Hello! NEW 新居浜

新居浜港長期構想（案）





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）

令和8年8月

新居浜港務局（新居浜港港湾管理者）

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

Ⅰ.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

重要港湾以上の港湾においては、施設整備や埋立てなどの港湾整備事業は、全て港湾計画に基づき実施することとなっている。港湾計画は概ね10～15年先を目標として港湾の能力や港湾施設の規模・配置を定めるものである。それに対し、概ね20～30年先の長期的な視野に立った構想を取りまとめたものが長期構想である。(図 1.1)

新居浜港の現行の港湾計画は平成11年に改訂されたものであり、改訂から25年ほどが経過するなかで、新居浜港を取り巻く様々な状況が大きく変化している。それらの変化に対応した港湾計画となるよう、新居浜港港湾計画の改訂を目指して、今回、新居浜港長期構想を策定した。(図 1.2)

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

図 1.1 長期構想と港湾計画の関係

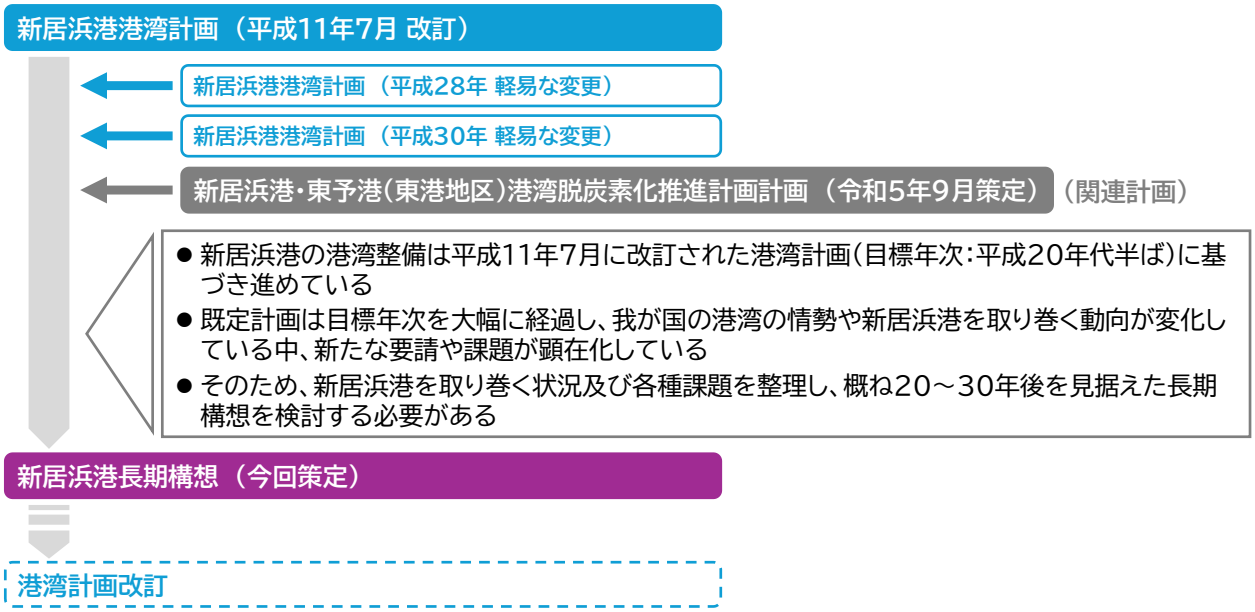


図 1.2 長期構想の策定に至った経緯

２.新居浜港の概要及び現況

2.1 位置

2.2 沿革

2.3 各地区の特徴

2.4 港勢

2. 新居浜港の概要及び現況

2.1　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、新居浜市背後の山間部にある別子銅山で栄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。（図 2.1）

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、みなとオアシスマリン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。

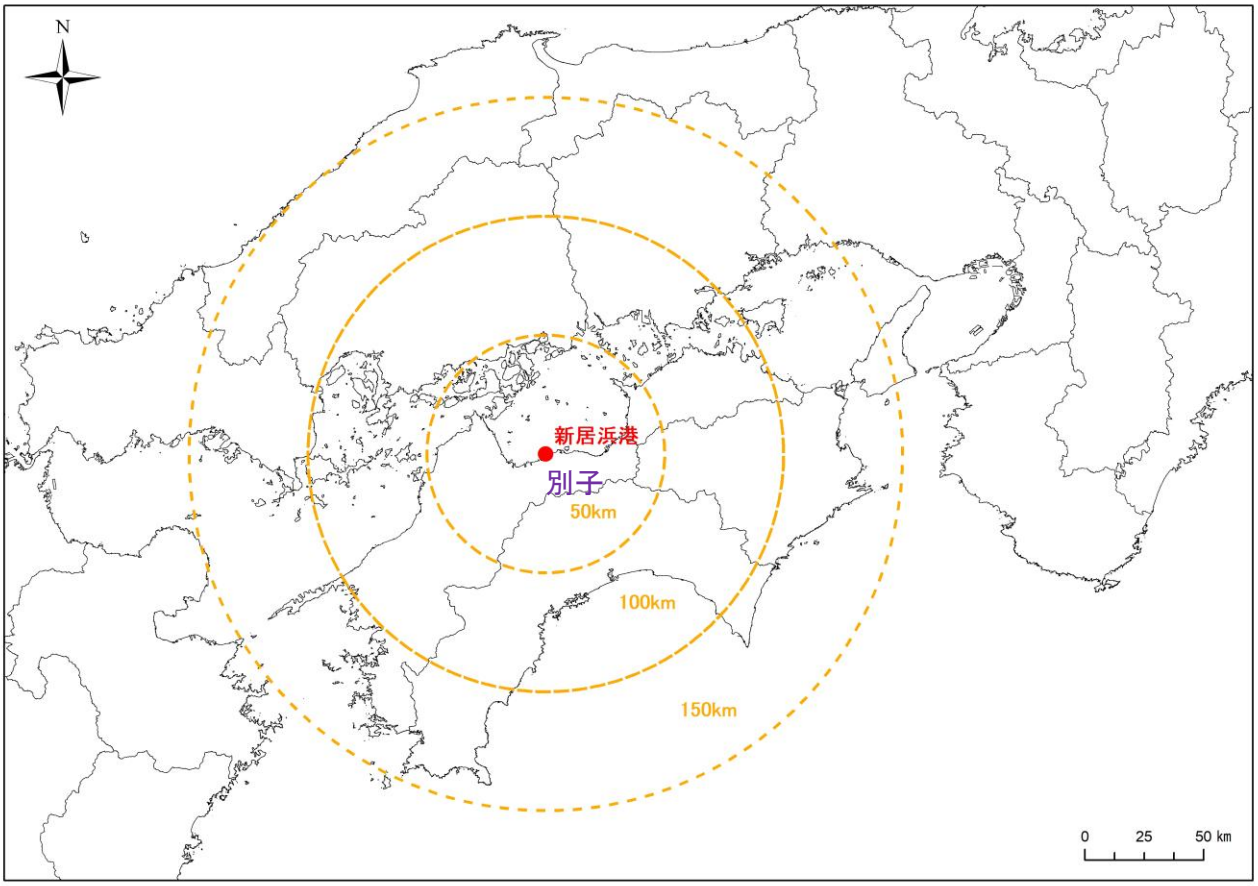


図 2.1　新居浜港の位置図

2.2　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。（表 2.1）

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 2.1　新居浜港の沿革

年次	出来事
元禄　4　年	住友家により別子銅山の採掘が開始
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
明治　39　年	阪神間に定期航路が開設
昭和　5　年	住友金属鉱山による大築港計画樹立（昭和 13 年完成）
昭和　11　年	阪神・別府航路の内海旅客船が寄港
昭和　17　年	住友金属鉱山による第 2 次築港計画策定（昭和 27 年概成）
昭和　23　年　1　月　1　日	関税法による開港に指定
昭和　23　年　7　月　15　日	港則法による港湾に指定
昭和　26　年　9　月　22　日	重要港湾に指定（港湾法）
昭和　28　年　11　月　12　日	港湾法第 4 条第 4 項の規定により港湾区域認可
昭和　28　年　12　月　1　日	港湾管理者として新居浜港務局設立（港湾法）
昭和　41　年　3　月　28　日	港湾計画策定（第 26 回計画部会）
昭和　41　年　3　月　31　日	港湾区域を拡張（東港地区）
昭和　44　年　10　月　1　日	港湾区域変更（新居浜港の一部を東予港へ区域変更する）
昭和　56　年　8　月　19　日	港湾計画改訂（第 95 回計画部会）
昭和　63　年　4　月　1　日	東港において阪神間フェリー就航
平成　8　年　4　月　1　日	マリンパーク新居浜（マリーナ施設）供用開始
平成　11　年　7　月　19　日	港湾計画改訂（第 169 回計画部会）
平成　17　年　4　月　1　日	マリンパーク新居浜　全面供用開始
平成　20　年　4　月　1　日	廃棄物処理場　供用開始
平成　25　年　11　月　7　日	黒島ふ頭　全面供用開始
平成　30　年　7　月　1　日	マリンパーク新居浜　みなとオアシス登録
平成　30　年　10　月　1　日	コンテナクレーン　供用開始
令和　5　年　9　月　8　日	新居浜港・東予港（東港地区）港湾脱炭素化推進計画策定

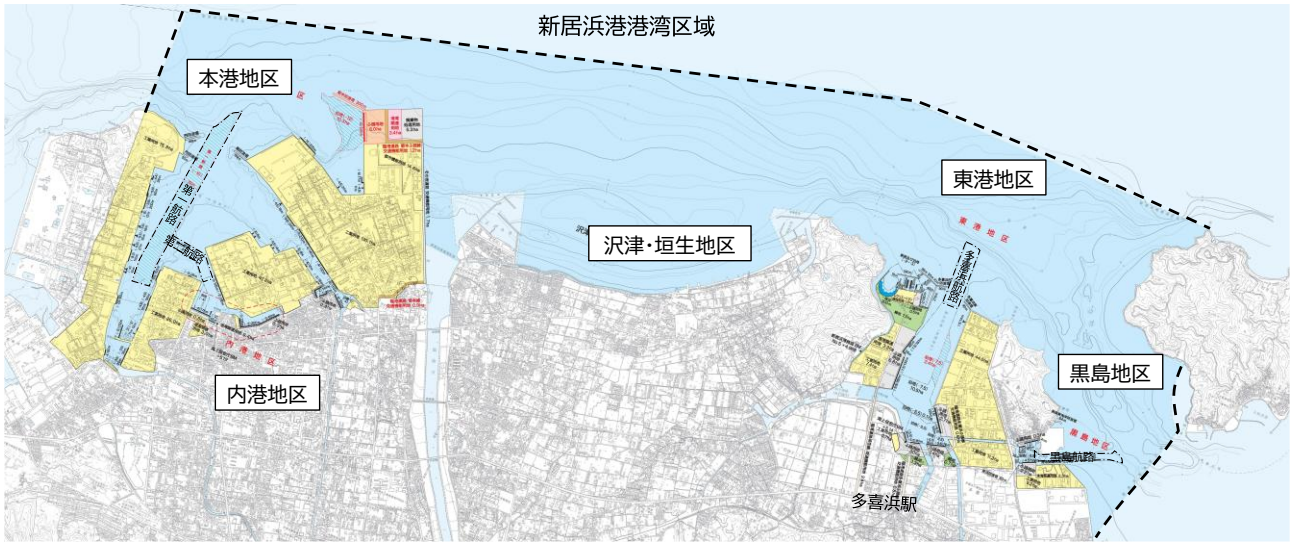
出典：新居浜港務局

2.3　各地区の特徴

（1）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。（図 2.2）

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。



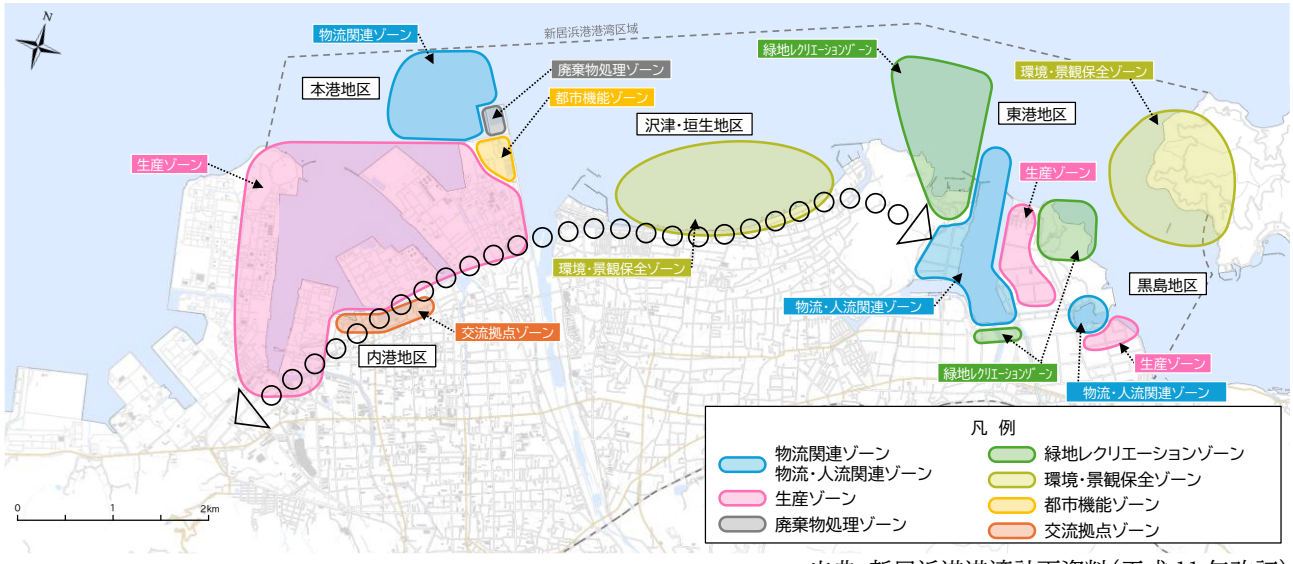
出典：新居浜港務局作成

図 2.2　新居浜港の港湾区域

（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。（図 2.3、図 2.4）

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。（図 2.3、図 2.5）



出典：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 2.3　新居浜港のゾーニング（現況）

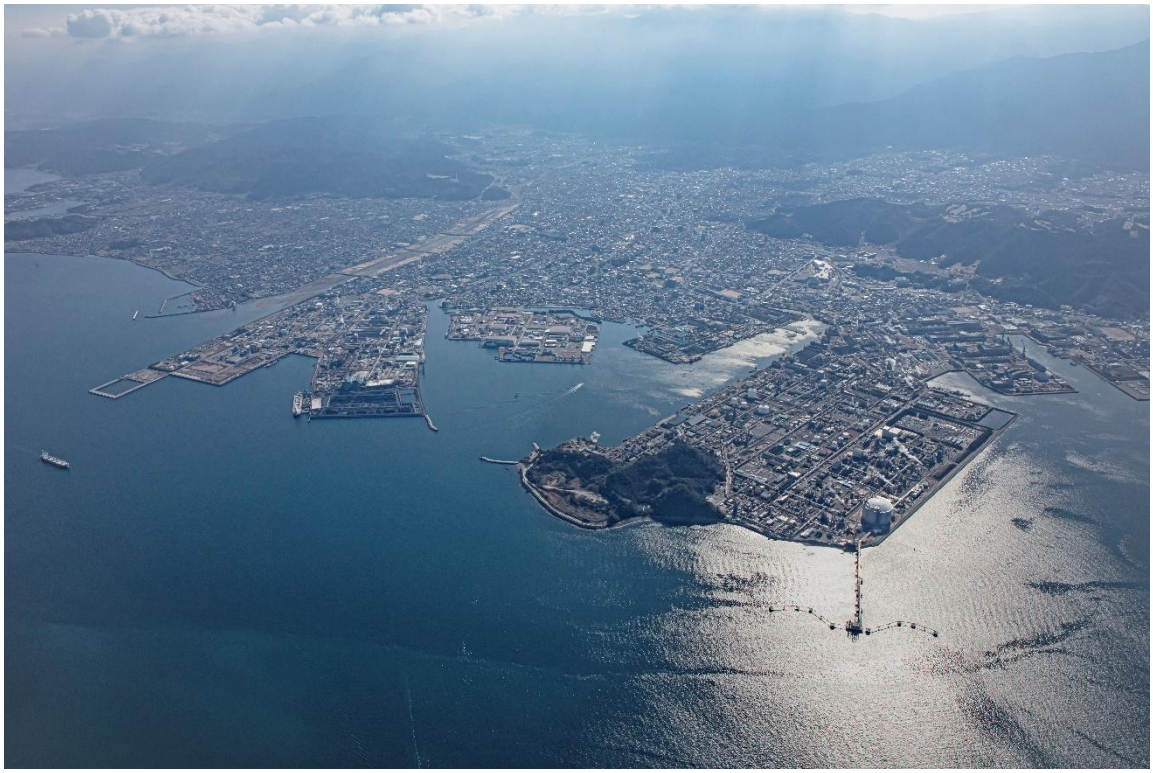


写真:四国地方整備局 松山港湾・空港整備事務所(令和４年2月撮影)

図 2.4　本港地区

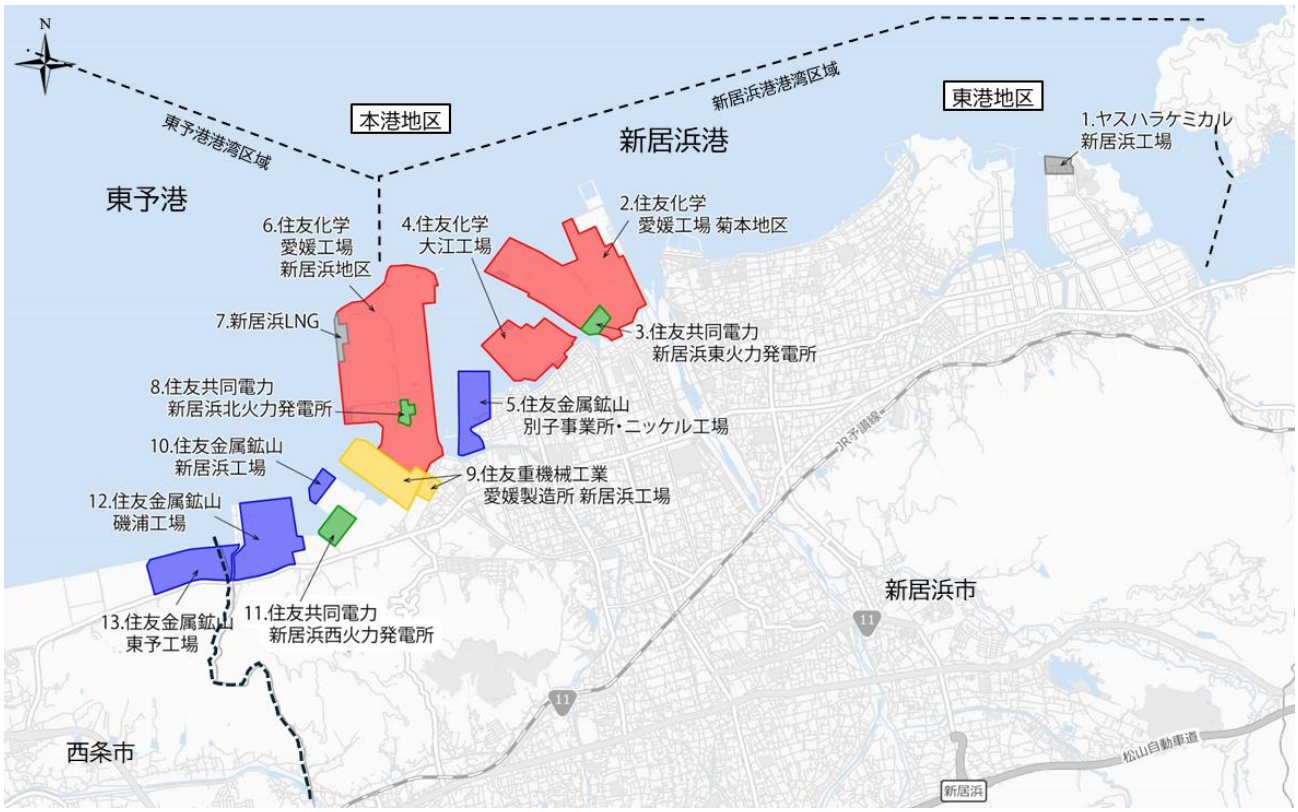


写真:四国地方整備局 松山港湾・空港整備事務所(令和４年2月撮影)

図 2.5　東港地区

（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。（図 2.6、表 2.2）



出典：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 2.6　市内臨海部の立地企業

表 2.2　市内臨海部の主な立地企業

No	企業・事業所名称	業種	所在地
1	ヤスハラケミカル（株） 新居浜工場	化学メーカー	新居浜市黒島 1 丁目
2	住友化学（株） 愛媛工場 菊本地区	化学メーカー	新居浜市惣開町
3	住友共同電力（株） 新居浜東火力発電所	電気・ガス業	新居浜市菊本町 1 丁目
4	住友化学（株） 大江工場	化学メーカー	新居浜市大江町
5	住友金属鉱山（株） 別子事業所・ニッケル工場	非鉄金属	新居浜市西原町
6	住友化学（株） 愛媛工場 新居浜地区	化学メーカー	新居浜市惣開町
7	新居浜 LNG（株）	電気・ガス業	新居浜市惣開町
8	住友共同電力（株） 新居浜北火力発電所	電気・ガス業	新居浜市惣開町
9	住友重機械工業（株） 愛媛製造所 新居浜工場	機械メーカー	新居浜市惣開町
10	住友金属鉱山（株） 新居浜工場	非鉄金属	新居浜市磯浦町
11	住友共同電力（株） 新居浜西火力発電所	電気・ガス業	新居浜市磯浦町
12	住友金属鉱山（株） 磯浦工場	非鉄金属	新居浜市磯浦町
13	住友金属鉱山（株） 東予工場	非鉄金属	西条市船屋字新地乙

（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扱実績とインフラを有している。（図 2.7～図 2.9）



出典：住友共同電力株式会社

図 2.7　新居浜 LNG 基地



出典：住友共同電力株式会社

図 2.8　新居浜北火力発電所



出典：住友化学株式会社

図 2.9　LNG タンカー

（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 2.10）







出典：新居浜港務局

図 2.10　みなとオアシスマリンパーク新居浜

（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く、垣生岸壁のみとなっている。（図 2.11）

表 2.3　近年のクルーズ船入港実績

入港日程	入港船舶
令和　2　年　10　月　25　～　27　日	にっぽん丸（商船三井クルーズ（株））
令和　4　年　10　月　10　～　12　日	にっぽん丸（商船三井クルーズ（株））
令和　5　年　10　月　11　～　13　日	にっぽん丸（商船三井クルーズ（株））



図 2.11　入港したクルーズ船と受入岸壁

（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。（図 2.12）



出典：新居浜港務局作成

図 2.12　緑地整備状況

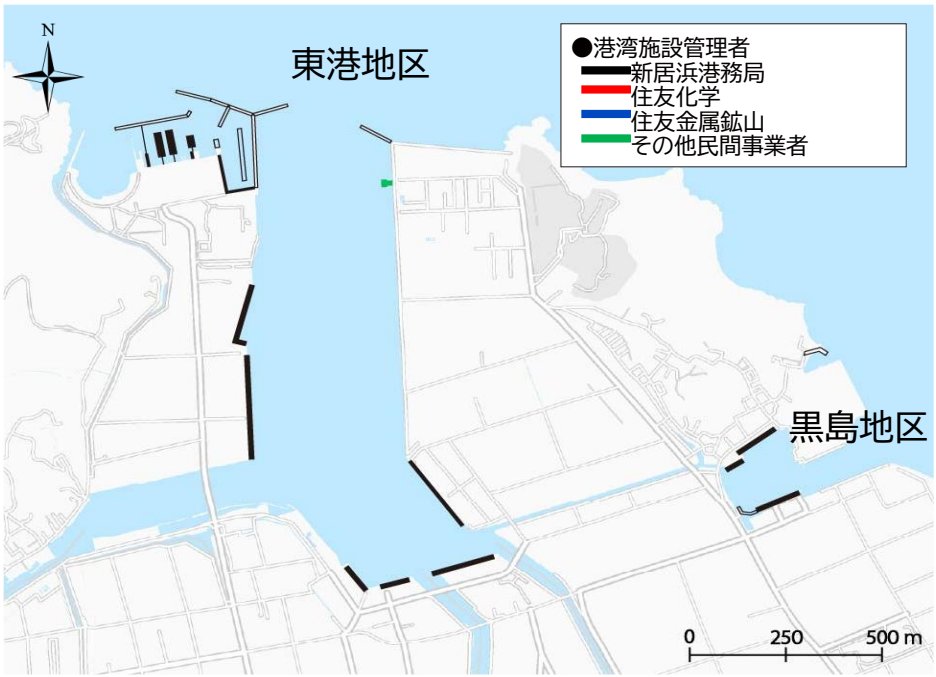
（8）港湾施設の管理

本港地区で整備されている岸壁の多くが住友系企業の専用岸壁であり、プライベートポートとしての側面が強い。（図 2.13）



出典：港湾台帳より
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

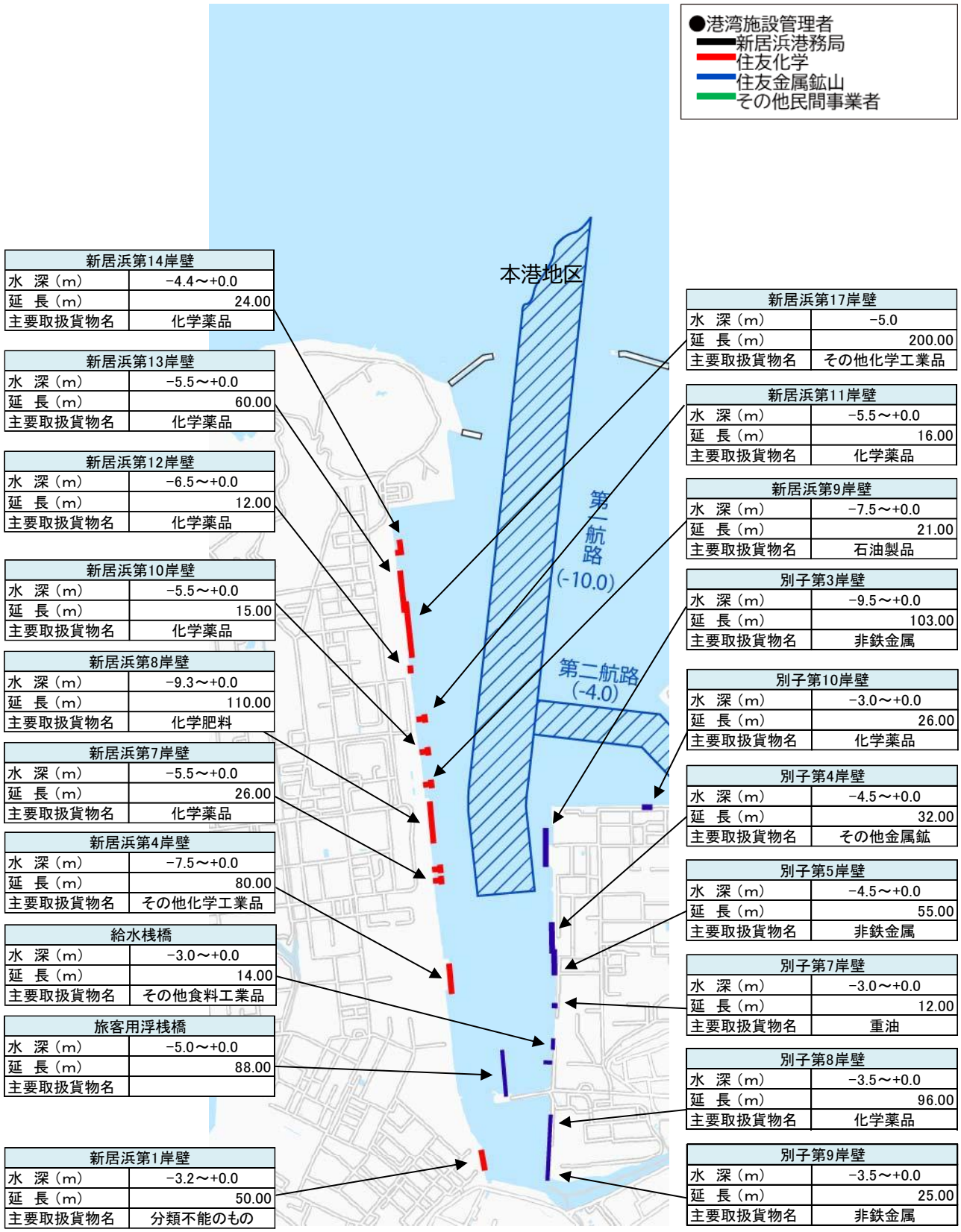
図 2.13　係留施設の管理者（本港地区・内港地区）



出典：港湾台帳より
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

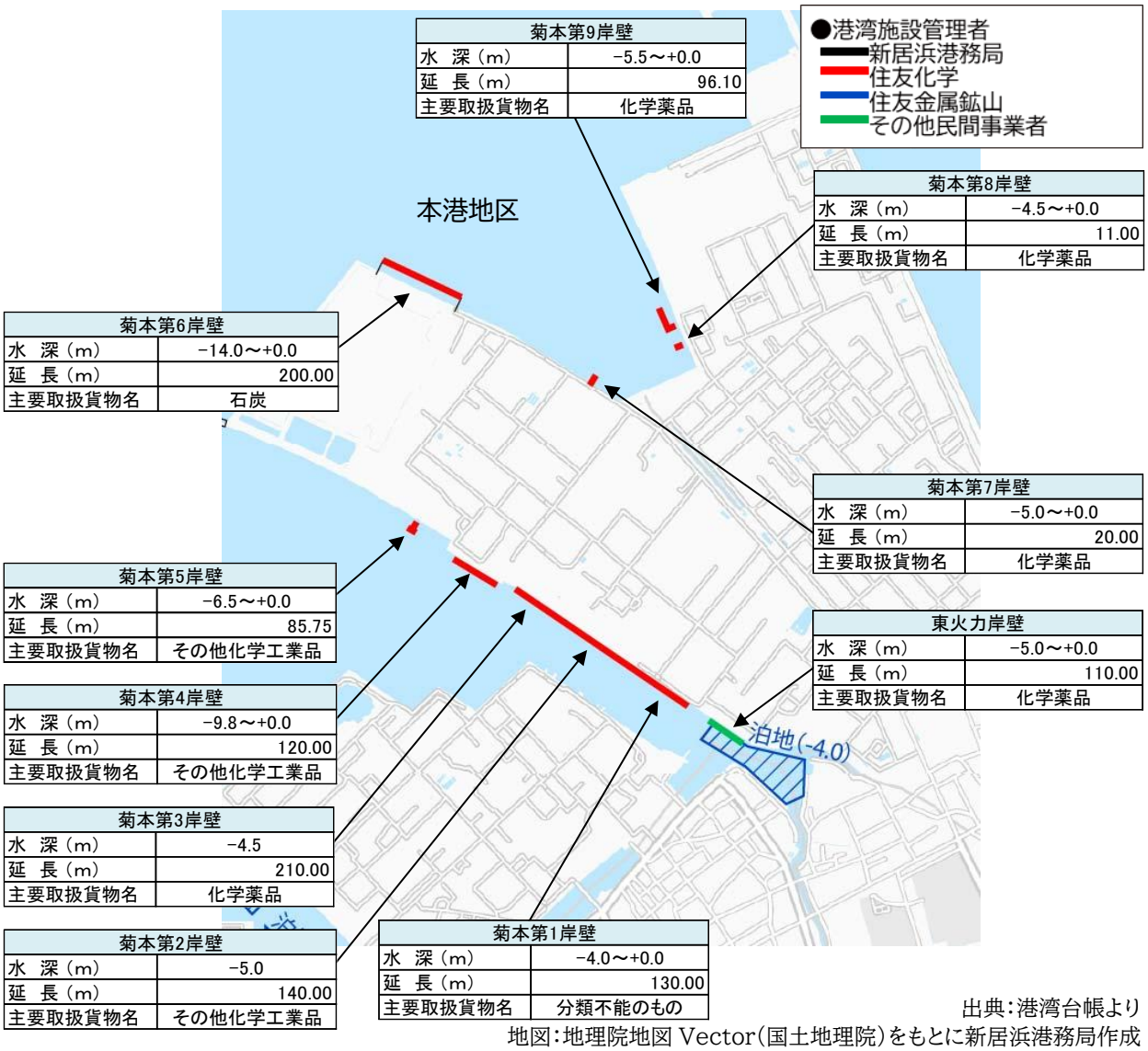
図 2.14　係留施設の管理者（東港地区・黒島地区）

（9）各港湾施設の能力



出典：港湾台帳より
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 2.15　各係留施設の能力（1/4）



菊本第9岸壁	
水　深（m）	−5.5～+0.0
延　長（m）	96.10
主要取扱貨物名	化学薬品

菊本第8岸壁	
水　深（m）	−4.5～+0.0
延　長（m）	11.00
主要取扱貨物名	化学薬品

菊本第6岸壁	
水　深（m）	−14.0～+0.0
延　長（m）	200.00
主要取扱貨物名	石炭

菊本第7岸壁	
水　深（m）	−5.0～+0.0
延　長（m）	20.00
主要取扱貨物名	化学薬品

菊本第5岸壁	
水　深（m）	−6.5～+0.0
延　長（m）	85.75
主要取扱貨物名	その他化学工業品

東火力岸壁	
水　深（m）	−5.0～+0.0
延　長（m）	110.00
主要取扱貨物名	化学薬品

菊本第4岸壁	
水　深（m）	−9.8～+0.0
延　長（m）	120.00
主要取扱貨物名	その他化学工業品

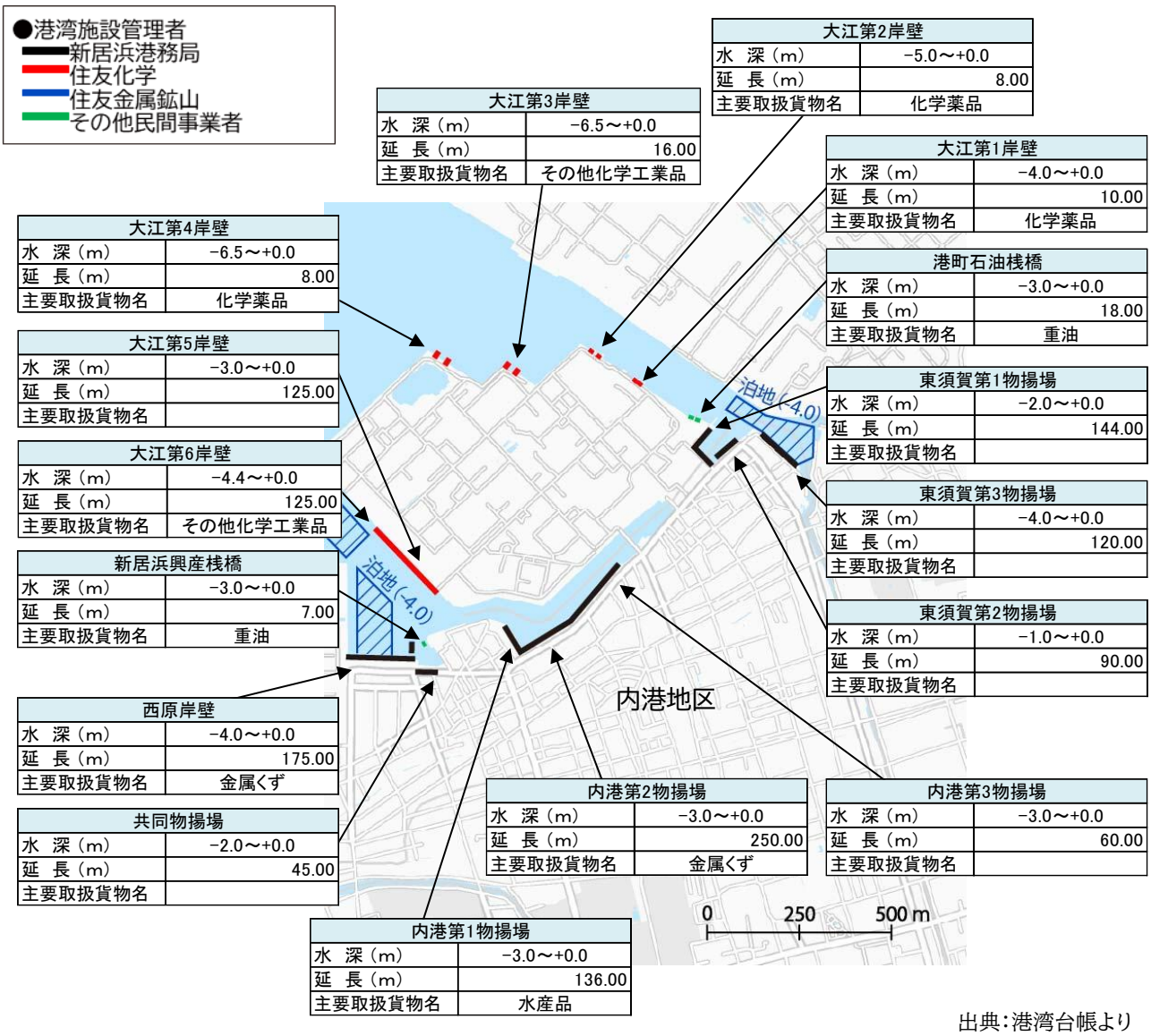
菊本第3岸壁	
水　深（m）	−4.5
延　長（m）	210.00
主要取扱貨物名	化学薬品

菊本第2岸壁	
水　深（m）	−5.0
延　長（m）	140.00
主要取扱貨物名	その他化学工業品

菊本第1岸壁	
水　深（m）	−4.0～+0.0
延　長（m）	130.00
主要取扱貨物名	分類不能のもの

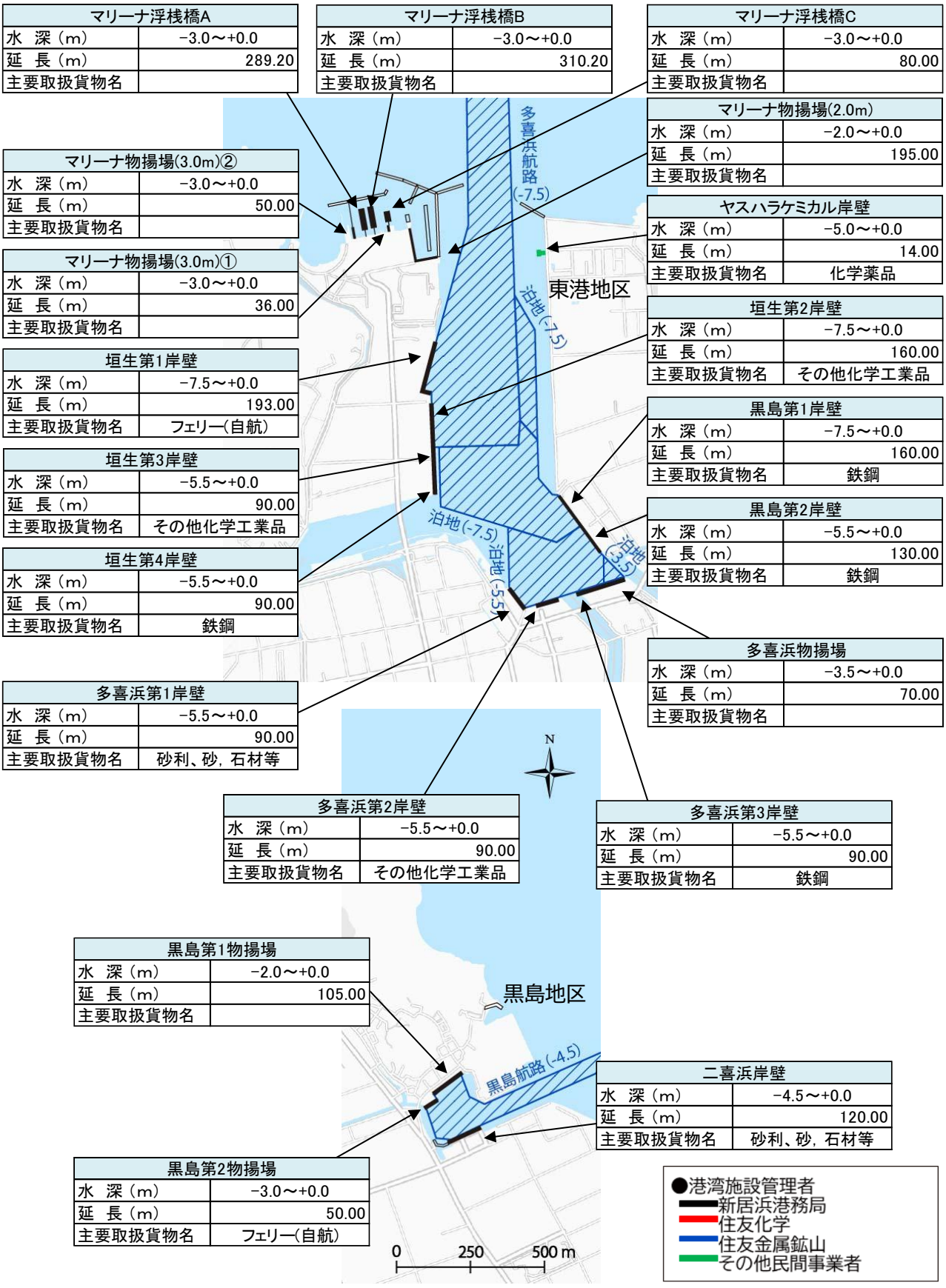
出典：港湾台帳より
地図：地理院地図 Vector（国土地理院）をもとに新居浜港務局作成

