

坂出ニューポートプラン

令和元年6月

坂出ニューポートプラン検討会議

目 次

1. 坂出ニューポートプランの目的・位置づけ	2
2. 坂出市をとりまく現況	3
3. 坂出港の課題及び目指すべき将来像	11
4. 今後の取組の方向性	14
5. 港湾空間の利用イメージ	20
6. 将来像の具現化のための推進体制	21
7. おわりに	24

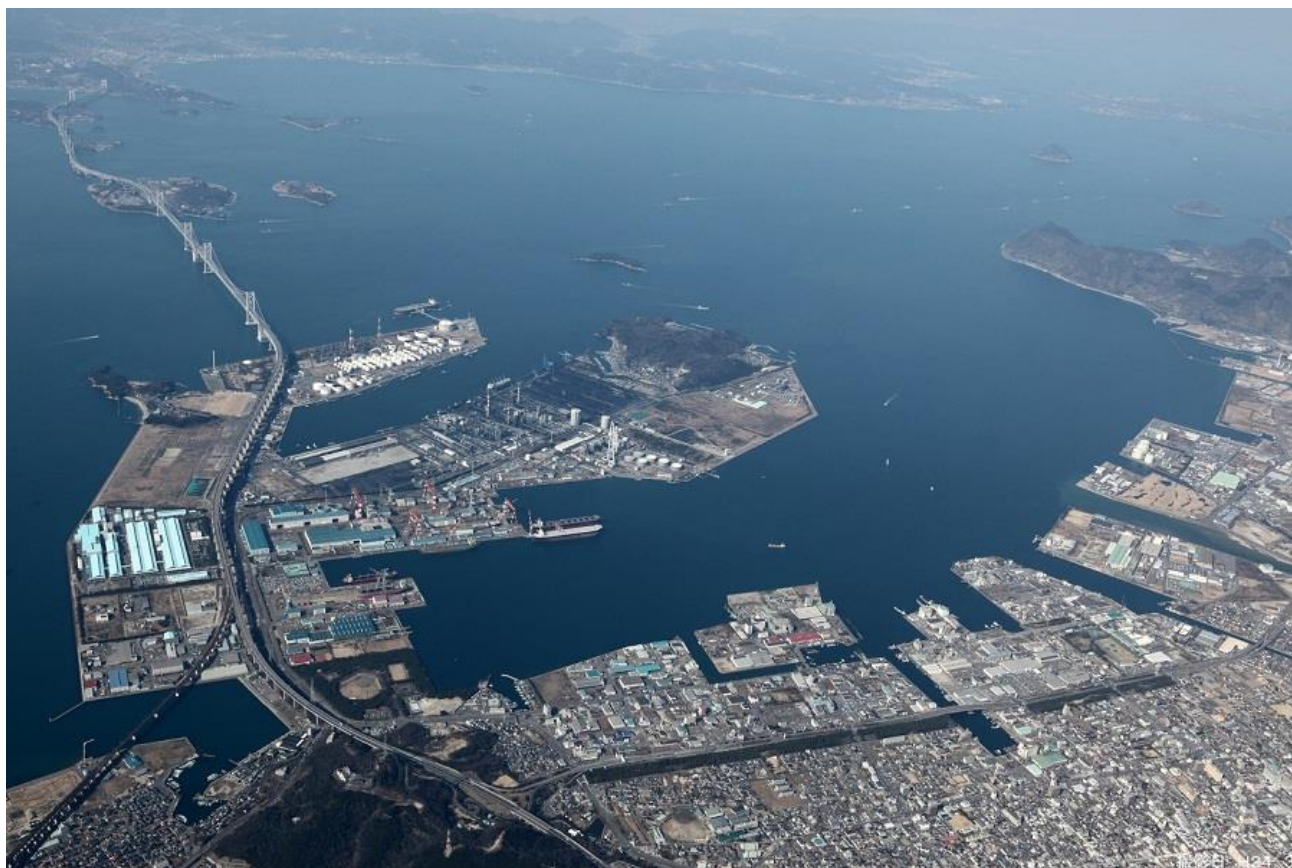
1. 坂出ニューポートプランの目的・位置づけ

坂出港は、香川県のほぼ中央に位置し、古くから瀬戸内海における海上交通の要衝として栄え、香川県の工業と坂出市の発展に大きく貢献するなど、四国北東部における流通拠点として重要な役割を果たしてきた。

瀬戸大橋の開通や四国横断・縦断自動車道の延伸により、坂出港は基幹的な高速交通ネットワークと海上輸送が結ばれ、海陸の交通軸の結節点としても重要な役割を担っている。

一方で、サプライチェーンのグローバル化や国内生産拠点の統廃合、新エネルギーの普及、我が国へのクルーズ船寄港の拡大など坂出港を取り巻く環境が大きく変化している。

これらを踏まえて、「坂出ニューポートプラン」は、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、坂出ニューポートプラン検討会議において、坂出港の課題や今後のあり方について検討し、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である。



出典：四国地方整備局港湾空港部HP

2. 坂出市をとりまく現況

(1) 坂出港の歴史

- ・坂出港は文政7年～12年に坂出港付近の塩田築造とともに開設され、現在の西運河及び沖湛甫（おきたんぼ）を中心に主として塩田関係の輸送に利用。
- ・明治33年の港湾実態調査に始まり、大正5年より5ヵ年計画を持って内港運河の浚渫工事を開始。
- ・昭和23年に開港の指定を受け、昭和26年に重要港湾に格付け。
- ・昭和28年に坂出市が港湾管理者として認可
- ・昭和40年に県営番の州第1期公有水面埋立免許が認可され、直ちに埋立着手。
- ・昭和42年に川崎重工業(株)が操業を開始し、続いて三菱化学(株)（現、三菱ケミカル(株)）、四国電力(株)、アジア共石(株)（現、コスモ石油(株)）、吉田工業(株)（現、YKKAP(株)）等が立地操業。香川県の工業開発の中核として坂出港は飛躍的に発展。
- ・また、入港船舶の大型化と取扱貨物量の増大等に対応する必要から林田地区で昭和44年より岸壁・航路・泊地の整備に着手、昭和57年に完成。
- ・瀬戸大橋は昭和53年に着工され、昭和63年に完成。これに接続する四国内の高速道路も順次整備。
- ・平成26年4月には西ふ頭地区において、水深7.5mの耐震強化岸壁が供用開始され、大規模地震時の緊急輸送物資拠点としての役割も担う。
- ・平成29年12月に日本イコモス国内委員会において、瀬戸大橋が「日本の20世紀遺産20選」に選定される。
- ・平成30年に坂出港開港70周年及び瀬戸大橋開通30周年を迎えた。

