

5.新居浜港を取り巻く情勢の変化

5.1 カーボンニュートラルの実現

5.2 デジタルトランスフォーメーション(DX)の進展

5.3 物流における動向

5.4 産業における動向

5.5 賑わいにおける動向

5.6 自然災害リスクの高まり

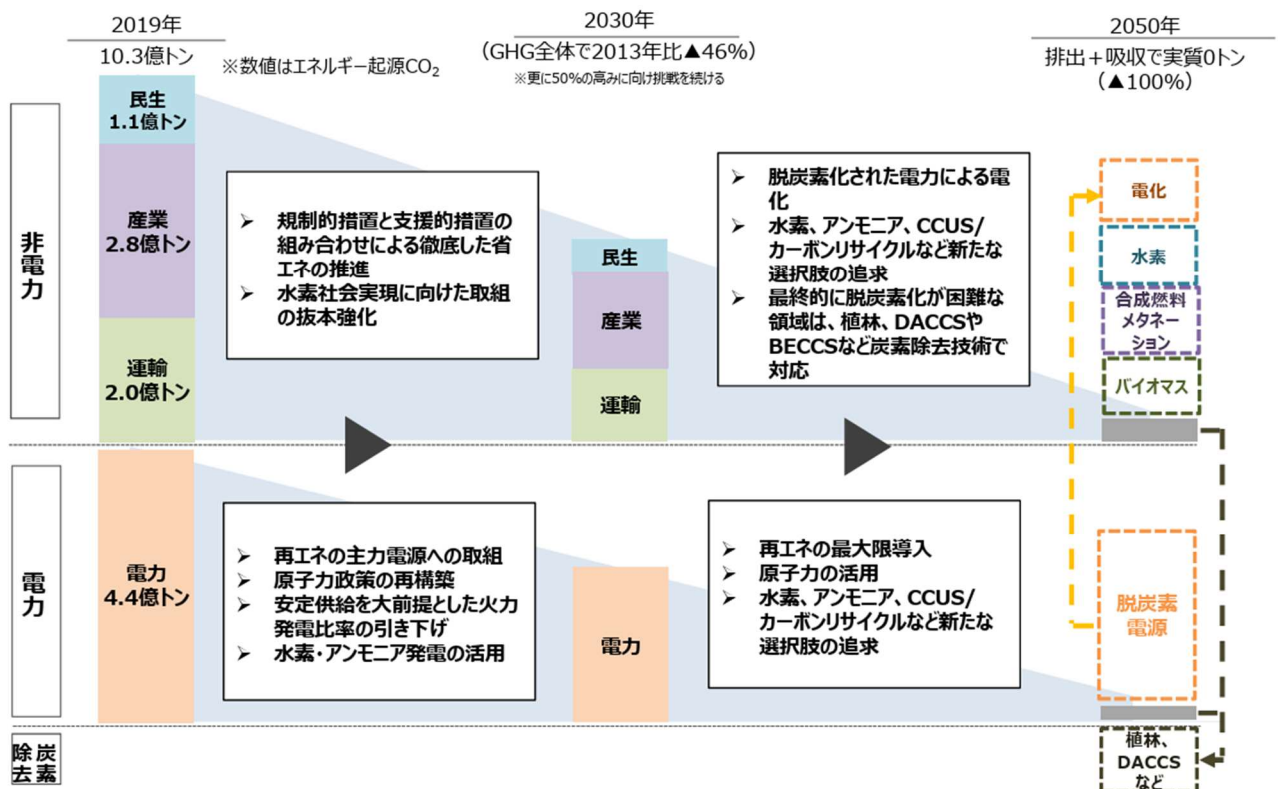
5. 新居浜港を取り巻く情勢の変化

5.1 カーボンニュートラルの実現

(1) 政府目標

地球温暖化が進行する中、2015年に採択されたパリ協定を受け、令和2年10月、政府は、2050年までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言し、同年12月、日本全体の取組として「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定された。

同戦略では、2050年の脱炭素社会の実現に向けて、産業構造と社会経済の変革を進めていくこととしている。(図 5.1)



出典:内閣官房 他「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」(令和3年6月)

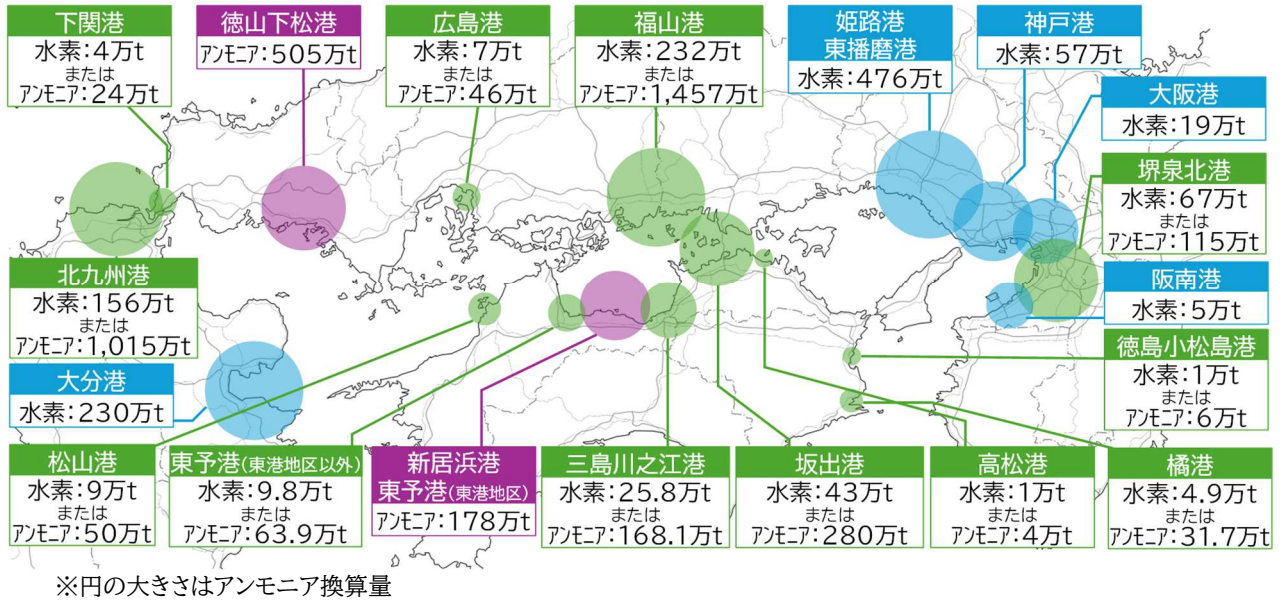
図 5.1 2050年カーボンニュートラル実現に向けたフロー

(2) カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の推進

全国の港湾でカーボンニュートラルポートの取組が進められており、令和7年12月時点で全国60港湾が港湾脱炭素化推進計画を作成している。

瀬戸内地域の港湾では、鉄鋼業等の重工産業が集中する港湾で将来の水素・アンモニア需要量が高い。

(図 5.2)



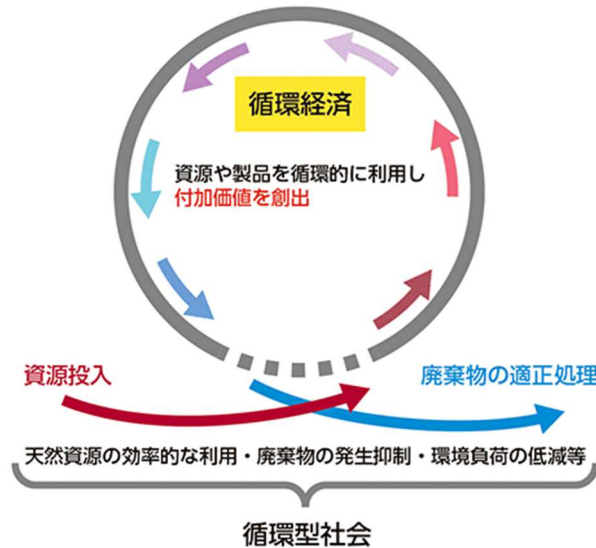
出典：各港湾の港湾脱炭素化推進計画（令和7年12月時点）

図 5.2 瀬戸内地域港湾の水素・アンモニア需要量（2050 年）

(3) 循環型社会・循環経済の実現に向けた動き

循環経済(サーキュラーエコノミー)とは、従来の大量生産、大量消費、大量廃棄型の経済システムから、資源を効率的かつ循環的に利用し、廃棄物の発生を最小限に抑えながら付加価値の最大化を目指す新しい経済システムのことであり、また、これらの取組により環境への負荷が低減される社会を循環型社会という。これらの動きは、事業活動の持続可能性を高めるため、ポストコロナ時代における新たな競争力の源泉となる可能性を秘めている。サーキュラーエコノミーへの移行に伴い、広域的な分別収集・再資源化の動きが増え、循環資源の流動・種類が増大することが見込まれる。(図 5.3)

