

第1回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会資料



令和7年11月6日
新居浜港務局(新居浜港港湾管理者)



目次

■	1.新居浜港長期構想について.....	2
■	2.新居浜港の概要及び現況.....	5
■	3.背後圏の動向.....	31
■	4.上位関連計画.....	43
■	5.新居浜港を取り巻く情勢の変化.....	56
■	6.既定計画の進捗状況の検証.....	74
■	7.新居浜港の特性と課題.....	78
■	8.新居浜港長期構想(素案).....	82

1. 新居浜港長期構想について

1. 新居浜港長期構想について

(1) 新居浜港長期構想の背景・目的

長期構想

目標年次 概ね20～30年後

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

港湾計画

目標年次 概ね10～15年後

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

新居浜港港湾計画（平成11年7月 改訂）

← 新居浜港港湾計画（平成28年 軽易な変更）

← 新居浜港港湾計画（平成30年 軽易な変更）

← 新居浜港・東予港(東港地区)港湾脱炭素化推進計画（令和5年9月策定）（関連計画）

- 新居浜港の港湾整備は平成11年7月に改訂された港湾計画(目標年次:平成20年代半ば)に基づき進めている
- 既定計画は目標年次を大幅に経過し、我が国の港湾の情勢や新居浜港を取り巻く動向が変化している中、新たな要請や課題が顕在化している
- そのため、新居浜港を取り巻く状況及び各種課題を整理し、概ね20～30年後を見据えた長期構想を検討する必要がある

新居浜港長期構想（今回策定）

港湾計画改訂

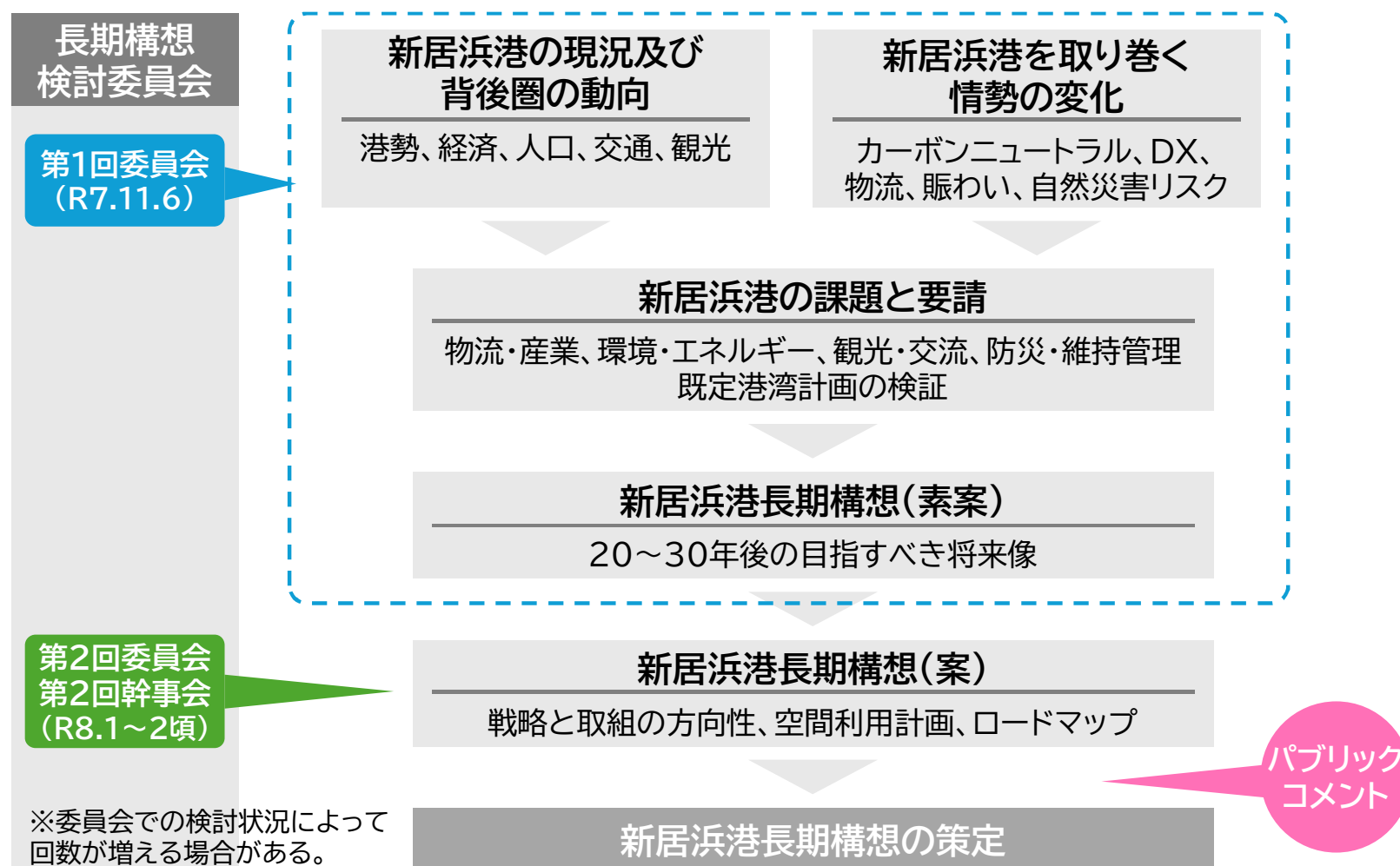
1. 新居浜港長期構想について

(2) 新居浜港長期構想検討委員会について

新居浜港長期構想検討委員会の役割

- 委員会は、新居浜港を取り巻く情勢の変化や新居浜港に対する諸要請、また今後、新居浜港が果たすべき役割等を踏まえ、今後20～30年先(令和22～令和32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。

新居浜港長期構想の検討の進め方



2. 新居浜港の概要及び現況

2. 新居浜港の概要及び現況

(1) 位置

- 新居浜港は四国のほぼ中央に位置する重要港湾であり、新居浜市にある別子銅山で采えた臨海工場地域から銅関連品や物資、人を輸送するために建設された。
- 現在は非鉄金属や化学工業を中心とした輸出入やフェリー輸送等の物流拠点、「マリパーク新居浜」を中心とした地域活性化の拠点として重要な役割を果たしている。

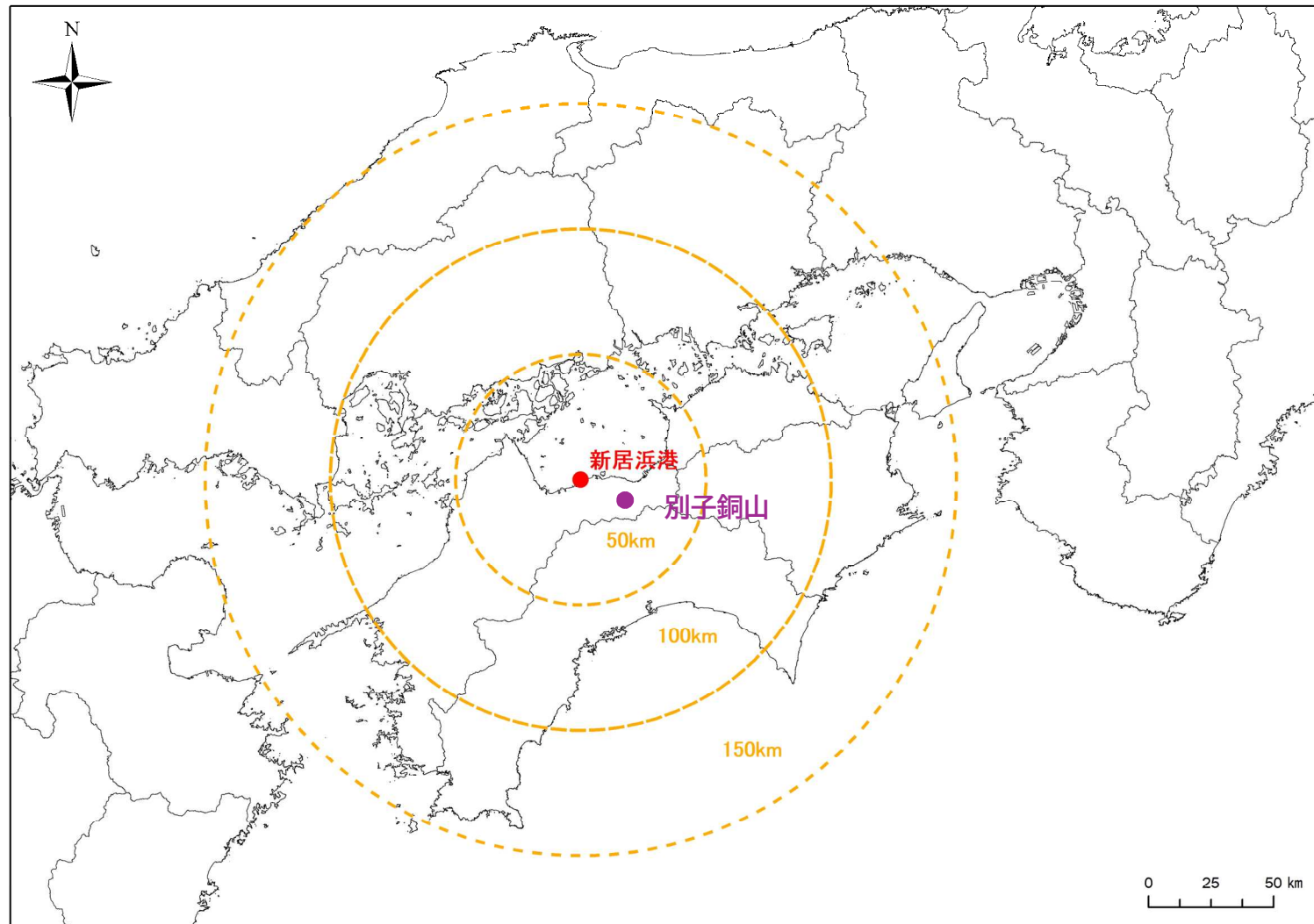


図 新居浜港の位置

(2) 沿革

- 元禄3年に新居浜港背後圏に別子銅山が発見され、元禄4年に住友家によって開坑されたことが、新居浜港が発展する契機となった。
- 昭和初期には銅山を主体とする事業の関連産業の成長に伴う阪神間との船舶の増加、アルミニウム精錬の開始に伴う原材料の輸入船舶の増加・大型化に対応するため住友金属鉱山によって大築港計画を計画・実施され、現在の臨海コンビナートの基礎が形成された。

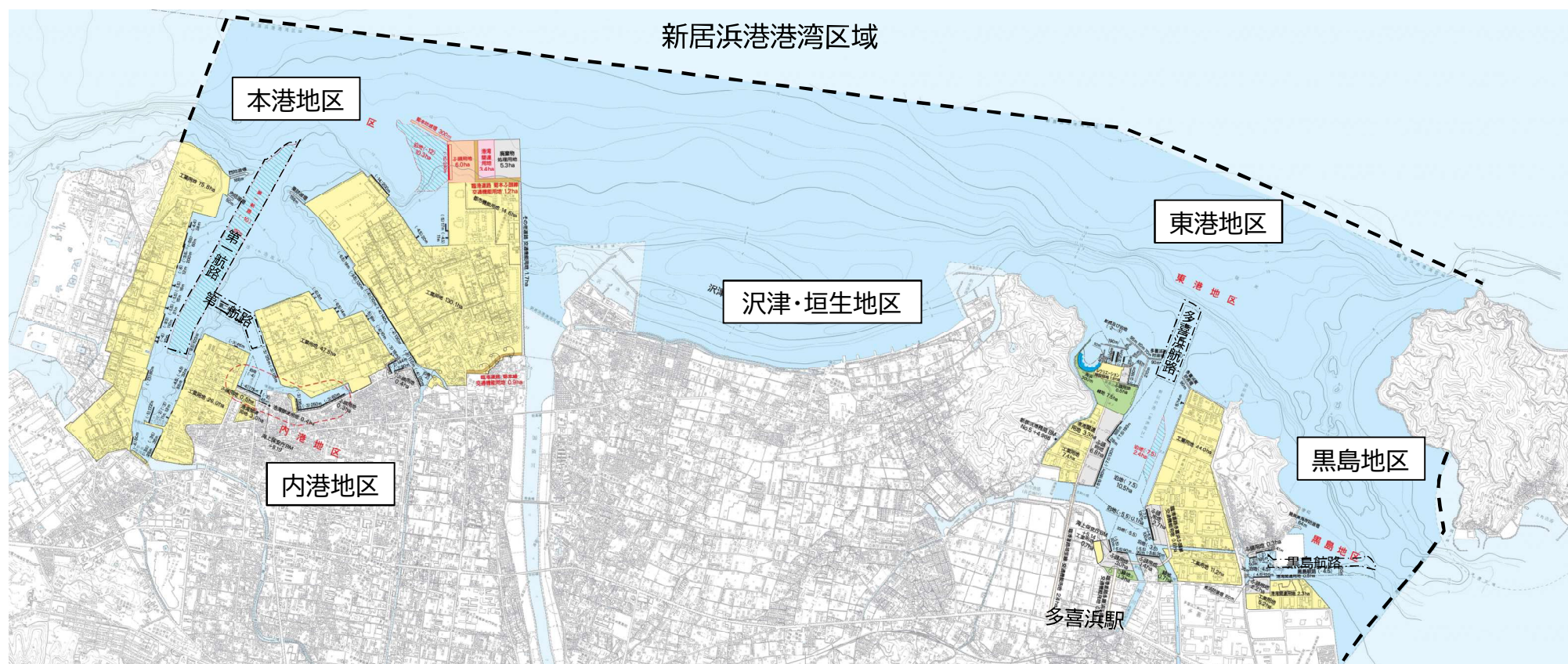
表 新居浜港の沿革

年次	事項	年次	事項
元禄 4年	住友家により別子銅山の採掘が開始	昭和 44年10月	港湾区域変更(新居浜港の一部を東予港へ区域変更する)
元禄 15年	別子銅山産銅や諸物資の海陸運輸の中継港となる	昭和 56年 8月	港湾計画改訂(第95回計画部会)
昭和 5年	住友金属鉱山による大築港計画樹立	昭和 63年 4月	東港において阪神間フェリー就航
昭和 17年	住友金属鉱山による第2次築港計画策定	平成 8年 4月	マリパーク新居浜(マリーナ施設)供用開始
昭和 23年 1月	関税法による開港に指定	平成 11年 7月	港湾計画改訂(第169回計画部会)
昭和 23年 7月	港則法による港湾に指定	平成 17年 4月	マリパーク新居浜 全面供用開始
昭和 26年 9月	重要港湾に指定(港湾法)	平成 20年 4月	廃棄物処理場 供用開始
昭和 28年 11月	港湾法第4条第4項の規定により港湾区域認可	平成 25年 11月	黒島心頭 全面供用開始
昭和 28年 12月	港湾管理者として新居浜港務局設立(港湾法)	平成 30年 7月	マリパーク新居浜 みなとオアシス登録
昭和 41年 3月	港湾計画策定(第26回計画部会)	平成 30年 10月	コンテナクレーン 供用開始
昭和 41年 3月	港湾区域を拡張(東港地区)	令和 5年 9月	新居浜港・東予港(東港地区)港湾脱炭素化推進計画策定

(3) 各地区の特徴

① 新居浜港の港湾区域

- 新居浜港は本港地区、東港地区の大きく2つの地区に分類されており、さらにそれぞれ内港地区、黒島地区が含まれている。また、本港地区と東港地区の間に漁業が盛んな沢津・垣生地区がある。
- 本港地区は住友グループ企業が立地し、ほぼ専用岸壁となっている。一方、東港地区は公共岸壁や港湾緑地が整備された地区となっている。



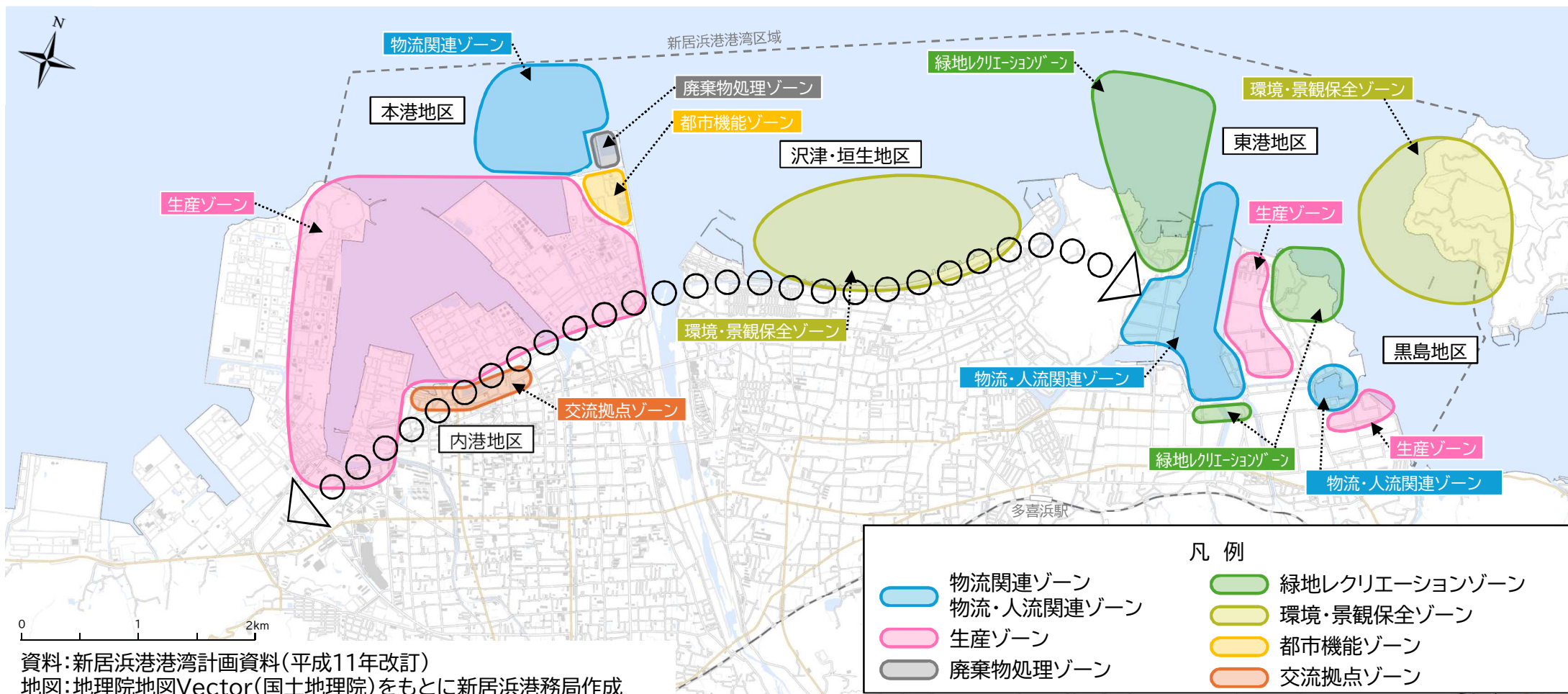
資料:新居浜港務局作成

図 新居浜港の港湾区域

(3) 各地区の特徴

② 現在のゾーニング

- 本港地区で住友グループをはじめとする企業が立地し、専用岸壁が多く整備されていることから、平成11年の港湾計画策定時に定められたゾーニング図では、生産ゾーンや物流関連ゾーン等、産業に特化したゾーニングに設定されている。
- 東港地区は公共岸壁や港湾緑地を有するエリアであることから物流・人流ゾーンや緑地レクリエーションゾーン等、多様なゾーニングに設定されている。



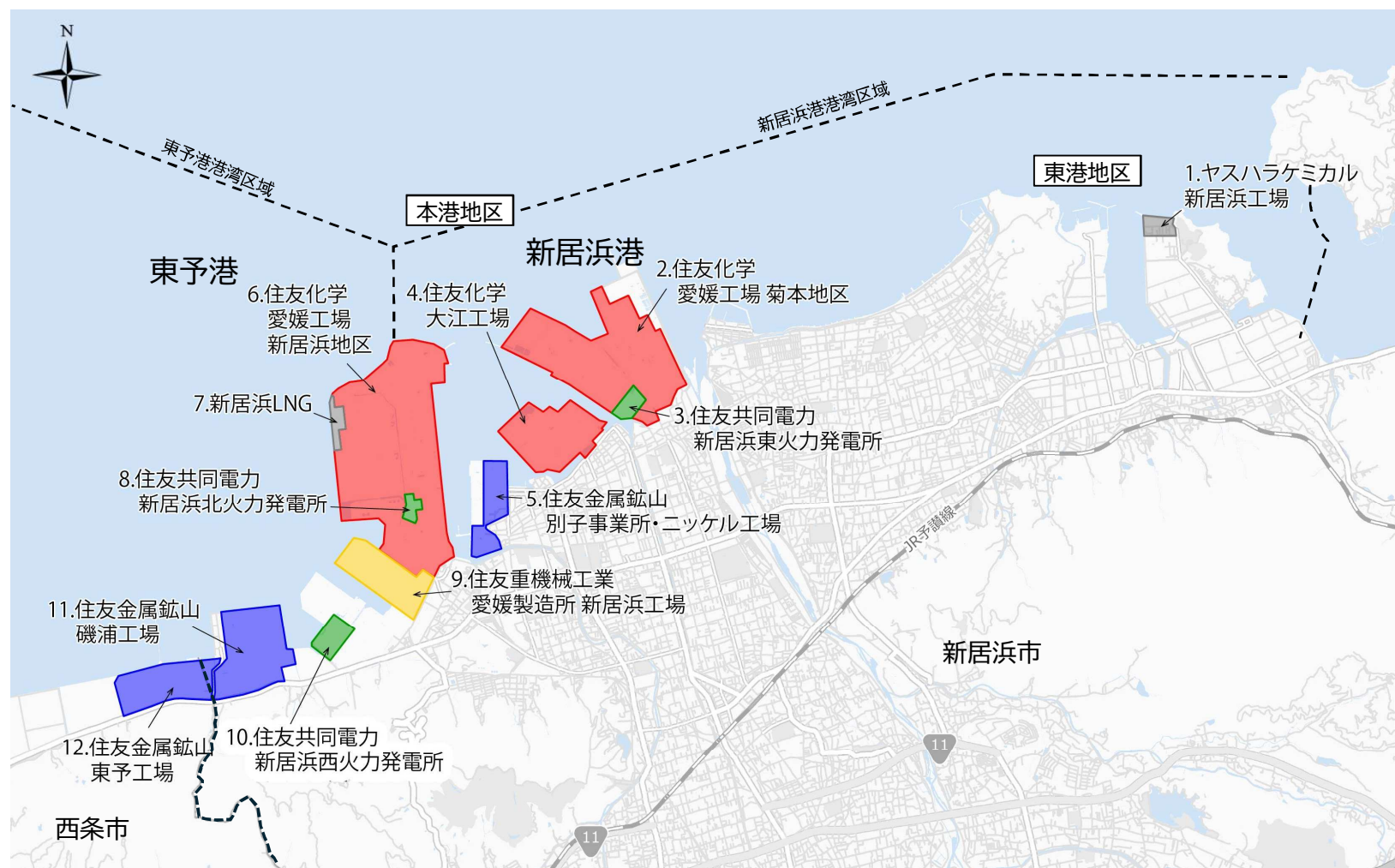
資料:新居浜港港湾計画資料(平成11年改訂)
 地図:地理院地図Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

図 新居浜港のゾーニング(現況)

(3) 各地区の特徴

③ 市内臨海部の立地企業

- 新居浜港本港地区及び東予港東港地区の沿岸部に住友系列の製造業や化学工業等が多く立地しており、工業港としての特色が強く表れている。



資料:各企業HPより作成、地図:地理院地図Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

図 市内臨海部の立地企業

(3) 各地区の特徴

④ エネルギーの取扱い

- 新居浜港・東予港周辺には、LNGの供給基地である新居浜LNG基地や、火力発電所が立地し、エネルギーの供給拠点となっている。また、将来エネルギーとなるアンモニアの取り扱い実績とインフラを有している。



出典:住友共同電力株式会社
新居浜LNG基地



出典:住友共同電力株式会社
新居浜北火力発電所



出典:化学工業日報
アンモニア貯蔵タンク



LNGタンカー

出典:東京ガス

(3) 各地区の特徴

⑤ 港内の賑わい

- 東港地区に新居浜港の賑わいの中心である「みなとオアシスマリンパーク新居浜」が立地している。
- 中四国最大級のマリーナを有し、海水浴客でにぎわう人工ビーチ、広々とした芝生のキャンプ場を備えたレジャースポットとなっている。



図 みなとオアシスマリンパーク新居浜

出典:新居浜港務局

(3) 各地区の特徴

⑥ クルーズ船の入港

- 東港地区では、クルーズ船の受入が可能である。令和2年以降、「にっぽん丸」によるクルーズの入港実績はあるものの、入港頻度は少ない。特に、大型クルーズ船の受け入れに対応した岸壁が少ない。

令和2年10月25日～27日 にっぽん丸（商船三井クルーズ(株)）

令和4年10月10日～12日 にっぽん丸（商船三井クルーズ(株)）

「にっぽん丸チャータークルーズ in屋久島」（JR四国チャータークルーズ）

【歓迎イベント】

歓迎行事出席者数：271名

・出演者：新居浜東高校、新居浜西高校、新居浜商業高校、
浜っ鼓★弾★DAN 108名

・一般：163名



地元高校生による吹奏楽演奏



浜っ鼓★弾★DANによる演舞

にっぽん丸

乗客定員：532名

総トン数：22,472GT

全長：166.65m

全幅：24.0m

喫水：6.6m



クルーズ船係留場所
垣生第二岸壁
(-7.5m、延長130m)

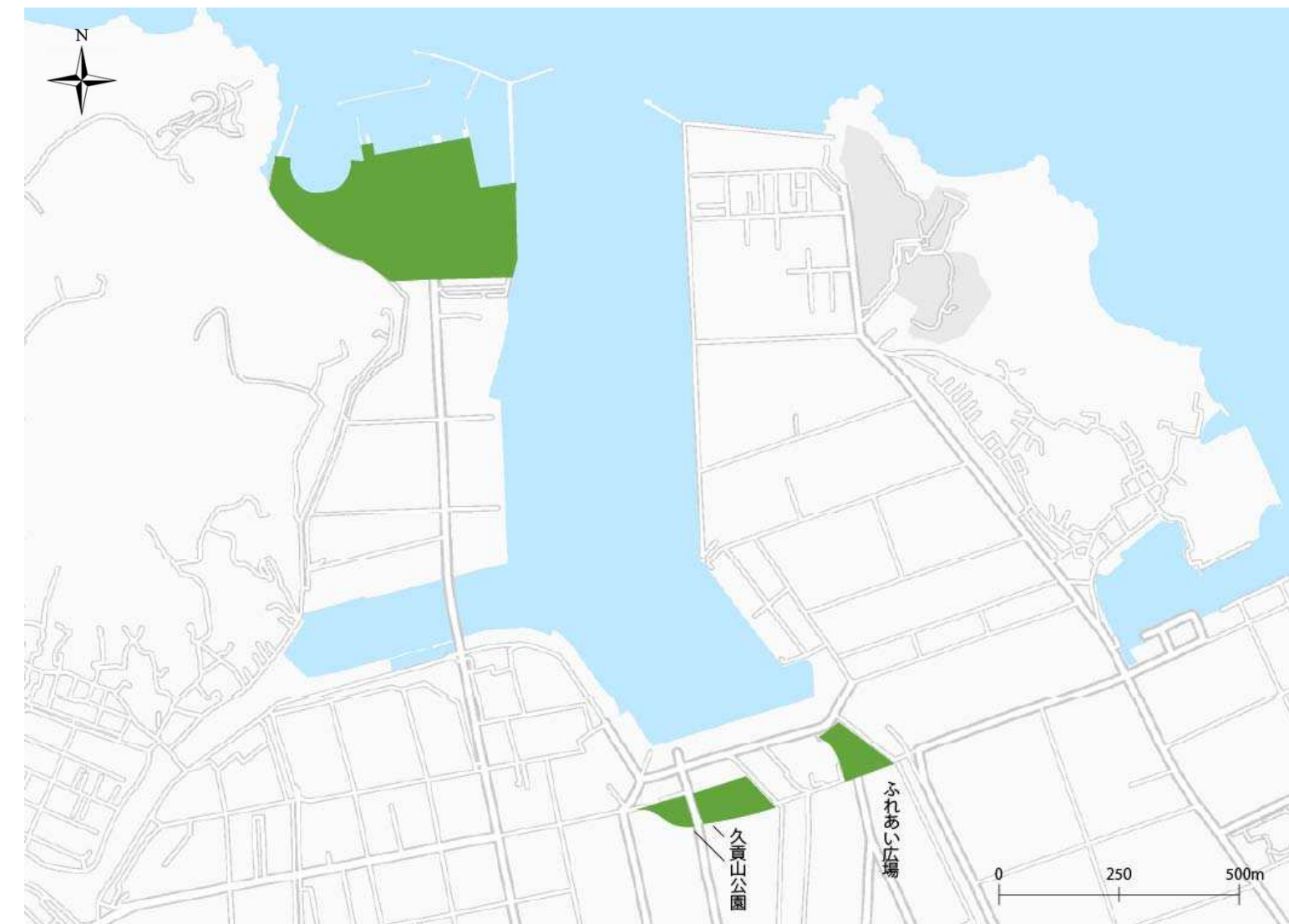
令和5年10月11日～13日 にっぽん丸（商船三井クルーズ(株)）

「にっぽん丸チャータークルーズ in壱岐島」（JR四国チャータークルーズ）

(3) 各地区の特徴

⑦ 緑地整備

- 新居浜港の緑地は3施設存在し、みなとオアシスマリンパーク新居浜には、イベント広場、キャンプ場、多目的広場などが整備されており、来訪者の憩いの場所となっている。



