

高松港・坂出港長期構想



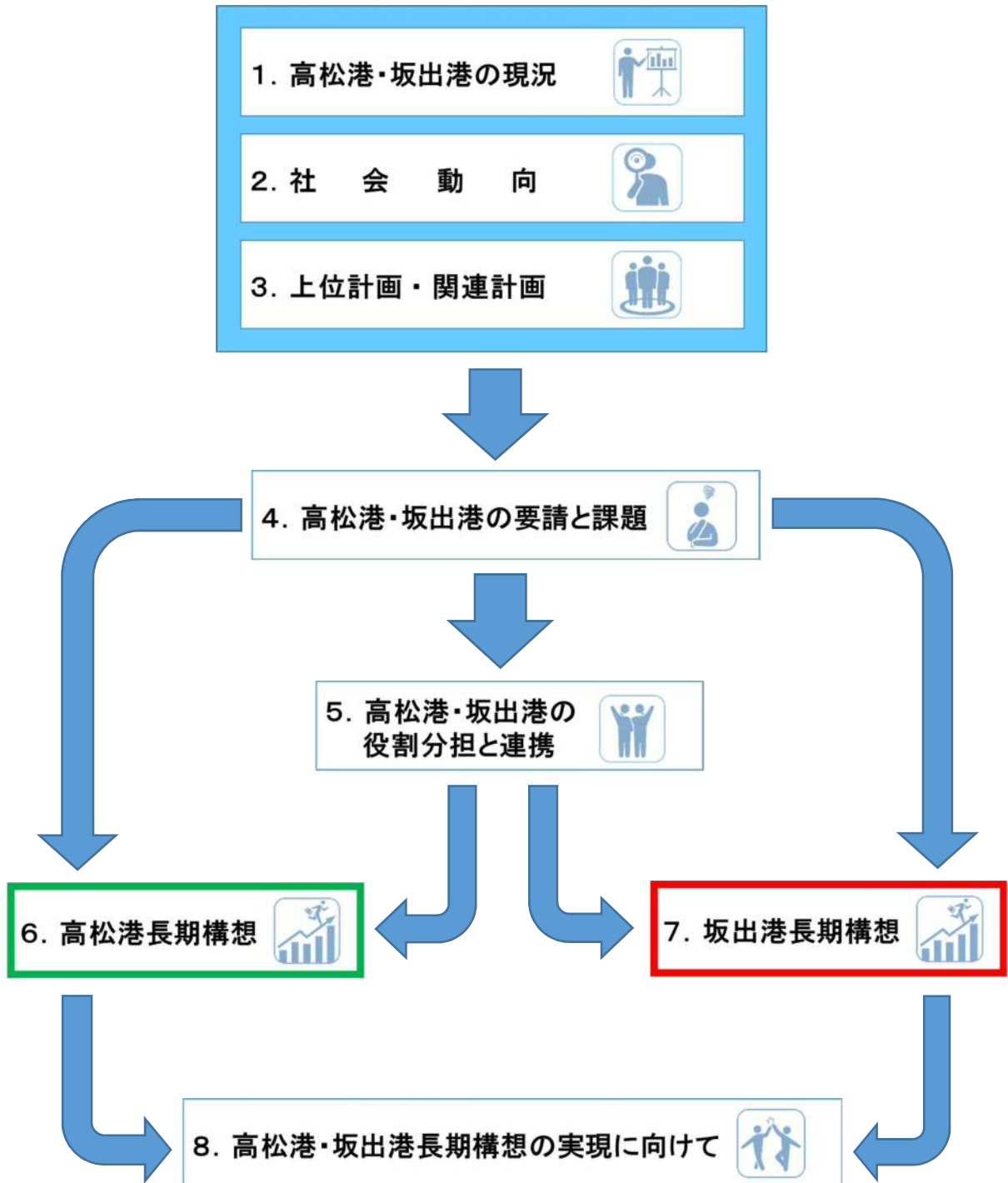
令和4年3月
香川県・坂出市

高松港・坂出港長期構想 目次

1. 高松港・坂出港の現況	1
1.1 背後地域の現況	1
1.2 高松港の現況	14
1.3 坂出港の現況	36
2. 社会動向	52
3. 上位計画・関連計画	68
4. 高松港・坂出港の要請と課題	81
5. 高松港・坂出港の役割分担と連携	90
6. 高松港長期構想	96
6.1 高松港が果たす役割	96
6.2 高松港が目指すべき方向性	99
6.3 高松港を取りまく状況の整理	100
6.4 実現に向けた取組み	104
6.5 空間利用計画	125
7. 坂出港長期構想	127
7.1 坂出港が果たす役割	127
7.2 坂出港が目指すべき方向性	130
7.3 坂出港を取りまく状況の整理	131
7.4 実現に向けた取組み	134
7.5 空間利用計画	147
8. 高松港・坂出港長期構想の実現に向けて	149
用語解説	151

高松港・坂出港長期構想の構成

高松港・坂出港長期構想の構成は次のとおりとなっています。





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

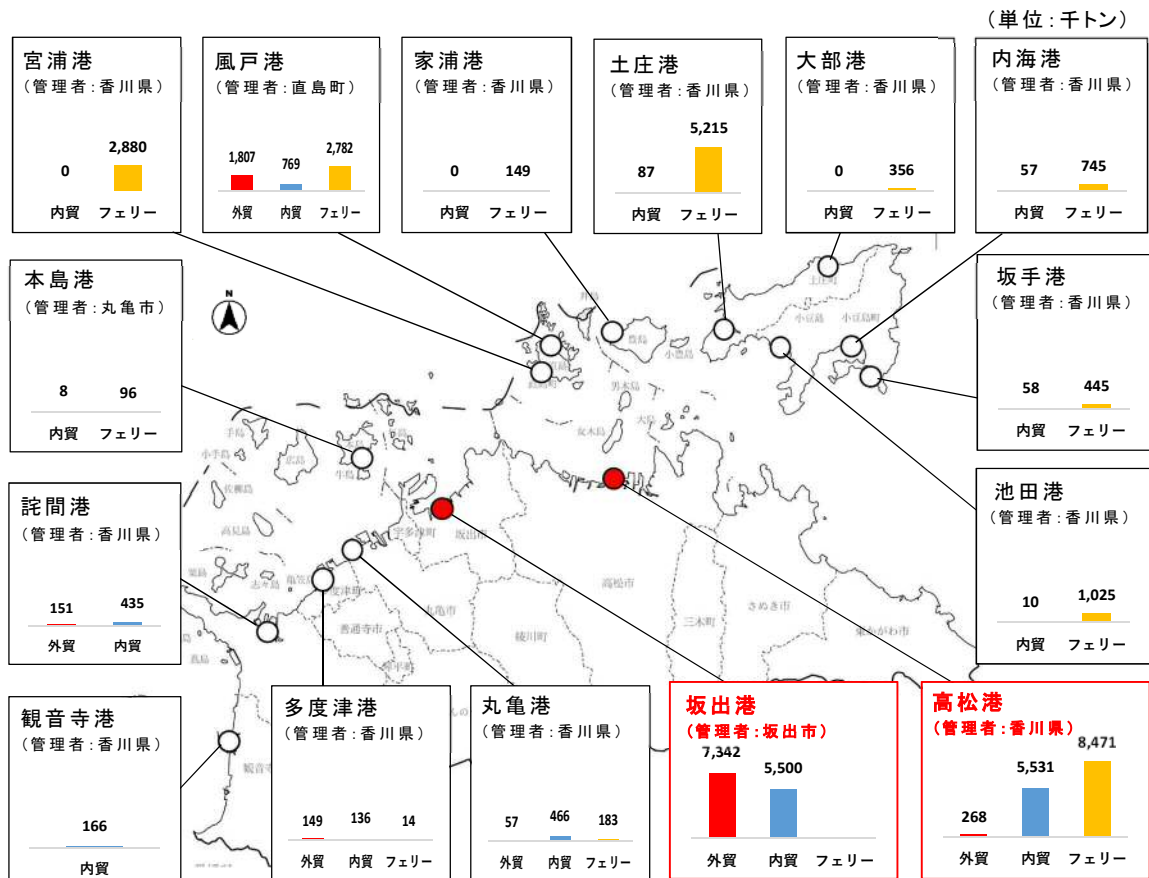
	開港 ※1	検疫			耐震強化 岸壁	特定港 ※2	フェリー
		人	動物	植物			
高松港	○	○	○	○	○	○	○
坂出港	○	○	○	○	○	○	○
丸亀港	○			○	○		○
多度津港	○	○					○
詫間港	○	○		○			
風戸港							○
宮浦港							○
土庄港					○		○
大部港							○
家浦港							○
池田港							○
内海港							○
坂手港							○
観音寺港							
本島港							○

※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

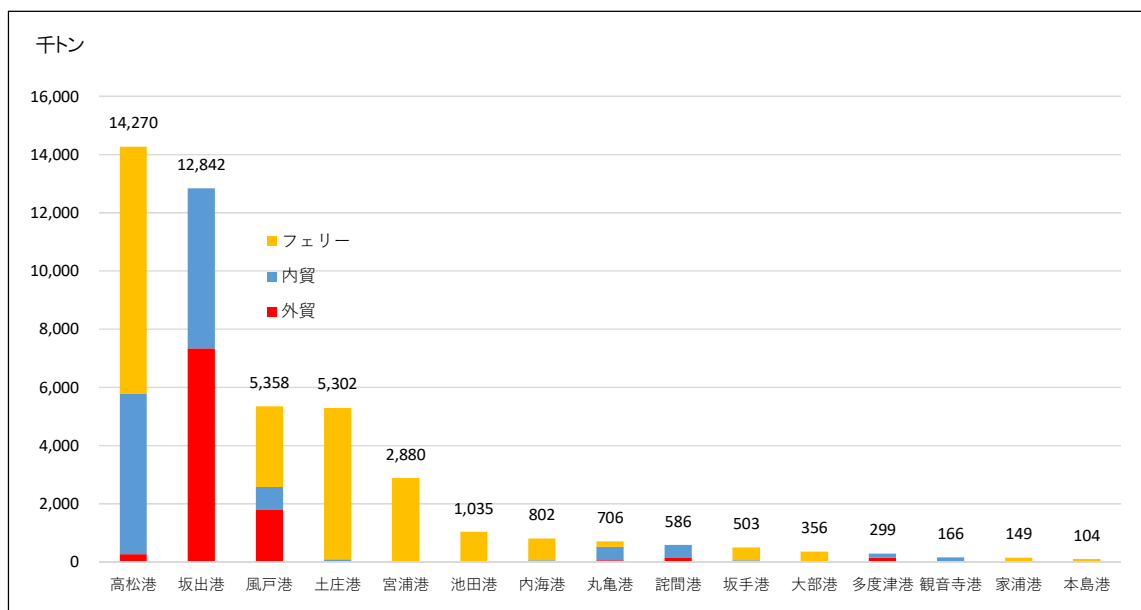
図表 1-2 香川県内の港別取扱貨物量（令和2年）



※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）

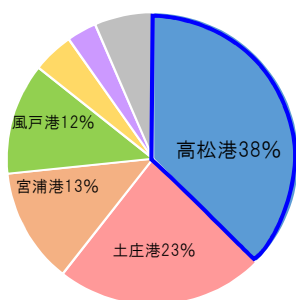


※年間の港湾取扱貨物量が10万トン以上の港湾を対象

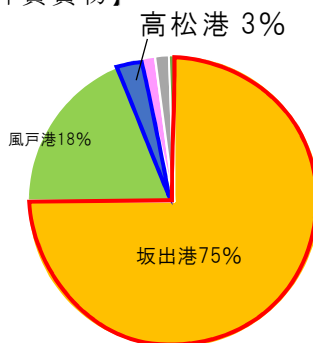
出典：国土交通省「港湾調査」

図表 1-4 香川県内の港別取扱貨物量割合（令和2年）

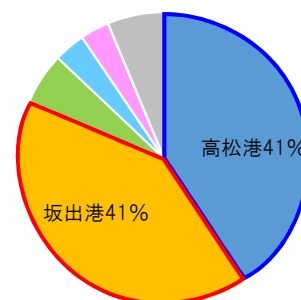
【フェリー貨物】



【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。

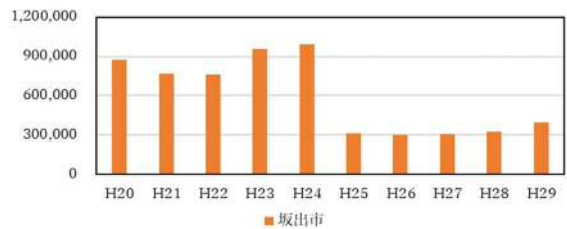
また、産業分類別就業者割合は、全国と比べて第 2 次産業の割合が高くなっています。

図表 1-5 高松市の製造品出荷額の推移



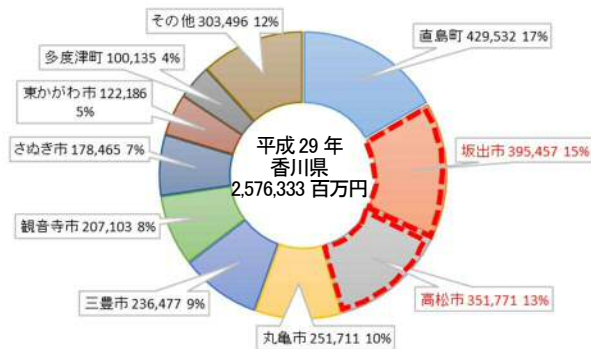
出典：経済産業省「工業統計」

図表 1-6 坂出市の製造品出荷額の推移



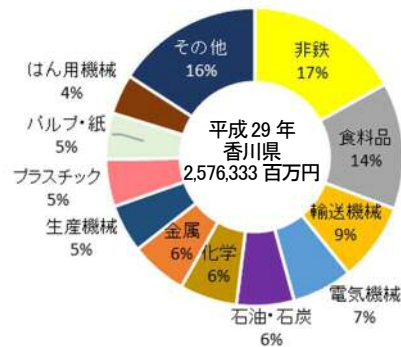
出典：経済産業省「工業統計」

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



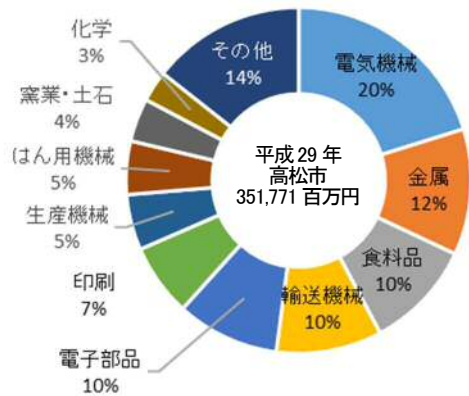
出典：経済産業省「工業統計」

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



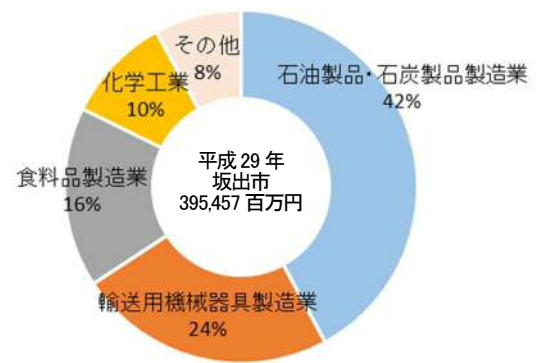
出典：経済産業省「工業統計」

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



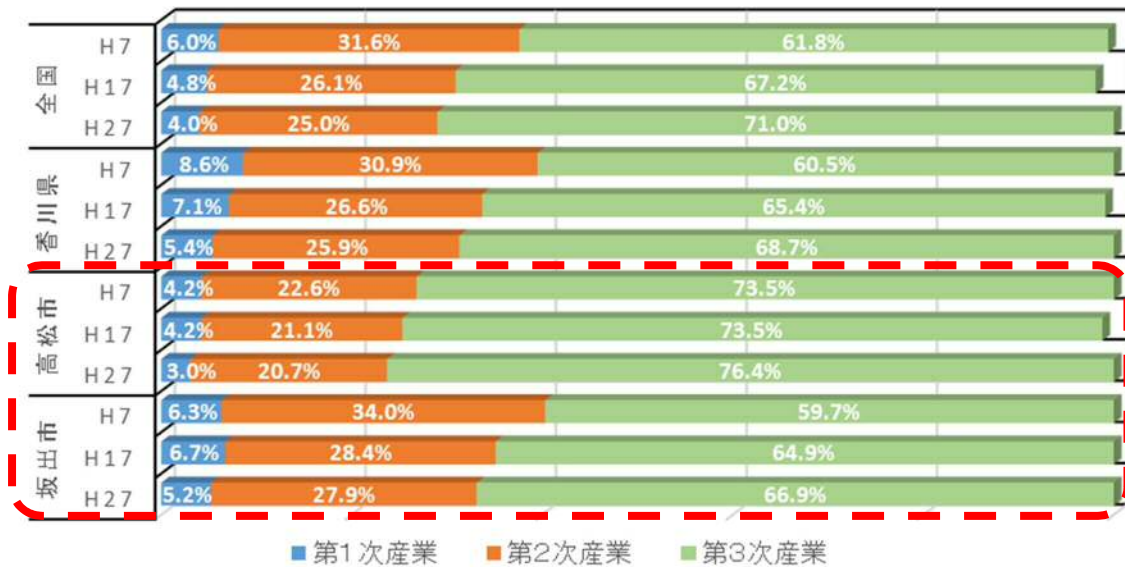
出典：経済産業省「工業統計」

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

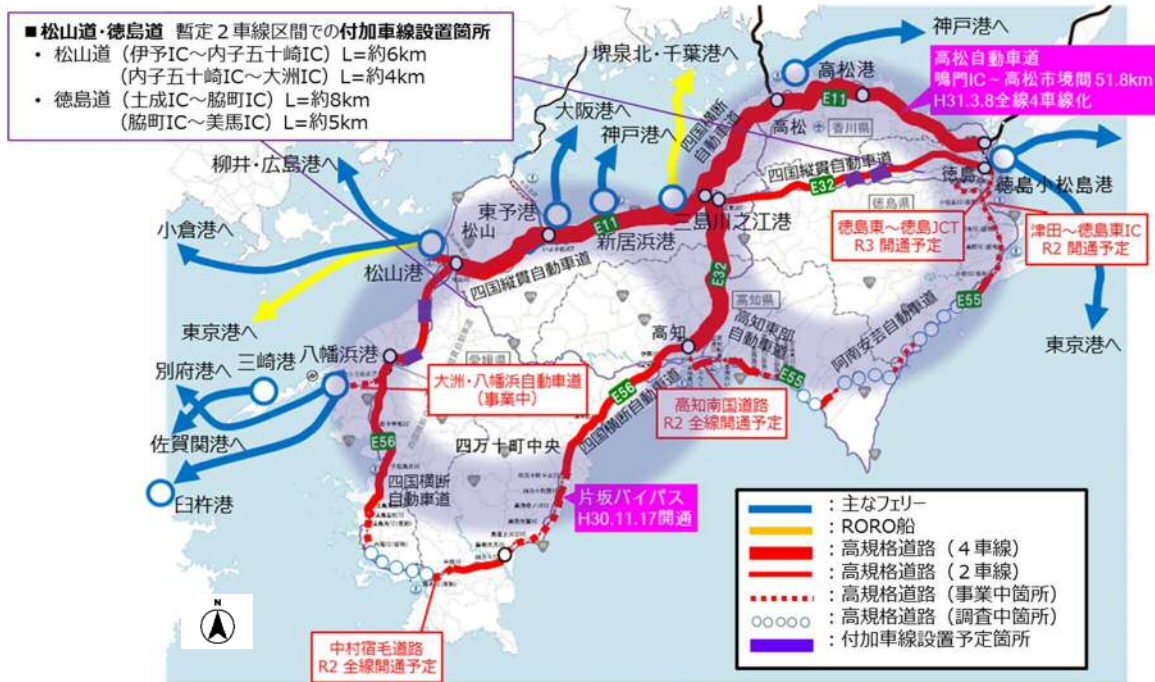
泉工業株式会社	船用液化ガスタンクプラント
大倉工業株式会社	位相差フィルム
昭和化学工業株式会社	樹脂難燃剤など無機化学製品群
四国化工株式会社	共押出多層フィルム
四国化成工業株式会社	タイヤ向け加硫剤など有機化成品等
株式会社タダノ	ラフテレーンクレーン
帝国製薬株式会社	医療用ハップ剤
徳武産業株式会社	高齢者用ケアシューズ
日プラ株式会社	大型水槽向けアクリルパネル
株式会社ヒューテック	シート面検査装置、印刷検査装置
株式会社伏見製薬所	安息香酸、安息香酸ナトリウム、消化管 X 線造影用硫酸バリウム
株式会社マキタ	1～3 万トン級の船用エンジン
吉野川電線株式会社	ロボットの高可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

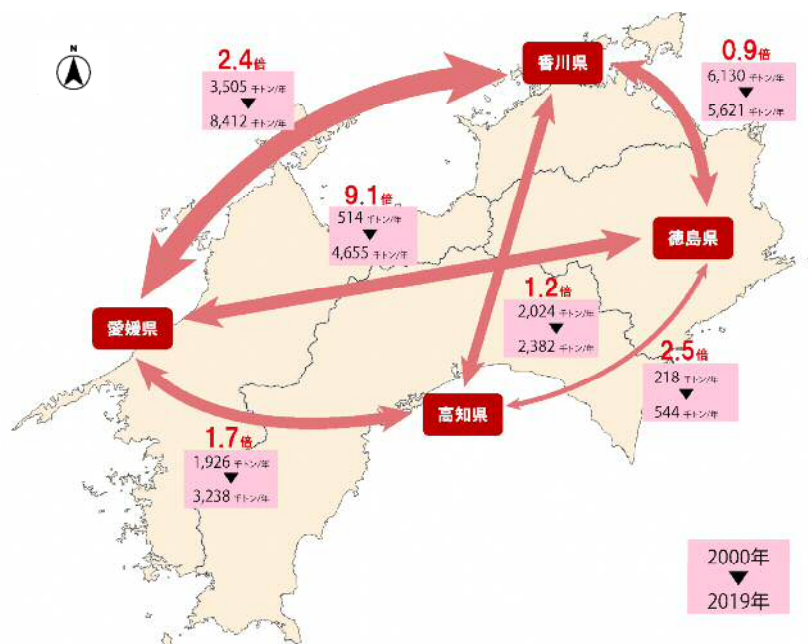
四国 4 県を 8 の字の高規格道路で結ぶ「四国 8 の字ネットワーク」は、総延長の約 7 割の整備が完了しており、現在、四国東南部・西南部で、延伸に向けた整備が進められています。高規格道路網の整備に伴い、四国地域内の自動車貨物による物流量は増加しています。

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



※自動車貨物を対象として集計

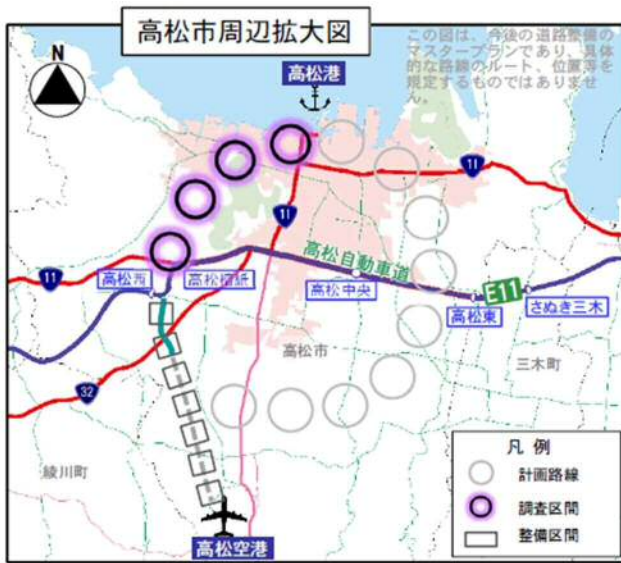
出典：国土交通省「貨物・旅客地域流動調査 (2000年、2019年)」

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



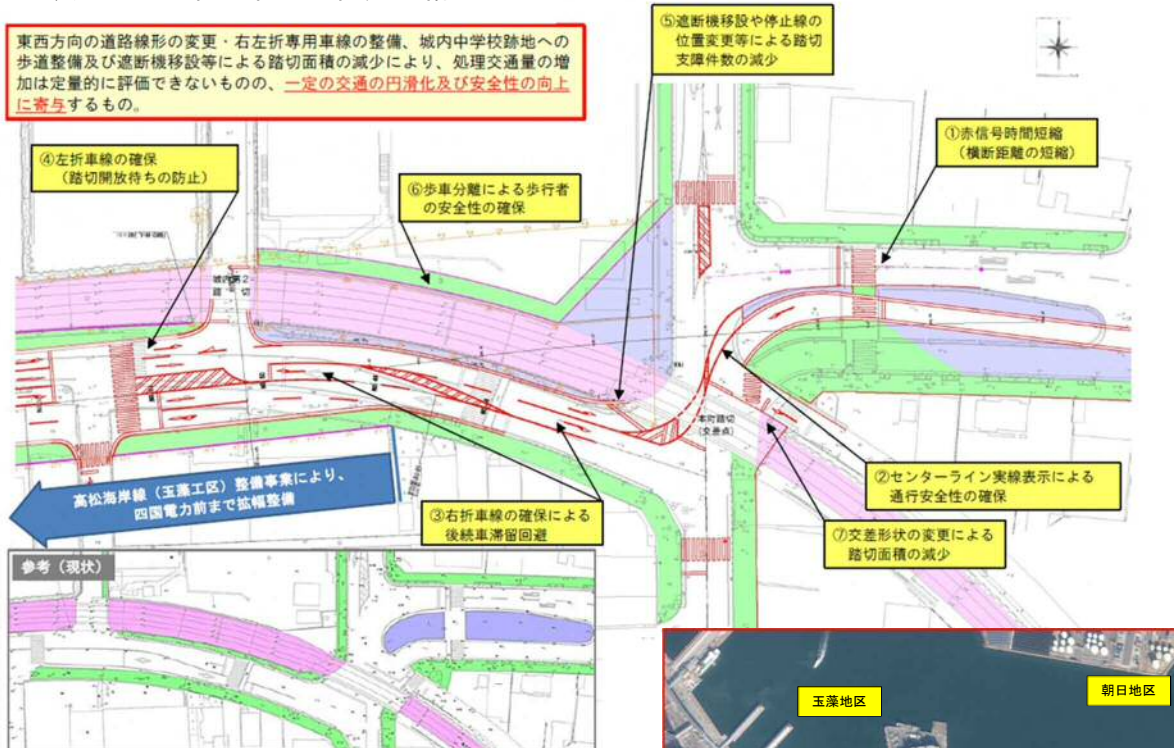
出典：香川県 (令和3年6月撮影)

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。



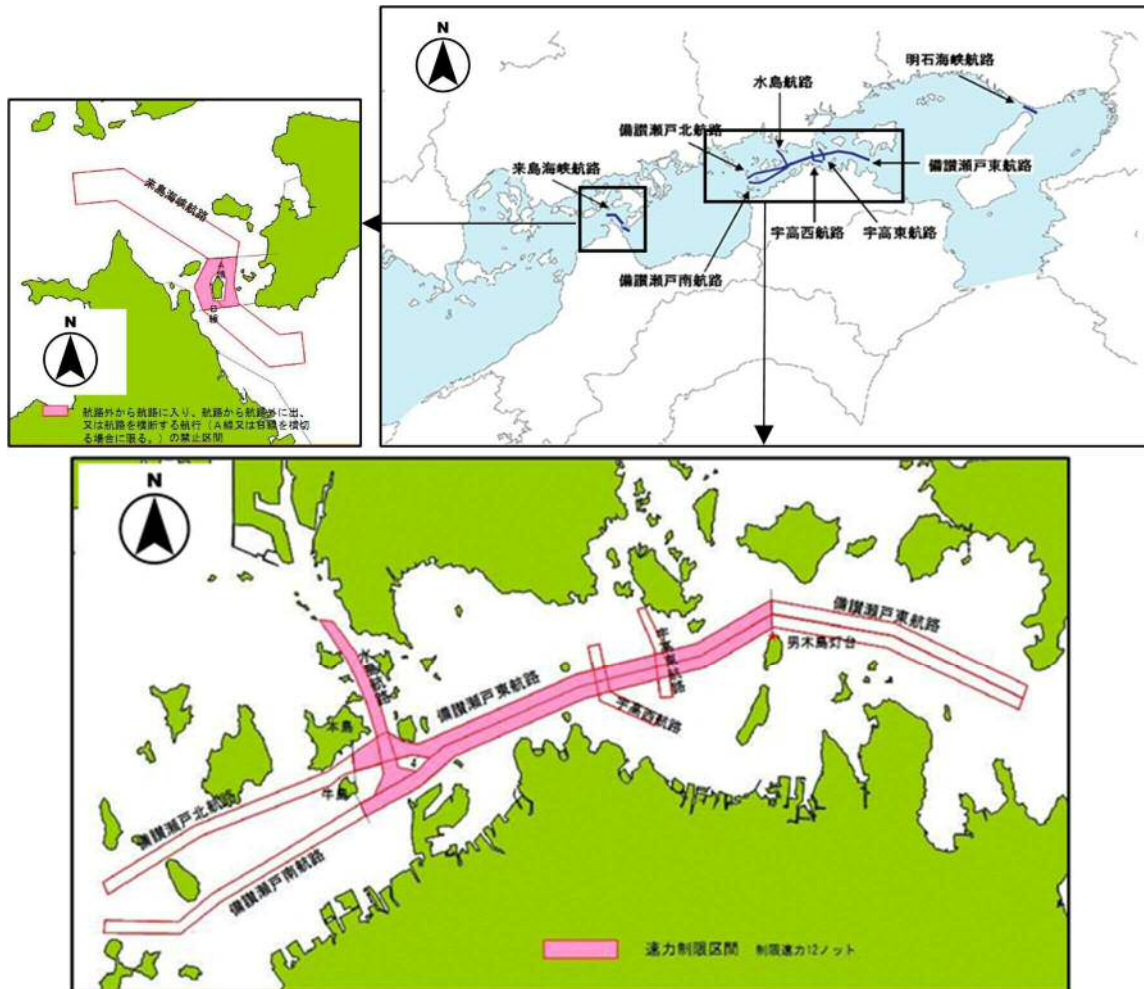
出典：高松市(令和元年12月撮影)

(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 m³ 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 m³/年)

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

11.9 万 m³ × 25 年 = 300 万 m³

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)

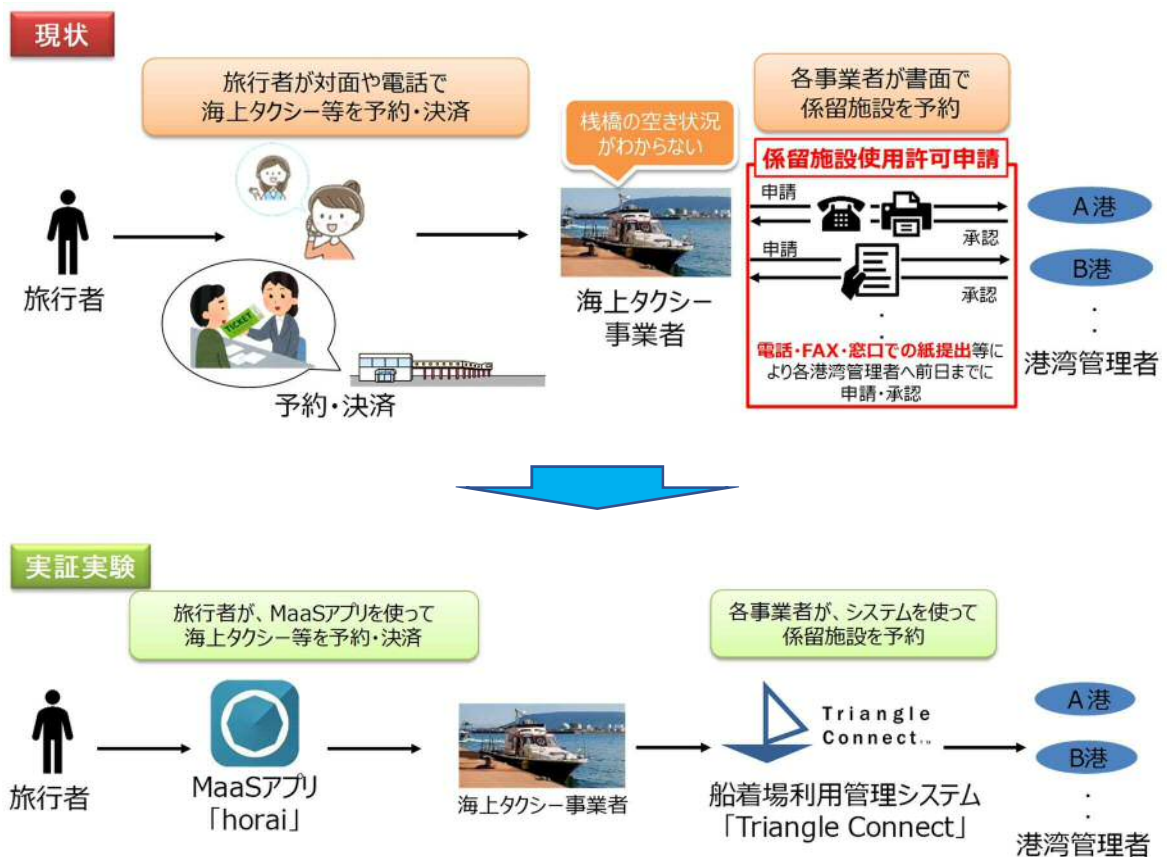
香川県内の海上輸送手段としては、フェリー等の定期船に加えて海上タクシーも活用されており、瀬戸内国際芸術祭開催等の移動需要が高まる時期においては、会場となる離島間の移動といったニーズもあることから、様々な海上輸送手段が手軽に使えることが重要となっています。

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 ²)	
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 ²)	
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 ²)	
昭和 37年 11月	D地区埋立地竣工(183,903m ²)	
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 ²)	
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 ²)	
昭和 44年 4月	B地区(第 2 期分)埋立地竣工(2,380m ²)	
昭和 44年 4月	C地区(第 1 期分)埋立地竣工(301,584m ²)	
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 ²)	
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 ²)	
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 ²)	
昭和 52年 4月	C地区(福岡地区)埋立地竣工(10,511m ²)	

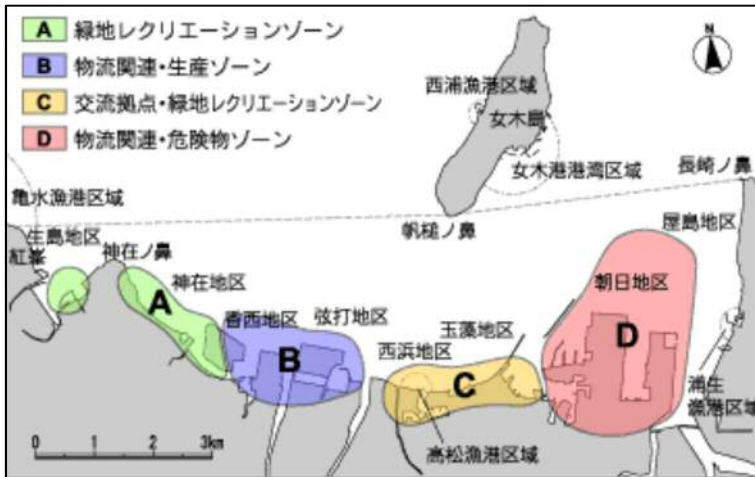
1. 高松港・坂出港の現況

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 ²)	
昭和62年11月	柚場川埋立地竣工(16,559m ²)	
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 ²)	
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 ²)	
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 ²)	
平成12年2月	香西(中)地区埋立地竣工(6,862m ²)	
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 ²)	
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 ²)	

(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 m² 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】

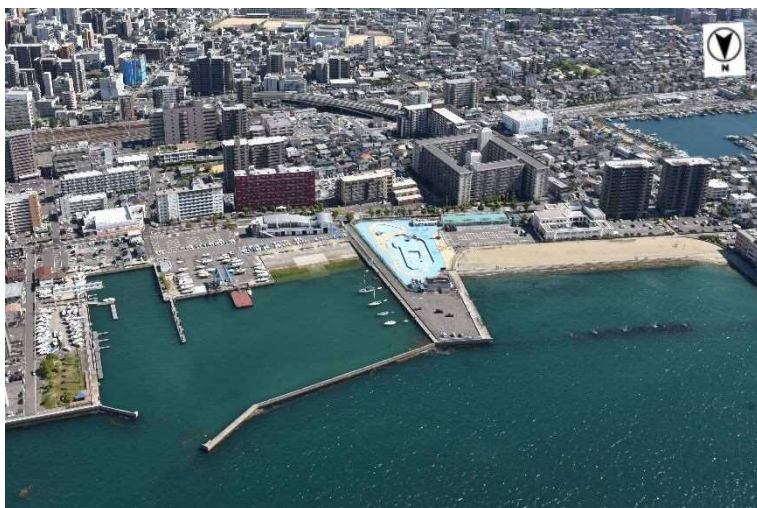


出典：香川県

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。

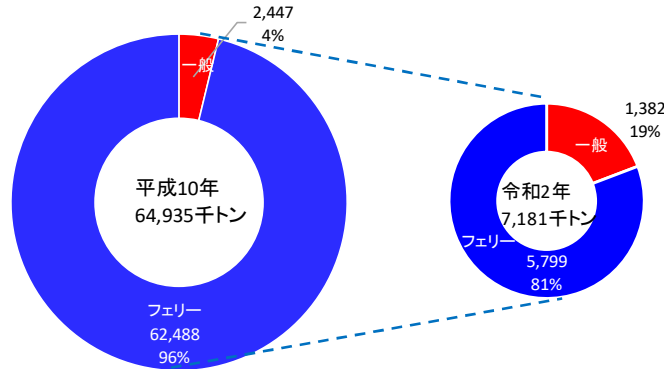
(4) 港湾利用の現況

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。

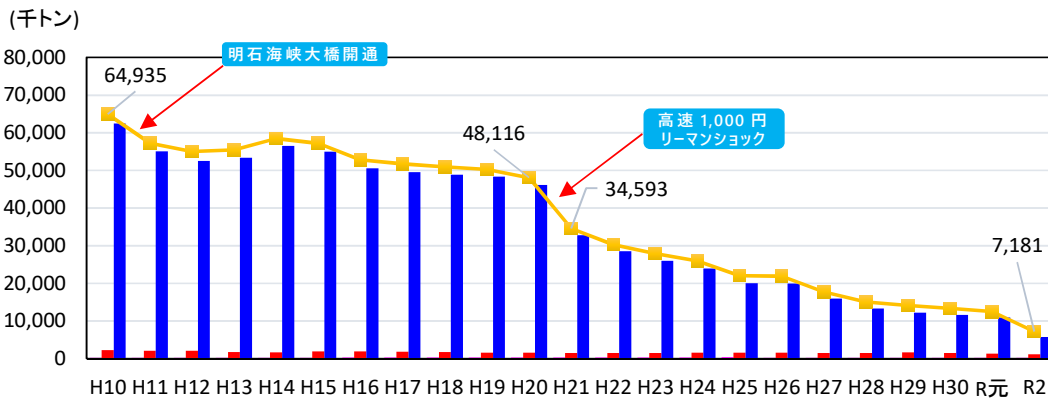
図表 1-29 貨物種別による取扱貨物量



※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」

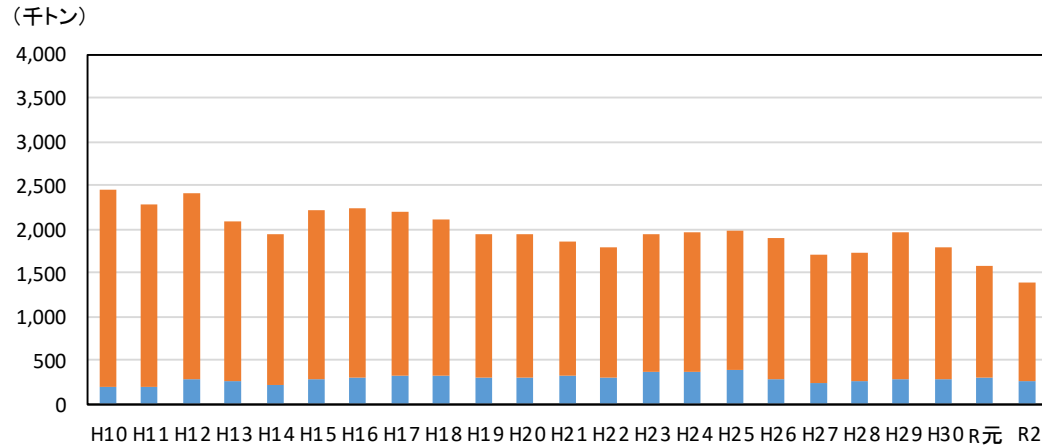
図表 1-30 高松港における取扱貨物量の推移



※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。

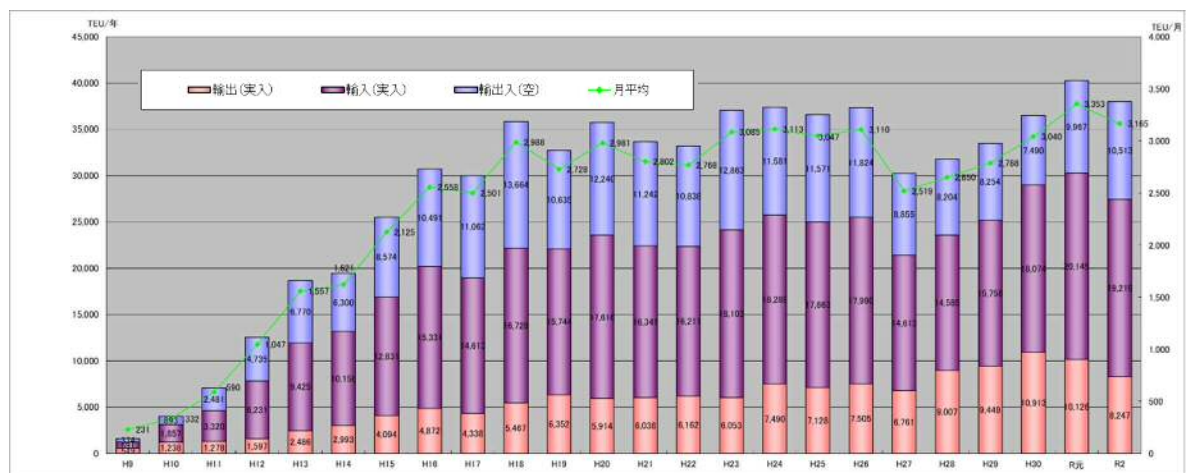
また、国際コンテナ戦略港湾である阪神港との取扱個数も堅調に伸びており、令和元年には、フェリー航路と国際フィーダー航路を合わせて63,607TEUを取り扱いました。特に、フェリー航路における伸びが著しく、満船のため乗船できない車両が発生していることから、運航事業者が輸送力強化に向けて、新造船を建造しています。

