

# 四国港湾ビジョン(仮) ＜中間とりまとめ(案)＞

令和元年12月



はじめに	3
I. 四国内外における情勢の動向と展望	4
四国内外における情勢の変化 <社会・経済>	4
" <海上物流>	9
" <賑わい・観光>	12
" <環境・安全>	13
II. 四国の港湾が果たすべき役割	16
III. 四国における港湾の未来像	18
● 今後戦略的に取り組むべき施策	18
1. 労働力不足に立ち向かう港湾	18
2. 地域に新たな価値を産み出す港湾	19
3. 自然環境の変化に対応する港湾	20
● これまでのビジョン等に基づき取り組むべき施策	21
おわりに	22

# はじめに

平成19年に、四国の港湾の将来像をとりまとめた「四国港湾・空港ビジョン～「強い四国」を目指して～」を四国地方整備局において策定しているが、**策定からは10年以上が経過**している。

その間、急速に進展する生産年齢人口の減少やトラックドライバー不足を背景とするモーダルシフトの進展等、**四国を取り巻く情勢**は大きく変化している。

また、「Society 5.0」の実現に向けた動きや訪日外国人旅行者の急激な増加、激甚化する気象災害等、**我が国における環境の変化**は、四国を取り巻く情勢にも多大な影響を及ぼすものである。

他方、港湾政策に目をむけると、国土交通省港湾局において、2030年頃の将来を見据え、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等をとりまとめた「**港湾の中長期政策『PORT2030』**」が策定された。

これらの状況を踏まえ、四国が持つ強みや機会を活かし、四国が抱える弱みや、四国に迫る脅威を克服することで、**四国の持続可能な発展**を実現する必要がある。

そのためには、港湾としても、これまでの施策の延長に留まらず、四国の持続可能な発展に向けて**どのような役割を果たすべきか**を考える発想の転換が必要である。

以上を踏まえ、四国の港湾における港湾施設・サービス・空間形成等の新たな未来像を示す「**四国港湾ビジョン**」を策定した。

## 四国内外における情勢の変化〈社会・経済〉

- 四国は全国に先駆けて人口減少が進む「人口減少先進地」。特に、生産年齢人口については、令和22年までの20年間で約51万人(約25.1%)が減少する見込み。進学・就職等を契機とした若年層の流出も進展している。  
出典: 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」
- 一方で、製紙業や造船業をはじめ、地域の特性を活かした産業集積が形成され、世界・日本トップクラスのシェアを誇る企業も数多く存在している。特に、港湾の背後をはじめとする臨海部に化学、機械、金属等の様々な製造業が集積している。
- しかしながら、製造品出荷額は近年停滞しており、全国比ベースでは減少傾向にある。また、企業による設備投資額も、平成30年(計画)では3,291億円で前年比から約20.3%増加しているが、全国比の約1.5%程度に留まっている。  
出典: 四国生産性本部「四国地域設備投資計画調査」
- 産業構造としては、各業種における四国全体の労働生産性が全国を下回る水準である。また、企業のIT投資や研究開発費についても、全国に比べ低い水準となっている。  
出典: 国立社会保障・人口問題研究所「四国の労働生産性の現状と課題について」
- 他方、人口減少をはじめ、我が国が抱える諸課題を克服する大きなチャンスとして、第4次産業革命の先端技術実装によるSociety 5.0の実現が期待されている。
- また、2015年に国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発目標(SDGs)」は、「経済成長と雇用」、「インフラ、産業化、イノベーション」、「気候変動」等、全ての国に適用される17の普遍的目標を掲げており、我が国の政策や民間事業等様々な活動のあり方に大きな影響を及ぼすものである。

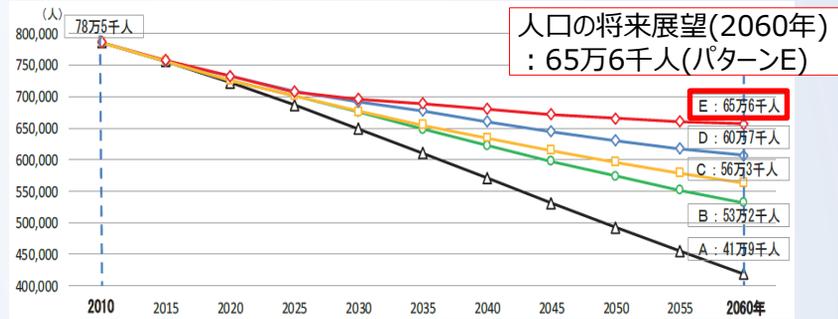
# (参考) 四国4県の「人口ビジョン」における総人口の推移

○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)

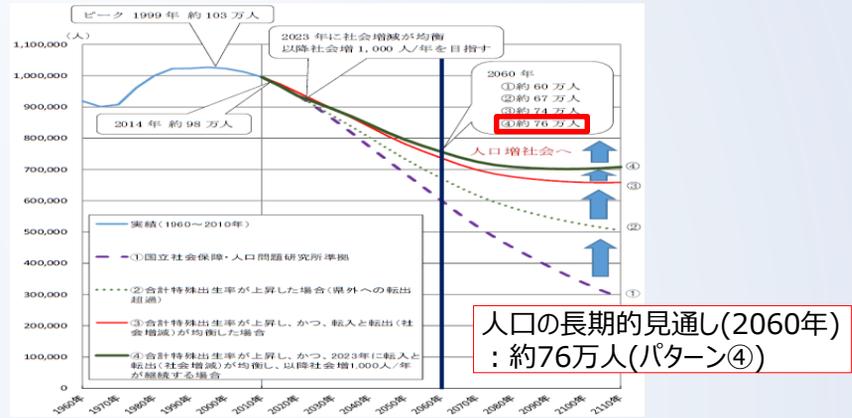
徳島県における人口の現状を分析し、人口に関する地域住民の認識を共有するとともに、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を提示するものとして策定。



※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

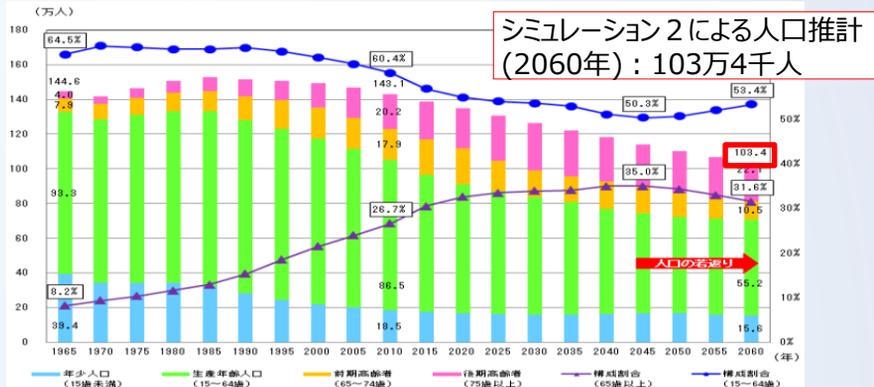
## 香川県「かがわ人口ビジョン」(H27年10月)

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)

