



平成26年3月

今治港ビジョン・デザイン検討委員会

## はじめに

今治市は、愛媛県北東部高縄半島の東半分を占める陸地部と瀬戸内海に浮かぶ島々で形成され、豊富な産業資源と観光資源が蓄積されています。

産業資源では、食品、繊維、石油精製や造船といった分野で高い技術と品質を有した「ものづくり企業」が多数集積しています。とりわけ、繊維工業は国内生産量の50%以上を占める日本一のタオル産地であるほか、海運業、造船業、船用工業は一団のクラスターを形成しており、今治市は「日本最大の海事都市」と呼ばれています。一方、観光資源には、山並みや多島美などの多彩な風景があるほか、日本三大急潮のひとつ来島海峡で漁獲される今治産の高級魚介類、そして伝統行事や史跡といった文化・歴史を有しています。

九州と阪神のほぼ中央に位置し瀬戸内海の本航路に接する今治港は、今日まで、四国の海の玄関口として地域の発展の一翼を担ってきました。こうした役割が担えたのは、大正11年(1922)に今治港が四国で最初の開港場に指定されたこと、そしてその後90余年の間、関係者の方々の一方ならぬご尽力の賜物であると考えています。

しかし、昨今、港に求められている役割や要請は多様化しており、これまでの利便性や輸送コストといった効率性に加え、交流や景観形成といった豊かさ、環境や安全・安心など、人々の多様な価値観に答えられる総合的な空間形成が求められています。

今治港におきましても、交通や物流を中心にした「港町今治」から、都市機能と港湾機能がより連携した港へ変革しながら、地域産業の振興と同時に、産業・観光資源を活用し交流・観光が交わり合い、互いに響き合い飛躍する「海響都市いまばり」を支える多種多様な取り組みが求められています。

本提言は、こうした今治港の目指すべき将来像や進むべき方向性などを専門家、学識経験者、港湾利用者・関係者、市民、行政機関の協力を得てとりまとめたものです。この提言を活用されることにより「街づくり」の核となる「港づくり」の実現に向け、今治の5つの底力（行政力の底力・市民力の底力・地域力の底力・産業力の底力・教育力の底力）を軸に取り組んでいただき、今治港のビジョン・デザインが実現されることを願っています。

平成26年3月  
今治港ビジョン・デザイン検討委員会

## ～ 目 次 ～

### I 今治港ビジョン・デザイン(提言)

1	今治港ビジョン・デザインの概要	1
1-1	策定の背景と目的	1
1-2	位置付け	2
1-3	検討するに当たっての時間軸	2
2	今治港の沿革	3
3	今治港の現況	6
3-1	位置と特性	6
3-2	港勢	7
3-3	定期航路	8
	(1) 外航(コンテナ) (2) 内航(コンテナ) (3) 旅客航路	
3-4	利用状況	11
	(1) 港湾施設利用 (2) その他の主な取り組み	
4	今治港を取り巻く現状と将来展望	13
4-1	現状	13
	(1) 県内主要都市の人口・経済・産業 (2) 物流 (3) 交通 (4) 観光 (5) 環境 (6) 災害 (7) 国・愛媛県・今治市における上位・関連計画の概要 (8) 市民・企業のニーズ	
4-2	将来展望	26
	(1) 人口 (2) 経済 (3) 物流 (4) 交通 (5) 観光 (6) 環境 (7) 災害	
5	今治港の特徴と課題	31
5-1	特徴	31
5-2	課題	32
6	基本理念と将来目標および基本方針	33
6-1	基本理念	33
6-2	将来目標	33
6-3	基本方針	34
7	主要施策(参考イメージ)	36
8	行動計画(案)	50
9	ビジョン実現に向けての留意点	51

### II 三部会での資料 統計関係 アンケート調査

### III 検討委員会の構成 各会の概要

# 1 今治港ビジョン・デザインの概要

## 1-1 策定の背景と目的

今治港は、昭和 41 年（1966）今治港港湾計画<sup>※1</sup>を策定した後、3 回の計画改訂（昭和 46 年（1971）、昭和 59 年（1984）、平成 11 年（1999））を行いました。現行の今治港港湾計画は、平成 10 年度（1998）に西瀬戸自動車道の開通によるフェリーの再編と港運関連企業の経営方針などとの整合を図りながら策定したものです。

昭和 40 年代後半から積極的な投資が続けられてきた今治港は、産業と生活の基盤となる人と物を運び、今治市の成長と安全の向上に大きく寄与してきました。

しかし近年、人口減少と少子高齢化、環境に対する意識の高まり、輸送・移動モードに対するニーズの多様化などの社会情勢の変化に加え、経済のグローバル化、東アジア経済の進展、所得情勢などの経済情勢の変化なども伴い、今治港を取り巻く環境は大きく変化しています。また、風水害や地震に対する安全性は高まったとはいえ、切迫する大規模地震発生に対応した基盤整備は整っておりません。

