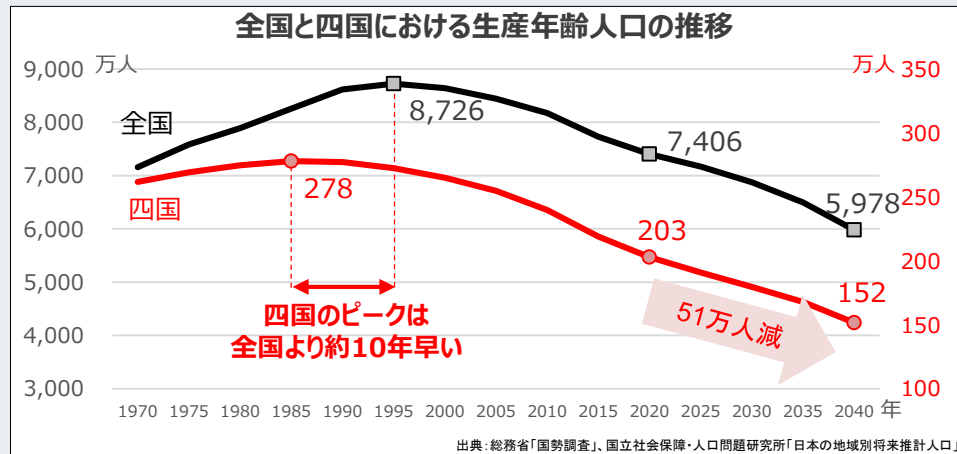


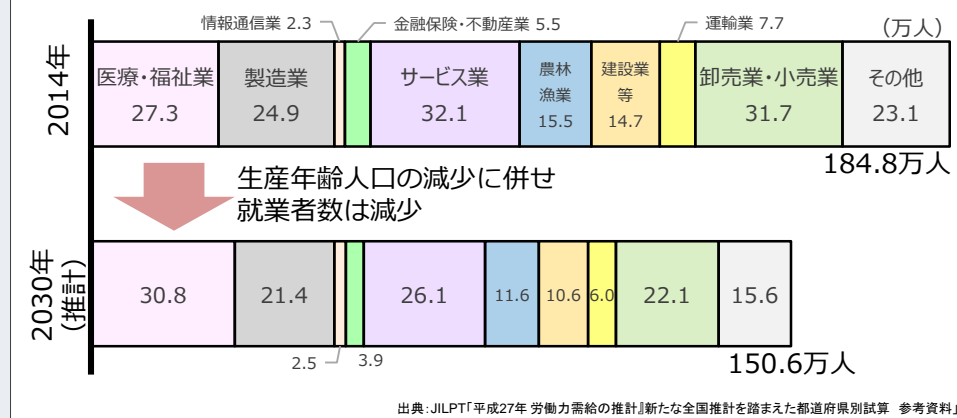
# I. 四国内外における情勢の動向と展望（社会・経済）

## 生産年齢人口の減少



- 四国の生産年齢人口は、全国に約10年先駆けて減少に転じており、2020年から2040年の20年間で約51万人が減少すると予測されている。

## 四国における産業別就業者数の推計



- 就業者数もほとんどの産業において減少するとされており、四国における労働力不足は更に深刻化することが見込まれる。

## 臨海部における産業集積と設備投資



全国と四国の設備投資額 (2019年度計画)

	四国	全国	四国/全国
全産業	3,463 億円	238,697 億円	1.5%
製造業	2,324 億円	85,262 億円	2.7%
非製造業	1,139 億円	153,435 億円	0.7%

出典：日本政策投資銀行「四国地域設備投資計画調査」

- 四国では、製紙業や造船業等の企業が臨海部に数多く立地し、瀬戸内海側を中心に産業集積が形成されている。
- 設備投資額や労働生産性（就業者一人あたりの付加価値額）は全国に比べ低い。

