

# 松山港中・長期ビジョン検討委員会 第2回委員会資料



令和5年8月30日  
愛媛県

# 総目次

1.	松山港中・長期ビジョンの策定について	
1.1	中・長期ビジョンと港湾計画について	1- 1
1.2	松山港中・長期ビジョン検討委員会について	1- 2
2.	第1回委員会の主な意見等	
2.1	中・長期ビジョンの検討方法について	2- 1
2.2	中・長期ビジョンの検討方針について	2- 4
2.3	物流・産業	2- 7
2.4	交流・賑わい	2- 9
2.5	環境	2-17
2.6	安全・安心	2-20
2.7	松山港ウォーターフロントあり方勉強会	2-21
2.8	幹事会報告	2-22
3.	松山港中・長期ビジョン（素案）	
3.1	松山港の将来像	3- 1
3.2	松山港の基本方針と上位計画・関連計画	3- 2
3.3	松山港の基本方針と基本施策	3- 3
3.4	空間利用計画（ゾーニング）	3- 4
3.5	具体的な取組内容	3- 6
3.6	中・長期ビジョン実現に向けたスケジュール	3-16

## 第1回委員会（令和5年2月20日）

- 港湾や背後地域の現況
- 上位関連計画の動向
- 松山港が果たすべき役割
- 松山港の課題と要請

## 第2回委員会（令和5年8月30日）

- 第1回委員意見に対する対応
- 松山港中・長期ビジョン（素案）
- 松山港の将来像及び基本方針
- 将来の空間利用計画

## 第3回委員会（令和6年度中）

- 松山港中・長期ビジョン（案）

← パブリックコメント実施

## 第4回委員会（令和6年度中）

※第3回委員会及びパブリックコメントの状況に応じて開催

## 松山港中・長期ビジョン策定

令和5～6年度

港湾脱炭素化推進協議会

港湾脱炭素化推進計画

港湾の面的・効率的な脱炭素に向けた方策が概ね決定した段階で、中・長期ビジョンに反映

※今年度より、松山港においても「港湾脱炭素化推進計画」策定の検討を開始予定。法定計画である同計画を松山港中・長期ビジョンに反映させるため、港湾脱炭素化推進協議会において、港湾の面的・効率的な脱炭素に向けた方策が概ね決定された後、第3回委員会を開催し、中・長期ビジョン（案）を策定する。

1. 松山港中・長期ビジョンの策定について
  - 1.1 中・長期ビジョンと港湾計画について . . . . . 1-1
  - 1.2 松山港中・長期ビジョン検討委員会について . . . . . 1-2

# 1. 松山港中・長期ビジョンの策定について

第1回委員・幹事合同委員会資料より再掲

## 1.1 中・長期ビジョンと港湾計画について

### 中・長期ビジョン

中・長期ビジョンとは、港湾管理者が、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

中・長期ビジョンのうち  
短・中期的施策を抽出

### 港湾計画

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

## 松山港港湾計画（平成5年6月 改訂、平成8年3月・平成30年3月 一部変更）

●目標年次：おおむね平成15年

### ●計画の方針

- 1) 物流機能の充実
- 2) 高浜地区での港湾の再開発
- 3) 海洋性レクリエーション基地の整備
- 4) 臨港交通体系の充実
- 5) 港湾における安全確保のため外郭施設を整備
- 6) 背後圏の環境改善等のため廃棄物処理用地を確保
- 7) 大規模地震災害に対処するため耐震強化岸壁を整備

### ●港湾の能力

取扱貨物量	外貿	180万トン
	内貿 (うちフェリー)	2,490万トン (うち1,990万トン)
	合計	2,670万トン
入港最大標準船型		4万DWT級貨物船 ➡ 8万DWT級石炭船 1.4万DWT級コンテナ船 (外港新埠頭)

改訂から  
30年経過

### ●松山港を取り巻く状況等の主な変化

#### ➤ 松山港を取り巻く物流環境の変化

- ・松山港外港地区国際物流ターミナル供用開始
- ・フェリー航路の減少
- ・トラックドライバー不足や物流の2024年問題への対応
- ・松山外環状道路の整備

#### ➤ 港湾利用ニーズの変化

- ・クルーズ需要の増加

#### ➤ 社会経済情勢の変化

- ・脱炭素化の推進

#### ➤ 大規模災害への対応

- ・大規模災害発生時の港湾への期待

松山港港湾計画の改訂を目指して、松山港の中・長期ビジョンを策定する



## 1.2 松山港中・長期ビジョン検討委員会について

## 松山港中・長期ビジョン検討委員会の役割

- ・ 委員会は、松山港を取り巻く状況の変化や松山港に対する諸要請、また今後松山港が果たすべき役割等を踏まえ、今後20～30年先(2040～2050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

## 【 松山港中・長期ビジョン検討委員会スケジュール（案） 】

年度	回	委員会等	検討内容	その他
令和4年度	第1回	令和5年2月20日 第1回 委員・幹事合同委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 松山港を取り巻く現況</li> <li>● 松山港の課題の抽出 等</li> </ul>	
令和5年度	7月6日	松山港ウォーターフロントあり方勉強会を開催(後述) ※ワーキンググループに代わるものとして意見を反映		
	第2回	令和5年7月20日 第2回 幹事会 令和5年8月30日 第2回 委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第1回委員会での主要意見と対応</li> <li>● 中・長期ビジョン(素案) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 松山港の将来像及び基本方針</li> <li>・ 将来の空間利用計画</li> </ul> </li> </ul>	
令和5～6年度	港湾脱炭素化推進協議会を開催			
令和6年度	第3回	令和6年度内(予定) 第3回 幹事会 令和6年度内(予定) 第3回 委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第2回委員会での主要意見と対応</li> <li>● 中・長期ビジョン(案)</li> </ul>	中・長期ビジョン(案)についてパブリックコメントを実施
	第4回	令和6年度内(予定) 第4回 幹事会・第4回 委員会 または 第4回 委員・幹事合同委員会	第3回委員会及びパブリックコメントの状況に応じて開催	

※必要に応じて、個別課題についての検討を行うワーキンググループを設置する。

## 2. 第1回委員会の主な意見等

- 2.1 中・長期ビジョンの検討方法について . . . . . 2- 1
- 2.2 中・長期ビジョンの検討方針について . . . . . 2- 4
- 2.3 物流・産業 . . . . . 2- 7
- 2.4 交流・賑わい . . . . . 2- 9
- 2.5 環境 . . . . . 2-17
- 2.6 安全・安心 . . . . . 2-20
- 2.7 松山港ウォーターフロントあり方勉強会 . . . . . 2-21
- 2.8 幹事会報告 . . . . . 2-22

## 2.1 中・長期ビジョンの検討方法について

項目	主要意見	対応(案)
検討方法	<p>①前回の松山港中・長期ビジョンの検証</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回の中・長期ビジョンが現状と合致しているかどうか検証してほしい。また、ビジョンの決定方法も比較し、提示してほしい。</li> <li>・前回の中・長期ビジョンがうまくいかなかった理由を踏まえてビジョンを作っていくことが必要。</li> </ul>	<p>➤ 前回の中・長期ビジョンについて、策定プロセスと実際の取組みについてを整理し、第2回委員会で提示する。</p> <p style="text-align: right;">➡次ページ参照</p>
	<p>②時間スケールを考慮した検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・短期的、中期的、長期的といった時間スケールを入れた検討をしてほしい。</li> </ul>	<p>➤ 課題に対する取組みの時期について、短期的・中期的・長期的に分類して整理し、第2回委員会でスケジュール案を提示する。</p> <p style="text-align: right;">➡p3-16~3-18参照</p>

前回の松山港中・長期ビジョンについて①

○前回の松山港中・長期ビジョンは、「松山港港湾計画構想調査委員会」として平成2年度～平成3年度の2年間で計3回の委員会を開催し、松山港整備の基本方針やゾーニング、地区別の整備方針等の検討を行い、「松山港港湾計画改訂構想」として取りまとめた。  
 ○委員及び幹事は学識経験者や港湾利用者、関係行政機関等計33名で構成。（今回の委員会は計38名）

【 前回スケジュール 】

平成元年度：港湾貨物量調査、環境調査等の基礎調査

松山港港湾計画構想調査委員会

年度	回	委員会等	検討内容	委員・幹事
平成2年度	第1回	平成2年12月10日 第1回 委員会・幹事会合同会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松山港整備の基本方針</li> <li>・松山港長期的整備構想 (機能別ゾーニング)</li> <li>・地区別整備方針</li> </ul>	[委員] 学識経験者、港湾利用者、 関係行政機関等 21名  [幹事] 関係行政機関 12名
平成3年度	第2回	平成3年10月9日 第2回 幹事会		
		平成3年10月14日 第2回 委員会		
	第3回	平成4年3月26日 第3回 委員会・幹事会合同会議		

平成4年4月 「松山港港湾計画改訂構想」

平成5年6月 港湾計画改訂

【基本コンセプト】

- ① 広域流通港湾としての機能整備・充実
- ② 地域港湾としての機能強化
- ③ 地域振興の核としての対応





## 2. 第1回委員会の主な意見等

2-4

### 2.2 中・長期ビジョンの検討方針について

項目	主要意見	対応(案)
検討方針	<p>①<u>大きな特色あるビジョンを作る</u>            ・委員会の役割は、わかりやすい、大きなビジョンを1つ打ち出すことではないか。</p>	<p>➤ 「<u>松山港の将来像</u>」のキャッチフレーズを、委員の投票を参考に決定する。            →p3-1参照</p>
	<p>②<u>交通拠点等の強みを活かす</u>            ・「つながる」をキーワードに松山港が陸海空の交通拠点であることを活かした取組みを推進してほしい。</p>	<p>➤ 中・長期ビジョン検討にあたっては、「<u>つながる</u>」「<u>交通拠点</u>」といったキーワードを考慮し、特に賑わいについて、松山市全体の動線を踏まえた案を提示する。            →p2-11参照</p>
	<p>③<u>松山外環状道路を考慮した計画</u>            ・松山外環状道路整備を契機とした企業誘致の推進や、新たな物流ルートの形成が図れるよう、陸上アクセスの向上を考慮した計画としていただきたい。</p>	<p>➤ 現段階では松山外環状道路の延伸ルートは未定であり、具体的な検討は難しいため、<u>関係機関と協力して検討を進めることを中・長期ビジョンの取組みの1つとする</u>。            →p2-11、p3-8参照</p>
	<p>④<u>人口減少に対抗するビジョンづくり</u>            ・将来の人口減少(愛媛県2040年～2050年あたりで100万人を切るぐらいの予測)を前提にしていると負のスパイラルに陥ってしまうため、それを克服するために将来ビジョンを示すという意味で、中・長期ビジョンは非常に重要なもの。持続可能な発展となるようなビジョンづくりを進めたい。</p>	<p>➤ 中・長期ビジョン検討にあたり、<u>将来の人口減少を踏まえた愛媛県の新しい総合計画を示し、松山港での取組みとの関わりを示す</u>。            →次ページ参照</p>
	<p>⑤<u>港の規模の再検討と老朽化施設への対応</u>            ・人口減少が見込まれる中、現状施設を維持するのか、老朽化施設をどうするのが疑問。</p>	<p>➤ 現状の利用状況及び将来の利用想定を考慮した<u>埠頭再編案や係留施設の見直し案を、第2回委員会で提示する</u>。            →p2-6、p3-6参照</p>

