

第3回新居浜港長期構想検討委員会 資料



令和8年8月31日
新居浜港務局(新居浜港港湾管理者)

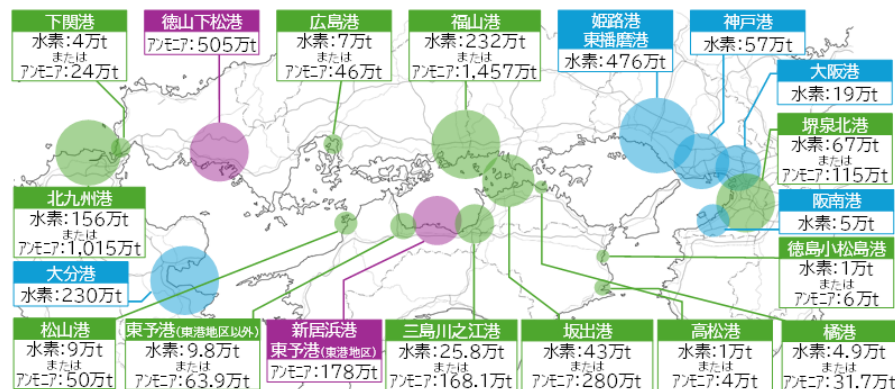
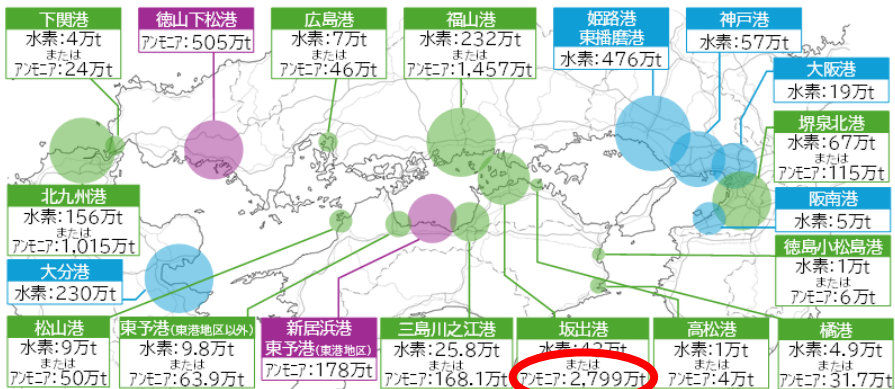




第2回委員会後からの主な修正箇所について

第2回委員会後からの主な修正箇所について

頁	修正後	修正前
目次	1. 新居浜港長期構想について 1 2. 新居浜港の概要及び現況 3 2.1 位置 4 2.2 沿革 5 2.3 各地区の特徴 6 2.4 港勢 17 3. 背後圏の動向 27 3.1 背後圏の経済・企業 28 3.2 人口減少・少子高齢化 31 3.3 道路交通ネットワークの整備 32 3.4 災害リスクと輸送網の整備 33 3.5 観光資源 36 3.6 自然環境 39 4. 上位関連計画 40 4.1 国における関連計画等 41 4.2 愛媛県における関連計画等 44 4.3 新居浜市における関連計画等 46 4.4 新居浜港・東予港(東港地区)港湾脱炭素化推進計画 51 5. 新居浜港を取り巻く情勢の変化 53 5.1 カーボンニュートラルの実現 54 5.2 デジタルトランスフォーメーション(DX)の進展 58 5.3 物流における動向 59 5.4 産業における動向 64 5.5 賑わいにおける動向 66 5.6 自然災害リスクの高まり 71 6. 新居浜港の課題 73 6.1 物流・産業における課題 75 6.2 環境・エネルギーにおける課題 82 6.3 観光・交流における課題 84 6.4 防災・維持管理における課題 87 7. 新居浜港長期構想 89 7.1 基本理念 90 7.2 新居浜港の目指すべき将来像 91 7.3 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性 92 7.4 空間利用計画(ゾーニング) 118 8. 参考資料 122 8.1 長期構想の検討過程 123 8.2 用語解説 126 Hello! NEW 新居浜	1. 新居浜港長期構想について 1 2. 新居浜港の概要及び現況 3 2.1 位置 4 2.2 沿革 5 2.3 各地区の特徴 6 2.4 港勢 17 3. 背後圏の動向 27 3.1 背後圏の経済・企業 28 3.2 人口減少・少子高齢化 31 3.3 道路交通ネットワークの整備 32 3.4 災害リスクと輸送網の整備 33 3.5 観光資源 36 3.6 自然環境 39 4. 上位関連計画 40 4.1 国における関連計画等 41 4.2 愛媛県における関連計画等 44 4.3 新居浜市における関連計画等 46 4.4 新居浜港・東予港(東港地区)港湾脱炭素化推進計画 51 5. 新居浜港を取り巻く情勢の変化 53 5.1 カーボンニュートラルの実現 54 5.2 デジタルトランスフォーメーション(DX)の進展 58 5.3 物流における動向 59 5.4 産業における動向 64 5.5 賑わいにおける動向 66 5.6 自然災害リスクの高まり 71 6. 新居浜港の課題 73 6.1 物流・産業における課題 75 6.2 環境・エネルギーにおける課題 82 6.3 観光・交流における課題 84 6.4 防災・維持管理における課題 87 7. 新居浜港長期構想 89 7.1 基本理念 90 7.2 新居浜港の目指すべき将来像 91 7.3 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性 92 7.4 空間利用計画(ゾーニング) 117 7.5 ロードマップ 121 Hello! NEW 新居浜
	他港の事例を参考に追加	・「7.3将来像実現に向けた戦略と取組の方向性」の項目内へ修正 ・ページ変更(P121→P117)