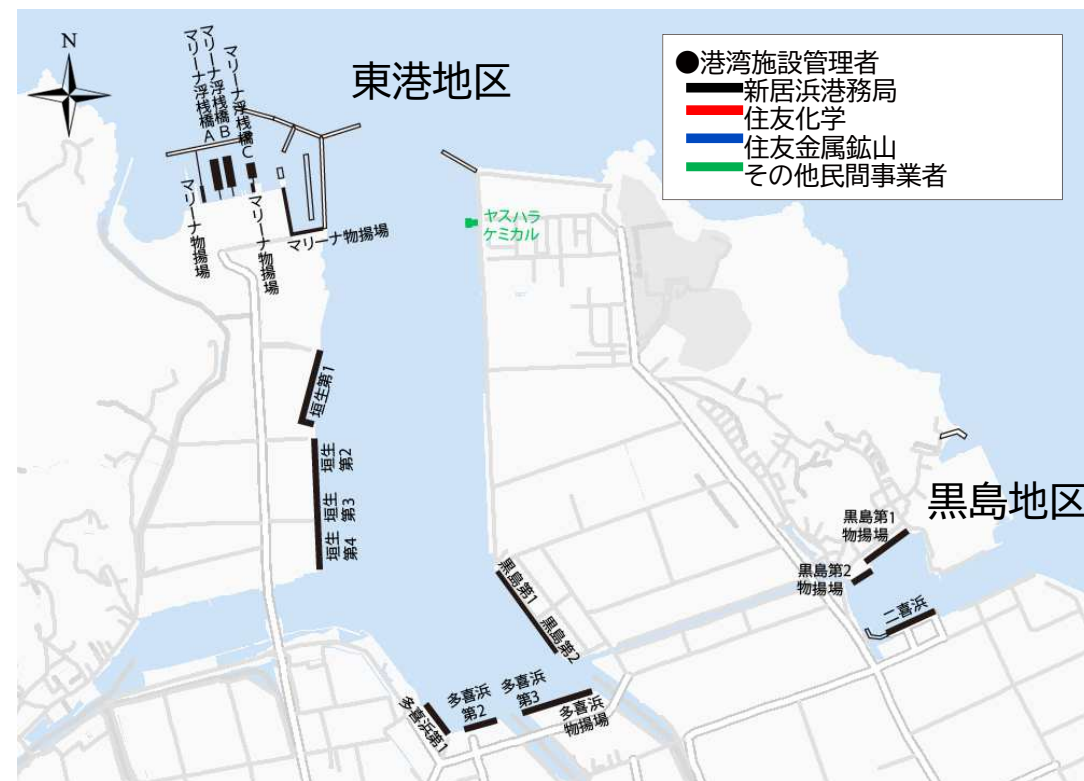
資料：新居浜港務局資料より作成

図 緑地整備状況

(3) 各地区の特徴

⑧ 港湾施設の管理

- 本港地区で整備されている岸壁の多くが住友系の企業であり、プライベートポートとしての側面が強い。



資料：港湾台帳
地図：地理院地図Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

図 港湾施設管理者

(3) 各地区の特徴

⑨ 各港湾施設の能力

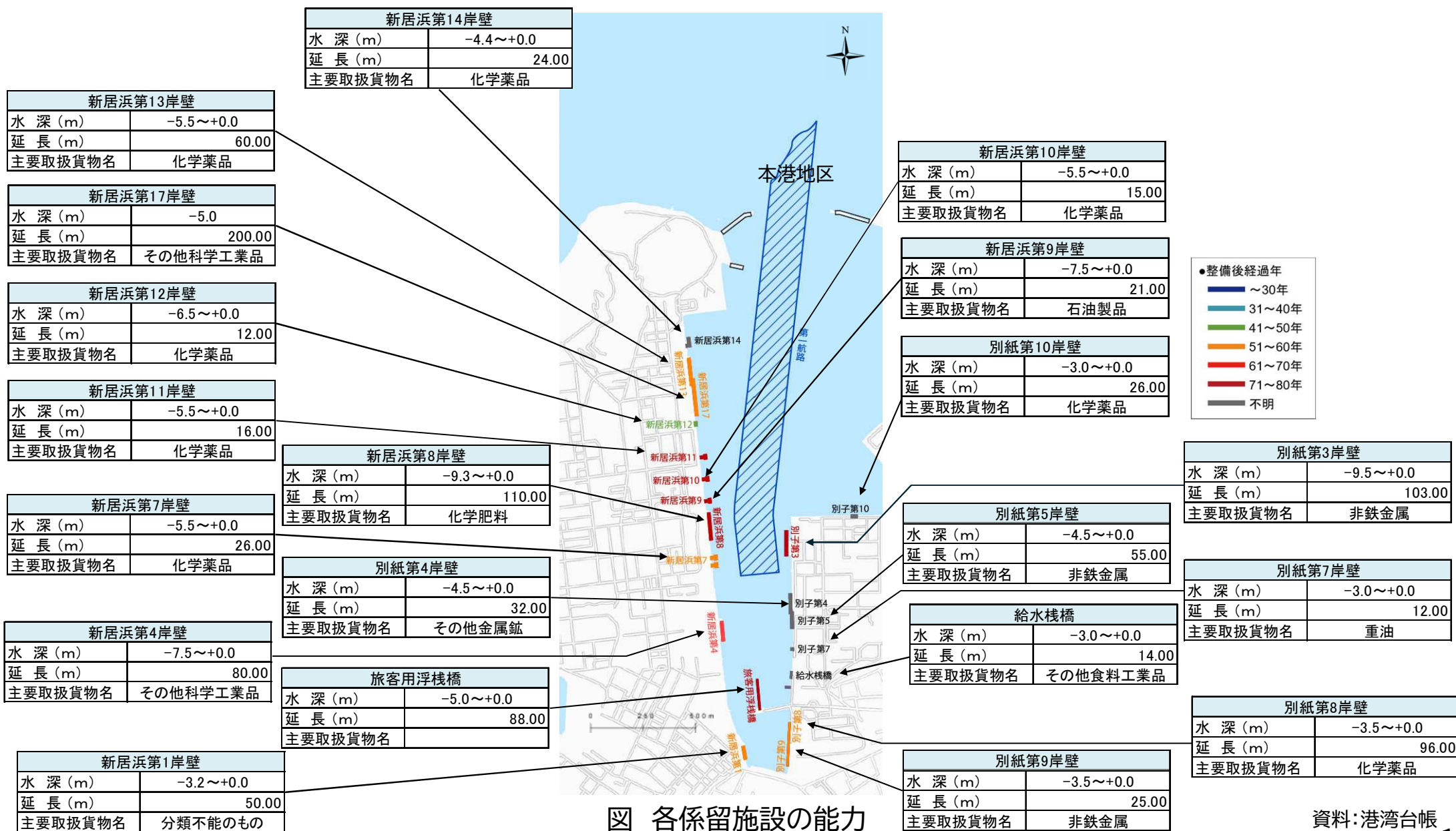


図 各係留施設の能力

(3) 各地区の特徴

⑨ 各港湾施設の能力

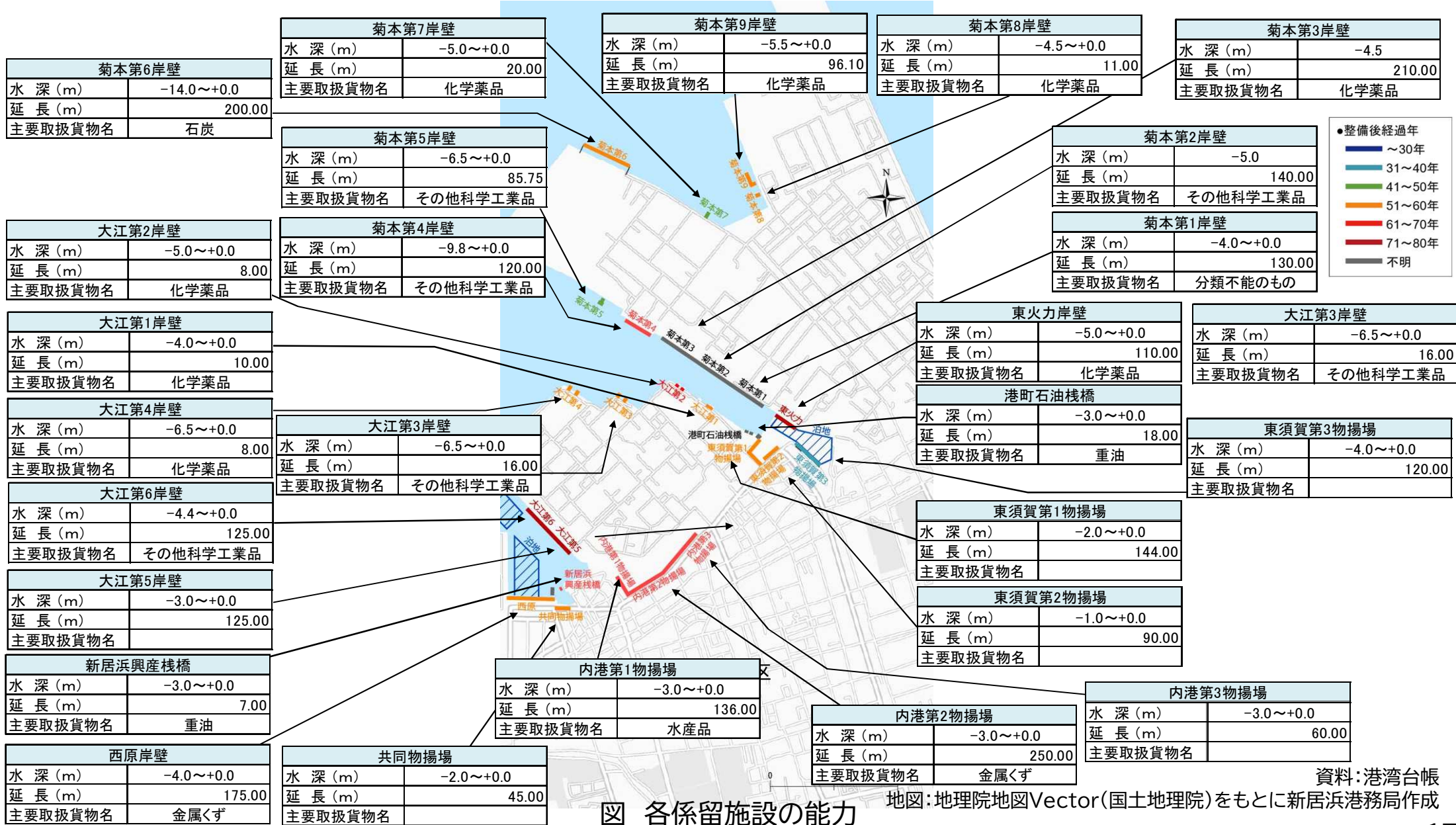


図 各係留施設の能力

資料: 港湾台帳
 地図: 地理院地図Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

(3) 各地区の特徴

⑨ 各港湾施設の能力

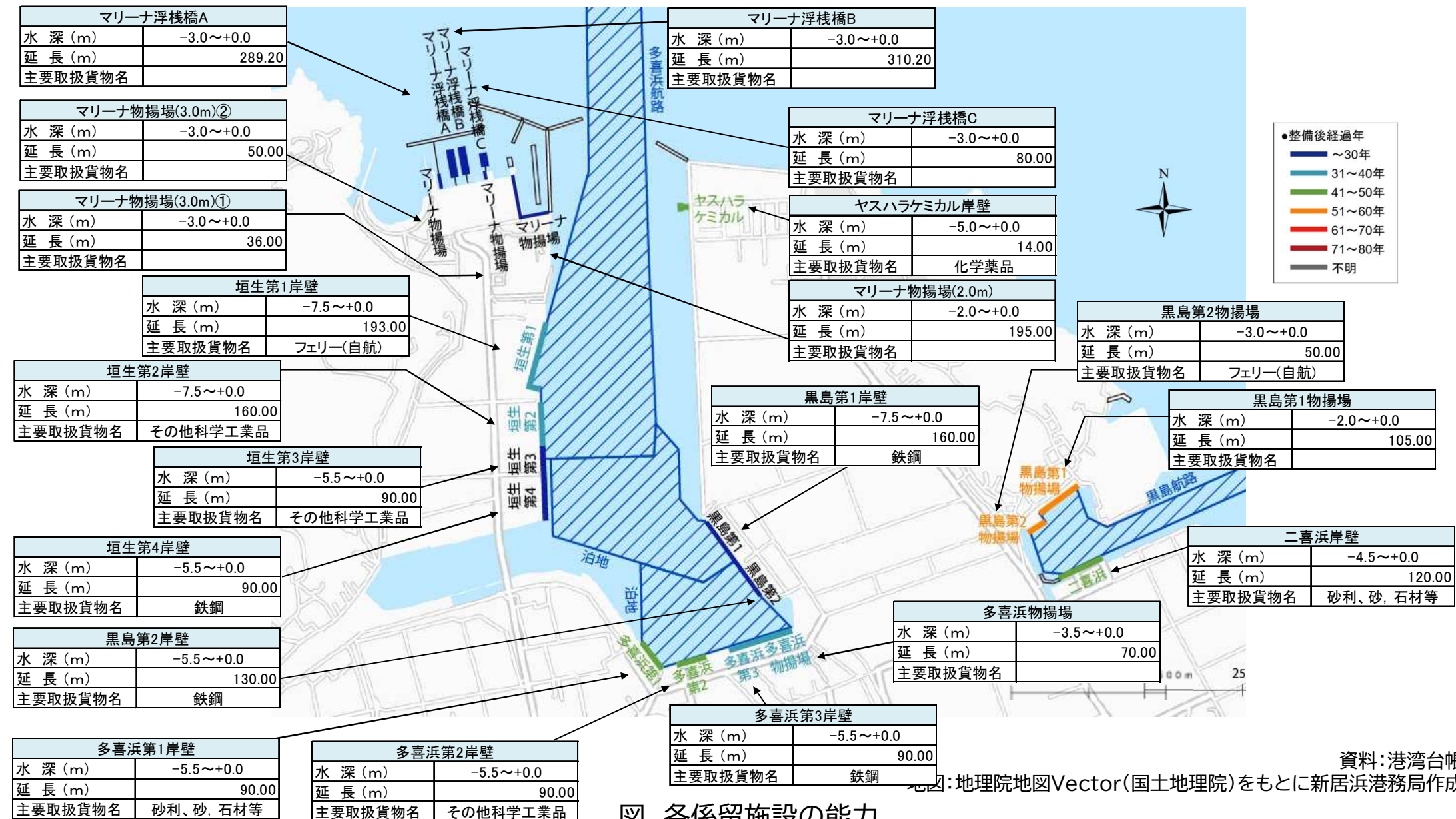


図 各係留施設の能力

資料：港湾台帳
 出：地理院地図Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

(3) 各地区の特徴

⑩ 港湾施設の老朽化

- 新居浜港の係留施設は整備後30年以上経過しており、老朽化への対応が必要となっている。
- 航路、泊地において堆積土砂による水深不足が生じている。



資料：港湾台帳

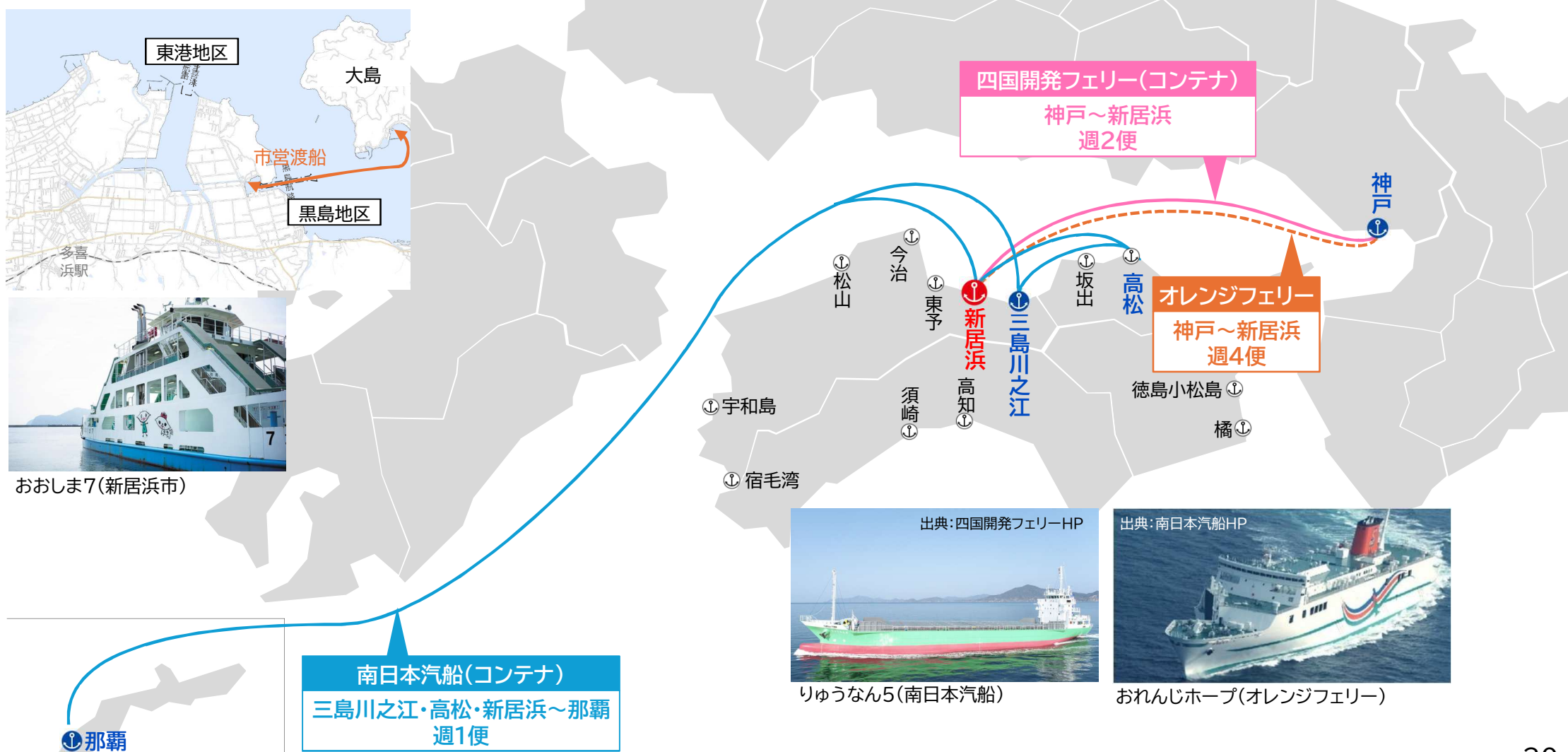
地図：地理院地図Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

図 係留施設の整備後経過年数

(4) 港勢

① 新居浜港の定期航路

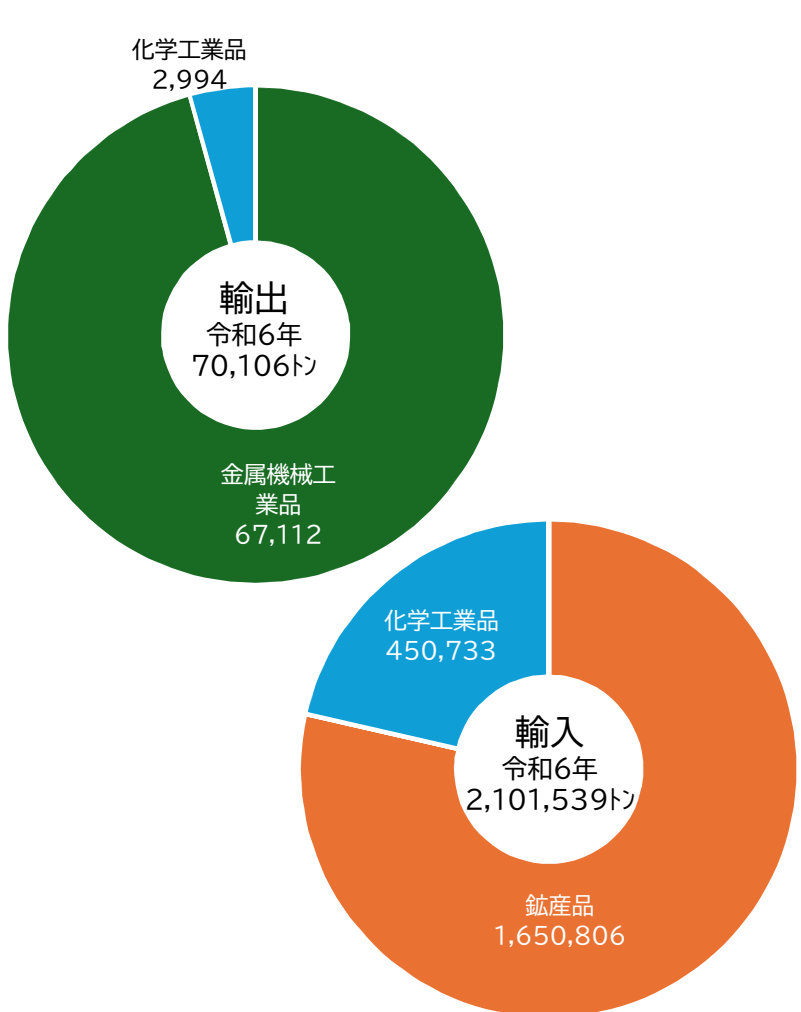
- 内航フェリーが1航路(神戸～新居浜)4便/週、内航コンテナ船が1航路(三島川之江・高松・新居浜～那覇)1便/週、国際フェーダーが1航路(神戸～新居浜)2便/週運航されている。
- また、黒島地区と大島を結ぶ市営渡船が13便/日運航されている。



(4) 港勢

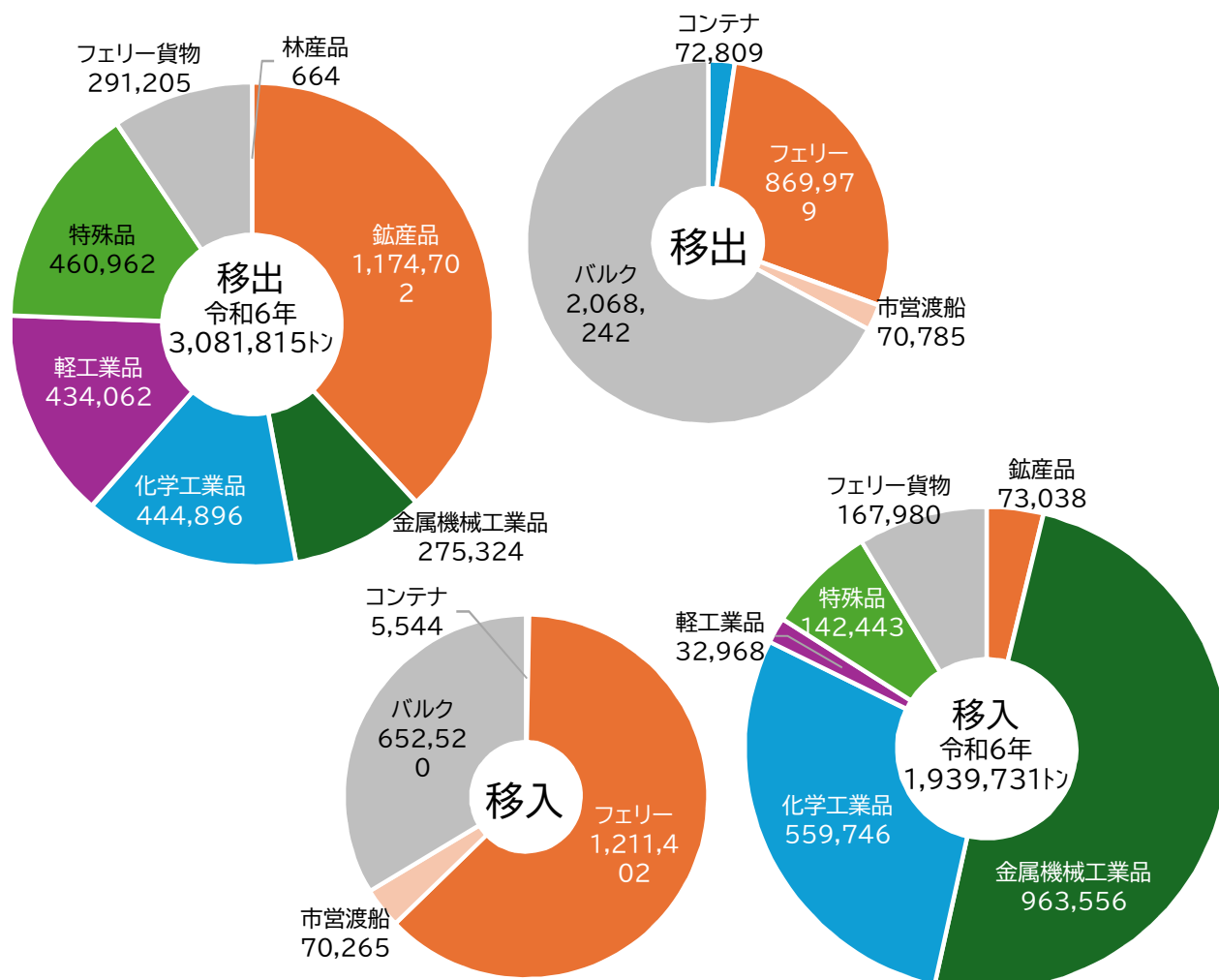
② 新居浜港の取扱貨物量

- 輸出貨物は金属機械工業品が全体の9割以上を占めており、輸入貨物は鉱産品の取扱いが多い。
- 移出貨物は鉱産品や特殊品、化学工業品の取扱いが多く、移入貨物は金属機械工業品が全体の約5割を占めている。



資料:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 外貿貨物の取扱品目別貨物量



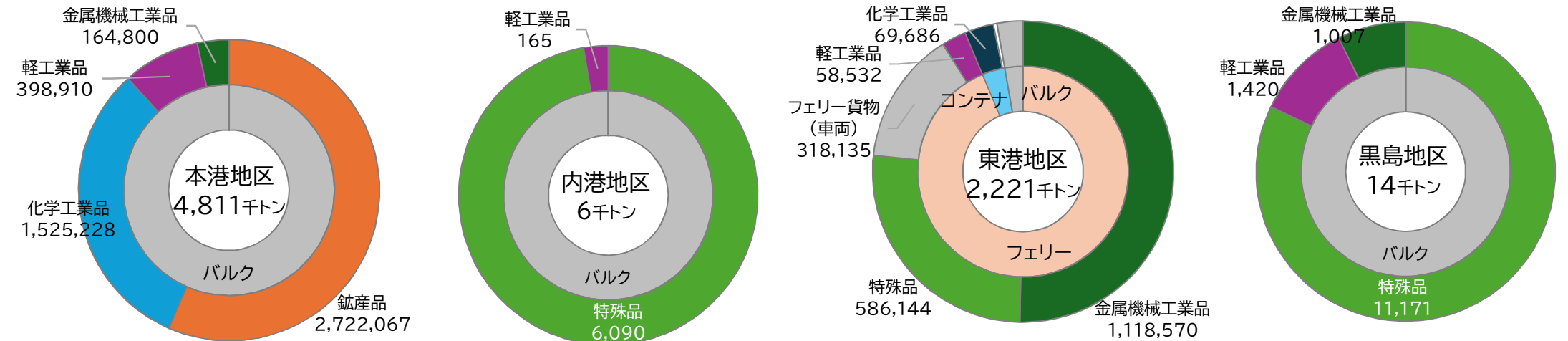
資料:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 内貿貨物の取扱品目・船種別貨物量

(4) 港勢

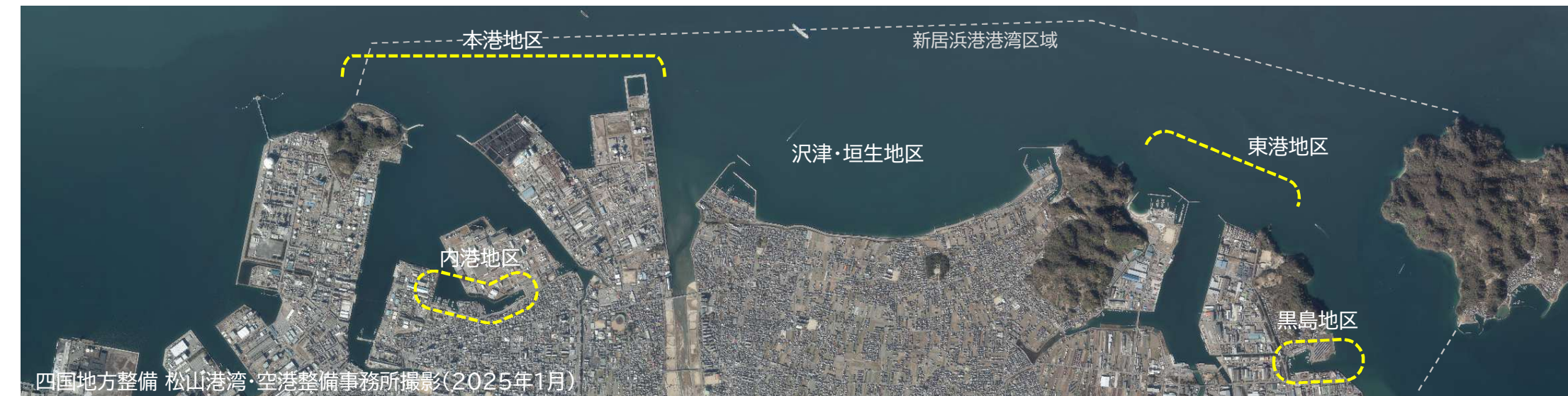
② 新居浜港の取扱貨物量(地区別・令和6年)

- コンテナ船及びフェリーは東港地区で扱われており、バルク貨物はすべての地区で扱われている。
- 本港地区では鉱産品や化学工業品、内港地区と黒島地区では特殊品、東港地区では金属機械工業品が扱われている。



※市営渡船(黒島地区)による航送車両(141千トン)を除く

資料:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」



四国地方整備 松山港湾・空港整備事務所撮影(2025年1月)

2. 新居浜港の概要及び現況

(4) 港勢

② 新居浜港の取扱貨物量(岸壁別・令和6年)

- 本港地区の専用岸壁の多くでは10,000トン/年以上の貨物が取り扱われている。
- 東港地区ではフェリーが発着する垣生第1岸壁の取扱量が多い一方、多喜浜・黒島の各岸壁の利用は少なくなっている。

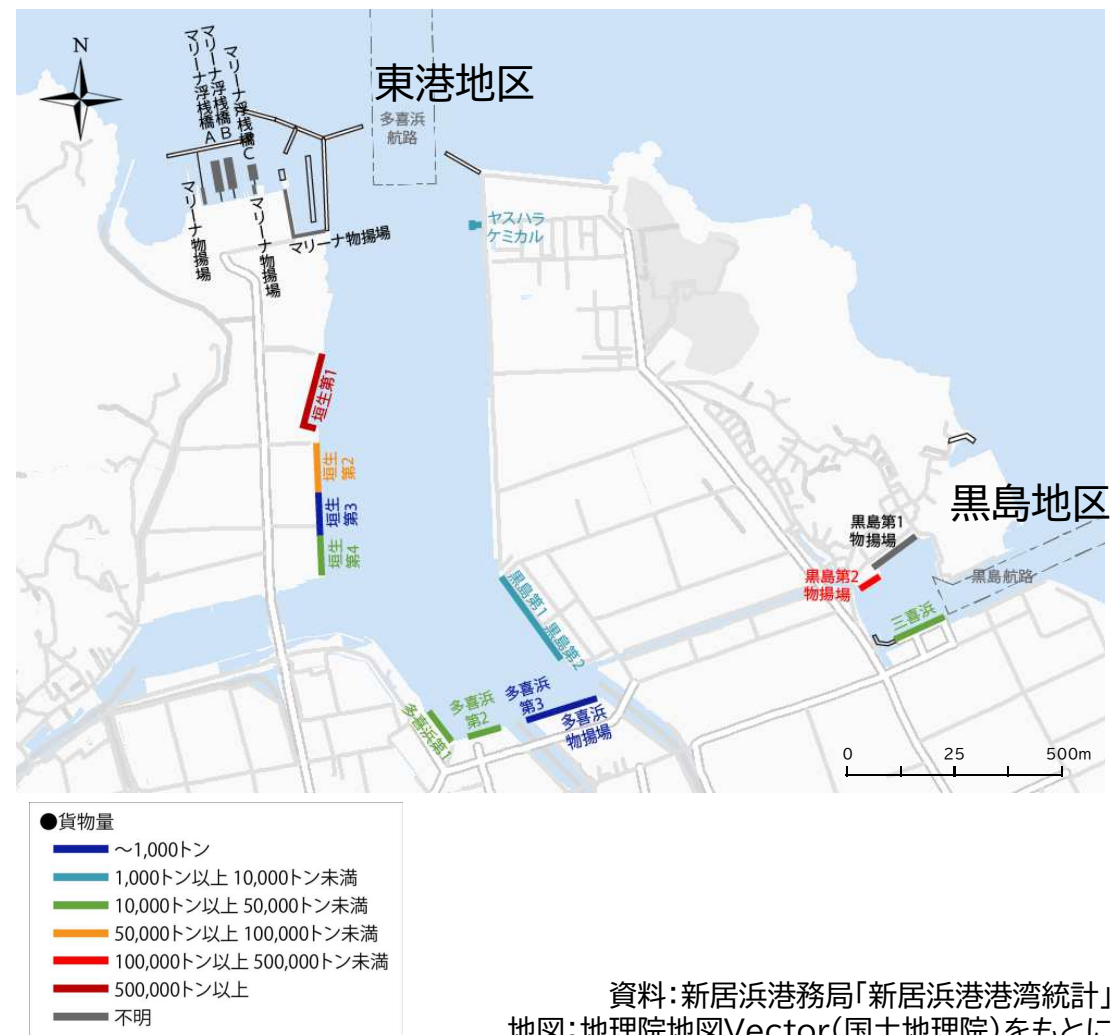


図 係留施設別の取扱貨物量

資料:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」
 地図:地理院地図Vector(国土地理院)をもとに
 新居浜港務局作成

(4) 港勢

② 新居浜港の取扱貨物量(輸移出入別)

- 令和6年の新居浜港の取扱貨物のうち1%がコンテナ船、30%がフェリーにより扱われている(市営渡船を除く)。
- フェリー以外の貨物量は令和4年まで概ね横ばい傾向で推移していたが、近年は火力発電用石炭の取扱量が減少している影響でやや減少した。

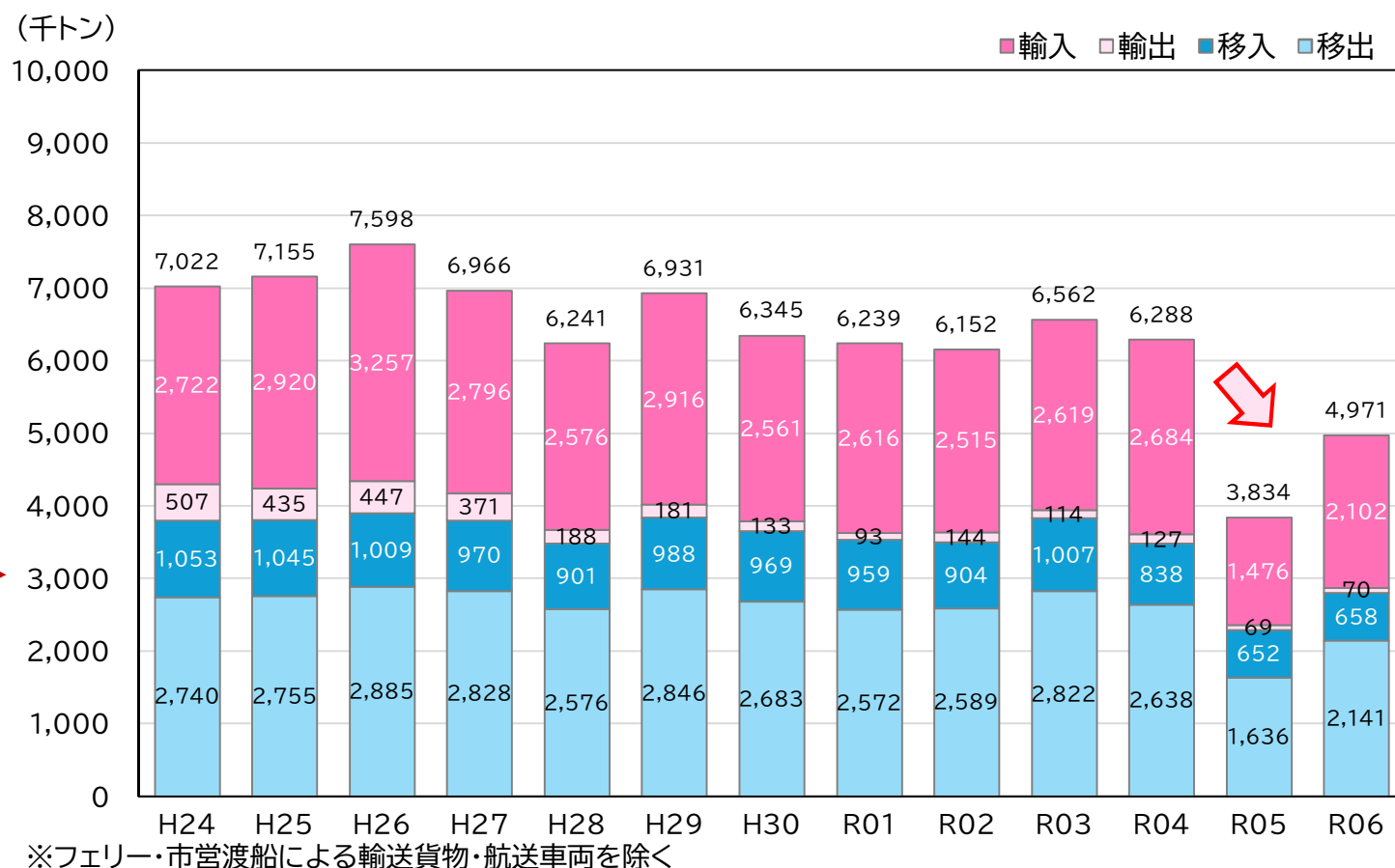
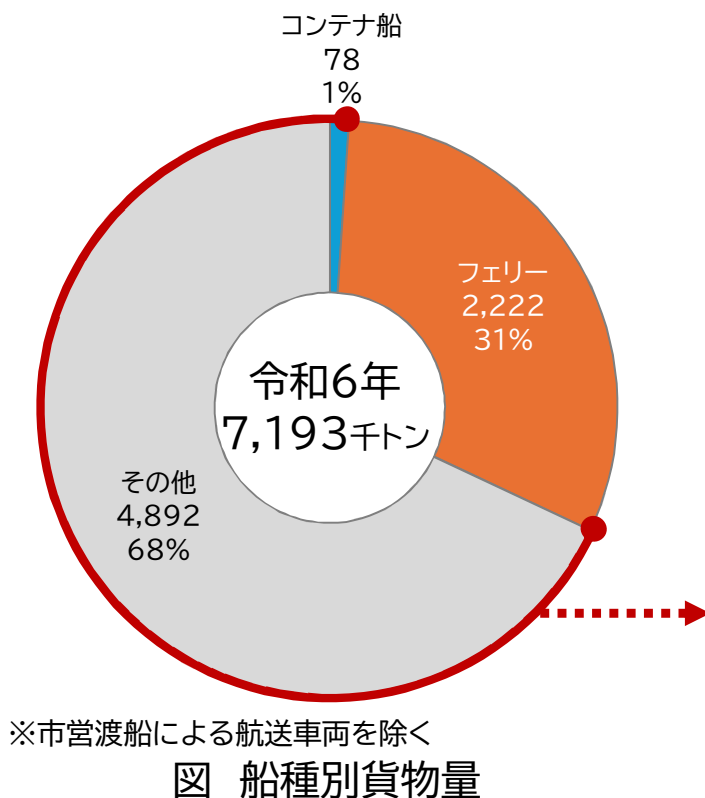


図 輸移出入別貨物量

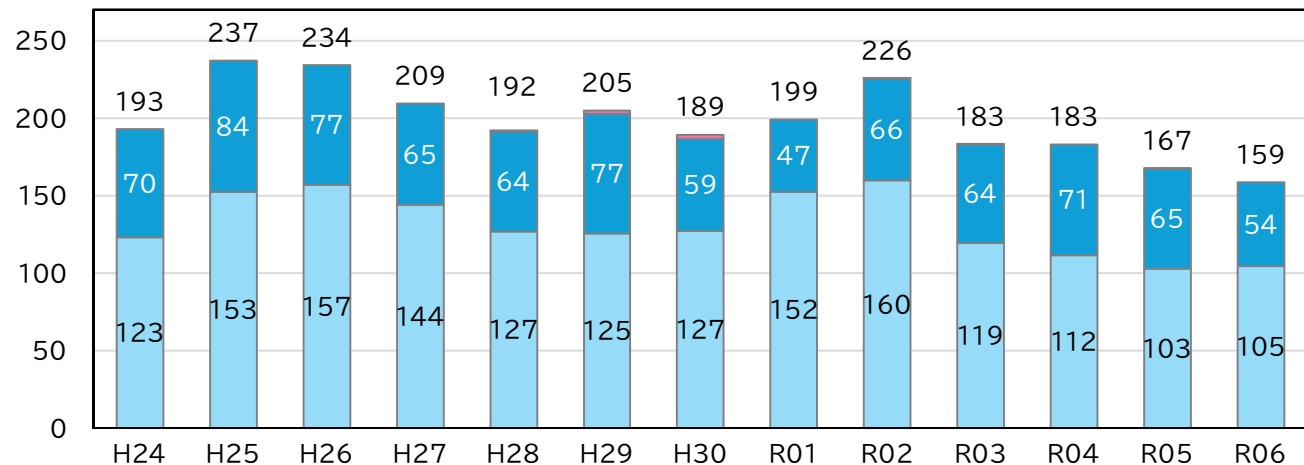
資料:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

(4) 港勢

② 新居浜港の取扱貨物量(公共・専用別)

● 新居浜港の取扱貨物のうち67%は専用貨物となっており、全体の37%が専用・内貿貨物、30%が専用・外貿貨物となっている(令和6年時点)。公共貨物は内貿貨物のみ取り扱われている。

(千トン)



※フェリー・市営渡船による輸送貨物・航送車両を除く

図 公共貨物の輸移出入別貨物量

(千トン)

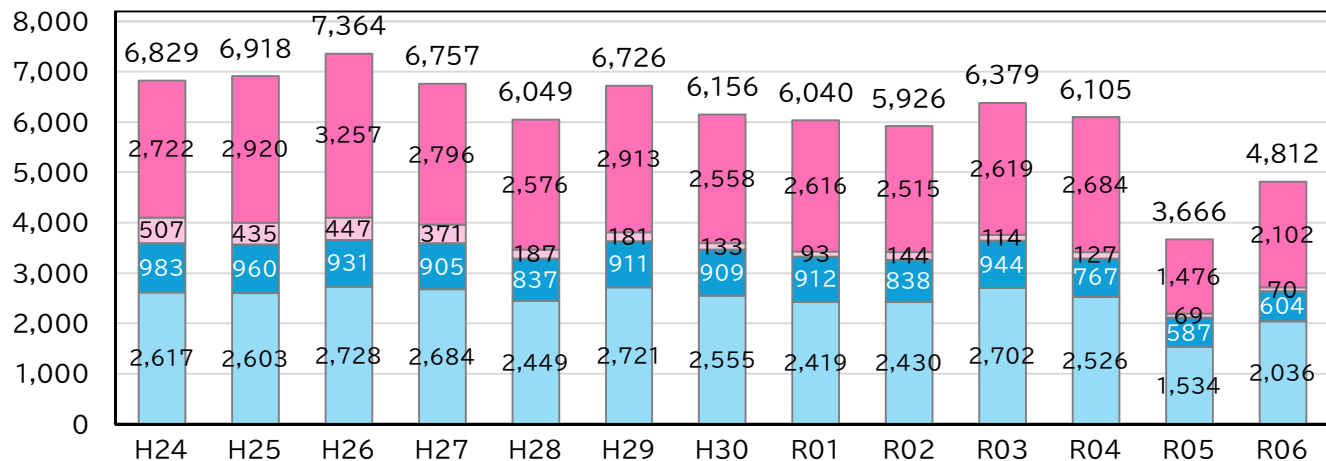
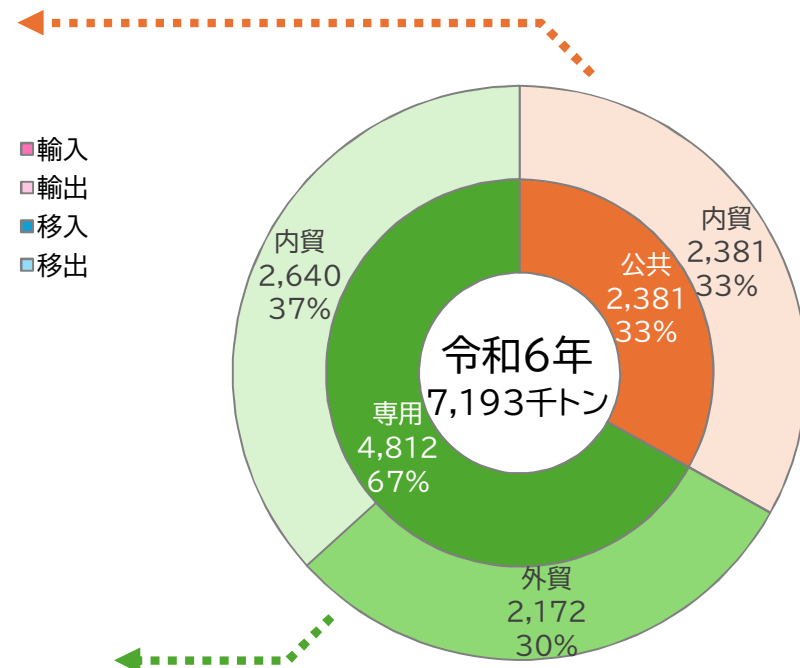