2040年頃の目指すべき愛媛の将来像

【基本理念】 愛のくに <sup>えがお</sup> 愛顔あふれる愛媛県  
 【目指すべき将来像】 若者をはじめ、県民誰もが自らの希望を実現でき、安全・安心で豊かな人生を送れる持続可能な愛媛県

愛媛づくりの方向性





## 港湾施設の老朽化対策

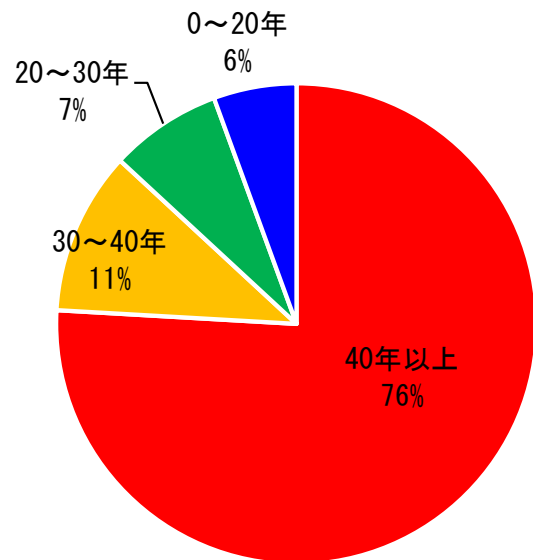
### 【現状と課題】

- 港湾施設は、施設ごとに「維持管理計画」を策定し、定期的な点検を実施して適切な維持管理を行い、計画的な維持補修対策を実施して、個々の施設の延命化を図っている。
- 松山港における係留施設の老朽化は進展しており、築40年以上経過している施設が全体の76%を占めている。

### 【対応方針】

- 最新の点検技術等を用いて適切な維持管理を実施し、トータルコストの縮減を図りながら、個々の施設の延命化を図る。
- インフラストックの適正化を図るため、各施設の老朽化状況や利用状況、優先度等を考慮しながら、機能の集約化等の見直しを図り、効率的な埠頭となるよう再編を行う。

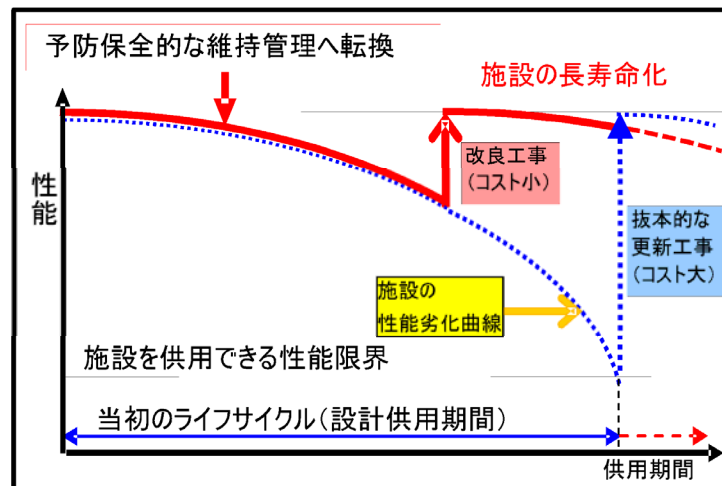
### 松山港係留施設の築年数割合



※係留施設延長による整理

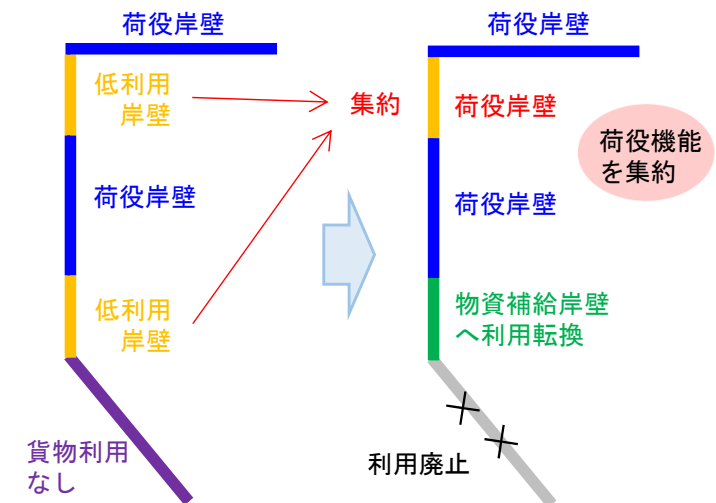
資料：港湾台帳

### 港湾施設の長寿命化の考え方



資料：「港湾施設の維持管理の現状と課題」国土交通省資料

### 埠頭再編イメージ



令和4年度に創設された「港湾メンテナンス事業」を活用して、老朽化対策を推進する。

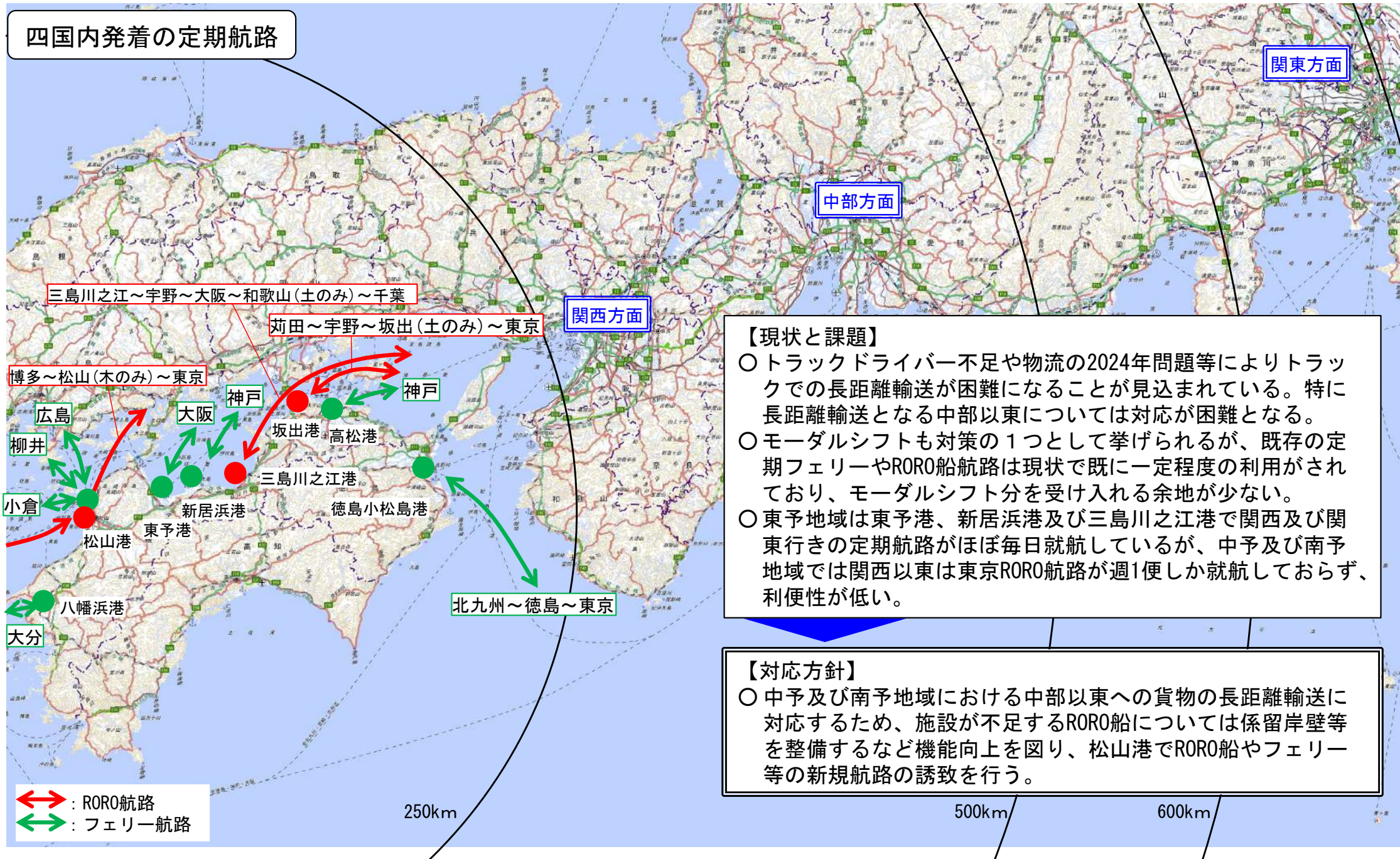
## 2.3 物流・産業

項目	主要意見	対応(案)
物流 ・ 産業	<p>①他港との役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣他港との役割分担を総合的に考えて松山港での港湾整備について検討する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 物流における近隣他港との役割分担について、<u>広域的に見た時の松山港の役割</u>を、第2回委員会で提示する。</li> <li>➤ <u>RORO船航路</u>について、<u>機能向上の案</u>を第2回委員会で提示する。 ➡次ページ図、p3-6参照</li> </ul>
	<p>②広域物流への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラックドライバー不足や物流の2024年問題への対応について、フェリーやRORO船の大型化や、九州方面から四国を経由して関西や関東へつなぐことを検討しているの、松山港で何ができるか、一緒に戦略を練りたい。</li> </ul>	
	<p>③物流用地の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県全体で、港湾背後地の仮置場が非常に不足している。松山港で背後地にコンテナ仮置場や上屋・倉庫用地を確保すれば活性化するだろう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>物流用地の確保</u>について、<u>用地造成も含めた案</u>を、第2回委員会で提示する。 ➡p3-6、p3-7参照</li> </ul>
	<p>④用地造成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アジアの賃金上昇や、コロナ感染症拡大による生産の混乱などがあり、日本への工場回帰が進む可能性があるとともに、脱炭素化の観点から工場再編の動きがあり、用地不足の声があるため、用地造成を検討いただくとよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>企業用地の確保</u>について、<u>用地造成も含めた案</u>を、第2回委員会で提示する。 ➡p3-6、p3-7参照</li> </ul>



物流：広域的な役割

四国内発着の定期航路



**【現状と課題】**

- トラックドライバー不足や物流の2024年問題等によりトラックでの長距離輸送が困難になることが見込まれている。特に長距離輸送となる中部以東については対応が困難となる。
- モーダルシフトも対策の1つとして挙げられるが、既存の定期フェリーやRORO船航路は現状で既に一定程度の利用がされており、モーダルシフト分を受け入れる余地が少ない。
- 東予地域は東予港、新居浜港及び三島川之江港で関西及び関東行きの定期航路がほぼ毎日就航しているが、中予及び南予地域では関西以東は東京RORO航路が週1便しか就航しておらず、利便性が低い。

**【対応方針】**

- 中予及び南予地域における中部以東への貨物の長距離輸送に対応するため、施設が不足するRORO船については係留岸壁等を整備するなど機能向上を図り、松山港でRORO船やフェリー等の新規航路の誘致を行う。

