

四国の港湾を取り巻く情勢

令和元年8月6日

四国地方整備局 港湾空港部

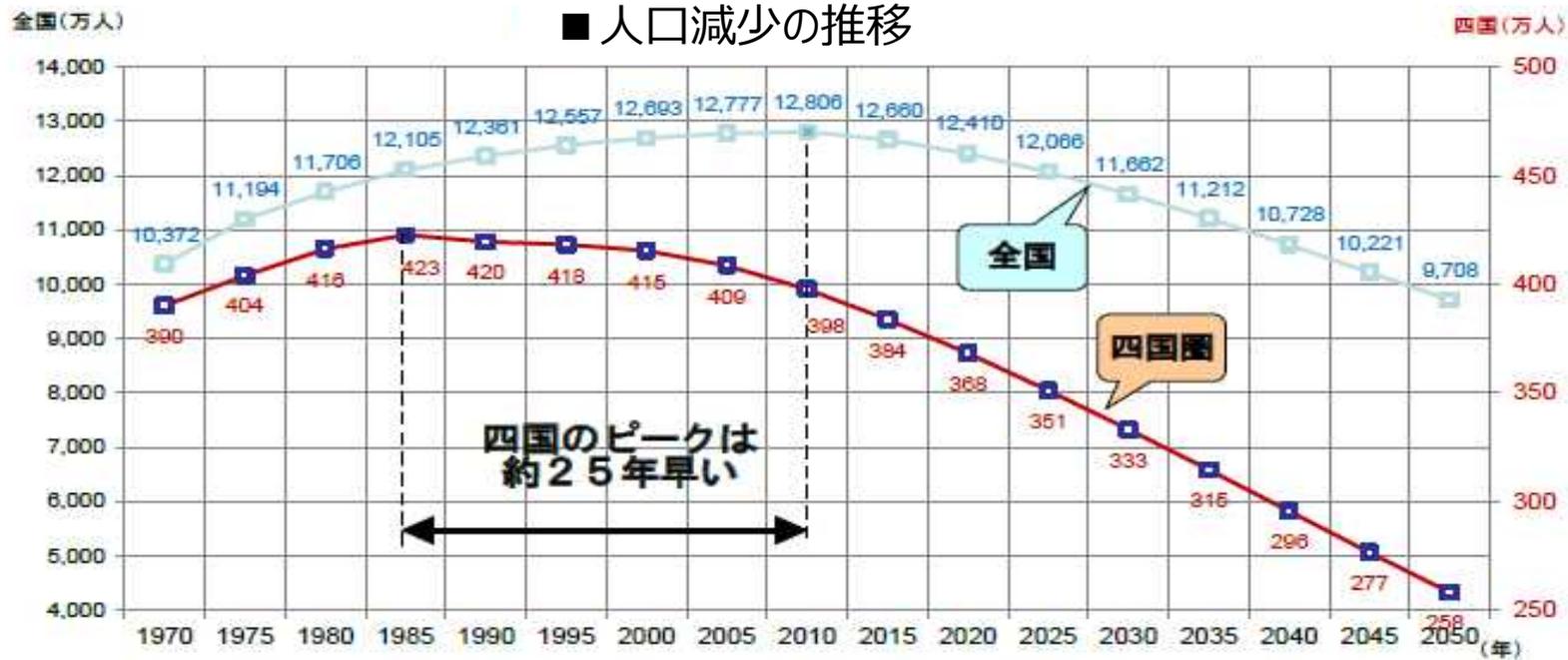
1. 四国の将来を考える上で重要なトピック
2. 四国の港湾における海上物流・人流等の動向

参考資料

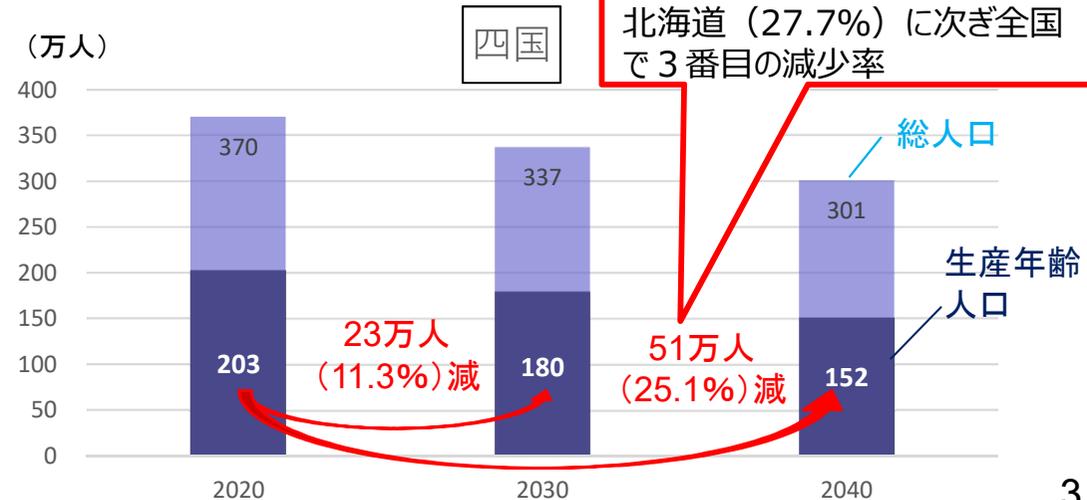
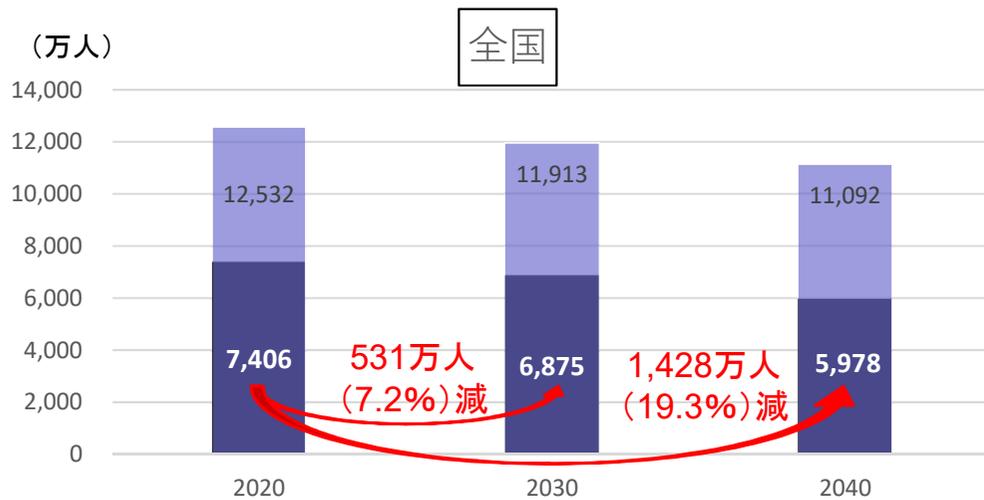
1. 四国の将来を考える上で 重要なトピック

【社会・経済情勢】四国の少子・高齢化は「日本の先進地」

○四国においては全国に先駆けて人口減少が進んでおり、2040年までの20年間で生産年齢人口が51万人(25.1%)減少する見込み。



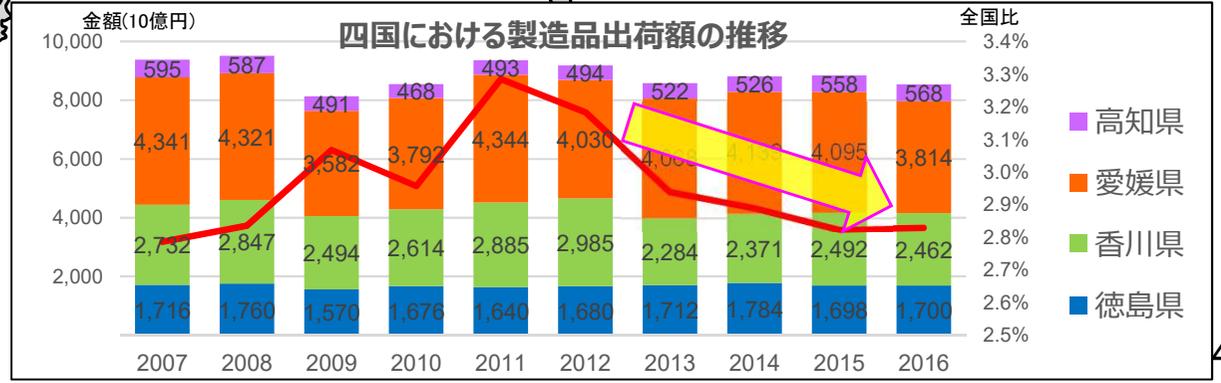
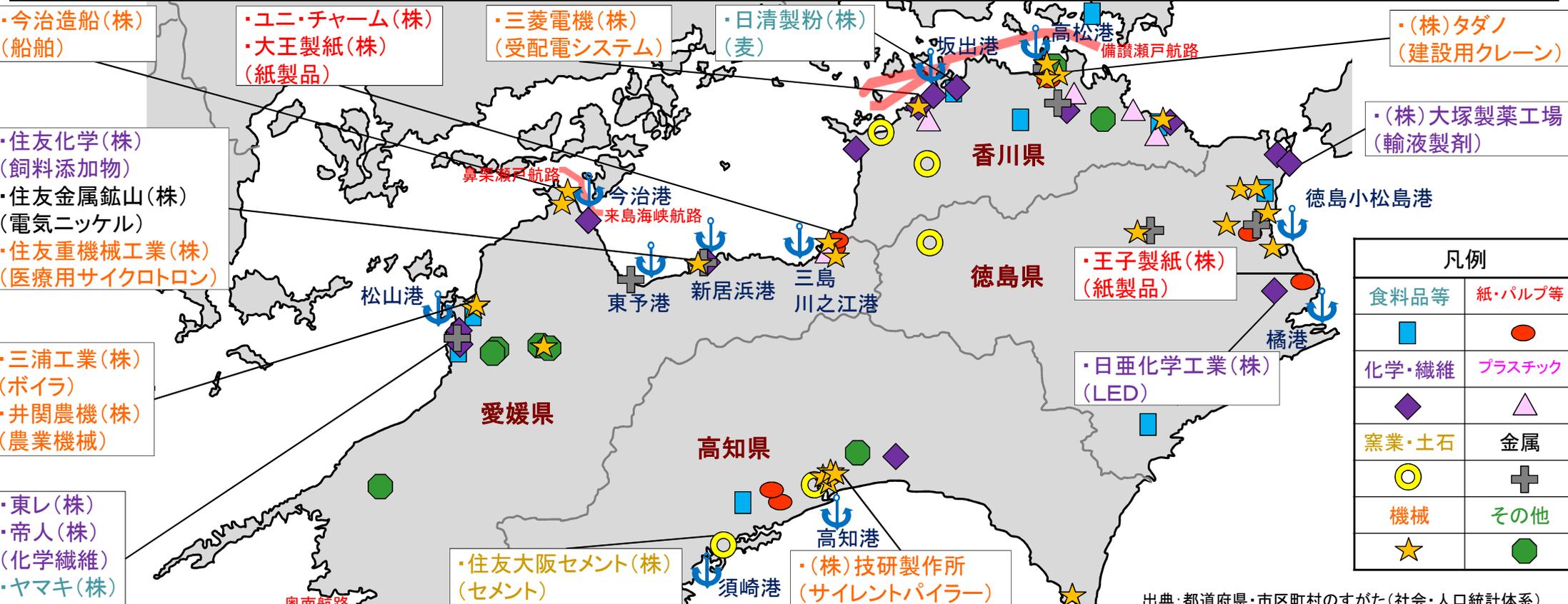
■ 全国と四国における総人口と生産年齢人口の推移



出典：国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来人口推計」「日本の将来推計人口」「日本の地域別将来推計人口」

【社会・経済情勢】四国地方の経済発展に貢献する世界・日本トップクラスの企業

○四国においては、地域の特性を活かし、全国をリードする産業集積が形成され、特定の分野で世界・日本トップクラスのシェアを誇る企業が数多く存在。
 ○特に、港湾の背後をはじめとする臨海部に、化学、機械、金属等の製造業が集積。

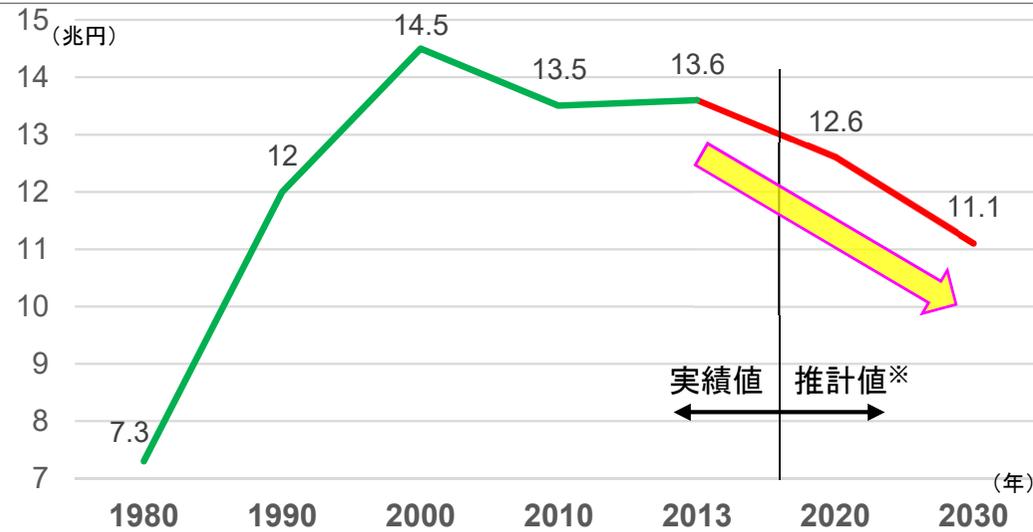


出典: 四国経済連合会「四国のチカラ」を基に四国地方整備局にて追記・作成

【社会・経済情勢】四国における域内総生産・生産性に係る指標

- 四国においては、就業者数の減少に伴い、域内総生産が大幅に減少していく見込み。
- また、若年層の流出や、研究開発・IT投資の少なさといった域内の生産性に係る諸課題を抱えている。

域内総生産の見通し（四国）



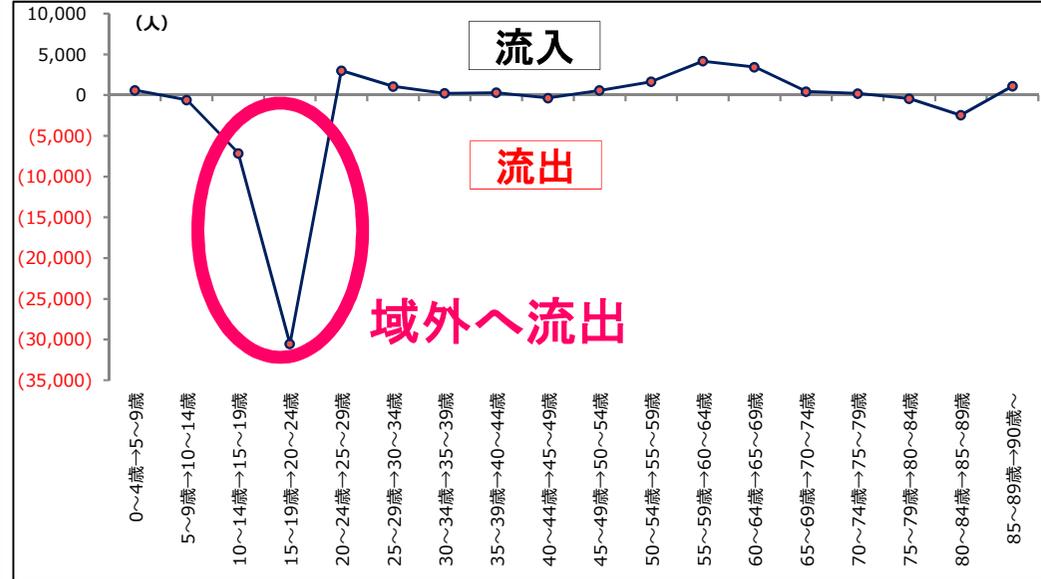
※ 就業率が現状と同じケース

(独)労働政策研究・研修機構「平成27年労働力需給の推計」における「ゼロ成長・参加現状シナリオ」

(資料)国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25(2013)年3月推計)」、(独)労働政策研究・研修機構「平成27年労働力需給の推計」

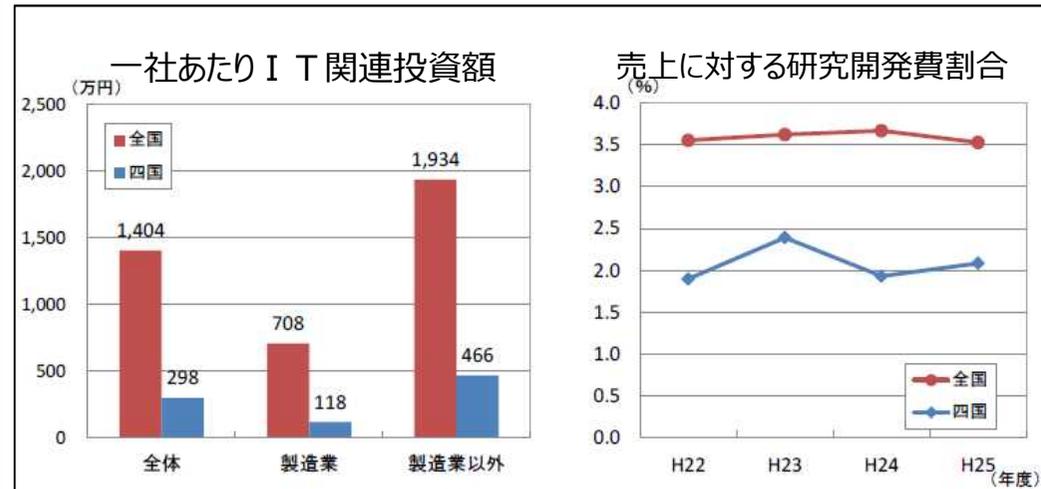
(注)実績値は「県民経済計算年報」各年の県民経済計算年報の値を使用。各年の年報ごとに、それぞれ生産額のデータは連続していないため、過去の各年の数値はあくまで参考値である。

年齢階級別順移動数の推移（H22年→H27年）



出典：地域経済分析システム (RESAS) より作成

四国におけるIT投資、研究開発費（平成25年度）



出典：四国の労働生産性の現状と課題について(四国生産性本部) 5

【域内総生産の推計値(2020,2030)算出方法について】

推計域内総生産(円) = 四国における推計県内総生産の合計(円)

推計県内総生産(円) = 推計就業者数(人) × 就業者1人あたり総生産(円/人)

推計就業者数(人) = 現在就業者数※¹(人) × (1-就業者数変化率※²)(%)

就業者1人あたり総生産(円/人) = 現在県内総生産※¹(円) / 現在就業者数(人)

※¹: 現在就業者数、現在県内総生産は2013年の値

※²: (独)労働政策研究・研修機構「平成27年労働力需給の推計」における以下の3つのブロックから構成される労働力需給モデルより算出した数値を使用

「労働力需要ブロック」: 「『日本再興戦略』改訂2015」を踏まえた産業別生産額を算出し、各産業の労働力需要関数から設定した産業別労働力需要を推計

「労働力供給ブロック」: 行動要因、政策要因等を説明変数とする労働力率関数から労働力率を推計し、将来推計人口を乗じて労働力人口を推計

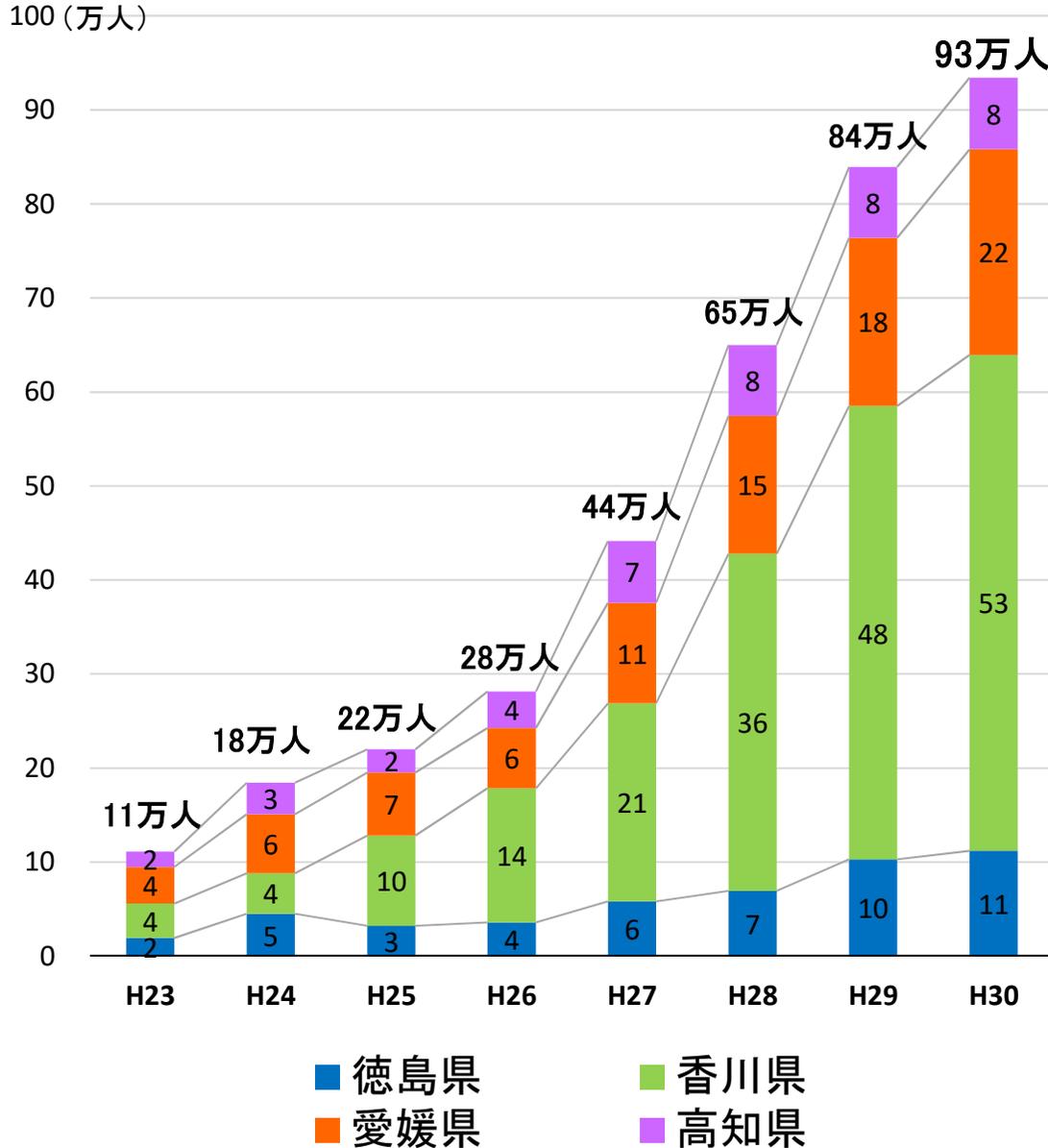
「労働力需給調整ブロック」: 「労働力需要ブロック」「労働力供給ブロック」から賃金上昇率、完全失業率を推計

出典：四国の労働生産性の現状と課題について(四国生産性本部)より四国地方整備局作成

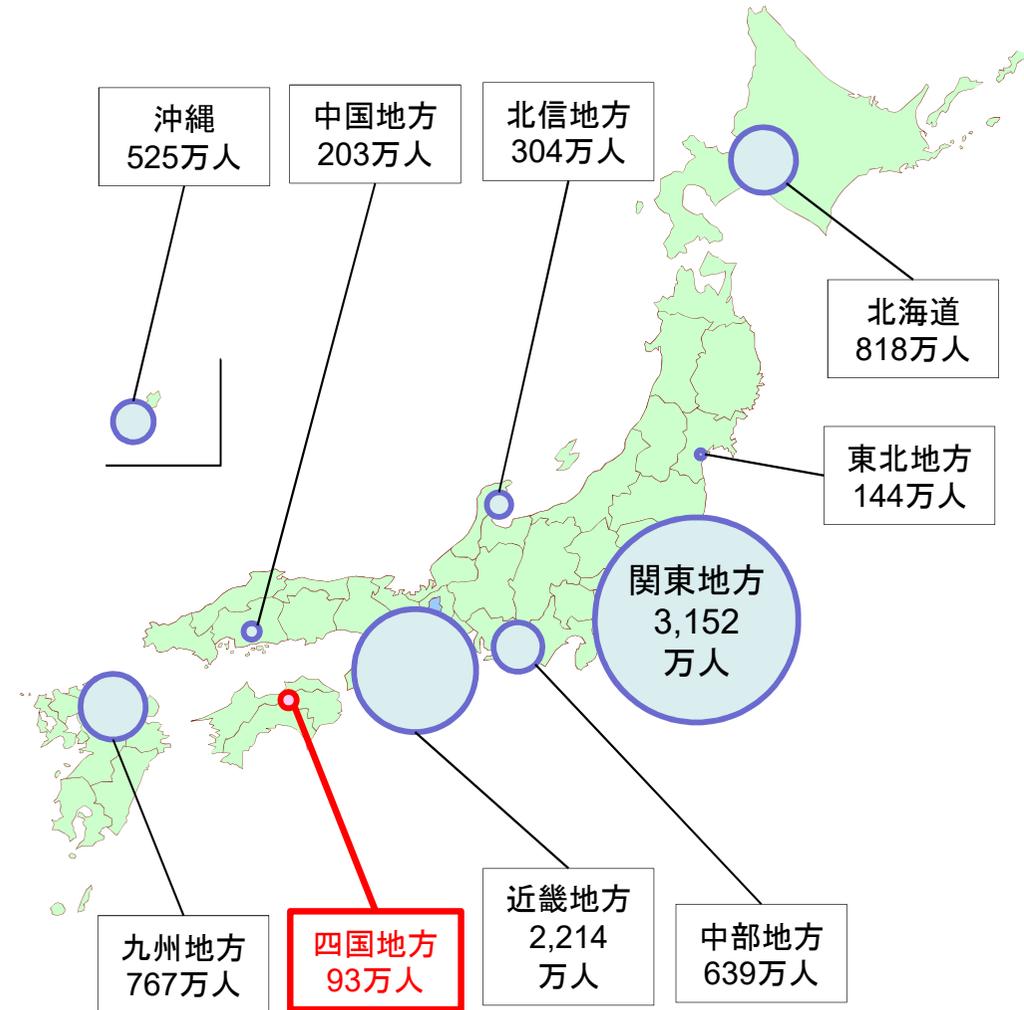
【観光・賑わい】四国におけるインバウンドの状況

○豊かな観光資源を持つ四国においては、平成30年の外国人宿泊者数(外国人のべ宿泊者数)は約93万人(前年比11%増)で拡大傾向にある一方、地域別では最下位となっている。

四国における外国人延べ宿泊者数



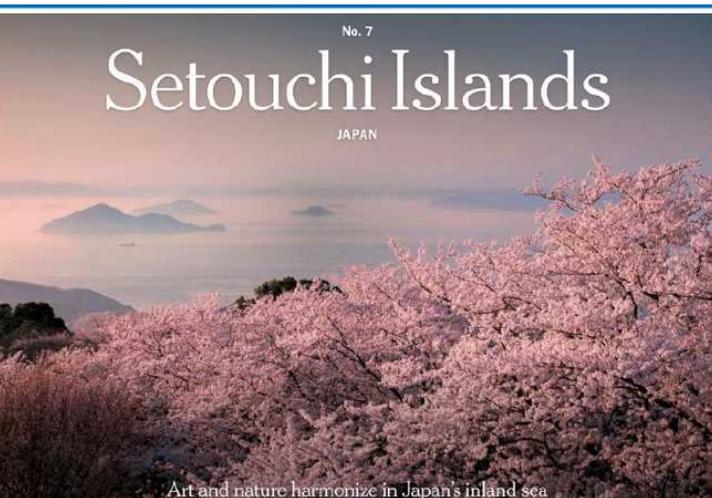
地方ブロック別外国人延べ宿泊者数



【観光・賑わい】世界に注目される四国・瀬戸内

○米国で最も著名な媒体の一つである「The New York Times」は、「52Places to Go in 2019(2019年に行くべき52ヶ所)」(2019年1月公表)において、**第7位として“Setouchi Islands”を日本で唯一選出。**

○また、世界1位のシェアを誇る旅行ガイドブック出版社「Lonely Planet」の「BEST IN ASIA PACIFIC(アジア太平洋地域の訪れるべき目的地)」(2019年7月公表)において、2019年の旬な目的地として、**日本で唯一「Shikoku」が選ばれ第2位にランクイン。**



Japan's ancient Setouchi region, which includes the Seto Inland Sea's islands and coastal areas, will host the **Setouchi Triennale 2019**, a major art fair held in three seasonal installments; sites in 2019 include the less-frequented islands of **Teshima and Honjima**, where you can better experience the balance of nature and art. One hour south of the “art islands” via ferry or the Shinkansen bullet train, the **Hiroshima Peace Memorial Museum**, one of Japan's most visited sites, reopens in spring 2019 after an eight-year, \$51 million refurbishment. Setouchi is also looking to draw a fresh crop of cyclists, with new trails winding through local citrus and olive groves and a dedicated **Shimanami bike ferry** that opened in October 2018 connecting Japan's main island of Honshu to the region's lesser-visited island of Shikoku. For those seeking more sybaritic forms of transport, late 2017 saw the maiden voyage of **Guntu** — more a minimalist floating ryokan than a cruise ship — complete with 19 walnut-clad rooms and open-air cypress soaking baths. In 2019, **Setouchi Sea Planes**, Japan's only sea plane company, will expand its scenic flights to several smaller islands and towns via a fleet of Kodiak 100s. And a Japanese start-up company called **Ale** launched — literally — the **Shooting Star Challenge**, a microsatellite that will create the world's first artificial meteor shower, aiming to fill Setouchi's skies in spring 2020, a taste of the high-tech one-upmanship to come in Tokyo's 2020 Olympics.



