

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。

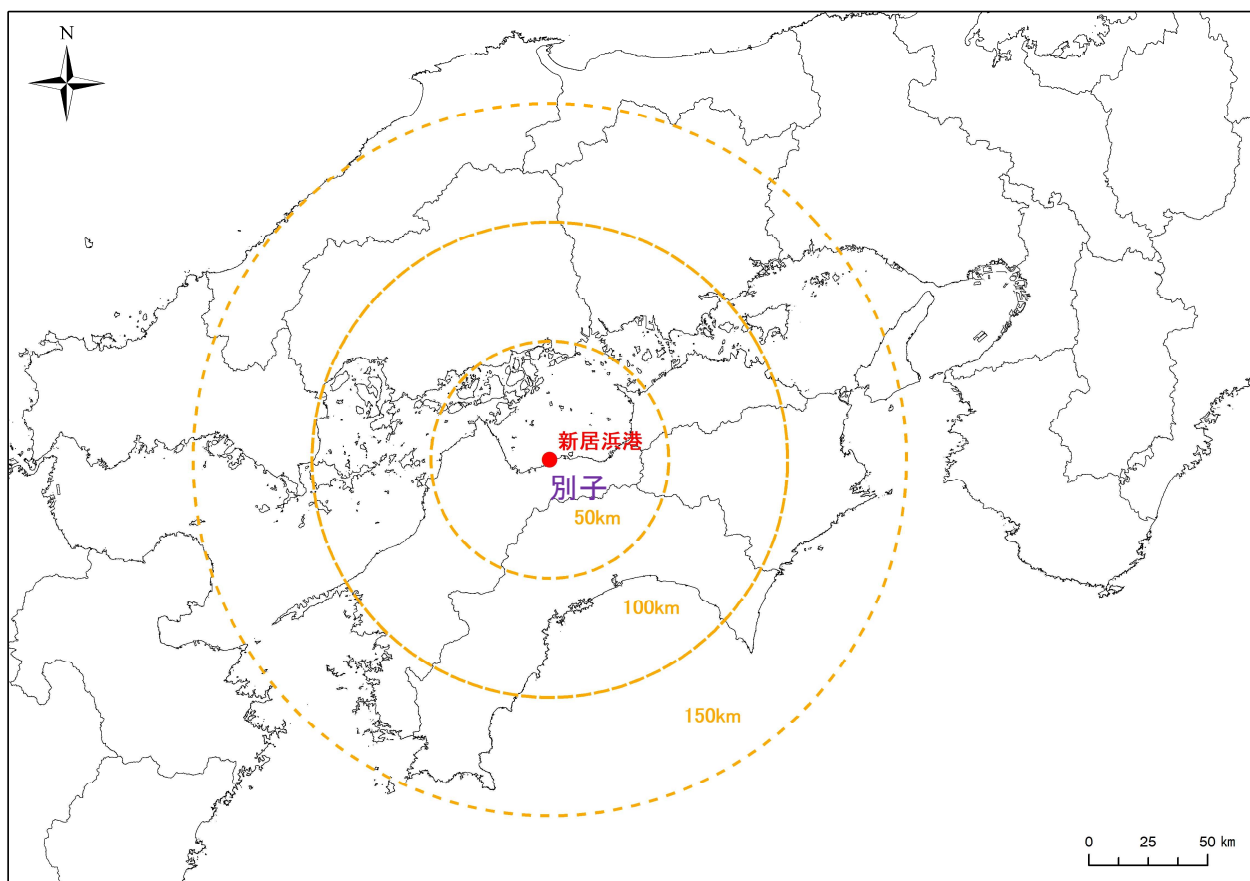


図 2.1 新居浜港の位置図

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

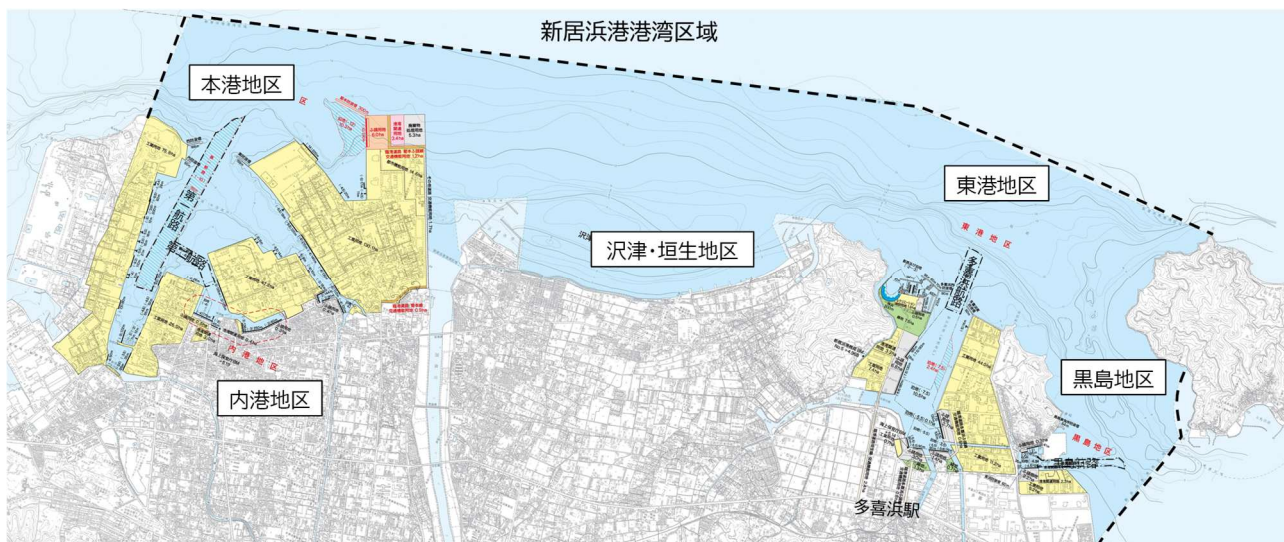
出典：新居浜港務局

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。



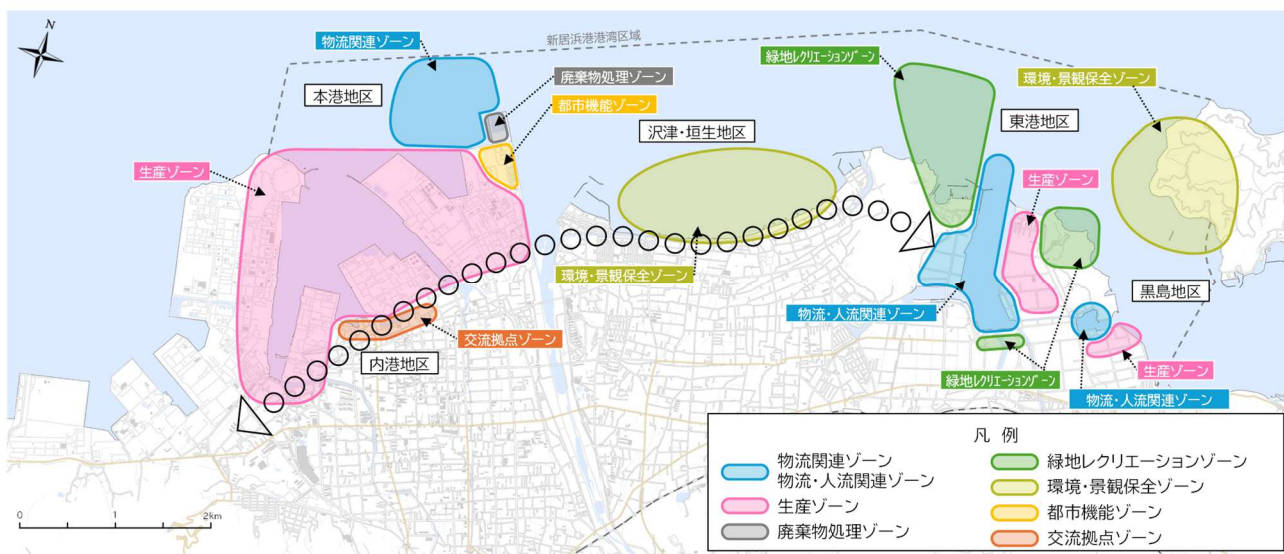
出典：新居浜港務局作成

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

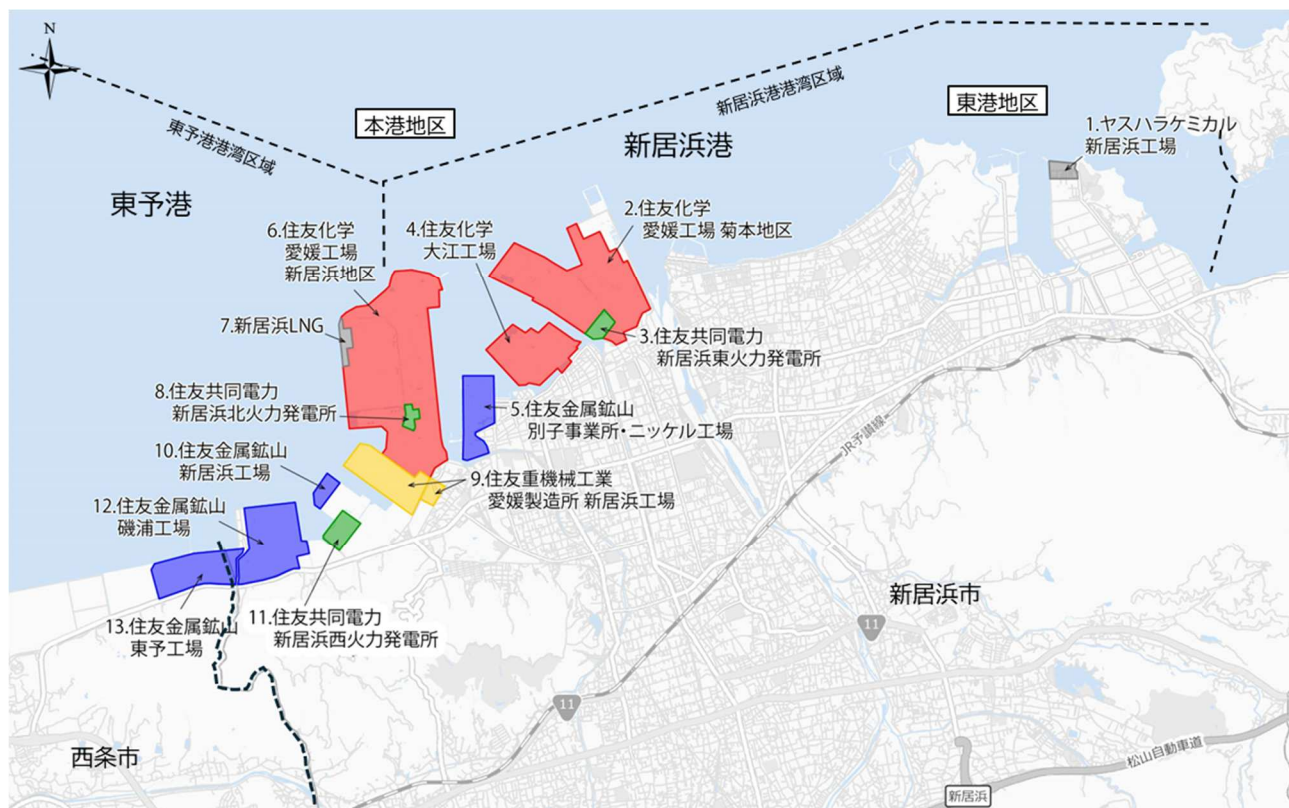


写真:四国地方整備局 松山港湾・空港整備事務所(令和4年2月撮影)

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))

