



松山港中・長期ビジョン (案)

えがお
愛顔広がる松山港

～にぎわいと活力あふれるウォーターフロントを目指して～

令和7年〇月



松山港 中・長期 ビジョン

目次

1. 松山港中・長期ビジョンの策定	2
2. 松山港の現況	4
2.1 位置及び背後圏	4
2.2 沿革	5
2.3 愛媛県内での位置づけ	6
2.4 各地区の特徴	7
2.5 取扱貨物の現況	10
2.6 入港船舶の現況	20
2.7 クルーズ船寄港の現況	21
2.8 賑わいの現況	23
2.9 災害対応と港湾施設老朽化の現況	25
3. 松山港を取り巻く情勢変化	35
3.1 社会経済情勢の変化	35
3.2 物流を取り巻く状況の変化	43
3.3 賑わい・観光に関わる状況の変化	53
3.4 脱炭素化・気候変動に関わる状況の変化	56
3.5 自然災害リスクへの対応の変化	59
4. 上位計画・関連計画	63
4.1 松山港の基本方針と上位計画・関連計画	63
4.2 国の上位計画・関連計画	64
4.3 愛媛県の上位計画・関連計画	67
4.4 松山市の上位計画・関連計画	70
5. 市民・港湾利用者からの要請・意見	73
5.1 市民への意向調査結果	73
5.2 港湾利用者への意向調査結果	74

6. 松山港が果たすべき役割と将来に向けた課題	76
6.1 松山港が果たすべき役割	76
6.2 物流・産業に関する課題	77
6.3 交流・賑わいに関する課題.....	85
6.4 環境に関する課題	91
6.5 安全・安心に関する課題	94
7. 松山港中・長期ビジョン	98
7.1 将来像	98
7.2 基本方針と上位計画・関連計画	99
7.3 基本施策及び取組内容	100
7.4 空間利用計画.....	116
8. 中・長期ビジョンの実現に向けて	118
9. 参考資料	120
9.1 用語解説.....	120

1章

松山港中・長期ビジョンの策定



1. 松山港中・長期ビジョンの策定

重要港湾以上においては、施設整備や埋立てなどの港湾整備事業は、全て港湾計画に基づき実施するものだが、港湾計画が10年から15年先を目標としたものに対し、概ね20年から30年先の長期的な視野に立った構想を取りまとめたものが中・長期ビジョンである。

現行の松山港の港湾計画は、平成5年の港湾計画改訂から30年ほどが経過するなかで、松山港を取り巻く様々な状況が大きく変化しているため、それらの変化に対応した港湾計画となるよう、松山港港湾計画の改訂を目指して、今回、松山港の中・長期ビジョンを策定した。

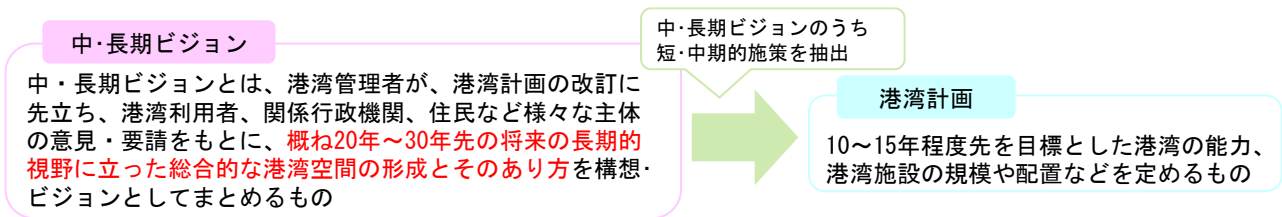


図 1.1 中・長期ビジョンと港湾計画の関係

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

●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

●港湾の能力

取扱貨物量	外貨	180万トン
	内貨 (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 ➡ 8.4万DWT貨物船 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

図 1.2 中・長期ビジョンの策定に至った経緯

2章 松山港の現況

1. 位置及び背後圏
2. 沿革
3. 愛媛県内での位置づけ
4. 各地区の特徴
5. 取扱貨物の現況
6. 入港船舶の現況
7. クルーズ船寄港の現況
8. 賑わいの現況
9. 災害対応と港湾施設老朽化の現況



2. 松山港の現況

2.1 位置及び背後圏

松山港は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してきた。また、松山観光港から車で約20分の位置に松山空港が立地しており、松山港は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。

なお、松山港背後圏としては、松山市をはじめとする3市3町が存在する。

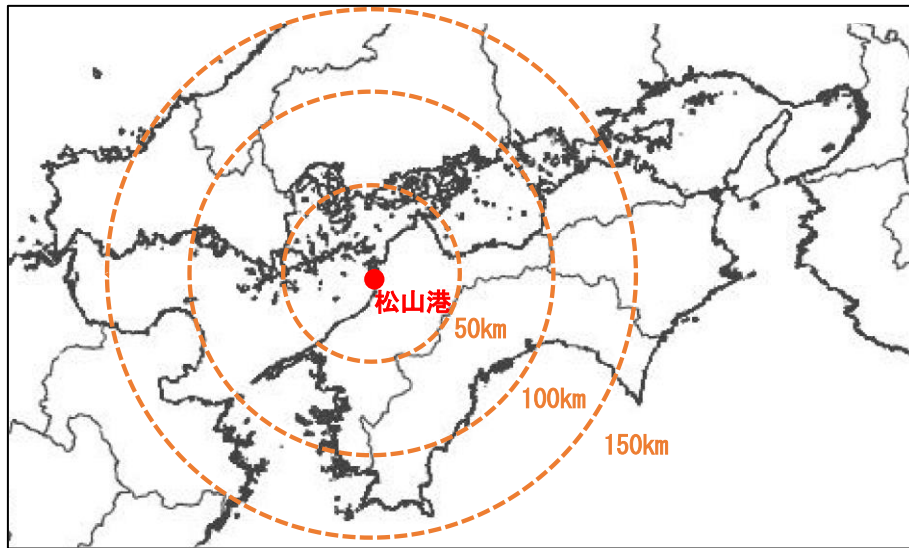


図 2.1 松山港の位置図

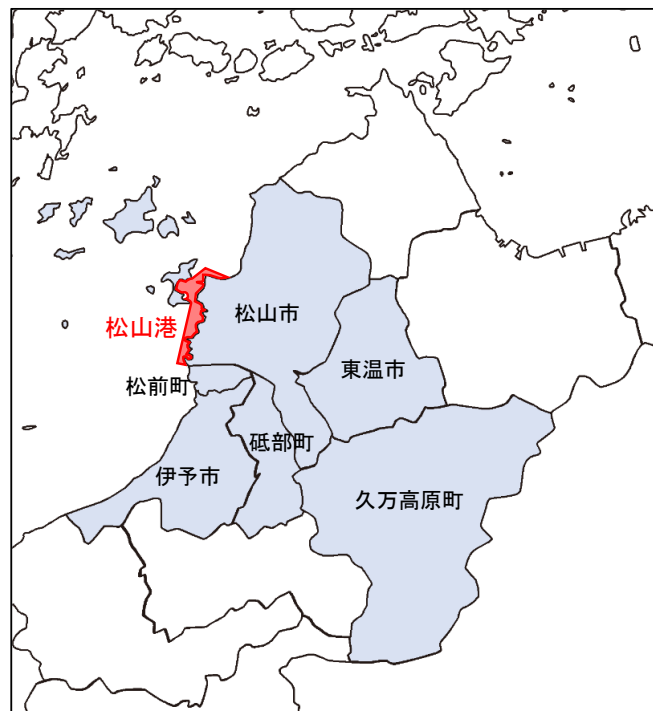


図 2.2 松山港の背後圏

2.2 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、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。

表 2.1 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 年～50 年代	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 埠頭 2 号岸壁を大型クルーズ船対応に改良

2.3 愛媛県内での位置づけ

四国内には重要港湾が13港あり、その内の6港が愛媛県内に位置している。

中でも、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、及び中国地方等とつながるフェリー航路が就航しており、四国内において海上輸送の利便性が最も高い港湾である。



今治港

- ◎海事都市・今治市を背後圏とした流通拠点
- ◎島しょ部への連絡機能
- 【定期コンテナ航路】釜山航路、神戸航路
- 【旅客航路】大三島、関前、上島町

新居浜港

- ◎住友系企業を中心とした工業港
- ◎新居浜市を背後圏とした流通拠点
- 【定期コンテナ航路】神戸航路、沖縄航路
- 【旅客航路】神戸航路、大島航路

松山港

- ◎西瀬戸経済圏の四国における拠点港
- ◎中予地域を背後圏とした流通拠点
- ◎中予地域の観光開発拠点
- ◎九州・中国地方への人流・交流の拠点
- 【定期コンテナ航路】
 - ：釜山航路、上海航路、台湾・釜山航路
 - ：台湾・香港(内航フェリー)航路、神戸航路
- 【定期RORO航路】東京航路
- 【旅客航路】
 - 県外フェリー：柳井・伊保田航路、広島航路、小倉航路※1
 - 市内フェリー：中島航路、興居島航路
 - 高速艇：広島航路、中島航路

※1 令和7年6月末に運航終了

東予港

- ◎新居浜市・西条市を背後圏とした工業港
- ◎阪神方面への人流・交流の拠点
- 【旅客航路】大阪航路

三島川の江港

- ◎東予地区新産業都市東部地域の流通拠点
- ◎製紙業関連企業を中心とした工業港
- 【定期コンテナ航路】釜山航路、上海航路
- 神戸航路、沖縄航路
- 【定期RORO航路】千葉航路

宇和島港

- ◎南予地域を背後圏とした流通拠点
- ◎南予地域の観光開発拠点

図 2.3 愛媛県内での松山港の位置づけ

2.4 各地区の特徴

下図は平成5年港湾計画改訂時に定められたゾーニング図である。

松山港は図の左側から今出、吉田浜、外港、内港、高浜、和気の6地区と、興居島の泊、船越、由良、門田の4地区、あわせて10地区からなる。

平成5年港湾計画改訂時に計画したところを赤字で示している。今出地区では「廃棄物処理ゾーン」として埋立てを計画しており、高浜地区では、松山観光港を拡張してフェリー旅客船航路を集約すること、さらに、フェリー対応の耐震強化岸壁を整備することを計画していた。また、和気地区では埋立てによりマリーナを整備することを計画していたが、どれも未着手の状態となっている。

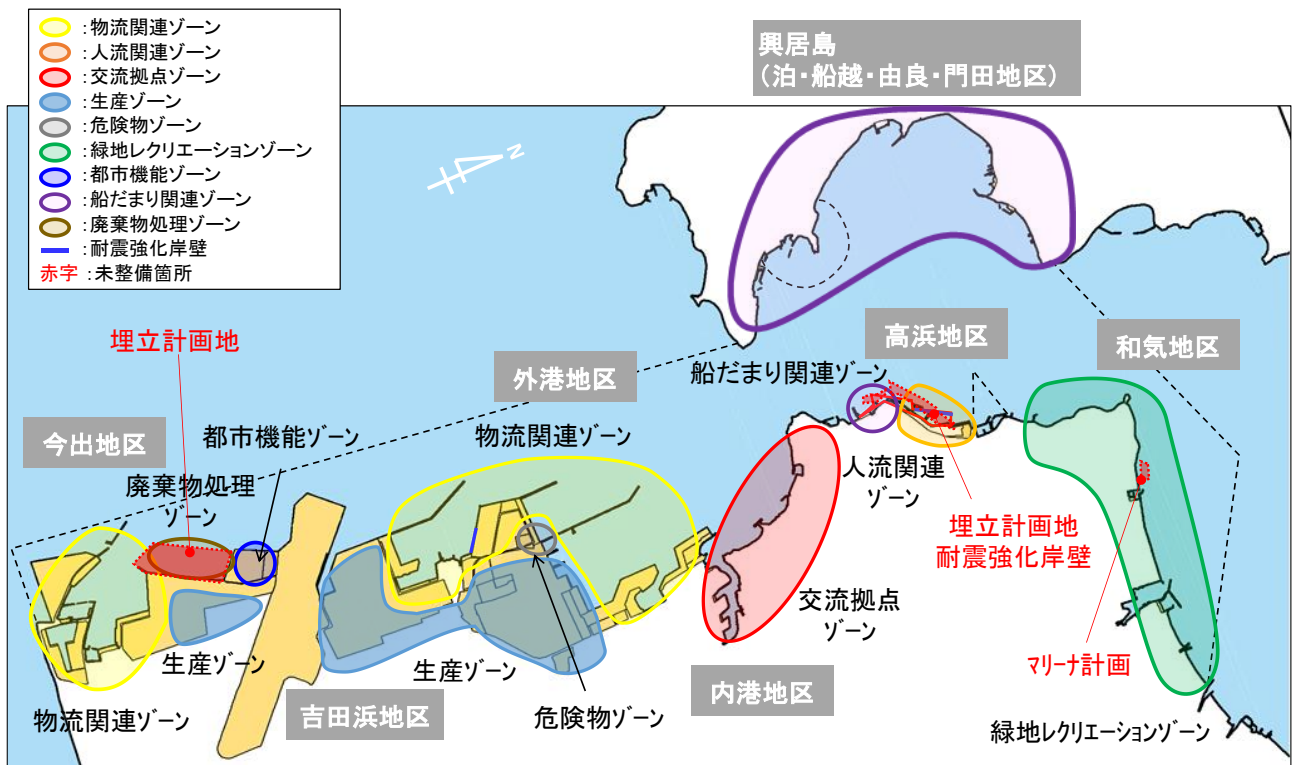


図 2.4 平成5年松山港港湾計画改訂時のゾーニング図



図 2.5 松山港の地区毎の特徴①（今出地区・外港地区・吉田浜地区）



図 2.6 松山港の地区毎の特徴②（内港地区）

高浜地区



図 2.7 松山港の地区毎の特徴③ (高浜地区)

和気地区



興居島



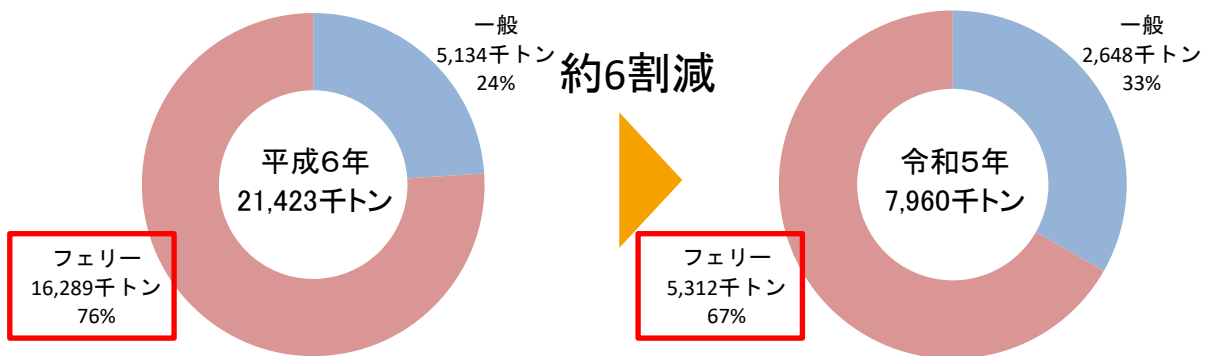
図 2.8 松山港の地区毎の特徴④ (和気地区・興居島)

2.5 取扱貨物の現況

(1) 松山港の取扱貨物量

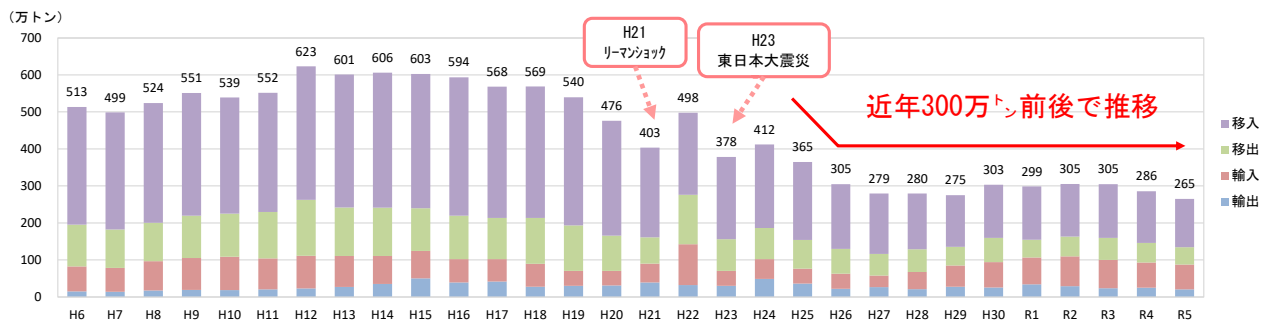
松山港の取扱貨物はフェリー貨物の占める割合が高く、港湾計画が改訂された翌年の平成6年時点では全体の76%を占める約1,629万トンであった。令和5年の全体の取扱貨物量はフェリー航路の減少に伴い、平成6年に比べて約6割減少しているものの、フェリー貨物は全体の67%（約531万トン）と、依然として高い割合を占めている。

しかし近年では、一般貨物が300万トン前後で推移している一方で、フェリー貨物は令和2年の新型コロナウイルス感染症の発生後は約500万トン付近を横ばいで推移しており、令和元年の水準までは回復していない。



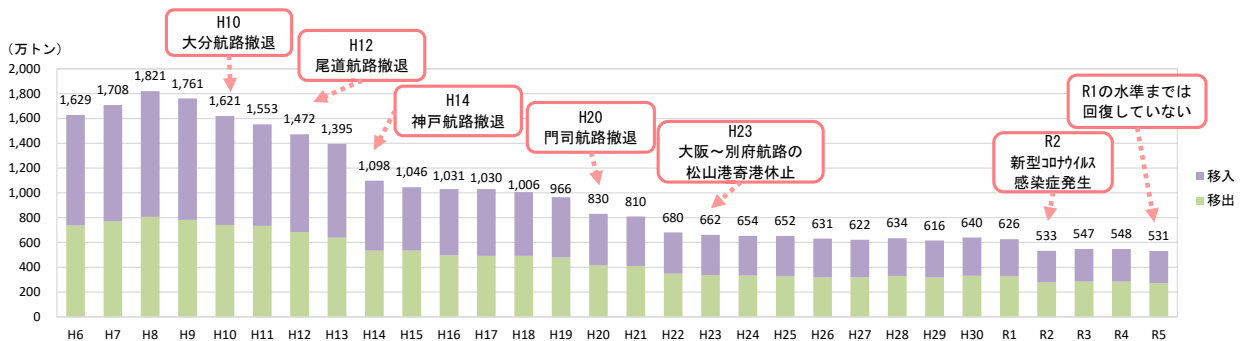
資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.9 貨物種別による取扱貨物量



資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.10 港湾取扱貨物量の推移（フェリー貨物を除く）



資料：国土交通省「港湾統計」

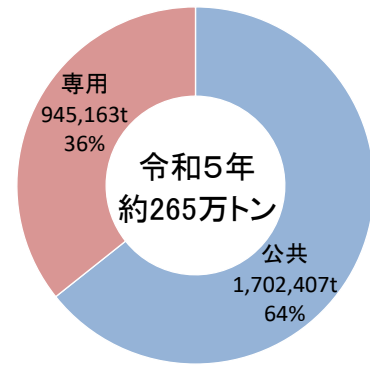
図 2.11 フェリー貨物の推移

(2) 公共・専用別の取扱貨物量

令和5年の取扱貨物量のうち、公共貨物量は64%の約170万トン、専用貨物量は36%の約95万トンであり、松山港では公共貨物の取扱が多い。

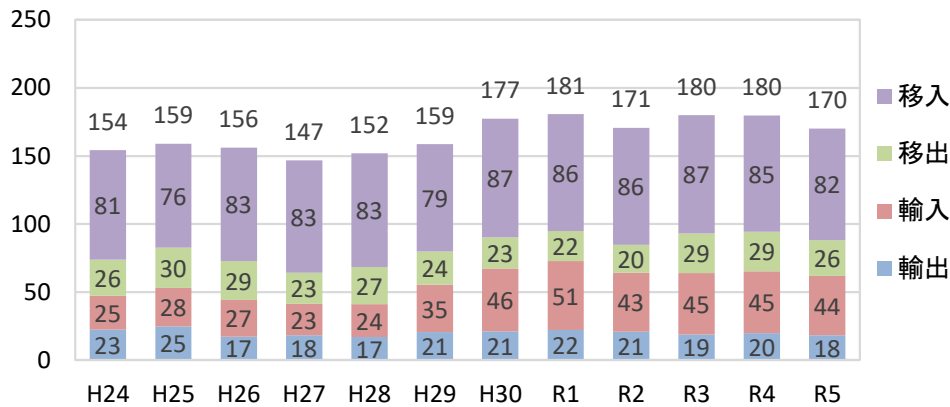
公共貨物は平成29年から貯炭場を設置し、石炭の輸入を開始したことで貨物量は増加し、近年では約170万トン～約180万トンで推移している。一方で、専用貨物は、平成24年を境に化学薬品や石油製品の取扱いが減少したことにより貨物量が減少している。

また、公共貨物・専用貨物のいずれの移入量も、全体の約半数の貨物量を保ったまま推移している。



資料：国土交通省「港湾統計」
図 2.12 公専別割合(令和5年)

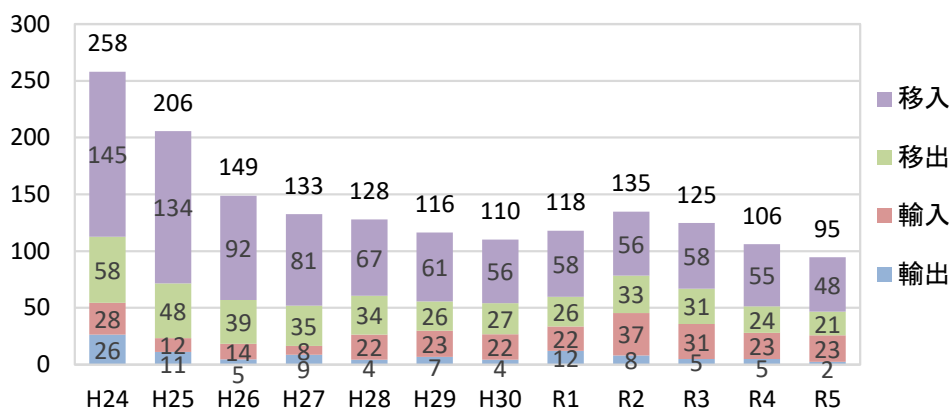
(万トン)



資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.13 公共貨物の取扱貨物量の推移

(万トン)

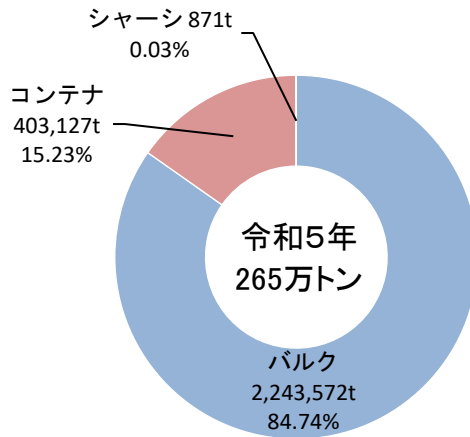


資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.14 専用貨物の取扱貨物量の推移

(3) 荷姿別（フェリー貨物を除く）の取扱貨物量

フェリー貨物を除く荷姿別の取扱貨物について、令和5年では松山港の取扱貨物量の約85%がバルク貨物、約15%がコンテナ貨物であり、バルク貨物が多くを占めている。また、平成25年より取扱いのあるシャーシ貨物は、令和5年の取扱貨物量は871トンであったが、年間1,000t程度を取り扱っている。



資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.15 荷姿別の取扱貨物量の割合（令和5年）

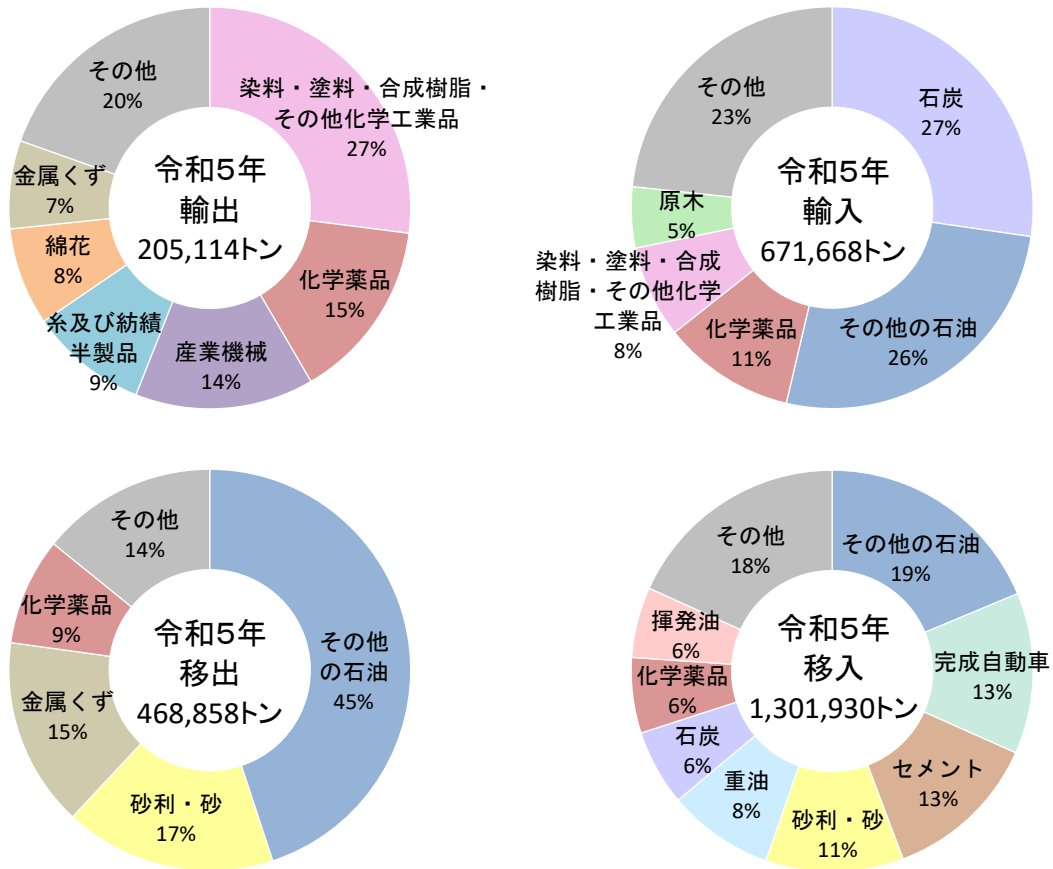


資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.16 荷姿別の取扱貨物量の推移

(4) 品目別の取扱貨物量

松山港全体では移入、輸入、移出、輸出の順に取扱貨物量が多く、特に石油関連製品が大きな割合を占めている。石油関連製品のほかにも、石炭や完成自動車、セメント、砂利・砂、化学薬品、金属くず、その他化学工業品等も多く扱っている。



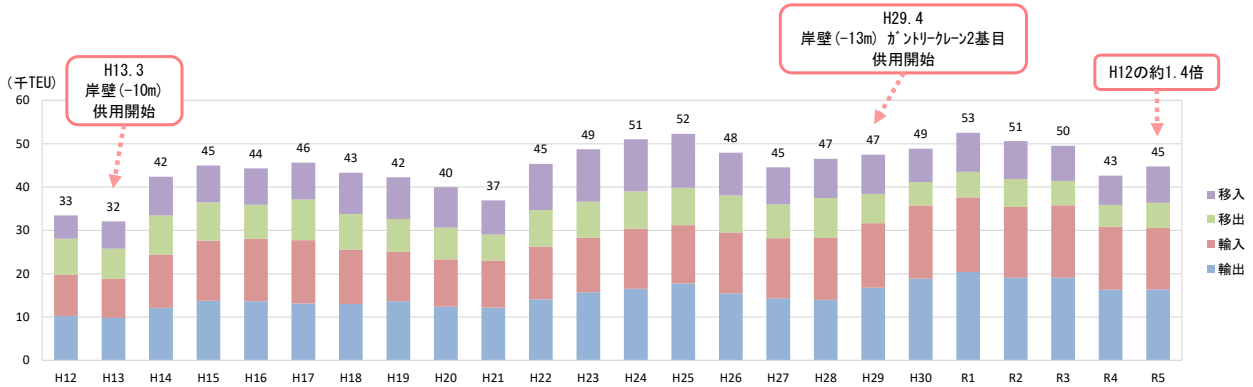
資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.17 品目別取扱貨物量(令和5年)

(5) コンテナの取扱個数

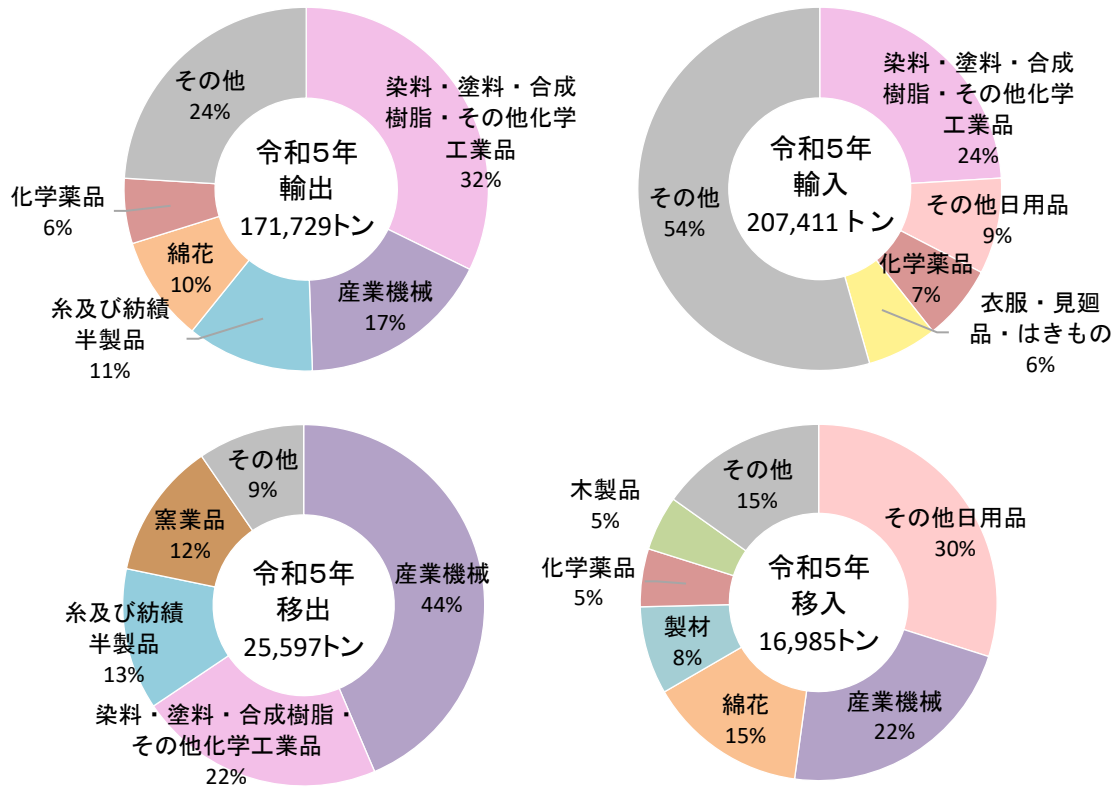
平成 13 年に岸壁(-10m)の供用が開始され、コンテナの取扱個数は増減しながらもやや増加傾向で推移している。令和 5 年の取扱個数は 45 千 TEU であり、岸壁供用前である平成 12 年の約 1.4 倍である。

品目別のコンテナ取扱個数は、その他化学工業品等、産業機械、その他日用品が大きな割合を占めている。



資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.18 コンテナ取扱個数の推移



資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.19 品目別コンテナ取扱貨物量(令和5年)

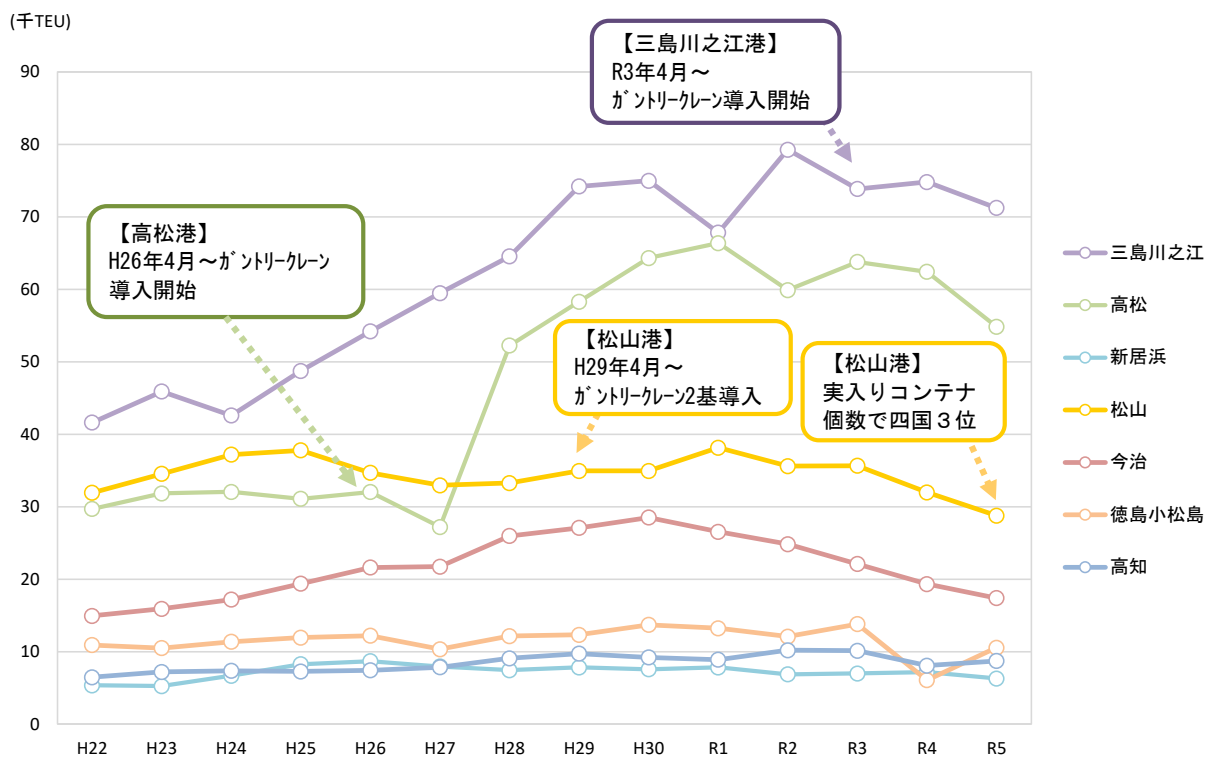
(6) 松山港でのコンテナの取扱貨物量

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。また、松山港で取扱う実入りコンテナ取扱個数は約 2.9 万 TEU であり、三島川之江港、高松港に次いで四国で第 3 位である。