頁	修正後	修正前																																																																																																																								
55	<table border="1"><thead><tr><th>港名</th><th>水素</th><th>アンモニア</th></tr></thead><tbody><tr><td>下関港</td><td>4万t</td><td>24万t</td></tr><tr><td>徳山下松港</td><td>505万t</td><td>-</td></tr><tr><td>広島港</td><td>7万t</td><td>46万t</td></tr><tr><td>福山港</td><td>232万t</td><td>1,457万t</td></tr><tr><td>姫路港</td><td>476万t</td><td>-</td></tr><tr><td>神戸港</td><td>57万t</td><td>-</td></tr><tr><td>大阪港</td><td>19万t</td><td>-</td></tr><tr><td>堺泉北港</td><td>67万t</td><td>115万t</td></tr><tr><td>阪南港</td><td>5万t</td><td>-</td></tr><tr><td>徳島小松島港</td><td>1万t</td><td>6万t</td></tr><tr><td>北九州港</td><td>156万t</td><td>1,015万t</td></tr><tr><td>大分港</td><td>230万t</td><td>-</td></tr><tr><td>松山港</td><td>9万t</td><td>50万t</td></tr><tr><td>東予港(東海地区以外)</td><td>9.8万t</td><td>63.9万t</td></tr><tr><td>新居浜港</td><td>178万t</td><td>-</td></tr><tr><td>三島川之江港</td><td>25.8万t</td><td>168.1万t</td></tr><tr><td>坂出港</td><td>43万t</td><td>280万t</td></tr><tr><td>高松港</td><td>1万t</td><td>4万t</td></tr><tr><td>橘港</td><td>4.9万t</td><td>31.7万t</td></tr></tbody></table> ※円の大きさはアンモニア換算量 出典:各港湾の港湾脱炭素化推進計画(令和7年12月時点) 図 5.2 瀬戸内地域港湾の水素・アンモニア需要量 (2050 年)	港名	水素	アンモニア	下関港	4万t	24万t	徳山下松港	505万t	-	広島港	7万t	46万t	福山港	232万t	1,457万t	姫路港	476万t	-	神戸港	57万t	-	大阪港	19万t	-	堺泉北港	67万t	115万t	阪南港	5万t	-	徳島小松島港	1万t	6万t	北九州港	156万t	1,015万t	大分港	230万t	-	松山港	9万t	50万t	東予港(東海地区以外)	9.8万t	63.9万t	新居浜港	178万t	-	三島川之江港	25.8万t	168.1万t	坂出港	43万t	280万t	高松港	1万t	4万t	橘港	4.9万t	31.7万t	<table border="1"><thead><tr><th>港名</th><th>水素</th><th>アンモニア</th></tr></thead><tbody><tr><td>下関港</td><td>4万t</td><td>24万t</td></tr><tr><td>徳山下松港</td><td>505万t</td><td>-</td></tr><tr><td>広島港</td><td>7万t</td><td>46万t</td></tr><tr><td>福山港</td><td>232万t</td><td>1,457万t</td></tr><tr><td>姫路港</td><td>476万t</td><td>-</td></tr><tr><td>神戸港</td><td>57万t</td><td>-</td></tr><tr><td>大阪港</td><td>19万t</td><td>-</td></tr><tr><td>堺泉北港</td><td>67万t</td><td>115万t</td></tr><tr><td>阪南港</td><td>5万t</td><td>-</td></tr><tr><td>徳島小松島港</td><td>1万t</td><td>6万t</td></tr><tr><td>北九州港</td><td>156万t</td><td>1,015万t</td></tr><tr><td>大分港</td><td>230万t</td><td>-</td></tr><tr><td>松山港</td><td>9万t</td><td>50万t</td></tr><tr><td>東予港(東海地区以外)</td><td>9.8万t</td><td>63.9万t</td></tr><tr><td>新居浜港</td><td>178万t</td><td>-</td></tr><tr><td>三島川之江港</td><td>25.8万t</td><td>168.1万t</td></tr><tr><td>坂出港</td><td>43万t</td><td>2,799万t</td></tr><tr><td>高松港</td><td>1万t</td><td>4万t</td></tr><tr><td>橘港</td><td>4.9万t</td><td>31.7万t</td></tr></tbody></table> ※円の大きさはアンモニア換算量 資料:各港湾の港湾脱炭素化推進計画(令和7年12月時点) 図 5.2 瀬戸内地域港湾の水素・アンモニア需要量 (2050 年) 誤:2,799万t 正:280万t 2,799,163tのため280万tに修正	港名	水素	アンモニア	下関港	4万t	24万t	徳山下松港	505万t	-	広島港	7万t	46万t	福山港	232万t	1,457万t	姫路港	476万t	-	神戸港	57万t	-	大阪港	19万t	-	堺泉北港	67万t	115万t	阪南港	5万t	-	徳島小松島港	1万t	6万t	北九州港	156万t	1,015万t	大分港	230万t	-	松山港	9万t	50万t	東予港(東海地区以外)	9.8万t	63.9万t	新居浜港	178万t	-	三島川之江港	25.8万t	168.1万t	坂出港	43万t	2,799万t	高松港	1万t	4万t	橘港	4.9万t	31.7万t
港名	水素	アンモニア																																																																																																																								
下関港	4万t	24万t																																																																																																																								
徳山下松港	505万t	-																																																																																																																								
広島港	7万t	46万t																																																																																																																								
福山港	232万t	1,457万t																																																																																																																								
姫路港	476万t	-																																																																																																																								
神戸港	57万t	-																																																																																																																								
大阪港	19万t	-																																																																																																																								
堺泉北港	67万t	115万t																																																																																																																								
阪南港	5万t	-																																																																																																																								
徳島小松島港	1万t	6万t																																																																																																																								
北九州港	156万t	1,015万t																																																																																																																								
大分港	230万t	-																																																																																																																								
松山港	9万t	50万t																																																																																																																								
東予港(東海地区以外)	9.8万t	63.9万t																																																																																																																								
新居浜港	178万t	-																																																																																																																								
三島川之江港	25.8万t	168.1万t																																																																																																																								
坂出港	43万t	280万t																																																																																																																								
高松港	1万t	4万t																																																																																																																								
橘港	4.9万t	31.7万t																																																																																																																								
港名	水素	アンモニア																																																																																																																								
下関港	4万t	24万t																																																																																																																								
徳山下松港	505万t	-																																																																																																																								
広島港	7万t	46万t																																																																																																																								
福山港	232万t	1,457万t																																																																																																																								
姫路港	476万t	-																																																																																																																								
神戸港	57万t	-																																																																																																																								
大阪港	19万t	-																																																																																																																								
堺泉北港	67万t	115万t																																																																																																																								
阪南港	5万t	-																																																																																																																								
徳島小松島港	1万t	6万t																																																																																																																								
北九州港	156万t	1,015万t																																																																																																																								
大分港	230万t	-																																																																																																																								
松山港	9万t	50万t																																																																																																																								
東予港(東海地区以外)	9.8万t	63.9万t																																																																																																																								
新居浜港	178万t	-																																																																																																																								
三島川之江港	25.8万t	168.1万t																																																																																																																								
坂出港	43万t	2,799万t																																																																																																																								
高松港	1万t	4万t																																																																																																																								
橘港	4.9万t	31.7万t																																																																																																																								