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

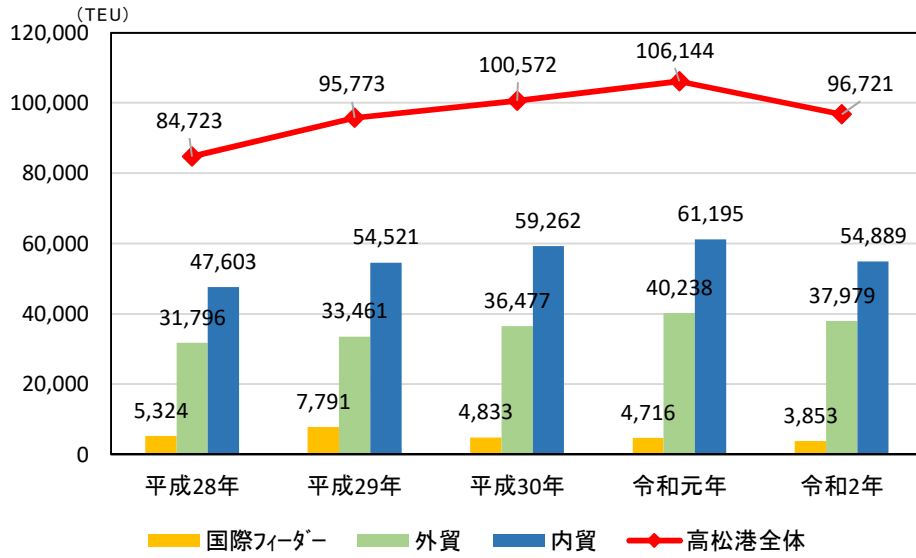
図表 1-33 高松港における外貿コンテナ取扱個数の推移



※R2はコロナ禍の影響あり

出典：国土交通省「港湾調査」

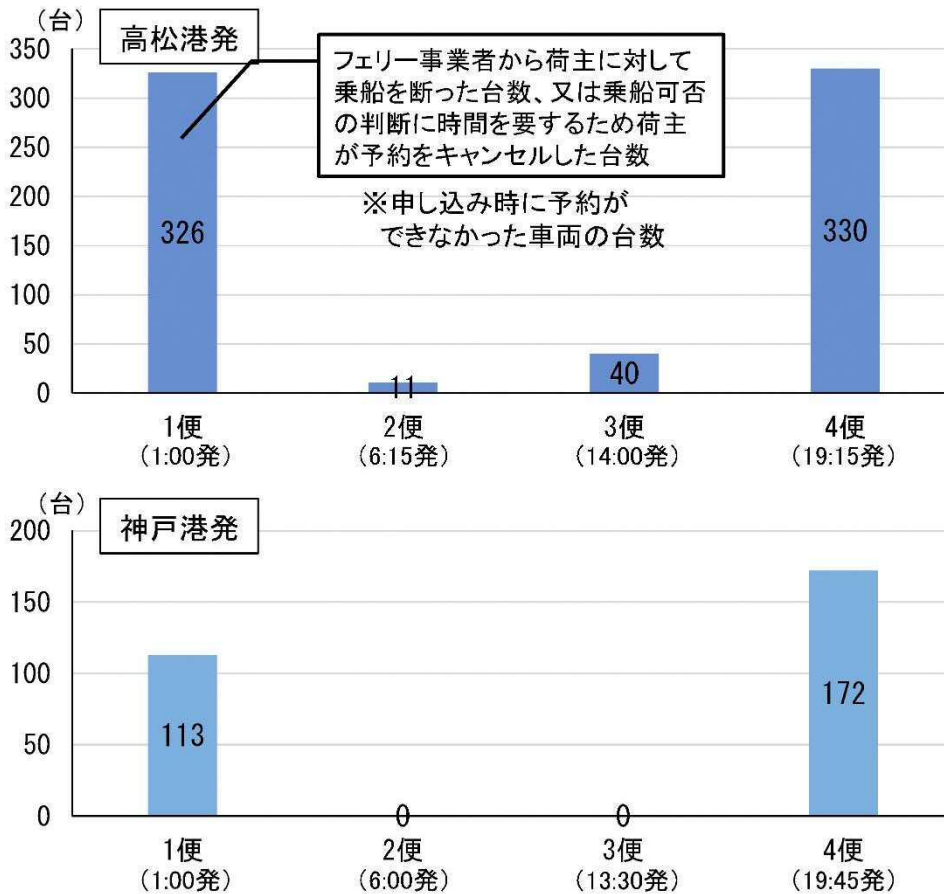
図表 1-34 高松港におけるコンテナ取扱個数の推移



※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）

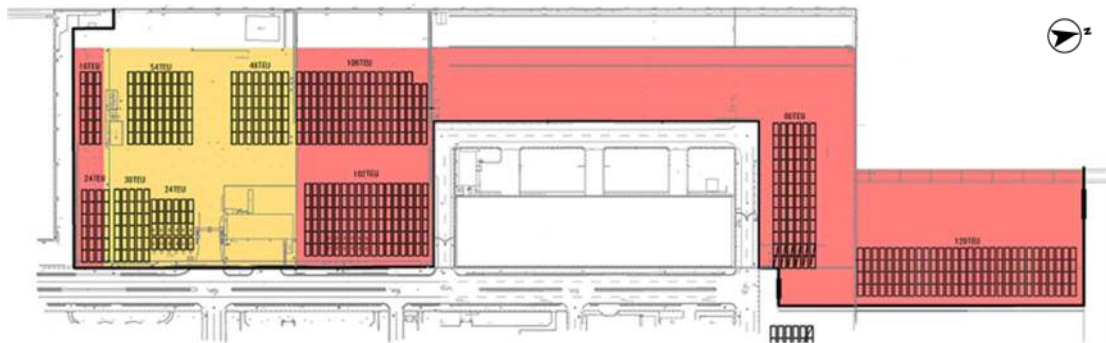


出典：香川県（平成25年撮影）

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11,000m² 約370TEU
 現在 約43,400m² 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)

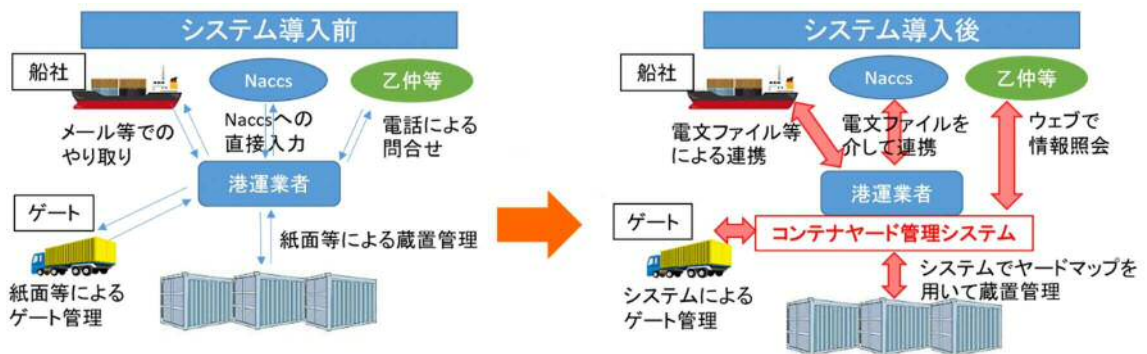
コンテナ車両の横転事故防止のため、積荷の偏り、重心位置の計測が可能。



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。

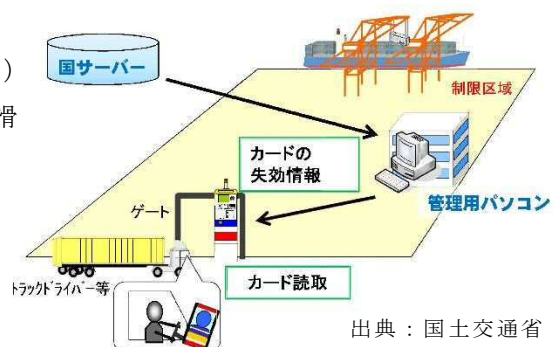


出典：香川県

○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



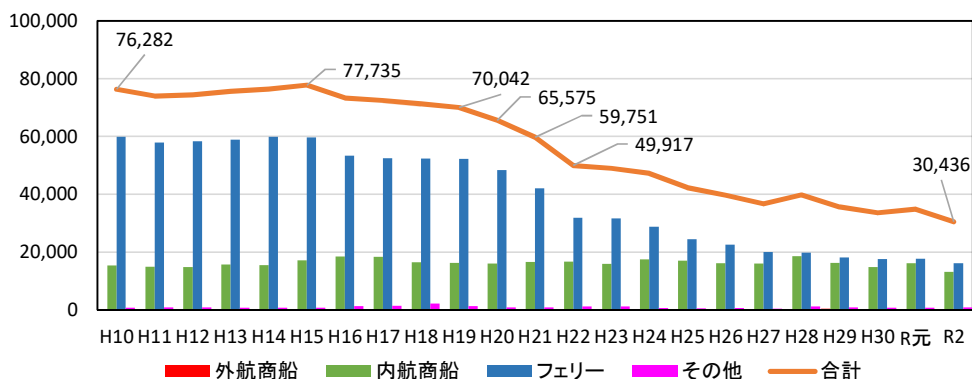
出典：国土交通省

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。

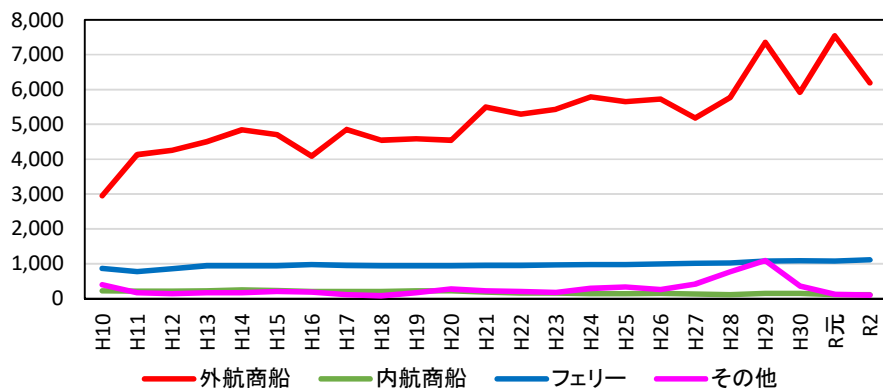
図表 1-38 入港船舶隻数の推移
(隻)



※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）



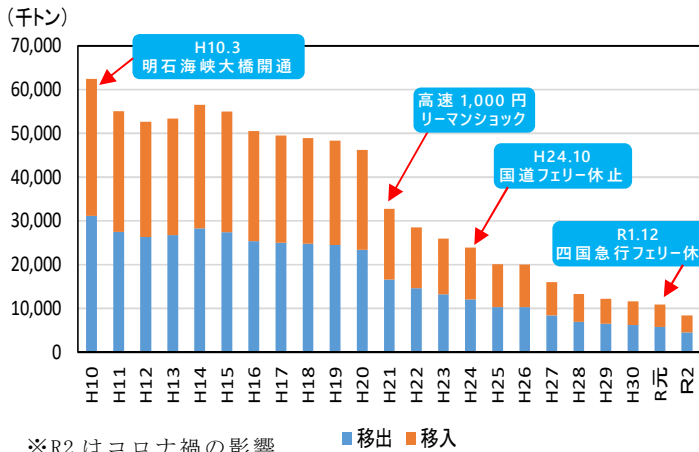
出典：香川県(令和元年5月撮影)

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

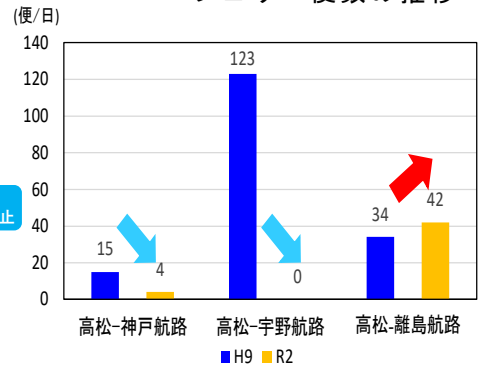


※R2はコロナ禍の影響

■ 移出 ■ 移入

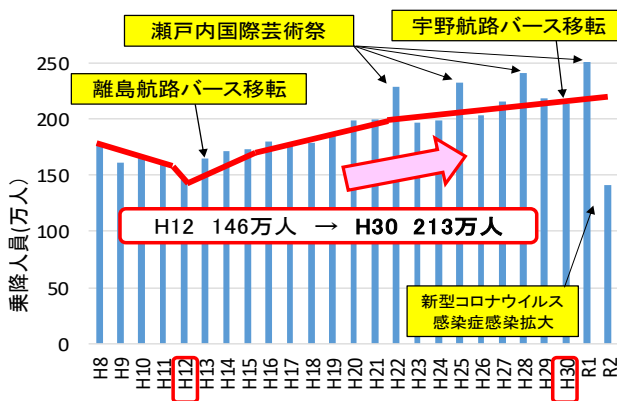
出典：国土交通省「港湾調査」

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」



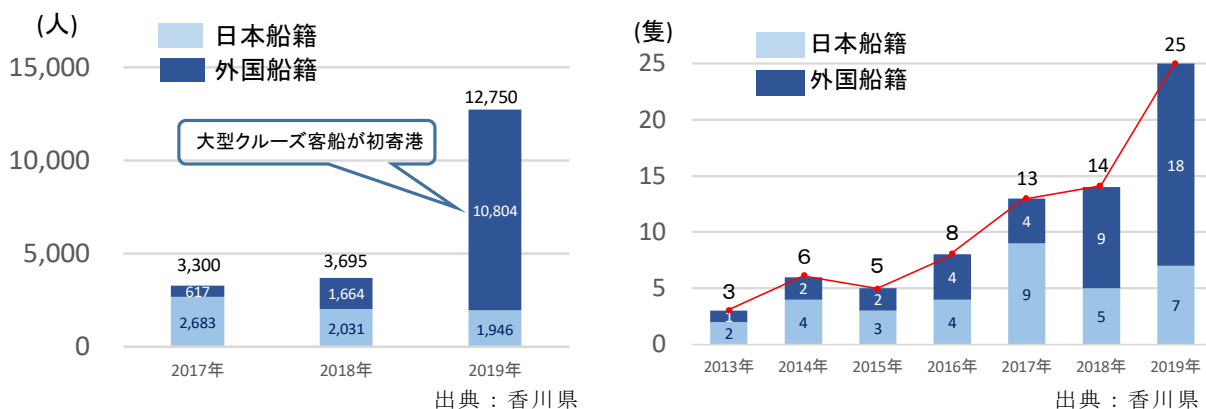
出典：香川県

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）

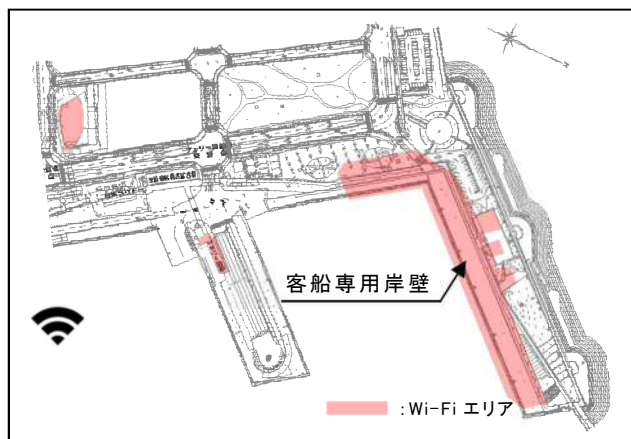


出典：香川県(令和元年 8月撮影)



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

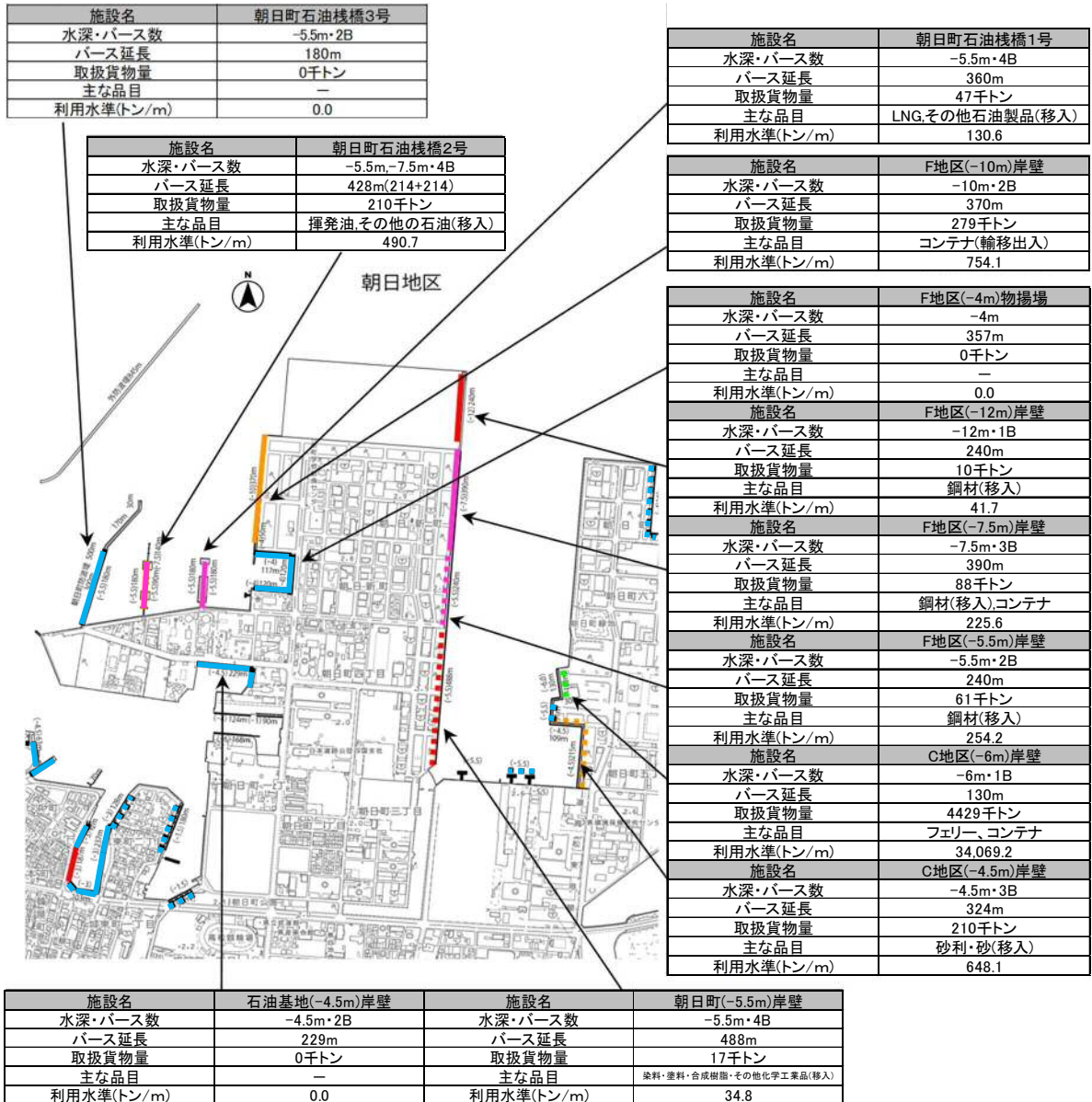


出典：香川県(平成 24年 8月撮影)

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。

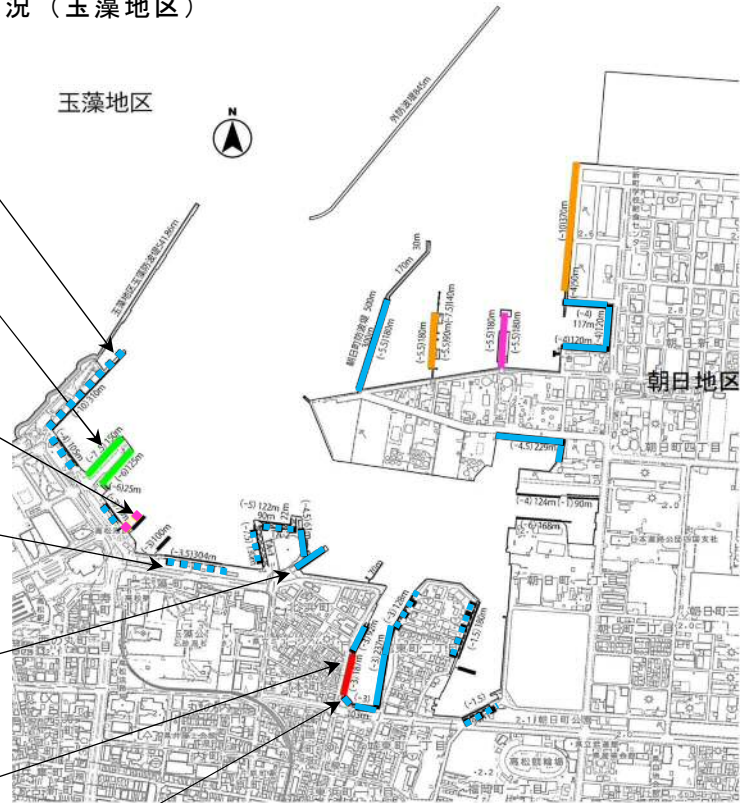
図表 1-46 公共岸壁の利用状況 (朝日地区)



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



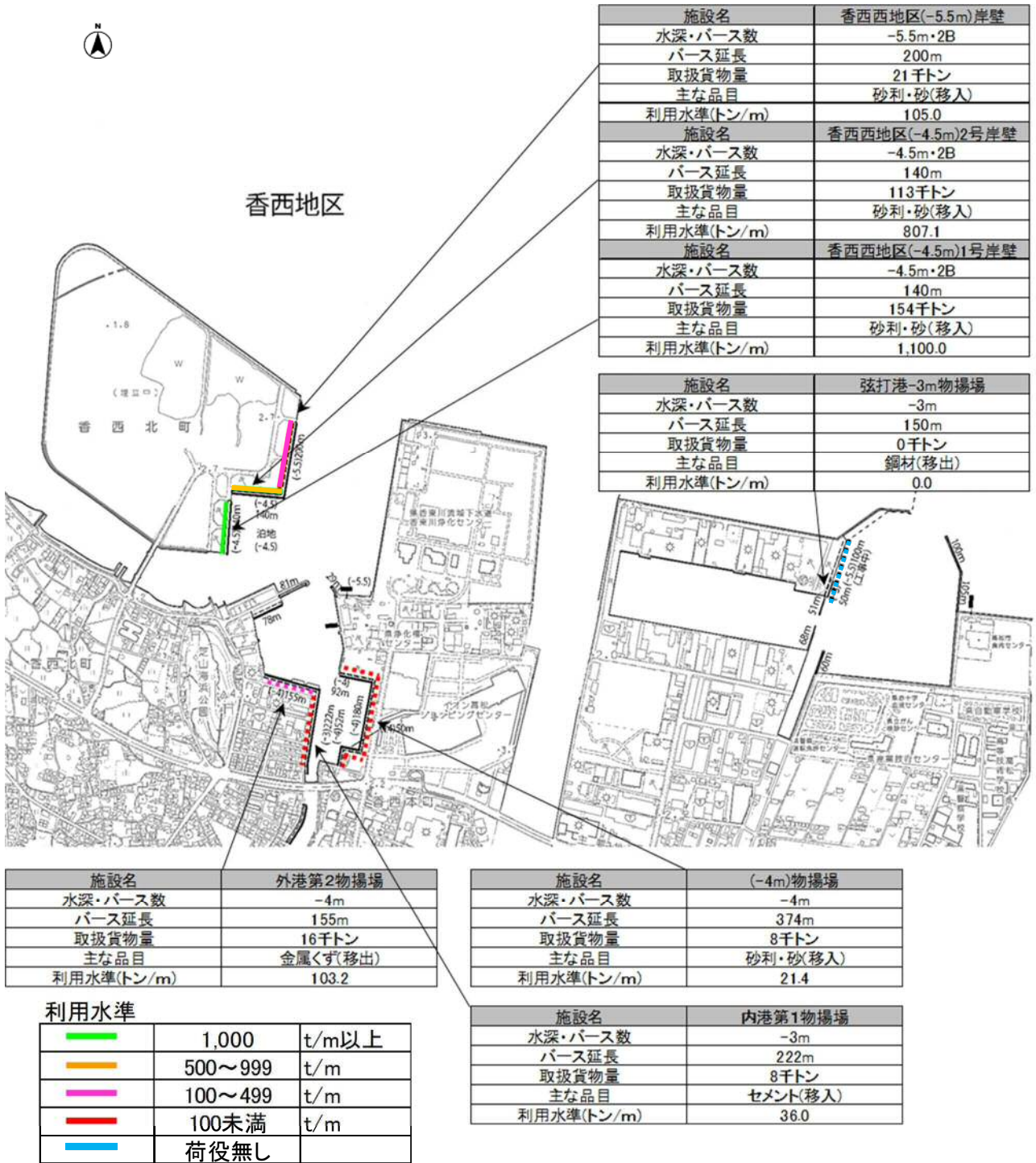
利用水準

■	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 1-48 公共共岸壁の利用状況（香西地区・弦打地区）



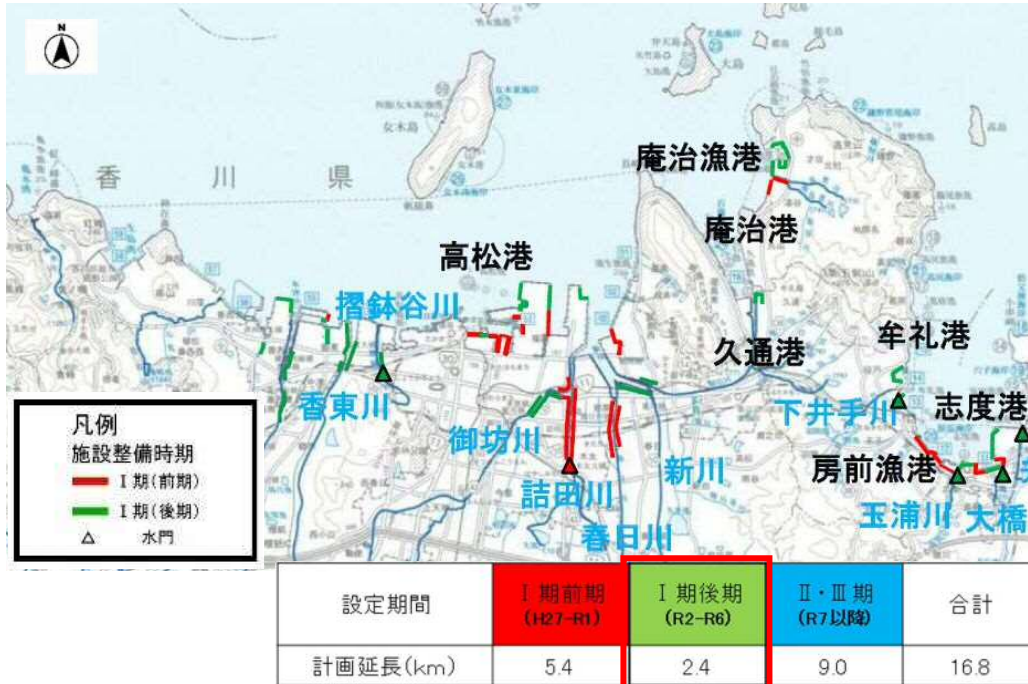
出典：国土交通省「港湾調査」

(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

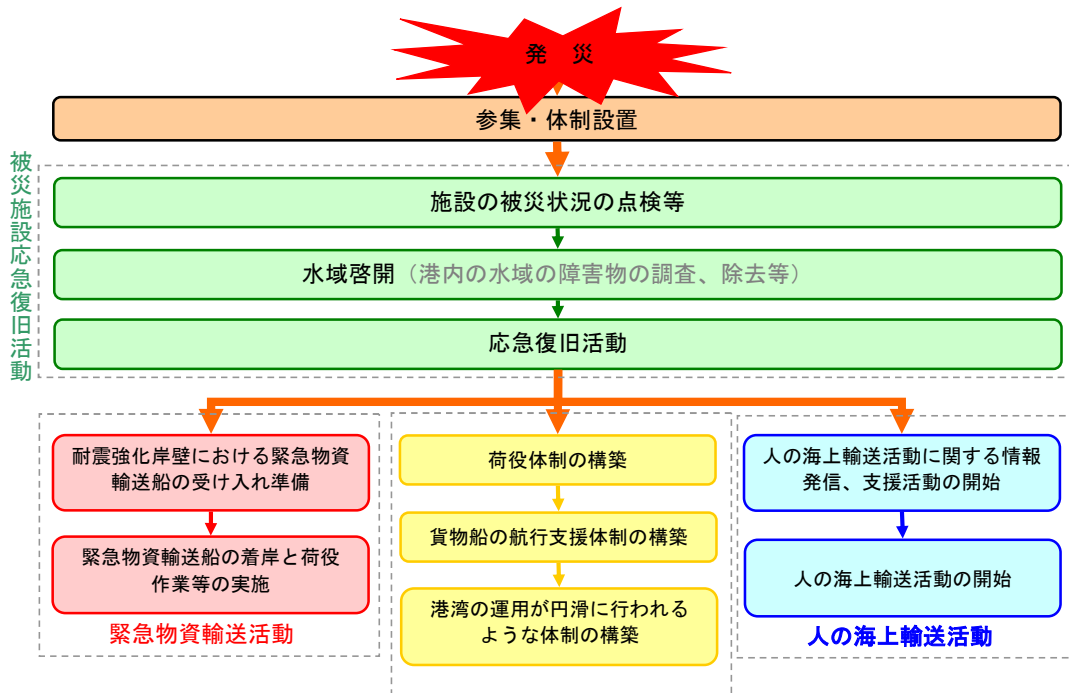


出典：香川県（令和2年5月撮影）

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）

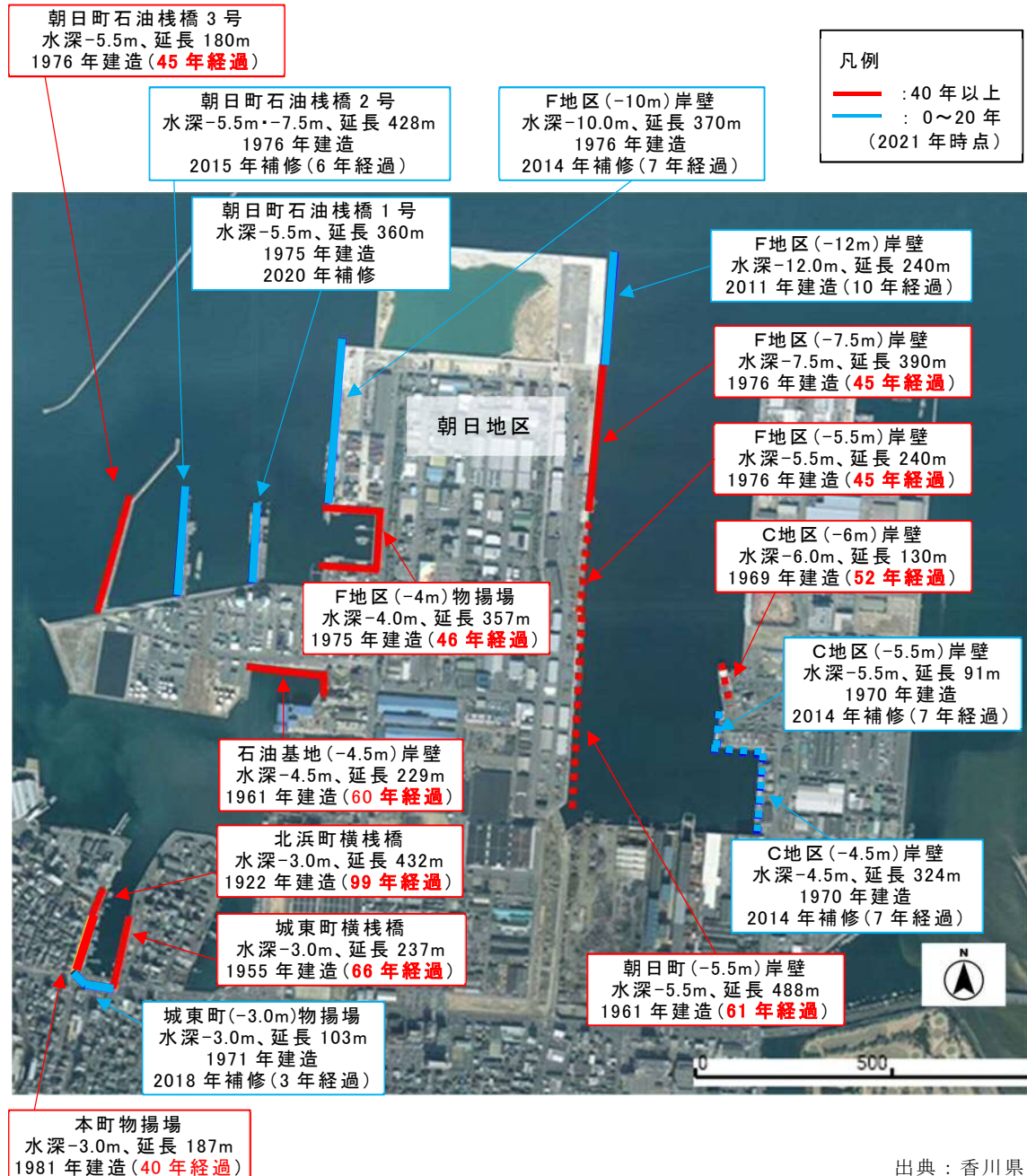


出典：香川県

(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

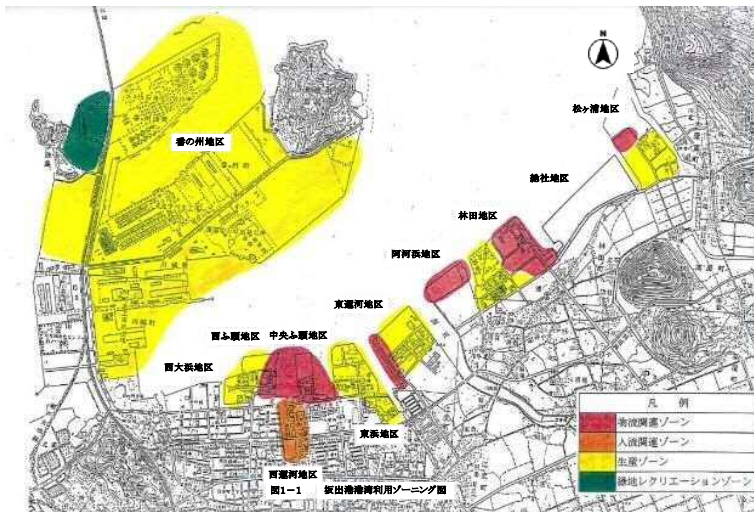
(2) 沿革

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 ²)	
昭和47年12月	県営番の州第2期埋立地竣工(1,439,989m ²)	
昭和48年6月	県営番の州第1期埋立地竣工(4,589,219m ²)	
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 ²)	
昭和56年11月	林田地区埋立地竣工(209,873m ²)	
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 ²)	
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 ²)	
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。

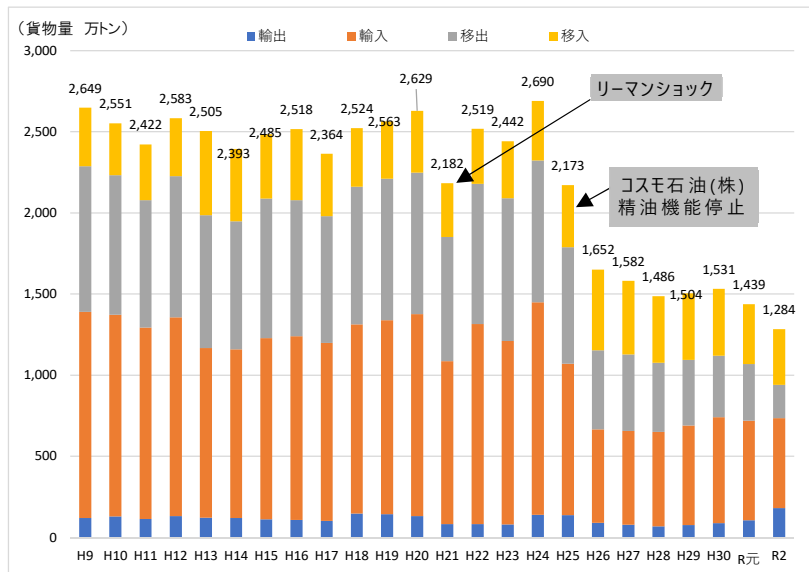
(4) 港湾利用の現況

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。

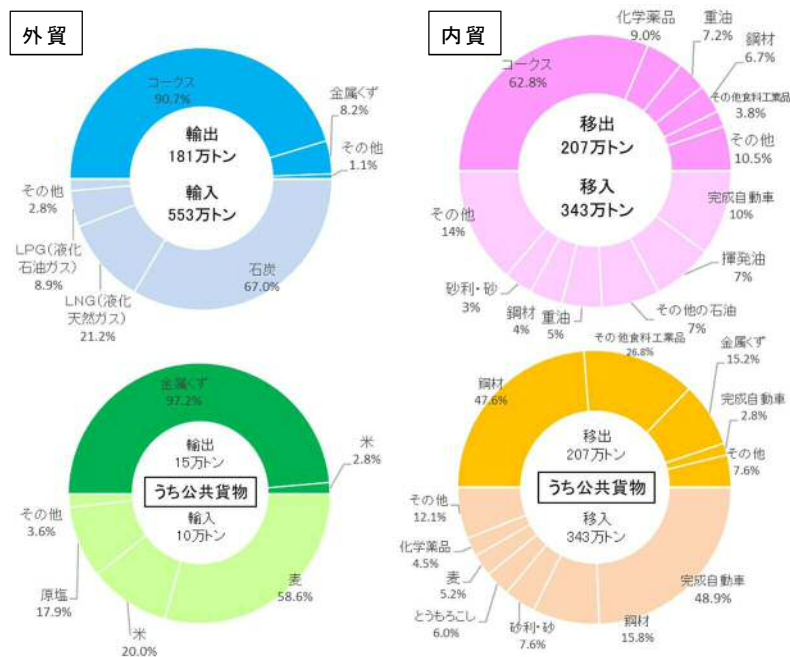
図表 1-57 坂出港における港湾取扱貨物量の推移



※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）



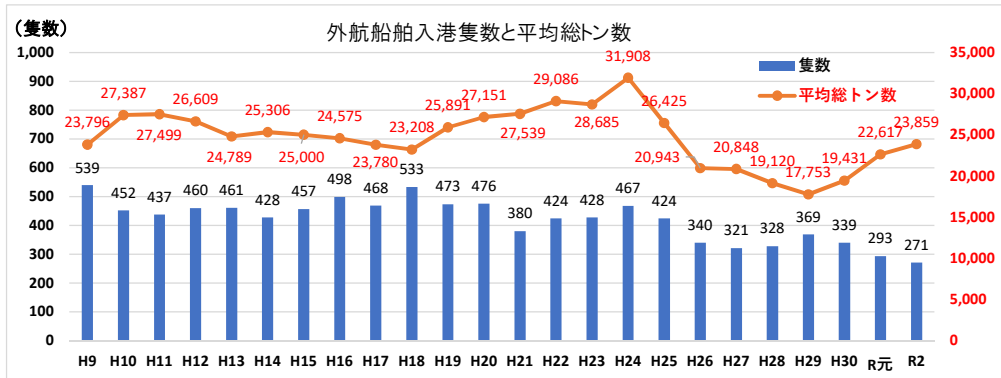
出典：国土交通省「港湾調査」

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。

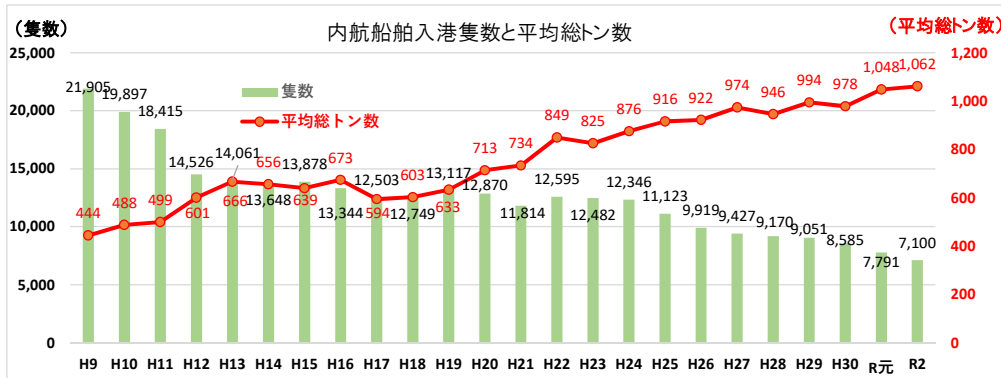
図表 1-59 坂出港における入港隻数と平均総トン数の推移（外航船）



※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							
28日 (火)	A号岸壁														
	B号岸壁			6:50				14:25							
				8:55											
				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		
			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



