

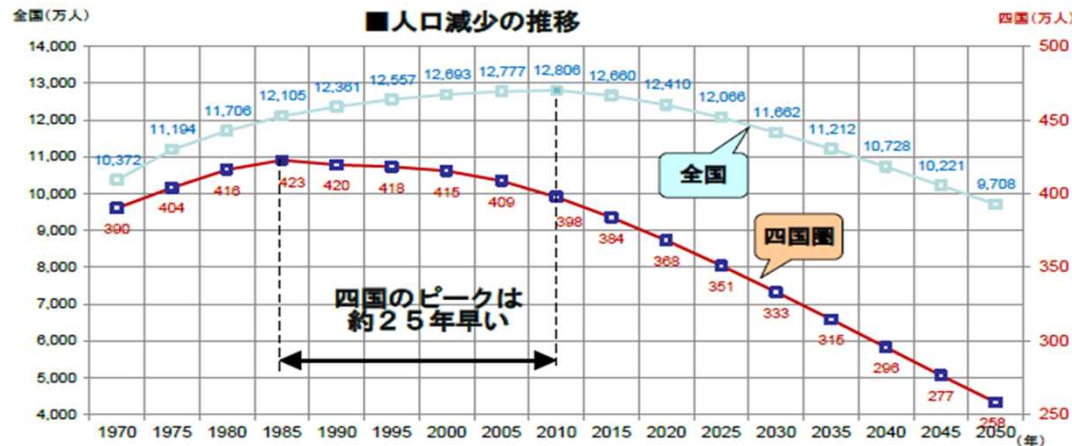
■ 参考資料

高松港・坂出港長期構想検討委員会(第1回委員・幹事合同委員会)より抜粋

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.2 社会経済情勢①【人口減少・高齢化の進行と労働力不足】

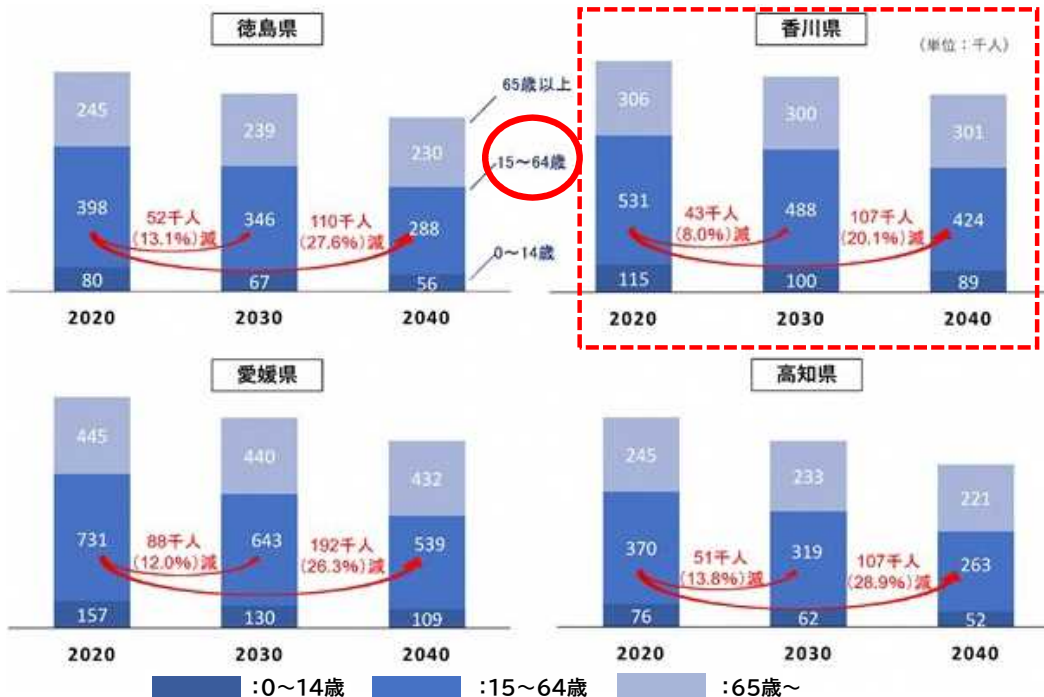
- 四国の人口のピーク年(1985年)は全国に比較して約25年早く、以降、顕著に減少するものと予測。
- 四国の生産年齢人口(15~64歳)は、2020年から2040年の20年間で約50万人が減少(約25%減)するものと予測。
- 香川県では合計特殊出生率の上昇や社会増により、2060年に人口77万人を目指すとしている。



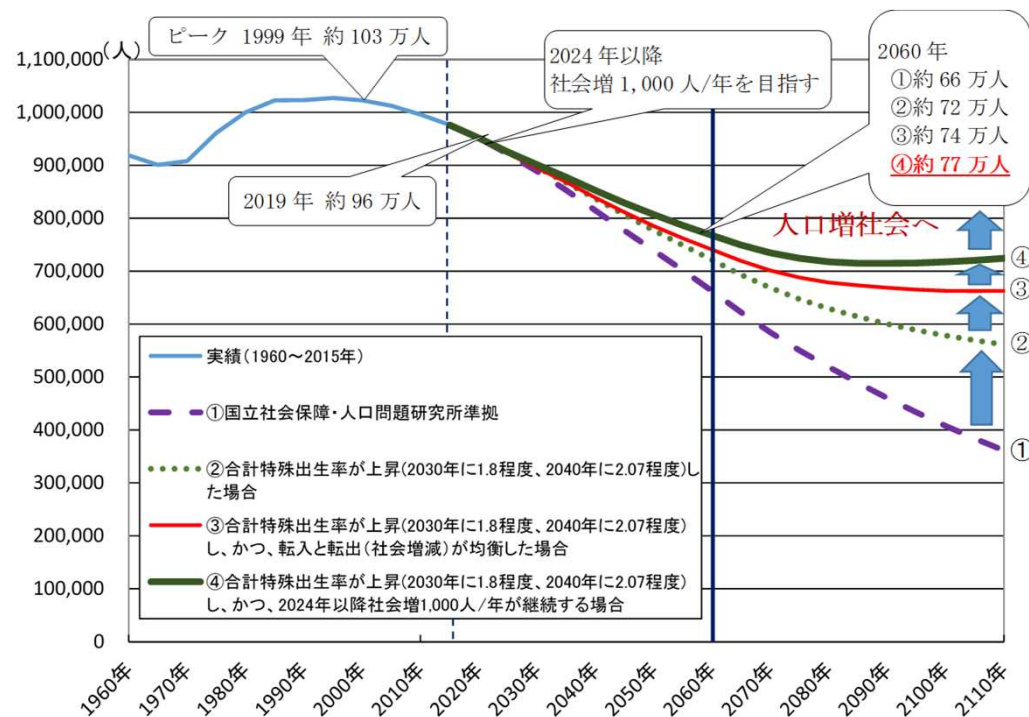
資料: 総務省「国勢調査」、
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

四国各県の将来人口の推移

※ 四国の生産年齢人口
→ 2020年: 2,030千人、2040年: 1,514千人



資料: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」



資料: 香川県「かがわ人口ビジョン(令和2年3月)」

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.2 社会経済情勢②【人口減少・高齢化の進行と労働力不足】

●近年、インターネットの販売市場拡大による宅配貨物が増大する中、2013年にトラック事業者への安全規制が強化され、ドライバーの人手不足が顕在化しているとともに、高齢化も進行。

■ 四国における道路貨物運送業就業者の年齢構成比

出典：総務省「国勢調査」



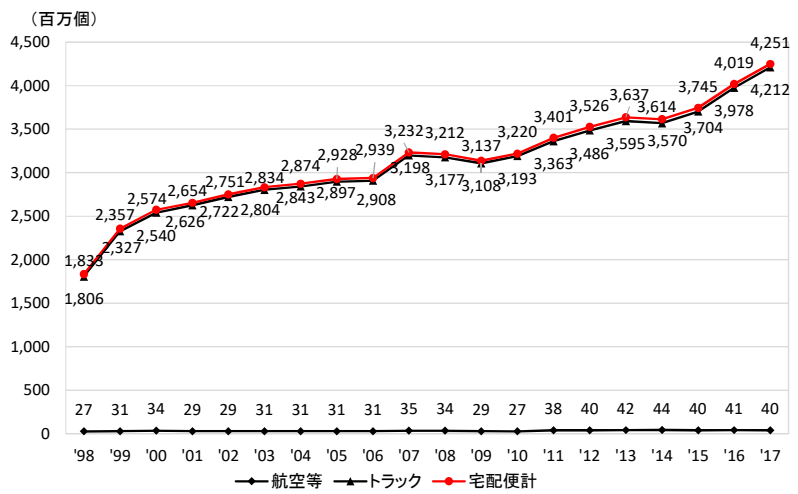
■ 行政処分等の基準改正（抜粋） 2013年11月1日施行

- 悪質・重大な法令違反の処分を厳格化
→ 乗務時間の基準※1に著しく違反があった場合※2は **30日間の事業停止**

※1 「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（国土交通大臣告示）」

- 拘束時間： **1日13時間まで**（16時間まで延長可。ただし15時間超は週に2回まで）
- 休息時間： **1日継続8時間以上**
- 運転時間： **2日を平均して1日9時間まで**
- 連続運転時間： **4時間毎に30分以上の休憩を確保**（1回につき10分以上で分割可）

※1 上記の基準は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（厚生労働大臣告示）」によるもの。
 ※2 基準に著しく違反する場合は、「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（国土交通大臣告示）」の未遵守が1ヶ月間で計31件以上あった運転者が3名以上確認され、かつ、過半数の運転者について、告示に規定する拘束時間の未遵守が確認された場合



宅配便取扱個数の推移

資料：国土交通省公表資料

トラックドライバー需給の将来予測

| | 2017年度 | 2020年度 | 2025年度 | 2028年度 |
|-----|------------|------------|------------|------------|
| 需要量 | 1,090,701人 | 1,127,246人 | 1,154,004人 | 1,174,508人 |
| 供給量 | 987,458人 | 983,188人 | 945,568人 | 896,436人 |
| 過不足 | ▲103,243人 | ▲144,058人 | ▲208,436人 | ▲278,072人 |

資料：(公社)鉄道貨物協会「平成30年度 本部委員会報告書」

資料：国土交通省「交通政策審議会第65回港湾分科会資料(平成28年11月)」

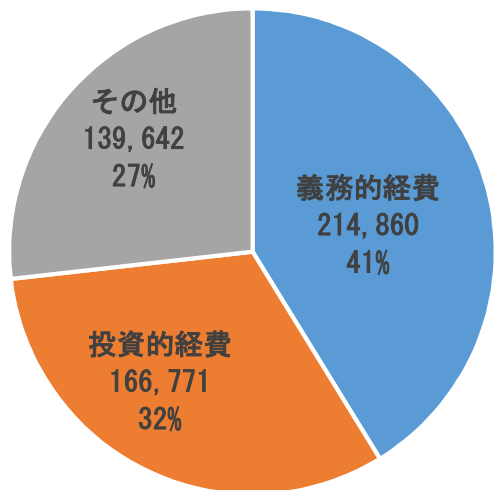
2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.2 社会経済情勢③【港湾管理者の財政状況】

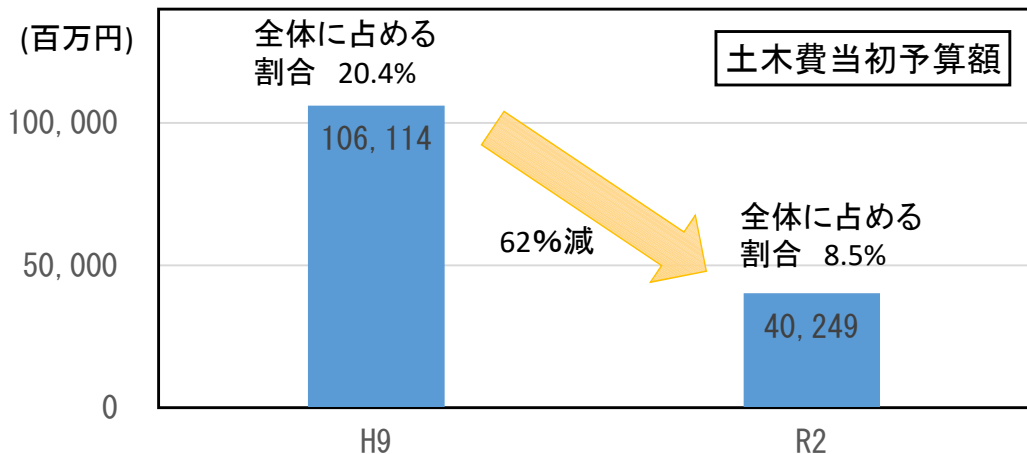
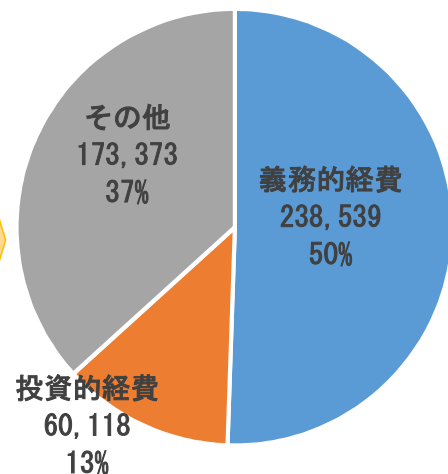
● 社会保障関係費等の増加により、投資的経費への財政制約が強まっている。
 ● 新たな施設を『つくる』視点だけでなく、利用状況やニーズの把握し、改修などによる既存施設価値の最大化を図るなど『賢くつかう』視点への転換が求められている。

【香川県】

H9当初予算 521,273百万円



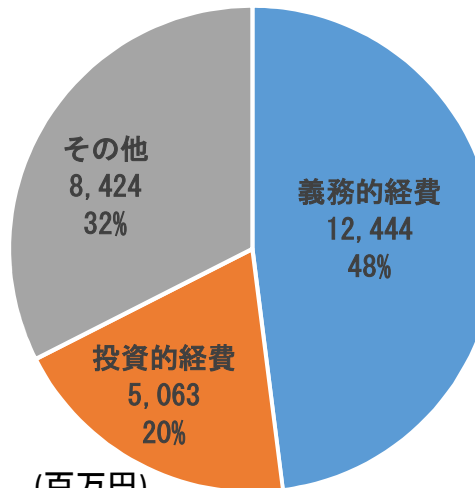
R2当初予算 472,029百万円



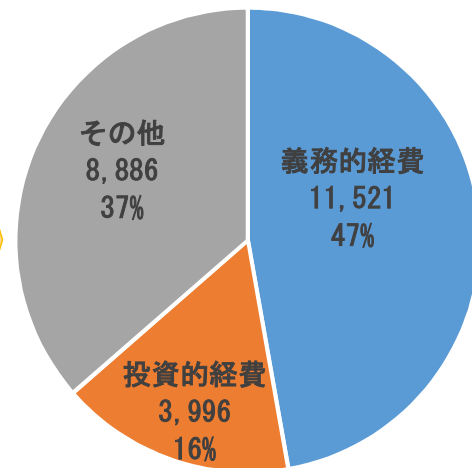
※義務的経費・・・人件費、公債費等

【坂出市】

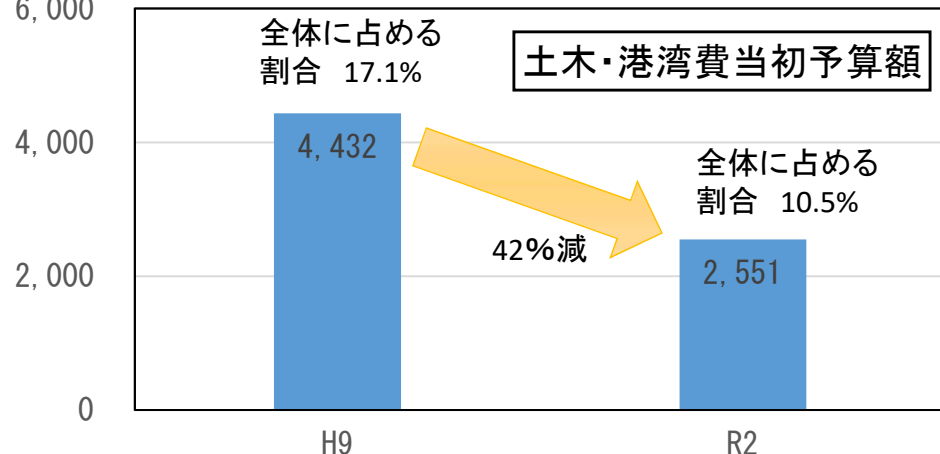
H9当初予算 25,931百万円



R2当初予算 24,404百万円



(百万円)
6,000



その他・・・貸付金、補助費等

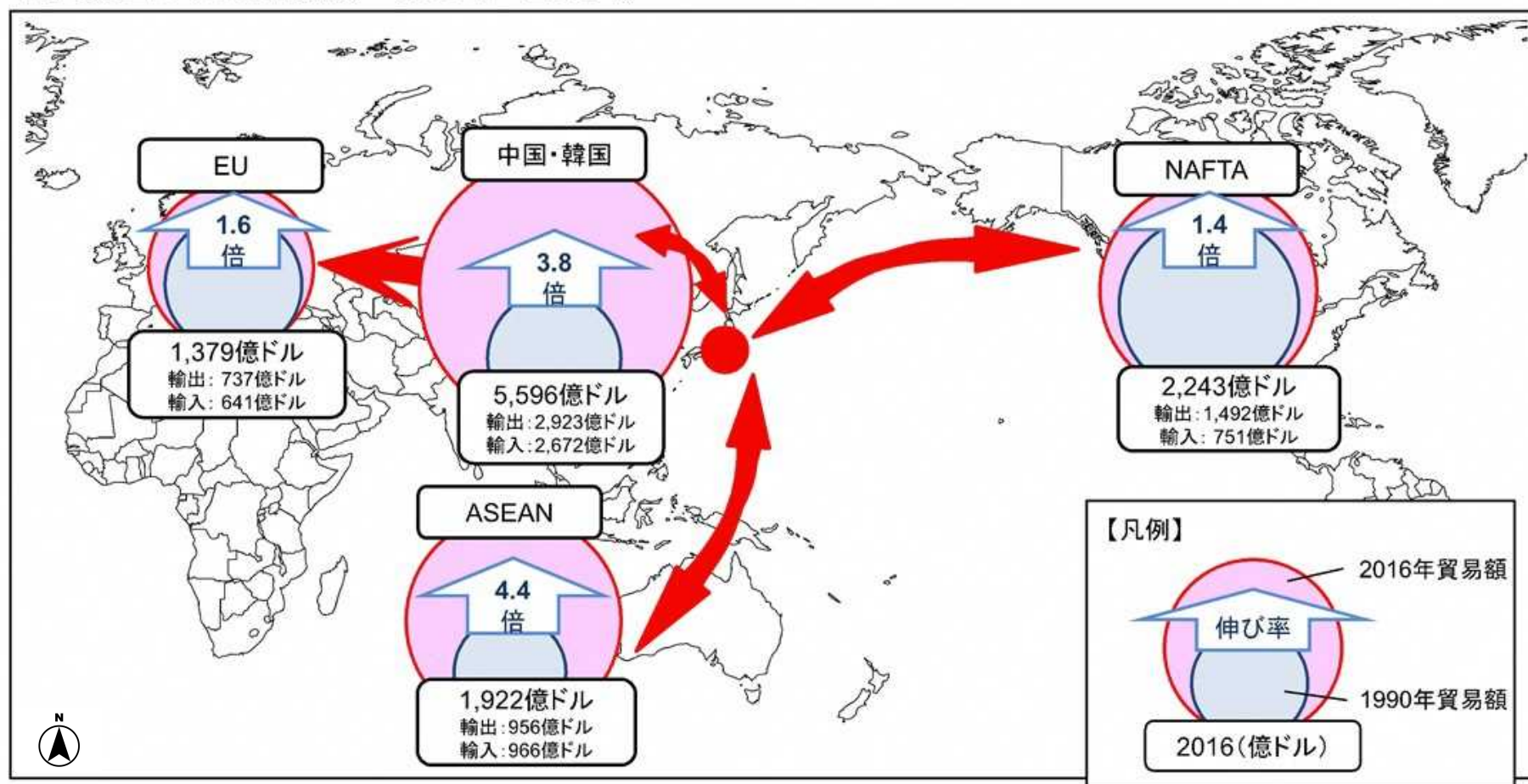
投資的経費・・・建設事業費、災害復旧費等

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.2 社会経済情勢④【製造業の国内回帰とアジアへのシフト】

- 日本との貿易額は増大傾向にあり、ASEAN諸国や中国・韓国等のアジア諸国との伸び率が増大。
- 日本とASEAN諸国は1990年から2016年では4.4倍も貿易額が増大。

〈各地域と日本との貿易額〉（1990年⇒2016年）

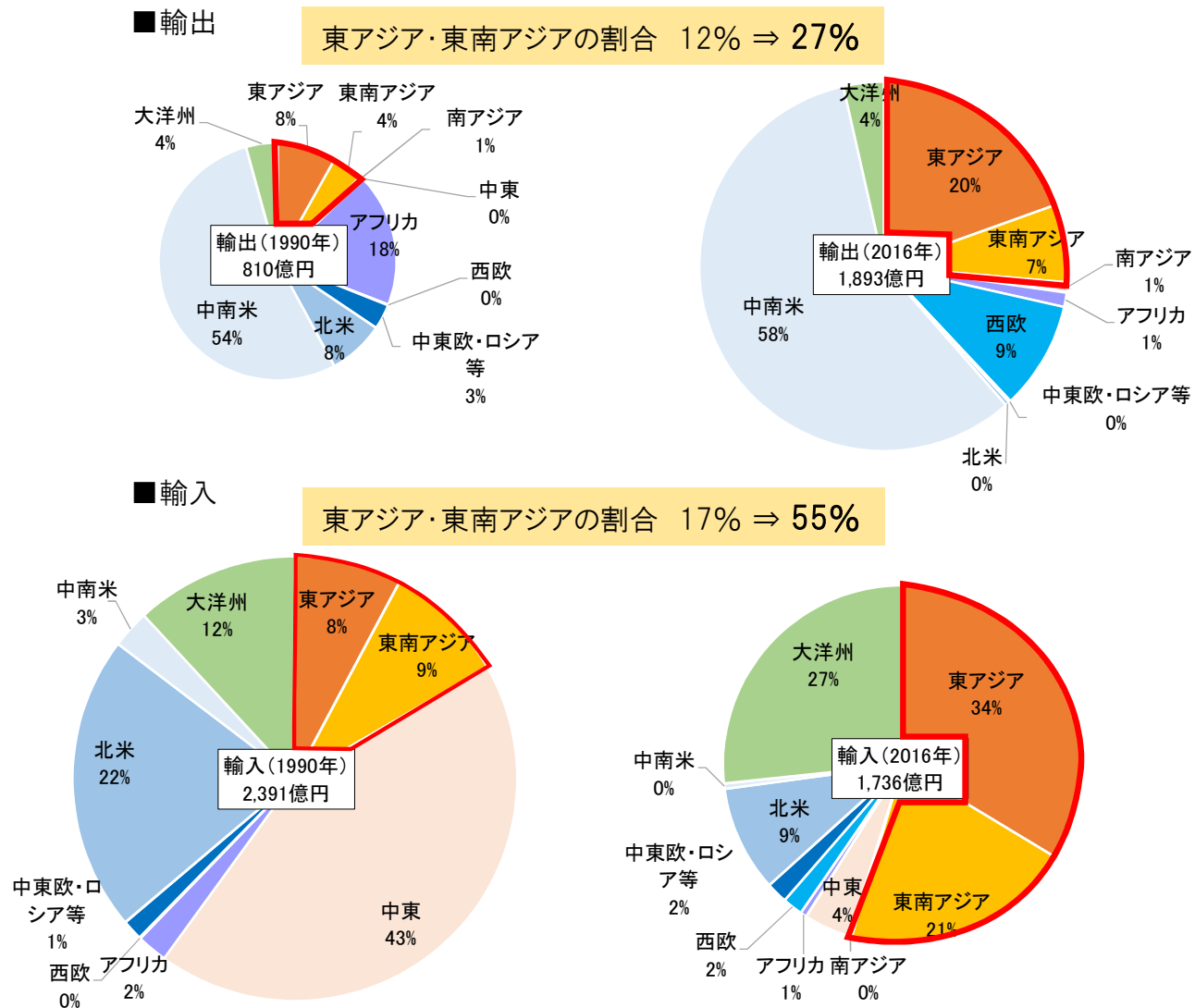


2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.2 社会経済情勢⑤【製造業の国内回帰とアジアへのシフト】

- 香川県と世界各地域との貿易額は、輸出入ともに東アジア・東南アジアの割合が増加している。
- 国別にみると、輸出では中国、輸入では、中国、マレーシア、韓国とのシェアが増加している。

香川県における地域別の貿易額割合の変化



国別の貿易額の推移とシェア

■輸出 (百万円)

| 順位 | 国名 | 貿易額 | | シェア | |
|----|---------|--------|--------|------|------|
| | | 1990 | 2016 | 1990 | 2016 |
| 1 | パナマ | 39,375 | 85,418 | 49% | 45% |
| 2 | 中国 | 691 | 30,674 | 1% | 16% |
| 3 | バハマ | 2,979 | 24,053 | 4% | 13% |
| 4 | イギリス | | 8,636 | 0% | 5% |
| 5 | キプロス | | 7,438 | 0% | 4% |
| 6 | シンガポール | 2,855 | 6,999 | 4% | 4% |
| 7 | マーシャル諸島 | | 6,616 | 0% | 3% |
| 8 | 韓国 | 1,695 | 4,655 | 2% | 2% |
| 9 | タイ | 91 | 3,727 | 0% | 2% |
| 10 | リベリア | 14,249 | 2,318 | 18% | 1% |

■輸入 (百万円)

| 順位 | 国名 | 貿易額 | | シェア | |
|----|----------|--------|--------|------|------|
| | | 1990 | 2016 | 1990 | 2016 |
| 1 | オーストラリア | 25,951 | 44,702 | 11% | 26% |
| 2 | 中国 | 6,061 | 42,884 | 3% | 25% |
| 3 | マレーシア | 14,047 | 21,277 | 6% | 12% |
| 4 | 韓国 | 5,904 | 10,893 | 2% | 6% |
| 5 | アメリカ | 35,457 | 8,471 | 15% | 5% |
| 6 | カナダ | 16,086 | 8,105 | 7% | 5% |
| 7 | インドネシア | 4,255 | 7,994 | 2% | 5% |
| 8 | 台湾 | 6,553 | 4,695 | 3% | 3% |
| 9 | ロシア | 3,608 | 3,283 | 2% | 2% |
| 10 | アラブ首長国連邦 | 349 | 2,414 | 0% | 1% |

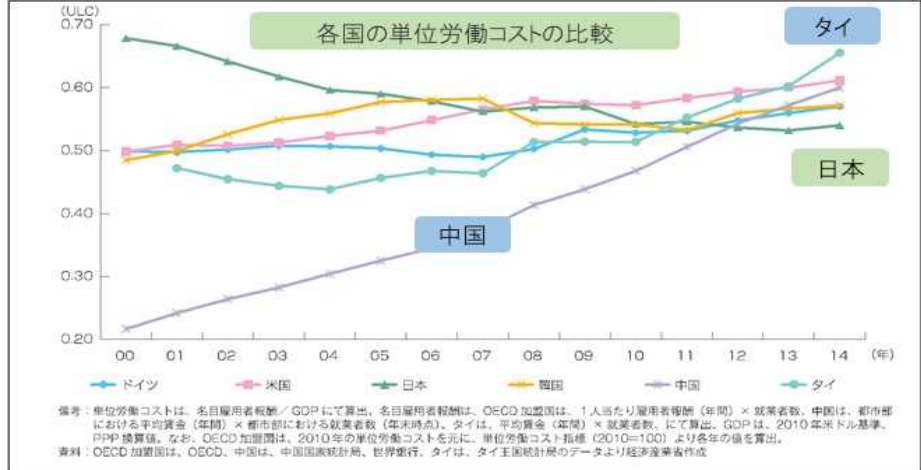
資料：財務省「貿易統計」

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.2 社会経済情勢⑥【製造業の国内回帰とアジアへのシフト】

- 新興国を中心に生産拠点を移転したのは、賃金の安さにあったが、近年ではその状況も変化しており、アジアを中心に新興国における賃金は上昇。
- かつては「生産拠点」であったアジアなどの新興国が、所得向上により「消費市場」に変化。
- 国内生産の方がコスト効率が良いと判断する企業が増加し国内の企業立地件数が増加。

● 各国の単位労働コストの比較



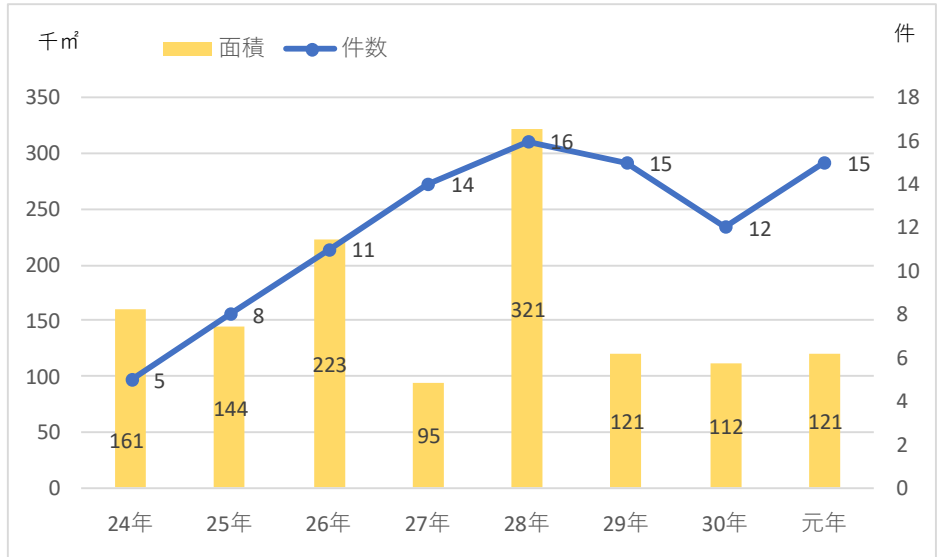
資料：経済産業省「ものづくり白書」

国内企業立地件数・面積



資料：経済産業省「工場立地動向調査」

● 香川県内の企業立地件数・推移

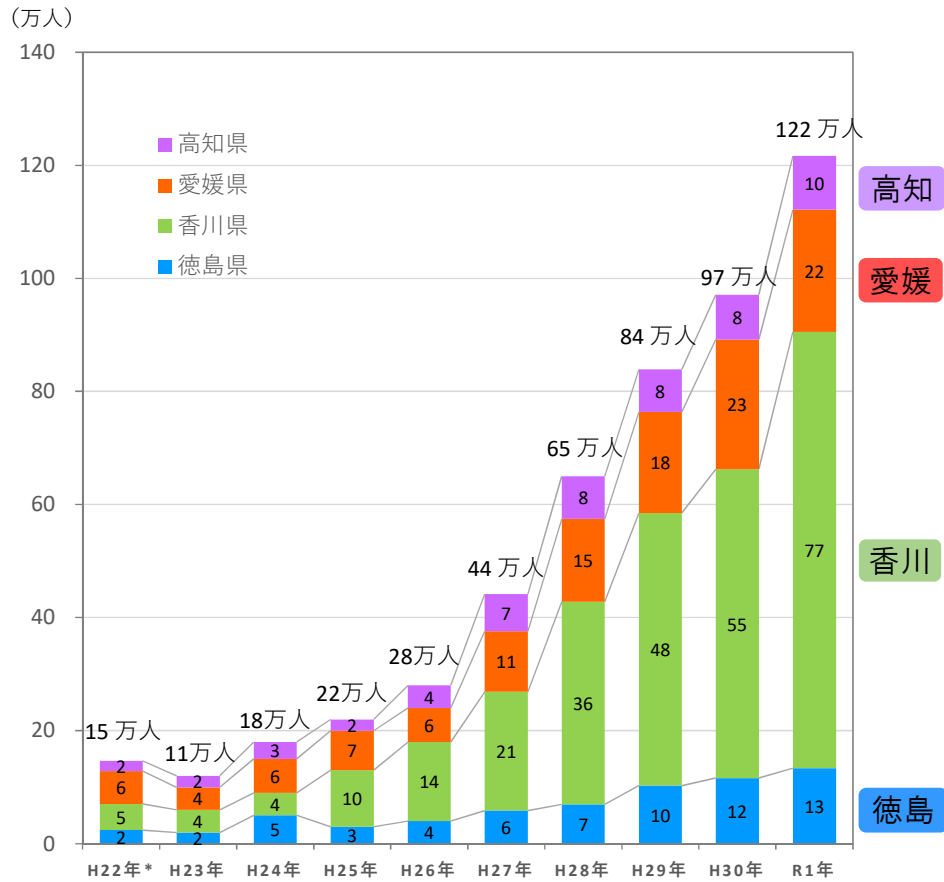


資料：経済産業省「工場立地動向調査」

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

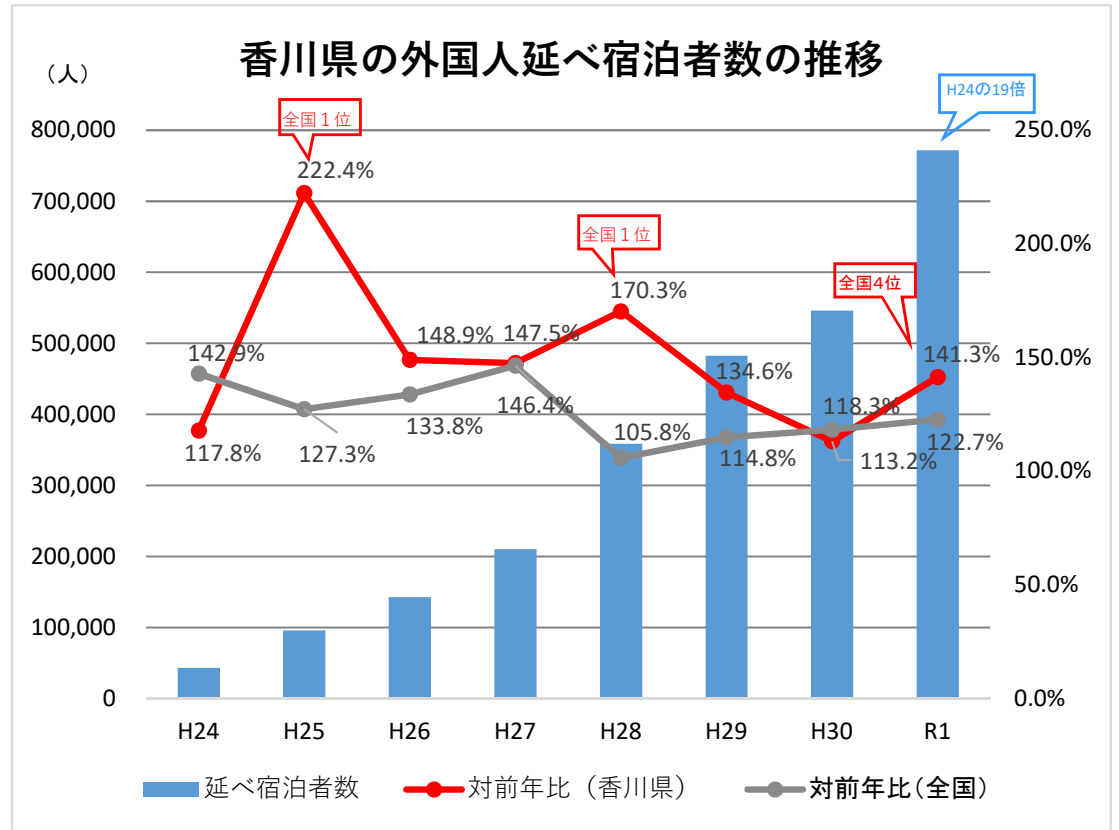
2.2 社会経済情勢⑦【インバウンドの増加】

● 四国の外国人宿泊者数は令和元年に約122万人(対前年比12.5%増)で増加傾向。
 ● 香川県の宿泊者数の伸び率は、全国平均を上回っている。特に、瀬戸内国際芸術祭開催年は伸び率が全国上位となっている。



*従業者数9人以下の施設については、平成22年第2四半期より調査を開始しており、同年1~3月分の数値は含まれていない。

資料: 観光庁「宿泊旅行統計調査」



資料: 観光庁「宿泊旅行統計調査」

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

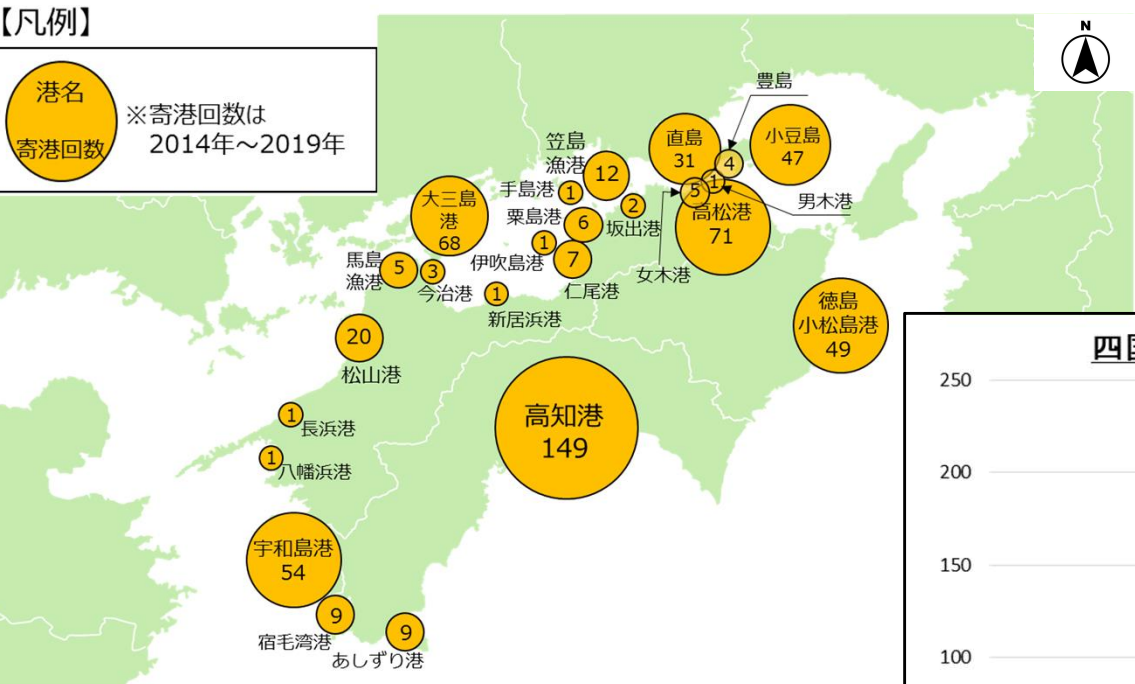
2.2 社会経済情勢⑧【インバウンドの増加】

- 四国のクルーズ船寄港が急増。特にガンツウ就航により瀬戸内海への寄港が増加。
- 令和元年は過去最高の192回(2年前の約2倍)。
- 直近5年間の四国のクルーズ船寄港実績は高知港が最多で149回(※高松港は71回、坂出港は2回)。

