須 崎 港 長 期 構 想

（案）













平成 28 年 12 月

高知県・須崎市

目　次

はじめに（案）.....1

第 1 章 須崎港の現況と課題.....3

1.1 須崎港の現況.....3

1.1.1 須崎港の概要.....3

1.1.2 須崎港の現況.....12

1.1.3 高幡地域の現況.....28

1.1.4 須崎港を取りまく現況.....39

1.1.5 上位計画・関連計画の動向.....43

1.1.6 防災に係る計画.....46

1.2 港湾利用者のニーズと市民からの主な意見.....49

1.2.1 港湾利用者のニーズ.....49

1.2.2 市民の須崎港に対する意見.....50

1.3 須崎港の課題と要請.....53

第 2 章 須崎港長期構想.....55

2.1 須崎港の将来像.....55

2.2 基本戦略.....56

2.2.1 物流面「産業が振興する物流機能の充実」.....57

2.2.2 防災面「住民・港湾を守る防災機能の充実」.....59

2.2.3 交流面「住民・来訪者が楽しめる交流機能の充実」.....61

2.2.4 各地区における具体的取組み（取組時期別）.....64

2.3 空間利用計画.....65

はじめに（案）

須崎港は、港湾の施設整備と共にその利用が進展し、須崎港背後圏の産業や生活を支える役割を着実に果たしてきています。また、今後迎える人口減少社会の克服に向け、須崎市では、地域活性化による持続可能なまちづくりを進めていくため、須崎市総合計画をはじめとする各計画において、須崎港の機能強化による産業振興を位置付けるなど、今後とも背後地域の人々の生活を支えていく役割が、須崎港には求められています。

須崎港の港湾計画は平成 11 年に改訂されていますが、高速道路の延伸（高知―須崎東（H14）、須崎西―四万十中央（H24））、平成 26 年の湾口津波防波堤の完成など、港湾計画改訂から 17 年が経過した現在、須崎港を取り巻く社会状況や、港の利用状況は大きく変化しています。また、平成 23 年の東日本大震災を契機として、港湾における地震・津波対策のあり方など、港湾の担う役割も大きく変化しており、須崎港の将来像について見直す時期を迎えています。

このような状況の中、須崎港の概ね 20～30 年後の将来像やそれを実現するための施策の方向性を示した須崎港長期構想を策定しました。長期構想では３つの視点（地域産業が振興する港、災害時に市民生活や企業活動を支える港、多くの人が集う魅力ある港）のもと「元気を生み出す　須崎港」を将来像としています。

策定にあたっては学識経験者等・港湾にかかわる者・行政機関等で構成する須崎港長期構想検討委員会を設置して、幅広く長期的な視点からご検討いただきました。また、須崎市民の皆様や企業・団体の方々にもアンケートなど多くの意見等をいただきまして、この長期構想を策定するのにご協力いただきました方々に感謝申し上げます。

今後はこの長期構想を踏まえ、「元気を生み出す　須崎港」の実現を目指していきたいと考えておりますので、皆様のご理解、実現に向けたご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。



須崎港長期構想検討委員会名簿

区分	所属	職名	氏名
学識経験者等	公益社団法人　日本港湾協会	理事長	須野原　豊
	高知大学教育研究部 自然科学系農学部門	教授	原　忠
	高知大学人文学部 人文社会科学科	教授	中川　香代
港湾にかかわる者	須崎商工会議所	会頭	田部　博史
	社団法人須崎埠頭協会	会長	高橋　克行
	協同組合須崎木材工業団地	代表理事	市川　正孝
	白石工業株式会社土佐工場	執行役員工場長	中西　正考
	住友大阪セメント株式会社高知工場	執行役員高知工場長	大嶋　信太郎
	日鉄鉱業株式会社鳥形山鉱業所	執行役員所長	杣津　雄治
	錦浦漁業協同組合	代表理事組合長	木下　進輔
	須崎町漁業協同組合	代表理事組合長	和田　義光
	須崎釣漁業協同組合	代表理事組合長	笹岡　博
	ＮＰＯまちづくり須崎	理事長	矢野　明広
	須崎商工会議所女性会	会長	竹下　美佐
	須崎地区森林組合	代表理事組合長	細木　啓延
	高知県海運組合	理事長	岡田　俊夫
	高知県水先協会	会長	寺内　憲資
国の行政機関職員	国土交通省四国地方整備局港湾空港部	部長	安部　賢
	国土交通省四国運輸局　交通政策部	部長	井上　慶司
	高知海上保安部	部長	南　晴雄
	高知税関支署	支署長	渡部　幸雄
県の行政機関職員	高知県危機管理部	部長	酒井　浩一
	高知県産業振興推進部	部長	松尾　晋次
	高知県水産振興部	部長	谷脇　明
	高知県土木部	部長	福田　敬大
地元市町村を代表する者	須崎市	市長	楠瀬　耕作
オブザーバー	国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官	小池　慎一郎

第1章 須崎港の現況と課題

1.1 須崎港の現況

1.1.1 須崎港の概要

(1) 須崎港の概要

須崎港は、土佐湾のほぼ中央、高知市の西約 30km に位置する港で、リアス式海岸の地形を持つ天然の良港として、古くから利用されてきました。港の背後にそびえる鳥形山で採掘される石灰石を背景に、近年に至るまで石灰石やセメントの取扱いが盛んであり、昭和 40 年 3 月に重要港湾 [1]に指定されています。

現在では、四国 1 位の港湾取扱貨物量（平成 27 年実績　※フェリー貨物を除く）を誇っており、地域を支える港湾として重要な役割を果たしています。



図 1-1　須崎港と四国の重要港湾の位置

[1]海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるもの。2015 年 4 月現在、全国に 102 港の重要港湾があり、高知県内では高知港、須崎港、宿毛湾港の 3 港が重要港湾に指定されている。

(2) 須崎港の沿革

須崎港は、古来より天然の良港として漁港や避難港として利用され、須崎は多くの物資が集まる港町として栄えました。

明治時代になると定期船が寄港し始め、船舶の大型化などに対応するため、明治後期から大正にかけて桟橋や荷揚場などの本格的な港湾整備が始まりました。

また、昭和 10 年～20 年頃には、石灰石貯留タンクの設置、臨港鉄道（のちに廃止）の敷設などがなされ、背後の地場資源である石灰石の積み出しが本格的に行われるようになりました。

昭和 36 年からは大峰地区に 1 万 DWT 級岸壁の整備を行い、その背後にはセメント工場が立地しました。これに並行して港町地区には 500DWT～2,000DWT 級の岸壁も整備され、昭和 40 年には重要港湾に昇格、その後昭和 44 年には開港指定 [2]がなされました。

昭和 47 年には重要港湾としての新たな港湾計画を策定し、これに基づき港町地区の 15,000DWT 級岸壁や湾口部の石灰石積出用専用桟橋が整備されました。現在では高知県における中核港湾としての役割のみならず、四国でも有数の貿易港として重要な位置を占めています。

一方、須崎港はリアス式海岸に開けた天然の良港であるが故に、外洋からの津波に対して極めて弱いという特徴をもっています。近年では、昭和 21 年の南海沖地震津波、昭和 35 年のチリ地震津波によって甚大な被害を受けているほか、平成 23 年の東日本大震災においても最大 2.6m の津波が到達しました。

こうした背景から、湾口地区には津波から人命や資産を守る津波防波堤の整備が進められ、平成 26 年に総延長 1,420m の湾口防波堤が完成しました。

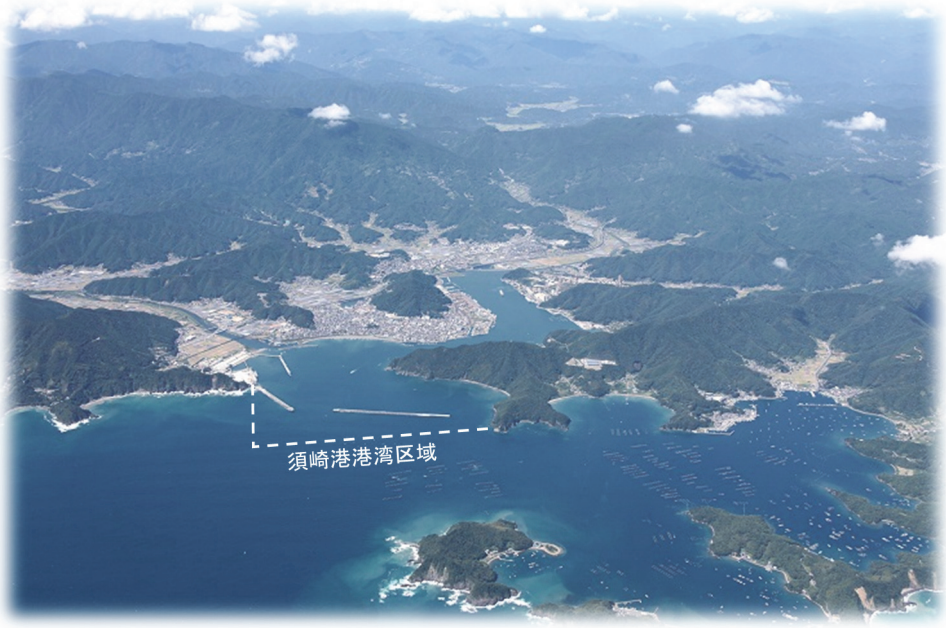


図 1-2　須崎港の俯瞰

[2]開港とは、貨物の輸出及び輸入並びに外国貿易船の入港及び出港その他の事情を勘案して政令で定める港をいう。開港指定がなされていない港湾では、外国との直接の貿易ができない。

表 1-1　須崎港の沿革

中世	古来より天然の良港で、漁港や避難港として利用されていた。
近世	多くの物資が集散する港町として栄え、海運業者が活躍。
明治後期～大正	浮桟橋が設置され、船入場、荷揚場等の港湾整備が始まる。
昭和初期	石灰石の積出施設、臨港鉄道の整備が進み、県中央部の鉱物資源等の開発基地港として発展する。
昭和 21 年	昭和南海地震とそれに伴う津波で大きな被害を受ける。
昭和 35 年	チリ地震により大きな被害を受ける。
昭和 36 年	住友大阪セメント高知工場が操業開始。
昭和 37 年	住友大阪セメント岸壁(-7.5m)が供用開始。
昭和 39 年	大峰 1 万トン岸壁(-9.0m)が供用開始。
昭和 40 年	貨物量の増大に伴い、重要港湾に指定。
昭和 40 年	港町地区(-5.5m)岸壁が供用開始。
昭和 44 年	須崎木材工業団地が設立。
昭和 44 年	外貿による港湾利用の増大に伴い、開港に指定。
昭和 46 年	日鉄鉱業鳥形山鉱業所が開設。
昭和 46 年	日鉄桟橋(-13.5m)、(-9.0m)が供用開始。
昭和 47 年	須崎港港湾計画を策定（新規）。
昭和 47 年	住友大阪セメントドルフィン(-7.5m)が供用開始。
昭和 48 年	港町地区(-6.0m)岸壁、(-7.5m)岸壁、住友大阪ｾﾒﾝﾄﾄﾞﾙﾌｨﾝ(-6.0m)が供用開始。
昭和 51 年	港町地区(-10.0m)岸壁が供用開始。
昭和 58 年	港湾計画改訂。
昭和 60 年	港湾計画変更（軽易な変更）。
平成 5 年	港湾計画変更（軽易な変更）。
平成 5 年	串の浦(-6.5m)岸壁が供用開始。
平成 9 年	港町地区(-5.0m)岸壁、大峰(-5.0m)岸壁が供用開始。
平成 11 年	港湾計画改訂。
平成 15 年	港湾計画変更（軽易な変更）。
平成 23 年	東北地方太平洋沖地震により最大 2.6m の津波を観測。
平成 26 年	湾口防波堤が竣工。
平成 26 年	取扱貨物量が四国一に。

港の発展・整備　　自然災害
産業集積　　制度・計画

(3) 主要企業の立地状況

須崎港の背後には、石灰石の積み出しやセメントの製造を行う企業、輸入した原木の製材・加工を行う木材団地などが立地しています。

石灰石は全国の鉄鋼メーカーに向けて広く積み出されており、わが国の基幹産業である鉄鋼業を支えています。その他、セメント用としても利用されています。また、海外（台湾、オーストラリア、中国等）にも多く輸出されています。

セメント工場は、全国の系列工場の中でも主力工場として稼動しており、国内への出荷の他、韓国やシンガポールへの輸出も行われています。

原木の製材・加工産業では、輸入されたニュージーランド材を大型機械などの梱包材として加工しており、製品は国内各地（中京～九州）に出荷されています。

表 1-2　主要企業などの立地状況

地区	企業	業種
大峰地区	住友大阪セメント（株）高知工場	セメントの製造 電力の販売
湾口地区	日鉄鉱業（株）鳥形山鉱業所	石灰石の取扱い
港町地区	須崎木材工業団地	梱包用木材の製造



図 1-3　主要企業などの立地状況

(4) 県内主要港湾との役割分担

高知県内には、高知港、須崎港、宿毛湾港の 3 つの重要港湾があり、各港が背後圏の産業活動を支える工業港であるとともに、それぞれ立地特性や取扱貨物の特徴を生かした機能分担が図られています。

表 1-3　県内主要港湾の比較

港湾名	貨物取扱量 （千ﾄﾝ、H26）	港湾の担う役割
高知港	4,732	県の人口の 7 割を背後に抱え、県内唯一の外貿定期コンテナ航路（韓国・中国）や国際フィーダー航路（神戸港）を有する県の代表港。
須崎港	**17,891**	**石灰石・セメントを中心とした背後の産業を支える、四国随一の取扱貨物量を誇る工業港。**
宿毛湾港	560 (内，フェリー467)	県内唯一のフェリー航路（宿毛－佐伯）を有する、四国西南地域と九州との物流の拠点港。

資料：国勢調査（総務省）及び港湾統計年報（国土交通省）を基に作成



図 1-4　県内の主要港湾

(5) 港湾利用の概要

須崎港の港湾区域の面積は 315ha（下図の青色着色部）、臨港地区の面積は 38.2ha です。須崎港は、主に港町地区、大間地区、大峰地区、串の浦地区、浜町地区、湾口地区の 6 地区に分けられ、このうち、須崎港を利用する産業は主に港町地区、大峰地区、湾口地区に集中しており、この 3 地区ですべての港湾貨物が取扱われています。

また、浜町地区には魚市場が立地するほか、浜町地区と大間地区には小型船だまりがあり、須崎市の水産業を支えています。



図 1-5　須崎港の港湾区域

(6) 主要係留施設の整備状況・利用状況

現在、須崎港には図 1-6 に示すような係留施設が整備されています。須崎港で取扱われている主要貨物の内、石灰石は湾口地区の専用岸壁を、セメントは大峰地区の大峰 1 万トン岸壁及び専用岸壁を、原木は港町地区の岸壁（水深（-10m））をそれぞれ利用して貨物の出入荷が行われています。

■石灰石

石灰石は主に湾口地区の日鉄鉱業専用施設で取扱われ、年間約 300 万トンが輸出、約 800 万トンが移出されています（平成 26 年実績）。石灰石は背後の鳥形山から長距離ベルトコンベアを用いて運搬された後、専用設備により貨物船に積み込まれ、台湾やオーストラリアへ輸出、国内セメント工場や鉄鋼所等へ移出されています。

また、須崎港内に立地する住友大阪セメントに対しても出荷されており、小型船で大峰地区の住友大阪セメント専用施設へ運搬され、専用設備によって工場へ運び込まれています。

■セメント

セメントは主に大峰地区の大峰 1 万トン岸壁（公共）及び住友大阪セメントの専用バースで取扱われ、年間約 90 万トンが輸出、約 270 万トンが移出されています（平成 26 年実績）。セメントは背後に立地する工場で生産され、専用の設備によって係留施設の貨物船へと直接運び込まれます。

■石炭

石炭は主に大峰地区の住友大阪セメント専用バースで取扱われ、年間約 60 万トンが輸移入されています（平成 26 年実績）。石炭は専用の設備によって貨物船から工場へ運搬され、燃料用として用いられます。

■原木

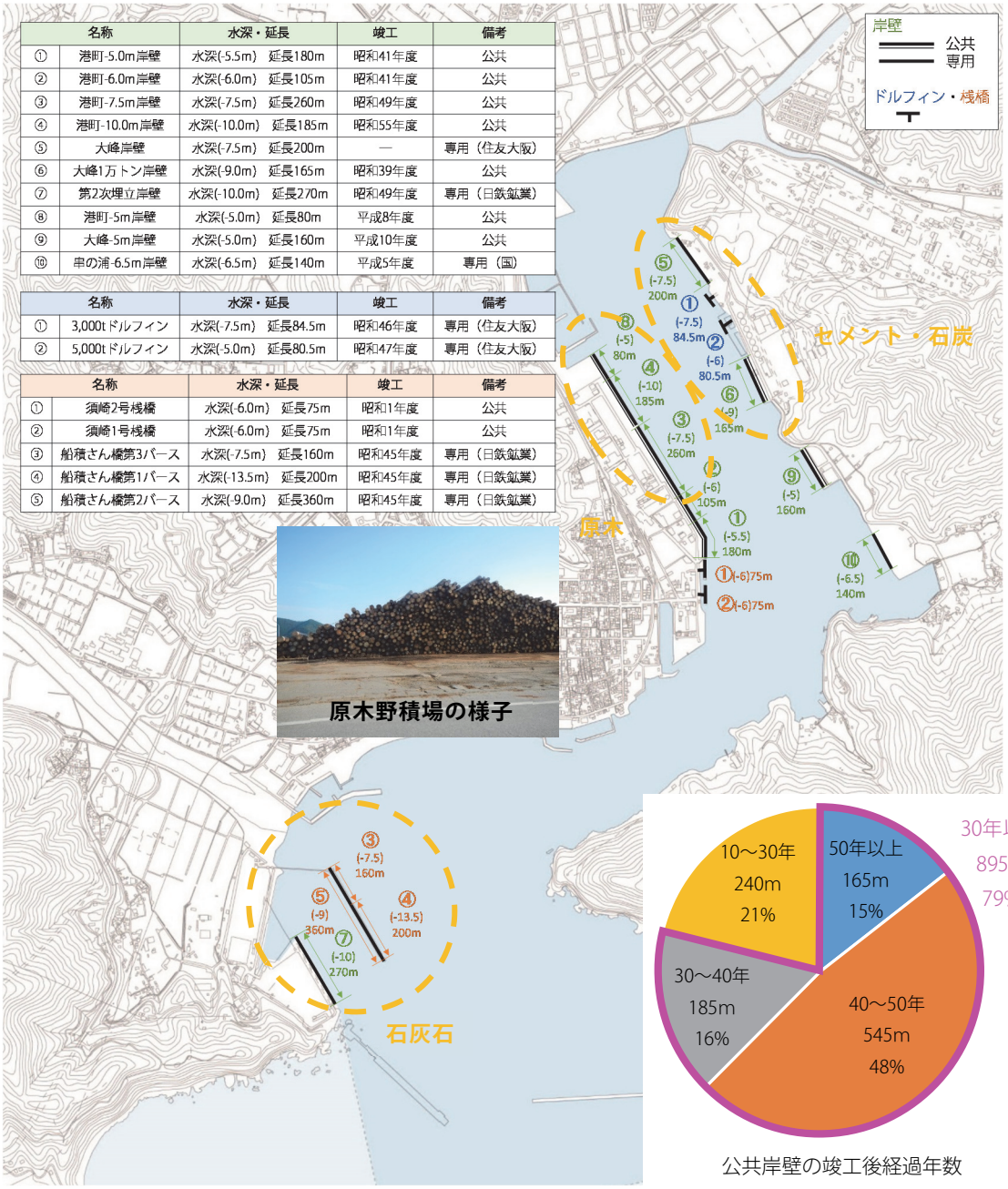
原木は主に港町地区の-10m 岸壁（公共）及びその背後地で取扱われ、年間約 20 万トンが輸入されています（平成 26 年実績）。

原木は貨物船から下ろされた後、加工されるまでの間、岸壁背後の荷捌地及び野積場に高く積み重ねられて保管されます。

	名称	水深・延長	竣工	備考
①	港町-5.0m岸壁	水深(-5.5m)　延長180m	昭和41年度	公共
②	港町-6.0m岸壁	水深(-6.0m)　延長105m	昭和41年度	公共
③	港町-7.5m岸壁	水深(-7.5m)　延長260m	昭和49年度	公共
④	港町-10.0m岸壁	水深(-10.0m)　延長185m	昭和55年度	公共
⑤	大峰岸壁	水深(-7.5m)　延長200m	—	専用（住友大阪）
⑥	大峰1万トン岸壁	水深(-9.0m)　延長165m	昭和39年度	公共
⑦	第2次埋立岸壁	水深(-10.0m)　延長270m	昭和49年度	専用（日鉄鉱業）
⑧	港町-5m岸壁	水深(-5.0m)　延長80m	平成8年度	公共
⑨	大峰-5m岸壁	水深(-5.0m)　延長160m	平成10年度	公共
⑩	串の浦-6.5m岸壁	水深(-6.5m)　延長140m	平成5年度	専用（国）

	名称	水深・延長	竣工	備考
①	3,000tドルフィン	水深(-7.5m)　延長84.5m	昭和46年度	専用（住友大阪）
②	5,000tドルフィン	水深(-5.0m)　延長80.5m	昭和47年度	専用（住友大阪）

	名称	水深・延長	竣工	備考
①	須崎2号桟橋	水深(-6.0m)　延長75m	昭和1年度	公共
②	須崎1号桟橋	水深(-6.0m)　延長75m	昭和1年度	公共
③	船積さん橋第3バース	水深(-7.5m)　延長160m	昭和45年度	専用（日鉄鉱業）
④	船積さん橋第1バース	水深(-13.5m)　延長200m	昭和45年度	専用（日鉄鉱業）
⑤	船積さん橋第2バース	水深(-9.0m)　延長360m	昭和45年度	専用（日鉄鉱業）



公共岸壁の竣工後経過年数

石灰石



セメント・石炭



原木



図 1-6　主要係留施設の整備状況・利用状況

また、須崎港の係留施設は、図 1-7 に示すように、工業港としての重要性を増してきた昭和 30～40 年代に整備された施設が多くなっており、老朽化が進んできています。図 1-6 に示すとおり、主要な係留施設の約 8 割が整備から 30 年以上が経過している他、10 年後には 4 割の施設が供用後 50 年以上を経過し、維持・更新費用が集中・増大する懸念があることから、施設の適切な維持・管理による利用者の安全・安心の確保が求められます。

