伊勢湾口の四離島における港・海岸整備の現状と今後

名　城　大　学　　正会員　伊藤政博
（株）ミタコンサルタント　　○正会員　村上　廣

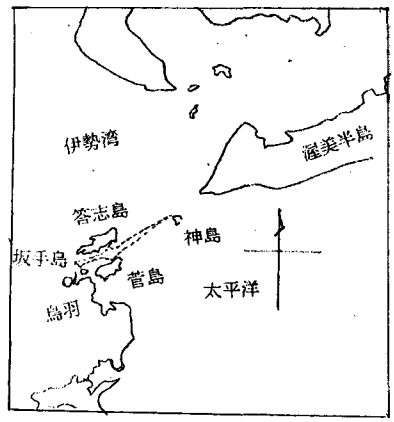
1．はじめに

伊勢湾口部に位置している神島・答志島・菅島・坂手島の四島は、いずれも三重県鳥羽市の行政に属している。神島は、伊勢湾口部の中央に位置し、湾口の西側に重なる様に、答志島・菅島・坂手島がある。これらの離島には、古くから人々の生活の歴史を有すると共に、地場産業である漁業・観光資源として大きく拘わって来た。今後は、伊勢湾口架橋などに関連して中部圏の発展にその役割が期待されている。これらの四島の海岸と港の整備状況について、検討を加える。

2．四離島の概要

これらの島々が今日抱えている課題は、三河湾の三離島（佐久島・篠島・日間賀島）と同様、生活の場として、国土保全として島をどう守って行くかである[1]。

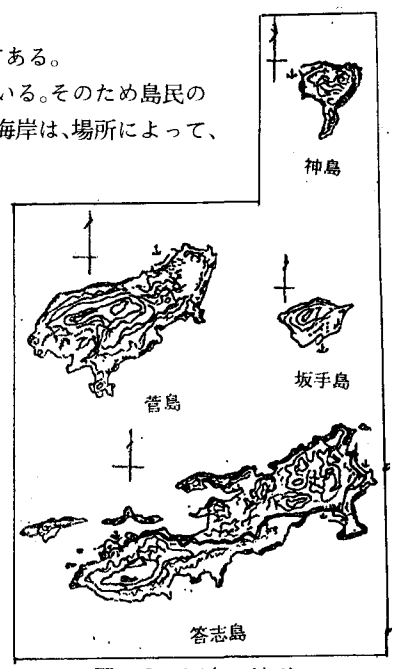
四島は図－1に示すように、伊勢湾口部に位置している。鳥羽港からの航路距離は神島で19.5km・答志島の桃取7.5km・答志14.5km、菅島8.8km、坂手1.5kmの距離である。答志島の桃取地区で農業が行われているが、自家消費の一部を補っている程度である。ほとんどの島は、水産業と、観光客を対象とした旅館・民宿が代表的な産業となっている[2]。



図－1．四島の位置

島の面積は答志島が最も広く7.8km²、次いで菅島が4.45km²、神島の0.76km²、坂手島の0.51km²の順となっている。島で最も高い標高地点は、神島の170.9m、答志島167.2m、菅島（大山）236.6m、坂手島80mである。これらの島の地形概要が図－2に示してある。

伊勢湾口一帯は、岩礁が多いので水産生物の成育の場となっている。そのため島民の生活は、これらの恵まれた水産資源により支えられて来た。島の海岸は、場所によって、太平洋の波浪および、北西の季節風による伊勢湾内の波浪によって海岸侵食が現在進んでいる。島の地形は起伏が激しく、急傾斜地では、斜面崩壊防止対象事業がなされている。



図－2．四島の地形

3．港　湾（漁港）

生活物資等の供給基地である島の港は、答志島には三集落（答志・和具・桃取）があり、それぞれの集落に漁港を持っている。神島・菅島・坂手島は、それぞれに一集落であり、漁港も一港である。これらの漁港は、過去幾度かの被害を受けているが、島民の努力によって徐々に整備されて来た歴史がある。これを簡単にまとめると次のようである。[3]

1）神島漁港（第2種・三重県）　神島の北西部で西側に位置する。集落の全面にわずかな砂浜があり、漁船はこの浜を拠点にして船揚げをしていたが、冬季における季節風や暴風時には、答志島や鳥羽方面への避難を余儀なくしていた。