図 専用貨物の輸移出入別貨物量



※市営渡船による航送車両を除く

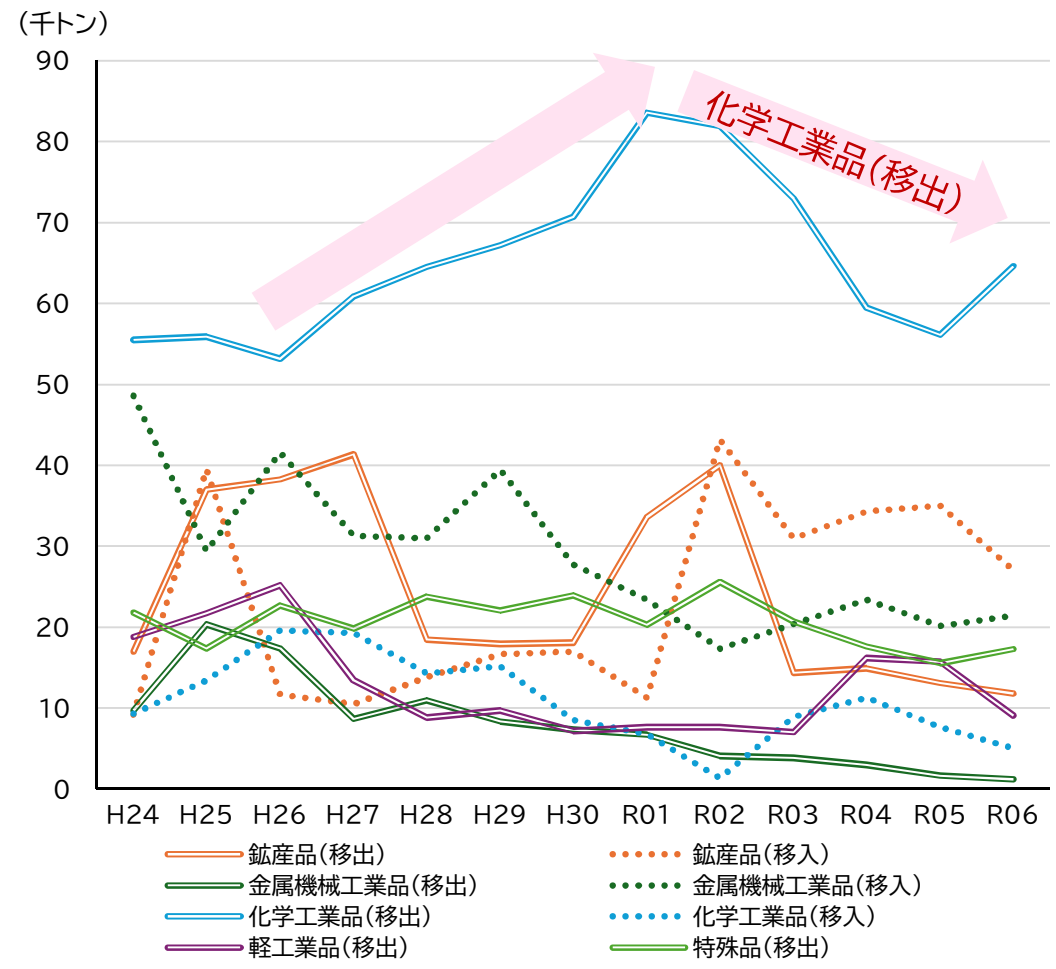
図 公専別外内貿別貨物量

資料:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

(4) 港勢

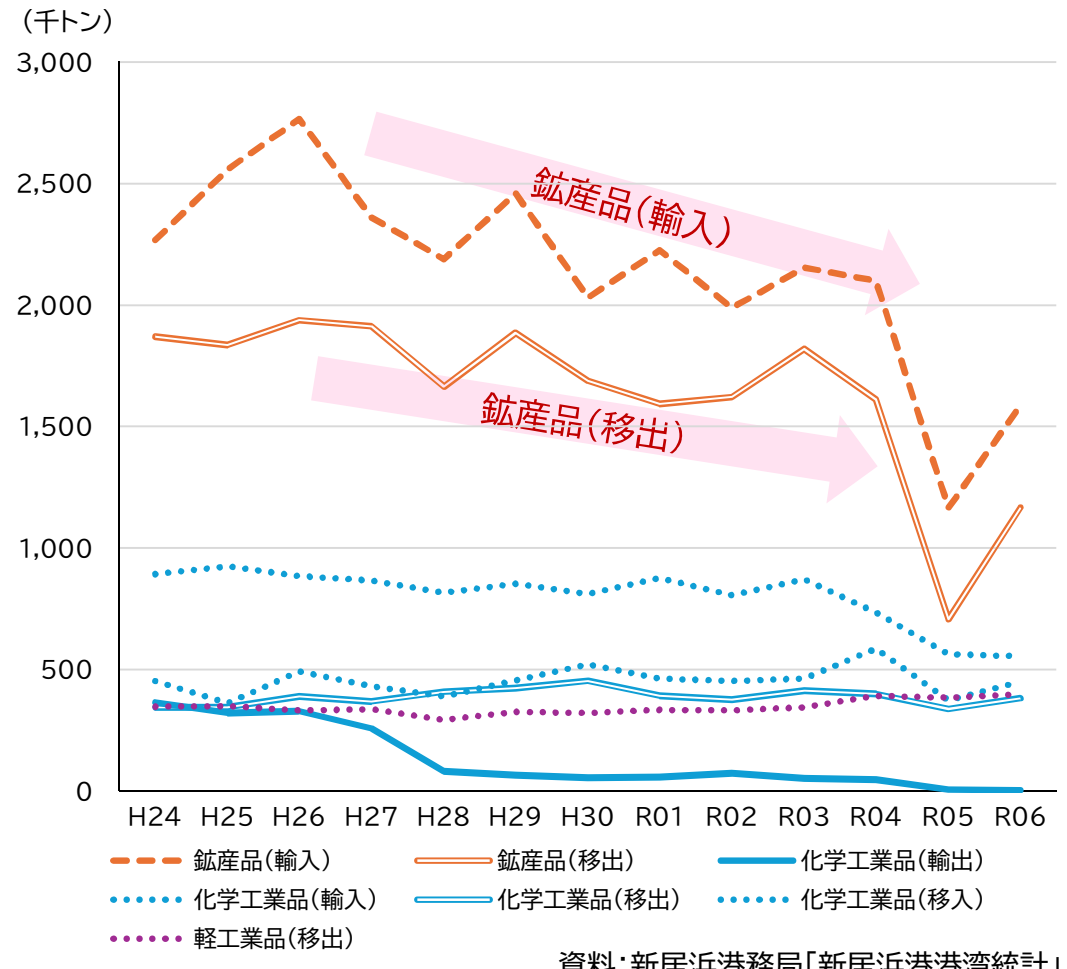
② 新居浜港の取扱貨物量(公共・専用別)

- 公共貨物は化学工業品(肥料等)の取扱いが多いが、令和元年をピークに減少している(荷主企業の生産活動の変化による)。これに加え鉱産品(石炭等)の移出貨物量も令和3年に減少したため、公共貨物の取扱量が減少している。
- 専用貨物は鉱産品(石炭等)の取扱いが多いが、脱炭素に向けた火力発電所の稼働低下により、減少傾向で推移している。



※フェリー・市営渡船による輸送貨物・航送車両を除く。主要品目のみ記載

図 公共貨物の品目別・輸移出入別貨物量



資料:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 専用貨物の品目別・輸移出入別貨物量

(4) 港勢

③ 新居浜港のコンテナ貨物

- コンテナ貨物はコンテナ船のほかにもフェリーによる取り扱いも多く、令和6年は約7割がフェリーにより輸送されている。
- 移出は実入りコンテナ、移入は空コンテナが大部分を占めている。

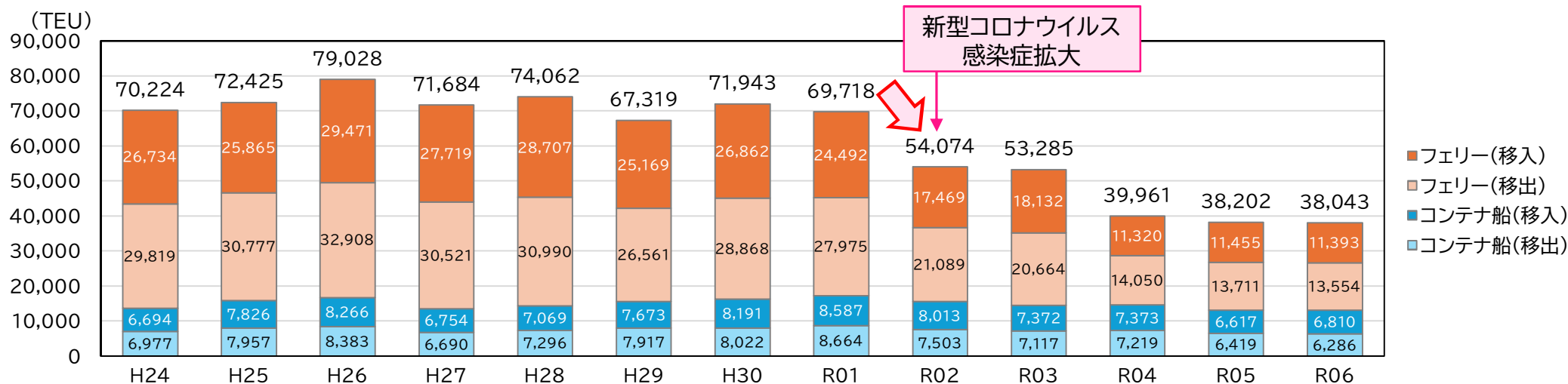


図 船種別のコンテナ取扱貨物量

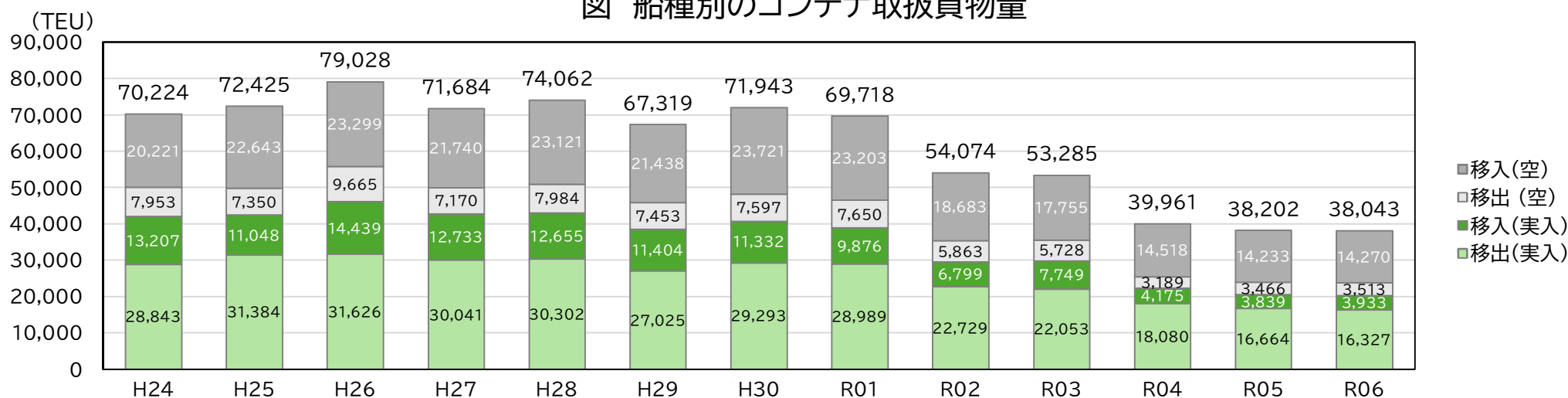


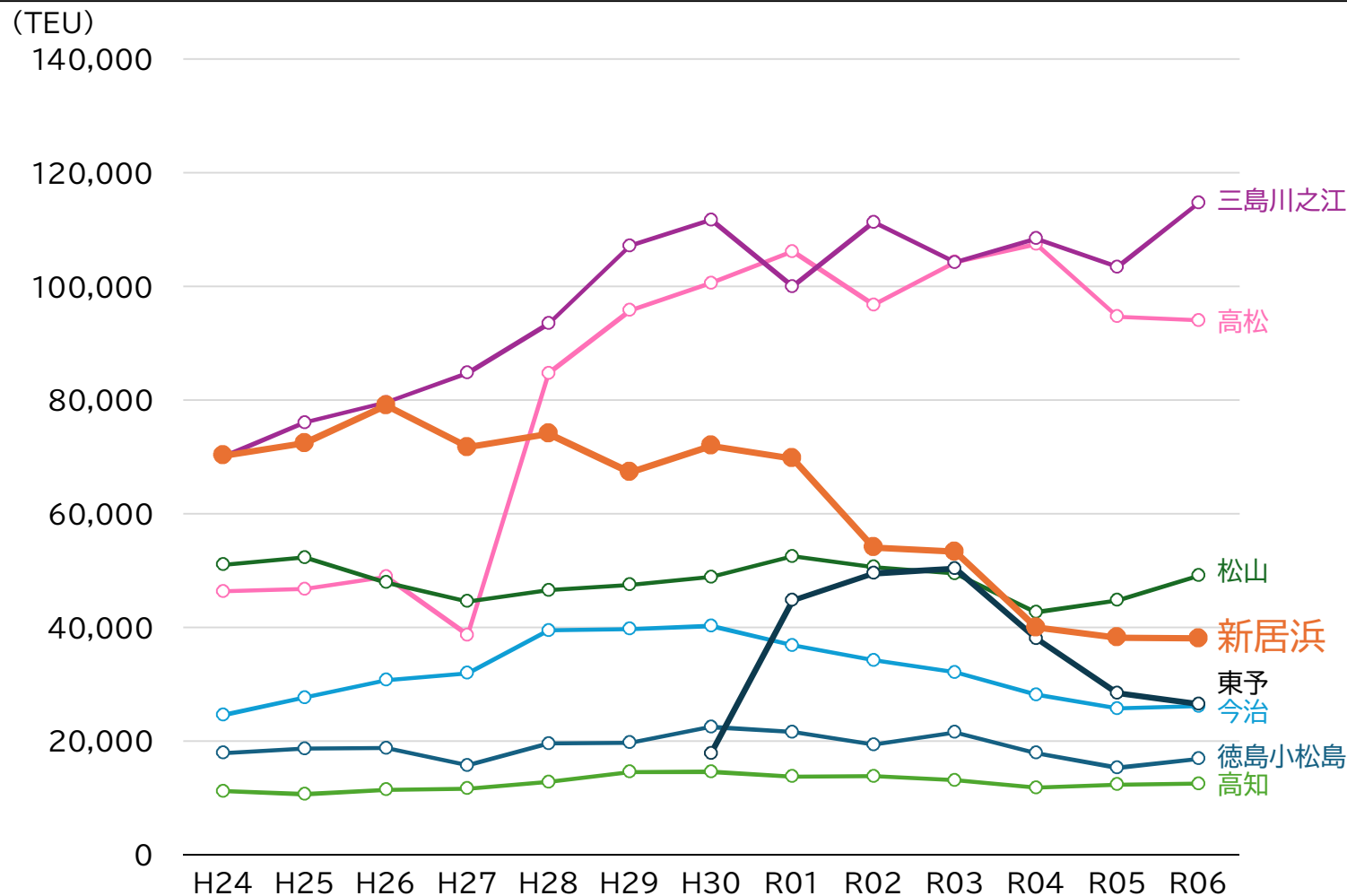
図 実入り・空別のコンテナ取扱貨物量

資料:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

(4) 港勢

③ 新居浜港のコンテナ貨物

- 新居浜港は四国内で4番目にコンテナの取扱が多い港となっている(令和6年時点)。
- 近年は各港湾とも取扱量がやや減少傾向にある。



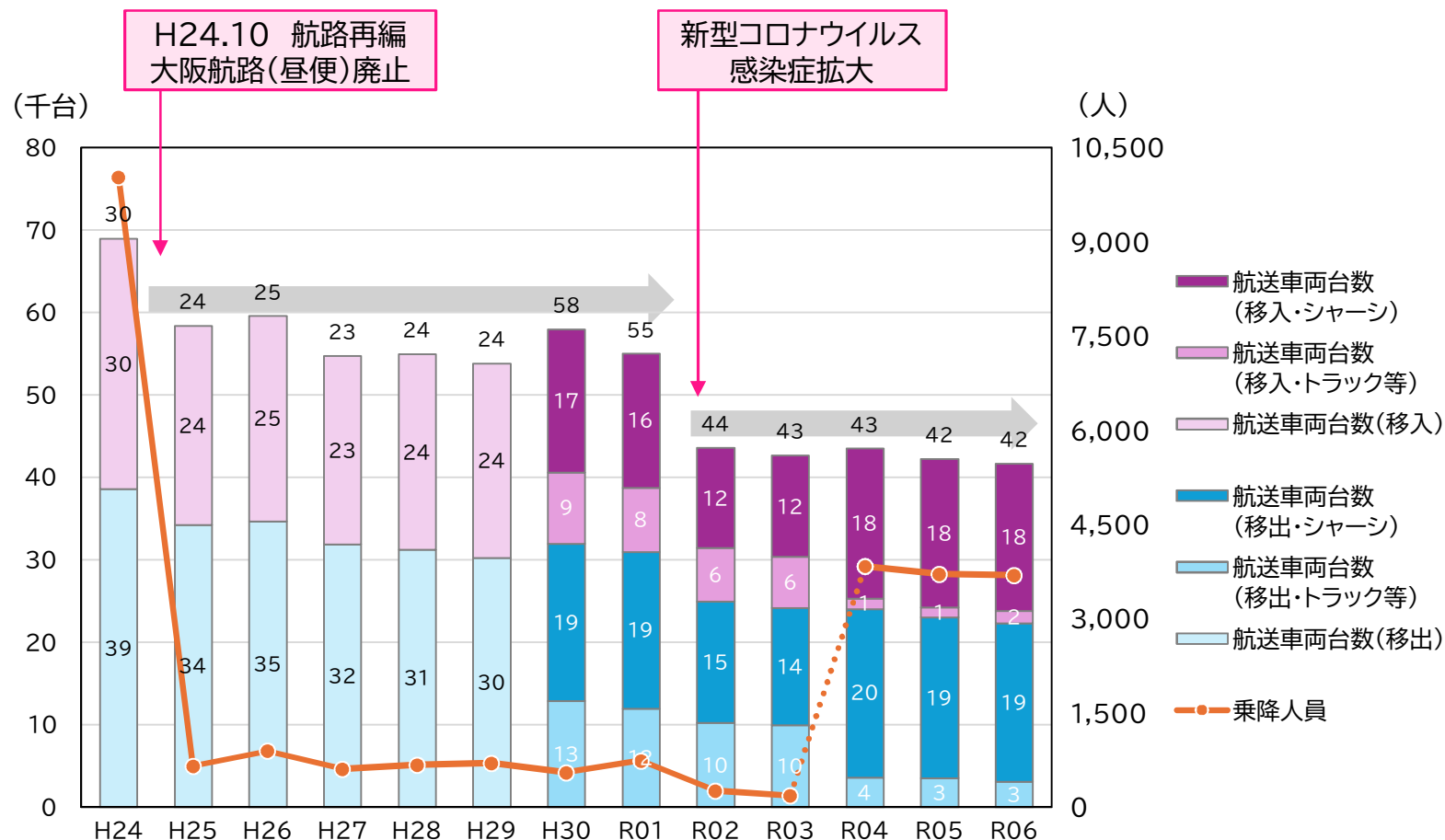
資料:国土交通省「港湾統計」、新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 四国各港のコンテナ個数の推移

(4) 港勢

④ 新居浜港のフェリー航送車両台数・乗降人員（フェリー）

- フェリーによる航送車両台数は概ね横ばいで推移していたが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年に44千台に減少し、以降も回復はみられず横ばいで推移している。これは、コロナ禍のサプライチェーンの混乱をきっかけに荷主企業の物流体系が変化したことによる影響の可能性がある。
- 乗降人員は航路再編が行われた平成24年以降は概ね横ばいで推移している。



※集計方法の見直しにより令和3年から4年に乗降人員が増加しているが、旅客数は概ね横ばいで推移している。

資料：新居浜港務局「港湾統計」

図 フェリーによる航送車両台数・乗降人員の推移

(4) 港勢

⑤ 新居浜港の入港船舶

- 新居浜港の入港船舶の隻数は、総トン数ともやや横ばいで推移しており、令和5・6年は主に石炭を扱う船舶の入港隻数及び総トン数が減少している。

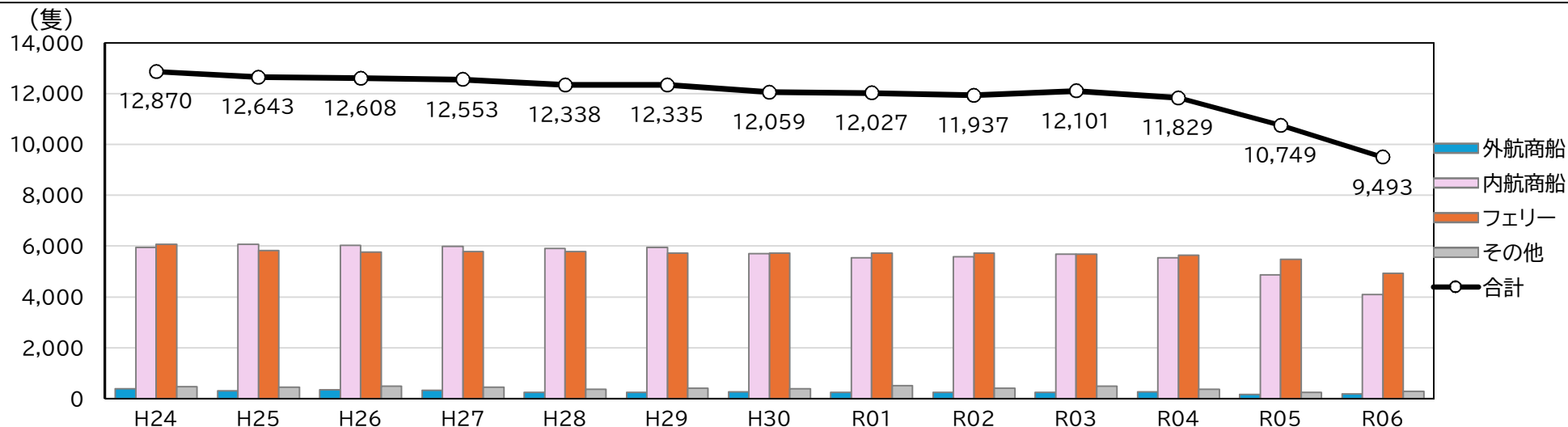


図 入港船舶隻数の推移

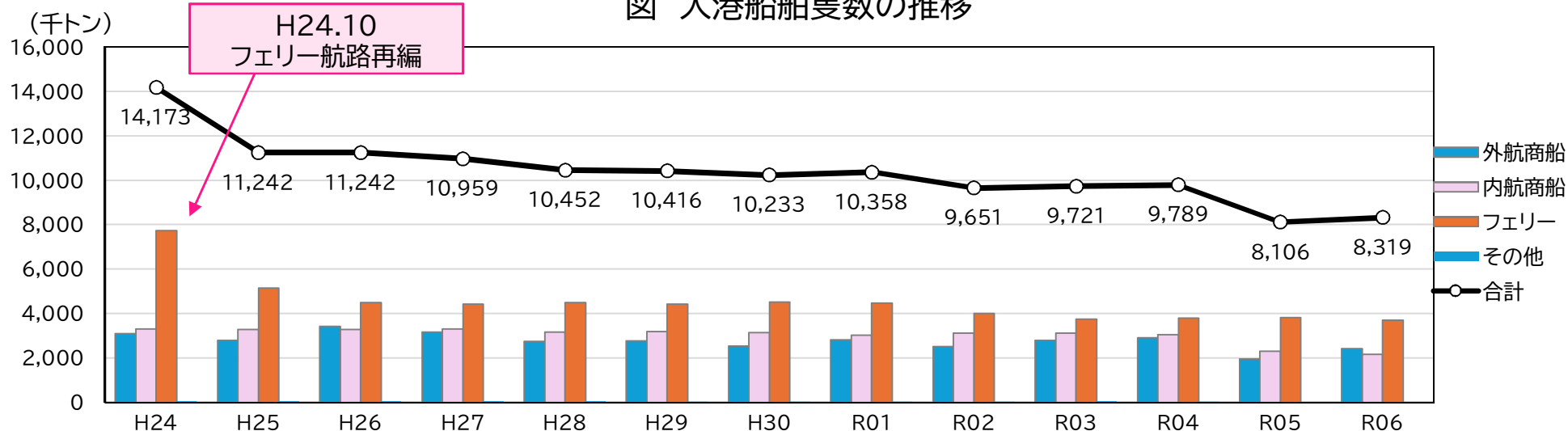


図 入港船舶の総トン数の推移

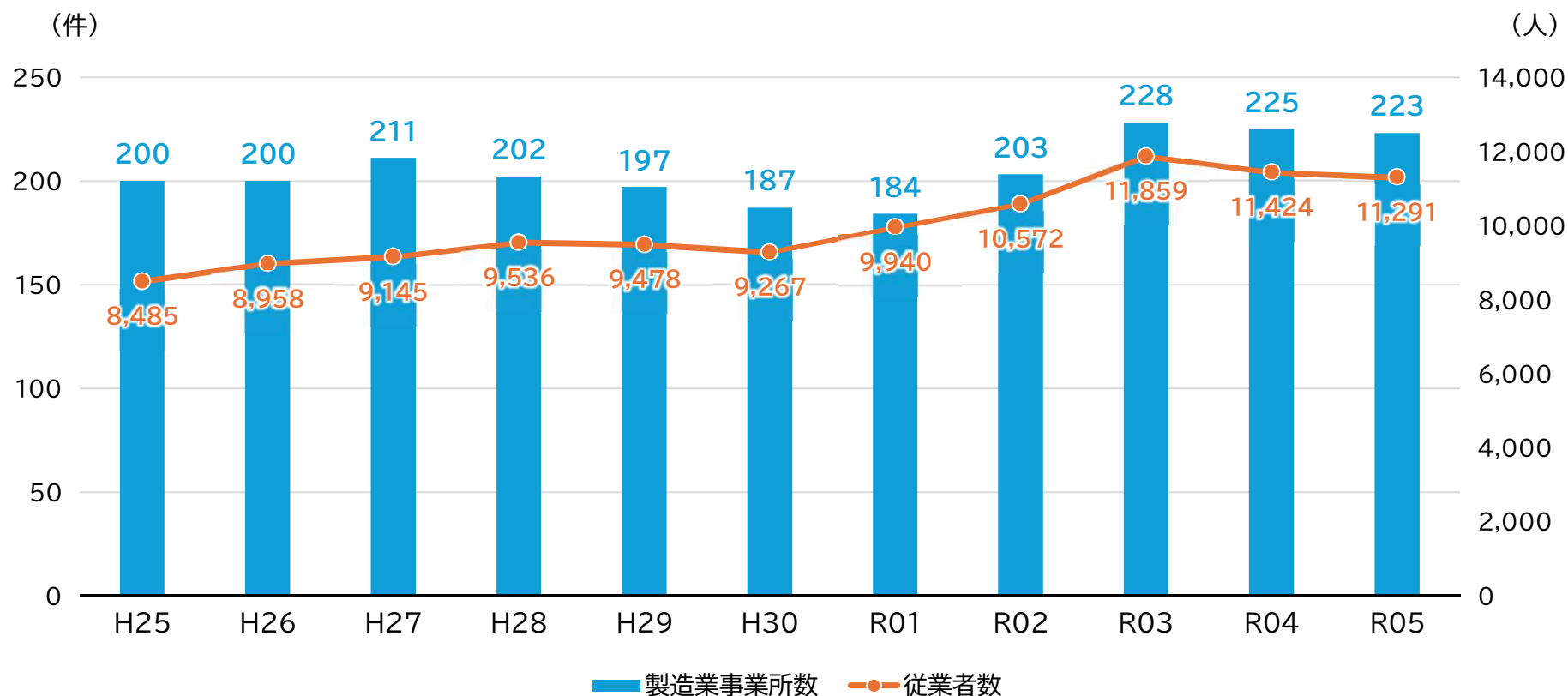
資料:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

3. 背後圏の動向

(1) 背後圏の経済・企業

① 製造事業所数・従業員数

- 新居浜市における製造事業所数はコロナ前に減少したものの、その後回復し、約220件となっている。
- 従業員数は徐々に増加しており、令和5年は約11,300人となっている。



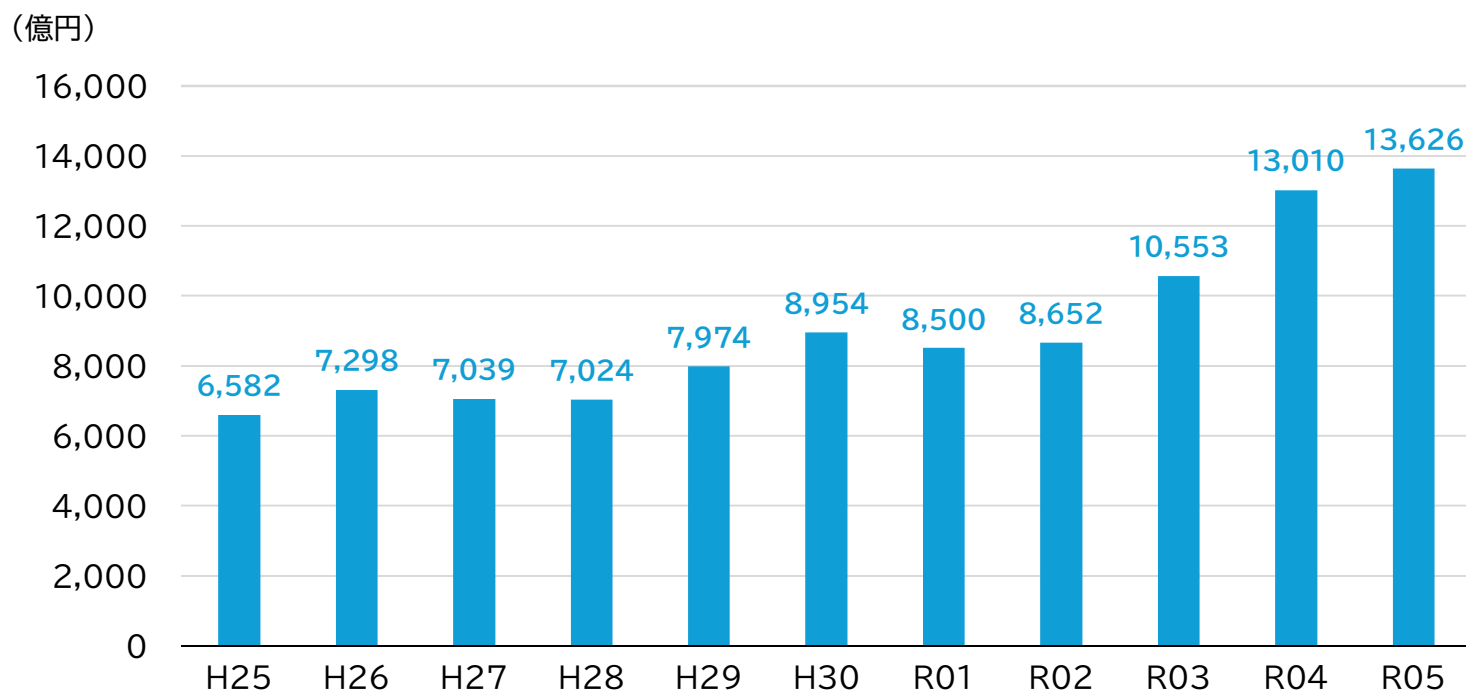
資料：工業統計調査(平成23～26年、各年12月31日現在)、経済センサス-活動調査(平成23年、平成24年2月1日現在)
 経済センサス-活動調査(平成28年、令和3年、各年6月1日現在)、工業統計調査(平成29～令和2年、各年6月1日現在)
 経済構造実態調査(令和4、5年、各年6月1日現在)

図 新居浜市内の製造事業所数と従業員数の推移

(1) 背後圏の経済・企業

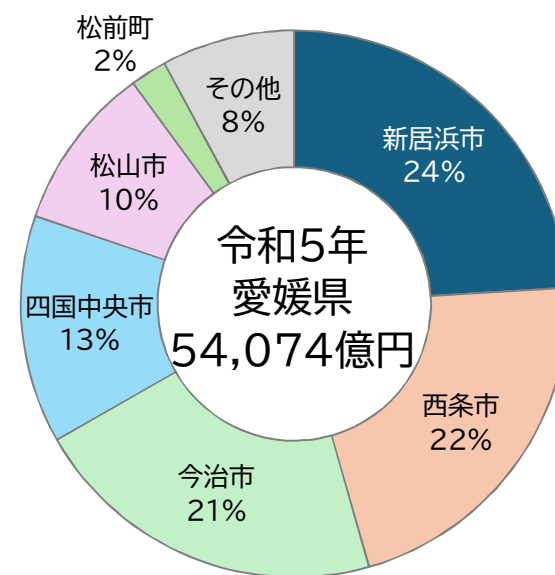
② 製造品出荷額

- 新居浜市内の製造品の出荷額は年々増加しており、令和5年では最高額である約1兆3,600億円となっている。
- また、新居浜市は愛媛県内の製造品出荷額に関して、県内トップの割合を占めている。



資料:工業統計調査(平成23~26年、各年12月31日現在)、経済センサス-活動調査(平成23年、平成24年2月1日現在)
 経済センサス-活動調査(平成28年、令和3年、各年6月1日現在)、工業統計調査(平成29~令和2年、各年6月1日現在)
 経済構造実態調査(令和4、5年、各年6月1日現在)

図 新居浜市内の製造品出荷額の推移

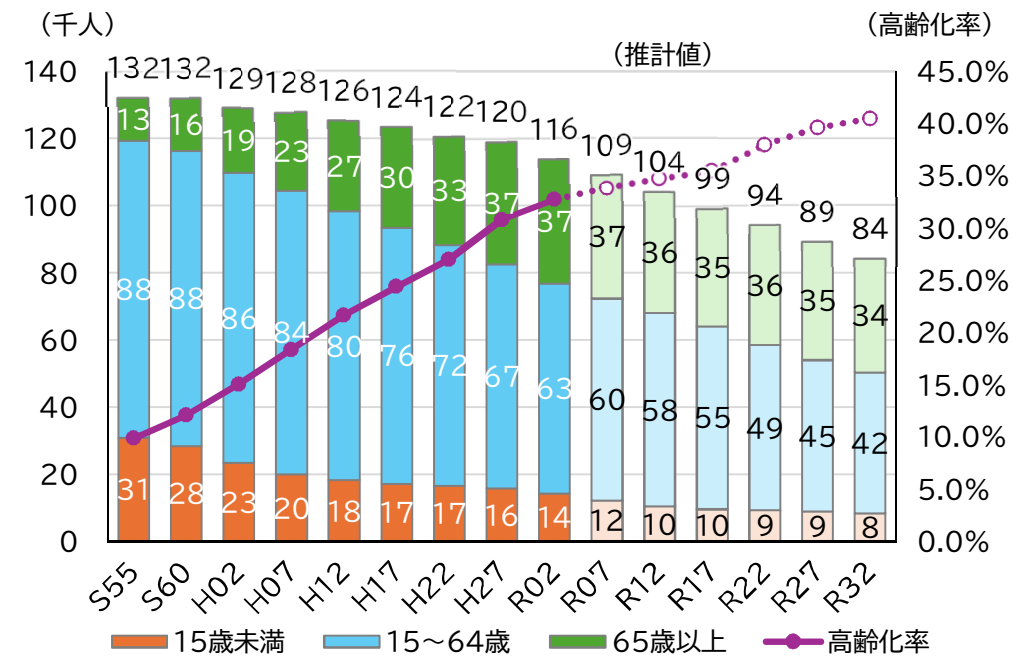


資料:経済構造実態調査
 (令和5年6月1日現在)

