

第2回新居浜港長期構想検討委員会 資料



令和8年3月6日
新居浜港務局(新居浜港港湾管理者)



写真:四国地方整備局松山港湾・空港整備事務所(令和4年2月撮影)



1.第1回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応方針(案)

1.第1回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応方針(案)

<1.新居浜港の概要及び現況～6.既定計画の進捗状況の検証> まで

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針(案)
1	<p><行政機関> 本長期構想における委員会及び幹事会の開催回数を2回としているが、一般的には3回である。進め方については一度検討いただきたい。</p>	<p>パブリックコメントや第2回委員会及び幹事会の状況を踏まえて第3回の実施について記載。 P4参照</p>
2	<p><行政機関> コンテナの品目内訳についてご教授いただきたい。品目別の増減について分析がなされていれば教えてください。</p>	<p>「2.新居浜港の概要及び現況(4)港勢」にコンテナ貨物の分析結果を追記、整理した。 P5参照</p>
3	<p><行政機関> 課題の中で「モーダルシフトの進展に対応した機能拡充」と記載しているが、具体的な貨物の想定があるのか。</p>	<p>モーダルシフトにおける具体的な想定をしているわけではないが、各企業のヒアリングから、関東方面へ陸送を行っている中でモーダルシフト需要があることを把握しているため、その内容を踏まえている。 「3.背後圏の動向(1)背後圏の経済・企業」に営業用トラックによる愛媛県発着の貨物の流動状況について追記、整理した。 P6参照</p>

2

1.第1回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応方針(案)

<1.新居浜港の概要及び現況～6.既定計画の進捗状況の検証> まで

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針(案)
4	<p><学識経験者> 脱炭素に加えて、サーキュラーエコノミー(循環経済)の観点においても検討していただきたい。</p>	<p>「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に、③循環型社会・循環経済の実現に向けた動き」を追記。 P8参照 戦略においてリサイクル関連として取組を記載。 資料2 P35 戦略VI⑫参照</p>
5	<p><港湾関係者> 2024年問題に関して、陸上輸送だけでなく、海上輸送においても制度改正がなされ、船員も労働時間上限の規制があり、船舶稼働が落ちている。そういったことも資料に考慮しておいたほうが良い。また、船員の労働時間規制により、RORO船が海上輸送を全て代替できるとは限らないことを考慮して検討いただきたい。</p> <p><行政機関> モーダルシフトは国の方針でもあるので、事業者が海運を選択しやすくなるような環境整備を進めていただきたい。</p>	<p>「5.新居浜港を取り巻く情勢の変化(3)物流における動向」において内航船員の確保における現状を追記、整理した。 P10参照 国内の物流に関しては海上輸送と陸上輸送のバランスを鑑みながら対応していく必要があると考えているため、引き続き関係者と協議しながら輸送手段の多様化を図っていきたいと考えている。</p>
6	<p><港湾関係者> クルーズ船の取組みで、インバウンドの視点も考慮いただきたい。</p>	<p>「5.港湾を取り巻く情勢変化(4)賑わいにおける動向」においてインバウンド増加の動向について追記、整理した。 P13参照 戦略においてインバウンド目線を取り入れた取組内容を掲載した。 資料2 P41 戦略VIII⑱⑲参照</p>

3

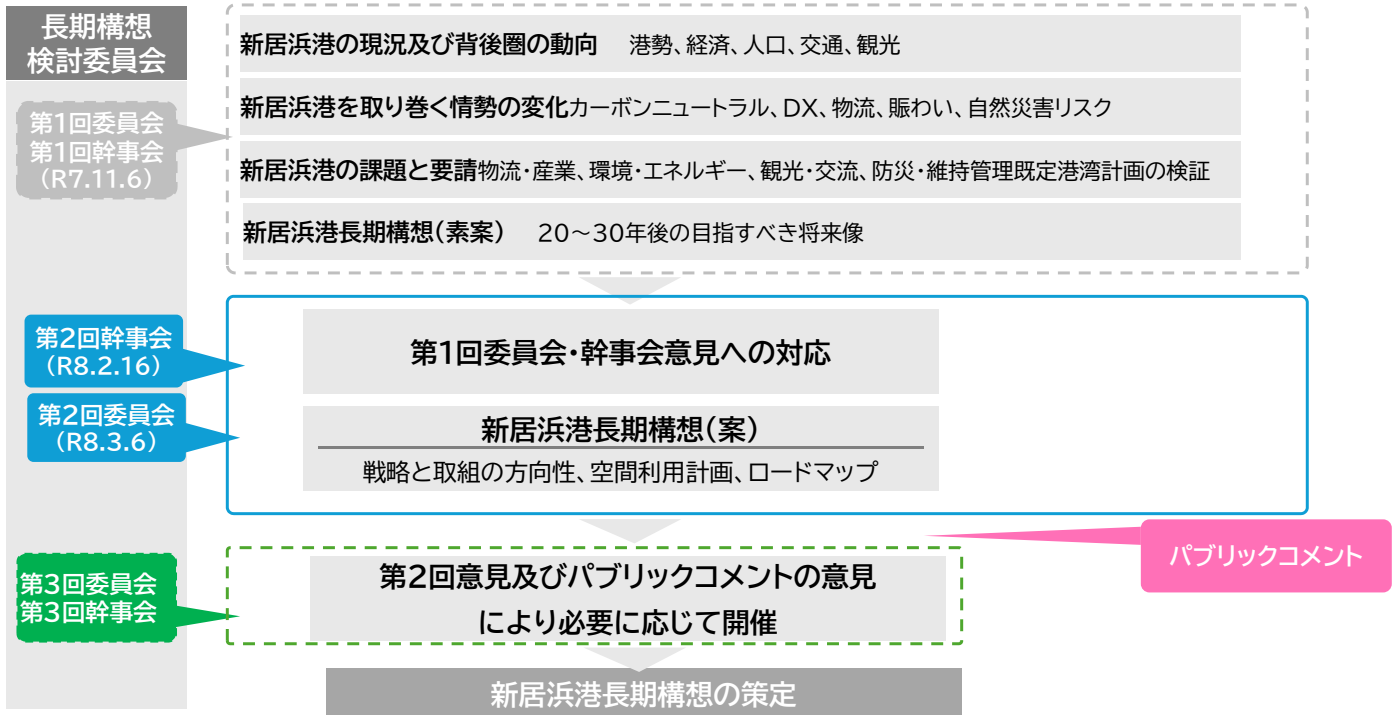
(2) 新居浜港長期構想検討委員会について

第3回委員会・幹事会の追加
(必要に応じて実施)

