

第3期高知新港振興プラン

(令和5年度～令和9年度)



PORT OF KOCHI

令和5年3月

高知県土木部港湾振興課

はじめに

高知港は、土佐湾の中央部に位置し、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た。我が国の鉄鋼産業に不可欠な良質の鉱産資源の産地を背後に有し、その積出基地として重要な役割を果たしている。

一方で、高知港内港は浦戸湾の入口が狭く、航路が90度以上に屈曲していることや浦戸大橋の桁下高の制約条件等から、湾内に5,000重量トン対象の岸壁しかなく、さらに、昭和45年の台風10号による高潮被害により浦戸湾内での埋め立てについて消極的な意見が出たことから新たな港湾整備に限界があり、船舶の大型化や貨物増大等の港湾需要に対応できない状況であった。このような背景から、外洋に面した三里地区に高知新港が建設されることになり、港内との機能分担を図りながら、港湾機能の全体的な拡充を図ることとなった。平成10年3月26日、国際貿易港として高知新港が一部供用を開始された。

平成12年6月に策定された高知港長期構想では、高知新港の目標とすべき将来像を「高知県経済を支える国際物流・交流拠点」と定めたのち、同年11月に策定された「高知港港湾計画」では、「国際港湾としての外貿物流機能の強化」や「国際化に対応する交流拠点空間の形成」を高知新港の整備方針として定め、施設整備や施設の有効活用に努めてきた。その後、平成22年3月には高知港を地域活性化の核として有効活用する方策を検討するため、長期構想策定10年を機に「今後の高知港を考える会」で、今後の高知新港の当面の利用の方向性を整理した。

平成24年度には、メインバース供用開始に向けた諸課題解決に向け、第1期高知新港振興プラン（対象期間：平成24～28年度）を策定したのち、高知新港を取り巻く状況の変化を受け、平成29年には第2期高知新港振興プラン（対象期間：平成29～33年度→令和3年度）を策定し、取組を進めてきた。令和3年度には、次期プランである第3期高知新港振興プランの策定に着手し、プラン検討に必要なデータ収集と分析、港湾関連企業や荷主企業など多くの港湾に関わる関係者の方々に策定会議及び部会委員としてご協力いただき検討を進めてきたが、令和2年からの新型コロナウイルス感染症の世界的な蔓延や令和4年2月からのウクライナ情勢などに端を発した類をみない国際物流の混乱を受け、第2期振興プランの対象期間を延長した。約2年あまりを費やし、このたび、第2期振興プランのとりまとめと第3期振興プランを公表するものである。

目次

1. 第2期高知新港振興プランの取組状況	1
(1) 第2期振興プラン策定の趣旨	1
(2) 第2期振興プランの主な取組内容と目標達成状況	2
<各戦略の目標達成状況、残された課題等>	
①外航航路の誘致実現（コンテナ）	3
②港湾機能の向上による地場産業の競争力強化（バルク）	6
③クルーズ船寄港地として定着化・発展	7
④物流(コンテナ、バルク)及びクルーズ観光が高次に共存した港湾	9
2. 第3期高知新港振興プランの策定	11
(1) 高知新港が県経済に果たす役割	11
(2) 高知新港を取り巻く状況の変化	12
(3) 高知新港のポテンシャル	14
(4) 第3期高知新港振興プラン策定の趣旨	16
3. 第3期高知新港振興プランの主な戦略	17
(1) 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）	17
(2) 目指す姿②：働き方改革やBCP対策に寄与する定期内航航路の就航	22
(3) 目指す姿③：地場産業を支える物流拠点（バルク）	23
(4) 目指す姿④：西日本太平洋側における国際クルーズ拠点	25
(5) 目指す姿⑤：物流及びクルーズ観光が高次に共存した港湾	30

1. 第2期高知新港振興プランの取組状況

(1) 第2期振興プラン策定の趣旨

平成24～28年度の5ヵ年における第1期振興プランの取組によって、高知新港における各分野でそれぞれ成果が得られた一方、目標の一部が未達成となっている等の課題も存在した。そのため、第1期振興プランの取組における課題を抽出・分析し、解決に向けて取組をさらに深化・発展させる必要が生じた。

一方で、クルーズ船の急増や国際フィーダー航路の就航といった新たな状況変化も生じており、高知新港には、こうした状況変化や県経済に果たす役割を踏まえ、高知新港の持つポテンシャルを最大限に生かしながら、第3期産業振興計画で取り組んでいる輸出の促進、国際観光の推進に貢献し、地産外商の拡大、県勢浮揚につなげていくことが求められた。

そのために高知新港の目指す姿として、物流面では「四国における東南アジア方面への輸出拠点（コンテナ）」及び「地場産業を支える物流拠点（バルク）」、観光面では「西日本太平洋側における国際クルーズ拠点」をそれぞれ掲げ、さらに物流機能と観光機能の調和を図るため「物流及びクルーズ観光が高次に共存した港湾」を加えた4つを設定した。

こうした高知新港の目指す姿の実現に向けて、平成29～33年度（令和3年度）の5ヵ年における新たな振興計画として、第2期高知新港振興プランが平成29年に策定された。

<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. 地場産業を支える物流拠点（バルク）
3. 西日本太平洋側における国際クルーズ拠点



4. 物流及びクルーズ観光が高次に共存した港湾



第2期高知新港振興プランの策定
(平成29年度～平成33年度(令和3年度))

(2) 第2期振興プランの主な取組内容と目標達成状況

第2期振興プランでは、高知新港が県経済を支える物流・交流拠点となるため、高知新港の整備状況、課題、ニーズを踏まえ4つの目指す姿を設定し、その実現に向けて下記戦略に基づく取組を実施してきた。

【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）】

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

戦略1： 県内貨物の利用促進によるベースカーゴの確保（集貨）

戦略2： 海上輸送による農林水産物の輸出拡大（創貨）

戦略3： コンテナ航路の充実に必要な施設整備

【目指す姿②：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

戦略1： 増加するバルク貨物に対応したバルクヤードの拡張

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

【目指す姿③：西日本太平洋側における国際クルーズ拠点】

【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

戦略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

戦略2： 多様なクルーズ（邦船、外国客船による日本発着クルーズ、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

【目指す姿④：物流及びクルーズ観光が高次に共存した港湾】

戦略1： 岸壁利用方針の策定

戦略2： 港内道路の混雑解消

戦略3： バルクヤードの環境改善

戦略4： 土地利用計画の再編

第2期振興プランの取組により、コンテナ貨物は、令和2年の取扱貨物量が過去最高を記録するなど、順調に増加していたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響で、抜港や遅延が相次ぎ、リスク回避のために荷主が他港利用に切り替える動きが出てきている。また、令和3年10月には中国（大連・天津）への直行便が休止となるなど、高知新港の利便性が低下している。こうした背景から、アフターコロナに向けて、集貨や航路誘致の取組が急がれる。

バルク貨物については、石灰石の増産計画に向けた港湾施設の整備を望む声が企業から寄せられている。

クルーズ船については、大型外国クルーズ船の受入れに対応した周辺施設の整備や積極的な誘致活動により、平成28年度から寄港回数が大幅に増加していたが、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、令和5年2月末時点で日本国内での外国船の運航が行われておらず、日本船社のみの受け入れとなっている。

高台用地については、第1期・第2期の公募の結果、分譲及び長期貸付が完了した。

総じて、第2期振興プランで掲げた目標に対して多くの課題を残している。例えば、コンテナ貨物では、第2期振興プランの目標に掲げた新たな外航航路の誘致には至らず、県内貨物の輸出の6割、輸入の3割程度が高い陸送費を払って神戸港等を利用している実態がある。

さらに、高知新港の利用拡大や今後予定されている7-1岸壁の増深工事とともに、貨物船とクルーズ船との岸壁利用の調整が課題になっており、経済活動と観光産業の調和的な発展にどう取り組むかが、高知新港における重要な課題の一つとなっている。

<各戦略の目標達成状況と残された課題等>

①外航航路の誘致実現（コンテナ）

県内の荷主の物流における利便性の向上とコストダウンを図るためには、ダイレクト航路を誘致して、リードタイムとコストの縮減を実現することが最も有効である。

航路誘致のためにはコンテナ貨物の集貨量を増やす必要があるため、第2期振興プランでは以下のように目標貨物量を設定した。

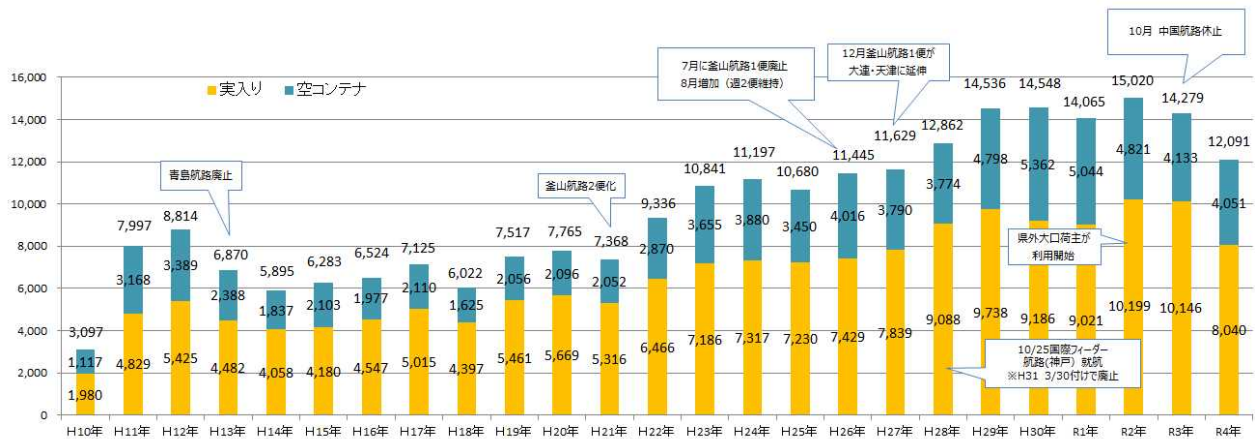
目標値 (令和4年末目標)	<ul style="list-style-type: none"> ・実入り貨物取扱量 12,000TEU の達成 ・県内貨物の利用率の向上 6割⇒8割 ・農林水産品の輸出による 1,000TEU 増
------------------	--

以上の目標を達成するため、第2期振興プランでは、以下の対応策を掲げ取り組んできた。

	第2期振興プランにおける対応策	主な取組
1	県内貨物の利用促進によるベースカーゴの確保（集貨）	<ul style="list-style-type: none"> ・インセンティブ制度の拡充により、商社等に対する営業を強化し、コスト面での高知新港の優位性をPR ⇒ポートセミナー（東京、令和元年度） ポートセールス対象企業選定委託（令和4年度） ・小口混載サービスの継続支援（助成）を行い、小口荷主が少量でも高知新港から輸出できる体制を維持
2	海上輸送による農林水産物の輸出拡大（創貨）	<ul style="list-style-type: none"> ・一次産品の輸出に取り組む企業を支援している産業振興推進部等、県庁内で情報共有し、高知新港利用の促進をPR
3	コンテナ航路の充実に必要な施設整備	<ul style="list-style-type: none"> ・令和2年4月にガントリークレーン2号機が稼働開始。より大型コンテナ船の寄港が可能となった（1号機：9列3段対応、2号機：13列5段対応）