■坂出港の変遷

大正11年頃：西大浜（入り浜式塩田）



大正11年頃：塩田での浜曳きの様子

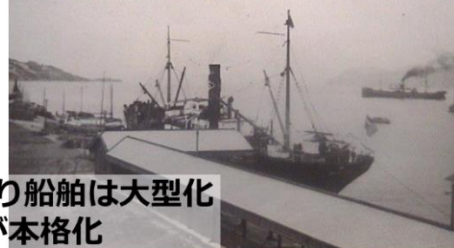


塩田開発に伴い、塩が運び出されるようになり、坂出港を整備。

昭和4年頃：西築港埋立



昭和16年頃：西岸壁の完成



移出量の増加により船舶は大型化
岸壁築造が本格化

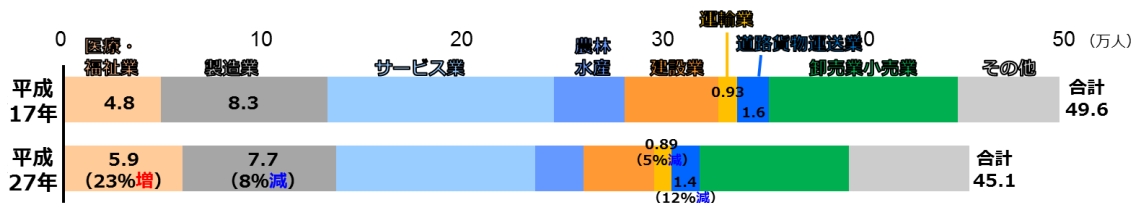
出典：坂出市HPより

(2) 坂出港の現況

1) 坂出市の人口

- ・坂出市の人口は現在5.1万人（令和元年）であるが、昭和50年頃をピークに減少傾向にあり、今後も減少傾向が続くと予測されている。また、人口減少が開始した時期は、全国と比べて約35年早く、香川県全体と比べても約20年早い。具体的に、平成2年より、死亡が出生を上回る自然減に転じ、減少幅は年々拡大傾向にある。転出が転入を上回る社会減は、昭和の時代から生じているが、長期的には社会減は縮小傾向にある。
- ・高齢化率については、現在34.4%（平成31年4月1日現在）であり、年々増加傾向である。坂出市の高齢化は全国や香川県全体と比べて5～15年程度早く進行している。
- ・また、香川県の就業者数は、平成17年時点で49.6万人であるが、平成27年時点で45.1万人と約4.5万人減少している。業種別では、医療・福祉業関係では就業者数が約23%増加している一方で、製造業や運輸業、道路貨物運送業等が減少している。

■香川県における就業者数の推移

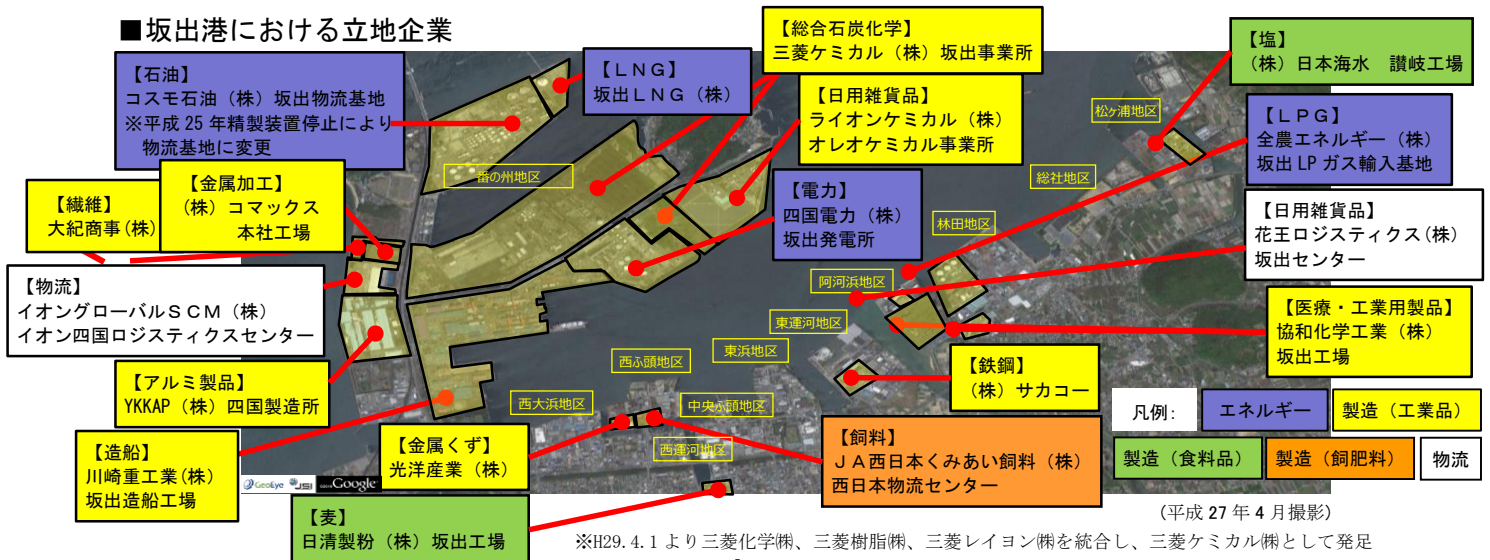


出典：国勢調査（2005年、2015年）

2) 坂出市の臨海部産業

- ・坂出市は香川県内の重要港湾2港のうちの1つである坂出港を擁し、香川県のみならず四国経済を支える企業群が臨海部に多く立地している。具体的には、番の州地区における石炭化学、造船などの重化学工業やエネルギー関連企業、東運河地区における鉄鋼業、西ふ頭地区及び中央ふ頭地区並びに林田地区における穀物サイロなどの企業が立地し、多くの雇用を生んでいる。そのため、坂出市は四国内の他の自治体と比較して、昼間人口が夜間人口より高く、県内の重要な就業地として機能している。
- ・また、香川県内企業（資本金1億円以上）の設備投資状況は、平成27年度より4年連続で増加しており、平成30年度は対前年度比約40%増となっている。新工場の建設や能力増強・省力化などに積極的に投資が行われている。

■坂出港における立地企業



3) 坂出港における物流の現状

(港湾取扱貨物量及び品目)

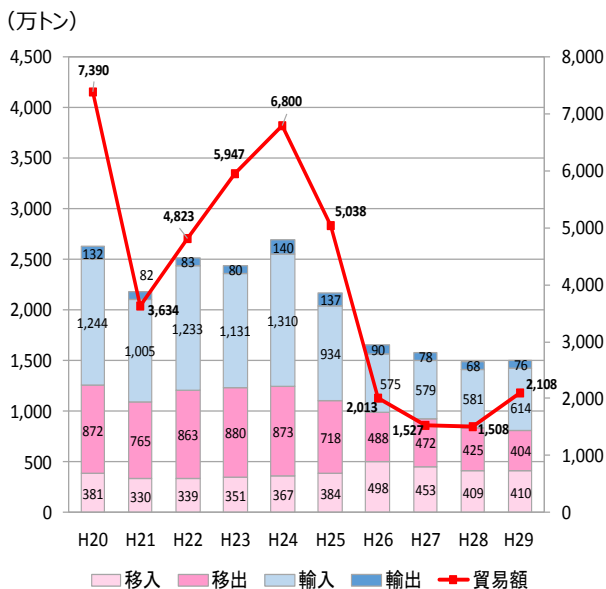
- ・現在、坂出港で取り扱われている貨物は、石炭やコークス、石油製品、LNG、LPG等のエネルギー関連貨物の他、麦やとうもろこし、完成自動車、鋼材、金属くずなど多岐にわたっている。特に、四国から輸出されるコークス及び輸入される麦の全量を坂出港で取り扱っている他、四国に移入される完成自動車の約7割も坂出港で取り扱っているなど同港は四国の港湾物流において非常に重要な役割を担っている。
- ・高速道路網の拡充、石油関連事業や穀物関連事業の合理化等の影響により、四国の重要港湾全体の取扱貨物量は、本州四国連絡橋開通前の昭和60年以降右肩下がりであり、特に坂出港の港湾取扱貨物量はフェリー航路の廃止や背後企業の規模縮小・撤退等により減少量が大きい。その中でも、平成25年のコスモ石油（株）の精油機能停止により、これまで坂出港の取扱貨物量は四国1位（フェリー貨物含まない）であったが、平成29年では1,504万トンで四国第2位に留まっている。

(貿易額)

- ・坂出港の貿易額（平成29年）は2,108億円であり、香川県最大の貿易額を誇るものの、平成25年7月にコスモ石油が製油機能を停止した影響により原油の輸入がなくなる等、貿易額（輸入額）は大幅に減少している。