頁	修正後	修正前
57	(4) ブルーカーボン生態系の活用 海洋生態系が光合成をすることで大気中の二酸化炭素を吸収し、海中や海底に長期間貯留する炭素のことをブルーカーボンという。(図 5.5)平成 21 年に国連環境計画(UNEP)が公表した報告書「Blue Carbon」にて紹介され、吸収源対策の新たな選択肢として注目が集まっている。 藻場や干潟、多様な海洋生物の定着を促す港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置づけ、ブルーインフラの保全・再生・創出に向けた環境整備を進めている。(図 5.6) 出典:地域環境研究センターニュース 2024 年 8 月号(国立環境研究所 地球環境研究センター) 図 5.5 ブルーカーボンの概念図 【浚渫土砂や産業副産物の有効活用】 出典:国土交通省「港湾におけるブルーカーボンの多面的価値」 図 5.6 ブルーインフラの整備イメージ	(4) ブルーカーボン生態系の活用 海洋生態系が光合成をすることで大気中の二酸化炭素を吸収し、海中や海底に長期間貯留する炭素のことをブルーカーボンという。(図 5.5)平成 21 年に国連環境計画(UNEP)が公表した報告書「Blue Carbon」にて紹介され、吸収源対策の新たな選択肢として注目が集まっている。 藻場や干潟、多様な海洋生物の定着を促す港湾構造物を「ブルーインフラ」と位置づけ、浚渫土砂等を活用した浅場造成や藻場・干潟の造成及び保全によりブルーインフラの保全・再生・創出に向けた環境整備を進めている。(図 5.6) 資料:国立環境研究所 地球環境研究センターHP 図 5.5 ブルーカーボンの概念図 【浚渫土砂や産業副産物の有効活用】 資料: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 5.6 ブルーインフラの環境整備イメージ

頁

63

修正後

Figure 5.17: Stacked bar chart showing the number of new hires in inland shipping from H24 to R5. The chart is categorized by institution: 東海大学 (Toai University), 民間新6級 (Private New 6th Grade), 商船系大学 (Maritime University), 商船系高専 (Maritime College), 海大新6級 (New 6th Grade), 水産系大学 (Maritime University), 水産・海洋高校 (Maritime/Ocean High School), and 海上技術学校等 (Maritime Technical Schools, etc.). The total number of new hires increases from 678 in H24 to a peak of 965 in R1, and then decreases to 761 in R5.

年度	東海大学	民間新6級	商船系大学	商船系高専	海大新6級	水産系大学	水産・海洋高校	海上技術学校等	合計
H24	100	100	100	100	100	100	100	100	678
H25	100	100	100	100	100	100	100	100	684
H26	100	100	100	100	100	100	100	100	788
H27	100	100	100	100	100	100	100	100	813
H28	100	100	100	100	100	100	100	100	883
H29	100	100	100	100	100	100	100	100	953
H30	100	100	100	100	100	100	100	100	912
R1	100	100	100	100	100	100	100	100	965
R2	100	100	100	100	100	100	100	100	872
R3	100	100	100	100	100	100	100	100	913
R4	100	100	100	100	100	100	100	100	817
R5	100	100	100	100	100	100	100	100	761

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

Figure 5.18: Line chart showing the effective job opening rate for ship crew from H5 to R6. The chart shows two lines: 船員 (Ship Crew) and 職業計 (Total Occupations). The rate for ship crew increases from 0.5 in H5 to 4.6 in R6, while the rate for total occupations remains relatively stable around 1.3.

年度	船員	職業計
H5	0.5	0.8
H6	0.5	0.8
H7	0.5	0.8
H8	0.5	0.8
H9	0.5	0.8
H10	0.5	0.8
H11	0.5	0.8
H12	0.5	0.8
H13	0.5	0.8
H14	0.5	0.8
H15	0.5	0.8
H16	0.5	0.8
H17	0.5	0.8
H18	0.5	0.8
H19	0.5	0.8
H20	0.5	0.8
H21	0.5	0.8
H22	0.5	0.8
H23	0.5	0.8
H24	0.5	0.8
H25	0.5	0.8
H26	0.5	0.8
H27	0.5	0.8
H28	0.5	0.8
H29	0.5	0.8
H30	0.5	0.8
R1	0.5	0.8
R2	0.5	0.8
R3	0.5	0.8
R4	0.5	0.8
R5	0.5	0.8
R6	4.6	1.3

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

修正前

図5.17 委員意見により修正

Figure 5.17: Stacked bar chart showing the number of new hires in inland shipping from H24 to R5. The chart is categorized by institution: 商船系大学 (Maritime University), 商船系高専 (Maritime College), 海上技術学校・海上技術短期大学校 (Maritime Technical Schools/Short University), and 海洋大学校 (Maritime University). The total number of new hires increases from 328 in H24 to a peak of 382 in H29, and then decreases to 310 in R5.

年度	商船系大学	商船系高専	海上技術学校・海上技術短期大学校	海洋大学校	合計
H24	100	100	100	100	328
H25	100	100	100	100	330
H26	100	100	100	100	335
H27	100	100	100	100	333
H28	100	100	100	100	360
H29	100	100	100	100	382
H30	100	100	100	100	356
R1	100	100	100	100	378
R2	100	100	100	100	380
R3	100	100	100	100	373
R4	100	100	100	100	359
R5	100	100	100	100	310

出典:データで読み解く内航海運～2024 年度版～

Figure 5.18: Line chart showing the effective job opening rate for ship crew from H05.04 to R5.4. The chart shows two lines: 船員 (Ship Crew) and 職業計 (Total Occupations). The rate for ship crew increases from 0.11 in H17.04 to 4.59 in R5.4, while the rate for total occupations increases from 0.38 in H23.4 to 1.26 in R5.4.

年度	船員	職業計
H05.04	0.11	0.38
H07.04	0.11	0.38
H09.04	0.11	0.38
H11.04	0.11	0.38
H13.04	0.11	0.38
H15.04	0.11	0.38
H17.04	0.11	0.38
H19.4	0.93	0.38
H21.4	0.93	0.38
H23.4	0.93	0.38
H25.4	0.93	0.38
H27.4	0.93	0.38
H29.4	0.93	0.38
H31.4	0.93	0.38
R3.4	2.67	1.26
R5.4	4.59	1.26

出典:一般職業紹介状況

図 5.18 船員の有効求人倍率

図5.18 出典元を合わせ修正

第2回委員会後からの主な修正箇所について

頁	修正後	修正前
67	(3) クルーズ船の増加 四国港湾への寄港回数は、平成27年から徐々にクルーズ船の寄港回数は増えており、新型コロナウイルス感染症を契機に大きく減少したものの、令和5年は過去最高の109回の寄港回数となった。中でも高知県の寄港が全体の約半数を占めている。(図 5.24) クルーズ船の寄港回数の増加に伴い、訪日クルーズ旅客数も増加傾向にあり、新型コロナウイルス感染症が流行した令和2～4年は非常に少ないものの、令和5年以降は急激に増加している。(図 5.25) また、平成29年から瀬戸内海の島々を巡る小型クルーズ船「ガンツウ」が運航を開始するなど、クルーズ船需要は非常に大きくなっている。(図 5.26) 追加 策定公表時に最新データに修正 図 5.24 四国港湾へのクルーズ船寄港回数 ※()内数字は外国船寄港回数 ※株式会社せとうちクルーズが運航する「ガンツウ」を除く ※R7(2025)は速報値 出典：四国地方整備局調べ(令和 8 年 6 月) 図 5.25 四国におけるクルーズ船の寄港回数の内訳 資料：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 5.26 クルーズ船寄港による地域への経済効果 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)	(3) クルーズ船の増加 四国港湾への寄港回数は、平成27年から徐々にクルーズ船の寄港回数は増えており、新型コロナウイルス感染症を契機に大きく減少したものの、令和5年は過去最高の109回の寄港回数となった。中でも高知県への寄港が全体の約半数を占めている。(図 5.24) また、平成29年から瀬戸内海の島々を巡る小型クルーズ船「ガンツウ」が運航を開始するなど、クルーズ船需要は非常に大きくなっている。(図 5.25) 次頁へ 図 5.24 四国港湾へのクルーズ船寄港回数 ※()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)は速報値 図 5.25 四国におけるクルーズ船の寄港回数の内訳 資料：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 5.26 クルーズ船寄港による地域への経済効果 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)

