

## 高知新港

高知港は昭和 13 年に改称されるまで浦戸港と呼ばれていました。港口部の幅員が狭く、地形が湾曲し、内港に達する航路が長いなどの特性があり、浦戸湾内の各地区で国や高知県によりさまざまな修築工事が行われてきました。

高知港では昭和 35 年に港湾計画が策定され、以後、昭和 45 年まで 1 万 t 級船舶の入港を目的として直轄または県工事により防波堤、岸壁築造、航路開削などが行われました。また、県により仁井田、種崎、吸江、弘化台など浦戸湾東側の埋立てが行われ、用地造成が進みました。しかし、昭和 45 年の台風 10 号により高知市で高潮被害が発生したため、市民に防災意識が高まり、浦戸湾の埋立てが懸念されるようになりました。このため、湾西側で予定されていた横浜地区の埋立てや埠頭の計画などは見直しを余儀なくされました。

昭和 49 年に港湾計画の改訂が行われ、浦戸湾内に入りする船舶は 5 千 t 級を対象として港湾整備を進め、大型貨物船及び大型フェリーは湾外の種崎地区に新港を建設して対応することとしました。県は経済産業界からの早期着工の要望もあり、高知新港の整備を県政上の最重要課題として取り組むこととし、経済社会情勢の変化、種崎地区の地域振興や環境保全などの観点から、昭和 56 年に高知新港の位置を種崎地区から東隣の三里地区に変更する港湾計画の改訂を行い、昭和 63 年に高知新港の工事が本格的に開始されました。

高知新港では、外洋に面した場所に港湾施設を整備することから、激浪時の影響を避けるため広範囲な静穏水域を確保する必要があり、南防波堤や東第一防波堤などの外郭施設が計画されました。その防波堤の建設工事では長大ケーソンが注目されました。経済性や施工性から、堤体長 100m という世界最大級の長大ケーソンが開発され実用化されました。長大ケーソンは岡山県玉野市の造船所ドックで平成 4 年に製作され、宇野港から明石海峡、友が島水道、室戸岬を経て高知港まで約 200 海里（1 海里=1,852m）の距離を平均速力約 2.5 ノット（時速約 4.6km）で約 4 日間かけて回航し、据え付けられました。高知新港では防波堤建設と並行して、埠頭用地 40ha の用地造成のほか、-12m 岸壁、-18m 岸壁が整備され、ガントリークレーン、燻蒸施設なども建設されて、高知新港は平成 10 年に一部開港しました。

高知県では高知新港振興プランを策定し、5 年ごとに目標を定めて港湾振興の取り組みを進めるなどしており、近年、高知新港の貨物の取扱量、大型クルーズ船の寄港回数が増加してきました。高知新港では平成 26 年に -11m 岸壁（耐震）、-12m 岸壁が供用開始されましたが、さらに港内の静穏性を確保して岸壁の安定利用を図るため南防波堤の 300m 延伸などの整備が行われており、高知新港を核とした地域の活性化が期待されています。

＜参考文献：高知県土木史編纂委員会編「高知縣土木史」1998 年、高知県「第 2 期高知新港振興プラン」2017 年、四国地方整備局事業評価監視委員会資料など＞



高知新港 (2012 年 12 月撮影)



東第一防波堤 (2012 年 12 月撮影)

