

Japan Association of Port Promotion Organization

# PORT PROMOTION

# 港湾振興



2026  
高松港

日本港湾振興団体連合会

## 巻頭言

港湾振興の協働組織としての連合会 日本港湾振興団体連合 会長 中原 八一 3

第60回通常総会開催に際して 国土交通省 港湾局長 安部 賢 4

## 歓迎の言葉

第60回通常総会を高松港に迎えて 高松港振興協会 会長 松村 英幹 6

## 開催地特集

新たな社会的要請に対する四国地方整備局の取り組み  
—モーダルシフトと南海トラフ地震への対応を中心として—  
国土交通省 四国地方整備局 港湾空港部長 浅見 尚史 8

高松港の整備と振興について 香川県土木部港湾課長 重成 恭輔 15

## 特集 経済と暮らしを支えるみなと

生命としての港湾都市へ—VUCA時代の港湾都市論—  
大阪大学 名誉教授 土井 健司 21

海と暮らしによりそう瀬戸内国際芸術祭  
特定非営利活動法人 瀬戸内こえびネットワーク 事務局長 甘利 彩子 32

大都市部とのフェリー輸送の展望  
—神戸港とともに歩んだ150年、そして未来へ—  
ジャンボフェリー株式会社 代表取締役社長 山神 正義 40

高松港コンテナターミナルの展望  
高松港コンテナターミナル振興協議会 事務局長（香川県交流推進部交通政策課長） 岡 洋樹 55

会員港湾名一覧表（2026年10月現在） 62

日本港湾振興団体連合会への加入を 63





## 港湾振興の協働組織としての連合会

日本港湾振興団体連合会 会長 中原 八一

日本港湾振興団体連合会は、各港の港湾管理者、港湾振興会、関係団体等の横の連携を密にし、民間の意向を行政に反映させ、港湾の発展を図り我が国経済の伸長に寄与することを目的とし昭和42年5月に任意団体として設立されました。

総会等を年1回、各港振興団体の持ち回りで開催しています。今年度第60回通常総会を四国の玄関口である高松市で開催します。

高松市は、北は多島美を誇る波静かな瀬戸内海に面し、南は讃岐山脈を臨む、豊かな自然に囲まれた街であり、また、高松市北東部にある「屋島」は瀬戸内海国立公園に指定されております。

明治維新の廃藩置県後、高松市は香川県の県庁所在地となり、四国の中枢として社会、経済、文化の中心的な機能を担っています。

高松港は、高松城の築城とともに港が整備されたことに始まり、古くから本州との交流拠点として町と港が一体となって発展してきました。

このような高松港を擁する高松市において本連合会の総会を開催する運びになりましたことは、誠に意義深く、開催にあたりましてご尽力をいただいた国土交通省四国地方整備局、高松市、高松港振興協会の皆様に厚く御礼申し上げます。

島国日本の生命線であり、国力の源泉となる港湾において、コロナ禍で浮き彫りとなった国際サプライチェーンの強靱化への要請の高まり脱炭素化・デジタル化の加速へ対応するとともに、ストック効果を最大化する機能強化を重点的に実施することが求められています。

当連合会の会員の皆様の地域においてもこの課題に応えるため、それぞれの港湾の持つポテンシャルを如何に活用していくかが求められていると言っても過言ではありません。

港湾力を活用した地域の振興・発展のためには、素材と人材の発見、創意と工夫、そして強いリーダーシップと決して諦めない継続が必要です。日本港湾振興団体連合会は、人と人、組織と組織のネットワークを通じて、港湾力を活用した振興に関する情報と知識の集積・発信に努めるとともに、港湾の振興方策について、国や各地域との情報交換が行われるプラットフォームを提供する等、行動する活動組織として、これからも会員サービスの充実と向上に努めてまいります。会員の皆様には、引き続きご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。



## 第60回通常総会開催に際して

国土交通省 港湾局長  
安部 賢

この度、日本港湾振興団体連合会第60回通常総会が開催されますことを心からお慶び申し上げます。日本港湾振興団体連合会並びに会員の皆様におかれましては、平素より港湾行政の推進にご理解とご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。また、港湾の振興を通じて、我が国経済・社会の発展へご尽力頂いておりますこと、心より敬意を表する次第です。

令和8年熊本地震により、お亡くなりになられた方々とそのご家族に対し、心よりお悔やみ申し上げます。また、被災された全ての皆様に、心からお見舞いを申し上げます。引き続き地域の皆様の生業の再開に向けた港湾機能の復旧と復興に全力で取り組んでまいります。

さて今般、総会が開催される高松港は、古くから「四国の海の玄関口」と呼ばれ、本州および離島を結ぶ人々の交流拠点、背後企業の経済活動を支える物流拠点として、地域の生活を支える役割を担う重要港湾です。近年では、飛鳥ⅢやMITSUI OCEAN FUJI等のクルーズ船の初寄港や瀬戸内国際芸術祭の開催等で、国内のみならず世界中から多くの方に、高松港を利用いただいております。また、香川県立アリーナの令和7

年2月の開館に伴い、周辺の港湾緑地や背後地も、連続した海辺空間として利活用されており、今後の取組により、更なる高松港の賑わい創出に寄与するものと期待されています。一方で、トラックドライバー不足によるモーダルシフトが加速しており、フェリー貨物の増大によるフェリーの大型化が進んでいます。高松港では、船舶の大型化に対応するため、朝日地区で複合一貫輸送ターミナルの整備が進められています。完成後は、本州と四国の人流や物流の更なる活性化が期待されることであり、このような地で総会が開催されることは意義深いものがあると感じております。

四方を海に囲まれた島国であり海洋国家である我が国において、貿易量の99%以上を取り扱う港湾は人々の生活や経済活動にとって極めて重要な役割を果たしています。厳しさを増す経済安全保障環境やサイバー脅威の増大、港湾労働者等の不足といった課題を抱える中、物流を他国に過度に依存しない自律的な港湾ロジスティクスの実現やサイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化、港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成を柱として、ターミナル運営機能の強化やAIターミナル2.0による生産性向上、サイバーポートによる港湾手続のデジタル標準化、港湾荷役機械の

生産機能の強化等に取り組んでまいります。

防災・減災、国土強靱化についても、昨年 6 月に閣議決定された「第 1 次国土強靱化実施中期計画」に基づき、耐震強化岸壁から水域施設までの一連の施設の耐震性向上を図るとともに、海上支援ネットワークの形成、港湾の BCP の実効性向上、粘り強い構造を導入した防波堤の整備、気候変動への適応を図る「協働防護」の取組等を着実に推進してまいります。

また、海洋再エネ整備法に基づく案件形成、基地港湾の計画的な整備や運用の効率化、排他的経済水域における展開を可能とする制度整備、浮体式の最適な海上施工方法の確立に向けた技術開発の推進等により、洋上風力発電の導入を促進してまいります。脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を

図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成とともに、藻場（もば）・干潟及び生物共生型港湾構造物など、「ブルーインフラ」の保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用にも取り組んでまいります。

さらに、観光立国の実現に向けて、クルーズ振興では今年 3 月に閣議決定された「第 5 次観光立国推進基本計画」に基づく取組を進めるとともに、「みなとオアシス」や「みなと緑地 PPP」など、地域住民や民間事業者、行政が連携した取組により、賑わい創出と観光の拠点となる「みなとまちづくり」を推進してまいります。

結びに、総会のご盛会と皆様方の益々のご活躍を心より祈念致しまして、挨拶とさせていただきます。



## 第60回通常総会を高松港に迎えて

高松港振興協会 会長  
松村 英幹

高松港振興協会会長を務めさせていただいております松村です。この度は、日本港湾団体連合会第60回通常総会を高松で開催していただくことになり心より感謝いたします。総会の開催にあたり歓迎の寄稿をさせていただきます。

高松港は、東に屋島、西に王越の半島が突き出し、前面に女木、男木の両島が港を抱えるように並んでいるため、昔から天然の良港となっておりました。その歴史は古く、豊臣秀吉の臣生駒親正が讃岐一国17万石の領主となって、高松城（玉藻城）を築城した頃に始まります。築城の際、内町港を築設したとあることから、現在の高松港の一部は、すでにできていたものとも想像されます。天正16年（1588年）、秀吉が長曾我部元親らを抑え四国全土を平定した3年後のことでした。

寛永19年（1642年）、水戸光圀の兄松平頼重が高松藩12万石の藩主に封ぜられてから、西浜、東浜の両港と堀川港を改築。東浜港は商業港、西浜は漁船用の港、堀川港は藩船の係留に当てていました。その後明治4年（1871年）の廃藩置県によって、3つの港を統合して、高松港となり現在に至っています。

その後、高松港は四国の玄関として栄えます。私が社長を務めさせていただいております高松商運(株)は明治17年（1884年）創業で今年142年目に

なります。一方、創業前の高松港は水深が浅く、干潮時には汽船を港につけることができず、女木島前に碇泊する汽船に人夫が乗客を背負って舳に乗せて運ぶという面倒を余儀なくされておりました。その不便を解消するべく弊社創業者の田中庄八は明治13年（1880年）に自費で海面を埋め立てて防波堤を築きます。通称『田中の波止』です。この頃は、大阪～神戸から高松を経由して、丸亀、多度津、尾道、広島に赴く最も安価で便利な乗り物は船であり、多くの人物が行き来しておりました。

明治43年（1910年）には国鉄の宇高連絡船が開業します。連絡船の開業により高松港は文字通り四国の玄関となります。モータリゼーションの発達で、客船、貨物船からフェリー化の流れはあったものの、大阪や、神戸、宇野、松山、別府、そして小豆島、直島、女木、男木行などの多くの船が行きかい、高松港は順調に伸びていきました。

家業が大阪商船や関西汽船の代理店を営んでいたせいもあり、高松港は私の遊び場でした。私が生まれた昭和36年（1961年）頃は栈橋に銅鑼の音が鳴り響き、紙テープが飛び交う活気のある港でした。昭和30年（1955年）には紫雲丸の沈没事故などもありましたが、高松は四国の玄関口である港町であり、港とともに発展してまいりました。

しかし、転機が訪れます。昭和63年（1988年）

の瀬戸大橋の開通です。四国と本州は橋により陸続きとなりました。宇高連絡船は廃止になり、本州に渡る方法はマリンライナーに移ります。さらには、平成10年（1998年）に明石大橋が開通し本州への足は完全に橋経由になり、港の活気は失われてまいります。

しかし、高松港はいくつかのエポックメイキングな出来事により再び活気を取り戻します。一つはサンポート高松の開発です。昭和63年（1988年）連絡船は廃止になりましたが、旧国鉄用地20ha、既存市街地12ha、沿岸を埋め立て造成した10ha、計42haの敷地に港湾整備事業、土地区画整理事業、土地再生総合整備事業を組み合わせ、高松港の再開発が始まりました。

平成10年（1998年）高松港玉藻防波堤灯台が移設改築され初点灯。平成13年（2001年）には新高松駅舎、旅客ターミナルビル、全日空ホテルクレメント高松がオープン。平成16年（2004年）高松シンボルタワーオープン。平成29年（2017年）高松地方合同庁舎竣工。令和6年（2024年）タカマツオールネオープン、令和7年（2025年）香川県立アリーナオープン、徳島文理大学香川キャンパス完成。令和9年（2027年）マンダリンホテル瀬戸内完成予定と続きます。

一連の開発で港に隣接する好立地にJR高松駅、ことでん築港駅、バスターミナル、タクシー乗り場、離島航路の乗り場と多モードの交通機関が集約化されます。また、近距離アジアを中心に週33便の国際線が就航する高松空港から道路一本で到着します。駅から1分の所に国の合同庁舎が立地し、さらには、MICEにとっては最適な環境が整い、ホテル、国際会議場、市民ホール、県立アリーナなどが隣接します。県立アリーナのメインア

リーナは1万人が収容可能で、こけら落としにはサザンオールスターズが講演を行いました。また、ユネスコが運営するベルサイユ賞最優秀賞をスポーツ部門では国内で初めて受賞しました。昭和の時代から平成を経て令和の時代に至り高松の港はサンポート高松の完成によって新たな輝きを取り戻しました。サンポート高松は3年に一度開かれる瀬戸内国際芸術祭のマザーポートにもなり、11万トン級のクルーズ船が入港可能な岸壁の整備も計画され、超富裕層の来高が期待できるスーパーヨットが接岸できる岸壁も完成間近です。

また、高松港は平成9年（1997年）高松市朝日地区に完成した高松港コンテナターミナルによりユニットロードの拠点としても注目されはじめました。現在では釜山航路週4便、上海航路週1便、青島航路週1便などの外航航路や週2便の神戸港への内航航路と併せ世界の港と直接繋がり、無人航送を行うジャンボフェリーと共に四国有数のコンテナ物流の拠点となりました。これらはグローバル化した現代の地域にとってもなくてはならない動きであり、時代とともに変わりつつある港にとって象徴的な出来事でもあります。

以上、高松港の歴史について述べてまいりましたが、時代の変遷とともに多くの先人達のご努力で大きく進化してまいりました。これまで、高松は港とともに栄えてきましたし、これからも港とともに発展していくと思います。形を変え役割を変え港は変化してまいりました。交通や物流、経済、観光、行政、賑わい、食、文化、スポーツ、アートなど、これからも多くの分野で地域の拠点としての役割を果たすものと思われます。皆様方にはこれまで以上にお世話になりますが、高松港をどうぞよろしくお願いいたします。

## 新たな社会的要請に対する四国地方整備局の取り組み —モーダルシフトと南海トラフ地震への対応を中心として—

国土交通省 四国地方整備局 港湾空港部長

浅見 尚史

### 1. はじめに

四国は四方を海に囲まれた島であり、その中央部には四国山地や讃岐山脈が連なっています。このため、かつては陸路による地域間交流が困難であり、人や物の移動は主に海上交通に依存していました。その結果、四国の主要都市は港湾を中心として発展してきました。

昭和63年の瀬戸大橋の開通を皮切りに、3ルートの本四連絡橋が整備され、瀬戸内海の交通体系は大きく変化しました。しかし、大量・低コスト・長距離輸送に優れ、離島への唯一の交通手段でもある海上交通の重要性は現在も変わっていません。特に、瀬戸内海沿岸部では、海上交通による原材料の輸移入や製品の輸移出が不可欠な、製紙業や造船業などが数多く立地しており、港湾が地域の経済や雇用を支える役割を担っています。

また、四国は全国に先駆けて人口減少が進行している地域であり、交流人口の拡大が、地域の活力の維持・向上を図る上で、重要な政策課題となっています。

四国の港湾は、クルーズ船の寄港地として、地理的条件に加え、固有の伝統文化や多島美などの観光コンテンツに恵まれています。この強みを活かし、官民一体で誘致活動に取

り組んだ結果、2025年には四国全体で過去最多となる190回の寄港を記録しました。さらに、港湾は、世界的なイベントである瀬戸内国際芸術祭会場として、また会場となる離島へのアクセス拠点としての役割を果たすなど、地域活性化の核となる機能も担っています。

このように、四国の港湾は地域の産業と暮らしを支えるとともに、交流人口の拡大を通じた地域活性化の拠点として、重要な役割を果たしています。

一方、トラックドライバー不足や切迫する南海トラフ地震などの課題が顕在化しており、港湾行政にもその対応が求められています。本稿では、こうした新たな社会的要請に対する四国地方整備局の取り組みを紹介します。

### 2. 新たな社会的要請に対する取り組み

#### (1) 物流2024年問題への対応

##### 1) 背景

令和6年(2024年)4月からトラックドライバーに対する時間外労働規制が適用されました。こうした中、トラックドライバーの高齢化や人手不足を背景に、物流の停滞が懸念される、いわゆる「2024年問題」への対応が急務となっており、十分な対策が講じられなけ

れば、2030年度には輸送力が34%不足する可能性が指摘されています。

こうした課題に対応するため、令和5年6月に我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議で「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定されました。この中では、物流の持続可能性を確保するための施策の一つとして、モーダルシフトの強力な推進が掲げられています。具体的には、船舶利用の促進や積載率の向上を図るとともに、フェリー・RORO船の輸送力強化を進めることとされています。

さらに、令和5年10月に同関係閣僚会議で決定された「物流革新緊急パッケージ」では、鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させる目標が示されています。

## 2) 四国の港湾における対応

四国では、徳島小松島港と北九州港・東京港を結ぶ長距離フェリー航路をはじめ、高松港と神戸港、東予港と大阪港、新居浜港

と神戸港を結ぶ中距離フェリー航路が就航しています。また、松山港と関東及び九州方面、三島川之江港と関西及び関東方面を結ぶRORO航路も運航されています。これらの航路は、我が国の物流ネットワークを支える重要な役割を果たしており、モーダルシフトの進展に伴う輸送需要の増大を背景として、就航船舶の大型化が進められています。

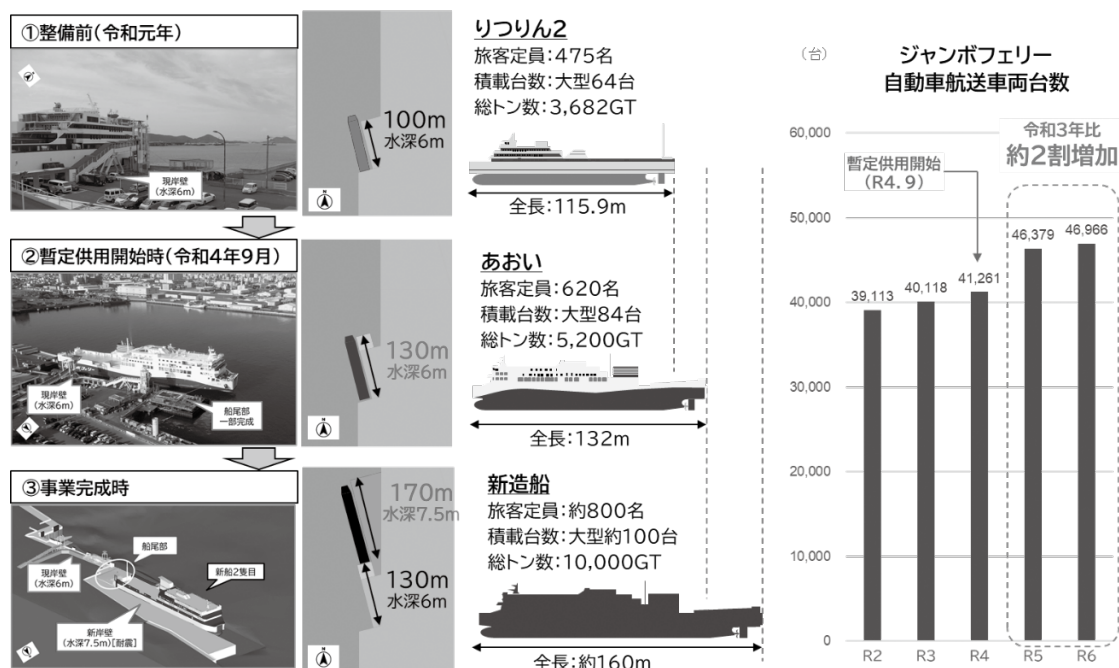
また、国際戦略港湾である阪神港との国際フィーダー航路が徳島小松島港、高松港、三島川之江港、新居浜港、今治港、松山港に就航しています。これらの航路もトラックドライバー不足を背景として需要が高まっています。

四国地方整備局では、このような輸送需要の拡大や船舶の大型化に対応するため、管内港湾でターミナル機能の強化を推進しています。

### ①フェリー・RORO船の大型化に対応した複合一貫輸送ターミナルの整備

#### a) 高松港

高松港朝日地区には、神戸港を結ぶフェ



リー航路が1日4往復就航しています。一部の便は小豆島の坂手港を経由しており、小豆島と京阪神を結ぶ唯一の交通手段となっています。また、この航路は国際フィーダーコンテナの輸送の一部や、輸出建機などの特車輸送も担っており、国際戦略港湾である阪神港への集貨にも寄与しています。

同航路では、トラックドライバー不足を背景とした輸送需要の増加により、「積み残し」が頻繁に生じる状況となったことから、従前の3,700GT級フェリーをより大型新造船で置き換えることになりました。

これに対応するため、四国地方整備局では令和2年度に高松港朝日地区複合一貫輸送ターミナル整備事業に着手しました。令和4年には5,000GT級の新生フェリー就航にあわせて、整備中の岸壁の一部を先行して完成させ、暫定供用を開始しています。今後さらに大型のフェリーの導入が見込まれることから、ターミナル全体の完成に向けて鋭意整備を進めています。