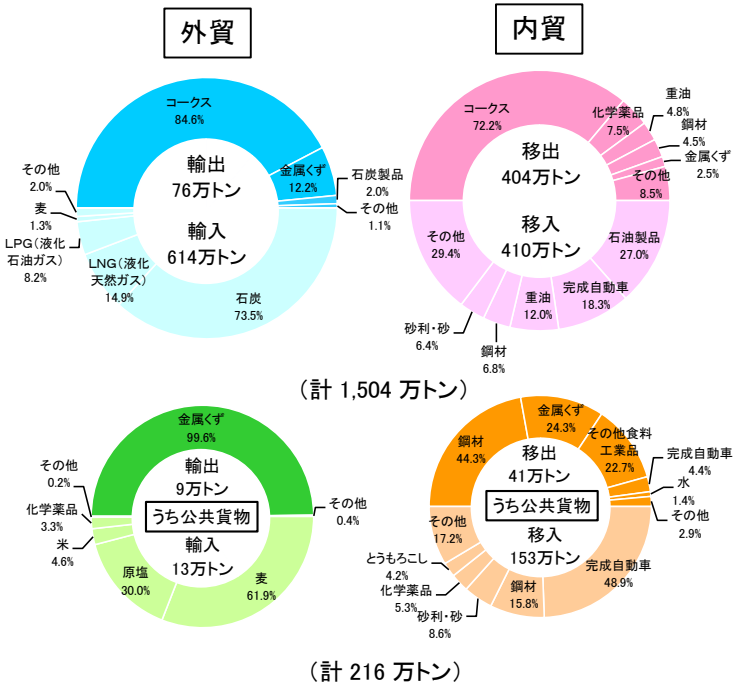
■坂出港における港湾取扱貨物量・貿易額

坂出港における貨物量及び貿易額の推移



坂出港における貨物の品目別内訳 (H29年)

※四捨五入の関係で合計は100%にならない



※出典：貿易額は貿易統計、貨物量は港湾統計及び四国地方整備局調べ

(地区毎の取扱貨物)

- ・ 番の州地区では、エネルギー関連企業が立地しており、石炭やコークス、LNG、石油関連の貨物を取り扱っている。
- ・ 西ふ頭地区や東運河地区では、金属リサイクル企業や造船向けに鋼材を加工している企業等が立地しており、主に鋼材や金属くずを取り扱っている。
- ・ 林田地区では、エネルギー関連企業が立地しており、LPGを取り扱っているほか、自動車専用船（PCC）が毎日就航し完成自動車も取り扱っている。
- ・ 坂出港を代表する貨物の一つである麦やとうもろこしなどの穀物は中央ふ頭地区や林田地区、西ふ頭地区など複数の地区で取り扱われており、サイロや倉庫などの関連施設も各地に点在している。

(入港船舶の状況)

- ・ 坂出港の公共岸壁では、林田地区の林田A号岸壁、中央ふ頭地区の中央埠頭1号岸壁において、麦を輸入する大型船が寄港している。平成26年からの3年間では、両岸壁ともに3万DWT級を越える船舶が入港しているが、中央ふ頭においては、喫水調整等の非効率な輸送が行われている。
- ・ また、坂出港の公共岸壁は、利用率が高く（不荷役での係留も含む）、特に林田地区の林田B号岸壁は、平成30年にPCCを中心として年間で569隻（不荷役での係留は含まない）に利用されている。PCCは1日に3隻寄港することがあり、林田A号岸壁、林田地区B号岸壁の利用状況により、滞船が発生している。

公共岸壁を利用する麦輸入船の寄港状況（平成25年～29年）（単位：隻）

	林田地区 A号岸壁 (-12m)	中央ふ頭地区 1号岸壁 (-10m)
40,000 ～ DWT	4	0
30,000 ～ 40,000 DWT	18	19
～ 30,000 DWT	4	7
最大船舶	56,589 DWT 満載喫水：12.8m 全長：190.0m	38,566 DWT 満載喫水：10.5m 全長：180.0m

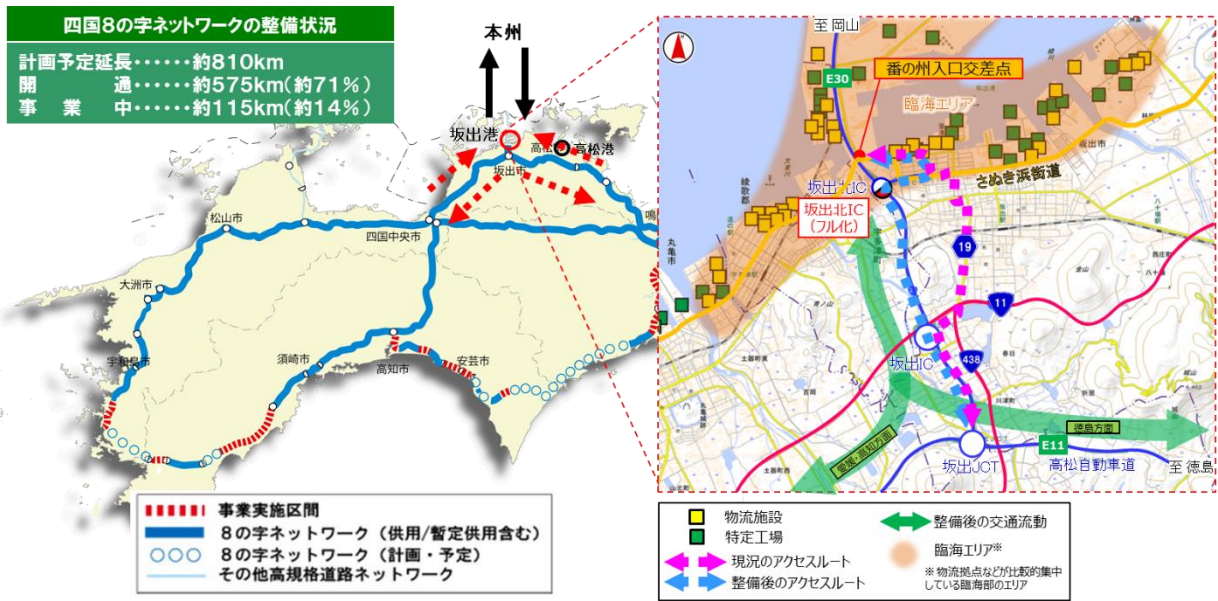
■ 公共岸壁の過密利用の例（平成29年11月21日～28日）

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) 9:15 10:50				PCC(3,990GT) 13:54 14:45		15:48		外航貨物船 (23,226GT)			
22日 (水) B号岸壁		PCC(4,993GT) 8:00 10:20											PCC(3,206GT) 18:25 20:30		
23日 (木) A号岸壁															
24日 (金) B号岸壁			PCC(2,926GT) 8:40 10:05											PCC(4,988GT) 18:24 19:54	
25日 (土) A号岸壁															
26日 (日) B号岸壁															
27日 (月) A号岸壁															
28日 (火) B号岸壁															

4) 坂出港背後の道路網

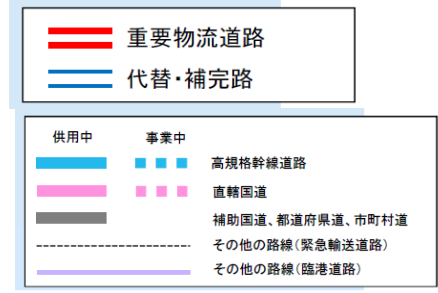
・坂出市は高速道路網の要衝であり、瀬戸大橋により本州と四国とを結ぶ瀬戸中央自動車道と四国8の字ネットワークの一部である四国横断自動車道（高松自動車道）との結節点となっている。また、現在は坂出北ICのフルインター化に向けた事業が令和6年完成を目標に実施されている。フルインター化に伴いこれまで中国方面との接続のみであったものが四国内の各都市との接続も可能になるため、さぬき浜街道沿いの工業地帯を中心に、海上・陸上輸送の連携・選択肢が広がり、利便性の向上が期待されている。

