

市史編さん便り

第1号

令和3年(2021)4月7日(水)発行.
土佐清水市教育委員会生涯学習課
市史編さん室

「足摺遍路道プロジェクト」の令和2年度事業が完了！

昨年度、「足摺遍路道（金剛福寺道）」の丸太橋破損の修繕などの環境整備を目的に高知県がクラウドファンディング型ふるさと納税により資金を募る「高知家遍路道プロジェクト」実施した（8月5日～11月3日の90日間・目標金額100万円）。その結果、200%超える目標達成率でご支援いただくことができ、令和2～4年度と3年間にわたり補助金をいただくことになり、土佐清水市教育委員会がこの間遍路道の環境整備を実施できることになった。昨年度は、丸太橋建設や環境整備に、「あしずり遍路道保存会（以布利地区・弘田之彦会長）」や地元「森林組合」の皆様にご尽力いただき事業をすすめることができた。

①真念庵境内に案内看板を設置

③真念庵周辺道の木製の柵・遍路墓の説明板

②窪津鯨道に丸太橋を新設3本

④窪津・海蔵院に窪津捕鯨史の説明板新設



↑ ①真念庵境内に設置した案内看板



↑ ②窪津鯨道の丸太橋(1)



↑ ②窪津鯨道の丸太橋(2)



↑ ②窪津鯨道の丸太橋(3)



↑③真念庵道上にある遍路墓の説明看板



↑④海蔵院境内の窪津浦捕鯨の看板



↑真念庵道上に設置した柵（約30メートル）

丸太橋はスギ製、安全柵はヒノキ製です。コンクリートやプラスチックを使用せず、環境にやさしい材料や工法により設置工事を行いました。真念庵道は、国の史跡指定をめざしており、今年度は、境内の試掘確認調査及び石造物調査を実施します。

また、「あしずり遍路道プロジェクト」で集まったご支援を基に、遍路道の新たな環境整備をドンドン進めていきたいと思っております。応援をよろしくお願いいたします。

「市史執筆のブレイクタイム(27)」

“足摺宇和海国立公園指定と観光ブーム”

昭和30年(1955)に国立公園の指定を受けていた「足摺・宇和海国立公園」は、昭和47年(1972)に「国立公園指定と公園計画」が「自然公園審議会」により環境庁長官に答申された。「四国西南海岸の景観、特に海中の亜熱帯景観は第一級である」と満場一致の審議結果であった。これによって国立公園に昇格することが事実上確定した。公園計画では、これまでの「竜串海中公園」「宇和海海中公園」に加えて大月町檜ノ浦と西泊の「檜西海中公園」、宿毛市の「沖ノ島海中公園」が新たに海中公園に指定された。また、新たに愛媛県篠山が公園区域に加わり、「足摺・宇和海国立公園」の範囲が広がり確定された。

この指定を受けて、当時の矢野川俊喜市長は、「これから国民の保養の場として自然環境を保全しつつ観光客の皆様をいかに収容できるか、保全と開発を調整していきたい。その為にも国のリーダーシップに期待したい」旨を表明している。

その後、海中公園・竜串に「海中展望塔」や「海洋館」等、次々と観光施設が誕生した。「海中展望塔」は、昭和47年1月元旦にオープンした。建物は高知県観光開発公社が川崎重工に発注し、東播磨工場で建造され、1,000トンのクレーン船で吊り上げ、瀬戸内海・豊後水道を経て竜串まで輸送されてきた。この「海中展望塔」建設に関わり、事前に開発公社は、地元との交渉に当たった。そこでは「地元の地区代表を含めた協議会の設置」「工事によるカマス漁の影響が出た場合の補償」「展望塔周辺での売店設置の許可」等々6項目の「覚え書」が交わされた。展望塔の入館料は、大人400円、中高生300円、子ども200円、団体(30名以上)は1割引と決められた。また、昭和50年(1975)5月2日「海中展望塔」とセットで、観光開発と海洋学習を目的に「足摺海洋館(総事業費7億円)」が完成・オープンした。足摺岬の灯台周辺と竜串のこれらの施設は、観光の大きな目玉となり、土佐清水市に「観光ブーム」をもたらした。以降、ホテル・旅館・民宿が次々と建設され、多くの観光客を呼び込むことになる。