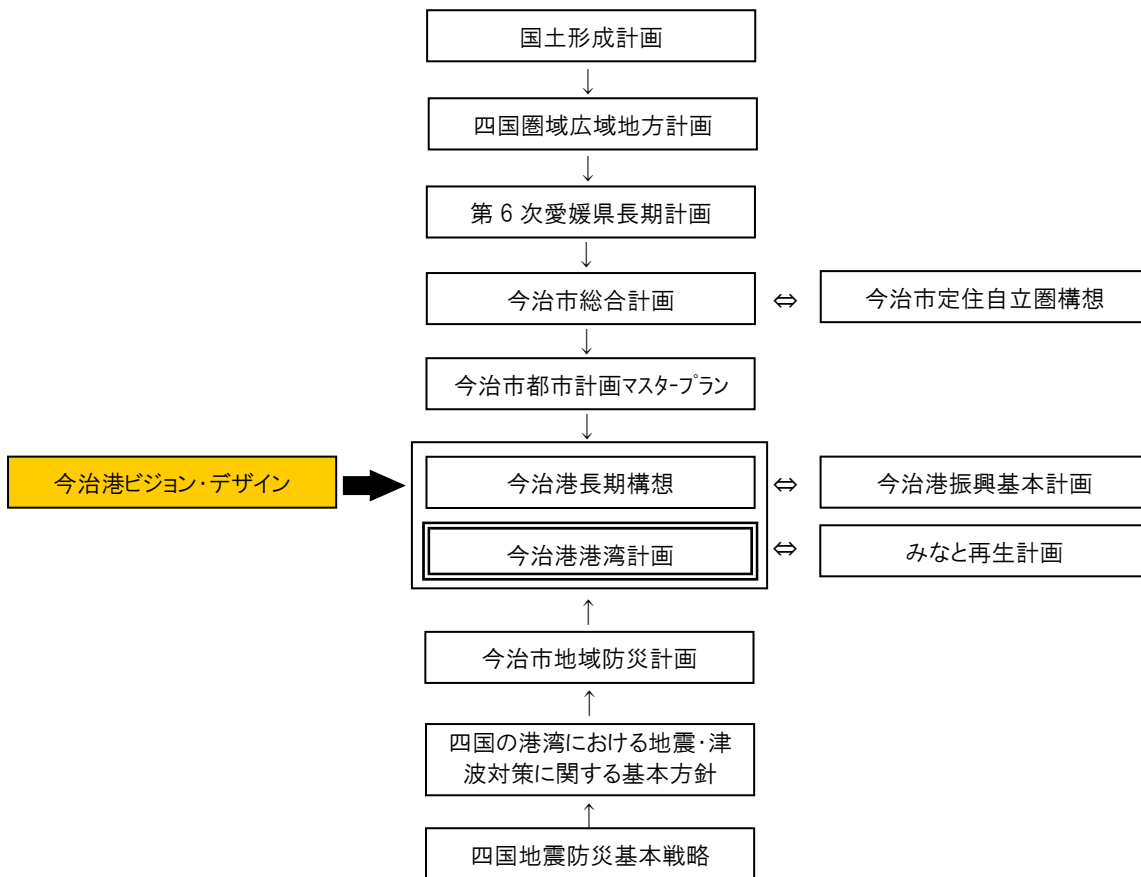
このような背景のなか、これからの港には、港に関わる者の連携を深め相互作用によってアイデアを創発・融合し、上位概念をつくりあげ、外部の変化に対して屈しない強さ・しなやかさ・回復力を持ち合わせ対応していく強靱さが求められています。

そのため、各分野の専門家および関係者など多様な主体の参加・協働によって、産官学民の連携の下、長期的視点に立った課題や空間利用の基本的な方向性ならびにあるべき姿を洞察するとともに、今治港の再興および成長を図ることを目的とした「今治港ビジョン・デザイン」を策定することにしました。

-----  
※1 港湾法第3条の3により、港湾管理者に策定が義務づけられたマスタープランであり、国全体の経済活動や全国的な交通体系に対して多大な影響を及ぼすため、地域的な要請にとどまらず、広く全国的な物流・交通ネットワークと整合を図りながら対象とする港湾のあるべき姿ならびに果たすべき役割などを中期的な視点に立って策定する計画。