■坂出港背後の道路網



< 連絡する拠点 >

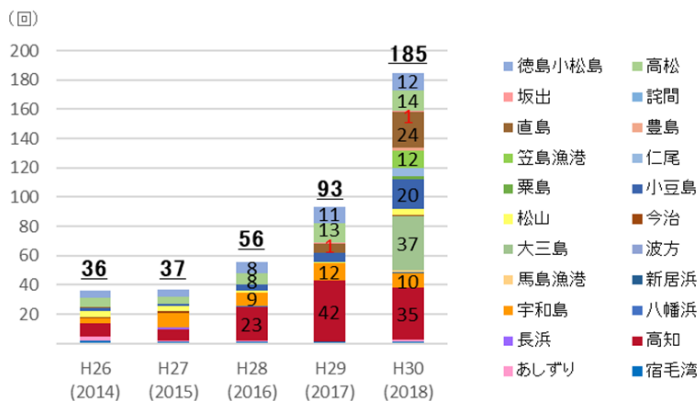
重要物流道路	都市(地方中核都市等)	●
	空港・港湾・鉄道貨物駅(拠点空港、重要港湾、コンテナ取扱駅等)	
	物流拠点(トラックターミナル、工業団地等)	
代替・補完路	都市(市区町村の役場)	●
	防災拠点(備蓄基地、総合病院等)	○



5) 坂出港におけるクルーズ船寄港の状況

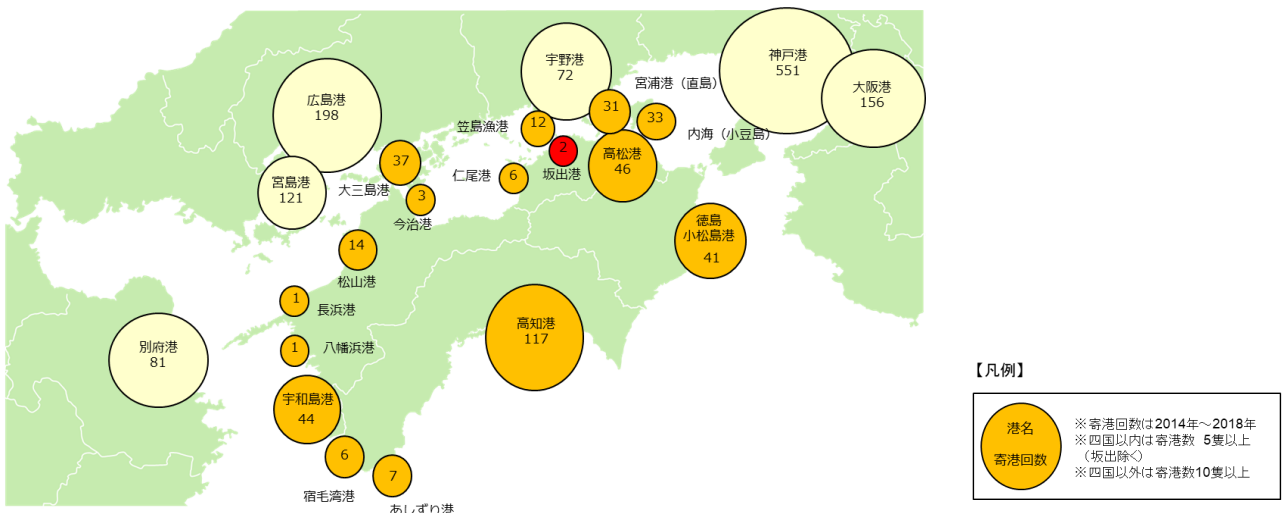
- ・近年、我が国港湾へのクルーズ船寄港が増加しており、四国の港湾においてもクルーズ船の寄港が急増し、平成30年には185回で過去最高となっている。しかしながら、坂出港は一般貨物船による岸壁の過密利用によりバースウィンドウに余裕が無いこと、備讃瀬戸東航路における夜間航行規制の制約等があることから、近年の坂出港へのクルーズ船の寄港回数は5回にとどまっている。これは、近隣に位置する高松港の46回や宇野港の72回と比較すると非常に少ない。
- ・平成29年には「四国における瀬戸内海クルーズ振興検討会」において、高松港・坂出港及び松山港を対象にクルーズ船寄港拡大に向けた課題の整理やその対応策の検討を踏まえた、提言書がまとめられた。
- ・クルーズ船は、寄港地を中心に一度に多くの観光客が訪れ、グルメ、ショッピングなど地域での消費が生まれるとともに、観光客との交流が進展するなど、地方創生に大きく寄与することが期待されるものの、平成30年5月の「にっぽん丸」寄港時は、坂出市内のうどん店を貸し切りクルーズ旅客の昼食会場として提供するといった限定的な取り組みに留まっており、オプションルツアーの行き先は市外が大部分を占め、市内での消費増大に向けた取り組みの活性化が必要な状況である。

■ 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） ■ 坂出港に寄港したクルーズ船（過去10年の実績）



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

■ 四国及び瀬戸内海におけるクルーズ船寄港実績（2014年（平成26年）～2018年（平成30年）実績）



6) 坂出港周辺の観光資源、賑わい拠点

- ・坂出港の周辺には、瀬戸大橋記念公園や、東山魁夷せとうち美術館など、観光資源、賑わい拠点が多数点在している。瀬戸大橋記念公園で行われる「さかいで塩まつり」や、「坂出港海上花火大会」、「坂出天狗マラソン」など、坂出港周辺では年間を通して数多くのイベントが開催されている。
- ・平成30年は坂出港開港70周年及び瀬戸大橋開通30周年の節目の年であり、数多くの行事が行われた。具体的には、海上保安庁協力のもと巡視船艇によるクルージングや、ヘリコプターによる一般向けの遊覧飛行のイベントを開催し、上空・船からの視点で坂出港や瀬戸大橋等を眺める機会として、多くの参加者で賑わった。また、海上花火大会では、坂出港立地企業の協力のもと、ふ頭用地や道路に観覧場所を確保し、約6万人が来場した。

