

八二戸と多く、特に「魚商」が一九二戸と圧倒的に多かった。その商家は、江戸時代の姿そのままのささやかな露店同様のもの、行商もしていたと想像される。その他、小間物屋が二九戸あり、米、味噌、醤油、炭、薪、反物、陶器、廢物などの日用雜貨が販売されている程度のものであった。

須崎が大きく発展を遂げるようになったのは、明治三十年代から明治末にかけてのことである。須崎町は県内第一の良港に加え、道路の整備が進み、高岡郡で最も開けた商業地となった。貨物の出入りも多く、汽船会社や銀行等の支店も置かれるようになった。明治三十三年（一九〇〇）年に戸数一三〇〇戸、人口六〇〇〇人を数え、大正十一年（一九二二）年には商業戸数は五八六戸（全戸一六八〇戸の三四・九%）まで増加した。

また、須崎では打刃物や木工業などとともに紙業が盛んで、明治・大正期においては家内工業の域を出ないものながら、吾桑村を主産地として多くの村々で須崎半紙が製造されていた。昭和の初めになって石灰が着目され、セメント工場が稼働し始めたが、その本格的な発展は戦後を待つこととなる。

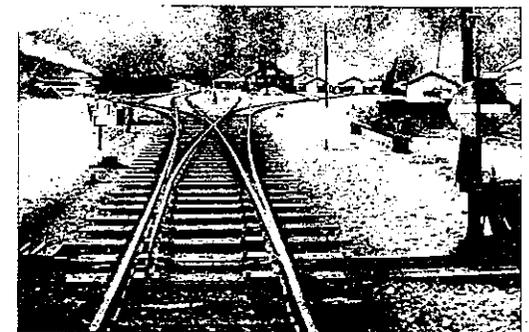
交通の発達

須崎に初めて鉄道が開通したのは大正十三年（一九二四）年三月三十日のことである。この日、高知県初の鉄道として須

崎（日下（高知県日高村）間が開通した。続いて、同年十一月十五日に高知まで、さらに大正十四年十二月五日には土佐山田（高知県香美市）まで延伸され、難関とされた北部山間工

事を経て、昭和十一年（一九三六）年十一月二十八日に三純（徳島県三好市）と豊永（高知県大豊町）の開通により、高松と須崎間は全通した。

そもそも、国が「鉄道敷設法」を制定したのは明治二十五（一八九二）年六月のことであった。同法の目的は、「政府ハ帝国ニ必要ナル鉄道ヲ完成スルヲ漸次予定線ノ線路ヲ調査シ及敷設ス」（「日本鉄道」国土交通省）というものであり、全国に建設すべき鉄道路線を予定線として定め、その予定線の調査をしたうえで、特に重要な路線を今後一二年以内に敷設する「第一期路線」として着工するという段取りであった。



開設間もない頃の須崎駅（大正14年）

この鉄道路敷設法が定める予定線に、四国線として琴平と須崎間が計上されたため、高知県では民間資本が中心となって土佐鉄道協会を設立し、琴平と須崎間の第一期線編入の運動を行った。しかし、四国山地横断という難工事のため第一期路線から除外され、その後も日清戦争（明治二十七年二十八年）と日露戦争（明治三十七三十八年）などのために延期を余儀なくされた。

予定線の沿線地元は明治四十二年から数次にわたり議会で請願を繰り返した結果、大正五（一九一六）年に至り、ようやく帝国議会で高知線（土佐山田と須崎間）の建設承認を得、法律改正のうえ、高知県として初の第一期路線に編入された。『新日本鉄道史（下巻）』（川上幸義著・鉄道図書刊行会・昭和四十三年刊）によると、高知線は大正五年四月に実測が開始、翌六年六月に高知建設事務所が設置され、大正七年四月、吾桑と斗賀野（高知県佐川町）間の斗賀野トンネルから着工された。この鉄道路敷設のための建設資材や車両はすべて須崎港から陸揚げされたという。