図 愛媛県内の製造品出荷額

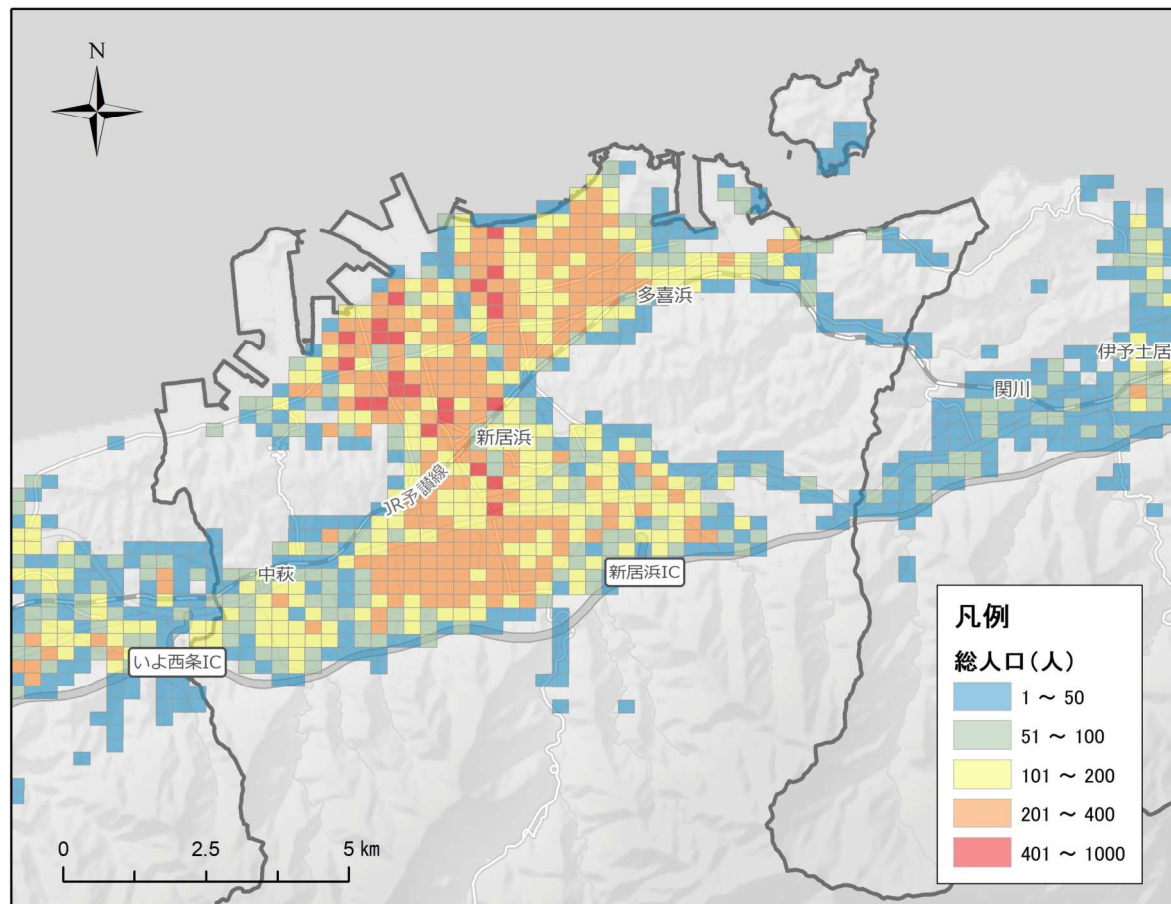
(2) 人口減少・少子高齢化

- 新居浜市の人口は減少が続いており、ここ40年間で約16千人もの減少となっており、今後も減少が予測されている。
- 年齢層をみると、15歳未満の年少人口、15～64歳の生産年齢人口が減少している一方で、65歳以上の高齢人口の割合が大きくなっており、新居浜市の高齢化が加速している。
- 新居浜市民のほとんどが松山自動車道から北側にかけて居住しており、特に新居浜港本港地区に隣接する臨海部に多く人口が集中している。



資料：総務省統計局「国勢調査」
 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 令和5年推計」

図 新居浜市内の3年齢階層別人口推移



資料：総務省統計局「国勢調査」

図 新居浜市の人口分布

(3) 道路交通ネットワークの整備

① 現在の道路網と整備状況

- 新居浜港との広域アクセスを担う高規格道路・地方高規格道路は概ね開通済となっている。
- 一方で、「(一)新居浜東港線」「(一)新居浜港線」は現在整備が進められている。

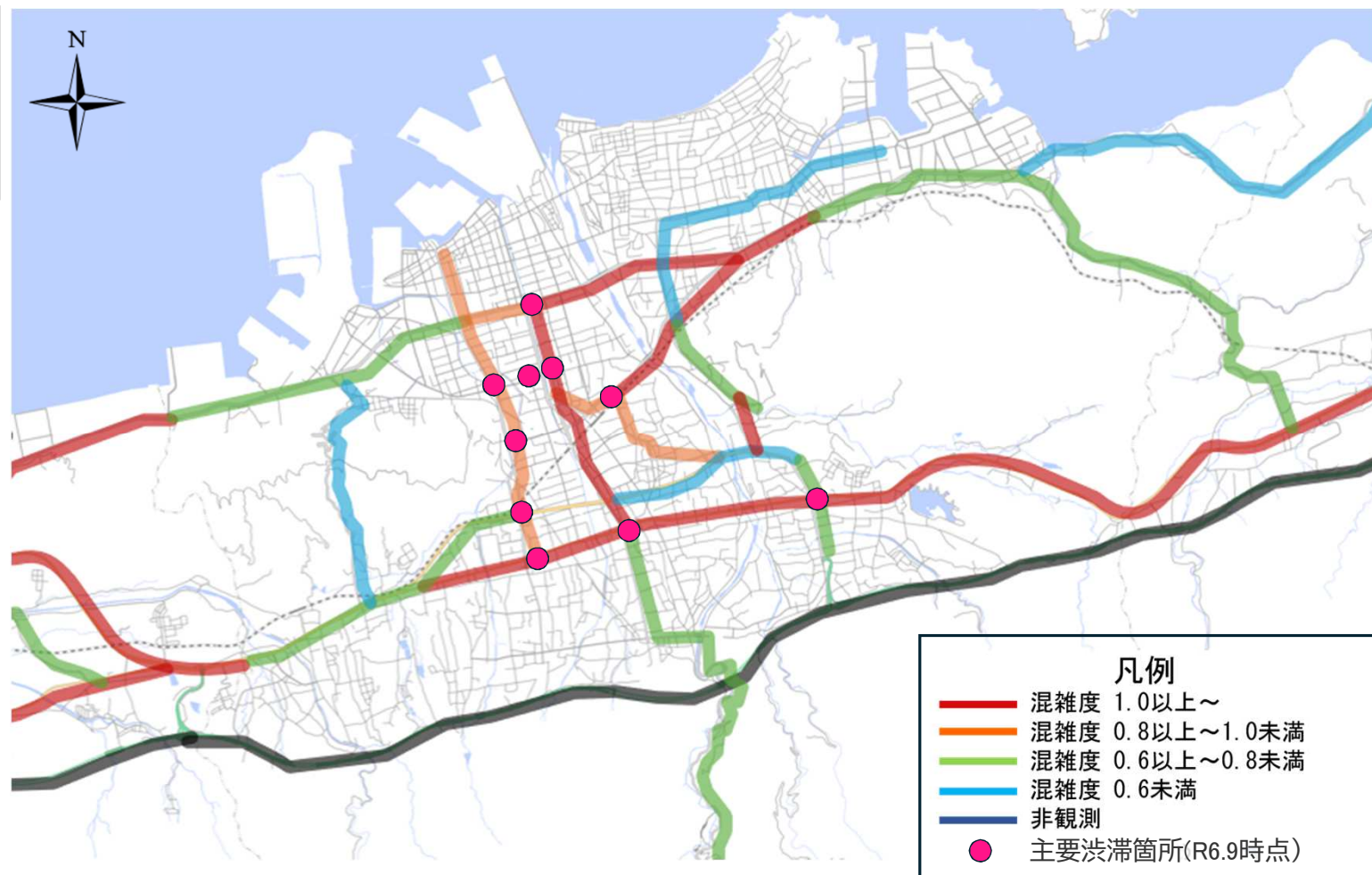


地図:地理院地図Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成
 図 現在の道路網と整備状況

(3) 道路交通ネットワークの整備

② 混雑状況

- 新居浜市は愛媛県内でも国・県道の混雑度が高くなっている。特に本港地区と東港地区を結ぶ道路の交通混雑がみられる。



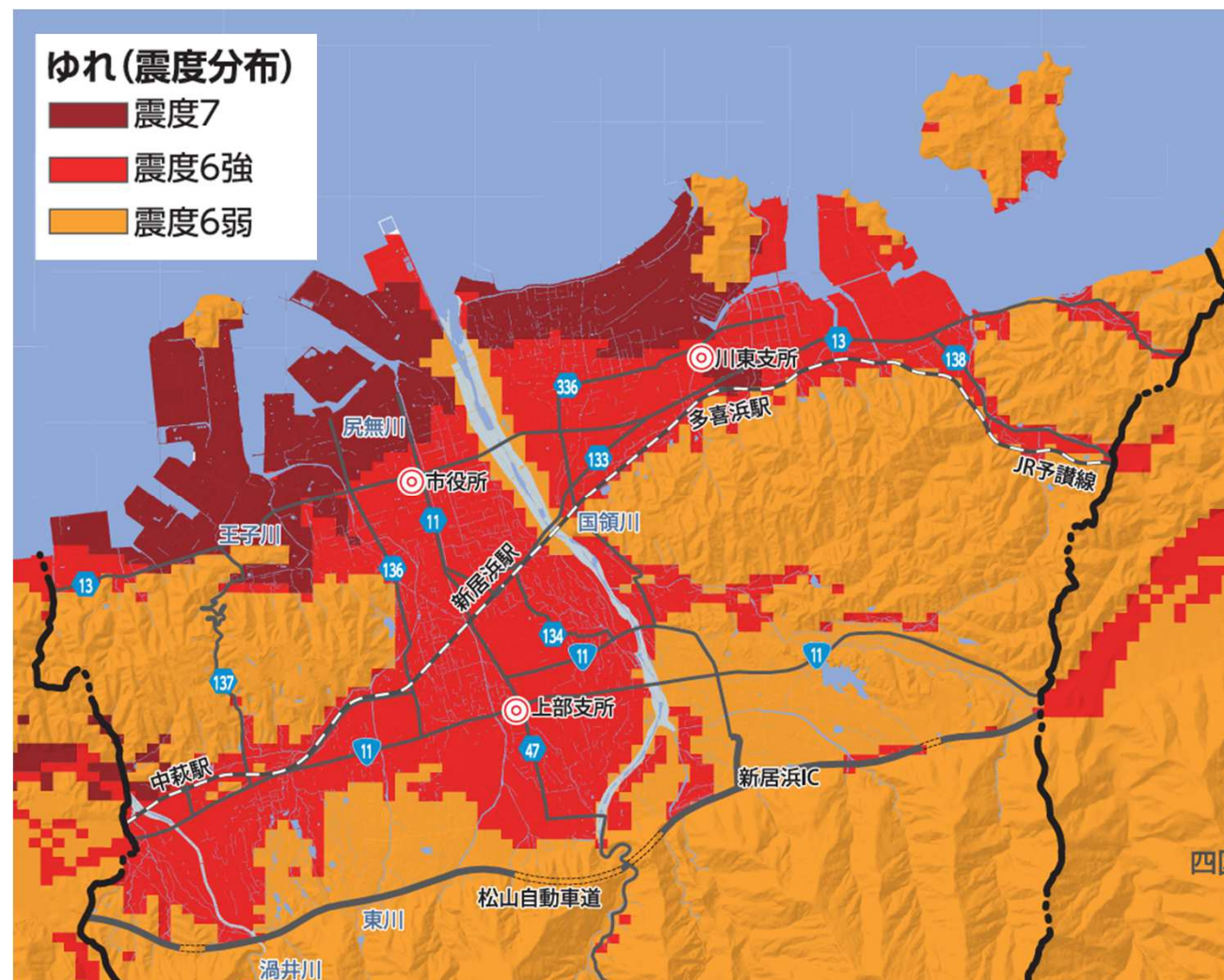
資料:国土交通省「令和3年度全国道路・街路情勢調査」
地図:地理院地図Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

図 新居浜市周辺道路の混雑状況

(4) 災害リスクと輸送網の整備

① 自然災害のリスク

- 南海トラフ巨大地震において、新居浜港のうち本港地区は震度7、東港地区は震度6強と想定されている。



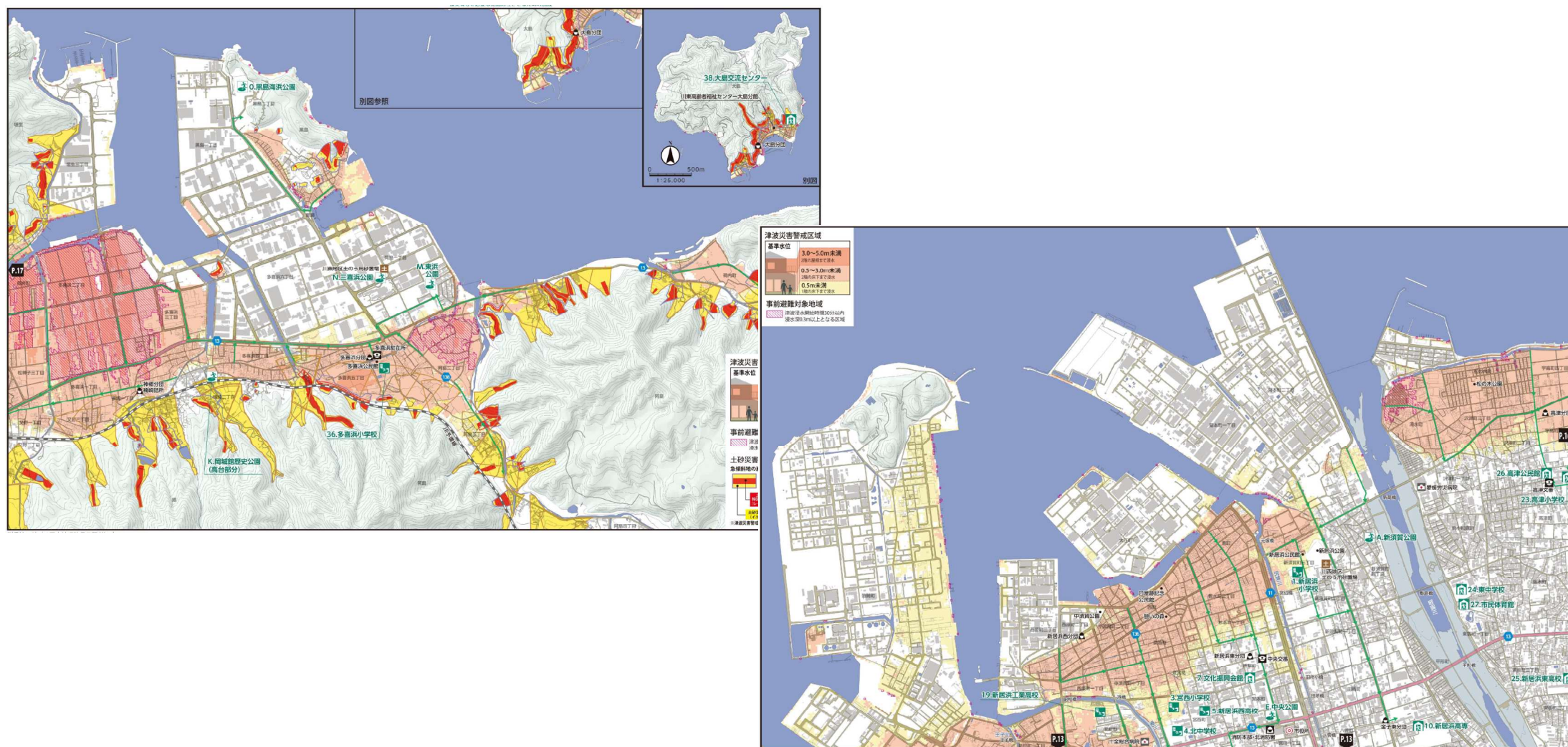
出典:新居浜市総合防災マップ(令和5年12月)

図 震度分布図(南海トラフ巨大地震)

(4) 災害リスクと輸送網の整備

① 自然災害のリスク

- 南海トラフ巨大地震において、津波の浸水リスクは比較的低い地域が多いものの、一定程度の浸水が想定されている。



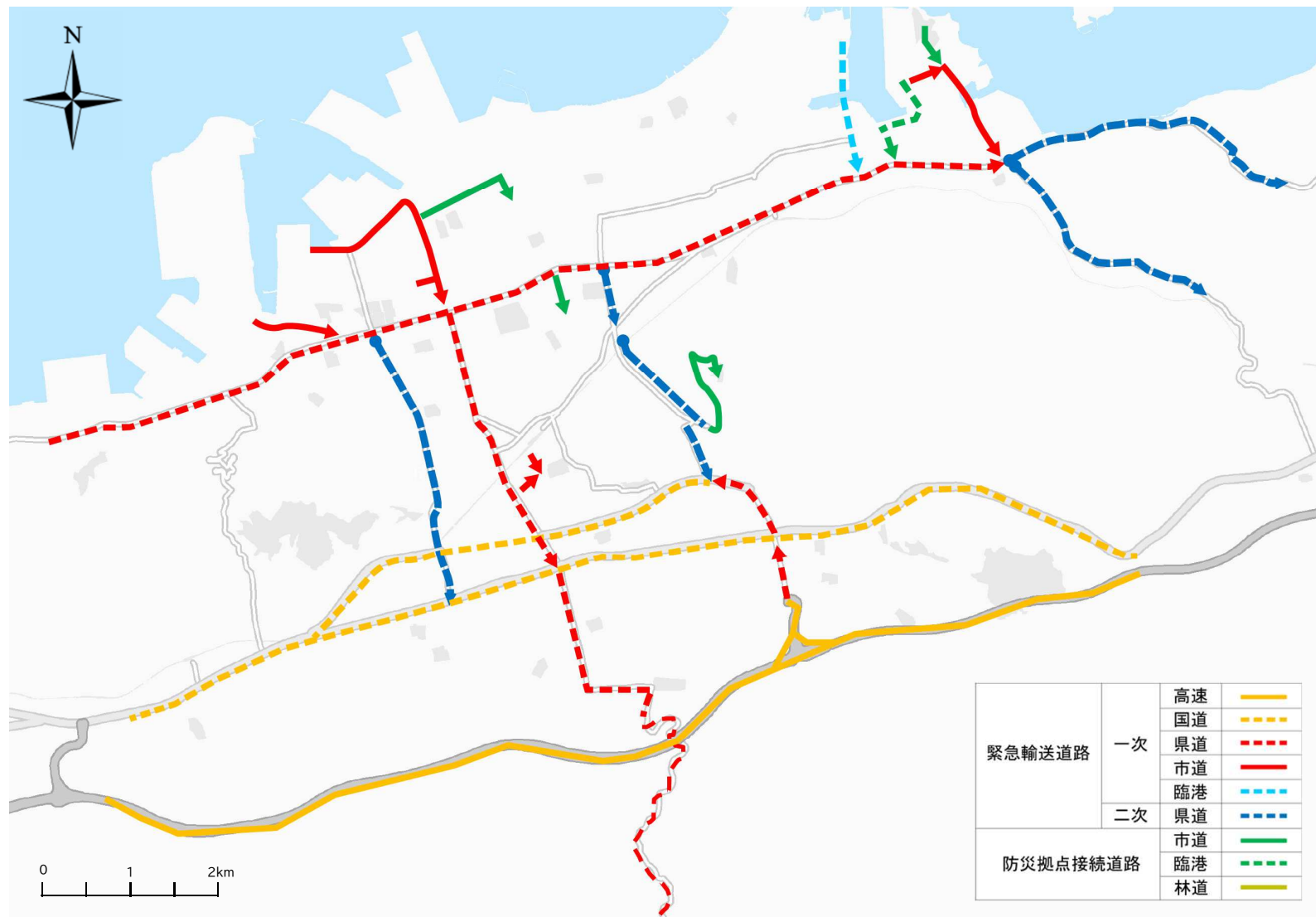
出典:新居浜市総合防災マップ(令和5年12月)

図 津波浸水想定図

(4) 災害リスクと輸送網の整備

② 災害時の緊急輸送道路網

- 「新居浜市 地域防災計画 令和6年度修正版」において新居浜市内の緊急輸送道路が位置付けられており、新居浜港に接続する道路や国道11号、松山自動車道等が第一次緊急輸送道路となっている。



資料:新居浜市「新居浜市 地域防災計画令和6年度修正版」(令和7年2月)

図 新居浜市内の緊急輸送道路

(4) 観光資源

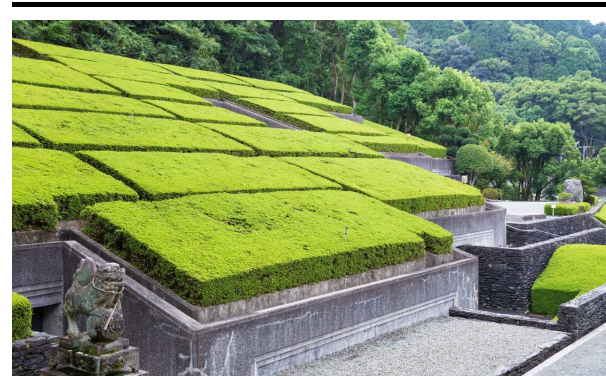
① 施設立地

- 新居浜市の主要観光施設は「別子ライン」「マイントピア別子」「広瀬歴史記念館」「愛媛県総合科学博物館」「別子銅山記念館」「マリンパーク新居浜」などが挙げられる。
- 別子銅山の産業遺産をはじめ、山間部沿いに観光施設が立地している。



地図：地理院地図Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成
図 新居浜市内の主要観光施設

別子銅山記念館



出典：一般社団法人 新居浜市観光物産協会
マイントピア別子東平エリア

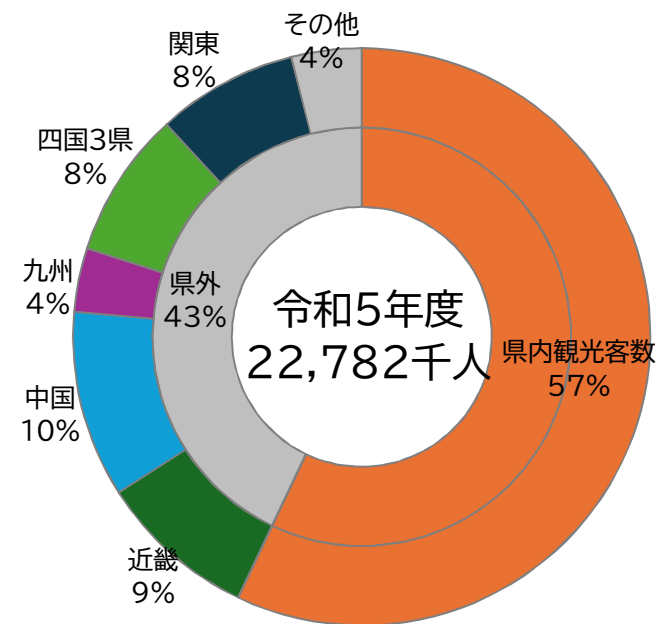
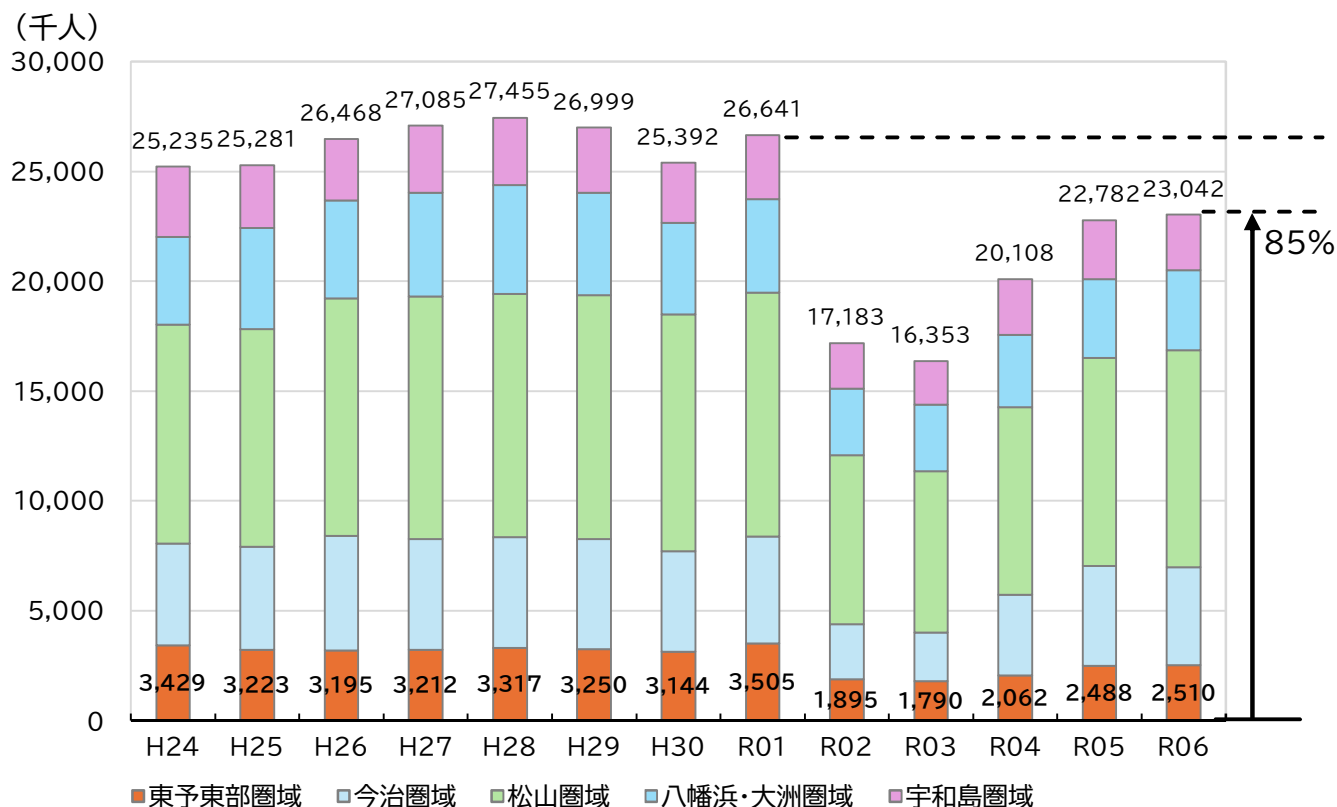


出典：マイントピア別子

(4) 観光資源

② 観光入込客数の推移

● 観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年に大きく減少したものの、愛媛県ではその後、順調に回復し、令和6年時点で令和元年の約85%にまで回復している。一方で、新居浜市を含む東予東部圏域では、令和6年時点で2,510千人と令和元年の7割程度にとどまっており、観光集客の取組みが求められている。



※：東予東部圏域：四国中央市、西条市、新居浜市
 今治圏域：今治市、上島町
 松山圏域：松山市、久万高原町、伊予市、松前町、東温市、砥部町
 八幡浜・大洲圏域：八幡浜市、内子町、大洲市、伊方町、西予市
 宇和島圏域：宇和島市、鬼北町、松野町、愛南町

資料：愛媛県「観光客数とその消費額」

図 観光客の来訪地域の内訳

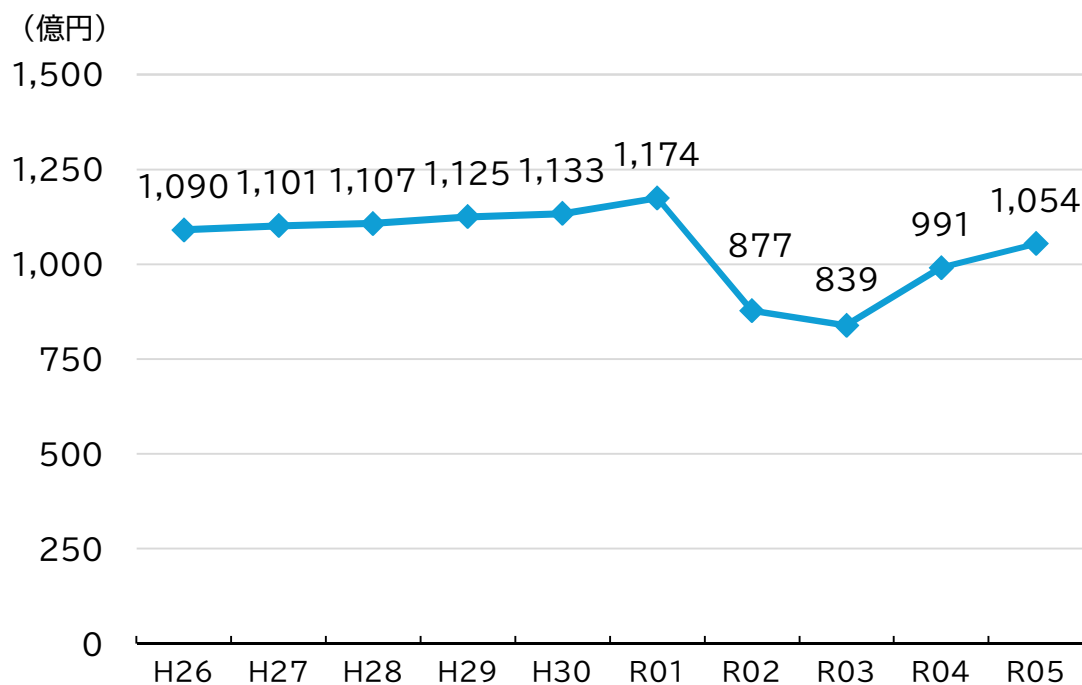
図 愛媛県全域と東予東部圏域の観光入込客数の推移

資料：愛媛県「観光客数とその消費額」

(4) 観光資源

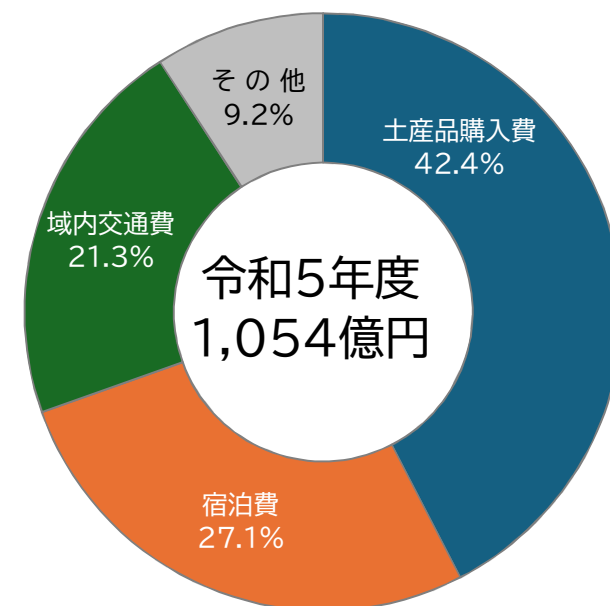
③ 観光消費額の推移

- 観光消費額は、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年度に大きく減少するものの、愛媛県では順調に回復し、令和5年時点で令和元年と同水準(約89%)に増加している。
- 支出項目別内訳を見ると、「土産品購入費」が42.4%と最も高く、次いで「宿泊費」が27.1%、「域内交通費」が21.3%となっている。



資料:愛媛県「観光客数とその消費額」

図 観光消費額の推移(愛媛県全域)



資料:愛媛県「観光客数とその消費額」

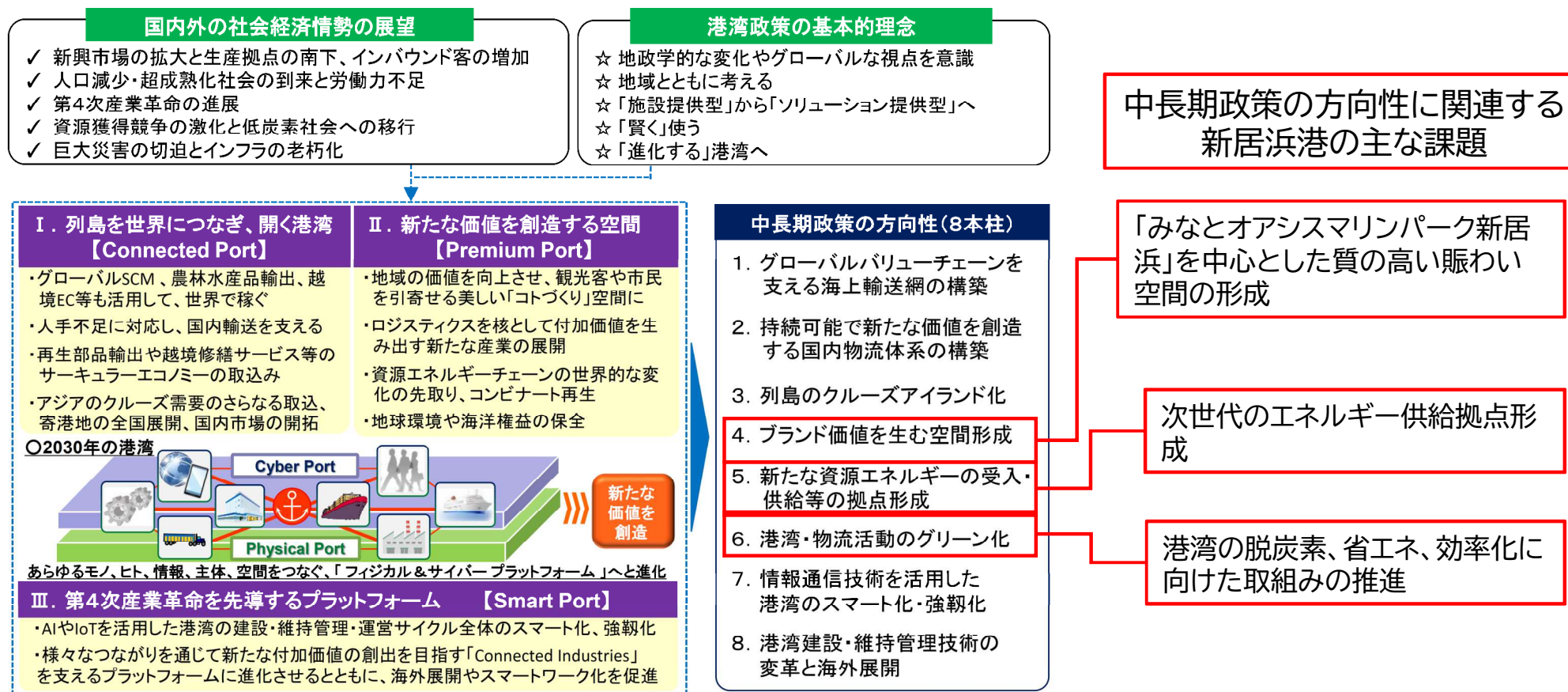
図 支出項目別観光消費額(愛媛県全域)

4. 上位関連計画

(1) 国における関連計画等

① 港湾の中長期政策「PORT2030」

- 国土交通省港湾局で制定された令和12年の港湾が果たすべき役割として8本柱があり、新居浜港においては「ブランド価値を生む空間形成」や「新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成」などが今後の課題として挙げられる。
- 特に「新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成」については、令和5年9月に策定した新居浜港・東予港(東港地区)港湾脱炭素化推進計画の中で将来構想として位置付けており、今後の整備推進が望まれている。



資料:国土交通省「港湾の中長期政策『PORT2030』」(平成30年7月)

図 港湾の中長期政策「PORT2030」の概要

(1) 国における関連計画等

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、四国の港湾における「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」を目指し、「四国の持続可能な発展」を実現することが明記されている。



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 四国港湾ビジョン2040～「効・創・適」新しい港の様式～

(1) 国における関連計画等

③ 四国圏広域地方計画

- 平成28年に四国地方整備局で策定され、国土形成計画の四国圏版といえる。四国圏では圏域を超えた交流で世界へ発信してくことを将来像として掲げている。

2) 四国圏の将来像

国土交通省

四国圏の発展に向けた目標として
関連してくるであろう新居浜港の主な課題

南海トラフ地震等大規模災害への対策の強化

背後圏の輸送道路網の整備・充実

魅力ある賑わい空間の形成

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想としての「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、
～圏域を超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。



資料: 国土交通省「四国圏広域地方計画(平成28年3月)」

図 四国圏広域地方計画 (計画期間:概ね10年間)

(2) 愛媛県における関連計画等

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、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。