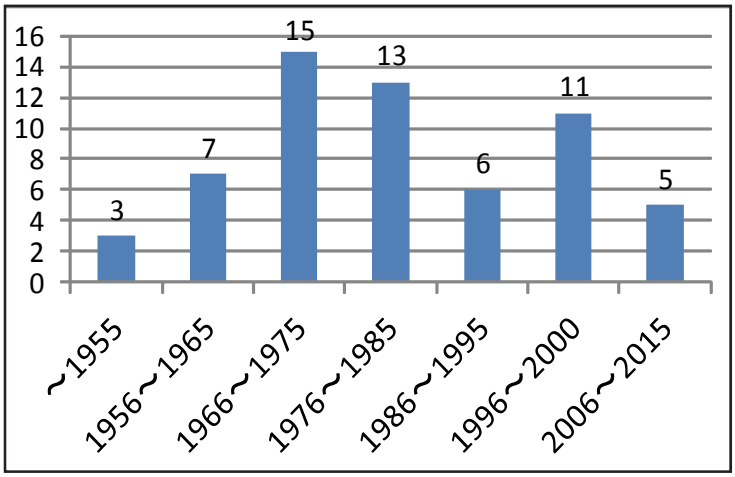


図 1-7　各年度に整備した港湾施設数（※年度不明施設を除く）

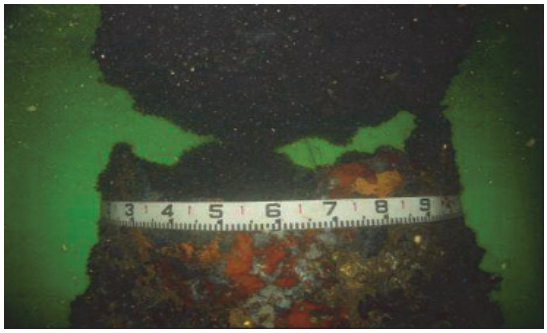




図 1-8（左）　（他港の老朽化の事例）鋼管杭腐食の進行による杭の破断

図 1-9（右）　（他港の老朽化の事例）鉄筋腐食によるコンクリート剥離

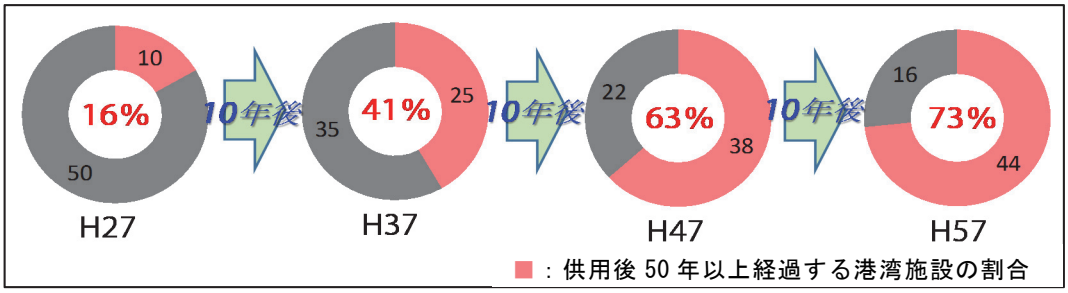
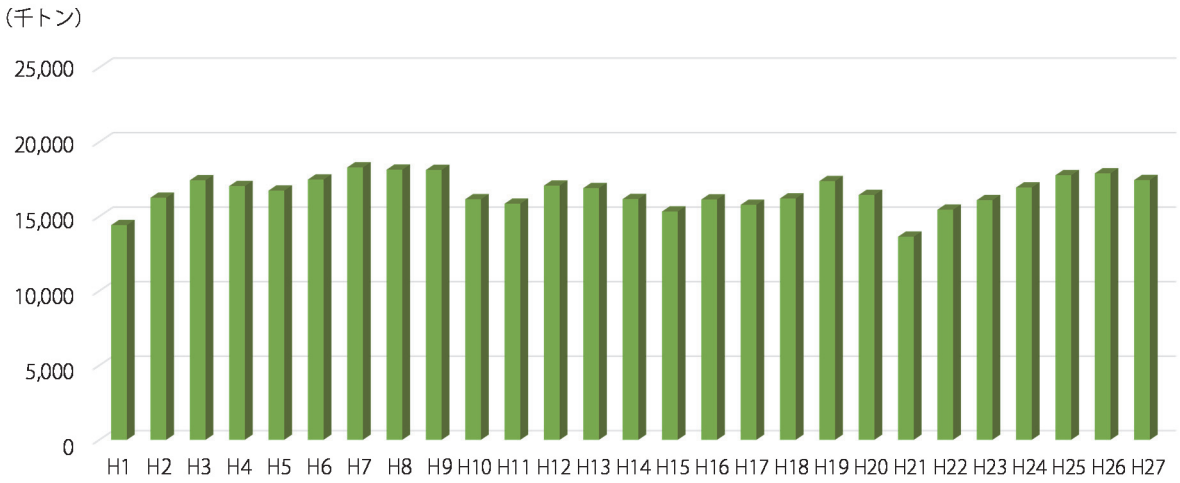


図 1-10　須崎港における供用後 50 年以上経過する港湾施設の割合

1.1.2 須崎港の現況

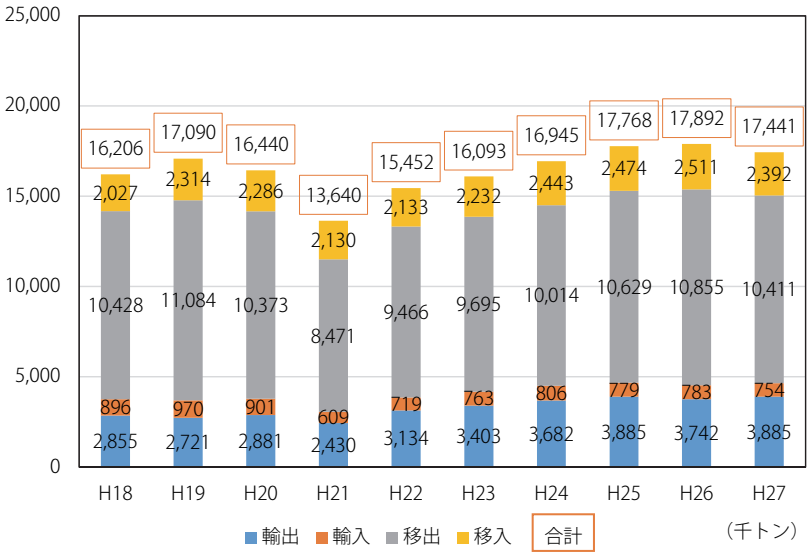
(1) 取扱貨物の現況

須崎港で取扱われている貨物はすべてバルク貨物[3]であり、四国でも有数の取扱量を誇っています。取扱量は、平成 21 年にリーマンショックの影響により 1,350 万トン程度まで落ち込んだものの、近年では回復傾向にあり、平成 26 年には 1,789 万トンと過去最大の貨物量となりました。なお、平成 26、27 年には四国 1 位の取扱量となっています。



資料：港湾統計（国土交通省）及び高知県港湾・海岸課資料を基に作成

図 1-11　須崎港の取扱貨物量の推移（平成 1 年～27 年）



資料：高知県港湾・海岸課資料を基に作成

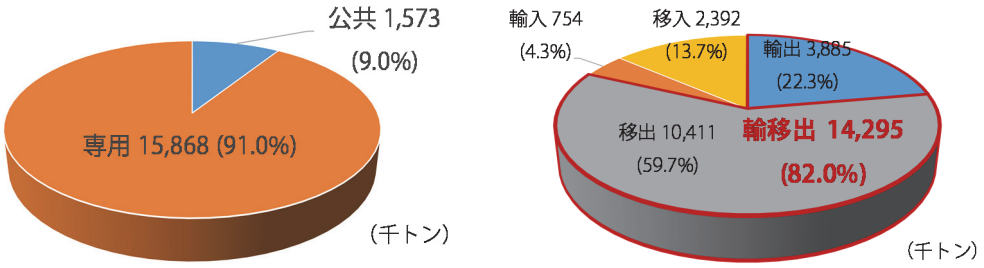
図 1-12　須崎港の取扱貨物量の推移（平成 18 年～27 年）

[3] 石灰石などの鉱石や木材、穀物、石油などのように、梱包せずに積み込まれる貨物のこと。ばら積み貨物とも。

■公共専用別・輸移出入別取扱貨物量

取扱貨物量を公共・専用施設別にみると、主に港背後の企業が扱う専用貨物が全体の約 9 割と、圧倒的なシェアを占めています。

さらに、輸移出入別にみると、須崎港の取扱貨物量の 60%が移出貨物であり、輸出貨物を加えると全体の 8 割以上が輸移出で占められているという特徴があります。



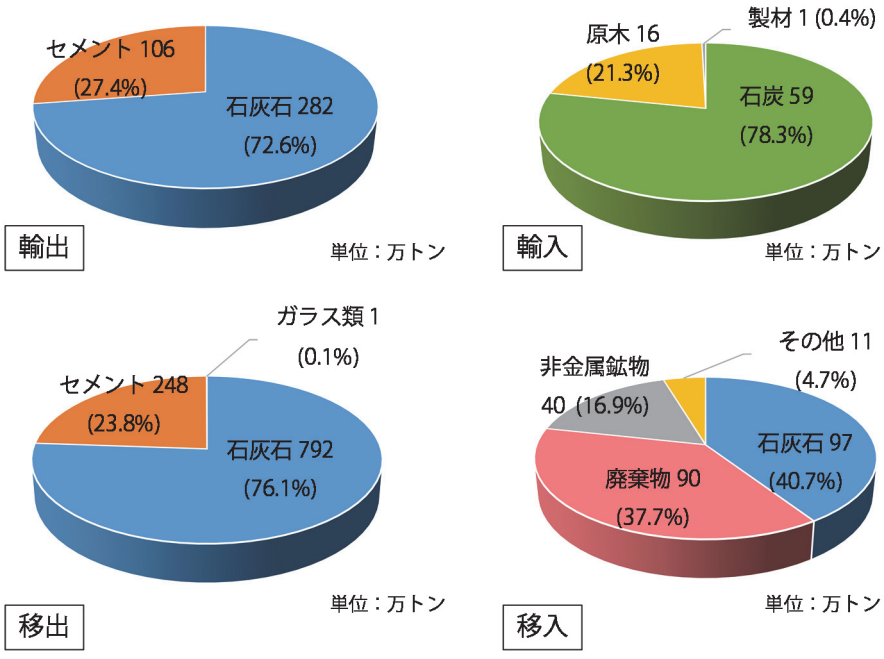
資料：高知県港湾・海岸課資料を基に作成

図 1-13　公共・専用別及び輸移出入別の取扱貨物量内訳（平成 27 年）

■品目別取扱貨物量

取扱品目としては、背後の豊富な資源を生かした石灰石とセメントの搬出が多く、輸出・移出貨物はほぼこの 2 品目で占められています。品目の割合は輸出、移出ともほぼ同様で、石灰石が 3/4、セメントが 1/4 を占めています。

輸入貨物では背後に立地する企業が発電用として利用する石炭が約 8 割、木材団地が取扱う原木や製材で約 2 割を占めています。移入貨物では主にセメント製造で用いられる石灰石や廃棄物、非金属鉱物が主な取扱品目となっています。

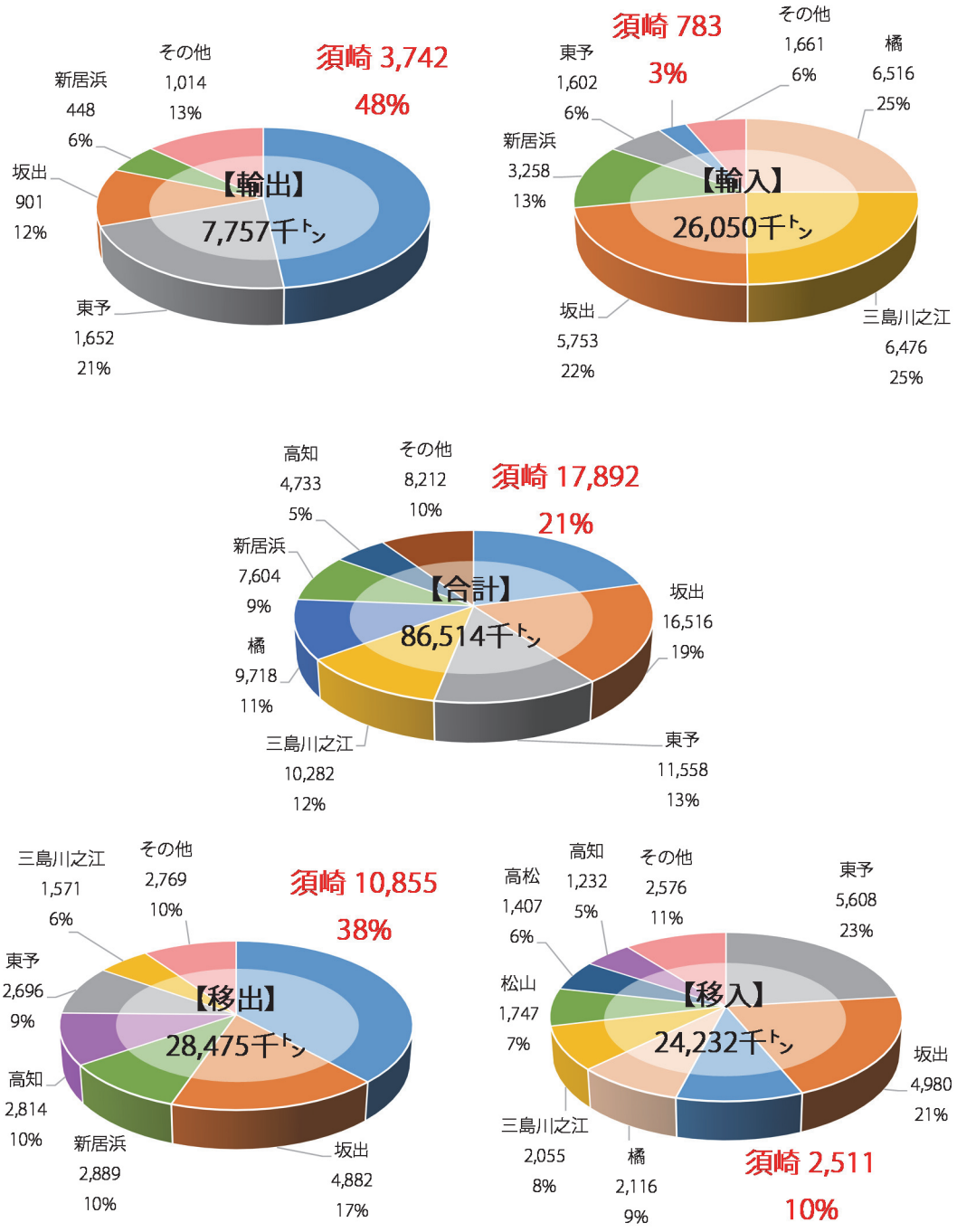


資料：高知県港湾・海岸課資料を基に作成

図 1-14　須崎港の品目別取扱貨物量（平成 27 年）

■四国の重要港湾内での取扱貨物量比較

四国の重要港湾内で取扱貨物量を比較すると、須崎港は四国の重要港湾の貨物量全体の 21%のシェアを有します。特に、輸移出貨物でそのシェアが大きくなっており、輸出貨物では 48%、移出貨物では 38%と、2 位以下の港湾の 2 倍以上の取扱貨物量があります。一方、輸移入のシェアは小さく、輸入は 3%、移入は 10%となっています。



注）グラフには 5%以上のシェアを有する港湾を記載

（須崎港のみ 5%以上のシェアを有さない場合も記載）

資料：港湾統計年報（国土交通省）を基に作成

図 1-15　四国内重要港湾の取扱貨物量シェア（平成 26 年）

■石灰石・セメントの取扱貨物量

背後に鳥形山をはじめとする石灰石産地を抱える須崎港は、石灰石の輸移出では国内有数の取扱貨物量を誇り、平成 26 年は輸出が約 282 万トンで国内 1 位であるとともに、そのシェアは 8 割近くと圧倒的なシェアを占めています。また、移出も約 816 万トンで国内 2 位（国内シェア 23%）となっており、鉄鋼やセメントの製造に必要な材料として使用されています。さらに、石灰石が原料となるセメントの移出についても、平成 26 年は約 270 万トンで国内 7 位（国内シェア 7%）となっています。

これらの取扱貨物量の推移を見ると、石灰石の輸出及び移出は、リーマンショックの影響で平成 21 年において減少しましたが、以後持ち直し、平成 26 年には輸出で平成 21 年の約 2 倍、移出で平成 21 年の約 1.3 倍と、リーマンショック以前の貨物量を超えて安定した増加傾向にあります。セメントの移出については、年間 2,000～3,000 万トンでほぼ横ばいで安定的に推移しています。

表 1-4　国内における須崎港の石灰石・セメント取扱貨物量順位（平成 26 年）

石灰石　輸出

順位	港名	取扱貨物量（トン）	シェア
1	須崎	2,821,800	75.7%
2	津久見	431,240	11.6%
3	姫川	361,835	9.7%
	その他	114,054	3.1%
国内計		3,728,929	

※その他：国内シェア5.0%未満

石灰石　移出

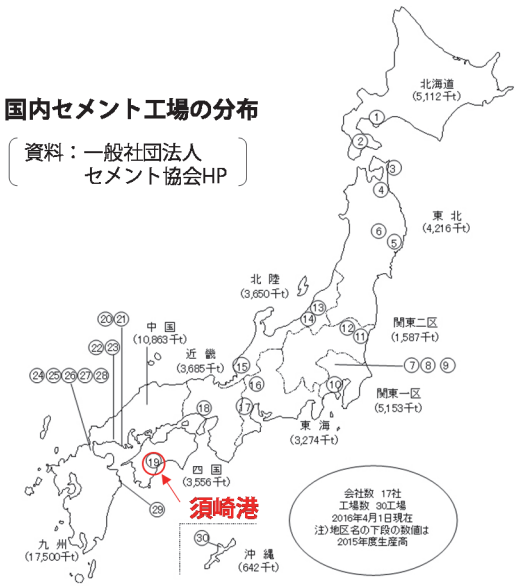
順位	港名	取扱貨物量（トン）	シェア
1	津久見	15,247,637	42.5%
2	須崎	8,156,640	22.8%
3	八戸	2,652,124	7.4%
4	高知	2,635,152	7.4%
5	尻屋岬	2,438,223	6.8%
6	宇部	2,285,074	6.4%
	その他	2,421,233	6.8%
国内計		35,836,083	

※その他：国内シェア5.0%未満

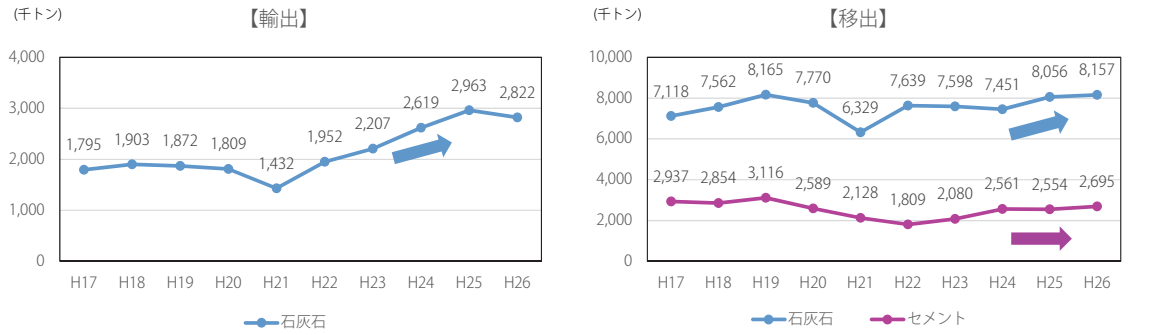
セメント　移出

順位	港名	取扱貨物量（トン）	シェア
1	苅田	7,680,999	20.6%
2	宇部	3,554,819	9.5%
3	徳山下松	3,334,421	8.9%
4	函館	3,239,684	8.7%
5	赤穂	3,176,427	8.5%
6	津久見	3,153,496	8.4%
7	須崎	2,695,339	7.2%
8	大船渡	1,534,876	4.1%
9	北九州	1,505,844	4.0%
10	四日市	1,395,062	3.7%
11	姫川	1,206,593	3.2%
12	八戸	1,068,162	2.9%
13	和歌山下津	876,089	2.3%
14	木更津	806,489	2.2%
15	室蘭	696,519	1.9%
16	水島	440,470	1.2%
17	尻屋岬	431,442	1.2%
	その他	524,329	1.4%
国内計		37,321,060	

※その他：国内シェア1.0%未満



資料：港湾統計年報（国土交通省）を基に作成



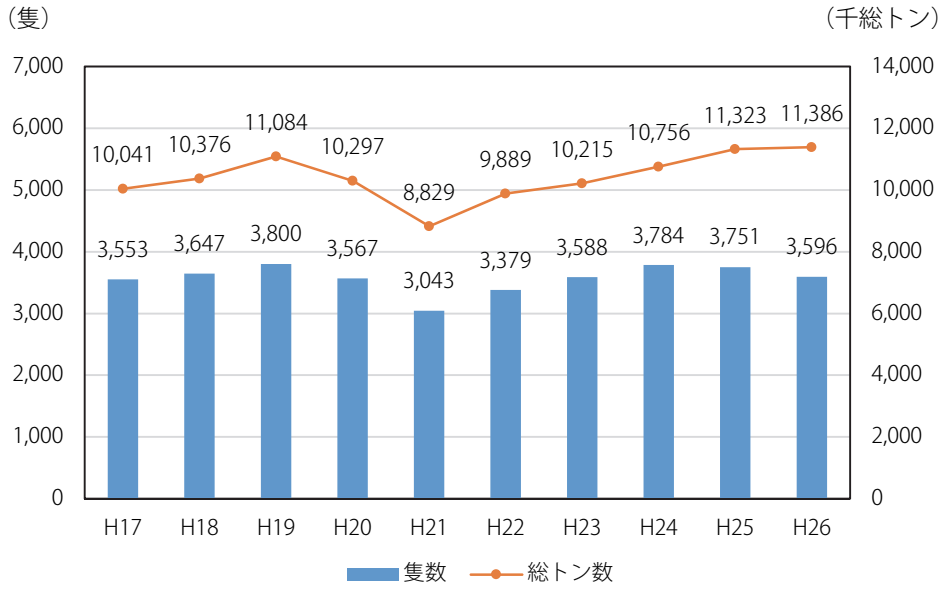
資料：港湾統計年報（国土交通省）を基に作成

図 1-16　石灰石・セメントの輸移出取扱量推移

(2) 入港船舶の状況

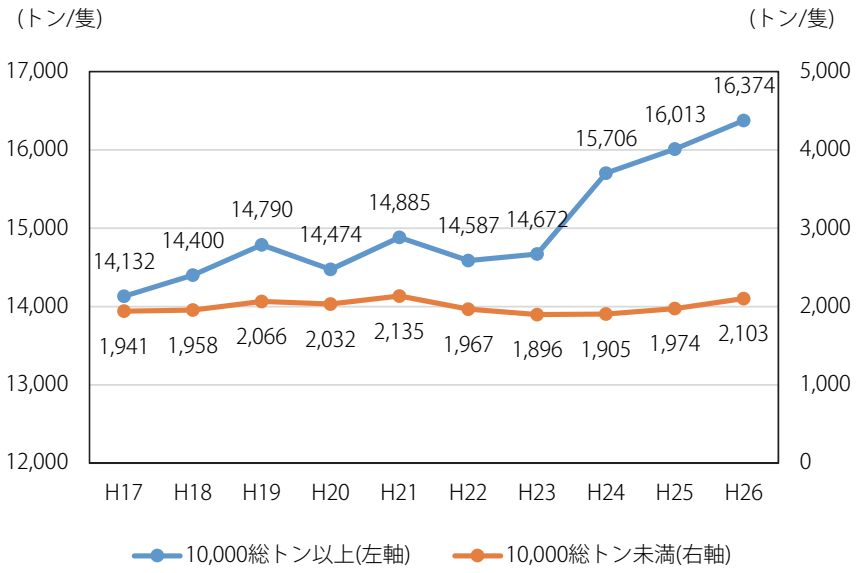
須崎港に入港する船舶の隻数は、年間 4,000 隻弱の横ばい傾向で推移しています。一方、入港船舶の総トン数は近年増加傾向にあり、平成 26 年の全体の総トン数は過去 10 ヵ年の中で最も大きい値となっています。

