

高知港港湾計画の有効性と住民意識に関する考察

小岩井 直人

I はじめに

浦戸湾は、江戸時代から海運の拠点として栄え、地域住民の生活を潤してきた。また、釣りや潮干狩りなどといった地域住民の憩いの場としての機能も担ってきた。

その浦戸湾内にある高知港では、昭和49年に「高知港港湾計画」が策定され、それによる施設の建設などが行われている。そのなかでも最も大きな建設物の一つが高知新港である。高知港港湾計画の中で、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「人と自然が共生し、交流が広がる水辺空間」というコンセプトのもとに建設・拡張などが行われてきた。

ところで、浦戸湾・高知港は実体として、国際物流・交流地点としての機能・役割をどの程度担っているのだろうか。また、計画で掲げられている人と自然が共生する水辺空間になっているのであろうか。これまでに様々な施設などが建設されてきているが、地域住民にとってそれらは本当に有効に利用されているのだろうか。本稿では、これまでの高知新港港湾計画をもとに、施設の活用実態などを調査していく。また、新港に業務がシフトされた後の旧高知港の利用方法などは、いまだに未計画である。それらの有効な活用方法なども考えていきたい。

II 調査地概要

本研究では、高知県高知市の浦戸湾周辺を調査地域とした(図2)。

対象地域の浦戸湾は、古くから海上交通の要

衝として栄え、約1000年前の「土佐日記」にも港として利用されたという記述がみられる。(高知港みなとまちものしり絵巻 浦戸湾みらい会議)

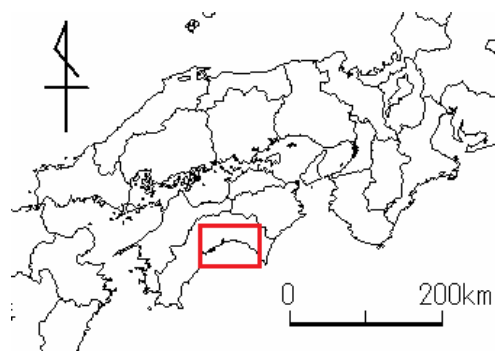


図1 調査地域

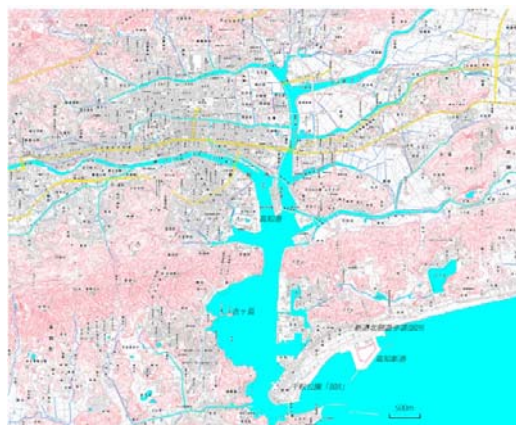


図2 浦戸湾全景

図3 高知新港

A 高知新港 B 新港北側遊歩道 C 千松公園

高知新港は、浦戸湾の湾口付近が狭く、90度以上に曲がっている(図3左下枠内)ので安全操船上の難点があることや、将来の発展の展望を踏まえて、昭和49年に建設が計画された。この計画が高知港港湾計画である。当初の計画

は、種崎地区を中心として高知新港を建設するというものであった。しかし、住民側から、景観への影響や漁業への打撃などを理由に反対意見が相次ぎ、昭和56年に新港の位置が現在の位置である三里地区へと変更された。

その後大きな計画変更はなく、昭和63年に、三里地区の防波堤工事が着工された。そして、その10年後の、平成10年に旧高知港の業務を一部引き継ぐ形で高知新港の利用が開始された。当初の計画が目標としていた昭和65年(平成2年)の完成から、実に8年遅れての使用開始である。

Ⅲ 高知新港の利用と市民意識

現在、高知港から高知新港へと徐々にその業務がシフトされつつある。高知新港は、多目的な国際ターミナルとして、船舶の大型化やコンテナ化に対応することを目的とし、高知県の財政基盤の充実化を目標に建設されたものであり、石灰石輸送などの地場産業を支える港として建設が進められてきた。そして、将来的には高知港から完全に業務をシフトすることが目標とされた。

