

第3期高知新港振興プラン

【概要版】 * 第2期とりまとめ含む



PORT OF KOCHI

令和5年3月

1. 第2期高知新港振興プランの取組結果

(1) 第2期プランの主な取組

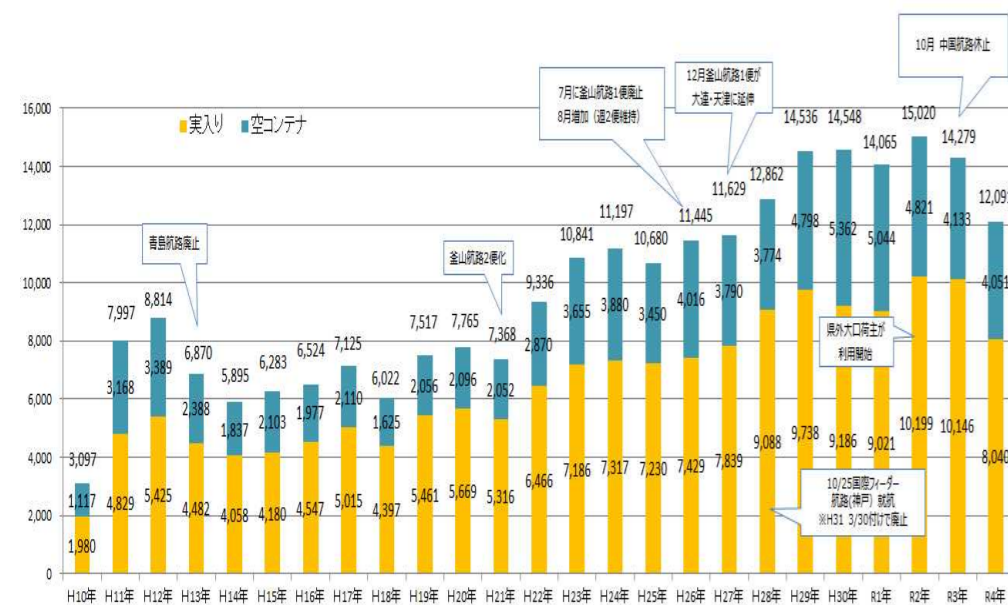
※当初のプラン対象期間はH29～R3であったが、新型コロナウイルス感染症による国際物流の混乱を受け、R4まで延長

| 第2期プランの主な戦略 | H29年度 | H30年度 | H31/R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 |
|--|--------------|-------------------------------------|--|---|-------------------------------|---------------------------|
| ◆外航航路の誘致実現(コンテナ) ①県内貨物の利用促進によるベースカーゴの確保(集貨) ②海上輸送による農林水産物の輸出拡大(創貨) ③コンテナ航路の充実に必要な施設整備 | | | | ・ガントリークレーン2号機稼働開始 (1号機:9列3段 ⇒2号機:13列5段) | | ・ポートセールス対象企業選定 委託事業 |
| ◆港湾機能の向上による地場産業の競争力強化(バルク) ①増加するバルク貨物に対応したバルクヤードの拡張 ②バルク船の大型化に対応した荷役機械の機能向上 | | | | ・港内道路のループ化完了 ・バルクヤード拡張 ・防塵フェンス設置完了 | | ・シップローダ民間払い下げ |
| ◆クルーズ船寄港地として定着化・発展 ①アジア発着クルーズの増加に対応した効果的で持続可能な受入体制の構築 ②多様なクルーズの誘致 ③安全で快適な寄港を実現するための港湾機能の強化 | ・過去最高40回寄港達成 | ・客船ターミナルオープン ・東第一防波堤延伸完了 | | | | |
| 物流及びクルーズ観光が高次に共存した港湾 ①岸壁利用方針の策定 ②港内道路の混雑解消 ③バルクヤードの環境改善 ④土地利用計画の再編 | | ・客船ターミナルオープン<再掲> ・東第一防波堤延伸完了<再掲> | ・港内道路のループ化完了<再掲> ・バルクヤード拡張<再掲> ・防塵フェンス設置完了<再掲> | ・高台用地第1期分譲等 立地企業決定(面積:約1.6ha) | ・高台用地第2期分譲等 立地企業決定(面積:約1.1ha) | ・公共岸壁使用調整ルール改訂(R5.4月施行予定) |

