

# 高知新港振興プラン 行動計画

(平成24年度～平成28年度)

方策	現状	課題	これからの対策	H24	H25	H26	H27	H28	目指すべき姿(目標値)	
集荷・航路誘致 (コンテナ貨物)	<p>【県内貿易貨物の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>貿易貨物量総量推計 約12,000TEU/年 <ul style="list-style-type: none"> <li>うち、高知新港利用 約7,200TEU</li> <li>他港利用 約5,000TEU</li> </ul> </li> <li>取りこぼし貨物量推計 <ul style="list-style-type: none"> <li>東・東南アジア 約2,500TEU</li> <li>欧州・北米 約2,000TEU</li> <li>その他 約500TEU</li> </ul> </li> <li>エリア別高知新港利用率 <ul style="list-style-type: none"> <li>東・東南アジア 約65~70%</li> <li>欧州・北米 約30%</li> <li>その他 約40%</li> </ul> </li> </ul> <p>以上、近距離貨物は利用率が高いが、取りこぼしている貨物量も多く、中長距離貨物については利用率が低い状況にある。</p> <p>【コンテナ航路】 釜山航路 週2便</p> <p>【コンテナ船の利用岸壁】 -8m岸壁</p> <p>【荷役機械】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ガントリークレーン 1機</li> <li>リーチスタッカ 1台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>取りこぼし貨物の集荷 <ul style="list-style-type: none"> <li>間接貿易貨物</li> <li>コストの低減</li> <li>リードタイム、寄港頻度など利便性の向上</li> </ul> </li> <li>新規貨物の掘り起こし <ul style="list-style-type: none"> <li>貿易ノウハウの少ない中小企業や、小ロット取引からスタートする新規貿易参入者への支援</li> </ul> </li> <li>寄港船舶の物理的制約 <ul style="list-style-type: none"> <li>-8m岸壁 10,000DWT級 (500TEU~890TEU)</li> <li>-12m岸壁 20,000DWT級 (1,300TEU~1,600TEU)</li> </ul> </li> </ul>	<p>【第1ステップ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現行の釜山航路の維持発展を図りながら、県内貨物の取扱量の増加を図るため、特に、取りこぼし貨物の主要因である間接貿易貨物をメインターゲットに、商社・荷主への営業強化を図る。</li> </ul> <p>【第2ステップ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>四国他港には少ない魅力ある航路を誘致し、県内貨物に加え四国他県からの集荷を図り、荷主等の一層のコストダウンや利便性の向上を図る。</li> <li>岸壁能力を考慮した寄港可能船舶の誘致</li> <li>内航フィーダーの検討</li> <li>航路誘致に合わせた保税エリアの拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県内貨物の集荷</li> <li>インセンティブの拡充(エリア別助成、交付対象)</li> <li>INAP会議などを活用した経済ミッションの派遣や商談会等の実施</li> <li>貿易に関する各種セミナーの開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>航路誘致及び船会社等を対象としたインセンティブの検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県内貨物に加え、四国他県の貨物を集荷</li> <li>貨物量の増加に応じた内航フィーダーの検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>指定保税地域指定に向けた検討</li> <li>新規航路に合わせた指定保税地域の実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流ターミナルの機能強化</li> </ul>	<p>【第1ステップ】</p> <p>15,000TEU(実入り 10,000TEU) (H23比 38%増)</p> <p>現行の釜山航路の維持発展が図られ、新規航路を誘致後においてもそれぞれの航路が安定的に運営できるベースカーゴが育っている。</p> <p>【第2ステップ】</p> <p>20,000TEU(実入り 13,000TEU) (H23比 84%増)</p> <p>四国他港に少ない魅力的な航路が就航し、県経済を支える物流・交流拠点として、荷主の一層のコストダウンや利便性向上が実現している。</p>	