にっぽん丸

乗客定員:532名

総トン数:22,472GT

全長:166.65m

全幅:24.0m

喫水:6.6m



クルーズ船係留場所
垣生第二岸壁
(-7.5m、延長130m)

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)

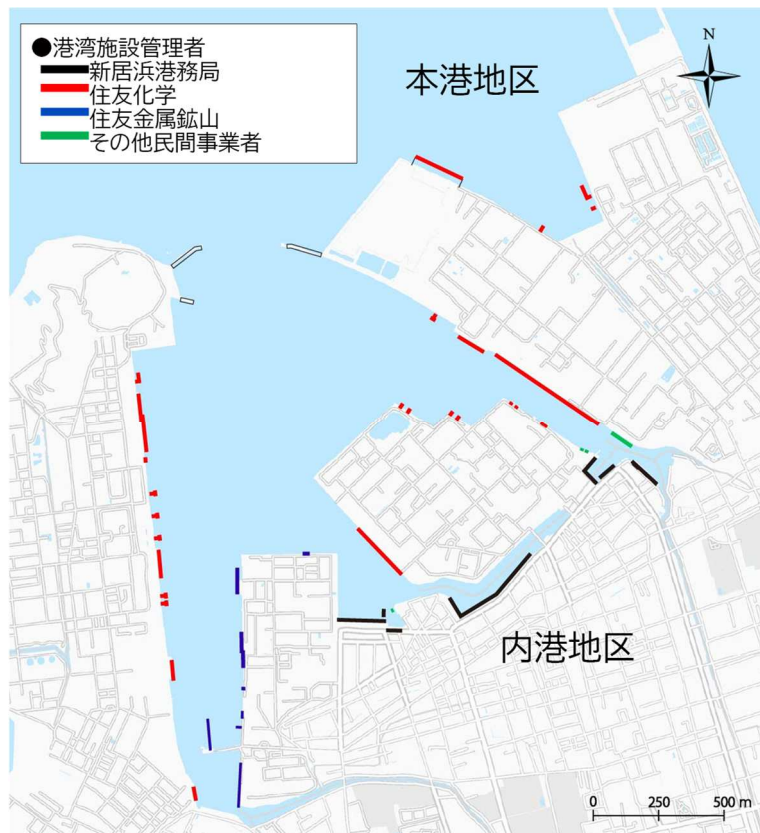


出典:新居浜港務局作成

図 2.12 緑地整備状況

(8) 港湾施設の管理

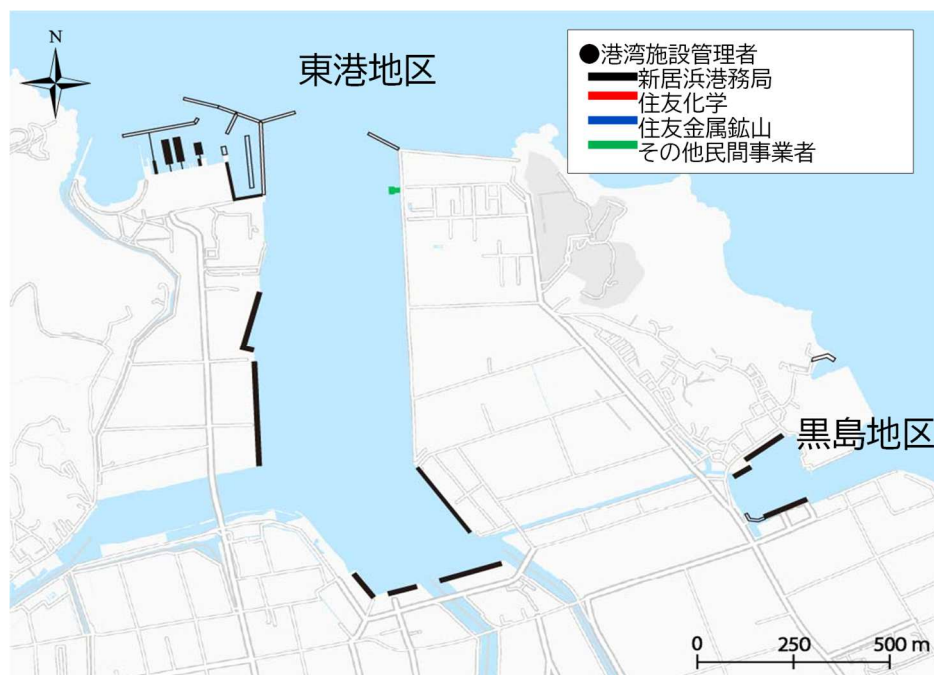
本港地区で整備されている岸壁の多くが住友系企業の専用岸壁であり、プライベートポートとしての側面が強い。(図 2.13)



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）

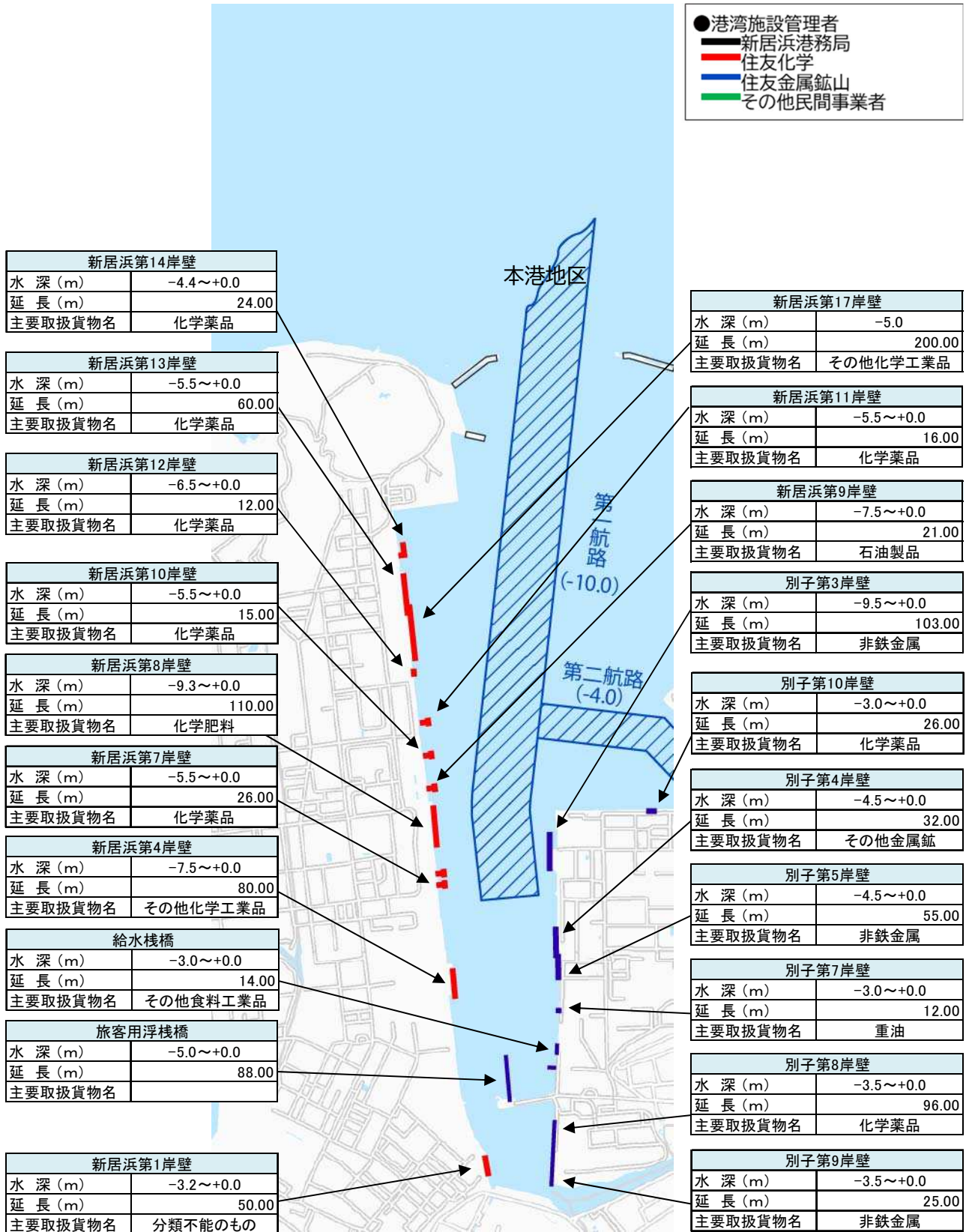


出典：港湾台帳より

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)