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

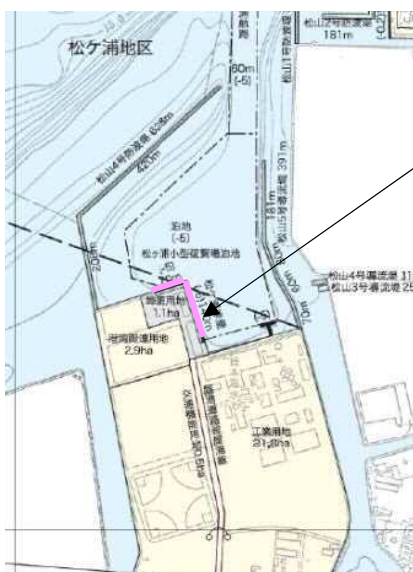
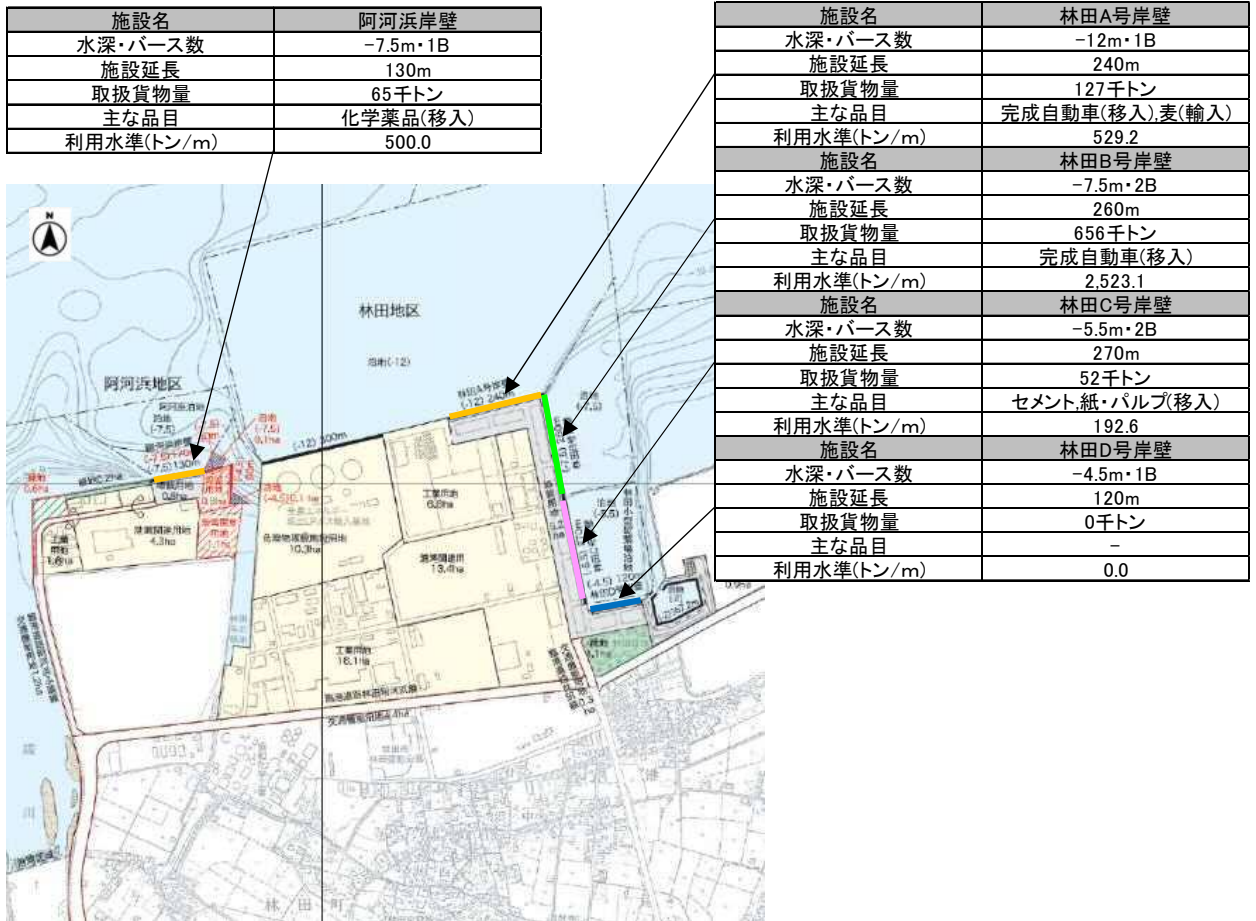


出典：坂出市「坂出ニューポートプラン」

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

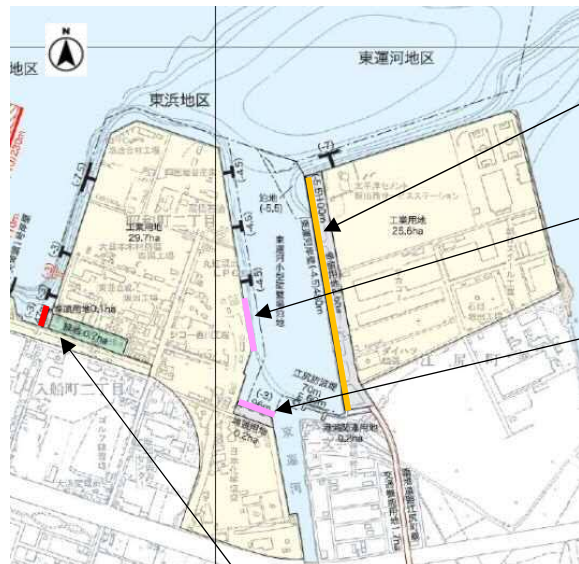
利用水準

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

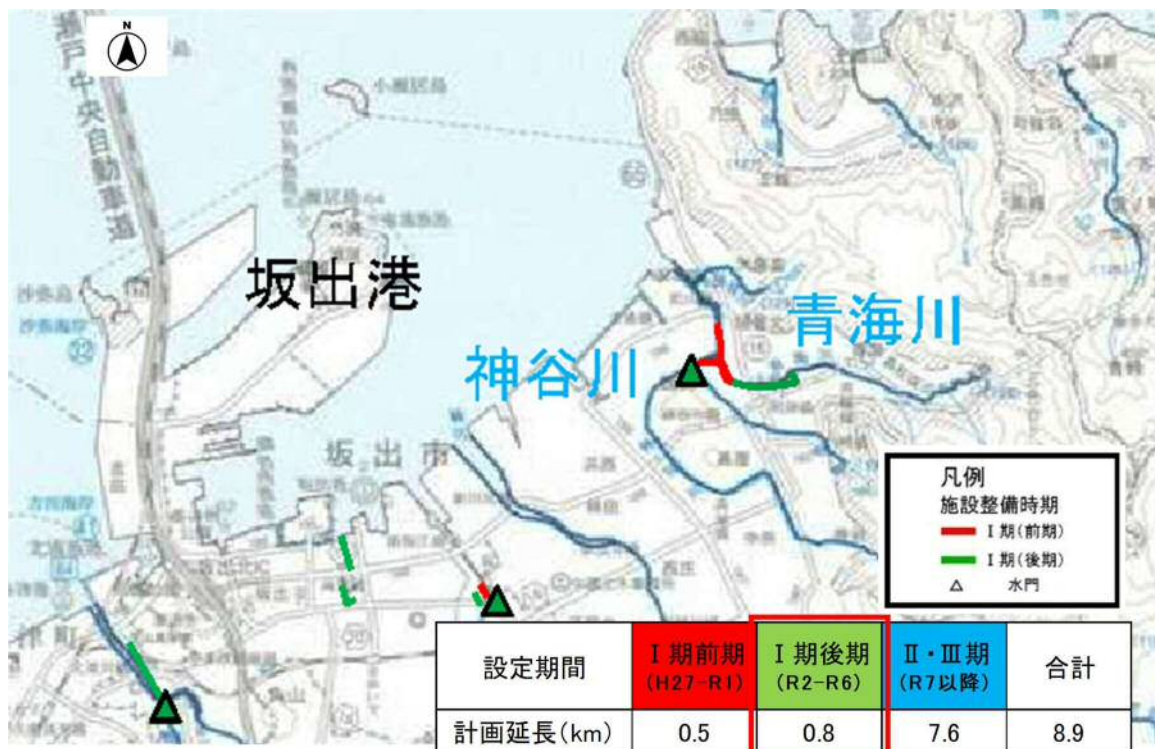
出典：国土交通省「港湾調査」

(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

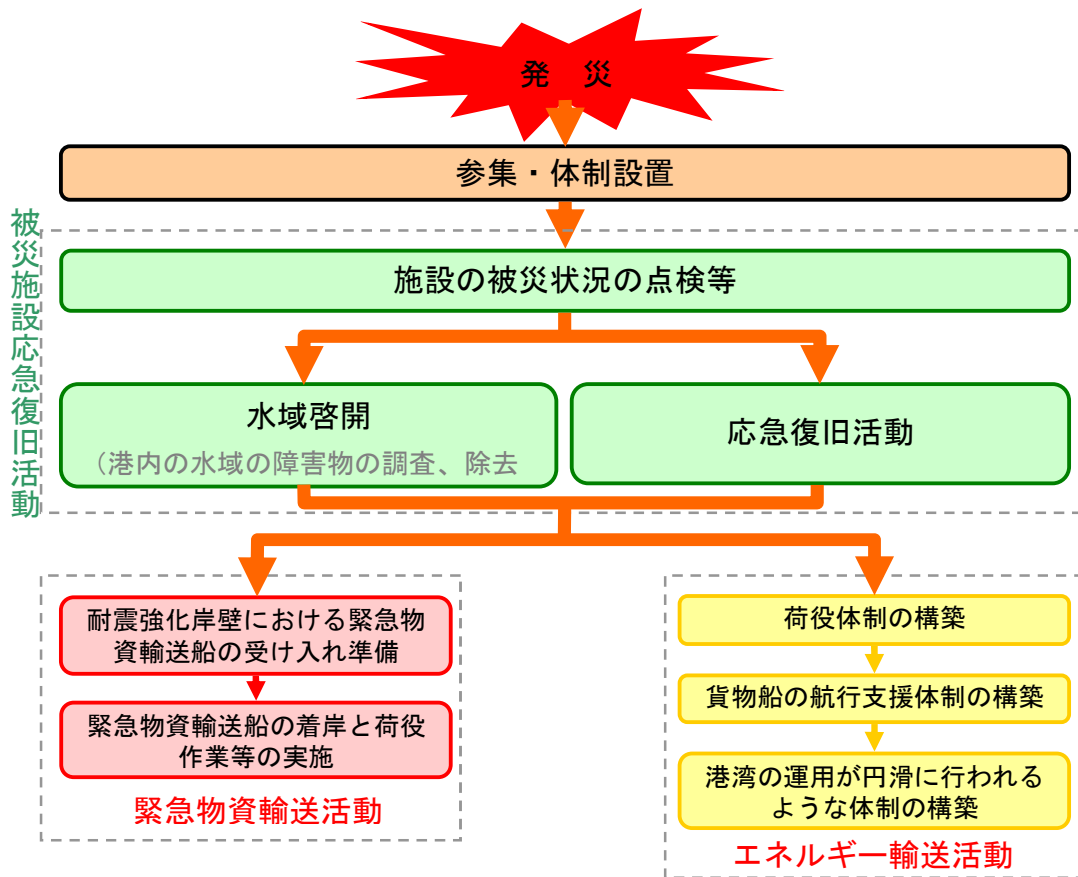


出典：香川県（令和2年5月撮影）

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）



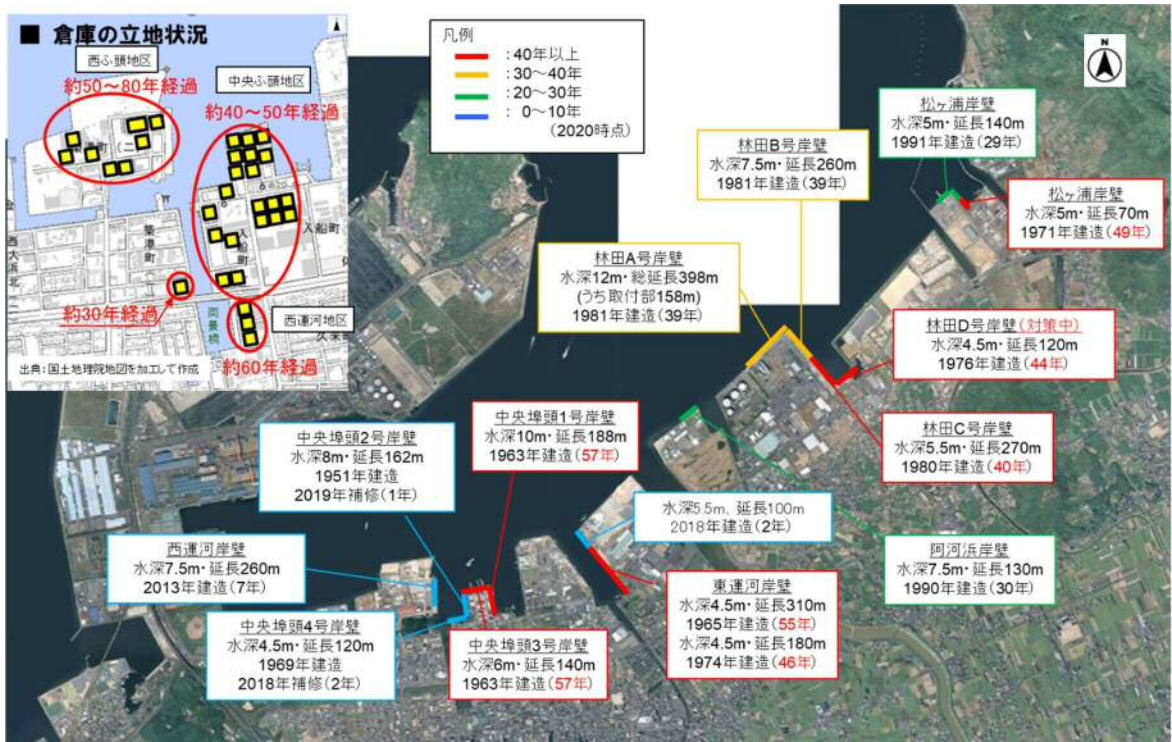
出典：香川県

(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



2. 社会動向

(1) 人口減少と労働力不足

四国の人口のピークは1985年であり、全国と比較して約25年早く、以降、顕著に減少するものと予測されています。

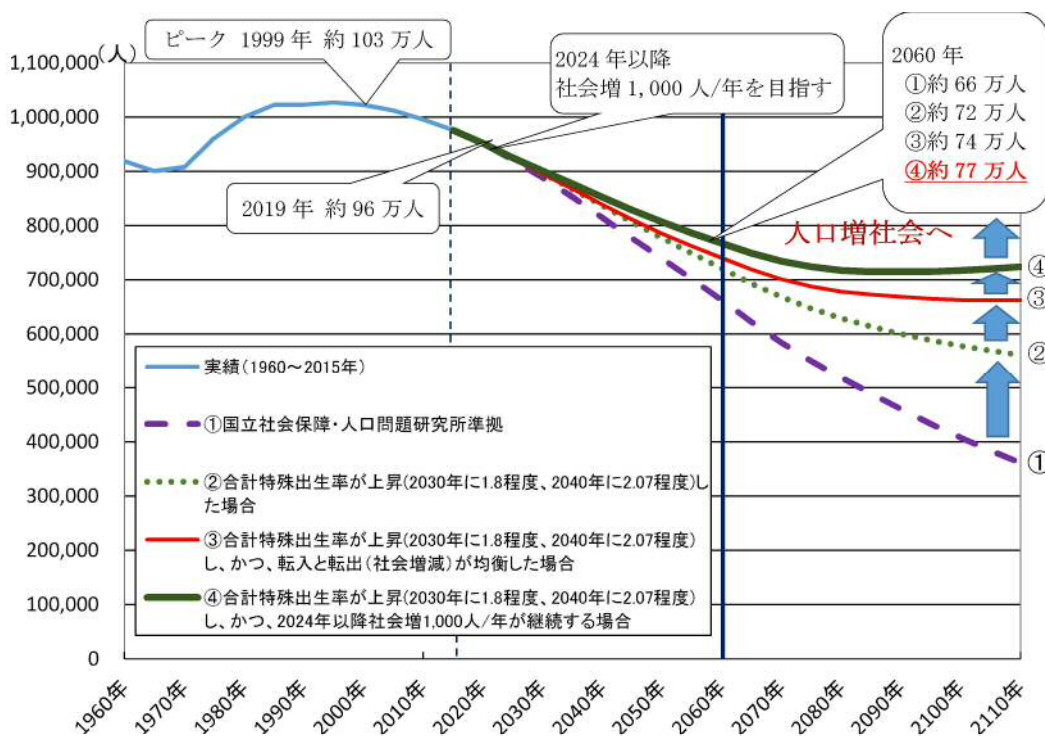
香川県では、「かがわ人口ビジョン」を策定し、2060年に人口約77万人を維持できるよう、人口の社会増と自然減の抑制に努め、長期的には人口増への転換を目指し、各種施策を実施しています。

図表 2-1 人口減少の推移（全国、四国）



出典：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」

図表 2-2 香川県の将来人口

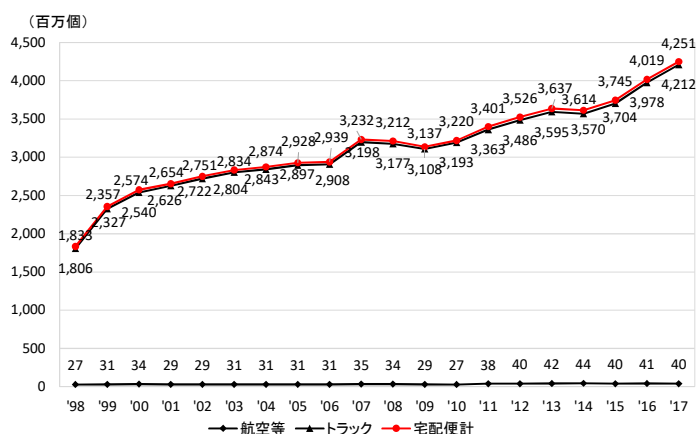


出典：香川県「かがわ人口ビジョン（令和2年3月）」

近年、インターネット市場の拡大により宅配貨物が著しく増加しています。

一方、ドライバー高齢化の進行に加え、「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」が改正されたことにより、運送業の人手不足が顕在化しており、海運などへのモーダルシフトの気運が高まっています。

図表 2-3 宅配便取扱個数の推移



出典：国土交通省

図表 2-4 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

出典：(公社)鉄道貨物協会「平成30年度 本部委員会報告書」

■ 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日連続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

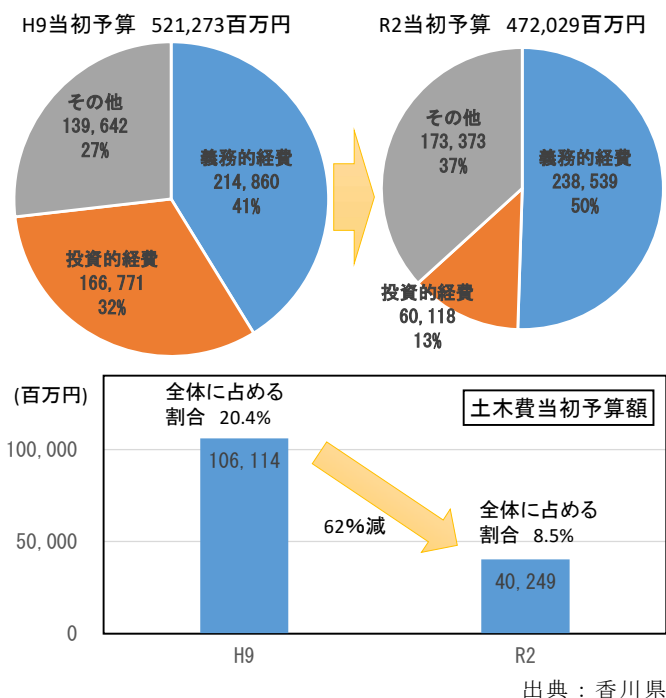
資料：国土交通省 交通政策審議会 第65回港湾分科会資料 (平成28年11月)

(2) 港湾管理者の財務状況

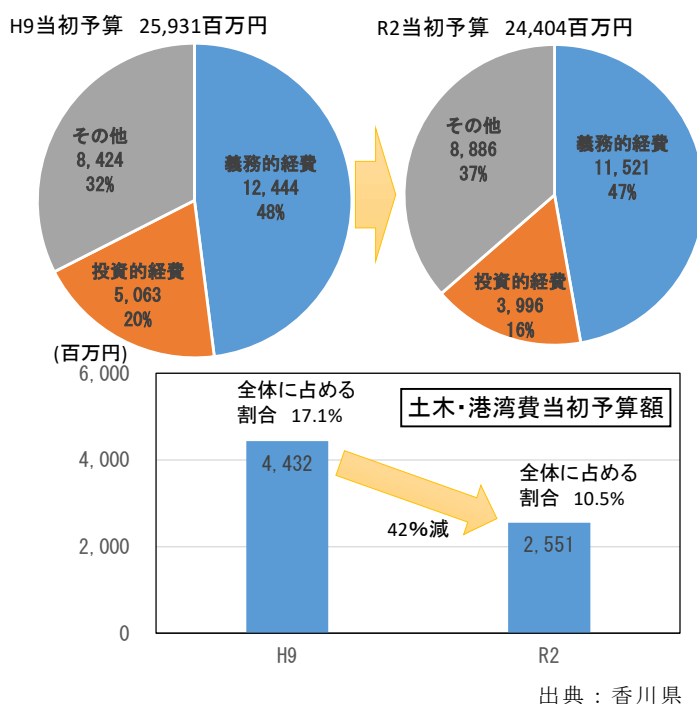
予算規模の縮小に加え、義務的経費の増加により、投資的経費への財政制約が強まっています。

新たな施設を「つくる」視点だけでなく、利用状況やニーズを把握し、既存施設を「賢くつかう」視点への転換が求められています。

図表 2-5 港湾管理者の財政状況（香川県）



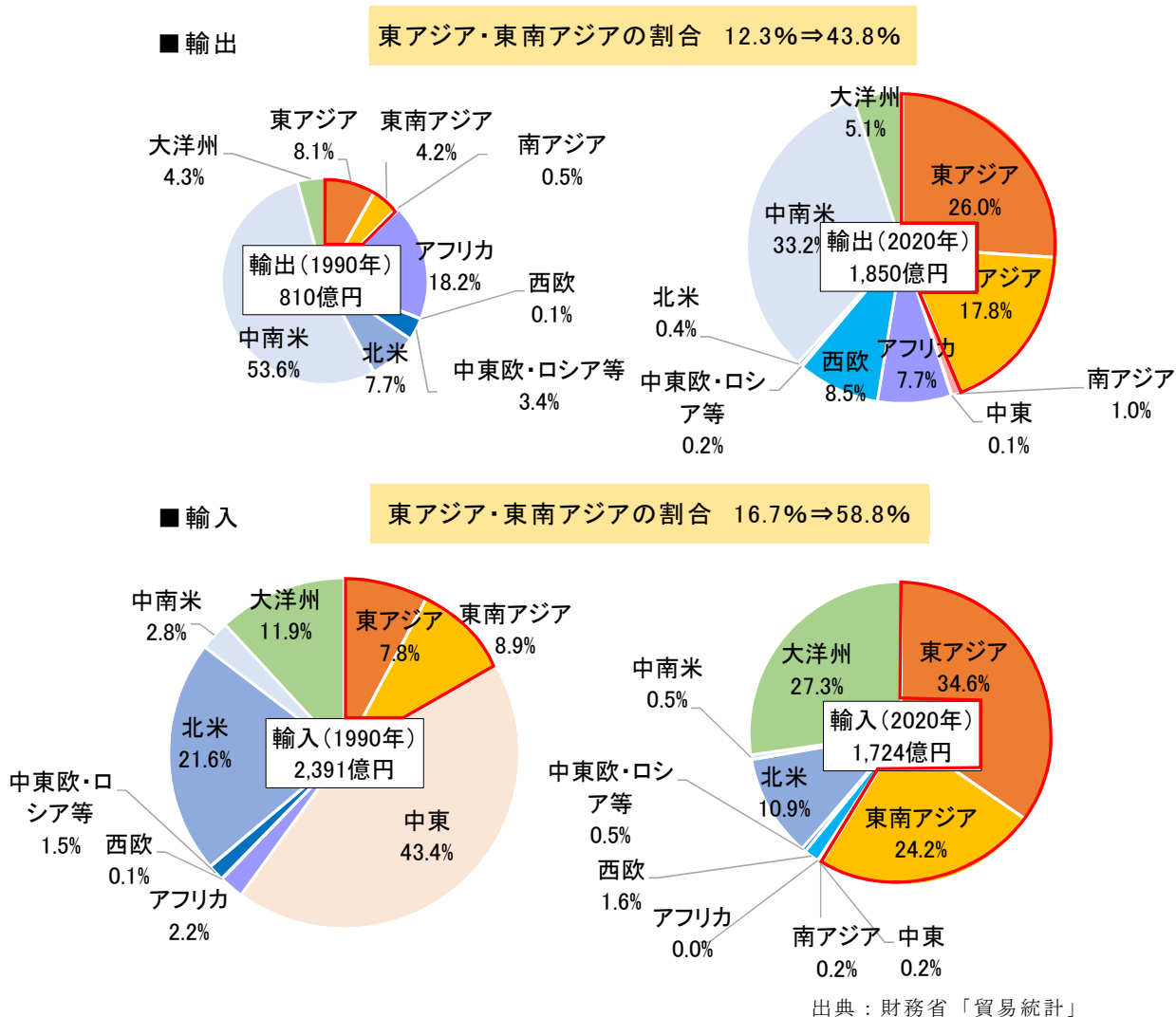
図表 2-6 港湾管理者の財政状況（坂出市）



(3) 貿易額と製造業

産業におけるグローバルサプライチェーンが進展する中、香川県の貿易額は、輸出入とも、アジア地域との関わりが大きくなっています。

図表 2-7 香川県における地域別の貿易額割合の変化



図表 2-8 香川県における国別の貿易額の推移とシェア

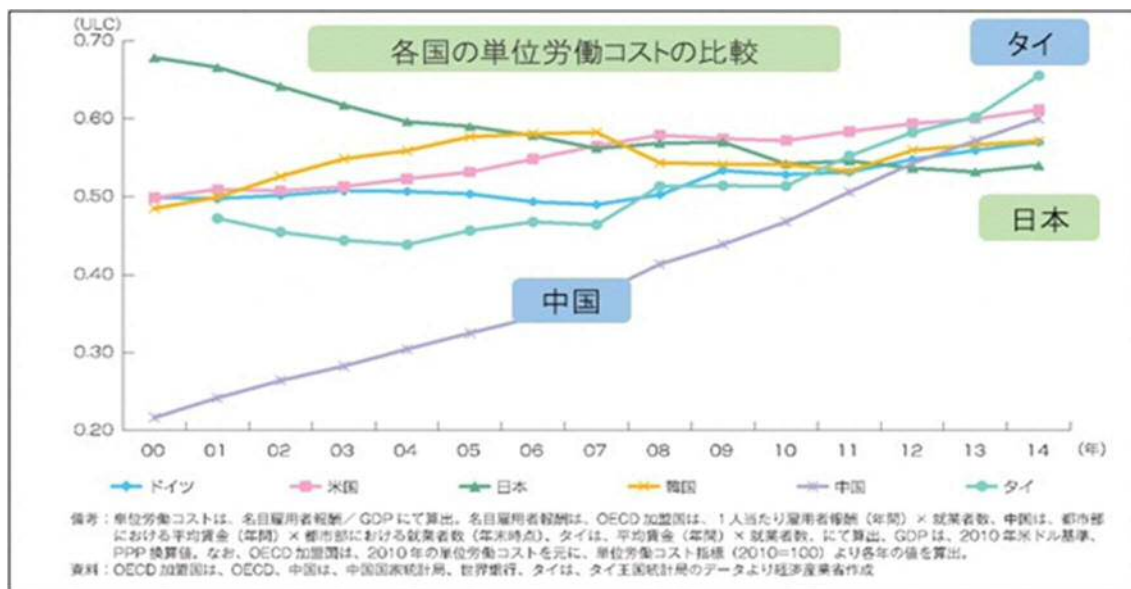
順位	国名	貿易額 (百万円)		シェア		順位	国名	貿易額 (百万円)		シェア	
		1990年	2020年	1990年	2020年			1990年	2020年	1990年	2020年
1	パナマ	39,375	46,179	49%	25%	1	オーストラリア	25,951	44,879	11%	26%
2	中華人民共和国	691	41,642	1%	23%	2	中華人民共和国	6,061	44,178	3%	26%
3	シンガポール	2,855	19,008	4%	10%	3	マレーシア	14,047	22,622	6%	13%
4	リベリア	14,249	13,945	18%	8%	4	カナダ	16,086	11,202	7%	6%
5	英国		10,805	0%	6%	5	インドネシア	4,255	11,142	2%	6%
6	マーシャル		9,291	0%	5%	6	大韓民国	5,904	10,320	2%	6%
7	バルバドス		8,596	0%	5%	7	アメリカ合衆国	35,457	7,613	15%	4%
8	ベトナム		5,910	0%	3%	8	台湾	6,553	5,160	3%	3%
9	メキシコ		4,192	0%	2%	9	タイ	349	3,868	0%	2%
10	タイ	91	4,162	0%	2%	10	フィリピン	515	2,432	0%	1%

出典：財務省「貿易統計」

我が国の製造業は、賃金の安い新興国に生産拠点の移転を進めてきましたが、近年、新興国の賃金が上昇しています。

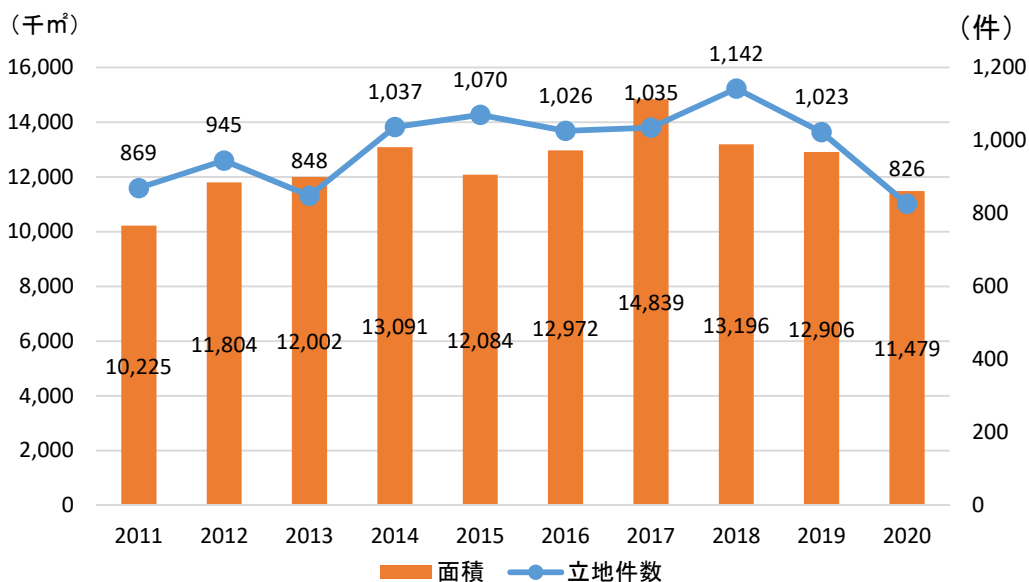
一方、技術の流出やコロナ禍におけるサプライチェーンの分断等の経験を背景として、国内に生産拠点を考える企業が増加傾向にあります。

図表 2-9 各国の単位労働コストの比較



出典：経済産業省「ものづくり白書」

図表 2-10 国内企業立地件数・面積の推移



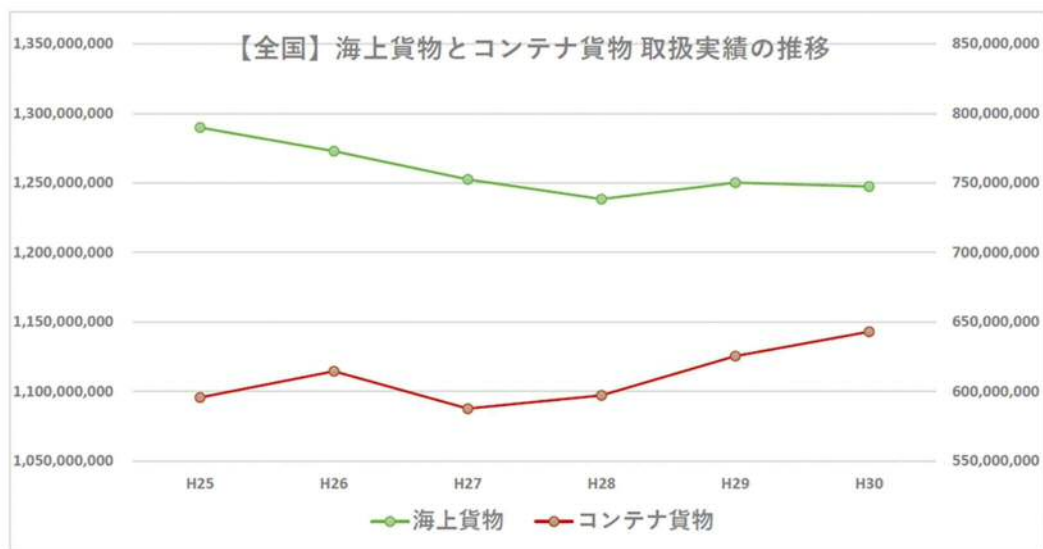
出典：経済産業省「工場立地動向調査」

(4) 海上物流

全国的に、荷役・輸送の効率化のため「海上貨物のコンテナ化」が進んでおり、四国におけるコンテナ航路の数も大幅に増加しています。

一方、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していますが、トラック輸送からのモーダルシフトの傾向を背景に、近年、貨物量が回復基調にあります。

図表 2-11 全国の海上貨物（バラ貨物等を含む全ての貨物）及びコンテナ貨物の推移



単位：フレートトン

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	増加率 (H30/H25)
海上貨物	1,289,770,941	1,272,868,542	1,252,550,089	1,238,352,357	1,250,228,304	1,247,340,977	0.97
コンテナ貨物	595,775,640	614,575,709	587,696,018	597,136,059	625,403,990	642,973,456	1.08

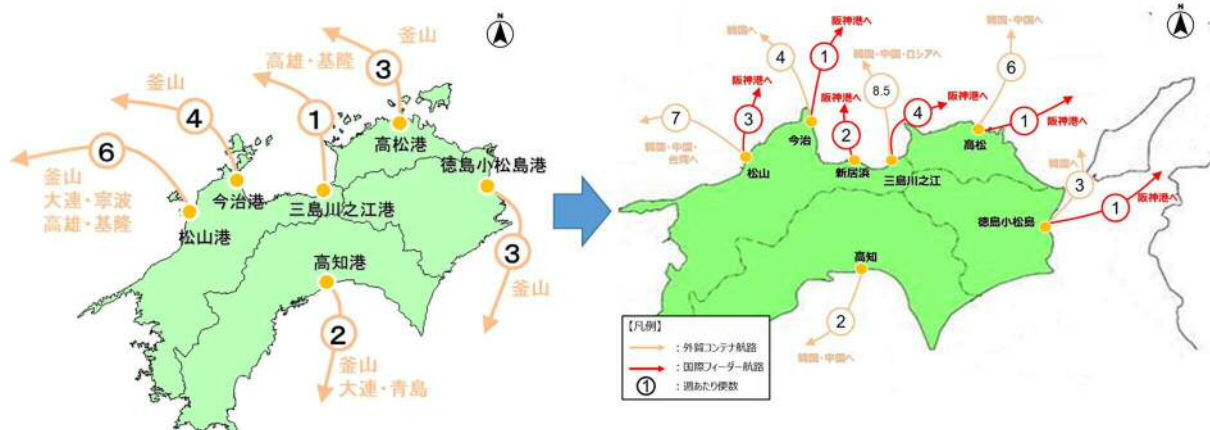
※コンテナ貨物の取扱量は1TEUあたり34フレートトンで換算している

出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査から香川県作成

図表 2-12 四国における外貿コンテナ及び国際フィーダー航路数の変化

【平成10年(外貿15航路)】

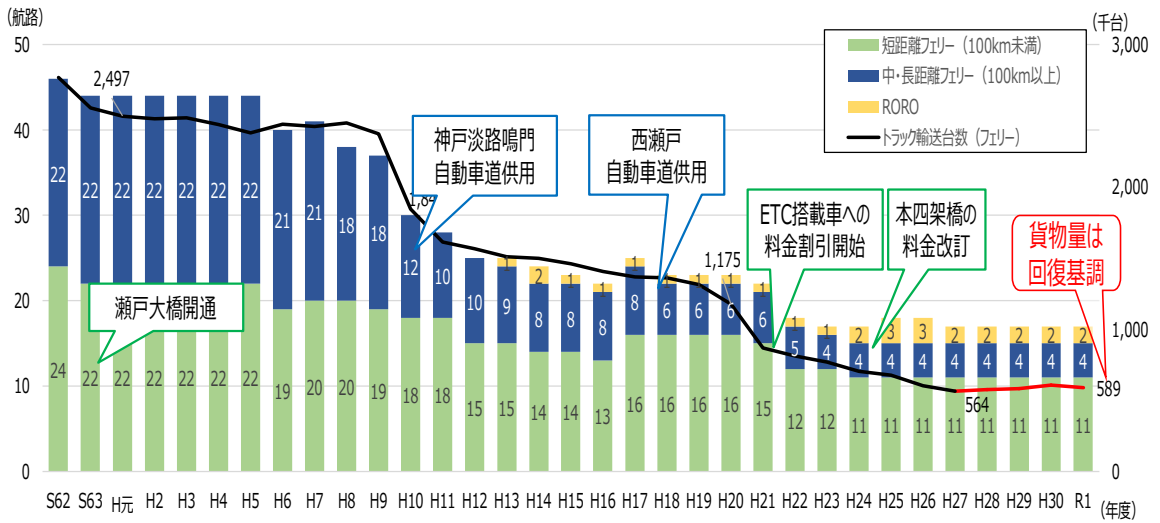
【令和2年(外貿30.5航路、国際フィーダー12航路)】



出典：四国地方整備局港湾空港部調べ

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 2-13 四国と本州・九州を結ぶフェリー・RORO航路数とトラック輸送台数の推移



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 2-14 四国におけるフェリー・RORO船寄港数の変化



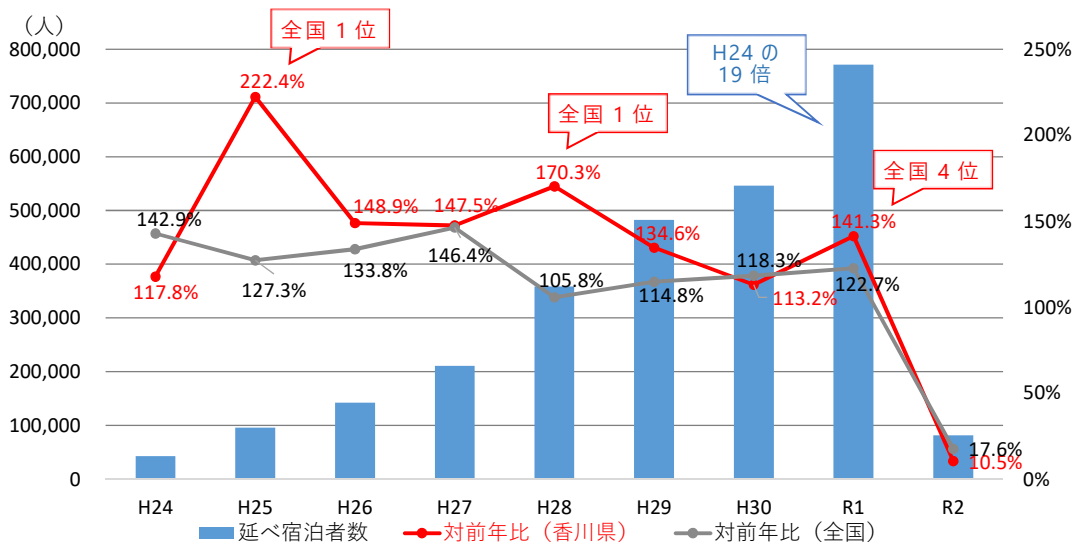
出典：四国地方整備局港湾空港部「四国港湾ビジョン2040」

(5) インバウンド

香川県は、ニューヨークタイムズ（米国）が選んだ「2019年に行くべき52カ所の旅行先」として、「瀬戸内の島々」が日本で唯一選ばれたほか、旅行予約サイト世界大手のブッキングドットコム（オランダ）が発表した「2020年に訪れるべき目的地10選」にも、高松市が国内で唯一選ばれるなど、世界からの注目が高まっている地域となっており、外国人延べ宿泊者数も大きく伸ばしています。

また、香川県を訪れた外国人による SNS への投稿件数は、地域別では高松市や離島の投稿が多く、カテゴリ別では自然景観、美術館の投稿が多くなっており、アート作品や瀬戸内海の景観に興味のある人にとって魅力的な地域であることが伺えます。

図表 2-15 香川県の外国人延べ宿泊者数の推移



※R2 はコロナ禍の影響あり

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図表 2-16 香川県を訪れた外国人旅行者の SNS への投稿

市町村	投稿件数	主な投稿内容
1 高松市	1384	栗林公園、うどん専門店、 <u>離島(大島、男木島、女木島)</u>
2 直島町	747	地中美術館、ベネッセハウス、 <u>自然景観</u>
3 土庄町	230	豊島美術館、 <u>自然景観</u>
4 琴平町	127	金刀比羅宮
5 小豆島町	111	<u>自然景観</u>