- ※記事中のコンテンツ
- ①瀬戸内国際芸術祭 2019
 - ②豊島
(瀬戸内国際芸術祭 2019 会場 本島
(瀬戸内国際芸術祭 2019 会場 重要伝統的建造物群保存地区))
 - ③広島平和記念資料館
 - ④サイクルシップ
(Cycleship Lazuli)
 - ⑤guntu
 - ⑥せとうち SEAPLANES
 - ⑦人工流れ星プロジェクト
(ベンチャー企業によるプロジェクト)



The sacred summit of Ishizuchi-san, otherwise known as 'the roof of Shikoku' © Paprikaworks / Getty Images

2. Shikoku, Japan

88 Sacred Temples of Shikoku pilgrims may have been journeying around Japan's fourth largest island for 1200 years, but this somewhat off-the-beaten-path haven is finally being discovered by non-Japanese visitors, with an increasing number of international flights winging into the main cities of Takamatsu and Matsuyama.

The popular island of Naoshima in the Inland Sea, along with 11 other blossoming art-focused islands, is hosting its Setouchi Triennale Arts Festival through November 2019, and the magnetism of Naoshima is rubbing off on mainland Shikoku, too. Visitors are exploring attractions such as the “hidden” Iya Valley, the Naruto whirlpools, Kochi City's castle and Hirome markets, Matsuyama's Dogo Onsen and also climbing the holy Shinto peak of Ishizuchi-san. Some are even walking the 1400km 88-temple Buddhist pilgrimage.

Five reasons to visit Japan's Kagawa Prefecture

Setouchi International Art Festival

Dogo Onsen Henkan

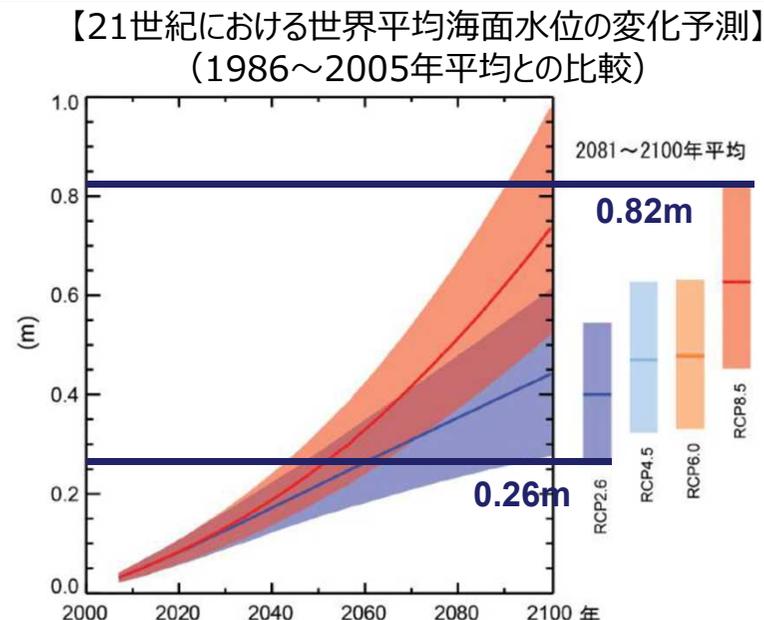
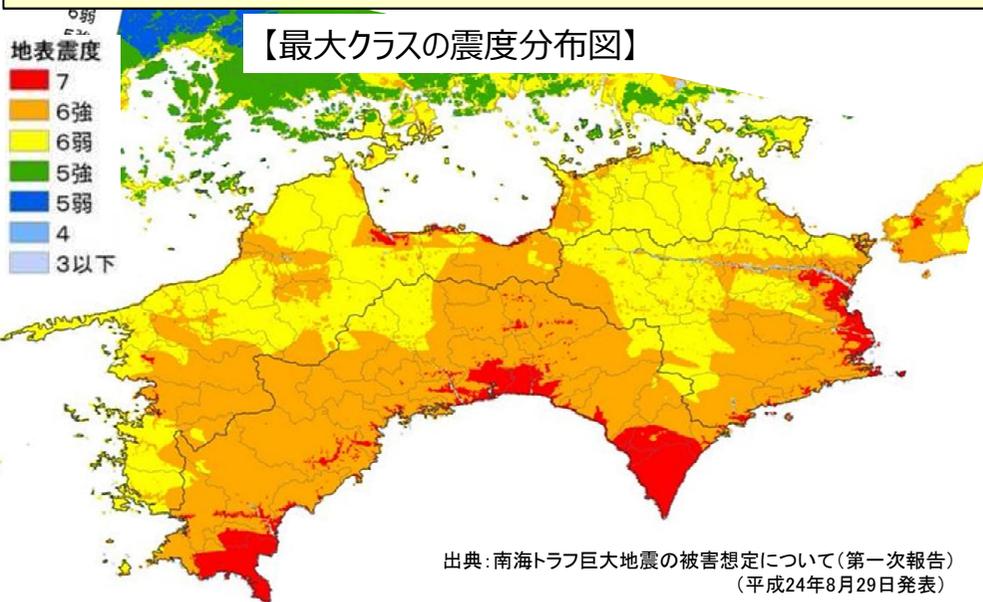


「Lonely Planet」における「BEST IN ASIA PACIFIC (アジア太平洋地域の訪れるべき目的地)」
(出典：(一社)四国ツーリズム創造機構HP)

「The New York Times」における
「52Places to Go in 2019 (2019年に行くべき52ヶ所)」(出典：(一社)せとうち観光推進機構 HP)

【安全・安心】四国における自然災害リスク

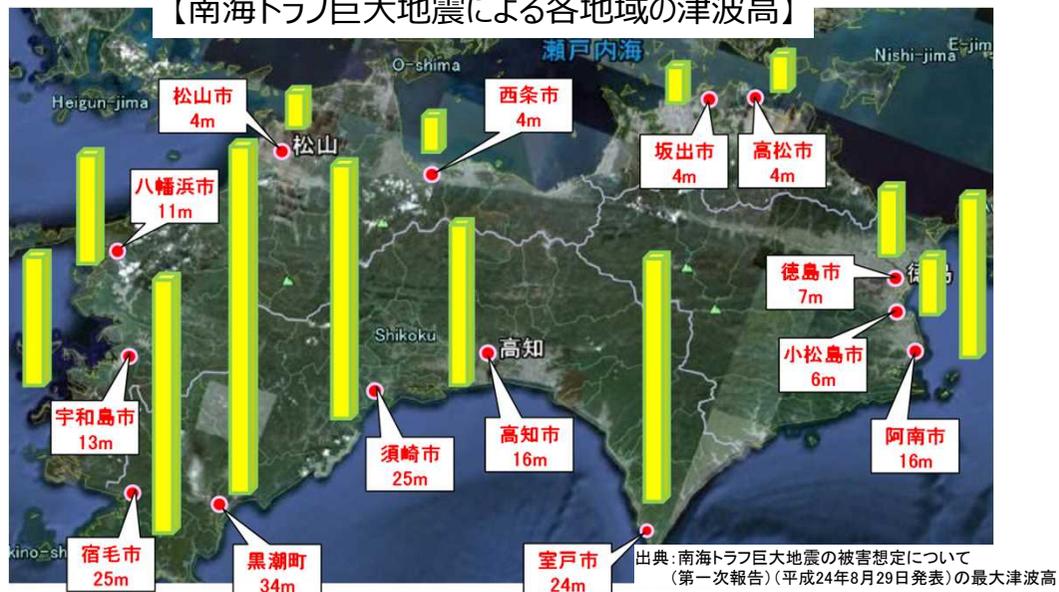
- 南海トラフ巨大地震により、関東から東海・近畿・四国・九州の広い範囲にかけて、強い揺れと大きな津波が発生し、四国全土で深刻な被害が懸念される。
- また、地球温暖化による気候変動が指摘されており、高潮・高波・台風等自然災害リスクが高まっている。



21世紀末までに、世界平均海面水位は
0.26m～0.82m上昇する可能性が高い

出典：気候変動に関する政府間パネル(IPCC)第5次評価報告書第一作業部
会報告書（自然科学的根拠）の公表について（環境省資料）

【南海トラフ巨大地震による各地域の津波高】



【平成30年9月台風21号による被害（徳島小松島港）】



【安全・安心】プラスチックごみ対策

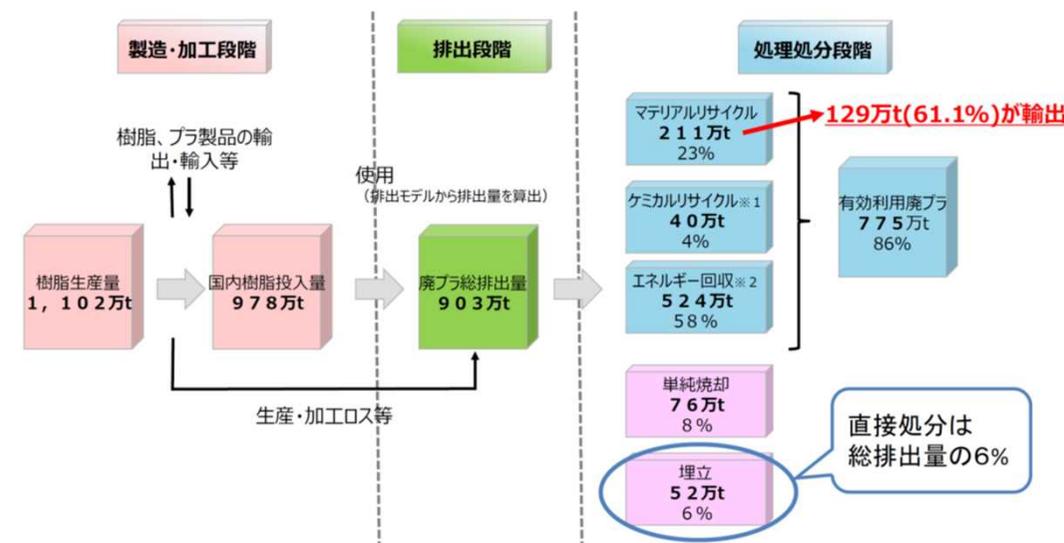
○SDGsの目標とリンクして、**プラスチック資源循環、海洋プラスチックごみ対策**に関する国際的な取り組みが進められており、我が国においても、アジア諸国での廃プラ輸入規制の流れを受け、**国内での資源循環体制の整備**が求められている。

■プラスチックごみ対策の全体像

海洋流出防止	<p>G20 (6/15-16 G20エネルギー・環境大臣会合@軽井沢)</p> <p>○海洋プラスチックごみ対策の実施枠組構築 「生産・使用の抑制」ではなく、「海洋への流出防止」を重視して、各国ができる範囲内で、①廃棄物管理、②海洋ごみの回収、③イノベーション、④能力強化を柱とする行動計画を今後策定</p> <p>海洋プラスチックごみ対策アクションプラン (5/31 関係閣僚会議決定)</p> <p>○「新たな汚染を生み出さない世界」の実現に向け、G20の実施枠組構築に先立って、日本国としての行動計画を率先して策定。</p> <p>海岸漂着物処理推進法基本方針の改正 (5/31 閣議決定)</p> <p>○マイクロプラスチック対策等を追加（事業者の使用抑制努力、国の実態調査等）</p>
国際資源循環の管理	<p>バーゼル条約改正 (5/10 採択)</p> <p>○「汚れた」プラ廃棄物を輸出入の規制対象に追加（輸出相手国の事前同意義務付け：2021年1月発効）</p>
国内資源循環の強化	<p>プラスチック資源循環戦略 (5/31 関係省庁連名策定)</p> <p>○3R + Renewable</p> <p><リデュース> ・～2030年 ワンウェイプラ累積25%削減 ※レジ袋有料義務化</p> <p><リユース・リサイクル> ・～2030年 容器包装の6割をリサイクル ・～2035年 使用済プラ100%有効利用</p> <p><再生利用等> ・～2030年 再生材利用倍増 ・～2030年 バイオマスプラ200万トン導入</p>

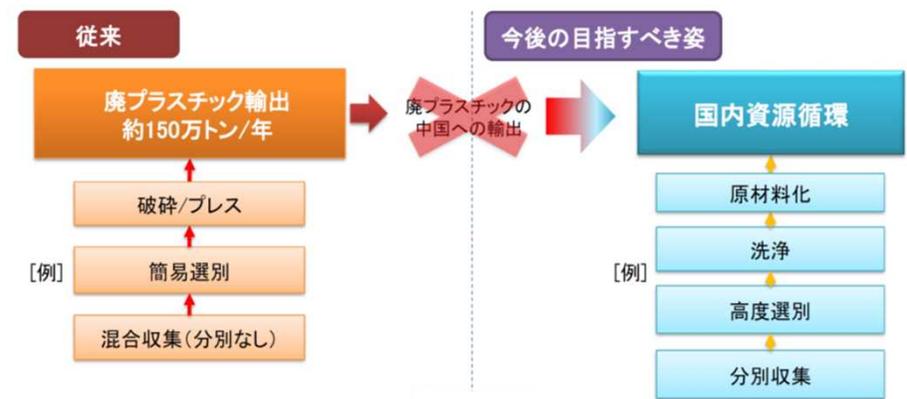
出典：海洋プラスチックごみ問題をめぐる動向（令和元年6月、経済産業省）

■日本のプラスチックの再資源化の現状（2017）



出典：海洋プラスチックごみ問題をめぐる動向（令和元年6月、経済産業省）

■アジア諸国の輸入規制への対応



出典：プラスチック資源循環を巡る最近の動向について（2018年8月、経済産業省）

【安全・安心】洋上風力発電

○パリ協定の採択(2015年6月)等、温室効果ガス削減に関する国際的な取り組みが進められており、我が国においても、エネルギー政策として、**洋上風力発電等の再生可能エネルギーの導入促進**が期待されている。
○現在、港湾区域・一般海域において、九州・東北地方を中心に洋上風力発電の導入が進められつつあるが、**四国においては、導入可能性の検討が緒についたばかりの状況にある。**

■ 政府の計画における洋上風力発電の位置付け

■ 海洋基本計画 (H30.5.15閣議決定)

- 一般海域において洋上風力発電の整備に係る海域の利用の促進を図るため、関係者との調整の枠組を定めつつ、事業者の予見可能性の向上により事業リスクを低減させる等の観点から、海域の長期にわたる占用等を可能とする制度整備を行い、円滑な制度の運用に努める。

■ エネルギー基本計画 (H30.7閣議決定)

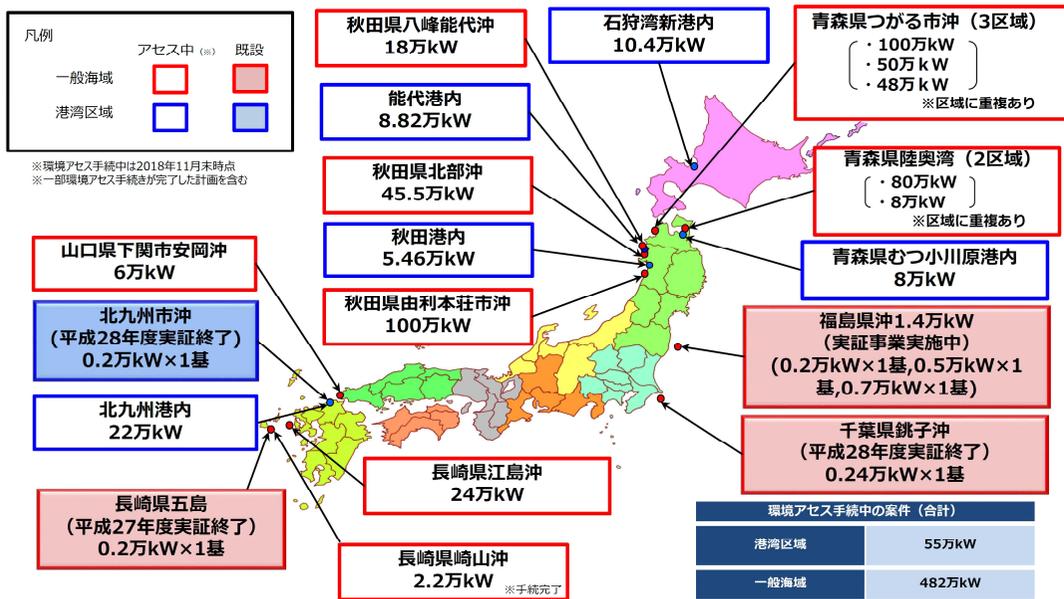
<2030年に向けた基本的な方針と政策対応>

- 陸上風力の導入可能な適地が限定的な我が国において、**洋上風力発電の導入拡大は不可欠である。**(中略)地域との共生を図る海域利用のルール整備や系統制約、基地港湾への対応、関連手続きの迅速化と価格入札も組み合わせた洋上風力発電の導入促進策を講じていく。

■ 四国における洋上風力発電施設の導入検討事例

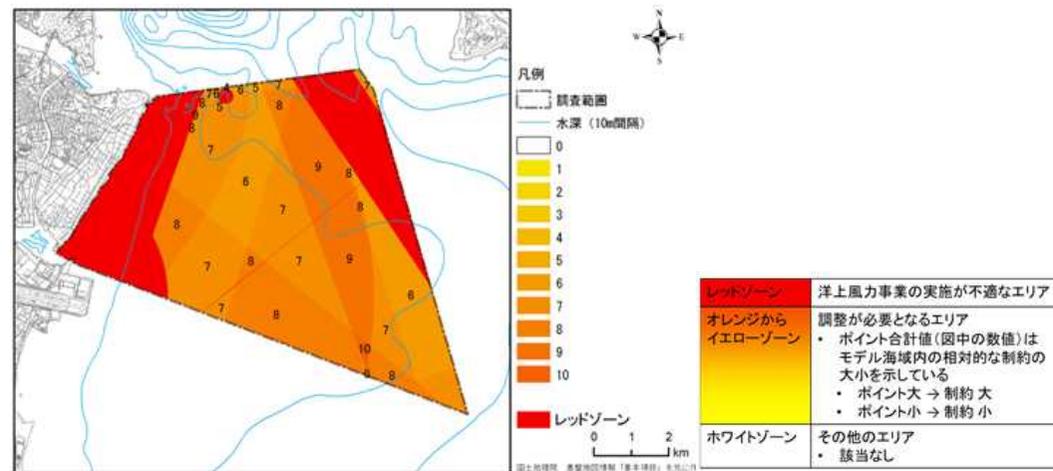
	取組状況
徳島県	<ul style="list-style-type: none"> ● 2017年、環境省「風力発電等に係るゾーニング手法検討モデル事業」において鳴門市がモデル地域に選定された。2018年調査結果公表。 ● 2019年、上記の事業において阿南市がモデル地域に選定された。
高知県	<ul style="list-style-type: none"> ● 県のエネルギービジョンにおいて洋上風力発電のポテンシャルを検討。洋上風力に関する勉強会を開催。

■ 我が国における洋上風力発電の導入状況及び計画



出典：発電所環境アセスメント情報サービス (経済産業省HP) から作成

【鳴門沖の適地調査結果】

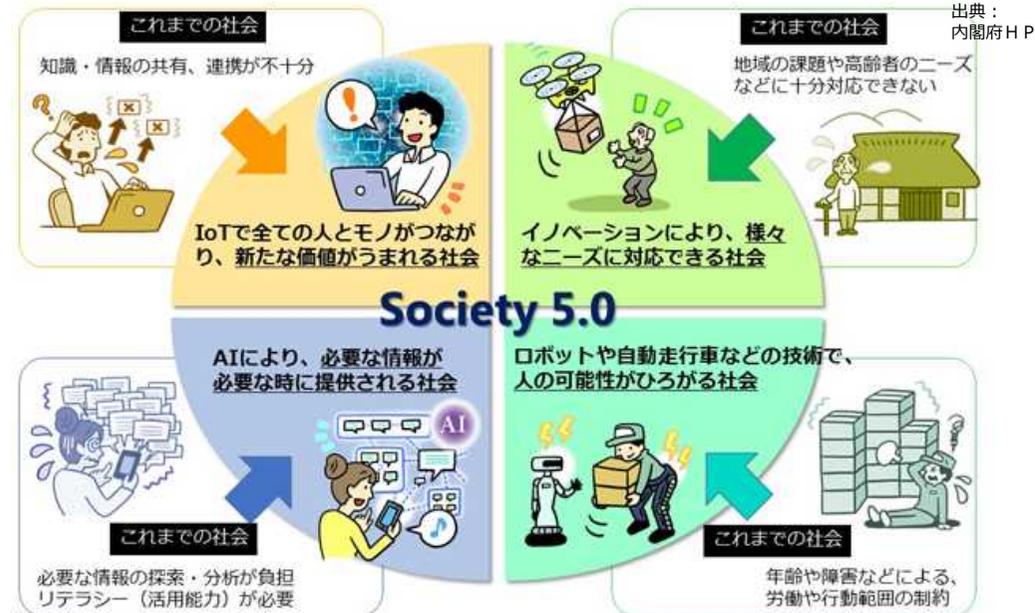
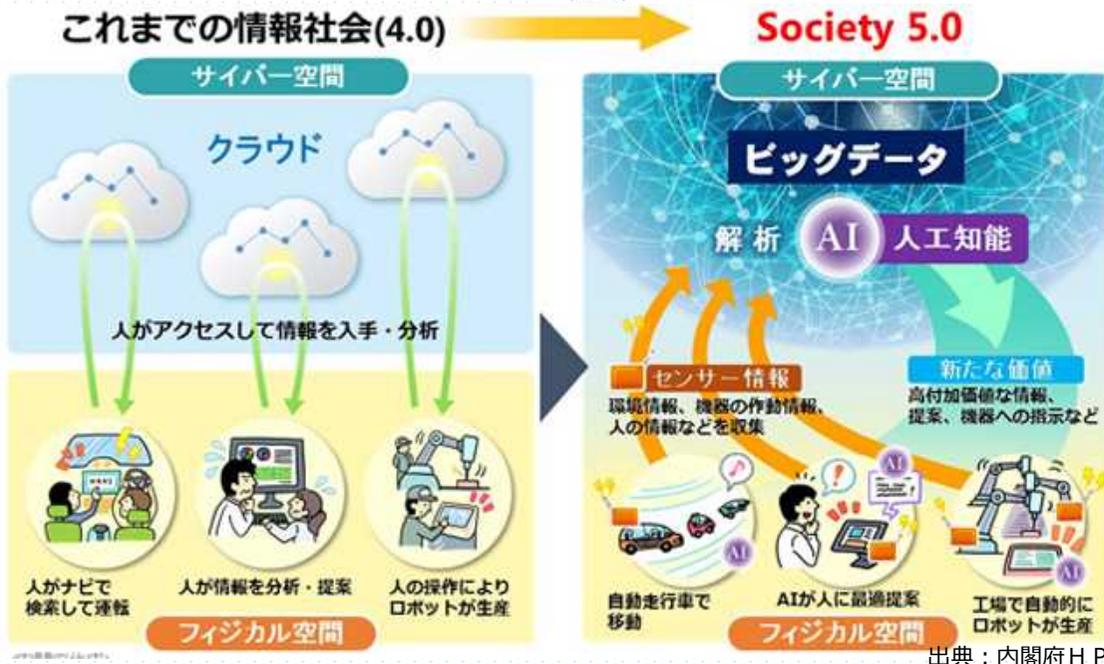
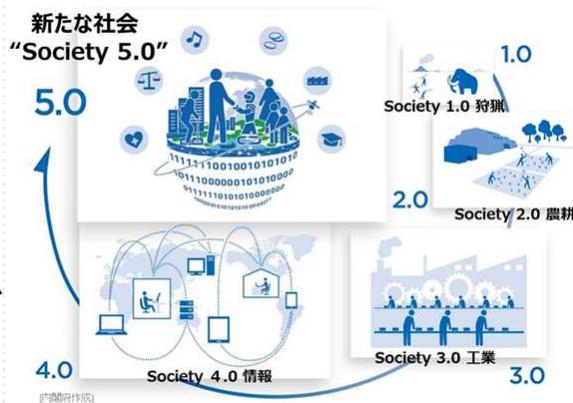


出典：鳴門市HP

【社会・経済情勢】「Society 5.0」の実現

- 「Society 5.0」：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、**経済発展と社会的課題の解決**を両立する、人間中心の社会。
- 「**経済財政運営と改革の基本方針2019**」（令和元年6月21日閣議決定）においては、「Society 5.0」を直面する様々な課題を克服し、ピンチをチャンスに変えていく鍵としており、その実現の加速が掲げられている。

「Society 5.0」
「狩猟社会」「農耕社会」「工業社会」「情報社会」に続く、人類史上5番目の新しい社会。第4次産業革命によって、新しい価値やサービスが次々と創出され、人々に豊かさをもたらす。



第4次産業革命の新たな技術革新により、これまでは実現困難で遠い将来の夢と思われていたことに手が届き、大きな可能性とチャンスを生む新たな展開、「Society 5.0」の実現が期待される。

