



# 1. 高松港・坂出港の現況

## 1.1 背後地域の現況

### (1) 高松港・坂出港の位置づけ

現在、香川県内には67の港湾があります。この内、高松港及び坂出港は、港湾法上の「重要港湾」に指定されているほか、外国と貿易ができる「開港」、感染症等の広がりを防ぐための「検疫」などの機能を有する、地域の中核をなす港湾です。

県内の港湾別の取扱量においても、高松港はフェリー貨物と内貿貨物で、坂出港は外貿貨物と内貿貨物で高いシェアを占めており、県民の生活や産業にとって、大きな役割を果たしています。

図表 1-1 香川県内港湾の状況

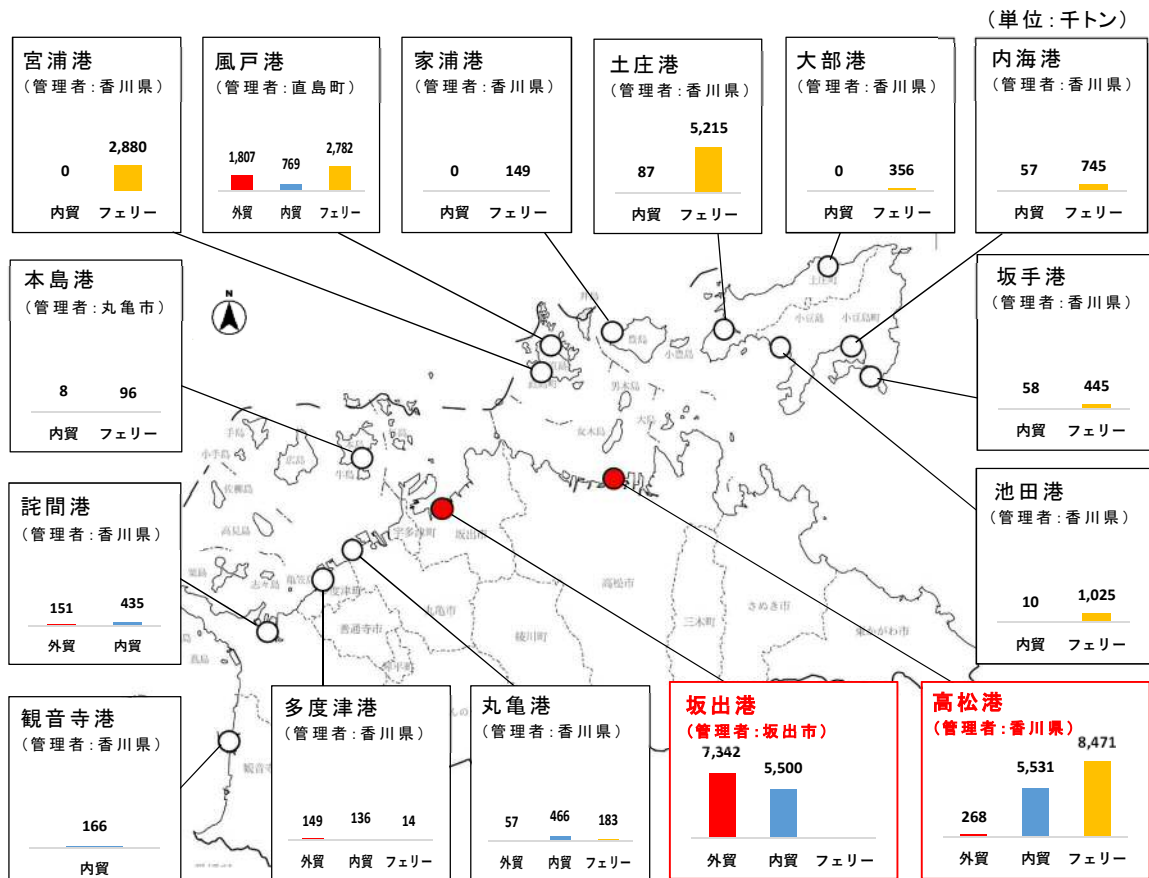
	開港 ※1	検疫			耐震強化 岸壁	特定港 ※2	フェリー
		人	動物	植物			
高松港	○	○	○	○	○	○	○
坂出港	○	○	○	○	○	○	○
丸亀港	○			○	○		○
多度津港	○	○					○
詫間港	○	○		○			
風戸港							○
宮浦港							○
土庄港					○		○
大部港							○
家浦港							○
池田港							○
内海港							○
坂手港							○
観音寺港							
本島港							○

※1…開港法上、貨物の輸出入等を助長して政令で定める港

※2…港長が任命されている港

出典：香川県

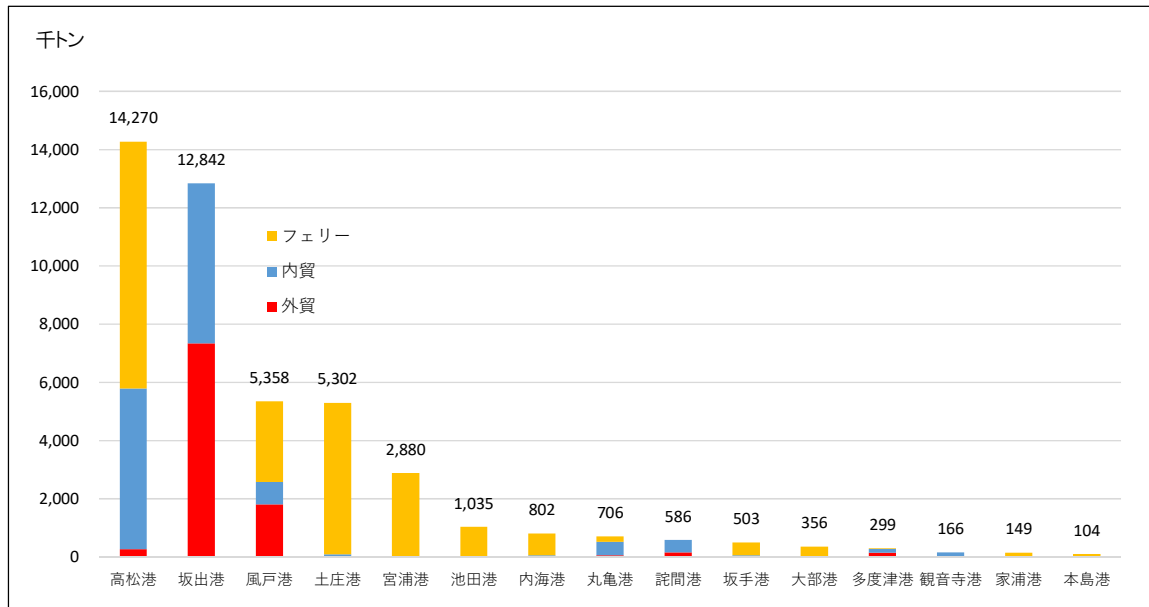
図表 1-2 香川県内の港別取扱貨物量（令和2年）



※年間の港湾取扱貨物量が10万トン以上の港湾を対象

出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-3 香川県内の港別取扱貨物量（令和2年）

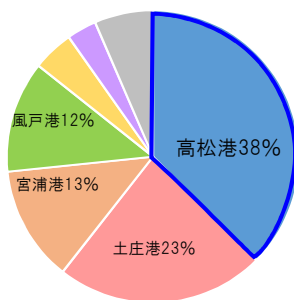


※年間の港湾取扱貨物量が10万トン以上の港湾を対象

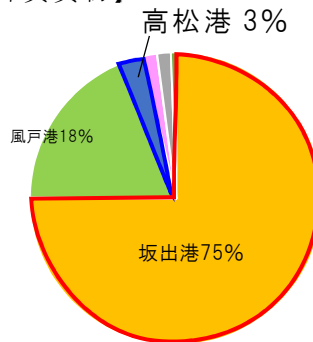
出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-4 香川県内の港別取扱貨物量割合（令和2年）

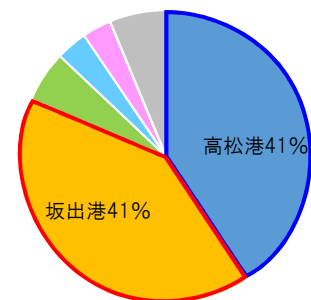
【フェリー貨物】



【外貿貨物】



【内貿貨物】



出典：国土交通省「港湾調査」

(2) 産業構造

高松市の製造品出荷額は概ね横ばいで推移しています。

平成 29 年における県内シェアは約 13% (351,771 百万円) を占めており、製造業種別の出荷額は、電気機械の割合が最も高く、次いで金属、食料品、輸送機械、電子部品等となっており、突出した製造品がないことが特徴となっています。

また、産業分類別就業者割合は、全国と比べて第 3 次産業の割合が高くなっています。

一方、坂出市の製造品出荷額は、石油元売企業が製油機能を停止した平成 25 年に大きく減少しており、以降は概ね横ばいで推移しています。

平成 29 年における県内シェアは約 15% (395,457 百万円) を占めており、製造業種別の出荷額は、石油製品・石炭製品の割合が最も高く、次いで輸送用機械器具、食料品、化学工業となっており、これら 4 業種で全体の 92% を占めています。

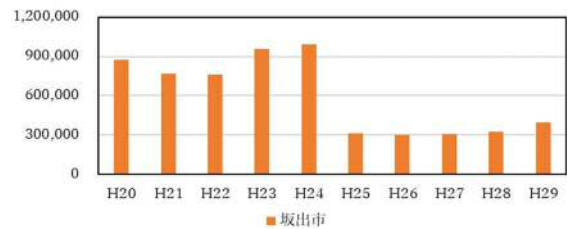
また、産業分類別就業者割合は、全国と比べて第 2 次産業の割合が高くなっています。

図表 1-5 高松市の製造品出荷額の推移



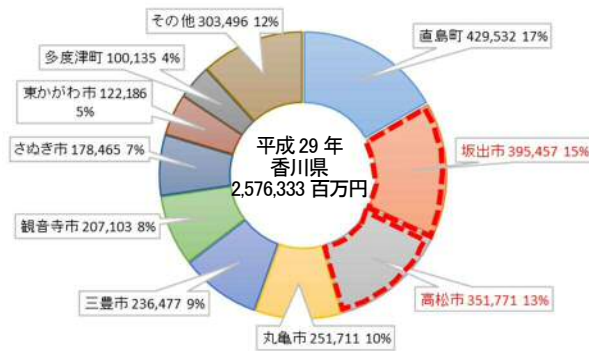
出典：経済産業省「工業統計」

図表 1-6 坂出市の製造品出荷額の推移



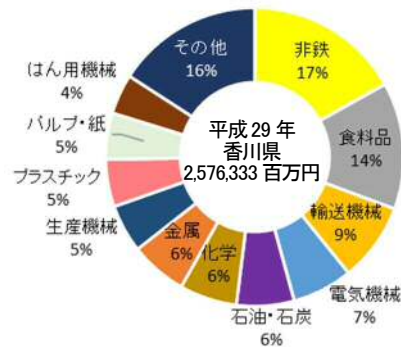
出典：経済産業省「工業統計」

図表 1-7 香川県の製造品出荷額における高松市・坂出市のシェア



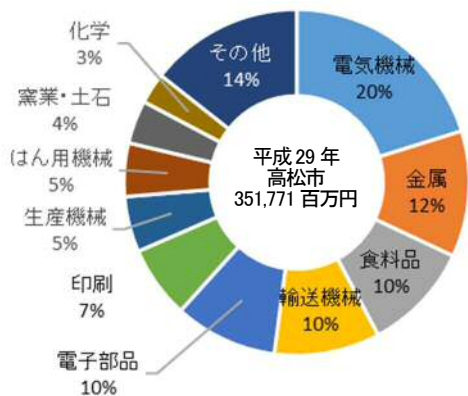
出典：経済産業省「工業統計」

図表 1-8 香川県の製造品出荷額における産業別出荷額シェア



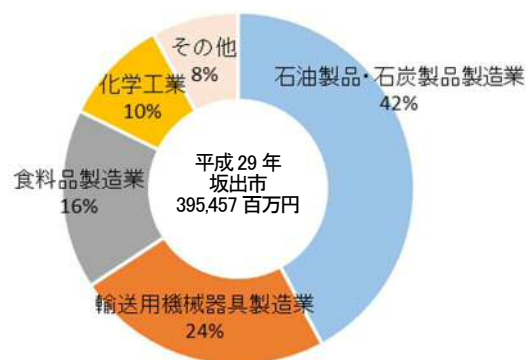
出典：経済産業省「工業統計」

図表 1-9 高松市の製造品出荷額における産業別出荷額シェア



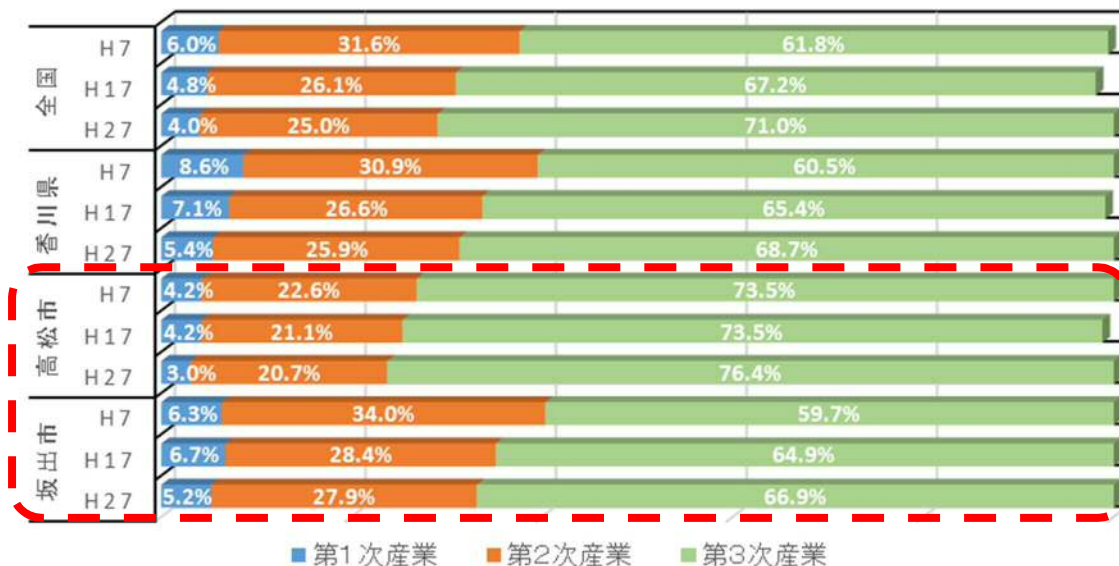
出典：経済産業省「工業統計」

図表 1-10 坂出市の製造品出荷額における産業別出荷額シェア



出典：経済産業省「工業統計」

図表 1-11 高松市及び坂出市の産業分類別就業者割合



出典：総務省統計局「国勢調査」

香川県内の主な工場は、内陸部より沿岸部に多く立地しており、とりわけ、中讃地域に集積しています。

また、香川県には高度な「ものづくり」技術が蓄積されており、オンリーワン・ナンバーワン企業が多く集まっています。

図表 1-12 香川県内の主な工場



出典：国土地理院地図を加工して作成

図表 1-13 香川における代表的なニッチトップ企業

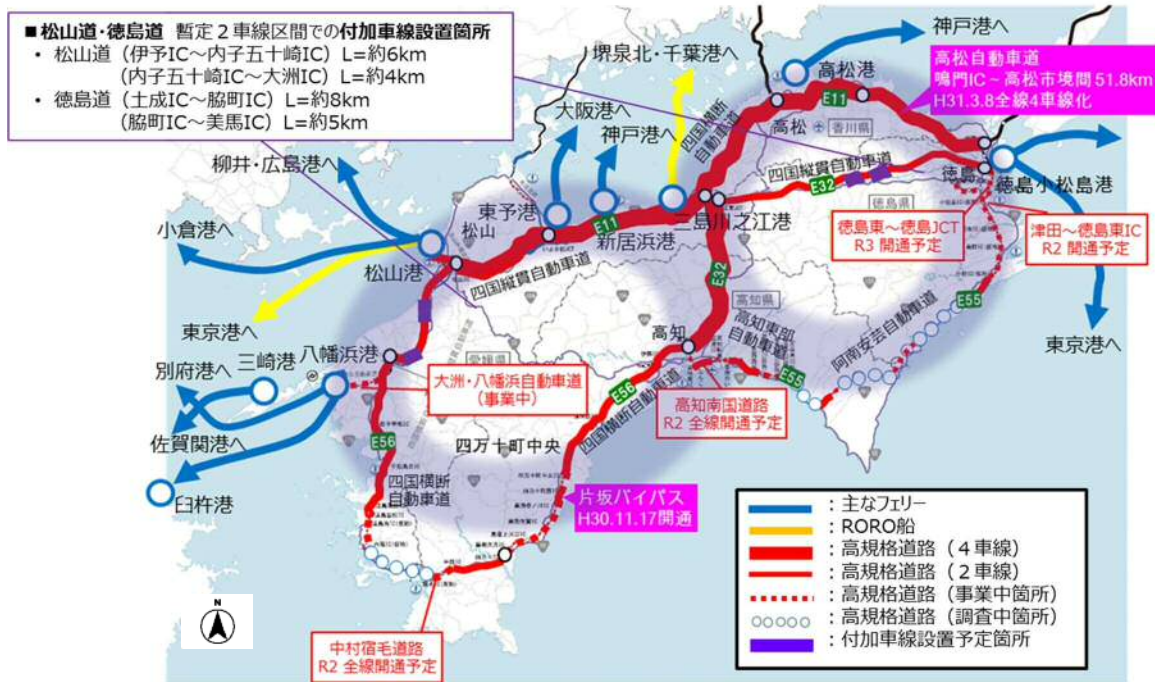
泉工業株式会社	船用液化ガスタンクプラント
大倉工業株式会社	位相差フィルム
昭和化学工業株式会社	樹脂難燃剤など無機化学製品群
四国化工株式会社	共押出多層フィルム
四国化成工業株式会社	タイヤ向け加硫剤など有機化成品等
株式会社タダノ	ラフテレーンクレーン
帝国製薬株式会社	医療用ハップ剤
徳武産業株式会社	高齢者用ケアシューズ
日プラ株式会社	大型水槽向けアクリルパネル
株式会社ヒューテック	シート面検査装置、印刷検査装置
株式会社伏見製薬所	安息香酸、安息香酸ナトリウム、消化管 X 線造影用硫酸バリウム
株式会社マキタ	1～3 万トン級の船用エンジン
吉野川電線株式会社	ロボットの高可動部用ケーブル
株式会社レガン	バッティング用手袋