● 世界のクルーズ人口の推移



資料: CLIA(世界最大のクルーズ協会)「報告書(2018)」

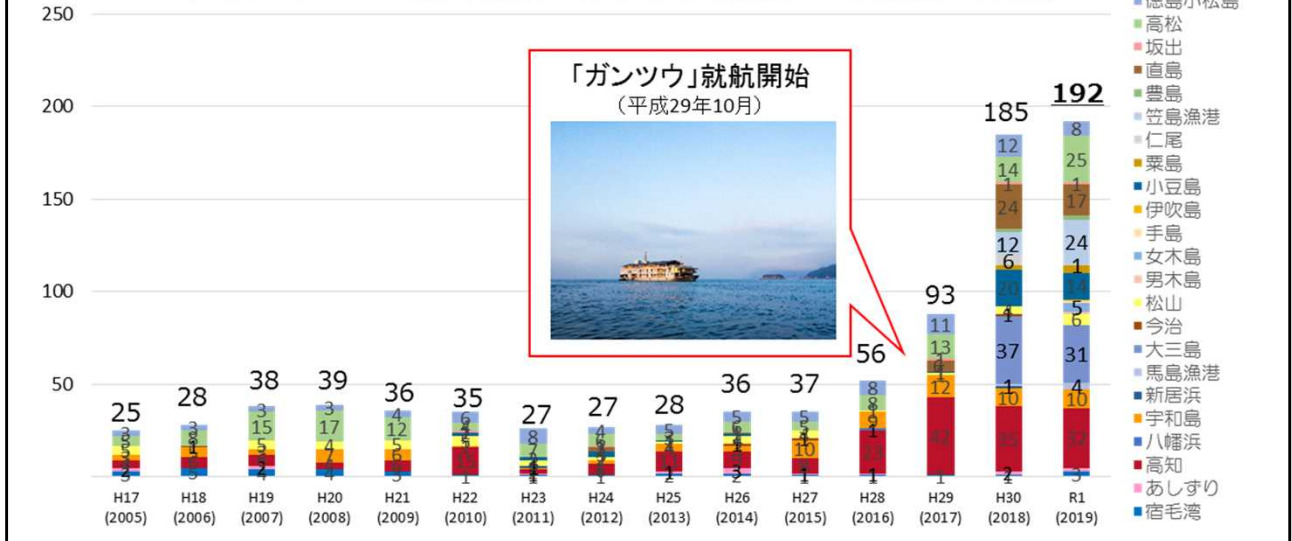


資料: 四国地方整備局港湾空港部 「四国港湾ビジョン2040」

● 新型コロナウイルスによる影響

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、クルーズ客船において多くの乗船者が感染する事案が発生したことから、堅調であったクルーズ人気への影響が懸念される。

四国のクルーズ船寄港数の推移(外国船社と日本船社の合計)

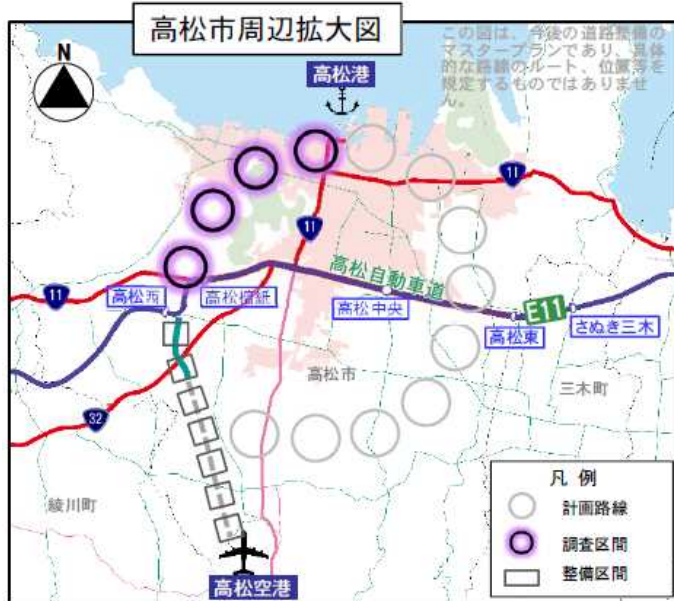


2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.2 社会経済情勢⑩【陸上交通ネットワーク】

- 四国地方整備局香川河川国道事務所は、高松環状道路の高松市寿町～檀紙町を「計画段階評価」を進める路線と位置付け、概略ルートや構造検討に着手。
- 沿岸地域開発促進の動脈として重要な路線である高松坂出線の暫定2車線区間を4車線に整備中。
- 現在ハーフICである坂出北ICをフルインター化する事業が令和6年度完成を目標に実施されている。

【高松環状道路】



資料：香川河川国道事務所HP

【高松坂出線】



資料：香川県HP

【坂出北IC】



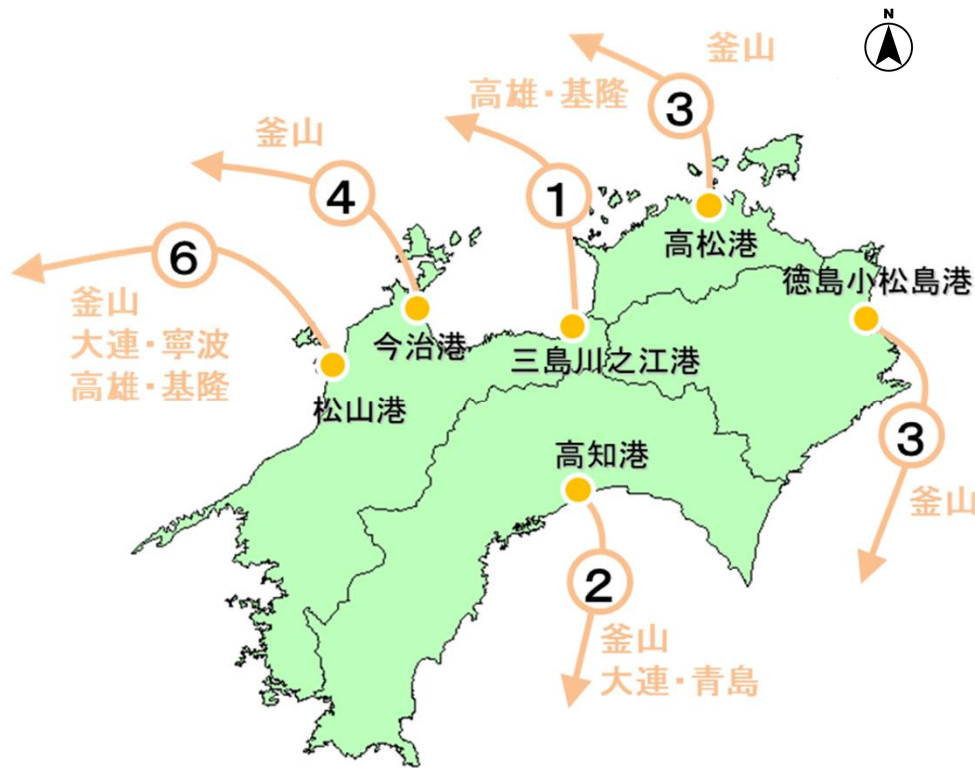
資料：坂出市「坂出新ニューポートプラン」

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.3 海上物流を取り巻く状況①【海上物流ネットワーク】

●四国における外貿コンテナと国際フィーダー航路数は約20年間で大幅に増加。

【平成10年(外貿15航路)】



資料：四国地方整備局港湾空港部調べ

【令和2年(外貿30.5航路、国際フィーダー12航路)】

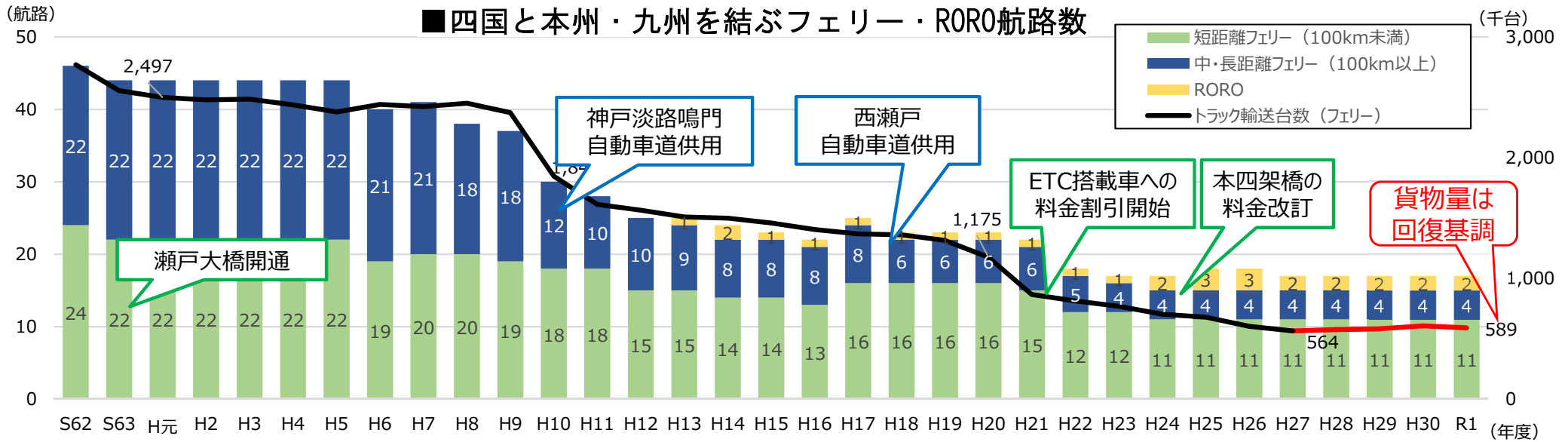


資料：四国地方整備局港湾空港部「四国港湾ビジョン2040」

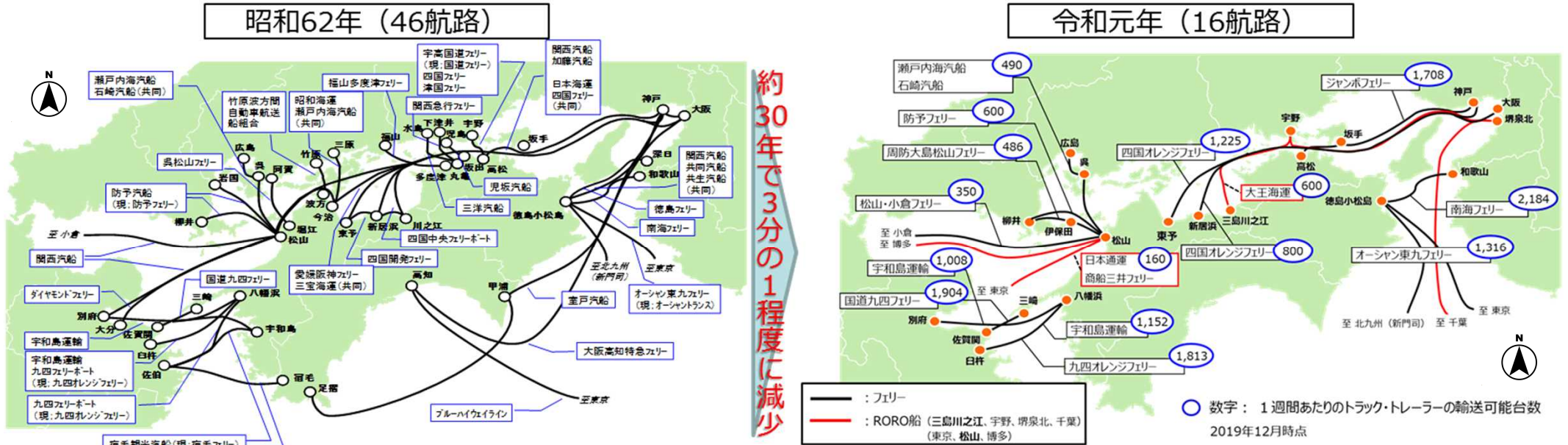
2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.3 海上物流を取り巻く状況②【海上物流ネットワーク】

●四国におけるフェリー・RORO船航路数は本四高速の供用や料金改定等の影響等により大幅に減少。



資料：「四国港湾ビジョン2040」とりまとめ令和2年6月



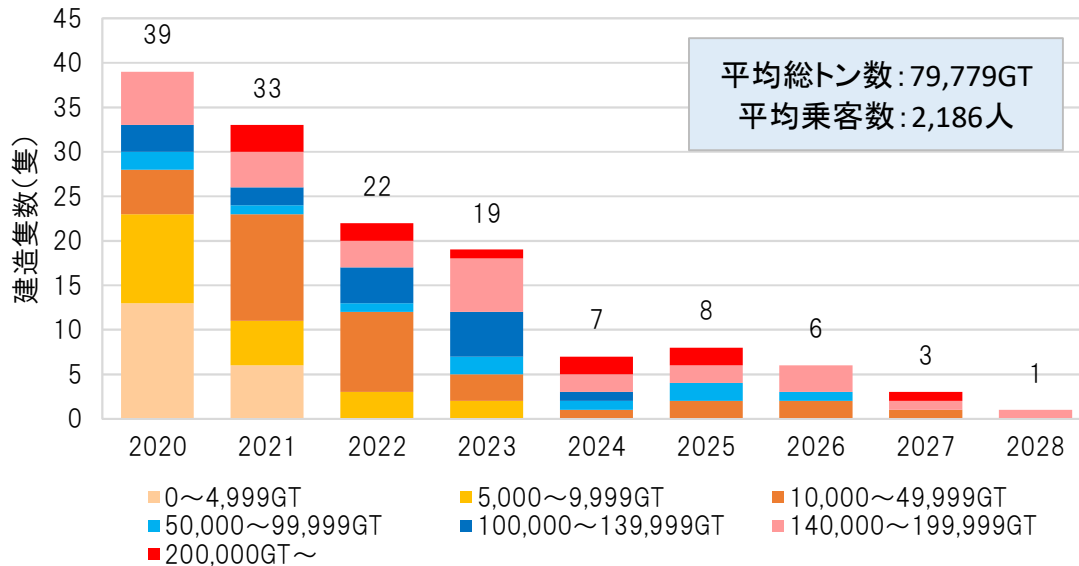
資料：四国地方整備局港湾空港部「四国港湾ビジョン2040」

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.3 海上物流を取り巻く状況③【船舶の大型化と航行規制】

- 近年のアジアにおけるクルーズ需要増に伴い、我が国への外国船籍の大型クルーズ客船の寄港が増加。
- 世界のクルーズ客船の建造計画によると、新たに建造されるクルーズ客船のうち、約4割が10万トン以上。
- 明石海峡大橋の桁下高さが65mであるため、備讃瀬戸に入港できる船舶のマスト高に制限がある。

■世界のクルーズ客船建造計画

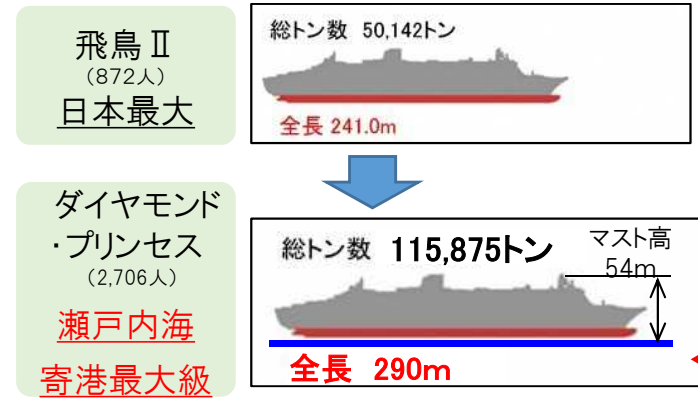


資料: World Shipping Encyclopedia(2020.4)

⇒資料: 四国地方整備局港湾空港部
「第1回 四国港湾ビジョン検討委員会資料」
(令和元年8月),
「クルーズ客船データブック2020-2021」
ダイヤモンド・プリンセスの諸元は船社HP

■四国へ寄港したクルーズ船一覧(H30)

| 船名/(乗客定員) | 船型・同縮尺イメージ | 写真 |
|--|---|----|
| ガンツウ (日本船社) (38人) | 総トン数 3,200トン 全長81.20m | |
| カレドニアンスカイ (外国船社) (114人) | 総トン数 4,200トン 全長90.60m | |
| ロストラル (外国船社) (264人) | 総トン数 10,944トン 全長142.1m | |
| 飛鳥II (872人) ※日本船最大 | 総トン数 50,142トン 全長 241.0m | |
| クイーン・エリザベス (外国船社) (2,081人) | 総トン数 90,901トン 全長 294.0m | |
| クワンタム・オブ・ザ・シーズ (外国船社) (4,180人) ※四国寄港最大級 | 総トン数 168,666トン 全長347.08m マスト高 62.9m 参考) 高松サンポート合同庁舎 高さ約67m | |

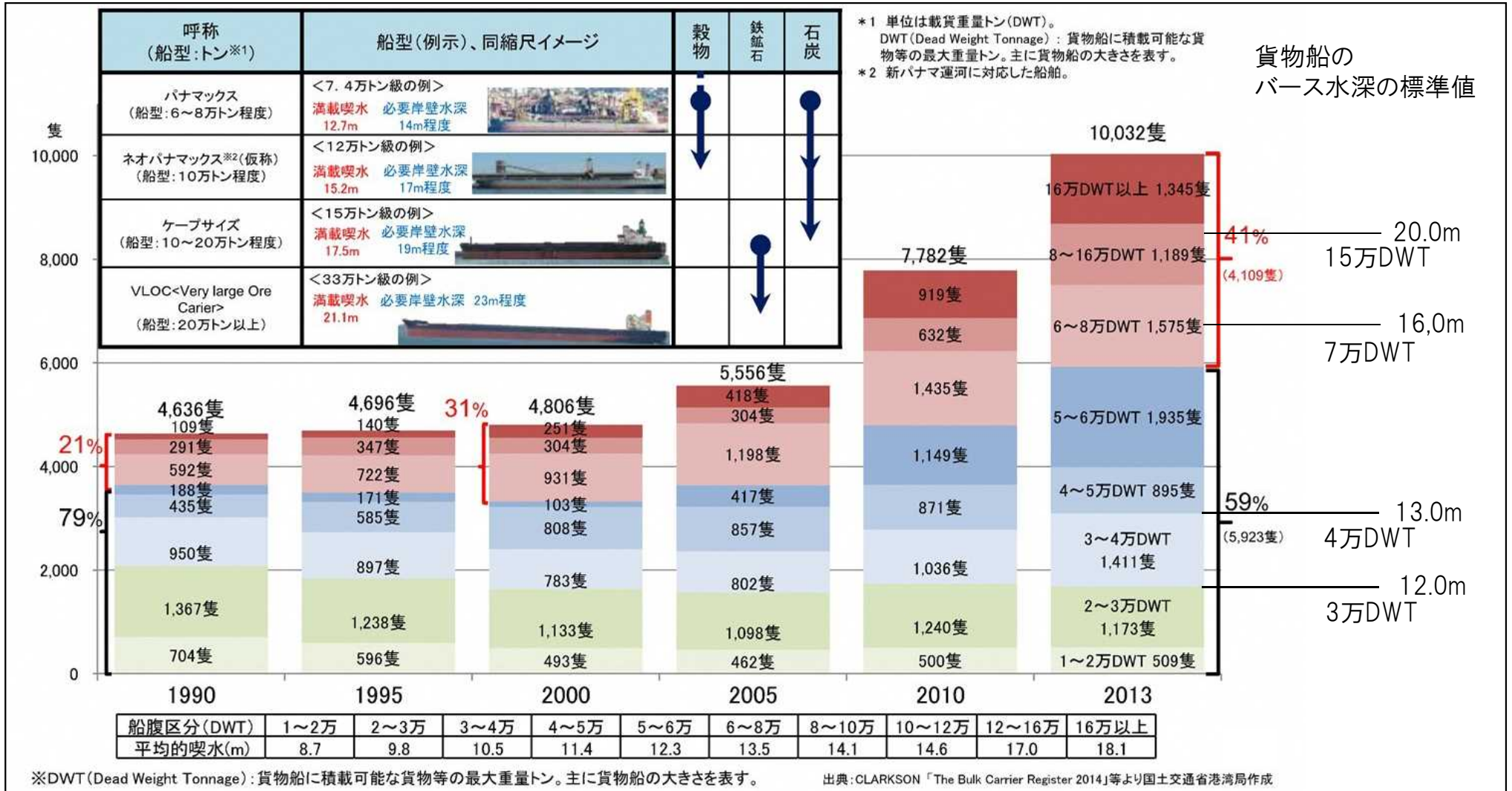


※高知港への寄港

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.3 海上物流を取り巻く状況④【船舶の大型化と航行規制】

●バルク貨物船は、世界的な荷動き量の増大や遠隔地からの輸入増加に伴い、大型化。

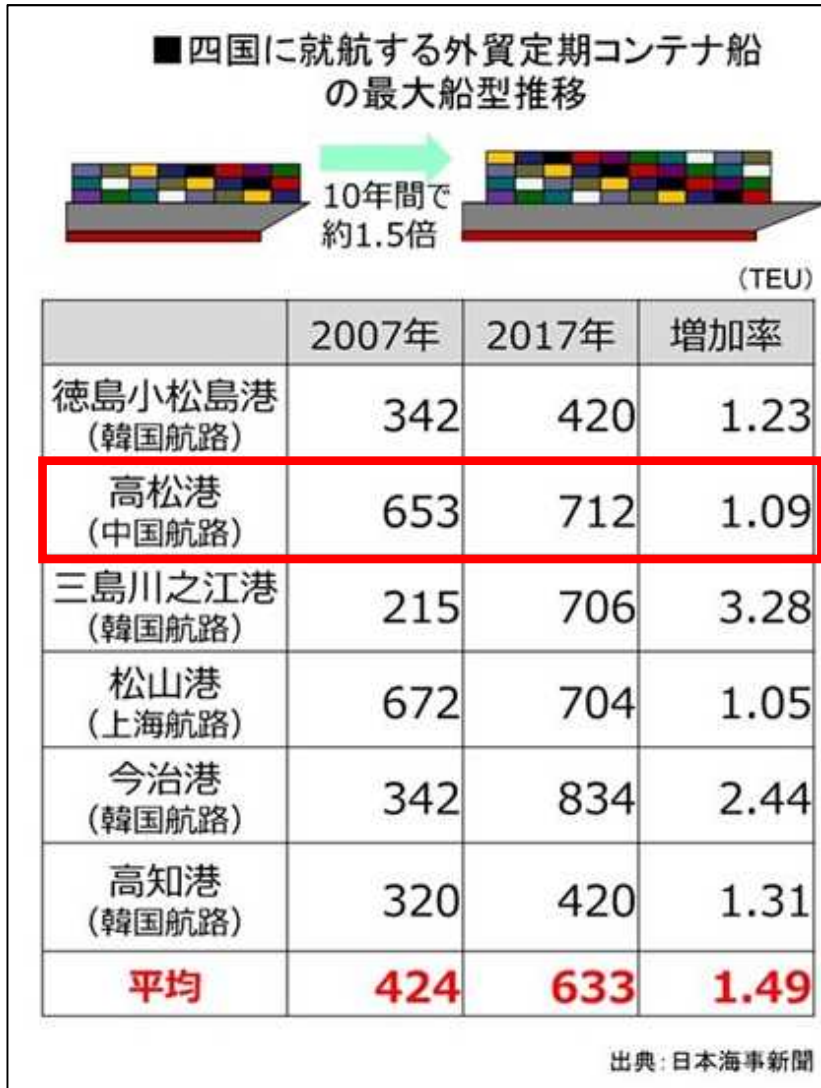


資料:国土交通省港湾局「港湾の中長期政策(PORT2030)」、
(公社)日本港湾協会「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成30年5月)」

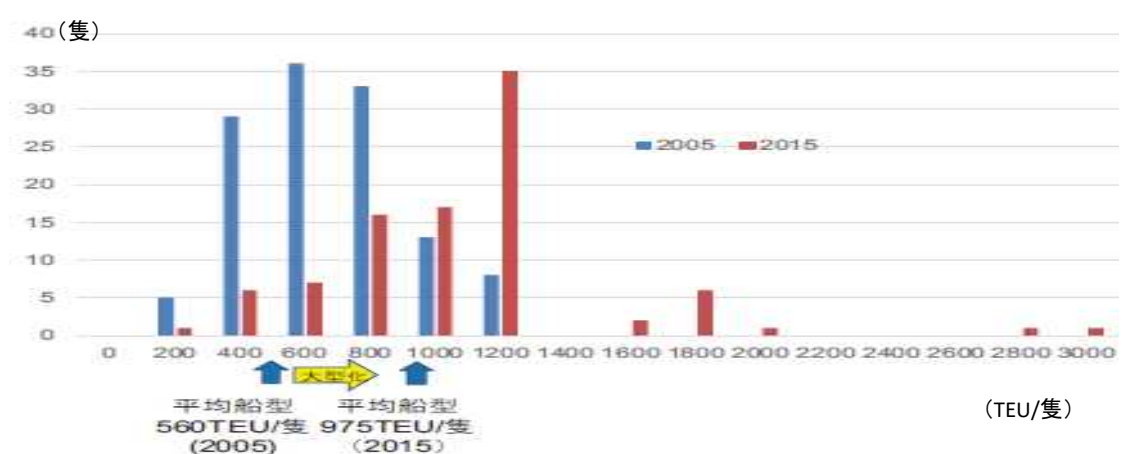
2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.3 海上物流を取り巻く状況⑤【船舶の大型化と航行規制】

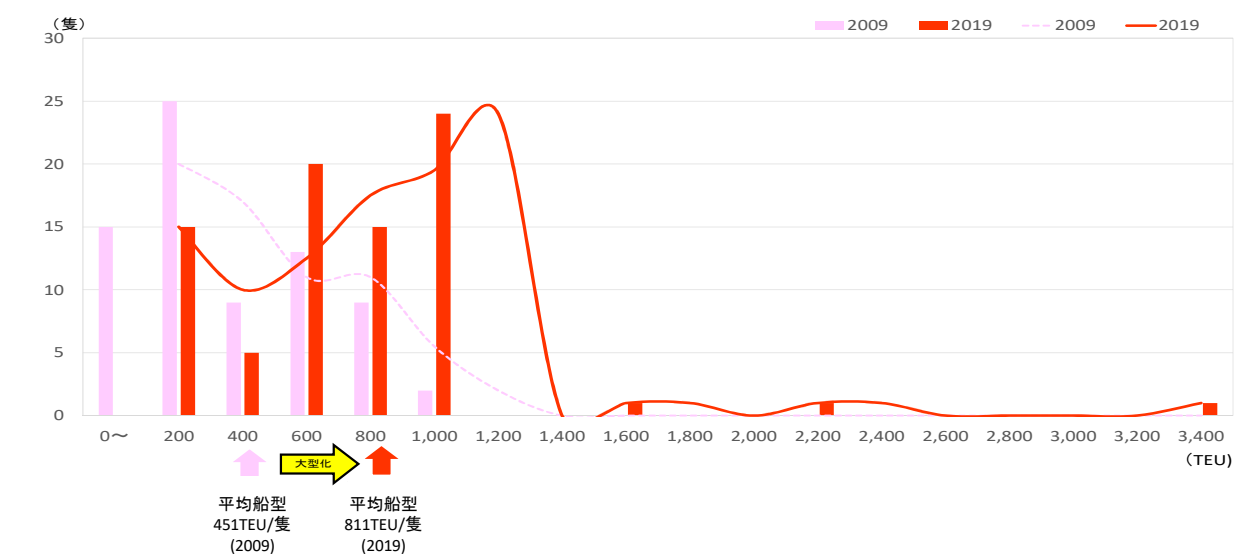
●海上輸送の効率化のため、四国に就航する外貿コンテナ船の船型も大型化が進行。



中国コンテナ航路の船舶大型化



韓国コンテナ航路の船舶大型化



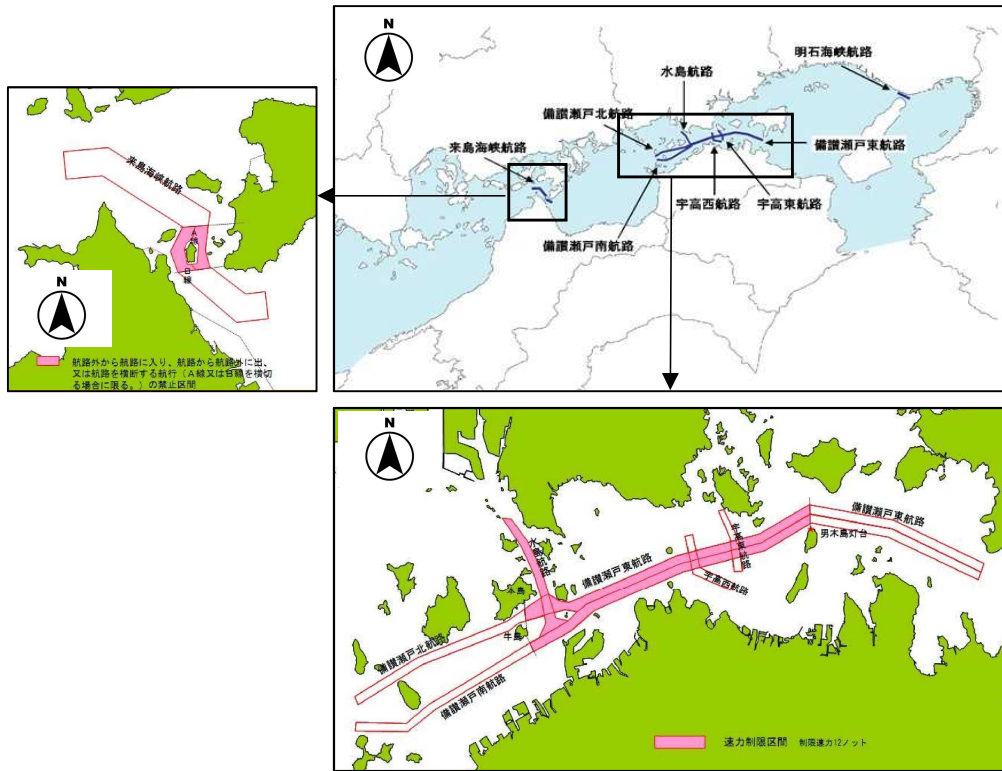
資料：国土交通省港湾局「PORT2030」

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.3 海上物流を取り巻く状況⑥【船舶の大型化と航行規制】

- 海上交通安全法第23条を根拠として、「巨大船」(長さ200メートル以上の船)については、備讃瀬戸航路等における夜間の航行禁止。
- 水島航路の全区間と 備讃瀬戸東航路、備讃瀬戸北・南航路の区間では、船舶は12ノットを超える速力での航行禁止。

【巨大船の夜間航行や速力の制限】



資料: 四国運輸局HP

【航行速力の制限】

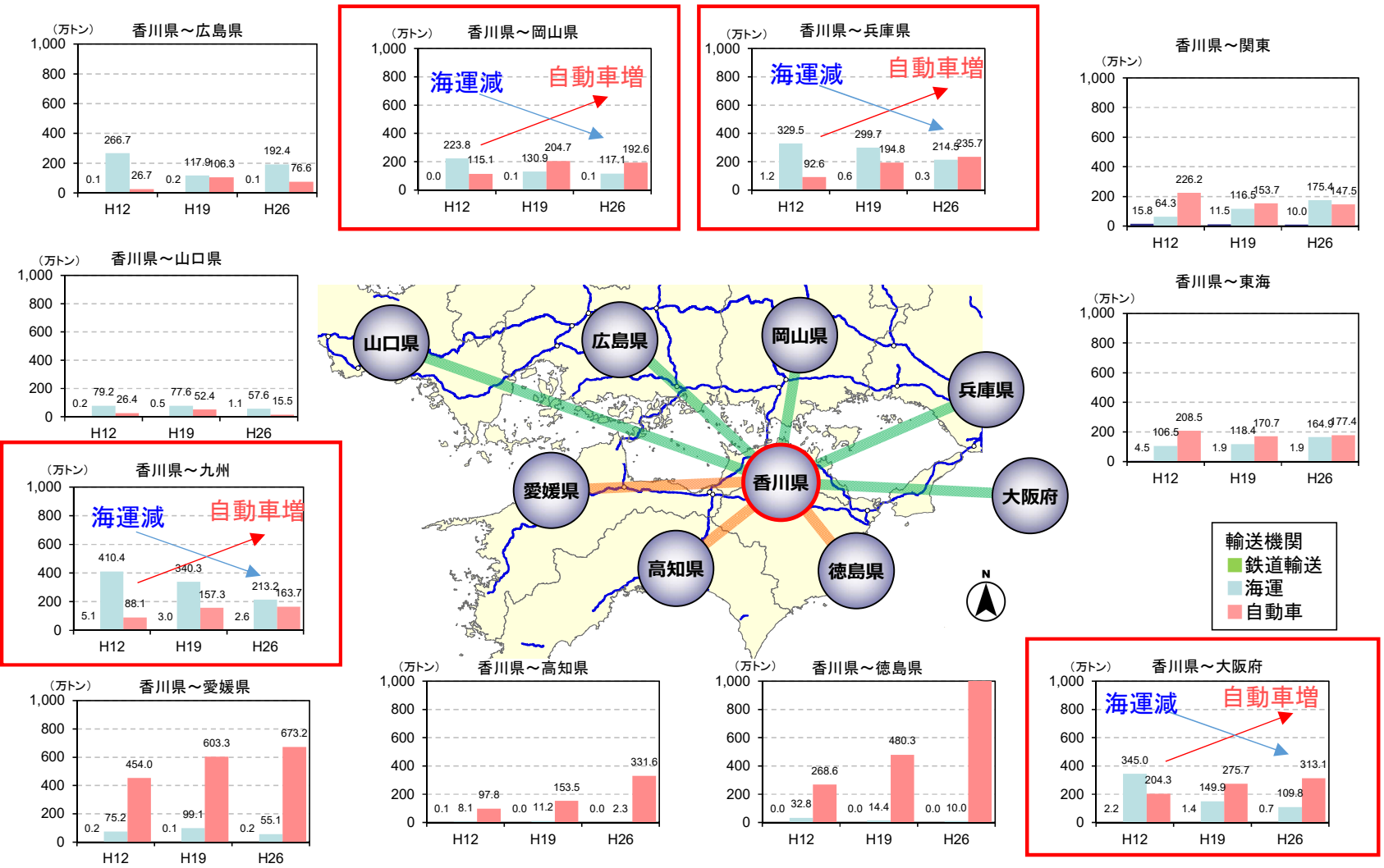


資料: 備讃瀬戸海上交通センターHP

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.3 海上物流を取り巻く状況⑧【取扱貨物量の推移と港間競争の激化】

●香川県発着便貨物のうち、関東・東海地方への中長距離貨物については海上輸送のシェアが増えている一方、中国・近畿及び九州地方については、陸上輸送(自動車)が増加し、海上輸送の貨物量が減少している。

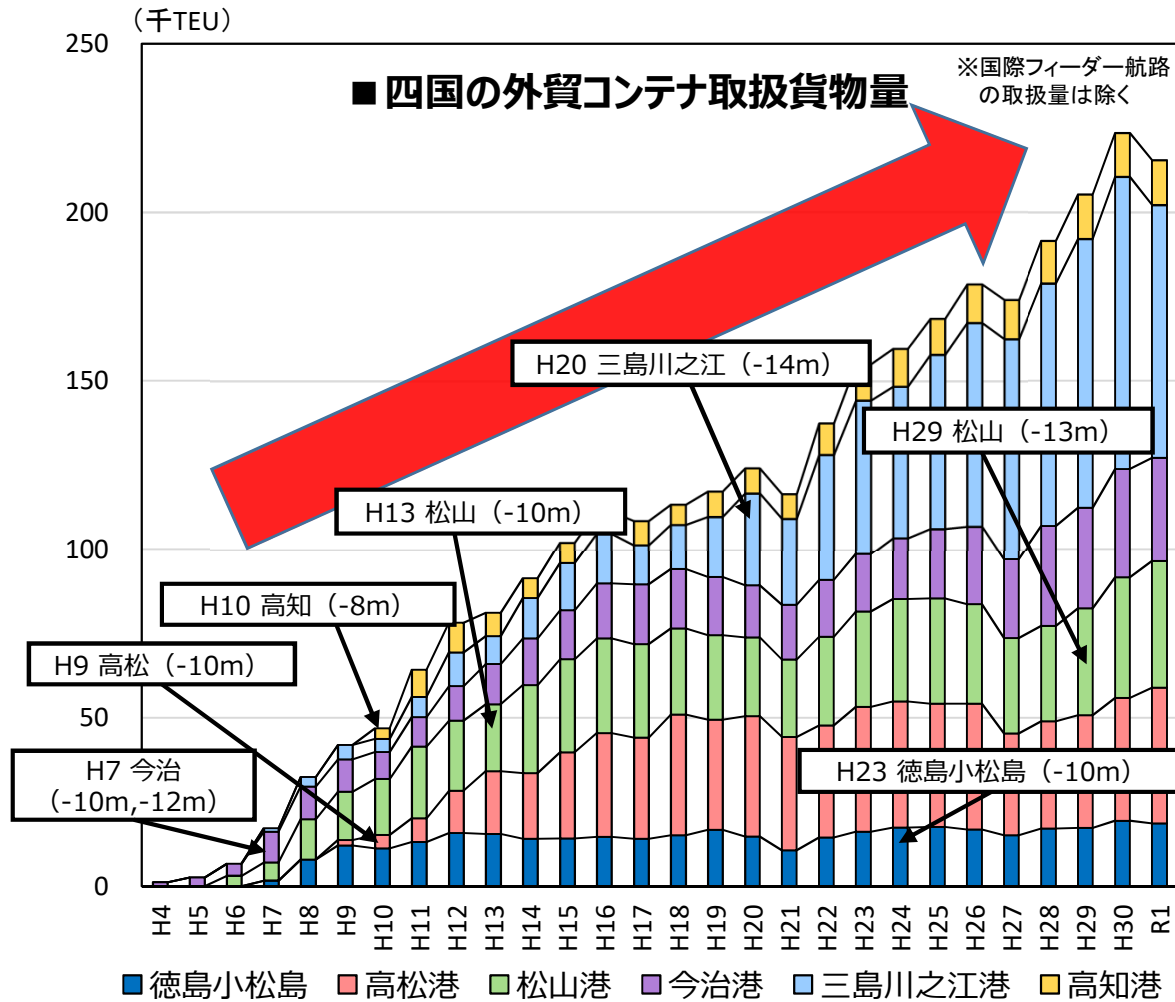


資料: 坂出市「坂出ニューポートプラン」

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.3 海上物流を取り巻く状況⑨【取扱貨物量の推移と港間競争の激化】

- 四国の国際コンテナ取扱量は大きく増加。
- 外貿コンテナにおいては、高松港に近い三島川之江港の取扱量が大幅増。
- 高松港では、高松神戸航路の取扱量が大幅増。