表 2.2 国際定期貨物航路（令和 6 年 1 月時点）

航路	運航会社	就航便数	所要日数
釜山航路	興亜 LINE (Heung-A Line)	週 1 便	2 日
釜山航路	高麗海運 (KMTCL Line)	週 2 便	1 ~ 3 日
釜山航路	長錦商船 (Sinokor Merchant Marine)	週 1 便	1 ~ 2 日
釜山航路	南星海運 (Namsung Shipping)	週 1 便	2 ~ 4 日
台湾・釜山航路	愛媛オーシャン・ライン	週 1 便	2 ~ 4 日
上海航路	SITC (SITC Container Lines)	週 1 便	2 ~ 4 日
台湾～香港航路（内航フィーダー）	OOCL	週 1 便	8 ~ 15 日
神戸航路（内航フィーダー）	井本商運	週 2 便	1 日

資料：愛媛県「国際定期貨物航路」



※新居浜港はフェリー分を除いた数値

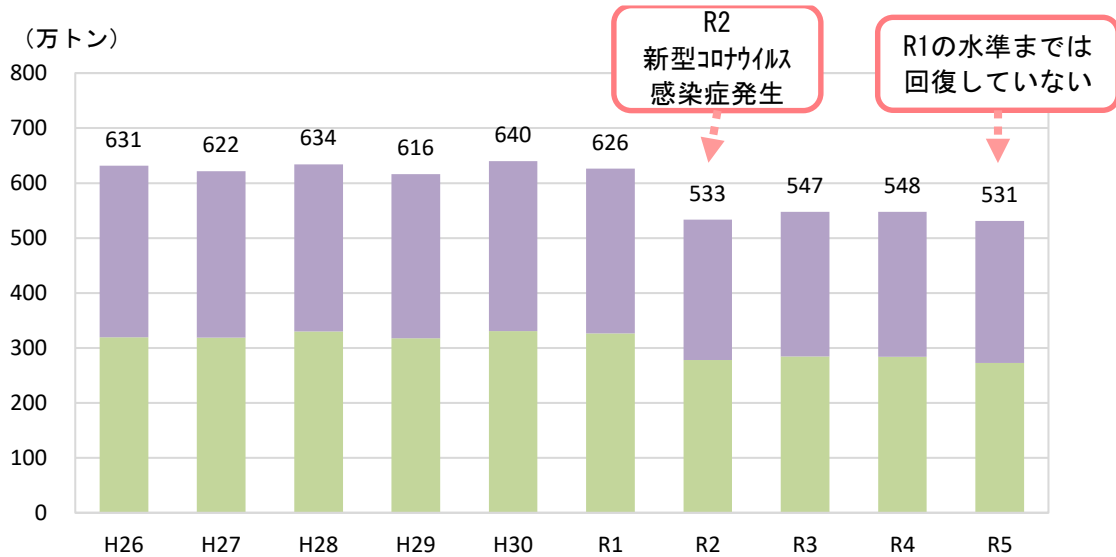
資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.20 四国内の実入りコンテナ個数の推移（令和 5 年）

(7) フェリー貨物とフェリーの乗降客数

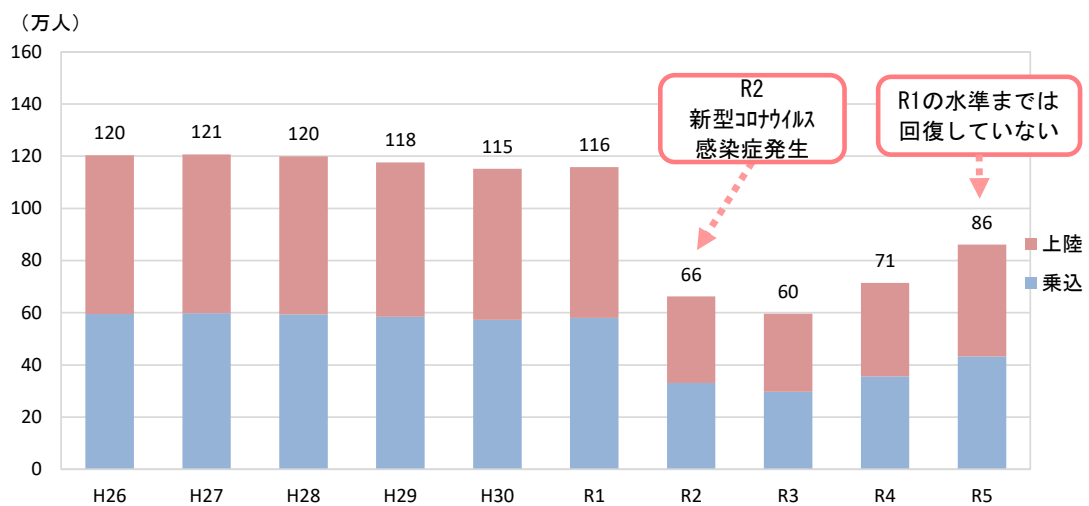
フェリー貨物とフェリーの乗降客数は、令和2年の新型コロナウイルス感染症の発生後、いずれも減少しており令和5年の乗降客数は令和元年以前の水準までには回復していない。

さらに、松山港と九州を結ぶ「小倉航路」は令和7年6月末に運航終了となることから、フェリー貨物ならびにフェリーの乗降客数は今後も減少する可能性が高い。



資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.21 フェリー貨物の推移



資料：国土交通省「港湾統計」

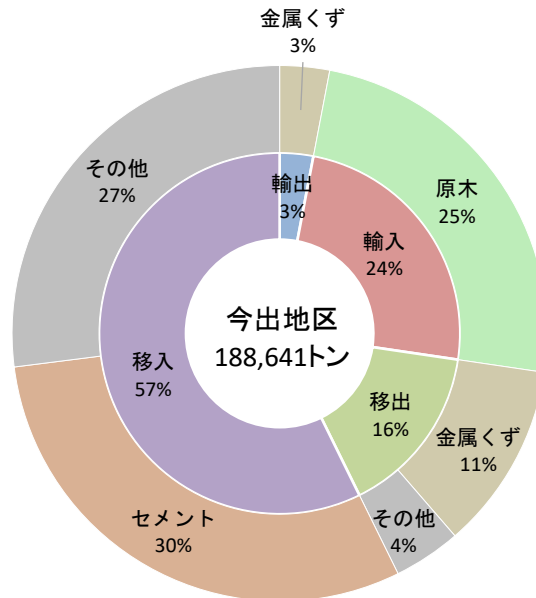
図 2.22 フェリーの乗降客数の推移

(8) 各ふ頭の利用状況

貨物の取扱いがある各地区の公共岸壁における取扱貨物量・品目を整理した。

① 今出地区

移入が半数以上(57%)を占める。品目別にみるとセメント、原木を多く取り扱っている。

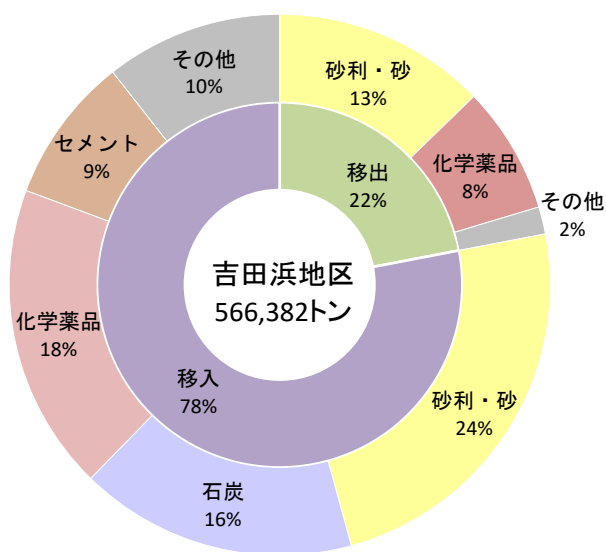


資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.23 各ふ頭の利用状況（今出地区）

② 吉田浜地区

内貿貨物のみを扱い(約57万トン)、移入が78%を占めている。品目別にみると砂利・砂、化学薬品、石炭の取扱いが多い。



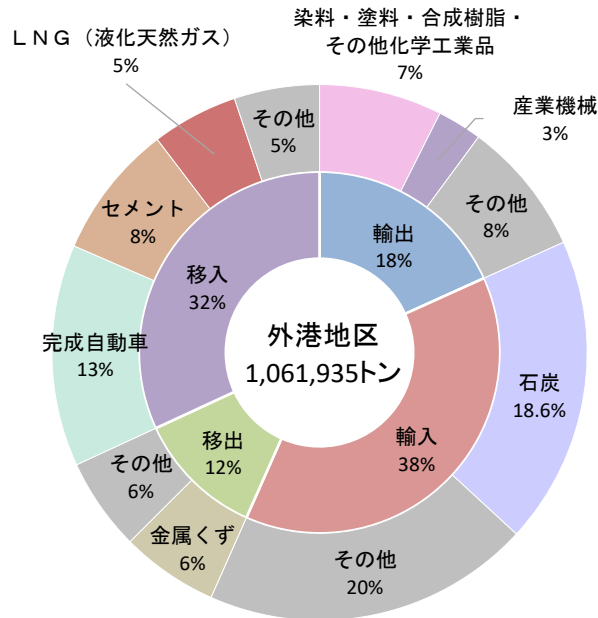
資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.24 各ふ頭の利用状況（吉田浜地区）

③ 外港地区

外港新埠頭 1 号岸壁で主にコンテナを取扱い、松山港で水深が最も深い 2 号岸壁（-13m）ではバルク貨物を取扱っている。

全体の取扱貨物量は約 106 万トンであり、外貿貨物が半数以上（約 56%）を占める。品目別にみると石炭、完成自動車の取扱いが多い。

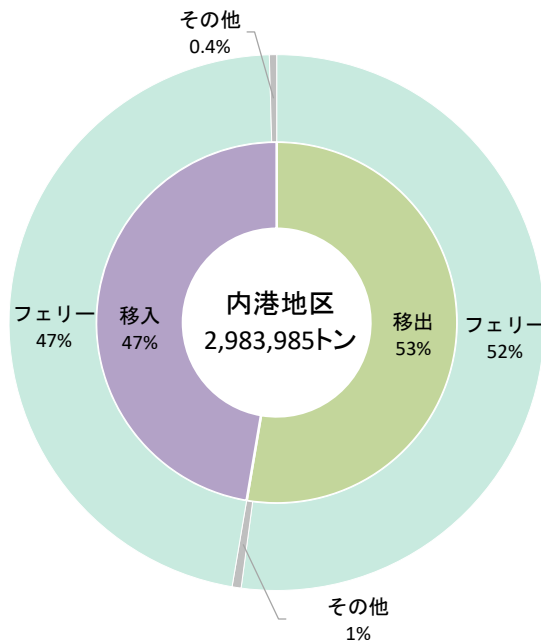


資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.25 各ふ頭の利用状況（外港地区）

④ 内港地区

内貿貨物のみを扱い（約 298 万トン）、移出と移入がそれぞれ約半数を占めている。水産市場が立地している背景から、フェリー貨物（主に水産品）の取扱いが多い。

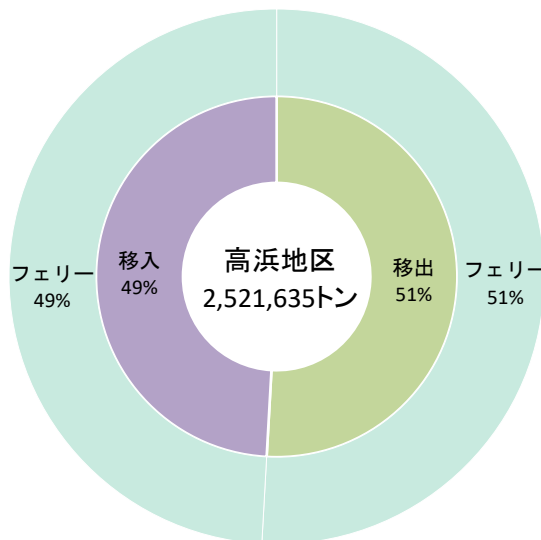


資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.26 各ふ頭の利用状況（内港地区）

⑤ 高浜地区

内貿貨物のみを扱い（約 252 万トン）、移出と移入がそれぞれ約半数を占めている。松山観光港フェリーターミナルが立地している背景から、フェリー貨物の取扱いが多い。



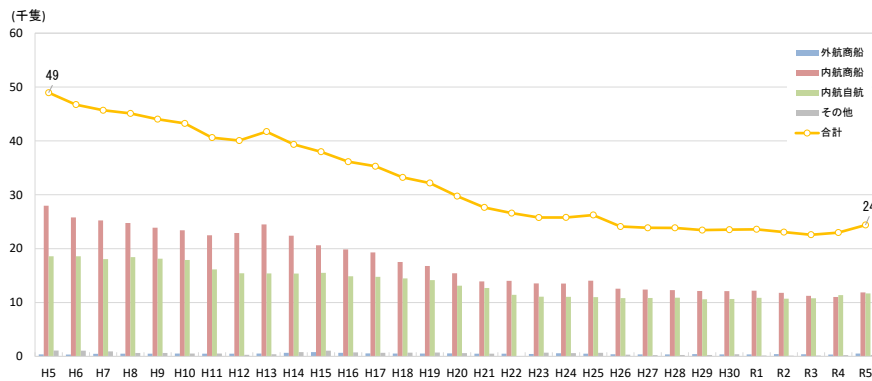
資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.27 各ふ頭の利用状況（高浜地区）

2.6 入港船舶の現況

港湾統計をもとに、約30年の入港船舶の現況を整理した。

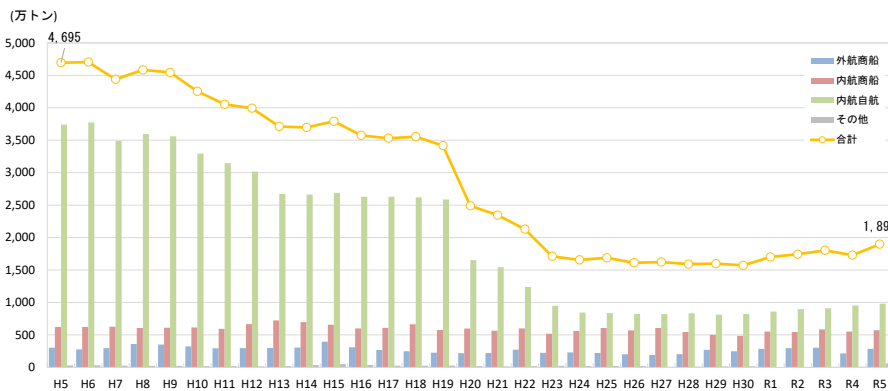
入港船舶隻数は平成23年からほぼ横ばい状態が続いていたが、令和5年には約2.4万隻と増加傾向にある。入港船舶の総トン数は減少傾向にあるものの、船舶規模においては、外航商船について近年大型化の傾向が見られ、その他（漁船や避難船）についても令和5年に増加している。内航商船や内航自航は平成23年から横ばいで推移している。



※その他：漁船+避難船+その他

資料：国土交通省「港湾統計」

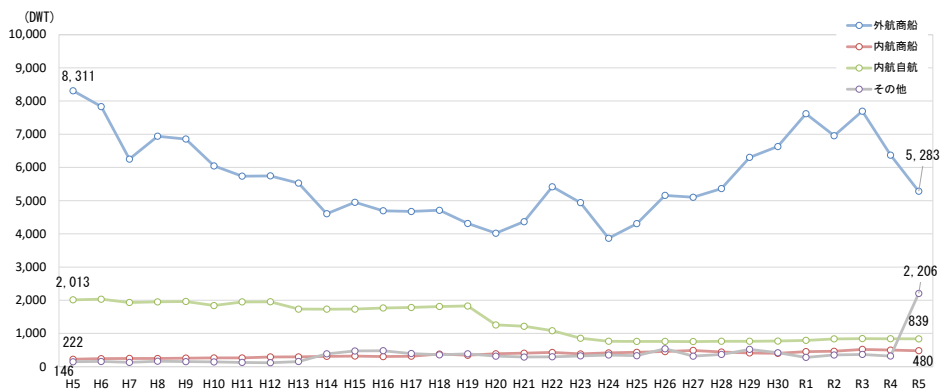
図 2.28 入港船舶の推移①（入港隻数）



※その他：漁船+避難船+その他

資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.29 入港船舶の推移②（総トン数）



※その他：漁船+避難船+その他

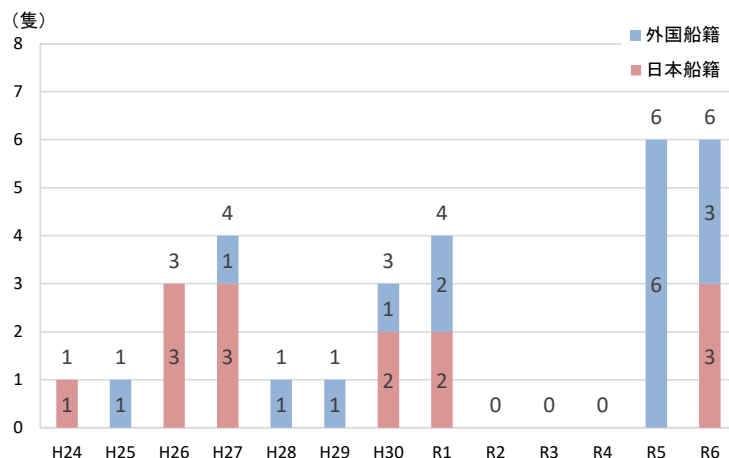
資料：国土交通省「港湾統計」

図 2.30 入港船舶の推移③（船舶規模）

2.7 クルーズ船寄港の現況

松山港におけるクルーズ船の寄港状況は、令和元年まで3隻/年程度で順調に推移しており、令和元年5月に大型クルーズ船のダイヤモンド・プリンセスが初寄港した。その後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、令和2年より全てのクルーズ船の寄港が中止したものの、寄港が再開された令和5年の寄港隻数は6隻/年となり、現在、寄港状況は回復している。

また、令和7年においてはすでに1隻の入港実績があり、年内にはさらに新規のクルーズ船を含む10隻の寄港が予定されていることから、クルーズ船の寄港増加への対応が求められる。



資料：愛媛県「クルーズ船寄港情報」

図 2.31 松山港へ寄港したクルーズ船の推移

表 2.3 松山港へ寄港したクルーズ船（令和7年2月21日現在）

船名	寄港回数	寄港日
にっぽん丸	4回	H27/11/1, (R1/10/26)*, R1/10/28, (R6/4/18)*, R6/4/20, R6/9/29, (R6/10/19)*, R7/2/25
MSC ベリッシマ	2回	R5/5/27, R5/6/5
カレドニアン・スカイ	3回	H27/5/12, H28/6/5, H30/3/28
コーラル・アドベンチャラー	1回	R5/9/30
サン・プリンセス	1回	H25/5/30
シーニック・エクリプス	2回	R5/6/14, R5/6/29
シルバー・シャドー	1回	H29/4/28
ダイヤモンド・プリンセス	3回	R5/3/30, R1/5/21, R1/6/3, R7/4/1
ぱしふいっくびいなす	9回	H26/12/15, H26/1/9, H26/7/22, H26/7/24, H27/12/14, H30/10/30, H30/11/1, H30/5/14, (R1/7/17)*, R1/7/19
飛鳥Ⅱ	3回	H24/10/29, H27/3/29, R6/9/29
コーラル・ジオグラファー	1回	R6/9/28, R7/10/11, R7/10/25, R7/11/9
招商伊敦 (チャイナ・マーチャンツ・エデン)	2回	R6/12/8, R7/1/5, R7/6/6
ミツイ オーシャン フジ	1回	R6/12/22
リビエラ	—	R7/4/20
シーニック・エクリプスⅡ	—	R7/4/28, R7/6/12
ノルウェーجان・スピリット	—	R7/5/17

※ () は松山港発着の寄港を指しており寄港回数2回を1回とカウントしている

※ 赤字は現時点での寄港予定日を示しており、寄港回数にはカウントしていない

資料：愛媛県「クルーズ船寄港情報」

2章 | 松山港の現況

令和5年5月27日には日本に寄港する客船で最大級のクルーズ船となるMSC ベリッシマが寄港した。また、クルーズ船寄港時には、おもてなしイベント等が実施された。なお、先述したように、令和7年には新規のクルーズ船の寄港も予定されている。大型クルーズ船の寄港は地域の活性化に一役買うものとして、今後の寄港増加が期待される。



図 2.32 クルーズ船寄港時の様子

2.8 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おり、隣接する堀江港には海の駅「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。



図 2.33 松山市の海水浴場位置図



出典：松山市「まつやま・ほりえ海の駅『うみてらす』」

図 2.34 休憩所

表 2.4 まつやま・ほりえ海の駅「うみてらす」の施設概要

施設	給水・給電設備、トイレ、シャワー・ランドリー施設 等
ビジターバース数	6 隻程度 ※プレジャーボートのみ
延長	35m×10m
水深	2.7m

資料：瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会

(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。

緑地の用途は、広場や緩衝緑地、さらには、これらに付随するスポーツ・レクリエーション施設等である。新埠頭緑地については、柵を設置し、安全に釣りを楽しめる場所として、休日に釣りを楽しむ市民の姿が見られ、憩いの場として利用されている。

また、シンボル公園緑地については、フェリー岸壁の背後にありフェリーを間近に見られ、海の景色が楽しめる公園となっている。



図 2.35 松山港内の緑地

2.9 災害対応と港湾施設老朽化の現況

(1) 愛媛県地域防災計画と松山港事業継続計画

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、耐震強化岸壁（外港新埠頭1号岸壁）に接続する道路は緊急輸送道路となっている。

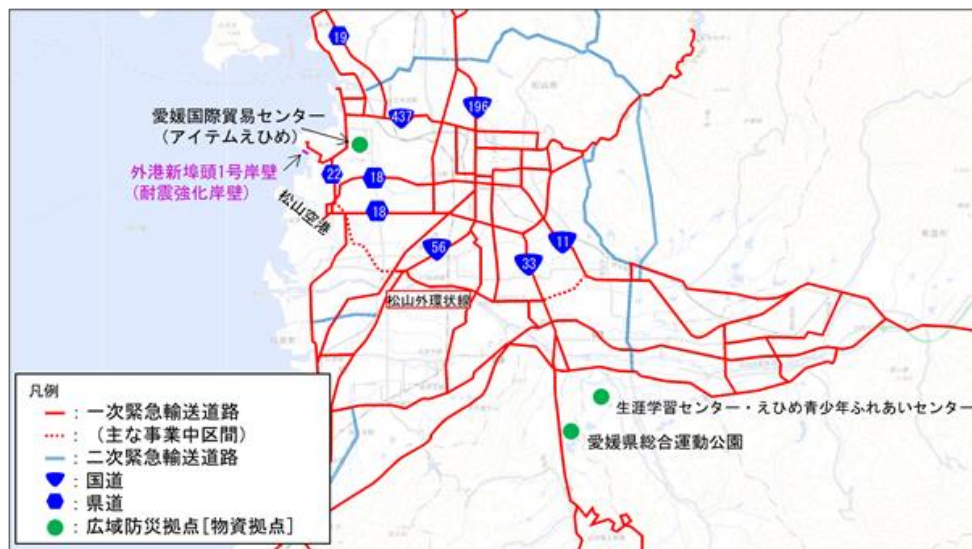
また、松山港港湾BCPでは、外港地区及び松山観光港の係留施設は、緊急物資輸送活動や帰宅困難者の被災地外への輸送活動に利用することになっている。

松山港の外港新埠頭1号岸壁で緊急物資を受入れる計画であるが、背後で最も近い広域防災拠点は「アイテムえひめ」であり、臨港道路から県道22号の接続が重要となるため、県道22号の渋滞緩和策が求められている。



資料：愛媛県防災会議「愛媛県地域防災計画(令和6年度修正)」より作成

図 2.36 愛媛県内の防災拠点となる港湾



資料：愛媛県防災会議「愛媛県地域防災計画(令和6年度修正)」より作成

図 2.37 災害時の道路ネットワーク

表 2.5 愛媛県緊急輸送道路総括表（令和6年3月現在）

道路規格	管理者	道路種別	一時緊急輸送 道路線数 (区間数)	二時緊急輸送 道路線数 (区間数)	合計 (区間数)
高規格道路等	国・高速	高規格道路等	4 路線	該当無し	4 路線
一般国道	国	一般国道(指定区間)	5 路線	該当なし	5 路線
	愛媛県	一般国道 (指定区間外)	13 路線 (20 区間)	5 路線 (12 区間)	13 路線 (32 区間)
地方道(県道)	愛媛県	主要地方道、 一般県道	97 路線 (126 区間)	39 路線 (45 区間)	114 路線 (171 区間)
地方道 (市町道)	市町	市町道	206 路線 (208 区間)	17 路線 (17 区間)	223 路線 (225 区間)
その他	愛媛県	臨港道路	22 路線	該当無し	22 路線
	市町	臨港道路・広域農道	7 路線	1 路線	8 路線
県管理道路 計 (臨港道路除く)			110 路線 (146 区間)	44 路線 (57 区間)	127 路線 (203 区間)
地方道 (県道+市町道) 計			303 路線 (334 区間)	56 路線 (62 区間)	337 路線 (396 区間)
愛媛県内緊急輸送道路 計			354 路線 (392 区間)	62 路線 (75 区間)	389 路線 (467 区間)

資料：愛媛県「愛媛県の緊急輸送道路」

<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

資料：松山港機能継続連絡協議会「松山港港湾BCP（平成29年7月）」

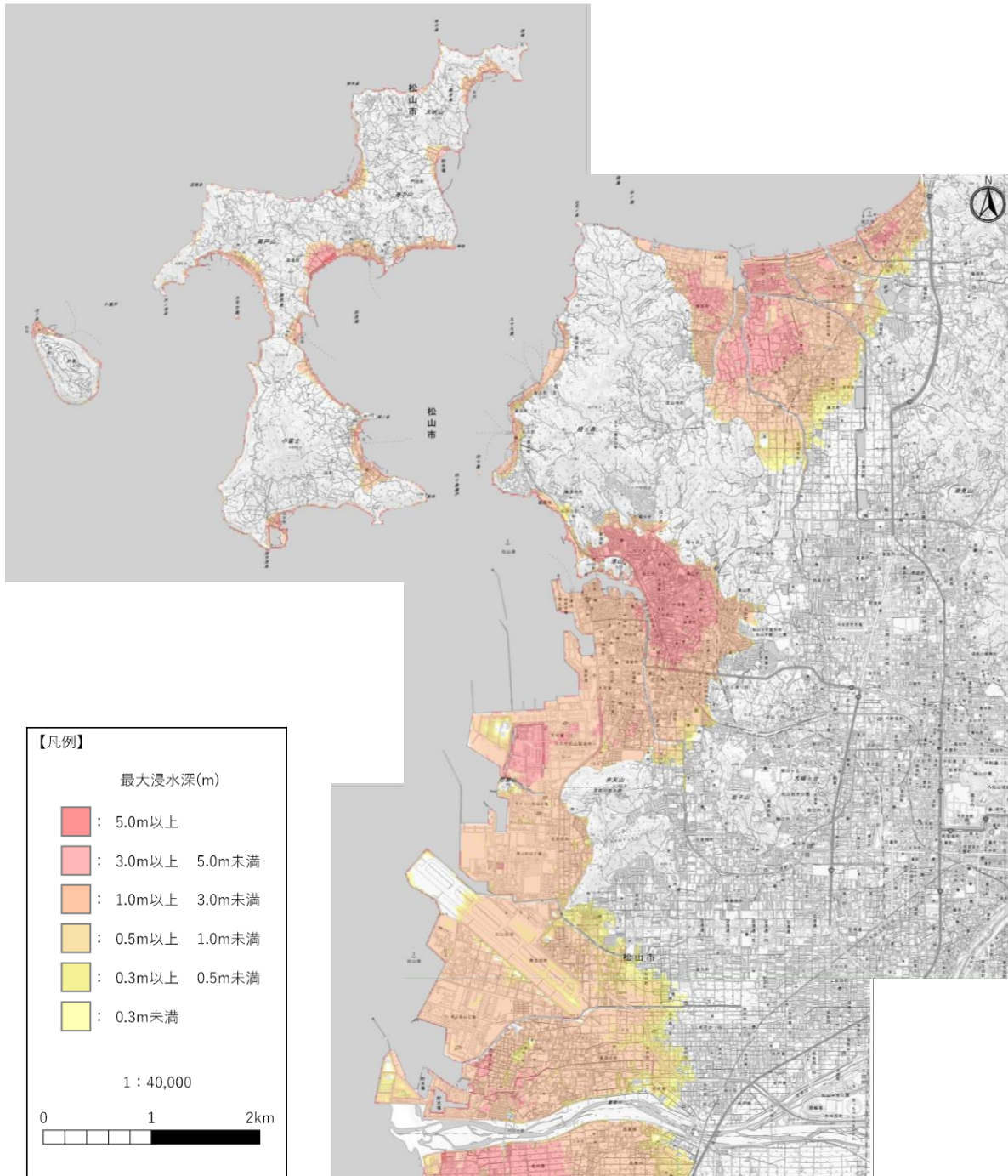
図 2.38 松山港事業継続計画(松山港港湾BCP)

(2) 松山港周辺の高潮や津波の浸水区域

松山港周辺では平成3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た。

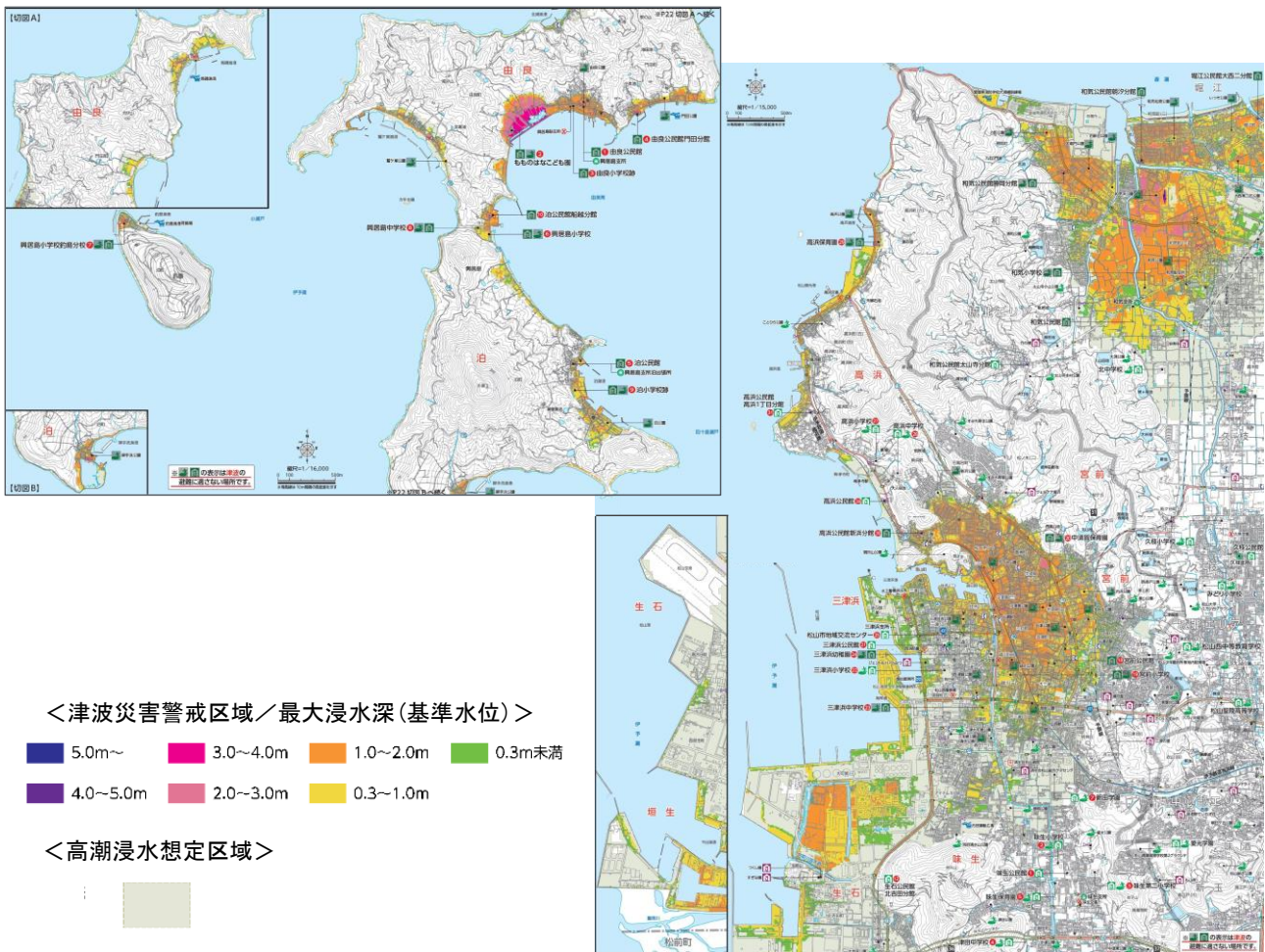
また、以下に松山港周辺の「高潮浸水想定区域図」と「津波の浸水区域図」を示す。これらは、松山港周辺において想定される最大規模の高潮や津波が発生する際に、浸水する恐れがある臨海部や河川流域等の範囲である。