## 1-2 位置付け

今治港ビジョン・デザインは、将来に渡って今治圏域の発展に今治港が貢献するために、目指すべき将来像および基本施策などを示したものです。多様な主体がそれらを共有し、協働・参加することにより、地域の核となる港の実現を目指します。



## 1-3 検討するに当たっての時間軸

今から概ね30年後の平成50年代後半（2040年代半ば）を想定しています。



## 2 今治港の沿革

航  
路  
開  
設

### 航路開設

明治初年（1868）までは、小舟の出入りする一小港に過ぎませんでした。その後、商工業の目ざましい発展につれて、数多くの船舶が寄港するようになりました。当時は、自然海浜を利用した港であったため、船舶は沖に停泊し、はしけ舟にて貨物の積み降ろしをしていました。



沖の本船とはしけ舟(大阪航路)

発  
展  
の  
礎

### 築港

大正 3 年（1914）、今治町で港湾修築を計画、大正 9 年（1920）の市制施行とともに今治市の事業として継承、現在の今治地区の東防波堤の築造に着手しました。大正 10 年（1921）に、重要港湾に指定され、大正 11 年（1922）には、四国で最初の開港場の指定を受け、神戸税関今治税関支署が設置されました。そして、大正 12 年（1923）から 9 箇年の継続事業として、国の直轄事業により、ほぼ現在の今治地区の形状となりました。



昭和初期の今治港

商  
港  
と  
し  
て  
発  
展

### カーフェリー時代の幕開け

昭和 26 年（1951）、港湾法に基づく重要港湾の指定を受け、翌年には、今治市が管理することを認可されました。

昭和 34 年（1959）には、民営では全国で初めて、今治と広島県三原を結ぶカーフェリーが就航、以来昭和 45 年（1970）島しょ部航路、昭和 47 年（1972）神戸航路の各施設を完備しました。



全国初の民営フェリー



昭和 50 年代の今治港

### 貨客分離

高度経済成長期には、船舶の大型化と貨物量および乗降客の急速な増加に伴って港湾施設の拡張が必要となりました。そこで、貨物船用港を計画し、昭和45年（1970）から10年の歳月をかけて蒼社川河口の蔵敷地区を整備しました。



完成した貨物船用港（蔵敷地区）

### 今治から世界へ

今治港にコンテナ船が入港した昭和54年（1979）、韓国釜山との間で初めて航路が開設されました。その後、平成4年（1992）に四国で初めての定期コンテナ航路（韓国・東南アジア）が開設されました。

平成7年（1995）には、国際物流ターミナル整備が完成し、平成8年（1996）には四国で初のガントリークレーンを設置しました。



国際物流ターミナル（富田地区）

### 港の再編

西瀬戸自動車道（しまなみ海道）が平成11年（1999）に部分開通、平成18年（2006）に全線開通すると、航路再編が進み、今治地区の姿は大きく変化しました。それにともない、今治地区の再生が必要となりました。

そこで、平成25年（2013）、人にやさしい空間・様々な活動を可能にする空間の創出を目指し、現地に着手しました。



今治地区再開発完成イメージ図

太平記に「今張の湊に舟をそろへ」とあり、古くから今張（後の「今治」）の名が船着場として記録されています。

年 号		主 な 出 来 事
	江戸時代	藤堂高虎が今治城を築城。堀に海水を引き込み、それが今治港の原形となる
1868	明治初年	蒸気船の寄港が始まる
1920	大正 9 年	市制施行 今治港の建設に着手（昭和 9 年完成）
1921	大正 10 年	重要港湾に指定
1922	大正 11 年	開港場に指定
1924	大正 13 年	今治港務所開設
1951	昭和 26 年	港湾法に基づく重要港湾に指定
1952	昭和 27 年	運輸大臣の認可により、今治市管理港となる
1955	昭和 30 年	植物防疫港に指定(農林省令第 55 号)
1959	昭和 34 年	今治・三原間に国内初の民営カーフェリー就航
1962	昭和 37 年	植物防疫法による木材輸入港に指定
1967	昭和 42 年	今治港湾ビル完成(鉄筋コンクリート造地上 5 階地下 1 階、塔屋 1 階建)
1970	昭和 45 年	蔵敷地区、続いて鳥生地区に着手(昭和 58 年供用開始)
1972	昭和 47 年	今治・神戸大型フェリー就航
1979	昭和 54 年	植物防疫所指定輸入、蔵敷岸壁(-5.5m・450m)供用開始 鳥生岸壁(-5.5m・180m)供用開始、コンテナ船入港開始
1986	昭和 61 年	富田ふ頭建設に着手 蔵敷地区にコンテナ荷役機械設置
1992	平成 4 年	韓国・東南アジア定期コンテナ航路開設
1995	平成 7 年	富田ふ頭供用開始(-12.0m・240m/-10.0m・185m/-4.0m・100m)
1996	平成 8 年	富田にふ頭ガントリークレーン 1 基設置、検疫法に基づく「無線検疫対象港」に指定
1999	平成 11 年	西瀬戸自動車道(しまなみ海道)部分開通
2006	平成 18 年	西瀬戸自動車道(しまなみ海道)全線開通 愛媛県が瀬戸内海産海砂採取禁止条例発効
2011	平成 23 年	富田地区に2基目の荷役クレーン設置(本格的な荷役機械2基体制スタート)
2013	平成 25 年	今治地区の再開発に着手