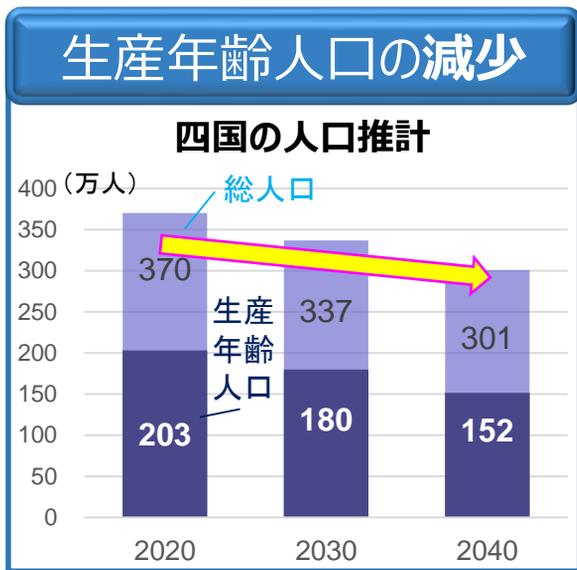
出生と移動に関してより詳細に分析し、高知県人口の将来展望を見通すため実施した「結婚・出産に関する希望調査」「就職・進学希望地等調査」の結果を踏まえた人口ビジョンを同戦略に盛り込んでいる。



# コラム① ～生産年齢人口の減少が招く悪循環～

生産年齢人口の減少により、経済規模の縮小や産業競争力の低下を招き、生産年齢人口減少が一層進展するという悪循環のスパイラルに陥る恐れがある。こうした状況は、四国の物流、製造、観光等様々な分野に甚大な影響を及ぼしうる。

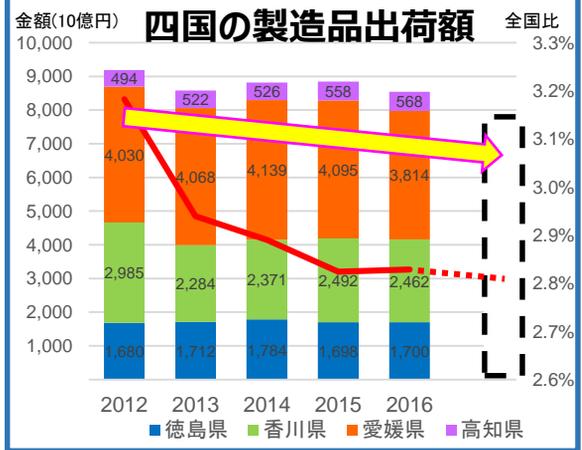
## 生産年齢人口の減少が招く悪循環



産業の  
撤退・流出

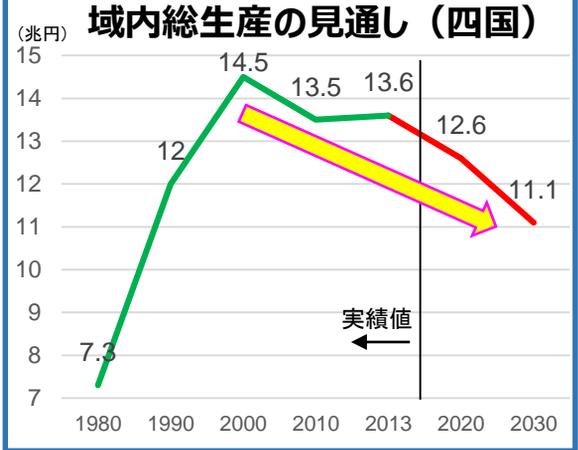
内需の低下  
労働力不足

## 産業競争力の低下



設備投資  
の敬遠

## 経済規模の縮小

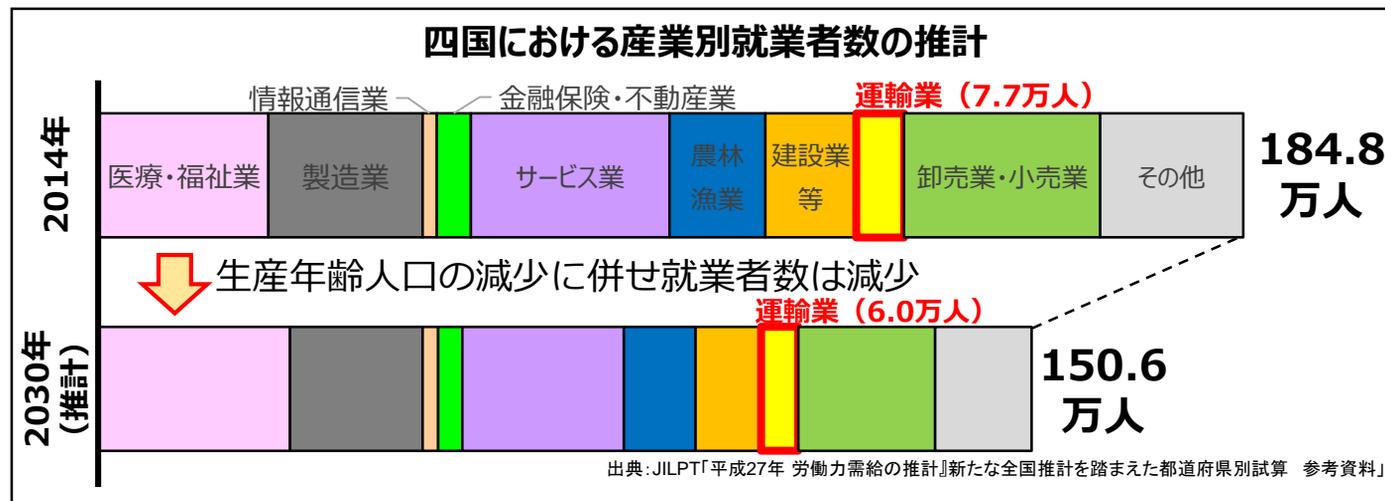


この悪循環を止めるには、例えば、労働力不足を補う先端技術の導入、産業の生産性向上に資する設備投資、観光振興による内需拡大、防災・減災対策による産業・人口流出の抑制等を進め、好循環への転換を促す必要がある。