しかし、高知新港建設に対する住民側の反応はいまひとつである。表1の問1にあるように、住民の中には反対意見も多く、どちらでもないという意見を含めると、7割もの住民が新港建設に疑問を抱いていたようである。今回のアンケートで得られた住民意見の中で、住民側の賛成意見は

- ・高知の産業が活性化する
- ・新しい産業が興るきっかけになる

また、反対意見としては

- ・港を新しくする必要性が感じられない
- ・建設コストに見合った成果が望めない
- ・隣接地域(桂浜・種崎海水浴場)の景観への配慮

・陸送のほうが新港での荷揚げよりも低コスト

これらの意見が挙げられた。

また、昭和56年6月17日～27日にかけて高知新聞に掲載された「高知新港 その青写真と問題点」では、漁場の喪失や外洋に面するために、防災の観点からの反対意見が出されている。

実際に、高知新港を利用したことがあるかについての住民アンケートの結果、過去に利用したことのある住民は全体の5割にとどまった。利用方法としては、大学の文化祭、旅客船入港の際の歓迎イベントなど、一時の盛り上がりを見せるものの、定期的なイベントではないことが多い。

表1 住民アンケート集計結果

高知新港建設に関する住民意識の調査	
設問1	高知新港建設に賛成、反対のどちらの立場でしたか 賛成 2 反対 5 どちらでもない 3
設問2	高知新港を何かに利用したことはありますか ある 5 ない 5
設問3	千松公園、新港北の緑地を利用したことはありますか 千松公園 ある 8 ない 2 北緑地 ある 1 ない 9

※インターネット掲示板により、10代～40代の男女計10人に対し、アンケートを行った

また、計画でうたわれた、「高知県経済を支える国際物流、交流地点」という面においては、どの程度目標が達成されているのだろうか。

次の図4は取り扱い貨物量の推移である。

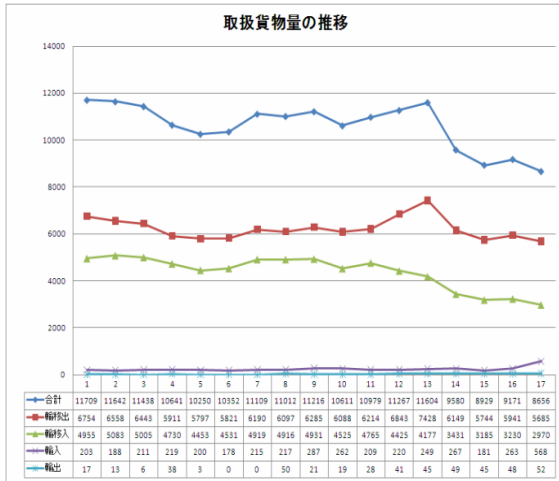


図4 取り扱い貨物量の推移
縦軸…取り扱い貨物量 (万トン)
横軸…年度 (平成)
出展 高知港 高知県 2007

平成10年を境に、輸移出のみ若干増加してはいるものの、目標にある国際物流である輸出入は全く増加していない。また、輸移出の増加も一時的なものであり、現在においては再び平成10年以前の水準に戻っている。以上より、現在において、貨物量の面から見て高知新港建設による物流量の増加はほとんどみられない。では、今後の展望はどうだろうか。

次の図5と図6には、高知港に入港する船舶数と、その総トン数の推移を示してある。

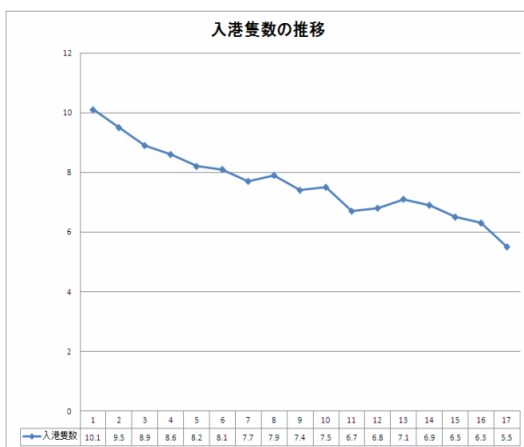


図5 入港隻数の推移
縦軸…入港隻数 (千隻)