図 2.16　各係留施設の能力（2/4）



出典：港湾台帳より
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 2.17 各係留施設の能力（3/4）



出典：港湾台帳より
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 2.18　各係留施設の能力（4/4）

（10） 港湾施設の老朽化

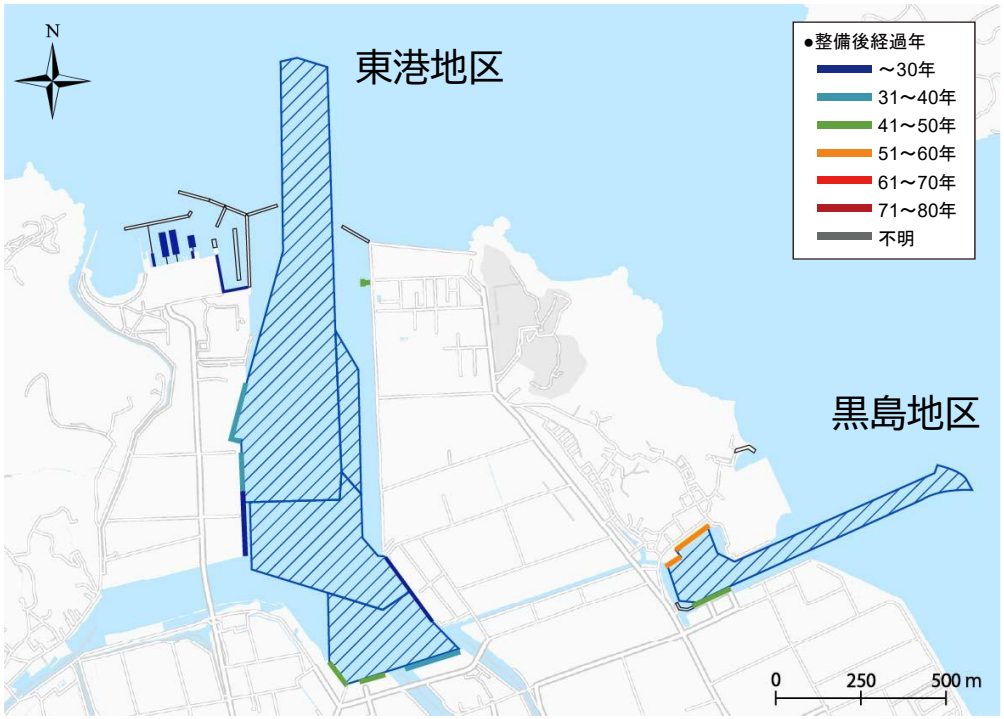
新居浜港の係留施設において、本港地区は整備後50年以上経過した施設が多く、東港地区では比較的新しく整備された施設が多くなっている。（図 2.19、図 2.20）

航路、泊地においては、堆積土砂による水深不足が生じている。



出典：港湾台帳より
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 2.19　係留施設の整備後経過年数（本港地区・内港地区）



出典：港湾台帳より
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 2.20　係留施設の整備後経過年数（東港地区・黒島地区）

2.4　港勢

（1）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、国際フィーダーが1航路（神戸～新居浜）2便/週運航されている。（図 2.21）

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。（図 2.22）

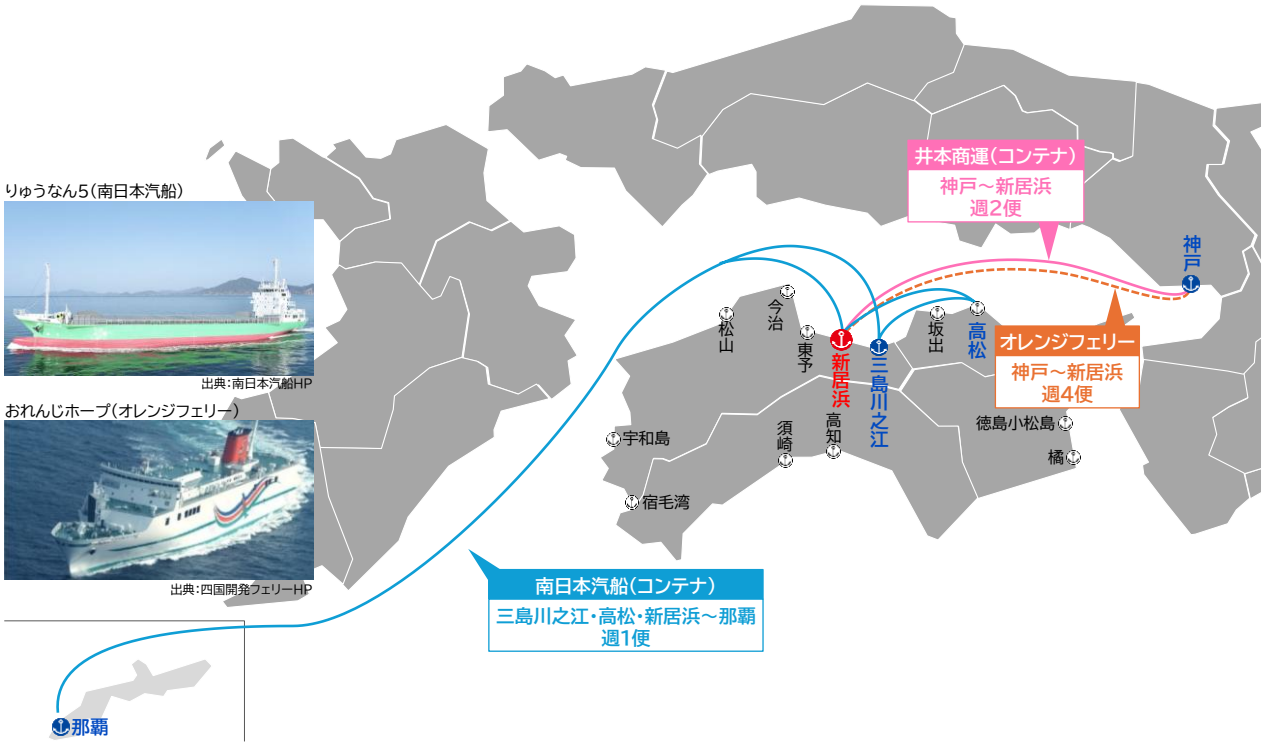


図 2.21　新居浜港の定期航路



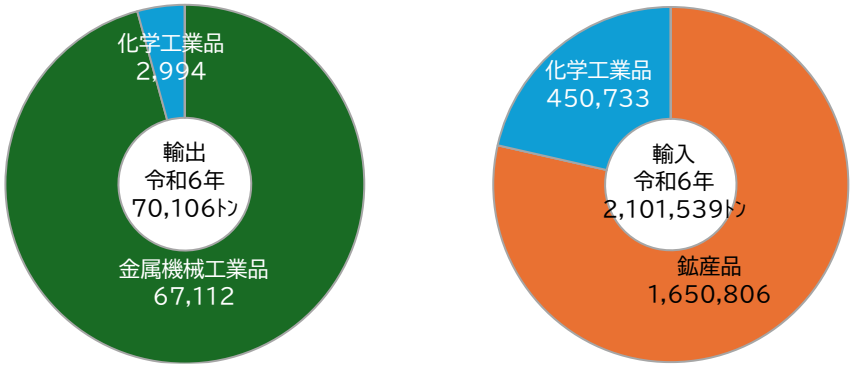
地図：地理院地図 Vector（国土地理院）をもとに新居浜港務局作成

図 2.22　新居浜市営渡船

（2）新居浜港の取扱貨物

① 取扱貨物量(輸移出入別)

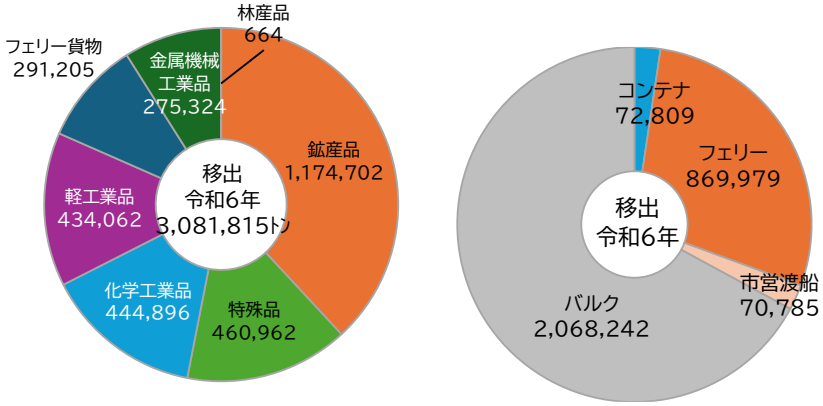
輸出貨物は金属機械工業品が全体の9割以上を占めており、輸入貨物は鉱産品の取扱いが多い。(図 2.23)



出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.23　外貿貨物の取扱品目別貨物量

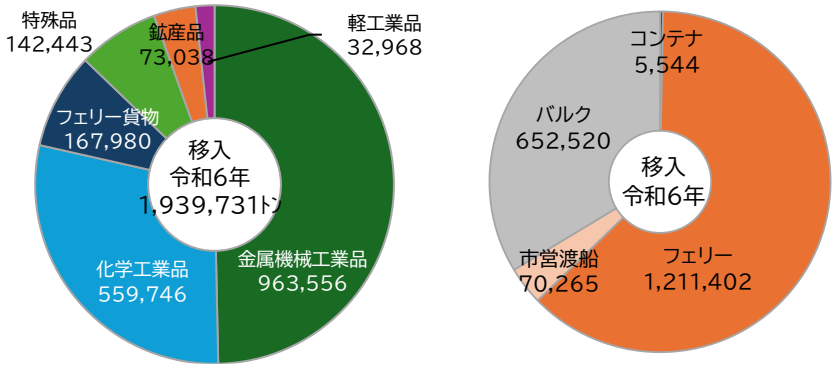
移出貨物は鉱産品や特殊品、化学工業品の取扱いが多く、バルク船での取扱いが移出貨物の約7割を占めている。(図 2.24)



出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.24　移出貨物の取扱品目別貨物量（左）・船種別貨物量（右）

一方、移入貨物は金属機械工業品が全体の約5割を占めており、移入貨物の約6割がフェリー船での取扱いである。(図 2.25)



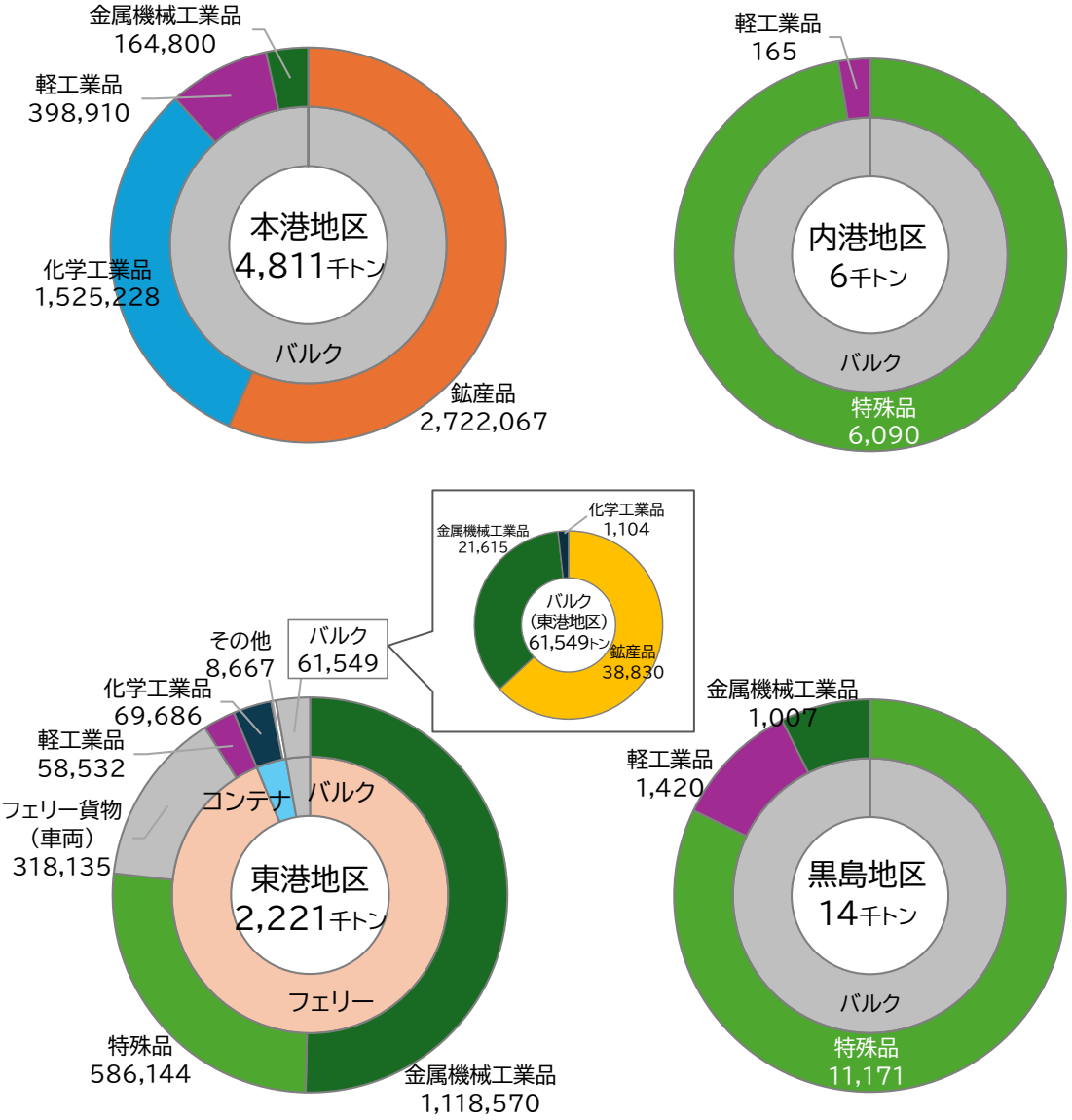
出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.25　移入貨物の取扱品目別貨物量（左）・船種別貨物量（右）

② 取扱貨物量(地区別)

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取り扱われている。

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、特殊品が主に取り扱われている。(図 2.26)



※市営渡船(黒島地区)による(141 千トン)を除く

出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.26 各地区別の取扱貨物量(令和 6 年)

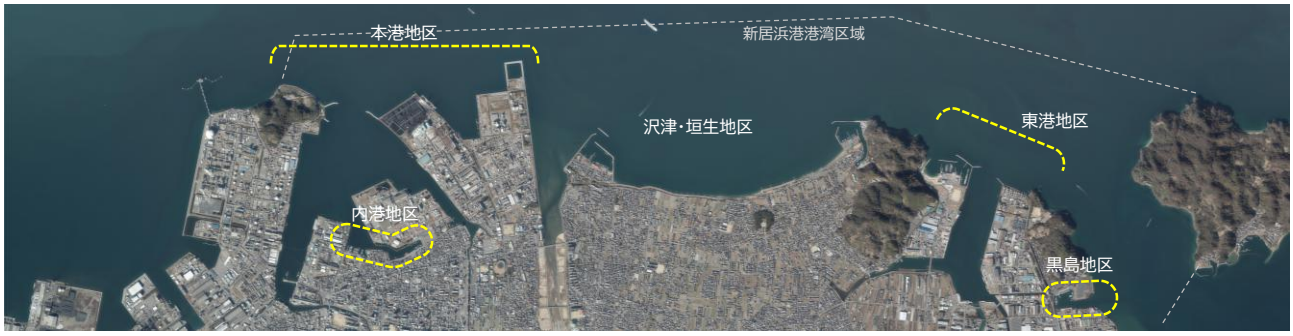
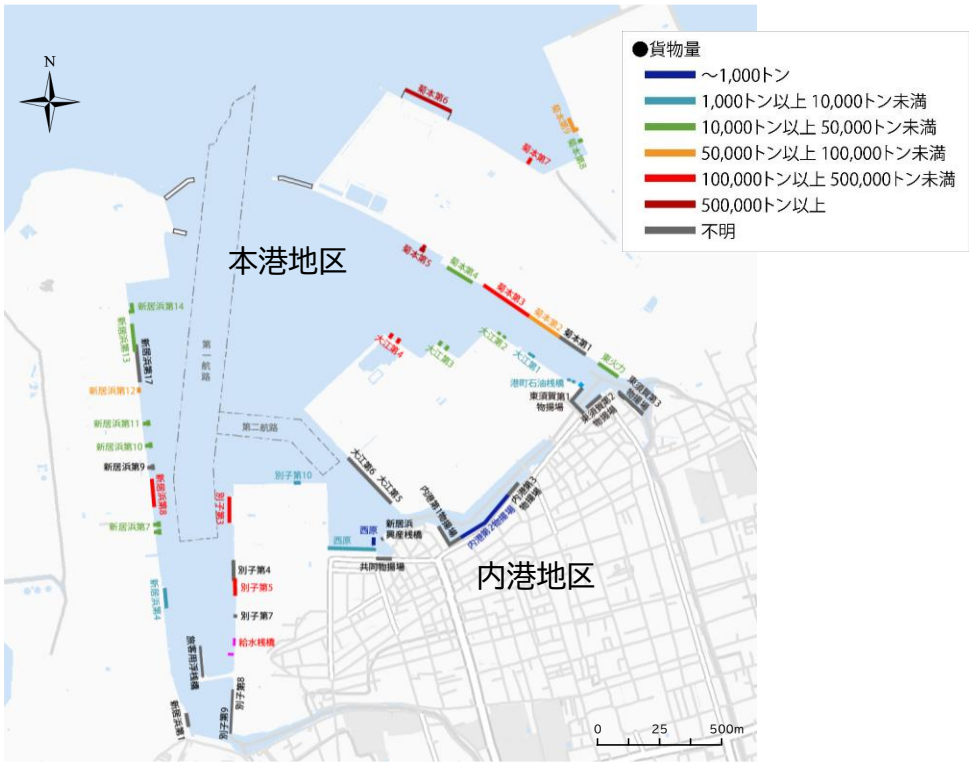


写真:四国地方整備 松山港湾・空港整備事務所撮影(2025 年 1 月)

図 2.27 各地区の位置状況

③ 取扱貨物量（岸壁別）

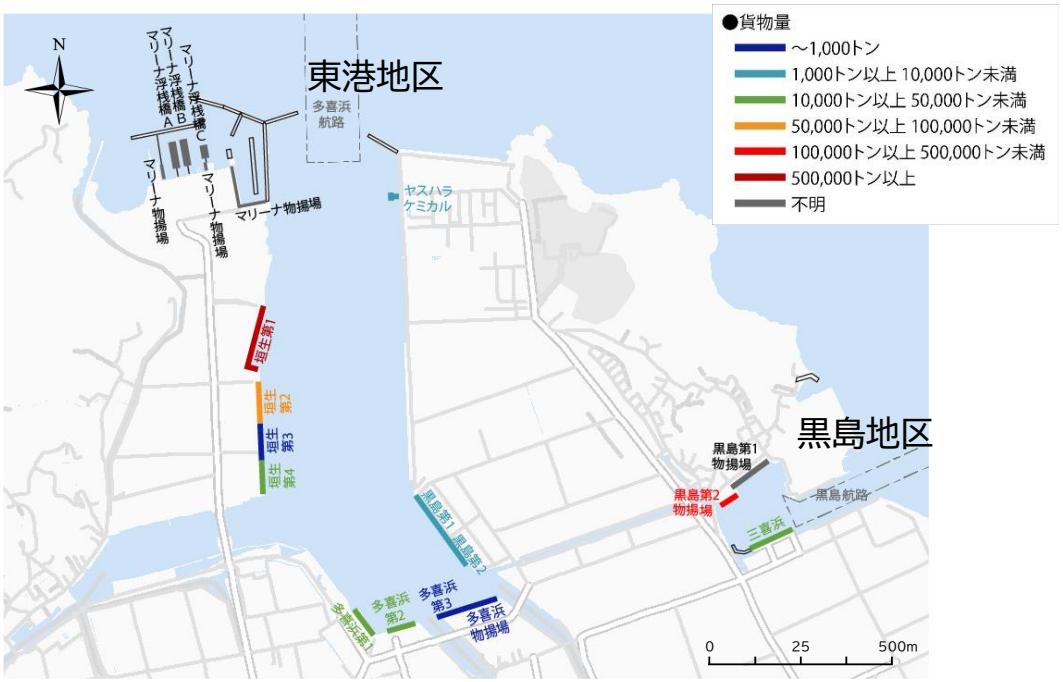
本港地区の専用岸壁の多くでは10,000トン/年以上の貨物が取り扱われている。（図 2.28）



出典：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

図 2.28　係留施設別の取扱貨物量（本港地区・内港地区・令和 6 年）

東港地区ではフェリーが発着する垣生第1岸壁の取扱貨物量が多い一方、多喜浜第1、第2、第3岸壁・黒島第1、第2岸壁の利用は少ない。（図 2.29）

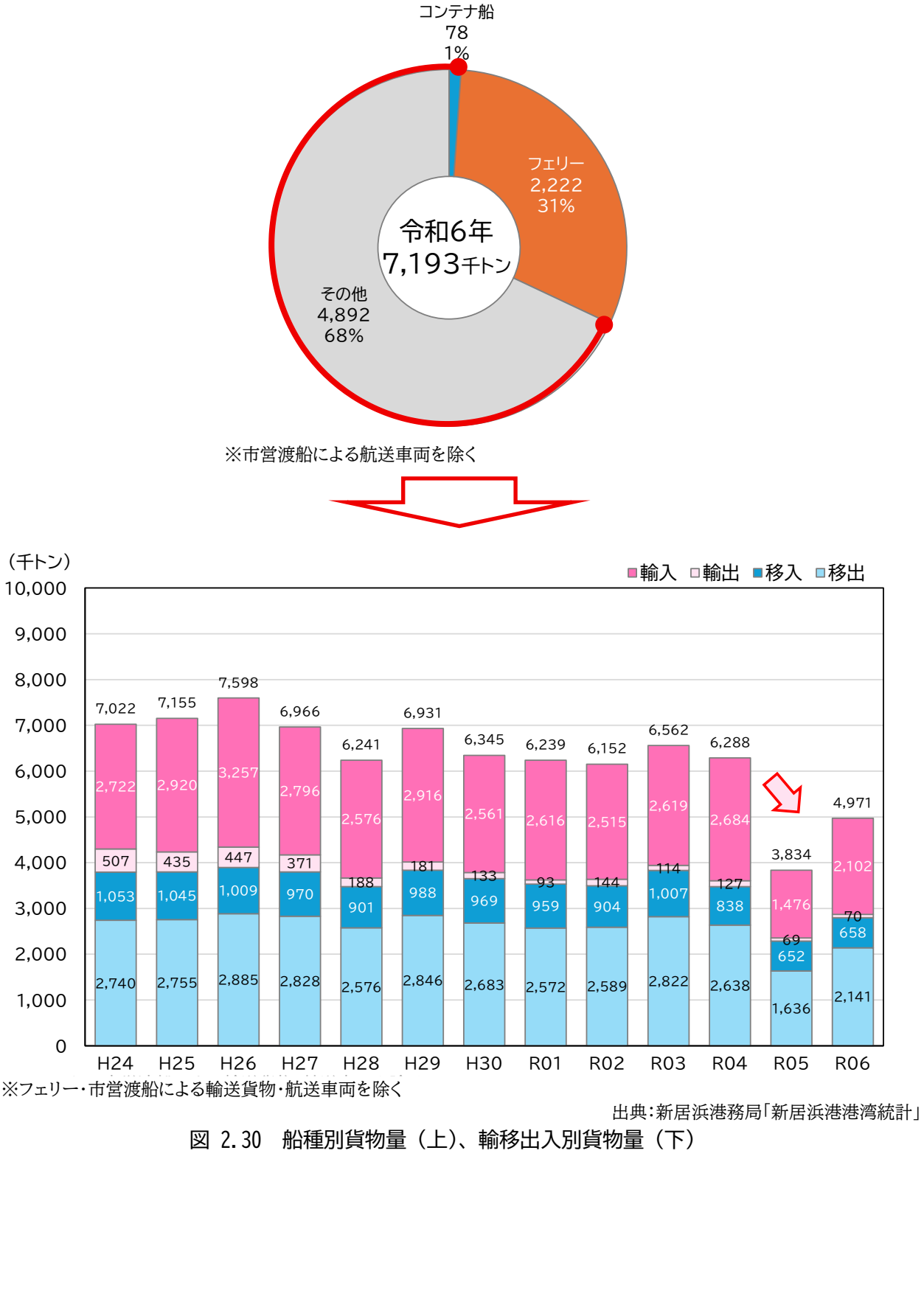


出典：新居浜港務局「新居浜港港湾統計」
地図：地理院地図 Vector（国土地理院）をもとに新居浜港務局作成

図 2.29　係留施設別の取扱貨物量（東港地区・黒島地区・令和 6 年）

④ 取扱貨物量(輸移出入)

令和6年の新居浜港の取扱貨物のうち約1%がコンテナ船、約31%がフェリーにより取り扱われている(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 2.30)



出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

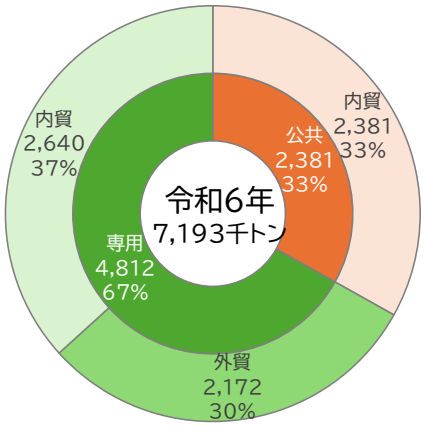
図 2.30 船種別貨物量(上)、輸移出入別貨物量(下)

⑤ 取扱貨物量(専用・公共)

新居浜港の取扱貨物のうち約67%は専用貨物となっており、全体の約37%が専用・内貿貨物、約30%が専用・外貿貨物となっている。一方、公共貨物は基本的には内貿貨物のみである(令和6年時点)。(図 2.31)

専用貨物の推移をみると、輸入と移出が主な扱いで、火力発電用石炭の取扱減少の影響でやや減少したものの、概ね安定した取扱量となっている。(図 2.32)

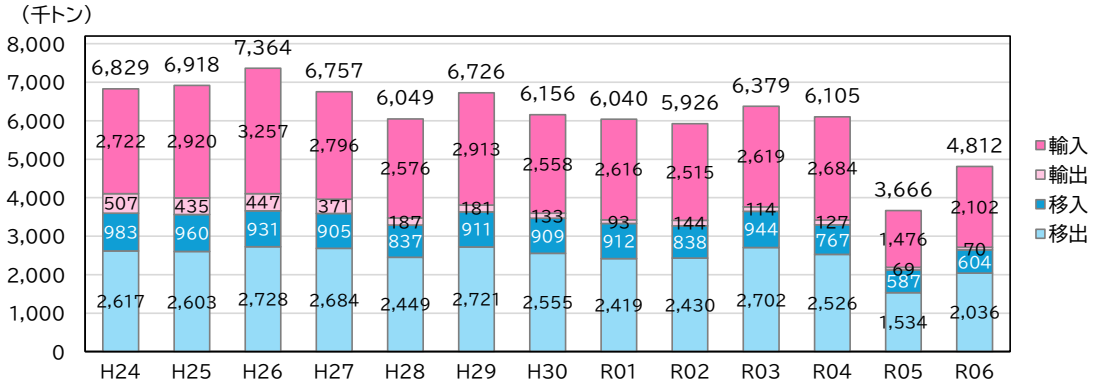
公共貨物の推移をみると、移出と移入が主な扱いで、近年はやや減少傾向になっている。(図 2.33)



※市営渡船による航送車両を除く

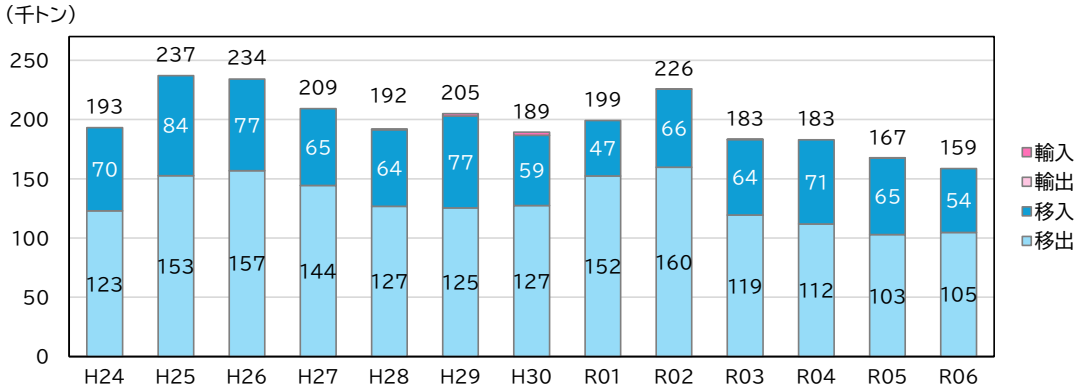
出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.31 公専別外内貿別貨物量



出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.32 専用貨物の輸移出入別貨物量



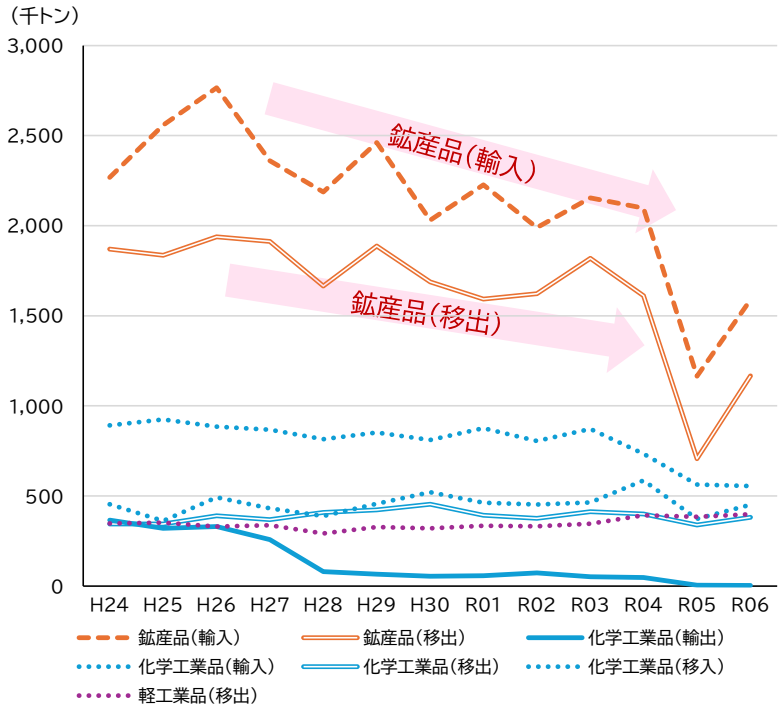
※フェリー・市営渡船による輸送貨物・航送車両を除く

出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.33 公共貨物の輸移出入別貨物量

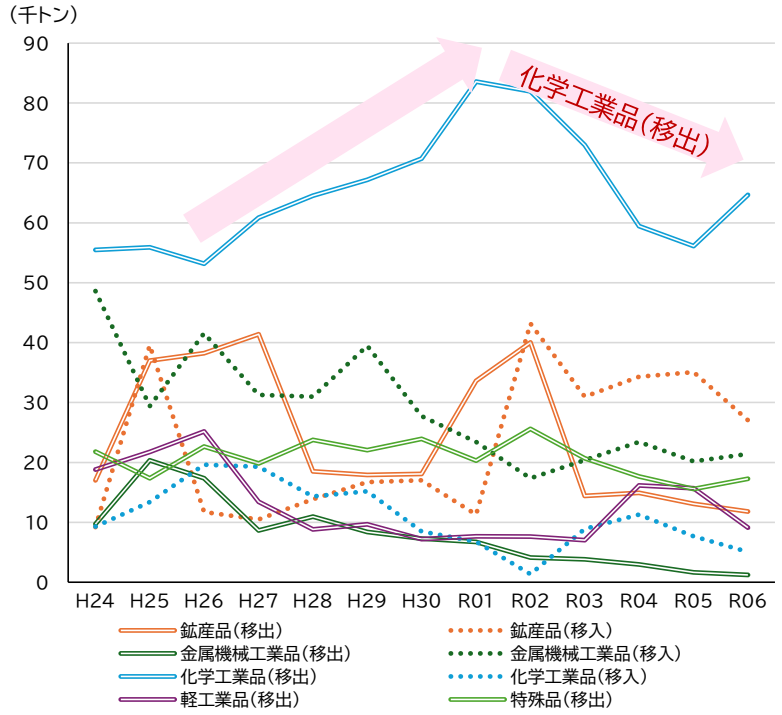
専用貨物は鉱産品（石炭等）の取扱いが多いが、脱炭素に向けた火力発電所の稼働低下により、減少傾向で推移している。（図 2.34）

公共貨物は化学工業品（肥料等）の取扱いが多いが、荷主企業の生産活動の変化で、令和元年をピークに減少している。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。（図 2.35）



出典：新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.34　専用貨物の品目別・輸移出入別貨物量



※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

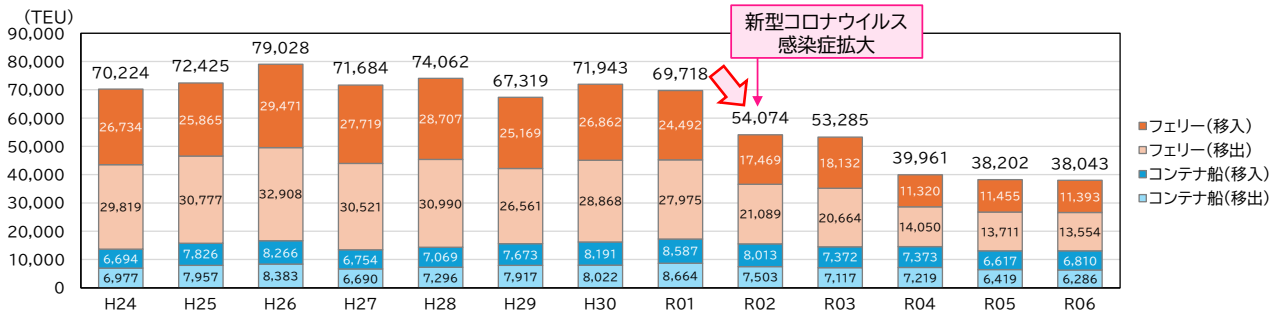
出典：新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.35　公共貨物の品目別・輸移出入別貨物量

（3）新居浜港のコンテナ貨物

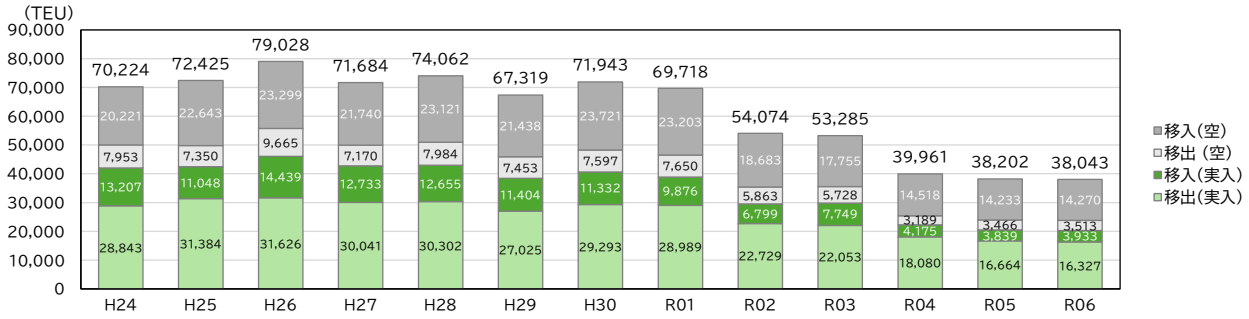
コンテナ貨物はコンテナ船のほかにフェリーによる取扱いも多く、令和6年は約7割がフェリーにより輸送されている。（図 2.36）

また、実入り、空コンテナの内訳をみると、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 2.37）



出典：新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.36　船種別のコンテナ取扱貨物量

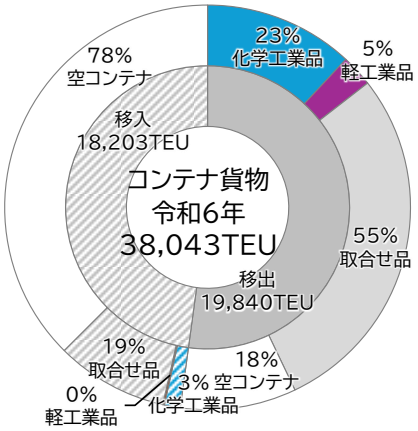


出典：新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.37　実入り・空別のコンテナ取扱貨物量

フェリーでのコンテナ貨物の品目は取合せ品である。（図 2.38）

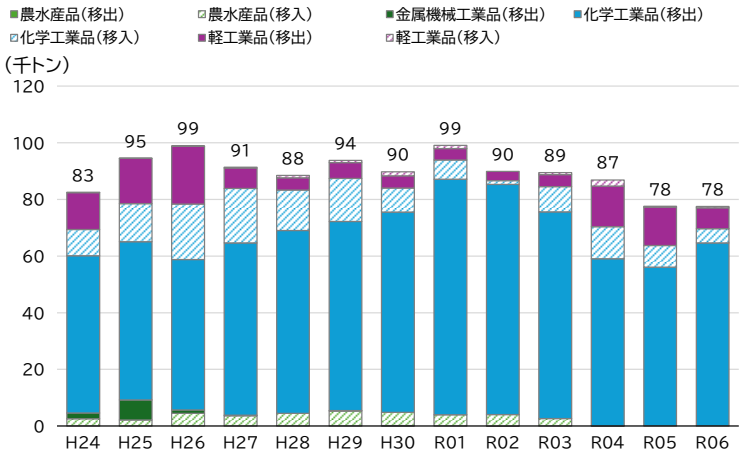
フェリー以外では、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品や化学肥料等の化学工業品の取扱いが多い。化学工業品に次いで軽工業品の取扱いも一定程度見られる。（図 2.39）



※貨物形態がコンテナもしくはオンシャーシの貨物を集計。

出典：新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.38　コンテナ貨物品種別構成（令和６年）

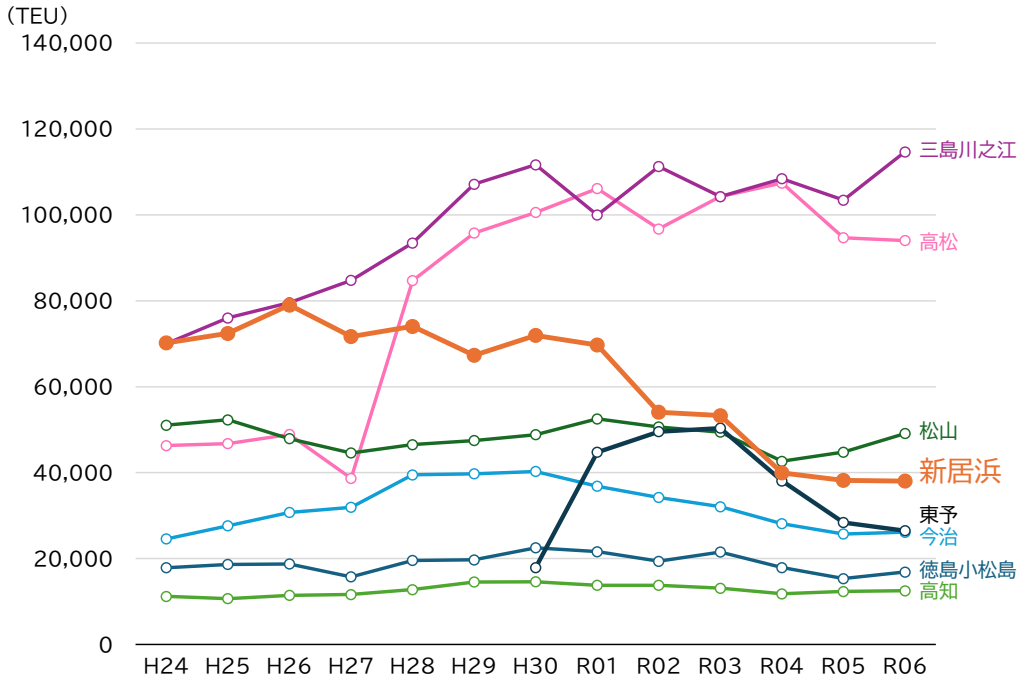


※貨物形態がコンテナの貨物を集計。

出典：新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.39　コンテナ貨物品種別の推移（空コン除く）

新居浜港は四国内で4番目にコンテナの取扱い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。（図 2.40）