↔ : RORO航路  
↔ : フェリー航路

## 2.4 交流・賑わい（1）

項目	主要意見	対応（案）
交流 ・ 賑わい	<p>①特色ある賑わい拠点づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港だけでなく中心市街地と棲み分けて連携できるような、特色ある賑わいづくりの方向性を示してもらいたい。</li> <li>・港の中に複数の拠点が必要であり、全体としてゾーニングをしつつ、それぞれの役割や機能に合った拠点づくりが必要。そして整備した拠点が線としてつながるように、ゾーニングをどうつなげていくかが、観光とまちづくりでは重要。また中心市街地や愛媛県全体に向かう動線を整備していくことが重要。</li> <li>・市民が集う、魅力あるみなとにするには、人が集まるような特色づけた取組み(例えばSDGsやカーボンニュートラル等)や、海から陸、または陸から海の双方の視点による景観整備が必要であり、地元企業の意識づけになるような地区毎のビジョンを取り入れるとよいのでは。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 松山市中心市街地も含めた地域特性を把握して、賑わいの拠点となり得る場所について整理し、より広範囲な動線の案を、第2回委員会で提示する。 →p2-10～2-11参照</li> <li>➤ 地区毎の特色を表すゾーニングとして整理し、第2回委員会で提示する。 →p3-4～3-5参照</li> </ul>
	<p>②みなとオアシス等賑わいの場の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水産物の消費向上・拡大のためにも、八幡浜港の「みなと」のような、水産物を供給できるような場を提供いただきたい。</li> <li>・魅力がないと誰も来ないので、「みなと」のような水産物などの食をメインにするというのも特色づけの1つとしてあるだろう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>みなとオアシス等を位置付ける可能性について</u>、第2回委員会で提示する。 →p2-12～2-13参照</li> </ul>
	<p>③賑わいのターゲットを明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設整備に当たっては、市民が訪れる場所としての賑わいなのか、クルーズ船や外国人観光客をターゲットとした賑わいなのか、ターゲットを明確にしておく必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>賑わいに関わる施設の段階的なターゲットについて</u>、第2回委員会で提示する。 →p2-11参照</li> </ul>



### 観光の状況

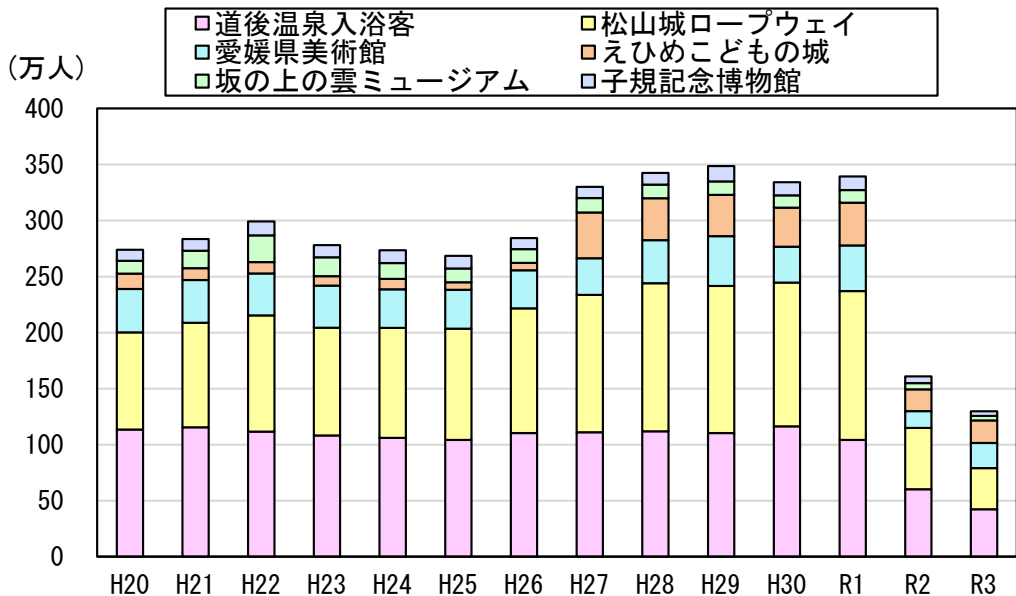
#### 【現況と課題】

- 主要観光地の観光客数では道後温泉や松山城訪問者がそれぞれ年間100万人程度であるのに比べ、他の施設は50万人以下であり、市内中心部以外に観光地となる場所が少ない。
- 松山市を訪れる交通機関別の観光客数は自家用車利用が60%程度で推移しており、バス利用も合わせると約7割が道路利用となっていることから、陸上交通アクセスの向上や駐車場の確保等が観光客の利便性向上につながると考えられる。

#### 【対応方針】

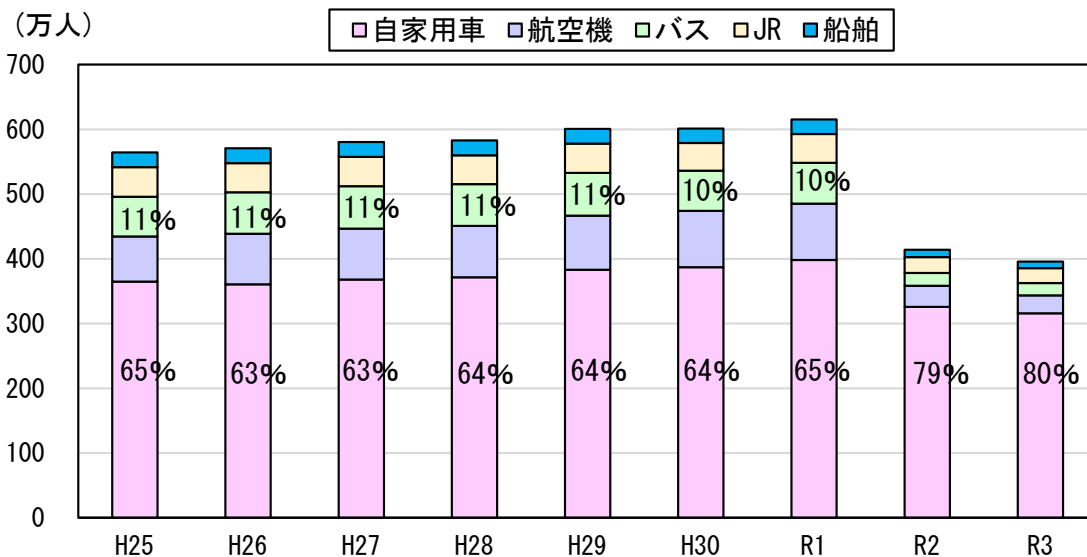
- 松山外環状道路からの陸上交通アクセスの向上に期待し、市内中心部に次ぐ、賑わいの拠点を臨海部に確保する。
- 臨海部の賑わい拠点設定にあたっては道路交通動線の確保に留意するとともに、駐車場の整備等、道路利用者の利便性向上を図る。

松山圏内の主要観光施設別観光客数の推移



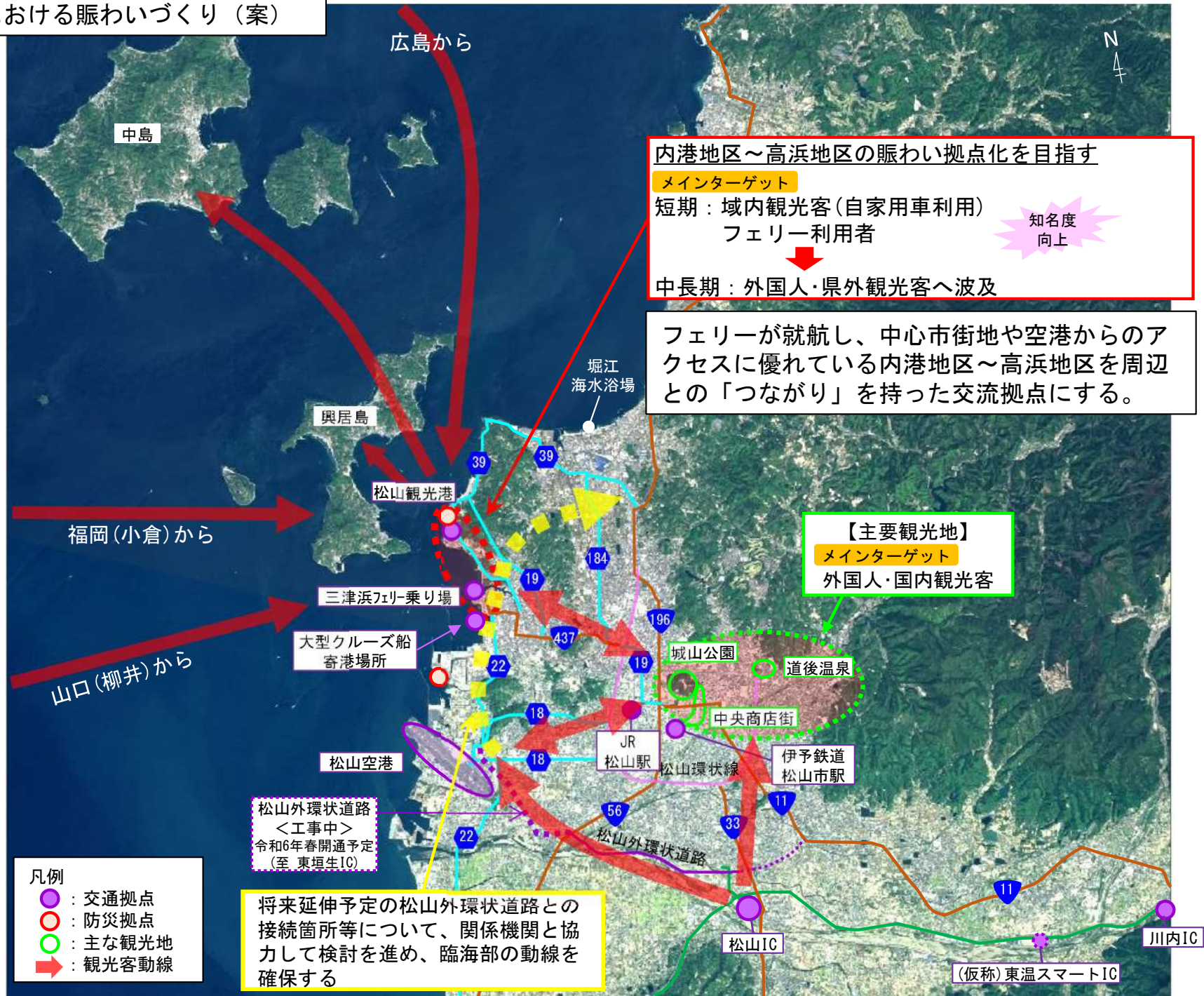
資料：「観光客数とその消費額」愛媛県

交通機関別の松山市観光客数の推移



資料：「松山市観光客推定表」松山市

松山港における賑わいづくり（案）



内港地区～高浜地区の賑わい拠点化を目指す  
**メインターゲット**  
 短期：域内観光客(自家用車利用)  
 フェリー利用者  
 知名度向上  
 ↓  
 中長期：外国人・県外観光客へ波及

