

# 高知新港振興プラン【概要版】

～ 県経済を支える物流・交流拠点を目指して ～

## 高知新港の利活用に向けたこれまでの取り組み

### 高知新港の将来像

高知県経済を支える国際物流・交流拠点

### 高知港港湾計画の方針 (H12.11)

- 国際港湾としての外貨物流機能の強化
- 国際化に対応する交流拠点空間の形成

### 高知新港の目指すべき方向 (高知港を考える会 H22.3)

- ① 競争力や利便性の高い港づくり
- ② コンテナ船、バルク船、RORO船、客船等オールユーザーが利用可能な港づくり
- ③ 港湾ユーザーのデマンドに対応できる港の運営
- ④ 県内の生産者、消費者に対して最適となる流通機能の確保
- ⑤ 港湾利活用企業等の集積



## 高知新港振興プランの概要 (H24～H28年度)

### 振興プラン策定の必要性

#### 【企業の物流に関するニーズ】

- ◎ 一層のコストダウン
- ◎ 利便性の向上(便数増・リードタイム短縮)

#### 【高知新港の主な課題】

- ◎ 貨物量増加に伴う港の混雑、狭隘化、機会損失
- ◎ 港湾施設・設備への需要の変化や老朽化
- ◎ 広大な企業用地の有効活用
- ◎ 外国クルーズ客船の増加、大型化への対応
- ◎ 津波被害の軽減と防災拠点機能の強化

H26年度末に  
メインバース(-14m岸壁)が  
-12mで暫定供用見込み

### 【海運の役割・重要性】

長距離・大量輸送に  
適した輸送手段

#### ■ 物流効率に優れた輸送機関

・トンキロ当たりの輸送コストがトラックの約10分の1

#### ■ 産業基礎物資輸送の基幹的輸送機関

・トンキロベースで国内物流の約4割を担い、石油、石灰石、セメント等産業基礎物資の約8割の輸送を分担

#### ■ 緊急時の重要な輸送機関

・阪神大震災、東日本大震災時の対応

#### ■ 環境に優しい輸送機関

・同じ貨物運ぶ際のCO<sub>2</sub>排出原単位が営業用トラックの約4分の1(地球温暖化対策の担い手)

### 振興プランの基本方向

「県経済を支える物流・交流拠点」を目指して、次の5つの基本方向に基づき、高知新港振興プランを推進していく。

- 1 県経済を支えている地場産業の発展と競争力を物流面から支えるため、安全で使いやすい港づくりを推進する。
- 2 県内企業の貿易を支える産業基盤として、一層のコストダウンや利便性の向上を実現し、地産外貨や貿易拡大を図る。
- 3 ターゲットを絞った企業誘致活動を図り、港湾の活性化、雇用の拡大を促進する。
- 4 観光振興・地域活性化に向けたクルーズ客船(外国船・邦船)誘致に取り組む。
- 5 県民の安全・安心の確保に向けて、南海地震をはじめとした災害に強い防災拠点港づくりを推進する。

### 施策別の主な戦略

#### 1 集荷・航路誘致方策

- 県内とりこぼし貨物の集荷と新規貨物の掘り起こし(コンテナ)
- 魅力ある新たな航路誘致(コンテナ)
- 国内鉄鋼産業を下支えする県内石灰石の地産外貨の推進(ハルク)
- 県内産業構造のニーズにあった海陸一貫輸送システムの構築(内買ユニット)

#### 2 企業誘致方策

- 物流機能の強化(荷さばき・保管機能の強化及び野積場の拡張)
- 高台企業用地の確保
- 防災関連産業の育成及び港湾利用型産業の誘致

#### 3 クルーズ客船誘致方策

- 外国大型クルーズ客船の受入れ態勢の整備
- 効果的な広報・セールス活動の推進

#### 4 地震・津波対策の強化

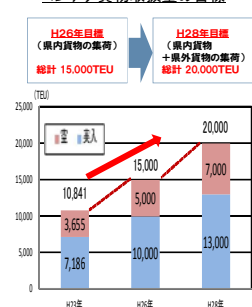
- 新港で働く人々や利用者を対象とした避難計画の策定
- 災害時の緊急海上輸送を支える防災拠点港としての災害対応力の強化(海上輸送ネットワークの構築、耐震強化岸壁の整備など)
- 企業物流継続のための港湾BCPの策定及び実効性検証

#### 5 土地利用、施設配置、港湾施設の整備方針

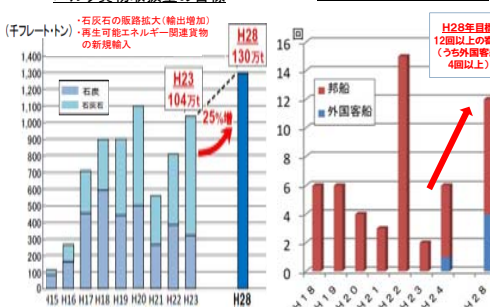
- 東第一防波堤概成にあわせた多目的バース(-14m・-11m)供用によるバルク関連施設の機能強化と防波堤延伸による一層の静穏度の向上
- 貨物量の増加と新規航路誘致に対応したコンテナターミナルの機能充実
- 仮置土砂の有効活用と企業用地の整備