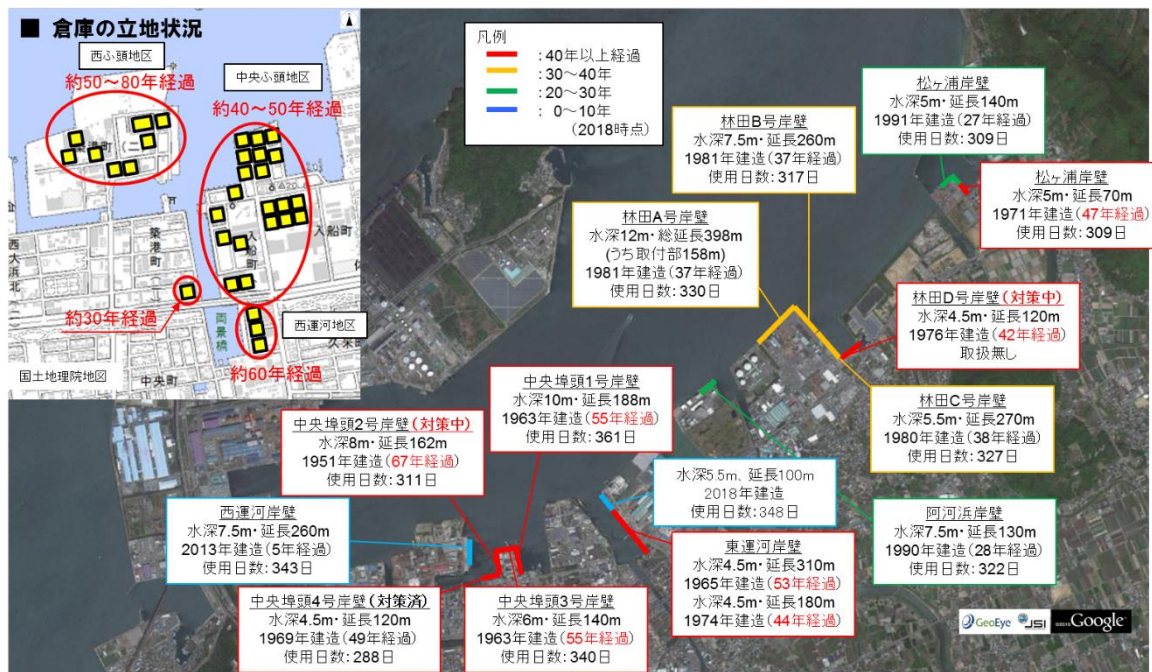
■坂出港周辺の観光資源、賑わい拠点



7) 坂出港の港湾施設の老朽化

- ・坂出港の公共岸壁は、中央ふ頭地区や東運河地区など利用頻度の高い岸壁においても建設後40年以上が経過し、点検・診断により老朽化が進行しているものも確認されている。また、中央ふ頭地区や西ふ頭地区においては、サイロや倉庫についても同様に建設後40年以上が経過した施設が多い。
- ・岸壁等の主要施設の維持管理計画書は策定されており、現在、中央埠頭2号岸壁・中央埠頭浮き棧橋・林田D号岸壁については老朽化対策事業を実施している。また、護岸等の残る施設の維持管理計画については、インフラ長寿命化計画に基づき令和2年までに策定する予定となっている。

■ 港湾施設の老朽化



8) 坂出港で想定される地震・津波

- ・南海トラフを震源とする地震はこれまで100~150年周期で発生しており、今後30年以内に70~80%の確率で発生することが予測されている。香川県地震・津波被害想定では、坂出港沿岸で、最大クラスの地震の場合、震度6弱~6強、最高津波水位2.6m~2.8mの地震・津波が想定されている。
- ・坂出港においては、平成28年度に災害時における港湾物流の継続、早期復旧を可能とするための体制、行動指針などについて取りまとめた「坂出港事業継続計画(坂出港BCP)」を策定した。
- ・また、比較的発生頻度の高い津波(以下L1津波)に対して、浸水が想定されている東運河地区については、「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」に基づき、計画的な海岸保全施設の整備が行われている。

3. 坂出港の課題及び目指すべき将来像

(1) 坂出港の課題

- ・坂出港は、これまで四国の経済を支え、海上・陸上輸送が連携した交通の要衝として機能してきた。一方で、近年は社会・経済情勢の変化による国内生産拠点の統廃合等の影響に伴い、坂出港に立地する一部企業においては機能縮小等が行われるなど、坂出港の港湾取扱貨物量や貿易額が大幅に減少している。
- ・坂出市の臨海部産業は、多くの雇用を創出し、坂出市及び周辺地域の重要な就業地として、坂出市のみならず香川県の発展を支えてきた。他方で、今後は、人口減少、高齢化の進展により、製造業・運輸業等の臨海部産業の人手不足が危惧される。
- ・将来的に、坂出港が物流・生産拠点として更に発展し、重要な役割を發揮していくためには、企業の生産性等の向上につながる港湾の機能強化や臨海部の有効活用方策の検討が必要である。
- ・また、坂出港周辺には瀬戸大橋記念公園をはじめとした観光資源、賑わい拠点が点在するものの、「坂出には海辺で遊ぶような場所が少ない。」、「坂出市内の観光地があまり知られていない」といった指摘もされていることから、坂出港の賑わい・交流拠点としての機能を見直していく必要がある。
- ・更に、近年、クルーズ船の日本への寄港が急拡大しているなか、岸壁の過密利用に伴いバースウィンドウが逼迫していること、備讃瀬戸東航路における巨大船の夜間航行規制の制約等があり、坂出港への寄港回数は少ない。他のクルーズ船寄港地では、クルーズ旅客の消費を取り込むとともに文化的な交流等が行われており、今後は坂出港においてもクルーズ振興を通じた地域の活性化を図る必要がある。
- ・この他、南海トラフを震源とする地震・津波の切迫性は増しているとともに、港湾施設の老朽化は着実に進展しており、安全・安心の確保や坂出港の機能維持への効果的な対応も必要である。

(2) 坂出港が目指す将来像

- ・坂出港の主な課題を踏まえ、坂出港が目指す姿として、物流・産業面では「背後圏企業の成長を支える競争力・利便性の高い坂出港」及び「環境に配慮したエネルギー拠点としての坂出港」、交流面では「市民が集い、クルーズ船や観光客を呼び込む魅力ある坂出港」、防災面では「大規模地震等に対応した安全・安心な坂出港」の4つを掲げる。
- ・坂出港の目指す将来像に向けた取組にあたり、坂出港の現状や課題を次のとおり整理する。

①物流・産業面

「背後圏企業の成長を支える競争力・利便性の高い坂出港」及び「環境に配慮したエネルギー拠点としての坂出港」に向けた現状分析

坂出港の強み（内部要因）	坂出港の弱み（内部要因）
<ul style="list-style-type: none"> 坂出港内は静穏度が高く、計画どおりの運航が容易な環境にある。 坂出港背後及びさぬき浜街道沿いにシェア日本一企業を含む産業が集積。 水深12m公共岸壁があり、大型船の寄港が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾施設及び背後の物流施設の老朽化の進展。 坂出港背後に、港湾管理者である坂出市が政策的に活用できる用地が限定的。 臨海部に港湾利用企業以外も混在して立地。 利用頻度の高い林田地区の岸壁での、沖待の発生。 坂出港背後の製造業・運輸業等の就業者数が減少傾向で人手不足の懸念。
坂出港の機会（外部要因）	坂出港の脅威（外部要因）
<ul style="list-style-type: none"> 坂出北ICのフルインター化による背後ネットワークの強化によるアクセス性の向上。 さぬき浜街道の4車線化事業。 香川県内企業の設備投資状況が上向き。 国内でのクリーンなエネルギーの普及拡大の取組の推進。 	<ul style="list-style-type: none"> アジア近隣諸国の経済的・技術的成長。 一部企業の機能縮小・移転及び関連産業への影響。

②交流面

「市民が集い、クルーズ船や観光客を呼び込む魅力ある坂出港」に向けた現状分析

坂出港の強み（内部要因）	坂出港の弱み（内部要因）
<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く、計画どおりの運航が可能。 水深12m公共岸壁の背後のふ頭用地が広く大型バス等の駐車が可能。 瀬戸大橋や瀬戸内海の島々等の観光資源。 	<ul style="list-style-type: none"> 坂出港の市街地近隣に賑わい・交流空間が少ない（花火大会では、ふ頭用地・道路を利用して観覧場所を確保）。 宿泊・飲食業の事業所数が少ない。 一部の坂出市街地での定常的な交通渋滞。 人口減少の進展、特に20代の地元以外での就職等に伴う社会減。
坂出港の機会（外部要因）	坂出港の脅威（外部要因）
<ul style="list-style-type: none"> アジアのクルーズ人口の増加や我が国へのクルーズ船寄港の拡大。 高松空港の民営化や2020年オリンピック・パラリンピックによる訪日外国人の増加。 坂出北ICのフルインター化による背後ネットワークの強化によるアクセス性向上。 	<ul style="list-style-type: none"> 四国内、香川県内の有名観光資源（金刀比羅宮、栗林公園等）との競争の激化。 周辺港湾の積極的なクルーズ船誘致。 瀬戸内海における巨大船の夜間航行規制。

③防災面

「大規模地震等に対応した安全・安心な坂出港」に向けた現状分析

坂出港の強み（内部要因）	坂出港の弱み（内部要因）
<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。・ 大規模地震時の緊急物資輸送に対応する耐震強化岸壁が整備済み。・ 燃料等の四国のエネルギー輸送拠点。・ 坂出港BCPの策定及び訓練の実施。	<ul style="list-style-type: none">・ 港湾施設及び背後の物流施設の老朽化の進展。・ 高潮又はL1津波に対する防護水準が足りていない箇所がある（海岸保全施設の整備完了が令和7年までの計画。）。・ 耐震強化岸壁と一体的に機能する救援部隊の拠点及び緊急物資の一時保管・仕分け用地となるオープンスペース（港湾緑地等）の確保。
坂出港の機会（外部要因）	坂出港の脅威（外部要因）
<ul style="list-style-type: none">・ 坂出北ICのフルインター化による背後ネットワークの強化による早期の緊急物資輸送。	<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。

