

国土強靱化計画に関連して、南海地震で最もその被害が大きいと
 予想されている高知港現地調査

実査日：平成 25 年 8 月 20～21 日

報告者：財団法人都市化研究公室理事長 光多長温

須崎港防災対策の現状

1. 経済活動

取扱い貨物量は、増加の一途をたどっている。これの主な原因は、日鉄鉱業が算出する、国内では極めて良質の石灰の国内移出が多いためである。国内移出のほぼ全量が石灰石、セメント、であり、特に、新日鉄君津をはじめとする鉄鋼高炉の原料には必要な資源である。須崎の石灰石が滞れば国内の鉄鋼生産が打撃を受けると言われるのはこのためである。



2. 地震津波対策

これまでの地震津波の中では 1946 年の紀伊半島を震源とする昭和南海地震津波 (M8.1) がある。ここでは、死者行方不明者 61 人、被災者 11,052 人を数えた。このため、沖合防波堤を建設することとし、西防波堤 480m、東防波堤 940m を



建設している (建設工事費 500 億円)。しかし、今後予想される南海地震においては、これでは不足するとして、現在防波堤の上乗せ等の補強工事を行っている。



高知港

1. 経済活動

高知港の取扱量は伸びている。この主な原因は、四国で生産される良質の石灰石、セメント等が国内移出されるためである。取扱い量で国内移出が占める割合が多く、その中でも石灰石、セメントで大半を占める。なお、阿木防

コンテナ取扱も、7,000TEU となっており、少ないながらも一定の量を持っている。ガントリークレーンも1基ある。主な定期航路は韓国航路で週2便である。



2. 地震津波対策

高知港は、地震津波に対しては、脆弱な構造を持っている。この原因は、湾口が



狭く、津波の勢いが増して湾内に入ってくることで、及び高知市街地が海面からの標高が低いことである。しかも、湾外は太平洋の荒波が強く、防波堤の建設にも大きな障害となっている。また、昭和南海地震津波の時に被害を受けた仁井田地域がその後住宅や諸施設が建設されており、危険視されている。また、高知龍馬空港も海面からの高さが低く、地震津波に弱い構造となっている。

地震津波においては、約3m程度の地盤沈下が起こる可能性がある。南海トラフ地震津波が発生した場合は、被災者は約4万人と推定されている。

このため、高知港の地震津波対策は、難しいが、一応、沖合防波堤は建設されているがその効果は立地条件からも限定的との見方が強い。第二防波堤の建設等の案が検討されているが、更なる防災対策が必要との声が多く、種々の案が検討されている。