■ 四国における無人物流の実証実験

高松市の民間企業が、高松港と男木島間（約9km）において無人物資輸送艇による海上物資輸送実験を実施（H29.12）



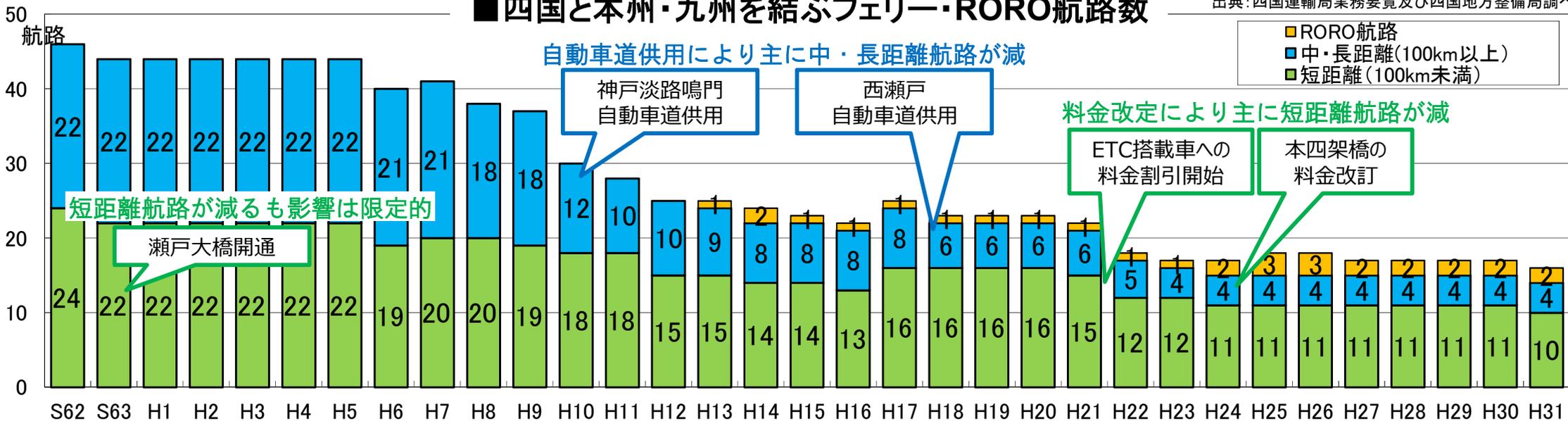
2. 四国の港湾における海上物流・ 人流等の動向

【海上物流】四国におけるフェリー・RORO航路の状況

○四国におけるフェリー・RORO航路数は自動車道の供用や料金改訂等の影響等により大幅に減少。

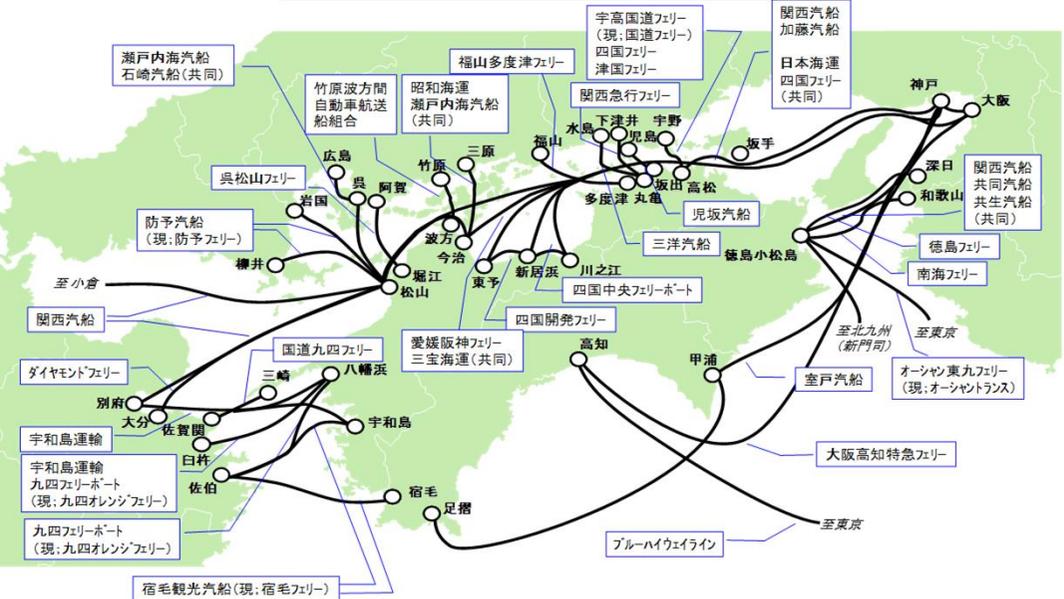
■四国と本州・九州を結ぶフェリー・RORO航路数

出典：四国運輸局業務要覧及び四国地方整備局調べ

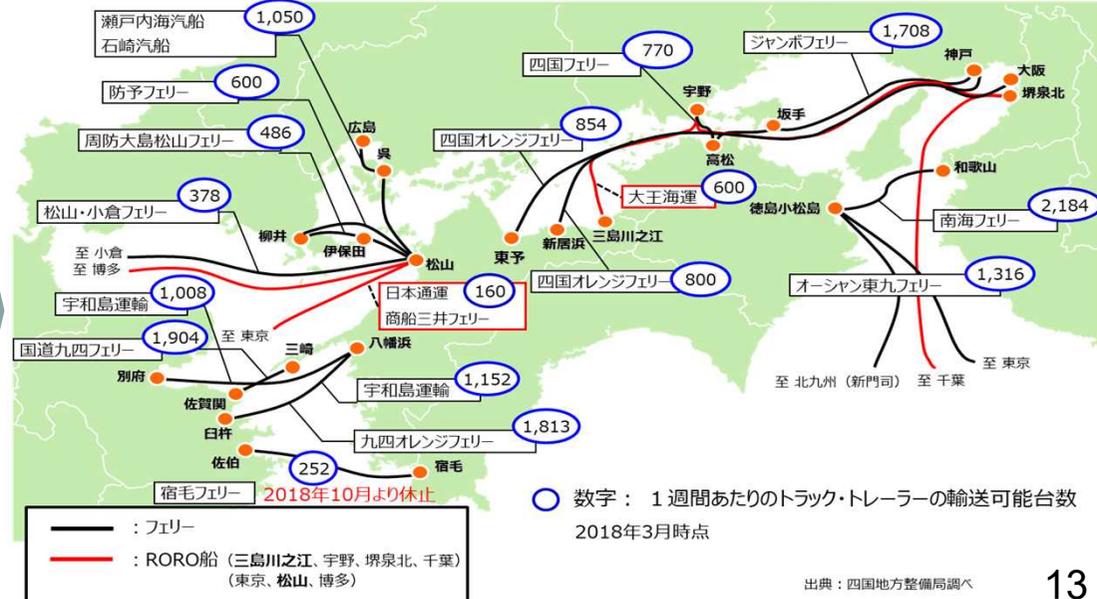


昭和62年 (46航路)

平成30年 (17航路)



約30年で3分の1程度に減少



○ 数字：1週間あたりのトラック・トレーラーの輸送可能台数
2018年3月時点

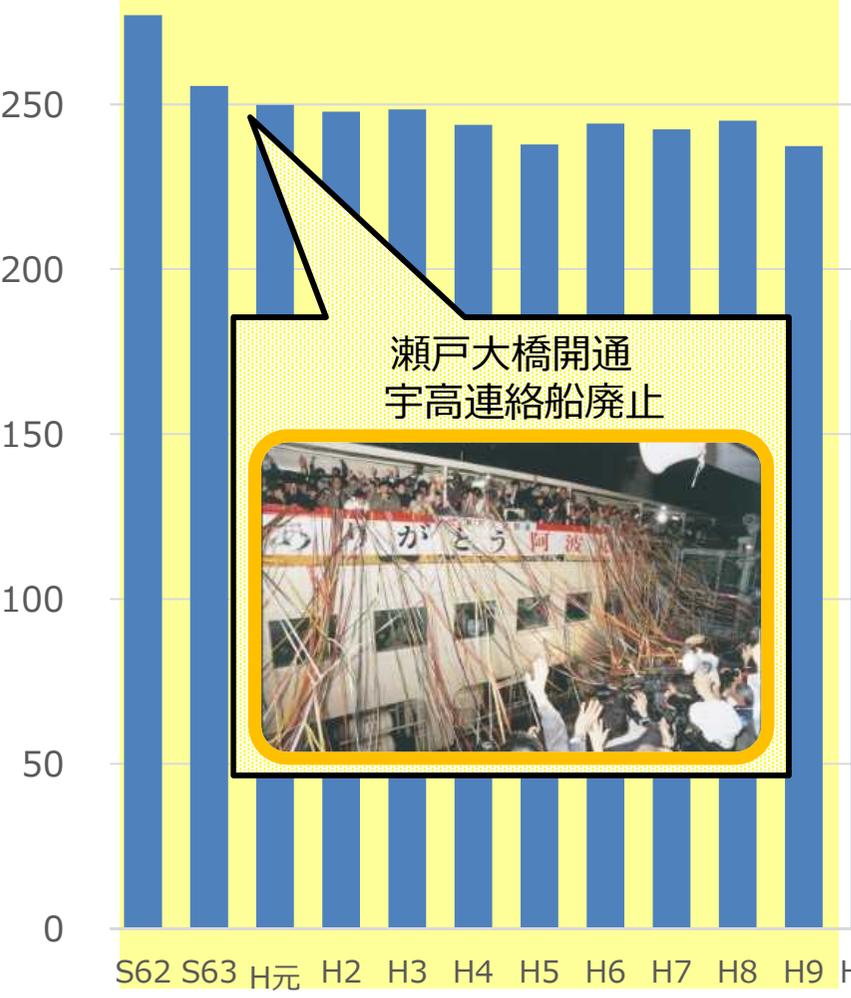
出典：四国地方整備局調べ

【海上物流】四国と本州・九州を結ぶフェリーによるトラック輸送台数の推移

昭和後期～平成初期

- ・S63年に瀬戸大橋開通。JR宇高連絡船が廃止
- ・一方、通行料が高額かつ高速道路整備は限定的なため、民間航路への影響は比較的小さかった

(万台)

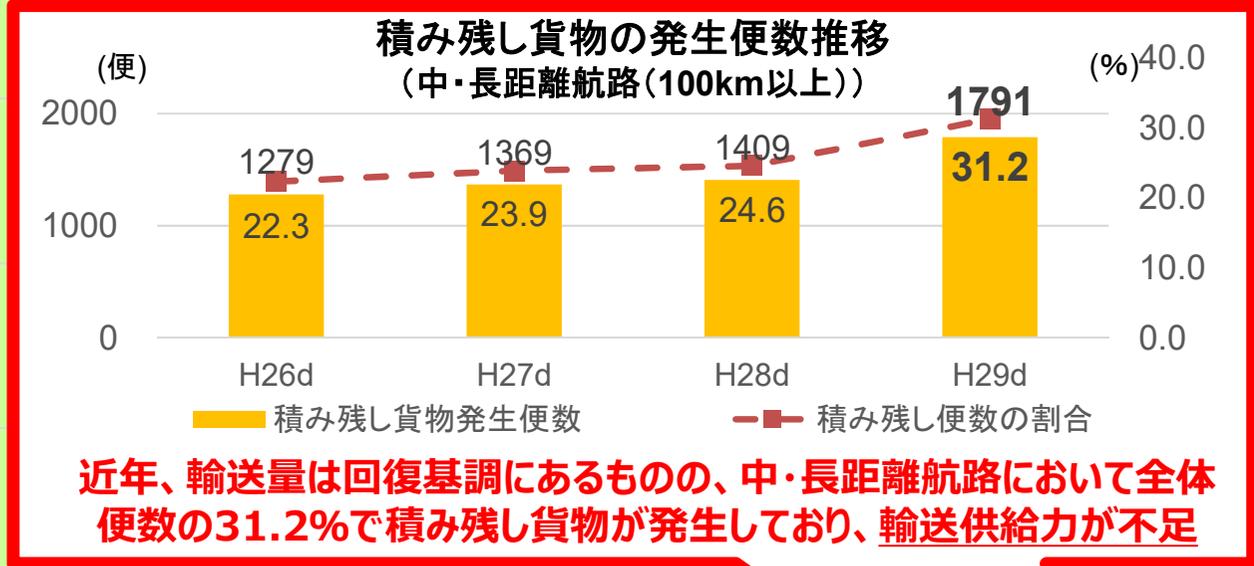


平成中期

- ・エクスハイウェイが完成
- ・神戸淡路鳴門自動車道、しまなみ海道も全線開通
- ・ETC割引など料金も低下

平成後期

- ・ドライバー不足への対応
- ・フェリー大型化



平成中期に入り減少傾向

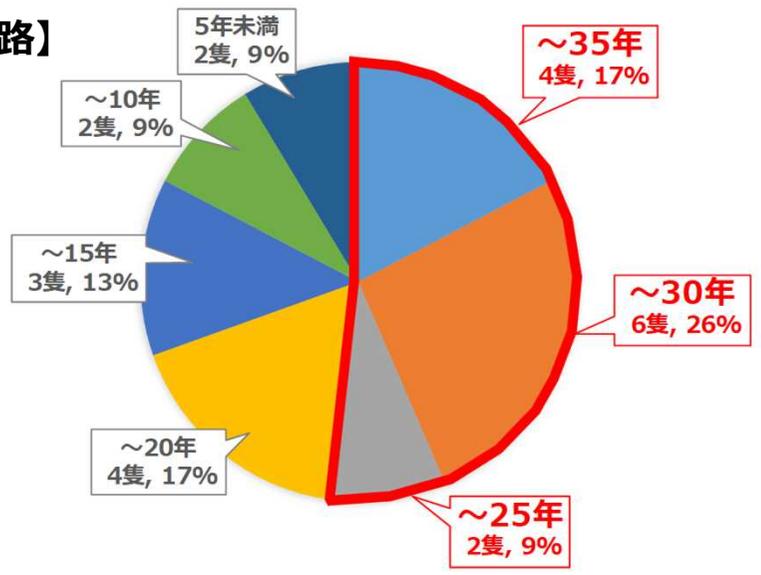
回復基調

【海上物流】四国におけるフェリーの老齢化と更新状況

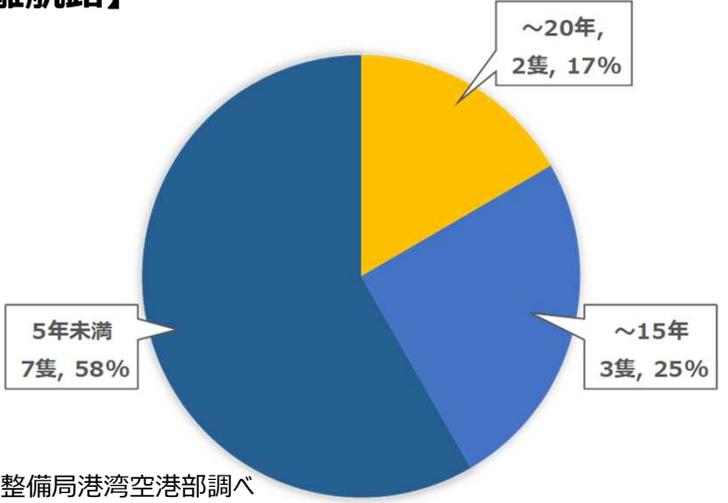
- 四国におけるフェリー船舶については、特に瀬戸内海航路等の近距離航路では建造後20年以上の船舶が半数強あり、老齢化が進展している。
- 一方、中長距離航路(300キロ超)は一部事業者で船舶を更新(リプレイス)しており、比較的新しい船舶が多い。また、船舶の更新に伴い大型化が図られている。

■ 四国発着フェリーの船齢

【近距離航路】



【中長距離航路】



■ フェリーの更新に伴う大型化事例

オーシャン東九フェリー (徳島小松島港)



○新旧船舶の諸元比較注1)

要目	新 船	現行船舶	新旧比較
総トン数	15,000 ^ト	10,000 ^ト	大型化
長さ	199.9m	165m	
幅	27.5m	25.6m	
深さ	10.2m	7.3m	
吃水	6.7m	5.5m	個室化
旅客定員	519名	708名	
搭載車両数12m	160台	120台	増加
連続最大出力(kW)	13,500 kW×1	9,930 kW×2	省力化

注1: 四国地方整備局調べ

四国オレンジフェリー (東予港)

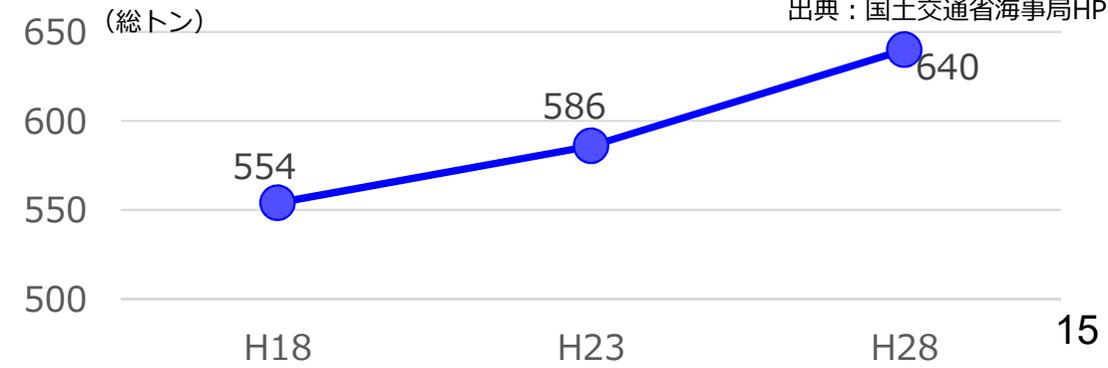


○新旧船舶の諸元比較注2)

要目	新 船	現行船舶	新旧比較
総トン数	15,000 ^ト	10,000 ^ト	大型化
長さ	199.9m	165m	
幅	27.5m	25.6m	
深さ	10.2m	7.3m	
吃水	6.7m	5.5m	個室化
旅客定員	519名	708名	
搭載車両数12m	160台	120台	増加
連続最大出力(kW)	13,500 kW×1	9,930 kW×2	省力化

注2: 四国開発フェリー資料より抜粋

(参考) 一般貨物船の平均総トン数推移

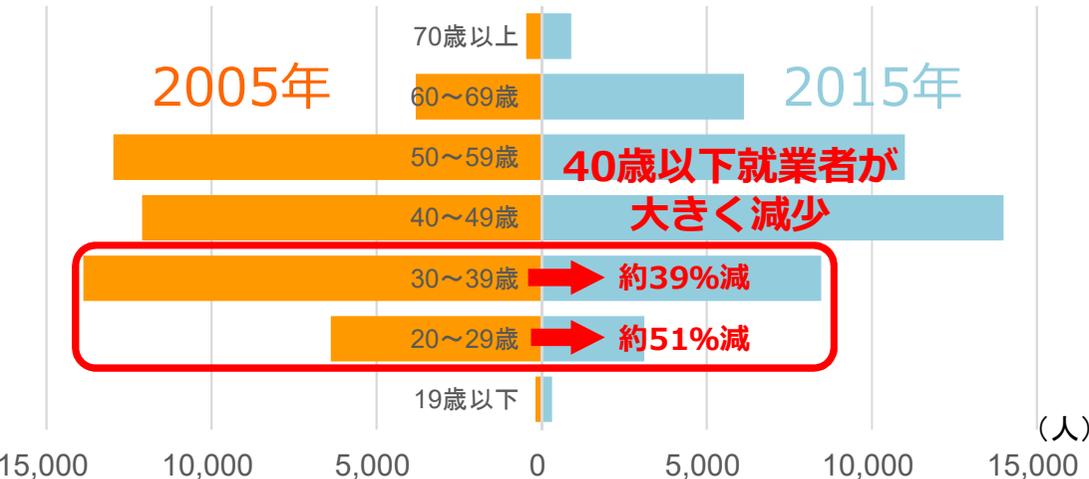


【海上物流】トラックドライバーの人手不足とモーダルシフトの加速化

- 平成25年にトラック事業者への安全規制が強化されて以降、**ドライバーの人手不足や高齢化が顕在化。**
- 上記の背景等を踏まえ、四国において海上輸送によるモーダルシフトが進んでおり、フェリーによる貨物輸送は増加傾向。

■ 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） 平成25年11月1日施行

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

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

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

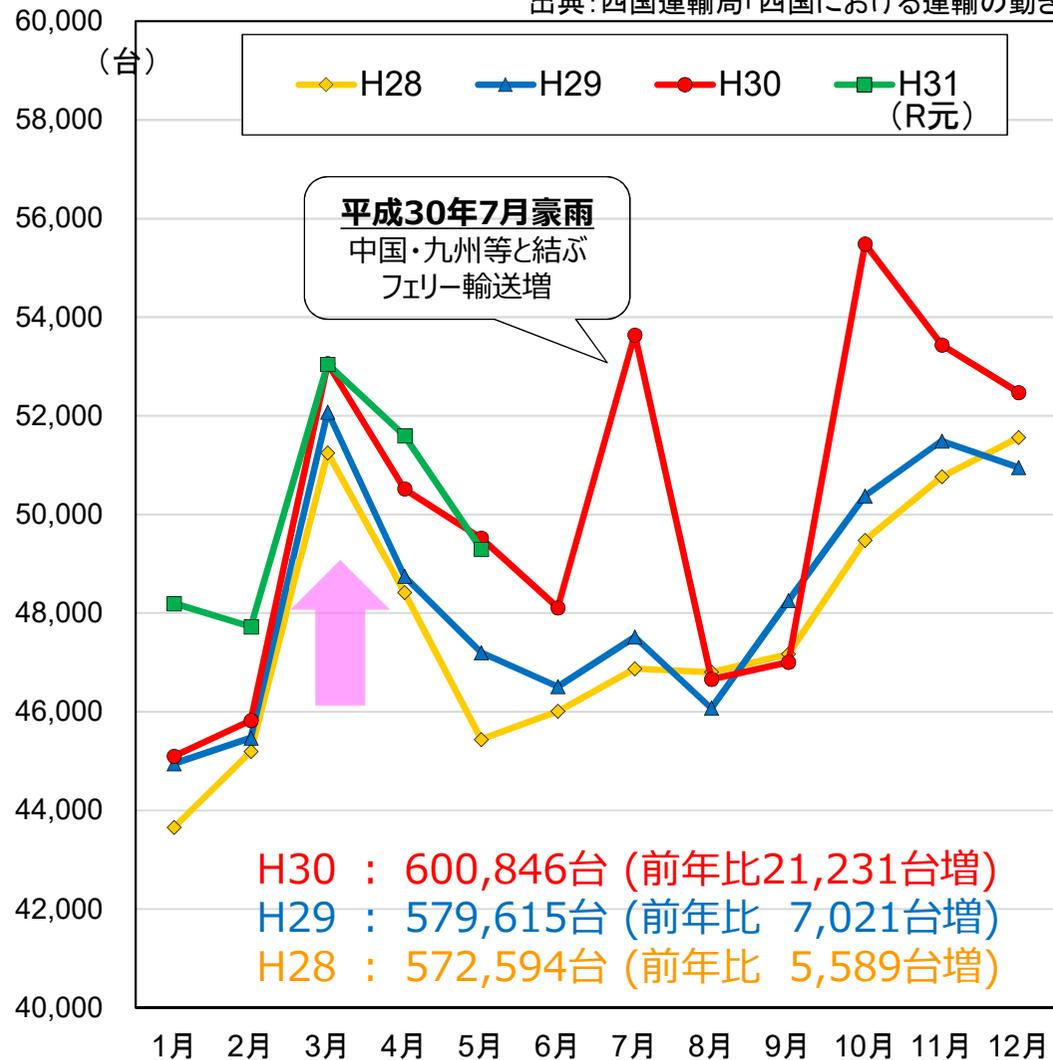
※1 上記の基準は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（厚生労働大臣告示）」によるもの。

※2 基準に著しく違反する場合は、「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（国土交通大臣告示）」の未遵守が1ヶ月間で計31件以上あった運転者が3名以上確認され、かつ、過半数の運転者について、告示に規定する**拘束時間の未遵守**が確認された場合

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）

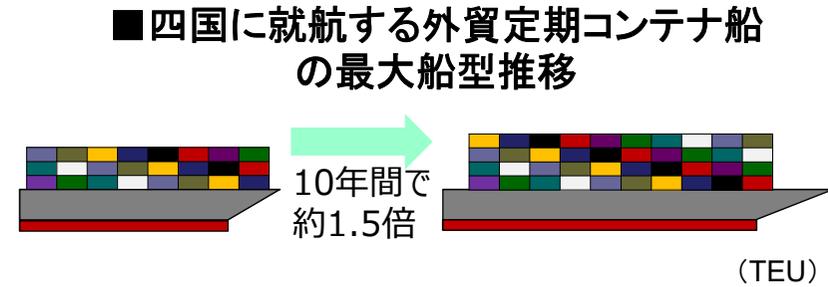
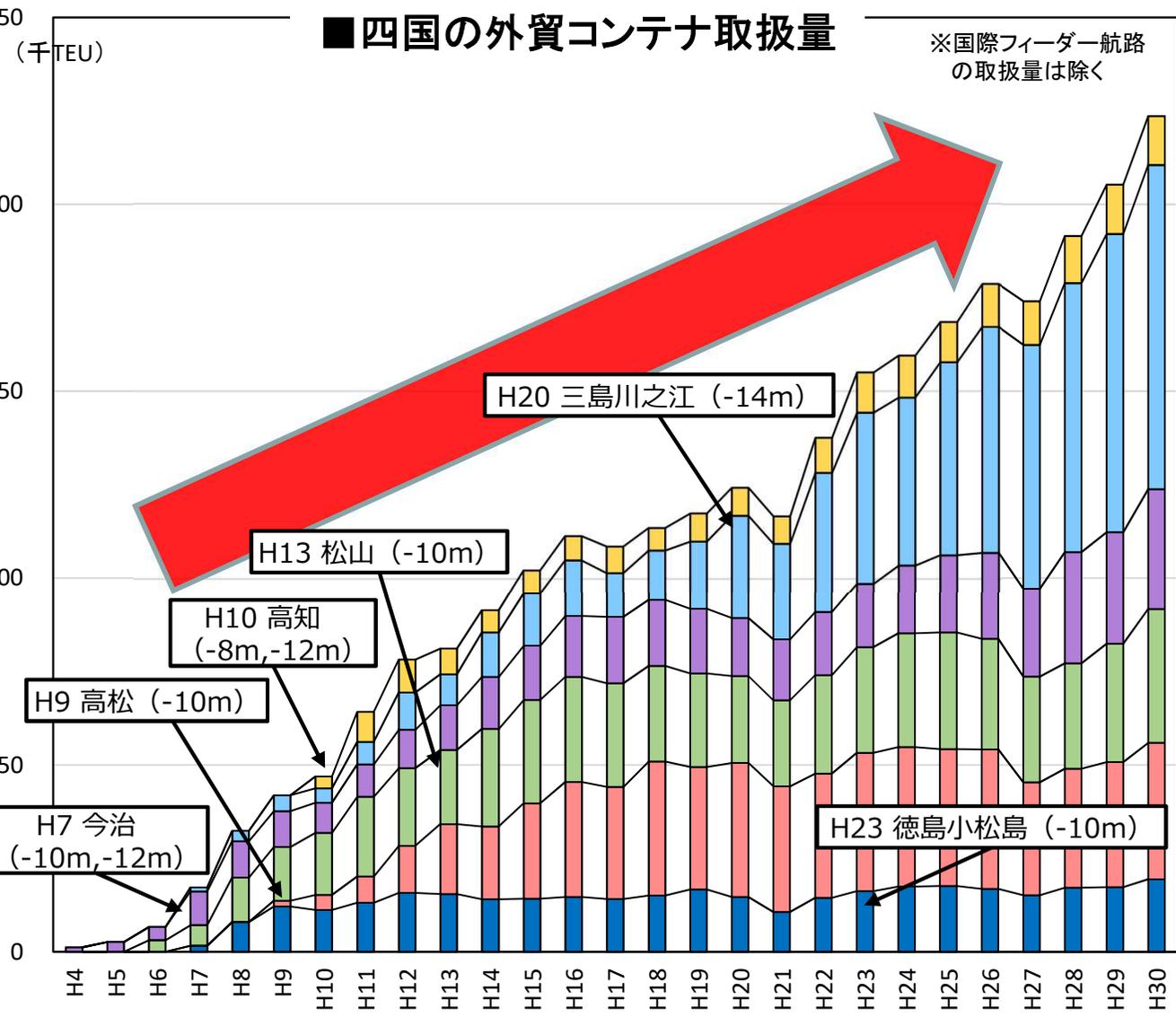
■ 四国と本州・九州を結ぶフェリーによるトラック輸送台数

出典：四国運輸局「四国における運輸の動き」



【海上物流】四国における重要港湾のコンテナ取扱貨物量の推移

- 四国内におけるコンテナターミナルが供用に伴い、四国の国際コンテナ取扱量は大きく拡大。平成30年の四国全体のコンテナ取扱貨物量は223,543TEUで、前年比8.9%増。
- 海上輸送の効率化を図るため、四国に就航するコンテナ船の大型化も進行している。



	2007年	2017年	増加率
徳島小松島港 (韓国航路)	342	420	1.23
高松港 (中国航路)	653	712	1.09
三島川之江港 (韓国航路)	215	706	3.28
松山港 (上海航路)	672	704	1.05
今治港 (韓国航路)	342	834	2.44
高知港 (韓国航路)	320	420	1.31
平均	424	633	1.49

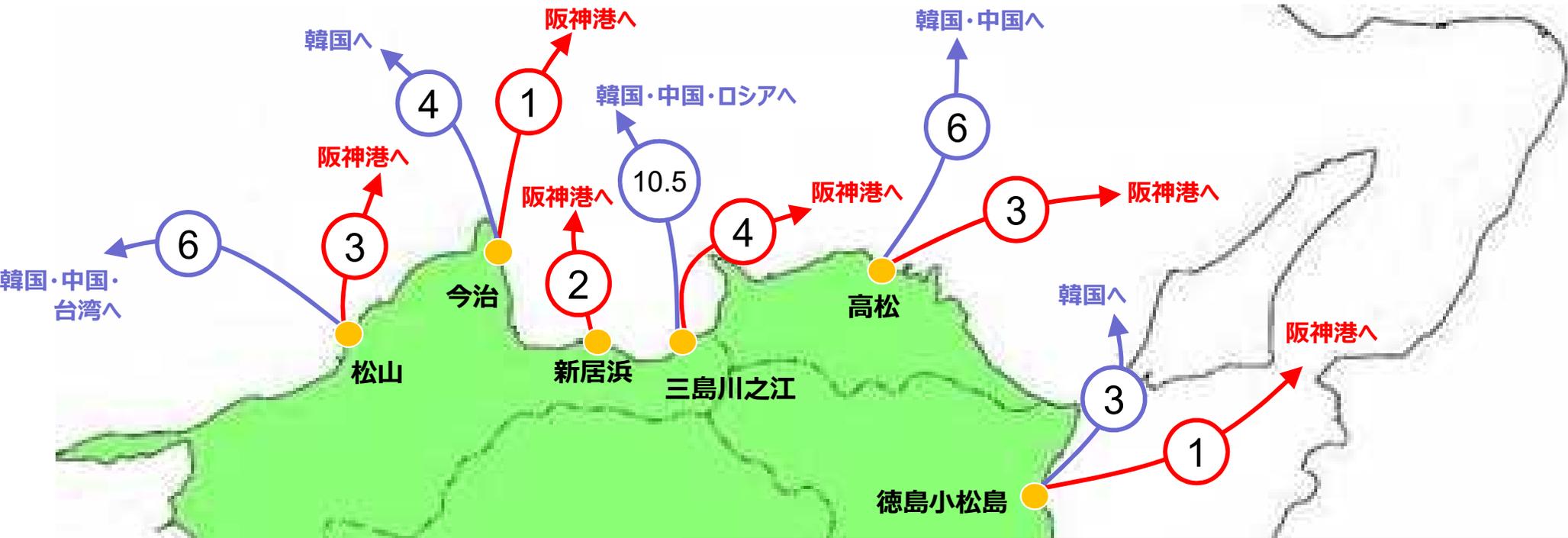
■ 徳島小松島 ■ 高松港 ■ 松山港 ■ 今治港 ■ 三島川之江港 ■ 高知港