これら高潮等に対しては、護岸や陸閘の整備などの対策を進めているところである。



資料：愛媛県「愛媛県高潮浸水想定区域について」より作成

図 2.39 松山港周辺の高潮浸水想定区域図



資料：松山市「まつやま総合防災マップ」より作成

図 2.40 松山港周辺の津波の浸水区域図

(3) 各ふ頭の老朽化状況

各地区について、係留施設の名称、構造形式、建造年度を記載し、経過年数を色別に記載している。どの地区においても、赤色で示した建造後40年以上の係留施設が多く、老朽化への対応が必要となっている。

これらの施設は補修等を行ったうえで、「維持管理計画」に基づき、定期的な施設の点検を行い、施設の安全性確保に努めている。



※施設延長に取付部は含まない

資料：港湾台帳

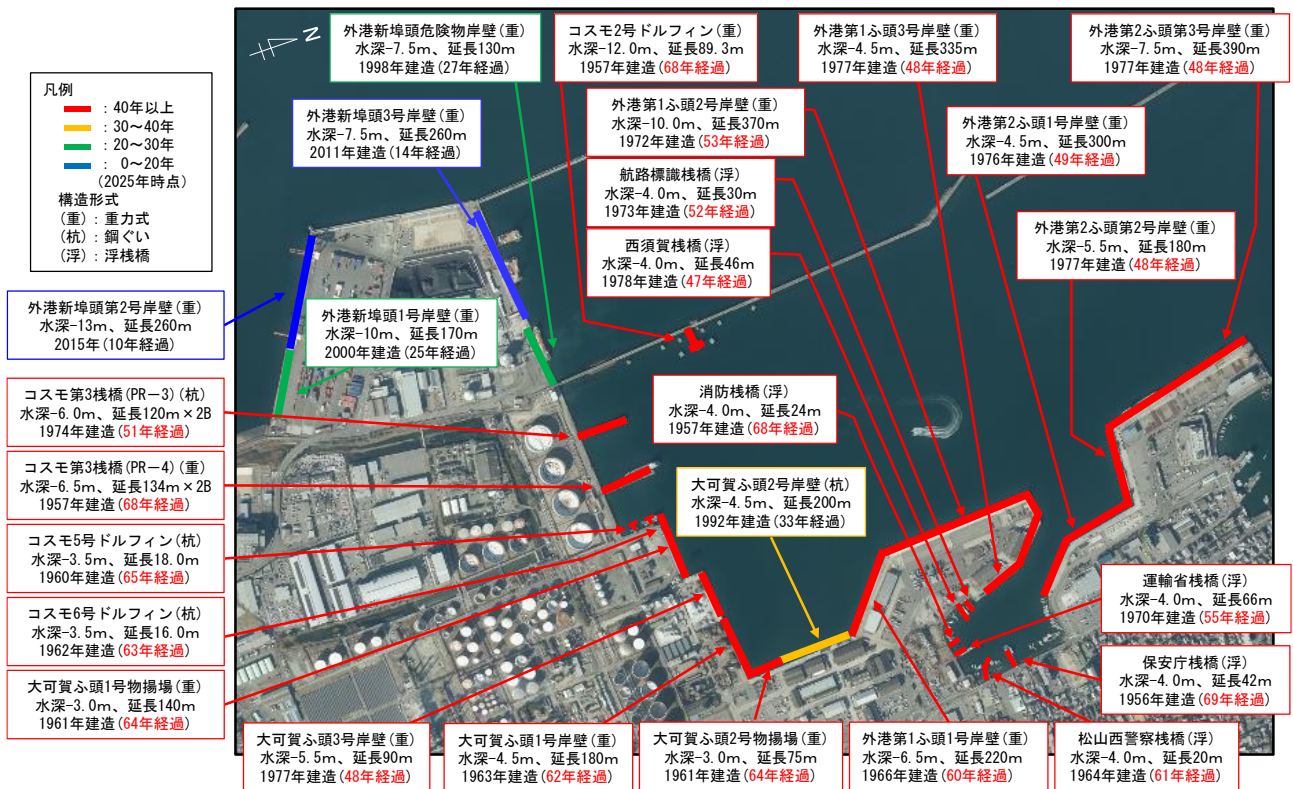
図 2.41 老朽化状況（今出地区）



※施設延長に取付部は含まない

資料：港湾台帳

図 2.42 老朽化状況 (吉田浜地区)



※施設延長に取付部は含まない

資料：港湾台帳

図 2.43 老朽化状況 (外港地区)



※施設延長に取付部は含まない

資料：港湾台帳

図 2.44 老朽化状況（内港地区）



※施設延長に取付部は含まない

資料：港湾台帳

図 2.45 老朽化状況（高浜地区）



※施設延長に取付部は含まない

資料：港湾台帳

図 2.46 老朽化状況（和気地区）



※施設延長に取付部は含まない

資料：港湾台帳

図 2.47 老朽化状況（興居島 由良・門田地区）



※施設延長に取付部は含まない

資料：港湾台帳

図 2.48 老朽化状況（興居島 泊・船越地区）

3章

松山港を取り巻く情勢変化

1. 社会経済情勢の変化
2. 物流を取り巻く状況の変化
3. 賑わい・観光に関わる状況の変化
4. 脱炭素化・気候変動に関わる状況の変化
5. 自然災害リスクへの対応の変化



3. 松山港を取り巻く情勢変化

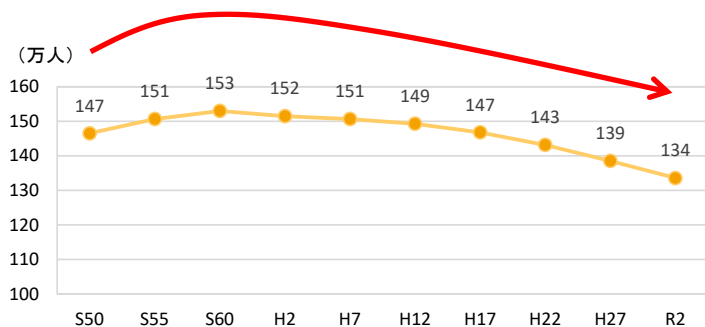
3.1 社会経済情勢の変化

(1) 人口減少及び高齢化の進行

愛媛県の人口は昭和60年を境に減少傾向にあるが、令和2年の国勢調査の結果をみると、松山港の背後地域の人口は約64万人と県内人口の約48%が居住している。

愛媛県内の市町別人口増減率をみると、20市町全てで人口が減少している。特に南予地域、中予山間地域での減少が著しい。人口減少の要因として、若年層人口や出産適齢女性の数、結婚者数、出生数の減少が挙げられる。

また、平成30年推計の「日本の地域別将来推計人口」によると、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大きく見込まれている。松山市は四国内で最も人口が多い市だが、今後も出生率の低下により自然増減も減少に転じることが避けられない状況にある。



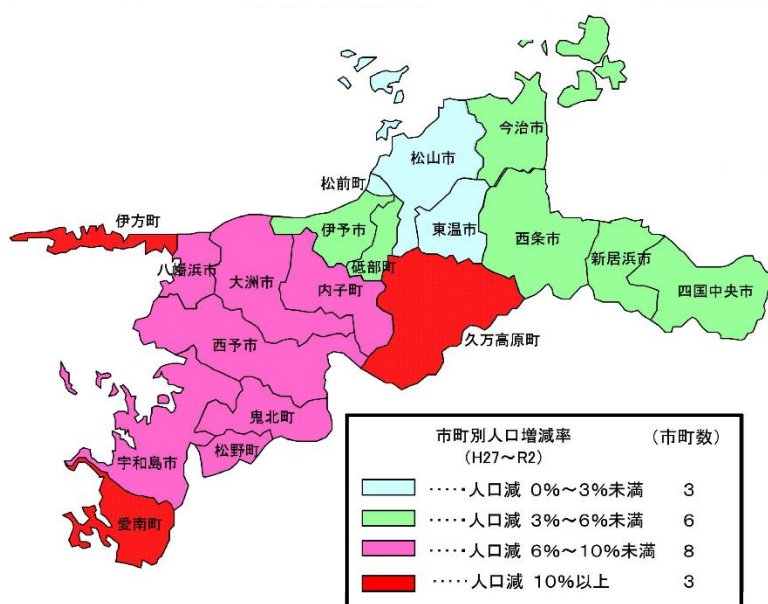
資料：総務省統計局「国勢調査」

図 3.1 国勢調査開始時からの愛媛県の人口推移

表 3.1 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：総務省統計局「国勢調査」



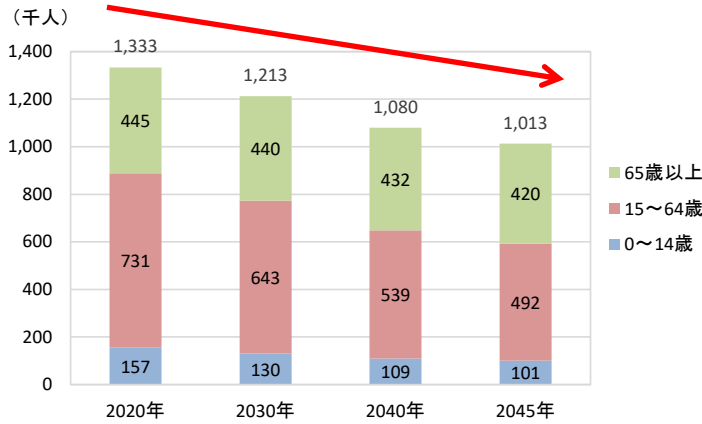
出典：愛媛県人口問題総合戦略推進会議「人口減少問題の現状と課題及び対策について (令和3年10月)」

図 3.2 愛媛県内市町別人口増減率

表 3.2 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：総務省統計局「国勢調査」



資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

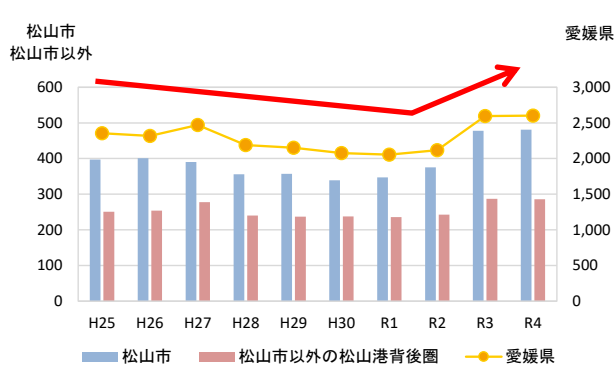
図 3.3 愛媛県の将来人口 (平成30年推計)

(2) 製造業の動向

愛媛県における製造業の事業所数は令和2年までは減少傾向にあったが、近年は増加傾向にあり、特に松山市の事業所数が500社に迫っている。

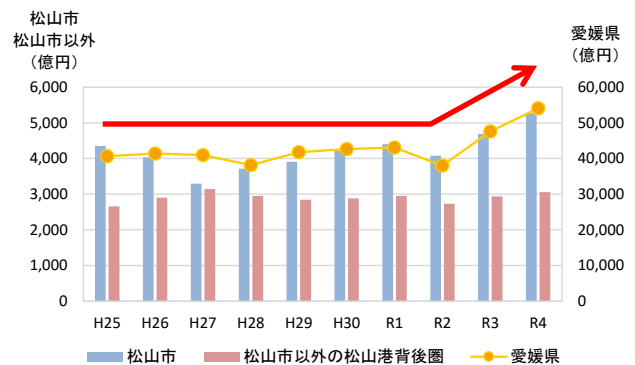
愛媛県の製造品出荷額は、令和2年までは4兆円前後だったが、その後は増加傾向にある。こちらも特に松山市が伸びており、令和2年の松山市の製造品出荷額は約5千億円であった。なお、愛媛県における市町村別製造品出荷額の割合をみると、松山市は第5位である。

製造品出荷額を産業別にみると、愛媛県では非鉄金属、石油・石炭製品、パルプ・紙の順に多いが、松山市では生産用機械器具、化学工業、はん用機械器具の順に多く、製造業や化学工業が約60%を占めている。



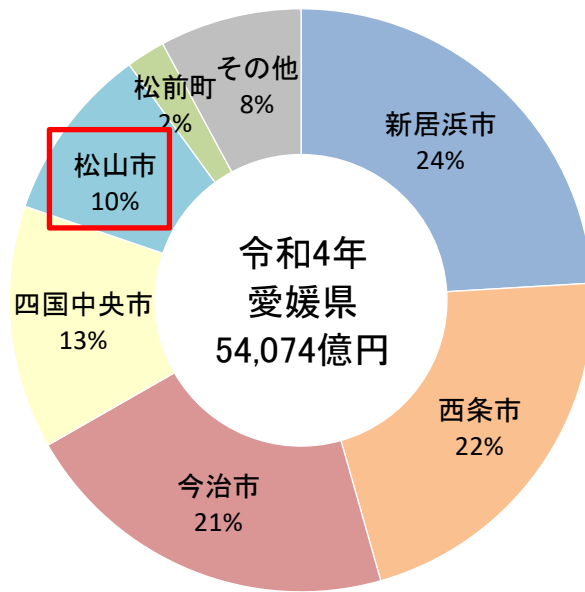
資料：経済産業省「工業統計」「経済センサス」「経済構造実態調査」

図 3.4 製造業事業所数の推移



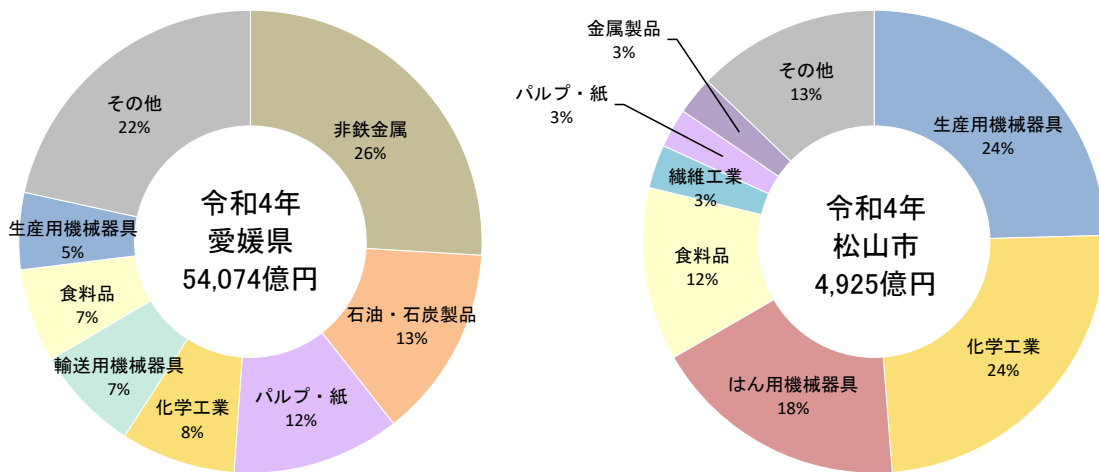
資料：経済産業省「工業統計」「経済センサス」「経済構造実態調査」

図 3.5 製造品出荷額の推移



資料：経済産業省「経済構造実態調査」

図 3.6 市町別の製造品出荷額割合



資料：経済産業省「経済構造実態調査」

図 3.7 産業別の製造品出荷額割合

(3) 松山港周辺の立地企業

松山港臨海部周辺には、東レ株式会社や帝人株式会社などの化学繊維や化学工業等の製造業事業所のほか、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。

これらの松山港周辺に立地する企業は、松山港の主な荷主企業でもある。



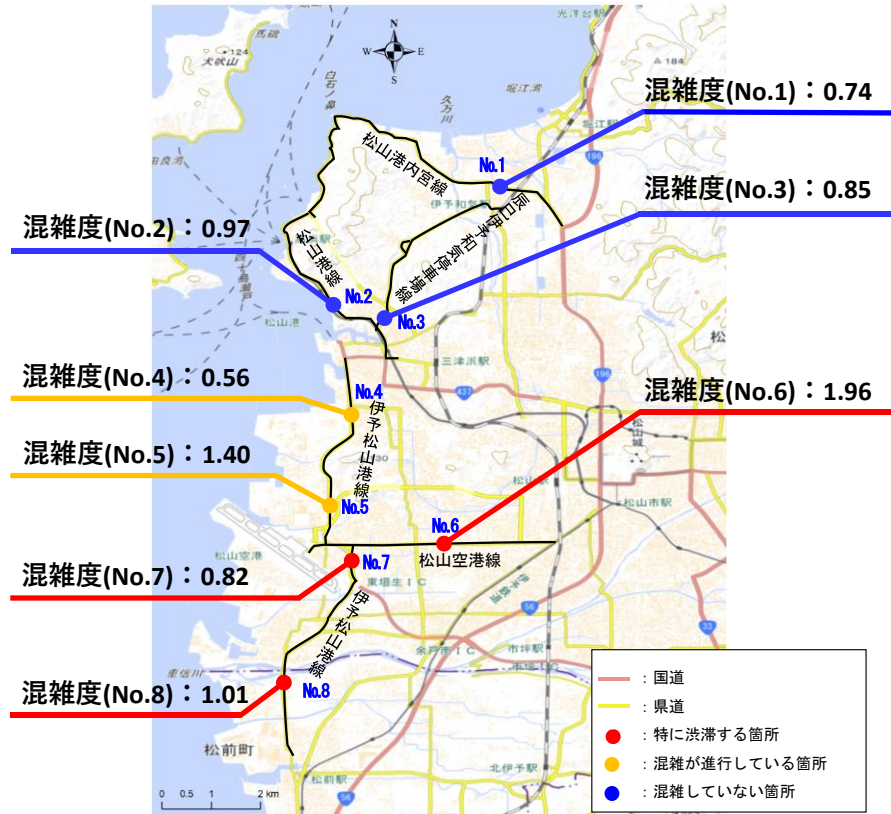
資料：各社HP、有価証券報告書

図 3.8 松山港周辺の立地企業

(4) 陸上交通ネットワークの状況

松山港臨海部へのアクセス道路では、渋滞が長年の問題となっている。

特に、下図の赤丸 (No. 6～No. 8) や黄色丸 (No. 4, No. 5) に該当する県道「松山空港線」や県道「伊予松山港線」においては、混雑度が高い状況にある。



資料：国土交通省「令和3年度道路交通センサス」

図 3.9 松山港周辺の道路交通状況

表 3.3 交通状況の推定

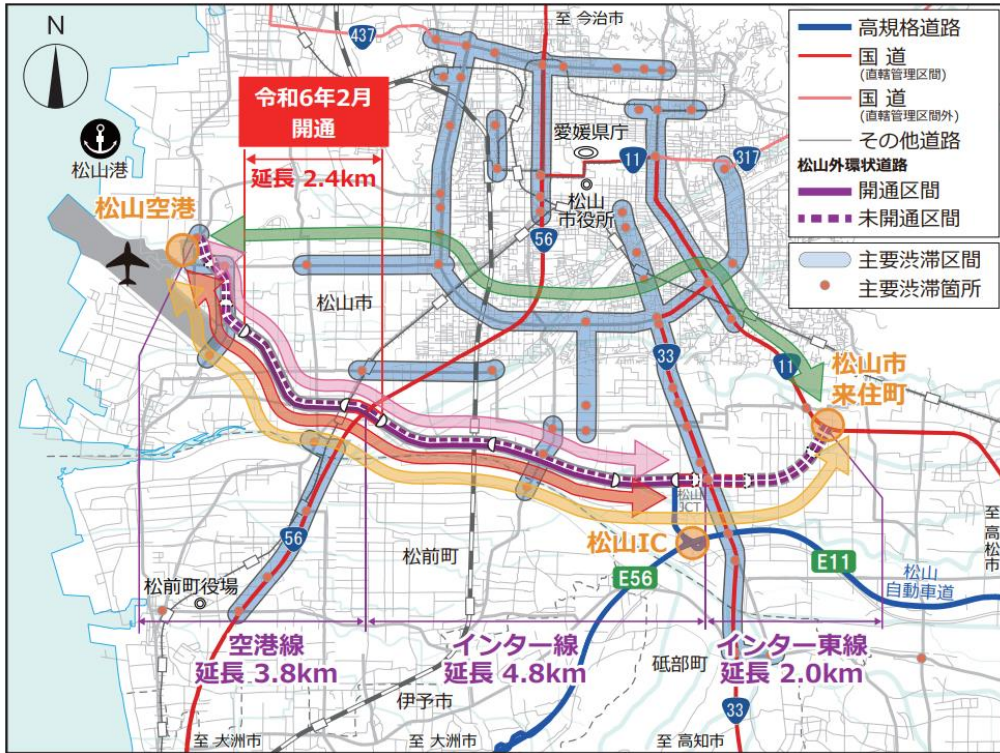
混雑度	交通状況の推定
1.0未満	渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25未満	昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間が1～2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75未満	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

資料：(社)日本道路協会「道路の交通容量」

3章 | 松山港を取り巻く情勢変化

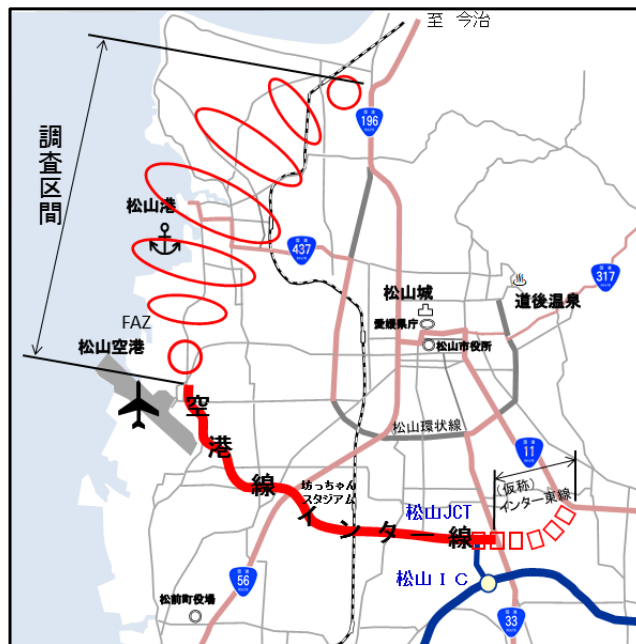
現在、地域の交通拠点間のアクセス性の向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的とした、松山インターチェンジから松山空港を結ぶ「松山外環状道路」の整備が進められており、令和6年2月には国道56号の高架を含めた空港線本線部が一部（延長2.4km）開通した。

この「松山外環状道路」が全線開通すると、市内の交通渋滞の緩和だけでなく、松山港臨海部へのアクセス性の向上による愛媛県の人流や物流の効率化が期待される。さらに、松山インターチェンジから観光地を繋ぐ渋滞を回避した観光ルートの形成により、観光振興の推進が期待されている。



出典：松山河川国道事務所「(インター線・空港線・インター東線)松山外環状道路」

図 3.10 松山市内の主要渋滞箇所及び松山外環状道路の整備箇所



出典：愛媛県HP

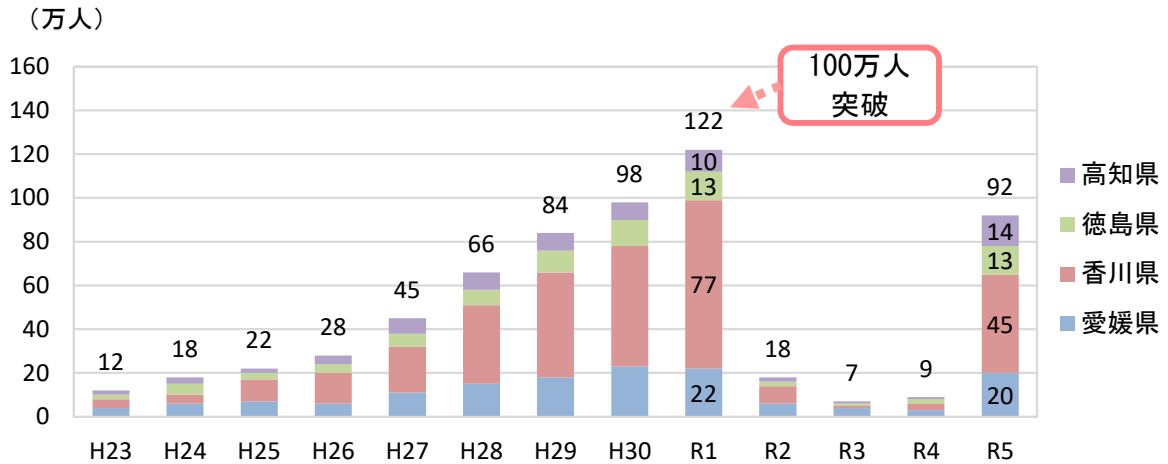
図 3.11 松山外環状道路 概略図

(5) 宿泊者数や観光客数の動向

① 外国人宿泊者数や観光客数

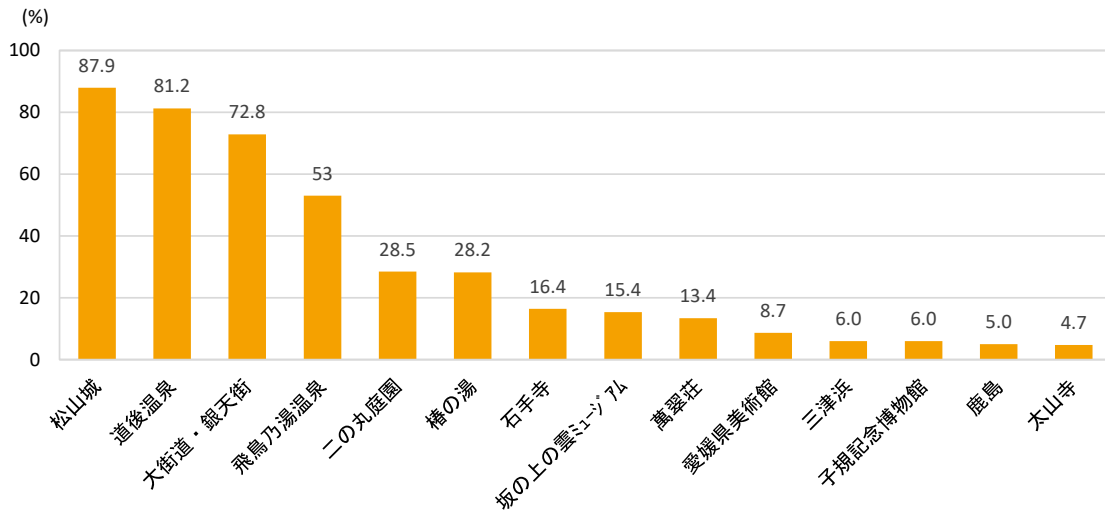
四国全体における外国人延べ宿泊者数は、平成 23 年以降に急激に増加し、令和元年に初めて 100 万人を突破した。令和 2 年以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により激減したが、令和 5 年には 92 万人が来訪しており、以前の状況に回復しつつある。

また、松山市を来訪する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、約 6%だが三津浜への訪問も確認されている。



資料：国土交通省観光庁「宿泊旅行統計調査」

図 3.12 四国全体の外国人延べ宿泊者数の推移



資料：松山市「松山市外国人観光客実態調査（平成 31 年度）」

図 3.13 松山市での外国人観光客の訪問場所

表 3.4 松山市での外国人観光客数目標値

指標	外国人観光客数
現状値（平成28年度）	187,500人
目標値（令和6年度）	310,000人

資料：「第6次松山市総合計画後期基本計画（令和5年3月変更）」

② 松山市における観光の現状

愛媛県での圏域別観光客数をみると、松山圏域を訪れる観光客が最も多い状態で推移している。さらに、松山市内の主要観光施設別の観光客数をみると、道後温泉や松山城といった市内中心部の観光地に集中している状態となっている。

一方、交通機関別にみると、自家用車やバスといった、道路を利用して松山を訪問する観光客が大きな割合を占めている。松山市においては、陸上交通アクセスの向上や駐車場の確保といった対策を行うことで観光客の利便性が向上し、観光客がより訪問しやすい街の実現につながる。

以上のことから、松山港の背後圏において交通アクセスを向上させ、市内中心部に次ぐ第2の観光地となるような、賑わい拠点化を目指す計画とする。また、臨海部のにぎわい拠点の設定にあたっては、道路交通動線の確保に留意するとともに、駐車場の整備等、道路利用者の利便性向上を図る。

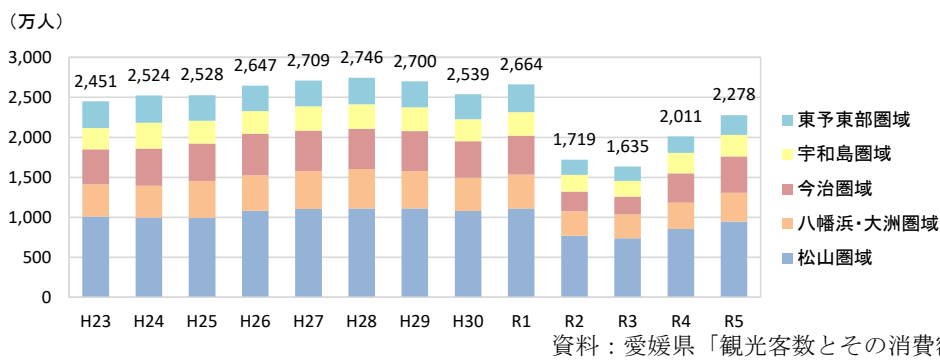


図 3.14 愛媛県内の圏域別観光客の推移

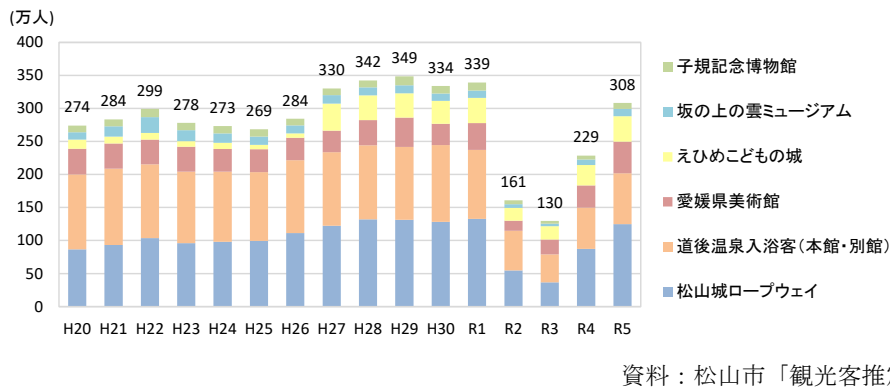


図 3.15 松山市内の主要観光施設別観光客数の推移

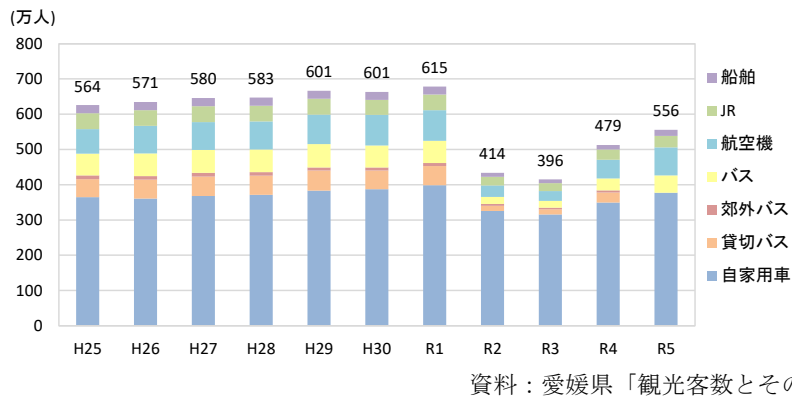


図 3.16 交通機関別の松山市観光客数の推移

3.2 物流を取り巻く状況の変化

(1) 国の物流に対する取組

① 物流の2024年問題

2024年4月から働き方改革関連法によって、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ることでドライバー1人当たりの走行距離が短くなり、長距離で物が運べなくなるという懸念が生じる。それに伴い、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などの問題が起きると危惧されている。

時間外労働時間の上限規制に関しては、2019年4月より大企業で、2020年4月より中小企業で施行されており、物流業界などの一部の業界は適用までに猶予期間が与えられていた。