2. 新居浜港の概要及び現況

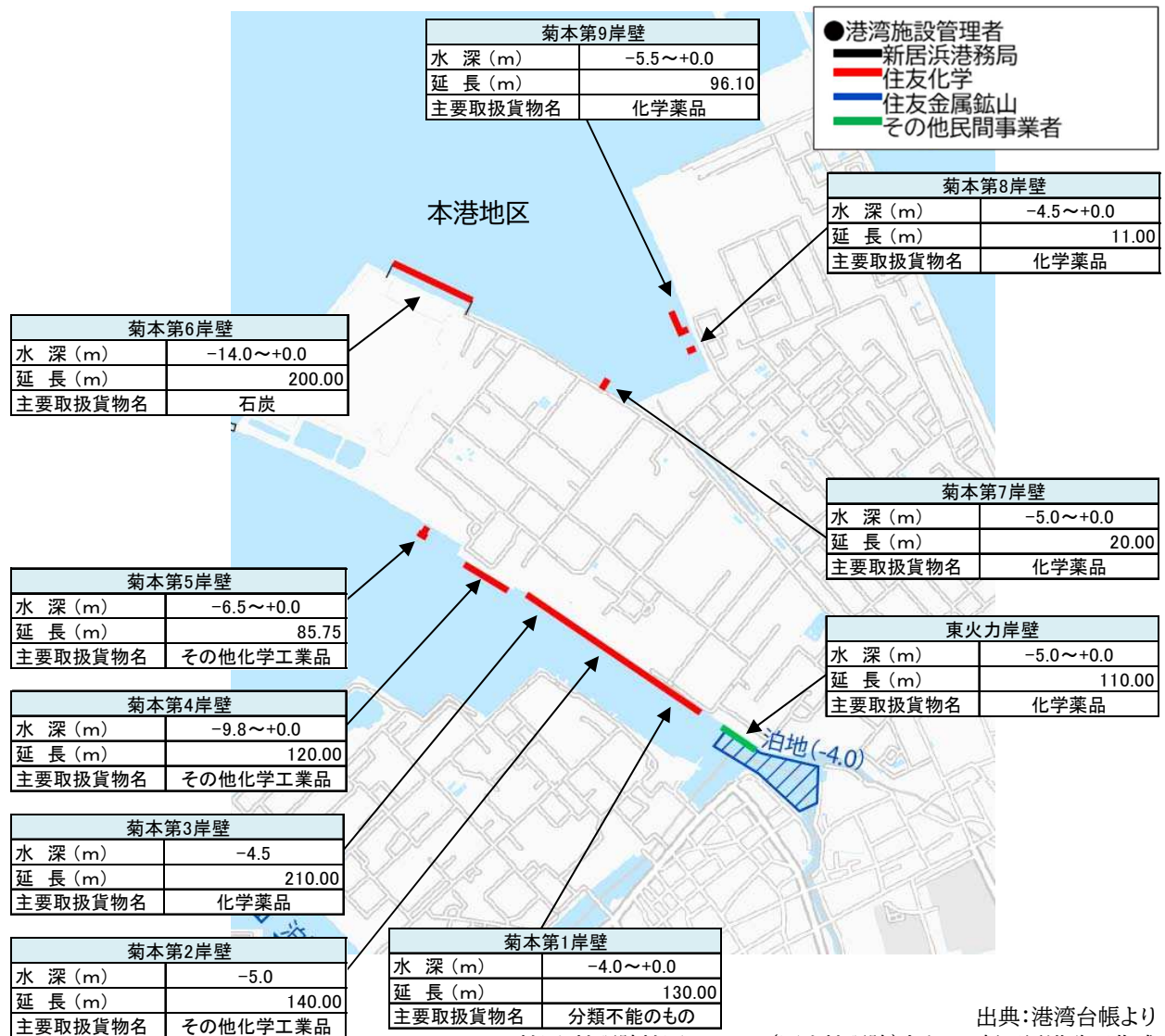
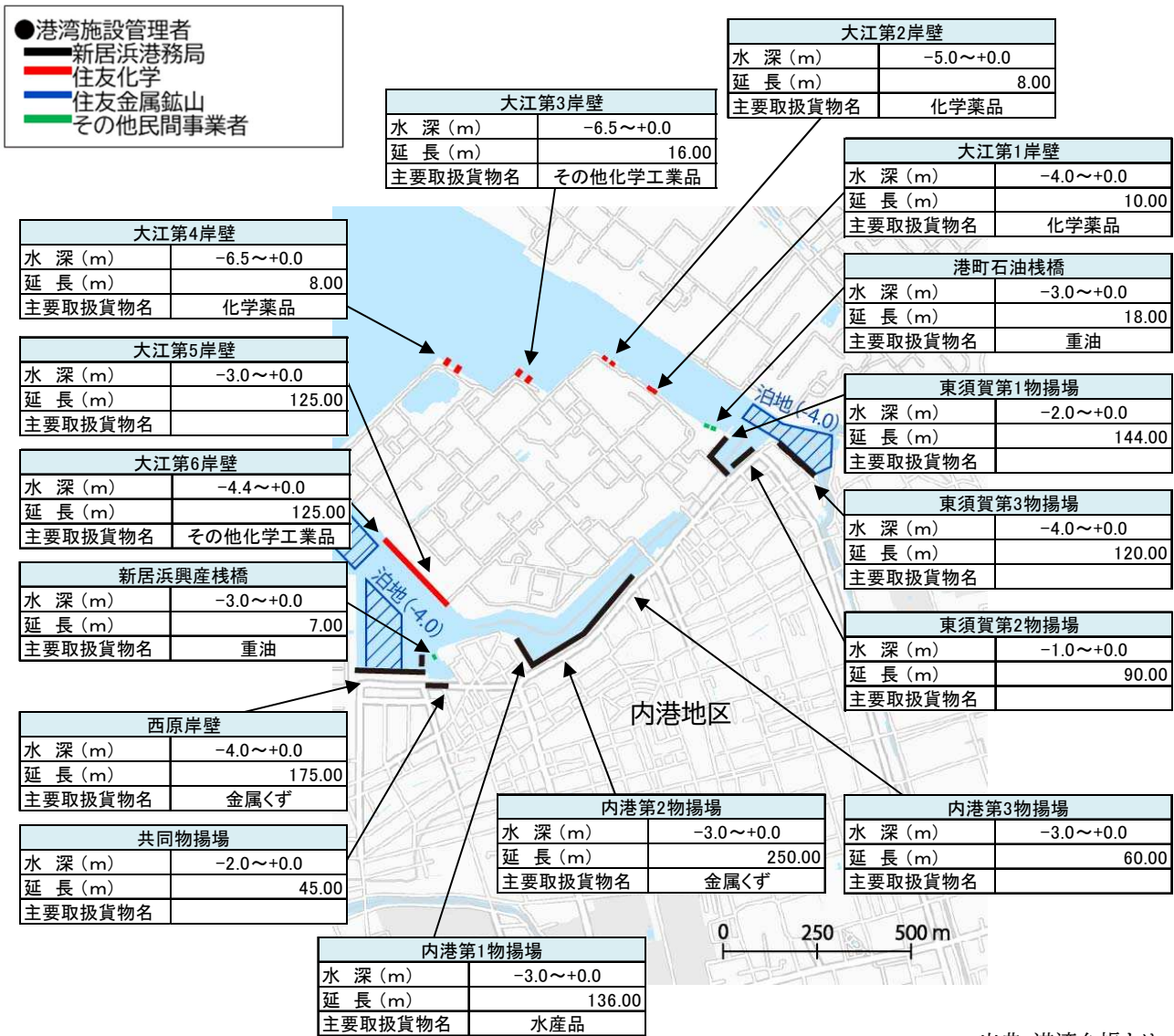


図 2.16 各係留施設の能力 (2/4)