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

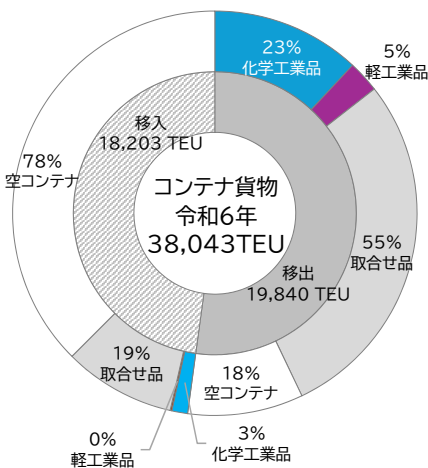
(4) 港勢

コンテナ貨物の内訳について追加

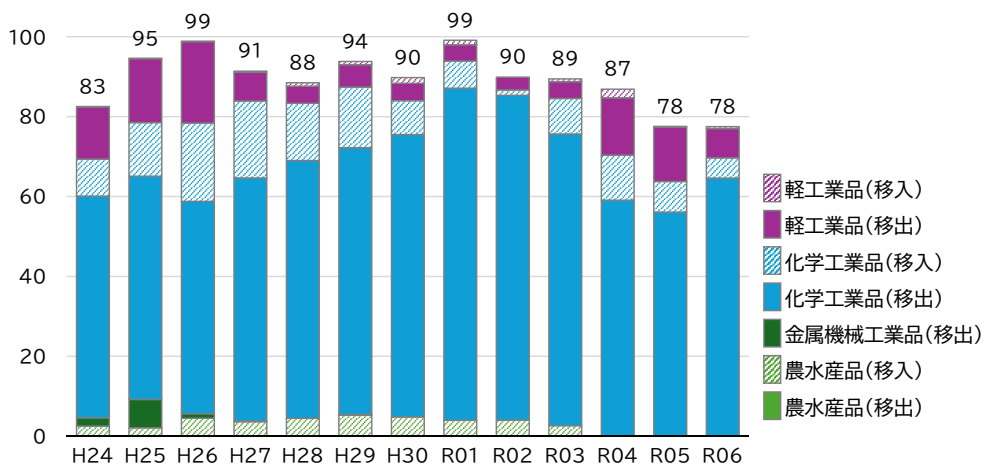
③ 新居浜港のコンテナ貨物

- フェリーでのコンテナ貨物の品目は「取合せ品」である。
- フェリー以外では、「染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品」や「化学肥料」等の化学工業品の取扱いが多い。化学工業品に次いで軽工業品の取扱いも一定程度見られる。

(千トン)



※貨物形態「コンテナ」「オンシャシ」の貨物を集計。
図 令和6年 コンテナ貨物品種別構成



※貨物形態「コンテナ」の貨物を集計。
図 コンテナ貨物品種別の推移(空コン除く)