訪日クルーズ旅客数データを追加

頁	修正後	修正前
71	5.6 自然災害リスクの高まり (1) 四国内の耐震強化岸壁の整備状況 将来的に発生が想定される南海トラフ地震等の大規模地震に対応するため、四国内で耐震強化岸壁の整備が進んでいる。 新居浜港の東港地区において、大規模地震災害発生時の緊急物資輸送用の耐震強化岸壁が整備済である。(図 5.31) 出典: 四国地方整備局調べ(令和8年4月末時点) 図 5.31 四国地方の耐震強化岸壁の配置状況図 (2) 被災時の海上輸送 南海トラフ巨大地震等により、四国が被災した場合は、物資集貨や配送が行いやすい九州地方や中国地方などの港湾から、緊急物資輸送ネットワークを構築することが求められる。 新居浜港は松山港や今治港の地域の二次輸送拠点としての活用が期待されている。(図 5.32) 出典: 四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040(参考資料)」 図 5.32 災害時の広域海上輸送計画のイメージ	5.6 自然災害リスクの高まり (1) 四国内の耐震強化岸壁の整備状況 将来的に発生が想定される南海トラフ地震等の大規模地震に対応するため、四国内で耐震強化岸壁の整備が進んでいる。 新居浜港の東港地区において、大規模地震災害発生時の緊急物資輸送用の耐震強化岸壁が整備済である。(図 5.31) 策定公表時に 最新データに修正 出典: 四国地方整備局調べ(令和7年5月末時点) 図 5.31 四国地方の耐震強化岸壁の配置状況図 (2) 被災時の海上輸送 南海トラフ巨大地震等により、四国が被災した場合は、物資集貨や配送が行いやすい九州地方や中国地方などの港湾から、緊急物資輸送ネットワークを構築することが求められる。 新居浜港は松山港や今治港の地域の二次輸送拠点としての活用が期待されている。(図 5.32) 出典: 四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040(参考資料)」 図 5.32 災害時の広域海上輸送計画のイメージ

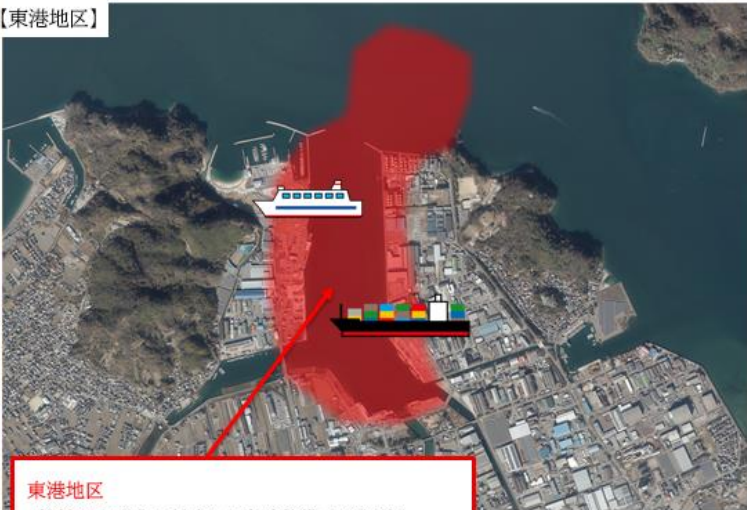
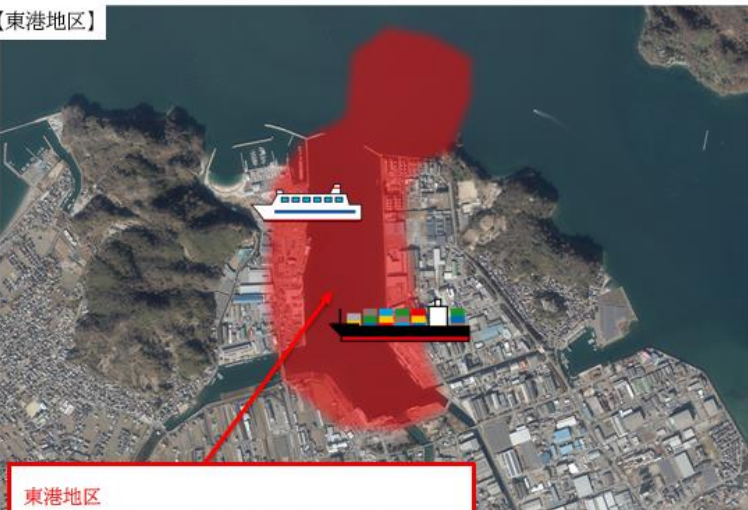
第2回委員会後からの主な修正箇所について

頁	修正後	修正前								
94	【具体的な取組内容】 ①バルク貨物取扱機能の強化 具体的な取組内容 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、貨物船の大型化に対応するための新規大水深岸壁・ふ頭用地の整備、高効率荷役機器の導入等 実施地域・取組イメージ 【本港地区】 菊本岸壁(新設) ・新規大水深岸壁の整備 ・バルクヤードの確保 ・高効率荷役機器の導入 その他既存岸壁 ・既存施設の拡充 ・高効率荷役機械の導入 実施主体 【実施】国・新居浜港務局 【支援・連携】愛媛県・新居浜市・各事業者等 取組スケジュール <table> <tr> <td>短・中期(10～20年)</td><td>長期(30年)</td></tr> <tr> <td>整備</td><td>供用・更新</td></tr> </table>	短・中期(10～20年)	長期(30年)	整備	供用・更新	【具体的な取組内容】 ①バルク貨物取扱機能の強化 具体的な取組内容 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、貨物船の大型化に対応するための新規大水深岸壁・ふ頭用地の整備、高効率荷役機器の導入等 実施地域・取組イメージ 【本港地区】 菊本岸壁(新設) ・新規大水深岸壁の整備 ・バルクヤードの確保 ・高効率荷役機器の導入 その他既存岸壁 ・既存施設の拡充 ・高効率荷役機械の導入 実施主体 【実施】新居浜港務局 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市・各事業者等 取組スケジュール <table> <tr> <td>短・中期(10～20年)</td><td>長期(30年)</td></tr> <tr> <td>整備</td><td>供用・更新</td></tr> </table>	短・中期(10～20年)	長期(30年)	整備	供用・更新
短・中期(10～20年)	長期(30年)									
整備	供用・更新									
短・中期(10～20年)	長期(30年)									
整備	供用・更新									