フェリーが就航し、中心市街地や空港からのアクセスに優れている内港地区～高浜地区を周辺との「つながり」を持った交流拠点にする。

【主要観光地】  
**メインターゲット**  
 外国人・国内観光客

将来延伸予定の松山外環状道路との接続箇所等について、関係機関と協力して検討を進め、臨海部の動線を確保する

- 凡例
- : 交通拠点
  - : 防災拠点
  - : 主な観光地
  - ➔ : 観光客動線



## 2. 第1回委員会の主な意見等：交流・賑わい 「賑わいの場」創出に関わる制度

区分	みなとオアシス	道の駅	海の駅
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、平成15(2003)年に制度を設立</li> <li>・ 国土交通省港湾局長が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を登録するもの</li> <li>・ 全国で158箇所(令和5年4月28日現在)</li> <li>・ 「みなと振興交付金」等支援あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全で快適に道路を利用するための道路交通環境の提供、地域のにぎわい創出を目的とした施設で、平成5(1993)年より登録開始</li> <li>・ 市町村長等からの登録申請により、国土交通省で登録するもの</li> <li>・ 全国で1,209駅(令和5年8月4日現在)</li> <li>・ 「社会資本整備総合交付金」等支援あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 陸海両方からアプローチできるマリンレジャー拠点であり、地域振興の足がかりとしても利用</li> <li>・ 平成12(2000)年に広島県に設置された「ゆたかの海の駅」が発祥。その後、地方自治体、民間事業者と国が連携した海の駅ネットワークを設立</li> <li>・ 全国で177駅(令和5年3月20日現在)</li> <li>・ 既存施設の活用が前提であり、施設整備費等への財政的支援なし</li> </ul>
機能	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地域住民、観光客、クルーズ旅客その他の港湾利用者等の交流及び休憩の機能</li> <li>2. 地域の観光及び交通に関する情報の提供機能</li> <li>3. その他             <ol style="list-style-type: none"> <li>① 災害支援機能</li> <li>② 物販、飲食等の商業機能</li> <li>③ ①及び②のほか、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に必要な機能</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 休憩機能 ：24時間無料で利用できる駐車場、トイレ、子育て応援施設</li> <li>2. 情報発信機能 ：道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供</li> <li>3. 地域連携機能 ：文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設</li> <li>4. 防災機能：災害時は防災機能を発現</li> </ol>	
構成施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅客施設、展望施設、多目的ホール</li> <li>・ 観光案内施設</li> <li>・ 駐車場、トイレ、津波避難タワー</li> <li>・ 産地直売施設、レストラン など</li> </ul>		<p>【施設要件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 来訪者が利用できる船舶係留施設</li> <li>・ 海の駅に関する情報提供等のためにガイドを配置</li> <li>・ トイレ</li> </ul> <p>上記のほか、各海の駅によって</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船舶に関する施設(給油設備、応急修理施設等)</li> <li>・ 宿泊施設、レストラン、売店 など</li> </ul>
設置者・運営者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方公共団体（港湾管理者含む）</li> <li>・ NPO団体、協議会 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町村又は市町村に代わり得る公的な団体が設置（都道府県、地方公共団体が三分の一以上を出資する法人、市町村が推薦する公益法人または市町村から土地・建物の貸与を受け、市町村と管理運営についての協定を締結する法人）</li> </ul>	<p>（上記施設の運営者）</p>



内港地区及び高浜地区での登録を目指す



みなとオアシス(案)

- 凡例
- : 既設岸壁
  - : 今回計画
  - : 臨港道路または用地内道路
  - : 国道
  - : 県道
  - : 市道

みなとオアシス【構成施設・案】  
○高浜港フェリーターミナル  
〔観光客や地域住民等の交流・休憩、情報発信施設〕

みなとオアシス【構成施設・案】  
○みきゃんパーク梅津寺  
○ファミリーロッジ旅籠屋・松山店  
〔商業施設や宿泊施設〕

みなとオアシス【代表施設・案】  
○松山観光港フェリーターミナル  
〔観光客や地域住民等の交流・休憩、情報発信施設〕

みなとオアシス【構成施設・案】  
○緑地  
〔広場、駐車場、トイレ等〕

みなとオアシス【構成施設・案】  
○三津浜港フェリーターミナル  
〔観光客や地域住民等の交流・休憩、情報発信施設〕

みなとオアシス【構成施設・案】  
○三津浜商店街周辺施設  
〔飲食店・石崎汽船旧本社等の各種店舗や建物〕  
○三津の渡し

クルーズ船やフェリー等の寄港と連携した賑わいの場を創出するとともに、災害時に住民支援等を行う機能を有した施設として、「みなとオアシス」の登録を目指す



## 2.4 交流・賑わい（2）

項目	主要意見	対応(案)
交流 ・ 賑わい	<p>④外航クルーズ船の入港拡大（インバウンド観光客への対応）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外航クルーズ船の経済波及効果は非常に大きく、入港拡大に期待している。将来、クルーズ船の寄港は増加すると考えられるため、できれば貨物利用とは分離して、クルーズ船専用で使える岸壁やターミナルがあればよい。</li> <li>・松山港が市内観光の起点となるよう、クルーズ船乗船客の円滑な移動や利便性向上を図るため、建物等の整備も視野に入れていただきたい。</li> <li>・クルーズ船を受入れるためのハード整備とともに、地元事業者や住民と協力して経済効果を上げていくための地域との連携やまちづくりとの連携が重要。</li> <li>・人口減少が見込まれる中、海外の成長力を取り込むことが極めて重要であり、クルーズを軸にした地域の周遊性を、観光部局とも連携して描いていただきたい。</li> <li>・特に外国人観光客をターゲットとする場合は、松山在住の外国人の意見を聞くことなども有効だろう。</li> <li>・メガヨット等富裕層に継続的に来てもらうにはしっかりと戦略を練っていく必要がある。ハード面だけでなく、ソフト面でもタイアップすることが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>クルーズ船と貨物利用を分離する案を、第2回委員会で提示する。</u> →p3-6、p3-10参照</li> <li>➤ <u>クルーズ船寄港や外国人観光客についての既存調査を活用して、必要な施設や取組みについて、第2回委員会で提示する。</u> →次ページ、p3-10参照</li> <li>➤ <u>外国人観光客への既存調査結果を第2回委員会で提示する。</u> →p2-16参照</li> <li>➤ <u>大型クルーザー等の寄港を想定した施設整備の案をし、第2回委員会で提示する。</u> →p3-11参照</li> </ul>
	<p>⑤賑わいと交通アクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・賑わいの不足する松山港北部（三津～梅津寺～松山観光港方面）での施設整備による地域活性化が必要であるとともに、当該地域への松山外環状道路の延伸に期待。</li> <li>・松山外環状道路の整備に伴う陸上交通アクセスの向上は、物流だけでなく、人流・交流面にもよい影響をもたらすため、積極的に賑わい創出にも取り組むべき。</li> <li>・伊予鉄道高浜線の松山観光港までの延伸を希望。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>松山市全体の賑わいの動線を整理し、松山外環状道路と松山港の接続箇所について、関係機関と協力して検討を進めることを、第2回委員会で提示する。</u> →p2-11、p3-8、p3-11参照</li> </ul>



## 2. 第1回委員会の主な意見等：交流・賑わい クルーズ船寄港への対応

項目	現状の課題	優良事例
地元関係者の協働体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体などの担当職員は2,3年で変更となることが多く、<u>関係者間のネットワークや取組みなどに持続性がないことがある。</u></li> <li>船社や複数社によりツアーが設定されたため、<u>バスが輻輳して受入れができなかった事例あり。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○京都舞鶴港「(一社)京都府北部地域連携都市圏振興社(通称:海の京都DMO)」: 京都府及び北部7都市が連携して<u>広域観光マネジメント</u>を実施。民間企業出身者が社長となり、<u>民間のノウハウを活用。</u></li> <li>○高知港「高知港外国客船受入協議会」(関係団体や行政機関が参加): 協議会メンバーである(公財)高知県観光コンベンション協会が駐車場利用許可証を発行することでツアーバスの運行計画を把握。</li> </ul>
ツアーの造成・提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>船社から魅力あるツアーを求められているが、<u>要望に答えられず抜港となる事例も。</u></li> <li><u>地元の旅行会社のツアーは信頼性・知名度が無いことから採用されにくい。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○京都舞鶴港: 船社とネットワークを構築し、<u>船社のニーズを事前に確認してニーズに対応したツアーを提案。</u></li> <li>○高知県: (公財)高知県観光コンベンション協会が主となり、複数の観光ツアーを造成し、<u>一括して定期的なセールス活動を実施。</u></li> </ul>
市街地への動線確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地までのチャーターバスは、旅客が寄港地での過ごし方を決定する参考の1つとなるが、<u>自治体がバスを提供しても、十分に情報提供がされていなかったり、無料で提供することで自治体の負担になっていることもある。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○室蘭港: 岸壁から市内中心部、観光名所、商業施設を通る「<u>市内周遊バス(1,000円/人)</u>」を運行し<u>市街地への動線を確保</u>(市内消費の拡大に繋がる)。</li> <li>○秋田港: 秋田港駅とJR秋田駅を結ぶクルーズ列車を運行し、各観光地へのアクセスが向上。多様化する旅客ニーズに対応でき、<u>道路交通渋滞の回避や定時制の確保、さらにクルーズ列車そのものが観光資源となっている。</u></li> </ul>
地元市民の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>歓送迎イベント</u>は船社から好評であるが、継続的に開催するには経済的な負担や実務的負担があり、特定事業者が疲弊するなどにより、<u>持続性に懸念が生じることがある。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○佐世保港: <u>佐世保市外国人観光客ウェルカムサポーター制度</u>により市民ボランティアが対応。臨時観光案内所を設置して観光やショッピング情報を提供。</li> <li>○博多港: <u>賑わい利便施設「ハーバーシティ」</u>を整備。地元民間企業が運営し、コンビニや地元製品の店舗があり、<u>ツアーデスクや無料Wi-Fiサービス完備。</u></li> </ul>
市内消費の拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>無料の施設や特定の免税店にしか立ち寄らない場合はクルーズ船の入港が市内消費の拡大につながらない。</u></li> <li>日本円を現金で持ち歩かない旅客も多く、<u>キャッシュレス決済システムの導入が必要。</u></li> <li>無料ガイドマップは有効であるが、<u>電話番号の記載があっても外国語対応ができる店舗が限られる。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高知港: 商店街エリアで市民ボランティアによる旅客と地元商店との橋渡しや、<u>デパートに免税カウンターを設置して商店街で購入した商品も一括して免税手続きを実施。</u></li> <li>○青森港: 市内の店舗が<u>キャッシュレス決済システムを導入するための補助金</u>を用意し、市内への導入を促進。</li> <li>○佐世保港: 無料ガイドマップを作成・配布。中央商店街ではクルーズ客向けに店頭でのワゴン販売をしているが、商品名を英語と中国語の併記としたり、<u>乗客への粗品プレゼントやクルーに割引サービスを行うなど消費を促進。</u></li> </ul>

資料：「クルーズの着地型観光に関する優良事例集」令和元年6月、日本の魅力発信に向けたクルーズ着地型観光の充実のための検討会

2. 第1回委員会の主な意見等：交流・賑わい

外国人観光客調査（松山市調査）

項目	現状の課題
観光案内所	<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人向けパンフレットが少ない</li> <li>目立たない、見えにくい</li> </ul>
多言語対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>土産物の外国語表記が必要</li> <li>アナウンスの多言語化</li> </ul>
通信環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wi-Fiが使えなかった</li> <li>充電スポットが必要</li> </ul>
決済環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>現金しか使えなかった</li> </ul>
免税対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>免税対応が複雑</li> </ul>
手荷物対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>ロッカー不足(JR松山駅)</li> <li>配送サービスの存在に気付かなかった(空港)</li> </ul>
交通機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>両替の仕組みが分からず、外国語解説が必要</li> <li>全国で使える交通系カードに非対応</li> </ul>