トン階級別の 1 隻あたりの総トン数については、10,000 総トン未満の船舶ではほぼ横ばい傾向であるのに対し、10,000 総トン以上の船舶では、平成 17 年から平成 26 年の 10 年間で 1.15 倍となっており、船舶が大型化していることが伺えます。



資料：高知県港湾・海岸課資料を基に作成

図 1-17　須崎港の入港船舶隻数及び総トン数の推移



資料：高知県港湾・海岸課資料を基に作成

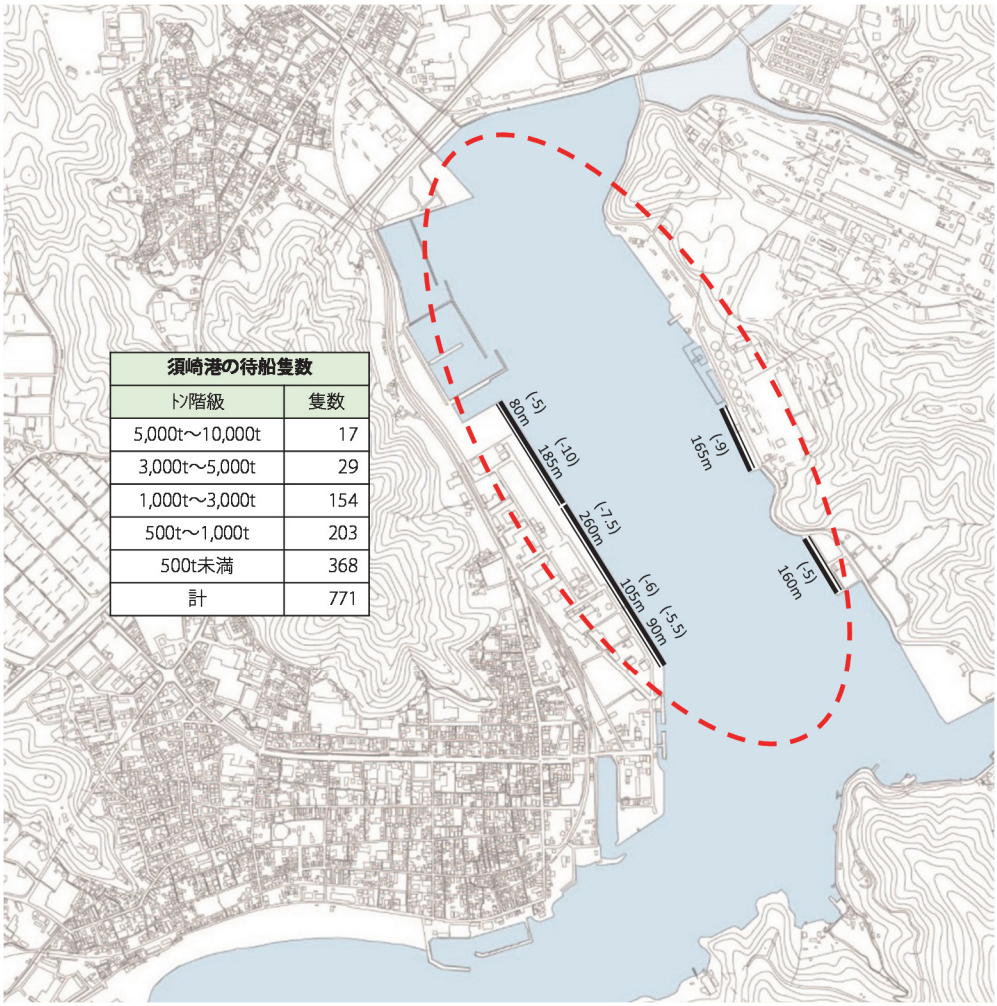
図 1-18　船型別の 1 隻あたり総トン数の推移

■バースの過密利用・水深不足

入港船舶による施設の利用状況をみると、下図のように年間 700 隻以上の船舶が待船を行っています。これらの船舶の多くは大峰地区を利用する船舶ですが、大峰地区の係留施設に既に他の船舶が着岸しているため着岸できず、施設が空くまでの間、他の施設で待機している状況です。これは、次頁の図に示すとおり、平成 26 年度には大峰岸壁(-7.5m)で年間 815 隻、3,000t ドルフィン(-7.5m)で年間 628 隻など、住友大阪セメント専用バースで稼働日 1 日あたり 2 隻を超える船舶が入港している深刻なバースの過密利用が原因となっています。

また、入港船舶のうち、必要水深が岸壁水深を上回る船舶は 636 隻（平成 26 年）で、全入港船舶 3,518 隻の約 20%に及びます。須崎港の公共岸壁のうち最も深い水深を有する港町(-10.0m)岸壁では 15 隻、次いで深い大峰 1 万トン岸壁(-9.0m)では 18 隻が必要水深に対して岸壁水深を上回っています。

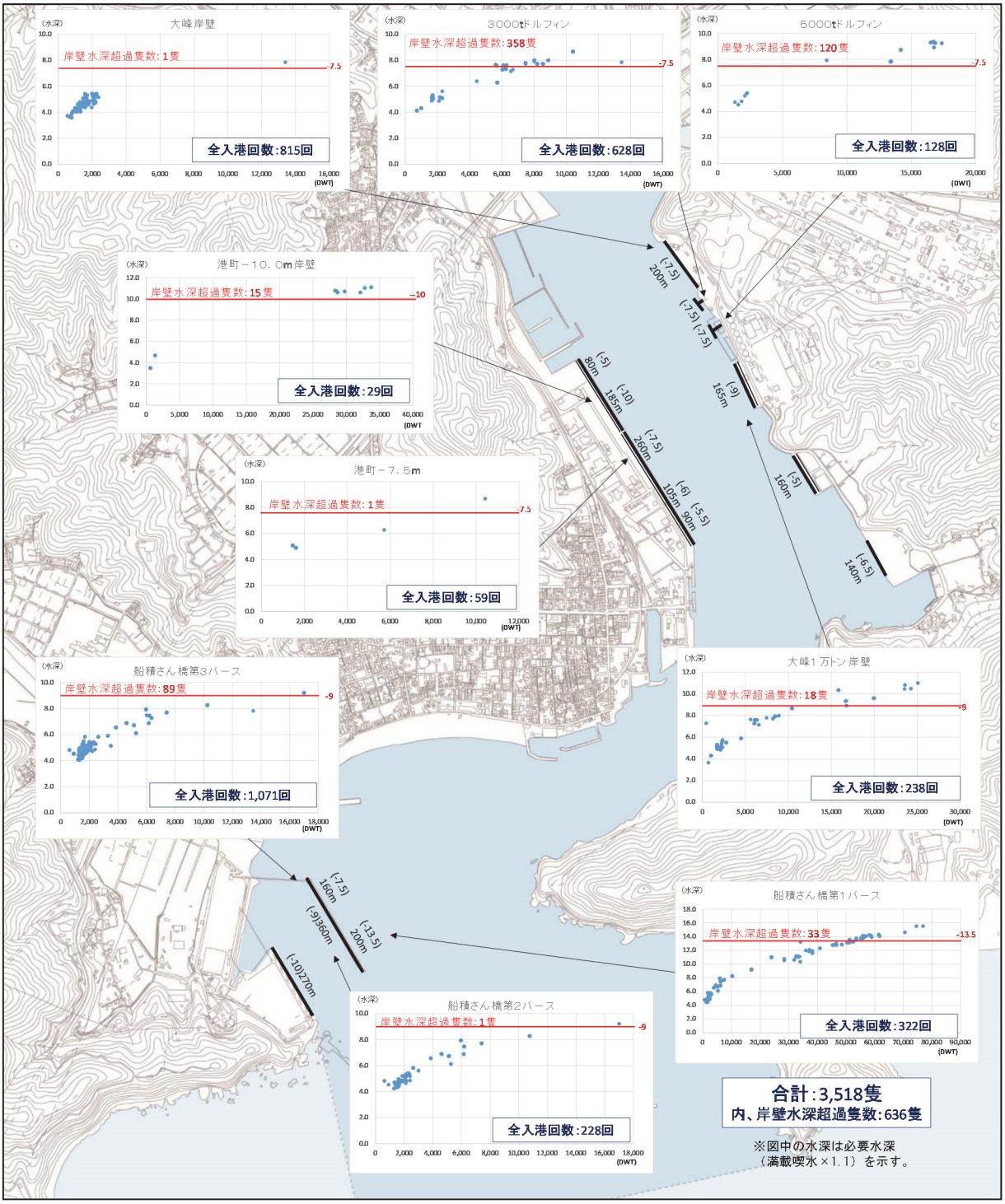
これらの船舶は潮待ちや減載の必要が生じ、非効率的な荷役となっていることや、近年、船型が大型化している傾向を踏まえると、更に深い水深を有する岸壁の整備が必要な状況となっています。



須崎港の待船隻数	
ﾄﾝ階級	隻数
5,000t～10,000t	17
3,000t～5,000t	29
1,000t～3,000t	154
500t～1,000t	203
500t未満	368
計	771

資料：高知県港湾・海岸課資料を基に作成

図 1-19　公共岸壁における船舶の待船状況（平成 26 年）



資料：高知県港湾・海岸課資料を基に作成

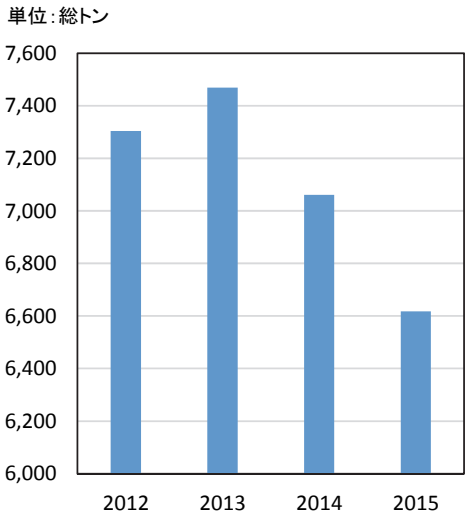
図 1-20　施設別入港隻数及び重量トンと必要水深の関係（平成 26 年）

■船舶大型化への対応

1) 須崎港に入港する外航船の積荷ごとの平均船型推移

近年須崎港に入港している外航船について、2012 年から 2015 年までの 4 年間で積荷ごとの平均船型は以下のように推移しています。

セメント輸出については約 7,000 総トン、石灰石輸出については約 25,000～30,000 総トン、原木・製材輸入については約 15,000～20,000 総トン、石炭輸入については約 9,000～10,000 総トンの船舶となっており、石灰石の輸出、原木・製材の輸入、石炭の輸入に関しては、年々船型が大型化しています。



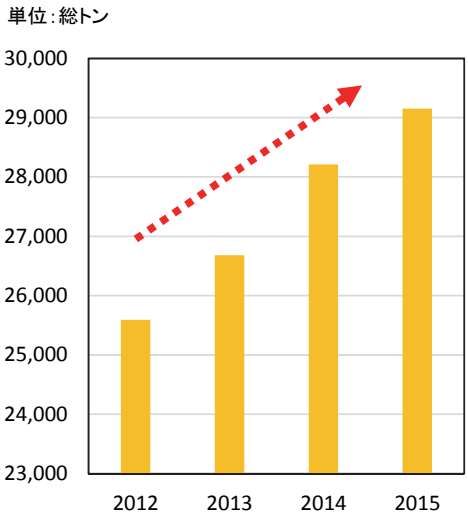
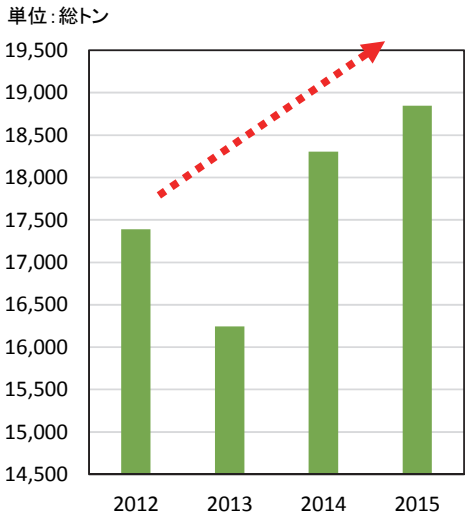


図 1-21（左）　須崎港に入港するセメント輸出船の平均船型推移

図 1-22（右）　須崎港に入港する石灰石輸出船の平均船型推移



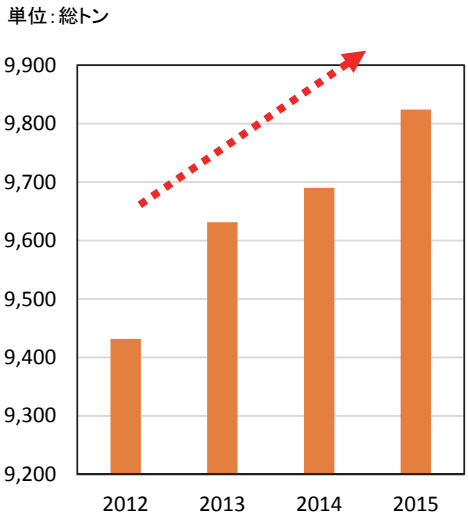


図 1-23（左）　須崎港に入港する原木・製材輸入船の平均船型推移

図 1-24（右）　須崎港に入港する石炭輸入船の平均船型推移

2) 石炭船船型に対する岸壁のスペック不足

須崎港を利用する船舶は、約 10,000～20,000DWT となっていますが、これに対し、主要な岸壁における最大船型は図 1-25 のとおりとなっています。

須崎港に輸入される石炭は主にロシアから輸入されているものですが、ロシアから北東アジア地域に向かう石炭運搬船の平均的な船型は約 30,000DWT であり、岸壁水深としては(-12m)が必要となります。しかしながら、現在石炭を取扱う係留施設の水深は(-7.5m)や(-9m)となっており、30,000DWT 級の船舶が入港できない状況となっています。現状、喫水調整や潮待ちなどを行っており、公共岸壁の受入能力が足りないことから、船舶の大型化ができず、コスト削減ができない状況にあります。

木材船についても、原木を取扱う係留施設の水深(-10m)に対し、30,000DWT 級の船舶が韓国や中国などで荷卸ろしを行い、喫水調整を行ってから入港している状況となっています。

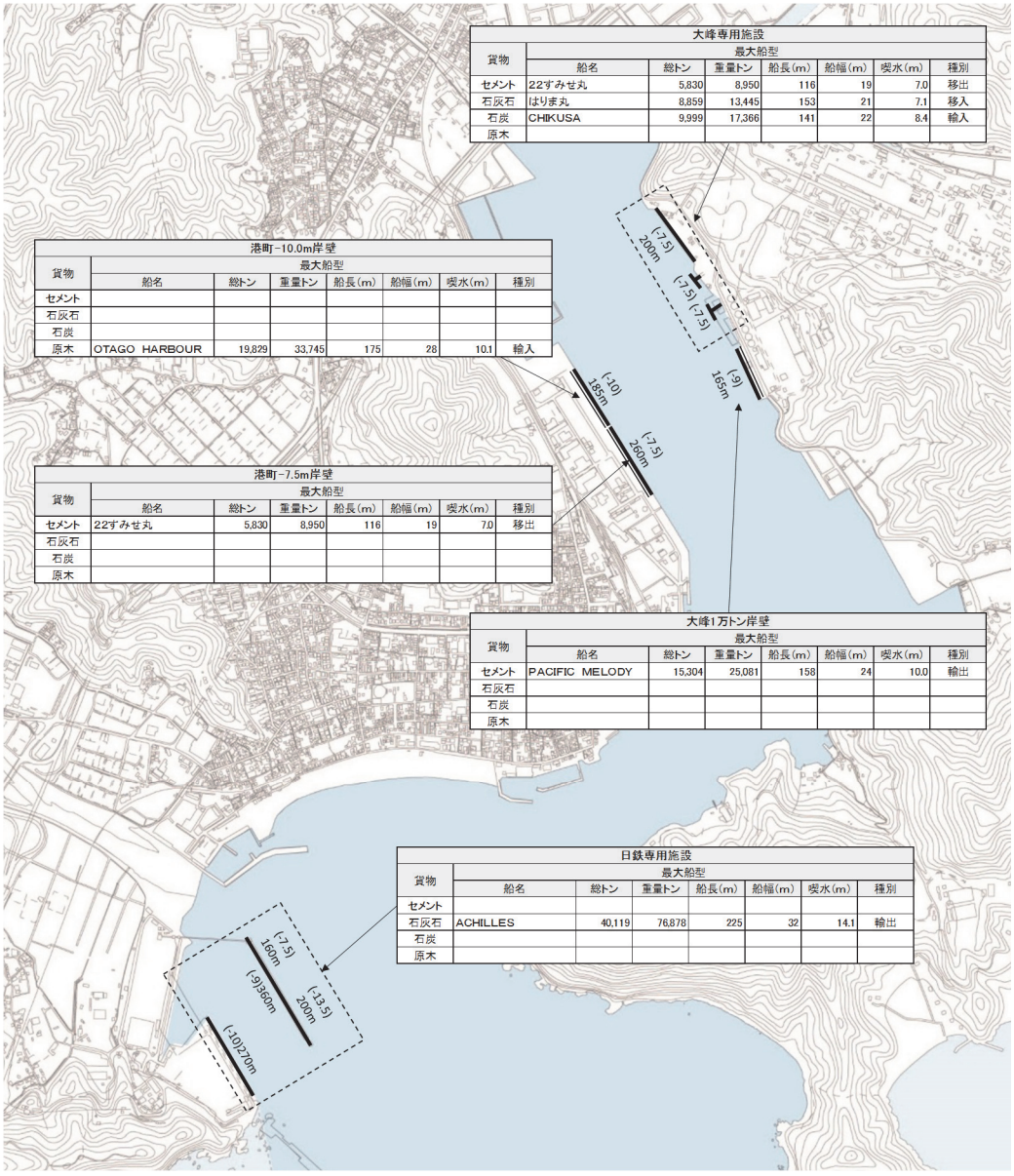
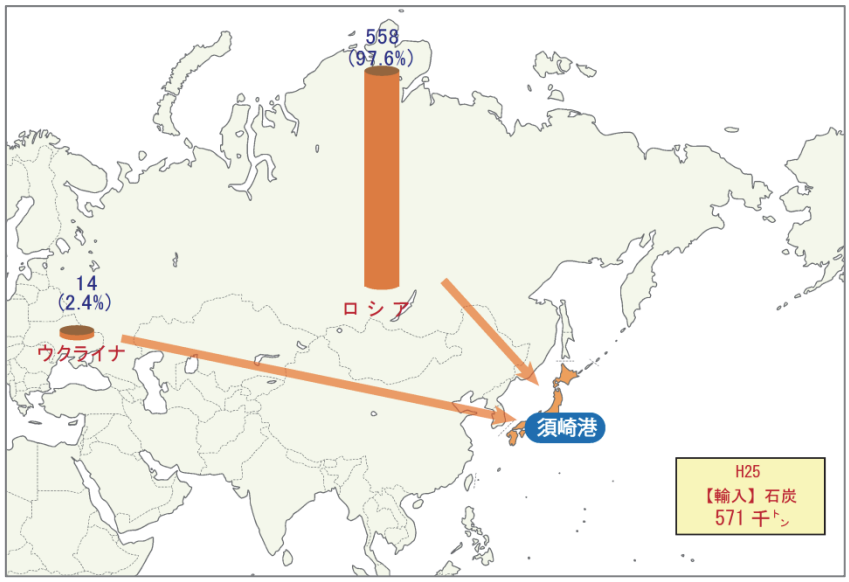


図 1-25　主要な係留施設における最大船型（平成 26 年）



資料：港湾統計年報（国土交通省）を基に作成

図 1-26　石炭の流動状況（平成 25 年）

表 1-5　各積出国の平均船型（対北東アジア）

単位：DWT	2007	2005	2003	2001
オーストラリア	104,566	105,607	107,174	109,853
カナダ	87,238	75,041	82,989	72,016
中国	41,716	48,611	56,394	50,359
インドネシア	75,328	76,070	75,951	75,312
ロシア	**30,661**	**33,606**	**40,376**	**36,984**
アメリカ	55,129	69,161	69,407	67,856
ベトナム	32,445	32,558	28,979	29,703
南アフリカ	66,059	48,944	59,859	66,575

資料：国総研資料（No.525, 2009.3）を基に作成

(3) 須崎港港湾ＢＣＰ

須崎港では、平成 26 年に、災害時における港湾物流の継続、早期復旧を可能とするための体制、行動指針などについて取りまとめた「須崎港港湾ＢＣＰ」を策定しています。

「須崎港港湾ＢＣＰ」では、今後 30 年以内に発生が予測されている南海トラフを震源とする地震を想定し、発災後概ね 1 週間後には海上輸送路を確保することを目標としています。また、復旧計画と併せて、四国地方整備局や内航船・作業船を所有する関係団体と、広域的な支援対策についての協定書を締結しています。

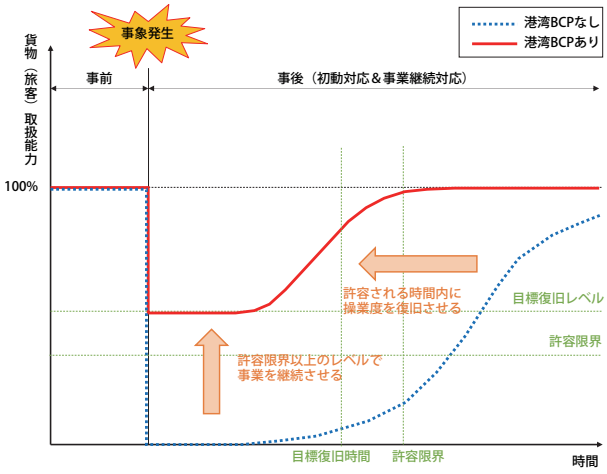
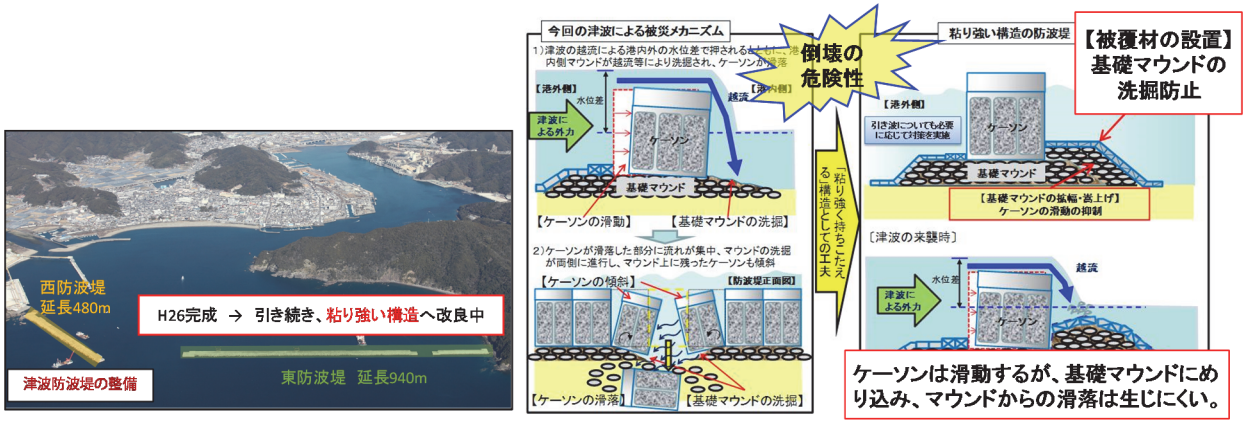