出典：株式会社日本政策投資銀行「進化する四国のニッチトップ企業 2011」

(3) 道路交通網

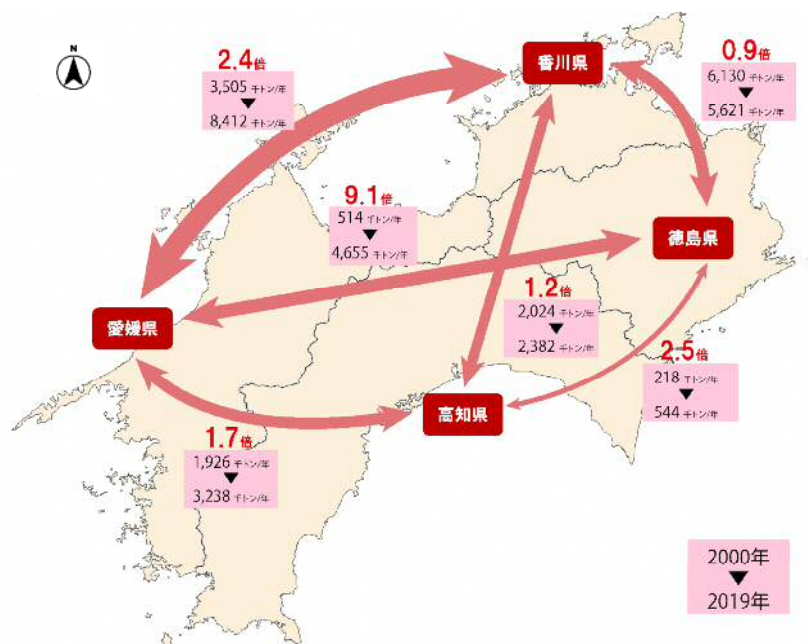
四国 4 県を 8 の字の高規格道路で結ぶ「四国 8 の字ネットワーク」は、総延長の約 7 割の整備が完了しており、現在、四国東南部・西南部で、延伸に向けた整備が進められています。高規格道路網の整備に伴い、四国地域内の自動車貨物による物流量は増加しています。

図表 1-14 四国の高規格道路ネットワーク



出典：四国地方整備局港湾空港部「四国港湾ビジョン2040」

図表 1-15 四国の各県間の物流量の変化



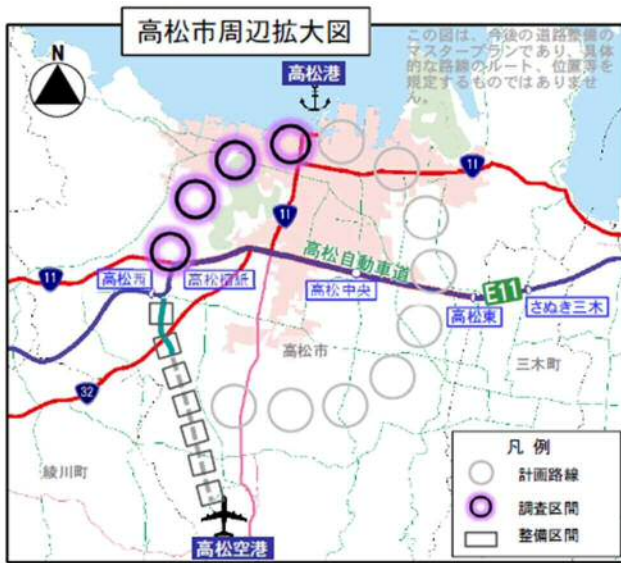
出典：国土交通省「貨物・旅客地域流動調査 (2000年、2019年)」

1. 高松港・坂出港の現況

高松港及び坂出港の周辺においても道路整備事業が進められており、両港のアクセス機能は、大幅に強化される見込みです。

名称	事業内容	備考
高松環状道路・高松空港連絡道路	高規格道路の整備	
一般県道 高松坂出線(五色台工区)	約7km区間の4車線化	R6年度供用予定
(仮称)坂出北スマートインターチェンジ	坂出北ICをフルインター化	R6年度供用予定
本町踏切	踏切、道路改良(暫定整備)	R5年度完了予定

図表 1-16 高松環状道路



出典：香川河川国道事務所 HP

高規格道路高松環状道路のうち、高松市寿町から檀紙町までの区間は、令和2年度から「計画段階評価を進めるための調査箇所」とされました。当該区間の整備により、JR高松駅や高松港などのあるサンポート高松と高松西IC、さらには高規格道路高松空港連絡道路を經由し、高松空港が結ばれ、交通結節機能を強化するとともに、国道11号などの高松市中心部における交通渋滞の緩和が図られることが期待されています。

図表 1-17 一般県道 高松坂出線



出典：香川県 HP



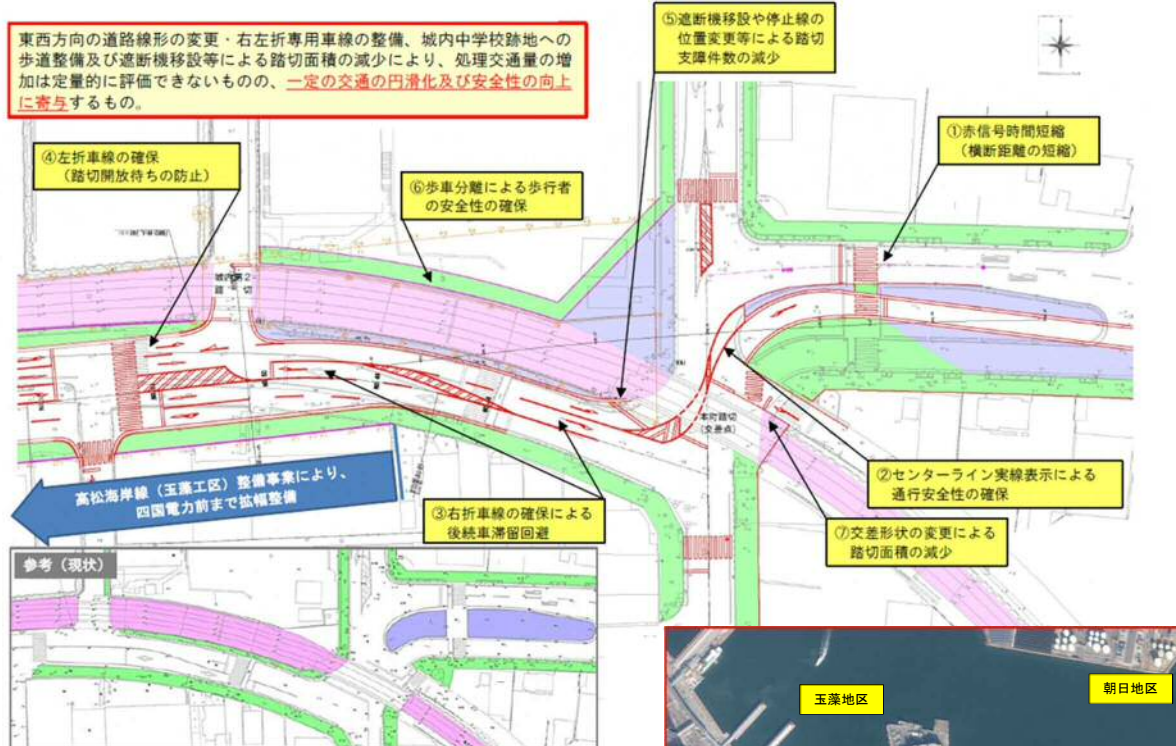
出典：香川県 (令和3年6月撮影)

図表 1-18 (仮称) 坂出北スマートインターチェンジ



出典：国土交通省道路局 HP

図表 1-19 本町踏切 暫定整備計画



出典：本町踏切渋滞等対策検討委員会資料

物流拠点(高松港朝日地区)の西側にある琴電本町踏切は、市道の交差点内に存在する複雑な形状となっており、安全面で問題があるほか、交通の流れも悪くなっています。

当面の対応として図表 1-19 の暫定整備を行うとともに、「琴電連立検討委員会」の中で更なる対応策の検討を進めています。



出典：高松市(令和元年12月撮影)

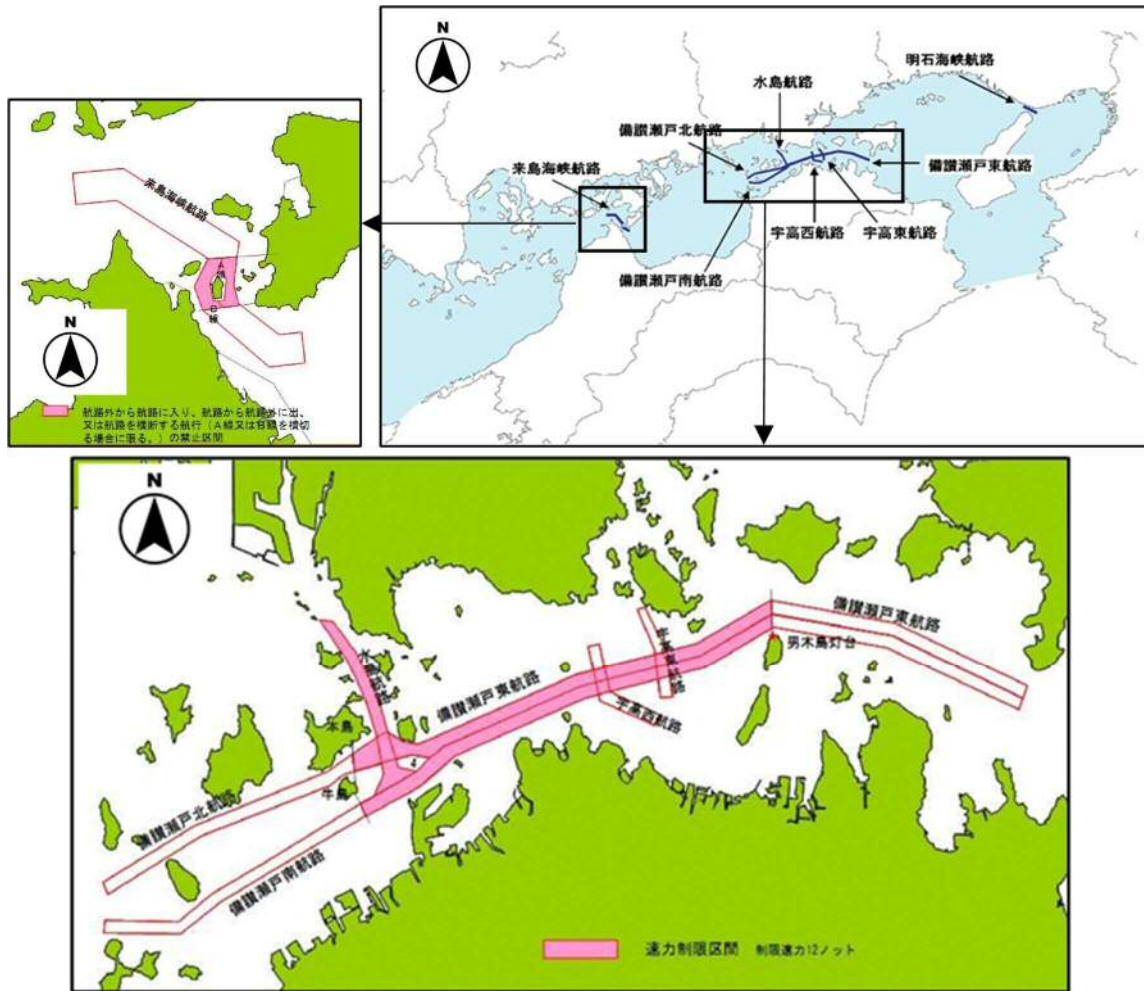


(4) 航行規制

香川県沖にある備讃瀬戸東、宇高東、宇高西、備讃瀬戸北、備讃瀬戸南、水島の各航路では、海上交通安全法第 23 条に基づき、「巨大船」（長さ 200 メートル以上の船舶）の夜間航行が禁止されています。

また、水島航路の全区間と備讃瀬戸東航路、備讃瀬戸北・南航路の一部区間（図表 1-20 着色部）では、12 ノットの速力制限があります。

図表 1-20 瀬戸内海の航行規制範囲



出典：四国運輸局 HP

図表 1-21 瀬戸内海の航行規制内容

	来島海峡	備讃瀬戸	明石海峡
高さ制限※1	65m	65m	65m
航行制限	日出から日没まで 「巨大船」※2	日出から日没まで 「巨大船」※2	なし
潮流制限	中水道を順流で潮流 3 ノット以下の時間内で航路を抜けること	なし	なし

※1：原則として 2m 以上の余裕が必要

※2：長さ 200m 以上の船舶「海上交通安全法第 2 条」

出典：香川県

(5) 観 光

香川県内には歴史・文化・自然・名所等の多種多様な観光スポットが多数点在しています。

また、文化芸術の振興を図り、瀬戸内を活性化することを目的とした「瀬戸内国際芸術祭」が、平成 22 年から 3 年に一度開催されており、高松港は島々への玄関口として中心的な役割を果たしています。

図表 1-22 香川県の主な観光資源



出典：公益社団法人 香川県観光協会 「うどん県 旅ネット」他

図表 1-23 瀬戸内国際芸術祭



出典：「瀬戸内国際芸術祭 2022/ART SETOUCHI 公式ウェブサイト」

## (6) 浚渫土砂処分

これまで、港湾整備により発生する浚渫土砂は、臨海部の埋立に用いられ、産業の発展等に寄与してきましたが、環境への配慮等により埋立事業が減少しています。

香川県では、直近 5 年間の浚渫土砂と建設残土の処分量、県内廃棄物の将来推計、既存の最終処分場の残余年数から、今後 20～30 年間に確保を必要とする公的処分場の容量を約 300 万 m<sup>3</sup> と推計していますが、現在、本県で浚渫土砂の受入れを唯一行っている、観音寺港三本松地区も概成していることから、新たな処分場が必要となっています。

図表 1-24 公的処分場の必要容量

(万 m<sup>3</sup>/年)

	浚渫土砂	建設残土	安定型産廃	計(m <sup>3</sup> )
必要容量	5.0	3.7	3.2	11.9

11.9 万 m<sup>3</sup> × 25 年 = 300 万 m<sup>3</sup>

出典：香川県浚渫土砂等処分場確保研究会

高松港香西（西）地区 H29.1.18 竣工



出典：香川県（令和 2 年 5 月撮影）

観音寺港三本松地区



出典：香川県（令和 2 年 5 月撮影）

(7) 新県立体育館

高松港玉藻地区の大型テント広場など賑わい創出空間として利用してきた区画において、中四国最大級の収容人数を誇るアリーナや交流エリア等を有する、新県立体育館の整備が進められています。

図表 1-25 新県立体育館の建設地



出典：香川県「新香川県立体育館整備基本計画 周辺施設からの動線計画」を加工して作成

図表 1-26 新県立体育館イメージ



Copyright (C) 2021 Kagawa Prefectural Government and SANAA All rights reserved.