人

次世代を育み、誰もが活躍できる愛媛県

施策4 性別に関わりなく活躍できる雇用環境の整備

施策16 製造業、サービス産業の成長促進と新企業の誘致

施策19 インバウンド誘客による国外からの活力の取り込み

施策20 本県ならではの魅力ある観光まちづくりの推進

経済

“稼ぐ力”を高め県民所得が向上した愛媛県

施策25 暮らしを支える地域交通の維持と基盤整理

施策26 公共施設の適正なマネジメント

施策29 大規模災害に備えたまちづくり

施策31 新興感染症への備え

暮らし

安全・安心で快適に暮らせる持続可能な愛媛県

施策35 地球温暖化対策への取組み

施策36 循環型社会の構築と良好な生活環境の保全

施策37 自然との共生

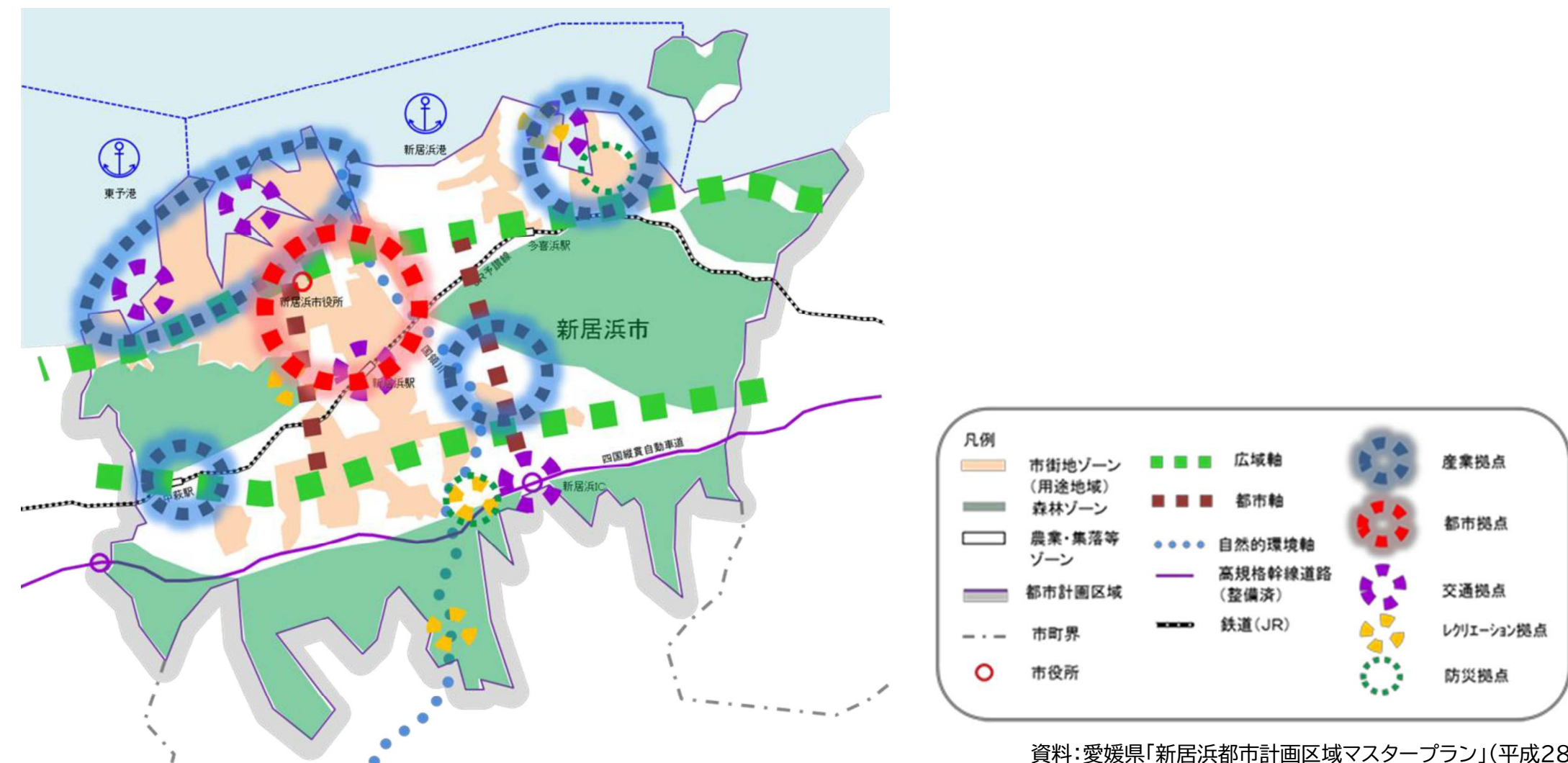
資料：愛媛県「愛媛県総合計画」

図 愛媛づくりの方向性と主な政策・施策(港湾に関連するものを一部抜粋)

(2) 愛媛県における関連計画等

② 新居浜都市計画区域マスタープラン

- 四国縦貫自動車道の新居浜インターチェンジ、JR新居浜駅、新居浜港及び東予港を陸・海の交通拠点として位置付け、交通・交流機能、物流機能の充実や防災機能の向上等図っていくとしている。



資料:愛媛県「新居浜都市計画区域マスタープラン」(平成28年)

図 新居浜市の都市構造のイメージ

(2) 愛媛県における関連計画等

③ 愛媛県地域防災計画

- 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たものが、愛媛県地域防災計画であり、「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つで構成されている。
- 新居浜港は「地震災害対策編」において、「防災拠点となる港湾」として位置付けられている。



図 愛知県内の防災拠点(港湾・漁港)

資料:愛媛県「愛媛県地域防災計画」

(3) 新居浜市における関連計画等

① 第六次新居浜市長期総合計画

表 まちづくりの目標ごとの施策(赤枠は港湾に関連する施策)

● 将来都市像「人が輝くあかがねのまち にいはま」の実現に向け、6つの目標と掲げている。

長期総合計画の施策に関連する新居浜港の主な課題

- ① ・ものづくり人材の確保と育成
・企業誘致 等
- ② ・産業を支える人材の確保
・働きやすい環境づくり 等
- ③ ・地域資源の磨き上げと次世代の観光資源の発掘 等
- ④ ・幹線道路の整備 等
- ⑤ ・物流の高度化に対応する公共心頭の整備
・港湾・海岸保全施設の適切な管理と長寿命化
・港のにぎわいづくり 等

<p>【目標1】未来を作り出す子どもが育つまちづくり</p>	<p>【目標2】健康で、いきいきと暮らし、支えあうまちづくり</p>	<p>【目標3】活力とにぎわいにみち、魅力ある職場が生み出されるまちづくり</p>	<p>【目標4】安全・安心・快適を実感できるまちづくり</p>
子ども・子育て支援の充実 家庭、地域の教育力の向上 学校教育の充実 特別支援教育の充実	健康づくりと医療体制の充実 地域福祉の充実 障がい者福祉の充実 高齢者福祉の充実 社会保障の充実	工業の振興 商業の振興 雇用環境の充実 観光・物産の振興 農業の振興 林業の振興 水産業の振興	快適で魅力あふれる都市空間の創出 道路の整備 安心な住宅の整備 港湾の整備 防災・減災対策の推進 生活安全対策の推進 消防体制の充実 運輸交通体系の整備
<p>【目標5】人と地域の力で豊かな心を育み、つながり、学ぶ合うまちづくり</p>	<p>【目標6】人と自然が調和した快適に生活できるまちづくり</p>	<p>【計画の推進】持続可能なまちづくりの推進</p>	
学習活動の充実 文化芸術の振興と歴史文化の継承 スポーツの振興と競技力の向上	近代化産業遺産の保存活用・整備の充実 人権の尊重 男女共同参画社会の形成 地域コミュニティの充実	国際化の推進 地球環境の保全と継承 生活環境の保全と調和 循環型社会の実現 上下水道事業の推進	人口減少対策とシティブランド戦略の推進 開かれた市政の推進 考課・効率的な自治体経営の推進 ICT(情報通信技術)の活用と市民サービスの向上

(3) 新居浜市における関連計画等

② 新居浜市都市計画マスタープラン

- 将来都市像「-豊かな心で幸せつむぐ- 人が輝く あかがねのまち にいはま」を掲げ、新居浜港においては、物流機能の一層の強化やみなとオアシスマリンパーク新居浜の適切な維持・管理、神戸港行定期航路維持と運行環境の整備促進の大きく3つの方針を掲げている。

表 港湾における主な整備方針

港湾における主な整備方針	概要
港湾機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> • 近年の経済のグローバル化による物流需要の増大やコンテナ船大型化等の変化に対応するための物流機能のより一層の強化・充実 • 臨港道路及び橋梁などの港湾施設の老朽化・耐震対策の推進
みなとオアシスマリンパーク新居浜の維持・管理	<ul style="list-style-type: none"> • 適切な維持・管理による「みなと」を核としたにぎわいの創出
運行環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> • 新居浜市と神戸市を結ぶ定期航路の維持 • 鉄道、バス、自動車交通等との利用バランスに配慮した運行環境の整備の促進

資料:新居浜市「新居浜市都市計画マスタープラン」(令和3年)

(3) 新居浜市における関連計画等

③ 新居浜市地域防災計画

- 新居浜市の防災対策の指針として、災害対策基本法第42条の規定に基づき、昭和38年に災害応急対策計画を主として策定された。
- 令和7年2月には能登半島地震を踏まえ、被災者支援、市民への情報伝達に関する内容に修正がなされている。

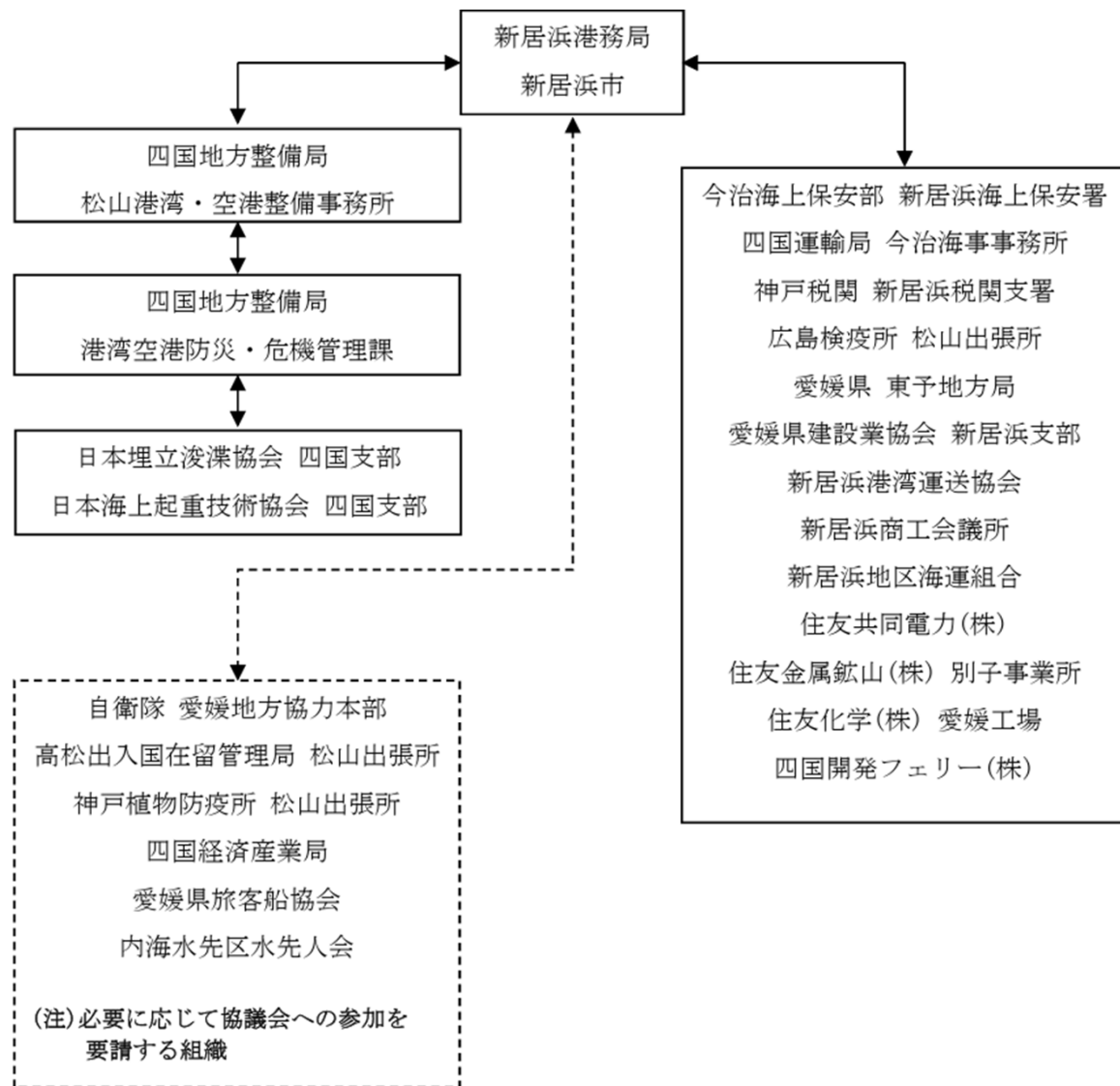
表 新居浜市地域防災計画の沿革(一部抜粋)

年月	計画の策定・主な修正内容
昭和38年10月	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害応急対策計画を主眼として策定
	(昭和38年～令和3年にかけて12回の修正が実施、詳細は割愛)
令和3年3月	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害対策基本法及び水防法の改正内容並びに防災基本計画修正及び愛媛県地域防災計画修正を反映 ● 防災・減災に資する国土強靱化基本法に基づく新居浜市国土強靱化地域計画を明記 ● 新型コロナウイルスの感染対策の観点を取り入れた防災対策、避難所の過密抑制について変更 ● 5段階の警報レベルでの防災情報提供による避難行動の支援を反映 ● 消防防止合同庁舎及び防災センターの開設、危機管理体制の見直しを反映
令和4年3月	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害対策基本法の改正内容及び防災基本計画修正ならびに愛媛県地域防災計画修正を反映 ● 避難勧告・避難指示の一本化や避難指示の実施段階等、避難情報の在り方の包括的な見直しを反映 ● 個別避難計画について市の作成の努力義務化であることの明記 ● 広域避難における市町村間の協議を可能とする規定等の措置の反映 ● 避難所の健康管理や衛生管理、適切な空間確保等、新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた修正
令和7年2月	<ul style="list-style-type: none"> ● 国の防災基本計画、愛媛県地域防災計画の修正を反映 ● 関連法令や施策進展等を踏まえ、多様な主体と連携した被災者支援、市民への情報伝達等の修正事項を反映

(3) 新居浜市における関連計画等

④ 新居浜港港湾事業継続計画(新居浜港港湾BCP)

- 港湾を利用する多数の関係者間の連絡体制を確立し、各自の役割や対応の手順、復旧目標等を明確にしている。
- 港湾を利用する多数の関係者間の連絡体制を確立し、各自の役割や対応の手順、復旧目標等を明確にしている。
- 緊急物資輸送を東港地区黒島第1岸壁(-7.2m耐震)や垣生第1岸壁(-7.5m)で行うため、被災時は多喜浜航路(-7.5m)、泊地(-7.5m)の啓開及び緊急輸送道路の臨港道路、多喜浜埠頭線、垣生線および、市道 沖浜中通り線、東港東浜筋線の啓開が優先される。



資料:新居浜港務局「新居浜港港湾事業継続計画(新居浜港港湾BCP)」

図 災害時等緊急連絡網

(3) 新居浜市における関連計画等

⑤ 新居浜市観光振興計画

基本戦略 1 産業遺産群を中核的な観光資源とした観光振興の実現

戦略1-1 産業遺産群を中核資源とした魅力整備戦略

- ①「マイントピア別子端出場ゾーン」の魅力創出、整備事業
- ②「マイントピア別子東平ゾーン」の魅力創出、整備事業
- ③産業遺産群に関連する取り組みの推進



戦略1-2 産業遺産群を中核資源とした観光需要創出戦略

- ①食事メニュー、特産品、お土産品の開発と提供
- ②情報発信、プロモーション、PRの推進



戦略1-3 産業遺産群を活用した新居浜市ブランド化戦略

- ①新居浜市地域ブランド化の推進
- ②新居浜市シティブランドプロモーションの推進



戦略1-4 観光資源の磨き上げと、次世代の観光資源の発掘

- ①新居浜市の伝統文化行事、建築物などの観光資源化
- ②新居浜市の自然を観光資源化する取り組みの推進(エコツーリズム)
- ③まちの魅力創出への取り組み
- ④スポーツツーリズムの推進
- ⑤MICEやフィルムコミッションの推進
- ⑥「ものづくりのまち」の魅力の整備



基本戦略 2 観光施策を効果的・効率的に行うための観光マーケティング機能の導入

戦略2-1 観光市場データの収集・分析スキームの確立

- ①観光市場に関するオープンデータ情報収集、集計・分析スキームの確立
- ②観光客に関する情報収集、集計・分析スキームの確立

戦略2-2 PDCAサイクルの確立と実施体制

- ①PDCAサイクルの確立
- ②観光マーケティング機能を持つ新組織設立に向けた取り組み



基本戦略 3 観光施策の効果を高める受入環境の整備

戦略3-1 ソフト整備事業

- ①ホスピタリティ研修の実施
- ②事業者向けの観光セミナーの実施
- ③ガイド後継者育成のための認定制度や講習会の実施
- ④着地型旅行商品造成を目的とした住民ワークショップ等の実施
- ⑤市内事業者の交流会の実施
- ⑥地域人材の育成



戦略3-2 ハード整備事業

- ①観光施設、スポットにおける受入環境整備
- ②各種サインの多言語化
- ③市内二次交通への環境整備
- ④交通サインの整備



図 基本戦略

● 新居浜市では、「別子銅山の近代化産業遺産」や「新居浜太鼓祭り」等、新居浜市内の豊かな地域資源を活用した観光振興を重要な施策と位置づけ、観光振興の目指すべき姿を示すため当該計画が策定された。

実践プラン1

「産業遺産群と自然の資源を繋ぐことによる市内周遊の実現」

- ターゲット
「マイントピア別子を訪れている観光客」「関西地方・中国四国地方の登山客」「関西地方・中国四国地方における自然学習旅行」
- 具体的施策
新居浜市における産業遺産群に代表される観光資源と、豊かな自然の観光資源を結びつけることによって、価値の高い「周遊型観光」「自然の体験型観光」を実現し、新しい新居浜市の観光の魅力創出を目指す。



実践プラン2

「ビジネス関連客をターゲットにした施策の実現」

- ターゲット
「新居浜市を訪れているビジネス関連客」
- 具体的施策
新居浜市は工業都市として発展し、多くの住友関連企業が立地していることから、多くのビジネス関連客が新居浜市を訪れています。そこで、ビジネス関連客のニーズに合わせた観光や、お土産品などを積極的に提案することにより、観光消費単価の改善を狙う。

実践プラン3

「子育て世代・ファミリー層をターゲットにした施策の実現」

- ターゲット
「中国・四国地方における子どもを持つファミリー層」
- 具体的施策
市内の観光資源を繋ぎ、ファミリーで「テーマパーク」のように一日中楽しめる新居浜観光を提案することによって、ターゲットの需要の獲得を狙う。



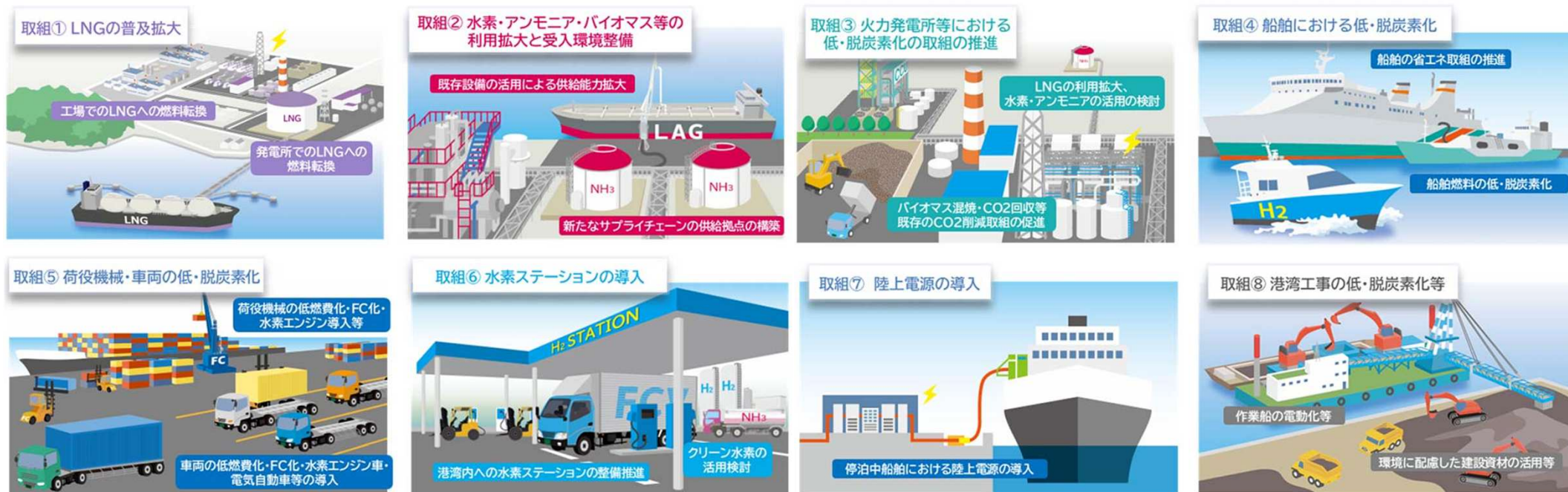
新居浜市
観光振興計画の
施策に
関連する
新居浜港の
主な取組方針

子育て世代や
ファミリー層を
ターゲットに
マリナーパーク新居浜
の積極的な活用

図 実践プラン

(4) 新居浜港・東予港(東港地区)港湾脱炭素推進計画

- 非鉄金属、化学工業、機械製造などの産業が発展している新居浜港において、令和32年のカーボンニュートラルの実現に向けた戦略や実行プランを定めている。
- 新居浜港・東予港(東港地区)港湾脱炭素推進計画では、LNGの普及拡大や次世代エネルギーの利用拡大と受入環境整備等、8つの方針を掲げ、令和12年に平成25年比46%減、令和32年にカーボンニュートラルの実現を目指している。



出典:新居浜港務局・愛媛県「新居浜港・東予港(東港地区)港湾脱炭素推進計画」(令和5年)

図 新居浜港等におけるCNP形成に向けた8つの取組イメージ

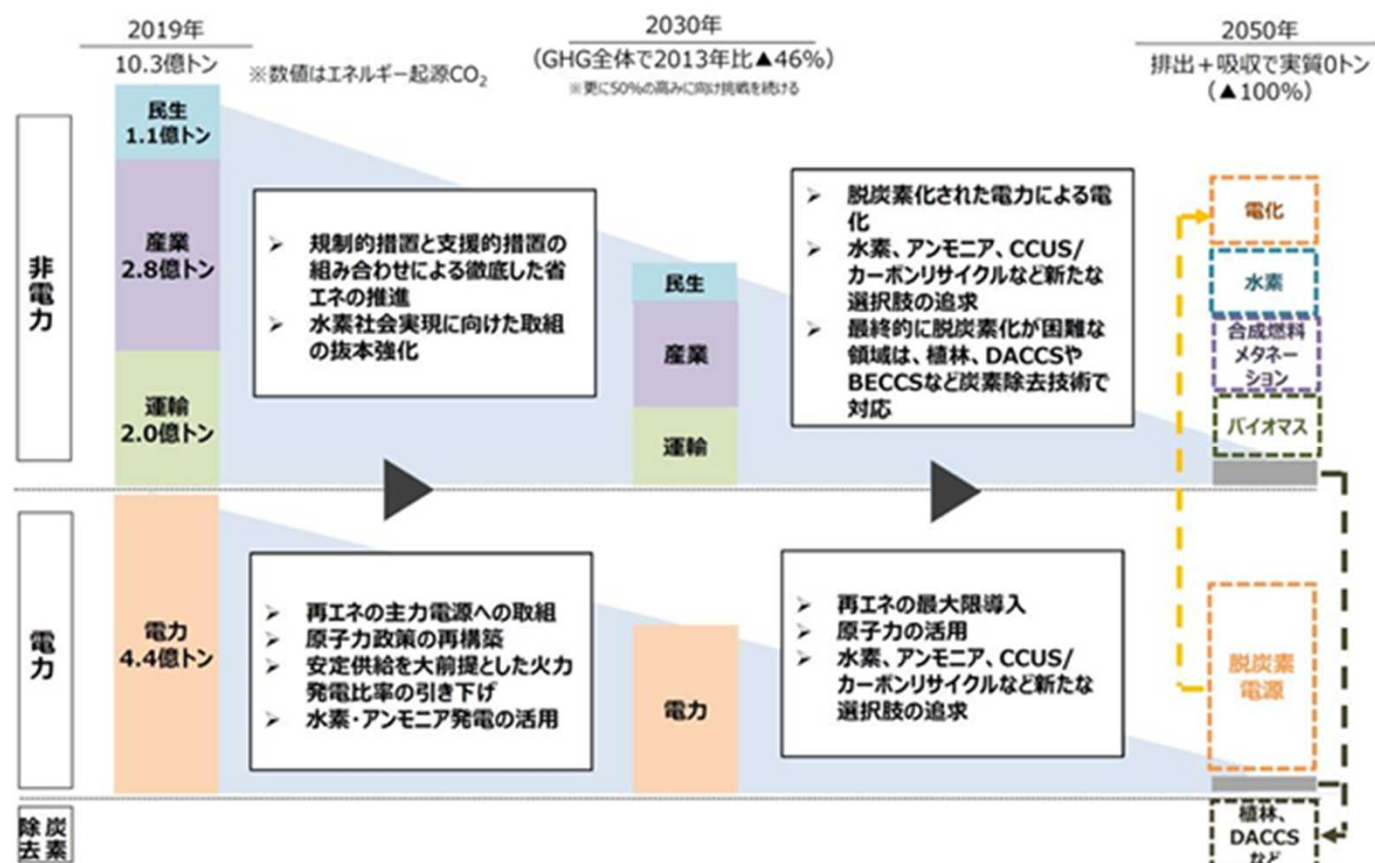


5. 新居浜港を取り巻く情勢の変化

(1) カーボンニュートラルの実現

① 政府目標

- 地球温暖化が進行する中、平成27年に採択されたパリ協定を受け、令和2年10月、政府は、令和32年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言し、同年12月、日本全体の取組として「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定された。
- 同戦略では、令和12年度までに温室効果ガスの排出を46%削減(平成25年比)し、令和32年の脱炭素社会の実現に向けて、産業構造と社会経済の変革を進めていくこととしている。



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

図 令和32年カーボンニュートラル実現に向けたフロー

5. 新居浜港を取り巻く情勢の変化

(1) カーボンニュートラルの実現

② カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の推進

- 全国の港湾でカーボンニュートラルポートの取組みが進められており、令和7年8月時点で全国52港湾が港湾脱炭素化推進計画を作成している。
- 瀬戸内地域の港湾では、鉄鋼業等の重工産業が集中する港湾で将来の水素・アンモニア需要量が高い。

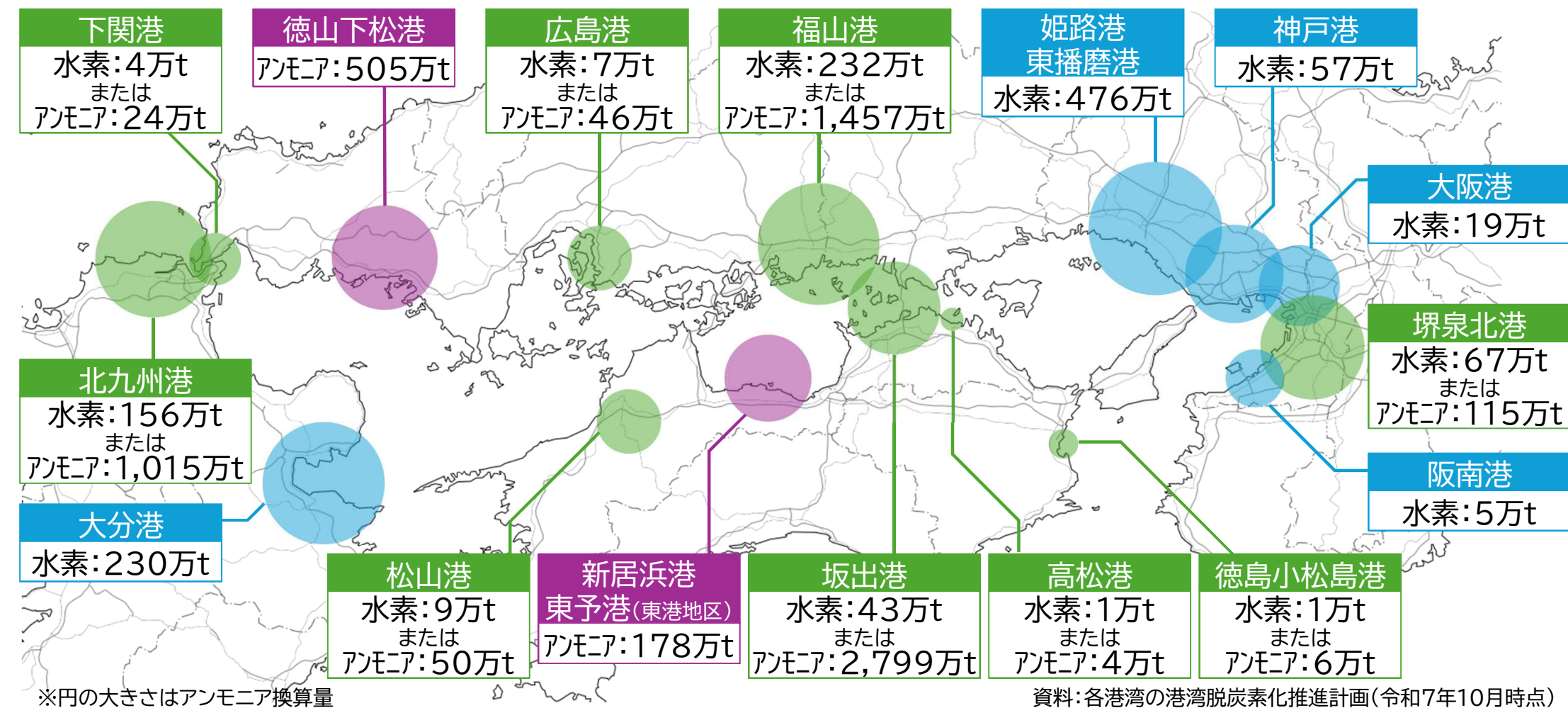
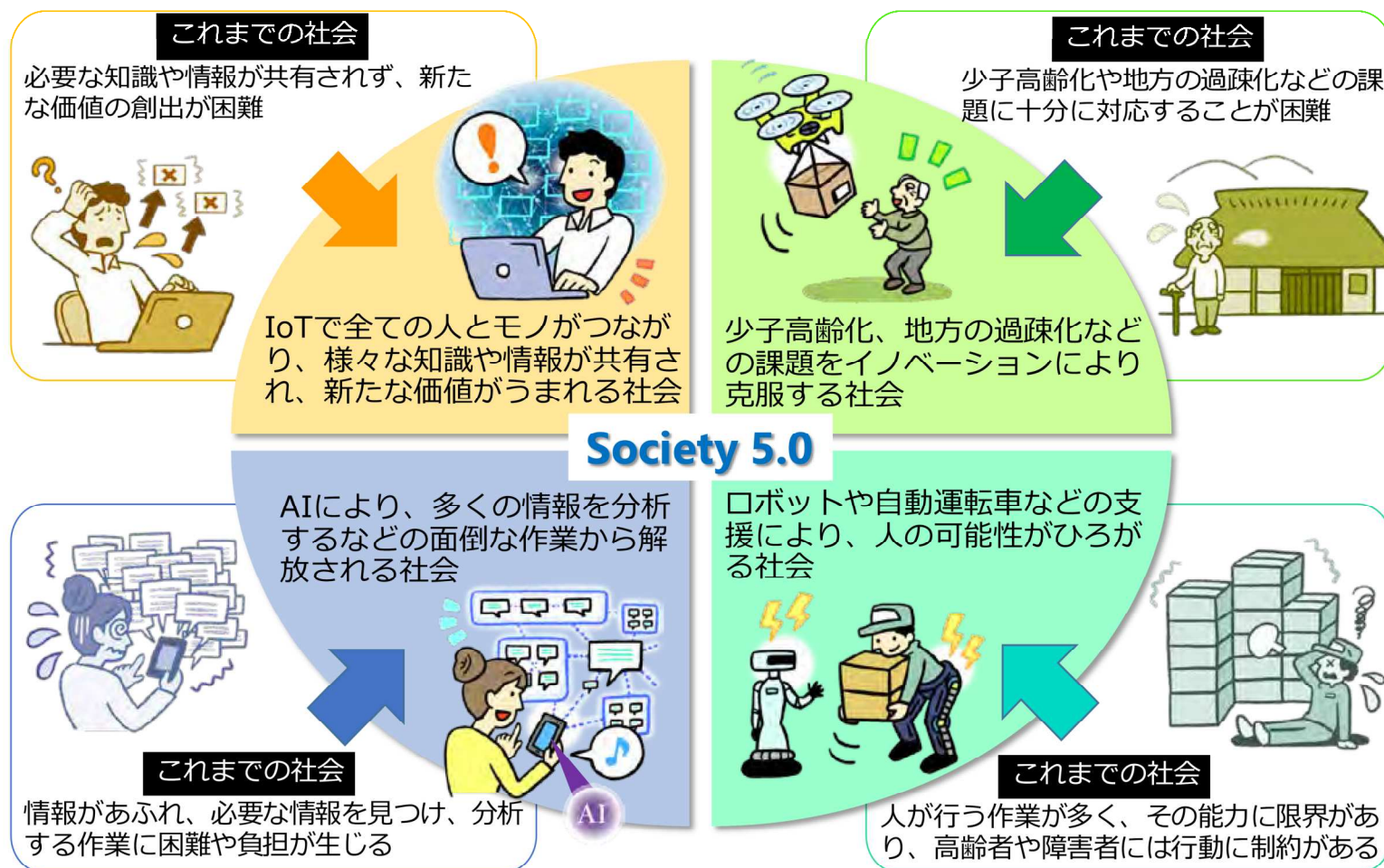


図 瀬戸内地域港湾の水素・アンモニア需要量(2050年)

(2) デジタルトランスフォーメーション(DX)の進展

- 近年のデジタル化の進展により国際社会や企業活動、ライフスタイル等、様々な変化をもたらした。
- 様々な社会経済活動の解決において、デジタル技術を活用することが求められ、社会全体のデジタル化が重要となりつつある。
- デジタル化の進展によって到達する社会像としてサイバー空間とフィジカル空間を高度に融合させたシステムによって、経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会「Society5.0」が提唱されている。



[内閣府作成]

図 Society5.0で実現する社会

出典:内閣府HP

(3) 物流における動向

① 物流の2024年問題

- 働き方改革関連法によって、令和6年4月から自動車運転業務の時間外労働時間に上限規制が設けられた。これに伴い、トラック輸送業界の売上減少、トラックドライバーの収入減少、荷主企業の運賃上昇等の問題が生じると危惧されている。
- 人口減少によるトラックドライバーの減少も相まって、これまでの輸送サービスが維持できなくなる可能性がある。



図 2024年問題によって生じる変化

出典: BtoBプラットフォーム

(3) 物流における動向

② 物流革新緊急パッケージ

- 令和5年10月6日に我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において、物流革新緊急パッケージが閣議決定された。
- 主な内容は、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容、商慣行の見直しの大きく3つであり、それぞれの施策方針が打ち出されている。

物流の効率化

1. 即効性のある設備投資・物流DXの推進

2. モーダルシフトの推進

3. 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

4. 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

5. 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

6. 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)

7. 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

8. 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

荷主・消費者の行動変容

1. 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

2. 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

商慣行の見直し

1. トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化(集中監視月間の創設)

2. 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」の引上げ

3. 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(改正法が令和6年4月に公布済)

資料:内閣府HPより作成

図 物流革新緊急パッケージの主な施策

(3) 物流における動向

③ 愛媛県の取組

- 愛媛県では、「物流の2024年問題」への対策を検討することを目的に「愛媛県持続可能な効率的物流検討会」が令和5年からこれまでに計5回開催されている。
- その他に、「愛媛県トラック物流効率化等支援事業」や、「愛媛県海運利用トライアル事業」といった、物流事業者や荷主企業に対して、物流効率化やモーダルシフト等の取組みに対して補助を行う事業を実施している。

表 愛媛県における物流に関する支援事業

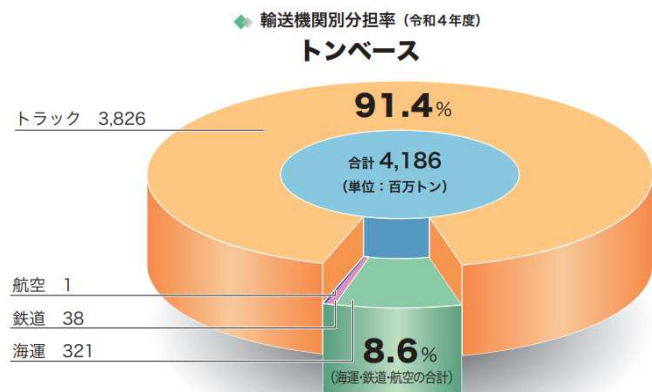
	愛媛県トラック物流効率化等支援事業	愛媛県海運利用トライアル事業
目的	営業用トラック事業者が実施する物流効率化や人材の確保への支援	トラック等の輸送から船舶輸送への転換(モーダルシフト)を図るほか、県内港利用の促進による航路の維持・拡充
対象者	令和6年4月1日時点で県内に本社又は営業所を有する営業用トラック事業者 (一般貨物自動車運送事業者(いわゆる霊柩事業のみを営む者を除く。)又は特定貨物自動車運送事業者に限る。)	愛媛県内に工場等を有する荷主及び物流事業者(※個人事業主を除く)
補助対象事業	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送の効率化に資する機器、システムの導入 ・荷役作業の効率化を図る機器等の導入 ・協働配送や中継輸送の実施 ・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 ・人材確保重点支援メニュー 	<ul style="list-style-type: none"> ・県が指定する航路(県内港と県外港・外国港を結ぶ航路)を利用した貨物輸送であり、下表いずれかに該当する事業が対象。※ ①フェリー航路、RORO船航路、内貿コンテナ航路 ②外貿コンテナ航路(内航フィーダー含む) ※各航路その他条件有。
補助額	50～200万円 ※人材確保重点支援メニューの場合60～300万円 ※補助率は1/2 以内	10～100万円

