

松山港中・長期ビジョン検討委員会
第1回委員・幹事合同委員会資料



令和5年2月20日
愛媛県

総目次

1.	松山港中・長期ビジョンの策定について	
1.1	中・長期ビジョンと港湾計画について	1- 1
1.2	松山港中・長期ビジョン検討委員会について	1- 2
2.	松山港の概要	
2.1	松山港の位置及び背後圏	2- 1
2.2	松山港の沿革	2- 2
2.3	愛媛県内での位置付け	2- 3
2.4	松山港の地区毎の特徴	2- 4
3.	松山港の現況	
3.1	取扱貨物の現況	3- 1
3.2	入港船舶の現況	3-12
3.3	クルーズ船の現況	3-13
3.4	賑わいの現況	3-14
3.5	災害対応と老朽化の現況	3-16
4.	港湾を取り巻く状況の変化	
4.1	社会経済情勢の変化	4- 1
4.2	物流を取り巻く状況の変化	4- 6
4.3	賑わい・観光に関わる状況の変化	4-10
4.4	脱炭素化への貢献	4-12
4.5	自然災害リスクへの対応	4-13
5.	上位計画・関連計画	
5.1	国の上位計画・関連計画	5- 1
5.2	愛媛県の上位計画・関連計画	5- 4
5.3	松山市の上位計画・関連計画	5- 6
6.	市民・港湾利用者からの要請・意見	
6.1	市民への意向調査結果	6- 1
6.2	港湾利用者への意向調査結果	6- 2
7.	松山港の将来に向けた課題と要請の整理	
7.1	松山港が果たすべき役割	7- 1
7.2	松山港の課題と要請	7- 2

第1回委員会(令和5年2月20日)

- 港湾や背後地域の現況
- 上位関連計画の動向
- 松山港が果たすべき役割
- 松山港の課題と要請

第2回委員会(令和5年8月予定)

- 課題に対する対応策
- 松山港の将来像
- 長期的な港湾整備の方向性
- 将来の空間利用計画

第3回委員会(令和5年12月予定)

- 松山港中・長期ビジョン(案)

←パブリックコメント実施

第4回委員会(令和5年度中予定)

※第3回委員会及びパブリックコメントの状況に応じて開催

松山港中・長期ビジョン策定

(令和6年3月予定)

1. 松山港中・長期ビジョンの策定について
 - 1.1 中・長期ビジョンと港湾計画について 1-1
 - 1.2 松山港中・長期ビジョン検討委員会について 1-2

1. 松山港中・長期ビジョンの策定について

1.1 中・長期ビジョンと港湾計画について

中・長期ビジョン

中・長期ビジョンとは、港湾管理者が、港湾計画の改訂に先立ち、港湾利用者、関係行政機関、住民など様々な主体の意見・要請をもとに、概ね20年～30年先の将来の長期的視野に立った総合的な港湾空間の形成とそのあり方を構想・ビジョンとしてまとめるもの

中・長期ビジョンのうち短・中期的施策を抽出



港湾計画

10～15年程度先を目標とした港湾の能力、港湾施設の規模や配置などを定めるもの

松山港港湾計画（平成5年6月 改訂、平成8年3月・平成30年3月 一部変更）

●目標年次：おおむね平成15年

●計画の方針

- 1) 物流機能の充実
- 2) 高浜地区での港湾の再開発
- 3) 海洋性レクリエーション基地の整備
- 4) 臨港交通体系の充実
- 5) 港湾における安全確保のため外郭施設を整備
- 6) 背後圏の環境改善等のため廃棄物処理用地を確保
- 7) 大規模地震災害に対処するため耐震強化岸壁を整備

●港湾の能力

取扱貨物量	外貿	180万トン
	内貿 (うちフェリー)	2,490万トン (うち1,990万トン)
	合計	2,670万トン
入港最大標準船型		4万DWT級貨物船 ➡ 8万DWT級石炭船 1.4万DWT級コンテナ船 (外港新埠頭)

改訂から30年経過

●松山港を取り巻く状況等の主な変化

➤ 松山港を取り巻く物流環境の変化

- 松山港外港地区国際物流ターミナル供用開始
- フェリー航路の減少
- トラックドライバー不足や2024年問題への対応
- 松山外環状道路の整備

➤ 港湾利用ニーズの変化

- クルーズ需要の増加

➤ 社会経済情勢の変化

- 脱炭素化の推進

➤ 大規模災害への対応

- 大規模災害発生時の港湾への期待

松山港港湾計画の改訂を目指して、松山港の中・長期ビジョンを策定する

1.2 松山港中・長期ビジョン検討委員会について

松山港中・長期ビジョン検討委員会の役割

- ・ 委員会は、松山港を取り巻く状況の変化や松山港に対する諸要請、また今後松山港が果たすべき役割等を踏まえ、今後20～30年先(2040～2050年代)を目標とする中・長期的視点に立った総合的な港湾空間の形成について検討し、港湾管理者へ助言、指導を行う

【 松山港中・長期ビジョン検討委員会スケジュール（案） 】

年度	回	委員会等	検討内容	その他
令和4年度	第1回	令和5年2月20日 第1回 委員・幹事合同委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 松山港を取り巻く現況 ・ 松山港の課題の抽出 	
令和5年度	第2回	令和5年7月(予定) 第2回 幹事会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第1回委員会での主要意見と対応 ・ 松山港の将来像及び基本方針 ・ 中・長期ビジョン素案 	※中・長期ビジョン案についてパブリックコメント実施
		令和5年8月(予定) 第2回 委員会		
	第3回	令和5年11月(予定) 第3回 幹事会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第2回委員会での主要意見と対応 ・ 中・長期ビジョン案 	
		令和5年12月(予定) 第3回 委員会		
第4回	令和5年度中(予定) 第4回 幹事会・第4回 委員会 または 第4回 委員・幹事合同委員会	※第3回委員会及びパブリックコメントの状況に応じて開催		

※必要に応じて、個別課題についての検討を行うワーキンググループを設置する。

2. 松山港の概要

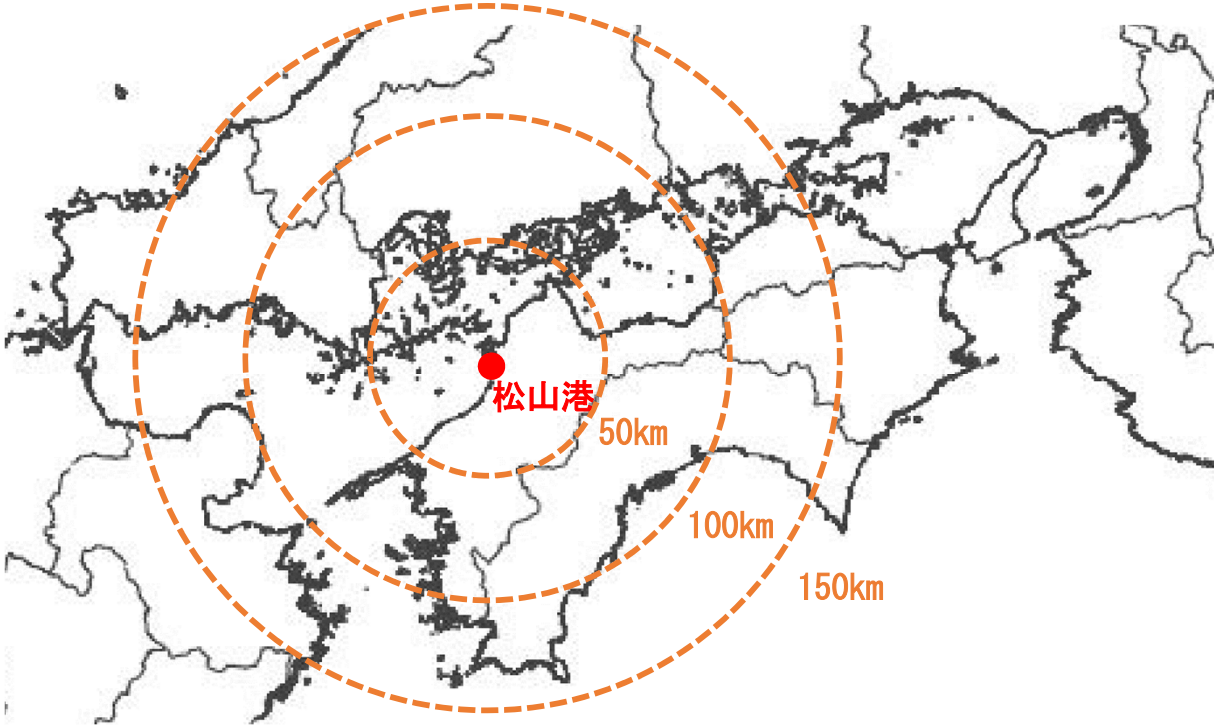
- 2.1 松山港の位置及び背後圏 2- 1
- 2.2 松山港の沿革 2- 2
- 2.3 愛媛県内での位置付け 2- 3
- 2.4 松山港の地区毎の特徴 2- 4

2. 松山港の概要

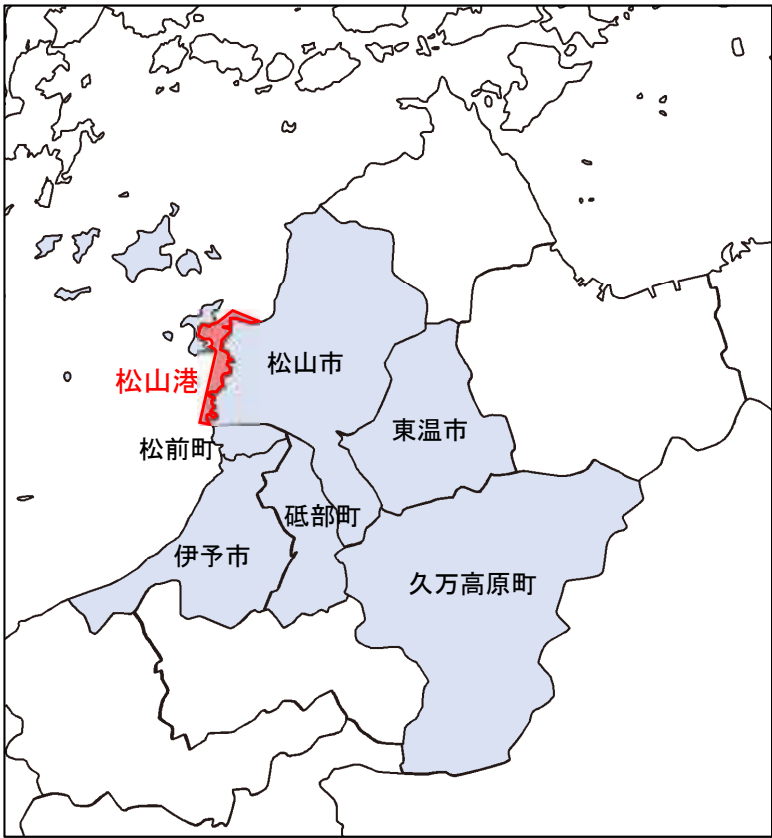
2.1 松山港の位置及び背後圏

- 愛媛県の中央部に位置し、古来より瀬戸内海の海上交通の要衝を占め、本州と九州とを結ぶ交通・産業の重要な港として発展。
- 松山空港も立地し、四国最大の人口を擁する県都松山市の海と空の玄関口として、物流・人流の拠点となっている。

松山港位置図



松山港背後圏



2.2 松山港の沿革

- 松山港は明治21年の阪神航路就航などにより、高浜に棧橋と埋立護岸や倉庫等が建設され、港としての形態が整った。
- 大正5年以降、高浜地区や三津浜(内港地区)を主とした整備が実施されたが、港勢の発展に伴い外港地区の整備に着手し、昭和35年以降は港湾計画に基づき外港地区、今出地区を中心に施設整備が推進された。

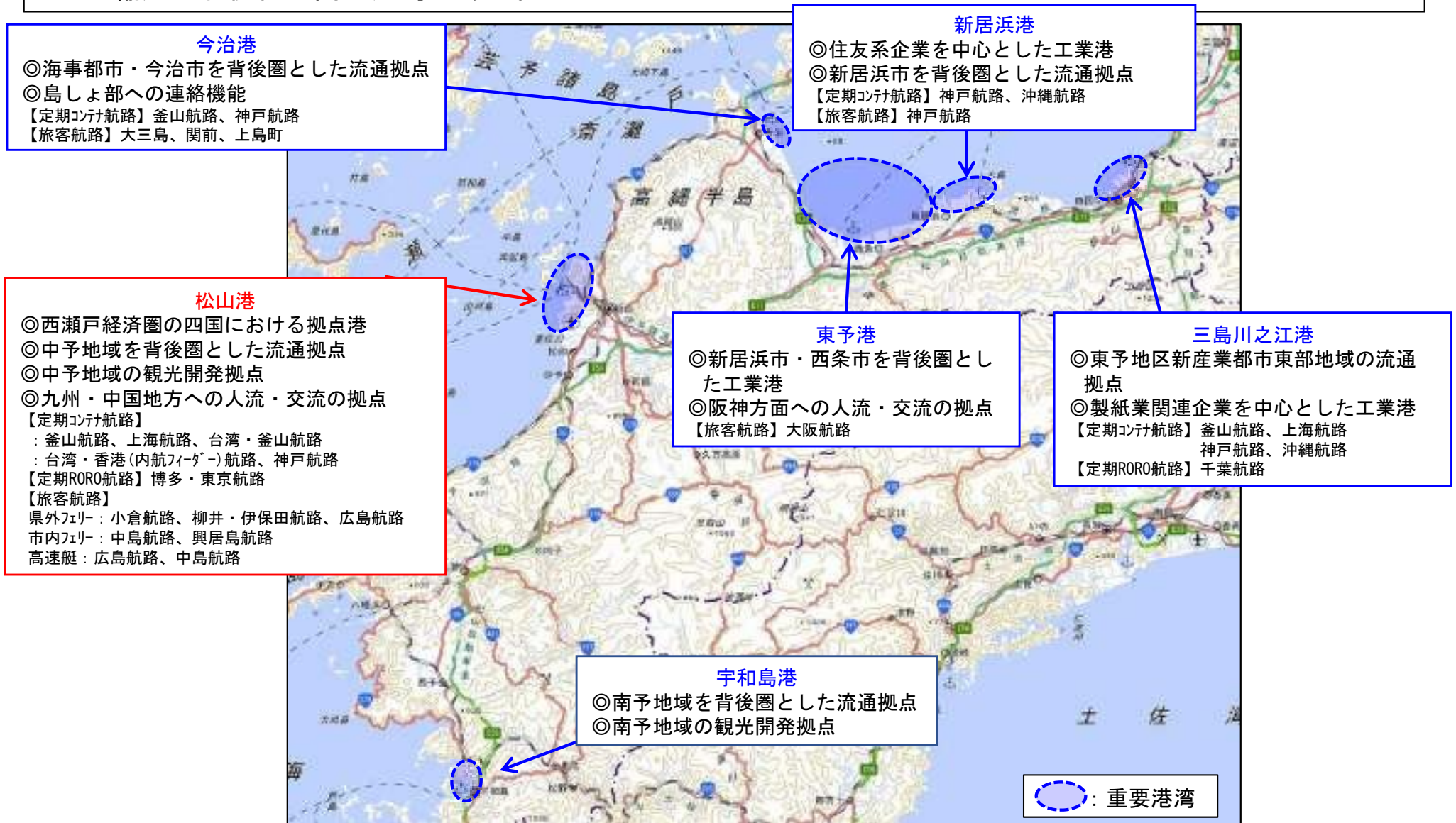
松山港の沿革

年月	出来事
明治21年	阪神航路就航(高浜に棧橋等を建設)
大正5年~12年	三津浜に防波堤を築造
昭和15年	三津浜町と松山市の合併により松山港となる
昭和16年~25年	内港拡張、外港地区整備着手
昭和26年1月	重要港湾に指定
昭和29年7月	開港
昭和35年1月	港湾計画(新規)策定
昭和30~50代	今出地区、吉田浜地区、外港地区、高浜地区の整備が進展
昭和41年度	松山観光港ターミナルビル建築
昭和47年5月	港湾計画改訂
昭和58年12月	港湾計画改訂
平成5年6月	港湾計画改訂
平成6年4月	外港地区国際物流ターミナル整備事業に着手
平成12年10月	松山観光港ターミナルビルリニューアル
平成13年3月	外港新埠頭1号岸壁(-10m)(耐震)供用開始
平成29年4月	外港新埠頭2号岸壁(-13m)供用開始
平成30年度	外港第1ふ頭2号岸壁を大型クルーズ船対応に改良



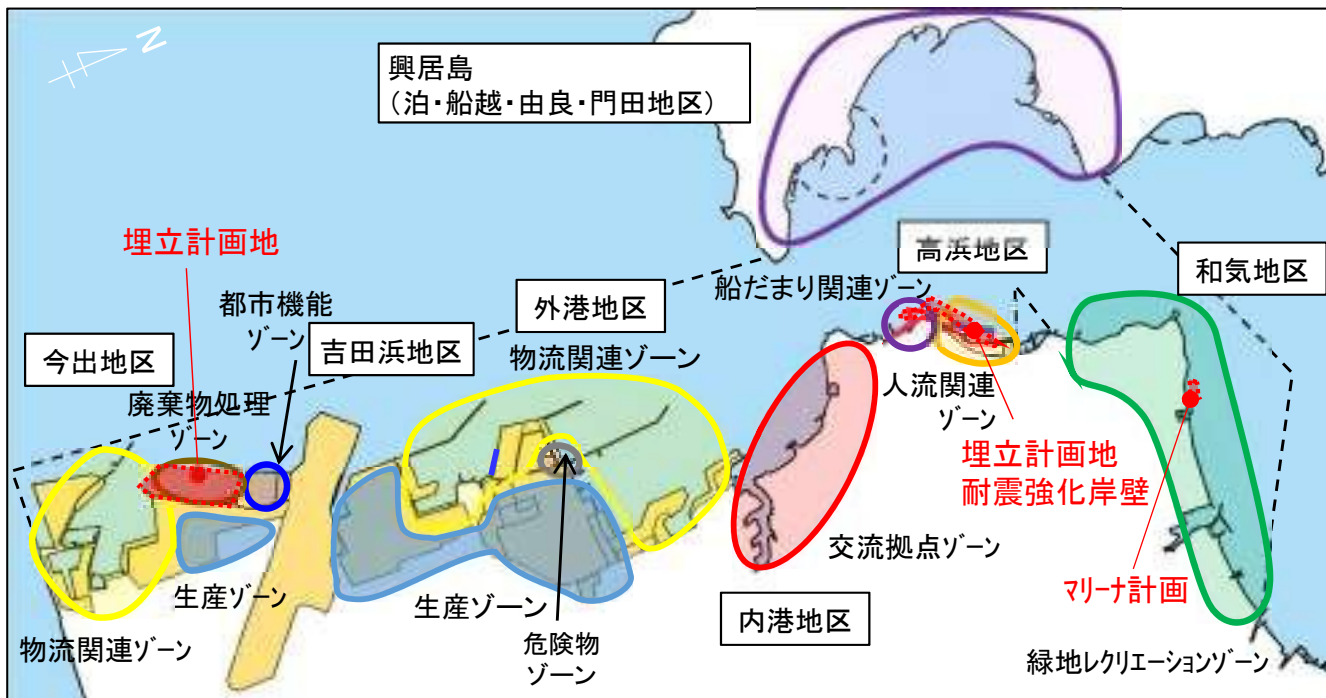
2.3 愛媛県内での位置付け

- 愛媛県内には重要港湾が6港位置している（四国内に重要港湾は13港）。
- 松山港は釜山・上海・基隆・高雄・香港等の東アジア主要港との定期コンテナ航路を有しているとともに、関東方面の定期RORO船、及び中国地方や九州地方とつながるフェリー航路が就航しており、最も海上輸送の利便性が高い港湾である。



2.4 松山港の地区毎の特徴①

平成5年港湾計画改訂時のゾーニング図と主な整備状況



- 【泊・由良地区】**
- フェリー発着地の一つ
- 【船越・門田地区】**
- 漁船等の小型船だまりを位置付け

- : 物流関連ゾーン
- : 人流関連ゾーン
- : 交流拠点ゾーン
- : 生産ゾーン
- : 危険物ゾーン
- : 緑地レクリエーションゾーン
- : 都市機能ゾーン
- : 船だまり関連ゾーン
- : 廃棄物処理ゾーン
- : 耐震強化岸壁
- 赤字 : 未整備箇所

- 【今出地区】**
- 木材等バルク貨物を取扱う
 - 廃棄物処理ゾーンとして埋立てを計画

- 【吉田浜地区】**
- 空港に隣接し、化学繊維メーカー等が立地する生産ゾーン

- 【外港地区】**
- 松山港の物流の中心地
 - 定期貨物航路が就航
 - クルーズ船寄港場所
 - 臨海部に化学繊維・石油化学・化学メーカー等の工場、バイオマス発電所等が立地

- 【内港地区】**
- 松山港発祥の地
 - 古い町並みが残る港町
 - 水産市場が立地
 - 旅客航路(柳井・伊保田航路、中島航路)が就航
 - 夏の花火大会の会場
 - 三津の渡し

- 【高浜地区】**
- フェリー発着の高浜旧港、松山観光港を有した人流拠点
 - 旅客航路を集約し松山観光港を拡張のための埋立てと耐震強化岸壁整備を計画

- 【和気地区】**
- 和気海水浴場を有し、ヨット等のマリンスポーツが行われる等、レクリエーションの場
 - マリーナを計画

2.4 松山港の地区毎の特徴②

今出地区



外港地区



吉田浜地区



2.4 松山港の地区毎の特徴③

内港地区



2.4 松山港の地区毎の特徴④

高浜地区



2.4 松山港の地区毎の特徴⑤

和気地区



興居島



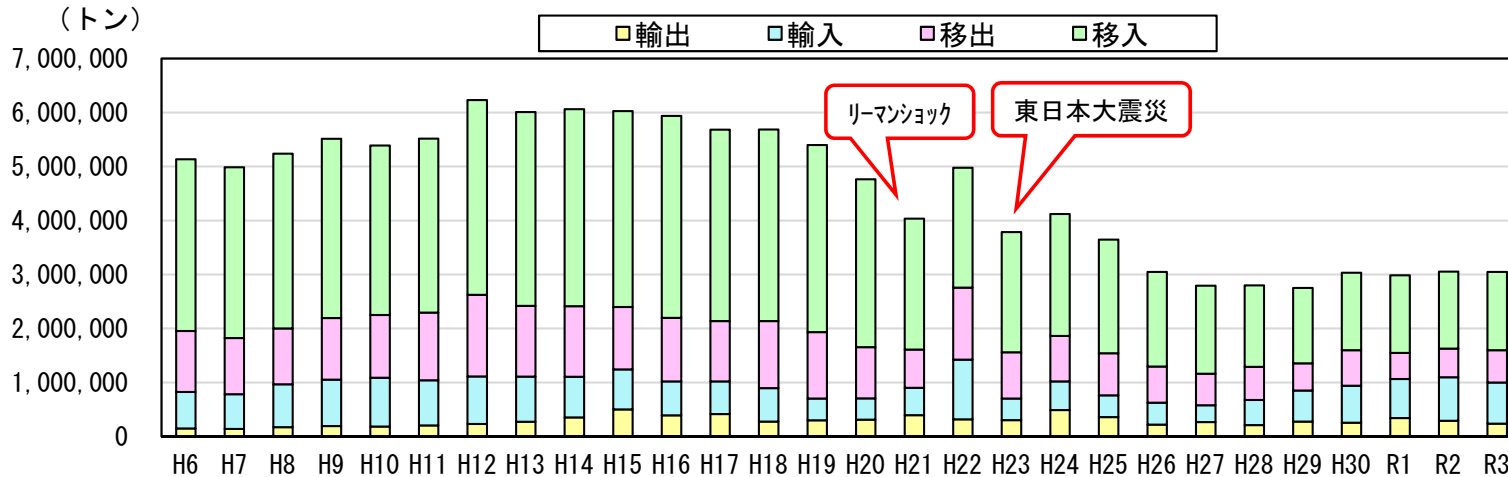
3. 松山港の現況

- 3. 1 取扱貨物の現況 3- 1
- 3. 2 入港船舶の現況 3-12
- 3. 3 クルーズ船の現況 3-13
- 3. 4 賑わいの現況 3-14
- 3. 5 災害対応と老朽化の現況 3-16

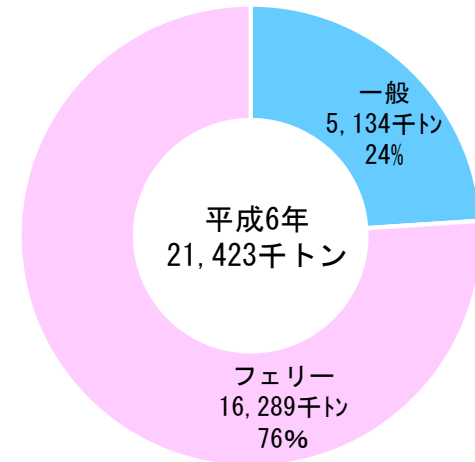
3.1 取扱貨物の現況①【全体貨物量】

- 松山港の取扱貨物はフェリー貨物の占める割合が高く、フェリー航路の減少に伴い、全体の取扱貨物量が大きく減少している。
- 近年はフェリー貨物が600万トン前後、一般貨物では300万トン前後で推移している。

