



世界に繋がる物流・にぎわいの拠点

高松港

高松港の中心地(玉藻地区と朝日地区)



四国・香川県の中心都市、高松市。瀬戸内海に門戸を開き、海上交通の要衝として古くから重要な位置を占めてきたのが高松港だ。穏やかな瀬戸内の島々を望む「多島美」で知られ、背後圏の活発な産業活動と、近隣の島々や本州との人々の盛んな往来を支えている。近年は特に、港の周辺に立地する大手メーカーなどの増産投資や輸出が活発化。モーダルシフトが進む中で四国を代表する海の物流拠点としての成長が著しい。こうした現状に対応し、今年度から新たに複合一貫輸送ターミナルの整備事業がスタートする。

【港湾概要】

- 港湾区域面積 / 3,054ha
- 臨港地区面積 / 265ha
- 入港船舶数 / 3万3,582隻(2,371万4,753総トン)
・内航3万3,236隻(商船1万4,884隻、フェリー1万7,576隻、漁船その他776隻)
・外航346隻
- 取扱貨物量 / 1,819万8,659t (内買1,791万7,373t、外買28万1,286t)
- 船舶乗降人員 / 229万8,099人
- 港湾管理者 / 香川県 (数字は2018年)

右肩上がり増加を続ける国際フィーダーコンテナ

活気づく深夜のフェリーターミナル

大型のフェリーが発着する高松港朝日地区のフェリーターミナル「高松東港ヤード」。そろそろ日付が変わろうとする深夜、フェリーの入港に合わせて大型のトラックやトレーラーが続々と集まってきた。街が寝

静まるこの時間は、ターミナルが一日のうちで最も活気づく時間帯でもある。

水深6mの岸壁に接岸したのは、ジャンボフェリー株式会社が運航するフェリー「りつりん2」。高松港と神戸港の間を4時間15分で結ぶ。ふ頭の駐車スパー

■ 高松港のあゆみ

1588年	藩主生駒親正が内町港築造を開始
1642年	藩主松平頼重、西浜漁港、堀川港、東浜港等を改築
1897～1900年	高松市が防波堤、浮棧橋の築造とともに港内浚渫埋立工事
1910年	国鉄宇高航路が開設
1922年	管理を市から県に移し、6カ年継続事業として大改修工事起工
1923年	第2種重要港湾に指定
1951年	港湾法に基づく重要港湾に格付け
1963年	港湾区域を拡張し、香西、神在、生島、弦打の各地方港湾を包括
1966年	関税法に基づく開港に指定
1969年	植物防疫法に基づく植物輸入港に指定
1988年	瀬戸大橋開通に伴いJR四国宇高連絡船が廃止
1997年	韓国釜山港との国際定期航路開設
1998年	家畜伝染病予防法に基づく動物検疫港に指定
2001年	サンポート高松を開港
2002年	中国上海港との国際定期航路開設
2004年	中国青島港との国際定期航路開設
2012年	耐震強化岸壁(水深12m)が供用開始



大型車が続々と集まるフェリーターミナル

スは、乗船を待つ車両で既にあふれかえっている。接岸したフェリーから下船した大型トラックが次々と夜の街へと走り去っていく。

フェリーに乗り込んだトラクターに引かれてシャーシの下船が終わると、いよいよ乗船開始だ。トレーラー、大型トラック、4トン車、乗用車の順で積み込んでいく。有人トラックと違い、トレーラーはシャーシとトラクターとの切り離し作業に時間がかかる。乗

商港・観光港・工業港 四国の玄関の地位確立

高松港は、本州や離島との海上交通の要衝の位置を活かした商港、観光港の機能のみならず、経済発展に伴う臨海工業地帯の開発と相まって工業港の性格をも持つ港湾として発展してきた。

本港は明治時代に船舶の発達とともに重要性が増し、整備が本格的に始まった。1910年に国鉄宇高航路が開設された後、港の管理を市から県に移して内務省の直轄工事として大改修工事を行ったことで、高松港は四国の玄関としての地位を確固たるものにした。

戦後、経済の発展と海上輸送の活発化、船舶の急増と大型化が顕著となり、1961年から西、中、東の各防波堤を沖側に移築。同時に港内の浚渫を実施して泊地面積をほぼ倍に拡張した。併せて玉藻地区に岸壁を整備しフェリー施設を集約した。1950年から朝日地区を中心に現在まで約170haの土地を埋め立て造成。初期に造成した80haは臨海工業用地として県外企業を誘致し、工業地帯を形成した。