資料:愛媛県HPより作成

(3) 物流における動向

④ トラック業界の動向

- 全国的に貨物輸送はトラック輸送がトンベースで約9割を占めているが、トラックドライバー不足とともにドライバーの高齢化が進行しており、将来更にトラックドライバーが減少することが懸念されている。
- 令和6年4月から、働き方改革関連法におけるトラックドライバー等の時間外労働の上限規制が適用され、物流の担い手の確保や効率的な物流システムの構築が急務となっている。



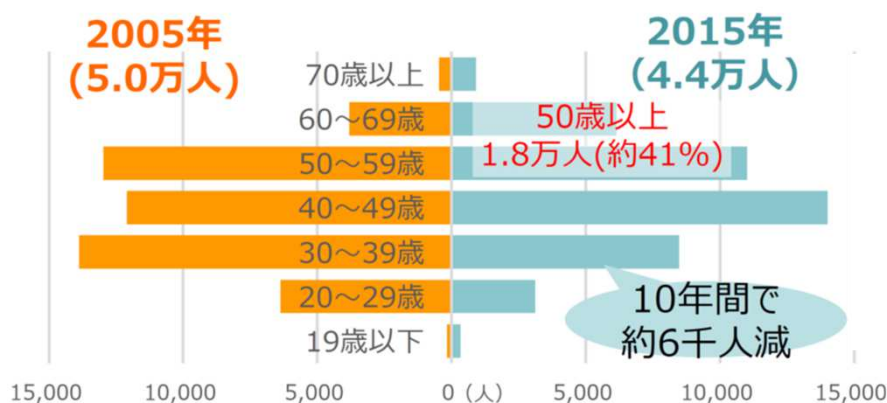
出典:「日本のトラック輸送産業現状と課題2024」
全日本トラック協会

図 輸送機関別分担率

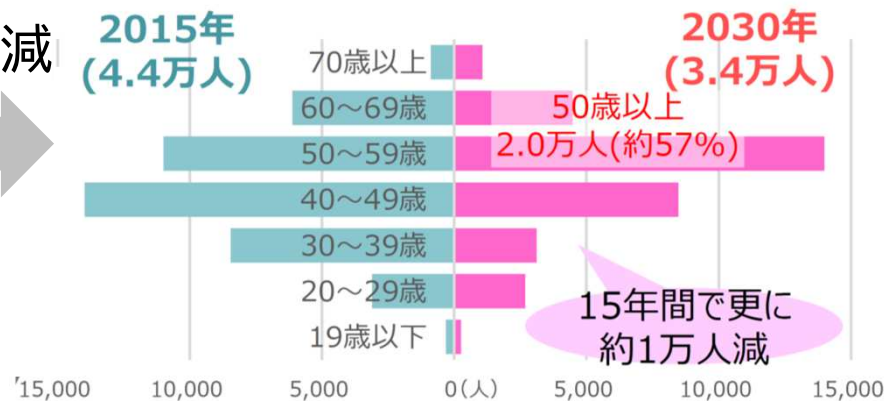


出典:国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会第5回検討会」

図 時間外労働の上限規制イメージ



高齢化・就業者減



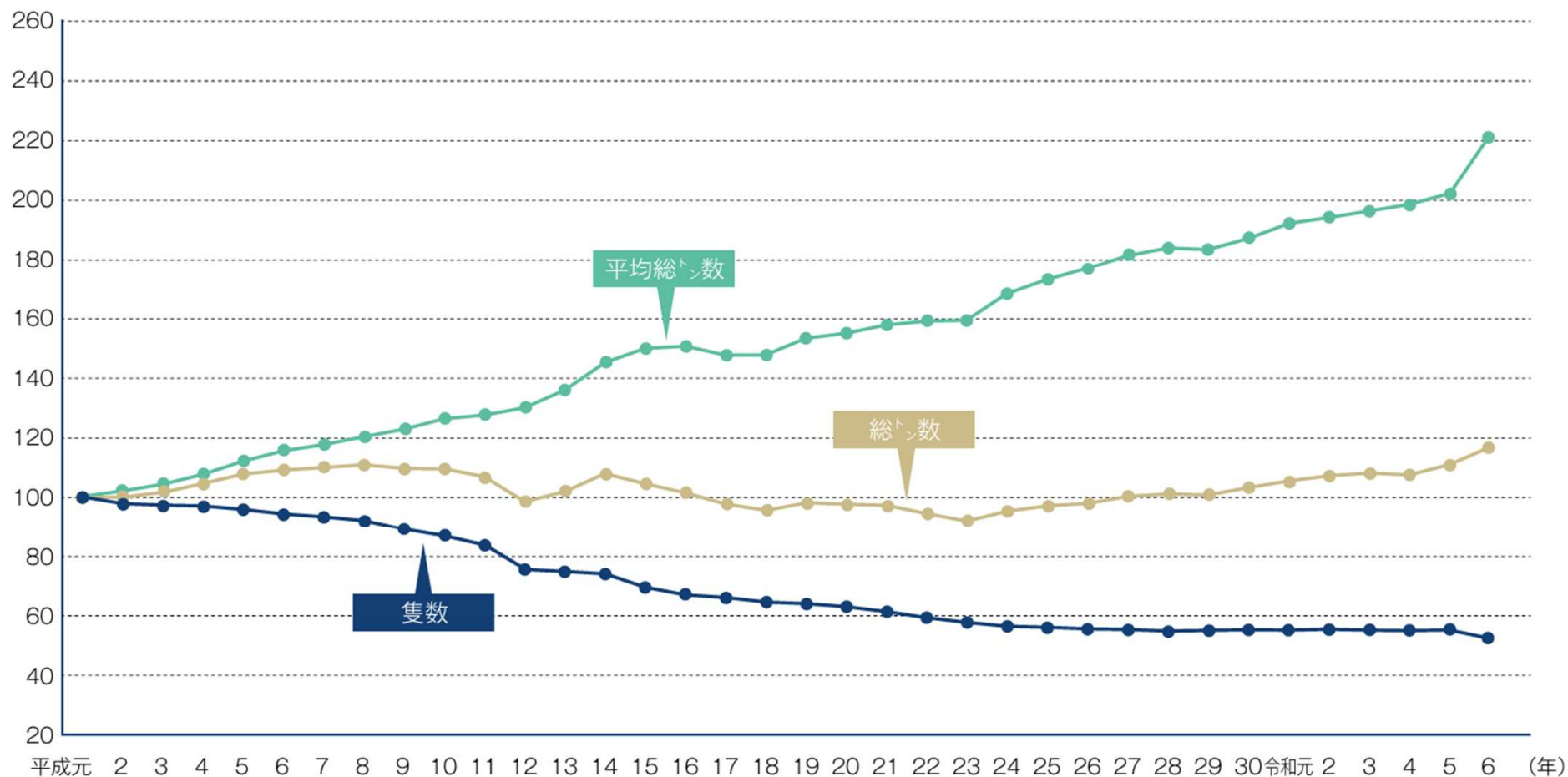
出典:四国地方整備局「四国港湾ビジョン2040」

図 四国における道路貨物輸送業就業者数の推移

(3) 物流における動向

⑤ 船舶の大型化

- 内航船において船舶数の減少・船舶総トン数の増加がみられ、船舶の大型化が進んでいる。
- 今後、大型船舶が入港し、荷役を行うことができる岸壁や背後地等の整備が求められる。

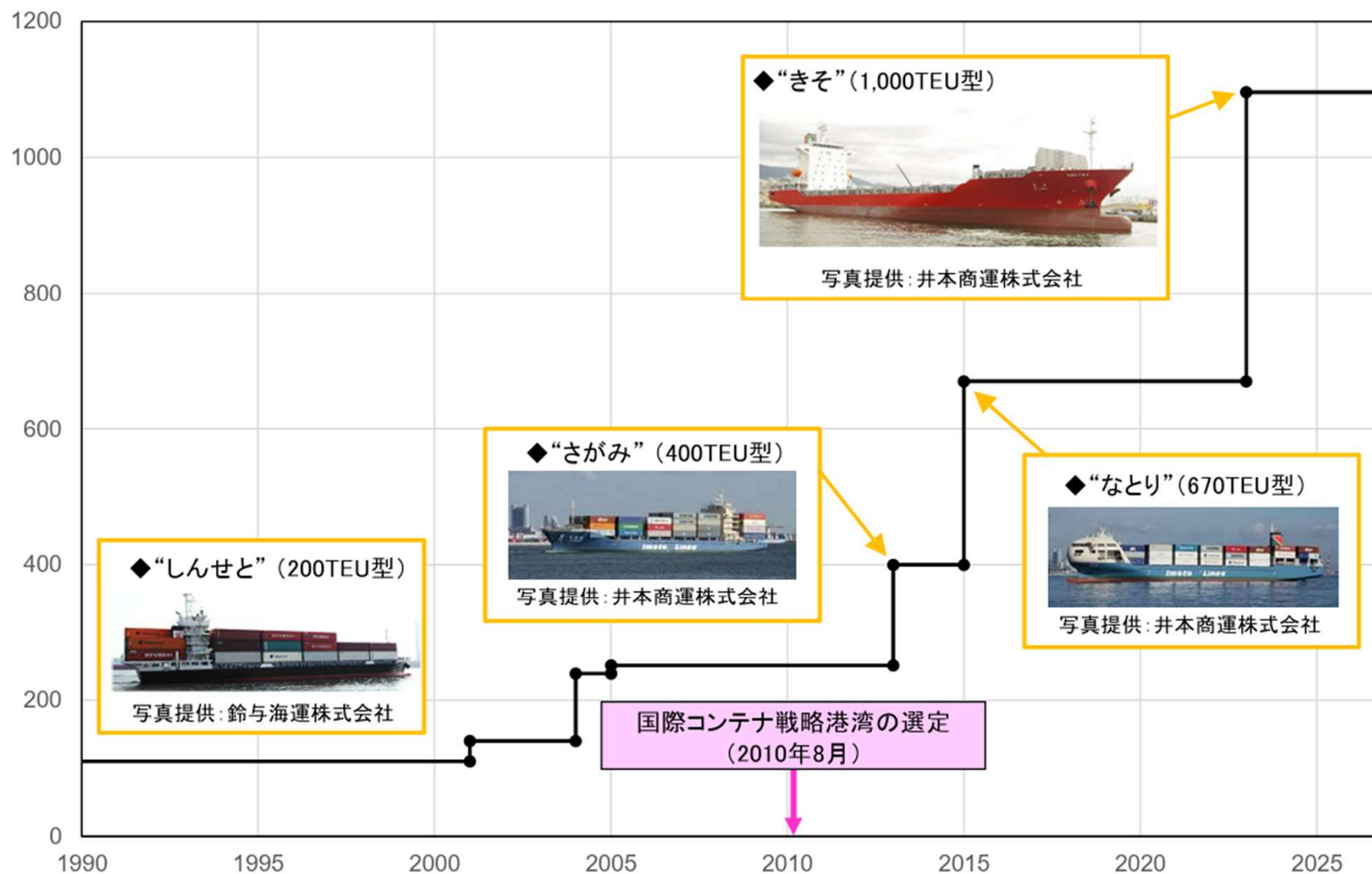


出典：日本内航海運組合総連合会「令和6年度版内航海運の活動」
各年3月31日時点

図 内航船舶量の推移(平成元年3月31日を100とした指数)

(3) 物流における動向

⑤ 船舶の大型化



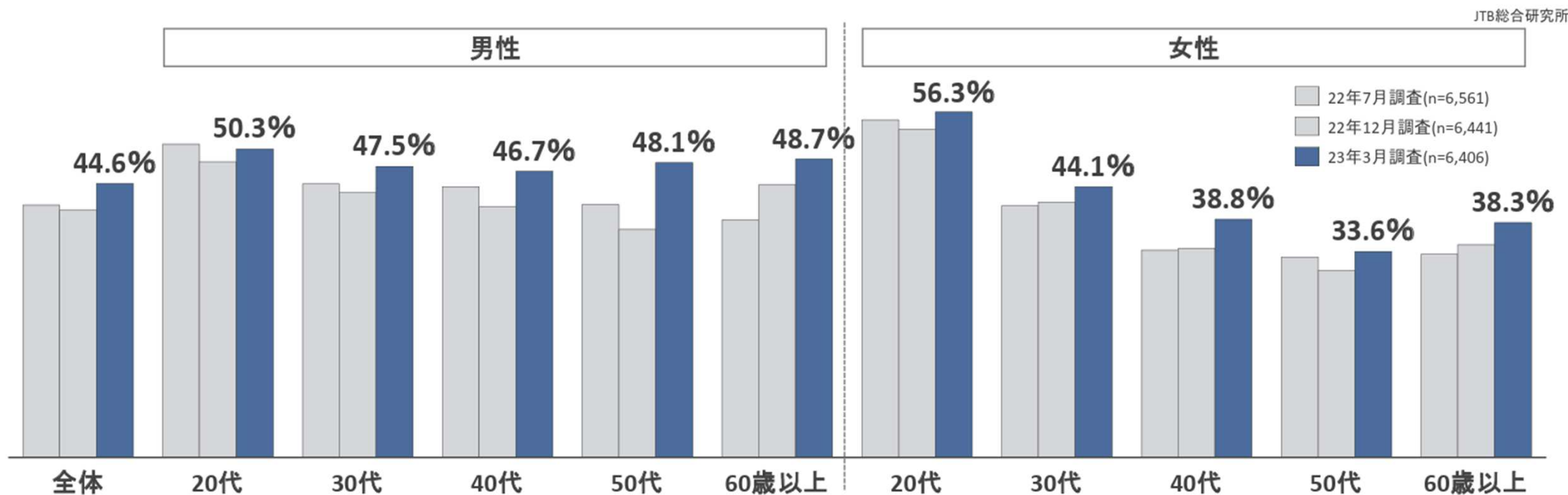
出典:国土交通省「港湾・海運を取り巻く状況(令和6年2月13日)」

図 内港コンテナ船の最大船型の推移

(4) 賑わいにおける動向

① シニア層の国内観光需要の増加

- 円安や燃料費高騰の影響で海外旅行よりも国内旅行の方が需要が高まっている。
- 全体の年齢層で見ると20代が国内旅行の意向が高いものの、60歳以上のシニア層の旅行に対する意識が高まっている。



* 22年7月調査は22年8月～23年7月まで、22年度12月調査は23年1月～12月まで、23年3月調査は23年4月～24年3月までの国内旅行の予定

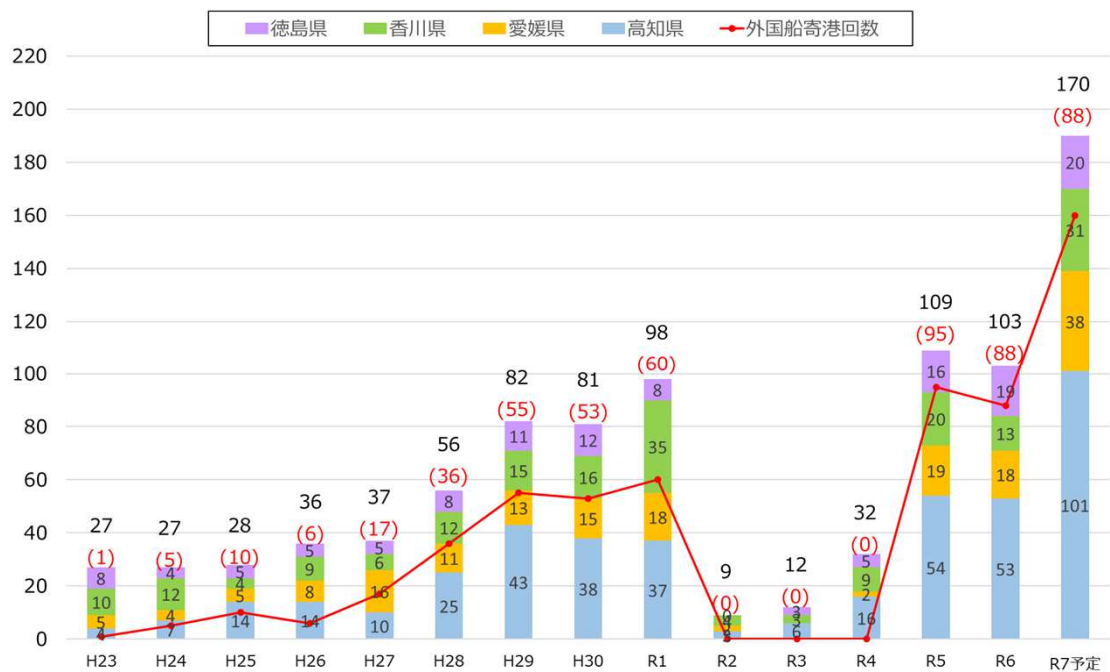
出典：JTB総合研究所「新型コロナウイルス感染拡大による、暮らしや心の変化と旅行に関する意識調査」(令和5年1月)

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

(4) 賑わいにおける動向

② クルーズ船の増加

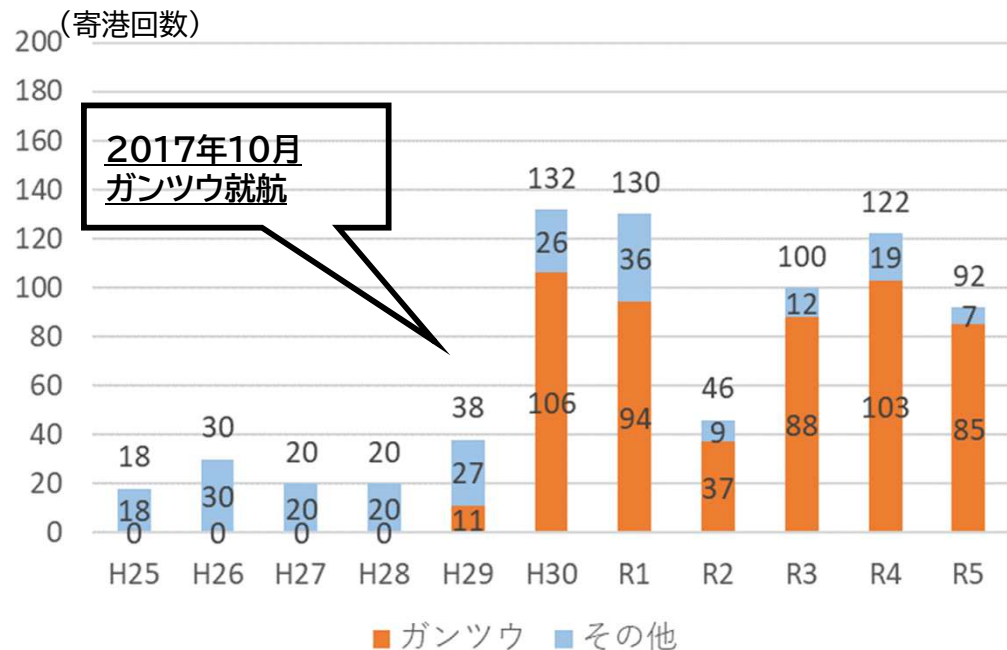
- 四国港湾への寄港回数は、平成27年から徐々にクルーズ船の寄港回数は増えており、新型コロナウイルス感染症を契機に大きく減らしたものの、令和5年は過去最高の109回の寄港回数となった。中でも高知県への寄港が全体の約半数を占めている。
- また、平成29年から瀬戸内海の島々を巡る小型クルーズ船「ガンツウ」が運航を開始するなど、クルーズ船需要は非常に大きくなっている。



※()内数字は外国船寄港回数

出典：港湾管理者への聞き取りを基に四国地方整備局港湾空港部作成
 ※株式会社せとうちクルーズが運航する「ガンツウ」を除く
 ※R7(2025)の予定は令和7年3月末時点

図 四国港湾へのクルーズ船寄港回数



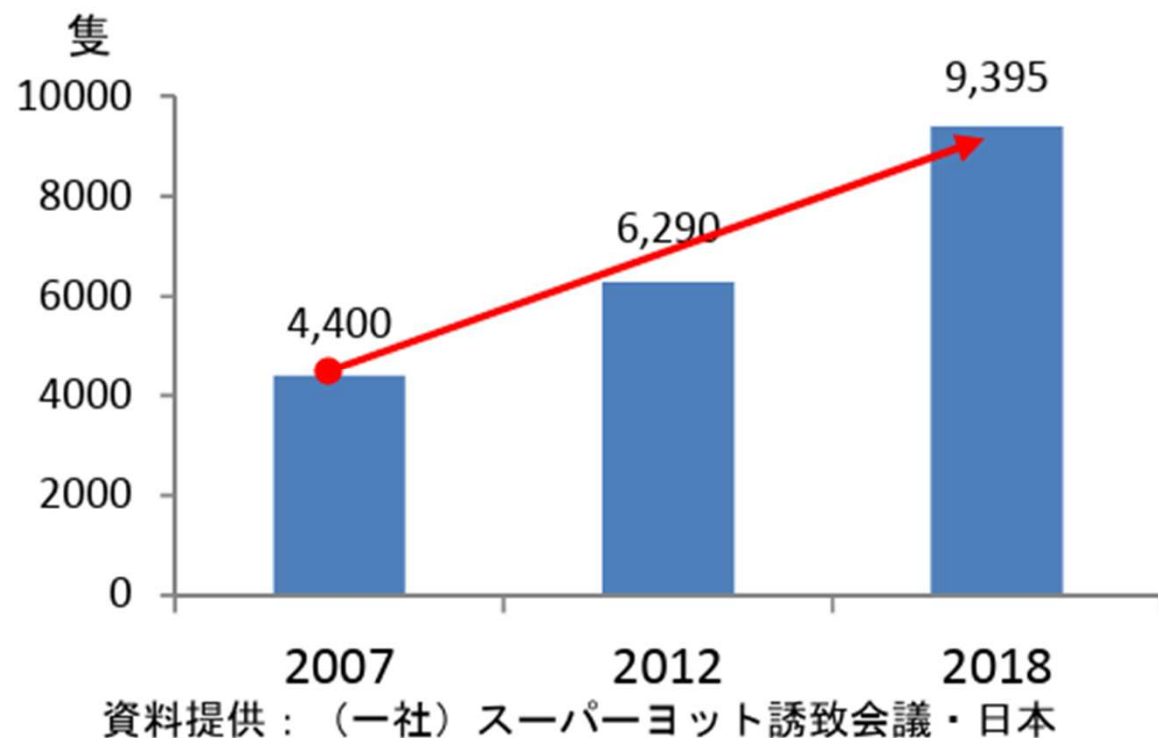
出典：国土交通省資料
 四国におけるクルーズ船の寄港状況について(R6.10)

図 四国における邦船クルーズの寄港回数の内訳

(4) 賑わいにおける動向

③ 大型プレジャーボートの受入拡大に向けた取組みの推進

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



出典：国土交通省「スーパーヨットの概要」

図 日本国内の大型プレジャーボートの隻数の動向

表 大型プレジャーボートによる国内消費事例

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

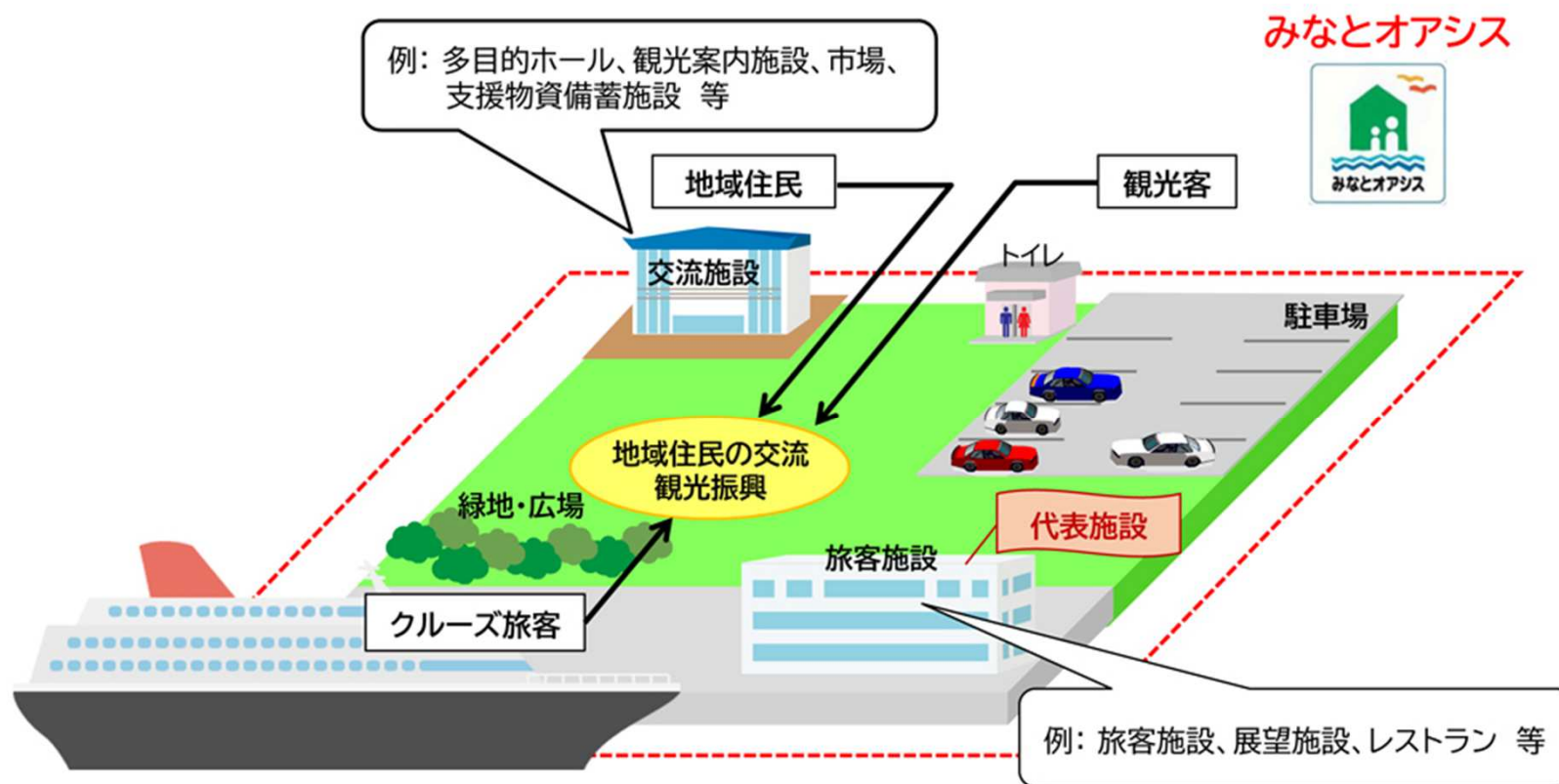
資料提供：（一社）スーパーヨット誘致会議・日本

出典：国土交通省「スーパーヨットの概要」

(4) 賑わいにおける動向

④ みなとオアシスによる地域の活性化

- 「みなとオアシス」とは、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するための施設のことを示しており、平成15年に制度が設立された。令和7年9月13日時点で全国の登録数は169箇所、愛媛県では6箇所ある。
- 新居浜港では「みなとオアシスマリンパーク新居浜」が既にみなとオアシスに指定されており、今後、更なる魅力向上を図る。



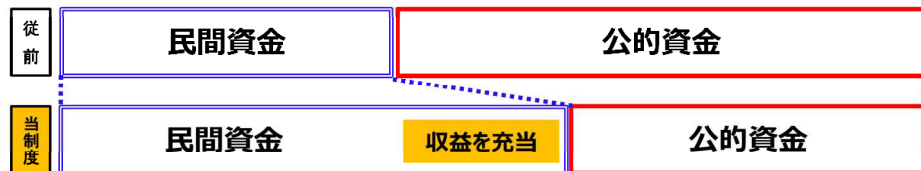
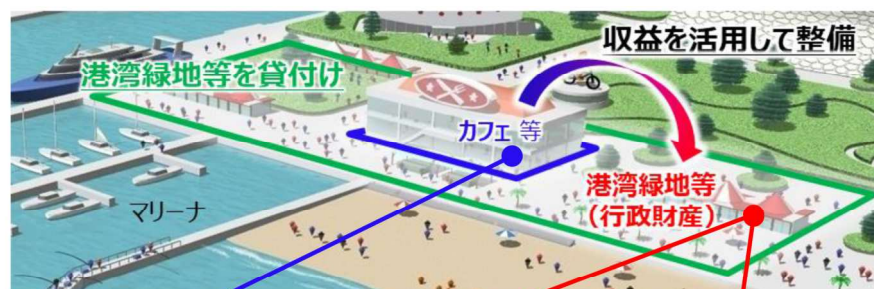
出典：国土交通省「みなとオアシスの概要」

図 みなとオアシスのイメージ

(4) 賑わいにおける動向

⑤ 港湾緑地における官民連携の推進

- 港湾管理者の厳しい財政制約等により、港湾緑地等の十分な維持管理や更新がなされておらず、老朽化・陳腐化が進展している。そこで、令和4年12月に、官民連携による賑わい空間を創出するため、港湾における緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益還元として港湾緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、港湾緑地等の貸付けを可能とする港湾環境整備計画制度(みなと緑地PPP)が創設された。
- これにより、港湾管理者の財政負担軽減や民間事業者の収益施設の長期安定設置、利用者向けサービスの充実など、港湾管理者、民間事業者、利用者の3者にそれぞれメリットが生まれる。



民間事業者が収益施設と公共部分を一体的に整備・運営
出典:国土交通省HP

図 制度のイメージ

<p>港湾管理者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・民間資金を活用することで、緑地等の整備・管理にかかる財政負担が軽減される。 ・民間の創意工夫も取り入れた整備・管理により、緑地等のサービスレベルが向上する。
<p>民間事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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できる。 ・港湾空間を活用して自らが設置する収益施設と合った緑地等を一体的に整備することで、収益の向上にもつながる質の高い空間を形成できる。
<p>利用者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食施設の充実など利用者向けサービスが充実する。 ・老朽化し、質が低下した施設の更新が進み、緑地等の利便性、快適性、安全性が高まる。

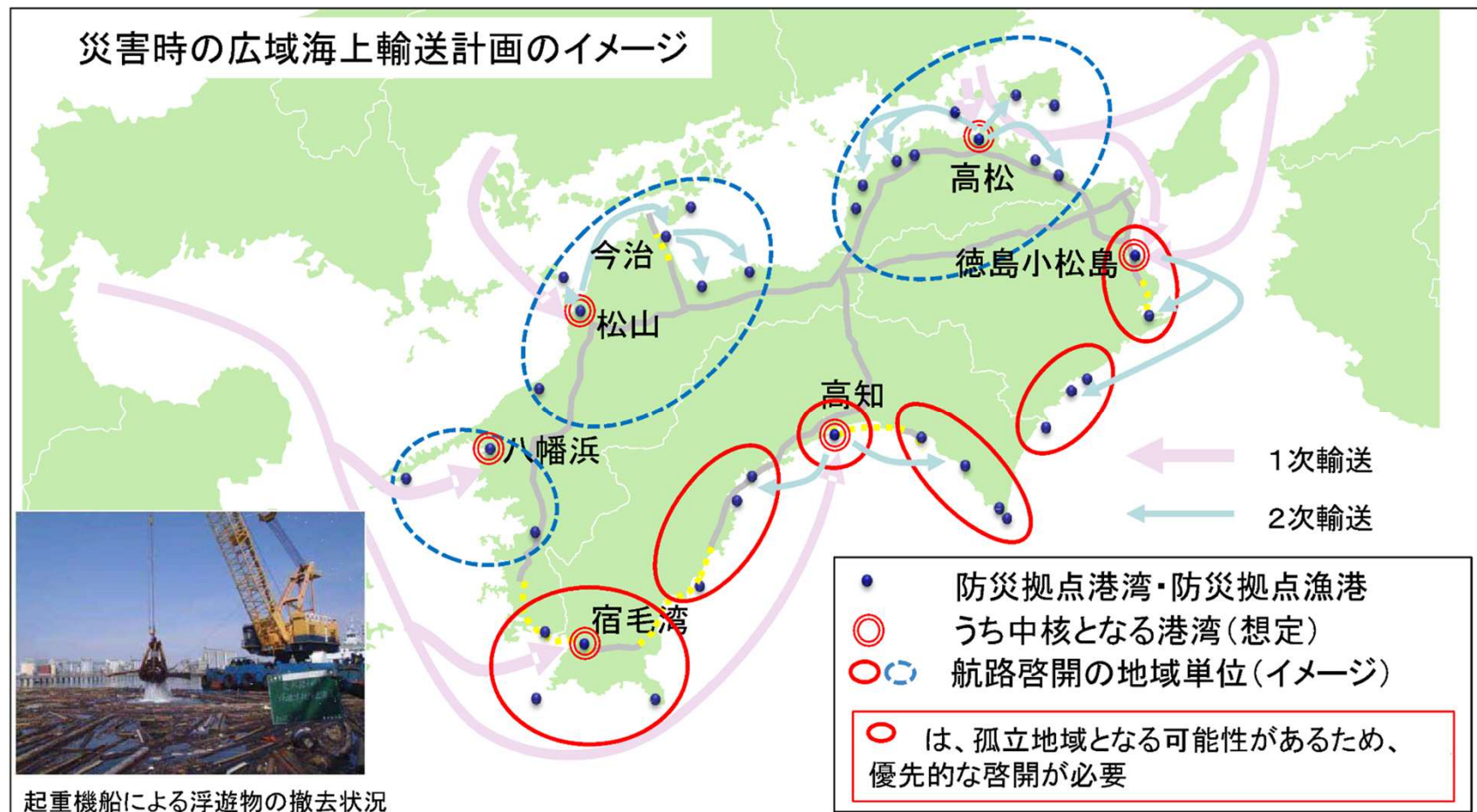
出典:国土交通省HP

図 制度活用によるメリット

(5) 自然災害リスクの高まり

② 被災時の海上輸送

- 南海トラフ巨大地震等により、四国が被災した場合は、物資集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求められる。
- 新居浜港は松山港や今治港の地域の二次輸送拠点としての活用が期待されている。



出典: 四国地方整備局「四国港湾ビジョン2040(参考資料)」

図 災害時の広域海上輸送計画のイメージ

(5) 自然災害リスクの高まり

③ 気候変動への適応

- 令和7年10月に告示された「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」では、臨海部の強靱化や災害時の海上支援ネットワークの形成等、気候変動を考慮した具体的な港湾・臨海部の強靱化に関する方針、災害時の港湾の位置づけ等について強化、明確化された。
- 令和7年4月には「港湾法等の一部を改正する法律」が公布され、「協働防護」の枠組みが港湾法に位置付けられ、協働防護計画の作成に対する補助や民間所有護岸等に対する特例措置が設けられた。



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

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

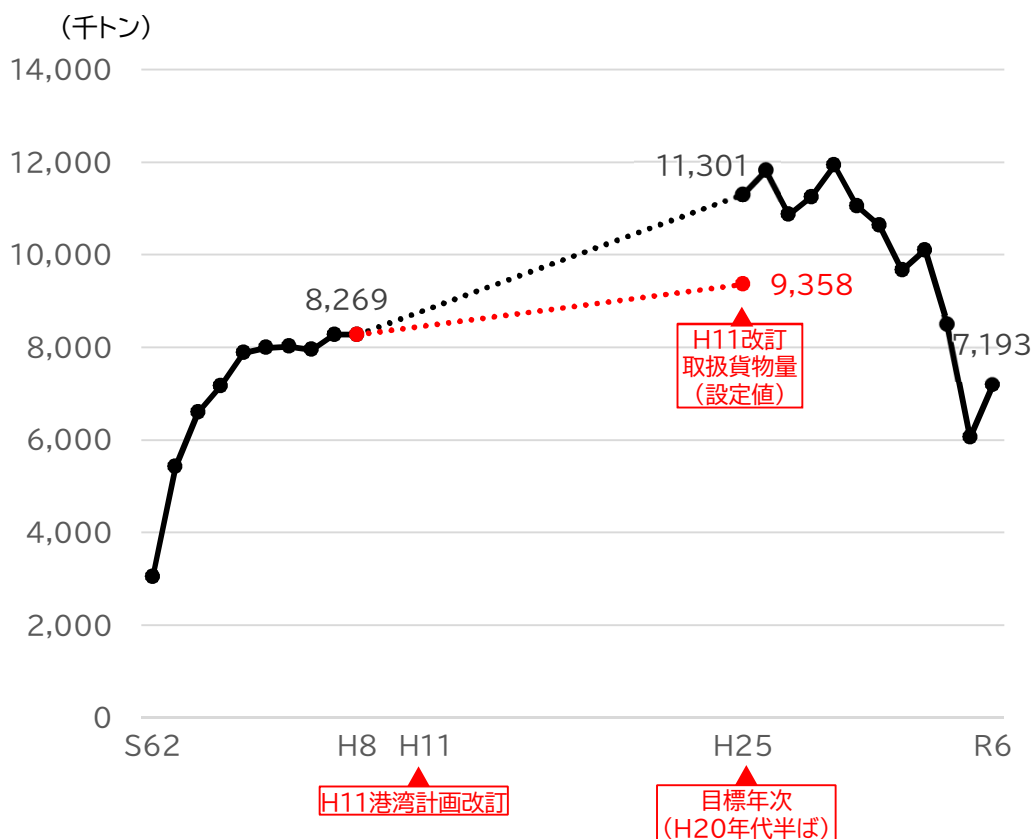
図 「協働防護」に係る対策例(イメージ)