出典：日本海事新聞

出典：港湾統計及び四国地方整備局調べ

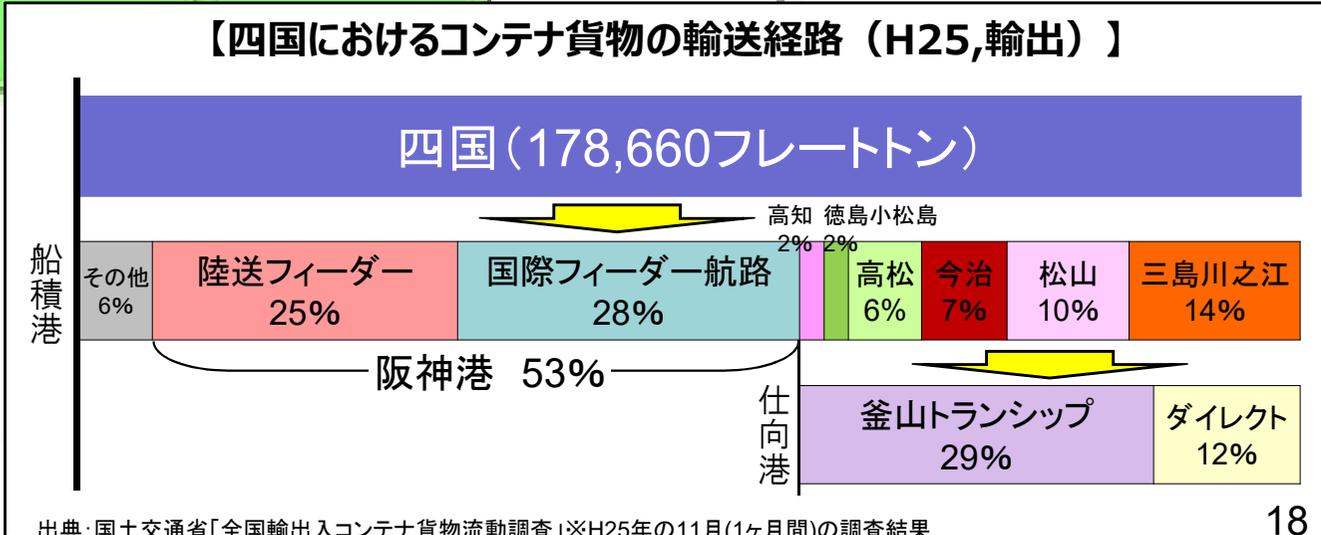
【海上物流】四国の外貿コンテナ、国際フィーダー航路

○令和元年7月時点、外貿コンテナ航路は延べ週31.5便、四国と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路は延べ週13便。
○輸出コンテナの経路は、阪神港経由が全体の53%を占めており、うち、国際フィーダー航路と陸送が半々。



【凡例】

- : 外貿コンテナ航路
- : 国際フィーダー航路
- ① : 週あたり便数

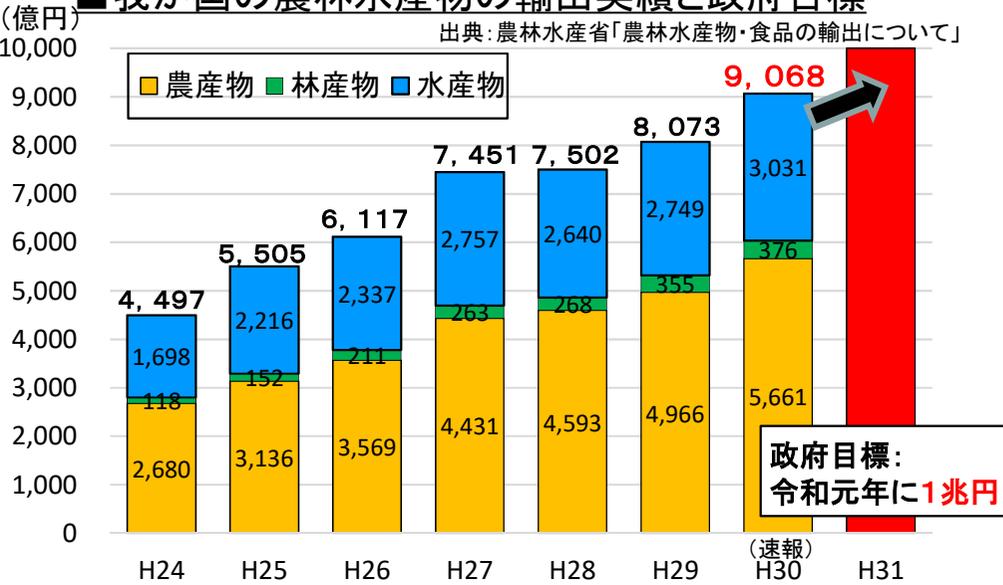


【海上物流】農林水産物・食品の輸出

- 政府目標である、「**農林水産物・食品の輸出額1兆円**」の実現に向け、**農林漁業者、流通業者・物流業者、行政が連携した取組**を進めているところ、**輸出額は年々増加**しており、平成30年輸出額(速報値)は9,068億円。
- 輸出手段はコンテナによる**海上輸送が約8割**であり、リーファーコンテナは全体の約3割。(平成27年時点)
- 一方、船積港別貨物量を見ると、**四国の港湾からの輸出量は他地域に比べ非常に少ない**。

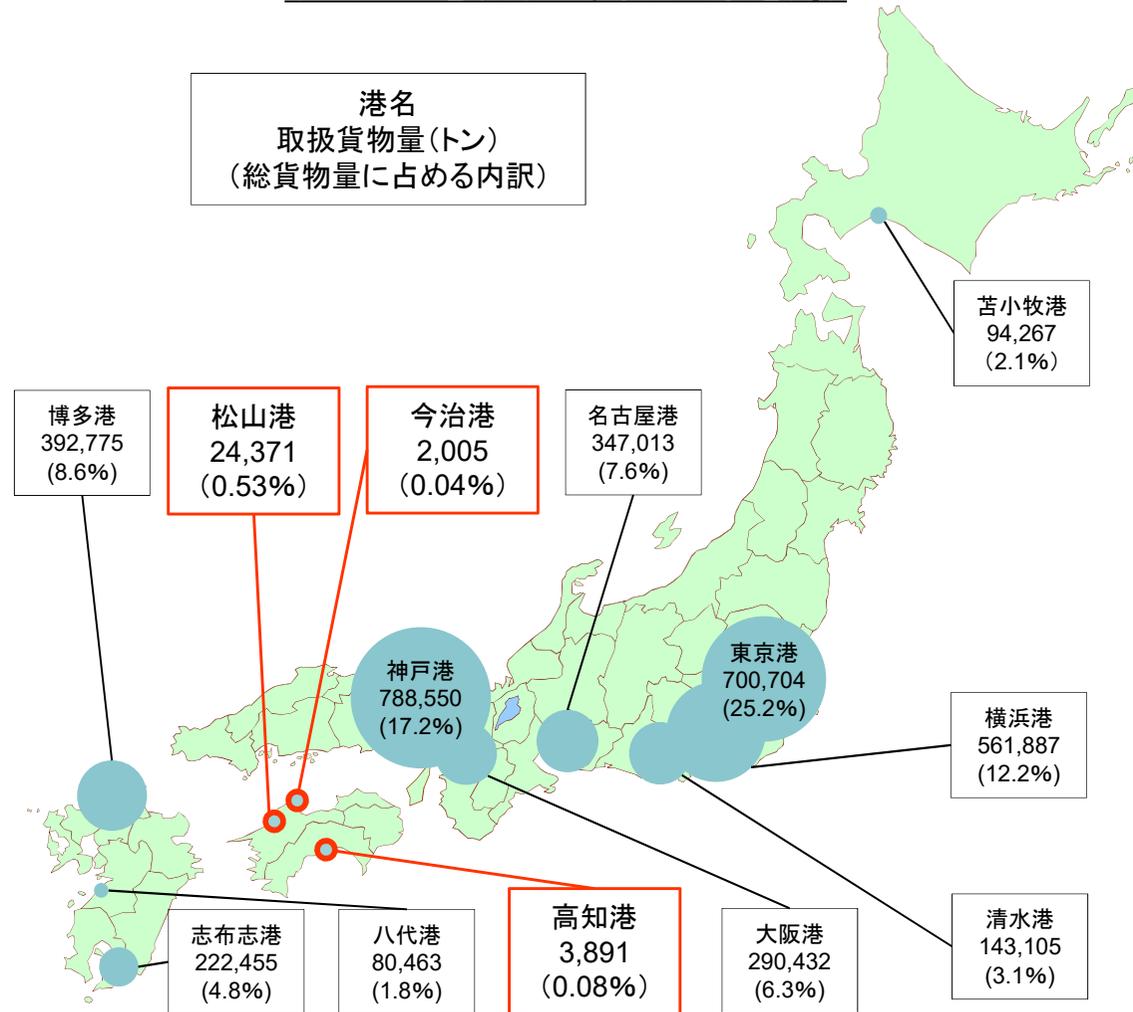
■我が国の農林水産物の輸出実績と政府目標

出典：農林水産省「農林水産物・食品の輸出について」

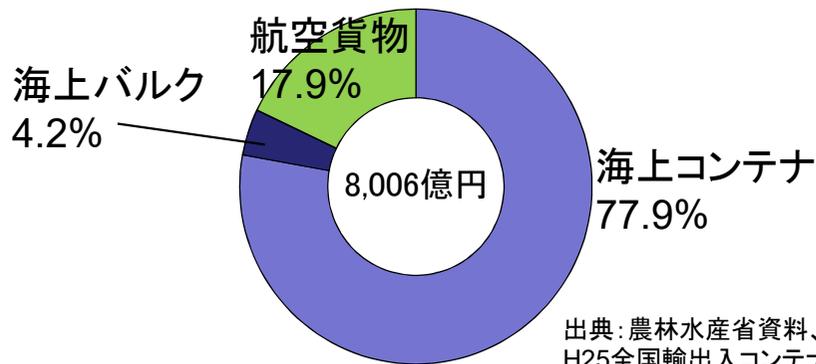


■全国の港湾における農林水産物の輸出量 (上位10港及び四国の主な港湾)

港名
取扱貨物量(トン)
(総貨物量に占める内訳)



■農林水産物・食品の輸出手段別割合(平成29年)



出典：農林水産省資料、貿易統計、H25全国輸出入コンテナ貨物流動調査※に基づいて割合を算出

※当該調査における内訳の割合を平成29年の輸出額に反映

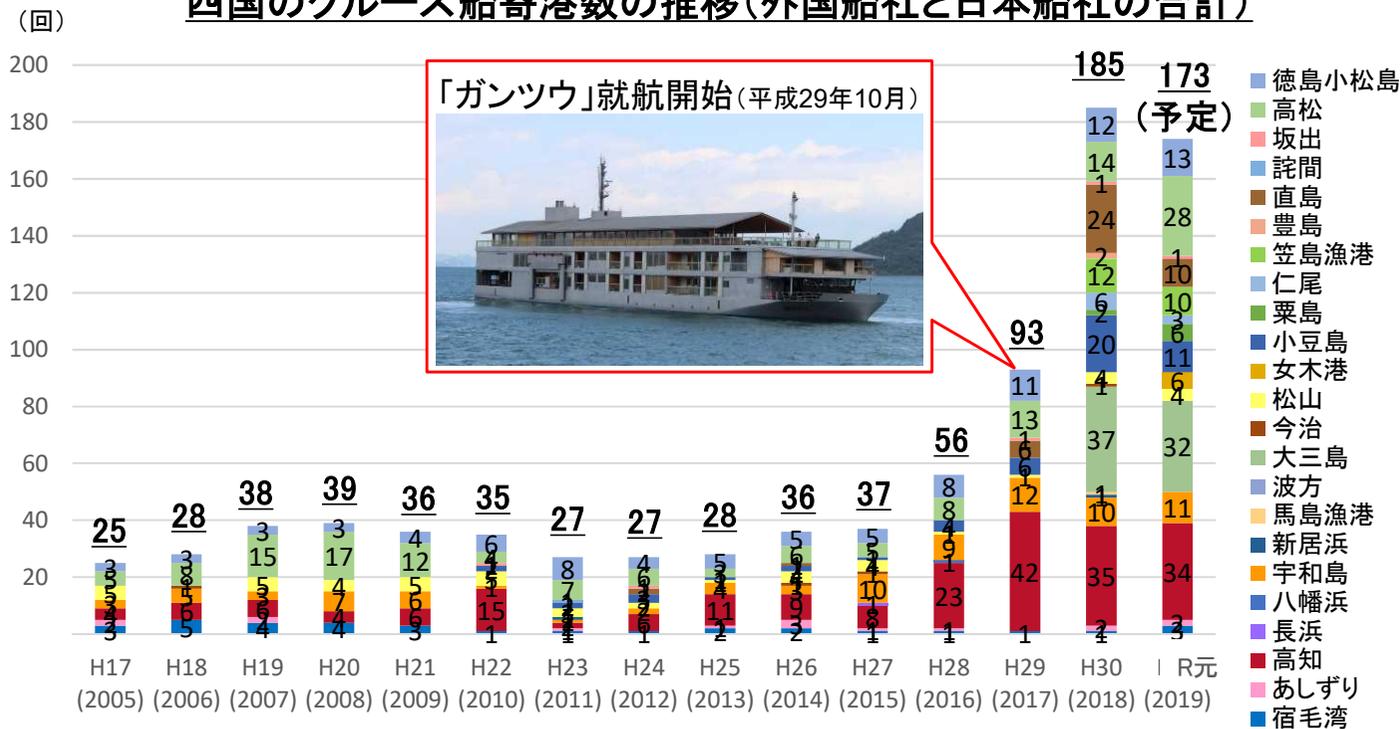
出典：平成29年港湾統計(年報)

【観光・賑わい】四国の港湾へのクルーズ船寄港状況

○四国の港湾においてクルーズ船の寄港が急増。平成29年は93回であり、平成30年は過去最高の185回（前年比1.99倍）であった。

○クルーズ船による訪日旅客数は、主に中国からの旅客数の減少により平成30年は約63,900人（前年比0.67倍）。

四国のクルーズ船寄港数の推移（外国船社と日本船社の合計）



大型外航クルーズ船「ダイヤモンドプリンセス」
松山港初寄港(令和元年5月21日)

クルーズ船により四国を訪れた訪日乗降客数(推計)

		2016年(実績)	2017年(実績)	2018年(実績)
外国人旅客数 (人)	四国計 (前年比)	約55,700	約95,700	約63,900 (0.67倍)
日本人旅客数 (人)	四国計 (前年比)	約13,700	約20,000	約35,700 (1.79倍)

※四国の港に寄港したクルーズ船に乗船する旅客数を単純集計したもの。
寄港地ごとに集計しているため、同一の旅客が複数の寄港地を訪れた場合は重複して計上している。
※一部の公表不可能なクルーズ船の旅客数は除いている。

【観光・賑わい】スーパーヨット(メガヨット)の受入拡大

- 外国人の個人所有の超大型クルーザー(スーパーヨット、メガヨット)は、世界の市場規模が拡大している。
- 寄港する地域等への経済効果も大きいことから、国内においても誘致に期待が寄せられているところ。

スーパーヨット(メガヨット)の概要

●スーパーヨットとは

- ・ 一般的に外国人富裕層などが個人所有する全長80フィート以上(24m以上)の大型クルーザーが「スーパーヨット」あるいは「メガヨット」と呼ばれている。
- ・ 2018年におけるスーパーヨットの隻数は世界で9,395隻。2007年(4,400隻)と比較して、11年間で2.14倍の伸び。訪問先はカリブ海、地中海が人気。



全長:55.7m 726 G.T.



全長:60m 1,549 G.T.



全長:49.5m 497 G.T.

スーパーヨット(メガヨット)寄港により期待される経済効果

●日本への来訪実績

- ・ 2018年は10隻が確認されており、2019年は15~20隻が見込まれている。
- ・ 滞在期間は長期になる。

●経済効果の具体例

- ・ 寄港地での食事や観光、土産物等の購入
- ・ 船内で料理する食材の調達
- ・ 船・船用品のメンテナンスや給油等
- ・ 離島、地方における経済の活性化



全長:119m 5,959 G.T. 写真提供:舵社

スーパーヨットによる国内消費の事例

来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績
2013	113.14m	17日	¥27,500,000
2014	26.26m	10日	¥5,700,000
	40.22m	10日	¥15,230,000
2015	44.94m	10日	¥17,525,000
	54.45m	3日	¥3,428,360
	91.50m	30日	¥45,000,000
2016	27.00m	10日	¥2,500,000
	54.00m	3日	¥12,000,000
	54.00m	22日	¥25,000,000

資料提供：(一社)スーパーヨット誘致会議・日本

- スーパーヨット[A]
- ・ 6か月以上滞在、100回以上の入出港
 - ・ 総価値想定3億ドル
 - ・ 最高速度23knt
 - ・ ヘリポートあり
 - ・ クルー40名程度

スーパーヨットの受入拡大に関する関係省庁連絡調整会議

平成31年3月に関係省庁等の連携によるスーパーヨットの受入環境整備の推進のための連絡調整会議を設置。各種課題解決の方向性を検討。

【構成員】

内閣官房、法務省出入国在留管理庁、財務省関税局、厚生労働省医薬・生活衛生局、農林水産省消費・安全局、国土交通省海事局、国土交通省港湾局、観光庁、海上保安庁(各省庁課長級)

<瀬戸内海を航行するメガヨットの例>

- ・ 美術館巡りや食事、寺社観光、温泉等を目的として、8~30日ほどかけて瀬戸内海を周遊。



(写真提供)今治市

船名: EQUANIMITY
船籍国: ケイマン諸島
建造年: 平成26年6月
全長×幅: 91.5m × 14.6m
総トン数(G/T): 2,999t

【観光・賑わい】四国のみなとオアシス

みなとオアシス八幡浜みなと（愛媛県八幡浜市）

運営主体：NPO法人港まちづくり八幡浜及び八幡浜元気プロジェクト共同体

平成25年4月オープンし、年間来場者100万人以上を5ヶ年度連続達成

- どーや市場（海産物直売所）
- アゴマルシェ（物販、飲食施設）
- 民間活力を最大限利用し、新商品を開発



みなとオアシス久礼（高知県中土佐町）

運営主体：株式会社SEAプロジェクト

平成29年7月オープンし、8ヶ月で年間来場者目標25万人を達成

- 道の駅なかとさ みなとオアシス久礼（直売所、物販、飲食施設、観光案内所、ドックラン）
- 【主なイベント】



かつお祭り (5月第3日曜日)



大正市場 (通年)

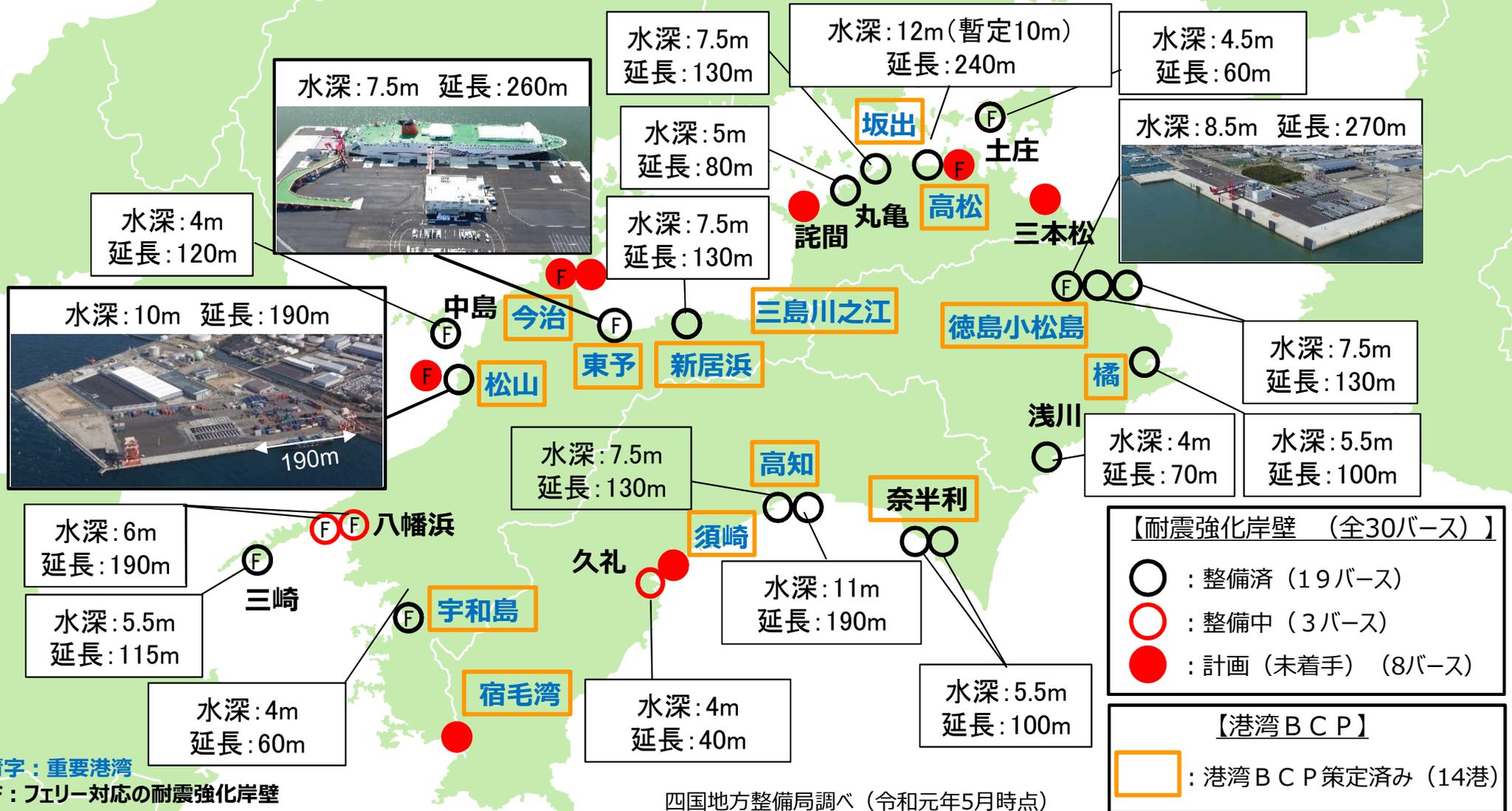
四国みなとオアシス協議会構成団体

港名	所在地	みなとオアシス 名称	登録年月	設置団体	運営団体	備考
徳島小松島港	徳島県小松島市	小松島みなとオアシス	H16.8	小松島市	NPO法人港まちづくりファンタジーハーバーこまつしま	
宇多津港	香川県宇多津町	みなとオアシスうたづウミホテル	H18.6	宇多津町	宇多津町 まちづくり課	「道の駅 恋人の聖地うたづ臨海公園」と重複登録
北浦港	香川県土庄町	みなとオアシス大坂城残石記念公園	H17.8	土庄町	おみの里友の会	「道の駅 大坂城残石記念公園」と重複登録
宇和島港	愛媛県宇和島市	みなとオアシスうわじまきさいや広場	H21.3	宇和島市	(株)うわじま産業振興公社	「道の駅 宇和島きさいや広場」と重複登録
八幡浜港	愛媛県八幡浜市	みなとオアシス八幡浜みなと	H17.8	八幡浜市	NPO法人港まちづくり八幡浜	「道の駅 八幡浜みなと」と重複登録
枝越港	愛媛県今治市	みなとオアシス伯方	H16.8	今治市伯方支所	みなとオアシス伯方住民懇談会	「道の駅 伯方S・Cパーク」と重複登録
宿毛湾港	高知県宿毛市	みなとオアシス宿毛	H19.3	宿毛市	みなとオアシス宿毛実行委員会	
あしずり港	高知県土佐清水市	みなとオアシスあしずり	H18.12	土佐清水市	あしずり港みなとオアシス推進協議会	
奈半利港	高知県奈半利町	みなとオアシス奈半利	H16.8	奈半利町	みなと未来会議	
手結港	高知県香南市	みなとオアシス手結	H18.10	香南市	(株)ヤ・シー	「道の駅やす」と重複登録
久礼港	高知県中土佐町	みなとオアシス久礼	H29.4	中土佐町	株式会社SEAプロジェクト	「道の駅なかとさ」と重複登録
新居浜港	愛媛県新居浜市	みなとオアシス マリンパーク新居浜	H30.7	新居浜港務局	マリンパーク新居浜管理共同企業体	

【安全・安心】四国の港湾における防災対策の進展

- 大規模地震発生時の緊急物資輸送等を円滑に行うため、ハード面の対策として、四国管内の港湾において耐震強化岸壁の整備が進展。
- また、ソフト面の対策として、全ての重要港湾において港湾BCP※の策定が完了。

※ 港湾BCP:災害時においても、港湾の重要な機能を最低限維持できるように、発災後の具体的な対応手順等を予め関係者間で作成した計画。



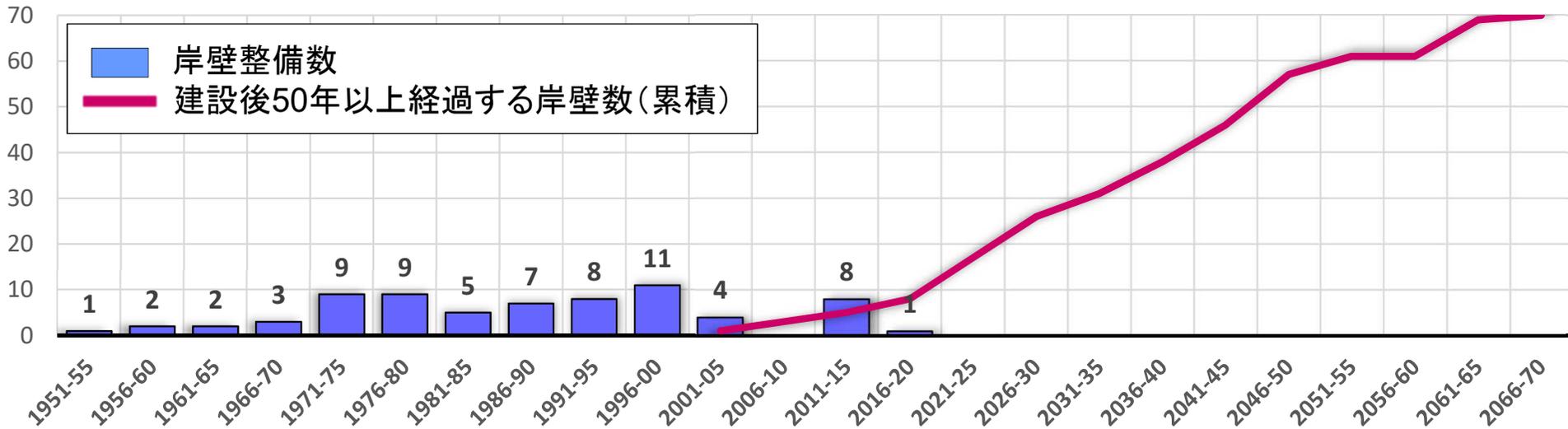
青字: 重要港湾
F: フェリー対応の耐震強化岸壁

【安全・安心】港湾施設の老朽化状況

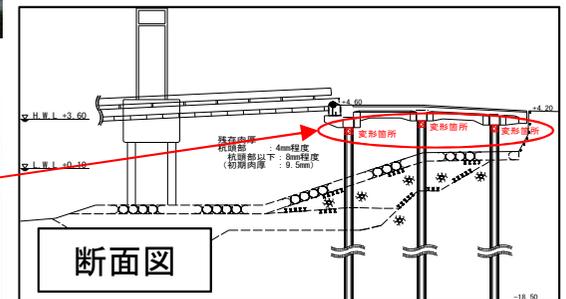
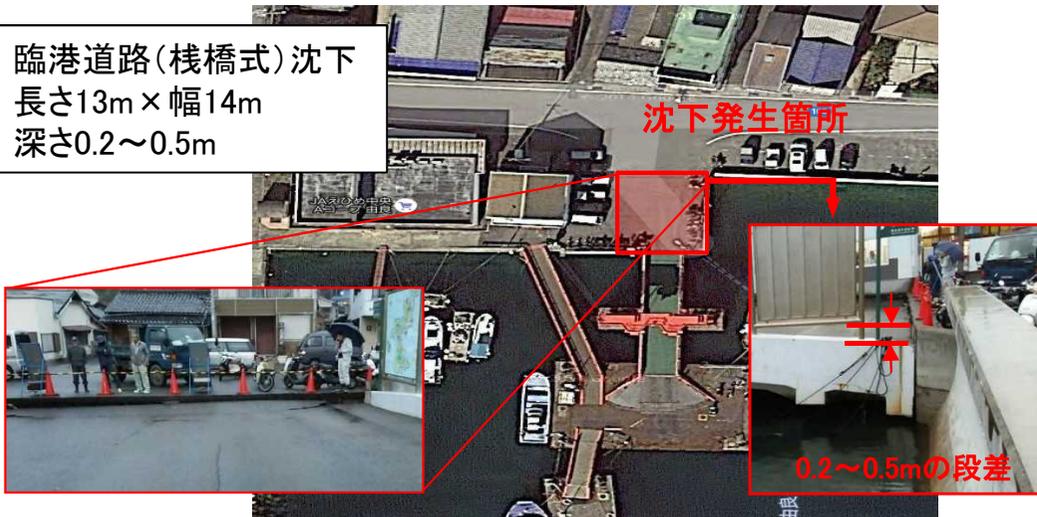
○高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行しており、今後、**建設後50年以上の岸壁等が急増する見通し。**