### 5年後の目標

#### コンテナ貨物取扱量の目標



#### バルク貨物取扱量の目標



#### クルーズ客船誘致の目標



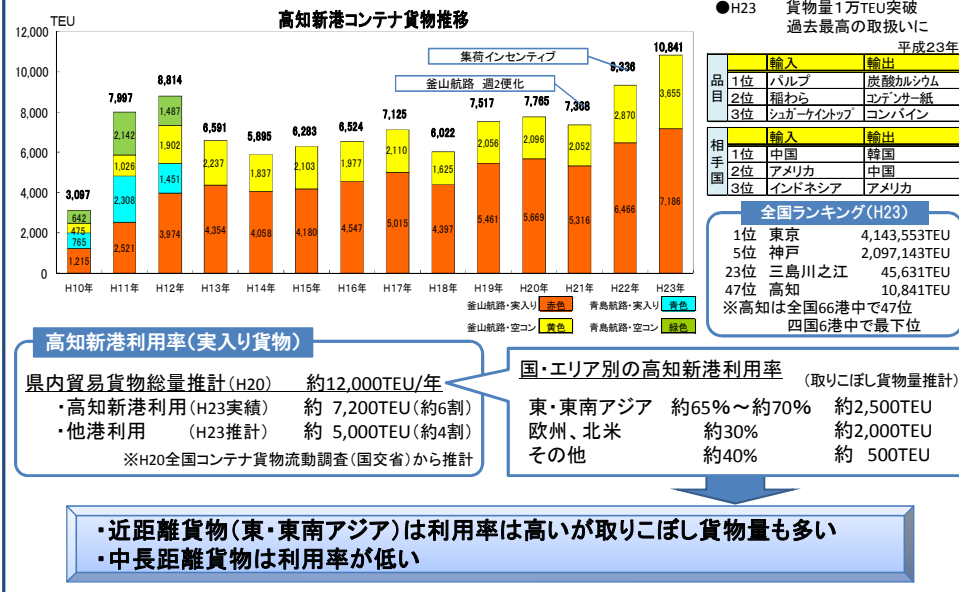
検討会議メンバーによるフォローアップ (各年度毎に実施)

# 1-1. 集荷・航路誘致方策(コンテナ貨物)

## 目的

国際物流拠点として県内荷主企業の一層のコストダウンや利便性の向上を実現するとともに、より多くの企業の利用を促し、地産外商や貿易拡大を図る。

## 現状



## 課題

**取りこぼし貨物の集荷と新規貨物の掘り起こし**

① **県内企業が高知新港を利用していない主な要因**

- 間接貿易**
  - ・商社が利用港を決定するケースが多く取引形態によって、商社がコストメリットを感じられない
- コスト**
  - ・トータルコストは安くても、海上運賃が高いなどコストメリットを感じづらいケースがある。
- リードタイム・寄港頻度**
  - ・航路が週2便体制のため取引のタイミングが合わない

② **新規貨物の掘り起こし**

- ・県内中小企業の多くは、貿易に関するノウハウが少ない
- ・県内の新規貿易参入者は小ロットでの取引からスタートすることが多い

**寄港船舶の物理的制約**

- ・8m岸壁
  - ・10,000DWT級(500TEU~890TEU級)以下の船舶まで
- ・12m岸壁
  - ・20,000DWT級(1,300TEU~1,600TEU級)以下の船舶まで
  - ※現在のガントリークレーンでは10,000DWTクラスの船舶までしか対応不可
  - ※現在、寄港している船舶 7,040DWT(420TEU積み)

**貨物量増加に伴う船社や荷主へのサービス低下**

① **荷役機械(リーネスタッカ)1台体制のリスク**

- ・老朽化に伴う故障増加
- 荷役停止
- ・貨物量増加に伴うヤード内作業の増加
- 荷主が求める荷役作業の提供が困難

荷主の他港利用や港の信用力低下の懸念

② **コンテナターミナルの効率的な管理運営**

- ・貨物量増加に応じた、ヤード内での効率的な荷役
- ・コンテナ情報のゲートでの一元管理

**参考**

国では釜山港など東アジアのハブ港に流れている貨物を京浜港、阪神港(国際コンテナ戦略港湾)に集めるため、施設整備や集荷方策を支援

↓

中四国貨物の阪神港への一部シフトが見られる

## 今後の対応策

**第1ステップ(H24~H26年)**      **増加貨物を背景に**      **第2ステップ(H27~H28年)**

**戦略**

① **現状の釜山航路を活用し、維持発展を図りながら県内貨物の取扱量の増加を図る**

② **四国他港に少ない魅力ある航路を誘致することで、県内貨物に加え四国他県から一部集荷し、一層のコストダウンや利便性向上を図る**

**県内取りこぼし貨物の集荷**

**メインターゲット**

- 間接貿易貨物
  - ・東・東南アジアの取りこぼし貨物
  - ・中長距離貨物

① **インセンティブの拡充を検討**

- ・交付対象の拡充(通関業者など)
- ・エリア別の貨物に対する助成の拡充

**商社・荷主への営業強化**

【現在のインセンティブ】(平成24年度)