(出典：今治市港湾建設課)



### 3 今治港の現況

#### 3-1 位置と特性

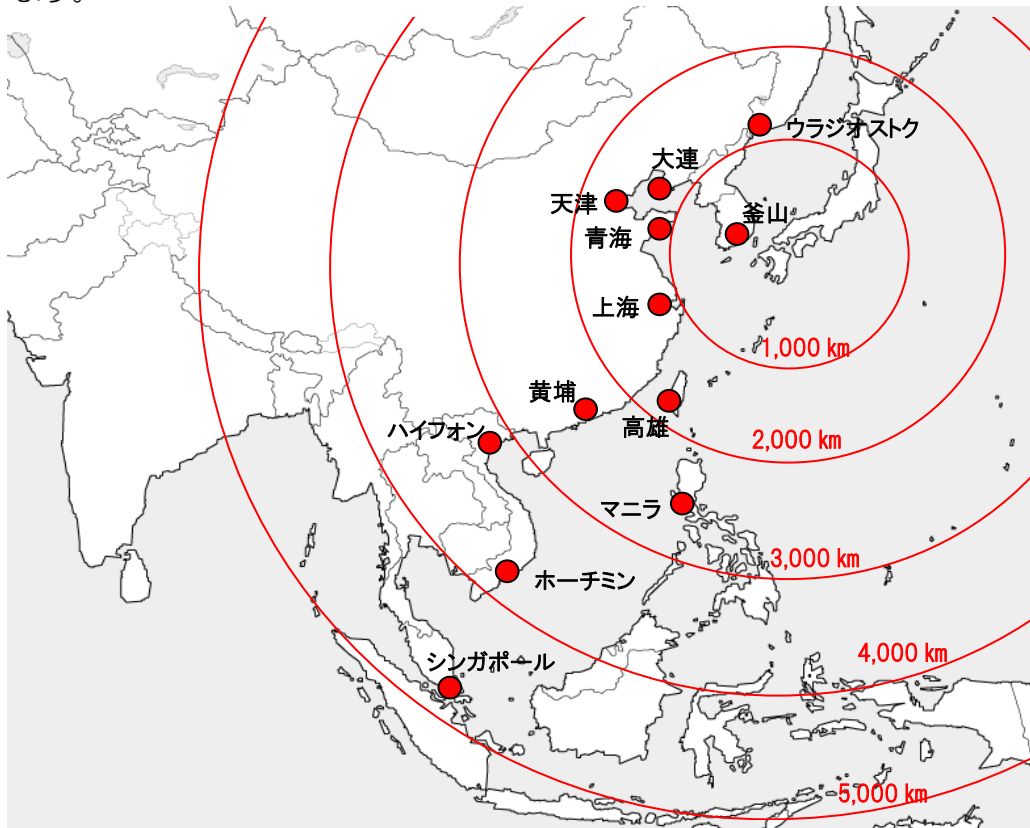
今治港は、愛媛県北東部高縄半島の先端（北緯34度04分、東経133度00分）にあり、九州および阪神のほぼ中央に位置し、瀬戸内海の本航路に面した重要港湾です。背後は蒼社川の下流域に開けた今治平野を控え、前方には日本三大急潮の一つ来島海峡があります。



今治港周辺の重要港湾の位置図

瀬戸内海には、数十キロごとに重要港湾および国際拠点港湾など港湾が配置されており、鉄鋼、化学、製紙業、造船業などそれぞれ背後に立地している産業の発展を支えています。今治港周辺には、国際拠点港湾である広島港（広島県）、水島港（岡山県）、徳山下松港（山口県）のほか、重要港湾の福山港、尾道系崎港、呉港（ともに広島県）、松山港、東予港、新居浜港、三島川之江港（ともに愛媛県）、岩国港（山口県）、高松港、坂出港（ともに香川県）があります。