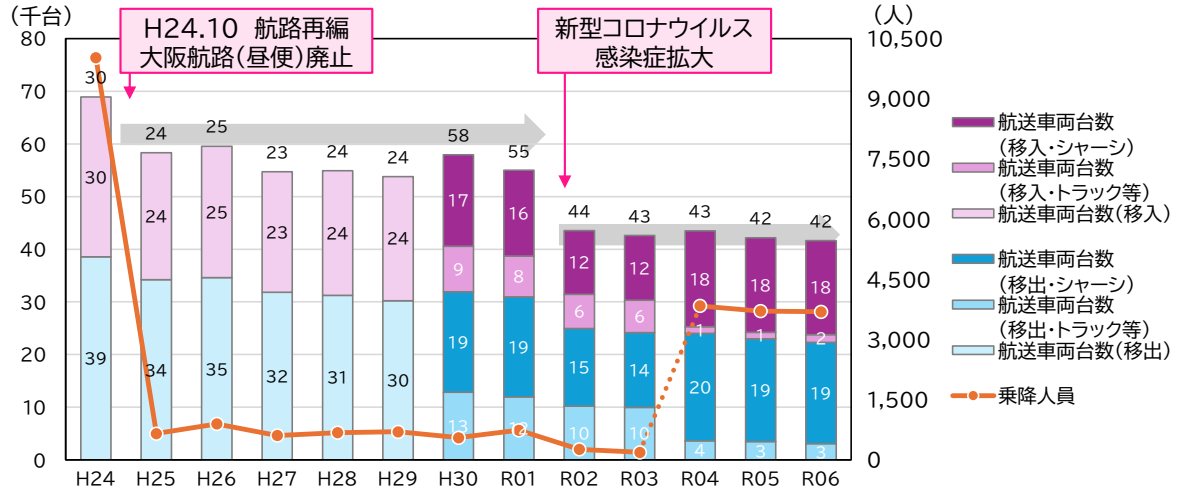
出典：国土交通省「港湾統計」、新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.40　四国各港のコンテナ個数の推移

（4）新居浜港の航送車両台数･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網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。（図 2.41）



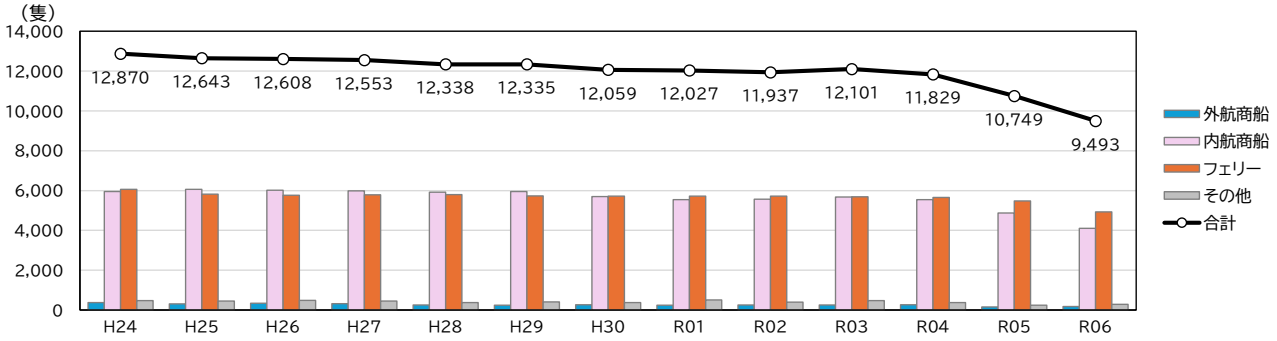
※集計方法の見直しにより令和 3 年から 4 年に乗降人員が増加しているが、旅客数は概ね横ばいで推移している。

出典：新居浜港務局「港湾統計」

図 2.41　フェリーによる航送車両台数・乗降人員の推移

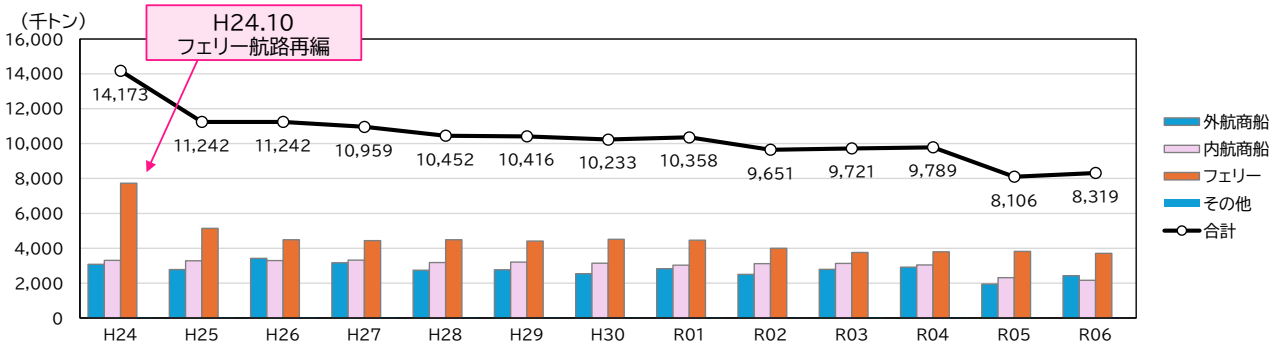
（5）新居浜港の入港船舶

新居浜港の入港船舶の隻数･総トン数ともに、やや横ばいで推移しているが、令和5･6年に減少しているのは、主に石炭の取扱量が減少したためであると考えられる。（図 2.42、図 2.43）



出典：新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.42　入港船舶隻数の推移



出典：新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.43　入港船舶の総トン数の推移

3.背後圏の動向

3.1 背後圏の経済・企業

3.2 人口減少・少子高齢化

3.3 道路交通ネットワークの整備

3.4 災害リスクと輸送網の整備

3.5 観光資源

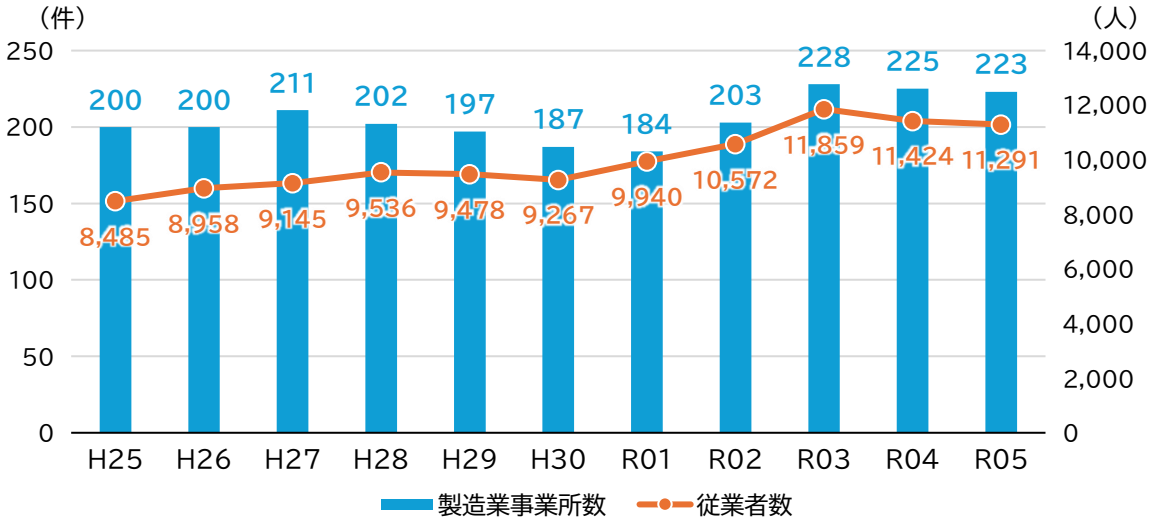
3.6 自然環境

3. 背後圏の動向

3.1　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。（図 3.1）

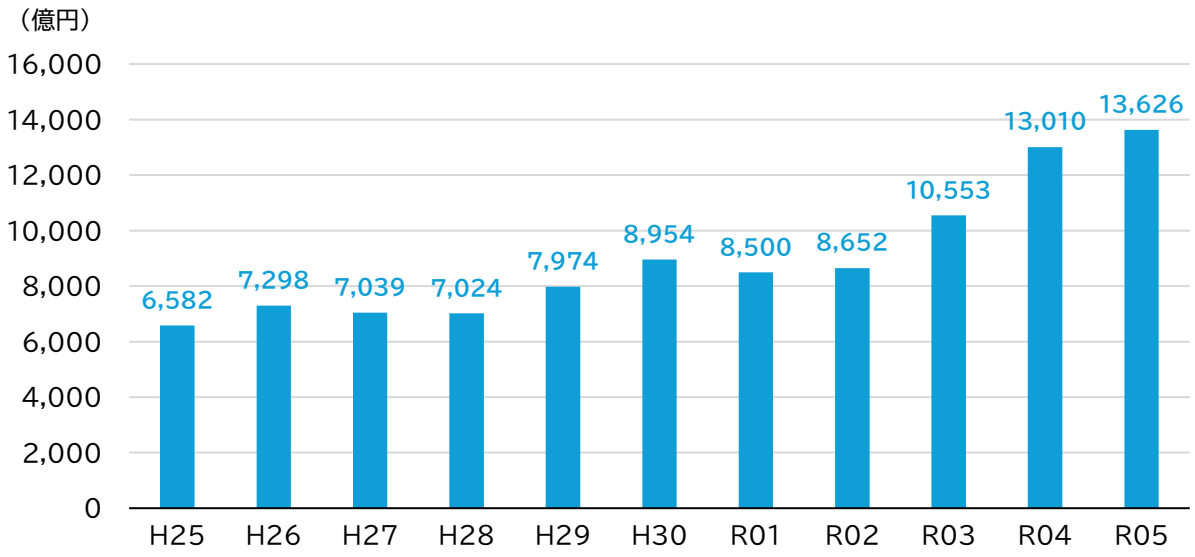


出典：工業統計調査（平成 23～26 年、各年 12 月 31 日現在）
経済センサス-活動調査（平成 23 年、平成 24 年 2 月 1 日現在）
経済センサス-活動調査（平成 28 年、令和 3 年、各年 6 月 1 日現在）
工業統計調査（平成 29～令和 2 年、各年 6 月 1 日現在）
経済構造実態調査（令和 4、5 年、各年 6 月 1 日現在）

図 3.1　新居浜市内の製造事業所数と従業員数の推移

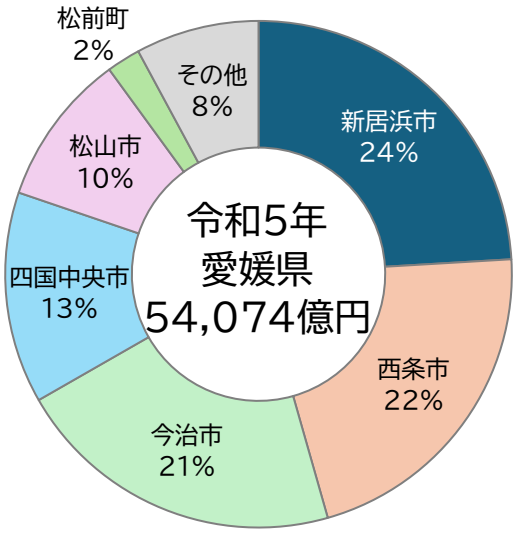
(2) 製造品出荷額

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 年には近年の中では、最高額である約 1 兆 3,600 億円となっている。(図 3.2)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。(図 3.3)



出典：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 3.2　新居浜市内の製造品出荷額の推移



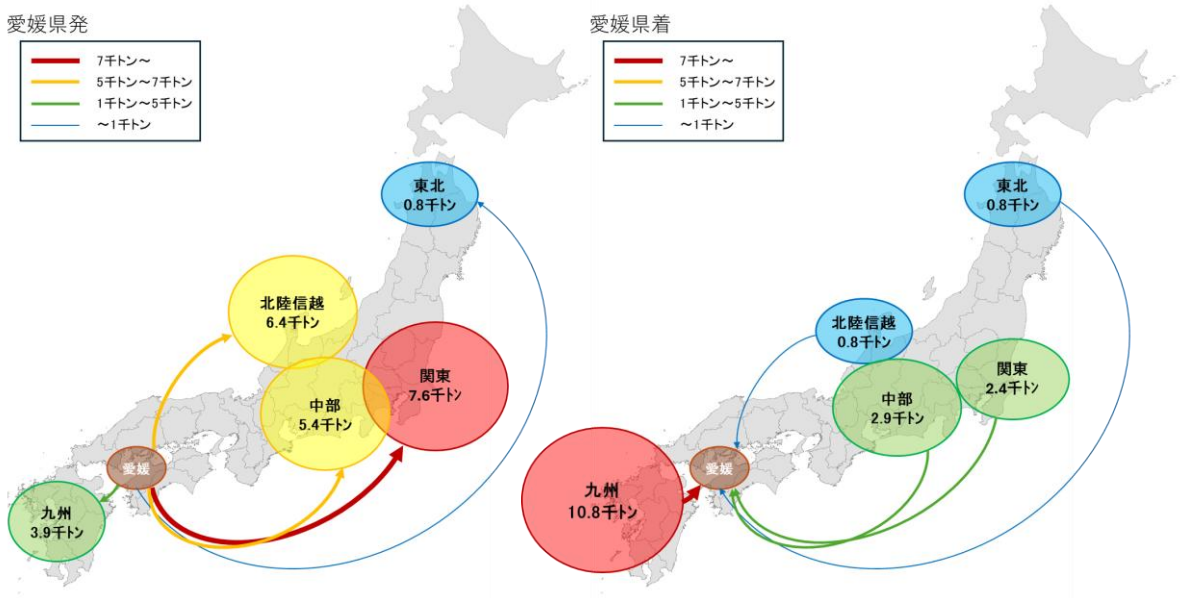
出典：経済構造実態調査(令和 5 年 6 月 1 日現在)

図 3.3　愛媛県内の製造品出荷額割合

（3）営業用トラックによる愛媛県発着の貨物の流動状況

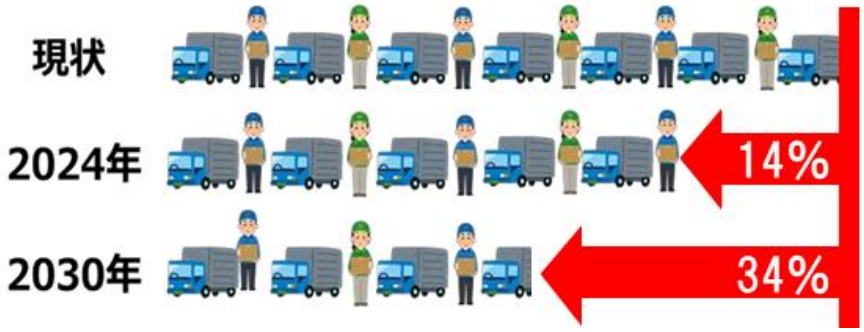
愛媛県発着貨物のうち、営業用トラックで陸上輸送距離が 500 ㎞以上離れている地域への流動状況は、愛媛県を出発地とする貨物においては、関東や北陸信越、中部地方に向かう貨物が多くなっている。一方、愛媛県を目的地とする貨物においては、九州地方が圧倒的に多い。これらの地域はトラック輸送のキャパシティ不足により、将来的に海上輸送への転換可能性がある。（図 3.4）

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。（図 3.5）



出典：令和 3 年全国貨物純流動調査（物流センサス）調査

図 3.4　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）



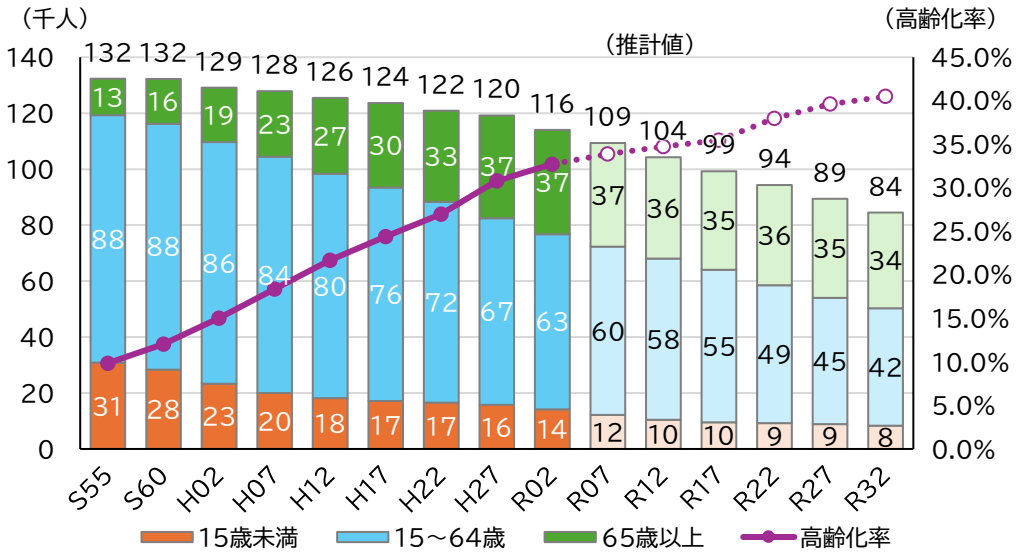
出典：内閣官房「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」（令和 5 年 6 月）

図 3.5　不足するトラックの輸送能力の予測結果

3.2　人口減少・少子高齢化

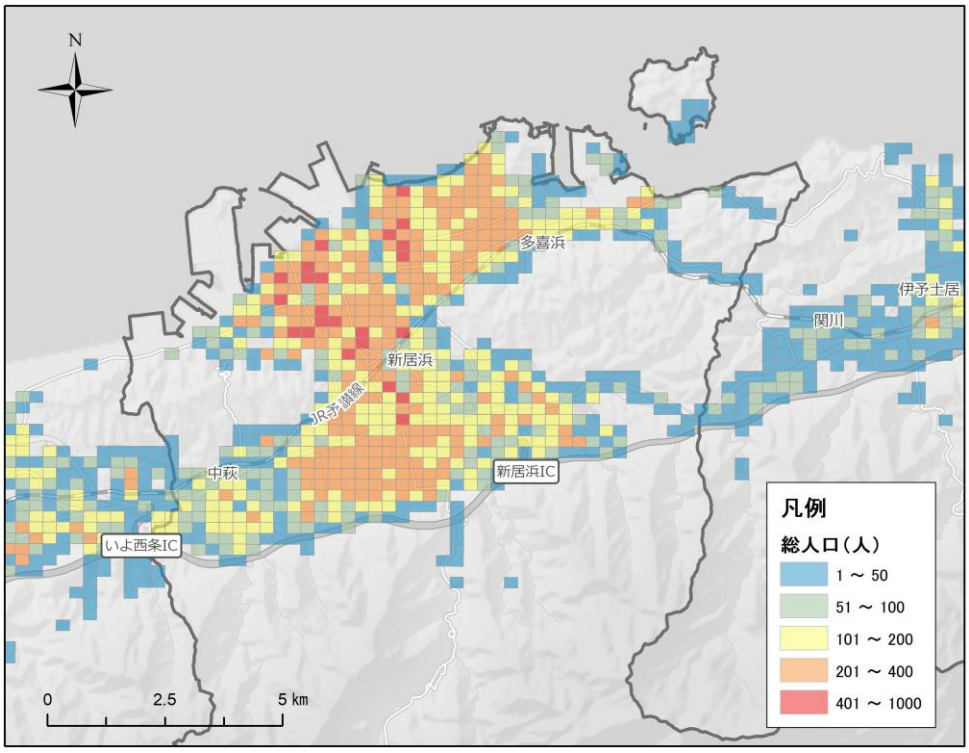
新居浜市の人口は減少傾向で、ここ40年間で約16千人の減少となっており、今後も減少が予測されている。年齢層をみると、15歳未満の年少人口、15～64歳の生産年齢人口が減少している一方で、65歳以上の高齢人口の割合が大きくなっており、新居浜市の高齢化が加速している。（図 3.6）

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人口が集中している。（図 3.7）



出典：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 3.6　新居浜市内の３年齢階層別人口推移



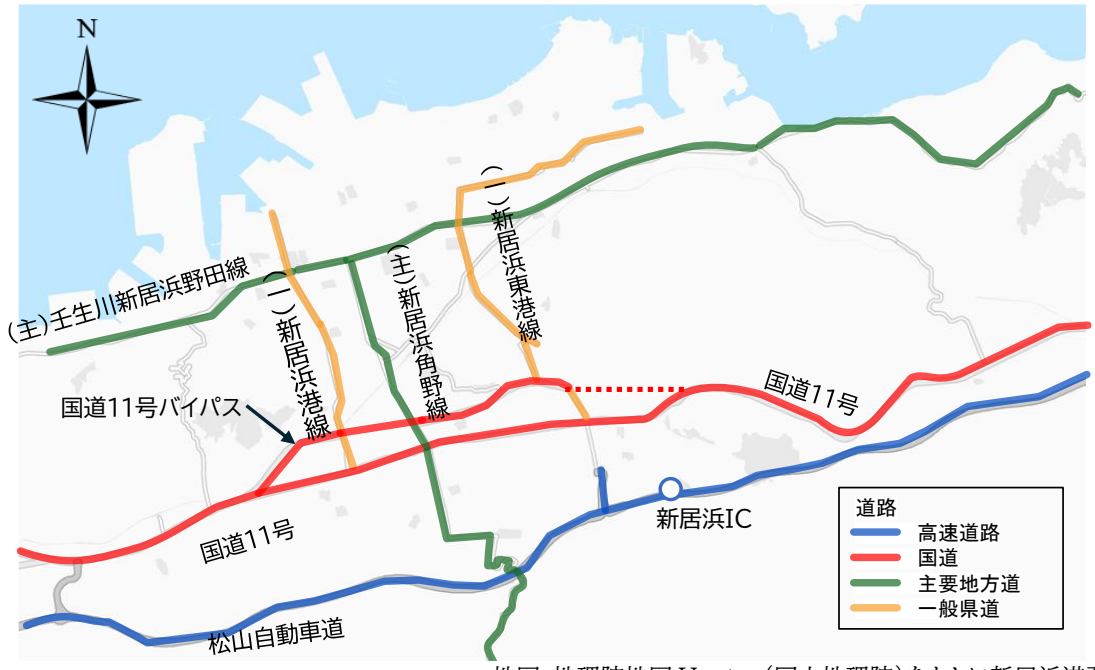
出典：総務省統計局「国勢調査」

図 3.7　新居浜市の人口分布

3.3　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みとなっている。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。(図 3.8)

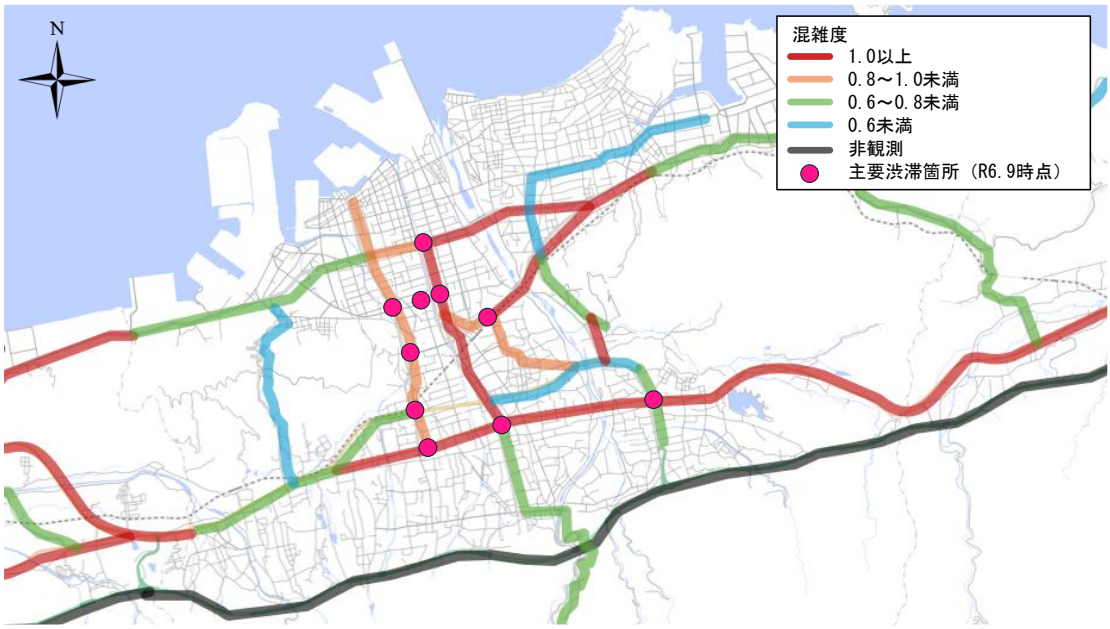


地図：地理院地図 Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

図 3.8　現在の道路網と整備状況

（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(主)壬生川新居浜野田線の交通混雑がみられる。(図 3.9)



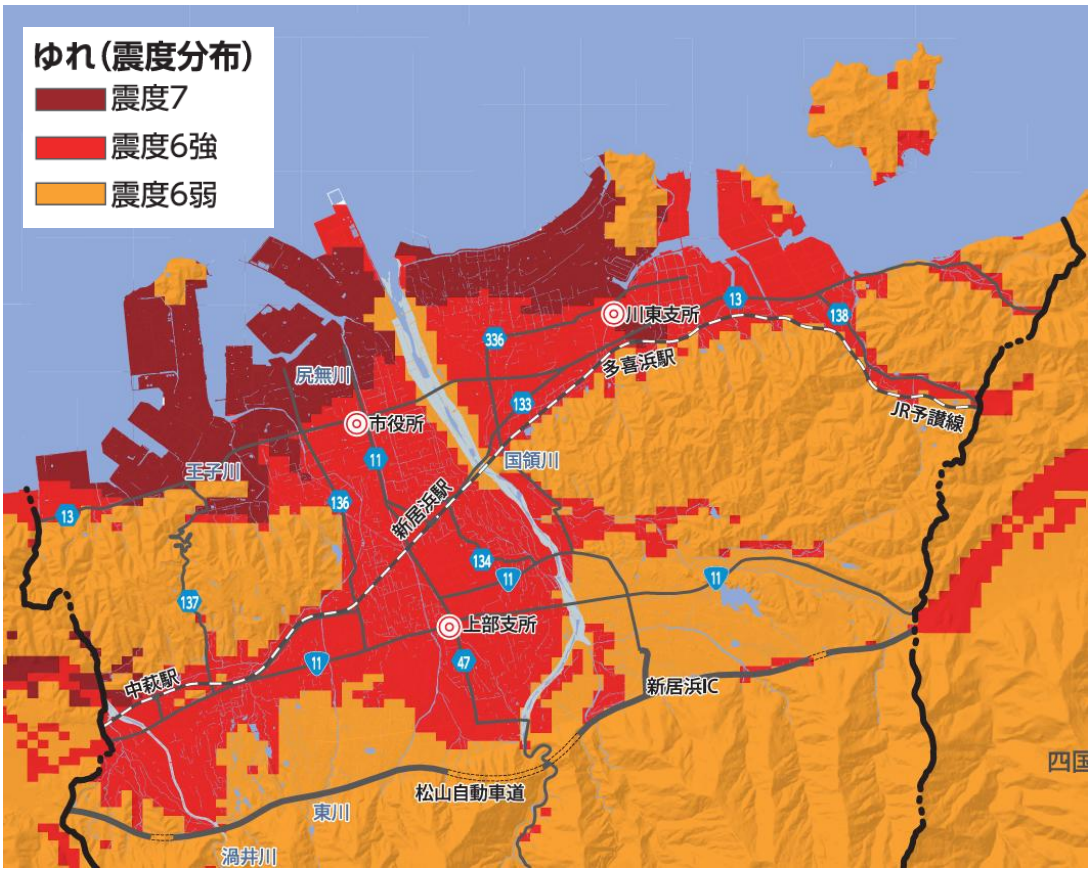
出典：国土交通省「令和3年度全国道路・街路情勢調査」
地図：地理院地図 Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

図 3.9　新居浜市周辺道路の混雑状況

3.4　災害リスクと輸送網の整備

（1）自然災害リスク

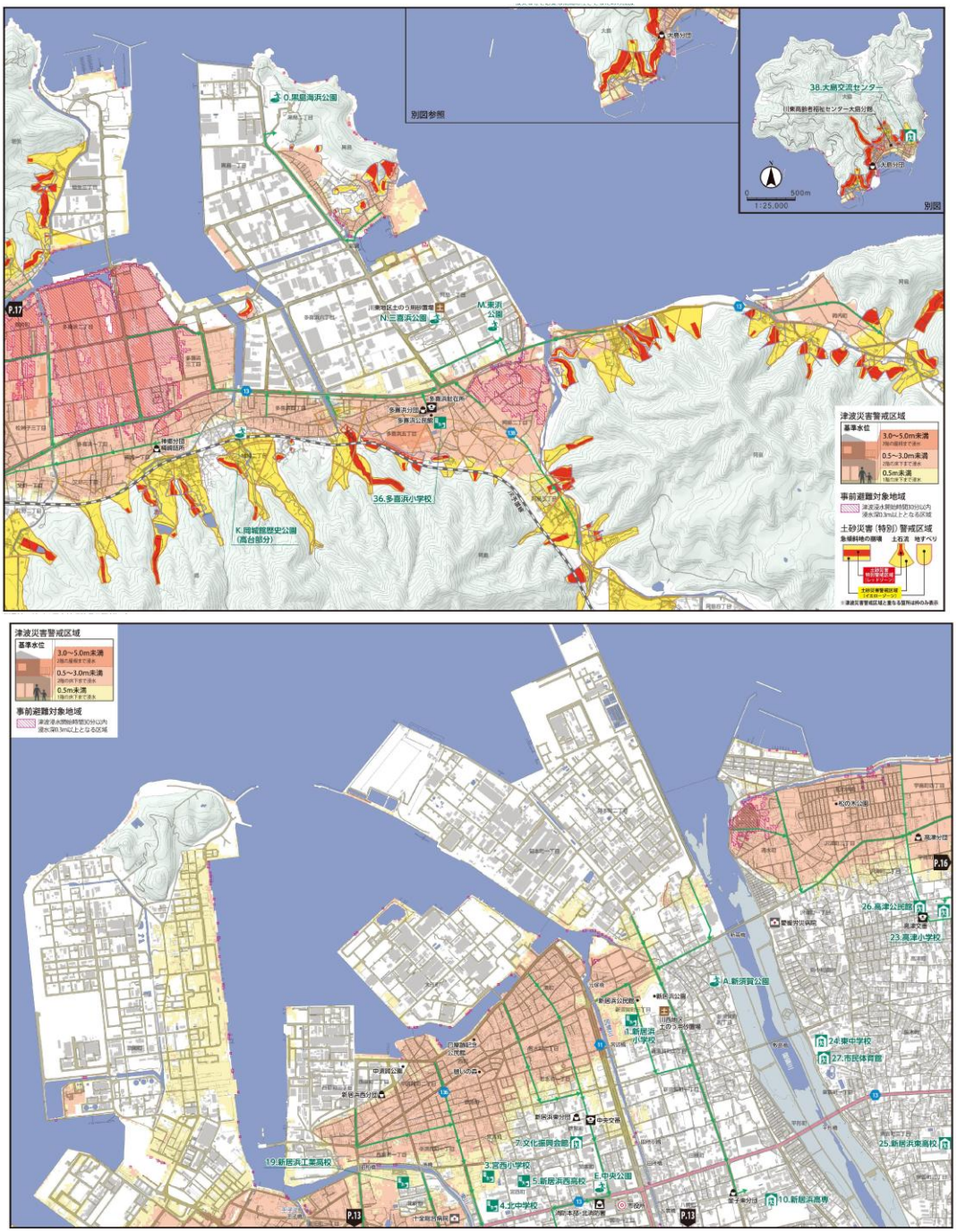
南海トラフ巨大地震において、新居浜港のうち本港地区は震度7、東港地区は震度6強と想定されており、臨海地域を中心に大きな被害が想定される。（図 3.10）



出典：新居浜市総合防災マップ（令和 5 年 12 月）

図 3.10　震度分布図（南海トラフ巨大地震）

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。（図 3.11）

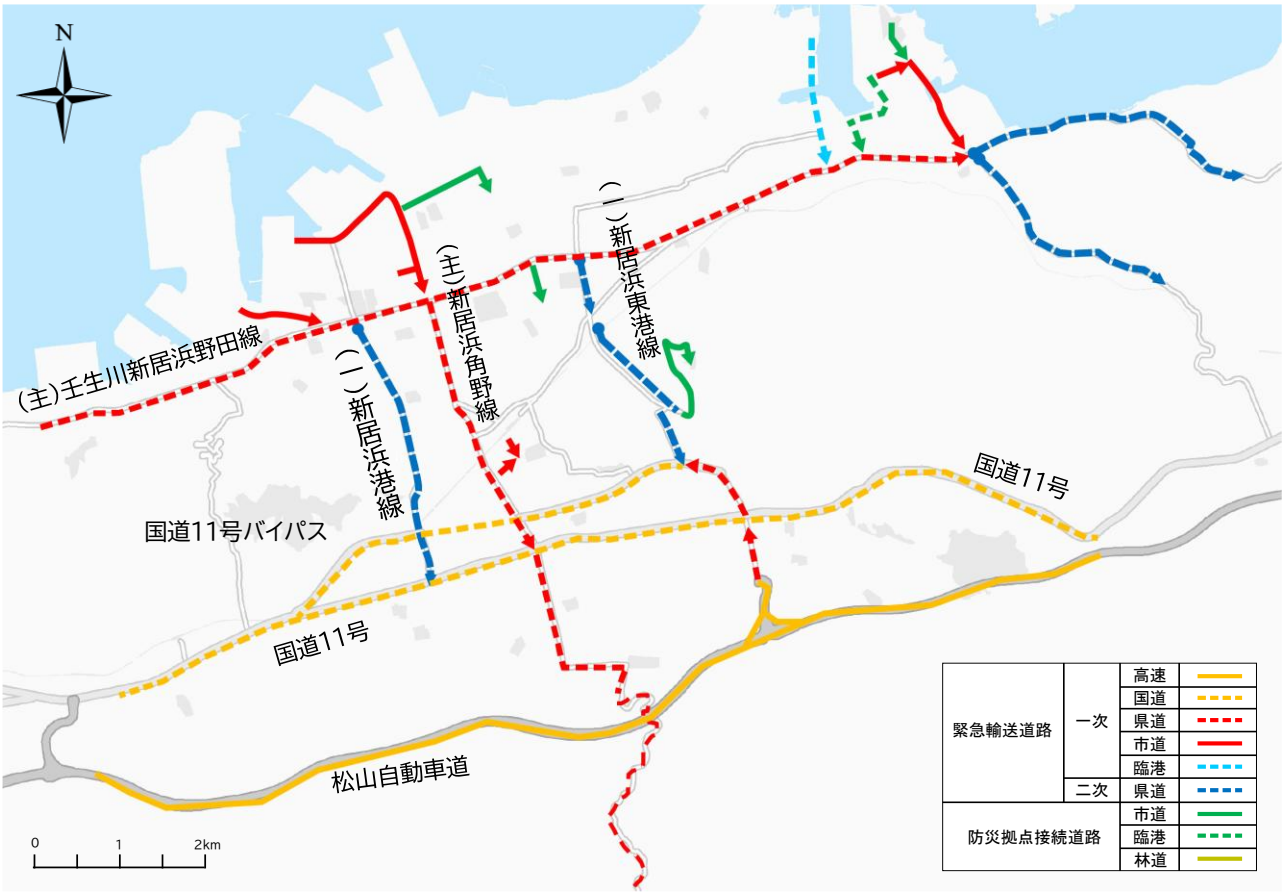


出典：新居浜市総合防災マップ（令和 5 年 12 月）

図 3.11　津波浸水想定図

（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づけられており、新居浜港に接続する（主）壬生川新居浜野田線や国道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。（図 3.12）



出典：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 3.12 新居浜市内の緊急輸送道路

3.5　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、山間部沿いの豊かな自然環境のもと、観光施設が立地している。（図3.13）



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 3.13　新居浜市内の主要観光施設



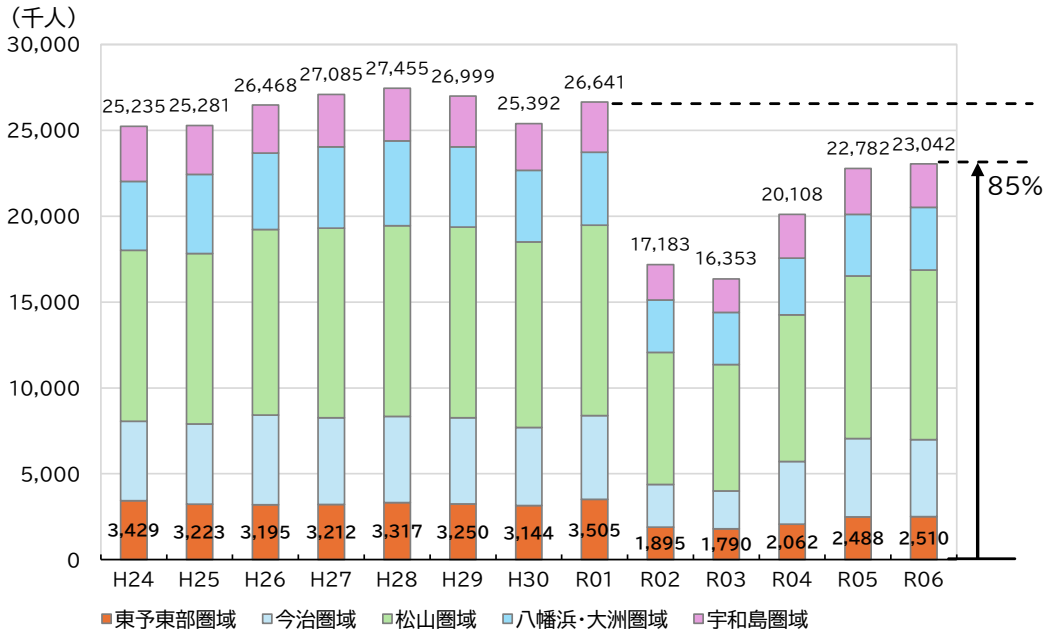
出典：一般社団法人 新居浜市観光物産協会（左）、マイントピア別子（右）

図 3.14　別子銅山記念館（左）マイントピア別子東平エリア（右）

（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約71%にとどまっており、観光集客の取組が求められている。（図 3.15）

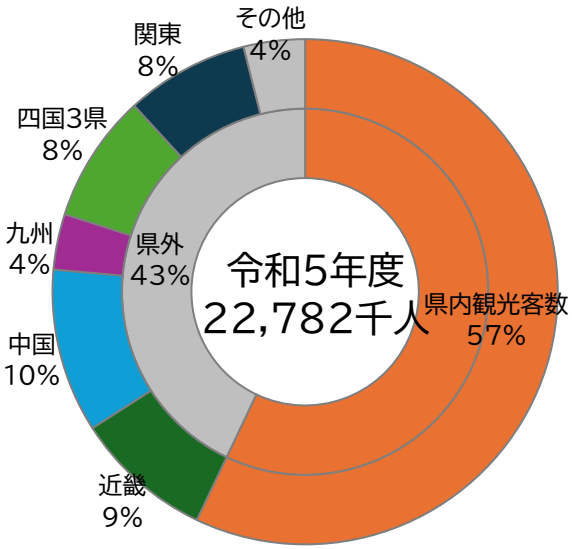
愛媛県の観光客のうち、県内の観光客は約57%であり、県外からの観光客に関しては中国地方からの観光客が最も多くなっている。（図 3.16）



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

出典：愛媛県「観光客数とその消費額」

図 3.15　愛媛県全域と東予東部圏域の観光入込客数の推移



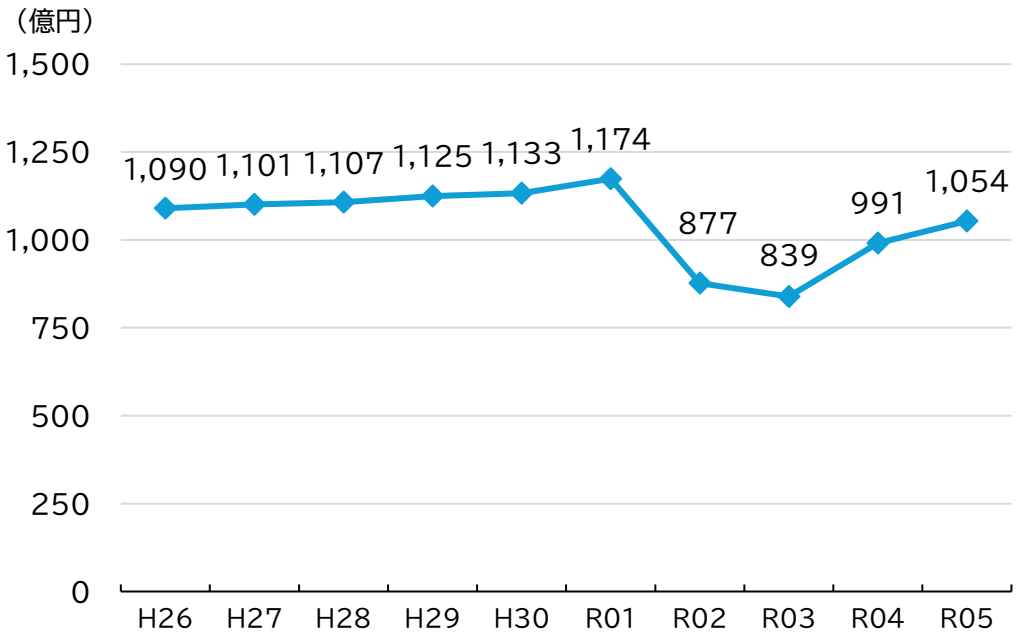
出典：愛媛県「観光客数とその消費額」

図 3.16　観光客の来訪地域の内訳

（3）観光消費額の推移

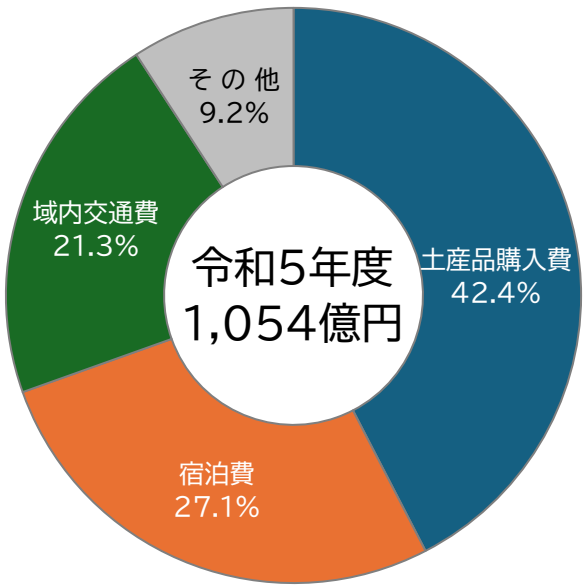
観光消費額は、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年度に大きく減少するものの、その後、順調に回復し、令和5年時点で令和元年と同水準（約89%）に増加している。（図 3.17）