■ 港湾施設(重要港湾における-7.5m以上岸壁)の建造年の分布

出典：四国地方整備局調べ

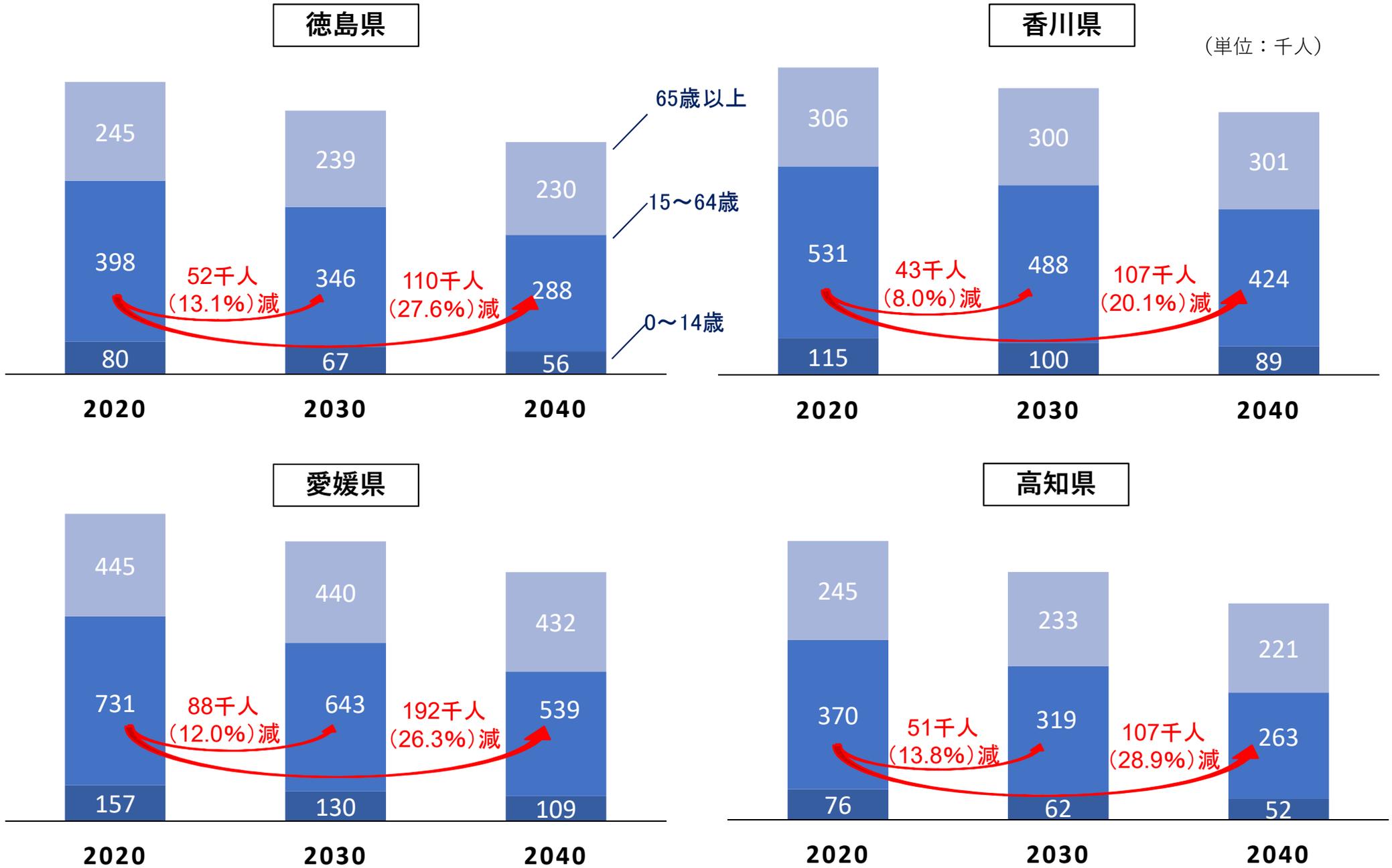


四国における港湾施設(栈橋式構造)の老朽化による事故事例(H28.1発生 整備後39年経過)



参考資料

【社会・経済情勢】四国4県の総人口と生産年齢人口の推移



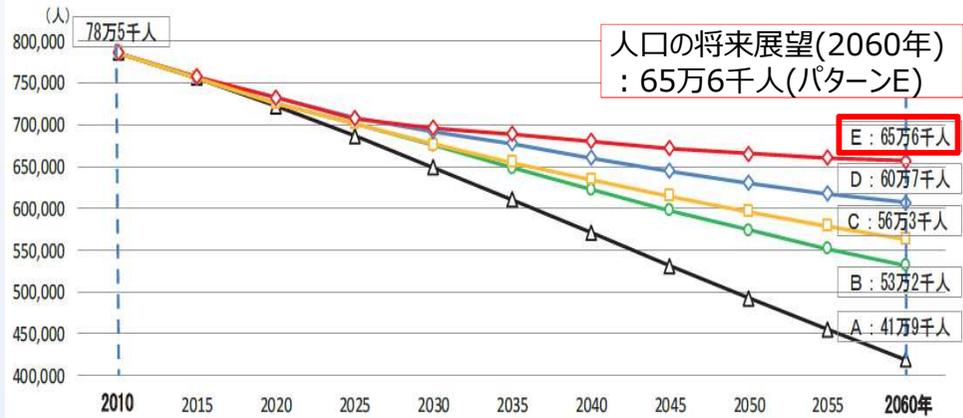
【社会・経済情勢】(参考)四国4県の「人口ビジョン」における総人口の推移

○各県において、人口の現状を分析し、目指すべき将来の方向性等を提示するものとして、「人口ビジョン」を策定している。

出典：
各県HP

徳島県「とくしま人口ビジョン」(H27年7月)

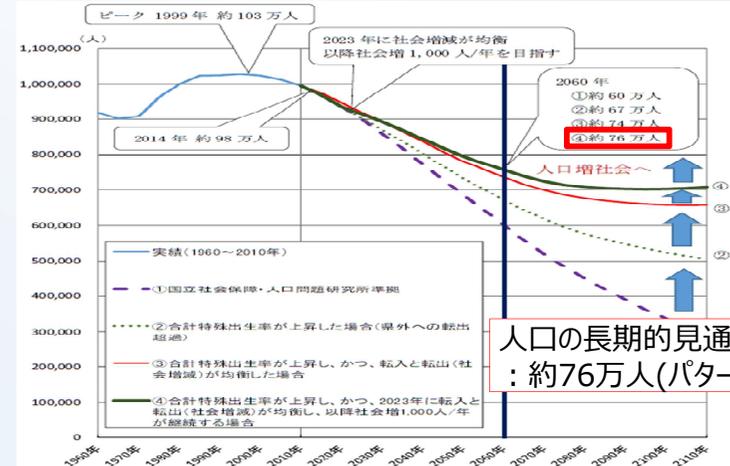
徳島県における人口の現状を分析し、人口に関する地域住民の認識を共有するとともに、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を提示するものとして策定。



※パターンE: 合計特殊出生率が上昇するとともに、転入数が転出数を上回る場合の人口構造

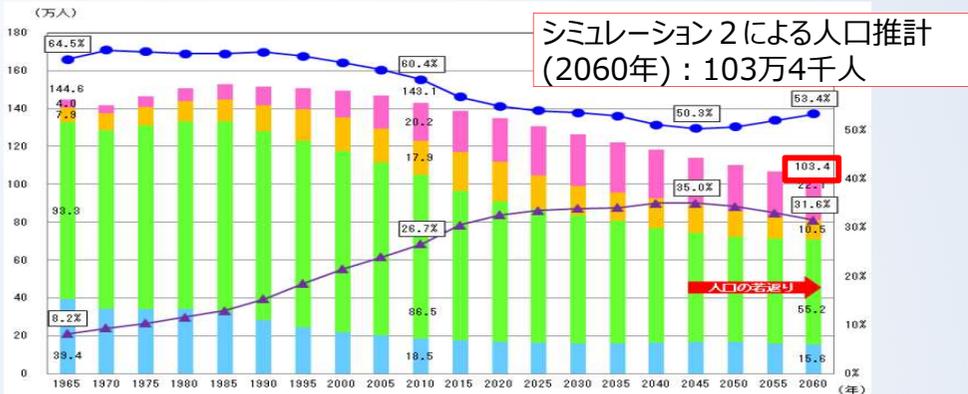
香川県「かがわ人口ビジョン」(H27年10月)

香川県における人口の現状を分析し、目指すべき将来の方向を提示することにより、人口減少がもたらす影響に関する認識を県民と共有するとともに、県民挙げて地方創生に向けて全力で取り組むため策定



愛媛県「愛媛県人口ビジョン」(H27年10月)

愛媛県内人口の自然減の歯止め、県外への流出の是正を着実に進めていくに当たって、人口の現状を分析し、今後、本県が目指すべき将来の方向と人口の将来展望を示すものとして策定。



※シミュレーション2: 合計特殊出生率が上昇し、かつ人口移動が均衡した場合の人口構造

高知県「高知県まち・ひと・しごと創生総合戦略<平成27年度改定版>」(H27年8月)

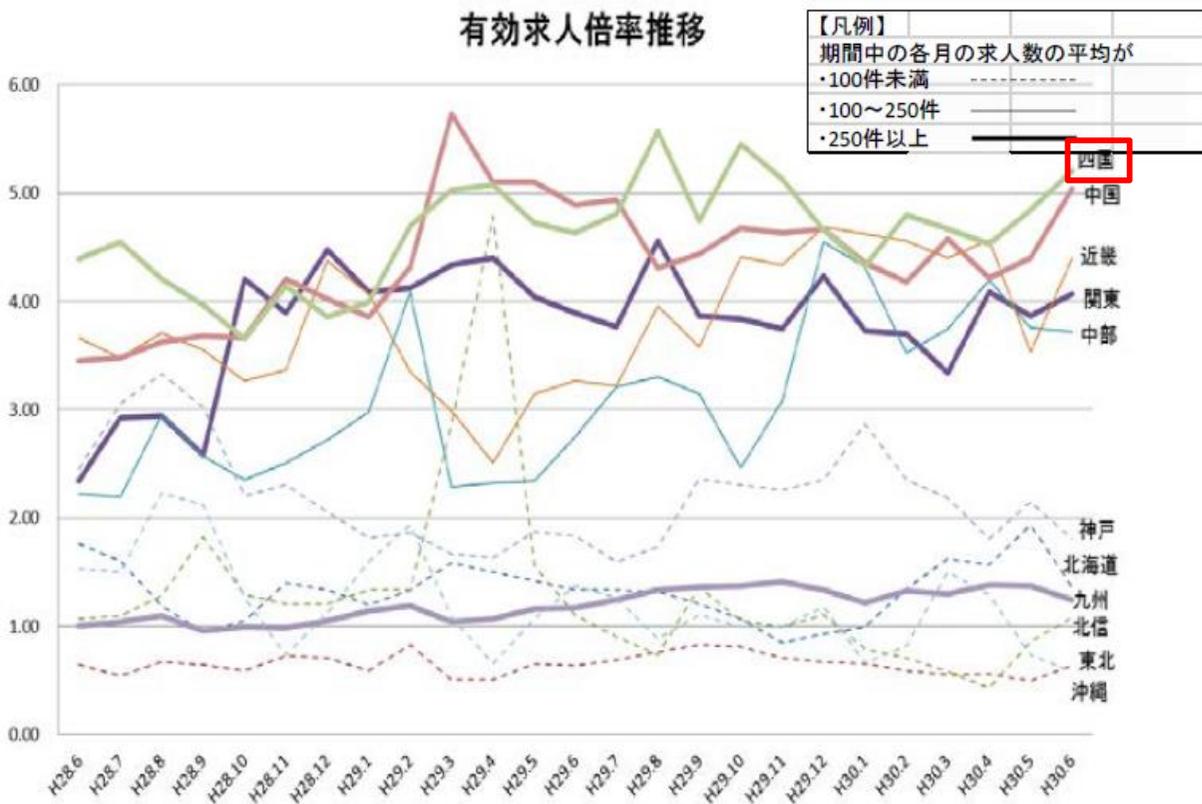
出生と移動に関してより詳細に分析し、高知県人口の将来展望を見通すため実施した「結婚・出産に関する希望調査」「就職・進学希望地等調査」の結果を踏まえた人口ビジョンを同戦略に盛り込んでいる。



【社会・経済情勢】四国における船員の有効求人倍率

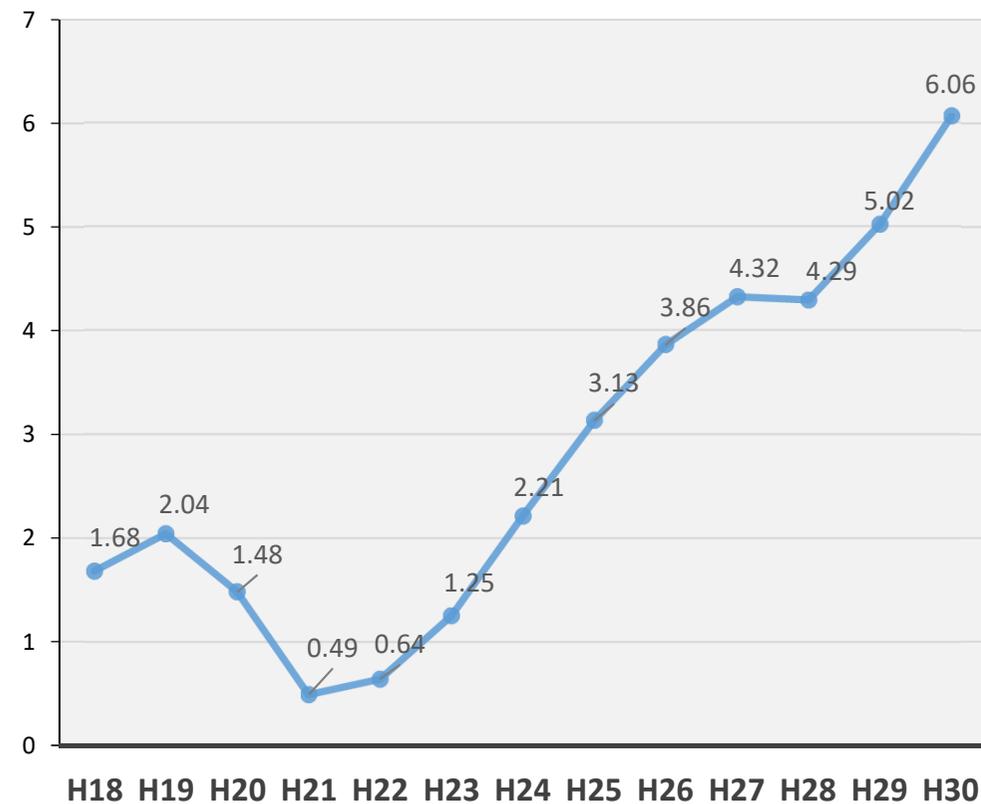
- 船員の有効求人倍率を地域別にみると、**四国は全国一位**（平成30年6月時点）。
- また、内航船員（貨物船）に着目すると、**リーマンショック以来上昇傾向**にあり、平成30年で6.06。

■ 船員の有効求人倍率 （地域別）



出典：船員政策に関する最近の動向（平成31年2月、国土交通省海事局）

■ 四国における内航船員 （貨物船）の求人倍率



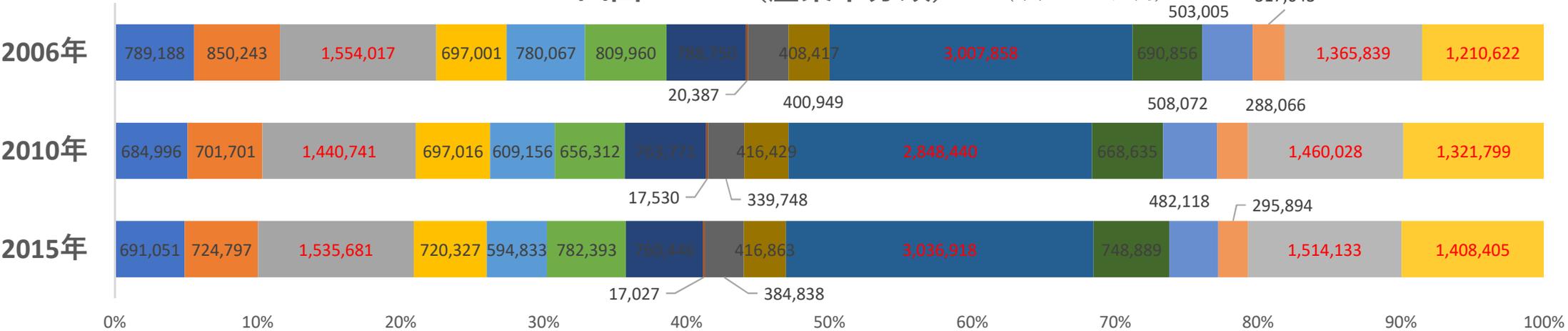
出典：四国運輸局「四国における運輸の動き」より作成

【社会・経済情勢】四国における産業の概況

四国のGDP（産業中分類）

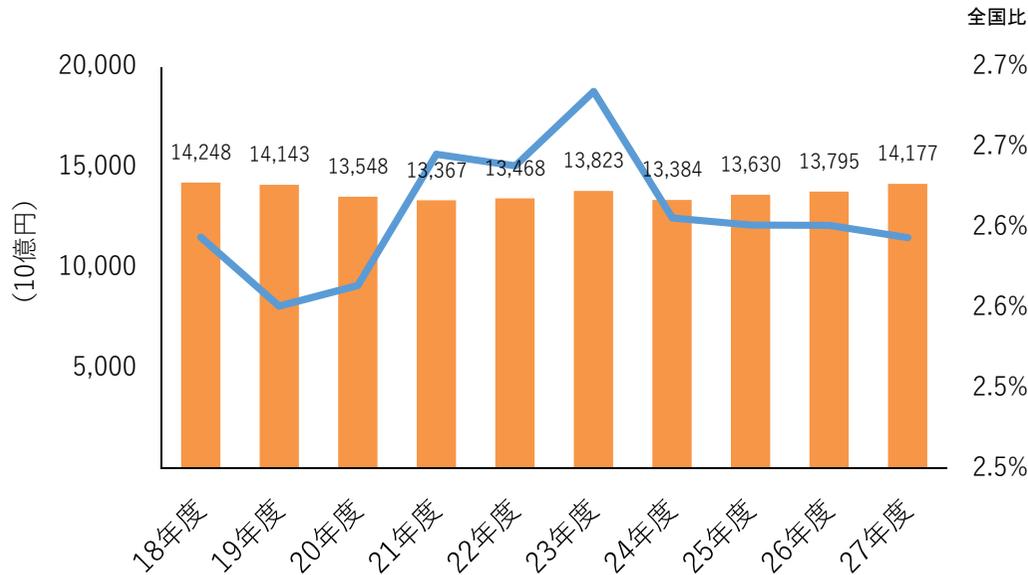
（単位：100万円）

出典：内閣府 平成27年度県民経済計算



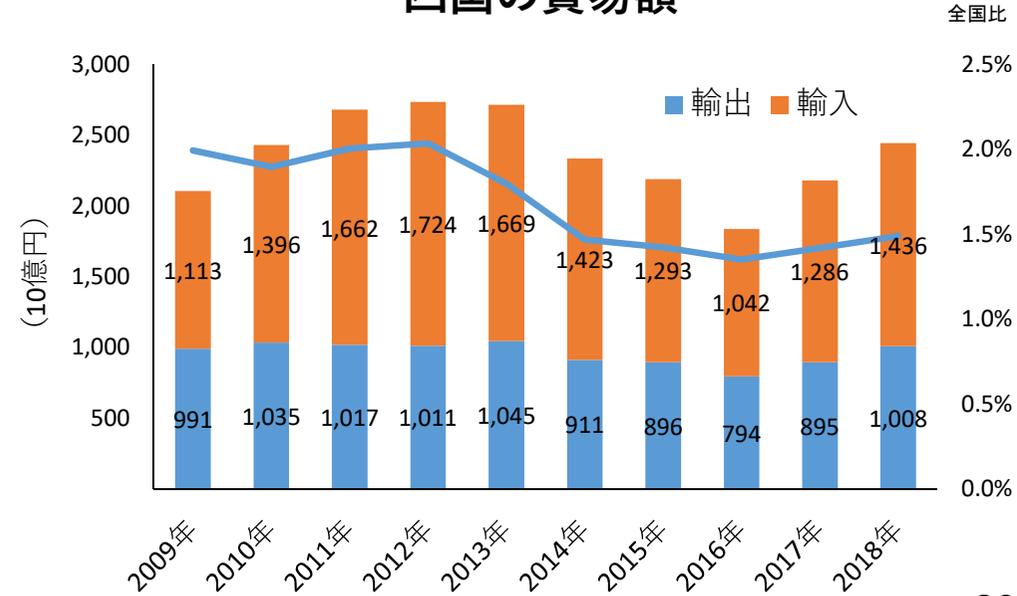
- その他サービス
- 金融・保険業
- 宿泊・飲食サービス業
- 電気・ガス・水道・廃棄物処理業
- 運輸・郵便業
- 建設業
- 情報通信業
- 農林水産業
- 卸売・小売業
- 公務
- 製造業
- 不動産業
- 教育
- 鉱業
- 専門・科学技術、業務支援サービス業
- 保健衛生・社会事業

四国の県内総生産



出典：内閣府 平成27年度県民経済計算

四国の貿易額

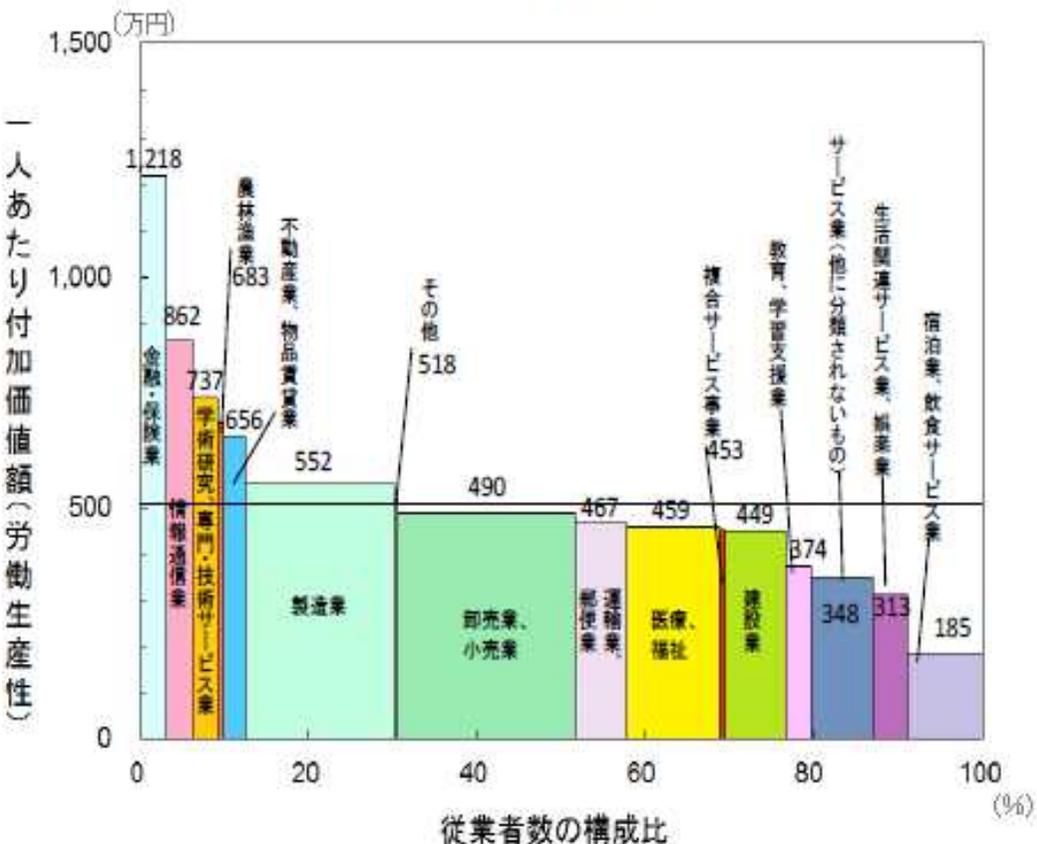


出典：2018年（平成30年） 四国圏貿易概況(確定)

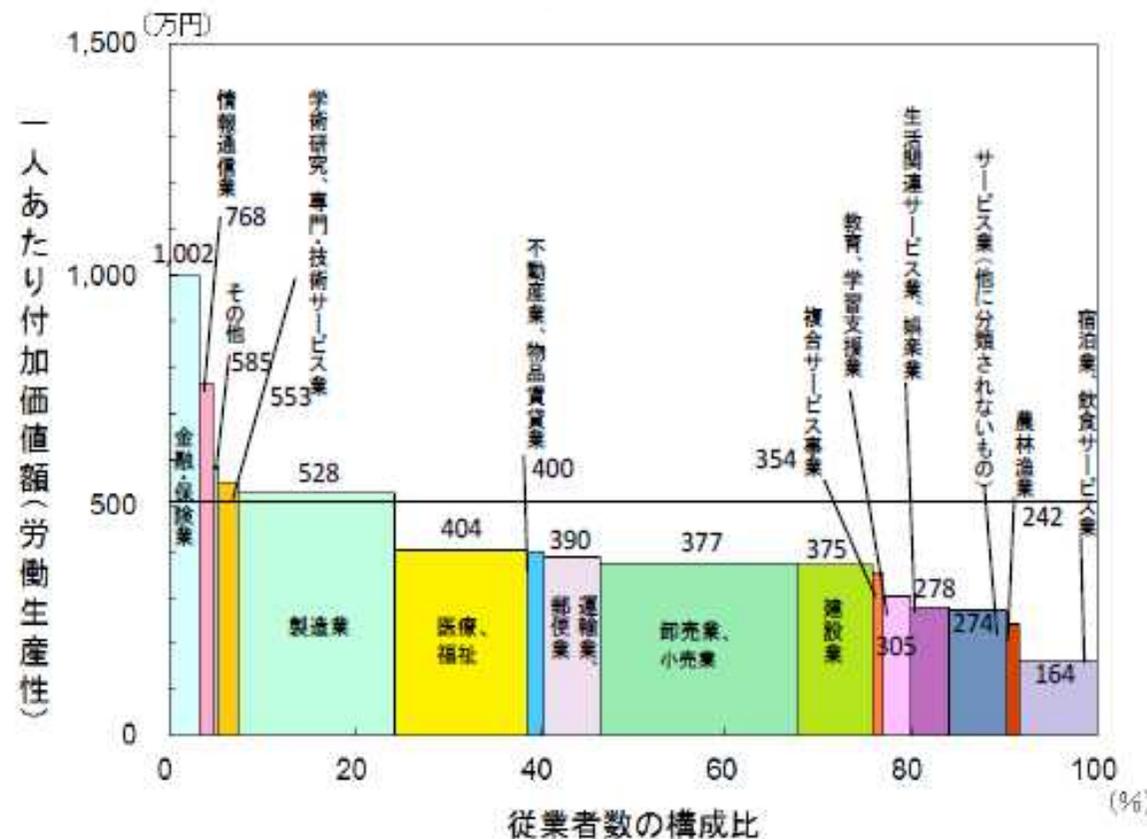
【社会・経済情勢】四国の産業構造と労働生産性

○四国においては、全国に比べ、金融や製造業に比べて生産性の低い「医療・福祉」等の非製造業に従事する人の比率が高い。また、各業種における生産性も全国を下回る水準である。

