

宿毛湾港

高知県土木部港湾・海岸課

〒780-8570 高知市丸の内1-2-20

☎088-823-9883

URL : <http://www.pref.kochi.lg.jp/soshiki/175001>



1. 概況

〈沿革及び現況〉

宿毛湾港は、高知県の幡多広域生活圏を背後圏とし、圏域の生産、消費活動諸活動に要する物資の取扱港として宿毛市を中心とする経済圏に重要な役割を果たしている。

本港は、昭和59年に地方港湾片島港及び小筑紫港とを統合したもので、約2,000haに及ぶ広範な港湾区域を有しており、昭和61年度には全国で133番目の重要港湾に政令指定された。

旧片島港の片島地区は、宿毛湾再奥部、松田川河口に位置し、自然条件は良好である。周辺の大島、池島、丸島各地区とともに、かつては無人島であったが、明治7年に伊予の衆が漁場を求めて転住するに至り、背後地域の資源は松田川の水運により運ばれ、片島において搬出荷役を行うようになったことから船舶の出入が激しくなった。

明治22年、県道宿毛片島線の完成によって旧片島港の利用度はますます高まり、戦前には、旧海軍の基地としても、種々の港湾施設が整備されるに至った。

一方、旧小筑紫港においては、1100年余の昔、延喜年間から風の浦と呼ばれ、その名の如く風波が少なく、恵まれた自然条件の下、古来から避難港として、また宿毛湾最大の漁港として構築されたが、昭和8年頃から木材類の移出により商港としても発展した。

戦前には、2,000トンから5,000トン級の商船が入港し、福良川、伊予野川流域の林産資源を中国等に輸出していたが大戦により絶え、現在では砂、砂利、石材の移出が行われている。

旧片島港は大正15年に県費支弁港に、昭和5年に指定港湾に編入、その後、昭和25年港湾法の制定に伴い地方港湾となった。旧小筑紫港は、昭和26年に地方港湾となった。旧片島港では昭和40年代における産業経済の進展にあわせて修築工事が行われ、また、豊後水道を隔てて九州東部と近距離にあることから、昭和46年には大分県佐伯港との間に1,500トンと1,000トンの2隻のフェリーが就航し、四国西南地域と九州を結ぶ物資流通の拠点として役割果たしてきたが、平成30年に燃料高騰の煽りを受け休止となっている。宿毛市では、一般旅客航路を運航する海運会社と協議を行うなど再開を目指している。

昭和54年、本港の背後圏である幡多広域生活圏は、定住構想を推進する幡多モデル定住圏の指定を受け、各種開発計

画が策定され実施に移されている。

これらの需要に対応するための地域産業開発港湾として、外貿埠頭、内貿埠頭の整備、また新規産業の立地のための工業用地の造成を基本とする港湾計画を策定し、整備が進められている。

〈計画〉

宿毛湾港は、九州と四国との連携拠点としての機能に加え、平地が乏しく交通体系の整備が立ち遅れているため産業の発展が遅れていた四国西南地域の振興を担うべく、昭和61年6月に重要港湾に指定され、同10月には、地域産業開発港湾として、外内貿ふ頭の整備、新規産業立地のための工業用地の造成を基本とする新規の港湾計画を策定した。その後、池島地区を中心に整備が進められ、平成12年12月には水深13m外貿ふ頭を水深10mで暫定供用するとともに、平成13年度からは背後の工業用地の第1期分譲を開始している。

また、本港の背後圏である高知県幡多広域生活圏では、豊かな自然を背景として柔軟で創意あふれる産業振興を目指し、農林水産業や鉱工業を発展させ、雇用の場を拡大することで地域振興を図ろうとしている。

このため、本港に対しては、周辺の自然環境との調和を図りつつ、四国西南地域における九州、近畿等との複合一貫輸送の結節点としての機能を強化するためのフェリーとの連携や、地場産業を支援する新規産業等を誘致するため、外貿物流機能の整備と産業の立地に対処する港南空間の整備が求められている。また、一方で観光やレクリエーション活動を支援する機能や地域住民などが港に親しむことができる賑わいと潤いのある空間の形成なども求められている。

このような多様な要請に対応するため、平成14年に、平成20年代半ばを目標年次として、港湾計画を改訂している。