

高知港港湾計画について * Revised Master Plan of Kochi Port

栗本博樹**

By Hiroki Kurimoto

1 序章

本論文は、平成12年度改訂の高知港港湾計画を通じて、新しい港湾整備の指針となる港湾計画のあり方について考察することを目的とする。

高知港は、古くは浦戸港と呼ばれ、土佐湾の中央部浦戸湾内にその施設を有し、西に桂浜、東に種崎の砂浜が太平洋の波浪を遮断し、湾内水面積7.5km²を有する天然の良港として発達してきた。近年になり、港湾法に基づき昭和26年に重要港湾に指定された高知港は、昭和35年に新たに港湾計画を策定し、港湾計画に基づく港湾整備がスタートした。その後4度の計画改訂を経て、今回の改訂に至っている。その間、船舶の大型化等に対応するため、高知市三里に外洋展開する高知新港が計画・整備され、平成10年3月には一部供用するに至っている。

平成12年度改訂の港湾計画における重要なテーマは、近時の社会経済情勢の変化に対応した港湾を目指すこと、一層地域産業振興を牽引する港湾を目指すことが求められた。具体的には、経済のグローバル化やそれを支える物流における港湾貨物のコンテナ化、大型化への対応や大気・水質環境の保全や水辺・水域環境の保全と活用等に対応することが必要となる。

2 法定計画としての港湾計画

港湾計画は、港湾法に基づく法定計画として、計

画内容、記載方法が、法、政・省令、基本方針に規定されている。具体的な策定作業は、目標とする年次を定めた上で、自然条件、社会経済的条件等港湾を取り巻く諸環境を検討の上、港湾の位置付け及び機能から港湾計画の方針を定め、港湾の能力をフレームとし、取扱貨物量及び港湾利用者数等を指標としての設定の上、必要な施設整備の計画を定める内容及び手順となる。この港湾計画のあるべき姿に関して、策定作業の進め方、計画手法・内容、情報公開等、その他国と港湾管理者の役割分担や港湾の広域連携等多面的に議論されている。

本論文では、港湾管理者が港湾整備及び活用の指針としての計画を作成する際の手法として、事例紹介するとともに法定の港湾計画のあるべき姿への一考察としたいと考える。

3 将来像を基にしたフレーム及び指標に関する試み

今回の高知港港湾計画は計画策定に先立ち、港湾計画の目標年次を超えた長期のビジョンを前提にその中間目標として、港湾計画を位置付けることとした。高知港を取り巻く諸条件及び高知港への地域の要請を受け、高知港の将来像を定め、これを長期構想、港湾計画を通じた計画のコンセプトとした。そして、高知港に係る全ての計画及び構想は、究極の目標として将来像の実現を目指し、施設の整備・活用等全てはこれに帰することとした。そのために必要な4つのフレームを設定した。

(1) 高知港の将来像

本港の背後圏は、高知県の政治、経済、文化活動の中心として重要な役割を果たしている。なかでも高知市は平成7年に輸入促進地域(FAZ)に指定され、高知新港に高知ファズ(株)の高知新港輸入物

キーワード：港湾計画、長期構想

** 高知県港湾空港局港湾課計画調整班長

(〒780-8570 高知市丸ノ内2丁目4番1号)

Tel088-823-9885 Fax088-823-9657)

流ターミナルが立地し、稼働している。また、高知新港周辺地域は高知空港、四国横断自動車道等と連携した国際的な交易・交流拠点地域としての重要性が高まっている。

高知新港は、太平洋に面するという優れた立地条件を有するとともに、高速道路網など広域交通体系による西日本地域との連携によって地域連携軸の要としての港湾の役割を果たし、高知県経済を支える国際物流・交流拠点へと発展することが期待されている。こうしたことから今後とも、新たな国際物流も視野におきつつ、既存及び計画施設の一層の有効かつ高度利用に努めていくことが求められている。