## Society 5.0の実現

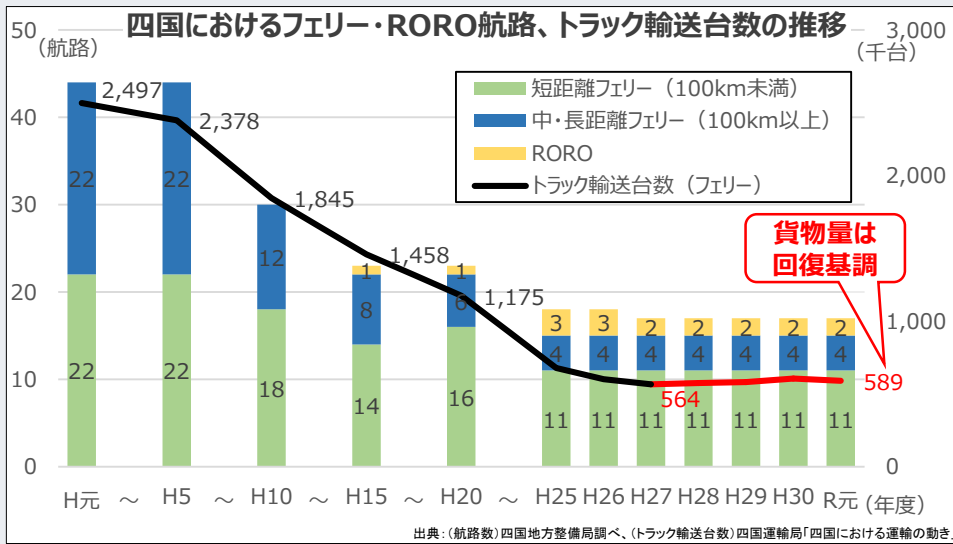
### 産業の変遷とともに変化する港湾空間



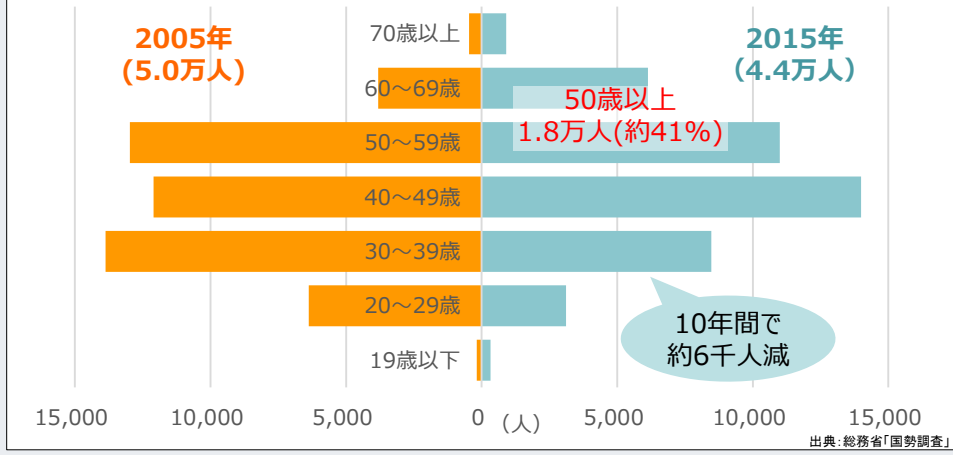
- IoTやビッグデータ、AI等により様々な社会的課題の解決を図る新たな社会「Society 5.0」の実現が目指される中、四国でも、これら先端技術の導入による産業の生産性向上と、それに応じた環境整備が必要である。