2.新居浜港の概要及び現況

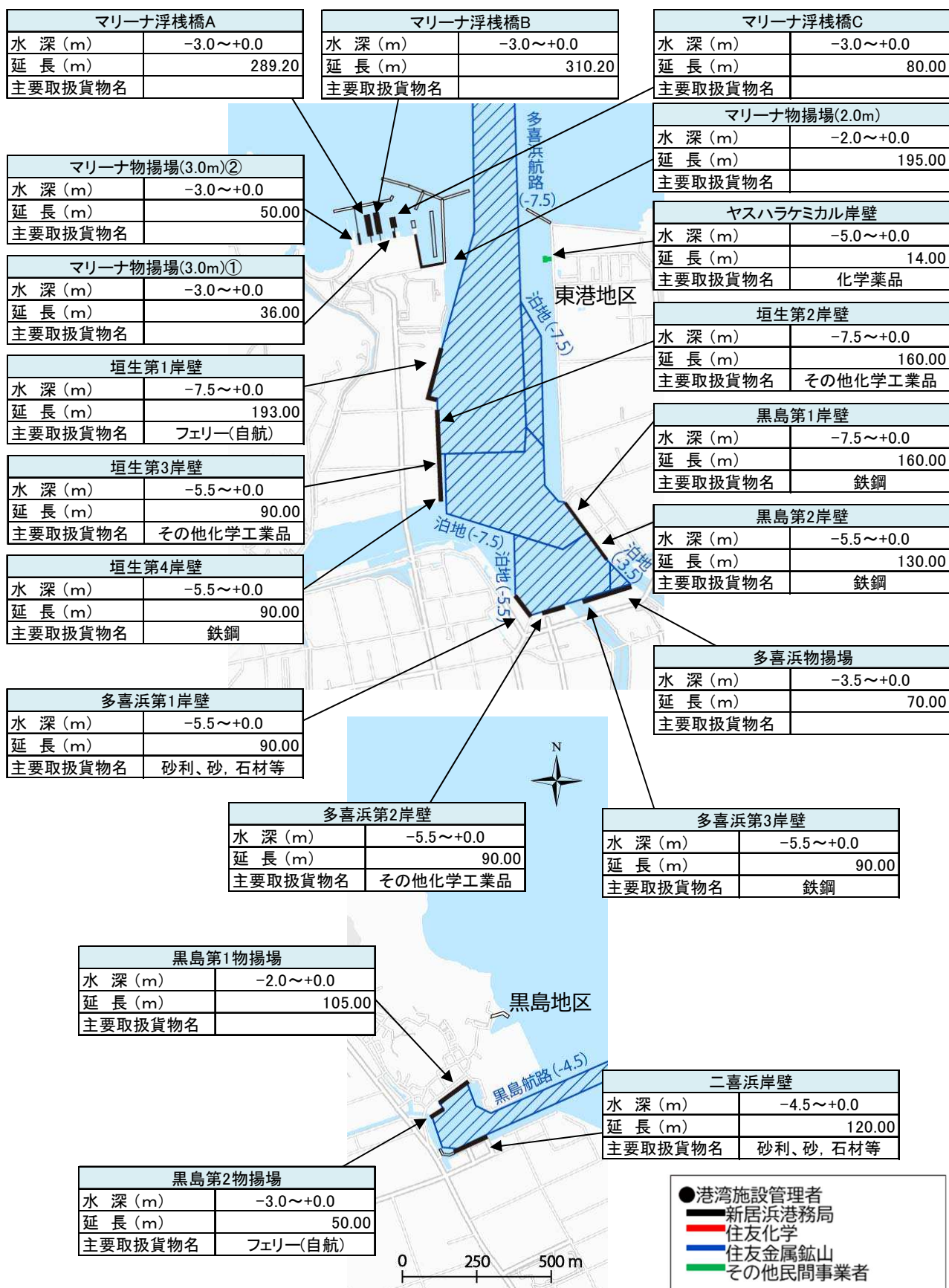


出典:港湾台帳より

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 各係留施設的能力 (3/4)

2.新居浜港の概要及び現況



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 各係留施設的能力 (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)

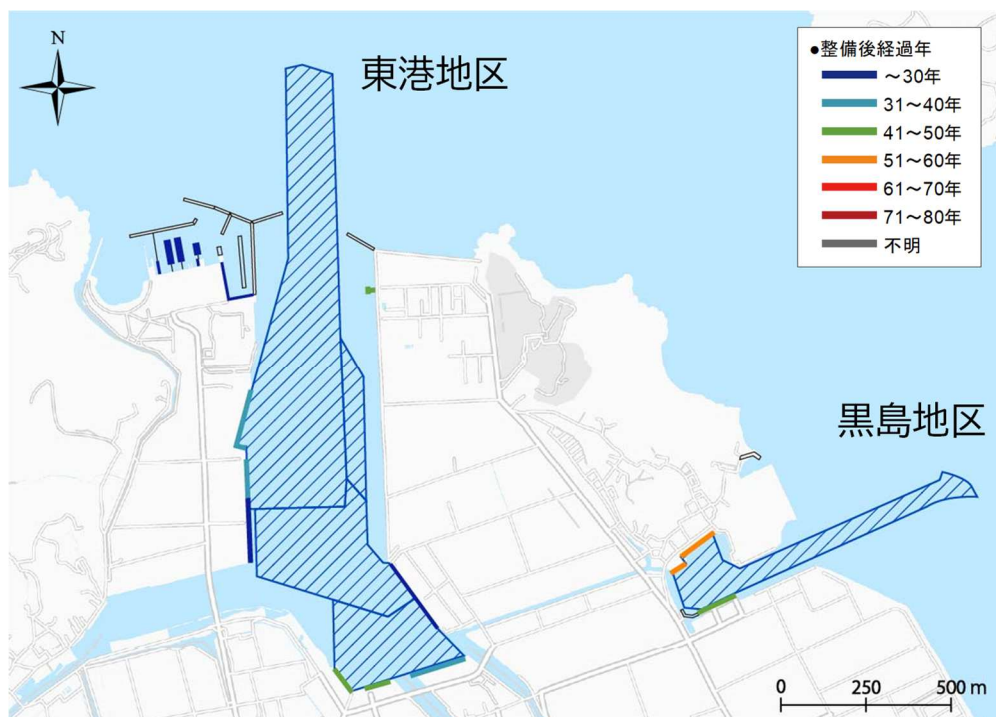
航路、泊地においては、堆積土砂による水深不足が生じている。



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)

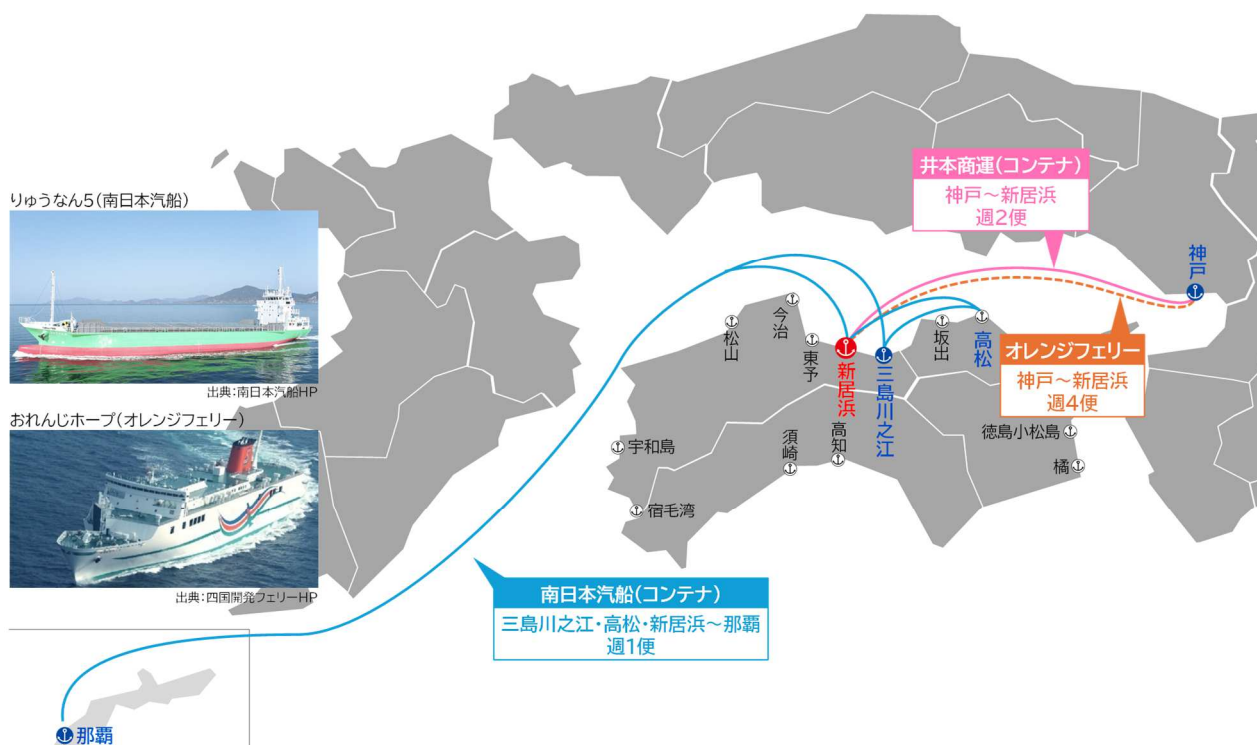


図 2.21 新居浜港の定期航路



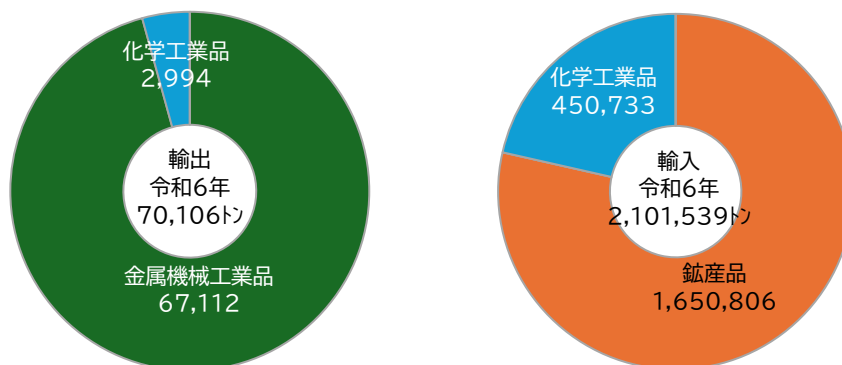
地図: 地理院地図 Vector (国土地理院) をもとに新居浜港務局作成

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)