注) 令和元年の値は港湾統計(月報)より集計

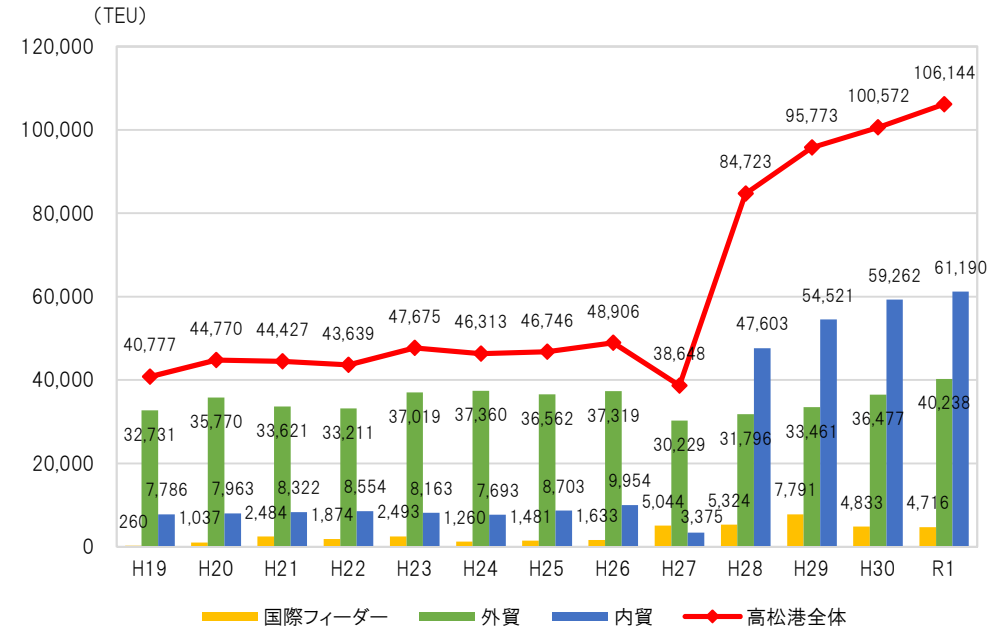
資料: 四国地方整備局港湾空港部「四国港湾ビジョン2040」、国土交通省「港湾調査」※R1は速報値

- 四国の主要なコンテナ取扱港の順位(令和元年) (単位: TEU)

| 順位 | 港名 | 取扱量 | 外貿 | 内貿 |
|----|-------|---------|--------|--------|
| 20 | 高松 | 106,144 | 40,238 | 65,906 |
| 22 | 三島川之江 | 99,990 | 75,024 | 24,966 |
| 28 | 新居浜 | 69,718 | | 69,718 |
| 36 | 松山 | 52,617 | 37,638 | 14,979 |
| 39 | 東予 | 44,756 | | 44,756 |

資料: 香川県作成

- 高松港のコンテナ取扱量の推移



※高松港コンテナターミナル取扱本数=外貿+国際フィーダー

※内貿は、ジャンボフェリー+その他コンテナ(沖縄便等)

※平成28年からジャンボフェリー輸送分(オンジャシコンテナ)を算入

※神戸港への貢献、平成28年以降⇒国際フィーダー+ジャンボ

参考: H28⇒50,749TEU H29⇒60,185TEU H30⇒61,837TEU R1⇒63,607TEU

資料: 香川県

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.4 香川県の主な観光資源①【歴史・文化・自然・名所・旧跡・観光スポット】

●歴史・文化・自然等の多種多様な観光スポットが点在している。

●丸亀城：扇の勾配と呼ばれる石垣が有名



●香川県立東山魁夷せとうち美術館



●瀬戸大橋：本州四国連絡橋 児島・坂出ルート。荘厳な景観。



●サンポート高松：海陸交通の要となる観光スポット



●金刀比羅宮：海の神様として信仰を集める



●ニューレオマワールド：季節の花やイルミネーション、温泉などが楽しめるテーマパーク



●栗林公園：百年の歳月をかけてつくりあげた大名庭園



●屋島：瀬戸内海の眺望が抜群の屋根型の山上が特徴



2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.4 香川県の主な観光資源②【瀬戸内国際芸術祭】

●「瀬戸内国際芸術祭」は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て、3年に一度開催されている。

◆「瀬戸内国際芸術祭2019」について

「瀬戸内国際芸術祭」は、「海の復権」をテーマに掲げ、美しい自然と人間が交錯し交響してきた瀬戸内の島々に活力を取り戻し、瀬戸内海が地球上のすべての地域の「希望の海」となることを目指している。



出典：草間彌生「赤かぼちゃ」2006年直島・宮浦港緑地



出典：チェ・ジョンファ(崔正化)「太陽の贈り物」



出典：木村崇人「カモメの駐車場」

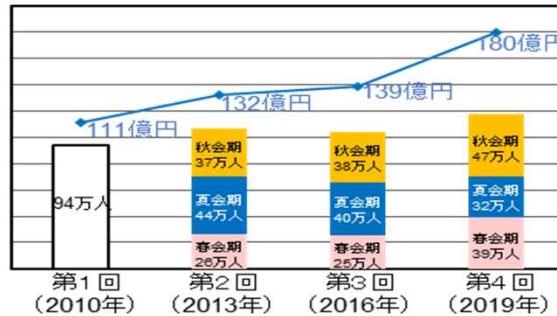


出典：禿鷹壇上「20世紀の回想」

離島や港湾における芸術作品

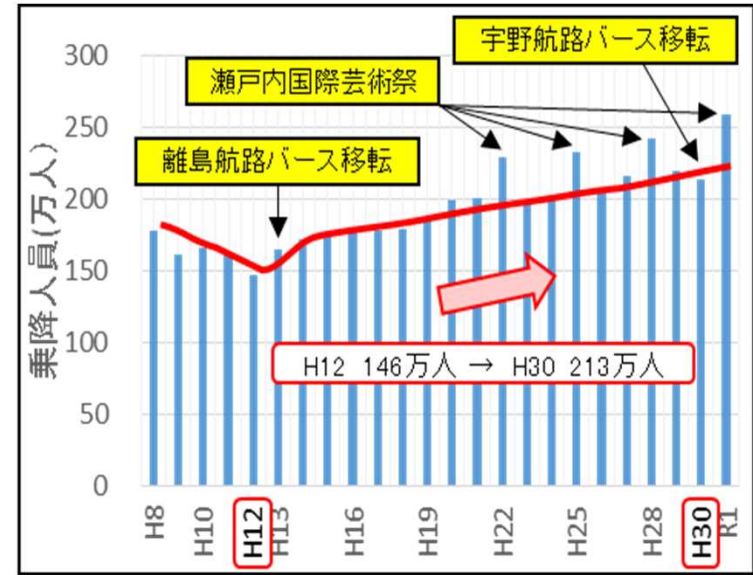


来場者でにぎわう離島港湾



瀬戸内国際芸術祭期間中の経済効果・来場者数(香川県内)
出典：芸術祭実行委員会HP

●離島フェリーの乗降人員は、サンポートに移転以降、増加傾向に転じている。「瀬戸内国際芸術祭」の開催年には、突出して乗降人員が増加している。



高松港 離島航路における乗降人員の推移

資料：四国地方整備局港湾空港部「四国港湾ビジョン2040」

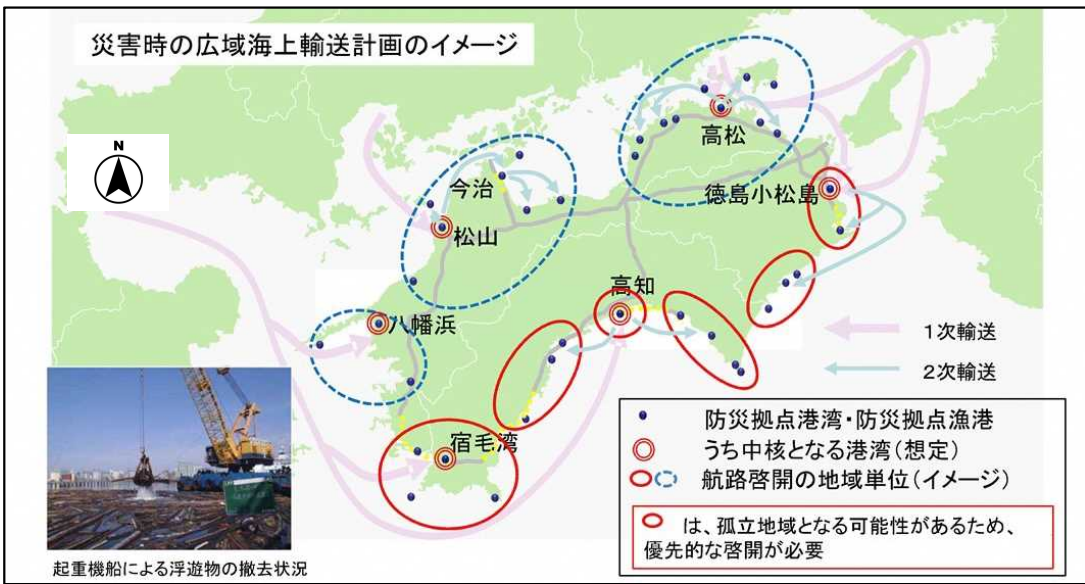
資料：国土交通省(港湾調査)※R1は速報値

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.5 自然災害リスク②【自然災害リスクと港湾における対応】

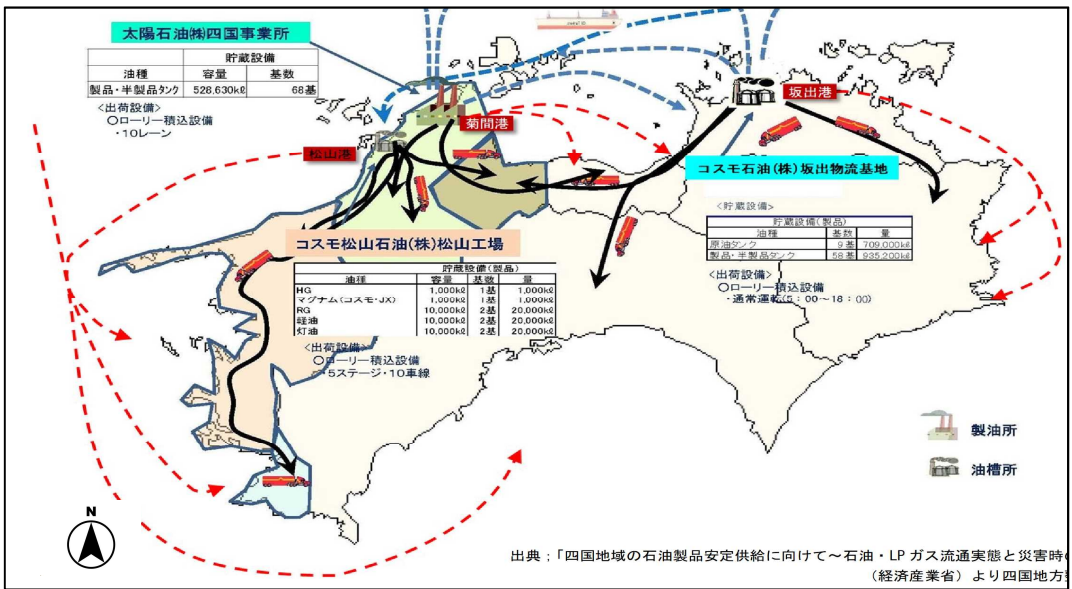
- 高松港玉藻地区の背後地には、国の現地対策本部が設置される予定の高松サンポート合同庁舎が立地しており、四国の防災拠点としての機能が求められる。
- 香川県国土強靱化地域計画において、高松港は緊急物資輸送、坂出港はエネルギー輸送の拠点として、それぞれ位置付けられている。
- 四国の広域的な海上輸送の継続計画(広域港湾BCP)において、四国のエネルギー供給拠点として坂出港の事業所からの配送を想定されている。

【緊急物資輸送】



資料：四国地方整備局港湾空港部「四国港湾ビジョン2040」

【エネルギー輸送】



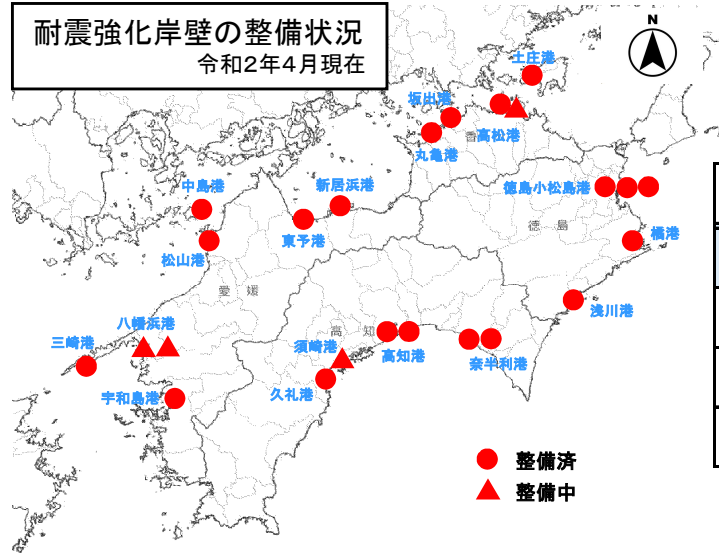
資料：四国の港湾における地震・津波対策検討会議
「南海トラフ地震に対応した四国の広域的な海上輸送の継続計画」

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.5 自然災害リスク③【自然災害リスクと港湾における対応】

● 四国地域の耐震岸壁の整備状況
 四国地域の港湾では現在、20施設が整備済み、4施設が整備中。

※耐震強化岸壁
 大規模地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するため、特定の港湾において通常のものより耐震性を強化して建設される岸壁



【四国地域の耐震岸壁数】

| 県名 | 整備済 | 整備中 | 計 |
|----|-----|-----|---|
| 香川 | 4 | 1 | 5 |
| 徳島 | 5 | 0 | 5 |
| 高知 | 5 | 1 | 6 |
| 愛媛 | 6 | 2 | 8 |

資料：国土地理院地図を加工し、香川県が作成

耐震強化岸壁

高松港
朝日地区



資料：香川県港湾課

坂出港
西埠頭地区



資料：坂出市みなと課

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.5 自然災害リスク⑤【自然災害リスクと港湾における対応】

- 重要港湾各港において、港湾BCPを策定
- 被災者の一時的避難、医療団やインフラ復旧要員等の拠点としてのホテルシップの活用が想定される。

【港湾事業継続計画(港湾BCP)】

港湾BCPの策定済港湾



資料:「港湾BCPの概要」日本港湾協会をもとに香川県作成

【ホテルシップ】

東日本大震災時でのホテルシップ活用事例

- 銀河丸 (6,185 GT) (航海訓練所) (宮古港にて)
3月20日~22日 (延べ220名が利用)

➤ 被災者の入浴・食事提供、健康診断



- ふじ丸 (23,235 GT) (商船三井)
4月11日~17日 (延べ4,451名が利用)

(大船渡港、釜石港、宮古港にて)

➤ 被災者の入浴、食事の提供、
客室の利用、映画上映、船舶公衆
電話の無料開放、携帯電話の充電



資料:国土交通省

「大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会最終報告のポイント」

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.6 その他②【SDGsの概要と港湾施策との関係】

●SDGsは、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標。2030年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成。



資料:外務省「持続可能な開発目標(SDGs)について」

SDGsを受けてのわが国の8つの優先課題と具体的施策

- People (人間)**
 - 1. あらゆる人々の活躍の推進
 - 2. 健康・長寿の達成
- Prosperity (繁栄)**
 - 3. 成長市場の創出、地域活性化、科学技術イノベーション
 - 4. 持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備
- Planet (地球)**
 - 5. 省・再生可能エネルギー、気候変動対策、循環型社会
 - 6. 生物多様性、森林、海洋等の環境の保全
- Peace (平和)**
 - 7. 平和と安全・安心社会の実現
- Partnership (パートナーシップ)**
 - 8. SDGs 実施推進の体制と手段

【「PORT2030」の施策との関係】

- 1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
- 2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
- 3. 列島のクルーズアイランド化
- 4. ブランド価値を生む空間形成
- 7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
- 8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開
- 7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
- 5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
- 6. 港湾・物流活動のグリーン化

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.6 その他③【SOxの排出規制】

●国際条約に基づき、2020年よりSOxの排出規制が強化されたため、船社は燃料油の切り替え等の対応が必要となる。

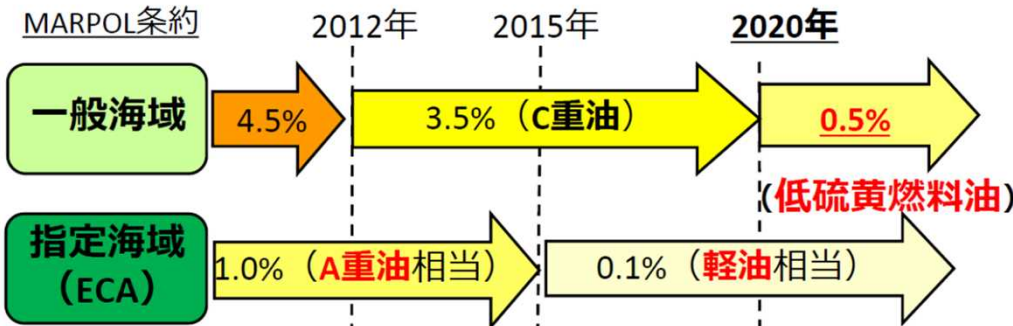
【SOx規制概要】

- 国際海事機関(IMO)において、2008年の海洋汚染防止条約の改正により、船用燃料油中の硫黄分濃度規制が3.5%以下から0.5%以下へ2020年より全世界的に強化することを規定している。
- また、同条約では需給状況等に関するレビューを行い、2020年からの実施が不可能と判断された場合には、2025年に強化することも規定していた。レビューの結果、2020年からの規制強化で確定(2016年)。
- 我が国としては、船舶からのSOxの排出による人の健康や環境への悪影響の低減に取り組むもので、環境先進国として適切な対応が必要。

【船社の対応策(3つの手段)】

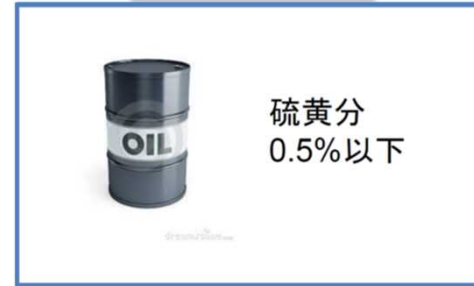
- 現在多く使用されている「C重油」は、そのままでは使用不可となる。
- 3つの手段
 - 手段1 低硫黄燃料油への切り替え
 - 手段2 排気ガス洗浄装置(スクラバー)の使用
 - 手段3 LNG(天然ガス燃料)等の代替燃料の使用

2008年 MARPOL条約改正

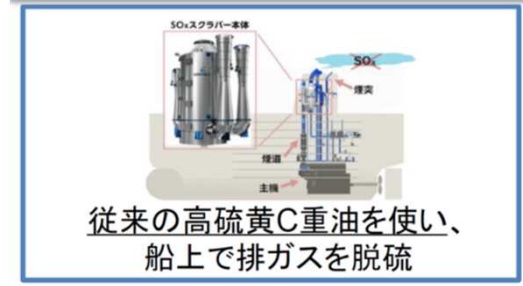


※IMOが承認した指定海域(ECA)は現在、北海・バルト海ECA、北米・米国カリブ海ECAの2つのみ。これら以外の全世界の海域が一般海域。

手段1 燃料油



手段2 スクラバー (排ガス洗浄装置)



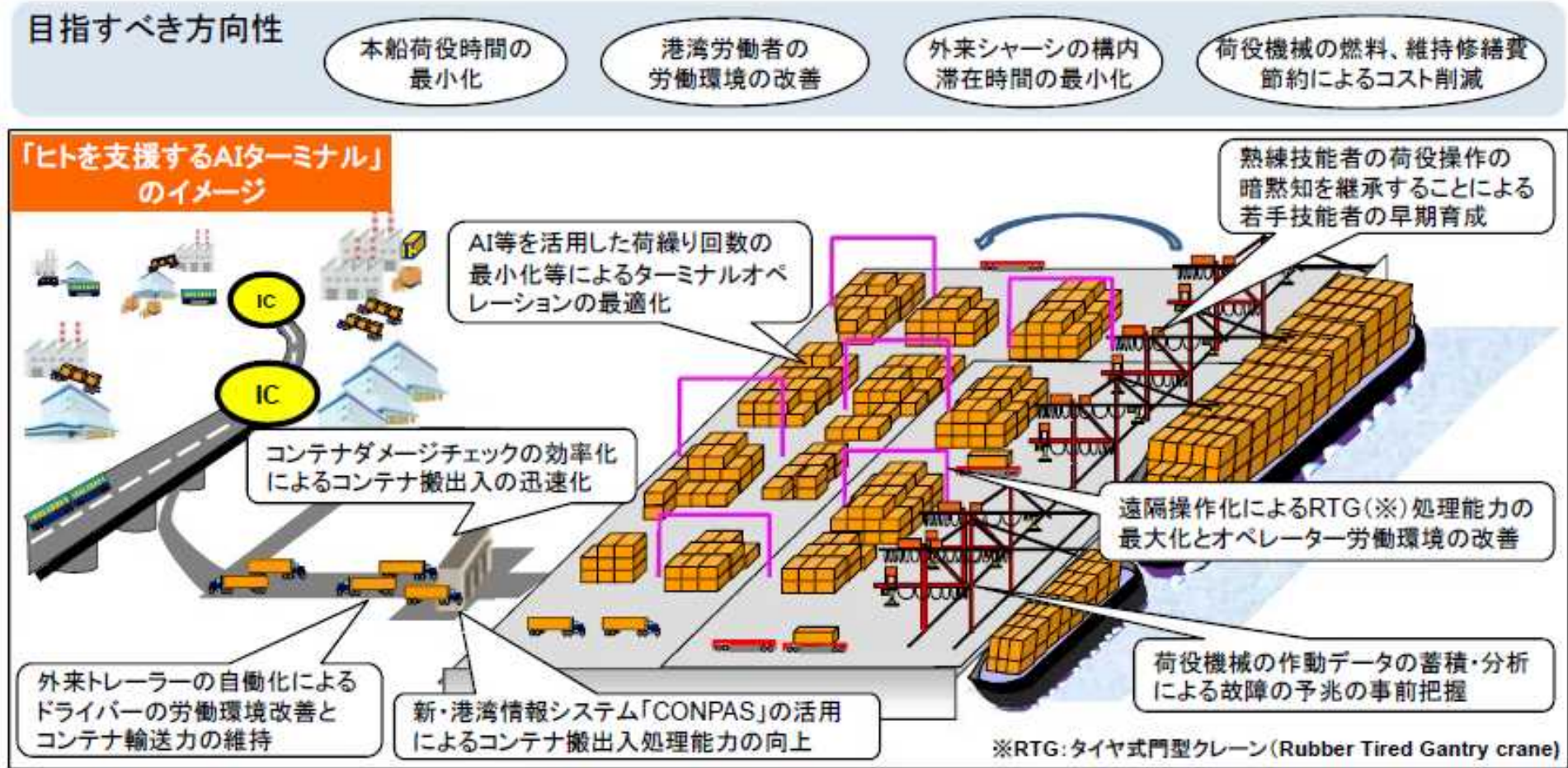
手段3 LNG



2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.6 その他④【AIターミナル】

●大型コンテナ船の寄港の増加による荷役時間の長期化や、コンテナターミナルのゲート前渋滞の深刻化に対応し、コンテナターミナルの生産性を飛躍的に向上させるため、国土交通省港湾局においては、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた各種取り組みを行うこととしている。



「ヒトを支援するAIターミナル」の実現により、コンテナターミナルの生産性を飛躍的に向上させ、2023年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前大気をほぼ解消することを目指す。

2. 高松港・坂出港を取り巻く現況

2.6 その他⑤【MaaS】

●ICT(情報通信技術)を活用して移動をシームレスにつなぐ「MaaS」の実証実験が、高松を舞台に行われた。

【MaaSとは】

MaaS(Mobility as a Service)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て検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。

【MaaS推進・支援事業(国土交通省)】

令和元年度は、「先行モデル事業」として、瀬戸内エリアにおいて、デジタルフリーパス(鉄道、フェリー、ロープウェイ)や他分野連携(観光施設、観光体験等)が選定されている。

令和2年度は、MaaS実証実験支援として、高松市において、観光客向けMaaSアプリHoraiのプラットフォームを活用した最適なアプリの構築等が選定されている。



3. 高松港の現況

3.1 高松港の概要①【各地区の特徴】

〔生島地区〕



生島地区は緑地レクリエーションゾーン・船だまり関連ゾーンとして位置付けられており、生島湾北西側部分は小型船舶の係留拠点として平成2年から9年にかけて整備されてきた。

〔神在地区〕



物揚場、臨港道路などの港湾施設があり、現在は小型船舶等が係留している。今後も小型船だまりとしての港湾利用が見込まれる。

〔香西地区〕



香西地区は物流関連・生産・緑地レクリエーションゾーンとして位置付けられ、これまで生活環境の改善及び産業の活性化のために、下水処理施設、レクリエーション施設として港湾緑地が整備されている。また、20haの工業用地にクレーン工場が進出している。

〔弦打地区〕



弦打地区は物流関連・生産ゾーンとして位置付けられ、木材関連企業が立地しているほか、物流施設として5.5m岸壁がH30年に整備された。

〔西浜地区〕



昭和42年埋立竣工の都市再開発用地の一部にマリナー関連施設として県ビジターバス、民間マリナー、市立ヨット競技場等が整備されており、今後も交流拠点・緑地レクリエーションゾーンとして玉藻地区と併せてにぎわいづくりの一翼を担っている。

〔玉藻地区〕



離島旅客船等の発着が集中する高松港の中心地区として整備されてきた。平成に入り、四国の中枢都市を目指し宇高連絡船跡地にサポート高松が整備されるなど賑わいを見せている。

〔朝日地区〕

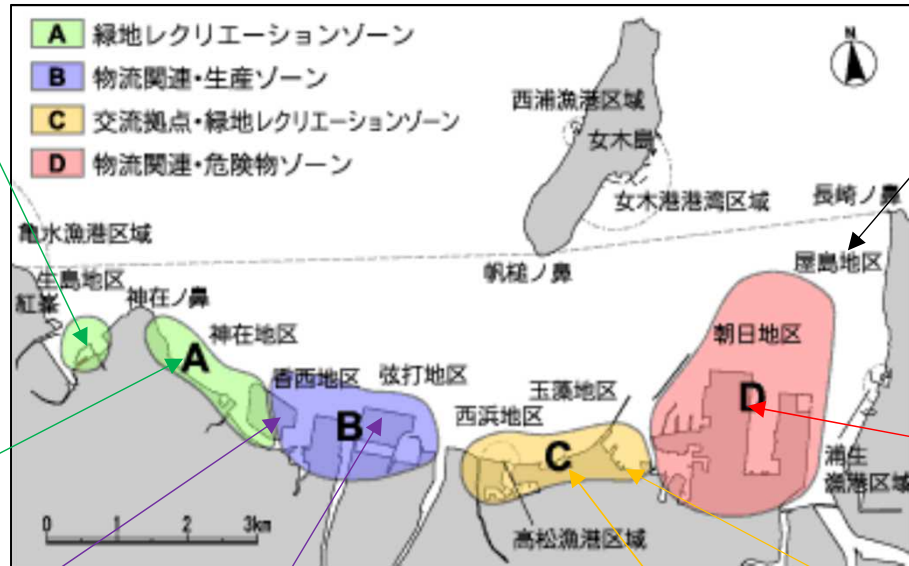


昭和25年から現在までに約170haの土地を造成し、県外企業及び地元各種企業が立地している。また、外内貨物の取扱うなど高松港最大の商港ふ頭として機能している。

〔屋島地区〕

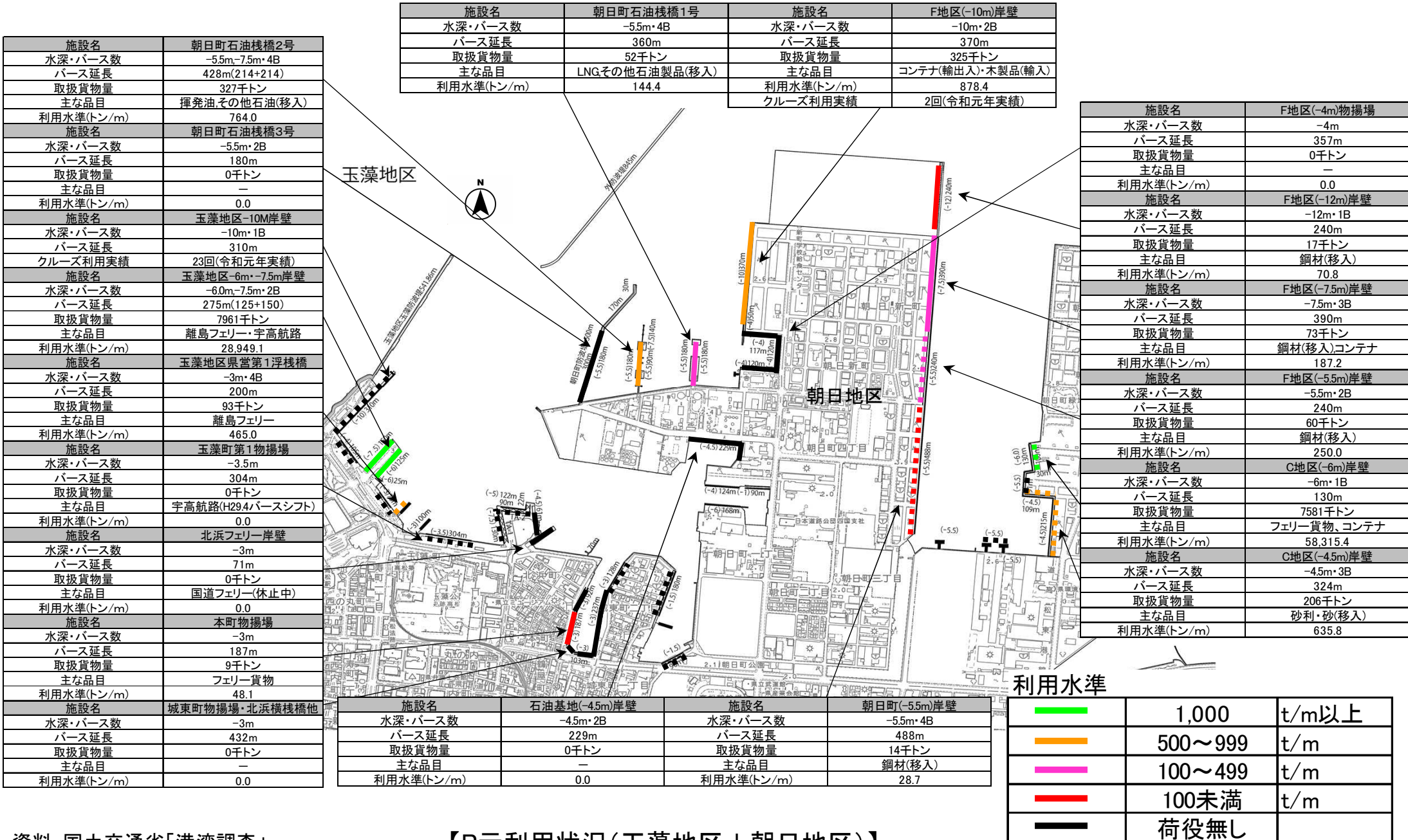


物揚場、野積場、臨港道路などの港湾施設があり、現在は小型船舶等が係留している。



3. 高松港の現況

3.1 高松港の概要④【各ふ頭の利用状況 玉藻地区・朝日地区】



資料:国土交通省「港湾調査」
※貨物量は速報値

【R元利用状況(玉藻地区+朝日地区)】

※点線箇所は計画上貨物の貼付け無し

3. 高松港の現況

3.1 高松港の概要⑤【各ふ頭の利用状況 香西地区・弦打地区】

【R元利用状況(香西地区+弦打地区)】

| 施設名 | 香西地区(-5.5m)岸壁 |
|------------|-----------------|
| 水深・バース数 | -5.5m・2B |
| バース延長 | 200m |
| 取扱貨物量 | 3千トン |
| 主な品目 | 砂利・砂(移入) |
| 利用水準(トン/m) | 15.0 |
| 施設名 | 香西地区(-4.5m)2号岸壁 |
| 水深・バース数 | -4.5m・2B |
| バース延長 | 140m |
| 取扱貨物量 | 148千トン |
| 主な品目 | 砂利・砂(移入) |
| 利用水準(トン/m) | 1,057.1 |
| 施設名 | 香西地区(-4.5m)1号岸壁 |
| 水深・バース数 | -4.5m・2B |
| バース延長 | 140m |
| 取扱貨物量 | 157千トン |
| 主な品目 | 砂利・砂(移入) |
| 利用水準(トン/m) | 1,121.4 |

合算

| 施設名 | 香西外港 |
|------------|----------------|
| 水深・バース数 | -4.5m,-5.5m・6B |
| バース延長 | 480m |
| 取扱貨物量 | 308千トン |
| 主な品目 | セメント・砂利・砂(移入) |
| 利用水準(トン/m) | 641.7 |

香西地区

利用水準

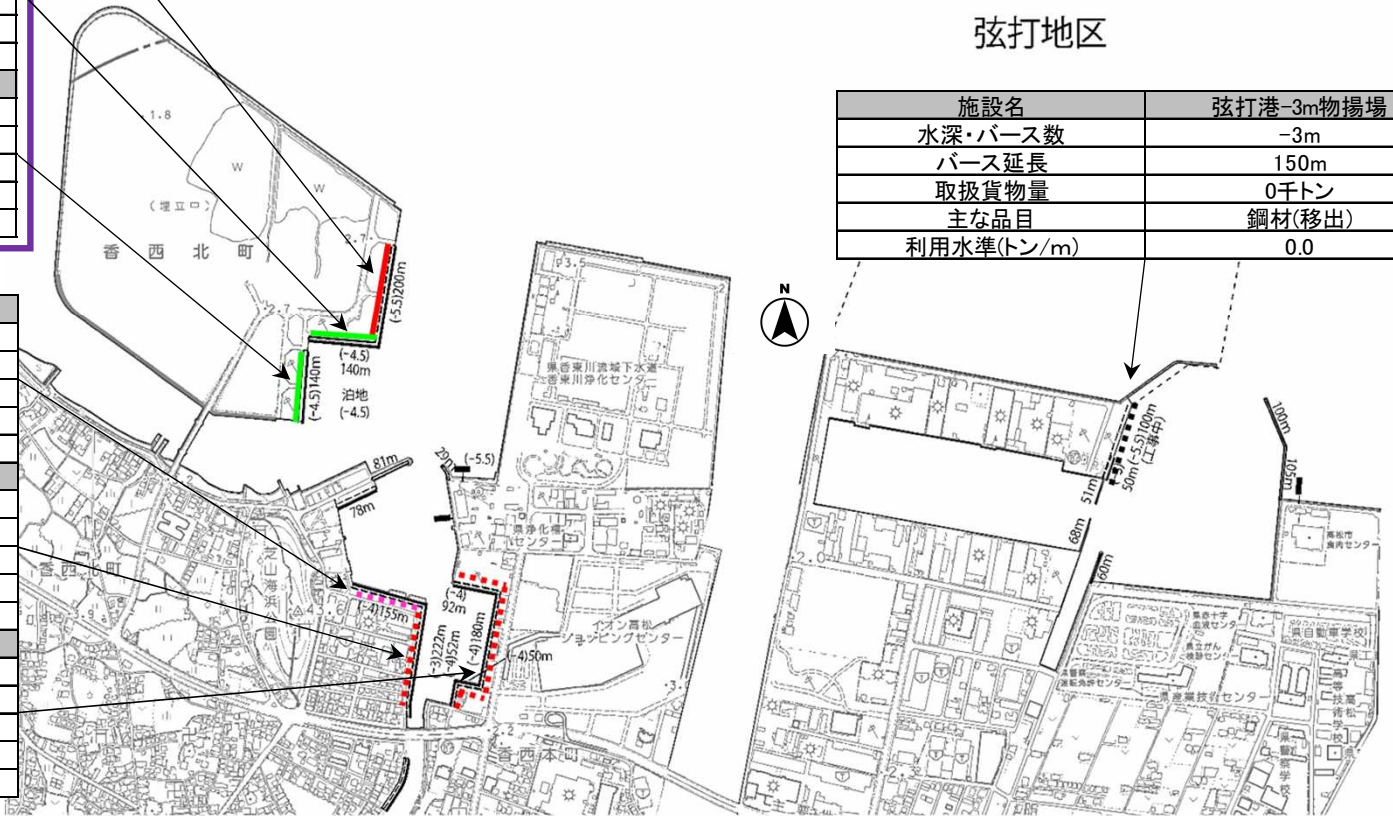
| | | |
|--|---------|-------|
| | 1,000 | t/m以上 |
| | 500~999 | t/m |
| | 100~499 | t/m |
| | 100未満 | t/m |
| | 荷役無し | |

※点線箇所は計画上貨物の貼付け無し

弦打地区

| 施設名 | 弦打港-3m物揚場 |
|------------|-----------|
| 水深・バース数 | -3m |
| バース延長 | 150m |
| 取扱貨物量 | 0千トン |
| 主な品目 | 鋼材(移出) |
| 利用水準(トン/m) | 0.0 |

| 施設名 | 外港第2物揚場 |
|------------|----------|
| 水深・バース数 | -4m |
| バース延長 | 155m |
| 取扱貨物量 | 16千トン |
| 主な品目 | 金属くず(移出) |
| 利用水準(トン/m) | 103.2 |
| 施設名 | 内港第1物揚場 |
| 水深・バース数 | -3m |
| バース延長 | 222m |
| 取扱貨物量 | 9千トン |
| 主な品目 | セメント(移入) |
| 利用水準(トン/m) | 40.5 |
| 施設名 | (-4m)物揚場 |
| 水深・バース数 | -4m |
| バース延長 | 374m |
| 取扱貨物量 | 14千トン |
| 主な品目 | 砂利・砂(移入) |
| 利用水準(トン/m) | 37.4 |