昭和四（一九二九）年四月の時刻表から摘記すると、高知と須崎間は一日八往復運行され、運行の所要時間は一時間半から二時間であった。

一方、海運も発展の道をたどった。明治初年、九十九商会によって阪神と高知間の航路が開かれたが、明治十五（一八

八二）年頃から須崎へも定期的に寄港するようになった。明治三十年頃には弱小の汽船会社の競争と離合集散が頻々と行われたが、明治三十二年には帝国商船と土佐共同汽船が採算度外視の競争を繰り広げた後、両社が合併して土佐商船を設立、西巡りが須崎に寄港するようになった。しかし、明治四十年に大阪商船が阪神航路、さらに大正四（一九一五）年には沿岸の東西航路も独占するようになった。この大阪商船に、土佐沿岸汽船（大正九年設立）、土佐同盟汽船（大正十年設立）が対抗したが、大正末には大阪商船に合併された。その後、一時的に土佐商船が沿岸航路を継承し、藤村商船が競合するなどの曲折もあったが、昭和九（一九三四）年には土佐航路が統一され、さらに昭和十七年には戦力増強のための合併統合の指令により、関西汽船が経営に当たることとなった。

一方、道路状況はというと、四国山地を背負う高知県では明治後も陸路の往来は不便を極め、旧態依然たるものが多かった。しかし、県令・田辺良顕が多くの反対を振り切って道路百年の大計を立て、明治十八（一八八五）年以降に順次、県道が整備されていった。高岡郡の県道は、明治二十六年に「須崎線」（須崎と佐川間）が、明治三十二年に「宿毛線」（吾桑と鴨部間）が次々に竣工し、明治四十一年には県道宿毛線が久礼まで延長し、大正九（一九二〇）年に「高知・中村線」となった。また「須崎・宇和島線」は郡道として起工された

九月の三ヵ月後に開設された高知エクスプレス号が最初であり、現在まで図表4-3-2に示したバス路線が開設されている。

第二節 鉄道・駅

土 讃 線

土讃線は、多度津駅（香川県仲多度郡多度津町）から高知駅（高知市）、須崎駅を経て窪川駅（四万十町）に至る全長一九八・七^キの幹線鉄道路線である。運営主体は四国旅客鉄道（JR四国）で、昭和六十二（一九八七）年四月一日の民営化により、日本国有鉄道（国鉄）から旅客鉄道事業を引き継いだ。

民営化翌年の昭和六十三年六月、中村線（現・土佐くろしお鉄道中村線）の開業に伴い、路線名称は「土讃本線」から「土讃線」へと改称された。

須崎市に鉄道が開通（須崎～日下間）したのは大正十三（一九二四）年三月三十日のことで、豊永（長岡郡大豊町）～高知～須崎間が「高知線」として建設された。昭和十（一九三五）年に三縄（徳島県三好市池田町）～豊永間が開業したことにより、多度津～須崎間は「土讃本線」となった。その後、土

讃本線は須崎駅から西に順次延伸され、「中村線」としての建設区間を編入し、昭和二十六年十一月に窪川駅まで全通した。昭和六十一年十一月に高知駅～窪川駅間がCTC化（列車集中制御装置）したのをはじめ、昭和六十三年四月には土佐山田駅～窪川駅間でワンマン運転を開始、さらに、平成二（一九九〇）年十一月には高知駅～窪川駅間が高速化（最高時速二二〇^キ、一部区間一一〇^キ）された。

平成二十四年三月

のダイヤ改正により、須崎発高知行きの午前四時台の列車（新設）と、最終列車の時刻繰り下げによって高知発土佐山田行き午後十一時台の列車が設定されている。

駅

須崎市内に設置されている土讃線の駅は、吾桑駅、多ノ郷



平成13年3月に土讃線に登場以来人気のアンパンマン列車

第3章 交通

駅、大間駅、須崎駅、土佐新莊駅、安和駅の六つである。須崎駅以外の五駅は無人駅となっている。

〈須崎駅〉(原町一丁目)