この流れを受け、サーキュラーエコノミーを巡る様々な社会的要請に対応するため、広域的な資源循環ネットワークやリサイクル産業の形成を目指している。(図 5.4)



出典:環境省「令和 7 年版 環境白書・循環型社会白書・生物多様性白書」

図 5.3 循環型社会・循環経済（サーキュラーエコノミー）の概要



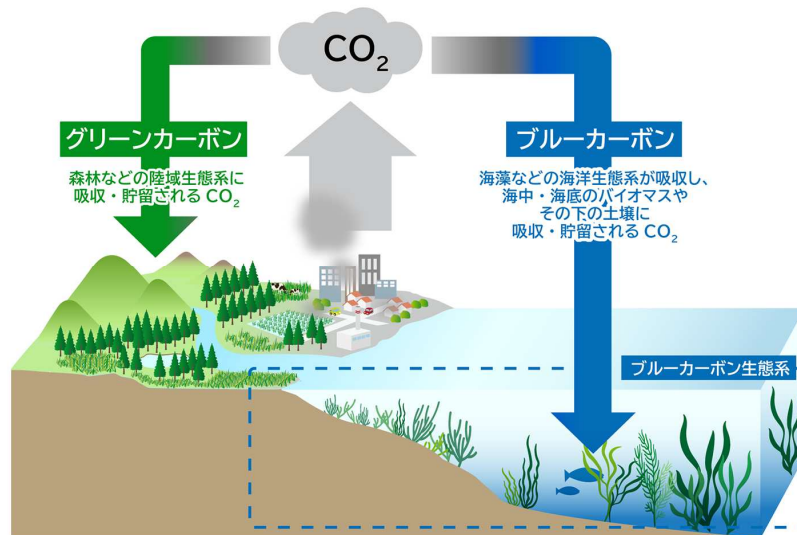
出典:経済産業省「カーボンニュートラルで環境にやさしいプラスチックを目指して(後編)」

図 5.4 資源循環ネットワークやリサイクル産業のイメージ

(4) ブルーカーボン生態系の活用

海洋生態系が光合成をすることで大気中の二酸化炭素を吸収し、海中や海底に長期間貯留する炭素のことをブルーカーボンという。(図 5.5)平成 21 年に国連環境計画(UNEP)が公表した報告書「Blue Carbon」にて紹介され、吸収源対策の新たな選択肢として注目が集まっている。

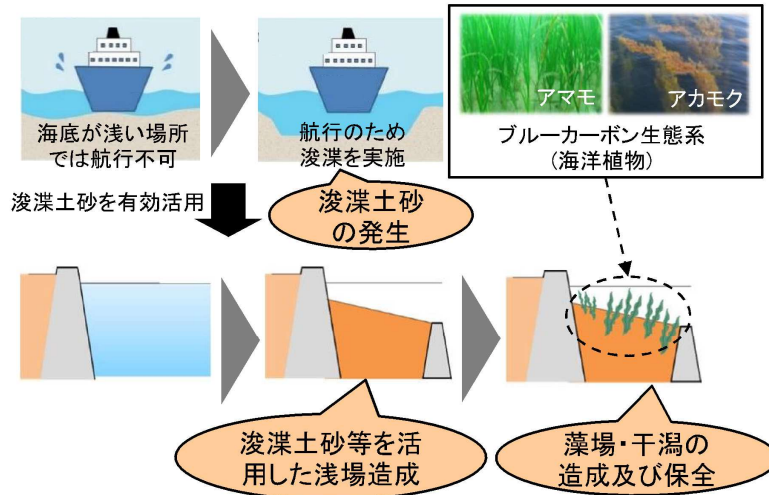
藻場や干潟、多様な海洋生物の定着を促す港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置づけ、ブルーインフラの保全・再生・創出に向けた環境整備を進めている。(図 5.6)



出典:地域環境研究センターニュース 2024 年 8 月号(国立環境研究所 地球環境研究センター)

図 5.5 ブルーカーボンの概念図

【浚渫土砂や産業副産物の有効活用】



出典:国土交通省「港湾におけるブルーカーボンの多面的価値」

図 5.6 ブルーインフラの整備イメージ

5.2 デジタルトランスフォーメーション(DX)の進展

近年のデジタル化の進展により国際社会や企業活動、ライフスタイル等、様々な変化をもたらした。

様々な社会経済活動の解決において、デジタル技術を活用することが求められ、社会全体のデジタル化が重要となりつつある。

デジタル化の進展によって到達する社会像としてサイバー空間とフィジカル空間を高度に融合させたシステムによって、経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会「Society5.0」が提唱されている。

(図 5.7)