#### b) 三島川之江港

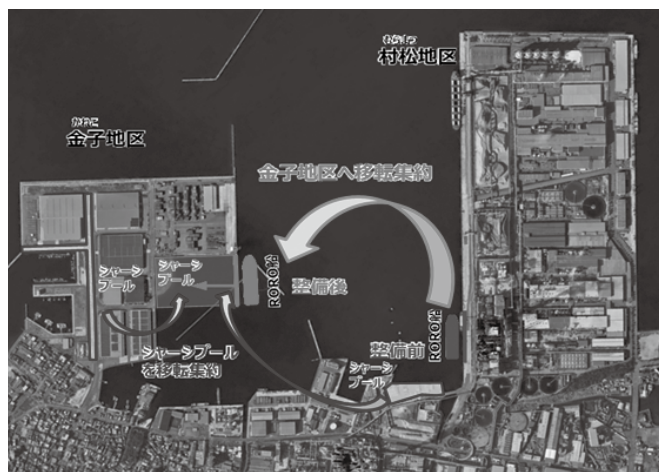
三島川之江港には、千葉港、堺泉北港、宇野

港を結ぶRORO航路が週6便就航しており、港湾背後の製紙関連の荷主企業が首都圏方面への製品出荷に利用しています。ドライバー不足の深刻化を背景として、荷主企業において海上輸送を利用したモーダルシフト需要が高まっているものの、現行の輸送能力では増加する需要への対応が困難な状況となっています。

一方で、現在RORO船が利用している岸壁は水深等が不足しており、将来の船舶大型化に対応することが困難な状況にあります。また、RORO船対応を前提とした岸壁ではないためヤードが狭く、シャーシを港内各所に分散して保管するなど、非効率な運用を余儀なくされています。

こうした課題を解消するため、四国地方整備局では、令和8年度から三島川之江港金子地区複合一貫輸送ターミナル整備事業を開始しています。現在、現地着工に向けた地元調整を進めており、令和10年代半ばの完成を目指しています。

同ターミナルは先行して整備された国際物流ターミナルと一体的に運用する計画であり、国際フィーダー航路の増便にも対応することとしています。



金子地区へのRORO船岸壁移転イメージ

### c) 東予港

東予港には、大阪港を結ぶフェリー航路が1日1往復就航しています。同航路は非鉄金属製造業、化学工業などの荷主企業が利用していますが、平成20年代以降モーダルシフト需要の顕在化から平日便を中心に満船に近い状態が続き、「積み残し」が発生する状況でした。また、船舶の老朽化も進行していたため、より輸送能力の高い大型新造船が導入されることとなりました。



東予港（令和3年5月撮影）

これに対応するため、四国地方整備局では平成26年度から東予港中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業に着手しました。平成30年7月に新造船就航にあわせて暫定供用

を開始し、令和7年度に整備が完了したところ です。

利用者からは「積み残しが解消され、物流ルートとしての安定性が向上した。」などの評価を頂いており、本事業が地域経済の発展や物流効率化に寄与したものと考えています。

### ②国際フィーダー航路需要に対応した国際物流ターミナルの整備

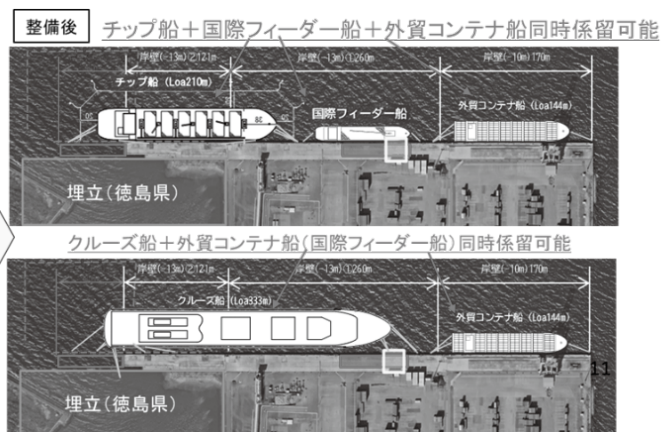
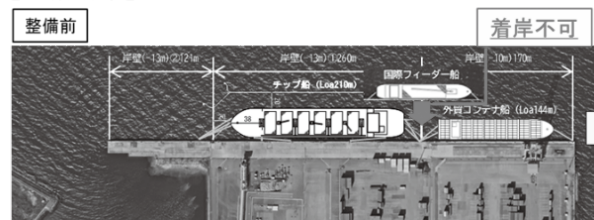
#### a) 徳島小松島港

徳島県は、令和6年7月に「徳島バッテリーバレイ構想」を策定し、蓄電池関連産業の集積を進めており、国際フィーダー航路による阪神港経由での世界各地への輸出貨物の増加が見込まれています。

徳島小松島港赤石地区には、阪神港への国際フィーダー航路が就航していますが、韓国方面へのコンテナ航路やチップ船と岸壁を共用しており、加えて大型クルーズ船も利用するため、これ以上の増便が困難な状況にあります。

このため、令和6年度から徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業として岸壁の改良等に着手しており、早期供用を目指して鋭意工事を進めています。

### 【整備効果】



徳島小松島港の整備効果

## (2) 南海トラフ地震への対応

### 1) 背景

四国地方では、1707年の宝永地震、1854年の安政南海地震、1946年の昭和南海地震など、南海トラフを震源とする大規模地震が繰り返し発生しており、過去約1,400年間の記録から、おおむね90年から270年の間隔で発生していることが確認されています。

さらに、令和7年9月には地震調査研究推進本部により南海トラフ地震の発生確率が見直され、2025年1月1日を基準として、今後30年以内の発生確率は60%から90%程度以上（すべり量依存BPTモデル）と評価されています。

令和7年3月に中央防災会議が公表した南海トラフ巨大地震の被害想定では、四国全体で、最大約62万棟の建物が全壊・焼失し、死者が最大約10万人に達するなど、甚大な被害が予測されています。死者の大部分は津波によるものとされており、特に津波の高さが高く到達時間が短い高知県内では、津波による死者が最大3万6千人とされています。

このため、南海トラフ地震の発生に備えた平時からの防災・減災対策が喫緊の政策課題となっています。

### 2) 四国の港湾における対応

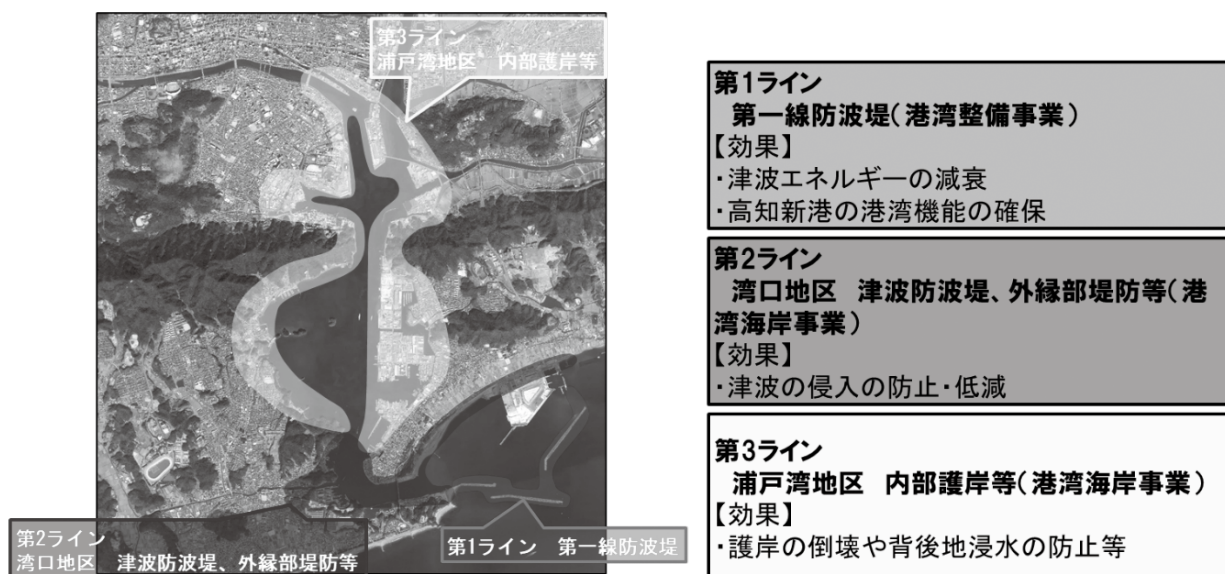
港湾の背後地には人口資産が集積しており、津波による浸水被害から生命・財産を防護することが必要です。また、地震・津波発生後に迅速な復旧・復興を進める上で、海上輸送ルートの確保が求められています。

このため、四国地方整備局では、津波被害軽減を目的とした①海岸保全施設及び防波堤の整備や、発災後の緊急物資輸送ルートの確保を目的とした②耐震強化岸壁の整備、③航路啓開体制の確立等に取り組んでいます。

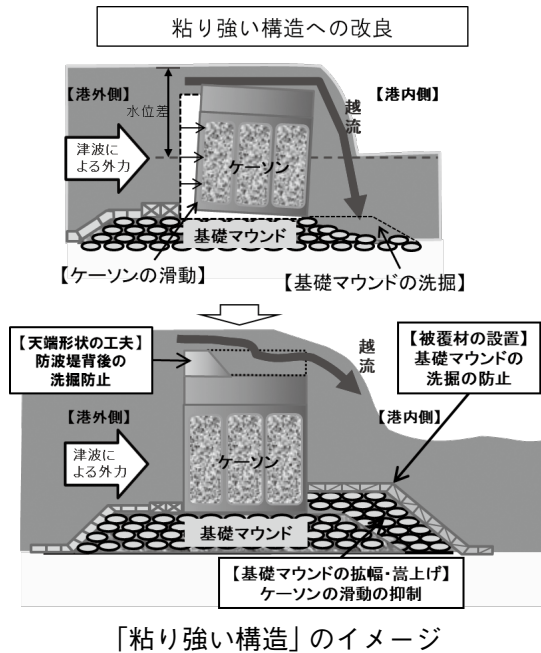
#### ①海岸保全施設及び防波堤の整備

##### a) 高知港／高知港海岸

高知市は、高知県全体の約47%の人口が集中しており、特に浦戸湾周辺には、行政機関や学校、病院などの公共施設が多数立地しています。しかし、高知港海岸の海岸保全施



高知港の三重防護の概念



設の中には、老朽化により防護機能が低下している施設も多く、大規模地震や津波への備えが喫緊の課題となっています。

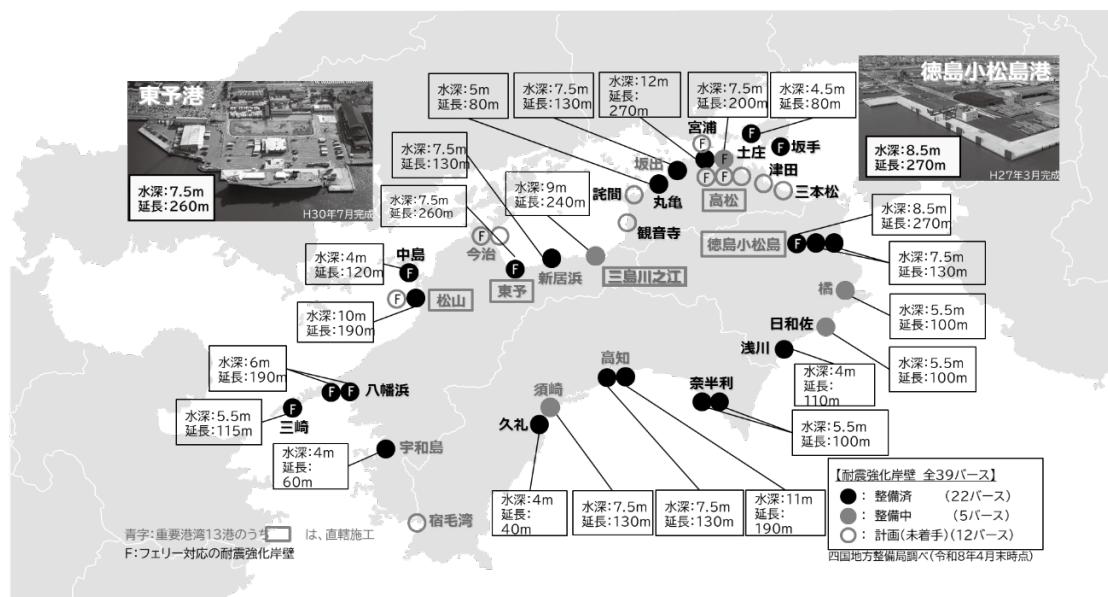
このため、四国地方整備局では、高知港において、平成28年度から港湾整備事業と海岸保全施設整備事業を組み合わせ、「第一線防波堤」、「津波防波堤・外縁部堤防」、「内部

護岸等」の3つのラインから構成される「三重防護」による対策を進めています。防護目標として、発生頻度の高い津波（レベル1津波）に対しては堤内地の浸水防止を図ることとし、最大クラスの津波（レベル2津波）に対しては浸水範囲や浸水深の低減、津波到達時間の遅延を図ることとしています。

第1ラインとなる第一線防波堤については、既存防波堤を津波に対して「粘り強い構造」に改良し、津波による倒壊リスクの軽減を図ることとしています。これにより、浸水面積の低減や津波到達時間の遅延が図られ、背後住民の生命・財産の保護に寄与するとともに、発災後も港内の静穏性を確保することで、港湾機能の早期回復が期待されます。このような防波堤の「粘り強い構造」への改良は、高知港に加え、徳島小松島港、須崎港及び宿毛湾港でも実施しています。

## ②耐震強化岸壁の整備

四国管内では、28港で39バースの耐震強



化岸壁が計画されています。このうち22バースは既に供用されており、現在5バースを整備中です。特に、フェリー・RORO船が就航する複合一貫輸送ターミナルは、大規模地震発生時に物流機能の維持に加え、緊急物資の輸送拠点としても活用できることから、港湾計画上の大規模地震対策施設に位置付けられており、耐震強化岸壁として整備を進めています。

### ③航路啓開体制の確立

東日本大震災では、航路内にコンテナや自動車等が漂流し、船舶の航行に支障が生じました。災害直後に海上輸送で人員や緊急物資を被災地へ迅速に輸送するためには、耐震強化岸壁の整備に加え、航路の障害物を除去する航路啓開の体制を確立することが重要です。

このため、国土交通省では、平成28年7月に緊急確保航路を耐震強化岸壁がある港まで指定して、災害発生時の円滑な航路啓開が実施できる環境を整備しました。また、平成26年3月には四国地方整備局で、防災拠点となる港湾への航路啓開の手順等を定めた「南海トラフ地震に対応した四国の広域的な海上輸送の継続計画」を策定するとともに、同計画に基づく訓練を毎年実施し、その実効性の確保に努めています。



航路啓開机上訓練（令和7年12月）

### 3. おわりに

港湾は、物流を支えると同時に、災害時の復旧・復興や地域振興を支える重要な社会インフラです。今後とも、地域経済の持続的な発展と安全安心な地域の実現に向けて、各港の港湾管理者や貴連合会の皆様と連携して港湾行政を推進してまいります。

## 高松港の整備と振興について

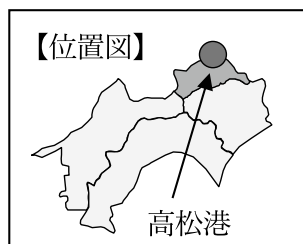
香川県土木部港湾課長

**重成 恭輔**

### 1 はじめに

香川県は四国の北東部に位置しており、県土面積は1,877km<sup>2</sup>と全国で最も面積の狭い県です。北は瀬戸内海に面しており、港湾数は67港（全国4位）で、このうち島嶼部には39港があり、港湾は古くから地域の人々の暮らしに密着したものでした。

重要港湾である高松港は、香川県のほぼ中央部に位置しており、四国における中核都市高松市の門戸として発展し、海上交通の要衝として重要な位置を占めるとともに、背後地域には、国の出先機関や企業の支社・支店等が集積するなど、四国の政治・経済・文化の中心地域となっています。香川県では、昭和63年4月の瀬戸大橋の開通、平成15年3月の四国横断自動車道の県内全線開通、平成31年3月の県内高速道路の全線4車線化など広域交通体系が整備され、高松港を取り巻く環境がめまぐるしく変わっていく中、今後とも、四国地域や環瀬戸内交流圏の中核として、なお一層の発展が期待されています。



### 2 高松港の歴史

高松港は、1587年に豊臣秀吉の家臣であった生駒親正が讃岐（香川県）の領主となり、翌年、日本三大水城の一つとして名高い高松城を築き、同時に内町港を築造したことにより始まり、古くから本州との連絡拠点として栄えてきました。

本格的な整備は、高松城跡が位置する玉藻地区において明治30年以降に始められました。明治43年には高松-宇野間の鉄道連絡船が就航し、貨客の増加に対応して大正11年から内務省の直轄工事として大改修工事が始められ、昭和期における玉藻地区の概ねの形態が整えられました。戦後、貨客の需要がさらに増加したため、国鉄は連絡船を大型化し、国鉄専用バースを築造しました。

また、経済の進展と輸送形態の変化に伴い、海上輸送の活発化、船舶の急増と大型化、フェリー化等が顕著となり、このため昭和36年から、西防波堤、中防波堤、東防波堤を旧防波堤よりさらに沖側に移築するとともに、港内浚渫も実施し、泊地面積をほぼ2倍に拡張しました。また、これに合わせて岸壁4バースを築造し、フェリー施設を整備しました。

一方、高松港の埋立事業の歴史は古く、昭



写真-1 高松港玉藻地区（1980年頃）

出典：国土地理院ウェブサイト

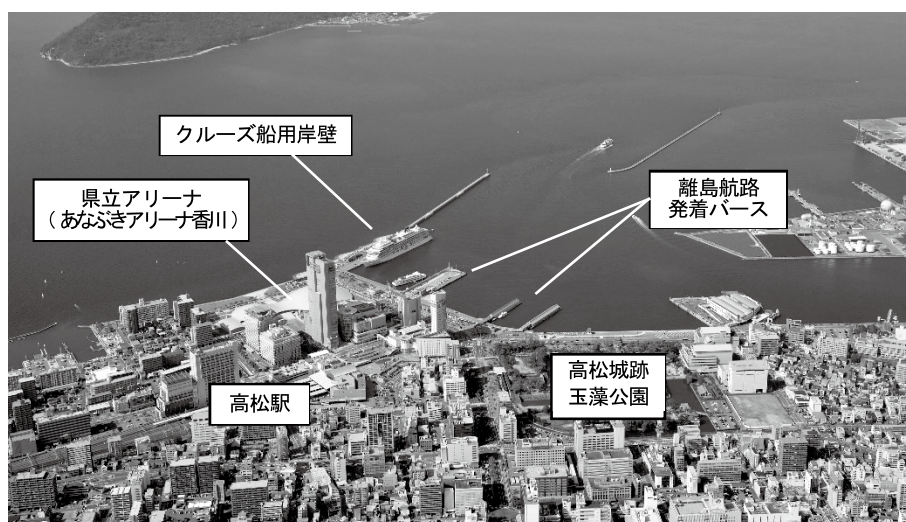


写真-2 現在の高松港玉藻地区周辺

和25年以降、朝日地区を中心に土地を造成してきました。初期に造成した約80haは臨海工業用地として、本県で初めて県外企業を誘致したほか、地元の各種企業も立地し、工業港区を形成してきました。

### 3 高松港の主要な地区と近年の取組み

高松港は、約3,100haの港湾区域を有しており、8つの地区に分かれています。主要な

地区として、玉藻地区では人流の拠点として、離島フェリーや高速船が発着する旅客船ターミナルの他、JRや私鉄の駅、バスターミナル、クルーズ岸壁等が集積しています。また、朝日地区では物流の拠点として、定期コンテナ航路を有するコンテナターミナル、神戸港と繋がるフェリーターミナル等、物流機能が集積しています。

### (1) 人流の中心である玉藻地区

玉藻地区は、前述の本州と四国を結ぶ鉄道連絡船の発着地として、四国の玄関・高松市の発展に大きく寄与してきました。しかし、昭和63年4月の瀬戸大橋完成により、78年間に約2.8億人もの旅客を運んだ連絡船の港としての役割を終えました。

その後、連絡船用の泊地約10haを埋め立て、大型客船用岸壁（以下、「クルーズ船用岸

壁」という）を含めた各種埠頭を整備するとともに、延長約2kmに及ぶプロムナードを含む港湾緑地や港湾関連用地を整備し、平成16年3月に「サンポート高松」としてグランドオープンしました。

玉藻地区は、現在も1日60便以上の離島航路のフェリー・高速船が発着しており、離島航路の令和7年の年間乗降人員数（速報値）は直近30年で最多となる約270万人（令



写真-3 サンポート高松周辺での開発・取組み

和6年時点全国4位)まで増加しています。

また、港に隣接してJR高松駅や私鉄駅及びバスターミナル等があり、海・陸交通の結節点として重要な役割を担うとともに、中心市街地まで徒歩で約5～10分と非常に近い、全国的にも稀な好立地な港であるため、近年、この立地等を活かした官民によるハード・ソフト両面での取組みが進められています。