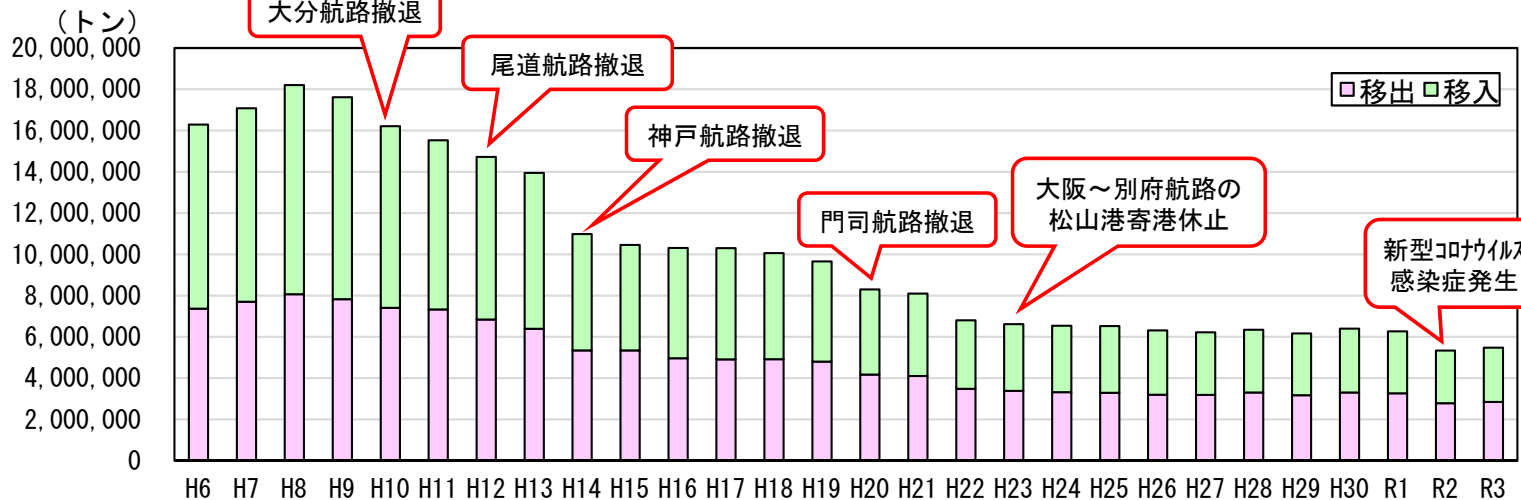
松山港の港湾取扱貨物量の推移(フェリー貨物を除く)



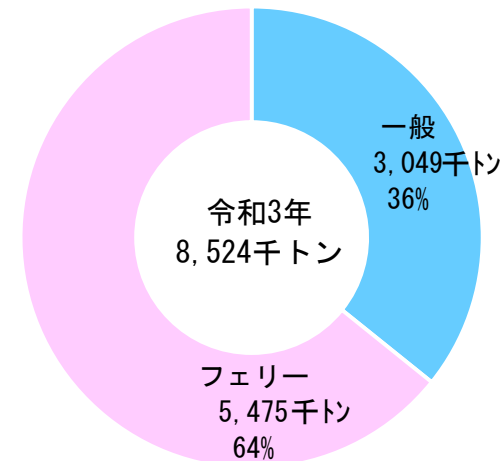
貨物種別による取扱貨物量



松山港のフェリー貨物の推移



約6割減

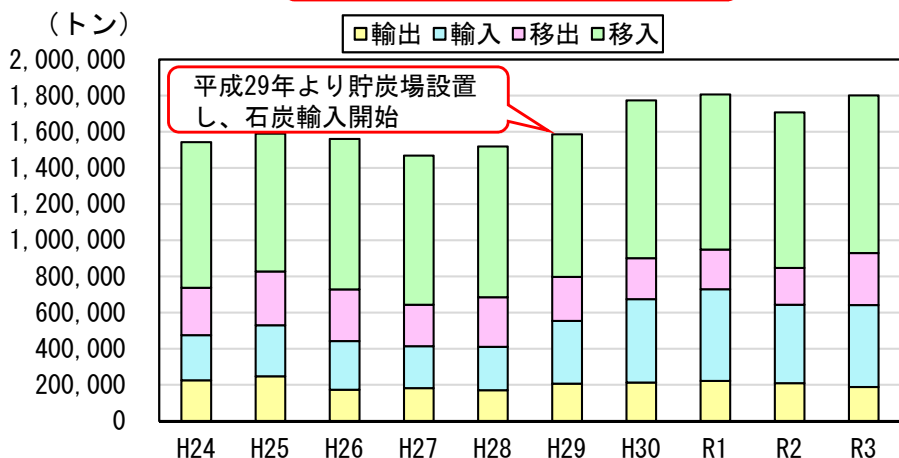


資料：「港湾統計」国土交通省

3.1 取扱貨物の現況②【公専別、荷姿別(フェリー貨物を除く)】

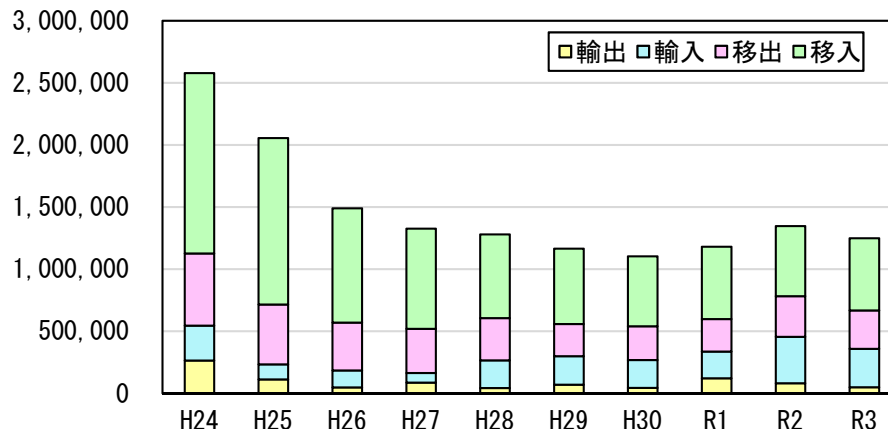
- 専用貨物は平成24年を境に石油関連製品の取扱いが減少し、令和3年では公共貨物が6割を占めている。
- 荷姿別では、令和3年では松山港の取扱貨物量の約86%がバルク貨物、約14%がコンテナ貨物であり、平成25年より取扱いのあるシャーシ貨物は年間1,000t程度を取り扱っている。

公共貨物の取扱貨物量の推移

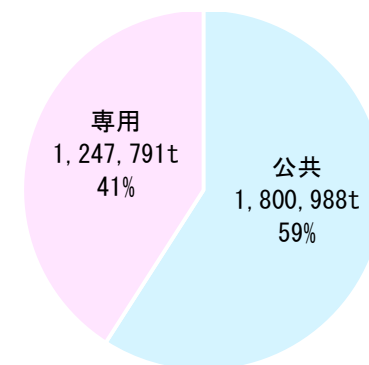


(トン)

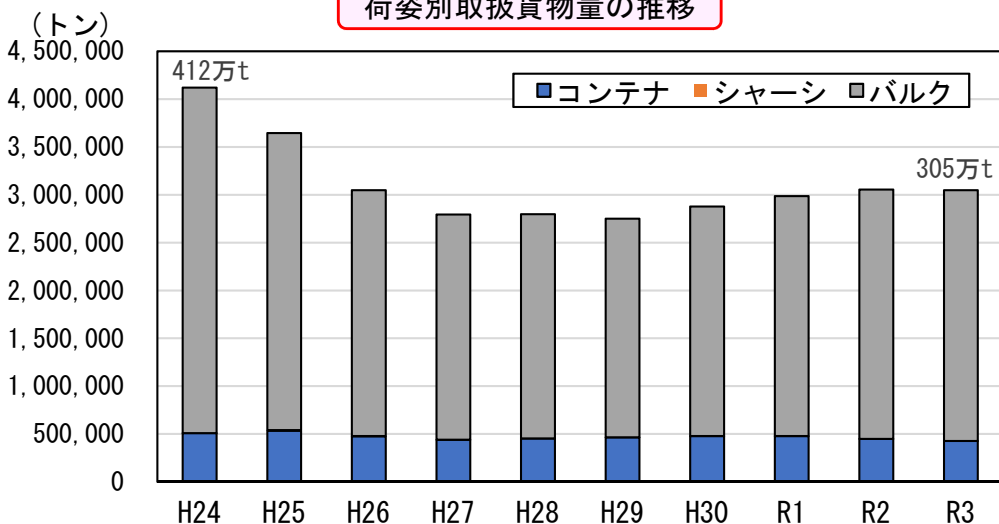
専用貨物の取扱貨物量の推移



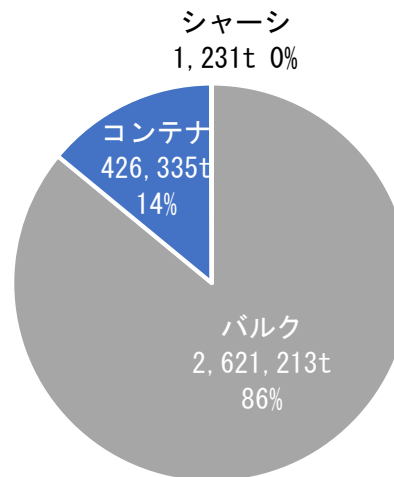
公専別割合(令和3年)



荷姿別取扱貨物量の推移



荷姿別割合(令和3年)

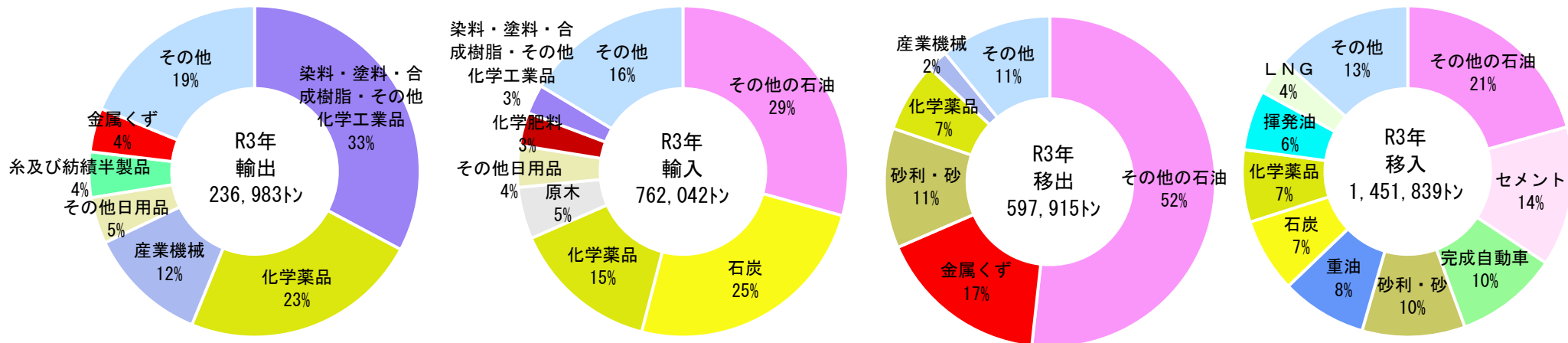


資料：「港湾統計」国土交通省

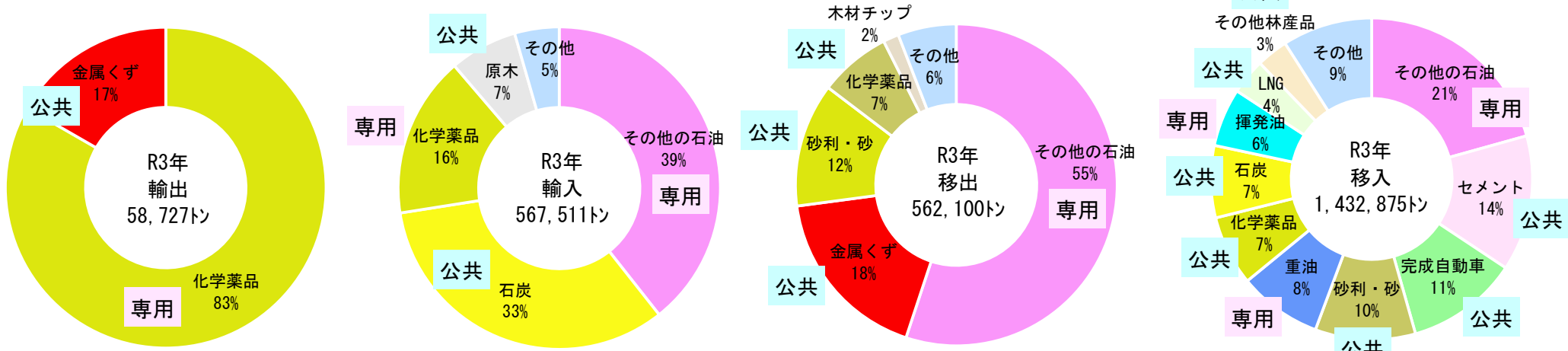
3.1 取扱貨物の現況③【全体及びバルク貨物の品目別取扱貨物量】

- 松山港全体では石油関連製品や化学薬品の取扱が多く、次いで、石炭や砂利・砂、セメント、完成自動車、金属くず、その他化学工業品がそれぞれ10万トン以上取り扱っている。
- バルク貨物の公共貨物では石炭が最も多く、輸入・移入で計30万トン取扱っている。

松山港全体の品目別取扱貨物量(令和3年)



バルク貨物の品目別取扱貨物量(令和3年)

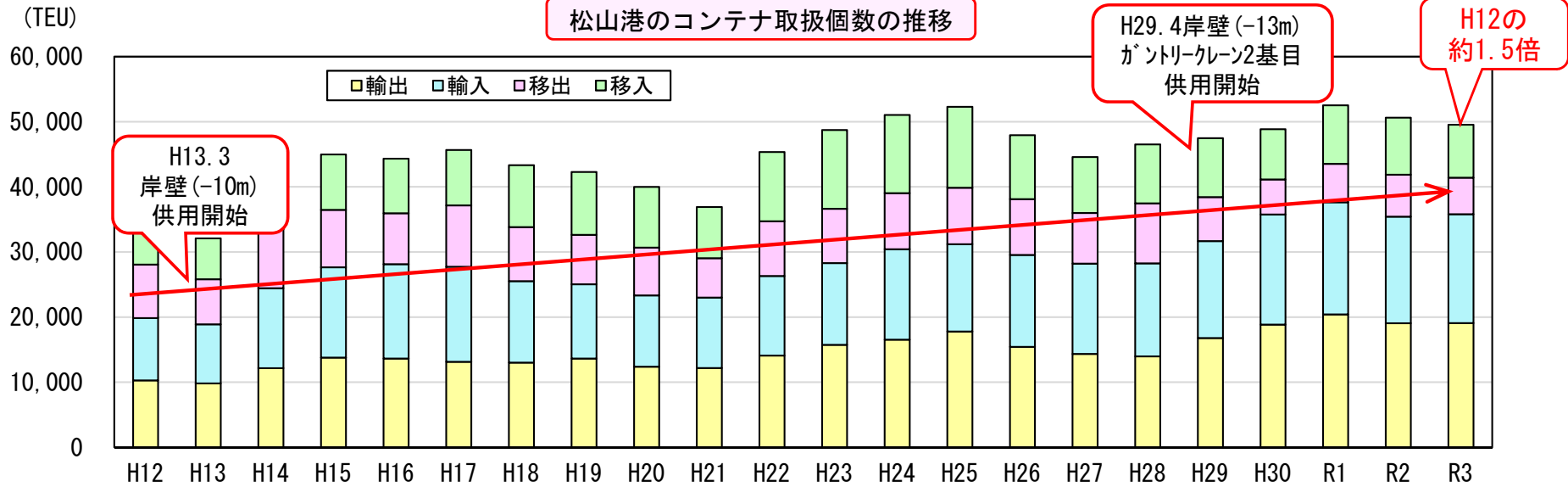


公共 : 主に公共貨物 専用 : 主に専用貨物

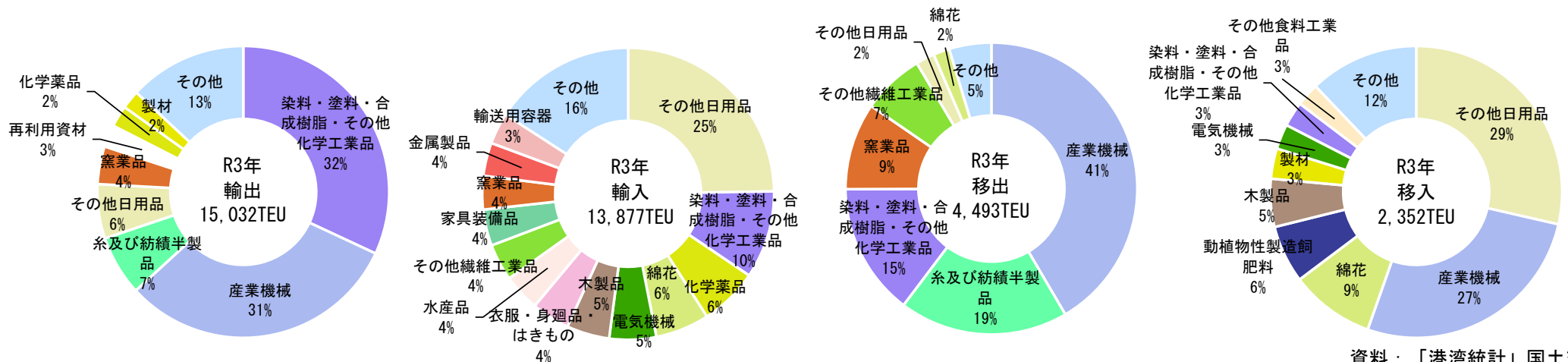
資料 : 「港湾統計」国土交通省

3.1 取扱貨物の現況④【コンテナ貨物】

● 平成13年の岸壁(-10m) 供用開始より、コンテナ取扱個数は増減しながらやや増加傾向で推移しており、令和3年には平成12年の約1.5倍となっている。



松山港の品目別コンテナ取扱個数(令和3年)

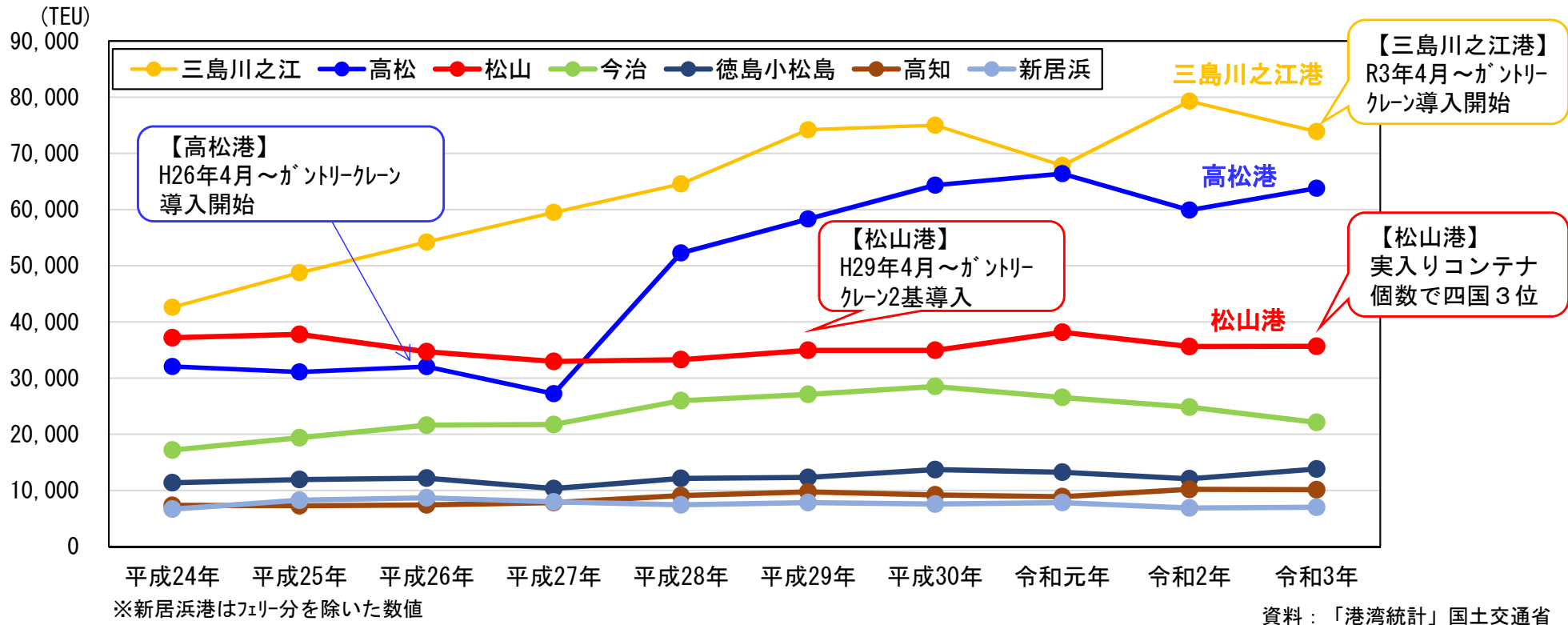


資料：「港湾統計」国土交通省

3.1 取扱貨物の現況⑤【四国内でのコンテナ貨物】

- 松山港では釜山航路をはじめとしたアジア航路や神戸航路など週10便のコンテナ航路が就航している。
- 松山港で取扱う実入りコンテナ取扱個数は35,000TEU前後であり、四国で3位を占めている。

四国内の実入りコンテナ個数の推移



松山港コンテナ航路スケジュール

- [令和4月11日時点]
- ・釜山航路：週5便
 - ・台湾・釜山航路：隔週1便
※令和5年1月中旬より2隻体制週1便に変更予定
 - ・上海航路：週1便
 - ・台湾・香港(内航フィター)航路：週1便
 - ・神戸(内航フィター)航路：週2便

時間帯	日	月	火	水	木	金	土
AM			釜山 (南星海運)	釜山 (高麗海運)	神戸 (井本商運)		神戸 (井本商運)
			釜山 (興亜LINE)				
PM			台湾・香港 内航フィター (OOCL)	台湾・釜山 (愛媛オーシャン ライン)	上海 (SITC)	釜山 (長錦商船)	釜山 (高麗海運)

資料：「港湾統計」国土交通省

3.1 取扱貨物の現況⑥【各ふ頭の利用状況：今出地区】令和3年

垣生4号岸壁							
水深	-10m	延長・ハース数		370m (2B)			
利用水準	180 t/m	最大利用船型		10,000 DWT			
係留隻数	12 隻/年	係留時間		576時間/年			
品目	合計	外貨貨物			内貨貨物		
		計	出	入	計	出	入
原木	38,640	38,640		38,640	0		
金属くず	27,793	7,873	7,873		19,920	19,920	
合計	66,433	46,513	7,873	38,640	19,920	19,920	0

利用水準

	1,000	t/m以上
	500~999	t/m
	100~499	t/m
	100未満	t/m
	荷役無し	

凡例

	: 公共岸壁
	: 専用岸壁



垣生3号岸壁				
水深	-5.5m	延長・ハース数	272m (3B)	
利用水準	169 t/m		最大利用船型	2,000DWT
係留隻数	1隻/年	係留時間	12時間/年	
品目	合計	内貨貨物		
		計	出	入
その他林産品	45,940	45,940		45,940
合計	45,940	45,940	0	45,940

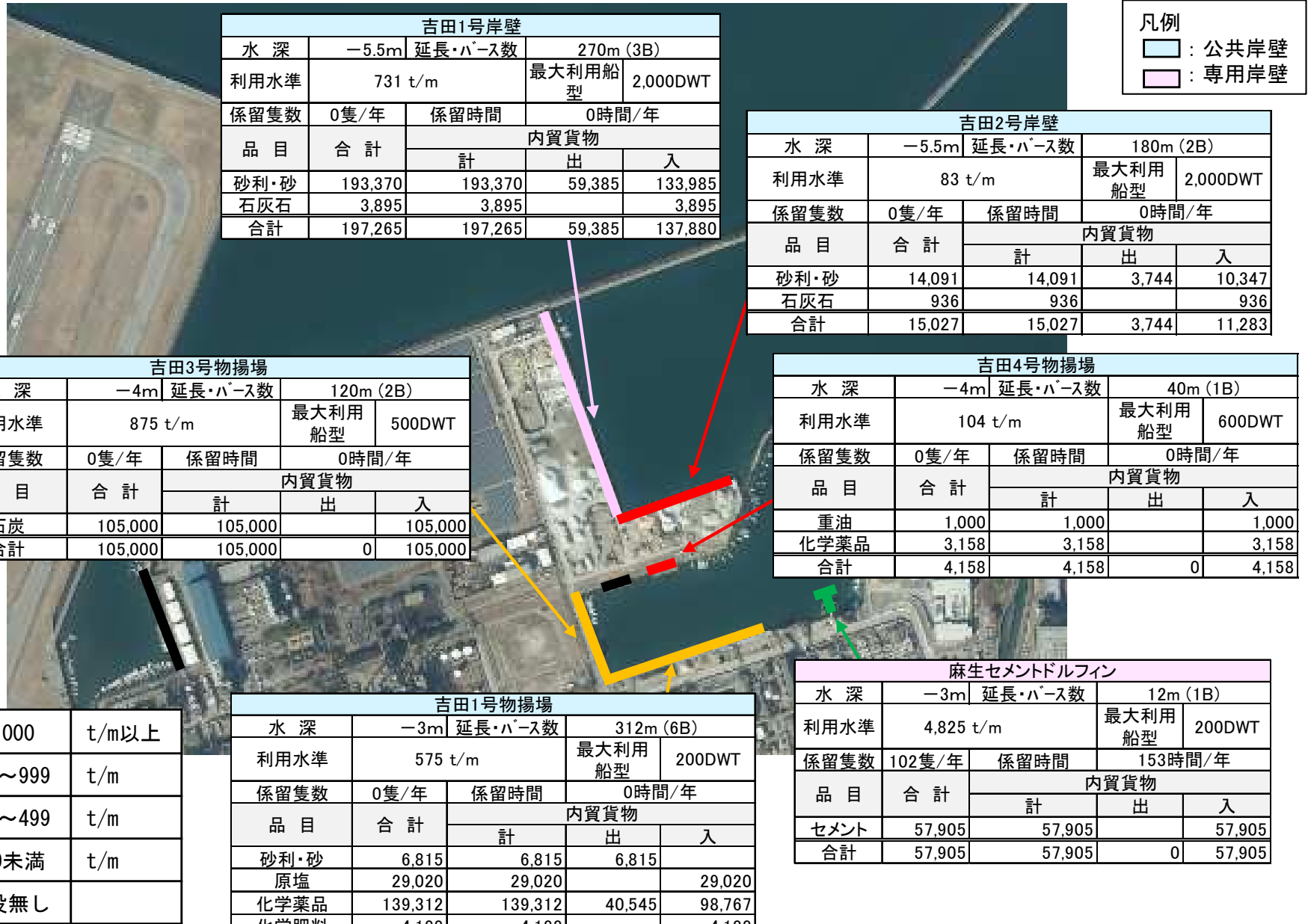
垣生ふ頭4号物揚場				
水深	-4m	延長・ハース数	85m (1B)	
利用水準	116 t/m		最大利用船型	600DWT
係留隻数	0隻/年	係留時間	0時間/年	
品目	合計	内貨貨物		
		計	出	入
木材チップ	8,878	8,878	8,878	
砂利・砂	1,000	1,000		1,000
合計	9,878	9,878	8,878	1,000