4. 今後の取組の方向性

(1) 坂出港の物流機能強化に資する新たな定期航路の誘致

- ① 関東方面への定期RORO航路等を誘致し、坂出港背後企業の物流コスト削減、物流の安定化による利用企業の競争力強化を目指す。
- ② 定期RORO船等の就航状況・利用状況を踏まえて、必要な岸壁・シャーシヤードを確保し、更なる利便性の向上を目指す。

坂出北インターチェンジのフルインター化など、坂出港背後の道路ネットワークの充実や、トラックドライバーの不足・高齢化に伴うRORO船等海上輸送の重要性の高まりを踏まえて、定期RORO航路等の誘致に取り組む。

平成30年11月、船社へのポートセールスに向けて、香川県内企業を対象に「新規の内航RORO船等坂出港の利用意向に関するアンケート調査^{※1}」を実施しており、200社から回答が得られた。アンケートの結果、RORO航路利用の意向を示した21社の取扱貨物量は71万トンであったものの、九州、中国及び四国地方の間で輸送される貨物が大宗を占めていた。一方で、回答を得た200社の多くが香川県発着の国内方面別貨物を日本全国と回答しており、この中に関東方面と関西方面の貨物が潜在していることが確認できた。このため、平成31年4月までの間に21社へヒアリングを行ったところ香川県発着の関東方面貨物が一日あたり約60台(20ftコンテナに換算した場合)程度あることが確認できた。今後、このアンケート結果や高松港等の周辺港湾との航路重複等を踏まえ、主要な荷主等民間企業とも連携して、船社へのポートセールスに取り組む。

また、航路誘致にあたり、当面は既存岸壁の利用が前提になるが、現状の定期RORO船が寄港できる水深7.5m・延長180m以上の公共岸壁は利用頻度が高く、背後用地も不足していることから、定期RORO船の就航状況・利用状況を踏まえて、既存岸壁や背後用地の利用調整を行い、当面の間の必要な岸壁及び背後用地を確保する。

※1 新規の内航RORO船等坂出港の利用意向に関するアンケート調査の概要

目的：坂出港等の港湾機能向上、利便性向上に向けた基礎資料として活用すること

内容：RORO船誘致に関する利用意向・貨物量、坂出港の土地需要 等

調査対象：香川県内の製造業、運輸業等 1000社以上にアンケート用紙を配布

(2) 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

- ①坂出港の港湾施設について、令和2年度までに維持管理計画を策定し、計画的かつ適切な点検・診断等を実施するとともに、劣化状況、利用実態を加味した優先度を踏まえて更新・修繕等の老朽化対策を進める。
- ②船舶の大型化、林田地区岸壁の利用の逼迫及び背後の土地需要等に対応するため、総社地区を対象に、大水深岸壁及び背後用地の整備と併せて、既存施設の機能集約を視野に入れたふ頭の再編を行い、戦略的な維持管理の下、更なる機能強化を目指す。

坂出港の港湾施設は老朽化が進んでおり、公共岸壁等の主要施設は維持管理計画を踏まえて、計画的かつ適切な点検・診断等を実施するとともに、劣化状況、利用実態を加味した優先度を踏まえて更新・修繕等の老朽化対策を進める。また、護岸等の維持管理計画が未策定の一部の施設は、令和2年度までに策定するとともに、民有施設についても、各企業の維持管理計画の策定を促す。

一方で、中央ふ頭地区では麦を輸入するバルク船の大型化に伴い、喫水調整が行われるなど非効率な輸送が強いられており、港湾施設の機能強化が求められている。しかしながら、比較的利用頻度が高い現状においては、現位置での岸壁等の港湾施設の改良による機能強化は困難であり、代替岸壁や機能集約を行う背後用地も不足している状況である。また、林田地区においては、PCC船をはじめとした船舶の稠密な入港に伴いバースウィンドウが逼迫し、一部で滞船が生じている中、クルーズ船の寄港、新たな企業の立地による更なる入港船舶の増加等の新たな利用動向も見受けられ、一層の過密利用が危惧される。これら港湾施設の老朽化、船舶の大型化、林田地区岸壁の利用の逼迫及び背後の土地需要等に対応するため、前面に大型船の航路となり得る水深が確保しやすい総社地区において、大型船やPCC船等の利用に対応した係留施設及び背後用地の計画をするとともに、既存施設の機能集約を視野に入れ、港湾利用の適正化を図るため、ふ頭の再編を行う。これに向け、港湾管理者として長期構想検討委員会を設立し、港湾法に基づく港湾計画の改定を目指す。なお、中央ふ頭地区に立地している穀物サイロは今後も継続して利用される見込みであることから、ふ頭再編に当たっては、背後企業の事業計画と調和して取組みを進めていく。

(3) 坂出港が有する資源を活用した賑わい・交流拠点の創出

- ①坂出市街地付近のウォーターフロントに賑わい・交流拠点を導入し、市民がみなとを身近に感じることができ、また、観光客等呼び込むことが出来る空間の創出に取り組む。
- ②坂出港の海辺を活かし、NPO、市民等と協力した環境保全や関係企業の協力による産業・文化ツアーの企画等、坂出港の環境・産業・文化を活かした交流・学習の場及び機会の創出に取り組む。

みなとは海上交通の結節点であるとともに、歴史や文化を有し、人々が海や自然に親しめる魅力ある空間でもある。他方で、坂出港は物流・産業空間としての特色が強く、市民とみなととの間に距離を生じているとともに、坂出市街地付近の臨海部にはオープンスペースが少なく、海上花火大会等のイベント時に立地企業の協力のもと埠頭用地や道路を開放するなどの対応が余儀なくされている。そのため、坂出市街地近傍の西運河地区等のウォーターフロントにおいて、運河の活用、埋立を含めた検討を行った上で、賑わい・交流拠点を導入し、市民がみなとを身近に感じ、憩うことができ、また、観光客等呼び込むことが出来る空間の創出に取り組む。この取組みに関しては、学識経験者、地元経済関係団体等からなるワーキンググループを設置して検討する。さらに、関係機関と連携し、民間の活力やノウハウを導入し、坂出緩衝緑地帯等の公園機能の充実・有効活用を検討する。

また、坂出港には瀬戸大橋を中心とした主要な観光資源・交流拠点のほか、坂出港の環境・産業・文化は、交流・学習を通じて賑わいの創出の資源となるものである。これらを活用することで、交流人口の拡大による地域振興のみならず、坂出港及び立地企業の魅力への気づきになることで、定住人口の拡大や将来的に深刻化する働き手不足への対応にも資するものとなる。こうした視点も踏まえて、沙弥ナカダ浜等の海辺を活かし、NPO、市民等と協力した環境保全、関係企業の協力による産業・文化ツアー（瀬戸大橋等）の企画等、坂出港の環境・産業・文化を活かした交流・学習の場及び機会の創出に取り組む。

(4) 坂出港及び瀬戸内海の魅力を生かしたクルーズ船誘致

- ①クルーズ船誘致活動やおもてなしの充実、受入環境整備など「四国における瀬戸内海クルーズ振興に向けた提言書」を踏まえたクルーズ船寄港促進に向けて取り組む。
- ②クルーズ需要による地域振興を図るため、瀬戸大橋や瀬戸内海の島々、瀬戸内国際芸術祭、産業・文化など坂出市の観光資源を活かしたプランの提案により、坂出市内・香川県内観光の拡大に向けて取り組む。
- ③坂出市の最大の観光資源の1つである瀬戸大橋や周辺の観光スポットを活かし、将来的に多様なクルーズ需要に対応するため、番の州地区におけるクルーズ船受入方策について検討する。