横軸…年度 (平成)
出展 高知港 高知県 2007

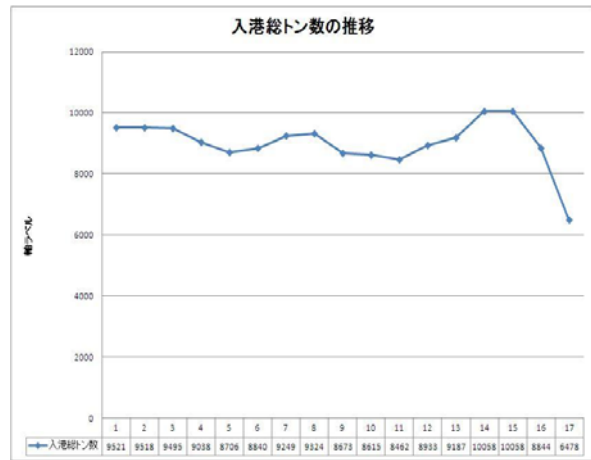


図6 入港総トン数の推移
縦軸…入港総トン数 (千トン)
横軸…年度 (平成)
出展 高知港 高知県 2007

高知港では、毎年入港隻数が減少していた。高知新港の利用が開始された平成10年を境にしても、その推移には変化が見られない。しかし、図6の入港総トン数のグラフも含めて比較してみると、平成10年を境に、入港隻数が減少しているにもかかわらず入港総トン数が増加していることから、高知新港建設によって、船舶が大型化したことがうかがえる。その内訳を次の図7に示す。

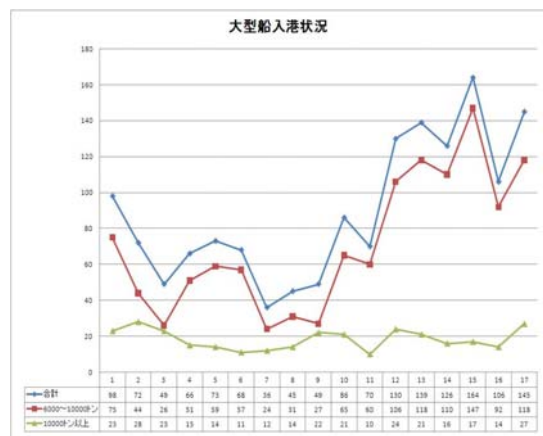


図7 大型船舶入港状況

縦軸…入港隻数（隻）

横軸…年度（平成）

出展 高知港 高知県 2007

内訳をみると、特に6,000～10,000トンクラス船舶の入港が平成10年を境に劇的に伸びている。

これらの結果は、高知新港にシフトした影響により大型船舶化が実現されたことを意味するだろう。図6からも読み取れるように、今後もさらに大型船舶の入港数が増加することは十分考えられる。大型船舶の入港実績が積み重ねられることで、今後、国際交流が盛んになることも十分考えられる。

IV 高知新港の自然・景観に関する配慮、その成果

新港建設にあたって、浦戸湾を「人と自然が共生し、交流が広がる水辺空間」という目標のもと開発している港湾計画。その具体策として、周辺の自然や景観への配慮が行われた。その配慮の一環として、新港周辺の緑地の整備が挙げられる。代表的なものは二つ、新港南西に位置する「千松公園」(図3B, 図8)と、新港北側の道路沿いに設けられた遊歩道(図3C, 図9)である。



図8 千松公園



図9 新港北側遊歩道の一部

この二つの緑地についても、表1のアンケートによってその認知度や利用状況を調査したが、こちらは二つの間にかかなり大きい差がみられた。

まず千松公園について、こちら利用者が多く、また、幅広い世代にわたっていることがわかった。

利用者の話では、

- ・公園内の景観がよい
 - ・周辺の防風の点からすぐれた公園である
 - ・同敷地内の「種崎海水浴場」とからめて観光地としての機能をはたしている
- といった意見がよせられた。しかし、反対意見もまた多く、
- ・野良猫、野良犬が多い
 - ・入口の道が狭く利用しにくい
 - ・隣接する墓地が景観を損ねている
- などの、行政の配慮不足への不満や
- ・他の海水浴施設に比べ華がない
 - ・アクセスが不便
- といった意見も寄せられた。