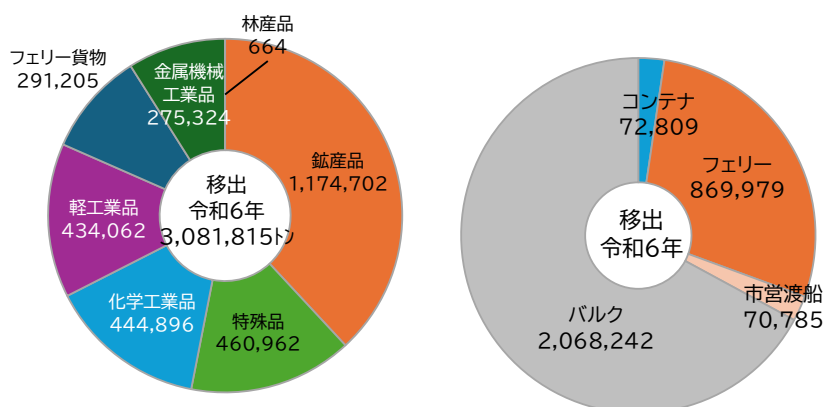
輸出貨物は金属機械工業品が全体の9割以上を占めており、輸入貨物は鉱産品の取扱いが多い。(図 2.23)



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

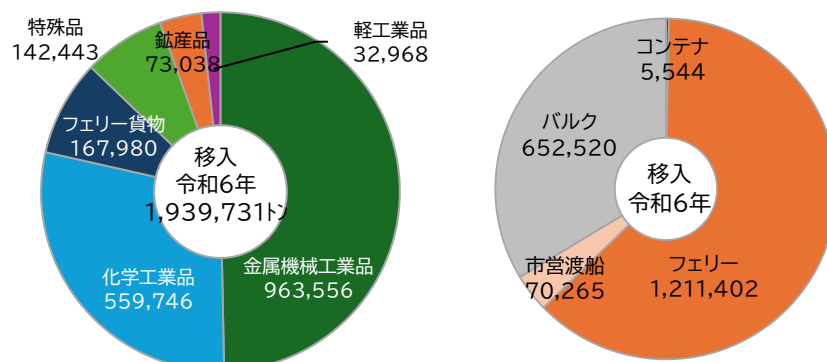
移出貨物は鉱産品や特殊品、化学工業品の取扱いが多く、バルク船での取扱いが移出貨物の約7割を占めている。(図 2.24)



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)

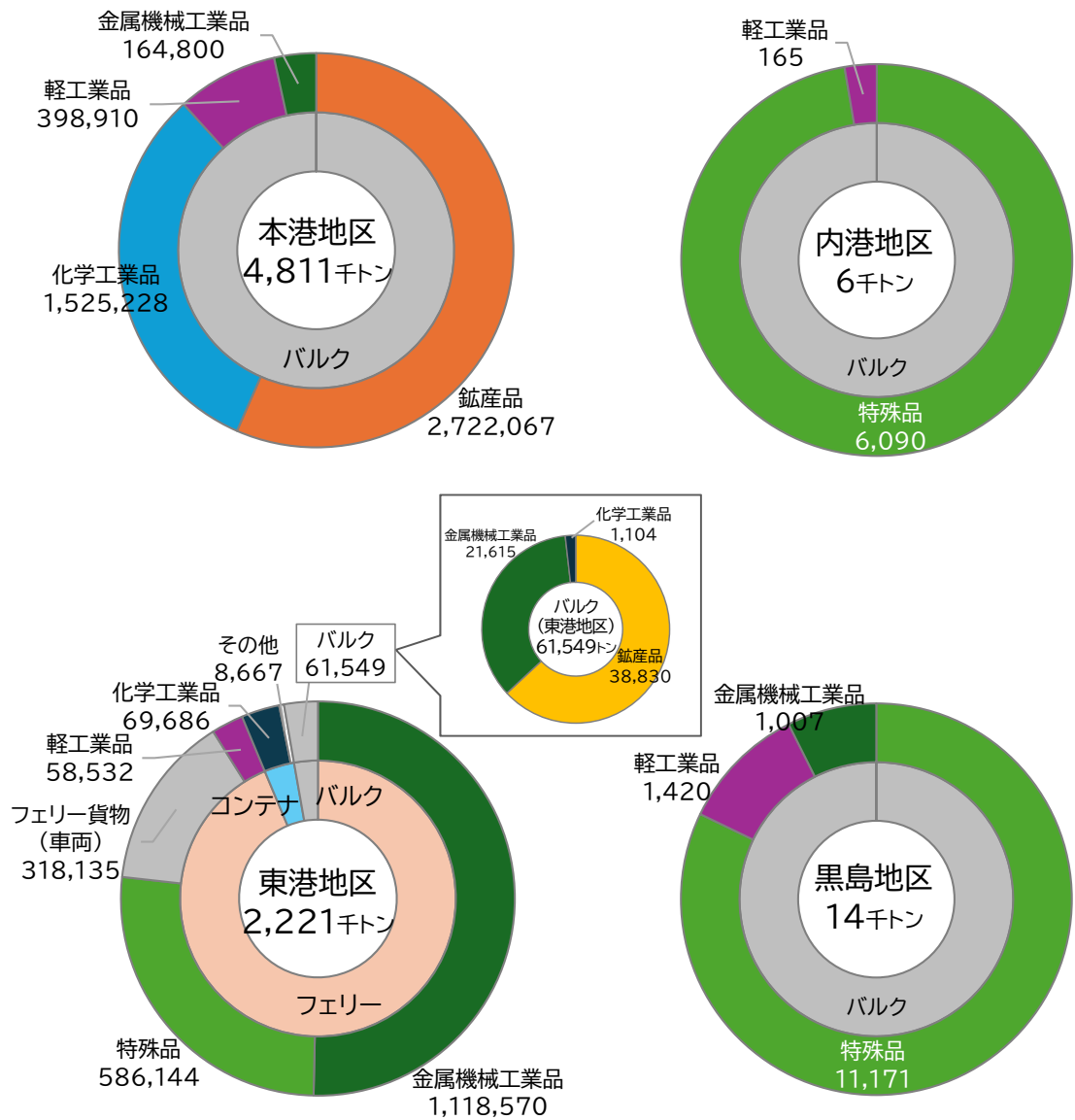


出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

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)



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)

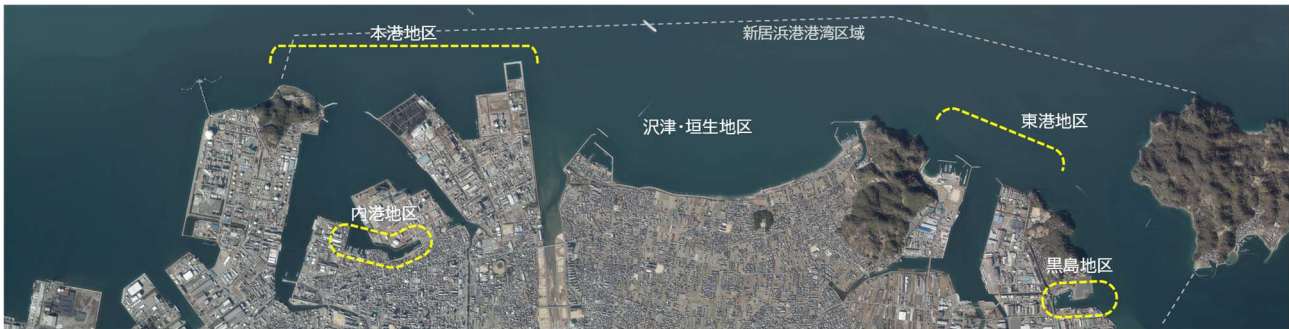
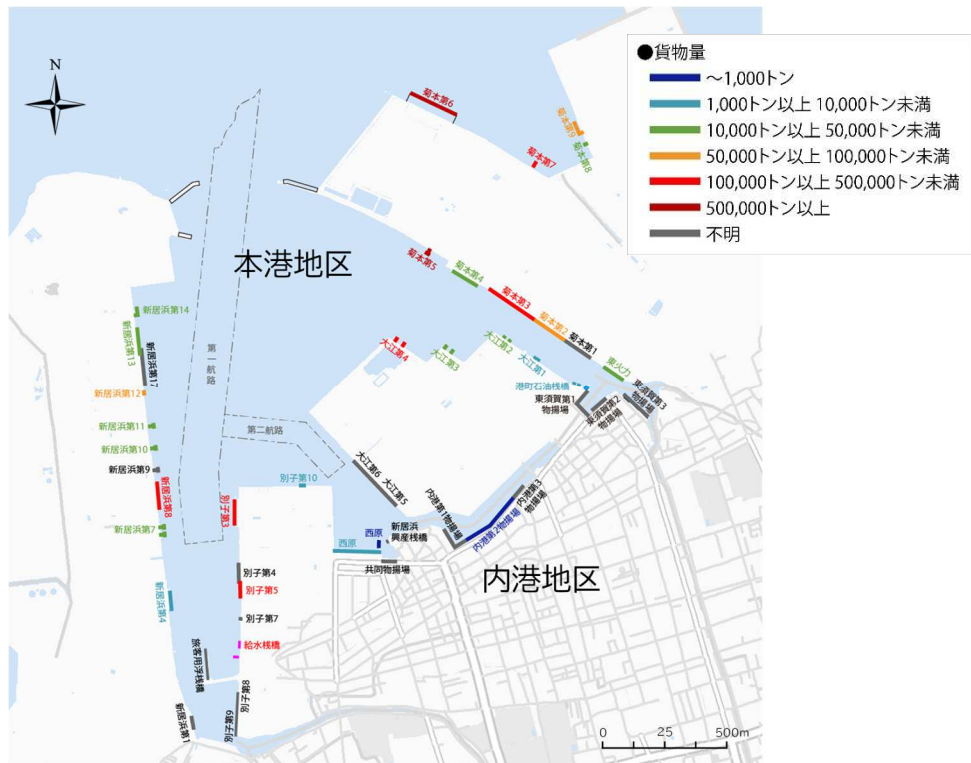