以上の取組を行った結果、第2期振興プランでは以下の成果が得られ、目標は未達成となったものの取扱貨物量が増加した。

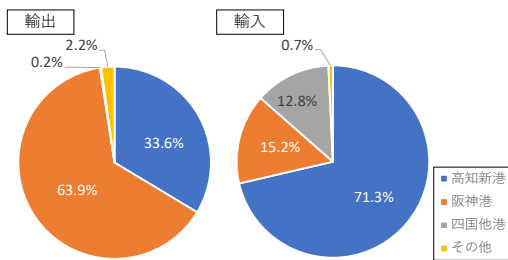
第2期振興 プランの 主な成果	平成29年度	
	平成30年度	・取扱貨物量が過去最高を達成 14,548TEU（空コン含む）
	令和元年度	・取扱貨物量が過去最高を更新 15,020TEU（空コン含む）
	令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> ・実入り貨物量が初の1万TEU超え(10,199TEU) ・ガントリークレーン2号機 稼働開始
	令和3年度	・実入り輸出量が過去最高を達成 4,495TEU
	令和4年度	・ポートセールス対象企業選定委託事業



高知新港コンテナ貨物取扱量推移（暦年）

出典：高知県港湾振興課 統計

・県内貨物の利用率



県内コンテナ貨物の高知新港利用率（平成 30 年）

出典：平成 30 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

	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
利用割合[%]	33.6	71.3	60.7

・農林水産品の輸出

	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年	令和 4 年
貨物量 [TEU]	219	204	169	185	301	322

出典：高知県港湾振興課 統計

目標達成状況

- ・令和 4 年 実入り 8,040TEU
⇒ コロナ禍の影響を受け**目標未達成**
(目標：令和 4 年 実入り 12,000TEU)
- ・県内貨物の利用率 6割(貨物量ベース)
⇒ **目標未達成** (目標：令和 4 年 8割)
- ・農林水産品の輸出 令和 4 年 322TEU
⇒ 増加傾向にあるが**目標未達成** (目標：令和 4 年 1,000TEU)

【目標未達成の原因】

これまでに実施した関係者へのヒアリングの結果、県内荷主の他港利用への転換が原因であると考えられる。新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、釜山港において貨物の滞留が長期化しており、顧客への供給時期が読めない状況となっている。顧客への供給時期が読めないことで、安定供給に支障が出ており、航路の選択肢がある他港に転換していると考えられる。

また、県内荷主の多くは中小企業であり、自社で貿易事務を行えないため、商社等に委託しているケースが多く、「間接貿易のためルート決定権がない」といった声も多かった。このことが、県内貨物の利用率の向上における目標未達成の主な原因と考えられる。

さらに、農林水産品の輸出货量増加目標についても、新型コロナウイルス感染症の影響で海外の飲食店等がロックダウン等により、営業休止となってしまったことが大きなマイナス要因となり、目標未達となった。

【残された課題：コンテナ航路の利便性の向上】

令和3年10月より、中国（大連・天津）向け直行便が休止となり、それまでの韓国と中国・韓国の2航路から韓国（釜山）2航路となっている。そのため、高知新港を利用する場合、滞留時間が読めない釜山港を必ず経由する必要があるため、県内荷主の他港への利用転換が進んでいる。一方で、県内荷主へのヒアリングより「時間が読めればそれに合わせて輸出入をすることは可能」と考える企業も多数いることが分かっている。そのため、今後も船会社に対して定時運航の要請を行うとともに利便性向上のために、アフターコロナを見据えた施策を検討する必要がある。

また、県内荷主にとっては、高知新港を利用するほうが、神戸港を利用するよりも陸送コスト面でメリットがある。しかし、間接貿易を理由に他港利用をしている県内荷主が相当数存在していることから、令和元年度には航路の選択権がある商社等とのコネクション構築を目的に東京でポートセミナーを実施した。令和2年度、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で開催ができなかったが、この間、より効率的に商社等とのコネクション構築が可能な方法を検討し、令和4年度には外部委託で県内企業と取引のある商社をリストアップした。その企業に職員が訪問し、高知新港の利用を提案することで県内貨物の利用率向上を図っている。

また、農水産品については、海外の飲食店の営業再開により、今後輸出货量も増加することが見込まれる。林産品は、北米で外構材、東アジアで内装材として需要が伸びてきており、森林率全国1位である本県からも貨物量の増加が期待されるため、事業者の要望を聞き取り、庁内担当部署とも連携しつつ支援策を検討していく。

②港湾機能の向上による地場産業の競争力強化（バルク）

第2期振興プランでは、良質かつ豊富な県産石灰石の増産が計画されていることから取扱量の増加を見込み、目標取扱量を110万tと設定した。

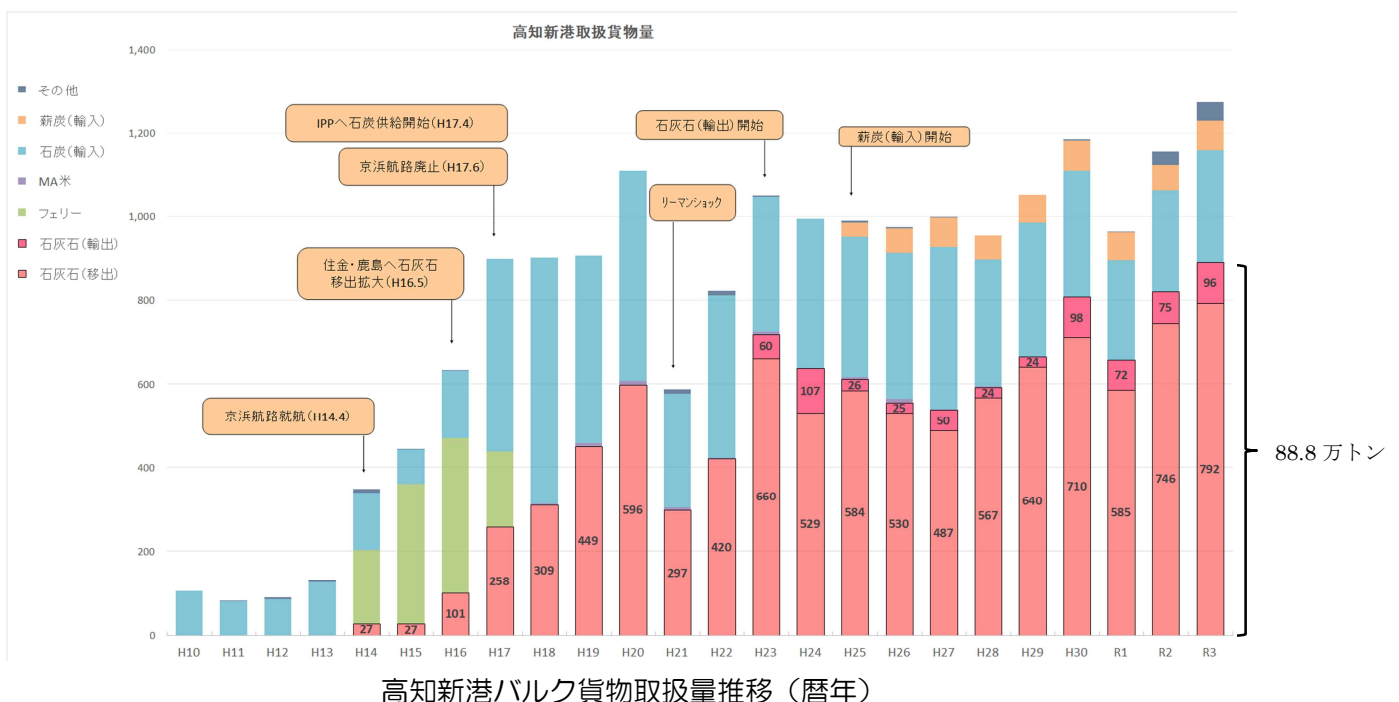
目標値
(令和4年末目標) ・石灰石目標取扱量：110万トン（平成28年比86%増）

以上の目標を達成するため、第2期振興プランでは以下の対応策を掲げ、取組を行ってきた。

	第2期振興プランにおける対応策	主な取組
1	増加するバルク貨物に対応したバルクヤードの拡張	・防塵フェンスの設置と併せて、ヤードの拡張（2.8ha⇒3.7ha）も実施
2	バルク船の大型化に対応した荷役機械の機能向上	・令和5年3月に県有のシップローダを民間に払い下げ、利用者自ら機能増強を行うことで効率的な運用を図る

以上の取組を行った結果、第2期振興プランで以下の成果が得られたものの、目標は未達成となった。

第2期振興プランの 主な成果	平成29年度	
	平成30年度	
	令和元年度	・港内道路のループ化完了 ・バルクヤード拡張(2.8ha⇒3.7ha) +防塵フェンス設置完了
	令和2年度	
	令和3年度	
	令和4年度	・シップローダ 民間へ払い下げ



目標達成状況

- ・令和3年 石灰石 88.8 万トン*
- ⇒ 未達成 (目標：110 万トン)

※R4 年(暦年)の港湾統計調査結果は R5 年度公表予定

【目標未達成の原因】

石灰石は、令和元年に自動車等の生産台数が大幅に減少したことから、鉄鋼の生産量が大きく減少し、これに伴い石灰石も減産を余儀なくされた。しかし、その後は自動車等の生産台数も持ち直しており、これに伴って石灰石の生産も増加している。また、石灰石取扱企業では県内にある鉱山での生産比率を高めていく動きもあり、これによって移出量は令和3年実績で過去最高を記録している。なお、輸出は、絶対量が少ないため、コロナウイルスの影響は大きくない。

【残された課題：貨物需要に対応した環境整備】

近年では、周辺環境への配慮、隣接するコンテナヤードとの共存など、バルク貨物を取り巻く状況に変化が生じている。

また、事業者においては、他鉱山の枯渇・低品質化を背景に、石灰石取扱企業が高知新港背後の良質かつ豊富な石灰石を国内製鉄所向けに令和7年度までに年間約60万トン増産する計画があり、夜間操業に向けた騒音測定や県有のシップローダを買い取り自社で改造を加えることで運搬能力の向上を図る予定である。

こうした状況変化や貨物需要に対応し、取扱貨物量の確保に加え、バルク貨物の取扱環境の改善や利便性の維持向上をどのように図り、地場産業の支援につなげるかが今後の課題となっている。



③クルーズ船寄港地として定着化・発展

港湾整備や誘致活動が功を奏し、平成28年度から寄港が急増したこと、平成30年度末には客船ターミナルが竣工するなど、今後、クルーズ船の受入条件がさらに良くなることを踏まえ、令和4年度の寄港回数目標値を100回とした。

目指すべき姿
(令和4年度末目標)