(8) MaaS (Mobility as a Service)

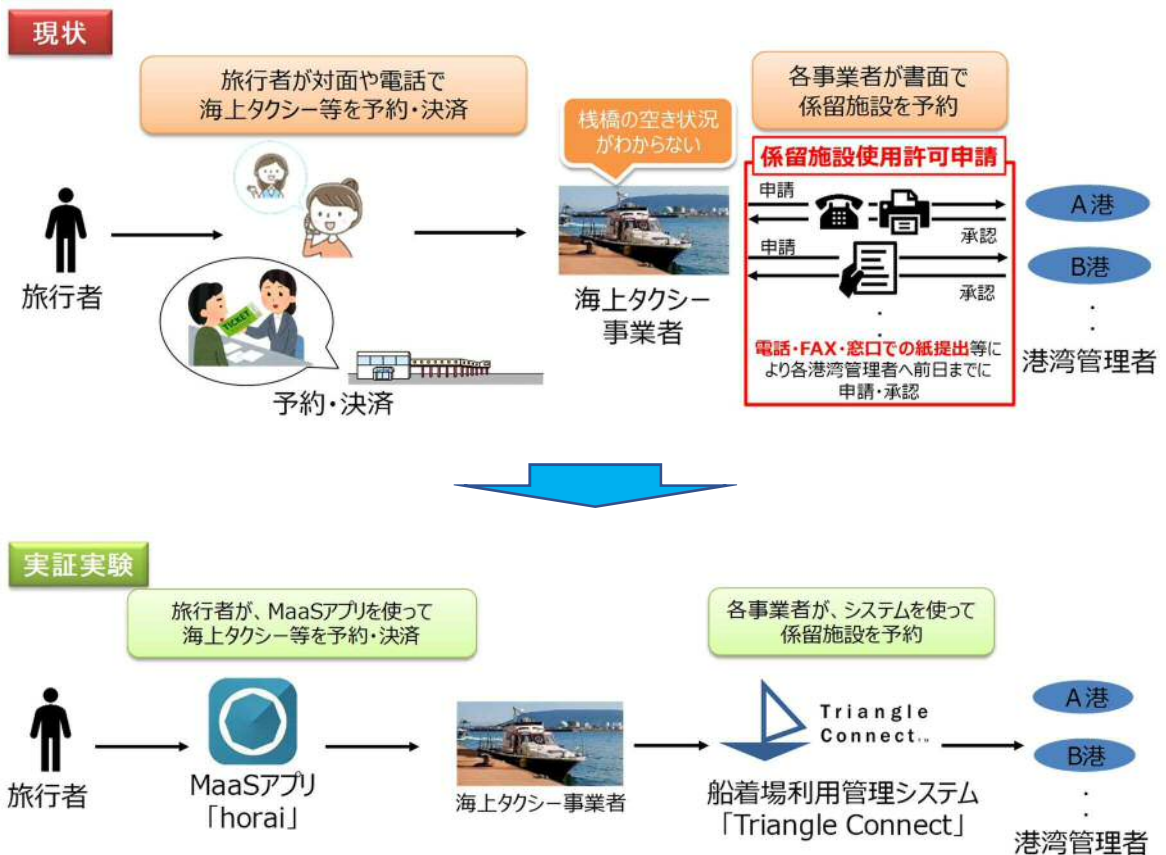
香川県内の海上輸送手段としては、フェリー等の定期船に加えて海上タクシーも活用されており、瀬戸内国際芸術祭開催等の移動需要が高まる時期においては、会場となる離島間の移動といったニーズもあることから、様々な海上輸送手段が手軽に使えることが重要となっています。

また、受入れ側としても、人手不足で弾力的な労働力の調整が困難な状況の中、同程度のサービスを行うとしても、繁盛期と閑散期の体制が大きく異なるため、安定したサービスの提供に向けて業務の改善を行うことが必要となっています。

こうしたニーズに対応するため、現在、高松港を中心に海上交通サービスの利便性向上、管理業務の円滑化・省人化を目的として、観光型 MaaS アプリや港湾管理システムを使用しての実証実験が行われています。

MaaS とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うサービスです。

図表 1-27 現状と実証実験のイメージ



出典：四国地方整備局資料を加工して作成

## 1.2 高松港の現況

### (1) 概要

高松港は香川県の中央部よりやや東に位置し、本州や離島を結ぶ海上交通の要衝として発展してきました。

物流の中心である朝日地区は、県内港湾で唯一の定期コンテナ航路（中国、韓国、国際フィーダー）を有しており、国際化する地域産業を支えているほか、大規模地震災害時の緊急物資等の輸送や、経済活動の確保を目的とした、耐震強化岸壁が整備されています。

また、人流の中心である玉藻地区は、多くの交通機関が集積する海陸交通の要衝に、「みなと」と「まち」が一体となったエリアが形成されており、「サポート高松」の愛称で、県民に親しまれています。

図表 1-28 高松港位置図



出典：国土地理院地図を加工して作成

## (2) 沿革

年次	事項	高規格道路
天正 16(1588)年	藩主生駒親正、内町港築造	
寛永 19(1642)年	藩主松平頼重、矢野部伝六をして西浜漁港、堀川港、東浜港等を改築	
明治 30～33年	高松市が防波堤、浮棧橋の築造、港内浚渫埋立	
明治 43年	国鉄宇高航路が玉藻地区に開設(4便)	
大正 11年	港湾管理者が市から県になる 大改修工事(内務省直轄工事)	
大正 12年 6月	第2種重要港湾に指定	
昭和 24年 12月	大阪別府航路が玉藻地区に就航(1社、2便)	
昭和 25年 2月	阪神四国航路が玉藻地区に就航(1社、1便)	
昭和 26年 1月	港湾法に基づく重要港湾に指定	
昭和 27年 7月	A地区(第1工区)埋立地竣工(68,605m <sup>2</sup> )	
昭和 28年 9月	港湾運送事業法に基づく指定港に指定	
昭和 28年 12月	A地区(第2工区)埋立地竣工(247,782m <sup>2</sup> )	
昭和 29年 8月	香川県が港湾法に基づく港湾管理者となる	
昭和 30年 4月	出入国管理法令に基づく出入港に指定	
昭和 36年 6月	B地区(第1期分)埋立地竣工(308,269m <sup>2</sup> )	
昭和 37年 11月	D地区埋立地竣工(183,903m <sup>2</sup> )	
昭和 38年 4月	港湾区域を変更し、香西、神在、生島、弦打の各地方港湾を包括	
昭和 38年 7月	阪神四国航路から阪神高松航路に変更(1社、2便)	
昭和 40年 7月	港則法に基づく特定港に指定	
昭和 41年	玉藻地区中央ふ頭(-7.5m)岸壁の供用開始	
昭和 41年 3月	弦打木材工業団地埋立地竣工(196,047m <sup>2</sup> )	
昭和 41年 4月	関税法により開港に指定	
昭和 42年 9月	西浜地区(E地区)埋立地竣工(308,772m <sup>2</sup> )	
昭和 44年 4月	B地区(第2期分)埋立地竣工(2,380m <sup>2</sup> )	
昭和 44年 4月	C地区(第1期分)埋立地竣工(301,584m <sup>2</sup> )	
昭和 44年 6月	植物防疫法により植物輸入港に指定される	
昭和 44年 11月	高松神戸航路がC地区に就航(2社、5便)	
昭和 45年 10月	高松神戸航路が増便(4社、15便)	
昭和 46年 8月	C地区(第2・3期分)埋立地竣工(13,672m <sup>2</sup> )	
昭和 48年 10月	阪神高松航路が減便(1社、1便)	
昭和 50年 5月	F地区(第1工区)埋立地竣工(11,709m <sup>2</sup> )	
昭和 51年	F地区(-7.5m)岸壁の供用開始	
昭和 51年	F地区(-10m)岸壁の供用開始	
昭和 52年 3月	F地区(第2工区)埋立地竣工(389,943m <sup>2</sup> )	
昭和 52年 4月	C地区(福岡地区)埋立地竣工(10,511m <sup>2</sup> )	

## 1. 高松港・坂出港の現況

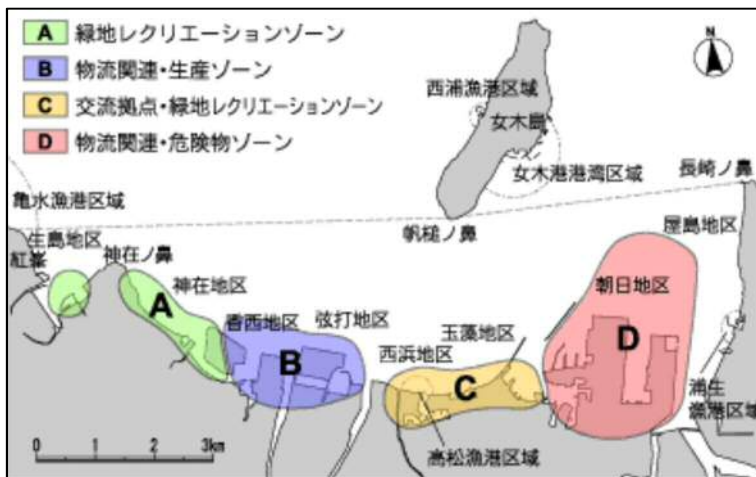
年次	事項	高規格道路
昭和62年2月	G地区埋立地竣工(226,275m <sup>2</sup> )	
昭和62年11月	柚場川埋立地竣工(16,559m <sup>2</sup> )	
昭和63年4月	宇高航路が増便(3社、148便(平日)／140便(土日))	
昭和63年4月	JR四国宇高連絡船廃止	瀬戸大橋が全線開通
昭和63年4月	宇高航路が減便(3社、122便)	
平成7年2月	大阪別府航路減便(高松寄港中止)	
平成8年10月	香西(東)地区(第1工区)埋立地竣工(85,538m <sup>2</sup> )	
平成9年2月		高松市と松山市が高速道路で結ばれる
平成9年6月	コンテナターミナル開設	
平成9年6月	韓国釜山港との国際定期航路開設	
平成10年3月	香西(東)地区(第2工区)埋立地竣工(27,004m <sup>2</sup> )	
平成10年3月	家畜伝染病予防法により動物検疫港に指定	
平成10年3月		高知市と高松・松山市が高速道路で結ばれる
平成10年4月	高松神戸航路が減便(3社、10便)	神戸淡路鳴門自動車道が全線開通
平成10年7月	宇高航路が減便(3社、120便)	
平成10年10月	高松神戸航路が減便(1社、5便)	
平成11年4月	香西(東)地区(第3工区)埋立地竣工(67,145m <sup>2</sup> )	
平成12年2月	香西(中)地区埋立地竣工(6,862m <sup>2</sup> )	
平成12年3月		四国4県都を結ぶエックスハイウェイが完成
平成13年5月	サンポート高松開港(離島航路サンポート移転)	
平成13年5月	高松神戸航路が増便(1社、6便)	
平成14年4月	中国上海港との国際定期航路が開設される	
平成14年4月	高松神戸航路が減便(1社、5便)	
平成15年3月		高松自動車道路全線開通
平成15年7月		ETC車割引
平成15年10月	阪神高松航路廃止	
平成16年12月	朝日町石油栈橋2号(-7.5m)の供用開始	
平成16年2月	中国青島港との国際定期航路が開設される	
平成18年3月		しまなみ海道が全線開通
平成19年8月	神戸国際フィーダー航路開設	
平成21年2月	ハーバークレーンの供用開始	



## 1. 高松港・坂出港の現況

年次	事項	高規格道路
平成21年3月 (H21.3~H23.6)		高速道路料金休日上限 1,000円
平成21年5月	宇高航路が減便(2社、40便(平日)/34便(土日祝))	
平成21年7月	高松神戸航路が減便(1社、4便)	
平成22年4月	検疫法に基づく無線検疫港に指定	
平成22年7月	第1回瀬戸内国際芸術祭開催	
平成23年11月	5万トン級客船受入れ岸壁の供用開始(玉藻地区)	
平成24年4月	朝日地区(-12m)耐震強化岸壁の供用開始 (水深10mまでの暫定供用)	
平成24年10月	宇高航路が減便(1社、22便)	
平成26年4月		本四高速料金改定
平成26年4月	ガントリークレーンの供用開始	
平成28年12月	11万トン級旅客船受入れ岸壁の供用開始(朝日地区)	
平成29年1月	香西(西)地区埋立地竣工(356,012m <sup>2</sup> )	
平成29年3月	朝日地区(-10m)岸壁の供用開始	
平成31年3月		高松自動車道路(高松・鳴門間)4車線化
令和元年12月	宇高航路が休止(0社、0便)	
令和2年10月	国際物流ターミナル埋立地竣工(155,251m <sup>2</sup> )	

(3) 各地区の特徴



出典：香川県

高松港は、西は生島の紅峰東北端、北は女木島南端、東は屋島の長崎の鼻を結んだ約 3,100 万 m<sup>2</sup> の広大な区域を持ち、便宜上、8 地区に分けています。

【屋島地区】



出典：香川県

屋島地区は、昭和 9 年に国の史跡、天然記念物に指定され、高松市のシンボルとして市民に親しまれている「屋島」の麓に位置しており、小型船舶の係留などで利用されています。

【朝日地区】



出典：香川県

朝日地区は、昭和 25 年から埋立地を順次整備しており、高松港の物流・生産拠点となっています。

アジア地域との定期コンテナ航路により、国際化する地域産業を支えているほか、大規模地震災害時の緊急物資等の輸送や、経済活動の確保を目的とした、耐震強化岸壁が整備されています。

【玉藻地区】

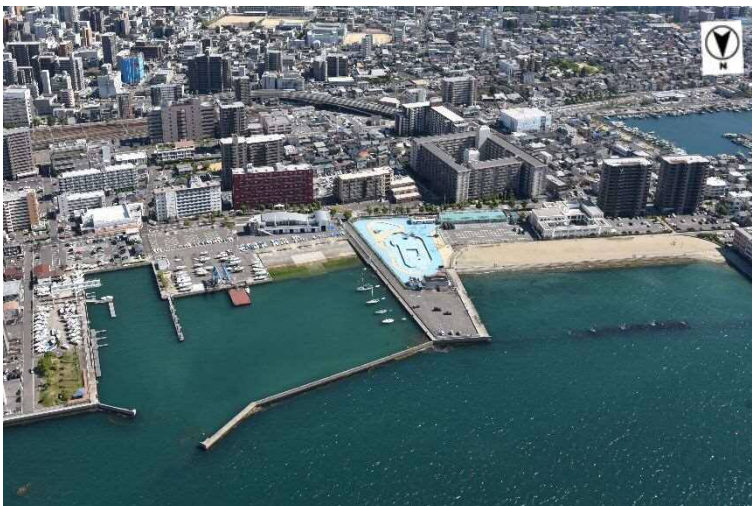


出典：香川県

玉藻地区の西側には、交通機関が集積し、「みなと」と「まち」が一体となったエリアが形成されており、「サンポート高松」の愛称で、県民に親しまれています。

地区の東端には、古い倉庫を活用した複合商業施設「北浜 alley」が2001年に開設され、若者を中心に賑わいを見せています。

【西浜地区】



出典：香川県

西浜地区は、昭和42年に竣工した埋立地に、ビクターバース、民間マリーナ、市立ヨット競技場、砂浜などマリンレジャー関連施設が整備されています。

「サンポート高松」に隣接した恵まれた環境に立地しており、高松港の賑わい創出に寄与しています。

【弦打地区】



出典：香川県

弦打地区は、昭和41年に竣工した埋立地に、製材業を中心とした企業団地が形成されましたが、産業構造の変化による木材関連産業の低迷に伴い、地域の様相が変化しています。

既存の製材業の振興及び新たな業態も含めた地域の活性化を図るため、平成30年に(-5.5m)岸壁を整備しました。

【香西地区】



出典：香川県

香西地区は、古くから開けた港町であり、東側の埋立地には、工場や店舗、下水処理場等が立地しています。

西側の砂浜海岸の沖合には、平成 29 年に竣工した約 36ha の人工島があり、クレーン工場の進出とともに、緑地を整備したことで、新たな賑わい空間となっています。

【神在地区】



出典：香川県

神在地区は、緑地レクリエーションゾーンに位置づけられており、小型船舶の係留などで利用されています。

【生島地区】



出典：香川県

生島地区の背後地には、香川県のスポーツ振興に寄与する中核施設として整備された、「香川県総合運動公園」があり、利用者・来場者で賑わっています。

港湾計画では、緑地レクリエーションゾーンに位置づけられており、マリナーの整備を計画しています。

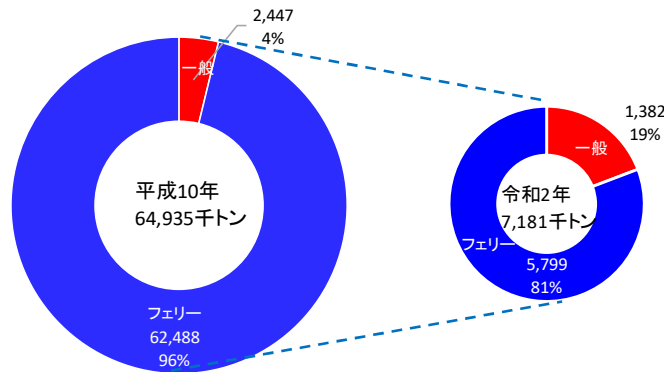
(4) 港湾利用の現況

1) 取扱貨物の現況

高松港における取扱貨物の多くがフェリー貨物で占められており、明石海峡大橋の開通や高速道路料金の値下げ等により、高松港と本州を結ぶフェリー航路の便数が大きく減少したため、取扱貨物量が大きく減少しています。