表 3.5 物流の2024年問題

働き方改革関連法（2018年に公布、2019年から施行）
目的：「労働者が多様な働き方を選択できる社会」の実現を目指す 背景：少子高齢化に伴う労働人口減少や長時間労働の慢性化
物流業界にとって影響の大きい主な改正点
① 時間外労働時間の上限規制 原則月 45 時間、年 360 時間 労使間で 36 協定が合意された場合でも、年 960 時間 <u>この上限規制には6ヶ月以下の懲役もしくは30万円以下の罰金の罰則付きである</u>
② 月 60 時間超の時間外労働への割増賃金引上げ 大企業では月 60 時間を超える労働時間に対して、50%以上の割増賃金の支払い義務がある 2023年4月から中小企業にも、同様の義務が適用される
③ 勤務間インターバル制度 <u>運輸業界における自動車運転手の「一定時間以上の休息期間」は改善基準告示でこれまで「8時間以上」の確保が必要とされていた。2024年からは休息期間「9時間以上」が義務、「11時間以上」が努力義務となった</u>
物流企業が取り組むべき課題
① 労働環境・労働条件の見直し ② 勤怠管理の強化 →労使トラブルを防止する役割も果たす ③ 輸配送効率の向上 →GPSでドライバーの位置情報等を把握し空車率を下げることも有効 ④ 輸配送形態切り替え →一部区間を鉄道や船舶にシフトする「モーダルシフト」も検討
物流DX化
① 配車・配送計画（輸配送管理）のデジタル化 ② 業界特性に合った勤怠管理システムの導入 →正確な労働時間の把握、集計作業の負担軽減などのメリットがある ③ トラック予約システムの導入 →トラックドライバーの待機時間の短縮につながる ④ 伝票や受け渡しデータの標準化 →業種を横断する物流標準化も進んでいる（港湾においては「Cyber Port」）

② 物流革新緊急パッケージ

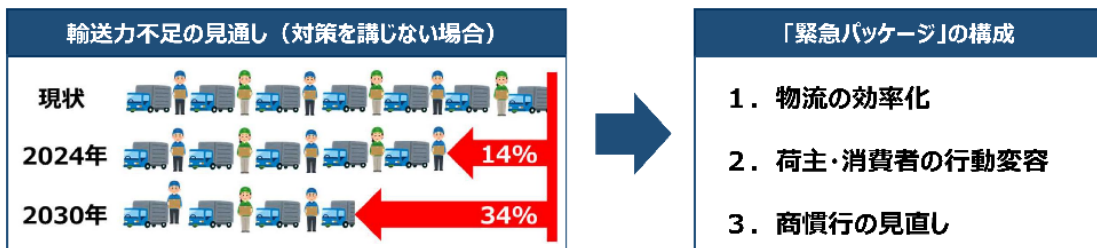
令和5年10月6日に我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において、物流革新緊急パッケージが閣議決定された。

主な内容は、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容、商慣行の見直しなどである。

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

物流革新緊急パッケージのポイント

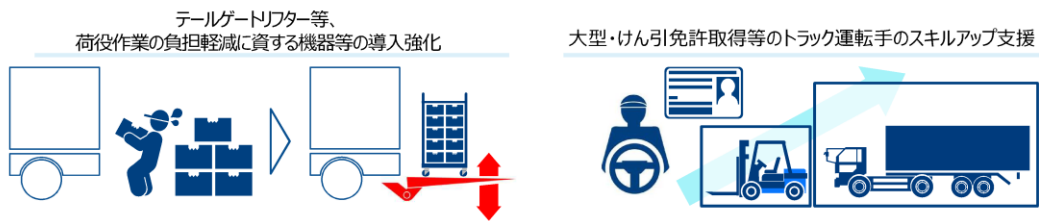
- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。



1

1. 物流の効率化（2）

- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進



- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援 **モーダルシフトに向けた取組み**



- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

3

資料：内閣官房 HP より作成

図 3.17 物流革新緊急パッケージのポイント①

1. 物流の効率化 (1)

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進

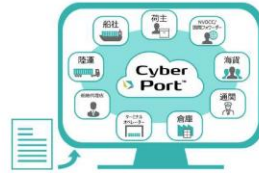
物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】 【AGV・ピッキングロボット】



港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験



- モーダルシフトの推進

モーダルシフトに向けた取組み

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強

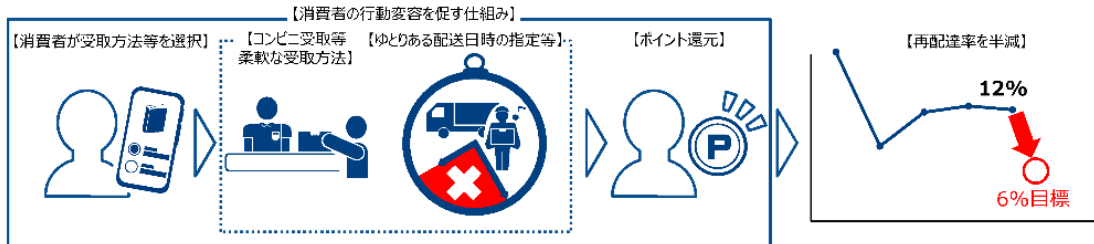
コンテナ大型化の推進



2. 荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業



- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

- トラックGMNによる荷主・元請事業者の監視体制の強化 (「集中監視月間」(11~12月)の創設)
- 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ (年内に対応予定)
 - ・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ
- 適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
 - ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
 - ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の(電子)書面交付の義務付け

資料：内閣官房 HP より作成

図 3.18 物流革新緊急パッケージのポイント②

(2) 愛媛県の物流に対する取組

「物流の2024年問題」が県内産業にも様々な影響を及ぼすおそれがあることを踏まえ、各分野における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年は8月と11月、令和6年は2月と8月、そして令和7年は2月の計5回開催された。本検討会は県企画振興部、物流事業者等、経済労働関係、農林水産関係を協議会構成員としている。

また、愛媛県では、「愛媛県トラック物流効率化等支援事業」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（次ページ参照）。

松山港中・長期ビジョンにおいては、こういった愛媛県での取組みを支えるような、物流効率化に資する施設計画を位置付けることを目指している。

表 3.6 愛媛県持続可能な効率的物流検討会

項目	内容
目的	「物流の2024年問題」が県内産業にも様々な影響を及ぼすおそれがあることを踏まえ、各分野における対策を検討。
協議会構成員	県企画振興部、物流事業者等、経済労働関係、農林水産関係
開催状況	第1回 令和5年8月28日／第2回 令和5年11月2日／ 第3回 令和6年2月19日／第4回 令和6年8月26日 第5回 令和7年2月19日
検討結果	経済労働部や企画振興部、農林水産部のワーキングチームを設置して「物流の2024年問題」等の影響や課題、また各分野での取組みについて情報を共有し、対策を検討中。

表 3.7 愛媛県トラック物流効率化等支援事業

項目	事業内容
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に関する事業の内容に応じて補助金を交付。
対象者	令和6年4月1日時点で県内に本社又は営業所を有する営業用トラック事業者（一般貨物自動車運送事業者（いわゆる霊柩事業のみを営む者を除く。）又は特定貨物自動車運送事業者に限る。）
補助対象事業	<ul style="list-style-type: none"> (1) 輸送の効率化に資する機器・システムの導入 (車両動態管理・勤怠管理システム、デジタル運行記録計、エコタイヤ等) (2) 荷役作業の効率化を図る機器等の導入 (標準パレット、アシストスーツ、フォークリフト等) (3) 共同配送や中継輸送の実施 (共同配送システムの導入、中継拠点の整備、コンサルタント料等) (4) 若年層・女性その他の多様な人材の活躍を促進するための環境を整備する事業 (5) 人材確保重点支援メニュー
補助率	2分の1以内
補助額	50万円～200万円 (※(5)人材確保重点支援メニューを実施する場合は、60万円～300万円)

表 3.8 愛媛県海運利用トライアル事業

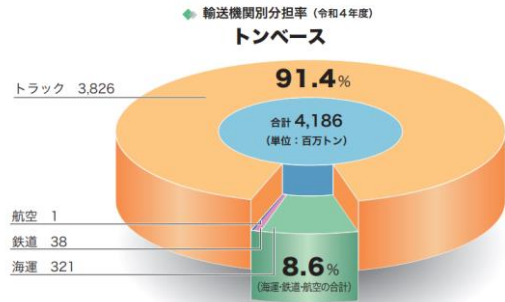
項目	事業内容
目的	県内の荷主企業又は物流事業者が、新たに県内港を利用する貨物輸送に対して、その海上輸送経費の一部を補助することで、トラック等の輸送から船舶輸送への転換（モーダルシフト）を図るほか、県内港利用をより一層促進し、航路の維持・拡充を図る。
対象者	愛媛県内に工場等を有する荷主及び物流事業者（※個人事業主を除く）
補助対象期間	交付決定日～令和7年2月28日
補助対象事業	<p>県が指定する航路（県内港と県外港・外国港を結ぶ航路）を利用した貨物輸送であって、下表のいずれかに該当する事業。</p> <p>(1) フェリー航路、RORO 船航路、内貿コンテナ航路</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 申請日以前1年間に輸送実績のない県内各航路を利用する事業 (※ただし、県内各航路間の転換を除く。) ② 減便・休止した県内航路から他の県内各航路に転換する事業 <p>(2) 外貿コンテナ航路(内航フィーダー航路を含む)</p> <p>国内を陸上輸送していた外貿貨物のうち、</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 県内港の内航フィーダー航路を利用する事業 ② 県外港から県内港に転換して利用する事業
補助額	10万円～100万円

(3) トラック運送業界の変化

全国的に貨物輸送はトラック輸送がトーンベースで約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。

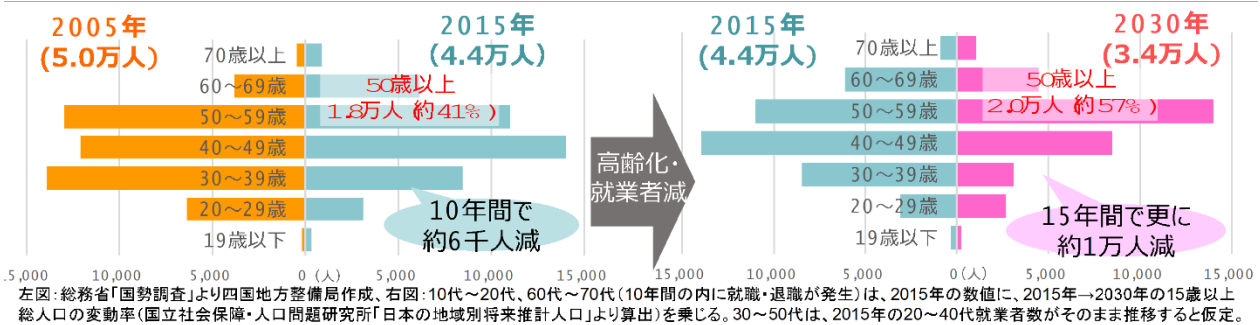
また、働き方改革関連法により、2024(令和6)年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されることとなり、目前に迫る「2024年問題」への対応が必要となっている。

「2024年問題」の改善に向けた対応例としては、海運を利用したモーダルシフトも対策の1つとして挙げられている。長距離輸送の場合、トラック輸送であれば拘束時間が長いなかでの休息時間の確保といった課題があるが、フェリーなどを利用することで移動と休息を同時に実現することが可能となる。



資料：「日本のトラック輸送産業現状と課題 2024」 全日本トラック協会

図 3.19 輸送機関別分担率



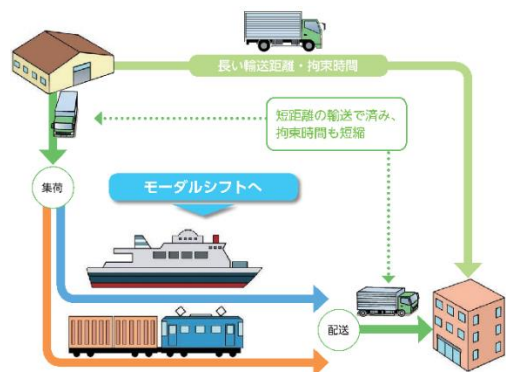
出典：四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040」

図 3.20 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 3.21 時間外労働の上限規制イメージ



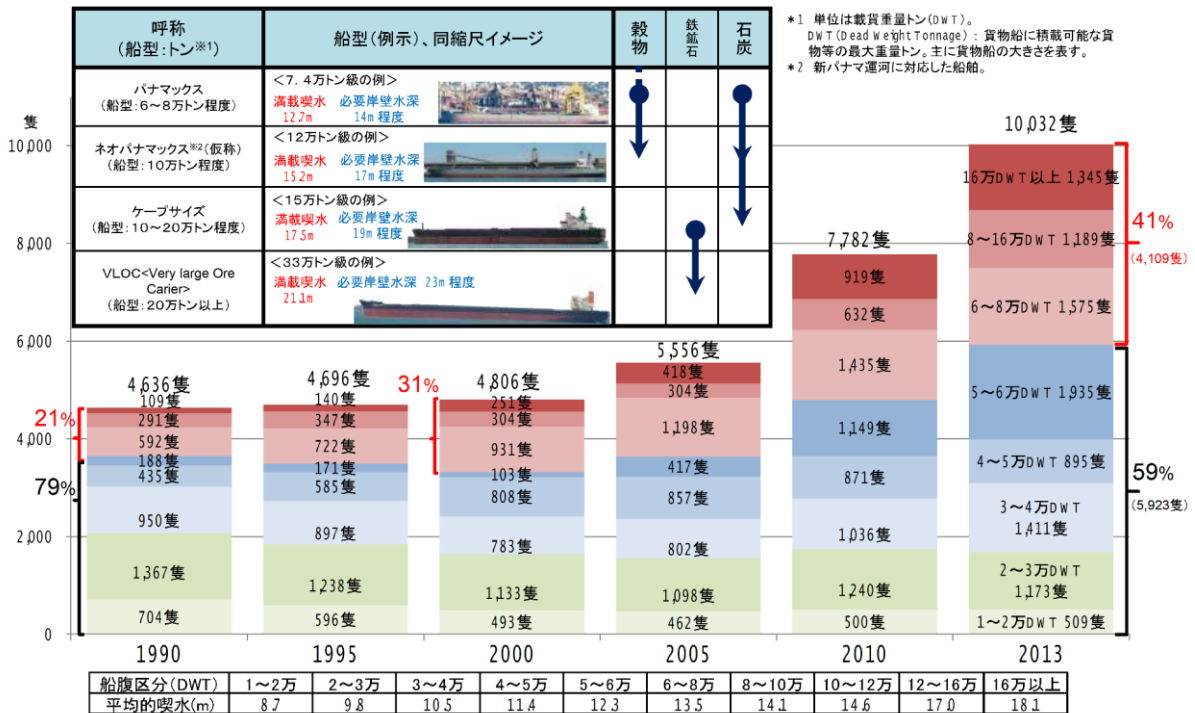
出典：国土交通省「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

図 3.22 改善に向けた対応例：モーダルシフト

(4) 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。船舶の大型化に伴い、岸壁の水深や延長が不足することになるため、岸壁の増深や延伸といった港湾施設の対応が必要になる。

松山港においてもパナマックス級の石炭船が入港しており、従来の岸壁では延長が不足するため、岸壁の延伸工事などの対応を実施している。



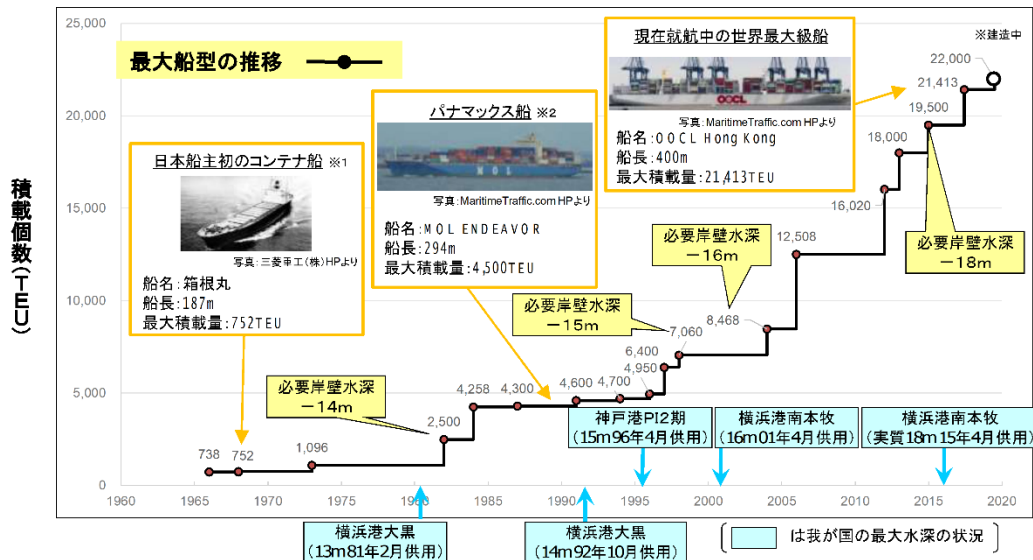
出典：国土交通省「港湾の中長期政策 (PORT2030) 参考資料集」

図 3.23 バルク貨物船の大型化

(5) 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いる。四国内でもコンテナ船の大型化が進んでおり、四国に就航する外貿定期コンテナ船の最大船型は平成 21 年から令和元年の 10 年間で約 1.6 倍となっている。

また、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、大型化への対応が求められている。現在松山港では、トランスファークレーンの更新等による荷役効率の向上を図っている。



出典：国土交通省「港湾の中長期政策(PORT2030) 参考資料集」

図 3.24 世界的なコンテナ船の大型化

表 3.9 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)	平成 24 年	令和 4 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

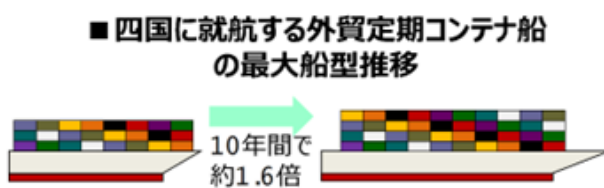
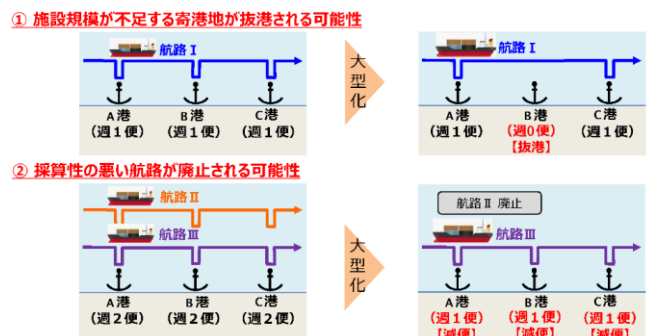


図 3.25 四国内コンテナ船の大型化

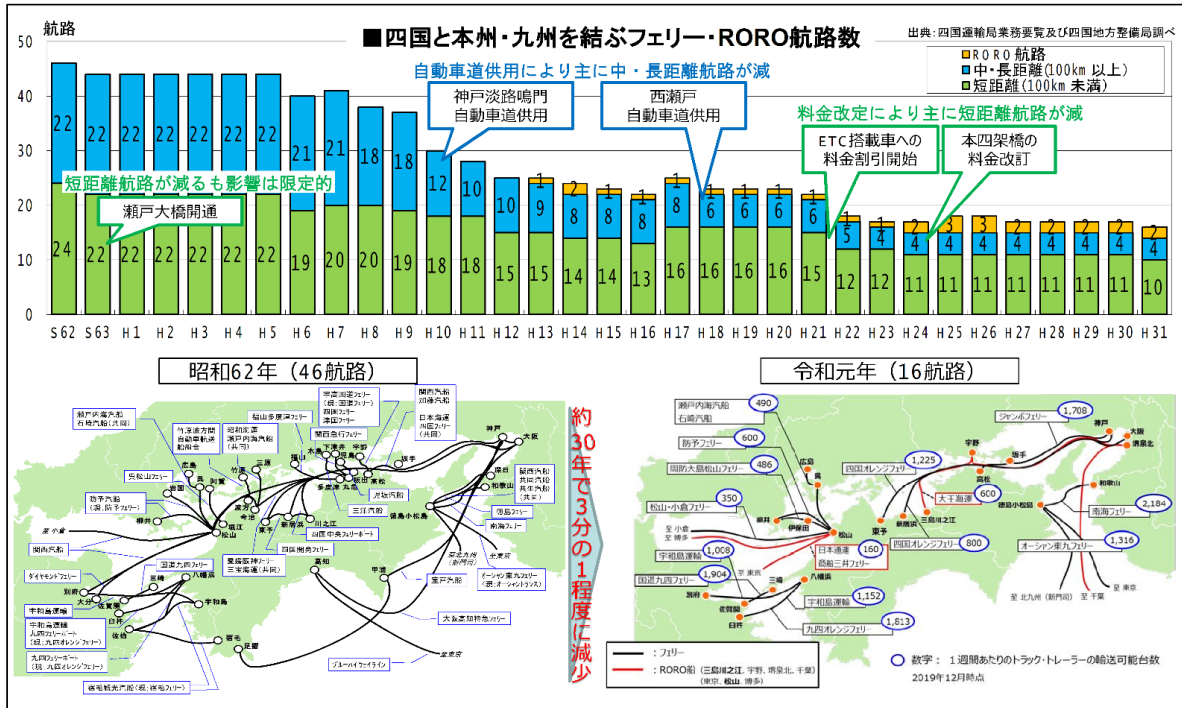


出典：四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040 (参考資料集)」

図 3.26 大型化に伴う抜港・航路廃止

(6) フェリー・RORO 航路

四国と本州、九州を結ぶ航路数は約 30 年間で 3 分の 1 程度に減少している。松山港におけるフェリー航路は、航路の撤退や寄港休止といった経緯があり、現在は、中国地方を結ぶ「柳井・伊保田航路」と「広島航路」が就航している。また、九州を結ぶ「小倉航路」は令和 7 年 6 月末に運航終了を予定している。



出典：四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040 (参考資料集)」

図 3.27 四国におけるフェリー・RORO 航路数の推移

表 3.10 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・ダイヤモンドフェリー共同運航)
平成 23 年 5 月	大阪～別府航路の松山港寄港休止
令和 7 年 6 月末	松山～小倉航路が運航終了

表 3.11 松山港におけるフェリー航路の現況

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	隔日 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

3章 | 松山港を取り巻く情勢変化

RORO 航路としては松山港では東京航路が就航しており、東京行き貨物を輸送している。周辺他県では、和歌山下津港で三島川之江港―千葉港の RORO 定期航路を誘致し、令和4年10月より定期航路として寄港を開始(週1便)している。

表 3.12 松山港における RORO 航路の現況

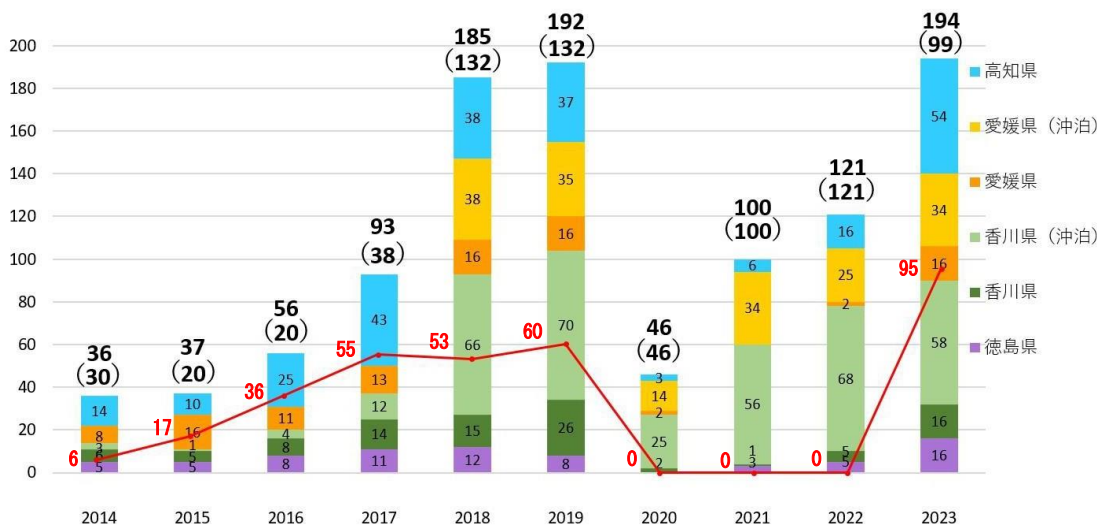
RORO 航路名	便数	トレーラー積載数
東京航路	週1便	160台/隻

3.3 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、四国の港湾でのクルーズ船の寄港は平成29年10月の「ガンツウ」就航開始から急増している。令和5年の四国の港湾へのクルーズ船寄港回数は計194回(前年比60%増)となり、過去最高を更新した。各県別の寄港回数は、徳島県16回、香川県74回、愛媛県50回、高知県54回である。

なお、令和5年は四国の港湾へ国際クルーズが4年ぶりに寄港し、寄港回数は計95回(2019年比58%増)となり、こちらも過去最高を更新した。新型コロナウイルス感染症の流行により受け入れが停止されていたが、今後、松山港でも国際クルーズ船の寄港再開による地域への経済効果が期待されている。



※赤の折れ線グラフ及び数字には、外国船社の運航する船舶の寄港回数を示す

出典：四国地方整備局「四国港湾へのクルーズ船寄港回数について」(令和6年4月24日公表)

図 3.28 四国港湾へのクルーズ船寄港回数の推移



出典：国土交通省「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)

図 3.29 クルーズ船寄港による地域への経済効果

(2) みなとオアシスの増加

「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年に制度が設立された。令和6年10月20日時点で全国の登録数は165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。

具体例を挙げると、重要港湾である宇和島港では、「きさいや広場」が「みなとオアシス」として登録されている。松山港でも地域の活性化のため「みなとオアシス」の登録を目指していく。



資料：国土交通省「みなとオアシスの概要」より作成

図 3.30 みなとオアシスの概要

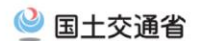
(3) みなと緑地 PPP 等の活用

令和4年12月に港湾法が改正され、港湾緑地等において官民連携によりみなとの賑わい空間を創出するための港湾環境整備計画制度である、みなと緑地 PPP (Public Private Partnership) が創設された。

港湾管理者にとっては、民間資金を活用することで整備や管理にかかる財政負担の軽減を期待できる。また、民間事業者にとっては、緑地内に飲食店や売店等の収益施設を長期間安定的に設置することが可能となる。さらに、利用者にとっては、緑地等の利便性や快適性、安全性の高まりが期待できる。

本制度は神戸港で初めて認定されており、松山港においてもこうした制度の積極的な活用を検討していきたいと考えている。

民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備



背景・必要性

- ▶ 緑地等の老朽化、陳腐化が進展。財政制約から公共による更新投資も限界
 - ▶ 他方、民間能力を活用して魅力ある賑わい空間としたいニーズが顕在化
- ⇒ 既存制度では民間投資を呼びこむための環境が不十分

【老朽化・陳腐化した港湾緑地の例】



改正内容

港湾緑地等において、**収益施設(カフェ等)の整備**と当該施設から得られる**収益を還元して緑地等のリニューアル等を行う民間事業者**に対し、**緑地等の行政財産の貸付**を可能とする認定制度を措置



認定を受けた民間事業者に対する支援措置

- ▶ 緑地等の行政財産の貸付け(国有財産法等の特例)
貸付け可能な行政財産の範囲拡大(建物所有目的の土地に加え、広場等のオープンスペースや海上構造物(釣り桟橋)等の貸付けが可能)
- ▶ 港湾区域内の占用等許可の特例
釣り施設等の設置に必要な許可手続をワンストップ化

公共還元により整備する港湾施設の例(イメージ)



⇒ 民間活用の更なる推進により、**水際線を生かした質の高い賑わい空間を創出**

出典：国土交通省「民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備」

図 3.31 みなと緑地 PPP 等の活用

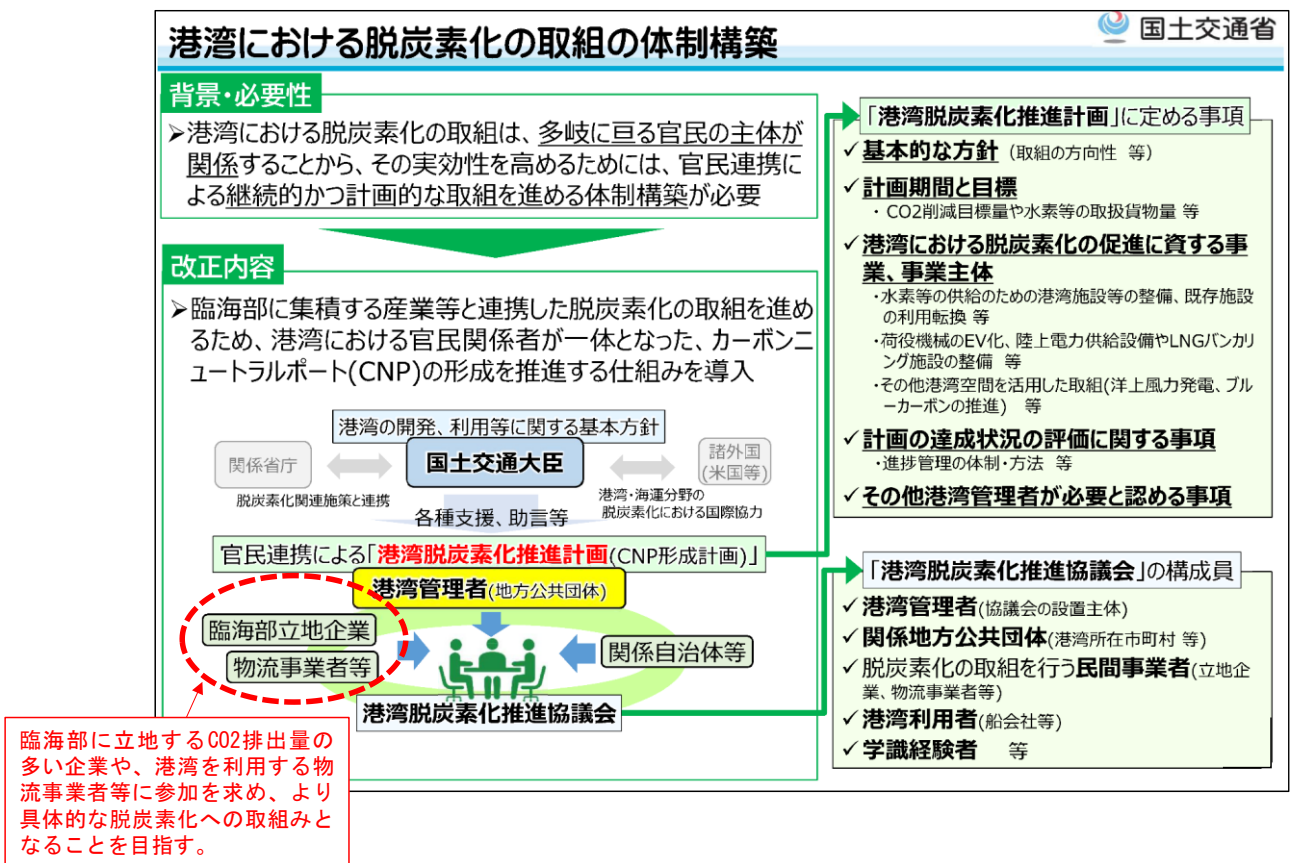
3.4 脱炭素化・気候変動に関わる状況の変化

(1) 松山港での港湾脱炭素化の取組

「港湾脱炭素化推進計画」については、「臨海部に集積する産業等と連携した脱炭素化の取組を進めるため」、次図のとおり、港湾管理者や関係自治体等だけでなく、臨海部の立地企業や、物流事業者、船社といった港湾利用者、また学識経験者等にも参加いただき、「港湾脱炭素化推進協議会」を開催することが求められている。

松山港においては、脱炭素化の促進に資する官民の連携による港湾の効果的な利用の推進を図るため、港湾脱炭素化推進計画の作成及び実施に関し、「松山港港湾脱炭素化推進協議会」を開催している。協議会は学識経験者、金融機関、港湾関係団体等、行政機関の職員から構成されている。

この協議会において、より具体的な脱炭素化への取組みを定めるため、特に、将来の港湾整備に繋がる水素等の次世代エネルギー供給のための港湾施設整備については、取組方針が概ね決まった段階で、港湾計画への反映を行う。