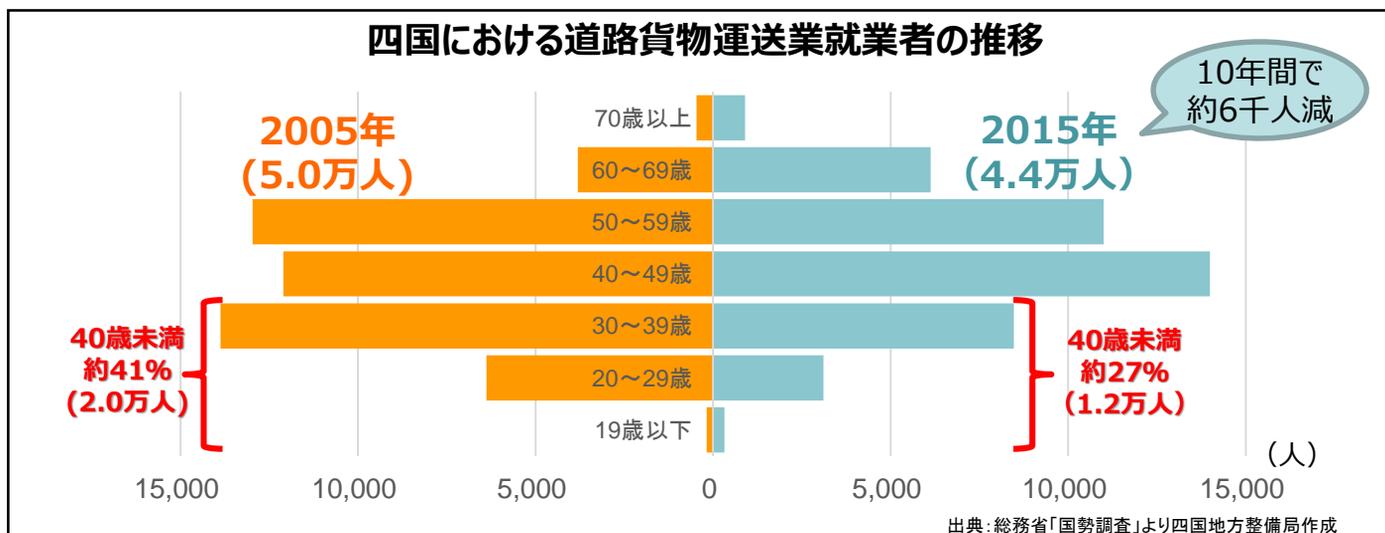
## コラム② ～就業者数減少による輸送供給力の低下～

生産年齢人口の減少は同時に、就業者数も減少することを意味しており、2014年時点で184.8万人であった就業者数は、2030年には150.6万人にまで減少すると推計されている。

産業別にみると、「医療・福祉業」「情報通信業」を除く全ての業種で減少が進む見込みであり、例えば運輸業の就業者は、約7.7万人(2014年時点)から約6.0万人(2030年時点)にまで落ち込むとされている。



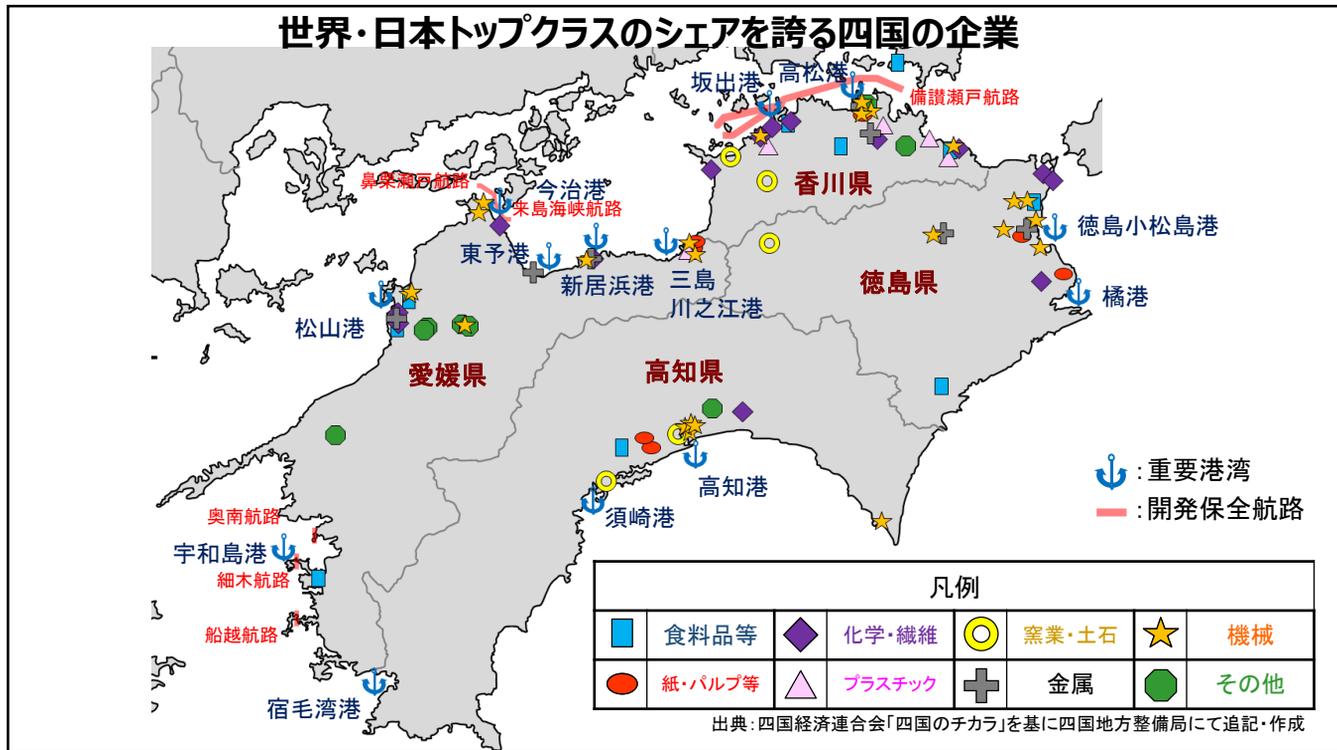
運輸業のうち道路貨物運送業の就業者数は、既に2015年までの10年間で約5.0万人から約4.4万人と10%以上も減少しており、このままでは、就業者数減少に伴い輸送供給力が低下し、輸送需要に対応できない(=モノが運べない)事態に陥る恐れがある。



こうした事態を回避するために、高齢者や女性の活躍の推進に係る取組や、外国人労働者の受入拡大に係る検討がされているが、それらを加味してもなお、労働力不足を完全に解消することができない恐れがあり、生産性の向上を併せて進めていくことが重要。