近年のアジア地域におけるクルーズ需要の急増に伴い、我が国各地にもクルーズ船寄港が増加している。こうしたクルーズ船の旺盛なインバウンド需要を取り込むため、平成29年5月に「四国における瀬戸内海クルーズ振興検討会」を設置し、瀬戸内海港湾に係るクルーズ船の更なる寄港拡大の実現に向け、港湾管理者、観光関係者、商工関係者等による検討を行い、同年9月にクルーズ振興方策について提言をとりまとめた。本提言内容を踏まえ、クルーズ船誘致活動やおもてなしの充実、受入環境整備などクルーズ船寄港促進の取組を進めていく。

また、坂出港に寄港したクルーズ旅客のオプションルツアーの行き先の大部分は、香川県外も含め、坂出市外となっているため、瀬戸大橋や瀬戸内海の島々（与島、岩黒島、櫃石島・沙弥島、瀬居町）、瀬戸内国際芸術祭、産業・文化・芸術など坂出市の観光資源を活かしたプランの提案を船社や旅行会社に向け、積極的に提案することにより、坂出市内・香川県内観光の拡大に向けて取り組み、クルーズ需要による地域振興を図る。

加えて、現在は、林田A号岸壁に「にっぽん丸」等のクルーズ船が寄港しているが、当該岸壁は貨物船による利用が過密であるため、将来的にクルーズ船の寄港を拡大していくためには、他の施設を活用する必要がある。そのため、坂出市の最大の観光資源の一つである瀬戸大橋の素晴らしい眺めや周辺の観光スポットを活かし、番の州地区へのクルーズ船寄港の可能性について、既存施設の活用等を含め、今後関係者と協議しながらクルーズ船受入方策を検討する。さらに、ふ頭の再編後、総社地区や中心市街地から近い中央ふ頭地区においても、既存施設の利用状況を鑑み港湾利用者と協議しながら、受入れ可能なクルーズ船の誘致を図るべく、検討を進める。

(5) 四国の防災拠点港としての機能強化

- ①津波・高潮等に対して、背後住民の生命、財産を守るため、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に取り組む。また、防護ラインを見直すことにより施設延長を減らす等、維持管理・更新費の抑制も考慮しつつ、効果的な対策を検討する。
- ②緊急物資輸送及びエネルギー拠点としての機能を発揮するため、官民の関係者が継続的に訓練等に取り組み、「坂出港事業継続計画」（以下、坂出港BCPという。）の見直し・改善を行うとともに、実効性を確保する。

香川県地震・津波被害想定（第四次公表）によると、坂出港においては、L1津波に対して東運河と西運河から浸水すると想定されている。そのため、「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に取り組む。また、西運河地区については、防護ラインを見直すことにより施設整備延長を減らすことが考えられるため、水域利用者等と調整等を踏まえて、効果的な対策を検討する。

災害時の海上物流機能に関しては、緊急物資輸送拠点となる西ふ頭地区に耐震強化岸壁が平成26年に供用するとともに、港湾物流の継続、早期復旧を可能とするための体制、行動指針などについて取りまとめた坂出港BCPが平成28年度に策定されたところである。坂出港BCPには、緊急物資輸送及び四国におけるエネルギー拠点として、エネルギー輸送活動の早期復旧を可能とするための体制、行動指針も含まれており、官民の関係者が訓練等に継続的に取り組み、実効性を確保する。更に、西運河地区の防護ラインの見直しに伴い整備が必要となる土地を災害時のオープンスペースとしての利用を検討する等、坂出港BCPの見直し・改善も併せて行い、一層の実効性確保に努める。

なお、「(2) 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」の実現に向けては、施設計画の策定にあたり地震後における完成自動車やバルク貨物等の輸送を担う施設について考慮することで、四国地方で生産・消費される貨物の安定供給を目指す。

(6) 臨海部を有効活用した港湾空間の機能向上

- ①港湾空間の機能向上のため臨海部の土地需要の把握を行い、港湾機能の再編、市街地付近のウォーターフロントの創出、企業誘致など臨海部の有効活用に取り組む。
- ②企業誘致に当たっては、既存の港湾利用者との調整を図った上で、四国のエネルギー拠点として、LNGやバイオマス等環境に配慮したエネルギー企業の集積に取り組む。
- ③港湾機能の再編に当たり、周辺港湾と連携するとともに多目的利用による既存施設の有効活用を検討し、異業種間交流・研究開発拠点等の背後産業の高度化・活性化に資する空間の形成に取り組む。

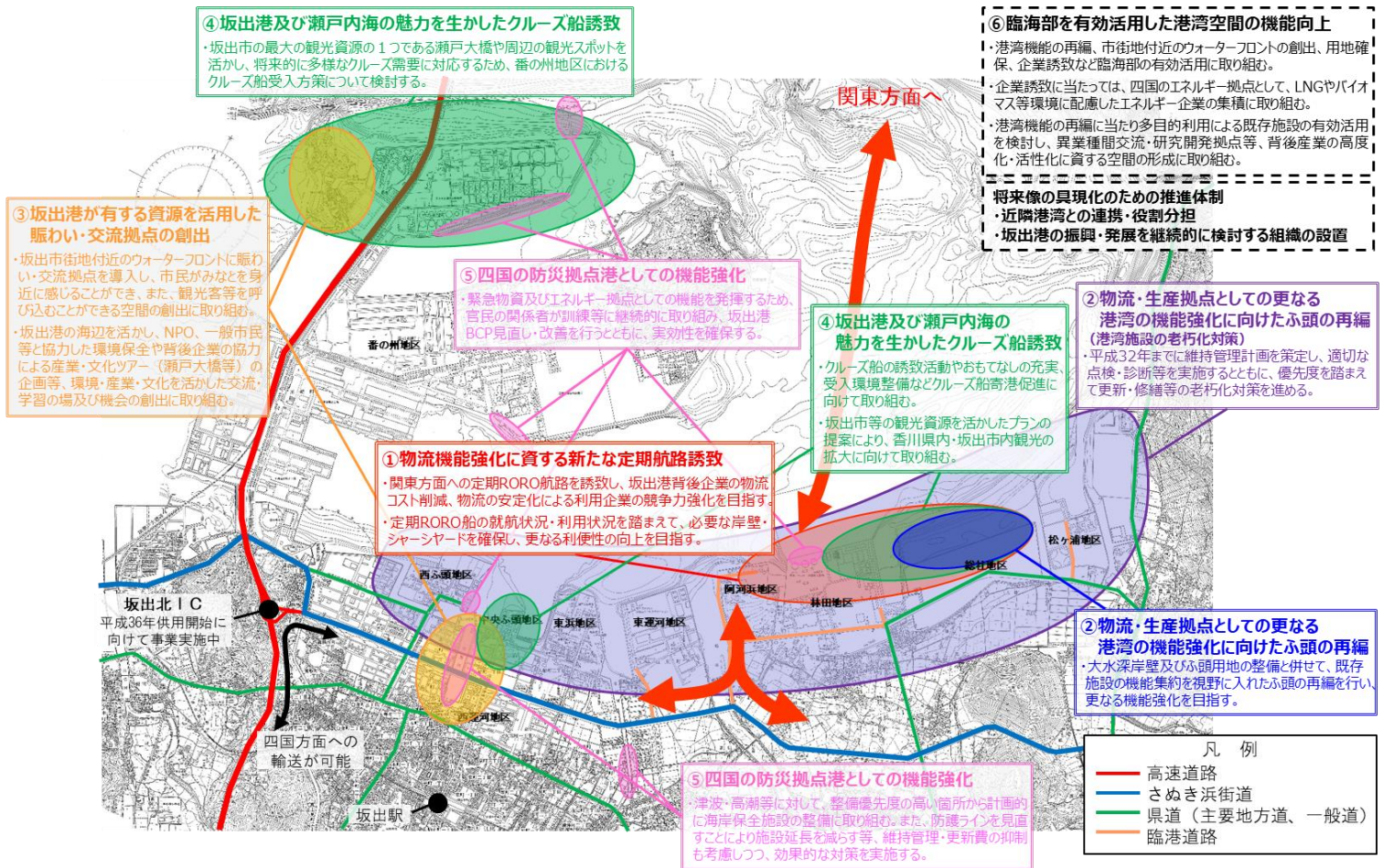
港湾は水域・陸域の一体空間として、人流・物流拠点、産業活動の場、地域の賑わい拠点、防災・減災機能など様々な役割を果たしてきた。今後、坂出港の利便性や賑わい・交流拠点としての機能等を向上させるためには、ふ頭の再編等により適切に機能転換を図る必要があるものの、港湾管理者である坂出市が政策的に活用できる用地は限定的となっている。また、香川県内企業を対象とした、「新規の内航RORO船等坂出港の利用意向に関するアンケート調査^{*1}」の中で、坂出港臨海部の土地の需要及び民間企業が保有している未利用地等について、アンケート調査を実施した。今後、これらの結果も踏まえ、臨海部の土地需要の把握を行い、港湾機能の再編、市街地付近のウォーターフロントの創出、企業誘致など臨海部の有効活用に取り組む。また、臨海部の有効活用のために、道路管理者等と連携して坂出港と坂出市街地とのアクセス改善に努める。

