甲浦灯台南側の岩場の浅瀬に乗り揚げた。船体の損傷拡大と横転の危険性があり、救助活動を困難にもすると判断し、船はさらに西方 200m 進行した砂浜に任意乗り揚げ



を行った。この判断が功を奏したか、事故による死傷者はなかった。

しかし、この後事故の影響は3か年にわたり尾を引いた。「フェリーむろと」は、平成13年12月8～9日、大阪南港—甲浦港—あしずり港、あしずり港—甲浦港の往復の発着をもって運航を休止することとなった。

引用参考文献

- ・『土佐清水市史 上巻』土佐清水市、1980年。
- ・土佐清水市「越湾開発計画（あしずり港建設計画）——発想から着工まで——」、1976年。
- ・土佐清水市「市政だより とさしみず」、2002年1月。
- ・大沢輝夫・石田廣史「台風9905号による“フェリーむろと”海難の気象解析」神戸学院大学、2005年。

註

(1)東京大学名誉教授今村奈良臣氏が提唱した造語である。六次産業の「六」とは、第一次産業（農林水産業）×第二次産業（工業・製造業）×第三次産業（販売業・サービス業）＝六を指す。農産物や漁獲物等の生産物の価値を上げるために、第二次産業と第三次産業にも力を入れて取り組み、それによって農林水産業を活性化させ、農山漁村の経済を豊かにしていこうとする考えのこと。

(2)中心気圧980hPa、暴風域なし、強風域は東方約650km、西方300km、フェリーむろとが着港をしていた甲浦港は台風中心から東方670kmに位置していた。（大沢輝夫・石田廣史「台風9905号による「フェリーむろと」海難の気象解析」神戸学院大学2005）