資料：「松山市外国人観光客実態調査」平成31年度、松山市

クルーズ船寄港時の必要施設

- ① CIQ(税関、出入国審査、検疫)
- ② 観光案内
- ③ 両替所
- ④ 物販コーナー
- ⑤ ミートスペース(乗客とツアーガイドとの合流場所)
- ⑥ 仮設トイレ
- ⑦ 休憩スペース
- ⑧ 無線LAN(Wi-Fi)設備
- ⑨ 駐車スペース(ツアーバス、シャトルバス、タクシー)
- ⑩ バス等の通行帯
- ⑪ 歩行者通行帯

資料：「クルーズポート読本」平成30年8月、みなと総合研究財団クルーズ総合研究所監修

【対応方針】

○松山港では民間団体と行政機関(愛媛県・松山市)とで作る「松山港クルーズ振興会」を設立しており、情報共有や課題への対策を協議している。引き続き、クルーズ船の寄港誘致活動及びクルーズ船受入環境の改善について協働して対応する。

松山港でのクルーズ船受入再開

MSCベリッシマ  
(日本に寄港する  
客船で最大級)



令和5年5月27日撮影

令和5年3月末より  
外航クルーズ船の  
寄港を再開

クルーズ船寄港時のおもてなし風景



MSCベリッシマ寄港時

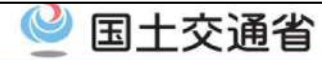
クルーズ船入出港時には  
おもてなしイベント等を  
開催

## 2.5 環境

項目	主要意見	対応(案)
環境	<p>①カーボンニュートラルに向けた検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・カーボンニュートラルの検討に当たっては、将来の新しいエネルギー(水素、アンモニア、ブルーエタノール、ブルーメタン等)の利用について、主要なエネルギー消費者である企業へのヒアリングが必要。</li> <li>・カーボンニュートラルポートに向けた取組みでは港湾管理者や港湾利用者の意見をまとめていくことが非常に重要。</li> </ul>	<p>➤ カーボンニュートラルポートについては、今後「<u>港湾脱炭素化推進協議会</u>」を立ち上げ、<u>港湾利用者の意見の把握等</u>を行い、「<u>松山港港湾脱炭素化推進計画</u>」を策定する予定であるため、同協議会での協議結果を盛り込むことを中・長期ビジョン(素案)に記載する。 ➡次ページ、p3-14参照</p>
	<p>②カーボン・オフセット制度検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水産庁でも2025年度を目途にカーボン・オフセット制度の試算等の検討がなされており、注視している。</li> </ul>	<p>➤ <u>藻場再生によるブルーカーボン生態系の再生について</u>、松山港で取組むことを中・長期ビジョン(素案)に記載する。 ➡p2-19、p3-14参照</p>
	<p>③CO2削減のためのモーダルシフト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・モーダルシフトはトラックドライバー不足や物流の2024年問題等への対応であると同時に、CO2削減やカーボンニュートラル対応においても対策の1つとなることを明記いただきたい。</li> </ul>	<p>➤ <u>モーダルシフトにはCO2削減の目的があること</u>を資料に追記する。 ➡p3-6参照</p>
	<p>④地域の脱炭素の起点となる港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山市は環境モデル都市としてゼロカーボンシティ松山の実現を目指しており、港湾の脱炭素化はもちろん、地域の脱炭素化の起点となる取組みをぜひ進めていただきたい。</li> </ul>	<p>➤ <u>松山港が地域の脱炭素化にどのような貢献ができるのか</u>、脱炭素化への取組みとして中・長期ビジョン(素案)に記載する。 ➡p3-14参照</p>



# 港湾における脱炭素化の取組の体制構築

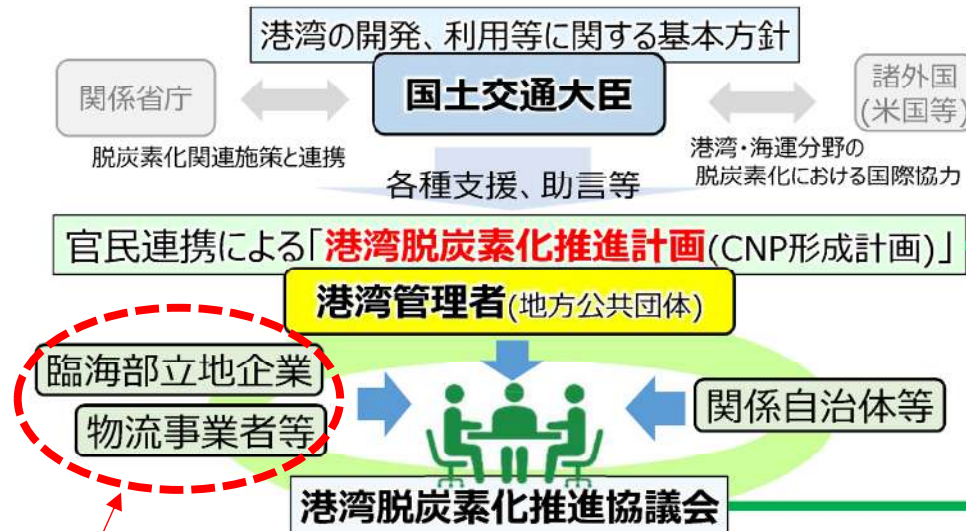


## 背景・必要性

▶ 港湾における脱炭素化の取組は、多岐に亘る官民の主体が関係することから、その実効性を高めるためには、官民連携による継続的かつ計画的な取組を進める体制構築が必要

## 改正内容

▶ 臨海部に集積する産業等と連携した脱炭素化の取組を進めるため、港湾における官民関係者が一体となった、カーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進する仕組みを導入



臨海部に立地するCO2排出量の多い企業や、港湾を利用する物流事業者等に参加を求め、より具体的な脱炭素化への取組みとなることを目指す。

- 「**港湾脱炭素化推進計画**」に定める事項
- ✓ **基本的な方針** (取組の方向性 等)
  - ✓ **計画期間と目標**
    - ・ CO2削減目標量や水素等の取扱貨物量 等
  - ✓ **港湾における脱炭素化の促進に資する事業、事業主体**
    - ・ 水素等の供給のための港湾施設等の整備、既存施設の利用転換 等
    - ・ 荷役機械のEV化、陸上電力供給設備やLNGバンカリング施設の整備 等
    - ・ その他港湾空間を活用した取組(洋上風力発電、ブルーカーボンの推進) 等
  - ✓ **計画の達成状況の評価に関する事項**
    - ・ 進捗管理の体制・方法 等
  - ✓ **その他港湾管理者が必要と認める事項**

トランスファークレーンのハイブリッド化を実施している。

- 「**港湾脱炭素化推進協議会**」の構成員
- ✓ **港湾管理者** (協議会の設置主体)
  - ✓ **関係地方公共団体** (港湾所在市町村 等)
  - ✓ **脱炭素化の取組を行う民間事業者** (立地企業、物流事業者等)
  - ✓ **港湾利用者** (船会社等)
  - ✓ **学識経験者** 等

## ブルーカーボンについて

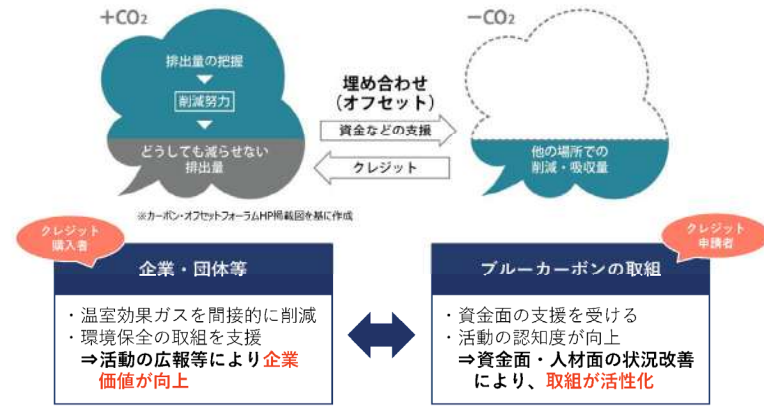
- 藻場再生によるブルーカーボン生態系の再生については全国各地で取組みが進められており、Jブルークレジット®の利用も増加している。（Jブルークレジット®認証数：令和2年度17プロジェクト→令和3年度37プロジェクト→令和4年度187プロジェクト）
- 愛媛県では既に「水産環境整備事業」としてコンクリートブロック等を海底に設置して海藻を増やすなどの取組みを実施しているが、今後はカーボン・オフセット制度の利用も視野に入れたブルーカーボン生態系の再生を目指す。

### ブルーカーボンのメカニズム



出典：国土交通省HP

### カーボン・オフセット



出典：「Jブルークレジット®認証申請の手引きVer. 2.3」  
R5年8月、ジャパンブルーエコノミ-技術研究組合

### Jブルークレジット®の対象プロジェクトの具体例

項目	具体例
①岩・ブロック等の着生基盤（藻礁）の設置	自然石やコンクリートブロック、養殖施設等
②覆砂	海砂、浚渫土砂、陸上土砂、改質土（海域由来、廃棄物由来）等
③水深の調整	護岸・防波堤の壁面の緩傾斜化、傾斜護岸での小段部建設、石積みによる嵩上げ等（②覆砂も含む）
④外力（波・流れ）の調整	作濤（海底掘削による水路設置）、構造物の設置
⑤水底質の改善	改善材の投入、耕耘等（②覆砂も含む）
⑥移植、播種	アマモ種子移植、母藻の供給、種系による養殖等
⑦食害生物の駆除等	ウニ、ヒトデ等の駆除
⑧基盤・植生管理	磯掃除、間引き、残置
⑨当該海域での活動の規制	密漁防止、操業による植生の減少抑制