資料:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

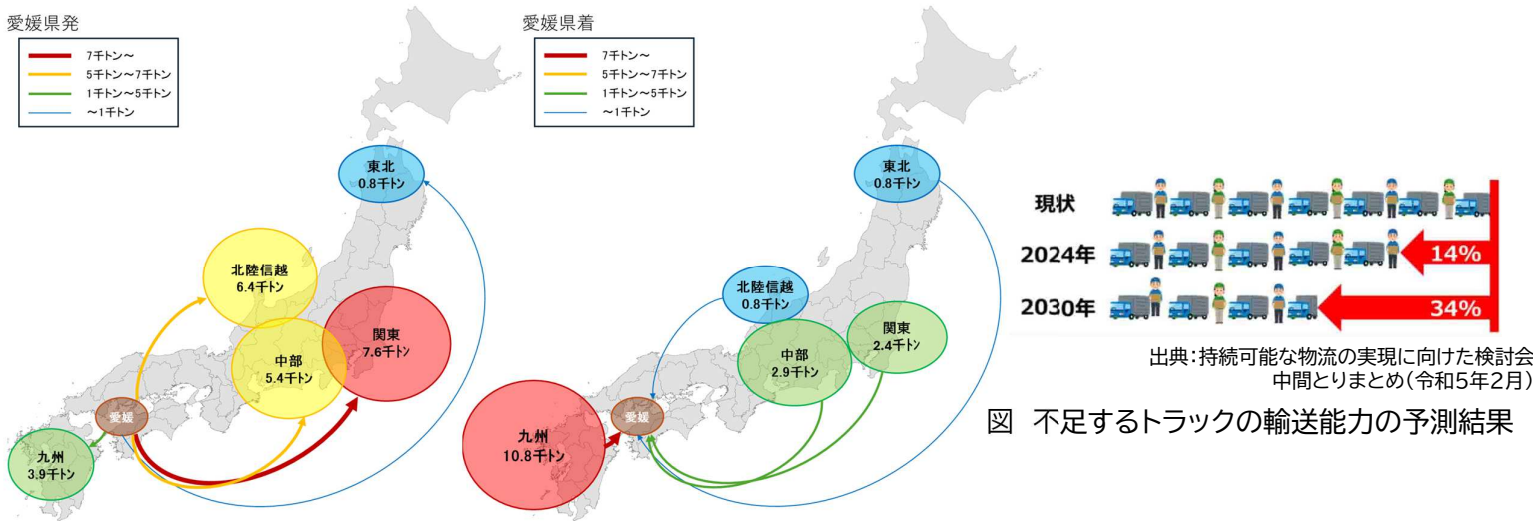
3. 背後圏の動向

(1) 背後圏の経済・企業

愛媛県を発着とする貨物の動向について追加

③ 営業用トラックによる愛媛県発着の貨物の流動状況

- 愛媛県発着貨物のうち、営業用トラックで陸上輸送距離で500km以上離れている地域への流動をみると、九州地方と関東地方が多い。これらの地域はトラック輸送のキャパシティ不足により、将来的に海上輸送への転換可能性がある。
- 物流の2024年問題を放置すると、日本全体のトラック輸送力が約34%低下するという予測もあり、長距離トラック輸送の不足への対応が必要となる。



資料: 令和3年全国貨物純流動調査(物流センサス)調査

図 営業用トラック輸送による愛媛県発着貨物の流動状況 (左:愛媛県発、右:愛媛県着)

図 不足するトラックの輸送能力の予測結果

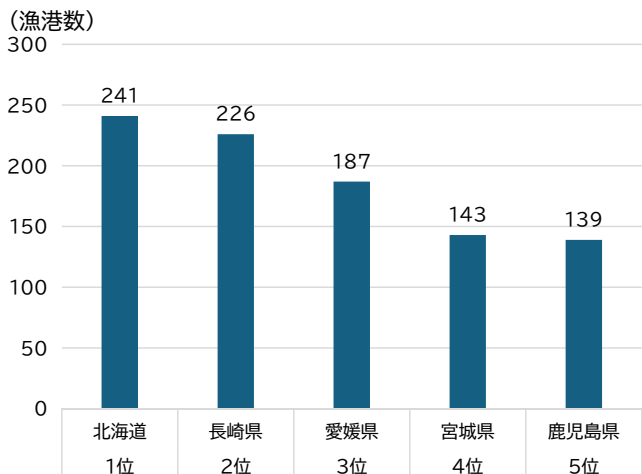
3. 背後圏の動向

(6) 環境

新居浜沖における海域の環境について追加

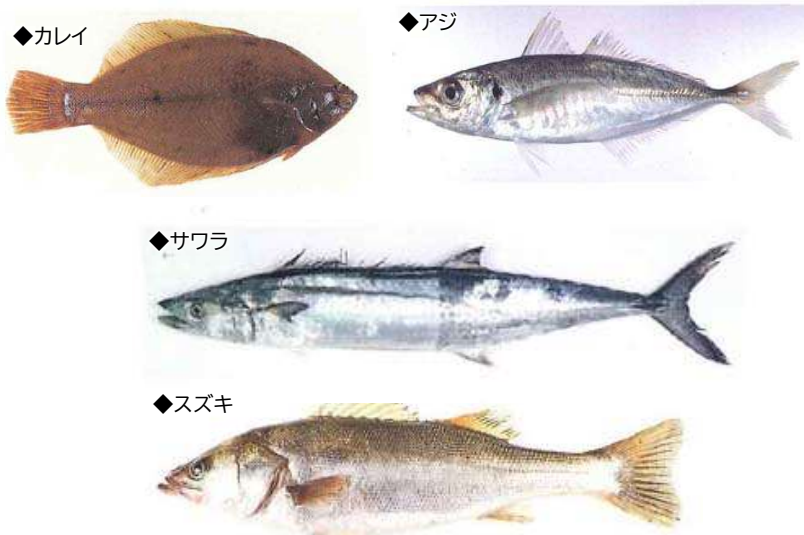
瀬戸内海の豊かな自然

- 瀬戸内海は魚介類の産卵や生育の場として重要な浅海、藻場、干潟に恵まれた海域であり、400種を超える魚類をはじめとした多くの水生生物が生息する等、多様性が生まれている。
- 恵まれた海域に面する愛媛県は漁業が盛んであり、国内の都道府県では第3位の漁港数を誇っており、新居浜市では小型底びき網・さわら流し網・刺し網漁業等の小型漁船による漁業が盛んである。
- 令和5年に策定された「瀬戸内海の環境の保全に関する愛媛県計画」では生物多様性・生物生産性の確保のため、海域ごとの順応的かつ機動的な栄養塩類の管理や生物の生息環境の整備を行っていく方針を示している。



出典: 新居浜港HP

図 全国漁港数上位5道県(令和7年時点)



出典: 新居浜港HP

図 新居浜市海域で獲れる主な魚(一部抜粋)

(1) カーボンニュートラルの実現

サーキュラーエコノミーについて追加

③ 循環型社会・循環経済の実現に向けた動き

- 循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行に伴い、広域的な分別収集・再資源化の動きが増え、循環資源の流動・種類が増大することが見込まれる。
- 循環経済(サーキュラーエコノミー)を巡る様々な社会的要請に対応し、広域的な資源循環ネットワークやリサイクル産業の拠点の形成を目指している。