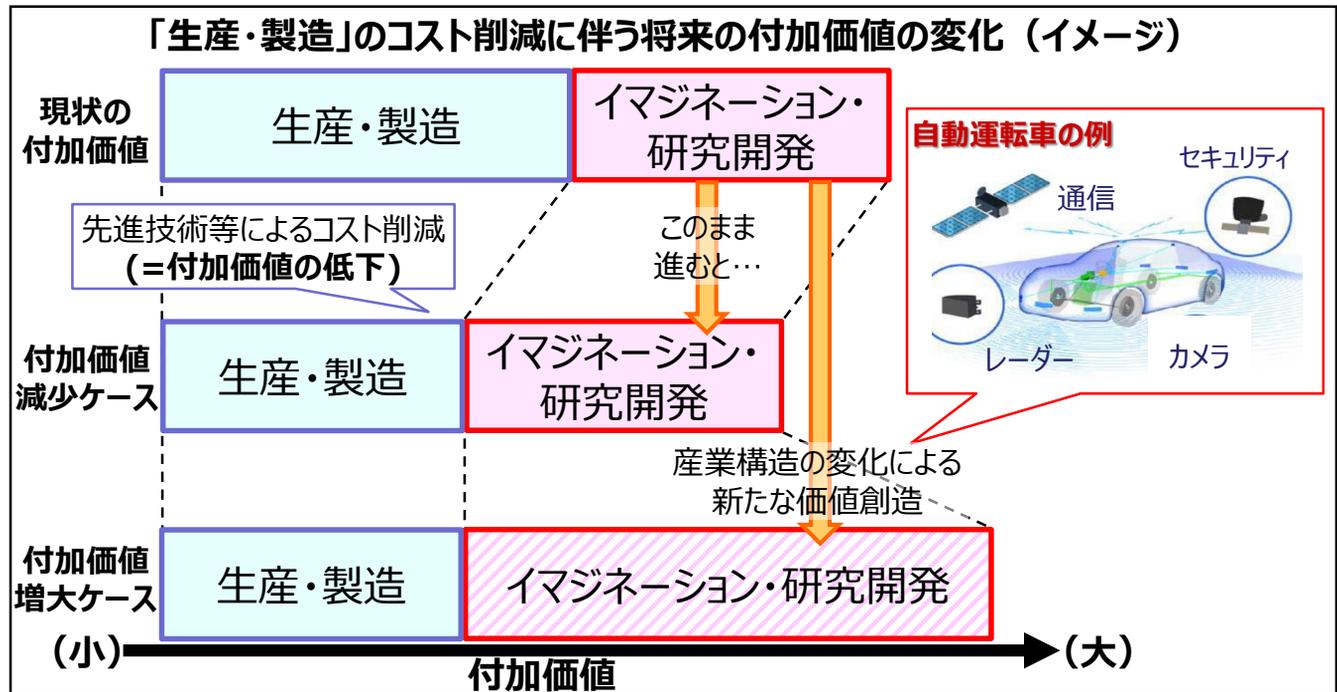
# コラム③ ～産業における付加価値の変化～

臨海部に集積した製造業をはじめとする産業における生産・製造等の要素は、四国が持つ大きな強み。



しかしながら、先端技術の導入等により、「生産・製造」のコスト削減が進むと、四国の強みが薄れ、相対的に産業付加価値が低下する恐れがある。

Society5.0時代において産業の付加価値を増大するためには、「イメージネーション・研究開発」等の要素を高める産業構造の変化による、新たな価値創造に向けた環境(人材、空間等)を整えることが重要。



## 四国内外における情勢の変化〈海上物流〉

- 四国の内航フェリー・RORO航路数は、本四架橋の開通や高速道路料金の改訂の影響等により、平成の間に大幅に減少した。
- 貨物量についても同様に減少傾向が続いていたが、近年はトラックドライバー不足等を背景とした海上輸送の需要増加により回復基調となっており、積み残し貨物も多く発生している。
- また、フェリー・RORO船舶は老齢化が進展しており、中長距離航路を中心に、船舶の更新(リプレイス)が進んでいるところ。更新に伴い、近年の輸送需要に応え、輸送効率を向上するため、船舶の大型化も図られている。
- 平成20年3月に三島川之江港、平成23年3月に徳島小松島港において、コンテナターミナルが供用し、四国の外貨コンテナ取扱貨物量も年々増加している。各港に就航する定期コンテナ船も大型化が進んでいる。
- 更に、平成22年8月に阪神港が「国際コンテナ戦略港湾」に選定され、四国と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路における貨物量が増加傾向にある。
- 一方で、平成20年12月に来島海峡航路、平成21年12月に備讃瀬戸航路において、開発保全航路の指定区域をそれぞれ拡大しており、航行の安全性、安定性の確保を図っている。
- 他方、近年、大量一括輸送が可能な海上輸送による低コストでの農林水産物輸出の実現等、港湾を活用した新たなニーズが発生している。

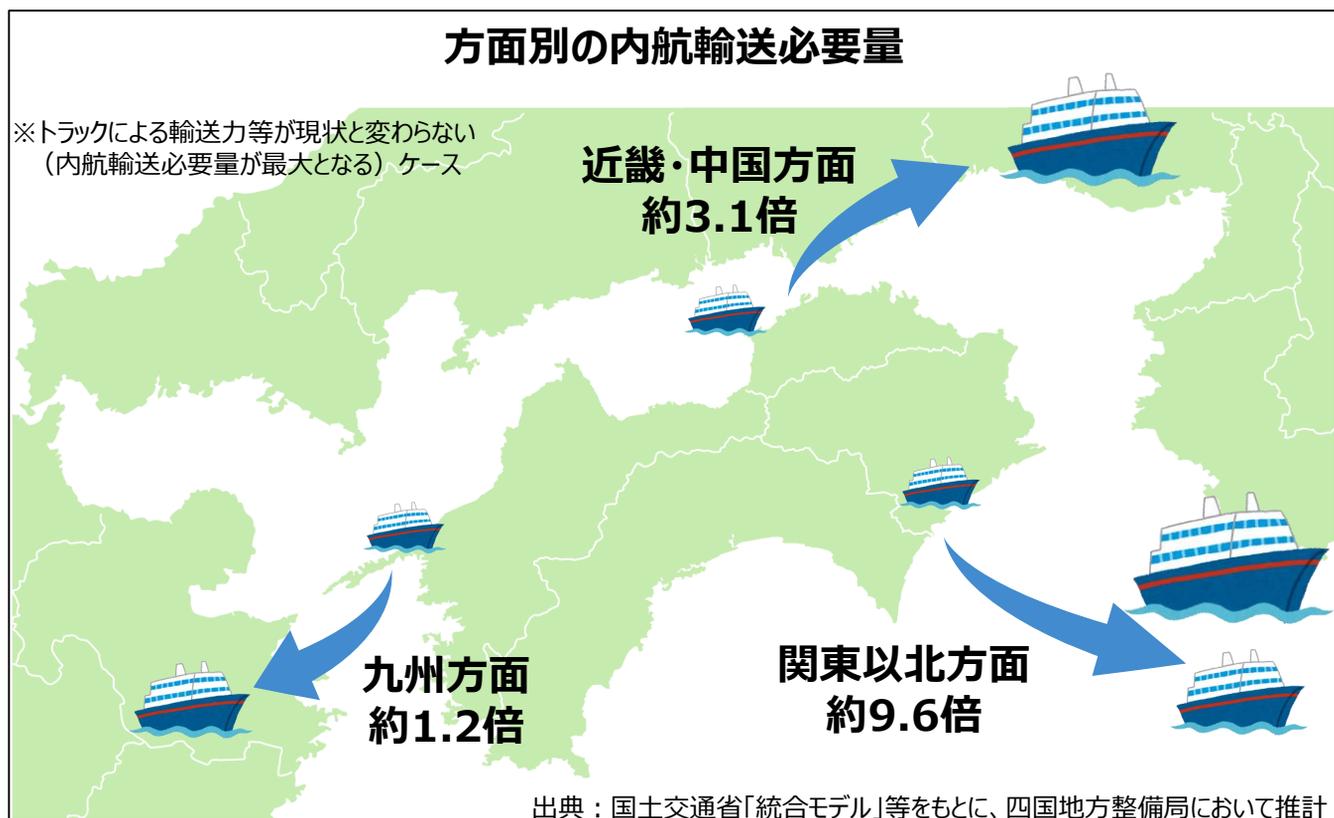
## コラム④ ～内航輸送における将来的な輸送必要量の推計～

陸上輸送中心の現在の国内物流は、トラックドライバー不足により限界を迎えつつあり、大量一括輸送が可能な内航輸送の活用が期待されている。

こうした状況を踏まえ、四国のトラックドライバーの減少による陸上輸送供給量の制約を考慮し、将来の貨物需要に応えるために内航輸送が担うべき輸送量(=「内航輸送必要量」)を以下の通り推計した。