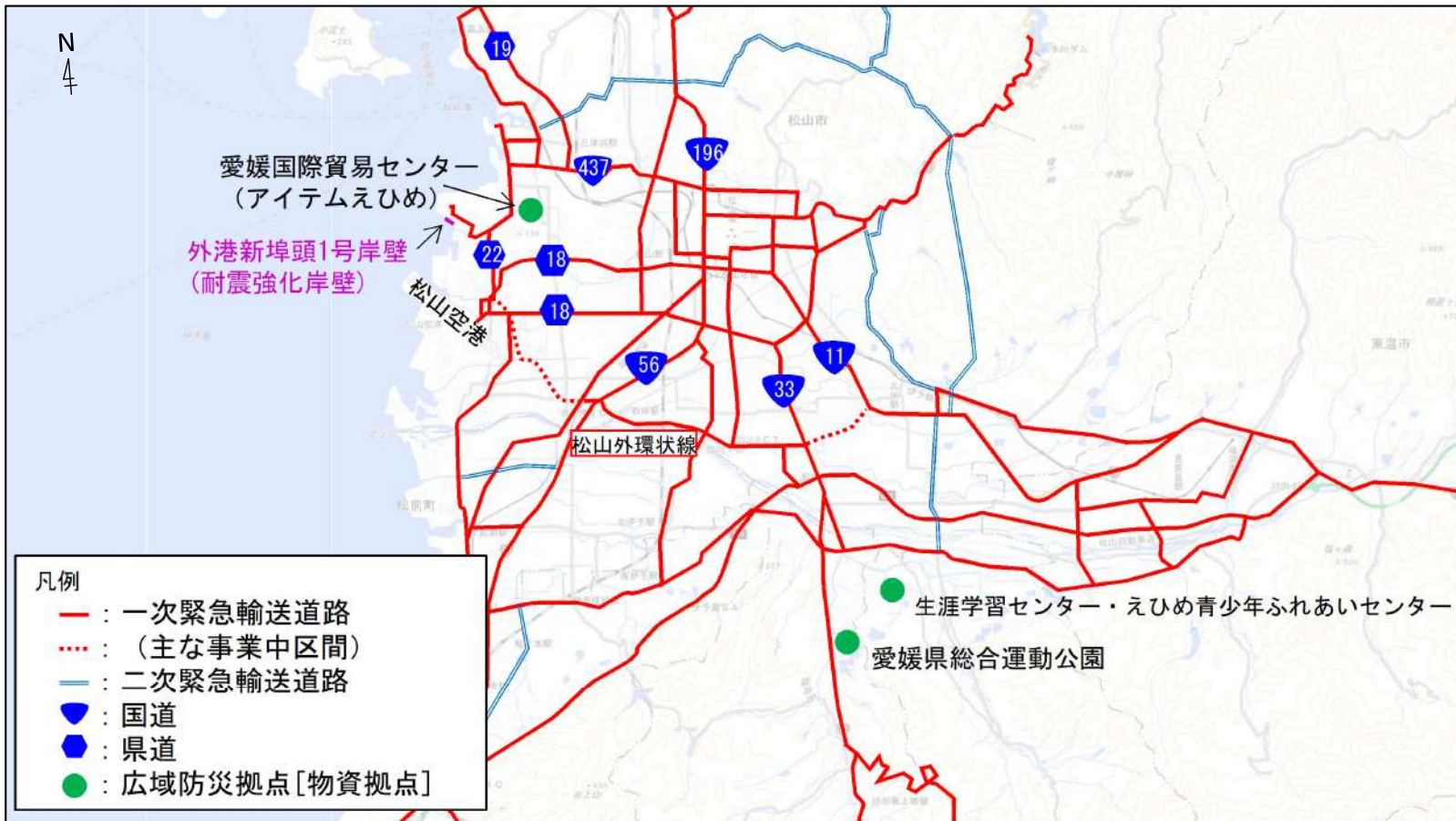


2.6 安全・安心

項目	主要意見	対応(案)
安全・安心	①災害時の道路ネットワークの確保 ・松山港の背後道路は混み合っているため、災害時に物資輸送が遅れるのではないか。	➤ 松山港背後道路の混雑解消について、中・長期ビジョン(素案)に記載する。 ➡下図、p3-9参照

災害時の道路ネットワーク

○松山港の外港新埠頭1号岸壁で緊急物資を受入れる計画であるが、背後で最も近い広域防災拠点「アイテムえひめ」であり、臨港道路から県道22号の接続が重要となるため、交通アクセスの改善が必要。



## 2.7 松山港ウォーターフロントあり方勉強会

○国・県・松山市及び関係者などによる勉強会を立ち上げ、松山港のウォーターフロントのあり方や将来の港まちづくりなどについての勉強会を開催。

項目	内容
開催日時	令和5年7月6日(木)13:30～
出席者	【国】松山港湾・空港整備事務所 【松山市】まちづくり推進課、空港港湾課、観光・国際交流課 【関係者】三津浜地区・高浜地区まちづくり推進協議会、三津浜・高浜公民館、三津浜商店街組合、松山西部地域開発協議会、平成船手組、(株)伊予鉄グループ 【愛媛県】土木部 港湾海岸課(事務局) 【オブザーバー】愛媛大学 井口准教授
議題	三津浜～高浜地区における賑わい創出の取組みについて
主な意見	<p>【参加者意見】</p> <p>○まちづくりについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>みなとオアシス</u>として、水産市場の場外市場や水族館、また海辺の景観を活かした施設や公園等があるとよい。</li> <li>・ <u>水産市場の老朽化への対応</u>が必要。 ・ <u>地域に駐車場が少ない</u>。</li> <li>・ <u>高浜地区は高齢化が進み店舗が少なく</u>、関西行きフェリー撤退以降、賑わいが低迷している。</li> <li>・ <u>現在は各地域で個別にイベントを開催しているが、港全体で1つのイベントを開催できるとよい</u>。</li> <li>・ <u>梅津寺周辺は都市計画上、建築物への制限があり、開発が難しい</u>。</li> <li>・ <u>市街地からのアクセス向上が重要</u>。</li> </ul> <p>○クルーズ船寄港について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>クルーズ旅客用のターミナル等の施設があれば受入れがスムーズになる</u>。</li> <li>・ <u>クルーズ旅客が地元で観光や買い物等ができるよう、レンタサイクルなどの取組みをしてはどうか</u>。</li> </ul> <p>○放置艇等小型船への対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>ヨットなどが立ち寄れる施設があるとよい</u>。</li> <li>・ <u>放置艇の管理ができる体制づくりや、放置艇が収容できる施設があるとよい</u>。</li> </ul> <p>【オブザーバー意見】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① <u>港湾及び港湾関連施設の老朽化対策が大前提</u>。港湾の場合、人工物も観光資源になり得るため、<u>各種施設の整備とまちづくりとの連携が重要</u>。</li> <li>② <u>港で海の景観と食を楽しむといった、港でできる価値を協議することが必要</u>。</li> <li>③ <u>松山港は域外の観光客、クルーズ旅客等のインバウンド、日常生活で利用し、余暇を楽しむ松山市民の3ターゲットで人が呼べる重要な拠点</u>。</li> <li>④ <u>それぞれの地域の文化や個性、景色や機能を活かしながら、各地域が観光やまちづくり、防災等において相互補完できるような、地域の連携が必要</u>。</li> <li>⑤ <u>クルーズ旅客は「港町と島」という瀬戸内ならではの体験を求めており、地域の生活文化を活かした取組みができるとよい</u>。</li> </ol>

## 2.8 幹事会報告

## 幹事会

〔松山港中・長期ビジョン検討委員会設置要綱〕

第7条 委員会のもとに、関係行政機関からなる幹事会を置く。

2 幹事会は別表に掲げる者で構成する。ただし、必要に応じ構成員以外の者の出席を求めることができる。

3 幹事会は、委員会に付議すべき事項の検討を行うものとし、第2条の目的に資する個別課題について検討を行うワーキンググループを設置することができる。

○第1回 幹事会：令和5年2月20日（月）委員会と合同で開催

○第2回 幹事会：令和5年7月20日（木）13:30～15:00 開催

項目	主要意見	対応
委員会スケジュール変更	・今回脱炭素化計画が法定計画となったことに伴い、第3回検討委員会の開催が1年延びることによるデメリットはあるのか。	➤ 基本的に大きなデメリットはない。
検討方針	・愛媛県として人口減少が著しい中での事業については、人口減少時代に対峙する表現を加えてもらいたい。	➤ 松山港において、みなとを中心とした地域産業振興や地域活性化を行うことで人口減少に対峙する計画とする。
物流・産業	・今後、RORO船の船着場を専門に作り、誘致活動につなげると記載にあるが、その計画の中には、トラックドライバーの休憩施設の新設もあるとよいのでは。	➤ 具体的な施設配置は今後検討を進める予定であり、検討の参考にする。
交流・賑わい	・みなとオアシスの活用について、高浜については改良して耐震バースという話もあるので、防災機能やクルーズ船と連動したみなとオアシスも全国的にあるので、そう言った観点を入れたらよい。	➤ みなとオアシスの防災機能やクルーズ船との連動についても記載する。
	・にぎわい空間のゾーニングとして、和気地区周辺まで含まれることについての説明を願いたい。	➤ 和気・堀江海水浴場や松山市の堀江港とも連携した賑わい向上を図るため、広めにゾーン設定をしている。
環境	・現在委員の中にブルーカーボンの精通している人がいないのが心配である。委員に加わっていただくのはどうか。	➤ ブルーカーボンに深い見識を持ち、藻場造成に取り組んでいる松山市漁協の大木組合長に入っていたきたいと考える。
	・ブルーカーボン促進のため、新規の埋立てを行っていくことについては、瀬戸内法に従い、慎重に進めてもらいたい。	➤ ある程度は埋立てによる用地整備等が必要と考えるが、必要最小限の埋立てとなるよう計画する。



3.	松山港中・長期ビジョン（素案）	
3.1	松山港の将来像	3- 1
3.2	松山港の基本方針と上位計画・関連計画	3- 2
3.3	松山港の基本方針と基本施策	3- 3
3.4	空間利用計画（ゾーニング）	3- 4
3.5	具体的な取組内容	3- 6
(1)	物流・産業	3- 6
(2)	交流・賑わい	3-10
(3)	環境	3-13
(4)	安全・安心	3-15
3.6	中・長期ビジョン実現に向けたスケジュール	3-16

3.1 松山港の将来像

松山港が果たす役割

**【物流・産業】**  
地域産業の競争力強化  
に資する物流拠点

**【交流・賑わい】**  
観光と地域の交流の場  
としての賑わい拠点

**【環境】**  
持続可能な社会に資する  
環境と調和した港湾

**【安全・安心】**  
安全・安心な暮らしと企業  
活動を守る防災拠点

松山港の将来像

キャッチフレーズ

※詳細については、別添「松山港の将来像について」をご確認ください。

基本方針

**【物流・産業】**

I. 埠頭再編や用地確保による物流機能強化と地域産業振興

II. 交通アクセス機能強化による物流効率の向上

**【交流・賑わい】**

III. 既存施設を活かした賑わい空間の創出や官民連携による地域活性化

IV. 認知度の向上による交流人口増加

**【環境】**

V. 豊かな海辺空間の活用

VI. 2050年CNIに向けたCNPの整備

**【安全・安心】**

VII. 災害対応空間の確保

## 3.2 松山港の基本方針と上位計画・関連計画

分野	基本方針	上位計画・関連計画（代表例）	
		計画名	計画内容
物流・産業	I. 埠頭再編や用地確保による物流機能強化と地域産業振興	【国】四国圏広域地方計画 【国】四国港湾ビジョン2040 【県】愛媛県総合計画 【市】第六次松山市総合計画 【市】松山市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮</li> <li>・労働力不足に立ち向かう港湾</li> <li>・活力ある産業づくり</li> <li>・事業所立地と雇用創出の推進</li> <li>・空港や臨海部工業地のある、活力あるまち</li> </ul>
	II. 交通アクセス機能強化による物流効率の向上	【県】愛媛県総合計画 【県】松山広域都市計画区域マスタープラン 【県】愛媛県新広域道路交通計画 【市】第六次松山市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通ネットワークの整備</li> <li>・広域的な物流を担う流通業務地</li> <li>・空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化</li> <li>・交通基盤の整備</li> </ul>
交流・賑わい	III. 既存施設を活かした賑わい空間の創出や官民連携による地域活性化	【国】PORT2030 【国】四国圏広域地方計画 【県】愛媛県総合計画 【市】第六次松山市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・列島のクルーズアイランド化</li> <li>・歴史・文化、風土を活かした個性ある地域づくりを進める</li> <li>・観光・交流の拡大</li> <li>・観光産業の振興</li> </ul>
	IV. 認知度の向上による交流人口増加	【国】四国港湾ビジョン2040	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域に新たな価値を産み出す港湾</li> </ul>
環境	V. 豊かな海辺空間の活用	【市】松山市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史文化や自然が身近に広がる地域環境の形成</li> <li>・北西部地域の核となる生活拠点の形成</li> </ul>
	VI. 2050年CNIに向けたCNPの整備	【国】PORT2030 【市】第六次松山市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾・物流活動のグリーン化</li> <li>・低炭素・循環型まちづくりの推進</li> </ul>
安全・安心	VII. 災害対応空間の確保	【国】四国港湾ビジョン2040 【国】四国圏広域地方計画 【県】愛媛県総合計画 【県】松山広域都市計画区域マスタープラン 【市】松山市地域防災計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境の変化に対応する港湾</li> <li>・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す</li> <li>・災害に強い強靱な県土づくり</li> <li>・避難路・緊急輸送道路等の整備</li> <li>・市民の生命を確保するための輸送を最優先に行うことを原則</li> </ul>