垣生ふ頭3号物揚場				
水深	-4m	延長・ハース数	135m (2B)	
利用水準	386 t/m		最大利用船型	600DWT
係留隻数	34隻/年	係留時間	204時間/年	
品目	合計	内貨貨物		
		計	出	入
セメント	52,090	52,090		52,090
合計	52,090	52,090	0	52,090

※施設延長に取付部は含まない
 ※係留隻数及び係留時間は500総トン以上の貨物船について記載

資料：港湾台帳、港湾統計(令和3年)

3.1 取扱貨物の現況⑦【各ふ頭の利用状況：吉田浜地区】令和3年



※施設延長に取付部は含まない
 ※係留隻数及び係留時間は500総トン以上の貨物船について記載

資料：港湾台帳、港湾統計(令和3年)

3. 松山港の現況

3.1 取扱貨物の現況⑧【各ふ頭の利用状況：外港地区①】 令和3年

外港新埠頭第2号岸壁							
水深	-13m	延長・ハース数	260m (1B)		最大利用船型	40,000 DWT	
利用水準	972 t/m		定期航路	韓国航路・上海航路・台湾航路／神戸航路			
係留隻数	41隻/年		係留時間	1,647時間/年			
品目	合計	外貨貨物			内貨貨物		
		計	出	入	計	出	入
石炭	188,252	188,252		188,252	0		
化学肥料	24,319	24,319		24,319	0		
化学薬品	8,409	7,990	732	7,258	419	209	210
染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	8,292	5,258	3,701	1,557	3,034	2,800	234
その他日用品	4,244	3,551	1,195	2,356	693		693
産業機械	3,717	3,076	2,838	238	641	82	559
糸及び紡績半製品	2,202	1,272	832	440	930	668	262
綿花	1,512	1,459	179	1,280	53	53	
金属製品	1,155	1,111	360	751	44		44
鋼材	993	993		993	0		
その他繊維工業品	968	190	46	144	778	619	159
電気機械	938	804	232	572	134		134
輸送用容器	918	918	34	884	0		
その他食料工業品	855	0		855			855
水産品	823	696	73	623	127	99	28
衣服・身廻品・はきもの	762	643		643	119	58	61
木製品	710	580	40	540	130	15	115
製造食品	561	532	65	467	29	28	1
家具装備品	437	403	40	363	34		34
窯業品	353	353	159	194	0		
その他	2,189	1,818	717	1,101	371	170	201
合計	252,609	244,218	11,243	232,975	8,391	4,801	3,590

外港新埠頭1号岸壁							
水深	-10m	延長・ハース数	170m (1B)		最大利用船型	10,000 DWT	
利用水準	2,314 t/m		定期航路	韓国航路・上海航路・台湾航路／神戸航路			
係留隻数	366隻/年		係留時間	2,075時間/年			
品目	合計	外貨貨物			内貨貨物		
		計	出	入	計	出	入
染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	100,045	94,223	74,044	20,179	5,822	5,243	579
その他日用品	44,170	38,155	9,576	28,579	6,015	1,268	4,747
産業機械	39,094	27,721	25,011	2,710	11,373	9,042	2,331
化学薬品	22,665	22,278	5,731	16,547	387	126	261
綿花	22,461	19,956	4,772	15,184	2,505	391	2,114
糸及び紡績半製品	19,853	11,857	9,677	2,180	7,996	7,946	50
木製品	13,907	13,520	900	12,620	387		387
水産品	12,458	11,597	2,967	8,630	861	392	469
衣服・身廻品・はきもの	12,135	12,094	1,200	10,894	41	29	12
窯業品	11,507	8,259	5,717	2,542	3,248	3,204	44
製造食品	8,655	8,332	1,673	6,659	323	106	217
家具装備品	8,564	8,289	819	7,470	275		275
輸送用容器	8,293	8,293	399	7,894	0		
その他繊維工業品	8,062	6,817	1,886	4,931	1,245	1,137	108
電気機械	7,967	7,674	2,528	5,146	293		293
再利用資材	6,829	6,688	6,648	40	141	141	
金属製品	6,536	6,284	721	5,563	252	150	102
製材	6,067	4,697	4,193	504	1,370	440	930
非鉄金属	5,146	5,080	160	4,920	66		66
その他	28,895	26,338	8,391	17,947	2,557	168	2,389
合計	393,309	348,152	167,013	181,139	45,157	29,783	15,374

外港新埠頭3号岸壁				
水深	-7.5m	延長・ハース数	260m (2B)	
利用水準	13 t/m		最大利用船型	5,000DWT
係留隻数	124隻/年	係留時間	5,063時間/年	
品目	合計	内貨貨物		
		計	出	入
鋼材	3,390	3,390		3,390
合計	3,390	3,390	0	3,390

外港新埠頭危険物岸壁				
水深	-7.5m	延長・ハース数	130m (1B)	
最大利用船型	5000DWT			
係留隻数	52隻/年	係留時間	245時間/年	
品目	合計	内貨貨物		
		計	出	入
砂利・砂	200	200		200
非金属鉱物	30,240	30,240		30,240
LNG(液化天然ガス)	51,798	51,798		51,798
合計	82,238	82,238	0	82,238

利用水準		
	1,000	t/m以上
	500~999	t/m
	100~499	t/m
	100未満	t/m
	荷役無し	

※施設延長に取付部は含まない
 ※係留隻数及び係留時間は500総トン以上の貨物船について記載

資料：港湾台帳、港湾統計(令和3年)

3.1 取扱貨物の現況⑨【各ふ頭の利用状況：外港地区②】令和3年

利用水準

	1,000	t/m以上
	500~999	t/m
	100~499	t/m
	100未満	t/m
	荷役無し	

凡例
 : 公共岸壁
 : 専用岸壁

外港第1ふ頭1号岸壁							
水深	-6.5m	延長・ハース数		237m (2B)			
利用水準	54 t/m	最大利用船型		3,000 DWT			
係留隻数	1隻/年	係留時間		48時間/年			
品目	合計	外貨物			内貨物		
		計	出	入	計	出	入
鋼材	755	0			755		755
金属くず	11,966	1,939	1,939		10,027	10,027	
合計	12,721	1,939	1,939	0	10,782	10,027	755

コスモバース							
水深	-3.5~-12m	延長		595m			
利用水準	2,000 t/m	最大利用船型		700~30,000 DWT			
係留隻数	318隻/年	係留時間		954時間/年			
品目	合計	外貨物			内貨物		
		計	出	入	計	出	入
重油	120,445	0			120,445		120,445
揮発油	90,061	0			90,061	5,160	84,901
その他の石油	827,700	223,375		223,375	604,325	304,436	299,889
LPG(液化石油ガス)	16,965	0			16,965		16,965
化学薬品	134,715	134,715	48,915	85,800	0		
合計	1,189,886	358,090	48,915	309,175	831,796	309,596	522,200

外港第1ふ頭2号岸壁							
水深	-10m	延長・ハース数		370m (2B)		最大利用船型 10,000 DWT	
利用水準	418 t/m	定期航路		RORO航路(博多・東京航路)週1便			
係留隻数	236隻/年	係留時間		366時間/年			
品目	合計	外貨物			内貨物		
		計	出	入	計	出	入
完成自動車	150,393	113		113	150,280	3,940	146,340
産業機械	3,115	0			3,115	3,115	
染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	1,231	0			1,231	1,231	
合計	154,739	113	0	113	154,626	8,286	146,340

大可賀ふ頭3号岸壁				
水深	-5.5m	延長・ハース数		90m (1B)
利用水準	982 t/m	最大利用船型		2,000DWT
係留隻数	17隻/年	係留時間		238時間/年
品目	合計	内貨物		
		計	出	入
セメント	88,340	88,340		88,340
合計	88,340	88,340	0	88,340

大可賀ふ頭1号岸壁				
水深	-4.5m	延長・ハース数		180m (2B)
利用水準	508 t/m	最大利用船型		700DWT
係留隻数	29隻/年	係留時間		307時間/年
品目	合計	内貨物		
		計	出	入
砂利・砂	650	650		650
石灰石	2,600	2,600	1,300	1,300
非金属鉱物	17,950	17,950	7,990	9,960
金属くず	70,310	70,310	70,310	
合計	91,510	91,510	79,600	11,910

大可賀ふ頭2号岸壁				
水深	-4.5m	延長・ハース数		200m (3B)
利用水準	28 t/m	最大利用船型		700DWT
係留隻数	2隻/年	係留時間		234時間/年
品目	合計	内貨物		
		計	出	入
鋼材	5,185	5,185		5,185
再利用資材	360	360	360	
合計	5,545	5,545	360	5,185

外港第1ふ頭3号岸壁				
水深	-4.5m	延長・ハース数		335m (6B)
利用水準	25 t/m	最大利用船型		700DWT
係留隻数	0隻/年	係留時間		0時間/年
品目	合計	内貨物		
		計	出	入
水産品	11	11		11
鋼材	8,300	8,300		8,300
合計	8,311	8,311	0	8,311

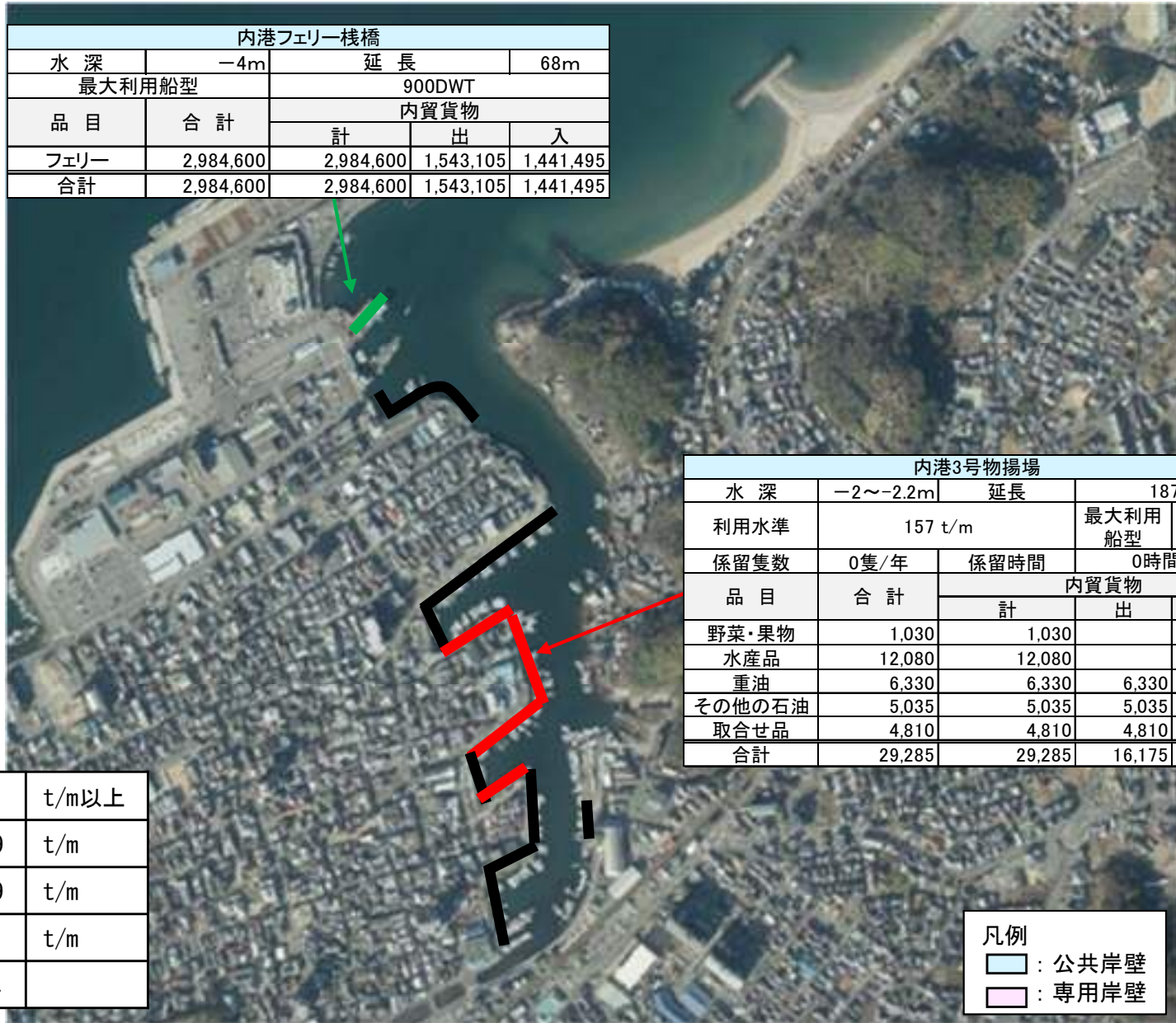
外港第2ふ頭第3岸壁				
水深	-7.5m	延長・ハース数		390m (3B)
利用水準	10 t/m	最大利用船型		5,000DWT
係留隻数	489隻/年	係留時間		13,505時間/年
品目	合計	内貨物		
		計	出	入
鋼材	3,865	3,865		3,865
合計	3,865	3,865	0	3,865

※施設延長に取付部は含まない
 ※係留隻数及び係留時間は500総トン以上の貨物船について記載

資料：港湾台帳、港湾統計(令和3年)

3. 松山港の現況

3.1 取扱貨物の現況⑩【各ふ頭の利用状況：内港地区】令和3年



内港フェリー棧橋				
水深	-4m	延長	68m	
最大利用船型	900DWT			
品目	合計	内貿貨物		
		計	出	入
フェリー	2,984,600	2,984,600	1,543,105	1,441,495
合計	2,984,600	2,984,600	1,543,105	1,441,495

内港3号物揚場				
水深	-2~-2.2m	延長	187m	
利用水準	157 t/m		最大利用船型	-
係留隻数	0隻/年	係留時間	0時間/年	
品目	合計	内貿貨物		
		計	出	入
野菜・果物	1,030	1,030		1,030
水産品	12,080	12,080		12,080
重油	6,330	6,330	6,330	
その他の石油	5,035	5,035	5,035	
取合せ品	4,810	4,810	4,810	
合計	29,285	29,285	16,175	13,110

利用水準

	1,000	t/m以上
	500~999	t/m
	100~499	t/m
	100未満	t/m
	荷役無し	

凡例	
	: 公共岸壁
	: 専用岸壁

※施設延長に取付部は含まない
 ※係留隻数及び係留時間は500総トン以上の貨物船について記載

資料：港湾台帳、港湾統計(令和3年)

3.1 取扱貨物の現況⑪【各ふ頭の利用状況：高浜地区】令和3年



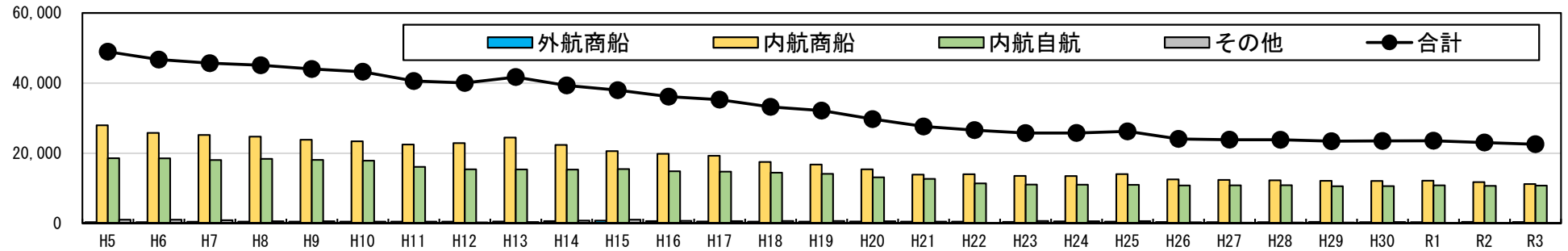
※施設延長に取付部は含まない

資料：港湾台帳、港湾統計(令和3年)

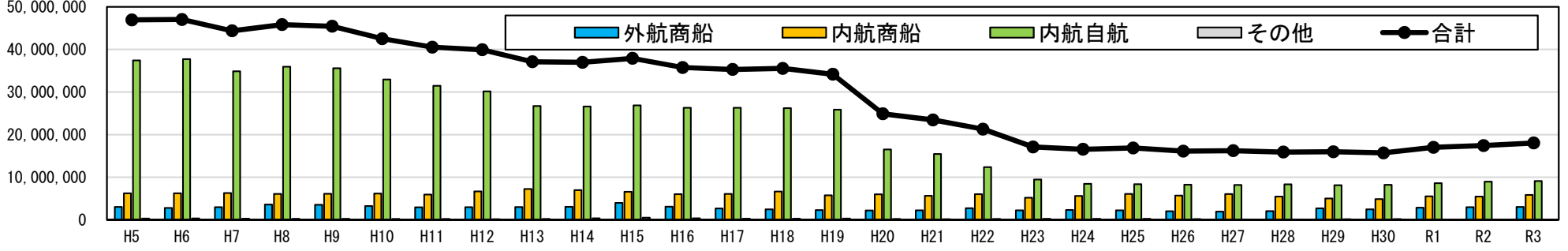
3.2 入港船舶の現況

● 入港船舶隻数は、近年は横ばい状態が続いている。
 ● 外航商船については近年大型化の傾向が見られる。

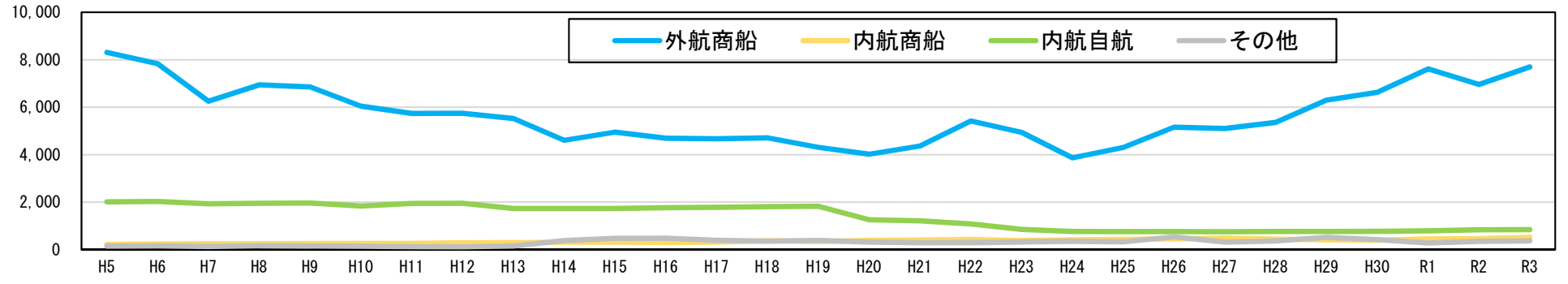
入港船舶の推移①【入港隻数】 (単位：隻)



入港船舶の推移②【総トン数】 (単位：トン)



入港船舶の推移③【船舶規模】 (単位：総トン/隻)

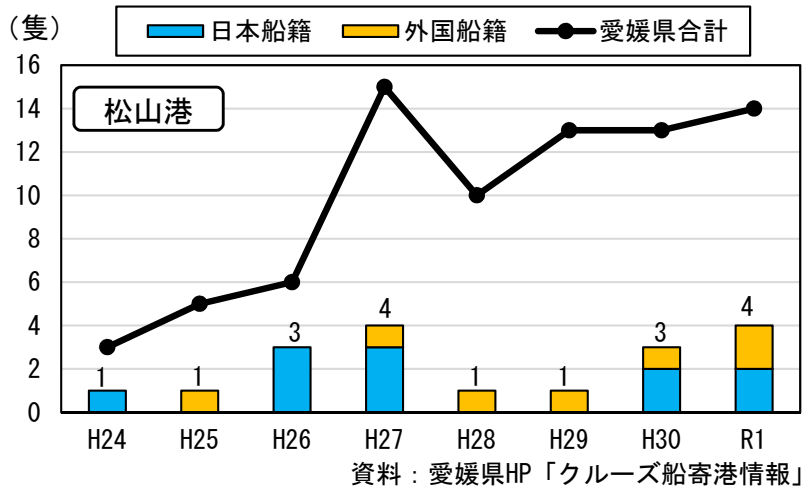


資料：「港湾統計」国土交通省

3.3 クルーズ船の現況

- 愛媛県におけるクルーズ船の寄港は増加傾向にあり、松山港においては令和元年5月に大型クルーズ船のダイヤモンド・プリンセスが寄港を開始するなど、クルーズ船寄港の増加が期待されていた。
- 令和2年以降もクルーズ船の松山港への寄港の意向はあったものの新型コロナウイルス感染症の影響で国際クルーズ船の運航が中止となっていたが、令和5年より国際クルーズ船の日本受入再開が決まり、松山港への寄港再開が期待されている。

愛媛県及び松山港へ寄港したクルーズ船の推移



松山港へ寄港したクルーズ船

船籍	船名	全長	寄港回数	寄港日
イギリス	ダイヤモンド・プリンセス	290m	2回	R1年5月21日, 6月3日
バミューダ 諸島	サン・プリンセス	261.3m	1回	H25年5月30日
バハマ	シルバー・シャドー	186m	1回	H29年4月28日
バハマ	カレドニアン・スカイ	90.6m	3回	H27年5月12日, H28年6月5日, H30年3月28日
日本	飛鳥Ⅱ	241m	2回	H24年10月29日, H27年3月29日
日本	ぱしふいっくびいなす	183.4m	7回	H26年1月9日, 7月22日, 12月15日, H27年12月14日, H30年5月14日, 10月30日, R1年7月17日
日本	にっぽん丸	166.7m	2回	H27年11月1日, R1年10月26日

クルーズ船寄港時のイベント実施例

資料：愛媛県HP「クルーズ船寄港情報」

- 令和元年5月21日 ダイヤモンド・プリンセス寄港時
 - 6:00～ 9:00 歓迎放水、大漁旗・横断幕等での出迎え
 - 11:00～11:40 歓迎式典、船内見学(一般募集40名程度)
 - 13:00～17:30 地元産品の物販、和文化体験、水軍太鼓等の披露
 - 17:40～18:10 吹奏楽部演奏や放水での見送り

- 上記寄港時の市内各地での関連イベント
 - ・中央商店街：もちつき体験、産直市等
 - ・道後商店街：水軍太鼓・琴の演奏
 - ・ロープウェー街：体験型コンテンツ(かんざし作り、着物体験等)

資料：松山市HP



ダイヤモンド・プリンセス



3.4 賑わいの現況①【松山港周辺での海のレジャー】

- 松山港の和気地区には堀江海水浴場が立地している。また隣接する堀江港は海の駅「うみてらす」があり、和気地区周辺海域は海水浴やヨットなどのマリンスポーツ等、海のレジャースポットとして利用されている。

松山市の海水浴場位置図



堀江海水浴場



まつやま・ほりえ海の駅「うみてらす」

施設	給水・給電設備 トイレ、シャワー・ランドリ施設
ビジター バス数	6隻(9m換算) ※プレジャーボートのみ

資料：四国運輸局HP



資料：松山市HP

3.4 賑わいの現況②【港湾内の緑地】

- 松山港では港湾環境整備施設として4箇所の緑地を計画し、現在2箇所が整備済みである。
- 新ふ頭緑地については、休日に釣りを楽しむ市民の姿が見られており、憩いの場として利用されている。

松山港内の緑地

【新ふ頭緑地】

海に面した公園には柵を設置しており、安全に釣りが楽しめる場所として市民に利用されている。

- ・ 24時間開放
- ・ 無料駐車場
- ・ グラウンド
- ・ トイレ



【シンボル公園緑地】

フェリー岸壁背後にありフェリーの姿を間近に見られる海の景色が楽しめる公園となっている。

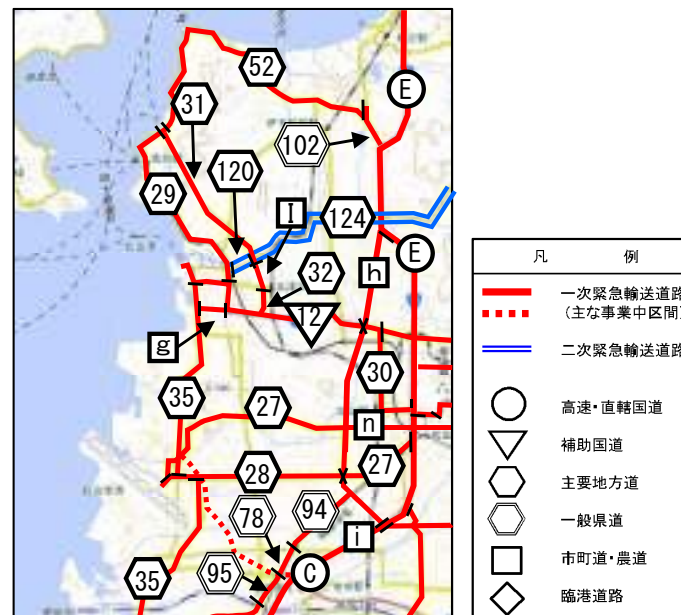
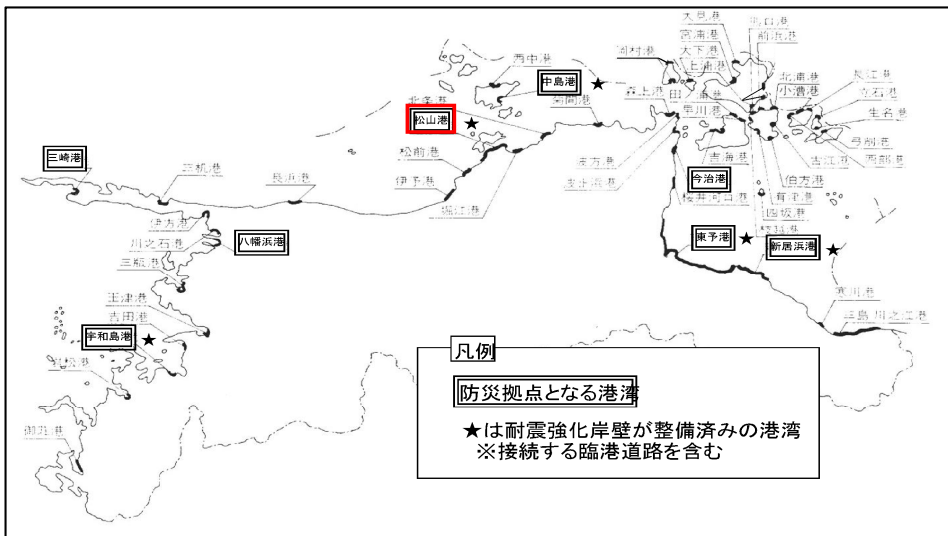
- ・ 無料駐車場
- ・ 東屋
- ・ トイレ