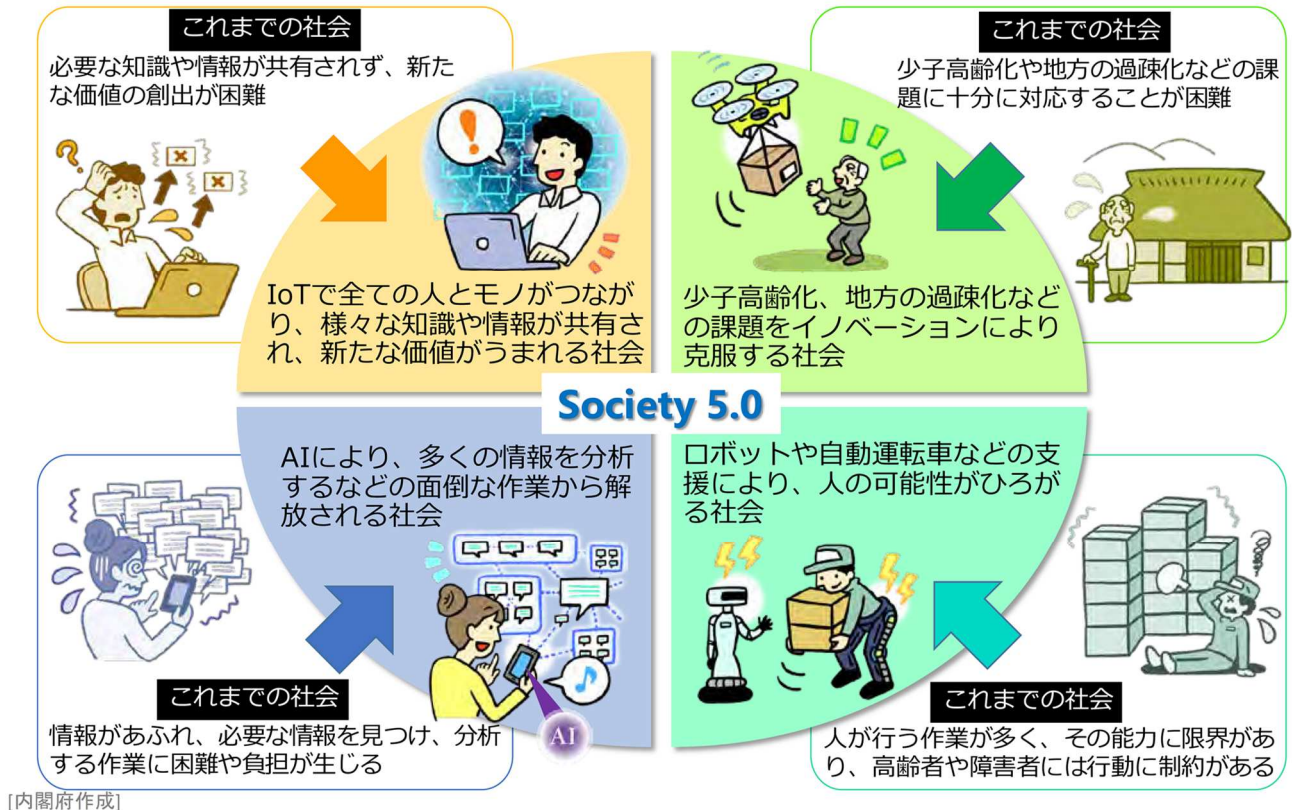


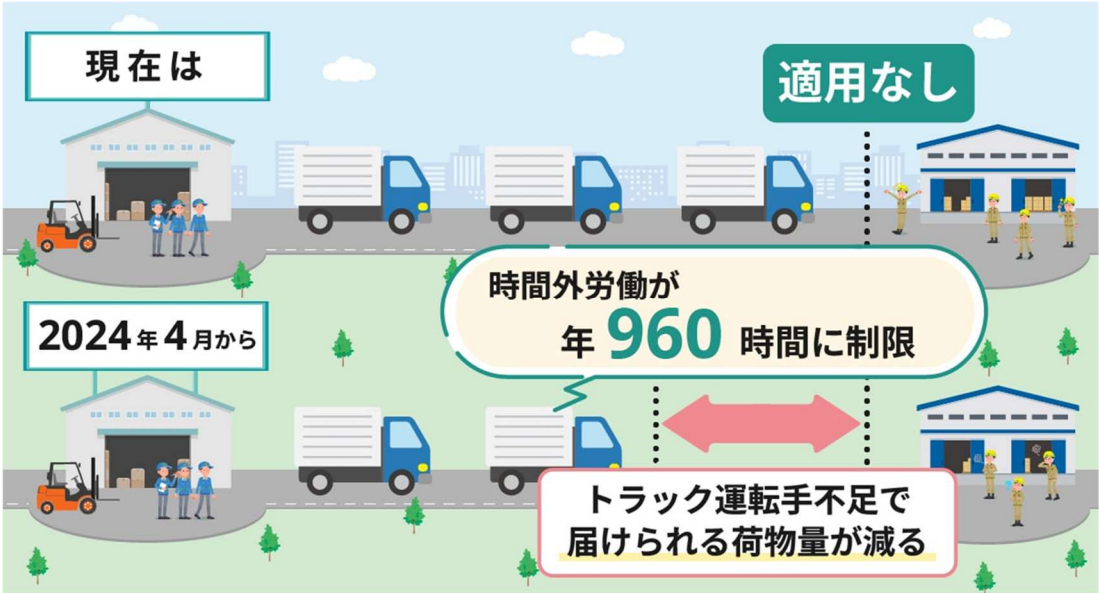
図 5.7 Society5.0 で実現する社会

5.3 物流における動向

(1) 物流の 2024 年問題

働き方改革関連法によって、令和6年4月から自動車運転業務の時間外労働時間に上限規制が設けられた。これに伴い、トラック輸送業界の売上減少、トラックドライバーの収入減少、荷主企業の運賃上昇等の問題が生じると危惧されている。(図 5.8)

人口減少によるトラックドライバーの減少も相まって、これまでの輸送サービスが維持できなくなる可能性がある。



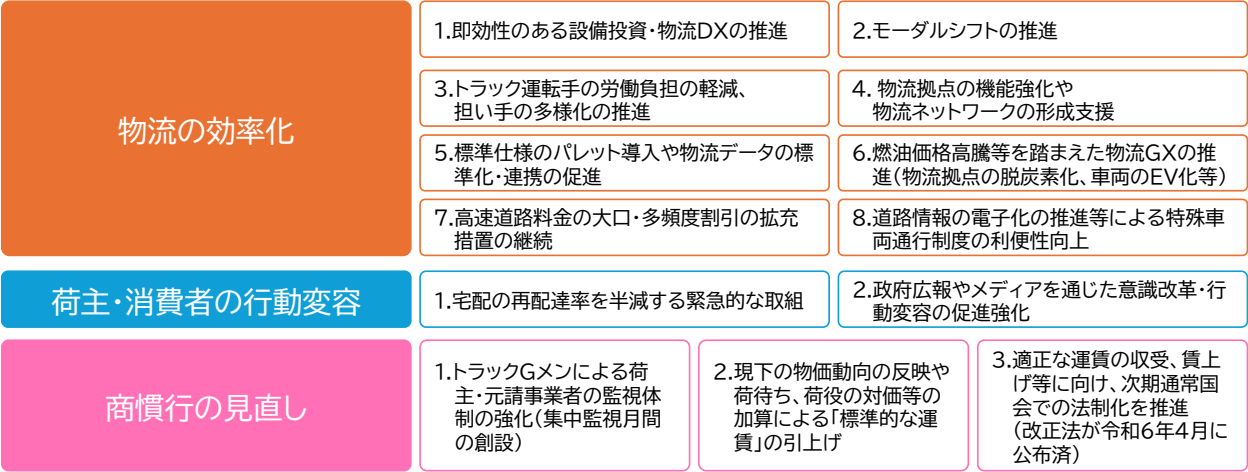
出典:BtoB プラットフォーム物流「物流の 2024 年問題とは？企業への影響やとるべき対策について解説」

図 5.8 2024 年問題によって生じる変化

(2) 物流革新緊急パッケージ

令和5年10月6日に我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において、物流革新緊急パッケージが閣議決定された。

主な内容は、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容、商慣行の見直しの大きく3つであり、それぞれの施策方針が打ち出されている。(図 5.9)



出典:内閣府「物流革新緊急パッケージ」(令和 5 年 10 月)より作成

図 5.9 物流革新緊急パッケージの主な施策

(3) 愛媛県取組

愛媛県では、「物流の2024年問題」への対策を検討することを目的に「愛媛県持続可能な効率的物流検討会」が令和5年からこれまでに計5回開催されている。

その他に、「愛媛県トラック物流効率化等緊急支援事業」や、「愛媛県海運利用トライアル事業」といった、物流事業者や荷主企業に対して、物流効率化やモーダルシフト等の取組みに対して補助を行う事業を実施している。(表 5.1)

表 5.1 愛媛県における物流に関する支援事業

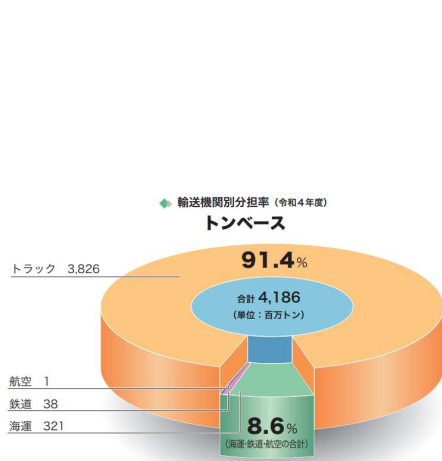
	愛媛県トラック物流効率化等緊急支援事業	愛媛県海運利用トライアル事業
目的	営業用トラック事業者が実施する物流効率化や人材の確保への支援	トラック等の輸送から船舶輸送への転換(モーダルシフト)を図るほか、県内港利用の促進による航路の維持・拡充
対象者	県内に本社又は営業所を有するトラック事業者で下記の補助対象事業のいずれかを実施する事業者	愛媛県内に工場等を有する荷主及び物流事業者(※個人事業主を除く)
補助対象事業	・輸送の効率化に資する機器、システムの導入 ・荷役作業の効率化を図る機器等の導入 ・共同配送や中継輸送の実施 ・若年層・女性・外国人など多様な人材の採用・活躍を推進する事業 ・施設や設備の整備を伴わず実施する事業で、次のいずれかに該当するもの(就職説明会等の開催、研修・キャリアパス制度の導入、各種資格取得支援等)	・県が指定する航路(県内港と県外港・外国港を結ぶ航路)を利用した貨物輸送であり、下表いずれかに該当する事業が対象。 ※ ①フェリー航路、RORO 船航路、内貿コンテナ航路 ②外貿コンテナ航路(内航フィーダー含む) ※各航路その他条件有。
補助額	25～200 万円 ※補助率は 1/2 以内	10～100 万円

出典:愛媛県「令和 8 年度物流トラック効率化等緊急支援事業(案)について」及び愛媛県商工会連合会「愛媛県海運利用トライアル事業の実施について」より作成

(4) トラック運送業界の動向

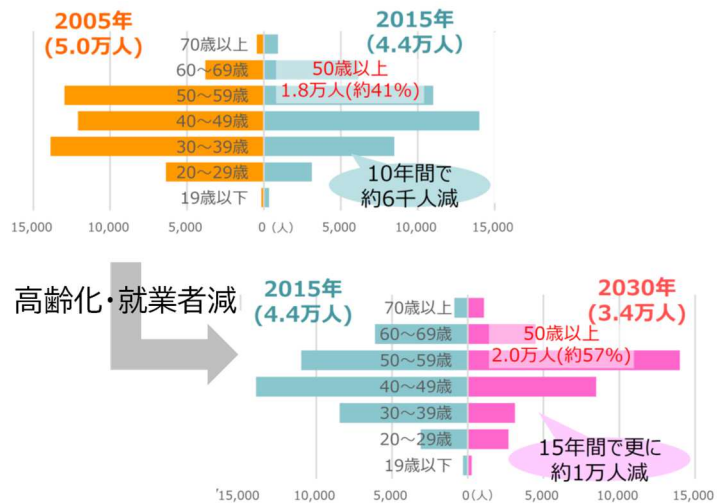
全国的に貨物輸送はトラック輸送がトンベースで約9割を占めているが、トラックドライバー不足とともにドライバーの高齢化が進行しており、将来更にトラックドライバーが減少することが懸念されている。(図 5.10、図 5.11)