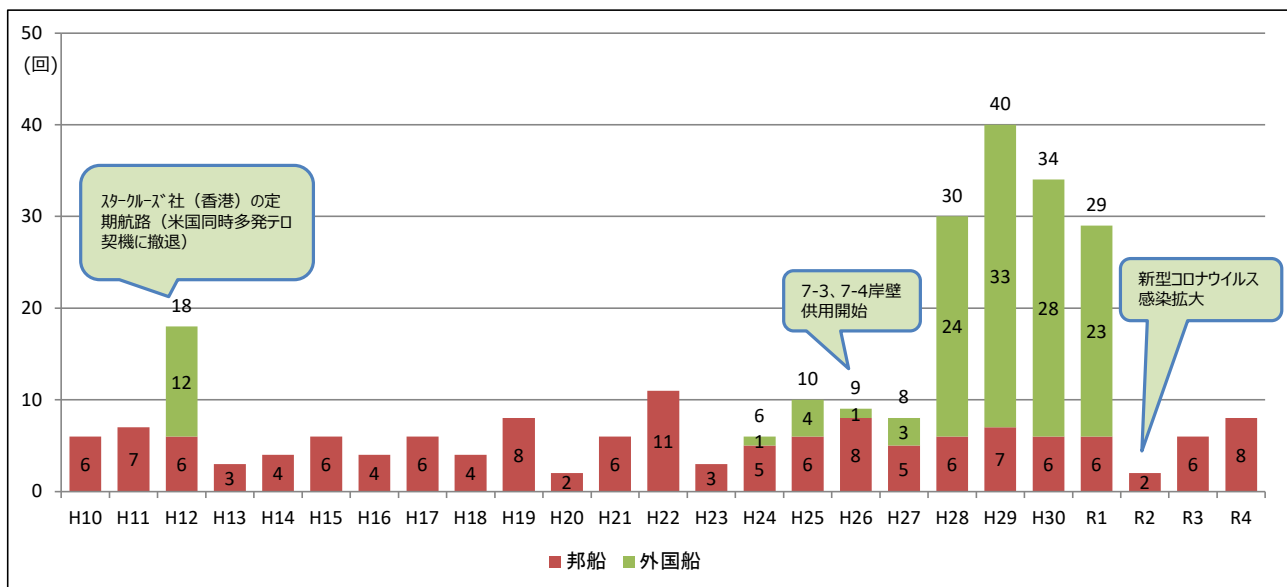
- ・クルーズ船寄港回数：年間100回
- (アジア発着クルーズ・外国船社：70回、日本発着ワールドクルーズ
- ・邦船：30回(うち邦船10回))

第2期振興プランでは、上記の目標達成に向け、以下の対応策を掲げ、取組を行ってきた。

	第2期振興プランにおける対応策	主な取組
1	安全な着岸	・ 東第一防波堤の早期完成と、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
2	さらなる大型クルーズ船の受入や快適な受入	・ 高知新港の優位性をアピールし、船舶の誘致を図る
3	2隻同時寄港への対応	・ 未供用の7-5岸壁の利活用検討

以上の取組を行った結果、第2期振興プランでは以下の成果が得られたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年から外国クルーズ船の寄港がストップしたことなどから、目標は未達成となった。

第2期振興プランの 主な成果	平成29年度	・ 過去最多の40回の寄港達成
	平成30年度	・ 客船ターミナルオープン ・ 東第一防波堤延伸完了
	令和元年度	
	令和2年度	
	令和3年度	
令和4年度		



高知新港クルーズ船寄港回数の推移（年度）（令和5年2月末時点）

目標達成状況	・ 令和4年度：8回（邦船8回）（令和5年2月末時点） ⇒ 未達成 （目標：年間100回（うち邦船10回））
--------	--

【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】

新型コロナウイルス感染症の影響により、外国クルーズ船の日本国内運航が停止されてから現時点で3年以上が経過した。現在高知新港は、邦船においては（一社）日本外航客船協会の「外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」などにに基づき受入を行い、コロナ禍においても安心安全な寄港ができるよう、実績を積み上げているところである。外国船においては、令和4年11月15日付けで日本国際クルーズ協議会による「国際クルーズ運航のための感染拡大予防ガイドライン」が発出され、令和5年3月より、外国クルーズ船の国内運航が再開されることとなった。高知新港においても同時期に外国クルーズ船の寄港が予定されているため、これまでの寄港受入の経験を生かすとともに、同ガイドラインに沿い、乗客、県民が安心できる対策をしっかりとった上で受入を行っていく必要がある。

【課題②：多様なクルーズの誘致】

令和2年に外国クルーズ船の国内運航が停止されてから令和5年2月末時点まで、日本全国における外国クルーズ船の寄港は皆無である。また、渡航制限もあったことから、海外のクルーズ見本市や商談会、外国船社への訪問等ができず、全国的に誘致活動の機会は限られていた。今後、制限の緩和に伴い各港での熾烈な誘致合戦が展開されることが予想されるため、あらゆる手段を用い、積極的に海外船社との接触を図り、高知新港の地理的、設備的優位性及び、これまでの寄港受入の実績をアピールすることにより、外国船社の高知新港への寄港需要を喚起する必要がある。

外国クルーズ船の誘致については、現時点でいわばゼロからの仕切り直しとなることから、まずはこれまで寄港実績のある客船の再寄港を図りつつ、大型・小型、発着地を問わずあらゆる船種に対する誘致を行っていく必要がある。

④物流及びクルーズ観光が高次に共存した港湾

第2期振興プラン時の土地利用については以下のような状況となっている。

防波堤の整備や高台用地の分譲先及び長期貸付先が決定し、より一層の土地活用が期待される。



	第2期振興プランにおける対応策	主な取組
1	岸壁利用方針の策定	<ul style="list-style-type: none"> ・バルク貨物の利用調整等の事例収集 ・岸壁利用の調整ルール案の検討
2	港内道路の混雑解消	<ul style="list-style-type: none"> ・港内道路のループ化
3	バルクヤードの環境改善	<ul style="list-style-type: none"> ・バルクヤードの拡張及び防塵フェンス等の設置
4	土地利用計画の再編	<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナヤード、バルクヤードの拡張 ・高台用地への企業誘致

以上の取組を行った結果、第2期振興プランで以下の成果が得られた。

第2期振興プランの 主な成果	平成 29 年度	
	平成 30 年度	<ul style="list-style-type: none"> ・客船ターミナルオープン ・東第一防波堤延伸完了
	令和元年度	<ul style="list-style-type: none"> ・港内道路のループ化完了（再掲） ・バルクヤード拡張(2.8ha⇒3.7ha) ＋防塵フェンス設置完了（再掲）
	令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> ・高台用地第1期分譲等立地企業決定 (面積 1.6ha)
	令和3年度	<ul style="list-style-type: none"> ・高台用地第2期分譲等立地企業決定 (面積 1.1ha)
	令和4年度	<ul style="list-style-type: none"> ・公共岸壁使用調整ルール改訂 (令和5年4月施行予定)

【残された課題①：経済的損失発生防止に備えた岸壁調整】

今後再開が見込まれるクルーズ船の寄港や増産が見込まれる石灰石の利用に伴い、複数の船舶が同時に停泊するシチュエーションが想定される。また、令和7年度以降に予定されている7-1岸壁増深工事が着工すると、実質3つの岸壁でコンテナ船、バルク船、クルーズ船、自衛艦等を受け入れないといけないため、これらへの対応についても今後の検討が必要である。

【残された課題②：港湾BCPの改善及び実効性の向上】

今後は、港湾内の事業者間の情報伝達訓練やクルーズ船寄港時の乗客等に対する避難誘導訓練等を継続的に実施し、港湾BCPの改善及び実効性の向上に努めていく必要がある。

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

第2期振興プランを含むこれまでの取組により、高知新港は高知県経済の振興に大きな効果を発揮している。

令和2年の統計値および県推計値によれば、高知新港は高知県の輸出貿易額の46.4%、輸入貿易額の47.0%を取り扱っており、県内の一大貿易拠点となっている。

また、高知新港は、県内唯一のコンテナ港湾であり、コンテナ貨物以外のバルク貨物についても、背後圏から産出される良質な石灰石の輸送や、臨海部の石炭火力発電所の石炭燃料の取り扱いも多く、物流拠点としての能力を発揮している。

高知県貿易額に占める高知新港の割合

	輸出	輸入	備考
高知県貿易額	570.0 億円	315.0 億円	令和2年 「高知県の貿易」
高知港利用	288.0 億円(50.5%)	164.0 億円(52.1%)	令和2年税関統計
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%)	

さらに、令和元年度には29回（うち外国客船23回）であったクルーズ船の寄港数はコロナウィルスの影響により令和2年度には2回（うち外国客船0回）と激減し、現在も日本船のみの寄港となっている（令和5年2月末時点）。

こうした高知新港で取り扱うコンテナ貨物やバルク貨物といった各種貨物やクルーズ船寄港の効果による経済効果は、年間約144.0億円となっている。

高知新港の経済効果

コンテナ貨物に関するもの （令和元年推計）	82.1 億円
バルク貨物に関するもの （令和元年推計）	56.0 億円
クルーズ船に関するもの （令和元年度推計、29回寄港）	5.9 億円
年間合計	144.0 億円

(2) 高知新港を取り巻く状況の変化

第2期振興プランの策定後、高知新港を取り巻く状況の変化として下表の項目が挙げられる。

高知新港を取り巻く状況の変化

ア. 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

イ. 高台用地の立地企業決定

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

エ. 石灰石の更なる増産計画

オ. クルーズ船の急増→急減

カ. 第4期高知県産業振興計画(R2~R5年度)の策定

ア. 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

令和2年1月以降、世界的に感染が拡大した新型コロナウイルス感染症の影響により、海上物流も大きく乱れており、令和5年3月時点でも未だその影響は続いている。高知新港発着便においても、抜港・遅延の慢性化や運賃の高騰、また、釜山港における貨物の滞留等の影響により、航路選択がある高知新港から高松港や神戸港などに転換する企業が複数出てきている。

また、令和4年2月のウクライナ侵攻の影響により、ロシアからの石炭が禁輸となった。高知新港では、ロシア産の石炭を多く取り扱っていたため、荷主企業はオーストラリア産の石炭に切替えを進めるなどの対策をしているが、禁輸の影響により取扱貨物量の減少が懸念される。

イ. 高台用地の立地企業決定

令和3年2月に第1期分譲等(約1.6ha)立地企業が、令和4年2月に第2期分譲等(約1.1ha)立地企業が決定し、高台用地への企業誘致は完了した。いずれも、流通に関わる企業であり、今後の高知新港の積極的な利活用が望まれる。

ウ. 国際フィーダー航路の廃止、中国直行航路休止

平成31年3月に高知-神戸間の国際フィーダー航路が廃止され、令和3年10月には中国(大連・天津) 直行便が休止となった。これにより、高知新港では釜山2航路のみとなっている。釜山港を敬遠する複数の荷主が他港に転換するなど、取扱貨物量に与えるインパクトは大きい。今後は現状航路の維持を図るとともに、更なる利便性向上のための航路誘致検討が必要である。