3.5 災害対応と老朽化の現況①

- 松山港は愛媛県地域防災計画において「防災拠点となる港湾」であり、接続する道路は緊急輸送道路となっている。
- 松山港BCPでは外港地区及び松山観光港の係留施設を優先的に復旧させ、早期利用を図る計画である。

愛媛県地域防災計画



資料：「愛媛県地域防災計画(令和3年度修正)」愛媛県防災会議より作成

松山港事業継続計画(松山港港湾BCP)

【活動方針】

- 被災地の住民等の生活支援
- 松山港背後の立地企業の産業復興支援
- サプライチェーン停滞による社会経済的影響の軽減

【重要機能と回復目標】

- 被災施設の応急復旧活動、緊急物資輸送活動、人の輸送活動、企業物流継続活動
- 最低3日間は食料等の備蓄があると想定＝3日以内に他地域から緊急物資を積んだ輸送船が入港することを緊急輸送開始時期とする
 - ➡3日以内に外港地区・外港新埠頭1号岸壁、高浜地区・観光港第2フェリー岸壁に輸送船等が着岸できるようにする
 - ➡港湾機能の早期回復のため、1～2週間以内に外港地区・外港新埠頭3号岸壁、外港新埠頭危険物岸壁の応急復旧を終了する

【被災想定】

- 想定地震：南海トラフ巨大地震(愛媛県に最大の被害をもたらす地震)
- 津波：最高津波水位＝T. P. 3.8m
 ：津波は松山港臨海部を中心に最大浸水深2m未満であるものの、1m以上の浸水面積は約270ha、到達時間139分

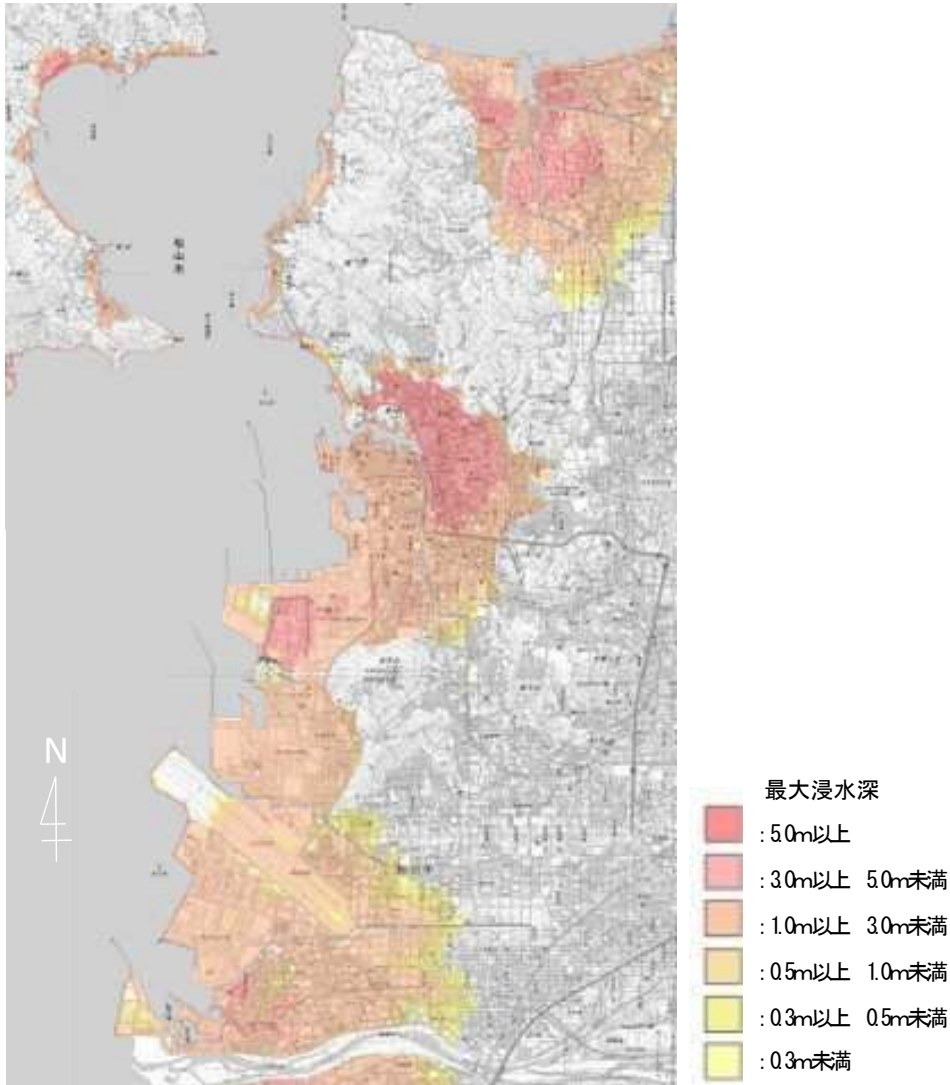
資料：「松山港港湾BCP」平成29年7月、松山港機能継続連絡協議会

3. 松山港の現況

3.5 災害対応と老朽化の現況②

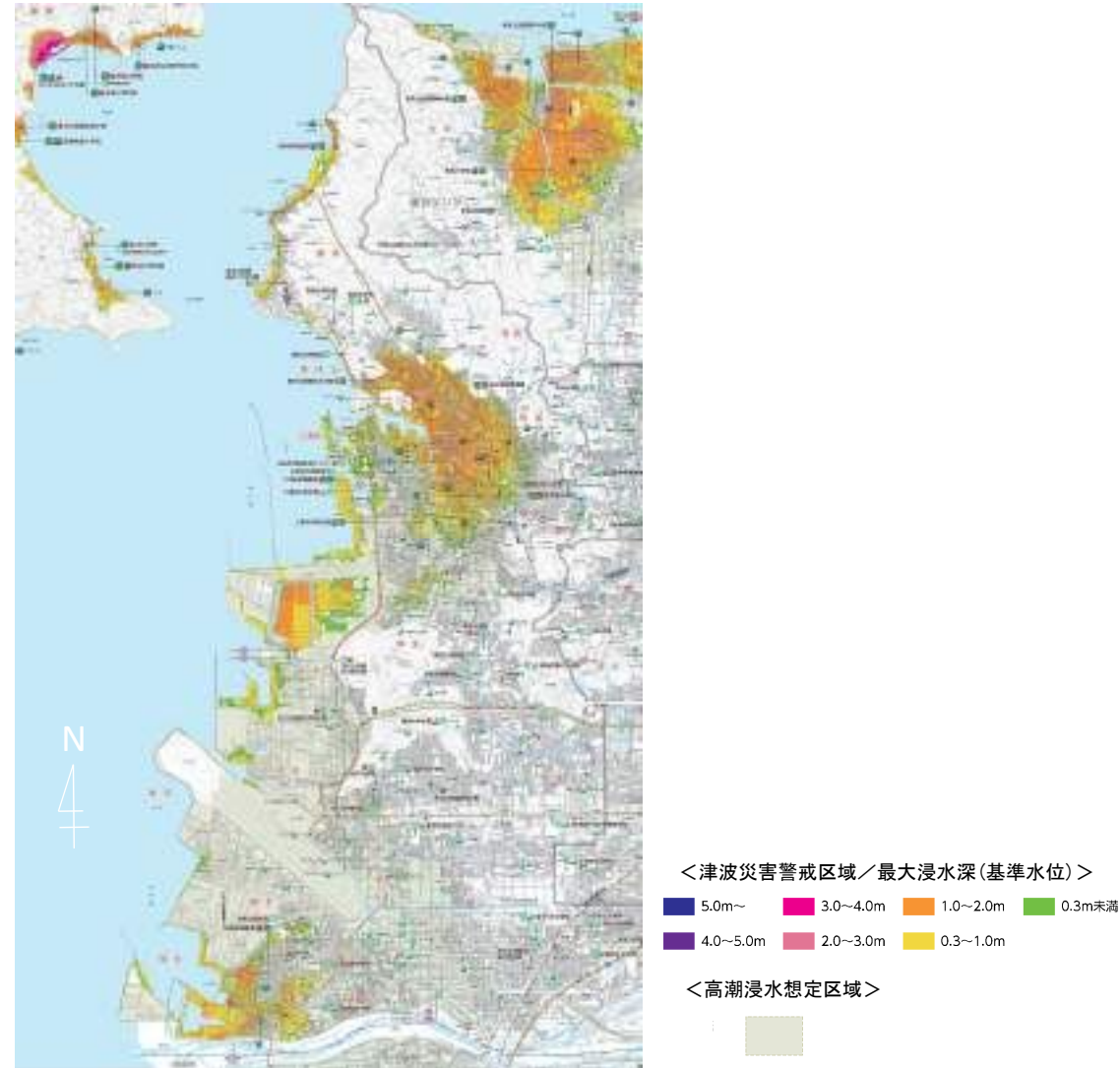
- 松山港周辺では平成3(1991)年の台風19号時に最高潮位を記録し、高浜・三津浜・興居島において、床上・床下浸水のほか、駐車場の車が海水に浸かって押し流されるなどの高潮被害が発生している。
- 松山港周辺では津波発生時に臨海部や河川流域等が浸水する恐れがある。

松山港周辺の高潮の浸水区域



資料：「松山港事業継続計画(松山港港湾BCP)」

松山港周辺の津波の浸水区域



資料：「まつやま総合防災マップ」松山市より作成

3.5 災害対応と老朽化の現況③

● 松山港の係留施設は建造後40年以上が経過した施設が多く、老朽化への対応が必要となっている。



※施設延長に取付部は含まない

資料：港湾台帳

3.5 災害対応と老朽化の現況④

吉田浜地区



3.5 災害対応と老朽化の現況⑤



3.5 災害対応と老朽化の現況⑥

内港地区



凡例

- : 40年以上
- : 30~40年
- : 20~30年
- : 0~20年

(2022年時点)

構造形式

- (重) : 重力式
- (杭) : 鋼ぐい

内港フェリーさん橋 (杭)
水深-4.0m、延長34m×2B
1965年建造 (57年経過)

内港旅客さん橋 (浮)
水深-4.0m、延長115m
1998年建造 (24年経過)

内港2号物揚場② (重)
水深-1.8m、延長72m
1936年建造 (86年経過)

内港2号物揚場③ (重)
水深-1.0m、延長58m
1972年建造 (50年経過)

内港5号物揚場 (重)
水深-3.0m、延長40m
1977年建造 (45年経過)

内港3号物揚場③ (重)
水深-1.8m、延長60m
1936年建造 (86年経過)

内港4号物揚場① (重)
水深-2.0m、延長117m
1950年建造 (72年経過)

内港7号物揚場② (杭)
水深-2.0m、延長50m
1996年建造 (26年経過)

内港7号物揚場① (杭)
水深-2.0m、延長88m
1996年建造 (26年経過)

内港2号物揚場① (杭)
水深-4.0m、延長100m
1967年建造 (55年経過)

内港3号物揚場④ (重)
水深-2.0m、延長93m
建造年不明

内港3号物揚場① (重)
水深-2.2m、延長94m
1936年建造 (86年経過)

内港3号物揚場② (重)
水深-2.0m、延長150m
1995年建造 (27年経過)

内港6号物揚場 (重)
水深-2.0m、延長85m
1950年建造 (72年経過)

内港4号物揚場② (重)
水深-2.0m、延長180m
1950年建造 (72年経過)

※施設延長に取付部は含まない

資料：港湾台帳

3.5 災害対応と老朽化の現況⑦

高浜地区



※施設延長に取付部は含まない

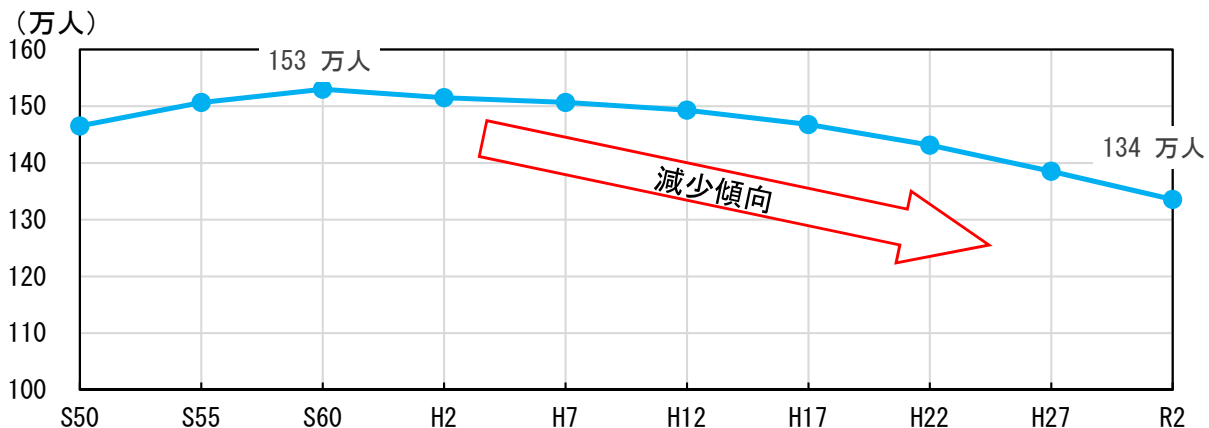
資料：港湾台帳

4.	港湾を取り巻く状況の変化	
4.1	社会経済情勢の変化	4- 1
4.2	物流を取り巻く状況の変化	4- 6
4.3	賑わい・観光に関わる状況の変化	4-10
4.4	脱炭素化への貢献	4-12
4.5	自然災害リスクへの対応	4-13

4.1 社会経済情勢の変化① 【人口減少及び高齢化の進行】

- 愛媛県の人口は、昭和60(1980)年を境に減少傾向にあるが、松山港背後圏の人口減少率は低く、令和2(2020)年で県全体の約48%を占めている。
- 愛媛県の将来人口は現況の3割程度減少し、特に15歳以上65歳未満の生産年齢人口の減少が見込まれている。

愛媛県の人口推移



資料：「国勢調査」総務省統計局

四国内市町村別人口ランキング(令和2年)

順位	市町名	R2年人口
1位	松山市	511,192人
2位	高松市	417,496人
3位	高知市	326,545人
4位	徳島市	252,391人
5位	今治市	151,672人
6位	新居浜市	115,938人
7位	丸亀市	109,513人
8位	西条市	104,791人
9位	四国中央市	82,754人
10位	宇和島市	70,809人

資料：「国勢調査」総務省統計局

松山港背後圏人口(令和2年)

市町名	R2年人口	割合
松山市	511,192人	38%
伊予市	35,133人	3%
東温市	33,903人	3%
松前町	29,630人	2%
砥部町	20,480人	2%
久万高原町	7,404人	1%
小計	637,742人	48%
愛媛県全体	1,334,841人	100%

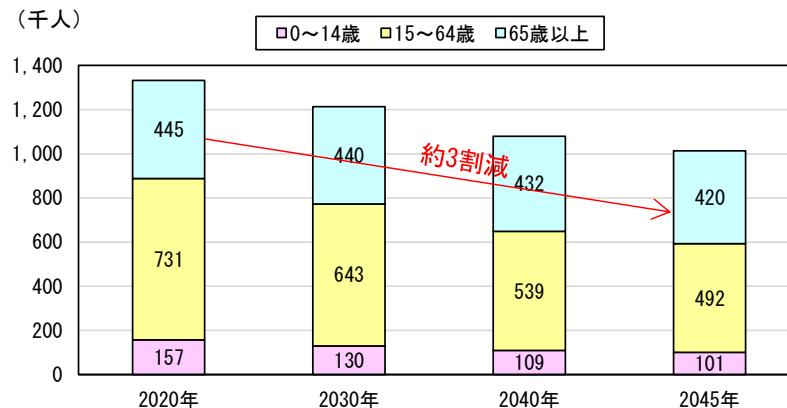
資料：「国勢調査」総務省統計局

愛媛県内市町別人口増減率



資料：「人口減少問題の現状と課題及び対策について」
愛媛県人口問題総合戦略推進会議

愛媛県の将来人口



※平成30(2018)年推計

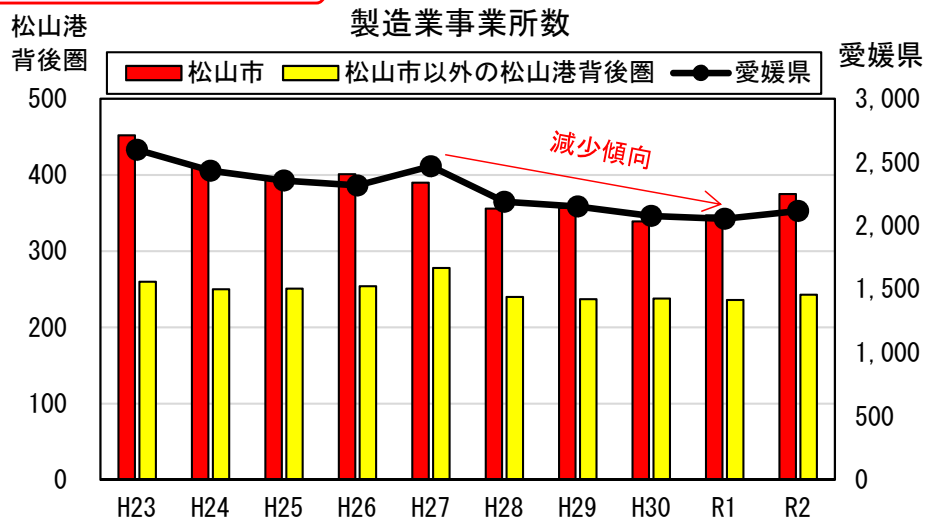
資料：「日本の地域別将来推計人口」国立社会保障・人口問題研究所

4.1 社会経済情勢の変化②【製造業の状況】

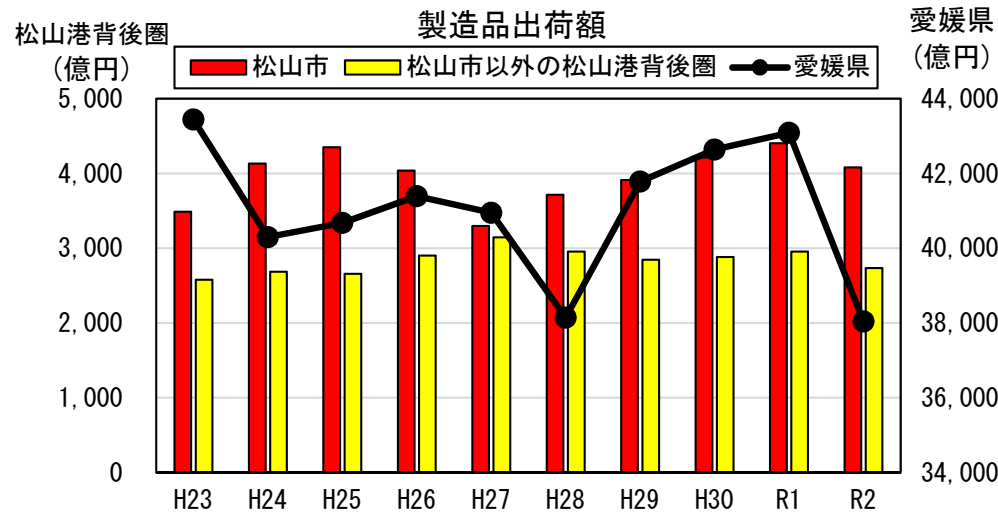
- 愛媛県及び松山港背後圏※における製造業は、事業所数は減少傾向にある。
- 松山港背後圏の製造品出荷額は県全体の約18%を占めており、増減しながらもやや増加傾向にある。
- 松山市の製造品出荷額は生産用及びはん用機械器具製造業や化学工業が6割を占めている。

※松山港背後圏＝松山市・松前町・伊予市・東温市・砥部町・久万高原町

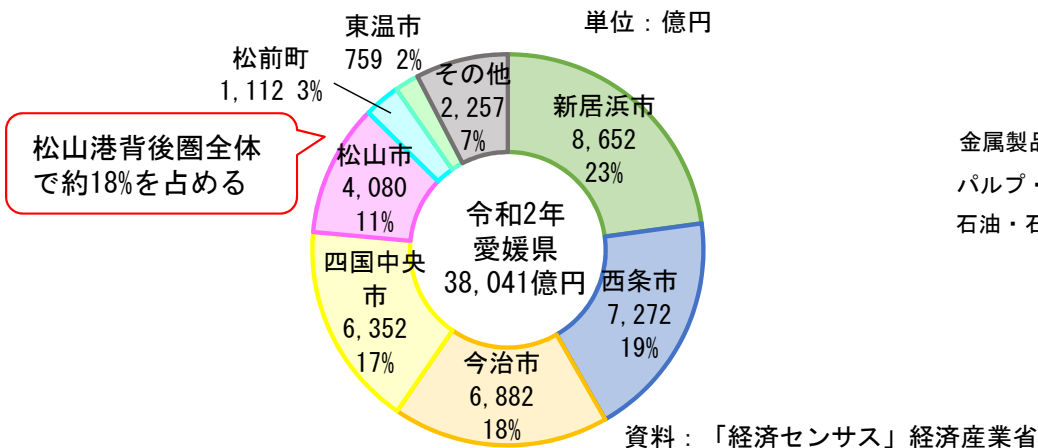
製造業事業所数の推移



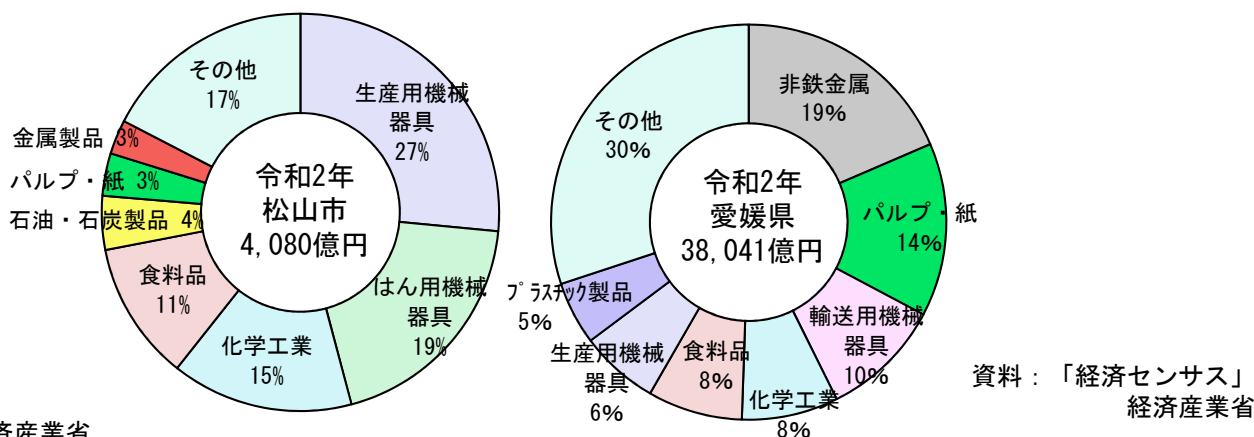
製造品出荷額の推移



市町別の製造品出荷額



産業別の製造品出荷額割合



4.1 社会経済情勢の変化③【松山港周辺の立地企業】

- 松山港臨海部周辺には化学繊維や化学工業等の製造業事業所、及び石炭や石油製品等エネルギー関連貨物を扱う事業所等が立地している。



4.1 社会経済情勢の変化④【陸上交通ネットワーク】

松山外環状道路概略図



資料：愛媛県HP

- 臨海部へのアクセス道路は渋滞が長年の課題となっており、渋滞の解消が求められている。
- 現在、松山インターチェンジと松山空港を結ぶ松山外環状道路の整備工事が進められており、松山港へのアクセス向上が期待されている。

松山港周辺の道路交通状況

調査路線		松山港内宮線		
地点		No.1		
年度		H17	H22	H27
昼間12時間自動車類交通量	小型車(台)	2,063	1,796	1,613
	大型車(台)	361	204	303
	合計(台)	2,424	2,000	1,916
大型車混入率(%)		14.9	10.2	15.8
混雑度		0.35	0.29	0.38
平均旅行速度	上り	44.0	39.3	42.1
	下り		38.0	40.9

調査路線		松山港線		
地点		No.2		
年度		H17	H22	H27
昼間12時間自動車類交通量	小型車(台)	4,192	3,915	3,937
	大型車(台)	667	356	139
	合計(台)	4,859	4,271	4,076
大型車混入率(%)		13.7	8.3	3.4
混雑度		1.09	1.03	0.94
平均旅行速度	上り	28.1	29.7	25.6
	下り		30.5	24.1

調査路線		辰巳伊予和気停車場線		
地点		No.3		
年度		H17	H22	H27
昼間12時間自動車類交通量	小型車(台)	7,106	5,939	5,809
	大型車(台)	894	986	961
	合計(台)	8,000	6,925	6,770
大型車混入率(%)		11.2	14.2	14.2
混雑度		1.06	0.93	0.87
平均旅行速度	上り	31.6	19.5	20.8
	下り		27.8	30.3

調査路線		伊予松山港線		
地点		No.4		
年度		H17	H22	H27
昼間12時間自動車類交通量	小型車(台)	12,379	13,448	12,900
	大型車(台)	2,090	2,589	2,438
	合計(台)	14,469	16,037	15,338
大型車混入率(%)		14.4	16.1	15.9
混雑度		0.63	0.69	0.74
平均旅行速度	上り	23.7	27.2	27.0
	下り		26.4	24.2



大型車混入率・混雑度がともに増加傾向

混雑度が増加傾向

○：特に渋滞する箇所
○：混雑が進行している箇所

調査路線		伊予松山港線		
地点		No.5		
年度		H17	H22	H27
昼間12時間自動車類交通量	小型車(台)	12,379	12,591	11,244
	大型車(台)	2,090	3,448	3,279
	合計(台)	14,469	16,039	14,523
大型車混入率(%)		14.4	21.5	22.6
混雑度		0.63	0.61	0.69
平均旅行速度	上り	23.7	28.4	22.5
	下り		26.6	20.4