２）答志漁港（第２種・鳥羽市）　島の東側に位置しており、太平洋の波浪を東南方向から受け、荒天時には、鳥羽港まで避難をしていたが、近年船舶の大型化が進むにつれて、漁港施設・泊地の整備拡張がなされている。

３）和具（答志）漁港（第１種・鳥羽市）　島の東南部にあり、答志町の和具地区に位置し、答志島にある三漁港の内最も早い時期に漁港指定を受けている。（和具漁港は昭和26年。その他２漁港は昭和28年）本漁港は、天然の良港で、桃取漁港と共に絶好の避難港となっている。第8次漁港整備改修事業で人工リーフが平成5年に完成している。

４）桃取漁港（第２種・鳥羽市）　島の西北面にあり、前面には牛島・浮島・飛島の無人島がある天然の良港である。その昔鳥羽城主九鬼嘉隆の水軍拠点の一部となっていた。昭和19年の東南海地震により防波堤が著く沈下したので、昭和29年度に防波堤の嵩上げ施工をし、港の整備を進めてきた。第7次整備計画では修築事業として、旧漁港の西側に新漁港を建設した。

５）菅島漁港（第２種・鳥羽市）　島の東部北側にあり、この漁港は、明治40年より年間一戸一人の奉仕による自船での投石を行い、大正12~14年には村費をもって防波堤を築造した。

６）坂手漁港（第１種・鳥羽市）　明治初年には地元漁民による石積提が共同作業で出来上がり、明治13年には西及び南防波堤の延長を施工した。大正11~15年に泊地の整備等を施行した。

以上、これらの漁港は、昭和初期から国による漁港整備がなされ、昭和28年による離島振興法の指定により昭和30年代になると、ようやく近代漁港の形をなしてきた。しかし昭和34年の伊勢湾台風によりかなりの被害を受け、災害復旧と共に、それ以降船舶の大型化や船舶の増加に対し、港域の拡大整備に力を注いできた。今日では、島民の人口減少、高齢化、後継者不足など、これからの漁港の在り方が問われている。

４．海　岸

坂手島以外の海岸は、太平洋の波浪を直接受け、さらに、冬季には北西方向からの波浪をも受ける。坂手島は島の西南側が鳥羽港域になっていて、四島の中で唯一の運輸省所管海岸保全区域に指定され、残る海岸は建設省所管海岸保全区域に指定されている。他の三島は、建設省所管海岸保全区域と自然海岸からなっている。

１）神島海岸　神島の海岸延長約5kmの内、約2.5kmが建設海岸保全区域になっていて、太平洋側には岩礁による自然海岸となっている。

２）答志島海岸　答志島の海岸延長は74kmあり四島の中で最も長い海岸線を有している。殆どが岩礁等による自然海岸からなっていて、島の北西部にある桃取地区と東南部にある答志地区に4.328kmの建設海岸保全区域が指定されている。

３）菅島海岸　菅島の海岸延長は12kmあり答志島に次ぐ海岸線である。この島も周囲は殆どが岩礁からなっていて、島の北部から東北部にかけて3.67kmの建設海岸保全区域に指定されている。

４）坂手島海岸　坂手島海岸は四島の中で最も本土に近く、建設海岸保全区域として2.645km、運輸海岸保全区域に1.245km、その他は漁港区域となっている。

以上、四島の海岸は、上に記述したように、昭和28年の13号台風および、昭和34年の伊勢湾台風ではかなりの被害を受けた。一方、被害を受けた地震として、昭和19年の東南海地震があげられる。

５．ま と め

四島における漁港は、昭和30年代から平成5年度にかけて、漁船の大型化等に伴う港域拡大、基本施設整備が充実して来た。しかし、漁業後継者問題が、今後の漁港の在り方を左右する。海岸は、侵食対策の一環として、景観も重視しながら対応する必要がある。

【参考文献】

1)伊藤政博・村上廣:三河湾の三離島における港・海岸整備の現状と今後.土木学会中部支部.研究発表講演概要集(平成5年3月)pp321~322. 2)三重県:三重県離島振興計画（平成5年4月）.
3)三重県漁港協会:三重の漁港(1990).