須崎駅は、特急を含む全列車が停車する土讃線の重要な拠点駅である。

大正十三(一九二四)年三月、土讃線の前身である高知線の起点駅として開業し、昭和三十(一九五五)年に現在のコンクリート造の駅舎が竣工した。

昭和五十年に駅前に自転車置場が完成、同六十三年四月に駅舎を改築し、平成六(一九九四)年、駅前ロータリーにシンボル塔が完成した。

平成二十一年の改装に伴い、須崎駅前郵便局が駅舎内に移転し、「須崎駅内郵便局」に名称変更されている。

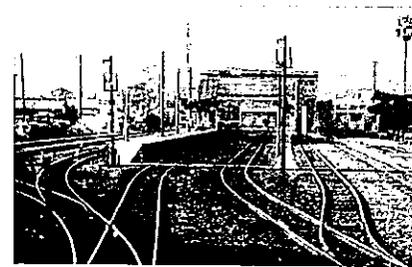
ホームは、駅舎に接した単式ホーム一面一線と島式ホーム一面二線の合計二面三線及び側線の三線を有し、ホーム間は跨線橋で結



須崎駅前ロータリーとシンボル塔。駅舎の向かって左側が郵便局



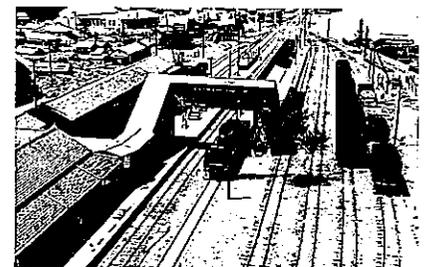
近年の須崎駅前



近年の須崎駅ホーム



昭和29年の須崎駅前



昭和29年の須崎駅ホーム

ばれる。特急の発着は1番線(上り)・2番線(下り)が使用される。

当駅を始発・終着とする列車が多いため、当駅以西の運転本数は当駅以东と比べて半減し、三〜四時間ほど運行がない時間帯がある。須崎の市街地は須崎駅周辺から大間駅・多ノ郷駅周辺へと広がっていったことから、須崎駅周辺に往時のにぎわいは見られなくなっている。

〈吾桑駅〉(吾井郷甲)

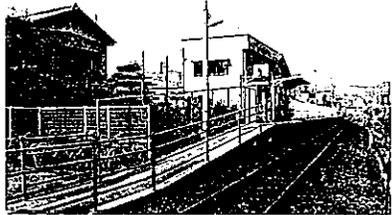
大正十三(一九二四)年三月三十日に開業。昭和四十五(一九七〇)年十月に無人駅となった。ホームは二面二線を有する。



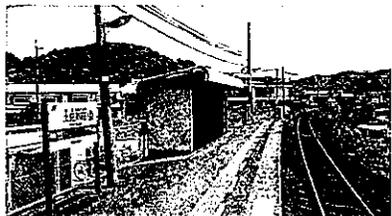
吾桑駅



多ノ郷駅



大間駅



土佐新莊駅



安和駅

〈多ノ郷駅〉(妙見町)

昭和十七(一九四二)年六月、多ノ郷信号場として開設され、昭和二十年九月に廃止されたが、翌年七月に再び多ノ郷信号場として再開、昭和二十二年六月に多ノ郷駅となった。

かつては大阪セメント(株)(現・住友大阪セメント(株))高知工場の専用線が引き込まれ、斗賀野駅からセメント原料の石灰石が輸送されてきたが、平成四(一九九二)年十月、JR貨物の駅の廃止と同時に工場専用線も運用を終了した。

平成二十五年三月のダイヤ改正により、朝方に上り二本、夕方に下り二本の特急(「南風」と「あしずり」)が臨時停車し、通勤通学者を運んでいる。平成二十一年三月までは臨時



多ノ郷駅前完成した歩道橋

特急「ウィークエンドエクスプレス高知」(下り一本)が停車していた。
施設面では、平成十九年三月、朝夕の混雑解消と妙見地区と神田地区の利便性向上を目的とした歩道橋が完成した。平成二十二年九月に無人駅となった。相対式ホーム二面二線を有する。