調査路線		松山空港線		
地点		No.6		
年度		H17	H22	H27
昼間12時間自動車類交通量	小型車(台)	14,848	14,592	12,694
	大型車(台)	2,891	2,789	2,115
	合計(台)	17,739	17,381	14,809
大型車混入率(%)		16.3	16.0	14.3
混雑度		1.58	1.62	1.38
平均旅行速度	上り	19.4	21.1	20.5
	下り		19.2	16.0

調査路線		伊予松山港線		
地点		No.7		
年度		H17	H22	H27
昼間12時間自動車類交通量	小型車(台)	8,691	7,885	8,068
	大型車(台)	3,025	2,590	2,594
	合計(台)	11,716	10,475	10,662
大型車混入率(%)		25.8	24.7	24.30
混雑度		1.71	1.29	1.36
平均旅行速度	上り	25.8	26.2	24.1
	下り		25.7	15.7

調査路線		伊予松山港線		
地点		No.8		
年度		H17	H22	H27
昼間12時間自動車類交通量	小型車(台)	8,691	9,161	10,633
	大型車(台)	3,025	1,684	2,184
	合計(台)	11,716	10,845	12,817
大型車混入率(%)		25.8	15.5	17.0
混雑度		1.71	1.32	1.21
平均旅行速度	上り	25.8	25.8	23.4
	下り		25.0	26.1

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25未満	昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75未満	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

※平成17年度は平均旅行速度の上り・下りの区別なし。
※斜体は推定値。

資料：「道路交通センサス」国土交通省

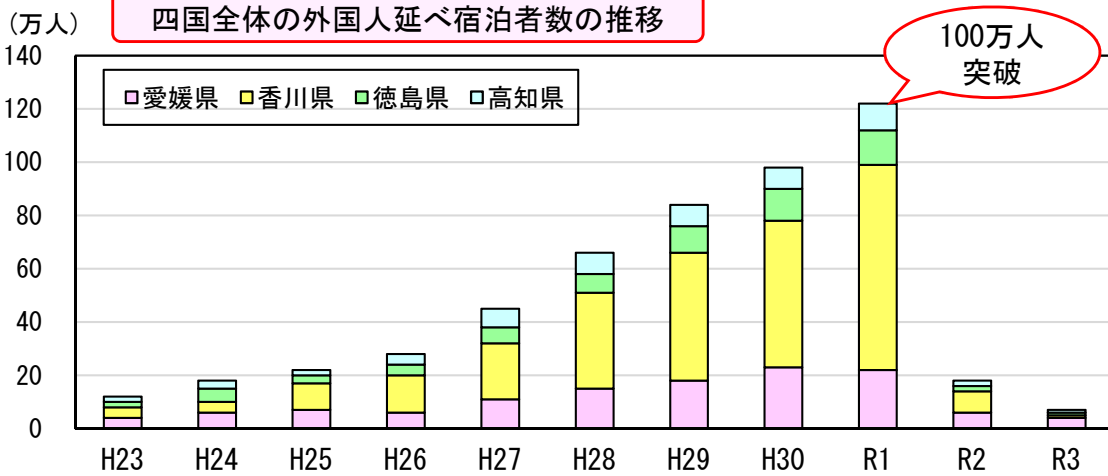
資料：「道路の交通容量」(社)日本道路協会より

4. 港湾を取り巻く状況の変化

4.1 社会経済情勢の変化⑤【観光】

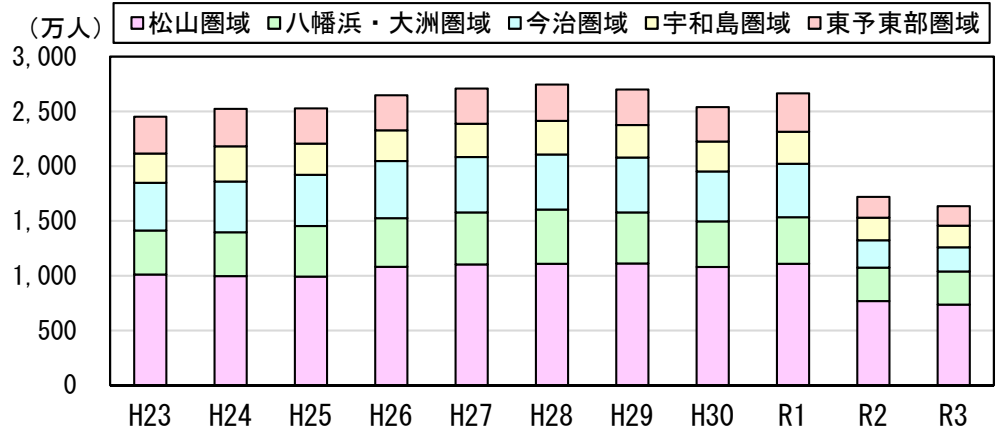
- 四国全体における外国人延べ宿泊者数は、令和元年に初めて100万人を突破した。
- 愛媛県内では松山圏域を訪れる観光客が最も多い。
- 外国人観光客の多くが松山城、道後温泉、大街道・銀天街を訪れており、三津浜への訪問も確認されている。

四国全体の外国人延べ宿泊者数の推移



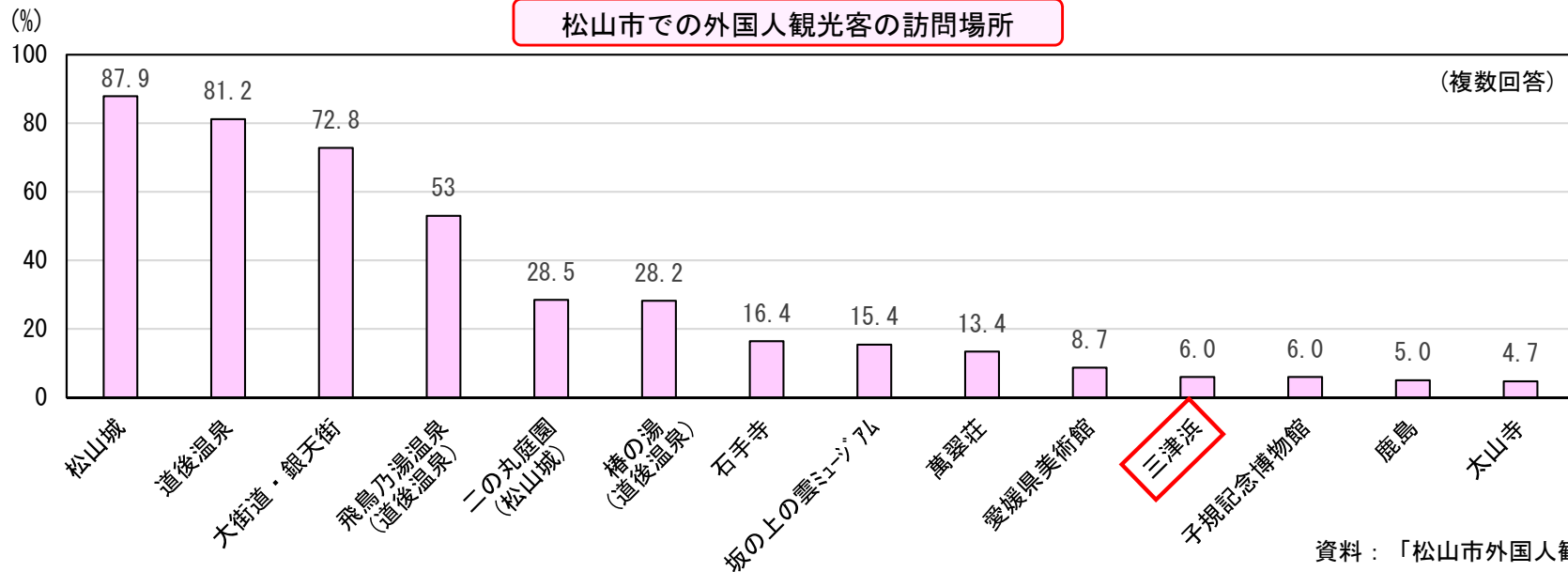
資料：「宿泊旅行統計調査」国土交通省観光庁

愛媛県内圏域別の観光客の推移



資料：「観光客数とその消費額」愛媛県

松山市での外国人観光客の訪問場所



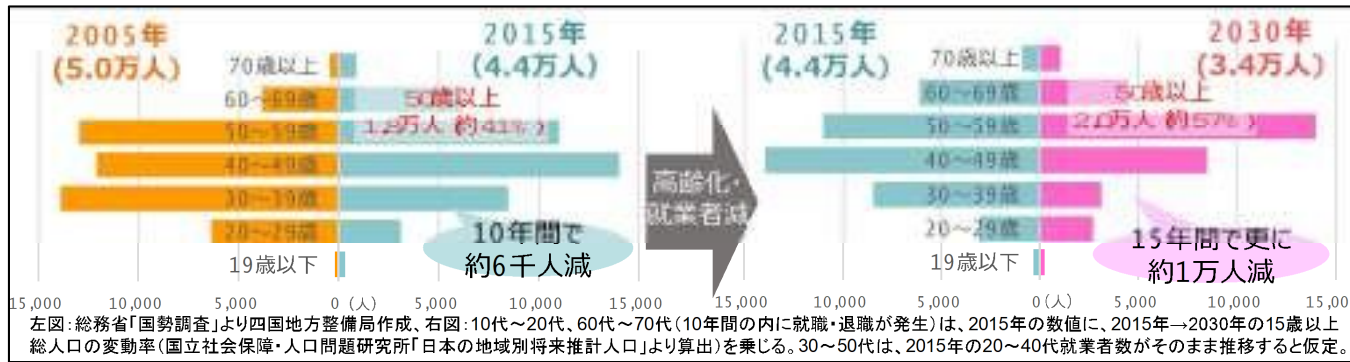
資料：「松山市外国人観光客実態調査」松山市

4. 港湾を取り巻く状況の変化

4.2 物流を取り巻く状況の変化①【トラック運送業界の変化】

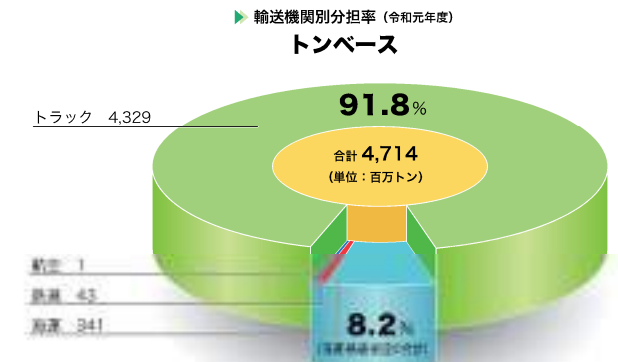
- 全国的に貨物輸送はトラックが約9割(トンベース)を占めているが、トラックドライバー不足とともに高齢化が進行しており、将来更にトラックドライバーが減少することが懸念されている。
- 2024(令和6)年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されることとなり、目前に迫る2024年問題への対応が必要となっている。
- トラックドライバーの拘束時間削減等労働環境の改善には、モーダルシフトも対策の1つとして挙げられている。

四国における道路貨物輸送業就業者数の推移



資料：「四国港湾ビジョン2040(概要)」四国地方整備局

輸送機関別分担率



資料：「日本のトラック輸送産業現状と課題2021」全日本トラック協会

時間外労働の上限規制のイメージ



資料：「持続可能な物流の実現に向けた検討会 第5回検討会」国土交通省

改善に向けた対応例：モーダルシフト



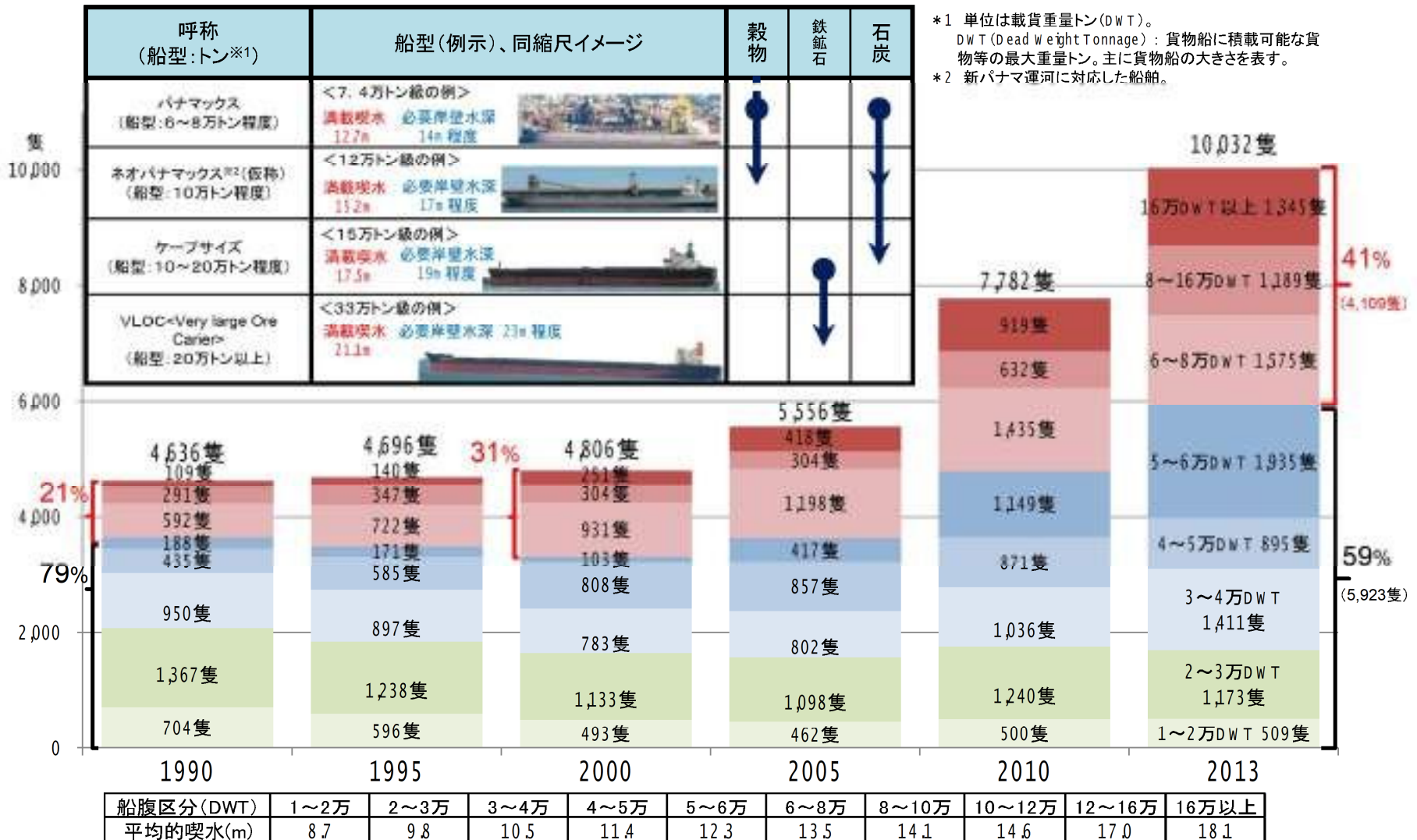
資料：「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

4. 港湾を取り巻く状況の変化

4.2 物流を取り巻く状況の変化②【船舶の大型化：バルク貨物船】

- 世界的に船舶は大型化の傾向があり、バルク貨物船では近年、パナマックス級(6~8万トン)以上の船舶が全体の4割を占めている。

バルク貨物船の大型化



※DWT(Dead Weight Tonnage): 貨物船に積載可能な貨物等の最大重量トン。主に貨物船の大きさを表す。

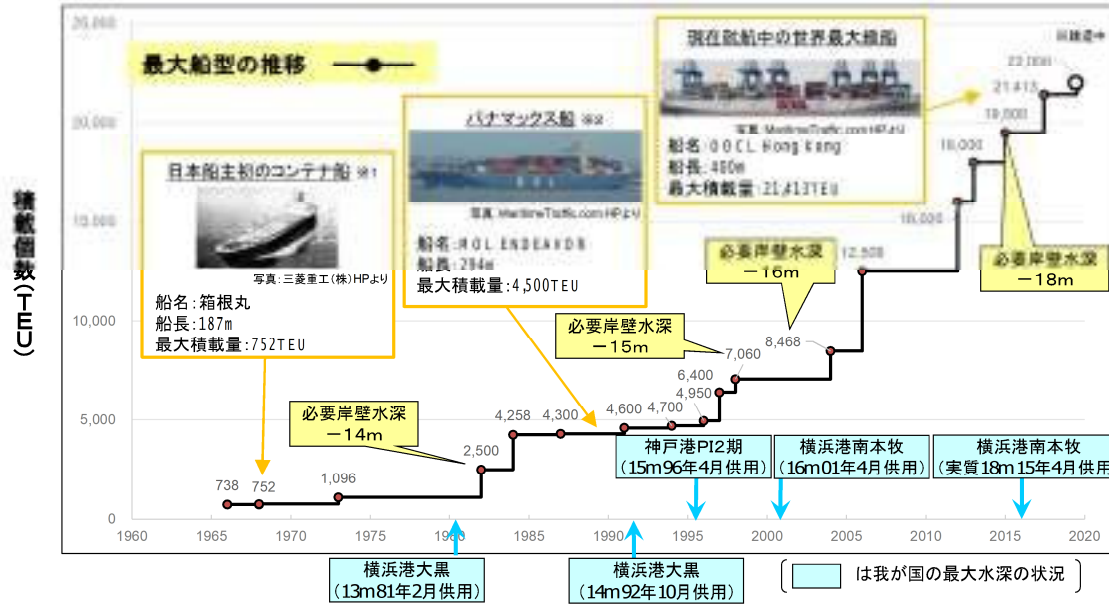
出典:CLARKSON 「The Bulk Carrier Register 2014」等より国土交通省港湾局作成

4. 港湾を取り巻く状況の変化

4.2 物流を取り巻く状況の変化③【船舶の大型化：コンテナ船】

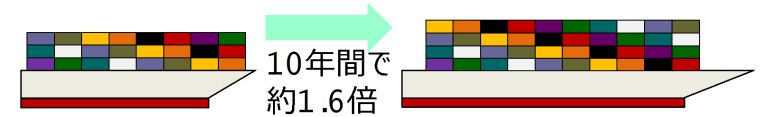
- コンテナ船においても、世界的に大型化が進んでおり、四国内でもコンテナ船の大型化が進んでいる。
- 船型大型化に伴い、抜港や航路廃止のリスクが高まる恐れがあり、対応が求められている。

世界的なコンテナ船の大型化



四国内コンテナ船の大型化

■ 四国に就航する外貿定期コンテナ船の最大船型推移



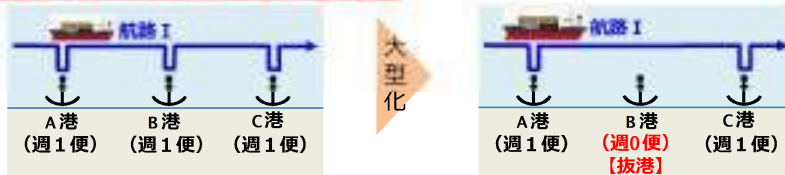
【各港湾に寄港する外航コンテナ船の積載個数 (TEU)】

港湾名 (航路名)	2012年	2022年	増加率
徳島小松島港 (韓国航路)	420	855	2.04
高松港 (中国航路)	712	735	1.03
三島川之江港 (韓国航路)	342	710	2.08
松山港 (上海航路) → (台湾・韓国航路)	704	1,020	1.45
今治港 (韓国航路)	342	710	2.08
高知港 (韓国航路)	420	698	1.66
平均	490	788	1.61

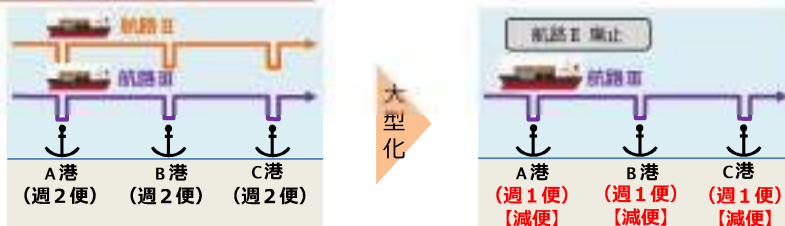
資料: 日本海事新聞

大型化に伴う抜港・航路廃止

① 施設規模が不足する寄港地が抜港される可能性



② 採算性の悪い航路が廃止される可能性



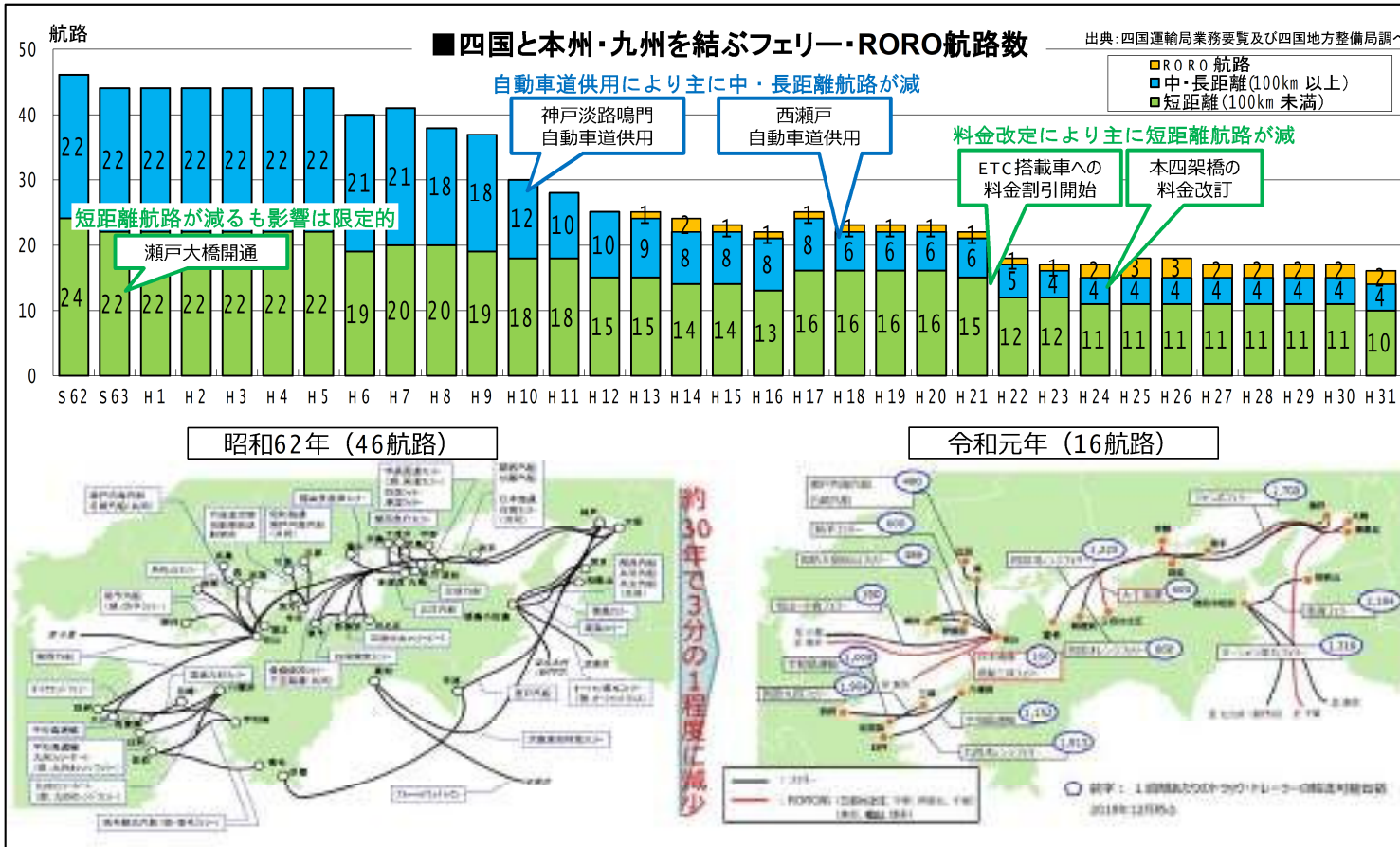
資料: 「四国港湾ビジョン2040」 四国地方整備局

4. 港湾を取り巻く状況の変化

4.2 物流を取り巻く状況の変化④【フェリー・RORO航路】

- 四国におけるフェリー航路の航路数は約30年間で3分の1程度に減少している。
- 他方で近年、周辺他県ではRORO航路の新規就航や寄港誘致の動きがある。

四国におけるフェリー・RORO航路数の推移



RORO航路増加の動き

資料：「四国港湾ビジョン2040(参考資料)」四国地方整備局

- 坂出港で東京向けの定期RORO航路が令和3年8月より就航開始(週1便)
- 和歌山下津港において、三島川之江港―千葉港のRORO定期航路の寄港を誘致し、令和4年10月より定期航路として寄港開始(週1便)

松山港におけるフェリー航路の変遷

年月	出来事
平成17年2月	広島柳井別府航路撤退(ソレイユエクスプレス)
平成18年3月	岩国航路撤退(岩国松山高速)
平成20年1月	門司航路撤退(石崎汽船)
平成22年2月	大阪～別府航路の寄港一部撤退 ※別府→大阪の場合のみ寄港(関西汽船・ダイヤメントフェリー共同運航)
平成23年5月	大阪～別府航路の松山港寄港休止

松山港におけるフェリー・RORO航路の現況

フェリー航路名	便数	乗用車積載数	トラック積載数
小倉航路	日1便	41台/隻	73台/隻
柳井・伊保田航路	日13便	39台/隻	10台/隻
広島航路	日10便	35台/隻	8台/隻