近年急速に成長してきた東アジアおよび東南アジア諸港は、今治港と 5,000 km 圏内に位置しています。

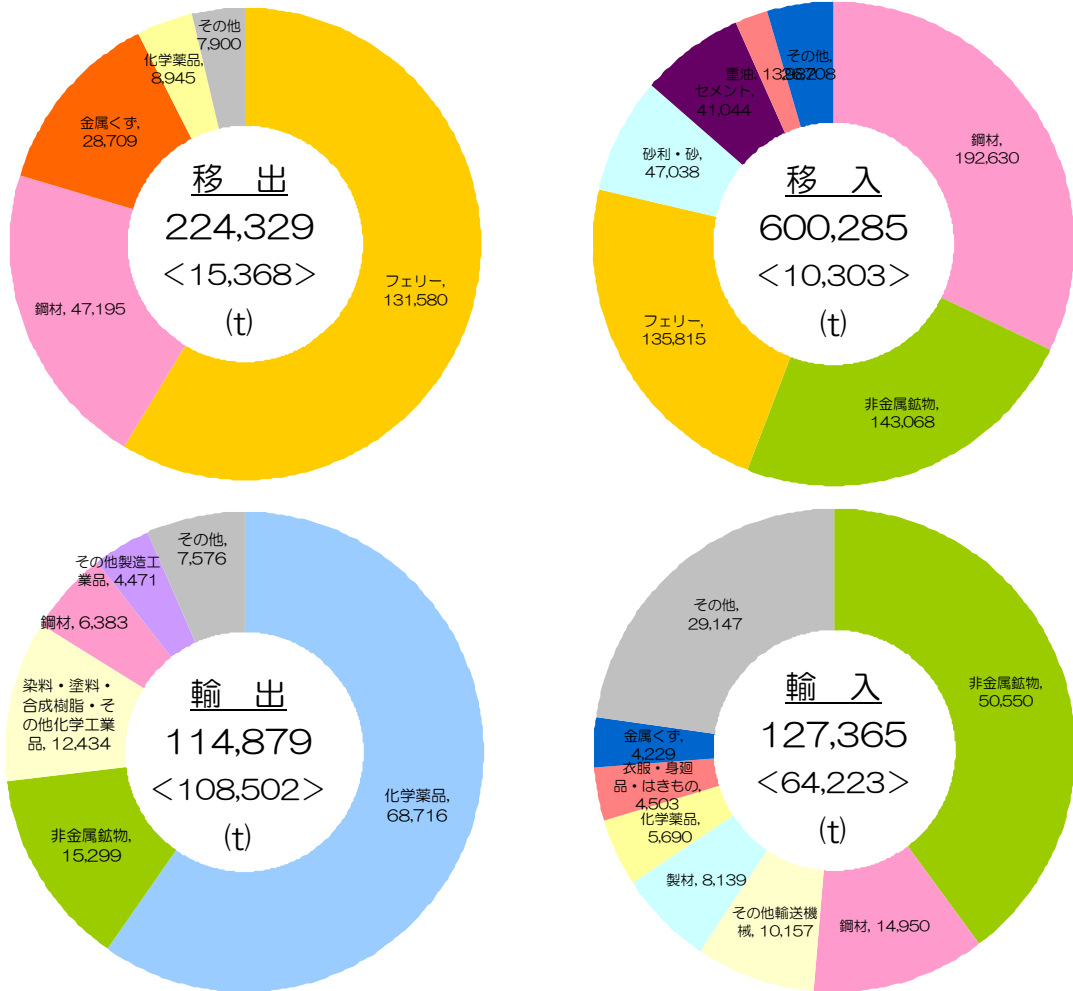


東アジアおよび東南アジア主要港湾位置

### 3-2 港勢

今治港の平成 24 年取扱貨物量は、106 万 7 千トンであり、移出入：輸出入＝8：2 となっています。輸出と輸入の割合はバランスが保たれている一方、移出と移入の割合は 3：7 となっており、一方通行の物流体系となっています。

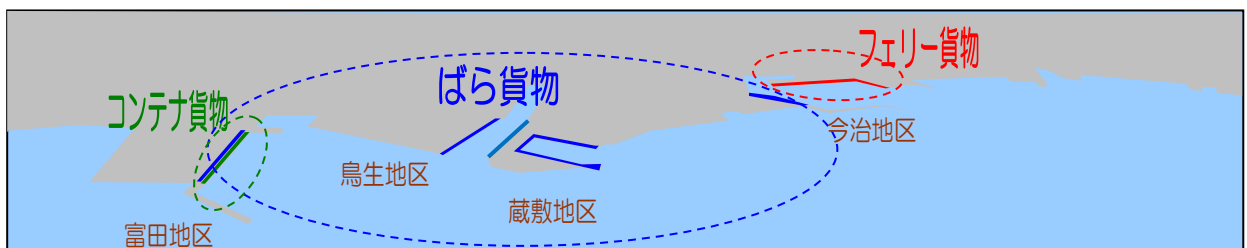
今治港における取扱貨物（フェリー貨物を除く）のコンテナ化率は、移出：17%、移入：2%、輸出：94%、輸入：50%であり、全体では 25%を占めています。