推計の結果、トラックによる輸送効率が現状(2018年)と変わらない場合、内航輸送必要量を全体で最大約2.5倍に向上させる必要があることが明らかになった。

また、方面別では、関東以北方面は現状より最大約9.6倍、近畿・中国方面は最大約3.1倍、九州方面は最大約1.2倍に向上させる必要があると明らかになった。

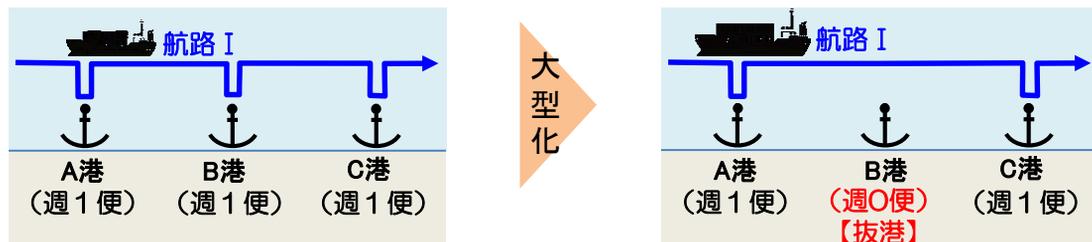


こうした状況に対応するためには、これまで実施してきた船舶の大型化にあわせた港湾整備による生産性向上のみならず、新たな内航航路の開設や、自動化・情報化等による更なる輸送の効率化により、海上輸送の供給力を向上するとともに、陸上輸送の技術革新等とも連携することで、将来の貨物需要に応える必要がある。

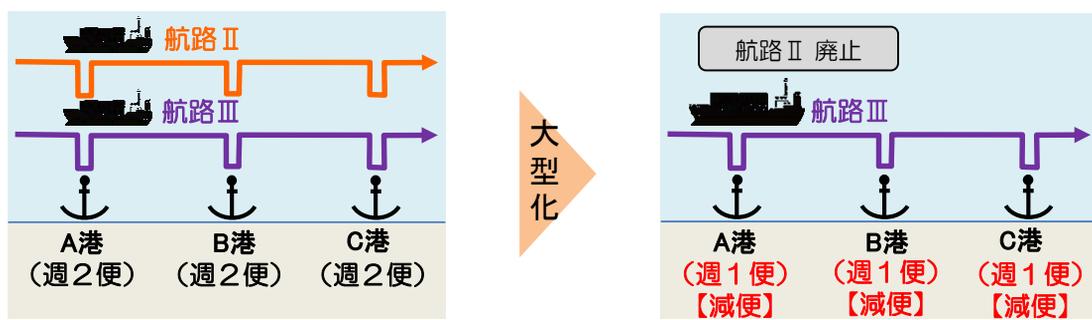
# コラム⑤ ～船舶大型化による抜港・航路廃止リスク～

船舶の大型化が進んだ場合、施設規模の不足による抜港の他、船員人件費、燃料費、減価償却費等の寄港にかかるコストの増大により、採算性の悪い寄港地の抜港や航路の廃止に陥る恐れがある。

## ① コストの大きい寄港地が抜港される可能性



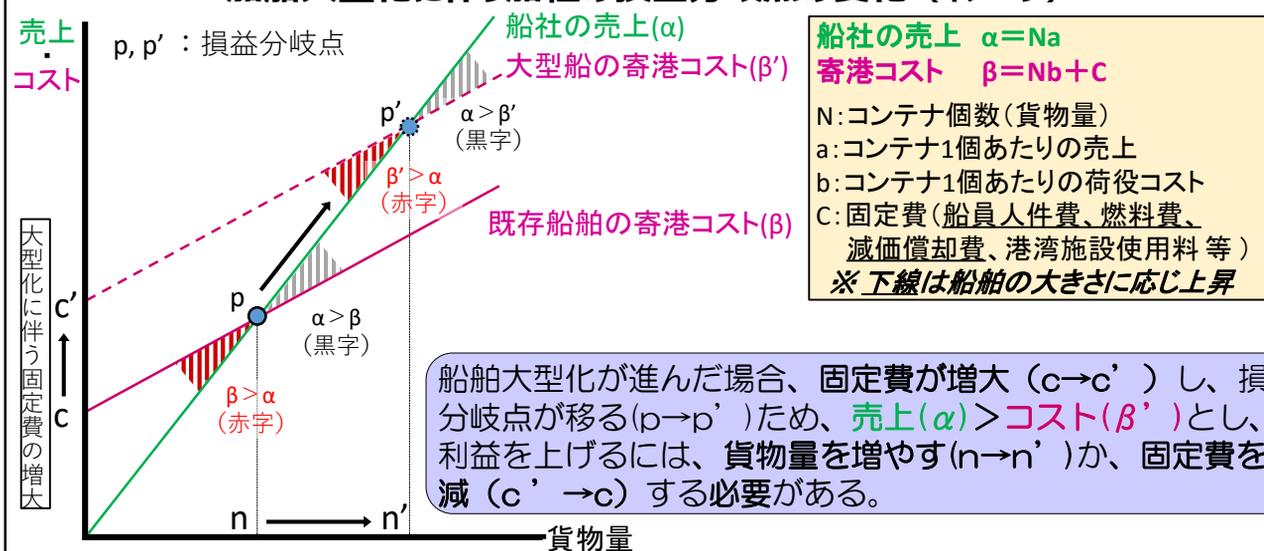
## ② 採算性の悪い航路が廃止される可能性



抜港や航路廃止は、輸送コストの増加による競争力の低下を招き、更には、港湾周辺への設備投資の敬遠や産業の撤退による雇用・人口の減少に繋がる可能性もある。

それらの事態を防ぐためには、各港湾における集貨・創貨の取組や、港湾荷役の効率性向上等による寄港コストの低減が必要。

### 船舶大型化に伴う船社の損益分岐点の変化 (イメージ)



## 四国内外における情勢の変化〈賑わい・観光〉

- 四国における外国人宿泊者数は年々増加しており、平成30年は、前年比約11%増の約93万人であった。
- また、米国で最も著名な媒体の一つである「The New York Times」や、シェア世界1位の旅行ガイドブック「Lonely Planet」において「Setouchi Islands」、「Shikoku」が取り上げられるなど、豊かな観光資源が世界から注目を集めている。
- クルーズ船の寄港回数も急増しており、平成30年は過去最高の185回であった。特に、高知港等において、10万総トン以上の大型外航クルーズ船が寄港している一方、瀬戸内海において、離島を中心に小型の高級クルーズ船が就航している。クルーズ船による訪日旅客数は、中国のマーケットの軟化により停滞傾向にあるものの、各船社による回復に向けた取組が進んでいる。
- しかしながら、地域別にみると、四国の外国人宿泊者数は最下位となっており、クルーズ船の寄港回数も、近隣地域に比べると少ない状況である。
- 一方で、「みなと」を核としたまちづくりの動きとして、平成29年4月には「みなとオアシス久礼」が、平成30年7月には「みなとオアシスマリンパーク新居浜」がみなとオアシスに登録された。
- 更に、地域の文化や離島を活用した「瀬戸内国際芸術祭」等のイベントや既存ストックの活用による釣り大会等、四国の多様な資源を活かした新たな賑わい創出の取組も始まっている。