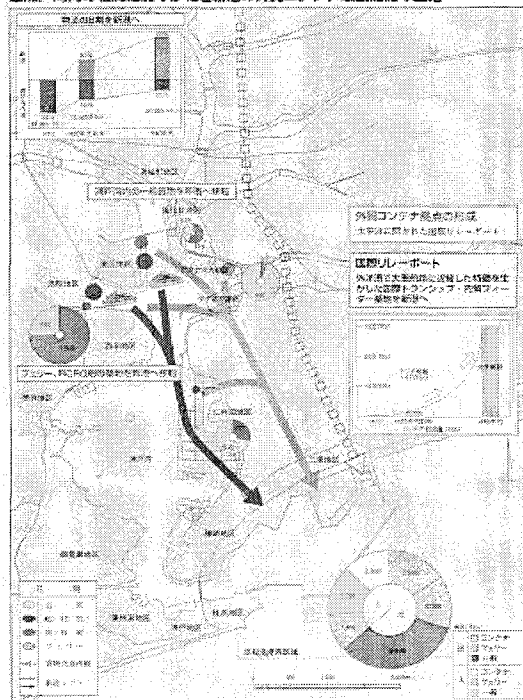
一方、浦戸湾内港は変化に富んだ水際線を有している。この水際線を全国に誇ることでできるウォーターフロントとして、一層、市民に開かれた空間とすることが求められている。そのため、地域住民の主体的な参加により、防災対策や自然環境の保全に配慮しつつ、人々が自然と共生し、交流が広がる水辺空間を形成することが必要である。こうしたことを背景に、高知新港は「高知県経済を支える国際物流・交流拠点」、浦戸湾内港は「人々が自然と共生し、交流が広がる水辺空間」を高知港が目標とすべき将来像とした。

(2) 物流フレーム(内港の物流機能の移転と新港の外貨コンテナ取扱機能の強化)

県経済の発展を支える港湾であるためには、これまでの高知港の鉱石積み出し基地や園芸農産物の積み出し基地として国内物流の拠点機能や地域のエネルギー基地としての機能等に加え、国際的な物流拠点であることの必要性については2章で記載した。このため、増大する港湾物流を効率的に処理するためにも、高知新港と浦戸湾内港の利・活用を計画的に進めなければならない。

高知港長期構想において、計画フレームとしての港湾物流には、港湾取扱貨物量に加えて、高知新港と浦戸湾内港での取扱貨物のシェアを指標として設定した。これは、物流機能が浦戸湾内港から高知新港へ計画的にシフトさせることを意図したものである。施設整備計画は、それらを現実のものにするための受け皿として或いは誘導施策として位置付けるものとした。

高知新港と浦戸湾内港の物流機能の移転と新港の外貨コンテナ取扱機能の強化



(3) 土地利用フレーム(臨海部の土地利用)

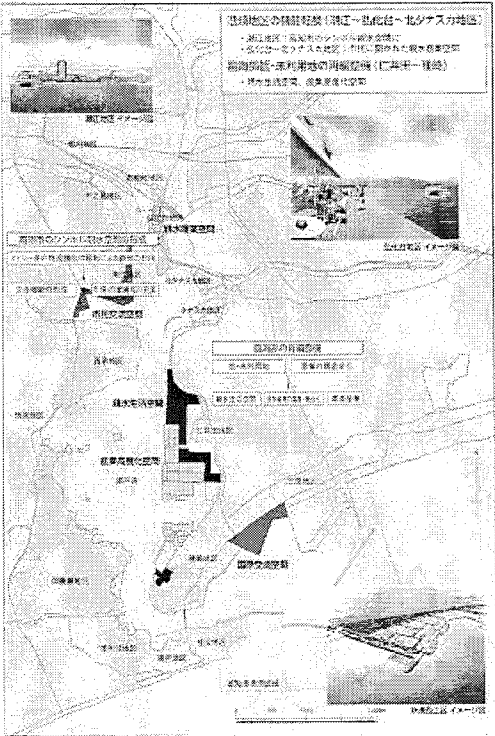
高知港が国際化を踏まえた交流の拠点となり、水辺を媒体とする市民交流の空間とするために、港湾の陸域に機能の異なる3箇所の交流空間の創造を目標にすることとした。浦戸湾内港のフェリー基地移転後の潮江地区は、中心市街地に近く、防災拠点としての機能を有する市民交流拠点の形成を図ることとした。高知市卸売市場を中心とする土地利用が図られている弘化台地区は、親水商業空間として水際線を活用した商業基地として整備することとした。また、国際的な物流基地を目指す新港においては、「人」「情報」の活発な交流を図ることとし、周辺の観光資源を活かした県際・国際的な交流拠点の形成を図ることとした。