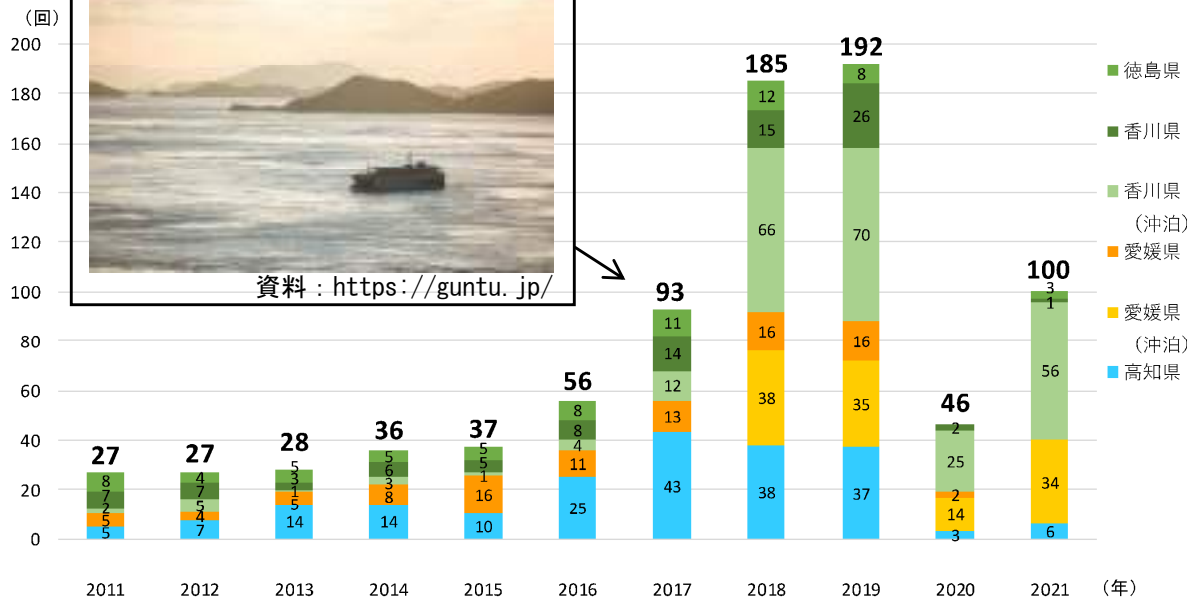
RORO航路名	便数	トレーラー積載数
東京・博多航路	週1便	160台/隻

4.3 賑わい・観光に関わる状況の変化①【クルーズ船寄港の増加】

- 近年、四国の港湾においてクルーズ船の寄港が急増している。
- 新型コロナウイルス感染症の流行により国際クルーズの運航が停止されていたが、令和5年より日本での受入再開が決まり、3月以降、全国で166本の運航が予定されている。

四国港湾へのクルーズ船寄港回数推移

(平成23(2011)年～令和3(2021)年)



沖泊: 沖に停泊し、乗客が通船で上陸した場合

資料: 四国地方整備局HP(令和4年4月1日公表)

国際クルーズ運航再開に向けて

- 「国際クルーズ運航のための艦船拡大予防ガイドライン」
令和4年11月15日第1版、日本国際クルーズ協議会
- 「外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」
令和4年11月15日第8版、日本外航客船協会
- 「クルーズ船が寄港する旅客ターミナル等における感染拡大予防ガイドライン」
令和4年11月15日第8版、日本港湾協会

クルーズ船社が、寄港予定の港の関係者と受入に関する協議を行い、合意を得た上で、順次運航再開を予定
(令和5年3月～12月までに166本のクルーズ船運航が予定されている)

クルーズ船寄港による地域への経済効果



資料: 「国際クルーズ運航に向けた現状について」 令和4年11月16日、国土交通省

4.3 賑わい・観光に関わる状況の変化②【みなとオアシスの増加】

- 「みなとオアシス」制度を活用する港湾は全国で157箇所、愛媛県では6箇所あり、地域の活性化に貢献している。

○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、平成15年に制度を設立
- ・国土交通省港湾局長が住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設を登録するもの

○みなとオアシスの担う役割

- ・地域住民、観光客、クルーズ旅客等の交流及び休憩
- ・地域の観光及び交通に関する情報提供
- ・その他（災害時の支援、商業機能 など）

○みなとオアシスの構成施設

- ・旅客施設、展望施設、多目的ホール
- ・観光案内施設
- ・駐車場、トイレ、津波避難タワー
- ・産地直売施設、レストラン など

○みなとオアシスの設置者・運営者

- ・地方公共団体（港湾管理者含む）
- ・NPO団体、協議会 など



構成施設のイメージ



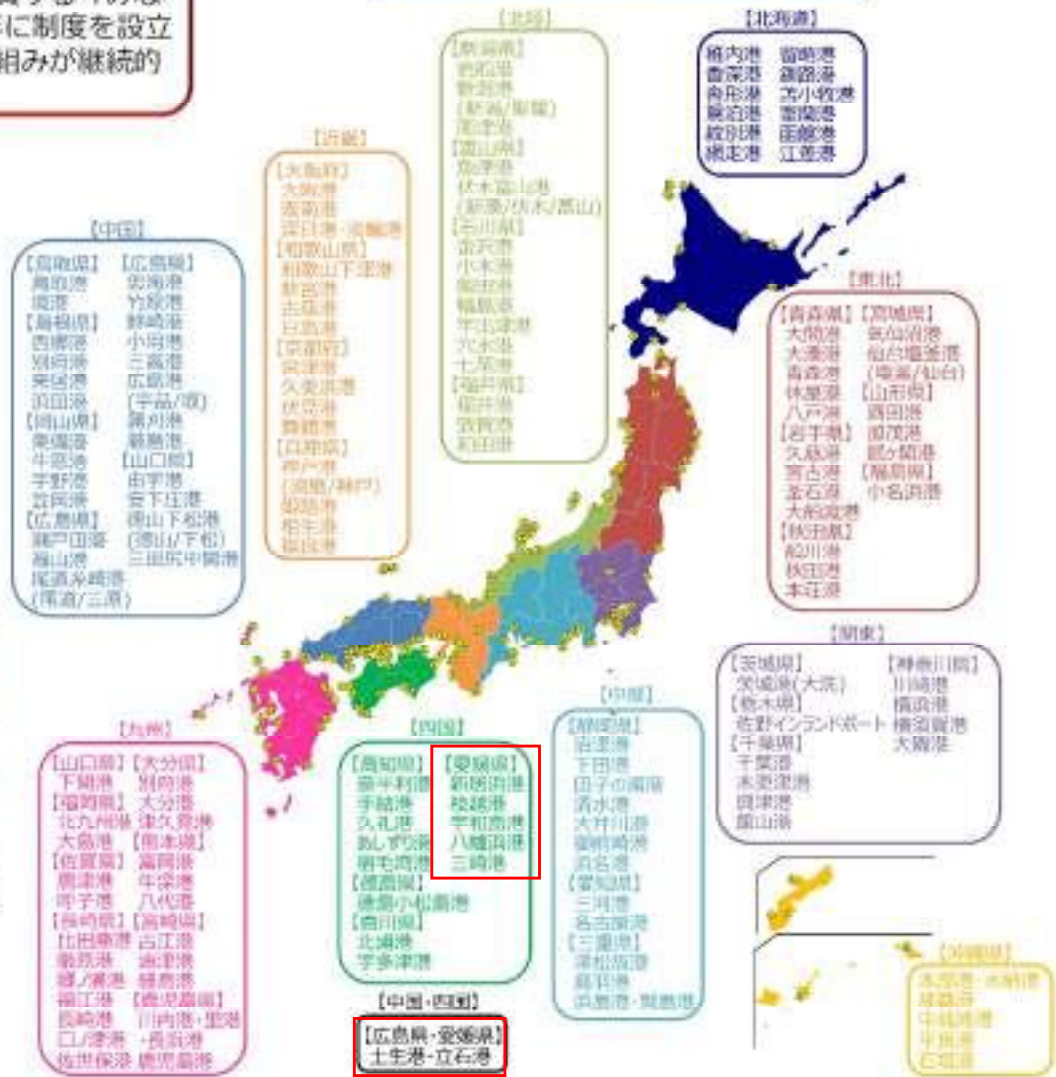
地域振興イベントの開催状況



標準（シンボルマーク）

登録数 157箇所
(令和4年11月26日時点)

みなとオアシス所在港湾の一覧



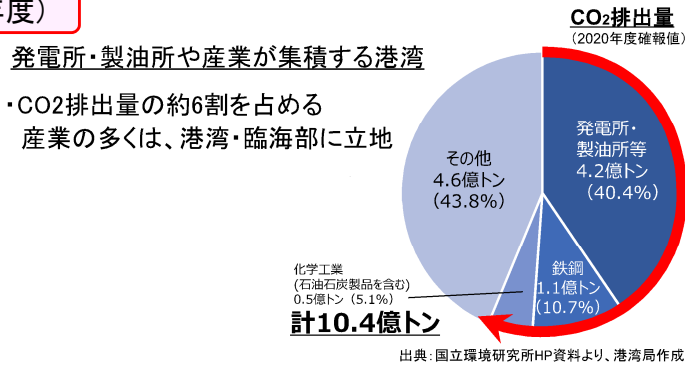
資料：「みなとオアシスの概要」国土交通省HP

4. 港湾を取り巻く状況の変化

4.4 脱炭素化への貢献【カーボンニュートラルポ-ート(CNP)の形成】

- CO2排出量の約6割を占める発電所、鉄鋼、化学工業等といった産業の多くは港湾・臨海部に立地しており、水素・燃料アンモニア等の活用等によるCO2削減の余地が大きい港湾地域において、脱炭素化に向けた先導的な取組を集中的に行うため、カーボンニュートラルポ-ート(CNP)を形成し、日本全体の脱炭素社会の実現に貢献することとしている。
- CNP形成に関しては令和4年12月に港湾法が改正されており、松山港においても港湾脱炭素化推進計画を策定する必要がある。

産業別CO2排出量(2020年度)

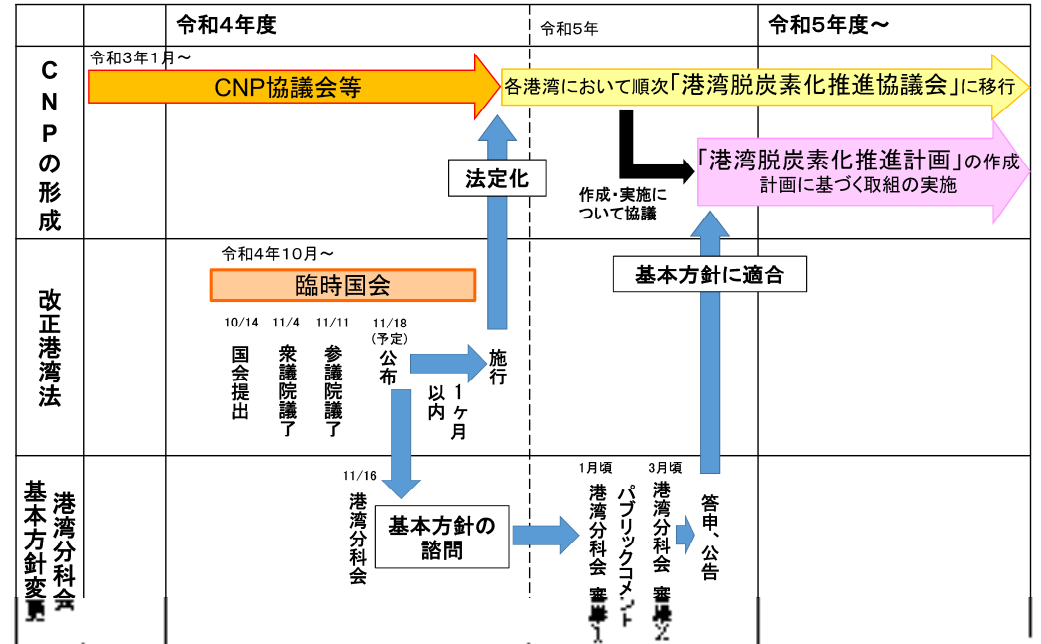


CNP形成のイメージ



資料: 「『カーボンニュートラルポ-ート(CNP)形成計画』策定マニュアル」国土交通省

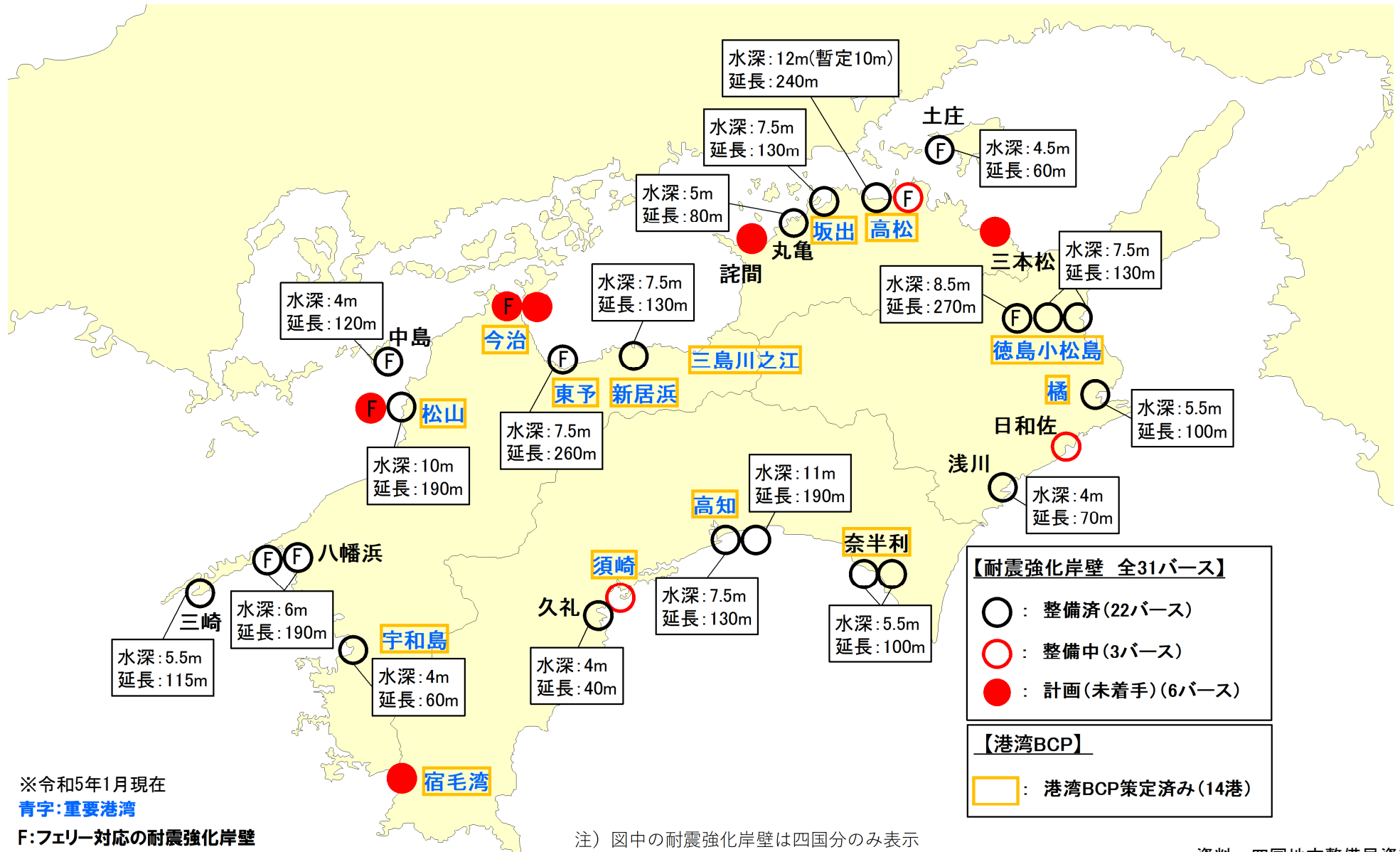
CNP形成に係るスケジュール



資料: 「カーボンニュートラルポ-ート(CNP)の形成について」 令和4年11月16日、国土交通省

4.5 自然災害リスクへの対応①【耐震強化岸壁整備】

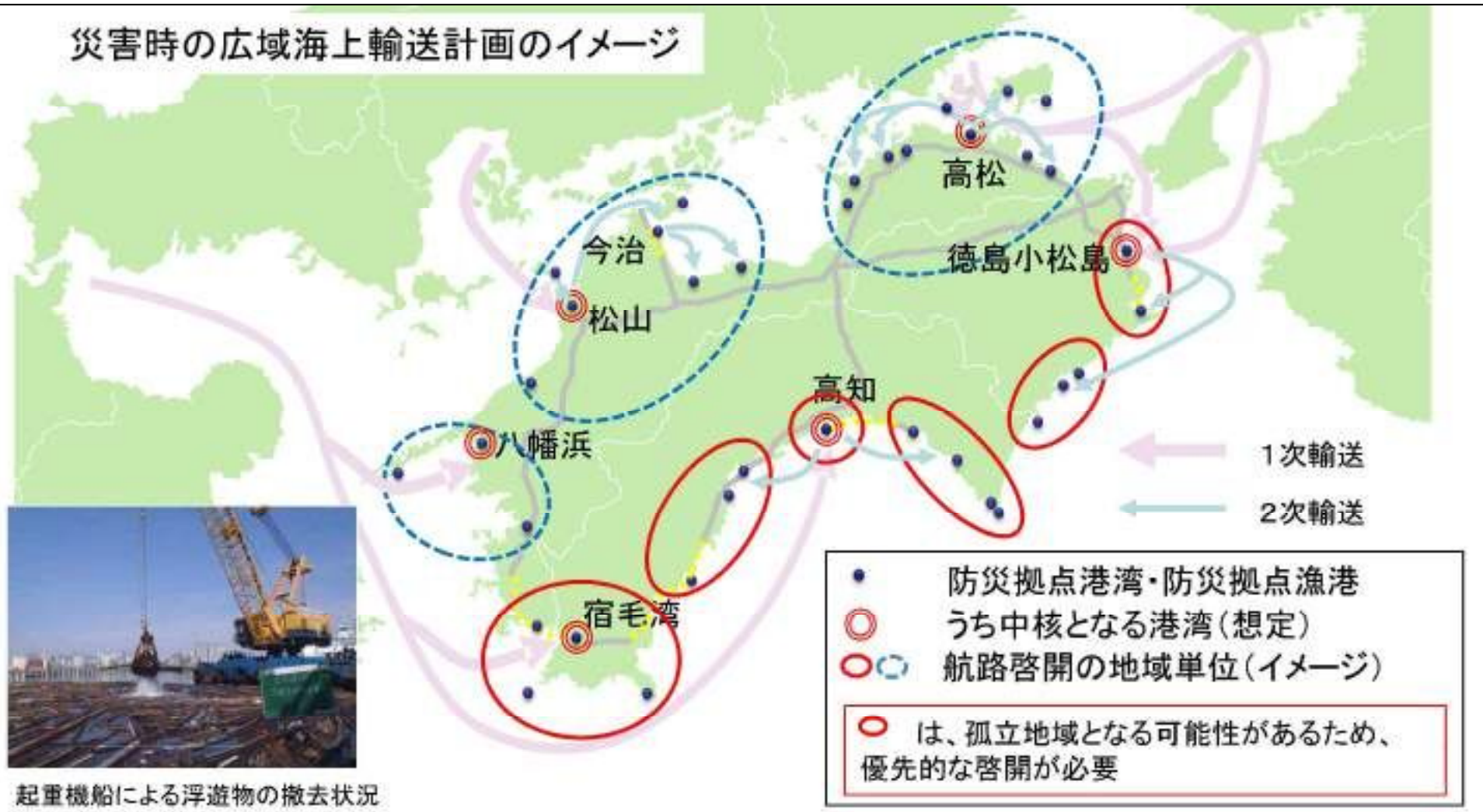
- 四国内での耐震強化岸壁の整備は進展しており、松山港では水深10mの耐震強化岸壁が整備済みであるが、フェリー対応の耐震強化岸壁の整備計画は未着手である。



4.5 自然災害リスクへの対応②【大規模災害時における海上輸送の活用①】

- 南海トラフ巨大地震等により四国が被災した場合は、物資集荷・配送が行いやすい九州・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必要となる。松山港は地域の防災拠点であると同時に、広域の海上輸送の中核となる港湾としての役割を果たすことが期待されている。

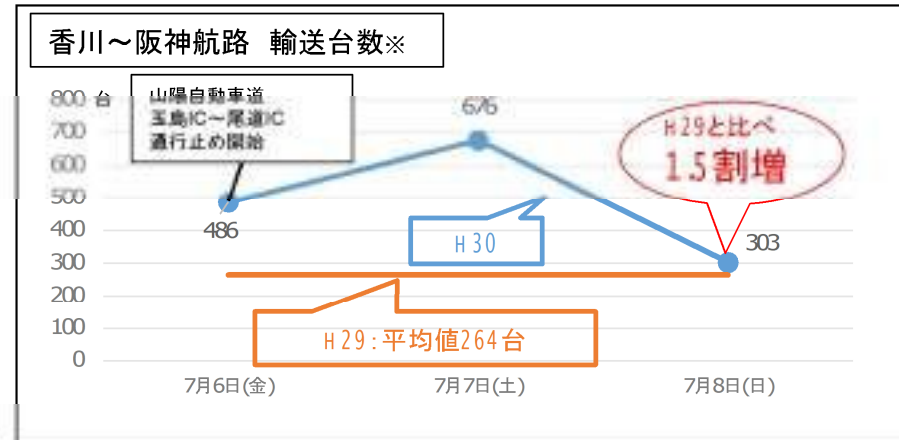
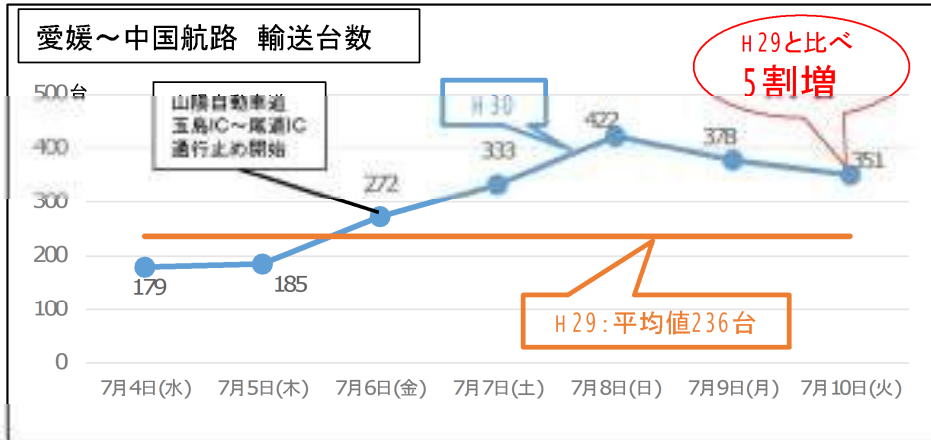
災害時の広域海上輸送計画のイメージ



4.5 自然災害リスクへの対応③【大規模災害時における海上輸送の活用②】

- 平成30年7月の西日本豪雨災害時には、西日本の高速道路や鉄道の通行止め等により、四国と九州・中国・近畿を結ぶフェリーを利用して、被災地支援のための緊急車両や給水車、支援物資を運ぶトラックの輸送等が行われた。今後も大規模災害時にフェリー等が活躍することが期待されている。

平成30年7月西日本豪雨災害時のフェリー輸送台数



被災地支援のため移動する支援車両
八幡浜港 平成30年7月11日撮影

※出典:四国地方整備局調べ
輸送台数はフェリー会社へのヒアリングによる。7月10日現在で調査できた航路のみ記載。

資料:「平成30年7月豪雨関連 フェリーによる輸送状況について」四国地方整備局HP

5. 上位計画・関連計画

- 5.1 国の上位計画・関連計画 5- 1
- 5.2 愛媛県の上位計画・関連計画 5- 4
- 5.3 松山市の上位計画・関連計画 5- 6

5.1 国の上位計画・関連計画①

港湾の中長期政策「PORT2030」平成30年7月

中長期政策の構成

国内外の社会経済情勢の展望

- ✓ 新興市場の拡大と生産拠点の南下、インバウンド客の増加
- ✓ 人口減少・超成熟化社会の到来と労働力不足
- ✓ 第4次産業革命の進展
- ✓ 資源獲得競争の激化と低炭素社会への移行
- ✓ 巨大災害の切迫とインフラの老朽化

港湾政策の基本的理念

- ☆ 地政学的な変化やグローバルな視点を意識
- ☆ 地域とともに考える
- ☆ 「施設提供型」から「ソリューション提供型」へ
- ☆ 「賢く」使う
- ☆ 「進化する」港湾へ

【2030年の港湾が果たすべき役割】

I. 列島を世界につなぎ、開く港湾
【Connected Port】

- ・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ
- ・人手不足に対応し、国内輸送を支える
- ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み
- ・アジアのクルーズ需要のさらなる取込、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

II. 新たな価値を創造する空間
【Premium Port】

- ・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せ美しい「コトづくり」空間に
- ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開
- ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生
- ・地球環境や海洋権益の保全

○2030年の港湾



III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム
【Smart Port】

- ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

・訪日クルーズ旅客への対応

・みなとオアシスや緑地等を活用した臨海部空間の再開発

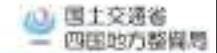
・資源エネルギーの安定的・安価な供給の実現

・港湾・物流活動の省エネ化・低炭素化・効率化
・ブルーカーボン生態系の活用等のCO2吸収源対策への取組

5.1 国の上位計画・関連計画②

四国港湾ビジョン2040～「効・創・適」新しい港の様式～ 令和2年6月

四国港湾ビジョン2040～「効・創・適」新しい港の様式～ (概要)