※< >はコンテナ貨物の内数

取扱貨物量の内訳(平成 24 年)

フェリー貨物は今治地区、コンテナ貨物は外航・内航ともに富田地区、鋼材や砂利・砂、原油などコンテナでは運ばれない貨物（以下、「ばら貨物」という。）については今治港の全地区で扱われています。

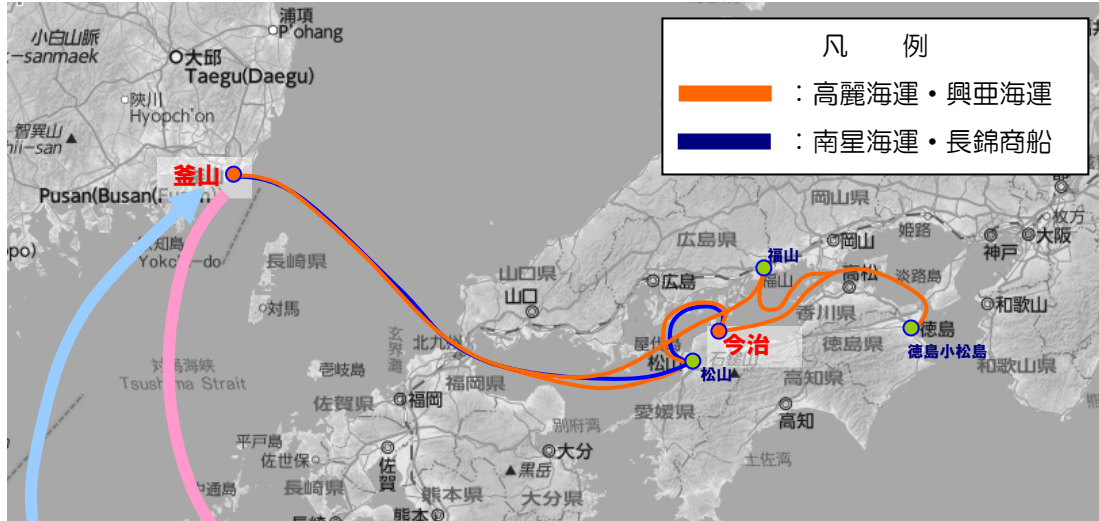


主な貨物を取扱う地区

### 3-3 定期航路

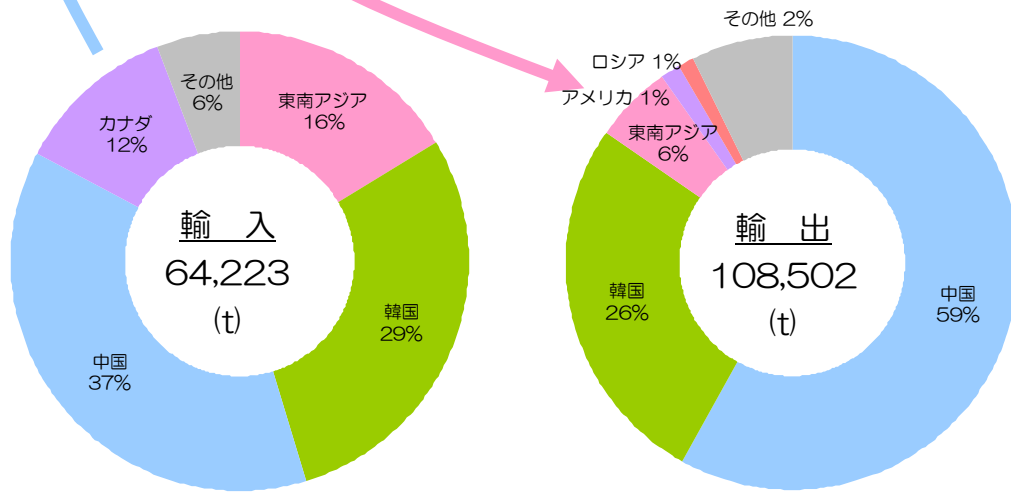
#### (1) 外航（コンテナ）

今治港の外航コンテナ航路は、現在釜山（韓国）との間で週4便運航されています。輸出入の約60%は、中国・東南アジア諸国（輸出はインドネシア、輸入はタイ・フィリピンが多い）などの荷物であり、釜山で積み替えて海上輸送されています。