支出項目別内訳を見ると、土産品購入費が約42.4%と最も高く、次いで宿泊費が約27.1%、域内交通費が約21.3%となっている。（図 3.18）



出典：愛媛県「観光客数とその消費額」

図 3.17　観光消費額の推移（愛媛県全域）



出典：愛媛県「観光客数とその消費額」

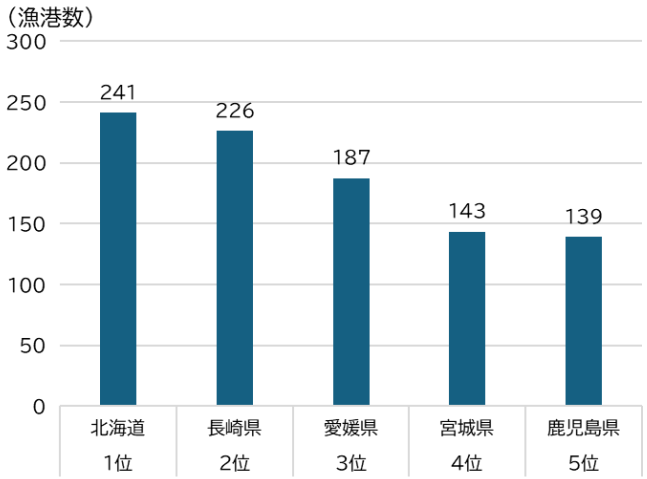
図 3.18　支出項目別観光消費額（愛媛県全域）

3.6　自然環境

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。

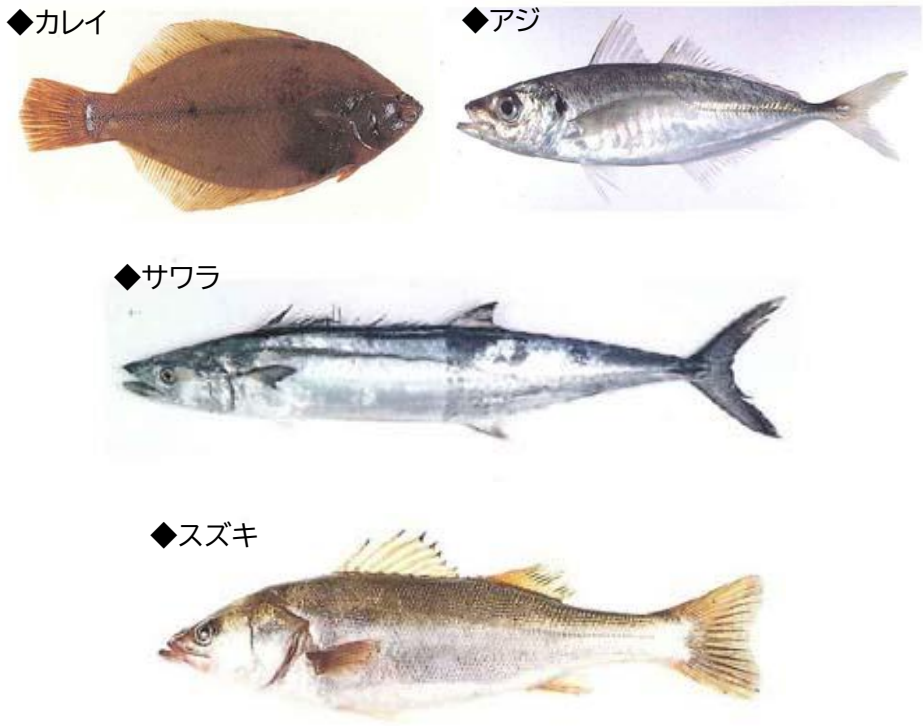
恵まれた海域に面する愛媛県は漁業が盛んであり、国内の都道府県では第3位の漁港数を誇っており、新居浜市では小型底びき網・さわら流し網・刺し網漁業等の小型漁船による漁業が盛んである。（図 3.19、図 3.20）

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：愛媛県「えひめの漁港と海岸」

図 3.19　全国漁港数上位 5 道県（令和 7 年時点）



出典：新居浜市「新居浜市で獲れる主な魚について」

図 3.20　新居浜市海域で獲れる主な魚（一部抜粋）

4.上位関連計画

4.1 国における関連計画等

4.2 愛媛県における関連計画等

4.3 新居浜市における関連計画等

4.4 新居浜港・東予港（東港地区）港湾脱炭素化推進計画

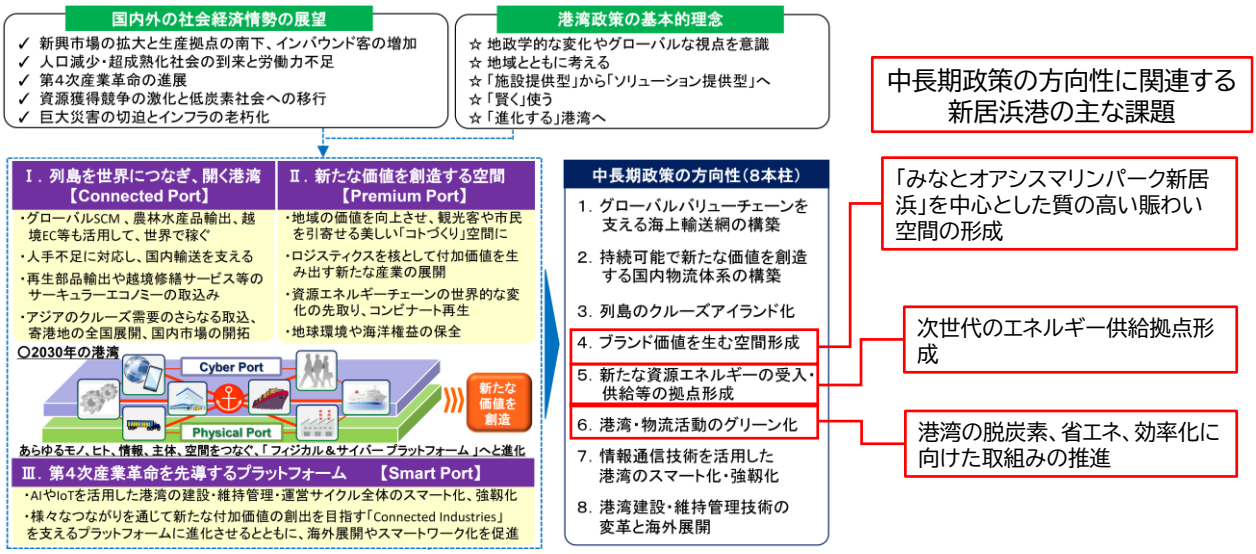
4. 上位関連計画

4.1　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策定された「PORT2030」は、2030年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を取りまとめた計画である。

2030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、3つの柱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づけており、今後の整備推進が望まれている。（図 4.1）



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

図 4.1　港湾の中長期政策「PORT2030」の概要

（2）四国港湾ビジョン 2040～「効･創･適」新しい港の様式～

四国地方整備局で策定された「四国港湾ビジョン2040」は、10～20年後の将来を見据え、「港湾による物流･人流の高度化」と「港湾空間の活用による付加価値力の創出」による四国の持続可能な発展の実現に向けた、今後特に推進すべき3つの未来像等をまとめている。

港湾物流の効率化やデータ連携、フェリー･RORO等の効率向上等による「労働力不足に立ち向かう港湾」、港湾空間を活用した賑わい創出、地域産業の競争力強化、クルーズ受入環境整備等による「地域に新たな価値を産み出す港湾」、大規模災害対策の強化や災害時物流経路の確保、脱炭素社会への適応等による「自然環境の変化に対応する港湾」の3つが未来像として挙げられている。（図 4.2）



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

図 4.2　四国港湾ビジョン 2040～「効・創・適」新しい港の様式～

（3）四国圏広域地方計画

平成28年に四国地方整備局で策定された国土形成計画の四国圏版であり、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。（図 4.3）

新居浜港においては、四国圏の発展に向けた目標のうち、「南海トラフ地震への対応力の強化等、安全で安心して暮らせる四国」「地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮する四国」「歴史・文化、風土を活かした個性ある地域づくりを進め、人をひきつける四国」が取組として関連してくると考えられる。



出典：国土交通省「四国圏広域地方計画（平成 28 年3月）」

図 4.3　四国圏広域地方計画の概要

4.2　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。新居浜港に関連する施策としては主に11の施策が関連している。（図 4.4）

その他、各エリアの特色を生かした地域振興を図るためのエリア構想があり、新居浜港が含まれる東予港エリアではエリアコンセプトとして「ものづくり産業と魅力ある自然や歴史文化資源等を核として地域の発展を支える活力創造エリア」が設定されている。



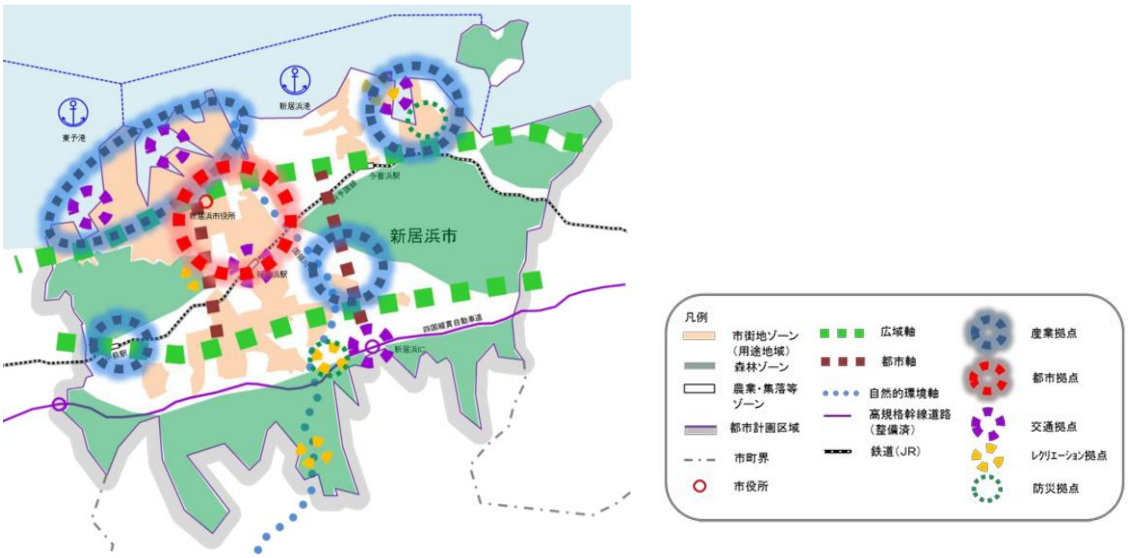
出典：愛媛県「愛媛県総合計画」（令和 5 年 6 月）

図 4.4　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）新居浜都市計画区域マスタープラン

都市計画区域マスタープランは、一体の都市として整備、開発及び保全すべき区域として定められる都市計画区域全域を対象とし、長期的視点に立った都市の将来像を明確にし、それを実現するために区域区分をはじめとした都市計画の基本的な方針を定めるものである。

具体的には、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づけ、交通・交流機能、物流機能の充実や防災機能の向上等を図っていくこととしている。（図 4.5）



出典：愛媛県「新居浜都市計画区域マスタープラン」（平成 28 年 5 月）

図 4.5　新居浜市の都市構造のイメージ

（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」として位置づけられている。（図 4.6）



出典：愛媛県「愛媛県地域防災計画」

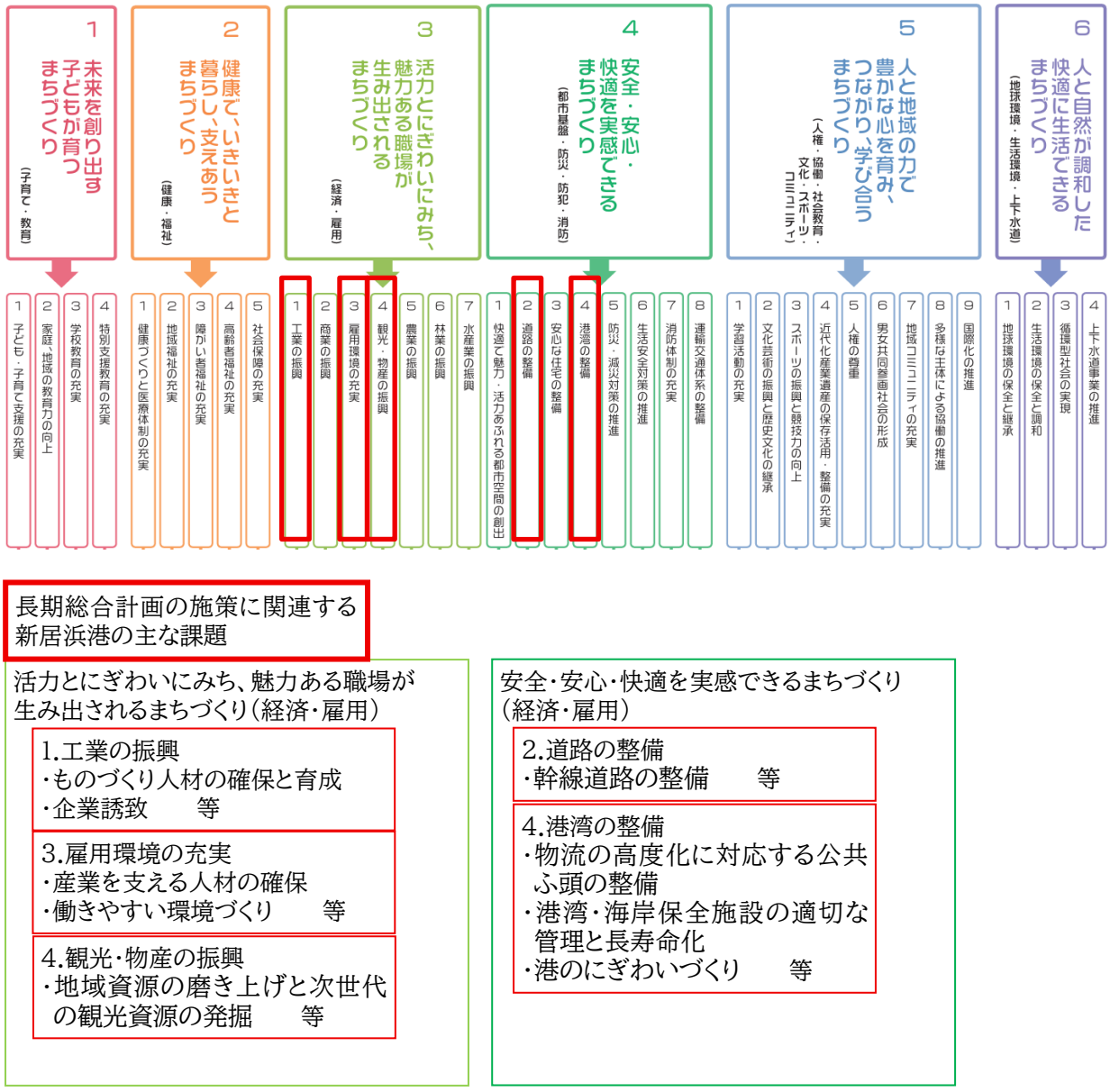
図 4.6　愛媛県内の防災拠点（港湾・漁港）

4.3　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

新居浜市のまちづくりの最上位に位置づけられる計画である。

「-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」を将来都市像とし、この実現に向け、6つの目標と掲げている。（図 4.7）



出典：新居浜市「第六次新居浜市長期総合計画」（令和3年 3 月）

図 4.7　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）

(2) 新居浜市都市計画マスタープラン

新居浜市の都市計画に関する基本的な方針で、将来の都市像や土地利用・道路・公園等の都市整備の基本的な方向性を定めたまちづくりの指針である。

新居浜港においては、「物流機能の一層の強化」、「みなとオアシスマリンパーク新居浜を軸とした賑わいの創出」、「神戸港行定期航路の維持」の大きく3つの方針を掲げている。(表 4.1)

表 4.1 港湾における整備方針

港湾における主な整備方針	概要
港湾機能の強化	• 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	• 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	• 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

出典:新居浜市「新居浜市都市計画マスタープラン」(令和3年 3 月)

(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 4.2)

表 4.2 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	• 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	• 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靭化基本法に基づく新居浜市国土強靭化地域計画を明記 • 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	• 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	• 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

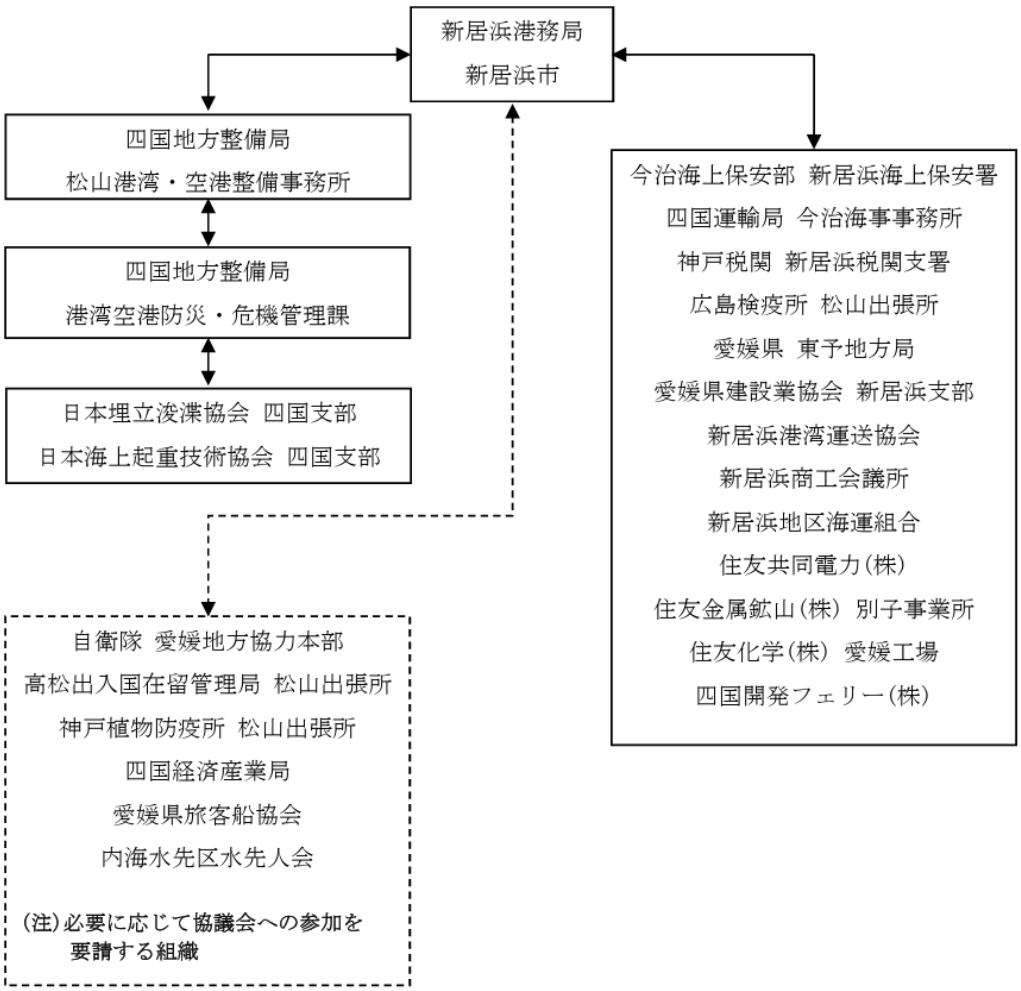
出典:新居浜市「新居浜市地域防災計画」

（4）新居浜港港湾事業継続計画（新居浜港港湾 BCP）

東南海・南海地震及びそれに伴う津波といった大規模自然災害等の発生により新居浜港の港湾機能に支障が生じた場合に、関係者の生命の安全と前提として「二次災害の発生を抑制しつつ、救援活動や緊急物資輸送のための港湾輸送能力の確保」「地域経済を維持するための許容される最低限度の港湾輸送能力の確保」「許容される期間内での重要物資等の輸送の再開」の3つの機能を実現することを目的として当該計画が策定された。

この計画では、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。（図 4.8）

緊急物資輸送を東港地区黒島第1岸壁（-7.5m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である臨港道路多喜浜ふ頭線、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。



出典：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）」（令和 3 年 2 月改訂）

図 4.8　災害時等緊急連絡網

（5）新居浜市観光振興計画

新居浜市では、人口減少、少子高齢化社会が急速に進行する中で交流人口の拡大や、地域経済の活性化を図るため、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。（図 4.9、図 4.10）



出典：新居浜市「新居浜市観光振興計画　概要版」（平成 30 年 3 月）

図 4.9　基本戦略



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
マリンパーク新居浜
の積極的な活用

出典:新居浜市「新居浜市観光振興計画　概要版」(平成 30 年 3 月)

図 4.10　実践プラン

4.4　新居浜港・東予港（東港地区）港湾脱炭素化推進計画

令和2年の政府による「2050年カーボンニュートラル」の宣言を受け、新居浜港において、港湾地域の脱炭素を目指した「新居浜港・東予港（東港地区）港湾脱炭素推進計画」を令和5年9月に策定した。

当計画は、非鉄金属、化学工業、機械製造などの産業が立地している新居浜港等において、2050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。（図 4.11）

また、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、2030年度に2013年度比46％減、2050年にカーボンニュートラルの実現を目指している。（図 4.12）



※ 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 9 月）

図 4.11　CNP 形成のイメージ図



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 9 月)

図 4.12　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

5.1 カーボンニュートラルの実現

5.2 デジタルトランスフォーメーション（DX）の進展

5.3 物流における動向

5.4 産業における動向

5.5 賑わいにおける動向

5.6 自然災害リスクの高まり

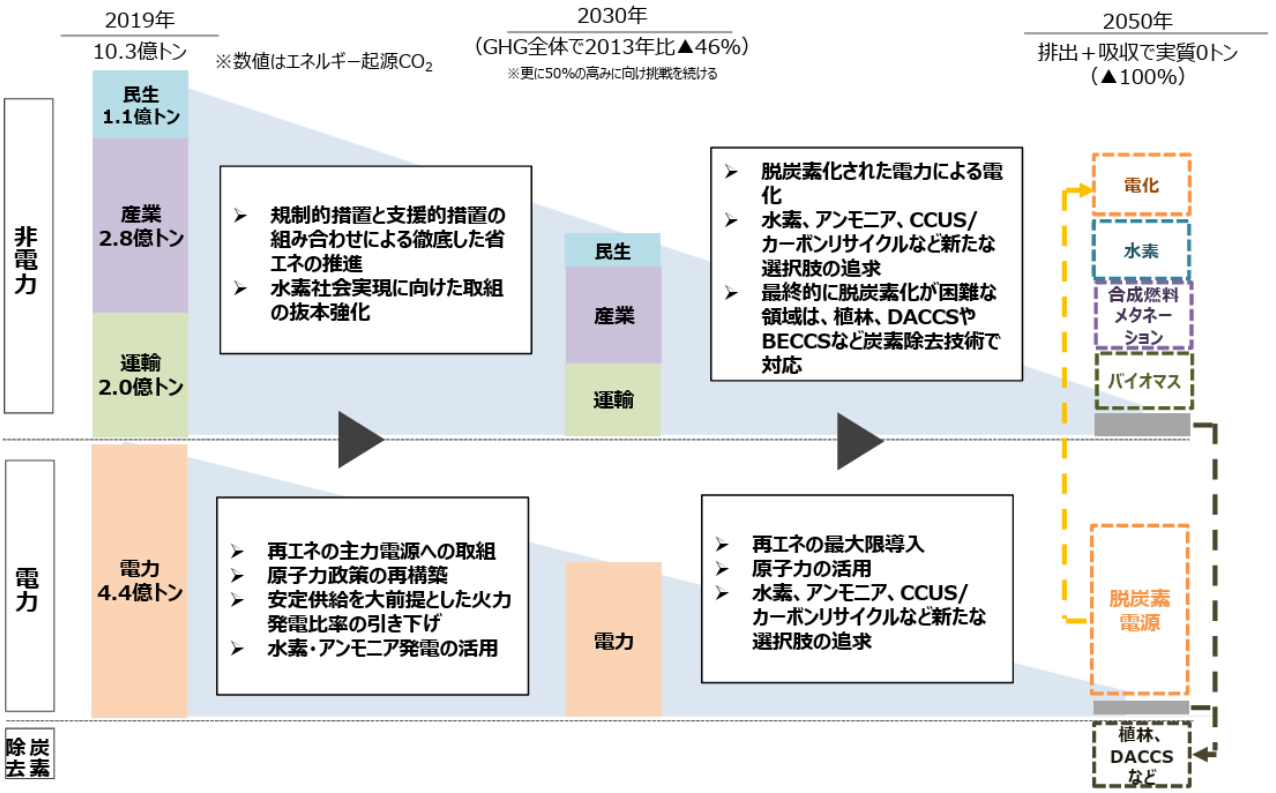
5. 新居浜港を取り巻く情勢の変化

5.1　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、2015年に採択されたパリ協定を受け、令和2年10月、政府は、2050年までに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、2050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。（図 5.1）



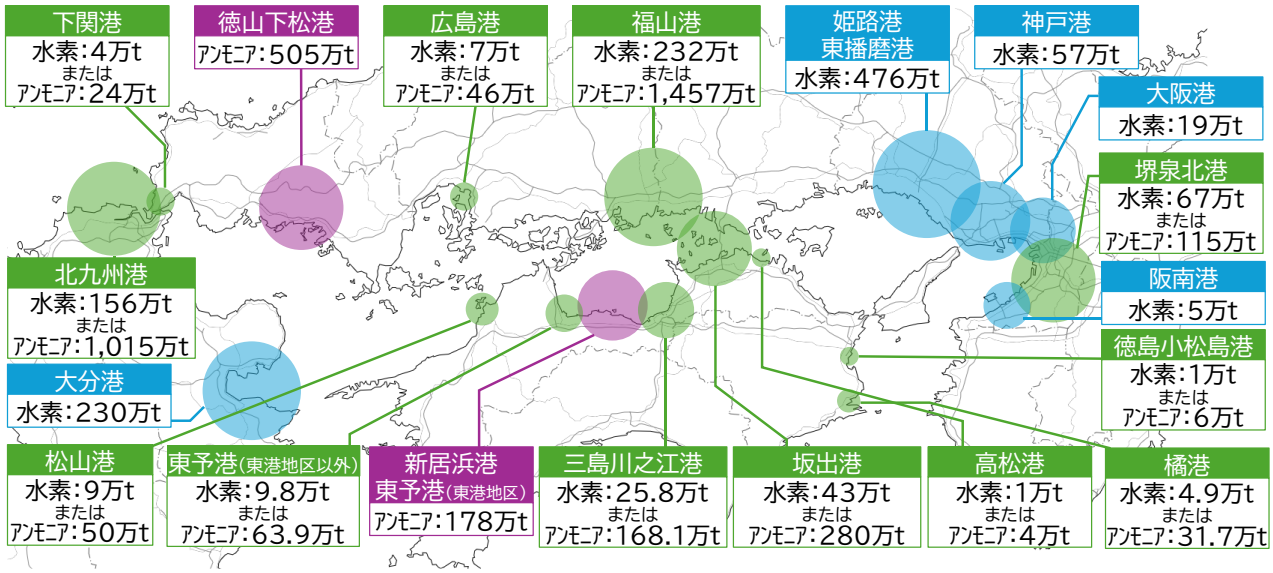
出典：内閣官房 他「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和 3 年 6 月）

図 5.1　2050 年カーボンニュートラル実現に向けたフロー

（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が進められており、令和7年12月時点で全国60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 5.2）



※円の大きさはアンモニア換算量

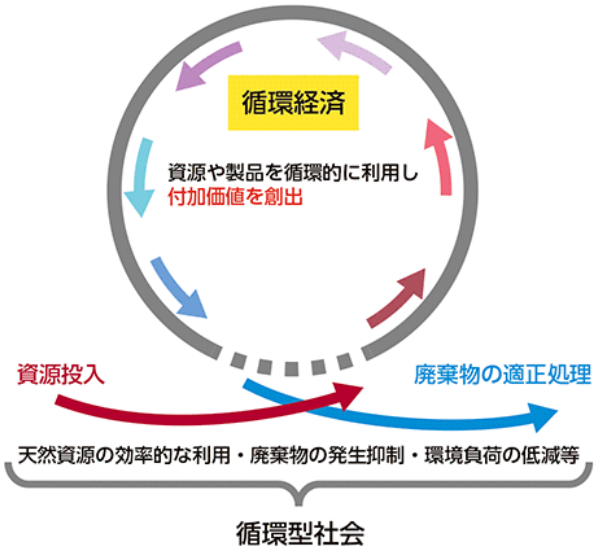
出典:各港湾の港湾脱炭素化推進計画(令和7年 12月時点)

図 5.2　瀬戸内地域港湾の水素・アンモニア需要量（2050 年）

(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)とは、従来の大量生産、大量消費、大量廃棄型の経済システムから、資源を効率的かつ循環的に利用し、廃棄物の発生を最小限に抑えながら付加価値の最大化を目指す新しい経済システムのことであり、また、これらの取組により環境への負荷が低減される社会を循環型社会という。これらの動きは、事業活動の持続可能性を高めるため、ポストコロナ時代における新たな競争力の源泉となる可能性を秘めている。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。(図 5.3)

この流れを受け、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するため、広域的な資源循環ネットワークやリサイクル産業の形成を目指している。(図 5.4)



出典:環境省「令和 7 年版 環境白書・循環型社会白書・生物多様性白書」

図 5.3 循環型社会・循環経済(サーキュラーエコノミー)の概要



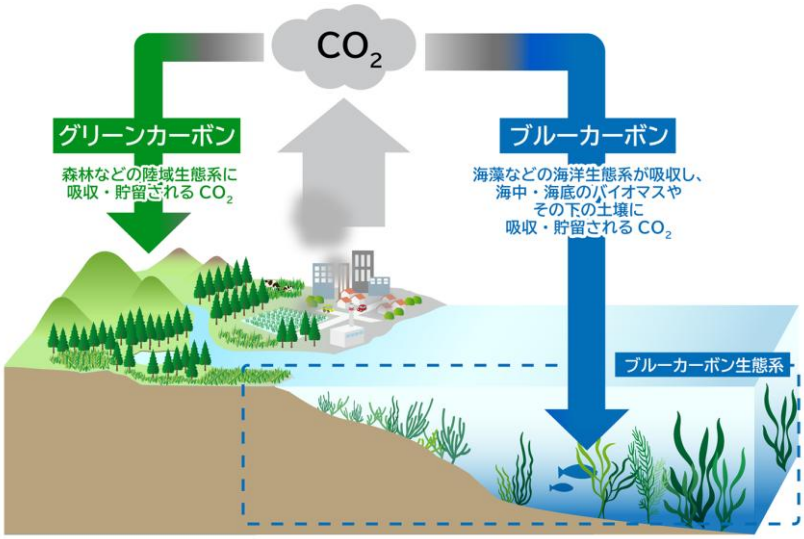
出典:経済産業省「カーボンニュートラルで環境にやさしいプラスチックを目指して(後編)」

図 5.4 資源循環ネットワークやリサイクル産業のイメージ

(4) ブルーカーボン生態系の活用

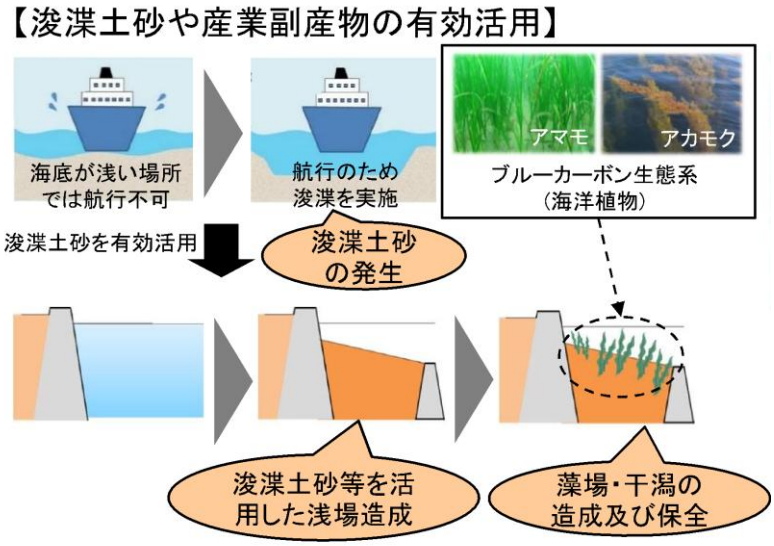
海洋生態系が光合成をすることで大気中の二酸化炭素を吸収し、海中や海底に長期間貯留する炭素のことをブルーカーボンという。(図 5.5)平成 21 年に国連環境計画(UNEP)が公表した報告書「Blue Carbon」にて紹介され、吸収源対策の新たな選択肢として注目が集まっている。

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、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



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」

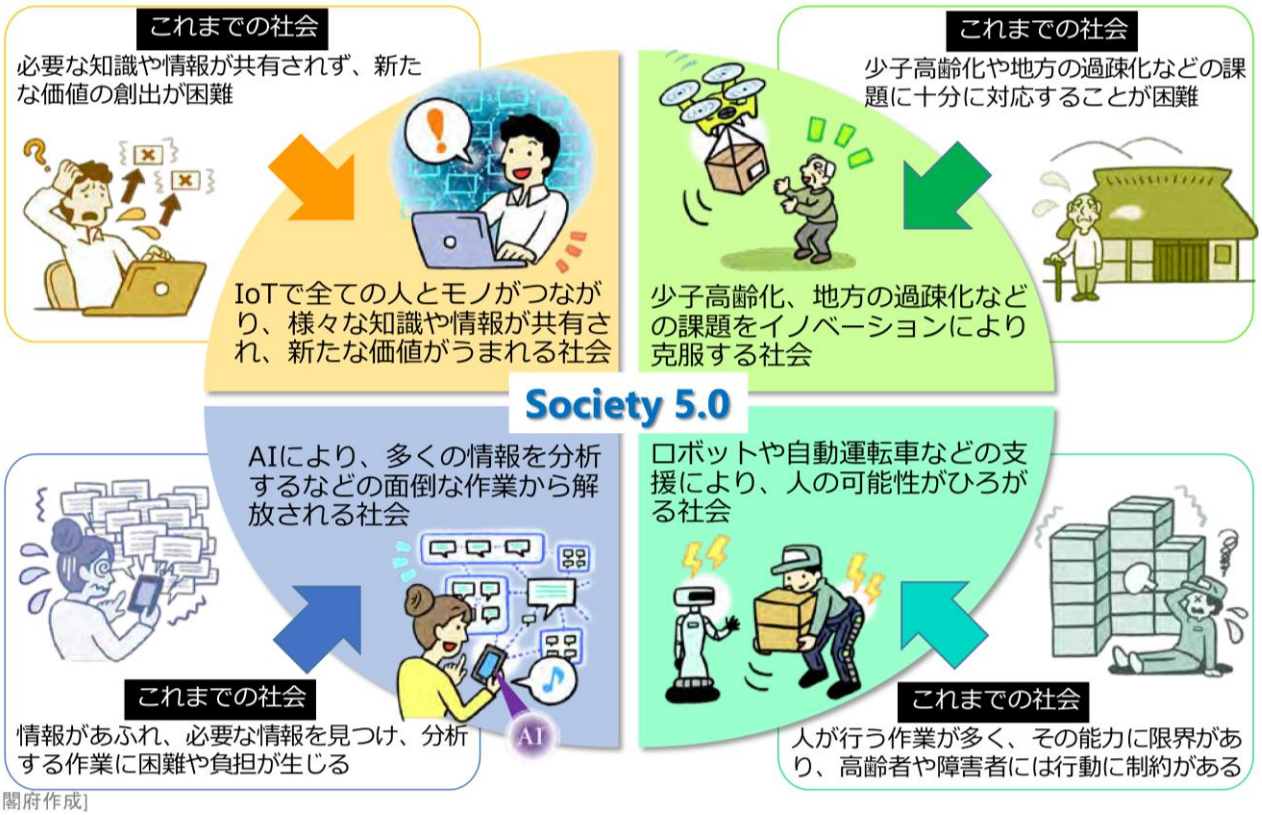
図 5.6 ブルーインフラの整備イメージ

5.2　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。(図 5.7)



[内閣府作成]

出典:内閣府「Society5.0 とは」

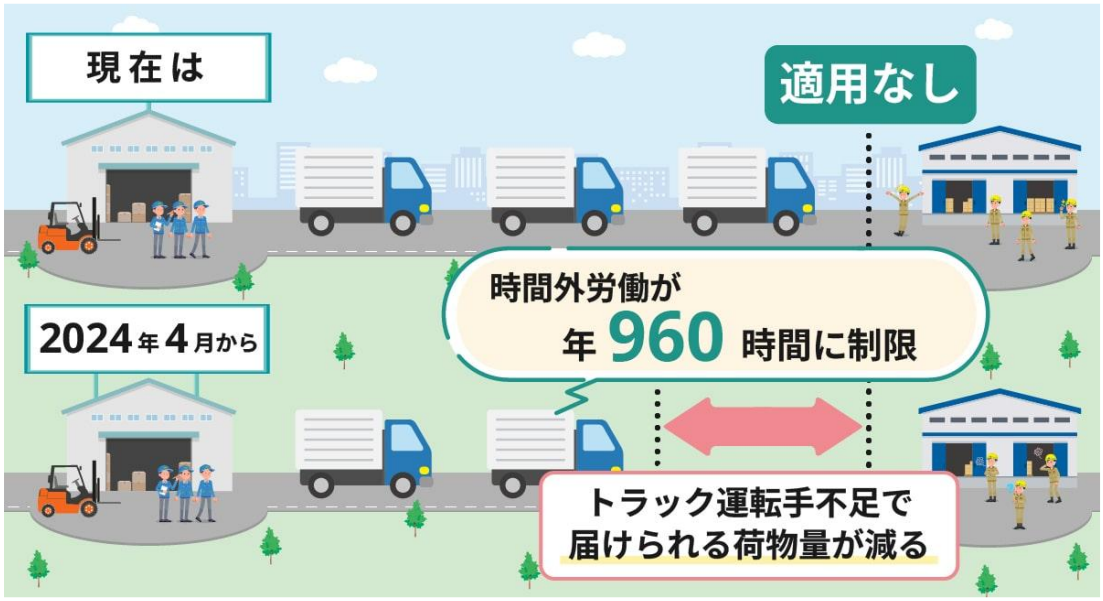
図 5.7　Society5.0 で実現する社会

5.3　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。（図 5.8）

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。



出典：BtoB プラットフォーム物流「物流の 2024 年問題とは？企業への影響やとるべき対策について解説」

図 5.8　2024 年問題によって生じる変化

（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。（図 5.9）

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.適正な運賃の収受、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）	

出典：内閣府「物流革新緊急パッケージ」（令和 5 年 10 月）より作成

図 5.9　物流革新緊急パッケージの主な施策

（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緊急支援事業」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 5.1）

表 5.1　愛媛県における物流に関する支援事業

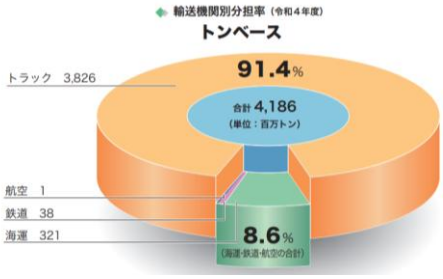
	愛媛県トラック物流効率化等緊急支援事業	愛媛県海運利用トライアル事業
目的	営業用トラック事業者が実施する物流効率化や人材の確保への支援	トラック等の輸送から船舶輸送への転換（モーダルシフト）を図るほか、県内港利用の促進による航路の維持・拡充
対象者	県内に本社又は営業所を有するトラック事業者で下記の補助対象事業のいずれかを実施する事業者	愛媛県内に工場等を有する荷主及び物流事業者（※個人事業主を除く）
補助対象事業	・輸送の効率化に資する機器、システムの導入 ・荷役作業の効率化を図る機器等の導入 ・共同配送や中継輸送の実施 ・若年層・女性・外国人など多様な人材の採用・活躍を推進する事業 ・施設や設備の整備を伴わず実施する事業で、次のいずれかに該当するもの （就職説明会等の開催、研修・キャリアパス制度の導入、各種資格取得支援等）	・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	25～200 万円 ※補助率は 1/2 以内	10～100 万円