# I. 四国内外における情勢の動向と展望（海上物流）

## フェリー・RORO輸送の動向

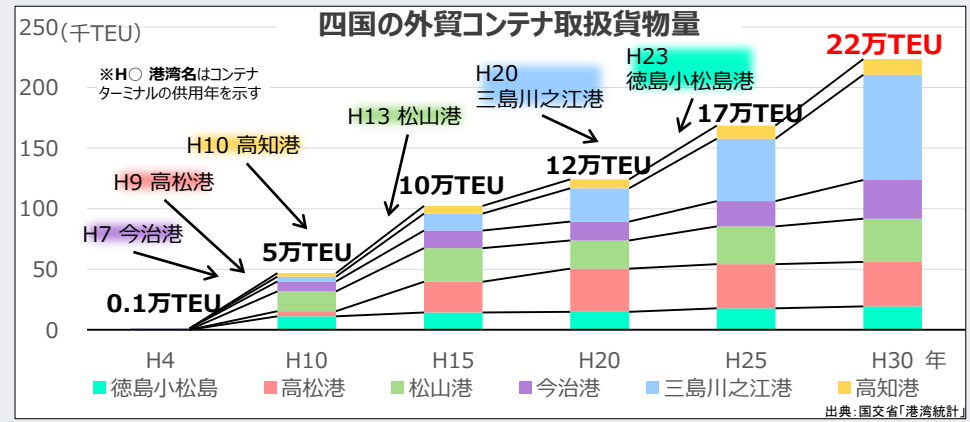


## 四国における道路貨物運送業就業者数の推移



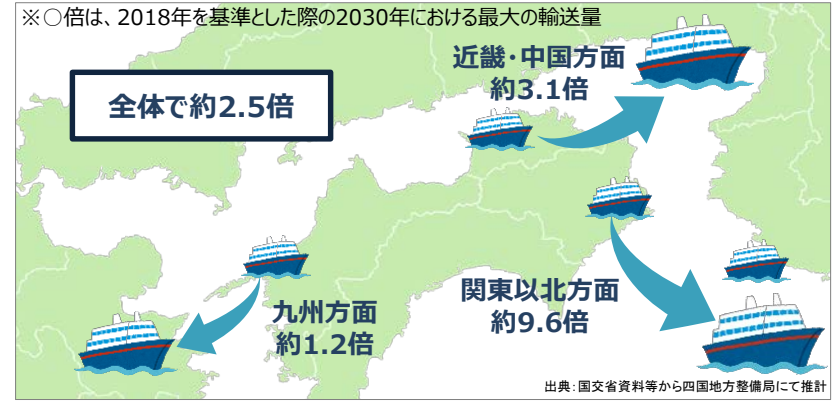
- フェリー・RORO航路は、本四架橋の開通等により、平成の間に大幅に減少した。貨物量も減少傾向が続いていたが、近年はトラックドライバー不足によるモーダルシフトの進展等により回復基調となっている。

## コンテナ輸送等の動向



- 四国の重要港湾における平成30年の外貿コンテナ取扱貨物量は約22万TEUであり、平成の間に大きく増加した。コンテナ船、バルク船の船舶大型化も進展している。

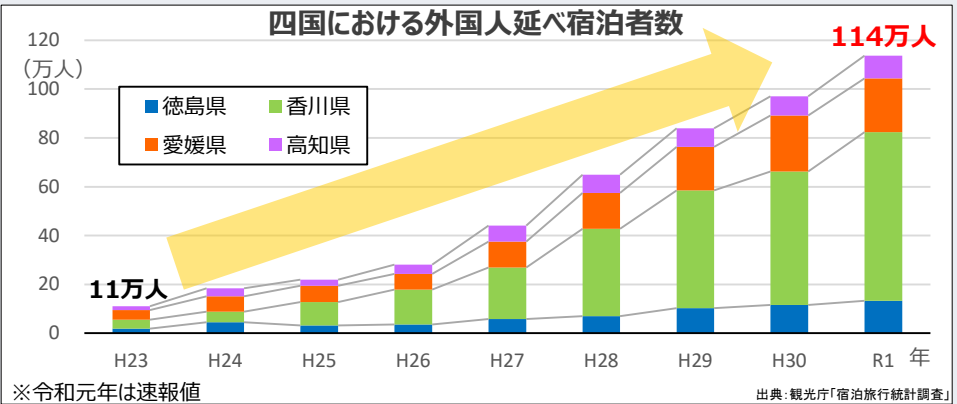
## 【将来の海上輸送における輸送量推計】



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、2030年の貨物需要に応えるために内航輸送が担うべき輸送供給量を推計した結果、供給量を最大約2.5倍に向上させる必要があると明らかになった。