(2) 第2期プランの主な目標の達成状況

①コンテナ貨物

- R4の取扱量(速報値)は実入り8,040TEU (R2に過去最高10,199TEUを達成するもR3から減少傾向)
- 唯一の航路である韓国航路・釜山での滞留長期化等により、直行便など複数航路のある他港(神戸港など)へ転換した荷主が増加



| 第2期プランの目標値 (R4年(暦年)) | 実績 (R4年(暦年)) |
|----------------------|------------------------------------|
| ○実入り貨物: 12,000TEU | ○ 実入り8,040TEU |
| ○県内貨物の利用率: 8割 | ○ 県内貨物の利用率: 6割 |
| ○農林水産物の輸出: 1,000TEU | ○ 農林水産物の輸出: 322TEU(R4) ⇒未達成 |

- 【課題】
- コンテナ航路の利便性の向上(抜港・遅延の解消)

②バルク貨物

- コロナ禍以降、石灰石の移出は自動車の生産台数減に起因した鉄鋼生産量の減により減少していたが、緩やかに持ち直し傾向
- 他鉱山の枯渇・低品質化を背景に、高知の良質で豊富な石灰石を国内製鉄所向けに増産する計画あり (R7年度までには約60万トン増)

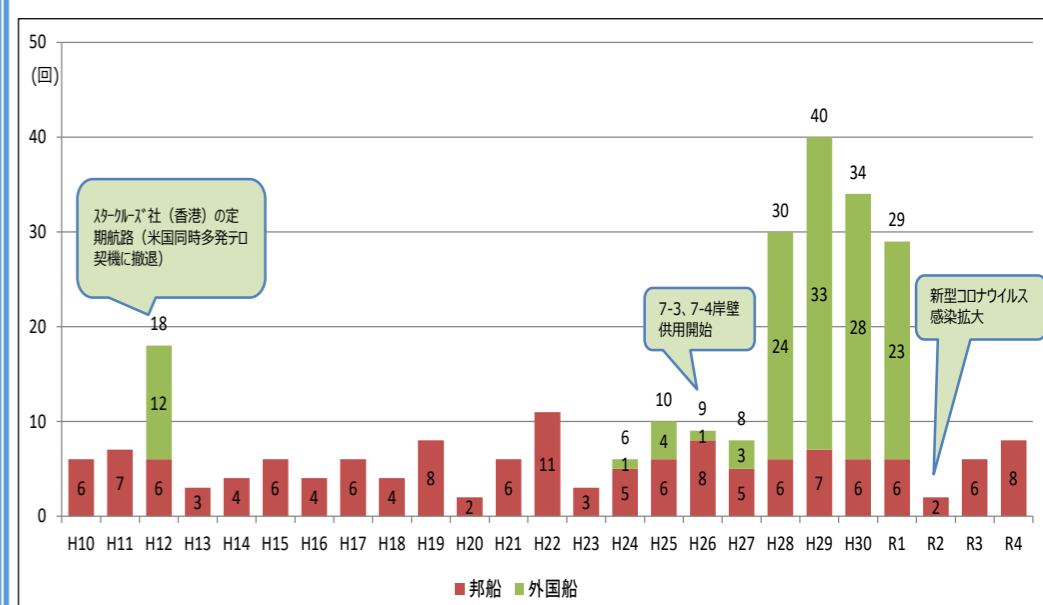


| 第2期プランの目標値 (R4年(暦年)) | 実績 (R3年(暦年)) ※ |
|----------------------|---|
| 石灰石 110万ト | 石灰石 88.8万ト ⇒ 未達成 (移出 79.2万ト 輸出 9.6万ト) |