策定公表時に
実施主体を修正

策定公表時に
実施主体を修正

第2回委員会後からの主な修正箇所について

頁	修正後	修正前								
95	②フェリー・コンテナターミナルの機能強化 具体的な取組内容 新居浜港と神戸港を結ぶ定期フェリーや内航コンテナ船の大型化に対応するための岸壁整備や荷役設備の更新等 実施地域・取組イメージ 【東港地区】  東港地区 ・船舶の大型化に対応した岸壁整備・ふ頭再編 ・荷役設備の更新 ・荷捌き地の確保 ・エリア内における機能再編を含めた検討 実施主体 【実施】国・新居浜港務局 【支援・連携】愛媛県・新居浜市・各事業者等 取組スケジュール <table> <tr> <td>短期(10～20年)</td> <td>長期(30年)</td> </tr> <tr> <td>協議</td> <td>運用・適宜見直し</td> </tr> </table>	短期(10～20年)	長期(30年)	協議	運用・適宜見直し	②フェリー・コンテナターミナルの機能強化 具体的な取組内容 新居浜港と神戸港を結ぶ定期フェリーや内航コンテナ船の大型化に対応するための岸壁整備や荷役設備の更新等 実施地域・取組イメージ 【東港地区】  東港地区 ・船舶の大型化に対応した岸壁整備・ふ頭再編 ・荷役設備の更新 ・荷捌き地の確保 ・エリア内における機能再編を含めた検討 実施主体 【実施】新居浜港務局 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市・各事業者等 取組スケジュール <table> <tr> <td>短期(10～20年)</td> <td>長期(30年)</td> </tr> <tr> <td>協議</td> <td>運用・適宜見直し</td> </tr> </table>	短期(10～20年)	長期(30年)	協議	運用・適宜見直し
短期(10～20年)	長期(30年)									
協議	運用・適宜見直し									
短期(10～20年)	長期(30年)									
協議	運用・適宜見直し									

策定公表時に
実施主体を修正

策定公表時に
実施主体を修正

第2回委員会後からの主な修正箇所について

頁	修正後	修正前																														
97	委員意見により追加 追加 <table> <tr> <td data-bbox="124 302 227 339">④地区間を結ぶ港湾物流道路の整備</td><td data-bbox="227 302 1009 339">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貨を行うための物流ネットワークの強化</td></tr> <tr> <td data-bbox="124 339 227 1068">具体的な取組内容</td><td data-bbox="227 339 1009 1068">  図 7.3 新居浜市域の将来の物流ネットワークのイメージ </td></tr> <tr> <td data-bbox="124 1068 227 1130">実施地域・取組イメージ</td><td data-bbox="227 1068 1009 1130"></td></tr> <tr> <td data-bbox="124 1130 227 1222">実施主体</td><td data-bbox="227 1130 1009 1222">【実施】国・新居浜港務局・新居浜市 【支援・連携】愛媛県</td></tr> <tr> <td data-bbox="124 1222 227 1372">取組スケジュール</td><td data-bbox="227 1222 1009 1285"> <table> <tr> <td>短・中期(10～20年)</td><td>長期(30年)</td></tr> <tr> <td>将来ネットワークの検討</td><td>整備</td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td data-bbox="227 1285 1009 1372"></td></tr> </table> <td data-bbox="1058 188 2049 1372"> <table> <tr> <td data-bbox="1123 302 1226 339">④地区間を結ぶ港湾物流道路の整備</td><td data-bbox="1226 302 1991 339">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貨を行うための物流ネットワークの強化</td></tr> <tr> <td data-bbox="1123 339 1226 902">具体的な取組内容</td><td data-bbox="1226 339 1991 902">  図 7.2 新居浜市域の将来の物流ネットワークのイメージ </td></tr> <tr> <td data-bbox="1123 902 1226 961">実施地域・取組イメージ</td><td data-bbox="1226 902 1991 961"></td></tr> <tr> <td data-bbox="1123 961 1226 1052">実施主体</td><td data-bbox="1226 961 1991 1052">【実施】新居浜港務局・新居浜市 【支援・連携】国・愛媛県</td></tr> <tr> <td data-bbox="1123 1052 1226 1116">取組スケジュール</td><td data-bbox="1226 1052 1991 1116"> <table> <tr> <td>短・中期(10～20年)</td><td>長期(30年)</td></tr> <tr> <td>将来ネットワークの検討</td><td>整備</td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td data-bbox="1226 1116 1991 1372"></td></tr> </table> 策定公表時に 実施主体を修正 </td>	④地区間を結ぶ港湾物流道路の整備	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貨を行うための物流ネットワークの強化	具体的な取組内容	 図 7.3 新居浜市域の将来の物流ネットワークのイメージ	実施地域・取組イメージ		実施主体	【実施】国・新居浜港務局・新居浜市 【支援・連携】愛媛県	取組スケジュール	<table> <tr> <td>短・中期(10～20年)</td><td>長期(30年)</td></tr> <tr> <td>将来ネットワークの検討</td><td>整備</td></tr> </table>	短・中期(10～20年)	長期(30年)	将来ネットワークの検討	整備		<table> <tr> <td data-bbox="1123 302 1226 339">④地区間を結ぶ港湾物流道路の整備</td><td data-bbox="1226 302 1991 339">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貨を行うための物流ネットワークの強化</td></tr> <tr> <td data-bbox="1123 339 1226 902">具体的な取組内容</td><td data-bbox="1226 339 1991 902">  図 7.2 新居浜市域の将来の物流ネットワークのイメージ </td></tr> <tr> <td data-bbox="1123 902 1226 961">実施地域・取組イメージ</td><td data-bbox="1226 902 1991 961"></td></tr> <tr> <td data-bbox="1123 961 1226 1052">実施主体</td><td data-bbox="1226 961 1991 1052">【実施】新居浜港務局・新居浜市 【支援・連携】国・愛媛県</td></tr> <tr> <td data-bbox="1123 1052 1226 1116">取組スケジュール</td><td data-bbox="1226 1052 1991 1116"> <table> <tr> <td>短・中期(10～20年)</td><td>長期(30年)</td></tr> <tr> <td>将来ネットワークの検討</td><td>整備</td></tr> </table> </td></tr> <tr> <td data-bbox="1226 1116 1991 1372"></td></tr> </table> 策定公表時に 実施主体を修正	④地区間を結ぶ港湾物流道路の整備	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貨を行うための物流ネットワークの強化	具体的な取組内容	 図 7.2 新居浜市域の将来の物流ネットワークのイメージ	実施地域・取組イメージ		実施主体	【実施】新居浜港務局・新居浜市 【支援・連携】国・愛媛県	取組スケジュール	<table> <tr> <td>短・中期(10～20年)</td><td>長期(30年)</td></tr> <tr> <td>将来ネットワークの検討</td><td>整備</td></tr> </table>	短・中期(10～20年)	長期(30年)	将来ネットワークの検討	整備	
④地区間を結ぶ港湾物流道路の整備	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貨を行うための物流ネットワークの強化																															
具体的な取組内容	 図 7.3 新居浜市域の将来の物流ネットワークのイメージ																															
実施地域・取組イメージ																																
実施主体	【実施】国・新居浜港務局・新居浜市 【支援・連携】愛媛県																															
取組スケジュール	<table> <tr> <td>短・中期(10～20年)</td><td>長期(30年)</td></tr> <tr> <td>将来ネットワークの検討</td><td>整備</td></tr> </table>	短・中期(10～20年)	長期(30年)	将来ネットワークの検討	整備																											
短・中期(10～20年)	長期(30年)																															
将来ネットワークの検討	整備																															
④地区間を結ぶ港湾物流道路の整備	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貨を行うための物流ネットワークの強化																															
具体的な取組内容	 図 7.2 新居浜市域の将来の物流ネットワークのイメージ																															
実施地域・取組イメージ																																
実施主体	【実施】新居浜港務局・新居浜市 【支援・連携】国・愛媛県																															
取組スケジュール	<table> <tr> <td>短・中期(10～20年)</td><td>長期(30年)</td></tr> <tr> <td>将来ネットワークの検討</td><td>整備</td></tr> </table>	短・中期(10～20年)	長期(30年)	将来ネットワークの検討	整備																											
短・中期(10～20年)	長期(30年)																															
将来ネットワークの検討	整備																															