資料：国土交通省 HP より作成

図 3.32 港灣における脱炭素化の取組の体制構築

表 3.13 松山港港湾脱炭素化推進協議会

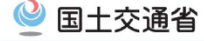
項目	内容																											
目的	松山港において、官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るための計画（港湾脱炭素化推進計画）の作成及び実施に関し必要な協議を行う。																											
協議会 構成員	学識経験者、金融機関、港湾関係団体、臨海部立地企業、物流事業者、行政機関の職員等																											
開催状況	第1回 令和6年2月8日 / 第2回 令和6年8月5日 / 第3回 令和7年1月28日																											
検討結果	<p>温室効果ガス排出量削減目標 (KPI)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>排出量 (万トン)</th> <th>削減率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>基準年 2013年度</td> <td>162.1</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>現状 2022年度</td> <td>118.7</td> <td>26% 削減!!</td> </tr> <tr> <td>短期目標 2026年度</td> <td>98.6</td> <td>39% 削減!!</td> </tr> <tr> <td>中期目標 2030年度</td> <td>87.5</td> <td>46% 削減!!</td> </tr> <tr> <td>長期目標 2050年</td> <td>0</td> <td>100% 削減!!</td> </tr> </tbody> </table> <p>※温室効果ガス排出量は、電気・熱配分後の数字 ※船舶・車両については、公共ふ頭以外の専用岸壁の利用分も含む</p> <p>次世代エネルギー需要量推計結果</p> <p>①松山港港湾脱炭素化推進計画の対象範囲における温室効果ガス排出量の削減目標の達成に必要な水素・アンモニア需要量 (単位: 万トン)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>水素 (万トン)</th> <th>アンモニア (万トン)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中期目標: 2030年度</td> <td>0.5</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>長期目標: 2050年</td> <td>8.8</td> <td>49.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>アンモニア (化石燃料がすべてアンモニアに置き変わると想定) 水素 (化石燃料がすべて水素に置き換わると想定)</p> <p>温室効果ガス排出量について、2013年度比で46%削減するために必要な供給量として推計 水素・アンモニアの利活用が増加するものとして、2022年度の化石燃料がすべて置き換わるものとして推計</p>	年次	排出量 (万トン)	削減率 (%)	基準年 2013年度	162.1	-	現状 2022年度	118.7	26% 削減!!	短期目標 2026年度	98.6	39% 削減!!	中期目標 2030年度	87.5	46% 削減!!	長期目標 2050年	0	100% 削減!!	年次	水素 (万トン)	アンモニア (万トン)	中期目標: 2030年度	0.5	2.8	長期目標: 2050年	8.8	49.4
年次	排出量 (万トン)	削減率 (%)																										
基準年 2013年度	162.1	-																										
現状 2022年度	118.7	26% 削減!!																										
短期目標 2026年度	98.6	39% 削減!!																										
中期目標 2030年度	87.5	46% 削減!!																										
長期目標 2050年	0	100% 削減!!																										
年次	水素 (万トン)	アンモニア (万トン)																										
中期目標: 2030年度	0.5	2.8																										
長期目標: 2050年	8.8	49.4																										

資料：愛媛県「松山港港湾脱炭素化推進計画の作成に向けた検討状況について（令和6年8月）」

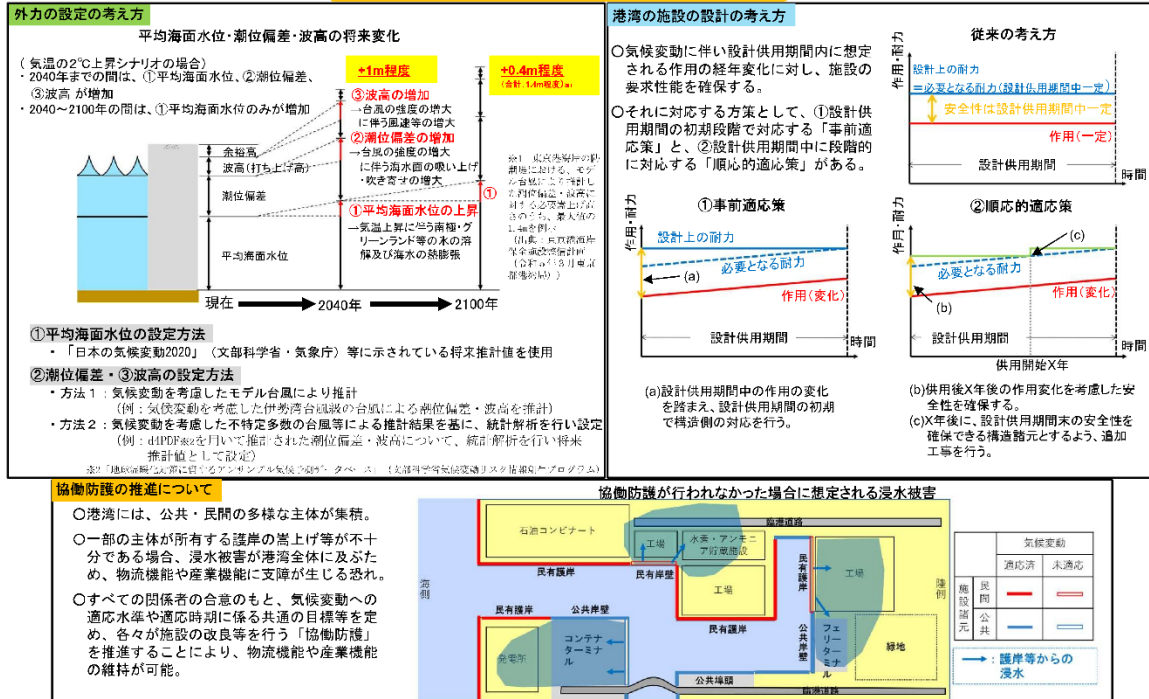
(2) 気候変動への適応

令和6年4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「気候変動に起因する外力強化への対応」が追加されており、「協働防護」の考え方を前提とした気候変動への適応に取り組むことが求められている。

「協働防護」による港湾の気候変動適応



- 3つのポイント
- ・気候変動により将来にわたり外力が増加
 - ・外力が経年変化することを考慮した設計を導入
 - ・官民の多様な関係者が合意して「協働防護」を推進



出典: 国土交通省「協働防護」による港湾の気候変動適応(令和6年3月)

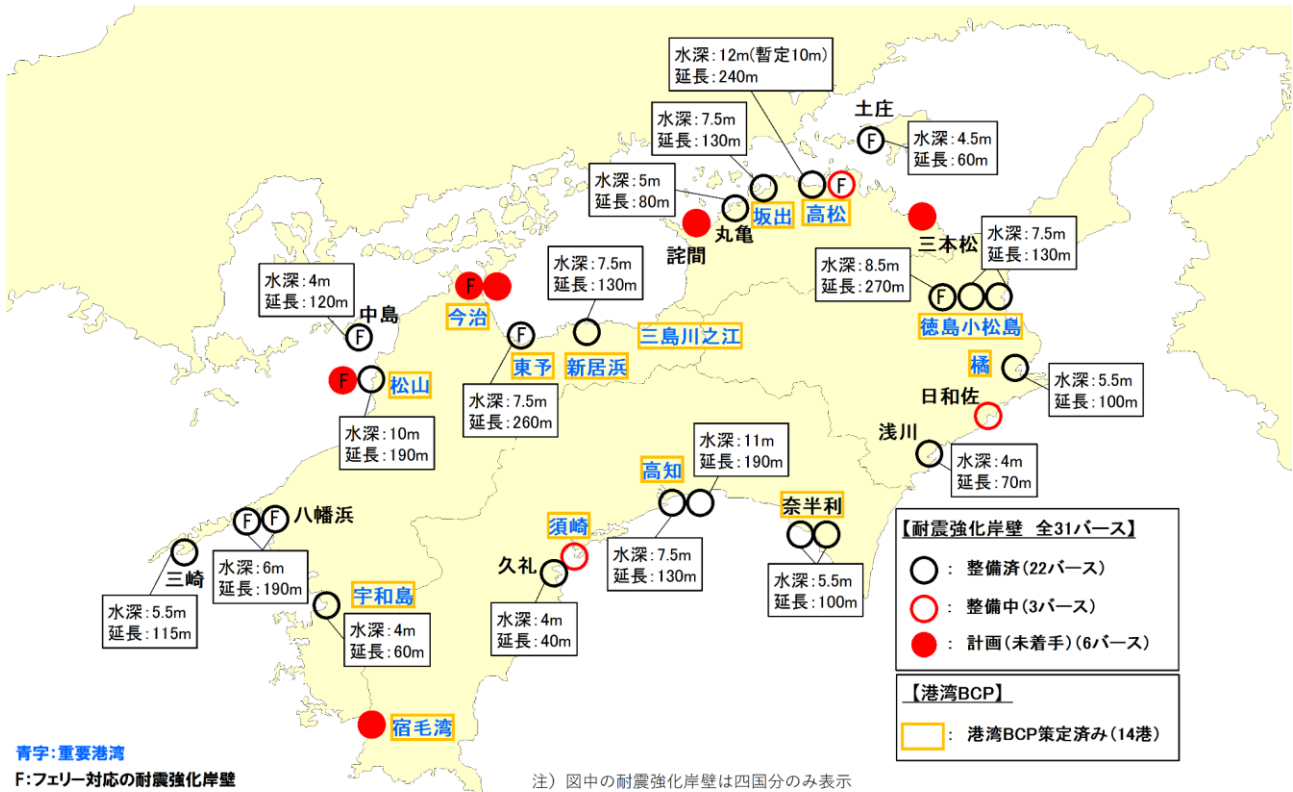
図 3.33 「協働防護」による港湾の気候変動対応

3.5 自然災害リスクへの対応の変化

(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、松山港では外港地区において水深10mの耐震強化岸壁が整備済みである。

また、松山観光港にはフェリー対応の耐震強化岸壁の整備計画があるが、現在は未着手の状態である。そのため、背後圏の対象人口などからも耐震強化岸壁の整備は必要である。



出典：四国地方整備局「四国地方整備局港湾空港部における南海トラフ地震・津波対策（令和6年6月）」

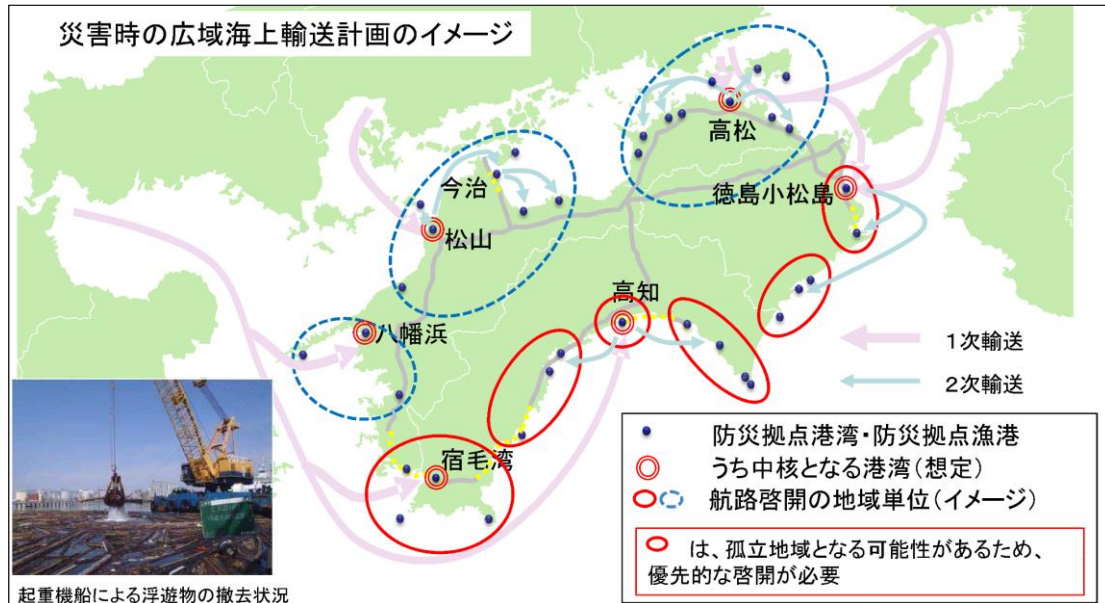
図 3.34 四国内での耐震強化岸壁の整備状況

(2) 大規模災害時における海上輸送の活用

① 災害時の広域海上輸送計画のイメージ

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必要となる。

次図のように、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。



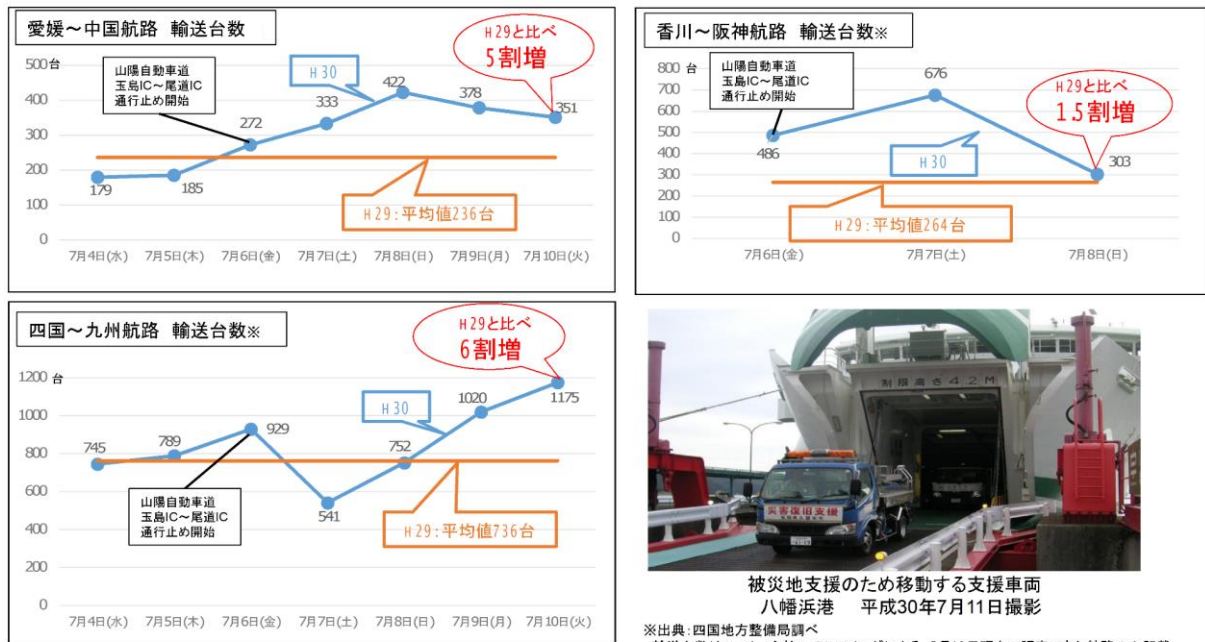
出典：四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040（参考資料）」

図 3.35 災害時の広域海上輸送計画のイメージ

② 西日本豪雨災害時のフェリーによる輸送状況

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の船舶が活躍することが期待されており、フェリー航路が就航している松山港では、災害時にもフェリーが活用できるよう、耐震強化岸壁の整備が必要であるといえる。



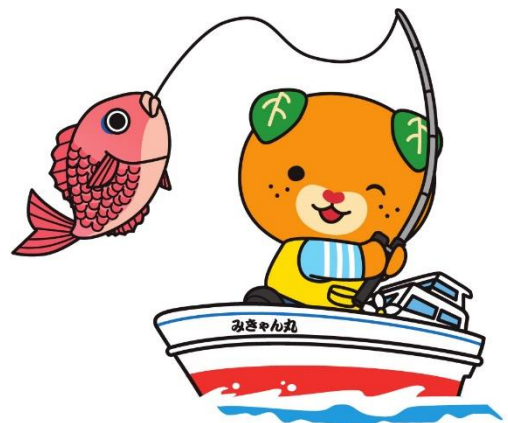
出典：四国地方整備局「平成 30 年 7 月豪雨関連 フェリーによる輸送状況について（平成 30 年 7 月）」

図 3.36 西日本豪雨災害時のフェリーによる輸送状況

4章

上位計画・関連計画

1. 国の上位計画・関連計画
2. 愛媛県の上位計画・関連計画
3. 松山市の上位計画・関連計画



4. 上位計画・関連計画

4.1 松山港の基本方針と上位計画・関連計画

松山港中・長期ビジョンの基本方針と、上位計画・関連計画の関連性を以下に示す。

表 4.1 松山港の基本方針と上位計画・関連計画

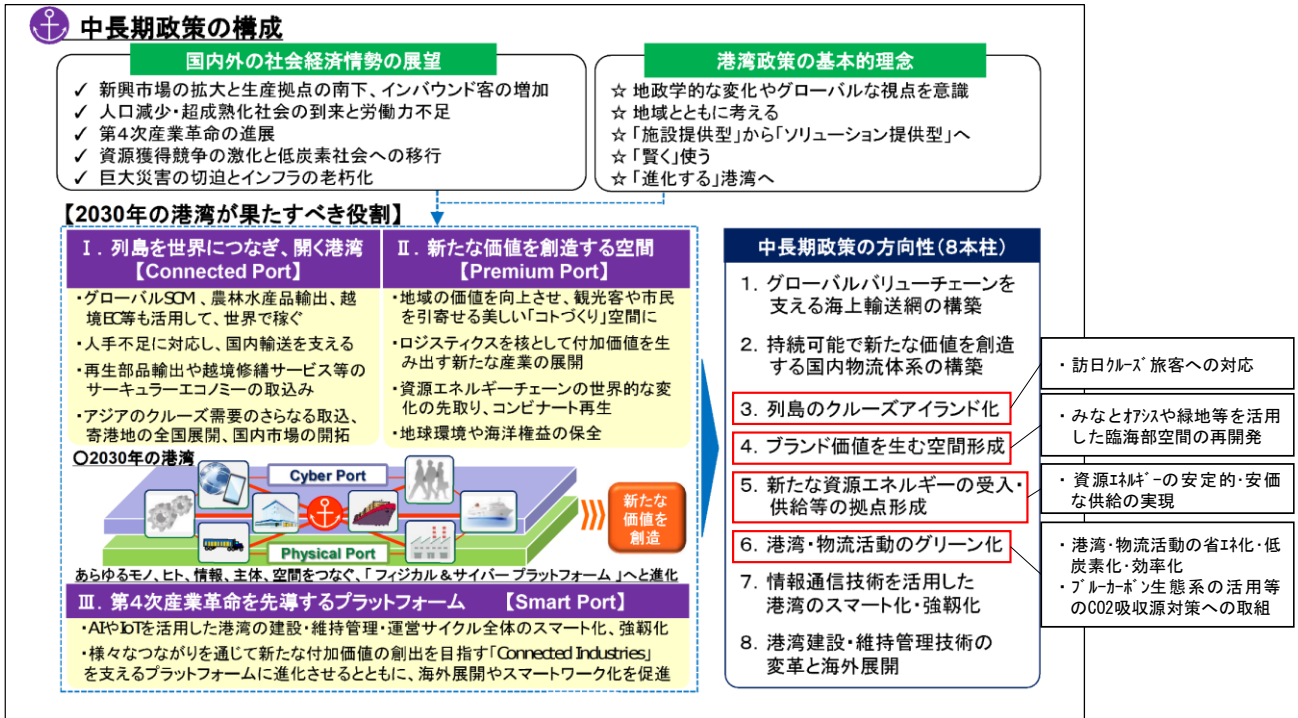
分野	基本方針	上位計画・関連計画（代表例）	
		計画名	計画内容
物流・産業	I. 港湾物流機能向上による地域産業の競争力強化	【国】 四国圏広域地方計画 【国】 四国港湾ビジョン 2040 【県】 愛媛県総合計画 【県】 松山広域都市計画区域マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮 ・労働力不足に立ち向かう港湾 ・活力ある産業づくり ・交通ネットワークの整備 ・広域的な物流を担う流通業務地
	II. 新たな臨海部用地を活用した地域産業の振興	【県】 愛媛県新広域道路交通計画 【市】 第六次松山市総合計画 【市】 松山市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化 ・事業所立地と雇用創出の推進 ・交通基盤の整備 ・空港や臨海部工業地のある、活力あるまち
交流・賑わい	III. 国内外来訪者の受入・交流拠点の形成	【国】 PORT2030 【国】 四国圏広域地方計画	<ul style="list-style-type: none"> ・列島のクルーズアイランド化 ・歴史・文化、風土を活かした個性ある地域づくりを進める ・地域に新たな価値を産み出す港湾 ・観光・交流の拡大 ・観光産業の振興
	IV. 県民に親しまれる新たな臨海部の賑わい空間の創出	【国】 四国港湾ビジョン 2040 【県】 愛媛県総合計画 【市】 第六次松山市総合計画	
環境	V. 豊かな海辺空間の活用	【市】 松山市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史文化や自然が身近に広がる地域環境の形成 ・北西部地域の核となる生活拠点の形成
	VI. カーボンニュートラルポート実現に向けた取組の推進	【国】 PORT2030 【県】 松山港港湾脱炭素化推進計画（案） 【市】 第六次松山市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾・物流活動のグリーン化 ・脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や次世代エネルギーの受入環境整備 ・低炭素・循環型まちづくりの推進
安全・安心	VII. 防災・減災機能の強化による安全・安心の確保	【国】 四国港湾ビジョン 2040 【国】 四国圏広域地方計画 【県】 愛媛県総合計画 【県】 松山広域都市計画区域マスタープラン 【県】 愛媛県地域防災計画 【市】 松山市地域防災計画	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境の変化に対応する港湾 ・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す ・災害に強い強靱な県土づくり ・避難路・緊急輸送道路等の整備 ・耐震強化岸壁の整備 ・市民の生命を確保するための輸送を最優先に行うことを原則

4.2 国の上位計画・関連計画

(1) 港湾の中長期政策「PORT2030」

港湾の中長期政策「PORT2030」について、2030年の港湾が果たすべき役割として8本柱があり、松山港において今後の課題であると考えられるところを赤枠で囲んでいる。

特に、クルーズ船への対応や「ブランド価値を生む空間形成」として、「みなとオアシス」などの各種制度の活用や緑地の整備といったところが松山港では不足しているとともに、「新たな資源エネルギーの受入」や「港湾・物流活動のグリーン化」については今後取り組むべき新たな課題となっている。



資料：国土交通省「港湾の中長期政策『PORT2030』(平成30年7月)」より作成

図 4.1 港湾の中長期政策「PORT2030」

(2) 四国港湾ビジョン 2040～「効・創・適」新しい港の様式～

四国地方整備局で策定された、この「四国港湾ビジョン 2040」で挙げられている、「港湾による物流・人流の高度化」や「港湾区間の活用による付加価値力の創出」を松山港でどのように取り組むか、大きな課題となっている。



出典：四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040～『効・創・適』新しい港の様式～ (概要) (令和2年6月)」

図 4.2 四国港湾ビジョン 2040～「効・創・適」新しい港の様式～

(3) 四国圏広域地方計画

平成 28 年 3 月に策定された四国圏広域地方計画を下図に示す。

松山港における今後の課題として、特に「災害への備えの強化」、「産業の基盤を支えるためのインフラ整備の推進」、また「歴史・文化・風土」を活かした「受入環境の整備によるインバウンド観光の促進」が挙げられる。



資料：国土交通省「四国圏広域地方計画（平成 28 年 3 月）」より作成

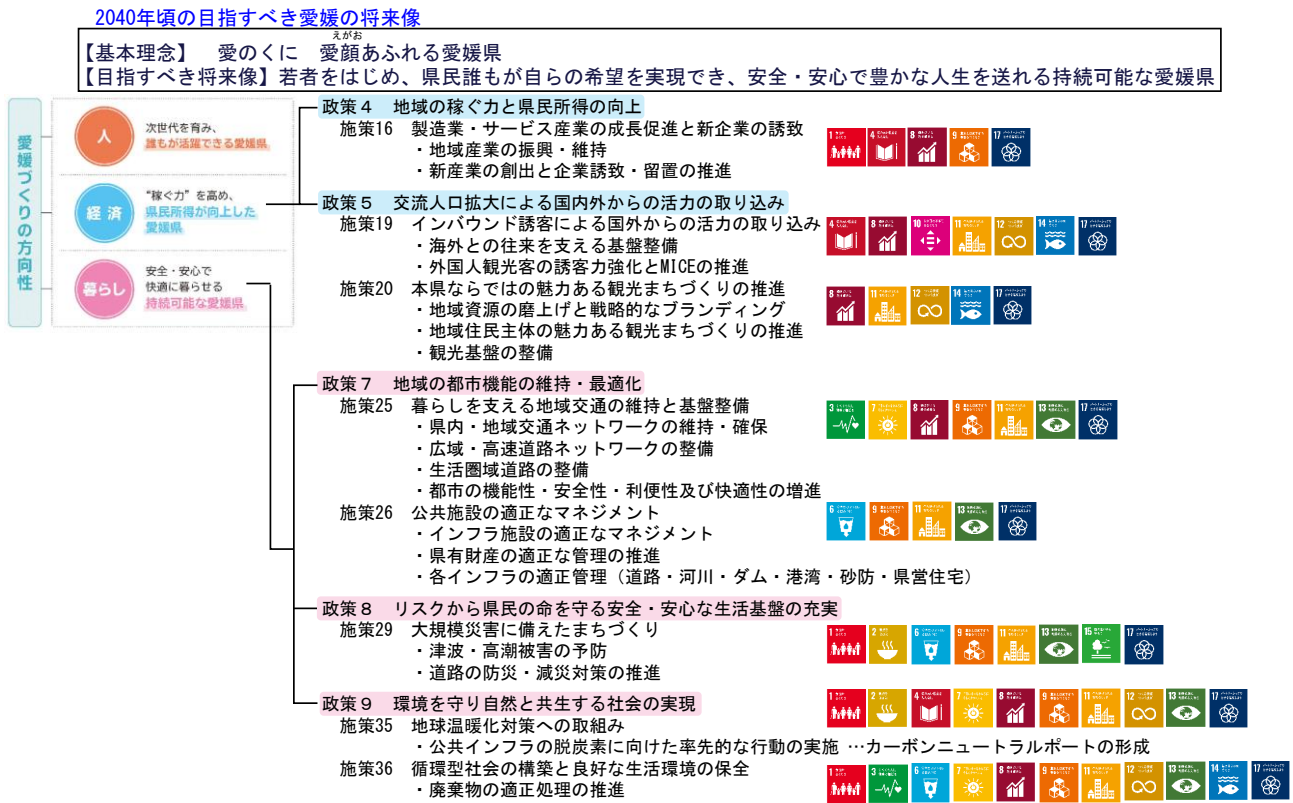
図 4.3 四国圏広域地方計画（計画期間：概ね 10 年間）

4.3 愛媛県の上位計画・関連計画

(1) 愛媛県総合計画

将来の人口減少を踏まえた愛媛県の将来ビジョンとして「愛媛県総合計画」があり、下図は特に松山港に関わる箇所を抜粋したものである。

人口減少が見込まれるなか、「県民所得の向上」や「安全・安心で快適な暮らし」の実現に向けた政策・施策が掲げられている。



資料：愛媛県「愛媛県総合計画（令和5年6月）」

図 4.4 愛媛県総合計画（計画期間：令和5（2023）年度～令和8（2026）年度の4年間）

(2) 愛媛県地域防災計画

愛媛県地域防災計画では、災害対策基本法第40条の規定により、愛媛県民の生命、身体及び財産を災害から保護するため、愛媛県の地域（石油コンビナート等災害防止法第2条第2号の規定により、政令で指定する石油コンビナート等特別防災区域を除く）に係る防災対策の大綱を定めている。

地域防災計画は「風水害等対策編」「地震災害対策編」「津波災害対策編」「原子力災害対策編」の4つが存在し、愛媛県地域防災計画では原子力災害対策編以外の3編で構成されている。また、地域防災計画は災害対策基本法により毎年検討を加え、必要に応じた修正が義務付けられており、愛媛県においても昭和38年の策定以降、大きな災害等を踏まえて修正をおこなっている。

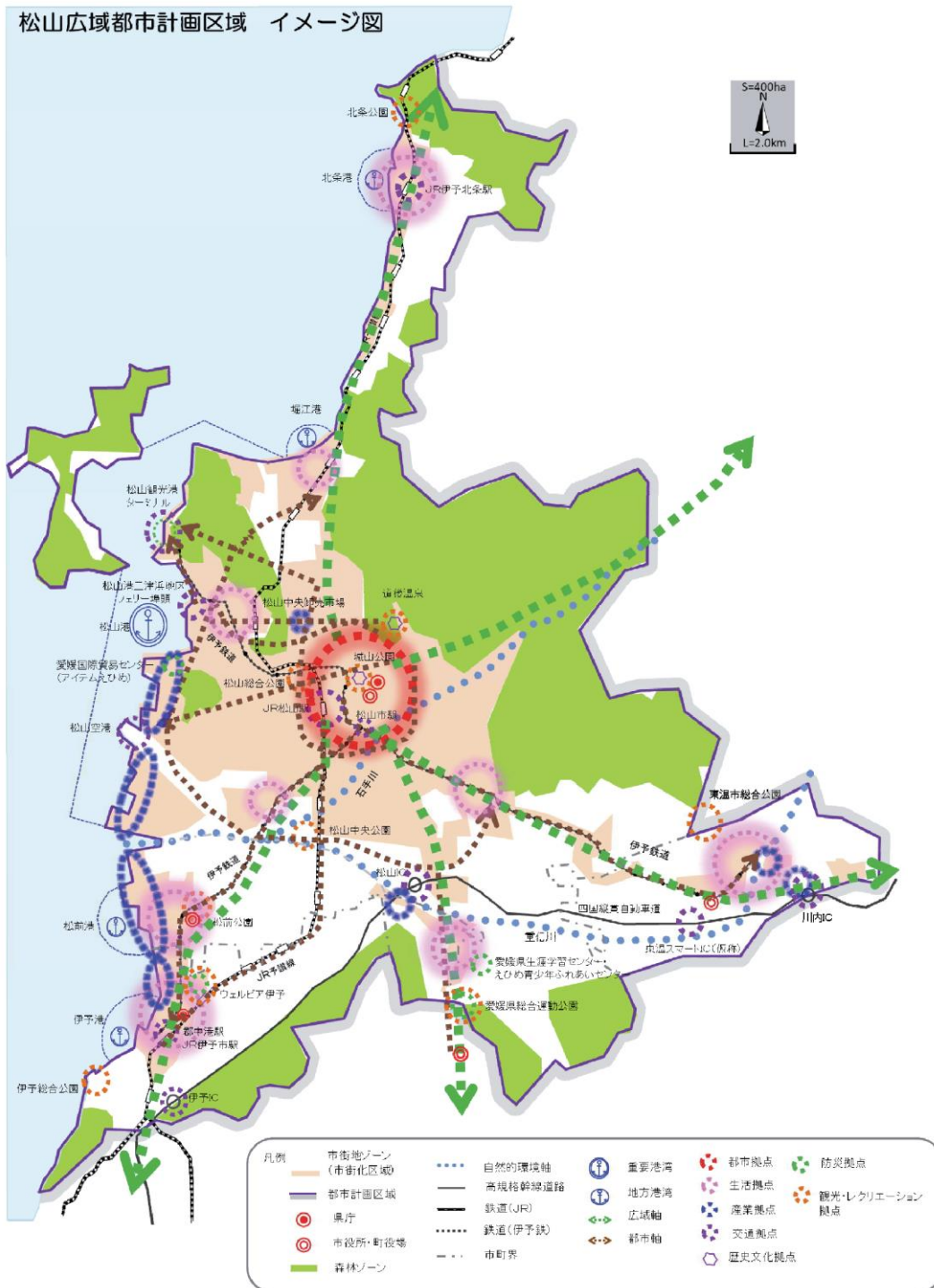
表 4.2 地域防災計画の種類

計画の名称	対応する災害の種類
風水害等対策編	風水害、火災、事故等による災害
地震災害対策編	地震災害
津波災害対策編	津波災害
原子力災害対策編	原子力災害

出典：愛媛県「地域防災計画（風水害等対策編、地震災害対策編、津波災害対策編）」

(3) 松山広域都市計画区域マスタープラン

松山広域都市計画区域マスタープランにおいて、重要港湾松山港は「海の玄関口であり、広域的な流通の港と位置づけ、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ふ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ふ頭などの港湾施設の整備拡充を図る」とされている。



上記は、マスタープラン(基本計画)であり、具体的な位置等を規定するものではありません。

出典：愛媛県「松山広域都市計画区域マスタープラン（令和4年5月）」

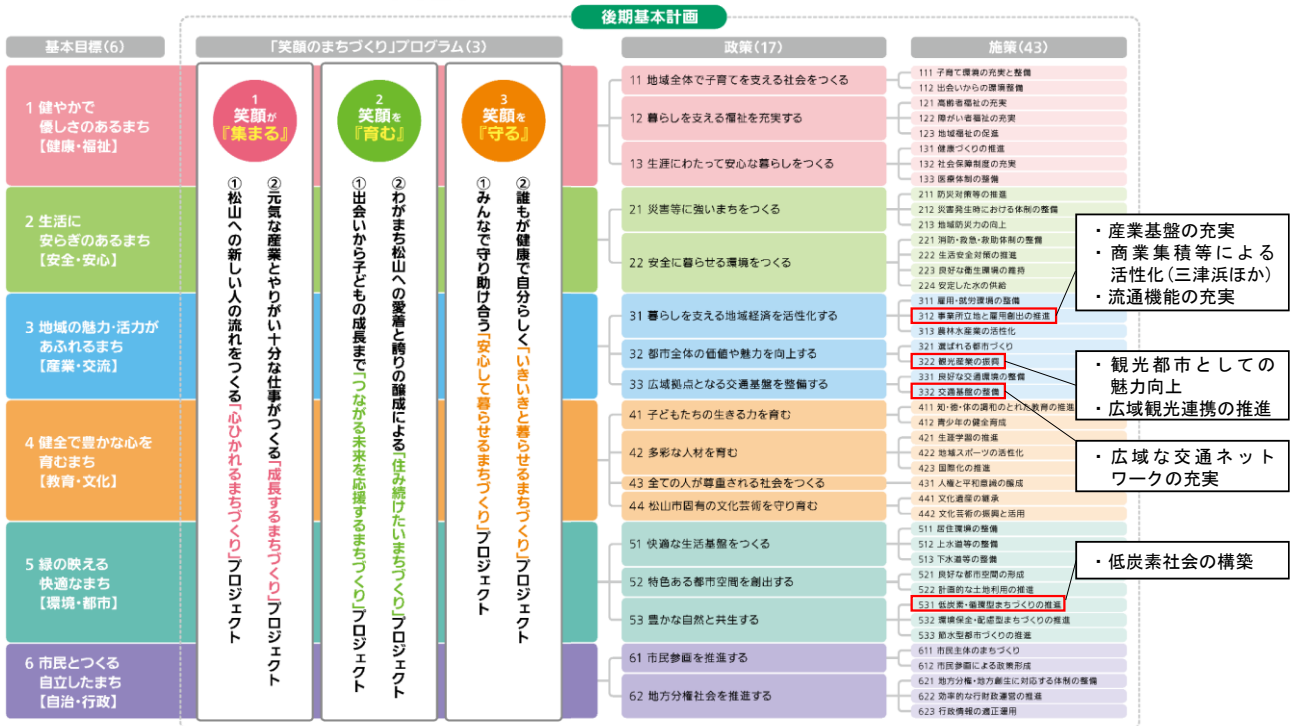
図 4.5 松山広域都市計画区域マスタープラン

4.4 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－

松山市の上位計画・関連計画について、第6次松山市総合計画の後期基本計画の中では、特に、「事業所立地と雇用創出の推進」、「観光産業の振興」、「交通基盤の整備」、「低炭素・循環型まちづくりの推進」などについて、松山港でも対応が求められている。