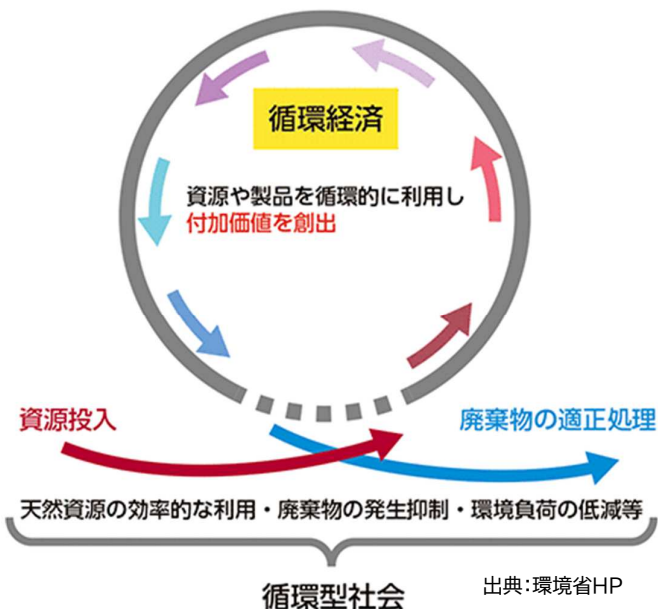


図 循環経済(サーキュラーエコノミー)の概要



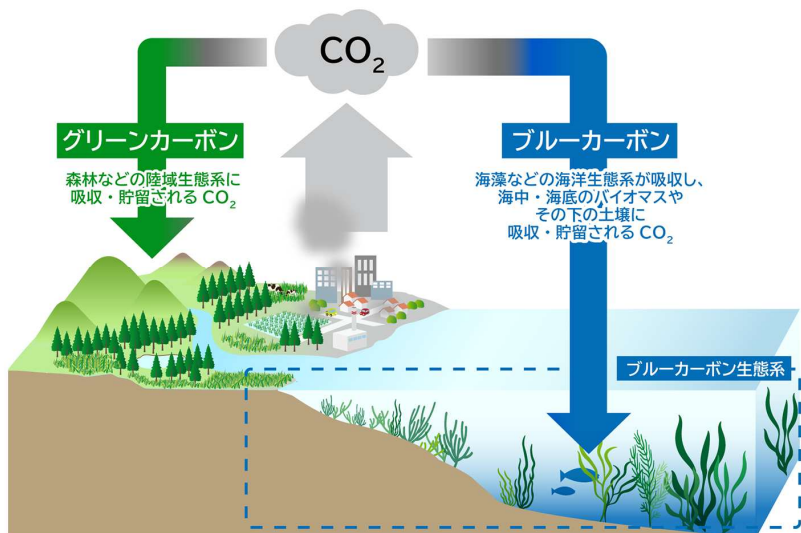
図 資源循環ネットワークやリサイクル産業のイメージ

(1) カーボンニュートラルの実現

ブルーカーボンについて追記

④ ブルーカーボン生態系の活用

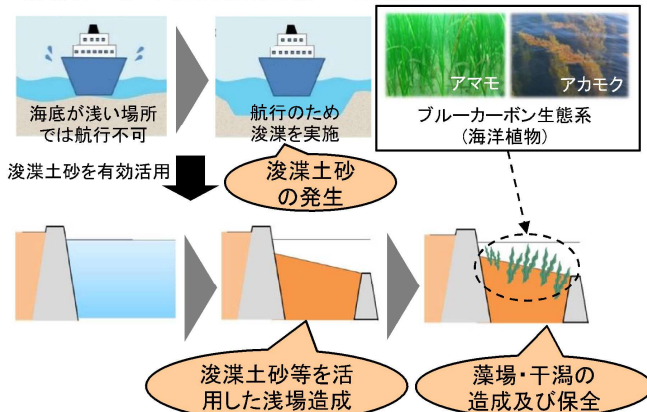
- 海洋生態系が光合成をすることで大気中の二酸化炭素を吸収し、海中や海底に長期間貯留する炭素のことをブルーカーボンという。
- 藻場や干潟、多様な海洋生物の定着を促す港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置づけブルーインフラの保全・再生・創出に向けた環境整備を進めている。