【全国】



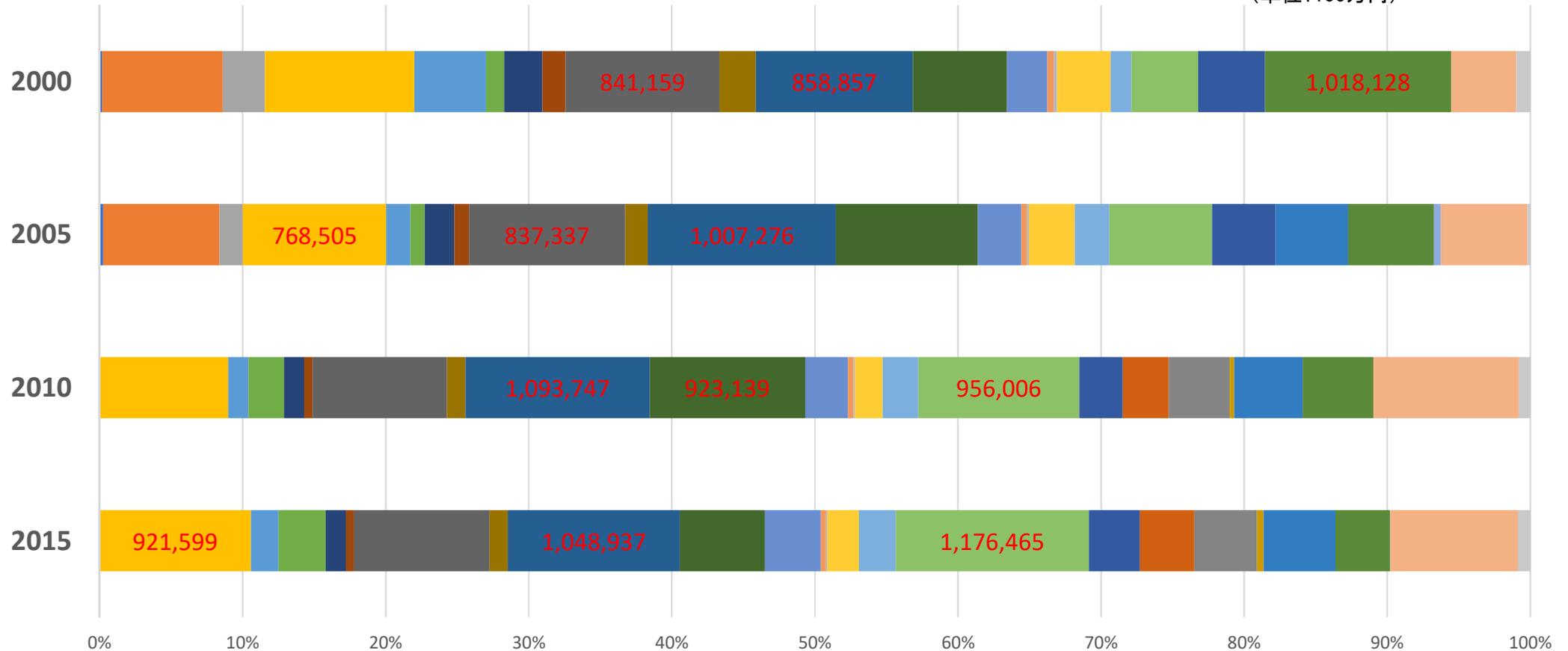
【四国】



【社会・経済情勢】四国製造業の主要産業

四国の製造品出荷額（産業小分類）

※数値は各年の上位三業種
（単位：100万円）

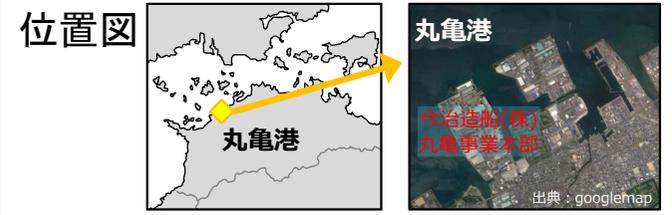


- | | | | |
|------------------------|------------------|---------------------|--------------------|
| ■ 精密機械器具製造業 | ■ 一般機械器具製造業 | ■ 衣服・その他の繊維製品製造業 | ■ 食料品製造業 |
| ■ 飲料・たばこ・飼料製造業 | ■ 繊維工業 | ■ 木材・木製品製造業 | ■ 家具・装備品製造業 |
| ■ パルプ・紙・紙加工品製造業 | ■ 印刷・同関連業 | ■ 化学工業 | ■ 石油製品・石炭製品製造業 |
| ■ プラスチック製品製造業（別掲を除く） | ■ ゴム製品製造業 | ■ なめし革・同製品・毛皮製造業 | ■ 窯業・土石製品製造業 |
| ■ 鉄鋼業 | ■ 非鉄金属製造業 | ■ 金属製品製造業 | ■ はん用機械器具製造業 |
| ■ 生産用機械器具製造業 | ■ 業務用機械器具製造業 | ■ 電子部品・デバイス・電子回路製造業 | ■ 電気機械器具製造業 |
| ■ 情報通信機械器具製造業 | ■ 輸送用機械器具製造業 | ■ その他の製造業 | |

【社会・経済情勢】臨海部における競争力強化に向けた取組事例

- 今治造船(株)丸亀事業本部において、平成29年に国内最大規模のドックを建設。20,000TEU積みの超大型コンテナ船を同時に建造することが可能であり、高い作業効率を有する。
- 「自動溶接ロボット連携システム」を開発中であり、溶接時間の短縮と無人化の実現を目指している。

【今治造船(株)丸亀事業本部 新ドック】 (長さ610m、幅80m、深さ11.7m)



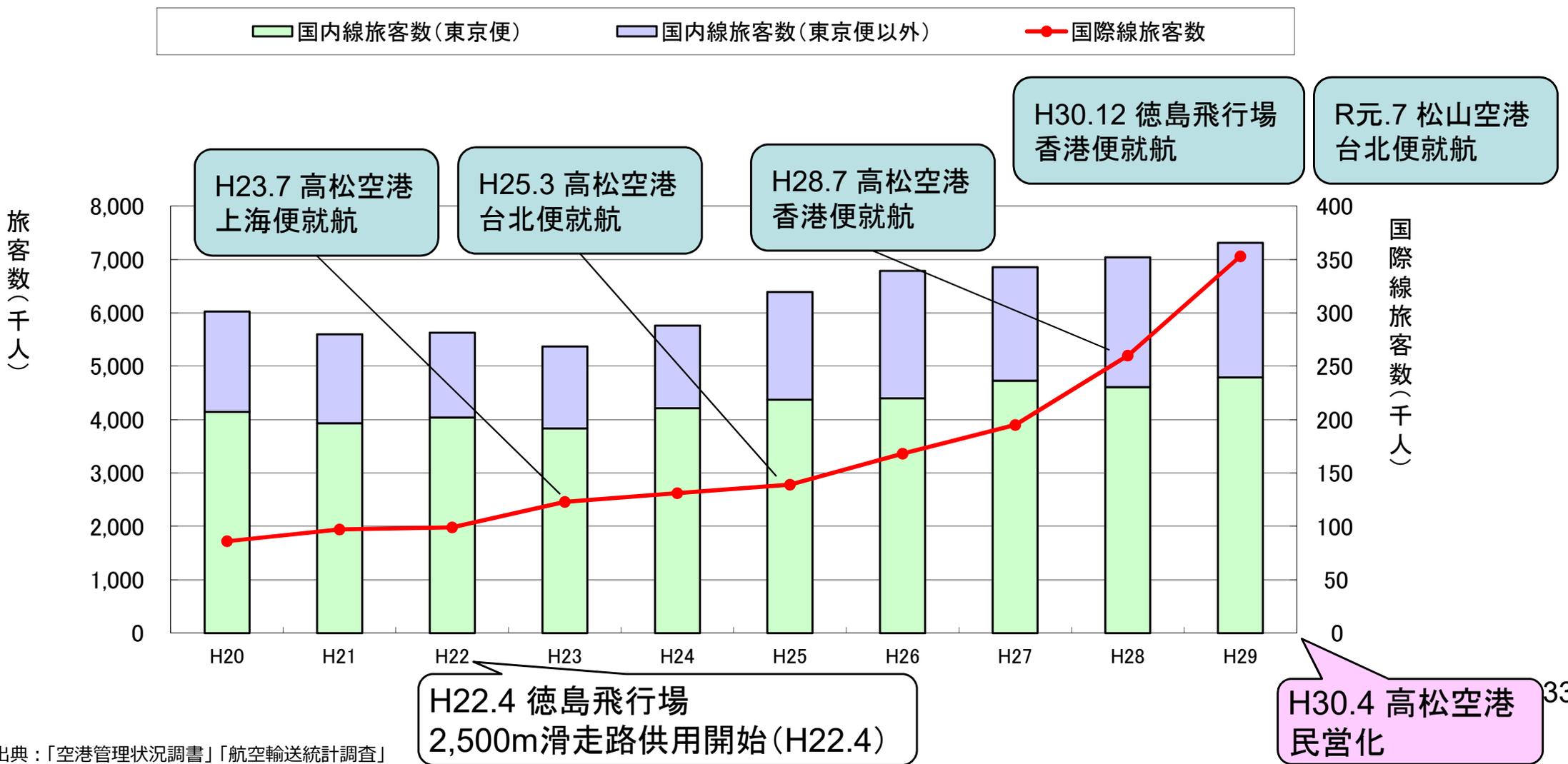
20,000TEU積みコンテナ船進水の様子



【社会・経済情勢】四国の空港利用・整備状況

○四国の4空港においては、平成の間に滑走路の整備が進展し、平成22年には、徳島飛行場において2,500m滑走路の供用が開始。また、国際路線の就航により、旅客数が増加。
○平成30年4月には、地域の交通基盤としての空港を活用し、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るため、高松空港が民営化。

四国内4空港における国内線・国際線旅客数

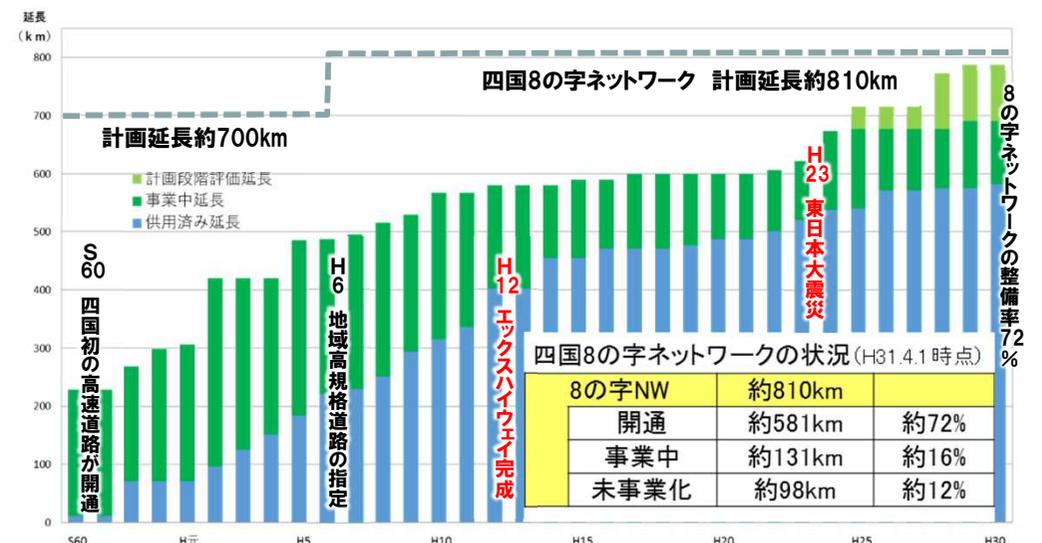


出典：「空港管理状況調書」「航空輸送統計調査」

【社会・経済情勢】陸上交通ネットワークにおける最近の動向

○道路については、「**四国8の字ネットワーク**」の整備が進展。
○鉄道については、平成29年7月に「**四国新幹線整備促進期成会**」が結成され、各県でシンポジウム等を開催。

■ 四国8の字ネットワークの計画と整備



■ 四国の新幹線実現に向けた動き

- 「四国新幹線整備促進期成会」構成員
(委員) ※順不同
- 会長 四国経済連合会会長
 - 副会長 各県知事、商工会議所連合会会長/会頭
 - 監事 四国公共交通議員連盟会長
 - 各県議会議長
 - 各県商工会連合会会長
 - 各県中小企業団体中央会会長
 - 各県経済同友会代表幹事
 - 各県観光協会理事長等
 - 各県市長会会長
 - 各県町村会会長
 - 各県市議会議長会会長
 - 各県町村議会議長会会長

平成31年2月2日(土)
13:30~16:00(開場 12:30)
サンポートホール高松 大ホール
(香川県高松市サンポート2-1)

シンポジウム
新幹線で
四国を変えよう!

H31.2.2 シンポジウム
「新幹線で四国を変えよう！」

四国の新幹線のイメージ

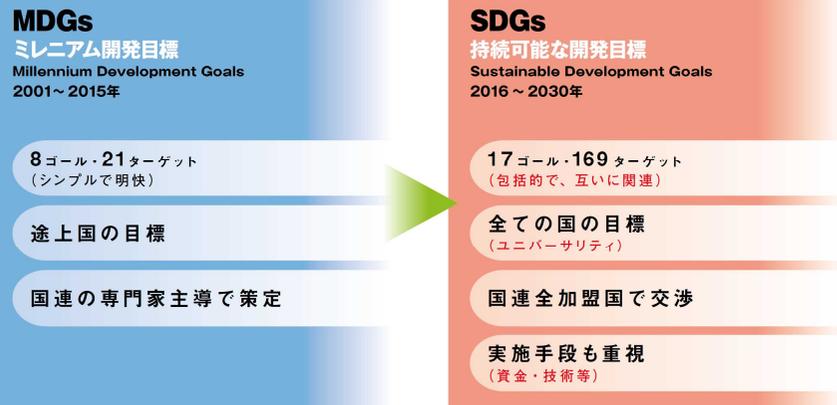


出典：四国新幹線整備促進期成会HP

【社会・経済情勢】持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals)

○2015年、国連サミットにおいて、2030年までにさらに住みやすい世界を実現するための世界共通の目標として、「持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals)」(SDGs)が採択された。前身のMDGsに比べて、国連全加盟国で交渉し、実施手段も重視される。

前身のMDGsとSDGsの違い



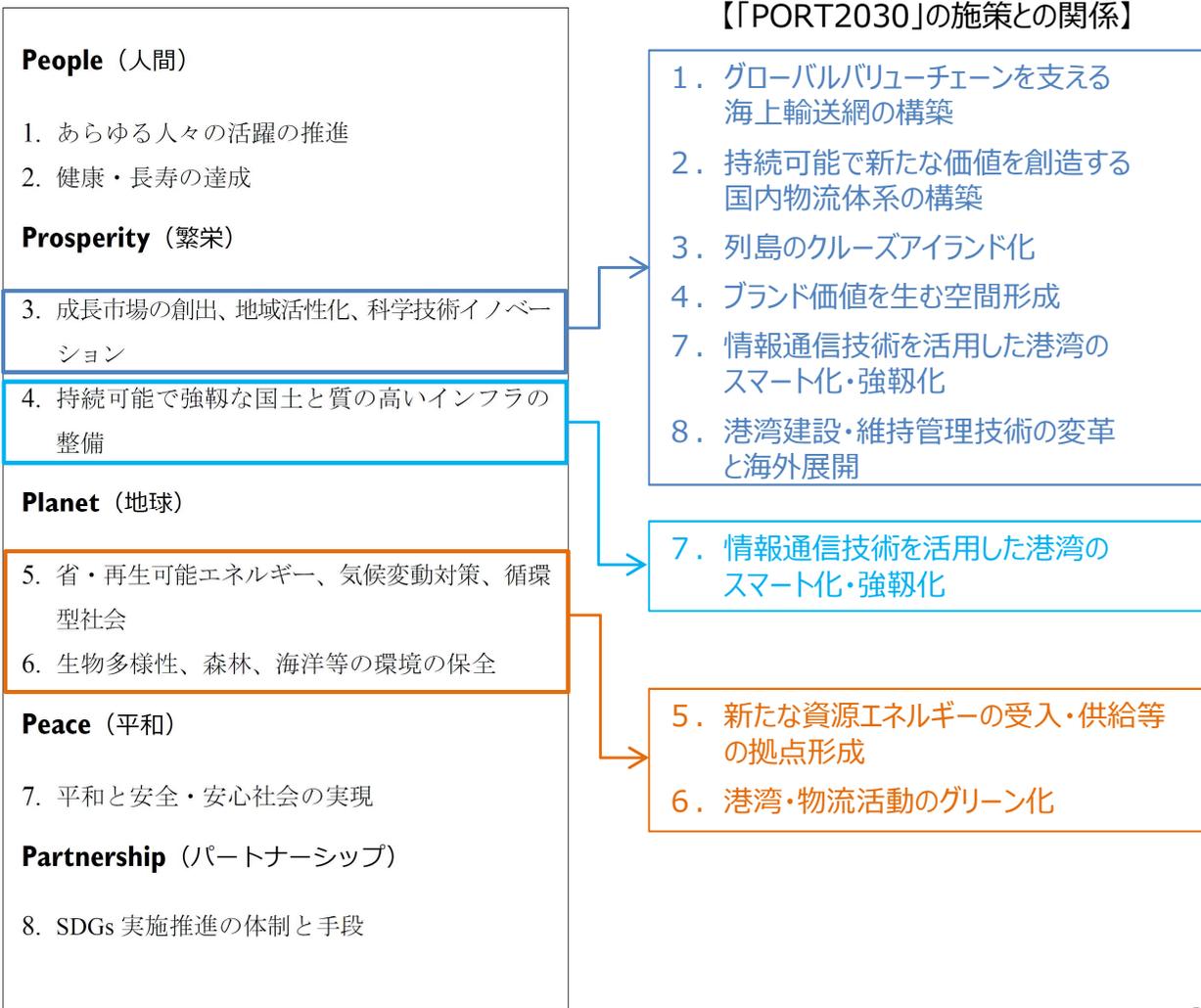
外務省国際協力局「持続可能な開発のための2030アジェンダと日本の取組」

SDGsの概要



外務省「持続可能な開発目標(SDGs)について」

SDGsを受けてのわが国の8つの優先課題と具体的施策



【海上物流】四国国際物流戦略チームについて

- 総合物流施策大綱(2005-2009)において、国際物流及びこれと一体を成す国内物流の効率化方策を検討する「**国際物流戦略チーム**」を設置し、地域の実情を踏まえた施策の推進が位置づけられている。
- 四国と世界との経済交流が拡大するなか、東アジアを始めとする諸外国との円滑かつ効率的な国際物流ネットワークを構築し、四国の産業競争力の強化を図るため、平成18年6月に**四国国際物流戦略チーム**を発足。平成19年3月にとりまとめた「**戦略提言**」の実現に向け活動を展開している。
- さらに、平成28年8月に、**戦略提言「四国における効率的なコンテナ貨物輸送のあり方編」**を追加。

四国国際物流戦略チーム

産

四経連、商工会議所、
港運・倉庫、陸運、内航
海運 等

学

大学・研究機関等、
経済・物流の学識経
験者

官

総務省、財務省、厚生
労働省、経済産業省、
国土交通省各局庁、
県、市等

代表者

代表者

代表者

本部会合

- 産学官の代表者により構成
- 戦略提言とりまとめ(H19.3)
- 戦略提言実現に向け施策等を実施
- 戦略提言追加「**コンテナ貨物輸送のあり方編**」(H28.8)

これまでの主な取組

- 平成18年6月 **四国国際物流戦略チーム**を発足
- 平成19年3月 **戦略提言**をとりまとめ
- 平成19年度 **物流懇談会を開催(4回開催)**
- 平成21年度 **四国の外貿コンテナ貨物輸送効率化検討WG**の設置
…“地域の魅力の向上”及び“国際物流における非効率の解消”の具現化
- 平成23年度 **東日本地域等との物流・流通に関する特別部会**の設置
…東日本大震災による社会的影響について、四国と東日本地域等との物流・流通が円滑に行われるよう、関係機関が連携し情報を共有するとともに、物流・流通に関する課題への対応を図る

- 平成25年6月 [閣議決定] **国際コンテナ戦略港湾の機能強化について骨太の方針等に位置づけ**
・総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月25日閣議決定)
・経済財政運営と改革の基本方針 及び 日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)
- 平成25年度 **本部会合(平成26年3月3日)**を開催 …現状認識及び今後の取組等について合意形成
- 平成26年度 **四国の外貿コンテナ貨物輸送効率化検討WG**の設置
- 平成27年度 **WGでの継続検討、幹事会(平成28年3月11日)**の開催
- 平成28年度 **本部会合(平成28年7月15日)**を開催 **戦略提言追加**
…「**四国におけるコンテナ貨物輸送のあり方編**」合意
- 平成28年8月 **戦略提言「四国におけるコンテナ貨物輸送のあり方編」を公表**

戦略提言(H28.8)の基本的考え方

目標1: 東アジア経済の成長力を呼び込む中国等とのダイレクト航路の充実・拡大

- ・東アジア地域の成長力を取り込み、また、四国への産業回帰を実現していくために、より一層、四国と東アジア地域との間の国際航路網の強化を図っていく。

目標2: 国際コンテナ戦略港湾(阪神港)と連携した欧米向け貨物輸送のサービス向上

- ・我が国への基幹航路の寄港喪失による輸送コストの上昇や企業立地環境の悪化に伴い、国民所得の海外流出や生活への影響が懸念されている中で、国際戦略港湾である阪神港に近接した四国においても、その近接性を最大限に活かし、国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図っていく。

目標3: 四国内全域の産業が国際海上物流サービスの恩恵を受けることのできる海陸物流環境の整備

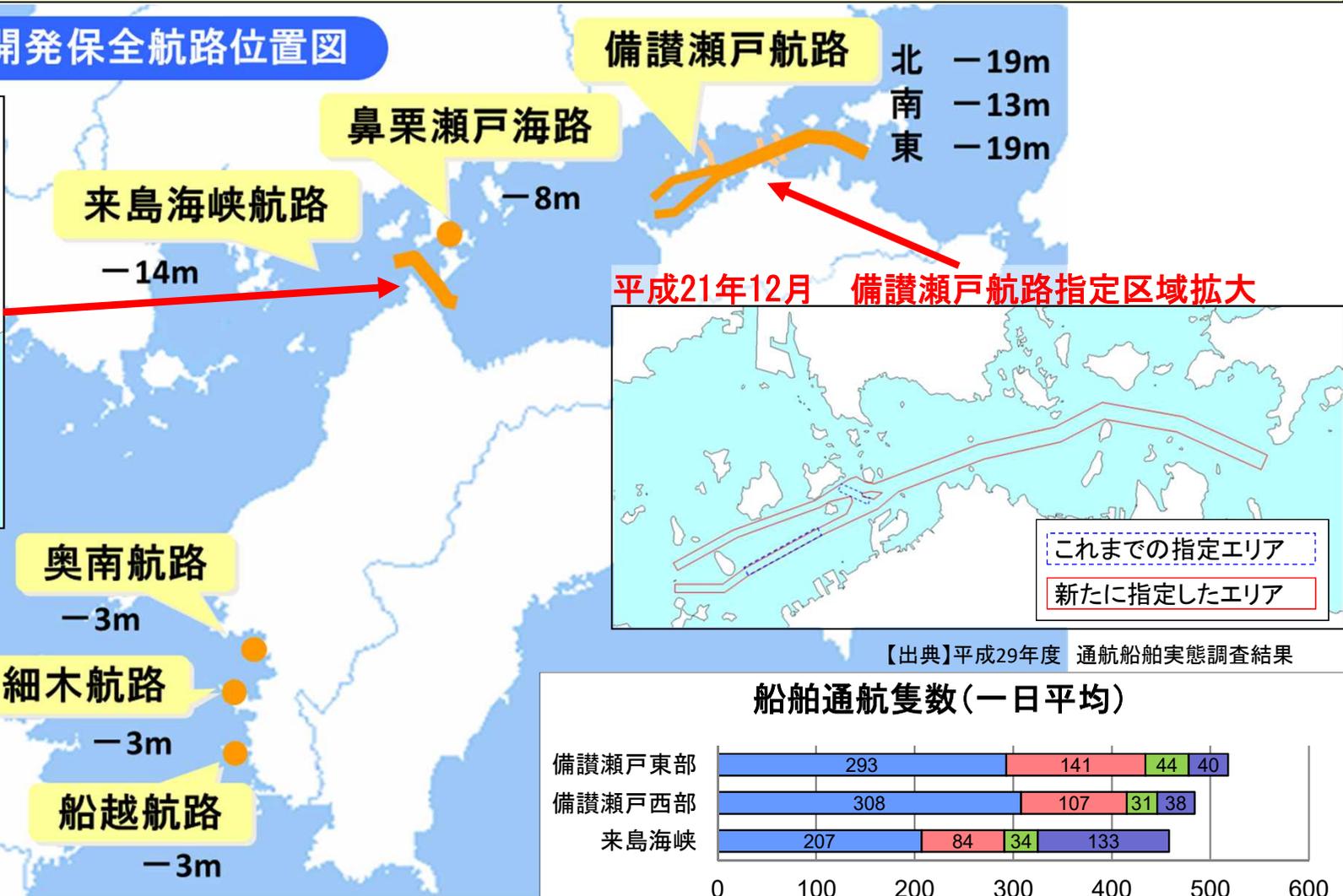
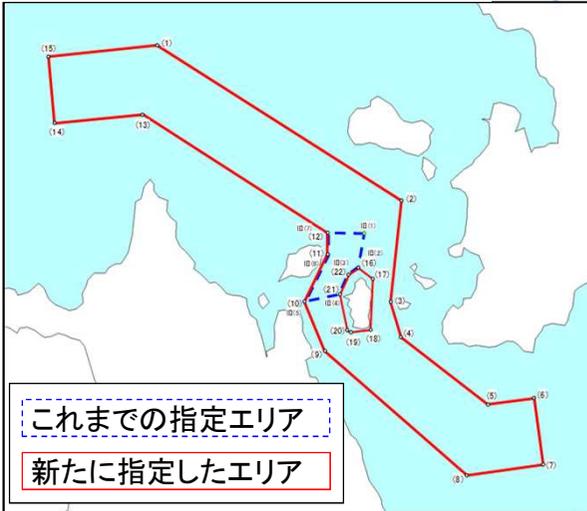
- ・貿易における円滑性、効率性、公平性を阻害する様々な問題を改善することにより、四国内の産業全体、また四国の貿易振興に最大の利益をもたらすサービス提供を目指していく。

【海上物流】開発保全航路の整備・保全

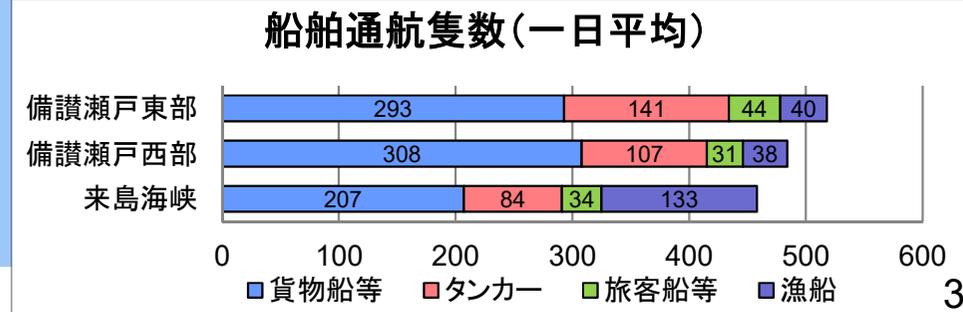
- 開発保全航路は、湾口部や内海などの海上交通の要衝・隘路となっている海域で、海上輸送を担う船舶等の航行の安全性、安定性を確保するため、開発や保全の工事が必要な航路となっている。
- 国は必要に応じて、既存航路の拡幅や増深などを行うほか、航路の安全性を維持し確保するため、必要な水深等の維持、沈船の処理、漂流した貨物の除去を行うなど航路の管理を実施。
- 平成20年に来島海峡航路において、平成21年に備讃瀬戸航路において、それぞれ指定区域を拡大。

平成20年12月
来島海峡航路指定区域拡大

開発保全航路位置図



【出典】平成29年度 通航船舶実態調査結果



【海上物流】SO_xの排出規制

- 船舶分野における環境対策として、国際条約に基づき、2020年よりSO_xの排出規制が必要となっている。
- SO_x規制により、船社は燃料油の切り替え等の対応が必要となるが、そのコストを海運業界のみで負担することは困難であることから、**社会全体でコスト負担する仕組み**(燃料サーチャージ導入等)が模索されている。