令和6年4月から、働き方改革関連法におけるトラックドライバー等の時間外労働の上限規制が適用され、物流の担い手の確保や効率的な物流システムの構築が急務となっている。(図 5.12)その対応策の一つとしてモーダルシフトが注目されている。(図 5.13)



出典:全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業現状と課題 2024」

図 5.10 輸送機関別分担率



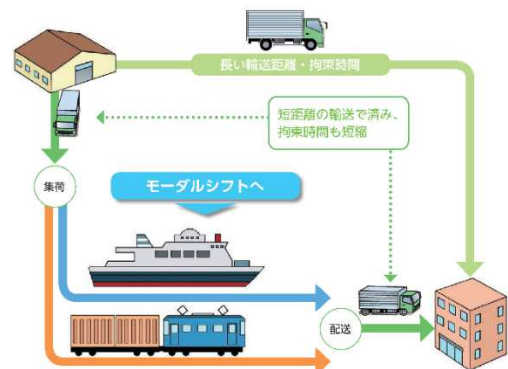
出典:四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040」

図 5.11 四国における道路貨物輸送業就業者数の推移



出典:国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会 第5回検討会」

図 5.12 時間外労働の上限規制イメージ



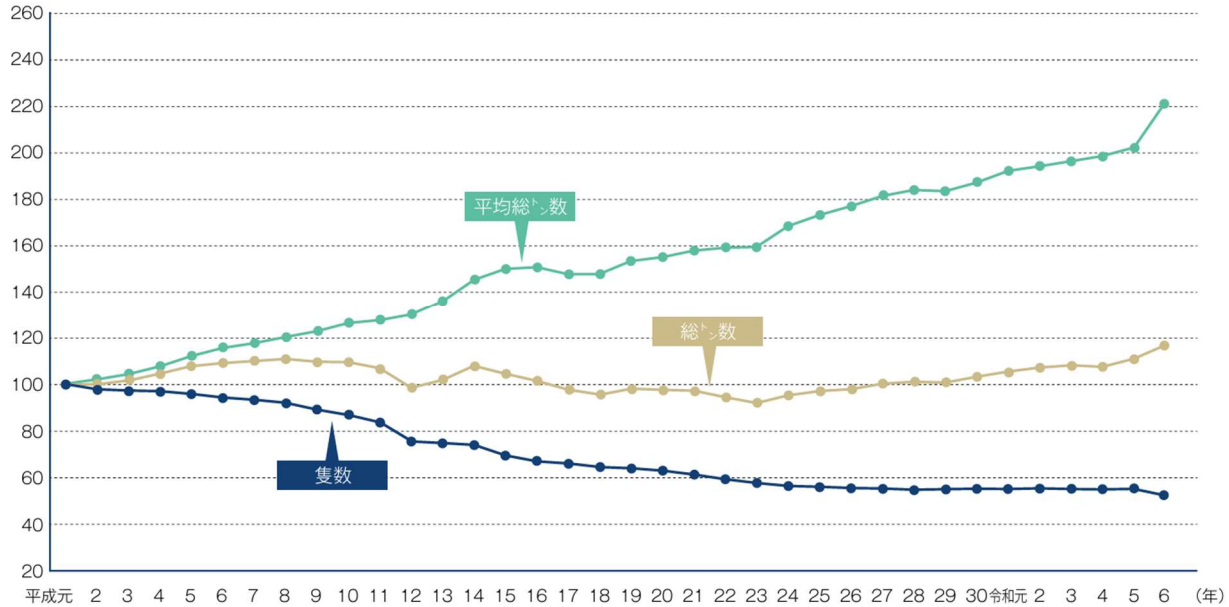
出典:国土交通省「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

図 5.13 改善に向けた対応例: モーダルシフト

(5) 船舶の大型化

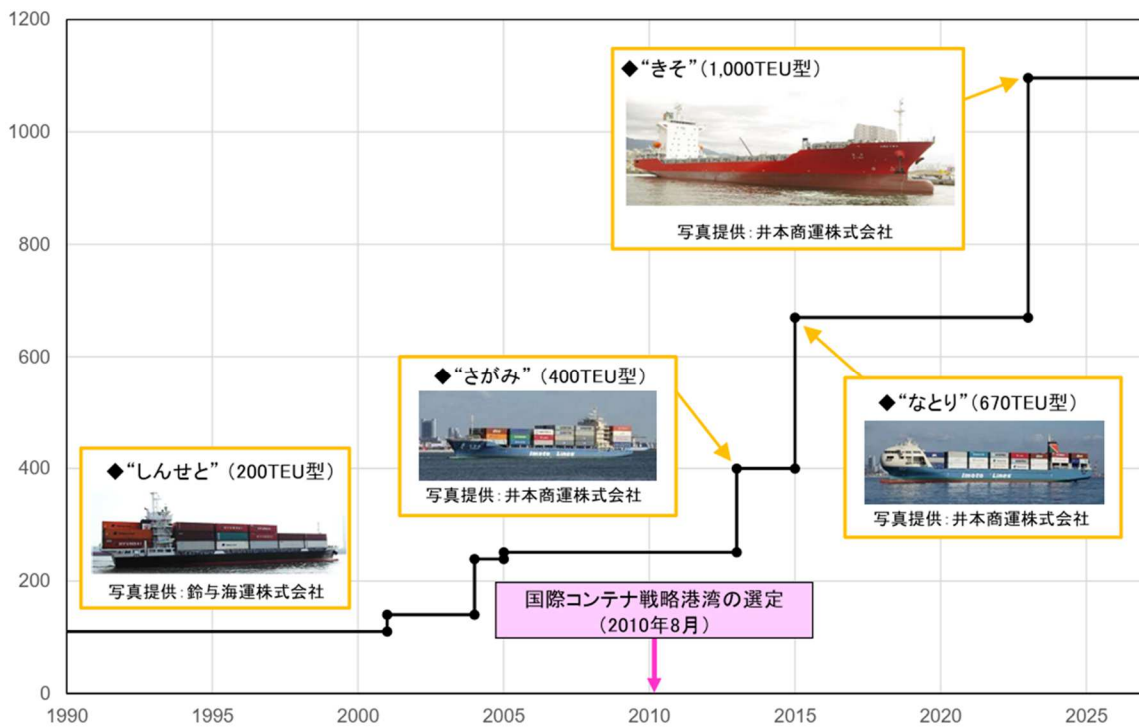
内航船において船舶数の減少・船舶総トン数の増加がみられ、船舶の大型化が進んでいる。(図 5.14、図 5.15)

今後、大型船舶が入港し、荷役を行うことができる岸壁や背後地等の整備が求められる。



出典：日本内航海運組合総連合会「令和 6 年度版内航海運の活動」
各年 3 月 31 日時点

図 5.14 内航船舶量の推移 (平成元年 3 月 31 日を 100 とした指数)