出典:国立環境研究所 地球環境研究センターHP

図 ブルーカーボンの概念図

【浚渫土砂や産業副産物の有効活用】



出典:令和7年度 地球温暖化防止に貢献するブルーカーボンの役割に関する検討会

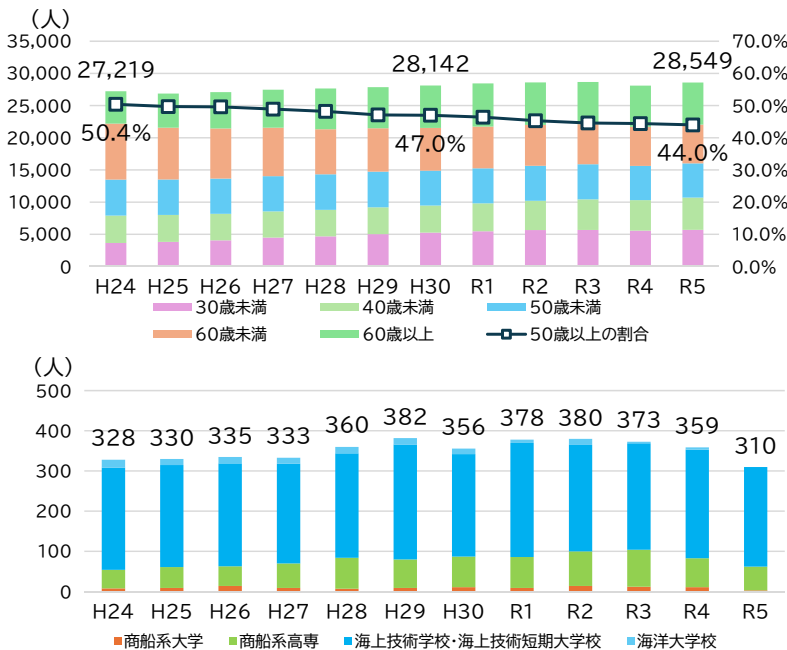
図 ブルーインフラの整備イメージ

(3) 物流における動向

内航船員確保の現状について追加

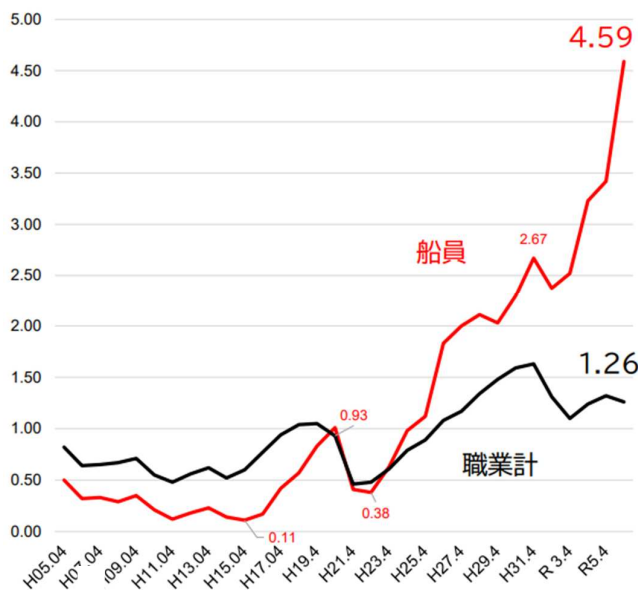
⑥ 内航船員確保の喫緊性

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



出典：データで読み解く内航海運～2024年度版～

図 内航船員の推移・年齢層(上)、内航船に採用された新規就業者数の推移(下)



出典：一般職業紹介状況

図 船員の有効求人倍率

(4) 産業における動向

産業構造の変化について追記

① 社会情勢の変化に伴う産業構造の変化

- 国内外を取り巻く地政学リスクやサプライチェーンの脆弱性、人口減少による成長力の低下が背景にある中で、令和7年11月に我が国の経済・産業の供給構造の抜本的強化や危機管理の観点から17分野の投資対象が掲げられ、当該分野の産業の発展が想定されることから、港湾における取扱貨物の変化が予見される。
- また、脱炭素社会の推進に伴う既存産業における使用部品や資材の変化、循環型社会の推進に伴う再資源化等、産業におけるサプライチェーンが大きく変化する可能性が考えられる。

表 17分野の重点投資対象

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

エネルギー関連産業



輸送・製造関連産業



家庭・オフィス関連産業



出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(経済産業省)

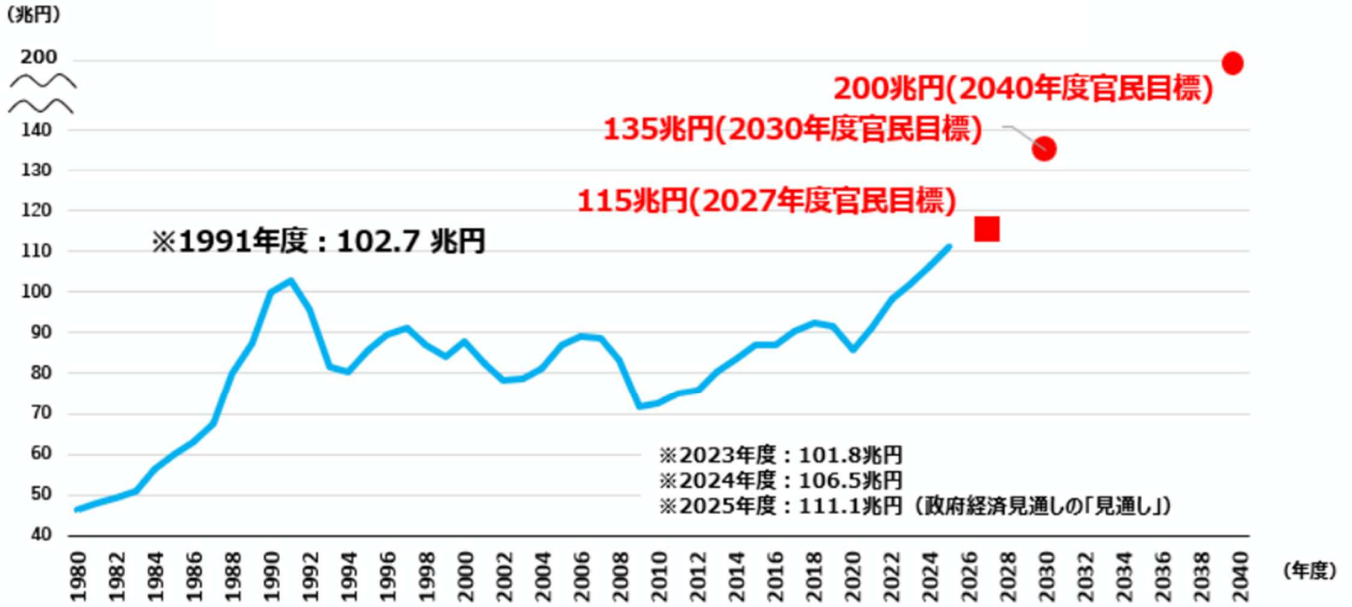
図 カーボンニュートラルに伴う成長が期待される産業

(4) 産業における動向

国内投資の動向について追記

② 国内投資の増加に向けた動き

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



出典: 地方での投資促進に向けた産業用地の確保について (経済産業省)

