

太平洋の玄関づくり—高知新港の建設—

1. 計画の概要

南に太平洋が広がり、北に急峻な山地が連なる高知県にとって、高知港は古くから阪神方面との海上交通の要衝としてその発展に貢献してきた。しかし、浦戸湾内に位置する現在の高知港は、湾口部の航路幅員が狭いうえに90度以上に湾曲していることや水深の制約から、5千tを超える大型船用の施設がない。

また、高知県は本州四国連絡橋や四国横断自動車道などの整備により、瀬戸内圏、関西圏との結びつき

きが今後ますます強化される。

このようなことから、浦戸湾外の高知市三里地区に太平洋の玄関をめざした高知新港の計画がたてられた。

現在の計画は、おおむね平成12年を完成目標年次としており、高知新港には以下のような施設が計画されている（図一1 高知新港計画平面図参照）。

- ① 全国的にも最大級の公共岸壁である5万t級
(-14m) 岸壁をはじめ、3万t級、1万5千t
級など5千t級以上の貨物船用の大型岸壁6バー
ス

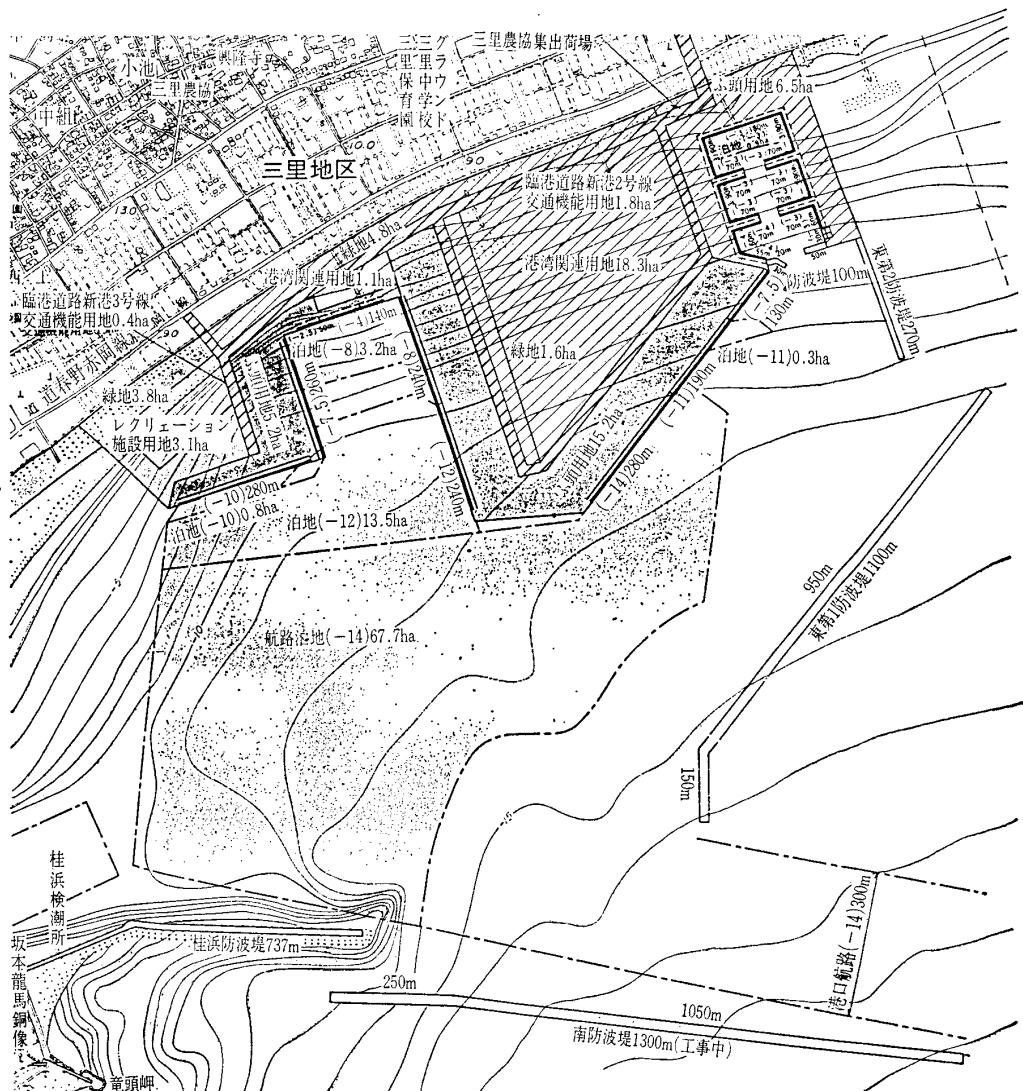
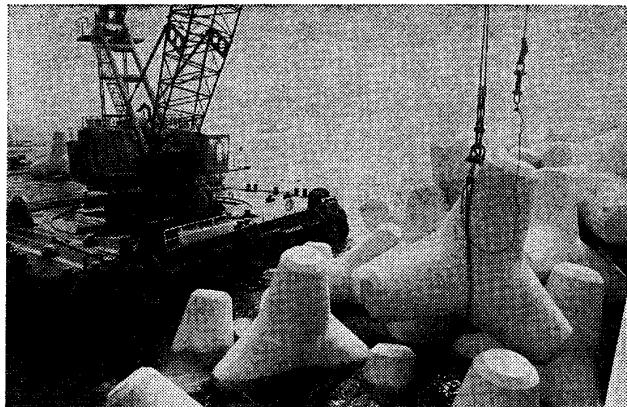
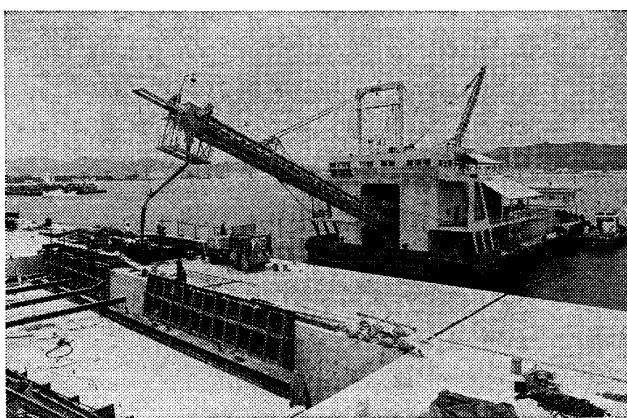


