

高知港長期構想

令和2年1月

高知県

目次

| | |
|-----------------------|----|
| はじめに | 1 |
| 高知港長期構想検討委員会名簿 | 2 |
| 第1章 高知港の現況と課題 | 3 |
| 1.1. 高知港の現況 | 3 |
| 1.1.1. 高知港の概要 | 3 |
| 1.1.2. 高知港を取り巻く現況 | 7 |
| 1.1.3. 高知港の現況 | 12 |
| 1.1.4. 上位計画・関連計画の動向 | 23 |
| 1.2. 高知港の将来に向けた課題 | 29 |
| 1.2.1. 物流に関する課題 | 29 |
| 1.2.2. 交流に関する課題 | 34 |
| 1.2.3. 安全・安心に関する課題 | 37 |
| 1.3. 高知港が将来担うべき役割 | 39 |
| 第2章 高知港長期構想 | 40 |
| 2.1. 高知港の将来像 | 40 |
| 2.1.1. 高知港の将来像 | 40 |
| 2.1.2. 将来像と基本戦略 | 41 |
| 2.2. 基本戦略 | 42 |
| 2.2.1. 基本戦略①・②【物流】 | 42 |
| 2.2.2. 基本戦略③・④【交流】 | 44 |
| 2.2.3. 基本戦略⑤・⑥【安全・安心】 | 45 |
| 2.2.4. 基本戦略⑦【全体】 | 48 |
| 2.3. 空間利用ゾーニング | 49 |
| 2.4. 各地区における具体的施策の展開 | 50 |
| 2.4.1. ハード対策 | 50 |
| 2.4.2. ソフト対策 | 51 |
| 2.5. 施策のスケジュール | 52 |
| 2.6. 高知港長期構想の実現に向けて | 53 |

はじめに

高知港は、土佐湾の中央に位置する重要港湾で、古くから京阪神と南四国を結ぶ海上交通の要衝として機能しており、昭和 26 年に重要港湾に指定され、地域の物流拠点として大きな役割を果たしてきました。これからの高知港には、今後訪れる人口減少や少子高齢化社会に対応するためにも、地域産業の持続的な発展や災害時の防災拠点として、産業や背後圏に住む人々の生活を支えていく役割が求められています。

高知港の港湾計画は平成 12 年に改訂されていますが、改訂から既に 15 年以上経過しており、その間にはフェリー航路の廃止やセメント工場の生産中止、高速道路の延伸など、港を取り巻く状況や、港の利用状況は大きく変化しています。また、平成 23 年の東日本大震災を契機として大規模災害時における港湾の役割が変化しつつあり、さらには南海トラフ地震から高知市を守るための三重防護事業の取り組みなど、高知港における地震・津波対策が本格化しており、高知港の将来像について見直す時期を迎えています。

このような状況の中、高知港の概ね 20～30 年後の将来像や、それを実現するための施策の方向性を示した「高知港長期構想」を策定しました。長期構想では 3 つの視点（産業振興や経済成長を牽引する物流・生産拠点としての“みなと”、国内外の旅行客や市民に開かれた交流の場としての“みなと”、自然災害や老朽化に対して安全や安心を確保できる“みなと”）のもと、「太平洋を介して世界と結び、生活や産業を支え、成長の活力をつくり出す 高知港」を将来像として掲げています。

高知港長期構想検討委員会名簿

| 区分 | 所属 | 職名 | 氏名 |
|-----------------|-----------------------|--------------------|--------|
| 学識経験者等 | 公益社団法人 日本港湾協会 | 理事長 | 須野原 豊 |
| | 高知大学教育研究部自然科学系理工学部門 | 教授 | 原 忠 |
| | 高知県立大学看護学研究科 | 教授 | 神原 咲子 |
| | 高知県立大学文化学部文化学科 | 准教授 | 宇都宮 千穂 |
| | 高知工科大学 | 学長特別補佐、 起業家コース長 | 那須 清吾 |
| | 高知工科大学システム工学群 | 准教授 | 西内 裕晶 |
| 港湾関係者等 | 高知港振興協会 | 会長 | 青木 章泰 |
| | 高知商工会議所女性会連合会 | 会長 | 石原 文子 |
| | 高知港運協会 | 会長 | 徳平 豊 |
| | 高知県貿易協会 | 会長 | 弥勒 美彦 |
| | 高知県鉱業会 | 会長 | 金子 恵巳 |
| | 高知県漁業協同組合連合会 | 参事 | 竹内 宏 |
| | 高知県海運組合 | 組合長 | 岡田 俊夫 |
| | 高知県観光コンベンション協会 | 専務理事兼 事務局長 | 岡林 秀典 |
| 国の行政機関職員 | 国土交通省四国地方整備局 港湾空港部 | 部長 | 権藤 宗高 |
| | 国土交通省四国運輸局 交通政策部 | 部長 | 軸丸 真二 |
| | 高知海上保安部 | 部長 | 矢野 秀樹 |
| | 高知税関支署 | 支署長 | 上野 敦司 |
| 県の行政機関職員 | 高知県危機管理部 | 部長 | 堀田 幸雄 |
| | 高知県産業振興推進部 | 部長 | 井上 浩之 |
| | 高知県商工労働部 | 部長 | 近藤 雅宏 |
| | 高知県土木部 | 部長 | 村田 重雄 |
| 地元市町村を 代表する者 | 高知市 | 副市長 | 中澤 慎二 |
| オブザーバー | 国土交通省港湾局計画課 | 港湾計画審査官 | 平井 洋次 |

※ () は、前任者

第1章 高知港の現況と課題

1. 1. 高知港の現況

1. 1. 1. 高知港の概要

(1) 高知港の概要

高知港は、高知県のほぼ中央部にある南北に細長い港で、港口は西に桂浜、東に種崎の砂浜が延びて太平洋の荒波を遮る天然の良港となっています。昭和 10 年代前半には内港の臨海部に多くの企業が立地し、県経済を支える港としての役割を担ってきたことから、昭和 26 年に重要港湾に指定されています。

現在では、我が国の鉄鋼産業に不可欠な石灰石の積み出し基地としての役割に加え、国際コンテナ定期航路の開設や外航クルーズ船の寄港に対応した岸壁整備等により、国際物流拠点・観光振興の拠点として重要な役割を果たしています。



図 1-1 高知港と四国の重要港湾の位置

資料：四国地方整備局HP

(2) 高知港の沿革

高知港は、古くは浦戸港と呼ばれ、南北に細長い静穏な泊地を形成しています。しかし、湾口部は岩礁など船の出入りに支障をきたすことが多かったため、長宗我部元親や野中兼山が湾口部の航路埋没防止を図りました。

明治時代に入ると、西洋文明の流入に伴い船型も大型化し、阪神方面との海上輸送が活発化してきたため、明治 19 年に浦戸湾の改修に着手しました。

昭和 10 年から昭和 15 年にかけて、港 6 社と呼ばれる日本セメント（現太平洋セメント）、東洋電化、宇治電化学、南海化学、神戸製鋼、東京製鉄が立地しました。

昭和 13 年には開港場に指定され、同時に港名を高知港と改めました。また潮江地区には水深 7.5m 岸壁を完成させ、3,000 トン級船舶の入港が可能となりました。

昭和 26 年に重要港湾に指定され、昭和 35 年に高知港の新規港湾計画が承認されました。

しかし、昭和 45 年 10 号台風により高知市が高潮災害を受け、市民の間に防災意識が高まり、港内整備の再検討がなされ、昭和 49 年に種崎地区を中心とする港湾計画が策定されました。

昭和 56 年には高知新港の位置を種崎地区から三里地区に変更する港湾計画の改訂を行い、昭和 63 年には高知新港の工事が本格的に着工されました。

平成 10 年 3 月、高知新港が一部供用を開始し国際コンテナ定期航路が開設され、30,000 トン級大型貨物船も入港することとなりました。

平成 26 年 5 月にはメインバース、耐震強化岸壁を供用開始しました。



図 1-2 高知港の俯瞰

表 1-1 高知港の沿革

| | |
|---------------------|--|
| 天正年間 (1575～92年) | 長宗我部元親が土佐一国の領主となり、港口南岸勝浦浜の突堤築造 |
| 寛文年間 (1661～63年) | 野中兼山が突堤、導流堤などの港口改善・修築を図る |
| 明治 19 年 | 浦戸湾の改修に着手 |
| 昭和 2 年 | 第二種重要港湾となる |
| 昭和初期 | 重軽工業の発達等により輸移出入貨物が増加、工業物資の集散地として繁栄 |
| 昭和 10 年～ 昭和 15 年 | 日本セメント(現太平洋セメント)、東洋電化、宇治電化学、南海化学、神戸製鋼、東京製鉄が立地 |
| 昭和 13 年 | 高知港開港 |
| 昭和 21 年 | 昭和南海地震で大きな被害を受ける |
| 昭和 26 年 | 重要港湾に指定 |
| 昭和 35 年 | 港湾計画(新規)策定 |
| 昭和 45 年 | 台風により高知市では高潮被害を受ける |
| 昭和 46 年 | フェリー航路就航(高知～大阪) |
| 昭和 47 年 | フェリー航路就航(名古屋～高知～鹿児島) |
| 昭和 48 年 | フェリー航路就航(高知～東京) |
| 昭和 49 年 | 種崎地区を中心とする港湾計画が策定 |
| 昭和 56 年 | 種崎地区から三里地区に位置変更 |
| 昭和 63 年 | 高知新港防波堤工事着工 |
| 平成 2 年 | 港湾計画改訂(広域幹線道路網と一体となった物流機能の充実、潤いと賑わいのある港湾空間の形成) |
| 平成 10 年 | 高知新港供用開始 |
| 平成 12 年 | 港湾計画改訂(新港を国際多目的ターミナルとして位置づけ、浦戸湾内の再編、水際線の解放) |
| 平成 17 年 | フェリー航路廃止 |
| 平成 23 年 | 高知新港でコンテナ貨物年間取扱量 1 万 TEU 達成 |
| 平成 24 年 | 高知新港振興プラン策定 |
| 平成 26 年 | 高知新港メインバース、耐震強化岸壁供用開始 |
| 平成 29 年 | 第 2 期高知新港振興プラン策定 |

(3) 地区の特徴

高知港の港湾区域の面積は1,304haです。高知港は17地区に分けられ、このうち高知港を利用する産業は三里地区、潮江地区、タナスカ地区、仁井田地区、西孕地区に集まっており、主にこの5地区で港湾貨物が取扱われています。また、弘化台地区には中央卸売市場が立地するほか、堀川地区、仁井田地区には小型船だまりがあります。



図 1-3 各地区の特徴



図 1-4 三里地区

1.1.2. 高知港を取り巻く現況

(1) 高知港背後圏及び人口

高知県背後圏は5市7町2村で構成されており、平成27年の人口は53.7万人で、高知県全体の約73.7%を占めています。高知港背後圏の人口は年々減少しており、平成17年と平成27年の人口を比較すると、高知港背後圏では5.9%減少しています。(高知県全体では8.5%減少)



図 1-5 高知港背後圏

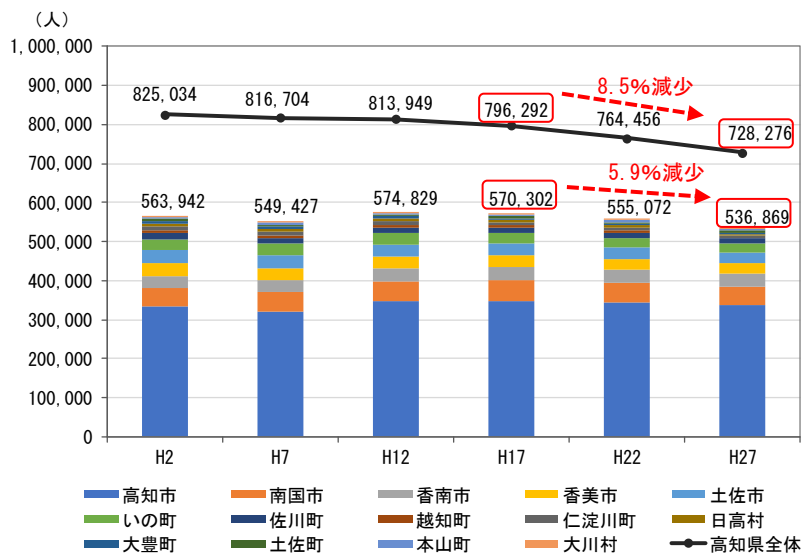


図 1-6 背後地域の人口の推移

資料：国勢調査

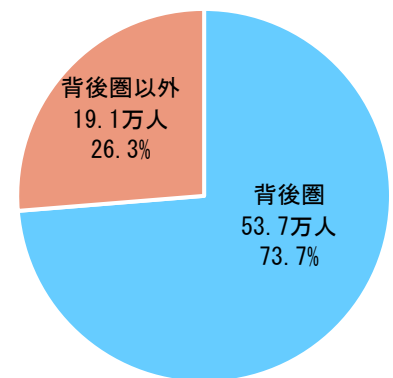


図 1-7 背後圏の人口割合 (平成27年)

資料：国立社会保障・人口問題研究所

令和 27 年の人口は平成 27 年の 0.74 倍まで落ち込むと見込まれる一方で、高齢者の割合は 30.6%（平成 27 年）から 40.7%まで上昇するものと予測されており、今後も全国や高知県と同様、人口減少及び少子高齢化の進行が見込まれます。

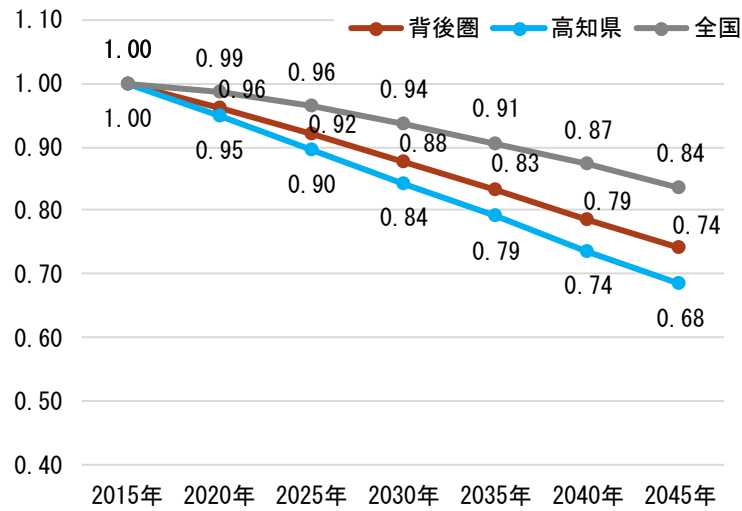


図 1-8 将来人口の予測

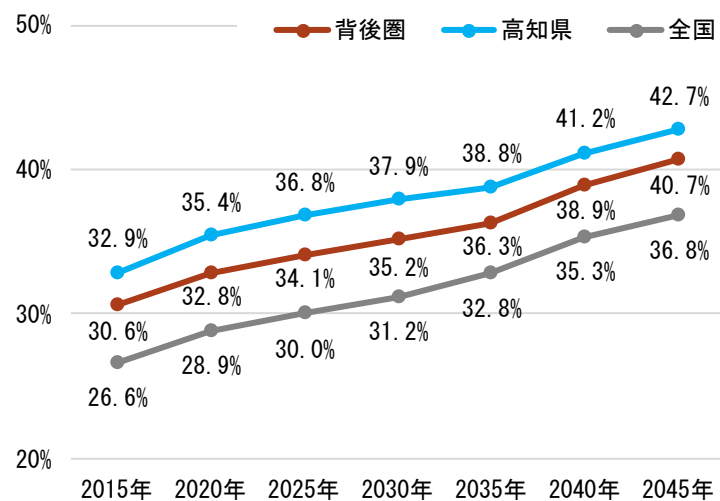


図 1-9 将来の 65 歳以上人口の割合

資料：国立社会保障・人口問題研究所

(2) 高知港背後圏産業構造

高知港背後圏の産業を見ると、平成 12 年及び平成 27 年ともに、第 3 次産業の割合が最も高くなっています。

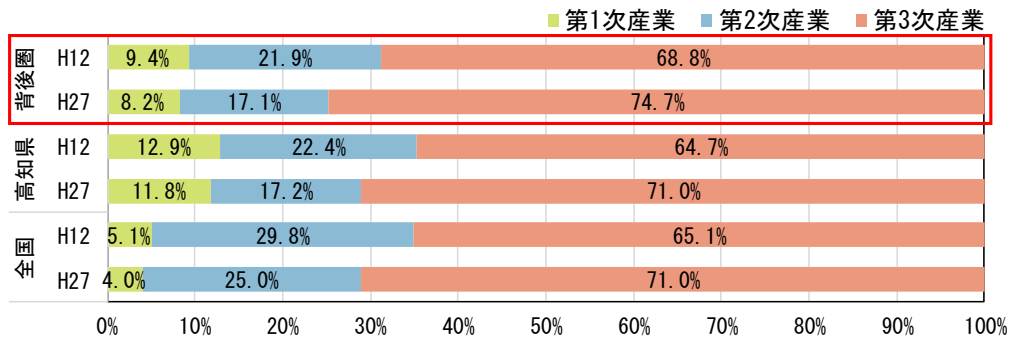


図 1-10 就業者の産業分類別割合（平成 27 年）

資料：国勢調査

第 2 次産業に係る高知港背後圏の製造品出荷額等は平成 28 年で 4,210 億円であり、近年は横ばいでしたが、平成 28 年にかけて増加しており、これは高知県全体の 74.3% を占めています。