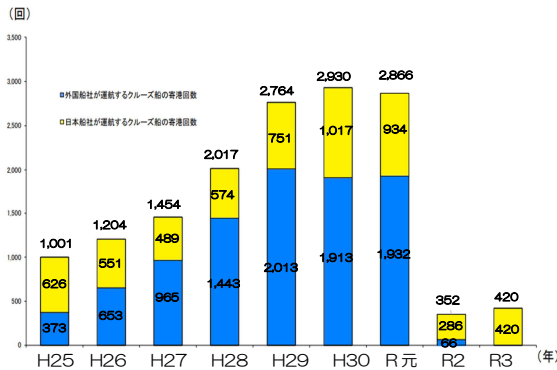
エ. 石灰石の更なる増産計画

高知新港の背後地に、他地域と比べ良質かつ埋蔵量が豊富な石灰石鉱山(土佐山、白木谷)が存在しており、今後も他鉱山の産出量の減少に対応する形で、令和7年度までに製鉄用の高品質な石灰石年間60万トンの増産が計画されている。

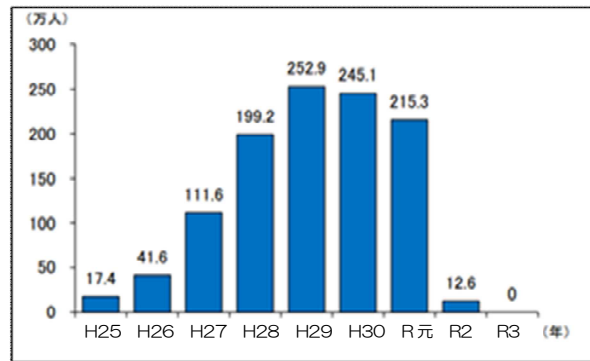
オ. クルーズ船の急増→急減

近年、我が国ではクルーズ船の寄港回数が急増し、平成30年(暦年)には、外国クルーズ船1,913回、日本クルーズ船1,017回で合計2,930回となり、過去最高を記録した。

しかし、令和2年からの新型コロナウイルス感染症の影響により、一時的に全クルーズ船の運航が停止し、寄港回数は激減した。その後、日本船のみ運航が再開されたが、外国クルーズ船の運航は令和5年3月からの再開が決定したところであり、コロナ前の水準への回復には、まだ程遠い状況である。高知新港もこの状況が影響し、平成29年度に過去最高の40回の寄港を記録したが、令和3年度の寄港は日本船のみの6回となっている。クルーズ船による外国人入国者数も、コロナ禍前まで高水準で増加していたが、令和2年以降はゼロとなった。



国内港湾へのクルーズ客船の寄港回数
(平成25～令和3年度)



クルーズ船による外国人入国者数
(概数)

出典：国土交通省クルーズ振興室「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数(2021年確報)」を一部修正

カ. 第4期高知県産業振興計画の策定

高知県では、第4期高知県産業振興計画（令和2年度～令和5年度）を策定しており、同計画では、新たに戦略の方向性として「付加価値や労働生産性の高い産業を育む」を位置付け、各種の施策をさらに強化・発展させたものとなっている。

また、コロナ禍を契機とした社会・経済構造の変化への対応をより重視した、一歩先を見据えた対策の強化が必要であることから、戦略の方向性として新たに「ウィズコロナ・アフターコロナ時代への対応」を追加し、具体的な施策として、コロナ禍を契機とした「新しい生活様式や社会・経済構造の変化への対応」や「関西圏との経済連携の強化」のほか、「脱炭素化・SDGs を目指した取り組みを促進」など、6つの重点ポイントを掲げている。

高知新港においては、地産外商を支える輸出拠点として、時局のニーズに沿った港湾機能の向上を目指していくことや、地産外商で創出される輸出貨物を取りこぼすことなく、高知新港へ集約していくことが求められている。



第4期高知県産業振興計画のイメージ図

(3) 高知新港のポテンシャル

高知新港の有するポテンシャルとして以下が挙げられる。

高知新港のポテンシャル

- ア. 太平洋に面する外洋港湾
- イ. 水深の深い岸壁など施設が充実
- ウ. 用地の拡張性
- エ. 高速道路の延伸

ア. 太平洋に面する外洋港湾

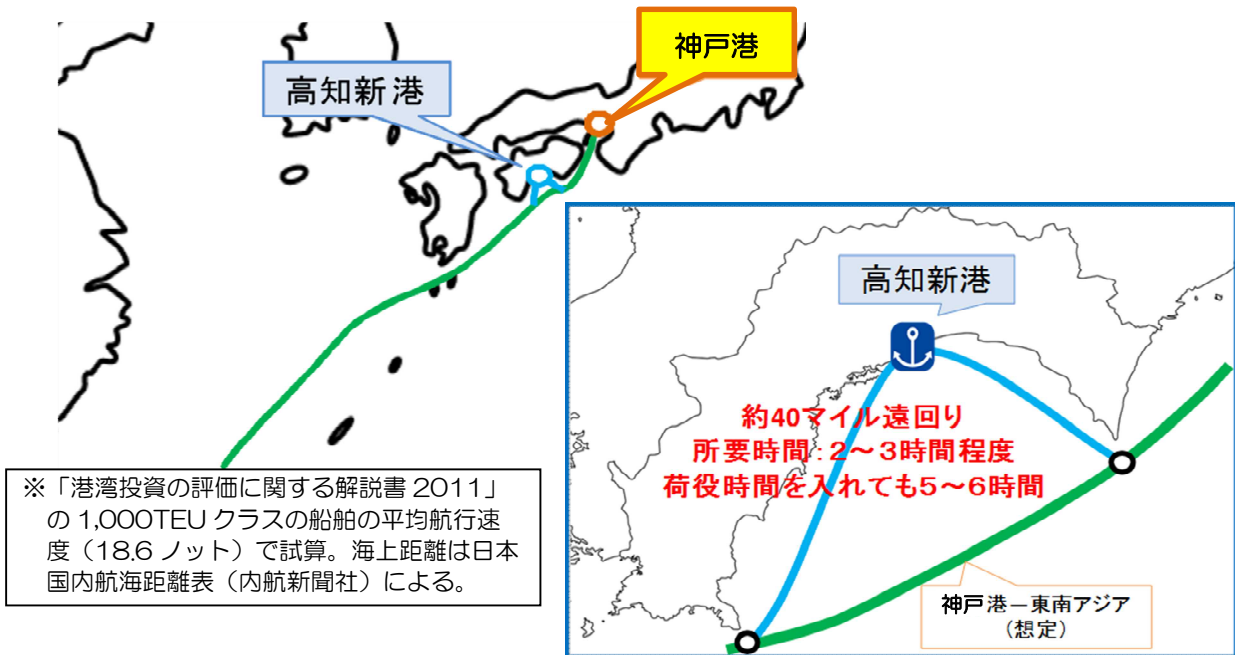
高知新港は、西日本の主要港の中でも太平洋側に面するという地理的な特徴がある。瀬戸内海における航行や大阪湾等への進入ルートと比較すると時間・費用が低いことが強みである。また、西日本の太平洋側港湾として、クルーズ船の寄港実績を有する数少ない港でもある。

また、神戸港発着の東南アジア航路においても、高知新港は航行ルート上に位置しているため、仮に途中寄港する場合も比較的リードタイムに及ぼす影響が小さいと考えられる。



資料: 国土交通省
「2019年の我が国のクルーズ等の動向」

図 10万総トン数以上のクルーズ船寄港地



高知新港の立地的優位性

イ. 水深の深い岸壁など施設が充実

7-3岸壁は-12m、7-4岸壁は-11m岸壁であり、世界最大級の大型クルーズ船（22万総トン級）が着岸可能である。加えて、クルーズ船の2隻同時着岸も可能である。

物流面においても、今後、7-1岸壁において増深工事が計画されており、大型貨物船の寄港にも対応可能となる予定である。

ウ. 用地の拡張性

高知新港は、コンテナ貨物やバルク貨物の増加に応じてヤード拡張が可能な余地を残している。また、観光面でも最大150台のバスが駐車可能であるなど、貨物・旅客の需要増加にも対応できる十分なスペースを有している。

エ. 高速道路の延伸

四国四県を結ぶ高規格道路ネットワーク「四国8の字ネットワーク」の一部を形成する高知東部自動車道一般国道55号高知南国道路は、現道の渋滞緩和、災害時の緊急輸送道路等を目的とする延長15kmの道路である。

平成27年3月に高知南IC～なんごく南IC間、平成28年4月になんごく南IC～高知龍馬空港IC間、令和3年2月には高知IC～高知南ICの区間が供用開始となった。

高知南ICは高知新港の直背後に位置するため、同区間の供用により高知新港から高知龍馬空港、高速道路沿線地域へのアクセス性が向上し、観光客の移動の効率化、付近の渋滞の改善による物流の円滑化に大きく寄与している。



高知南国道路の区間

出典：四国地方整備局 土佐国道事務所 HP

(4) 第3期高知新港振興プラン策定の趣旨

平成29～令和4年度の6ヵ年における第2期振興プランの取組によって、各分野で成果が得られた一方、目標の一部が未達成となっている等の課題も存在する。そのため、第2期振興プランの取組における課題を抽出・分析し、解決に向けて取組をさらに深化・発展させる必要が生じている。

一方、この6年間で国際フィーダー航路の廃止や新型コロナウイルス感染症の感染拡大に端を発するクルーズ船寄港の激減やコンテナ物流の混乱といった新たな状況変化も生じている。こうした状況変化や県経済に果たす役割を踏まえ、高知新港の持つポテンシャルを最大限に生かしながら、第4期産業振興計画で取り組んでいる輸出の促進、国際観光の推進に貢献し、地産外商の拡大、県勢浮揚につなげていくことが高知新港に求められている。

そのために高知新港の目指す姿として、物流面では「四国における東南アジア方面への輸出拠点（コンテナ）」、「働き方改革やBCP対策に寄与する定期内航航路の就航」及び「地場産業を支える物流拠点（バルク）」、観光面では「西日本太平洋側における国際クルーズ拠点」をそれぞれ掲げ、さらに物流機能と観光機能の調和を図るため「物流及びクルーズ観光が高次に共存した港湾」を加えた5つを設定する。

こうした高知新港の目指す姿の実現に向けて、令和5～9年度の5ヵ年における新たな振興計画として、第3期高知新港振興プランを策定するものとする。

また、第3期振興プラン策定時点においても、新型コロナウイルス感染症の影響が継続しており、特にコンテナ船やクルーズ船は正常運航とはなっていない。混乱が収束され次第、再度データ収集等を行い、振興プランへの反映を随時行っていく必要がある。

<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
(令和5年度～令和9年度)