出典：愛媛県「令和 8 年度物流トラック効率化等緊急支援事業（案）について」及び愛媛県商工会連合会「愛媛県海運利用トライアル事業の実施について」より作成

(4) トラック運送業界の動向

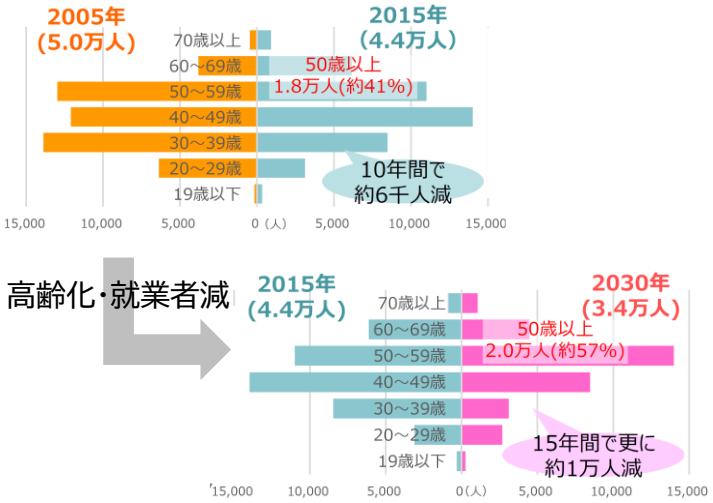
全国的に貨物輸送はトラック輸送がトンベースで約9割を占めているが、トラックドライバー不足とともにドライバーの高齢化が進行しており、将来更にトラックドライバーが減少することが懸念されている。(図 5.10、図 5.11)

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。(図 5.12)その対応策の一つとしてモーダルシフトが注目されている。(図 5.13)



出典:全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業現状と課題 2024」

図 5.10 輸送機関別分担率



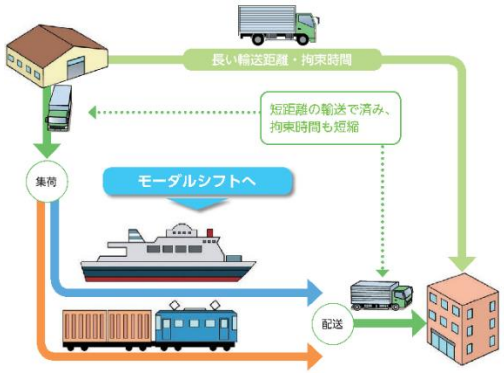
出典:四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040」

図 5.11 四国における道路貨物輸送業就業者数の推移



出典:国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会 第５回検討会」

図 5.12 時間外労働の上限規制イメージ



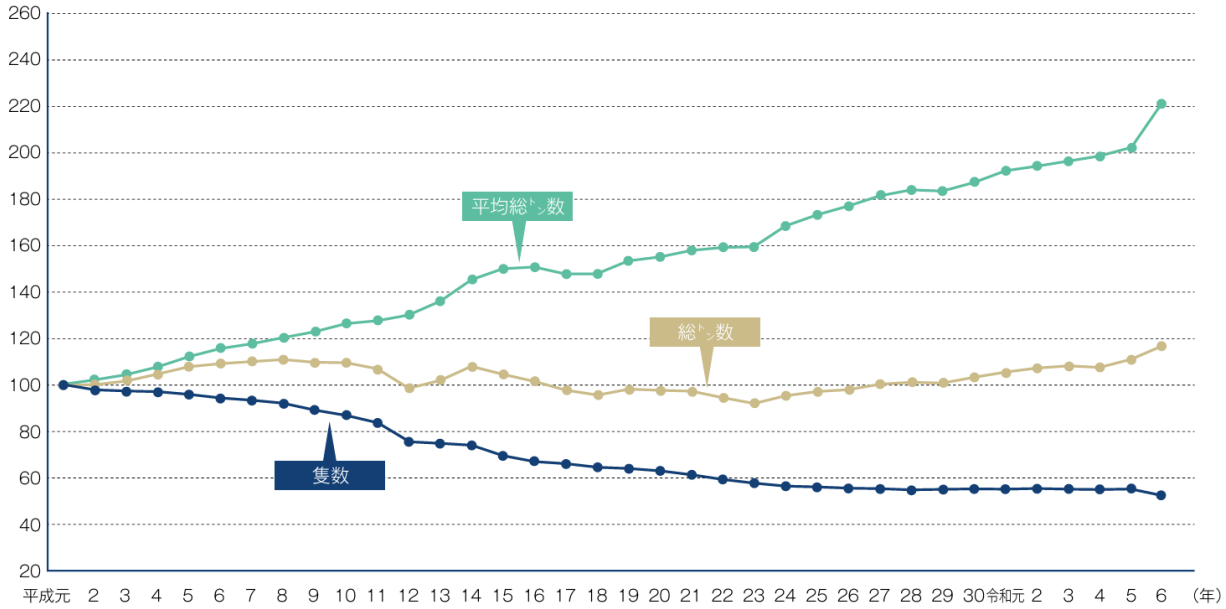
出典:国土交通省「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ」

図 5.13 改善に向けた対応例：モーダルシフト

（5）船舶の大型化

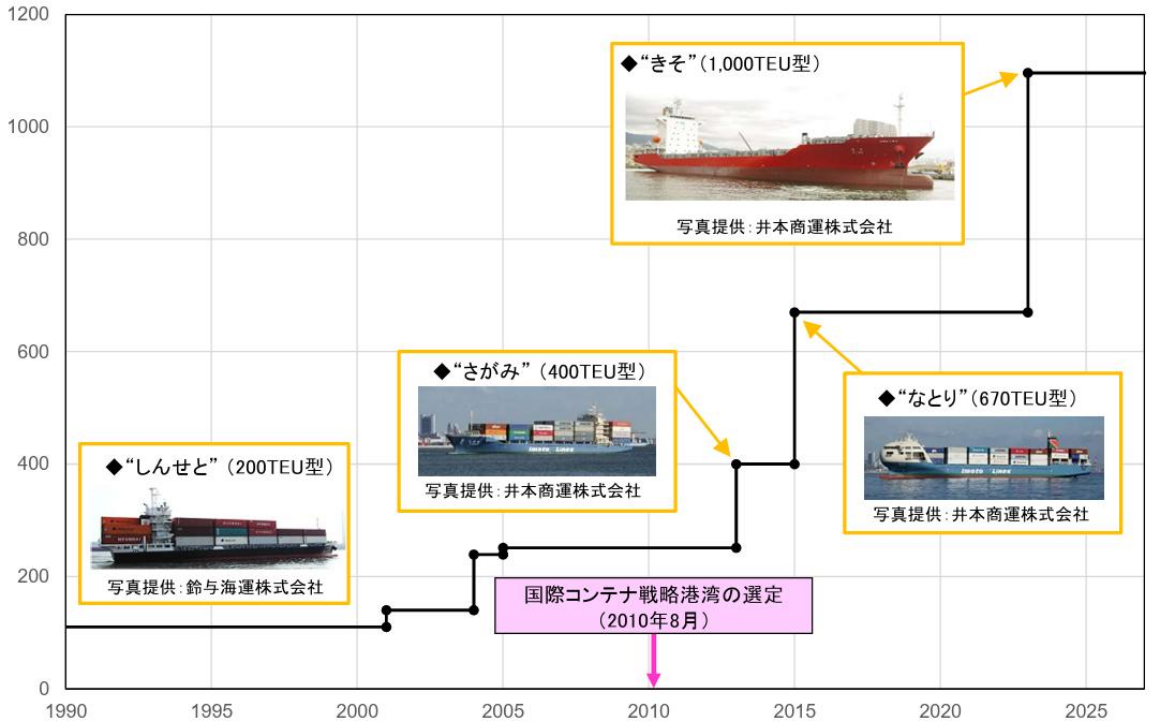
内航船において船舶数の減少・船舶総トン数の増加がみられ、船舶の大型化が進んでいる。（図 5.14、図 5.15）

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 5.14　内航船舶量の推移（平成元年 3 月 31 日を 100 とした指数）

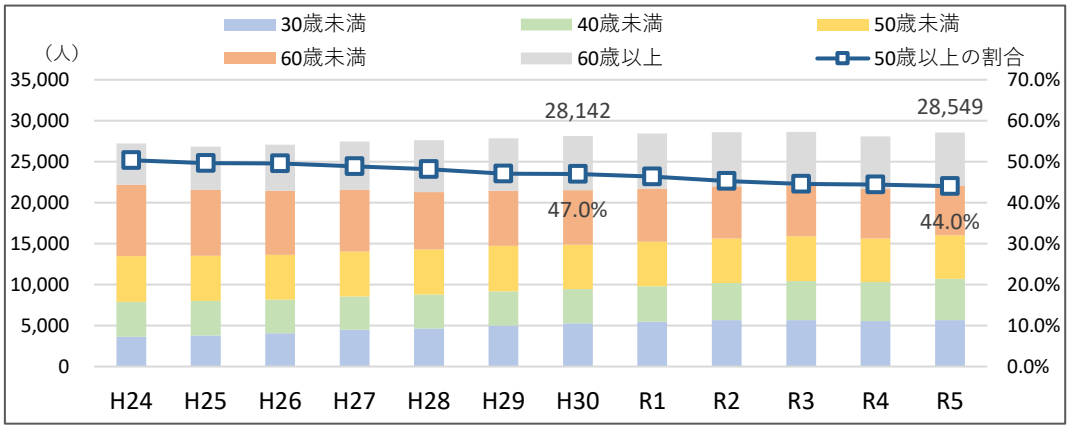


出典：国土交通省「港湾・海運を取り巻く状況（令和 6 年 2 月 13 日）」

図 5.15　内航コンテナ船の最大船型の推移

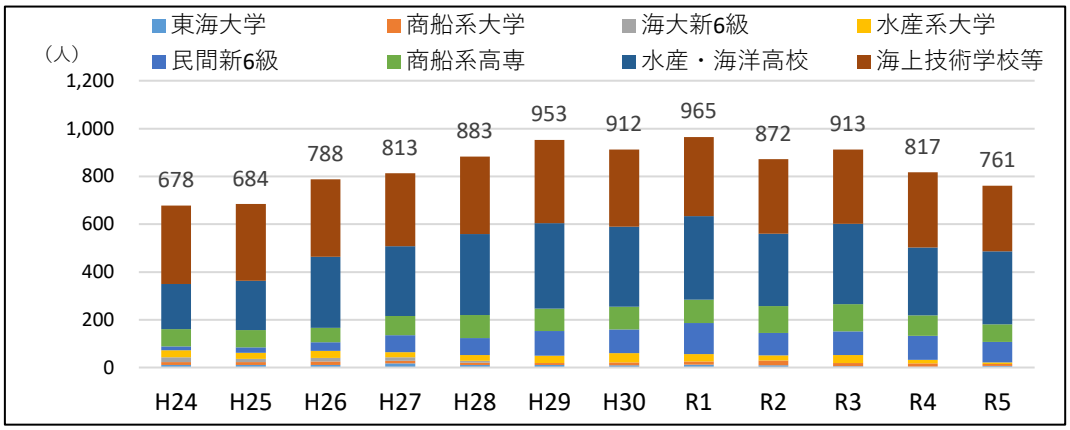
(6) 内航船員確保の喫緊性

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。(図 5.16、図 5.17)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4.6倍となっており、船員の確保が急務となっている。(図 5.18)



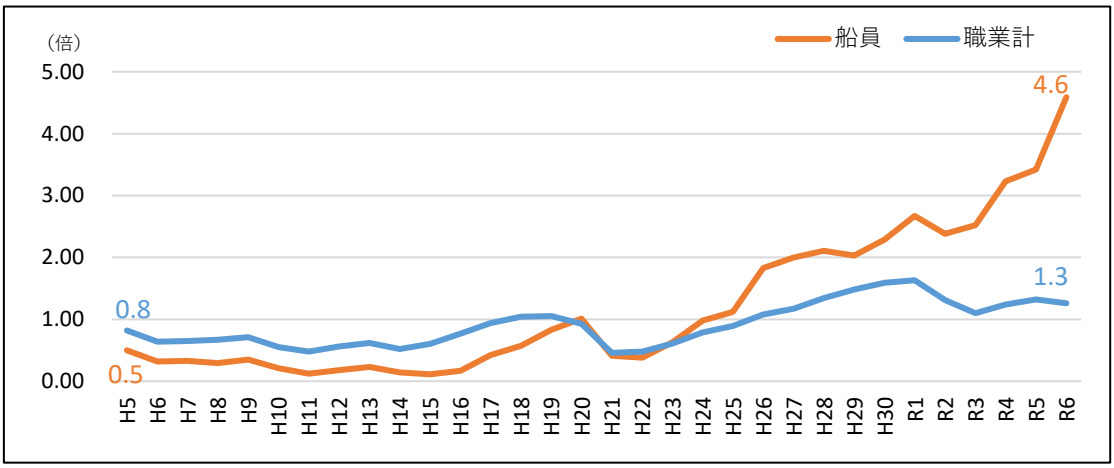
出典:日本内航海運組合総連合会「データで読み解く内航海運～2024 年度版～」

図 5.16 内航船員の推移・年齢層



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

図 5.17 内航船に採用された新規就業者数の推移



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

図 5.18 船員の有効求人倍率

5.4　産業における動向

（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。（表 5.2）

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。（図 5.19）

表 5.2　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ー	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･国土強靭化
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	-	-	-



出典：経済産業省「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」

図 5.19　カーボンニュートラルに伴う成長が期待される産業

（2）国内投資の増加に向けた動き

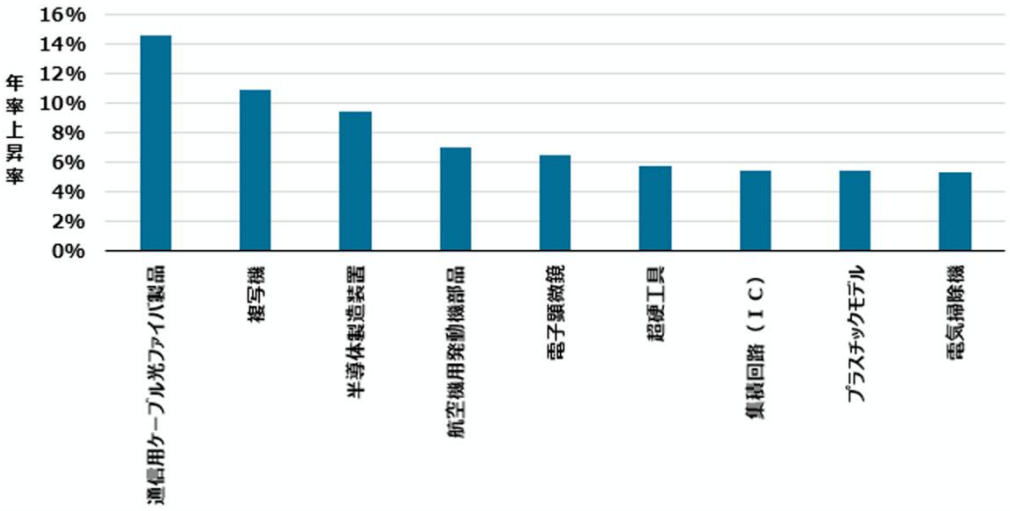
コストカット型の経済から高付加価値創出型の経済への移行に向け、積極的な国内投資の拡大を目指し、民間企業投資額の目標として、2030年度に135兆円、2040年度に200兆円を設定した。この目標が実現できれば内需が成長し、製品やサービスの輸出が拡大され、2040年度の名目GDPが約1,000兆円になることが試算されている。（図 5.20）

これまで海外での生産が重視されていたが、近年では国内生産拠点重視の方向性にシフトしており、中でも、通信用ケーブル光ファイバ製品や複写機等の極めて高い精度や品質、信頼性が求められる製品の国内生産が増加している。（図 5.21）



出典：経済産業省「『経済産業政策の新機軸』第４次中間整理について」（令和７年７月）

図 5.20　民間企業設備投資額の推移と官民目標



出典：経済産業省「地方での投資促進に向けた産業用地の確保について」（令和７年10月）

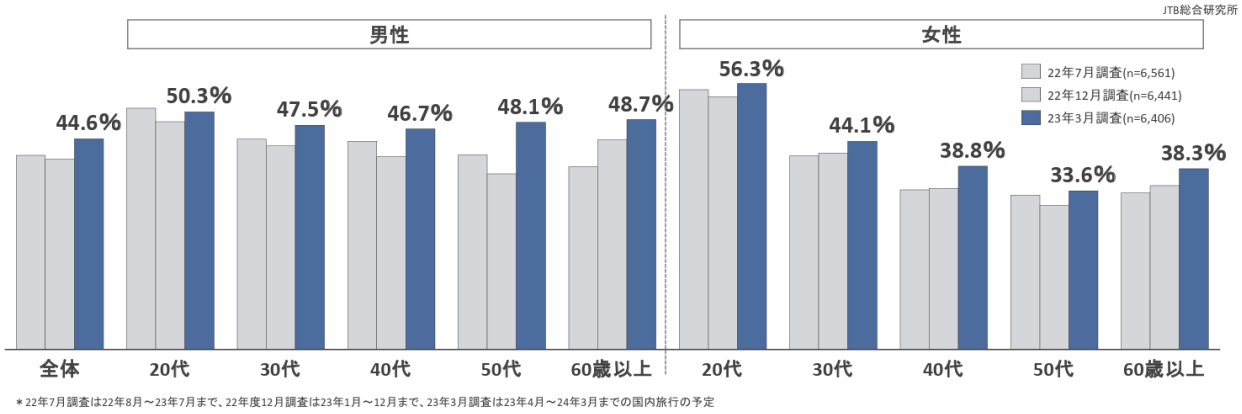
図 5.21　国内生産が増加した主な品目

5.5　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。（図 5.22）

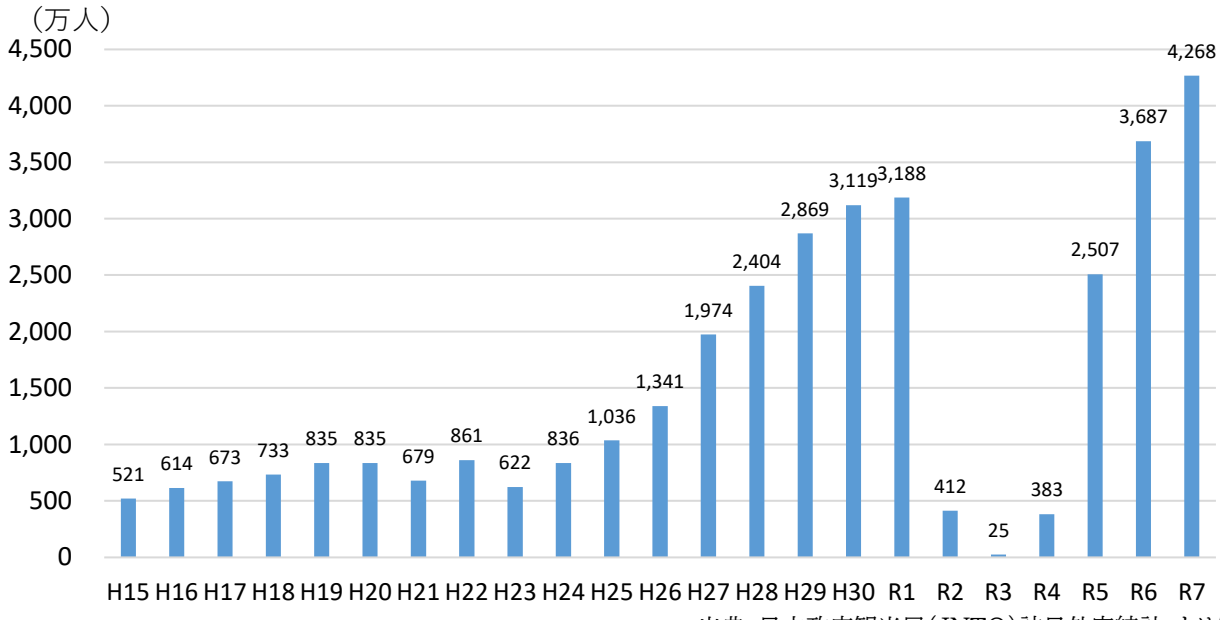


出典：JTB 総合研究所「新型コロナウイルス感染拡大による、暮らしや心の変化と旅行に関する意識調査（2023 年 3 月実施）」（News Release 2023 年 6 月号）

図 5.22　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）

（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、過去最大となっており、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。（図 5.23）



出典：日本政府観光局（JNTO）訪日外客統計」より作成

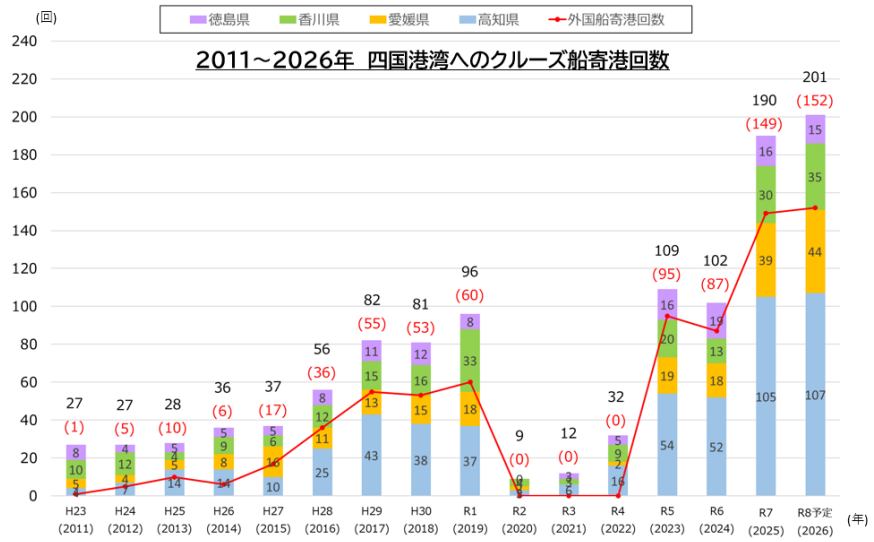
図 5.23　訪日外国人旅行者数の推移

(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)

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、新型コロナ感染症が発生・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)

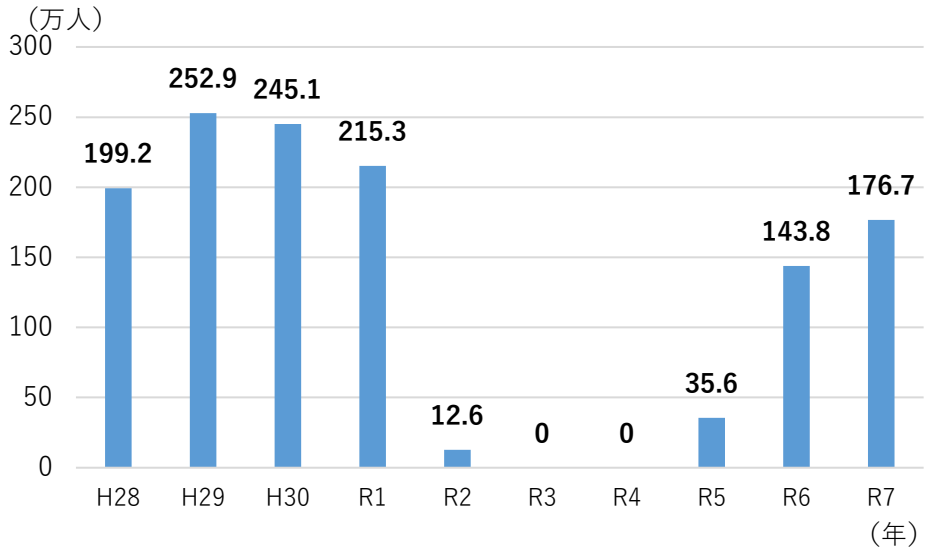
また、平成29年から瀬戸内海の島々を巡る小型クルーズ船「ガンツウ」が運航を開始するなど、クルーズ船需要は非常に大きくなっている。(図 5.26)



※()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)

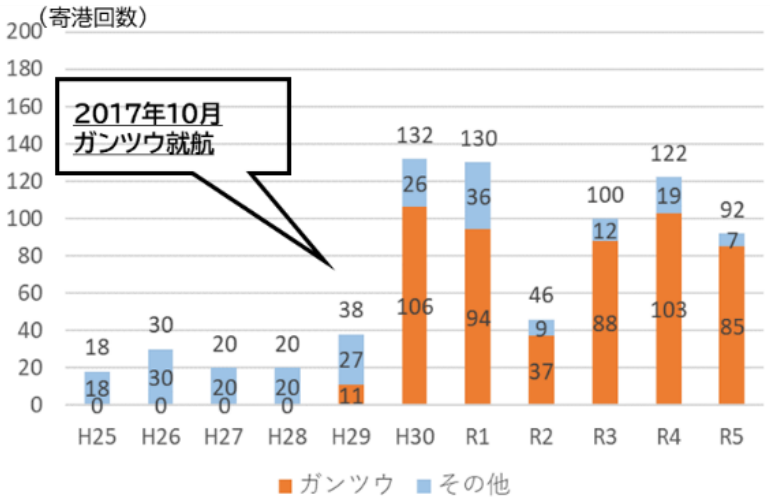
図 5.24 四国港湾へのクルーズ船寄港回数



※令和 7 年は速報値

出典:国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数(2025 年速報値)」

図 5.25 訪日クルーズ旅客数の推移

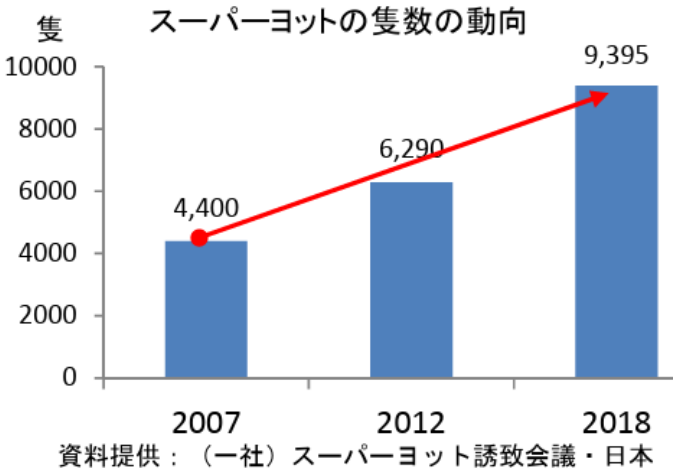


出典:国土交通省「四国におけるクルーズ船の寄港状況について」（令和 6 年 10 月）

図 5.26　四国における邦船クルーズの寄港回数の内訳

（4）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。（図 5.27、表 5.3）



出典:国土交通省「スーパーヨットの概要」

図 5.27　日本国内のスーパーヨットの隻数の動向

表 5.3　スーパーヨッ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
	40.22m	10日	￥15,230,000
2015	44.94m	10日	￥17,525,000
	54.45m	3日	￥3,428,360
	91.50m	30日	￥45,000,000
2016	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

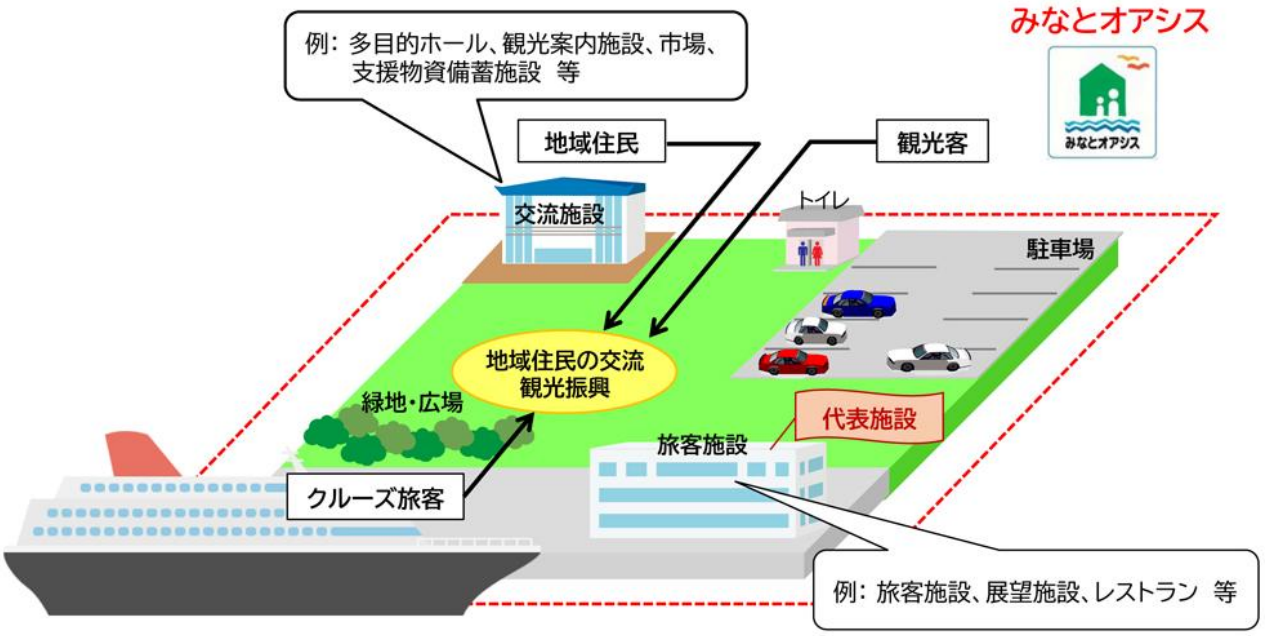
出典:国土交通省　資料「スーパーヨットの概要」

（5）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。みなとオアシスの規模や構成施設は各施設によって異なるが、観光や港の情報発信、交流拠点、催し物を実施するための施設が最低限求められる（多目的ホール、観光案内施設、市場、支援物資備蓄施設等）。（図 5.28）

令和8年1月13日時点で全国の登録数は170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：一般社団法人 ウォーターフロント協会「みなとオアシスとは」

図 5.28　みなとオアシスのイメージ

（6）港湾緑地における官民連携の推進

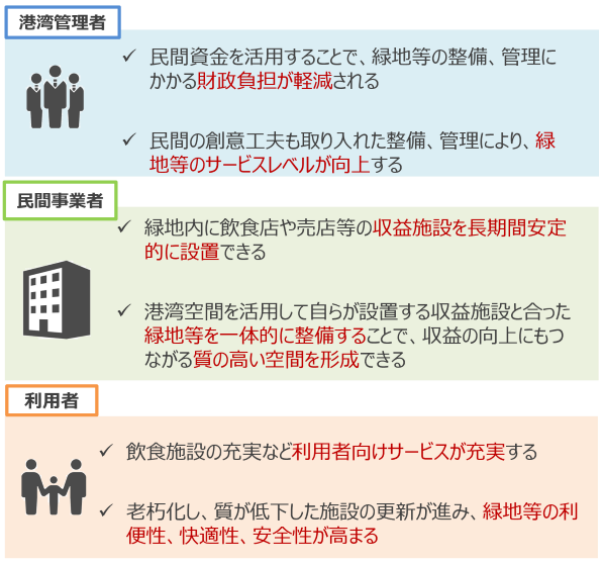
港湾管理者の厳しい財政制約等により、港湾緑地等の十分な維持管理や更新がなされておらず、老朽化・陳腐化が進展している。そこで、令和4年12月に、官民連携による賑わい空間を創出するため、港湾における緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益還元として港湾緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、港湾緑地等の貸付けを可能とする港湾環境整備計画制度（みなと緑地PPP）が創設された。（図 5.29）

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。（図 5.30）



出典：国土交通省「みなと緑地 PPP（港湾環境整備計画制度）」

図 5.29　制度のイメージ



出典：国土交通省「みなと緑地 PPP（港湾環境整備計画制度）」

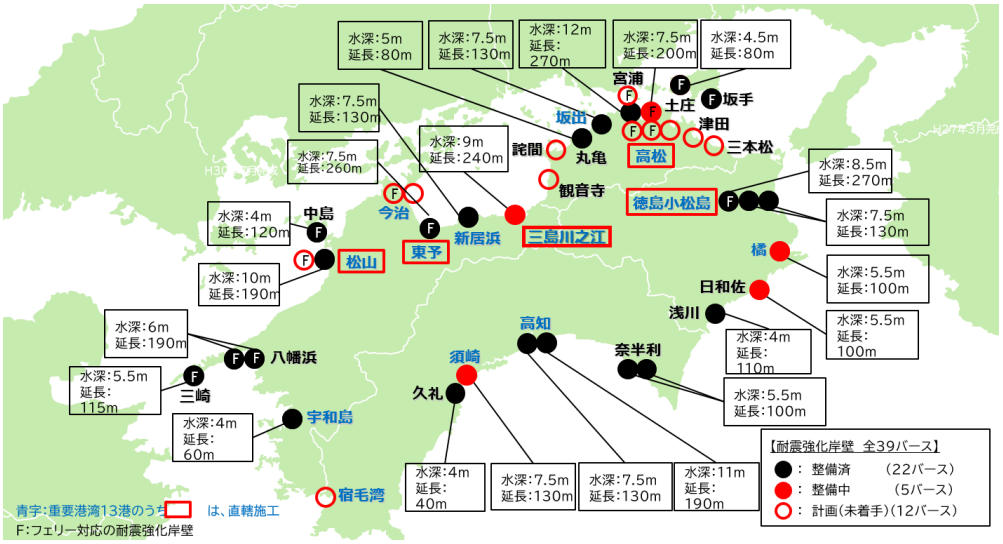
図 5.30　制度活用によるメリット

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）



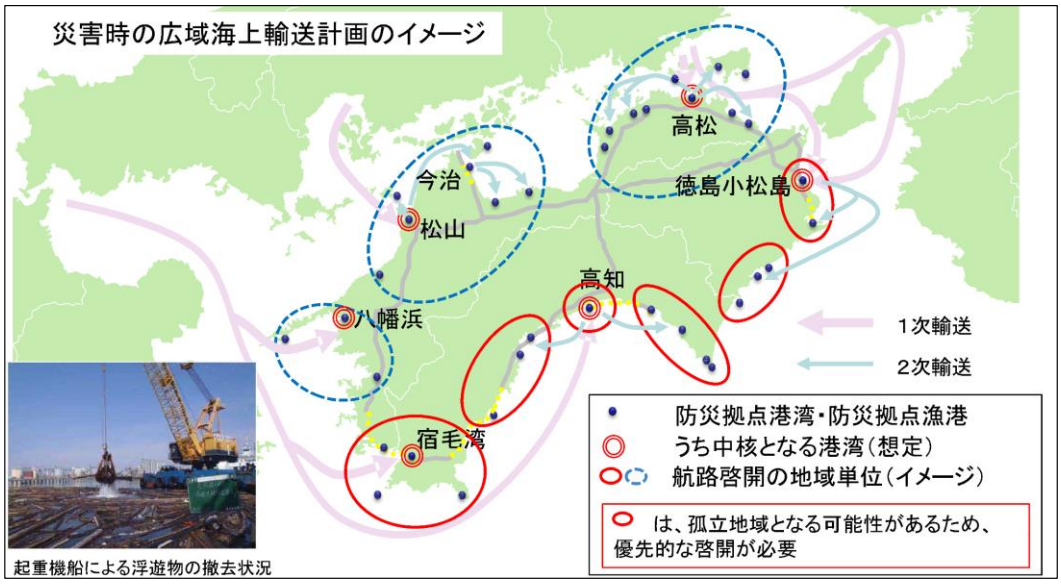
出典:四国地方整備局調べ（令和 8 年 4 月末時点）

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

（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、臨海部の強靭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・臨海部の強靭化に関する方針、災害時の港湾の位置づけ等について強化、明確化された。（図 5.33）

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づけられ、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組のこと。

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 5.33　「協働防護」に係る対策例（イメージ）

6 .新居浜港の課題

6.1 物流・産業における課題

6.2 環境・エネルギーにおける課題

6.3 観光・交流における課題

6.4 防災・維持管理における課題

6. 新居浜港の課題

2～5章で整理した内容や各事業者の声を受けて、港湾が果たす役割である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」ごとに課題を整理した。

表 6.1　新居浜港の課題と概要

港湾の役割	課題	
物流・産業	課題①	船舶大型化や貨物需要増大に対応した港湾機能の不足
	課題②	モーダルシフトの進展に対応した港湾機能の不足
	課題③	港湾物流ネットワークの連携不足
	課題④	産業構造の変化への対応
	課題⑤	港湾物流倉庫や企業誘致のための産業用地の不足
	課題⑥	デジタル技術の活用への対応
	課題⑦	港湾労働者不足や労働環境の改善への対応
環境・エネルギー	課題⑧	脱炭素社会の実現に向けた次世代エネルギーへの転換・拡大への対応
	課題⑨	豊かな自然環境と産業との両立
観光・交流	課題⑩	自然・産業・歴史の地域資源を活用した賑わいの創出
	課題⑪	地元住民を中心とした来訪者の多様なニーズへの対応
	課題⑫	国内外の観光需要に対応するための受入環境の整備
防災・維持管理	課題⑬	切迫する大規模自然災害や気候変動への対応
	課題⑭	港湾施設の老朽化・陳腐化への対応

6.1　物流・産業における課題

（1）【課題①】船舶大型化や貨物需要増大に対応した港湾機能の不足

◆背景

- 新居浜港には非鉄金属や化学、機械工業等の工場が多く集積しており、四国有数の臨海工業都市として発展してきた。
- 近年船舶の大型化が徐々に進んでいる中で、大型船に対応した大水深岸壁が不足している。また、荷役設備の機能不足の声も上がっている。
- 荷役施設の効率性や瀬戸内海における地理的制約による入港制限等がある。

◆課題

- 新居浜市や周辺地域が今後発展していくには、港湾の貨物取扱能力の向上により新居浜港で荷役されることが必要不可欠である。
- 本港・内港地区では、住友化学菊本第6岸壁を除いて水深10m以上の岸壁が整備されておらず、大型外航船の入港が困難で喫水調整等で対応している。また、東港地区でも水深7.5mを超える岸壁が整備されておらず、大型船の円滑な入港に支障が生じている。
- 本港地区をはじめとした各地区で荷役機械の機能も不足している。

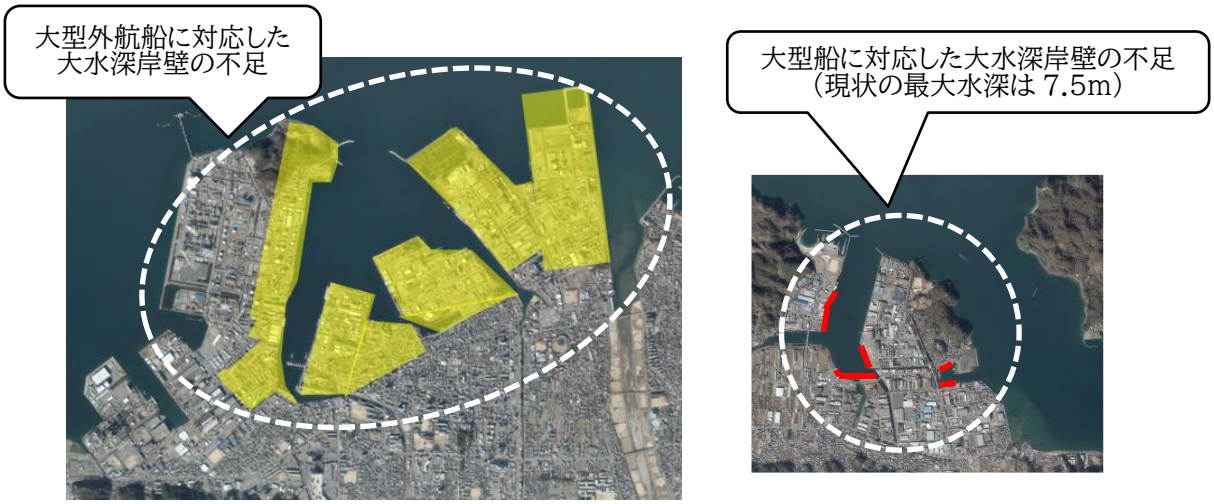
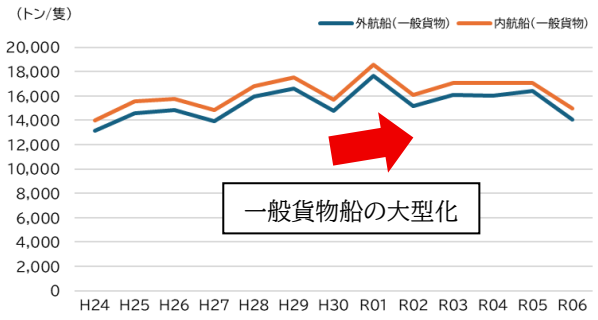


図 6.1　本港地区・内港地区（左）、東港地区・黒島地区の課題



出典：新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 6.2　一般貨物船の隻数当たりトン数

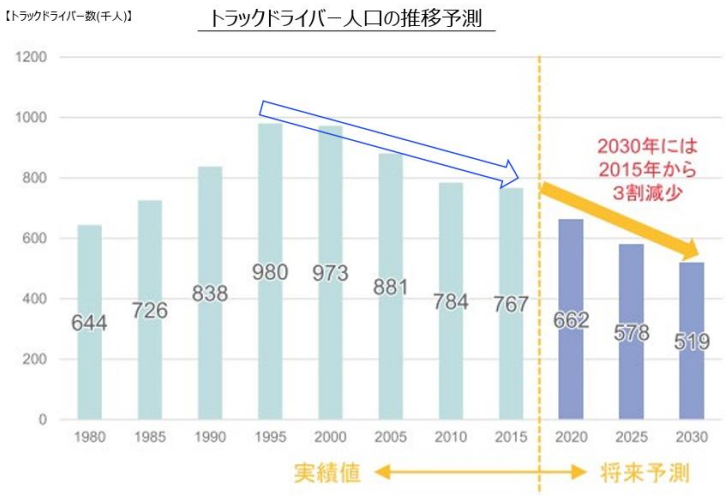
（2）【課題②】モーダルシフトの進展に対応した港湾機能の不足

◆背景

- 労働人口減少や高齢化に伴い、トラックドライバー不足が進展し、陸上輸送能力が低下している。
- トラックドライバー不足の影響で陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトのニーズが高まる中で、フェリー貨物を取り扱う垣生岸壁の背後用地は不足しているという声が聞かれる。