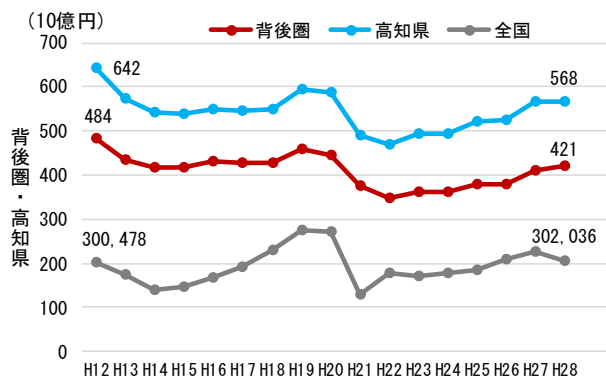


図 1-11 製造品出荷額等の推移

資料：工業統計 ※H23 と H27 は経済センサス活動調査

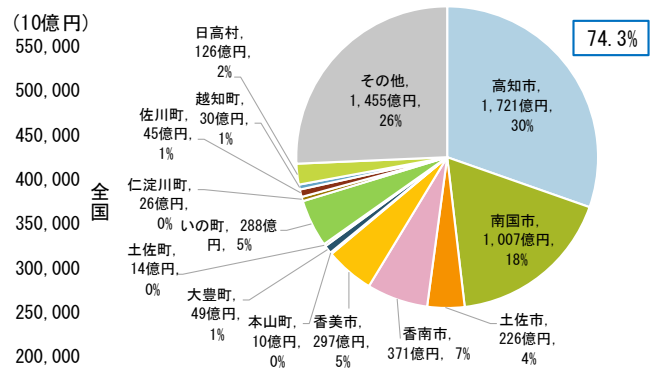


図 1-12 高知県の製造品出荷額等のシェア

(平成 28 年)

資料：工業統計

高知県の貿易額に占める高知港利用の割合は、輸出が 35%、輸入が 51%を占めており、高知港は県内の一大貿易拠点となっています。

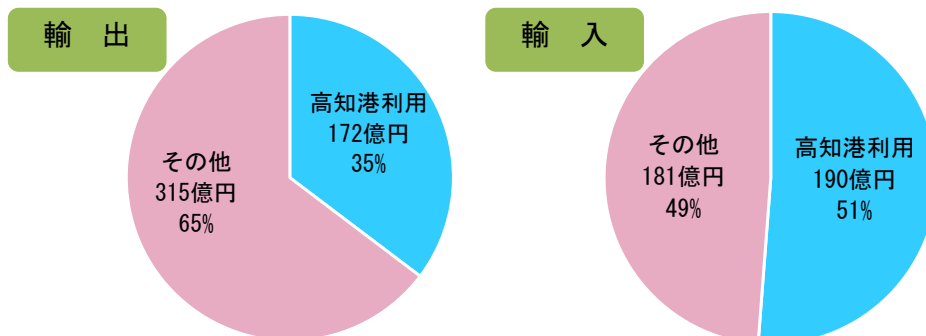


図 1-13 高知県貿易額に占める高知港の割合

資料：第 2 期高知新港振興プランを基に作成

(3) 交通体系の現況

高知港背後圏には、主要幹線道路である国道 32 号、自動車専用道である高知自動車道が通っています。高知自動車道は四国及び本州とつながる広域交通ネットワークを形成しています。

また四国全体では、四国 4 県を 8 の字で結ぶ「四国 8 の字ネットワーク」の整備が進められており、観光・産業の活性化としてだけではなく、人の命を守る緊急輸送道路といった効果も期待されています。

高知港周辺においても近年、近隣区間の整備が順次進められています。令和 2 年度には、高知東部自動車道の高知 IC～高知南 IC 間が供用開始予定であり、高知港周辺の道路ネットワークは大きく変化する予定です。

また、国土交通省では、昨年 3 月の道路法改正において、物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定しました。国際海上コンテナ車（40ft 背高）の特車通行許可を不要とする措置や災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行する制度が創設し、高知港につながる道路も指定されています。

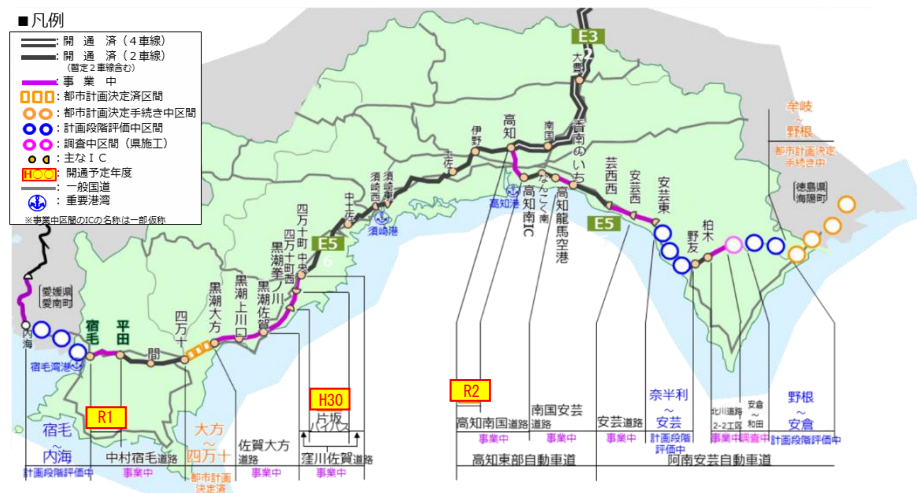


図 1-14 高速道路の整備状況

資料：高知県土木部道路課



図 1-15 重要物流道路の指定

資料：国土交通省道路局企画課

(4) 高知港周辺の観光

平成 29 年に高知県を訪れた県外観光客入込数は 440 万人と推計されており、過去最高の入込数を記録しました。これは 5 年連続での 400 万人達成となります。

また、高知港周辺には県内を代表する観光名所が豊富であり、最近では大型クルーズ船の寄港回数の増加が観光客数増加の一因となっています。

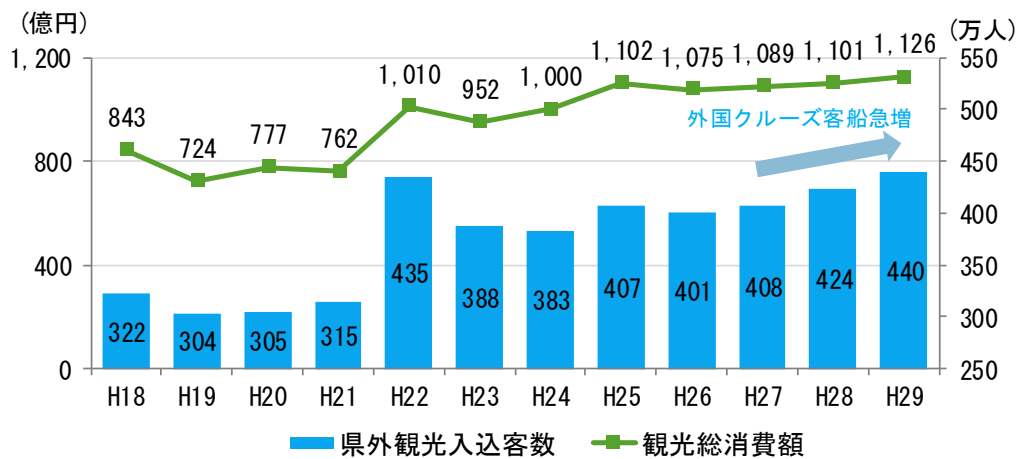


図 1-16 県外観光客数の推移

資料：高知県港湾振興課



図 1-17 高知港周辺の主な観光地

資料：(公財) 高知県観光コンベンション協会提供

1.1.3. 高知港の現況

(1) 取扱貨物量の推移

高知港全体の取扱貨物量は、平成13年までは1,000万フレート・トン以上を維持していましたが、平成14年以降は減少傾向にあり、平成25年から平成30年にかけては約460～470万フレート・トンで横ばいとなっています。

高知新港の取扱貨物量は、近年ほぼ横ばいで推移していましたが、石灰石の取扱量の増加等により、平成29年度から増加しています。

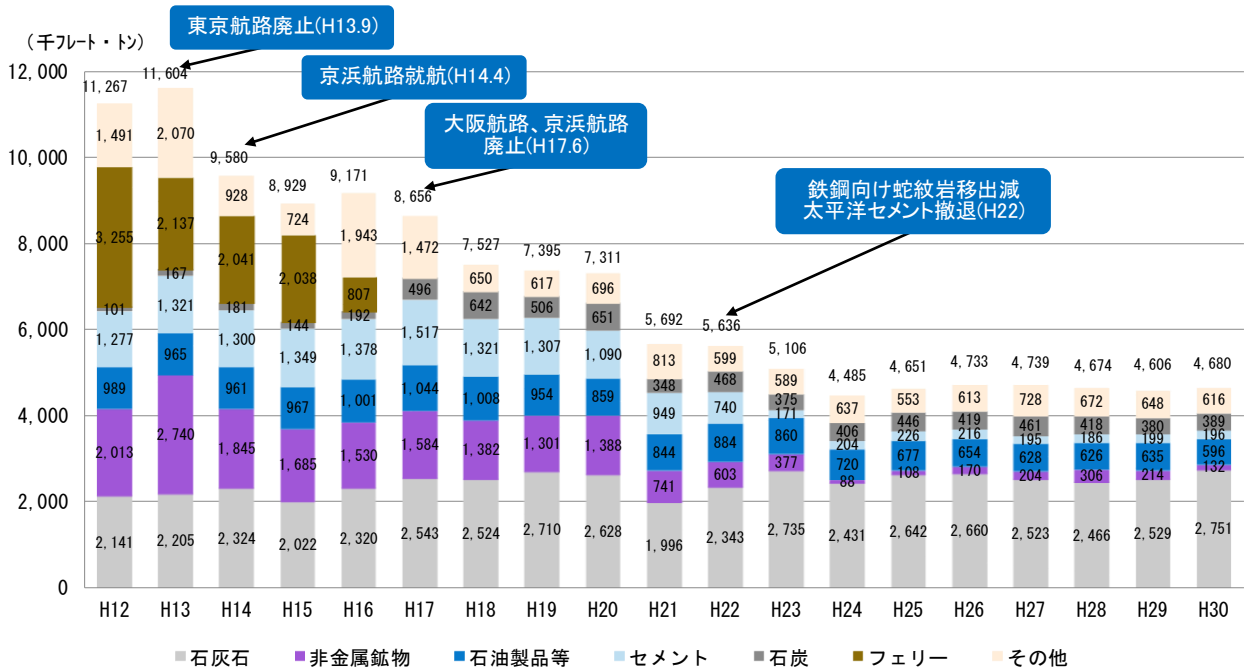


図 1-18 高知港の取扱貨物量の推移 (平成12年～平成30年)

資料：高知県港湾・海岸課資料を基に作成

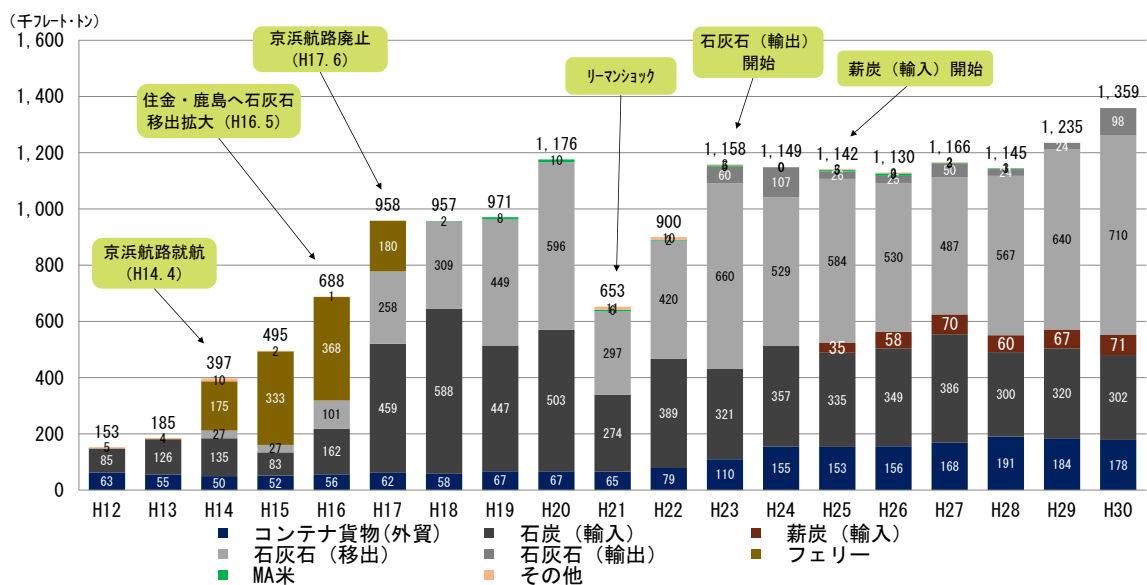


図 1-19 高知新港のバルク貨物量の推移 (平成12年～平成30年)

資料：高知県港湾・海岸課資料を基に作成

(2) 取扱貨物量の構成

取扱貨物量を公共・専用施設別にみると、主に港背後圏の企業が扱う専用貨物が全体の64%、公共貨物は36%を占めています。

品目別にみると、輸出及び移出貨物では、背後圏の豊富な資源を生かした石灰石の割合が多く、移出では全体の94%を占めています。輸入貨物では背後圏に立地する企業が発電用として利用する石炭が59%、薪炭（PKS）が18%を占めています。移入貨物では揮発油やセメント製造で用いられる砂利・砂が主な取扱品目となっています。

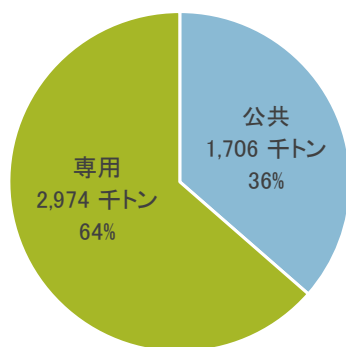


図 1-20 公共・専用別取扱貨物の割合（平成 30 年）

資料：高知県港湾・海岸課資料を基に作成

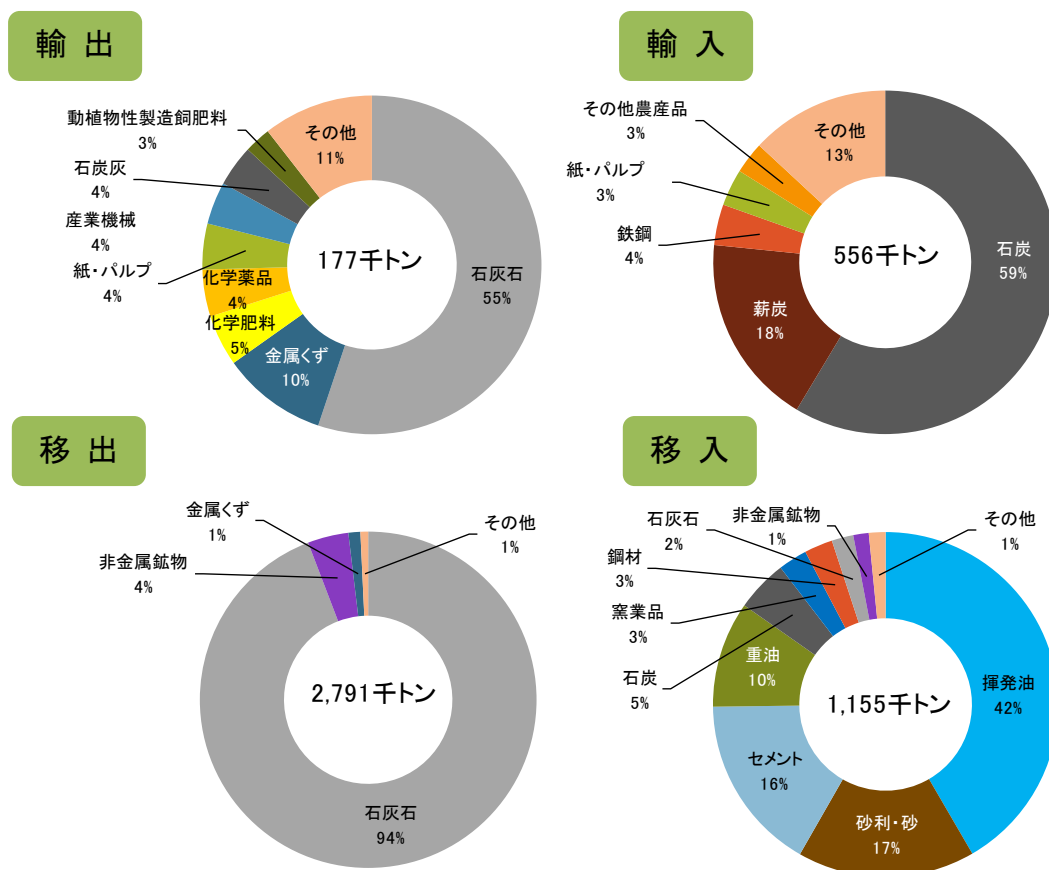


図 1-21 輸出入・移出入別取扱貨物の割合（平成 30 年）

資料：高知県港湾・海岸課資料を基に作成

(3) 入港船舶の現況

高知港に入港する船舶の隻数は、年間 4,000 隻超の横ばい傾向で推移しています。一方で、入港船舶の総トン数は外国クルーズ船の増加により近年増加傾向にあり、平成 30 年の全体の総トン数は、過去 7 年の中で二番目に大きい値となっています。