- 高知新港コンテナ貨物利用者(商社・荷主)に対する助成
- ・新規:3万円/1TEU(初回の1本目に限り、それ以降は1万円)
- ・増加:1万円/1TEU
- ・予算額11,490千円

**高知新港で物流ターミナルを有し、県内企業の貿易を支援するほか、ポートセールスなどのノウハウを持つ高知ファズ(株)と連携した集荷・航路誘致活動の展開**

**航路誘致の考え方**

【四国の航路】

・日韓航路は四国各県に就航

・中国航路は2港就航

・基幹航路(欧州・北米)を有する船会社の四国への就航はほとんどない(台湾航路1港就航)

・県内及び四国他県の貨物量、他港との競争、船舶規模を考慮

**○荷主企業の利便性の向上**      **最も効果的な航路を誘致**

**○一層のコストダウン**

**新規航路誘致**

**航路誘致の実施**

① **船会社の航路再編に合わせた誘致活動** (第1ステップから実施)

**重要な要件**

- ・安定的な航路運営に必要な**貨物量の確保**
- ・官民の努力により船会社にとって魅力的な港湾コストの実現 → **船会社等へのインセンティブの検討**

② **貨物量の増加に応じた阪神港との内航フィーダーの検討**

③ **10,000DWTクラス以上の船型を誘致する場合は新たなガントリークレーンの整備が必要**

**コンテナターミナルの効率的な管理運営**

① **新たな航路誘致を契機とした指定保税地域の指定に向けた取り組み**

② **物流ターミナル(高知ファズ(株))の機能強化**

**目標**

**対H23 約38%増**

平成26年 **15,000TEU**(実入り 10,000TEU)  
【県内2,500TEU(実入り)集荷】

**対H23 約84%増**

平成28年 **20,000TEU**(実入り 13,000TEU)  
【県内1,000TEU+県外2,000TEU(実入り)集荷】

**コストダウン・利便性の向上**  
**地産外商の推進・貿易拡大**



# 1-2. 集荷・航路誘致方策(バルク貨物) ~国内鉄鋼産業を下支えする県内石灰石の地産外商の推進~

### 現状

**高知港における石灰石の流れ**

● 新港取扱貨物量の増大(船舶の大型化)  
台湾への輸出や関東方面への移出拡大

● 内港と新港の機能分担

### 課題

**船舶滞船状況**

- 機会損失や滞船の発生(使いたい時に使えない)(船舶回転による-12m岸壁利用の限界)
- 震災時のリスク分担(新港と内港の二元化)
- 荷役機械の能力不足や多目的利用による港湾コスト増加
- 国際競争力の強化 → 原料コストの削減(国内鉄鋼業界の再編への対応)

**地場産業の優位性を高める施設の機能強化**

### 今後の対応策

**バルク関連施設の機能強化による競争力の向上とエネルギー関係産業への支援**

**H28年バルク貨物の目標取扱量: 130万t (5年間で26万t増)**

**【二つの視点で対応】**

- ① 石灰石の販路拡大(輸出量の増加)
  - > 5年間で14万t増を目標
- ② 再生可能エネルギー関連貨物の新規輸入
  - > 5年間で12万t増を目標

**バルク貨物関連施設の配置見直しと機能強化(大型船舶への対応)**

- (1) -14m岸壁と-11m岸壁の供用にあわせたバルク貨物関連施設の移転、ヤードの拡張
  - ・メインバース供用(H26年度末)を機に岸壁の相互利用を計り、混雑(バルク、客船等)を解消
- (2) 大型船舶に対応した荷役機械等の導入
  - ・荷役機械の能力向上
  - ・民間企業が行う荷役機械等の整備に対する補助制度の創設を検討

# 1-3. 集荷・航路誘致方策(フェリー・RORO船) ~県内産業を物流面から支え、県内産業全体の振興に向けて~

### 現状

**【フェリー航路の廃止】**  
S48 ~ H13.9 ブルーハイウェイライン(東京~那智勝浦~高知)  
S45 ~ H17.6 大阪高知特急フェリー(高知~大阪南港)  
H14 ~ H17.6 マリンエクスプレスフェリー(日向~高知~川崎)