なお、フェリーを除く取扱貨物量は、おおむね横ばい傾向にあります。

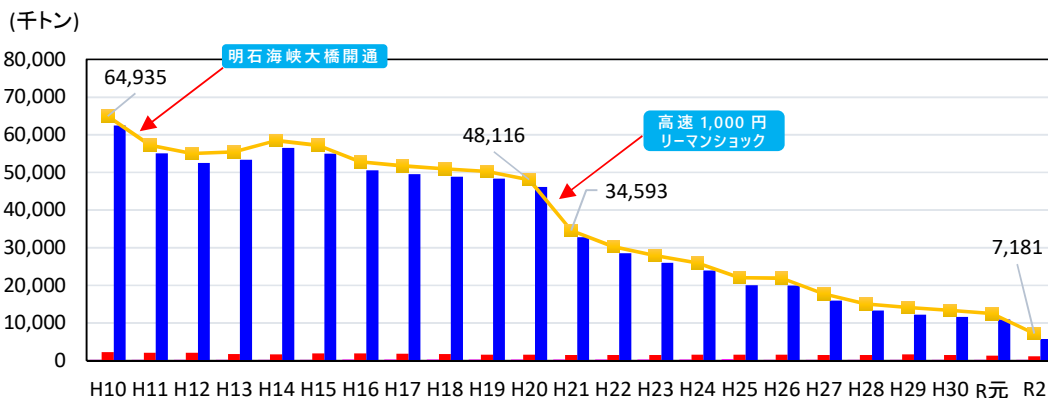
図表 1-29 貨物種別による取扱貨物量



※港湾統計上、H9 改訂時から現在までに新規追加となった項目は除く

出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-30 高松港における取扱貨物量の推移

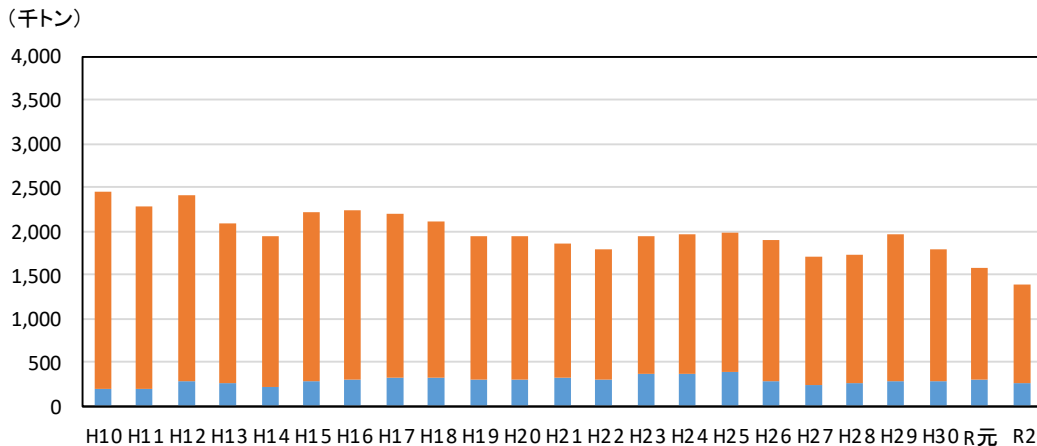


※R2 はコロナ禍の影響あり ■ 外貨 ■ 内貨 ■ フェリー ■ 合計

※港湾統計上、H9 改訂時から現在までに新規追加となった項目は除く

出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-31 高松港における取扱貨物量の推移 (フェリー除く)



※R2 はコロナ禍の影響あり

■ 外貨 ■ 内貨

※港湾統計上、H9 改訂時から現在までに新規追加となった項目は除く

出典：国土交通省「港湾調査」

2) コンテナ貨物の現況

コンテナターミナルの定期航路は、平成9年の釜山航路開設に始まり、その後、中国航路やフィーダー航路が拡充され、現在は週7便が運航しています。

外貿コンテナは、ターミナル開設以降、取扱個数を大きく伸ばしており、令和元年には過去最高の40,238TEUを取り扱いましたが、依然として輸入に対して輸出が少なく、空コンテナが数多く発生しているため、輸出を増やす取組みが求められています。

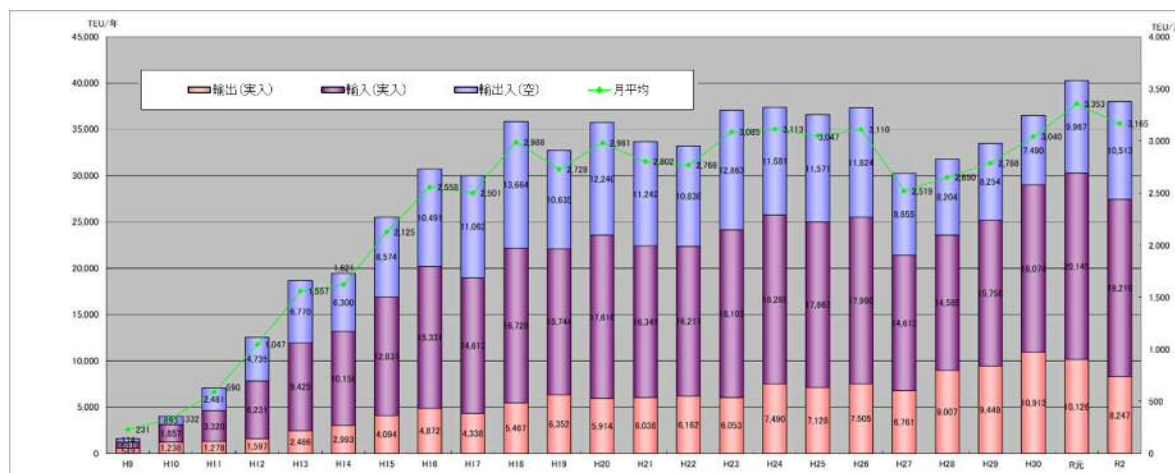
また、国際コンテナ戦略港湾である阪神港との取扱個数も堅調に伸びており、令和元年には、フェリー航路と国際フィーダー航路を合わせて63,607TEUを取り扱いました。特に、フェリー航路における伸びが著しく、満船のため乗船できない車両が発生していることから、運航事業者が輸送力強化に向けて、新造船を建造しています。

図表 1-32 高松港の定期航路（コンテナターミナル）



出典：香川県

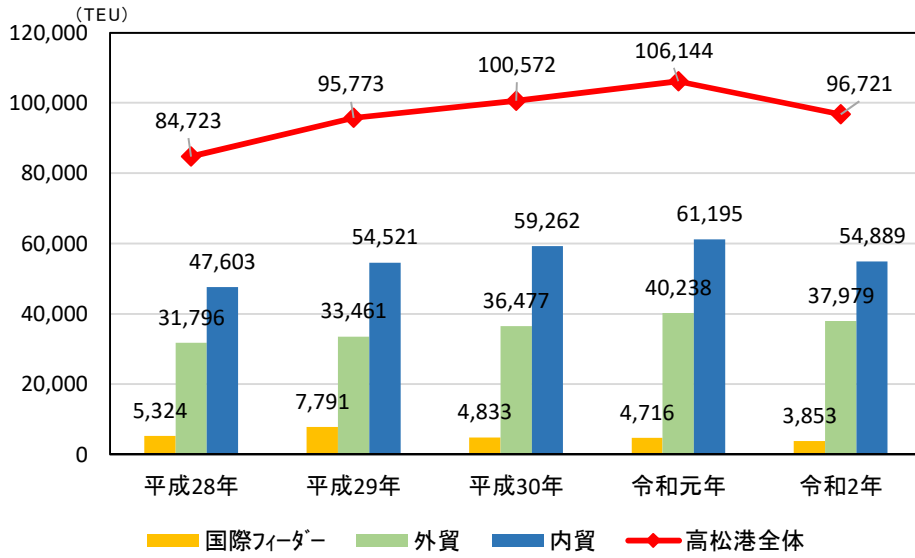
図表 1-33 高松港における外貿コンテナ取扱個数の推移



※R2はコロナ禍の影響あり

出典：国土交通省「港湾調査」

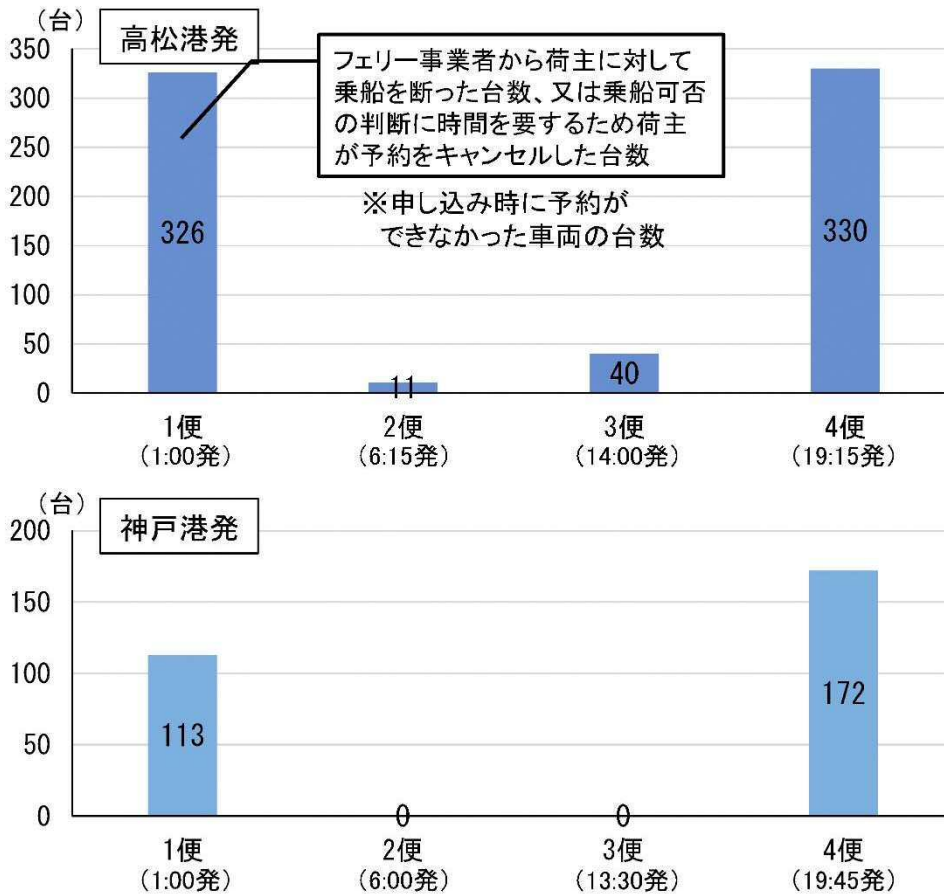
図表 1-34 高松港におけるコンテナ取扱個数の推移



※R2 はコロナ禍の影響あり

出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-35 満船のため乗船できなかった台数（平成30年高松神戸航路）



出典：国土交通省四国地方整備局

高松港では、主にコンテナターミナルとフェリーターミナル（高松神戸航路）でコンテナ貨物を取り扱っていますが、大型化する船舶への対応やコンテナ貨物の蔵置空間の不足と不適切な配置、CFSの機能不足など、多くの課題を抱えています。

図表 1-36 コンテナターミナルの現況



出典：香川県(令和2年5月撮影)

出典：香川県

コンテナ船の主要な諸元の標準値

載荷重量トン数 DWT (トン)	全長 (m)	満載喫水 (m) ※1	参考：積載可能コンテナ個数 (TEU) ※2
10,000	138	7.9	900 (50 ~ 1,345)
20,000	175	10.2	1,700 (648 ~ 1,808)
23,000	184	10.8	1,700 (1,400 ~ 2,259)

←現状 (15,000 DWT)

東南アジア航路平均船型

※1 施設の必要水深は、一般的に満載喫水×1.1以深とされている。  
 ※2 対象とする船階級の中央値である。

出典：(公社)日本港湾協会「港湾の施設の技術上の基準・同解説」を基に作成

図表 1-37 フェリーターミナルの現況（高松神戸航路）



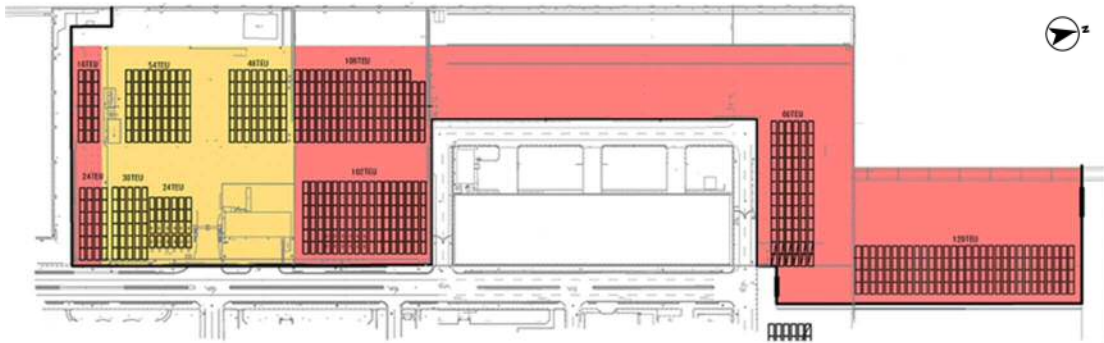
出典：香川県（平成25年撮影）



コンテナターミナルにおける最近の取組み

○コンテナターミナルの拡張

平成9年の開設から6回拡張しており、面積は4倍、蔵置個数は5倍に増加。



開設時 約11,000m<sup>2</sup> 約370TEU  
 現在 約43,400m<sup>2</sup> 約2,020TEU

出典：香川県

○三次元重心測定機能付きトラックスケール「satsr」の導入(平成25年10月)

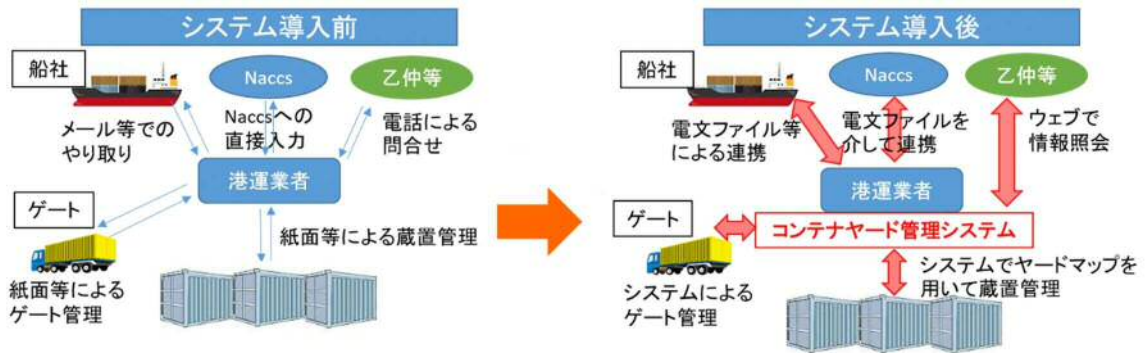
コンテナ車両の横転事故防止のため、積荷の偏り、重心位置の計測が可能。



出典：香川県

○コンテナヤード管理システムの導入(平成27年3月)

システムを介したウェブ情報照会、電文ファイル等による連携、ヤードマップを用いた蔵置管理等が可能。

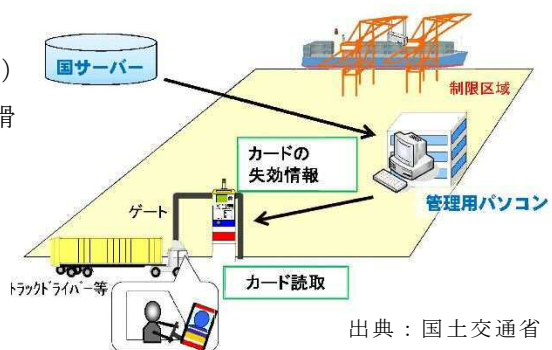


出典：香川県

○出入管理情報システムの導入(平成29年2月)

制限区域内への出入りの際に実施が義務づけられている三点確認(本人・所属・立入目的)をPSカードの読み取りにより、確実かつ円滑に実施することが可能。

出入管理情報システムのイメージ



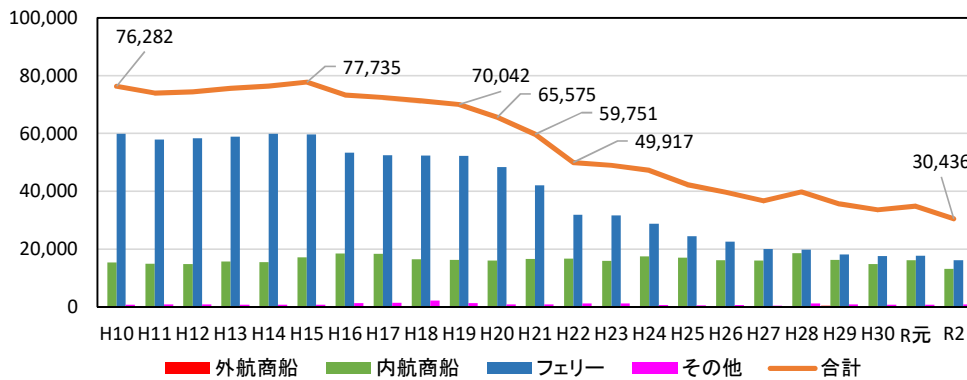
出典：国土交通省

3) 入港船舶の現況

高松港への入港船舶数は、平成10年には7万6千隻を数えていましたが、明石海峡大橋の開通や高速道路料金の値下げ等により、高松港と本州を結ぶフェリー航路が大幅に便数を減らしています。

一方、船舶の大きさについては、外航商船で年々大型化の傾向にあります。朝日地区(-12m)耐震強化岸壁では、大型の自動車専用船の需要がありますが、岸壁延長が若干短いため、特定の船社が所有する船舶しか入港できていません。