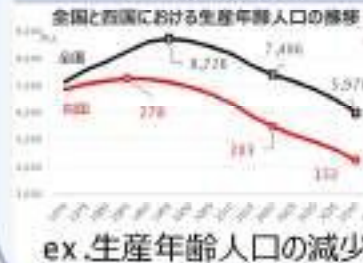


II. 四国の港湾が果たすべき役割

四国内外における情勢の動向と展望

マイナス要因

四国の弱み



四国の脅威

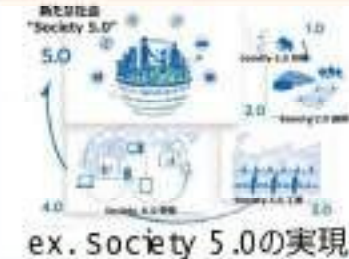


プラス要因

四国の強み



四国の機会



四国の港湾が果たすべき役割

「港湾による物流・人流の高度化」「港湾空間の活用による付加価値力の創出」により、強み・機会を弱み・脅威の克服に繋げ、「四国の持続可能な発展」を実現する

役割を果たすための施策

四国における港湾の未来像

1. 労働力不足に立ち向かう港湾



2. 地域に新たな価値を生み出す港湾



3. 自然環境の変化に対応する港湾



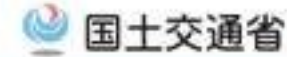
※この他、これまでのビジョン等に基づき取り組むべき施策についても推進

四国の持続可能な発展

5.1 国の上位計画・関連計画③

四国圏広域地方計画 平成28年3月（計画期間：概ね10年間）

2) 四国圏の将来像



今後10年間の圏域づくりに向けて

- 美しい自然風景、独自の歴史・文化、芸術、確かな力ある産業、個性ある第一次産業や食等、多種多様な地域資源が各地に存在し、現在に受け継がれている。
- 四国遍路に代表される「癒やし」や「お接待」、「おもてなし」の文化は、現代社会に暮らす人々にとっての心の拠りどころとして、精神的な満足感をもたらしている。
- 瀬戸内国際芸術祭や瀬戸内しまなみ海道・国際サイクリング大会（サイクリングしまなみ）等の取組を通じ、多島美を誇る瀬戸内海の島々の自然、文化、芸術、食を活かした連携交流が活発に行われているほか、サテライトオフィス、全県的な遠隔医療ネットワークの整備などICTを活用した先進的な取組も行われている。
- 産業については、高機能素材の一大集積地として大手先端素材メーカーの製造拠点のみならず、優れた技術を有するグローバルニッチトップ企業が集積しており、国内外の市場を切り拓いていくポテンシャルを有している。
- 四国圏が持つ独自の地域資源や取組の状況を踏まえ、圏域に暮らす全ての人々が四国に住み続けたいと思い、また、圏域の外に暮らす人々が行ってみたい、住んでみたいと思える四国圏を創出することが求められている。
- 地域の個性を磨き、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト・モノ・カネ・情報の双方向の活発な流れである「対流」を湧き起こし、地域の活力の向上とイノベーションの創出を促すことが必要である。

全国計画が目指す国土の基本構想としての「対流促進型国土」の実現に向け、四国圏においても地域構造としての「コンパクトネットワーク」の形成を進める。

基本方針

太平洋と瀬戸内海に抱かれた地域の強みを活かし、
～圏域を越えた対流で世界へ発信～
「癒やし」と「輝き」で未来へ
 を今後10年間、新たな四国圏における国土形成の基本方針とする。

四国圏の発展に向けた目標

- ① 南海トラフ地震への対応力の強化等、安全で安心して暮らせる四国
- ② 若者が増え、女性・高齢者等が生き生きと活躍する四国
- ③ 地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮する四国
- ④ 中山間地域・半島部・島しょ部等や都市間が補完しあい活力あふれる四国
- ⑤ 歴史・文化、風土を活かした個性ある地域づくりを進め、人をひきつける四国

- ・ 南海トラフ地震等大規模災害への備えを強化（耐震強化岸壁等のインフラ整備を推進）
- ・ 産業の基盤を支えるインフラ整備を推進
- ・ 受入環境の整備によるインバウンド観光の促進



5. 上位計画・関連計画

5.2 愛媛県の上位計画・関連計画①

第六次愛媛県長期計画 令和3年5月改訂（第3期アクションプログラム 計画期間：令和元年度～令和4年度の4年間）

愛媛の未来づくりプランとは

県政運営の基本方向を示す計画であり、「長期ビジョン編」と「アクションプログラム編」により構成されています。



愛媛県イメージアップキャラクター みきゃん

第六次愛媛県長期計画 愛媛の未来づくりプラン

基本理念「愛のくに 愛顔あふれる愛媛県」

長期ビジョン編（計画期間：概ね10年間）

概ね10年後の目指すべき将来像やその基本的な考え方を示す。

4つの愛顔づくりへの挑戦

産業分野 次代を担う活力ある産業を“創る”ことによって、「生き活きた愛顔」があふれる愛媛を目指します。	暮らし分野 快適で安全・安心の暮らしを“紡ぐ”ことによって、「やすらぎの愛顔」があふれる愛媛を目指します。
人づくり分野 未来を拓く豊かで多様な「人材」を“育む”ことによって、「輝く愛顔」があふれる愛媛を目指します。	環境分野 調和と循環により、かけがえのない環境を“守る”ことによって、「やさしい愛顔」があふれる愛媛を目指します。

目指すべき将来像

アクションプログラム編（計画期間：4年間）

長期ビジョン編で描いた将来像の実現に向けて、4年間（第1期：平成23年度～26年度、第2期：平成27年度～30年度、第3期：令和元年度～4年度）に必要な施策の方向性などを示す。

第3期アクションプログラムの構成

- 政策体系
県行政全般を4つの基本政策-20の政策-55の施策を中心に体系化したもの
- 重点的な取組み方針（計画推進の仕組み）
施策の重点化を図りながら計画を推進するための仕組みについて示したものの
- 最優先課題「豪雨災害からの創造的復興」
「人、生活、産業を守る」視点から、平成30年7月豪雨災害からの復興方策をまとめたもの
- 分野別計画
産業・暮らし・人づくり・環境の4分野ごとの施策展開の方向や主な取組みをまとめたもの
- 地域別計画
地域ごとの特長を生かす視点で示した東・中・南予別の地域振興の施策などをまとめたもの
- 推進姿勢
計画を推進するための基本的な姿勢についてまとめたもの

今後の愛媛づくりを航海に例えると...

航海図&羅針盤

基本政策 1

えがお 生き活きた愛顔あふれる「えひめ」づくり

～次代を担う活力ある産業を“創る”～

政策1 / 活力ある産業づくり

- 1 地域に根ざした産業の振興
- 2 企業誘致・留置の推進
- 3 新産業の創出と産業構造の強化

政策5 / 観光・交流の拡大

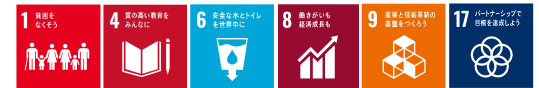
- 12 魅力ある観光地づくりと国際観光の振興
- 13 国際交流の促進
- 14 自転車新文化の拡大・深化

政策6 / 交通ネットワークの整備

- 15 広域・高速交通ネットワークの整備
- 16 地域を結ぶ交通体系の整備



・ 企業力向上の支援及び地場産業の活性化



・ 立地環境の整備・充実



・ 多彩で上質な観光地の形成（大型クルーズ 船の寄港継続や新たな誘致に向け 受入態勢の充実とセールス活動の強化）



・ 高速道路・港湾施設等の整備・利便性向上

基本政策 2

えがお やすらぎの愛顔あふれる「えひめ」づくり

～快適で安全・安心の暮らしを“紡ぐ”～

政策7 / 災害に強い強靱な県土づくり

- 35 防災・危機管理体制の強化
- 36 災害から県民を守る基盤の整備



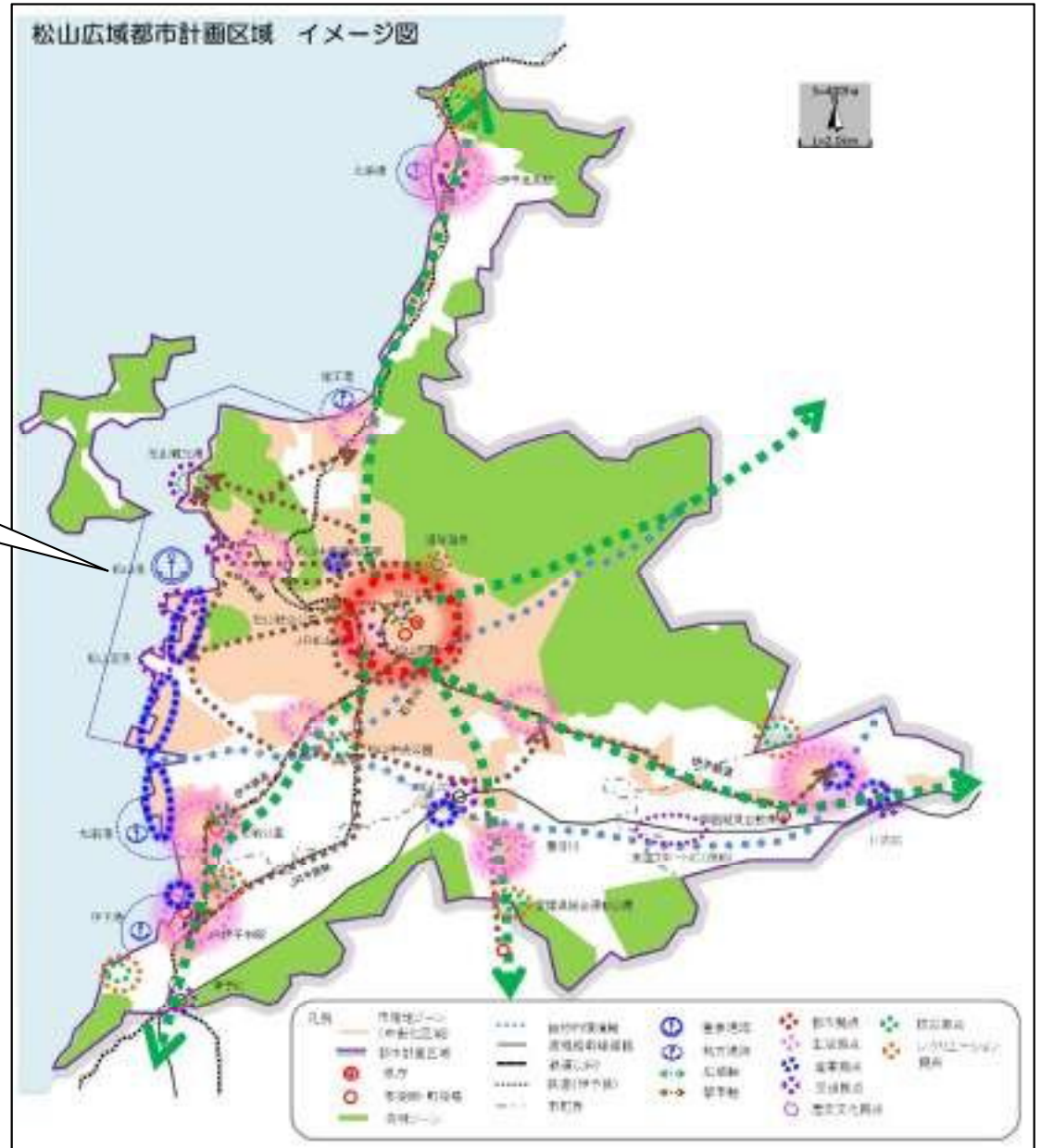
・ 公共施設等の災害対応能力の強化

資料：「第六次愛媛県長期計画」愛媛県

5.2 愛媛県の上位計画・関連計画②

松山広域都市計画区域マスタープラン 平成29年4月（目標年次：概ね20年後）

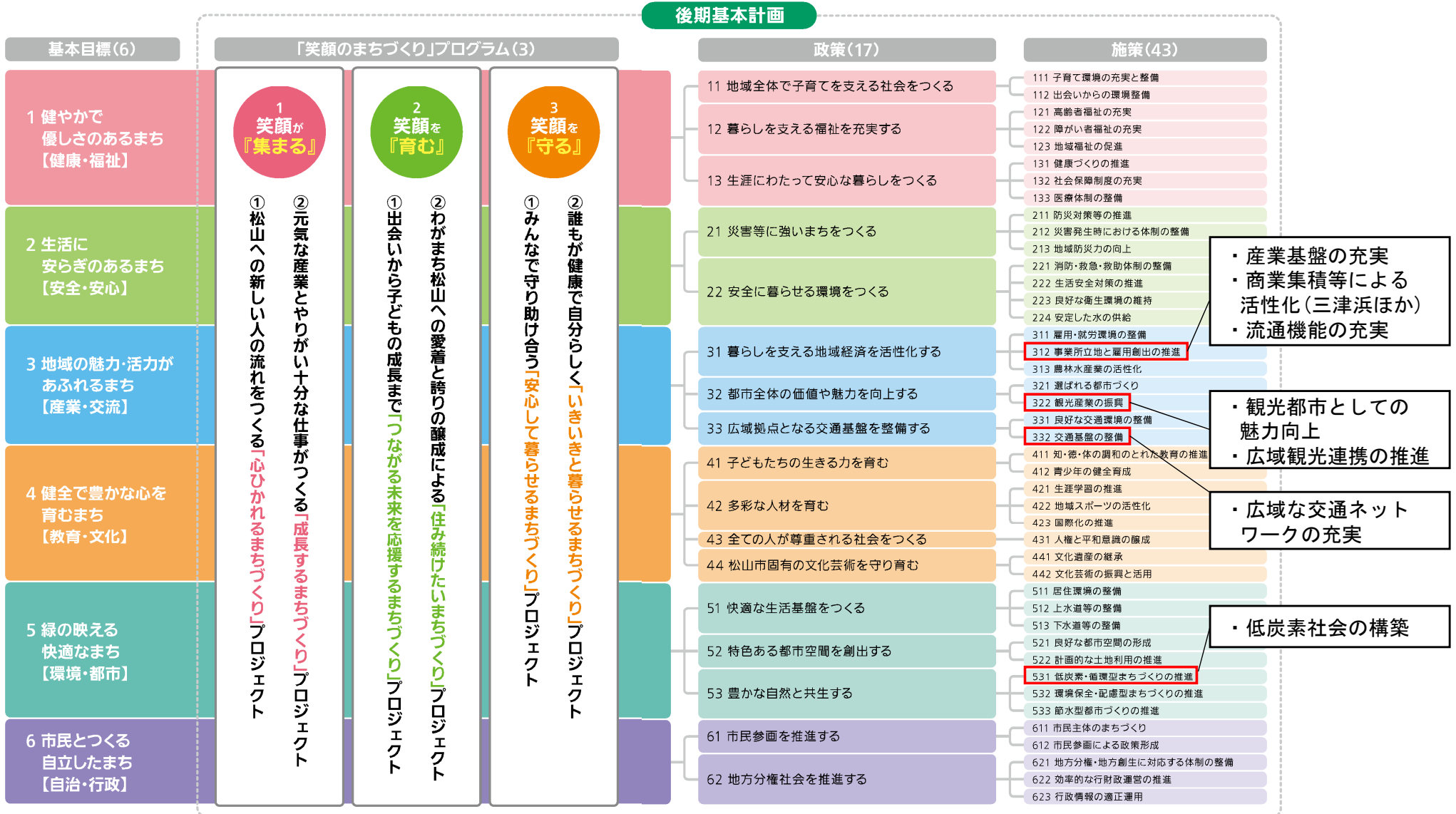
重要港湾松山港は、本区域の海の玄関口であり、広域的な流通の港と位置付け、内外貿易の物流及び海上旅客輸送の需要に対応するため、外港地区を主とする公共埠頭など輸出入の拠点としての基盤整備をはじめ、高浜地区を主とするフェリー埠頭等の港湾施設の整備拡充を図る。



5.3 松山市の上位計画・関連計画①

第6次松山市総合計画—後期基本計画— 平成30年3月（目標年次：平成30年度～令和4年度）

将来都市像 **人が集い 笑顔 広がる 幸せ実感都市 まつやま**



5. 上位計画・関連計画

5.3 松山市の上位計画・関連計画②

松山市都市計画マスタープラン 平成23年3月（目標年次：概ね20年後（平成42年度））

北西部地域のまちづくり方針図



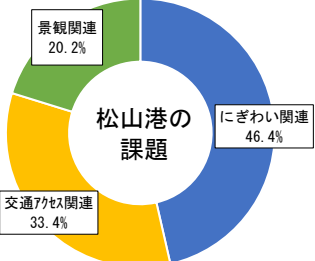
6.	市民・港湾利用者からの要請・意見	
6.1	市民への意向調査結果	6- 1
6.2	港湾利用者への意向調査結果	6- 2

6. 1 市民への意向調査結果

市民アンケート調査

○20歳以上の松山市在住2,000人に対し、松山港についてのアンケート調査を実施し、901人より回答を得た(回収率45%)。(R2年10月)

【松山港のイメージ】

松山港の魅力や良さ	松山港の欠点や課題
<ul style="list-style-type: none"> ・航路も空港もあり、陸・海・空の交通に便利な港(56%) ・海上輸送の窓口(47%) ・海の風景や夜景を楽しめる、景観が豊かな港(37%) <p>⇒松山港の良さを活かすような既存施設の有効活用や現状の景色を活かした施設配置の検討が有効</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲漁業が盛んな港(14%) ▲災害時の拠点となる港(7%) ←市民へのアピール不足 	 <p>にぎわい関連施設や機会の不足を指摘する回答多 (「食事や休息をとれる場が少ない」「イベントが少ない」等の声あり) + 交通アクセス不良がにぎわいの機会を喪失している可能性あり (「行き方がよくわからない」「駐車場がない」等の声あり)</p> <p>↓</p> <p>にぎわいと交通アクセスをセットで検討必要</p>

【松山港の役割】

港が暮らしの役に立っていると感じる時	松山港に期待する役割
<ul style="list-style-type: none"> ・フェリなどを利用したり、見たりした時(86%) ・貨物船や積み下ろしをしているところを見た時(46%) ・イベントなどで多くの人が集まっているのを見た時(35%) ・新鮮な魚介類など海産物を買った時(31%) <p>⇒市民の一般的な港のイメージ=海産物 例)八幡浜・どーや市場</p> <p>⇒海辺で海産物が購入できることへの期待が感じられる</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通の結節点(70%) ・豊かな海辺空間の創出(54%) ・にぎわい空間の創出(51%) ・物流拠点(51%) ・防災拠点(48%) <p>どの役割に対しても期待あり …様々な分野での役割を担うことが期待されている</p>

【松山港に希望する施設設備や取組み】

物流	災害対策	景観・環境	にぎわい
<ul style="list-style-type: none"> ・アクセスしやすい道路(49%) ・既存施設の改良(41%) ・新企業を呼び込む工業用地(29%) ・大型岸壁(29%) ・定期貨物航路の拡充(27%) ・広い物流スペース(23%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・耐震強化岸壁(60%) ・災害時の道路確保(56%) ・安全な避難場所(50%) ・防潮堤など津波施設(48%) ・避難誘導等の案内板(31%) ・がれき仮置スペース(25%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・海辺の美化(74%) (漂流ゴミ、放置艇等) ・植樹帯、公園、緑道(61%) ・水質改善(44%) ・統一感ある港づくり(38%) ・廃棄物処分場(22%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅(64%) ・公園や展望施設(58%) ・遊歩道、サイクリング道(49%) ・レストランやカフェ(48%) ・親水公園(45%) ・アクセスの充実(42%) ほか多種

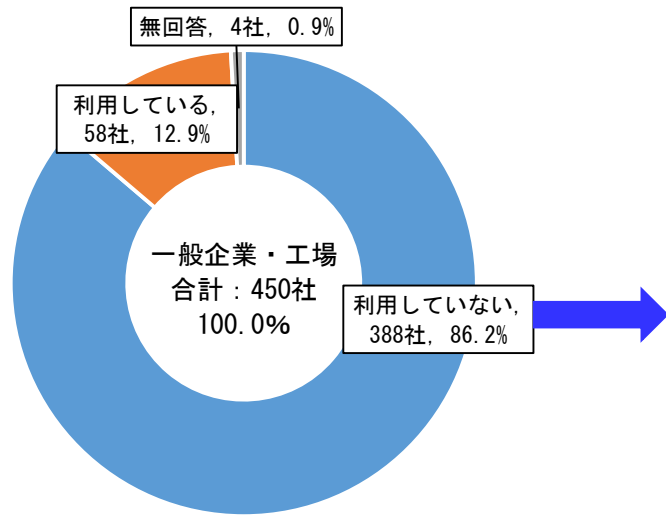
クルーズ船寄港誘致、釣り施設、ホテル、農水産品の物販、案内板設置、駐車場等

6. 市民・港湾利用者からの要請・意見

6. 2 港湾利用者への意向調査結果

企業アンケート・ヒアリング調査

○松山市内外の事業所3,000社に対し、松山港についてのアンケート調査を実施し、497社より回答を得た(回収率17%)。(R2年11月)
 ○松山港の利用者や臨海部での土地要望のある企業・団体等50社に対し、松山港についてのヒアリング調査を実施。(R2年~R3年)



【松山港を利用しない理由】

- ・ 内陸輸送のためのため、海上輸送の必要がない (55.4%)
- ・ 現在、松山港以外の港湾を利用しており、松山港を利用する必要性がない(神戸港、東予港等) (14%)
- ・ 他の輸送手段の方が早く到着する (13%)
- ・ 海運を利用するほど、ロットがまとまらない (13%)
- ・ 他の輸送手段の方がコストが安い (8%)
- ・ 利用したい航路がない (5%)

【松山港を利用する条件】

- ・ どのような変化があっても利用する予定はない (53.1%)
- ・ 海運の運賃が他の輸送手段に比べて安くなれば (10%)
- ・ 機会があれば検討したい (5%)
- ・ 目的地までの直行便ができれば (3%)
- ・ 松山港までの交通アクセスが改善されれば (2%)
- ・ 以下、1%未満の回答
施設拡充、定期航路の寄港頻度増加、各種インセンティブ制度

↑
松山港へ利用転換の可能性

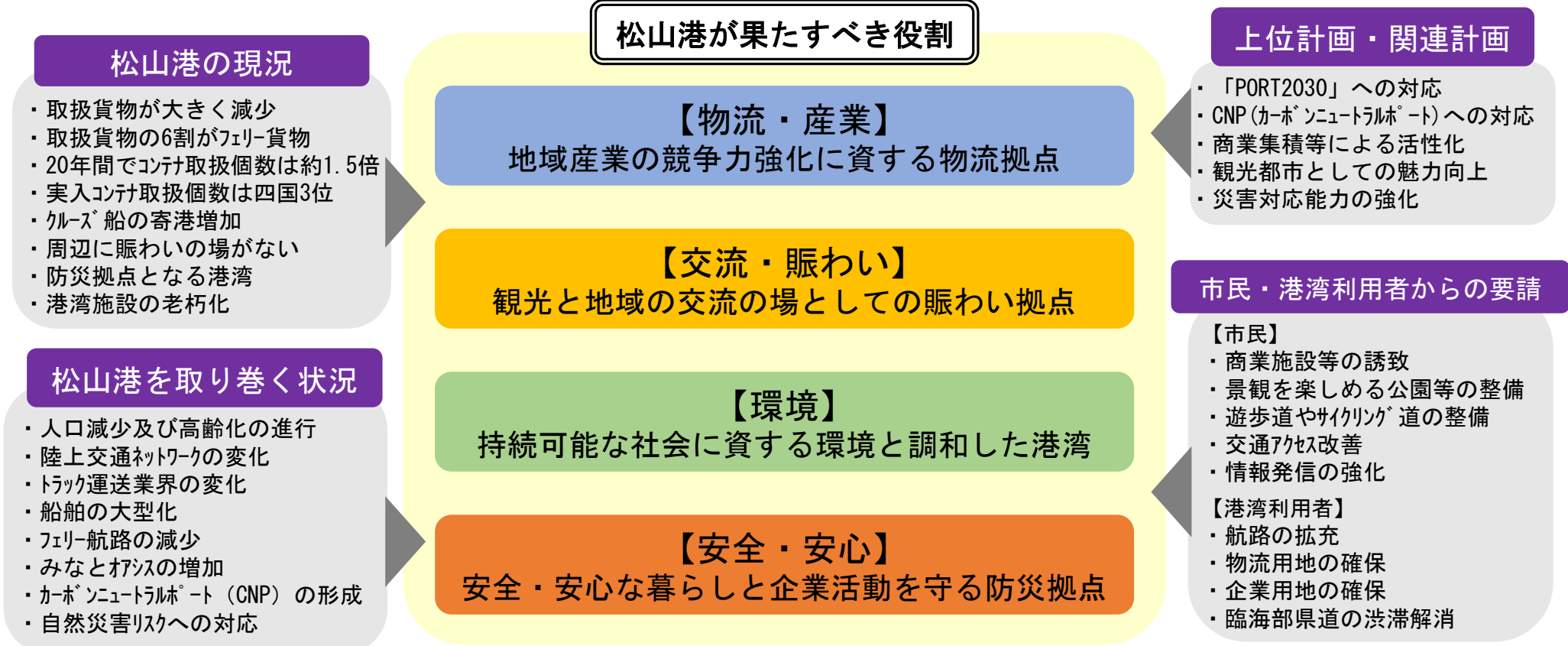
コンテナ貨物関連について ・コンテナ置場やコンテナ用施設の拡張が必要 ・耐震強化岸壁周辺に災害用のスペースが必要	フェリー航路について ・フェリー乗り場が分かりにくい ・フェリー航路集約は地域利用者の理解が得にくい	土地需要について ・分散している企業用地を集約したい ・老朽化・狭隘化のため移転・拡張したい ・松山市内では新たな企業用地が確保しづらい
バルク貨物について ・バルク貨物用の保管用地が必要 ・大型船は係留時間が長く、入港調整が必要	クルーズ船寄港について ・クルーズ船利用者や見学者の動線が悪く危険 ・クルーズ船からのバルク貨物置場の景観が良くない	カーボンニュートラルについて ・モーターボートを検討したい ・水素やアンモニア等の燃料は高額で設置が難しい
RORO貨物について ・週1便のため利用しにくい	賑わいについて ・松山港周辺には飲食店や商業施設が少ない ・賑わいにはフェリーが必要 ・賑わいのための駐車場が必要	松山港全体について ・松山港背後の県道の渋滞がひどい ・全体的に暗い ・不法係留が多い ・道路の緑化等で景観を改善してほしい

7. 松山港の将来に向けた課題と要請の整理

7.1 松山港が果たすべき役割 7- 1

7.2 松山港の課題と要請 7- 2

7.1 松山港が果たすべき役割



松山港の課題

物流・産業		交流・賑わい		環境		安全・安心	
I	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 港湾内の物流用地の確保 ✓ 大型クルーズ船増加への対応 ✓ (企業) 用地の確保 ✓ CNPに向けた新エネルギー貨物への対応 	III	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 賑わいの創出 ✓ 松山観光港の活性化 ✓ 放置艇の収容 	V	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 海辺の景観を楽しめる空間の確保 	VII	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 防災拠点として機能充実に
II	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 陸上交通アクセスの向上 	IV	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 市民の認知度向上による賑わいの創出 	VI	<ul style="list-style-type: none"> ✓ CNPに向けたCO2削減対策 		