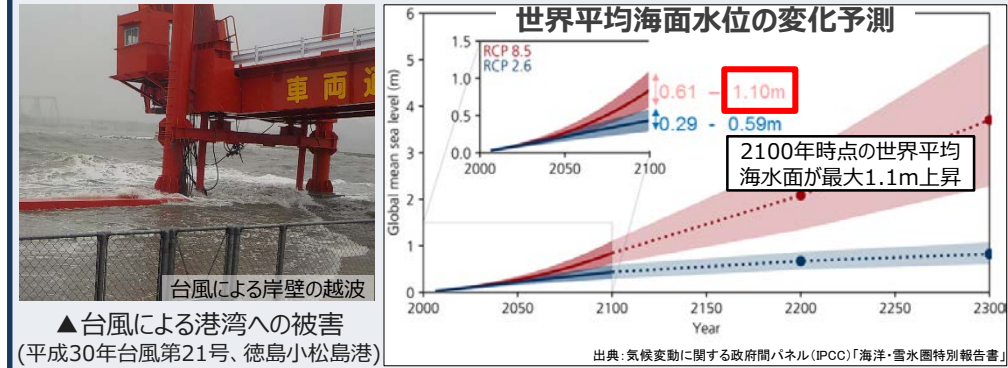
# I. 四国内外における情勢の動向と展望（賑わい・観光、安全・環境）

## インバウンドの増加



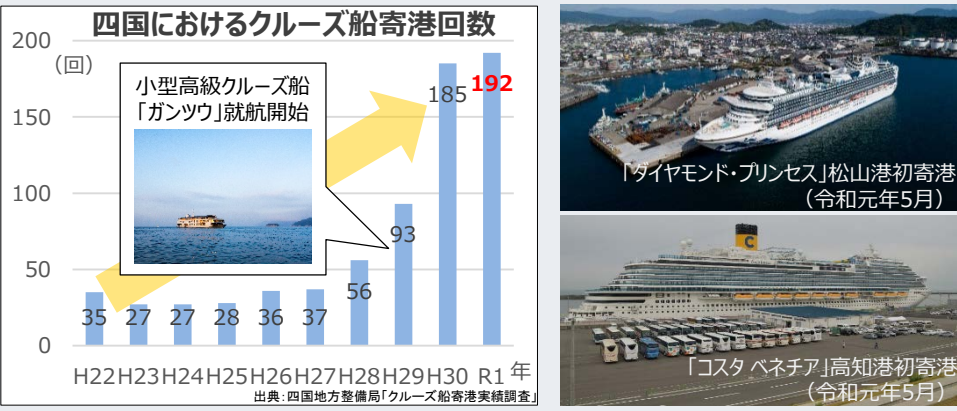
- 四国への外国人旅行者数は近年大きく増加し、外国人宿泊者数は令和元年に初めて100万人を突破した。「The New York Times」で取り上げられる等、豊かな観光資源が世界から注目を集めている。

## 大規模災害の発生



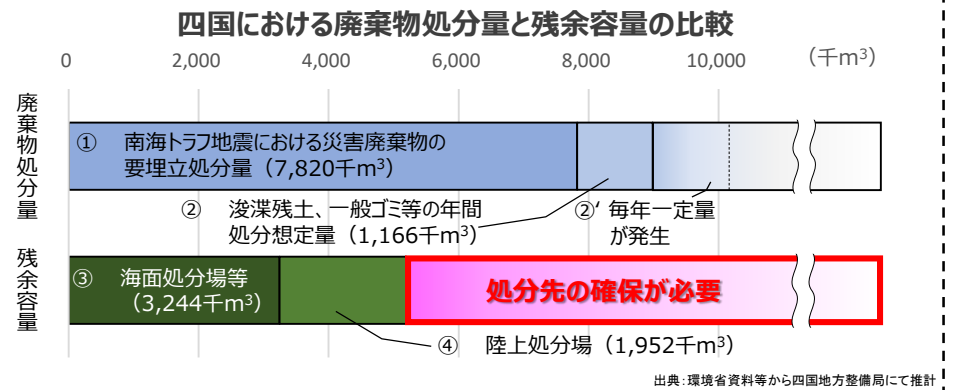
- 近年、四国において大きな被害を及ぼす気象災害が発生している。さらに、気候変動による災害リスクの高まりも予測されている。
- 南海トラフ地震が発生した場合、沿岸部に人口や諸機能が集積している四国に甚大な被害をもたらすことが危惧される。