外航コンテナ定期航路(平成26年1月現在)

※主要な寄港地を示しています。



釜山トランシップ貨物の出発地・目的地(平成24年)

外航定期コンテナ航路

平成26年1月現在

航路名	寄 港 地	船 社	代 理 店	便 数
韓国	今治～松山～釜山～徳島小松島～高松～福山～今治	興亜海運(株)	日本通運(株)	2便/週
	今治～松山～水島～釜山～今治	高麗海運(株)	今治支店	(火・土)
	今治～松山～釜山新港～釜山～三島川之江～水島～今治	長錦商船(株) 南星海運(株)	今治商運(株)	2便/週 (水・金)
	今治～広島～大竹～釜山～三島川之江～今治～岩国～広島～釜山～三島川之江～今治			

(2) 内航 (コンテナ)

今治港の内航コンテナ航路は、現在神戸港との間に週 2 便程度運航されています。神戸港で積み替えられる荷物の相手国は、輸出はインドネシアが最も多く、東南アジア諸国だけで輸出貨物の 55% を占めています。輸入はアメリカが最も多く、輸入貨物の 78% を占めています。

また、タオルの原料である綿花の栽培が盛んなパキスタンやインドからも輸入されています。



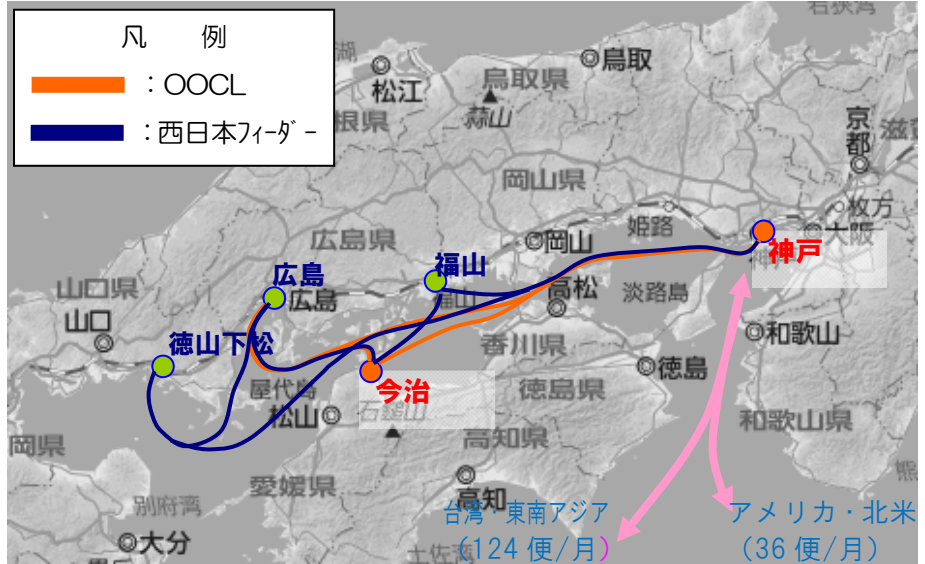
運行船舶緒元

積載能力: 314TEU

重量トン: 約 5,000DWT

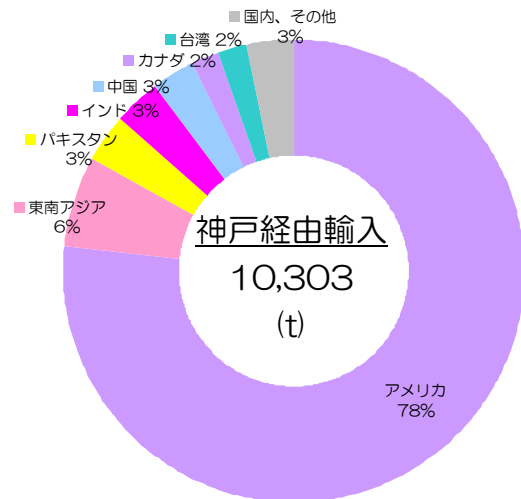
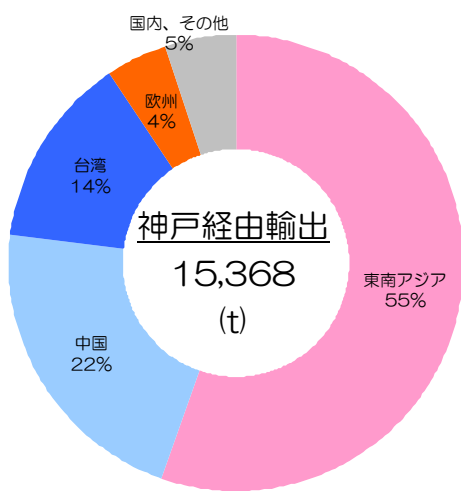
航海速度: 9kt/h