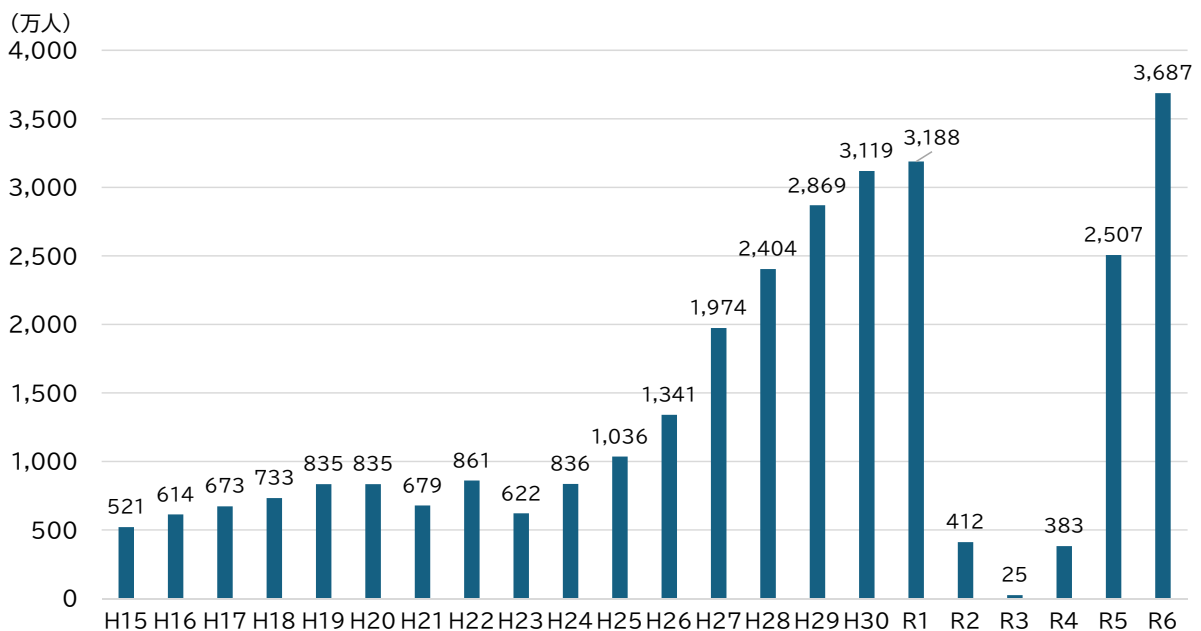
図 民間企業設備投資額の推移と官民目標

(5) 賑わいにおける動向

インバウンドの動向について追加

② インバウンドの増加

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



資料: 国土交通省 観光庁

図 訪日外国人旅行者数の推移

1.第1回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応方針(案)

<7.新居浜市の特性と課題～8.新居浜港長期構想(素案)>

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針(案)
7	<p><学識経験者> 新居浜港の充実を軸として、長期的な視点で様々な可能性を考慮しているのは適切。一方で、網羅的で総花的な印象があるので、戦略や具体的な取組については関連性を整理して検討、改善いただきたい。</p> <p><行政機関> 現状整理や課題については、一般論的なまとめ方になっているように見受けられるので、精査が必要である。</p> <p><港湾関係者> 様々な可能性を考慮した網羅的な長期構想となっている印象を受けるので、内容の絞りこみ等を行った方が良いのではないかと。</p> <p>多岐にわたって課題があり、取り組んでいく必要性を感じた。一部にフォーカスして取り組むことも必要かもしれないが、どの課題も重要であり、網羅的に対応していく必要があると思うので、方向性は良いと思う。地元の皆さんと共に議論して進めていければと考えている。</p> <p><行政機関> 本委員会の議論の中で様々な要望や課題が出てきたことを考えると、現在の取組以外にもどのような取組が必要かを再整理する必要がある。</p>	<p>20～30年先を見据える長期構想において、将来を見据えた内容とすることが求められるため、網羅的な課題整理は必要と考える。 ただ会議で頂いた意見を踏まえ、「7.新居浜港の特性と課題(3)新居浜港の主な課題」において各地区での特性や情勢変化に基づいた課題について明記し、各戦略や具体的な取組と背景や課題との関連を整理した。 資料2 P3～17、資料3参照</p> <p>そのうえで、課題解決の優先度の観点から重要度の高い取組については取組項目を赤字にする等して、新居浜港長期構想(案)を修正した。資料2 P18以降参照</p>

14

1.第1回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応方針(案)

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針(案)
8	<p><学識経験者> 港湾計画の改訂においては、新居浜港の強み・機会を活かすために、弱みの改善に注力していく方向性が望ましい。とりわけ、既定の港湾計画に示された港湾施設の充実、すなわちCNPを含む菊本岸壁及び港湾道路菊本線の実現が早期の対応として望まれると思慮される。</p> <p><港湾関係者> 我々の組織では、昨年から防災減災対策、住友系企業との共存共栄、安定した事業の推進について議論してきたが、計画では、産業用道路・菊本沖・新居浜マリーナに接続する道路等の整備、海拔の低い道路に対する防災減災対策等の観点が見込まれており、可能性のある計画として、ぜひ進めていただきたい。</p> <p>物流は海運だけでなく、陸運もある。幹線道路の整備も重要であるため、優先的に取り組むべきである。</p> <p>防災減災の観点から、東西南北の道路整備は重要性が高く、港湾と連動した整備が必要であると考えている。</p>	<p>本長期構想においては、以下の取組を重要度の高い取り組みとして位置付け、取り組みを進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・菊本沖の国際バルク貨物の受入機能強化 資料2 P27 戦略I①参照 ・フェリー・コンテナ機能の強化 資料2 P28 戦略I②参照 ・港湾物流道路の機能拡充 資料2 P30 戦略II④参照 ・脱炭素化の推進 資料2 P36 戦略VI⑨⑩⑪参照 ・内港地区の賑わい形成 資料2 P41 戦略VIII⑮参照
9	<p><港湾関係者> 新居浜港や周辺地域の発展は、住友系企業によるところが大きいため、住友の発展に寄与するかどうかの観点で長期構想を策定していただきたい。</p>	<p>住友系企業の意向を確認して進めていく。</p>

15

1.第1回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応方針(案)