加えて、産業構造の変化に対応した土地利用を図ることをも目指したものとして、仁井田地区の計画的な土地利用転換の必要性を示した。

これらの臨海部の土地利用に関して、定量的な指標の設定としては、例えば交流拠点に関して交流人口や土地の高度利用に関して土地利用率が考えらるが、港湾としての統計上データ把握や追跡にも困

難が予想されるため、特に設定を行わないこととした。

■西部部の土地利用変更



(4) 水際線 水域フレーム(水辺の開放と水域の活用保全)

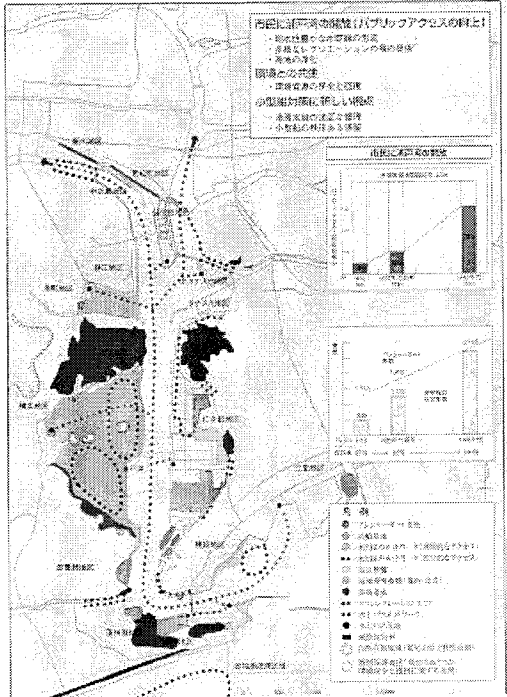
浦戸湾は自然海浜や幾つかの島を残しており、今だ景勝地としての高い価値を有する水域もある。また、水辺そのものが市民の安らぎの空間としてその重要性を指摘されている。一方で、浦戸湾の現状は43kmもの海岸線を有しながら、海岸線の88%の地区で背後陸域と水辺は防潮堤で遮られている。水域の活用に関しては、近年プレジャーボートの増加が顕著であり、多様なマリンスポーツが市民に楽しめる状況下にある。このような中プレジャーボートを収容する充分な施設がないため、放置艇や沈没船が社会問題となっており、物流中心の水域利用から脱皮できない状況にある。

水際線・水域に関する計画は、港湾における積極的な環境計画として位置付けられるものである。特に浦戸湾内港について、人と水辺の関わりから、目標とすべき環境やそれを達成するための港湾の役割

を明確にしようとしたものである。高知港長期構想では、水辺の開放と水域の活用保全を目指すため、

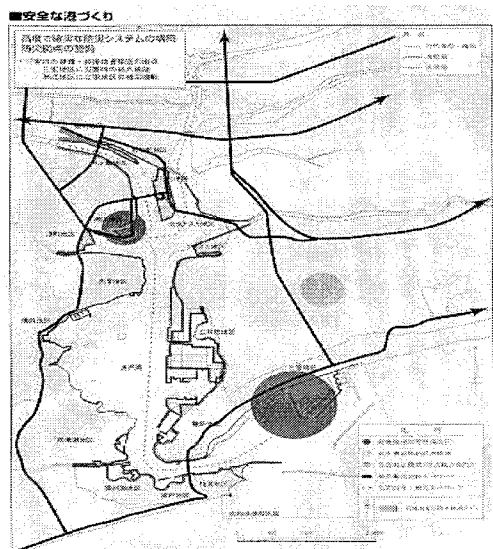
水辺の開放に関しては、パブリックアクセスの可能な延長を指標とし、長期目標として70%の水際線においてパブリックアクセスを可能となる施策を講ずべきこととした。また、水域利用に関しては、代表的な指標として、プレジャーボートの収容保管隻数を対象とし、長期構想において完全な形で全てのプレジャーボートが収容できることを目標とした。