図 1-27　港湾ＢＣＰの概念

(4) 津波防波堤・津波漂流物対策・海岸堤防の整備状況

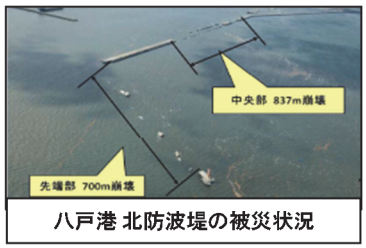
須崎港の湾口地区では、南海トラフ地震発生時などに予想される津波から、市街地の浸水被害を軽減することが可能となる津波防波堤の整備が進められ、平成 26 年に完了しました。現在は、L1 クラスを超える津波にも耐えることができるよう、防波堤の粘り強い構造への改良が引き続き進められています。

- **Ｌ1津波（比較的発生頻度の高い津波）**：最大クラスに比べ発生頻度は高く、津波高は低いものの大きな被害をもたらす津波（数十年～百数十年の頻度）
- **Ｌ2津波（最大クラスの津波）**：発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす津波





釜石港 湾口防波堤の被災状況



八戸港 北防波堤の被災状況

出典 ： 平成24年交通政策審議会港湾分科会第4回防災部会資料より

図 1-28　津波防波堤の整備状況

須崎港内の海岸堤防は、地震・津波対策として昭和 61 年度から整備を開始しています。一部未整備区間があり、今後も整備を進め早期の完成を図ります。また、現在は陸こうの機械化工事も実施しています。

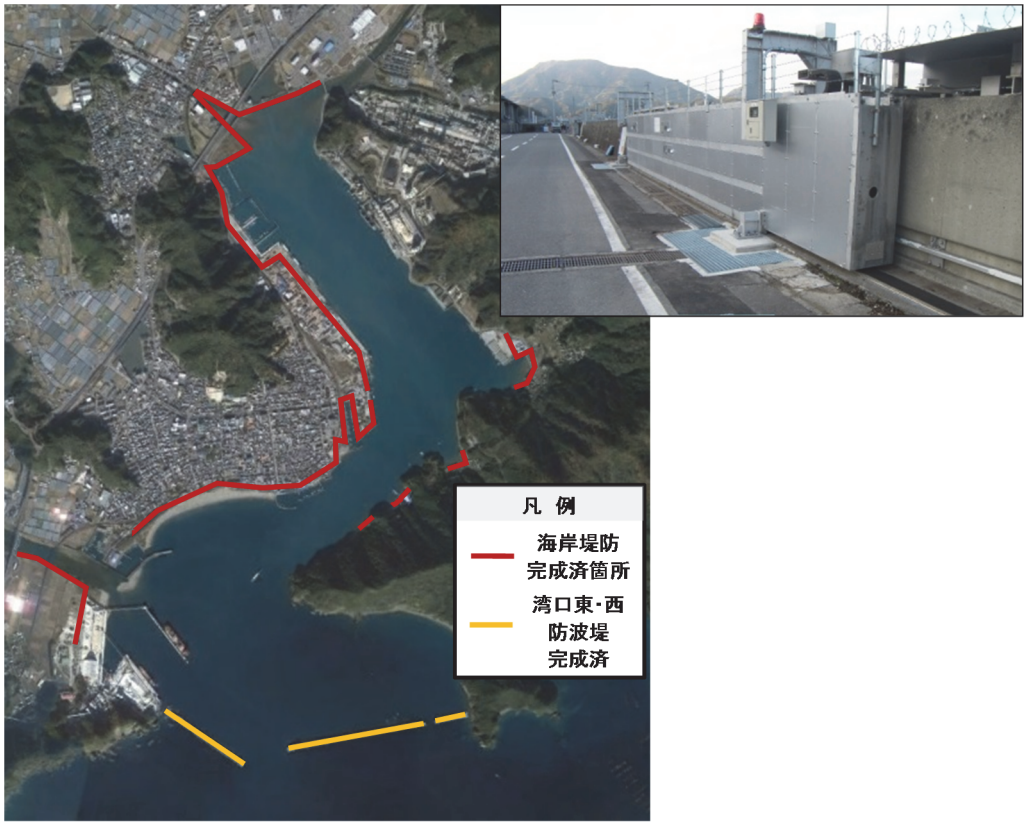


図 1-29　海岸堤防等の整備状況

また、港町地区では、市街地や水域への漂流物の流出を防ぐ対策として、津波バリアの実証実験が実施されています。今後も、残された開口区間を含め、津波漂流物への対策が求められています。



図 1-30　津波漂流物対策の整備状況

(5) 須崎港の客船・イベント船寄港状況と受入能力

全国的にクルーズ需要の高まりを見せる中、須崎港にも表 1-6 のとおり過去にイベント船等が寄港しています。

表 1-6　須崎港客船・イベント船係留実績

入港日	船名	種別	総トン数	全長	水	備考
平成13年12月	あこがれ	帆船(大阪市)	230	52.16	4.50	須崎まつり
平成14年7月	海王丸	帆船((財)練習船教育後援会)	2,556	110.09	6.58	インポートフェア
平成15年8月2日(土)	せとゆき	海上自衛隊艦船	–	–	–	一般公開あり
平成15年11月12日(水)	あこがれ	帆船(大阪市)	230	52.16	4.50	
平成16年7月17日	ゆら(輸送艦)	海上自衛隊艦船	590	58.00	1.70	
平成18年8月4日	ひうち(多用途支援艦)	海上自衛隊艦船	980	65.00	3.50	
平成19年6月1日	ひこしま(掃海艇)	海上自衛隊艦船	440	55.00	2.50	
平成21年5月15日	ぶんご(掃海母艦)	海上自衛隊艦船	5,700	141.00	5.40	補給休養、一般公開(16.17日)
平成22年11月12日(金)	海王丸	航海訓練所帆船	2,556	110.09		来夢来渡フェアinすさき
平成23年7月16日(土)	ゆら(輸送艦)	海上自衛隊艦船	590	58.00	1.70	一般公開
平成24年8月4日(土)	げんかい(多用途支援艦)	海上自衛隊艦船	980	65.00	3.50	須崎まつり

資料：高知県港湾・海岸課



図 1-31　須崎港への帆船（海王丸）の入港の様子

須崎港の最大岸壁は港町地区の-10m岸壁であり、隣接する-7.5m岸壁との連続バースとしての利用により、邦船クルーズ船の「にっぽん丸」や「ぱしふぃっくびいなす」が入港可能なスペックを有していますが、邦船クルーズ船最大の「飛鳥Ⅱ」や、高知港への寄港実績のある「ダイヤモンドプリンセス」、「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」などの外国クルーズ船の着岸は難しいと考えられ、こうした現状から、クルーズ船を誘致するには、施設整備による受入能力の拡充が求められます。

表 1-7　須崎港主要公共岸壁における客船入出港可否一覧

	バース長（m）	2万トン級クルーズ船（にっぽん丸 など）	3万トン級クルーズ船（ぱしふぃっくびいなす など）	5万トン級クルーズ船（飛鳥Ⅱ など）
＜港町地区＞				
連続バースとして（①-10m岸壁 ②-7.5岸壁）	315	○	○	×
①-10m岸壁	185	×	×	×
②-7.5m岸壁	130	×	×	×
③-7.5m岸壁	130	×	×	×
＜大峰地区＞				
④-9m岸壁	165	×	×	×

※「港湾の施設の技術上の基準」に基づく目安

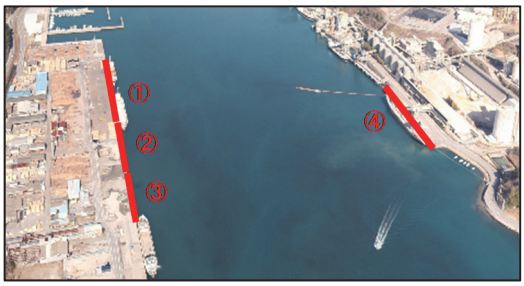


表 1-8　高知県内に寄港実績のある主要客船諸元一覧

船名	総トン数	定員（人）	全長（m）	最大喫水（m）	必要バース長・岸壁水深（m）	
にっぽん丸	22,472	524	166.65	6.60	200	7.3
ぱしふぃっくびいなす	26,594	644	183.40	6.52	220	7.2
飛鳥Ⅱ	50,142	872	241.00	7.50	289	8.3
サン・プリンセス	77,000	1,990	261.00	8.08	313	8.9
セレブリティ・ミレニアム	90,963	2,034	294.00	8.30	353	9.1
Diamond Princess（ダイヤモンドプリンセス）	115,875	2,670	288.33	8.57	346	9.4
Voyager of the Seas（ボイジャー・オブ・ザ・シーズ）	138,194	3,114	311.12	9.10	373	10
Quantum of the Seas（クァンタム・オブ・ザ・シーズ）	168,666	4,180	348.00	8.80	418	9.7

※必要バース長・水深は「港湾の施設の技術上の基準」に基づく参考値

(6) みなとオアシス

「みなとオアシス」とは、国土交通省地方整備局長等により認定される、みなとの施設やスペースを活用して住民参加型の継続的な地域振興に係る取り組みが行われる地域交流拠点施設及び地区のことです。

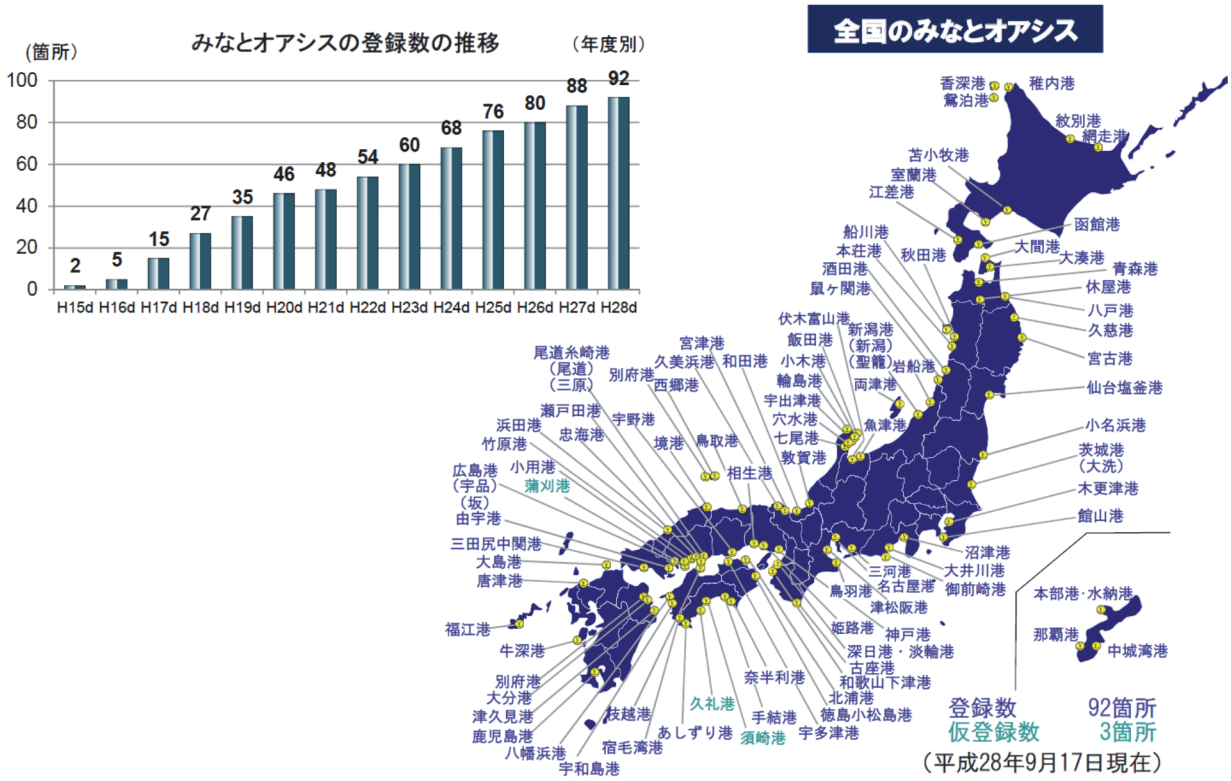


図 1-32　全国のみなとオアシス

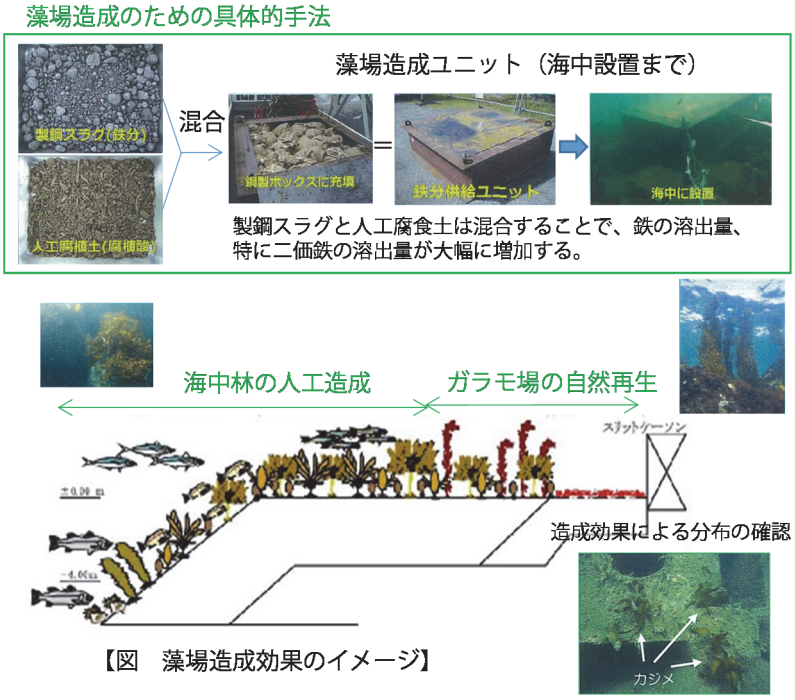
須崎港においては、平成 16 年に「みなとオアシス須崎」として魚市場周辺のエリアが仮登録されています。平成 17 年度には、みなとオアシスの取り組みの一環として「須崎のさかなまつり」が実施され、約 8,000 人が集まり大盛況となりました。しかしながら、「みなとオアシス須崎」としての本登録は実現していません。

一方、「みなとオアシス須崎」（仮登録）区域周辺には、古商家を利用した総合交流施設「すさきまちかどギャラリー」などの魅力的な施設が立地している他、大間地区で毎年 9 月に開催される「ご当地キャラクターまつり」などの様々なイベントが開催されています。こうした資源を生かし、須崎市、住民が一体となった継続的な活動を行い、「みなと」を活用した地域振興を目指すことが求められています。

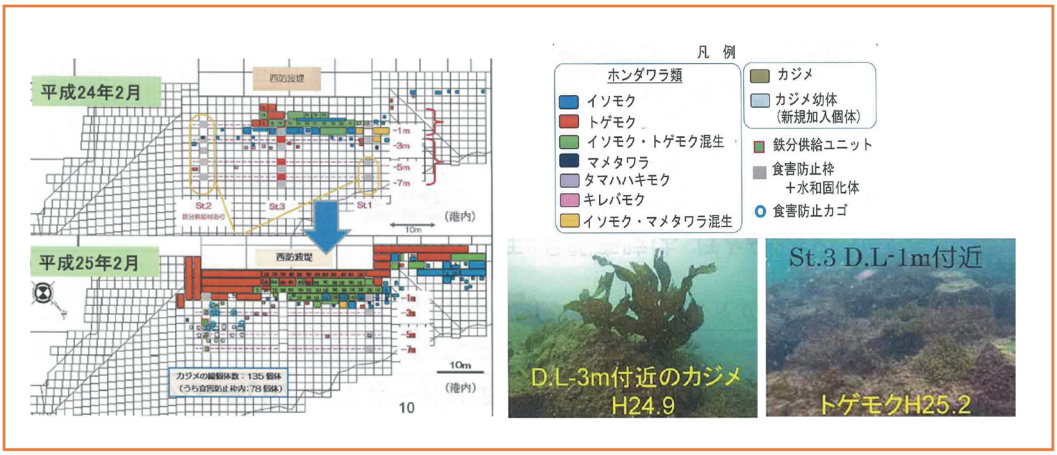
(7) 環境保全に向けた取組み

須崎港では、2000 年頃から、水温上昇や食害により海藻が減少する「磯焼け」現象の発生が確認されていました。対策として、整備が進められる湾口防波堤を活用した藻場造成について検討が開始され、平成 22 年から 24 年には西防波堤で実証実験が行われました。設置後のモニタリングでは、防波堤周辺に海藻の分布が見られ、環境の改善に効果が見受けられました。将来的には東防波堤を含めたエリアへの実証実験拡大を目指しています。また、平成 27 年からは、防波堤の粘り強い構造を利用する鉄鋼スラグを活用した環境改善・創造方策についての検討も進められています。

これらの取組による効果として、藻場の回復を通した生物多様性の創生、豊かな漁場の形成、CO_2 削減による温暖化防止への寄与などが期待されます。



【図　藻場造成効果のイメージ】



藻場造成実験後のモニタリング

図 1-33　藻場造成のイメージ

1.1.3 高幡地域の現況

(1) 高幡地域の現況

高幡地域（須崎市、津野町、梼原町、中土佐町、四万十町）の人口は 5.7 万人（平成 26 年）で、高知県全体の約 8%を占めています。高幡地域の人口は年々減少しており、平成 17 年と平成 26 年の人口を比較すると、全国ではほぼ横ばい、高知県全体では約 7%減少しているのに対し、高幡地域では約 14%減少しており、周辺地域と比べて人口の減少幅が大きくなっています。



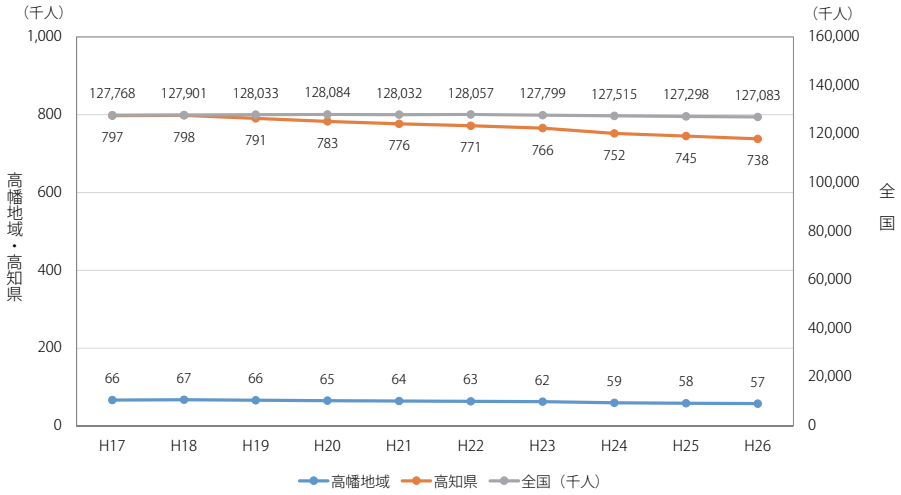
図 1-34　高幡地域の位置

表 1-9　高幡地域の人口推移

（人）

市町村名等	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H25/H16
須崎市	26,208	26,263	25,820	25,463	25,139	24,755	24,405	23,923	23,424	23,097	0.88
中土佐町	8,195	8,589	8,459	8,284	8,188	8,062	7,970	7,348	7,214	7,030	0.86
梼原町	4,593	4,228	4,129	4,033	3,984	3,892	3,816	3,874	3,820	3,767	0.82
津野町	6,917	7,148	7,008	6,879	6,842	6,733	6,583	6,173	6,040	5,938	0.86
四万十町	20,552	21,026	20,712	20,367	19,990	19,716	19,415	18,162	17,836	17,439	0.85
高幡地域	66,465	67,254	66,128	65,026	64,143	63,158	62,189	59,480	58,334	57,271	0.86
高知県全体に占める高幡地域人口の割合	8.3%	8.4%	8.4%	8.3%	8.3%	8.2%	8.1%	7.9%	7.8%	7.8%	-
高知県	797,444	798,244	790,576	782,626	776,277	771,473	765,515	752,042	745,070	737,761	0.93
全国（千人）	127,768	127,901	128,033	128,084	128,032	128,057	127,799	127,515	127,298	127,083	0.99

注）1.市町村合併以前の人口は旧市町村の人口を合算している。
2.各年10月1日現在のもの。
3.H17～H23は住民基本台帳人口、H24～は国勢調査による人口推計。

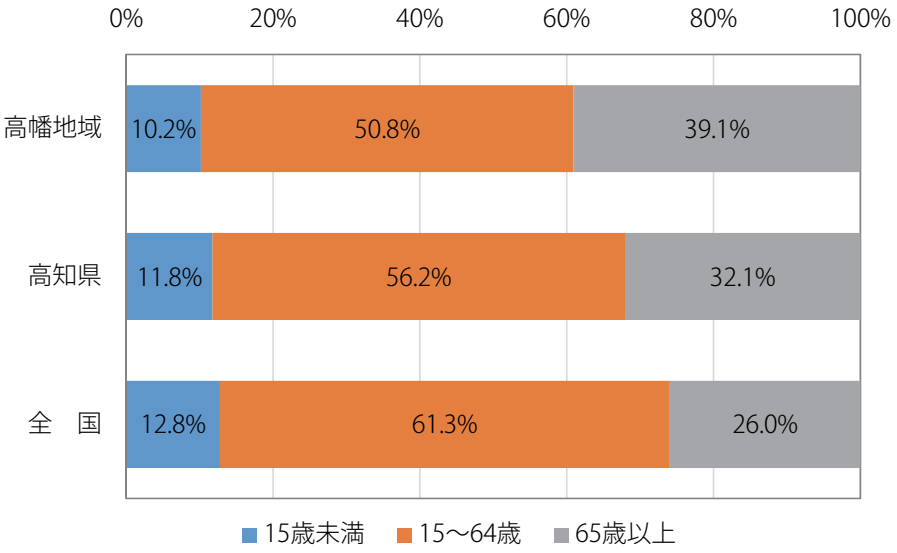


資料：高知県総務部統計課資料を基に作成

図 1-35　高幡地域の人口推移

また、年齢別人口を見ると、高幡地域は 65 歳以上の割合が 39.1%であり、全国と比較して 13.1%、高知県全体と比較して 7.0%高い割合となっており、特に高齢化が進展している地域となっています。