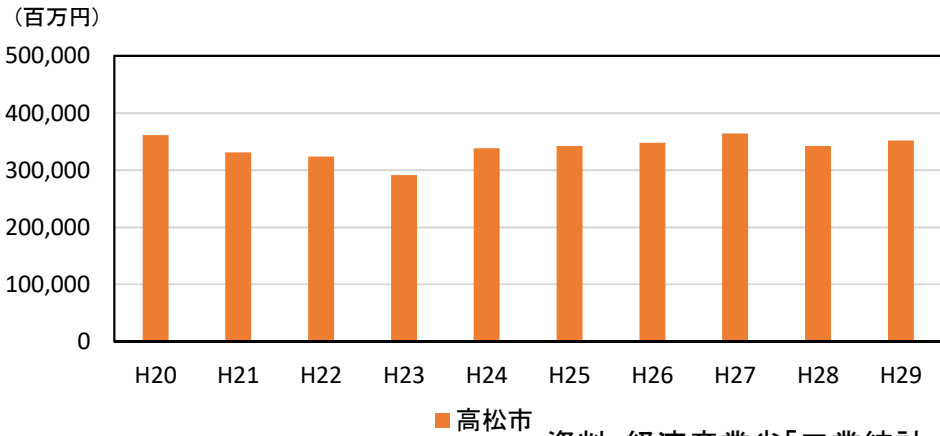
資料:国土交通省「港湾調査」※貨物量は速報値

3. 高松港の現況

3.1 高松港の概要⑥【立地企業・産業の状況】

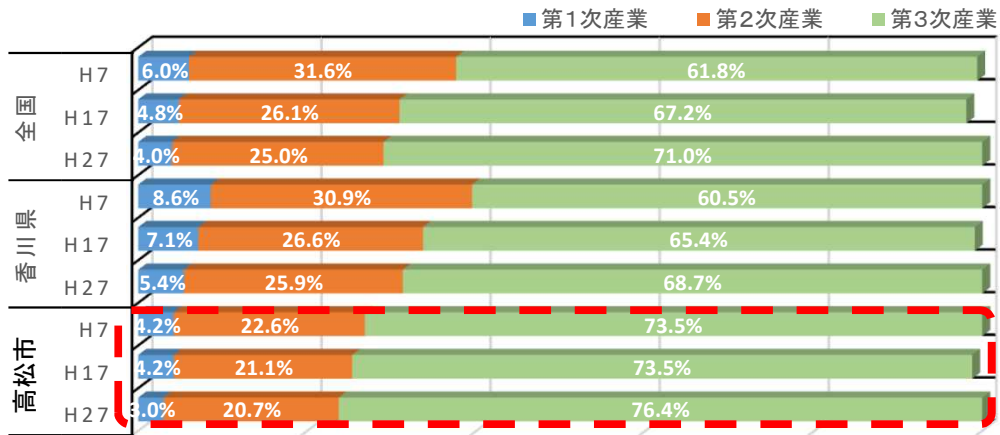
- 高松市の製造品出荷額は近年横ばいで推移
- 高松市の製造品出荷額の県内シェアは約13% (351,771百万円)
- 高松市の産業分類別就業者割合は、全国と比較し第3次産業の割合が高く年々増加傾向 (H27:76.4%)

高松市の製造品出荷額の推移



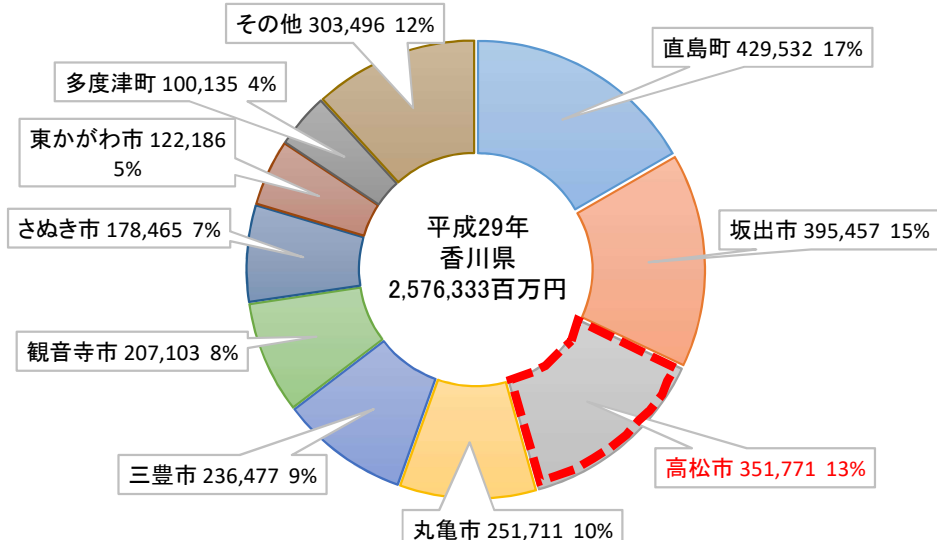
資料: 経済産業省「工業統計」

高松市の産業分類別就業者割合



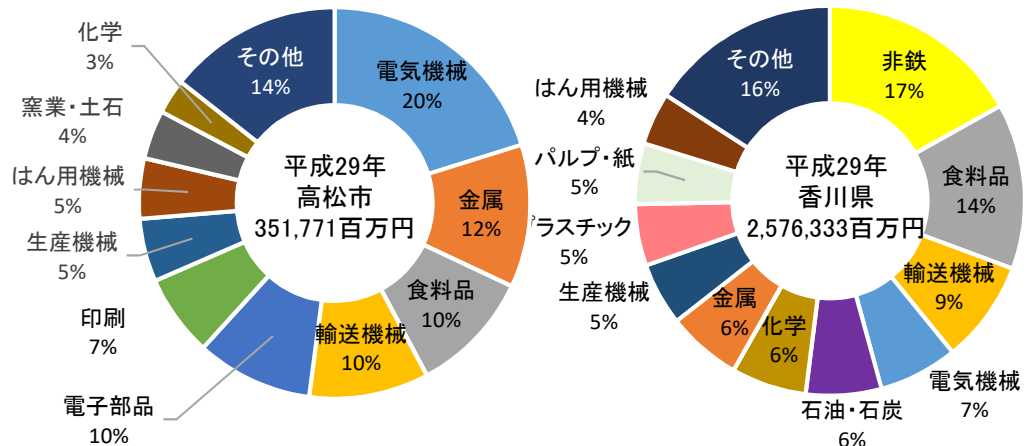
資料: 総務省統計局「国勢調査」

香川県の製造品出荷額における高松市のシェア



資料: 経済産業省「工業統計」

産業別製造品出荷額シェア

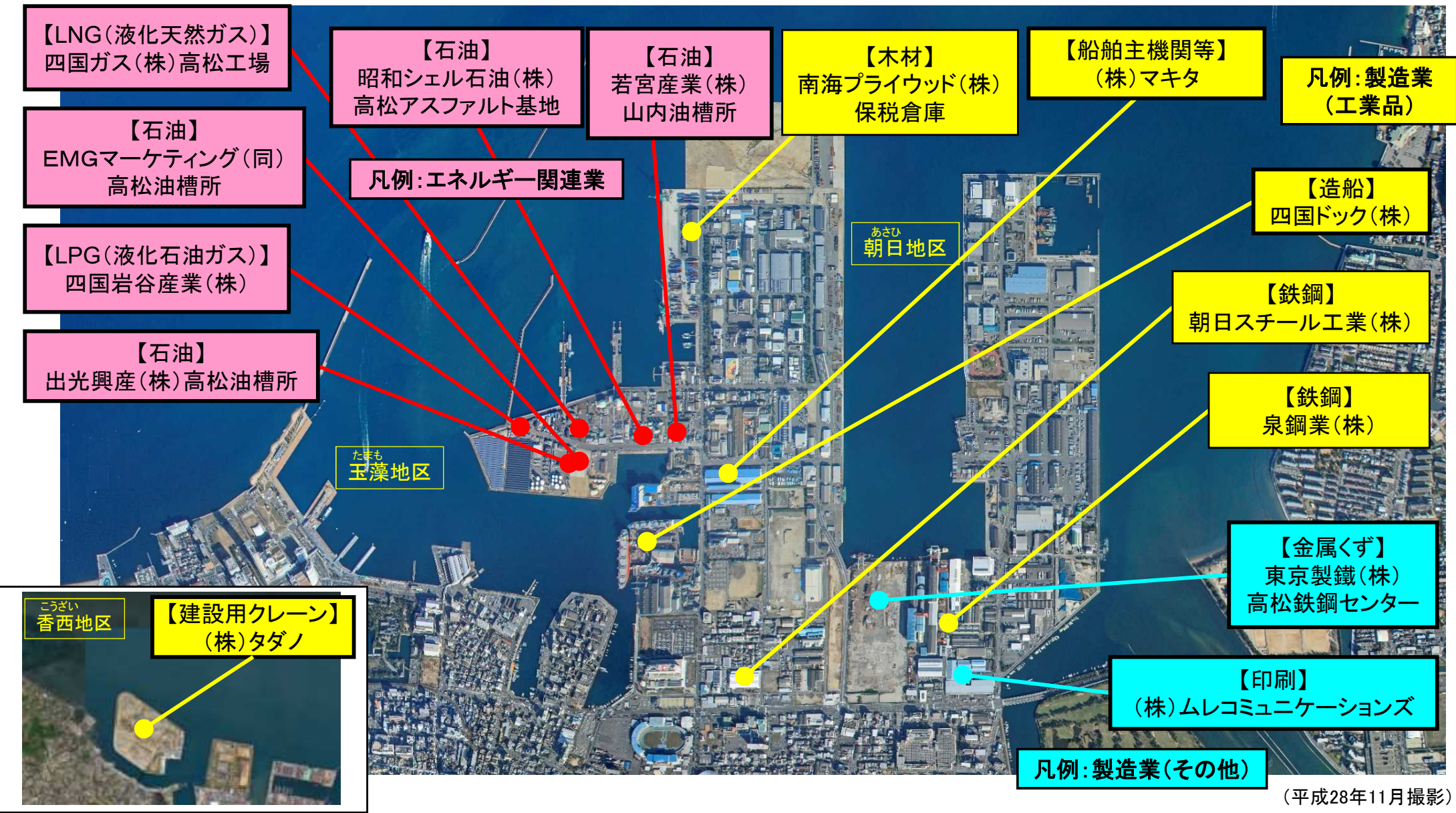


資料: 経済産業省「工業統計」

3. 高松港の現況

3.1 高松港の概要⑦【立地企業・産業の状況】

- 高松市の製造品出荷額等は3,526億円で四国第10位である。(平成30年工業統計より)
- 朝日地区にはエネルギー関連業や製造業が集積している。

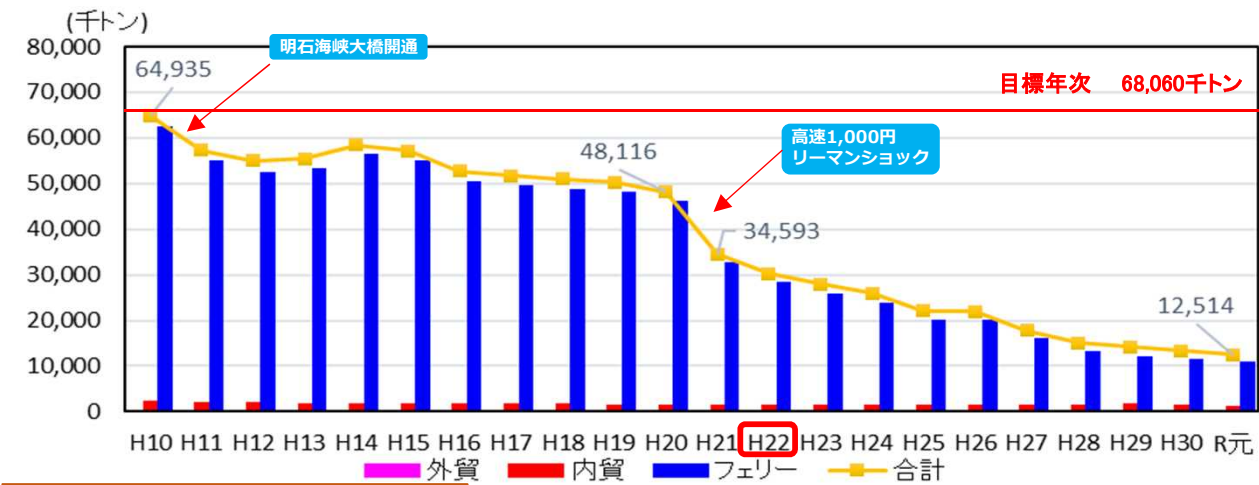


3. 高松港の現況

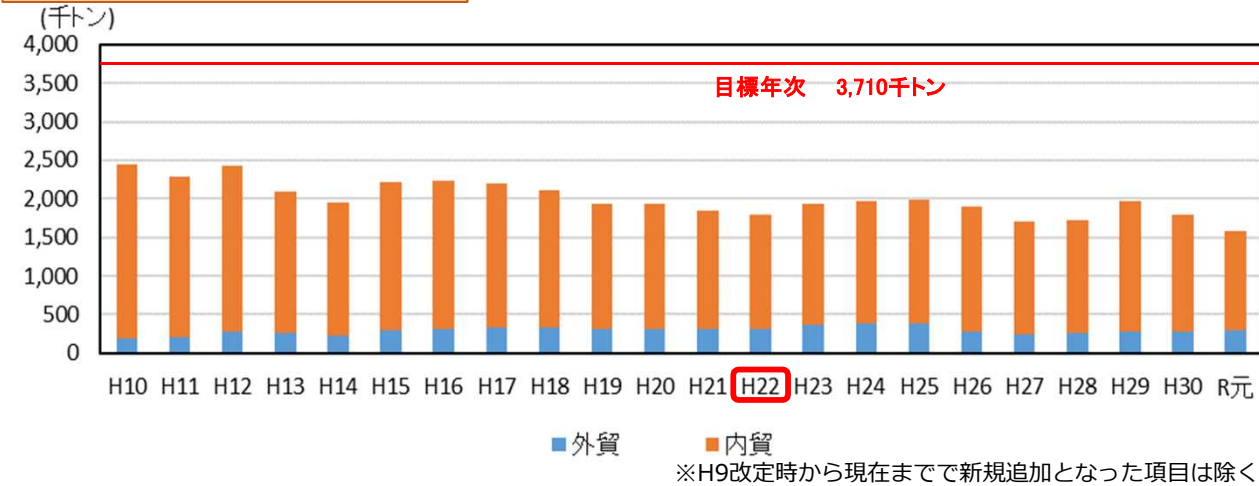
3.2 取扱貨物の現況①【概況】

- 高松港の取扱貨物のほとんどがフェリー貨物である。
- 明石海峡大橋の開通や1,000円高速の影響により、本州と結ぶフェリーの便数が大幅に減少し、これに伴い取扱貨物量も大幅に減少している。
- フェリーを除く取扱貨物量については、外貿は漸増傾向に対し、内貿は漸減傾向である。

取扱貨物量の推移

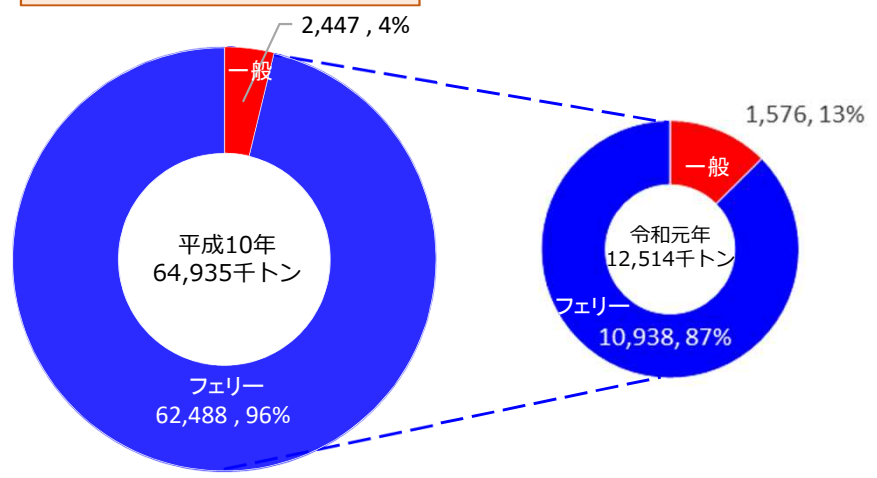


取扱貨物量の推移(フェリー除く)



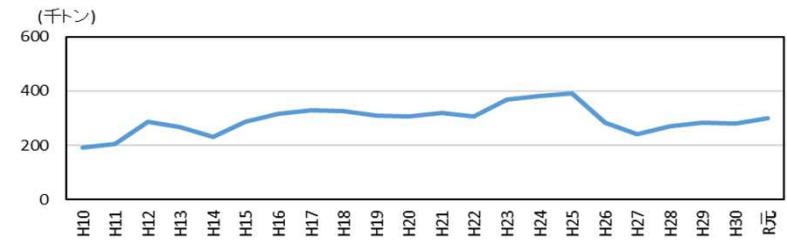
※H9改定時から現在までで新規追加となった項目は除く。

貨物種別による取扱貨物量

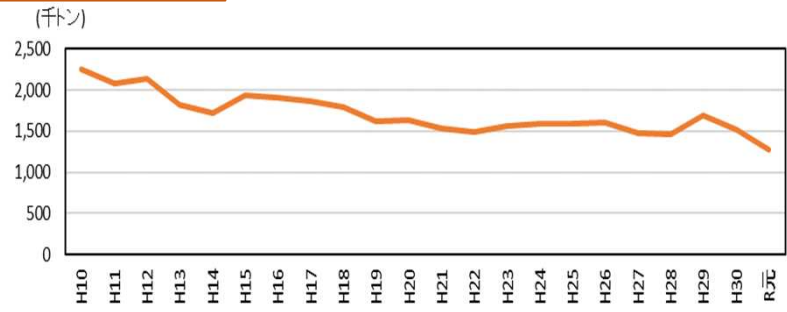


※「一般」は、フェリーを除く商船（一般貨物船、タンカー、コンテナ船等）で輸送された貨物を示す。

外貿貨物の推移



内貿貨物の推移



資料：国土交通省「港湾調査」※R元は速報値

3. 高松港の現況

3.2 取扱貨物の現況②【コンテナ貨物の現況】

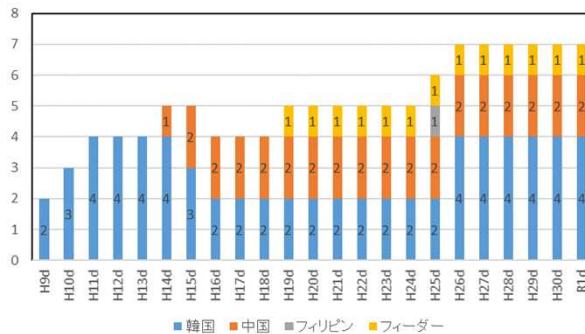
- 外資コンテナの取扱いは平成9年の釜山航路開設に始まり、当初は週2便であったが、その後、中国航路やフィーダー航路の拡充により現在は週7便が就航
- 外資コンテナ取扱数は平成9年以降順調な伸びを示していたが、平成27年の中国経済の減速時に大きく減少したものの、その後回復し、令和元年には過去最高を記録。
- フィーダーコンテナについては、モーダルシフト等によりフェリーでのシャーシコンテナ輸送が大幅な増加

外資コンテナ数の推移



資料：国土交通省「港湾調査」※R元は速報値

高松港CTにおけるコンテナ定期航路数の推移



資料：香川県

コンテナ取扱個数

- 令和元年における高松港のコンテナ取扱個数は、全国20位、四国1位である。

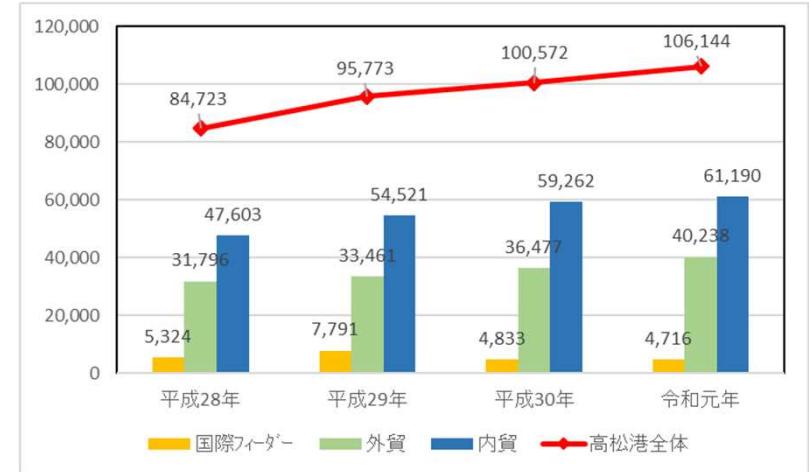
コンテナ取扱量(令和元年) (TEU)

| 順位 | 港名 | 取扱量 | 外資 | 内資 |
|----|-------|---------|--------|--------|
| 20 | 高松 | 106,144 | 40,238 | 65,906 |
| 22 | 三島川之江 | 99,990 | 75,024 | 24,966 |
| 28 | 新居浜 | 69,718 | | 69,718 |
| 36 | 松山 | 52,617 | 37,638 | 14,979 |
| 39 | 東予 | 44,756 | | 44,756 |

資料：国土交通省「港湾調査」

高松港のコンテナ取扱数の推移

内資・外資が増加傾向であり、全体としても取扱個数増加が継続している。



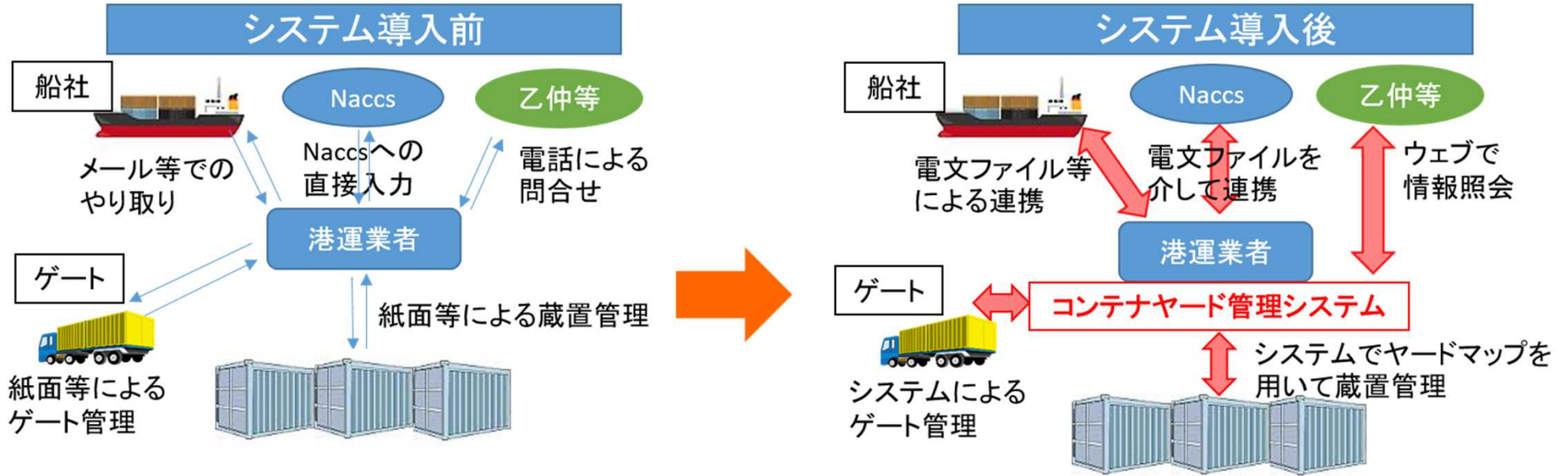
資料：国土交通省「港湾調査」※R元は速報値

3. 高松港の現況

3.2 取扱貨物の現況③【コンテナターミナルにおける最近の取組み】

●コンテナヤード管理システムの導入(H27.3)

・電話や紙面によるヤード運営から、システムを介してウェブ情報照会、電文ファイル等による連携及びヤードマップを用いた蔵置管理等が可能。

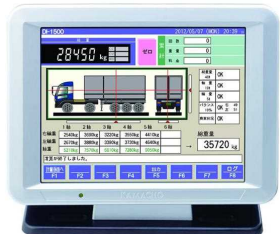


●出入管理情報システム・PSカードの導入(H29.2) ※全国の重要港湾初

・出入管理システム…PSカードの読み取り等により、制限区域内への人の出入りを管理するシステム。
 ・PSカード…国が発行する全国共通のICカード。

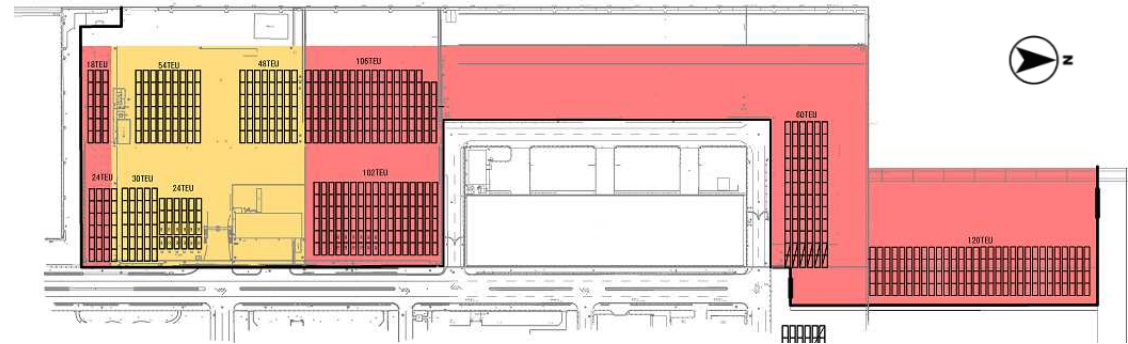
●三次元重心測定機能付きトラックスケール satrsの導入(H25.10)

・コンテナ車両の積荷が原因と思われる横転事故防止のために、積荷の偏り、重心位置の計測が可能。



●蔵置ヤードの拡張(H9.6開設以降計6回)

・面積は約4倍、蔵置個数は約5倍に増加。



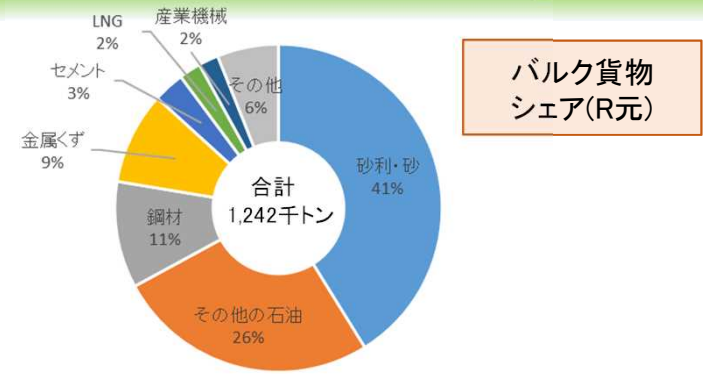
開設時 約11,000m² 約370TEU
 現在 約43,400m² 約2,020TEU

資料: 香川県

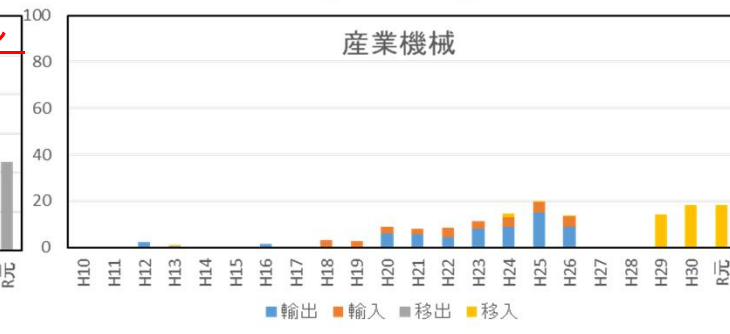
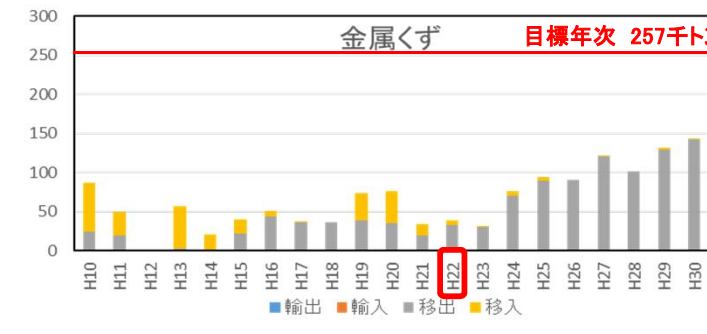
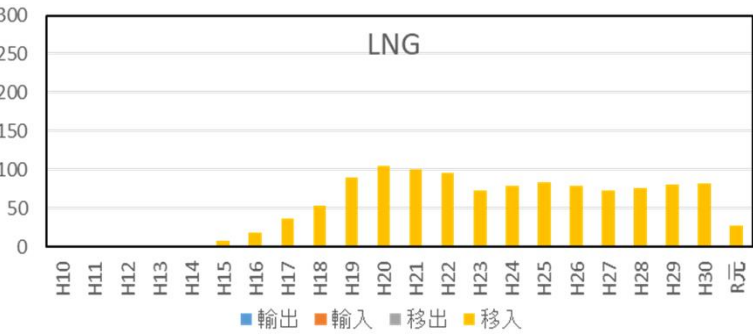
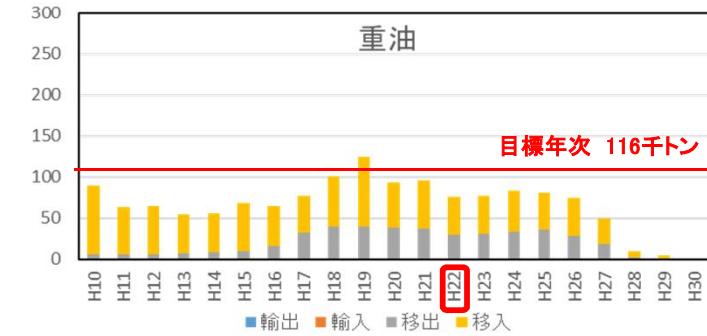
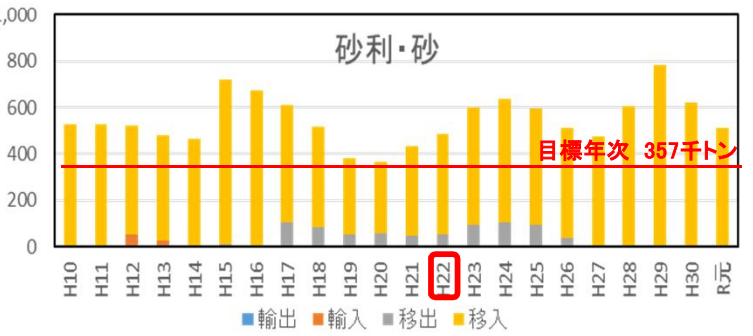
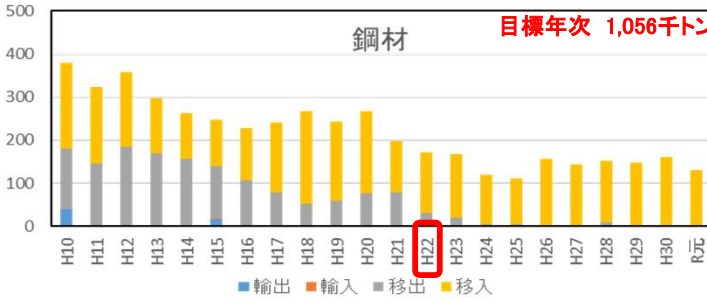
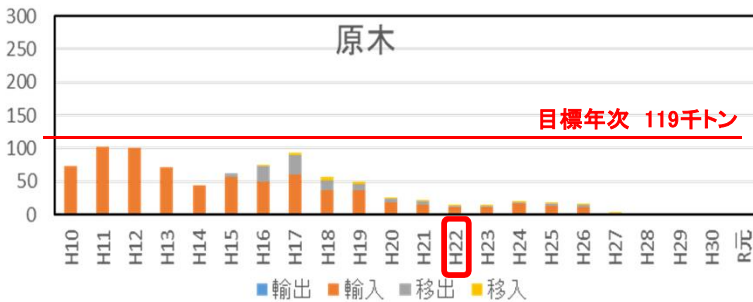
3. 高松港の現況

3.2 取扱貨物の現況④【バルク貨物の現況】

- 高松港における主要なバルク貨物のうち、原木及び重油については、年々取扱いが減少し、取扱いがゼロになっている。
- その他のバルク貨物についても取扱いは減少傾向を示しており、H9改訂における目標年次(H22)における推定貨物量を超えているのは砂利・砂のみである。
- 一方で、LNG等新たな貨物の取扱いが始まるなど、バルク貨物全体としては取扱い量は横ばい傾向



主なバルク貨物量の推移 (単位:千トン)



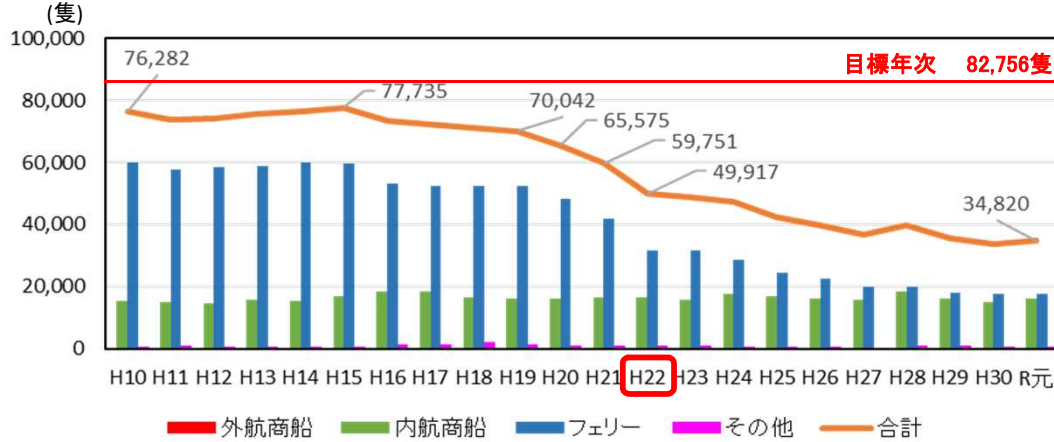
資料:国土交通省「港湾調査」※R元は速報値

3. 高松港の現況

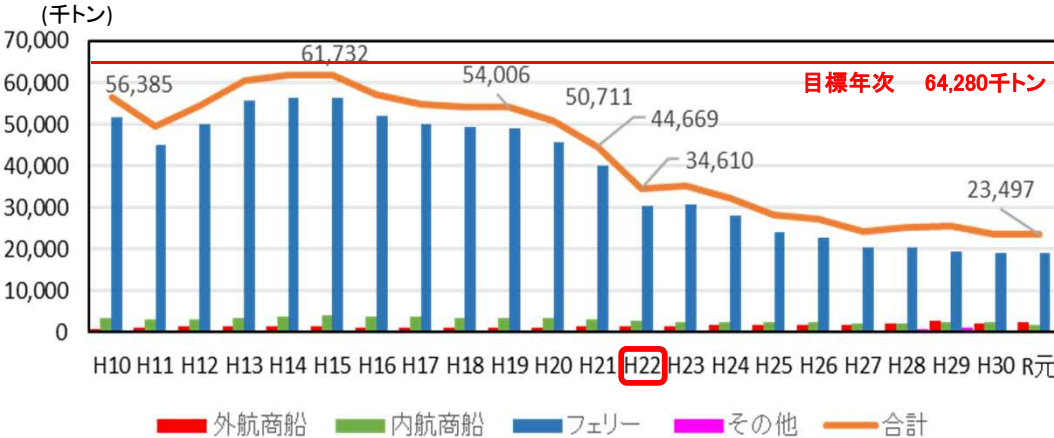
3.3 入港船舶の現況

- 高松港入港船舶数は、平成10年には7万6千隻を数えていたが、明石海峡大橋や高速道路料金の値下げ等により、フェリー航路(神戸・宇野航路)の廃止、減便等が続き、平成30年には3万3千隻と半数以下にまで減少
- 入港船舶の総トン数についても、フェリー航路の縮小により平成30年には平成10年の4割程度まで減少
- 船舶の規模は、フェリー及び内航商船についてはここ20年間ほぼ同型となっているが、外航商船については、年々大型化の傾向

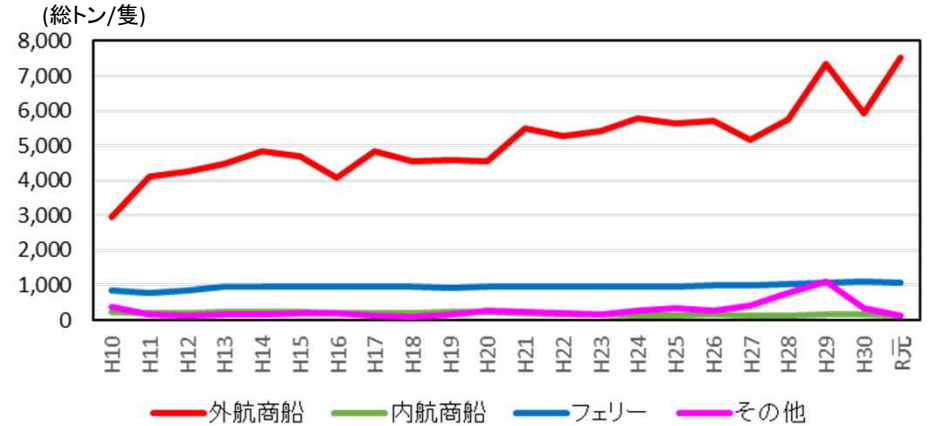
入港船舶の推移①【入港隻数】



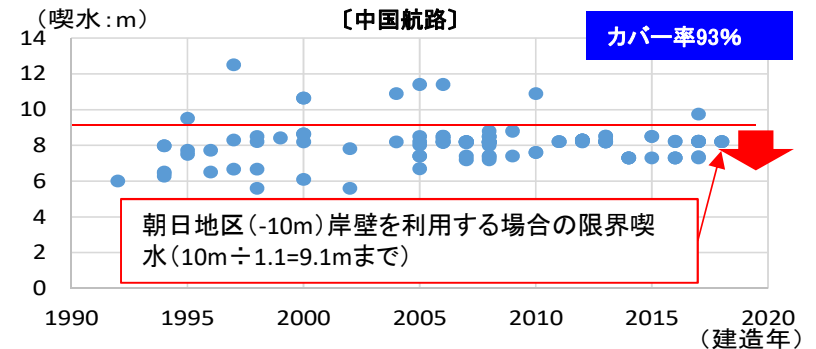
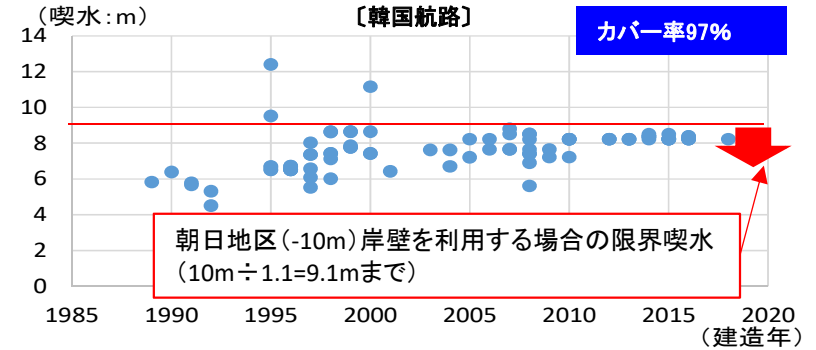
入港船舶の推移②【総トン数】