■水辺の開放と水域の活用・保全



(5) 防災フレーム(安全な港づくり)

安全な港づくりは、浦戸湾内港、高知新港に関わらず必要なことであり、高知港の整備の柱とした。これを達成するため、拠点の整備と防護ラインの高度化及び他の防災拠点とのネットワーク化を目指すこととした。これらの中でも、特に防潮堤に設けたゲートは防護ライン上の弱点として考えられており、ゲートの削減及び自動化を目標にし、現在230基ある防潮堤ゲートの高度化を指標として設定した。



4 施設整備計画を超えた港湾計画の意義

港湾整備の計画は、それぞれの港湾の機能、特性に応じて、定められるべきであり、施設整備計画の基礎となるフレームは港湾毎に設定できる自由度が必要であると考え。一方で、港湾計画は、その大部分が公共事業による整備を背景として、具体の施設整備に繋がる以上、目標年次の港湾の姿を示し、必要な施設を明示するだけでは充分ではない。すなわち、公共事業決定過程における計画の透明性や市民の主体的参加及び公共事業としての執行の効率性などを担保したものでなければならない。その意味からのアプローチとして、高知港港湾計画では以下の2つの視点に注目した。

(1) 段階的整備計画

公共事業は、当然のこととして、効果を最大限に発揮する効率的投資を目指さなければならない。事業計画としての面を有する港湾計画はそれを担保するものでなければならない。高知港港湾計画に置いては次に示す段階的整備計画によってこれを担保した。すなわち、「投資効果を早期に発現させるため、一部供用開始に対応した仮防波堤を有効に活用しつつ、フェリー等に対応する岸壁（水深9m、水深7.5m）の早期供用を目指すとともに、大型岸壁（水深14m）の早期供用を図るため、東第一防波堤の整備を促進する。引き続き、防波堤の整備の進展に

合わせて仮防波堤を本堤に移設し、新港全体の安定的かつ円滑な港湾活動を確保する。」こととした。

(2) 港湾整備への市民の主体的参加

計画段階からの市民の主体的参加には、「港湾計画に対する市民の参加」と「港湾計画で示した施設の具体的な整備計画策定における市民の参加」との2通りの解釈が考えられる。これらは、参加の内容において大きく異なる。港湾の計画自体は専門的な部分が多く、港湾計画の策定の全てにおいて市民の意見を聞きながら計画策定の作業を進めることは困難であり、必要に応じた意見聴取を図ることとした。一方、市民生活に直接関わる具体の港湾環境施設等については、市民の主体的参加を図るべきであり、高知港港湾計画においてもそのことを以下のとおり明記している。すなわち、「港湾及び沿岸域が貴重な公共の資産であることの認識を市民により深めてもらい、地域住民のニーズにかなったアメニティ空間を形成するため、特に浦戸湾内における緑地・海浜等の整備にあたっては、地域住民の主体的な参加が不可欠であり、県民と行政が協力して取り組む。」

5 結語

港湾計画は、港湾空間の計画として、多面的で多様な要請に答える計画である。一方で法定計画として、その内容、表現方法とも法令に規定され、形式的要件を満足する計画の作成が必要となる。平成12年度改訂の高知港港湾計画は、港湾計画の前提となる高知港長期構想において新しい計画手法を採用するとともに、港湾計画においても、公共事業にもとめられる効率性や市民参加を担保する工夫を加えたものとした。これらの試みが、今後の港湾計画に一層必要となる港湾毎に港湾の特性に配慮した計画内容及び自由な表現方法に関する議論に繋がれば幸いです。

参考文献及び注釈

- 1) 高知港港湾計画
- 2) 高知港長期構想

港湾計画：港湾法第3条の3に規定する計画

基本方針：港湾法第3条の2に規定する基本方針