

四国港湾ビジョン中間とりまとめ（案）骨子

骨子	第1回委員会での 関連資料	委員会・WGを踏まえた 対応状況
0. はじめに		
<p>前回ビジョン（H19）の策定から10年以上が経過し、その間、四国を取り巻く情勢や、我が国における環境は大きく変化している。また、港湾局において「PORT2030」が策定された。</p> <p>これらの状況を踏まえ、四国が持つ強みや機会を活かし、四国の抱える弱みや、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。</p> <p>そのために、これまでの施策の延長に留まらず、港湾がどのような役割を果たすべきか考える必要があることから、四国の港湾における新たな未来像を示す「四国港湾ビジョン」を策定した。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「設置趣旨」 ・「（資料1）四国の港湾におけるこれまでの中長期ビジョン」 	
I. 四国内外における情勢の動向と展望		
四国内外における情勢の変化<社会・経済>		
<ul style="list-style-type: none"> ・四国は全国に先駆けて人口減少が進む「人口減少先進地」。若年層の流出も進展。 ・地域の特性を活かした産業集積が形成され、特に、臨海部に様々な製造業が集積。 ・製造品出荷額は近年停滞しており、企業による設備投資額も全国比では約1.5%程度。 ・四国の労働生産性は全国を下回る。企業のIT投資や研究開発費も全国に比べ低い。 ・我が国が抱える諸課題を克服する大きなチャンスである、Society 5.0の実現への期待。 ・「SDGs（持続可能な開発目標）」は、我が国の政策をはじめ、様々な活動のあり方に影響を及ぼす。 <p><コラム①：生産年齢人口の減少が招く悪循環></p> <p><コラム②：就業者数減少による輸送供給力の低下></p> <p><コラム③：産業における付加価値の変化></p>		
四国内外における情勢の変化<海上物流>		
<ul style="list-style-type: none"> ・四国の内航フェリー・RORO航路数は、高速道路料金改訂の影響等により大幅に減少。 ・貨物量はトラックドライバー不足等による需要増加により回復基調。積み残し貨物も発生。 ・フェリー・RORO船舶は高齢化傾向にあり、それら船舶の更新が進展。 ・外貿コンテナ取扱貨物量も年々増加。定期コンテナ船も大型化が進展。 ・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。 ・開発保全航路の指定区域を拡大し、航行の安全性、安定性を確保。 ・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等、新たなニーズが発生。 <p><コラム④：内航輸送への将来的な転換必要量の推計></p> <p><コラム⑤：船舶大型化による抜港・航路廃止リスク></p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「（資料2）四国の港湾を取り巻く情勢」 ・「（資料3）『四国港湾ビジョン（案）』の策定における主な論点」のうち、「危惧される将来シナリオ」 	
四国内外における情勢の変化<賑わい・観光>		
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・「The New York Times」等に掲載されるなど、豊かな観光資源が世界から注目。 ・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。 ・地域別では四国の外国人宿泊者数は最下位。クルーズ船寄港数も近隣地域に比べ少ない。 ・「みなと」を核としたまちづくりの動きとして、新たに「みなとオアシス」が登録。 ・「瀬戸内国際芸術祭」や既存ストック活用による釣り大会等新たな取り組みも開始。 		
四国内外における情勢の変化<環境・安全>		
<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年7月豪雨や平成30年台風21号等、四国に大きな被害を及ぼす災害が発生。 ・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と予想。 ・南海トラフ地震による甚大な人的被害や経済活動への影響が予想。 ・東日本大震災等を踏まえたハード・ソフト両面からの地震・津波対策が進展。 ・温室効果ガス削減等に向けた動きを踏まえ、洋上風力発電の導入促進が進展。 <p><コラム⑥：大規模災害における災害廃棄物の処理></p>		
II. 四国の港湾が果たすべき役割		
<p>「I. 四国内外における情勢の動向と展望」を、四国の強み・弱み・機会・脅威に分類。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。</p> <p>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（＝「四国の持続可能な発展」）が求められている。</p> <p>そのためには、強み・機会を活かして弱み・脅威を克服する必要がある、その上で港湾が果たすべき役割は、「輸送」と「空間」の両機能により、強み・機会を弱み・脅威の克服に結びつけること（＝「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」）。それら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」と位置づける。</p> <p>【四国における港湾の未来像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●今後戦略的に取り組むべき施策 <ul style="list-style-type: none"> …近年の情勢変化を踏まえ戦略的に実施 ※各港の実情を踏まえつつ速やかに着手し、今後10～20年以内程度での実現を目指す。 ●これまでのビジョン等に基づき取り組むべき施策 <ul style="list-style-type: none"> …これまで行ってきた施策の延長として実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・「（資料3）『四国港湾ビジョン（案）』の策定における主な論点」のうち、「四国の港湾が果たすべき役割」 	