**【RORO船の廃止】**  
H10 ~ H12 コンバインの移出(不定期航路)

**【H10年】**

<p><b>&gt; 航路廃止の要因</b></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><b>&gt; 就航時の主な貨物(上り)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・園芸野菜: 約30%</li> <li>・製材・木材: 約20%</li> <li>・外資コンテナ: 約10%</li> <li>・雑貨: 約10%</li> <li>・化学工業品: 約10%</li> <li>・金属機械: 約5%</li> </ul>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

● 高知沖を航行するフェリーは、H17年比で、11路線が5路線に減少。RORO船の航路数は、8路線が10路線に増加。

● 東日本大震災における救援活動において高いポテンシャルを実証(既存定期航路での実績が中心)

### 課題

**〈陸送の優位性〉**

- リードタイム、時間指定を重視するサプライチェーン 大半がトラック。関東方面ではJR貨物、瀬戸内フェリーも併用
- 本四料金の大幅引き下げに伴うトラック輸送コストの低下

**〈運航採算性〉**

- 重油単価の高騰(フェリー廃止当時(H17)から約5~6割増)
- ベースカーゴ(安定的な貨物)の確保

**〈輸送システム〉**

- 安価なフェリー輸送(無人航送)を可能とする企業体制の後退(支社廃止、シャージ処分)

**〈災害時における海上輸送手段の確保〉**

- 航路誘致による救援活動の実効性確保

### 今後の対応策

県内産業構造のニーズにあった海陸一貫輸送システムの構築(船舶とトラック輸送の組み合わせ)

**(1) 航路を絞り込んだRORO船・フェリー誘致**

**着目点**

関東方面への輸送ニーズ(コストメリットが前提)  
既存太平洋沖航路(6航路、週21便)に空スペース

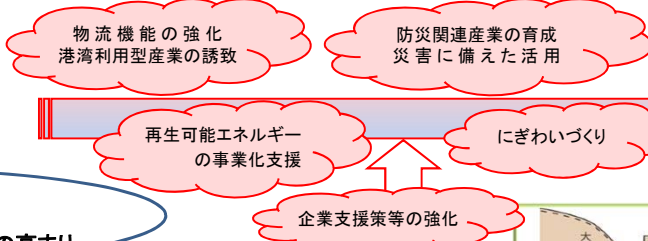
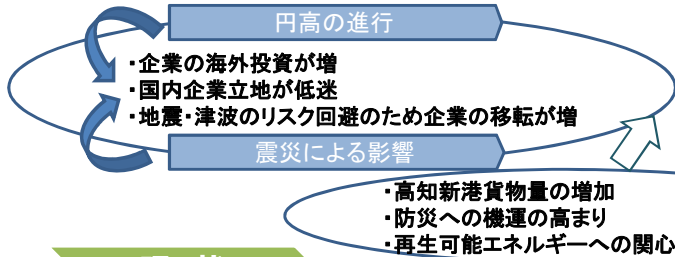
**航路誘致検討会(仮称)を立ち上げ**

- 航路誘致策
- ポートセールスの具体策を検討

**(2) 災害時の内航船舶利用を可能とする支援制度の検討**

- ・定期的な防災訓練への船舶参加に必要な支援策
- ・平時航路の維持に必要な支援策

## 2. 企業誘致方策 ~高知新港のさらなる活性化を目指して~



港湾を通じた県内産業の活性化！

災害対応力の強化！

### 現状

・港湾関連用地の概要

総面積	19.41ha
分譲済み	3.98ha
貸付	1.09ha
占・使用	4.44ha
分譲中	0.30ha(1区画)
野積場	1.10ha
未整備地	8.50ha

・立地状況

分譲	流通業5社
貸付	中古車部品販売1社 流通業2社
占有	物流ターミナル(高知ファズ)

・土地価格

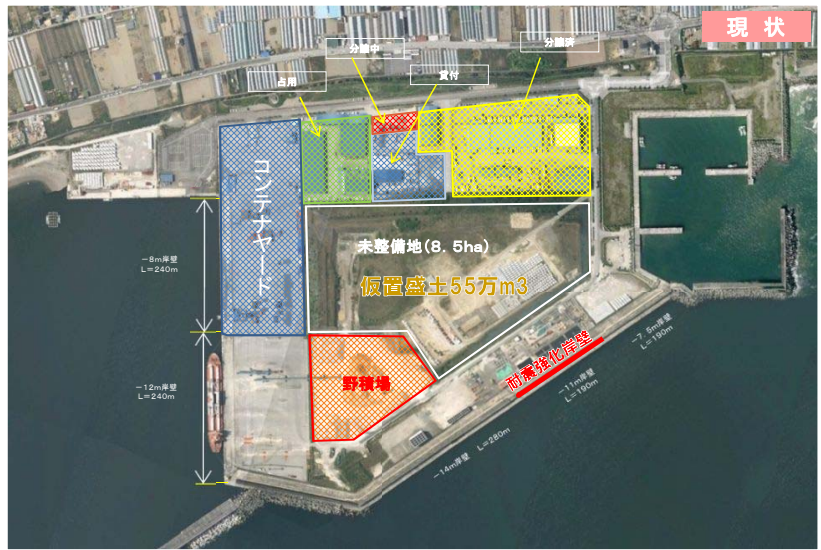
分譲価格	64,000円/㎡~
*実質負担額	54,400円/㎡~

・リース制度

貸付料年額 分譲価格の2%

・新港の特色

- 太平洋に面した大型岸壁
- 広大な背後地
- 安定した電力供給
- 高速道路等とのアクセス



### 課題

・津波に対する懸念

沿岸部への企業立地を敬遠  
→ 高台移転  
既立地企業撤退のおそれ

・仮置盛土の処理(55万m³)