〈大間駅〉(大間東町)

昭和三十五(一九六〇)年十月に開業。単式ホーム一面一線を有する。無人駅。

〈土佐新荘駅〉(西町二丁目)

昭和十四(一九三九)年十一月に開業。昭和四十五年十月に無人駅となった。単式ホーム一面一線を有する。

〈安和駅〉(安和)

昭和十四(一九三九)年十一月に開業。昭和四十四年十月に配達の取扱を廃止し、翌年十月に無人駅となった。ホームは単式一面一線。安和海岸に面して立地し、ホームからは太平洋の雄大な眺望が楽しめる。

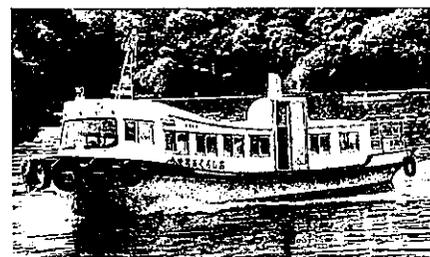
第三節 巡航船

市営巡航船

浦ノ内湾の巡航船は市営で運航され、浦ノ内地区の児童生徒の通学や高齢者の通院の大切な交通手段となっている。

昭和四十九(一九七四)年に就航した第一くろしお(四・九ト、定員三〇人)と第二くろしお(四・九ト、定員四〇人)、及び同五十五年に就航した第五くろしお(四・九ト、定員三六人)の三隻があるが、主

に第一くろしおと第五くろしおが運航されている。平成十八(二〇〇六)年一月に寄港地の一つだった光松が廃止され、平成二十五年現在、一日上下四便ずつ、坂内、鳴無、横浪、須ノ浦、福良、今川内、長崎、塩間、深浦、下中山、松ヶ崎、埋立の各船着場を二隻の巡航船が運航している。航海距離は一八・七キ、航海時間



市営巡航船(市営第五くろしお)

第四章 港湾と海運

第一節 須崎港の進展

須崎港

須崎港は新莊川の河口に位置する、リアス海岸の形状をした高知県内屈指の天然の良港であり、古くは漁業の町として、その後も高幡地域の物資の流通拠点として栄えた。昭和に入り、臨海部立地企業が取り扱う石灰石やセメントなどの積出港として整備が進み、昭和四十（一九六五）年四月に国の定める重要港湾に指定され、同四十四年には貿易港として開港、現在では一万ト以上の大型船舶が入出港する県内最大の国際貿易港に発展している。輸出では石灰石などの鉱産品、輸入では原木を主とする林産品が須崎港の主な取扱品目である。平成三（一九九一）年九月二日、須崎港はニュージール

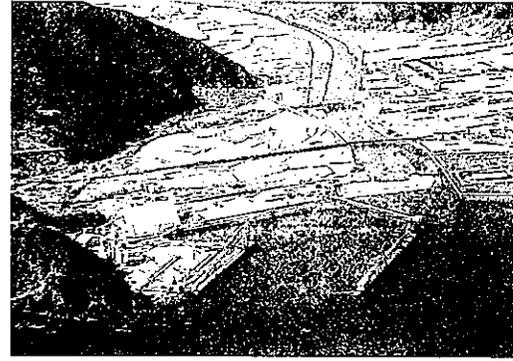
下最大の輸出港タウランガ港と姉妹港提携を結んだ。タウランガ港と須崎港との結びつきは、昭和四十三（一九六八）年に梱包用木材としてラジャーターバインを輸入したことが端緒であり、その後、取引量も急増し、原木の約六割を輸入するまでになった。さらに、この姉妹港締結が縁となり、平成九（一九九七）年十二月には須崎