写真:四国地方整備 松山港湾・空港整備事務所撮影(2025 年 1 月)

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)

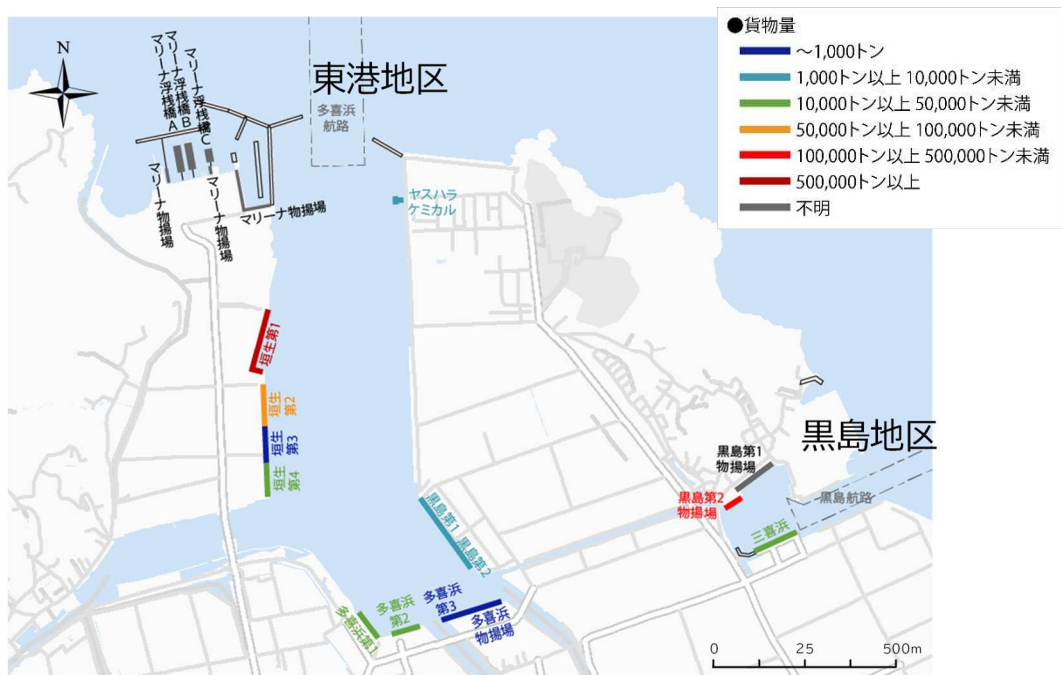


出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

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)



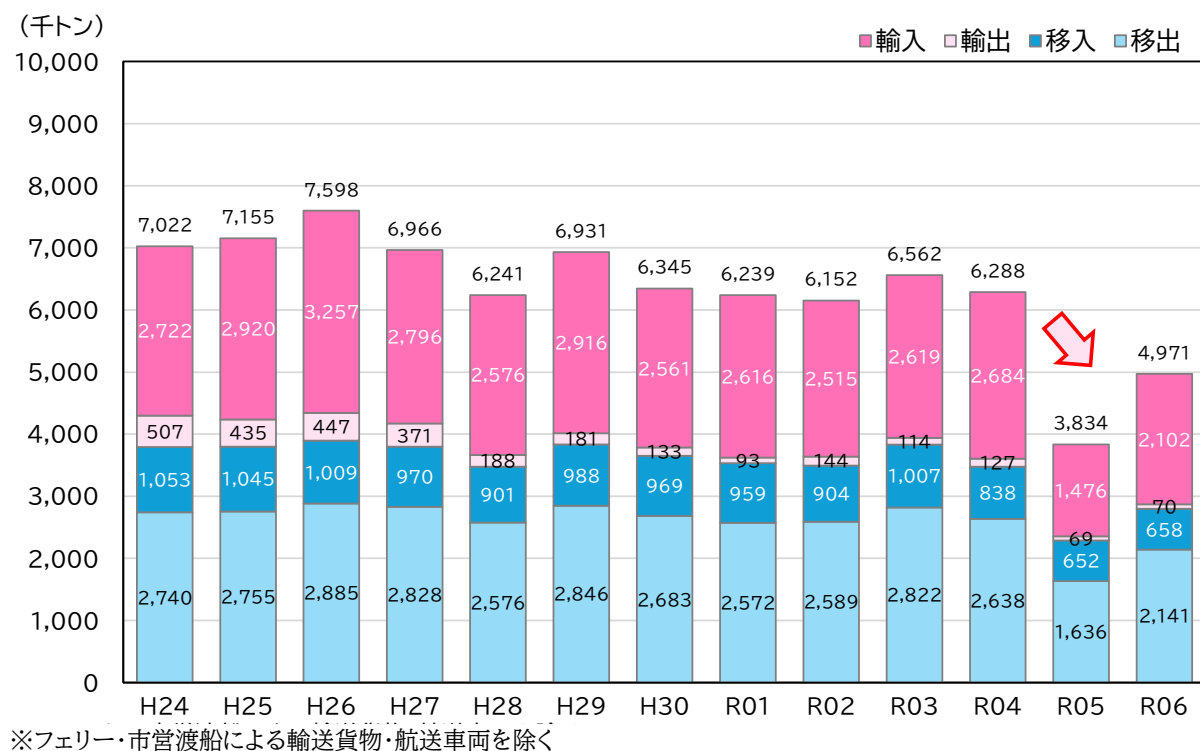
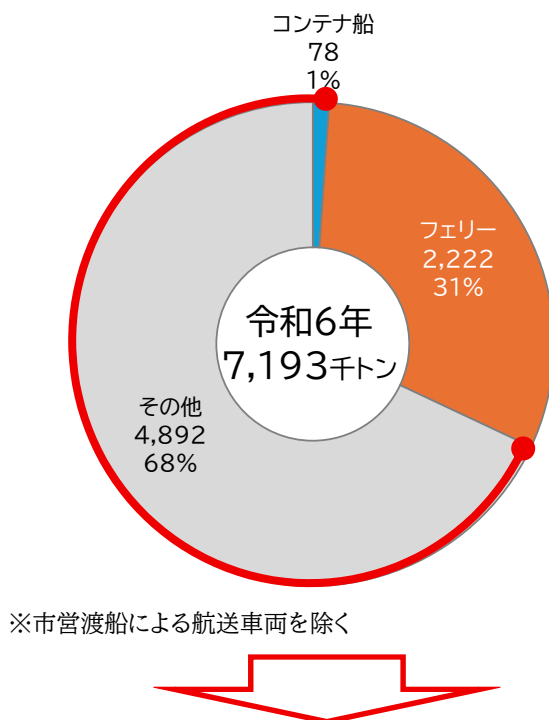
出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

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」

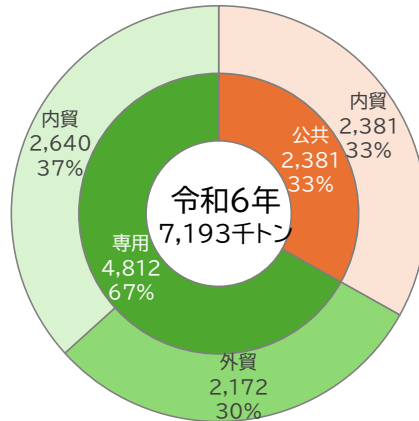
図 2.30 船種別貨物量(上)、輸移出入別貨物量(下)

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)