船型別の 1 隻あたりの総トン数については、10,000 総トン未満の船舶では、平成 24 年から平成 30 年の 7 年間で約 1.4 倍なのに対し、10,000 総トン以上の船舶では、7 年間で約 3.4 倍となっており、船舶が大型化していることが伺えます。

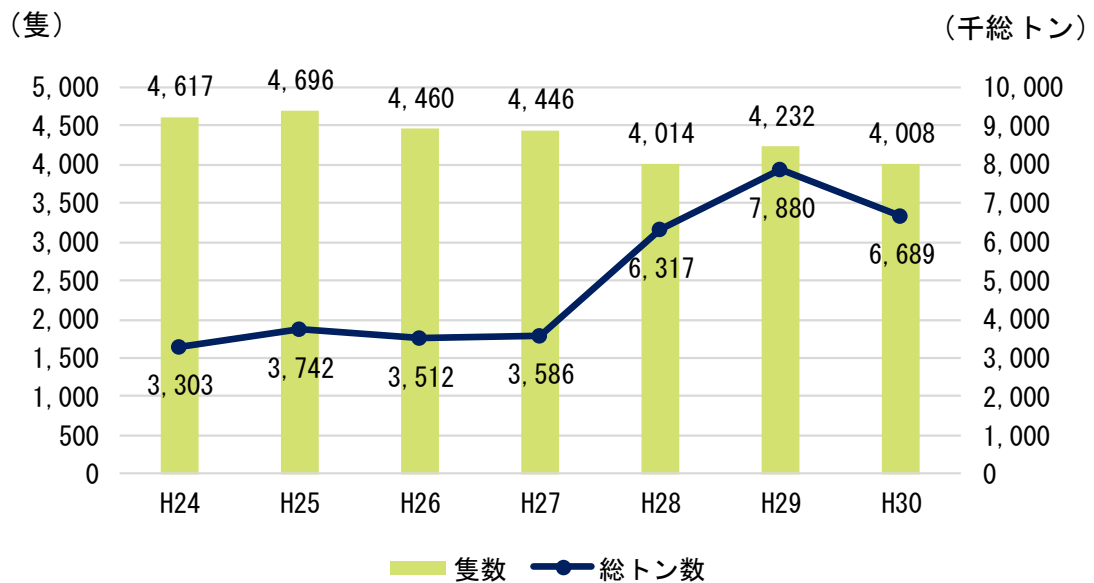


図 1-22 入港船舶隻数・総トン数の推移

資料：高知県港湾・海岸課資料

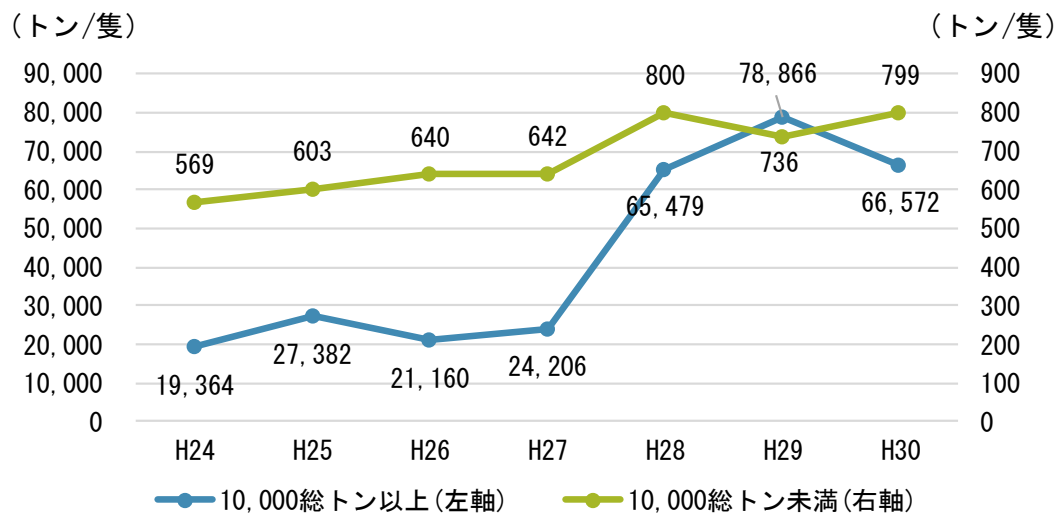


図 1-23 船型別 1 隻あたりの総トン数の推移

資料：高知県港湾・海岸課資料

(4) 主要貨物の状況

1) コンテナ貨物

コンテナ貨物の取扱量（高知新港）は、平成14年以降、増加傾向にあります。平成27年には週2便ある釜山航路のうち1便が、大連・天津まで延伸しました。また、平成28年には神戸港へのフィーダー便が就航し、週3回の定期コンテナ航路が実現しましたが、平成31年4月には神戸港へのフィーダー便は休止となりました。

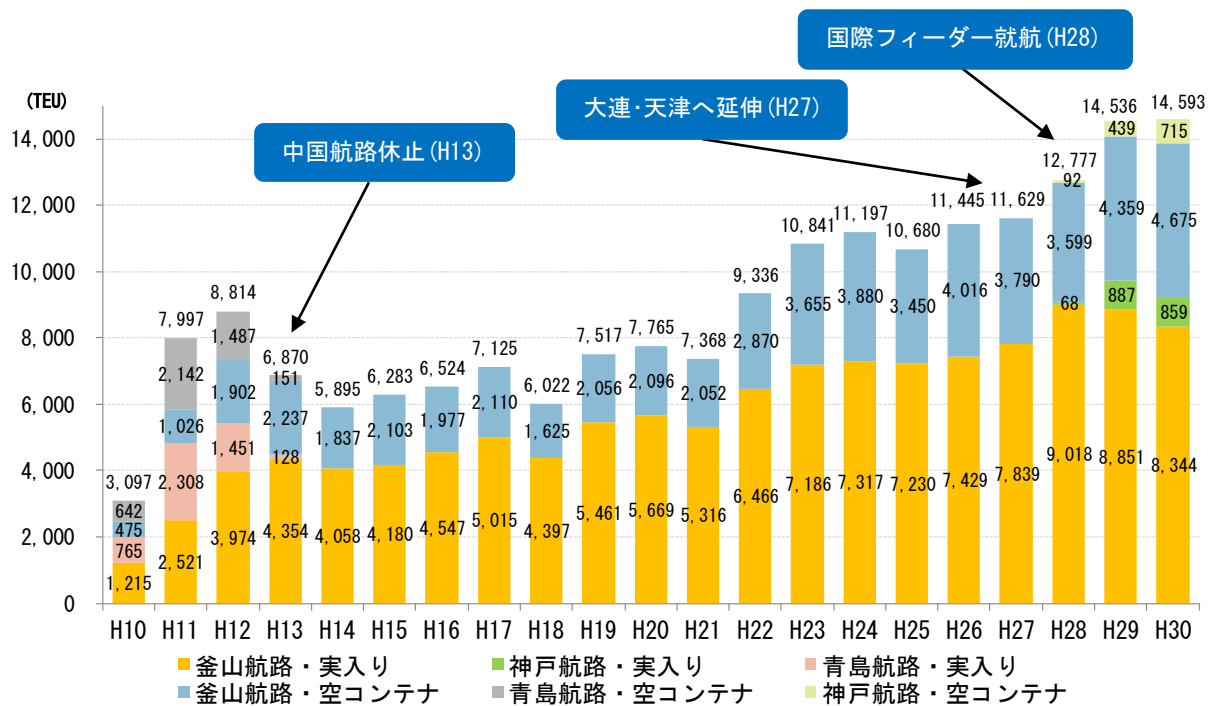


図 1-24 高知新港のコンテナ貨物量の推移

資料：高知県港湾・海岸課資料

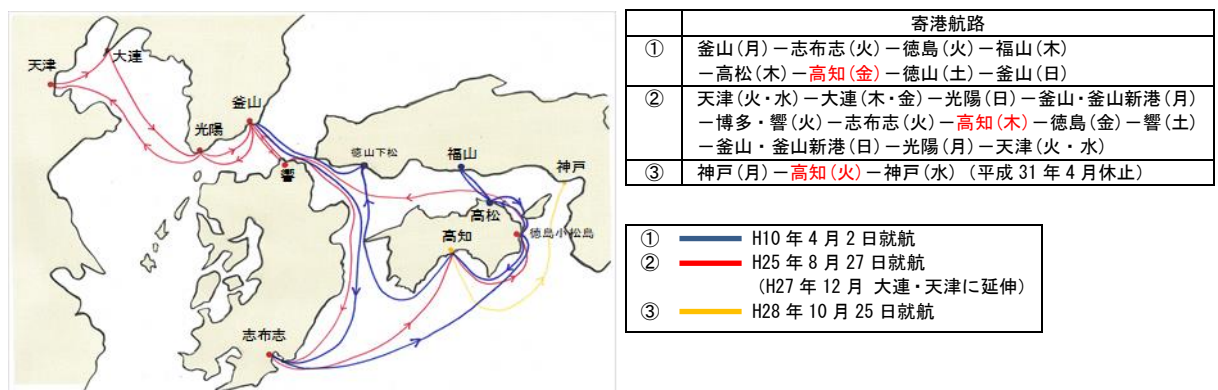


図 1-25 高知新港コンテナ航路

2) バルク貨物

① 石灰石

高知港背後圏には、良質かつ豊富な石灰石鉱山があり、高知港では石灰石を 275.1 万トン（平成 30 年）取り扱っています。これは、高知港全体の取扱量の約 60%を占めています。高知港からの石灰石は、全国の製鉄所やセメント工場並びに海外の製鉄所にも輸出されています。

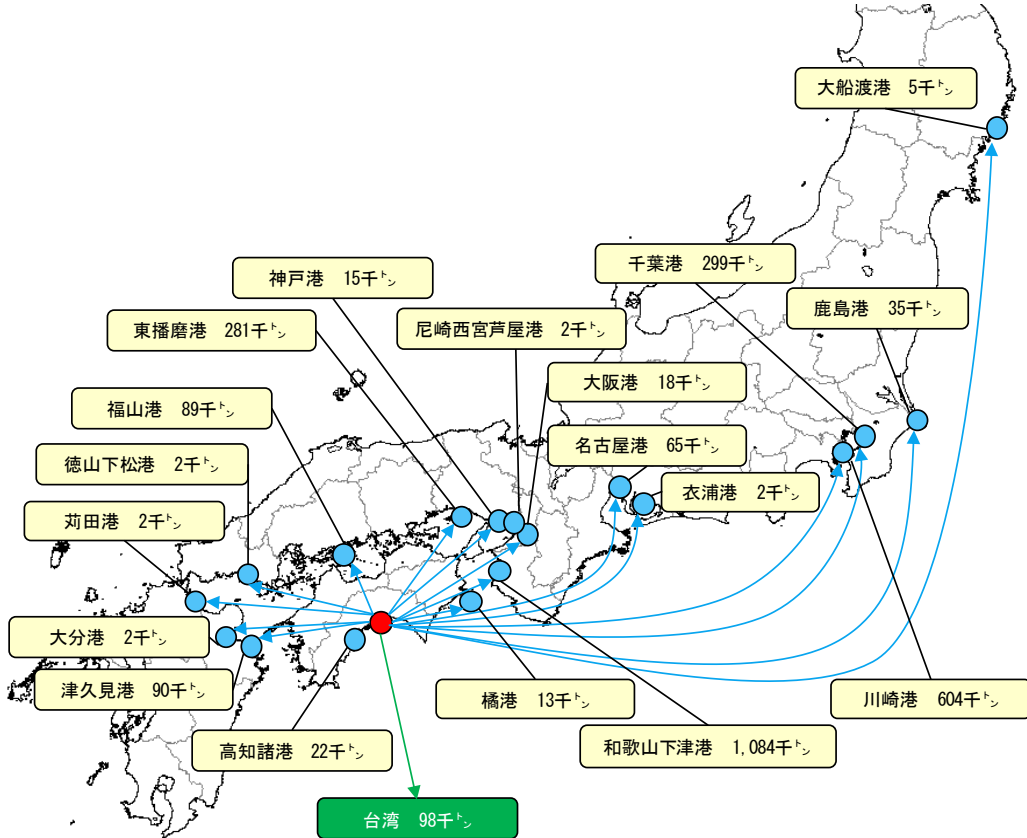


図 1-26 石灰石の移出先と移出量（平成 30 年）

資料：港湾統計



図 1-27 石灰石の荷役状況

② 石炭・薪炭

西孕地区には、火力発電所とバイオマス発電所があり、それぞれロシア・オーストラリアから輸入している石炭と、インドネシア・マレーシアから輸入している薪炭（PKS）を燃料としています。

石炭の取扱貨物量は40万トン程度、薪炭（PKS）の取扱貨物量は10万トン程度で推移しています。

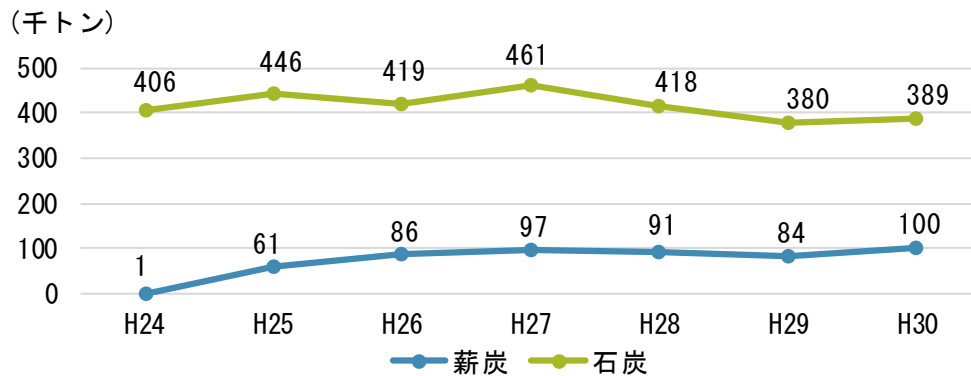


図 1-28 石炭・PKS 貨物量推移

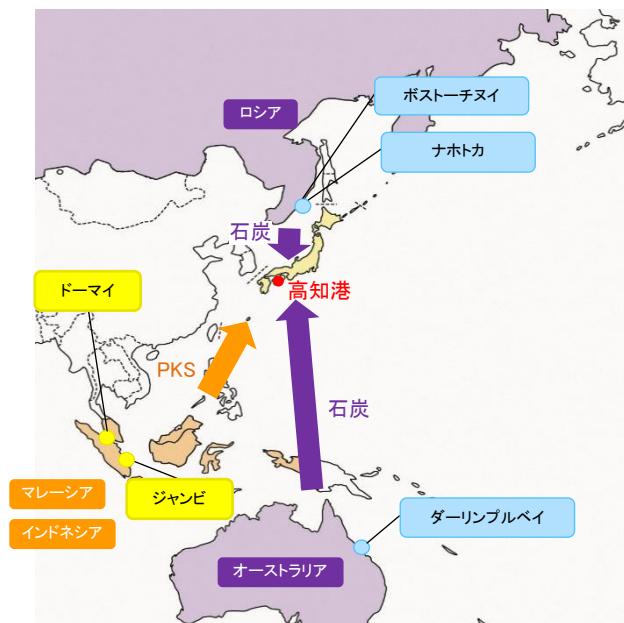


図 1-29 石炭・PKS 輸入経路図



図 1-30 IPP 事業（西孕地区）

(5) フェリー／RORO 船の現況

高知港には、昭和 46 年からフェリーが就航していましたが、本四 3 架橋の完成・高速道路等の整備の進展や、船舶燃料（重油価格）の高騰、貨物量の落ち込み等が要因となり、平成 17 年に高知港を発着する全てのフェリー航路が廃止されました。