入港船舶の推移③【船舶規模(平均)】



日本に就航しているコンテナ船の船型の推移

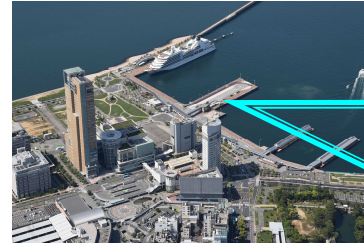


資料: 「WSE2019」、「Marine Traffic」

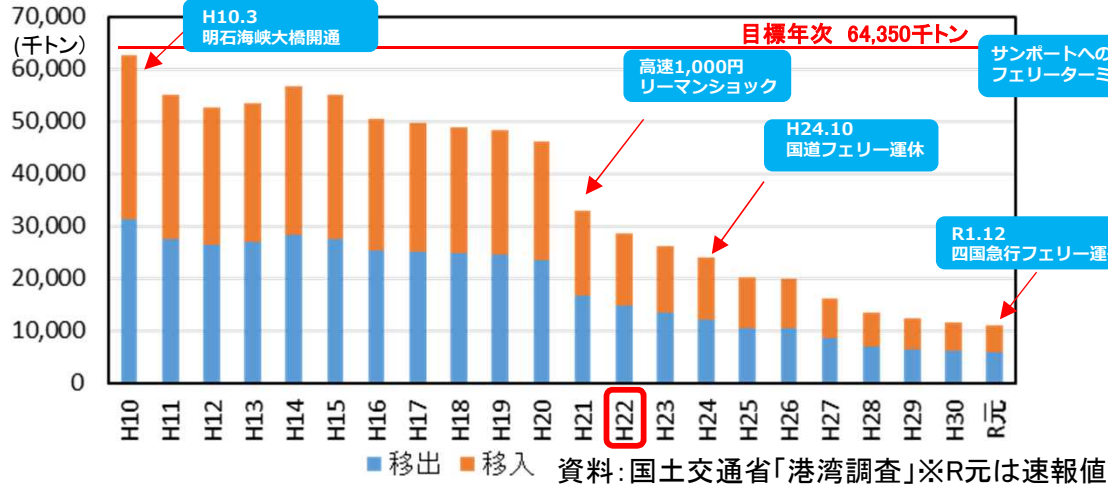
3. 高松港の現況

3.4 フェリー・RORO船の現況

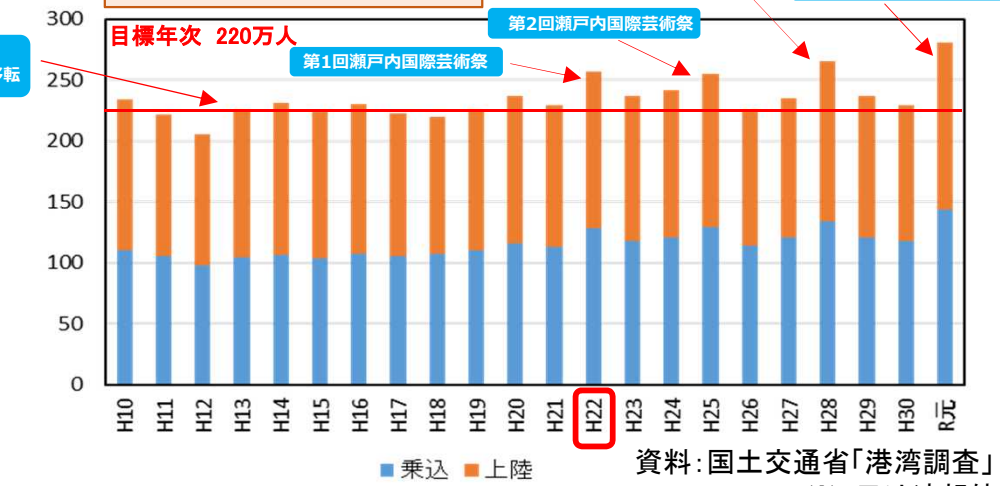
- 高松港と県外を結ぶフェリー航路は、明石海峡大橋や高速道路料金の値下げ等により減便・休廃止が相次ぎ大幅に縮小している。
- 一方で、小豆島を始めとする離島航路については、人口減少が進むものの、瀬戸内国際芸術祭等による旅行者の増加もあり、H13年のサンポートへのフェリーターミナル移転以降、航路数が増加し乗降人員も微増傾向である。
- フェリー貨物の増加に伴う大型化と大規模地震発生時の緊急物資輸送機能を確保するため、高松港複合一貫輸送ターミナルを整備(令和2年度～)



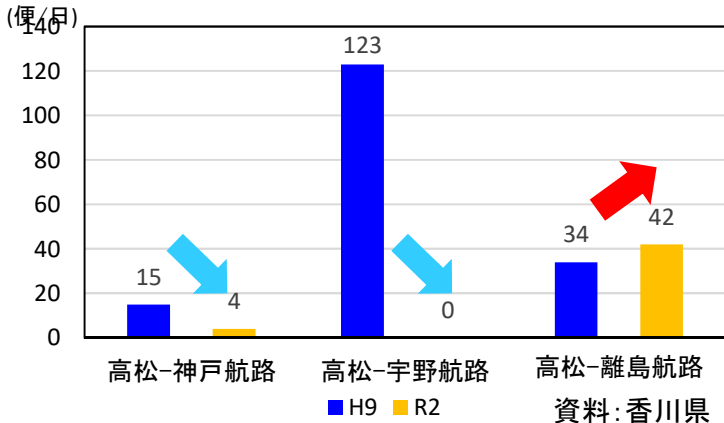
高松港フェリー貨物量の推移



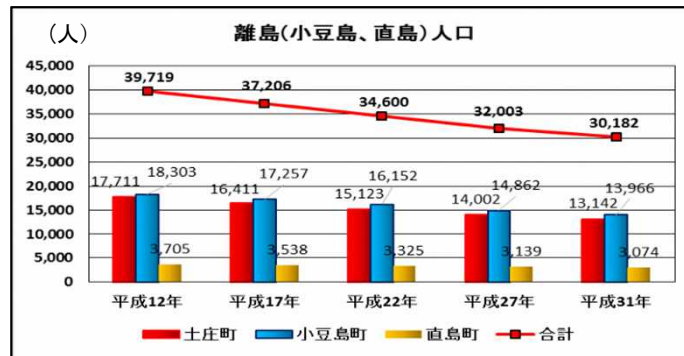
高松港乗降人員数の推移



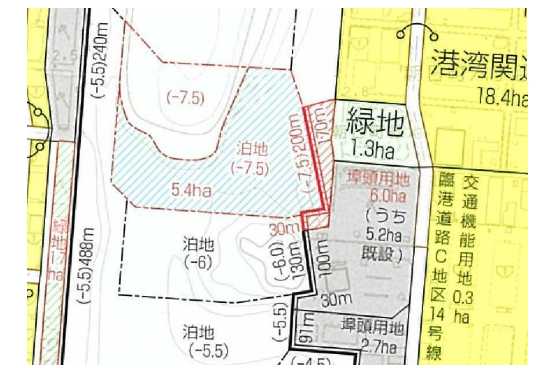
高松港発着フェリー便数の推移



離島人口の推移



耐震強化岸壁の整備



3. 高松港の現況

3.5 観光の現況

- 香川県の観光客は増加傾向。
- 瀬戸内国際芸術祭による来場者数は増加傾向。
- 高松港におけるクルーズ客船寄港数は増加傾向。

観光客の推移

- 県外観光客入込数及び高松港周辺の主要観光地入込客数は増加傾向

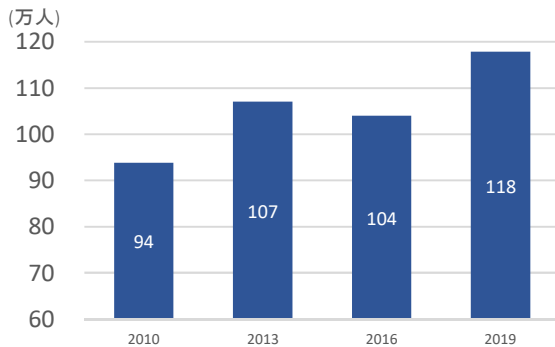
(千人)

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 県外観光客入込数 | 9,177 | 9,060 | 9,203 | 9,368 | 9,464 | 9,416 | 9,687 |
| 主要観光地入込客数 | 栗林公園 | 601 | 610 | 657 | 706 | 718 | 783 |
| | 屋島 | 413 | 473 | 444 | 503 | 461 | 525 |

資料:香川県「香川県観光客動態調査報告」

瀬戸内国際芸術祭の総来場者数の推移

- 過去4回開催し、世界的に認知度が向上。時期開催(2022年)が決定。

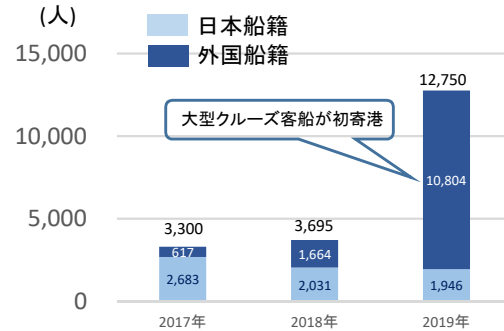


資料:瀬戸内国際芸術祭実行委員会

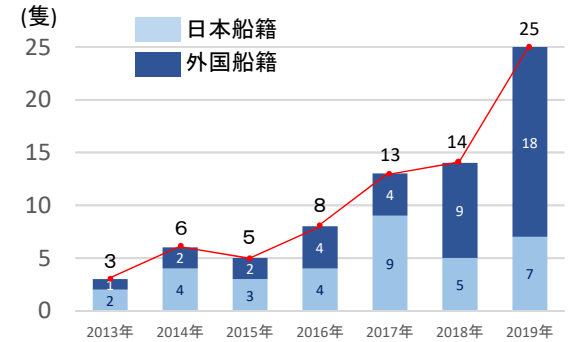
◆経済効果

瀬戸内国際芸術祭2019の経済波及効果は180億円と過去最高を記録。高松空港の国際定期路線の充実や海外メディアで取り上げられたことに伴う外国人の増加などが経済効果のアップにつながった。

高松港におけるクルーズ客船寄港数の推移



資料:香川県交流推進課



資料:香川県交流推進課



朝日地区に入港するダイヤモンド・プリンセス (115,906トン, 乗客定員2,706人)



玉藻地区に入港するマースダム (55,575トン, 乗客定員1,258人)

乗船客に向けた案内板等の整備



案内看板 (高松駅前広場)



電光掲示板 (高松コリドー)

3. 高松港の現況

3.6 賑わい・交流拠点の現況①

- 高松港玉藻地区は市街地に近接しており、中心市街地まで1km程度の距離に立地。
- 玉藻地区は、離島への高速船やフェリー船の発着場だけでなく、鉄道、バスターミナルが集積する交通結節点。



中心市街地までも1km程度の距離

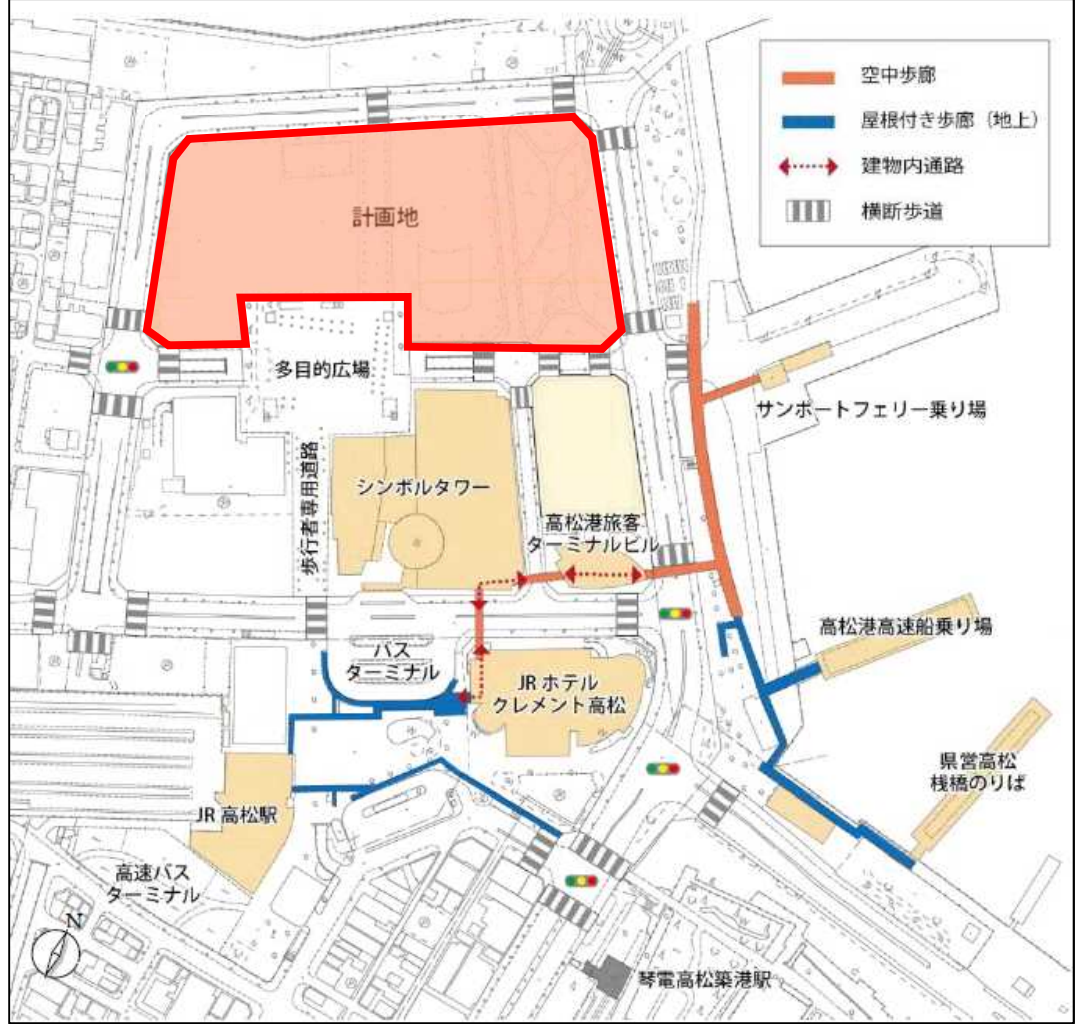


資料: 高松市「高松市中心市街地活性化基本計画」

3. 高松港の現況

3.6 賑わい・交流拠点の現況②

- 玉藻地区において、新県立体育館が令和6年度に開設予定。
- 多目的アリーナの最大収容人数は中四国最大級の約1万人。



資料:香川県

資料:香川県「新県立体育館整備基本計画」

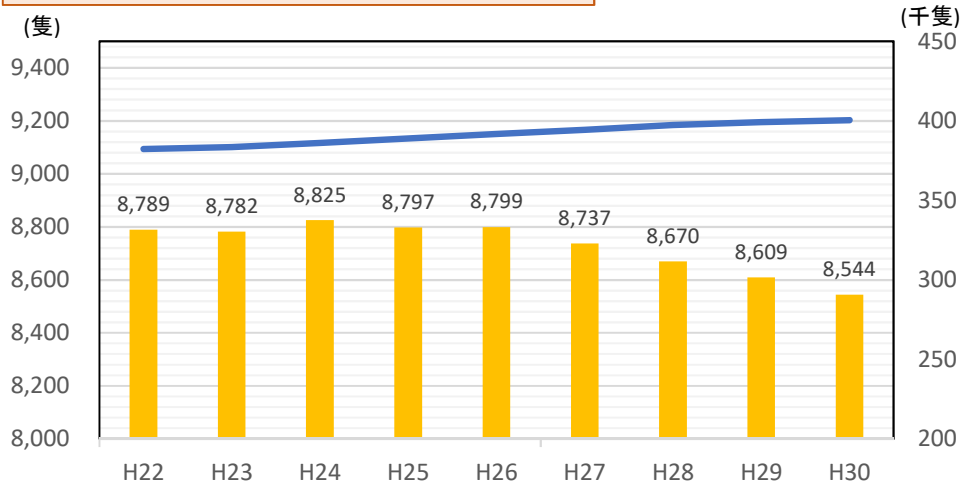


3. 高松港の現況

3.7 海洋レジャー施設の現況

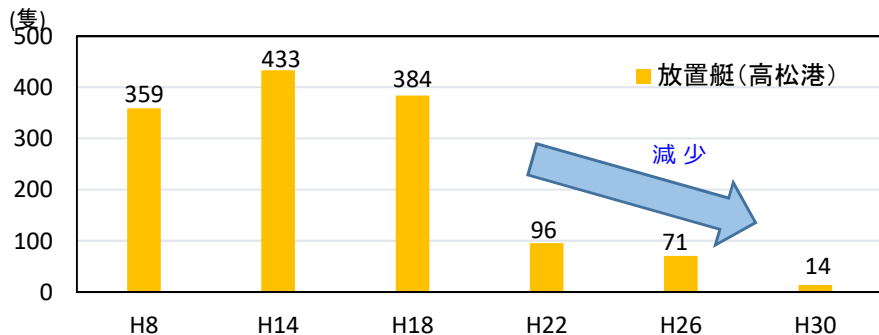
- 近年、全国の小型船舶登録隻数は微増傾向にあるものの、香川県における小型船舶登録隻数は、平成24年をピークに減少傾向。
- 高松港の放置艇隻数は減少しており、平成30年全国調査では14隻。

香川県における小型船舶登録隻数の推移



資料: 日本小型船舶検査機構「船舶統計」

高松港における放置艇隻数の推移



資料: 国土交通省「プレジャーボート全国実態調査」

高松港の主なボート収容施設



ヨットレースの開催状況

- 舵杯ヨットレースは1976年に始まり、ピークは90隻余りが参加する国内屈指のレース
- 毎年、牛窓や淡路島などで開催されており、香川県ヨット連盟が誘致し、その結果、高松においても開催され、50隻を超えるヨットが集積

開催状況

| 大会名 | 開催日 | 開催場所 | 参加艇 |
|------|--------------|------|-----|
| 第40回 | 2015.4.11-12 | 牛窓 | 74 |
| 第41回 | 2016.4.23-24 | 淡路島 | 64 |
| 第42回 | 2017.4.22-23 | 和歌山 | 55 |
| 第43回 | 2018.4.21-22 | 高松 | 64 |
| 第44回 | 2019.4.27-28 | 高松 | 52 |

資料: 大会WEBサイト

第44回舵杯ヨットレース(高松)コース図



資料: 大会WEBサイト

3. 高松港の現況

3.8 災害対応と老朽化の現況①

香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画

●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を策定し、香川県が平成27年3月に策定。

整備延長:約190km
 総事業費:約680億円
 整備期間:概ね30年を整備期間とし、10年のⅠ期からⅢ期に区分
 整備選定:施設ごとに評価、検討し、整備の優先順位を決定
 (評価項目)施設の状況:堤防の耐震性、液状化の危険度、施設天端高など背後地の状況:人家の連坦状況、要援護者施設、重要な公共施設の有無など

高松港における地震・津波対策等海岸堤防等整備事業の進捗

●高松港の地震・津波対策事業は、計画に基づき整備が進められており、今年度からⅠ期後期の整備に着手している。

◆高松港のⅠ期整備箇所図



| 設定期間 | I 期前期 (H27-R1) | I 期後期 (R2-R6) | Ⅱ・Ⅲ期 (R7以降) | 合計 |
|----------|-------------------|------------------|----------------|------|
| 計画延長(km) | 5.4 | 2.4 | 9.0 | 16.8 |

資料:香川県「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」

高松港BCP

- 高松港BCPにおける機能継続のための指針
 - ・緊急物資輸送活動
耐震強化岸壁における緊急物資輸送船舶の受け入れ準備、輸送船の着目と荷役作業等の実施
 - ・企業物流継続活動
荷役支援体制の構築、貨物船の航行支援体制の構築、港湾運用の円滑な体制の構築
 - ・人の海上輸送活動
海上輸送活動に関する情報発信、支援活動の開始、海上輸送活動の開始

緊急物資輸送活動のイメージ



高松港事業継続連絡協議会図上訓練(H31.3.1)

人の海上輸送開始のイメージ

防災緑地

●高松港国際物流ターミナルにおいて、大規模災害時、耐震強化岸壁からの物資受け入れを補助する保管用地と日本最大級のヘリコプターも着陸可能な広さを確保したヘリポートを整備予定。



3. 高松港の現況

3.8 災害対応と老朽化の現況②

港湾・海岸施設の老朽化

- 主要な岸壁において、建設後20年以上が経過し、点検・診断により老朽化の進行が確認されている。
- 特に朝日地区西岸の石油基地周辺及び東岸の-5.5m岸壁～-7.5m岸壁の区間の港湾施設は建設後40年以上が経過している。
- 岸壁等主要施設の維持管理計画書は策定済み。



3. 高松港の現況

3.8 災害対応と老朽化の現況③

港湾・海岸施設の老朽化

生島地区

香西地区

弦打地区



4. 坂出港の現況

4.1 坂出港の概要①【各地区の特徴】

【番の州地区】



番の州地区はエネルギー関連企業が立地している他、瀬戸大橋記念公園を始めとする観光資源、賑わい拠点も多数点在している。

【西ふ頭地区】

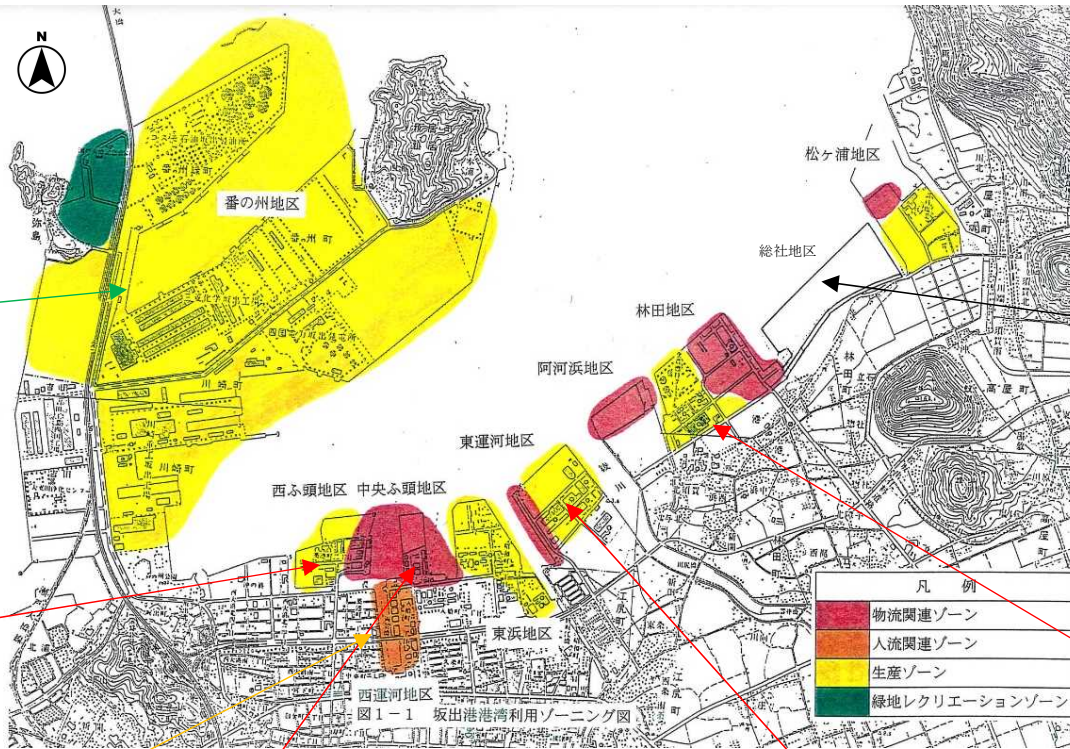


西ふ頭地区では、金属くず、麦、合成樹脂等が取り扱われている。平成26年4月には-7.5m岸壁2バース(うち1バース耐震強化岸壁)が整備・供用開始された。

【西運河地区】



西運河地区には、海の幸ふれあい市場が立地している他、瀬戸大橋と瀬戸内海の島々を周遊する遊覧船の乗り場が整備されている。



【中央ふ頭地区】



中央ふ頭地区では、主に麦、飼料等を取扱っており、-10~-4.5mの公共岸壁が整備されている。背後には倉庫、サイロが立地している。

【東運河地区】



東運河地区では、運河に沿った公共岸壁において、主に鋼材が取り扱われている。船舶の大型化に対応するため、平成27年度より北端の1バースの増深工事を実施し供用開始している。

【総社地区】



総社地区は30haを超える敷地を有しており、小型船舶地その他、太陽光発電、石材企業等が立地している。また、レクリエーション施設としてグラウンドも整備されている。

【林田地区・阿河浜地区】



林田地区では、坂出港の公共岸壁で最大水深の-12m岸壁をはじめ、-7.5m、-5.5m、-4.5mの公共岸壁が整備されている。主な取扱貨物は、麦、完成自動車、セメント等。阿河浜地区は、水深-7.5mの公共岸壁を有し、化学薬品や原塩の移入を取り扱っている。

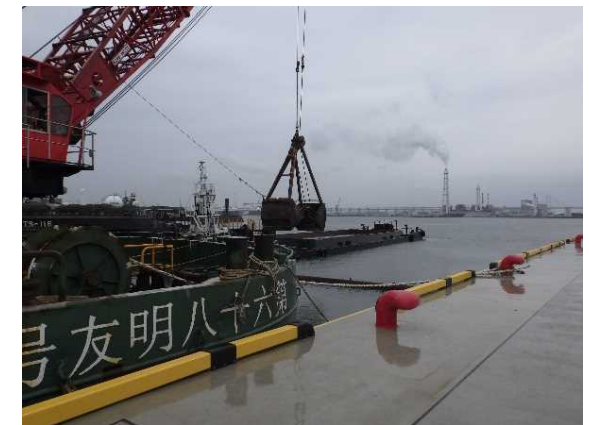
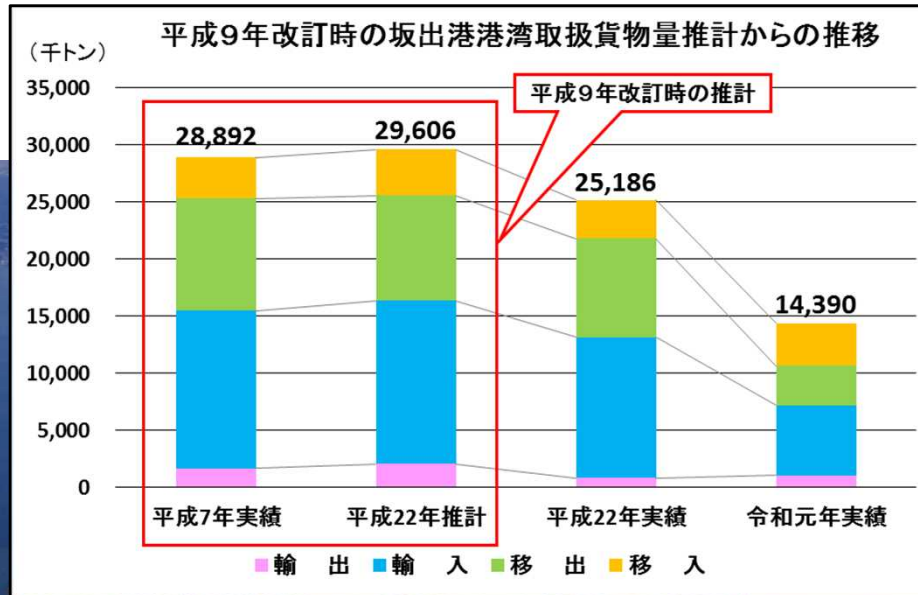
4. 坂出港の現況

4.1 坂出港の概要③【前回改訂(平成9年)以降の状況】

- 前回改訂(平成9年)以降の主な事業としては、西ふ頭地区西岸壁の耐震化(平成26年供用開始)や東運河地区東運河岸壁の一部増深(平成30年供用開始)等を実施している。
- 港湾取扱貨物量については、前回改訂(平成9年)以降、原油や重油等のエネルギー系貨物を中心に減少している。



西ふ頭地区西岸壁工事着工 (H24)

西ふ頭地区西岸壁供用開始 (H26)
-7.5m岸壁 (耐震) L=260m

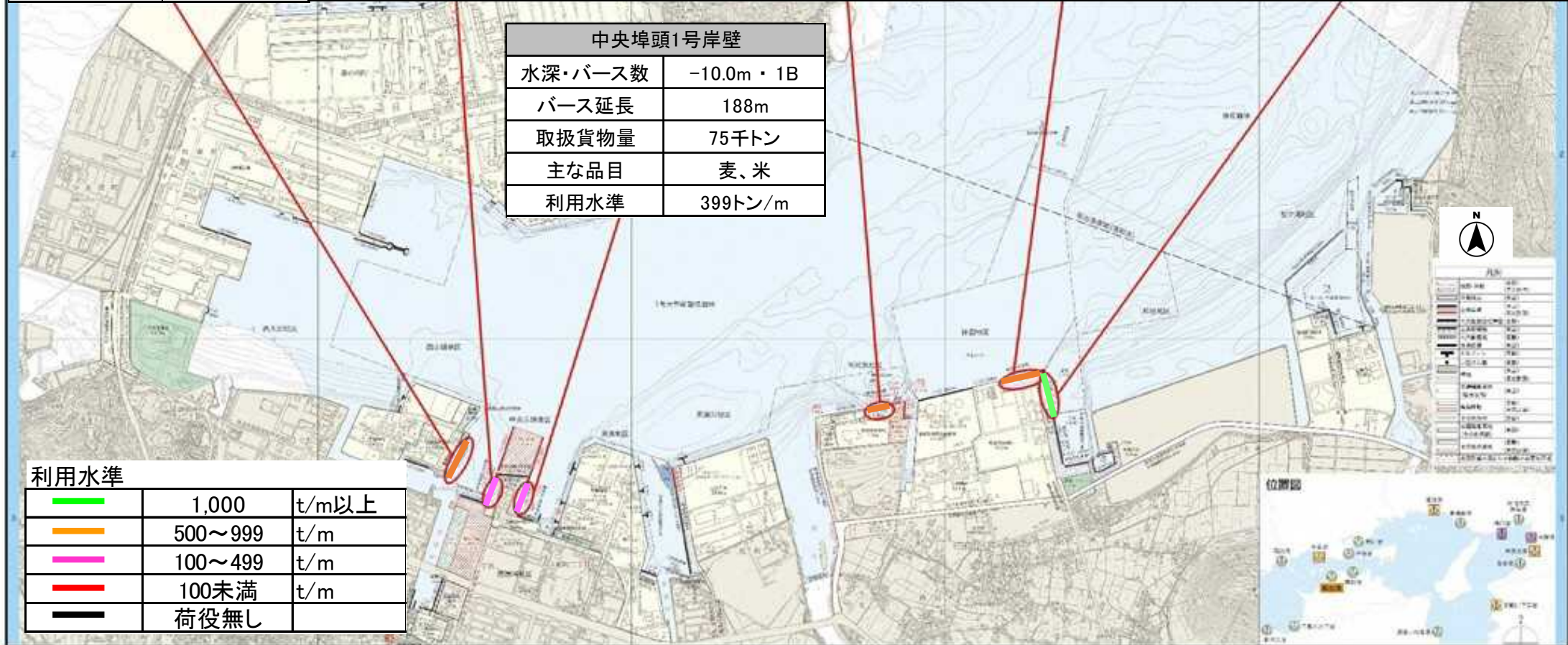
東運河岸壁増深工事着工 (H28)

東運河岸壁増深部供用開始 (H30)
-5.5m岸壁 L=100m

4. 坂出港の現況

4.1 坂出港の概要④【各ふ頭の利用状況 公共岸壁(水深7.5m以深)】

| 西岸壁 | | 中央埠頭2号岸壁 | | 阿河浜岸壁 | | 林田A号岸壁 | | 林田B号岸壁 | |
|---------|----------|----------|----------|---------|----------|---------|-----------|---------|----------|
| 水深・バース数 | -7.5m・2B | 水深・バース数 | -8.0m・1B | 水深・バース数 | -7.5m・1B | 水深・バース数 | -12.0m・1B | 水深・バース数 | -7.5m・2B |
| バース延長 | 260m | バース延長 | 162m | バース延長 | 130m | バース延長 | 240m | バース延長 | 260m |
| 取扱貨物量 | 213千トン | 取扱貨物量 | 31千トン | 取扱貨物量 | 98千トン | 取扱貨物量 | 172千トン | 取扱貨物量 | 687千トン |
| 主な品目 | 金属くず、麦 | 主な品目 | 麦、非金属鉱物 | 主な品目 | 化学薬品、原塩 | 主な品目 | 完成自動車、麦、米 | 主な品目 | 完成自動車 |
| 利用水準 | 819トン/m | 利用水準 | 191トン/m | 利用水準 | 754トン/m | 利用水準 | 717トン/m | 利用水準 | 2642トン/m |



※現在就航している長距離フェリー及びRORO船の船型を基に水深7.5m以上の岸壁を記載

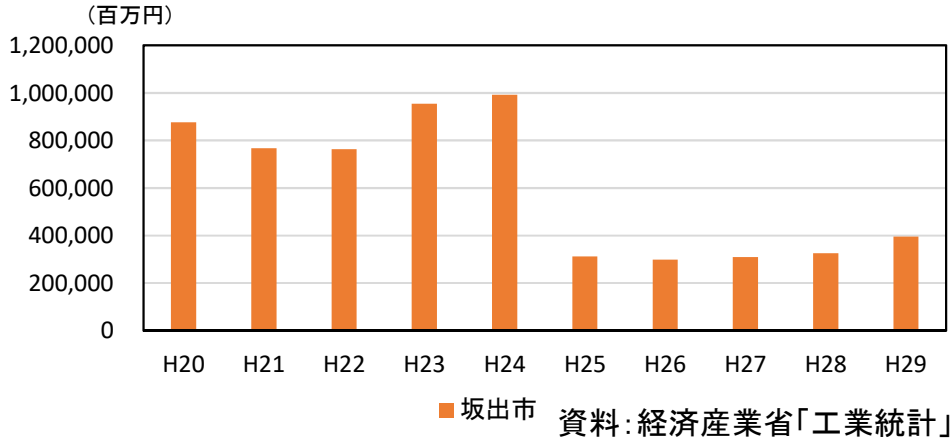
資料:国土交通省「港湾調査」、坂出市「坂出ニューポートプラン」

4. 坂出港の現況

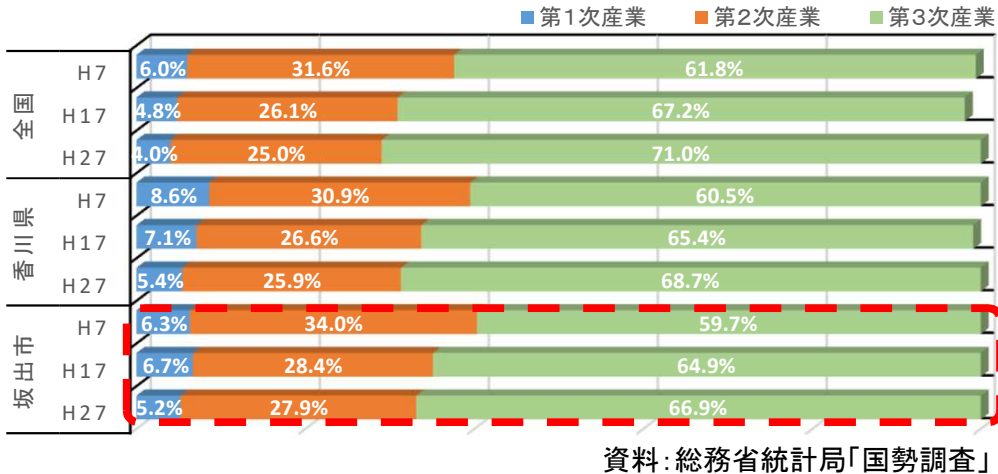
4.1 坂出港の概要⑤【立地企業・産業の状況】

- 坂出市の製造品出荷額は平成25年に大きく減少し、以降は概ね横ばいで推移している。
- 坂出市の産業分類別就業者割合は、全国及び香川県と比較し、第2次産業の割合が高い。
- 坂出市の製造品出荷額の県内シェアは約15% (395,457百万円)。
- 坂出市での製造品は上位4産業で全産業の92%。

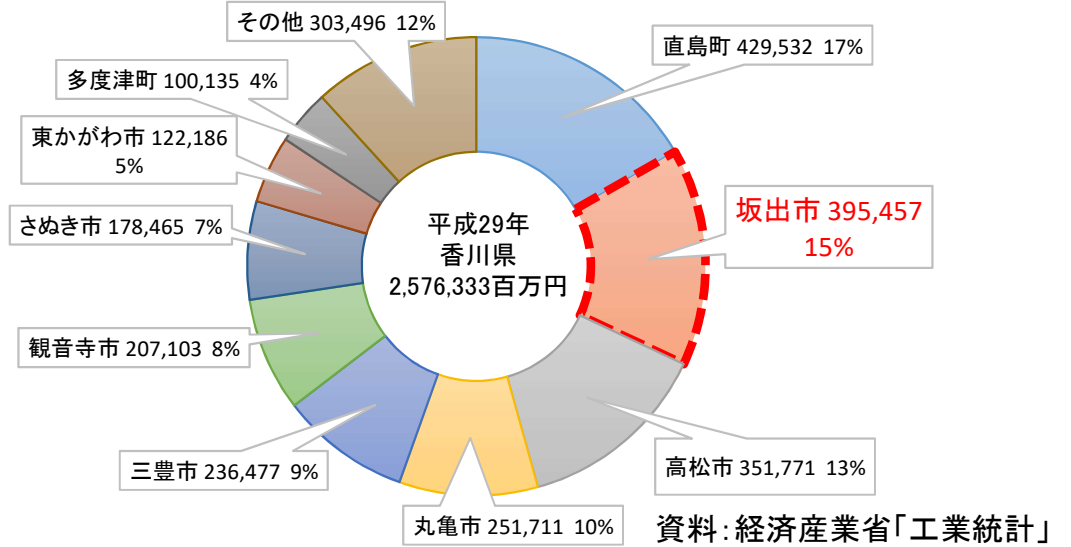
坂出市の製造品出荷額の推移



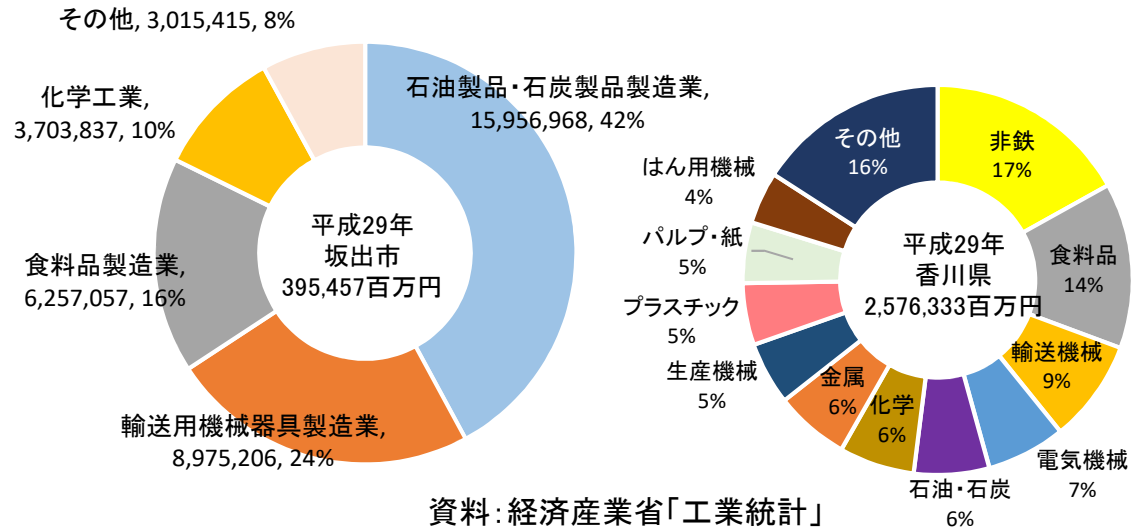
坂出市の産業分類別就業者割合



香川県の製造品出荷額における坂出市のシェア



産業別製造品出荷額シェア



4. 坂出港の現況

4.1 坂出港の概要⑥【立地企業・産業の状況】

- 坂出市は製造品出荷額等4,254億円で四国第7位である。(平成30年工業統計より)
- 坂出港背後には石炭化学、造船などの重化学工業やエネルギー関連企業、鉄鋼業、穀物サイロなど四国経済を支える企業が多く立地している。