投稿の多いカテゴリ

自然景観	135
美術館	123
庭園	93
うどん専門店	59

資料：SNS解析データより観光庁作成

出典：観光庁「観光白書 令和2年版」

(6) 船舶の大型化

海上輸送の効率化のため、船型は大型化の傾向にあります。

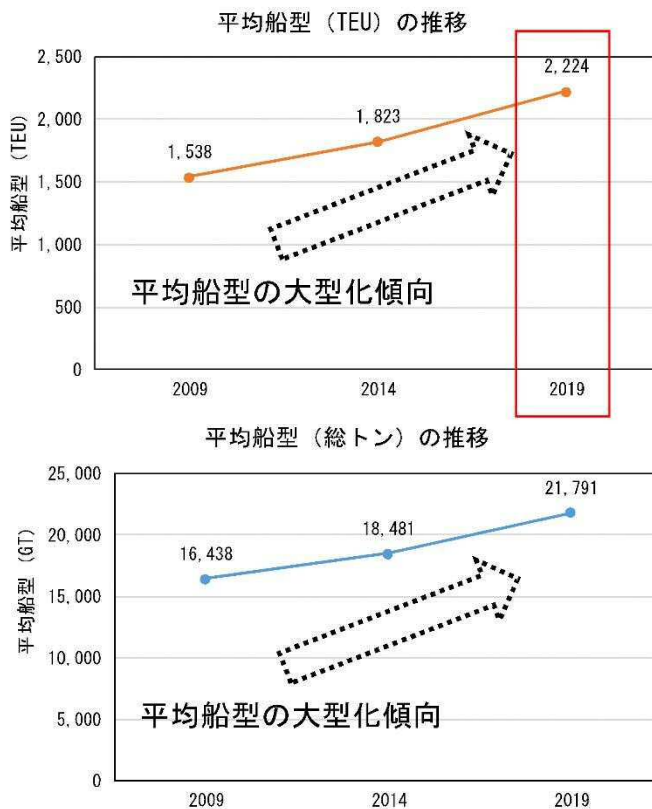
図表 2-17 大型化が進むコンテナ船

岸壁水深	船型(例示)				船名	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	備考
	積載TEU	全長(m)	幅(m)	積載列数			
12m	2,553	200	32	12	MOL SPARKLE		東南アジア航路に投入(MOL)
14m	3,398	223	32.2	12	Hanjin Constantza		パナマ運河を通航できるコンテナ船(Hanjin)【北米東岸航路 JPX】
16m	10,100	337	48	19	MOL BRILLIANCE		邦船社が日本に寄港させる最大のコンテナ船【欧州航路 G6 Loop1】
17m	13,870	366	51	20	MILLAU BRIDGE		川崎汽船が2015年3月に投入【欧州航路 NE2】
18m	14,770	398	56	23	EDITH MAERSK		日本に寄港する最大のコンテナ船(2015年9月より神戸、名古屋、横浜へ寄港)【欧州航路 AE-1】
	19,100	400	59	23	CSCL Globe		CSCLは現代重工業と契約していた18,400TEUクラスのコンテナ船の建造契約を19,100TEUクラスへと変更【FAL8】

※1:各船舶の諸元はClarkson Container Ship Register 2012、Clarkson World Fleet Register Report (Jan.2013)、Marine Traffic及び船社ホームページによる
 ※2:岸壁水深と対象船舶は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成19年7月)」に準拠

出典：国土交通省「近年の港湾・海運を取り巻く状況」

図表 2-18 既存東南アジア航路の船型分析



出典：北陸地方整備局「東南アジア向けダイレクト航路の検討について」

図表 2-19 大型化が進むバラ積み船（バルカー）

呼称 (船型:トン*)	対象船舶(例示)			岸壁 水深 (m)	同船尺イメージ (長さ方向に同船尺)	鉄 物	鉄 鉱 石	石 炭
	トン数 (DWT)	全長 (m)	満載 喫水 (m)					
パナマックス (6~9万トン程度)	7.4万 トン	225	12.0	14				
ネオパナマックス*2 (12万トン程度)	12万 トン	250	14.4	16				
ケープサイズ (12~20万トン程度)	20万 トン	300	18.1	20				
VLOC (Very Large Ore Carrier) (20万トン程度)	33万 トン	340	21.1	23				

*1 単位は載貨重量トン(DWT)。
DWT (Dead Weight Tonnage) : 貨物船に積載可能な貨物等の最大重量トン。主に貨物船の大きさを表す。 企業ヒアリングより国土交通省港湾局計画課作成

*2 2016年6月26日に開通した、新パナマ運河に対応した船舶。

出典：(公社)日本港湾協会「数字で見る港湾2021」

図表 2-20 大型化が進む自動車専用船

必要 岸壁 水深	船型(例示)					船名	同船尺イメージ (長さ方向に同船尺)	備考
	積載台数 (台)	喫水 (m)	トン数 (DWT)	全長 (m)	幅 (m)			
5m	635	4.41	2,159	105	15.6	ダイハツ丸		内航自動車専用船(小型)の例 【徳和船舶】 瀬戸内海航行制限対応
10m	4,900	9.1	10,370	189.3	32.26	Violet Ace		我が国に寄港する平均的な船型 【高船ニ井】 瀬戸内海航行制限対応
12m	7,712	10.62	20,941	199.97	35.4	Hermes Leader		邦船社最大級の積載台数の 自動車専用船 【日本郵船】 瀬戸内海航行制限対応
	5,980	10.02	22,815	199.93	32.26	Aquarius Leader		邦船社最大級のトン数の 自動車専用船 【日本郵船】 瀬戸内海航行制限対応
	8,500	10.3	22,068	199.9	36.5	Hoegh Target		世界最大級の積載台数の 自動車専用船 【Hoegh Autoliners】 瀬戸内海航行制限対応
13m	7,879	11.3	31,143	230.84	32.26	Figaro		世界最大級のトン数の 自動車専用船 【Wallerius Wilhelmsen】

※1: 各船舶の積元はWorld Fleet Register (英:Clarksons Research) (2021年8月時点)及び船社ホームページによる
 ※2: 瀬戸内海航行制限対応とは、全長200m以内の船舶
 ※3: 必要岸壁水深は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成30年5月)」をもとに、最大喫水に余裕水深(最大喫水の10%)を加えた値を記載している。

出典：(公社)日本港湾協会「数字で見る港湾2021」

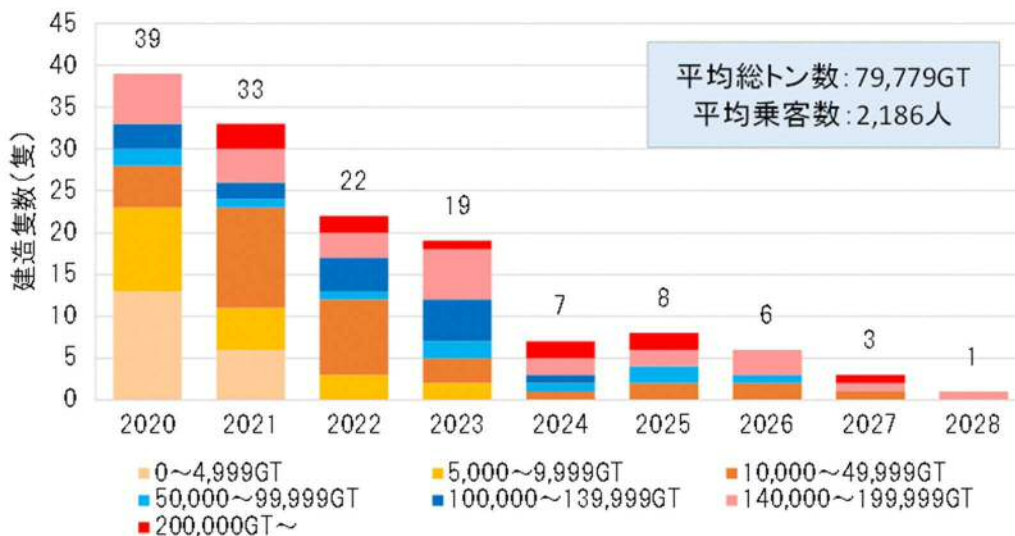
図表 2-21 大型化が進むクルーズ船

船名	船型、両舷尺イメージ		船幅	乗客定員	乗組員数	
飛鳥Ⅴ (邦船最大のクルーズ船) 初就航:1990年	総トン数 50,444トン	マスト高 45m		29.6m	872人	470人
Explorer Dream ('19年より日本発着クルーズに配船) 初就航:2019年	総トン数 75,338トン	マスト高 49.5m		32.2m	1,858人 (2,700人)	1,300人
Diamond Princess ('14年より日本発着クルーズに配船) 初就航:2004年	総トン数 115,906トン	マスト高 54m		37.5m	2,708人 (3,247人)	1,100人
MSC Splendida ('18年より日本へ寄港) 初就航:2009年	総トン数 137,936トン	マスト高 58.1m		37.92m	3,274人 (3,929人)	1,370人
Quantum of the Seas ('15年より日本へ寄港) 初就航:2014年	総トン数 168,060トン	マスト高 62.5m		41.4m	4,180人 (4,905人)	1,500人
Oasis of the Seas (世界最大級のクルーズ船) 初就航:2009年	総トン数 225,282トン	マスト高 65m		47.0m	5,484人 (6,780人)	2,200人

※日本の主な機種の桁下高: レインボーブリッジ:52m 横浜ベイブリッジ:58m 関門橋:61m 明石海峡大橋、女神大橋(長崎):65m ※乗客定員は、1室2人使用時、()内は全ベッド使用時
 ※はしむいっくびいなす(船):総26,594トン、全長83.4m、喫水6.5m、乗客定員460人(110ぼん丸船:総22,472トン、全長66.85m、喫水6.6m、乗客定員400人/ガンツウ船:総3,013トン、全長1.2m、喫水2.45m、乗客定員38人
 (参考) 国会議事堂 長さ(南北):206m 高さ(中央棟):65m 出典:「クルーズ客船データブック2020-2021(海客プレス社)」、船社代理店への聞き取り調査等に基づき国土交通省港湾局作成。

出典:(公社)日本港湾協会「数字で見る港湾2021」

図表 2-22 世界のクルーズ客船建造計画



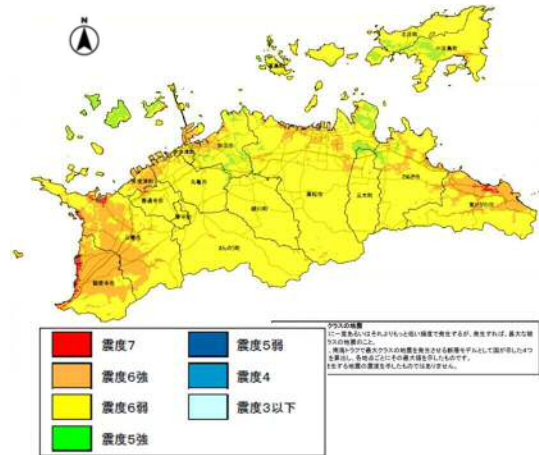
出典:(公社)日本港湾協会「World Shipping Encyclopedia (2020.4)」

(7) 自然災害の激甚化・頻発化

南海トラフを震源とする地震におけるマグニチュード 8～9 クラスの地震の発生確率は、今後 30 年以内に 70～80%程度（2020 年 1 月 24 日時点）とされており、その際の香川県内の震度は 5 強～7 になると予測されています。

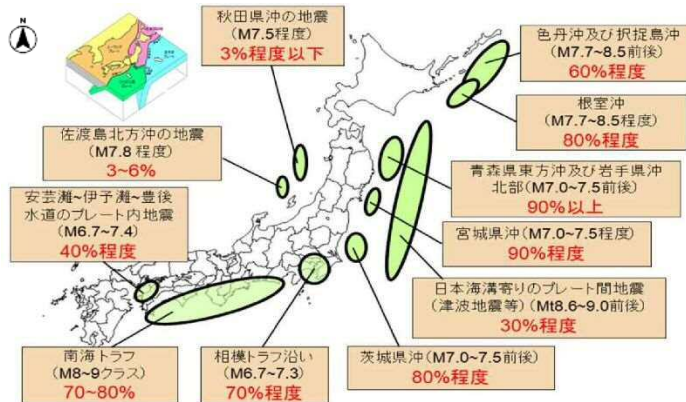
また、南海トラフ地震（最大クラス）による最高津波水位（津波波高+地盤沈降量+朔望平均満潮位）は、香川県内において約 2.2～3.8m になると予測されています。

図表 2-23 香川県震度分布図



出典：香川県

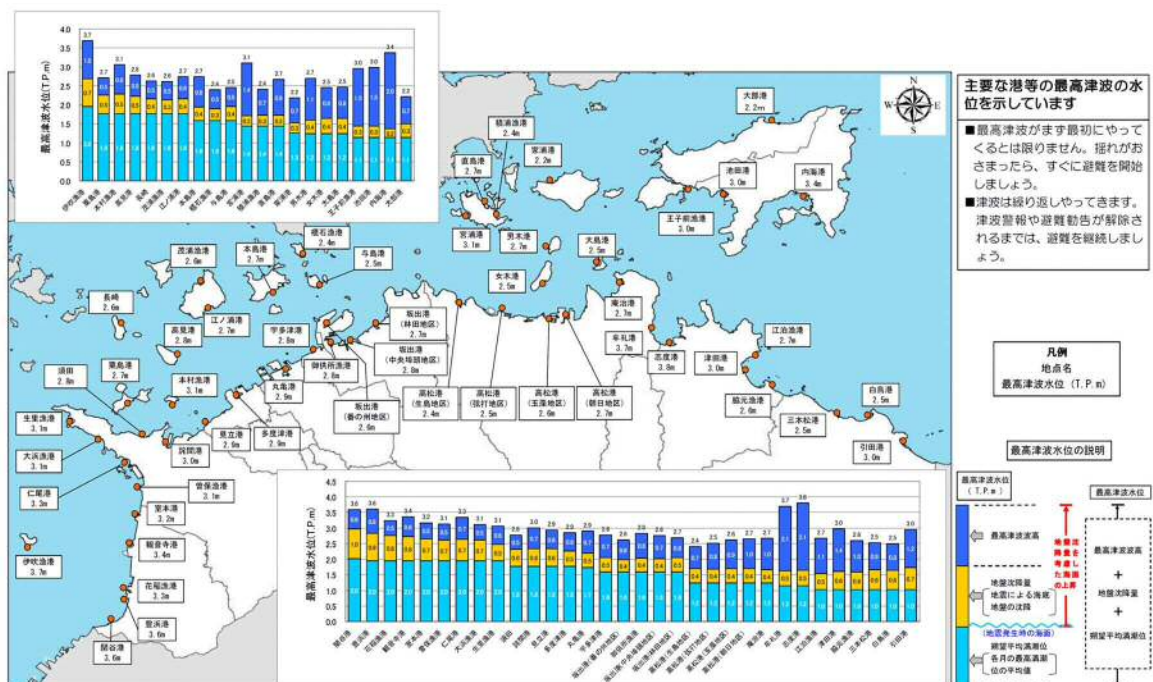
図表 2-24 大規模地震の発生確率（30 年）



【参考データ】「海溝型地震の長期評価の概要(算定基準日 令和2年(2020年)1月1日)」

出典：国土交通省 HP

図表 2-25 南海トラフ地震による最高津波水位



出典：香川県「香川県地震・津波被害想定（第一次公表）」

瀬戸内の高潮による浸水は、熱帯低気圧等に伴う気圧降下による海面の吸い上げ、強風による海水の吹き寄せによって、海面の水位が護岸より高くなること等により発生します。地球温暖化は、長期的に海面水位の上昇とともに熱帯低気圧の強度の増大をもたらすと予測されており、将来の高潮による浸水被害に大きな影響を与え、激甚化・頻発化する可能性があります。

図表 2-26 高松市高潮浸水区域 (H16)



出典：四国地方整備局「高松市の高潮浸水区域図」

高松市中心部における国道11号での浸水状況 (H16)



出典：香川県

大規模災害時におけるフェリーの活躍

- 過去の大規模災害においても、海上輸送は様々な領域で活躍しています。
東日本大震災では、民間フェリーが自衛隊、消防隊、警察などの人員や物資の輸送等に従事した事例があります。

過去の災害における海からのアプローチ概要

	H61 伊豆大島	H5 北海道南 西沖	H7 阪神淡路	H12 三宅島	H19 中越沖	H23 東日本
捜索・救助		○	○			○
消火						○
人員輸送(支援要員)	○	○	○	○	○	○
人員輸送(急患・被災者)	○	○	○	○		○
物資輸送	○	○	○	○	○	○
被災者 支援	給食支援		○		○	○
	給水支援		○		○	○
	宿泊支援					○
	入浴支援			○	○	○
診療支援					○	
支援要員等宿泊支援			○	○		
現地対策本部				○		
航路啓開		○	○			○

出典：内閣府「災害時多目的船に関する検討会報告書」

緊急輸送第一船「しらかば」
新日本海フェリー 小樽→秋田



地震発生の翌日 3月12日
小樽港 06:40入港
小樽港 19:50出帆
→ 13日09:35秋田入港
合計 人員367名 車両135台

自衛隊	221名	自衛隊	74台
消防	64名	消防	15台
警察	176名	警察	44台
水道局	6名	水道局	2台

地震発生の45分後 苫小牧→小樽に変更
陸上自衛隊旭川駐屯地部隊(第2師団)輸送

消防隊輸送
オーシャントランス「いーすと」



オーシャントランス(株) おーしゃんいーすと号 東京港
下関消防第一次派遣隊帰還 3月20日

九州地区県警の人員・車両輸送
オーシャントランス(株)



おーしゃんいーすと号 東京港
福岡・熊本県警(機動隊他)帰還 5月15日

フェリーによる緊急輸送の状況
(平成23年7月11日現在)

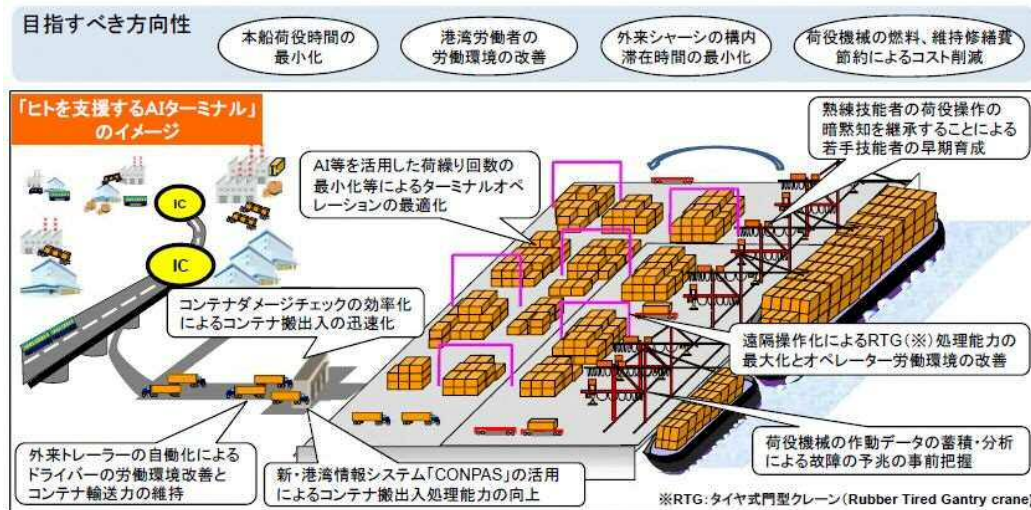
- 緊急輸送に対応したフェリー会社 (合計15社 48隻)
長距離フェリー 10社 37隻
短距離フェリー・旅客船 5社 11隻
- 延べ航海数 899便 (内 長距離F10社: 710便)
- 輸送概要 (震災発生から4ヶ月間)
◇ 人員 約60,500人 (内 長距離F 約55,200人)
内自衛隊 約45,500人 (内 長距離F 約42,900人)
◇ 車両 約16,600台 (内 長距離F 約15,200台)
内自衛隊 約12,800台 (内 長距離F 約12,100台)
自衛隊の他は、警察、消防、水道、医療、電力・ガス、自治体等

出典：四国地方整備局港湾空港部「第1回四国における地震・津波対策検討会議」

(8) 情報通信技術

コンテナターミナルの生産性を向上させるため、国土交通省港湾局では、「ヒトを支援するAIターミナル」をはじめとする、デジタルトランスフォーメーションに関する各種取組みや、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」の普及に向けた取組みが進められています。

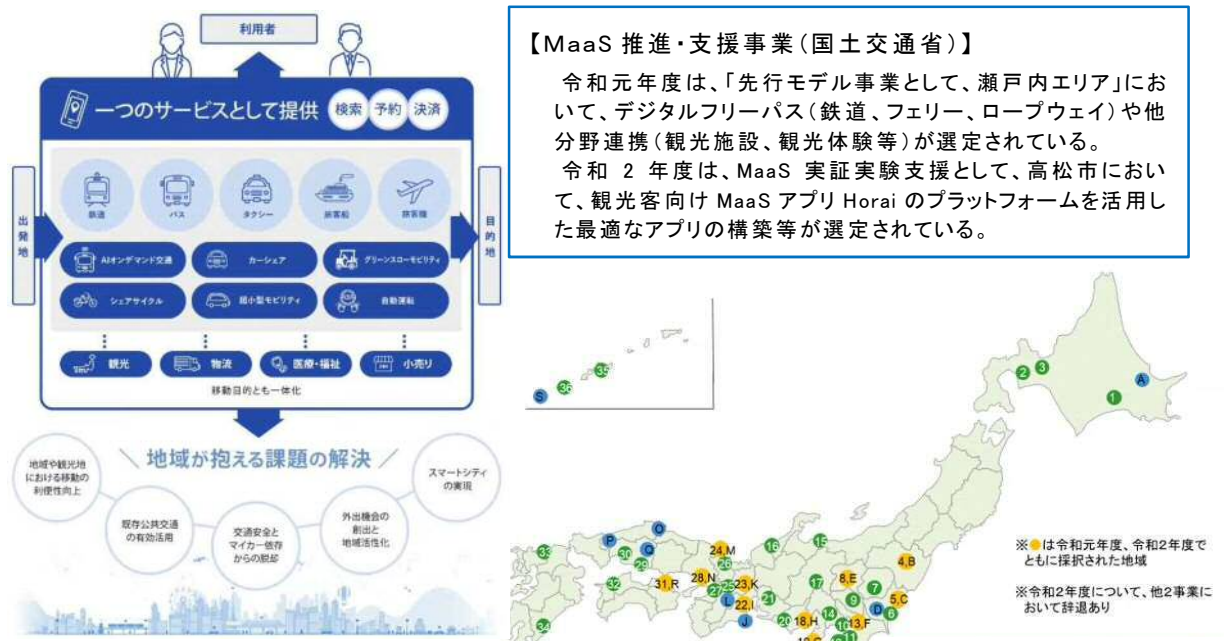
図表 2-27 「ヒトを支援するAIターミナル」のイメージ



※「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、外來トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す。

出典：国土交通省港湾局「第1回 国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ」

図表 2-28 日本版 MaaS



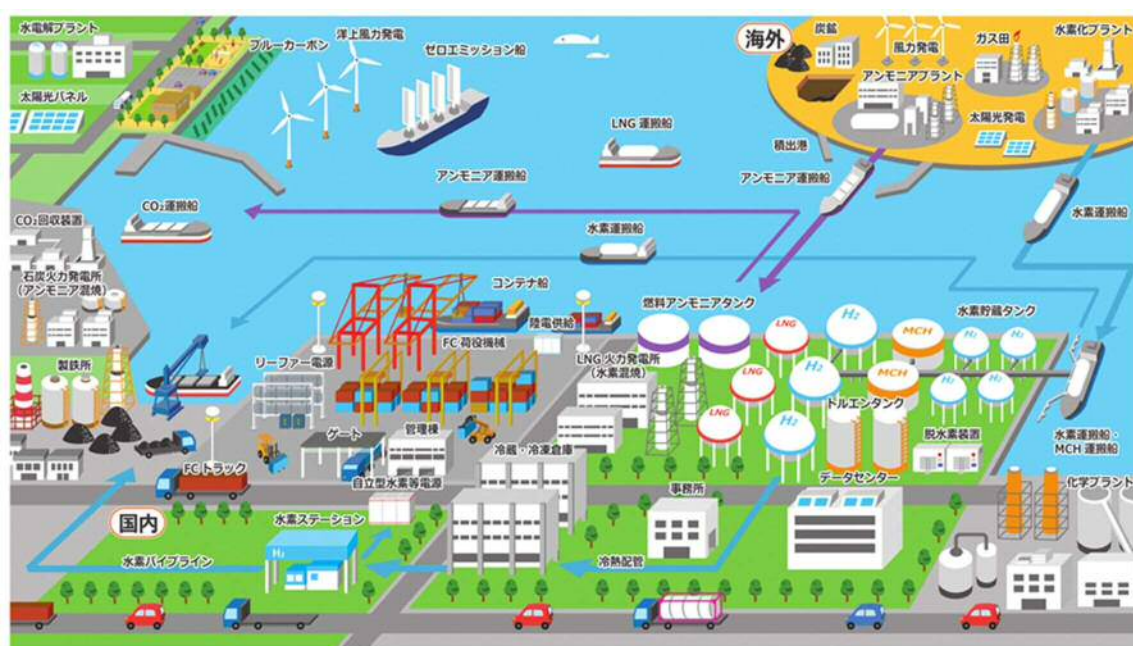
出典：国土交通省「日本版 MaaS の推進」

(9) 脱炭素社会

世界各国は脱炭素化に向けて舵を切っており、我が国においても 2050 年までに脱炭素社会を目指すとして政府が宣言している中、日本の輸出入の 99.6%が經由し、二酸化炭素排出量の約 6 割を占める発電所、鉄鋼、化学工業などの多くが立地する港湾において、その実現に向けたカーボンニュートラルポートの形成が求められています。

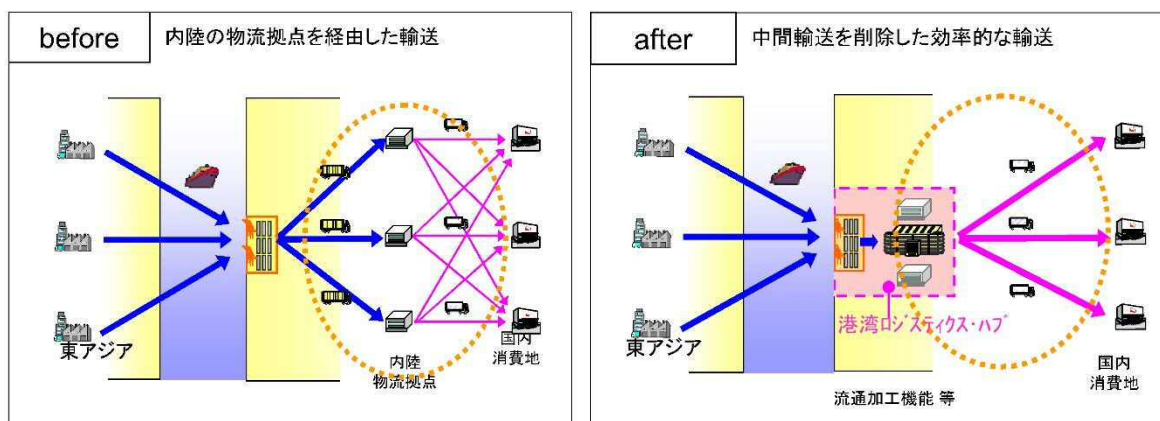
また、環境負荷低減の観点では、モーダルシフトや港湾ロジスティック・ハブの形成による物流の効率化も有効な手段の 1 つであると考えられます。

図表 2-29 カーボンニュートラルポート形成イメージ



出典：国土交通省 HP

図表 2-30 港湾ロジスティック・ハブ形成イメージ



- ・ 臨海部における流通加工、荷捌き等の実施による中間輸送の削減
- ・ コンテナターミナルと一体となった物流拠点の形成によるシームレスな物流
- ・ 住宅等との分離による物流施設の夜間操業
- ・ 大型車の公道通行削減による環境負荷低減

出典：国土交通省 HP



3. 上位計画・関連計画

(1) 国の上位計画・関連計画

港湾の中長期政策「PORT2030」（平成30年7月）

(1) 港湾の中長期政策の基本的理念

- 地政学的な変化やグローバルな視点を意識する
- 地域とともに考える
- 「施設提供型」から「ソリューション提供型」に発展させる
- 「賢く」使う
- 港湾を「進化」させる

(2) 2030年の港湾が果たすべき役割



出典：国土交通省港湾局 港湾の中長期政策「PORT2030」の概要を加工して作成

(3) 港湾の中長期政策の基本的な方向性（8本柱）

- 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
- 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
- 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

四国港湾ビジョン 2040 ～「効・創・適」新しい港の様式～（令和2年6月）

- (1) 四国の港湾が果たすべき役割
 - 港湾による物流・人流の高度化
 - 港湾空間の活用による付加価値力の創出
- (2) 四国における港湾の未来像（今後特に推進すべき施策（3本柱））
 - ①労働力不足に立ち向かう港湾（物流の**効率化**）
 - ②地域に新たな価値を産み出す港湾（賑わいの**創出**）
 - ③自然環境の変化に対応する港湾（自然環境への**適応**）

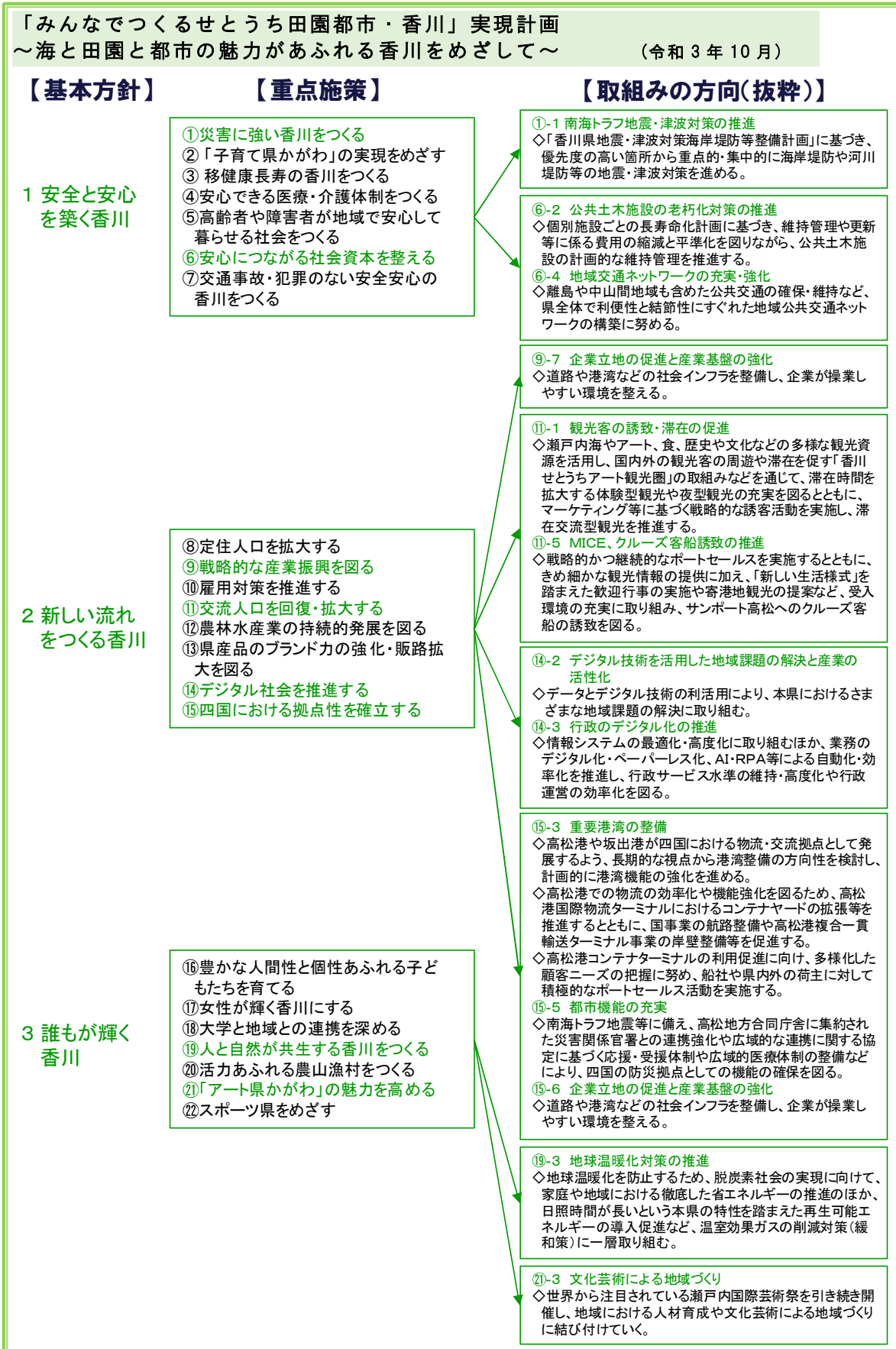


出典：四国地方整備局港湾空港部 四国港湾ビジョン（概要）を加工して作成

四国圏広域地方計画（平成28年3月）

- (1) 基本方針
 - ～圏域を越えた対流で世界へ発信 「癒やし」と「輝き」で未来へ～
- (2) 四国圏の発展に向けた目標
 - ①南海トラフ地震への対応力の強化等、安全で安心して暮らせる四国
 - ②若者が増え、女性・高齢者等が生き生きと活躍する四国
 - ③地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮する四国
 - ④中山間地域・半島部・島しょ部等や都市間が補完しあい活力あふれる四国
 - ⑤歴史・文化・風土を活かした個性ある地域づくりを進め、人をひきつける四国
- (3) 広域プロジェクト ※港湾に関連する主な事項の抜粋
 - No.1 南海トラフ地震を始めとする大規模自然災害等への「支国」防災力向上プロジェクト
 - ・海岸保全施設の整備など地震・津波対策の推進
 - ・臨海部の防災拠点として緊急物資輸送を担う耐震強化岸壁の整備を推進
 - No.2 お遍路の癒やしや四国の文化を受け継ぐ「史国」伝統継承プロジェクト
 - No.3 美しい自然とおもてなしの心による「視国」観光活性化プロジェクト
 - ・クルーズ船の受入環境改善を図るための積極的な情報発信により寄港地誘致を促進
 - No.4 全国に先駆けて進行する人口減少への「子国」支援対策プロジェクト
 - No.5 地域の自立的・持続的発展に向けた「資国」産業競争力強化プロジェクト
 - ・国内外と四国圏を結ぶ海上輸送拠点として、高松港における国際物流ターミナル等の整備を推進

(2) 県の上位計画・関連計画



香川県地域防災計画（令和3年2月）**◆基本目標**

本計画の作成及びこれに基づく防災対策の推進を図る

- ① 県民の命を守る
- ② 県と地域社会の重要な機能を維持する
- ③ 県民の財産と公共施設の被害を最小化する
- ④ 迅速な復旧・復興を行う
- ⑤ 四国の防災拠点の機能を果たす

◆計画 ※港湾に関連する主な事項の抜粋**【一般対策編】**

- 第2章 災害予防計画
（第4節 海岸防災対策計画、第22節 緊急輸送体制整備計画）
- 第3章 災害応急対策計画
（第11節 緊急輸送計画）

【地震対策編】

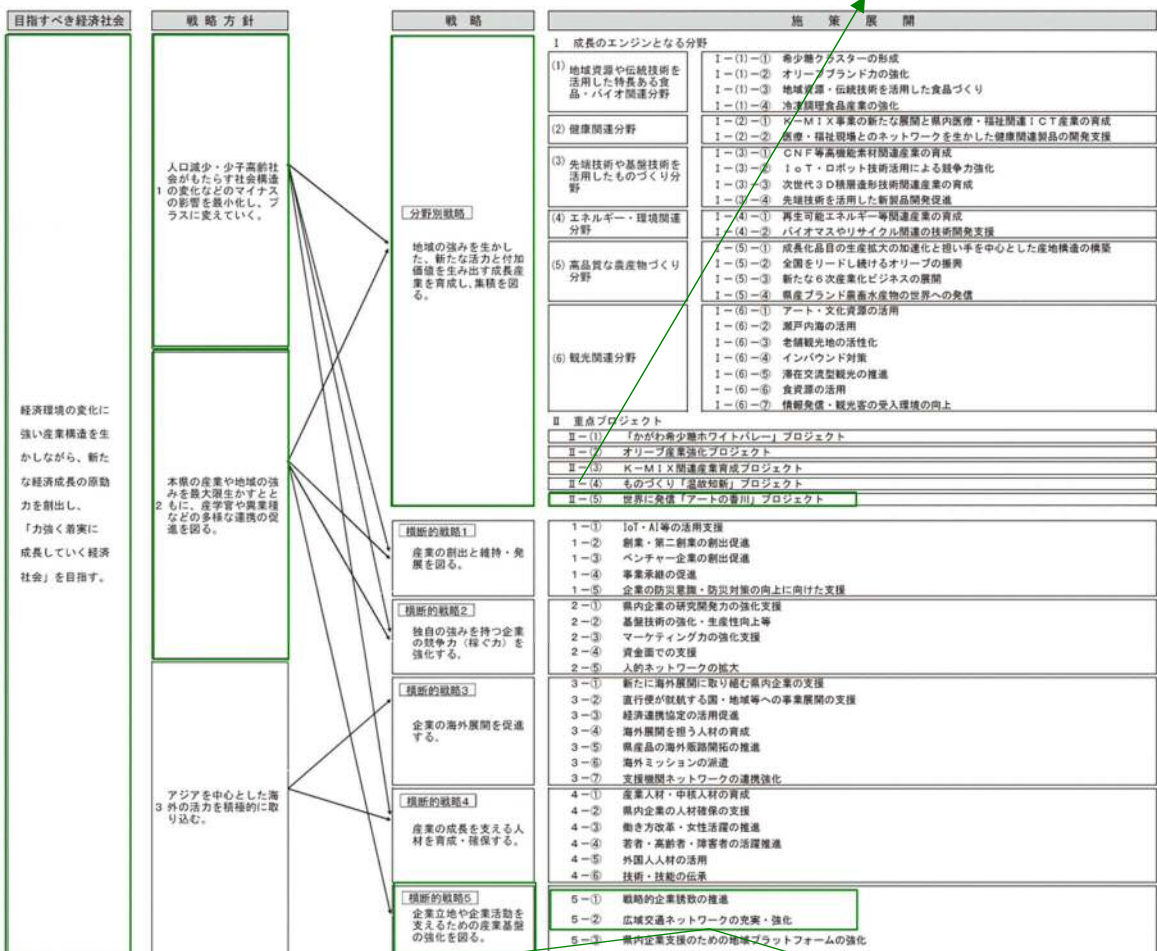
- 第2章 災害予防計画
（第6節 公共施設等災害予防計画、第11節 緊急輸送体制整備計画）
- 第3章 災害応急対策計画
（第12節 緊急輸送計画、第13節 交通確保計画、第24節 公共施設等応急復旧計画）

【津波対策編】

- 第2章 災害予防計画
（第4節 公共施設等災害予防計画、第9節 緊急輸送体制整備計画）
- 第3章 災害応急対策計画
（第12節 緊急輸送計画、第13節 交通確保計画、第24節 公共施設等応急復旧計画）

香川県産業成長戦略（改訂版）（平成30年3月）

II 重点プロジェクト
(5) 世界に発信「アート」プロジェクト
3. プロジェクト内容
(1) アート・文化資源の集積・充実
① 瀬戸内国際芸術祭の開催によるアート資源の充実
 ・瀬戸内海の島々での現代アートの祭典「瀬戸内国際芸術祭」を継続的に開催する。
(3) ターゲットを絞った誘客活動
② 海外の旅行エージェントの招聘による個人向け商品の造成の働きかけ
 ・瀬戸内国際芸術祭の情報発信力を活用し、「アート」の香川」をPRする。
 ・外国船社へのクルーズ企画を積極的に提案する。



5-2 広域交通ネットワークの充実・強化
 ・高松港での物流の効率化や機能強化を図るため、朝日地区において整備を進めている高松港国際物流ターミナルにおける、水深12メートルの耐震強化岸壁の早期の全面供用開始に向けて、国の直轄事業で実施している航路浚渫の促進を図るとともに、背後のふ頭用地や港湾関連用地の整備、コンテナヤードの機能強化等に努めるほか、高松港コンテナターミナルの利用促進に向け、国内外の荷主や船社に対して、セールス活動を実施する。

5-1 戦略的企業誘致の推進
 ・企業誘致助成制度等を活用し、工場や物流拠点施設、情報処理施設などの立地を進めるとともに、安定した良質な雇用の確保が期待できる、企業の本社機能の誘致に向けた取組みを強化する。
 ・市町と連携し、企業立地用地の確保につとめ、積極的に用地情報を提供する。

高松広域都市計画区域マスタープラン（令和3年5月）

◆都市づくりの基本理念

県都・高松を中心とした質の高い都市機能を享受できる圏域の形成を目指す

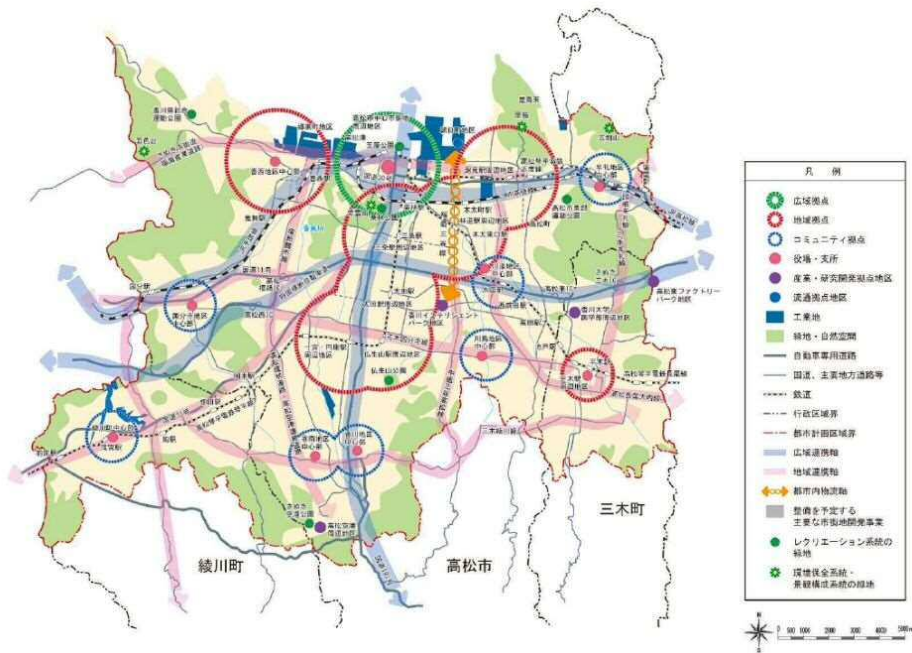
◆地域ごとの市街地像 ※港湾に関連する事項の抜粋

- 高度な都心機能と職住近接の生活機能を有する高松市中心市街地
 - ・サポート高松等の整備効果を周辺地区に波及させることのできる「広域交流拠点」にふさわしい都市空間の整備を目指す
- 陸海運の物流を担う朝日町地区
 - ・高松市の港湾部は県における海上交通の拠点であり、この陸海運の結節機能を有効に活用しながら、高速道路との連携を高める都市基盤の整備を図り、物流拠点機能の強化を図る