しかし、高知港に再びフェリー航路を就航させるため、平成 26 年度、27 年度、平成 30 年度には官民で内航航路の誘致勉強会を開催しています。

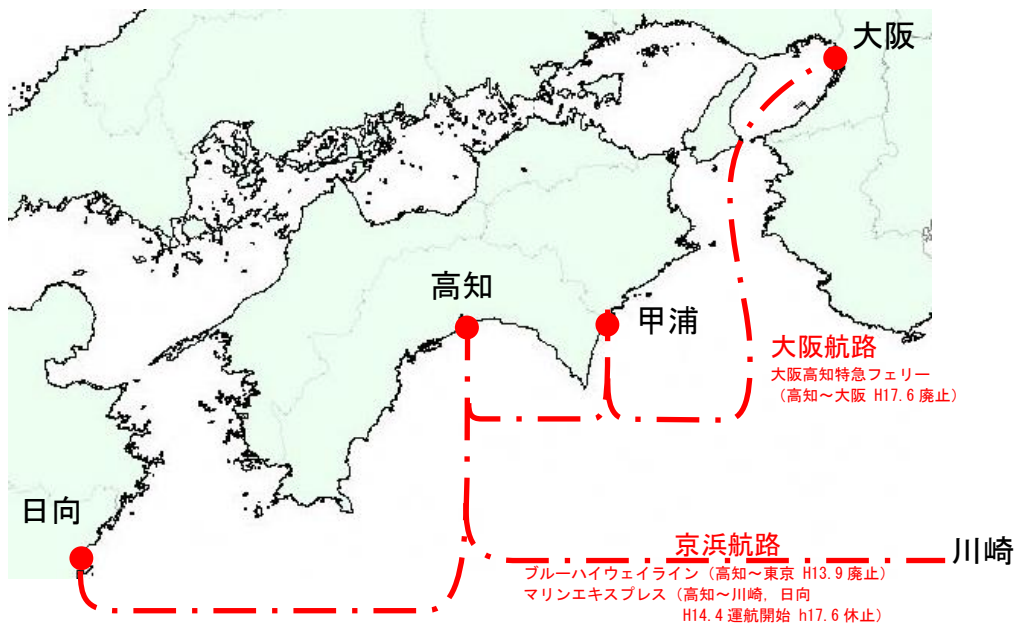


図 1-31 過去のフェリー航路



図 1-32 過去のフェリー寄港時の様子
(マリンエクスプレス)

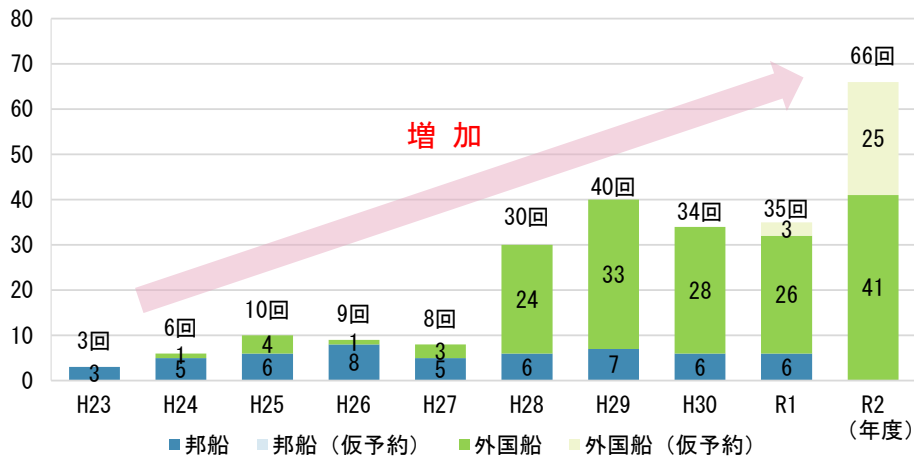


図 1-33 内航航路の誘致勉強会

(6) クルーズ船

高知港に寄港するクルーズ船は、受け入れ態勢の強化や効果的なセールス活動及び地理的優位性により、年々増加しています。また、入港船舶についても大型化が進んでいます。

(寄港回数)



※令和元年8月7日時点

図 1-34 高知新港クルーズ船寄港回数の推移

受入環境整備

- 連続した大水深岸壁供用
- 外国客船に対応した施設整備 (係船柱、防舷材、バスマード など)
- 防波堤整備

観光

- 高知新港周辺には多様な観光資源がコンパクトに集積 (車で約60分以内で移動可能な箇所が多数)

積極的な誘致活動

- 船会社等訪問
- 海外クルーズコンベンション
- 客船モニターツアーの開催
- クルーズセミナーの開催

地理的優位性

- 太平洋に面している立地
- 四国で唯一13万トン超のクルーズ客船が着岸可能
- 高知はクルーズツアーの経由地として好位置

図 1-35 高知港へのクルーズ船寄港回数増加要因



図 1-36 クルーズ船の接岸状況
資料：四国地方整備局HP



図 1-37 キーンエリザベス初寄港(H29.3.19)
資料：高知県港湾・海岸課

(7) 海洋レジャー施設

高知港には、堀川地区と仁井田地区にプレジャーボート収容施設が整備されています。かつては、プレジャーボート隻数に対し収容可能施設数は不足していましたが、堀川浮棧橋及び仁井田ボートパークの整備や施設への誘導により、現在では収容施設は充足しています。

また、放置艇は、自然災害時の船体流出による二次災害等を引き起こす可能性や他の船舶の航行の支障となる等問題がありますが、適切な管理の指導により、放置艇は解消されました。

堀川浮棧橋

整備前



整備後 収容隻数：200隻



仁井田BP

整備前



整備後 収容隻数：320隻



図 1-38 堀川浮棧橋と仁井田ボートパークの状況

(8) 南海トラフ地震・津波対策（港湾）

高知港は、県外から緊急物資を受け入れる一次防災拠点港に位置付けられており、潮江地区と三里地区には耐震強化岸壁が整備されています。

また、津波に対して、防災・減災効果を発揮できるように、現在整備中の防波堤の延伸と津波が施設を乗り越えた場合にも粘り強く効果を発揮する構造上の工夫を行い、安全で安心な港を目指しています。

一方ソフト対策では、平成 25 年には、津波漂流物等処理し、早期に航路を啓開するための体制や行動指針などを取りまとめた高知港 BCP を策定しています。現在、高知港 BCP の実効性向上に向けて、広域的な支援体制について関係機関と協定書を締結し体制を整えるとともに、机上訓練や無線訓練、物資輸送訓練を実施しています。

また、高知港背後の道路啓開計画も策定されているが、高速道路のさらなる延伸により、耐震強化岸壁からの緊急物資の輸送がより迅速に行える体制が構築されます。



図 1-39 防災拠点港の配置計画図

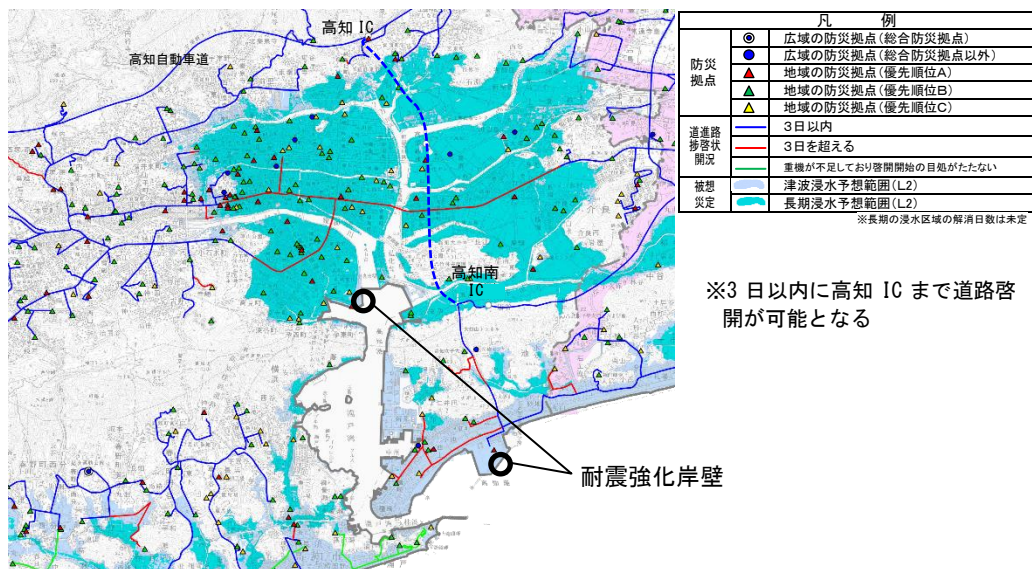


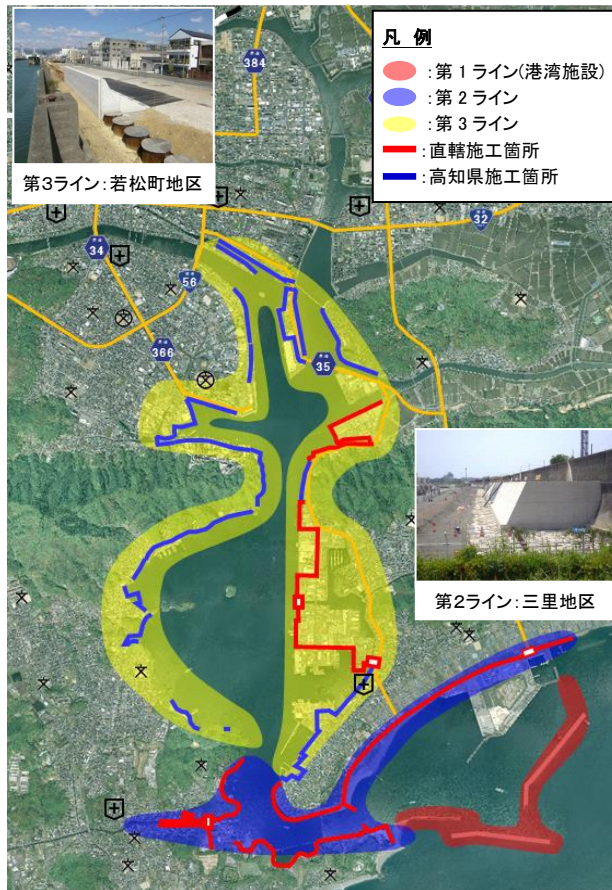
図 1-40 道路啓開進捗図（2019年3月作成）

資料：高知県道路課資料を元に作成

(9) 南海トラフ地震・津波対策（海岸）

高知市は、県全体の約 5 割の人口が集中しており、浦戸湾周辺には、行政機関、学校及び病院等の公共施設が多数立地していることや、南海トラフ地震から高知市を守ることは県全体の復旧・復興につながることから、地震津波対策の整備が急務となっています。

そのため、高知港では、南海トラフ地震発生時などに予想される津波から三重防護による対策で防災、減災を目指す取り組みを行っています。



三重防護事業の概要

- 第1ライン：第一線防波堤**
【効果】津波エネルギーの減衰、高知新港の港湾機能の確保
- 第2ライン：湾口地区 津波防波堤、外縁部堤防等**
【効果】津波の侵入や北上の防止・低減
- 第3ライン：浦戸湾地区 内部護岸等**
【効果】護岸の倒壊や背後地浸水の防止等

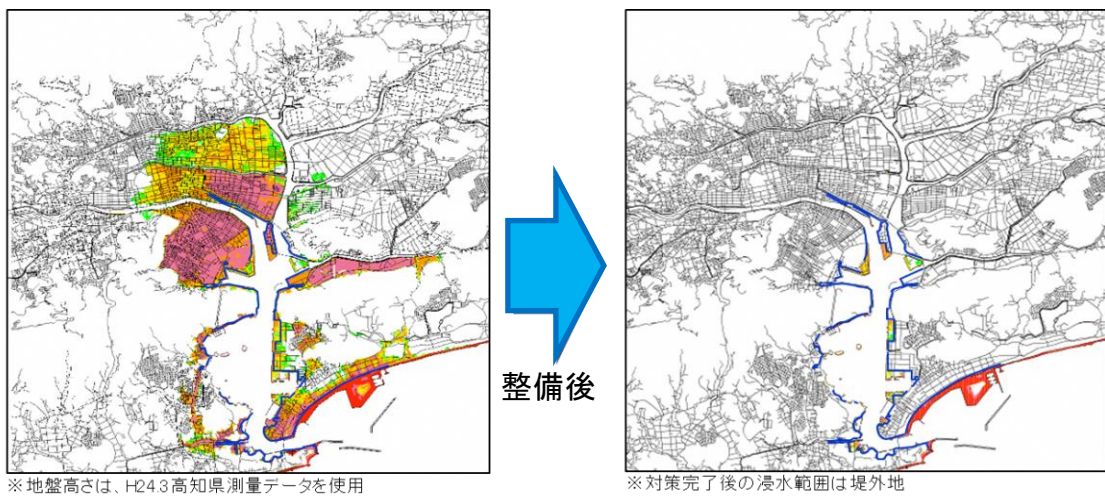


図 1-41 レベル1津波による浸水予測範囲

1.1.4. 上位計画・関連計画の動向

高知港に係る上位計画・関連計画として、国、高知県、高知市で以下の計画が制定されています。

(1) 国の計画

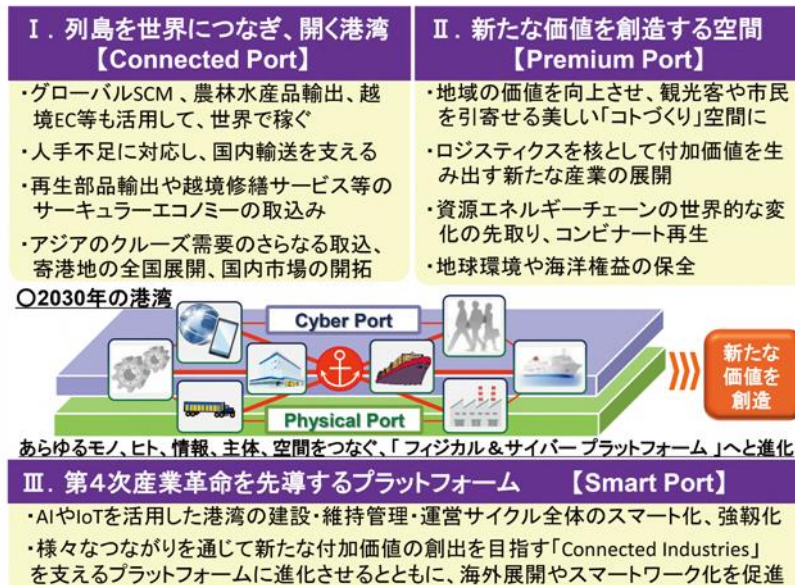
1) 港湾の中長期政策「PORT2030」

港湾の中長期政策「PORT2030」（平成30年7月、国土交通省港湾局）においては、2030年頃の将来を見据え、港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等について、以下のように示されています。

【基本理念】

- ・ 地政学的な変化やグローバルな視点を意識する
- ・ 地域とともに考える
- ・ 「施設提供型」から「ソリューション提供型」に発展させる
- ・ 「賢く」使う
- ・ 港湾を「進化」させる

【2030年の港湾が果たすべき役割】



【中長期政策の方向性】

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

2) 四国圏広域地方計画

四国圏広域地方計画（H28. 3. 29 国土交通大臣決定）においては、四国圏の自立的・持続的発展に向けた将来展望を描くものであり、港湾に関して以下のように示されています。

【基本方針】

～圏域を越えた対流で世界へ発信～「癒やし」と「輝き」で未来へ



● 四国圏の発展に向けた目標 ●

- 1 南海トラフ地震への対応力の強化等、安全で安心して暮らせる四国
- 2 若者が増え、女性・高齢者等が生き生きと活躍する四国
- 3 地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮する四国
- 4 中山間地域・半島部・島しょ部等や都市間が補完しあい活力あふれる四国
- 5 歴史・文化、風土を活かした個性ある地域づくりを進め、人をひきつける四国

【四国圏の発展に向けた取組】(港湾に関連する事項)

地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮する四国

～グローバル化を生き抜く産業群の形成～

- ・ 産業の基盤を支えるインフラ整備を推進
地域産業の競争力を維持・強化するため、道路、鉄道、空港、港湾、情報通信基盤等、産業の基盤を支えるインフラ機能を推進(複合一貫輸送ターミナルや国際物流ターミナル等の整備)
- ・ インフラ機能の強化・高度化及び多機能化の推進