出典：外国人宿泊者数については観光庁「宿泊旅行統計調査」、クルーズ船については四国地方整備局調べ

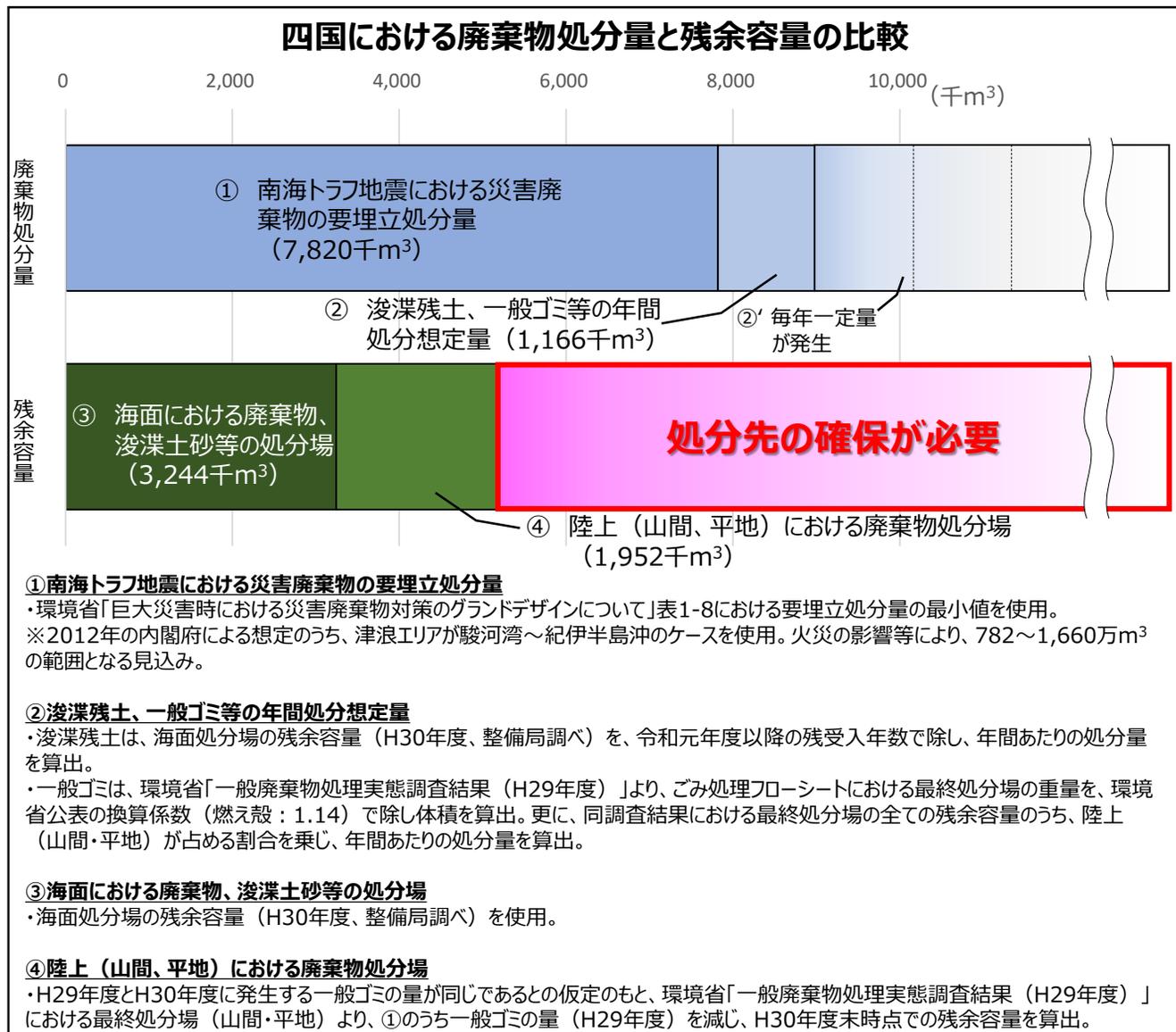
## 四国内外における情勢の変化〈環境・安全〉

- 平成30年7月豪雨や平成30年台風21号等、四国において大きな被害を及ぼす気象災害が発生している。
  - 「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)第5次評価報告書第1作業部会報告書」(平成25年公表)においては、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とされており、気候変動による高潮・高波・台風等の自然災害リスクが今後益々高まるものと予想される。
  - また、南海トラフ地震は今後30年以内に高い確率で発生することが指摘されており、甚大な人的被害や経済活動への影響等が予想されている。
- 出典:地震調査研究推進本部資料
- これに対し、東日本大震災をはじめとする過去の災害における知見を踏まえた、ハード・ソフト両面からの地震・津波対策が進展している。
  - また、地球温暖化防止のための新たな国際的枠組みである「パリ協定」が採択・発効されたことを受け、温室効果ガス削減等に向けた取組を行うことが求められており、我が国においても、エネルギー政策として洋上風力発電の導入促進に向けた法整備等が進んでいる。

## コラム⑥ ～大規模災害における災害廃棄物の処理～

南海トラフ地震が発生した場合、膨大な量の災害廃棄物が発生する見込みであり、被災自治体において仮置き場や処分地の確保等について難航することが予想される。

特に、災害廃棄物の最終処分については、浚渫残土や一般ゴミが毎年一定程度発生する中、現状の自治体の最終処分場等の残余容量のみでは対応しきれない。



現状では処理しきれない災害廃棄物については、地域間連携による広域処理や、新たな処分地を事前に確保しておく等により対応する必要がある。

廃棄物を域外に運搬する上で輸送能力に優れた海上輸送の活用や、一般に比較的広大な面積を有し、地下水等への汚染リスクが低いとされる海面処分場の確保が可能であるといった観点から、港湾や臨海部が廃棄物処理に果たす役割は極めて大きい。

# (参考)海面処分場の整備

- 港湾整備により発生する浚渫土砂や災害廃棄物等を受け入れるため、港湾区域において廃棄物埋立護岸を建設し、海面処分場を整備する。
- 整備にあたっては、公有水面埋立法に基づく免許に係る手続きや、環境影響評価法に基づく環境影響評価に係る手続き(40ha以上の場合)を行う必要がある。



## 【海面処分場の整備に係る主な手続きフロー】

項目	期間 (イメージ) ※40ha以上、港湾計画改訂を行う場合
関係者調整	地元説明、漁業調整等
事前準備	深浅測量、土質調査、概略設計等 環境影響評価 (約1~2年)
港湾計画	長期構想検討委員会 (約2年) 計画改訂 (約1年)
整備事業	詳細設計 埋立免許 (約半年~1年) 護岸整備 (約3年~)

検討開始から護岸の完成 (埋立開始) まで、概ね10年程度かかる見込み

## 四国の持続可能な発展に向けて

前述した「四国内外における情勢の動向と展望」を、下表の通り、四国を取り巻く情勢(内的要因)と我が国における環境の変化(外的要因)、更にそれぞれプラスとマイナスの要因に分類し、四国の「強み」「弱み」「機会」「脅威」として整理する。