6. 既定計画の進捗状況の検証

(1) 港湾計画の進捗状況

①取扱貨物量と実績

● 新居浜港における取扱貨物量は、新型コロナウイルス感染症等の影響により、一時的に大きく減少しているものの回復基調にある。



※フェリーの集計にあたっては、～H28までは給水のトン数、H28～29までは積載貨物のトン数、H30以降はシャーシのトン数をカウントしているなど年度によって集計方法が異なる点に留意。

図 港湾計画での目標値と取扱貨物量と実績

資料: H11港湾計画資料・港湾統計をもとに作成。

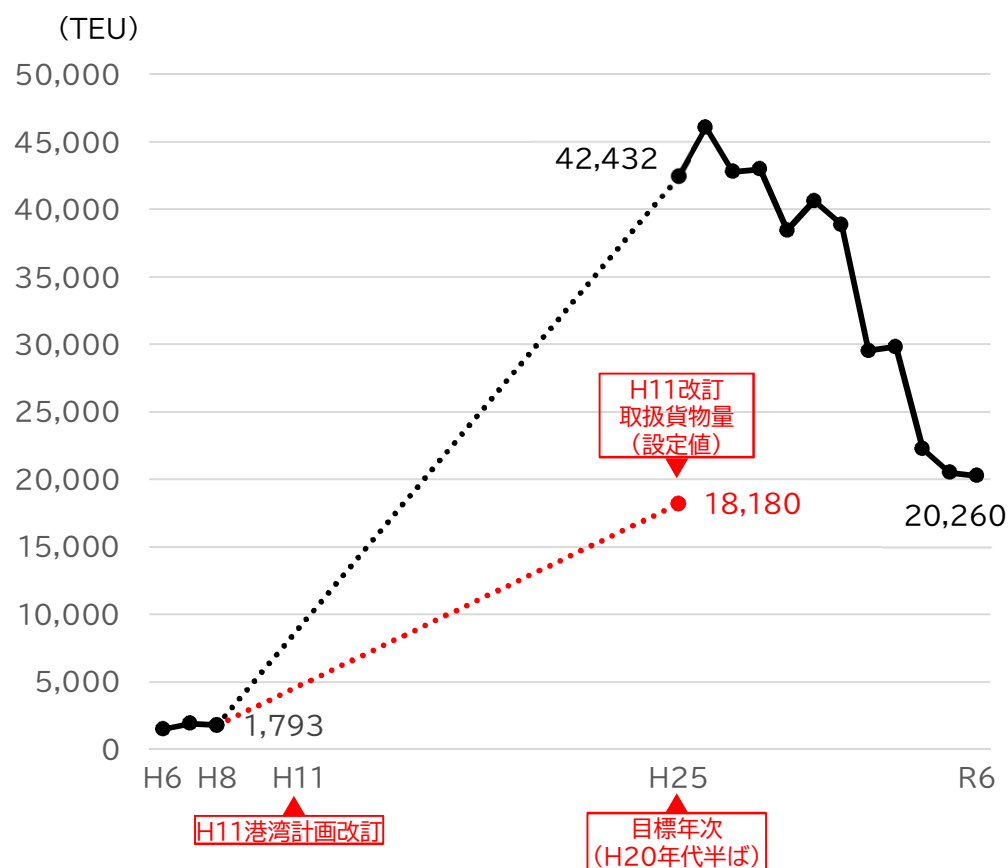


図 港湾計画でのコンテナ取扱量(実入り)と実績

資料: H11港湾計画資料・港湾統計をもとに作成。

6. 既定計画の進捗状況の検証

(1) 港湾計画の進捗状況

② 港湾施設の整備状況(本港地区)

● 計画された港湾施設のうち、岸壁1バース(菊本岸壁)、臨港道路、防波堤、泊地等の施設が計画中の状況。

① 菊本心頭		水深 (m)	バース数	延長 (m)
菊本岸壁	港湾計画 (新規)	-12	1	240
	現況 (計画中)	-12	1	240

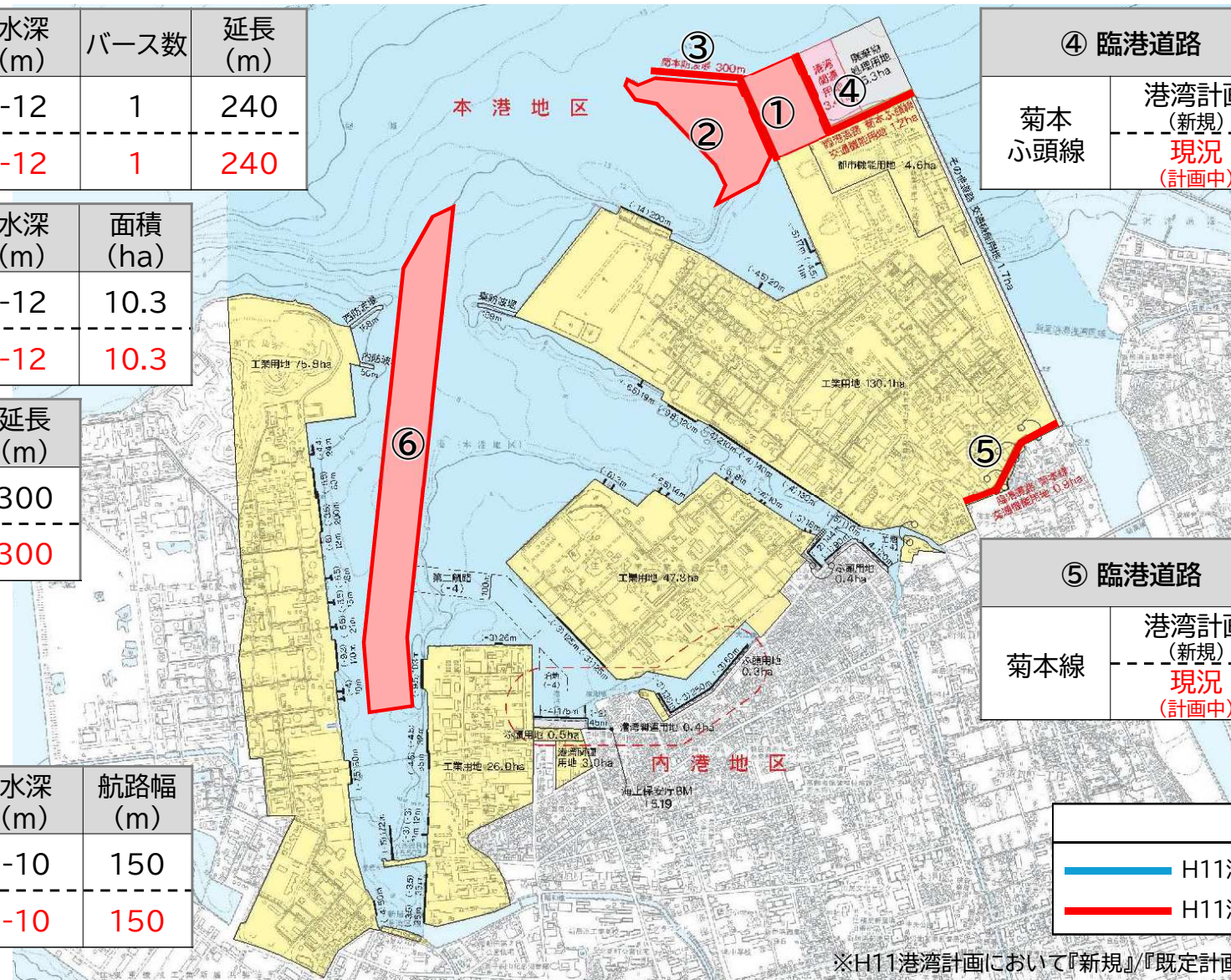
② 泊地		水深 (m)	面積 (ha)
泊地	港湾計画 (新規)	-12	10.3
	現況 (計画中)	-12	10.3

③ 防波堤		延長 (m)
菊本防波堤	港湾計画 (新規)	300
	現況 (計画中)	300

⑥ 航路		水深 (m)	航路幅 (m)
第一航路	港湾計画 (既定計画)	-10	150
	現況 (計画中)	-10	150

④ 臨港道路		車線数	延長 (m)
菊本心頭線	港湾計画 (新規)	2	610
	現況 (計画中)	2	610

⑤ 臨港道路		車線数	延長 (m)
菊本線	港湾計画 (新規)	2	430
	現況 (計画中)	2	430



凡例	
—	H11港湾計画以降、完了した施設
—	H11港湾計画以降、計画中の施設

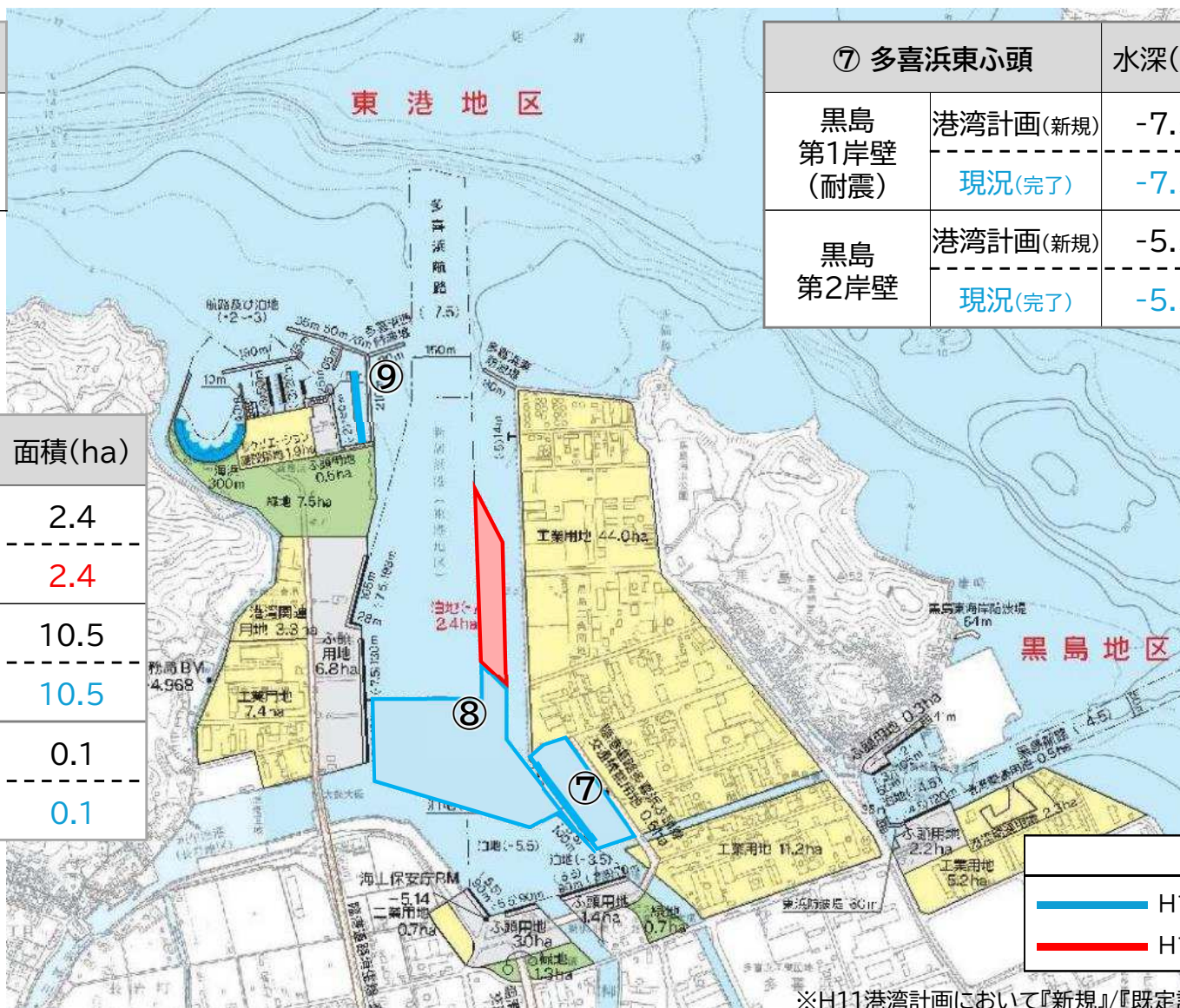
6.既定計画の進捗状況の検証

(1) 港湾計画の進捗状況

③ 港湾施設の整備状況(東港地区)

- 計画された港湾施設は、岸壁2バース(多喜浜小頭(黒島第1岸壁、第2岸壁))及び泊地、小型栈橋が完了している状況。

⑨ 小型栈橋	延長(m)
港湾計画(既定計画)	135
現況(完了)	135



⑦ 多喜浜東小頭		水深(m)	バース数	延長(m)
黒島第1岸壁(耐震)	港湾計画(新規)	-7.5	1	130
	現況(完了)	-7.5	1	130
黒島第2岸壁	港湾計画(新規)	-5.5	1	100
	現況(完了)	-5.5	1	100

⑧ 泊地	水深(m)	面積(ha)
港湾計画(既定計画)	-7.5	2.4
現況(計画中)	-7.5	2.4
港湾計画(新規)	-7.5	10.5
現況(完了)	-7.5	10.5
港湾計画(新規)	-5.5	0.1
現況(完了)	-5.5	0.1

凡例	
—	H11港湾計画以降、完了した施設
—	H11港湾計画以降、計画中の施設

7. 新居浜港の特性と課題

(1) 現況整理のまとめ

- 2～6章の現況整理結果から、強み、弱み、社会情勢の変化を機会、脅威に分類・整理した。

強み

- ・四国全域へのアクセス性、物流拠点としての機能性の高さ
- ・住友グループ企業による周辺地域の多様な産業の発展
- ・神戸港との定期内航フェリー航路
- ・阪神港及び那覇港とのコンテナ航路
- ・次世代エネルギー等の取扱実績とノウハウの蓄積
- ・近代化産業遺産群の存在
- ・マリンパーク新居浜をはじめとした海のレジャーを楽しめる環境

弱み

- ・公共の大深水岸壁の整備の遅れ
- ・取扱貨物量の低下
- ・港湾施設の老朽化
- ・岸壁の水深/延長及び航路の幅員/水深が不足し、化学原料等を輸送する外航船の入港が困難
- ・生産年齢人口の減少
- ・観光における周知度の低さや受入環境の不足
- ・クルーズ船寄港に対応した観光地・岸壁の不足
- ・交通集中による渋滞発生(市役所周辺等)
- ・臨海部における浸水リスクの高さ

機会(社会情勢の変化)

- ・船舶の大型化
- ・デジタルトランスフォーメーション(DX)・自動化の進展
- ・トラックドライバー不足への対応
- ・モーダルシフトの推進
- ・カーボンニュートラル社会の実現
- ・次世代エネルギーの貨物需要の増大
- ・シニア層の国内観光需要の増加
- ・インバウンド需要の増加

脅威(社会情勢の変化)

- ・人口減少、少子高齢化のさらなる進展
- ・生産人口減少による人手不足の顕在化
- ・地球温暖化による海面上昇
- ・自然災害の頻発化・激甚化

(2) 企業等ヒアリング・アンケート調査結果

- 延べ60社にアンケートを実施(うち回答28社)し、10社にヒアリングを実施した。
- 強みとして臨海部の工場集積による安定した貨物の取扱や、立地の良さが挙げられている。
- 一方、弱みとして、貨物輸送に適した道路の不足や港湾施設の老朽化等が挙げられている。
- 港湾利用者からのニーズとして、次世代エネルギーへの転換、大型船に対応した港湾施設、人手不足への対応・支援が挙げられている。
- 課題としては、荷役機器不足・倉庫不足の解消、物流車両の輸送効率化に向けた道路ネットワークの強化、港湾労働者等の人材確保や労働環境の改善が挙げられている。

強み

- ・非鉄金属、化学、機械工業等の工場集積による安定した貨物の取扱
- ・高速道路から近く、四国全体で見ても立地条件の良さ
- ・住友グループを中心とした安定的で多角的な産業の発展
- ・工業地帯に隣接していることで大量一括輸送が可能
- ・四国の瀬戸内海側のほぼ中央に位置し、広域的な集荷が可能
- ・新居浜港－神戸港の定期航路
- ・アンモニアの国内最大のタンクがあり、長年の実績・蓄積したノウハウ・サプライチェーンを保持
- ・脱炭素やICT関連設備導入に対する奨励金制度等、企業の新規立地や設備投資が行われやすい環境

ニーズ

- ・段階的な次世代エネルギーへの転換や対応(CNPの推進)
- ・大型船に対応した港湾施設・設備(クレーン等)の充実
- ・人手不足の対応・支援
- ・原材料を含めた貨物の輸送拠点の形成
- ・港湾手続き等の簡略化
- ・湾岸防災道路等の整備
- ・航路開拓、整備(来島海峡は航行の難所であり西側航路を開拓)
- ・港湾荷役や船舶の入港状況等のリアルタイムでの情報共有
- ・地元住民を中心とした来訪者の多様なニーズへの対応

弱み

- ・物流車両に適した道路が不足(幅員不足等)
- ・倉庫不足
- ・港湾施設の老朽化が進展
- ・外航船(大型船)の入港が困難
- ・干潮時における座礁の危険性(住友金属鉱山(株)別子事業所付近等)
- ・来島海峡と備讃瀬戸に挟まれた地理的制約(通航制限/強制水先制度等)
- ・企業が集中していることによる被災時の脆弱性
- ・コンテナ貨物、一般貨物の取扱いの少なさ
- ・港から観光地への公共交通が不足

課題

- ・荷役機器不足・倉庫不足の解消
- ・物流車両の輸送効率化に向けた道路ネットワークの強化
- ・港湾労働者等の人材確保や労働環境の改善
- ・モーダルシフトの進展に対応した機能拡充や新規施設の整備
- ・港湾における人流と物流の動線の交錯の解消
- ・東予港・本港地区・東港地区の物流ネットワークの連携強化
- ・官民・民間同士の新規事業や物流に関する連携
- ・石炭の代替貨物の確保
- ・移出コンテナ貨物の少なさの改善

(3) 新居浜港の主な課題

- 現況整理やヒアリング・アンケート調査結果を踏まえ、港湾が果たす役割として大きく4つの視点「物流・産業」「環境・エネルギー」「観光・交流」「防災・維持管理」ごとに新居浜港における主な課題を整理した。

●物流・産業

- ・四国屈指の臨海工業都市の持続的発展
- ・工業港としての貨物取扱能力の向上・充実
- ・船舶大型化への対応(外航バルク貨物船・内航船)
- ・モーダルシフトの進展に対応した機能拡充
- ・産業構造の変化への対応
- ・デジタル技術の活用による生産性の向上
- ・労働力不足への対応

●環境・エネルギー

- ・脱炭素社会の実現に向けた次世代エネルギーの受入環境の構築(アンモニア等の四国全域・瀬戸内全域のエネルギーのハブ港化)
- ・豊かな自然環境と産業との共存
- ・瀬戸内海沿岸域の環境の保全

●観光・交流

- ・自然・産業・歴史の地域資源活用による観光交流拠点の形成
- ・マリンパーク新居浜を核とした賑わい空間の創出
- ・国内外の観光需要に対応した受入環境整備・アクセス交通改善
- ・地元住民を中心とした来訪者の多様なニーズへの対応

●防災・維持管理

- ・切迫する大規模自然災害への対応
- ・地域住民や港湾に関わる人々が安心できる環境整備
- ・持続的な港湾運営の困難化

8. 新居浜港長期構想(素案)

(1) 基本理念

<基本理念>

新居浜港が発展してきたこれまでの歴史や現在の利用状況を背景に、将来的に想定される社会経済情勢の変化や、新居浜港の背後圏に果たすべき役割を踏まえ、新居浜港の長期的なビジョンとしての基本理念を以下のとおり定めた。

基本理念

あかがねの歴史をつなぎ、時代に即して地域を支え、進化する港

- 新居浜港は住友系の工業港として発展し、企業城下町として新居浜市とその周辺地域の産業や経済の発展に貢献してきた。
- 脱炭素化の実現や、DX等新たな技術の開発、労働力不足など、社会情勢が大きく変化していく中で、これらの変化に対応しながら、新居浜市や周辺地域の発展に寄与できる港をめざす。
- 新居浜港の課題や要請を踏まえたうえで、新居浜港の強み・特性を活かし、社会経済及び災害の不確実性に柔軟に対応できる拠点港としての発展を目指す。

(2) 新居浜港の目指すべき将来像

基本理念 あかがねの歴史をつなぎ、時代に即して地域を支え、進化する港

- 四国屈指の臨海工業都市の持続的発展
- 工業港としての貨物取扱能力の向上・充実
- 船舶大型化への対応
- モーダルシフト進展に対応した機能拡充
- 産業構造の変化への対応
- デジタル技術の活用による生産性の向上
- 労働力不足への対応

国際競争力強化

労働力不足

モーダルシフトの進展

技術革新・DXの
推進

- 脱炭素社会の実現に向けた次世代エネルギーの受入環境の構築
- 豊かな自然環境と産業との共存
- 瀬戸内海沿岸域の環境の保全

カーボンニュートラルの実現

物流・産業

将来像①

臨海工業・地域経済の持続的発展と国内外のシームレスな物流を支援する新居浜港

- 切迫する大規模自然災害への対応
- 地域住民や港湾に関わる人々が安心できる環境整備
- 持続的な港湾運営

老朽化の進展

国土強靱化

環境・エネルギー

将来像②

脱炭素に貢献し次世代へつなぐ新居浜港

防災・維持管理

将来像④

強く、しなやかで、くらし・産業を支える強靱な新居浜港

地域活性化

観光・交流

将来像③

瀬戸内の自然・産業・歴史をつなぎ、人々が集い、交流する新居浜港

- 自然・産業・歴史の地域資源活用による観光交流拠点の形成
- みなとを核とした賑わい空間の創出
- 国内外の観光需要に対応した受入環境整備・アクセス交通改善
- 地元住民を中心とした来訪者の多様なニーズへの対応

(3) 新居浜港の基本戦略

将来像	特性・情勢変化	戦略
将来像① 臨海工業・地域経済の持続的発展と国内外のシームレスな物流を支援する新居浜港	<ul style="list-style-type: none"> ・ 臨海部の工業の発展(強み) ・ 国際フィーダ航路(強み) ・ 船舶の大型化(機会) ・ 国際競争力の強化(機会) 	戦略①-1【外貿(輸出入)ネットワーク】 臨海工業の生産性向上・国際競争力に資する強靱なサプライチェーンの構築
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 内航ネットワークの充実(強み) ・ 四国全域へのアクセス性(強み) ・ モーダルシフトの進展(機会) ・ トラックドライバー不足への対応(機会) 	戦略①-2【国内輸送ネットワーク】 持続可能な国内物流体系の実現に向けたシームレスネットワークの構築
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 非鉄金属・化学・機械等多様な産業の集積(強み) ・ 瀬戸内海側の中央に位置し広域的集荷が可能(強み) ・ 次世代エネルギーやユニットロード貨物等新たな貨物需要の増加(機会) 	戦略①-3【産業集積】 地域産業の持続的発展に向けた成長産業や物流拠点の集積
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾労働者の減少(弱み) ・ 生産年齢人口の減少(弱み) ・ 倉庫の不足(弱み) ・ デジタル技術の進展・DXの推進(機会) 	戦略①-4【DX・生産性向上】 情報通信技術を活用した港湾物流・産業の生産性向上・高効率化
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾労働者の減少(弱み) ・ 生産年齢人口の減少(弱み) ・ 持続的な港湾運営の困難化(脅威) 	戦略①-5【人材・労働環境】 次世代への技術継承・育成及び魅力ある労働環境の整備

(3) 新居浜港の基本戦略

将来像

将来像②
脱炭素に貢献し
次世代へつなぐ
新居浜港

特性・情勢変化

- エネルギーの受入拠点(強み)
- アンモニア・LNG等のエネルギー取扱実績・ノウハウの蓄積(強み)
- 次世代エネルギーの貨物需要の増大(機会)
- カーボンニュートラルの実現(機会)
- 臨海部産業におけるエネルギー転換の要請(機会)

- 瀬戸内海の豊かな自然(強み)
- 瀬戸内海沿岸域の環境の保全(機会)
- ブルーカーボンの取組の推進(機会)

戦略

戦略②-1【エネルギー】
次世代エネルギー等の受入供給拠点形成による脱炭素化の実現及び地域産業の活性化

戦略②-2【環境】
港湾利用と共生する瀬戸内海沿岸域の環境の保全

(3) 新居浜港の基本戦略

将来像

将来像③
瀬戸内の自然・
産業・歴史をつ
なぎ、人々が集
い、交流する新
居浜港

特性・情勢変化

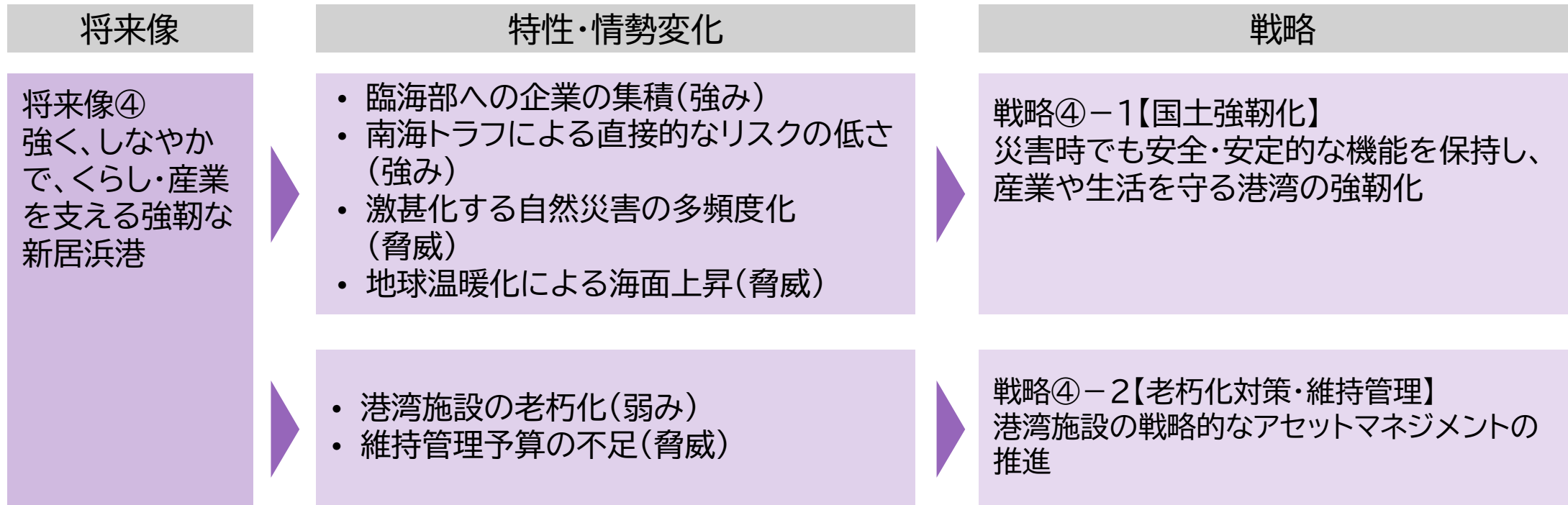
- 産業遺産群、四国三大祭り、国内最大級のマリンレジャー施設などの地域資源(強み)
- 高齢化によるアクティブシニア層の増大(機会)
- 観光・産品資源の認知度の低さや宿泊観光客の少なさ(弱み)
- 港へのアクセス交通の不足(弱み)
- 観光客を含めた旅行者受入体制の不足(弱み)
- 訪日外国人旅行者の増加やクルーズ市場の拡大(機会)

戦略

戦略③-1【レクリエーション・緑・景観】
あかがねの歴史・文化をつなぎ、賑わい・安らぎを生む瀬戸内ウォーターフロント空間の形成

戦略③-2【フェリー・クルーズ】
国内外との交流ネットワークを形成し、新居浜の魅力を発信するゲートウェイの形成












(3) 新居浜港の基本戦略



(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

物流・産業

「将来像①臨海工業・地域経済の持続的発展と国内外のシームレスな物流を実現する新居浜港」
に対する戦略・取組内容

戦略(案)		具体的な取組内容(案)
I	<p>臨海工業の生産性向上・国際競争力に資する強靱なサプライチェーンの構築</p>  	<ul style="list-style-type: none"> 国際バルク貨物ターミナルの機能拡充 国際フィーダー機能の強化
II	<p>持続可能な国内物流体系の実現に向けたシームレスネットワークの構築</p>  	<ul style="list-style-type: none"> モーダルシフトに対応したフェリー船等の内航航路の機能拡充とRORO船等の新規航路開設 臨港道路等の整備
III	<p>地域産業の持続的発展に向けた成長産業や物流拠点の集積</p>  	<ul style="list-style-type: none"> 新たな産業用地の確保・立地促進
IV	<p>情報通信技術を活用した港湾物流・産業の生産性向上・高効率化</p>   	<ul style="list-style-type: none"> DXの進展に伴う高効率荷役機器の導入やサイバーポート導入
V	<p>次世代への技術継承・育成及び魅力ある労働環境の整備</p>  	<ul style="list-style-type: none"> 市民が港湾事業に触れる機会の拡大 港湾労働者や船員が働きやすい環境整備

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

物流・産業 【戦略Ⅰ】臨海工業の生産性向上・国際競争力に資する強靱なサプライチェーンの構築

背景課題	四国屈指の工業港として国際競争力を向上させ、持続的に発展していく中で、外航船や定期航路船の大型化への対応、原料等のバルク貨物や国際フィーダー貨物の取扱能力向上等が必要である。	
戦略概要	港湾政策の基本方針である「集貨」や「競争力強化」の取組を推進し、新居浜港が四国における強靱な物流網の拠点として活用されるような取組を行う。	
具体的な取組内容	①国際バルク貨物ターミナルの機能拡充	新居浜港の主力貨物(原材料・エネルギー関連等)の需要増大に対応した既存施設の機能拡充、新規大水深岸壁・ふ頭用地の整備、荷役設備の更新
	②国際フィーダー機能の強化	新居浜港と神戸港等のハブ港を結ぶ定期航路の拡充や内航船の大型化に対応するための岸壁整備

【本港地区・内港地区】

- ①国際バルク貨物ターミナルの機能拡充
- ・公共岸壁の機能拡充・新規大水深岸壁の整備
- ・事業者が管理している専用岸壁は適宜支援

菊本岸壁
(新設)



【東港地区・黒島地区】

- ②国際フィーダー機能の強化
- ・新居浜-神戸の定期航路拡充
- ・船舶の大型化に対応できる岸壁整備等



(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

物流・産業 【戦略Ⅱ】持続可能な国内物流体系の実現に向けたシームレスネットワークの構築

背景課題	トラックドライバー不足に伴い、モーダルシフトが進展する中で、外内貿航路・陸上交通のシームレスな接続により輸送の効率化を図る必要がある。	
戦略概要	シームレスな物流網の構築のため、定期航路の拡大や臨海地域における貨物運搬道路の整備を目指す。	
具体的な取組内容	③モーダルシフトに対応したフェリー等の内航航路の機能拡充とRORO船等の新規航路開設	既存で運航しているフェリー船等の岸壁及び航路・泊地の大水深化やRORO船等の新規航路の誘致
	④臨港道路等の整備	貨物の効率的な運搬を目的とした、ふ頭間を結ぶ道路の拡幅や広域からの集荷を行うための物流道路の整備



(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

物流・産業 【戦略Ⅱ】持続可能な国内物流体系の実現に向けたシームレスネットワークの構築

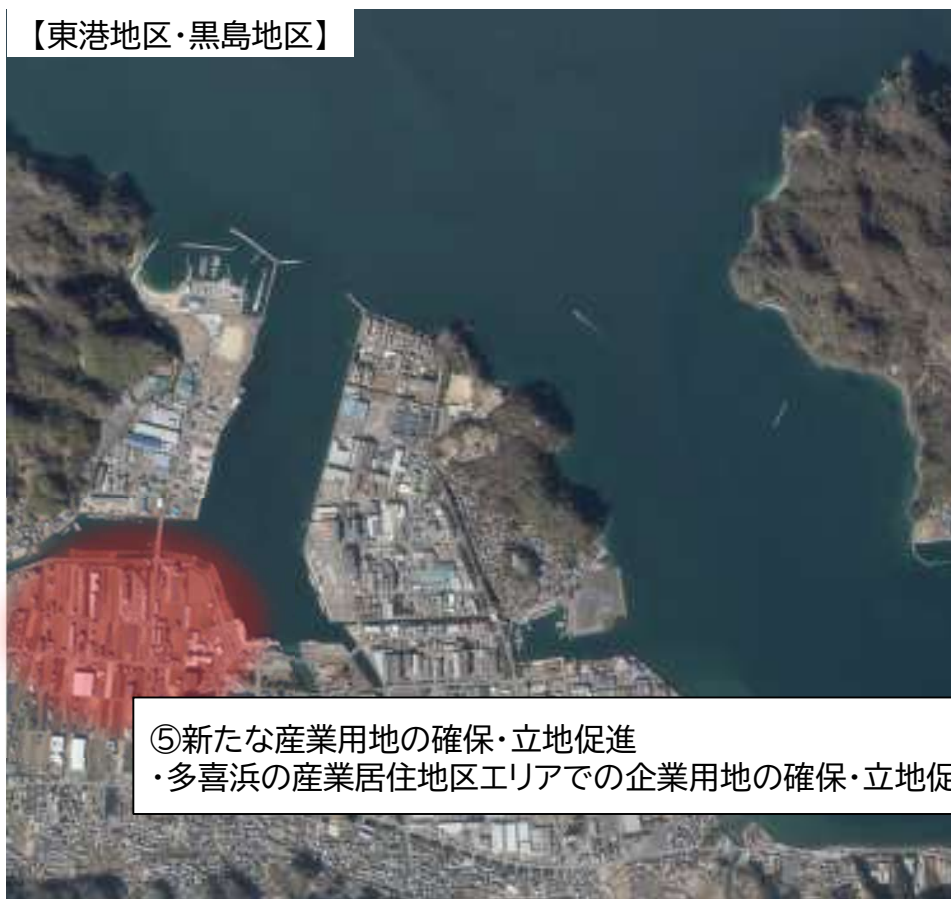


図 臨港道路及び背後圏の将来道路ネットワークイメージ

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

物流・産業 【戦略Ⅲ】地域産業の持続的発展に向けた成長産業や物流拠点の集積

背景課題	非鉄金属・化学・機械等の多様な産業が集積し、持続的な発展が求められる中で、次世代エネルギーやユニットロード貨物等新たな貨物需要の増加に対応した用地や物流拠点の確保が必要である。	
戦略概要	住友系の企業が集積していることや新居浜港から松山自動車道にアクセスしやすい等、物流、産業における強みを活かし、新たな企業や倉庫の誘致、工業港としての利便性の向上を図る	
具体的な取組内容	⑤新たな産業用地の確保・立地促進	企業の拡張や誘致しやすい環境構築に向けた物流・産業用地の確保



(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

物流・産業 【戦略Ⅳ】情報通信技術を活用した港湾物流・産業の生産性向上・高効率化

背景課題	生産年齢人口が減少し、新居浜港の港湾労働の担い手が減少していく中で、港湾物流の生産性向上・高効率化が求められる。	
戦略概要	DX化による港湾荷役の効率化に向けた取組が推進される中で、新居浜港においても最新技術を活用し、港湾労働の生産性向上や効率化を図っていく。	
具体的な取組内容	⑥DXの進展に伴う高効率荷役機器の導入やサイバーポート導入	荷役機械の自動化や遠隔操作等による荷役作業の省力化・効率化、港湾物流情報の電子化等の推進

【本港地区・内港地区】



菊本岸壁
(新設)

【東港地区・黒島地区】



⑥DXの進展に伴う高効率荷役機器の導入やサイバーポート導入
・各岸壁で推進

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

物流・産業 【戦略V】次世代への技術継承・育成及び労働環境の整備

背景課題	港湾労働者の人手不足の対応や高齢化が喫緊の課題であり、次世代の担い手確保が必要である。	
戦略概要	仕事の魅力を発信するとともに、働き甲斐を感じ、働きやすい港づくりに取り組む。	
具体的な取組内容	⑦市民が港湾事業に触れる機会の拡大	学生や地域住民を対象とした港湾の現場見学会の実施や就職説明会等でのブース出展による積極的な情報発信
	⑧港湾労働者や船員が働きやすい環境整備	業務を効率化するDXの推進や労働者の休憩スペースの確保、OJTを含めた育成制度等の整備