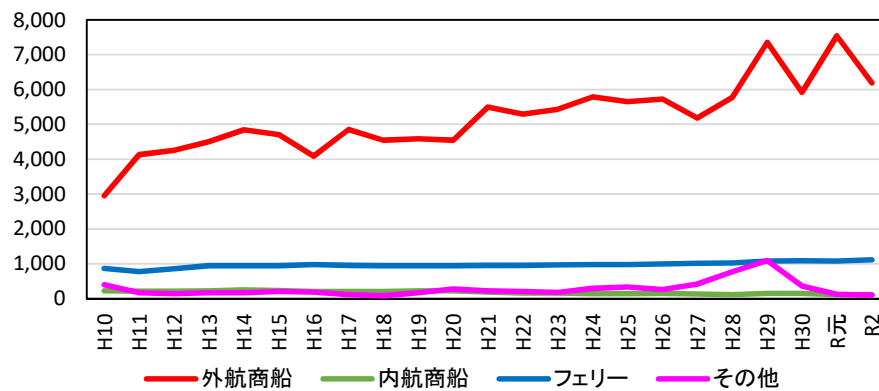
図表 1-38 入港船舶隻数の推移  
(隻)



※R2はコロナ禍の影響あり

出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-39 船種別の1隻あたりの総トン数の推移  
(総トン/隻)



※R2はコロナ禍の影響あり

出典：国土交通省「港湾調査」

高松港に入港する大型船舶（写真左側、HOEGH TROTTER、76,420総トン、L=199m）



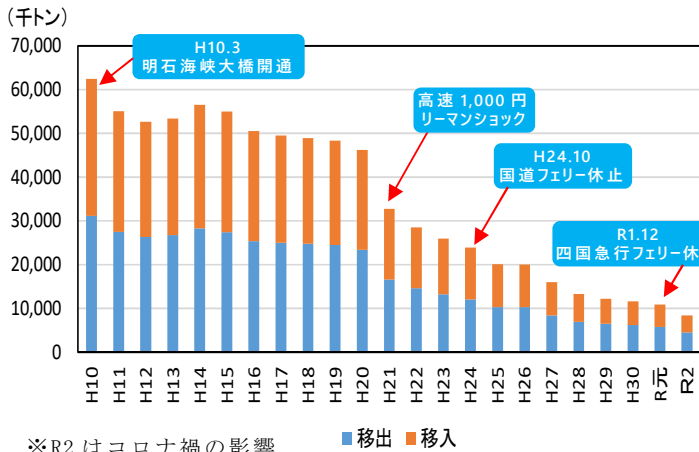
出典：香川県(令和元年5月撮影)

4) フェリーの現況

明石海峡大橋の開通や高速道路料金の値下げ等により、高松港と本州を結ぶフェリー航路が大幅に便数を減らしています。

一方、離島航路では、離島の人口が減少する中、サンポート高松へフェリーターミナルが移転し、交通結節機能の強化が図られたことを契機に、乗降人員が増加傾向に転じましたが、歩行者動線と自動車動線の輻輳や瀬戸内国際芸術祭開催期間など繁盛期における、乗船客の待合空間不足が課題となっています。

図表 1-40 高松港におけるフェリー貨物量の推移

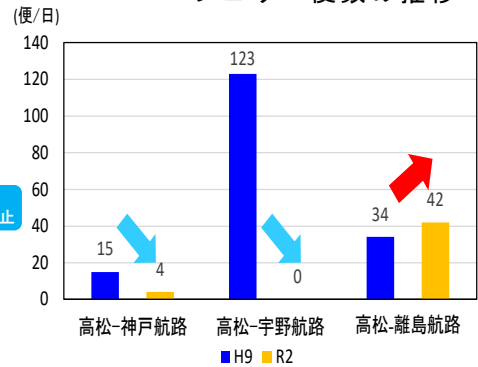


※R2はコロナ禍の影響

■移出 ■移入

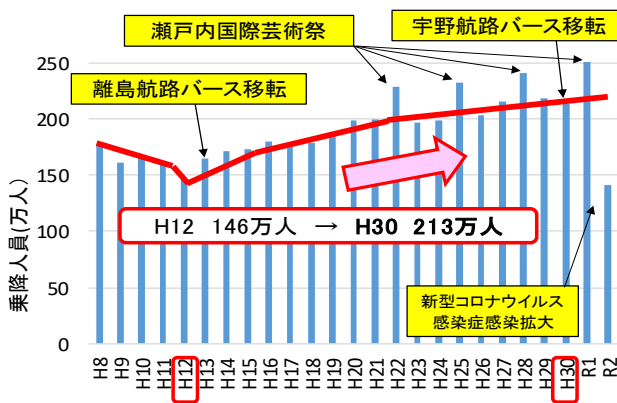
出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-41 高松港発着のフェリー便数の推移



出典：香川県

図表 1-42 離島航路における船舶乗降人員の推移



※R2はコロナ禍の影響あり

出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-43 離島（小豆島、直島）人口の推移



出典：総務省統計局「国勢調査」



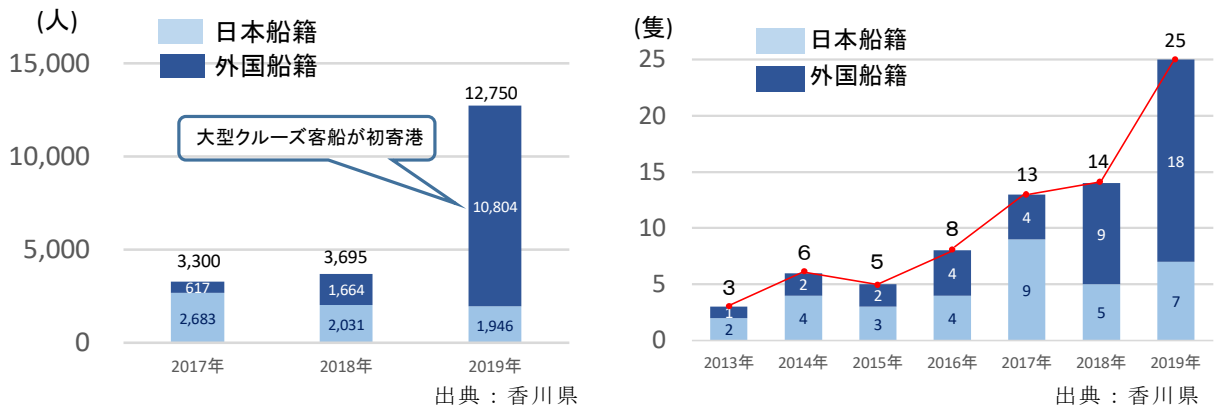
出典：香川県

5) クルーズの現況

コロナ禍以前のクルーズ客船寄港数は増加傾向にあり、特に、外国船籍による利用者及び隻数が急増しています。

玉藻地区の客船専用岸壁は、街に近く、フリーWi-Fi スポットも設置する等、恵まれた立地にあり、乗船客に好評を得ていますが、岸壁や背後空間の規模が小さく5万トン級のクルーズ客船までの対応となっています。一方、朝日地区のコンテナ岸壁では、街から遠く岸壁調整が困難ですが、11万トン級のクルーズ客船が入港可能です。

図表 1-44 高松港におけるクルーズ船の寄港状況（左図：利用者、右図：隻数）

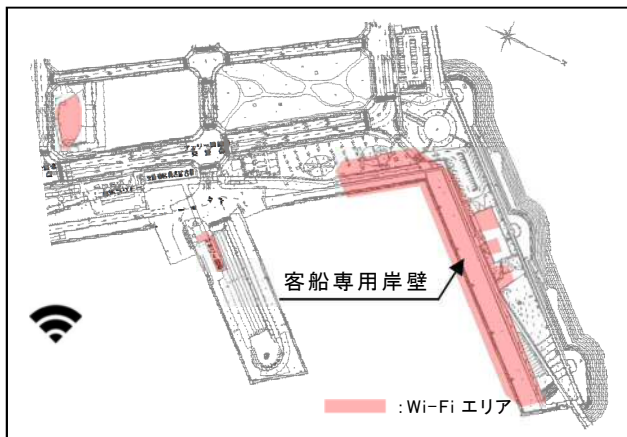


出典：香川県(令和元年8月撮影)



出典：香川県(令和元年8月撮影)

図表 1-45 高松港玉藻地区のWi-Fi エリア



出典：香川県

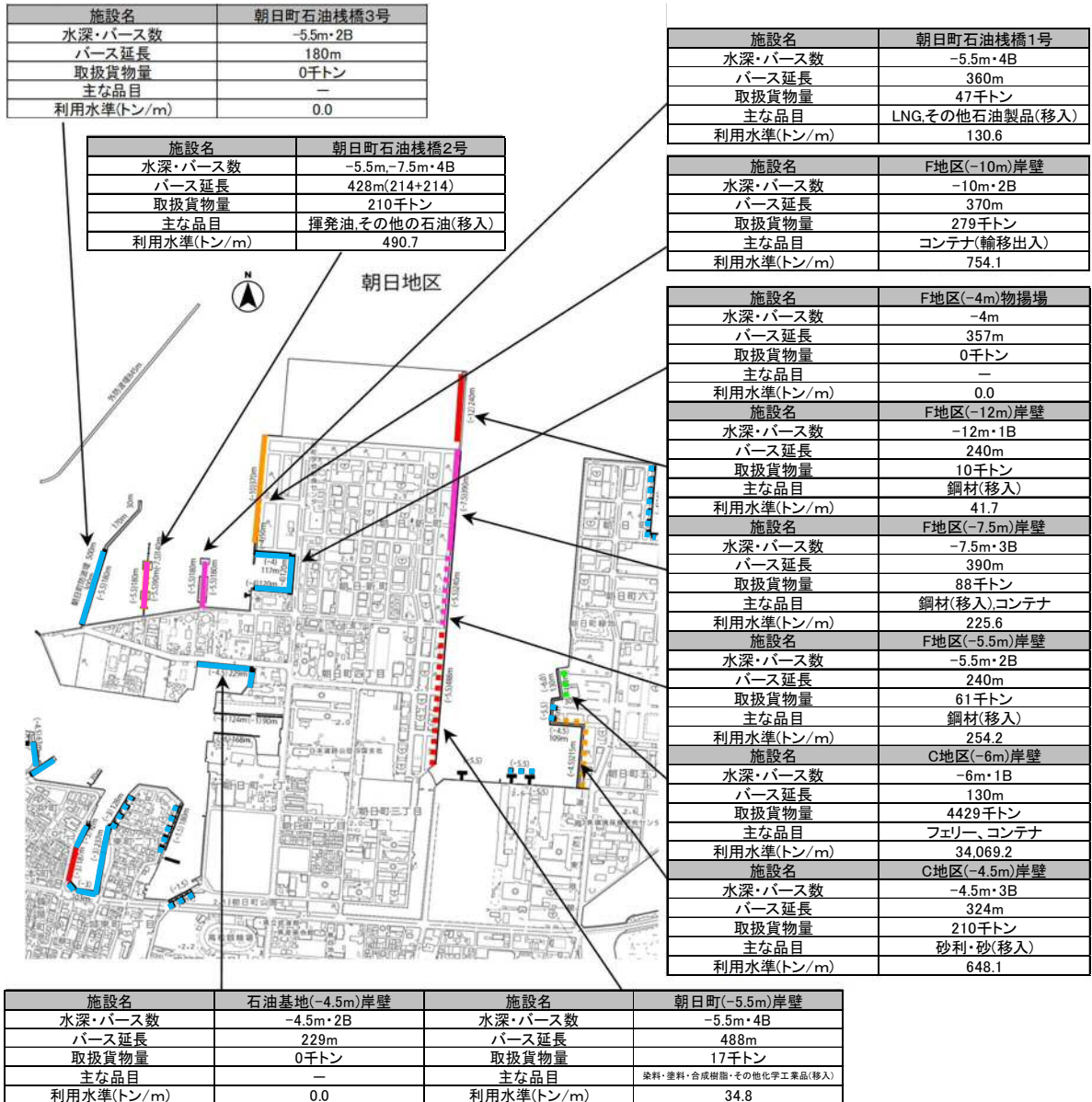


出典：香川県(平成24年8月撮影)

6) 公共岸壁の利用状況

高松港における、公共岸壁の利用状況は図表 1-46～48 に示すとおりです。  
フェリー岸壁と香西地区(砂利・砂)の利用水準が高くなっています。

図表 1-46 公共岸壁の利用状況 (朝日地区)



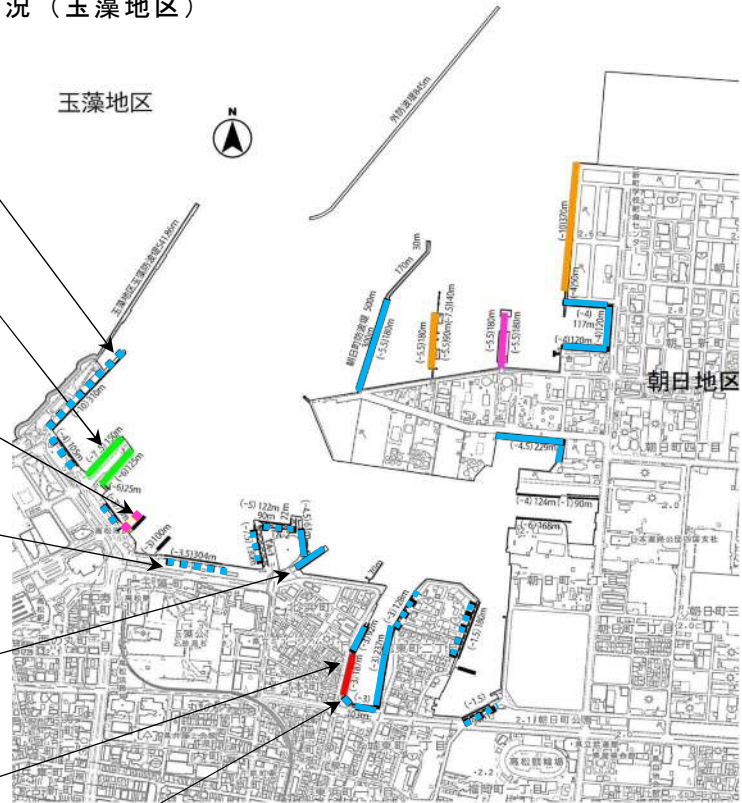
利用水準		
	1,000	t/m以上
	500~999	t/m
	100~499	t/m
	100未満	t/m
	荷役無し	

※点線箇所は計画上貨物の貼付け無し

出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-47 公共岸壁の利用状況（玉藻地区）

施設名	玉藻地区-10M岸壁
水深・バース数	-10m・1B
バース延長	310m
クルーズ利用実績	23回(令和元年実績)
施設名	玉藻地区-6m・-7.5m岸壁
水深・バース数	-6.0m・-7.5m・2B
バース延長	275m(125+150)
取扱貨物量	5804千トン
主な品目	離島フェリー
利用水準(トン/m)	21,105.5
施設名	玉藻地区県営第1浮棧橋
水深・バース数	-3m・4B
バース延長	200m
取扱貨物量	95千トン
主な品目	離島フェリー
利用水準(トン/m)	475.0
施設名	玉藻町第1物揚場
水深・バース数	-3.5m
バース延長	304m
取扱貨物量	0千トン
主な品目	—
利用水準(トン/m)	0.0
施設名	北浜フェリー岸壁
水深・バース数	-3m
バース延長	71m
取扱貨物量	0千トン
主な品目	—
利用水準(トン/m)	0.0
施設名	本町物揚場
水深・バース数	-3m
バース延長	187m
取扱貨物量	8千トン
主な品目	離島フェリー
利用水準(トン/m)	42.8
施設名	城東町物揚場・北浜横棧橋他
水深・バース数	-3m
バース延長	432m
取扱貨物量	0千トン
主な品目	—
利用水準(トン/m)	0.0