◆都市計画の決定の方針 ※港湾に関連する事項の抜粋

- 基本方針
 - 港湾空間の形成
 - ・地域特性や後背地との関連、また将来の展望を踏まえた、広域連絡航路や離島航路などの海上交通や、港湾物流における港湾施設の整備の推進
 - ・住民が海とのふれあいを深めることができる港湾空間の形成
- 主要な施設の配置の方針
 - 4) 港湾
 - ・高松港は、香川県における海上交通・港湾物流の核をなす拠点として、また災害時における輸送・物流拠点としての機能を維持するため、周辺地域を含めた整備を推進するとともに、既存航路の維持や新たな航路誘致、国内外からのクルーズ客船の誘致に取組み、利用促進を図る
 - ・臨海部における工業用地等の造成を行い、企業の進出を推進する

高松広域都市計画区域マスタープラン方針図



坂出都市計画区域マスタープラン（令和3年5月）

◆都市づくりの基本理念

四国の玄関口にふさわしい都市機能と環境資源を備えた交流拠点都市の形成を目指す

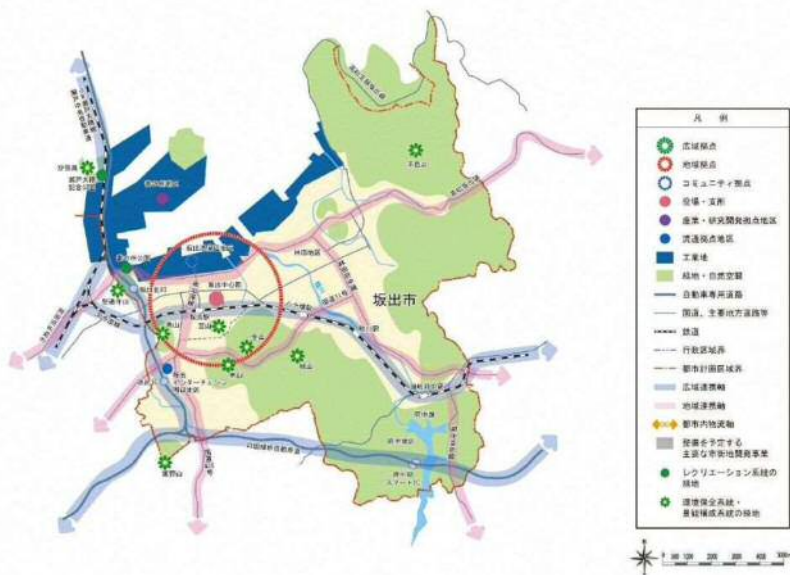
◆地域ごとの市街地像 ※港湾に関連する事項の抜粋

- 交通利便性ととも自然的魅力も兼ね備えた坂出市中心市街地
 高速道路や港湾等による交通と物流の利便性を有しており、商店街や行政機関だけでなく、文化教育施設や医療施設等が複数立地しているほか、自然環境も近接しており、四国の玄関口にふさわしい、多彩な都市機能が集積されている。これらの高い拠点性を活かし、より一層の都市機能の充実強化とまちなか居住を促進し、住みやすく魅力ある市街地の形成を図る
- 都市の活力を生み出す臨海部の工業地区
 港湾施設や瀬戸大橋の利便性を背景として、県内随一の工業機能が集積しており、県における経済、産業活動の源となっていることから、今後も、港湾機能の強化により、工業機能等の立地環境の維持・拡充を図る
- 流通拠点地区としての役割を担う坂出インターチェンジ周辺地区
 高速道路や国道11号及び国道438号という広域交通基盤を骨格とした流通拠点として、施設の立地などを適切に誘導しながら、市街地形成を図る

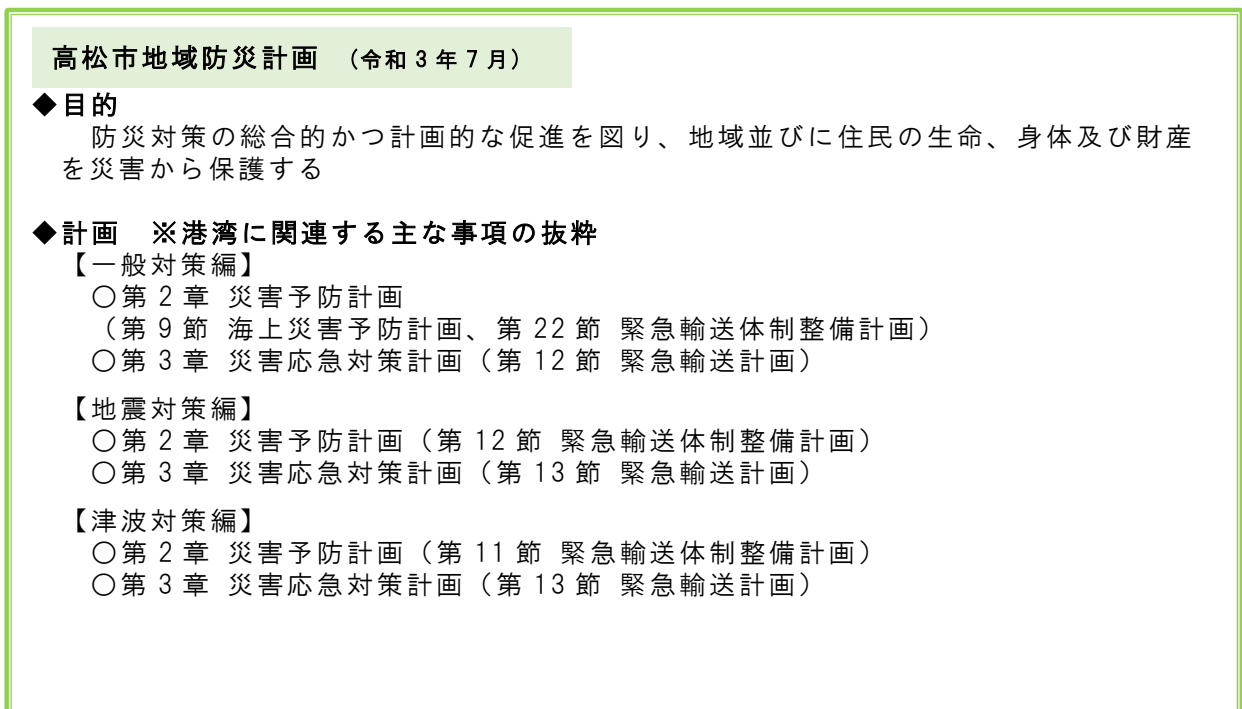
◆都市計画の決定の方針 ※港湾に関連する事項の抜粋

- 基本方針
 港湾空間の形成
 - ・地域特性や後背地との関連、また将来の展望を踏まえた、広域連絡航路や離島航路などの海上交通や、港湾物流における港湾施設の整備の推進
 - ・住民が海とのふれあいを深めることができる港湾空間の形成
- 主要な施設の配置の方針
 4) 港湾
 坂出港は、四国における港湾物流の中核拠点として、既存施設の適正な維持管理に努め、また災害時においても港湾機能を確保するため、機能強化を図る

坂出都市計画区域マスタープラン方針図



(3) 高松市の上位計画・関連計画



高松市都市計画マスタープラン（平成29年8月）

◆都市づくりの基本理念

Tゾーン（臨海部及び中央連携軸）への都市機能の集積や公共交通を基軸とした持続可能な環境共生都市「多核連携型コンパクト・エコシティ」を目指す

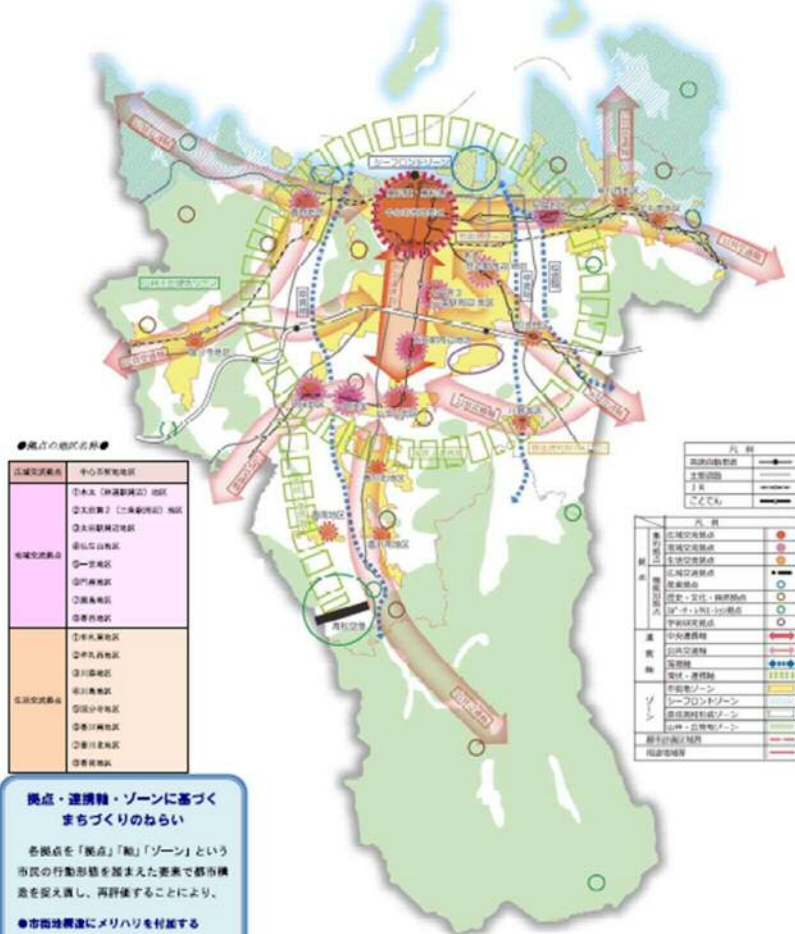
◆まちづくりの方針 ※港湾に関連する事項の抜粋

- 広域交流拠点の形成
 - ・県との連携による新県立体育館の立地などサンポート高松の機能充実を図る
- 産業拠点の形成
 - ・朝日町周辺は、工業施設が多く立地している高松を代表する工業地帯であることから、周辺の居住環境へ配慮した地場産業の振興に努める
- シーフロントゾーン
 - ・産業構造の変化等に対応し、文化・観光・産業の更なる振興や経済の活性化など、地域の状況に沿う都市機能の立地促進や、瀬戸内海の景観の保全に努める

●将来都市構造図●

「多核連携・集約型環境配慮都市」
(多核連携型コンパクト・エコシティ)

集約拠点への都市機能の集積と市街地の拡大抑制によるコンパクトな都市構造、及び人と環境にやさしい公共交通を基軸とした環境配慮型交通システムを併せ持つ持続可能な環境共生都市「多核連携・集約型環境配慮都市（多核連携型コンパクト・エコシティ）」を目指します。



(4) 坂出市の上位計画・関連計画

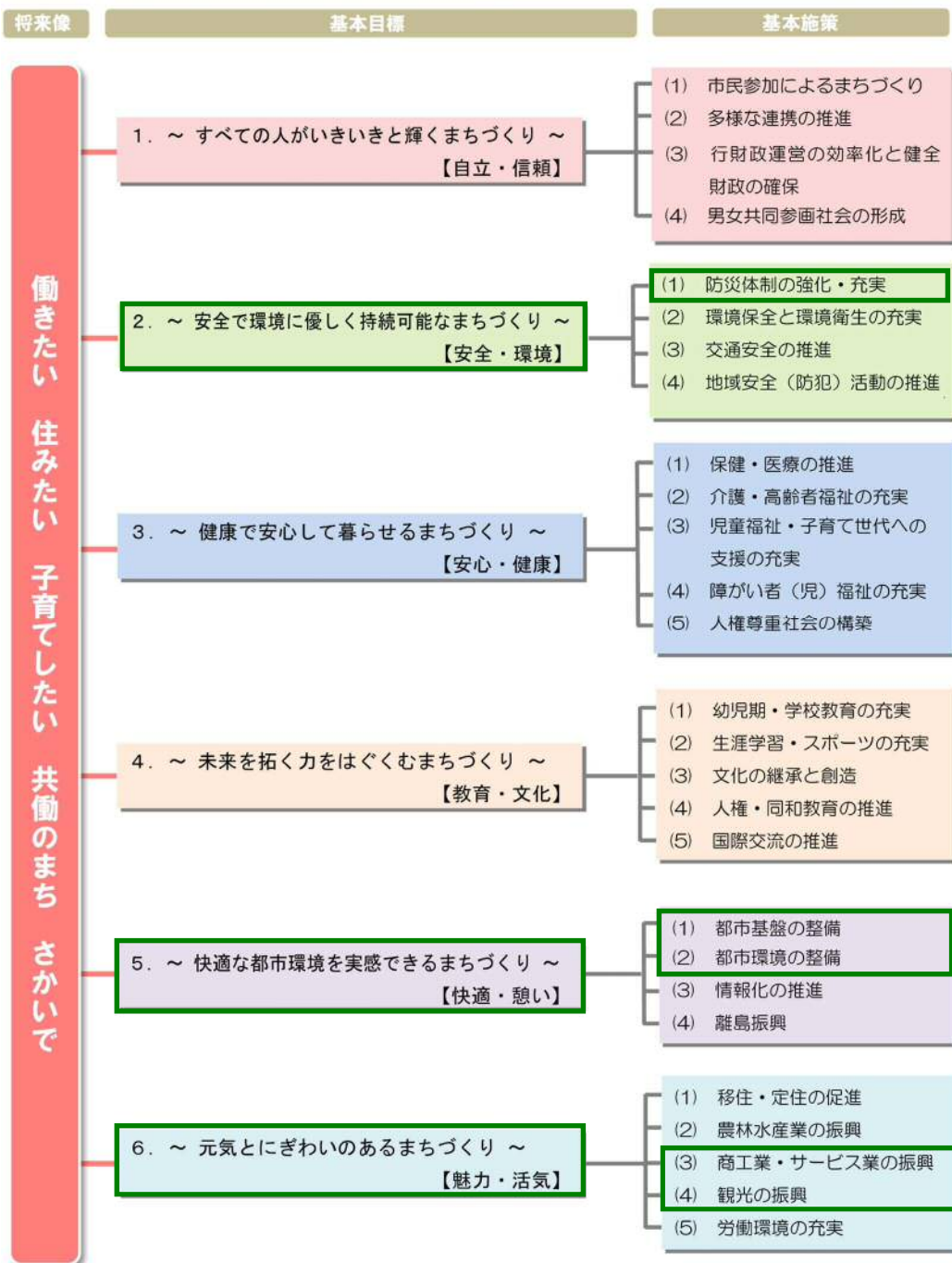
坂出市まちづくり基本構想 (平成28年3月)

【基本理念】

- ・ 瀬戸内の要衝都市としての拠点性や豊富な地域資源を生かした、活力あるまちづくりを推進する
- ・ これまで受け継がれてきた豊かな自然や歴史を愛し、人と文化を尊び、市民相互に信頼し助け合い、市民一人ひとりの人格や人権が尊重される、市民共働のまちづくりを展開する

【まちづくりの将来像】

- ・ 働きたい 住みたい 子育てしたい 共働のまち さかいで



坂出市まちづくり基本構想（平成28年3月）-つづき-

2. ～安全で環境に優しく持続可能なまちづくり～【安全・環境】

(1) 防災体制の強化・充実

- ③ため池や護岸の改修工事など、地震・津波、高潮対策を計画的に実施し、減災対策の充実に努める

5. ～快適な都市環境を実感できるまちづくり～【快適・憩い】

(1) 都市基盤の整備

- ①坂出北インターチェンジの早期のフルインター化を実現し、周辺の物流拠点から高速道路へのアクセス機能の強化など、産業振興や物流の効率化を図るとともに、本市の拠点性を高める幹線道路ネットワークの整備を進め、本市のみならず、県全体の活性化を図る
- ②重要港湾坂出港の四国での優位性を堅持し、将来に向けてさらなる発展を図るため、既存の港湾施設の適正な運営・維持管理・改修に努めるほか、国際貿易港としての保安体制の確立など、港湾機能の強化を進め、物流機能の高度化や関連産業の育成を促進する

(2) 都市環境の整備

- ②海と緑、歴史と文化など本市の特性を生かしながら、環境と調和した、風格と個性のある美しい都市景観の形成を推進する
- ⑤坂出緩衝緑地については、一層の有効利用を図るための検討を進める

6. ～元気とにぎわいのあるまちづくり～【魅力・活気】

(3) 商工業・サービス業の振興

- ③既存工業の集積をより一層強化・充実するため、新たな技術産業の誘致を進めるとともに、港湾機能の強化や都市機能の充実を図り、産業立地環境の充実に努める
- ④地域経済の発展や雇用機会の拡大を図るため、企業誘致を推進するとともに、新たな起業の支援に取り組む

(4) 観光の振興

- ①ボランティアの方々との連携を図るとともに、本市の自然、歴史、文化、瀬戸内の島々などの素晴らしい地域資源を活用し、市民共働によるまちづくり型観光を推進する

坂出市地域防災計画（令和3年4月）

◆目的

防災対策の総合的かつ計画的な促進を図り、地域並びに住民の生命、身体及び財産を災害から保護する

◆坂出市地域防災計画 ※港湾に関連する主な事項の抜粋

【共通対策編】

- 第2章 災害予防計画（第14節 緊急輸送体制整備計画）
- 第3章 災害応急対策計画（第9節 緊急輸送計画）

【風水害等対策編】

- 第2章 災害予防計画（第2節 高潮等災害予防計画）

【地震・津波対策編】

- 第1章 総則（第7節 津波防災地域づくりの推進に関する対応方針）
- 第2章 災害予防計画（第1節 津波災害予防計画）

坂出市都市計画マスタープラン（平成31年3月）

◆基本方針 ※港湾に関連する事項の抜粋

方針1 快適に暮らせるまちづくり

- ・人口減少・高齢化を前提として、高次な都市機能を集積した都市拠点づくりを進めるとともに、郊外部とを道路・公共交通で結ぶことにより、全ての市民が多様なサービスを楽しむことができる、快適で持続可能な都市構造をめざす

方針2 個性と活力のあるまちづくり

- ・新たな技術産業の誘致、港湾機能の強化、都市基盤の整備、広域交通へのアクセス強化などにより、本市の基幹産業である製造業のより一層の振興を図り、併せて雇用機会の拡大をめざす

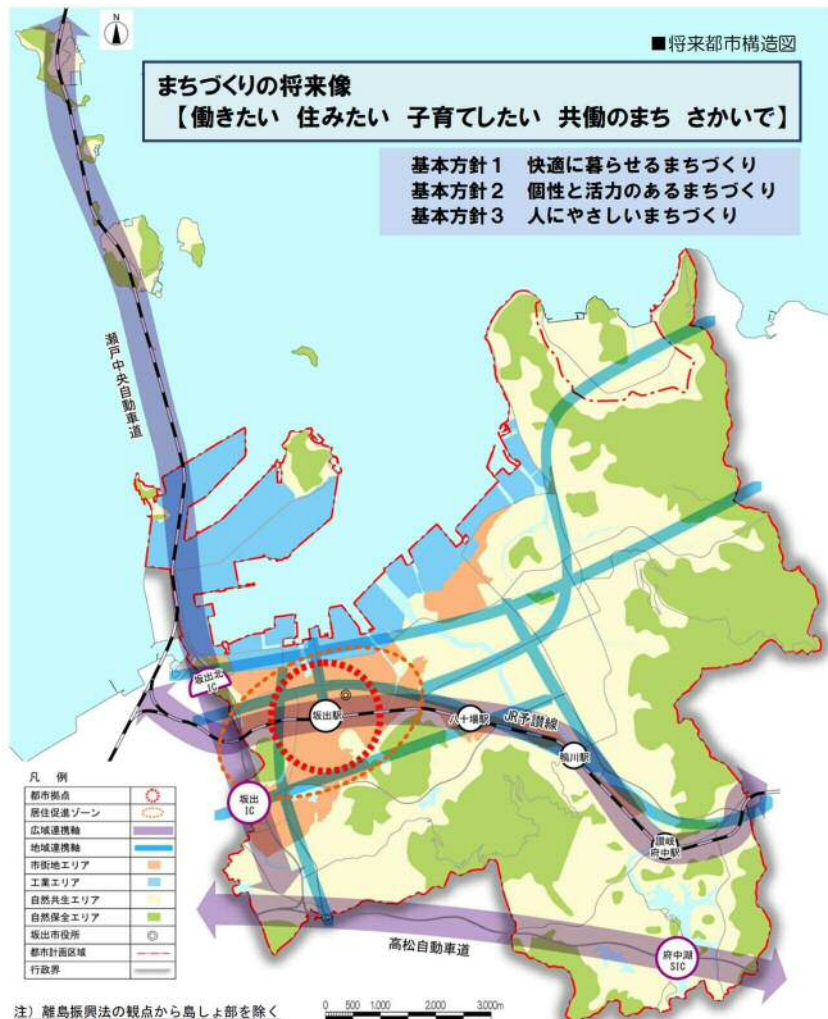
方針3 人にやさしいまちづくり

- ・安全・安心な居住環境の形成に向けて、都市の不燃化対策、自然災害に対応した治山・治水および浸水対策、道路・下水道など都市基盤施設や建築物の耐震化、避難場所の確保や機能充実を推進する

◆まちづくりの方針 ※港湾に関連する事項の抜粋

3) 港湾

- ・重要港湾坂出港の優位性を堅持し、物流機能の高度化や関連産業の育成促進をめざして、既存の港湾施設の適正な運営・維持管理・改修に努めるとともに、国際貿易港としての保安体制確立など港湾機能の強化に努める
- ・物流・生産拠点および防災拠点として港湾機能を強化するとともに、観光産業の発展に向けた既存施設の有効活用、定期航路の誘致、クルーズ船の寄港拡大などを図る



坂出市立地適正化計画（令和31年3月）

◆基本方針

方針1 強みを活かしたまちなかの魅力づくり

本市の中心市街地には、広域都市型の都市機能が概ね充足していることから、JR坂出駅の交通利便性の高さなど、本市の持つ優位性を活かし、文化教育、商業機能等の都市機能の維持・強化を推進することで、まちなかの魅力の増進を図る

方針2 まちなかの環境改善による居住の推進

都市機能を維持・強化するためには、その周辺に一定の人口密度を確保する必要があることから、密集市街地の環境改善等により、まちなかの安全を確保し高齢者や若者など多様な世代のまちなか居住を促進する

方針3 公共交通によるまちなかと各地域の連携強化

まちなかの交通利便性を向上させるとともに、各地域とまちなかを結ぶ公共交通結節機能を強化するなど交通利便性向上を図り、まちなかの魅力を周辺地域へ展開していく

坂出ニューポートプラン（令和元年8月）

◆目的

坂出港の競争力を向上させ、工業港としての魅力向上を推進するとともに、地域住民の憩いの場、クルーズ船等による観光客の交流の場として快適で利用しやすい港づくりを推進するために、坂出港の振興・発展に向けて、同港が今後10年間に取り組むべき方向性を取りまとめたもの

◆今後の取り組み

具現化できるよう、ニューポートプラン運動（呼び掛け・意見交換・課題の共有化・課題解決に向けた連携した取組の具現化）を行い、官民協力体制の構築を図り、取り組みを進めていく



4. 高松港・坂出港の要請と課題

4.1 物流・産業面の要請と課題

(1) 海上物流基盤の強化

1) コンテナ物流の効率化に向けた対応

社会動向	該当項目
人口減少、高齢化、規制強化によるトラックドライバー不足によるモーダルシフトの進展。	2(1)
海上貨物のコンテナ化と、トラック輸送からのモーダルシフト。	2(4)
D Xによる生産性向上。	2(8)
物流の効率化による環境負荷の低減。	2(9)

現状と問題点	該当項目
香川県内の工場は中讃地域に集積。	1.1(2)
坂出市は高速交通網の要衝。	1.1(3)
コンテナ貨物の蔵置空間不足と不適切な配置による非効率な荷役。	1.2(4)2)
高松神戸航路では、満船のため乗船できない車両が発生しており、輸送力強化に向けて、運航事業者が新造船を建造。	1.2(4)2)
高松神戸航路の新造船に対し、既存岸壁の機能及びコンテナ貨物の蔵置空間が不足。	1.2(4)2)
輸血量の増加が求められるが、C F Sなどの背後機能が不足。	1.2(4)2)
坂出港の定期R O R O船航路は、東京港からの下り便がない。	1.3(4)3)
現状比較と棲み分け(コンテナ物流)。	5(2)1)

要請と課題	該当項目
▶ コンテナヤードの拡張。	6.4(1) I)①
▶ ターミナルへの情報化技術の導入。	6.4(1) I)①
▶ コンテナターミナル背後地に、物流拠点施設の設置。	6.4(1) I)①
▶ 高松神戸航路の輸送力強化に対応した岸壁、車両待機スペースの確保。	6.4(1) I)②
▶ 定期R O R O船航路の安定的な維持と拡充。	7.4(1) I)①

2) 東南アジアとのコンテナ定期航路就航に向けた対応

社会動向	該当項目
県内企業とアジア諸国との経済関係の緊密化。	2(3)
大型化が進むコンテナ船。	2(6)

現状と問題点	該当項目
東南アジアとのコンテナ定期航路の平均船型に対し岸壁の水深が不足。	1.2(4)2)

要請と課題	該当項目
▶ コンテナターミナルの岸壁増深と定期航路の誘致。	6.4(1)Ⅰ)①

3) 貨物船の大型化に向けた対応

社会動向	該当項目
大型化が進むバラ積み船、自動車専用船。	2(6)

現状と問題点	該当項目
高松港朝日地区(-12m)耐震強化岸壁では、岸壁延長が若干不足するため、大型の自動車専用船の入港が限定的。	1.2(4)3)
坂出港林田地区・中央ふ頭地区では、岸壁水深不足のため、輸入船(麦)の喫水調整が必要。	1.3(4)2)
地形的に坂出港の方が高松港より航路水深の確保が容易。	5(2)2)
現状比較と棲み分け(大水深岸壁)	5(2)2)

要請と課題	該当項目
▶ 高松港朝日地区(-12m)耐震強化岸壁の延伸。	6.4(1)Ⅰ)①
▶ 坂出港での大水深岸壁の整備。	7.4(1)Ⅲ)①

4) 坂出港における滞船と施設の老朽化への対応

現状と問題点	該当項目
坂出港中央ふ頭地区では、施設が老朽化・陳腐化しているが、背後地が狭く現位置での更新・対策が困難。	1.3(6)
坂出港林田地区では、利用状況により自動車専用船の滞船が発生する中、バイオマス発電所の建設が予定されており、利用状況の一層の逼迫が懸念。	1.3(4)2) 1.3(4)5)

要請と課題	該当項目
▶ 坂出港中央ふ頭地区の施設の更新、集約、機能強化。	7.4(1)Ⅲ)①
▶ 坂出港林田地区での滞船の解消。	7.4(1)Ⅲ)①

5) 高松港へのアクセス機能強化に向けた対応

現状と問題点	該当項目
高松港朝日地区の西側にある琴電本町踏切は、交差点内に踏切があり、安全面と交通の流れが問題。	1.1(3)

要請と課題	該当項目
▶ 琴電本町踏切付近における交通の円滑化と安全性の向上。	6.4(1)Ⅰ)③

(2) エネルギー拠点としての機能強化

1) 脱炭素社会の実現に向けた対応

社会動向	該当項目
2050年までに脱炭素社会を目指す政府が宣言。	2(9)

現状と問題点	該当項目
坂出市にエネルギー企業が集積。	1.3(4)1)
広域海上BCPにおいて、坂出港は、四国のエネルギー拠点に位置づけ。	5(2)4)
現状比較と棲み分け(大規模災害に向けた対応)。	5(2)4)

要請と課題	該当項目
▶ カーボンニュートラルレポートを形成し、脱炭素社会の実現に貢献。	6.4(1)Ⅰ)④ 7.4(1)Ⅲ)②
▶ エネルギー拠点として坂出港背後地域の持続的な発展。	7.4(1)Ⅲ)②

(3) 臨港地区での産業用地の確保

1) 産業用地確保に向けた対応

社会動向	該当項目
製造業の国内回帰傾向。	2(3)

現状と問題点	該当項目
安定した浚渫土砂処分場の確保が求められるが、県内の海面処分場での受入れは概ね終了。	1.1(6)

要請と課題	該当項目
▶ 浚渫土砂等の海面処分場の確保。	6.4(1)Ⅱ)① 7.4(1)Ⅱ)①
▶ 臨海部での産業用地の確保と交通機能強化。	6.4(1)Ⅱ)① 7.4(1)Ⅱ)①

4.2 交流・賑わい面の要請と課題

(1) フェリーターミナルの安全・快適性の確保

1) フェリーターミナルの機能向上に向けた対応

社会動向	該当項目
香川県を訪れる外国人観光客が急増。	2(5)

現状と問題点	該当項目
島々への玄関口である高松港玉藻地区のフェリーターミナルでは、繁盛期の待合空間が不足。	1.1(5) 1.2(4)4
高松港玉藻地区のフェリーターミナルでは、歩行者動線と自動車動線とが輻輳。	1.2(4)4

要請と課題	該当項目
▶ 安全確保に向け、歩行者動線と自動車動線を整理。	6.4(2)Ⅲ)①
▶ フェリー乗船客の待合空間の確保。	6.4(2)Ⅲ)①

2) フェリーターミナル周辺における交通渋滞への対応

現状と問題点	該当項目
玉藻地区で新県立体育館の建設が進行。	1.1(7)

要請と課題	該当項目
▶ 交通渋滞の緩和に向けた対策。	6.4(2)Ⅲ)②

(2) みなとの賑わい創出

1) 大型クルーズ客船の受入れに向けた対応

社会動向	該当項目
大型化が進むクルーズ客船。	2(6)

現状と問題点	該当項目
香川県沖の航路では、巨大船の夜間航行が禁止。	1.1(4)
高松港では、クルーズ客船の寄港数が増加(コロナ禍以前)。	1.2(4)5)
高松港玉藻地区の客船専用岸壁は、恵まれた環境に立地するも、岸壁や背後空間の規模が小さい。	1.2(4)5)
高松港朝日地区のコンテナ岸壁では、11万トン級の受入れが可能であるが、街から遠く、岸壁の調整が困難。	1.2(4)5)
坂出港では、国内船が年1回程度寄港。	1.3(4)4)
現状比較と棲み分け(クルーズ客船)。	5(2)3)

要請と課題	該当項目
▶ 高松港玉藻地区で大型クルーズ客船の受入れ岸壁の整備。	6.4(2)IV)①
▶ 高松港玉藻地区に、バスの待機空間を確保。	6.4(2)IV)①

2) ウォーターフロントの賑わい創出に向けた対応

現状と問題点	該当項目
新県立体育館建設のため、賑わい創出空間として利用されていた広場が縮小。	1.1(7)
高松港玉藻地区の賑わい空間は、地区の東と西に配置。	1.2(3)
市街地近傍にある坂出港西運河地区の賑わいが限定的。	1.3(3)

要請と課題	該当項目
▶ 中央ふ頭の再生。	6.4(2)IV)②
▶ 玉藻地区に様々なイベントに対応できる広場を確保。	6.4(2)IV)②
▶ 西運河地区に賑わい・交流拠点を創出。	7.4(2)IV)①

3) 情報通信技術の活用による利便性の向上に向けた対応

社会動向	該当項目
人口減少、労働力不足。	2(1)
香川を訪れる外国人観光客が急増。	2(5)
日本版「MaaS」の普及に向けた取組みの進展。	2(8)

現状と問題点	該当項目
交通モードの連携不足。	1.1(8)
観光需要の繁盛期と閑散期で必要な人員に差。	1.1(8)
日本版「MaaS」の実証実験を高松で実施。	1.1(8)

要請と課題	該当項目
▶ 「MaaS」によるサービスの一元化とDXによる業務の改善。	6.4(2)Ⅳ)③ 7.4(2)Ⅳ)②
▶ 人流及び滞在パターン分析を活用したサービスの改善。	6.4(2)Ⅳ)③ 7.4(2)Ⅳ)②

4) 賑わい空間の景観向上に向けた対応

現状と問題点	該当項目
高松港玉藻地区から屋島方向に位置する朝日地区には、多くの産業施設が立地。	1.2(3)

要請と課題	該当項目
▶ 産業施設と周囲の景観との調和。	6.4(2)Ⅳ)④

5) マリンレジャー振興に向けた対応

現状と問題点	該当項目
船溜まりの強風対策が不十分。	1.2(3)

要請と課題	該当項目
▶ 静穏度確保による海面の利活用。	6.4(2)Ⅳ)⑤

4.3 安全・安心面の要請と課題

(1) 大規模災害への対応力強化

1) 大規模地震・津波、高潮等への対応

社会動向	該当項目
南海トラフ地震が 30 年以内に 70～80%の確率で発生する見込み。	2(7)
地球温暖化の影響により高潮被害の激甚化・頻発化が懸念。	2(7)
過去の大規模災害の復旧作業において、海上輸送が活躍。	2(7)

現状と問題点	該当項目
離島航路のフェリー岸壁で耐震強化岸壁が未整備。	1.2(5)
香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画に基づき、計画的に整備を実施。	1.2(5) 1.3(5)
高松港玉藻地区は、国の現地対策本部設置が予定されている高松サンポート合同庁舎が立地。	5(2)4)
高松港は離島・神戸へのフェリーが集積。	5(2)4)
現状比較と棲み分け(大規模災害に向けた対応)。	5(2)4)

要請と課題	該当項目
▶ 港湾海岸施設における地震・津波対策の早期完成。	6.4(3) V)① 7.4(3) V)①
▶ 大規模災害発生時における継続的なフェリー航路の確保。	6.4(3) V)②

2) 港湾 BCP に基づく防災体制構築への対応

社会動向	該当項目
産業におけるグローバルサプライチェーンの進展。	2(3)
自然災害の激甚化・頻発化。	2(7)

現状と問題点	該当項目
現在の高松港 BCP、坂出港 BCP は、地震・津波が対象。	1.2(5) 1.3(5)

要請と課題	該当項目
▶ 「港湾の事業継続計画策定ガイドライン」の改訂に基づいた高松港 BCP 及び坂出港 BCP の充実。	6.4(3) V)③ 7.4(3) V)②

(2) スtockマネジメントの推進

1) 港湾施設の老朽化対策

社会動向	該当項目
港湾管理者の厳しい財政状況。	2(2)

現状と問題点	該当項目
港湾・海岸施設の老朽化。	1.2(6) 1.3(6)

要請と課題	該当項目
▶ 維持修繕費用の平準化とコストの縮減。	6.4(3) VI)① 7.4(3) VI)①
▶ インフラストックの適正化。	6.4(3) VI)② 7.4(3) VI)②



5. 高松港・坂出港の役割分担と連携

(1) 考え方

財政状況の厳しい中、港湾施設の整備には莫大な費用と年月が必要であり、各々の港で多様なニーズの全てに対応することは困難な状況です。

そこで、両港が隣接した重要港湾であることを踏まえ、それぞれの港の得意分野を伸ばし、苦手分野を補う方向で役割分担と連携を図り、効果的・効率的な長期構想とするため、異なる港湾管理者が一つの事務局となり、「高松港・坂出港長期構想検討委員会」を設置しました。

(両港の位置関係)

- 両港の主要な物流拠点である高松港朝日地区と坂出港林田地区の距離は約20kmであり、沿岸部を東西に走る県道高松坂出線等で結ばれています。
- 現在、県道高松坂出線では、トンネルを含む約7km区間において4車線化工事を進めており、陸上部における両港のアクセス機能は強化されます。

図表 5-1 両港の位置とアクセス



(2) 現状比較と棲み分け

1) コンテナ貨物

- 貨物のコンテナ化や海上輸送へのモーダルシフトにより成長が期待できる分野です。
- 高松港では、韓国、中国、神戸に定期航路を有するコンテナターミナルと高松神戸間のフェリー航路があり、令和2年のコンテナ貨物取扱個数は10万TEU弱で、全国22位、四国2位となっています。
- 坂出港では、令和3年8月から定期RORO船航路(東京上り便)が就航しています。

図表 5-2 両港のコンテナ貨物取扱個数

	高松港		坂出港
コンテナターミナル (R2)	外貿	37,979TEU	
	国際フェリー	3,853TEU	
フェリー・RORO船 (R2)	神戸	52,272TEU	東京 (R3.8.7 就航)

出典：国土交通省「港湾調査」

- ▶ 両港の物流拠点間の距離が近いため、坂出港に新たなコンテナターミナルを整備するのではなく、既存施設の機能強化を図ります。
- ▶ フェリー、RORO船については、高松港が阪神方面、坂出港が京浜方面と対岸地域で棲み分けができており、各々で航路の充実を目指します。

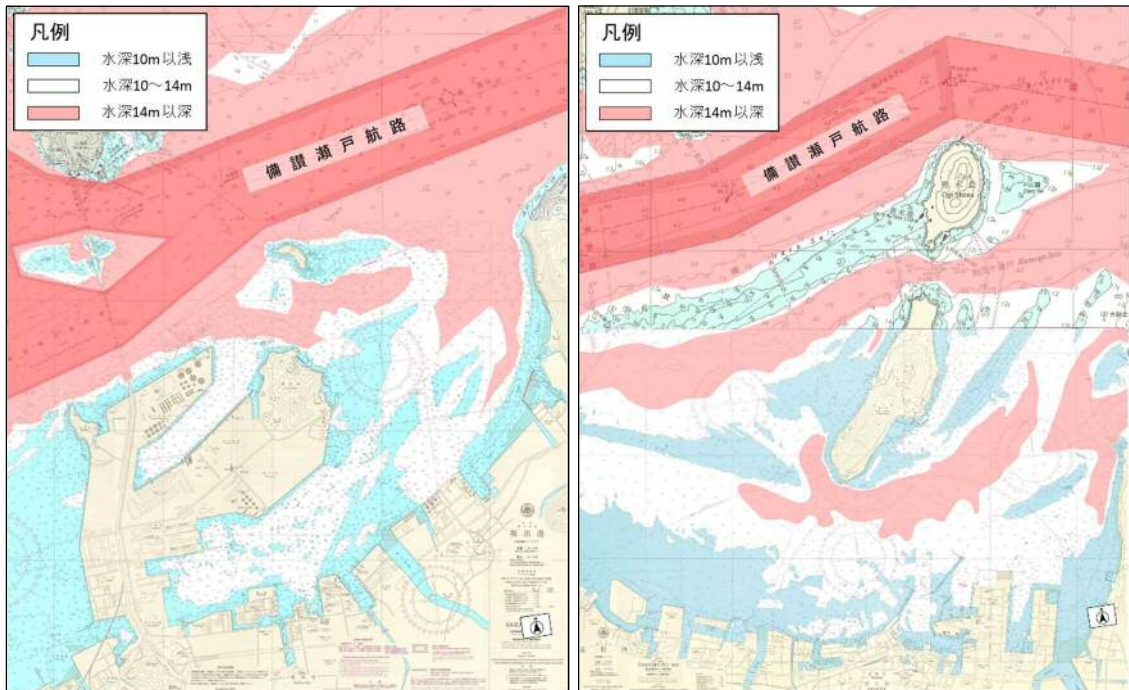
2) 大水深岸壁

- 坂出港の公共岸壁で取り扱われる貨物は、麦、とうもろこし、完成自動車、鋼材、金属くず等多岐にわたっており、とりわけ、四国に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割を取り扱っています。
- 海上物流の効率化を背後に、船舶は大型化の傾向にあり、坂出港においても、岸壁の機能を上回る大型貨物船の入港実績があります。
- 大水深岸壁の整備にあたり、坂出港は、地形的に航路水深を確保しやすいですが、高松港では、長距離の浚渫が必要になります。

図表 5-3 両港の最大水深岸壁と入港実績

	高松港	坂出港
最大水深岸壁	朝日地区(-12m) L=240m	林田地区(-12m) L=240m
最大入港船舶	PCC船 (76,420総トン、L=199m)	貨物船 (56,589DWT、L=190m)
必要岸壁機能	水深(-12m)、L=290m	水深(-15m)、L=270m

図表 5-4 海域の特性（左：坂出港、右：高松港）



出典：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）

出典：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）

- 船舶の入港実績、施設整備の容易さから、坂出港で大水深岸壁整備を目指します。
- 高松港では、既存の(-12m)岸壁の延伸を図ります。

3) クルーズ客船

- 県内観光施設の規模に見合ったクルーズ客船の大きさについて、実務者にアンケートを実施した結果を参考に、受入れ対象とするクルーズ客船の大きさを 11 万トン級までとします。
- 世界のクルーズ客船は、5 万トン級までが約 4 割、11 万トン級までが約 8 割となっており、本県（高松港・坂出港）の受入れ施設の現状では、機会損失が発生しています。
- 高松港玉藻地区では、5 万トン級までのクルーズ客船を受け入れており、「街から近く、景観が素晴らしい」と好評を得ています。
- 高松港朝日地区のコンテナ岸壁では、11 万トン級までのクルーズ客船の受入れが可能ですが、コンテナ船との調整が困難であることに加え、街から遠く、下船後の 2 次交通を要するため、乗船客から良い評価が得られていません。
- 備讃瀬戸航路の夜間航行規制のため、坂出港での巨大船入港時の滞在時間は、高松港と比べ約 2 時間短くなります。
(愛媛県の来島海峡にも航行規制があるため、香川県に大型客船が入港する場合、通常、東方向での入出港となります。)

図表 5-5 両港のクルーズ客船受入れ実績

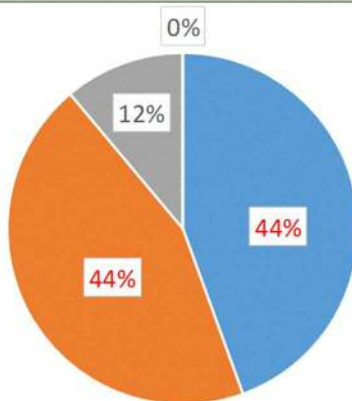
	高松港玉藻地区	高松港朝日地区	坂出港林田地区
実績(R元)	23隻	2隻	1隻
最大入港船舶	55,575 総トン (マースダム)	115,906 総トン (ダイヤモンド・プリンセス)	50,142 総トン (飛鳥Ⅱ)