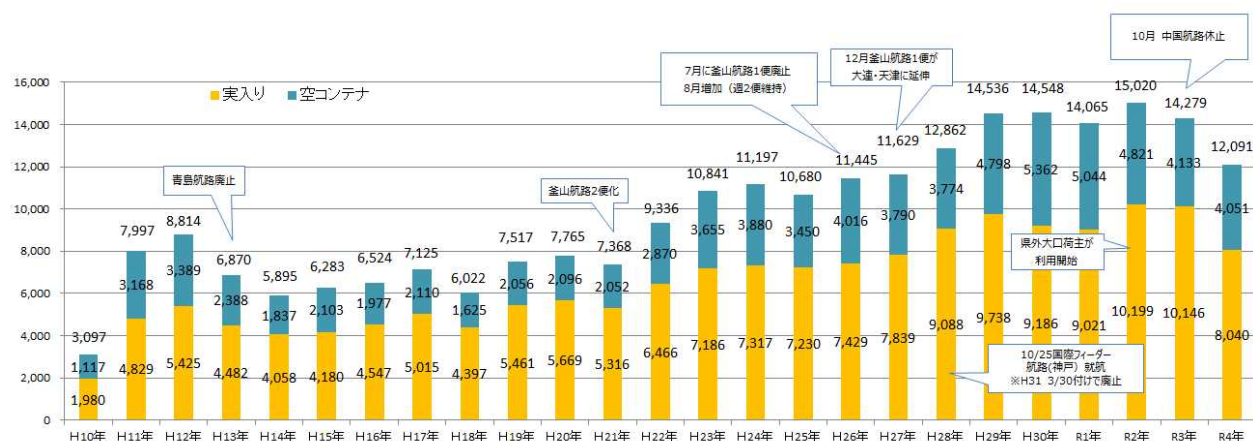
3. 第3期高知新港振興プランの主な戦略

(1) 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）

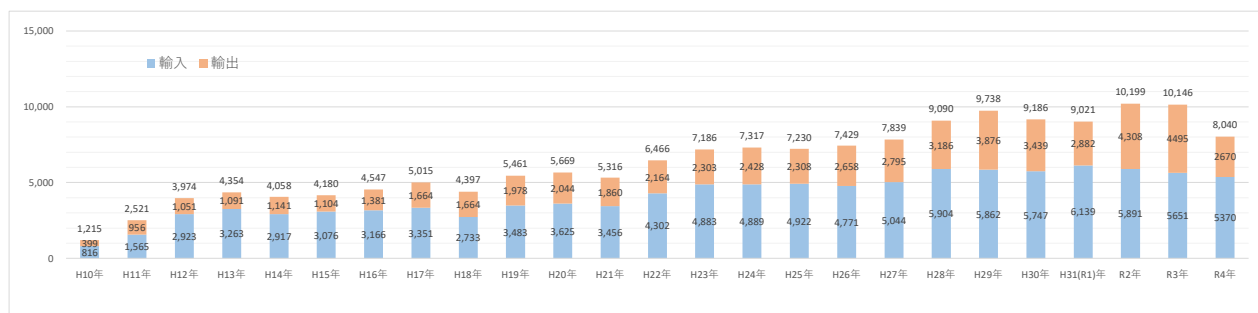
1. 第3期振興プランにおける基本目標及び戦略

第2期振興プランの取組により、高知新港におけるコンテナ貨物の取扱量は増加傾向で推移している。また、令和2年には、県外の大口荷主が高知新港の利用を開始し、新型コロナウイルス感染症の蔓延下にもかかわらず、前年の6.8%増加となっている。また、実入り輸出は、令和2年、令和3年の2年連続で過去最高を更新している。

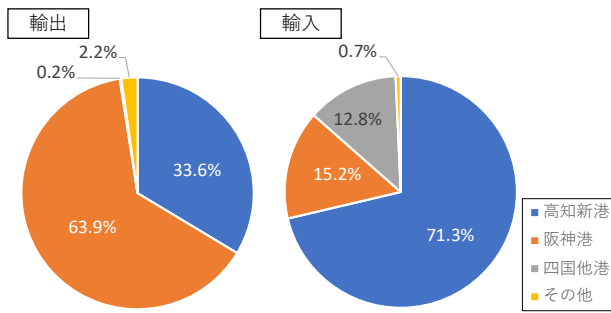
一方で、平成31年3月に高知-神戸間の国際フェーダー航路が廃止され、令和3年10月には中国（大連・天津）直行便が休止となり、物流サービスの低下につながっている。現在、高知新港を就航する航路は韓国（釜山）航路週2便のみである。釜山港においても新型コロナウイルス感染症の影響によって、コンテナ貨物の滞留が発生しており、輸送時間が読みにくい状況となっている。このため、複数の荷主が輸送ルートが多様性を求め他港へ利用転換を図っており、高知新港の取扱貨物量に与えるインパクトは大きい。今後、現状航路の維持や新規航路誘致による利便性の向上が必要となる。



高知新港コンテナ貨物取扱量推移（暦年）再掲

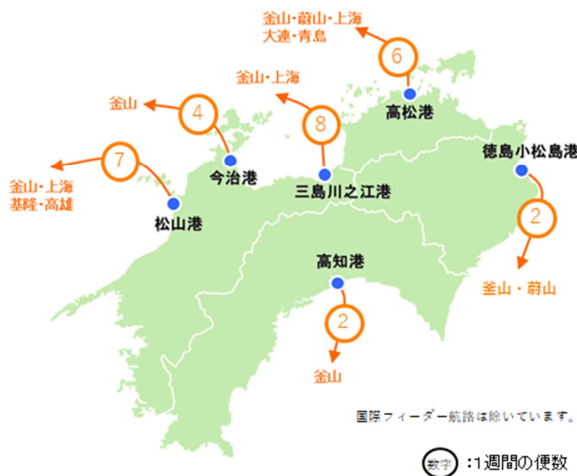


高知新港コンテナ貨物取扱量（実入り）推移（暦年）

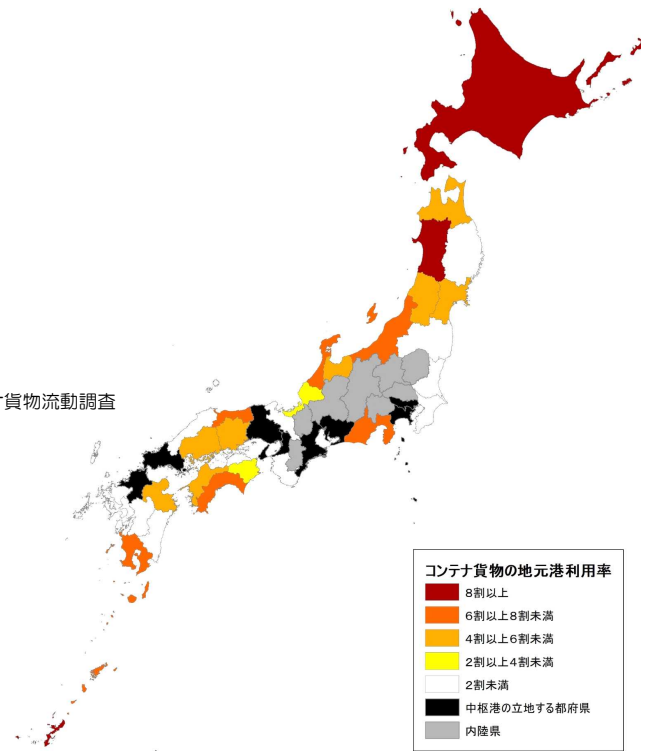


県内コンテナ貨物の高知新港利用率

(平成 30 年) (再掲) 資料：平成 30 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査



四国各港のコンテナ航路 (令和 4 年)



コンテナ貨物の地元港利用率

出典：平成 30 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

こうした状況を解消するためには、航路数及び便数を増やし、利便性を向上させることが必要である。そのため「四国の他港にはない」、「県内荷主からのニーズが高い」、「今後も経済発展により貨物量の増加が期待されるエリア」といった条件を満たす東南アジア方面への航路を誘致する。それにより県内企業の輸送にかかるリードタイムやコストの縮減につなげるとともに県外からの集荷につなげる必要がある。

まずは、コンテナ船社が新規航路の就航に関心を示すだけのベースとなる貨物を確保する必要がある。そのためには、高知新港の陸上輸送コスト面での優位性等によってポートセールスを進め、魅力を発信することで、四国内の東南アジア方面向け貨物の集荷を図り、ベースとなる貨物を確保する。

次に、新規航路誘致のための効果的なインセンティブ制度を設け、コンテナ船社に誘致活動を展開していくことで、外航航路の誘致を目指していく。

このため、第3期振興プランにおいて、コンテナ貨物について上記の目指す姿を達成するための基本目標及び戦略を次のとおり定め、取り組んでいく。

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

- 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荷を図る
- 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

2. 第3期振興プランにおける取組

○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

(1) 現状・課題

現在、高知新港では、国際フィーダーや中国航路が廃止又は休止となり、定期コンテナ航路は週2便のみの運航となっている。そのため、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他港を利用している県内荷主が増加している。

この陸送費についても、トラック運転手の高齢化や若者の車離れ、運転手の労働時間規制の強化等による運転手不足により、物流コストの更なる増加が懸念される場所である。

県内荷主への聞き取りによる他港利用の要因としては、前述のとおり（5ページ参照）、「コンテナ船の遅延や抜港リスクの回避」、「間接貿易のためルートの決定権がない」といったことが主なものであるが、県内貨物の高知新港の利用促進を図っていくためには、荷主毎に要因を分析し、課題を抽出したうえで、対応策を検討する必要がある。

(2) 対応策

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の面で優位となる四国内の荷主に対し、ポートセールスを強化していく。

その際には、これまでの企業訪問により蓄積している荷主情報を活かし、民間物流事業者と連携して荷主を訪問し、より良いサービスを提案するなど、きめ細やかなポートセールスを実施する。

また、間接貿易の問題に対しては、令和4年度に商社等に高知新港の優位性を周知するため、高知県企業と取引を行っている大都市圏の商社のリストを信用調査会社に委託し、入手している。今後、これらの企業を訪問し、1社ずつPRを行っていく。併せて、荷主に対しても物流コストの低減メリット等の周知を図っていく。

新たな外貿コンテナ航路の誘致実現を図るには、高知新港として相応の貨物量を確保することが求められるため、県内貨物のさらなる集貨や農林水産物等新たな貨物の創出に取り組む。また、これらの取組と併せて、使用料減免や入出港経費に対する補助といった外貿コンテナ航路の誘致に対する効果的なインセンティブ制度を設け、コンテナ船社への誘致活動を実施していく。

◆四国内における東南アジア方面の貨物量

H30 年度コンテナ貨物流動調査より、高知県を除く四国3県の東南アジア発着貨物量は約82,801TEU。また、県内の中国・韓国以外への貨物量はR3年度の実績と荷主企業にヒアリングした未利用貨物量と合わせ6,984TEUと推計される。

東南アジア方面の航路誘致するうえで、競合するのは同方面への航路が就航している神戸港と松山港と考えられるが、地理的な優位性のある高知新港に東南アジア航路を誘致すればリードタイムやコストの面で神戸港や松山港より優れることがわかった。

○四国3県の東南アジア向け貨物量

82,801TEU(推計値)



18,234TEU(転換目標値)

○高知県の東南アジア向け貨物量

6,984TEU(推計値)



3,523TEU(転換目標値)