- 【課題】 ※R4年(暦年)の港湾統計調査結果はR5年度公表予定
- 貨物需要に対応した環境整備(バルクヤードのさらなる拡張等の対応策や公共岸壁使用調整ルールの見直し)

③クルーズ船

- コロナ禍により、R2年度以降は外国船はキャンセルが相次ぎ、R5年2月時点まで寄港は日本船のみ
- 日本船はR2年10月末の再開以降、国内港湾への寄港増加 (R2年度2回⇒R3年度6回⇒R4年度8回)



| 第2期プランの目標値 (R4年度末) | 実績 (R4年度末) |
|---------------------|------------------------------------|
| 100回 (外国船70回、邦船30回) | 8回 *R5年2月末現在 (邦船8回のみ) ⇒ 未達成 |

- 【課題】
- ①ウイズコロナ・アフターコロナを見据えた外国クルーズ船の受入
 - ②多様なクルーズの誘致

2. 第3期高知新港振興プランの策定

(1) 高知新港が県経済に果たす役割

1. 県経済を支える物流拠点

- 高知新港は、県全体の貿易額のうち、輸出の46.4%、輸入の47.0%を担う貿易拠点
- 県内唯一のコンテナ港湾であり、県内輸出入コンテナの約6割が利用
- 背後圏から産出される良質な石灰石を基にした鉱業やエネルギー関連産業を支える物流拠点

| | 輸出 | 輸入 | 備考 |
|----------|----------------|----------------|-------------|
| 高知県貿易額 | 570.0億円 | 315.0億円 | R2年「高知県の貿易」 |
| 高知港利用 | 288.0億円(50.5%) | 164.0億円(52.1%) | R2税関統計 |
| うち高知新港利用 | 264.8億円(46.4%) | 147.9億円(47.0%) | 県推定 |
| コンテナ | 263.8億円(46.2%) | 95.7億円(30.4%) | |
| バルク | 1.1億円(0.2%) | 52.2億円(16.6%) | |

経済効果 コンテナ：82.1億円、バルク：56.0億円
(R元推計)

2. 国際観光拠点（クルーズ）

- H28年から客船寄港が急増し、H29年には過去最高となる計40回を達成
- 乗船客の消費による経済効果（R元年度推計）
5.9億円
※令和元年度寄港回数：29回



3. 企業活動拠点

- 高知新港企業用地にはJ A高知県をはじめ流通業等の企業が立地（残1区画1,400㎡）
- 高台用地（約2.8ha）には、計3社が立地決定（運送事業者、冷凍冷蔵庫・水産加工事業者、ビール製造業・カフェ経営）

(2) 高知新港を取り巻く環境変化

A. 新型コロナウイルスの感染拡大とロシア・ウクライナ情勢

R2年1月からの新型コロナウイルス感染拡大とロシア・ウクライナ情勢による国際物流の混乱

イ. 高台用地の立地企業決定

R3年2月に第1期(約1.6ha)、R4年2月に第2期(約1.1ha)の立地企業決定

ウ. (コンテナ航路) 国際フェーダー航路の廃止、中国(大連・天津) 直行航路休止

H31年3月に高知-神戸間の国際フェーダー航路廃止。R3年10月には中国直行便が韓国・釜山以降が休止

エ. 石灰石の更なる増産計画

R7年度までに国内製鉄所向けに年間60万トン増産計画を発表済み

オ. クルーズ船の急増⇒急減

R2年からの新型コロナウイルス感染拡大による、日本国内における外国クルーズ船寄港休止とR5年3月からの再開(予定)