3.3 松山港の基本方針と基本施策

基本方針

基本施策

物流・産業	I. 埠頭再編や用地確保による物流機能強化と地域産業振興	➔	①埠頭再編と物流機能の向上 【物流関連・危険物ゾーン】	8 働きがいも経済成長も	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 気候変動に脅かされる産業・サービスをつくろう	12 つくらしを循環させよう	
	II. 交通アクセス機能強化による物流効率の向上	➔	②新規埋立てによる地域産業の振興 【物流関連ゾーン、廃棄物処理ゾーン】	8 働きがいも経済成長も	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 気候変動に脅かされる産業・サービスをつくろう	12 つくらしを循環させよう	
		➔	③松山外環状道路との連携 【物流関連・危険物ゾーン、生産ゾーン】		9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 気候変動に脅かされる産業・サービスをつくろう	12 つくらしを循環させよう	
		➔	④交通アクセスの見直し【生産ゾーン】		8 働きがいも経済成長も	11 気候変動に脅かされる産業・サービスをつくろう		
交流・賑わい	III. 既存施設を活かした賑わい空間の創出や官民連携による地域活性化	➔	⑤賑わい施設の充実や官民連携による地域活性化 【交流拠点・人流関連ゾーン、緑地レクリエーション・船だまり関連ゾーン】	8 働きがいも経済成長も	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 気候変動に脅かされる産業・サービスをつくろう		
	IV. 認知度の向上による交流人口増加	➔	⑥港湾全体の情報発信の強化【港全体】			11 気候変動に脅かされる産業・サービスをつくろう		
環境	V. 豊かな海辺空間の活用	➔	⑦海辺の景観を活かした空間整備 【交流拠点・人流関連ゾーン、物流関連ゾーン、廃棄物処理ゾーン】	8 働きがいも経済成長も	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 気候変動に脅かされる産業・サービスをつくろう		
	VI. 2050年CNに向けたGNPの整備	➔	⑧脱炭素化への取組み【港全体】	7 気候変動に脅かされる産業・サービスをつくろう	8 働きがいも経済成長も	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 気候変動に脅かされる産業・サービスをつくろう	12 つくらしを循環させよう
安全・安心	VII. 災害対応空間の確保	➔	⑨耐震強化岸壁の整備及び災害廃棄物の受入れ 【廃棄物処理ゾーン、耐震強化岸壁】		9 産業と技術革新の基盤をつくろう	11 気候変動に脅かされる産業・サービスをつくろう	13 気候変動に脅かされる生態系を守ろう	





# 港湾計画書 作成ガイドライン (改訂版第3版)



## 港湾空間のゾーニング

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

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

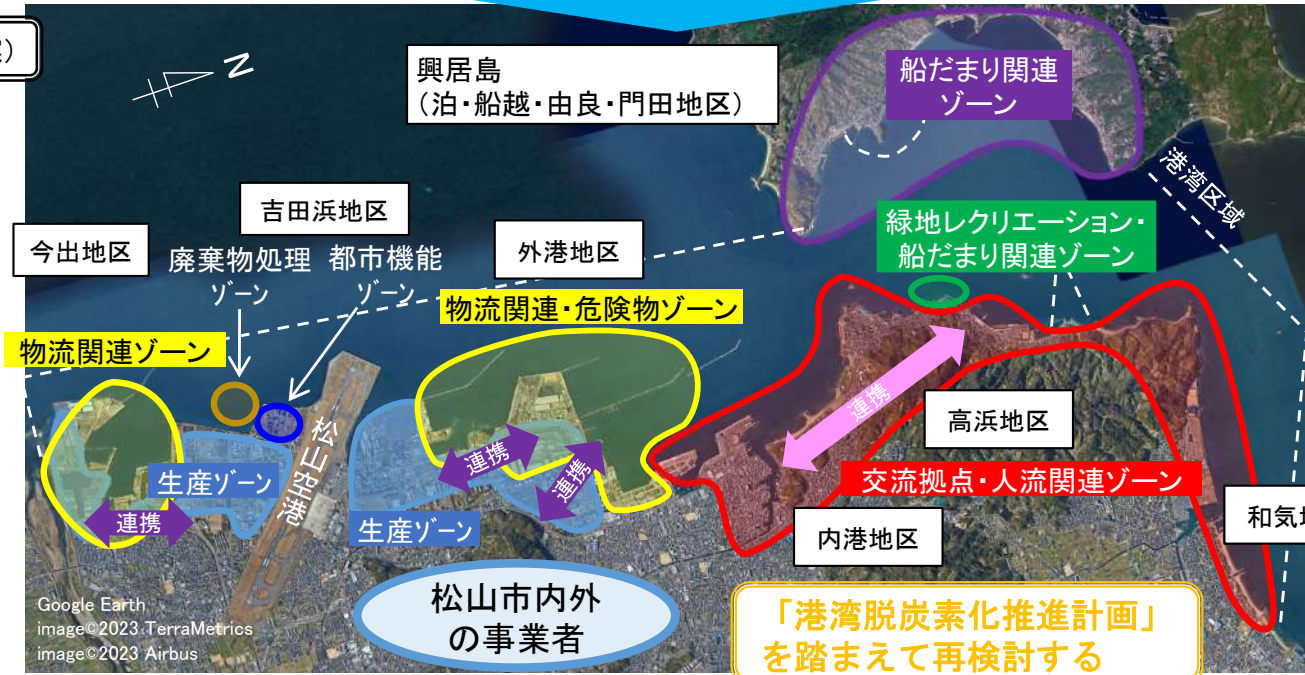
3.4 空間利用計画（ゾーニング）

平成5年港湾計画改訂時



- : 物流関連ゾーン
- : 人流関連ゾーン
- : 交流拠点ゾーン
- : 生産ゾーン
- : 危険物ゾーン
- : 緑地レクリエーションゾーン
- : 都市機能ゾーン
- : 船だまり関連ゾーン
- : 廃棄物処理ゾーン

今回計画(案)



- : 物流関連ゾーン  
/ 物流関連・危険物ゾーン
- : 交流拠点・人流関連ゾーン
- : 生産ゾーン
- : 都市機能ゾーン
- : 緑地レクリエーション・船だまり関連ゾーン
- : 船だまり関連ゾーン
- : 廃棄物処理ゾーン



3.5 具体的な取組内容（1）物流・産業①

物流・産業 I. 埠頭再編や用地確保による物流機能強化と地域産業振興

背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松山外環状道路の整備の進展により松山港の陸上アクセス向上と、整備を契機とした企業誘致の推進も可能</li> <li>・CO2削減対策や、トラックドライバー不足及び物流の2024年問題等の課題に対し、モーダルシフトが対策の1つとして挙げられている</li> <li>・貨物利用の岸壁で大型クルーズ船が寄港を開始</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松山港の陸上アクセス向上に伴う松山港の利用者及び取扱貨物増加に対応した、背後用地を確保する必要がある</li> <li>・コンテナ船やRORO船の定期航路の利便性向上が必要</li> <li>・クルーズ船寄港と貨物利用混在により利便性が低下</li> <li>・低利用施設の利用見直しや施設老朽化に対応</li> </ul>
対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・埠頭再編や用地利用の見直し、また新たな用地整備等を行うことで、港湾内に物流用地を確保してモーダルシフトを促進し、松山港における利便性の向上を図る</li> </ul>

【基本施策①】 埠頭再編と物流機能の向上



①-1. 低利用施設を見直し、埠頭用地の転換や新規埋立てによる物流用地確保

①-3. 新規埋立てによる貨物用岸壁の移転・集約と物流用地確保  
 (1) 低利用・老朽化施設の前面を前出ししてRORO船等の利用に移転してクルーズ船と分離  
 (2) 周辺バルク貨物を集約し背後に上屋等を確保  
 (3) 既存埠頭用地は企業用地へ転換

※物資補給岸壁  
 : 船舶に水や食料、日用品等の運航上必要な物資を補給する施設



①-4. 低利用の岸壁を物資補給岸壁※等に転換

物流・産業

I. 埠頭再編や用地確保による物流機能強化と地域産業振興

背景	<ul style="list-style-type: none"><li>・松山市内の中小企業では設立から20年以上経過した企業が多い → 製造設備の老朽化・狭隘化等による不動産投資等が検討されている</li><li>・企業ヒアリングにより、臨海部にて拡張・移転等を検討している企業を確認</li></ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・松山市内でまとまった企業用地を確保することは難しい</li></ul>
対応方針	<ul style="list-style-type: none"><li>・臨海部において新たな企業用地を確保する</li></ul>

【基本施策②】 新規埋立てによる地域産業の振興





3.5 具体的な取組内容（1）物流・産業③

物流・産業 II. 交通アクセス機能強化による物流効率の向上

背景	・松山外環状道路の整備が進展しており、更なる延伸が期待されている
課題	・松山外環状道路が延伸された場合は松山港との接続を検討する必要がある
対応方針	・松山外環状道路との効率的な連携について関係機関と協力して検討を進める

【基本施策③】松山外環状道路との連携

③-1.  
将来延伸予定の松山外環状道路と松山港との接続箇所等について、関係機関と協力して検討を進める

松山外環状道路 概略図



資料：愛媛県HP

※外環状道路延伸予定

- 凡例
- : 取組箇所
  - : 臨港道路
  - : 臨港道路以外
  - : 松山外環状道路



3.5 具体的な取組内容（1）物流・産業④

物流・産業 II. 交通アクセス機能強化による物流効率の向上

背景	・ 物流の効率化を図るため、交通アクセスの機能向上が期待されている
課題	・ 県道と外港新埠頭や吉田浜埠頭用地とを接続する交差点は交通量が集中しており、対応が必要
対応方針	・ 吉田浜埠頭と背後の県道との接続箇所を検討し、臨海部への流入車両の分散を図る

【基本施策④】 交通アクセスの見直し





3.5 具体的な取組内容（2）交流・賑わい①

交流・賑わい Ⅲ. 既存施設を活かした賑わい空間の創出や官民連携による地域活性化

背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物利用の岸壁で大型クルーズ船が寄港を開始</li> <li>・愛媛県内の臨海部にみなとオアシス等が整備され、利用が広がっている</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ船寄港時は貨物船の利用調整が必要であるほか、クルーズ船利用客や見学者等の隣で荷役作業を行う危険な状態を解消する必要がある</li> <li>・市民から松山港でも道の駅等の賑わいの場を求める声があり、これら要請への対応が必要</li> </ul>
対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部の既存施設を活かした賑わいを創出する</li> </ul>

【基本施策⑤】賑わい施設の充実や官民連携による地域活性化(1)