須崎港の全貌（平成26年）

市とタウランガ市とは友好都市の提携を結んでいる。

須崎港の東側の大峰地区には、住友大阪セメント(株)がセメントの輸出に使用する公共岸壁（一万ト岸壁）と、石炭の輸入に使用する私設岸壁があり、対岸の港町地区には、主にニュージールランドからの原木を輸入する公共岸壁（一万五〇〇ト岸壁）がある。輸入された原木は、隣接する協同組合須崎木材工業団地を中心に荷造り用材として加工されている。輸入木材は、害虫を駆除するために燻蒸が必要であるが、



日鉄鉱業(株)の私設岸壁（平成15年頃）

以前は陸上の用地が不足していたために船倉内では燻蒸作業ができず、一度に輸入できる木材の量が限られていたが、平成九年に陸上燻蒸施設が完成し、満船の状態での入港が可能となった。また、港の南側の角谷地区には日鉄鉱業(株)が石灰石の輸出に使用する私設岸壁がある。

直轄港湾整備事業の新規着手対象除外

平成二十二（二〇一〇）年八月、国土交通省（以下、「国交省」）は、重要港湾一〇三港の中から直轄港湾整備事業の新規着手対象とする港湾として四三港を選定した。当時、政権与党であった民主党は「コンクリートから人へ」をスローガンに、無駄な公共事業を減らして社会保障や子育て支援に財源を回すことを公約に掲げており、これに基づき、平成二十二年度予算では公共事業費を二割減らした。

直轄港湾整備事業のあり方をめぐっては、「税金の使い道の選択と集中」を掲げる前原国土交通大臣の指示のもと、国交省が港湾法で海上輸送網の拠点と位置づけられている重要港湾一〇三港の中から、投資を集中する港湾の絞り込み作業を進めた。新規着手対象の選定にあたっては、地域拠点性に加え、取扱貨物量の実績や将来の需要見込み、経営手法などを総合的に評価し、評価に合った港湾に限り、平成二十三年度以降の直轄港湾整備事業の新規着手を認め、選から漏れた六〇港は継続事業だけを直轄事業の対象とするというものがあった。ただし、新規着手対象とならなかった港湾のうち、生活インフラとして機能している離島部の一部港湾については、施設の劣化や損傷に対し必要最小限度の範囲で新規事業を認める方針を示した。

高知県は、高知港と須崎港の両港について、連携強化の必

要性から、両港ともに選定するように国に積極的に働きかけたが、国は基本的に一県一港という方針を変えようとはしなかった。県は須崎市を含む関係機関と協議を行い、未着手の継続事業が多く残る高知港の整備を優先することが今後の須崎港との連携強化を進めていくためにも必要であるという判断に立ち、「高知港のみでやむなし」と回答した。これにより、須崎港は直轄港湾整備事業の新規着手対象から除外されることになった。

しかし、須崎港は県内取扱貨物量の六割以上を占め、高知港との単純比較でも須崎港が約二倍以上であり、県経済を支える大変重要な港であるため、県では指定除外後も引き続き実施される継続事業に関し、その整備に遅れが生じないように国に要請を行うこととした。

また、県が主体となり、「須崎港の明日を考える会」を立ち上げ、高知港との連携や役割分担、津波等の防災対策など五つの項目について専門部会を設け、具体的な検討を重ねた。検討された内容については必要に応じ須崎港港湾計画の改定に反映させるとし、両港の役割分担とその機能の連携について引き続き国に訴えていくこととした。

みなとオアシス須崎

かつて港は、人や物資の交流拠点であった。しかし、近年

- ④ 地域住民や観光客が休憩等に利用できる十分な容量の駐車場、清潔なトイレ等の機能を有していること。
- ⑤ 適切な管理運営が行われ、かつイベントや体験学習の実施など港のにぎわいを創り出す活動が、地域住民参加のもとで継続的に行われていること。

須崎市では、平成十六（二〇〇四）年八月に「みなとオアシス須崎」を仮登録し、同年十二月に「みなとオアシス須崎協議会」を結成、その第一歩として平成十七年三月に社会実験として「海の駅須崎の魚祭り」を開催した。初の試みにもかかわらず約八〇〇〇人の来場者があり、大盛況であった。以後、魚祭りを平成十七年十一月と翌年十一月の二回開催し、本登録に向けて作業を進めたが、本登録に必要な条件を満たすことができず、現状は仮登録のまま休止状態となっている。