処理方法の目処が立っていない仮置盛土の有効活用

・分譲価格

分譲価格と実勢価格に格差  
↑  
景気の低迷による地価の下落及び震災の影響



### 今後の対応策

- 物流機能の強化**
  - ・コンテナ貨物の増加を見据えた上屋倉庫群(物流ターミナル)の増設による荷さばき・保管機能の強化
  - ・バルク貨物の増加に対応できる野積場の拡張
- 防災関連産業の育成**
  - ・関連産業の立地を促進し、原材料・製品の入・出荷にかかる物流コストダウンの実現
  - ・防災関連製品展示スペースの確保
    - 製品の展示PRIによる情報発信
    - 企業・学校関係者・県民などの視察・体験
- 港湾利用型産業の誘致**
  - ・重量物製造、運搬に関連する企業
  - ・中古自動車関連企業など
- 高台への立地ニーズに応える企業誘致**
  - ・流通だけでなく製造業、研究施設、商業施設など、誘致対象の拡大
  - ・高台の法面を活用した太陽光発電利用の検討
- 災害に備えた活用**
  - ・広大な用地を活用した防災訓練
  - ・消防・警察等の防災訓練(埠頭用地・荷捌き地・高台・水面の活用)
  - ・耐震強化岸壁等を活用した復旧・復興拠点としての活用(発災後の物資保管、物流拠点)
- にぎわいづくりとしての活用**
  - ・展示スペースや企業用地などをイベントスペースとして有効活用
  - ・水産物の水揚集約(産地市場の整備)

避難場所の確保

- ◆高台企業用地の確保
  - 津波に対する懸念の解消
  - 仮置盛土の活用
- ◆平地の確保
  - 物流機能の強化
  - 港湾利用型産業の誘致

### 企業支援策の検討

- 分譲単価の見直し**
- 補助率等の拡充及び補助要件の緩和**
  - ・用地補助・施設整備補助率の拡充
  - ・補助要件の緩和
- 津波対策設備等に対する補助制度の検討**
  - ・企業において行う津波対策に対する補助制度の創設

企業負担軽減



### 3. クルーズ客船誘致方策

#### 具体的な取組み目標

- 港の利活用・にぎわいによる観光振興・地域活性化に向けた客船誘致  
⇒ 5年後の数値目標: 客船寄港回数 年間12回以上(外国客船4回以上)  
日本の客船誘致及び外国客船誘致の取組み強化
- 外国客船の大型化に対応した港湾施設の整備及び外国客船受入態勢の強化

#### 現状

【使用岸壁】-12m岸壁 延長240m(パルク貨物船と客船は同じ岸壁を利用)  
邦船4隻(飛鳥Ⅱ、ばしふいつくびいなす、ふじ丸、にっぽん丸)は入港可能

#### 【寄港実績】

- 外国客船: H13年マレーシア客船(スーパースターラス、25,611トン)12回  
H24年8月 韓国客船(クラブ・ハーモニー-25,558トン)1回
  - 邦船: H18年6回、H19年6回、H20年4回、H21年3回、H22年15回、H23年2回、H24年5回予定
- H18-H23年の6年間平均寄港実績: 年間6回**

#### 【客船誘致のこれまでの取組】

- 客船誘致受入セミナーの開催(H14年度~H16年度)
  - 邦船社を対象としたモニターツアーの実施(H17年度~)
  - 全国クルーズ客船誘致連絡会への参加
  - 歓迎イベントの実施(寄港当日)  
セレモニー、物産品販売、地場産品試食会、よさこい踊り等披露
- (社)日本外航客船協会主催「クルーズ・オブ・ザ・イヤー2009」特別賞受賞(H21年)**
- 外国客船誘致のための西日本五港連携(大阪・高松・境・別府・高知)(H23年度~)



#### 高知新港のポテンシャル

- 瀬戸内海等の規制の多い海域を通らずに寄港が可能
- 関門海峡や来島海峡の航行ができない超大型客船が寄港できる

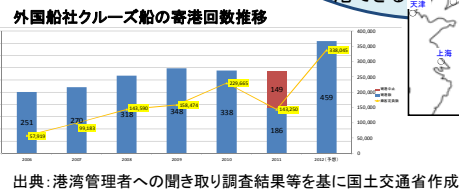


#### 外国客船・アジアマーケットの動向

##### 外国客船の大型化

- ・H25年 プリンセスクルーズが日本発着クルーズを実施
  - ・H25年 ロイヤル・カリビアン・インターナショナル(RCI)が13万トクラスを追加投入しアジア2隻配船予定
  - ・H27・H28年、大手クルーズ会社は、10万トクラスのクルーズ船をアジア地域に導入する考えあり。
- ⇒今後も大型外国客船の日本への入港数がさらに増加と予測(観光庁)