さらに、平成 52 年の人口は平成 22 年の 0.58 倍まで落ち込むものと見込まれる一方で、高齢者の割合は 36%（平成 22 年）から 47%まで上昇するものと予測されており、今後も全国や高知県全体に先駆けて、少子高齢化が著しく進む地域として見込まれています。



注）年齢不詳は含まない。
　　また、端数処理の関係で合計は必ずしも一致しない。

資料：高知県総務部統計課資料を基に作成

図 1-36　年齢別人口割合（平成 26 年）

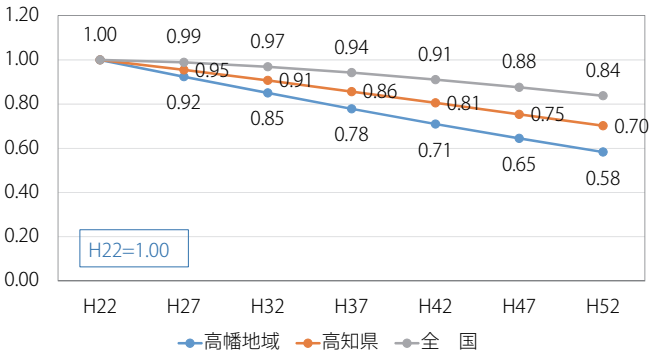
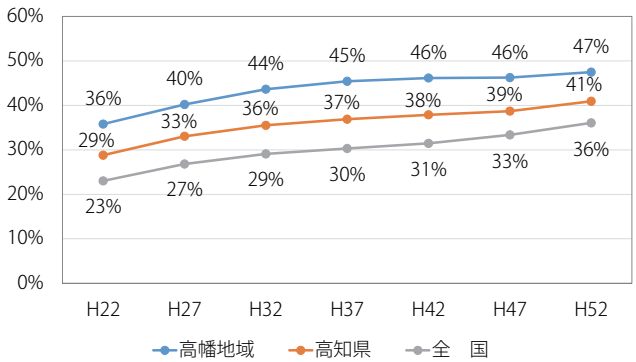


図 1-37　将来人口の伸び図

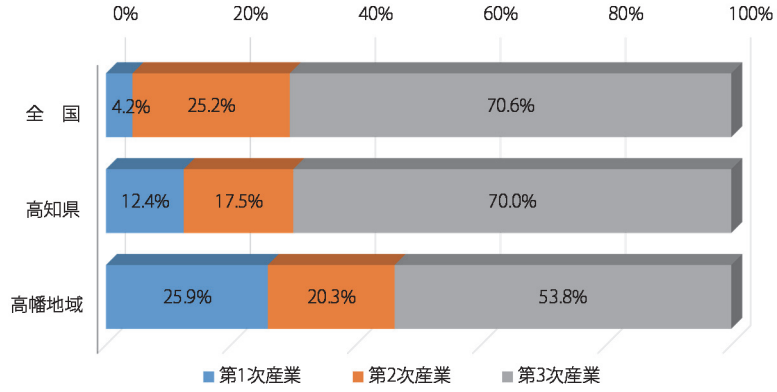


資料：国立社会保障・人口問題研究所資料を基に作成

図 1-38　将来の 65 歳以上人口の割合

高幡地域の産業構造をみると、農業・林業を中心とした第 1 次産業の割合が非常に高く、全国の 6 倍強、高知県の約 2 倍にあたる 25.9%となっています。

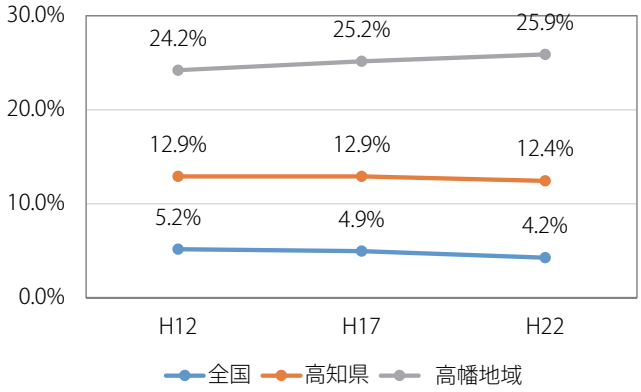
産業分類別に割合の推移をみると、高幡地域の第 2 次産業・第 3 次産業の割合は全国や高知県と同様の傾向を示していますが、第 1 次産業の割合はわずかながらも増加傾向となっています。



※端数処理の関係で合計は必ずしも一致しない。

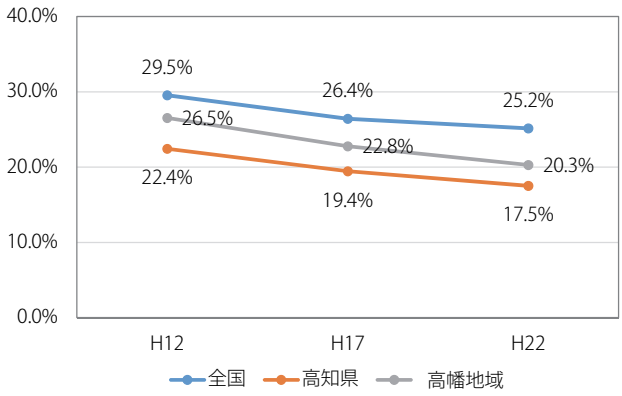
資料：国勢調査（総務省）を基に作成

図 1-39　就業者の産業分類別割合（平成 22 年）



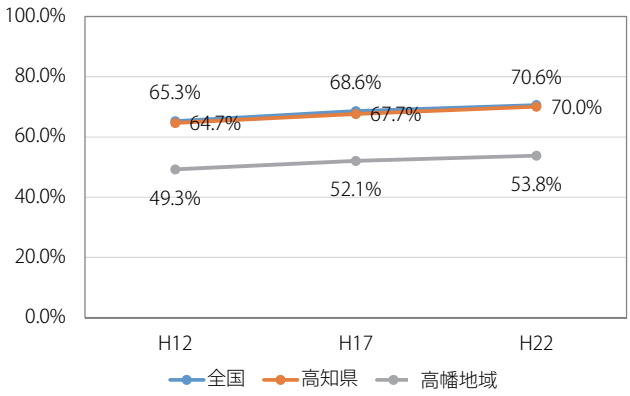
資料：国勢調査（総務省）を基に作成

図 1-40　第 1 次産業の割合の推移



資料：国勢調査（総務省）を基に作成

図 1-41　第 2 次産業の割合の推移

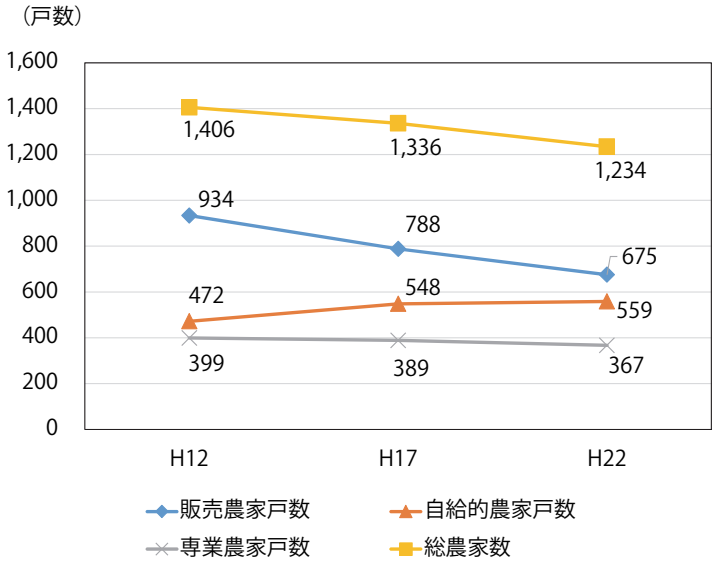


資料：国勢調査（総務省）を基に作成

図 1-42　第 3 次産業の割合の推移

須崎港の主要な背後圏である須崎市の第 1 次産業は、主に農業分野、林業分野、水産業分野で成り立っています。

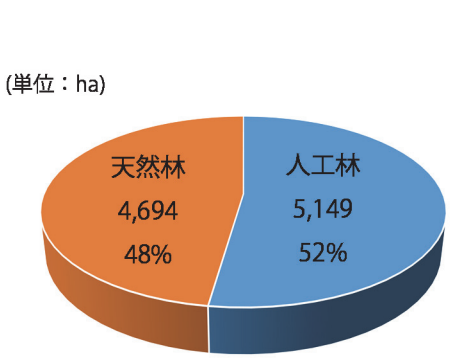
農業分野では、温暖な自然条件を活かした施設園芸が盛んであり、中でもミョウガの生産では日本一を誇る一方で、農家戸数は全体的に減少しており、新規就農者の確保などが課題となっています。

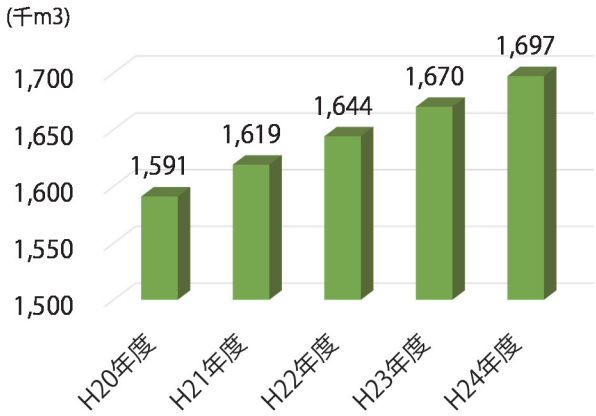


資料：すさきがすきさ産業振興計画（須崎市）を基に作成

図 1-43　須崎市の農家戸数の推移

林業分野では、市の面積の 75%を占める森林のうち、立木地の約 5 割に優良な人工林が造成され、ヒノキ・スギ等が蓄積されているものの、採算性の悪化や森林所有者の高齢化などにより、林業生産活動が全般的に停滞している状況にあります。



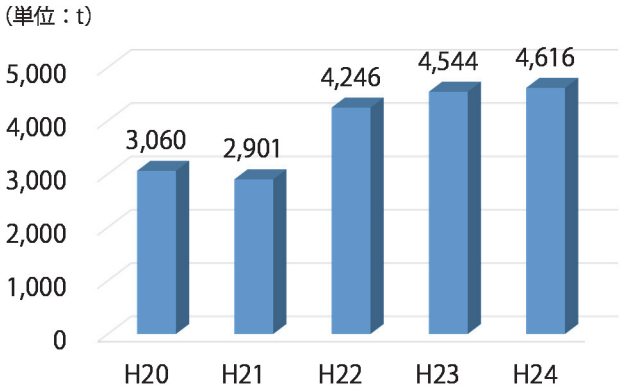


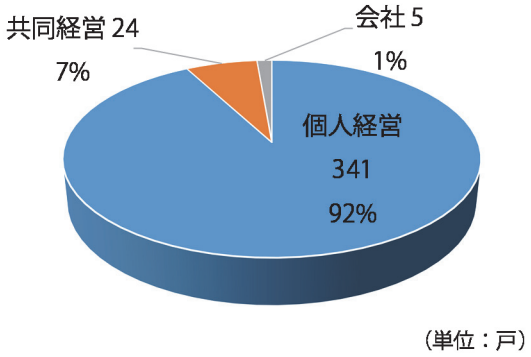
資料：すさきがすきさ産業振興計画（須崎市）を基に作成

図 1-44（左）　須崎市の立木地に占める人工林の割合

図 1-45（右）　須崎市の民有林（ヒノキ・スギ）の蓄積量推移

水産業分野では、豊かな漁場と恵まれた自然状況を活かして、沿岸漁業や養殖業が盛んであり、県内の消費者から「須崎の魚は新鮮でおいしい」と賞されるなど、評価の高いブランドイメージを形成しています。個人経営が 90%を超える中、今後は後継者や新たな担い手の確保などが課題となっています。



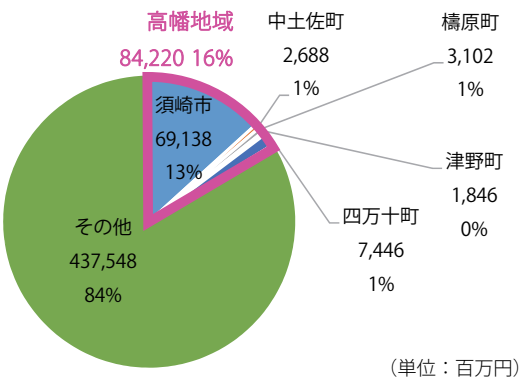


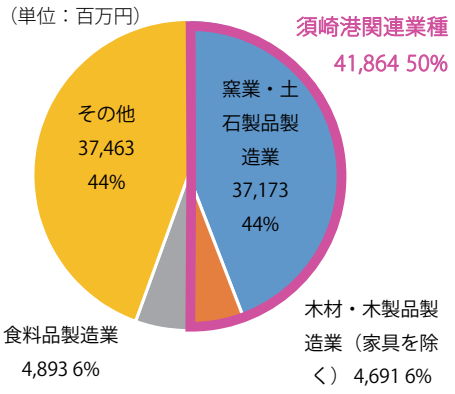
資料：すさきがすきさ産業振興計画（須崎市）を基に作成

図 1-46（左）　須崎市の海面漁業漁獲量の推移

図 1-47（右）　須崎市の漁業の組織別経営体構成（平成 20 年）

また、第 2 次産業に係る高幡地域の製造品出荷額等は 842 億円であり、高知県全体の 16.1%を占めています。これは高幡地域の人口が高知県全体の約 8%を占めていることを踏まえると、非常に製造業が盛んであることが伺えます。業種別にみると、須崎港の利用と大きく関わる窯業・土石製品製造業（セメント関連）が高幡地域全体の出荷額等の 44%を占めているほか、須崎港で取扱っているセメント、石灰石、木材などに係る業種は、高幡地域の全業種のうちの 50%を占めています。





資料：工業統計調査（経済産業省）を基に作成

図 1-48（左）　高知県の製造品出荷額等のシェア（平成 25 年）

図 1-49（右）　高幡地域の業種別製造品出荷額等のシェア（平成 25 年）

(2) 交通の現況

須崎港背後には、主要幹線道路である国道 56 号、自動車専用道路である須崎道路が通っています。須崎道路は高知自動車道・四国横断自動車道と接続しており、四国内のみならず本州ともつながる広域交通ネットワークを形成しています。なお、須崎港から須崎道路までの距離については、須崎東 IC までは約 3km、須崎中央 IC まで約 2km、須崎西 IC まで約 3km と非常に近接しており、充実した広域交通ネットワークが整備されています。



図 1-50　須崎港背後の広域交通ネットワークと須崎港周辺の交通網

また、将来的な広域交通体系「四国８の字ネットワーク」のミッシングリンク解消に向け、人の命を守る緊急輸送のための道路ネットワークを早期に確保するよう取り組んでいます。須崎港周辺においても近年、近隣区間の整備が順次進められています。現在は中村方面へ交通ネットワークを延伸しており、窪川佐賀道路（四万十町中央～佐賀）の平成 30 年供用を目指して建設が進められています。



資料：高知県土木部道路課資料

図 1-51　高規格道路等の整備状況

表 1-10　高規格道路の須崎港近隣区間供用時期

区間	車線数	供用開始時期
高知― 伊野	2	H10.3
伊野 ― 須崎東	2	H14.9
須崎東 ― 須崎西	2	H21.3
須崎西 ― 中土佐	2	H23.3
中土佐 ― 四万十町中央	2	H24.12
四万十町中央 ― 佐賀	2	H30 年度予定

資料：国土交通省資料・高知県土木部道路課資料を基に作成



資料：国土交通省四国地方整備局資料

図 1-52　四国８の字ネットワーク

(3) 地震津波被害

須崎には表 1-11 のとおり過去に多くの地震及びそれに伴う津波が襲来しており、南海トラフ沿いの巨大地震・津波が発生した際には、多大な人的・物的被害を受けています。特に昭和 21 年に発生した昭和南海地震に伴う津波では、港内に積み上げられた原木や船舶などの漂流物が市街地に流出し、住民や家屋に対する被害を増大させました。

今後発生することが想定されている南海トラフ地震などにより、現在の最新の科学的知見に基づく最大クラスの津波による浸水における推計では、図 1-57 のとおり、須崎港内沿岸で津波浸水深 10.0～15.0m、広域に津波浸水深 5.0～10.0m の津波が襲来すると想定されています。

表 1-11　過去の地震・津波被害

年月日	規模(M)	地震・津波名	被害状況等
684年(天武13年)11月29日	8.25	白鳳の地震	南海トラフ沿いの巨大地震、津波が発生し人畜の死傷が多く、土佐の田苑12km2が海中に沈む。
1707年(宝永4年)10月28日	8.6	宝永地震	わが国最大級の地震の一つ。高知市中西部の約20km2が最大2m沈下。津波も発生し、多数の死者を出した。
1854年(安政元年)12月24日	8.4	安政南海地震	南海トラフ巨大地震の一つ。波高は久礼で16.1mと言われており、多くの人的・物的被害をもたらした。
1946年(昭和21年)12月21日	8.0	昭和南海地震	津波は太平洋側へ襲来し、4～6mに達した。須崎では1.0m沈下、人的・物的被害も多数発生した。
1960年(昭和35年)5月23日	9.5	チリ地震津波	チリで地震発生後、津波が日本沿岸域に襲来。須崎では物的被害が多く、床下浸水等多数被った。
2011年(平成23年)3月11日	9.0	東北地方太平洋沖地震津波	三陸沖を震源とする地震が太平洋沿岸各地へ津波が襲来。須崎では物的被害を多数被った。

資料：須崎市地域防災計画　地震・津波災害対策編（平成 27 年 2 月、須崎市）を基に作成



図 1-53　昭和南海地震による被害



図 1-54　チリ地震津波の様子

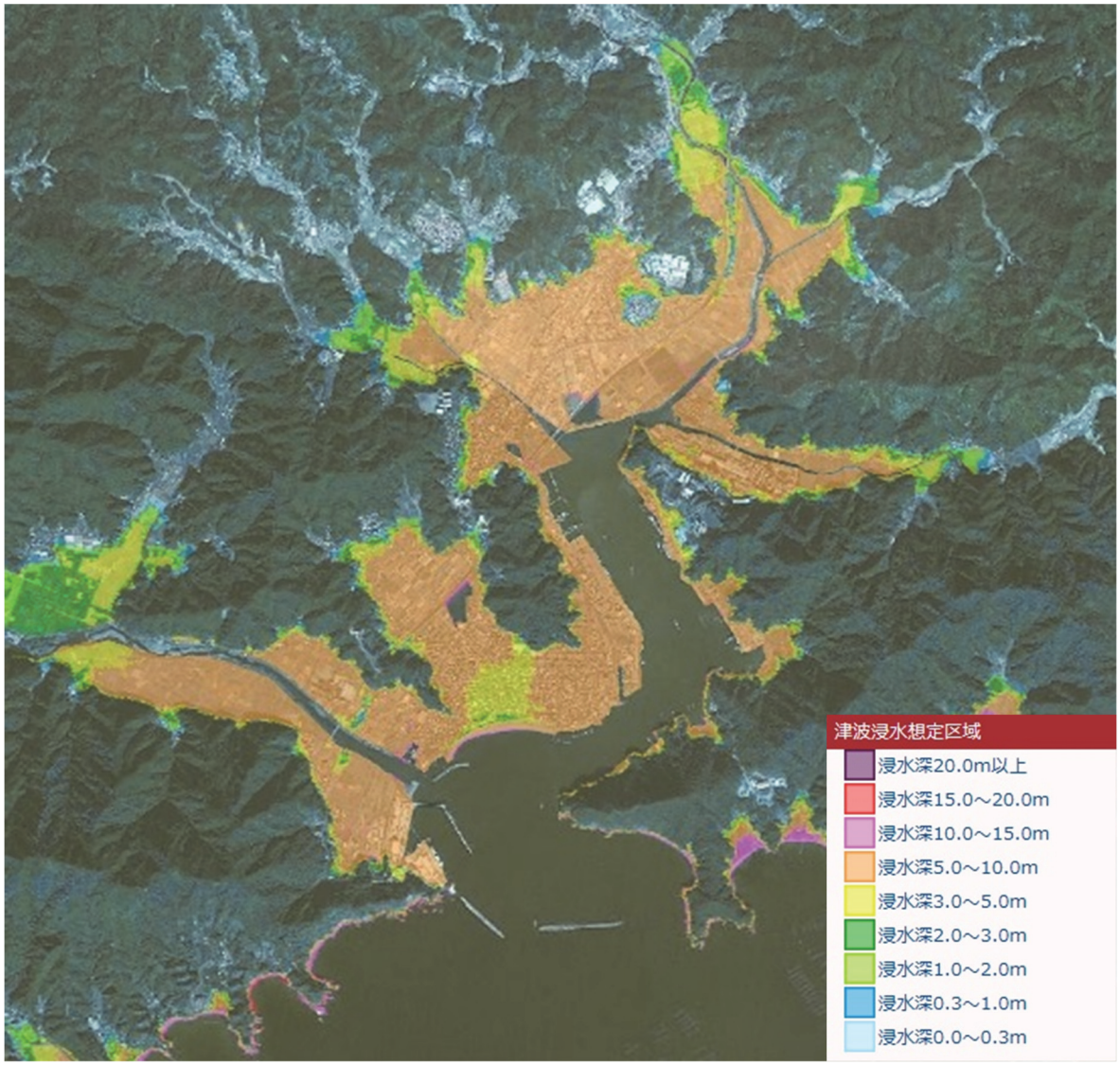


図 1-55　昭和南海地震による被害



図 1-56　昭和南海地震による被害

資料：須崎市資料



資料：高知県防災マップ（想定条件：最大クラスの地震）

図 1-57　須崎市津波浸水区域図

(4) イベントの実施

須崎港及びその周辺では毎年様々なイベントが開催されており、大勢の人が訪れ、普段は静かな須崎港に賑わいをもたらしています。ご当地キャラクターまつりなどは、県外からも観光客が訪れる大規模なものとなっています。

表 1-12　須崎港内で開催される主要なイベント

名称	場所	内容	集客数
須崎うつぼ祭り	マルナカ須崎店駐車場	うつぼグルメをはじめとした物産品の販売、各種イベント等	10,000 人（H27.2）
野見湾 元気なお魚まつり	大谷漁協周辺	お魚グルメの販売、鯛釣り、各種イベント等	1,000 人（H27.4）
須崎まつり	富士ヶ浜周辺	花火大会、はし拳駕籠かきレース、ドラゴンカヌー大会等	25,000 人（H27.8）
新子まつり	須崎市桐間	新子（ソウダガツオの稚魚）グルメの販売等	14,000 人（H27.8）
ご当地キャラクター まつり	桐間多目的公園	中国四国最大級のゆるキャライベント	65,000 人（H27.9）
魚まつり	魚市場周辺	鮮魚の販売、物産展、マグロ解体ショー等	25,000 人（H21.11）
来夢来渡フェア	港町 1.5 万トンバース	帆船海洋丸の一般公開、B 級グルメの販売等	75,000 人（H20.11）