図表 5-6 実務者アンケート (クルーズ WG 資料)

- 依頼先
- ①香川県クルーズ誘致アドバイザー 2社
 - ②船舶総代理店 3社
 - ③ランドオペレーター 3社
 - ④(一財)みなと総合研究財団
クルーズ総合研究所 1社

Q 香川県内に寄港が見込まれるクルーズ客船

香川県の観光施設の状況等を踏まえ、香川県における外国クルーズ客船の誘致・受入れに際して、どの程度までの大きさのクルーズ客船が合っているか？



■ 5万トン級まで ■ 11万トン級まで ■ 3万トン級まで ■ 14万トン級まで ■ その他

結果 ①11万トン級まで ②5万トン級まで

Q 寄港地として選定される港

長さ200m以上の外国クルーズの船会社はどのような要素で寄港地を決めているのか？



優先順位の上位3つを得点化し、評価
(優先①:3点、優先②:2点、優先③:1点)

結果 ①港までの航路の通航 ②港での滞在時間

図表 5-7 運航するクルーズ客船とカテゴリー

総トン数別	ラグジュアリー		プレミアム		スタンダード		計	カバー率
	隻数	割合	隻数	割合	隻数	割合		
9,999GT以下	12	33%	17	47%	7	19%	36	12%
10,000～59,999GT	37	47%	21	27%	21	27%	79	40%
60,000～119,999GT	3	3%	34	31%	73	66%	110	78%
120,000GT以上	1	2%	14	22%	50	77%	65	100%
合計	53		86		151		290	

出典：海事プレス社「クルーズ客船データブック 2020・2021」を基に県が作成

図表 5-8 香川県沖の夜間航行規制区間

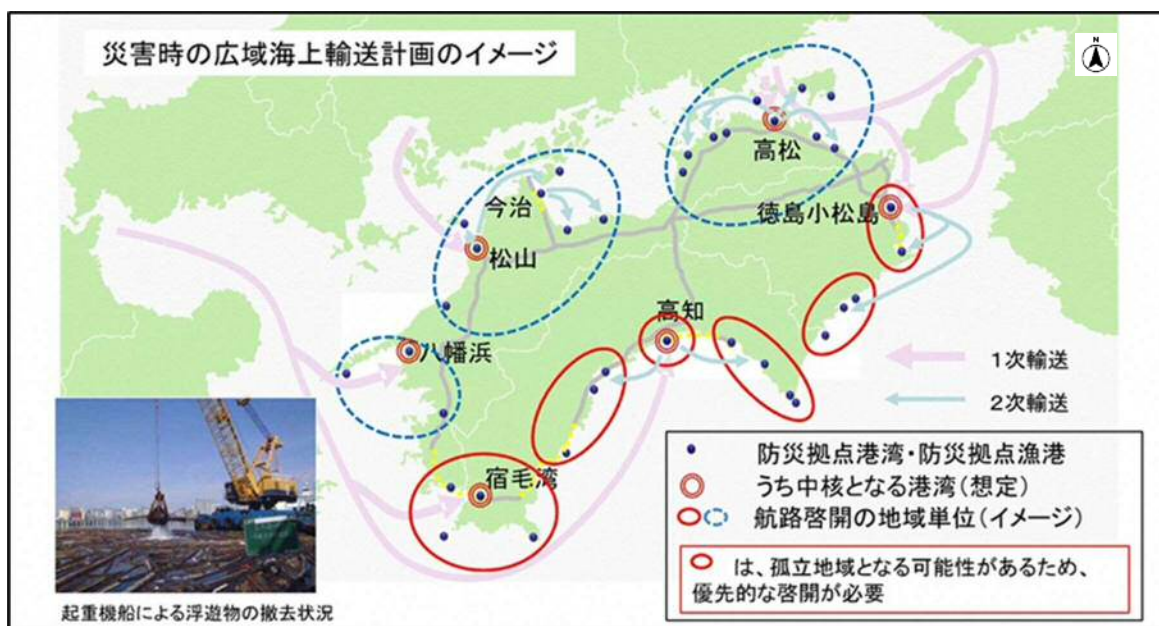


- 高松港玉藻地区で大型クルーズ客船の受入れ施設を整備、坂出港は、中・小型クルーズ客船を受入れることで高松港を補完するものとします。

4) 大規模災害に向けた対応

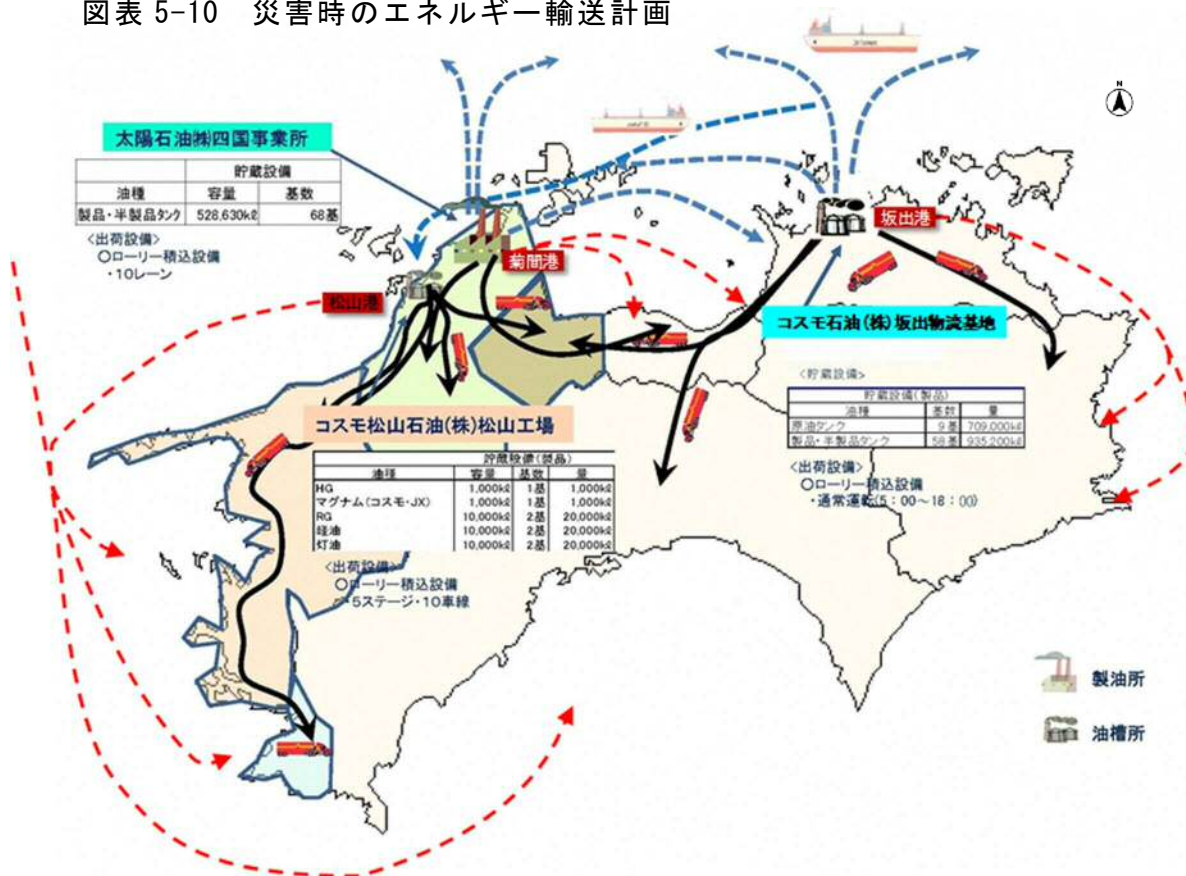
- 高松港玉藻地区は、国の現地対策本部設置が予定されている高松サンポート合同庁舎が立地しており、四国の防災拠点としての役割が求められています。
- 高松港は、離島へのフェリー航路が集積するほか、神戸港と結ぶ中距離フェリー航路を有します。
- 過去の大規模災害時において、フェリーをはじめとする船舶は、被災地への人員・物資輸送等においてその有用性が認められているところであり、今後想定される南海トラフ地震等の大規模災害時においても、船舶の活用が期待されます。
- 四国の広域的な海上輸送の継続計画(広域海上BCP)において、高松港は、広域海上輸送計画の中核となる港湾として、坂出港は、四国のエネルギー供給拠点として位置づけられています。

図表 5-9 災害時の輸送計画



出典：四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040」

図表 5-10 災害時のエネルギー輸送計画



出典：「四国地域の石油製品安定供給に向けて～石油・LPガス流通実態と災害時の対策～」

(経済産業省) より四国地方整備局作成

- 高松港では、フェリー岸壁の耐震化を図ります。
- 坂出港では、環境に配慮した多様なエネルギー拠点としての機能強化を図ります。



6. 高松港長期構想

6.1 高松港が果たす役割

高松港の現況や社会動向、要請を踏まえ、長期構想として高松港が果たす役割を「物流・産業」「交流・賑わい」「安全・安心」の3つの柱で整理します。

(1) 【物流・産業】

- フェリー・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。
- 人口減少と高齢化の進行、労働基準の改正により、人手不足が顕在化しています。
- 全国的に、荷役・輸送の効率化のため「海上貨物のコンテナ化」が進行しています。
- 輸送コストだけでなく環境負荷低減の観点からも、モーダルシフトや港湾ロジスティック・ハブの形成、DX などによる物流の効率化が求められています。
- 県内企業において、アジア地域との関わりが大きくなっている中、韓国・中国に加えて東南アジア航路の開設が期待されています。
- 貨物船、コンテナ船、自動車専用船など、船舶の大型化が進展しています。
- 2050年までに脱炭素社会を目指すとして政府が宣言している中、港湾において、カーボンニュートラルポートの形成が求められています。
- 技術の流出やコロナ禍におけるサプライチェーンの分断等の経験を背景として、国内に生産拠点を考える企業が増加傾向にあります。
- 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います。
- 道路網の充実により、港へのアクセス機能が向上しています。

「アジアと繋がり、地域産業の持続的発展を支える港」を目指します。



(2) 【交流・賑わい】

- 香川県は、ニューヨークタイムズ(米国)が選んだ「2019 年に行くべき 52 ヶ所の旅行先」として、「瀬戸内の島々」が日本で唯一選ばれたほか、旅行予約サイト世界大手のブッキングドットコム(オランダ)が発表した「2020 年に訪れるべき目的地 10 選」にも、高松市が国内で唯一選ばれるなど、世界からの注目が高まっている地域となっており、外国人延べ宿泊者数も大きく伸ばしています。
- 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、「サンポート高松」の愛称で、県民に親しまれています。
- 離島航路では、離島人口が減少する中、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ています。
- 「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。
- 玉藻地区において、中四国最大級の収容人数を誇るアリーナや交流エリアを有する、新県立体育館の整備が進められています。
- 玉藻地区の客船専用岸壁は、街に近く、フリーWi-Fi スポットが設置された恵まれた立地であり、乗船客に好評を得ています。
- 港間におけるクルーズ客船の受入競争が激化する中、クルーズ客船の大型化が進行しています。
- 玉藻地区では、海辺空間の賑わい創出を目指して、街と海との接線において、連続するプロムナードの整備を進めています。

「海陸交通の要衝、快適で人々を惹きつける港」を目指します。



(3) 【安全・安心】

- 港湾は、国民生活と産業活動を支える重要な物流・生産基盤であり、また、背後には多くの人口・資産が集積しているため、高潮、津波等の災害から、人命・財産を直接防護する港湾海岸施設の役割は非常に重要です。
- 南海トラフを震源とする地震におけるマグニチュード 8～9クラスの地震の発生確率は、今後30年以内に70～80%程度とされており、その際の香川県内の震度は5強～7になると予想されています。
- 地球温暖化は、長期的に海面水位の上昇とともに熱帯低気圧の強度の増大をもたらすと予測されており、将来の高潮による浸水被害に大きな影響を与え、激甚化・頻発化する可能性があります。
- 過去の大規模災害においても、海上輸送は様々な領域で活躍しています。
- 県内企業においても、アジア地域など諸外国との関わりが大きくなっており、災害などでサプライチェーンが分断した際の影響が懸念されます。
- 港湾管理者の財政状況が厳しい中、社会経済活動の基盤であるインフラは、高度成長期に整備したものが一斉に老朽化することが見込まれています。
- 玉藻地区は、国の現地対策本部設置が予定されている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役割が求められています。
- 四国の広域的な海上輸送の継続計画(広域海上BCP)において、広域海上輸送計画の中核となる港として位置づけられています。

「災害時の市民生活や企業活動を支える港」を目指します。



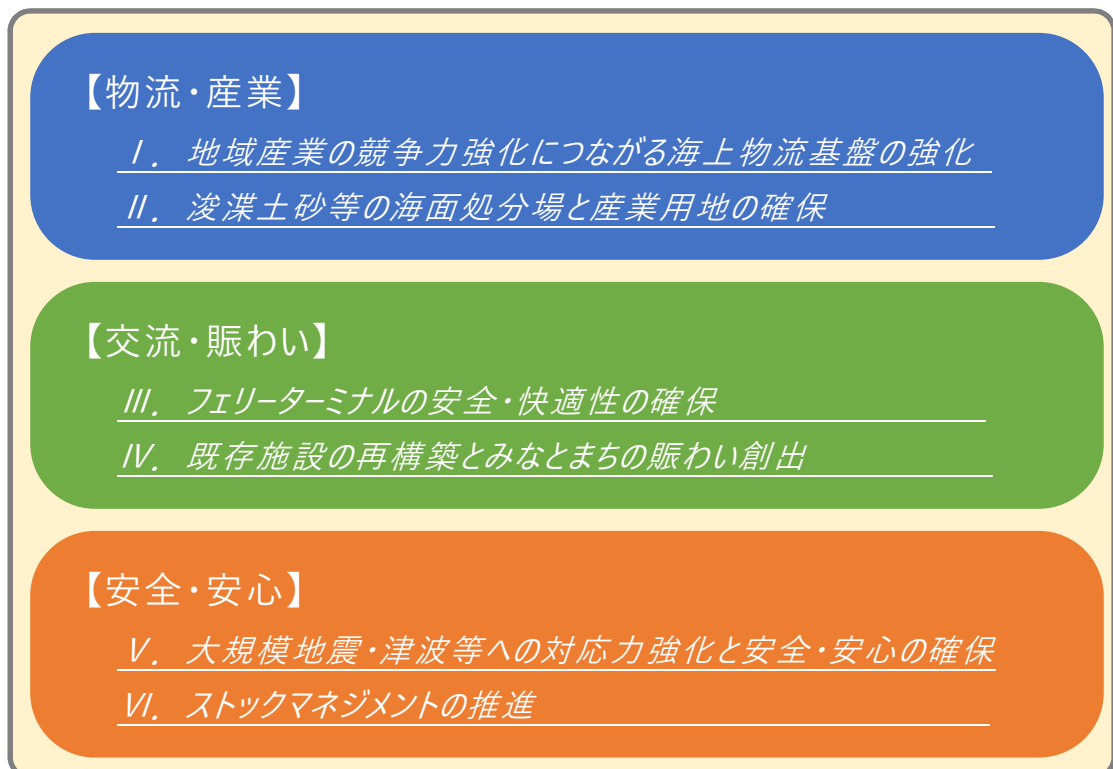
6.2 高松港が目指すべき方向性

高松港が果たす役割の実現に向け、目指すべき方向性を定め、取り組みを進めます。

○高松港が果たす役割



○目指すべき方向性



6.3 高松港を取りまく状況の整理

(1) 現況と社会動向の整理

高松港長期構想の実現に向けた取組みを抽出するにあたり、高松港の現況と社会動向を物流・産業面、交流・賑わい面、安全・安心面のそれぞれにおいて、内的・外的要因と港湾活動へのプラス・マイナス要因として整理したものを以下に示します。

1) 物流・産業面

	港湾活動へのプラス要因	港湾活動へのマイナス要因
内的要因	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内唯一の定期コンテナ航路（韓国（釜山）航路4便/週、中国（上海、青島・大連・天津）航路2便/週、国際フィーダー（神戸）航路1便/週） ・ 高松神戸航路が1日4便が運航しており、国際コンテナ戦略港湾との結びつきが強い ・ 三次元重心測定機能付きトラックスケール「s a t r s」やコンテナヤード管理システム、出入管理情報システムの導入等コンテナターミナルにおける先進施設 ・ コンテナターミナルや耐震強化岸壁、6.7haのふ頭用地等を備えた国際物流ターミナルの整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コンテナターミナルの蔵置空間不足と不適切な配置による非効率な荷役 ・ 高松神戸航路では、満船のため乗船できない車両が発生 ・ 高松神戸航路の新造船に対し、既存岸壁の機能及び貨物の蔵置空間が不足 ・ コンテナターミナルでは、CFSなど背後機能が不足 ・ 東南アジアのコンテナ定期航路の平均船型に対し岸壁の水深が不足 ・ (-12m)耐震強化岸壁では、大型の自動車専用船に対し、岸壁延長が若干不足 ・ 県内の海面処分場での受入れは概ね終了 ・ 脱炭素の取組みの遅れ ・ 前面海域の水深が浅い ・ 港湾施設の老朽化 ・ 港湾管理者の財政状況の悪化
外的要因	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内企業とアジア諸国との経済関係の緊密化 ・ 海上貨物のコンテナ化 ・ モーダルシフトの気運の高まり ・ DXの気運の高まり ・ 脱炭素社会に向けた取組み ・ オンリーワン・ナンバーワン企業が県内に多数立地 ・ 高松神戸航路では、運航事業者が新造船を建造 ・ 大規模な産業機械工場の立地 ・ 道路交通網の充実（高松環状道路計画、さぬき浜街道の4車線化事業） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 臨海部における東西方向の交通容量が不足 ・ 臨海部において産業用地が不足 ・ 本州を結ぶフェリーの減少 ・ 人口減少と労働力不足 ・ 船舶の大型化

2) 交流・賑わい面

	港湾活動へのプラス要因	港湾活動へのマイナス要因
内的要因	<ul style="list-style-type: none"> クルーズ客船の寄港数が増加（コロナ禍以前） 玉藻地区のクルーズ客船専用岸壁は、街や鉄道駅等に近い恵まれた環境に立地しており、フリーWi-Fiスポットも設置 朝日地区のコンテナ岸壁では、11万トン級のクルーズ客船の受入れが可能 サンポート高松が街に近く海陸交通の結節点で賑わいがある 玉藻地区フェリーターミナルは、離島住民の生活基盤だけでなく、観光分野においても離島への玄関口 港から見た瀬戸内海や高松城址、屋島等の景観 市街地近傍の西浜地区にビジターバス、民間マリナー、市立ヨット競技場、砂浜などマリレジャー関連施設が立地 	<ul style="list-style-type: none"> 繁盛期における玉藻地区フェリーターミナルの待合空間不足 玉藻地区フェリーターミナルでは、歩行者動線と自動車動線が輻輳 香川県沖の航路では、巨大船の夜間航行が禁止 玉藻地区の客船専用岸壁は、岸壁や背後空間の規模が小さい 朝日地区のコンテナ岸壁でのクルーズ客船受入れは、街から遠く、岸壁の調整が困難 沿岸部のプロムナードが連続しておらず、中央ふ頭付近が閑散としている 交通モードの連携不足 玉藻地区から屋島方向に位置する朝日地区には、多くの産業施設が立地しており、周囲の風景との調和が不十分 船溜まりの強風対策が不十分 港湾施設の老朽化 港湾管理者の財政状況の悪化
外的要因	<ul style="list-style-type: none"> 香川を訪れる外国人観光客が急増 ニューヨークタイムズなど海外での高い評価 離島航路の便数、乗降人員の増加傾向 玉藻地区では中四国最大級の収容人数を誇るアリーナや交流エリアを有する新県立体育館が建設 日本版Ma a Sによる瀬戸内海の海上交通オンデマンド化を見据えた港湾管理電子化実証実験を高松港で実施 サンポート高松や北浜alley等の賑わい 瀬戸内国際芸術祭による賑わい マリレジャーの活況 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺港湾の積極的なクルーズ船誘致 新県立体育館建設のため、賑わい空間として利用されていた広場が縮小 新県立体育館など玉藻地区の開発に伴う交通渋滞 観光需要の繁盛期と閑散期に必要な人員に差 人口減少と労働力不足 船舶の大型化

3) 安全・安心面

	港湾活動へのプラス要因	港湾活動へのマイナス要因
内的要因	<ul style="list-style-type: none"> ・高松港BCPの策定及び訓練の実施 ・香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画の策定 	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリー岸壁の耐震化が出来ていない ・風水害や感染症等に対応した高松港BCPの充実化が図られていない ・利用頻度の低い岸壁が多い ・港湾・海岸施設の老朽化 ・港湾管理者の財政状況の悪化
外的要因	<ul style="list-style-type: none"> ・過去の大規模災害の復旧作業において、フェリーなど海上輸送が活躍 ・国の現地対策本部設置が予定されている高松サンポート合同庁舎が立地 ・四国の他地域と比較して、津波到達時間が遅く、津波高が小さい地理的環境 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後30年以内に70～80%の確率で発生すると予測されている南海トラフ地震 ・自然災害の激甚化・頻発化 ・産業におけるグローバルサプライチェーンの進展 ・人口減少と労働力不足

(2) 上位計画・関連計画

高松港が目指すべき方向性と上位計画・関連計画における主な港湾関連施策を整理したものを以下に示します。

【物流・産業】	
I. 地域産業の競争力強化につながる海上物流基盤の強化	
【計画名/国】 ・港湾の中長期政策「PORT2030」 ・四国港湾ビジョン2040～「効・創・適」新しい港の様式～ ・四国圏広域地方計画	【計画内容】 ・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 ・情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 ・コンテナ船やバルク船等の大型化等に対応した港湾整備による物流効率化 ・港湾・物流活動のグリーン化～CO ₂ 排出源・吸収源対策～ ・国内外と四国圏を結ぶ海上輸送拠点として、高松港における国際物流ターミナル等の整備を推進
【計画名/県】 ・「みんなでつくるせとうち田園都市・香川」実現計画 ～海と田園と都市の魅力があふれる香川をめざして～	・デジタル技術を活用した地域課題の解決と産業の活性化 ・地球温暖化対策の推進
【計画名/市】 ・第6次高松市総合計画 ・高松市都市計画マスタープラン	・拠点性を発揮できる都市機能の充実（拠点性を高める交通網の整備と利用促進） ・環境と共生する持続可能な循環型社会の形成（地球温暖化対策の推進） ・高松港におけるコンテナターミナルの整備促進
II. 浚渫土砂等の海面処分場と産業用地の確保	
【計画名/県】 ・「みんなでつくるせとうち田園都市・香川」実現計画 ～海と田園と都市の魅力があふれる香川をめざして～ ・高松広域都市計画区域マスタープラン	【計画内容】 ・企業立地の促進と産業基盤の強化 ・臨海部における工業用地等の造成、企業進出の推進
【交流・賑わい】	
III. フェリーターミナルの安全・快適性の確保	
IV. 既存施設の再構築とみなとまちの賑わい創出	
【計画名/国】 ・港湾の中長期政策「PORT2030」 ・四国港湾ビジョン2040～「効・創・適」新しい港の様式～ ・四国圏広域地方計画	【計画内容】 ・情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 ・列島のクルーズアイランド化 ・バスウィンドウの予約管理システムの導入、システムとMaaSの連携促進 ・クルーズ船の受入環境改善を図るための積極的な情報発信により寄港地誘致を促進
【計画名/県】 ・「みんなでつくるせとうち田園都市・香川」実現計画 ～海と田園と都市の魅力があふれる香川をめざして～	・MICE、クルーズ客船誘致の推進 ・デジタル技術を活用した地域課題の解決と産業の活性化 ・行政のデジタル化の推進
【計画名/市】 ・第6次高松市総合計画	・参画・協働によるコミュニティの再生（離島の振興） ・訪れたい観光・MICEの振興（観光客受入環境の整備）
【安全・安心】	
V. 大規模地震・津波等への対応力強化と安全・安心の確保	
【計画名/国】 ・四国港湾ビジョン2040～「効・創・適」新しい港の様式～ ・四国圏広域地方計画	【計画内容】 ・ハード対策（耐震強化岸壁の整備等）とソフト対策（航路啓開等の体制強化） ・海岸保全施設の整備など地震・津波対策の推進 ・臨海部の防災拠点として緊急物資輸送を担う耐震強化岸壁の整備を推進
【計画名/県】 ・「みんなでつくるせとうち田園都市・香川」実現計画 ～海と田園と都市の魅力があふれる香川をめざして～ ・香川県地域防災計画	・南海トラフ地震・津波対策の推進 ・防災上重要な高松港において、耐震強化岸壁や電源浸水対策施設の整備に努める。 ・「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よう努める。
【計画名/市】 ・高松市地域防災計画	・防災上重要な高松港において、耐震強化岸壁の整備に努める。 ・「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よう努める。
VI. ストックマネジメントの推進	
【計画名/国】 ・四国圏広域地方計画	【計画内容】 ・急激に進むと考えられる社会インフラの老朽化対策を推進
【計画名/県】 ・「みんなでつくるせとうち田園都市・香川」実現計画 ～海と田園と都市の魅力があふれる香川をめざして～	・公共土木施設の老朽化対策の推進
【計画名/市】 ・第6次高松市総合計画	・健全で信頼される財政運営の確立（効率的で効果的な行財政運営の推進）

6.4 実現に向けた取組み

(1) 物流・産業

1) 地域産業の競争力強化につながる海上物流基盤の強化

① 国際物流ターミナルの外貿機能強化

(5. 高松港・坂出港の役割分担と連携関連)

朝日地区では、効率的な輸送体系の構築により地域産業の競争力強化を図るとともに、大規模災害時の緊急物資輸送体制等の確保を目的として、コンテナターミナルや、(-12m)耐震強化岸壁を有する国際物流ターミナルの整備を進めています。

しかしながら、コンテナターミナルでは、ヤードが狭く歪な形状であるため、非効率な荷役作業を余儀なくされているほか、県内企業とのつながりが緊密化している東南アジアとの定期航路の誘致を考えた場合、航路の平均的な船型が必要とする岸壁水深を確保できていない状況です。また、コンテナターミナルが更なる発展を遂げるためには、より多くのコンテナ貨物を集貨するとともに、空コンテナ削減に向け、輸出入のバランスをとることが必要であり、情報通信技術の活用や背後地にロジスティック・ハブを形成するなど、一層の物流の効率化が求められています。

一方、(-12m)耐震強化岸壁では、海外と直接輸出入している大型の PCC 船の寄港実績がありますが、岸壁延長が若干短いため、同種同型の船舶では、特定の船舶しか寄港できず、高額なチャーター費用が定着への障害となっています。

県内企業とアジア諸国との経済関係の緊密化が進展する中、高松港が物流拠点として、地域産業の競争力強化に寄与する港であり続けるため「国際物流ターミナルの外貿機能強化」を図ります。

4 高松港・坂出港の要請と課題(4.1 物流・産業面の要請と課題)

(1) 海上物流基盤の強化

- 1) コンテナ物流の効率化に向けた対応
- 2) 東南アジアとのコンテナ定期航路就航に向けた対応
- 3) 貨物船の大型化への対応

①-1. コンテナターミナルのヤード拡張、岸壁の増深・延伸(一部実施中)

- 荷役作業の効率化を目指し、高松港コンテナターミナルのヤード拡張に取り組みます。
- 東南アジアとのコンテナ定期航路の誘致を目指し、岸壁の増深・延伸に取り組みます。

①-2. 情報化技術の導入(一部実施中)

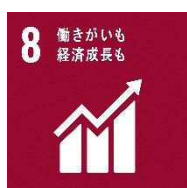
- 荷役作業の効率化とサービス水準の向上を目指し、情報化技術の導入に取り組みます。

①-3. (-12m)耐震強化岸壁の延伸

- 入港できる対象船舶の幅を広げ、利便性の高い港を目指し、(-12m)耐震強化岸壁の延伸に取り組みます。

①-4. 倉庫用地の確保(既定計画)

- 物流の効率化による海上貨物の集荷を目指し、港湾の背後地にロジスティックハブの形成が可能となる大規模な倉庫用地の確保に取り組みます。



② 高松神戸航路の物流機能強化

(5 . 高松港・坂出港の役割分担と連携関連)

国内の物流では、深刻な人手不足に起因する労働生産性の向上と環境負荷低減の観点から、トラック輸送からのモーダルシフトが進行しています。高松神戸航路においても、取扱貨物量の増加に伴い、フェリーが満船のため乗船できないことや、岸壁背後に待機車両が駐車できないケースが発生しており、早期の改善が求められています。

高松港がモーダルシフトの受け皿として、企業の競争力を高める利便性の高い港となるため「高松神戸航路の物流機能強化」を図ります。

4 高松港・坂出港の要請と課題(4.1 物流・産業面の要請と課題)

(1) 海上物流基盤の強化

1) コンテナ物流の効率化に向けた対応

②-1. 岸壁の新設(実施中)

- 輸送力強化に向けて、運航事業者が新造船を建造しており、船舶の大型化に対応した岸壁整備に取り組みます。

②-2. 車両待機スペースの拡張(実施中)

- 無駄な作業(横持ち)の排除による作業効率の向上を目指し、車両待機スペースの拡張に取り組みます。

8 働きがいも
経済成長も9 産業と技術革新の
基盤をつくろう11 住み続けられる
まちづくりを12 つくる責任
つかう責任

③ 臨海部を円滑に結ぶ幹線道路の整備

船舶を活用した輸送モードにおいて、物流拠点である港から先の末端輸送は、主にトラック輸送が担っています。このため、港付近の幹線道路では、国際海上コンテナ車など大型の貨物車両が多く通行しており、安定した交通機能の確保が求められていますが、物流拠点付近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、交通の流れが悪くなっています。

円滑な港湾物流機能を確保するため、「臨海部を円滑に結ぶ幹線道路の整備」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.1 物流・産業面の要請と課題)
 (1) 海上物流基盤の強化
 5) 高松港へのアクセス機能強化に向けた対応

③-1. 暫定整備の実施（実施中）と対応策の検討

- 港湾を利用する貨物輸送の立場から、本町踏切における暫定整備の早期完成を要望するとともに、琴電連立検討委員会での判断を踏まえ、関係機関とともに円滑な港湾物流機能の確保に取り組みます。



④ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化

世界各国が脱炭素社会の実現に向け舵を切っており、我が国においても、2050年までに脱炭素社会の実現を目指すと言っています。

カーボンニュートラルの実現には、電力部門の脱炭素化だけではなく、産業・民生・運輸部門といった需要サイドの徹底した省エネルギー化を進めるとともに、使用するエネルギーの脱炭素化（エネルギー転換）を進めることが重要であり、国際物流の結節点・産業拠点である港湾においても、積極的な取り組みが求められています。

我が国の脱炭素社会の実現に貢献するため、「脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.1 物流・産業面の要請と課題)
- (2) エネルギー拠点としての機能強化
- 1) 脱炭素社会の実現に向けた対応

④-1. 国や企業との連携によるエネルギー施策の促進

- 脱炭素社会の実現に貢献する高松港を目指し、国や企業と連携したカーボンニュートラルポートの実現に向けた取り組みを推進します。



II) 浚渫土砂等の海面処分場と産業用地の確保

① 海面処分場の設置と産業用地の確保

高度成長期、港湾整備により発生する浚渫土砂は、臨海部の埋立事業等に用いられ、産業誘致など、地域の発展に大きく寄与してきましたが、産業構造の転換や環境への配慮から埋立事業が減少しており、浚渫土砂処分場の確保が課題となっています。

一方、海外への技術流出防止や新興国の賃金上昇、コロナ禍で露見したサプライチェーンの脆弱性等の理由から、製造業の国内回帰の兆しも見られます。

安定した浚渫土砂処分場と企業立地の受け皿等を確保するため、「海面処分場の設置と産業用地の確保」を図ります。

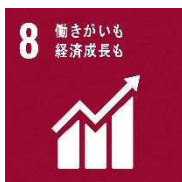
- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.1 物流・産業面の要請と課題)
 (3) 臨海地区での産業用地の確保
 1) 産業用地確保に向けた対応

①-1. 短期・長期的な海面処分場の設置と産業用地の確保(既定計画)

- ▶ 浚渫土砂等の処分場の安定確保と臨海部の土地需要に対応するため、計画的な海面処分場の設置による産業用地の確保に取り組みます。

①-2. 産業用地に対する交通機能強化

- ▶ 産業用地の利便性向上に寄与する交通機能強化のため、高松環状道路及び高松空港連絡道路の整備を促進します。



(2) 交流・賑わい

III) フェリーターミナルの安全・快適性の確保

① 中央突堤の歩行者・自動車動線の整理と空間の確保

玉藻地区のフェリーターミナルは、離島住民の生活基盤だけでなく、観光分野においても、離島への玄関口として重要な役割を果たしています。離島の人口が減少傾向にある中、フェリーターミナルがサンポート高松へ移転して以降、乗船客数を順調に伸ばしていますが、フェリー乗船口付近での歩行者動線と自動車動線の輻輳や、繁盛期における待合空間の不足が課題となっています。

フェリーターミナルの安全・快適の確保を目指し、「中央突堤の歩行者・自動車動線の整理と空間の確保」を図ります。

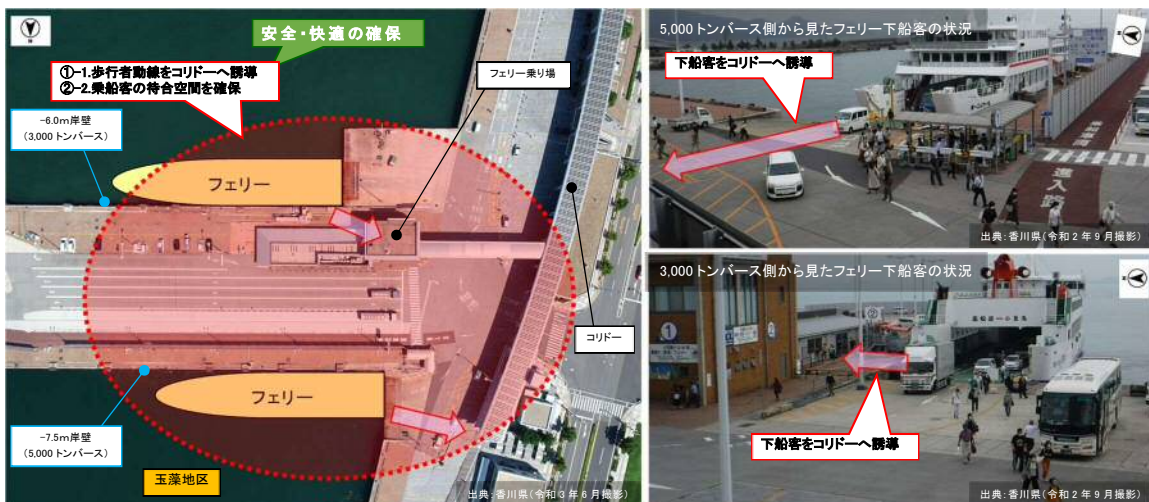
- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.2 交流・賑わい面の要請と課題)
 (1) フェリーターミナルの安全・快適性の確保
 1) フェリーターミナルの機能向上に向けた対応

①-1. 歩行者動線をコリドーへ誘導

- 安全確保と利便性の向上に向け、歩行者動線のコリドーへの誘導(エスカレータの設置やコリドーに魅力あるスポットの設置)に取り組みます。

①-2. 乗船客の待合空間の確保

- 快適なフェリーターミナルを目指し、乗船客の待合空間の確保に取り組みます。



② 玉藻地区における交通渋滞対策

玉藻地区に新県立体育館の整備が進められています。体育館への交通手段としては、玉藻地区が海陸交通の結節点であることから、公共交通機関の利用を想定していますが、大規模イベント時における一時的な交通渋滞の発生による、周囲への影響が懸念されます。

イベントなどによる一時的な交通渋滞に対応するため、「玉藻地区における交通渋滞対策」を図ります。

4 高松港・坂出港の要請と課題(4.2 交流・賑わい面の要請と課題)

- (1) フェリーターミナルの安全・快適性の確保
- 2) フェリーターミナル周辺における交通渋滞への対応

②-1. 交差点改良

- 交通渋滞の緩和を図るため、臨港道路の交差点改良に取り組みます。

②-2. フェリー乗り場付近へのバス停の設置（実施中）

- 公共交通機関の利用促進を図るため、新たなバス停の設置に取り組みます。



IV) 既存施設の再構築とみなとまちの賑わい創出

① 玉藻地区におけるクルーズ客船受入れ機能の強化
(5. 高松港・坂出港の役割分担と連携関連)

玉藻地区の客船専用岸壁では、5万トン級までのクルーズ客船を受入れており、「街から近く、景観が素晴らしい」と好評を得ています。一方、11万トン級までのクルーズ客船の受入れが可能な朝日地区のコンテナ岸壁では、コンテナ船との調整が困難であることに加え、街から遠い貨物船岸壁での受入れとなり、良い評価が得られていません。クルーズ客船の大型化や港間の受入れ競争が激化する中、岸壁機能と受入れ環境の両立が求められています。

より多くのクルーズ客船に選ばれる港を目指して、「玉藻地区におけるクルーズ客船受入れ機能の強化」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.2 交流・賑わい面の要請と課題)
 (2) みなとの賑わい創出
 1) 大型クルーズ客船の受入れに向けた対応

①-1. 岸壁の延伸、浚渫により、11万トン級に対応

- 玉藻地区での11万トン級のクルーズ客船受入れに向けて、既存岸壁の延伸及び浚渫に取り組みます。

①-2. 観光バス待機空間の確保

- クルーズ乗船客が利用する観光バスの待機空間を確保するため、既存空間の活用に向けた調整に取り組みます。

8 働きがいも
経済成長も

② ウォーターフロントの賑わい空間を構築

玉藻地区では、海辺空間の賑わい創出を目指して、街と海との接線において、連続するプロムナードの整備を進めていますが、地区の東・西の賑わいに比べ、玉藻公園北側周辺は閑散とした状況となっています。また、新県立体育館の整備に伴い、玉藻地区の賑わい・交流拠点の1つとして利用されてきた広場が縮小されるため、地区内に同様な機能の確保が求められています。

連続したプロムナードを形成し、海辺空間の賑わいを創出するため、「ウォーターフロントの賑わい空間構築」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.2 交流・賑わい面の要請と課題)
 (2)みなとの賑わい創出
 2)ウォーターフロントの賑わい創出に向けた対応

②-1. 民間活力を導入した中央ふ頭の再生

- 中央ふ頭付近の賑わいを創出するため、民間活力を導入した中央埠頭の再生に取り組みます。

②-2. 多目的利用が可能な広場の確保

- これまで利用してきた広場の代替として、また、連続したプロムナードを形成するため、同地区内に多目的利用が可能な広場の確保等に取り組みます。



③ MaaSによるスムーズな瀬戸内船旅の実現

瀬戸内海は、美しい景観と自然の中で培われてきた文化や歴史とが融合する魅力的な地域であり、ニューヨークタイムズ(米国)においても高く評価されています。

こうした観光資産を生かして、観光客の県内滞留を促すためには、島嶼部も含めた「みなと」と「みなの」を結ぶネットワークを構築し、広域的な周遊性を高めることが必要であり、実現に向けて、観光客の利便性向上と継続的なサービス改善が求められています。

一方、人手不足で弾力的な労働力の調整が困難な状況の中、受入れ側が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た業務の改善が必要です。

瀬戸内の自然と文化に触れる交流の「みなと」づくりを目指して、「MaaSによるスムーズな瀬戸内船旅の実現」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.2 交流・賑わい面の要請と課題)
- (2)みなとの賑わい創出
- 3)情報通信技術の活用による利便性の向上に向けた対応

③-1. 「MaaS」によるサービスの一元化と「DX」による業務の改善(実施中)

- 棧橋管理の電子化など、民間企業による情報通信技術を活用した「利用者の利便性向上」「管理者・事業者の業務効率化」に向けたシステムの開発に協力します。

③-2. MaaSアプリによるデータ利活用基盤の構築とサービス改善

- 旅行者の移動の円滑化及び体験価値向上のため、MaaSアプリで収集したデータに基づく人流・滞在パターンの分析を行い、継続的なサービスの改善に取り組みます。

【イメージ(事例)】



最適な旅程を提案!