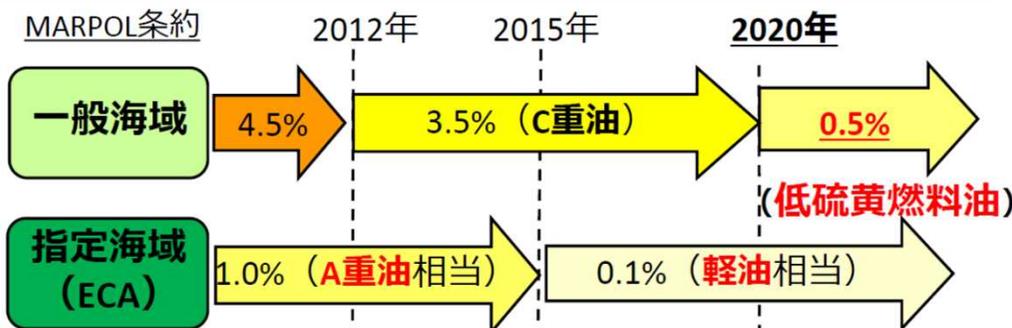
■ SO_x 規制概要

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

■ 船社の対応策 (3つの手段)

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

2008年 MARPOL条約改正



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

手段1 燃料油



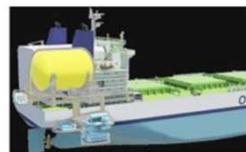
硫黄分
0.5%以下

手段2 スクラバー (排ガス洗浄装置)



従来の高硫黄C重油を使い、
船上で排ガスを脱硫

手段3 LNG



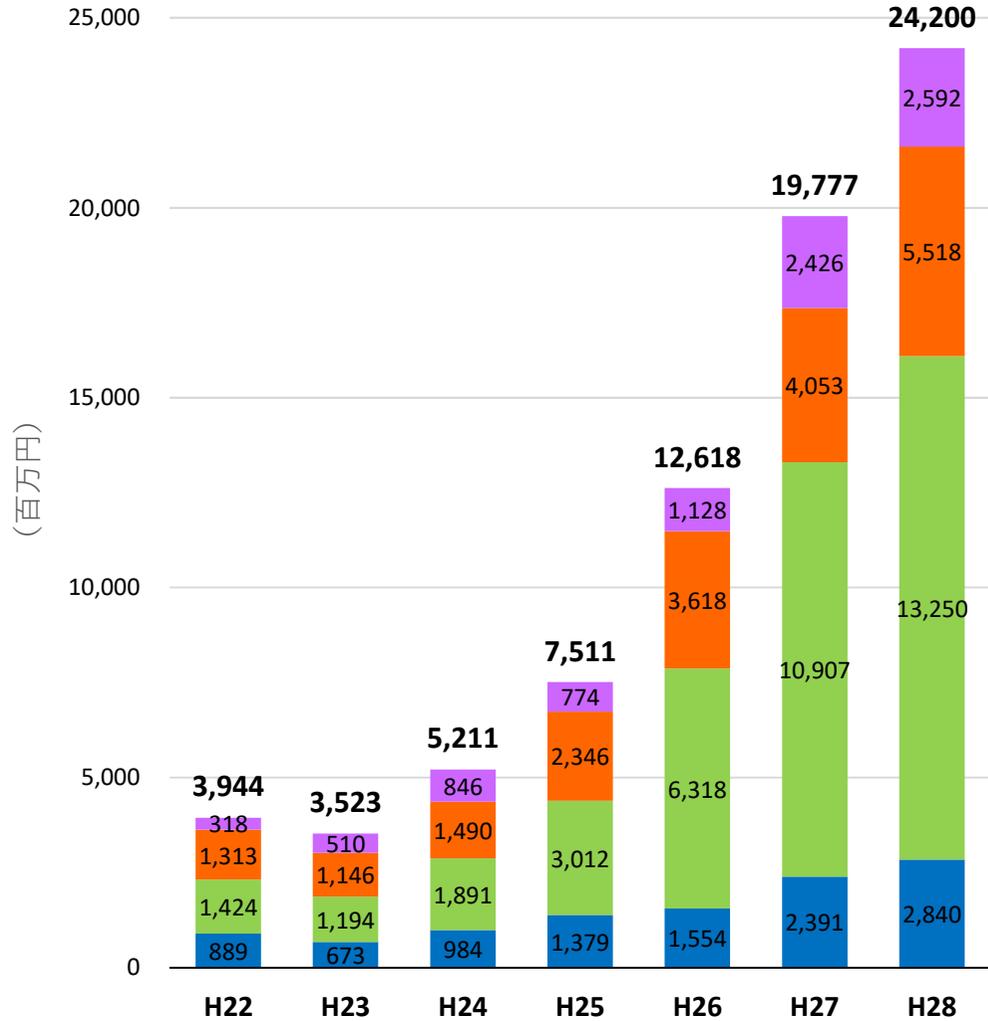
LNG燃料中は硫黄分濃度が0

出典：海事局資料より作成

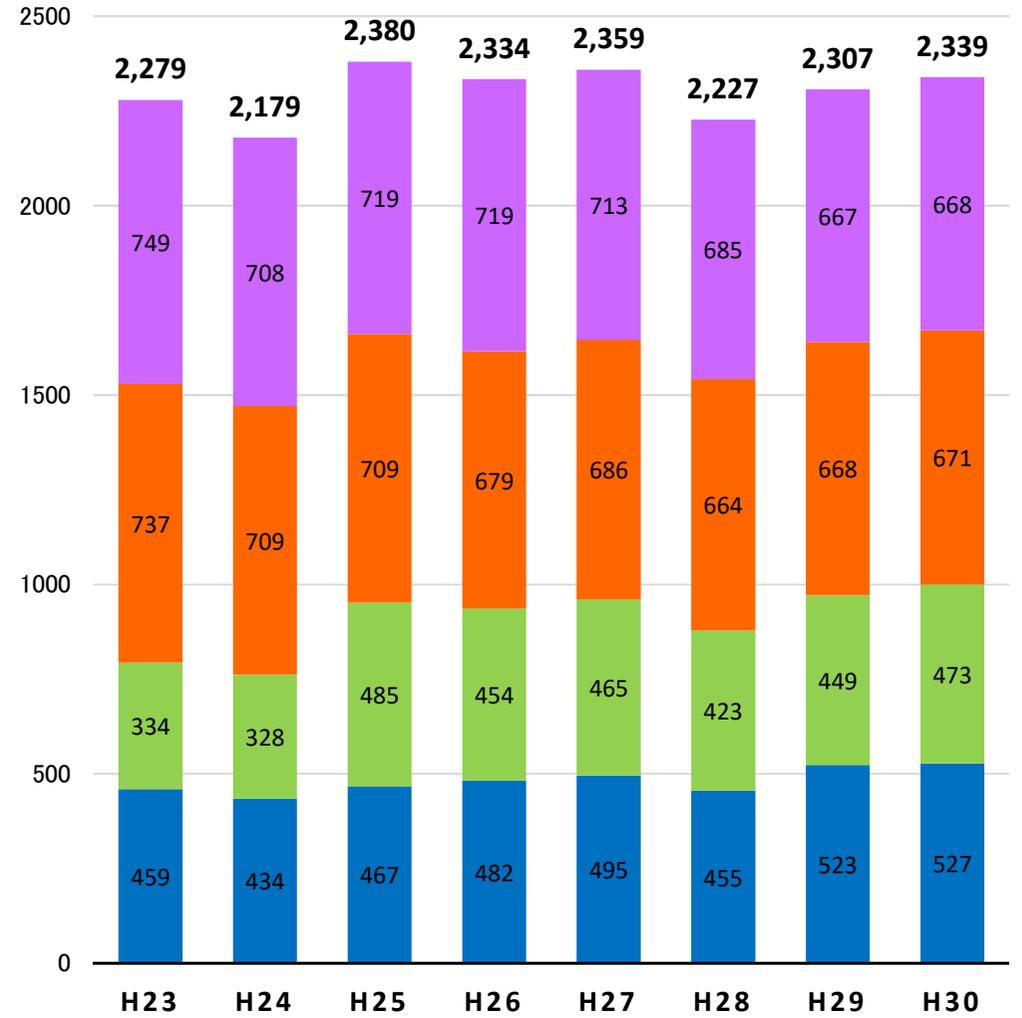
【観光・賑わい】四国におけるインバウンドの状況②

○訪日外国人旅行客の観光消費額は拡大傾向にある一方、宿泊施設数については、横ばい傾向。

■ 訪日外国人旅行客の観光消費額の推移



■ 宿泊施設数の推移

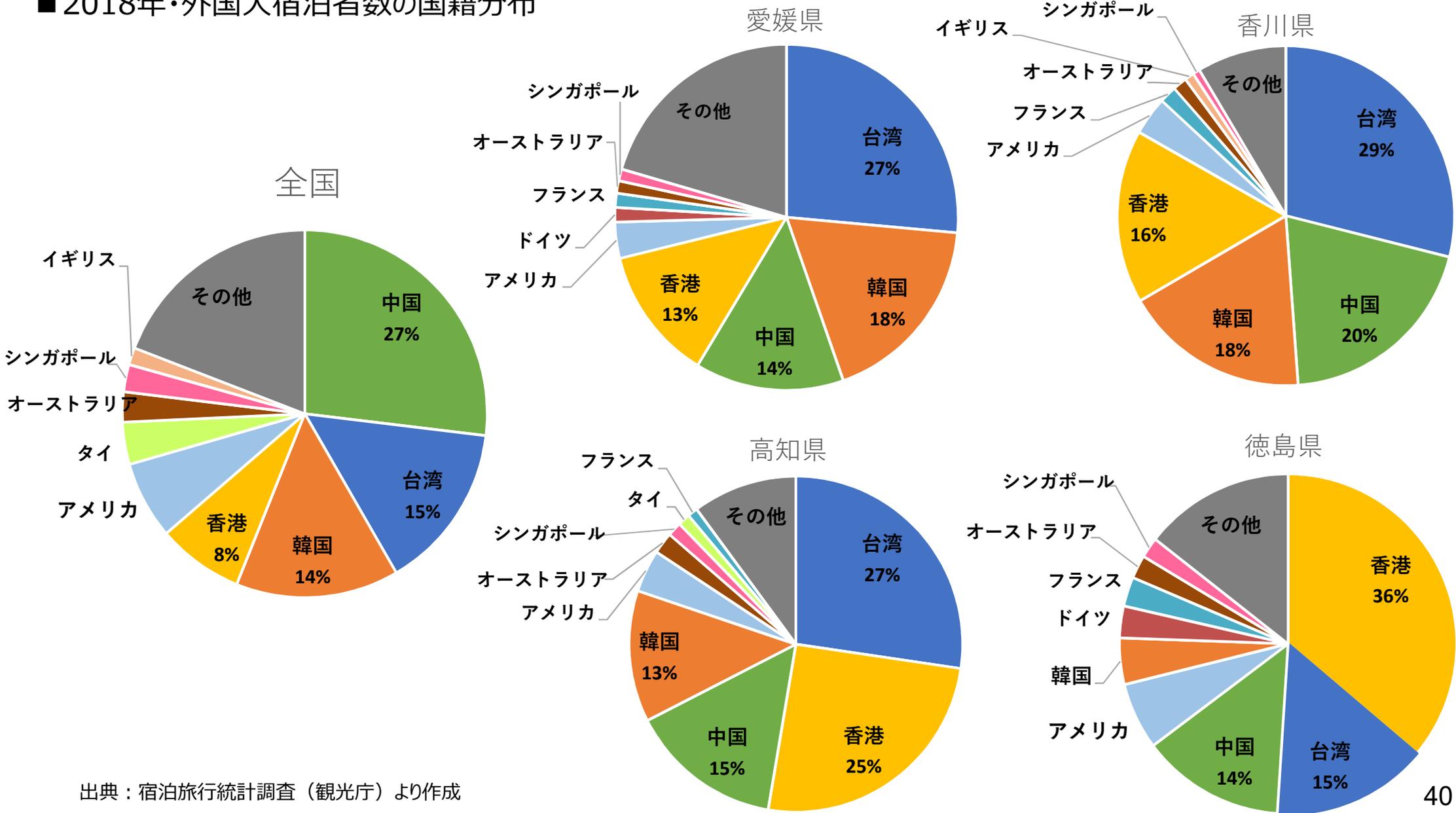


■ 徳島県 ■ 香川県 ■ 愛媛県 ■ 高知県

【観光・賑わい】四国におけるインバウンドの状況③

○四国における外国人宿泊者数の国籍分布は、台湾・香港・中国・韓国が多く、北米・欧州等が比較的少ない傾向。

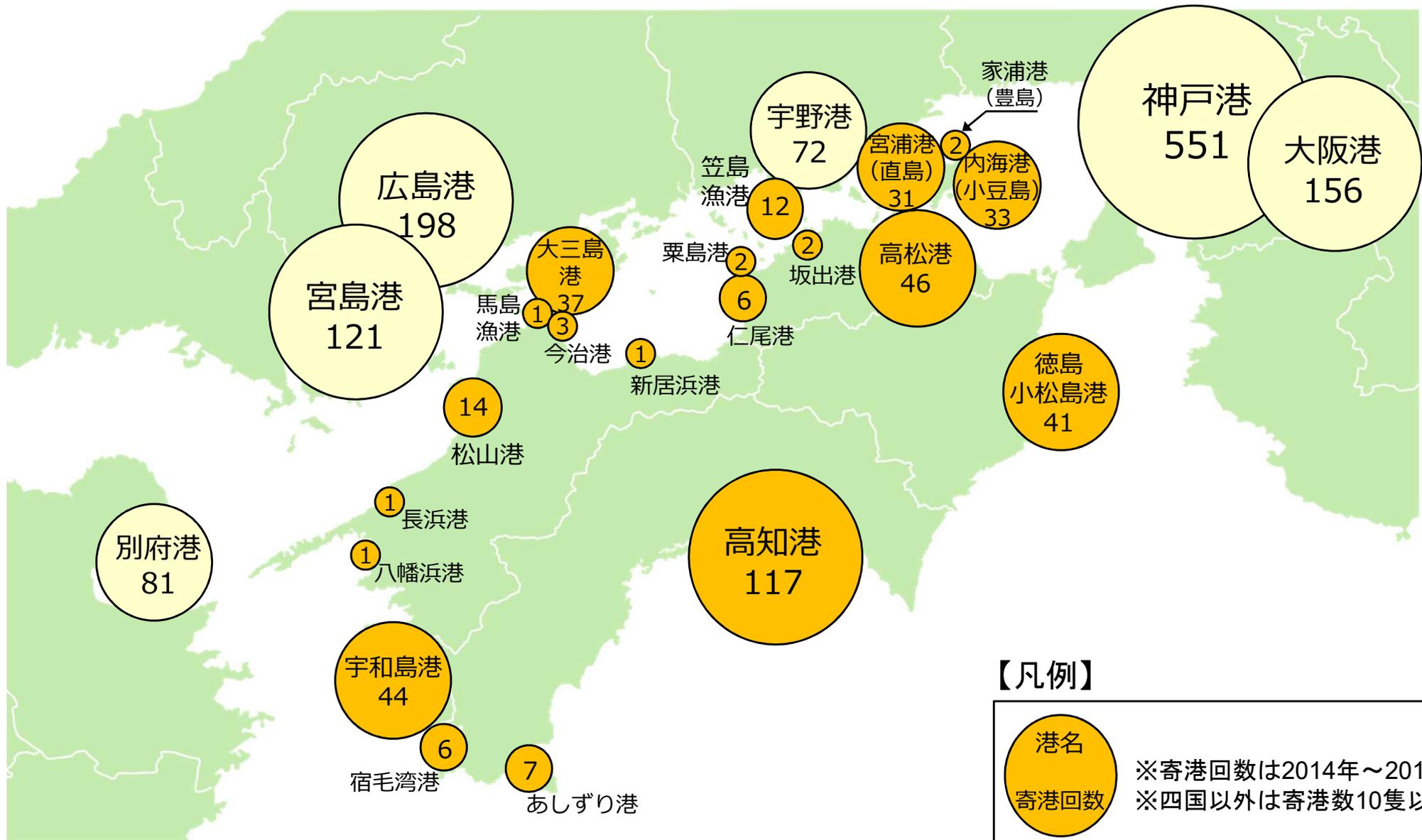
■ 2018年・外国人宿泊者数の国籍分布



出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）より作成

【観光・賑わい】四国及び瀬戸内海におけるクルーズ船寄港実績(2014年～2018年)

○直近5年間の四国におけるクルーズ船寄港実績は、**高知港が最多で117回**。
○**ガンツウの就航**(平成29年10月)により、**瀬戸内海の離島における寄港が増加**。



【凡例】

港名
 寄港回数
 ※寄港回数は2014年～2018年
 ※四国以外は寄港数10隻以上

出典：四国地方整備局調べ

【観光・賑わい】四国におけるクルーズ船の寄港実績

○四国の港湾へのクルーズ船の寄港回数は、**大三島、高知、直島**が上位を占めている。

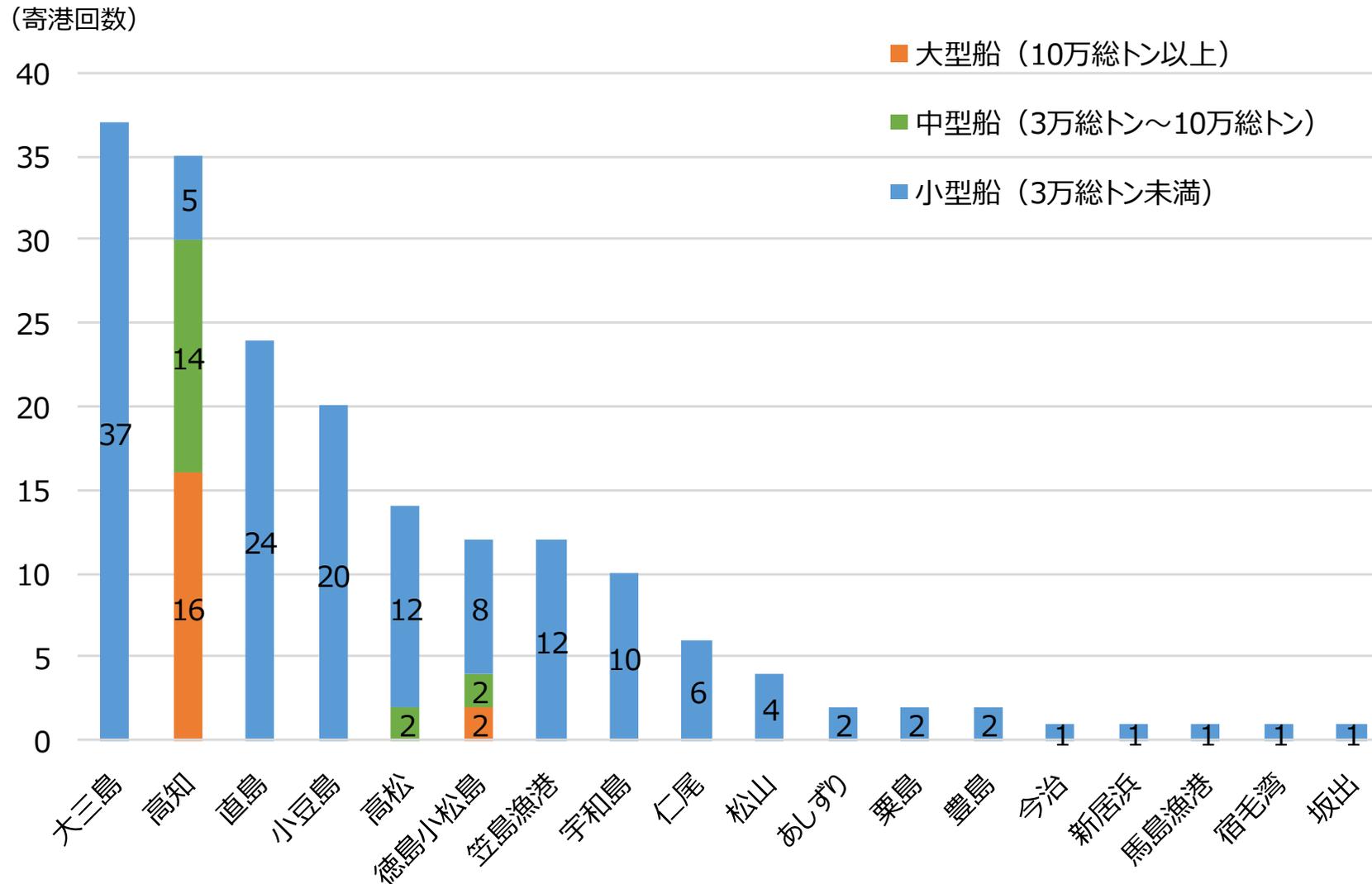


図 四国におけるクルーズ船(規模別)の寄港状況(H30)

【観光・賑わい】四国へ寄港したクルーズ船一覧(平成30年)

入港月日	港名	船名	入港月日	港名	船名
1月5日	高松	にっぽん丸(内航)	5月19日	高松	ロストラル
1月29日	高知	コスタ・ネオロマンチカ	5月21日	高知	ダイヤモンド・プリンセス
3月10日	徳島小松島港	にっぽん丸(内航)	5月25日	あしずり	にっぽん丸(内航)
3月12日	高知	コスタ・セレーナ	5月26日	坂出	にっぽん丸(内航)
3月16日	高知	クイーン・エリザベス	5月30日	高知	にっぽん丸(内航)
3月20日	高知	飛鳥Ⅱ(内航)	6月4日	高知	ダイヤモンド・プリンセス
3月24日	高松	にっぽん丸(内航)	6月7日	高松	ロストラル
3月26日	高松	にっぽん丸(内航)	6月7日	高知	クァンタム・オブ・ザ・シーズ
3月28日	松山	カレドニアスカイ	6月8日	高知	コスタ・ネオロマンチカ
3月29日	高知	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	6月9日	高知	コスタ・セレーナ
3月30日	高松	カレドニアスカイ	6月11日	宇和島	カレドニアスカイ
4月2日	宇和島	カレドニアスカイ	6月17日	宇和島	カレドニアスカイ
4月4日	徳島小松島港	マジェスティック・プリンセス	6月25日	高知	マジェスティック・プリンセス
4月7日	高松	ばしふいっくびいなす(内航)	8月12日	高知	ダイヤモンド・プリンセス
4月8日	高松	ロストラル	8月12日	徳島小松島港	飛鳥Ⅱ(内航)
4月10日	高知	スター・レジェンド	8月13日	徳島小松島港	ダイヤモンド・プリンセス
4月12日	宇和島	ロストラル	8月13日	高松	飛鳥Ⅱ(内航)
4月13日	高知	マジェスティック・プリンセス	8月14日	徳島小松島港	ばしふいっくびいなす(内航)
4月15日	宇和島	カレドニアスカイ	8月15日	徳島小松島港	にっぽん丸(外航)
4月17日	高松	カレドニアスカイ	8月16日	高知	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ
4月19日	高松	シルバー・ディスクカバー	8月18日	高知	ダイヤモンド・プリンセス
4月19日	高知	セレブリティ・ミレニアム	8月18日	徳島小松島港	にっぽん丸(内航)
4月22日	宇和島	ロストラル	9月27日	あしずり	ばしふいっくびいなす(内航)
4月22日	高知	フォーレンドラム	10月4日	高知	セレブリティ・ミレニアム
4月23日	高知	スター・レジェンド	10月5日	高松	スター・レジェンド
4月25日	高知	スター・レジェンド	10月6日	高知	コスタ・セレーナ
4月25日	高知	ノルウェー・ジャン・ジュエル	10月7日	高松	スター・レジェンド
4月28日	宇和島	ロストラル	10月7日	徳島小松島港	にっぽん丸(内航)
4月29日	高知	ノルウェー・ジャン・ジュエル	10月8日	高知	ノルウェー・ジャン・ジュエル
4月30日	高知	コスタ・ネオロマンチカ	10月13日	今治	にっぽん丸(内航)
5月2日	徳島小松島港	ばしふいっくびいなす(内航)	10月18日	高知	セレブリティ・ミレニアム
5月6日	小豆島	ばしふいっくびいなす(内航)	10月20日	高知	アムステルダム
5月6日	宇和島	カレドニアスカイ	10月20日	宿毛湾	ばしふいっくびいなす(内航)
5月7日	高知	ダイヤモンド・プリンセス	10月26日	高知	にっぽん丸(内航)
5月7日	徳島小松島港	にっぽん丸(内航)	10月28日	高知	MSCスプレンドイダ
5月8日	宇和島	ロストラル	10月30日	松山	ばしふいっくびいなす(内航)
5月9日	徳島小松島港	にっぽん丸(内航)	11月1日	松山	ばしふいっくびいなす(内航)
5月12日	宇和島	カレドニアスカイ	11月6日	高知	MSCスプレンドイダ
5月13日	高知	MSCスプレンドイダ	11月20日	高知	飛鳥Ⅱ(内航)
5月14日	松山	ばしふいっくびいなす(内航)	11月24日	徳島小松島港	飛鳥Ⅱ(内航)
5月14日	高松	シーボーン・ジャーン	※ガンツウ 寄港回数 104回		

平成30年 寄港実績 185回 (ガンツウ104回含む)
(参考：平成29年 寄港実績 93回)

【参考】クルーズ船 諸元比較例

船名/(乗客定員)	船型・同縮尺イメージ	写真
ガンツウ (日本船社) (38人)	総トン数 3,200トン  全長81.20m	
カレドニアスカイ (外国船社) (101人)	総トン数 4,200トン  全長90.60m	
ロストラル (外国船社) (264人)	総トン数 10,700トン  全長142.0m	
飛鳥Ⅱ (872人) ※日本船最大	総トン数 50,142トン  全長 241.0m	
クイーン・エリザベス (外国船社) (2,081人)	総トン数 90,901トン  全長 294.0m	
クァンタム・オブ・ザ・シーズ (外国船社) (4,180人) ※四国寄港最大級	総トン数 167,800トン  全長 347.8m マスト高 62.9m	

参考) 高松サンポート合同庁舎 高さ約67m

※ガンツウ寄港回数104回については、寄港地等非公表のため合計値のみ記載。

出典:「クルーズシップコレクション(海事プレス社)」を基に作成。

【観光・賑わい】「新しいみなとまちづくり」に向けた動き

- みなとまちづくりの新しいコンセプトの整理、理念・計画体制・制度等に係る提言、計画・空間形成手法、仕組みづくり等に係るガイドライン作成を目的として、学識経験者、行政をメンバーとする「新みなとまちづくり研究会」を平成30年1月に設置。令和元年5月に「新みなとまちづくり宣言」を公表。

「新みなとまちづくり宣言」

(令和元年5月「新みなとまちづくり研究会」公表)