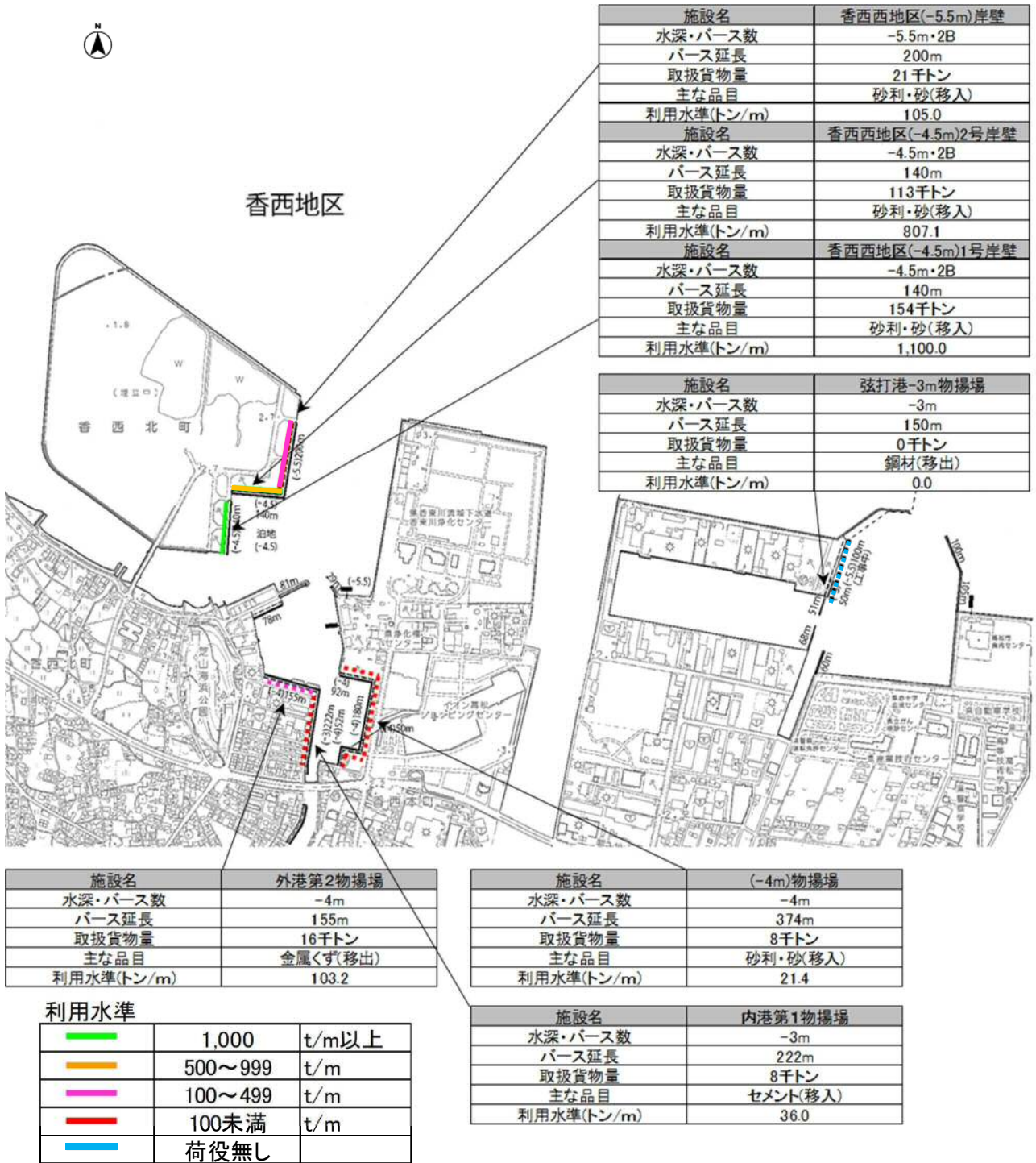
利用水準

<span style="color: green;">■</span>	1,000	t/m以上
<span style="color: orange;">■</span>	500~999	t/m
<span style="color: magenta;">■</span>	100~499	t/m
<span style="color: red;">■</span>	100未満	t/m
<span style="color: blue;">■</span>	荷役無し	

※点線箇所は計画上貨物の貼付け無し

出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-48 公共共岸壁の利用状況（香西地区・弦打地区）



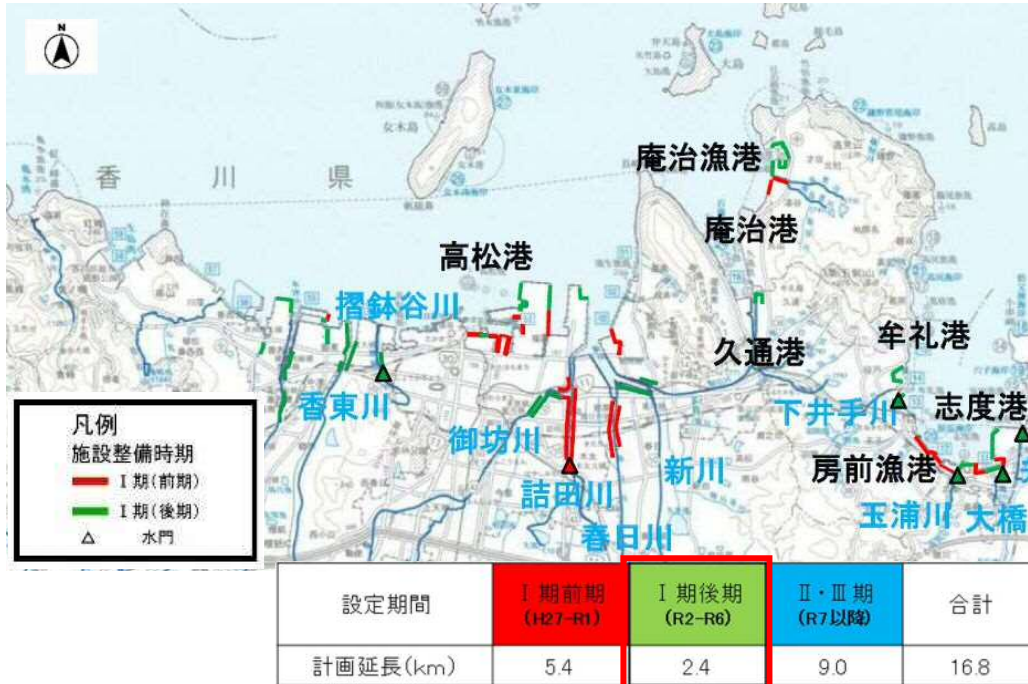
出典：国土交通省「港湾調査」

(5) 防災への取組み

1) 地震・津波対策

高松市の地震・津波対策事業は、近い将来発生が予測されている南海トラフを震源とする地震の被害想定から策定された「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」に基づき、平成27年度から整備を進めており、令和2年度からは、I期後期の整備に着手しています。

図表 1-49 高松市のI期整備箇所図



出典：香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画

2) 耐震強化岸壁

高松港における耐震強化岸壁は、朝日地区(-12m)耐震強化岸壁が平成24年3月に供用開始しています。また、貨物需要の増大への対応や南海トラフ地震など大規模地震発生時における復旧復興の拠点とするため、令和2年度から、新たに(-7.5m)耐震強化岸壁の整備を進めています。

また、高松港玉藻地区のフェリーターミナルは、離島へのハブとして重要な機能を有していますが、耐震性能を確認できていない状況です。

図表 1-50 県内の耐震岸壁整備状況



図表 1-51 高松港の耐震強化岸壁



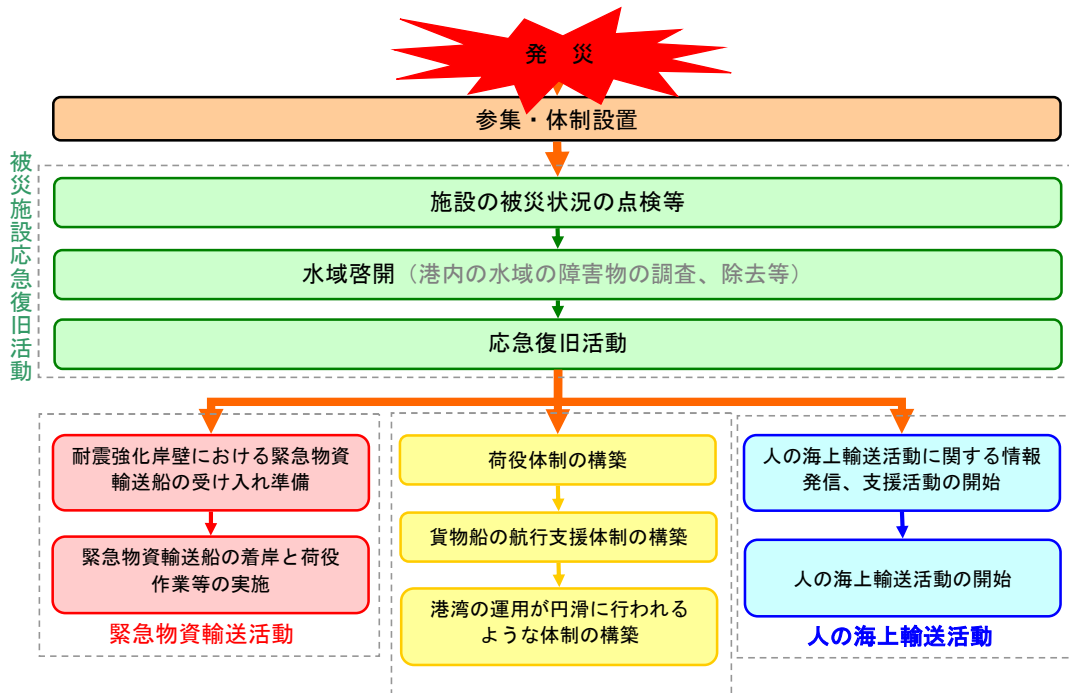
出典：香川県（令和2年5月撮影）



3) 高松港の災害時事業継続計画（高松港BCP）

高松港BCPは、南海トラフを震源域とする最大クラスの地震と津波による被災想定に基づき、大規模災害時の各種活動（被災施設応急復旧活動、緊急物資輸送活動、企業物流継続活動、人の海上輸送活動）の方向性、各関係者に期待される事項等、関係者間で共有すべき事項についてまとめています。

図表 1-52 高松港における発災後の各種活動全体の流れ



出典：高松港の機能継続のための指針

図表 1-53 高松港における緊急物資輸送活動のイメージと高松港BCP図上訓練の状況



出典：香川県（令和2年5月撮影）

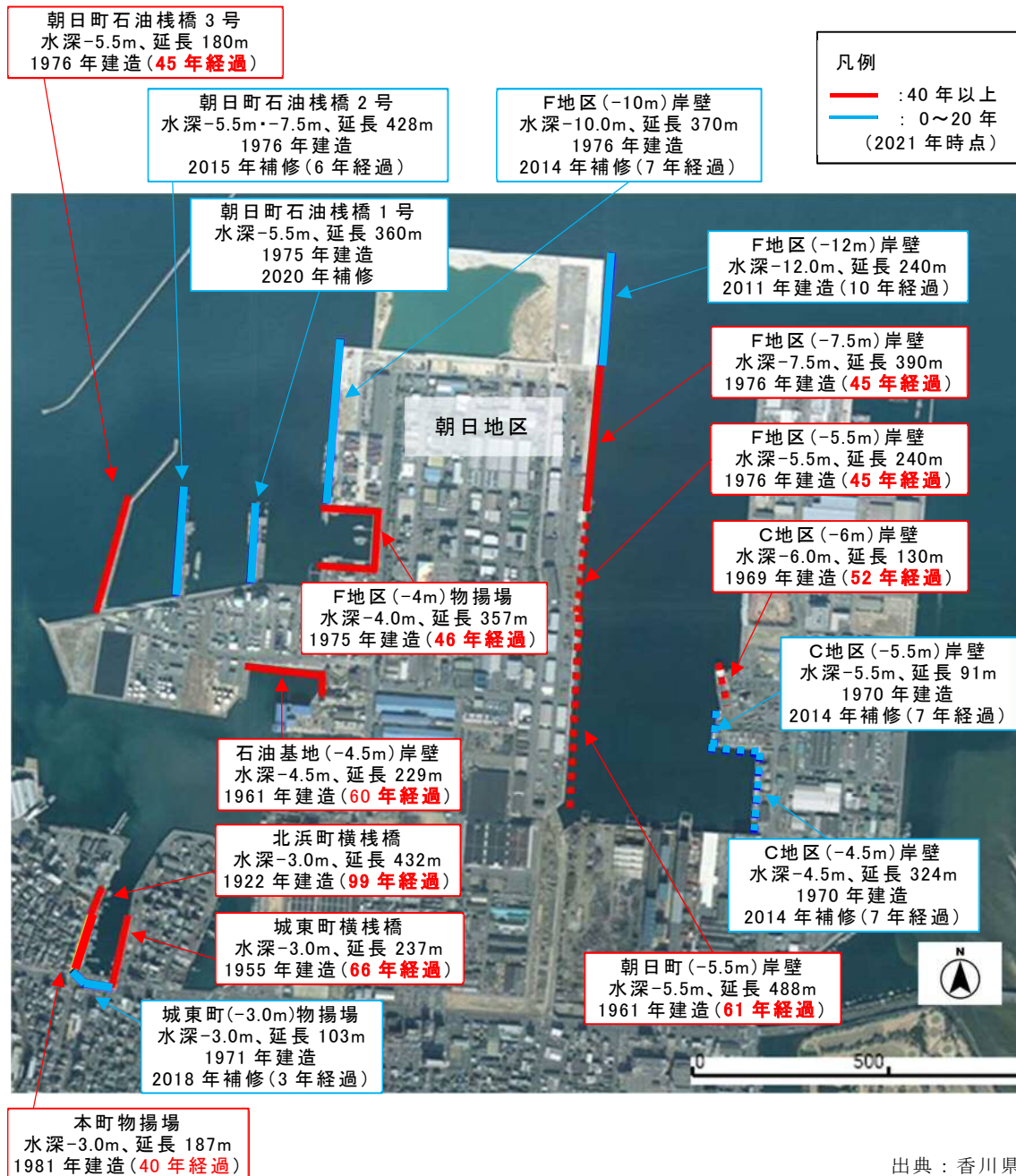


出典：香川県

(6) 港湾施設の老朽化

高度経済成長期に整備した港湾施設の老朽化が進む中、本県においても、建設後 50 年を経過した施設が、現在の 50%から 20 年後には 80%に急増する状況であり、一部の施設においては、施設の損傷により利用制限をしています。

図表 1-54 港湾施設の老朽化（朝日地区）



図表 1-55 港湾施設の老朽化（玉藻地区）



### 1.3 坂出港の現況

#### (1) 概要

坂出港は香川県の中央部よりやや西に位置し、江戸時代には塩の積出港として栄えた港です。その後、番の州埋立に伴う大規模臨海工場の誘致や塩田跡地を活用した港湾開発などにより、香川県の工業の発展に大きく貢献してきました。

番の州地区をはじめとする臨海部には、大規模な工場とともに、電気、石油、LNG、コークスガス、LPG と各種エネルギー関連企業が集積しており、四国のエネルギー拠点としての役割を担っています。

また、坂出市は、瀬戸中央自動車道と高松自動車道が交わる高速交通の要衝であり、沿岸部には企業の物流基地が数多く立地しています。

図表 1-56 坂出港位置図



出典：国土地理院地図を加工して作成

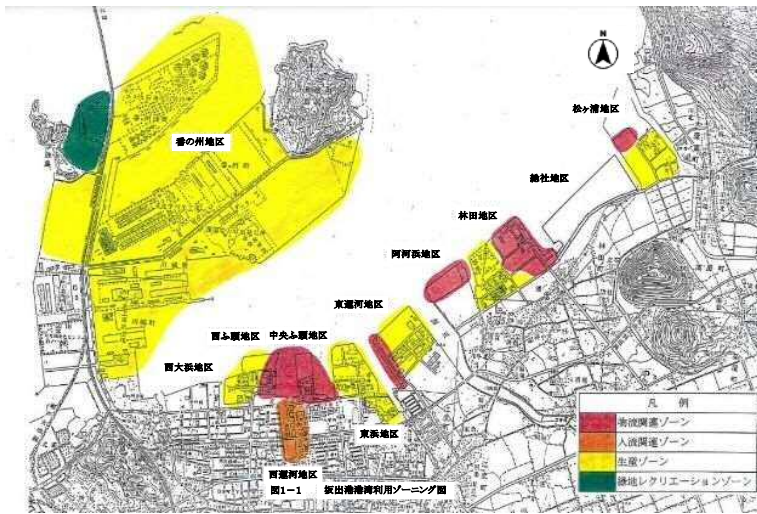
## (2) 沿革

年次	事項	高規格道路
天保2(1831)年	帆船錨地として沖湛浦築造	
大正5年	5ヶ年計画を以って内港運河の浚渫工事施工	
昭和5年	定期連絡船(児島-坂出航路)運航開始	
昭和7年	西岸壁、東西埋立地等第1期改修工事竣工	
昭和23年1月	関税法に基づく開港に指定	
昭和23年7月	港則法に基づく特定港に指定	
昭和24年11月	輸入食糧第1船(石狩川丸)入港	
昭和24年12月	臨港鉄道中央岸壁線開通	
昭和26年4月	中央ふ頭地区2号岸壁(水深-8m)供用開始	
昭和26年6月	港湾運送事業法に基づく指定港となる	
昭和26年9月	港湾法により重要港湾に指定	
昭和27年7月	出入国管理法令に基づく出入港に指定	
昭和28年7月	坂出市が港湾法に基づく港湾管理者となる	
昭和29年12月	植物防疫法に基づく穀類、木材の輸入港に指定	
昭和33年7月	検疫法に基づく検疫区域を指定	
昭和38年2月	中央突堤第2期改修工事竣工	
昭和38年10月	金山新塩田埋立地竣工	
昭和38年12月	中央ふ頭地区1号岸壁(水深-10m)供用開始	
昭和43年12月	港湾区域を変更し、番の州地先海面を包括	
昭和44年11月	港湾区域を変更し、松ヶ浦港を包括	
昭和45年5月	臨港地区を変更し、番の州地区等を追加	
昭和47年8月	西浜地区埋立工事竣工(59,452m <sup>2</sup> )	
昭和47年12月	県営番の州第2期埋立地竣工(1,439,989m <sup>2</sup> )	
昭和48年6月	県営番の州第1期埋立地竣工(4,589,219m <sup>2</sup> )	
昭和48年6月	検疫法に基づく無線検疫港に指定	
昭和50年10月	県営番の州瀬居南埋立地竣工(161,558m <sup>2</sup> )	
昭和56年11月	林田地区埋立地竣工(209,873m <sup>2</sup> )	
昭和57年3月	林田地区B号岸壁(水深-7.5m)供用開始	
昭和57年4月	林田地区A号岸壁(水深-12m)供用開始	
昭和58年3月	阿河浜地区埋立地竣工(80,162m <sup>2</sup> )	
昭和59年6月	みなと林田緑地竣工	
昭和60年7月	西運河船客待合所完成	
昭和61年10月	臨港鉄道中央岸壁線廃止	
昭和63年4月		瀬戸大橋が全線開通
昭和63年	児坂フェリー(定期連絡船)航路廃止	
平成3年4月	阿河浜地区阿河浜岸壁(水深-7.5m)供用開始	
平成3年12月	松ヶ浦地区埋立地竣工(32,157m <sup>2</sup> )	
平成4年4月	松ヶ浦地区岸壁(水深-5m)2バース供用開始	