##### アジアクルーズの増加



#### 【大型化が進む外国客船】

船名	初就航(年)	総トン数(トン)	マスト高(m)	必要岸壁水深	喫水(m)	全長(m)	乗客定員(人)	クルーズ船社
レジェンド・オブ・ザ・シーズ	1995	69,130	50	9m程度	7.7	264	1,804	RCI(米国)
サン・プリンセス	1995	77,000	50.6	9m程度	8.1	261	2,022	プリンセス・クルーズ(米国)
コスタ・ビクトリア	1996	75,166	51.4	9m程度	8.0	253	1,928	コスタ・クルーズ(イタリア)
ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	1999	137,276	63	10m程度	8.8	311	3,114	RCI(米国)
クイーン・メリー2	2004	148,528	62	12m程度	10.3	345	2,592	キューナード・ライン(米国)
オアシス・オブ・ザ・シーズ	2009	225,282	65	11m程度	9.1	360	5,400	RCI(米国)
クイーン・エリザベス	2010	90,901	56	9m程度	7.9	294	2,068	キューナード・ライン(米国)
(参考) 飛鳥Ⅱ	1990	50,142	45	9m程度	7.8	241	872	郵船クルーズ(日本)

※日本の主な橋梁の桁下高 レインボーブリッジ: 52m 横浜ベイブリッジ: 65m 関門橋: 61m 明石海峡大橋: 65m  
上記マスト高により入港できる港が限られている

出典: 国土交通省作成資料を基に港湾振興課作成



#### 課題

##### 【ハード面: 港湾施設整備】

- ・客船ターミナル機能の確保(客船ターミナル施設なし、トイレ・水飲場等なし)
- ・-14m岸壁及び-11m岸壁未供用 → 大型化する客船の受入れが困難
- (-12m岸壁能力は本来3万トン級。浚渫等により現在7万トン級まで接岸可能)

##### 【ソフト面: 観光客の受入】

- ・CIQ手続きの迅速化: 出入国手続等が必要なファーストポート・ラストポートのCIQ態勢強化
- ・市内へのアクセス: 高知新港から高知市内までの公共交通機関なし(タクシー利用)
- ・観光客の受入れ: 千人単位の観光客が一度に上陸する際の観光地等での受入れ態勢(日帰観光)

短時間でスムーズな対応が求められている

#### 今後の対応策

##### その1~受入れ態勢の整備

##### 【ハード面: 港湾施設整備】

- 1 客船ターミナル機能の確保  
岸壁は多目的に利用されるため、機能分担に配慮(当面の対応)CIQは船内及び岸壁。乗客待合スペースはテントを設置  
岸壁使用者の環境改善(トイレ・水飲場等の整備)
- 2 -14m岸壁及び-11m岸壁の供用(連続バースとしての活用)  
係船柱・防舷材等の整備  
国へ防波堤延伸の働きかけ(一層の静穏度向上のため南防波堤等の整備促進)  
船舶大型化及び静穏度不足に伴うタグボート利用に対する補助制度の検討

##### 【ソフト面: 観光客の受入】

- 1 「高知港外国客船受入協議会」(CIQ部門・ソーラス部門・おもてなし部門の関係機関実務者レベル)による関係機関との連携
- 2 国関係機関にスムーズなCIQ対応を要請
- 3 高知新港から高知市内までの移動手段の確保・補助制度の検討
- 4 観光客の受入れ  
⇒ 観光案内サービス(客船船内・岸壁・観光地)の充実  
⇒ 外国人観光客の受入態勢の整備(パンフレット等多言語化の推進、通訳、両替サービス等)  
⇒ 岸壁でのおもてなし(歓迎セレモニー・イベント・物産販売等)の充実
- 5 「全国クルーズ活性化会議」を通じた国への提言や他港との情報交換

**客船歓迎行事の充実**  
高知市及び観光関係団体と協力するとともに、実績のある高知ファズ(株)との連携を強め、民間企業の機動力を活かした歓迎行事の実施

##### その2~効果的な広報・セールス活動の推進

- 1 高知新港の整備に合わせ、寄港可能なクルーズ客船を有する船社を中心として、効果的なセールス活動を展開。
- 2 全国クルーズ客船誘致連絡会・観光庁等から客船情報・船社キーパーソン情報等を収集
- 3 高知の観光資源PRのためのモニターツアーの実施
- 4 他県の港と連携した外国客船誘致活動(船社対象のセミナー開催、インターネットツールによる情報発信等)
- 5 海外クルーズコンベンションでの広報