## クルーズ船の寄港状況



- クルーズ船の寄港回数も急増しており、令和元年は過去最高の192回。特に瀬戸内海側の港湾においては、小型高級クルーズ船の寄港が伸びている。

## 【大規模災害における災害廃棄物の処理】



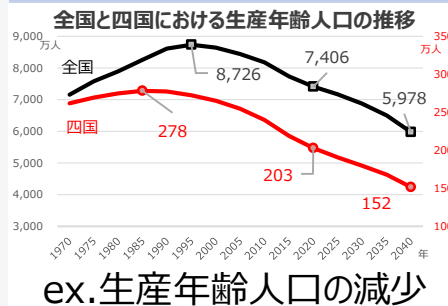
南海トラフ地震や大規模な気象災害が発生した場合、災害廃棄物の処理が難航することが予想される。四国の最終処分場の残余容量は逼迫しており、広域処理に向けた体制構築や新たな処分地の確保が必要。

## Ⅱ. 四国の港湾が果たすべき役割

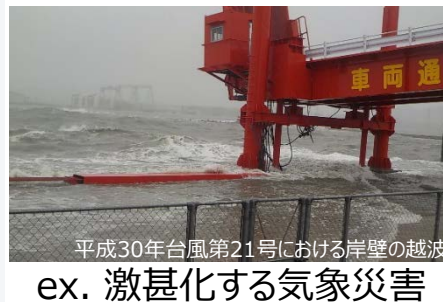
### 四国内外における情勢の動向と展望

#### マイナス要因

##### 四国の弱み



##### 四国の脅威



#### プラス要因

##### 四国の強み



##### 四国の機会



### 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**」により、強み・機会を弱み・脅威の克服に繋げ、「**四国の持続可能な発展**」を実現する

役割を果たすための施策

#### 四国における港湾の未来像

##### 1. 労働力不足に立ち向かう港湾



##### 2. 地域に新たな価値を生み出す港湾



##### 3. 自然環境の変化に対応する港湾



※この他、これまでのビジョン等に基づき取り組むべき施策についても推進

### 四国の持続可能な発展

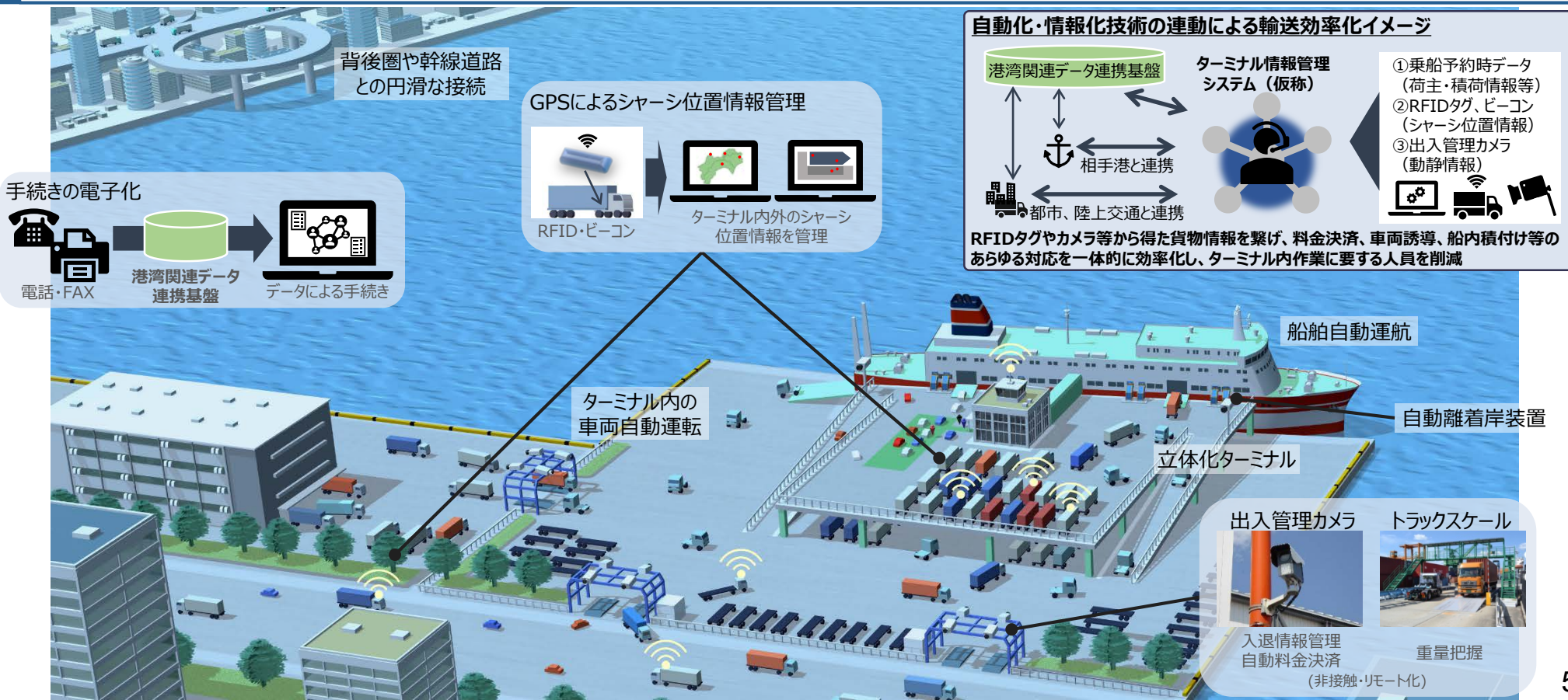
# Ⅲ.四国における港湾の未来像（3本柱） 1.労働力不足に立ち向かう港湾

背景

- 輸送の品質の維持・向上により労働力不足に対応する必要
- フェリー・RORO船の大型化等への対応やリモート化・省人化等の技術の導入により国内物流体系を支える必要

施策

- 貨物量増大に伴う荷役作業効率の向上やヤード不足解消を図るための立体化ターミナルの整備、港湾空間の再編等