図-1 高知新港計画平面図

ニュース



写真一1 80t テトラポッドの据付け作業



写真一2 ミキサー船による上部工打設作業

- ② 外国航路のクルーズ船にも対応できる3万t級の旅客船ふ頭や長距離フェリー輸送に対応した1万3千t級のフェリーふ頭
- ③ 快適で安全な港湾空間をつくる緑地やレクリエーション施設

2. 建設の現況

高知新港の建設は、昭和63年1月に運輸省の直轄工事である南防波堤の工事から始まった。南防波堤は、水深12~19mに位置する延長1300mの防波堤であり、平成元年2月に1函目のケーソンを設置して以来、現在までにケーソン9函、延長にして約250mが概成している。

南防波堤の構造は消波ブロックで被覆されたケー

ソン堤であり、台風常襲地域である高知県の外洋に位置するため、ケーソンや消波ブロックは日本でも最大級のものが使われている。ケーソンの大きさは、底部の幅が23.5m、長さ27.5m、高さ15mであり、重量は4730tある。ケーソンの中詰め砂や上部工の重量も加えると、防波堤完成時の重量は1函あたり約2万1千tという巨大なものになる。また、消波ブロックとしては80t型のテトラポッドが使われている。

なお、南防波堤近傍の地盤条件は良好であり、中世代に属する四万十層群を基盤とし、その上位に洪積層と沖積層が分布している。沖積層は5~10m程度の砂層であり、洪積層は10~20m程度で礫質土と粘性土が互層を成している。

海上工事は、台風の影響を避けるため11月から翌年の7月にかけて実施しており、昨年度からは東第一防波堤（延長1100m）にも着工している。なお、東第一防波堤の一部には、防波堤法線方向の波力の平滑効果を考慮し経済化を図った、1函の長さ100mという世界でも例のない長大型ケーソン（PC鉄骨構造）を今年度設置する予定であり、本年3月からケーソンの製作にとりかかっている。

また、今年度からは高知新港の埋立地の外かくを構成する護岸の工事にも着手することとしている。

3. おわりに

四国横断自動車道の大豊一川之江間も平成3年度中には開通することであり、高知港と瀬戸内地域が自動車道により直結するのも間近にせまっている。現在、私達の事務所も平成6年度における高知新港の一部供用開始をめざして精一杯頑張っている。

（文責：片平和夫　運輸省運輸政策局環境・海洋課
海洋汚染対策室長、
前・運輸省第三港湾建設局高知工事事務所長）