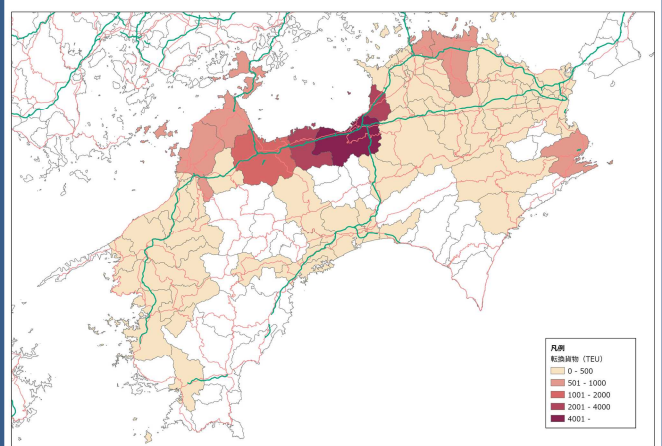
リードタイム比較 (想定)

高知新港⇒高雄港※：3日

神戸港⇒高雄港：4日

松山港⇒高雄港：8日

※東南アジア方面へのハブ港の一つ



東南アジア航路誘致により高知新港への切替が見込める市町村と貨物量

出典：平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査をもとに推計



第3期振興プラン 取扱貨物量目標値 積み上げ

単位：実入りTEU/年

		R5		R6		R7		R8		R9			
外航	釜山航路	釜山航路利用輸出入貨物		9,000	県内貨物のみ	10,072	シンクタンク中期見通し(実質GDP成長率0.8%)	10,112	シンクタンク中期見通し(実質GDP成長率0.4%)	10,213	シンクタンク中期見通し(実質GDP成長率1%)	10,305	シンクタンク中期見通し(実質GDP成長率0.9%)
	(東南アジア航路)	県内の中国・韓国以外向け輸出入貨物(高知新港未利用分含む)		698	貨物の10%	1,408	・貨物の20% ・シンクタンク中期見通し(実質GDP成長率0.8%)	2,104	・貨物の30% ・シンクタンク中期見通し(実質GDP成長率0.4%)	2,822	・貨物の40% ・シンクタンク中期見通し(実質GDP成長率1%)	3,523	・貨物の50% ・シンクタンク中期見通し(実質GDP成長率0.9%)
		四国3県の中国・韓国以外向け輸出入貨物(高知新港未利用分)		1,656	四国3県の東南アジア方面未利用分の2%	3,312	・四国3県の東南アジア方面未利用分の4%	6,624	・四国3県の東南アジア方面未利用分の8%	14,076	・四国3県の東南アジア方面未利用分の17%	18,234	・四国3県の東南アジア方面未利用分の約22%
		小計		2,354		4,720		8,728		16,898		21,757	
内航	航路新規	移出入貨物		736	ヒアリングによる見込み最低量の50%(半年分)	1,472	ヒアリングによる見込み最低量	2,288	22TEU/便	2,600	25TEU/便	3,120	30TEU/便
合計		12,090		16,264		21,128		29,711		35,182			

中国・韓国以外向け貨物量：6,984TEU
(R3d実績3,692TEU + 企業ヒアリング3,292TEU)

四国3県の東南アジア方面貨物量：82,801TEU

○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

(1) 現状・課題

前述のとおり、ベースカーゴとなる貨物を有する主要な県内企業の中には、海上運賃と陸上運賃を合わせたトータルコストが原因で他港を利用している企業が一定数いる。こうした企業のベースカーゴを確保するためには、魅力的なインセンティブ制度の創設と周知も重要である。

また、本県の主要産業である一次産業については、近年の世界的な日本食ブームや、高品質な日本産品への注目により、国産農林水産品の輸出金額が大きく増加している。特に、アジアを中心に海外の消費者の所得が向上し、日本の農林水産物の潜在的購買層が増加したことや訪日外国人客を通じて魅力が広まったことなどから令和3年には農林水産物の輸出金額が1兆円を達成した。日本の農林水産物の更なる輸出増加を目指し、農林水産省は令和7年までに2兆円、令和12年までに5兆円といった輸出金額の目標を設定している。

第4期高知県産業振興計画（令和2年度策定）では、ユズや土佐酒に続くその他の県の特産品の輸出拡大、国別・品目別の輸出戦略の展開が目指されている。また、林業分野では需要が旺盛な米国への輸出体制の強化など、相手国のニーズに合致した製材品の生産・輸出体制の整備・促進が目標として掲げられている。

こうした輸出促進の本格化に対して、高知新港が果たすべき役割は重要である。

(2) 対応策

県内に多い中小企業でも利用しやすいインセンティブの創設を行い、県内企業だけでなく、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する際に積極的な周知を行っていく。

また、輸出促進に取り組む農林水産物の品目ごとの課題に対して、県庁内の関連部署や高知新港の近隣に立地するJA高知県や木材団地等の関係団体とも連携し、高知新港を利用した輸出につながるよう港湾機能の向上や物流サービスの提供を検討し、ベースカーゴ確保のための取組を進めていく。

3. 第3期振興プランにおける目標値

以上の取組を踏まえ、第3期振興プランにおいて、コンテナ貨物について基本目標を達成するために掲げる目標値としては、以下のとおりとする。

【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

⇒ 35,182TEU≒35,000TEU

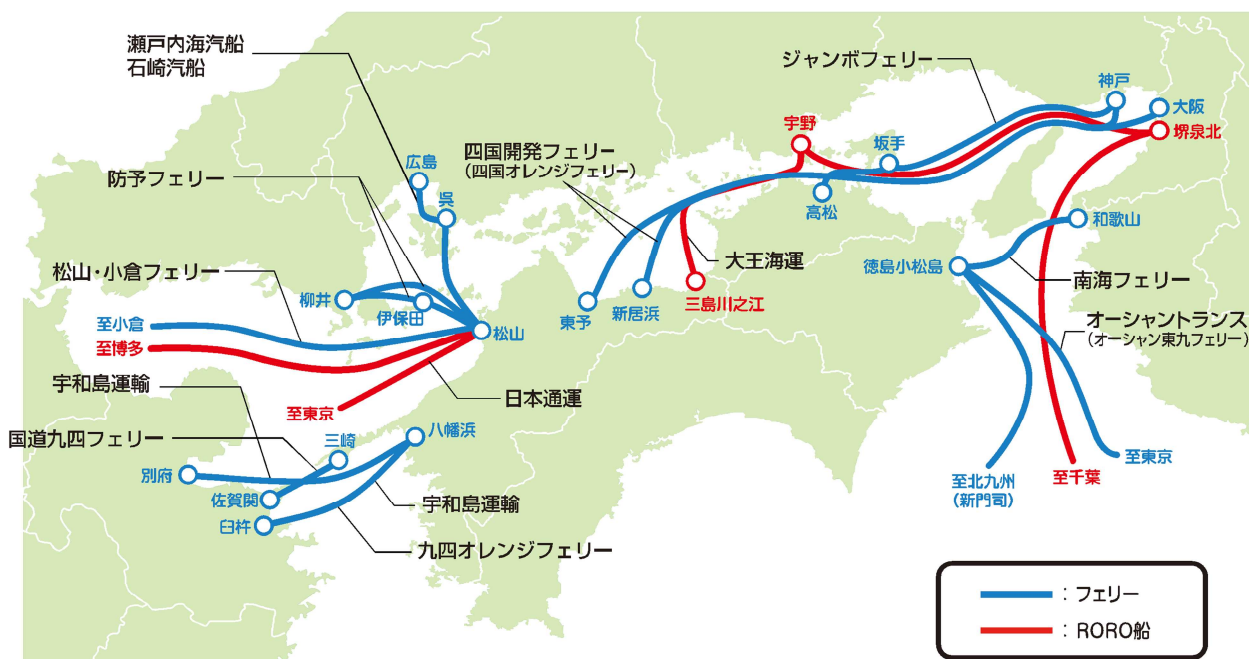
(2) 目指す姿②：働き方改革やBCP対策に寄与する定期内航航路の就航

第3期振興プランにおける基本目標

高知新港発着の定期内航航路は燃料費高騰により平成17年に廃止となり、高知県内でも平成30年に宿毛フェリーが休止となって以降、定期内航航路が無い状態が続いている。また、四国のフェリー・RORO船の航路も過去20年の間で約6割減少している。

一方、近年では定期内航航路に対する社会的ニーズは高まっている。例えば、労働者不足やトラックドライバーの働き方改革の影響からトラック輸送により現状を上回る貨物量を取り扱うことは困難となっており、他の輸送手段の確保が求められている。また、BCP等を想定し様々な輸送手段を保持したい企業も増加している他、災害時における緊急物資輸送ルート確保の必要性が高まっている。更に近年ではカーボンニュートラル等CO2削減の必要性が高まってきている。

定期内航航路の誘致においては、安定した貨物量の確保が必要であるが、ニーズ調査の結果、現時点では高知県内の荷主や運送事業者の内航航路に対するニーズや機運は高くなく、PR等の機運醸成に係る取組が必要な状況である。



出典：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

四国におけるフェリー・RORO船の航路図（令和2年12月時点）

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

(3) 目指す姿③：地場産業を支える物流拠点（バルク）

1. 第3期振興プランにおける基本目標及び戦略

第2期振興プランの取組や、高知県内鉱山での石灰石生産比率を高めていく石灰石取扱企業の方針等により、石灰石取扱量が大幅に増加している。新型コロナウイルスの影響により、令和元年は自動車生産台数が大幅に減少したことに伴い鉄鋼の生産量も大きく減少し、石灰石も減産を余儀なくされた。しかし、令和2年以降は自動車生産台数の持ち直しに伴い、石灰石の生産量も復調している。

また、他鉱山の枯渇・低品質化を背景に、石灰石取扱企業が高知新港背後の良質かつ豊富な石灰石を令和7年度までに年間約60万トン増産する計画があり、今後も更なる取扱貨物量の増加が期待される。こうした状況変化や貨物需要に対応し、取扱貨物量の確保や、バルク貨物の取扱環境改善、利便性の維持向上を図ることで、地場産業の支援につなげていくことが今後に向けた課題となっている。

地場産業を支える物流拠点を目指すため、第3期振興プランにおいては基本目標及び戦略を次のとおり定め、取り組んでいく。

【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

○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

2. 第3期振興プランにおける取組

○戦略1：増加するバルク貨物に対応したヤードの拡張

(1) 現状・課題

高知新港のバルク貨物（石灰石）ヤードでは、限られた面積の中で、複数の企業が用途の異なる石灰石の配置などを調整しながら利用している。バルク貨物（石灰石）の取扱量が増加した場合、輸送車両や荷役機械の輻輳の発生、また、バルク貨物（石灰石）を高く積み上げることによって貨物が細粒化するなど、性状の変化が懸念されている。

また、国内製鉄所から良質な高知産石灰石の需要が多く、石灰石取扱企業が今後3年間で年間約60万トン増産し、年間約150万トンを扱う予定となっている。現在のヤードでは対応が難しいことから、ヤード面積拡張の要望があがってきており、対策が課題となっている。

(2) 対応策

今後のバルク貨物（石灰石）取扱貨物量の増加への対策として野積場の形状変更・面積拡大等について、バルク貨物（石灰石）ヤードの利用者等の関係者と協議し、検討を行う。

○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

(1) 現状・課題

高知新港のバルク貨物ヤードの荷役機械については、船舶へ貨物の揚げ卸しを行うシップローダ1基、ヤード内で荷役作業を行うホイールローダー3台体制となっている。

既存シップローダの船舶への積載能力は、1,000トン/hである。そのため、1万DWT級の船舶へ積載する場合は約8~10時間、2万DWT級の船舶の場合は約20時間を要する。