- 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の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の導入
- データの利活用を標準とする事業環境の形成に向けた、紙媒体による非効率な手続きの解消
- 輸送を徹底的に効率化し、ターミナルのポテンシャルを最大限引き出すための、各技術や施設の規格化・標準化、それらの有機的な連動



# Ⅲ. 四国における港湾の未来像 (3本柱)

## 2. 地域に新たな価値を産み出す港湾

背景

○ “フィジカル”と“サイバー”の融合により産業に新たな価値を創出するためには、異分野間の結合を深めることが鍵となり、ヒトやモノの交流を促進する空間や機能の創出が重要

施策

- 臨海部における定住・交流人口の拡大や、付加価値の高い新たな設備投資の誘発に向けた港湾空間の確保や港湾機能の強化・再配置 (特に、賑わいが絶えない港湾空間の形成に向けた居住空間やコワーキングスペース等の確保)
- 賑わい創出や外部からの需要の呼び込み、外国人旅行者やクルーズ旅客等の快適性確保のためのみなとまちづくりやイベントとの連携、CIQ等の環境整備等
- 地域交通の利便性向上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ならびにシステムとMaaSとの連携を促進
- 地域の農林水産品の付加価値を高めるための品質管理の効率化



# Ⅲ. 四国における港湾の未来像（3本柱） 3. 自然環境の変化に対応する港湾

背景

- 南海トラフ地震や気象災害への防災・減災や復旧・復興に資する事前の備えを進める必要
- 「SDGs」等の地球環境に関する国際目標に貢献する必要

施策

- 大規模災害からの早期の復旧・復興を支援するための、災害廃棄物の仮置き場・最終処分場の確保、緊急物資等の輸送ルート構築の体制強化や、みなとオアシスの災害拠点化
- 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、臨港道路のかさ上げ等による多重防護や、災害の規模に応じた段階的な対策のあり方についての検討
- 温室効果ガスの削減を図るための洋上風力発電の導入や、浚渫土砂や産業副産物等の利用促進