ハード面では、機能性や利便性を確保した中四国最大規模の県立アリーナ「あなぶきアリーナ香川」(R7.2開館)を建設したほか、クルーズ船用岸壁は対象船舶を5万トン級から11万トン級に拡大するための延伸整備を実施しているところです。民間事業者においても、新高松駅ビル(R6.3開館)、徳島文理大学高松駅キャンパス(R7.4開学)、マンダリンオリエンタル瀬戸内高松(R9年開業予定)等の開発が行われています。

ソフト面では、瀬戸内の島々を舞台とした「瀬戸内国際芸術祭」(以下、「瀬戸芸」という)を3年に1度開催しています。また、県立アリーナの屋根を活用した屋外プロジェクションマッピング、周辺ではクリスマスマー

ケット等のイベントも開催され、新たな賑わいの拠点となっています。

令和7年開催の瀬戸芸では、国内外から100万人以上の来場者が訪れており、利用客の増加に伴い、既存のフェリー・高速船ターミナル(乗船券売り場、待合所)の待合空間等が不足していることから、現在、建替えに向けた設計等を実施しているところです。

さらに、風光明媚な瀬戸内海の景観を堪能し、ウォーターフロントの賑わいがより一層創出されるよう、一連のプロムナードの更なる利活用の検討も進めています。

## (2) 物流の中心である朝日地区

朝日地区は、埋立てにより沖に向かって土地を造成しており、大きく東と西の2つの埠頭で形成されています。

西側の埠頭には、香川県で唯一、コンテナ定期航路が就航するコンテナターミナルがあり、韓国航路、中国航路及び神戸港から海外に輸出入される国際フィーダー航路が合計で週8便就航しています。近年、貨物のコンテナ化が進み、高松港においてもコンテナ取扱量は増加傾向にあり、取扱量の増加に対応



写真-4 朝日地区(全景・北西から望む)

するため、平成9年の供用開始以降、7回のヤード拡張（直近では令和7年3月に1.3ha拡張）を実施しており、面積は開設時の約6倍となっています。また、コンテナ船用岸壁以外にも、南海トラフ地震等の大地震発生時に緊急物資輸送等の復旧拠点を確保することを目的として、新たに沖合を埋立て、高松港の公共岸壁では最も水深が深い-12m耐震強化岸壁や広域防災緑地等を備えた国際物流ターミナルを整備しました。



写真-5 国際物流ターミナル

一方、東側の埠頭では、神戸港と高松港を結ぶフェリー航路が就航しており、旅客やトラック以外にも、シャーシ貨物の無人航送も行われています。現在は、このフェリー岸壁において、貨物増大による船舶の大型化に対応するため、直轄事業として複合一貫輸送ターミナル整備事業により新岸壁の整備を進めています。

さらに、港湾の脱炭素化についても、令和6年7月に「高松港港湾脱炭素化推進計画」を策定し、令和7年9月にはCNP認証（コンテナターミナル）を国内他港の4ターミナルとともに全国で最初に認証を受けました。今後も、計画に基づき港湾脱炭素化を推進し、脱炭素化による企業価値の向上に取り組む港湾ユーザー（荷主、船社、物流事業者等）か

ら選ばれる港湾を目指していきたいと考えています。

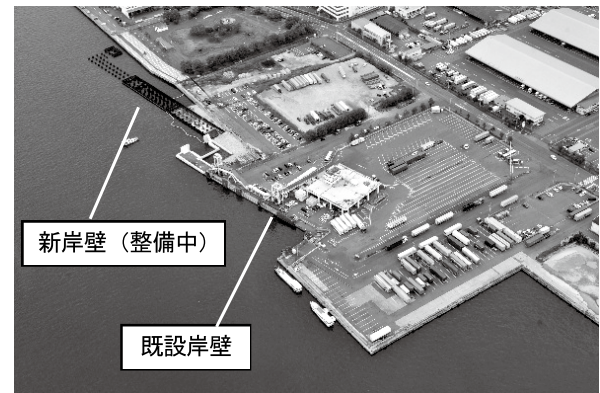


写真-6 複合一貫輸送ターミナル

### （3）高潮対策・地震津波対策

香川県は、海岸線延長が約738km（県土面積当たりの海岸線延長 全国3位）と長く、豊かな海の恩恵を享受する一方で災害リスクにもさらされてきました。平成16年の台風16号では、記録的な高潮により、高松市内だけでも16,000戸以上の浸水被害が発生しました。本県では、この高潮災害を受け、平成18年3月に「津波・高潮対策整備推進アクションプログラム」を策定し、高潮対策を進めてまいりました。

一方、平成23年には東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）が発生し、巨大津波による甚大な被害が全国に大きな衝撃を与えました。これを契機として、本県でも高潮対策だけでなく切迫する南海トラフ地震を見据え、平成27年3月に「地震・津波対策海岸堤防等整備計画」を策定しました。本計画では、高潮対策の未整備区間についても、地震・津波対策と一体的に整備を進めることとしており、計画延長約148km（県管理海岸堤防72km、市町管理海岸堤防40km、県管理河川堤防36km）を整備することとしています。

整備対象が広範囲に及ぶことから、計画期間を概ね30年間とし、10年ごとにⅠ期からⅢ期までに区分しています。県内全域にわたる海岸堤防等を効率的かつ効果的に整備するため、津波シミュレーションを実施し、施設の状況や背後地の状況等から整備優先度を設定しました。優先度の高い区間についてはⅠ期計画として平成27年度から令和6年度までの10年間で重点的に整備を実施し、現在は、Ⅰ期計画に引き続き、Ⅱ期計画区間の整備に着手しているところです。

本県が四国の防災拠点としての役割を果たしていくためにも、海岸堤防等の地震・津波対策を着実に進めていくことが重要であると考えています。

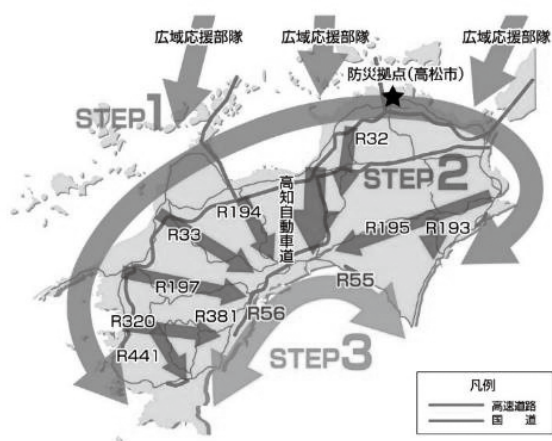


図-1 四国の防災拠点 イメージ

#### 4 高松港港湾計画

高松港は、平成9年に港湾計画の改訂を行い、その後、複数回の変更を行いながら港湾整備を進めてきました。改訂から30年近くが経過し、高松港を取り巻く諸環境や社会情勢が変化していることを踏まえ、諸課題や要請に応えるために、令和7年3月に港湾計画の改訂を行いました。

港湾計画の改訂では、高松港が果たす役

割として、「アジアと繋がり、地域産業の持続的发展を支える港」「海陸交通の要衝、快適で人々を惹きつける港」「災害時の市民生活や企業活動を支える港」の3つの役割を定め、その役割を果たすために必要な施設を位置付けました。

具体的な港湾施設として、朝日地区には、近年の東南アジアコンテナ貨物需要に対応するため、-14mコンテナ船用岸壁の新設やコンテナヤードの拡張を、大型自動車運搬船の寄港に対応するため、-12m耐震強化岸壁の延伸等を位置付けました。また、大規模地震等が発生した際、背後地域の経済活動に必要なコンテナ船が着岸する前述の-14m岸壁や、離島と高松港を結び日々の人流・物流を支える玉藻地区のフェリー岸壁が、応急復旧等により早期に利用可能となるよう、耐震強化岸壁として計画に位置付けました。

今後は、これらの施設整備を実施するため、関係機関と連携しながら、新規航路の誘致や新たな貨物の集貨など、港湾利活用の促進に努めてまいります。

#### 5 おわりに

香川県では、高松港の恵まれた立地を活かして日本一の旅客港湾を目指し、その賑わいを県内全域に波及させるとともに、物流の効率化により県内産業を支え、更には埋立地の造成による新たな産業の創出など、今後の県経済の発展に貢献する港湾づくりを推進していきたいと考えております。

今後とも、関係各位の御支援、御協力をお願いいたします。

## 生命としての港湾都市へ—VUCA 時代の港湾都市論—

大阪大学 名誉教授

土井 健司

### 1. はじめに

高松港は長く四国の玄関口として機能してきた。瀬戸内海の海上交通、本州との連絡航路、離島との生活交通、さらには中国・韓国を中心とした国際物流を支え、高松は港によって形成されてきた都市である。近年においても、高松港は国際コンテナ航路や神戸港とのフィーダー輸送を通じて、四国有数の国際物流拠点として重要な役割を担っている。

しかし、高松港をめぐる議論は大きく変化しつつある。かつて四国の港湾政策においては、どの港に貨物を集約するのか、神戸港依存をどのように克服するのか、あるいはアジア直航航路をいかに育成するのかといった課題が主要な論点であった。

その後、海運業界では船舶の大型化、港湾機能の集約化、船社アライアンスの進展が進み、地方港を取り巻く環境は急激に変化した。現在の高松港において重視されているのは、国際フィーダー輸送やフェリー物流といった物流機能だけではない。ウォーターフロントの形成、クルーズ船の受入れ、防災拠点としての役割、さらには脱炭素化への対応など、多様な価値を重層的に統合することが求められている。これは港湾の役割が変化したというよりも、港湾そのものに対する理解

の転換を要請していると言える。

本稿の目的の一つは、高松という港湾都市をインフラ中心の理解から解放することにある。ただし、それは港湾機能を否定することではない。港湾物流や交通結節機能を含むあらゆる機能を、より高次の都市生成構造の中へ位置づけ直す試みである。また、それを達成せずして港湾都市をめぐる関係性の再構築、すなわちネットワークメタデザインは成立しないと考える。

今日、港湾を取り巻く環境は、地政学的緊張、物流ネットワークの再編、脱炭素化、人口減少、気候変動、デジタル化など、多様な要因が複雑に絡み合う VUCA (Volatility・Uncertainty・Complexity・Ambiguity) の様相を強めている。そのような時代において問われるべきなのは、港湾都市はいかに効率的に機能するかではなく、港湾都市はいかに生き残り、進化するのかという問いである。

従来の港湾論が依拠してきたのは、予測可能性を前提とした計画思想であった。そこでは最適化や効率化が重視され、災害や危機に対しても、できる限り速やかに元の状態へ回復することがレジリエンスの中心的課題とされてきた。いわば「復元主義的レジリエンス観」が港湾政策の基底に存在していたので

ある。

しかし、VUCA環境下においては、もはや単一の最適解を想定することは難しい。未来は予測する対象ではなく、多様な主体の関与によって共創される対象へと変化している。そのため港湾都市に求められるのは、過去の状態への復元能力ではなく、新たな秩序や意味を創発する進化能力である。

本稿はそのような問題意識のもと、不動的価値・関係的価値・成長的価値という三層の価値構造を提示し、さらに港湾都市ゲノムと港湾都市表現体という概念を通じて、港湾都市を生命体として捉え直す理論的枠組みを提案する。その目的は、効率化された港湾を構想することではなく、多様な主体の関与的共感（Compassion）を基盤としながら、自ら学習し、適応し、進化する港湾都市の可能性を描き出すことにある。

## 2. 高松港の立ち位置と直面する現代的課題

### 2.1 海と陸の〈あわい〉としての高松港

高松港の特徴は、港湾が都市中心部と極めて近接していることである。高松駅、サンポート、港湾空間。フェリーターミナルが一体化している構造は、他都市には必ずしも見られない特質である。高松駅から港まで数分歩けばフェリー乗り場があり、その先には直島や小豆島がある。さらにその海の向こうには神戸、韓国、中国へと続く物流ネットワークが広がる。そこには、

- ・ 京阪神
- ・ アジア
- ・ 世界市場
- ・ 観光客
- ・ 新たな文化

が存在する。一方、陸には、

- ・ 市民生活
- ・ 地域産業
- ・ 歴史
- ・ 都市文化

が存在する。高松港は、この二つを接続する海と陸の〈あわい〉として機能している。

なお、あわいとは異なるもの同士が重なり合う「中間領域」を意味する。「あいだ」が単なる隙間を示すのに対し、「あわい」は物事が交わる縁側のような重なりを指し、揺らぎの空間ともいえる。他方、現在の高松港には、余白としての空間が失われつつある。人が想像力を働かせたり、心を休ませたりするための舞台も、海園都市としての高松には求められている。

### 2.2 高松港の広域的な位置付け

高松港の広域的な位置付けを理解するためには、過去二十年にわたる四国の港湾物流をめぐる議論を振り返る必要がある。四国は複数の重要港湾を抱えている一方で、貨物量の分散という構造的課題を長年抱えてきた。高松港、松山港、今治港、徳島小松島港などがそれぞれ独自の発展を遂げるなかで、どのように国際物流ネットワークを形成するかは四国全体の重要な政策課題であった。

特に2000年代後半以降、四国内貨物の集約とアジア直航航路の育成は、地域経済の競争力強化と直結するテーマとして議論されてきた。その後の海運環境の変化は、高松港の役割を大きく変化させることになる。

本節では、貨物輸送の観点から、近年の高松港の広域的な位置づけを概観する。今日的視点から見れば、貨物集約とは単なる物流効率化ではない。それは、外部との接続を強化するための関係性形成である。

### ① 2000年代後半～2010年代前半「四国の貨物を集約して直航航路を育てる」時代

当時の問題意識は比較的明確であった。

- ・四国内の貨物が複数港に分散
- ・港ごとの取扱量が不足
- ・船社が定期航路を維持しにくい
- ・神戸・大阪への陸送流出が多い

そのため、四国の何処かに貨物を集約し、アジア直航便を充実させるという考え方が強く議論され、高松港、松山港、今治港、徳島小松島港など、それぞれが集約拠点候補として議論される構図となった。

### ② 2010年代後半：「直航維持」より「ネットワーク最適化」へ

この時期に世界のコンテナ海運が大きく変化した。

- ・コンテナ船の大型化
- ・船社の統合・再編
- ・アライアンス化
- ・寄港地集約

が進みました。その結果、地方港から見ると、直航便を増やすよりも基幹港とどう効率的につながるかが重要になった。

- ・最近の高松港計画でも、
- ・高松神戸航路の物流機能強化
- ・国際フィーダー機能強化
- ・コンテナ物流効率化

が強く打ち出されている。一方で、「四国の貨物を高松港へ集約する」といった表現は見当たらない。これは政策の重点が港の主導権争いからネットワーク効率へ移ったことを示しているように見える。

### ③ 現在：貨物集約より物流システム集約

- ・ドライバー不足

- ・物流2024年問題に象徴される構造的課題
- ・脱炭素
- ・災害対応

への対応が急がれる中、貨物集約も、従来の港に貨物を集めるから、四国全体の物流をどう最適化するか変わりつつある。

## 2. 3 現代的課題

前節で示したように、高松港は、四国有数の国際物流港として、中国・韓国との定期コンテナ航路や神戸港との国際フィーダー輸送を担い、四国東部の産業活動を支えている。近年のコンテナ貨物は東アジアとの取引を中心に構成されており、地域製造業と国際物流を結ぶ重要な結節点として機能している。一方で、高松港を取り巻く環境は大きく変化している。

第一に、国際海運における船舶大型化と航路集約化である。これにより地方港が単独で直航サービスを維持することは難しくなり、高松港においても神戸港とのフィーダー輸送の重要性が高まっている。

第二に、物流2024年問題に象徴される輸送人材不足である。フェリー輸送やモーダルシフトへの期待が高まる一方で、陸上物流と海上物流を一体的に設計する必要性が増している。

第三に、防災と脱炭素化への対応である。高松港は南海トラフ地震時の広域物流拠点としての役割を担うと同時に、港湾脱炭素化推進計画のもとで新たな港湾のあり方を模索している。

さらに近年では、サンポート地区の再編、ウォーターフロント形成、芸術祭やクルーズ受入れなどを通じて、港は物流空間であると同時に交流空間としても位置づけられるよう

になった。

ここで注目すべきなのは、これらの課題が相互に独立していないことである。物流、防災、交流、文化、脱炭素化は、もはや別々の政策領域として扱うことができない。その相互接続こそが、高松港の将来を左右する本質的課題となっている。

これらの課題に共通するのは、従来型のインフラ整備のみでは解決が困難という点である。求められるのは個別機能の最適化ではなく、多様な主体と機能の関係性を再設計することである。そこで本稿は、高松港を単なる物流港としてではなく、港湾都市として再解釈するための思考の枠組みを提示する。

その際、見落としてはならないのは、これらの課題に対応する主体が従来の港湾関係者だけではなくなっていることである。従来の港湾政策では、港湾管理者、港運事業者、船会社、物流事業者、荷主企業などが主要な利害関係者として位置付けられてきた。しかし、ウォーターフロント利用、市民活動、観光交流、文化創造、防災、脱炭素化が重要性を増すなかで、港湾都市に関わる主体は大きく拡張している。にもかかわらず、港湾の将来像を議論する場において、市民や若者、研究者、文化活動の担い手、さらには未来世代の視点が十分に反映されているとは言い難い。

その結果、港湾は依然として「物流関係者の世界」として理解され、市民との間に距離が存在している。本来必要なのは、港の重要性を理解する承認的共感ではなく、港湾都市の未来を自らの未来として引き受ける関与的共感(Compassion)の形成である。この課題は、港湾物流の問題であると同時に、高松という港湾都市の生成構造そのものの問題でもある。

### 3. 港湾都市の三層の価値構造

#### 3.1 不動的価値

都市には時代を超えて継承される価値が存在する。これを本稿では不動的価値と呼ぶ。

高松の場合、その不動的価値は、

瀬戸内海の結節点であること、

四国の玄関口であること、

海と陸の接触面として存在していること、

外部世界と地域社会を媒介する接続点であること、

に求められる。コンテナ取扱量が変わっても、航路構成が変わっても、この価値は容易には消滅しない。むしろそれこそが高松という港湾都市の存在理由である。

#### 3.2 関係的価値

不動的価値が存在理由であるとすれば、関係的価値は外部との接続によって形成される価値である。高松港は歴史的に、

京阪神、

離島地域、

瀬戸内海沿岸都市、

東アジア、

との関係の中で発展してきた。

現在では神戸港との国際フィーダー輸送、中国・韓国との定期コンテナ航路、東南アジアとの交易ネットワークなどがその具体例である。

また物流だけではない。瀬戸内国際芸術祭やサンポート高松を舞台とする交流もまた、新しい関係的価値を形成している。

10年前に議論されていた「四国貨物の集約」も、単なる物流効率化の議論ではなかった。それは四国と世界をどのように結び直すかという関係性の再設計であった。

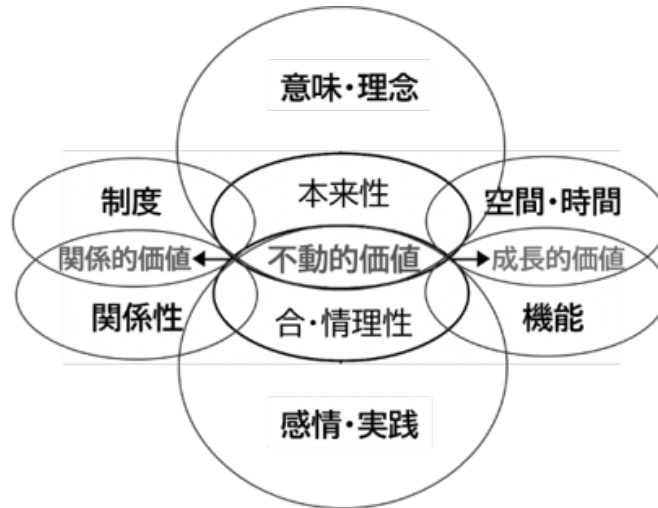


図1 不動的価値、関係的価値、成長的価値の位置付け

### 3. 3 成長的価値

第三の価値が成長的価値である。成長的価値とは、既存の関係性から新しい可能性が創発される能力を指す。高松港でいえば、

物流、  
観光、  
文化、  
教育、  
交流、  
産業、

が交わることによって、これまで存在しなかった価値が生成されることである。

成長的価値は施設そのものではない。そこに存在する人々、活動、関係性から生まれる未来可能性そのものなのである。

成長価値を考える上で、インフラが果たす役割は極めて重要である。高松港においては、港湾都市の成長を牽引する以下のような動きが見られる。

#### 1) コンテナ物流の強化が進行

高松港の朝日地区には国際コンテナターミナルが整備されており、中国・韓国との定期

コンテナ航路や神戸港への国際フィーダー航路が運航されている。今後の課題として、コンテナ物流の効率化や東南アジアとのコンテナ定期航路就航への対応が挙げられており、国際物流機能の強化が重要な政策課題となっている。