# 4. 地震・津波対策の強化

## 現状

### 1. 津波避難対策

#### (1) 高知新港で働く人々(現状約600人)

事業者ごとの避難計画			
避難場所	事業者数	対象者数	避難手段
冷凍倉庫屋上	2社	120人	徒歩
三里小中	2社	429人	徒歩
三里中	2社	32人	徒歩
池方面	1社	6人	車
県立大学(池)	1社	高齢女性	トラック
望ヶ丘	1社	3人	トラック

- ①新港出入りに避難経路が集中
  - ②避難場所の収容能力不足
  - ③自動車避難が混在
- (2) 背後住民
- ①避難場所、避難経路は検討中
  - ・大平山への避難路整備
  - ②避難に関する立地企業と背後住民間の調整は途上
- (3) 船舶関係者、来訪者
- ①荷役・作業船、小型漁船の乗組員については、陸上避難の基準が示されている。
  - ②クルーズ客船の乗組員、乗客については、陸上避難の基準が未確定

## 課題

### <安全に避難する上での課題>

- (1) ハード面
- ①津波到達時間までの避難が困難
    - ・高知新港内は全域が避難困難地域
    - ・防潮堤ライン以北への速やかな避難(複数・最短での避難経路確保)(仮置土砂の撤去、利活用)
    - ・避難路のみでは避難困難地域の解消が困難(避難ビル等の必要性)
  - ②避難誘導に必要なインフラが未整備
    - ・新港の一部が防災行政無線のエリア外(放送設備の整備)
    - ・避難を可能とする誘導施設の整備(誘導標識、看板等)
- (2) ソフト面
- ①企業単独の避難計画では避難が困難
    - ・企業間、背後住民との調整役が必要
  - ②避難に必要な情報の共有・更新
    - ・多種多様な利用者への配慮
    - ・想定の変更、ハード対策の進捗に伴う避難対策の更新
  - ③防災意識の継続

## 今後の対応策

**ハード対策** <避難路、避難施設等の整備<避難困難地域の解消>

**ソフト対策** <協議会を通じた課題解消>

高知新港津波避難対策協議会(仮称)を立ち上げ、下記の項目を実施

**組織のイメージ**

港湾管理者 県(港湾・海岸課)

避難ルートの提案  
ハード対策の実施  
資料作成等協力

自主防災組織 (三里地区)

連携サポート

連携・協同

(1) 避難場所、避難ルール等の設定  
※クルーズ客船の避難ルール設定含む

(2) 避難計画(企業BCP)の見直し、企業内・関係者間での共有

(3) 実践的な避難訓練(防災教育会)の実施、ハザードマップの作成・更新

(4) 避難を可能とさせるハード整備の抽出、役割分担(国、県、市、企業)の明確化、整備スケジュールの作成

### 2. 防災拠点機能(緊急海上輸送)

- (1) 緊急物資の受入予定岸壁(耐震強化岸壁:-11m岸壁)が未供用
- (2) 第一線防波堤が整備途上
- (3) 支援受入体制の構築は検討中
  - ・船舶支援協定、応急復旧用資機材

### <防災拠点機能の確保に向けた課題>

- (1) ハード機能
- ①緊急物資受入機能の早期発現
  - ②発災後の岸壁機能(静穏度)確保
- (2) ソフト機能
- ①支援受入体制の実効性確保

**ハード対策** <緊急物資の受入機能を早期に確保>

(1) -14m岸壁供用に合わせた-11m岸壁の供用

- ・多目的パースとしての利用を目的とした早期供用
- ・緊急輸送船(自衛艦、RORO船等)の係留を可能とする対策

(2) 沖防波堤の整備促進と「粘り強い構造」への改良に着手

**ソフト対策** <支援受入体制の実効性を確保>

(1) 緊急海上輸送ネットワークの構築

- ①日本内航海運組合総連合会との船舶支援協定の体制整備
- ②高知県航業会等との資機材調達協定締結(応急復旧への対応)

(2) 定期的な防災訓練の実施

- ①緊急海上輸送ネットワークの実効性検証
- ②総合防災拠点(自衛隊等宿营地、物資拠点)との連携

### 3. 企業物流の継続

- (1) 災害時高知港活用方策検討関係者会議(高知港BCP)
  - ①30機関・団体にてH25.3作成に向け検討中
  - ②発災後の三里地区の位置づけ
    - ・3日以内で緊急支援物資の受入開始
    - ・1週間以内で企業物流再開(石灰石)

### <企業物流継続に向けた課題>

- (1) 港湾機能の回復シナリオの明確化
- ①道路・航路の啓開順序、期間
  - ②岸壁、係留施設の復旧目処
  - ③荷役施設等の代替機能確保等(高知港BCP)
- (2) 企業BCPの作成促進
- 高知港BCPの作成・改訂作業を通じた企業へのアプローチ