カ. 第4期高知県産業振興計画(R2~R5年度)の策定

コロナ禍を契機とした「ウィズコロナ・アフターコロナ時代への対応」を追加

(3) 高知新港のポテンシャル

太平洋に面する外洋港湾

- 物流面：太平洋に面し、短時間（2～3時間）で入出港が可能でコストも低廉
- 観光面：中国（上海等）から40時間程度でファースト又はラストポートとして最適

水深が深い岸壁など施設が充実

- 物流面：7-1岸壁は水深8m（増深予定有）、7-2岸壁は水深12m
- 観光面：世界最大級の客船（22万総トン級）が寄港可能、クルーズ船の2隻同時着岸可能

用地の拡張性

- 物流面：コンテナやバルク貨物の増加に応じてヤード拡張が可能
- 観光面：最大150台のバスが駐車可能

高速道路の延伸

- 物流面：R2年度に高知新港から約4km（7分程度）の高知南IC～高知ICの区間が供用開始となり、四国瀬戸内海側からのリードタイムが短縮
- 観光面：新港へのアクセス向上により、滞在時間の延長・観光圏の拡大

高知新港が県経済に果たす役割や環境変化を踏まえ、
高知新港のポテンシャルを生かして地産外商の拡大、県勢浮揚につなげる

高知新港の目指す姿

1. 四国における東南アジア方面への輸出拠点（コンテナ）

2. 働き方改革やBCP対策に寄与する定期内航航路の就航

3. 地場産業を支える物流拠点（バルク）

4. 西日本太平洋側における国際クルーズ拠点

5. 物流及びクルーズ観光が高次に共存した港湾

第3期高知新港
振興プランの策定
(R5年度～R9年度)

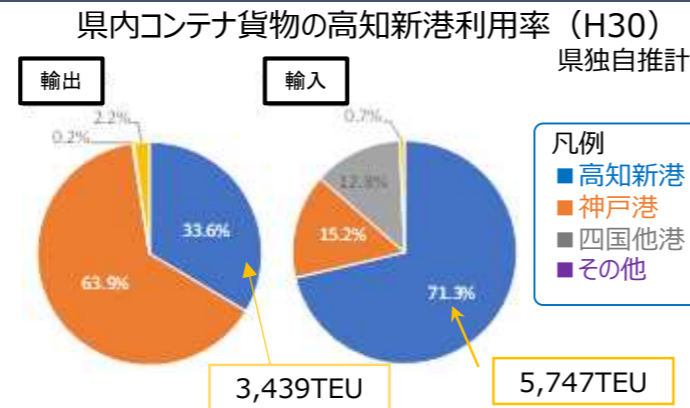
3-1. 四国における東南アジア方面への輸出拠点（コンテナ）

コンテナ貨物の課題と対策

1. 現状 「コンテナ取扱量及び実入り輸出が過去最高を更新」
 ○第2期期間中、高知新港のコンテナ取扱量は増加傾向。令和2年に県外大口荷主が高知新港の利用を開始し、コロナ禍にも関わらず前年比6.8%増となっている。
 ○県内で生産・消費される貨物の6割以上、輸入コンテナ貨物では7割が高知新港を利用。県経済に重要な役割

2. 課題 「県内貨物の他港利用が増加」
 ○高知新港は国際フィーダー航路の廃止や中国直行便の休止に伴い物流サービスが低下するとともに、コロナ禍でのコンテナ貨物の滞留が発生したことなどから輸送時間が読みづらくなっている。このため、複数の荷主が輸送ルートの多様性を求め高い陸送費を払って神戸港等へ利用転換を図っている。
 ○輸出における県内コンテナ貨物の高知新港利用率は平成28年の63%から平成30年には33.6%と大きく減少している。

3. 対策 「外航航路の誘致」
 ○課題解決には航路便数を増やし利便性を向上させることが必要。ターゲットは次の理由から「東南アジア方面航路」。
 ①県内貨物の仕向地の内、他港の利用率が高い。
 ②今後の経済発展も期待されるエリア。
 ③他港に無い航路で四国内の貨物の集荷が見込める。
 ※四国の中国・韓国以外の航路は松山港の台湾航路のみ。



| | 輸出 | 輸入 | 合計 |
|---------------|-------|--------|--------|
| 県内貨物総量 [トン] | 6,096 | 15,561 | 21,657 |
| 高知新港利用貨物 [トン] | 2,050 | 11,098 | 13,148 |
| 利用率 [%] | 33.6 | 71.3 | 60.7 |