### 3. 松山港中・長期ビジョン（素案）

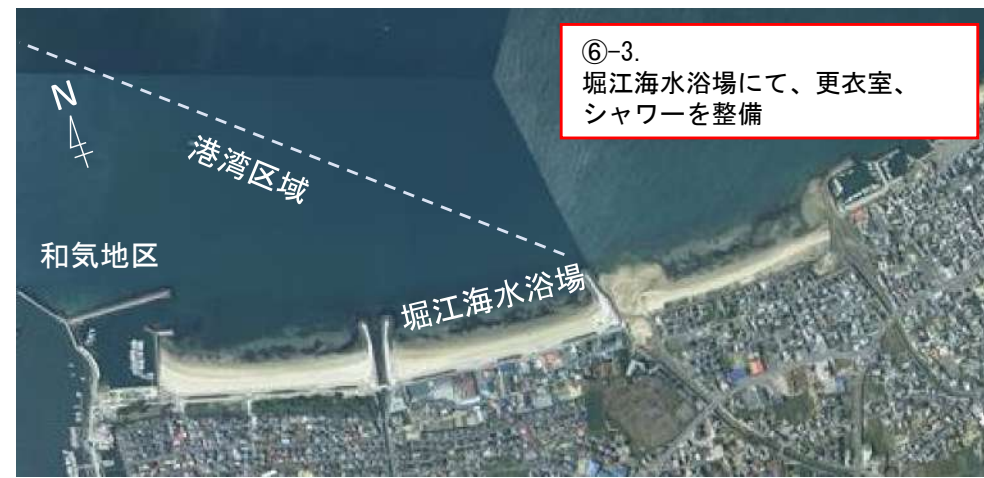
#### 3.5 具体的な取組内容（2）交流・賑わい③

## 交流・賑わい IV. 認知度の向上による交流人口増加

背景	・みなとまちづくりやみなとオアシスなど、市民が多目的にみなとを利用できるような環境整備が求められている
課題	・松山港内に「新ふ頭緑地（大可賀釣り公園）」や「シンボル公園緑地（高浜観光港公園）」、「堀江海水浴場」等の施設があるが、認知度は低いため、認知度向上が必要 ・施設を利用する機会が少ないため、イベントの開催等、多くの人々が施設を利用する機会が必要
対応方針	・多くの人に施設を利用してもらう機会を設けることで、認知度の向上を図る

### 【基本施策⑥】 港湾全体の情報発信の強化

#### PR活動の例



ユニークベニュー  
＝歴史的建造物、文化施設や公的空間等で、会議・レセプションを開催することで特別感や地域特性を演出できる会場のことを指し、誘致による大きな経済効果を期待できる。

資料：日本政府観光局（JNTO）HP

イベント等の開催や施設を充実させることにより、多くの人に港を活用してもらうことで認知度向上を図る。また、利用者が増えることで、SNSによる情報発信の強化が期待できる。



3.5 具体的な取組内容（3）環境①

環境

V. 豊かな海辺空間の活用

背景	・ 自然環境や工場夜景等、様々な観光資源を発掘し、みなとの魅力を推進することが求められている
課題	・ 松山港内の緑地（港湾環境整備施設）は現在2箇所のみであり、海に親しめる場所や緑が少なく、港全体が暗い印象との声もあり、海辺の景観を楽しめる空間が必要
対応方針	・ 港全体の景観を改善させるとともに、海辺の景観を楽しめる空間の確保を図る

【基本施策⑦】 海辺の景観を活かした空間整備





3.5 具体的な取組内容（3）環境②

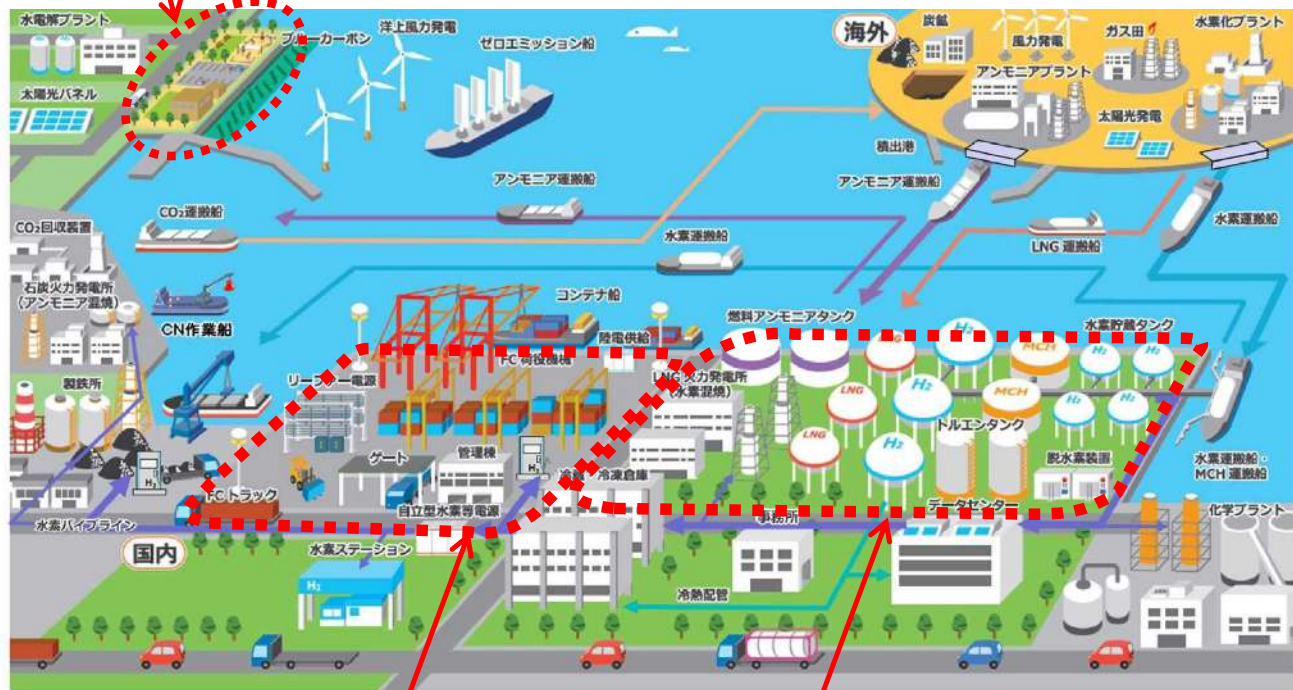
環境

VI. 2050年CNに向けたCNPの整備

背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>水素エネルギーの活用等による脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化による、港湾の競争力強化が必要</li> <li>CO2削減策として、ブルーカーボンが注目されている</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>松山港における「港湾脱炭素化推進計画」の策定を検討する必要がある</li> </ul>
対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>CNPに向けた新エネルギー貨物の受入環境の整備について検討する</li> <li>CNPに向けて、松山港全体のCO2削減対策として、荷役機械等のハイブリッド化やブルーカーボン生態系の再生に取り組む</li> </ul>

【基本施策⑧】脱炭素化への取組み

⑧-3. 藻場造成を行う等、ブルーカーボン生態系を活用【港全体】



「港湾脱炭素化推進計画」を踏まえた検討が必要

⑧-2. 埠頭内の荷役機械等の低・脱炭素化【主に外港新埠頭コンテナターミナル内】

⑧-1. 水素等の新しいエネルギーに対応した施設整備

3.5 具体的な取組内容（4）安全・安心

安全・安心 VII. 災害対応空間の確保

背景	・松山港では南海トラフを震源とする巨大地震や台風・高潮等、大規模自然災害等への対応が求められている
課題	・外港新埠頭1号岸壁(-10m) (耐震)が供用開始(平成13年3月)しているが、フェリー対応の耐震強化岸壁の整備計画は未着手であるため、フェリー対応耐震強化岸壁を確保する必要がある
対応方針	・大規模災害等に対応するため、防災拠点として機能の充実を図る

【基本施策⑨】耐震強化岸壁の整備及び災害廃棄物の受入れ









3.6 中・長期ビジョン実現に向けたスケジュール

実現に向けた取組みの内容		スケジュール		
		短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
交流・賑わい	Ⅲ. 既存施設を活かした賑わい空間の創出や官民連携による地域活性化			
	⑤賑わい施設の充実や官民連携による地域活性化（１）			
	⑤-(1)-1. 外港第1ふ頭2号岸壁をクルーズ旅客用に利用【外港地区・外港第1ふ頭】	■	■	■
	⑤-(1)-2. 海上に歩道橋を設置し、クルーズ船関連歩行者を外港第2ふ頭へ誘導【外港地区】	■	■	■
	⑤-(1)-3. 外港第2ふ頭を一部、緑地へ転換【外港地区・外港第2ふ頭】	■	■	■
	⑤-(1)-4. 海浜背後地を活用した賑わい空間の創出について関係機関と協力して検討【内港地区・梅津寺海岸】	□	□	□
	⑤-(1)-5. 「みなとオアシス」登録を目指す【外港地区・内港地区・高浜地区】	■	■	■
	⑤賑わい施設の充実や官民連携による地域活性化（２）			
	⑤-(2)-1. 「シン・松山観光港」として再整備【高浜地区】	■	■	■
	⑤-(2)-2. 松山観光港と高浜駅を結ぶルートを再検討【高浜地区】	□	■	■
	⑤-(2)-3. 既設フェリー岸壁を耐震強化岸壁に改良（「安全・安心」の⑨-3.と同じ）【高浜地区・松山観光港】	■	■	■
	⑤-(2)-4. 不足する車両待機スペース用地を確保【興居島・由良地区】	■	■	■
	Ⅳ. 認知度向上による交流人口増加			
	⑥港湾全体の情報発信の強化			
	⑥-1. みなと振興交付金を活用したイベントの開催、社会実験の実施等【高浜地区】	■	■	■
⑥-2. 松山観光港ターミナルビルにて、ユニークベニューを活用【高浜地区】	■	■	■	
⑥-3. 堀江海水浴場にて、更衣室、シャワーを整備【和気地区】	■	■	■	

■ : 取組む時期  
 □ : 他の事業等と連携しながら取組む時期

3.6 中・長期ビジョン実現に向けたスケジュール

実現に向けた取組みの内容		スケジュール		
		短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
環境	V. 豊かな海辺空間の活用			
	⑦海辺の景観を活かした空間整備			
	⑦-1. 新規埋立地内に緑地を確保【今出地区】	■		
	⑦-2. 海へ続く臨港道路を緑化することで景観の改善を図る【今出地区】	■		
	⑦-3. 瀬戸内海の景観を一望できる場所を緑地にし、海辺の景観を楽しめる空間を創出する【内港地区】	■	■	
	⑦-4. 養浜により、浸食傾向にある海浜の維持保全を図る【内港地区・梅津寺海岸】	■	■	
	VI. 2050年CNIに向けたCNPの整備			
	⑧脱炭素化への取組み			
	⑧-1. 水素等の新しいエネルギーに対応した施設整備【港全体】	■	■	
	⑧-2. 埠頭内の荷役機械等のハイブリッド化【主に外港新埠頭コンテナターミナル内】	■		
⑧-3. 藻場造成を行う等、ブルーカーボン生態系を活用【港全体】	■	■		
安全・安心	VII. 災害対応空間の確保			
	⑨耐震強化岸壁の整備及び災害廃棄物の受入れ			
	⑨-1. 新規埋立地の一部で災害廃棄物を受入れる【今出地区】	■	■	
	⑨-2. 新規RORO船岸壁を耐震強化岸壁として整備【外港地区】	■	■	
⑨-3. 既設フェリー岸壁を改良して耐震強化岸壁に位置付ける（「交流・賑わい」の⑤-(2)-3.と同じ）【高浜地区】	■			

■ : 取組む時期

■ ■ ■ ■ : 他の事業等と連携しながら取組む時期