	集荷・航路誘致 (バルク貨物)	<p>○船舶の大型化により、新港での取扱貨物量が増大(台湾への輸出や関東方面の移出拡大)</p> <p>【取扱貨物量の状況(H23)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-12m岸壁取扱貨物量:104万トン</li> <li>石灰石:移出66万トン、輸出6万トン</li> <li>関東方面への移出(国内鉄鋼産業の下支え)及び台湾への輸出</li> <li>石炭:輸入32万トン</li> <li>IPP事業に伴う石炭輸入(ロシア・オーストラリア等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶輻輳による機会損失や滞船の発生(使いたい時に使えない)</li> <li>港湾コスト削減を図るための荷役機械の能力向上</li> </ul>	<p>メインバースの供用による機会損失の改善</p> <p>メインバース供用に合わせたバルク貨物関連施設の移転及びバードの拡張</p> <p>大型船舶に対応した荷役機械等の導入</p> <p>民間企業が行う荷役機械等の整備への補助</p> <p>安全な入出港及び係留をサポートするタグボート利用助成制度の検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生エネ関連事業者との調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ヤード内線引き</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>リーチスタッカの更新(7年間リース)</li> <li>ゲート管理とコンテナ管理の一元化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規航路誘致状況に応じてガントリークレーンを整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2台体制の実現</li> </ul>	<p>効率的なヤードオペレーションが行われ、荷主や船会社への港湾サービスが向上している。</p>
		集荷・航路誘致 (フェリー、RORO船)	<p>○高知港を発着する全てのフェリー航路が平成17年6月に廃止</p> <p>【航路廃止の要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本四連絡橋の完成</li> <li>高速道路の整備進展</li> <li>規制緩和(海上運送法の改正)</li> <li>燃料高騰(高止まり)</li> <li>経済不況の中での利用低迷</li> </ul> <p>○高知沖航行のフェリー・RORO船航路数【フェリー】11(H17)→4(H20)→5(H24)【RORO船】8(H17)→10(H20)→10(H24)</p> <p>○東日本大震災において、フェリー・RORO船は災害支援船としての高いポテンシャルを実証</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本四連絡橋通行料金の大幅目下げ等、陸送の優位性の高まり</li> <li>燃料単価の高騰</li> <li>航路誘致の条件となるベースカーゴの安定的な確保</li> <li>無人航走システムの前提となる最終仕向港での事業所等の廃止等物流システムの変更</li> <li>大規模災害時における災害支援船の確保</li> </ul>	<p>関東方面と結ばれる九州航路、沖縄航路など、高知沖を通過している航路の誘致(スペース借りによる就航、荷主・海運業者・陸運業者一体となった航路誘致の働きかけなど)</p> <p>災害時の内航船舶利用を可能とする支援制度の検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>航路誘致検討会(仮称)航路誘致に向けた具体策の検討(海陸一貫システムの構築)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生エネ関連事業者との調整</li> <li>実施計画(土地利用・施設配置)の作成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>背後ストックヤード、荷役機械の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間荷役機械等への補助制度の検討</li> <li>タグボート利用助成制度の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生エネ関連事業者との調整</li> <li>実施計画(土地利用・施設配置)の作成</li> <li>背後ストックヤード、荷役機械の整備</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>再生エネ関連事業者との調整</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>再生エネ関連事業者との調整</li> <li>実施計画(土地利用・施設配置)の作成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>背後ストックヤード、荷役機械の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間荷役機械等への補助制度の検討</li> <li>タグボート利用助成制度の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生エネ関連事業者との調整</li> <li>実施計画(土地利用・施設配置)の作成</li> <li>背後ストックヤード、荷役機械の整備</li> </ul>				

方策	現状	課題	これからの対策	H24	H25	H26	H27	H28	目指すべき姿(目標値)	