資料：須崎市資料を基に作成



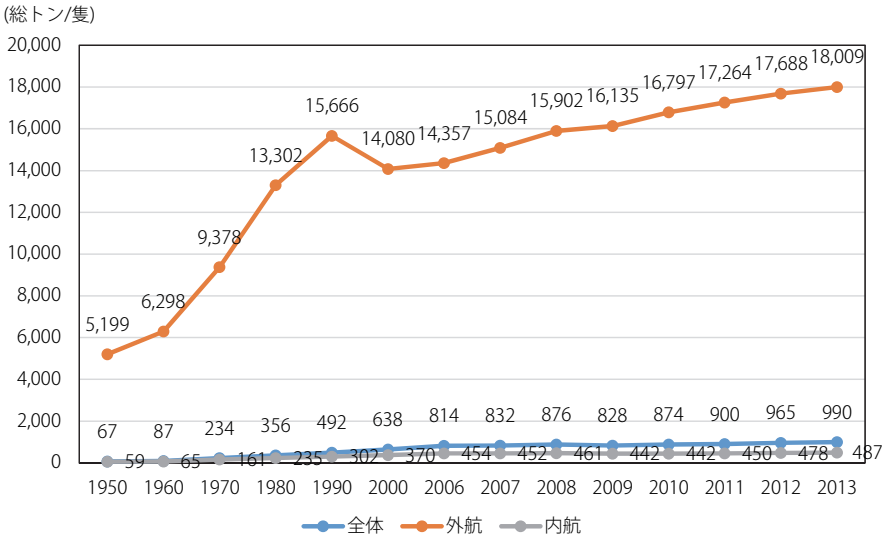
図 1-58　イベントの様子（左上・右：来夢来渡フェア、左下：魚まつり）

1.1.4 須崎港を取りまく現況

(1) 船型の大型化

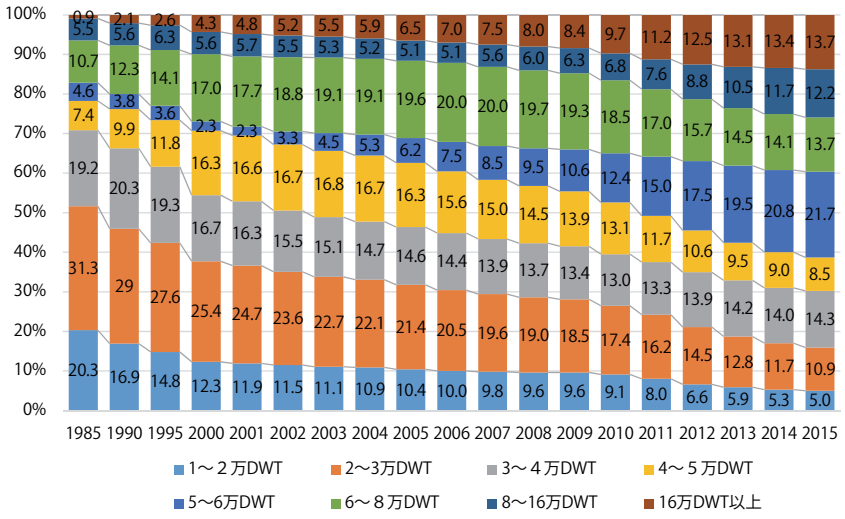
日本の船舶の平均船型（総トン数を隻数で除した値）は、2013 年には 18,009 総トン／隻となっており、50 年前（1960 年）と比較して 3 倍近くなっている他、2006 年からの 7 年間で約 1.3 倍に急増しており、特に近年、日本の船舶の船型大型化が急速に進行していることが伺えます。

また、世界の 1 万 DWT 以上のバルク船では、重量トンが大きい船舶の割合が年々増えてきており、2015 年には全体の 9 割以上の船舶が 2 万～3 万 DWT 級以上となっています。このように、近年、世界的にも船舶の大型化が進んでいる状況にあります。



資料：国土交通省港湾局資料を基に作成

図 1-59　日本の船舶の平均船型の推移



（注）１万DWT以上のバルカーを対象として、隻数の割合で示す

資料：国土交通省港湾局資料を基に作成

図 1-60　世界のバルク船の船型ごとの隻数割合の推移

(2) 国産木材の輸出、利用促進

（社）日本木材輸出振興協会によると、近年、中国、韓国等の近隣諸国では、所得増加等による木造建築が増加する可能性が高まっています。また、中国や韓国は国内木材資源が生育過程にあるため、わが国特有のスギ、ヒノキを用いた木造住宅の住み良さをアピールするなどの市場開拓により、国産木材輸出への可能性が大いに期待できる状況にあります。

国内からの木材輸出事例としては、以下に示すような、県内企業からヒノキ丸太の韓国への輸出事例や、鹿児島県、宮崎県の県境を越えた4森林組合の連携による木材輸出の成功例などもあります。

こうした中、須崎港背後の高幡地域には材齢50年以上の良質なヒノキやスギ等の蓄積が多くあり、木材利用の推進を図ることが求められます。須崎港においても、中国、韓国への原木や加工製品の輸出に向け、木材団地の振興も含めた、木材を利用したビジネスプランの構築が重要となります。

高知県内からの輸出事例

丸和林産から韓国へのヒノキ丸太の輸出



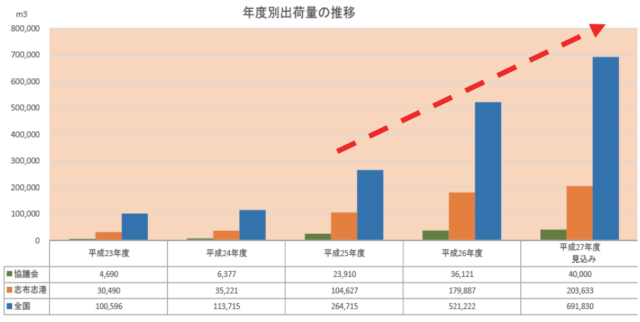
他県からの輸出事例

志布志港から韓国、中国へのヒノキ・スギ木材輸出

◆輸出実績
H23d：木材の輸出をスタート
H26d：志布志港の木材輸出量日本一（18万m3、全国輸出量の35%）
◆輸出によるプラス効果・メリット
・山林所得の向上に繋がる
・日本は地理的利便性がよい
・短期間で定質、定量、定期の輸出が可能







資料：農林水産省中国四国農政局、鹿児島県・宮崎県木材輸出戦略協議会資料

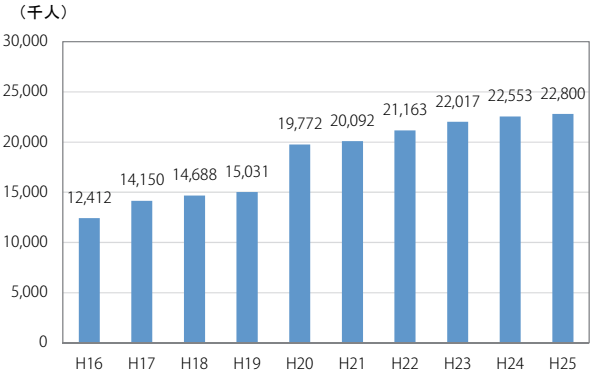
図 1-61　国内における原木・木材輸出の事例

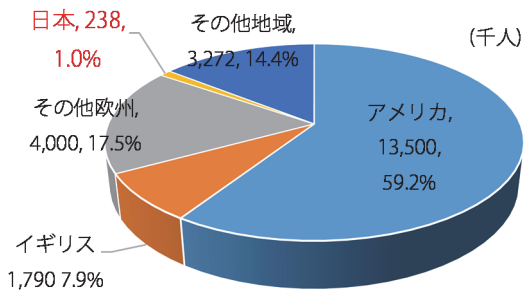
(3) クルーズ船の動向

1) クルーズ市場の動向

世界のクルーズ人口は年々増加しており、平成 25 年のクルーズ人口は平成 16 年の 1.8 倍にあたる 2,280 万人となっています。

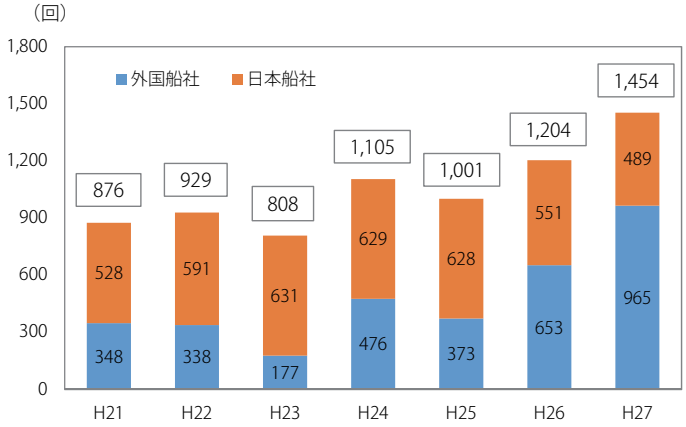
この内、日本のクルーズ人口（平成 25 年：23.8 万人）は世界の 1.0%と非常に低いものの、近年、日本へ寄港するクルーズ船も増加傾向にあり、平成 27 年の寄港回数は平成 21 年に比較して約 1.7 倍にあたる 1,454 回となっています。また、観光立国の推進を目指す日本では、平成 32 年に訪日クルーズ客 100 万人を目標としていましたが、平成 27 年に 5 年前倒しでこの目標を達成しました。このような中、今後も、ますます日本への寄港も増えることが予想されます。





資料：DOUGLAS WARD「Cruising＆Cruice Ships2015」より引用
日本の数字は海事局調べ

図 1-62（左）　世界のクルーズ人口の推移
図 1-63（右）　世界のクルーズ人口の内訳（平成 25 年）



資料：国土交通省資料を基に作成

図 1-64　日本へのクルーズ船の寄港回数

2) 国内でのクルーズ振興に向けた取組み

先述のようなクルーズ船を取り巻く動向を踏まえ、日本国内でのクルーズ振興に向けた取組みが活発化しています。

平成 24 年には、クルーズ振興や誘致に係る必要な情報の共有・意見交換、各地域の課題解決を目的として、全国の港湾管理者等で「全国クルーズ活性化会議」が開催されています（2016 現在、会員数 119、第 5 回会議まで開催）。須崎港については、須崎市及び高知県が会員となっており、クルーズ船の誘致強化を図っています。

国全体の動きとしては、国土交通省では、「観光先進国」への新たな国づくりに向けた政府一丸、官民一体の取組みを目指し、新たな観光ビジョン「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成 28 年 3 月）を策定し、2020 年の訪日クルーズ旅客数を 2015 年の 5 倍となる 500 万人とする目標を掲げています。本ビジョンでは、クルーズ振興に係る今後の取り組みとして、新たな国内クルーズ周遊ルートの開拓や「みなとオアシス」の活用、全国クルーズ活性化会議と連携した寄港地の全国展開に向けたプロモーション等を実施するとしています。



資料：「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成 28 年 3 月、国土交通省観光庁）

1.1.5 上位計画・関連計画の動向

須崎港に係る上位計画・関連計画として、須崎市による「須崎市総合計画」、及びその下位に位置付けられる「須崎市まち・人・しごと創生総合戦略」と「すさきがすきさ産業振興計画」が制定されています。

各計画の概要について以下に示します。

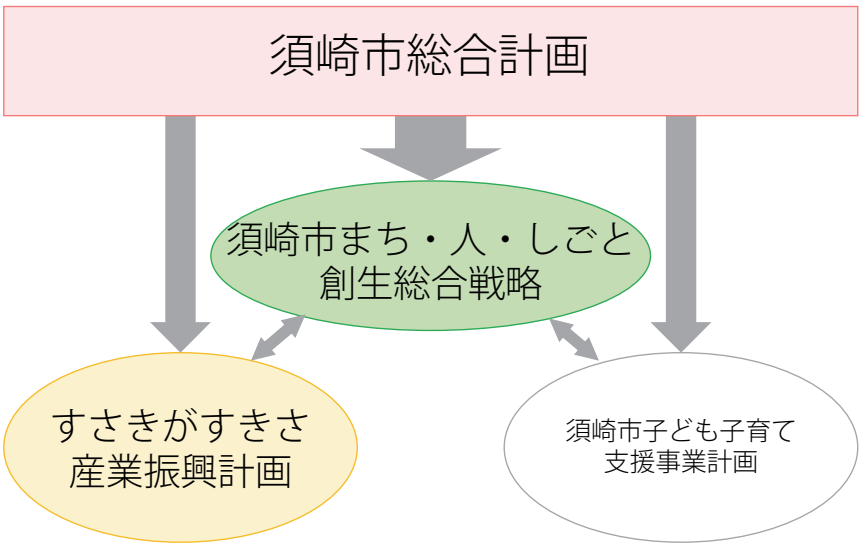


図 1-65　須崎港に係る上位計画・関連計画

(1) 須崎市総合計画

須崎市総合計画（平成 27 年 6 月、須崎市）においては、須崎港の整備における今後の方針に関して、次のような計画が示されています。

須崎市総合計画「未来へつなぐ元気創造のまち」

【基本方針】

産業の振興による経済の発展や地域資源を掘り起こし、それらを活用する取り組みを行うなど、これからはソフト面での施策の充実を図ることにより住民の満足度を高め、魅力あるまちづくりと地域の活性化、住民福祉の向上を目指し、人口減少社会克服に取り組み、地方創生につなげていく。

【計画期間】

２０１５（平成２７）年度から２０１９（平成３１）年度までの５年間

【基本計画】※須崎港に関連する事項のみ記載

○港湾の活用及び整備推進

防災対策・老朽化対策と併せた岸壁の建設に取り組み、産業の拡張・振興に伴う港湾機能の充実を図る。

(2) 須崎市まち・人・しごと創生総合戦略

須崎市まち・人・しごと創生総合戦略（平成 27 年 11 月、須崎市）においては、今後減少し続ける須崎市の人口ビジョンとそれに向けた総合戦略について、須崎港に関連する次のような計画が示されています。

【基本方針】
若い世代が地域に残り、結婚・子育ての希望の実現や、産業の振興による経済の発展や地域資源の掘り起こしなど住民の満足度を高め、魅力あるまちづくり・地域の活性化・住民福祉の向上を目指す。

【計画期間】
２０１５（平成２７）年度から２０１９（平成３１）年度までの５年間

【基本計画】※須崎港に関連する事項のみ記載
○須崎港を活用した原木の輸出
原木の輸出による新たな木材需要の喚起を図り、原木生産量の増産を目指す。
○須崎港機能強化による産業振興
新たな大型バースを整備し、既存企業の競争力強化や新たな企業誘致等を図る。

(3) すさきがすきさ産業振興計画

すさきがすきさ産業振興計画（平成 27 年 3 月、須崎市）においては、須崎港やその背後地域での産業振興における今後の取り組みについて、次のような計画が示されています。

【基本方針】
地域社会発展のため、地域の特性に応じた産業振興施策を展開し、地域活性化による持続可能な須崎市に向けたまちづくりを進めることを目的とする。

【計画期間】
２０１５（平成２７）年度から２０１９（平成３１）年度までの５年間

【基本計画】
○魚市場周辺の整備
老朽化している魚市場を改修する。
○須崎港の機能強化（大型岸壁の建設）による産業振興
１．産業競争力の強化　　：船舶大型化への対応
２．防災拠点港としての機能強化　：耐震岸壁の整備
３．港を利用した新たな企業の誘致

(4) 第 3 期高知県産業振興計画

第 3 期高知県産業振興計画（平成 28 年 4 月、高知県）においては、地元産業を増やして県外市場への供給を推進する「地産外商+拡大再生産」によって県内経済の活性化を目指す中、「地産外商が進み、地域地域で若者が誇りと志をもって働ける高知県」を将来像としています。

その中で須崎港背後での産業振興に関連する次のような計画が示されています。

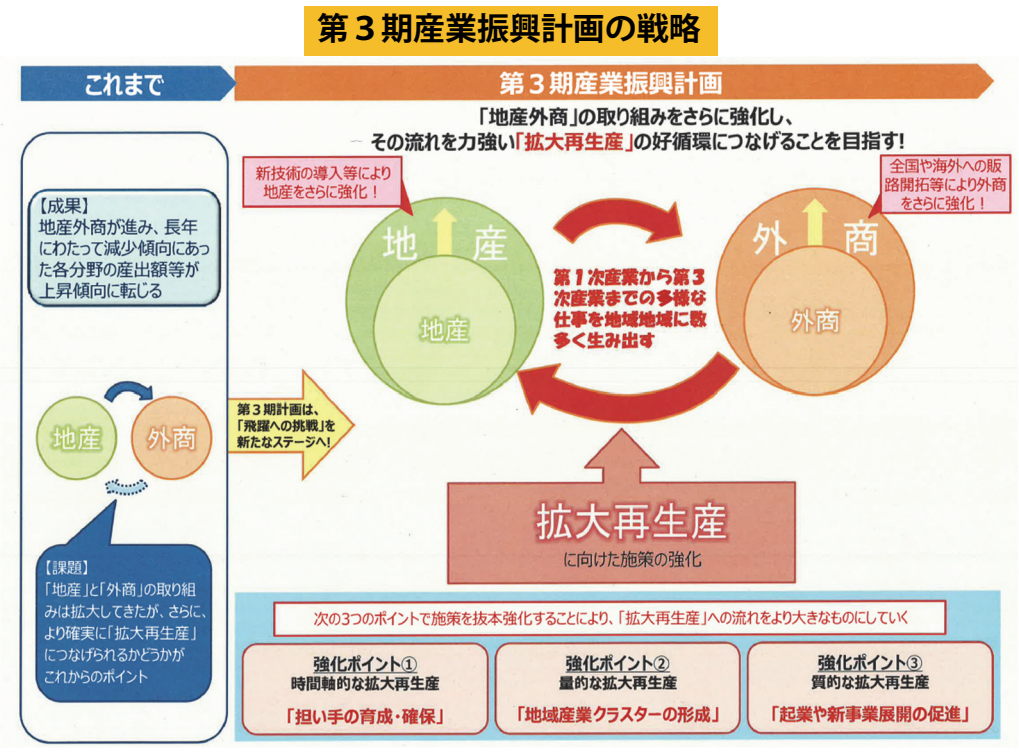
【方向性】
県内の「地産」と「外商」をそれぞれ強化し、その流れをより力強い「拡大再生産」の好循環へと繋げていくための取り組みをさらに強化する。

【計画期間】
２０１６（平成２８）年度から２０１９（平成３１）年度までの４年間

【地域アクションプラン】※須崎港に関連する事項のみ記載

○美味しい！須崎の魚消費拡大プロジェクト
美味しい旬の須崎の魚を広くＰＲすることで須崎の魚の消費を拡大し、水産業の振興に繋げる。

○高幡地域における広域観光の推進
高幡地域内の観光地、自然、食、人などの観光資源を組み合わせて新たな商品を造成するとともに、高幡地域ならではの魅力をＰＲすることで知名度の向上及び観光客数の増加を図る。そして、奥四万十博で培われたノウハウを生かし、地域の商品を県内外に情報発信するとともに、旅行会社への積極的な営業活動を展開することで誘客を促進し、広域への経済効果を波及させていく。



1.1.6 防災に係る計画

(1) 高知県地域防災計画

高知県地域防災計画（平成 26 年 9 月修正）においては、地震及び津波防災上整備すべき施設等の整備計画として、須崎港を含む県下の港湾に関して、以下のような計画が示されています。

【基本的な考え】

○災害時の被害を最小化する「減災」の考え方を基本とし、人命を守るための対策を最重視。

○また、経済的被害ができるだけ少なくなるよう、防災関係機関、事業者、住民が一体となって、防災対策を推進。

○「自助」、「共助」、「公助」の理念に基づいた災害に強い地域社会づくりを進める。

【対策】※港湾に関連する事項のみ記載

◆災害予防対策

・津波防波堤の建設　　・耐震強化岸壁の整備

◆緊急輸送活動対策（海上輸送拠点）

・海上輸送の拠点を選定

・選定した港湾及び漁港を物流拠点として必要施設整備に努める。

(2) 須崎市地域防災計画

須崎市地域防災計画（平成 27 年 2 月修正）においては、災害時の緊急輸送体制や施設整備計画、津波災害予防対策として、須崎港に関して、以下のような計画が示されています。

【整備計画】※港湾に関連する事項のみ記載

◆緊急輸送体制

交通機関の混乱と道路の寸断等が予想されるため、陸・海・空あらゆる手段を考慮した緊急輸送ネットワークを確立。

◆施設の整備計画

大規模地震災害時の緊急避難及び耐震バース機能の整備促進。

◆津波災害予防対策

木材や漁船等の流出防止対策については、木材の固縛や津波漂流物捕捉施設の整備を図り、津波漂流物対策を推進。

(3) 防災拠点港配置計画

平成 25 年に策定した「防災拠点港配置計画」では、須崎港は災害時に県外から緊急物資を受け入れる「一次防災拠点港」に位置付けられており、背後圏である高幡エリアでの災害発生時に、必要な救援部隊・物資・避難者の輸送、復旧資機材の受入れを行う計画がなされています。しかし、須崎港では、既定港湾計画では港町地区に耐震強化岸壁が計画されていますが、現時点で耐震強化岸壁が未整備となっています。

一方、高知県では須崎港内の既設岸壁の耐震照査を行っており、その結果、港町-7.5m 1 号岸壁は最大クラスの地震に対して耐震性を有していることを確認しています。

また、平成 28 年に改訂された「臨海部防災拠点マニュアル」では、「民間船舶のみならず自衛隊や海上保安庁等の船舶の大型化が進展しているとともに、大規模災害時の海上輸送についてフェリー/ＲＯＲＯ船等が着目されている状況をふまえ、耐震強化岸壁はこれら船舶の大部分が着岸できるよう、水深 10m、岸壁延長 240m を確保することが望ましい」とされており、将来的には、須崎港においてもこの規格を満たす新たな岸壁を整備することが求められます。



図 1-66　高知県の防災拠点港の配置計画

表 1-13　須崎港における-7.5m以上公共施設の耐震照査の結果

地区名	岸壁名	岸壁水深	構造形式	変形予測結果 （南海トラフ巨大地震）	判定	備考
港町	港町−7.5m　1号岸壁	−7.5m	重力式	残留水平変位：0.33m 残留鉛直変位：0.06m	OK	動的変形解析 （FLIP）
港町	港町−7.5m　2号岸壁	−7.5m	矢板式	残留水平変位：2.9m 残留鉛直変位：0.2m	NG	チャート式 簡易耐震診断
港町	港町−10.0m 岸壁	−10.0m	矢板式	残留水平変位：1.6m 残留鉛直変位：0.2m	NG	動的変形解析 （FLIP）
大峰	大峰1万トン岸壁	−9.0m	矢板式	残留水平変位：2.2m 残留鉛直変位：0.2m	NG	チャート式 簡易耐震診断



(4) 高知県道路啓開計画

高知県では、南海トラフ地震発生による揺れや津波により発生が予測される道路の寸断について、優先して啓開すべき総合防災拠点とその拠点に至るルート、啓開作業を行う建設業者や手順などを事前に定めた「高知県道路啓開計画」を策定しています。