四国各港のコンテナ航路（R4）

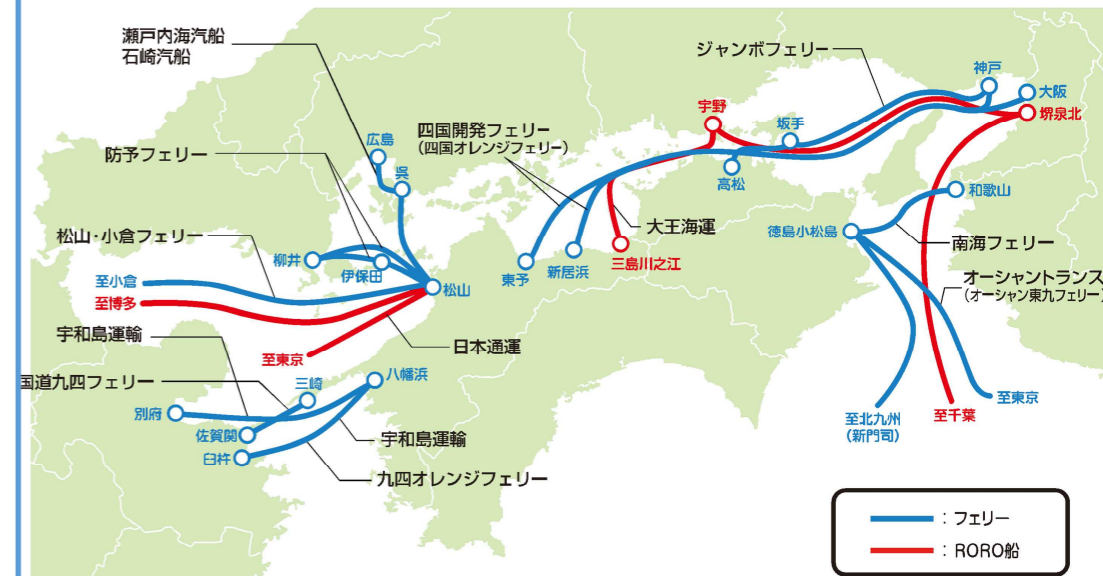


2. 課題と対応

- 高知単独航路の新設は困難
 ⇒既存航路を運航する船社を誘致対象とし、高知県沖合を通過する航路を持つ船社にヒアリングを実施
- 新たな航路誘致に必要な貨物量の確保（集貨）
 ⇒県内の主要な荷主及び運送事業者のニーズを調査

3. 調査・検討結果

- 船社
 ・18航路のうち、17航路が寄港不可。
 ・残り1航路は安定的な貨物量を条件に寄港可能。
- 主要荷主
 ・まとまった貨物量が無い。
 ・コストメリットを感じない。
 ・週1便では輸送システムに組み込めない。
- 運送事業者
 ・内港航路利用のメリットがある中京以遠への貨物が少ない。
 ・農水産品の運送にはスケジュールが合わない。



【基本目標】 内航航路誘致については引き続き、荷主・運送事業者とヒアリングを行いながら、適切な時期に随時検討を行う

【基本目標】 四国内貨物の集貨・創貨による外航航路（東南アジア方面）の誘致実現

第3期プランの取組

戦略①：東南アジア方面の航路誘致により港の利便性を高め近隣経済圏からの集貨を図る

- ・高知新港の立地ポテンシャルを活かし、神戸港と比較して陸上輸送費等の面で優位となる「四国内の荷主」や「大都市圏の商社等」に対して個別にポートセールスを行う。
- ・船社の入出港経費等を対象に外航航路誘致に効果的なインセンティブを設定する。

戦略②：安定的なベースカーゴを確保することで抜港を防ぎ安定したサービス確保を図る

- ※ベースカーゴ：コンテナ航路を運航する上での基礎的な貨物
- ・県内の中小企業が利用しやすいインセンティブを創設する。
- ・県内企業その他、四国内に工場を有する企業や県内企業と取引のある商社を訪問し高知新港の利用を提案する。
- ・各品目ごとの課題に対して、港湾機能の向上や物流サービスの提供を検討。