#### 2) 地域産業を支える物流拠点

香川県には建設用クレーン、船舶用ガスタンク、化学製品などで高いシェアを持つ製造業が集積している。高松港は、これら製造業の輸出入を支える物流拠点として機能しており、外貿コンテナ航路やフェリー航路によって国内外のサプライチェーンを支えている。

#### 3) フェリー物流の重要性が高い

高松港はコンテナ物流だけでなく、神戸とのフェリー航路を通じた物流機能も大きな特徴である。2022年の港湾取扱貨物量は約1,550万トンで、そのうちフェリー貨物が約870万トンを占めている。トラックドライバー不足への対応やモーダルシフトの観点からも、フェリー輸送の重要性が高まっている。

#### 4) 港湾施設の拡充と大型船対応

港湾計画では、貨物船の大型化や産業機械輸送需要に対応するため、国際物流ターミナル機能の強化が掲げられている。また、物流用地や産業用地の確保も課題となっており、港湾機能の拡張が進められている。

#### 5) 脱炭素物流への対応

2024年には「高松港港湾脱炭素化推進計画」が策定された。荷役機械や船舶の脱炭素化、陸上電源設備の導入、水素関連インフラの整備などが位置付けられており、環境対応型港湾への転換が進められている。

こうした施設や機能面での特徴が、港湾都市の内外に存在する人々、活動、関係性から生まれる未来可能性にどのように寄与しているのだろうか？ こうしてみると、高松港の課題は必ずしも施設不足の問題ではないことが見えてくる。むしろ問われているのは、物流、防災、交流、文化、産業といった多様な機能を、いかに新たな価値創造へ結び付けるかである。

これは効率化の問題ではない。生成の問題である。港湾を物流インフラとしてのみ捉える時代は終わりつつある。これから問われるのは、港湾がどれだけ高度な物流や情報を担えるかという機能的価値だけではない。その機能を基盤として、どれだけ豊かな関係的価値と成長的価値を創発できるかである。

港湾都市の価値は、単独の機能から生まれるものではない。高松港においては、物流を支える「育貨」、広域ネットワークとの接続を担う「集貨」、そして新たな価値を創発する「創貨」が相互作用しながら価値を形成している。これらは独立した機能ではなく、時間的・空間的循環のなかで重なり合い、高次の都市構造を形成していく。その生成過程を模式化したものが図2である。

港湾都市の価値は、単独の機能から生まれるものではない。高松港においては、物流を支える「育貨」、広域ネットワークとの接続を担う「集貨」、そして新たな価値を創発する「創貨」が相互作用しながら価値を形成している。これらは独立した機能ではなく、時間

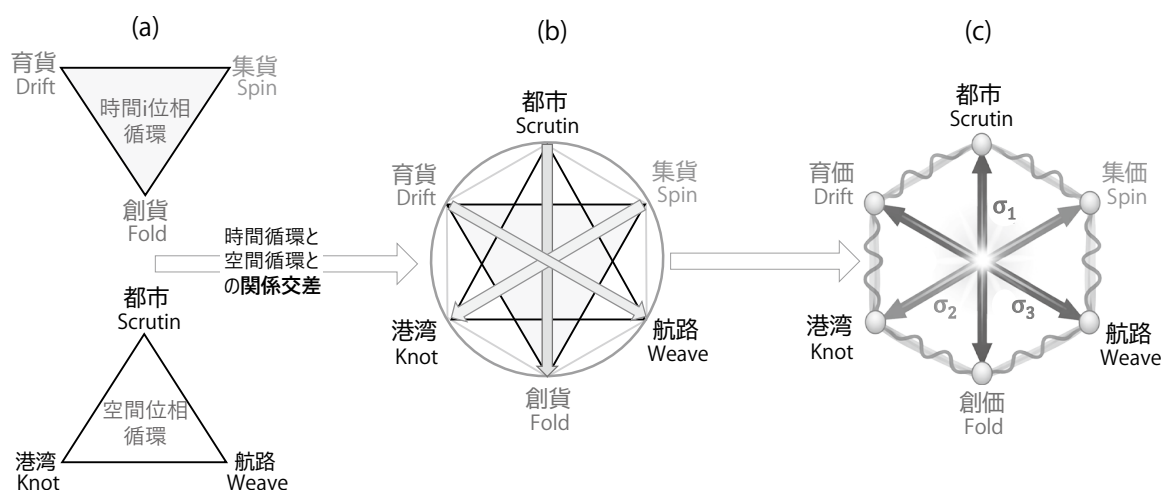


図2 港湾都市における価値生成の構造

的・空間的循環のなかで重なり合い、高次の都市構造を形成していく。

育価は、長い時間をかけて蓄積される歴史・地理・文化的基盤を育む作用であり、不動的価値の形成に対応する。集価は、人・モノ・情報・活動を結び付ける作用であり、関係的価値を生み出す。さらに創価は、そうした関係性の重なりから新たな意味や活動を創発する作用であり、成長的価値の源泉となる。

このように港湾都市の価値は、育価・集価・創価という三つの生成作用が循環し、重なり合うことによって形成される。図2は、その価値生成構造を模式的に示したものである。

#### 4. 港湾都市ゲノム論

前章では、高松港の価値を不動的価値、関係的価値、成長的価値という三層構造によって整理した。しかし、それだけでは価値の存在を説明したに過ぎない。次に問われるべきは、それらの価値がどのような仕組みによって生み出され、維持され、進化していくのかという点である。

本章では、その生成メカニズムを説明するために、生命システムとの類推を導入する。表1に示すように、不動的価値は都市の生成コードとしての港湾都市ゲノムに対応し、関係的価値はその発現形態である港湾都市表現体に対応する。そして成長的価値は、多様な表現体が相互作用しながら部分結晶化し、新たな港湾晶出を生み出し続ける能力として理解することができる。

港湾の機能や施設は時代とともに変化する。しかし高松港には、それらの変化を可能にし続けてきた深層構造が存在する。その構造を説明するために、本稿では港湾都市ゲノムという概念を導入する。

表1 価値の三層構造と生命システムの要素

| 価値論   | 生成論             |
|-------|-----------------|
| 不動的価値 | 港湾都市ゲノム         |
| 関係的価値 | 港湾都市表現体         |
| 成長的価値 | 表現体の部分結晶化（晶出能力） |

#### 4.1 港湾都市ゲノム

##### 1) 地域DNAという概念の限界

一般に語られる地域DNAは、多くの場合、  
地域の歴史  
伝統文化  
風土  
景観  
市民気質

などを指している。しかし、それらは本当にDNAなのだろうか。

例えば高松を考えると、  
城下町である  
瀬戸内海に面している  
うどん文化がある  
温暖な気候である

という説明はできる。

しかし、その説明だけでは、

なぜ高松港が城下町の港であり、  
四国の玄関口となり、  
宇高連絡船の基地となり、  
フェリー港となり、  
コンテナ港となり、  
芸術祭のゲートウェイとなり、  
サンポート高松へ展開したのか

を説明することはできない。いわゆる「地域のDNA」は過去を説明することはできても、未来の生成過程を説明することができないのである。

## 2) 港湾都市ゲノムという考え方

本稿では、港湾を単なるインフラではなく、都市の生成構造を支えるゲノムとして捉える。

高松港の場合、そのゲノムは個別施設の集合ではない。そこには、

瀬戸内海の結節点という地理

四国の玄関口という位相

海陸接続の機能

離島との関係性

本州との連携構造

外部世界への開放性

が重層的に織り込まれている。

この構造は四百年以上にわたって持続している。生駒親正による内町港の築造以来、高松港は常に海と陸を結ぶ接続面として機能してきた。重要なのは、その間に発現した機能が何度も変化していることである。つまり変わらなかったのは機能ではない。生成の仕組みである。

## 3) 生命システムとの類推

この三層構造を説明するため、本稿では生命システムとの類推を導入する。生命において、個体の深層構造を規定するのはゲノムである。都市にも同様の深層構造が存在する。これを港湾都市ゲノムと呼ぶ。港湾都市ゲノムとは、

歴史、

地理、

航路構造、

産業構造、

文化的記憶、

海との関係、

によって形成される都市固有の生成コードである。高松の場合、

瀬戸内海の結節点、

四国の玄関口、

離島との共生構造、

神戸との接続性、

アジアへの開放性、

などが港湾都市ゲノムを構成している。これは前節で述べた不動的価値と対応している。

## 復元主義的レジエンス観

現在のレジリエンスは、

耐震化

復旧

BCP

災害対応

という文脈で使われることが多い。これは本来、壊れても元に戻る能力として理解されている。

しかし生命のレジリエンスは異なる。生命は、元に戻るのではなく、

学習し

適応し

変容し

新しい機能を獲得することで生き延びる。すなわち、生命にとってのレジリエンスは、Recover（回復）ではなく、Regenerate（再生成）なのである。

現在一般に用いられるレジリエンス概念は、災害や危機からいかに早く元の状態へ復帰するかという復元力に重点を置いている。しかし生命システムにおけるレジリエンスは、それだけでは説明できない。生命は環境変化に応じて自己を変容させ、新たな機能を生成しながら存続する。港湾都市高松の歴史もまた、単なる復旧の歴史ではなく、新たな港湾晶出を生み出し続けてきた生成の歴史として理解できる。したがって、港湾都市ゲノ

ムの視点からみたレジリエンスとは、元に戻る能力ではなく、新しい未来を生成する能力として捉え直されるべきである。

生命体のレジリエンスが自己変容を伴う生成能力であるように、港湾都市のレジリエンスもまた、新たな港湾品出を創発し続ける能力として再定義される必要がある。

## 4.2 港湾都市表現体

しかしゲノムだけでは生命活動は成立しない。ゲノムは表現体として現れて初めて、社会的な意味を持つ。港湾都市においても同様である。

高松港では、  
コンテナ物流、  
フェリー輸送、  
国際フィーダー航路、  
クルーズ受入れ、  
芸術祭、  
サンポート、  
ウォーターフロント交流、  
大学活動、  
などが港湾都市表現体に相当する。

それらは港湾都市ゲノムが現実世界において表れた姿である。関係的価値とは、この港湾都市表現体の形成そのものである。

## 4.3 部分結晶化する港湾都市

港湾都市ゲノム論において最も重要なのは部分結晶化の概念である。生命の表現体は単独では機能しない。また完全に固定化された状態でも機能しない。生命活動は、流動性と秩序が共存する部分結晶化状態において成立する。港湾都市も同じである。ここでは、港湾都市表現体の部分結晶化によって現れる新しい活動・制度・文化の核を「港湾品出」と呼ぶ。

これは、港湾都市の中に蓄積されていた関係性や可能性が、ある時点で新しい都市文化や新しい産業の核として姿を現す現象である。

物流だけでは都市にならない。

文化だけでも都市にならない。

観光だけでも都市にならない。

重要なのは、それらが相互作用しながら一定の秩序を形成することである。

高松港において、

高松駅、

フェリーターミナル、

サンポート、

芸術祭、

大学、

アリーナ、

物流ターミナル、

が相互に結び付くとき、そこには単体では存在しなかった新しい都市構造が生まれる。この状態を本稿では港湾都市表現体の部分結晶化と呼ぶ。成長的価値は表現体そのものに存在するのではない。表現体が部分結晶化する能力のなかに宿るのである。

海外に目を向けると、高松とおおむね同程度の人口規模で、すでに「港湾品出」を遂げている事例として、スウェーデンのマルメ、イギリスのブリストル、アメリカのポートランドなどが挙げられる（表2参照）。これら共通するのは、港湾機能の縮小や再編そのものではなく、港湾都市ゲノムを維持しながら新たな表現体を発現させてきた点にある。

高松もまた、物流、離島交通、芸術祭、サンポート、大学機能といった多様な表現体を有している。今後問われるのは、それらを個別に発展させることなく、相互に部分結晶化させ、新たな成長的価値を創発できるかどうかである。

表2 港湾晶出の先駆例

| 都市     | 結晶化の核          | 実現された都市像   |
|--------|----------------|------------|
| マルメ    | 港湾 × 大学 × 環境   | 環境・知識都市    |
| ブリストル  | 港湾 × 文化 × 創造産業 | 文化・創造都市    |
| ポートランド | 港湾 × 市民 × 環境   | 市民参加型・環境都市 |

## 5. 港湾都市高松の跳躍戦略

価値の源泉は施設そのものではない。施設や機能を通じて生成される関係性と、その先に開かれる未来可能性にある。高松港が直面している課題も、個別機能を最適化することではなく、多様な表現体を生み出し続ける生成能力をいかに高めるかにある。本章では、港湾都市高松が目指すべき跳躍の方向性を示したい。

従来の港湾戦略は、

- ・貨物量を増やすこと、
- ・航路を増やすこと、
- ・施設を整備すること、

を主要な目的としてきた。もちろんそれらは重要であり続ける。しかし、それだけでは高松の未来は語れない。高松の跳躍とは、

- ・港湾都市ゲノムを基盤として、
- ・物流、観光、文化、教育、産業といった

港湾都市表現体を発現させ、

それらを海と陸の〈あわい〉において部分結晶化させることにある。

つまり、

- ・物流を文化につなぎ、
- ・文化を交流につなぎ、
- ・交流を産業につなぎ、
- ・産業を都市の物語につなぐことである。

そのとき港湾は単なる物流装置ではなくなる。港湾は都市の自己進化を支える生成装置となる。

高松の跳躍とは、個別機能の高度化や施設整備を目的とするものではない。不動的価値として蓄積されてきた都市の基盤を育み、多様な主体や活動を結び付けながら、新たな価値を創出し続ける都市構造へ転換することにある。そのプロセスは、港湾都市の深層構造から価値創造へ至る一連の生成過程として理解することができる。

港湾都市ゲノム



育価



港湾都市表現体



集価



部分結晶化



創価



港湾晶出

## 6. おわりに

本稿は、高松港を事例として、不動的価値・関係的価値・成長的価値という三層の価値構造から港湾都市を再解釈した。そして、港湾が持つ潜在力が、物流や交流、文化、教育などの活動としてどのように現れ、新たな

価値の創発につながるのかを考察した。

高松港の価値は、単に物流機能や港湾施設の規模によって規定されるものではない。その基盤には、瀬戸内海の結節点、四国の玄関口、海と陸の〈あわい〉という不動的価値が存在している。そして、その価値は物流、離島交通、芸術祭、サンポート、大学、ウォーターフロント交流などの多様な港湾都市表現体として発現し、さらにそれらが相互作用することによって、新たな成長的価値を生み出している。

本稿では、この成長的価値の源泉を「部分結晶化」という概念によって説明した。成長的価値は個々の機能や施設に存在するのではない。多様な表現体が海と陸の〈あわい〉において結び付き、新たな港湾晶出を生み出し続ける能力のなかに存在するのである。高松港の課題は貨物を集約することではない。多様な主体と活動を結び付け、関係性を集約することである。

また、港湾を取り巻く環境がVUCA化するなかで、従来の復元主義的レジリエンス観だけでは十分ではない。必要とされるのは、危機から元に戻る能力ではなく、新たな関係性や価値を生成し続ける進化的レジリエンスである。そのためには、港湾管理者や物流事業者だけでなく、市民、研究者、文化活動の担い手、さらには未来世代を含む多様な主体が、港湾都市の未来を自らの未来として引き受ける関与的共感（Compassion）を育むことが不可欠である。

港湾都市の未来は、計画された最適解のなかに存在するのではない。港湾都市ゲノムから発現する多様な表現体が部分結晶化し、新たな港湾晶出を生み出し続ける過程のなかに現れる。VUCA時代に求められるのは、復

元する港湾ではなく、生命のように自己進化する港湾都市なのである。

## 海と暮らしによりそう瀬戸内国際芸術祭

特定非営利活動法人 瀬戸内こえびネットワーク 事務局長

甘利 彩子

### 1. 高松港の風物詩

朝7時、晴天の高松港。瀬戸内国際芸術祭のボランティアサポーターこえび隊は、8メートルの高さがある2本のカラフルなポールの作品、アーティスト大巻伸嗣さんの「Liminal Air -core-」を目指して集まってきます。帽子を被り、リュックを背負って、挨拶したり談笑したり、港は賑やかです。こえび隊は1日から誰でも研修なしに参加できるサポーターチームで、幼児～80歳代のシニアの方々まで、幅広い世代が集まります。週末など多い日で100人、平日の少ない日でも30人ほどが参加します。点呼が終わると朝礼が始まります。「おはようございます！今日は○月○日○曜日、芸術祭春会期○日目です！」こえび隊の朝礼は、瀬戸内国際芸術祭を開催する約100日間毎日続く、高松港の朝の名物です。注意事項や申し送り事項、今日のイベントなどの伝達を終え、全員立って気合いを入れて出発します。「今日も一日明るく元気にお客さんをお迎えしましょう！エイエイオー！」大きな掛け声が高松港に響き、サポーターたちはそれぞれ担当の島に向かう船に乗り込むのです。



こえび隊の朝礼（高松港）

### 2. 瀬戸内を世界に開いた芸術祭

瀬戸内国際芸術祭は、2010年から始まった3年に1度開催している現代アートの祭典です。舞台は瀬戸内の島々や沿岸部。国立公園に指定されている美しい穏やかな海は、多島海美と称されます。そんな海に浮かぶ島の空き家や防波堤、学校や旧郵便局などに現代アートを展示します。会場は広大で、現在は11の島と6つのエリアが会場となりました。主催は香川県。参加する市町行政は10を超えます。200点ものアート作品を各地に展示し、お客さんは切符を買って船に乗り、島内のバスを乗り継ぎ、集落の路地を歩いて、展示会場に向かうのです。大きな都市で行われている芸術祭やアートフェスティバルは、美術館

などをメイン会場にし、その中でたくさんの作品展示が行われるのですが、瀬戸内国際芸術祭は、島のあちらこちらへ、さまざまな集落へ、船に乗って移動しないと辿りつかない場所にアート作品が点在しています。とても非効率なように見えますね。しかし、世界中から来られるゲストのみなさんは大変喜ばれています。アート作品を見に行くために通った集落の家のつくり、畑の野菜の種類、田植えの風景を面白がったり、通りすがりの住民と挨拶を交わしたり、さらには狭い路地に迷って彷徨いながら作品を見つけたりと、その体験すべてが芸術祭の大きな魅力です。これまで6回の芸術祭を開催してきましたが、ありがたいことに毎回100万人近いゲストの皆さんが、世界中から瀬戸内に来てくださっています。そして、サポーターのこえび隊は17年間で5万人を超える方が活動に参加してきました。会期中、彼らは毎朝、高松港に参集し、元気に島に繰り出していきます。



多くの外国人旅行客が訪れている

Shintaro Miyawaki

### 3. 瀬戸内海のあゆみ

今ではテレビやSNSなどで見られる風光明媚な景色によって「SETOUCHI」は、美しく爽やかなイメージになりました。しかし、歴史を振り返ると、その恵まれた自然条件か

ら日本列島にとって重要な場所でありながらも、近年は厳しい時代がありました。

長い瀬戸内海のあゆみを辿ってみましょう。そもそも人類が日本列島にやってきたのは約3～4万年前です。そのころの瀬戸内海は陸地で、草原や沼や川が広がっていました。約2万年前から最終氷河期が終わる1万年前にかけて海が上昇し、それまで陸だった場所は海になります。山だった場所は島になり、現在の瀬戸内海の風景に近い景色になりました。人々は魚や貝などを採って暮らし、天然の海流や風を利用して、船であちこちへ移動していました。少し時間の針を進めましょう。古代から近世にかけて、瀬戸内海は日本の歴史の表舞台にたびたび登場します。船での戦いや防御のための築城、海賊の活躍など、瀬戸内海を制した人が強い時代が続きました。柿本人麻呂、平清盛、足利義満、シーボルト、坂本龍馬など、多くの歴史的人物が瀬戸内を渡りました。さらに時計の針は進み、時代は近代へ。鉄道や幹線道路が敷かれ、海岸線が埋め立てられます。それまでの瀬戸内海は、日本の大動脈として表通りの役割をしていましたが、この時期から一転して、海を背にした陸地部の開発が始まりました。精錬所などが沿岸部や島嶼部につくられ、亜硫酸ガスによって植物が育たなくなり、工場排水や生活排水が海に流れました。重油タンカー事故や海砂利採取による環境被害が広がった1950年以降、瀬戸内海は「瀕死の海」と呼ばれました。1970年代からは大量生産・大量消費によって発生した産業廃棄物が豊島に不法投棄される事件が起きました。さらに誤った国の政策によってハンセン病患者の90年に渡る強制隔離が行われ、大島