宇高航路の廃止後、玉藻地区では「サンポート高松」として四国の中枢都市にふさわしい港

湾機能と都市機能が一体となった新しい都市拠点が整備された。高松港の物流機能の中心である朝日地区では、船舶の大型化や物流の合理化への対応、災害時の物資輸送拠点の確保などを目的に2005年度から沖合16haを埋め立て、耐震強化岸壁や広域防災緑地などを備えた国際物流ターミナルの整備に着手。2011年度には耐震強化岸壁を暫定供用し、現在も本格供用に向けて事業を進めている。



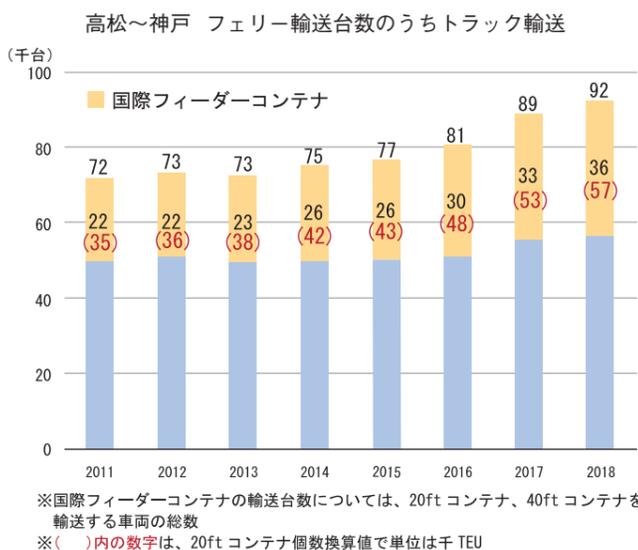
今年度、複合一貫輸送ターミナルの整備に新規着手

船待ちの駐車スペースは狭い上に、有人トラックやシャーシなどが混在し、入り切れずに場外で待機するトラックもある。積み込みの責任者は順番を間違えないよう、慎重に車両を送り出していく。狭い駐車スペースと車両甲板の間を大型車両が縦横無尽に行き交う緊迫の時間だ。ドライバーの腕も試される。

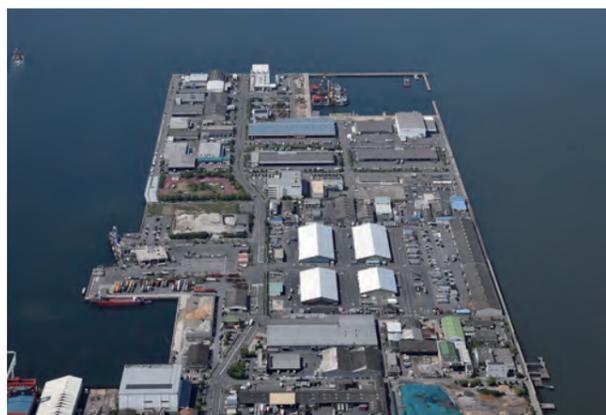
毎日、この一連の作業を1時間で終えなければならない。積み込みを終えた午前1時、フェリーは神戸へ向けて無事出航した。

立地企業の増産とモーダルシフト

高松港のフェリーターミナルは近年、右肩上がりでの利用が拡大している。フェリー航路が輸送する国際フィーダーコンテナが増加傾向にあるためだ。2018年にフェリーで取り扱った国際フィーダーコンテナは前年比7.5%増の5万7,000TEU(20フィートコンテナ換算)。2019年は5万9,000TEUに上り、コンテナター



タダノの工場から運ばれてきた建設用クレーン



岸壁や泊地の整備が始まるフェリーターミナル(左側)

ミナルと合わせると、高松港全体で6万3,000TEUの国際フィーダーコンテナを取り扱っている。

ジャンボフェリーは神戸港との間に1日4往復(2隻)が就航しており、国際コンテナ戦略港湾である阪神港への集貨の一翼を担う。夜間に高松港を出る便は、貨物を早朝に神戸や中部地方へ届けることができる点が荷主のニーズに合致し、利用が多い。

フェリーの利用が増えている背景には、背後地に立地する企業の増産投資が活発化し、貨物需要が急拡大していることがある。その代表が、建設機械メーカーの株式会社タダノだ。同社は高松港香西地区に約215億円を投じて建設用クレーンの新工場を建設。2019年8月に操業を始めた。工場からバージ船でフェリーターミナルまで製品を運び、神戸港を経由して世界各国に供給しており、工場をさらに拡張する計画もある。