将来都市像 人が集い 笑顔 広がる 幸せ実感都市 まつやま



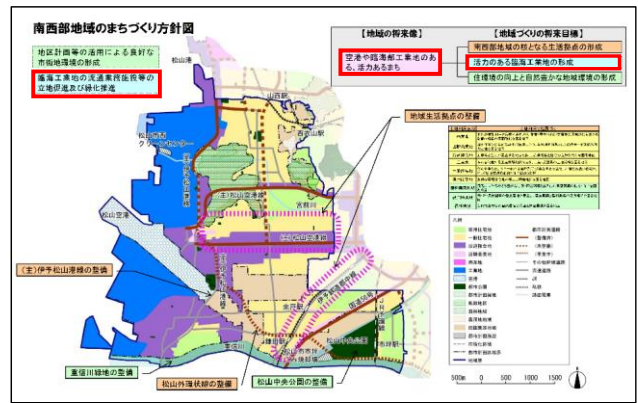
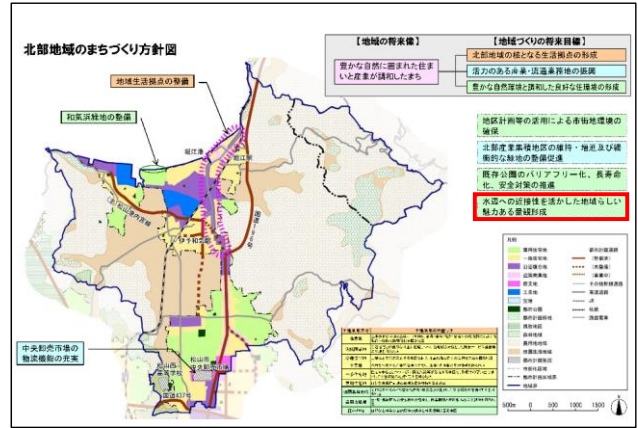
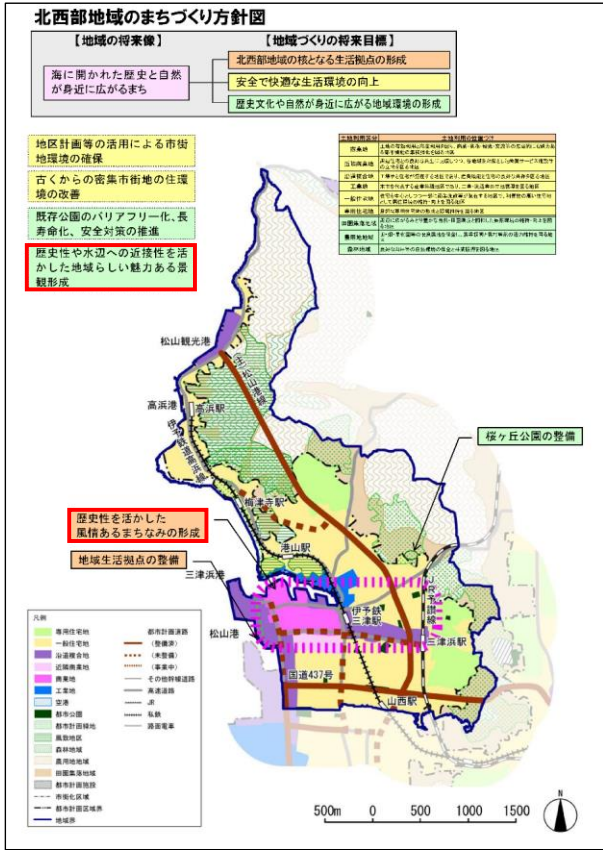
資料：松山市「第6次松山市総合計画－後期基本計画－（令和5年3月変更）」より作成

図 4.6 第6次松山市総合計画－後期基本計画－（目標年次：平成30年度～令和6年度）

(2) 松山市都市計画マスタープラン

松山市都市計画マスタープランについて、松山港に関わる箇所を赤枠で囲んでいる。

「歴史性や水辺への近接性を活かした地域らしい魅力ある景観形成」や「臨海工業地の流通業務施設等の立地促進及び緑化推進」について、特に松山港での対応が求められている。



資料：松山市「松山市都市計画マスタープラン」より作成

図 4.7 松山市都市計画マスタープランー 平成 23 年 3 月（目標年次：概ね 20 年後(平成 42 年度)）

5章

市民・港湾利用者からの 要請・意見

1. 市民への意向調査結果
2. 港湾利用者への意向調査結果



5. 市民・港湾利用者からの要請・意見

5.1 市民への意向調査結果

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

市民アンケートの結果は、特ににぎわい関連施設の不足やイベントの不足を指摘する回答が多くみられた。さらに、「交通アクセスが悪いためイベントへの参加を見送った」といった声も確認されたため、賑わいと交通アクセスをセットで検討する必要がある。

また、市民アンケートでは道の駅や、海辺の景色を活かした公園や遊歩道、レストラン等の施設についての要望が多く寄せられた。

【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か 	<p>にぎわい関連施設の不足やイベントの不足を指摘する回答が多い (「食事や休憩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) ↓ 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"> ・フェリーなどを利用したり、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 ⇒海辺で海産物が買え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	賑わい	景観・環境	災害対策
<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"> ・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 	<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"> ・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%)

クルーズ 船寄港誘致、釣り施設、ホテル、農水産物の物販、案内板設置、駐車場 等

図 5.1 市民への意向調査結果

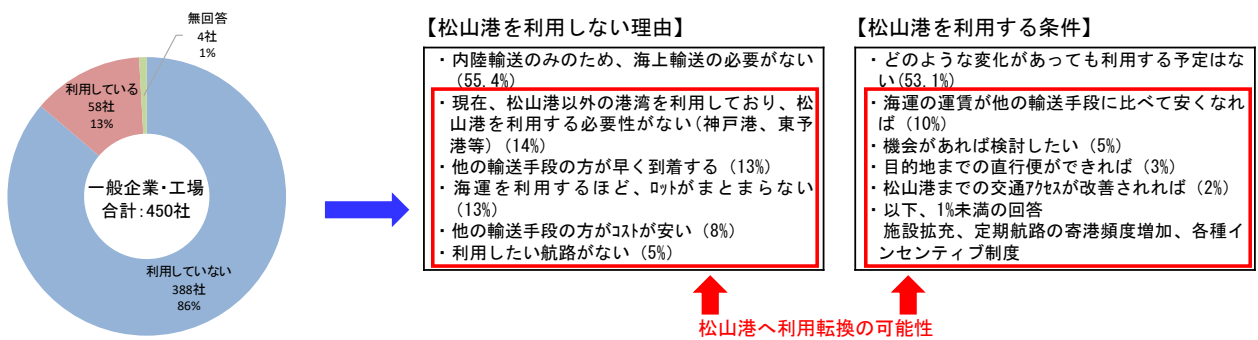
5.2 港湾利用者への意向調査結果

令和2年11月、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%)。

また、令和2年から令和3年にかけて、松山港の利用者やアンケートにて臨海部での土地要望のあった企業・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した。

企業アンケートでは、海上貨物の荷主となりそうな一般企業からの回答より、輸送時間やコストなどの点で松山港が利用されていない状況が確認された。

また、貨物用の用地不足や、企業の移転用地が松山市内では確保しづらいといった土地需要に関する課題など、物流・人流・賑わい等多様な意見が寄せられた。



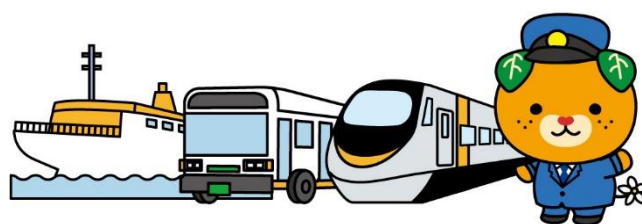
コンテナ貨物関連について	フェリー航路について	土地需要について
<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ置場やコンテナ用施設の拡張が必要 ・耐震強化岸壁周辺に災害用のスペースが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリー乗り場が分かりにくい ・フェリー航路集約は地域利用者の理解が得にくい 	<ul style="list-style-type: none"> ・分散している企業用地を集約したい ・老朽化・狭隘化のため移転・拡張したい ・松山市内では新たな企業用地が確保しづらい
バルク貨物について	クルーズ船寄港について	カーボンニュートラルについて
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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よくない 	<ul style="list-style-type: none"> ・モーターリフトを検討したい ・水素やアンモニア等のタンクは高額で設置が難しい
RORO貨物について	賑わいについて	松山港全体について
<ul style="list-style-type: none"> ・週1便のため利用しにくい 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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

図 5.2 企業アンケート・ヒアリング調査結果

6章

松山港が果たすべき役割と 将来に向けた課題

1. 松山港が果たすべき役割
2. 物流・産業に関する課題
3. 交流・賑わいに関する課題
4. 環境に関する課題
5. 安全・安心に関する課題



6. 松山港が果たすべき役割と将来に向けた課題

6.1 松山港が果たすべき役割

「松山港の現況」、「松山港を取り巻く状況の変化」、「上位計画・関連計画」、さらに「市民・港湾利用者からの要請」を踏まえたうえで、将来、「松山港が果たすべき役割」とそれに対する「将来に向けた課題」を以下のとおり定める。

なお、「将来に向けた課題」の具体的内容については、次ページより記載する。

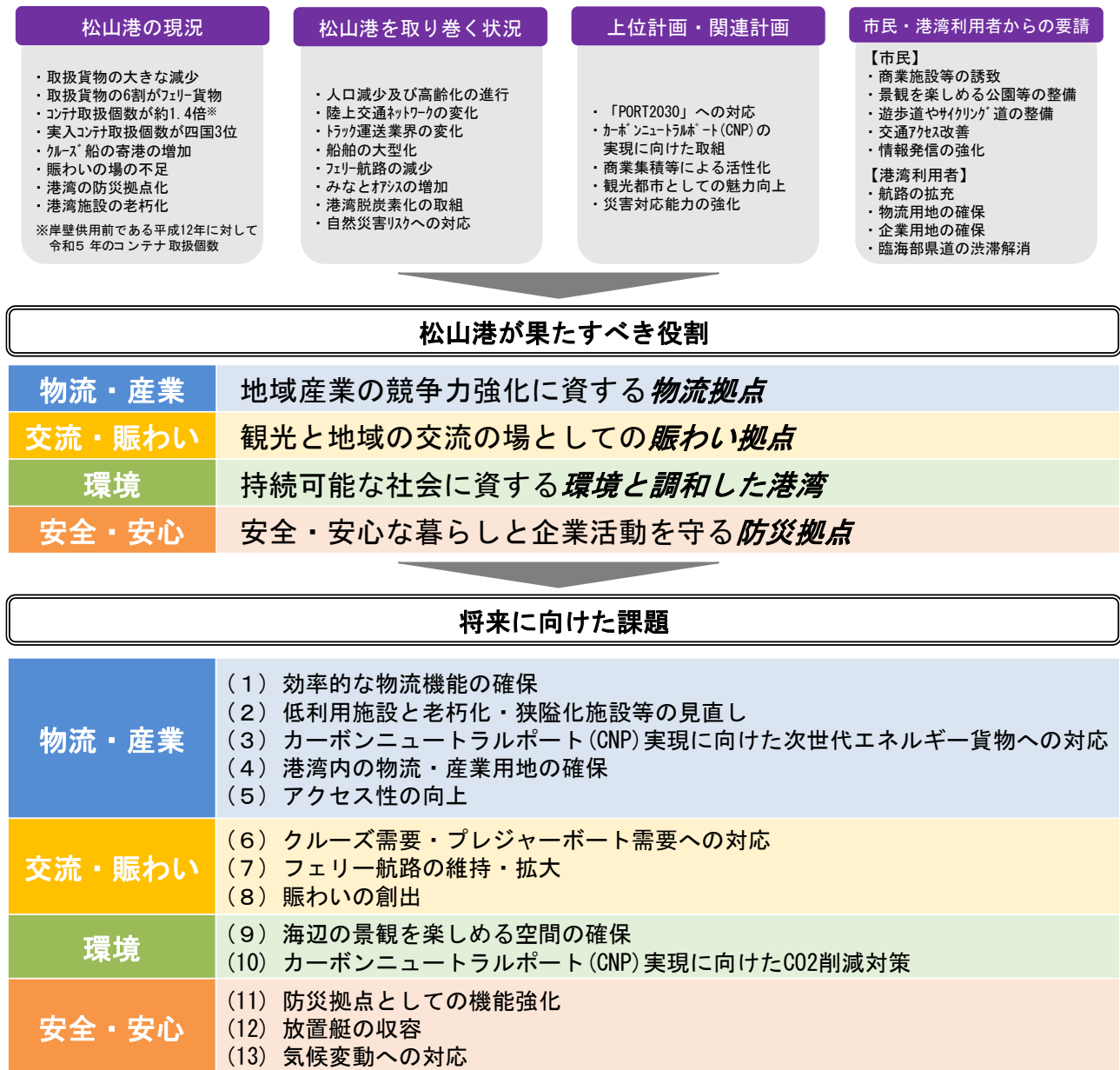


図 6.1 「松山港が果たすべき役割」と「将来に向けた課題」

6.2 物流・産業に関する課題

課題(1) 効率的な物流機能の確保

背景

- ▶ 2024年問題に伴うトラックドライバー不足により、海上輸送へのモーダルシフトが進み、港湾での取扱貨物量の増加が見込まれる。
- ▶ 松山外環状道路の延伸に伴い、背後地域へのアクセス性が向上することから、松山港の利便性が向上し、将来的に港湾での取扱貨物量の増加が見込まれる。
- ▶ 外港地区外港第1ふ頭では、貨物利用岸壁で大型クルーズ船の受入を行っているが、クルーズ船寄港時には、貨物船との入港調整が必要になるなど、非効率な状況となっている。また、クルーズ旅客やクルーズ船の見学客が、荷役作業スペースを通行することがあるため、危険な状態となっている。
- ▶ 松山港外港地区では、低利用の係留施設が多く利用に偏りがあるほか、係留施設や上屋の老朽化・狭隘化^{きょうあい}がみられる。

課題

- ▶ 松山港の将来的な取扱貨物量の増加に対応するため、港湾施設や背後用地、物流倉庫などの港湾インフラの整備が必要である。
- ▶ 外港地区外港第1ふ頭において、大型クルーズ船寄港時に貨物船との入港調整や非効率な荷役を解消させる必要がある。また、荷役作業スペースでのクルーズ旅客や見学者等との輻輳による危険な状態を解消させる必要がある。
- ▶ 一方、低利用や老朽化した施設の利用形態を見直す必要がある。



効率的な物流機能の確保

課題(2) 低利用施設と老朽化・狭隘化施設等の見直し

背景

▶ 港内では低利用の係留施設が多く、利用に偏りがある。さらに、係留施設や上屋の老朽化・狭隘化がみられている。

課題

▶ 低利用の施設や老朽化・狭隘化した施設の利用を見直す必要がある。



資料：港湾台帳、国土交通省「港湾統計」

低利用施設と老朽化・狭隘化施設等の見直し

課題(3) カーボンニュートラルポート (CNP) 実現に向けた次世代エネルギー貨物への対応

背景

- ▶ 臨海部には、CO2 排出量の多い企業が立地しており、これらの企業では、カーボンニュートラルの実現に向けて次世代エネルギーへの転換が求められている。
- ▶ 港湾を利用する荷主においても、サプライチェーン全体で脱炭素化への取組みが求められており、松山港においても松山港港湾脱炭素化推進計画を作成し、港湾脱炭素化に向けた取り組みを推進していく必要がある。

課題

- ▶ 松山港では、次世代エネルギー貨物に対応した受入施設や物流用地がないため、新たに港湾施設等を確保する必要がある。
- ▶ 松山港全体で港湾脱炭素化に向けた取り組みを継続的に実施していく必要がある。

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

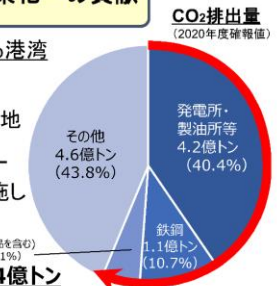
サプライチェーンの脱炭素化に資する取組の例

 <p>停泊中船舶への陸上電力供給</p>	 <p>LNG燃料供給船 LNG燃料船 出典：セントラルLNGマリンフューエル 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>荷役機械の低・脱炭素化 出典：三井E&SマシナリーHJ 水素燃料電池搭載型RTG (技術開発中)</p>
<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</p>		

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



出典：国立環境研究所HP資料より、港湾局作成

海外における水素・アンモニア等の製造



出典：国土交通省「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)」

カーボンニュートラルポート (CNP) の実現に向けた次世代エネルギー貨物への対応

課題(4) 港湾内の物流・産業用地の確保

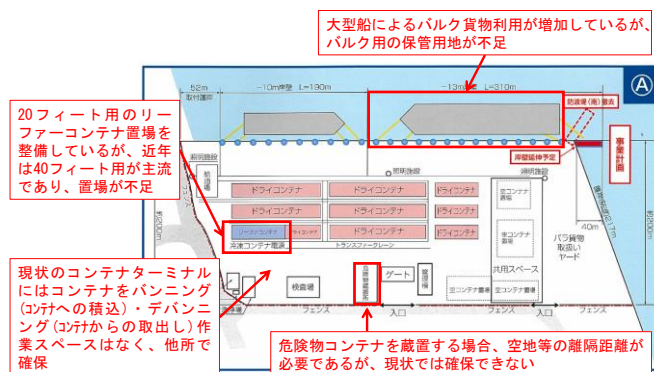
(4)-1 松山港の利便性の向上

背景

- ▶ 外港新埠頭では平成 29 年より大型船による石炭の輸入が開始されており、背後には貯炭場が整備されている。しかし、石炭以外のバルク貨物については、背後にバルク貨物用地が不足している状況にあるため、大型バルク船の寄港数の増加要望に対応できない。
- ▶ 松山港コンテナターミナルでは、リーファーコンテナ置き場は 20 フィート用しか整備されておらず、近年主流となっている 40 フィート用に対応できない。
- ▶ コンテナターミナルにおいて、コンテナへの積み込みや取出しを行うためのふ頭用地が不足しており、コンテナターミナル外で作業を行っている状況にある。
- ▶ 危険物コンテナを蔵置する場合は空き地等の離隔距離が必要であるが、現状では離隔距離を確保できないため、危険物コンテナの蔵置場所がない。

課題

- ▶ 大型バルク船の寄港数の増加要望に対応するため、新たに物流用地を確保する必要がある。
- ▶ コンテナターミナルの利用形態を見直し、需要に応じたリーファーコンテナや危険物コンテナ用の蔵置場所を確保する必要がある。



資料：松山港利用促進協議会パンフレットより作成
外港新埠頭の課題



松山港の利便性の向上

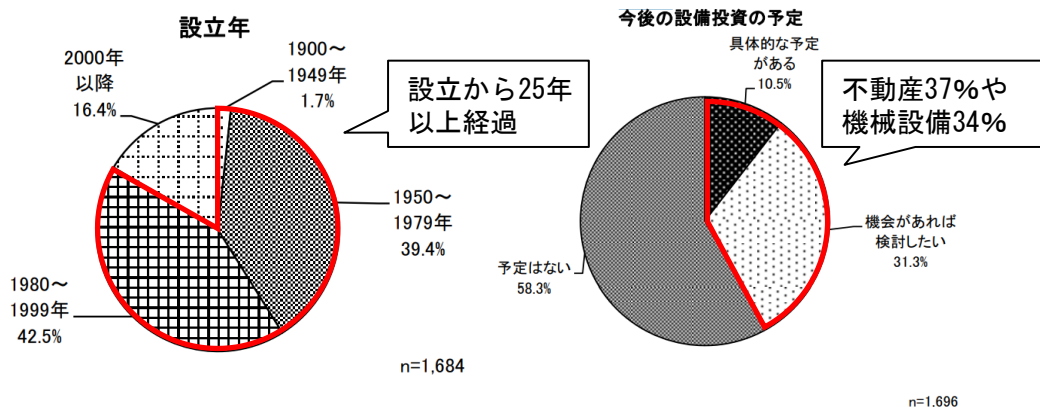
(4) - 2 物流・産業用地の確保

背景

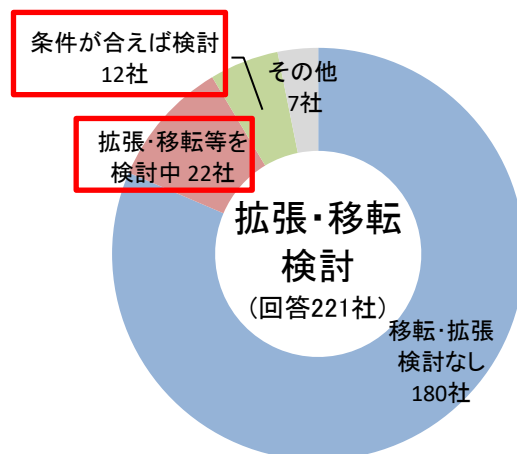
- ▶ 松山市内の中小企業の8割は、設立から25年以上が経過しており、約4割の企業では、製造設備の老朽化や狭隘化により、不動産（土地・建物）や機械設備への投資が検討されている。
- ▶ 令和2年に実施した企業ヒアリングでは、全体の15%の企業が、「企業の拡張や移転を検討中」や「条件が合えば検討する」と回答している。
- ▶ 都市計画法における用途地域の制限により、松山市内ではまとまった物流・産業用地を確保することが難しい状況にあり、松山港臨海部での用地確保が求められている。
- ▶ 松山外環状道路の延伸に伴い背後地域へのアクセス性が向上するため、松山港周辺用地の優位性が高まると想定され、松山港周辺での新たな企業立地のニーズが見込まれる。

課題

- ▶ 松山港では、企業の事業拡張や移転に伴う産業用地や、取扱貨物量の増加に伴う物流用地に対応できる用地がないことから、新たな物流・企業用地を確保する必要がある。



資料：松山市「松山市中小企業等実態調査報告書（平成25年3月）」より作成
松山市内中小企業の状況



資料：令和2年企業アンケート結果

企業ヒアリング結果

6章 | 松山港が果たすべき役割と将来に向けた課題



資料：愛媛県「松山広域都市計画区域マスタープラン（令和4年5月）」より作成
松山広域都市計画区域 マスタープラン図

課題(5) アクセス性の向上

(5) - 1 松山外環状道路の連携

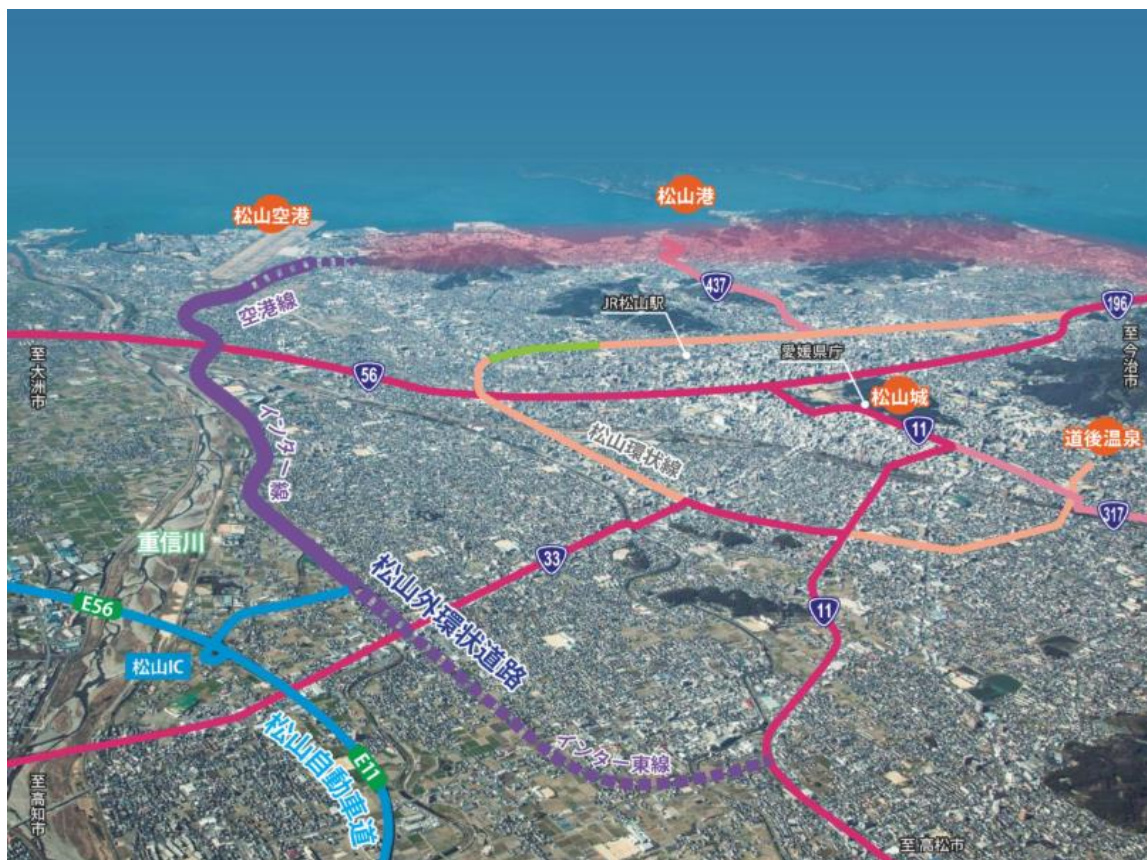
背景

- ▶ 地域の交通拠点間のアクセス性の向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的として松山インターチェンジから松山空港を結ぶ「松山外環状道路」の整備が進められており、令和6年2月に一部が開通した。
- ▶ 現在、その先線についても計画段階評価*を進めるための調査が進められており、将来的には松山港臨海部へのアクセス性の向上による物流の効率化が期待されるだけでなく、臨海部での工場用地・倉庫用地等の用地需要が高まると想定される。

*計画段階評価とは、達成すべき政策目標を明確化したうえで、概略ルートや構造を決定するために、複数案の比較・評価を行うプロセスのこと。

課題

- ▶ 松山外環状道路の整備と連携し、松山外環状道路と松山港が一体となった効率的な港湾物流網を構築する必要がある。



出典：松山河川国道事務所「(インター線・空港線・インター東線) 松山外環状道路」

松山外環状道路の連携

(5) - 2 アクセス道路における混雑の解消

背景

- ▶ 外港新埠頭及び吉田浜地区には、多くの企業が立地しており、外港新埠頭入口交差点を利用した大型車両の出入りが多い。
- ▶ 松山港に接続する県道 22 号は、特に松山空港方面から松山港へ向かうルート上では片側 1 車線区間のため慢性的な渋滞が発生しており、物流効率が悪化している。

課題

- ▶ 外港新埠頭や吉田浜埠頭用地をつなぐ、臨港道路及び臨港道路に接続する県道 22 号を含めたアクセス道路における混雑の解消を図る必要がある。



アクセス道路における混雑の解消

6.3 交流・賑わいに関する課題

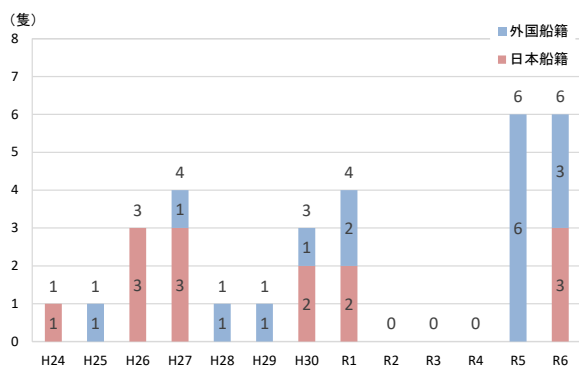
課題(6) クルーズ需要・プレジャーボート需要への対応

背景

- ▶ クルーズ船や大型プレジャーボートは、寄港により地域での飲食や観光等の経済波及効果が見込まれており、松山港におけるクルーズ船の寄港実績は増加傾向にある。
- ▶ 松山港では、現在、外港地区でクルーズ船の受入を行っているが、貨物用岸壁を利用していることから貨物船との利用調整が必要であり、寄港を断ることがあるなど、クルーズ船の寄港要望に十分に対応できていない。また、外港地区には旅客ターミナルが整備されておらず、クルーズ旅客の利便性も悪い。
- ▶ 大型プレジャーボートは、堀江港の道の駅「うみてらす」で寄港実績があるものの、小規模な施設で受入環境が不十分であるため、寄港回数の増加には対応できない。
- ▶ 小型プレジャーボートについても、停泊場所が不足している。
- ▶ 伊予鉄道が高浜駅までしか延伸されておらず、松山観光港へは、バスに乗り換える必要がある。また、歩道も整備されておらず、徒歩でのアクセス性も悪い。

課題

- ▶ クルーズ船や大型プレジャーボートの寄港増加に対応するため、受入施設の整備が必要である。
- ▶ 旅客等の受入環境整備に応じて、松山観光港へのアクセス方法を検証・検討する必要がある。



資料：愛媛県「クルーズ船寄港情報」

愛媛県及び松山港へ寄港したクルーズ船の推移



出典：(一社)スーパーヨット誘致会議・日本HP

大型プレジャーボート等の寄港

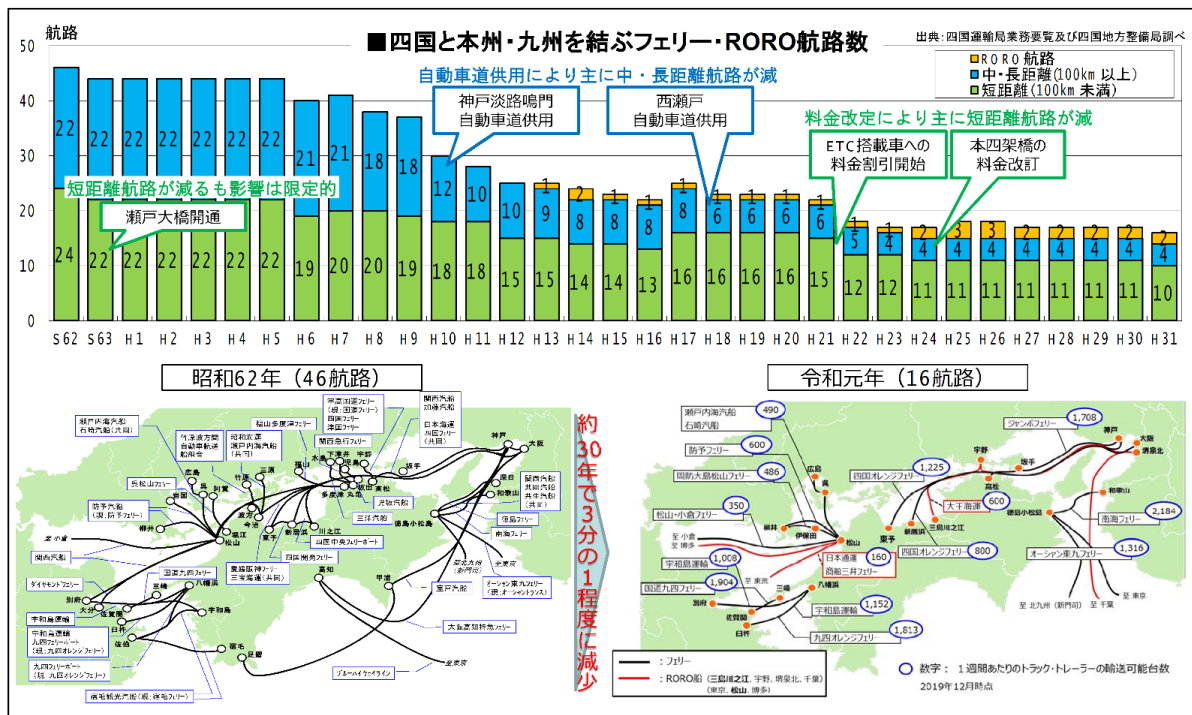
課題(7) フェリー航路の維持・拡大

背景

- ▶ 平成10年以降、県外フェリー航路の休止・減便が相次ぐなか、令和7年6月末には松山と九州を結ぶ「小倉航路」も運行終了を予定しており、県民や観光客の利便性が低下している状況にある。
- ▶ 令和5年のフェリー乗降客数は、新型コロナウイルス感染症発生前の令和元年度の水準までには回復しておらず、現在の港湾計画改訂直後の平成6年と比較すると約3割まで減少していることから、松山観光港は海の玄関口としての賑わいに乏しい状況にある。
- ▶ 現在、興居島や中島などを結ぶ離島航路は、移動手段のみならず物資の供給手段でもあり、離島住民の生活において必要不可欠なものとなっている。