【広域プロジェクト】

No.5 地域の自立的・持続的発展に向けた「資国」産業競争力強化プロジェクト

- ① 地域資源や技術を活かし、産学官の連携を深め、世界に通用する産業競争力を強化
 - ・ 圏域内外の交流活性化、物流基盤機能強化等による活力と魅力の向上
→海上輸送拠点としての国際物流ターミナルの整備
- ② 技術力や特産品を国内外へ売り込み、新たな市場を切り拓く
 - ・ 東アジア市場等をターゲットに販路開拓
 - ・ 官民を挙げて国内・海外での販路を拡大
 - ・ 間伐材の需要拡大に向けた取組

(2) 高知県の計画

1) 第3期高知県産業振興計画 産業成長戦略

第3期高知県産業振興計画 産業成長戦略（平成28年3月、高知県）においては、地元産業を増やして県外市場への供給を推進することにより県内経済の活性化を目指す中、高知港背後での産業振興について以下のように示されています。

【目指す将来像】

地産外商が進み、地域地域で若者が誇りと志を持って働ける「高知県」

●基本方向

1. 継続的に新たな付加価値の創造を生み出す仕組みを意図的に構築する
2. 取引の範囲のさらなる拡大を図る
3. 担い手の確保策を抜本強化する
4. 省力化・効率化の徹底に向けたサポートを強化する
5. 起業や新事業展開を促進する
6. 地域産業クラスターを形成する
7. 人材育成・確保の取り組みを充実する
8. 金融機関等との連携により事業戦略の策定と実行支援を強化する

●戦略

地産外商をさらに強化し、その流れをより力強い「拡大再生産」の好循環へ

●具体的な施策

<農業分野> 柱3 流通・販売の支援強化

- ・ 農産物の輸出の促進→規模に応じた販路開拓、販売体制の強化

<林業分野> 柱3 流通・販売体制の確立

- ・ 流通の統合・効率化→トレーラー等による低コスト・定期輸送の増加
- ・ 販売先の拡大→海外への販売促進、海外見本市等でのPR活動

<水産業分野> 柱4 流通・販売の強化

- ・ 輸出の促進→水産物の海外販路の開拓

<観光分野> 柱3 国内外からの観光客の満足度を高めるための受入環境整備

- ・ きめ細やかな観光情報の提供(外国人観光案内所の設置)
- ・ 観光基盤の整備(受け入れ態勢の充実)

<地産地消・地産外商戦略(食品分野)>

柱3 輸出戦略に基づく輸出振興の本格化

- ・ ユズ、土佐酒の輸出拡大や、定番化に向けた新たな品目の掘り起こし等国別・品目別の輸出戦略を本格的に展開

2) 高知広域都市計画区域マスタープラン

高知広域都市計画区域マスタープラン（平成30年3月、高知県）においては、高知港の整備における今後の方針について、以下のように示されています。

【まちづくりの基本理念】

1. まちと緑が身近に会う、次世代につなぐまちづくり
2. 安全を確保し、生活が息づくまちづくり
3. 共に助け合う、協働のまちづくり

【主要な施設の配置方針】

- ・ 浦戸湾周辺は周辺環境と調和した港湾整備を進める
- ・ 災害時における復旧・復興拠点としての機能維持のための整備促進
- ・ 高知新港は国内外の貿易を推進する拠点港として一層の整備促進を図るとともに、航路誘致、客船誘致等物流・交流の拡大に努める

3) 高知県地域防災計画

高知県地域防災計画（平成26年9月修正、高知県）においては、地震及び津波防災上整備すべき施設等の整備計画として、高知港を含む県下の港湾に関して、以下のように示されています。

【基本的な考え方】

- ・ 災害時の被害を最小化する「減災」の考え方を基本方針とし、人命を守るための対策を最重視する
- ・ 経済的被害ができるだけ少なくなるよう、防災機関、事業者、住民が一体となって防災対策を推進する
- ・ 女性や高齢者、障害者などの参画を拡大、多様な視点を取り入れた防災対策を確立
- ・ 「自助」、「共助」、「公助」の理念に基づいた災害に強い地域社会づくりを進める

【対策】(港湾に関連する事項のみ記載)

- 災害予防対策
 - ・ 防波堤等整備
 - ・ 野外蔵置貨物の流出防止対策
- 緊急輸送活動対策
 - ・ 海上輸送の拠点選定
 - ・ 選定した港湾及び漁港を物流拠点として必要施設の整備に努める
 - ・ 災害時に活用できる海上運送事業者について予め把握等輸送手段の確保に努める

(3) 高知市の計画

1) 2011 高知市総合計画（2016 基本計画改訂版）

2011 高知市総合計画（2016 基本計画改訂版、高知市）においては、高知港の観光や整備における今後の方針について、以下のように示されています。

【将来の都市像】

「森・里・海と人の環 自由と創造の共生都市 高知」

環境を基軸とした 6 つの環を施策の大綱として掲げ、新しい高知市のまちづくりを推進する

【計画期間】

2011(平成 23)年度から 2030(令和 12)年度までの 20 年間

【基本計画】(港湾に関連する事項のみ記載)

- インバウンド観光の推進
 - ・ 高知新港への外国客船寄港時の受入体制の充実
 - ・ 高知ならではの魅力の効果的な発信及び外国人観光客の誘致
 - ・ 翻訳ボランティアの配置や観光施設の対応強化
- 橋梁耐震化の推進、防災道路整備
 - ・ 港湾等の基幹的交通ネットワークの地震・津波対策による災害対応力強化

2) 2014 高知市都市計画マスタープラン

2014 高知市都市計画マスタープラン（平成 26 年、高知市）においては、高知港のまちづくり構想について、以下のように示されています。

【都市計画の基本理念】

安全・にぎわい・コンパクト・共生・風情・環境

【計画期間】

平成 26 年から令和 12 年まで(17 年間)

【基本方針】(港湾に関連する事項のみ記載)

- ・ 親水空間の形成→浦戸湾において、産業活動との調和を図りつつ、ウォーターフロントとしての整備と活用を促進

【地域別まちづくり構想】

<潮江地域>

豊かな自然環境と調和したうるおいのあるまちづくり

→浦戸湾の親水空間を保全、自然環境と調和したまちづくりを進める

<三里地域>

高知新港の機能強化にあわせた、産業拠点としての都市機能の集積

→高知新港を、高知県経済を支える国際物流・交流拠点とし、競争力や利便性の高い港づくりや港湾機能の高度化に努める

3) 高知市まち・ひと・しごと創生総合戦略

高知市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 29 年 7 月、高知市）においては、今後減少し続ける高知市の人口ビジョンとそれに向けた総合戦略について、以下のよう
に示されています。

【基本目標】

1. 地産外商、観光振興等による産業活性化と安定した雇用の創出
2. 新しい人の流れを作る
3. 若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望を実現する、女性の活躍の場を拡大する
4. バランスの取れた県都のまちづくりと地域間の連携により安心な暮らしを守る

【計画期間】 平成 27 年度～令和元年度

【具体的な施策】(港湾に関連する事項のみ記載)

- 外商の強化を図る
 - ・ 高知新港利活用促進にかかる航路誘致等を進める
 - ・ 大型客船等の誘致及び寄港の際の観光イベント等を実施する

4) 高知市地域防災計画

高知市地域防災計画（平成 29 年、高知市）においては、災害時の緊急輸送体制や施設整備、津波防護対策として、以下のよう
に示されています。

【基本方針】

- ・ 「市民の生命、身体」を災害から守る対策の推進
- ・ 「周到かつ十分な災害予防」「迅速かつ円滑な災害応急対策」「適切かつ速やかな災害復旧・復興」
- ・ 各段階の防災関係機関、市民、民間事業者、地域団体等が一体となって最善の対策
- ・ 「自助」、「共助」、「公助」の理念に基づいた災害に強い地域社会づくりを進める
- ・ 女性や高齢者、障害者などの参画を拡大、多様な視点を取り入れた防災対策を確立

【対策】(港湾に関連する事項のみ記載)

- 緊急輸送ルートの設定等
 - ・ 海上輸送確保のため港湾施設及び船舶の使用に連携体制を確立、必要な人員、資機材等を確保
 - ・ 港湾施設及び船舶の確保 ・ 港内航路等の障害物除去等に努め、必要に応じた船舶交通の整理
- 地震に強い市街地の整備
 - ・ タナスカ石油基地の耐災化
- 津波からの防護
 - ・ 防波堤等整備、船舶係留の徹底及び強化、漂流物防止策の設置、漁業関連施設の耐浪性強化

1.2. 高知港の将来に向けた課題

1.2.1. 物流に関する課題

(1) 埠頭再編

高知港（三里地区）では、現在、企業から港を利用したいという要請があっても、用地不足のため対応できない状況にあります。また、クルーズ船の寄港が大幅に増えてきたことから、岸壁の利用が増加し、利用者の方々に不便をかけています。

加えて、石灰石を取り扱っている企業からは増産の計画もあると聞いており、ヤードの確保も課題となっています。

そのため、コンテナや石灰石などを取り扱うための物流機能とクルーズ船受入機能がバランスよく共存できるよう埠頭の再編が必要となっています。



図 1-42 高知新港港湾用地利用形態



図 1-43 混雑する高知新港岸壁

(2) 港内静穏度の向上

高知新港では、現在防波堤が未完成であるため、静穏度が確保されていない状況にあります。そのため、係船中の船舶のロープが切れる被害や、別の岸壁へのシフト（バースシフト）が必要となる等、利用者にとって非効率な状態にあります。

利用者の利便性、安全性確保のためにも、港内の静穏度向上に向けた防波堤の早期完成が必要となっています。



図 1-44 防波堤整備状況



図 1-45 切断されたロープとバースシフトの状況

(3) モーダルシフトへの対応

海上輸送は大量輸送に優れ、輸送量当たりのCO2排出量をトラック輸送の1/6と大幅に削減できます。また、近年、トラック運送業界の労働力不足から、トラック輸送の代替として海上輸送を活用しようという動きが活発化しています。さらに、東日本大震災や西日本豪雨時には陸上輸送路が分断される中、フェリー、RORO船による海上輸送の有効性があらためて確認されています。

そういったことから、陸上輸送の代替として海上輸送の優位性を活かすため、フェリーやRORO船の誘致に積極的に取り組んでいく必要があります。

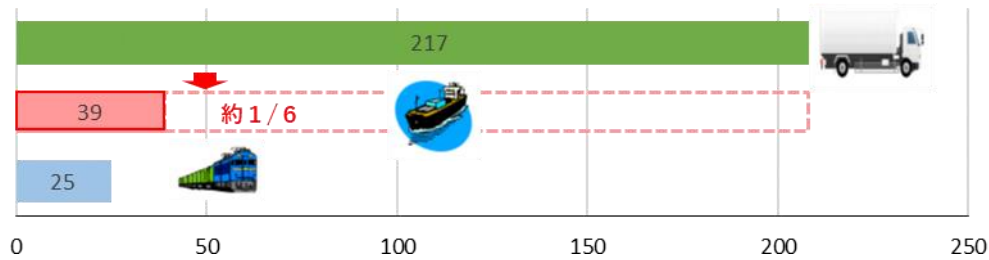


図 1-46 輸送量当たりのCO2排出量

資料：第1回四国におけるフェリー・RORO船を活用した物流効率化推進協議会資料（四国地方整備局）をもとに作成

表 1-2 トラックドライバー需給の将来予測（全国）

| | 2020年度 | 2025年度 | 2028年度 |
|-----|------------|------------|------------|
| 需要量 | 1,127,246人 | 1,154,004人 | 1,174,508人 |
| 供給量 | 983,188人 | 945,568人 | 896,436人 |
| 過不足 | ▲144,058人 | ▲208,436人 | ▲278,072人 |

資料：（公社）鉄道貨物協会「平成30年度本部委員会報告書」（令和元年5月）



図 1-47 県内事業者へのアンケート結果



図 1-48 平成30年7月西日本豪雨時のフェリー輸送状況

資料：国土交通省 HP

(4) コンテナ船大型化への対応

高知港に寄港する外航コンテナ船は大型化が進んでおり、岸壁の水深不足のため、喫水調整をして入港している船舶もあります。また、世界的な流れをみてもさらなる大型化が進むことが見込まれています。

そのため、コンテナ船大型化に対応する施設の整備が求められています。



| | |
|-----------|-----------------|
| 岸壁 | -8.0m岸壁 240m |
| ターミナル面積 | 15,000㎡ |
| コンテナヤード | 32,000㎡ |
| ガントリークレーン | 30.5t吊 1基 |
| リーチスタッカー | 45.0t吊 1台 |
| リーファープラグ | 60口 |

図 1-49 高知新港コンテナバース

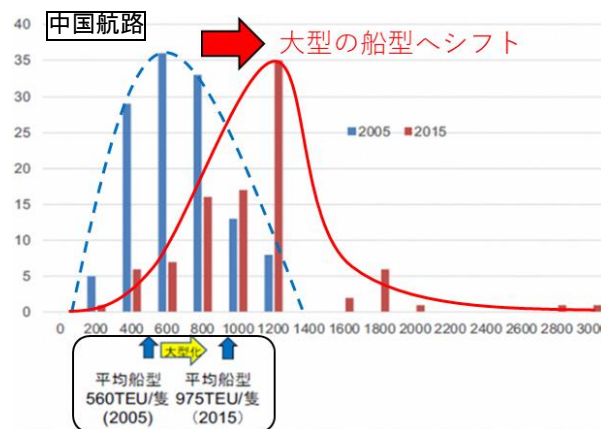


図 1-50 我が国に寄港する中国航路の船型の変化

資料：国土交通省資料

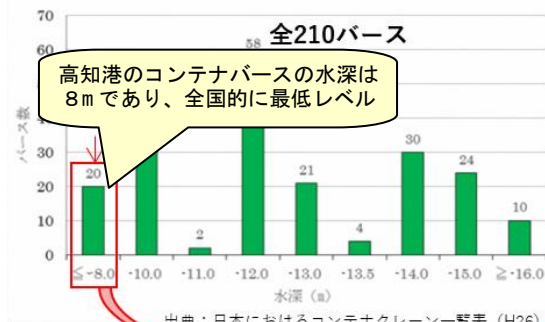


図 1-51 国内コンテナバースの水深分布

| 港名 | バース数 |
|-------|------|
| 神戸 | 1 |
| 広島 | 2 |
| 新潟 | 1 |
| 水島 | 1 |
| 福山 | 2 |
| 松山 | 2 |
| 小名浜 | 1 |
| 御前崎 | 1 |
| 相馬 | 2 |
| 鳥取 | 1 |
| 三田尻中関 | 2 |
| 熊本 | 1 |
| 高知 | 1 |
| 浜田 | 1 |
| 諫間 | 1 |
| 合計 | 20 |

港内に他に水深10mのコンテナバースがある港湾

港内に水深8mを越えるコンテナバースがない港湾

図 1-52 水深 8m 以下のコンテナバースを有する港湾一覧

(5) コンテナ貨物の集貨・創貨方策

県内発生コンテナのうち、輸出で48%、輸入で21%が他港を利用しています。物流コストやリードタイムの増加による企業の競争力の低下が懸念されており、高知港の利用拡大への対応が求められています。

また、「第3期高知県産業振興計画」では、農林水産物の輸出拡大を目指すこととしており、国と県で「四国における港湾を活用した農林水産物輸出促進検討会」を立ち上げ、高知港をモデルとした農林水産物の輸出拡大方策について検討しています。