第二節 海 運

「須崎ウイング」進水

須崎ウイングは、須崎港と当時ニュージールランド最大の輸出港であるタウランガ港との直行便として、日本郵船㈱が発注し、函館で建造し、平成九（一九九七）年九月十七日に進

では港と人々の暮らしとの結びつきが希薄になってきている。そこで、港や海辺ににぎわいを取り戻し、地域活性化の拠点として改めて位置づけようという制度がつくられた。これが「みなとオアシス」制度である。平成十五年度に国交省中国地方整備局と四国地方整備局が中心となって制度化したもので、市町村、港湾管理者、NPO法人などの団体が申請し、各地方整備局が登録し、各種の公的支援のもと、申請団体が運営を行うというものである。

申請にあたっては、以下の条件を満たさなければならぬ。

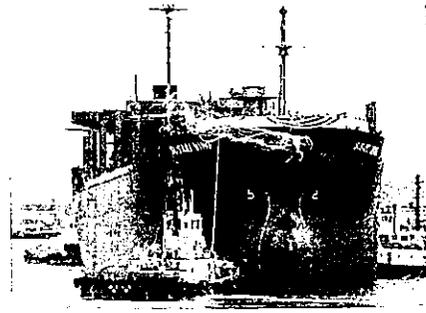
- ① 港を核とした地域住民の交流促進や観光の促進を通じて地域の活性化に資するための施設であること。
- ② 地域住民や観光客が交流できる空間を有していること。
- ③ 地域住民や観光客に対し地域情報や観光情報を発信できる機能を有していること。



海の駅須崎の魚祭り（平成18年11月）

水した。総トン数一万七〇〇ト、容積トン数三万二〇〇トで、国内最大規模の木材専用運搬船である。同年十二月には、タウランガ港と須崎港間に就航し、タウランガ港初入港に際しては、市長をはじめ関係者が現地に出向き、初入港を祝った。

須崎ウイングはその後、運賃の値上げや木材の入荷量の減少のため、平成二十三年三月二十一日の入港を最後に廃止された。



進水した木材専用運搬船「須崎ウイング」

外航船の入港実績

須崎港における外航船の入港実績は図表4-4-1のとおりである。

図表 4-4-1 須崎港における外航船の入港実績 (単位:隻)

区分 年度	輸 入		輸 出		合計
	石炭	木材	セメント	石灰石	
平成23	45	7	102	78	232
平成24	43	7	95	77	222
平成25	41	8	83	73	205

係機関で組織された。

同委員会は随時、専門委員会を開催し、住宅地の避難対策の再検討と避難体制の再構築、漂流物対策、津波防護林による津波対策など、犠牲者を出さない避難と街の被害を抑える対策づくりに向けて、研究開発を含めた独自の検討を重ねている。なかでもその独自性で注目を集めているのが、「須崎ぶどうの房(クラスター)防護計画」である。東日本大震災や最近の都市河川洪水を分析した結果生まれた新しい計画概念で、津波は防ぐのではなく、「津波をやさしく受け入れ、静かに去ってもらう」という減災の考えに基づいている。

クラスターとは、「ぶどうの房」を意味する言葉で、クラスター防護計画とは、地域を街区(ぶどうの一粒)に分け、街区を津波防護林(透過式防護壁)で囲み、ここでまず津波の水位、流速、浸水深を低減させ、地域全体(ぶどうの房)を守ろうという計画である。御手洗川と桜川に囲まれた多ノ郷地区において有効な対策であるとして提言された。

具体的には、人口の密集する住宅地や避難者が集中する場所に津波の主流が来るのを防ぐため、道路、池、河川、緑地、耕地に水勢を逃がすように津波防護林を配置するとともに、その粗密によって津波の透過率を変え、水の流れをコントロールするというものである。