**高知港BCP** <港湾BCP作成を通じた企業BCPの作成促進>

H24年度末 : 高知港BCP案作成、高知港連絡協議会(仮称)の発足

H25年度以降: ●高知港の機能継続のための活動指針策定

- 定期的な訓練等の実施による
- ・高知港BCP案の実効性検証、改訂
- ・関係機関との連携強化

反映 → 企業BCP

**緊急輸送ネットワークの構築(案)**



# 5. 土地利用、施設配置、港湾施設の整備方針

## 現状

## 課題

## 今後の対応策

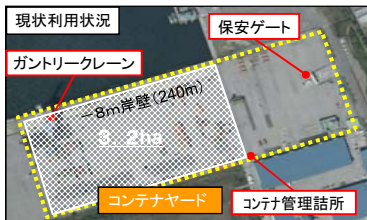
### 1. 港湾施設の整備

#### (1) バルク貨物・クルーズ客船関連



- ① 静穏度確保のための防波堤が整備途上
- ② バルク貨物船が使用できるバースは、-12m岸壁のみ(3万トン級が限界)
- ③ バルク貨物船と客船が同一岸壁を共用
- ④ 石灰石ストックヤードが狭隘
- ⑤ 石灰石の船積み能力(最大1,200トン/h)

#### (2) コンテナ貨物関連



- ① ヤード内の荷役は、リーチスタッカの1台体制(老朽化による故障の増加)
- ② 現行の荷役方式による当ヤードの年間取扱能力は、約2万5千TEU(2段階)
- ③ クレーン荷役能力は、1万DWT級(500~890TEU級)コンテナ船が限界
- ④ コンテナ蔵置場所が不明確
- ⑤ ゲート保安管理とコンテナ管理が分離

#### (1) バルク貨物・クルーズ客船関連

- ① -14m岸壁の暫定供用(-12m)に必要な静穏度の確保
- ② 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確保の推進
- ③ -12m岸壁の滞船、船舶輻輳の解消
- ④ 船舶大型化による荷役時間の長期化
- ⑤ スtockヤード内荷役作業の安全性確保
- ⑥ 港湾労働者、来訪者のためのトイレ・水飲場の不足
- ⑦ 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)

#### (2) コンテナ貨物関連

- ① ヤード内荷役機械の課題
  - ・リーチスタッカの故障による荷主への不利益及び港の信用失墜の恐れ
  - ・コンテナ取扱増加に伴う荷役の不効率化及び荷主へのサービス低下
- ② 航路誘致に向けた課題
  - ・ガントリークレーンの能力不足
  - ・九州の競合港(志布志、細島、大分)と比べてクレーン使用料が高い
- ③ 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確保の推進
- ④ コンテナターミナルの管理
  - ・コンテナ位置情報が関係者間で非共有
  - ・場内の交通安全対策が不十分

### 東第一防波堤概成にあわせた、バルク貨物・クルーズ客船関連施設の配置見直し・機能強化

#### ●新バース供用に向けた港湾施設の機能強化

- (1) 供用に必要な静穏度確保のための東第一防波堤の概成 > H26年度末目標
- (2) より一層の静穏度向上を目指した南防波堤、東第二防波堤の整備促進
- (3) 多目的バース供用(-14m,-11mの連続バース)に向けたエプロン、係船設備の整備とヤードの拡張  
※メインバース供用(H26年度末)を機に岸壁の相互利用をはかり、混雑を解消する
- (4) 大型船舶に対応した荷役機械等の導入(荷役機械の能力向上等)
- (5) Stockヤード内の交通安全対策の実施(一般車両との通行分離のための道路整備)
- (6) 施設利用者の環境改善(トイレ、水飲場の整備)
- (7) 安全な入出港及び係船をサポートするタグポート利用助成制度を検討

### コンテナ貨物増加と新規航路誘致への対応

#### ●コンテナターミナルの機能充実

- (1) 貨物取扱量の増加にあわせたコンテナ蔵置計画の見直し
- (2) ヤード内荷役の効率化及び故障リスク回避
  - ・ヤード内荷役機械(リーチスタッカ)の複数台化(県1台:民間1台)
- (3) 航路誘致(船舶大型化)にあわせた荷役機械の整備
  - ・20,000DWT級船舶に対応したガントリークレーンの整備
- (4) コンテナターミナルの効率的な管理運営
  - ・コンテナ蔵置場所の明確化
  - ・ゲート管理とコンテナ管理の一元化
  - ・一般車両とトラック、トレーラーの場内動線の見直し(ルール化)

『使いながら造る』のコンセプトのもと、東第一防波堤概成にあわせ、静穏度を確保しながら段階的に2バース(-14m・-11m)の供用開始



#### ●競合港と戦える港湾コストの実現

- (1) 港湾施設使用料の減免制度の見直し
  - ・リーチスタッカ、荷捌き地に加え、ガントリークレーンの一定時間以上の使用についても減免制度を検討

### 2. 土地利用計画