	四国を取り巻く情勢 (内的要因)	我が国における環境の変化 (外的要因)
プラス 要因	<p><b>【強み (Strength)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の特性を活かした産業集積</li> <li>・モーダルシフトの進展等</li> </ul>	<p><b>【機会 (Opportunity)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Society 5.0の到来</li> <li>・訪日外国人旅行者の増加等</li> </ul>
マイナス 要因	<p><b>【弱み (Weakness)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生産年齢人口の減少</li> <li>・労働生産性の低さ等</li> </ul>	<p><b>【脅威 (Threat)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・激甚化する気象災害</li> <li>・地球温暖化への対応等</li> </ul>

特に、マイナス要因に着目すると、生産年齢人口の減少やそれに伴う経済規模の縮小といった四国が抱える弱みや、地球環境の変化や災害リスク等の脅威が深刻化している。

このような状況下において、四国としては、物流・人流における輸送品質や地域の産業競争力の維持・拡大、生命と財産を守るための安全・安心な社会の形成といったサステナビリティ(持続可能性)の確保、すなわち「**四国の持続可能な発展**」が求められている。

四国の弱みや脅威を克服し、「四国の持続可能な発展」を実現するためには、四国が持つ強みや機会を活かすことが重要。

そのために、港湾が有する「輸送」と「空間」という2つの機能をつツールとした、「**港湾における物流・人流の高度化**」、「**港湾空間の活用による付加価値力の創出**」により、強み・機会を弱み・脅威の克服に結びつけることを四国の港湾が果たすべき役割として掲げる。

更に、四国の港湾がその二つの役割を果たすための施策を「**四国における港湾の未来像**」として位置づける。

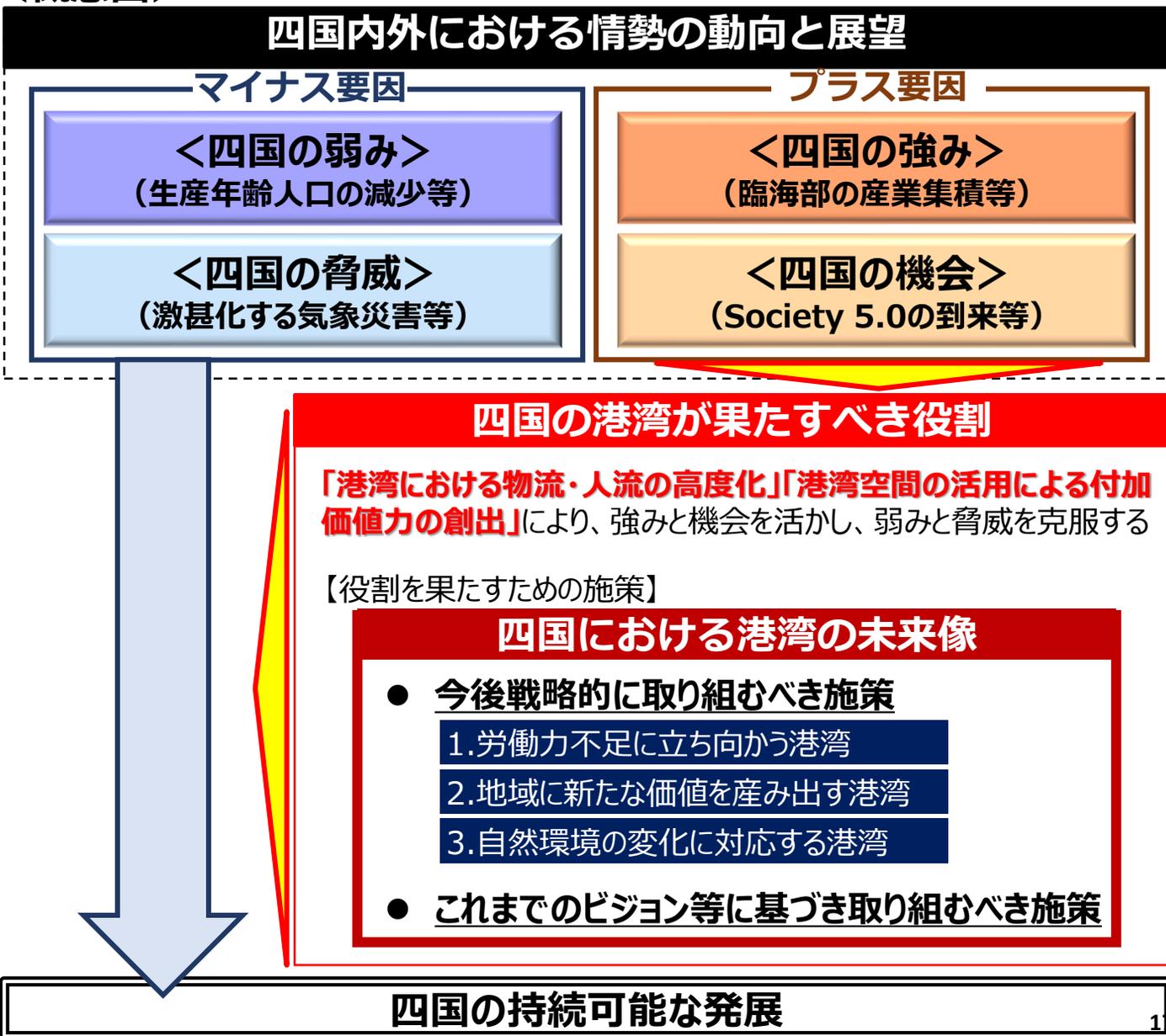
# 「四国における港湾の未来像」の概要

「四国における港湾の未来像」は、近年の情勢変化を踏まえ戦略的に実施する「**今後戦略的に取り組むべき施策**」と、これまでのビジョン等に位置づけた施策の延長として実施する「**これまでのビジョン等に基づき取り組むべき施策**」に分類し、それぞれ整理した。

特に、「今後戦略的に取り組むべき施策」については、強み・機会を活かして弱みに打ち勝つ「**1.労働力不足に立ち向かう港湾**」、「**2.地域に新たな価値を産み出す港湾**」と、強み・機会を活かして脅威を乗り越える「**3.自然環境の変化に対応する港湾**」の3つの柱のもとに施策を整理する。

なお、「今後戦略的に取り組むべき施策」については、各港の実情を踏まえて速やかに着手し、今後10～20年以内程度での実現を目指す。

## <概念図>



## 1. 労働力不足に立ち向かう港湾

### 背景・課題

- 運輸業の労働力不足等が懸念される中であって、世界トップレベルである我が国の輸送の質を維持・向上することは、極めて重要な課題である。
- 特に四国においては、近年、トラックドライバーの人手不足を背景としたフェリー・RORO輸送へのモーダルシフトが進展しており、輸送需要に応えた新規航路の開設や船舶大型化への対応が求められている。また、内航海運についても労働力不足の危機が間近に迫っており、フェリー・ROROターミナルに様々な先端技術を導入することで、輸送・荷役のスピード・質を向上し、国内物流体系を強力に支えることが必要である。