3. 須崎港湾口地区防波堤整備事業

須崎市街地を津波から守る最前線の恒久的な砦が須崎湾口の防波堤である。この項では、昭和期から平成の今日までの防波堤の整備事業を追ってみた。

事業計画の内容

土佐湾のほぼ中央に位置する須崎湾は、中小の入り江が複雑に湾入する天然の良港で、古くから多くの生産・消費物資が流通する重要な港湾として発展を続けてきた。昭和三十六(一九六二)年、臨海部最大級のセメント工場となる大阪窯業セメント(株)(平成六年に現在の住友大阪セメント(株)に社名変更)高知工場が操業開始したのを契機に、国際的な工業港湾としての重要性が高まったのに加え、須崎市をはじめ一市四町四村からなる高幡広域生活圏を後背地域とする高知県の中核港湾として、同四十年三月に重要港湾に指定された。現在では主にセメント、国内有数の良質な石灰石の積出港として、また高知県最大の木材(ニュージールランド材)輸入港として、県の港湾貨物量の約七割(平成二十年調査)を担う貿易港となっている。

反面、須崎港は津波の被害を受けやすく、津波襲来のため

に大きな災害を被ってきたことは既に触れた。そのため、本市を津波から守る恒久的な津波対策として、湾口地区防波堤の建設と港湾整備は本市にとって長年の宿願であり、また急務でもあった。

本市が須崎港沖に新たな津波防波堤の建設計画を進めていることを明らかにしたのは、昭和五十七(一九八二)年九月二十四日のことである。この津波防波堤計画は運輸省(現・

国土交通省)の直轄事業であるが、高潮対策の防波堤建設との併用方式で進められることになった。高潮防波堤建設は県事業である。

須崎港は、東のコウギノ岬と西の角谷岬の間に湾口を開き、その口の差し渡しは約二キロ。こ

こに建設される津波防波堤は、東防波堤と西防波堤の二基からなり、東防波堤は長さ九四〇メートル、西防波堤は長さ四八〇メートル、幅はいずれも二〇(二五)メートルというのが計画の基本である(図表5-2-2参照)。

この防波堤は水位を約二メートル下げる能力をもつ。完成すれば、この防波堤が守る人口は約一万九〇〇〇人、防護家屋約六八〇〇戸、防護面積は約二〇二ヘクタールと試算された。

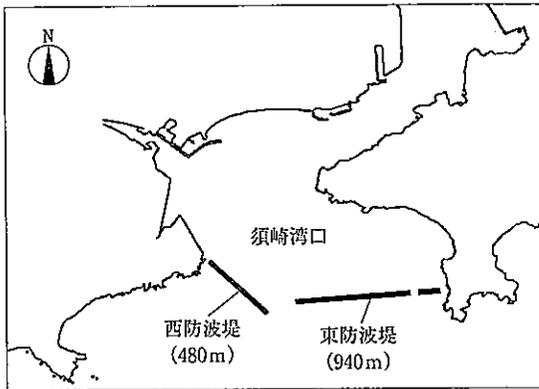
また、県事業として整備される高潮防波堤は、新荘川河口の西町から浜町、港町、大間を経て桜川河口までの延長六五六八メートルである。

事業の経緯

同計画は、昭和五十八(一九八三)年六月に地方港湾審議会、八月に中央港湾審議会での議決を経て認可を受け、同年の港湾計画に位置づけられ、同年、事業化された。

このうち、同計画は数々の調査・実験に入った。まず、津波の大型模型実験が神奈川県横須賀市の運輸省港湾技術研究所(現・独立行政法人港湾空港技術研究所)で行われ、この模型実験を、昭和五十九年十一月二十六日から二十九日にか

図表5-2-2 須崎湾津波対策防波堤



この防波堤は、東のコウギノ岬と西の角谷岬の間に湾口を開き、その口の差し渡しは約二キロ。こ

け、須崎市、同市議会、須崎湾総合整備対策特別委員会、同市内関係六漁協の代表ら約二一〇名が交互に視察した。これを振り出しに、海水、河川水の交流拡散実験、台風時の南地区・安和地区における反射波実験等が行われた。