須崎港周辺においては、市街地の大部分の道路や須崎港内に長期浸水が発生し、須崎港への道路が寸断されることが予想されています。

須崎港から総合防災拠点までの道路啓開については、東側の四万十緑林公園までのルートは3日以内に啓開可能ですが、西側の県立春野総合運動公園までのルートは須崎港周辺の長期浸水予想範囲にかかっているため、3日以内の啓開ができないと予測されています。

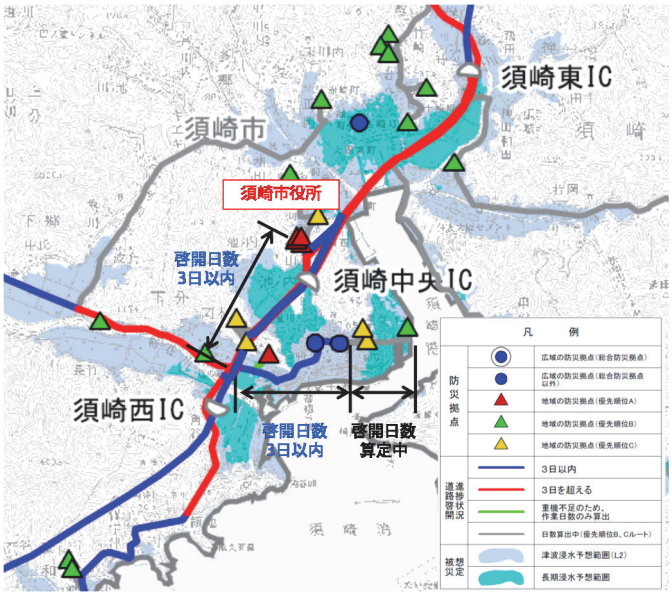


図 1-67　須崎港周辺の道路啓開計画

(5) 土佐湾沿岸海岸保全基本計画

高知県では、国から示された「新たな地震・津波対策」や「今後の海岸管理のあり方」についての考え方を取り入れ、今後近い将来発生することが予想される南海トラフ地震対策等を加えた県内各沿岸の海岸保全基本計画を平成 26 年 3 月に策定しています。海岸保全基本計画は、今後概ね 20 年間の整備の方向性を示すものであり、須崎市を含めた周辺地域での海岸整備に関し、以下の方針で進めていくこととしています。

土佐横浪ゾーン（須崎市、中土佐町）

⇒地震・津波対策の推進と優れた海岸環境の保全と沿岸都市・港湾機能の安全性確保

■防護

・堤防の耐震対策などを進め、ソフト対策と一体となって背後地の人命や資産を守る。

・背後に市街地が密集する地域では、施設整備や改修等による防護機能の向上を図る。

■環境

・須崎湾県立自然公園の優れた自然環境や雄壮な海岸景観の保全を図る。

・地域経済、交流の拠点となる港湾機能にふさわしい美しく親しみやすい海岸の保全・創出に努める。

■利用

・親しみやすくうるおいのある海岸空間の創出と海辺へのアクセス向上に努める。

・周辺の都市・港湾機能との調和を図り、ゆたかな自然環境を活かした利用を促進する。

1.2 港湾利用者のニーズと市民からの主な意見

1.2.1 港湾利用者のニーズ

(1) ヒアリング調査の概要

須崎港の利用者ニーズを把握するため、背後立地企業等に対して平成 27 年 11 月にヒアリング調査を実施しました。

表 1-14　ヒアリング調査の概要

調査対象	須崎港背後に立地する企業・団体　計 6 団体　他
実施期間	平成 27 年 11 月 11 日（水）～平成 27 年 11 月 12 日（木）　他
調査方法	各団体への訪問によるヒアリング　他

(2) ヒアリング結果

須崎港の利用者ヒアリングでは、主に物流面と防災面での要望が挙がりました。

物流面では、利用者の問題意識として、バースの過密利用対策、船舶大型化への対応、潮待ち・滞船の解消、新たな産業用地の確保、背後地ヤードの拡充などが求められています。

防災面では、原木の津波流出対策などが求められています。

また水産業では、水産振興事業の充実（放流事業など）が求められています。

表 1-15　須崎港利用者のニーズ

物流	○バースの過密利用対策 ○船舶大型化への対応 ○潮待ち・滞船の解消 ○新たな産業用地の確保 ○背後地ヤードの拡充
防災	○原木の津波流出対策
水産業	○水産振興事業の充実（放流事業など）

1.2.2 市民の須崎港に対する意見

(1) アンケート調査の概要

須崎港に対する市民・利用者の意見・要望等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

表 1-16　アンケート調査の概要

調査対象	須崎市（須崎港周辺地区）在住の方を対象 須崎市住民基本台帳から層別無作為抽出（男女、年齢、地区別）
実施期間	平成 27 年 12 月 11 日（金）～平成 27 年 12 月 25 日（金）
配布数	2,000 通
回収数	575 通（28.8%） （内、期間内に返送された 569 通（28.5%）を分析対象とした）
収集方法	郵送

(2) アンケート結果

①須崎港のイメージ

須崎港は工業港としてのイメージが強く、「原木、セメント、石灰石等の貨物を取扱う四国有数の工業港」が全回答数の約 4 割を占める結果となりました。工業港としてのイメージの他は、「魚市場を中心に栄えている漁港」といった漁港のイメージや「イベントが開催される賑やかな港」といったイベントのイメージが強い一方で、「人流や物流を支える、防災の拠点となる港」との回答が少なく、住民の須崎港に対する防災拠点としてのイメージが希薄であることが明らかになりました。

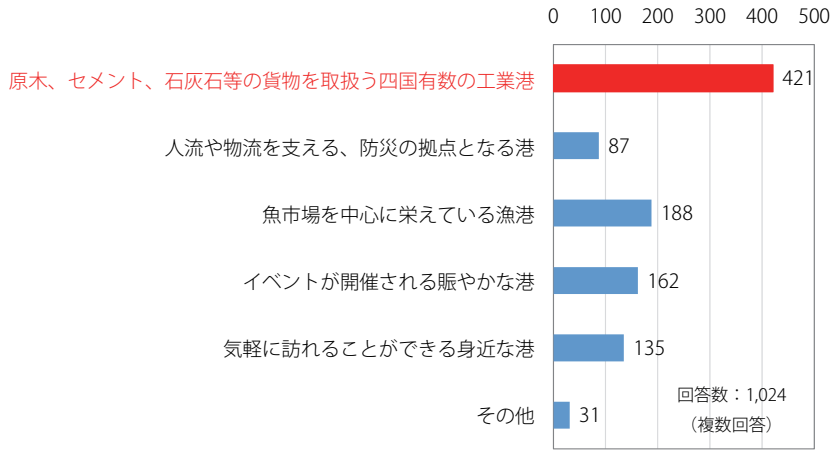


図 1-68　須崎港のイメージ

②須崎港への興味

須崎港に対する興味として多かったのは「新鮮な魚介類を食べる、買う」と「須崎港で開催されるイベントに訪れる」で、他の選択肢の 2 倍近い回答数となり、住民が須崎港での食事やイベントに興味を持っているという結果となりました。

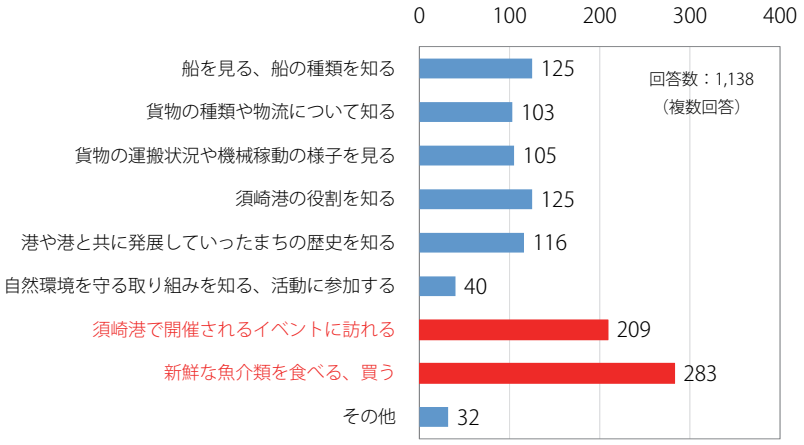


図 1-69　須崎港への興味

③優先的に解決すべき問題

須崎港が抱える問題のうち、最も優先的に解決すべき問題として回答が多かったのは「津波発生時の貨物流出への対応」、「耐震強化」などの防災面の課題で、この 2 項目を合わせて全体の 64%となりました。これらの項目は 2 番目に優先すべき課題としても回答数が多く、住民の多くが防災面の課題の解決を強く望んでいることが明らかになりました。

また、「商業施設や集客施設の確保」についても、優先的に解決すべきであるという回答が多数あり、住民にとって須崎港が、観光客や住民の集まる賑やかな港であってほしい、との思いが強いことが伺える結果となりました。

表 1-17　優先的に解決すべき課題

	大型船への対応	保管用地の確保	老朽化対策	耐震強化	イベントや休息のためのスペースの確保	商業施設や集客施設の確保	津波発生時の貨物流出への対応	企業進出のための用地の確保	小型船だまり確保への対応
最も優先すべき	26	16	46	125	23	56	202	16	0
2番目に優先すべき	18	19	64	134	35	85	110	30	6
3番目に優先すべき	19	35	78	35	49	118	61	68	17

■最も多かった回答　■2 番目に多かった回答　■3 番目に多かった回答

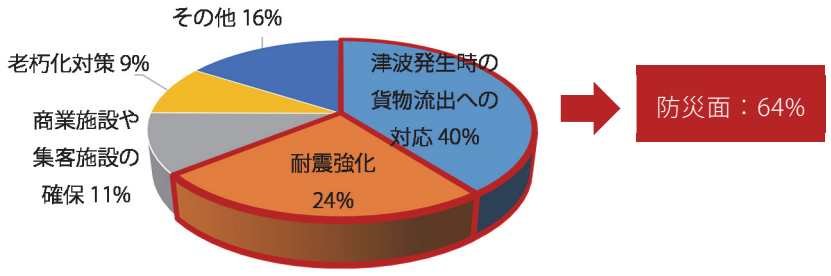


図 1-70　最も優先的に解決すべき課題

④期待する役割

須崎港に対して期待する役割として最も多かったのは「安心・安全を与える港」でした。①や③の結果にも共通するように、多くの住民が須崎港に対して防災面で不安を持ち、今後の須崎港に対して安心・安全を求めていることが明らかになりました。

また、「魚市場や交流施設を中心に観光客が多く訪れる港」といった交流面や、「物流・産業の拠点港」「様々な企業が立地し、雇用を生み出す港」といった物流面に対する期待も高く、住民がさまざまな形で今後の須崎港の発展を望んでいることが明らかになりました。

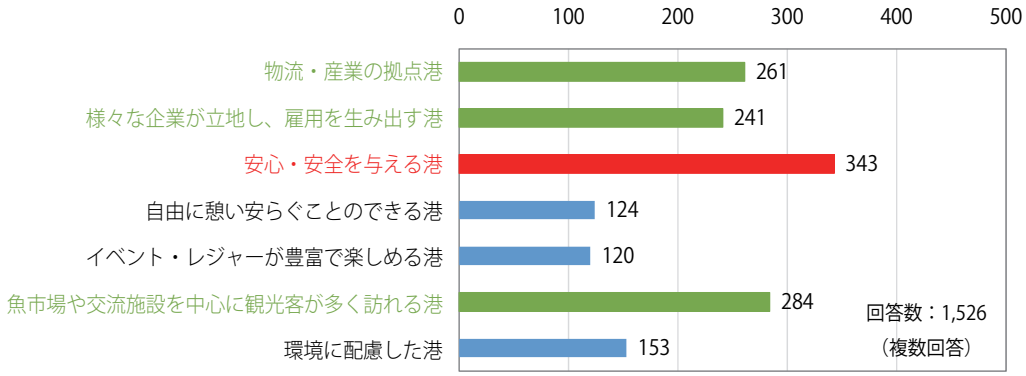


図 1-71　期待する役割

⑤住民の主な意見

その他、アンケートで得られた住民の主な意見を集約すると、下表のとおりとなります。物流面、防災面、交流面で様々な意見があり、その他の面でも早急な港湾整備や環境改善に対する意見が見られました。

これらの意見の中でも、津波防災関連と人が集まる港づくり関連の意見が特に多く見られ、住民が、防災対策と賑わいのある港づくりを強く求めていることが明らかになりました。

表 1-18　住民の須崎港に対する主な意見

物流	・大型船が入港できる岸壁を整備してほしい ・雇用を生み出す企業誘致をしてほしい ・老朽化した施設を早急に整備してほしい
防災	・津波防災対策をしっかりとしてほしい ・津波発生時の木材の流出対策を十分にしてほしい
交流	・観光客が多く訪れるような施設を整備してほしい ・住民が気軽に訪れることのできるような須崎港にしてほしい ・イベントを増やすなどもっと人が集まるような工夫をしてほしい
その他	・滞っている港湾整備を早急に進めてほしい ・ゴミや水質汚濁などのないきれいな港にしてほしい

1.3 須崎港の課題と要請

須崎港の現状を巡る課題、及び住民や港湾利用者からの要請を以下に示します。

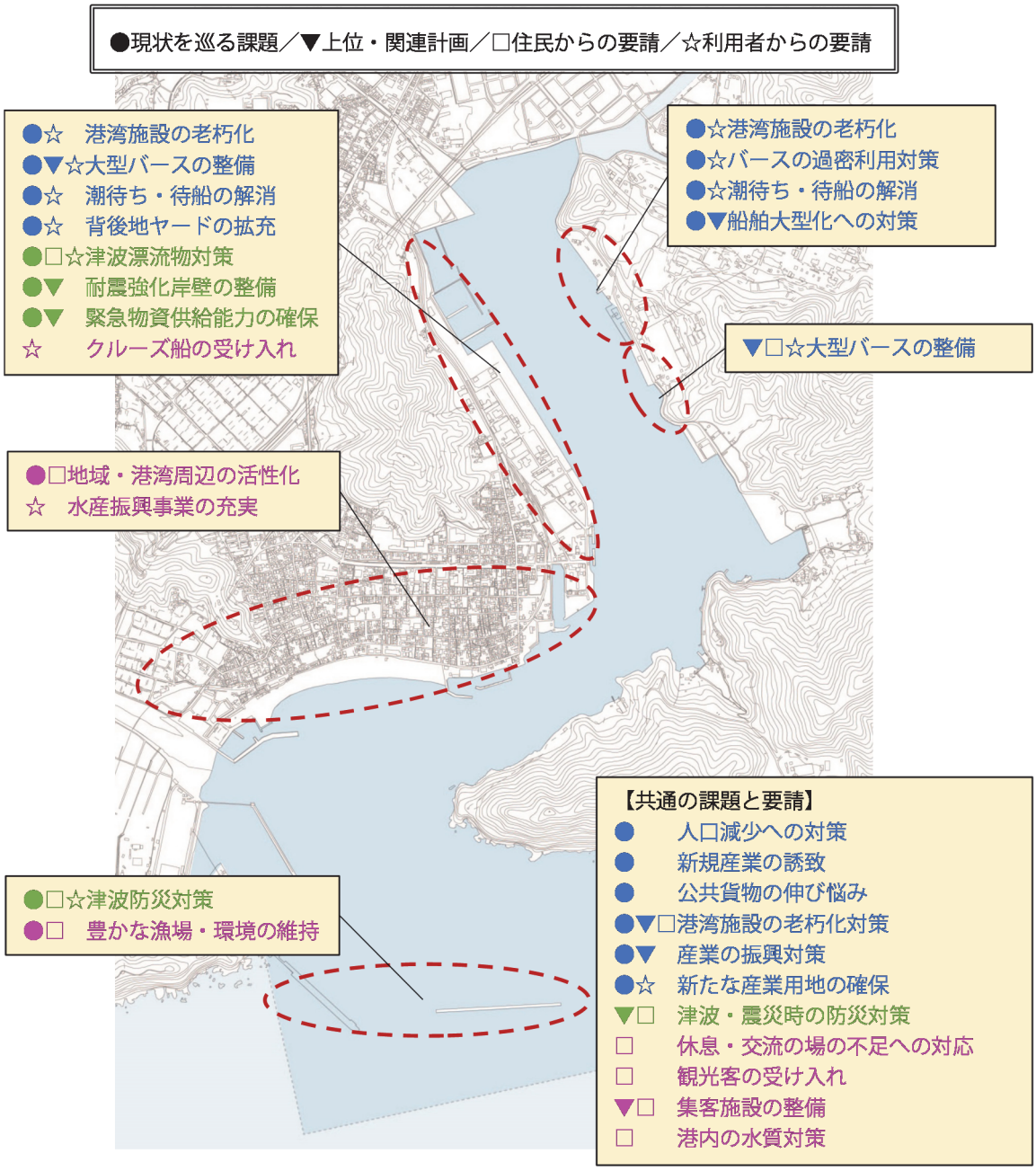


図 1-72　須崎港の現状を巡る課題と須崎港に対する要請

これらの問題点、及び要請を踏まえた、解決すべき須崎港の課題を以下に示します。

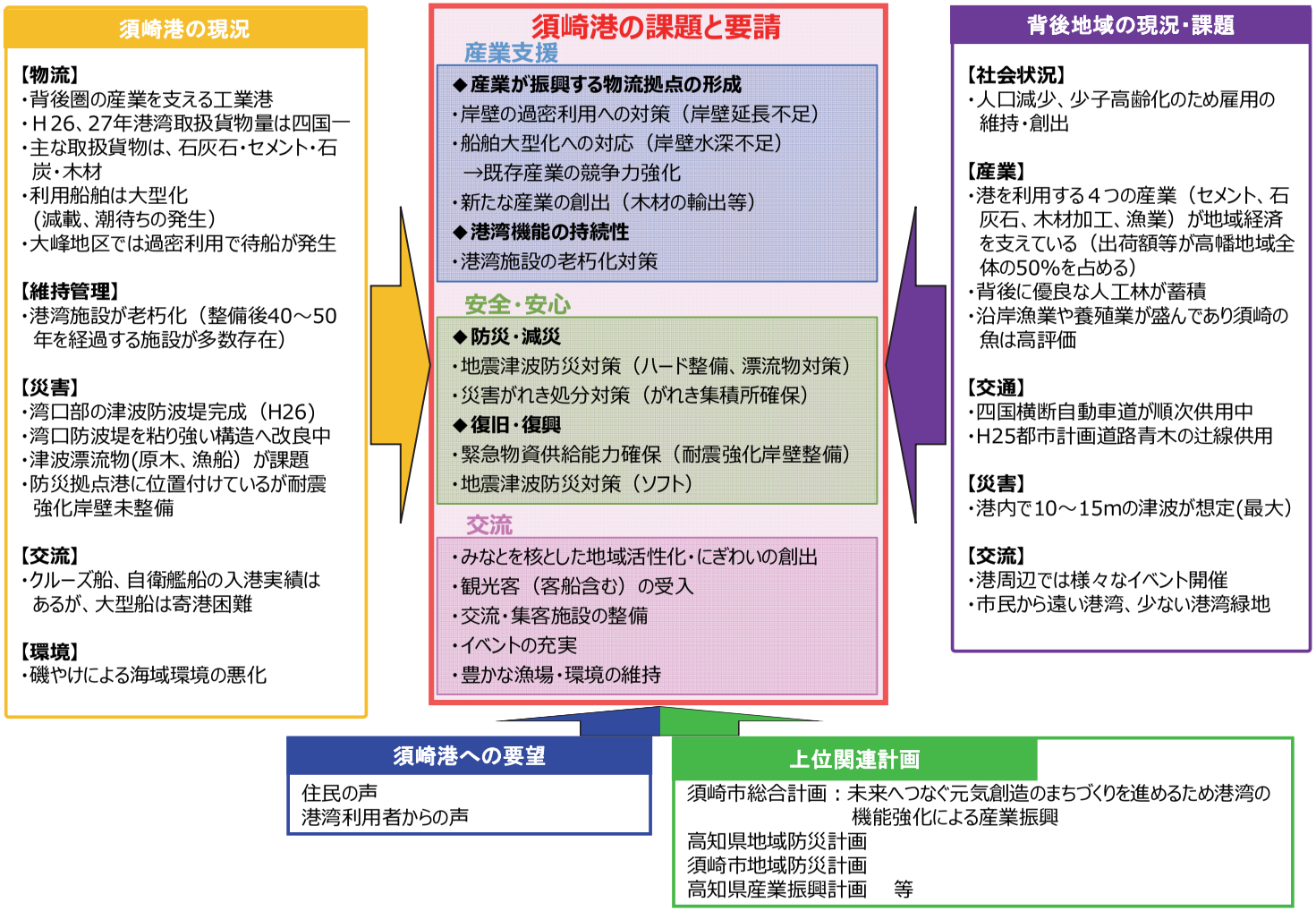


図 1-73　須崎港の現況、課題と要請

第2章 須崎港長期構想

2.1 須崎港の将来像

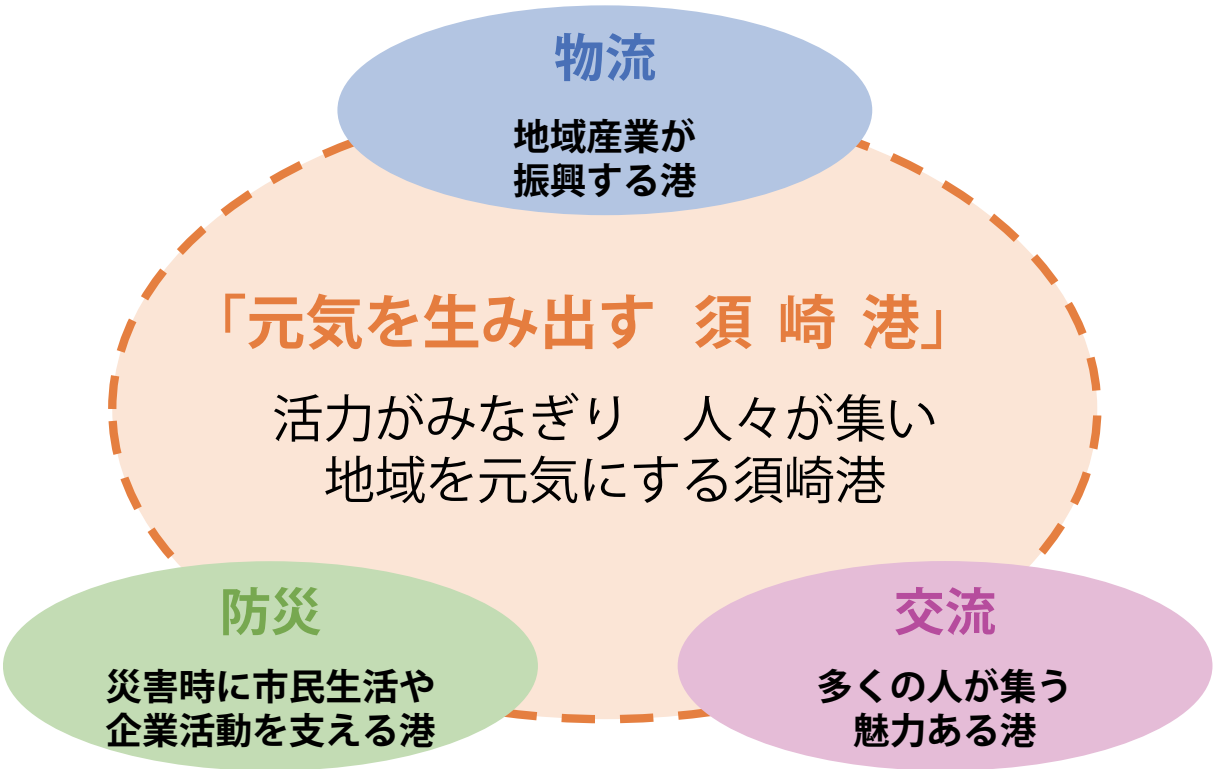
須崎港の特性や現状の課題、将来の港湾の役割を踏まえ、「物流」、「防災」、「交流」の3つの視点から港の将来像を示します。