昭和47年(1972)11月以降、県西南部での民宿・旅館・ホテルの建設計画の申請が増加した。この年の11月1日～12月16日までの約1ヶ月半の期間に建設申請が63件に及んだ(高知県幡多事務所開発室)。これまでは月平均1～2件程度であったからそれこそ急増といえるだろう。その中でも土佐清水市が最も多く、申請件数は53件であった。特に、足摺岬や竜串を中心にホテル・旅館・民宿等の建設ラッシュが始まり、多くの観光客が土佐清水市を訪れるようになった。

その後、温泉と温水プールを併設した「足摺テルメ」が建設されたり、「双胴型高速船コーラル」が以布利港—高知港間で航路を開設したり、様々な観光振興のアプローチがなされたが、厳しい見方をすれば、結果的にこれまで持続可能な取り組みには、つながってこなかったという現状がある。

次に、「コーラル」(高速艇)の就航について若干触れてみたい。「コーラル」は、昭和63年(1988)7月20日～平成3年(1991)までの3年弱、以布利港と高知港を結ぶ航路として市民の期待の中で就航した。この間を約2時間5分のスピードで走った。乗船料は、エコノミー船室大人4,300円・子ども2,050円(特別船室はそれぞれ1,000円増・500円増)の運賃であった。当時は高速道路もまだ延伸されておらず、県都から遠隔地である土佐清水市民にとっては便利であった。以布利港から市街地までは高知県交通バスと連絡し、利便性がより増した。こうして「コーラル」は、以布利港―高知港間を1日2往復した。

「コーラル」は、高知マリン株式会社(高知市棧橋通6丁目・森岡正重社長)が、三井造船玉野事務所(岡山県玉野市)に発注して約10億円をかけて製造させた高速船であった。全長41メートル・全幅10.8メートル・280トンで「双胴型高速船」としては当時世界最大級であった。船体は航空機に使用される耐食アルミニウム軽合金製で軽量化が図られた。高速ディーゼルエンジンを二基搭載しており、最高時速35ノット(約65キロ)のスピードを出すことができた。観光の目玉として期待された「コーラル」であったが、僅か3年で廃止されてしまった。①当初採算ベースを1便65人と見込んでいたこと。②航路であるため運航が天候に左右されやすく、年間欠航率が15パーセントであったこと。これらの見通しの甘さが、廃止の背景にあった。

高知マリン株式会社は、大阪高知特急フェリーの完全系列下に入り、経営の立て直しを図るが思うようには状況改善につながらず、平成3年(1991)7月15日、四国運輸局高知海運支局に事業休止許可申請書を提出するに至った。平成2年度末までの累積負債総額は5億8,533万円に達し、船体も売りに出された。

私たちは、これまで資源や自然環境は無限であり、不変のものと勘違いしていたように感じる。有限で変化する環境を守り、どのように持続可能な地域社会を構築していくか。これが今後、私たちに課せられた大きな課題であり、ジレンマである。豊かな自然風土や伝統を生かしつつ、環境と上手につきあいながら、そこに住む住民がこれまでの地域史の上に、新たな地域史を重ね、歴史や生活を紡いでいかなければならない。そこに観光振興や産業振興の鍵が隠されているのではないだろうか。次代へと持続可能な経済や環境のシステムを構築していく糸口を探ることが急がれる。

一本年度「第1回市史編さん・編集合同委員会」の日程調整について一

昨年度末に発行した「市史編さん便り第30号」にてお知らせしましたように、本年度「第1回市史編さん・編集委員会」の日程調整させていただきたいと思っております。予定日を5月10～14日(月～金)・5月24～28日(月～金)の期間に実施したいと考えております。つきましては、別紙「令和3年度・第1回市史編さん・編集委員会日程調整票」に都合の悪い日に×記をつけて返信用封筒に入れて投函いただきますようお願いいたします(締め切り4月19日必着)。

以上、よろしく願いいたします。