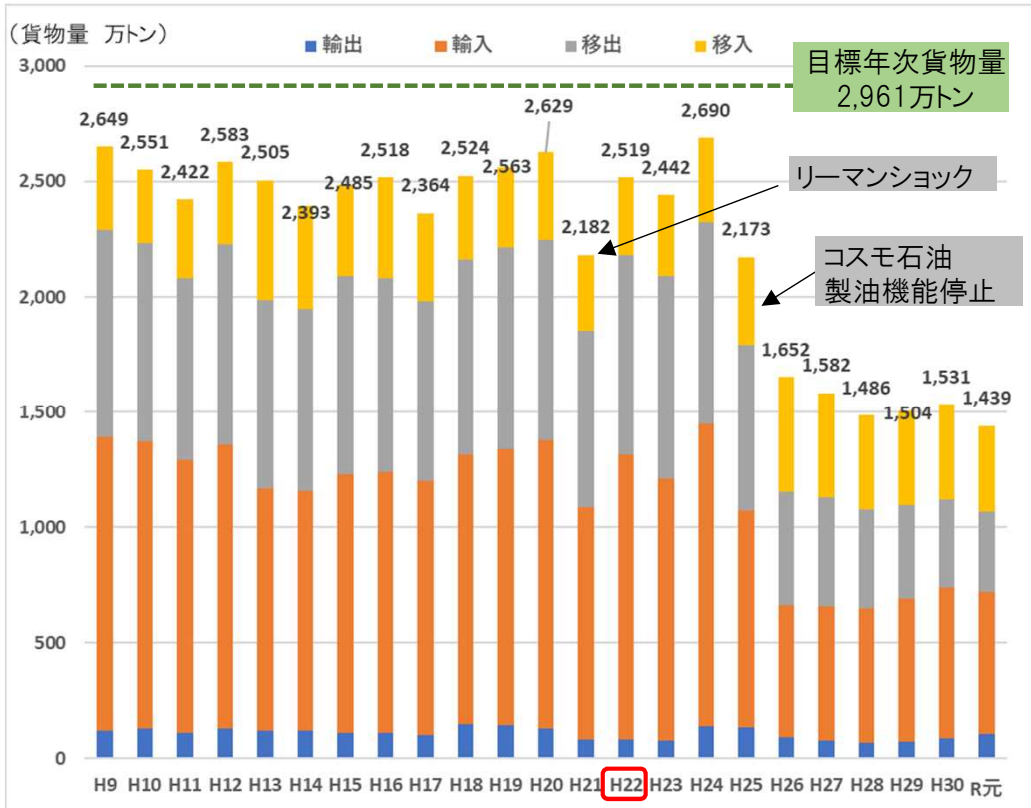
資料:坂出市

4. 坂出港の現況

4.2 取扱貨物の現況①【貨物量の推移、品目別内訳】

- 坂出港の港湾取扱貨物量は、平成24年までは横ばいで推移してきたが、平成25年にコスモ石油が製油機能を停止した影響等により、平成25年以降に大きく減少している。
- 取扱品目は、外貿・内貿ともに、石油や石炭等のエネルギー系の貨物の取扱が中心である。

取扱貨物量の推移

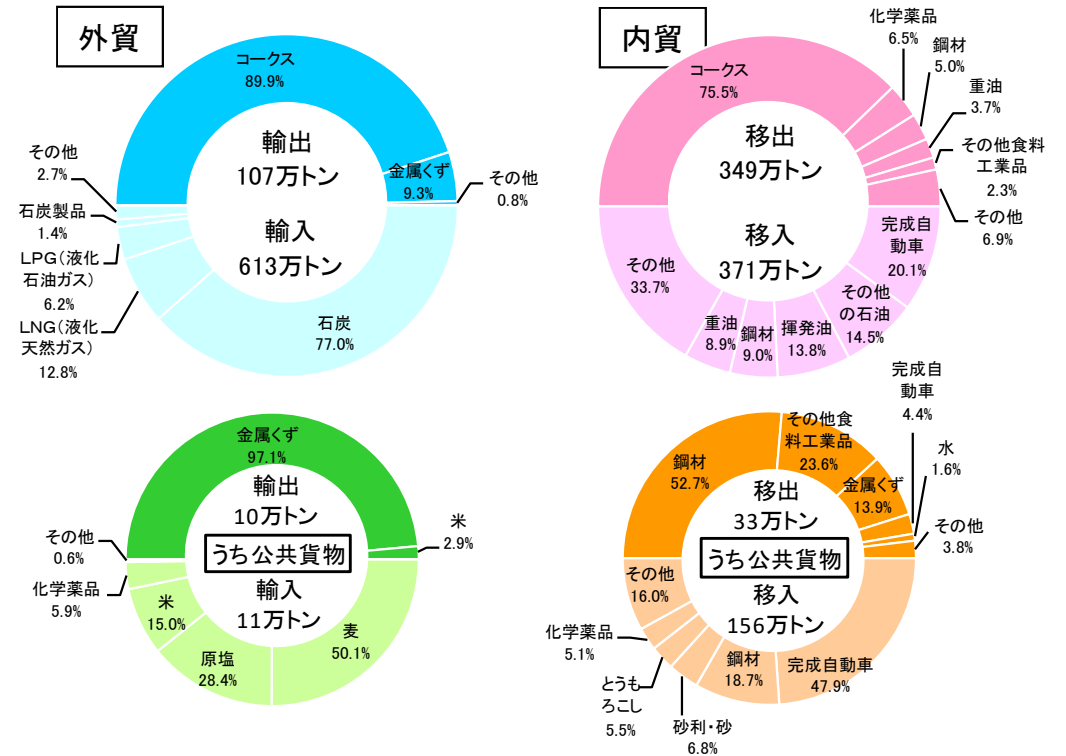


※R元年は速報値

資料:国土交通省「港湾調査」

取扱貨物の品目別内訳(R元年)

※四捨五入の関係で合計は100%にならない



※数値は速報値

資料:国土交通省「港湾調査」

4. 坂出港の現況

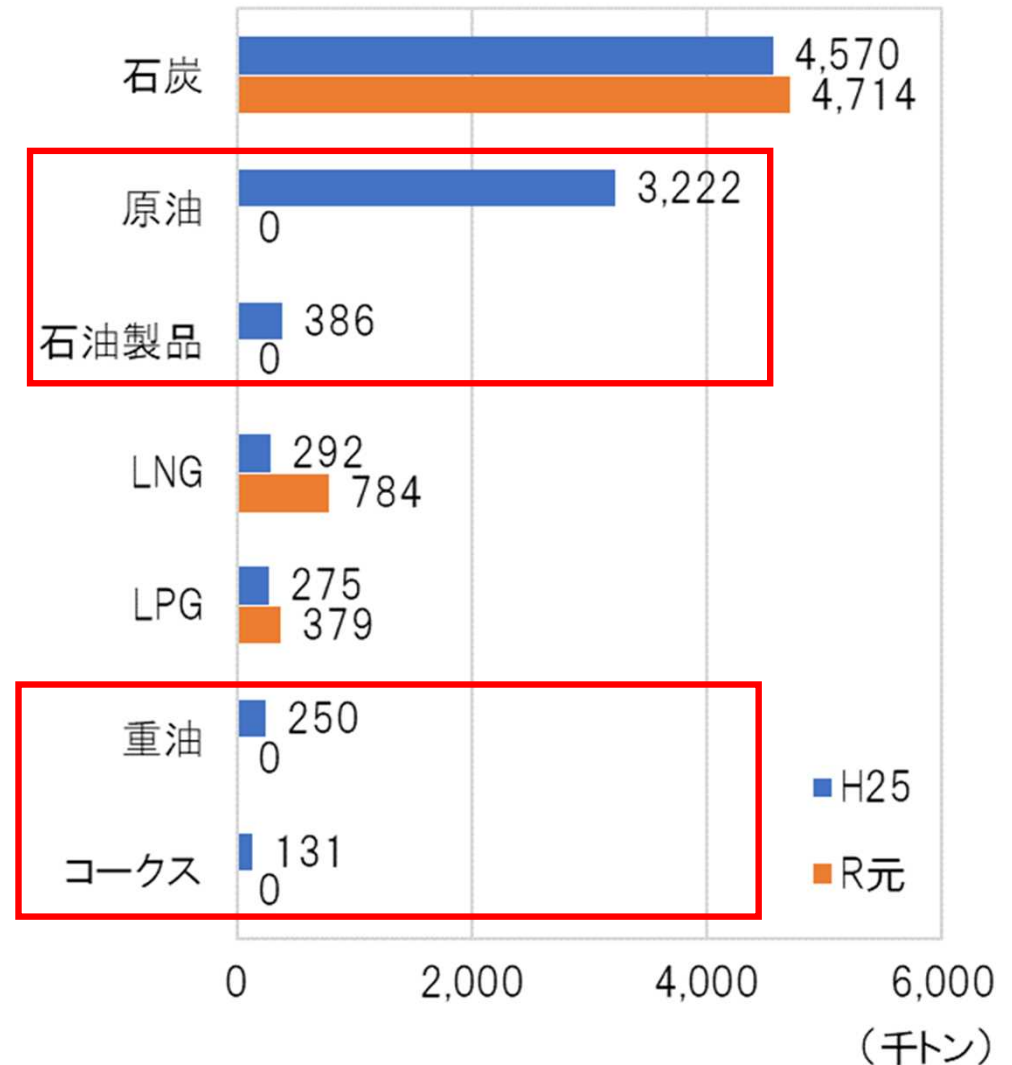
4.2 取扱貨物の現況②【主要貨物の取扱量の変化】

- 坂出港の輸入貨物は平成25年9,338千トンから令和元年では6,122千トンと約34%も減少している。
- 平成25年に製油所の製油機能が停止したことに伴い原油・石油製品等の取扱いがなくなった。

■坂出港（輸入） (千トン)

| | H25 | R元 | 増減量 |
|-------------|-------|-------|--------|
| 全体貨物量 | 9,337 | 6,122 | -3,215 |
| 石炭 | 4,570 | 4,714 | 144 |
| 原油 | 3,222 | 0 | -3,222 |
| 石油製品 | 386 | 0 | -386 |
| LNG（液化天然ガス） | 292 | 784 | 492 |
| LPG（液化石油ガス） | 275 | 379 | 104 |
| 重油 | 250 | 0 | -250 |
| コークス | 131 | 0 | -131 |
| 麦 | 78 | 55 | -23 |
| 原塩 | 40 | 31 | -9 |
| 化学薬品 | 31 | 42 | 11 |
| 石炭製品 | 22 | 85 | 63 |
| その他化学工業品 | 14 | 15 | 1 |
| 米 | 14 | 17 | 3 |
| 原木 | 10 | 0 | -10 |
| 非金属鉱物 | 1 | 0 | -1 |
| 化学肥料 | 1 | 0 | -1 |
| その他輸送機械 | 0 | 0 | 0 |
| 産業機械 | 0 | 0 | 0 |
| 金属製品 | 0 | 0 | 0 |

輸入貨物の取扱量の変化



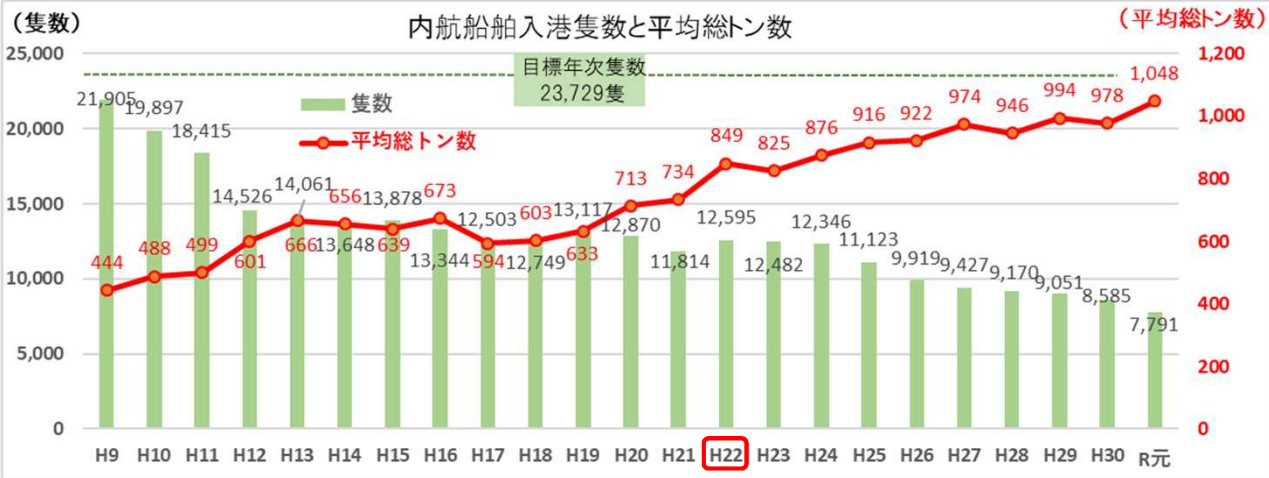
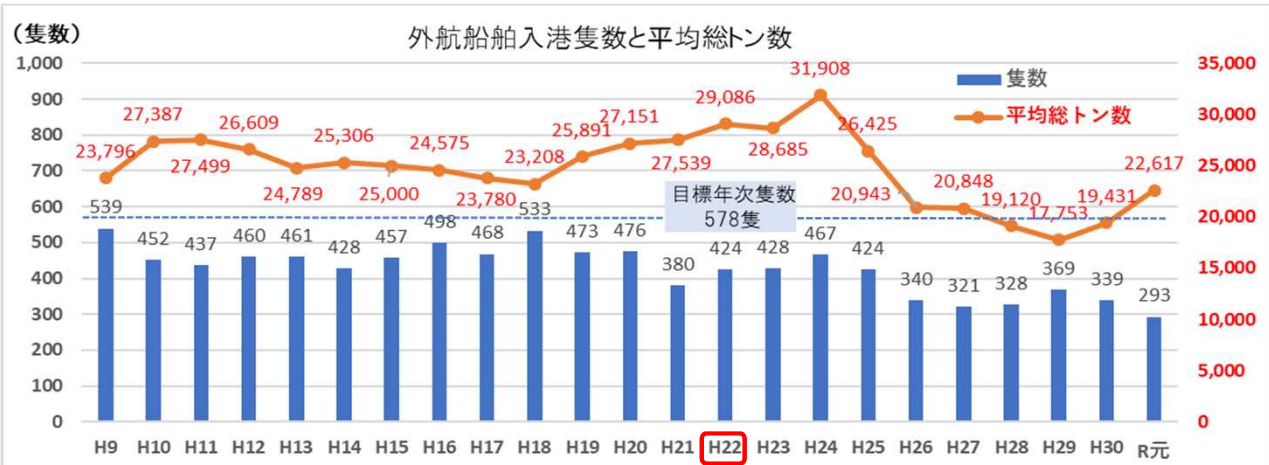
※R元年は速報値

資料：国土交通省「港湾調査」

4. 坂出港の現況

4.3 入港船舶の現況

- 入港隻数は、外航船舶でピーク時500隻を超えていたが、6割程度にまで減少している。内航船舶でも、年々減少傾向にあり令和元年では7,791隻まで減少。
- 一方、平均総トン数は近年、増加傾向にあり、入港船舶が大型化している。特に内航船舶において大型化の傾向は顕著である。



- 林田A号岸壁、中央埠頭1号岸壁において、麦を輸入する大型船が寄港
- 平成27年からの3年間では、両岸壁ともに3万DWT級を越える船舶が入港

| 中央埠頭 1号岸壁 (-10m) | | |
|------------------|----------|------------|
| 40,000~ | DWT | 0 |
| 30,000~40,000 | DWT | 19 |
| ~30,000 | DWT | 7 |
| 最大船舶 | -載貨重量トン数 | 38,566 DWT |
| | -満載喫水 | 10.5 m |

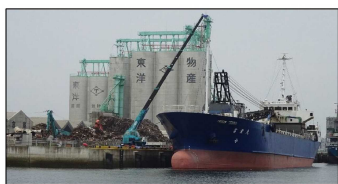
| 林田A号岸壁 (-12m) | | |
|---------------|----------|------------|
| 40,000~ | DWT | 4 |
| 30,000~40,000 | DWT | 18 |
| ~30,000 | DWT | 4 |
| 最大船舶 | -載貨重量トン数 | 56,589 DWT |
| | -満載喫水 | 12.5 m |



<林田地区における完成自動車荷役の様子>
資料: 坂出市「坂出ニューポートプラン」



<番の州地区における石炭荷役の様子>



<西ふ頭地区における金属くず荷役の様子>

※R元年は速報値
資料: 国土交通省「港湾調査」

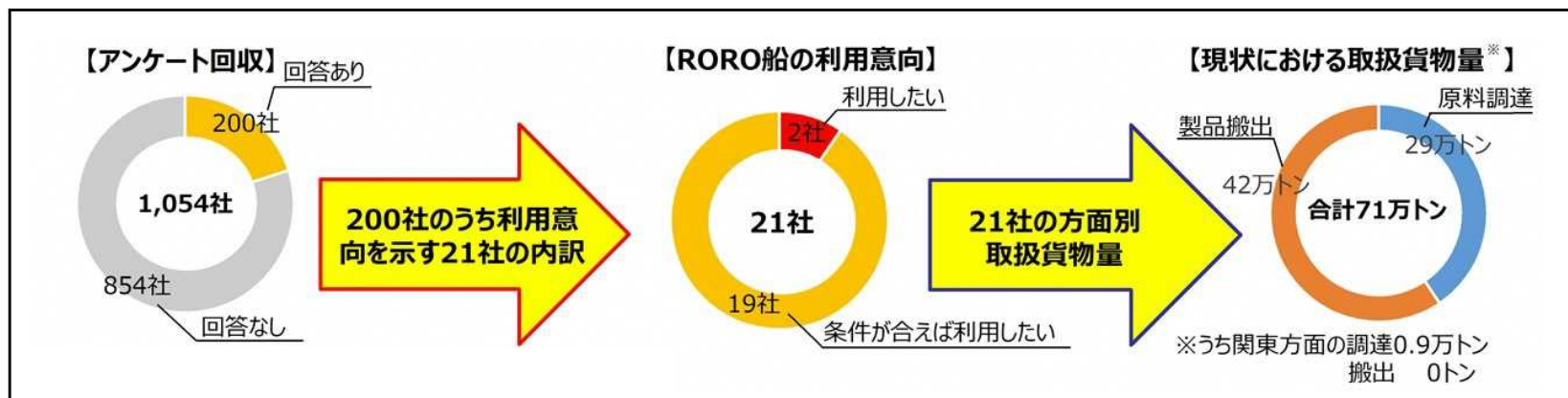
資料: 坂出市「坂出ニューポートプラン」

4. 坂出港の現況

4.4 フェリー・RORO船の現況

RORO船誘致の現況

- RORO船利用意向に関するアンケート調査において、香川県内の製造業、運輸業の1,054社に配布したところ、200社から回答があった。
- RORO船利用に意向を示した21社の取扱貨物量は71万トンであり、九州、中国及び四国地方との間で輸送される貨物が多数であった。
- 荷主へのヒアリングでは、密な就航ダイヤや関東方面の港への就航を希望する意見が多く寄せられた。



| 大分類 | 利用意向 |
|-------|---|
| 軽工業品 | <ul style="list-style-type: none"> ・物流は運送会社に任せているため、経路指定はしていない。 ・出荷は関東方面が一番多いので、<u>関東へ毎日就航が望まれる</u>。また、RORO船の利用については陸上輸送とのトータルコストを比較して決めたい。 ・調達は北海道地方が最も多いため、<u>苫小牧港から高松港or坂出港への直行便が望まれる</u>。 ・出荷は関東方面が一番多いので、<u>関東方面の着岸場所と発着時間により利用を検討したい</u>。 ・従前からトラックによる陸上輸送がメインであり、陸送は手続きが簡素的。海上輸送においても、「工場→港、港→港、港→お客様」に係る手続きの手間が省け、トータルコストで陸送に勝れば検討したい。 |
| 化学工業品 | <ul style="list-style-type: none"> ・国内搬出について、海上輸送ルートを探索中。 ・自社貨物は小ロットなので、共同配送・共同倉庫を考えている他社と共に実施し、物流効率化を図りたい。 ・リードタイムとコストの面で陸上輸送に勝れば検討したい。 |
| 林産品 | <ul style="list-style-type: none"> ・リードタイムが重要であるため、<u>毎日就航を望む</u>。また、陸上輸送に比べてコストで優位であれば検討したい。 ・海上輸送の場合、天候によって就航ダイヤへの影響が懸念される。 |
| 運送業 | <ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤが重要であり、<u>朝一に東京港に着き、夕方で坂出港に戻れるダイヤが望ましい</u>。 ・トラックドライバーの不足と高齢化から、長距離輸送においては益々難しくなっている。 ・関東方面の港は、高速道路の交通アクセスの良さから<u>横須賀港を希望する</u>。 ・ダイヤは、朝一に横須賀港に到着し、夕方に坂出港に戻れる便を望む。 |

4. 坂出港の現況

4.5 クルーズ客船の現況

- 平成22年の初寄港より年1回程度の国内船の寄港があり、令和2年までに6回の寄港実績がある。
- 寄港時には、「鴨川福神太鼓演舞」「キッズダンス」によるおもてなし、坂出ブランド等のお土産を販売。
- クルーズ客は坂出港からバスに乗り込み、金比羅宮参拝や与島、祖谷のかずら橋や倉敷へ、また丸亀の本島へは船で移動し、歴史的町並みを散策している。
- 令和2年1月寄港時には、坂出市内を巡る産業・文化ツアーがオプションツアーとして初めて採用。

■坂出港に寄港したクルーズ船（過去10年の実績）

| 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 |

■坂出港にっぽん丸寄港（令和2年1月9日）



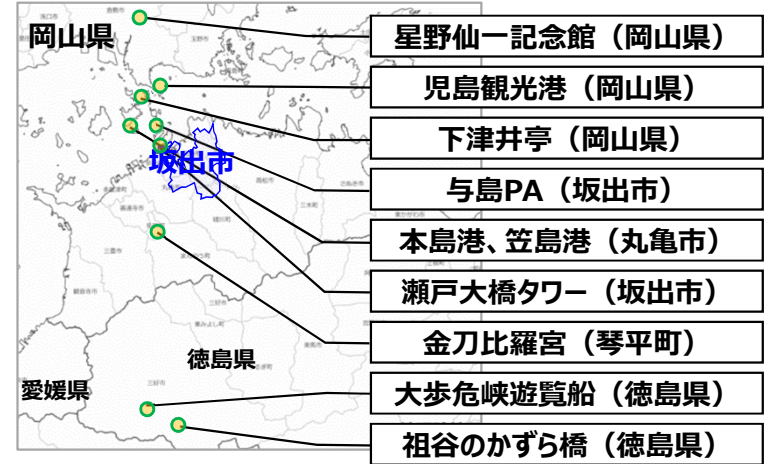
【ツアー日程】
 1/ 8(水)神戸発
 1/ 9(木)坂出
 1/10(金)細島
 1/11(土)神戸着

【船舶諸元】
 総トン数…22,472t
 全長…166.65m
 喫水…6.56m
 乗船人数…392人



「鴨川福神太鼓」でお出迎え

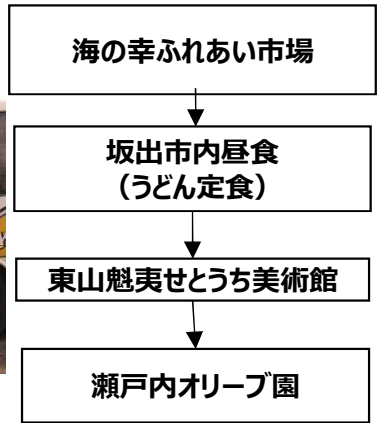
■オプションツアーの行き先



■初の坂出市内を巡る産業・文化ツアー



坂出市内を巡る地元密着の産業・文化ツアー



4. 坂出港の現況

4.6 賑わい・交流拠点の現況

●坂出港の背後には、瀬戸大橋記念公園や、東山魁夷せとうち美術館など、観光資源、賑わい拠点が多数点在している。また、年間を通じイベントが開催されている。

番の州地区

- 番の州地区には、瀬戸大橋の建設の歴史を残した「瀬戸大橋記念館」等の施設で構成される「瀬戸大橋記念公園」や、瀬戸大橋を一望できる「瀬戸大橋タワー」、「瀬戸大橋記念公園球技場」といった施設が立地している。
- 瀬戸大橋記念公園では、年間を通して「坂出塩まつり」などのイベントが開催されている。



瀬戸大橋記念公園

■構成施設
瀬戸大橋記念館／マリンドーム／浜栗林

■平成28年度の利用実績
・公園入園者数 約429千人
・記念館入館者数 約130千人
利用者数 約22.5千人／261日

■主なイベント等

| 時期 | 名称 | 参加人数 | 場所 |
|-----|----------------|----------|--------|
| 5月 | 塩まつり | 約33,000名 | 北公園 |
| | JAZZフェスティバル | (不明) | マリンドーム |
| | 保・幼・小・中学校の春の遠足 | 約7,100名 | 北公園 |
| 10月 | 保・幼・小・中学校の秋の遠足 | 約7,500名 | 北公園 |
| 11月 | ふるさとの親子祭り | 約800名 | 北公園 |

瀬戸大橋記念館
浜栗林
マリンドーム

海の幸ふれあい市場



西運河地区

- 海の幸ふれあい市場は、朝5時から活気に溢れたせりが始まる中讃地域の魚市場。海鮮食堂では、市場直送の瀬戸内海で獲れた新鮮な魚介類を使用した絶品の海鮮料理を提供している。
- 西運河地区には、瀬戸大橋と瀬戸内海の島々を周遊する遊覧船の乗り場が整備されている。

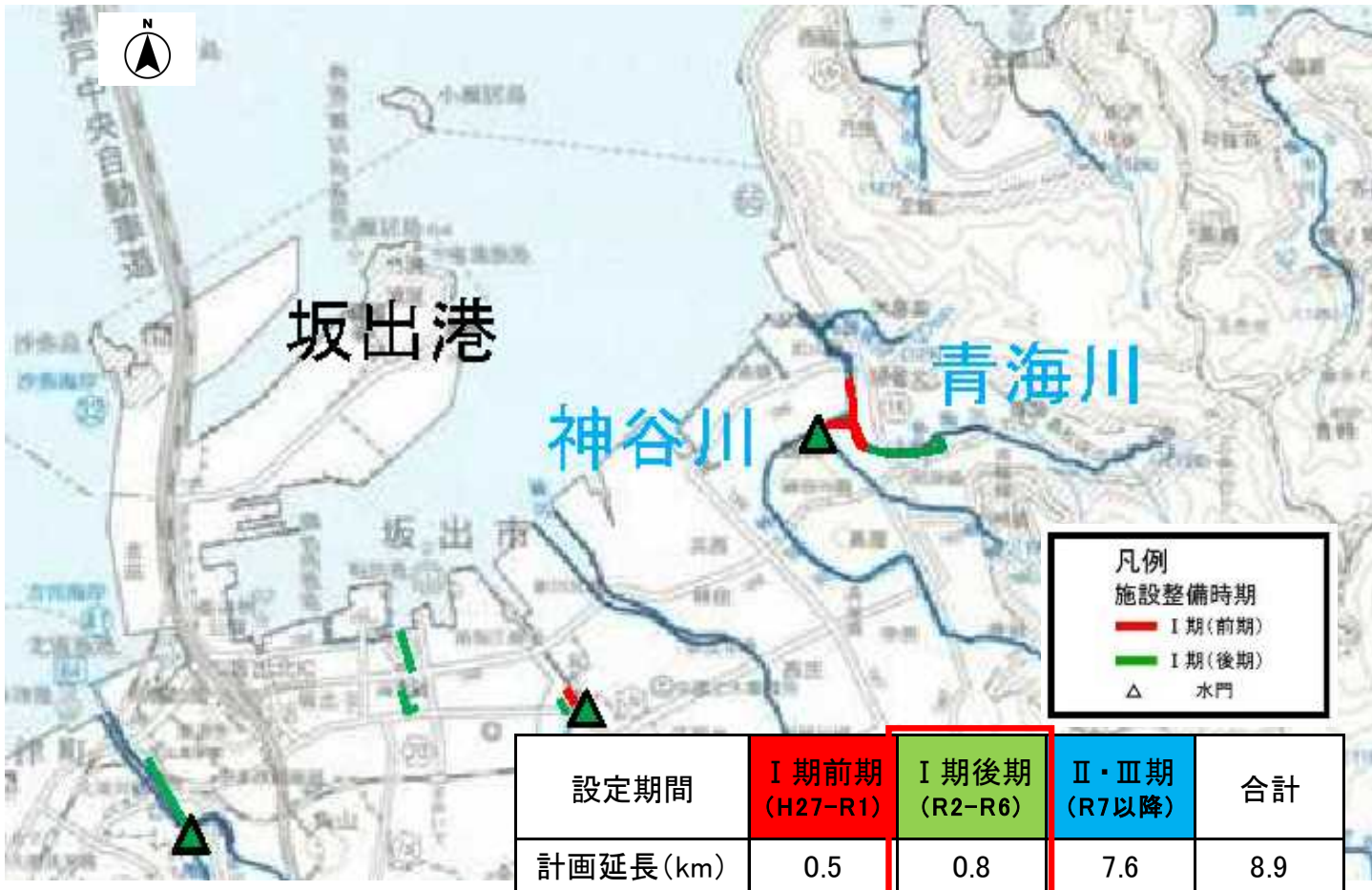
瀬戸内海周遊観光船



4. 坂出港の現況

4.7 災害対応と老朽化の現況①【災害対応の現況】

- 坂出港においては、L1津波に対しては東運河地区と西運河地区が浸水すると想定されている。
- 今後は「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」に基づき、整備優先度の高い箇所から計画的に海岸保全施設の整備を行う計画・検討している。
- 災害時の行動方針をとりまとめた坂出港BCP(事業継続計画)は、平成28年度に策定されている。



資料: 香川県「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」

【坂出港BCP】

- 坂出港BCPにおける機能回復の方針
- ・緊急物資輸送活動
緊急物資輸送船の受け入れ準備、輸送船の着岸と荷役作業等の実施
 - ・エネルギー輸送活動
荷役体制の構築、貨物船の航行支援体制の構築等

緊急物資輸送活動のイメージ

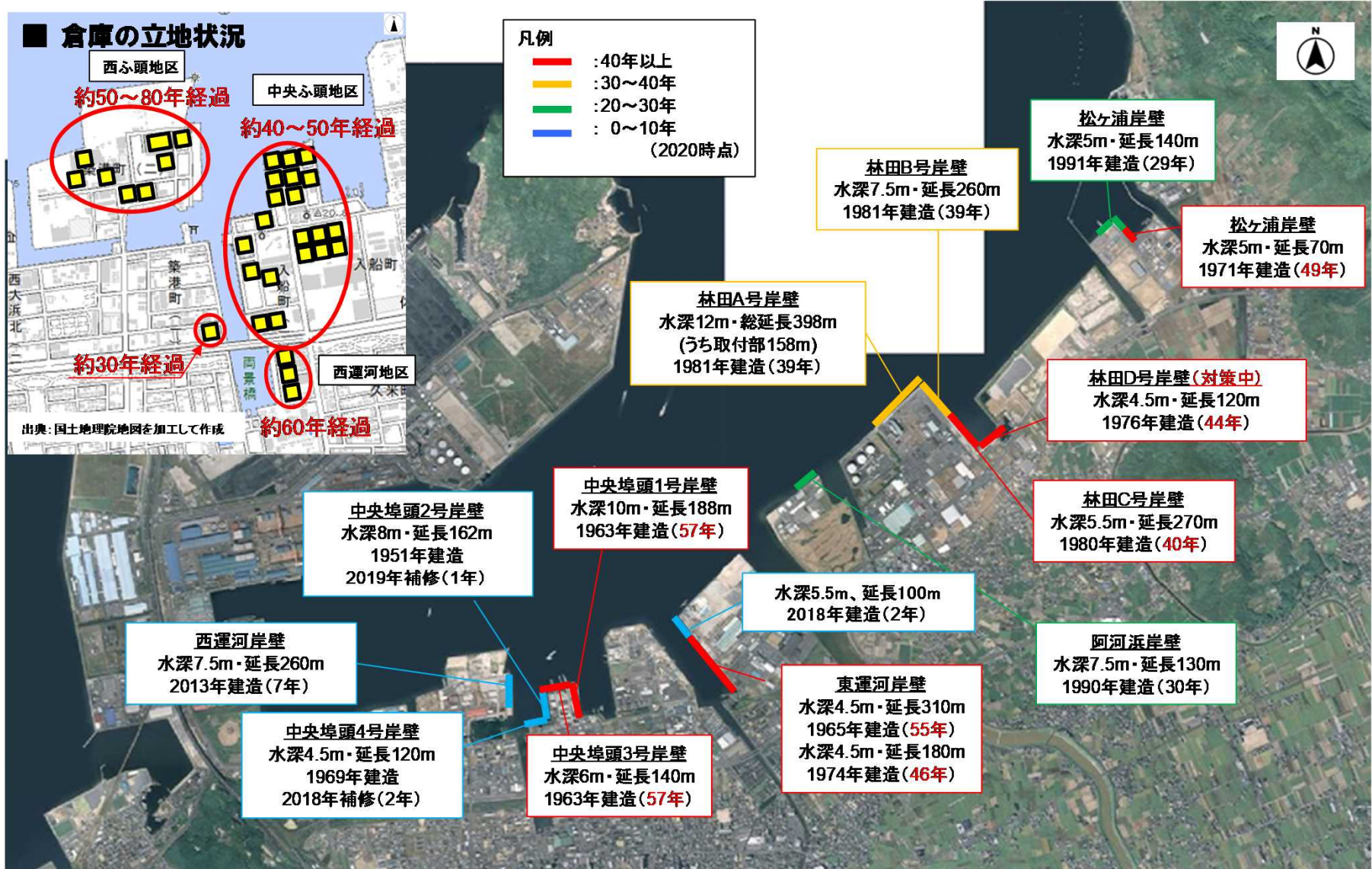


坂出港事業継続連絡協議会
図上訓練(H30.12.26)

4. 坂出港の現況

4.7 災害対応と老朽化の現況②【岸壁・倉庫の老朽化の現況】

- 坂出港の公共岸壁は、建設後40年以上が経過し、点検・診断により老朽化が進行しているものも確認。
- 中央ふ頭地区や西ふ頭地区では、サイロや倉庫についても同様に建設後40年以上が経過した施設が多数。
- 岸壁等主要施設の維持管理計画書は策定済み。中央埠頭2号・林田D号岸壁は老朽化対策事業実施中。



6. 高松港・坂出港の特徴

高松港・坂出港の特徴①【物流】

(高松港)

- ・多くのフェリー航路を有するほか、バラ貨物やコンテナ貨物なども取扱う総合港湾。
- ・取扱貨物の約9割をフェリーが占めており、残る1割で砂利、石油製品、鋼材、金属くず、コンテナ貨物(木製品、衣類)等を取扱っている。
- ・平成30年における、取扱貨物量は四国1位(フェリーを除けば四国7位)。コンテナ貨物は四国1位。

(坂出港)

- ・背後に番の州工業地帯を有する四国屈指の工業港湾。
- ・取扱貨物は、石炭やコークス、石油製品、LNG、LPG等のエネルギー関連貨物、麦やとうもろこし、完成自動車、鋼材、金属くず等を取扱っている。特に、四国から輸出されるコークス及び輸入される麦の全量、四国に移入される完成自動車の約7割を取り扱っている。
- ・平成30年における、取扱貨物量は四国4位(フェリーを除けば、須崎港に次ぐ四国2位)。

●高松港玉藻地区、朝日地区



●坂出港番の州地区



6. 高松港・坂出港の特徴

高松港・坂出港の特徴②【賑わい】

(高松港)

- ・平成13年にサンポート高松がオープンした玉藻地区は、鉄道、バスターミナルが近接している海陸交通の結節点である。市街地からも近く、市民や観光客で賑わっている。また、客船専用岸壁が整備されており、その景観と利便性からクルーズ乗船者から好評を得ている。

(坂出港)

- ・西運河地区は商店街に近接しているが、活気がなく賑わいも限定的である。また、クルーズ客船の受入れは市街地から離れた貨物船バースで行われており、貨物と日程調整を行う必要であるため、受入れ回数は少ない状況が続いている。

●高松港玉藻地区



●坂出港西運河地区



6. 高松港・坂出港の特徴

高松港、坂出港の特徴③【海域】

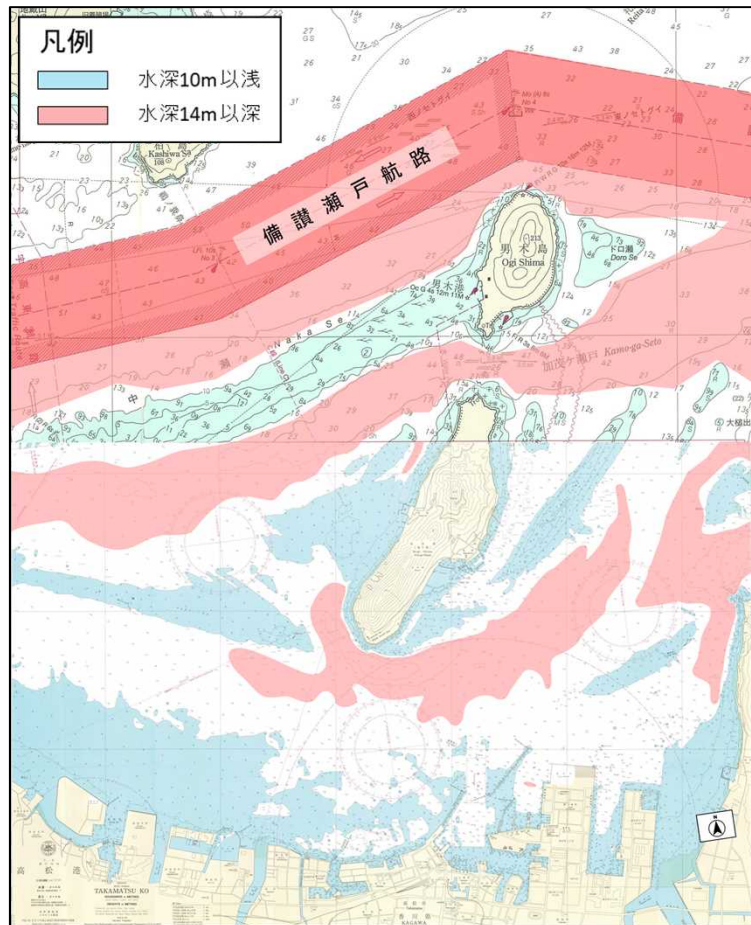
(高松港)

- ・玉藻地区は出入口付近の潮流が速く、港内も狭いため、大型船の操船が難しい。

(坂出港)