須崎港は背後に石灰石の産出量日本一の鉱山を有し、港の周囲にはこの石灰石を利用するセメント製造企業や石灰石生産企業が立地し、背後圏地域の基幹産業となっています。また、輸入原木を利用した梱包材の製造企業も多く立地し、活発に港湾利用がされています。これらの企業が継続して活発に企業活動できる環境や、新たな産業の進出を促す立地環境を整え、工業港としてさらに物流機能の充実した**「地域産業が振興する港」**を目指します。

また、南海トラフ巨大地震の発生が危惧されるなか、須崎港が高知県の一次防災拠点港に位置付けられていることを踏まえ、住民の安全・安心を確保するとともに背後圏への緊急援助物資等の供給拠点として**「災害時に市民生活や企業活動を支える港」**を目指します。

一方、港湾周辺の住民が長く住み続けたいと感じる住環境や、多くの人をひきつける交流・にぎわい空間の創造をするなど**「多くの人が集う魅力ある港」**を目指します。

以上の3つの視点の将来像を統合した須崎港全体の将来像については、背後圏の「元気で明るい未来」を先導する役割を須崎港が担っていくことを期待して、**「元気を生み出す須崎港」～活力がみなぎり、人々が集い、地域を元気にする須崎港～**とします。



2.2 基本戦略

須崎港で解決すべき課題に対する将来像実現のため、物流面、防災面、交流面のそれぞれにおいて、以下のとおり基本戦略を設定します。

(1) 物流「産業が振興する物流機能の充実」

地域産業の持続的な発展のため、競争力強化に資する物流拠点の形成を目指します。

戦略１）産業が振興する国際物流ターミナル機能の強化
戦略２）戦略的ストックマネジメントの推進

(2) 防災「住民・港湾を守る防災機能の充実」

災害に強い港づくりを目指すとともに、住民が安全・安心を実感できる港の構築を目指します。

戦略３）地震・津波に対する防災・減災機能の強化
戦略４）大規模災害からの早期復旧・復興に向けた港湾機能の強化

(3) 交流「住民・来訪者が楽しめる交流機能の充実」

地域資源を活用した魅力的な空間を形成し、にぎわいの創出や地域活性化を目指します。

戦略５）にぎわいのある港づくり
戦略６）港と広域的な観光資源とのネットワークの形成
戦略７）良好な海域環境の創生

2.2.1 物流面「産業が振興する物流機能の充実」

基本戦略１）産業が振興する国際物流ターミナル機能の強化

物流コスト削減、安定的な物流の実現により、産業の競争力強化を図るとともに、新たな産業の創出による、雇用の維持・創出を目指します。

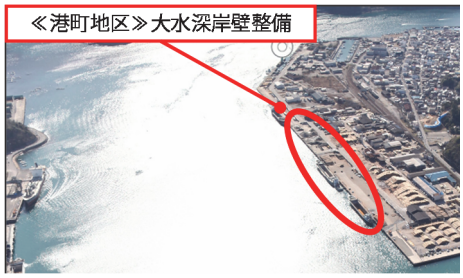
①【大峰地区】国際物流ターミナル整備

現在、入港船舶の大型化による岸壁水深不足に伴い、減載や潮待ちが発生している大峰地区に、大水深岸壁（30,000DWT クラス）及び荷役施設等を整備し、石炭（輸入）やセメント（輸出）の物流コスト削減、物流の安定化による利用企業の競争力強化を目指します。



②【港町地区】国際物流ターミナル整備

現在、木材団地で扱う原木の輸入が行われている港町地区に大水深岸壁（30,000DWT クラス）及びヤードを整備し、木材（輸入）の物流コスト削減による利用企業の競争力強化と新たな産業（木材輸出等）の創出を図り、地域経済の活性化を目指します。



③【大峰地区・港町地区】航路、泊地の増深

中長期的に、さらなる船舶の大型化に対応するため、航路、泊地の増深（40,000DWT クラス）を実施します。

基本戦略１に係る施策への取組時期

施策の内容	スケジュール		
	短期 (10年)	中期 (20年)	長期 (30年)
１）産業が振興する国際物流ターミナル機能の強化			
①【大峰地区】国際物流ターミナル整備	→		
②【港町地区】国際物流ターミナル整備		→	→
③【大峰地区・港町地区】航路、泊地の増深		→	→

基本戦略２）戦略的ストックマネジメントの推進

維持管理、更新、修繕に充当できる財源には限りがあり、施設の利用状況、劣化状況などを踏まえ、戦略的な維持管理を行い、港湾利用者の安全・安心の確保を目指します。

①適切な維持管理計画の更新

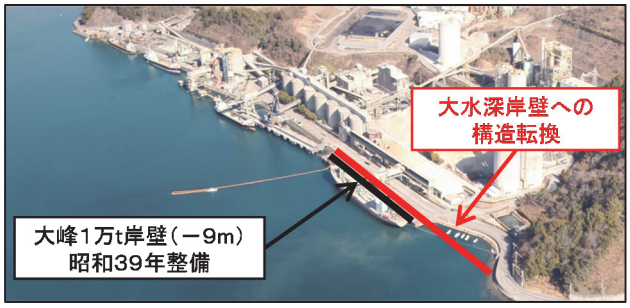
維持管理計画に基づいた点検・補修・長寿命化工事の実施

平成 23 年、24 年に策定した維持管理計画に基づき点検・調査を実施するとともに、施設の劣化状況や利用状況をふまえ対策の順位づけを行い、適切な時期に補修・長寿命化工事を実施していきます。

②【大峰地区】大水深岸壁の整備による施設の更新

③【港町地区】大水深岸壁の整備による施設の更新及び既存ストック機能の見直し

施設の機能向上に合わせて、既存ストックの機能の集約化や必要なスペックへの見直し等を図ることにより、コンパクトで効率的なふ頭へ再編します。





基本戦略２に係る施策への取組時期

施策の内容	スケジュール		
	短期 (10年)	中期 (20年)	長期 (30年)
2）戦略的ストックマネジメントの推進			
①適切な維持管理計画の更新 維持管理計画に基づいた点検・補修・長寿命化工事の実施	→	→	→
②【大峰地区】大水深岸壁の整備による施設の更新	→		
③【港町地区】大水深岸壁の整備による施設の更新 及び既存ストック機能の見直し		→	→

2.2.2 防災面「住民・港湾を守る防災機能の充実」

基本戦略３）地震・津波に対する防災・減災機能の強化

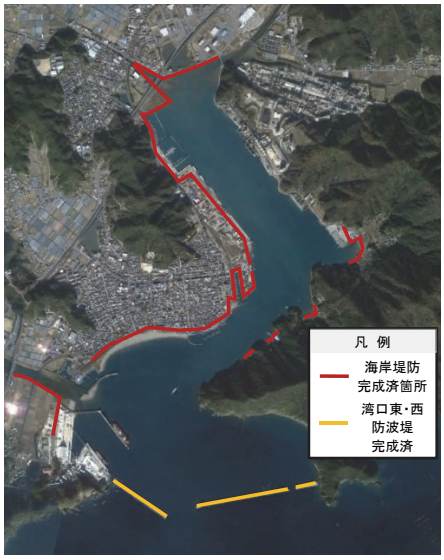
津波防護機能の強化や津波による漂流物からの被害を軽減するための減災対策を推進し、人命を守り、財産の被害を低減させることを目指します。

①津波防波堤の粘り強い化、防潮堤の整備

平成 26 年に津波防波堤の整備が完了しており、引き続き粘り強い化や防潮堤の整備を実施し、津波に対する防護機能を強化します。

②漂流物対策事業導入に向けての検討・整備

木材や船舶などの漂流物対策施設の検討・整備を行うことや、漂流物対策として原木固縛を継続的に行い、地域の安全・安心を向上します。



津波防波堤・海岸堤防の整備



津波漂流物対策計画図

③津波漂流物・ガレキ集積場所の位置検討（セメント工場等と連携）

津波により発生する漂流物等のガレキの集積場所の確保や、港に立地するセメント工場と連携したガレキ処理について検討し、早期の復旧・復興を支えます。ガレキの集積場所については串の浦地区ブロックヤード跡地の活用を検討します。

基本戦略３に係る施策への取組時期

施策の内容	スケジュール		
	短期 (10年)	中期 (20年)	長期 (30年)
3）地震・津波に対する防災・減災機能の強化			
①津波防波堤の粘り強い化、防潮堤の整備	→		
②漂流物対策事業導入に向けての検討・整備	→	→	
③津波漂流物・ガレキ集積場所の位置検討（セメント工場等と連携）		→	

基本戦略４）大規模災害からの早期復旧・復興に向けた港湾機能の強化

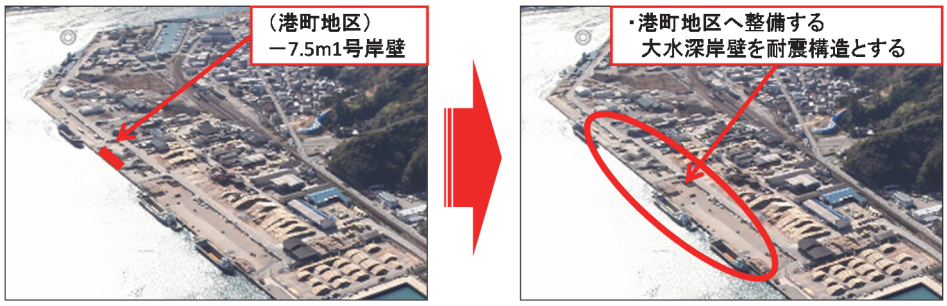
大規模災害時の緊急物資輸送拠点としての機能強化を図り、地域防災力の強化を目指します。また、港湾 BCP に基づき継続的に訓練等を実施し、港湾施設・企業活動が早期に再開可能となるよう強靭な港湾を目指します。

①【港町地区】-7.5m １号岸壁を緊急物資輸送拠点として活用

緊急物資輸送拠点は、広域・地域防災拠点へのアクセス性等を総合的に考慮して、港町地区に配備します。当面は、最大クラスの地震に対しての耐震性を有している港町地区-7.5m １号岸壁を緊急物資輸送拠点として活用します。

②【港町地区】大水深岸壁整備にあわせた耐震強化岸壁の整備

港町地区への大水深岸壁整備にあわせ、大規模災害時における緊急物資輸送用の耐震強化岸壁として整備します。



③訓練等を通じた実効性の向上による港湾 BCP の充実（BCM 実施）

港湾 BCP は日常的に用いられる計画ではないため、港湾関係者の BCP に対する重要性の認識を高め、耐えず変化していく港湾の状況に対応するため、定期的な訓練等を実施することで、BCP の実行性を高めていく必要があります。須崎港 BCP についても定期的な机上訓練や緊急物資輸送訓練等を通して、PDCA サイクルに基づいた港湾 BCP の充実を図り、須崎港の BCM（事業継続マネジメント）に繋げていきます。

基本戦略４に係る施策への取組時期

施策の内容	スケジュール		
	短期 (10年)	中期 (20年)	長期 (30年)
４）大規模災害からの早期復旧・復興に向けた港湾機能の強化			
①【港町地区】-7.5m １号岸壁を緊急物資輸送拠点として活用	→		
②【港町地区】大水深岸壁整備にあわせた耐震強化岸壁の整備		→	→
③訓練等を通じた実効性の向上による港湾ＢＣＰの充実（ＢＣＭ実施）	→	→	→

2.2.3 交流面「住民・来訪者が楽しめる交流機能の充実」

基本戦略５）にぎわいのある港づくり

にぎわいややすらぎの空間を創出するとともに、須崎市・住民が一体となった継続的な活動を行い、「みなと」を活用したにぎわいの創出を図り、地域活性化を目指します。

①魚市場改修や魚まつり等の地域イベントによる賑わいの創出

既存のにぎわい資源であるまちかどギャラリーやご当地キャラクターまつり、魚まつり及び魚市場の改修など、地域活性化に向けた取組みを進め、「みなと」を活用したにぎわいの創出を図っていきます。

②港周辺の施設を地域活性化に資するスペースとして活用

市民の憩いの場である富士ヶ浜（魚市場周辺）や、串の浦地区の直轄ブロックヤード跡地など、地域資源を活用した地域活性化の方策を検討します。



基本戦略５に係る施策への取組時期

施策の内容	スケジュール		
	短期（10年）	中期（20年）	長期（30年）
５）にぎわいのある港づくり			
①魚市場改修や魚まつり等の地域イベントによる賑わいの創出	→		
②富士ヶ浜など港周辺の施設を地域活性化に資するスペースとして活用		→	→

基本戦略６）港と広域的な観光資源とのネットワークの形成

地域の魅力ある観光資源を生かし、既存ストックの有効利用を図りながら、クルーズ船等の誘致を行うとともに、観光・交流人口の増大に向けて体制強化を図り、地域の活性化を目指します。

①クルーズ船受入・誘致体制の構築、誘致コンテンツの開発

クルーズ船社等との客船モニターツアー意見交換会（H27）では、須崎市街地や久礼大正市場など、高幡地域の観光資源は魅力的であり、須崎港が客船寄港地として高評価を得たという実績があります。

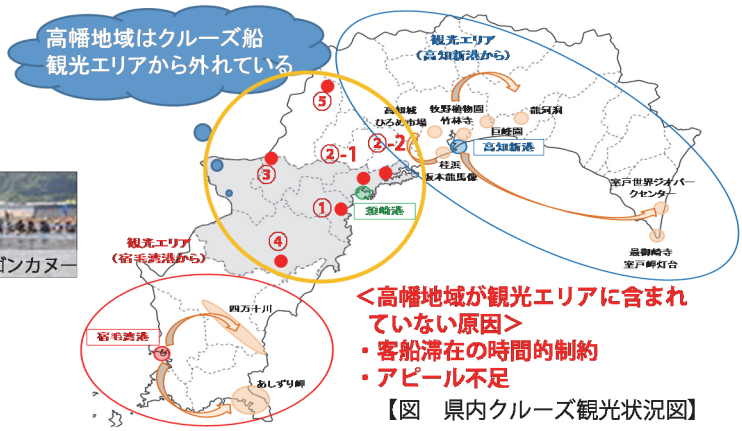
こうした現状から須崎港では、背後圏も含めたクルーズ船受入・誘致体制を構築し、奥四万十などの観光資源を生かした国際観光の活性化を図ります。











【図　県内クルーズ観光状況図】





②既存ストックの有効活用を図りながら、大型クルーズ船等を誘致

港町地区への大水深岸壁の整備にあわせ、さらなる大型クルーズ船の誘致を行い、国際観光の活性化を図っていきます。

基本戦略６に係る施策への取組時期

施策の内容	スケジュール		
	短期（10年）	中期（20年）	長期（30年）
６）港と広域的な観光資源とのネットワークの形成			
①クルーズ船受入・誘致体制の構築、誘致コンテンツの開発	→		
②既存ストックの有効活用を図りながら、大型クルーズ船等を誘致		→	→

基本戦略７）良好な海域環境の創生

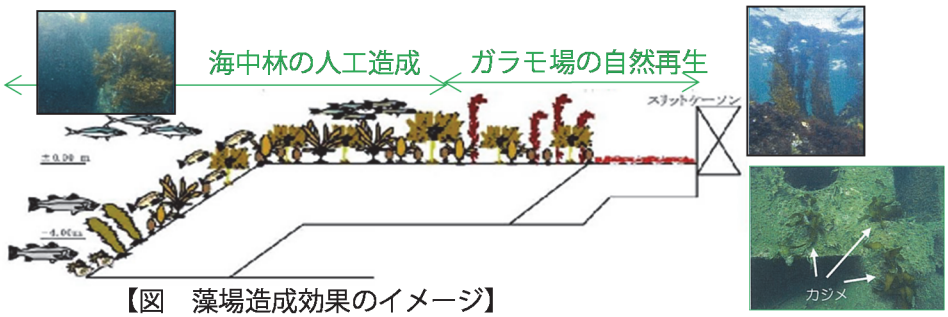
海藻の生育状況の継続的なモニタリングに基づく対象エリアの拡大や移植密度の増加など、息の長い取り組みにより、食害に負けない本格的な藻場として、海域環境の改善や漁業の活性化を目指します。

①実証実験を踏まえた防波堤における藻場造成の範囲拡大

②継続的なモニタリング、藻場の維持管理

実証実験を踏まえ、防波堤全域への藻場造成へつなげるとともに、継続的なモニタリング及び藻場の適切な維持管理を行うことにより、海域環境の改善や水産振興策（放流事業など）を併せて漁業の活性化を図っていきます。





【図　藻場造成効果のイメージ】

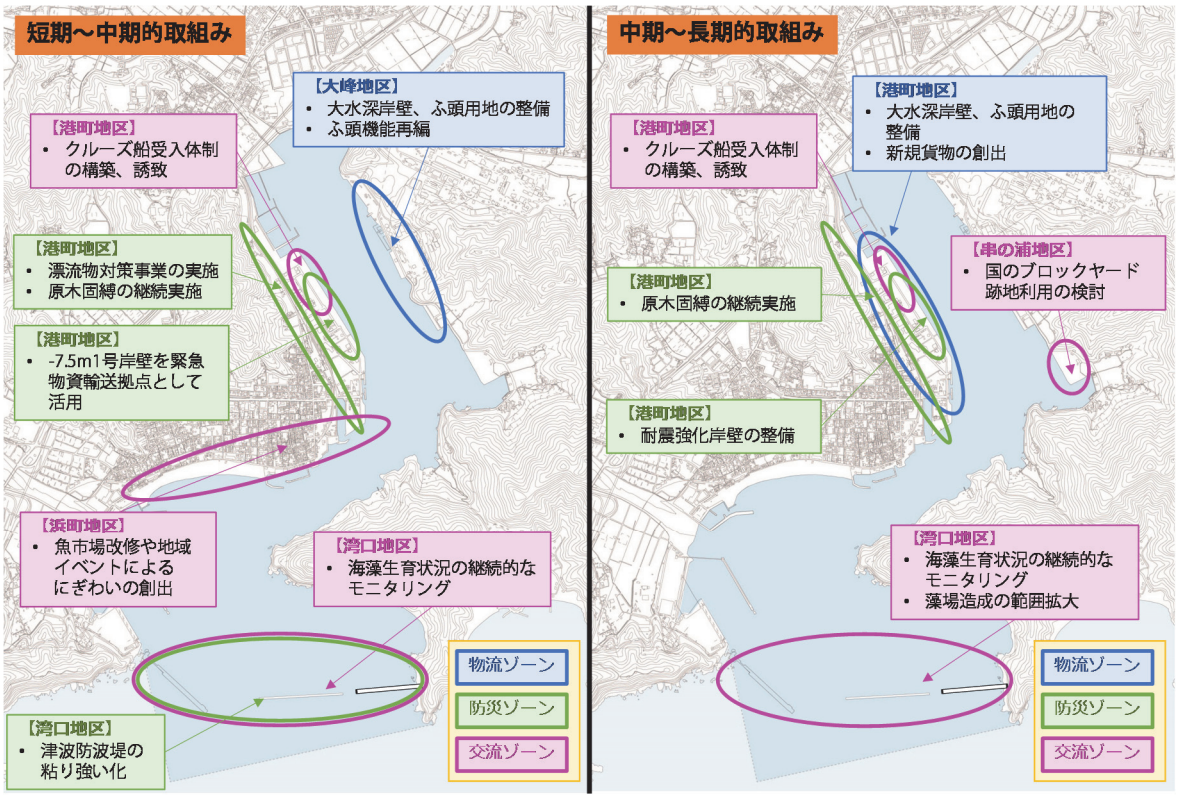
基本戦略７に係る施策への取組時期

施策の内容	スケジュール		
	短期（10年）	中期（20年）	長期（30年）
７）良好な海域環境の創生			
①実証実験を踏まえた防波堤における藻場造成の範囲拡大	→	→	
②継続的なモニタリング、藻場の維持管理	→	→	→

2.2.4 各地区における具体的取組み（取組時期別）

以上の基本戦略における具体的取組みについて、取組時期別にまとめると以下のようになります。

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
産業が振興する物流機能の充実			
1）産業が振興する国際物流ターミナル機能の強化			
①【大峰地区】国際物流ターミナル整備	→		
②【港町地区】国際物流ターミナル整備		→	→
③【大峰地区・港町地区】航路、泊地の増深		→	→
2）戦略的ストックマネジメントの推進			
①適切な維持管理計画の更新、維持管理計画に基づいた点検・補修・長寿命化工事の実施	→	→	→
②【大峰地区】大水深岸壁の整備による施設の更新	→		
③【港町地区】大水深岸壁の整備による施設の更新及び既存ストック機能の見直し		→	→
住民・港湾を守る防災機能の充実			
3）地震・津波に対する防災・減災機能の強化			
①津波防波堤の粘り強い化、防潮堤の整備	→		
②漂流物対策事業導入に向けての検討・整備	→	→	
③津波漂流物・ガレキ集積場所の位置検討（セメント工場等と連携）		→	
4）大規模災害からの早期復旧・復興に向けた港湾機能の強化			
①【港町地区】-7.5m 1 号岸壁を緊急物資輸送拠点として活用	→		
②【港町地区】大水深岸壁整備にあわせた耐震強化岸壁の整備		→	→
③訓練等を通じた実効性の向上による港湾BCPの充実（BCM実施）	→	→	→
住民・来訪者が楽しめる交流機能の充実			
5）にぎわいのある港づくり			
①魚市場改修や魚まつり等の地域イベントによる賑わいの創出	→		
②富士ヶ浜など港周辺の施設を地域活性化に資するスペースとして活用		→	→
6）港と広域的な観光資源とのネットワークの形成			
①クルーズ船受入・誘致体制の構築、誘致コンテンツの開発	→		
②既存ストックの有効利用を図りながら、大型クルーズ船等を誘致		→	→
7）良好な海域環境の創生			
①実証実験を踏まえた防波堤における藻場造成の範囲拡大	→	→	
②継続的なモニタリング、藻場の維持管理	→	→	→



2.3 空間利用計画

以上の基本戦略を踏まえ、須崎港長期構想における空間利用ゾーニング（案）を以下のように設定します。



【串の浦地区】

ブロックヤード跡地の土地利用については、通常時は交流用地として、災害時はガレキ置場として利用するなど、時代の変化を踏まえた土地利用の検討を行います。

【湾口地区】

既定計画で位置付けられた湾口地区の公共ふ頭について、将来的に貨物動向や企業の立地状況を踏まえ、検討していきます。