企業誘致	<p>【企業立地の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国内における企業立地件数等は、景気低迷、円高、東日本大震災などが影響し、低迷状態である。</li> <li>また、災害リスクの回避や電力の安定供給の観点から、災害リスクの低い地域への製造拠点の移転・分散の動きがあり、その立地条件として、地盤や津波などの「安全性」を重視する傾向がある。</li> </ul> <p>【高知新港の企業用地】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>分譲総面積19.41haのうち未整備地8.5ha</li> <li>整備済10.91haのうち未分譲0.3ha</li> </ul> <p>・既立地企業の業種 流通業7社、中古自動車部品販売1社</p> <p>【分譲価格及び補助制度】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成9年に分譲価格を64,000円/㎡に決定。その後、地価については下落傾向</li> </ul> <p>・現行補助制度 (土地+減価償却資産)×10%、15%</p>	<p>○津波に対する懸念</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高知新港における最大クラスの津波水位は、海拔12.5mと想定されており、企業誘致において、津波に対する対策が不可欠</li> </ul> <p>○盛土の処分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企業用地として確保した8.5haには西工区埋立土砂が仮置された状態で未整備。</li> <li>この埋立土砂の有効活用と企業用地の確保が必要</li> </ul>	<p>○高台企業用地の確保及び物流機能の強化</p> <p>○防災関連産業の育成及び企業誘致</p> <p>○災害に備えた活用</p> <p>○港のにぎわいづくり</p> <p>○津波対策設備等に対する補助制度の創設</p>	<p>高台、野積場及び物流ターミナル用地の整備計画策定</p> <p>・計画策定委託</p> <p>企業誘致活動の展開</p> <p>・高台、野積場、物流ターミナル用地の整備</p> <p>・防災関連産業、港湾利用型産業、製造業、研究施設、商業施設の誘致</p> <p>・太陽光発電利用の検討</p> <p>・広大な用地を活用した防災訓練</p> <p>・展示スペースやイベントスペースとしての活用</p> <p>・水産物の水揚げ集約</p> <p>・企業ニーズの調査</p> <p>・制度案の検討</p> <p>・他部局との調整</p>	<p>・分譲価格の検討</p> <p>・他県の制度情報の収集</p> <p>・改正案の検討</p> <p>・他部局との調整</p>	<p>○分譲価格</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地価の下落により、高知新港企業用地の分譲価格と実勢価格に大きな格差が生じている。</li> </ul> <p>○補助率等の拡充及び補助要件の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>用地補助等の拡充</li> <li>補助要件緩和</li> </ul>	<p>○津波に対する懸念</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高知新港における最大クラスの津波水位は、海拔12.5mと想定されており、企業誘致において、津波に対する対策が不可欠</li> </ul> <p>○盛土の処分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企業用地として確保した8.5haには西工区埋立土砂が仮置された状態で未整備。</li> <li>この埋立土砂の有効活用と企業用地の確保が必要</li> </ul>	<p>○高台企業用地の確保及び物流機能の強化</p> <p>○防災関連産業の育成及び企業誘致</p> <p>○災害に備えた活用</p> <p>○港のにぎわいづくり</p> <p>○津波対策設備等に対する補助制度の創設</p>	<p>高台、野積場及び物流ターミナル用地の整備計画策定</p> <p>・計画策定委託</p> <p>企業誘致活動の展開</p> <p>・高台、野積場、物流ターミナル用地の整備</p> <p>・防災関連産業、港湾利用型産業、製造業、研究施設、商業施設の誘致</p> <p>・太陽光発電利用の検討</p> <p>・広大な用地を活用した防災訓練</p> <p>・展示スペースやイベントスペースとしての活用</p> <p>・水産物の水揚げ集約</p> <p>・企業ニーズの調査</p> <p>・制度案の検討</p> <p>・他部局との調整</p>	<p>物流機能の強化により、コンテナ貨物、バルク貨物の増加、コストダウン、利便性の向上が実現している。</p> <p>企業進出による雇用が発生し、港湾を通じた県内産業の振興につながっている。</p> <p>災害に備えた活用がなされ、県民の安全、安心につながり、港のにぎわいが発生している。</p>

方策	現状	課題	これからの対策	H24	H25	H26	H27	H28	目指すべき姿(目標値)	