空 飛行機の出発・到着時間、空港、便

陸 バス・鉄道の種類・便や徒歩の時間

海 海上タクシー・定期船の乗り場・出発時間

- アートスポットの巡る順番
- 滞在/宿泊日数



出典:瀬戸内海上都市ビジョン協議会・2019年農事業内容報告書を加工して作成

現在 Step.0



将来 Step.2



現在(実験段階)



さらに将来 Step.3

- 宿泊施設や交通手段(鉄道・バス・レンタサイクル等)の予約など、様々なサービスとの連動
- 収集したデータに基づく満戸内の人流・滞在パターン分析
- 係留施設の需要変動に対応した変動料金の設定
- 他地域に応用可能なサービスプラットフォームの開発・整備

出典: 四国地方整備局資料を加工して作成

収集したデータに基づく満戸内の人流・滞在パターンの分析

- ・ユーザーの興味関心に合わせた情報の配信
- ・必要箇所へのバス路線等の開設
- ・人の滞留箇所での賑わいスポット等の開設

など、継続的なサービス改善による賑わい創出



8 働きがいも経済成長も

9 産業と技術革新の基盤をつくろう

11 住み続けられるまちづくりを

④ 賑わいエリアからの景観向上

玉藻地区は、瀬戸内海の多島美、玉藻公園、屋島、船が行き交うみなとの風景が広がる魅力的なロケーションとなっています。

一方、隣接する朝日地区には、工場や物流倉庫、エネルギー基地などが集積し、物流・生産拠点らしい景観を有していますが、賑わいエリアである玉藻地区や船上からの風景の一部として、周囲の風景と調和することが求められています。

港湾空間の景観の質を高め、活力とうるおいのある港湾空間を創り上げるため、「企業との協働によるみなと色彩計画の策定」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.2 交流・賑わい面の要請と課題)
 (2) みなとの賑わい創出
 4) 賑わい空間の景観向上に向けた対応

④-1. 企業との協働によるみなと色彩計画

- 美しい自然景観と物流・生産拠点との調和を目指して、みなと色彩計画の検討に取り組みます。



【参考事例】清水港における色彩計画の取組み

配色の方針

- シンボルカラー
- アクセントカラー
- アクセサリカラー
- ベースカラー

色彩相話会

- 事業者は事務局に問合せ
事務局と事前相談
- 事業者は協議書を出し
- 色彩相話会
事業者は色彩計画推進協議会と協議
助言・指導 ※1
- 事業者がある場合
地区別色彩計画及び
周辺環境を現地調査し
アドバイスします
- 事業者がない場合
事業者の意向を把握
現地調査し、配色デザインを
提案します
- 事業者は配色デザイン計画の決定
- 事務局は確認書を作成・発行
- 実施 ※2
- 完成
- 事業者は実施完了報告として
施工前・施工後写真を事務局へ提出をお願いします

出典:清水港・みなと色彩計画資料を加工して作成



⑤ 船溜まりの静穏度確保

波が穏やかで美しい瀬戸内の海では、クルージング、フィッシング、ヨットなどマリンレジャーが盛んに行われています。背後に市街地の広がる高松港の船溜まりは、利便性が高く、来訪者の有望な目的地になり得る施設ですが、荒天時の静穏度が低く、海上で係留するには、安全面が課題となっています。

マリンレジャーによる海辺の賑わいを創出するため、「船溜まりの静穏度確保」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.2 交流・賑わい面の要請と課題)
 (2) みなとの賑わい創出
 5) マリンレジャー振興に向けた対応

⑤-1. 船溜まり前面に防波堤の設置

- 船溜まりの安全性を高め、海面の有効利用するため、荒天時における船溜まりの静穏度確保に取り組みます。



8 働きがいも
 経済成長も



(3) 安全・安心

V) 大規模地震・津波等への対応力強化と安全・安心の確保

① 計画的な地震・津波対策等の実施

県では、平成 16 年 8 月の台風 16 号による高潮被害を踏まえ、護岸や堤防などの防護施設の整備を計画的に進めるため「津波・高潮対策整備推進アクションプログラム」を平成 18 年 3 月に策定し整備を進めてきました。

平成 26 年 1 月、文部科学省地震調査委員会から「南海トラフにおけるマグニチュード 8～9 クラスの地震の発生確率は、今後 30 年以内に 70%程度」との予測が公表されたことから、従来対策の再検討を行い、平成 27 年 3 月「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」に移行し、当該計画に沿って整備を進めています。

沿岸地域における県民の安全・安心の確保に向け、計画的な「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」の推進を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.3 安全・安心面の要請と課題)
 (1)大規模災害への対応力強化
 1)大規模地震・津波、高潮等への対応

① - 1. 香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画の推進（実施中）

➤ 高潮、地震津波に備えて、計画的な地震・津波対策等の実施に取り組みます。

■被害想定事例

出典：香川県津波浸水想定図を加工して作成(最大クラスの地震 高松市②)

■対策方法の考え方

出典：香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画(令和2年3月)の図を加工して作成

【参考】東北地方太平洋沖地震による津波

出典：菅代村

H16.8 台風 16 号の高潮による冠水状況

出典：香川県 HP

護岸補強・胸壁岸上

出典：香川県

護岸補強

出典：香川県

水門整備

出典：香川県

9 産業と技術革新の基盤をつくろう

11 住み続けられるまちづくりを

12 つくる責任 つかう責任

13 気候変動に具体的な対策を

② フェリー岸壁の耐震化の実施
 (5. 高松港・坂出港の役割分担と連携関連)

過去の大規模災害時において、フェリーをはじめとする船舶は、被災地への人員・物資輸送等においてその有用性が認められており、今後想定される南海トラフ地震等の大規模災害時においても活躍が期待されています。

離島航路は、生活に必要な物資を離島に供給し、人々を往来させるライフラインとして、大規模災害時においても、航路を維持することが強く求められています。

大規模災害の発生に備えるため、「フェリー岸壁の耐震化」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.3 安全・安心面の要請と課題)
- (1)大規模災害への対応力強化
 - 1)大規模地震・津波、高潮等への対応

②-1. 高松神戸航路のフェリー岸壁を耐震化(実施中)

- 大規模地震発生時における、自衛隊や緊急物資などの受入れ、企業物流活動の継続のため、高松神戸航路のフェリー岸壁の耐震化に取り組みます。

②-2. 離島航路のフェリー岸壁を耐震化

- 大規模地震発生時における離島のライフラインを確保するため、離島航路のフェリー岸壁の耐震化に取り組みます。



③ 高松港 BCP の充実

製造業等の国際分業化が進む中、サプライチェーンの寸断は我が国のみならず世界的に影響を及ぼす状況となっています。サプライチェーンの核となる港湾は、直接利用する企業のみならず地域全体の経済・産業を支えており、様々な災害に対して、港湾機能が維持されることが求められています。

様々な災害に対応し、港湾の重要機能が最低限維持できるよう、「高松港 BCP の充実」を図ります。

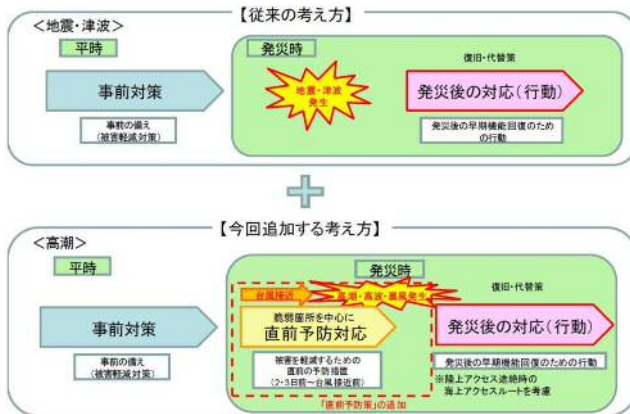
- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.3 安全・安心面の要請と課題)
 (1)大規模災害への対応力強化
 2)港湾 BCP に基づく防災体制構築への対応

③ - 1 . 高松港 BCP の充実

- 「港湾の事業継続計画策定ガイドライン」の改訂版に基づき、高松港 BCP の充実に取り組みます。

「港湾の事業継続計画策定ガイドライン」の主な改訂内容

■台風等による高潮・高波・暴風等への対応を位置づけ(直前予防対応)



出典:国土交通省資料を加工して作成

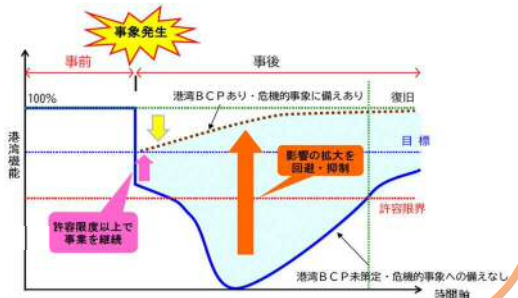
■船舶側の視点からの津波対応を位置づけ

- ①沖合退避の迅速化
- ②係留避泊の安全性向上
- ③船の衝突・乗揚げの抑制



船舶の岸壁への乗揚げが発生(仙台塩釜港)

■感染症への対応を位置づけ(感染症BCPの概念)



9 産業と技術革新の基盤をつくろう

11 住み続けられるまちづくりを

12 つくる責任 つかう責任

13 気候変動に具体的な対策を

VI) スtockマネジメントの推進

① 計画的な点検、補修の実施

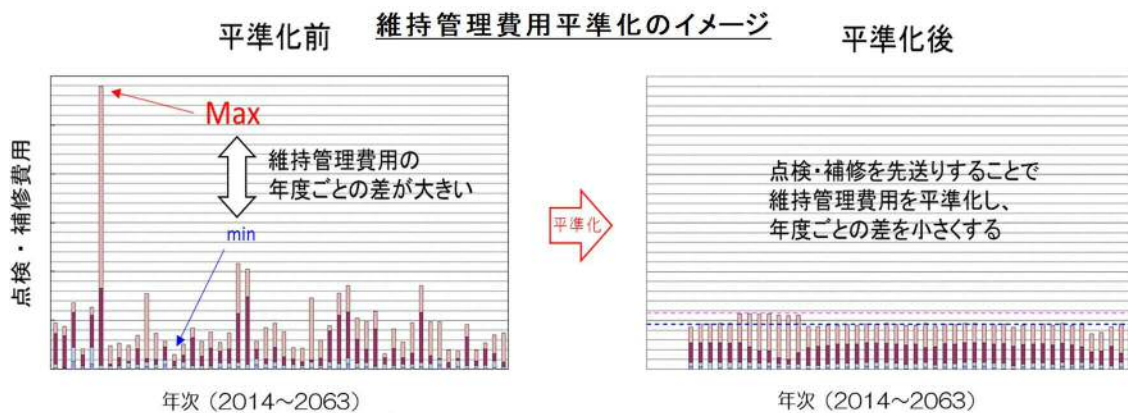
社会経済活動の基盤であるインフラについては、高度成長期に整備したものが一斉に老朽化することが見込まれており、計画的な維持管理・更新による財政負担の軽減や平準化を図りつつ、安心して利用できるよう維持・管理していくことが求められています。

厳しい財政状況の中、社会インフラを継続して維持・管理するため、「計画的な点検、補修の実施」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.3 安全・安心面の要請と課題)
 (2) スtockマネジメントの推進
 1) 港湾施設の老朽化対策

①-1. 予防保全計画に基づく計画的な点検、補修、工事の実施(実施中)

- 維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減と予算の平準化を図るため、計画的な点検、補修、修繕の実施に取り組みます。



② 施設の廃止・利用転換

将来計画との整合性も図りつつ、施設の老朽化や利用状況、社会情勢の変化を踏まえ、必要性が乏しくなったインフラの廃止・集約・再編を行うことで、時代に合ったインフラストックの適正化を進め、将来の維持管理・更新費用を抑制することが求められています。

インフラストック適正化に向けて、「施設の廃止・利用転換」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.3 安全・安心面の要請と課題)
 (2) ストックマネジメントの推進
 1) 港湾施設の老朽化対策

②-1. インフラストックの適正化に向けた施設の廃止・集約・再編

- インフラストックの適正化のため、老朽化や利用状況に応じた施設の廃止・集約・再編に取り組みます。

老朽化や利用状況等に応じた施設の廃止・集約・再編(事例)



(4) 実現に向けた取組みのスケジュール

実現に向けた取組みの内容		スケジュール		
		短期(5年)	中期(15年)	長期(30年)
物流・産業	I. 地域産業の競争力強化につながる海上物流基盤の強化			
	① 国際物流ターミナルの外貨機能強化			
	①-1.コンテナターミナルのヤード拡張、岸壁の増深・延伸(一部実施中)	→	→	→
	①-2.情報化技術の導入(一部実施中)	→	→	→
	①-3.(-12m)耐震強化岸壁の延伸		→	
	①-4.倉庫用地の確保(既定計画)	→		
	② 高松神戸航路の物流機能強化			
	②-1.岸壁の新設(実施中)	→		
	②-2.車両待機スペースの拡張(実施中)	→		
	③ 臨海部を円滑に結ぶ幹線道路の整備			
	③-1.暫定整備の実施(実施中)と対応策の検討	→	→	→
	④ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化			
	④-1.国や企業との連携によるエネルギー施策の促進	→	→	→
	II. 浚渫土砂等の海面処分場と産業用地の確保			
① 海面処分場の設置と産業用地の確保				
①-1.短期・長期的な海面処分場の設置と産業用地の確保(既定計画)	→	→	→	
①-2.産業用地に対する交通機能強化	→	→	→	

実現に向けた取組みの内容		スケジュール		
		短期(5年)	中期(15年)	長期(30年)
交流・賑わい	III. フェリーターミナルの安全・快適性の確保			
	① 中央突堤の歩行者・自動車動線の整理と空間の確保			
	①-1.歩行者動線をコリドーへ誘導	→		
	①-2.乗船客の待合空間の確保	→		
	② 玉藻地区における交通渋滞対策			
	②-1.交差点改良	→		
	②-2.フェリー乗り場付近へのバス停の設置(実施中)	→		
	IV. 既存施設の再構築とみなとまちの賑わい創出			
	① 玉藻地区におけるクルーズ客船受入れ機能の強化			
	①-1.岸壁の延伸、浚渫により、11万トン級に対応	→		
	①-2.観光バス待機空間の確保	→		
	② ウォーターフロントの賑わい空間を構築			
	②-1.民間活力を導入した中央ふ頭の再生	→	→	→
	②-2.多目的利用が可能な広場の確保	→	→	
	③ MaaSによるスムーズな瀬戸内船旅の実現			
	③-1.「MaaS」によるサービスの一元化と「DX」による業務の改善(実施中)	→	→	→
	③-2.MaaSアプリによるデータ活用基盤の構築とサービス改善	→	→	→
	④ 賑わいエリアからの景観向上			
	④-1.企業との協働によるみなと色彩計画	→	→	→
⑤ 船溜まりの静穏度確保				
⑤-1.船溜まり前面に防波堤の設置		→		

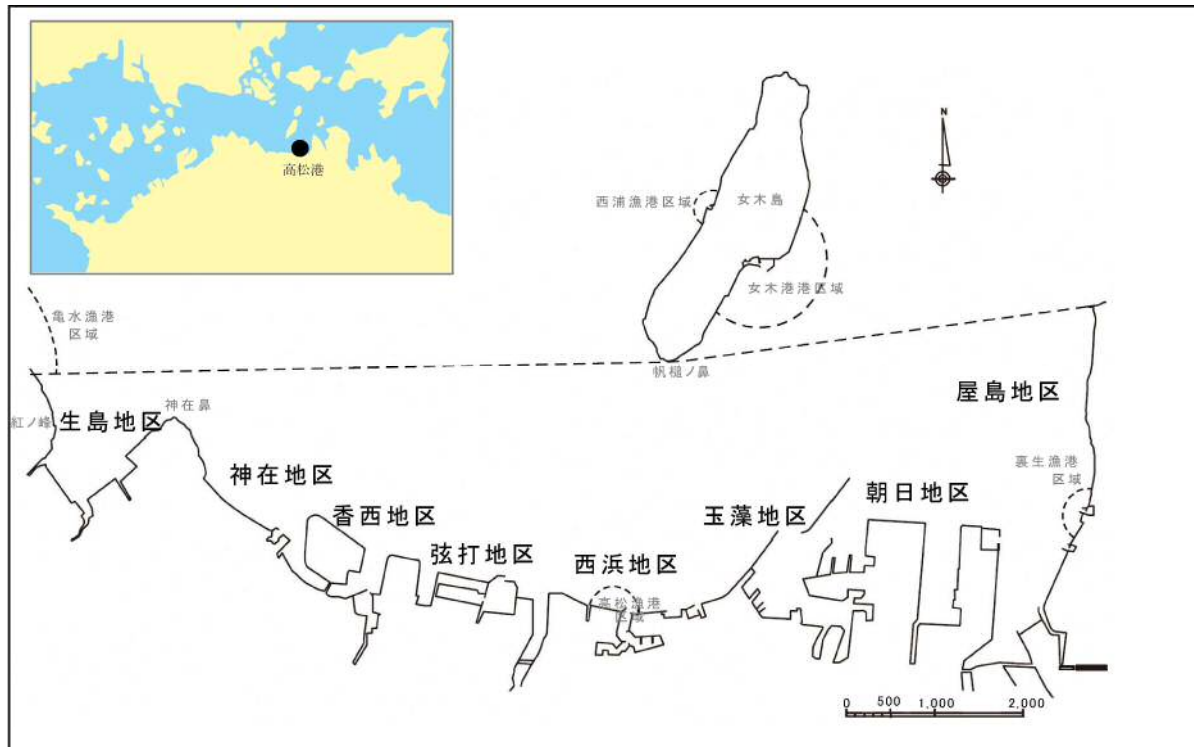
実現に向けた取組みの内容		スケジュール		
		短期(5年)	中期(15年)	長期(30年)
安全・安心	V. 大規模地震・津波等への対応力強化と安全・安心の確保			
	① 計画的な地震・津波対策等の実施			
	①-1.香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画の推進(実施中)	→		
	② フェリー岸壁の耐震化の実施			
	②-1.高松神戸航路のフェリー岸壁を耐震化(実施中)	→		
	②-2.離島航路のフェリー岸壁を耐震化	→		
	③ 高松港BCPの充実			
	③-1.高松港BCPの充実	→		
	VI. ストックマネジメントの推進			
	① 計画的な点検、補修の実施			
①-1.予防保全計画に基づく計画的な点検、補修、工事の実施(実施中)	→			
② 施設の廃止・利用転換				
②-1.インフラストックの適正化に向けた施設の廃止・集約・再編	→			

(5) 実現に向けた取組みとSDGsの17ゴールの相関表

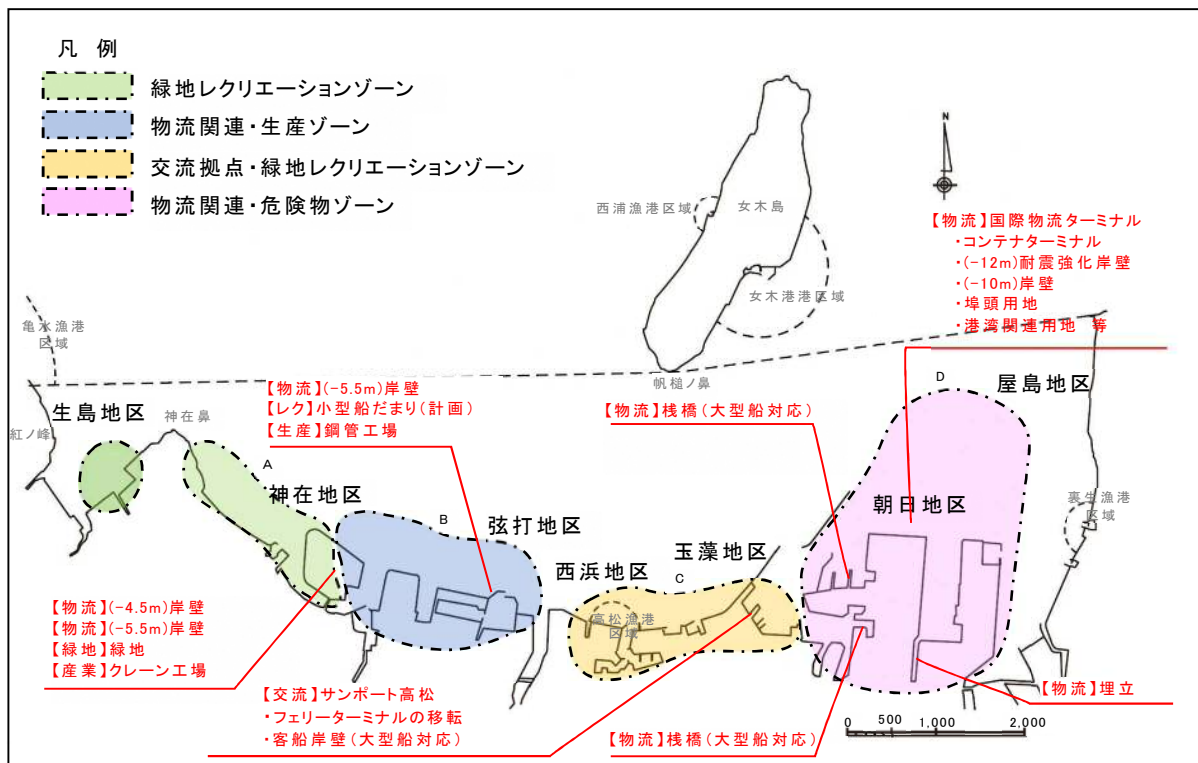
3つの柱	目指すべき方向性	SDGsの17ゴール 実現に向けた取組み	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
			貧困をなくそう	飢餓をゼロに	すべての人に健康と福祉を	質の高い教育をみんなに	ジェンダー平等を実現しよう	安全な水とトイレを世界中に	エネルギーをみんなにそしてクリーンに	働きがいも経済成長も	産業と技術革新の基盤をつくろう	人や国の不平等をなくそう	住み続けられるまちづくりを	つくる責任つかう責任	気候変動に具体的な対策を	海の豊かさを守ろう	陸の豊かさを守ろう	平和と公正をすべての人に	パートナーシップで目標を達成しよう	
【物流・産業】	I	① 国際物流ターミナルの外貨機能強化								○	○		○	○						
		② 高松神戸航路の物流機能強化								○	○		○	○						
		③ 臨海部を円滑に結ぶ幹線道路の整備										○		○	○					
		④ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化								○	○	○		○	○		○			
【交流・賑わい】	II	① 海面処分場の設置と産業用地の確保								○	○		○	○						
		① 中央突堤の歩行者・自動車動線の整理と空間の確保									○			○						
	III	② 玉藻地区における交通渋滞対策									○	○		○	○					
		IV	① 玉藻地区におけるクルーズ客船受入れ機能の強化									○								
	② ウォーターフロントの賑わい空間を構築										○									
	③ Ma&Sによるスムーズな瀬戸内船旅の実現										○	○		○						
	④ 賑わいエリアからの景観向上										○									
	⑤ 船溜まりの静穏度確保										○									
	【安全・安心】	V	① 計画的な地震・津波対策等の実施										○		○	○				
			② フェリー岸壁の耐震化の実施											○		○				
③ 高松港BCPの充実													○		○	○				
VI		① 計画的な点検、補修の実施											○		○					
		② 施設の廃止・利用転換											○		○					

6.5 空間利用計画

(1) 位置図

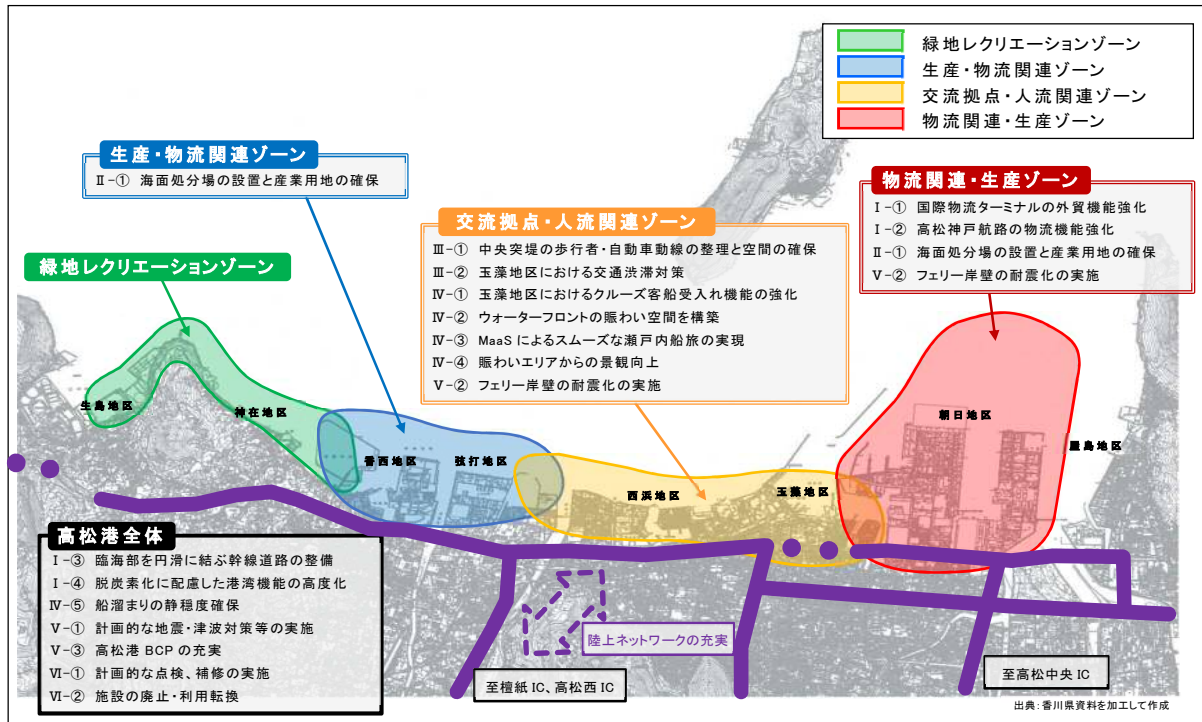


(2) 平成9年改訂時の港湾利用ゾーニングと整備した主な港湾施設



(3) 港湾利用ゾーニング

平成 9 年改訂時の港湾計画をベースに、改訂以降整備した主な港湾施設と当該長期構想での実現に向けた取組みの位置から、港湾利用ゾーニングを次のとおり設定します。





7. 坂出港長期構想

7.1 坂出港が果たす役割

坂出港の現況や社会動向、要請を踏まえ、長期構想として坂出港が果たす役割を「物流・産業」「交流・賑わい」「安全・安心」の3つの柱で整理します。

(1) 【物流・産業】

- 背後に番の州工業地帯を有する四国屈指の工業港湾。外貨貨物と内貨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。
- 人口減少と高齢化の進行、労働基準の改正により、人手不足が顕在化しています。
- 全国的に、荷役・輸送の効率化のため「海上貨物のコンテナ化」が進行しています。
- グローバルサプライチェーンが進展する中、県内企業においても、アジア地域との関わりが大きくなっています。
- 貨物船、コンテナ船、自動車専用船など、船舶の大型化が進展しています。
- 2050年までに脱炭素社会を目指す政府が宣言している中、港湾において、カーボンニュートラルポートの形成が求められています。
- 技術の流出やコロナ禍におけるサプライチェーンの分断等の経験を背景として、国内に生産拠点を考える企業が増加傾向にあります。
- 香川県内の主な工場は、内陸部より沿岸部、とりわけ中讃地域に多く立地しています。
- 道路網の充実により、港へのアクセス機能が向上しています。
- 喫水調整、老朽化、滞船による利便性の低下が課題となっています。

「背後企業の成長を支え、競争力・利便性の高い港」を目指します。



(2) 【交流・賑わい】

- 香川県は、ニューヨークタイムズ(米国)が選んだ「2019 年に行くべき 52 ケ所の旅行先」として、「瀬戸内の島々」が日本で唯一選ばれたほか、旅行予約サイト世界大手のブッキングドットコム(オランダ)が発表した「2020 年に訪れるべき目的地 10 選」にも、高松市が国内で唯一選ばれるなど、世界からの注目が高まっている地域となっており、外国人延べ宿泊者数も大きく伸ばしています。
- 「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、坂出港では、番の州地区にある沙弥島で賑わいを見せています。
- 番の州地区には、瀬戸大橋記念公園、東山魁夷せとうち美術館をはじめとする賑わい拠点が多く点在しています。
- 西運河地区は、かつて岡山県や島々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。
- 西運河地区にほど近い緩衝緑地では、賑わい創出空間として「まるっこパーク」が令和 3 年 4 月に開設されました。
- 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、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す。

「市民が集い、観光客を呼び込む魅力ある港」を目指します。



(3) 【安全・安心】

- 港湾は、国民生活と産業活動を支える重要な物流・生産基盤であり、また、背後には多くの人口・資産が集積しているため、高潮、津波等の災害から、人命・財産を直接防護する港湾海岸施設の役割は非常に重要です。
- 南海トラフを震源とする地震におけるマグニチュード 8～9クラスの地震の発生確率は、今後30年以内に70～80%程度とされており、その際の香川県内の震度は5強～7になると予想されています。
- 地球温暖化は、長期的に海面水位の上昇とともに熱帯低気圧の強度の増大をもたらすと予測されており、将来の高潮による浸水被害に大きな影響を与えるとともに、激甚化・頻発化する可能性があります。
- 過去の大規模災害においても、海上輸送は様々な領域で活躍しています。
- 県内企業においても、アジア地域など諸外国との関わりが大きくなっており、災害などでサプライチェーンが分断した際の影響が懸念されます。
- 港湾管理者の財政状況が厳しい中、社会経済活動の基盤であるインフラは、高度成長期に整備したものが一斉に老朽化することが見込まれています。
- 坂出港の背後地には、エネルギー関連企業が集積しています。
- 四国の広域的な海上輸送の継続計画(広域海上BCP)において、四国のエネルギー拠点として位置づけられています。

「災害時の市民生活や企業活動を支える港」を目指します。



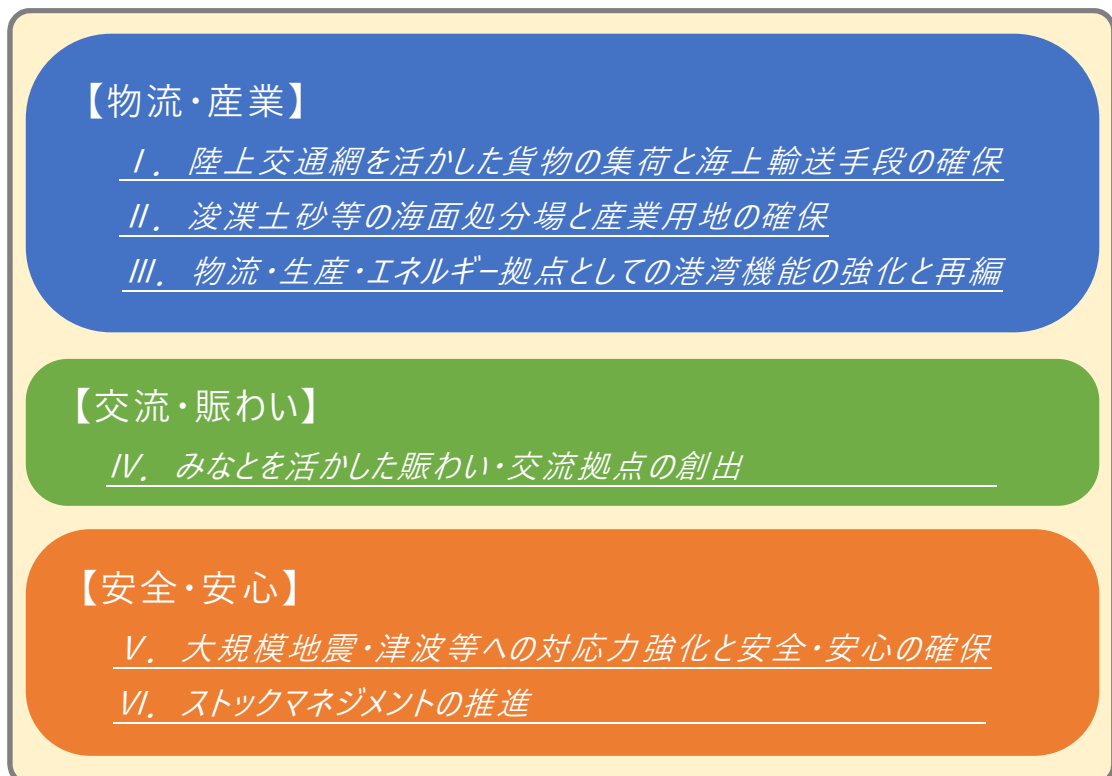
7.2 坂出港が目指すべき方向性

坂出港が果たす役割の実現に向け、目指すべき方向性を定め、取り組みを進めます。

○坂出港が果たす役割



○目指すべき方向性



7.3 坂出港を取りまく状況の整理

(1) 現況と社会動向の整理

坂出港長期構想の実現に向けた取組みを抽出するにあたり、坂出港の現況と社会動向を物流・産業面、交流・賑わい面、安全・安心面のそれぞれにおいて、内的・外的要因と港湾活動へのプラス・マイナス要因として整理したものを以下に示します。

1) 物流・産業面

	港湾活動へのプラス要因	港湾活動へのマイナス要因
内的要因	<ul style="list-style-type: none"> ・坂出港内は静穏度が高く、他の船舶の輻輳が少ない ・関東方面との定期RORO船航路（上り）が就航 ・前面海域の水深が深い ・四国の完成自動車の約7割、麦輸入の全てを取り扱う ・背後に番の州工業地帯を有する四国屈指の工業港湾 	<ul style="list-style-type: none"> ・関東方面からの定期RORO船航路（下り）が無い ・コンテナターミナルがない ・県内の海面処分場での受入れは概ね終了 ・林田地区では、利用状況により自動車専用船の滞船が発生する中、バイオマス発電所の建設が予定されており、利用状況の一層の逼迫が懸念 ・林田地区、中央ふ頭地区では、岸壁水深不足のため、輸入船の喫水調整が必要 ・中央ふ頭地区では、施設が老朽化・陳腐化しているが、背後地が狭く原位置での更新・対策が困難 ・脱炭素化の取り組みの遅れ ・港湾施設の老朽化 ・港湾管理者の財政状況の悪化
外的要因	<ul style="list-style-type: none"> ・県内企業とアジア諸国との経済関係の緊密化 ・海上貨物のコンテナ化 ・県内の主要な工場は中讃地域に集積 ・オンリーワン・ナンバーワン企業が県内に多数立地 ・エネルギー関連企業の集積 ・坂出市は高速交通網の要衝 ・モーダルシフトの機運の高まり ・脱炭素社会に向けた取組み ・道路交通網の充実（坂出北スマートインターチェンジ、さぬき浜街道の4車線化事業） 	<ul style="list-style-type: none"> ・企業の機能縮小・移転及び関連産業への影響 ・臨海部において産業用地が不足 ・対岸の水島港の存在 ・人口減少と労働力不足 ・船舶の大型化

2) 交流・賑わい面

	港湾活動へのプラス要因	港湾活動へのマイナス要因
内的要因	<ul style="list-style-type: none"> ・番の州地区には瀬戸大橋記念公園、東山魁夷せとうち美術館をはじめとする賑わい拠点が多数点在 ・市街地近傍にウォーターフロント開発が可能な運河が存在 	<ul style="list-style-type: none"> ・香川県沖の航路では、巨大船の夜間航行が禁止（東から入港の場合、高松港より滞在時間が2時間短い） ・市街地近傍にある西運河地区の賑わいが限定的 ・クルーズ客船の寄港は年1回程度で、オプションツアーも市外が多い ・交通モードの連携不足 ・港湾施設の老朽化 ・港湾管理者の財政状況の悪化
外的要因	<ul style="list-style-type: none"> ・香川を訪れる外国人観光客が急増 ・ニューヨークタイムズなど海外での高い評価 ・瀬戸大橋や瀬戸内海の島々等の観光資源 ・クルーズ客船のオプションツアーとして、市内を巡る産業・文化ツアーが採用 ・賑わい創出の場として緩衝緑地における「まるっこパーク」が開設 ・日本版Ma a Sによる瀬戸内海の海上交通オンデマンド化を見据えた港湾管理電子化実証実験を高松港で実施 ・瀬戸内国際芸術祭による賑わい 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺港湾の積極的なクルーズ船誘致 ・観光需要の繁盛期と閑散期に必要な人員に差 ・人口減少と労働力不足 ・船舶の大型化

3) 安全・安心面

	港湾活動へのプラス要因	港湾活動へのマイナス要因
内的要因	<ul style="list-style-type: none"> ・坂出港BCPの策定及び訓練の実施 ・香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画の策定 	<ul style="list-style-type: none"> ・風水害や感染症等に対応した坂出港BCPの充実化が図られていない ・港湾・海岸施設の老朽化 ・港湾管理者の財政状況の悪化
外的要因	<ul style="list-style-type: none"> ・四国の他地域と比較して、津波到達時間が遅く、津波高が小さい地理的環境 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後30年以内に70～80%の確率で発生すると予測されている南海トラフ地震 ・自然災害の激甚化・頻発化 ・産業におけるグローバルサプライチェーンの進展 ・人口減少と労働力不足

(2) 上位計画・関連計画

坂出港が目指すべき方向性と上位計画・関連計画における主な港湾関連施策を整理したものを以下に示します。

【物流・産業】	
Ⅰ. 陸上交通網を活かした貨物の集荷と海上輸送手段の確保	
【計画名/市】 ・坂出市都市計画マスタープラン ・坂出ニューポートプラン	【計画内容】 ・港湾機能の強化、定期航路の誘致 ・新たな定期航路の誘致
Ⅱ. 浚渫土砂等の海面処分場と産業用地の確保	
【計画名/県】 ・「みんなで作るせとうち田園都市・香川」実現計画 ～海と田園と都市の魅力があふれる香川をめざして～	【計画内容】 ・企業立地の促進と産業基盤の強化
【計画名/市】 ・坂出ニューポートプラン	・臨海部を有効活用した港湾空間の機能向上
Ⅲ. 物流・生産・エネルギー拠点としての港湾機能の強化と再編	
【計画名/国】 ・港湾の中長期政策「PORT2030」 ・四国港湾ビジョン2040～「効・創・適」新しい港の様式～	【計画内容】 ・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 ・情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 ・コンテナ船やバルク船等の大型化等に対応した港湾整備による物流効率化 ・港湾・物流活動のグリーン化～CO2排出源・吸収源対策～
【計画名/県】 ・「みんなで作るせとうち田園都市・香川」実現計画 ～海と田園と都市の魅力があふれる香川をめざして～ ・坂出都市計画区域マスタープラン	・デジタル技術を活用した地域課題の解決と産業の活性化 ・港湾物流における港湾施設の整備の推進 ・地球温暖化対策の推進
【計画名/市】 ・坂出ニューポートプラン	・物流・生産拠点としての更なる港湾の機能強化に向けたふ頭の再編 ・臨海部を有効活用した港湾空間の機能向上
【交流】	
Ⅳ. みなとを活かした賑わい・交流拠点の創出	
【計画名/国】 ・港湾の中長期政策「PORT2030」 ・四国港湾ビジョン2040～「効・創・適」新しい港の様式～	【計画内容】 ・情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 ・バースウィンドウの予約管理システムの導入、システムとMaaSの連携促進
【計画名/県】 ・「みんなで作るせとうち田園都市・香川」実現計画 ～海と田園と都市の魅力があふれる香川をめざして～	・デジタル技術を活用した地域課題の解決と産業の活性化 ・行政のデジタル化の推進
【計画名/市】 ・坂出市まちづくり基本構想 ・坂出ニューポートプラン	・情報化の推進 ・坂出港が有する資源を活用した賑わい・交流拠点の創出
【安全・安心】	
Ⅴ. 大規模地震・津波等への対応力強化と安全・安心の確保	
【計画名/国】 ・四国港湾ビジョン2040～「効・創・適」新しい港の様式～ ・四国圏広域地方計画	【計画内容】 ・ハード対策（耐震強化岸壁の整備等）とソフト対策（航路啓開等の体制強化） ・海岸保全施設の整備など地震・津波対策の推進
【計画名/県】 ・「みんなで作るせとうち田園都市・香川」実現計画 ～海と田園と都市の魅力があふれる香川をめざして～ ・香川県地域防災計画	・南海トラフ地震・津波対策の推進 ・「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よう努める。
【計画名/市】 ・坂出市まちづくり基本構想 ・坂出ニューポートプラン ・坂出市地域防災計画	・防災対策の強化・充実 ・四国の防災拠点港としての機能強化 ・「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必要がある。
Ⅵ. ストックマネジメントの推進	
【計画名/国】 ・四国圏広域地方計画	【計画内容】 ・急激に進むと考えられる社会インフラの老朽化対策を推進
【計画名/県】 ・「みんなで作るせとうち田園都市・香川」実現計画 ～海と田園と都市の魅力があふれる香川をめざして～	・公共土木施設の老朽化対策の推進
【計画名/市】 ・坂出市まちづくり基本構想 ・坂出ニューポートプラン	・防災対策の強化・充実 ・四国の防災拠点港としての機能強化

7.4 実現に向けた取組み

(1) 物流・産業

1) 陸上交通網を活かした貨物の集荷と海上輸送手段の確保

① 定期 RORO 船航路の維持、拡充 (5. 高松港・坂出港の役割分担と連携関連)

深刻な人手不足に起因する労働生産性の向上と環境負荷低減の観点から、トラック輸送からのモーダルシフトが進展しています。

県土の中央部に位置する坂出市は、多くの工場が集積するほか、高規格幹線道路が交わる高速交通網の要衝であり、整備が進められている坂出北 IC のフルインター化や県道高松坂出線の4車線化の実現により、臨海部へのアクセス機能の更なる向上が見込まれ、海上輸送貨物を周辺地域から集荷するのに適した場所と言えます。

坂出港がモーダルシフトの受け皿として、企業の競争力を高める利便性の高い港となるため、「定期 RORO 船航路の維持、拡充」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.1 物流・産業面の要請と課題)
 (1) 海上物流基盤の強化
 1) コンテナ物流の効率化に向けた対応

①-1. 定期 RORO 船を利用する新たな荷主等の掘り起こし(実施中)

- 誘致した定期 RORO 船航路の安定的な維持・拡充を目指し、新たな荷主、運送事業者の掘り起こしに取り組みます。



11) 浚渫土砂等の海面処分場と産業用地の確保

① 海面処分場の設置と産業用地の確保

高度成長期、港湾整備により発生する浚渫土砂は、臨海部の埋立事業等に用いられ、産業誘致など、地域の発展に大きく寄与してきましたが、産業構造の転換や環境への配慮から埋立事業が減少しており、浚渫土砂処分場の確保が課題となっています。

一方、海外への技術流出防止や新興国の賃金上昇、コロナ禍で露見したサプライチェーンの脆弱性等の理由から、製造業の国内回帰の兆しも見られます。

安定した浚渫土砂処分場と企業立地の受け皿等を確保するため、「海面処分場の設置と産業用地の確保」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.1 物流・産業面の要請と課題)
 (3) 臨港地区での産業用地の確保
 1) 産業用地確保に向けた対応

①-1. 中期的な海面処分場の設置と産業用地の確保

- 浚渫土砂等の処分場の安定確保と臨海部の土地需要に対応するため、計画的な海面処分場の設置による産業用地の確保に取り組みます。

①-2. 産業用地に対する交通機能強化（実施中）

- 産業用地の利便性向上に寄与する交通機能強化のため、坂出北 IC のフルインター化及び、県道高松坂出線の整備を促進します。

8 働きがいも
経済成長も9 産業と技術革新の
基盤をつくらう11 住み続けられる
まちづくりを12 つくる責任
つかう責任

III) 物流・生産・エネルギー拠点としての港湾機能の強化と再編

① 大型船に対応した新たな大水深岸壁の確保とふ頭の再編
(5. 高松港・坂出港の役割分担と連携関連)

大手製粉会社が工場を移転することで、小麦の輸入量の減少が見込まれますが、四国唯一の麦の輸入港としての地位を守りつつ、地域産業の活性化を図るため、効率的な物流拠点が求められています。しかしながら、現状の中央ふ頭地区では、大型穀物船の喫水調整や施設の老朽化、手狭な背後地など、多くの課題を抱えている状況です。