近年の船舶大型化も踏まえ、荷役機械の機能向上を図っていく必要がある。



現在のバルク貨物の取扱状況（高知太平洋鉱業株式会社提供）

(2) 対応策

荷役機械（シップローダ）の機能向上に向けて、令和5年3月に県有シップローダの民間への払い下げを行う予定である。これにより、民間事業者が主体となった機能増強や、夜間を含めた効率的な運用が可能となることが期待される。

3. 第3期振興プランにおける目標値

以上の取組を踏まえ、第3期振興プランにおいて、バルク貨物について基本目標を達成するために掲げる目標値として、以下のとおり設定する。

【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）

(4) 目指す姿④：西日本太平洋側における国際クルーズ拠点

1. 第3期振興プランにおける基本目標及び戦略

高知新港は、平成28年度からクルーズ船の寄港数が急増し、平成29年度には過去最高の40回の寄港を記録したが、令和2年の新型コロナウイルス感染症の影響により激減し、令和2年度は2回、令和3年度は6回の寄港にとどまった（全て日本船のみ）。

令和2年以降、日本国内のクルーズ船の運航は日本船のみ許されていたため、全国的に寄港回数が低迷していたが、令和4年11月15日付けで「国際クルーズ運航のための感染拡大予防ガイドライン」が発出され、令和5年3月から外国クルーズ船の日本運航が再開されることとなった。この状況を受け、今後各港間のクルーズ船誘致競争が一気に激化することが予想されるため、外国船社が一旦白紙にしている日本への寄港予定地を改めて選定するタイミングに合わせ、タイムリーな誘致活動を積極的に行っていくことが重要となる。

高知新港は太平洋に面する外洋港湾であり、アジアをはじめとする海外からのクルーズの寄港地として有利な位置にある。また、世界最大級のクルーズ船が着岸可能な岸壁を有するとともに、乗船客等に快適に滞在いただける客船ターミナルも整備している。これらの高知新港のポテンシャルを活かし、海外のクルーズ需要の拡大を最大限に取り込み、安全かつ円滑な受け入れを行っていく必要がある。また、多様なクルーズを誘致し、社会情勢等に左右されることなく、継続的にクルーズ船が寄港する港湾を目指していくことも必要である。

このため、第3期振興プランにおいて、クルーズ船について上記の目指す姿を達成するための基本目標及び戦略を次のとおり定め、取り組んでいく。

【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

○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、外国客船による日本発着クルーズ、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期振興プランにおける取組

○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

(1) 現状・課題

ア. 岸壁でのおもてなし

平成30年度末に客船ターミナルが完成し、天候に左右されない寄港受入が可能となった。また平成28年度より導入した岸壁受入業務に関する外部委託により、観光案内や物販サービス、歓迎イベントやシャトルバスの運行等、充実かつ安定した受入体制を敷くことができおり、船会社や乗船客から高い評価を受けている。一方、新型コロナウイルスの影響により受入体制にも変化が強いられる。例えばソーシャルディスタンスを確保するため、寄港時の一般見学者の客船ターミナル入場や、ターミナル内での県産品のふるまい等は制限せざるを得なくなっている。



岸壁でのおもてなし（左：よさこい踊り、右：ターミナルでの物販）

イ. CIQ（出入国管理、税関など）

客船ターミナル完成により、これまで仮設テント設置または審査官の船内乗り込み等で対応しなければならなかったCIQ手続きが、一括してターミナル内で実施できることになり、乗客の上陸までに必要な時間が大幅に短縮された。また、行列ができて空調が完備されたターミナル内で待つことができるため、乗客の方々からの評価も向上している。

一方、新型コロナウイルス感染症の拡大以来、3年以上外国クルーズ船が寄港できていないことから、今後の寄港の際には、ガイドライン等に沿い、ターミナル内におけるCIQ配置を改めて確認しておくことが必要である。

ウ. 乗船客の受入先の拡大

乗船客の寄港時の行き先について、以前に比べると少しずつ高知市外に分散しつつあるが、まだ大半は市内に集中しており、クルーズ船寄港の経済効果が県内全体に行き届いていない。

(2) 対応策

今後、ウイズコロナ・アフターコロナを見据え、高知新港をクルーズ船及び県民にとって安心・安全かつ魅力的な寄港地として定着させていくため、以下のような対応を検討・実施していくこととする。

ア. 持続可能なおもてなしの実施

- 「国際クルーズ運航のための感染拡大予防ガイドライン」の内容に沿ったおもてなしのあり方を検討し、整備する。
- 同ガイドラインの内容の範囲内で、可能な限りコロナ前の受入体制を復活させ、乗船客及び県民に楽しんでいただくよう取り組む。
- 現在、高台用地に整備中の展望スペースや飲食施設等への誘導等により、県民がクルーズ船に親しめるよう努める。

イ. 円滑なCIQ審査の実施

客船ターミナルを整備し、CIQ審査スペースを設けたことにより、CIQ審査に要する時間が大幅に短縮され、乗船客等の滞在時間の増加につながった。一方、新型コロナウイルスの影響によ

り CIQ 対応がしばらくできていないため、外国クルーズ船の国内運航が開始される際には各機関と改めて協議し、スムーズな審査体制の再構築に努める。



高知新港客船ターミナル

客船ターミナル（平成 30 年度完成）
 ○面積：約 1,400 m²
 ○機能：出入国審査（最大 16 ブース）
 税関検査（最大 8 ブース）、検疫
 待合、観光案内、物販、イベント

ウ. オプションツアーの行先（エリア）の拡大

高知県内の高速道路の整備などを背景に、高知県観光振興部や高知県観光コンベンション協会と連携し、外国船社や旅行会社への訪問や県内観光地等を視察するモニターツアーの実施などを通じて新たなオプションツアーの造成を提案していく。

エ. 官民連携

岸壁や市街地における外国クルーズ船の受け入れに関する課題等について協議・検討するため、また、新型コロナウイルス等、非常事態が発生した際の連絡・協議体制等を共有するため、「高知県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、受入態勢のさらなる充実を図っていく。



高知県高知港外国客船受入協議会組織図

○戦略2：多様なクルーズ（日本船、外国クルーズ船による日本発着クルーズ、ワールドクルーズ）の誘致

（1）現状・課題

これまでのクルーズ船の誘致活動は、①国内外の船社、ランドオペレーターへの訪問、②クルーズコンベンション等への出展、③船社や旅行会社を対象としたモニターツアーの開催等により高知新港のメリットや観光地のPR等を広く行ってきた。また、全国的なクルーズ船受入に関する組織会合等に参加し、他港の客船誘致や受入動向などの情報交換も積極的に行っている。

こうした誘致活動の結果、外国船社における高知新港の認知度が向上し、クルーズ船の寄港は平成 29 年には過去最高を記録したが、新型コロナウイルスの影響により激減し、現在日本船のみの

寄港となっている。外国クルーズ船については令和5年3月に客船国内運航が再開されるため、今後一気に港間での誘致合戦が激化することが予想される。高知新港としてはその流れから遅れることなく積極的な誘致を行い、まずはコロナ前の水準まで寄港回数を回復させることが必要である。

(2) 対応策

国内外の多様なクルーズを誘致していくために、以下のような対応を検討・実施していくこととする。

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

令和4年11月15日に発出された「国際クルーズ運航のための感染拡大予防ガイドライン」の内容を確認し、関係団体と協議の上受入体制を確立し、高知新港が外国クルーズ船を安心安全に寄港できる港であることを、速やかに国内外にアピールする。

現在、外国船社は既に直近1～2年程度の予約を日本の港湾に対して行っているケースもあるが、まだ白紙である船社も多く、「日本が外国クルーズ船の運航を解禁してから考える」といった声も聞こえる。よって、いち早く高知新港が外国クルーズ船を歓迎できる体制を整えているとアピールできれば、それが船社にとって寄港地選定における大きなインセンティブとなりえるため、時期を捉えて海外のクルーズコンベンションへの出展参加や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

高知新港はクルーズ船を受け入れる設備も実績も充実しており、それが船社へのアピールポイントとなっているが、1港（点）のみでの営業活動では、特に海外船社に対するインパクトが弱い。そのため、県外の複数の港湾と連携して一連の寄港ルート（線）を提示し、共同で営業活動を行うことにより、認知度をアップさせ、効果的な誘致を行う。現在、高知県は東京都、静岡県、和歌山県、鹿児島県と連携して誘致を行っているところであるが、寄港ルートはテーマによって複数パターン作成し、ルートによって営業先にバリエーションを持たせることにより、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、発着地の別などあらゆる船種の誘致ができるようにする。

○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

(1) 現状・課題

ア. 安全な着岸

クルーズ船の寄港に関し、岸壁における直近での大きな事故等はないが、防波堤は現在整備途中であり、安全で快適なクルーズ船の寄港のため、さらなる静穏度の向上が必要である。

イ. さらなる大型クルーズ船の受入

近年、クルーズ船は大型化の傾向が続いており、今後、22万総トン級のクルーズ船の日本寄港も見込まれる。

高知新港にはこれまでに最大16万総トン級のクルーズ船（クアンタム・オブ・ザ・シーズ等）が寄港しており、現状では、高知新港の7-3及び7-4岸壁の水深、延長、係船柱及び防舷材については22万総トン級にも対応可能となっている。

(2) 対応案

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、引き続き国への政策提言などに取り組んでいく。

イ. さらなる大型クルーズ船の受入

高知新港の優位性をアピールして、今後配船が見込まれる 22 万総トン級の船舶の誘致を図っていく。

また、客船から岸壁への動線として、ボーディングブリッジや屋根付き通路等の整備を検討するとともに、クルーズ船の同日 2 隻寄港にも対応できるよう、未供用の 7-5 岸壁を活用する検討を行う。