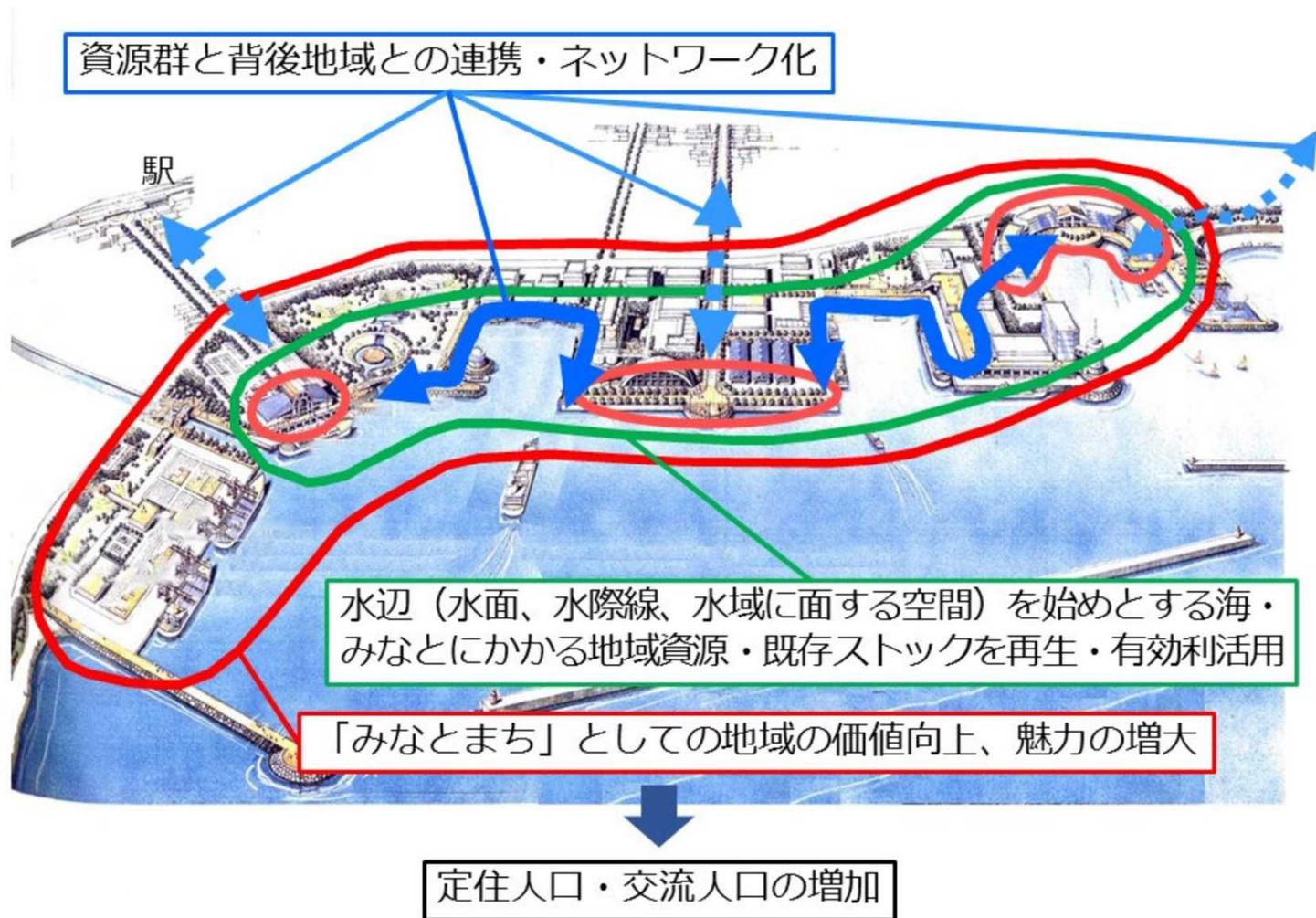
新みなとまちづくり宣言

—「新しいみなとまちづくり」に向けて—



令和元年5月

新みなとまちづくり研究会



図：「新しいみなとまちづくり」(＝海・みなとからみた地域づくり・地域再生)のあり方

従来の港の再開発とは異なる新たな仕組みや、港湾管理者・地元自体・国の果たす役割、行政財産の有効活用に関する規制緩和などについて、とりまとめた。

【観光・賑わい】釣り振興モデル港

○国土交通省港湾局は、観光資源としての港湾における釣り施設や既存の防波堤等の利活用を進めており、地域の関係者による地方創生を目的とした釣り文化振興の取組が進められている港湾を「モデル港」として募集し、「釣り振興モデル港」として指定。

○四国においては、高知港が「釣り振興モデル港」に指定されている。

○モデル港の指定要件

- ・ 釣りによる地域創生・地域活性化を図るという地域の意向があること。
- ・ 釣り客の需要が一定程度見込まれること。
- ・ 釣果が見込まれる防波堤等の港湾施設があること。
- ・ 地元関係者からなる協議会等が組織されていること。
- ・ 安全対策が十分にとられていること。

○モデル港の応募者

- ・ 地元関係者からなる協議会等

○モデル港への支援策

- ・ 直轄事務所による協議会等の効率的な運営に関する技術的な支援
- ・ 「(公)日本釣振興会」による安全対策やマナー教育への支援
- ・ 「全国協議会(今後立ち上げ予定)」における情報交換・交流
- ・ 国交省港湾局からの情報発信等による広報

【取り組みのイメージ】



「釣り振興モデル港」位置図



指定港数 13港
(平成31年3月29日時点)

【観光・賑わい】瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会

設立目的

瀬戸内海沿岸市町村の相互連携により、瀬戸内海の多様な資源を生かした人な流れを創り出し、防災ネットワーク機能の強化を視野に入れた瀬戸内・海の路の利用振興を図りつつ、アメニティ豊かな地域として沿岸地域全体の発展に資することを目的として、平成3年に設立。

協議会の活動指針

- 瀬戸内海の多様な資源の掘り起こし
- 地域振興のためのネットワーク化の提言及び協力
- 本協議会の目的達成のための各種事業化の推進
「環境事業委員会」「魅力検討委員会」
「情報発信委員会」「防災委員会」
- 瀬戸内海クルーズの進行に資する活動
瀬戸内海クルーズ推進会議
- その他、関連する活動 等

主な取組

■ 環境事業委員会「リフレッシュ瀬戸内」（事務局：近畿地方整備局）

平成5年より、海浜清掃活動を実施。平成30年度は213カ所で開催し36,159人のボランティアが参加、約194トンのゴミを回収。

（平成29年度 開催場所 273カ所、ボランティア数 50,606人、ゴミ回収 約327トン）

■ 魅力検討委員会「海ネットサポーター提案事業」（事務局：四国地方整備局）

平成30年度は、小松島市、NPO法人港まちづくりファンタジーハーバーこまつしまによる、「小松島みなとフェスティバル」、及び玉野市、NPO法人UNOICHI実行委員会による「客船入港イベント「Voyage of Naight 4」を実施。

■ 情報発信委員会（事務局：九州地方整備局）

Webサイト「海の路」を通じて瀬戸内の魅力を広め、閲覧者の更なる増加を目指し、会員へホームページの最新情報の掲載等を促す。

■ 防災委員会(事務局：各局持ち回り)

○「瀬戸内・海の路ネットワーク災害時相互応援に関する協定」(通称：海ネット協定)

締結会員の地域において地震等による災害が発生し、被災会員独自では十分な応急対応ができない場合に、主に海の路を介した連携により、相互に救援協力し、被災会員の応急及び復旧対策を円滑に遂行することを目的に締結。

■ 瀬戸内海クルーズ推進会議（事務局：中国地方整備局）

瀬戸内海クルーズ振興のための施策提案として、瀬戸内海クルーズ推進アクションプランの基本方針(案)を各エリアにて作成予定



海岸清掃活動



海ネット協定 締結式

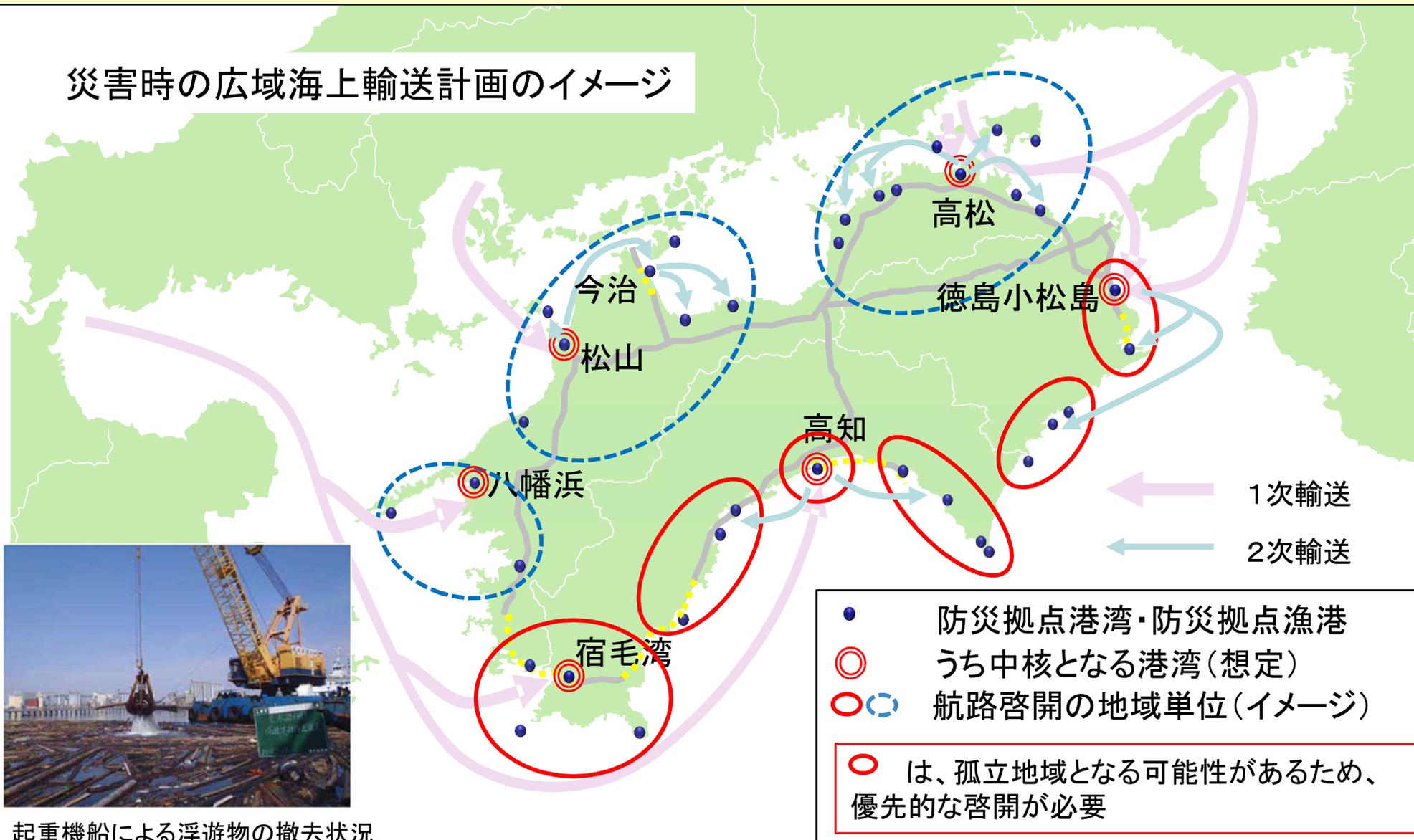


瀬戸内海クルーズ推進会議
全体会議

【安全・安心】南海トラフ地震に対応した四国の広域的な海上輸送の継続計画

- 大規模地震・津波が発生した場合、四国域内の港湾や広域幹線道路は広域的に被害を受け、海域においても漂流物による航路閉塞が生じるおそれ。
- このため、平成26年3月、四国地方整備局は、「南海トラフ地震に対応した四国の広域的な海上輸送の継続計画」を策定。【平成29年3月(第1回改訂)、平成31年2月(第2回改訂)】

災害時の広域海上輸送計画のイメージ



起重機船による浮遊物の撤去状況

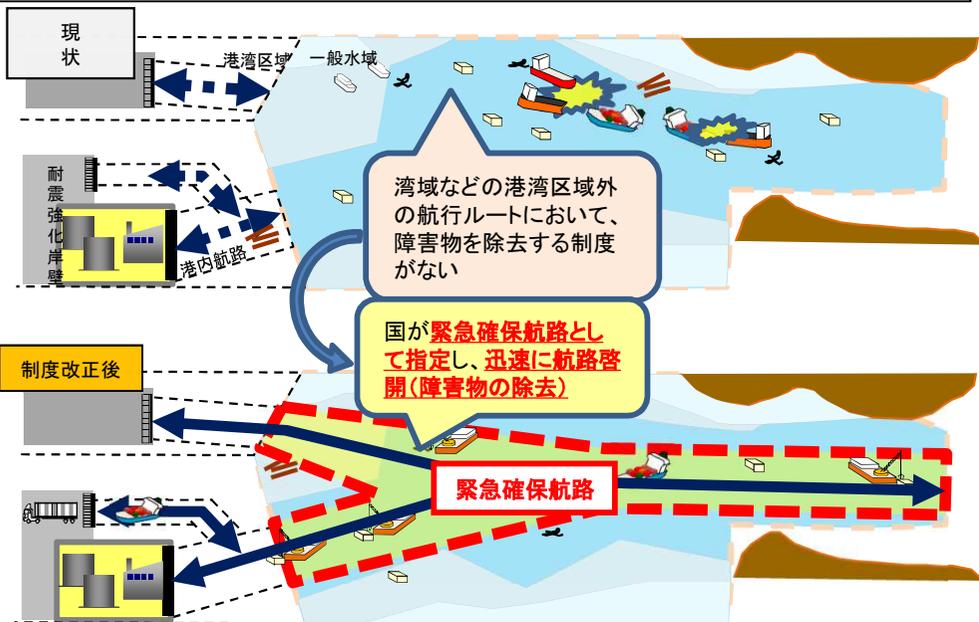
【安全・安心】瀬戸内海に係る緊急確保航路の指定

○南海トラフの巨大地震が発生した場合、これに伴う津波により、津波漂流物が瀬戸内海の狭水道部に拡散・滞留し、航路閉塞等を引き起こすことが想定されている。

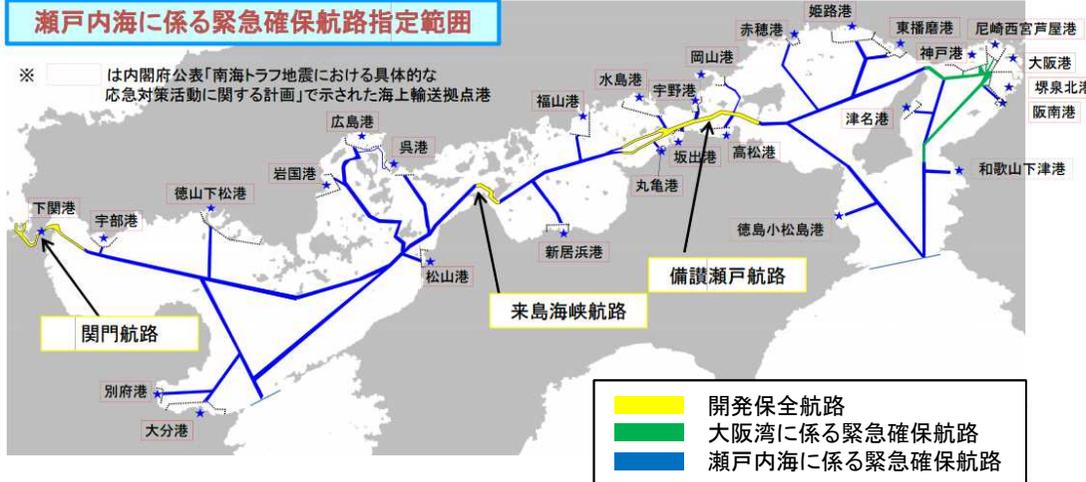
○発災後に船舶による緊急物資等の輸送を円滑かつ確実にを行うため、瀬戸内海において港湾法第55条の3の5※1に基づき緊急に航路啓開する航路を指定※2する。これにより港湾区域外の当該航路を地方整備局が啓開する。

※2 港湾法施行令(昭和26年政令第4号)の一部改正(平成28年7月)

緊急確保航路の概要



瀬戸内海に係る緊急確保航路指定範囲



瀬戸内海港湾には石油コンビナートが多数立地



輻輳する石油タンカー船(備讃瀬戸航路)

平常時 ※1(緊急確保航路内の禁止行為等) 港湾法第55条の3の5

- 何人も、緊急確保航路内において、みだりに、船舶、土石その他の物件で国土交通省令で定めるものを捨て、又は放置してはならない。
- 緊急確保航路内において、水域を工作物の設置等により占用し、又は土砂を採取しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

災害時

- 国土交通大臣は、緊急確保航路内において航路啓開の為に、船舶、船舶用品その他の物件を使用し、収用し、又は処分することが可能となる。

【安全・安心】全国・四国において急速に進化する防災体制

■平成の主な災害発生状況

H7 阪神淡路大震災



H12 鳥取県西部地震
H13 芸予地震

H16 新潟県中越地震
岡山県水害

H19 新潟県中越沖地震

H23 東日本大震災



H28 熊本地震

H30 西日本豪雨

《全国の動き》

・国の役割の見直し
・広域防災行政、広域応援体制の見直し

災害対策の推進に関する特別措置法
H14 東南海・南海地震に係る地震防

緊急参集体制の構築
H15 官邸緊急参集チーム発足
H14 官邸危機管理センター発足

H15 東南海・南海地震被害想定発表

東南海・南海地震の被害想定

死者2万500人 経済損失56兆円

「広域的な防災対策が必要」
中央防災会議 専門調査会

津波被害は市町村単位で算出を
調査 不安募らせる和歌山の住民

産経新聞31面H15.4.18

広域支援のきっかけ

(TEC-FORCE)の創設
H20 緊急災害対策派遣隊

・個別自治体支援「リエゾン」
→ハード・ソフトの目標設定
・最大クラスの地震(L1、L2)の想定

H24 南海トラフ地震被害想定発表

県内死者 最悪3万1000人

南海トラフ地震 8割津波で犠牲
全国は32万人

徳島新聞1面H24.8.30

対策の推進に関する特別措置法
H25 南海トラフ地震に係る地震防災

《四国の動き》

強大ハザードの認識

被害の甚大性の認識

広域支援(山口県土砂災害)
H21 TEC-FORCEの派遣

確立へ
事前・受援体制の
オペレーションの限界
指示・指揮

H23~ 四国南海トラフ地震対策戦略会議

- ・防災、減災のまちづくり
- ・緊急輸送路の確保
- ・減災を達成するハード、ソフト対策
- ・広域連携体制の構築

広域受援(H30年7月豪雨)
H30初めてTEC-FORCEの受援49
自治体支援(H26年台風12・11号)
H26 四国管内ヘリエゾン派遣

【安全・安心】海洋環境整備事業

○瀬戸内海の海域環境の保全、船舶航行の安全確保のため、1973年(昭和48年)から、海洋環境整備船8隻(内、四国は3隻)により、海面に漂流する流木等のゴミや船舶等から流出した油の回収を実施。

○特に、台風・大雨等で大量出水が発生した年には回収量が多い。平成30年7月豪雨では、発生後の7月8日からの1ヶ月間で、3,197m³を回収し、航行船舶の安全確保に貢献。

(四国地整の海洋環境整備船「みずき」「美讃」「いしづち」の3船の回収量の合計)※過去5年の3船の年平均回収量の約1.8倍。)

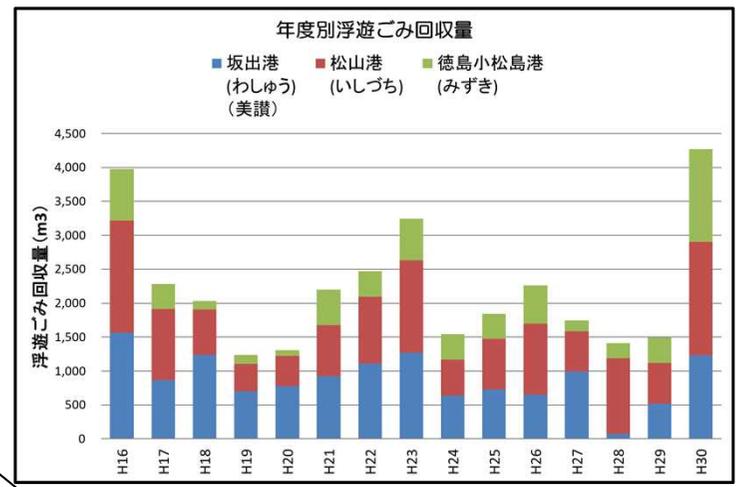
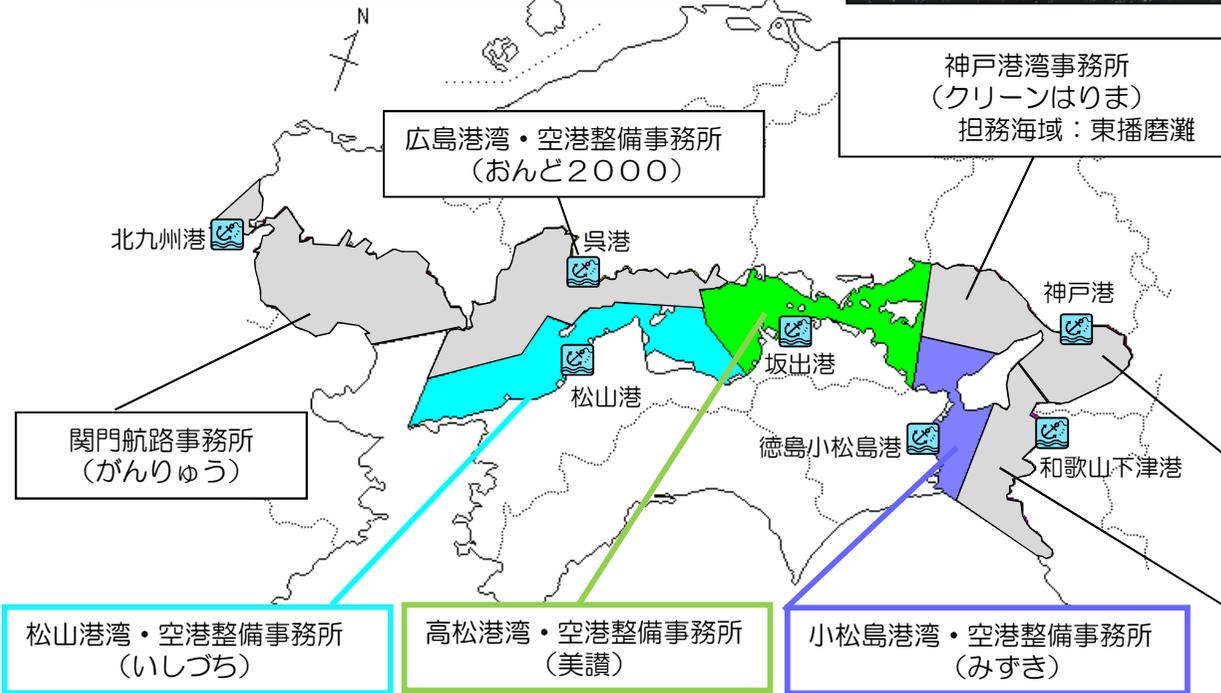
船上での流木等の回収作業(いしづち)
(H29.7月九州北部豪雨 周防灘海域)



回収した漂流物を瀬取りより陸揚(美讃)
(H30.7月西日本豪雨 燧灘海域)



東日本大震災時の漂流物回収状況(みずき)
(H23.5月仙台塩釜港周辺海域)



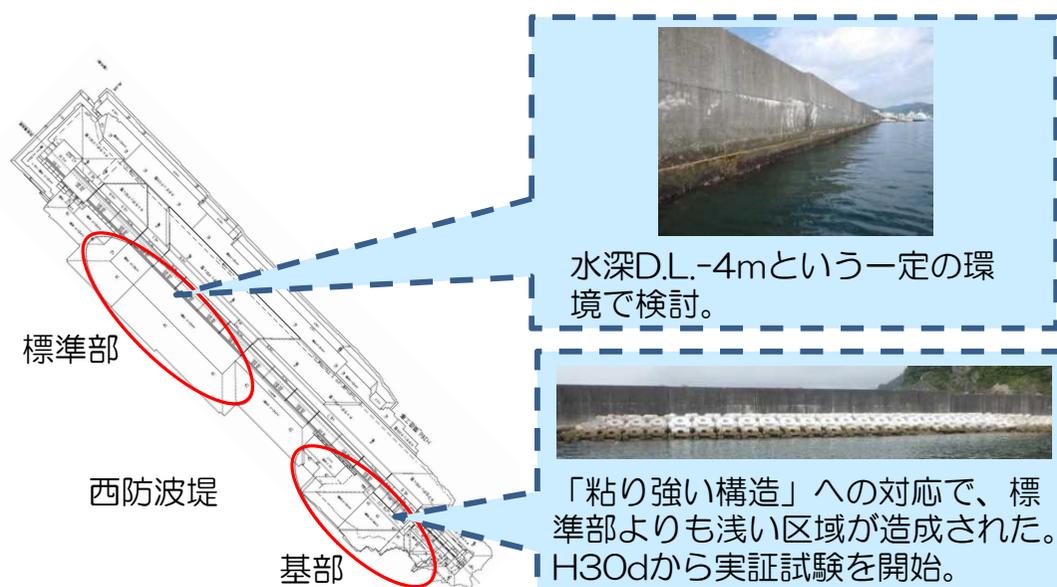
【安全・安心】鉄鋼スラグを活用した藻場造成実証実験

〇須崎港湾口地区の防波堤整備にあたって、環境に配慮した整備を目的として、鉄鋼スラグを活用した環境改善方策の実証試験を実施。

実証試験のこれまでの成果

実施場所	27年度	28年度	29年度	30年度
西防波堤標準部	鉄鋼スラグの海藻着生効果確認			
		D.L.-4mでのカジメの再生産を確認		
	浅所でのワカメによる藻場造成の可能性を確認			
西防波堤基部	海藻の着生に適した鉄鋼スラグ水和固化体の形状を検討			溝は有効？
	多様な水深での海藻移植対象種の検討			藻場形成？

実証試験実施場所



令和元年度の実施内容

実施項目	実施内容等
環境調査	多項目水質計、光量子計による水質調査
藻礁基盤効果確認	プレート（溝あり、溝なし）、人工砕石
藻場分布調査	ダイバーによる須崎港周辺の藻場分布状況の把握
海藻移植	南方系ホンダワラ類、カジメ、トゲモク
モニタリング	ダイバーによる海藻生育状況等の確認
食害対策	ウニ類の除去、簡易食害防止カゴ設置等



ワカメ
(西防波堤基部：H31.2)



ホンダワラ属
(西防波堤基部：H31.2)

直面する課題	デジタル化と第4次産業革命の進展 通商問題・保護主義の台頭	人口減少・少子高齢化の進行 生産性と成長力の伸び悩み 社会保障と財政の持続可能性	地方経済の活性化 海外経済の下方リスク
	持続的かつ包摂的な経済成長の実現と財政健全化の達成の両立		
経済財政運営の 基本認識	(1) 潜在成長率の引上げによる成長力の強化	(2) 成長と分配の好循環の拡大	(3) 誰もが活躍でき、安心して暮らせる社会づくり

グローバルな環境変化を強く意識

新たな時代への挑戦: 「Society 5.0」実現の加速

- 第4次産業革命による高度な経済、便利で豊かな生活が送れる社会の実現
- 人生100年時代の到来を見据え、誰もがいつになっても活躍できる社会の構築

Society 5.0時代にふさわしい仕組みづくり

成長戦略実行計画をはじめとする成長力の強化

- ◆ デジタル市場ルール整備、フィンテック・金融、モビリティ、コーポレート・ガバナンス
- ◆ 全世代型社会保障への改革: 高齢者雇用、中途・経験者採用促進、疾病・介護予防
- ◆ 人口減少下での地方施策強化: 乗合バス・地域銀行経営統合・共同経営、地方への人材供給

人づくり革命、働き方改革、所得向上策の推進

- ◆ 人づくり革命: 幼児・高等教育無償化、大学改革、リカレント教育
- ◆ 働き方改革: 長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現、同一労働同一賃金
- ◆ 所得向上策: 就職氷河期世代支援プログラム、最低賃金引上げ

地方創生の推進

- ◆ 東京一極集中の是正、地方への新たな人の流れの創出
- ◆ 観光・農林水産業活性化、海外活力取込み、中小・小規模事業者支援

グローバル経済社会との連携

- ◆ G20における持続的成長へのコミットメント、TPP等の21世紀型ルールの国際標準化
- ◆ データの越境流通等のルール・枠組み、SDGsを中心とした環境・地球規模課題への貢献

経済再生と財政健全化の好循環

新経済・財政再生計画の着実な推進

- ◆ 「経済再生なくして財政健全化なし」。600兆円経済と2025年度財政健全化目標の達成
- ◆ 基盤強化期間(2019年度~21年度)の「目安」に沿った予算編成

次世代型行政サービスを通じた効率と質の高い行財政改革

- ◆ デジタル・ガバメント: 国主導の情報システム・データ標準化、書類・対面手続簡素化、自治体のデジタル化
- ◆ 政府情報システムに関するプロジェクト管理の開始・拡大、予算の一括要求・計上

主要分野ごとの改革の取組

- ◆ 社会保障: 予防・重症化予防・健康づくりの推進、年金制度改革、医療・介護制度改革
- ◆ 社会資本整備: スマートシティの実現、重点プロジェクトと生産性向上、PPP/PFI、公的ストックの適正化
- ◆ 地方行財政: 交付税など財政制度改革、公営企業・第三セクター経営改革、見える化・横展開
- ◆ 文教・科学技術: PDCAサイクルの徹底、EBPM推進による予算の質の向上

歳出改革等に向けた取組の加速・拡大

- ◆ 「見える化」の徹底・拡大や先進・優良事例の全国展開、インセンティブ改革

当面の経済財政運営と令和2年度予算編成に向けた考え方

デフレ脱却・経済再生最優先の基本方針。あらゆる政策を総動員し、経済運営に万全を期す

- ◆ 2019年度は、臨時・特別の措置等により、消費税率引上げ前後の需要変動を平準化、経済の回復基調に影響を及ぼさないように取り組む
- ◆ キャッシュレス・消費者還元事業、プレミアム付商品券事業、耐久消費財(自動車・住宅)の税制・予算措置の実施により、消費の喚起・下支え
- ◆ 来年度予算編成においても、適切な規模の臨時・特別の措置を講ずる。海外経済の下方リスクに十分目配りし、リスクが顕在化する場合には、機動的な政策を躊躇なく実行