第2回委員会後からの主な修正箇所について

98

修正後

【具体的な取組内容】

⑤新たな産業用地の確保・立地促進

具体的な取組内容

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

実施地域・取組イメージ

【東港地区】



実施主体

【実施】新居浜港務局・各事業者等
【支援・連携】愛媛県・新居浜市

取組スケジュール

短・中期(10～20年)

長期(30年)

協議

整備

修正前

委員意見を受け削除

【具体的な取組内容】

⑤新たな産業用地の確保・立地促進

具体的な取組内容

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

実施地域・取組イメージ

【東港地区・黒島地区】



実施主体

【実施】新居浜港務局・各事業者等
【支援・連携】愛媛県・新居浜市

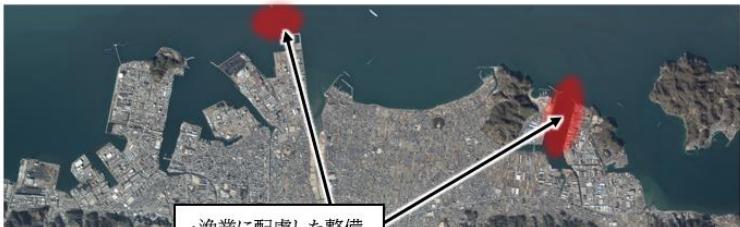
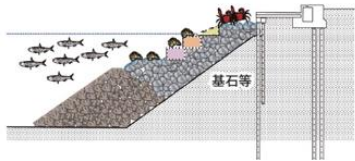
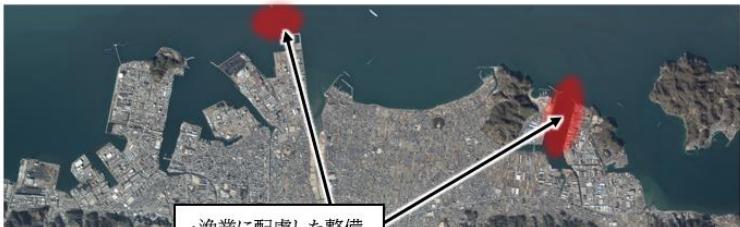
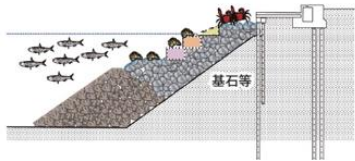
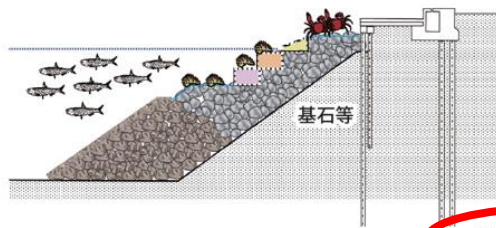
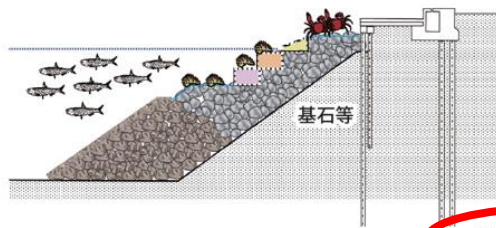
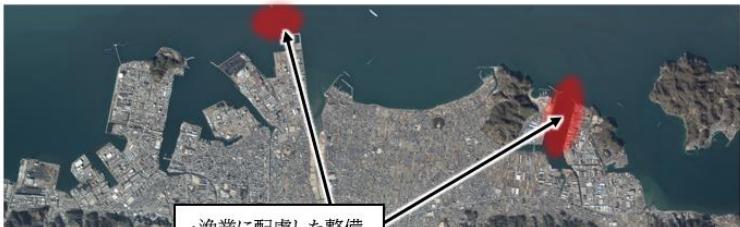
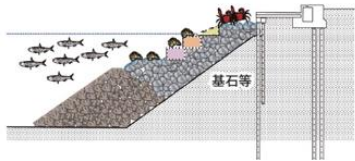
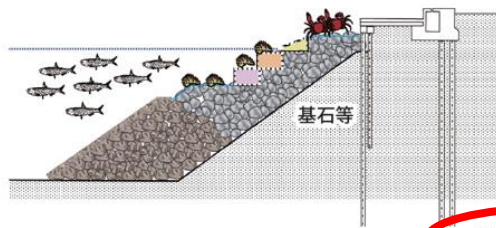
取組スケジュール

短・中期(10～20年)

長期(30年)