今後は、地元港の利用を促進するためのコンテナ貨物の集貨・創貨を図り、港湾機能の向上や物流サービスの提供を検討していく必要があります。

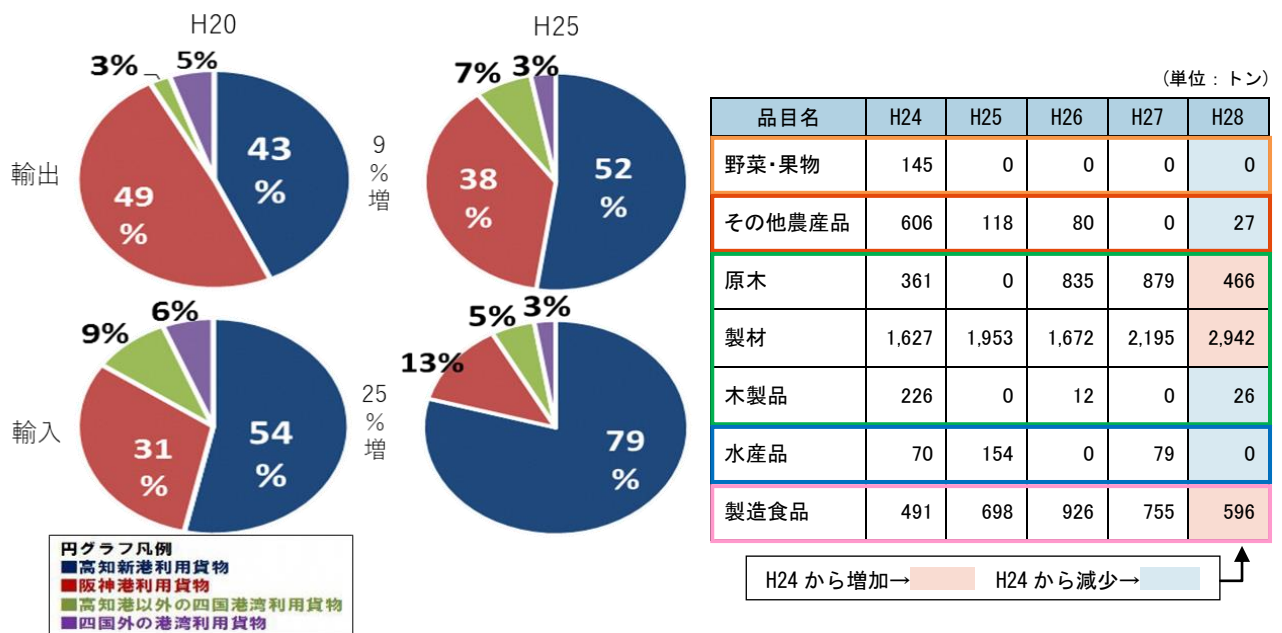


図 1-53 県内コンテナ貨物港別利用割合
資料: H20, H25 コンテナ貨物流動調査

図 1-54 高知港における農林水産物輸出実績
資料: 港湾統計



図 1-55 第2回四国における港湾を活用した農林水産物輸出促進検討会開催状況
資料: 四国における港湾を活用した農林水産物輸出促進検討会HP

1.2.2. 交流に関する課題

(1) クルーズ船寄港の定着化・増大への対応

近年、高知新港へのクルーズ船の寄港が大幅に増加しており、観光振興に大きく寄与しています。

高知新港の客船ターミナルやフェンスの整備により、入国審査時間の短縮、旅客の安全確保などのクルーズ船の受入環境が大きく向上しているとともに、高速道路の延伸により、滞在時間の増加が見込まれることから、周遊ルートの開発、観光地の分散化など、クルーズ船寄港の経済効果を多くの地域に拡大していくことなどが必要となってきます。

また、中国発着便が減少し、外国クルーズ船の日本発着クルーズやワールドクルーズが増加するなど寄港する船種が変化してきていることから、その傾向や特性の分析を行い、適切な誘致方策を検討するなどの取り組みを図ることが重要となります。



図 1-56 客船ターミナルとフェンス整備の状況

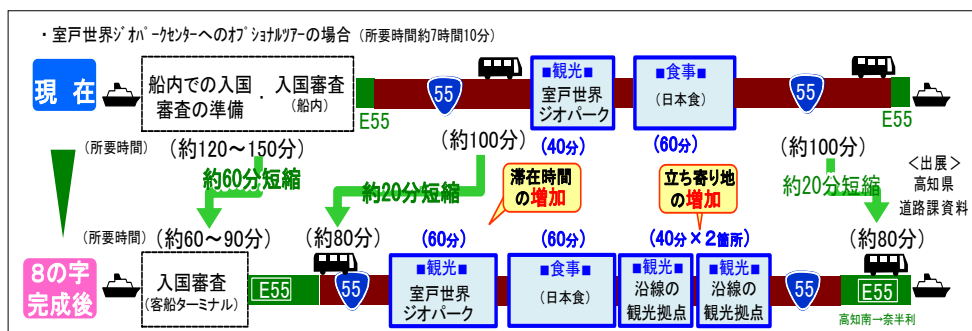


図 1-57 客船ターミナル整備と高速道路延伸による滞在時間の変化

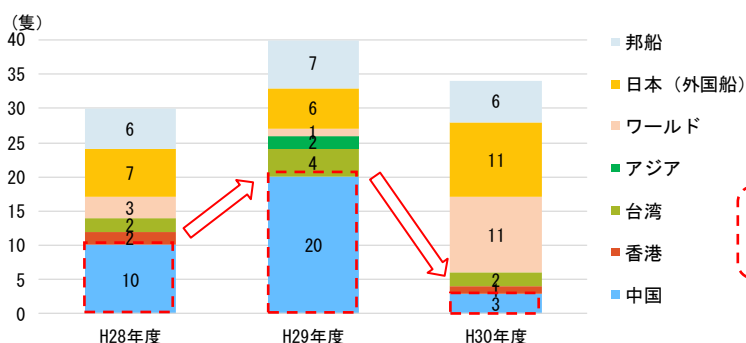


図 1-58 高知新港に寄港するクルーズ船の種別

中国からのクルーズ船の動向が大きく影響

(2) 賑わいの創出

高知港では、市民が港に触れ合える場は限定されており、市民目線からみれば、近くて遠い存在です。

そのため、遊休化した施設等を有効活用し、内港地区において賑わい空間の創出を図っていく必要があります。



図 1-59 潮江地区の現況

【賑わいの創出事例】



図 1-60 小名浜港さんかく倉庫

資料：福島県小名浜港湾建設事務所提供



図 1-61 八幡浜みなと

資料：八幡浜みなとHP

(3) 海洋レジャーへの対応

国は、観光資源としての既存インフラの有効活用や文化振興の一環として、既存防波堤等の利活用を進めています。高知港は平成31年3月末に「釣り文化振興促進モデル港※」に指定されており、防波堤等を利活用した釣り施設等のレジャー施設の整備も期待されています。

また、高知港では、浦戸湾内の遊覧船や桂浜などの観光資源を活かすための海上からのアクセスの要請が高まっており、観光のための海上アクセスルートの確保を積極的に進めていく必要があります。

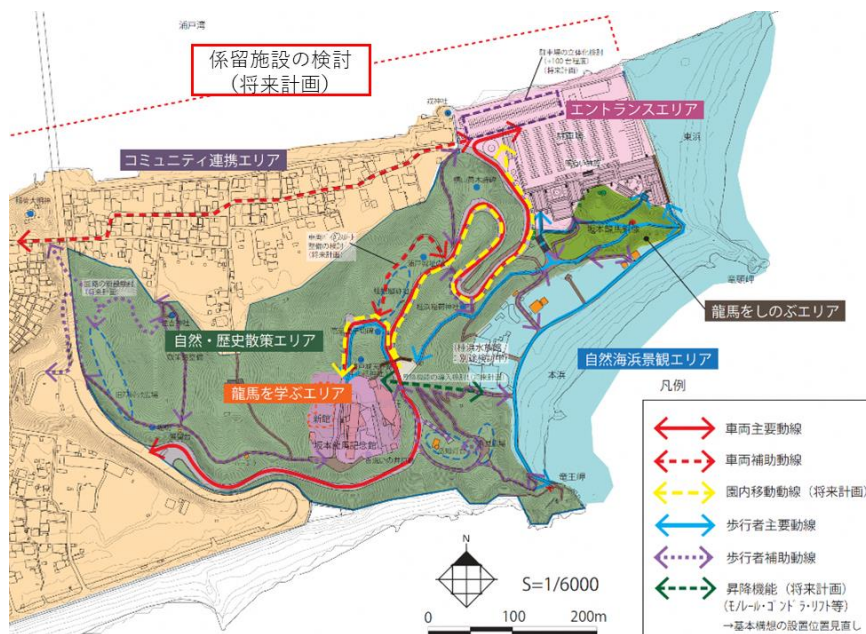
※釣り文化振興促進モデル港
地域関係者による釣り文化振興の取り組みが進められている港湾

【先進事例(熱海港)】



図 1-62 (先進事例) 熱海港の海釣り施設

資料：防波堤等の多目的使用に関するガイドライン（国土交通省港湾局）
既存の港湾施設を活用した日本の釣り文化の振興_参考資料



- 浦戸湾内から桂浜公園へのアクセスに使用する客船の船着場を整備する
- ホエールウォッチングや桂浜を海から眺める観光遊覧船などの発着場としての活用も留意する

海上からのアクセスを検討することを将来計画として位置づけ

図 1-63 桂浜公園整備基本計画での位置づけ

資料：桂浜公園整備基本計画

1.2.3. 安全・安心に関する課題

(1) 防災拠点港としての機能強化

高知港の背後圏人口に対する緊急物資必要量から、必要な耐震強化岸壁は3箇所とされていますが、潮江地区、三里地区の2箇所しか整備されていません。

そのため、新たに1箇所耐震強化岸壁を整備する必要がありますが、潮江地区のある内港は長期浸水の影響を受けることや大量の漂流物により航路啓開に時間を要することが想定されるので、三里地区の機能強化を図ることが必要となっています。

一方、ソフト対策として平成25年に策定した高知港BCPの実効性を向上させていくことが重要であり、今後も定期的な机上訓練や緊急物資の輸送訓練等を通じて充実を図って行くことが求められます。

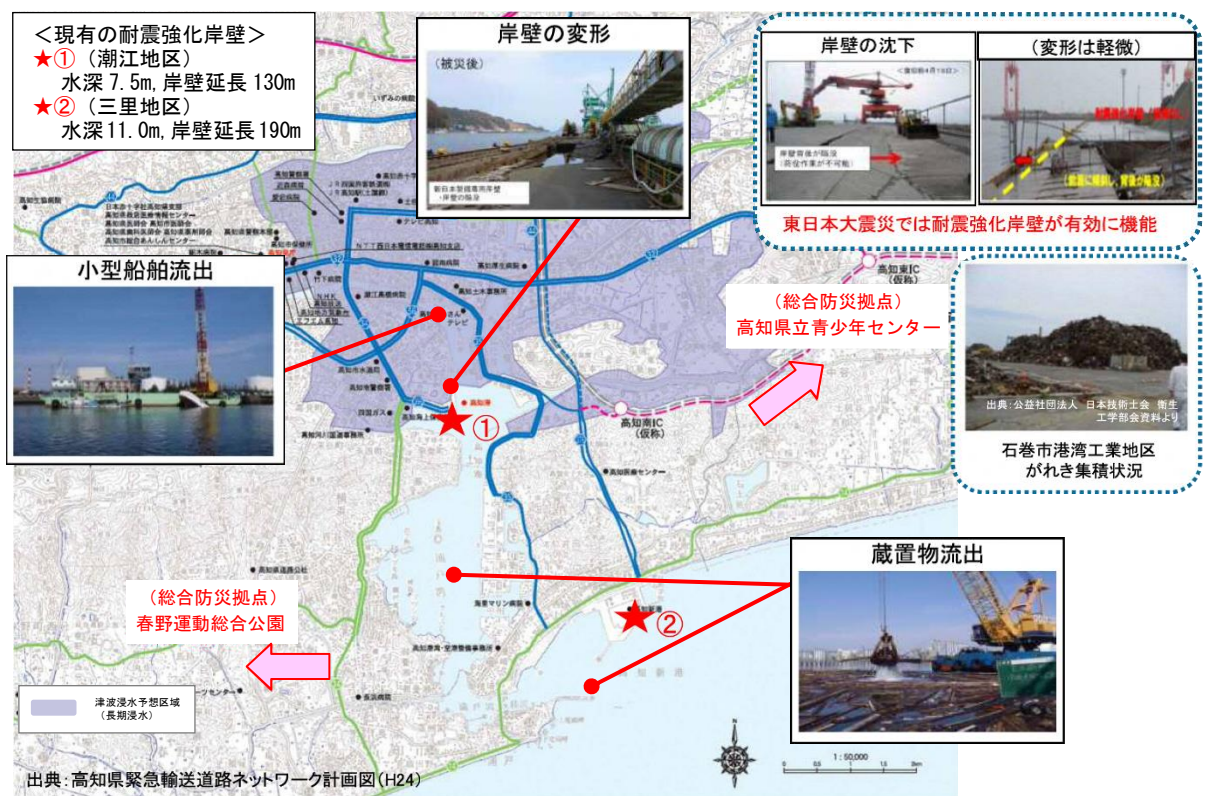


図 1-64 耐震強化岸壁の状況



図 1-65 BCP 訓練の様子

(2) 港湾施設の老朽化対策

高知港、特に浦戸湾内の港湾施設は、高度経済成長期である昭和40年代に整備された施設が多く、整備後30年以上経過した施設が多くなっており、これら施設の老朽化が年々進行しています。

このような状況の中、高知港では平成29年に維持管理計画を策定し、港湾施設の維持管理に取り組んでいるところです。現時点で整備後50年以上経過する施設は40%程度ですが、10年後には70%以上となり、維持管理費用が集中・増大することが懸念されています。

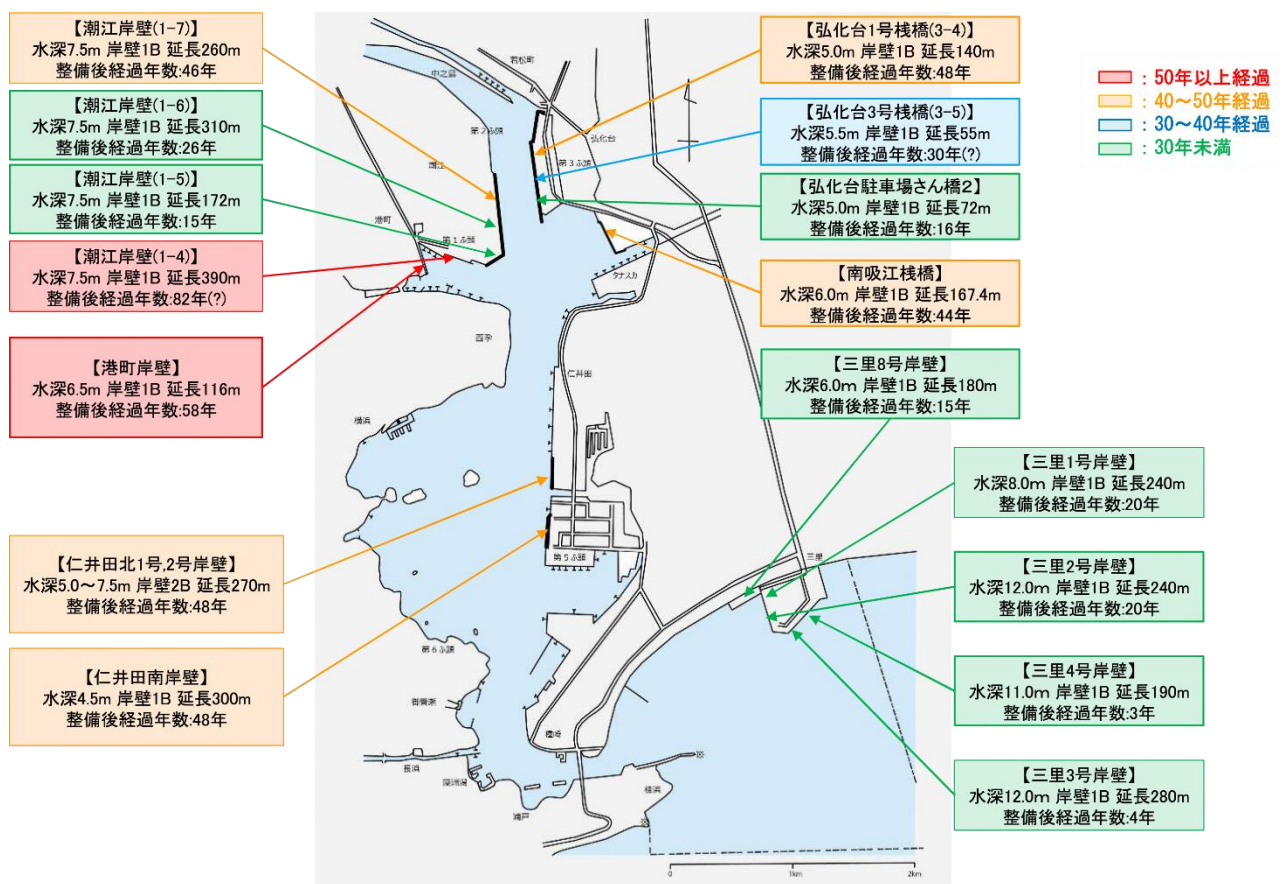


図 1-66 主な港湾施設の整備後経過年数

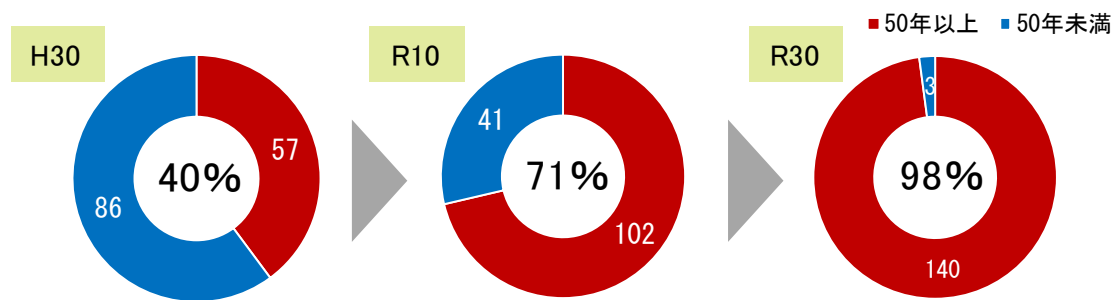


図 1-67 建設開始後50年以上経過する港湾施設の割合

資料：高知県港湾・海岸課

1.3. 高知港が将来担うべき役割

前項までに整理した高知港の特性、高知港を取り巻く諸情勢、上位・関連計画、高知港への要請と高知港が対応すべき課題から、「高知港が将来担うべき役割」を以下に示します。