地震・津波対策	<p>●津波避難対策</p> <p>【高知新港で働く人々】:最大約600人</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>避難場所の収容能力が不足</li> <li>避難に自動車を用いる企業の存在 → 安全な避難が困難な状況</li> </ul> <p>【背後住民】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自主防災組織で避難場所・経路を調整中</li> <li>避難に関して、立地企業と背後住民間の調整は途上</li> </ul> <p>【船舶関係者、来訪者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズ客船の避難ルールが未確定</li> </ul>	企業間、企業と自主防災組織間の連携を前提とした避難計画でなければ、安全な避難が困難	津波避難対策協議会(仮称)を立ち上げ、地元自主防災組織と連携しながら、避難計画作成、防災訓練等を実施		津波避難対策協議会(仮称)による津波避難計画の作成	定期的な避難訓練実施による実効性の確保、津波避難計画の更新			津波避難困難地域の解消により、高知新港で働く人々や港湾利用者の安全・安心が確保され、新港に対する信頼性が向上している。	
		津波到達時間までの避難が困難 ・新港内は全域が避難困難地域 ・避難路整備のみでは避難困難地域の解消ができない。	避難路、避難施設の整備による避難困難地域の解消			緊急避難場所(高台企業用地)の造成	避難路整備	避難ビル外付け階段設置		立地企業等の参画による津波避難計画の策定や避難訓練の実施、避難路・避難施設等の整備により、円滑な避難行動を行えるようになっている。
		避難誘導に必要なインフラが未整備	避難誘導看板、放送設備の設置			避難誘導看板、放送設備設置				
	<p>●防災拠点機能(緊急海上輸送)</p> <p>【ハード対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>緊急支援物資等を受け入れる耐震強化岸壁(-11m)が未供用</li> <li>第一線防波堤が整備途上</li> </ul> <p>【ソフト対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本内航海運組合総連合会との船舶支援協定を締結(H24.10.10)</li> <li>航路啓開、施設応急復旧、緊急物資輸送活動等を含む高知港BCPについては、災害時高知港活用方策検討関係者会議においてH24年度末までに作成予定</li> </ul>	緊急支援物資受入機能の早期発現	-14m岸壁の暫定供用に合わせた-11m岸壁(耐震強化岸壁)の供用					-11m岸壁エプロン及び付属施設整備	防災拠点機能を有する港湾となることで、緊急支援物資の受け入れや応急復旧活動を迅速に行うことが可能となっている。	
			沖防波堤の整備促進と「粘り強い構造」への改良に着手						東第一防波堤の整備促進、既設沖防波堤の「粘り強い構造」への改良に着手	
	<p>●企業物流の継続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高知港BCPにおいて、港湾機能の回復シナリオを検討中</li> </ul>	支援受入体制の実効性確保	支援協定の洗い出しと締結に向けた条件整備(応急復旧用資機材の調達など)	内航総連との船舶支援協定の締結	支援協定の締結(高知県鉱業会等との資機材調達協定)				定期的な防災訓練の実施を通じた実効性の確保	
定期的防災訓練の実施		高知港BCP作成(高知港連絡協議会(仮称)の発足)	高知港BCP作成	高知港連絡協議会(仮称)による防災訓練の実施、高知港BCPの改訂					高知港BCPを反映した企業BCPが作成され、発災後の企業物流活動の再開が円滑に行われるような体制が構築されている。	
港湾施設整備	<p>【岸壁の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-8m岸壁:コンテナ専用岸壁</li> <li>-12m岸壁:バルク貨物船及び客船利用</li> </ul> <p>【防波堤の整備状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東第一防波堤がH26年度末に概成予定(全延長1,100mのうち東側900mが完成)</li> <li>南防波堤は全延長1,300mのうち1,000mが既に完成</li> </ul>	○-14m岸壁の暫定供用(-12m)及び-11m岸壁の供用に必要な静穏度の確保	-14m岸壁暫定(-12m)供用、-11m岸壁供用に向けた施設整備(基幹)			東第一防波堤の整備(全延長1,100mのうち東側900mの完成)	東第一防波堤及び南防波堤の残区間整備の促進		-12m岸壁の輻輳解消(機会損失改善による利便性の向上)	
		○長周期波の影響や荷役時間の長期化等に対応した静穏度の確保							-14m岸壁エプロン及び付属施設整備	静穏度向上及び長周期波の影響軽減による、船舶の安全・安定利用の確保
	○-12m岸壁の滞船、船舶輻輳の解消								連続バース利用による、大型外国客船等の客船誘致の実現	
	○大型化する外国客船の受入が困難(現状では7万トン程度が限界)	-14m岸壁暫定(-12m)供用、-11m岸壁供用に伴う背後ヤード及び附属施設の整備							-14m岸壁付属施設 ・埠頭用地舗装 ・SOLAS施設整備 ・照明施設整備 ・給水管敷設	多目的利用による、港湾利用者の利便性の向上及び環境改善
	○バルクストックヤード内荷役作業の安全性確保								-11m岸壁付属施設 ・埠頭用地舗装 ・SOLAS施設整備 ・照明施設整備 ・給水管敷設	
○港湾労働者、来訪者のためのトイレ・水飲場の不足										
	今後の土地利用計画・施設配置計画・避難計画等詳細な実施計画を作成				実施計画の作成				津波避難計画の策定	高知新港における津波避難計画の策定
	港湾利用者の安全性確保及び環境改善のため施設整備				バルクヤード内道路整備(一般車両との通行分離)				トイレ・水飲場整備	港湾利用者の安全性確保及び環境改善
	小型船舶の混雑解消及び水産振興を図るため、東小型船だまりを整備								東第二防波堤整備	静穏度向上及び長周期波による影響軽減