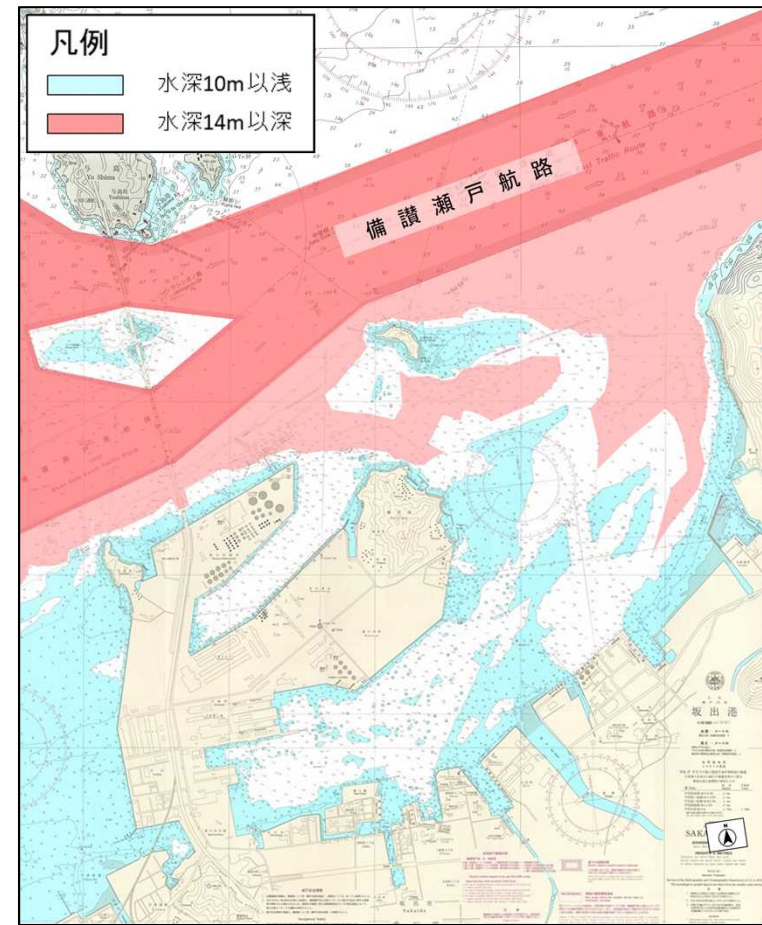
- ・静穏度が高く、潮流の影響も少ないため、船舶の安全で容易な航行が可能。
- ・陸域近くまで水深が深く、大型船舶の入港に必要な水深の確保が容易。

高松港



海上保安庁刊行 海図第W1125号(平成25年1月刊行)
海図第W137A号(平成13年1月刊行) より一部抜粋

坂出港



海上保安庁刊行 海図第W1121号(平成29年7月刊行)
海図第W1122号(平成13年2月刊行) より一部抜粋

7. 高松港の課題の抽出

7.1 高松港の将来に向けた課題の整理

ヒアリング調査による主な意見

H28～R2にかけて関係者ヒアリングを実施

①物流関係者 8社、 ②県内事業者等 54社、 ③クルーズ関係者 8社、 ④その他港湾利用者

コンテナターミナルへの意見

- ①コンテナヤードを広げてほしい
- ①コンテナヤードの背後が狭いため、同時荷役ができない
- ①24時間荷役を要望
- ②夜間引き取りができるとうい
- ②実入りコンテナを置けることがメリット
- ②小口混載便の要望
- ②東南アジアの需要の伸びが大きい
- ②台湾、香港、東南アジア、ロシア航路があると良い

貨物バースへの意見

- ②朝日地区-12m耐震強化岸壁の長さが足りないため、外貿RORO船が着岸できない

国内フェリーへの意見

- ②瀬戸大橋が通行できない貨物の輸送に苦慮している
- ②トラックドライバーが不足しており、モーダルシフトを進める必要がある

サンポート高松への意見

- ①④フェリー乗り場で車と人が錯綜、動線の分離が必要
- ①④フェリー乗り場背後用地が狭く、車両の待機場所が不足
- ④待合所が狭く、瀬戸芸の時には屋外に切符購入列、乗船待機列ができる
- ④JR高松駅から港までの安全で分かりやすい動線が必要
- ④イベント時に柔軟に使えるオープンスペースがほしい

クルーズへの意見

- ①CTでのクルーズ客船受入れは荷役に支障が生じる
- ③クルーズ客船の受入れは、玉藻地区がベスト。玉藻地区は岸壁と緑地と街並みに一体感があり、乗客が着岸後に瀬戸内海の島々、フェリーやヨット航行などの風景を眺めることができ、景観が抜群に良く、他港にない優位性がある

景観への意見

- ④フェリーからの石油基地の景観がよくない
- ④石油基地があるため、大型船舶の回頭が困難

海洋レジャーへの意見

- ④ヨット利用者から、高松港は駅と繁華街が近く、ロケーションは最高ととても好評である
- ④高松港ビジターバースは、荒天時、波が高く停泊できない

7. 高松港の課題の抽出

7.2 《物流》①増加するコンテナ貨物への対応

【背景】 ○コンテナ貨物の堅調な伸び

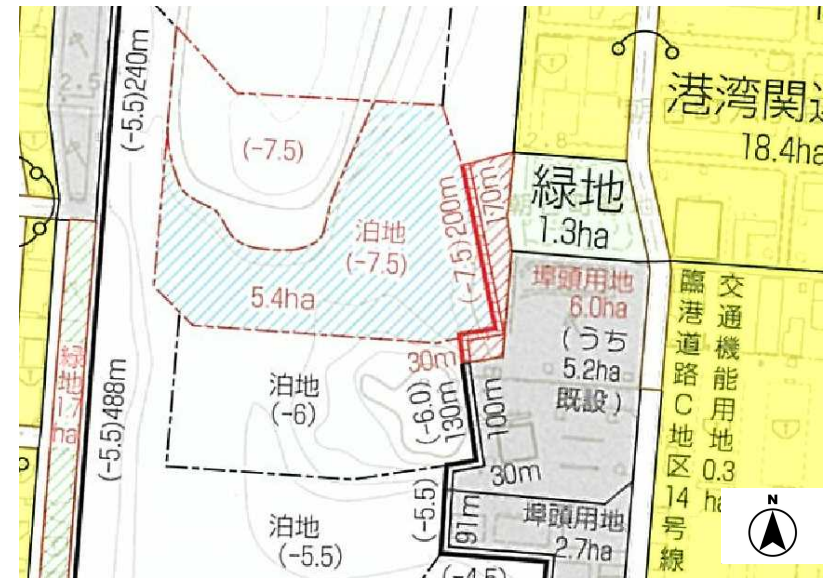
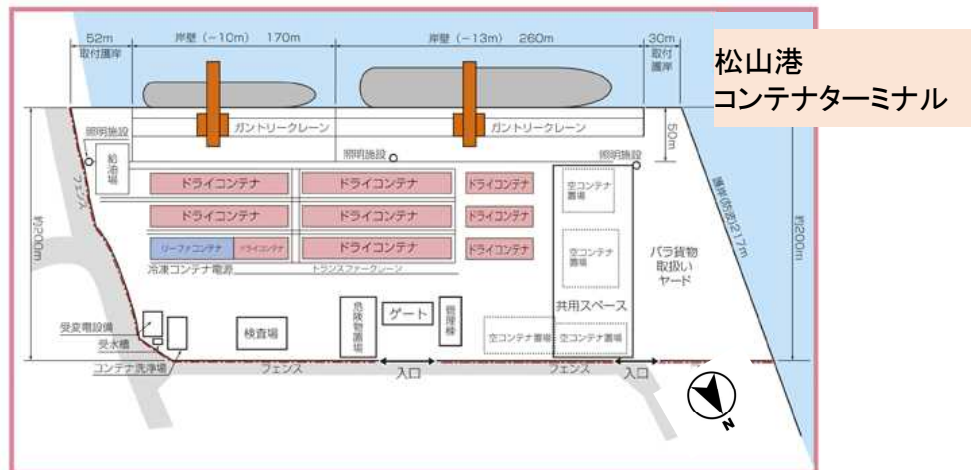
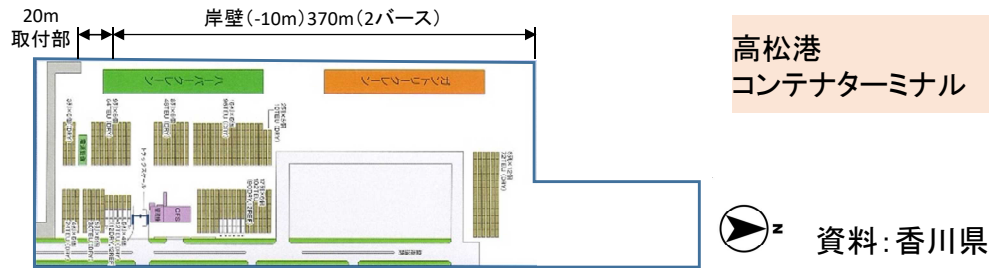
【現状】 ○コンテナターミナルでは、手狭なヤードでの非効率な荷役

○高松神戸航路では、コンテナ貨物の積み残しが発生

●コンテナターミナルが手狭な高松港

- ・R元年高松港 44,950TEU 4.3ha
- ・R元年松山港 52,617TEU 8.9ha

●フェリー貨物の増加に伴う大型化と大規模地震発生時の緊急物資輸送機能を確保するため、高松港複合一貫輸送ターミナルを整備(令和2年度～)



●高松神戸航路におけるコンテナ貨物の推移

- ・H28年高松港 47,603TEU
- ・H29年高松港 54,521TEU
- ・H30年高松港 59,262TEU
- ・R元年高松港 61,190TEU

7. 高松港の課題の抽出

7.2 《物流》②荷主企業の配送効率改善

- 【背景】 ○製造拠点が東南アジアにシフト
- 宇高航路の休止(令和元年12月)

- 【現状】 ○東南アジアからの輸入が多い中、コンテナ定期航路がない
- 瀬戸大橋を通行できない大型貨物の輸送に苦慮
- 県内の荷物が他港に流出

●香川の貿易動向

■輸出額上位10ヶ国・地位 (2018年) 億円

| 輸出国・地域 | 輸出額 |
|-----------|-------|
| 1 パナマ | 1,129 |
| 2 香港 | 914 |
| 3 中国 | 337 |
| 4 マーシャル諸島 | 256 |
| 5 バハマ | 227 |
| 6 イギリス | 200 |
| 7 アメリカ | 107 |
| 8 インド | 97 |
| 9 シンガポール | 80 |
| 10 韓国 | 72 |

■輸入額上位10ヶ国・地位 (2018年) 億円

| 輸入国・地域 | 輸入額 |
|-----------|-------|
| 1 インドネシア | 1,390 |
| 2 オーストラリア | 1,074 |
| 3 チリ | 689 |
| 4 中国 | 444 |
| 5 マレーシア | 281 |
| 6 アメリカ | 222 |
| 7 韓国 | 116 |
| 8 台湾 | 83 |
| 9 ベトナム | 42 |
| 10 タイ | 40 |

■主な利用港湾 (2018年) 数

| 利用港湾 | 利用企業 |
|-------|------|
| 1 神戸港 | 101 |
| 2 大阪港 | 29 |
| 3 高松港 | 25 |
| 4 横浜港 | 19 |
| 5 東京港 | 15 |

■主な利用港湾 (2018年) 数

| 利用港湾 | 利用企業 |
|-------|------|
| 1 神戸港 | 94 |
| 2 高松港 | 56 |
| 3 大阪港 | 48 |
| 4 東京港 | 17 |
| 5 横浜港 | 13 |

資料:JETRO「香川県貿易実態調査」

●県内のコンテナ貨物利用港の推移

〔輸出による船積港〕

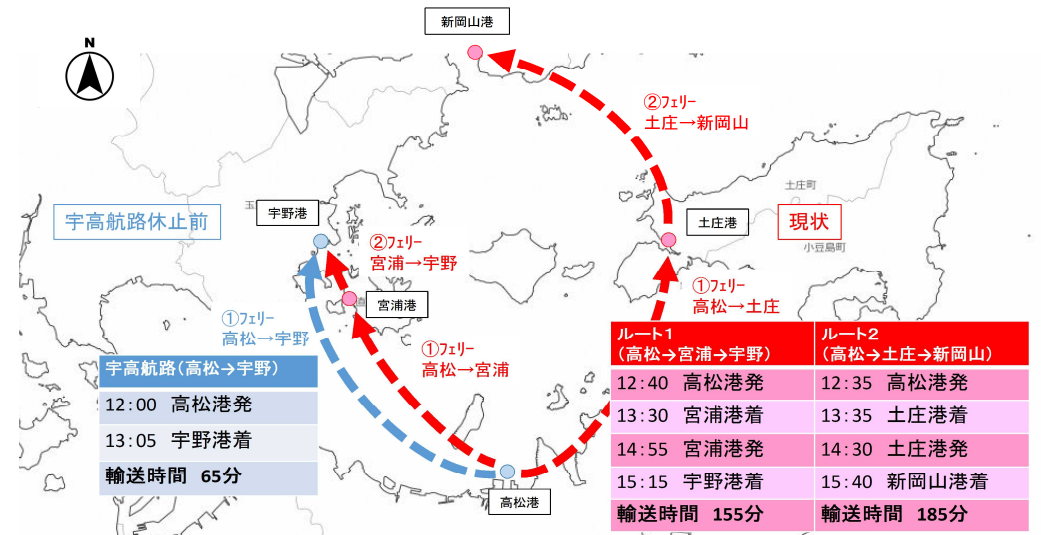
| | 神戸 | 高松 | 三島川之江 | 水島 | 大阪 | その他 | 計 |
|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|
| 平成25年 | 32.9% | 26.7% | 14.1% | 11.4% | 8.7% | 6.3% | 100% |
| 平成30年 | 38.8% | 26.9% | 17.2% | 6.3% | 5.9% | 4.9% | 100% |

〔輸入による船卸港〕

| | 神戸 | 高松 | 三島川之江 | 大阪 | 水島 | その他 | 計 |
|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|
| 平成25年 | 42.3% | 39.2% | 7.8% | 4.0% | 1.7% | 5.0% | 100% |
| 平成30年 | 45.1% | 22.5% | 21.0% | 6.7% | 1.6% | 3.3% | 100% |

資料:国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

●中国地方への大型貨物の輸送事例



資料:ヒアリングから香川県作成

7. 高松港の課題の抽出

7.2 《物流》③企業誘致の機会損失への対応

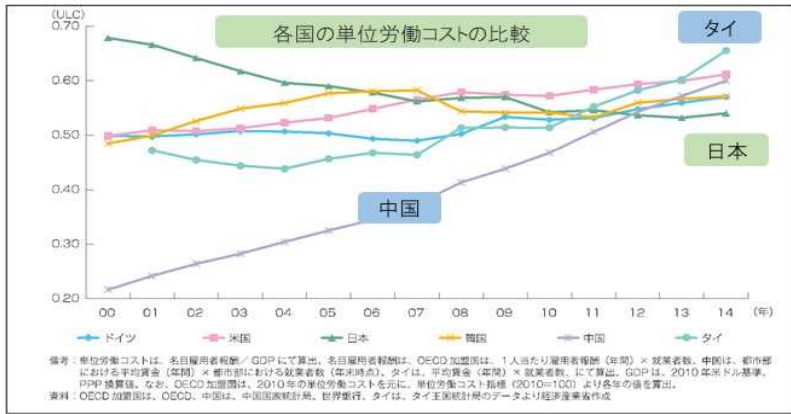
【背景】○サプライチェーンの進展

○新興国の賃金上昇に伴い、製造業が国内へ回帰傾向

○道路ネットワークの充実による臨海部の利便性向上

【現状】○企業を誘致するための土地が無い

●各国の単位労働コストの比較



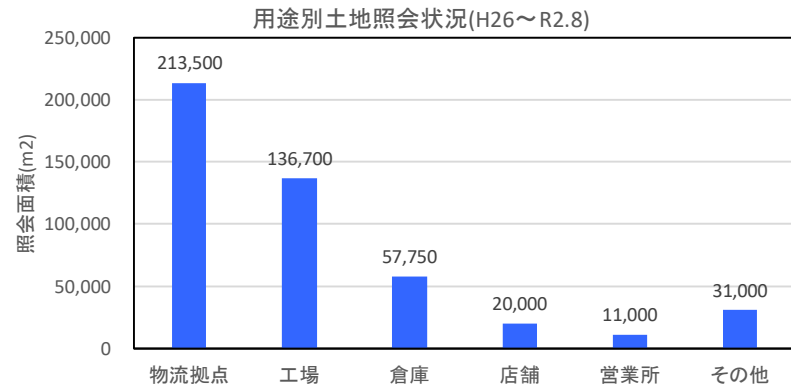
資料: 経済産業省「ものづくり白書」

●国内企業立地件数・面積の推移



資料: 経済産業省「工場立地動向調査」

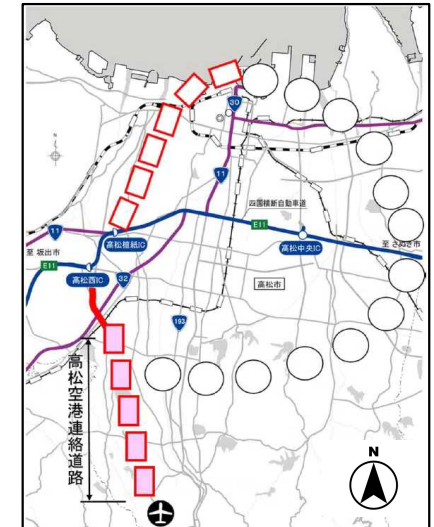
●臨海部の土地照会状況



資料: 香川県

●高松環状道路

国土交通省香川河川国道事務所は、高松環状道路の高松市寿町～檀紙町を「計画段階評価」を進める路線と位置付け、概略ルートや構造の検討に着手している。



資料: 国土交通省香川河川国道事務所HP

7. 高松港の課題の抽出

7.2 《物流》④大型船舶への対応

【背景】○工場立地に伴う産業機械の取扱いの増加

○東南アジアの発展とコンテナ航路における船舶大型化

【現状】○12m岸壁の延長不足により、瀬戸内海を航行する大型PCC船の入港が困難

○東南アジアコンテナ航路の平均船型に対し、岸壁水深が不足

●求められる岸壁諸元

岸壁諸元(東南アジア航路コンテナ船の平均船型対応)

| DWT | バースの長さ(m) | バースの水深(m) | 積載可能コンテナ個数(TEU) |
|--------|-----------|-----------|-----------------|
| 23,000 | 230 | 12.0 | 1,400~2,259 |

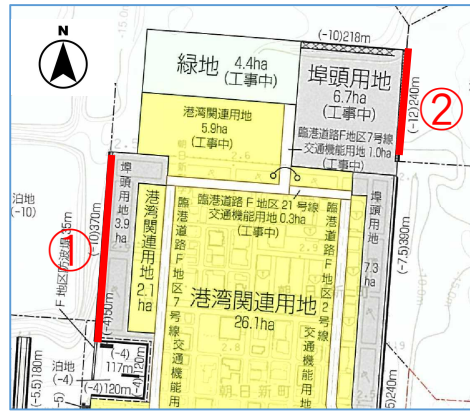
①岸壁:水深10m、延長370m

岸壁諸元(全長200mのPCC船対応)

| GT | バースの長さ(m) | バースの水深(m) |
|--------|-----------|-----------|
| 60,000 | 260 | 12.0 |

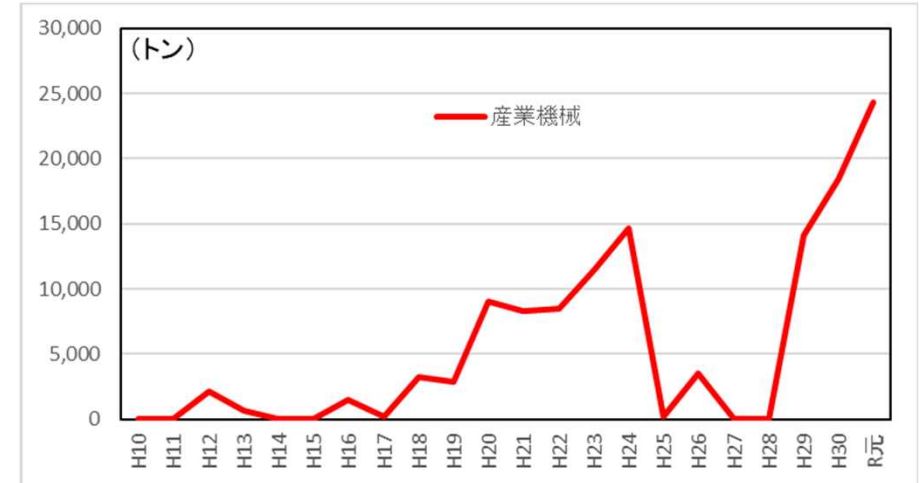
②岸壁:水深12m、延長240m

資料: 港湾の施設の技術上の基準・同解説



資料: 香川県「高松港港湾計画」

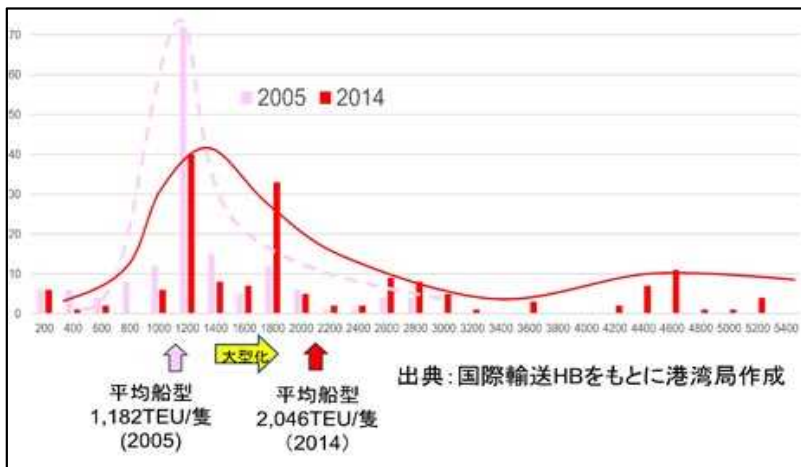
●貨物量の推移(産業機械)



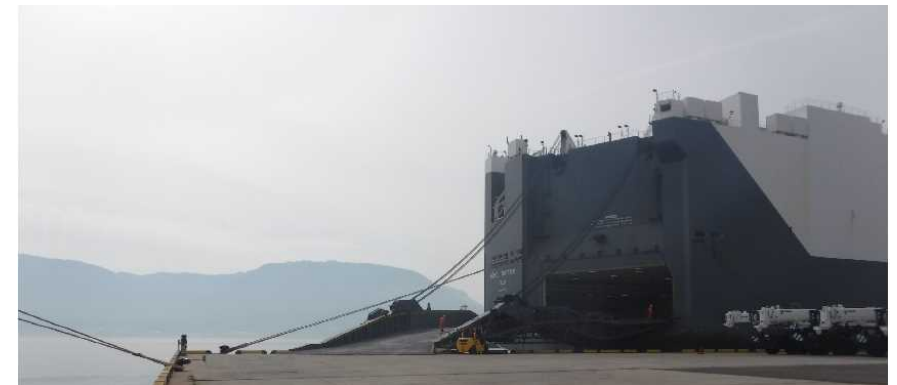
※R元年は速報値

資料: 国土交通省「港湾調査」

●東南アジア航路の船型の変化



資料: 国土交通省「PORT2030」



7. 高松港の課題の抽出

7.2 《交流》①大規模イベントへの対応

【背景】○玉藻地区への新県立体育館の建設
○瀬戸内国際芸術祭の賑わい

【現状】○道路渋滞すれば、フェリーから車両降車が滞る恐れがある
○繁盛期、フェリー利用者が滞留できる空間の不足
○フェリー乗り場入口での交通の輻輳

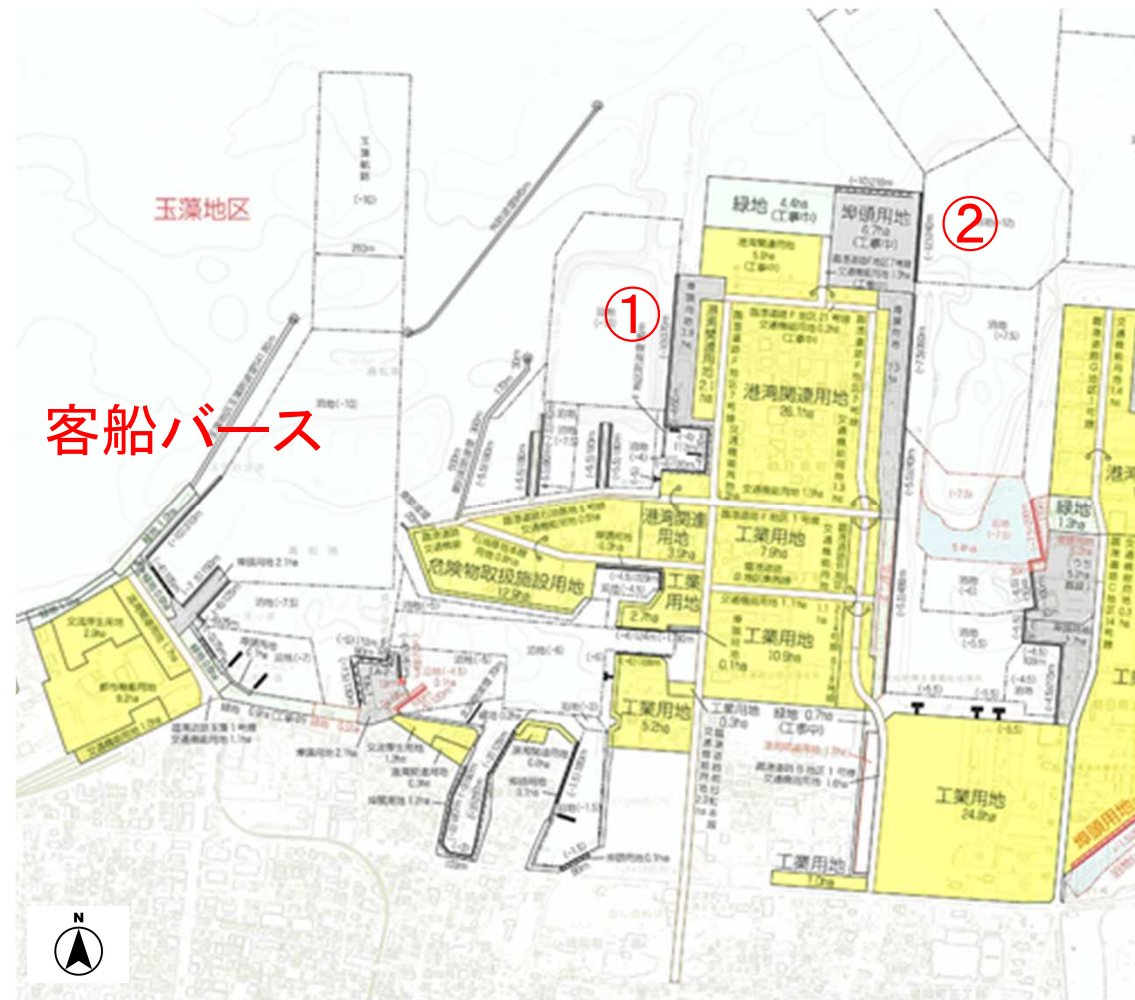


7. 高松港の課題の抽出

7.2 《交流》②クルーズ客船の増加と大型クルーズ客船への対応

【背景】○アジア地域におけるクルーズ客船の増加と大型化

【現状】○玉藻地区で受入れ出来ない大型クルーズ客船の受入れをコンテナターミナルで対応
○2隻同時受入れの際には、貨物船バースでの受入れで対応



資料：香川県「高松港港湾計画図」

7. 高松港の課題の抽出

7.2 《交流》③玉藻地区の景観向上

【背景】○サンポート高松の開発により、臨海部に新たな賑わい空間が形成

【現状】○サンポート高松の景観は一定の評価を得ているものの、魅力向上のため、さらなる検討が必要

●昭和35年の港湾計画図

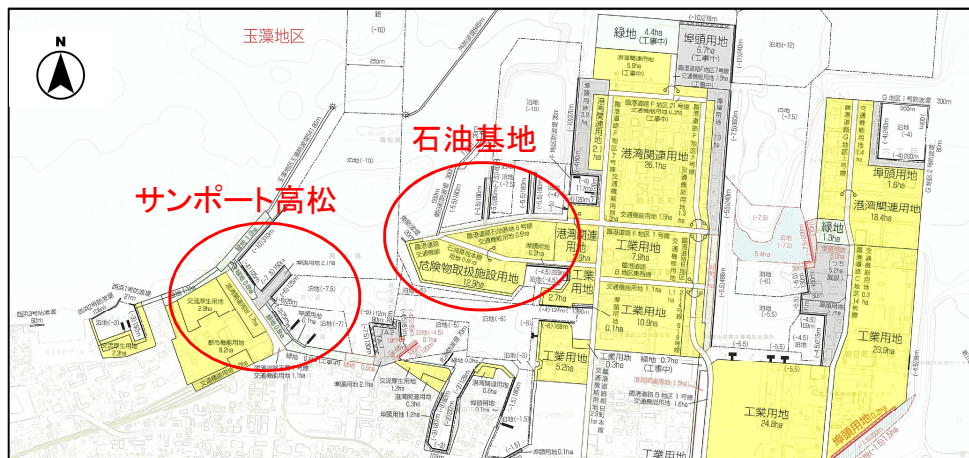


資料：香川県「高松港港湾計画(S35.6)」

フェリー航路付近から石油基地方面を望む(R2.9撮影)



●現在の港湾計画図



資料：香川県「高松港港湾計画(H30.5)」

サンポート高松から石油基地方面を望む(R2.11撮影)



石油基地

高速艇乗り場
(離島航路)

アート作品
『Liminal Air-core』

資料：香川県

7. 高松港の課題の抽出

7.2 《交流》④豊かなウォーターフロント空間の形成

【背景】○中央ふ頭はかつてフェリーターミナルとして活気があったが、サンポート高松に機能が移転

【現状】○賑わい空間であるサンポート高松と北浜アリーを結ぶエリアで賑わいが見られない

●周辺環境

- ・西にサンポート高松、東に北浜アリー、南に玉藻公園及び市街地のある好立地。
- ・中央埠頭における岸壁は休憩バース、ふ頭用地は駐車場として利用されている。



資料: 北浜alley(株)提供
高松市提供
香川県

7. 高松港の課題の抽出

7.2 《交流》⑤海洋レジャーによる賑わい創出

【背景】○ヨットハーバー等が市街地近くに位置し、賑わい創出が見込める

【現状】○荒天時の静穏度が低く、海上が有効活用できていない
○機能的に不備のある船だまりが多数存在

●西浜地区の事例

泊地が強風時に波が高いため、陸上保管を行っており、海上が有効活用できていない。

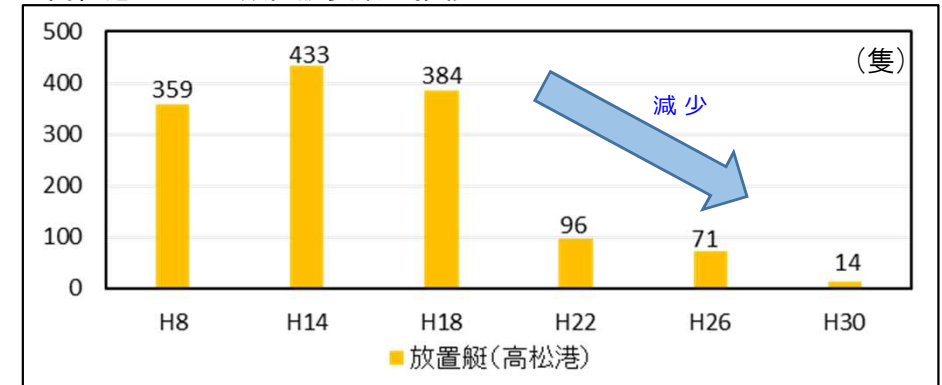


資料: 香川県

●放置艇の推移

高松港の放置は減少しているものの、干潮時に船底が海底に接触する船だまりもある。

◆高松港における放置艇隻数の推移



資料: 香川県

7. 高松港の課題の抽出

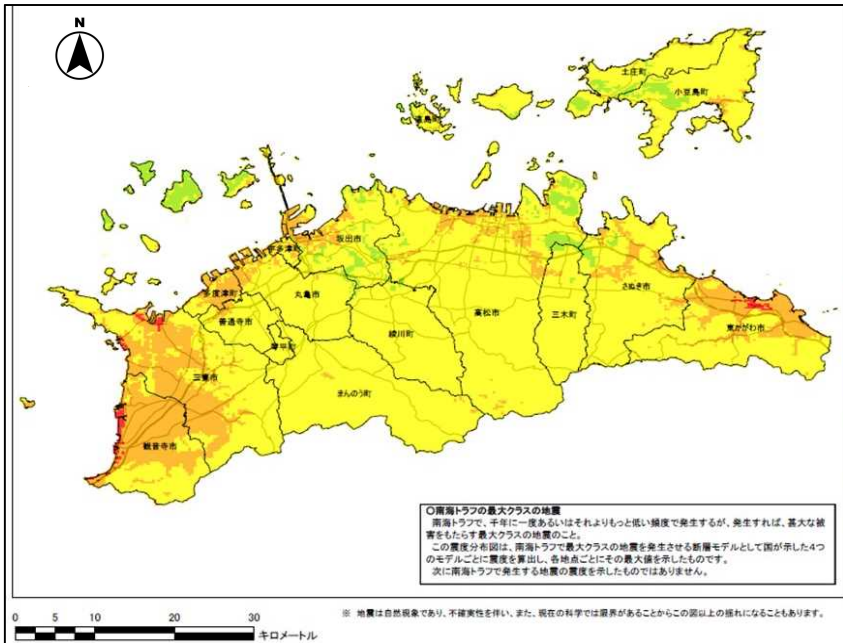
7.2 《安全・安心》①南海トラフ等大規模地震・津波への対応

【背景】○南海トラフを震源とする地震が30年以内に70～80%の確率で発生見込み

【現状】○港湾海岸施設の地震津波対策を実施中

○離島のライフラインであるフェリー航路において、高松港側の岸壁が耐震未対応

●香川県震度分布図 (南海トラフの最大クラスの地震)

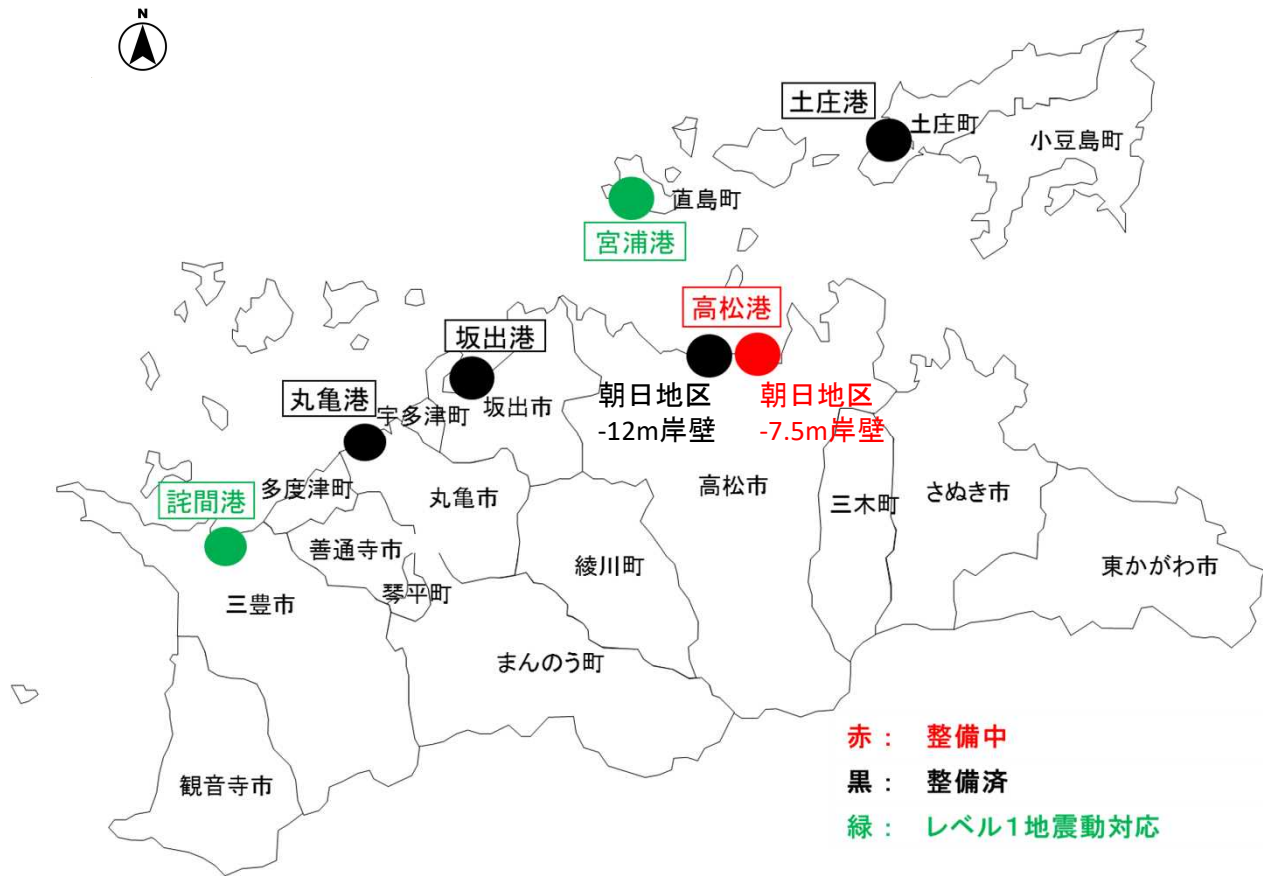


| | |
|------|-------|
| 震度7 | 震度5弱 |
| 震度6強 | 震度4 |
| 震度6弱 | 震度3以下 |
| 震度5強 | |

| 震害程度 | 震度と揺れ等の状況(概要) | 被害 |
|------|--|--|
| 7強 | ・新築中の重い床建物は、壊れる、倒れるものが多い ・新築中の軽い床建物は、壊れるものが多い ・新築中の重い鉄筋コンクリート造の建物は、壊れるものが多い | ・物につつまのいで多くは壊れる ・断壊と崩壊が伴って倒れるものが多い ・倒壊していない等身が倒れることがある ・傾倒していない等身が倒れることがある |
| 7弱 | ・ほかの重い建物が倒壊しない、壊れるものがある ・倒壊していない等身のほとんどが倒壊し、倒れるものが多い ・新築中の軽い鉄筋コンクリート造の建物は、壊れるものが多い | ・大半の人が、恐怖を感じる、物に中まじりない ・断壊と崩壊が伴って倒れるものが多い ・倒壊していない等身が倒れることがある ・傾倒していない等身が倒れるものが多い、不安定なものは倒れることがある |
| 6強 | ・ほかの重い建物が倒壊しない、壊れるものがある、ドアが開かない ・倒壊していない等身のほとんどが倒壊し、倒れるものがある ・新築中の軽い鉄筋コンクリート造の建物は、壊れるものが多い | ・ほとんどの人が驚く ・電柱などの倒壊は多く倒れる ・多くの建物が倒壊し、壊れることがある |
| 6弱 | ・倒壊しないものが多い ・倒壊していない等身のほとんどが倒壊し、倒れるものがある、ドアが開かない ・新築中の軽い鉄筋コンクリート造の建物は、壊れるものが多い | ・断壊と崩壊が伴って倒れるものが多い ・倒壊していない等身のほとんどが倒壊し、倒れるものがある ・傾倒していない等身のほとんどが倒壊し、倒れるものがある |