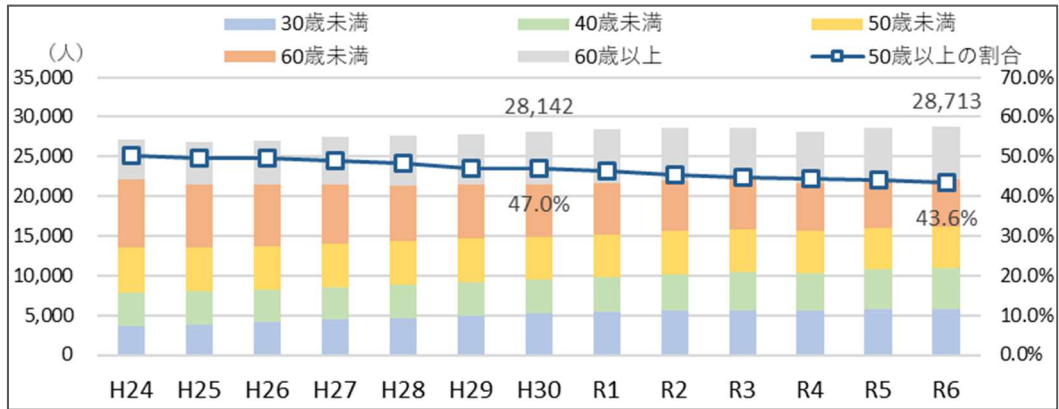


出典：国土交通省「港湾・海運を取り巻く状況(令和 6 年 2 月 13 日)」

図 5.15 内航コンテナ船の最大船型の推移

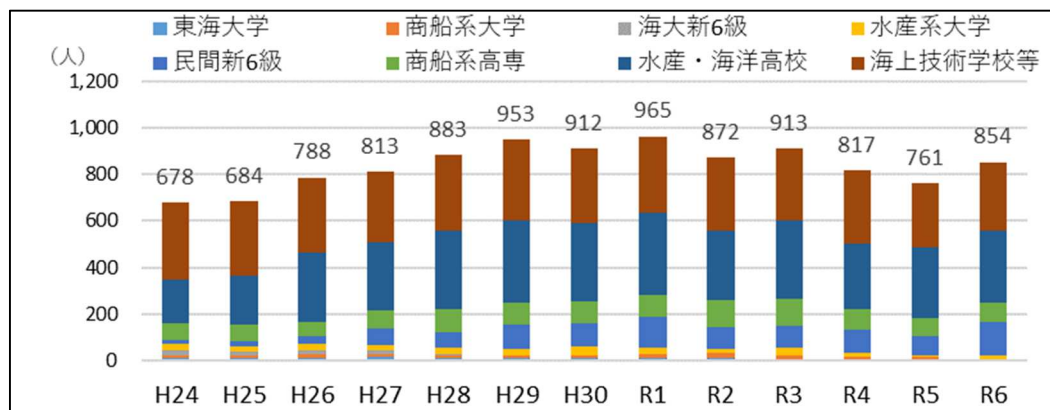
(6) 内航船員確保の喫緊性

内航海運の船員の年齢層は近年、若返りが進んでいるものの、新規就業者数はやや伸び悩んでいる。(図 5.16、図 5.17)一方で、船員の有効求人倍率は近年急増し、一般的な職業の約4倍となっており、船員の確保が急務となっている。(図 5.18)



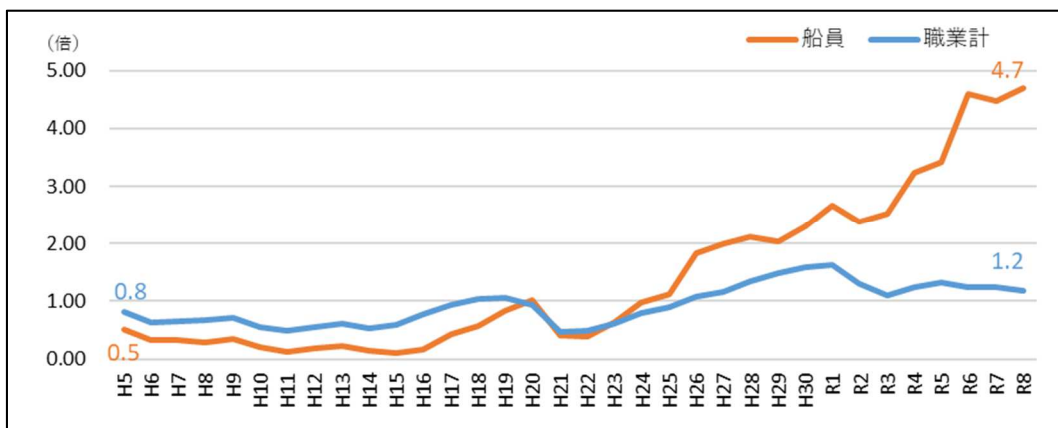
出典：日本内航海運組合総連合会「データで読み解く内航海運～2025 年度版～」

図 5.16 内航船員の推移・年齢層



出典：国土交通省「海技人材の確保のあり方に関する検討会 中間とりまとめ(概要) (R6.12)」より作成

図 5.17 内航船に採用された新規就業者数の推移



出典：国土交通省「海技人材の確保のあり方に関する検討会 中間とりまとめ(概要) (R6.12)」より作成

図 5.18 船員の有効求人倍率

5.4 産業における動向

(1) 社会情勢の変化に伴う産業構造の変化

国内外を取り巻く地政学リスクやサプライチェーンの脆弱性、人口減少による成長力の低下が背景にある中で、令和7年11月に我が国の経済、産業の供給構造の抜本的強化や危機管理の観点から17分野の投資対象が掲げられ、当該分野の産業の発展が想定されることから、港湾における取扱貨物の変化が予想される。(表 5.2)

また、脱炭素社会の推進に伴う既存産業における使用部品や資材の変化、循環型社会の推進に伴う再資源化等、産業におけるサプライチェーンが大きく変化する可能性が考えられる。(図 5.19)

表 5.2 17 分野の重点投資対象

AI・半導体	造船	量子	合成生物学・バイオ	航空・宇宙
デジタル・サイバーセキュリティ	コンテンツ(ゲームやアニメ産業等)	フードテック(食品開発など)	資源・エネルギー安全保障・GX	防災・国土強靱化
創薬・先端医療	フュージョンエネルギー(核融合)	マテリアル(重要鉱物・部素材)	港湾ロジスティクス(物流)	防衛産業
情報通信	海洋	-	-	-

エネルギー関連産業



輸送・製造関連産業



家庭・オフィス関連産業



出典：経済産業省「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」

図 5.19 カーボンニュートラルに伴う成長が期待される産業

(2) 国内投資の増加に向けた動き

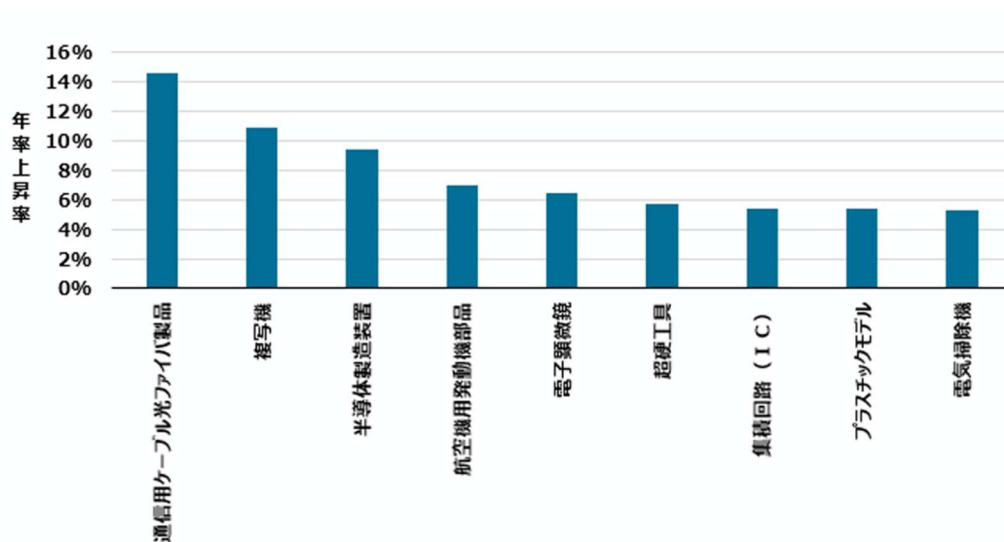
コストカット型の経済から高付加価値創出型の経済への移行に向け、積極的な国内投資の拡大を目指し、民間企業投資額の目標として、2030年度に135兆円、2040年度に200兆円を設定した。この目標が実現できれば内需が成長し、製品やサービスの輸出が拡大され、2040年度の名目GDPが約1,000兆円になることが試算されている。(図 5.20)

これまで海外での生産が重視されていたが、近年では国内生産拠点重視の方向性にシフトしており、中でも、通信用ケーブル光ファイバ製品や複写機等の極めて高い精度や品質、信頼性が求められる製品の国内生産が増加している。(図 5.21)