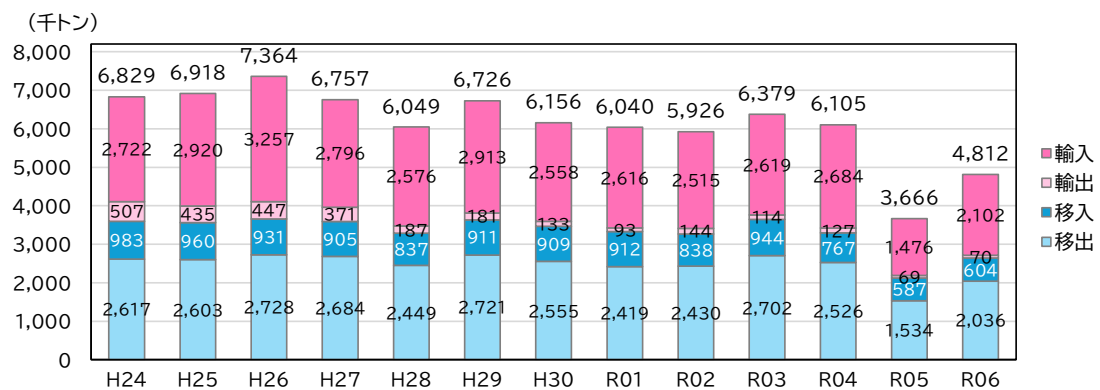
公共貨物の推移をみると、移出と移入が主な扱いで、近年はやや減少傾向になっている。(図 2.33)



※市営渡船による航送車両を除く

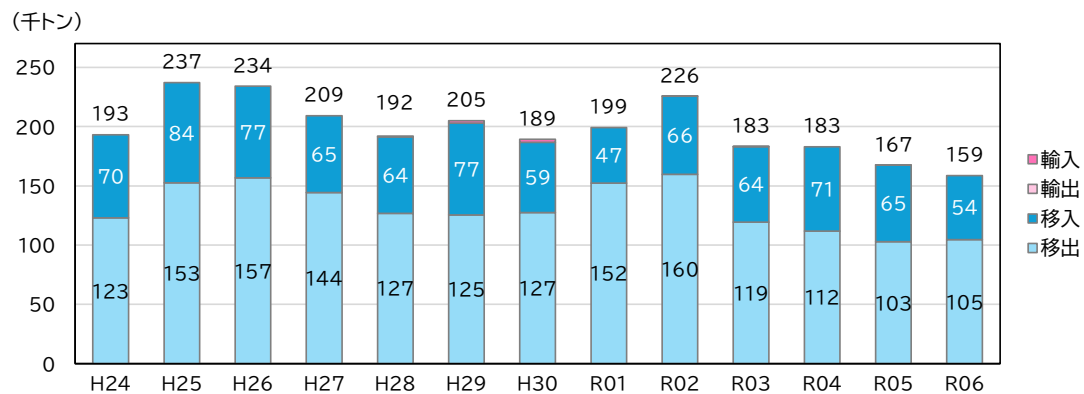
出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

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



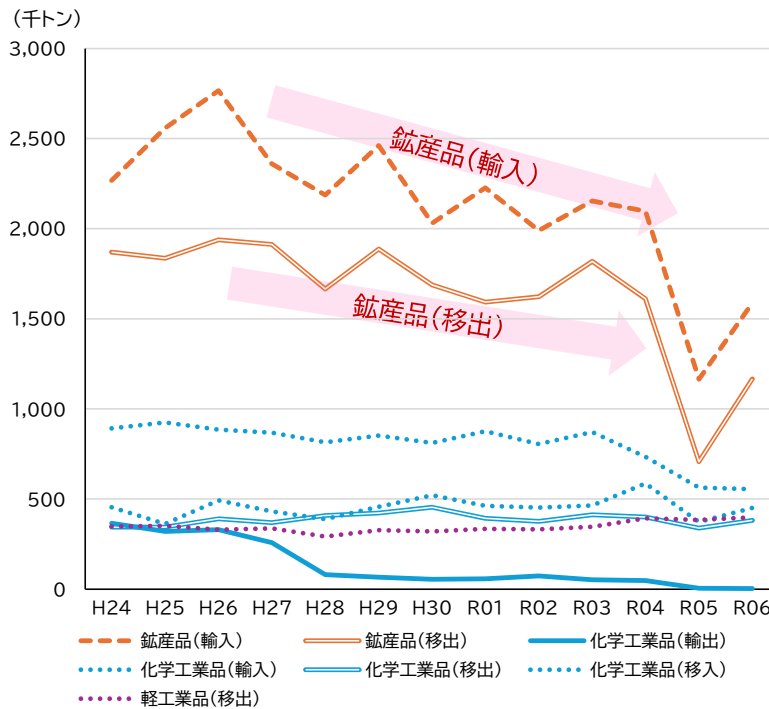
※フェリー・市営渡船による輸送貨物・航送車両を除く

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

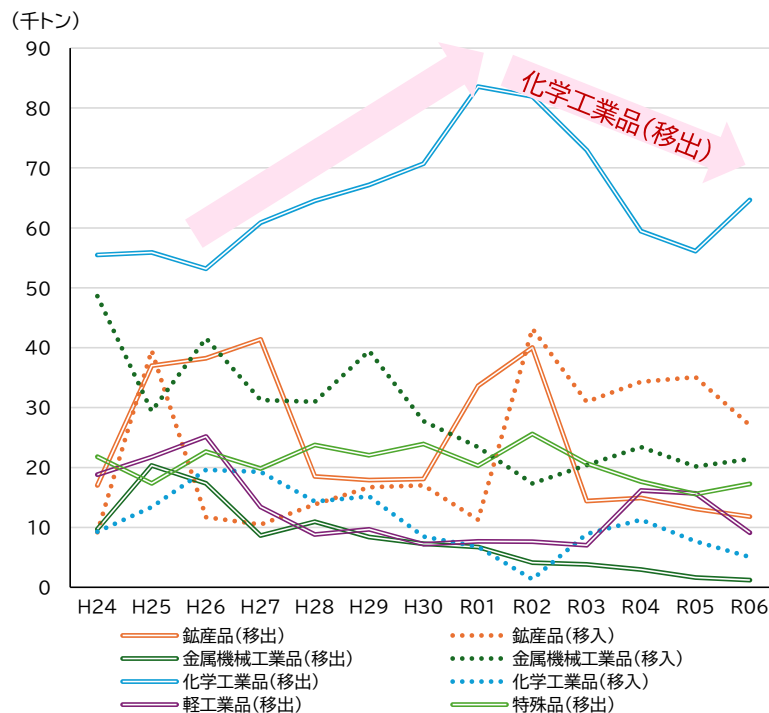
専用貨物は鉱産品(石炭等)の取扱いが多いが、脱炭素に向けた火力発電所の稼働低下により、減少傾向で推移している。(図 2.34)

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

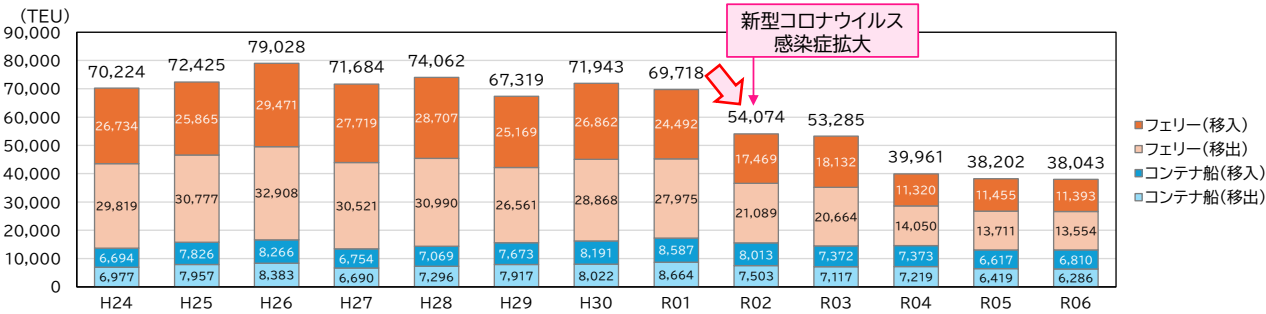
出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

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

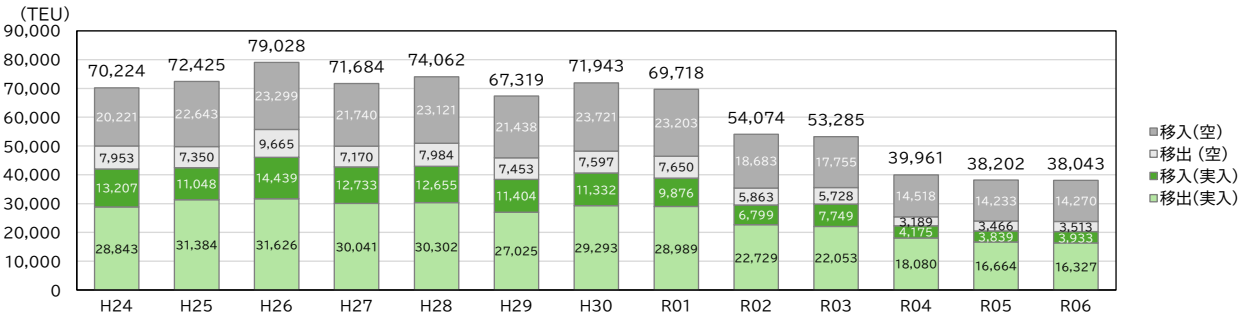
コンテナ貨物はコンテナ船のほかにフェリーによる取扱いも多く、令和6年は約7割がフェリーにより輸送されている。(図 2.36)