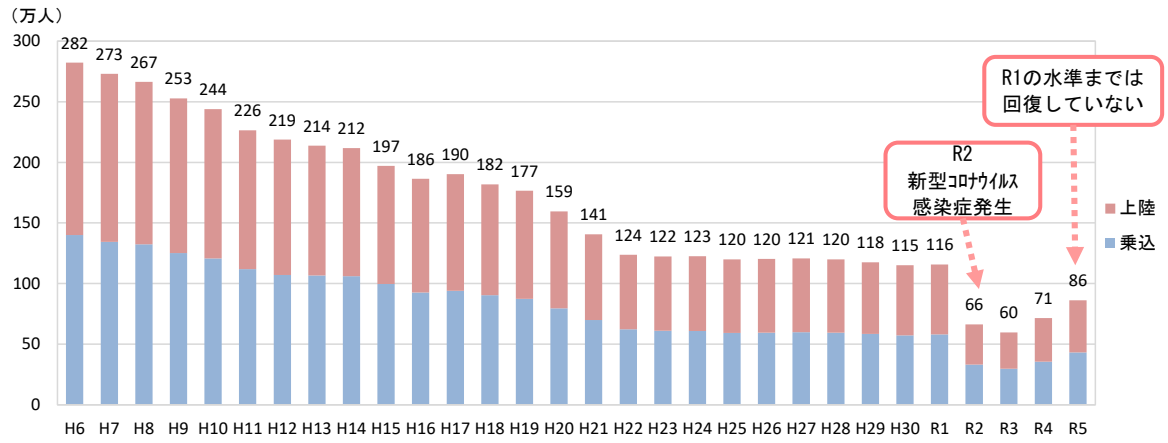
課題

- ▶ 現在のフェリー航路を維持するとともに、新たなフェリー航路を誘致する必要がある。



出典：四国地方整備局「四国港湾ビジョン2040(参考資料集)」
四国におけるフェリー・RORO航路数の推移

6章 | 松山港が果たすべき役割と将来に向けた課題



資料：国土交通省「港湾統計」

フェリーの乗降客数の推移

課題(8) 賑わいの創出

(8)-1 新たな賑わいの創出

背景

- ▶ 愛媛県内では、宇和島港や八幡浜港で道の駅を併設したみなとオアシスが整備され、施設の利用者も多く賑わいが生まれているが、松山港には目的地となり得る集客施設がない。
- ▶ 市民アンケートにおいても、港の賑わいの場の事例として、宇和島港の「うわじま きさいや広場」や八幡浜港の「八幡浜みなと」などが挙げられ、松山港でも同様の施設の立地を求める声が確認されている。
- ▶ 内港地区には「三津の渡し」や「三津浜商店街」周辺の古い町並み、「瀬戸内の景観」など観光資源が多くある。一方、周辺に駐車場が少なく、景観等を楽しめる公園がないなど、気軽に立ち寄れる環境が十分に整っていないため、観光資源を十分に活かされていない。

課題

- ▶ 目的地となるような集客施設の誘致や、既存の観光資源への人の流れの創出など、官民が連携し、新たな賑わいを創出する必要がある。
- ▶ 自然環境や工場夜景等、様々な観光資源を発掘し、松山港の魅力向上を図る必要がある。



出典：道の駅「みなとオアシスうわじま きさいや広場」
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。



出典：四国地方整備局「市道を走る渡し船 三津の渡し」
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。

(8) - 2 既存施設の活用

背景

- ▶ 松山観光港は、瀬戸内の多島美など魅力ある景観を有するほか、大人数を収容可能なホール等を備えたフェリーターミナルや緑地公園が整備されているものの、周辺に集客施設はなく、主にフェリー旅客が利用している状況で、既存施設が十分に活かされていない。
- ▶ 松山港には、公園、堀江海水浴場等の施設や、三津の渡し、三津浜商店街内の歴史的建造物等の観光資源があるが、市民アンケートでは、松山港にある既存施設に対する認知度が低く、「施設の場所がわからない」などの声が確認されている。

課題

- ▶ 松山観光港ターミナルなどの既存施設を十分に活用し、賑わい創出につなげる必要がある。
- ▶ 松山港に関する情報発信を強化し、認知度の向上を図る必要がある。



出典：松山観光港ターミナル株式会社 HP

松山観光港ターミナル



既存施設の PR 不足

6章 | 松山港が果たすべき役割と将来に向けた課題

「ヤドンのフェリー」のお披露目がありました

高松港5千トン級岸壁で、ヤドンをモチーフにしたデザインを内装、外装に施したフェリーのお披露目がありました。
小豆島フェリー（株）が運航する3隻のうちの1隻で、2月5日（土曜）から土庄港と高松港の航路に就航します。
（令和4年2月4日）



「ダイヤモンド・プリンセス」が高松港に初寄港

令和元年8月25日（日曜日）にクルーズ客船「ダイヤモンド・プリンセス」が高松港に初寄港し、入港歓迎セレモニーが開催されました。
今回の入港は「日本巡礼の地めぐりと韓国10日間（8月23日～9月1日）」のクルージングで、乗船客の方はバスツアーや自由行動などで県内各地を観光され、その後、釜山に向けて出発しました。
この客船は、総トン数約11万6千トン、全長290メートル、乗客数約2,800名とこれまで寄港したものとしては過去最大級でした。



出典：香川県「トピックス」

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：愛媛県HPより作成

愛媛県の SNS ページ

6.4 環境に関する課題

課題(9) 海辺の景観を楽しむ空間の確保

背景

- ▶ 松山港沖には、瀬戸内の多島美など、観光資源ともなりうる魅力ある景観があるが、臨海部に景観等を楽しむ公園などが少ない。
- ▶ 松山港内で港湾施設して整備された緑地は2箇所しかない。
- ▶ 内港地区の梅津寺海岸は、浸食傾向がある。
- ▶ 市民や企業に対するアンケートでも、臨海部に緑地が少なく、海辺に親しめる空間もないため、港全体が暗い印象との声がある。

課題

- ▶ 緑地や海辺の景観を楽しむ空間を整備し、景観の向上を図る必要がある。
- ▶ 景観を守るため、浸食傾向の海岸について、養浜を行う必要がある。



海辺の景観を楽しむ空間の確保

課題(10) カーボンニュートラルポート（CNP）の実現に向けたCO2削減対策

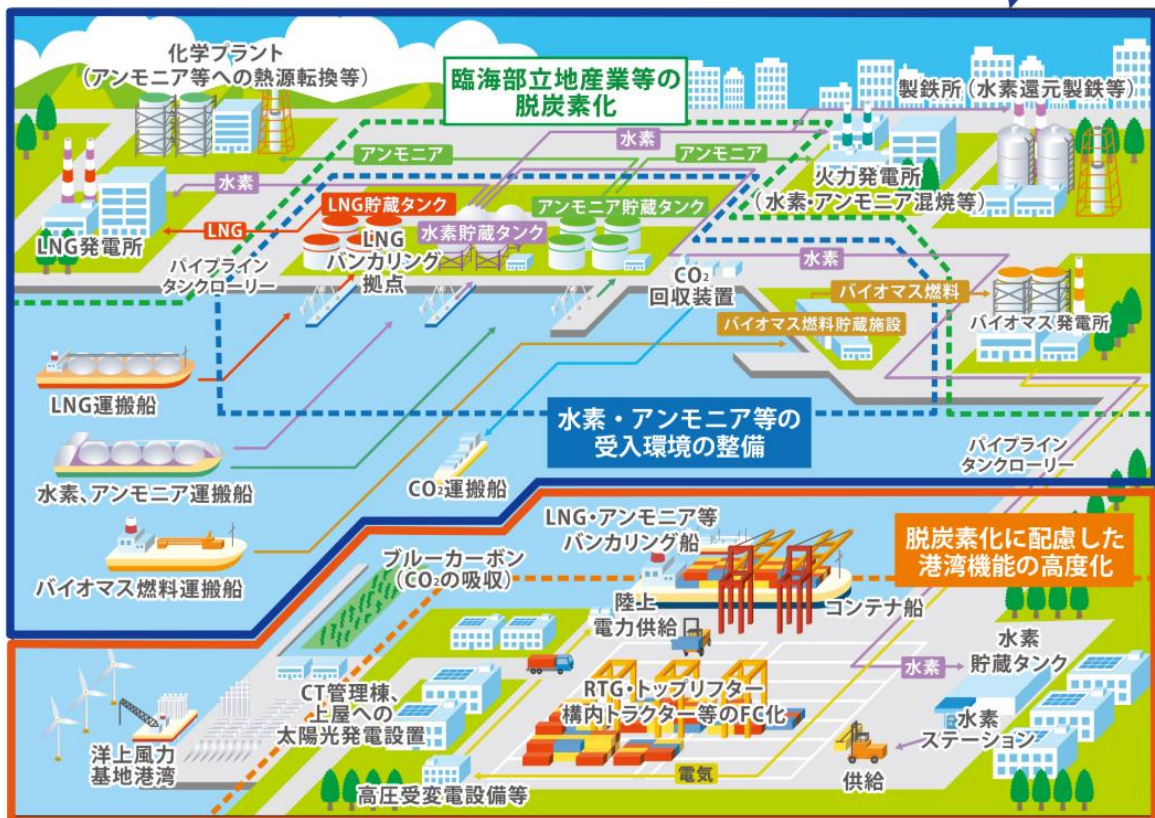
背景

- ▶ 港湾臨海部には、CO2排出量が多い産業が集積しており、世界が目標とするカーボンニュートラル達成には、港湾での脱炭素化の取組が非常に重要である。
- ▶ 港湾は、公共施設だけではなく、民間企業が多く立地していることから、官民が連携して脱炭素化に取り組む必要がある。
- ▶ CO2削減対策の1つとして、ブルーカーボンが注目されており、カーボンクレジットとしての利用も進められている。

課題

- ▶ 産学官が連携して設置した松山港港湾脱炭素化推進協議会での検討結果をもとに、松山港全体で継続的に脱炭素化に取り組む必要がある。

産業の構造転換及び競争力強化への貢献

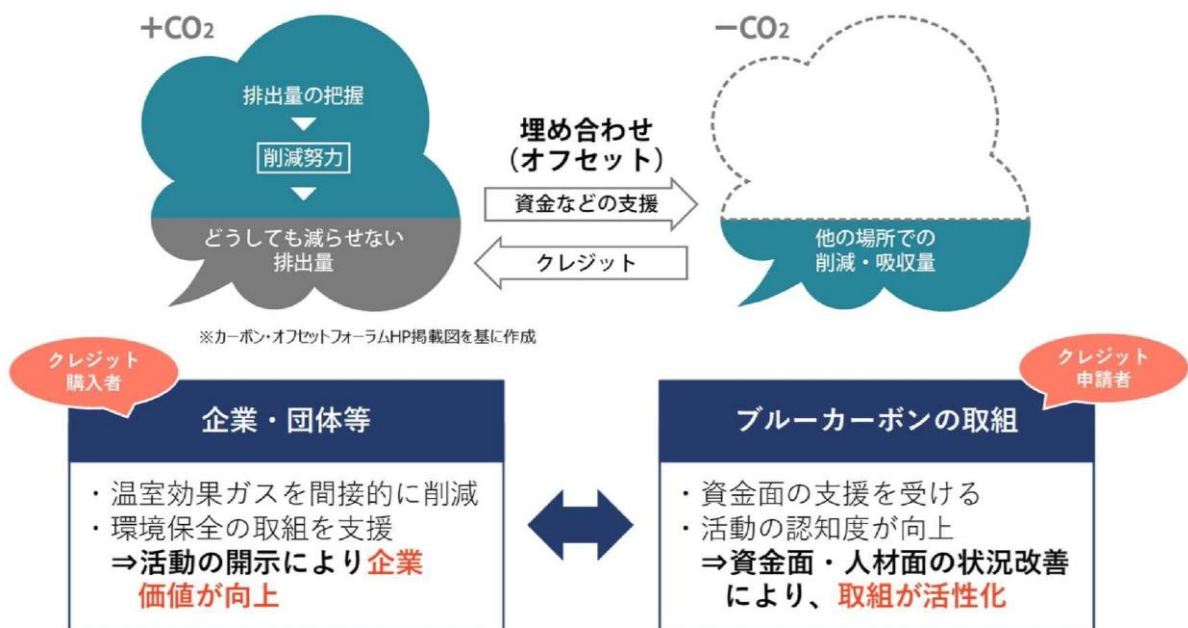


荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾の形成

出典：国土交通省「カーボンニュートラルポート（CNP）とは」
カーボンニュートラルポート（CNP）のイメージ



出典：国土交通省「ブルーカーボンとは」
ブルーカーボンのメカニズム



出典：「Jブルークレジット®認証申請の手引き Ver. 2.4」
令和6年3月ジャパンブルーエコノミー技術研究組合

カーボン・オフセット

6.5 安全・安心に関する課題

課題(11) 防災拠点としての機能強化

背景

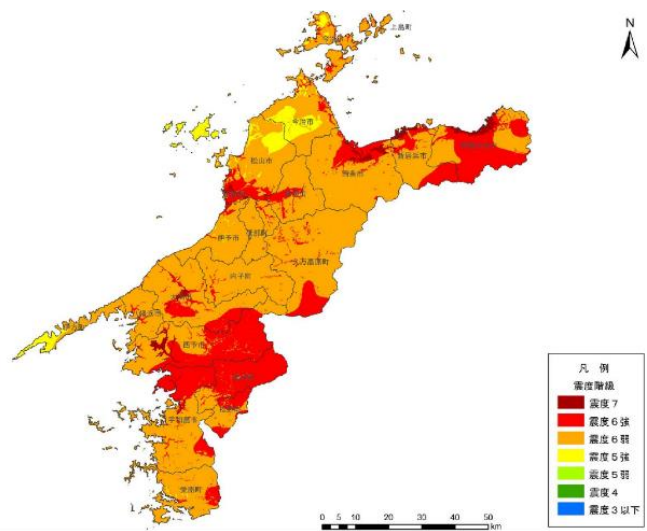
- ▶ 愛媛県内では、将来、発生が予想されている南海トラフ大規模地震発生時において、甚大な被害が生じる可能性が高い。
- ▶ 松山港は、愛媛県の地域防災計画において、「防災拠点となる港湾」に指定されるなど、大規模地震発生時に背後圏域の緊急物資受入の拠点として重要な役割を担っている。
- ▶ 松山港には、耐震強化岸壁が1バースしか整備されておらず、発災時に必要となる緊急物資や支援の受入が十分にできない懸念がある。

課題

- ▶ 耐震強化岸壁を追加で整備する等、防災拠点としての機能を充実させる必要がある。



防災拠点としての機能充実



資料：愛媛県「愛媛県地震被害想定調査 報告書 概要版 (平成 25 年 3 月)」より作成

想定地震：南海トラフ巨大地震

課題(12) 放置艇の収容

背景

- ▶ 放置艇は、船舶航行の支障や、自然災害時の船体流出による二次被害の発生を引き起こす可能性があるほか、景観を阻害する要因となる。
- ▶ 内港地区では漁船とともにプレジャーボートなどの小型船が放置艇として多数係留されている。

課題

- ▶ 放置艇を収容できる場所を整備するなど、対策を行う必要がある。



放置艇の対策（内港地区）

課題(13) 気候変動への対応

背景

- ▶ 近年、地球温暖化の影響により海面が上昇しており、港湾の物流機能や産業機能を守るために、護岸の嵩上げ等の浸水対策が必要とされている。
- ▶ 港湾には、公共・民間の多様な主体が集積しており、一部の主体が所有する護岸の嵩上げが不十分であった場合、浸水被害が港湾全体に及び、物流機能や産業機能に支障が生じる恐れがある。
- ▶ 令和6年4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」において「気候変動に起因する外力強大化への対応」が追加されており、「協働防護※」の考え方を前提とした気候変動への適応に取り組むことが求められている。

※協働防護とは、近年の気候変動により平均海面水位、潮位偏差、波高が増加することが予測されているなかで、施設の設計供用期間内において施設に求められる性能を確保するために、国や自治体、民間が足並みをそろえながら施設の改良等を行う行為全体のこと。

課題

- ▶ 協働防護の考え方のもと、気候変動への適応に取り組む必要がある。

「協働防護」による港湾の気候変動適応



3つのポイント

- ・気候変動により将来にわたり外力が増加
- ・外力が経年変化することを考慮した設計を導入
- ・官民の多様な関係者が合意して「協働防護」を推進

外力の設定の考え方

平均海面水位・潮位偏差・波高の将来変化

(気温の2°C上昇シナリオの場合)

・2040年までの間は、①平均海面水位、②潮位偏差、③波高が増加

・2040~2100年の間は、①平均海面水位のみが増加

①平均海面水位の設定方法
・「日本の気候変動2020」(文部科学省・気象庁)等に示されている将来推計値を使用

②潮位偏差・③波高の設定方法
・方法1: 気候変動を考慮したモデル台風により推計
(例: 気候変動を考慮した伊勢湾台風級の台風による潮位偏差・波高を推計)
・方法2: 気候変動を考慮した不特定多数の台風等による推計結果を基に、統計解析を行い設定
(例: 直撃率を用いて推計された潮位偏差・波高について、統計解析を行い将来推計値として設定)

港湾の施設の設計の考え方

○気候変動に伴い設計供用期間内に想定される作用の経年変化に対し、施設の要求性能を確保する。

○それに対応する方策として、①設計供用期間の初期段階で対応する「事前適応策」と、②設計供用期間中に段階的に対応する「順応的適応策」がある。

(a) 設計供用期間中の作用の変化を踏まえ、設計供用期間の初期で構造側の対応を行う。

(b) 供用後X年後の作用変化を考慮した安全性を確保する。

(c) X年後に、設計供用期間末の安全性を確保できる構造諸元とするよう、追加工事を行う。

協働防護の推進について

○港湾には、公共・民間の多様な主体が集積。

○一部の主体が所有する護岸の嵩上げ等が不十分である場合、浸水被害が港湾全体に及ぶため、物流機能や産業機能に支障が生じる恐れ。

○すべての関係者の合意のもと、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定め、各々が施設の改良等を行う「協働防護」を推進することにより、物流機能や産業機能の維持が可能。

施設諸元	気候変動	
	適応済	未対応
民間	赤線	白線
公共	青線	白線

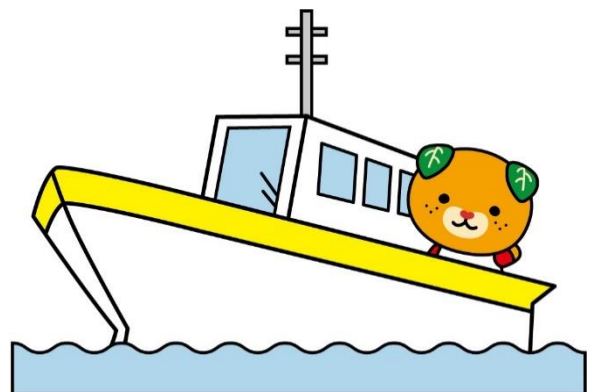
→ 護岸等からの浸水

出典：国土交通省「協働防護」による港湾の気候変動適応(令和6年3月)「協働防護」による港湾の気候変動対応

7章

松山港中・長期ビジョン

1. 将来像
2. 基本方針と上位計画・関連計画
3. 基本施策及び取組内容
4. 空間利用計画



7. 松山港中・長期ビジョン

7.1 将来像

松山港が果たすべき役割、そして、将来に向けた課題を踏まえ、松山港の将来像（本ビジョンにおけるキャッチフレーズ）を

「**愛顔えがお広がる松山港** ～にぎわいと活力あふれるウォーターフロントを目指して～」と定める。

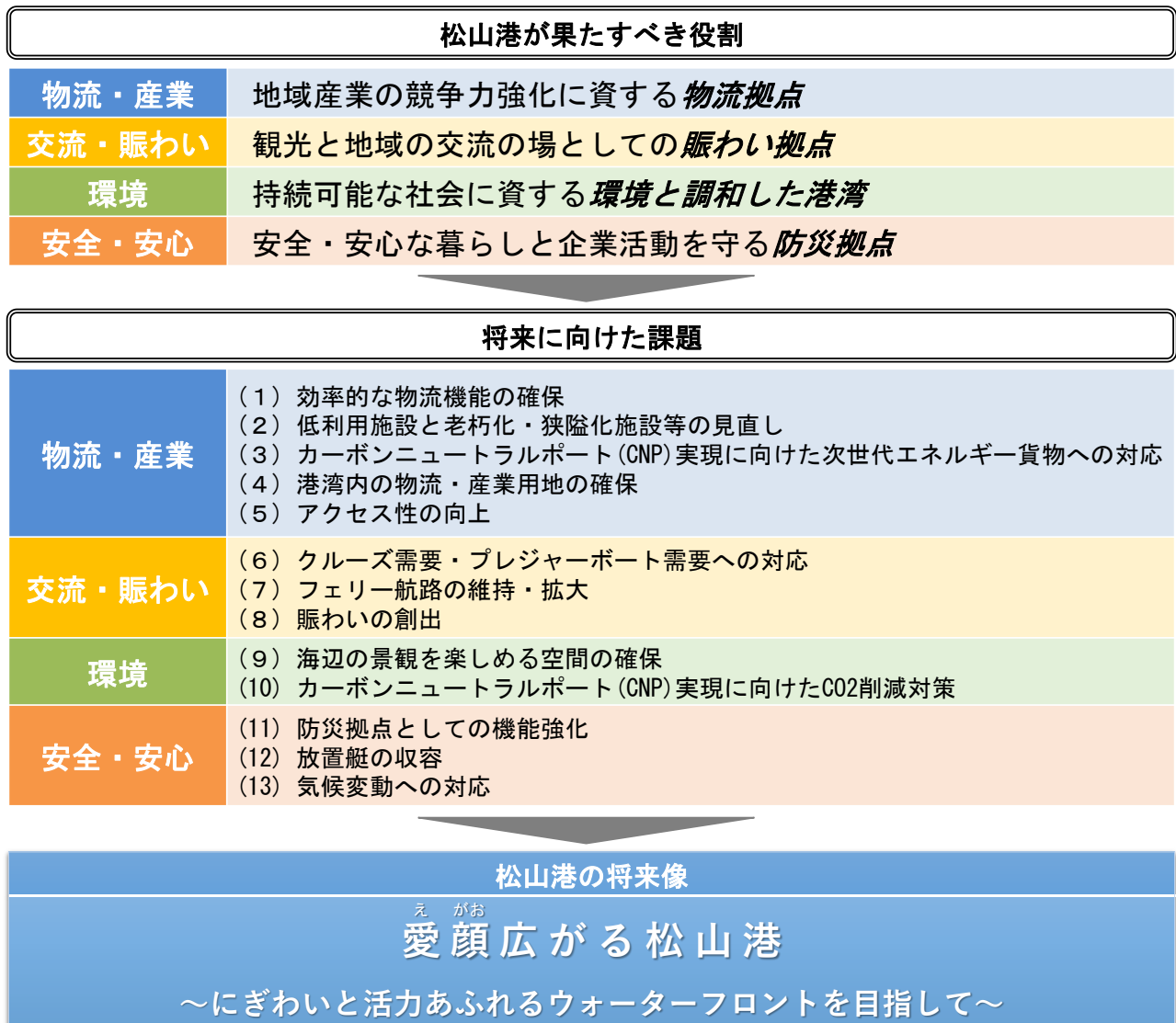


図 7.1 松山港の将来像

7.2 基本方針と上位計画・関連計画

松山港の「基本方針」に関わる上位計画・関連計画を下表に示す。

表 7.1 松山港の基本方針と上位計画・関連計画

分野	基本方針	上位計画・関連計画（代表例）	
		計画名	計画内容
物流・産業	I. 港湾物流機能向上による地域産業の競争力強化	【国】 四国圏広域地方計画 【国】 四国港湾ビジョン 2040 【県】 愛媛県総合計画 【県】 松山広域都市計画区域マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮 ・労働力不足に立ち向かう港湾 ・活力ある産業づくり ・交通ネットワークの整備 ・広域的な物流を担う流通業務地
	II. 新たな臨海部用地を活用した地域産業の振興	【県】 愛媛県新広域道路交通計画 【市】 第六次松山市総合計画 【市】 松山市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化 ・事業所立地と雇用創出の推進 ・交通基盤の整備 ・空港や臨海部工業地のある、活力あるまち
交流・賑わい	III. 国内外来訪者の受入・交流拠点の形成	【国】 PORT2030 【国】 四国圏広域地方計画	<ul style="list-style-type: none"> ・列島のクルーズアイランド化 ・歴史・文化、風土を活かした個性ある地域づくりを進める
	IV. 県民に親しまれる新たな臨海部の賑わい空間の創出	【国】 四国港湾ビジョン 2040 【県】 愛媛県総合計画 【市】 第六次松山市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・地域に新たな価値を産み出す港湾 ・観光・交流の拡大 ・観光産業の振興
環境	V. 豊かな海辺空間の活用	【市】 松山市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史文化や自然が身近に広がる地域環境の形成 ・北西部地域の核となる生活拠点の形成
	VI. カーボンニュートラルポート実現に向けた取組の推進	【国】 PORT2030 【県】 松山港港湾脱炭素化推進計画（案） 【市】 第六次松山市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾・物流活動のグリーン化 ・脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や次世代エネルギーの受入環境整備 ・低炭素・循環型まちづくりの推進
安全・安心	VII. 防災・減災機能の強化による安全・安心の確保	【国】 四国港湾ビジョン 2040 【国】 四国圏広域地方計画 【県】 愛媛県総合計画 【県】 松山広域都市計画区域マスタープラン 【県】 愛媛県地域防災計画 【市】 松山市地域防災計画	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境の変化に対応する港湾 ・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す ・災害に強い強靱な県土づくり ・避難路・緊急輸送道路等の整備 ・耐震強化岸壁の整備 ・市民の生命を確保するための輸送を最優先に行うことを原則

7.3 基本施策及び取組内容

松山港の将来像を実現させるため、物流・産業面、交流・賑わい面、環境面、安全・安心面のそれぞれにおいて、松山港の基本方針に対する基本施策を以下のとおり設定する。

表 7.2 松山港の基本方針に対する基本施策

分野	基本方針	基本施策	
物流・産業	I. 港湾物流機能向上による地域産業の競争力強化	①ふ頭再編や港湾施設整備による物流機能強化	8 経済的発展 9 持続可能な発展 11 持続可能な発展 12 持続可能な発展
		②松山外環状道路との連携・アクセス道路の見直しによる物流効率化	8 経済的発展 9 持続可能な発展 11 持続可能な発展 12 持続可能な発展
	II. 新たな臨海部用地を活用した地域産業の振興	③新規埋立て・低利用施設の利用見直し等による企業用地の確保	8 経済的発展 9 持続可能な発展 11 持続可能な発展 12 持続可能な発展
交流・賑わい	III. 国内外来訪者の受入・交流拠点の形成	④クルーズ旅客等の受入拠点形成 ⑤フェリー旅客等の交流拠点形成	8 経済的発展 9 持続可能な発展 11 持続可能な発展
	IV. 県民に親しまれる新たな臨海部の賑わい空間の創出	⑥官民連携による地域活性化 ⑦既存施設を活かした賑わい空間の創出	8 経済的発展 9 持続可能な発展 11 持続可能な発展
環境	V. 豊かな海辺空間の活用	⑧海辺の景観を活かした空間整備	8 経済的発展 9 持続可能な発展 11 持続可能な発展
	VI. カーボンニュートラルポート実現に向けた取組の推進	⑨港湾脱炭素化に向けた港湾機能の高度化	7 持続可能な発展 8 経済的発展 9 持続可能な発展 11 持続可能な発展 12 持続可能な発展 13 持続可能な発展 14 持続可能な発展
安全・安心	VII. 防災・減災機能の強化による安全・安心の確保	⑩緊急物資受入機能の強化 ⑪大規模災害発生時の災害廃棄物受け入れへの対応 ⑫協働防護による気候変動への対応	9 持続可能な発展 11 持続可能な発展 13 持続可能な発展

【基本方針 I】 港湾物流機能向上による地域産業の競争力強化

基本施策①：ふ頭再編や港湾施設整備による物流機能強化(1)

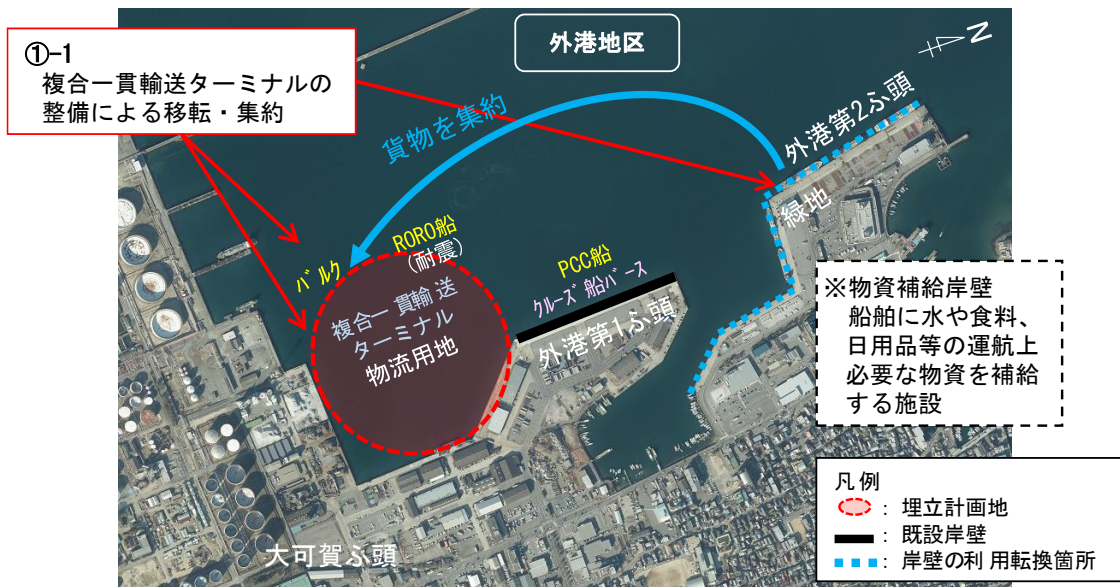


背景や課題【課題(1),(2)】

- ▶ 松山外環状道路の延伸に伴う松山港へのアクセス性向上や、トラックドライバー不足によるモーダルシフトの加速により、取扱貨物の増加が見込まれており、取扱貨物の増加に対応するための新たな港湾インフラの整備が求められている。
- ▶ 外港第1ふ頭では、大型クルーズ船寄港時に貨物船との入港調整が必要であり、貨物船の利用に制約が生じている。また、背後のふ頭では貨物の荷役作業とクルーズ旅客や見学者等が輻輳し危険な状態にある。
- ▶ 松山港内では、係留施設や上屋の老朽化が進んでいるほか、低利用の施設も多くある。

施策の内容：①-1 複合一貫輸送ターミナルの整備による移転・集約【外港地区】

- ▶ 周辺バルク貨物を集約し、埋立てにより生じた背後用地を野積場や上屋等の物流用地として確保する。
- ▶ 低利用の岸壁を物資補給岸壁等に転換する。



基本施策①：ふ頭再編や港湾施設整備による物流機能強化(1)

基本施策①の取組計画(1)

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
①-1 複合一貫輸送ターミナルの整備による移転・集約	➡		

基本施策①：ふ頭再編や港湾施設整備による物流機能強化(2)



背景や課題【課題(3), (4)】

- ▶ 松山港において水素・アンモニア等の次世代エネルギーの受入体制を確保し、カーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進する必要があるが、次世代エネルギーに対応した受入施設や物流用地が確保されていない。
- ▶ 松山港コンテナターミナルにおいて、リーファーコンテナや危険物コンテナ等に対応した用地が不足しており、貨物増加に対応できない。

施策の内容：①-2 次世代エネルギー貨物に対応した受入施設及び用地の整備【外港地区】

- ▶ 低利用施設を見直し、埠頭用地の転換や新規埋立により、次世代エネルギー等に対応した用地を確保する。

施策の内容：①-3 コンテナターミナル内用地の利用見直し【外港地区】

- ▶ 埠頭用地の利用方法の見直しにより、リーファーコンテナや危険物コンテナ等に対応した用地を確保する。



基本施策①：ふ頭再編や港湾施設整備による物流機能強化(2)

基本施策①の取組計画(2)

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
①-2 次世代エネルギー貨物に対応した受入施設及び用地の整備	→		
①-3 コンテナターミナル内用地の利用見直し	→		

基本施策②：松山外環状道路との連携・アクセス道路の見直しによる
物流効率化(1)



背景や課題【課題(5)】

▶ 現在、松山外環状道路の計画段階評価を実施するうえで調査が進められている。松山港においても、交通アクセスの改善に向けて松山外環状道路に接続する臨港道路等の見直しを行い、一体的かつ効率的な港湾物流輸送網の構築が求められている。

施策の内容：②-1 松山港と松山外環状道路をつなぐ港湾物流輸送網の整備【港全体】

▶ 松山港と松山外環状道路を接続する効率的なルートを検討し、港湾物流輸送網を構築する。



基本施策②：松山外環状道路との連携・アクセス道路の見直しによる物流効率化(1)

基本施策②の取組計画(1)

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
②-1 松山港と松山外環状道路をつなぐ 港湾物流輸送網の整備	■ ■ ■ ■ ■	→	
	関係機関と調整		

基本施策②：松山外環状道路との連携・アクセス道路の見直しによる
物流効率化(2)