出典：経済産業省『「経済産業政策の新機軸」第4次中間整理について』（令和7年7月）

図 5.20 民間企業設備投資額の推移と官民目標



出典：経済産業省「地方での投資促進に向けた産業用地の確保について」（令和7年10月）

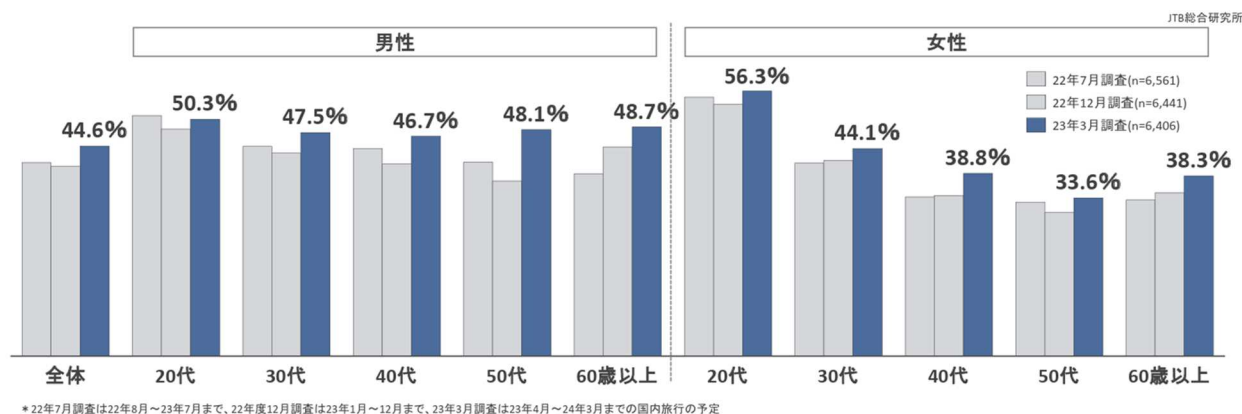
図 5.21 国内生産が増加した主な品目

5.5 賑わいにおける動向

(1) シニア層の国内観光需要の増加

円安や燃料費高騰の影響で海外旅行よりも国内旅行の方が、需要が高まっている。

全体の年齢層で見ると20代が国内旅行の意向が高いものの、60歳以上のシニア層の旅行に対する意識が高まっている。(図 5.22)

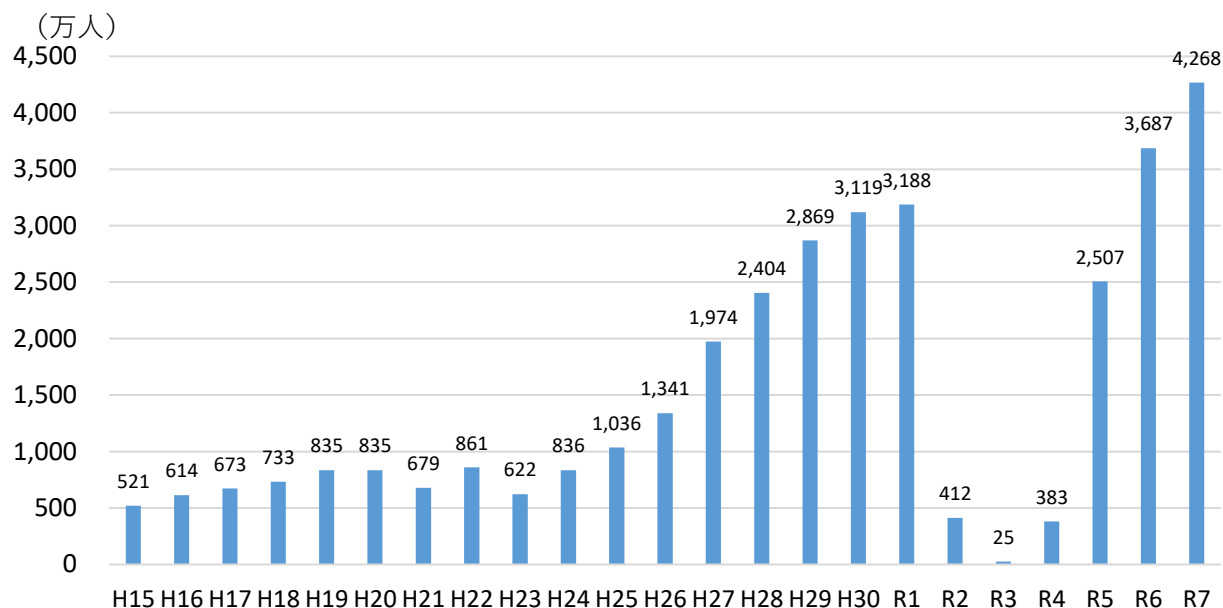


出典：JTB 総合研究所「新型コロナウイルス感染拡大による、暮らしや心の変化と旅行に関する意識調査(2023年3月実施)」(News Release 2023年6月号)

図 5.22 今後1年以内に国内旅行を予定・検討している割合
(令和4年7・12月、令和5年3月調査比較)

(2) インバウンドの増加

訪日外国人旅行者数は平成23年以降、爆発的に増加した。令和2年の新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少したものの、令和5年、6年には大きく増加し、過去最大となっており、円安傾向の中で、今後も増加する傾向にあると考えられる。(図 5.23)



出典：日本政府観光局(JNTO)訪日外客統計より作成

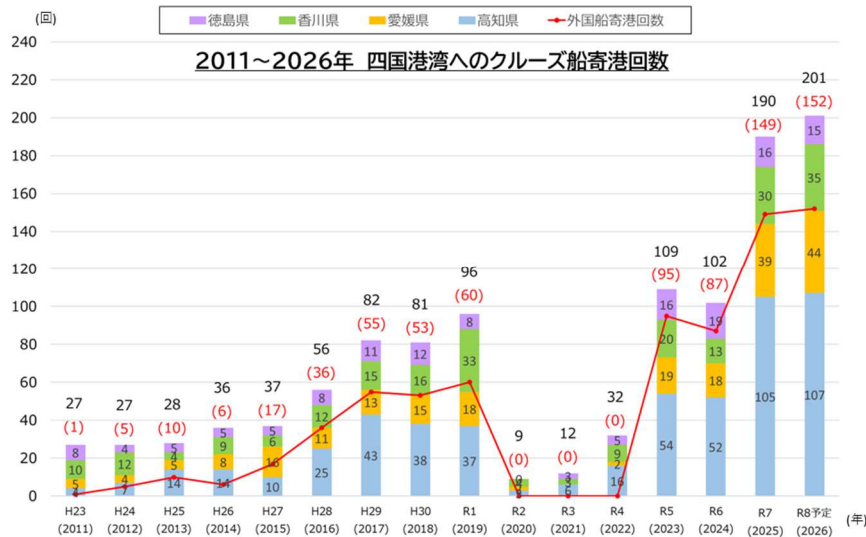
図 5.23 訪日外国人旅行者数の推移

(3) クルーズ船の増加

四国港湾への寄港回数は、平成27年から徐々にクルーズ船の寄港回数は増えており、新型コロナウイルス感染症を契機に大きく減少したものの、令和5年は過去最高の109回の寄港回数となった。中でも高知県への寄港が全体の約半数を占めている。(図 5.24)

クルーズ船の寄港回数の増加に伴い、訪日クルーズ旅客数も増加傾向にあり、新型コロナウイルス感染症が発生・流行した令和2～4年は非常に少ないものの、令和5年以降は急激に増加している。(図 5.25)

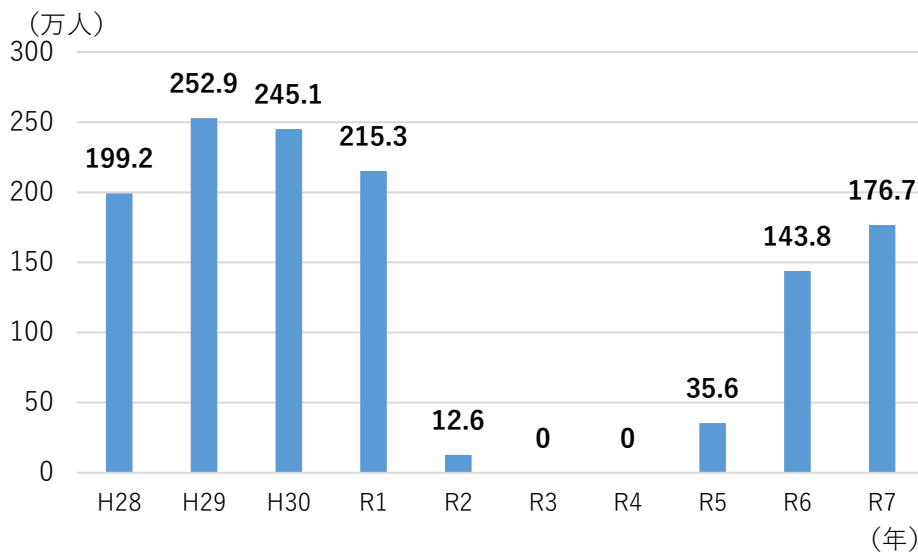
また、平成29年から瀬戸内海の島々を巡る小型クルーズ船「ガンツウ」が運航を開始するなど、クルーズ船需要は非常に大きくなっている。(図 5.26)



※()内数字は外国船寄港回数
 ※株式会社せとうちクルーズが運航する「ガンツウ」を除く
 ※R7(2025)は速報値

出典：四国地方整備局調べ(令和8年6月)