は「隔離の島」となりました。人間にとって都合の悪いもの、遠ざけたいものが瀬戸内海や島々に追いやられた厳しい時代でした。そんななかで始まったのが瀬戸内国際芸術祭です。瀬戸内の島々を舞台にした現代アートのお祭りですが、簡単に言うと「瀬戸内に再び光を当てよう」という取り組みです。テーマに掲げた言葉は「海の復権」。芸術祭を行うことで、そこに住む人が誇りを取り戻し、訪れる人がその土地の良さを知り、お互いを讃え合います。回を重ねるごとに「SETOUCHI」をめぐる環境とイメージは、厳しい時代のとくに比べると大きく変わってきています。



瀬戸内海

#### 4. アートの力

瀬戸内国際芸術祭では、現代アートを展示します。現代アートというと難しいイメージを持っている方もいるかもしれませんが、瀬戸芸のアートはその土地に根ざしているので、アートに馴染みのなかった人も興味を持ちやすいのが特徴です。またアート作品といっても、海を背景にした彫刻や集落内の空き家を活用したアート、食をテーマにした作品、演劇やパフォーマンスなど、種類はさまざまです。



ヘザー・B・スワン+ノンダ・カサリディス  
〈海を夢見る人々の場所〉 2022/ 豊島

Keizo Kioku

これらのアート作品をつくるアーティストに共通しているのは、その土地に敬意を払い、歩いたり、住んでいる人に話を聞いたりして、その土地について学び、そこで得たものから、アート作品の構想を考え、組み立てるということです。もちろんアーティストたちはそれまで積み重ねてきた技術や考え方などがありますが、それを活かして、地域の中で作品を構想します。アーティストという眼を通してその土地を見て、アートという手法を使って、彼らの経験を存分に発揮して、アート作品を作るのです。

具体的にご紹介しましょう。

高松港からフェリーで約20分の場所にある女木島。県庁所在地である高松市にありながら、風光明媚な景色に囲まれた島です。集落の目の前は美しいビーチが広がり、夏は海水浴客で賑わいます。瀬戸内は古来より白砂青松の風景が有名ですが、その景色が開発で消えていくなか、女木島には松原と砂浜が残っています。この松は防風林です。女木島は風が大変強く、とくに冬になると強い西風が島の上からや脇から回り込み、海水を巻き上げ潮風となって、島の東集落に吹きつけるので

す。この強い潮風を「オトシ」と言います。その潮風から家を守るため、集落の海岸沿いには「オオテ」と呼ばれる大きな石垣が並んでいます。その高さは家の軒下まであります。そんな、女木島の特徴である風を作品にしたのが〈カモメの駐車場〉です。アーティストの木村崇人さんは、島を訪れた時の強い風と、防波堤で休むカモメの姿から作品を着想しました。防波堤のカモメたちはみんな同じ方向を向いて休んでいます。これは誰かが号令をかけたのではなく、カモメの形にヒミツがあります。カモメの頭から体にかけて流線型になっていますが、この形は新幹線の先頭と同じで、風の抵抗を減らす形になっています。なので、カモメのみなさんも風の方向を向いた方が、リラックスして休めるのですね。それを見た木村さんは、カモメの姿をした風見鶏のアート作品を作りました。女木島の風は、強いだけではなく、朝、昼、晩と風向きがコロコロ変わります。この300羽のカモメは、そのたびに、右！左！と向きを変えるのです。ここに、風に見える化したアート作品が生まれました。「よくやった！」と喜んでくれたのは、島の漁師さんたち。彼らは、風を読み、潮を読むのが仕事です。風にスポットライトを当てた、この作品は、女木島の誇りになっています。



木村崇人〈カモメの駐車場〉 2010/ 女木島

Osamu Nakamura

小豆島は観光地として大変有名で、瀬戸内海国立公園指定のきっかけともなった寒霞溪や、オリーブ畑、エンジェルロードや二十四の瞳映画村などが人気です。芸術祭を始めるときに、広い小豆島のどの部分に焦点を当てるか検討がなされ、小豆島町と土庄町（1つの島のなかに2つの町があります）の境になる場所、中山と肥土山が選ばれました。理由は、両地区が川でつながり、その周辺は美しい棚田が広がるエリアであること。さらに2つの地区には江戸時代から続く農村歌舞伎小屋が残っているからでした。中山地区の中山千枚田は、「日本の棚田百選」にも選ばれ約800枚の大小の田んぼがあります。その棚田のど真ん中にあるのが中山農村歌舞伎小屋です。毎年秋、五穀豊穡の感謝を込めた春日神社への奉納歌舞伎として、子どもから大人まで地域住民が役者となり舞台に上がります。その歌舞伎小屋の下の谷底に、2010年から毎回同じアーティストがアート作品を作っています。作品は高さ10メートルちかくもある竹を編んだドームで、台湾のアーティスト王文志（ワン・ウェンチー）と台湾からやってきた14人の竹職人が作りました。しかし実は、職人である彼らだけではなく、中山・肥土山の住民も協力しています。作品の素材となる約4000本の竹は、住民の手によって島の竹林から切り出されます。作品を作り始める数ヶ月前から住民らは「そろそろ準備だ」と声をあげて、作業に取りかかります。こえび隊のみなさんも駆けつけて、一緒に作業を手伝います。多くの人の手によって切り出され、枝を落とし、準備が整ったら、アーティストチームの登場です。王さんとそのご家族も一緒に来日し、職人チームと一体になって、1ヶ月ほど小豆島で滞在制作をします。

その間、島の住民たちと言葉をこえて交流が深まり、その友情は16年続いています。



王文志〈ゼロ〉 2025/小豆島  
Shintaro Miyawaki

高松港から北東約8キロメートルの場所に浮かぶ大島には、全国に13あるハンセン病療養所のなかで唯一離島にある国立療養所大島青松園があります。日本では、1907年にハンセン病患者を隔離する法律ができました。その2年後、大島に療養所ができ、おもに中四国からハンセン病元患者が収容されました。一度、療養所にはいると一生をそこで暮らさなければいけない絶対隔離で、1958年にはこの小さな島に700人もの元患者が暮らしていました。ハンセン病を治す特効薬が見つかった1940年以降も、隔離政策が続きました。1996年、ようやく国は法律を廃止し、過ちを認めました。しかし90年ものあいだ療養所で暮らした人々の社会復帰は進まず、また社会のなかの間違った知識による偏見や差別は続きました。2007年から瀬戸内国際芸術祭の準備として、アーティストが大島に通い始めます。アーティストたちは入所者や職員らと交流をし、作品を作っていました。その作品は、かつて入所者らが使っていた自助具や木造船を展示したり、こどものころ郷里から大島に連れてこられてからの一人

の入所者の人生を立体絵巻のような作品にしたり、約90年前に入所者の手で掘られた山道を復活させたり、と、ハンセン病元患者として大島で暮らしてきた人々の生き様に踏み込んだアート作品を作ってきました。また、子どもを残すことができなかった入所者の希望が、子どもたちに島に通い続けてほしいという願いであることから、高松市と協力し、2014年から小中学生対象のサマースクールを毎夏実施しています。入所者から直接お話を聞いて学び、作品を通して理解を深め、美しい島の自然に親しむ宿泊学習です。現在、大島に暮らす入所者の方々は29名、平均年齢は88歳です。2025年末から、高松市をはじめ、大島を取り巻くさまざまな組織や人々によって、「大島を未来につなぐ会」が行われ、これからの大島の将来のあり方を話し合っています。



大島サマースクール 2014- /大島  
Shintaro Miyawaki

豊島は、島嶼部には珍しく湧水のある島で、その水を活用して人々は棚田を作ってきました。お米がとれ、野菜がとれ、季節の果物がなり、海からは新鮮な魚がとれる島は、その名の通り豊かな島です。そんな豊島は約1万年前の貝塚が発見されるなど、古くから人が暮らしてきた場所でした。変化が起こっ

たのは50年前。日本は高度経済成長期に突入し、豊かな暮らしのために大量生産・大量消費を始めた時期です。問題になったのは、作ったときに出た大量の廃棄物や使ったあとのゴミの捨て場所でした。行き場をなくしたゴミがやってきたのが豊島です。船に積まれた産業廃棄物は、豊島の一部に捨てられました。業者が摘発・検挙されるまで12年にわたり不法投棄が続けられ、約93万トンもの廃棄物が投棄されました。環境破壊やゴミを燃やしたことによって出た煙による健康被害、さらに摘発後に大々的に報道されたことによる風評被害に住民らは長い間苦しみました。産廃の撤去や元の自然に戻す住民自らによる運動は、今も続いています。そんな豊島に2010年にできたのが、〈島キッチン〉です。その頃はまだ「ゴミの島」というイメージが強かった豊島ですが、本来、自然が豊かな美しい島です。その豊かさを「食」で伝えようと島で一番古い集落の築120年の古民家を改装して、レストランを作りました。豊島は大規模な農業をやっている畑はありませんが、島のおばあさまたちが小さな畑を耕し、野菜をつくっていました。海が近いので島の土はミネラルが豊富で、野菜の味が濃いのです。温暖な気候から、たくさんの果物が季節ごとにとれます。みかん、文旦、甘夏、スイートスプリングなどの柑橘類や、ハウス栽培のイチゴ、庭でとれる梅やイチヂク、金柑。近海では季節ごとに旬が変わる魚介類が豊富です。サワラ、タイ、スズキ、シタビラメ。これらの食材を使って、定食をつくりました。豊島の恵みを五感で味わい楽しめる作品です。島の水でそだち棚田でとれたお米が味わえます。食事をつくるのは集落に暮らすお母さんたちです。代々伝わる手づくり味噌、郷土料理のかきま

ぜ、いろいろな漬物や干物など、土地の知恵を披露いただいています。この食事やお母さんとの交流すべてが、アート作品なのです。



〈島キッチン〉 2010- / 豊島

yumomin

このように、瀬戸内国際芸術祭は、島の自然の特徴や、そこに伝わる生活の知恵や土地の文化・風習などを、現代アート作品として昇華し、発表してきました。

## 5. 高松港がにぎわいの拠点に

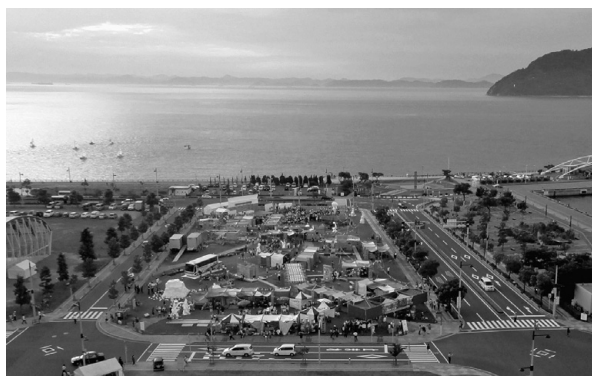
さらに芸術祭のマザーポートである高松港でも、毎回さまざまなプロジェクトや作品を繰り広げてきました。もともと高松港は全国でもトップクラスの乗降者数を誇る、人の出入りが多い港です。しかし、高松港自体に滞在する時間はみじかく、通過点となっていました。また、以前は近所に住む人にとって岸壁付近は端であり、物や車を置く場所でした。瀬戸内国際芸術祭では、最初の芸術祭を開催した2010年、高松港の真ん中にカラフルなアート作品を設置しました。今では高松港のランドマークとなった「Liminal Air-core-」です。こえび隊が会期中毎朝集まる場所ですね。これは、まさに海を眺める場の提案です。観る人は、2本のポール越しに広がる瀬戸内海や島々、船が動く景色を楽しむ

ことができます。この瞬間、海が背ではなく、表通りになったのです。多くの雑誌やテレビなどが、高松港や瀬戸内の風景として、「Liminal Air -core-」と瀬戸内海の風景を切り取り、取り上げました。



大巻伸嗣〈Liminal Air -core-〉 2010/ 高松港  
Keizo Kioku

2013年からは高松港付近でアジアプロジェクトが大規模に繰り広げられました。1つの国や地域に焦点を当てて、その文化や産業を紹介するものです。これまでバングラディッシュ、タイ、ベトナムを取り上げ、毎回その国の工芸職人などにきてもらい、滞在制作を行ってきました。また歌手やパフォーマーも来て、芸能を披露、食事やドリンクの出店もあります。夏のあいだ、約1ヶ月、高松港は異国の風が吹き、芸術祭の来場者だけではなく近隣住民たちも、その国の文化を存分に楽しんでいます。



〈ベンガル島〉 2013/ 高松港  
Kimito Takahashi



〈瀬戸内アジア村 -タイファクトリーマーケット〉  
2016/ 高松港

Shintaro Miyawaki



〈ベトナムプロジェクト Công Moments  
～食と手仕事と雑貨のベトナムマルシェ～〉  
2025/ 高松港

Shintaro Miyawaki

そして、高松港は恒常的に滞在し、憩える港へ。人と待ち合わせしたり、そこでちょっと話をしたり、一杯飲めたりする場の創出を目指しました。臨時の飲食店屋台やキッチンカーの出店にはじまり、海を眺めることのできるベンチパレットの設置、強い瀬戸内の日差しをさえぎるデザインされたテントの設置を試みています。ますます海を眺め、楽しむ人が増えています。

瀬戸内海や島々が教えてくれることは本当にたくさんあります。瀬戸内の島は世界の縮図です。全国に先駆け、人口減少・過疎高齢化が進むなか、地域の在り方、生活の知恵や文化のバトンをどうやって次世代へ繋ぐの

か、住民とともに考え、実践していく必要があります。瀬戸内国際芸術祭は、これからも海とそこに暮らす人々に寄り添っていきます。



高松港のにぎわいのようす

Shintaro Miyawaki

## 大都市部とのフェリー輸送の展望 —神戸港とともに歩んだ 150 年、そして未来へ—

ジャンボフェリー株式会社 代表取締役社長

山神 正義

### はじめに

2027 年、加藤汽船グループは創業 150 周年という大きな節目を迎える。

澄み切った朝の空気の中、一隻のフェリーが静かに神戸港を出港する。船内には、小豆島や高松へ向かう旅行者、仕事や帰省で四国へ渡る人々、地域の暮らしを支える生活物資、関西や中国四国をはじめ西日本に届く海上コンテナが整然と積み込まれている。視線を移せば、港では大型コンテナ船の豪快な荷役が始まっており、日本を代表する国際物流拠点として、新たな一日の営みが力強く動き出している。

この何気ない、しかし活気にあふれた朝の風景は、神戸港が持つ二つの顔を極めて象徴的に描き出している。一つは、世界と日本を結び、国家の経済動脈を担う「国際物流拠点」としての顔。もう一つは、瀬戸内海を挟んだ四国や離島の人々の暮らしと、地域経済を直接的に支える「生活港・地場港」としての顔である。この二つの機能が有機的に結合している点にこそ、神戸港の真の価値がある。

私たちジャンボフェリーは、この神戸港と高松港、および小豆島・坂手港を結び、「貨物」「マイカー」「旅客」という三つの輸送を柱として事業を展開してきた。一般に「フェリー」と聞くと、観光客や帰省客を運ぶ旅客交通機関としての印象が強いかもしれない。しかし、その実態はそれだけにとどまらない。産業を支える物流の担い手であり、日々の食卓や医療を支える生活インフラであり、地域経済を潤す観光の呼び水でもある。すなわち、港と地域、大都市圏と地方を物心両面で結ぶ極めて重要な「社会インフラ」としての役割を担っているのである。

明治の創業以来、約 150 年。私たちは神戸港の発展とともに歩み、その過程で幾度となく激しい時代の変化と、存亡の危機に直面してきた。しかしそのたびに、私たちは新たな挑戦を重ね、「ピンチをチャンスに変える」という創業以来脈々と受け継がれてきたたくましい企業風土をもって乗り越えてきた。港の価値を高めることは地域の価値を高めることであり、地域の持続可能性を守ることこそが私たちの使命であると確信しているからです。

本稿では、神戸港とともに歩んだ150年の激動の歴史を振り返るとともに、大都市部と四国・瀬戸内エリアを結ぶフェリー輸送が果たすべき現代的・未来的役割、放置できない物流課題への対応、そして港が支える豊かな地域の未来像について、ジャンボフェリーの展望を交えながら考察したい。

## 1. 神戸港とともに歩んだ150年

ジャンボフェリーを形成する加藤汽船の歴史は、日本の近代海運が産声を上げ、歩みを始めた時期と深く結びついている。

その起点となるのは、明治10(1877)年に勃発した西南戦争である。国内最後の内戦となったこの戦いにおいて、明治政府軍は九州の戦地へ大量の兵員や軍需物資、糧食を迅速に輸送する必要に迫られた。この国家の一大輸送作戦を支えた舞台こそが、穏やかで航路の安定した瀬戸内海であり、その一大集積拠点となったのが、開港から間もない神戸港であった。

この西南戦争を契機として、大阪や神戸を起点とする海運業は爆発的な発展を遂げる。当時の神戸港は、慶応3(1867)年の開港からわずか10年ほどが経過した黎明期にあったが、諸外国との貿易のみならず、国内の近代海運を支える大動脈の起点として、その地政学的重要性を急速に高めていった。

加藤汽船の創業も、まさにこの激動の明治10年に遡る。初代・加藤彌太郎は、讃岐松平藩から払い下げを受けた西洋式帆船二隻を擁し、大阪・神戸から小豆島、および香川を

結ぶ航路を開設した。それまで代々、讃岐松平藩の米輸送(御用船)に携わってきた加藤家が、近代的な民間海運業へと本格的に舵を切った、歴史的瞬間であった。

当時、日本の海運界は、江戸時代から続く伝統的な「弁才船(和船)」から、蒸気船や西洋式帆船といった「洋式船舶」への大転換期に直面していた。明治政府は、海上の主権を外国船に奪われることを危惧し、外国船に対抗できる日本人船主の育成を急務としていた。西洋式船舶の民間所有や運航を奨励・認可するなど、国家を挙げた近代海運の基盤づくりが進められる中、加藤汽船はその国策の潮流を捉え、神戸港を起点に瀬戸内海を網羅する沿岸海運会社として確かな一歩を踏み出したのである。



大正前期の高松市東浜町本社。前列中央付近に祖父・常太郎(3代目の社長)が写っている

しかし、その後の道のりは平坦ではなかった。西南戦争後の激しいインフレを抑制するために断行された「松方デフレ」により、日本経済は深刻な不況に陥り、乱立していた多くの船会社が倒産や廃業へと追い込まれていった。その淘汰の嵐の中で、加藤汽船は徹底した地域密着と堅実な経営により独自の地

位を築き、生き残りを果たした。

やがて時代が進むと、瀬戸内海航路の主導権を巡り、巨大資本を背景とした大阪商船との激しい競争を行っていくこととなる。当時、大阪商船が豪華な客船を配備し、至れり尽くせりのサービスを提供する「高級路線」を展開したのに対し、加藤汽船が掲げたのは「誰もが気軽に、安心して利用できる船」という真逆のアプローチであった。阪神間と小豆島、香川の各地を、庶民の懷に優しい低廉な運賃で結ぶことに血道を注いだ。

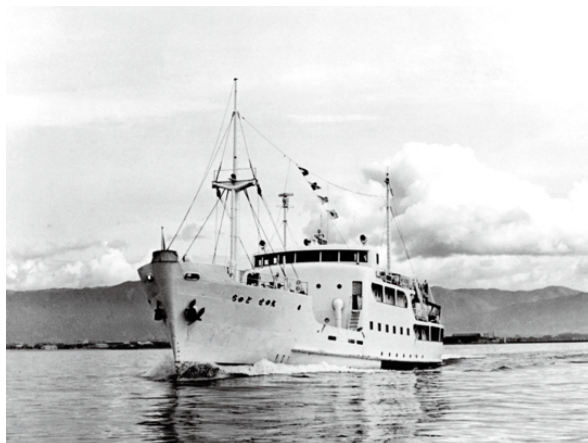
「金持ちは商船、庶民は加藤」

当時、沿岸の人々の間で親しみを込めて語られたこの言葉は、単なる価格競争の勝敗を意味するものではない。これこそが、地域の人々の日常生活に寄り添い、誰もが利用できる移動の権利を守るという、公共交通機関としての誇りと企業姿勢を象徴する言葉であった。その根底にある想いは、今も決して変わることはない。

昭和の時代に入ると、日本は戦争という巨大な歴史のうねりに巻き込まれていく。太平洋戦争下において、加藤汽船もまた例外ではなく、国策による所有船舶の徴用、および魚雷や空襲による全損、さらには多くの尊い船員たちの命が犠牲になるという、筆舌に尽くしがたい苦難と悲劇を経験した。