## 1. 高松港・坂出港の現況

年次	事項	高規格道路
平成6年4月	総社地区小型船だまり供用開始	
平成9年2月		高松市と松山市が高速道路で結ばれる
平成10年3月		高知市と高松・松山市が高速道路で結ばれる
平成10年4月		神戸淡路鳴門自動車道が全線開通
平成11年5月		来島海峡大橋開通
平成12年3月		四国4県都を結ぶエックスハイウェイが完成
平成15年3月		高松自動車道路全線開通
平成15年7月		ETC車割引
平成18年3月		しまなみ海道が全線開通
平成21年3月 (H21.3～H23.6)		高速道路料金休日上限1,000円
平成25年7月	コスモ石油(株)が坂出製油所を閉鎖	
平成26年4月		本四高速料金改定
平成26年4月	西ふ頭地区西岸壁(水深-7.5m)2バース(うち1バース耐震強化岸壁)供用開始	
平成29年12月	日本イコモス国内委員会が瀬戸大橋を「日本の20世紀遺産20選」に選定	
平成30年9月	東運河地区岸壁(水深-5.5m)1バース供用開始	
平成31年3月	JA西日本くみあい飼料(株)が坂出工場を廃止	高松自動車道路(高松・鳴門間)4車線化
令和3年8月	東京港向けの定期RORO船が林田地区に就航	

(3) 各地区の特徴



出典：坂出市

坂出港は、西は沙弥島北端、北は小瀬居島南端、東は大屋富町を結んだ約1,600万㎡の広大な区域を持ち、便宜上、11地区に分けています。

【番の州地区】



出典：坂出市

番の州地区は、昭和40年から約10年の歳月をかけて整備した埋立地に、日本を代表する企業が立地しています。

(-16m)ドルフィンを始め、多くの専用岸壁を有し、主に石炭、コークス、LNGなどを取り扱っており、坂出港における取扱貨物量の約8割を扱っています。

【西ふ頭地区・西大浜地区】



出典：坂出市

西ふ頭地区は、坂出港発祥の地である沖湛甫の沖合いの埋立地に整備され、金属くず、麦、合成樹脂を主に取り扱っています。

荷役作業の効率化と大規模災害対策の必要性から、(-7.5m)耐震強化岸壁等を整備し、平成26年4月より供用開始しています。

【西運河地区】



出典：坂出市

西運河地区は、駅・幹線道路・市街地が近隣にある恵まれた環境に立地しています。かつては、岡山県や離島との定期連絡船が運航し、運河に直結する形で商店街が形成されるなど、大いに賑わっていましたが、現在は、遊覧船の乗り場や小型船の係留など、かつての賑わいが限定的なものとなっています。

【中央ふ頭地区】



出典：坂出市

中央ふ頭地区は、(-10m)岸壁を有し、主に麦・米等を取り扱っています。

岸壁背後には倉庫、サイロが数多く立地しているとともに、港湾関係の官公庁や各種団体も立地しており、港湾の中核機能を有する地区となっています。

【東運河地区】



出典：坂出市

東運河地区は、運河に沿った(-4.5m)岸壁において、鋼材を主に取り扱っています。

船舶の大型化に対応するため、岸壁北端の1バースで増深工事を実施し、平成30年から(-5.5m)岸壁として供用開始しています。



【林田地区・阿河浜地区】



出典：坂出市

林田地区は、坂出港の公共岸壁では最大水深の(-12m)岸壁を有しており、麦や完成自動車を中心に取り扱っています。また、令和3年8月から東京港に向けた定期 RORO 船が週1便運航しています。

阿河浜地区は、(-7.5m)岸壁を有し、化学薬品や原塩を中心に取り扱っています。

【総社地区】



出典：坂出市

総社地区は、塩田の埋立てによる30haを超える広大な敷地を有しており、小型船舶泊地の他、太陽光発電、石材企業、グラウンド等が立地しています。

前面海域の水深が深く、航路の確保が容易なことから、将来の坂出港における物流・生産拠点として期待されています。

【松ヶ浦地区】



出典：坂出市

松ヶ浦地区は、かつて入浜式塩田が広がっていましたが、塩田が廃止された後、塩田跡地の港湾開発が進み、近代的な製塩を行う製塩工場が立地しています。

埋立地に整備された岸壁からは、主に塩の移出が行われています。

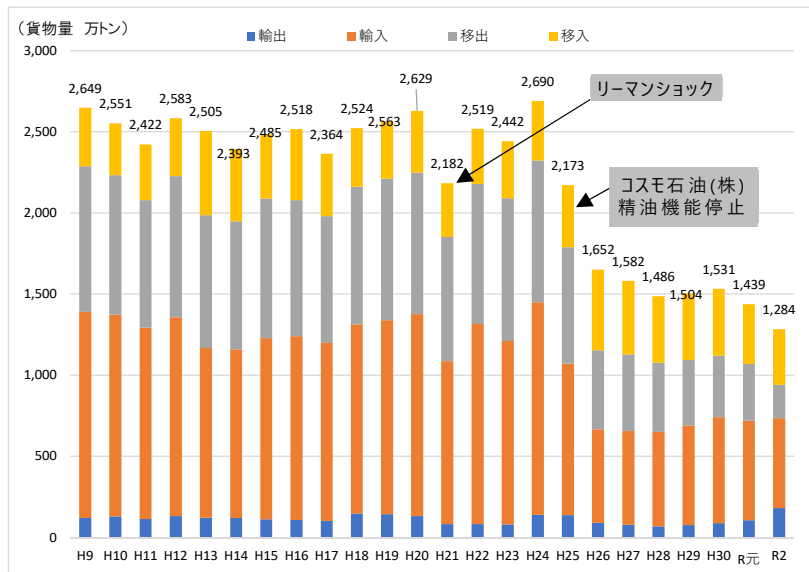
(4) 港湾利用の現況

1) 取扱貨物の現況

坂出港の港湾取扱貨物量は、平成 24 年までは概ね横ばいで推移していましたが、平成 25 年に石油元売企業が製油機能を停止したことにより、大きく減少しています。

取扱品目は、外貿・内貿ともに、石油や石炭等のエネルギー貨物の取扱いが多くなっています。

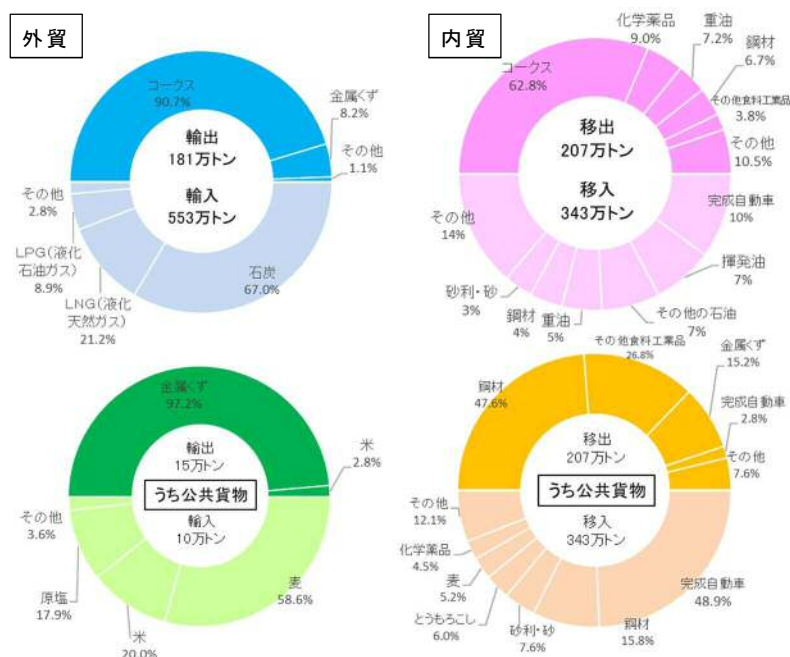
図表 1-57 坂出港における港湾取扱貨物量の推移



※R2 はコロナ禍の影響あり

出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-58 坂出港における品目別取扱貨物量（令和 2 年）



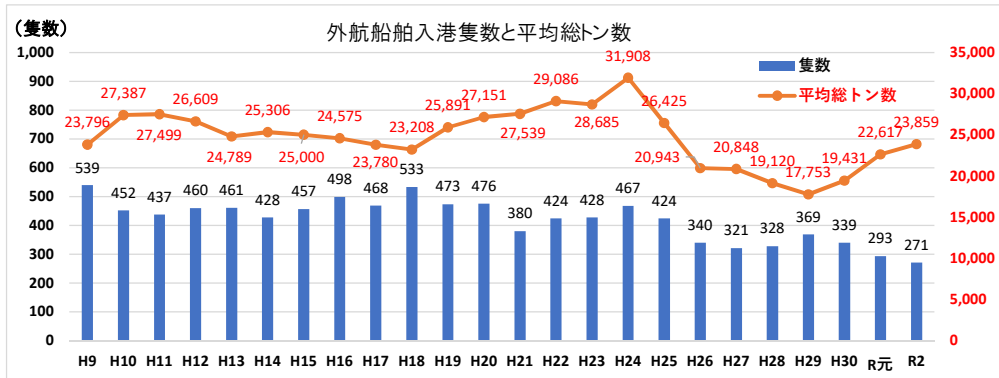
出典：国土交通省「港湾調査」

2) 入港船舶の現況

坂出港への入港隻数は年々減少傾向にあります。

一方、船舶の大きさについては、年々大型化の傾向にあります。外航船舶では、平成 24 年までは大型化の傾向にありましたが、平成 25 年にコスモ石油(株)が製油機能を停止したことに伴い、平均総トン数を大きく減らしています。ここ数年は、再び大型化の傾向に転じています。

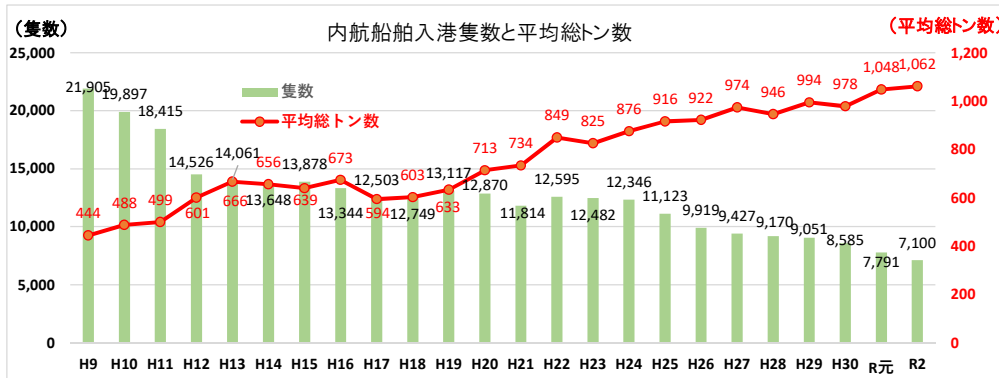
図表 1-59 坂出港における入港隻数と平均総トン数の推移（外航船）



※R2 はコロナ禍の影響あり

出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-60 坂出港における入港隻数と平均総トン数の推移（内航船）



※R2 はコロナ禍の影響あり

出典：国土交通省「港湾調査」

個別の岸壁では、中央ふ頭 1 号岸壁(対象船舶 1.2 万 DWT)と林田 A 号岸壁(対象船舶 3 万 DWT)において、3 万 DWT を超える大型穀物船が寄港しており、非効率なルートによる喫水調整が行われています。

一方、坂出市内に工場を有する日清製粉(株)では、現工場の課題(大型穀物船が接岸できる小麦サイロと工場が直結していないため製造コストが割高など)を解消するために、倉敷市水島地区に新製粉工場を建設し、併せて坂出市内の製粉工場を閉鎖する計画を令和 3 年 10 月 28 日に発表しており、今後、大型穀物船が坂出港に寄港する回数が減少するものと想定されます。

図表 1-61 岸壁への船舶入港状況 (H27~29)

中央ふ頭 1号岸壁 (-10m)			林田A号岸壁 (-12m)		
40,000~	DWT	0	40,000~	DWT	4
30,000~40,000	DWT	19	30,000~40,000	DWT	18
~30,000 DWT		7	~30,000 DWT		4
最大船舶	-載貨重量トン数 -満載喫水	38,566 DWT 10.5 m	最大船舶	-載貨重量トン数 -満載喫水	56,589 DWT 12.5 m

豪州からの麦輸入船は西日本の港湾に複数寄港。

通常ルート：博多→坂出→神戸

喫水調整ルート：博多→神戸→坂出

※中央ふ頭の場合、喫水調整のため、非効率なルートとなる場合がある

出典：坂出市「坂出ニューポートプラン」

林田 B 号岸壁では、利用率が特に高く、平成 29 年には、PCC 船を中心に年間 576 隻が接岸しており、利用状況によっては滞船が発生しています。

今後、林田地区で建設が予定されているバイオマス発電所が供用すれば、利用状況が一層逼迫するものと懸念されます。

図表 1-62 林田地区公共岸壁のバースウィンドウ (H29. 11. 21~28)

林田地区	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
21日 (火)	A号岸壁			PCC(2,988GT)				PCC(3,990GT)		15:48		外航貨物船 (23,226GT)			
	B号岸壁			9:15 10:50				13:54 14:45							
22日 (水)	A号岸壁							外航貨物船 (23,226GT)					PCC(3,206GT)		
	B号岸壁			PCC(4,993GT)									18:25 20:30		
23日 (木)	A号岸壁							外航貨物船 (23,226GT)						PCC(4,898GT)	
	B号岸壁			PCC(2,926GT)									18:24 19:54		
24日 (金)	A号岸壁							外航貨物船 (23,226GT)							
	B号岸壁			7:10				13:20					19:00	PCC(3,206GT)	
25日 (土)	A号岸壁														
	B号岸壁			7:30				14:40					18:50	21:30	
26日 (日)	A号岸壁														
	B号岸壁			6:50				15:15							
27日 (月)	A号岸壁														
	B号岸壁			6:30				16:00 16:45							
28日 (火)	A号岸壁														
	B号岸壁			8:00				11:55							
	A号岸壁														
	B号岸壁			6:50				14:25							
	A号岸壁														
	B号岸壁			8:55				17:40							
	A号岸壁														
	B号岸壁			7:20				20:30							
	A号岸壁														
	B号岸壁			8:55				11:55							
	A号岸壁														
	B号岸壁			7:20				9:00							

出典：坂出市「坂出ニューポートプラン」

図表 1-63 林田 B 号岸壁への PCC 船等の寄港状況 (H29) とバイオマス発電所の進出

林田B号岸壁 (-7.5m) への PCC 等の寄港状況(平成29年)		
10,000~	GT	177
1,000~10,000	GT	351
~ 1,000 GT		70(22)
最大船舶	-総トン数 -満載喫水 -全長	12,801 GT 6.5 m 165.0 m

※括弧内は着岸数のうち、不荷役の回数

出典：坂出市「坂出ニューポートプラン」



出典：坂出市

3) RORO船の現況

苅田港（福岡県）を出発し東京港に向かう定期RORO船が、毎週土曜日に坂出港に寄港することとなりました（令和3年8月7日就航）。

定期RORO船の就航は、坂出ニューポートプランで示した取組みの方向性の一つが実現したものであり、坂出港を利用する背後圏企業の物流コスト削減、物流機能強化に資するもので、喫緊の課題であるトラックドライバー不足やモーダルシフトの受け皿として期待されるものです。

今後、利用者の利便性を高め、航路を安定的に維持していくためにも、上り便だけでなく下り便の就航が課題となっています。

■就航スケジュール等

港		金	土	日	月
東京 (有明)	揚げのみ	06:00		15:30	
	揚積				06:00-21:00
宇野・坂出	揚積		坂出港 16:00-18:00		
	揚積		宇野港 11:00-14:30		
苅田 (北九州)	揚積	04:30		04:30	
	揚げのみ		22:30		00:30

運航会社：商船三井フェリー株式会社  
 使用船舶：RORO船「すおう」、「ぶぜん」



出典：坂出市



出典：坂出市

4) クルーズの現況

坂出港では、林田地区の貨物船併用岸壁において、年に1回程度、国内クルーズ客船が寄港しています。

オプションツアーの行き先としては、金比羅宮参拝や祖谷のかずら橋、倉敷など、坂出市外の観光地が大部分を占めており、市内観光への誘導が課題となっていました。令和2年1月のにっぽん丸寄港時には、市内を巡る産業・文化ツアーがオプションツアーとして採用されました。

図表 1-64 坂出港に寄港したクルーズ客船（過去10年実績）

寄港日	クルーズ船
平成22年11月	飛鳥Ⅱ
平成24年9月	ふじ丸
平成29年4月	にっぽん丸
平成30年5月	にっぽん丸
令和元年5月	にっぽん丸
令和2年1月	にっぽん丸