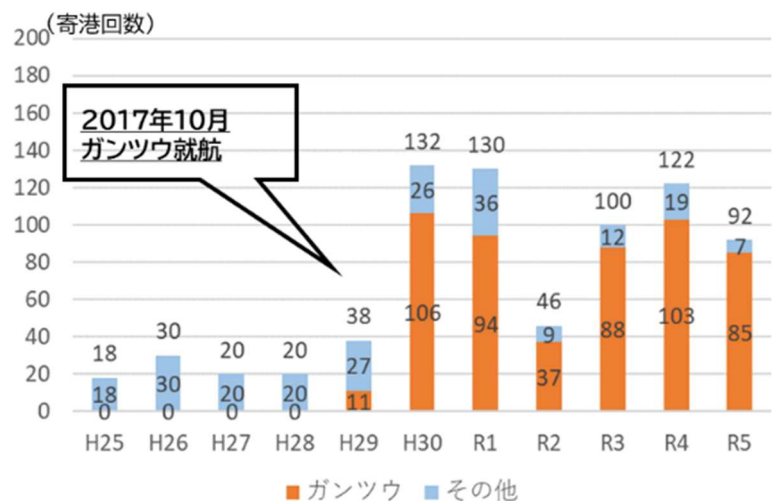
図 5.24 四国港湾へのクルーズ船寄港回数



※令和7年は速報値

出典：国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数(2025年速報値)」

図 5.25 訪日クルーズ旅客数の推移

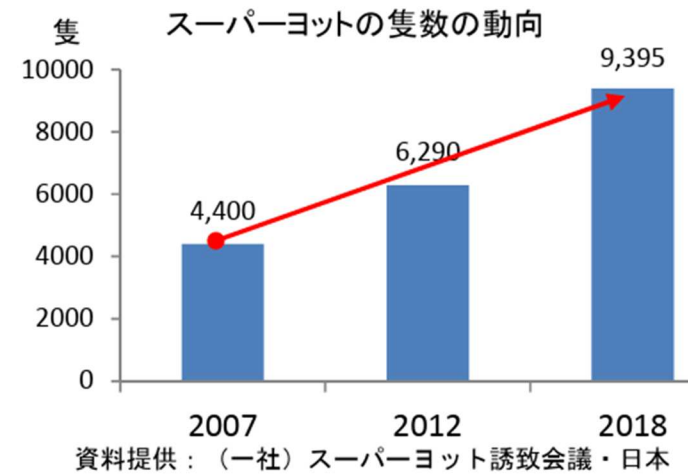


出典：国土交通省「四国におけるクルーズ船の寄港状況について」(令和 6 年 10 月)

図 5.26 四国における邦船クルーズの寄港回数の内訳

(4) 大型プレジャーボートの受入拡大に向けた取組みの推進

個人が所有する大型プレジャーボートの市場規模が世界的に拡大していることを受け、海事観光分野における取組として大型プレジャーボートの受入拡大を目指している。(図 5.27、表 5.3)



資料提供：(一社)スーパーヨット誘致会議・日本

出典：国土交通省「スーパーヨットの概要」

図 5.27 日本国内のスーパーヨットの隻数の動向

表 5.3 スーパーヨットによる国内消費事例

来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績
2013	113.14m	17日	¥27,500,000
2014	26.26m	10日	¥5,700,000
	40.22m	10日	¥15,230,000
2015	44.94m	10日	¥17,525,000
	54.45m	3日	¥3,428,360
	91.50m	30日	¥45,000,000
2016	27.00m	10日	¥2,500,000
	54.00m	3日	¥12,000,000
	54.00m	22日	¥25,000,000

資料提供：(一社)スーパーヨット誘致会議・日本

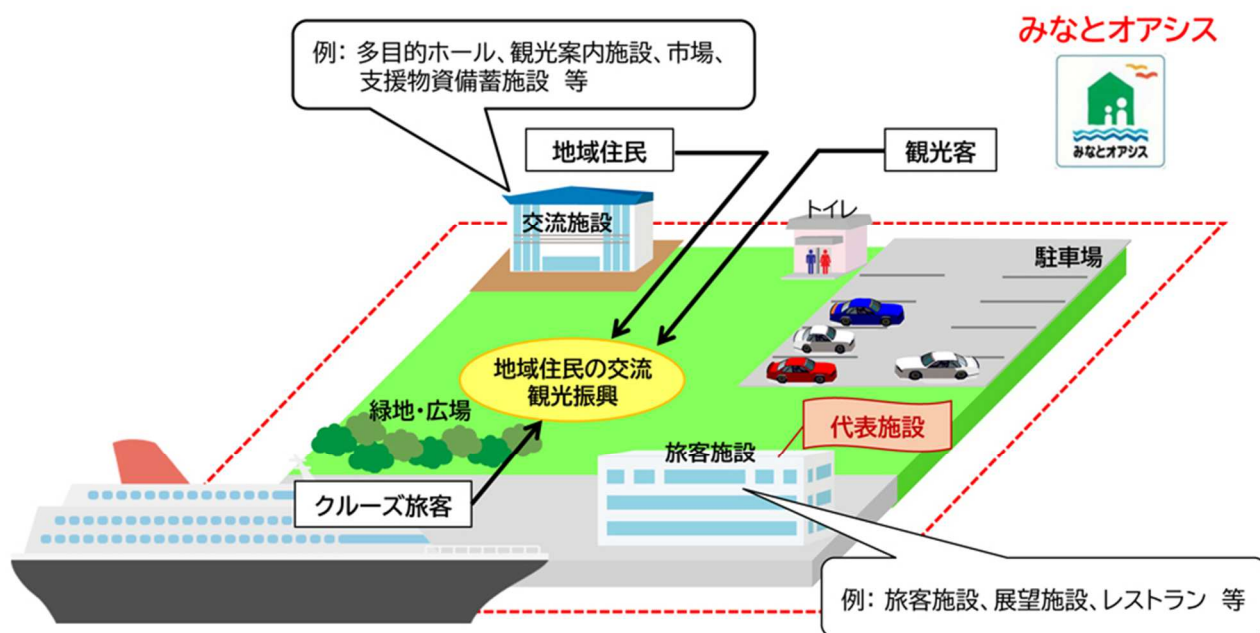
出典：国土交通省 資料「スーパーヨットの概要」

(5) みなとオアシスによる地域の活性化

みなとオアシスとは、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資するみなとを核としたまちづくりを促進するための施設のことを示しており、平成15年に制度が設立された。みなとオアシスの規模や構成施設は各施設によって異なるが、観光や港の情報発信、交流拠点、催し物を実施するための施設が最低限求められる(多目的ホール、観光案内施設、市場、支援物資備蓄施設等)。(図 5.28)

令和8年1月13日時点で全国の登録数は170箇所、愛媛県では6箇所ある。

新居浜港では、みなとオアシスマリンパーク新居浜が既にみなとオアシスに指定されており、今後、更なる魅力向上を図る。



出典：一般社団法人 ウォーターフロント協会「みなとオアシスとは」

図 5.28 みなとオアシスのイメージ

(6) 港湾緑地における官民連携の推進

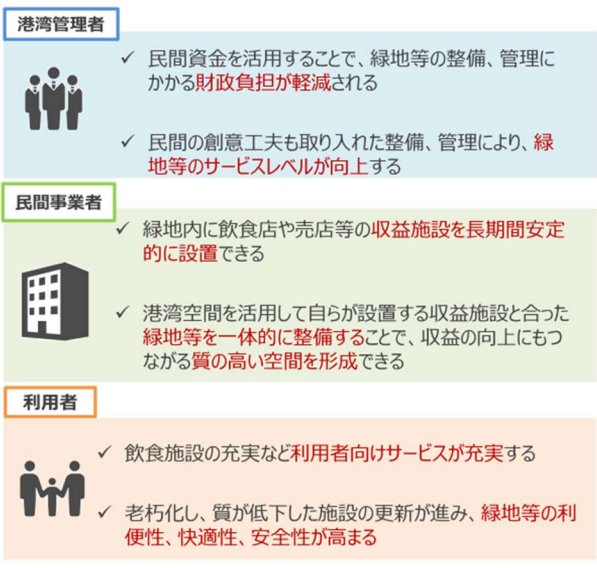
港湾管理者の厳しい財政制約等により、港湾緑地等の十分な維持管理や更新がなされておらず、老朽化・陳腐化が進展している。そこで、令和4年12月に、官民連携による賑わい空間を創出するため、港湾における緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益還元として港湾緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、港湾緑地等の貸付けを可能とする港湾環境整備計画制度(みなと緑地PPP)が創設された。(図 5.29)

これにより、港湾管理者の財政負担軽減や民間事業者の収益施設の長期安定設置、利用者向けサービスの充実など、港湾管理者、民間事業者、利用者の3者にそれぞれメリットが生まれる。(図 5.30)