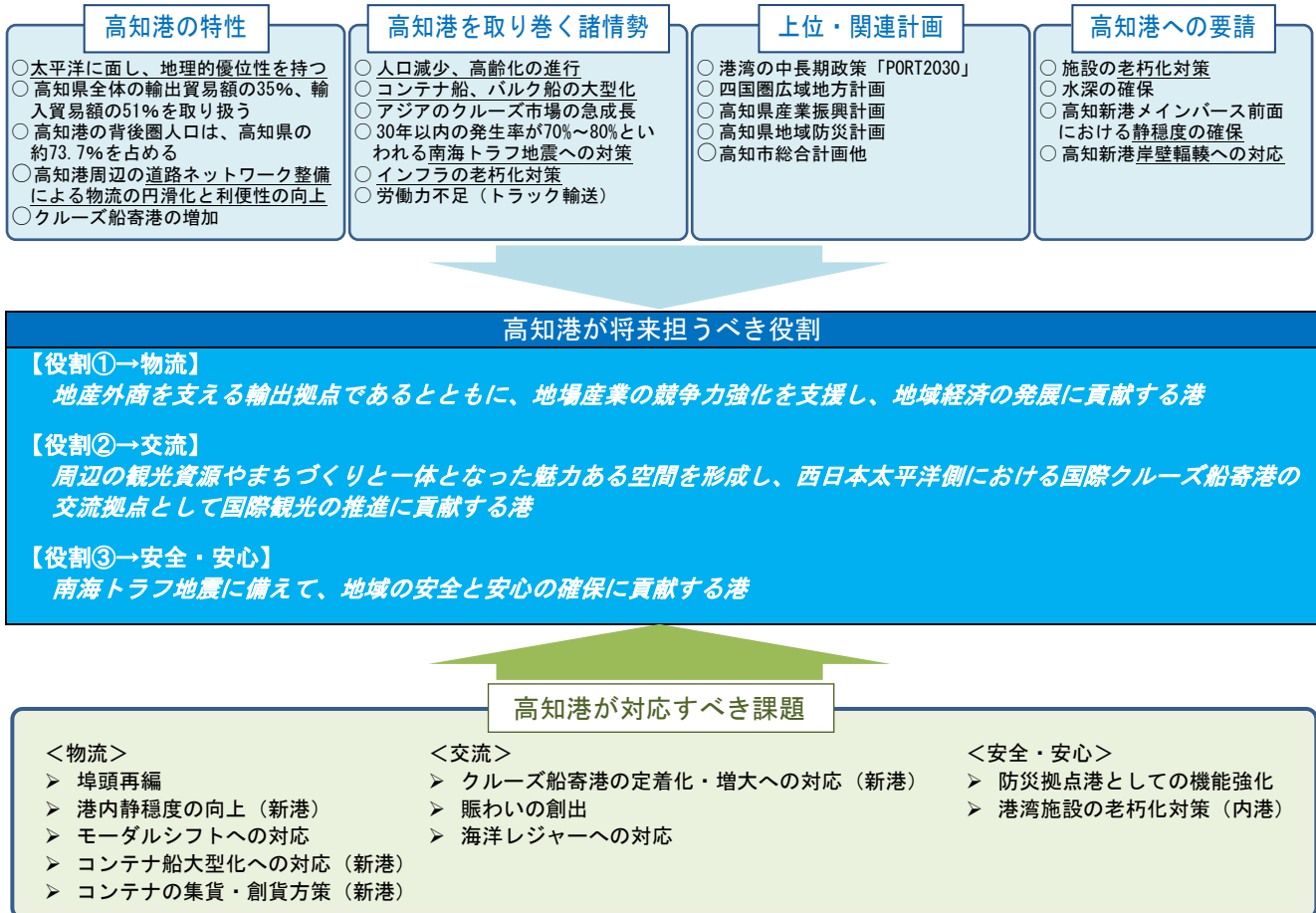


図 1-68 高知港が将来担っていくべき役割

第2章 高知港長期構想

2. 1. 高知港の将来像

2. 1. 1. 高知港の将来像

高知港の特性や現状の課題、将来の港湾の役割を踏まえ、「物流」、「交流」、「安全・安心」の3つの視点から港の将来像を示します。

物流面では、地産外商を支える輸出拠点であるとともに、地場産業の競争力強化を支援し、地域経済の発展に貢献する港として「産業振興や経済成長を牽引する物流・生産拠点としての“みなと”」を目指します。

交流面では、周辺の観光資源やまちづくりと一体となった魅力ある空間を形成し、西日本太平洋側における国際クルーズ船寄港の交流拠点として国際観光の推進に貢献する港として、「国内外の旅行者や市民に開かれた交流の場としての“みなと”」を目指します。

安全・安心面では、南海トラフ地震に備え地域の安全と安心の確保に貢献する港として、「自然災害や老朽化に対する安全や安心を確保する場としての“みなと”」を目指します。

高知港の課題や役割を踏まえ、高知港全体の将来像は、「太平洋を介して世界と結び、生活や産業を支え、成長の活力をつくり出す 高知港」とします。



図 2-1 高知港の将来像

2.1.2. 将来像と基本戦略

高知港の「物流」「交流」「安全・安心」の3つの将来像の実現に向けて、目指すべき姿と基本戦略を以下の通り設定します。

◆物流

県産品の外商促進、地域産業の持続的な発展のため、競争力強化に資する国際物流拠点の形成を目指します。

■基本戦略①

地域産業の持続的な発展や競争力強化に資する港湾機能の強化と埠頭の再編

■基本戦略②

地産外商を支え、県内企業の国際競争力を強化するための国際コンテナ物流拠点の形成

◆交流

国際観光を推進するためのクルーズ拠点の形成や、地域資源を活用した魅力ある空間の形成による交流の場の創出を図り、にぎわいづくりや地域活性化を目指します。

■基本戦略③

クルーズ船の受入機能や体制の強化によるクルーズ拠点の形成

■基本戦略④

地域の魅力や観光資源を活用した賑わい空間の形成

◆安全・安心

災害に強い港づくりを目指すとともに、港湾利用者が安全・安心を実感できる港の構築を目指します。

■基本戦略⑤

安全な企業活動や安心な暮らしを維持するための港湾の防災機能強化

■基本戦略⑥

既存ストックの適正管理と有効活用するための戦略的ストックマネジメントの推進

◆全体

情報通信の技術開発の進展を踏まえ、港湾のスマート化や強靱化を推進する。

■基本戦略⑦

情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化への対応

2. 2. 基本戦略

2. 2. 1. 基本戦略①・②【物流】

■基本戦略①

地域産業の持続的な発展や競争力強化に資する港湾機能の強化と埠頭の再編

- 地域産業の持続的な発展のため、埠頭用地や岸壁などの物流基盤の強化と安定的な物流を維持するための港湾機能の向上により、競争力の強化に資する物流拠点の形成を目指します。

①-1【三里地区】(西工区) 港湾活動用地の造成

⇒浚渫土の有効活用(維持管理費等コスト削減)

安定的な物流機能を確保するため、短期的には、浚渫土を有効活用した埋立により、港湾活動用地を造成します。

①-2【三里地区】(西工区) 国際物流ターミナル整備(バルク貨物への対応)

バルク貨物の増加(石灰石の増量)に対応するための大水深岸壁(10m~12m)の整備を行い、地場産業の競争力強化を図ります。

②【三里地区】(仮防波堤前面) 国際物流ターミナル整備⇒既存ストックの有効活用

バルク貨物の分離による混雑の緩和や新規貨物に対応するため、仮防波堤の沖側に大水深岸壁(12m~14m)を整備し、物流の効率化や生産性の向上を図ります。

③ 荷役障害の解消や機会損失を防ぐための港内静穏度の向上

高知新港において安定的な物流を維持するために防波堤の早期整備を促進します。

④ 県内企業のニーズにあった海陸一貫輸送システムの構築(フェリー・RORO 航路の誘致)

陸上輸送の代替手段の確保により、物流の効率化に資する航路の誘致を目指します。

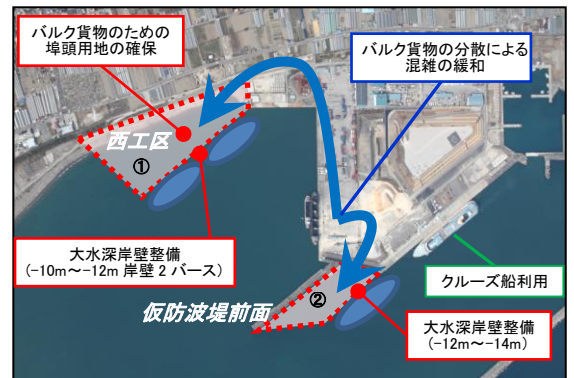


図 2-2 三里地区の今後の方向性

■基本戦略①に係る施策のスケジュール

| 施策の内容 | スケジュール | | |
|--|---------|---------|---------|
| | 短期(10年) | 中期(20年) | 長期(30年) |
| 地域産業の持続的な発展や競争力強化に資する港湾機能の強化と埠頭の再編 | | | |
| ①-1【三里地区】(西工区) 港湾活動用地の造成⇒浚渫土の有効活用(維持管理費等コスト削減) | → | | |
| ①-2【三里地区】(西工区) 国際物流ターミナル整備(バルク貨物への対応) | | → | |
| ②【三里地区】(仮防波堤前面) 国際物流ターミナル整備⇒既存ストックの有効活用 | → | | |
| ③ 荷役障害の解消や機会損失を防ぐための港内静穏度の向上 | → | | |
| ④ 県内企業のニーズにあった海陸一貫輸送システムの構築(フェリー・RORO 航路の誘致) | → | → | → |

■基本戦略②

地産外商を支え、県内企業の国際競争力を強化するための国際コンテナ物流拠点の形成

- 物流コストの削減と安定的な物流の確保により、企業の競争力強化を図るとともに、農林水産物等の輸出促進を図っていくための国際コンテナ物流拠点の形成を目指します。

① コンテナ船の大型化に対応した係留機能の強化

【三里地区】-8m コンテナ岸壁の増深

コンテナ船の大型化に対応していくため、三里地区-8m 岸壁及び前面泊地を増深（-10m～-12m）し、コンテナ物流の安定化による県内企業の国際競争力強化を目指します。



図 2-3 三里地区コンテナバース

② 県内の他港利用貨物を取り込むための集荷機能の向上

サービス水準を向上させるため、高知港に寄港する便数の増加や東南アジアへのダイレクト航路の開設など利用需要の多い航路の誘致を図り、県産品の輸出促進や企業の国際競争力強化を目指します。

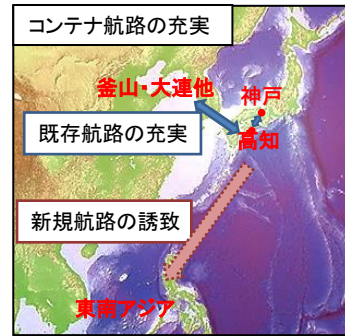


図 2-4 コンテナ航路の充実

③ 農林水産物の輸出促進拠点の形成

県内の農林水産物の輸出拡大に向け、必要な港湾機能の向上や物流サービスの提供により、輸出促進拠点の形成を図ります。



図 2-5 農林水産物の輸出の物流イメージ

■基本戦略②に係る施策のスケジュール

| 施策の内容 | スケジュール | | |
|--|-------------|-------------|-------------|
| | 短期 (10年) | 中期 (20年) | 長期 (30年) |
| 地産外商を支え、県内企業の国際競争力を強化するための国際コンテナ物流拠点の形成 | | | |
| ① コンテナ船の大型化に対応した係留機能の強化 【三里地区】-8m コンテナ岸壁の増深 | → | | |
| ② 県内の他港利用貨物を取り込むための集荷機能の向上 | → | → | → |
| ③ 農林水産物の輸出促進拠点の形成 | → | → | → |

2.2.2. 基本戦略③・④【交流】

■基本戦略③

クルーズ船の受入機能や体制の強化によるクルーズ拠点の形成

- クルーズ船の寄港の定着や増大に向け、港湾施設の機能強化を図るとともに、官民が連携した寄船誘致や受入体制の充実を図り、西日本太平洋側におけるクルーズ拠点の形成を目指します。

① 世界最大級のクルーズ船に対応した港湾機能の強化

三里地区において、クルーズ船の大型化への対応や複数のクルーズ船が同時接岸できる受入環境を整備します。

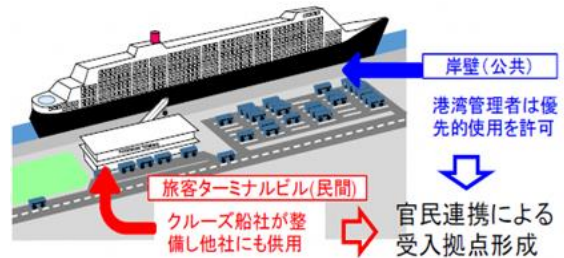


図 2-6 西日本太平洋側における国際クルーズ拠点の形成

② クルーズ船の誘致や受入体制の充実化

多種多様なクルーズ船に対して、それぞれに見合った誘致方策を検討し、クルーズ船寄港の定着化・増大を目指します。加えて、新たな周遊ルートづくりなど魅力ある観光商品を開発するとともに、観光地の分散化などを図り、クルーズ船寄港による経済効果をさらに拡大していきます。

また、クルーズ旅行客や市民の交流の場として客船ターミナルを中心に賑わいの創出を図るとともに、市民が安全・多目的にみなとを利用できるような環境づくりを行います。



図 2-7 クルーズ船寄港時のおもてなし

図 2-8 ターミナル等を活用した賑わいの創出

■基本戦略③に係る施策のスケジュール

| 施策の内容 | スケジュール | | |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| | 短期 (10年) | 中期 (20年) | 長期 (30年) |
| クルーズ船の受入機能や体制の強化によるクルーズ拠点の形成 | | | |
| ①世界最大級のクルーズ船に対応した港湾機能の強化 | → | | |
| ②クルーズ船の誘致や受入体制の充実化 | → | → | → |

■基本戦略④

地域の魅力や観光資源を活用した賑わい空間の形成

- “みなと”と市民が触れ合うことができる空間を提供するとともに、世界・全国からの観光客の玄関として「おもてなし空間」を創造し、賑わいや潤いのある魅力的なウォーターフロント空間の形成を図ります。

① 良好な水辺空間に市民や旅行者が集い、楽しく留まることが出来る空間の形成

【潮江地区】周辺施設等と連携するとともに、民間資金も活用し、「みなと」と「まち」が融合した魅力ある賑わい空間を形成し、地域のブランド価値の向上を図ります。

【三里地区】観光資源として有効活用するため、防波堤等をレジャー施設として開放します。



図 2-10 潮江地区 賑わい空間の形成



図 2-9 三里地区 防波堤の有効活用

② 高知港内における小型旅客船ネットワークの構築

浦戸湾や周辺の観光資源を活かすため、陸上交通とも連携した市民・観光客の足となる港内海上輸送ネットワーク（小型旅客船ネットワーク）を構築し、小型旅客船を活用した水辺と個性的な各施設の回遊性向上を目指し、新たな「まちあそび」を創出します。



図 2-11 小型旅客船ネットワークの構築イメージ

■基本戦略④に係る施策のスケジュール

| 施策の内容 | スケジュール | | |
|--|-------------|-------------|-------------|
| | 短期 (10年) | 中期 (20年) | 長期 (30年) |
| 地域の魅力や観光資源を活用した賑わい空間の形成 | | | |
| ①【潮江地区】良好な水辺空間に市民や旅行者が集い楽しむことが出来る空間の形成 | → | | |
| ①【三里地区】観光資源として有効活用するためのレジャー空間の形成 | → | | |
| ②高知港内における小型旅客船ネットワークの構築 | → | | |

基本戦略⑤・⑥【安全・安心】

■基本戦略⑤

安全な企業活動や安心な暮らしを維持するための港湾の防災機能強化

- 大規模災害発生時において、緊急物資輸送等の海上輸送による拠点機能の強化を図るとともに、港湾と背後道路ネットワークを一体として機能させることにより地域防災力の向上を目指します。
- 港湾BCPの実行性の向上を図り、港湾施設・企業活動が早期に再開可能となるよう港湾の強靱化を図ります。