7.2 松山港の課題と要請：＜物流・産業＞①港湾内の物流用地の確保（1）

【背景】 ○現在、松山外環状道路の整備が進められており、松山港の陸上アクセス向上が期待されているとともに、整備を契機とした企業誘致の推進も可能となる。
 ○トラックドライバー不足や2024年問題等については、モダリティも対策の1つとして挙げられている。

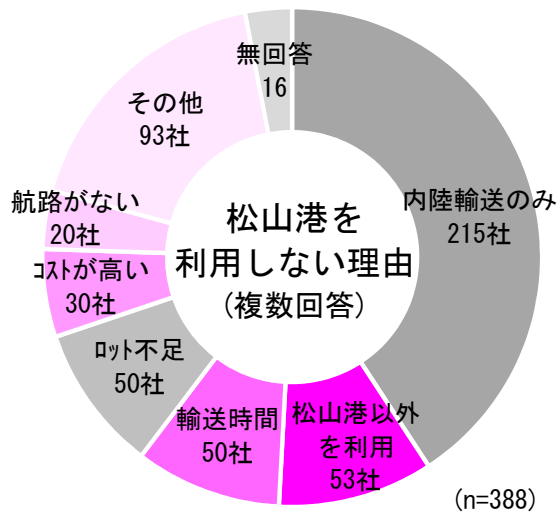
【課題】 ✓松山港の陸上アクセス向上に伴い、松山港の利用者及び取扱貨物が増加する場合においても、利便性を損なうことがないように、背後用地を確保する必要がある。
 ✓コンテナ船やRORO船の定期航路が就航しているが、便数や寄港地、コスト等が利用者のニーズに合わず、利用が見送られているケースがあり、松山港の利便性を向上させる必要がある。

企業アンケート結果

○松山港を利用しない理由として、

- ・ 輸送時間の問題
 (他の輸送手段(鉄道・トラック等)の方が早く到着する)
- ・ コストが高い
- ・ 利用したい航路がない

などが確認されており、利用者のニーズに合わないため松山港が利用されていないことが確認されている。



資料：令和2年企業アンケート結果より
 (企業アンケートについてはp. 6-2も参照)

物流用地の課題

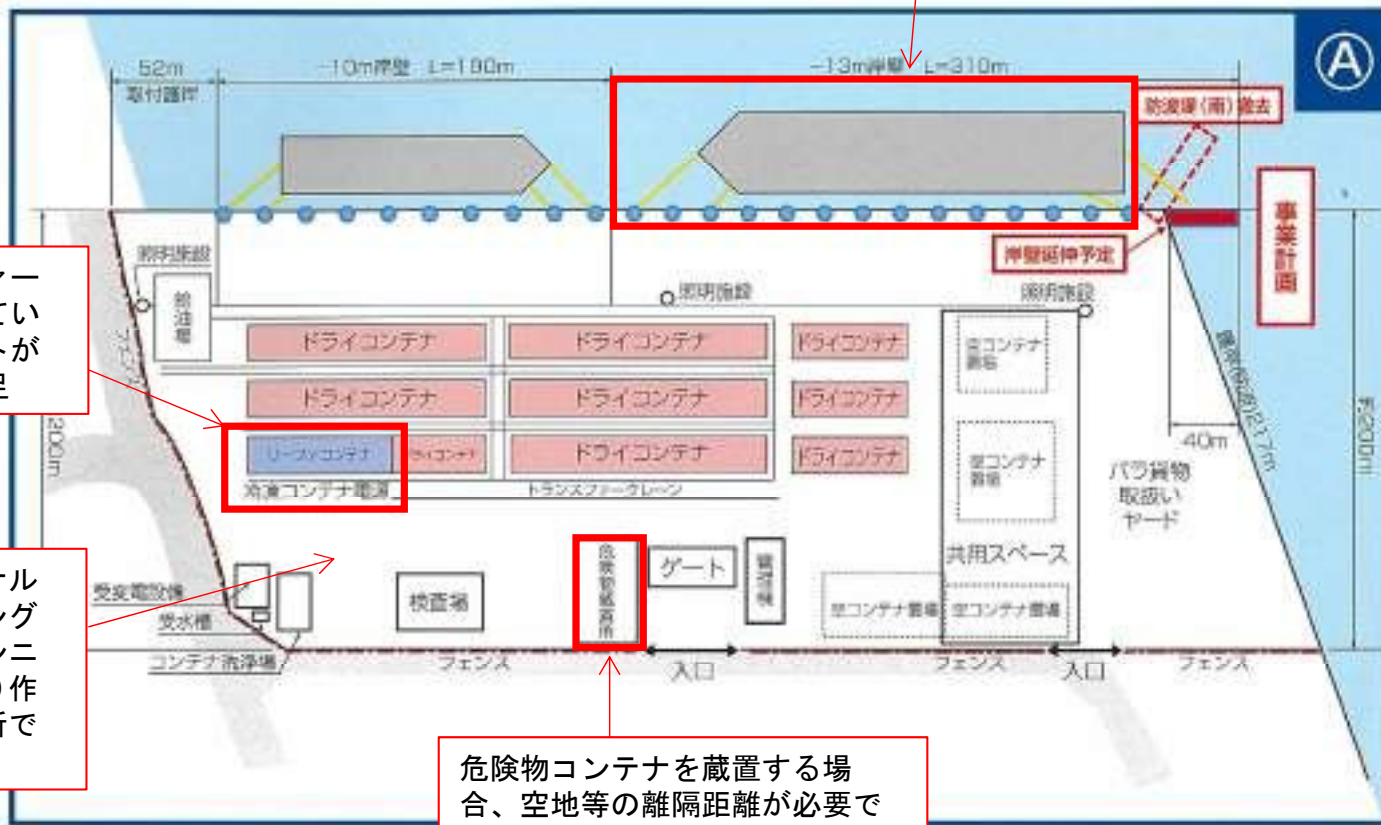


7.2 松山港の課題と要請：＜物流・産業＞①港湾内の物流用地の確保(2)

- 【背景】○貨物動向が変化し、外港新埠頭の利用に変化あり。
 【課題】✓リーファーコンテナや危険物コンテナに対応した用地の確保。
 ✓コンテナ用冷凍庫やバンニング場の確保。
 ✓大型バルク貨物用の保管用地の確保。

外港新埠頭の課題

【外港新埠頭のレイアウト図】



20フィート用のリーファーコンテナ置場を整備しているが、近年は40フィートが主流であり、置場が不足

現状のコンテナターミナルにはコンテナをバンニング(コンテナへの積込)・デバンニング(コンテナからの取出し)作業スペースはなく、他所で確保

危険物コンテナを蔵置する場合、空地等の離隔距離が必要であるが、現状では確保できない

7.2 松山港の課題と要請：＜物流・産業＞②大型クルーズ船増加への対応

- 【背景】** ○貨物利用の岸壁で大型クルーズ船が寄港を開始。
 ○係留施設や上屋の老朽化・狭隘化が進展している。
 ○低利用の係留施設があり、利用頻度に差がある。
- 【課題】** ✓クルーズ船寄港時は貨物船の利用調整が必要であるほか、クルーズ船利用客や見学者等の隣で荷役作業を行う危険な状態を解消するため、新たな岸壁が必要である。
 ✓低利用の施設や、老朽化・狭隘化した施設が多く、利用形態の見直しが必要である。

外港地区の課題

【大可賀ふ頭～外港第2ふ頭】



7.2 松山港の課題と要請：＜物流・産業＞③企業用地の確保

【背景】○松山市内の中小企業では設立から20年以上経過した企業が多く、製造設備の老朽化・狭隘化等による不動産投資等が検討されている。

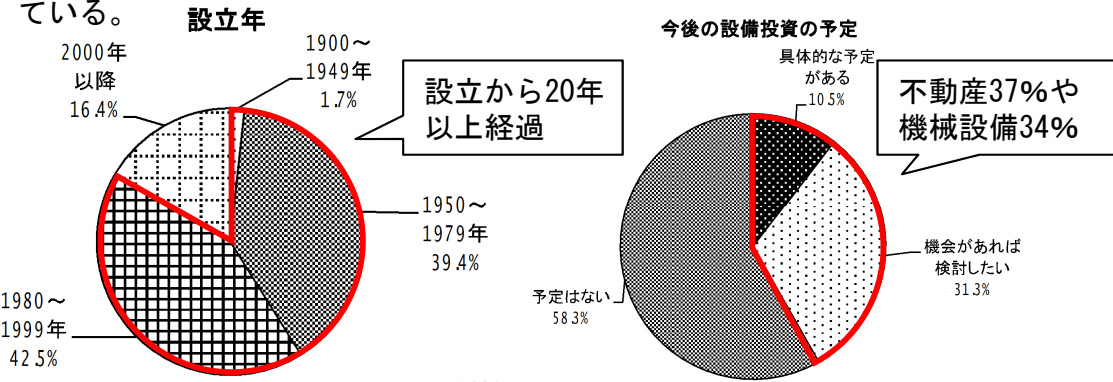
○企業ヒアリングにより臨海部にて、拡張・移転等を検討している企業が確認されている。

○松山外環状道路の整備による陸上アクセス向上に伴い、さらに用地需要が高まりが想定される。

【課題】✓新たな企業用地の要望があり、臨海部でまとまった企業用地を確保する必要がある。

松山市内中小企業の状況

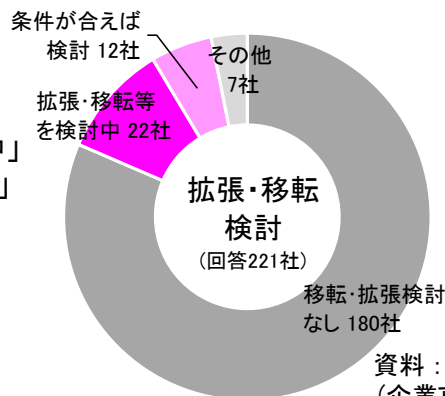
- 松山市内の中小企業は設立年から20年以上経過している企業が8割を占めている。
- 設備投資については不動産(土地・建物)や機械設備への投資が検討されている。



資料：「松山市中小企業等実態調査報告書」平成25年3月、松山市

企業ヒアリング結果

- 企業ヒアリングにおいて、「企業の拡張や移転を検討中」や「条件が合えば検討する」と回答した企業は計34社(15%)確認されている。



資料：令和2年企業アンケート結果より(企業アンケートについてはp. 6-2も参照)

企業用地の課題

工場や倉庫を建築するにあたっては、都市計画法で建てられる用途地域に制限があり、臨海部でまとまった企業用地を確保する必要がある。



凡例



資料：「松山広域都市計画区域マスタープラン」2022年5月、愛媛県

7.2 松山港の課題と要請： <物流・産業>④CNPに向けた新エネルギー貨物への対応

【背景】○水素エネルギーの活用等による脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化による、港湾の競争力強化が必要。

【課題】✓松山港における「港湾脱炭素化推進計画」の策定を検討する必要がある。

荷主等の脱炭素化ニーズへの対応を通じた
港湾の競争力強化

世界の潮流

- ・荷主がサプライチェーンの脱炭素化に取り組んでおり、船社・物流事業者も対応を強化

⇒ 環境に配慮した取組を進めることにより、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成

サプライチェーンの脱炭素化に資する取組の例

 <p>LNGバンカリングのイメージ</p> <p>LNG燃料供給船</p> <p>出典：セントラルLNGマリンフューエル</p> <p>伊勢湾・三河湾エリア(2020年10月～) 東京湾エリア(2022年度見込み) 九州・瀬戸内海エリア(2023年度見込み)</p>	 <p>LNG燃料供給船</p> <p>出典：三井E&Sマシナリー</p> <p>水素燃料電池搭載型RTG (技術開発中)</p>	 <p>荷役機械の低・脱炭素化</p>
<p>停泊中船舶への陸上電力供給</p>	<p>船舶への低・脱炭素燃料の供給</p>	<p>荷役機械の低・脱炭素化</p>

港湾ターミナルにおける脱炭素化の取組状況を客観的に評価する『港湾ターミナル・グリーン認証(仮称)』の制度の創設

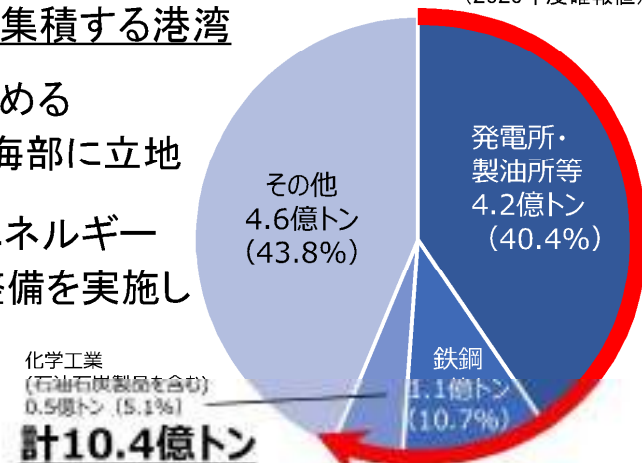
港湾・臨海部の脱炭素化への貢献

発電所・製油所や産業が集積する港湾

- ・CO2排出量の約6割を占める産業の多くは、港湾・臨海部に立地

⇒ CO2多排出産業のエネルギー転換に必要な環境整備を実施し臨海部産業を再興

CO2排出量
(2020年度確報値)



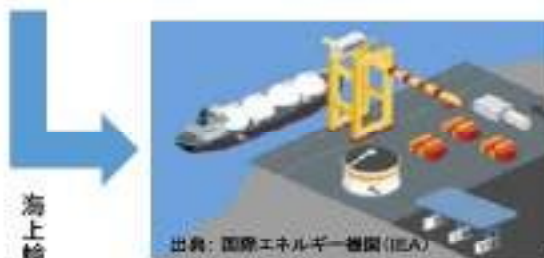
出典：国立環境研究所HP資料より、港湾局作成

例：碧南火力発電所におけるアンモニア混焼実証



港湾・臨海部立地産業等が利用

海外における水素・アンモニア等の製造



海上輸送

我が国港湾にて荷役・貯蔵

バイブレーション
配送

7.2 松山港の課題と要請： <物流・産業>⑤陸上交通アクセスの向上

【背景】○松山港背後の県道が慢性的に渋滞している。

【課題】✓県道と外港新埠頭や吉田浜埠頭用地とを接続する交差点は交通量が集中しており、対応が必要。

陸上交通アクセスの課題



7.2 松山港の課題と要請： <交流・賑わい>①賑わいの創出

- 【背景】○愛媛県内の臨海部にみなとオアシス等が整備され、利用が広がっている。
○「三津の渡し」など、特に内港地区には既存の観光資源が多く存在している。
- 【課題】✓市民から松山港でも道の駅等の賑わいの場を求める声があり、これら要請への対応が必要。
✓フェリー乗り場周辺にターミナルビルの他に集客施設はなく、賑わいの場が必要。

他港事例

賑わいの場の事例：道の駅・みなとオアシス「うわじま きさいや広場」



宇和島市の日振島等行きの旅客船乗り場に隣接した道の駅及びみなとオアシス。特産品センターや食堂等の物販・飲食施設のほか、特産の真珠を展示する「真珠館」や屋外広場等を併設している。

資料：道の駅HP <https://www.michi-no-eki.jp/stations/views/19667>

既存観光資源の例

三津の渡し



内港地区には「市道高浜2号線」の一部として、三津と港山の間約80mを結ぶ渡船が運航しており、「四国八十八景」にも選定されている。

資料：松山市HP

7.2 松山港の課題と要請： <交流・賑わい>②松山観光港の活性化

【背景】 ○フェリー航路の減少により交流人口が減少。
 ○臨海部の施設はユニークベニューとしての活用の可能性がある。
 ○大型クルーザー等の寄港希望が確認されている。
【課題】 ✓松山港の玄関口として利用されている、松山観光港フェリーターミナルの有効活用が必要。

他港事例

ユニークベニュー事例：金沢港クルーズターミナル



資料：日本政府観光局（JNTO）HP

ユニークベニュー
 =歴史的建造物、文化施設や公的空間等で、会議・レセプションを開催することで特別感や地域特性を演出できる会場のことを指し、誘致による大きな経済効果を期待できる。

資料：日本政府観光局（JNTO）HP

大型クルーザー等の寄港



資料：（一社）スーパーヨット誘致会議・日本HP

一般的に外国人富裕層などが所有する全長80フィート以上（24m以上）の大型クルーザーが「スーパーヨット」や「メガヨット」と呼ばれている

- 経済効果の具体例
- ・寄港地での食事や観光、土産物等の購入
 - ・船内で料理する食材の調達
 - ・船・船用品のメンテナンスや給油
 - ・離島、地方における経済の活性化

○平成30年5月には堀江港「うみてらす」に寄港実績あり

資料：国土交通省HP

7.2 松山港の課題と要請： <交流・賑わい>③放置艇の収容

【背景】○放置艇は船舶航行の支障になったり、自然災害時の船体流出による二次災害の発生や景観阻害等の問題があり、放置艇の解消は全国的な課題となっている。

【課題】✓松山港内各所に放置艇が確認されており、対策が必要。

放置艇の課題



7.2 松山港の課題と要請： <交流・賑わい>④市民の認知度向上による賑わいの創出

【背景】○港湾では、みなとまちづくりやみなとオアシスなど、市民が多目的にみなとを利用できるような環境整備が求められている。

【課題】✓松山港内に「新ふ頭緑地(大可賀釣り公園)」や「シンボル公園緑地(高浜観光港公園)」、「堀江海水浴場」等の施設があるが、認知度は低いため、認知度向上が必要である。

✓施設の場所が分からない等の声があり、情報発信不足により賑わいの機会を喪失している可能性があるため、情報発信の強化による認知度向上が必要である。

賑わいの課題



港湾についての情報発信の例

松山港に関するHPやSNS等を活用した情報発信は不足している。



資料：高松港HP

愛媛県のSNSページ



7.2 松山港の課題と要請： <環境>①海辺の景観を楽しめる空間の確保

【背景】○自然環境や工場夜景等、様々な観光資源を発掘し、みなとの魅力を推進することが求められている。

【課題】✓松山港内の緑地(港湾環境整備施設)は現在2箇所のみであり、海に親しめる場所や緑が少なく、港全体が暗い印象との声もあり、海辺の景観を楽しめる空間が必要。

景観の課題



7.2 松山港の課題と要請： <環境>②CNPに向けたCO2削減対策

【背景】 ○CO2削減策として、ブルーカーボンが注目されている。

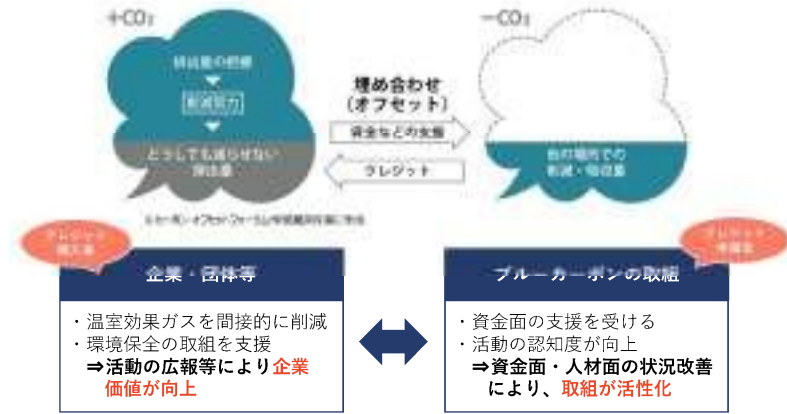
【課題】 ✓臨海部はCO2排出量が多く、CO2削減対策として松山港内の藻場再生によるブルーカーボン生態系の再生が必要である。

ブルーカーボンのメカニズム



出典：国土交通省HP

カーボン・オフセット



出典：「Jブルークレジット®(試行)認証申請の手引きVer. 2.1」
R4年9月 ジャパンブルーエコミー技術研究組合

CO2削減対策の課題



1988～1993年頃の藻場分布



1993～1999年頃の藻場分布

藻場の生息地は減少傾向にあり、藻場再生によるブルーカーボン生態系の再生が必要。

過去に確認された種類

- アマモ、アオサ、アオノリ、アナアオサ、クロメ

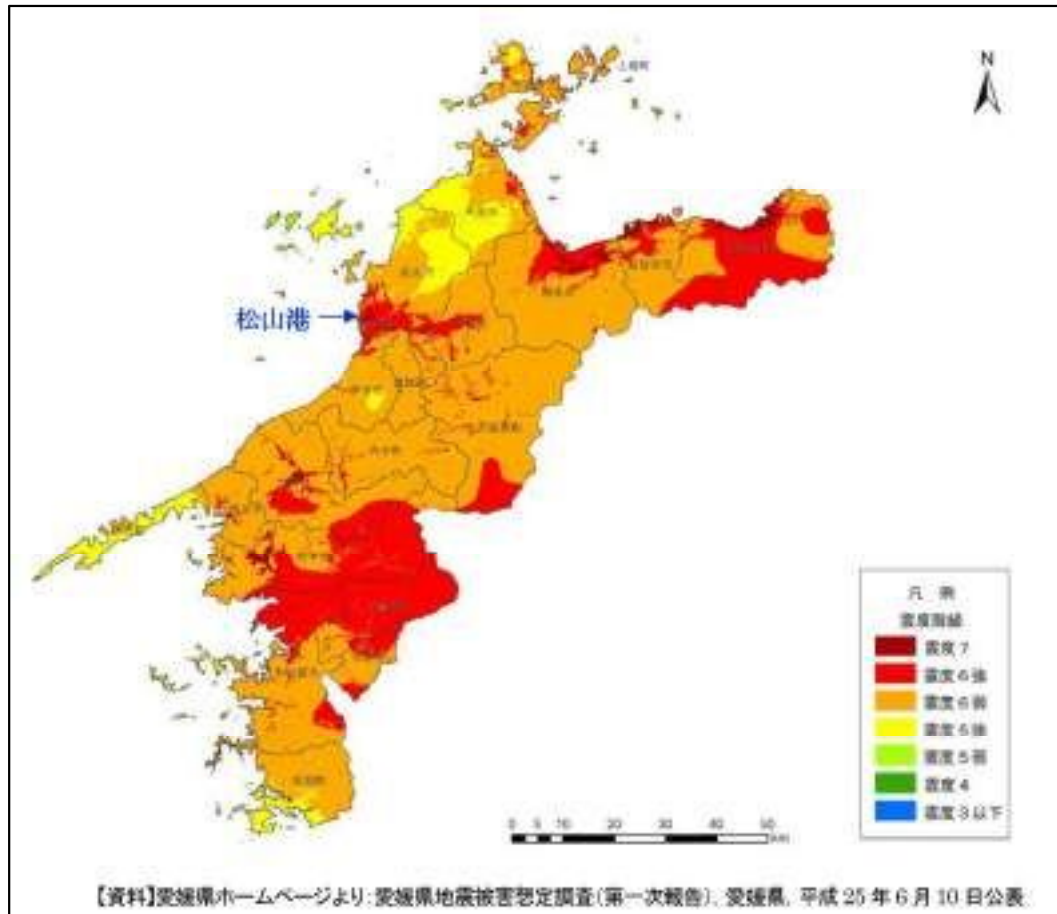
出典：第4回自然環境基礎調査（1988～1993）
：第5回自然環境基礎調査（1993～1999）

7.2 松山港の課題と要請： <安全・安心> 防災拠点として機能充実

【背景】○松山港では南海トラフを震源とする巨大地震や台風・高潮等、大規模自然災害等への対応が求められている。

【課題】✓外港新埠頭1号岸壁(-10m)(耐震)が供用開始(平成13年3月)しているが、フェリー対応の耐震強化岸壁の整備計画は未着手であるため、フェリー対応耐震強化岸壁を早急に確保するなど、防災拠点としての機能を充実させる必要がある。

想定地震：南海トラフ巨大地震



防災拠点としての課題



「7.1 松山港が果たすべき役割」補足資料

【物流・産業】

地域産業の競争力強化に資する物流拠点

港湾内の物流用地の確保

- 松山港の現況 20年間でコンテナ貨物が1.5倍 (3-4)
- 市民・港湾利用者からの要請 物流用地の確保 (6-1、6-2)

施設利用の効率化の検討

- 市民・港湾利用者からの要請 企業用地の確保 (6-2)

(企業) 用地の確保

- 松山港を取り巻く状況の変化 カーボンニュートラルポート (CNP) の形成 (4-12)
- 市民・港湾利用者からの要請 企業用地の確保 (6-2)

CNPに向けた新エネルギー貨物への対応

- 松山港を取り巻く状況 カーボンニュートラルポート (CNP) の形成 (4-12)
- 上位計画・関連計画 「PORT2030」への対応 (5-1)

陸上交通アクセスの向上

- 松山港を取り巻く状況 陸上交通ネットワークの変化 (4-4)
- 市民・港湾利用者からの要請 交通アクセス改善 (6-1)
- 臨海部県道の渋滞解消 (6-2)

【交流・賑わい】

観光と地域の交流の場としての賑わい拠点

賑わいの創出

- 松山港の現況 クルーズ船の寄港増加 (3-13)
- 松山港を取り巻く状況 クルーズ船の寄港増加 (4-10)
- 上位計画・関連計画 「PORT2030」への対応 (5-1)
- 市民・港湾利用者からの要請 観光都市としての魅力向上 (5-3、5-4、5-6)
- 商業施設等の誘致 (6-1)
- 景観を楽しめる公園等の整備 (6-1)
- 遊歩道やサイクリング道の整備 (6-1)

松山観光港の活性化

- 上位計画・関連計画 「PORT2030」への対応 (5-1)

放置艇の収容

- 市民・港湾利用者からの要請 景観を楽しめる公園等の整備 (6-1)

市民の認知度向上による賑わいの創出

- 市民・港湾利用者からの要請 情報発信の強化 (6-1、6-2)

【環境】

持続可能な社会に資する環境と調和した港湾

海辺の景観を楽しめる空間の不足

- 市民・港湾利用者からの要請 景観を楽しめる公園等の整備 (6-1)

CNPに向けたCO2削減対策

- 松山港を取り巻く状況 カーボンニュートラルポート (CNP) の形成 (4-12)

【安全・安心】

安全・安心な暮らしと企業活動を守る防災拠点

防災拠点としての機能充実

- 松山港の現況 防災拠点となる港湾 (3-16、3-17)
- 松山港を取り巻く状況 自然災害リスクへの対応 (4-13、4-14、4-15)
- 上位計画・関連計画 災害対応能力の強化 (5-3)