

(重)松山港中・長期ビジョン検討委員会(第2回委員会)議事録

1 開催日時 令和5年8月30日(水) 13時30分

2 開催場所 愛媛県中予地方局 7階大会議室

3 出席者 出席者名簿のとおり

4 議事

(1) 松山港中・長期ビジョンの策定について

(2) 第1回委員会の主な意見等

(3) 松山港中・長期ビジョン(素案)

5. 議事要旨

(1) 開会

(2) 議事

ア 松山港中・長期ビジョンの策定について

事務局から内容説明

イ 意見交換

委員区分	
港湾関係者	<p>・愛媛に来る人にとって、観光資源としての最大の魅力は瀬戸内海だと思うが、これを活かしていない。なぜ賑わいゾーンやウォーターフロントにできていないのか、最大のポイントは高浜～松山観光港 800m 間の鉄道延伸ができていないことである。観光港ターミナル2F はホームがそのまま着けられる設計である。上下分離で整備できるとよい。</p> <p>・クルーズ船と RORO 船の分離、人流と物流の分離とか、物流用地の確保、耐震強化岸壁の構築、アクセス道路の改善、このあたりを十分盛り込んでおり、緑地の海側で、船が給水とか物資補給で休んでいるのが見えるというのも非常に良い。</p>

<p>港湾関係者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現在は外港第1ふ頭でクルーズ船を受入れているが、港湾業者の利用が多く、倉庫もあるので、外港第2ふ頭でクルーズ船を受け入れることも検討してほしい。 ・現在は総合一貫物流の時代に入っており、松山港でも船、港湾、仮置、トラックが一連で流れるような平面配置を検討してほしい。 ・宇和島の「きさいや広場」、八幡浜の「みなと」等、水産の中核都市でそのような形で、観光と融合したような施設をつくれ、水産物の消費を積極的にされており、瀬戸内沿いにもこういった施設が必要。どのような場所にどういう施設をとというのは、皆様から意見集約を行う必要がある。 ・2050年カーボンニュートラルに向け、新たなCO₂吸収源として、ブルーカーボンに注目が集まっており、鉄鋼スラグ製品の沈設による藻場造成に取り組んでいる。「藻場を増やし、豊かな海へ」を目標にSDGsに取り組んでいるので、引続き御支援、御協力をお願いします。 ・賑わいの創出は、中心市街地の賑わいと連携して取り組めば、外国人観光客を含んだ観光の誘客も含めて、地域の社会とか経済の発展につながる。 ・みなとオアシス構想については、松山の海の周辺を拠点にして、興居島とか中島のほうに波及していくような観光地が形成できれば良い。カーボンニュートラル、環境に配慮した都市というのは、国際会議とかには必須であり、呼び込みにも非常に有効になってくる。
<p>学識経験者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ゾーニングが海岸に沿ったような感じになっているが、陸側まで含めた、歴史的な財産も含めた形で考えると、より人が滞留してくれると思う。 ・松山の港からまちなかへのアクセスが非常に悪く、鉄道を延伸して直接つないでしまうというのは必要と思う。ただ、これはアクセスの話で、もう一つは、滞留がすごく大事である。 ・構想の中でみなとオアシスをつくるというので、割と広域につくられていて、分かれていたゾーニングを一つにまとめるのは、すごくいい発想であるが、ゾーニングの中が点のままだとその活用には至らないと思うので、その間を比較的自由に動けるような形でつながないと、うまく活用できない。例えばセグウェイとか、小型の電気自動車を利用すれば、このゾーンの部分をつなげると思う。 ・みなとオアシス、クルーズ船が見える場所や、ブルーカーボンのところも、各々のアピールできれば、もう少し一体的に考えると方が良い。 ・今後はインフラの一つとして、海を通じて、日本の各地とつながる、世界とつながるという意味でも、松山とか愛媛だけの施設ではないという意味で、日本、中四国の安心・安全の一つの拠点であると、少し長期的にはそういう感覚を入れても良いと考える。

<p>学識経験者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ビジターの方たち以外にも、地元市民にとっても魅力のある港になるようなビジョンとしてほしい。 ・三津浜は土地が低く、内水氾濫のリスクが大きい地区であり、港山などの近隣の高台への避難方法の検討が必要と考える。また、港山からは、瀬戸内海だけでなく、松山城も見えるため、眺望スポットとしてみなとオアシスの構成施設にもなり得る。さらに、港を見に行くことを目的として三津の渡しを利用するきっかけにもなるのではないか。内港地区から和気地区が「交流拠点・人流関連ゾーン」となり、広域なゾーンであることから、サイクリング道路の整備も有効である。 ・賑わい創出には、観光客を呼び込むだけでなく、その地域に住む人々に利用され、親しまれる港にしていくことが重要である。また、松山港の認知度を向上させるには、人に使ってもらうことが必須であり、イベントで松山港を利用してもらうなど、利用する機会を提供することが重要である。
<p>行政機関の職員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・埠頭用地について、現在必要な広さだけでなく、今後の話を見据えた十分な広さを確保してもらいたい。松山観光港について、フェリー利用者の利便性向上のために、今の松山観光港のターミナルに近い場所に既存のフェリー航路を配置できないかということや、逆に、スーパーヨット利用者の満足度向上のために、スーパーヨットのほうは緑地に近い場所に配置して、緑地を利用した賑わい空間と連携するとか、今後のそのような利用を見据えて、配置について十分に検討してほしい。港湾緑地の話と賑わい創出について、昨年、港湾法改正によって、「みなと緑地 PPP」という制度ができ、これはカフェ等の収益施設を緑地に整備すると、その収益を還元して緑地の管理を行う民間事業者に対して行政財産としての緑地を貸し付ける制度で、今後活用を御検討してほしい。 ・「持続可能な効率的物流検討会」とも物流の点で足並みをそろえて、この物流の検討会で議論されたこと、当委員会で発言されたことの相互が連携するようにしてほしい。 ・松山港には、ダイヤモンド・プリンセスや MSC ベリッシマ等が入港し、それなりの経済効果があると認知しているが、その一方、中国、韓国に比べて日本のキャッシュレス化が進んでいない状況で、クルーズ船を誘致するに当たっては、ハード面だけではなくて、商店街の皆さんとか背後地の観光地のほうもそれなりの対策が必要である。

行政機関の職員	・松山外環状道路の西側区間については、現時点でのルートの検討時期が未定で、ビジョンへの具体的な反映が難しいが、物流や交通アクセスに重要な道路であり、今後の状況を踏まえながらまた関係機関との協議調整をしていきたい。クルーズ船の寄港についても、待合スペース、観光案内所等が備わっていない。また、貨物船との調整も現在必要なため、急な入港予約が入った場合には受け入れが難しい状況である。地域間競争にも負けられないように、受け入れが可能となるよう、引き続き検討を進めてもらいたい。
---------	---

ウ その他

事務局から今後の予定等について説明

(3) 閉会