◆課題

- 今後、海上輸送の需要増加が見込まれる中で、内航貨物の取扱機能の拡充に向けた整備が必要。
- 新たにRORO船航路を誘致するための岸壁及び背後用地が整備されていない。
- 現在のフェリー岸壁（垣生第1岸壁）は延長が不足しており、将来の貨物需要の増加に伴う船舶大型化への対応が困難である。
- シャーシ・コンテナなどのフェリー貨物を仮置きするための背後用地が不足している。
- コンテナ船航路の船舶大型化に対応した岸壁が整備されていない。



出典：経済産業省「『物流の 2024 年問題』等に対応した物流効率化推進に関する調査研究　調査報告書」

図 6.3　トラックドライバー人口の将来予測

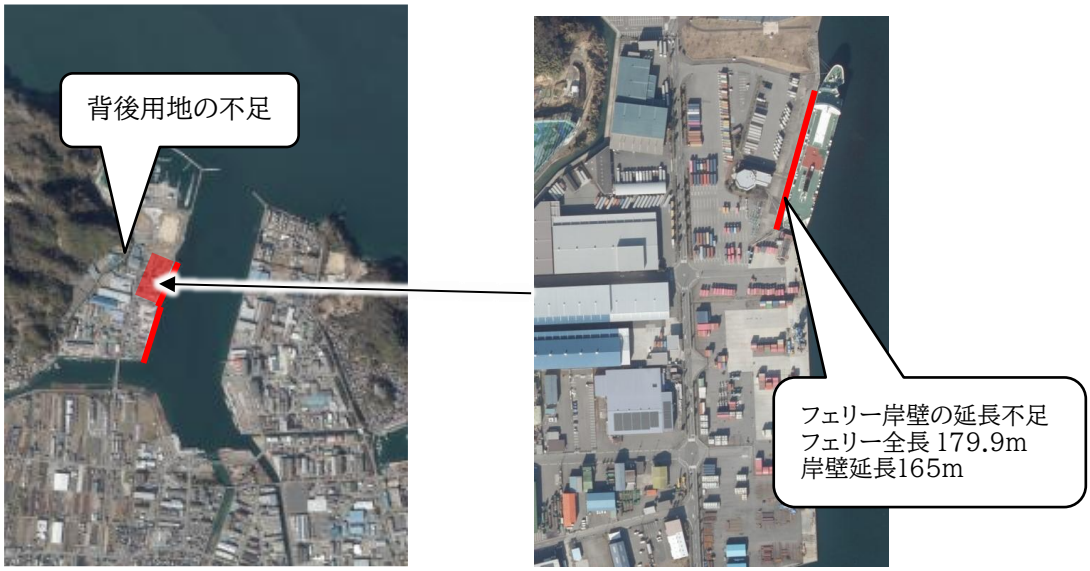


図 6.4　東港地区に関する課題

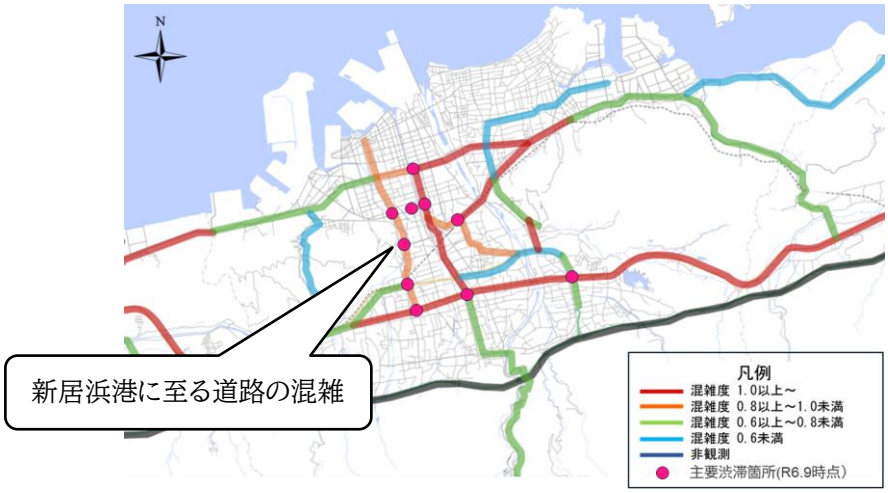
（3）【課題③】港湾物流ネットワークの連携不足

◆背景

- 新居浜港は四国の瀬戸内海側の中央部に位置し、高速道路（松山自動車道）に近接し、新居浜ICが近くにあることから、四国地域内から広域的な集貨が可能。
- 高速道路から新居浜港まで接続する道路は混雑箇所が存在しており、トラック物流に影響を与えている。
- 本港地区-東港地区間の道路は狭隘かつ、港湾物流ネットワークの連携が不足している。

◆課題

- 製品の出荷や材料の搬入に利用する道路は混雑箇所の存在や、狭隘な個所があり、物流輸送に多大な影響がある。



出典：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 6.5　臨港地域と背後圏の課題

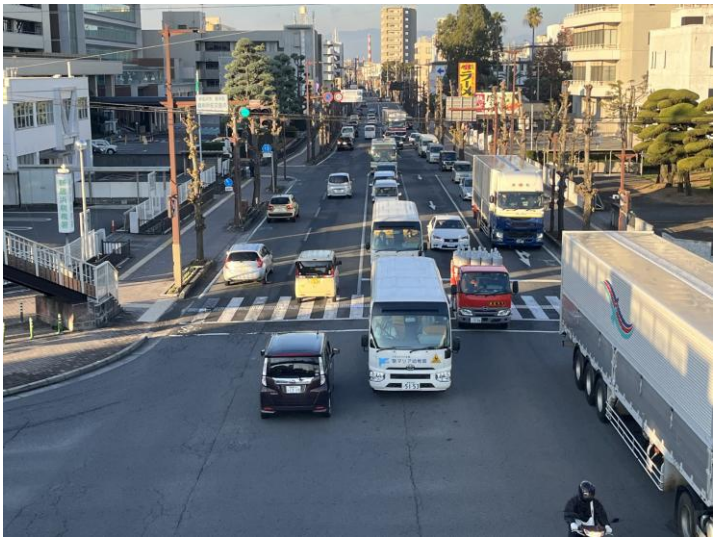


図 6.6　新居浜市内の道路（新居浜市役所前）

（4）【課題④】産業構造の変化への対応

◆背景

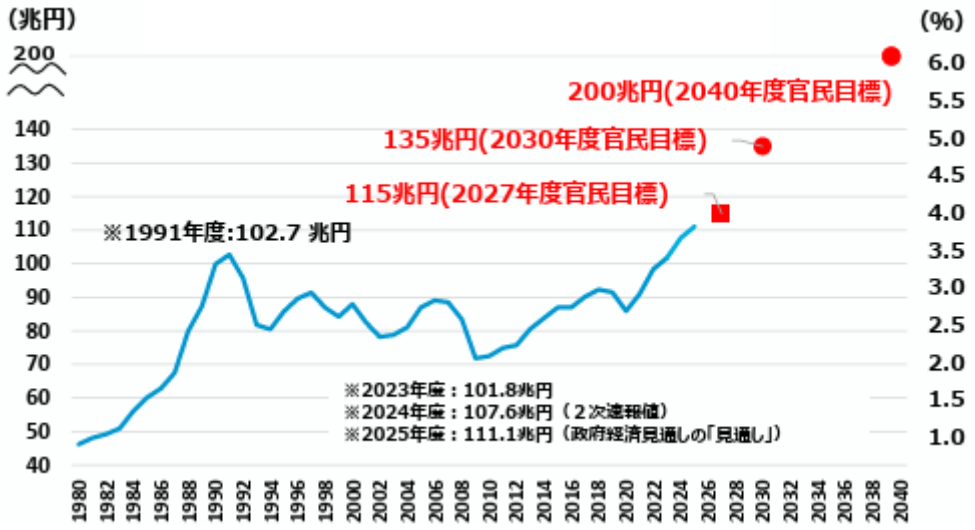
- 日本の経済成長を実現するため、日本成長戦略本部のもと、成長戦略に関する重点的に投資されるべき産業が掲げられ、民間投資費用の増大が期待される。

◆課題

- 重点的な投資によって産業構造が変化することで、取り扱われる貨物が変化することが想定される。
- こうした産業構造の変化に対応した港湾機能の強化・集積を図ることが必要。

表 6.2　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ー
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・国土強靭化
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	-



出典：経済産業省「『経済産業政策の新機軸』第４次中間整理について」（令和７年７月）

図 6.7　民間企業設備投資額の推移と官民目標

（5）【課題⑤】港湾物流倉庫や企業誘致のための産業用地の不足

◆背景

- 第六次新居浜市長期総合計画をはじめ、新居浜市では、ものづくりにおける人材育成や企業誘致が推奨されている。
- 一方、新居浜市内で整備されていた事業用地は令和元年度に完売して以降、空きがなく、市街地における用地の確保が困難となっている。
- 産業構造の変化によって様々な貨物需要が生じる中で、複数の事業者から倉庫や蔵置場所等の不足に関する声が上がっている。

◆課題

- 産業立地の促進、地域産業の発展を図っていく上で、企業のニーズに対応できる用地や倉庫等のインフラ整備が進んでおらず、港湾物流や企業活動に支障をきたす恐れがある。

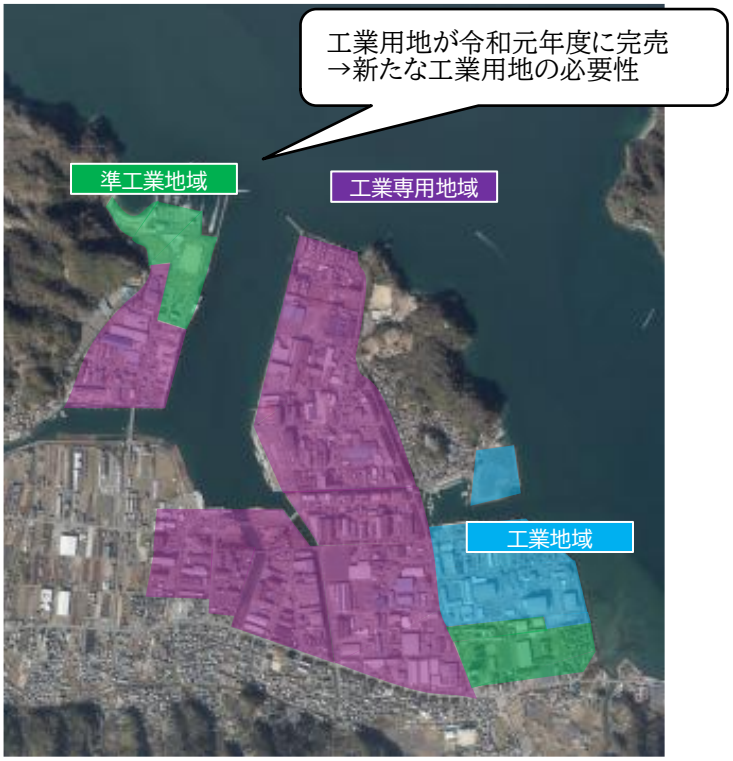


図 6.8　用途地域図

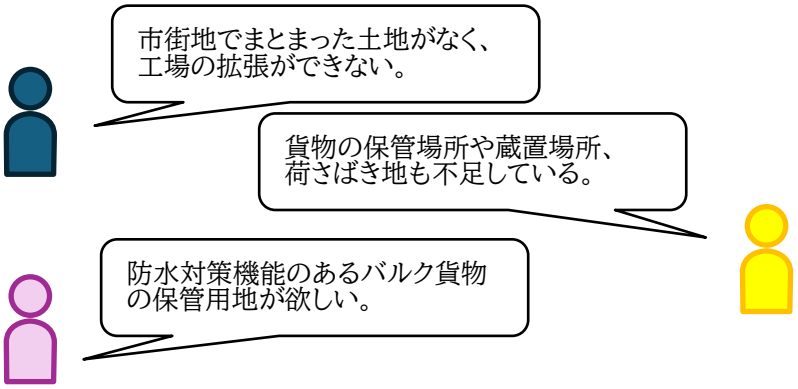


図 6.9　用地不足に関する主な意見（企業ヒアリングより）

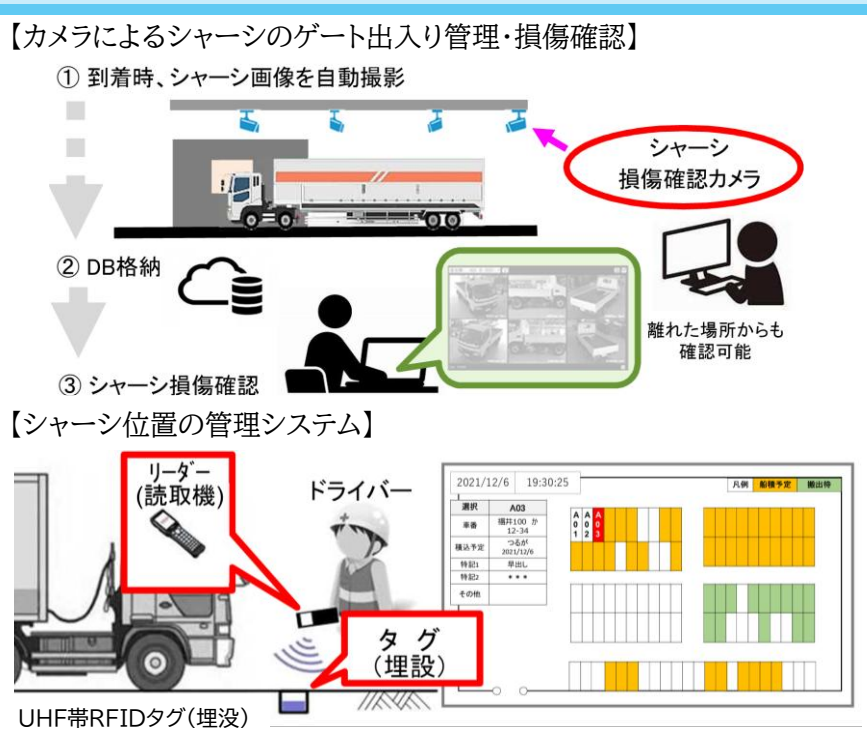
（6）【課題⑥】デジタル技術の活用への対応

◆背景

- 生産年齢人口の減少と港湾労働者の高齢化が進展し、トラックドライバーや港湾労働者の将来的な担い手不足が懸念され、物流に大きな影響が生じると考えらえる。
- AIやIoTなどの革新的なデジタル技術の進展に伴い、港湾分野においても、物流の生産性向上はもとより、港湾を取り巻く様々な社会的課題の解決手段として、デジタル技術を活用する動きが加速している。

◆課題

- 担い手不足が懸念される中で、省力化・高効率化の実現に向けたDXが推進されている一方で、デジタル技術を活用した取組が進んでいない。



出典：国土交通省「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会　資料」（令和５年２月）

図 6.10　デジタル技術を活用した港湾の生産性向上に向けた活用例



出典：Cyber Port「サイバーポートとは」

図 6.11　サイバーポートの概念図

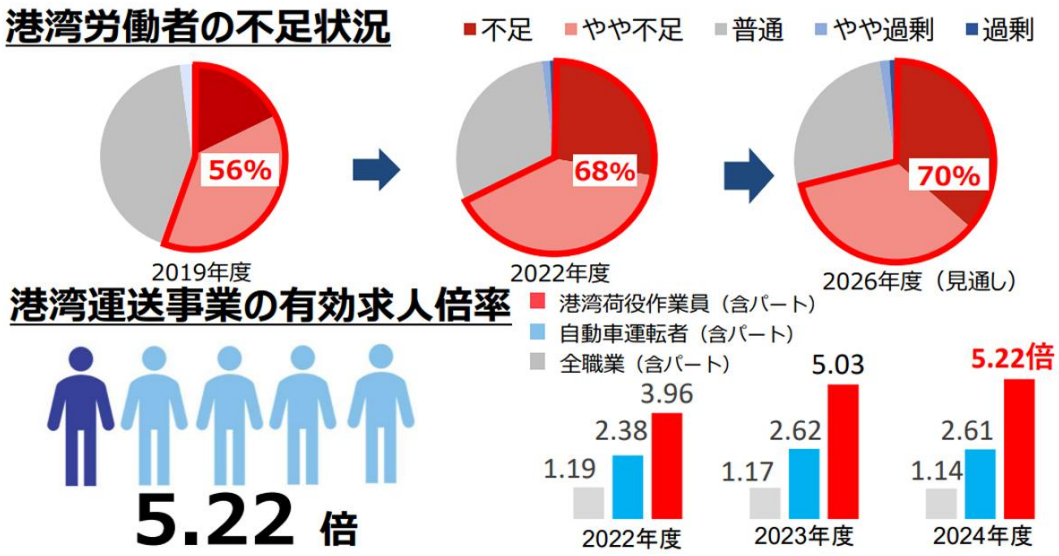
（7）【課題⑦】港湾労働者不足や労働環境の改善への対応

◆背景

- 日本における労働人口は減少傾向にある。そうした中で、港湾労働者は求人倍率が年々高くなっており、慢性的な人手不足の状況にある。
- トラックドライバーの労働時間が規制される中で、海上輸送へのモーダルシフトが進展することが見込まれる。

◆課題

- 海上輸送の需要増加に対応するための港湾労働者の確保が必要。



出典：国土交通省「港湾労働者不足対策等アクションプラン 2025」

図 6.12　港湾労働者の不足状況・港湾運送事業者の有効求人倍率

6.2　環境･エネルギーにおける課題

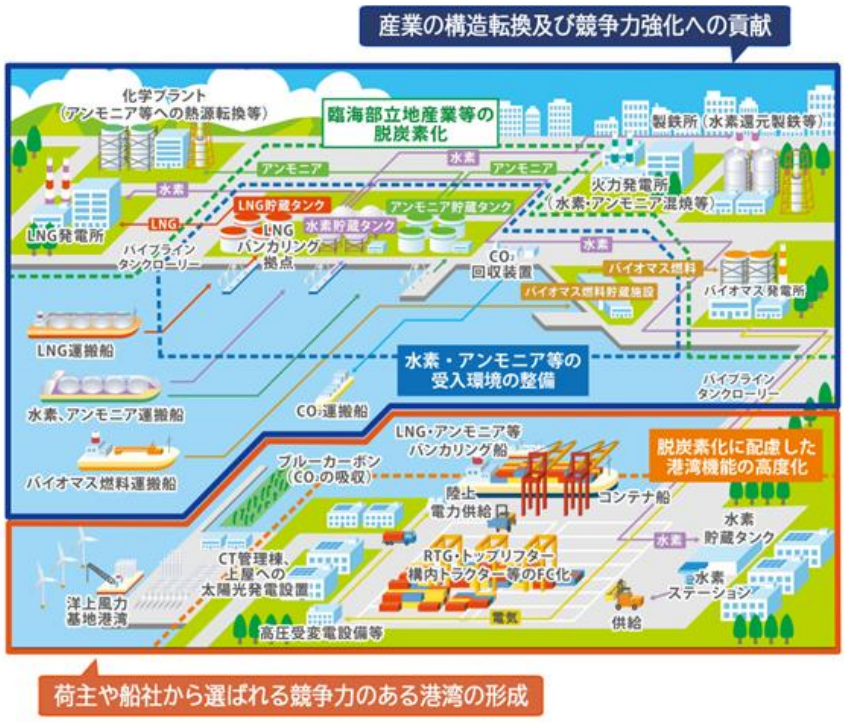
（1）【課題⑧】脱炭素社会の実現に向けた次世代エネルギーへの転換･拡大への対応

◆背景

- 地球温暖化が進行する中、世界的に脱炭素に向けた取組が推進している。
- 工業港としての側面が強い新居浜港ではCO2排出量が多く、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が推奨される。
- 新居浜港では、西日本で初めて港湾脱炭素化推進計画である「新居浜港･東予港（東港地区）港湾脱炭素化推進計画」が策定された。
- 新居浜港では従来からアンモニア等の次世代エネルギーの取扱実績があり、ノウハウが蓄積されている。

◆課題

- 将来的に、四国･西日本における次世代エネルギーや再生可能エネルギーの拠点化に向けた取組が必要。
- 次世代エネルギーは海外から大型船にて運搬することが想定されるが、新居浜港には大型船に対応した岸壁が整備されていない。また、貯蔵タンク等の施設を整備する用地が不足している。



出典：国土交通省「カーボンニュートラルポート（CNP）の形成」

図 6.13　カーボンニュートラルポートのイメージ

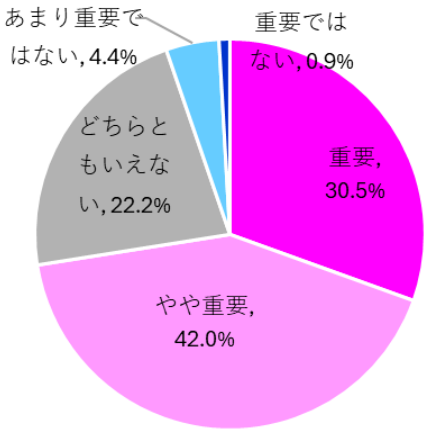
（2）【課題⑨】豊かな自然環境と産業との両立

◆背景

- 瀬戸内海は生物多様性に富む豊かな海域であり、沢津・垣生地区では漁業が営まれている。
- 令和6年度に実施された住民アンケートによると、自然環境の豊かさは重要であると考えている住民は多い。
- 工業港として発展してきた新居浜港では、活発な産業活動が求められる。

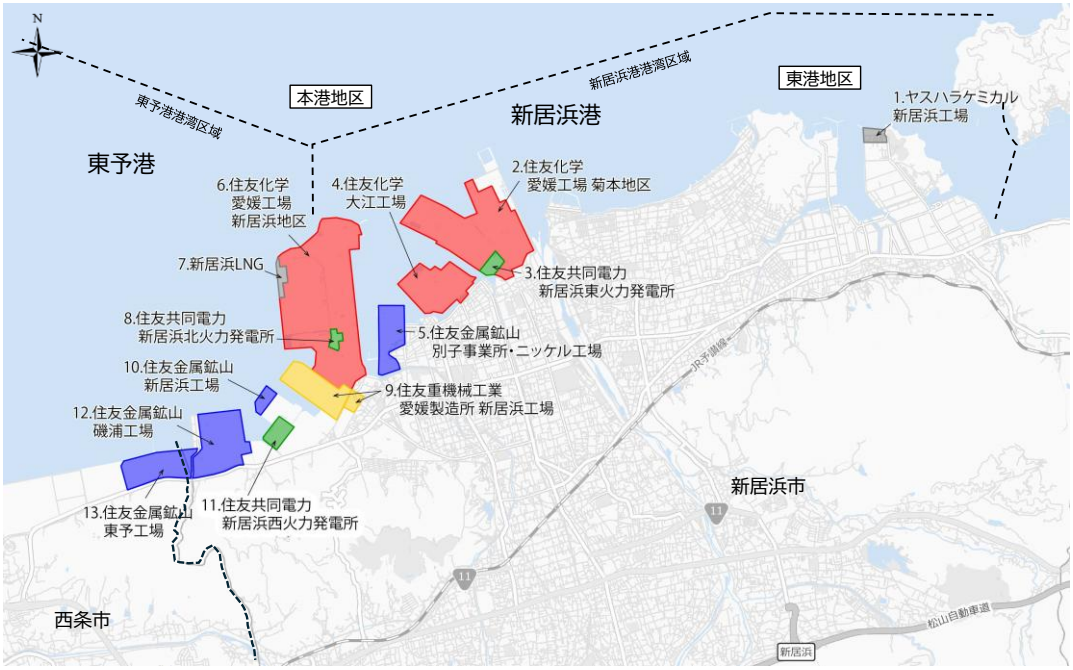
◆課題

- 豊かな自然環境を保全しながら、適切な港湾利用を図ることが必要。



出典：令和 6 年度新居浜市民アンケート調査

図 6.14　海、山、河川などの自然環境の豊かさに対する重要性



出典：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 6.15　市内臨海部の立地企業

6.3　観光･交流における課題

(1)【課題⑩】自然･産業･歴史の地域資源を活用した賑わいの創出

◆背景

- 新居浜市では豊かな自然環境をはじめ、別子銅山等の産業･歴史遺産、みなとオアシスマリンパーク新居浜等、多種多様な観光資源が存在している。
- 新居浜市では産業遺産群や地域資源を活かした観光振興を促進している。

◆課題

- 新居浜市が有する既存の地域資源が十分に活用･認知されていないため、地域資源を有効活用し、港と背後地が連携し、新居浜市全体で賑わいの創出を図ることが必要。

【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

【みなとオアシスマリンパーク新居浜】



出典:新居浜港務局

図 6.16　新居浜市内の地域資源

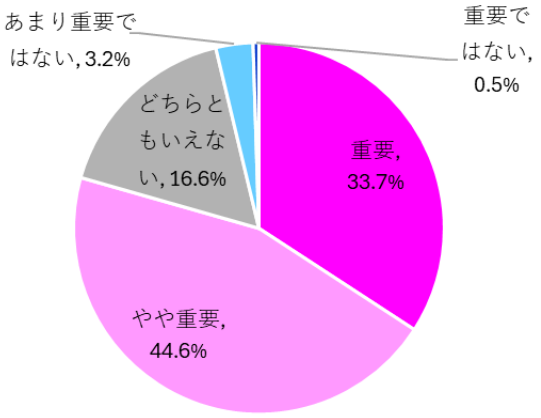
（2）【課題⑪】地元住民を中心とした来訪者の多様なニーズへの対応

◆背景

- 令和6年度に実施された住民アンケートによると、身近な憩いの場の充実について重要と考える住民の割合は多い。
- クルーズ船需要の増加に伴うインバウンド観光客や国内観光需要の増加に伴う国内のシニア層等、様々な属性の来訪者が今後、多数訪れることが想定される。
- 四国におけるクルーズ船の入港数は増加傾向にあるものの、新居浜港の岸壁は水深が浅く、入港頻度は少ない。
- 国内ではプレジャーボート等の海上レクリエーションの受入拡大に向けた取組みが進行している。

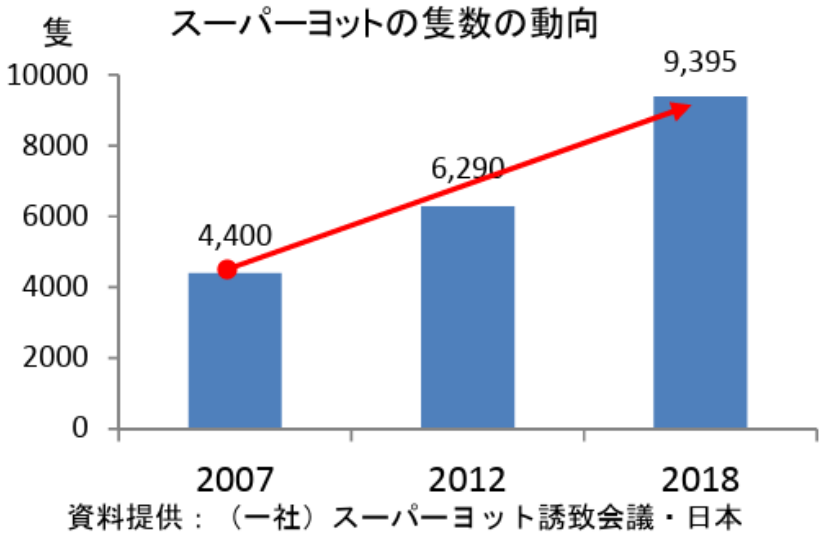
◆課題

- 様々な来訪者の増加が見込まれる中で、地元住民を中心に多様なニーズに応えていくことが必要。



出典：令和 6 年度新居浜市民アンケート調査

図 6.17　身近な憩いの場の充実に対する重要性



出典：国土交通省「スーパーヨットの概要」

図 6.18　日本国内の大型プレジャーボートの隻数の動向

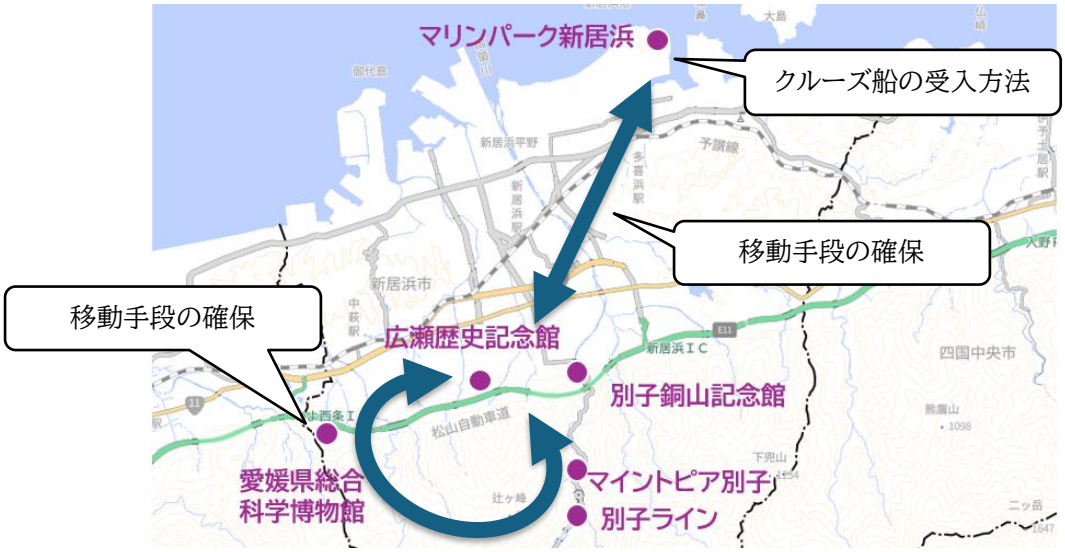
（3）【課題⑫】国内外の観光需要に対応するための受入環境の整備

◆背景

- 新居浜市内の観光施設は広範囲に立地している一方で、市内の移動手段が限られており、令和6年度に実施された住民アンケートにおける、公共交通手段に対する住民の満足度は高くない。
- 国内外の観光客が訪れることが今後想定される中で、多言語への対応や情報発信が不足している。

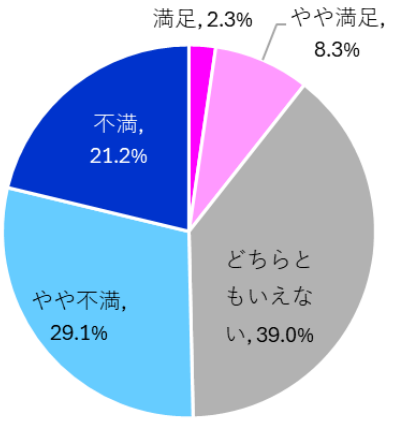
◆課題

- 国内外からの来訪者の集客を図り、多様なニーズに対応していく必要がある中で、多言語対応や移動環境等、円滑な観光を支えるための環境整備が不十分である。



出典：地理院地図 Vector（国土地理院）をもとに新居浜港務局作成

図 6.19　新居浜市内の観光施設と課題



出典：令和 6 年度新居浜市民アンケート調査

図 6.20　公共交通の利便性に関する満足度

6.4　防災・維持管理における課題

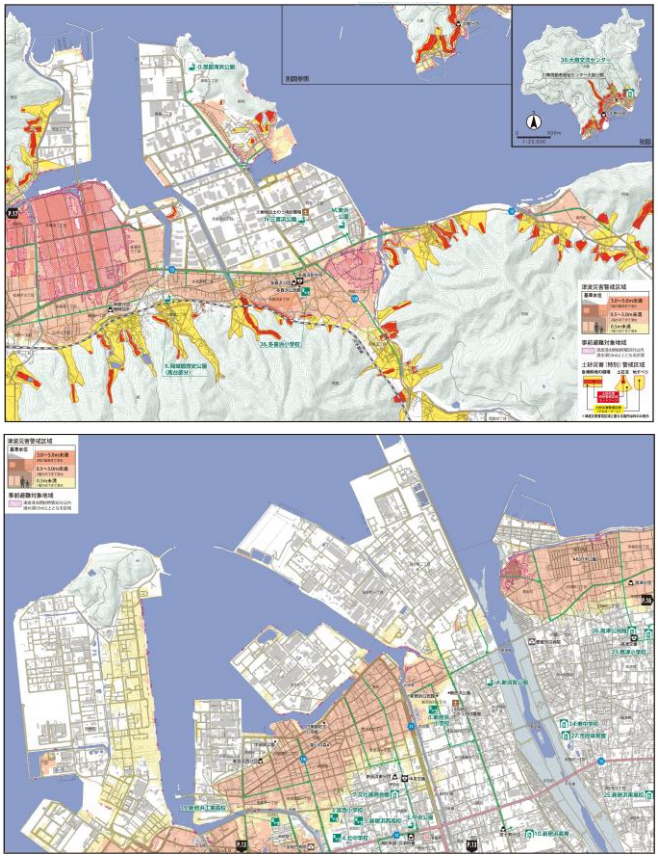
（1）【課題⑬】切迫する大規模自然災害や気候変動への対応

◆背景

- 将来予想されている南海トラフ巨大地震において、一定程度の浸水被害が想定されている。
- 地球温暖化の影響で近年、海面が上昇しており、平常時においても護岸のかさ上げ等の浸水対策が推奨される。
- 新居浜港は地域の二次輸送拠点としての活用が期待されている。

◆課題

- 地域住民や新居浜港に関わる人々が安心して活動できるような環境整備が必要。



出典：新居浜市総合防災マップ（令和 5 年 12 月）

図 6.21　津波浸水想定図

（2）【課題⑭】港湾施設の老朽化・陳腐化への対応

◆背景

- 新居浜港全域で港湾施設の老朽化が進み、建設年数50年を超える港湾施設が今後さらに増加していく。

◆課題

- 長期的な視点から、港湾施設の持続的な港湾運営・維持管理が必要。

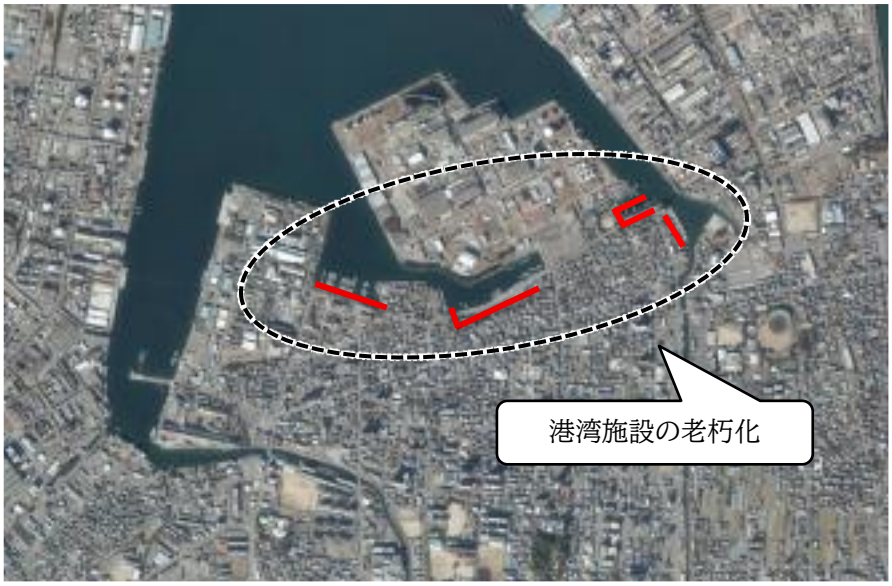
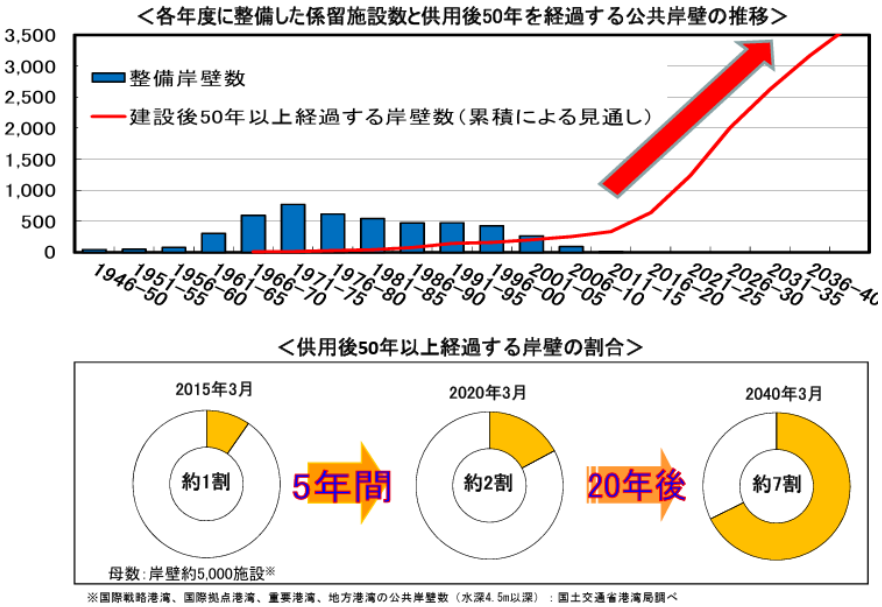


図 6.22　内港地区における港湾施設の老朽化



出典：国土交通省「港湾施設の維持管理　実務技術者講習会　資料」（平成 27 年 4 月）

図 6.23　将来的な港湾施設の老朽化

7.新居浜港長期構想

7.1 基本理念

7.2 目指すべき将来像

7.3 将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

7.4 空間利用計画(ゾーニング)

7. 新居浜港長期構想

7.1　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、未来を見据え、
時代に即して地域を支え、進化し続ける港

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、地域住民のウェルビーイングに寄与できる港を目指す。

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。

7.2　新居浜港の目指すべき将来像

新居浜港の目指すべき将来像は、基本理念を踏まえて、新居浜港の長期将来を見据えて「あるべき姿」を描くものである。

新居浜港及び背後圏における長期的な発展を図っていくためには、これまでの経緯や現在の喫緊の課題への対応に加えて、新居浜港の目指すべき将来像を目標として中長期的な観点から課題に対応することが重要である。

基本理念を踏まえた上で、長期的な観点からの新居浜港の課題や将来的な動向より4つの視点から新居浜港の目指すべき将来像を設定した。

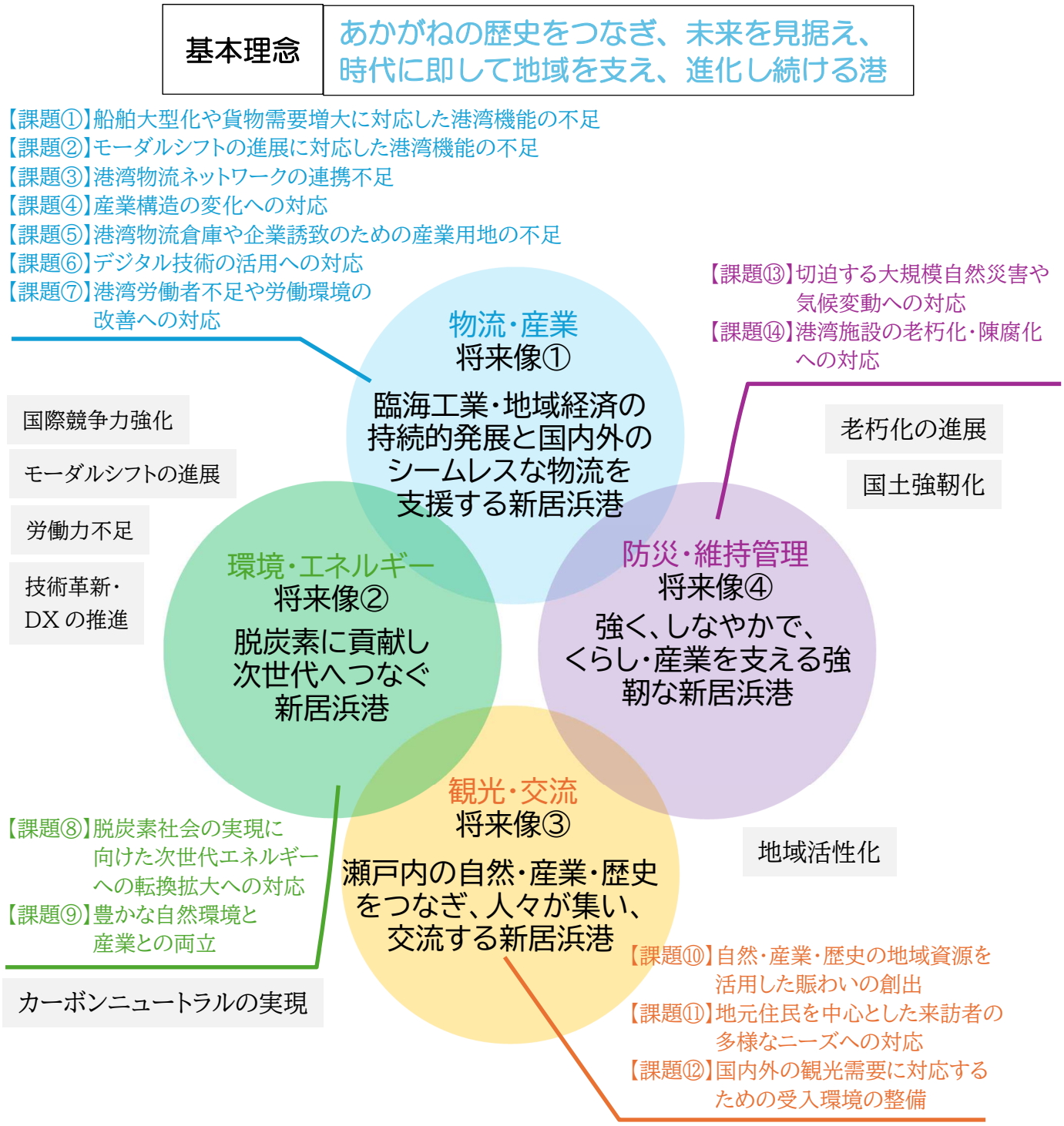


図 7.1　新居浜港の目指すべき将来像

7.3　将来像実現に向けた戦略と取組の方向性

（1）各地区の整備方針

各戦略を検討するうえで、新居浜港内の5地区（本港地区、内港地区、東港地区、黒島地区、沢津・垣生地区）及び地区間の接続における整備方針を以下のように設定し、各整備方針に基づいた戦略・取組を検討した。