ほかにも周辺に立地する基礎素材や化学品、医薬品、生活用品などの大手メーカーが相次いで生産能力の増強と輸出拡大に乗りだしており、貨物需要の拡大が続く。

一方で、全国的に深刻化しているのがトラックのドライバー不足。トラック輸送を海上輸送に切り替えるモーダルシフトが進む。このため最近ではフェリーへの積み残しが顕在化。2018年には高松港発で707台が満船のため乗船できなかった。特に夜間に出航する便に積み残しが多い。海上輸送への切り替えは輸送コストの削減にも直結するだけに、積み残しの増加は深刻な問題だ。

物流機能を強化、防災拠点にも

こうした現状を踏まえ、物流機能の抜本的な強化を図ろうと、国土交通省は2020年度から朝日地区で複合一貫輸送ターミナルの整備事業に乗り出す。プロ

「瀬戸芸」支えるみなと、にぎわいと憩いの中心地にも

プロジェクトは岸壁(水深7.5m、延長200m)と泊地(水深7.5m、面積5.4ha)、ふ頭用地(1.4ha)、サイドランプ(乗降施設)などで構成され、総事業費は73億円。岸壁と泊地を四国地方整備局が直轄事業で整備し、既存のフェリーターミナル北側の遊休地等を活用し、フェリーターミナルを拡張するのは香川県、乗降施設は民間がそれぞれ整備を担当する。事業期間は2025年度まで。四国地方整備局は「早期の現地着工を目指す」(高松港湾・空港整備事務所)としている。

ジャンボフェリー株式会社が運航しているフェリーは3,700総トン級、積載台数68台(12mトラック換算)の2隻。いずれも船齢が30年を超えている。同社は今後、より大型の新造船へと段階的に更新する計画で、岸壁もこれに対応できるよう整備を進めていく。

岸壁は耐震強化施設として整備する予定で、南海トラフ地震など大規模地震の発生が切迫する中、緊急物資の海上輸送拠点、背後圏の経済活動の維持、さらには四国全体の防災拠点といった機能を確保する意味でも重要な事業になりそうだ。

香川県内にはタダノや大型アクリルパネルメーカーの日プラ株式会社をはじめ、日本を代表する企業の生産拠が多く立地している。これらの企業活動を支え、新たな物流ニーズに応じていくために港湾機能をどう高めていくか。また災害時に離島への緊急物資の供給をどう行っていくか。

四国地方整備局では今後、港湾管理者の香川県と協力し、そうした観点から将来を見据えた高松港の在り方も検討していく方針だ。

港と一体の街づくり「サンポート高松」 交通機能集約、離島航路に年間200万人超



瀬戸内国際芸術祭の会場を結ぶ離島フェリー

高松港には、物流拠点ともう一つ、にぎわい拠点としての大きな顔がある。にぎわい拠点を代表するのが、玉藻地区に整備された「サンポート高松」だ。1988年、対岸の岡山県との間を結んでいた鉄道連絡船が瀬戸大橋の開通に伴って廃止された後、玉藻地区の再開発がスタート。港の整備と街づくりが一体となった事業が進められた。

現在では離島を結ぶフェリーと高速艇のターミナルをはじめ、鉄道の高松駅、高速バスや市内バス・タクシーのターミナルなどが集約され、多くの観光客や市民が行き来する。高松シンボルタワーや合同庁舎、瀬戸内海の美しい景色を生かした親水空間

なども併せて整備され、にぎわいと憩いの中心地となっている。

サンポート高松がとりわけ活気づくのが、3年に一度開かれる「瀬戸内国際芸術祭」。世界的にも注目を集めるこのイベント。アート会場となる各離島へのアクセス拠点となるのが高松港だ。「瀬戸芸(せとげい)を支えるみなと」として国内外から多くの人が集まり、離島航路の乗降人員は近年、年間200万人を超えるようになっている。

例年7月の「海の日」に開かれるイベントでは、瀬戸内海で木材などの漂流物の回収を行っている四国地方整備局高松港湾・空港整備事務所所有の海面清掃兼油回収船「美讃(びさん)」の一般公開が行われる。2019年7月の一般公開では過去最高の1,800人を超す見学者が訪れる盛況となった。



多くの人でにぎわう「美讃」の一般公開

(取材協力・資料提供/国土交通省四国地方整備局高松港湾・空港整備事務所)