終戦を迎えたとき、手元に残されたのは傷ついたわずかな船だけであった。しかし、瀬戸内海の人々の移動手段を復興させなければならぬという使命感から、戦後直ちに航路

の復活へと奔走した。昭和32(1957)年には貨客船「ちとせ丸」を、昭和35(1960)年には当時としては画期的な純客船「はびねす」を、さらに昭和38(1963)年には「ぐれいす」を相次いで就航させた。阪神・小豆島・高松を結ぶ航路は、高度経済成長期のレジャーブームやビジネス需要とも合致し、瀬戸内海を代表する航路へと成長を遂げていった。



昭和32年に阪神～小豆島～高松に投入された貨客船「ちとせ丸」

また、昭和44(1969)年、日本の産業と社会に「モータリゼーション(自動車社会)」の波が怒涛の勢いで押し寄せる。この大きなパラダイムシフトを捉え、加藤汽船は関西汽船と協力し、阪神～高松航路に革新的な双胴型フェリー「こんぴら」「りつりん」など計四隻を投入、共同運航を開始した。

このとき誕生した愛称こそが、今なお愛され続ける「ジャンボフェリー」である。

双胴型フェリーとして当時世界最大級の規模を誇ったその船体は、単なる新型船の域を超えていた。トラックや自家用車をそのまま大量におさめ、高速で海上を駆け抜けるその姿は、大量輸送と自動車輸送という新時代

の要請に応えるものであった。ジャンボフェリーの登場は、それまでの瀬戸内海の交通体系、物流構造を根本から塗り替える革命となったのである。以来半世紀以上、「ジャンボフェリー」の名は、神戸と四国を最短で結ぶ海のバイパスとして、数千万人の利用者の記憶と生活に刻まれていくこととなる。



昭和44年に投入されたジャンボフェリー「こんぴら」。当時、世界最大の双胴船であった。同型船の「りつりん」「六甲丸」「生駒丸」と4隻で運航。

## 2. 橋を越えて生き残る

### ～ピンチをチャンスに変えた挑戦～

しかし、栄華の光の裏には、常に激変の影が潜んでいる。ジャンボフェリーの歩みにおいて、これほど存続の危機が叫ばれた時代はなかった。それが「本州四国連絡橋（本四架橋）」の完成、すなわち「橋の時代」の渡来である。

昭和63（1988）年の瀬戸大橋開通、および平成10（1998）年の明石海峡大橋の開通は、本州と四国を陸路で直結し、移動時間を劇的に短縮させた。それまで瀬戸内海を独占的に行き交っていた旅客、マイカー、および物流トラックの多くが、大挙して橋へとシフトしていった。フェリー業界全体に激震が走り、

「フェリーの時代は終わった」「航路はすべて廃止に追い込まれるだろう」という悲観論が世間を支配した。

実際、この変化は突然訪れたものではなかった。国策としての架橋計画が具体化し始めた昭和の時代から、「橋ができた後、果たして我々フェリーが必要とされる余地はあるのか」という、会社の根幹に関わる議論が社内でも幾度となく、果てしなく繰り返されていた。

そして、その苦悩に満ちた答えを必死に模索している最中、追い打ちをかけるように未曾有の災厄が神戸を襲う。平成7（1995）年1月17日午前5時46分、阪神・淡路大震災の発生である。

ジャンボフェリーの本拠地である神戸港は、一瞬にして甚大な被害を受けた。岸壁は崩落し、ガントリークレーンは傾き、港湾施設は損壊。それだけでなく、港へと至る臨海部の道路網や高速道路は各所で寸断された。神戸港発着のフェリーは運航の再開にこぎつけたものの、港へアクセスするトラックは一般道の渋滞に巻き込まれ、観光やビジネスの旅客は激減。船内には、かつて見たこともないような空席が広がっていた。実質的に機能停止に陥った神戸港を前に、私たちは創業以来最大級の局面、文字通りの危機を迎えていた。

しかし、組織は完全に追い詰められた絶望の淵からこそ、真に革新的なイノベーションを生み出すことができる。この震災による打撃と、目前に迫る明石海峡大橋開通という二重の危機の中から、私たちは新たな活路を見出した。



震災直後の東神戸フェリーターミナル りつりん2

震災前までは、船に積みきれないほどの需要に恵まれていたが、発災後はしばらく船枠に余裕が出る状態が続いた。「このまま乗り場で車がやってくるのを待っていたのでは、到底満船にはできない」危機感を募らせた私たちは、「待つのではなく、自ら貨物を取りに行こう」を合言葉に積極的な営業活動へと乗り出した。

そこで私たちが着目したのが、今まで前例のない中距離航路における「一貫輸送」という新たな営業スタイルである。

一貫輸送とは、陸上輸送と海上輸送などの複数の手配を一元化して提供するシステムである。当時、長距離のフェリー会社ですでに始まっていたこの手法に倣い、ジャンボフェリー自身が集荷から貨物の輸送手配までをトータルで請け負う体制を構築した。そして、フェリーには「無人輸送」の形で載せ、下船後は現地の協力輸送会社が集荷・配達を行うオペレーションへと舵を切ったのである。

この無人輸送（無人航送）とは、ドライバーはフェリーに乗船せず、貨物を積んだ「シャーシ（台車）」や「海上コンテナ」のみを港で切り

離して船内に積み込み、到着側の港で待機している別のトラクターヘッドがそれを引き取る輸送方式である。現在でこそモーダルシフトの主演として広く普及しているこの形態だが、当時は中距離航路においてこれを本格展開することは極めて先進的な取り組みであった。

そして、この一貫輸送には非常に大きな利点が存在していた。有人トラックの場合、ドライバーの拘束時間や運行スケジュールの制約があるため、特定の便にピンポイントで乗船しなければならず、荷主側もフェリー会社側も輸送計画の変更が容易ではない。一方、無人航送において荷主が最も重視するのは、「指定された納品時間までに、確実に貨物が届いていること」である。つまり、どの便にそのシャーシを積載するかという裁量は、フェリー会社側の柔軟なコントロールに委ねられる。

現在、神戸港発のダイヤでは、新造船「あおい」が2便、僚船「りつりん2」が2便、合わせて一日4便の多頻度運航を維持している。この中距離航路ならではの機動性と高頻度運航を生かし、当日の貨物量や到着希望時間に応じて、船内のスペースへや最適な便へ振り分けることで、積載効率の向上を実現したのである。この柔軟性は、一日に1便しか運航できない長距離のフェリー会社には真似のできない、ジャンボフェリー固有の強みとなり、今日に至る強力な競争力の礎となった。

一方で、私たちがこの荒波を乗り越え、航路を守り抜くことができた真の理由は、こうしたシステムや輸送方式の合理化だけではない。そこには、経営陣と、現場を支える乗組

員たちが、「航路を絶対に絶やさない」という同一の強い決意で結ばれていたという、何よりも強い「人の絆」があった。

平成10(1998)年の明石海峡大橋の開通がカウントダウンを迎えた頃、旅客やマイカーの利用が数割から半減することは明らかであった。社内や業界内では、航路存続のため的大幅な人員削減や、給与カットはやむを得ないという暗澹たる空気が広がっていた。そのような限界状況の中、現場の乗組員たちが経営陣のもとへやってきて、思いもよらない申し出をした。

「自分たち年長者は、会社を辞めても構わない。船を降りる覚悟はできている。だから、どうか未来のある若い乗組員たちだけはクビにせずに、会社に残してやってほしい。この航路を繋いでほしい」

航路を生き残らせるためなら、自分たちが身を引いても構わない。自分たちが愛した神戸～高松の航路を、未来を担う若い世代へ引き継いでくれ。その血の滲むような、自己犠牲を伴う乗組員たちの決意と願いは、会社にとって何より大きな支えとなった。

航路を存続できたのは、単なる会社の経営判断によるものだけではない。厳しい環境下においても現場を守り続けた乗組員一人ひとりの、強い誇りと行動こそが、この海の道を繋ぎ止めたのである。

平成10年4月、明石海峡大橋が華々しく開通した。大方の予想通り、旅客とマイカーは激減した。当時、神戸～高松航路には、弊

社を含めて四つの船会社がひしめき合い、激しいシェア争いを繰り広げていたが、架橋後の利用激減に伴い、他社は相次いで撤退、あるいは航路廃止へと追い込まれた。その結果、現在に至るまでこの航路を単独で維持し、守り続けているのは、ジャンボフェリーただ一社となった。

橋ができたからといって、フェリーが社会から不要になったわけではない。橋の登場によって、変わったのは「人の流れ」と「役割の分担」である。だからこそ、フェリーもまた、その役割を硬直化させることなく、柔軟に変革させる必要があった。旅客輸送の量的拡大だけに依存する経営モデルから脱却し、無人航送を軸とした物流機能を強化し、港の価値をさらに高める。それが、ジャンボフェリーの選択であった。

そして、この困難を飛躍の糧とするという企業風土は、その後に訪れた危機、平成20(2008)年の世界規模の経済危機「リーマン・ショック」においても発揮される。

世界的な荷動きの停滞により、貨物輸送量が急減し、減便やコストカットを余儀なくされる厳しい状況下において、私たちはただ傍観するだけではなかった。当時、一日5便を数えていた航路を4便へと減便せざるを得ない局面は、一見すれば単なる事業の縮小を意味していた。しかし私たちは、それまで24時間フル稼働していた多頻度運航が「1往復2便」減少することによって生まれた、スケジュール上の「時間的余裕」に着目したのである。

そこで浮上したのが、以前より地元住民から熱い要望を寄せられていた小豆島への寄港

検討であった。当時、小豆島と関西を結ぶ直行便が季節便となっていたこともあり、関西方面との公共交通の維持を切望する地元島民の強力な後押しが私たちの決断を決定づけた。こうして、それまでの神戸～高松間を結ぶ「貨物中心の航路」から、神戸から小豆島へと至る「観光航路」としての新たな役割が加わり、関西圏から多くの観光客を誘致する海上航路が復活したのである。



小豆島坂手港から出港するジャンボフェリー  
「こんびら2」

危機の中にこそ、まだ見ぬ新しい価値が眠っている。それは、明治の帆船二隻から始まった我が加藤汽船が、150年にわたり幾多の障壁を乗り越える中で研ぎ澄ましてきたDNAであり、「ピンチをチャンスに変える」という言葉の真骨頂である。この企業風土は、令和4（2022）年に就航したフェリー「あおい」、そして現在進行形で進む神戸港と四国を結ぶ海上物流の未来図へと、確かに受け継がれている。

### 3. 神戸港だから実現できる海上物流

～国際物流と地域物流を結ぶ中距離フェリー～

本州四国連絡橋の開通以降、フェリーを取り巻く市場環境は大きく変化したが、近年、

物流業界全体の構造そのものが、かつてない変動期を迎えている。

いわゆる「物流の2024年問題」に端を発するトラックドライバーの深刻な不足、労働時間規制の厳格化、地球温暖化防止に向けた脱炭素化（カーボンニュートラル）への要請、さらには地球規模の気候変動に伴う集中豪雨や巨大地震といった自然災害時におけるサプライチェーンの強靱化（レジリエンスの確保）。今や、物流に求められる役割は、単に「安く早く運ぶ」という次元を超え、持続可能な社会の維持という高度な社会的課題と直結している。

こうした歴史的転換期において、ジャンボフェリーが他社にない優位性として発揮しているのが、「神戸港」という比類なき母港のポテンシャルと、「中距離フェリー」という独自のカテゴリを掛け合わせたハイブリッドな物流ビジネスモデルである。

神戸港は、日本の二大国際コンテナ戦略港湾の一翼を担う「阪神港」の中核を構成している。世界各国の主要港と結ばれた定期国際コンテナ航路が数多く寄港し、日々、巨大な外航コンテナ船が岸壁に接岸する、西日本最大の国際物流ゲートウェイである。海外から日本へ到着した、あるいは日本から世界へ輸出される膨大なコンテナ貨物は、いったんこの神戸港に集約され、そこから日本国内の津々浦々へと内航海運や陸上輸送を介して二次輸送される。

四国地域を発着する国際貨物も、その例外ではない。私たちは、この神戸港に集散する世界の荷物を、四国の経済・産業集積地へと

効率的に繋ぐ「海上フィーダー輸送」の重要な一翼を担っている。

神戸港を発着港（マザーポート）とすることの真の意味は、単に「港の敷地や規模が大きい」ということにとどまらない。それは、世界経済のサプライチェーンと四国の地場産業を「最短距離・最少時間」で直結する物流ネットワークの結節点（ハブ）に、自らの航路がダイレクトに組み込まれているという点にある。

地方の主要港においては、外航コンテナ船の寄港頻度や便数が限られているため、荷主は自らの貨物を輸出入する際、数日から一週間近く港で船を待たざるを得ないケースが多々ある。これに対し、国際基幹航路である神戸港には、毎日途切れることなく世界中からコンテナ船が入港している。ジャンボフェリーを利用して四国・高松から神戸港へ貨物を無人航送すれば、荷主は世界に向けた無数の選択肢の中から、最も都合の良いコンテナ船にタイムリーに貨物を接続させることができる。

この仕組みは、四国に製造拠点を置く荷主企業にとって、リードタイムの短縮やトータル物流コストの低減をもたらすだけでなく、安定的かつ予測可能性の高いグローバル・サプライチェーンを構築する上でのアドバンテージとなっている。

さらに、この利便性を高めているのが、先述した中距離フェリーならではの「多頻度・高効率運航」である。

現在、神戸～高松航路においては、令和4年に就航した「あおい」と、僚船である「りつりん2」の二隻がフル稼働し、神戸港から毎日4便の定期便を出港させている。1便あたりの積載能力は、「あおい」が大型シャーシ換算で最大84台、「りつりん2」が最大64台。すなわち、神戸発の片道だけでも一日あたり最大296台分の大型貨物を海上輸送するキャパシティがある。

日本国内のフェリー輸送において、長距離フェリー（航路距離300km以上）は、一隻あたりの巨大なスペースを活かした「一括大量輸送」を得意とする。しかし、運航頻度は一日1便程度に限定されることが多い。それに対してジャンボフェリーのような中距離フェリーは、航路距離が約120km前後と適度であるため、同じ船が一日で何往復ものピストン運航を行うことができる。この「運航頻度の高さ」こそが、私たちの最大の武器である。

荷主企業や運送業者は、自社の工場の稼働スケジュールや、製品の完成時間、あるいは卸売市場の納品締切時間に合わせて、一日4便の中から最適な時間帯の便を自由に選択することができる。さらに、外航コンテナ船の突発的な遅延や前倒しといった臨機応変な運行状況の変化に対しても、次の便へ柔軟に接続させることができる。この「運びたいときに、いつでも運べる」という高い自由度と利便性は、スピードと柔軟性が要求される現代のオンデマンド型物流ニーズに対応するための、独自の価値となっている。

また、その多頻度運航のメリットを200%引き出しているのが、徹底された「無人航送」

のオペレーションである。

かつては、ドライバーの休息を兼ねてトラックごと船に乗るスタイルが一般的であったが、2024年問題以降、陸上ドライバーの連続運転時間の上限が厳格化されたことにより、長距離を走る有人トラックは本州四国連絡橋（陸路）を利用してスピードを優先し、フェリー輸送においては、ドライバーを完全にトラックから解放する「無人シャーシ」の活用へと明確なシフトが起きている。

無人航送において、最も重要な目標は「約束された時刻に対岸の港に到着していること」であり、そのプロセスにおいて「どの船の、どのフロアに積まれているか」は荷主側にとって大きな問題ではない。一日4便という高頻度な選択肢があるからこそ、当日の天候や、特定の時間帯への貨物の集中、あるいは船内メンテナンスの都合などに応じて、フェリー会社側の差配で効率的な積み替えやスペースの平準化（イコライジング）を行うことができる。

つまり、ジャンボフェリーにおける「多頻度運航」と「無人航送」は、個別の独立したサービスではなく、双方が歯車のように噛み合うことで、海上物流全体の生産性とキャパシティを極限まで高める相互補完システムなのである。これこそ、大量一括輸送の長距離フェリーとも、スピード最優先の陸路とも異なる、中距離フェリーだけが提供できる「第3の物流価値」と言えます。

私たちは常々、社内外において「フェリーは橋の代替手段ではない」と考えている。

橋には橋の良さがあり、緊急性の高い物資や乗用車を分刻みで迅速に運ぶ陸のインフラとしての役割がある。一方でフェリーは、限られた労働資源であるドライバーのマンパワーを温存しつつ、大量の貨物を効率よく環境低負荷で一括輸送し、グローバルな国際物流とローカルな地域経済をシームレスに結びつけるという、海のインフラとしての独自の役割がある。これらは二者択一ではなく、互いの弱点を補い合う「モーダルコンビネーション」の関係であるべきなのだ。

さらに言えば、近い将来発生が懸念されている南海トラフ巨大地震など、大規模災害によって陸上の高速道路網や連絡橋が長期間寸断された際、広大な海上をルートとする航路は、被災地への緊急支援物資の輸送や、経済活動を維持するための「命のサプライチェーン」として決定的な役割を果たすことになる。平時における経済インフラとしてはもちろんのこと、有事における国家的なレジリエンス（防災・減災）の要としても、港と港を結ぶ定期航路の存在は、社会全体で維持・発展させていくべき公共財である。

港湾の真の価値は、コンクリートで作られた立派な岸壁や、最新鋭の荷役機械といったハードウェアのスペックだけで決まるものではない。その港という舞台から、四方八方に広がる航路を通じて、人と物をどのように繋ぎ、そこにいかなる付加価値と豊かさを生み出していくかというソフトウェア、すなわち「活用の知恵」によって決まる。

その大きな結実と言えるのが、神戸市、高松市、小豆島町、土庄町の2市2町が観光振

興や防災面での強化を念頭に、2023年2月に締結した広域連携協定である。実際にジャンボフェリーの新船「あおい」の船内で締結されたこの協定は、航路でつながる自治体同士が行政の枠組みを超えてしっかりと手を携えた歴史的な一歩であった。平時における観光・経済の活性化から有事における相互支援に至るまで、この航路がいかに重要視され、地域社会の未来にとって欠かせない存在として求められているかを、何よりも雄弁に物語っている。私たちは、神戸港という日本が誇る最高の国際物流拠点と、無限の可能性を秘めた四国・瀬戸内エリアを結ぶ架け橋として、この広域連携の絆とともに、これからも物流と地域の新たな地平を切り拓いていきたい。

#### 4. 暮らしと観光を支えるフェリー

##### ～移動時間を、かけがえのない時間へ～

フェリーの役割は、産業を支える物流という乾いた側面だけではない。それは、血の通った人々の暮らしに彩りを与え、見知らぬ土地へと誘う観光の案内人という、エモーショナルな側面を併せ持っている。

私たちは、港と港を結び、人々の日々の生活交通を維持し、地域コミュニティを維持することはもちろんのこと、フェリーの船内で過ごす「移動時間そのもの」を、他では味わえない付加価値の高い特別な体験へと昇華させることこそが、現代のフェリー会社に課せられた大いなる使命であると考えている。

その私たちの想いと、新時代のフェリー像を具現化したフェリーこそが、令和4(2022)年10月に就航した待望の新船「あおい」である。

「あおい」の建造プロジェクトを立ち上げるにあたり、私たちが開発チームに課したのは、単に「古くなった従来船をスクラップ・アンド・ビルドし、同等規模の新しい船を作る」という後ろ向きな考えではなかった。私たちが目指したのは、目的地へ移動するための単なる「退屈な手段としての時間」を、船に乗った瞬間に旅が始まるような「その場所、その船でしか味わえない、かけがえのない特別な時間」へと180度転換させることであった。

フェリー「あおい」の船内には、瀬戸内の雄大な多島美を360度見渡せる開放的な展望デッキ、旅の疲れを癒す心地よい「足湯」、プライベートな空間を約束する多彩な個室や、上質なラウンジスペースを配置した。一人旅のビジネスマン、賑やかな家族連れ、あるいはのんびりと景色を楽しみたいシニア層など、多様なお客様がそれぞれのスタイルに合わせて、思い思いの贅沢な時間を過ごせる空間設計を徹底した。



2022年に就航した新船「あおい」  
瀬戸内海に浮かぶテラスリゾートをテーマに就航

しかし、この「あおい」が提供する快適性を真に支えているのは、華やかな内装や目に見える設備だけではない。むしろ、乗客の目には見えない、船体構造の根本的な設計変

更というエンジニアリングの挑戦がそこにはあった。

従来のフェリー設計では、構造上の安定性や効率性から、振動や騒音の最大の発生源である主機関（メインエンジン）を船体の中央部付近に配置するのが一般的であった。しかしこれでは、中央部付近に位置する客室にどうしても不快なエンジン音や特有の微振動が伝わってしまい、船旅の快適性を損ねる原因となっていた。そこで「あおい」では、最新の船舶工学を用い、主機関を思い切って「船尾（船のいちばん後ろ）」へと移設したのである。