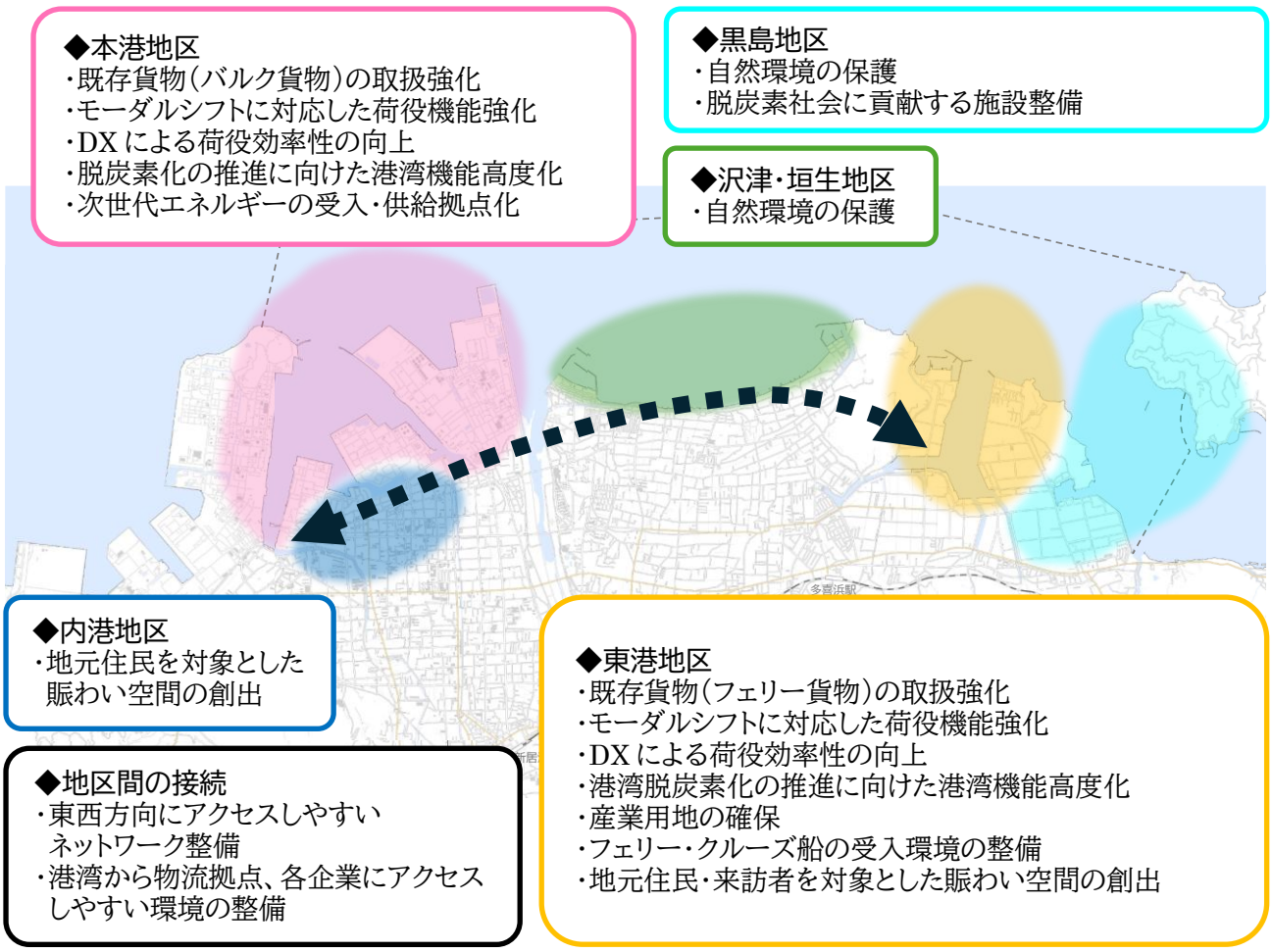


図 7.2　各地区の整備方針

（2）基本施策及び取組方針

新居浜港の基本理念、将来像を実現させるため、各将来像に対する基本施策を以下のとおり整理した。各施策の詳細を次ページ以降に整理する。なお、各取組内容について、赤字で示されている取組に関しては、優先度の高い取組として掲載している。

表 7.1　基本理念・将来像に対する戦略一覧

基本理念	将来像	戦略	
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	【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	【戦略Ⅰ】【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靭なサプライチェーンの構築	
		【戦略Ⅱ】【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	
		【戦略Ⅲ】【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	
		【戦略Ⅳ】【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	
		【戦略Ⅴ】【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	
	【将来像②】 脱炭素に貢献し次世代へつなぐ新居浜港	【戦略Ⅵ】【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Ⅶ】【環境】 港湾利用と共生する瀬戸内海沿岸域の環境の保全	
	【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Ⅷ】【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Ⅸ】【サービス・情報発信】 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	
	【将来像④】 強く、しなやかで、くらし・産業を支える強靭な新居浜港	【戦略Ⅹ】【国土強靭化】 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靭化	
		【戦略Ⅺ】【老朽化対策・維持管理】 港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進	

（3）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」に対する戦略・取組内容

①【戦略Ⅰ】【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靭なサプライチェーンの構築

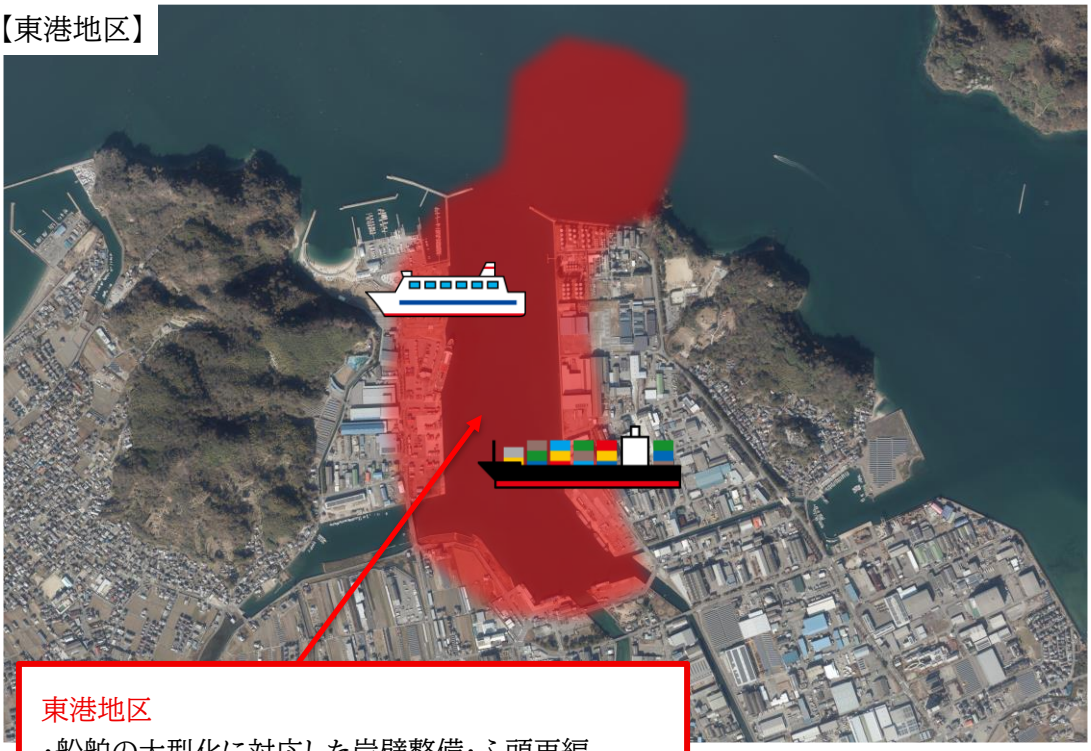
背景課題	四国有数の臨海工業都市として今後、発展していくためには、貨物取扱能力の強化が不可欠である。（課題①）
戦略概要	港湾政策の基本方針である「集貨」や「競争力強化」の取組を推進し、新居浜港が四国における強靭な物流網の拠点として活用されるような取組を行う。

【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】 
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	短・中期（10～20 年）：整備 長期（30 年）：供用・更新

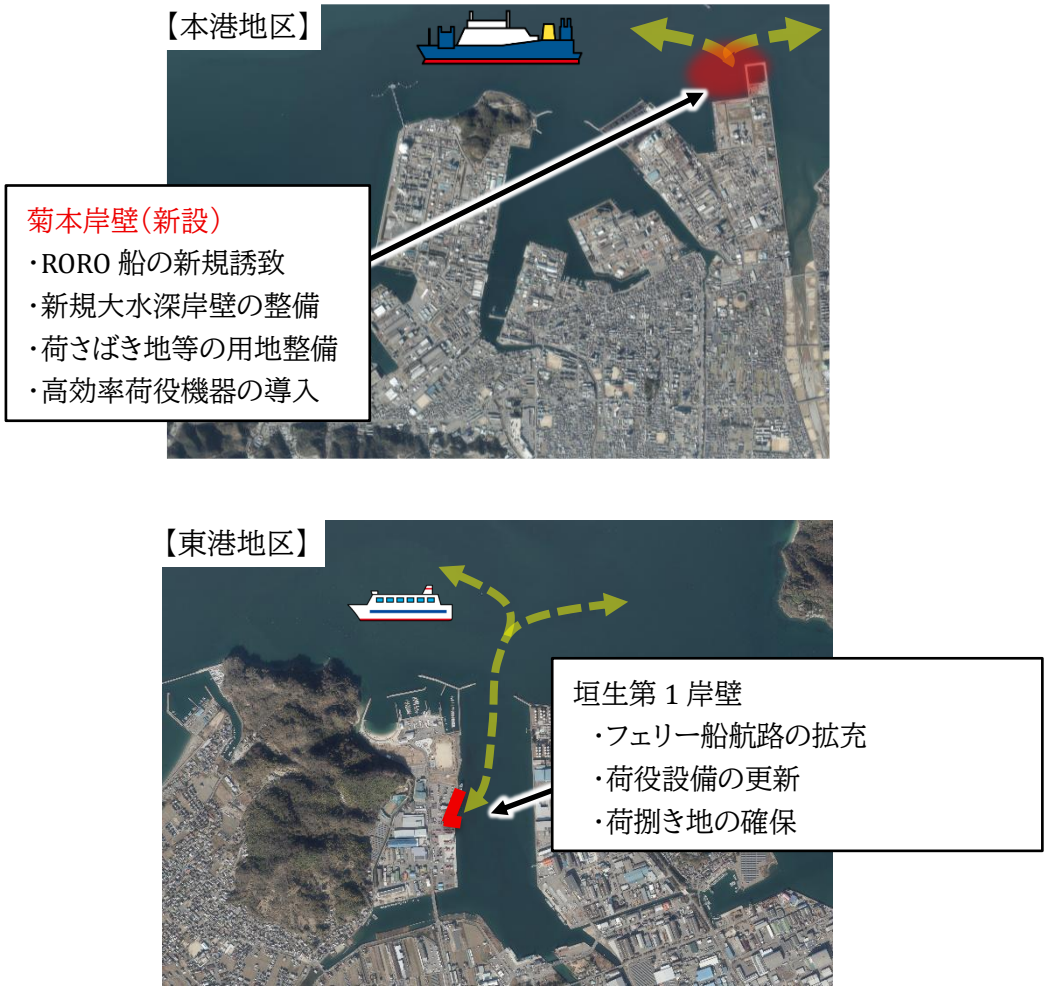
②フェリー・コンテナターミナルの機能強化

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	短・中期（10～20 年）：協議 長期（30 年）：運用・適宜見直し

② 【戦略Ⅱ】【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

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、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。（課題②③）
戦略概要	住友系企業が取り扱う貨物をはじめ、地元産業等の貨物需要に対応したシームレスな物流網を構築するため、他港との連携を図りながら、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。なお、整備にあたっては、荷役機器や自動車等の自動運転など、将来的な技術革新を踏まえた検討を行う。

【具体的な取組内容】

③モーダルシフトに対応した RORO 船の新規航路開設及びフェリー航路の拡充	
具体的な取組内容	RORO 船の新規航路誘致や既存で運航しているフェリー船航路の拡充、岸壁や背後用地の整備等
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・他事業者等 【支援・連携】国・愛媛県
取組スケジュール	短・中期（10～20 年）：整備 長期（30 年）：運用・適宜見直し

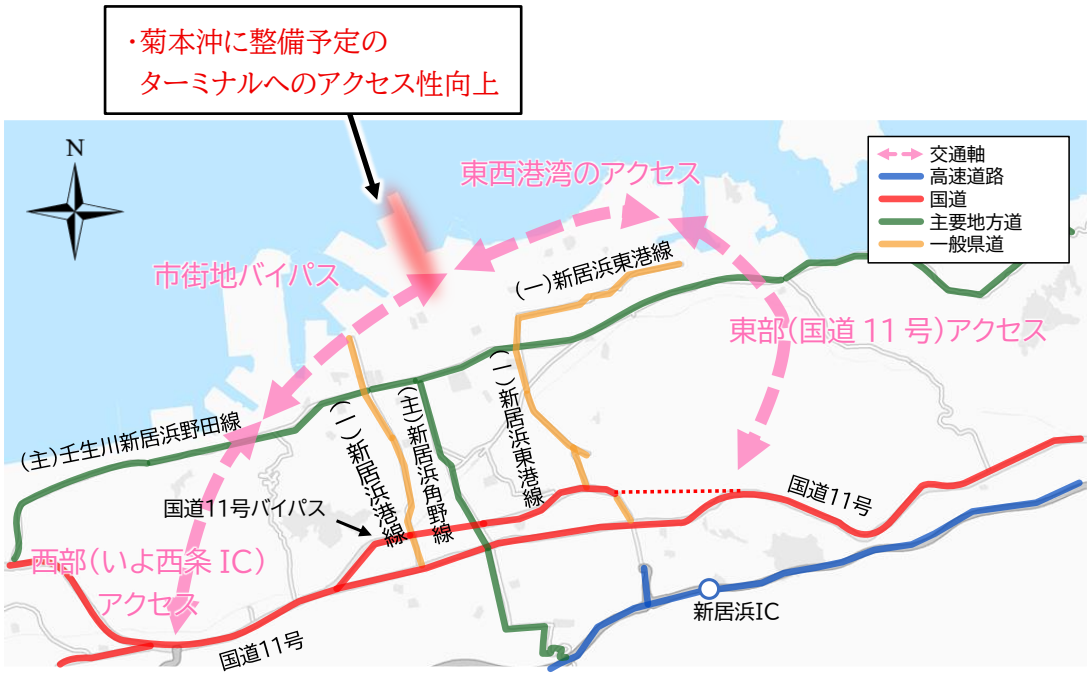
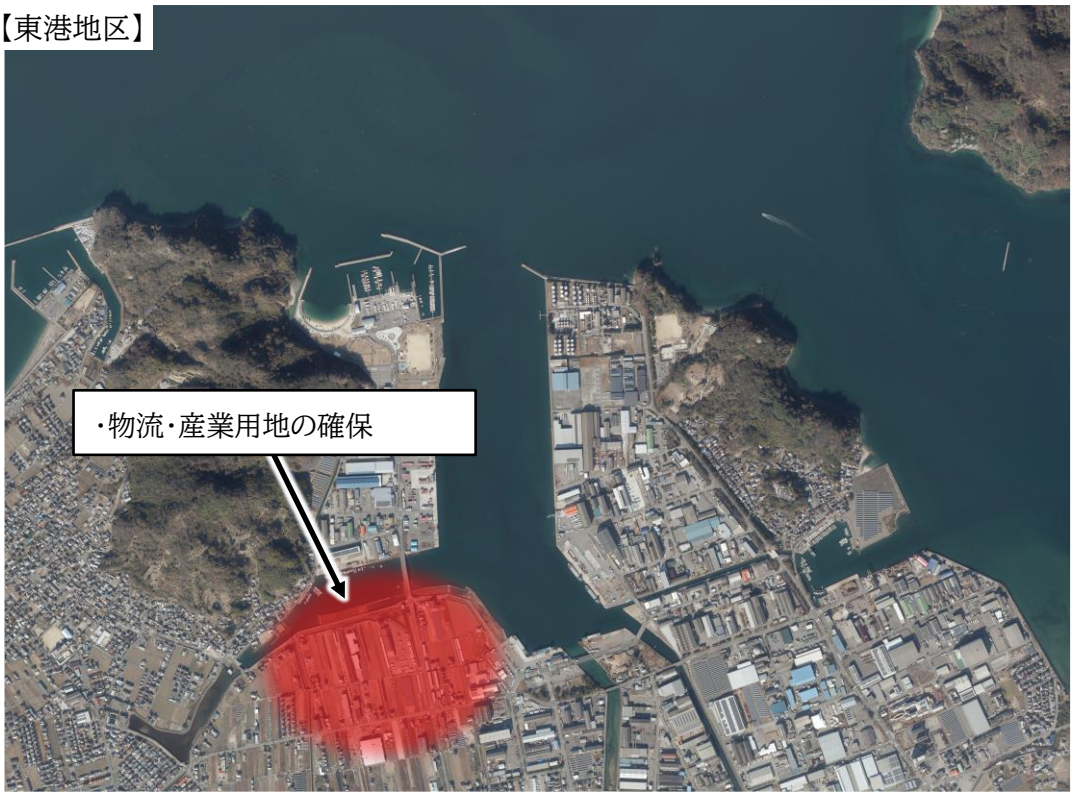
④地区間を結ぶ港湾物流道路の整備	
具体的な取組内容	貨物の効率的な運搬を目的とした、ふ頭間を結ぶ道路の拡幅や広域からの集貨を行うための物流ネットワークの強化
実施地域・取組イメージ	
実施主体	【実施】国・新居浜港務局・新居浜市 【支援・連携】愛媛県
取組スケジュール	短・中期(10～20 年)：将来ネットワークの検討 長期(30 年)：整備

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

③【戦略Ⅲ】【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

背景課題	非鉄金属・化学・機械等の多様な地域産業が集積し、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企業用地や物流拠点の確保が必要である。（課題④⑤）
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	
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）：協議 長期（30 年）：整備

④【戦略Ⅳ】【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

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。（課題⑥）
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

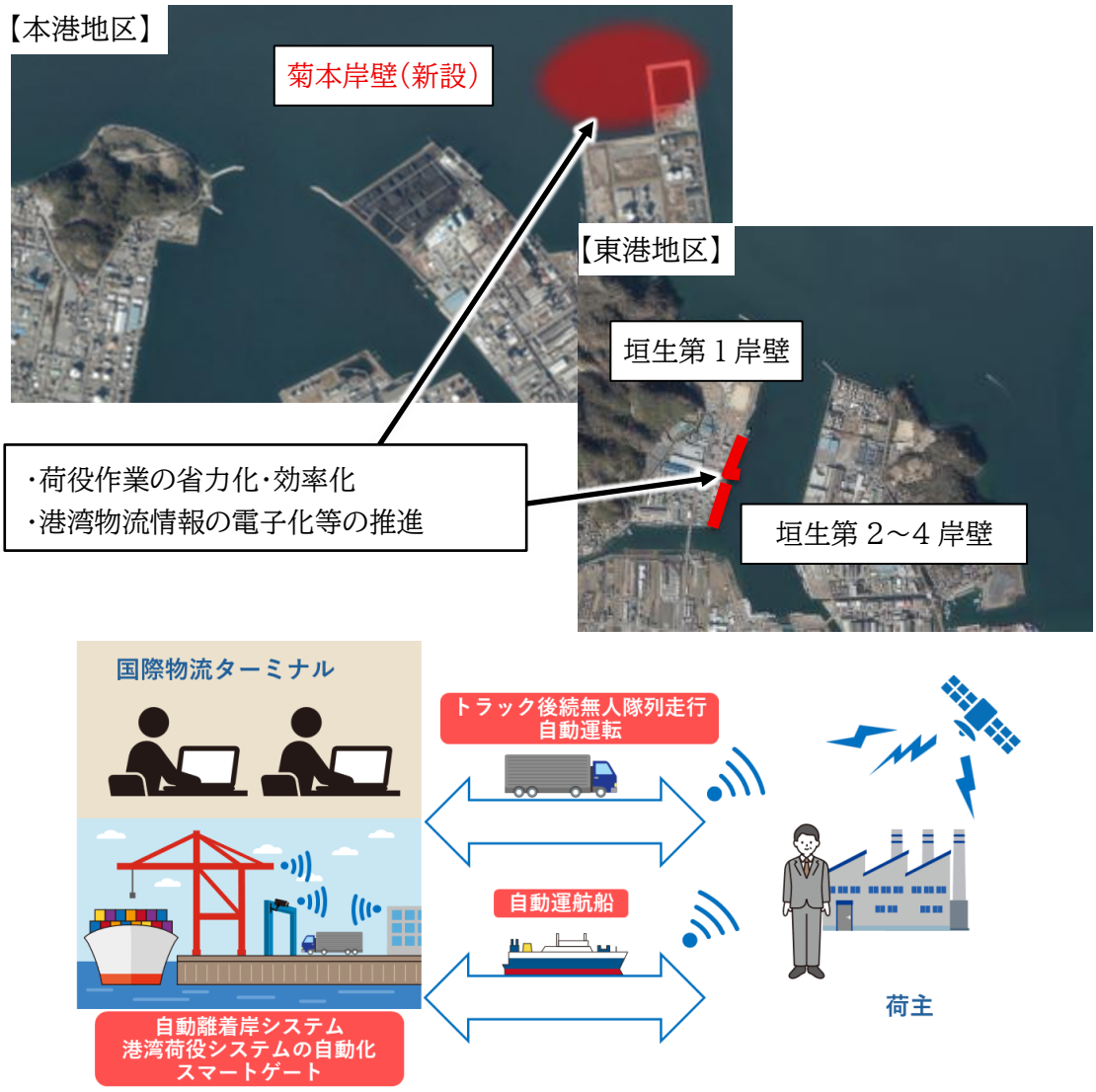
具体的な取組内容	荷役機械の自動化や遠隔操作等による荷役作業の省力化・効率化、港湾物流情報の電子化等の推進
実施地域・取組イメージ	
実施主体	【実施】新居浜港務局・各事業者等 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市
取組スケジュール	短・中期（10～20 年）／長期（30 年） 導入・運用

図 7.4　情報通信技術を活用した物流ネットワーク形成のイメージ

⑤【戦略Ⅴ】【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

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。（課題⑦）
戦略概要	仕事の魅力を発信し港湾に対する地域住民の理解・意識醸成を図る。港湾労働者においては、働き甲斐を感じ、働きやすい港づくりに取組む。

【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	
具体的な取組内容	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等による積極的な情報発信
実施地域・取組イメージ	 出典：国土交通省「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～」 図 7.5　親子での見学会  出典：国土交通省 HP 図 7.6　現場体験会
実施主体	【実施】新居浜港務局・各事業者等 【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） 実施

<table>
<tr><td colspan="3">⑧港湾労働者や船員が働きやすい環境整備</td></tr>
<tr><td>具体的な取組内容</td><td colspan="2">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、港湾作業に必要な作業船の確保、OJT を含めた育成制度等の整備</td></tr>
<tr><td>実施地域・取組イメージ</td><td colspan="2">  
出典：国土交通省「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～」
図 7.7　働きやすい環境形成イメージ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="2">【実施】新居浜港務局・各事業者等
【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市</td></tr>
<tr><td rowspan="2">取組スケジュール</td><td>短・中期（10～20 年）</td><td>長期（30 年）</td></tr>
<tr><td colspan="2">協議 → 供用・更新</td></tr>
</table>

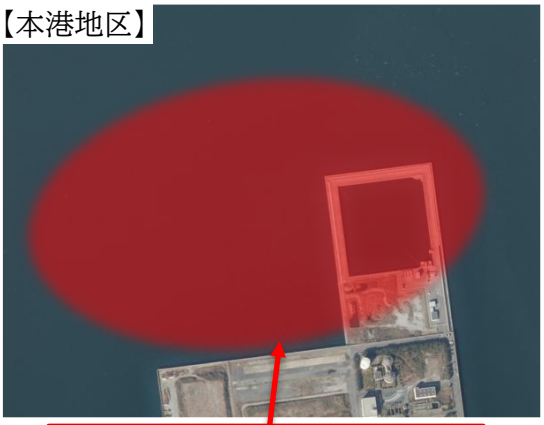
（4）将来像②「脱炭素に貢献し次世代へつなぐ新居浜港」に対する戦略・取組内容

①【戦略Ⅵ】【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

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、資源循環に向けた取組が求められる。（課題⑧）
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		
具体的な取組内容	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	
実施地域・取組イメージ	◆各岸壁や地区で推進 ・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	
実施主体	【実施】新居浜港務局・各事業者等 【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）
	導入・供用	

<table>
<tr><td colspan="3">⑩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</td></tr>
<tr><td>具体的な取組内容</td><td colspan="2">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</td></tr>
<tr><td>実施地域・取組イメージ</td><td colspan="2">【本港地区】
 
菊本岸壁（新設）
・アンモニア貯蔵タンクの整備

【黒島地区】
 
・水素ステーションの整備

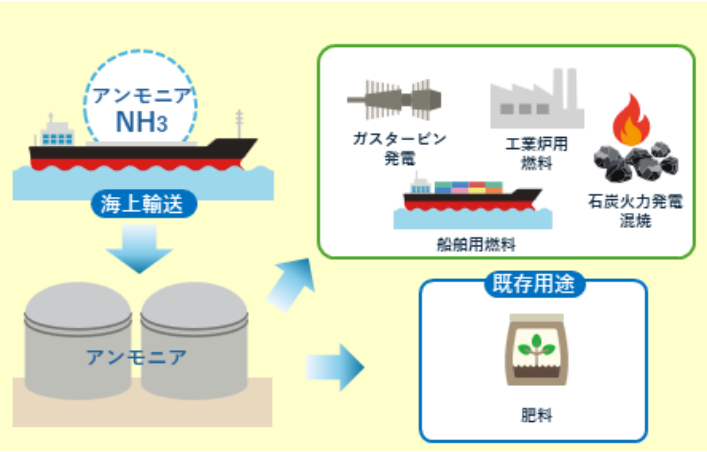
 

図 7.8　アンモニアの活用イメージ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="2">【実施】新居浜港務局・各事業者等
【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市</td></tr>
<tr><td>取組スケジュール</td><td>短・中期（10～20 年）</td><td>長期（30 年）</td></tr>
<tr><td></td><td>整備</td><td>供用</td></tr>
</table>

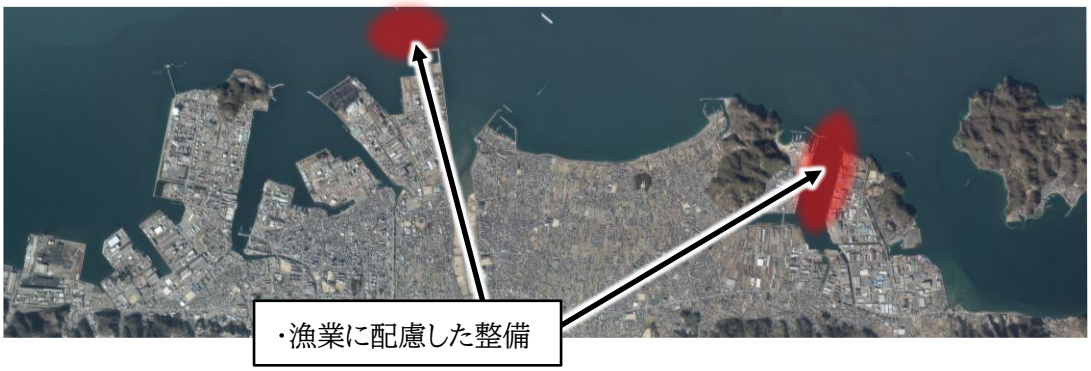
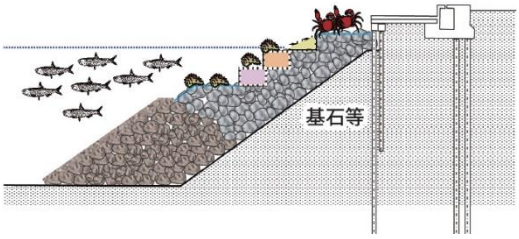
⑪立地事業所等の競争力強化に向けた事業活動の脱炭素化に資する環境整備		
具体的な取組内容	臨港地区に立地する発電所・工場等への LNG や次世代エネルギーへの燃料転換、再生可能エネルギーの導入・利用拡大、省エネルギーの取組	
実施地域・取組イメージ	◆各岸壁や地区で推進 ・発電所・工場等への LNG や次世代エネルギーへの燃料転換 ・再生可能エネルギーの導入・利用拡大	
実施主体	【実施】新居浜港務局・各事業者等 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市	
取組スケジュール	短・中期（10～20 年）	長期（30 年）
	整備 →	供用 →

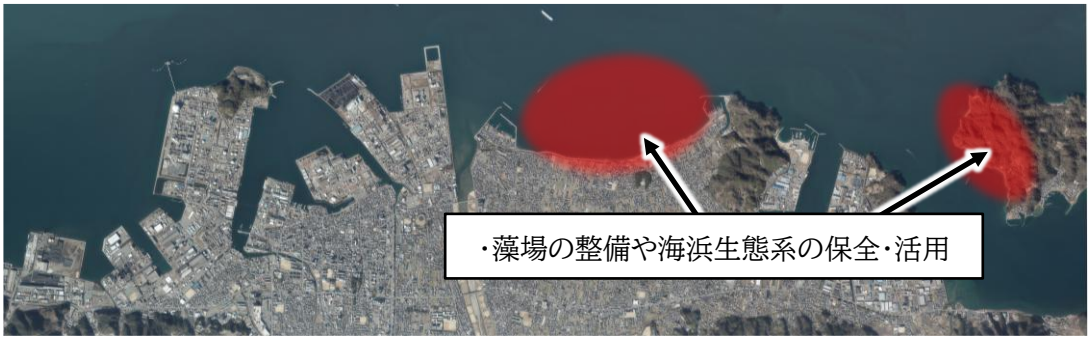
⑫リサイクル関連・カーボンリサイクルの推進に向けた産業立地の推進		
具体的な取組内容	カーボンリサイクルやケミカルリサイクルの実証事業等の積極的な誘致・導入拡大、官民連携による低環境負荷に貢献する事業の拡大推進や脱炭素に貢献する市内の関連企業との連携	
実施地域・取組イメージ	◆各岸壁や地区で推進 ・カーボンリサイクルに関連する事業の推進 ・脱炭素エネルギー関連企業の誘致	
実施主体	【実施】新居浜港務局・各事業者等 【支援・連携】国・愛媛県・新居浜市	
取組スケジュール	短・中期（10～20 年）	長期（30 年）
	整備 →	誘致 →

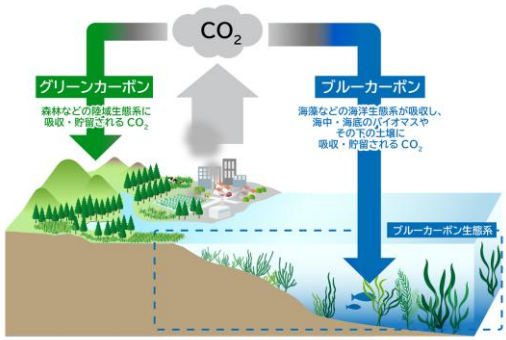
② 【戦略Ⅶ】【環境】
港湾利用と共生する瀬戸内海沿岸地域の環境の保全

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。これら自然環境を保全しながら、港湾利用していくことが求められている。（課題⑨）
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	
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	  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

<table>
<tr><td colspan="3">⑭ブルーカーボンの活用による海域環境の保全推進</td></tr>
<tr><td>具体的な取組内容</td><td colspan="2">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</td></tr>
<tr><td>実施地域・取組イメージ</td><td colspan="2"> 



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</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="2">【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>取組スケジュール</td><td>短・中期（10～20 年）</td><td>長期（30 年）</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">適宜実施</td></tr>
</table>

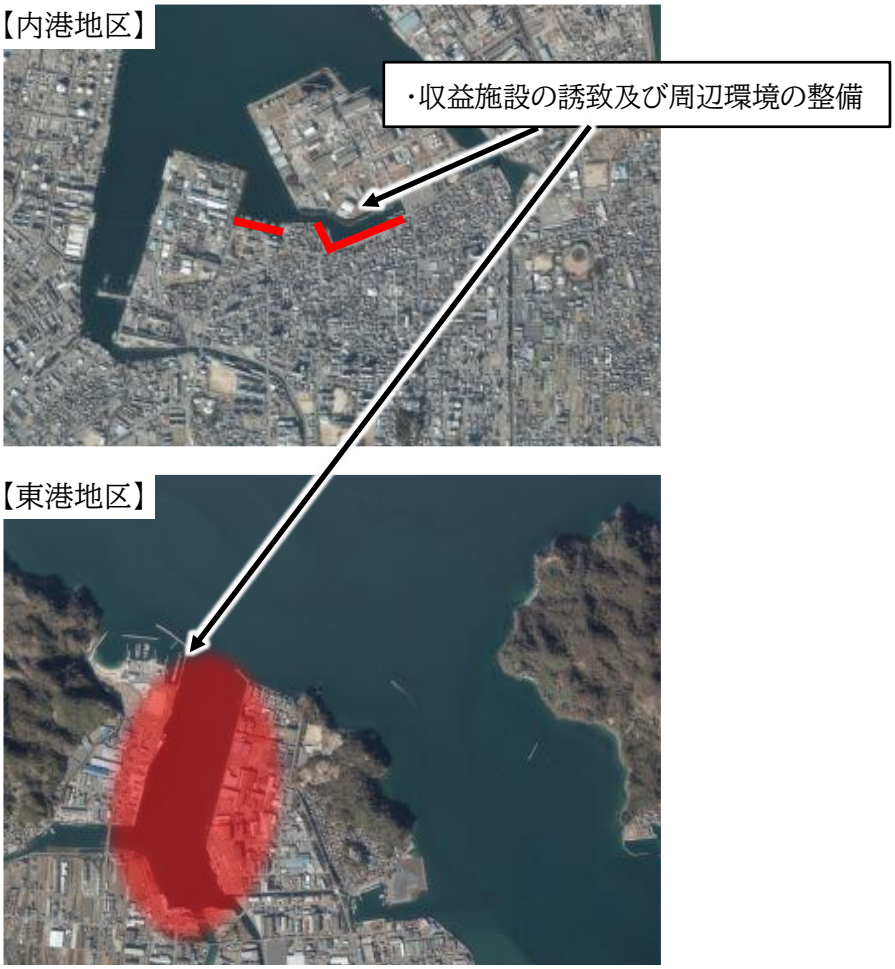
（5）将来像③「瀬戸内の自然・産業・歴史をつなぎ、人々が集い、交流する新居浜港」に対する戦略・取組内容

①【戦略Ⅷ】【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

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。地元住民を中心に様々な観光や賑わいに関する需要がある中で、既存の資源を活用すると共に様々なニーズに応えていくことが求められる。（課題⑩⑪）
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】

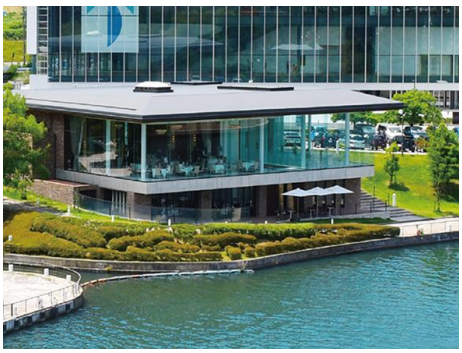
⑮既存施設を活用した質の高い賑わい空間の形成	
具体的な取組内容	みなとオアシスマリンパーク新居浜等をはじめとした既存施設を活用、改修し、憩いの場となるような空間を形成
実施地域・取組イメージ	【内港地区】  【東港地区】 
実施主体	【実施】新居浜港務局・新居浜市 【支援・連携】国・愛媛県
取組スケジュール	短・中期（10～20 年）／長期（30 年） 既存施設の運用・更新

⑯官民連携による収益施設の誘致及び周辺環境の整備	
具体的な取組内容	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
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	短・中期（10～20 年）：協議 → 長期（30 年）：整備・運用



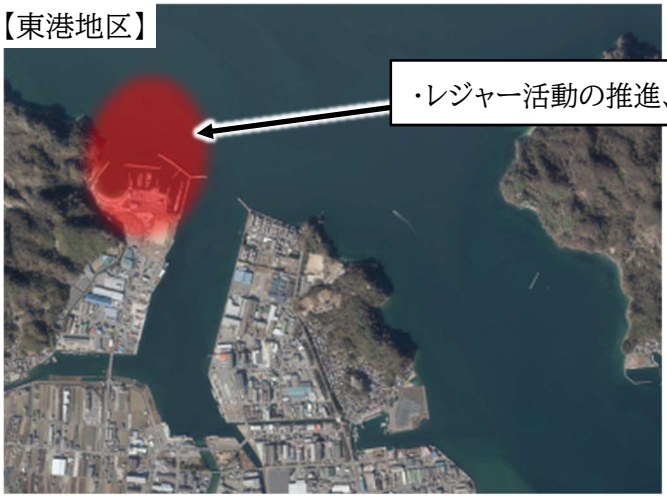
出典：愛媛県 HP「道の駅　みなとオアシス八幡浜みなっと『みなと交流館』」

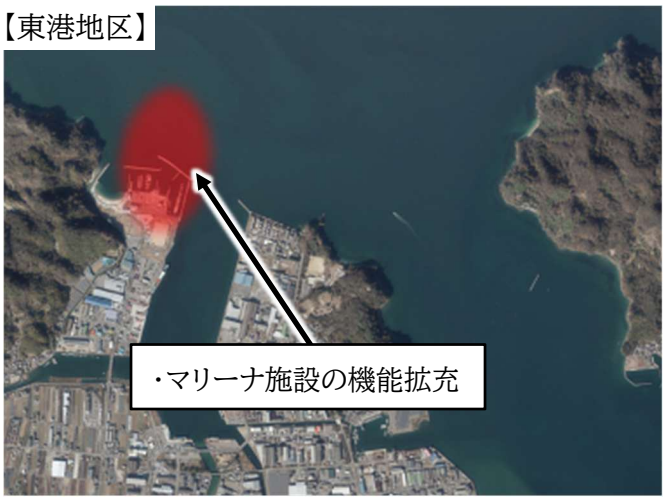
図 7.11　周辺環境の整備イメージ（ボードウォーク）

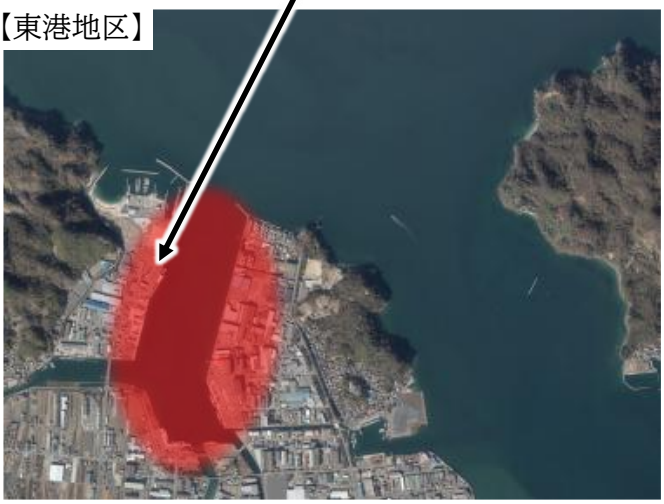


出典：富山県富岩運河環水公園 HP

図 7.12　賑わい形成のイメージ（収益施設の誘致）

⑰マリンレジャーの振興		
具体的な取組内容	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	
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・新居浜市 【支援・連携】国・愛媛県	
取組スケジュール	短・中期（10～20 年）	長期（30 年）
	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・機能拡充		
具体的な取組内容	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	
実施地域・取組イメージ	【東港地区】   出典：関東地方整備局 図 7.13　大型プレジャーボートの係留イメージ	
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	短・中期（10～20 年）	長期（30 年）
	協議 →	整備・運用

<table>
<tr><td colspan="3">⑲フェリー・クルーズ船の受入環境の充実</td></tr>
<tr><td>具体的な取組内容</td><td colspan="2">東港地区においてフェリー・クルーズ船を受け入れるための施設整備や機能再配置の検討</td></tr>
<tr><td>実施地域・取組イメージ</td><td colspan="2">・フェリー・クルーズ船を受け入れるための施設整備や機能再配置の検討
【東港地区】
 