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針(案)
10	<p><学識経験者></p> <p>港湾計画の改訂も見据え、長期構想の戦略と具体計画との関連性を可能な限り検討してほしい。また、整備による投資や経済波及効果にも可能な範囲で言及いただきたい。</p>	<p>本長期構想においては「物流・産業」「環境・エネルギー」「観光・交流」「防災・維持管理」の4分野で戦略との対応関係を整理している。投資や経済波及効果に関する記載は検討し、可能であれば記載する。</p>
11	<p><学識経験者></p> <p>基本理念について、「時代に即して」とあるが、先を見据えて動くことが重要なので、「あかがねの歴史をつなぎ、未来を見据え、時代に即して、地域を支え、進化し続ける港」としてはどうか。</p>	<p>「8.新居浜港長期構想(素案)(1)基本理念」で基本理念を修正した。資料2 P19参照</p>
12	<p><学識経験者></p> <p>P83の2つ目の●について地域住民の幸福(Wellbeing)という観点が抜けている。この視点を位置付けて説明を追加してほしい。</p>	<p>「8.新居浜港長期構想(素案)(1)基本理念」でウェルビーイングの視点を踏まえて修正した。資料2 P19参照</p>

16

1.第1回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応方針(案)

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針(案)
13	<p><港湾関係者></p> <p>新居浜港では現状、大型の外航船が入港できないので、国際標準に対応した港湾の拡張が必要である。</p>	<p>菊本岸壁の整備において船舶の大型化に対応した岸壁整備や航路整備について記載する。資料2 P27 戦略I①参照</p>
14	<p><港湾関係者></p> <p>荷役設備の更新は物流効率性の向上につながるもので、積極的に取り組んでほしい。現状の設備能力では対応に限界がある。計画や設備が新しくなればそれに合わせた提案ができる。</p>	<p>既存施設の機能拡充や荷役設備の更新や、DXの進展による港湾荷役の効率化に向けた取組みについて記載する。資料2 P28 戦略I②、P32 戦略IV⑥参照</p>
15	<p><港湾関係者></p> <p>内航タンカーにおいて、船舶を大型化したとしても、新居浜港だけでなく、相手港側も受入環境が確保されている必要がある。効率的な荷役に適した船舶の検討が必要である。</p> <p>最近ではLNGの取扱いが増え、船舶の大型化が進んでいる。大水深の岸壁整備に加えて、船舶大型化に対応した航路整備や、近隣海域での規制等、総合的に整備を進めていく必要がある。</p>	<p>船舶の大型化等については、荷主や港運事業者との意見交換を通じて、大型化に伴う岸壁や航路整備を進める必要があると認識している。他港との連携を図りながら輸送効率化を図っていく旨を記載する。資料2 P27、28 戦略I①②、P51参照</p>
16	<p><港湾関係者></p> <p>新居浜港の周辺地域には、プラントメーカー等も多数に立地・発展しており、地域産業に目を向けた貨物を受け入れる考え方も重要である。</p>	<p>地元産業等の貨物需要にも対応していく旨を記載する。資料2 P29、30 戦略II③④参照</p>

17

1. 第1回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応方針(案)

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針(案)
17	<p><港湾関係者></p> <p>将来的な海上輸送は、航路設定の自由度という観点からも、フェリー船よりもRORO船が主流になっていくと考えている。RORO船をどのように導入するかを考えて菊本沖の計画を進めてほしい。</p>	<p>既存フェリー航路の機能強化に加えて、将来のモーダルシフトの進展に伴う形で新規RORO航路誘致に向けた施設整備を記載する。 資料2 P29 戦略II③参照</p>
18	<p><学識経験者></p> <p>計画は時間の経過とともに、その時代の先を見据えながら展開していくべきものとする。長期構想の改訂において、将来的な関与を考えると若年層の関わり方が重要である。少子化が進む中で、学生が地域の問題に関与していくきっかけを自治体等で作っていただければと思う。</p>	<p>学生に対する情報発信の旨を記載している。写真等を追加する。 資料2 P33 戦略V⑦参照</p>
19	<p><学識経験者></p> <p>地域の経済活動を支えるインフラとして新居浜港は重要であり、港湾整備における市民の理解を深めるための情報発信を取組に加えていただきたい。</p>	<p>地域住民に対する積極的な情報発信を図っていく旨を記載する。 資料2 P33 戦略V⑦、P44 戦略X⑳参照</p>

18

1. 第1回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応方針(案)

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針(案)
20	<p><行政機関></p> <p>脱炭素に向けた取組みの中で、動力源がアンモニア、水素や電力等多様化している。インフラ供給における課題も生じてくると思う。これについても検討協議を進めていただきたい。</p>	<p>戦略VI⑩の具体的な取組内容の表題を「次世代エネルギー・再生可能エネルギーの受入・供給環境整備」に修正する。 資料2 P34～36 戦略VI⑩参照</p>
21	<p><港湾関係者></p> <p>クルーズ客船については、岸壁に接岸せず、沖に停泊し入港している都市もみられる。様々な手法について検討いただきたい。</p>	<p>テンドーボートによる受入について記載する。 資料2 P40、41 戦略VIII⑲参照</p>
22	<p><港湾関係者></p> <p>「フェリー・クルーズ船の受入環境の充実」で、クルーズ船が新居浜港へ入港した際、来訪者はどこへ観光に行くのか。また、マリンパーク新居浜はイベント等で賑わいがあるが、周辺で行くところがない。面的に多くの人々が海を楽しめる場所があったら良いと思う。外からの来訪者だけでなく、地元住民も楽しめる海辺ができ、それを発信することで新居浜の魅力を伝えられる環境になれば良いと思う。</p>	<p>各種産業遺産を訪れていると思われるが、これまでに運航したクルーズ船は新居浜港発着であるので外部からの観光ではないと思われる。</p> <p>観光に関する積極的な情報発信を進めていく旨を記載する。 資料2 P42 戦略IX⑳参照</p>
23	<p><学識経験者></p> <p>大規模自然災害が発生して被害を受けた場合に、廃棄物処理の課題が必ず発生するので、これらも考慮していただきたい。</p>	<p>戦略Xにおいて廃棄物処理空間の確保について記載した。 資料2 P44、45 戦略X㉑参照</p>