このレイアウト変更により、客室エリアにおける振動と騒音は低減された。かつてのフェリーにありがちだったエンジン音はほとんど遮断され、静寂に包まれたモダンな船内には、耳に心地よい環境BGMや瀬戸内海の波の音が優しく流れる。この静けさと上質な居住空間は、就航以来、ご利用いただいた多くのお客様から「まるで動く海上ホテルのようだ」「これまでのフェリーの概念が覆った」と、高い評価と驚きの声をいただいている。

さらに、この快適な船旅を大自然の側からバックアップしてくれているのが、私たちが事業を展開する「瀬戸内海」という美しく穏やかな海域である。

太平洋や日本海といった外洋の長距離航路とは異なり、周囲を本州と四国に囲まれた瀬戸内海は、一年を通じて波が非常に穏やかであり、大規模な時化（しけ）に見舞われることが極めて少ない。船体の揺れが物理的に少ないことは、船酔いの心配を軽減するだけで

なく、小さなお子様からお年寄りまでが、安心してデッキに出て爽やかな潮風を感じたり、ゆったりとお茶を飲みながら流れる景色を眺めたりする時間を、より贅沢で心豊かなものに仕立て上げている。瀬戸内海という天然の良港、豊かな内海だからこそ実現できる船旅が、そこには確かに存在するのである。

また、「あおい」は、これからの環境時代を生き抜くために、環境性能・省エネ性能を突き詰めたエコシップでもある。

引退した従来船「こんぴら2」が、2基のエンジンで2つのプロペラを回す「2基2軸方式」を採用していたのに対し、フェリー「あおい」では、高度な推進効率を誇る「1基1軸方式」を導入した。船体の形状をコンピュータシミュレーションによって最適化し、水流の抵抗を徹底的に減らすとともに、プロペラや舵の配置を工夫することで、推進効率の向上に成功。これにより、従来船以上の航行スピードと積載能力を維持しながら、燃料消費量（CO2排出量）を削減するという、環境負荷の低減を達成した。

輸送性能の強化、乗客の快適性の追求、性能向上、そして地球環境への配慮。これら三つの相反しかねない要素を、高い次元で融合・両立させたことこそが、ジャンボフェリーの未来を担う「あおい」である。

こうした、既存の枠組みにとらわれない柔軟な価値創造の姿勢は、現在の「神戸～小豆島航路」の運営にも表現されている。

リーマン・ショック時の苦境から島民の皆

様の後押しを受けて誕生した小豆島航路は、現在では、島内で生産される醤油やオリーブ、素麺といった特産品を大都市圏へと送り出す産業航路として機能している。それだけでなく、島民が神戸や大阪の医療機関へ通院したり、買い物を楽しんだりするためのなくてはならない日常の「生活航路」として、さらには、関西圏・首都圏から美しい小豆島を目指す観光客を迎え入れる「観光航路」として、活況を呈している。島民にとっては生活の安心を支えるライフラインであり、旅人にとっては瀬戸内の魅力ある観光地へと繋がる玄関口なのだ。

私たちは、単に決められた航路をスケジュール通りに維持することそれ自体を自己目的化してはいない。航路という「海のインフラ」を通じて、そこに暮らす人々の生活の質（QOL）を支え、地域の隠れた魅力を都会や世界へと発信し、地域社会そのものをエンパワーメントすることこそが、私たちの真の使命であると信じている。

その精神は、近年私たちが新たに挑戦を始めている「ふね泊（はく）」をはじめとする斬新な宿泊・観光提案にも息づいている。これは、夜間や停泊中のフェリーを単なる移動手段として眠らせておくのではない、ユニークな海上宿泊施設や滞在型のアミューズメント空間として一般に販売し、これまでにない体験型観光のコンテンツとして活用する試みである。こうした柔軟な発想の数々も、「船の持つ本質的な価値とは何か、港ができる地域貢献とは何か」を、現場と経営が一体となって飽くなき問い直しを続けてきたからこそ生まれた成果である。

フェリーでの移動には、新幹線や航空機のような、1分1秒を争う圧倒的なスピードはない。しかし、スピード至上主義の現代社会だからこそ、あえて「時間を競わない」という選択の中に、贅沢な豊かさが隠されているのではないだろうか。

ゆっくりと進む船の窓から、朝日にきらめく瀬戸内の美しい海原を眺め、多島美が織りなす穏やかなパノラマに心を洗われ、同行者とあるいは居合わせた旅人とゆったりと言葉を交わしながら、目的地へと近づいていく。小豆島・坂手港へ入港する際には、新緑や紅葉に包まれた「洞雲山」が訪れる人々を優しく包み込むように迎え、さらに航路を進み高松港が近づけば、壮大な「屋島」の台地が厳かにその姿を現してくれる。

船に乗っているその時間、その土地へ海からじわじわとアプローチしていくプロセスそのものが、かけがえのない「旅」であり、忘れ得ぬ一生の思い出となる。物流を支え、暮らしを支え、観光を支える。そして人と地域、心と心を繋いでいく。これこそが、私たちが150年の歴史の果てに行き着き、そしてこれからも追い求め続ける、フェリーのあるべき理想の姿である。

## 5. 港とともに歩む次の150年

### ～変化する時代の中で、変わらない使命～

明治10年の創業から約150年。私たち加藤汽船、およびジャンボフェリーは、日本の近代化、戦後復興、高度経済成長、環境への対応、成熟社会への移行という、大きな転換点のすべてを、常に神戸港の傍らで経験してきた。

明治の西南戦争、大正の好景気、昭和の戦争の惨禍、平成の阪神・淡路大震災、本州四国連絡橋の全通、リーマン・ショック、そして令和のコロナ禍や物流2024年問題。激動という言葉すら生ぬるいほどの荒波が押し寄せるたび、世間からは「今度こそフェリーは斜陽産業になり、社会から必要とされなくなるのではないか」という厳しい視線が注がれてきた。

しかし、歴史が証明している通り、社会の構造やインフラの勢力図が変わるたびに、フェリーに求められる社会的役割もまた、しなやかに姿を変え、むしろその重要性を増してきた。

かつては、単純に「人と車を対岸へ運ぶ」という点移動の道具であったフェリーは、今や、地球環境を守る「モーダルシフトの主演」であり、国際コンテナ戦略港湾と地方の地場産業を直結する「グローバル物流の末端神経」であり、激甚化する自然災害からサプライチェーンを守る「国家的なりじリエンズの砦」としての多面的な役割を、一手に担う存在へと進化を遂げた。

少子高齢化に伴う労働人口の減少や、働き方改革によるトラックドライバーの労働時間制限など、物流を取り巻く環境は大きな変化の渦中にある。こうした中で、ドライバーの負担を軽減しながら確実な輸送網を維持できる無人航送をはじめとした中距離フェリーの役割は、地域経済の安定を維持する上で、以前にも増して欠かせないものとなっている。限られた人員やエネルギーで持続可能な物流システムを守るためには、陸上輸送だけに頼

る従来型の構造から、フェリーによる海上輸送をバランスよく組み入れた「適材適所」の物流体制へと移行していくことが求められており、ここにこそ、私たちが果たすべき重要な役割があると考えている。

神戸港は、日本を代表する港湾として、世界の主要都市と日本を今も力強く結び続けている。そして、この神戸港と四国・瀬戸内エリアを結ぶジャンボフェリーの定期航路は、単なる一地方の輸送手段にとどまるものではない。それは、国際物流の結節点と地域経済の現場をダイレクトに結びつけ、持続可能な物流ネットワークの発展において、確実にその一翼を担っているのである。

港が栄え、機能が高まれば、その背後に広がる地域や航路の先にある地方都市もまた、確実に発展を遂げる。港の持つポテンシャルと価値を引き出し、それを地域へと還元していくことこそが、地方創生と地域経済の活性化を未来へつなぐ確かな航路となる。私たちは、150年という長い歳月を神戸港とともに歩み、その歴史の中で、この真理を学んできた。

しかし同時に、私たちが忘れてはならないのは、フェリーの原点はやはり「人」にあるということだ。神戸と小豆島、高松を結ぶ航路は、物流の拠点であると同時に、地域住民が日々の生活を営み、身近な人に会いに行き、観光客が瀬戸内の自然に親しむための、きわめて人間味あふれる「公共交通機関」である。

地域に暮らす人々にとっては安心を届ける生活の道であり、遠方から訪れる旅行者にとっては、日常を離れて心をほぐす瀬戸内海

への入り口でもある。フェリーには、単に貨物を運ぶだけでなく、そこに暮らす人々の想いや地域の文化、人々の記憶を運び、地域と地域、人と人々とを温かく繋いでいく力がある。

だからこそ私たちは、時代の変化が進もうとも、「貨物」「マイカー」「旅客」という、創業以来大切にしてきた三つの輸送の柱をこれからも等しく重んじ、それぞれの領域において、私たちならではの価値を追求してまいりたい。

令和4年に就航した「あおい」は、まさにその想いと、これからのフェリーのあり方に向けた私たちの挑戦である。物流機能を確実に確保しながら、同じ船内において「船旅そのものを楽しむ」という新しい時間の過ごし方を提案した。実用性と快適性を一つの船体に調和させるアプローチは、加藤汽船グループに受け継がれてきた「変化を恐れず、常に新しい可能性へ挑戦する」という精神が、現代において形になったものと言える。

創業150周年という節目は、あくまで一つの通過点である。これから先、人口減少や過疎化の進行、物流を取り巻く環境の変化など、フェリーを巡る課題は決して少なくない。

しかし、私たちは責任をもって、これらの課題に向き合っていかなければならない。これまで震災をはじめとする様々な困難に対し、現場と経営が一丸となって知恵を絞り、地域に必要な輸送のあり方を模索し続けてきた。この歴史の中で培われた現場力と柔軟な姿勢こそが、私たちの何よりの財産である。私たちはこれからも時代の要請に真摯に応

え、港と地域の未来に寄与する事業活動を、ここ神戸の地から継続していきたい。

## おわりに

夜明けとともに神戸港を出港したジャンボフェリーは、今日も穏やかな瀬戸内海を順調に進んでいく。小豆島・坂手港では深い緑に包まれた洞雲山が、高松港では雄大な屋島が、船の到着を温かく迎えてくれる。船内には四国の暮らしや産業を支える貨物が積み込まれ、旅の時間を楽しむ乗客の穏やかな笑顔があふれている。



神戸港を出港する際の夜景

150年前の明治10年の創業時、わずか二隻の帆船から始まった私たちの航路は、時代の変化や地域の要請に応じ、その姿を変革させてきた。

しかし、どれほど時代が変わろうとも、私たちが一貫して貫いてきた軸がある。

それこそが、「港と地域を結び、人々の暮らしと地域経済を海上輸送によって支え続ける」という使命である。

神戸港は、国内屈指の物流拠点として、また人々の交流の場として、これからも重要な

役割を果たし続けるはずだ。私たちは、その神戸港と四国、瀬戸内の島々を結ぶ「信頼される海の道」として、物流と暮らしを支え、人と地域を確かな絆で結び続けていきたい。

私たちは、困難を飛躍の糧とするという風土を胸に、これからも変化を前向きに捉えながら、着実な挑戦を重ねていく。次の150年も、その先の未来も、神戸港とともに歩み、地域社会にとって真に必要な価値を提供し続けていくことをお約束したい。

## 高松港コンテナターミナルの展望

高松港コンテナターミナル振興協議会 事務局長（香川県交流推進部交通政策課長）

岡 洋樹

### 1 はじめに

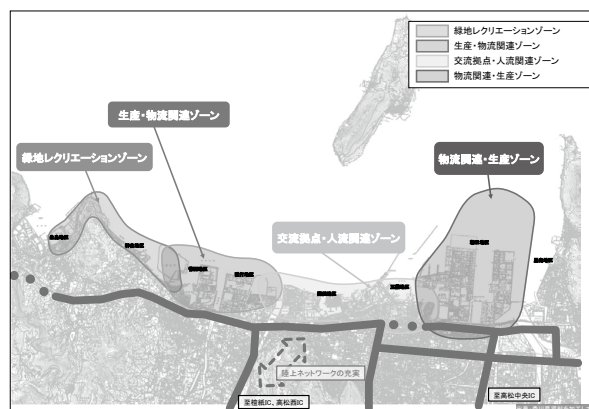
高松港は、香川県のほぼ中央部に位置し、四国と本州を結ぶ海上交通の要衝として重要な位置を占めています。古くから本州や瀬戸内の島々を含めた地域の人々の交流や物流の拠点、また、地域開発の中核として重要な役割を果たすとともに、商港、観光港、工業港としての機能を併せ持つ総合港湾として、大きな発展を続けてきました。

高松港の令和6年における入港船舶隻数は28,776隻で全国13位、また、船舶乗降人員数は230万人で全国4位となっており、「四国の玄関」として重要な役割を果たしています。

高松港の港湾区域は、「サンポート高松」の愛称で県民に親しまれ、人流の中心である「玉藻地区」のほか、物流の核となる「朝日地区」など計8地区から構成されています。このうち、朝日地区には、国際コンテナ定期航路を有するコンテナターミナルや、東南海・南海地震などの大地震時に緊急物資輸送等の復旧拠点として耐震強化岸壁を備えた国際物流ターミナルが立地し、本県産業の国際競争力を支え、持続的な経済発展を維持するための重要な物流基盤となっています。



高松港朝日地区（右手がコンテナターミナル）



高松港における各地区の特徴

出典：香川県

### 2 高松港コンテナターミナルの整備

高松港におけるコンテナターミナルの整備は、県内企業の海外生産移転や委託加工、製品輸入の拡大等が進む中、物流コストの軽減による香川県経済の基盤強化等を求める県内の経済団体等からの要望を背景に、平成8年

度から着手しました。これに合わせて、本格的なポートセールスや利用促進を官民一体で強力に推進するため、平成9年1月に、香川県や高松市、港湾運送事業者団体、経済団体などで構成する「高松港コンテナターミナル振興協議会」を設立し、高松港における物流動向の調査活動やポートセールスをはじめとする広報活動などにより、高松港コンテナターミナルの利用促進対策を推進することとしました。

そして、同年3月にコンテナヤードが完成し、同年6月に高松港と韓国・釜山港を結ぶ国際定期コンテナ航路が開設され、コンテナターミナルの運営が開始されました。

#### ①施設の整備状況

高松港コンテナターミナルは、コンテナ貨物の取扱量の増加に伴い、コンテナヤードの拡張や荷役機械の更新等が進められ、現在、面積は6.5ヘクタール（開設時の約6倍）で、コンテナの蔵置個数は2,600TEU（開設時の約7倍）です。荷役機械は、ガントリークレーン1基、ハーバークレーン1基、ストラドルキャリア2台を配置し、コンテナターミナル北側に整備したロジスティック・ハブとしての倉庫用地と合わせて、荷役作業の効率化やサービス水準の向上を図っています。

ここでは、情報化技術を積極的に取り入れ、コンテナ車両の横転事故を防止する「三次元重心測定機能付きトラックスケール(satrs)」や、ヤード内管理を最適化する「コンテナヤード管理システム」、ヤードへの出入りの際の本人確認などを円滑に実施するための「出入管理情報システム」などの導入により、効率的かつ安全な荷役体制を構築しています。

さらに、昨年9月には「高松港港湾脱炭素化推進計画」の策定やインバータ制御方式のガントリークレーンの運用が評価され、全国で初めて国土交通省の「カーボン・ニュートラル・ポート(CNP)認証(コンテナターミナル・レベル1)」を取得しました。これは環境価値を重視する荷主企業等へのPRツールにもなっています。

#### ②国際コンテナ定期航路

平成9年6月に開設された釜山航路を皮切りに、順次ネットワークの拡充を図り、平成14年4月には中国・上海航路、平成16年2月には青島航路（のちに大連・天津新港へ追加寄港）、平成19年8月には国内ハブ港（神戸港）に直結する国際フィーダー航路が開設されました。

外貿コンテナ定期航路



##### 〈中国航路〉

###### ○上海航路（週1便）

（火）上海民生輪船有限公司

###### ○青島・大連・新港（天津）航路（週1便）

（火）上海民生輪船有限公司

##### 〈韓国航路〉

###### ○釜山航路（週4便）

（水、金）興亜LINE(株)、長錦商船(株)

（木）汎州海運(株)、高麗海運(株)、  
天敬海運(株)、長錦商船(株)

（月）高麗海運(株)



#### 〈国際フィーダー航路〉

○神戸航路（週 2 便）

（水）井本商運(株)

（土）OOCL

現在の高松港コンテナターミナルにおける定期航路は、週 8 便（4 航路）体制で運航しており、世界的な物流ハブ港である釜山港への高頻度なアクセスと、世界的な製造拠点である中国主要港への直行便や、コロナ禍においても物流混乱の少ない実績をもつ国際フィーダー航路をバランスよく組み合わせることにより、地域産業を支える物流ネットワークを安定的に確保しています。

### 3 取扱貨物の状況

#### ①推移

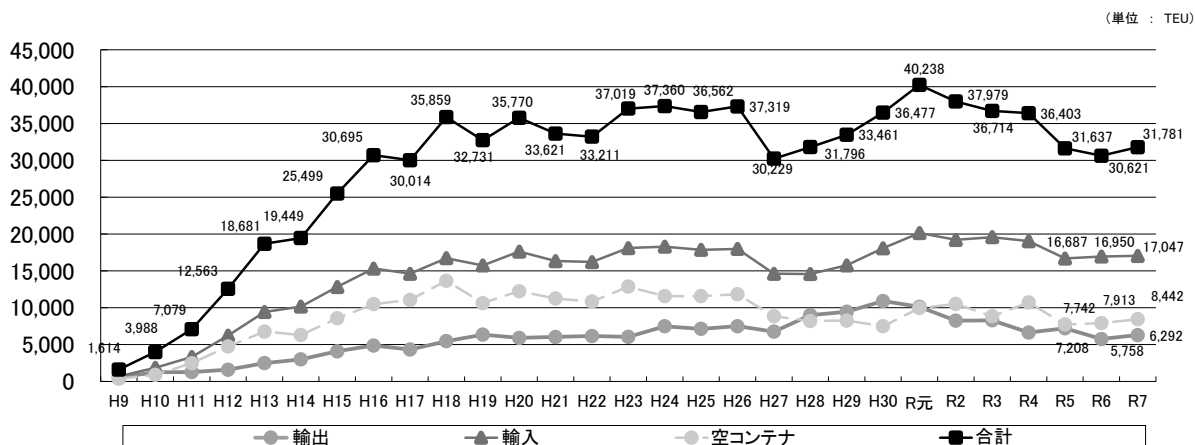
国際フィーダー分を除く外貿コンテナの取扱量は、平成 9 年の開設以降順調に増加し、

その後、平成 18 年以降は、増減を繰り返しながら概ね横ばいの状況が続いていましたが、平成 27 年に中国経済の失速や神戸港利用へのシフト等により、大幅に減少しました。

その後は、周辺の港との荷主獲得競争の激化等により、厳しい状況にありながらも、従前からの荷主企業に継続して利用いただいたことに加え、県内の大口荷主の取扱量の伸びにより、毎年増加し、令和元年の取扱量は過去最高となりました（40,238TEU）。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が生じた令和 2 年以降は、減少傾向が続きました。要因としては、陸送費の高騰等により、荷主が近隣の港へ切り替えたり、コロナ禍の物流混乱を教訓に神戸港へ切り替えたりする動きがあったことなどが考えられます。船社からは、中国における消費者のトレンドの変化により、これまで敬遠されてきた国産品が受け入れられるようになったことにより、日本製品の輸出が減少しているとの声もあります。

こうした中、令和 7 年の取扱量は、6 年ぶりに前年の取扱量を上回りました（31,781 TEU※国際フィーダー航路も加えた総計は 39,256 TEU）。これは、海上運賃が比較的安



高松港コンテナターミナル取扱実績の推移（外貿航路）

価な状態で推移したこともあり、主要港ではなく、地方港から輸出入を行う荷主企業が一定程度増えたものと考えられます。

②コンテナ貨物の品目

輸出の品目別では、「化学薬品」、「紙・パルプ」、「化学肥料」の取扱量が多い状況です。令和7年度は「紙・パルプ」の輸出が大きく増加しましたが、一般的な傾向として、古紙の輸出量は国内や海外の古紙の価格によって左右されているような状況です。

輸入では、「木製品」、「染料・塗料・合成樹脂・その他化学製品」、「家具装飾品」の取扱量が多い状況です。昨年大きく減少した「その他繊維工業品」が増加したことについては、輸送ルートの変更や、原材料としての需要の変動が要因と考えられます。