協議

整備

頁	修正後	修正前																						
105	【具体的な取組内容】 <table border="1" data-bbox="130 406 998 1280"> <tr> <td data-bbox="130 406 242 501">⑬港湾物流と漁業の共存</td><td data-bbox="242 406 998 501"></td></tr> <tr> <td data-bbox="130 501 242 552">具体的な取組内容</td><td data-bbox="242 501 998 552">港湾物流の実施や整備時には、生物共生護岸などの漁業へ配慮した整備</td></tr> <tr> <td data-bbox="130 552 242 1126">実施地域・取組イメージ</td><td data-bbox="242 552 998 1126">  ・漁業に配慮した整備  基石等 出典：国土交通省「生き物が棲みやすい場所を増やす」 図 7.9 生物共生護岸の整備イメージ </td></tr> <tr> <td data-bbox="130 1126 242 1189">実施主体</td><td data-bbox="242 1126 998 1189"> 【実施】新居浜港務局・関係漁協 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市 </td></tr> <tr> <td data-bbox="130 1189 242 1280" rowspan="2">取組スケジュール</td><td data-bbox="242 1189 998 1226"> 短・中期(10～20年) 長期(30年) </td></tr> <tr> <td data-bbox="242 1226 998 1280"> 適宜実施 </td></tr> </table>	⑬港湾物流と漁業の共存		具体的な取組内容	港湾物流の実施や整備時には、生物共生護岸などの漁業へ配慮した整備	実施地域・取組イメージ	 ・漁業に配慮した整備  基石等 出典：国土交通省「生き物が棲みやすい場所を増やす」 図 7.9 生物共生護岸の整備イメージ	実施主体	【実施】新居浜港務局・関係漁協 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市	取組スケジュール	短・中期(10～20年) 長期(30年)	適宜実施	取組内容に沿って場所を修正 【具体的な取組内容】 <table border="1" data-bbox="1114 412 2003 1280"> <tr> <td data-bbox="1114 412 1226 508">⑬港湾物流との漁業の共存</td><td data-bbox="1226 412 2003 508"></td></tr> <tr> <td data-bbox="1114 508 1226 558">具体的な取組内容</td><td data-bbox="1226 508 2003 558">港湾物流の実施や整備時には漁業へ配慮した整備</td></tr> <tr> <td data-bbox="1114 558 1226 1119">実施地域・取組イメージ</td><td data-bbox="1226 558 2003 1119">  漁業に配慮した整備  基石等 図 7.8 生物共生護岸の整備イメージ 資料：国土交通省 HP </td></tr> <tr> <td data-bbox="1114 1119 1226 1182">実施主体</td><td data-bbox="1226 1119 2003 1182"> 【実施】新居浜港務局・関係漁協 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市 </td></tr> <tr> <td data-bbox="1114 1182 1226 1280" rowspan="2">取組スケジュール</td><td data-bbox="1226 1182 2003 1220"> 短・中期(10～20年) </td></tr> <tr> <td data-bbox="1226 1220 2003 1280"> 「出典」に統一及び詳細に記載 </td></tr> </table>	⑬港湾物流との漁業の共存		具体的な取組内容	港湾物流の実施や整備時には漁業へ配慮した整備	実施地域・取組イメージ	 漁業に配慮した整備  基石等 図 7.8 生物共生護岸の整備イメージ 資料：国土交通省 HP	実施主体	【実施】新居浜港務局・関係漁協 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市	取組スケジュール	短・中期(10～20年)	「出典」に統一及び詳細に記載
⑬港湾物流と漁業の共存																								
具体的な取組内容	港湾物流の実施や整備時には、生物共生護岸などの漁業へ配慮した整備																							
実施地域・取組イメージ	 ・漁業に配慮した整備  基石等 出典：国土交通省「生き物が棲みやすい場所を増やす」 図 7.9 生物共生護岸の整備イメージ																							
実施主体	【実施】新居浜港務局・関係漁協 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市																							
取組スケジュール	短・中期(10～20年) 長期(30年)																							
	適宜実施																							
⑬港湾物流との漁業の共存																								
具体的な取組内容	港湾物流の実施や整備時には漁業へ配慮した整備																							
実施地域・取組イメージ	 漁業に配慮した整備  基石等 図 7.8 生物共生護岸の整備イメージ 資料：国土交通省 HP																							
実施主体	【実施】新居浜港務局・関係漁協 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市																							
取組スケジュール	短・中期(10～20年)																							
	「出典」に統一及び詳細に記載																							

106

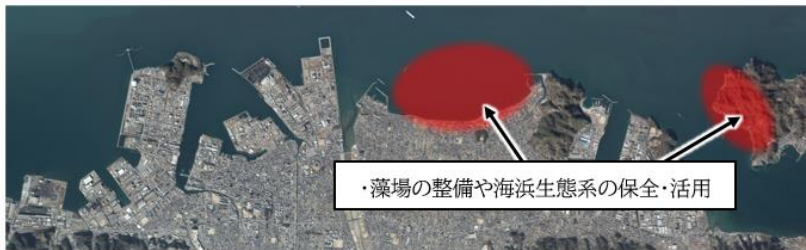
修正後

⑭ブルーカーボンの活用による海域環境の保全推進

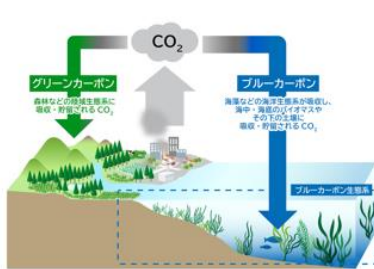
具体的な取組内容

護岸、防波堤における生物共生護岸や藻場の整備、海浜の生態系の保全・活用

実施地域・取組イメージ



・藻場の整備や海浜生態系の保全・活用



出典:国立環境研究所「地域環境研究センターニュース」
(2024年8月号)

図 7.10 ブルーカーボン・グリーンカーボンの概念図

実施主体

【実施】新居浜港務局・関係漁協
【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市

取組スケジュール

短・中期(10～20年)

長期(30年)

適宜実施

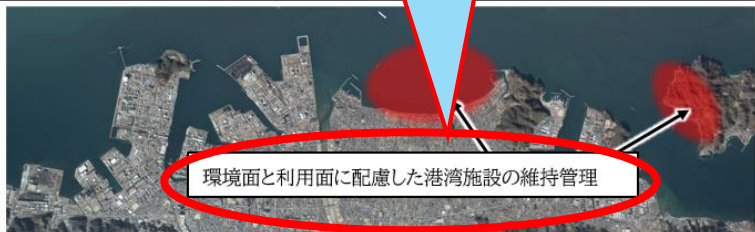
修正前

⑭ブルーカーボンの活用による海域環境の保全推進

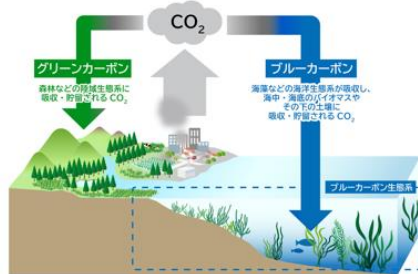
具体的な取組内容

護岸、防波堤における生物共生護岸や藻場の整備、海浜の生態系の保全・活用

実施地域・取組イメージ



藻場の整備や海浜生態系の保全・活用



出典:国立環境研究所 地域環境研究センター

図 7.9 ブルーカーボン・グリーンカーボンの概念図

実施主体

【実施】新居浜港務局・関係漁協
【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市

取組スケジュール

短・中期(10～20年)