① 防災拠点港としての機能強化

【三里地区】防波堤の延伸・粘り強い化の早期完成

津波に対して、防災・減災効果を発揮できるよう、三重防護事業の第一ラインとなる現在整備中の防波堤の延伸・粘り強い化について早期に完成させ、安全で安心な港を目指します。

② 防災拠点港としての機能強化

【三里地区】耐震強化岸壁の整備

三里地区に、新たに大規模災害時における緊急物資の輸送用の耐震強化岸壁を配置し、地域防災力の強化を目指します。

③ 訓練等を通じた実効性の担保による港湾BCPの充実(BCM実施)

大規模災害時における実行性を向上させるために、定期的な机上訓練や緊急物資の輸送訓練等を通して、PDC Aサイクルに基づいた港湾BCPの充実を図ります。



図 2-12 高知新港を活用した緊急物資輸送網

高知新港を活用した緊急物資輸送網



図 2-13 奈半利港航路啓開訓練の状況

■基本戦略⑤に係る施策のスケジュール

| 施策の内容 | スケジュール | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| | 短期 (10年) | 中期 (20年) | 長期 (30年) |
| 安全な企業活動や安心な暮らしを維持するための港湾の防災機能強化 | | | |
| ①防災拠点港としての機能強化 【三里地区】防波堤の延伸・粘り強い化の早期完成 | → | → | |
| ②防災拠点港としての機能強化 【三里地区】耐震強化岸壁の整備 | → | → | |
| ③訓練等を通じた実効性の担保による 港湾BCPの充実 (BCM実施) | → | → | → |

■基本戦略⑥

既存ストックの適正管理と有効活用するための戦略的ストックマネジメントの推進

- 既存インフラの価値の最大化を図っていくため、施設の利用や劣化状況を踏まえ、効率的かつ効果的な維持管理・修繕を実施するなど、戦略的な維持管理により港湾利用者の安全・安心の確保を目指します。

- ① 適切な維持管理計画の更新、維持管理計画に基づいた点検・補修・長寿命化工事の実施
維持管理計画に基づき点検・調査を実施するとともに、施設の劣化状況や利用状況を踏まえ対策の優先順位づけを行い、適切な時期に補修・長寿命化工事を実施していきます。
- ② 利用状況や将来的な利用計画に応じた機能の集約や見直しによる埠頭の再編
浦戸湾内は港湾施設の将来動向を見据え、残すべき既存ストックを選別するとともに、機能の集約化や必要なスペック見直し等を図ることにより、コンパクトで効率的な埠頭へ再編します。

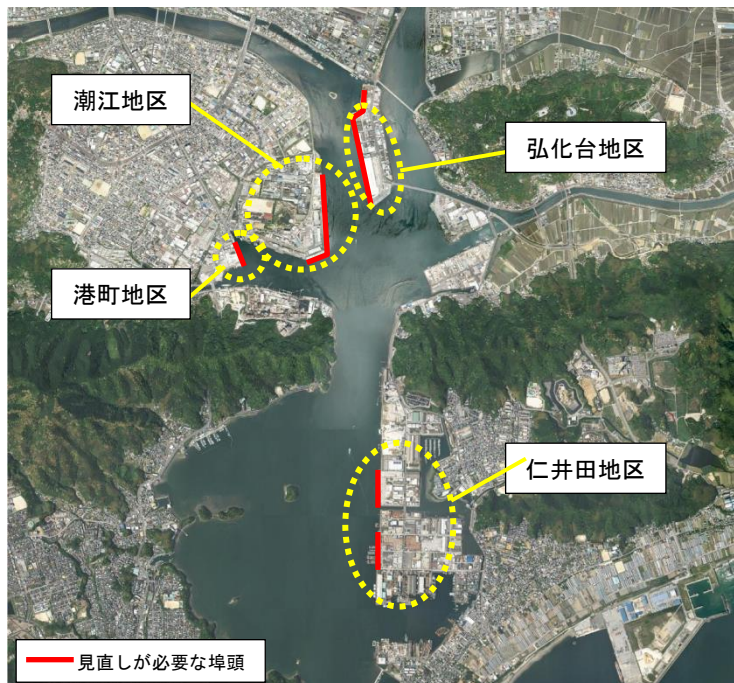


図 2-14 利用状況や将来的な利用計画に応じた機能の集約や見直しが必要な地区

■基本戦略⑥に係る施策のスケジュール

| 施策の内容 | スケジュール | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| | 短期 (10年) | 中期 (20年) | 長期 (30年) |
| 既存ストックの適正管理と有効活用するための戦略的ストックマネジメントの推進 | | | |
| ① 適切な維持管理計画の更新、維持管理計画に基づいた点検・補修・長寿命化工事の実施 | → | | |
| ② 利用状況や将来的な利用計画に応じた機能の集約や見直しによる埠頭の再編 | → | | |

2.2.4. 基本戦略⑦【全体】

■基本戦略⑦

情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化への対応

- AI(人工知能)やIoTなどの飛躍的な情報通信技術の発展に応じて、それを活用していくことによる港湾のスマート化や強靱化への対応を推進します。

① 情報通信技術の積極的活用

AI、IoT等革新的に進化する情報通信技術を積極的に取り入れ、物流の効率化・安定化を図っていくとともに、災害時における緊急物資輸送等の円滑化を図り、物流機能維持に繋げていきます。

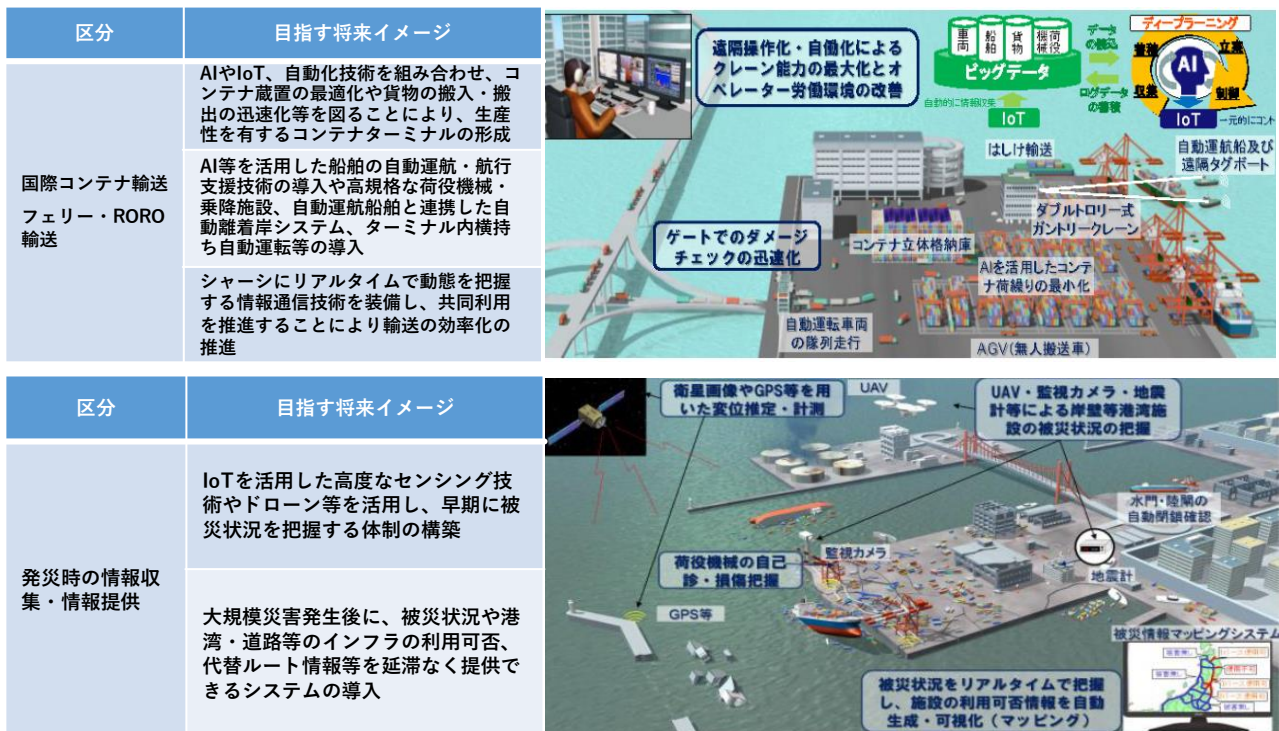


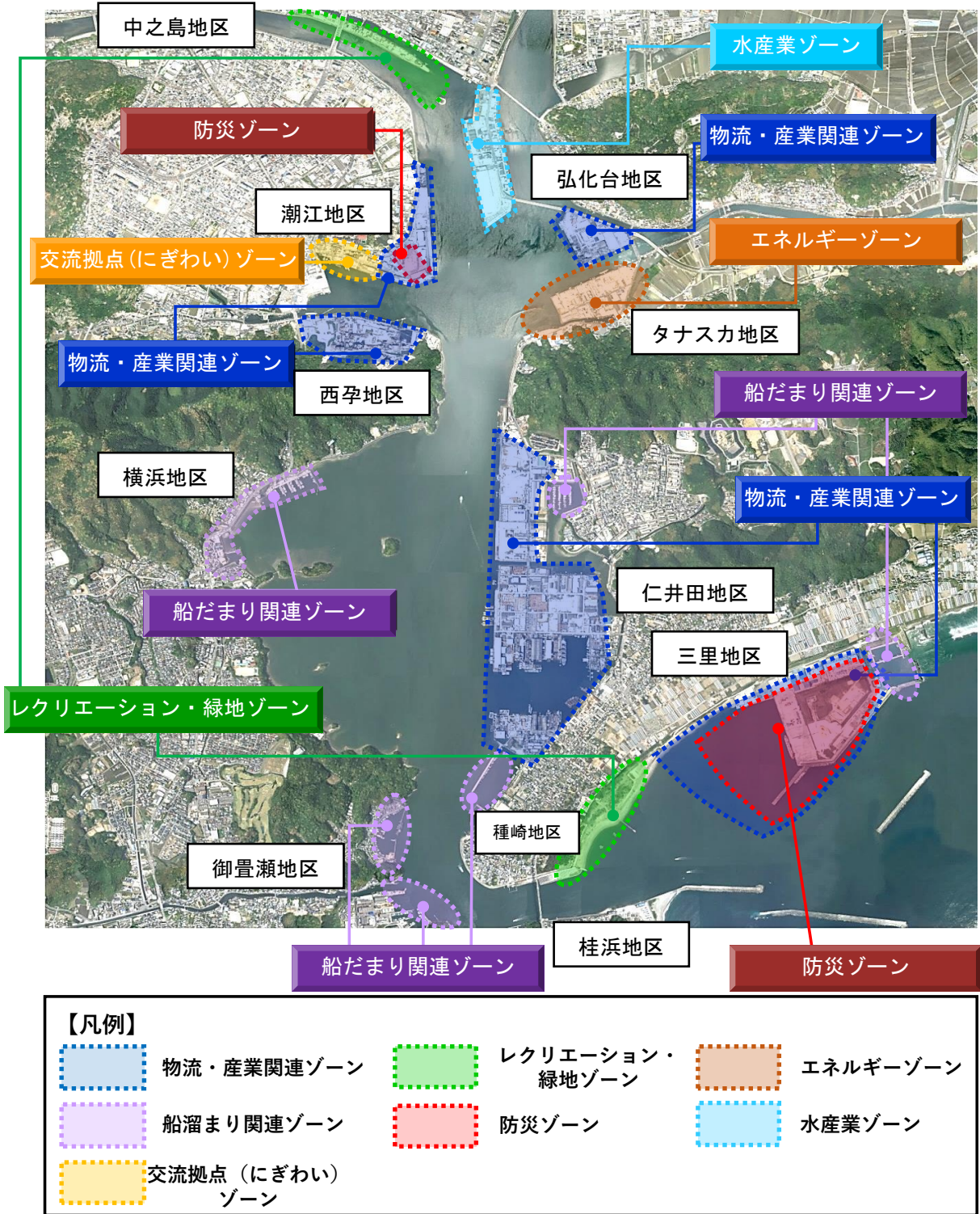
図 2-15 情報通信技術活用イメージ

■基本戦略⑦に係る施策のスケジュール

| 施策の内容 | スケジュール | | |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| | 短期 (10年) | 中期 (20年) | 長期 (30年) |
| 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化への対応 | | | |
| ①情報通信技術の積極的活用 | | | → |

2.3. 空間利用ゾーニング

以上の基本戦略を踏まえ、高知港長期構想における空間利用ゾーニング（案）を以下のように設定します。



2.4. 各地区における具体的施策の展開

2.4.1. ハード対策

基本戦略を踏まえて、各地区のハード対策の展開は以下のようになります。



2.4.2. ソフト対策

基本戦略を踏まえて、各地区のソフト対策の展開は以下のようになります。



2.5. 施策のスケジュール

基本戦略における具体的施策について、短期（10年）、中期（20年）、長期（30年）の視点で時期別にまとめると以下のようになります。

| 施策の内容 | | スケジュール | | |
|-------------------------------------|---|-------------|-------------|-------------|
| | | 短期 (10年) | 中期 (20年) | 長期 (30年) |
| 物流 | 基本戦略① 地域産業の持続的な発展や競争力強化に資する港湾機能の強化と埠頭の再編 | | | |
| | ①-1【三里地区】（西工区）港湾活動用地の造成⇒浚渫土の有効活用（維持管理費等コスト削減） | → | | |
| | ①-2【三里地区】（西工区）国際物流ターミナル整備（バルク貨物への対応） | | → | → |
| | ②【三里地区】（仮防波堤前面）国際物流ターミナル整備⇒既存ストックの有効活用 | → | → | |
| | ③ 荷役障害の解消や機会損失を防ぐための港内静穏度の向上 | → | | |
| | ④ 県内企業のニーズにあった海陸一貫輸送システムの構築（フェリー・RORO 航路の誘致） | → | → | → |
| | 基本戦略② 地産外商を支え、県内企業の国際競争力を強化するための国際コンテナ物流拠点の形成 | | | |
| | ①コンテナ船の大型化に対応した係留機能の強化【三里地区】-8mコンテナ岸壁の増深 | → | | |
| | ②県内の他港利用貨物を取り込むための集荷機能の向上 | → | → | → |
| | ③農林水産物の輸出促進拠点の形成 | → | → | → |
| 交流 | 基本戦略③ クルーズ船の受入機能や体制の強化によるクルーズ拠点の形成 | | | |
| | ①世界最大級のクルーズ船に対応した港湾機能の強化 | → | | |
| | ②クルーズ船の誘致や受入体制の充実化 | → | → | → |
| | 基本戦略④ 地域の魅力や観光資源を活用した賑わい空間の形成 | | | |
| | ①【潮江地区】良好な水辺空間に市民や旅行者が集い楽しむことが出来る空間の形成 | → | → | |
| | ①【三里地区】観光資源として有効活用するためのレジャー空間の形成 | → | → | |
| ②高知港内における小型旅客船ネットワークの構築 | → | | | |
| 安全・安心 | 基本戦略⑤ 安全な企業活動や安心な暮らしを維持するための港湾の防災機能強化 | | | |
| | ①防災拠点港としての機能強化【三里地区】防波堤の延伸・粘り強い化の早期完成 | → | → | |
| | ②防災拠点港としての機能強化【三里地区】耐震強化岸壁の整備 | → | → | |
| | ③訓練等を通じた実効性の担保による 港湾BCPの充実（BCM実施） | → | → | → |
| | 基本戦略⑥ 既存ストックの適正管理と有効活用するための戦略的ストックマネジメントの推進 | | | |
| | ①適切な維持管理計画の更新、維持管理計画に基づいた点検・補修・長寿命化工事の実施 | → | → | → |
| ②利用状況や将来的な利用計画に応じた機能の集約や見直しによる埠頭の再編 | → | → | → | |
| 基本戦略⑦ 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化への対応 | | | | |
| ①情報通信技術の積極的活用 | → | → | → | |

2.6. 高知港長期構想の実現に向けて

高知港長期構想は、将来像として物流面では、「産業振興や経済成長を牽引する物流・生産拠点としての“みなと”」、交流面では、「国内外の旅行客や市民に開かれた交流の場としての“みなと”」、安全・安心面では、「自然災害や老朽化に対する安全や安心を確保する場としての“みなと”」を目指し、7つの基本戦略とそれに基づく施策・取組内容を示しています。これら施策を展開することで、高知港の更なる発展を目指してまいります。

今後は、これらの内容を高知港港湾計画に反映させ、実現に向けて港湾関係者や関係行政機関等が連携し取り組んでまいります。

また、この取組の途中で、社会情勢等が変化する可能性もあり、適正な進行管理と必要な見直しを行ってまいります。