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

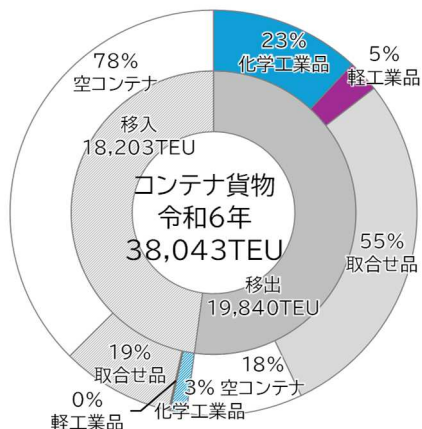


出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

図 2.37 実入り・空別のコンテナ取扱貨物量

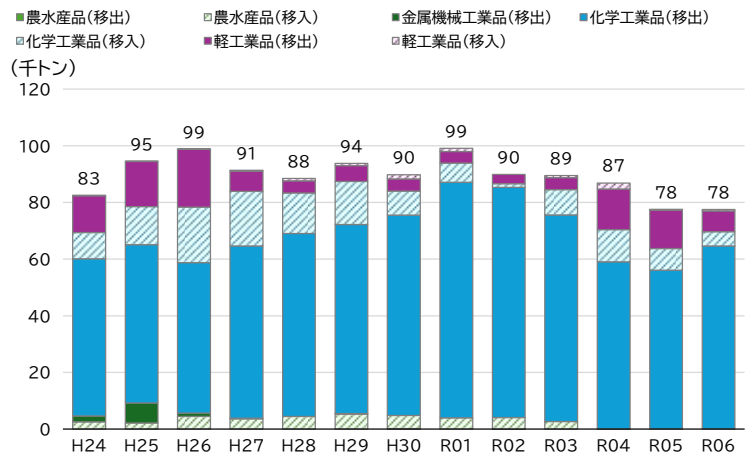
フェリーでのコンテナ貨物の品目は取合せ品である。(図 2.38)

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)



出典:新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

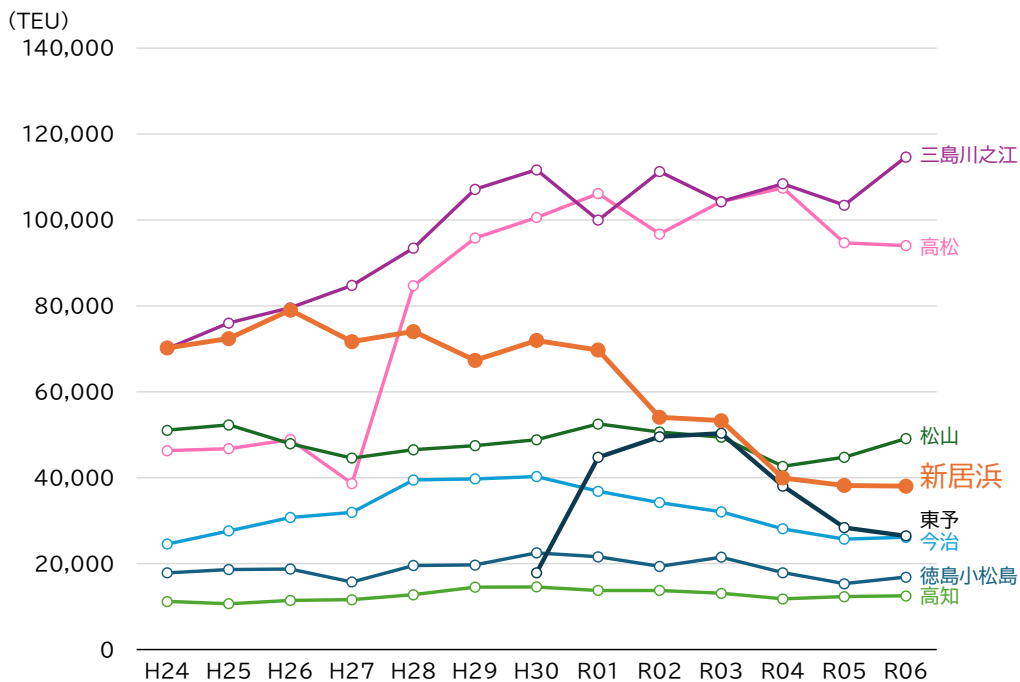
図 2.38 コンテナ貨物品種別構成 (令和6年)



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)



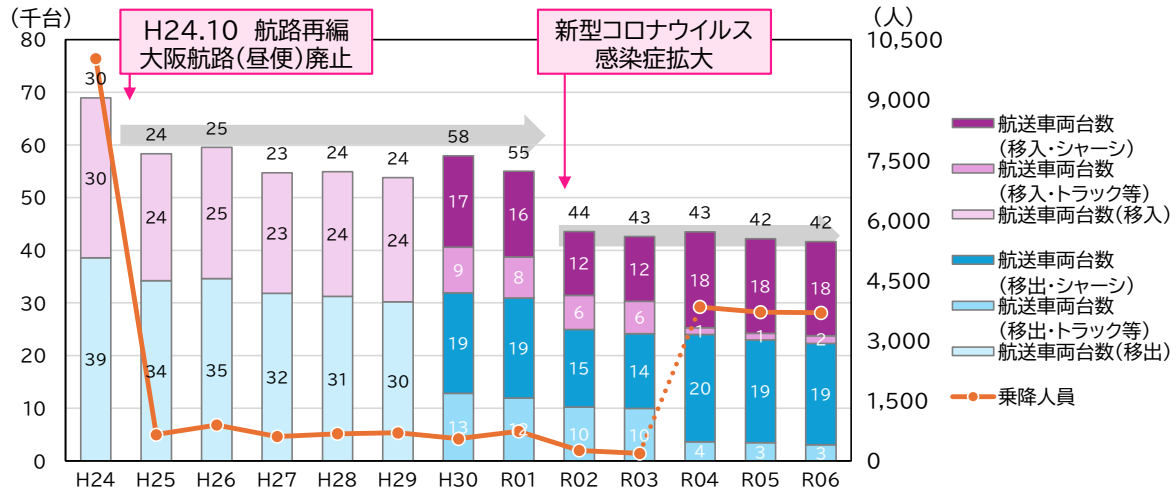
出典:国土交通省「港湾統計」、新居浜港務局「新居浜港港湾統計」

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）



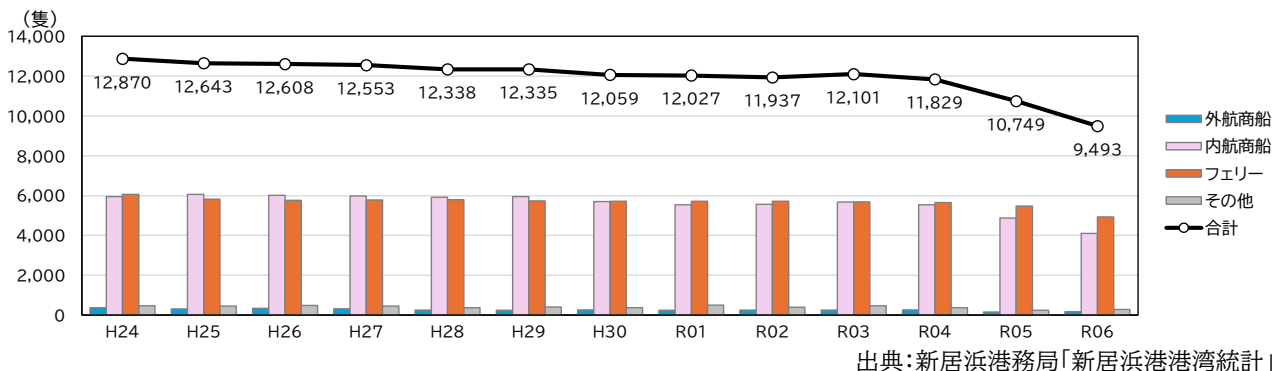
※集計方法の見直しにより令和3年から4年に乗降人員が増加しているが、旅客数は概ね横ばいで推移している。

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

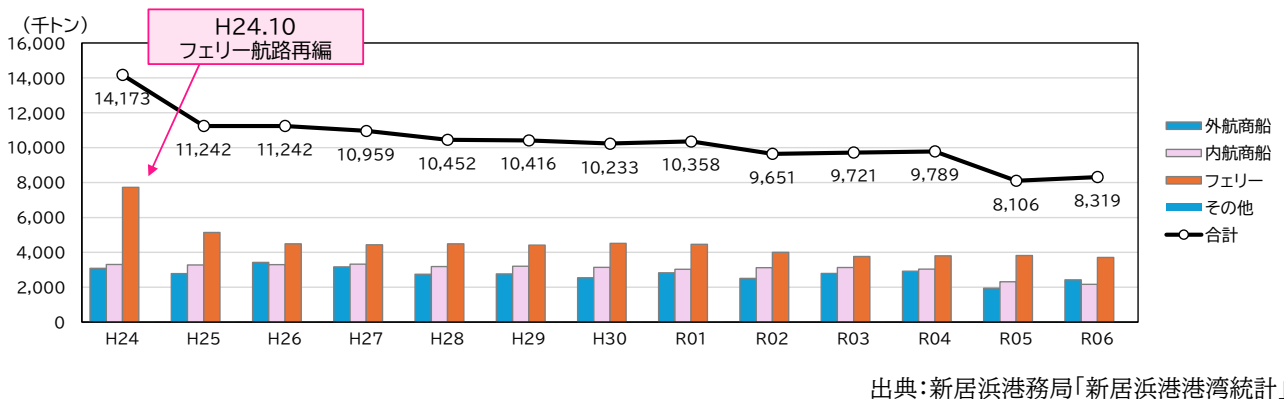
(5) 新居浜港の入港船舶

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