### 対応の方向性

- 新たなフェリー・RORO船の就航や既存船舶の大型化、港湾施設の老朽化等を踏まえ、貨物量の増大に伴う荷役作業効率の向上やヤード不足の解消を図るため、立体化を含む、これらに対応したターミナルの整備、機能の移転・集約等による港湾空間の再編、背後の幹線道路網等との円滑な接続を進める。
- 加えて、人手不足への対応や荷主・トラック事業者の利便性向上を図るため、フェリー・ROROターミナルにおいて、自動離着岸装置等の自動化技術、RFID等による位置情報管理等の情報化技術を導入する。
- データの利活用を標準とする事業環境を形成するため、「港湾関連データ連携基盤」を活用し、紙媒体による非効率な手続きの解消を図る。
- フェリー・ROROターミナルのポテンシャルを最大限引き出し、徹底的な輸送の効率化を図るため、背後都市や陸上交通との連携も視野に入れつつ、各技術や施設を規格化・標準化し、「港湾関連データ連携基盤」も活用しながら、それらを有機的に連動させる。

※ 下線部は、特に四国が全国に先駆けて実現を目指すべき施策

## 2. 地域に新たな価値を産み出す港湾

### 背景・課題

- 四国においては、臨海部の製造業をはじめ独自の産業(フィジカル空間)が集積している。デジタルデータの利活用がサイバー空間から現実世界に広がりつつある中、四国の産業競争力を強化するためには、“フィジカル”と“サイバー”の融合による新たな価値の創出が必要である。
- 融合による価値創出を促すにあたっては、人々の多様な価値観を結びつけ、事業領域間の壁を取り払い、異分野間の結合を深めることが鍵となる。そのためには、“フィジカル”(産業集積や輸送機能、空間形成の余地等)に強みを有する港湾において、ヒトやモノの交流を促進する空間や機能を創出することが重要である。

### 対応の方向性

- ・ 臨海部における定住人口・交流人口の拡大や、付加価値の高い新たな設備投資を誘発するための港湾空間の確保や港湾機能の強化・再配置を進める。特に、賑わいが絶えない港湾空間の形成に向け、各港が持つ特色を活かしつつ、老朽化・陳腐化した倉庫のリノベーション等により、居住空間や宿泊施設、飲食店、コワーキングスペース等を確保する。
- ・ 港湾を活用した賑わい創出や外部からの需要の呼び込みのため、地域の文化・歴史・芸術・自然等の特色を活かしたみなとまちづくりやイベント、海上交通との連携等を進める。また、外国人旅行者やクルーズ旅客等の観光客の快適性確保に向け、無線LANや多言語案内、CIQ対応等による受入環境を整備する。
- ・ 陸海の結節点である港湾を活用し、地域交通の利便性を向上するため、レジャーボートや海上タクシー等における港湾利用の円滑化に向けたバースウィンドウの予約管理システムの導入等により、MaaSの取組を促進する。
- ・ 地域の農林水産品の付加価値を高めるため、生産・商流における輸出の取組も踏まえ、情報通信等の新たな分野を取り入れた温度管理等により、地元港湾を活用した品質管理の効率化等を図る。

※ 下線部は、特に四国が全国に先駆けて実現を目指すべき施策

### 3. 自然環境の変化に対応する港湾

#### 背景・課題

- 切迫する南海トラフ地震に加え、平成30年7月豪雨をはじめ、気象災害が激甚化・頻発化している中、海面水位の上昇等の地球環境の変化による災害リスクが益々高まっている。これらに対応するため、防災・減災や迅速な復旧・復興に資する事前の備えを、幅広い観点から進める必要がある。
- 一方、「SDGs」や「パリ協定」等において、温室効果ガス削減等の地球環境に関する国際的な目標の達成が掲げられたところであり、豊かな環境資源を有する四国としても、国際社会の一員としてそれらに貢献していく必要がある。

#### 対応の方向性

- 大規模災害からの早期の復旧・復興を支援するため、災害廃棄物の処理に対応したがいきの仮置き場及び最終処分場の確保や広域処理、廃プラスチック等の再資源化・減容化等に向けた体制強化を図る。また、被災後における社会経済活動の維持に向け、緊急物資、幹線貨物等の輸送ルート構築の体制強化を図る。
- 地球温暖化等により激甚化・頻発化する高潮や豪雨災害に対応するため、災害規模に応じた段階的な対策のあり方等について検討する。  
※「港湾等に来襲する想定を超えた高潮・高波・暴風対策検討委員会」における議論等も踏まえ検討を進める。
- 温室効果ガスの削減を図るため、再生可能エネルギーの普及・拡大に向けて洋上風力発電の導入を促進する他、浚渫土砂や産業副産物等の利用促進、ブルーカーボン生態系の活用等について、官民で連携を図りつつ、技術開発・実装を進める。

※ 下線部は、特に四国が全国に先駆けて実現を目指すべき施策

## これまでのビジョン等に基づき取り組むべき施策

### (物流・産業)

- 地域の国際競争力を強化するため、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り物流効率化を図る。
- 瀬戸内海等における航行の安全性、安定性を確保するため、開発保全航路の整備・保全を実施する。
- 四国の各港湾の特徴や地域性を活かし、適切な機能分担を進めるため、港湾群での集貨や航路誘致、海域毎の広域連携等を踏まえ、効率的に港湾整備を実施する。

### (賑わい・観光)

- クルーズ船の寄港を質・量共に拡大するため、航行規制や港湾貨物との競合等にも留意しつつ、官民や周辺地域とも連携し、各港の実情に即した形で誘致活動や受入環境の充実を図る。
- 港湾空間の適正な管理を推進するため、小型船舶の適切な収容に必要な施設の確保及び放置規制を行う。
- 旅客や地域住民、港湾で働く人々等に配慮した港湾を実現するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)」に基づき、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の導入を促進する。
- 地域の暮らし・安心を支えるため、離島における港湾において、生活維持、産業振興、災害時対応等、港湾の役割に応じた輸送機能を確保する。

### (環境・安全)

- 大規模災害に対応するため、耐震強化岸壁や海岸保全施設の整備、防波堤の粘り強い化等のハード対策と、航路啓開や緊急輸送の体制強化、防災訓練等のソフト対策を一体的に進める。
- 国際海上輸送の信頼性と安全性を向上させるため、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律(平成16年法律第31号)」に基づく港湾保安対策を実施するとともに、生態系、人の生命・身体等への被害を防止するため、特定外来生物の侵入防止対策を実施する。
- 海域環境の保全や船舶航行の安全確保のため、海洋環境整備船によるゴミや油の回収や、瀬戸内海における水質監視等を実施する。

ビジョンの実現にあたっては、港湾管理者を含む地方自治体をはじめとする関係行政機関との連携、民間事業者や周辺住民等との協力・協働が不可欠である。

今後は、各施策の実施主体毎の役割分担や各港の事情を踏まえ、港湾計画の改訂や、官民連携による事業の推進等を通じて、関係者が一体となって取組を進めていくことが重要である。

さらに、教育等を通じた、一般の人々への周知のあり方等についても議論を深める必要がある。

また、四国の港湾を取り巻く情勢は日々変化を続けていることから、必要に応じ、時流に合わせたビジョンの見直しを行う。