次に、新港北側の遊歩道について、こちらは「利用したことがない」が全体意見の9割を占めた。その中の3割ほどの住民はその遊歩道の存在自体を知らなかったようである。

おもに出た意見は

- ・殺伐としていて魅力がない
- ・整備が全くされておらず周辺の自然景観に

悪影響

- ・利用価値がない

このように、厳しい意見が多かったことが特徴だった。

県港湾課によると、これら緑地建設の際のコンセプトは「自然のままを活かす」ことだそう。しかし、実際に歩いてみると、自然のままを生かすというよりむしろ、放置してあるといった印象を受けた。これら緑地建設の本来の意図は、高知新港を建設する際に、住民側に景観についても意識しているという態度を見せることであったように感じる。

また、環境面の配慮としては、浦戸湾の西側にはこれ以上建造物を建設しない、浦戸湾の埋め立ては行わないという合意がなされた。この合意によって、浦戸湾の景観を守ろうとする活動がおこなわれている。高度経済成長期、浦戸湾は工業団地から流される排水の影響で死の海と言われていた。湾口が狭く、海水の浄化が難しいことが影響してヘドロが大量発生していた。そこで、高知新港建設と並行して、県ではそのヘドロを排除し、特に汚かった衣ヶ島周辺の海底に水質浄化のための砂をまいた。それにより、今では湾内の水質は200種ほどの魚がすむことができるまでに回復し、衣ヶ島周辺は思わぬ副産物としてアサリがとれるようになったそう。しかし、これもやはり良いことばかりではない。水質は改善されたものの、アサリがとれるようになったために周辺には潮干狩りのための違法駐車が増加し、交通問題や騒音公害が新たな問題として浮上してきた。しかし、それら新しい問題について、計画では特に具体策が出されず、近隣住民の自衛のみとなっている。問題を解決したことで新たに出てきた諸問題。これらに対しても早急な解決策の提案を求めていくべきである。

V まとめ

高知港港湾計画によって様々な計画が遂行されてきた。しかし、それらの計画の多くは計画にあるようには機能していない。特に、高知新港の建設に際しては、本来目標にされていた国際物流も実現できていない。また、今後完全に旧港から新港への業務のシフトが計画されているらしいが、シフト後の旧港の利用についても特に使用方法は決まっていない。

このように、高知港港湾計画には不備も多く、現行の計画は単なる一公共事業であり、メリットもあまり見受けられない。

しかし、この計画にはまだ改善の余地がある。一つ目としては、大型船入港数が増加したこと。この点を生かし、外国からの大型船を誘致し、新港から内陸工業地への輸送経路を確保することで外国との取引を盛んにし、商業的發展を望むことも可能であろう。また、ただ緑地を造るだけではなく、そこに観光施設・商業施設を建設することによってフェリーなどの大型船の入港に合わせた新たな物流・交流の場を作ることも考えられる。

二つ目として、不完全ではあるものの千松公園などが機能していることがあげられる。これらについては、住民も建設自体には賛同している。実際の利用者としての住民意識を取り入れ、住民の意に沿う設備を行い、利用を促進していくことで、今以上に有益な施設にすることも十分可能であると考えられる。

今のままでは、高知港港湾計画は不完全であり、良い政策であるとは言い難い。住民と行政とが一体となって、より良い港湾づくりを目指すために、今後の計画についてより慎重に議論していくことが求められる。

謝辞

この論文作成にあたって、高知県庁港湾課、高地 NPO（敬称略）から資料をいただきました。この場を借りてお礼申し上げます。

引用文献

- ・高知県みなとまちものしり絵巻
特定非営利活動法人 高知 NPO
浦戸湾みらい会議
- ・高知港 Port of Kochi 高知県 2007
- ・高知新港 その青写真と問題点
高知新聞 S56, 6/17~27
- ・高知県庁ホームページ
<http://www.pref.kochi.jp/>
- ・高知のみなと 高知県 港湾空港局
- ・日本の海紀行 人とまちを支える港を訪ね

て

<http://www.umeshunkyo.or.jp/108/umiki-kou/228/page1.html>

- ・高知 NPO ホームページ

<http://www.knpo.jp/>

浦戸湾みらい会議ホームページ

<http://www.knpo.jp/miraikaigi/>