3. 第3期振興プランにおける目標値

以上の取組を踏まえ、第3期振興プランにおいて、クルーズ船について基本目標を達成するために掲げる目標値として、以下のとおり設定する。

【KPI】

○日本船：令和3年度6回→令和9年度10回

※令和4年度寄港予定8回（令和5年2月末時点）

○外国クルーズ船：令和3年度0回→令和9年度40回

・外国船社による日本発着クルーズ：令和3年度0回→令和9年度10回

※令和4年度寄港予定7回（令和5年2月末時点）

・ // アジア発着・ワールドクルーズ：令和3年度0回→令和9年度30回

合計：令和3年度6回 ⇒ 令和9年度50回

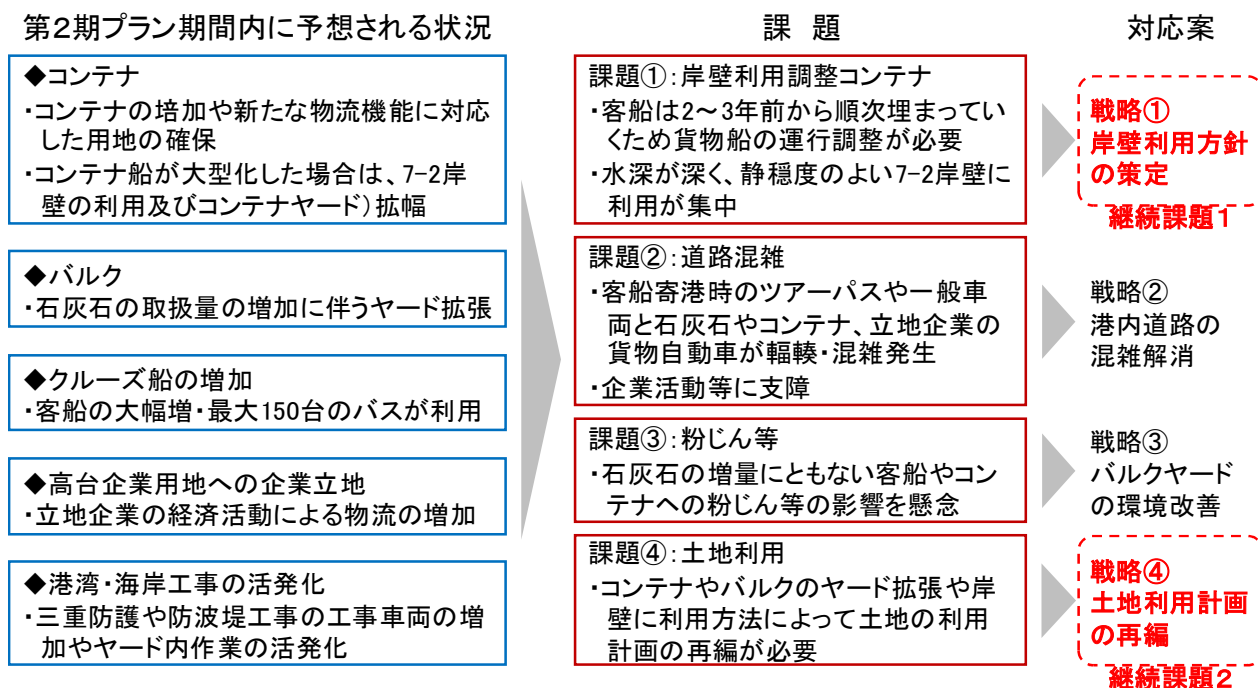
（クルーズピークシーズンの2ヵ月（4月前後、9月前後）で週2回程度、オフシーズン（1～2月）を除く8ヵ月間で週1回程度寄港があったと仮定して積算）

※寄港数の回復・増加に合わせ、寄港による乗客の消費単価を上げることにも取り組んでいく（現時点では外国クルーズ船の寄港再開の実績がないため、単価の数値目標は設定しない）。

(5) 目指す姿⑤：物流及びクルーズ観光が高次に共存した港湾

1. 第3期振興プランにおける戦略

第2期振興プランで抽出した4つの課題のうち、課題②：道路混雑及び課題③：粉じん等については第2期振興プラン期間中に対応が完了している。そのため、第3期振興プランでは、戦略①岸壁利用方針の策定、戦略④土地利用計画の再編について引き続き対策を検討する必要がある。



第2期振興プランにおける課題と対応状況

2. 第3期振興プランにおける取組

○戦略1：岸壁利用方針の策定

(1) 現状・課題

現状、石灰石運搬船と石炭・PKS（ヤシガラ）運搬船の間で7-2岸壁の使用が重複する事がある。また、今後、石灰石の増産計画があり、バルク船の寄港がさらに増加する見込みである。

一方で、第2期振興プラン期間中には、東第一防波堤延伸完了に伴う7-3、7-4岸壁の静穏度（荷役稼働率）の向上や、客船ターミナルの供用開始等、岸壁利用に係る環境が変化している。

そのため、平成27年に施行された現行の公共岸壁使用調整ルールは、現状の各岸壁の利用状況と乖離しており、効率的な岸壁運用のためには、現状に即した内容に改訂が必要である。

(2) 対応策

高知新港の岸壁を有効活用するため、以下の方針に基づき岸壁を利用することとする。公共岸壁使用調整ルールを改訂（新ルールは令和5年4月施行予定）し、実際の運用状況を踏まえ適宜見直しを行うこととする。

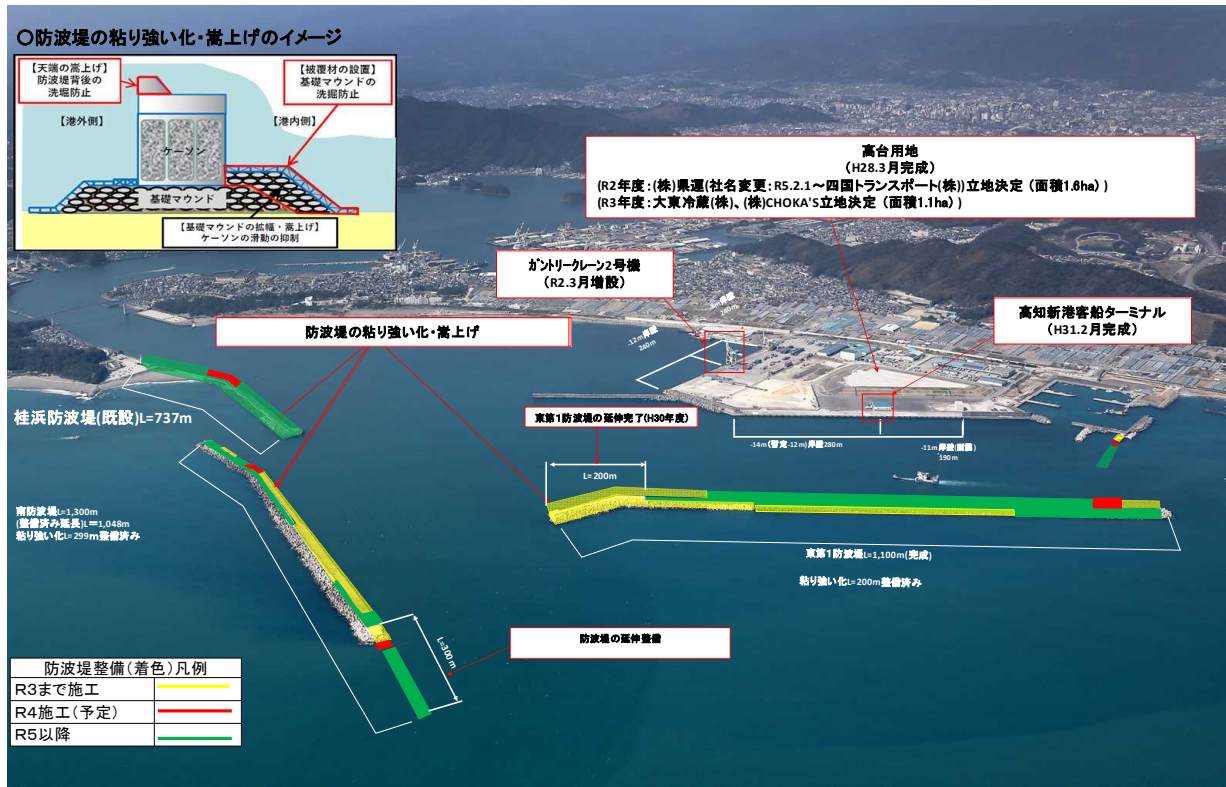
なお、令和7年度以降の7-1岸壁の増深工事中の暫定ルールについては、施工事業者や関係者を交えて再度検討を行うこととする。

施設名	岸壁利用状況（～令和5年3月31日）	岸壁利用方針（令和5年4月1日～）
7-1岸壁 水深-8m 延長 240m	○コンテナ船専用 ○水深が浅く、現在のコンテナ船も満載での入港は不可	○原則、コンテナ船専用 ○令和7年度以降増深工事を予定
7-2岸壁 水深-12m 延長 240m	○バルク船（石灰石、石炭、ヤシガラ等）が使用 ○客船2隻同時寄港時には客船が使用 ○客船使用時はバルク船に運航調整を依頼しており、待船や岸壁の移動などが発生	○原則、バルク船が使用
7-3岸壁 水深-12m 延長 280m 7-4岸壁（耐震） 水深-11m 延長 190m	○客船ターミナル供用開始により、客船は主に7-3、7-4岸壁を使用 ○官公庁船も使用	○原則、クルーズ船及び官公庁船が使用
7-5岸壁 水深-7.5m 延長 130m	○未供用 ○背後用地は港湾工事ヤードとして利用	○小型客船や自衛艦等寄港時の暫定利用を検討（係船柱、防舷材、エプロン舗装等が必要）
7-8岸壁 水深-8m 延長 250m	○以前はフェリー岸壁として利用 ○現在は港湾工事・資材ヤードとして利用	○コンテナの利用状況、定期内航航路（フェリー・RORO）の誘致状況を踏まえ検討

※公共岸壁の使用調整ルールの対象は7-1～7-4岸壁のみ

また、上記の岸壁利用方針を円滑に実行していくために、引き続き、下記防波堤の整備促進を図り、港内静穏度を高め、岸壁を安全かつ安定的に利用できるようにしていく必要がある。

- 東第二防波堤の整備延伸
- 南防波堤の整備延伸



画像提供:国土交通省四国地方整備局 高知港湾・空港事務所

高知新港整備状況

○戦略2：土地利用計画の再編

限られた高知新港の土地を有効活用するため、土地利用計画を再編する必要があるが、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動線を考慮する必要がある。また、増深工事をより効果的なものとするためにも今後の土地利用計画の再編は必要であるため、増深工事計画の策定に併せて検討することとする。

その他、必要に応じて、制限区域の見直しや必要な保安施設の整備等を行うとともに、港湾施設の保安対策を着実に推進していく。

再編まで、次ページのとおり、第2期振興プランの土地利用計画を一部修正のうえ継承する。

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流通・生産用地 ○港湾利用者の一時避難スペースとして活用 ○客船寄航時の観覧・休憩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 ○定期内航航路の誘致状況により、今後の利活用を判断



土地利用計画

おわりに

新型コロナウイルス感染症の拡大により、世界中がかつてない混乱に陥ってから約3年が経過した。いまだ海上物流の混乱や外国クルーズ船等のインバウンドの誘致は回復の途上にあるが、令和5年5月に新型コロナウイルスの感染症法上の位置付けの変更が予定され、第3期は反転攻勢のタイミングにあると考えている。

令和5年度からは、これまで延べてきた各分野における「目指す姿」、「基本目標」、「戦略」に沿って事業を進めると共に、PDCAサイクルに沿って進捗管理し、計画を必要に応じて見直していく。

今後も、高知新港を高知港長期構想に定める「高知県経済を支える国際物流・交流拠点」として相応しい港とするべく、職員一同邁進してまいり所存である。

第3期高知新港振興プラン

令和5年3月

高知県土木部港湾振興課

〒780-8570 高知市丸ノ内1丁目2-20

TEL : 088-823-9888

FAX : 088-823-9657

E-MAIL : 175201@ken.pref.kochi.lg.jp

<https://www.pref.kochi/lg/jp/soshiki/175201/>