背景や課題【課題(5)】

- ▶ 背後地と臨海部を結ぶ県道 22 号は交通量が多く、特に外港新埠頭や吉田浜ふ頭用地から県道 22 号に接続する臨港道路の交差点では、大型車が集中し慢性的な渋滞が発生している。

施策の内容：②-2 県道等へのアクセス道路の見直し【吉田浜地区～外港地区】

- ▶ 外港新埠頭及び吉田浜ふ頭と県道の道路アクセスを改善し、慢性的な渋滞を解消し物流の効率化を図る。



基本施策②：松山外環状道路との連携・アクセス道路の見直しによる物流効率化(2)

基本施策②の取組計画(2)

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
②-2 県道等へのアクセス道路の見直し	➔		

【基本方針Ⅱ】新たな臨海部用地を活用した地域産業の振興

基本施策③：新規埋立て・低利用施設の利用見直し等による
物流・産業用地の確保



背景や課題【課題(4)】

➤ 松山港では、増産等による企業の事業所拡張や移転等が見込まれるほか、今後、松山外環状道路の延伸によるアクセス性向上に伴い、新たな企業立地や倉庫立地が見込まれるなど、物流・産業用地の需要が高まる一方で、松山港内でまとまった物流・産業用地がなく対応できない状況にある。

施策の内容：③-1 新規埋立て等による物流・産業用地の確保【外港地区・今出地区】

➤ 物流・産業用地を確保し、企業の拡張・移転ニーズに対応する。

施策の内容：③-2 水面貯木場の有効活用の検討【今出地区】

➤ 水面貯木場を物流・産業用地等に転換し、企業の用地ニーズに対応する。



③-1 新規埋立て等による物流・産業用地の確保

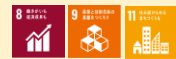
基本施策③：新規埋立て・低利用施設の利用見直し等による物流・産業用地の確保

基本施策③の取組計画

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
③-1 新規埋立て等による物流・産業用地の確保	→		
③-2 水面貯木場の有効活用の検討	→		

【基本方針Ⅲ】国内外来訪者の受入・交流拠点の形成

基本施策④：クルーズ旅客等の受入拠点形成



背景や課題【課題(6), (12)】

- ▶ 今後、増加が見込まれるクルーズ船の受入れにあたり、ターミナル機能を備えた受入施設がない状況にある。
- ▶ 大型プレジャーボートについても対応できる受入施設がなく、受入環境が不十分である。
- ▶ 松山港内各所で放置艇が確認されており、航行船舶の支障となるほか自然災害時に船体流出による二次災害の恐れ等があるだけでなく、景観阻害にもつながる可能性がある。

施策の内容：④-1 既存施設を活用したクルーズ船受入環境の整備【高浜地区】

- ▶ クルーズ旅客の受入環境を整備し、クルーズ船の寄港拡大を図る。

施策の内容：④-2 プレジャーボートの受入環境の整備【高浜地区】

- ▶ 大型プレジャーボートの受入施設を整備し、大型プレジャーボートの寄港拡大を図る。
- ▶ 小型船だまりを整備し、中型・小型のプレジャーボートの利用の促進、放置艇の収容を図る。

施策の内容：④-3 受入・交流拠点へのアクセスの更なる向上（鉄道延伸等）【高浜地区】

- ▶ 旅客等の受入環境の整備状況に応じた松山観光港へのアクセス方法を検証・検討し、松山観光港の更なる利便性の向上を図る。

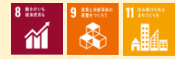


基本施策④：クルーズ旅客等の受入拠点形成

基本施策④の取組計画

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
④-1 既存施設を活用したクルーズ船受入環境の整備	→	→	→
④-2 プレジャーボートの受入環境の整備	→	→	→
④-3 受入・交流拠点へのアクセスの更なる向上 (鉄道延伸等)	→	→	→

基本施策⑤：フェリー旅客等の交流拠点形成



背景や課題【課題(7)】

- ▶ フェリー航路の相次ぐ休止・減便により、松山観光港の利用者が減少し、海の玄関口としての賑わいに乏しい。
- ▶ 離島航路については、移動手段や物資の供給手段でもあるため、離島住民の生活において必要不可欠なものであり、今後も維持が求められる。

施策の内容：⑤ フェリー施設の利便性向上による航路の維持・拡大

【高浜地区・内港地区・興居島（由良地区）】

- ▶ フェリー岸壁を拡張し、新たなフェリー航路の誘致を図る。
- ▶ フェリー栈橋を拡張して利便性を向上させるほか、新規埋立てにより車両待機スペースを確保して利便性を向上させ、フェリー航路の維持を図る。



基本施策⑤：フェリー旅客等の交流拠点形成

基本施策⑤の取組計画

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑤ フェリー施設の利便性向上による航路の維持・拡大	→		

【基本方針Ⅳ】 県民に親しまれる新たな臨海部の賑わい空間の創出

基本施策⑥：官民連携による地域活性化



背景や課題【課題(8)】

- ▶ 松山港沖には、瀬戸内の多島美など、観光資源ともなり得る魅力ある景観があるが、臨海部に景観等を楽しめる公園がなく、これらの観光資源が活かされていない。
- ▶ 臨海部に目的地となり得る集客施設がないほか、駐車場も少ないため、市民が日常的に気軽を訪れることができず、賑わいに乏しい。

施策の内容：⑥-1 みなと緑地 PPP 制度を活用した収益施設の誘致及び周辺環境の整備
【外港地区】

- ▶ 「みなと緑地 PPP 制度」を活用し、ふ頭用地から転換した緑地に収益施設の誘致を図る。
- ▶ 外港第1ふ頭から第2ふ頭へクルーズ船旅客歩行者を誘導するための方法（埋立てや歩道橋など）を検討する。

施策の内容：⑥-2 松山港みなとオアシスの登録【内港地区・高浜地区】

- ▶ 三津浜商店街のある内港地区から高浜地区までのエリア一帯を「みなとオアシス」として登録し、地域住民とともに地域振興を図る。

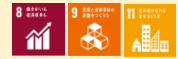


基本施策⑥：官民連携による地域活性化

基本施策⑥の取組計画

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑥-1 みなと緑地 PPP 制度を活用した収益施設の誘致及び周辺環境の整備		→	
⑥-2 松山港みなとオアシスの登録		→	

基本施策⑦：既存施設を活かした賑わい空間の創出



背景や課題【課題(8)】

- ▶ 松山港内に公園や堀江海水浴場等の施設や、三津の渡しや三津浜商店街内の歴史的建造物等の観光資源があるが認知度が低く、施設等が十分に利用されていない状態である。
- ▶ 松山港に関する情報の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、施設の利用機会を創出し、認知度を向上させるための取組みの必要がある。

施策の内容：⑦ 既存施設の活用による地域活性化【港全体】

- ▶ 松山港に関する情報発信を強化するとともに、既存施設を活用したイベントの開催や、ユニークベニューとして国際会議等の誘致、松山港内の移動手段の検討など、既存施設の活用等に取り組む。

⑦-⑴
既存施設の活用による地域活性化

三津の渡し

出典：松山市HP

高浜地区

松山観光港
フェリーターミナル

ユニークベニュー事例：松山城山頂広場

出典：日本政府観光局 (JNTO) HP

ユニークベニュー
(Unique Venue: 特別な場所)
= 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。会議等の誘致による大きな経済効果を期待できる。

基本施策⑦：既存施設を活かした賑わい空間の創出

基本施策⑦の取組計画

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑦ 既存施設の活用による地域活性化	→		

【基本方針Ⅴ】豊かな海辺空間の活用

基本施策⑧：海辺の景観を活かした空間整備(1)



背景や課題【課題(9)】

- ▶ 松山港沖には、瀬戸内の多島美など、観光資源ともなり得る魅力ある景観があるが、臨海部に景観等を楽しめる公園などが少ない。
- ▶ 内港地区の梅津寺海岸では浸食傾向があり、浸食を防止し海浜を維持するための対策が必要である。

施策の内容：⑧-1 低利用のふ頭用地を緑地へ転換【外港地区】

- ▶ 低利用となっているふ頭用地を緑地に転換し、海辺の景観を楽しむ空間を創出する。

施策の内容：⑧-2 養浜による海浜の維持保全【内港地区(梅津寺海岸)】

- ▶ 養浜により美しい砂浜を保つことで自然環境の保全を図る。



基本施策⑧：海辺の景観を活かした空間整備(1)

基本施策⑧の取組計画(1)

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑧-1 低利用のふ頭用地を緑地へ転換	→		
⑧-2 養浜による海浜の維持保全	→		

基本施策⑧：海辺の景観を活かした空間整備(2)



背景や課題【課題(9)】

▶ 緑地が少なく、港湾臨海部の景観が悪いため、港全体が暗い印象を抱くとの市民からの声がある。

施策の内容：⑧-3 埋立地内に緑地を確保・臨港道路の緑化【今出地区】

▶ 新規埋立地内の緑地を確保や、海へ続く臨港道路の緑化により、景観の改善を図る。



基本施策⑧：海辺の景観を活かした空間整備(2)

基本施策⑧の取組計画(2)

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑧-3 埋立地内に緑地を確保・臨港道路の緑化	→		

【基本方針VI】カーボンニュートラル実現に向けた取組の推進

基本施策⑨：港湾脱炭素化に向けた港湾機能の高度化



背景や課題【課題(10)】

- ▶ 臨海部には CO2 排出量の多い産業が集積しているため、世界が目標とするカーボンニュートラルの実現には港湾での取組みが非常に重要となる。
- ▶ CO2 削減対策の1つとしてブルーカーボンが注目されている。

施策の内容：

- ⑨-1 低・脱炭素化に対応する荷役機械や陸上電源等の導入【外港地区】
- ⑨-2 モーダルシフトの推進【外港地区、内港地区、高浜地区】
- ⑨-3 ブルーカーボンの活用【港全体】
- ⑨-4 次世代エネルギー対応の施設整備【外港地区】

▶ 2050年までにカーボンニュートラルを実現させることで松山港の価値を高める。



出典：松山港港湾脱炭素化推進計画（案）より作成

基本施策⑨：港湾脱炭素化に向けた港湾機能の高度化

基本施策⑨の取組計画

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑨-1 低・脱炭素化に対応する荷役機械や陸上電源等の導入	→		
⑨-2 モーダルシフトの推進	→	→	
⑨-3 ブルーカーボンの活用	→	→	→
⑨-4 次世代エネルギー対応の施設整備	→	→	→

関係機関と調整

【基本方針Ⅶ】防災・減災機能の強化による安全・安心の確保

基本施策⑩：緊急物資受入機能の強化



背景や課題【課題(11)】

- ▶ 松山港は、大規模地震発生時に、背後圏域の緊急物資受入拠点として重要な役割を担うが、耐震強化岸壁が1バースしか整備されておらず、必要となる緊急物資や支援の受入れができない恐れがある。

施策の内容：⑩ 耐震強化岸壁の整備【外港地区・高浜地区】

- ▶ 低利用・老朽化した施設の前面水域を埋立て、RORO 船等用の新規バースを築造して耐震強化岸壁とし、災害時の物流機能を確保する。
- ▶ 既存のフェリー岸壁を耐震強化岸壁として再整備する。



基本施策⑩：緊急物資受入機能の強化

基本施策⑩の取組計画

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑩ 耐震強化岸壁の整備			→

基本施策⑪：大規模災害発生時の災害廃棄物受入れへの対応



背景や課題【課題(11)】

▶ 大規模災害発生時には、大量に出る災害廃棄物の処分が求められるが、松山港周辺で受入れ可能な箇所が整備されていない。

施策の内容：⑪ 埋立地での災害廃棄物受入れ【今出地区】

▶ 新規埋立地の一部での災害廃棄物の受入れを図る。



基本施策⑪：大規模災害発生時の災害廃棄物受入れへの対応

基本施策⑪の取組計画

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑪ 埋立地での災害廃棄物受入れ			→

基本施策⑫：協働防護による気候変動への対応

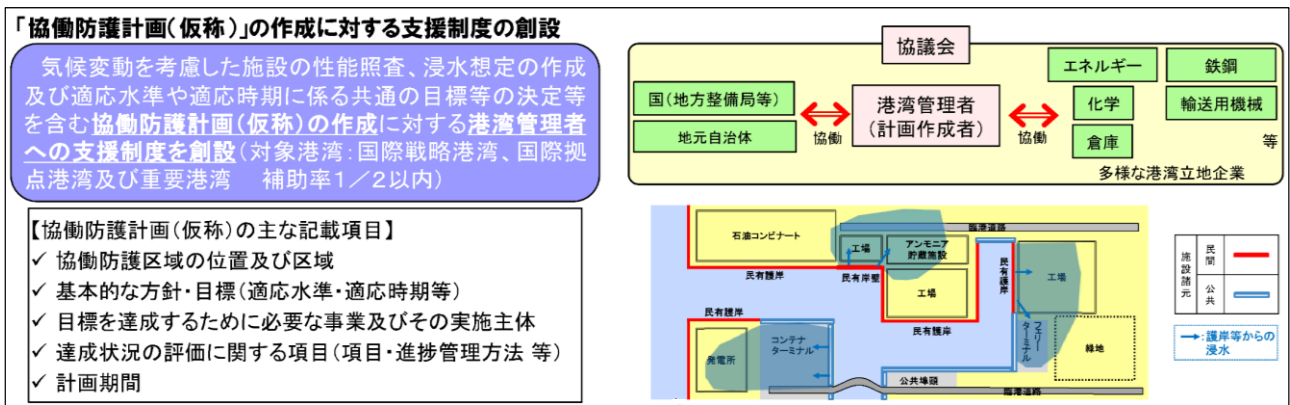


背景や課題【課題(13)】

▶ 地球温暖化の影響による海面上昇に対応するため、浸水対策が必要となる。しかし、港湾には公共・民間の多様な管理者が集積しているため、一部の護岸の嵩上げ等が不十分である場合、浸水被害が港湾全体に及び、物流機能や産業機能に支障が生じる恐れがある。

施策の内容：⑫ 協働防護の推進【港全体】

▶ 港全体が一体となって気候変動に対応することで、護岸等からの浸水を防ぎ、物流機能や産業機能の維持を図る。



出典：国土交通省 HP

基本施策⑫：協働防護による気候変動への対応

基本施策⑫の取組計画

施策の内容	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑫ 協働防護の推進	→		

7.4 空間利用計画

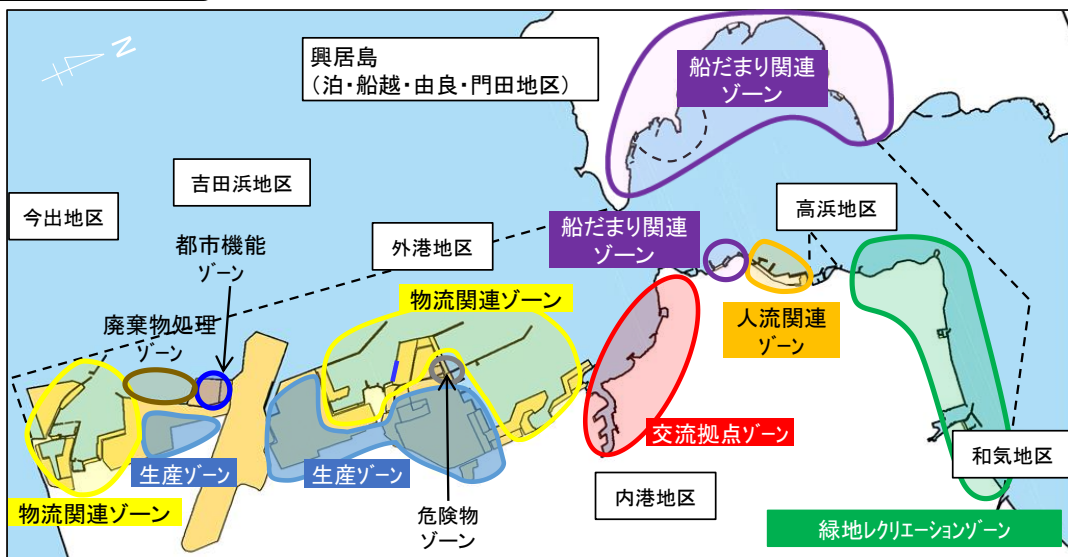
平成5年港湾計画改訂時の考え方を踏襲しつつ、これまでの施策内容を踏まえ、松山港における空間利用計画（ゾーニング）を設定する。

本ビジョンにおいて設定した各ゾーンは現状にあわせてゾーンを重ねており、重複した部分はゾーニング間の連携を示している。

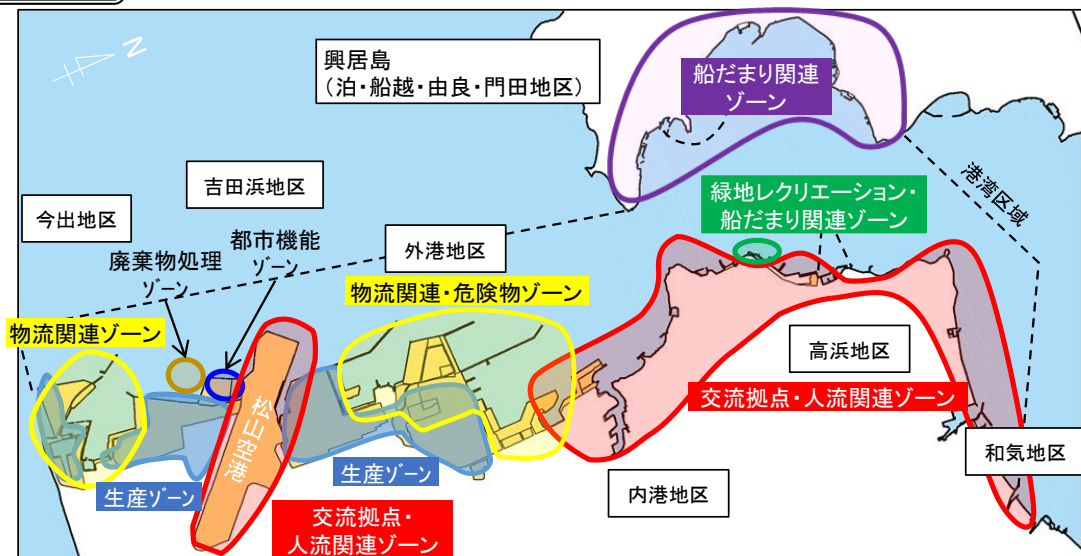
さらに、新たに空の玄関口である松山空港を交流拠点・人流関連ゾーンとして位置付けるとともに、内港地区から和気地区までの範囲を、現状にあわせて賑わいの一体的な区域として統合し、「交流拠点・人流関連ゾーン」としている。

また、高浜地区については、漁船以外にもプレジャーボートなどの係留場所も確保することとして、「緑地レクリエーション・船だまり関連ゾーン」としている。

平成5年港湾計画改訂時



今回計画(案)



松山港における空間利用計画（ゾーニング）

8章

中・長期ビジョンの実現に 向けて



8. 中・長期ビジョンの実現に向けて

中・長期ビジョンは、概ね20年から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たものです。そのため、今後は当該ビジョンをベースとして、10年から15年程度先を目標期間とした「港湾計画」を改訂し、随時港湾計画の見直しを行うことで進捗のフォローアップを図っていきます。

港湾計画の見直しにあたっては、現在実施している事業を着実に進めるとともに、関連する事業への着手や事業の実施に要する期間・費用、港湾への要請の重要度等を総合的に検討し対応していきます。

事業の実施や事業化の検討にあたっては、国・愛媛県・松山市及び関係者が連携して、効果的・効率的に展開していきます。具体的には、クルーズ船誘致に係るソフト対策については「松山港クルーズ振興会」での協議や関係機関との協議により検討を進めていきます。さらに愛媛県では、ウォーターフロントのあり方や将来の港まちづくりに関する勉強会、愛媛県内の物流に関する検討会等も実施しております。このような港湾関係者が集まる場での協議も踏まえて、今後も定期的なフォローアップを図っていきます。

今後の松山港を取り巻く環境や社会情勢等の変化にも必要に応じて港湾計画の見直しを図りつつ、中・長期ビジョンの実現に向けて取組みを進めてまいります。

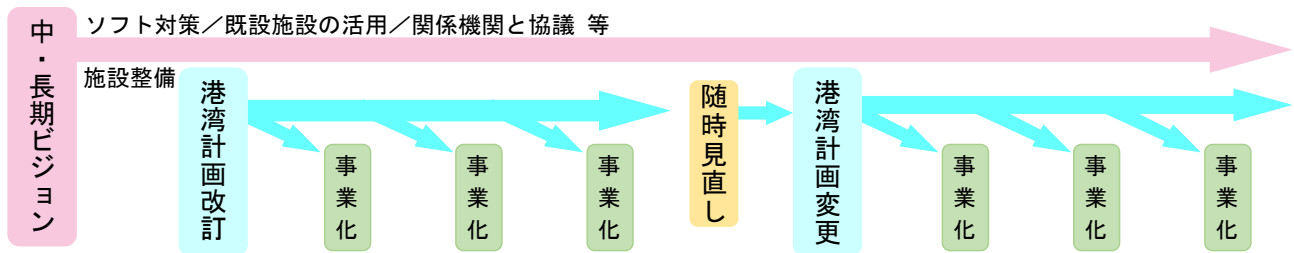


図 8.1 中・長期ビジョンの取組イメージ

9章 参考資料

1. 用語解説

9. 参考資料

9.1 用語解説

【あ行】

移出・移入

移出：国内のほかの港へものを運ぶこと。

移入：国内のほかの港からものを運んでくること。

一般貨物

タンクローリーなどの特殊車両以外で運ぶ貨物のこと。

インバウンド

「外から中に入ってくる」という意味から、訪日外国人観光客のこと。

インフラ

インフラストラクチャー (infrastructure) の略。都市や産業の基盤となる施設で、長期にわたって変化の少ないもの。港湾、鉄道、自動車道などがそれにあたる。本来は下部構造、下部組織のこと。

運送事業者

貨物や荷物を運搬することを業務とする事業者のこと。

温室効果ガス

大気中に存在する、熱（赤外線）を吸収する性質を持つガスのこと。大気中の温室効果ガスが増えることにより地表付近の気温が上がり、地球温暖化につながる。人間の活動によって増加した主な温室効果ガスには、二酸化炭素 (CO₂) やメタン (CH₄)、一酸化二窒素 (N₂O)、フロンガスなどがある。

【か行】

カーボンのクレジット

温室効果ガス削減効果をクレジットとして売買できる仕組みのこと。カーボンニュートラルを実現するための経済的手段のひとつとして用いられる。

カーボンニュートラルポート (CNP)

水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入・貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等が行われ、我が国全体の脱炭素社会の実現に貢献する港。

外航

我が国と外国との間での航海のこと。

開発保全航路

港湾法第2条第8項により定められており「港湾管理者が管理する港湾区域及び河川法に規定する河川区域以外の水域における船舶の交通を確保するため開発及び保全に関する工事」を必要とする航路のこと。

外貿

外国貿易。日本国内と外国の間の貿易のこと。これで取り扱われる貨物を外貿貨物という。

貨物船

各種専用船、コンテナ船、RORO船のこと。

緩衝緑地

大気汚染、騒音、振動、悪臭等公害の防止や緩和もしくはコンビナート地帯等の災害の防止を図ることを目的として造成される緑地のこと。一般的に、公害や災害の発生が危惧される地域と居住地域、商業地域等とを分離遮断することが必要な位置に設置される。

ガントリークレーン

コンテナ船が着岸する港湾に配備され、岸壁と船の間のコンテナの積下し作業を行うクレーンのこと。

岸壁

船舶が離着岸し、貨物の積卸し、船客の乗降等のため、水際線にほぼ鉛直の壁を備えた構造物で水深が-4.5m以上のもの。

官民連携

国や地方自治体と民間企業や団体が協働して公共サービスを提供するための方法のこと。

寄港

航海中の船が途中の港に立ち寄ること。

気候変動

人の活動に伴って発生する二酸化炭素などの温室効果ガスが増えることによって地球の気温が上昇する「地球温暖化」や、自然の要因などによって気温や降水量などが変動すること。

IPCCの第5次報告書において、地球温暖化は人間の活動による影響が極めて高いと判断された。以後、世界各国で気候変動対策に取り組んでおり、パリ協定では「世界の平均気温上昇を産業革命以前と比べて2度より十分低く保ち、1.5度以内に抑える努力をする」という各国共通の目標を定め、温室効果ガスの削減に取り組んでいる。

協働防護

近年の気候変動により平均海面水位、潮位偏差、波高が増加することが予測されている中で、施設の設計供用期間内において施設に求められる性能を確保するために、国や自治体、民間が足並みをそろえながら施設の改良等を行う行為全体のこと。

クルーズ船

船旅に必要となる宿泊施設やその他レストラン、バー、プールなどの設備を備えた客船。

係留施設

船舶が離着岸し、貨客の積降し及び乗降を行うための施設のこと。

公共貨物

公共埠頭（公共事業で整備され、不特定多数の荷主、船会社などに利用される埠頭）で取り扱われる貨物のこと。

港湾管理者

港湾法に基づき、港湾を全体として開発し、保全し、利用者へ提供する等、営造物（法律で、国または公共団体が、公共のためにつくる施設）としての港湾の修築及び管理運営について、その公的な責務、権限が港湾ごとに一元的に帰属する行政主体のこと。

港湾統計

我が国港湾の実態を明らかにし、港湾の開発、利用及び管理に資することを目的として、昭和22年に統計法（昭和22年法律第18号）に基づく指定統計して公示された港湾調査により作成される統計のこと。

港湾BCP

港湾事業継続計画のこと。大地震等の自然災害等が発生しても、当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう、自然災害等の発生後に行う具体的な対応（対応計画）と、平時に行うマネジメント活動（マネジメント計画）等を示した文書のこと。

小型船だまり

小型船舶が安全に陸揚・準備・休憩を行うとともに、港湾内における船舶の輻輳を緩和することを目的として整備する係留施設群のこと。

護岸

ふ頭の係船岸以外の水際線に設け、その主目的として波浪による陸岸の侵食及び水圧による陸岸の崩壊を防止するための構築物のこと。

国勢調査

日本に住んでいるすべての人及び世帯を対象とする国の最も重要な統計調査のこと。国内の人口や世帯の実態を明らかにするために5年毎に実施される。

コンテナ船

コンテナを専用に積載、輸送する船。通常、コンテナだけを輸送するフルコン船と一般貨物も輸送するセミコン船をも包含して使用する場合もある。コンテナターミナルで大型のコンテナ荷役用クレーン(ガントリークレーン)を利用し、自らはクレーンを持たない船がほとんどである。LO/L0 (Lift on Lift Off) 船の代表的な船のこと。

【さ行】

サプライチェーン

製品の原材料・部品の調達から販売に至るまでの一連の流れのこと。

栈橋

杭の上に床版を乗せた構造の係船岸のこと。

次世代エネルギー

太陽光発電や風力発電などの再生可能かつ二酸化炭素排出量がゼロもしくは少ない、そしてエネルギー源の多様化に貢献するエネルギーのこと。

シャーシ (シャーシ貨物)

船卸し又は船積みされる時点の貨物がシャーシ (貨物を運ぶための台車) に積載されたものをいう。

重要港湾

国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定められた港湾のこと。

水面貯木場

主に原木を水面に浮かべて保管する場所。水面貯木には、木材の性質が変わりにくく、長期保存に適しているという利点がある。しかし、近年は原木の保存期間が短くなったことや、製材輸入が増加していること。また、コンテナ化の進展により、水面貯木場は全国的に漸減している。

専用貨物

特定の貨物を専用的に輸送するための船。貨物の特性を考慮し、積み付け、荷役効率のよい特殊な構造の船のこと。

ゾーニング

港湾が有する物流・産業・交流・環境などの多様な機能の相互連携や役割分担を明確にするために、土地利用用途をもとに区画を整理すること。

【た行】

ターミナル

船舶や陸上輸送との連携を行うための総合的な施設であり、貨物の保管や積卸を実施する施設のこと。

耐震強化岸壁

大規模地震が発災した際に、発災直後から緊急物資等の輸送や、経済活動の確保を目的とした、通常岸壁よりも耐震性を強化した係留施設のこと。

トランスファークレーン

コンテナヤード内のコンテナを運搬・整理するときに使われる門型の移動式クレーンのこと。

【な行】

内航

国内の港間における航海のこと。

内航商船

内国航路に就航している商船のこと。

内航フィーダー

内航船によるフィーダーサービスをいう。特に国際コンテナ貨物の二次輸送を指す場合が多い。

内航貿易

日本国内の海上輸送のこと。これを取り扱われる貨物を内貿貨物という。

2024年問題

令和6（2024年4月から）トラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が適用されることで、ドライバーの労働時間が短くなり、その結果輸送能力が不足して「モノが運べなくなる」可能性が生まれる問題を指す。

荷主

貨物の所有権を問わず、契約等で輸送の方法を決定する事業者のこと。

にやく 荷役

船舶への貨物の積込み又は船舶からの貨物の取り卸しをする行為のこと。

石炭等のバルク貨物やコンテナは専用の荷役機械を使用し、完成自動車は自走で積卸しを行うなど、貨物によってさまざまな荷役方法がある。

【は行】

背後地域

その港湾で取扱う貨物の大部分の物の発生源、到着地となっている地域のこと。

抜港

予定されていた寄港をとりやめること。

パブリックコメント（意見公募）

規制の設定又は改廃等にあたり、政省令等の案を公表し、この案に対して国民のみなさまから提出していただいたご意見・情報を考慮して意思決定を行う手続のこと。

バルク貨物

船舶に梱包されない状態（ばら）で積載されるばら積み貨物のこと。

バンガリング

船舶用燃料を積み込むこと。

バンニング

輸出する貨物を倉庫などからコンテナに積み込む作業のこと。

避難船

船種及び国籍を問わず次の理由によって避難した船舶のこと。

- ・ 荒天のため出戻った場合
- ・ 荒天をさけるため、予定を変更して寄港した場合
- ・ 海難事故のため、自力又は他力によって入港した場合
- ・ 荒天のため炭水を消費してその補給のため入港した場合

フェリー

河川や海を渡って定期的に人や物を輸送する船のこと。航続距離（燃料を最大積載量まで積んで航行できる最大距離）300km 以上のものを長距離フェリー、100～300km 未満のものを中距離フェリーとする。

複合一貫輸送

特定の貨物が船舶、鉄道、自動車、航空機など種類の異なる2つ以上の輸送手段により相次いで運送される場合を複合輸送あるいは複合運送（combined transport）という。

物流DX化

単なるデジタル化・機械化ではなく、それによりオペレーション改善や働き方改革を実現し、物流産業のビジネスモデルそのものを革新させることで、これまでの物流のあり方を変革すること。

ふ頭（埠頭）

船が着き貨物などの荷積み、荷下ろしなどを行う場所のこと。

船だまり

小型船舶を安全に係留するための水面のこと。

ブルーカーボン

2009年10月に国連環境計画（UNEP）の報告書において、藻場・浅場等の海洋生態系に取り込まれた炭素のこと。

プレジャーボート

モーターボート、ヨット等、海洋レクリエーションに使用される小型船舶の総称のこと。24m以上のプレジャーボートを「大型プレジャーボート」という。

放置艇

港湾・河川・漁港の公共用水域に継続的に係留されている船舶のうち、法律、条例等に基づき水域管理者により認められた施設や区域以外の場所に、正当な手続きを経ずに係留されている船舶のこと。

【ま行】

実入りコンテナ

貨物を積載した状態のコンテナのこと。貨物が詰め込まれていないコンテナを空コンテナという。

みなとオアシス

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、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として、国土交通省港湾局長が申請に基づき登録する。

みなと緑地 PPP

令和4年12月に、官民連携によりみなとの賑わい空間を創出するための制度として成立。港湾緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益の一部を還元して緑地等のリニューアルや維持管理を行う民間事業者に対し、緑地等の行政財産の長期貸付け（概ね30年以内）を可能とする認定制度のこと。

モーダルシフト

トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。

【や行】

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。

養浜

防災や観光地の維持保全を目的に、露岩もしくは侵食傾向にある海岸線に砂を寄せて砂浜を造成すること

【ら行】

陸上電力供給

通常、停泊中の船舶は補助エンジンを動かして温室効果ガスを発生させながら必要な電力を得ている。このような方法に対し、陸上から必要な電力を供給することで船舶の必要電力を賄う方法のこと。

リードタイム

企画されてから製品化されるまでの時間。又は、製品を発注してから配達されるまで等、調達時間のことをいう。港湾においては、入港の場合、入港から引取りまでに要する日数を指す。

リーファーコンテナ

冷凍・冷蔵貨物の輸送に使用される特殊コンテナのこと。

緑地

緑地（緩衝緑地も含む）、広場、植栽等の用地

臨港道路

港湾の地帯において交通を確保し、主要道路と連絡して貨物、車両の移動の円滑化を図るための臨港交通施設。

なお、臨港道路は、「道路法（昭和27年法律第180号）」上の道路には該当しない。

【A～Z】

DWT

載貨重量トン数 (Deadweight Tonnage : D/W, DWT) で、これは重量トンであり、船舶の航行の安全の限度内において、貨物の最大積載量を表す指標であり、船舶の満載時の排水量と無貨物時の排水量との差。

GPS

Global Positioning System の略称で、人工衛星のネットワークを用いた全世界的な測位システムのこと。

PCC船

Pure Car Carrier ship の略。一般に、自動車運搬船のことをいい、船体の側面にランプウェイ (Ramp Way) という車の渡るスロープを装備している。

RORO船

貨物を積んだトラックやシャーシ(荷台)ごと輸送する船舶のこと。

2024年問題

働き方改革法案によりドライバーの労働時間に上限が課されることで生じる問題のこと。