また、坂出港は、番の州地区に電気・石油・LNG・コークスガス、林田地区にLPGと各種のエネルギー基地が集積し、四国のエネルギー拠点となっている。国際的な動向として、平成27年に温暖化対策の国際的枠組み「パリ協定」が締結されたことなどを踏まえて、我が国においても、クリーンなエネルギーの普及拡大の取組が進められている。このため、企業誘致に当たっては、既存の港湾利用者との調整を図った上で、四国のエネルギー拠点として、LNGやバイオマス等環境に配慮したエネルギー企業の集積に取り組む。

また、坂出港の背後のみならず、中讃地方のさぬき浜街道沿いには多くのモノづくり産業やこれに伴う技術力・人材が集積している。これら企業の生産性の向上のため、政府においては、IoT、人工知能、ビッグデータ等の普及拡大を進めている。多様な産業集積を活かしつつ、こうした技術を取り入れるためには、異業種間交流・研究開発機能を高めることが有用である。このため、港湾機能の再編にあたり、周辺港湾と連携するとともに多目的利用による既存施設の有効活用を検討し、異業種間交流・研究開発拠点等の背後産業の高度化・活性化に資する空間の形成に取り組む。

5. 港湾空間の利用イメージ

4. (1) ~ (6) の取組の方向性に関しては、港湾空間を以下のように利用する。



6. 将来像の具現化のための推進体制

1) 近隣港湾や関係行政機関・民間企業との連携

- ①定期航路の誘致に向けては、高松港との役割分担を図りつつ、坂出市内・香川県内企業と官民協働で誘致に取り組む。
- ②港湾の機能強化に向けては、民間企業の投資等も必要となるため、関係企業と調整・合意形成を図りつつ、官民一体となって効率的なふ頭の再編に取り組む。
- ③ウォーターフロントにおける賑わい・交流拠点の形成に向けては、「みなとオアシス」や「港湾協力団体」制度を活用しつつ、官民が一体となって魅力的な空間の創造に向けて取り組む。
- ④クルーズ振興に向けては、瀬戸内海各港との連携・一体的なPR・民間事業者との連携等により誘致にあたっての魅力向上に努めるとともに、近隣市町との連携により観光資源を補完しつつ、着実な坂出市内観光の拡大に取り組む。
- ⑤防災拠点港として坂出港BCPの実行性を高めるにあたっては、BCPで定められた官民の関係者が一体となって継続的に訓練等に取り組む。

将来像の具現化に向けて、「4. 今後の取組の方向性」を実行していくためには、坂出港の発展・地域活性化に対しても意欲のある地元の企業・団体や、香川県や近隣市町等の関係行政団体、より広域には瀬戸内海各港との連携・協力が不可欠となる。各取組において連携・協力した取組みは次のとおりである。

坂出港に誘致する定期航路は、阪神・中国地方等へのフェリー航路を有する高松港との役割分担を図り、さぬき浜街道で結ばれる両港にとって有効な航路の誘致を行う。また、坂出市・香川県内の主要な荷主等民間企業とも連携して、船社へのポートセールスを行う。

港湾の機能強化のためには、民間企業の投資等も必要となるため、関係企業と調整・合意形成を図りつつ、官民一体となって効率的なふ頭の再編に取り組む。

ウォーターフロントにおける賑わい・交流拠点の形成にあたっては、国土交通省港湾局長が住民参加による地域振興の取組みが継続的に行われる一体の施設を登録する「みなとオアシス」や、港湾管理者と連携して港湾管理を行う団体として港湾管理者が指定する「港湾協力団体」制度を活用することで、港湾を核とした地域活性化の活動を促進し、官民が一体となって魅力的な空間の創造に向けて取り組む。

クルーズ船の誘致にあたっては、瀬戸内海周辺には魅力的な観光地が広範囲に多数分布していることを踏まえて、瀬戸内海各港との連携・一体的なPR等により、配船ルートとしての魅力向上に努める。また、現状においては、寄港の旅客の訪問先として十分な受け入れ環境が整っていないため、近隣市町とも連携し、観光資源を補完しつつ、それぞれが訪問先となるよう取組み、着実に坂出市内観光の拡大に取り組む。

また、防災拠点港として坂出港BCPの実行性を高めるにあたっては、BCPで定められた官民の関係者が一体となって継続的に訓練等に取り組み、関係者が参画する坂出港事業継続連絡協議会において、坂出港BCPの改善・見直し等を図る。

2) 坂出港の振興・発展を継続的に検討する仕組みの整備

- ① 坂出港の発展と機能強化を実現するためのムーブメントとして、坂出港に関するものと一体となり、坂出ニューポートプランの取組状況を点検・検証し、必要に応じて見直しを行う。

坂出ニューポートプラン策定後、坂出港の更なる発展や機能強化を目指し、坂出港に係る者が官民一体となって坂出ニューポートプランで定められた計画を実行に移すため、坂出港に係る者が官民一体となって取り組むことが重要である。

このため、坂出港の発展と機能強化を実現するためのムーブメントとして、坂出ニューポートプランで定めた方向性に従い、より詳細な内容について検討を深めるため、賑わい・交流拠点の創出に向けてワーキンググループを設置する。また、官民が連携して新たな定期航路の誘致や港湾の機能強化に向けたふ頭の再編等の実現に向けて、適宜、ワーキンググループ等の設置を検討する。

これら取組の進捗状況を点検・検証するための組織として、「未来の坂出港づくり懇談会(仮称)」を設置し、必要に応じてプランの見直しを行っていくものとする。

7. おわりに

- ・坂出ニューポートプランは、大きく変化する坂出港を取り巻く状況を踏まえ、坂出港に関連する物流、産業、交流・観光、防災等の幅広い分野について議論を行い、夢のある坂出港の将来像を思い描きつつ、今後取組むべき方向性についてとりまとめたものである。
- ・今後、夢のある坂出港の将来像を、“実現可能な夢”として、坂出ニューポートプランを実行段階に移行するためには、坂出港の発展・地域活性化に対しても意欲のある地元の企業・団体等との連携が不可欠となる。
- ・そのため、坂出ニューポートプランの策定に先立ち、地元企業等も主体的となってニューポートプランの取組みに協力し、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）を行ってきた。今後も引き続き、官民協力体制の構築を図り、取組みを進めていく。
- ・坂出ニューポートプランは今回を以て最終とりまとめとし、目指すべき将来像に向けて取組みを実施していくものとする。