 
出典：新居浜港務局
図 7.14　岸壁でのフェリー・クルーズ船の受入イメージ
 
出典：新居浜港務局
図 7.15　テンダーボートで上陸する乗客の様子</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="2">【実施】新居浜港務局・新居浜市
【支援・連携】国・愛媛県</td></tr>
<tr><td>取組スケジュール</td><td>短・中期（10～20 年）</td><td>長期（30 年）</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">協議 → 整備・運用</td></tr>
</table>

② 【戦略Ⅸ】【サービス・情報発信】
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	訪日旅行客や国内シニア層の観光需要が高まっている中で、新居浜港の認知度の低さや港へのアクセス性の改善が求められる。（課題⑫）
戦略概要	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とともに、情報発信の強化を行う。

【具体的な取組内容】

⑳観光交流拠点へのアクセスの更なる向上	
具体的な取組内容	新居浜港から新居浜市の中心部へのアクセス性の向上やレンタサイクル等の移動手段に関する情報発信
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・新居浜市 【支援・連携】国・愛媛県
取組スケジュール	短・中期（10～20 年）：協議 長期（30 年）：整備・運用

<table>
<tr><td colspan="3">㉑観光マップや周遊モデルコースの作成・情報発信</td></tr>
<tr><td>具体的な取組内容</td><td colspan="2">別子銅山等の近代化産業遺産群等の観光拠点と連携したインバウンドを意識した新居浜市の観光モデルの形成や、観光に関する積極的な情報発信の実施</td></tr>
<tr><td>実施地域・取組イメージ</td><td colspan="2">◆各岸壁やエリアで推進
・観光における情報発信の充実
 

図 7.16　現在の英語版新居浜市観光マップ</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="2">【実施】新居浜港務局・新居浜市
【支援・連携】国・愛媛県</td></tr>
<tr><td>取組スケジュール</td><td>短・中期（10～20 年）</td><td>長期（30 年）</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">情報発信・運用</td></tr>
</table>

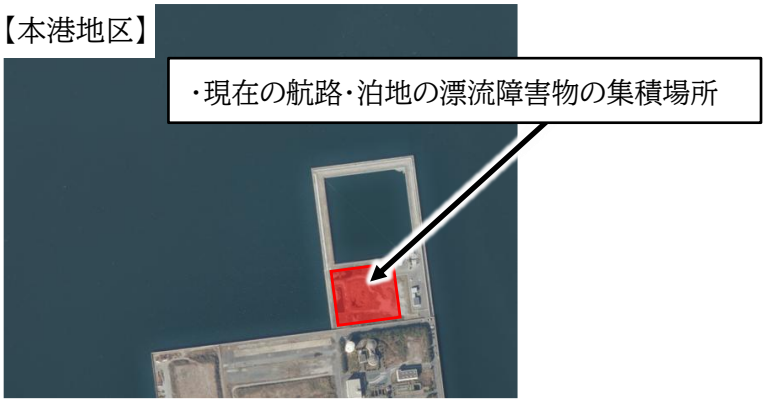
（6）将来像④「強く、しなやかで、くらし・産業を支える強靭な新居浜港」に対する戦略・取組内容

①【戦略X】【国土強靭化】
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靭化

背景課題	南海トラフ地震や高潮、地球温暖化に伴う様々な変化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。（課題⑬）
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】

㉒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。
実施地域・取組イメージ	 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

㉓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】  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

㉔新居浜港 BCP の徹底		
具体的な取組内容	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、対応方針の確認を行う。	
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 →	

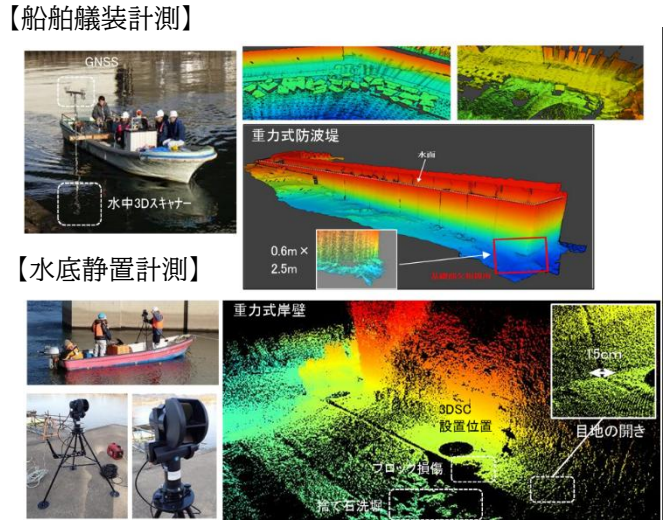
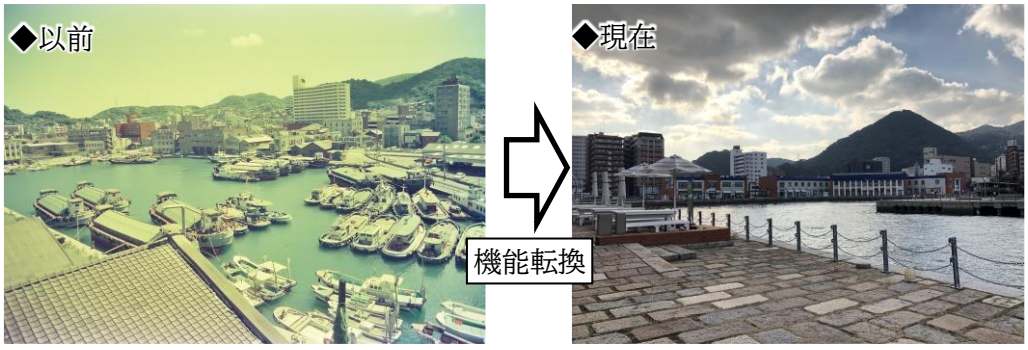
<table>
<tr><td colspan="3">㉕自治体・企業等との連携による関係者が一体となった防災対策</td></tr>
<tr><td>具体的な取組内容</td><td colspan="2">被災時を想定した合同防災訓練の実施や情報発信の共有、地域ワークショップ等による地域住民を巻き込んだ防災に対する意識向上</td></tr>
<tr><td>実施地域・取組イメージ</td><td colspan="2"> 

出典：新居浜港 HP
図 7.18　防災訓練の様子</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="2">【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</td></tr>
<tr><td>取組スケジュール</td><td>短・中期（10～20 年）</td><td>長期（30 年）</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">実施・適宜更新</td></tr>
</table>

② 【戦略XI】【老朽化対策・維持管理】
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・効率的な維持管理の必要がある。（課題⑭）
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。なお、港湾施設の運営や維持管理においては、電子化や AI 活用によって省力化を目指す。

【具体的な取組内容】

⑳戦略的な港湾施設の補修、更新、再編	
具体的な取組内容	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補修、更新、再編・集約、廃止、利用転換により新岸壁に移行し、現存する岸壁は見直しを行う。また、港湾施設の維持管理においては、電子化や AI 活用によって省力化を目指す。
実施地域・取組イメージ	 出典：国土交通省「港湾の施設の新しい点検技術」 図 7.19　デジタル技術を活用した港湾施設の維持管理  出典：北九州市「北九州市　時と風の博物館」 図 7.20　機能転換による賑わい形成
実施主体	【実施】新居浜港務局 【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） 維持管理・更新

（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。

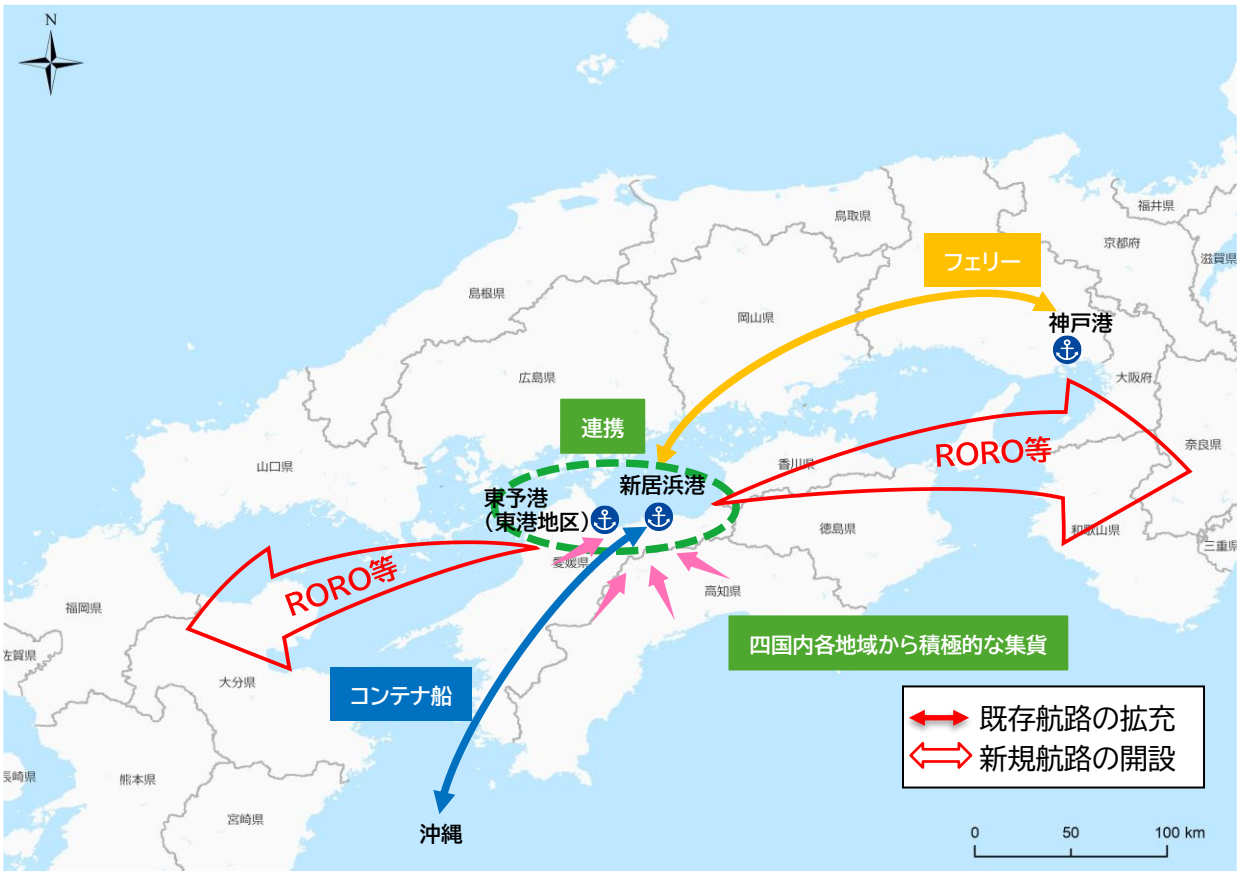
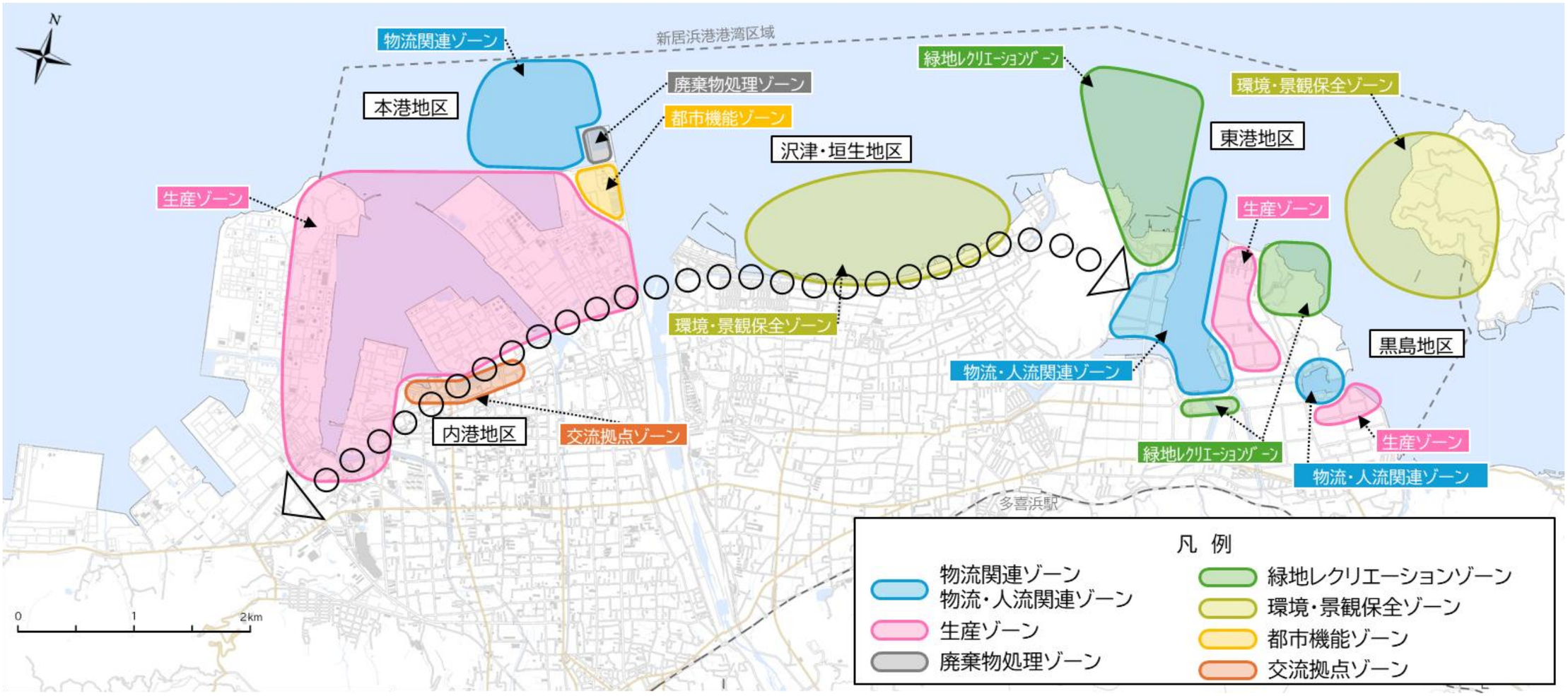


図 7.21　広域的な連携と内航輸送のイメージ

7.4　空間利用計画(ゾーニング)

（1）既存計画のゾーニング図



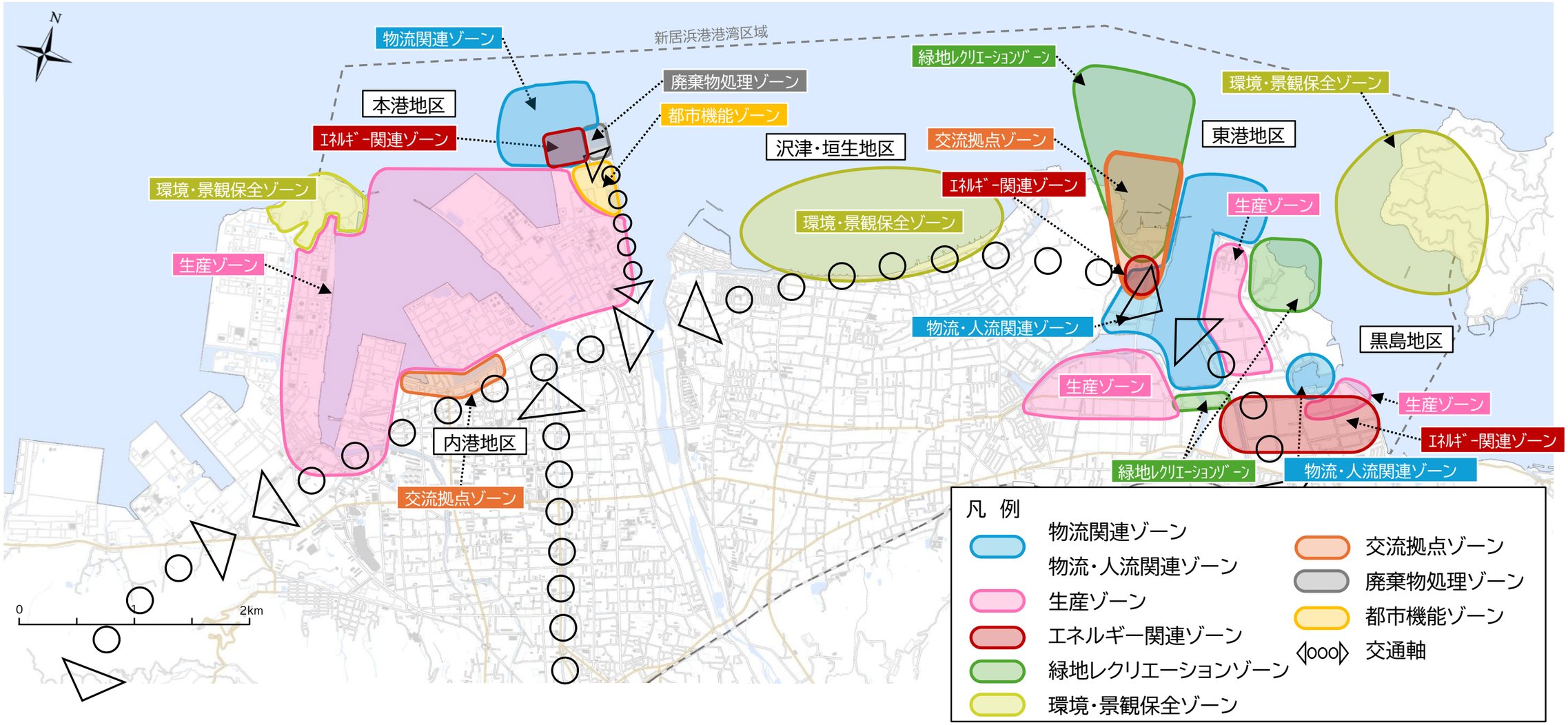
出典：新居浜港港湾計画出典（平成 11 年改訂）
地図：地理院地図 Vector（国土地理院）をもとに新居浜港務局作成

図 7.22　新居浜港のゾーニング（現況）

（2）新たに設定するゾーニング図

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。

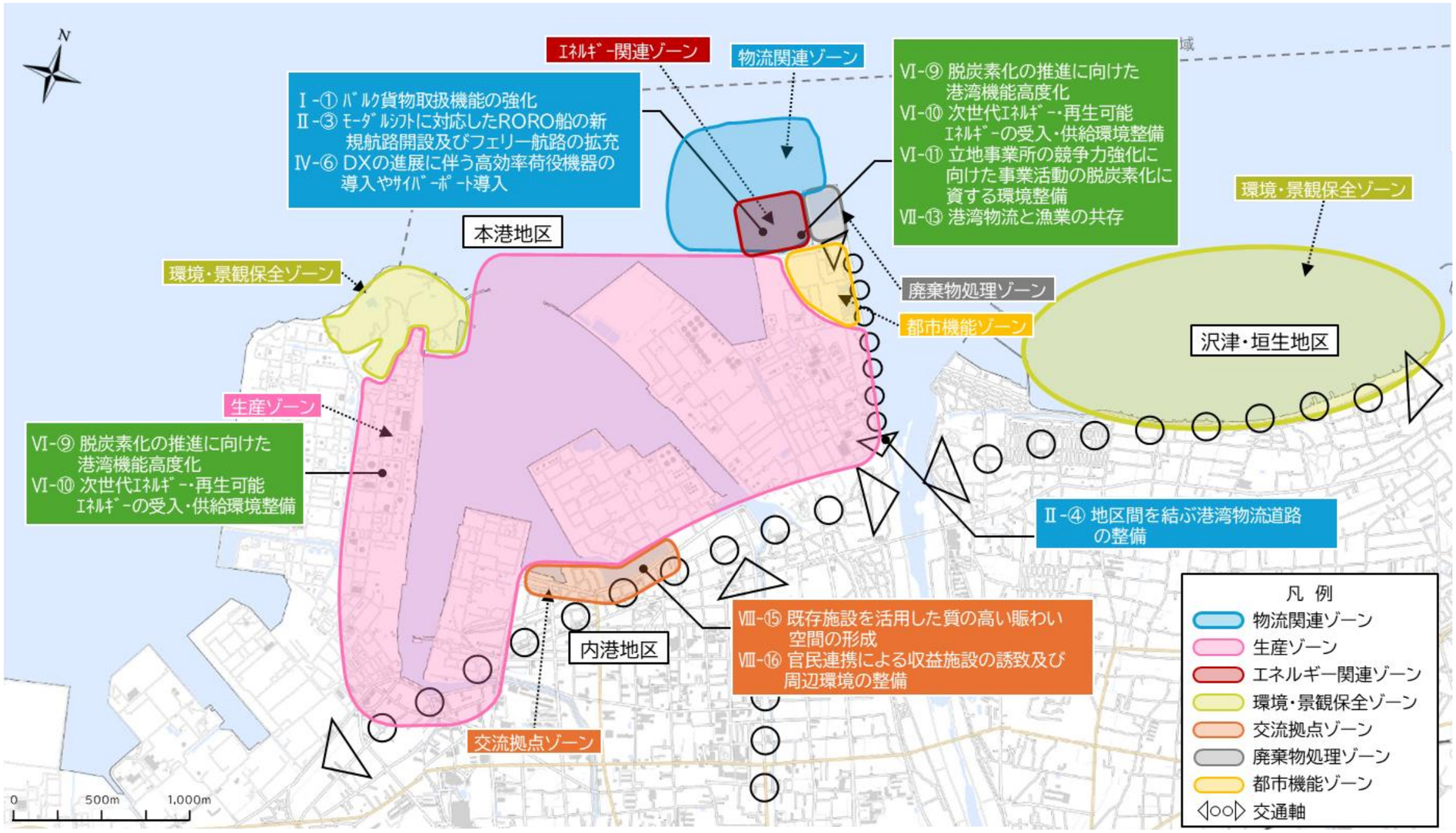


地図：「地理院地図 Vector」をもとに新居浜港務局作成

図 7.23　空間利用計画（ゾーニング）

② 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。



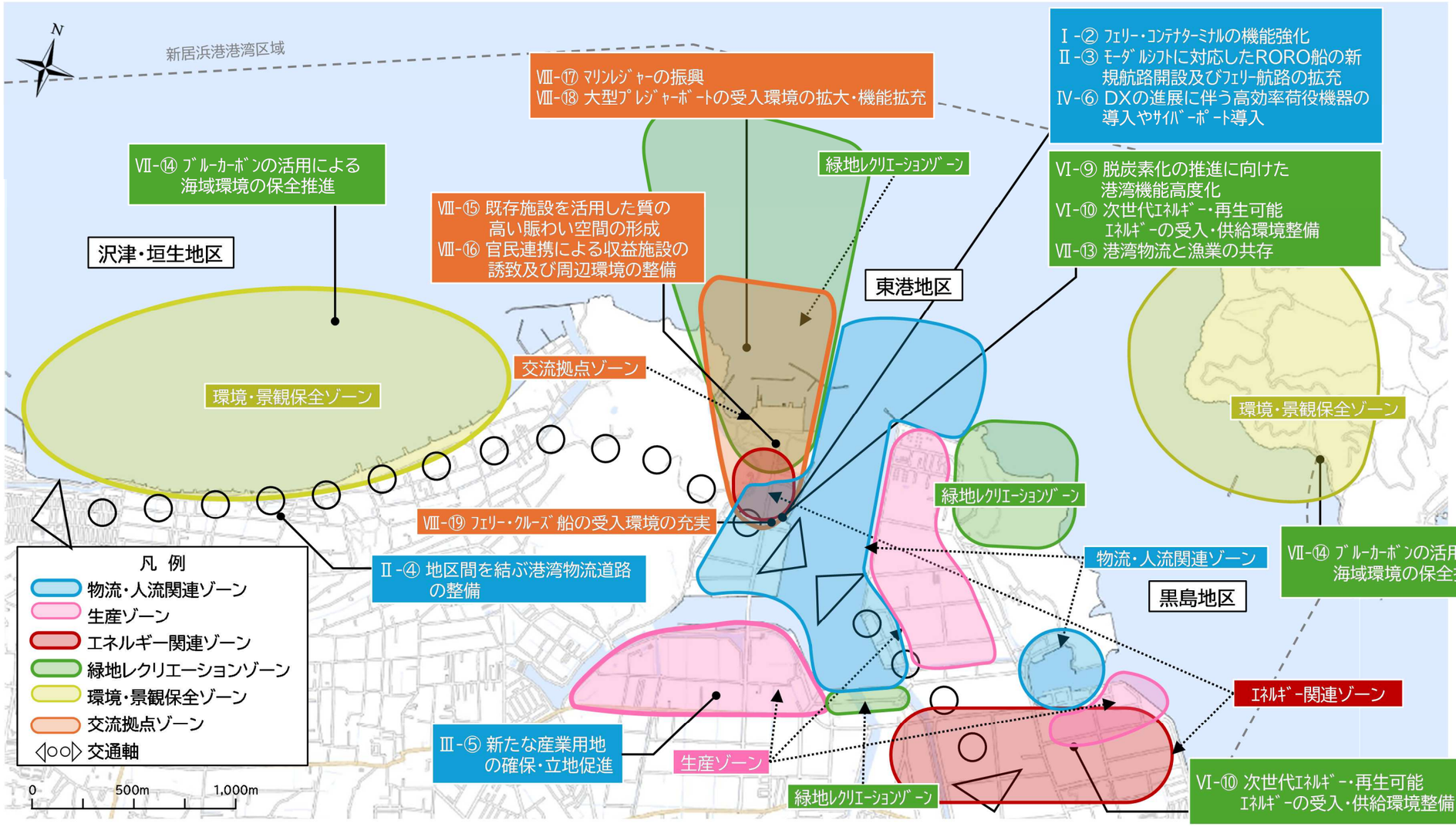
地図：「地理院地図 Vector」をもとに新居浜港務局作成

図 7.24　地区別取組内容（本港地区、内港地区）

③ 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。



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 7.25　地区別取組内容（東港地区、黒島地区、沢津・垣生地区）

８.参考資料

8.1 長期構想の検討過程

8.2 用語解説

8. 参考資料

8.1　長期構想の検討過程

（1）新居浜港長期構想検討委員会の設置

本長期構想を策定するうえで、港湾を取り巻く情勢は大きく変化しており、そうした中で新居浜港に対する諸要請や今後、新居浜港が果たすべき役割等に応えていく必要がある。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、指導を行うため、学識経験者、港湾関係者、行政機関の職員等で構成する「新居浜港長期構想検討委員会」を設置し、検討を行った。

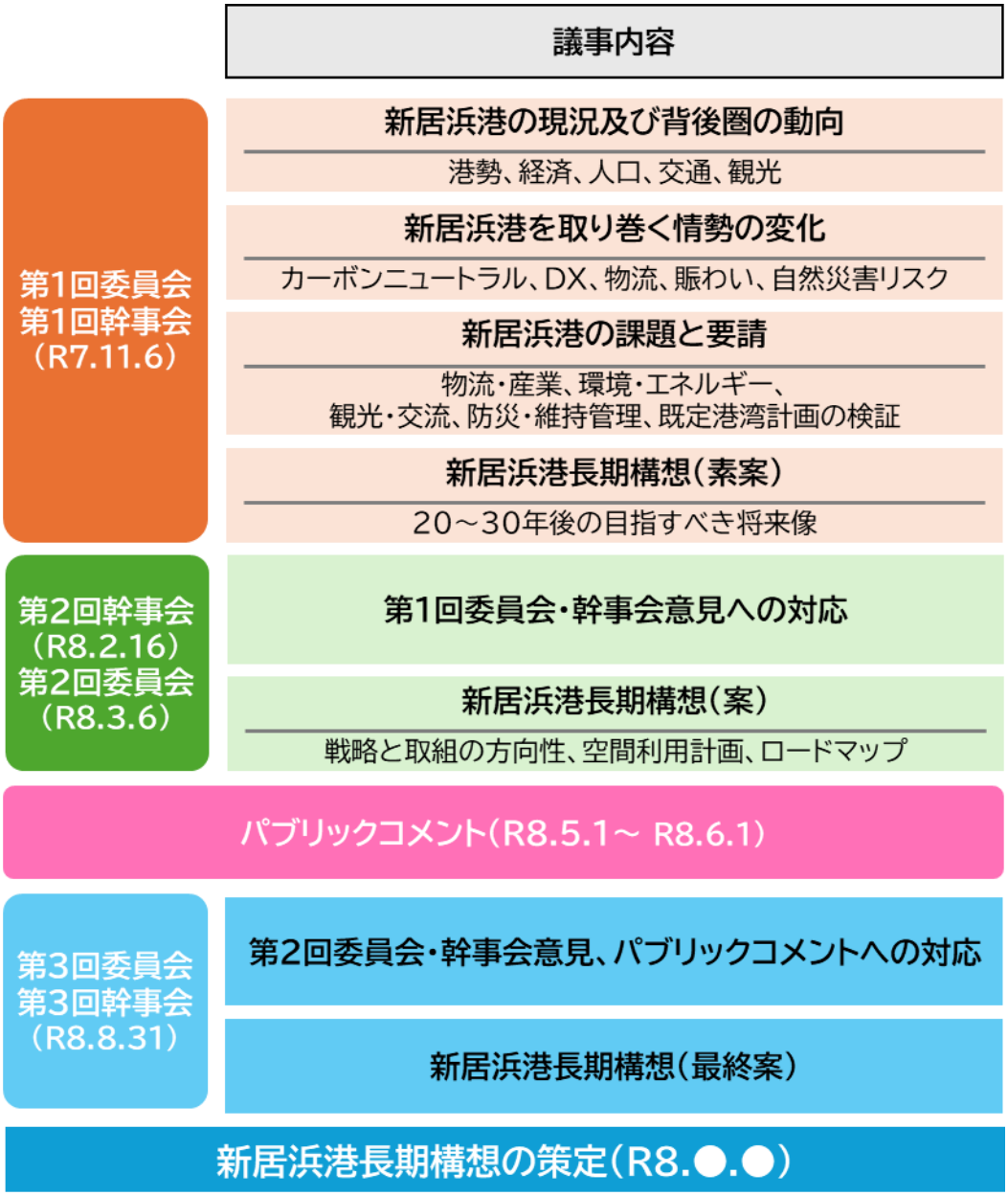


図 8.1　新居浜港長期構想の検討の経緯

(2) 委員名簿

新居浜港長期構想検討委員会の委員名簿は以下のとおり。

表 8.1　長期構想検討委員会の委員名簿　　(　)は前任者

区分	所属	役職	氏名
学識経験者	公益社団法人日本港湾協会	理事長	大脇　崇
	愛媛大学工学部	部長	森脇　亮
	松山大学経営学部経営学科	教授	東渕　則之
	新居浜工業高等専門学校	校長	東海　明宏
港湾関係者	新居浜商工会議所	会頭	(横川　明英) 白石　誠一
	新居浜港湾運送協会	会長	村上　正純
	新居浜地区海運組合	理事長	井下　光一
	青野海運株式会社	代表取締役社長	青野　力
	森実運輸株式会社	取締役　海運部長	鴻上　剛志
	浜栄港運株式会社	代表取締役社長	村上　明周
	四国開発フェリー株式会社	副社長	瀬野　恵三
	住友金属鉱山株式会社別子事業所	総務センター長	東前　高志
	住友化学株式会社愛媛工場	総務部長	澤野　泰昌
	新居浜市漁業振興対策協議会	会長	中山　将希
地元関係者等	にいはま女性ネットワーク	顧問	近藤　智佳
国の行政機関職員	国土交通省四国地方整備局港湾空港部	部長	浅見　尚史
	国土交通省四国運輸局交通政策部	部長	坂野　花菜子
	新居浜海上保安署	署長	大橋　英夫
	財務省神戸税関新居浜税関支署	支署長	三宅　純一
県の行政機関職員	愛媛県東予地方局建設部	部長	(近藤　孝利) 永木　洋平
市の行政職員	新居浜市企画部	部長	加地　和弘
	新居浜港務局委員会	委員長	赤尾　禎司
オブザーバー	国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官	(宮田　亮) 早川　哲史

表 8.2　長期構想検討委員会　幹事会の委員名簿　　（　）は前任者

区分	所属	役職	氏名
国の行政機関職員	国土交通省四国地方整備局港湾空港部港湾計画課	課長	（火口　誠） 田村　晃一
	国土交通省四国運輸局交通政策部環境･物流課	課長	小木曽　正訓
	国土交通省四国地方整備局松山港湾･空港整備事務所	所長	（森田　真治） 前田　昌弘
	新居浜海上保安署	次長	小谷　浩司
	財務省神戸税関新居浜税関支署	統括監視官	山田　友二
港湾関係者	住友金属鉱山株式会社別子事業所	課長	石村　耕一
	住友化学株式会社愛媛工場	チームリーダー	新谷　正知
県の行政機関職員	愛媛県土木部河川港湾局港湾海岸課	課長	（小野　昌浩） 西山　誠司
市の行政職員	新居浜市市民環境部	部長	（沢田　友子） 藤田　清純
	新居浜市経済部	部長	（藤田　清純） 松原　広
	新居浜市建設部	部長	高橋　宣行
	新居浜港務局	事務局長	山下　武
オブザーバー	国土交通省港湾局計画課	課長補佐	井ノ口　大地

8.2　用語解説

あ

アセットマネジメント
道路・橋梁・港湾などの社会資本（インフラ）を資産（アセット）として捉え、ライフサイクル全体を通じて戦略的に適正な維持管理・運用し、インフラの資産価値を最大化する活動のこと。

移出
国内の他の港へ物を運ぶこと。

移入
国内の他の港から物を運んでくること。

一般貨物
コンテナ船やフェリー以外の船で、特別な取り扱いや積付けを必要としない貨物のこと。

インバウンド
「外から中に入ってくる」という意味から、訪日外国人観光客のこと。

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

ウェルビーイング
身体的・精神的・社会的に良い状態にあることをいい、短期的な幸福のみならず、生きがいや人生の意義などの将来にわたる持続的な幸福を含む概念のこと。

ウォータースポーツ
水中または水上など水に関連した場所で行われるスポーツの総称。

ウォーターフロント
市民が居住や労働・娯楽・交通などの都市活動の諸環境として利用できる、水際線に接する陸域周辺および水域を併せ持った地域のこと。

運送事業者
貨物や荷物を運搬することを業務とする事業者のこと。

か

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

カーボンリサイクル
二酸化炭素（CO2）を資源と捉え、これを回収して燃料や化学品、鉱物などの多様な製品に再利用し、二酸化炭素排出を減らす取組のこと。

外航
我が国の港と外国の港、または外国の港間を運航する船舶や航海のこと。

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

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

貨物船
各種専用船、コンテナ船、RORO 船のこと。

空コンテナ
貨物が詰め込まれていないコンテナのこと。

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

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

寄港
航海中の船が途中の港に立ち寄ること。

気候変動
人の活動に伴って発生する二酸化炭素などの温室効果ガスが増えることによって地球の気温が上昇する「地球温暖化」や、自然の要因などによって気温や降水量などが変動すること。
IPCC の第5次報告書において、地球温暖化は人間の活動による影響が極めて高いと判断された。以後、世界各国で気候変動対策に取り組んでおり、パリ協定では「世界の平均気温上昇を産業革命以前と比べて2度より十分低く保ち、1.5 度以内に抑える努力をする」という各国共通の目標を定め、温室効果ガスの削減に取り組んでいる。

喫水
船が水に浮いている際、船底（キール）の下面から水面までの垂直距離のこと。

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

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

係留施設
船舶が離着岸し、貨客の積降し及び乗降を行うための施設のこと。

ケミカルリサイクル
廃棄された資源を化学的に分解し、元の化学成分に戻して新たな原料として再利用する方法のこと。

ゲートウェイ
国際的・国内的な物流や人流における入口や玄関口の拠点を指す概念のこと。

高規格道路
一般の道路よりも高速・安全・大量交通を想定して高い基準で整備された道路のこと。

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

港湾運送事業者
港湾において、船会社や荷主から委託を受け、貨物の積み込み、陸揚げ、荷さばき、保管、検査、証明などを行う事業者のこと。

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

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

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

護岸
河川・海岸・港湾などの岸が、波や流れによって侵食されたり崩れたりするのを防ぐために設ける構造物のこと。

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

コンテナ
様々な荷姿の貨物を一定の単位でまとめて効率的に輸送するための規格化された大型の箱のこと。

コンテナ船
コンテナを専用に積載、輸送する船のこと。通常、コンテナだけを輸送するフルコンテナ船と一般貨物も輸送するセミコンテナ船をも包含して使用する場合もある。

コンテナターミナル
コンテナ船からコンテナを積み降ろし、一時保管してトラックや鉄道へ引き渡す「海上輸送と陸上輸送の結節点」となる港湾施設のこと。

さ

再生可能エネルギー
太陽光、風力、水力、地熱、バイオマスなど、自然界で枯渇せず繰り返し利用できるエネルギーのこと。

サイバー空間
インターネットや情報通信ネットワークによって構成される仮想的な情報空間のこと。

サイバーポート
業務の効率化や港湾物流全体の生産性向上のため、国土交通省港湾局が構築した、港湾物流や港湾インフラ、港湾管理等の手続きのプラットフォームのこと。

サプライチェーン
製品の原材料・部品の調達から販売に至るまでの一連の流れのこと。

桟橋
杭の上に床版を乗せた構造の係船岸のこと。

次世代エネルギー
水素やアンモニア、合成メタン等、再生可能かつ二酸化炭素排出量がゼロもしくは少ない、そしてエネルギー源の多様化に貢献するエネルギーのこと。

シャーシ
車両や機械の骨格・基台となる構造部分のこと。港湾やコンテナ物流においてはコンテナを載せて運ぶ台車を指す。

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

シームレス
交通モード等のつなぎ目がなく、途切れずに連続している状態のこと。

生物共生護岸
生物の生息環境を保全・創出することを目的とした護岸のこと。

専用貨物
民間事業者自らが保有する係留施設で取り扱う貨物のこと。

蔵置
貨物を一時的に保管すること。

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

た

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

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

渡船
定期旅客船航路(渡し舟)のこと。

な

内航
国内の港間を運航する船舶や航海のこと。

内航商船
内国航路に就航している商船のこと。

内航フィーダー
国内の港同士を結ぶ支線輸送のことで、地方港と大規模港を結ぶ場合が多い。また、日本の大規模港とアジアの近隣港を結ぶ支線輸送を国際フィーダーという。

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

荷主
物流事業者へ貨物の輸送や保管を委託する荷物の所有者や発注者のこと。

荷役
船舶への貨物の積込み又は船舶からの貨物の取り卸しをする行為のこと。
石炭等のバルク貨物やコンテナは専用の荷役機械を使用し、完成自動車は自走で積卸しを行うなど、貨物によってさまざまな荷役方法がある。

荷捌き地
船舶から荷役された貨物を一時的に搬出・搬入し、貨物の仕分け・積み替え等を行う背後ヤードのこと。

は

バイオマス
再生可能な生物由来の有機性資源で、化石資源を除いたもののこと。

泊地
船舶が安全に停泊・荷役を行うために必要な、十分な水深と広さを確保した静穏な水域のこと。

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

バルク貨物
船舶に梱包されない状態(ばら)で積載されるばら積み貨物のこと。

バルク船
梱包されていない穀物、鉱石、セメントなどのばら積み貨物を船倉に入れて輸送するために設計された貨物船のこと。

干潟
潮の満ち引きによって海水に浸かったり露出したりする、浅い砂や泥の平らな海岸地形のこと。

フィジカル空間
人間が実際に生活し活動している現実の物理的な空間のこと。

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

物流ネットワーク
物流拠点（倉庫、配送センター、港湾ターミナル）と、それらを結ぶ輸送ルート（船舶、鉄道、トラック）を統合した構造のこと。

ふ頭（埠頭）
船が着き貨物などの荷積み、荷下ろしなどを行う場所のこと。

ブルーカーボン
藻場・浅場・干潟等の海洋・沿岸域における生態系が吸収し、長期間にわたり海底や生態系内に貯留する炭素のこと。

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

ま

みなとオアシス
地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設のこと。国土交通省港湾局長が申請に基づき登録する。

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

モーダルシフト
トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用に転換すること。

藻場
海中で海藻や海草が群生している場所のこと。

や

ヤード
コンテナや貨物を船積み・荷卸しする前に、一時的に保管、集積、整理しておく港湾施設内の屋外スペースのこと。

ユニットロード貨物
複数の貨物をパレットやコンテナなどの単位（ユニット）にまとめて一体として輸送、荷役する貨物形態のこと。

ら

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

臨港道路
港湾の地帯において交通を確保し、主要道路と連絡して貨物、車両の移動の円滑化を図るための臨港交通施設のこと。なお、臨港道路は、「道路法（昭和 27 年法律第 180 号）」上の道路には該当しない。

A～Z

DX
「Digital Transformation」の略称で、英語圏で「Trans」が「X」と表記されることから DX と略される。IT 技術やビッグデータ等のデジタル技術を駆使して業務プロセスや事業内容を改革すること。

LNG
液化天然ガス（Liquefied Natural Gas）のこと。

OJT

「On-the-Job Training」の略で、実際の仕事を通じて必要な知識やスキルを習得させる人材育成の手法のこと。

RORO船

貨物を積んだトラックやシャーシ（荷台）ごと輸送する船舶のこと。

TEU

20 フィートコンテナ 1 個を 1 単位として換算する、貨物容量の単位のこと。



新居浜港長期構想

発行年月　令和〇年〇月
編集･発行　新居浜港務局
愛媛県新居浜市繁本町3番5号