【KPI】 貨物の集貨・創貨：令和9年 35,000TEU（実入り）
 内訳：既存航路10,305TEU + 新規航路21,757TEU + 内航航路3,120TEU

3-2. 働き方改革やBCP対策に寄与する定期内航航路の就航

定期内航航路の誘致

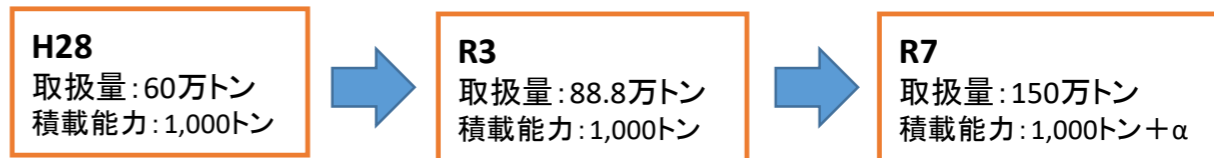
1. 現状
 ○高知新港発着の定期内航航路は平成17年に廃止。四国のフェリー・RORO船の航路も20年間で約6割減少。
 ○定期内航航路に対する社会的ニーズは、トラックドライバーの働き方改革やカーボンニュートラルの取組等の影響から高まっている。

3-3. 地場産業を支える物流拠点（バルク）

【基本目標】 バルク貨物の増加に対応した港湾機能の向上による地場産業の競争力強化

- 高知新港背後の良質かつ豊富な石灰石を令和7年度までに約60万トン増産する計画
 ⇒石灰石等のバルク貨物の増加に対応するとともに、港湾機能の向上により物流コスト削減をはかり、地場産業の競争力強化を図る

戦略①：増加するバルク貨物に対応したヤードの拡張
戦略②：バルク船の大型化に対応した荷役機械の機能向上



第3期プランの取組

戦略①：増加するバルク貨物に対応したヤードの拡張

- 石灰石取扱貨物量の増加に対応するため、必要な野積み場形状面積について関係者と協議・検討する

戦略②：バルク船の大型化に対応した荷役機械の機能向上

- 石灰石取扱貨物量の増加に対応するためのシップローダの能力向上（荷役機械を払い下げ民間企業が主体となった機能増強や運用を行う）



【KPI】 石灰石の取扱量 令和3年：88.8万トン ⇒ 令和9年：150万トン（60万トン増）

3-4. 西日本太平洋側における国際クルーズ拠点

(1) 激変するクルーズ環境

- 国内 R2.9.18 ・船会社及び各港湾管理向けに日本船ガイドラインが発出
・日本船3社は国内のみを回るクルーズをR2.10月末より運航再開
- 国内 R3~4 ・新型コロナウイルスの感染状況に影響を受けつつ、運航の中止・再開を繰り返し
(全て日本船社による国内クルーズ限定)
・これまでの知見に基づき日本船向けガイドラインの一部緩和
- 国外 R4年度 ・日本を含むアジアを除き、世界のほぼすべての地域で国際クルーズが再開
・**外国船ガイドラインがR4年11月に発出され、R5年3月より運航再開**

外国船ガイドライン(一部抜粋)

- 船社が感染防止の責任主体として運行
- 乗船3日以内のPCR or 抗原検査
- 陽性者発生時、感染拡大防止可能と船医が判断した場合、船内隔離

港湾ガイドライン(一部抜粋)

- 客船ターミナル内での感染防止対策を適切に実施
- 上陸旅客への感染防止の啓発
- 緊急時の連絡体制の構築

[高知県内での動き]

~2月中旬 高知港外国客船受入協議会開催 (C I Q等・岸壁受入・市街地受入) → 3月初旬 外国客船寄港 (再開第1船 3/10 セブンシーズ・エクスプローラー)