19

1. 第1回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応方針(案)

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針(案)
24	<p><行政機関> 協働防護の視点が盛り込まれているが、新居浜港の場合は専用岸壁と公共岸壁で明確に区別されている印象を受ける。</p>	東港地区において企業用地の確保に関する取組を盛り込んでおり、当該地区において協働防護が求められる可能性があるため記載している。
25	<p><行政機関> ゾーニングにおいて、施設の老朽化に対応した更新・機能転換や再編等の視点も盛り込んでいただきたい。 ゾーニングに関して、現行のものとほとんど変わっていない。発展の余地については再度検討していただいても良いかと感じた。</p>	現行ゾーニングを踏襲しつつ、再検討して作成した。 資料2 P49～51参照
26	<p><港湾関係者> 国際バルク貨物の拡充は新居浜港において最重要課題である。新居浜市は松山や高松、高知から等間隔の距離にあり、地理的特性を利用した開発が必要。</p>	「7.新居浜港長期構想(6)ロードマップ」で四国内からの積極的な集貨を図っていく旨を記載する。 資料2 P52参照

2. 新居浜港長期構想検討委員会 第2回幹事会での意見と対応

第2回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針（案）
1	菊本岸壁での取扱貨物の種類が多いように感じる。バース整備だけでなく、用地確保、アクセス性確保に向けた臨港道路等の課題もあり、エリア単位で大きな方針を示した方が良いと思う。	戦略の前に本港地区、内港地区、東港地区、黒島地区、沢津・垣生地区の整備方針を記載する。 資料 2 P25
2	戦略Ⅰの菊本沖の整備について、バルク貨物、RORO貨物、次世代エネルギーに関連する3種類の貨物の取扱機能の強化について示されている。想定している1バースで全ての貨物を取り扱うことは難しいと感じる。	整備範囲をどうするかも含めて検討する。
3	戦略ⅠとⅡで東港地区でフェリーとコンテナの機能強化が挙げられているが、既存岸壁の延伸・増深、新たな岸壁整備の2つの方針が記載され、どちらを想定しているかわかりにくい。船舶の大型化に対応する場合には東港地区は水深が浅いため、既存岸壁での改良で対応するのは難しいのではないかと。	場所の制約や、背後地域の倉庫立地状況含め、再編の際に既存岸壁をどうするか、道路をどう整備するか等、考える必要がある。エリアを示す形で表現したいと思う。
4	戦略Ⅲで産業用地の確保について示しているが、戦略Ⅰのフェリーやコンテナの取扱機能強化に向けた物流用地としての可能性もあるのではないかと。	
5	No.1～3に関して、今回の長期構想で示しておかないと、港湾計画の改訂で示すことはできないので、自由度が高くなるように可能性は広げて示した方が良く感じる。	将来のあるべき姿や目標から可能性のある範囲を示す。 資料 2 P27、28

22

第2回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針（案）
6	製造メーカーの立場では、港、倉庫、道路がそろっており、コンパクトにまとまっていることが重要である。 道路整備についての意見が多くあったが、市全体としてはコンパクトシティ化や既存ストックの維持管理等の問題を抱えており、物流道路を整備するとすると、大きな道路が必要になる。既存道路との調整について考えていく必要がある。 道路整備については、将来的な自動運転の進展も考慮した計画が必要になると思う。	自治体のまちづくりの方針との整合性を図る必要があるため、現時点で効果的な整備方針について申し上げることはできないものの、今後、関係者と協議しながら調整していきたいと考えている。 将来の技術発展も想定しつつ、柔軟に対応できるような記載に修正する。 資料 2 P30
7	クルーズ船の受入について、テnderボートありきでは厳しく、直接岸壁に着岸できる方が良い。置き橋や浮桟橋という対応も考えられると思う。 クルーズ受入について、テnderボートに限らず直接受け入れることのできる岸壁整備も示した方が良く感じる。	岸壁整備について検討するうえで、すぐに対応できるわけではないので、まずはテnderボートで受入、また、近年の傾向として大型プレジャーボート着岸ができる環境になれば良いと考えている。 東港地区では水深の問題もあり、現状では直接受け入れる岸壁を整備することは難しいものの、東港全体の再配置を図っていくことも視野に入れてエリア全体で示す。 資料 2 P40、41

23

第2回新居浜港長期構想検討委員会・幹事会での意見と対応

No.	意見概要	意見に対する回答・対応方針（案）
7	廃棄物処理空間の確保について、将来のゾーニングに示している菊本のエリアのみで十分かは気になる。	菊本のエリアを仮置きとしつつ、貨物量の増大と併せて検討することになると思う。
8	基本方針が変更されたことで、港湾計画で作業船の係留スペースの確保について検討することが求められているので、長期構想においても対応いただきたい。	東港地区で作業船の係留スペースの確保を図る方針をエリア全体で示す。 資料2 P44、45
9	ハードに関する議論が多く感じたが、ソフト施策もセットで取組を検討いただきたい。ターミナル等の物流効率化だけでなく、施設の維持管理等で電子化、AIを活用いただくような取組を検討いただきたい。	港湾施設の維持管理における電子化、AI活用等について記載する。 資料2 P46
10	ロードマップについてはどの取組から進めればよいか分かりにくいいため、優先順位がわかるようにしてほしい。	順位はつけていないが、優先的な施策については各取組内容、具体的な取組内容において、赤字で表示をしている。
11	大きな規模での検討をしていただきたい。夢を描くのが長期構想であり、委員会に向けてブラッシュアップしていただければと思う。これまでの経緯に縛られず、30年後の新居浜港のあるべき姿から逆算して検討いただきたい。	長期構想を検討する際にできるだけ検討はしてきた。これ以上は難しいが再考はしてみる。