長期(30年)

適宜実施

表現を取組内容に沿って修正

「出典」に統一及び詳細に記載

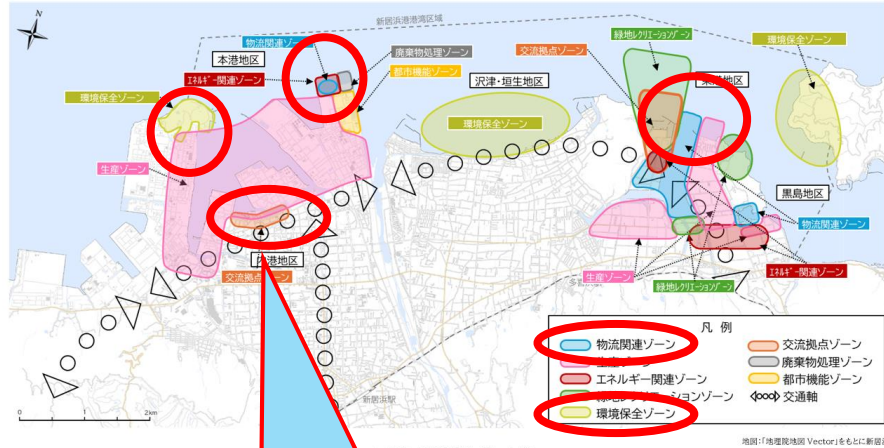
頁	修正後	修正前
113	委員意見により追加 【具体的な取組内容】 ②気候変動や自然災害を考慮した港湾施設の整備 具体的な 取組内容 防波堤、防潮堤の更新、高床化等、高潮・高波を想定した協働防護による気候変動への適応対策のほか、防災機能強化を図るため防災備蓄機能等の整備を実施。また、災害発生時を想定した広域的な作業船の確保体制の構築や係留場所の確保を図る。 追加 実施地域・取組 イメージ 【東港地区】  ・協働防護 ・作業船の係留場所の確保  出典：国土交通省「港湾における気候変動適応策の実施方針」 図 7.17 協働防護に係る対策例（イメージ） 実施主体 【実施】新居浜港務局 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市・各事業者等 取組スケ ジュール 短・中期(10～20 年) 長期(30 年) 実施・適宜更新	【具体的な取組内容】 ②気候変動や自然災害を考慮した港湾施設の整備 具体的な 取組内容 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。また、災害発生時を想定した広域的な作業船の確保体制の構築や係留場所の確保を図る。 実施地域・取組 イメージ 【東港地区】  ・協働防護 ・作業船の係留場所の確保  出典：国土交通省 HP 他と同じように引出し線で表現 実施主体 【実施】新居浜港務局 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市・各事業者等 取組スケ ジュール 短・中期(10～20 年) 長期(30 年) 「出典」に統一及び詳細に記載

第2回委員会後からの主な修正箇所について

頁	修正後	修正前
114	③廃棄物処理空間の確保 具体的な取組内容 被災時に発生した廃棄物を処理するための空間確保 実施地域・取組イメージ 【本港地区】 ・現在の航路・泊地の漂流障害物の集積場所  出典：新居浜港事業継続計画（新居浜港 BCP） 実施主体 【実施】新居浜港務局 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市・各事業者等 取組スケジュール 短・中期(10～20 年) 長期(30 年) 検討 整備・運用 ③廃棄物処理空間の確保 具体的な取組内容 被災時に発生した廃棄物を処理す 実施地域・取組イメージ 【本港地区】 現在の航路啓開障害物の集積場所  資料：新居浜港事業継続計画（新居浜港 BCP） 実施主体 【実施】新居浜港務局 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市・各事業者等 取組スケジュール 短・中期(10～20 年) 長期(30 年) 検討 整備・運用	

頁	修正後	修正前
117	(7) 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)と連携を図りながら、進めていく。 新居浜港は松山や高松、高知等、四国内の様々な主要都市から等距離にあることから、バルク貨物等における積極的な集貨を図っていく。 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。 図 7.21 広域的な連携と内航輸送のイメージ	・「7.3将来像実現に向けた戦略と取組の方向性」の項目内へ修正 ・ページ変更(P121→P117) 7.5 ロードマップ 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)と連携を図りながら、進めていく。 新居浜港は松山や高松、高知等、四国内の様々な主要都市から等距離にあることから、バルク貨物等における積極的な集貨を図っていく。 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。 図 7.23 広域的な連携と内航輸送のイメージ 表現を修正

第2回委員会後からの主な修正箇所について

頁	修正後	修正前
119	① 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。各地区内の港湾施設の老朽化においては各取組状況を踏まえ、更新や機能集約等について検討、対応を図る。  図 7.23 空間利用計画(ゾーニング)	① 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。各地区内の港湾施設の老朽化においては各取組状況を踏まえ、更新や機能集約等について検討、対応を図る。  図 7.20 空間利用計画(ゾーニング) 次頁の図に合わせた修正

第2回委員会後からの主な修正箇所について

頁	修正後	修正前
120	① 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取組を進める。 追加 P105に合わせて追記 図 7.24 地区別取組内容（本港地区、内港地区） 地図：「地理院地図Vector」をもとに新設港湾事務局作成 策定公表時に修正	工場用地に合わせて修正 航路・泊地を含めた範囲に修正と将来の展望を含めて修正 図 7.21 地区別取組内容（本港地区、内港地区） 図中の表現に合わせて修正

第2回委員会後からの主な修正箇所について

頁	修正後	修正前
121	◎ 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。 図 7.25 地区別取組内容（東港地区、黒島地区、沢津・垣生地区） P105に合わせて追記 交通軸の記載が消えていたため追記	P105に合わせて削除 将来の展望を込めて修正 図 7.22 地区別取組内容（東港地区、黒島地区、沢津・垣生地区） 図中の表現に合わせて修正 P105に合わせて削除

追加修正箇所

8/6 P2を追加(目次の修正内容)

8/6 P4を追加(本編P57の修正内容) ※宮田審査官指摘分

8/6 P6を追加(本編P66の修正内容) ※宮田審査官指摘分

8/6 P16修正(「新規航路の拡充」の表現修正を明示) ※宮田審査官指摘分

8/6 P17～P19の図を回転修正

8/7 P9の本編ページが間違い(P96→P97に修正)

8/19 P6の図5.24を最新データに修正、P66→P67に修正、文書の「追加」を記載

8/19 P7追加 図5.31を最新データに修正

8/19 P8追加 実施主体に国を追加修正

8/19 P9追加 実施主体に国を追加修正

8/19 P10修正 実施主体に国を追加修正

8/19 P15修正 修正対象頁を追記(114を記載)