一方、林田地区では、岸壁利用が逼迫し滞船が発生している中、背後地へのバイオマス発電所の建設や RORO 船の定期航路就航が決まるなど、新たな岸壁利用の動きがあります。

喫水調整が必要な大型船舶、施設の老朽化、岸壁の過密利用等の諸問題に対応するため、「大型船に対応した新たな大水深岸壁の確保とふ頭の再編」を図ります。

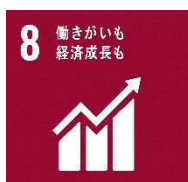
- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.1 物流・産業面の要請と課題)
- (1) 海上物流基盤の強化
 - 3) 貨物船の大型化に向けた対応
 - 4) 坂出港における滞船と施設の老朽化への対応

①-1. 大水深岸壁の整備(埋立後)

- 船舶の大型化に対応するため、大水深岸壁の整備に取り組みます。

①-2. ふ頭の再編(大水深岸壁整備後)

- 背後企業と一体となった物流機能の強化・効率化を目指し、背後企業の事業計画と調和した、ふ頭の再編に取り組みます。



② 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化
(5. 高松港・坂出港の役割分担と連携関連)

世界各国が脱炭素社会の実現に向け舵を切っており、我が国においても、2050年までに脱炭素社会の実現を目指すと宣言しています。

カーボンニュートラルの実現には、電力部門の脱炭素化だけでなく、産業・民生・運輸部門といった需要サイドの徹底した省エネルギー化を進めるとともに、使用するエネルギーの脱炭素化（エネルギー転換）を進めることが重要であり、国際物流の結節点・産業拠点となる港湾においても、積極的な取り組みが求められています。

我が国の脱炭素社会の実現に貢献するため、「脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.1 物流・産業面の要請と課題)
(2)エネルギー拠点としての機能強化
1)脱炭素社会の実現に向けた対応

②-1. 国や企業との連携によるエネルギー施策の促進

➤ 四国のエネルギー拠点として持続的な発展と、脱炭素社会の実現に貢献する坂出港を目指し、国や企業と連携したカーボンニュートラルポートの実現に向けた取組みを推進します。

■エネルギー関連企業の立地状況



○2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向け、エネルギー関連企業が多く立地する産業拠点である港湾は、水素・アンモニア等の次世代エネルギーの輸入を含め、二酸化炭素排出量削減の取組みを進める上で、重要な役割を果たすことが求められている。

■水素サプライチェーンの取組み

○川崎重工業(株)坂出工場では、水素活用社会に向けて、「つくる・はこぶ・ためる・つかう」の一連の水素サプライチェーンの構築に取り組んでいる。



■カーボンニュートラルの取組み

○坂出バイオマスパワー合同会社では、バイオマス発電による、再生可能エネルギーの開発を目指し、坂出港(林田地区)への発電所建設を計画している。

事業主	坂出バイオマスパワー合同会社
発電所出力	74,950kW
年間発電量	約5億kWh (一般家庭約15万世帯分の年間消費電力に相当)
燃料	木質ペレット、パームヤシ殻(PKS)
工事着工	2022年度(令和4年度) 予定
稼働開始	2025年度(令和7年度) 予定



(2) 交流・賑わい

IV) みなとを活かした賑わい・交流拠点の創出

① 西運河地区の賑わい創出

西運河地区は、かつて岡山県や島々との定期航路が運航し、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。現在の賑わい空間は市街地から離れた番の州地域にあり、市街地まで訪れる人が少なくなっており、かつての賑わいは限定的なものとなっています。

市街地近傍にある西運河地区にかつての賑わいを取り戻すため、「みなとを活かした賑わい・交流拠点の創出」を図ります。

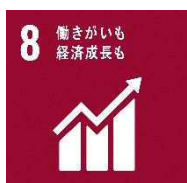
- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.2 交流・賑わい面の要請と課題)
 (2)みなとの賑わい創出
 2)ウォーターフロントの賑わい創出に向けた対応

①-1. 既存施設の活用

- 港らしい風景を活かした賑わい創出に向け、倉庫など既存施設の活用に取り組みます。
- 近接する公共用地を活かした賑わい創出に向け、緩衝緑地との連携に取り組みます。

①-2. 既存岸壁でのクルーズ客船の受入れ(ふ頭再編後)

- 中央ふ頭地区の賑わい創出に向け、クルーズ客船の受入れに取り組みます。



② MaaSによるスムーズな瀬戸内船旅の実現

瀬戸内海は、美しい景観と自然の中で培われてきた文化や歴史とが融合する魅力的な地域であり、ニューヨークタイムズ(米国)においても高く評価されています。

こうした観光資産を生かして、観光客の県内滞留を促すためには、島嶼部も含めた「みなと」と「みなと」を結ぶネットワークを構築し、広域的な周遊性を高めることが必要であり、実現に向けて、観光客の利便性向上と継続的なサービス改善が求められています。

一方、人手不足で弾力的な労働力の調整が困難な状況の中、受入れ側が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が必要です。

瀬戸内の自然と文化に触れる交流の「みなと」づくりを目指して、「MaaSによるスムーズな瀬戸内船旅の実現」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.2 交流・賑わい面の要請と課題)
 (2)みなとの賑わい創出
 3)情報通信技術の活用による利便性の向上に向けた対応

②-1. 「MaaS」によるサービスの一元化と「DX」による業務の改善

- 棧橋管理の電子化など、民間企業による情報通信技術を活用した「利用者の利便性向上」と「管理者・事業者の業務効率化」に向けたシステムの開発に協力します。

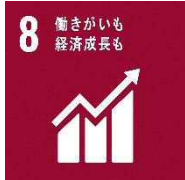
②-2. MaaS アプリによるデータ利活用基盤の構築とサービス改善

- 旅行者の移動の円滑化及び体験価値向上のため、MaaS アプリで収集したデータに基づく人流・滞在パターンの分析を行い、継続的なサービスの改善に取り組みます。

【イメージ(事例)】



出典:瀬戸内海上都市ビジョン協議会 2019年度事業内容報告書を加工して作成



(3) 安全・安心

V) 大規模地震・津波等への対応力強化と安全・安心の確保

① 計画的な地震・津波対策等の実施

平成 16 年 8 月の台風 16 号による高潮被害を踏まえ、護岸や堤防などの防護施設の整備を計画的に進めるため「津波・高潮対策整備推進アクションプログラム」を平成 18 年 3 月に県が策定し、それを受けて整備を進めてきました。

平成 26 年 1 月、文部科学省地震調査委員会から「南海トラフにおけるマグニチュード 8～9 クラスの地震の発生確率は、今後 30 年以内に 70%程度」との予測が公表されたことから、県が従来対策の再検討を行い、平成 27 年 3 月「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」に移行したことを受け、当該計画に沿って整備を進めています。

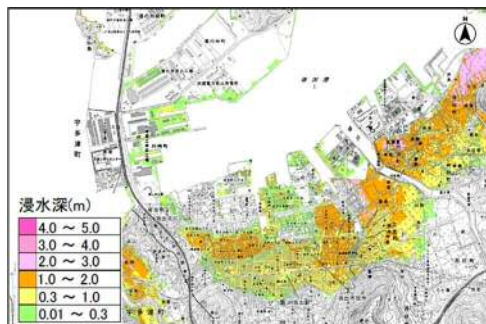
沿岸地域における市民の安全・安心の確保に向け、計画的な「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」の推進を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.3 安全・安心面の要請と課題)
 (1)大規模災害への対応力強化
 1)大規模地震・津波、高潮等への対応

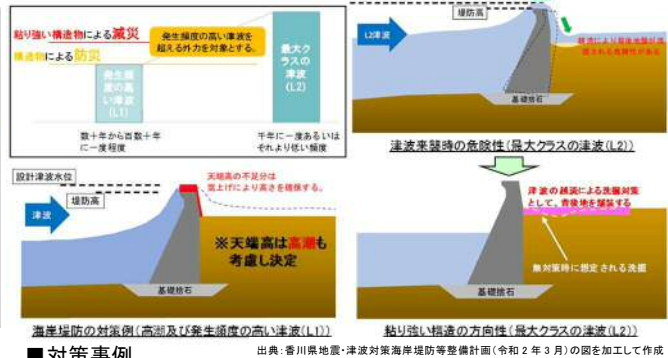
① - 1. 香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画の推進(実施中)

- 高潮、地震津波に備えて、計画的な地震・津波対策等の実施に取り組みます。

■被害想定事例



■対策方法の考え方



■対策事例



<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> 	<p>11 住み続けられるまちづくりを</p> 	<p>12 つくる責任 つかう責任</p> 	<p>13 気候変動に具体的な対策を</p> 
---	--	--	---

② 坂出港 BCP の充実

製造業等の国際分業化が進む中、サプライチェーンの寸断は我が国のみならず世界的に影響を及ぼす状況となっています。サプライチェーンの核となる港湾は、直接利用する企業のみならず地域全体の経済・産業を支えており、様々な災害に対して、港湾機能が維持されることが求められています。

様々な災害に対応し、港湾の重要機能が最低限維持できるよう、「坂出港 BCP の充実」を図ります。

4 高松港・坂出港の要請と課題(4.3 安全・安心面の要請と課題)

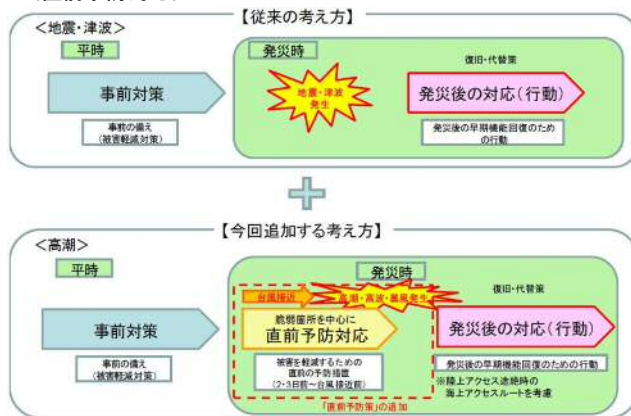
- (1)大規模災害への対応力強化
- 2)港湾 BCP に基づく防災体制構築への対応

②-1. 坂出港 BCP の充実

- 「港湾の事業継続計画策定ガイドライン」の改訂版に基づき、坂出港 BCP の充実に取り組みます。

「港湾の事業継続計画策定ガイドライン」の主な改訂内容

■台風等による高潮・高波・暴風等への対応を位置づけ(直前予防対応)



出典：国土交通省資料を加工して作成

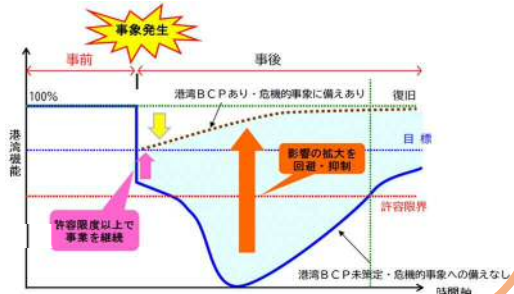
■船舶側の視点からの津波対応を位置づけ

- ①沖合退避の迅速化
- ②係留避泊の安全性向上
- ③船の衝突・乗揚げの抑制



船舶の岸壁への乗揚げが発生(仙台塩釜港)

■感染症への対応を位置づけ(感染症BCPの概念)



VI) スtockマネジメントの推進

① 計画的な点検、補修の実施

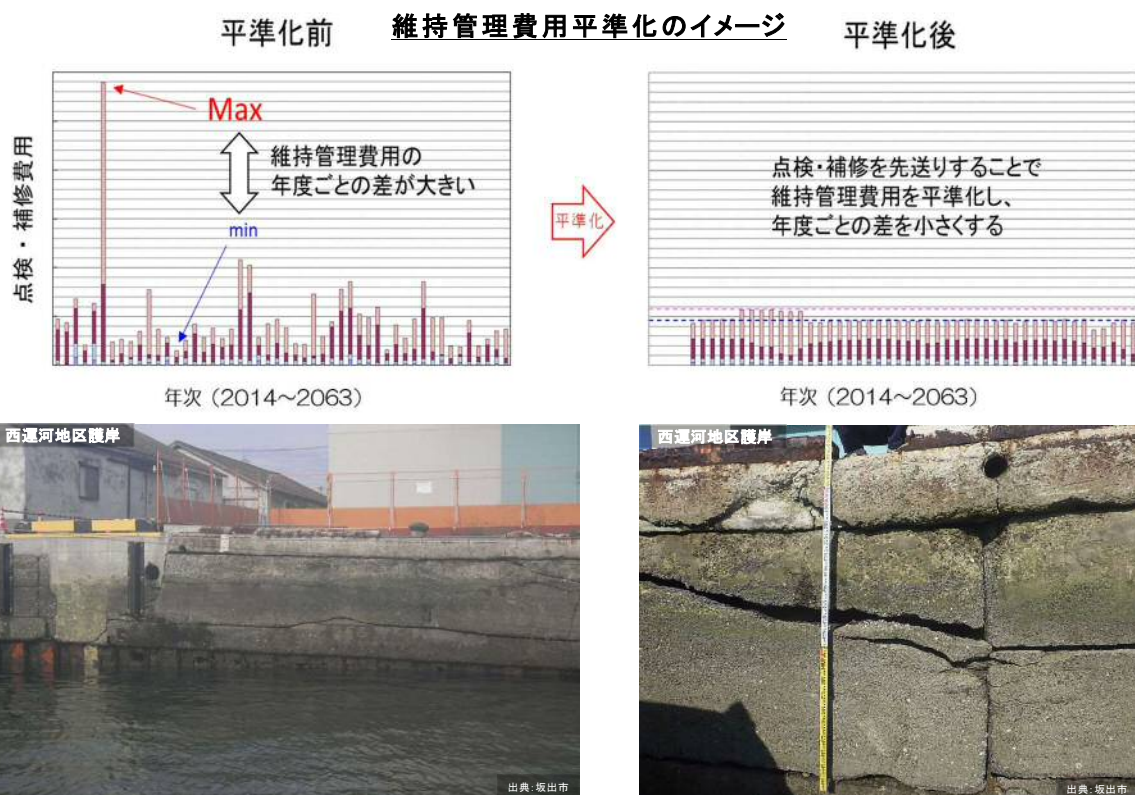
社会経済活動の基盤であるインフラについては、高度成長期に整備したものが一斉に老朽化することが見込まれており、計画的な維持管理・更新による財政負担の軽減や平準化を図りつつ、安全・安心に利用できるよう維持していくことが求められています。

厳しい財政状況の中、社会インフラを継続して維持・管理するため、「計画的な点検、補修の実施」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.3 安全・安心面の要請と課題)
 (2) スtockマネジメントの推進
 1) 施設の老朽化対策

①-1. 予防保全計画に基づく計画的な点検、補修、工事の実施(実施中)

- 維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減と予算の平準化を図るため、計画的な点検、補修、修繕の実施に取り組みます。



9 産業と技術革新の
基盤をつくらう



11 住み続けられる
まちづくりを



② 施設の廃止・利用転換

将来計画との整合性も図りつつ、施設の老朽化や利用状況、社会情勢の変化を踏まえ、必要性が乏しくなったインフラの廃止・集約・再編を行うことで、時代に合ったインフラストックの適正化を進め、将来の維持管理・更新費用を抑制することが求められています。

インフラストック適正化に向けて、「施設の廃止・利用転換」を図ります。

- 4 高松港・坂出港の要請と課題(4.3 安全・安心面の要請と課題)
- (2) ストックマネジメントの推進
 - 1) 港湾施設の老朽化対策

②-1. インフラストックの適正化に向けた施設の廃止・集約・再編

- インフラストックの適正化のため、老朽化や利用状況に応じた施設の廃止・集約・再編に取り組みます。

老朽化や利用状況等に応じた施設の廃止・集約・再編（事例）



(4) 実現に向けた取組みのスケジュール

実現に向けた取組みの内容		スケジュール		
		短期(5年)	中期(15年)	長期(30年)
物流・産業	I. 陸上交通網を活かした貨物の集荷と海上輸送手段の確保			
	① 定期RORO船航路の維持、拡充			
	①-1.定期RORO船を利用する新たな荷主等の掘り起こし(実施中)	→		
	II. 浚渫土砂等の海面処分場と産業用地の確保			
	① 海面処分場の設置と産業用地の確保			
	①-1.中期的な海面処分場の設置と産業用地の確保	→		
	①-2.産業用地に対する交通機能強化(実施中)	■ ■ ■		
	III. 物流・生産・エネルギー拠点としての港湾機能の強化と再編			
	① 大型船に対応した新たな大水深岸壁の確保とふ頭の再編			
	①-1.大水深岸壁の整備(埋立後)	→		
①-2.ふ頭の再編(大水深岸壁整備後)	→			
② 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化				
②-1.国や企業との連携によるエネルギー施策の促進	→			

実現に向けた取組みの内容		スケジュール		
		短期(5年)	中期(15年)	長期(30年)
交流・賑わい	IV. みなとを活かした賑わい・交流拠点の創出			
	① 西運河地区の賑わい創出			
	①-1.既存施設の活用	→		
	①-2.既存岸壁でのクルーズ客船の受入れ(ふ頭再編後)	→		
	② MaaSによるスムーズな瀬戸内船旅の実現			
	②-1.「MaaS」によるサービスの一元化と「DX」による業務の改善	→		
②-2.MaaSアプリによるデータ活用基盤の構築とサービス改善	→			

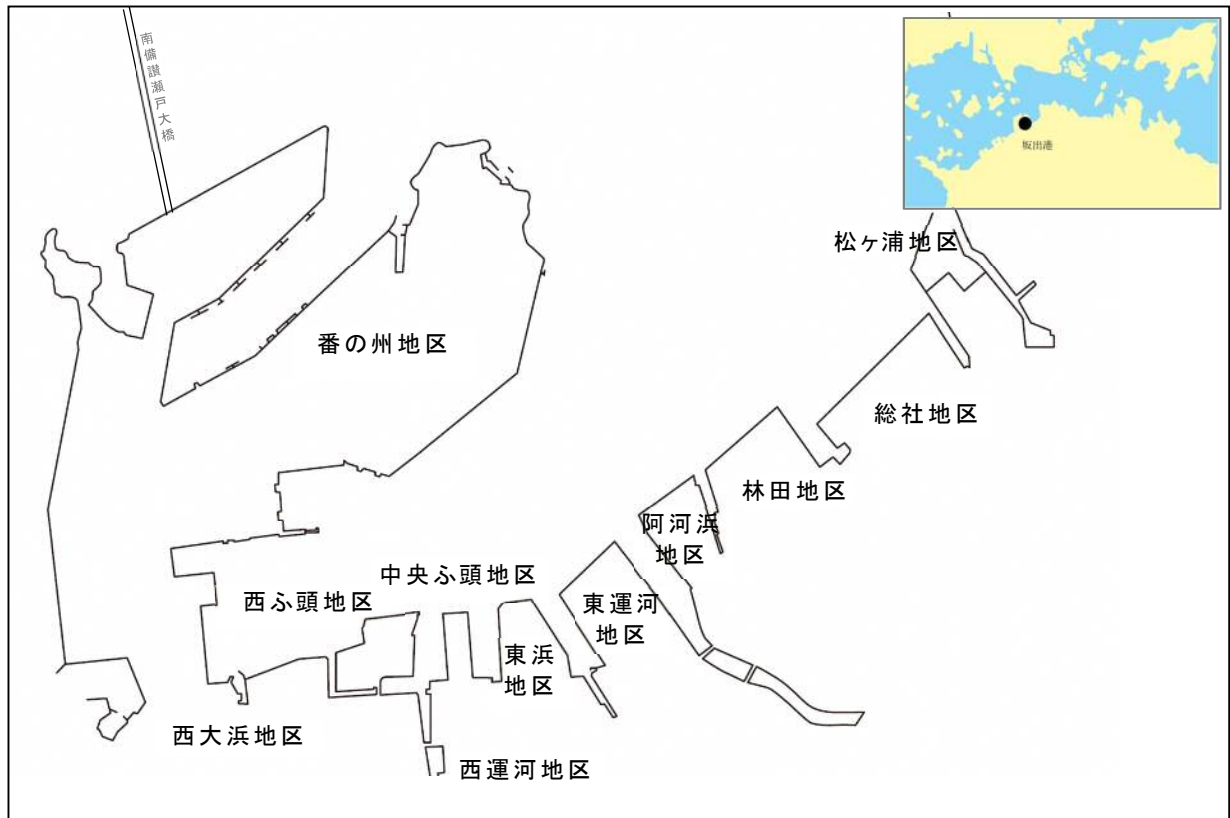
実現に向けた取組みの内容		スケジュール		
		短期(5年)	中期(15年)	長期(30年)
安全・安心	V. 大規模地震・津波等への対応力強化と安全・安心の確保			
	① 計画的な地震・津波対策等の実施			
	①-1.香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画の推進(実施中)	→		
	② 坂出港BCPの充実			
	②-1.坂出港BCPの充実	→		
	VI. ストックマネジメントの推進			
	① 計画的な点検・補修の実施			
①-1.予防保全計画に基づく計画的な点検・補修、工事の実施(実施中)	→			
② 施設の廃止・利用転換				
②-1.インフラストックの適正化に向けた施設の廃止・集約・再編	→			

(5) 実現に向けた取組みとSDGsの17ゴールの相関表

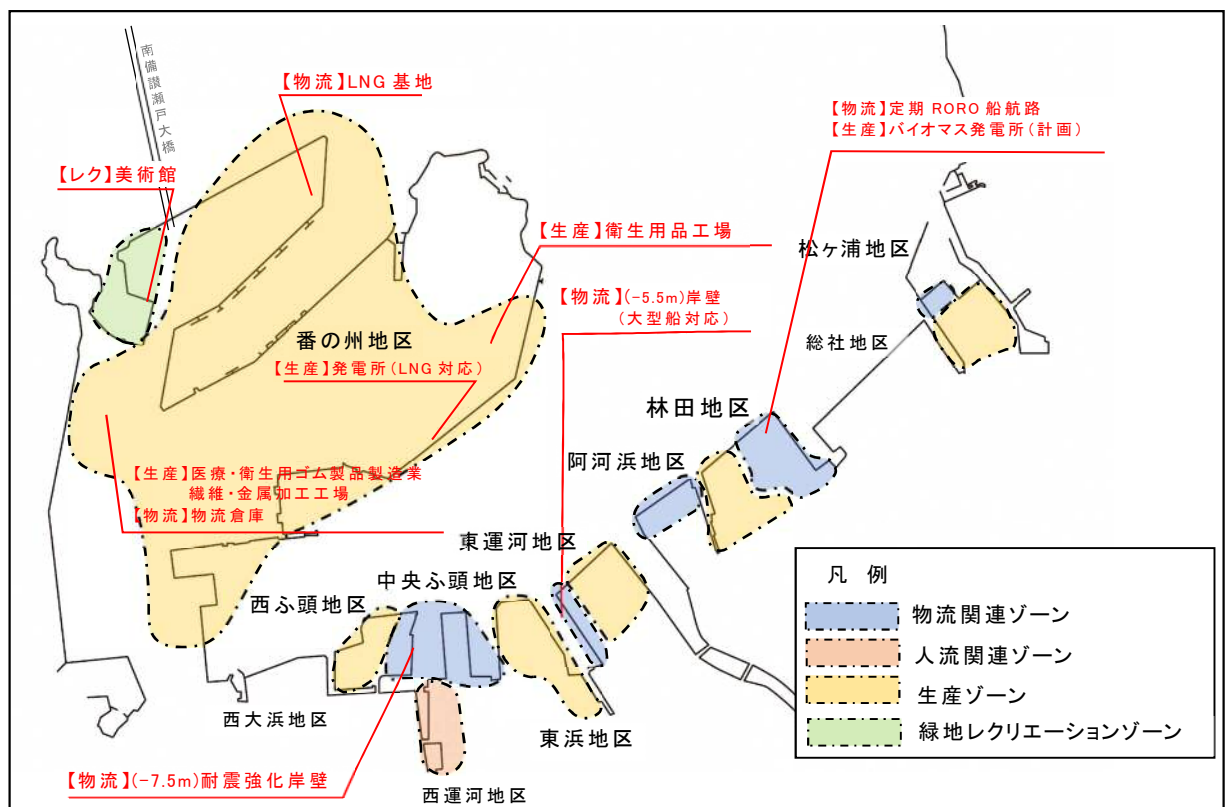
3つの柱	目指すべき方向性	SDGsの17ゴール 実現に向けた取組み	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
			貧困をなくそう	飢餓をゼロに	すべての人に健康と福祉を	質の高い教育をみんなに	ジェンダー平等を実現しよう	安全な水とトイレを世界中に	エネルギーをみんなにそしてクリーンに	働きがいも経済成長も	産業と技術革新の基盤をつくろう	人や国の不平等をなくそう	住み続けられるまちづくりを	つくる責任 つかう責任	気候変動に具体的な対策を	海の豊かさを守ろう	陸の豊かさを守ろう	平和と公正をすべての人に	パートナーシップで目標を達成しよう
																			
【物流・産業】	I	① 定期RORO船就航の維持、拡充									○	○		○	○				
	II	① 海面処分場の設置と産業用地の確保									○	○		○	○				
	III	① 大型船に対応した新たな大水深岸壁の確保とふ頭の再編									○	○		○	○				
② 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化									○	○	○		○	○		○			
【交流・賑わい】	IV	① 西運河地区の賑わい創出									○	○		○					
		② MaaSによるスムーズな瀬戸内船旅の実現									○	○		○					
【安全・安心】	V	① 計画的な地震・津波対策等の実施										○		○	○	○			
		② 坂出港BCPの充実										○		○	○	○			
	VI	① 計画的な点検・補修の実施										○		○					
		② 施設の廃止・利用転換										○		○					

7.5 空間利用計画

(1) 位置図

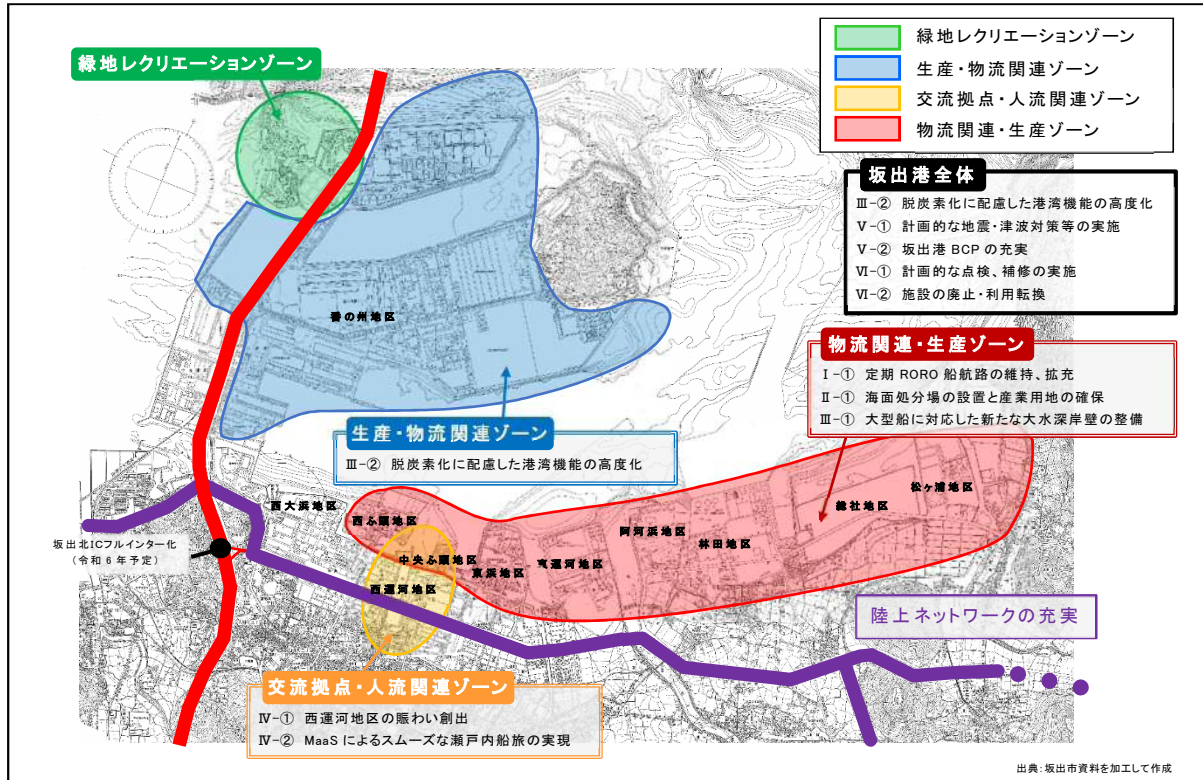


(2) 平成9年改訂時の港湾利用ゾーニングと整備した主な港湾施設



(3) 港湾利用ゾーニング

平成9年改訂時の港湾計画をベースに、改訂以降整備した主な港湾施設と当該長期構想での実現に向けた取組みの位置から、港湾利用ゾーニングを次のとおり設定します。





8. 高松港・坂出港長期構想の実現に向けて

財政状況の厳しい中、港湾施設の整備には莫大な費用と年月が必要であり、各々の港で多様なニーズの全てに対応することは困難な状況です。

そこで、両港が隣接した重要港湾であることを踏まえ、それぞれの港の得意分野を伸ばし、苦手分野を補う方向で役割分担と連携を図り、効果的・効率的な長期構想とするため、異なる港湾管理者が一つの事務局となり、「高松港・坂出港長期構想検討委員会」を設置しました。

そして、委員会での検討の結果、高松港では、コンテナ貨物や大型クルーズ客船の受入れ機能強化、フェリー岸壁の機能強化を、坂出港では、大型貨物船の受入れ機能強化や定期RORO船航路の維持・拡充、エネルギー拠点としての機能強化を担うこととし、役割分担により不足する機能は、双方の港が連携をすることで補うことができるものと考えました。

高松港・坂出港長期構想では、高松港が果たす役割として、物流・産業面では、「アジアと繋がり、地域産業の持続的発展を支える港」、交流・賑わい面では、「海陸交通の要衝、快適で人々を惹きつける港」、安全・安心面では、「災害時の市民生活や企業活動を支える港」を、坂出港が果たす役割として、物流・産業面では、「背後企業の成長を支え、競争力・利便性の高い港」、交流・賑わい面では、「市民が集い、観光客を呼び込む魅力ある港」、安全・安心面では、「災害時の市民生活や企業活動を支える港」を目指し、各々の港で6つの目指すべき方向性とそれを実現するための取組みとして、ハード・ソフトの適切な組み合わせによる様々な施策を示しました。

まずは、高松港港湾計画と坂出港港湾計画にこれらの内容を反映させ、次のことに留意しつつ、長期構想の実現に向けて取組みを進めてまいります。

➤ 計画の見直し

社会経済情勢の変化や地域の実情等に応じた計画の見直しを適宜行います。

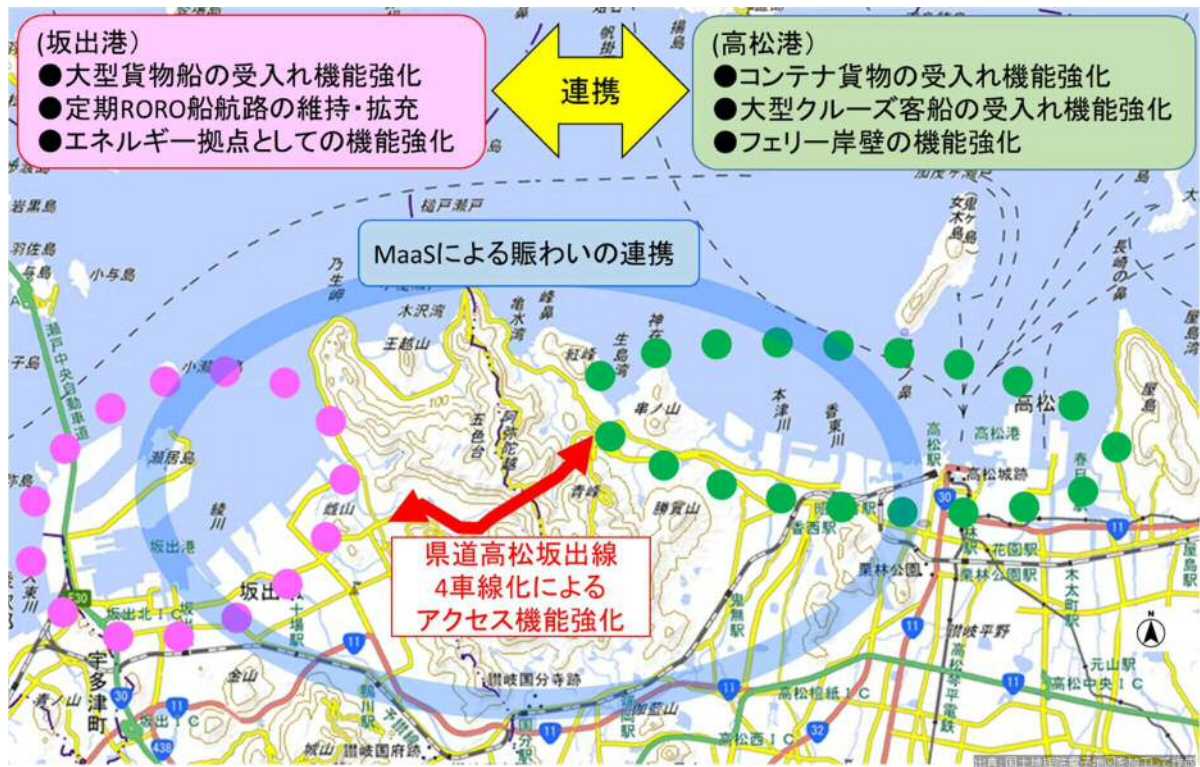
➤ 民間活力の導入

厳しい財政状況の中、効果的・効率的な社会資本整備の推進に向けて取り組むとともに、民間事業者等における新たな事業機会の創出や投資の喚起を行います。

➤ 関係者との連携

港湾・海岸施設は、物流・人流拠点に位置するとともに、高潮・津波等の災害から人命・財産を直接防護する重要な社会基盤であり、関係者は多岐にわたっています。そのような中「港」に求められる役割を果たすため、関係者と連携して、効果的・効率的に施策を展開していきます。

図表 8-1 高松港・坂出港の役割分担と連携のイメージ



用語解説（五十音順）

【 ア 行 】

● インバウンド

「外から中に入ってくる」という意味から、訪日外国人観光客のことを指す。

● インフラストック

整備されたインフラが機能することによって、整備直後から継続的かつ中長期に得られる効果のこと。これにより災害リスクの低減、渋滞解消による移動時間の短縮、生活環境・水準の向上が期待される。

● AI ターミナル

AI（人工知能）を活用してコンテナターミナルオペレーションの最適化を図るターミナルのこと。ゲートの自動化、ターミナル内では、コンテナ情報を事前に取得し、コンテナ搬出入作業を効率化できる。

【 カ 行 】

● カーボンニュートラルポート

国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを目指すもの。

● 緩衝緑地

大気汚染、騒音、振動、悪臭等公害の防止や緩和もしくはコンビナート地帯等の災害の防止を図ることを目的として造成される緑地のこと。

● 喫水調整

船舶の積み荷の重量を調整することで、船舶の喫水を浅くしたり、深くしたりすること。

● グローバルサプライチェーン

製品の原材料・部品の調達、製造、在庫管理、配送、販売、消費までの全体の流れのことを「サプライチェーン」といい、これを国内にとどまらず、海外にある拠点も選択肢に入れて実施すること。

● GT

Gross Tonnage の略。船全体の容積のこと。100 立方フィートまたは 2.83 立方メートルを 1 トンとする。

● 建設残土

建設工事・解体工事・改修工事などの建設副産物として発生する土のこと

- **公共岸壁**

地方自治体の港湾管理者が管理している岸壁で、海運会社、荷主を問わず、誰でも利用することができる岸壁のこと。

- **国際コンテナ戦略港湾**

長距離の国際海上コンテナ運送を行う国際海上貨物輸送網の拠点として、また国内海上貨物輸送網との結節点として高い機能を備えた港湾で、国際競争力の強化を重点的に図る必要がある港湾として政令で定めるもの。京浜港（東京港・横浜港・川崎港）と阪神港（神戸港・大阪港）が指定されている。

- **国際フィーダー**

基幹航路に対して支線の役割を担う航路を「フィーダー航路」といい、外貿コンテナの2次輸送を担っている。このうち、国内の主要港で基幹航路に接続するフィーダー航路を「内航フィーダー航路」といい、さらにこのうち国際コンテナ戦略港湾（阪神港・京浜港）と国内各港を結ぶ内航フィーダー航路を「国際フィーダー航路」と呼ぶ。

- **コリドー**

建物に付随して造られた長い廊下、回廊などのこと。

【 サ 行 】

- **サーキュラーエコノミー**

循環型経済のことであり、これまで活用されることなく廃棄されていた製品や原材料などを新たな資源と捉え、廃棄物を排出することなく、資源を循環させる仕組みのこと。

- **CFS**

Container Freight Stationの略。貨物量がコンテナ1本単位に満たない複数の荷主の小口貨物を混載（合積み）する施設のこと。CFSで輸出用コンテナへの貨物バンニング（積み込み）や、輸入されたコンテナからデバンニング（取り出し）の作業が行われる。

- **重要港湾**

港湾法で定められた港格の一つ。海上輸送網の拠点となり、国の利害に重要な関係を有する港湾であり、2021年現在、全国で102港が指定されている。この他に国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な国際戦略港湾、国際海上輸送網の拠点として特に重要な国際拠点港湾があり、これら以外の港湾は地方港湾という。

- **浚渫土砂**

海底や河川の底を掘削することにより発生する、土砂や堆積泥（へどろ）などのこと。

- 専用岸壁

港に立地している企業が運営・管理している岸壁のこと。

【 タ 行 】

- 耐震強化岸壁

大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資や避難者の海上輸送を確保するために、通常の岸壁より耐震性を強化して整備した岸壁のこと。

- 大水深岸壁

船舶の大型化に対応できる深い水深を有した岸壁。

- 滞船

岸壁の混雑や船舶の喫水不足、荒天などにより船舶が岸壁に係留できないことで沖合いなどの海域に停泊している状態のこと。

- 地域高規格道路

自動車専用道路もしくはこれと同等の規格を有し、概ね 60km/h 以上の走行サービスを提供できる道路のこと。

- TEU

twenty-foot equivalent unit の略。20 フィートで換算したコンテナ個数を表す単位のこと。海上コンテナは、輸出入されるため国際的に統一された構造となっており、20 フィートコンテナ 1 個分を 1TEU と呼ぶ。

- デジタルトランスフォーメーション（DX）

IT を浸透させることにより、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。2018 年に経済産業省が公表した定義には、「企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること」と具体的に提唱されている。

- DWT

Dead Weight tonnage（載貨重量トン）の略。船に積載することができる貨物、バラスト水や燃料の総重量のこと。

- トラックスケール

主に車両の重量、または車両に積載された積み荷の重量を計測する為の大型計量器のこと。

【 ナ 行 】

● 内貿（貨物）・外貿（貨物）

内貿とは日本国内の海上輸送を指し、これで取扱われる貨物を内貿貨物という。外貿とは、日本国内と日本国外との間の貿易のことで、これで取扱われる貨物を外貿貨物という。

【 ハ 行 】

● バースウィンドウ

船がバース利用可能な曜日・時間帯のこと。

● バラ積み船

穀物や石炭、鉄鉱石などを運ぶ船のこと。物を梱包したりしないでそのまま船の倉庫部分に積みこむため、少々汚れても問題のない品物の輸送や大量一括輸送が可能である。

● BCP

Business Continuity Planの略。大地震等の自然災害等が発生しても、当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう、自然災害等の発生後に行う具体的な対応（対応計画）と、平時に行うマネジメント活動（マネジメント計画）等を示した文書のこと。

● PCC 船

Pure Car Carrier shipの略。一般に、自動車運搬船のことをいい、船体の側面にランプウェイ（Ramp Way）という車の渡るスロープを装備している。

【 マ 行 】

● モーダルシフト

トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。

【 ヤ 行 】

● ヤード

港湾で積卸しする貨物を取扱うための保管場所のこと。コンテナ貨物の保管場所のことをコンテナヤードという。

【 ラ 行 】

● 利用水準

岸壁 1m 当たりの取扱貨物量であり、港湾及び岸壁の利用状況のレベルを示す指標のこと。

- RORO 船

Roll-on Roll-off ship の略。貨物を積んだトラックやシャーシ(荷台)ごと輸送する船舶のこと。小口貨物から大型貨物まで対応できる。

- ロジスティック・ハブ

「物流(ロジスティクス)」と「拠点(ハブ)」を組み合わせた言葉であり、港湾のロジスティクス・ハブは、港湾においてコンテナターミナルと一体となって機能する物流拠点のこと。

用語解説（英数字）

- AI (Artificial Intelligence)

人工知能とも訳され、知的な機械、特に知的なコンピュータプログラムを作る科学と治術のこと。

- BCP (Business Continuity Plan)

大地震等の自然災害等が発生しても、当該港湾の重要機能が最低限維持できるように、自然災害等の発生後に行う具体的な対応（対応計画）と、平時に行うマネジメント活動（マネジメント計画）等を示した文書のこと。

- CFS (Container Freight Station)

貨物量がコンテナ1本単位に満たない複数の荷主の小口貨物を混載(合積み)する施設のこと。CFSで輸出用コンテナへの貨物バンニング（積み込み）や、輸入されたコンテナからデバンニング（取り出し）の作業が行われる。

- DWT (Dead Weight tonnage)

船に積載することができる貨物、バラスト水や燃料の総重量のこと。

- GT (Gross Tonnage)

船全体の容積のこと。100立方フィートまたは2.83立方メートルを1トンとする。

- PCC (Pure Car Carrier) 船

一般に、自動車運搬船のことをいい、船体の側面にランプウェイ（Ramp Way）という車の渡るスロープを装備している。

- RORO (Roll-on Roll-off ship) 船

貨物を積んだトラックやシャーシ(荷台)ごと輸送する船舶のこと。小口貨物から大型貨物まで対応できる。

- TEU (twenty-foot equivalent unit)

20フィートで換算したコンテナ個数を表す単位のこと。海上コンテナは、輸出入されるため国際的に統一された構造となっており、20フィートコンテナ1個分を1TEUと呼ぶ。