南海トラフで最大クラスの地震が発生した場合の揺れの強さを示しています
■お住まい等の地域がどのくらい揺れるのか確認し、建物の耐震性や家具等の転倒防止対策をしましょう。
■揺れが発生したら、まずは揺れから身を守りましょう。
■揺れがおさまったら、速やかに避難を開始しましょう。

●県内の耐震岸壁整備状況



資料：香川県「香川県地震・津波被害想定『震度分布図』」

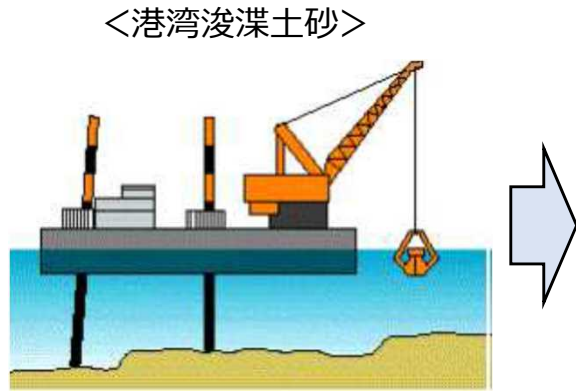
資料：香川県

7. 高松港の課題の抽出

7.2 《安全・安心》③浚渫土砂・災害廃棄物等への対応

- 【背景】○航路・泊地浚渫の実施により、継続的な浚渫土砂の発生が見込まれる
- 大規模災害発生時に廃棄物の大量発生が見込まれる

【現状】○県内の海面処分場での受入れは概ね完了している



海面処分場

高松港香西(西)地区 H14.10

資料:国土交通省四国地方整備局「四国港湾ビジョン2040」

●県内の海面処分場の状況



内海港草壁地区 R2.5撮影



観音寺港三本松地区 R2.5撮影

- ・高松港 香西(西)地区 H28.3竣功
- ・内海港 草壁地区
約97万m³/約101万m³ 約96%
- ・観音寺港 三本松地区
約240万m³/約244万m³ 約98%

資料:香川県

8. 坂出港の課題の抽出

8.1 坂出港の将来に向けた課題の整理

ヒアリング調査による主な意見

H30～R2.11現在にかけて関係者ヒアリングを実施

- ①物流関係者 14社、 ②県内事業者等 37社、 ③関連団体 3団体

定期RORO航路新設への意見

- ②RORO船の利用については陸上輸送とのトータルコストを比較して決めたい。
- ②リードタイムとコストの面で陸上輸送に勝れば検討したい。
- ②自社貨物は小ロットなので、共同配送・共同倉庫を考えている他社と共に実施し、物流効率化を図りたい。
- ②長期的に輸送体系を考えるとRORO船にシフトすることを検討したい。
- ②国内搬出について、海上輸送ルートを模索しており、BCPの観点から、災害時の予備輸送モードとして利用したい。
- ②従前からトラックによる陸上輸送がメインであり、陸送は手続きが簡素的。海上輸送においても、「工場→港、港→港、港→お客様」に係る手続きの手間が省け、トータルコストで陸送に勝れば検討したい。
- ①トラックドライバーの不足と高齢化から、長距離輸送においては益々難しくなっている。
- ①就航するなら5～10年は続けてもらいたい。
- ②物流は運送会社に任せているため、経路指定はしていない。
- ②出荷は関東方面が一番多いので、関東へ毎日就航が望まれる。
- ①関東方面の港は、高速道路の交通アクセスの良さから横須賀港を希望する。
- ②出荷は関東方面が一番多いので、関東方面の着岸場所と発着時間により利用を検討したい。
- ②調達は北海道地方が最も多いため、苫小牧港から高松港or坂出港への直行便が望まれる。
- ②九州方面向けの航路に興味がある。
- ②リードタイムが重要であるため、毎日就航を望む。
- ①ダイヤが重要であり、朝一に東京港に着き、夕方で坂出港に戻れるダイヤが望ましい。
- ①ダイヤは、朝一に横須賀港に到着し、夕方に坂出港に戻れる便を望む。
- ②海上輸送の場合、天候によって就航ダイヤへの影響が懸念される。

滞船への意見

- ①沖待ちについて、徐々に少なくなっているが、依然発生している。

倉庫・産業用地への意見

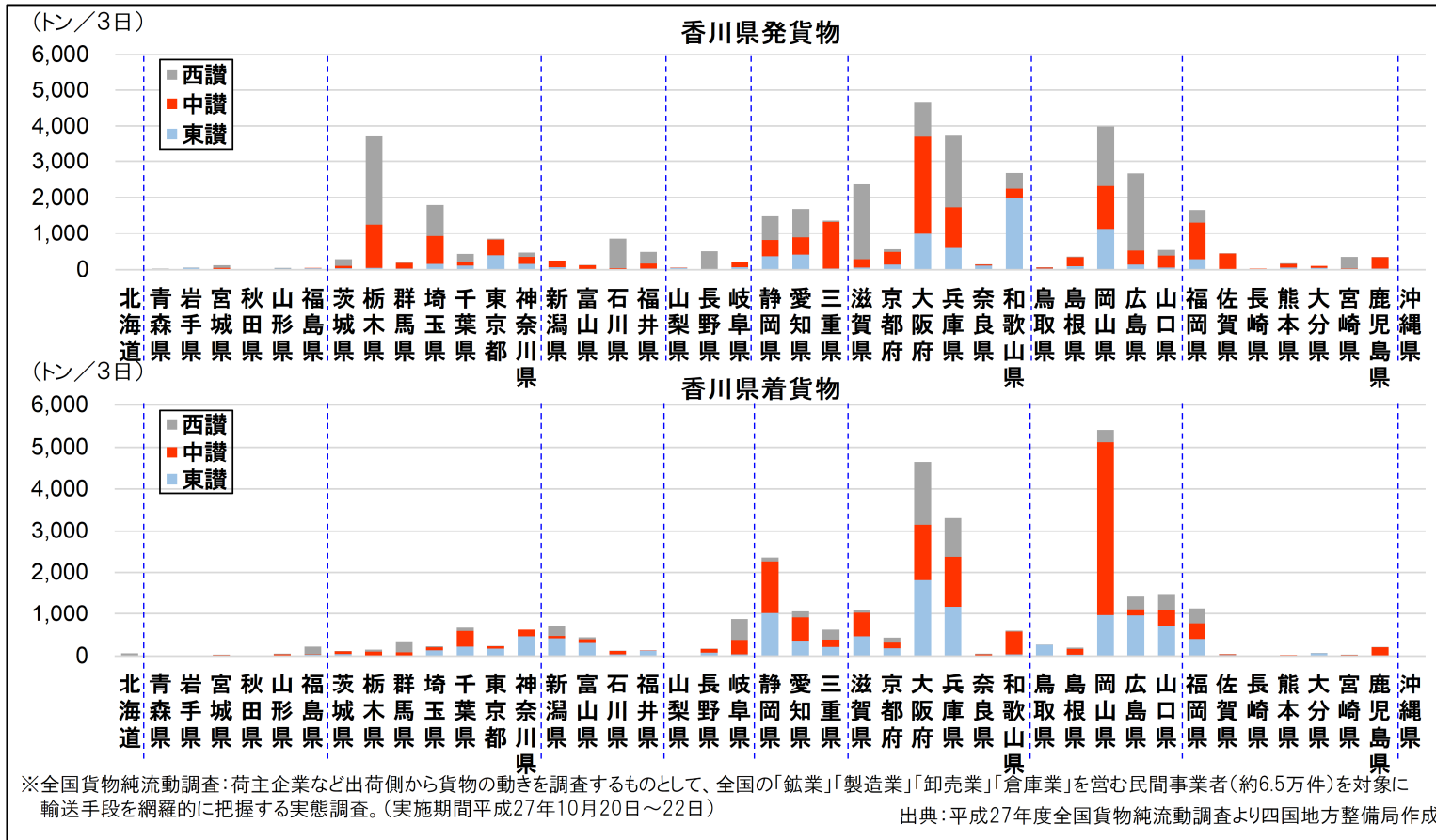
- ③坂出北ICフルインター化により土地需要が増加するため、新たな土地と岸壁が必要。

8. 坂出港の課題の抽出

8.2 《物流・産業》①荷主企業の配送効率改善

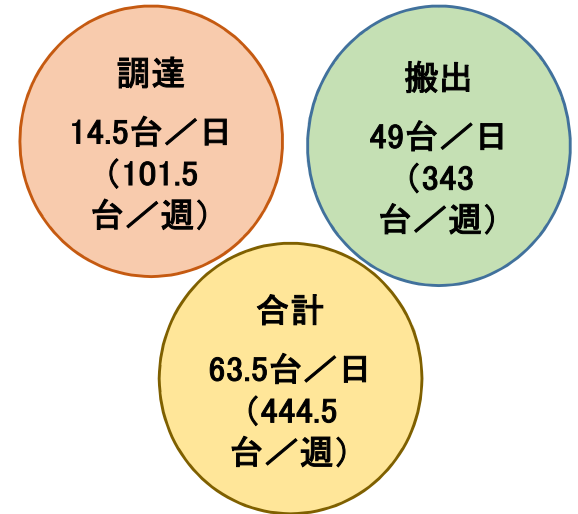
- 【背景】 ○トラックドライバーの不足や高齢化に伴う海上輸送の重要性向上
- 坂出北インターチェンジのフルインター化など、道路ネットワークの充実
- 【現状】 ○関東方面への海上輸送需要を確認するも、定期航路がない

●香川県発着の陸上輸送貨物



- アンケート及びヒアリング
- ・H30年県内企業1,000社以上にアンケートを実施、200社から回答を得る
- ・そのうち21社にヒアリングを実施

ヒアリング結果 (関東方面との貨物量)



資料：坂出市「坂出ニューポートプラン」

資料：坂出市「坂出ニューポートプラン」

8. 坂出港の課題の抽出

8.2 《物流・産業》②港湾物流機能の強化

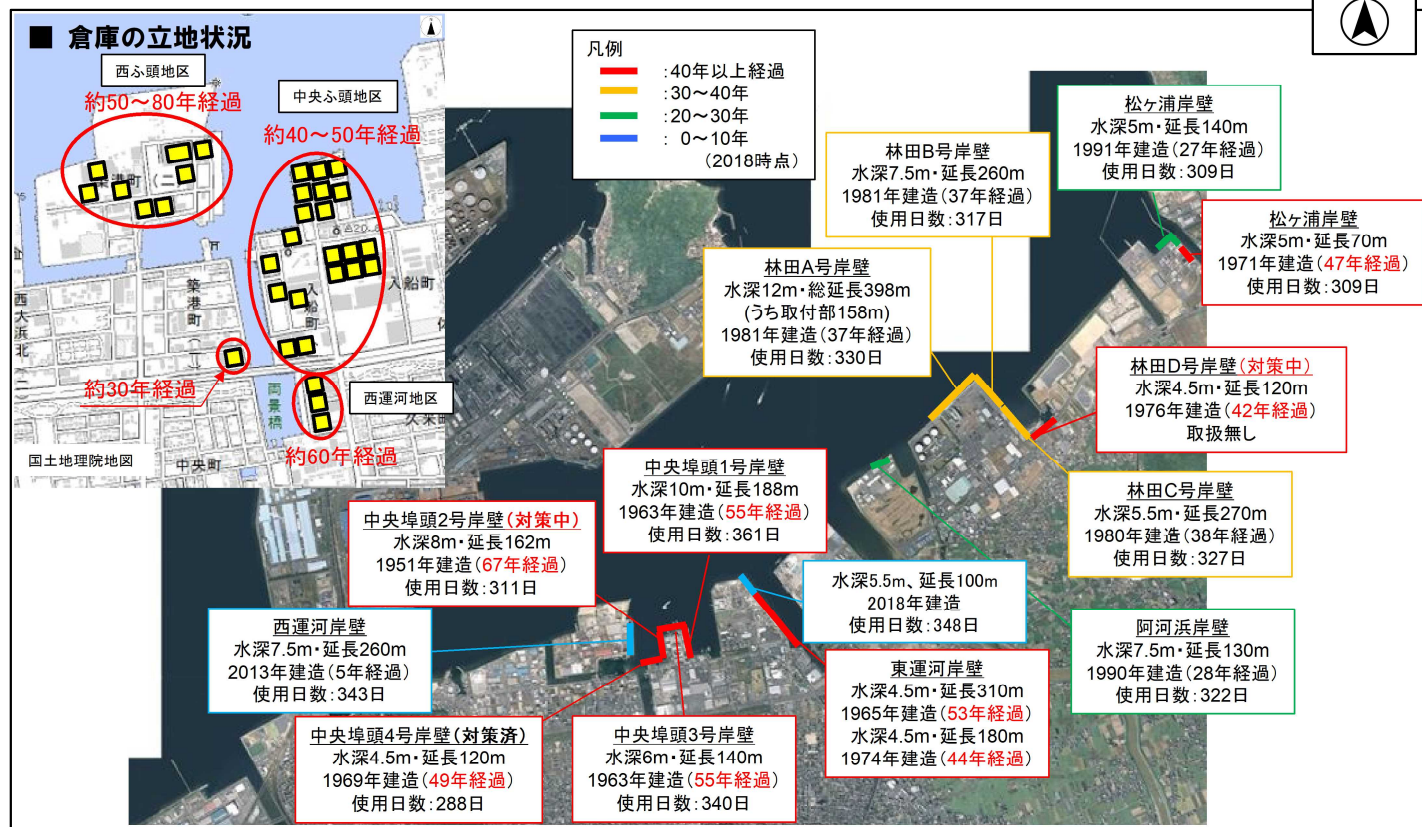
【背景】 ○バルク船の大型化と公共岸壁の高い利用率

【現状】 ○岸壁水深が不足するため、非効率な輸送体系による喫水調整

○中央埠頭地区では、手狭な背後地と代替岸壁がないため、老朽化、陳腐化した施設を現位置で機能強化することが困難

○林田地区では、利用状況により滞船が発生

●公共岸壁及び倉庫の老朽化



※供用日数には不荷役係留を含む

資料: 坂出市「坂出ニューポートプラン」

●大型船舶の寄港状況

中央ふ頭 1号岸壁 (-10m)

| | | |
|---------------|----------|------------|
| 40,000~ | DWT | 0 |
| 30,000~40,000 | DWT | 19 |
| ~30,000 DWT | | 7 |
| 最大船舶 | -載貨重量トン数 | 38,566 DWT |
| | -満載喫水 | 10.5 m |

林田A号岸壁 (-12m)

| | | |
|---------------|----------|------------|
| 40,000~ | DWT | 4 |
| 30,000~40,000 | DWT | 18 |
| ~30,000 DWT | | 4 |
| 最大船舶 | -載貨重量トン数 | 56,589 DWT |
| | -満載喫水 | 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

8. 坂出港の課題の抽出

8.2 《物流・産業》③企業誘致の機会損失への対応

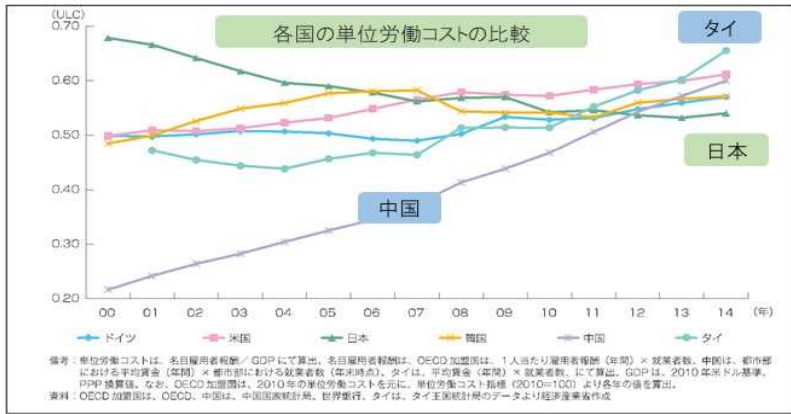
【背景】○サプライチェーンの進展

○新興国の賃金上昇に伴い、製造業が国内へ回帰傾向

○道路ネットワークの充実による臨海部の利便性向上

【現状】○番の州工業団地が分譲完了(令和2年度)

●各国の単位労働コストの比較



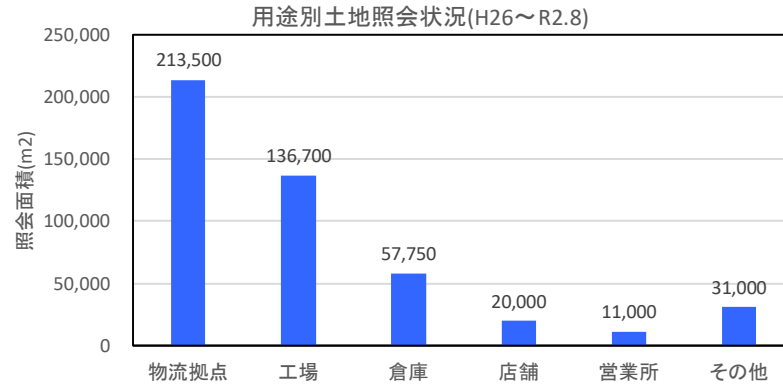
資料:経済産業省「ものづくり白書」

●国内企業立地件数・面積の推移



資料:経済産業省「工場立地動向調査」

●臨海部の土地照会状況



資料:香川県

●坂出北ICのフルインター化・岡山方面へのハーフインターであった坂出北ICをフルインター化する事業が令和6年度の完成を目標に実施されている。



資料:坂出市「坂出ニューポートプラン」

8. 坂出港の課題の抽出

8.2 《物流・産業》④四国のエネルギー拠点化

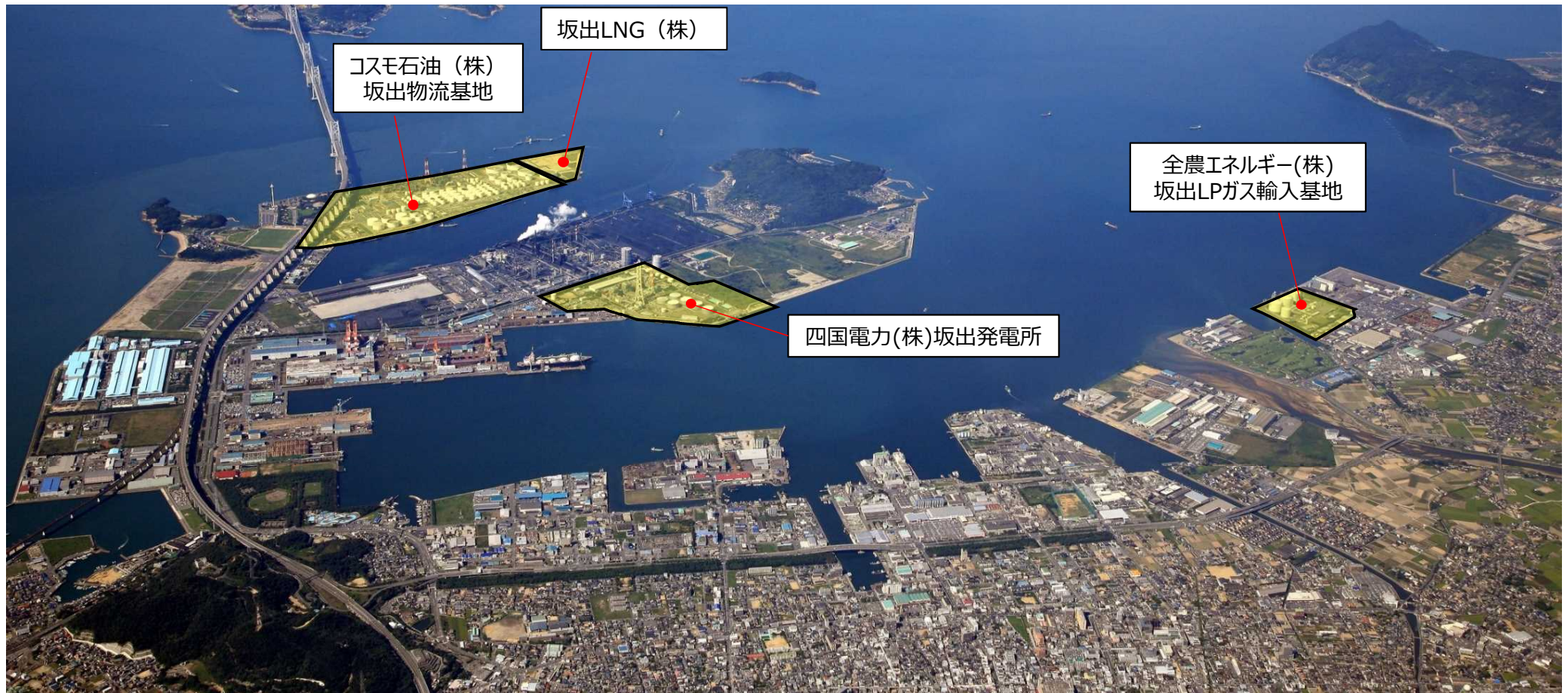
【背景】○災害時における石油製品等の安定供給体制の構築が求められている
○温暖化対策の国際的枠組み「パリ協定」が締結

【現状】○環境に配慮した多様なエネルギー企業の集積が求められる

●坂出港のエネルギー関連企業

(番の州地区) 電気・石油・LNG・コークスガス

(林田地区) LPG



8. 坂出港の課題の抽出

8.2 《交流》①観光客・クルーズ客船の誘致

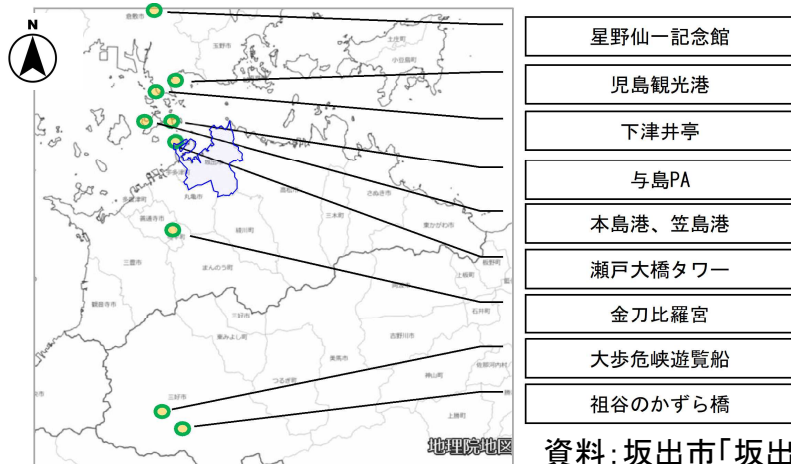
【背景】○アジア地域におけるクルーズ客船の増加

【現状】○クルーズ客船は、貨物船バースでの受入れとなり寄港回数を増やせない

○坂出寄港時のオプションツアーの行き先は市外が大部分を占める

○夜間航行規制のため、大型船の寄港時間が高松港より2時間短い

●オプションツアーの行き先

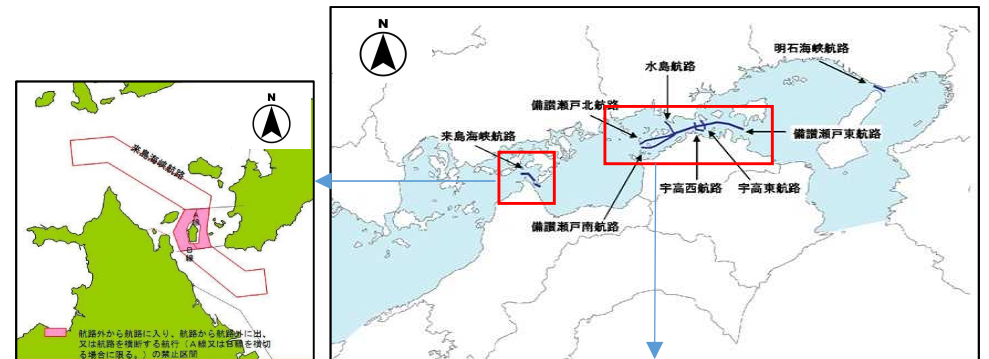


資料：坂出市「坂出ニューポートプラン」

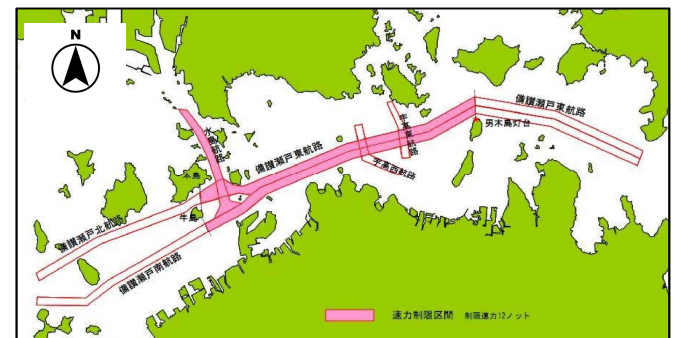
●巨大船の夜間航行規制

「巨大船」(長さ200m以上の船)については、備讃瀬戸航路等における夜間の航行が禁止されている。

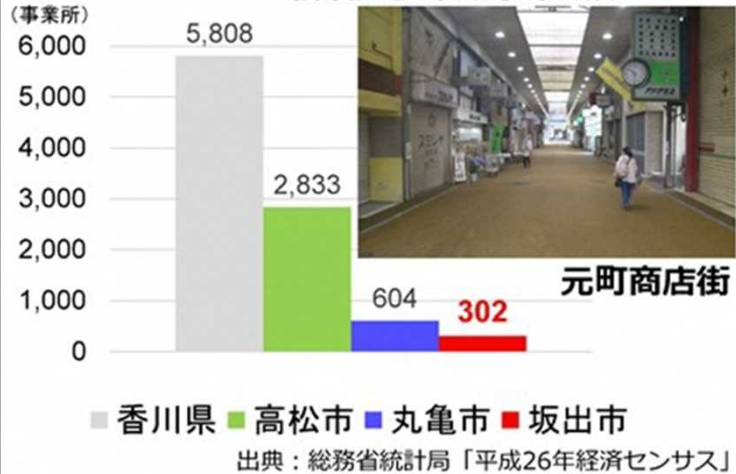
※坂出港は備讃瀬戸航路の中心に位置するため、滞在時間が高松港よりも2時間短い。



資料：国土交通省 四国運輸局 ホームページより



宿泊飲食業の事業所数



8. 坂出港の課題の抽出

8.2 《交流》②市街地での賑わい交流拠点の創出

【背景】○物流・産業空間としての特色が強く、市民と港との間に距離が生じている

【現状】○瀬戸大橋記念公園などの賑わい拠点が郊外に集約

○西運河地区は、海、さぬき浜街道、商店街を結ぶ地区であるが、賑わいが限定的

●坂出港周辺の賑わい拠点



資料：香川県

●西運河地区付近の賑わい拠点



資料：坂出市「坂出ニューポートプラン」

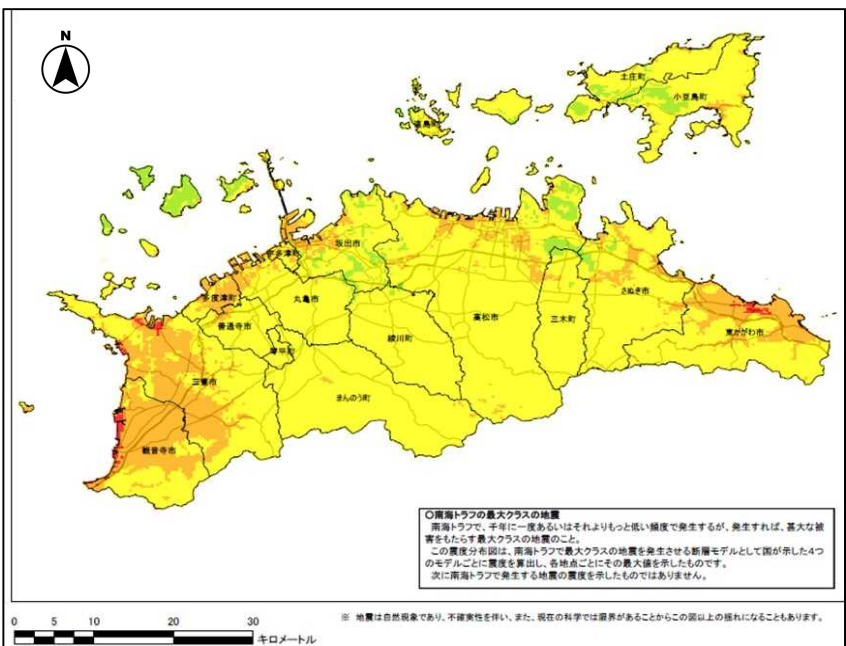
8. 坂出港の課題の抽出

8.2 《安全・安心》①南海トラフ等大規模地震・津波への対応

【背景】 ○南海トラフを震源とする地震が30年以内に70～80%の確率で発生

【現状】 ○港湾海岸施設の地震津波対策を実施中である

●香川県震度分布図 (南海トラフの最大クラスの地震)



| | |
|-------------|--------------|
| 震度7 | 震度6弱 |
| 震度6強 | 震度6 |
| 震度6弱 | 震度5 |
| 震度5強 | 震度5弱 |
| 震度4 | 震度3以下 |

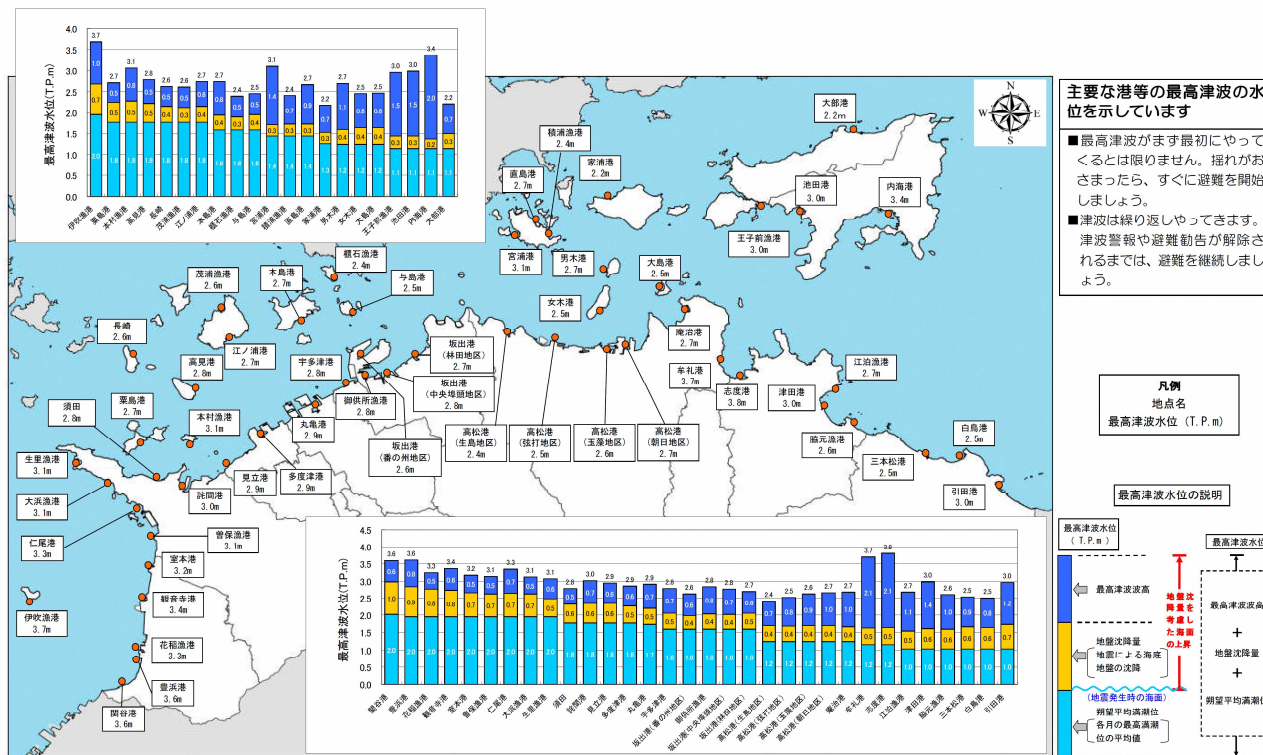
南海トラフで最大クラスの地震が発生した場合の揺れの強さを示しています

■お住まい等の地域がどのくらい揺れるのか確認し、建物の耐震化や家具等の転倒防止対策をしましょう。
■地震が発生したら、まずは揺れから身を守りましょう。
■揺れが止まったら、速やかに避難を開始しましょう。

| | |
|-------------|------------------------------|
| 震度9強 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度9弱 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度8強 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度8弱 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度7強 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度7弱 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度6強 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度6弱 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度5強 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度5弱 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度4強 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度4弱 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度3強 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度3弱 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度3 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度2強 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度2弱 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度2 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度1強 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度1弱 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度1 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度0強 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度0弱 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |
| 震度0 | 建築物の倒壊・大規模な被害は、揺れも、倒壊ものも多くなる |

資料：香川県「香川県地震・津波被害想定『震度分布図』」

●香川県最高津波水位図



資料：香川県「香川県地震・津波被害想定『最高津波水位予測図』」

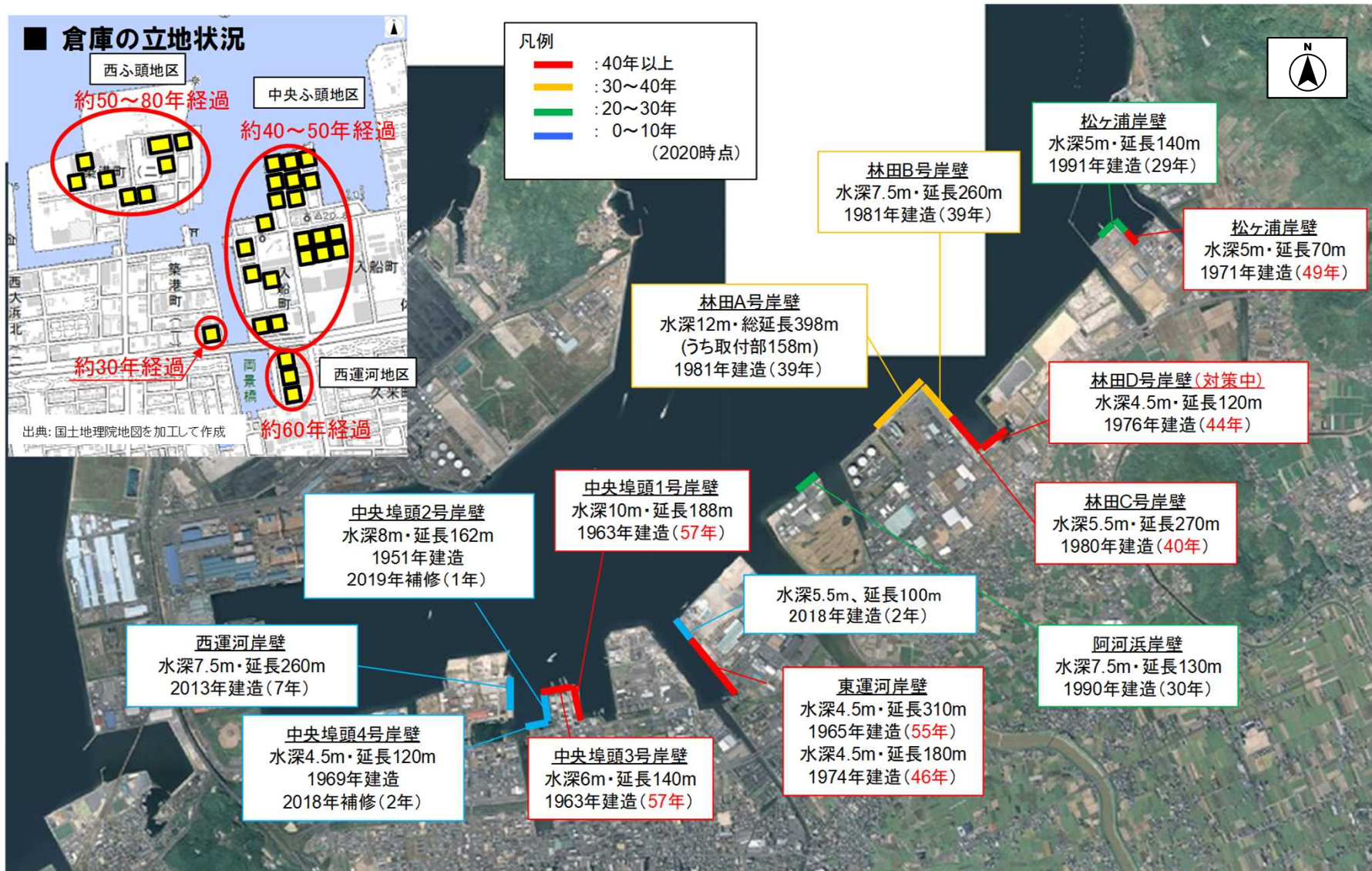
8. 坂出港の課題の抽出

8.2 《安全・安心》②港湾施設の老朽化対策

【背景】 ○高度経済成長期に多くの岸壁・護岸等が建設されている

【現状】 ○予防保全計画において、127施設のうち機能が低下している施設数が36か所ある

●港湾施設の老朽化状況

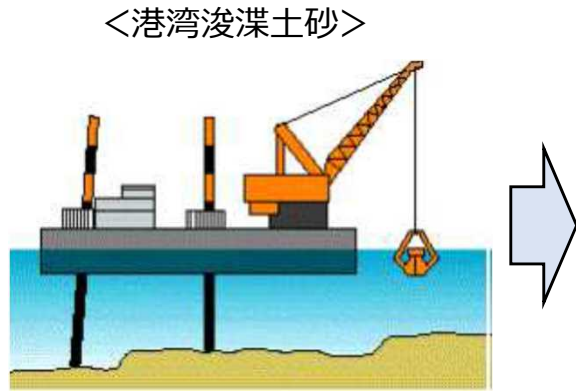


8. 坂出港の課題の抽出

8.2 《安全・安心》③浚渫土砂・災害廃棄物等への対応

- 【背景】○航路・泊地浚渫の実施により、継続的な浚渫土砂の発生が見込まれる
- 大規模災害発生時に廃棄物の大量発生が見込まれる

【現状】○県内の海面処分場での受入れは概ね完了している



海面処分場

高松港香西(西)地区 H14.10

資料:国土交通省四国地方整備局「四国港湾ビジョン2040」

●県内の海面処分場の状況



内海港草壁地区 R2.5撮影



観音寺港三本松地区 R2.5撮影

- ・高松港 香西(西)地区 H28.3竣工
- ・内海港 草壁地区
約97万m³/約101万m³ 約96%
- ・観音寺港 三本松地区
約240万m³/約244万m³ 約98%

資料:香川県