民間事業者が収益施設と公共部分を一体的に整備・運営
出典:国土交通省「みなと緑地 PPP(港湾環境整備計画制度)」

図 5.29 制度のイメージ



出典:国土交通省「みなと緑地 PPP(港湾環境整備計画制度)」

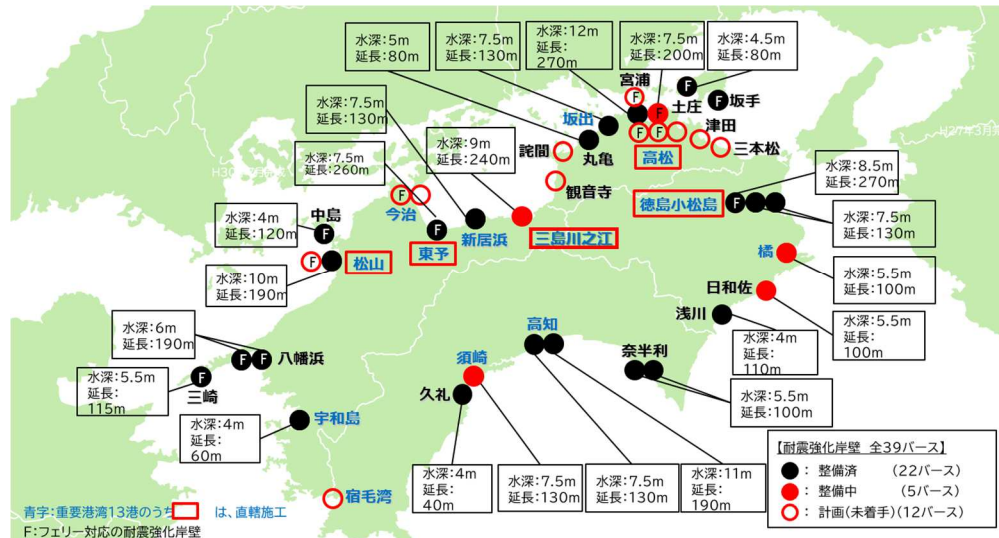
図 5.30 制度活用によるメリット

5.6 自然災害リスクの高まり

(1) 四国内の耐震強化岸壁の整備状況

将来的に発生が想定される南海トラフ地震等の大規模地震に対応するため、四国内で耐震強化岸壁の整備が進んでいる。

新居浜港の東港地区において、大規模地震災害発生時の緊急物資輸送用の耐震強化岸壁が整備済である。(図 5.31)



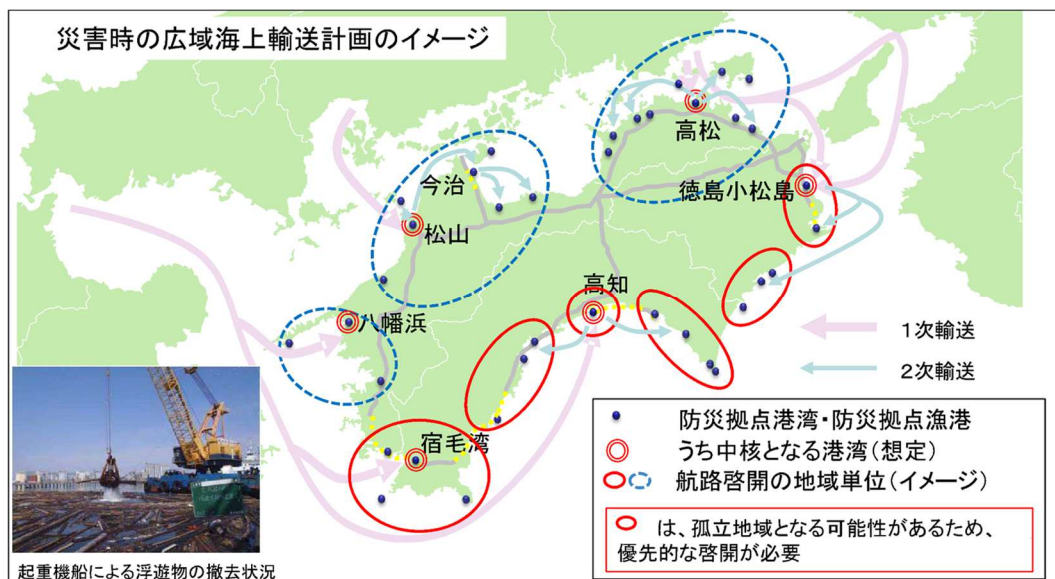
出典:四国地方整備局調べ(令和8年4月末時点)

図 5.31 四国地方の耐震強化岸壁の配置状況図

(2) 被災時の海上輸送

南海トラフ巨大地震等により、四国が被災した場合は、物資集貨や配送が行いやすい九州地方や中国地方などの港湾から、緊急物資輸送ネットワークを構築することが求められる。

新居浜港は松山港や今治港の地域の二次輸送拠点としての活用が期待されている。(図 5.32)



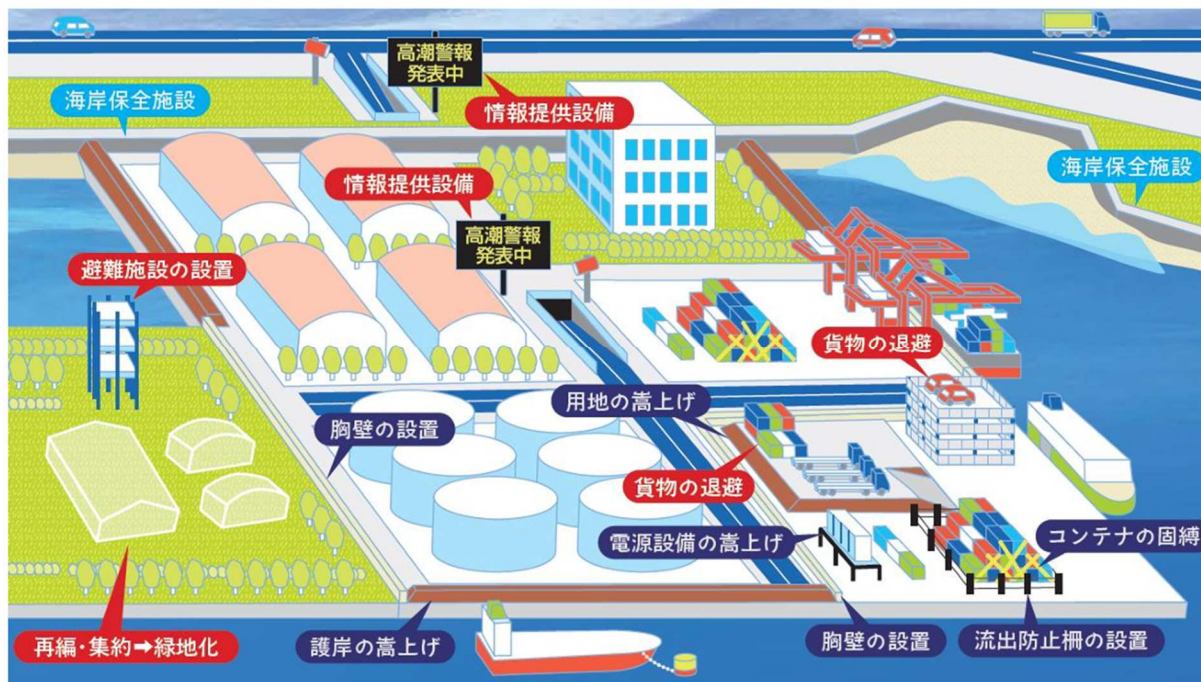
出典:四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040(参考資料)」

図 5.32 災害時の広域海上輸送計画のイメージ

(3) 気候変動への適応

令和7年10月に告示された「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」では、臨海部の強靱化や災害時の海上支援ネットワークの形成等、気候変動を考慮した具体的な港湾・臨海部の強靱化に関する方針、災害時の港湾の位置づけ等について強化、明確化された。(図 5.33)

令和7年4月には「港湾法等の一部を改正する法律」が公布され、「協働防護」の枠組みが港湾法に位置づけられ、協働防護計画の作成に対する補助や民間所有護岸等に対する特例措置が設けられた。



※協働防護：住民・企業・行政など地域の多様な主体が連携し、互いに助け合いながら災害に備え、被害を最小限に抑える取組のこと。

出典：国土交通省「協働防護計画作成ガイドライン及び港湾立地企業における気候変動リスク評価手法ガイドラインの概要」

図 5.33 「協働防護」に係る対策例（イメージ）