【基本目標】西日本太平洋側のクルーズ船寄港地として定着化・発展

○高知新港のポテンシャルを活かし、クルーズ需要の再拡大を最大限取り込むとともに、多様なクルーズを誘致し、社会情勢等に左右されず、継続的にクルーズが寄港する港湾を目指す

- 戦略①：ウイズコロナ・アフターコロナを見据えた外国クルーズ船の受入
- 戦略②：多様なクルーズ(日本船、外国客船の日本発着クルーズ、ワールドクルーズ)の誘致
- 戦略③：安全で快適な寄港を実現するための港湾機能の強化

(2) 第3期プランの取組

戦略①：ウイズコロナ・アフターコロナを見据えた外国クルーズ船の受入

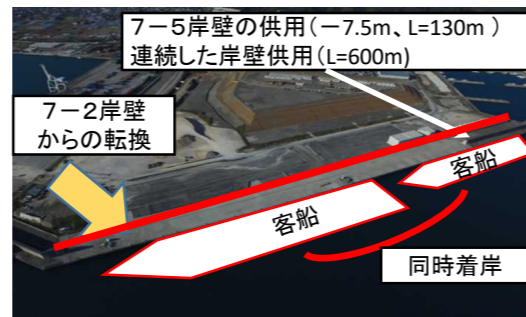
- ア. 岸壁でのおもてなし
 - ・感染症対策をしっかりと行った上での持続的かつ高知らしいおもてなしの実施
- イ. C I Q (入出国管理、税関など)
 - ・外国船ガイドラインに沿ったC I Q配置の再調整及び感染症対策(ソーシャルディスタンスの確保など)
- ウ. 乗船客の受入先の拡大
 - ・県内高速道路の整備を背景に、新たなオプションツアーを造成・提案
- エ. 官民連携
 - ・高知港外国客船受入協議会を通じて、関係機関との連携を強化し、受入体制をさらに充実化

戦略②：多様なクルーズ(日本船、外国クルーズ船の日本発着クルーズ、ワールドクルーズ)の誘致

- ア. 外国クルーズ船の国内運航再開のタイミングを見計らった効果的な誘致活動の実施
 - ・海外のクルーズコンベンションへの出展参加や外国船社への訪問や面談などで、積極的な露出を図る
- イ. 太平洋側の他県港湾と連携した、多様なクルーズ船誘致
 - ・R4年度時点での東京都・静岡県・和歌山県・鹿児島県との連携事業の継続
 - ・大型船・小型船の乗客数別、カジュアル・ラグジュアリーのランク別、発着地別などあらゆる船種に対応した寄港ルートの提案

戦略③：安全で快適な寄港を実現するための港湾機能の強化

- ア. 安全な着岸
 - 南防波堤及び東第二防波堤の整備促進に向けた国への政策提言
- イ. さらなる大型クルーズ船受入
 - ・ポーディングブリッジ・屋根付き通路等の整備の検討
 - ・未供用の7-5岸壁(-7.5m)の利用を検討



3-5. 物流及びクルーズ観光が高次に共存した港湾

物流とクルーズ観光共存にあたっての課題

- 第2期振興プランで抽出した4つの課題のうち、未完了の①岸壁利用方針の策定、②土地利用計画の再編について引き続き検討する必要がある。
- 戦略①：岸壁利用方針の策定
- 「高知新港の公共岸壁使用調整ルール」を改訂(R5.4.1施行)し、運用状況を踏まえ適宜見直す
 - ・現行ルールが施行された平成27年時点からは7-3、7-4岸壁の静穏度が向上したことや石灰石の増産計画に向けて荷役機械を払い下げるなど状況が変化しているため、現状に即した内容に改訂が必要
 - ・令和7年以降の7-1岸壁増深工事中の暫定ルールは施工事業者や関係者を交えて別途検討する
- 戦略②：土地利用計画の再編
 - 第2期振興プランの土地利用計画を時点修正し継承する
 - ・令和7年度以降に予定されている7-1岸壁増深工事による状況変化やその際のコンテナ貨物やバルク貨物の導線を考慮する必要がある