同防波堤の着工までに行政当局が解決しなければならぬ大きな課題の一つが漁業補償交渉であったが、平成二（一九九〇）年二月に妥結を見た。漁業者の大多高所からの決断がこの須崎港湾計画を大きく前進させた。

津波防波堤の建設工事は、平成元年に串ノ浦地区で工作物を製作するための作業ヤードの着工から始まった（平成五年に完成）。次いで平成三年度、東防波堤のサンドコンパクションパイル工法による地盤改良が始まった。平成四年十一月二十四日には起工式が挙行され、ここから建設が本格化、翌五年十二月二十日には第一号ケーソンの据え付けが行われた。植音は響き続け、平成十三年には東防波堤のうち五五〇メートルが完成（整備率約六〇％）したことから、整備主体を西防波堤に移して施工を進めた。同年、西防波堤のサンドコンパクションパイル工法による地盤改良を行い、平成十四年度から床掘工、捨石工等を実施、翌十五年度からケーソン据え付け等を施工し、平成二十一年に延長四八〇メートルが完成した。

一方、東防波堤の残事業については、ケーソンの最終箇の据付工事が平成二十四年十二月に行われ、同二十六年三月に

残り三九〇メートルが完成、これにより長年整備を進めてきた全長一四二〇メートルのすべてが完成した。三月十五日には須崎港湾口地区防波堤整備事業竣工式が執り行われている。

この間の平成十一年、県の港湾計画が改訂され、港町地区に耐震強化岸壁（マイナス七・五メートル）を整備して大規模地震に対応することと、大峰地区に岸壁（マイナス一〇メートル）を建設し、国外からの海上輸送を取り扱う外贸機能の強化が図られた。

この一連の須崎港湾口地区防波堤整備事業の完成の陰には、認可・事業化から始まり、完成に至るまで建設促進と早期完成を国へ働きかけ続けた須崎市民をはじめ、漁業協同組



須崎港湾口地区防波堤整備事業竣工式典（平成26年3月15日）

合や関係団体の熱意と努力の持続があった。

4. 津波避難対策

地区別津波ハザードマップ（津波浸水予測図）

須崎市が地区別津波ハザードマップを最初に作成したのは平成十七（二〇〇五）年二月のことである。これより四年前の平成十三年九月、中央防災会議が公表した「次の南海地震の規模が従来の想定を大きく上回ったことから、平成十四年、本市では国土交通省の協力を得て、津波シミュレーション」須崎津波検討調査」を、須崎港、安和地区、野見湾において実施した。この調査にあたっては、本市の地形や水門、津波防波堤などの施設整備なども踏まえ、よりきめ細かに実施した。

この調査結果を受け、国は詳細な津波浸水シミュレーションデータを作成、このデータは平成十五年五月に市主催の須崎湾津波対策セミナーで報告され、会場となった須崎市立市民文化会館大ホールには六〇〇人の市民が詰めかけた。

このうち、市民の代表を含む有識者で組織した「須崎市津波対策検討委員会」がこのシミュレーションデータを整理し、同年九月から避難場所・経路などの各地区の実情に即した津波ハザードマップ作成のためのワークショップを地区別に開

催した。こうして浸水区域、浸水開始時間、避難場所、避難方向などを示した八地区（安和、新莊、須崎二地区、多ノ郷三地区、南）の津波ハザードマップを完成させ、家庭や学校、職場に配布した。その後、津波ハザードマップは新たな情報や知見を取り入れつつ更新され、平成二十四年三月に、あらかじめ避難場所・経路を確認するための図上訓練マップとして活用できるようPDFファイルとして作成され、本市ホームページ（HP）に掲載された。図表5-2-3は、その須崎地区の例である。



図表5-2-3 地区別津波避難図上訓練マップ（家庭版）。須崎地区の例