骨子	第1回委員会での 関連資料	委員会・WGを踏まえた 対応状況
III.四国における港湾の未来像		
●今後戦略的に取り組むべき施策		
1.労働力不足に立ち向かう港湾 ※強み・機会を活かして弱みに打ち勝つ施策①		
<p>＜背景・課題＞</p> <p>○運輸業の労働力不足等が懸念される中で、我が国の輸送の質を維持・向上する。</p> <p>○フェリー・RORO輸送の需要増加に伴う新規航路の開設や船舶大型化への対応や、先端技術の導入により輸送・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。</p>		<p>→第1回WGでの、規格の統一化・標準化の重要性に係る指摘を踏まえ、施策に位置づけ</p>
<p>＜対応の方向性（具体の施策案、アイデア）＞ ※赤字は、特に四国が全国に先駆けて実現を目指すべき施策</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>		<p>→第3回WGでの、「港湾の完全電子化」に向けた取組を踏まえ、施策に位置づけ</p> <p>→第4回WGでの、情報通信技術を活用したシャーシ管理の取組、貨物需要に対応したフェリーヤードの確保に係る指摘を踏まえ、施策に位置づけ</p>
2.地域に新たな価値を産み出す港湾 ※強み・機会を活かして弱みに打ち勝つ施策②		
<p>＜背景・課題＞</p> <p>○四国においては、独自の産業（フィジカル空間）が集積。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、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創出が必</p> <p>○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。</p>		<p>→第2回WGでの、地元住民による港の活用や既存ストックの有効活用に係る指摘、第5回WGでの、「予定調和なき知的対流」に係る指摘を踏まえ、施策に位置づけ</p>
<p>＜対応の方向性（具体の施策案、アイデア）＞ ※赤字は、特に四国が全国に先駆けて実現を目指すべき施策</p> <p>・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</p> <p>・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ど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。</p> <p>・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、プ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。</p> <p>・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。</p>	<p>・「（資料3）『四国港湾ビジョン（案）』の策定における主な論点」のうち、「『四国港湾ビジョン（案）』の策定における主な論点」</p>	<p>→第3回WGでの、サイバーポートの推進に向けた取組を踏まえ、施策に位置づけ</p>
3.自然環境の変化に対応する港湾 ※強み・機会を活かして脅威を乗り越える施策		
<p>＜背景・課題＞</p> <p>○切迫する南海トラフ地震に加え、近年激甚化・頻発化している気象災害のリスクは地球環境の変化により今後更に高まると予想されており、防災・減災や迅速な復旧・復興に資する事前の備えを進める。</p> <p>○「SDGs」をはじめ、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に貢献していく。</p> <p>＜対応の方向性（具体の施策案、アイデア）＞ ※赤字は、特に四国が全国に先駆けて実現を目指すべき施策</p> <p>・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れ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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>		<p>→第1回委員会での、「地球温暖化による海面上昇等といった自然条件の変化も盛り込むべき」との指摘を踏まえ、柱立てを追加。</p>
●これまでのビジョン等に基づき取り組むべき施策		
<p>（物流・産業）</p> <p>・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に対応した整備を実施する。</p> <p>・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。</p> <p>・港湾毎の適切な機能分担を進めるため、港湾群での航路誘致や海域毎の連携を踏まえ効率的に整備を行う。</p>		<p>→第1回委員会での、高齢者が働きやすい職場作りに係る指摘や、第1回WG講演での、女性や高齢者の登用を始めとする人材確保に係る指摘を踏まえ、施策に位置づけ</p>
<p>（賑わい・観光）</p> <p>・クルーズ船寄港を質・量共に拡大するため、周辺地域とも連携し、誘致活動や受入環境の充実を図る。</p> <p>・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。</p> <p>・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、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を促進する。</p> <p>・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、港湾の役割に応じた輸送機能を確保する。</p>		<p>→第4回WGでの、港湾群での航路誘致等に係る指摘を踏まえ、施策に位置づけ</p>
<p>（環境・安全）</p> <p>・大規模災害に対応するため、耐震強化岸壁の整備等のハード対策と防災訓練等のソフト対策を進める。</p> <p>・国際的な信頼性等の向上に向けた港湾保安対策と、人体への被害防止のための特定外来生物対策を実施する。</p> <p>・海域環境の保全等のため、海洋環境整備船によるゴミ等の回収や瀬戸内海における水質監視を実施する。</p>		
IV. おわりに		
<p>ビジョンの実現にあたっては、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。今後は、各施策の実施主体毎の役割分担を踏まえ、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。</p> <p>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。</p> <p>また、必要に応じ、時流に合わせたビジョンの見直しを行う。</p>		