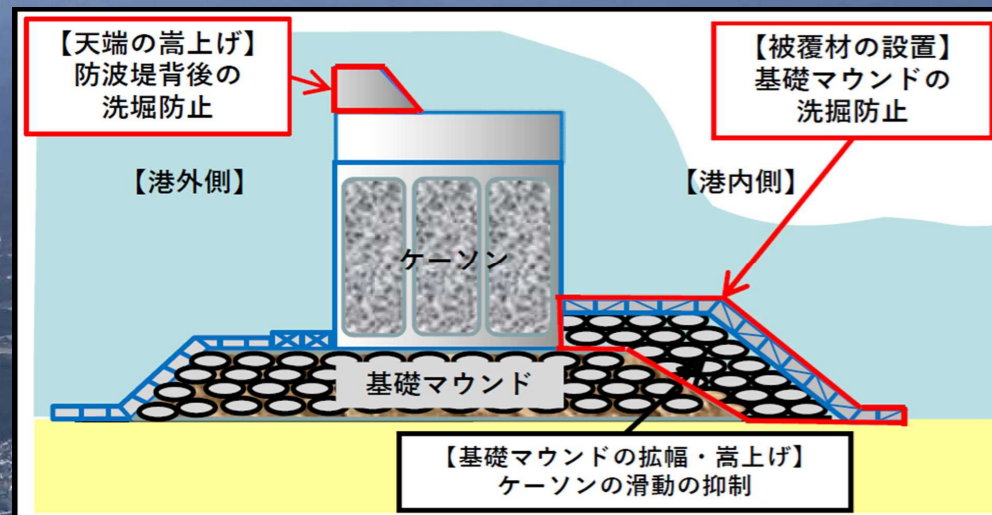


| 区分 | 土地利用計画 |
|----------|--|
| 輸出入拠点ゾーン | ○コンテナ貨物を扱うゾーンとして、コンテナヤード・付属施設(倉庫、冷蔵庫等)の用地 |
| 流通・生産ゾーン | ○既存立地企業や高台用地へ立地する企業などの流通・生産用地 ○港湾利用者の一時避難スペース ○一部を客船寄航時の飲食スペースとして活用 |
| バルクゾーン | ○石灰石ヤードとして利用 |
| 客船受入ゾーン | ○客船等寄港時のイベントの実施、バスヤード |
| 多目的ゾーン | ○客船・イベント船寄港時の対応、一般貨物船の荷捌地として利用 ○コンテナ船の大型化、バルクの更なる増加に対応して、コンテナ・バルクヤードの拡張用地 |
| 工事・資材ヤード | ○当面は港湾・海岸工事のための作業ヤード ○定期内航路の誘致状況により今後の利活用を判断 |

- 【KPI】 ○日本船：令和9年度 10回
- 外国クルーズ船：令和9年度 40回
- 合計：令和9年度50回

高知新港整備状況

○防波堤の粘り強い化・嵩上げのイメージ



高台用地
(H28.3月完成)
(R2年度:(株)県運(社名変更:R5.2.1~四国トランスポート(株))立地決定(面積1.6ha)
(R3年度:大東冷蔵(株)、(株)CHOKA'S立地決定(面積1.1ha))

ガントリークレーン2号機
(R2.3月増設)

高知新港客船ターミナル
(H31.2月完成)

防波堤の粘り強い化・嵩上げ

東第1防波堤の延伸完了(H30年度)

東第2防波堤L=270m
(整備済み延長)L=68m

桂浜防波堤(既設)L=737m

L=200m

-14m(暫定-12m)岸壁280m

-11m岸壁(耐震)190m

南防波堤L=1,300m
(整備済み延長)L=1,048m
粘り強い化L=299m整備済み

東第1防波堤L=1,100m(完成)

粘り強い化L=200m整備済み

防波堤の延伸整備

L=300m

| 防波堤整備(着色)凡例 | |
|-------------|---|
| R3まで施工 | |
| R4施工(予定) | |
| R5以降 | |