③仕向国（輸出）、仕出国（輸入）の状況

輸出、輸入ともに中国や韓国、東南アジアをはじめとするアジア域内が多く、ともに全体の9割以上を占めています。

外貿コンテナ品目の内訳

【輸出】

| 品 目                 | R6                | R7                | 前年比               |
|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 化学薬品                | 2,100TEU [ 36.5%] | 2,183TEU [ 34.7%] | + 83TEU、+ 4.0%    |
| 紙・パルプ               | 1,440TEU [ 25.0%] | 1,776TEU [ 28.2%] | + 336TEU、+ 23.3%  |
| 化学肥料                | 582TEU [ 10.1%]   | 521TEU [ 8.3%]    | ▲ 61TEU、▲ 10.5%   |
| 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品 | 379TEU [ 6.6%]    | 389TEU [ 6.2%]    | + 10TEU、+ 2.6%    |
| 輸送用容器               | 276TEU [ 4.8%]    | 330TEU [ 5.2%]    | + 54TEU、+ 19.6%   |
| その他繊維工業品            | 93TEU [ 1.6%]     | 238TEU [ 3.8%]    | + 145TEU、+ 155.9% |
| 衣服・身廻品・はきもの         | 136TEU [ 2.4%]    | 159TEU [ 2.5%]    | + 23TEU、+ 16.9%   |
| 再利用資材               | 159TEU [ 2.8%]    | 121TEU [ 1.9%]    | ▲ 38TEU、▲ 23.9%   |
| 金属くず                | 44TEU [ 0.8%]     | 119TEU [ 1.9%]    | + 75TEU、+ 170.5%  |
| その他                 | 549TEU [ 9.5%]    | 456TEU [ 7.2%]    | ▲ 93TEU、▲ 16.9%   |
| 合計                  | 5,758TEU [100.0%] | 6,292TEU [100.0%] | + 534TEU、+ 9.3%   |

【輸入】

| 品 目                 | R6                 | R7                 | 前年比              |
|---------------------|--------------------|--------------------|------------------|
| 木製品                 | 3,665TEU [ 21.6%]  | 3,527TEU [ 20.7%]  | ▲ 138TEU、▲ 3.8%  |
| 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品 | 1,779TEU [ 10.5%]  | 1,942TEU [ 11.4%]  | + 163TEU、+ 9.2%  |
| 家具装飾品               | 1,461TEU [ 8.6%]   | 1,844TEU [ 10.8%]  | + 383TEU、+ 26.2% |
| 衣服・身廻品・はきもの         | 1,791TEU [ 10.6%]  | 1,783TEU [ 10.5%]  | ▲ 8TEU、▲ 0.4%    |
| その他繊維工業品            | 1,309TEU [ 7.7%]   | 1,472TEU [ 8.6%]   | + 163TEU、+ 12.5% |
| 化学薬品                | 1,191TEU [ 7.0%]   | 1,174TEU [ 6.9%]   | ▲ 17TEU、▲ 1.4%   |
| 金属製品                | 635TEU [ 3.7%]     | 833TEU [ 4.9%]     | + 198TEU、+ 31.2% |
| 産業機械                | 804TEU [ 4.7%]     | 769TEU [ 4.5%]     | ▲ 35TEU、▲ 4.4%   |
| 糸及び紡績半製品            | 496TEU [ 2.9%]     | 435TEU [ 2.6%]     | ▲ 61TEU、▲ 12.3%  |
| その他                 | 3,819TEU [ 22.5%]  | 3,268TEU [ 19.1%]  | ▲ 551TEU、▲ 14.4% |
| 合計                  | 16,950TEU [100.0%] | 17,047TEU [100.0%] | + 97TEU、+ 0.6%   |

外貿コンテナの仕向国・仕出国（令和7年）

（単位：TEU）

|    | 東アジア              |                  |               |                   | 東南アジア            | 南アジア          | 北米            | ヨーロッパ         | オセアニア        | 南米・アフリカ     | 不明その他       |
|----|-------------------|------------------|---------------|-------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|-------------|-------------|
|    | 中国                | 韓国               | 台湾            | 東アジア計             |                  |               |               |               |              |             |             |
| 輸出 | 2,314<br>(36.8%)  | 2,207<br>(35.1%) | 93<br>(1.5%)  | 4,614<br>(73.4%)  | 1,457<br>(23.2%) | 216<br>(3.4%) | 0<br>(0.0%)   | 0<br>(0.0%)   | 0<br>(0.0%)  | 0<br>(0.0%) | 5<br>(0.1%) |
| 輸入 | 7,767<br>(45.6%)  | 2,304<br>(13.5%) | 258<br>(1.5%) | 10,329<br>(60.6%) | 6,237<br>(36.6%) | 73<br>(0.4%)  | 181<br>(1.1%) | 175<br>(1.0%) | 52<br>(0.3%) | 0<br>(0.0%) | 0<br>(0.0%) |
| 計  | 10,081<br>(43.2%) | 4,511<br>(19.3%) | 351<br>(1.5%) | 14,943<br>(64.0%) | 7,694<br>(33.0%) | 289<br>(1.2%) | 181<br>(0.8%) | 175<br>(0.7%) | 52<br>(0.2%) | 0<br>(0.0%) | 5<br>(0.0%) |

## 4 航路ごとの状況

### ①釜山航路

令和7年の取扱量は、19,418 TEUとなり、前年比3.4%増加しました。ただ、実入りコンテナは、前年とほぼ同数となっています。

コロナ禍以降の国際物流の混乱で、釜山港での荷役作業の遅れが続いたことにより、特に、釜山港で積み替えられ、世界中に輸出入されるコンテナ貨物について、運賃高騰やスペース不足が生じました。令和2年以降、釜山港を経由しないルートへの切替えが進み、物流混乱が収束した後も、それらの貨物が戻ってきておらず、減少が続いていましたが、令和5年以降は増加しています（実入りコンテナは横ばい）。

釜山航路の取扱貨物（令和7年）

|   | 輸出              | 輸入                            |
|---|-----------------|-------------------------------|
| 1 | 「紙・パルプ」1,612TEU | 「木製品」3,198TEU                 |
| 2 | 「化学薬品」1,227TEU  | 「染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品」1,786TEU |
| 3 | 「化学肥料」521TEU    | 「家具装飾品」1,347TEU               |

### ②中国航路（上海航路／青島・大連航路）

コロナ禍における物流混乱を受け、これまで釜山港で積み替えられ、中国国内に輸出入されていたコンテナ貨物について、釜山航路からの切替えが進んだことや、本県坂出市に建設されたバイオマス発電所用の設備の輸入による特需（年間2,000TEU程度）により、令和3年から取扱量が増加しました。

令和5年以降は、バイオマス発電所用設備の輸入が終了したこともあり、取扱量が減少に転じたものの、令和7年については、空コンテナ込みでは、過去10年で4番目に多い取扱量となりました。

### 【上海航路】

令和7年の取扱量は6,745TEUとなり、前年比0.4%増加しました。

上海航路の取扱貨物（令和7年）

|   | 輸出                 | 輸入                  |
|---|--------------------|---------------------|
| 1 | 「化学薬品」615TEU       | 「衣服・身廻品・はきもの」913TEU |
| 2 | 「紙・パルプ」134TEU      | 「家具装飾品」426TEU       |
| 3 | 「衣服・身廻品・はきもの」89TEU | 「産業機械」307TEU        |

### 【青島・大連・新港（天津）航路】

令和7年の取扱量は5,618TEUとなり、前年比9.6%増加しました。

青島・大連・新港（天津）航路の取扱貨物（令和7年）

|   | 輸出               | 輸入                  |
|---|------------------|---------------------|
| 1 | 「化学薬品」341TEU     | 「衣服・身廻品・はきもの」614TEU |
| 2 | 「その他繊維工業品」204TEU | 「その他繊維工業品」562TEU    |
| 3 | 「輸送用容器」98TEU     | 「糸及び紡績半製品」383TEU    |

### ③国際フィーダー航路（神戸航路）

令和7年の取扱量は、7,475 TEUとなり、前年比4.5%増加しました。日本の港は釜山港に比べ、コロナ禍における混雑や混乱が少なかったため、釜山経由の航路から神戸経由の航路へ切替えが進み、近年好調に推移しています。

また、今年4月から新たな定期航路が開設され、週2便の配船となりました。

## 5 利用拡大に向けた取組み

現在、荷主企業においては、リスク分散の観点から、利用港を多様化させる動きや、陸送費の上昇に対応するため、物流ルートの変更を検討する動きもみられます。こうした中、今後も高松港が拠点性を維持していくためには、高松港のメリットを効果的に発信していくとともに、荷主企業のニーズを的確に捉えながら、利用促進策を講じ、さらなる集荷促進を図る必要があります。

### ポートセミナーの開催状況（令和7年度）

|      |                                                                                                                                                                                 |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 日 時  | 令和8年1月20日（木）13：30～16：15                                                                                                                                                         |
| 場 所  | サンポートホール第2小ホール（高松市サンポート）                                                                                                                                                        |
| 参加者数 | 52名                                                                                                                                                                             |
| 内 容  | ①講演「災害時に四国を支える事業継続港湾等としての高松港の重要性」<br>【(株)NX 総合研究所 矢野裕之氏】<br>②高松港を利用されている荷主の事例紹介<br>【川崎重工業(株)エネルギーソリューション&マリンカンパニー 横川恵一氏】<br>③高松港における取組みについて<br>【香川県土木部港湾課、交流推進部交通政策課】<br>④名刺交換会 |

#### ①ポートセールス

高松港コンテナターミナルに貨物を集めるため、県内外の荷主企業や船社等を訪問し、高松港の外貿航路やインセンティブ（助成制度）を紹介するとともに、モーダルシフトや災害時などのBCP対策として輸送ルートを複数確保する観点から、高松港の活用を呼びかけています。

ポートセールスの中では、荷主企業から貴重なご意見をいただいております。燃料油価格の高騰に伴う陸送費負担の増加に関するご意見については、今年度から、インセンティブ（助成制度）の拡充という形で施策に取り入れたところです。

#### ②ポートセミナー

高松港コンテナターミナルの利用促進につなげるため、年1回、ポートセミナーを開催しています。ここでは、物流関係の最新情報に関する講演や高松港コンテナターミナルの紹介のほか、船社や高松港代理店と荷主企業とのビジネスマッチングの機会を提供しています。

#### ③インセンティブ（助成制度）

荷主企業は、輸送コストの軽減やリードタイムの短縮を重視しており、その用途に合っ

た航路を維持するとともに、さらに拡充していく必要があります。このため、荷主企業に対するインセンティブ（助成制度）により、高松港コンテナターミナルへの集荷促進に取り組んでいます。

インセンティブ（助成制度）の内容は、新規に高松港コンテナターミナルを利用して輸出入を行う荷主企業や前年度より輸出入の利用実績が増加した荷主企業を対象に、新規利用の場合は1TEUにつき1万円を、利用実績増加の場合は増加分1TEUにつき1万円を助成しています。令和3年度からは、広範な地域からの集荷、県外港へのシフトの防止を目的に、上記の助成に上乗せする形で遠隔地域助成制度を新設しました。この制度では、遠隔地域（高松、中讃、東讃以外の地域）を発着地とするコンテナ1本につき5千円を上乗せしていましたが、陸送費の高騰を踏まえ、今年度からは、コンテナ1本につき1万円に拡充しました。これらの助成制度をご活用いただくことで、新規利用の場合は最大30万円、利用実績増加の場合は最大45万円を助成します。

#### 6 おわりに

現在、物流業界の喫緊の課題である「2030年問題」や環境負荷低減の観点から、従来の

トラックによる貨物輸送を船舶等の利用へと転換する「モーダルシフト」の推進が強く求められており、こうした社会経済上の要請に応えるためにも、高松港コンテナターミナルの一層の拡充を図る必要があると考えています。

このため、昨年3月に高松港港湾計画を改訂し、既設岸壁の北側における水深14m、延長330mのコンテナ船用岸壁を新たに港湾計画の中に位置づけ、近年大型化の進むコンテナ船への対応や、将来の東南アジア航路など新規航路の誘致に向けたインフラ面での道筋をつけたところです。

また、香川県内では、瀬戸中央自動車道（瀬戸大橋）の「坂出北インターチェンジ」のフルインター化や「さぬき浜街道」の高松～坂出区間の4車線化の完成に加え、整備が進む「高松空港連絡道路」や事業化に向け準備が進む「高松環状道路（福岡町～檀紙町）」など、陸上アクセス網の充実に向けた取り組みが進められており、高松港の広域的な物流ハブとしての機能性の向上が期待されます。

こうした追い風を受けながら、今後、高松港コンテナターミナルの取扱量の拡大を図ることで、新規航路の開設や既存航路の便数が拡充し、これがさらなる取扱量の拡大につながる、そのような好循環を作り上げたいと考えています。

引き続き、関係団体と緊密に連携しながら、荷主企業や船社に対し、積極的かつ効果的なポートセールスを展開するとともに、荷主企業のニーズを反映した助成制度を運用することにより、高松港コンテナターミナルが地域経済の持続的成長に貢献できるよう、全力を尽くしてまいります。

令和8年度  
(2026年度)

**高松港**

コンテナターミナル利用

# 助成制度

**外貨コンテナ定期航路 国際フィーダー航路**

を利用してコンテナ貨物の輸出入を行う当市のお客様を対象に  
輸出入費用の一部を助成します。是非ご利用ください。

## 助成制度の概要

新制度より利用  
し、当市に滞在費を  
負担していただく  
最大

30万円

| 主要件                                                                           | 助成額                                                                                                                                | 上限額/各                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| ● 令和7年度において、当該航路を利用したコンテナ貨物の輸出入を1回以上<br>● 令和8年度において、当該航路を利用したコンテナ貨物の輸出入を行ったこと | <p><b>令和7年度に利用したコンテナ貨物</b></p> <p>① 基本部分 <b>1回あたり1万円</b></p> <p>② 遠隔地増成助成(加算部分) <b>遠隔地(高松、中津、東海より以外の地域)を発着地とするコンテナ1台あたり1万円</b></p> | <p><b>上限額/各 10万円</b></p> <p><b>令和7年度よりUP!!</b><br/><b>上限額/各 20万円</b></p> |

| 主要件                                                             | 助成額                                                                                                                                               | 上限額/各                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ● 令和8年度における外貨コンテナ定期航路を利用した輸出入コンテナ取扱量が、令和7年度における取扱量と比較して増加していること | <p>① 基本部分 <b>対前年度比増加分1回あたり1万円</b></p> <p>② ペースカーゴ助成 <b>前年度の利用実績増相当分</b></p> <p>③ 遠隔地増成助成(加算部分) <b>遠隔地(高松、中津、東海より以外の地域)を発着地とするコンテナ1台あたり1万円</b></p> | <p><b>上限額/各 10万円</b></p> <p><b>上限額/各 15万円</b></p> <p><b>令和7年度よりUP!!</b><br/><b>上限額/各 20万円</b></p> |

利用先を  
指定し、当市に滞在費を  
負担していただく  
最大

45万円

**助成対象船舶 外貨コンテナ定期航路・国際フィーダー航路**

**助成対象期間** 令和8年(2026年)4月1日~令和9年(2027年)3月31日

**申請期間** 令和9年(2027年)4月12日まで

※外貨コンテナ定期航路、国際フィーダー航路についてはそれぞれ申請できる。申請と記入についてはそれぞれ申請できる。

※令和9年度以降については、事務局の案内と利用規定に基づき申請できる。要領書がまだありません。

※小口300個及び小口200個以上の場合は助成対象外です。

〒760-8570 香川県高松市博多町4丁目1番10号

**TEL:087-832-3135**

**FAX:087-831-9606**

**高松港コンテナミナル振興協議会**

【事務局】高松市 交通政策課 交通政策課 高松港振興協議会事務局

<https://www.kagawa-lg.jp/kotsu/>

▶ 高松港通商代理店

高松通商(株) 高松市朝日町73番6号 ☎TEL:087-822-5184

日本通運(株) 丸の内貨庫(株)・天衣倉庫(株)・長興倉庫(株)

日本郵船(株)

日本通運(株) 伊国支店 ☎高松市朝日町3丁目番地66号 ☎TEL:087-823-0223

興産LINE(株)・上尾倉庫(株)有限会社・OOCL

高松港コンテナターミナルの利用促進に向けた  
助成制度（令和8年度）

## 会員港湾名一覧表（2026 年 10 月現在）

|      |                                          |
|------|------------------------------------------|
| 全国団体 | （一社）日本港運協会<br>（公社）日本港湾協会<br>北海道港湾振興団体連合会 |
|------|------------------------------------------|

| 都道府県  | 港 格 別                 | 会 員 港 湾 名                     |
|-------|-----------------------|-------------------------------|
| 北 海 道 | 国 際 拠 点<br>重          | 室 蘭、苫小牧<br>稚 内、釧 路、十 勝<br>根 室 |
| 青 森   | 重 要                   | 八 戸、青 森、むつ小川原                 |
| 岩 手   | 重 地<br>要 方            | 宮 古、大船渡、釜 石、久 慈<br>小 本        |
| 福 島   | 重 要                   | 小名浜                           |
| 秋 田   | 重 要                   | 能 代                           |
| 山 形   | 重 要                   | 酒 田                           |
| 茨 城   | 重 要                   | 茨 城（日立、常陸那珂、大洗）<br>鹿 島        |
| 千 葉   | 国 際 拠 点               | 千 葉                           |
| 東 京   | 国 際 戦 略               | 東 京                           |
| 神 奈 川 | 国 際 戦 略<br>重 要        | 横 浜、川 崎<br>横 須 賀              |
| 新 潟   | 国 際 拠 点               | 新 潟                           |
| 富 山   | 国 際 拠 点               | 伏木富山                          |
| 石 川   | 重 要<br>避 難 港          | 金 沢、七 尾<br>輪 島                |
| 福 井   | 重 要                   | 敦 賀                           |
| 静 岡   | 国 際 拠 点<br>重 地<br>要 方 | 清 水<br>御前崎、田子の浦<br>大井川        |
| 愛 知   | 国 際 拠 点<br>重 要        | 名古屋<br>衣 浦、三 河                |
| 三 重   | 国 際 拠 点<br>地 方        | 四日市<br>長 島                    |

| 都道府県  | 港 格 別              | 会 員 港 湾 名         |
|-------|--------------------|-------------------|
| 京 都   | 重 要                | 舞 鶴               |
| 大 阪   | 国 際 拠 点            | 堺泉北（泉大津）          |
| 兵 庫   | 国 際 戦 略<br>国 際 拠 点 | 神 戸<br>姫 路        |
| 和 歌 山 | 国 際 拠 点<br>地 方     | 和歌山下津<br>新 宮      |
| 鳥 取   | 重 要                | 境、鳥 取             |
| 島 根   | 重 要                | 三 隅、浜 田           |
| 岡 山   | 国 際 拠 点<br>重 要     | 水 島<br>宇 野        |
| 広 島   | 国 際 拠 点<br>重 要     | 広 島<br>尾道糸崎、福 山、呉 |
| 徳 島   | 重 要                | 徳島小松島             |
| 香 川   | 重 要                | 坂 出、高 松           |
| 愛 媛   | 重 地<br>要 方         | 今 治<br>八幡浜        |
| 高 知   | 重 要                | 高 知、須 崎、宿毛湾       |
| 福 岡   | 国 際 拠 点<br>重 要     | 北九州、博 多<br>苅 田    |
| 大 分   | 重 要                | 大 分、中 津           |
| 宮 崎   | 重 要                | 細 島               |
| 鹿 児 島 | 重 地<br>要 方         | 鹿児島、志布志<br>竜 郷    |
| 沖 縄   | 重 要                | 那 覇、平 良           |

## 《日本港湾振興団体連合会への加入を》

港湾は我が国の経済社会を支える重要な基盤施設として、時代の要請に応じて、その役割を果たしてきました。

近年、港湾を取り巻く環境は、高規格幹線道路網等の整備に伴う港湾背後圏の広域化、高速船の就航、情報技術の活用など変貌を遂げつつあります。

日本港湾振興団体連合会は、益々その重要性が認識されつつあるポートセールスを中心とする港湾振興に係わるすべての最新情報を会員に提供し、各港の振興に資するとともに、ユーザーの声を港湾の運営、整備に反映させるため、行政サイドに対し強力な運動を展開しています。

つきましては、本会活動の更なる活性化とその成果の高揚のため、現在未加入の港湾振興協会等をはじめとする広く多数の方々に入会をお願いするものであります。

2026年9月

発行所 〒105-0002

東京都港区愛宕1-3-4

愛宕東洋ビル

日本港湾振興団体連合会

Tel (03) 5776-0630

Fax (03) 5776-0631

〈MEMO〉

# PORT PROMOTION

takamatsu



## 日本港湾振興団体連合会

Japan Association of Port Promotion Organization

〒105-0002 東京都港区愛宕1-3-4 愛宕東洋ビル5F

TEL: 03 (5776) 0630 FAX: 03 (5776) 0631