出典：港湾労働者不足対策等アクションプラン2025
～未来の港湾物流の維持・発展のために～

【親子での見学会】



出典：港湾労働者不足対策等アクションプラン2025
～未来の港湾物流の維持・発展のために～

【働きやすい環境形成イメージ】

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

環境・エネルギー 「将来像②脱炭素を実現し、次世代へつなぐ新居浜港」に対する戦略・取組内容

戦略(案)		具体的な取組内容(案)
VI	<p>次世代エネルギー等の受入供給拠点形成による脱炭素化の実現及び地域産業の活性化</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 脱炭素化の推進に向けた港湾機能高度化 次世代エネルギー・再生可能エネルギーの燃料受入環境整備 立地事業所の競争力強化に向けた事業活動の脱炭素化に資する環境整備 リサイクル関連・カーボンニュートラルの産業立地の促進
VII	<p>港湾利用と共生する瀬戸内海沿岸域の環境の保全</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾物流と漁業の共存 ブルーカーボンの活用等による海域環境の保全の推進

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

環境・エネルギー 【戦略VI】次世代エネルギー等の受入供給拠点形成による脱炭素の実現及び地域産業の活性化

背景課題	カーボンニュートラルの実現に向けて、工業港としての側面が強くCO2排出量が多い新居浜港は、次世代エネルギーの受入環境の構築や積極的な脱炭素化に向けた取組が求められる。	
戦略概要	新居浜港は西日本の中でもいち早く港湾脱炭素化推進計画を策定している。港湾脱炭素化推進計画の目標や取組の実現に向けて、段階的に脱炭素化に向けた取組を実施し、将来的には四国・西日本における次世代エネルギーの拠点化を目指す。	
具体的な取組内容	⑨脱炭素化の推進に向けた港湾機能高度化	ターミナル内の荷役機械の水素化及び電動化、港湾機能のデジタル化の導入を通じた港湾荷役の脱炭素化、定期航路を中心とした停泊中船舶への陸上電力供給設備の導入、船舶の低炭素化・脱炭素化
	⑩次世代エネルギー・再生可能エネルギーの燃料受入環境整備	既存のアンモニア受入バース・貯蔵インフラ等の活用も図りながら、新たな次世代エネルギーの受入供給拠点整備、港内への水素ステーションの整備、発電所用バイオマス燃料の調達・利用拡大
	⑪立地事業所の競争力強化に向けた事業活動の脱炭素化に資する環境整備	臨港地区に立地する発電所・工場等へのLNGや次世代エネルギーへの燃料転換、再生可能エネルギーの導入・利用拡大、省エネルギーの取組
	⑫リサイクル・カーボンニュートラル関連の産業立地の促進	カーボンリサイクルやケミカルリサイクルの実証事業等の積極的な誘致・導入拡大、官民連携による低環境負荷に貢献する事業の拡大推進や脱炭素に貢献する市内の関連企業との連携

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

環境・エネルギー 【戦略VI】次世代エネルギー等の受入供給拠点形成による脱炭素の実現及び地域産業の活性化



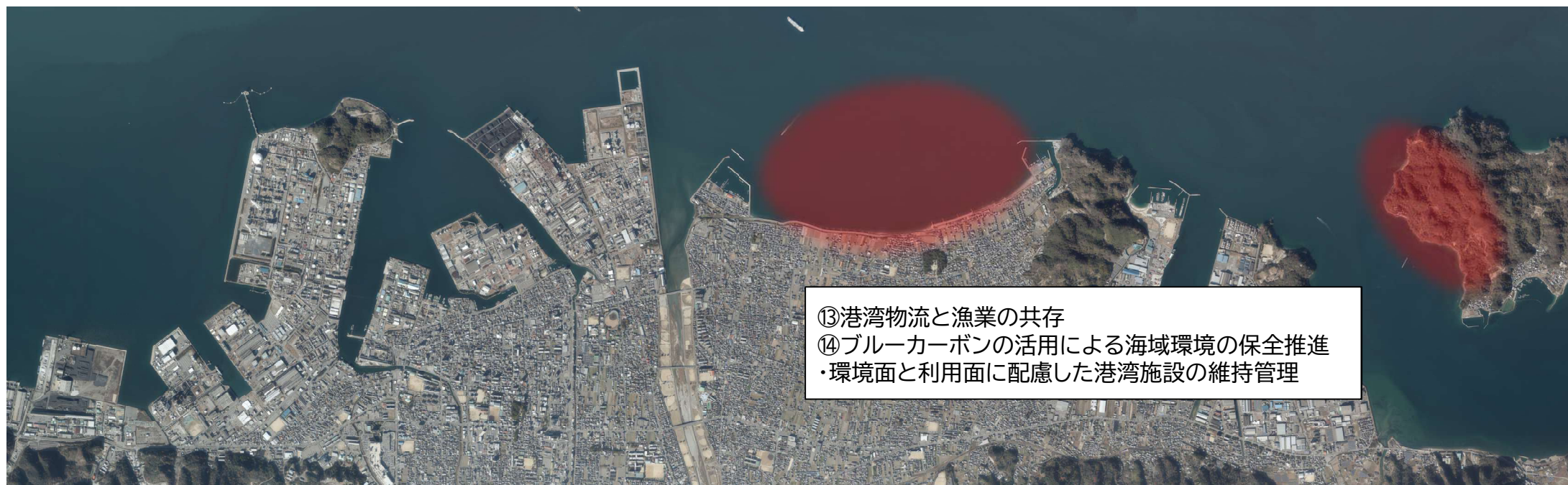
※ 新居浜港等におけるCNP形成のイメージ図は、将来需要や今後の事業性検討等の実施状況を踏まえ、適宜見直しを図るものとする

出典:新居浜港・東予港(東港地区) 港湾脱炭素化推進計画

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

環境・エネルギー 【戦略Ⅶ】港湾利用と共生する瀬戸内海沿岸地域の環境の保全

背景課題	新居浜港が位置する瀬戸内海は生物多様性に富む豊かな海域であり、漁業が営まれている。これら自然環境や漁業活動と共生した港湾利用が求められている。	
戦略概要	自然環境を維持、保護し、環境に配慮した整備や制度設計を行う。	
具体的な取組内容	⑬港湾物流と漁業の共存	港湾物流の実施や整備時には漁業へ配慮した整備
	⑭ブルーカーボンの活用による海域環境の保全推進	護岸、防波堤における生物共生護岸の整備や海浜の生態系の保全・活用



(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

観光・交流

「将来像③瀬戸内の自然・産業・歴史をつなぎ、人々が集い、交流する新居浜港」に対する戦略・取組内容

戦略(案)		具体的な取組内容(案)
VIII	<p>あかがねの歴史・文化をつなぎ、賑わい・安らぎを生む瀬戸内ウォーターフロント空間の形成</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 既存施設を活用した質の高い賑わい空間の形成 官民連携による収益施設の誘致及び周辺環境の整備 マリンレジャーの振興 大型プレジャーボートの受入環境の拡大・機能拡充 観光マップや周遊モデルコースの作成
IX	<p>国内外との交流ネットワークを形成し、新居浜の魅力を発信するゲートウェイの形成</p> 	<ul style="list-style-type: none"> フェリー・クルーズ船の受入環境の充実 観光交流拠点へのアクセスの更なる向上

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

観光・交流

【戦略Ⅷ】あかがねの歴史・文化をつなぎ、賑わい・安らぎを生む
瀬戸内ウォーターフロント空間の形成

背景課題	住友系企業とともに発展してきた新居浜港、新居浜市には別子銅山をはじめとした産業遺産群や自然観光資源がある。地域活性化に向けて、これら地域資源を有効活用し、地元住民や来訪者が交流する環境を形成することが求められる。	
戦略概要	豊かな自然や別子銅山をはじめとした近代化産業遺産群等を活かし、人々が新居浜港に訪れ、様々な交流や賑わいを創出する	
具体的な 取組内容	⑮既存施設を活用した質の高い賑わい空間の形成	みなとオアシスマリンパーク新居浜等をはじめとした既存施設を活用、改修し、憩いとなるような空間を形成
	⑯官民連携による収益施設の誘致及び周辺環境の整備	みなと緑地PPP等の制度の活用等により官民が連携した収益施設の誘致及び周辺環境の整備
	⑰マリンレジャーの振興	みなとオアシスマリンパーク新居浜と連携し、釣りやウォータースポーツ等の水辺、海辺で楽しむレジャー活動の推進
	⑱大型プレジャーボートの受入環境の拡大・機能拡充	観光需要の高まりに基づいた大型プレジャーボート等を受け入れることができるマリーナ施設の機能拡充
	⑲観光マップや周遊モデルコースの作成	別子銅山等の近代化産業遺産群等の観光拠点と連携し、新居浜市の観光モデルを形成。

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

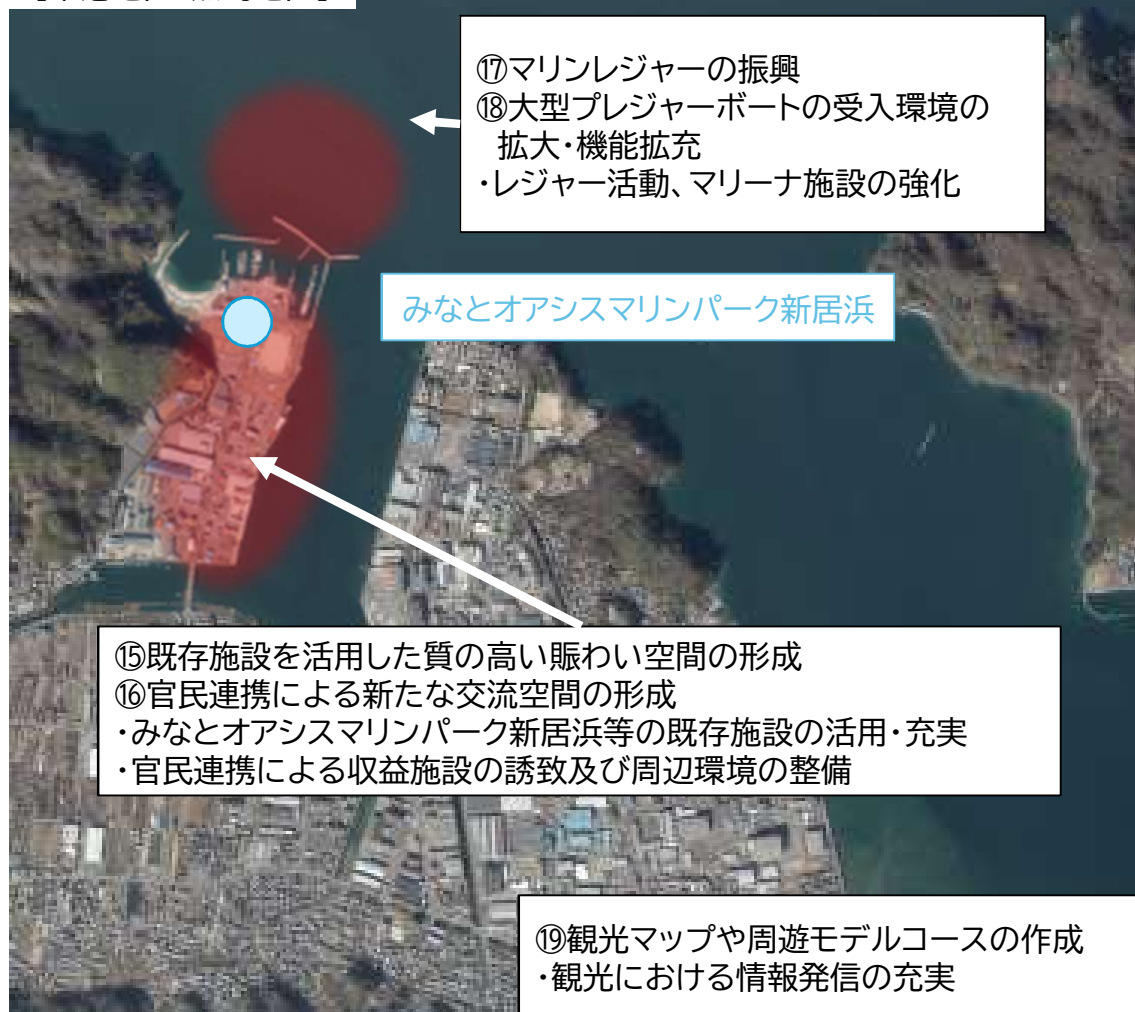
観光・交流

【戦略Ⅷ】あかがねの歴史・文化をつなぎ、賑わい・安らぎを生む
瀬戸内ウォーターフロント空間の形成

【本港地区・内港地区】



【東港地区・黒島地区】



(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

観光・交流 【戦略IX】国内外との交流ネットワークを形成し、新居浜の魅力を発信するゲートウェイの形成

背景課題	訪日旅行者や国内シニア層の観光需要が高まっている中で、新居浜港でのフェリーやクルーズ船の受入能力が不足している。また、来訪者増加に向けては、新居浜港の認知度の低さや港へのアクセス性も課題である。	
戦略概要	国内外の船舶の受入機能を強化し、新居浜並びに四国の海の玄関口となるような機能整備、ネットワークを形成する	
具体的な取組内容	⑩フェリー・クルーズ船の受入環境の充実	垣生地区の既存岸壁を活用し、入港調整を行い、フェリー・クルーズ船の受入環境を充実。将来的に大型クルーズ船を受け入れるため、入港調整を行い、本港地区の新規岸壁で受入環境の強化を検討。
	⑪観光交流拠点へのアクセスの更なる向上	新居浜港から新居浜市の中心部へのアクセス性の向上

【東港地区・黒島地区】





⑩フェリー・クルーズ船の受入環境の充実
 ・フェリーの観光交流機能の拡充・クルーズ船受入環境の充実

⑪観光交流拠点へのアクセスの更なる向上
 ・新居浜港から新居浜市中心部までのアクセス性の向上

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

防災・維持管理 「将来像④強く、しなやかで、暮らし・産業を支える強靱な新居浜港」に対する戦略・取組内容

戦略(案)		具体的な取組内容(案)
X	<p>災害時でも安全・安定的な機能を保持し、産業や生活を守る港湾の強靱化</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 激甚化する高潮・高波等を考慮した港湾施設の整備 新居浜港BCPの徹底 自治体・企業等との連携による関係者が一体となった防災対策
XI	<p>港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 戦略的な施設の更新、再編

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

防災・維持管理 【戦略X】災害時でも安全・安定的な機能を保持し、産業や生活を守る港湾の強靱化

背景課題	南海トラフ地震や高潮等の自然災害のリスクが高まりつつある中で、新居浜港で活動する人々や背後圏の市民の安全確保に向けた様々な主体との連携が求められる。	
戦略概要	港務局や周辺事業者等、様々な関係者が連携し、新居浜港を利用する人々や地域住民に安心感を与える港を形成する	
具体的な取組内容	②激甚化する高潮・高波等を考慮した港湾施設の整備	防波堤、防潮堤の更新、高床化等、高潮・高波を想定した協働防護による気候変動への適応対策を実施
	③新居浜港BCPの徹底	定期的な事業者との意見交換や委員会実施による、非常時の事業継続、復旧に向けた役割、対応方針の確認
	④自治体・企業等との連携による関係者が一体となった防災対策	被災時を想定した合同防災訓練の実施や情報発信の共有、地域ワークショップ等による地域住民を巻き込んだ防災に対する意識向上



出典：国土交通省HP

【協働防護に係る対策例(イメージ)】



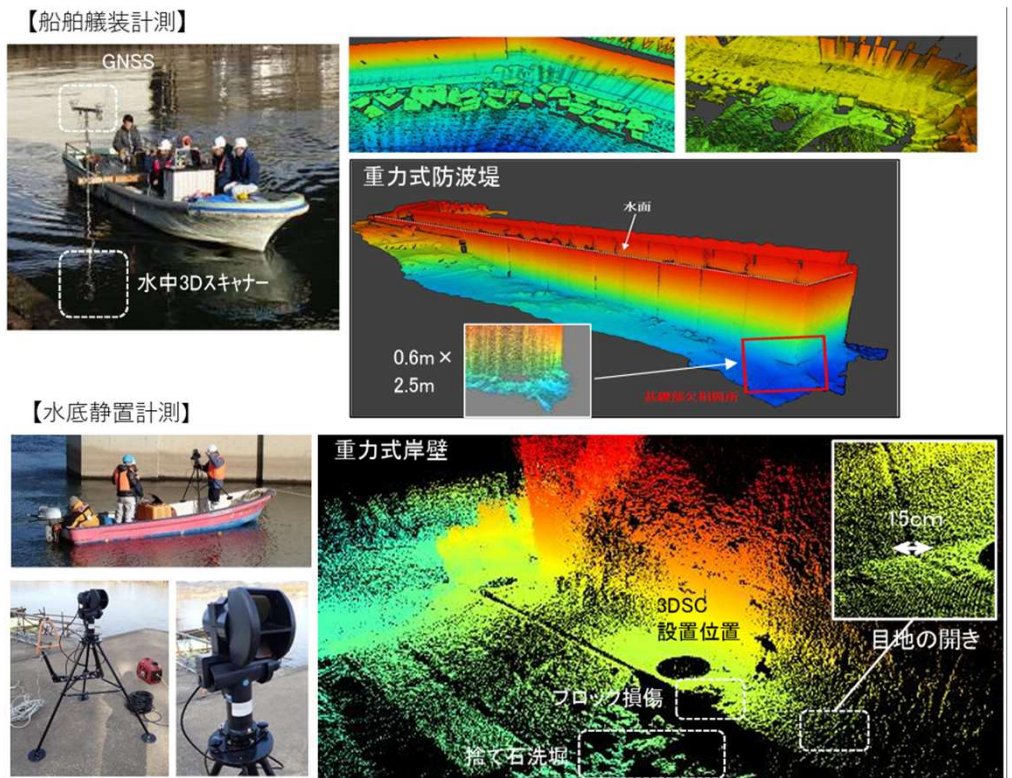
出典：新居浜市HP

【防災訓練の様子】

(4) 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

防災・維持管理 【戦略XI】港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進

背景課題	新居浜港の港湾施設の多くが老朽化し維持管理費の増大が想定される中で、維持管理予算は限られており、予防保全も含めて港湾施設の戦略的・効率的な維持管理が必要がある。	
戦略概要	老朽化が進展する港湾施設等の戦略的な施設の維持管理・更新により、持続的な港湾の機能維持、長期的なコスト削減、そして安全確保を図る。	
具体的な取組内容	⑫戦略的な施設の更新、再編	老朽化した港湾施設等を適切な維持管理と戦略的な施設の更新、再編・集約、廃止、利用転換を行う



出典：国土交通省「港湾の施設の新しい点検技術」

【デジタル技術を活用した港湾施設の維持管理】

(5)空間利用計画(ゾーニング)

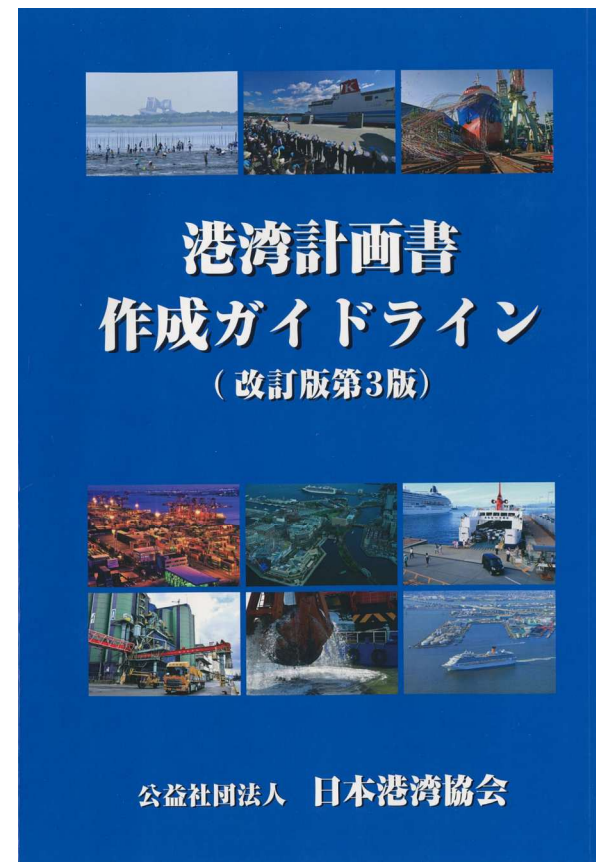
① 空間利用計画(ゾーニング)について

- 港湾計画の改訂の際には、「港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針に関して、ゾーニング(港湾空間の利用の方針)は、港湾全体の機能が容易に把握できるよう、原則として以下のゾーンから数ゾーンを選択して行う」こととなっている。

2-4 港湾空間のゾーニング

港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針に関して、ゾーニング(港湾空間の利用の方針)は、港湾全体の機能が容易に把握できるよう、原則として以下のゾーンから数ゾーンを選択して行うものとする。

- | | |
|----------------|------------|
| ・物流関連ゾーン | ・環境保全ゾーン |
| ・人流関連ゾーン | ・港湾業務関連ゾーン |
| ・交流拠点ゾーン | ・都市機能ゾーン |
| ・生産ゾーン | ・船だまり関連ゾーン |
| ・危険物ゾーン | ・廃棄物処理ゾーン |
| ・エネルギー関連ゾーン | ・停泊ゾーン |
| ・緑地レクリエーションゾーン | ・避泊ゾーン |
| (水域を含む) | ・留保ゾーン |

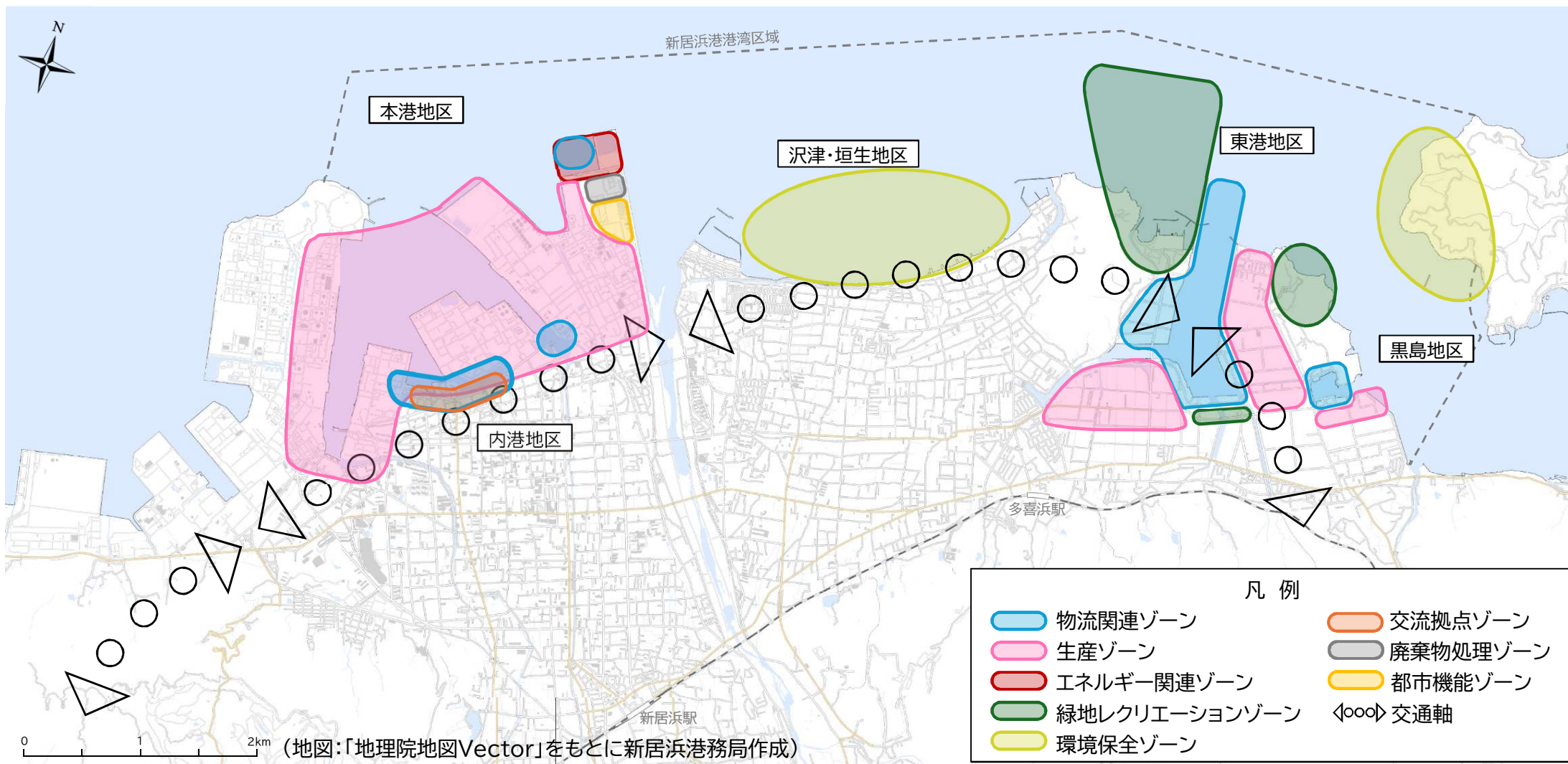


出典：公益社団法人日本港湾協会「港湾計画書作成ガイドライン(改訂版第3版)」

(5) 空間利用計画(ゾーニング)

② 全体ゾーニング

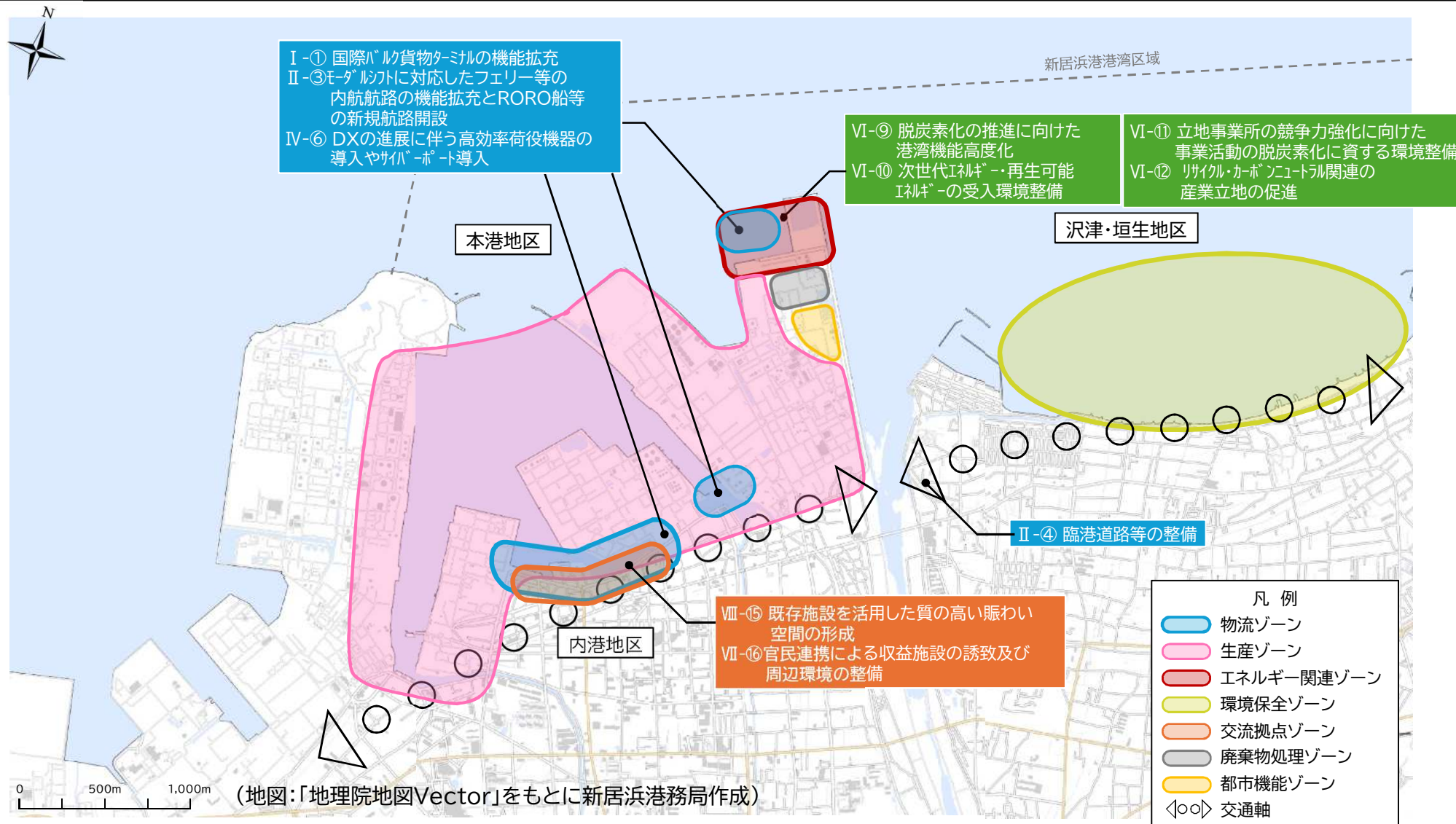
- 既定港湾計画(平成11年改訂)の考え方を踏襲しつつ、これまでの施策内容や本長期構想で設定した将来像を踏まえ、新居浜港における空間利用計画(ゾーニング)を設定する。



(5) 空間利用計画(ゾーニング)

③ 地区別のゾーニングと取組展開(本港地区、内港地区)

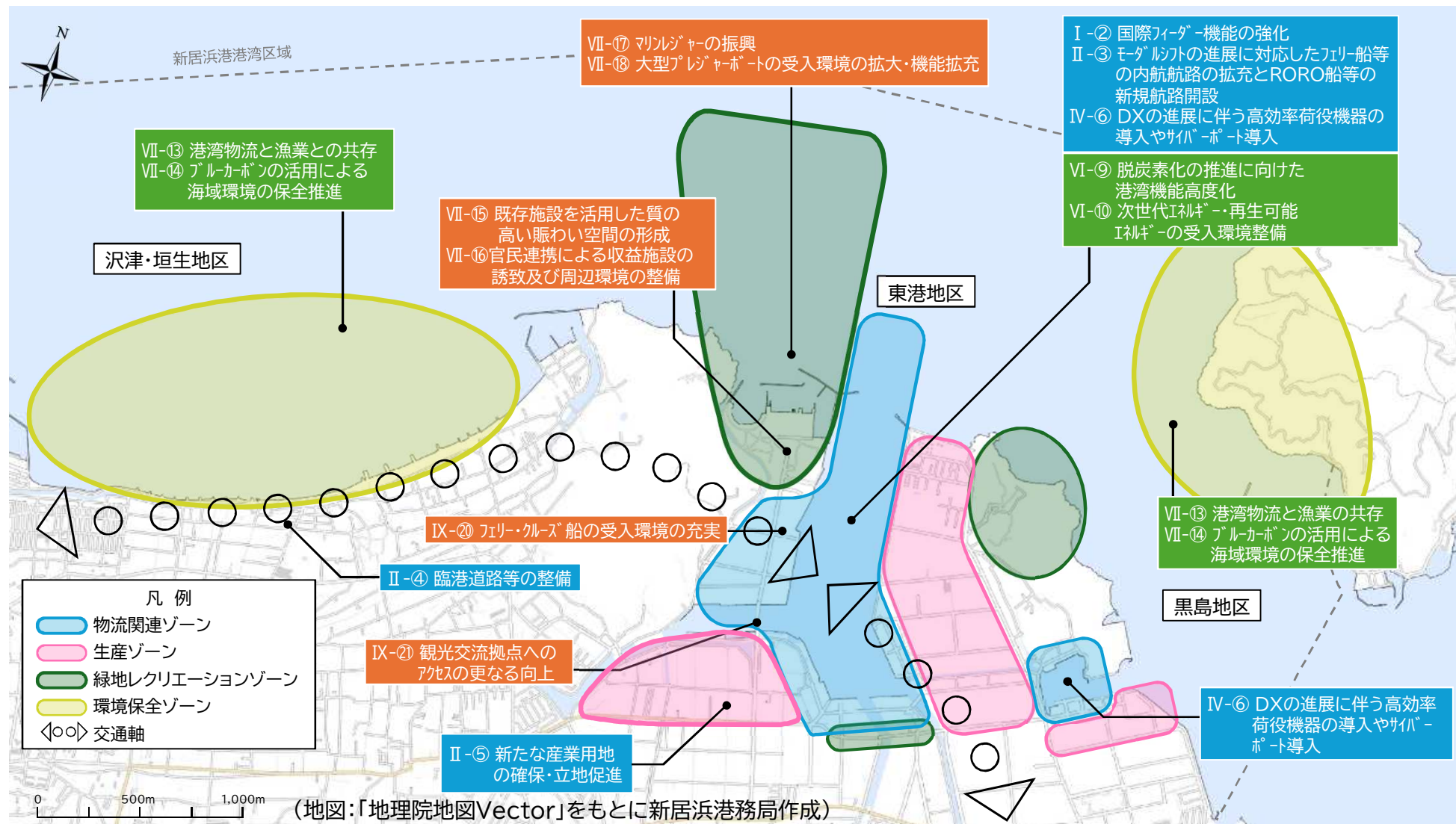
- 本港地区、内港地区では主に物流・産業に関する取組を進めるほか、脱炭素の実現に向けた次世代エネルギー等の受入供給拠点形成に関する取組を進める。



(5) 空間利用計画(ゾーニング)

③ 地区別のゾーニングと取組展開(東港地区、黒島地区、沢津・垣生地区)

- 東港地区、黒島地区では主に物流・産業に関する取組を進めるほか、東港地区では観光・交流に関する取組を進める。
- 沢津・垣生地区では環境保全に向けた取組を進める。



(6) ロードマップ

① 長期構想の推進にあたって

- 長期構想の推進にあたっては、新居浜港に近接している東予港(東港地区)との連携を図る。
- また、四国内における集荷や、現在、フェリー定期便が運航している神戸港をはじめとした四国外の港湾と連携し、内航輸送の更なる拡充を図っていく。



【広域的な連携と内航輸送のイメージ】

(6) ロードマップ

② 各施策の取組みスケジュール

物流・産業 「将来像①臨海工業・地域経済の持続的発展と国内外のシームレスな物流を実現する新居浜港」

戦略	具体的な取組内容	短・中期	長期
I	① 国際バルク貨物ターミナルの機能拡充	整備	供用・更新
	② 国際フィーダー機能の強化	協議	運用・適宜見直し
II	③ モーダルシフトに対応したフェリー等の内航航路の機能拡充とRORO船等の新規航路開設	整備	運用・適宜見直し
	④ 臨港道路等の整備	協議	整備
III	⑤ 新たな産業用地の確保・立地促進	協議	整備
IV	⑥ DXの進展に伴う高効率荷役機器の導入やサイバーポート導入		導入・運用
V	⑦ 市民が港湾事業に触れる機会の拡大		実施
	⑧ 港湾労働者や船員が働きやすい環境整備	協議	供用・更新

(6) ロードマップ

② 各施策の取組みスケジュール

環境・エネルギー 「将来像②脱炭素を実現し、次世代へつなぐ新居浜港」

戦略	具体的な取組内容	短・中期	長期
VI	⑨ 脱炭素化の推進に向けた港湾機能高度化	導入・供用	
	⑩ 次世代エネルギー・再生可能エネルギーの燃料受入環境整備	整備	供用
	⑪ 立地事業所の競争力強化に向けた事業活動の脱炭素化に資する環境整備	整備	供用
	⑫ リサイクル・カーボンニュートラル関連の産業立地の促進	整備	誘致
VII	⑬ 港湾物流と漁業の共存		適宜実施
	⑭ ブルーカーボンの活用による海域環境の保全推進		適宜実施

(6)ロードマップ

② 各施策の取組みスケジュール

観光・交流 「将来像③瀬戸内の自然・産業・歴史をつなぎ、人々が集い、交流する新居浜港」

戦略	具体的な取組内容	短・中期	長期
VIII	⑮ 既存施設を活用した質の高い賑わい空間の形成	既存施設の運用・更新	
	⑯ 官民連携による官民連携による収益施設の誘致及び周辺環境の整備	協議	整備・運用
	⑰ マリンレジャーの振興	情報発信・運用	
	⑱ 大型プレジャーボートの受入環境の拡大・拡充	協議	整備・運用
	⑲ 観光マップや周遊モデルコースの作成	情報発信・運用	
IX	⑳ フェリー・クルーズ船の受入環境の充実	協議	整備・運用
	㉑ 観光交流拠点へのアクセスの更なる向上	協議	整備・運用

(6) ロードマップ

② 各施策の取組みスケジュール

防災・維持管理 「将来像④強く、しなやかで、暮らし・産業を支える強靱な新居浜港」に対する戦略・取組内容

戦略	具体的な取組内容	短・中期	長期
X	②② 激甚化する高潮・高波等を考慮した港湾施設の整備	実施・適宜更新	
	②③ 新居浜港BCPの徹底	実施・適宜更新	
	②④ 自治体・企業等との連携による関係者が一体となった防災対策	実施・適宜更新	
XI	②⑤ 戦略的な施設の更新、再編	維持管理・更新	