坂出港に入港するにっぽん丸（R2.1/9）



「鴨川福神太鼓」でのお出迎え

出典：坂出市

図表 1-65 クルーズ船寄港時のオプションツアーの行き先



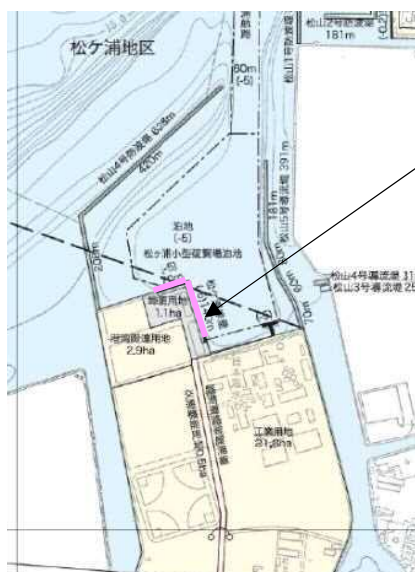
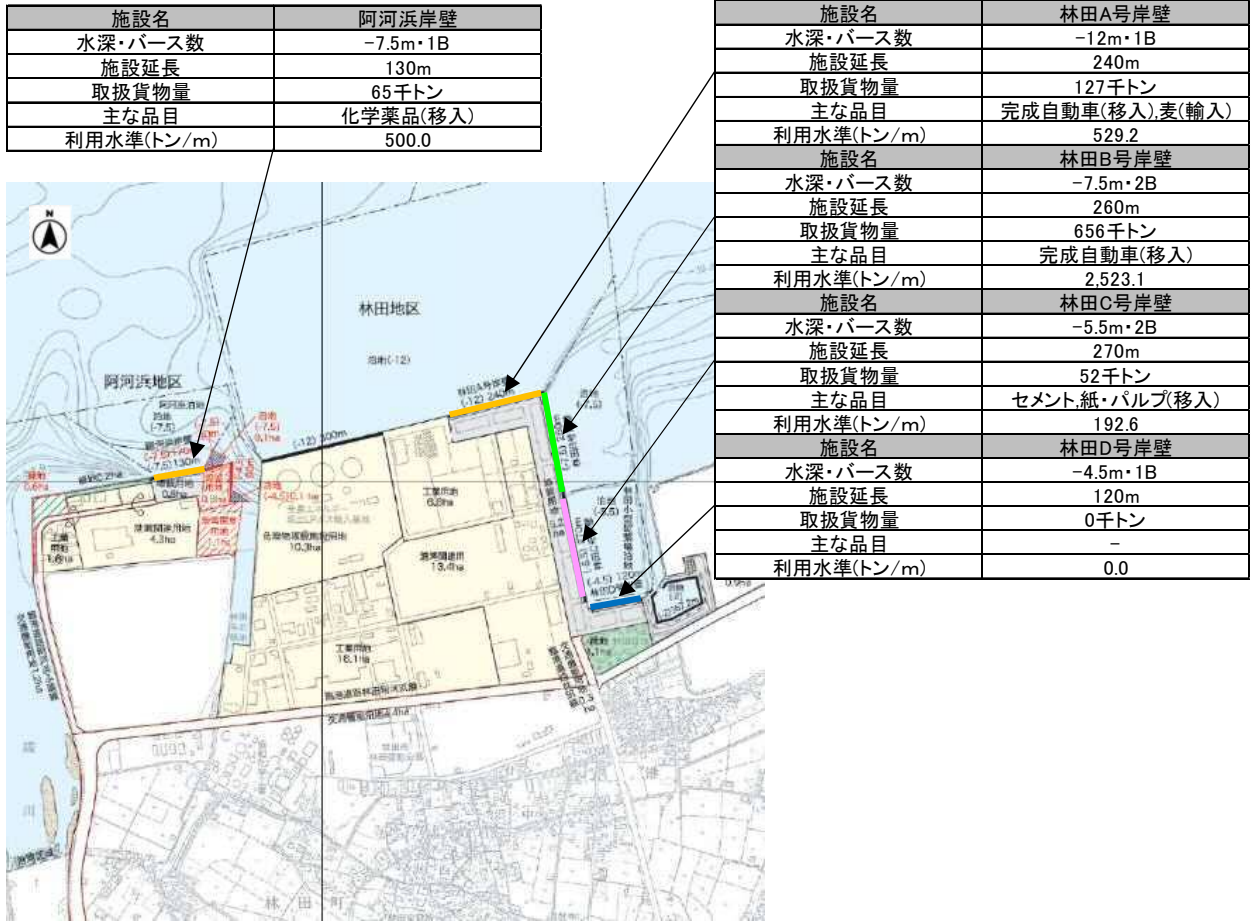
【事例】産業観光ツアー  
（塩ができるまでの工程を見学）

出典：坂出市「坂出ニューポートプラン」

5) 公共岸壁の利用状況

坂出港における公共岸壁の利用状況は図表 1-66～67 に示すとおりです。  
林田 B 号岸壁の利用水準が相当高くなっています。

図表 1-66 公共岸壁の利用状況（林田地区・阿河浜地区・松ヶ浦地区）



施設名	松ヶ浦岸壁
水深・バース数	-5m・2B
施設延長	210m
取扱貨物量	89千トン
主な品目	その他食料工業品(移出)
利用水準(トン/m)	423.8

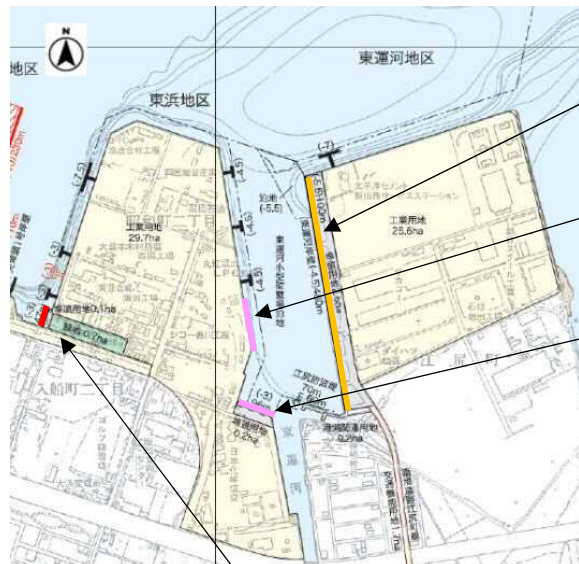
利用水準

	1,000	t/m以上
	500～999	t/m
	100～499	t/m
	100未満	t/m
	荷役無し	

※点線箇所は計画上貨物の貼付け無し

出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-67 公共岸壁の利用状況（中央ふ頭地区 他）



施設名	東運河岸壁
水深・バース数	-5.5m・1B/-4.5m・6B
施設延長	580m
取扱貨物量	463千トン
主な品目	鋼材(移出入)
利用水準(トン/m)	798.3

施設名	東運河物揚場
水深・バース数	-3m
施設延長	104m
取扱貨物量	21千トン
主な品目	揮発油(移入)
利用水準(トン/m)	201.9

施設名	明治浜物揚場
水深・バース数	-3m
施設延長	93m
取扱貨物量	37千トン
主な品目	原塩(輸入),その他の石油(移入)
利用水準(トン/m)	397.8

施設名	昭和町揚場
水深・バース数	-3m
施設延長	47m
取扱貨物量	1千トン
主な品目	重油(移入)
利用水準(トン/m)	21.3

利用水準

	1,000	t/m以上
	500~999	t/m
	100~499	t/m
	100未満	t/m
	荷役無し	

※点線箇所は計画上貨物の貼付け無し

出典：国土交通省「港湾調査」

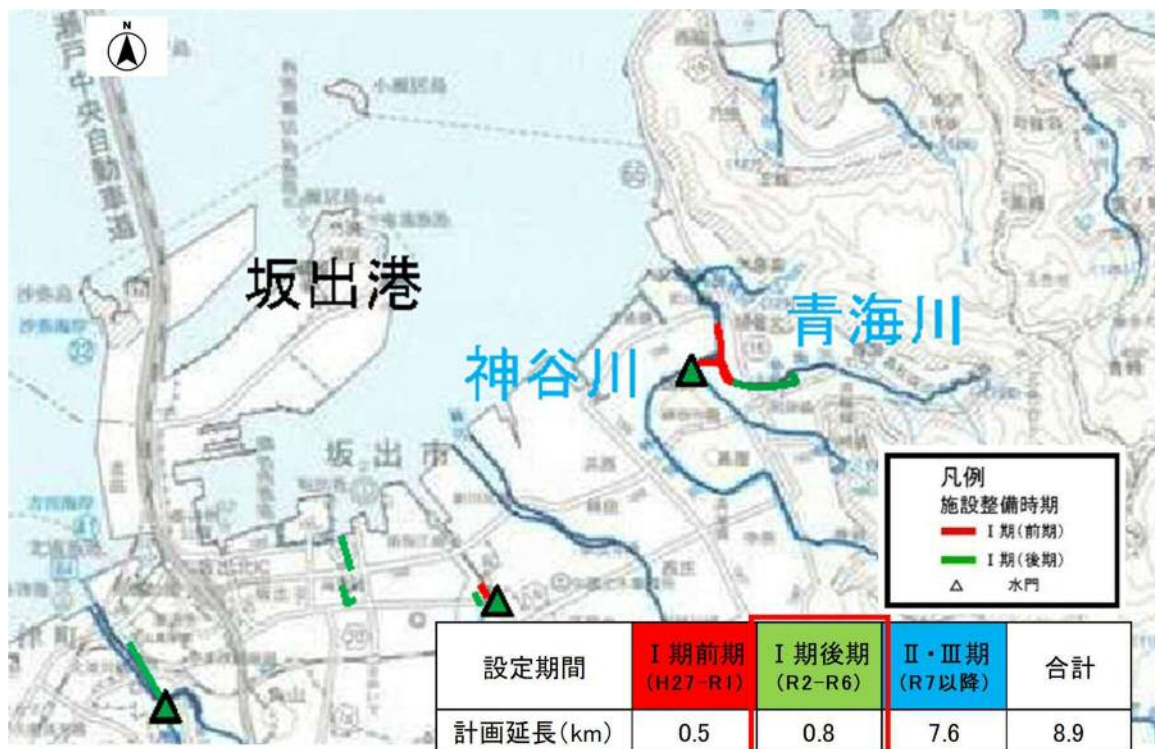


(5) 防災への取組み

1) 地震・津波対策

坂出市の地震・津波対策事業は、近い将来発生が予測されている南海トラフを震源とする地震の被害想定から策定された「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」に基づき整備が進められており、令和2年度からは、I期後期の整備に着手しています。

図表 1-68 坂出市のI期整備箇所図



出典：香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画

2) 耐震強化岸壁

坂出港における耐震強化岸壁は、西ふ頭地区西岸壁（-7.5m）が平成26年4月に供用開始しています。

図表 1-69 坂出港の耐震強化岸壁

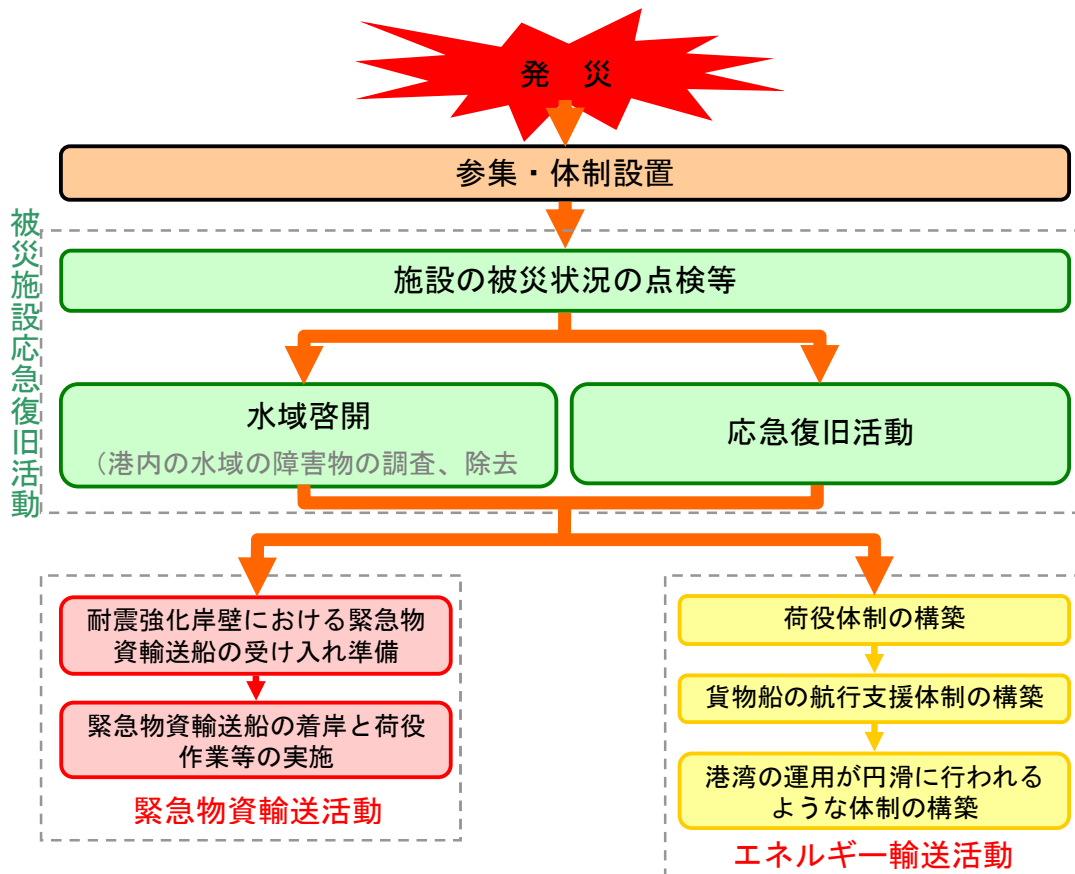


出典：香川県（令和2年5月撮影）

3) 坂出港事業継続計画（坂出港BCP）

坂出港BCPは、当面、南海トラフ地震「発生頻度の高いもの（L1）」の地震と津波による被災想定に基づき、大規模災害時の各種活動（被災施設応急復旧活動、緊急物資輸送活動、エネルギー輸送活動）についてまとめています。

図表 1-70 坂出港における発災後の港湾機能回復活動の流れ



出典：坂出港事業継続計画

図表 1-71 坂出港における緊急物資輸送活動のイメージと坂出港BCP図上訓練の状況



出典：香川県（令和2年5月撮影）



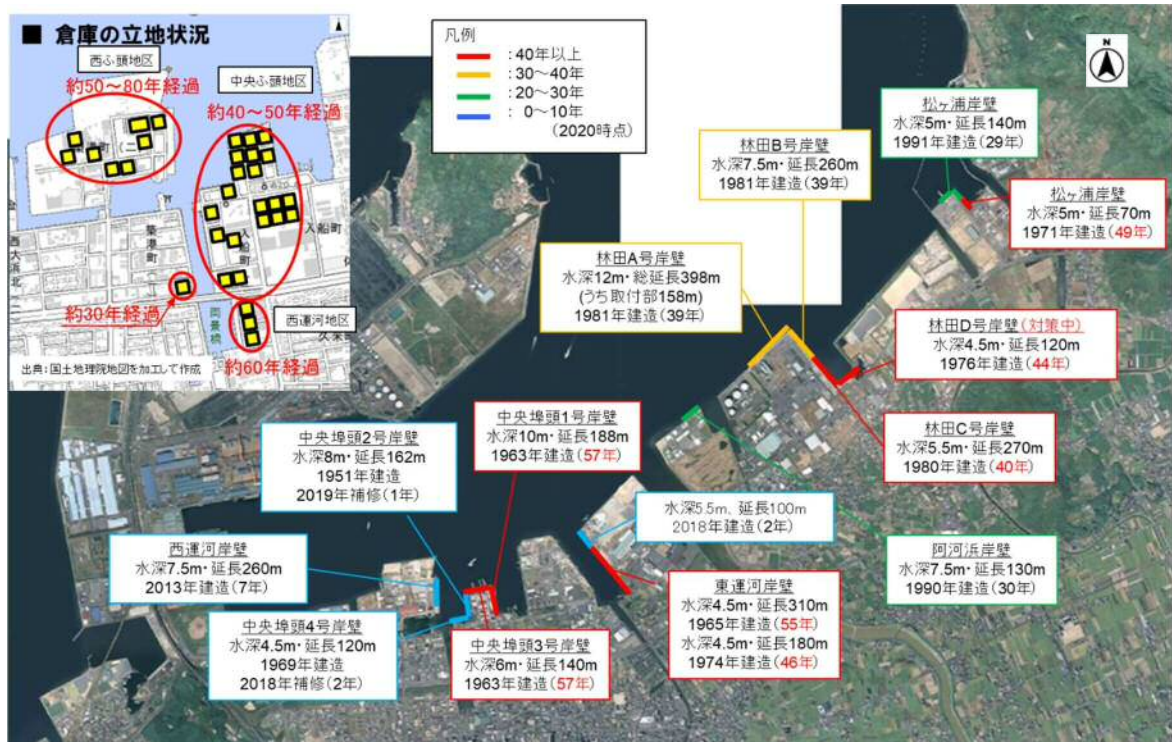
出典：香川県

(6) 港湾施設の老朽化

坂出港の公共岸壁は、建設後40年以上が経過したものが多く、点検・診断により老朽化の進行が確認されています。

また、中央ふ頭地区の狭隘な岸壁背後地には、建設後40年以上が経過したサイロや倉庫が多数存在しています。

図表 1-72 港湾施設の老朽化



出典：香川県