現在4隻体制で瀬戸内海・九州東岸を中心に運行中



内航コンテナ定期航路(平成 25 年 4 月現在)

※主要な寄港地を示しています。



神戸トランシップ貨物の目的地・出発地(平成 24 年)

内航コンテナ航路

平成 25 年 4 月 1 日現在

航路名	寄 港 地	船 社	代 理 店	便 数
神戸	今治～岩国～宇部～徳山～広島～和歌山～神戸～高松～徳島小松島	OOCL	日本通運㈱	1 便/週(月)
	不定期	西日本フィーダー	今治支店	1 便/週程度

### (3) 旅客航路

今治港では、前面島しょ部との間にフェリーおよび小型旅客船が運航されており、1日上下あわせて38便（平成26年1月現在）の利用があります。

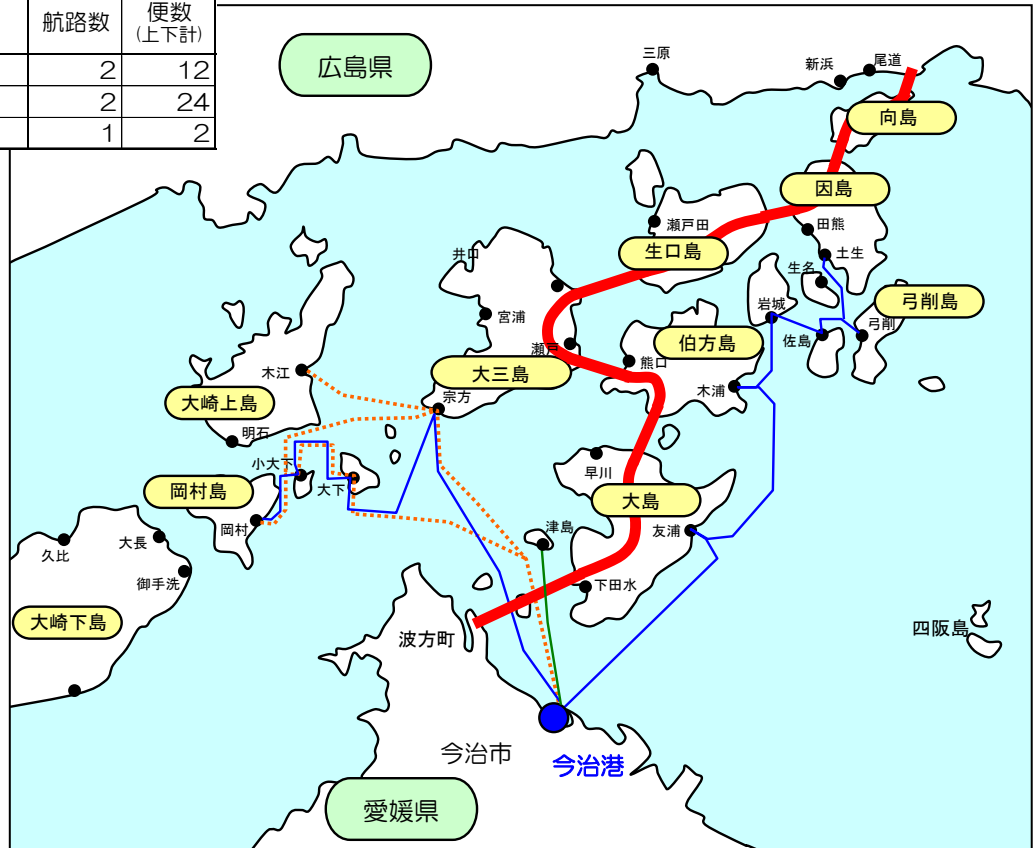
凡例	航路数	便数 (上下計)
..... フェリー	2	12
—— 快速・高速船	2	24
—— 渡船	1	2



今治～関前航路



今治～土生航路



今治港発着の定期旅客航路(平成26年1月現在)

### 3-4 利用状況

#### (1) 港湾施設利用

今治港は、今治地区、蔵敷地区、鳥生地区、富田地区の4 地区で構成されています。各地区には、顧客のニーズに合わせた港湾施設が配置され、ゾーニングされています。

地区の主な役割と港湾施設

地区名	主な役割	割合※	港湾施設と対象船舶
今治	人流ゾーン 水産活動ゾーン	27%	小型旅客船および総トン数 600～10,000(GT)カーフェリー岸壁など 総トン数 5(GT)未満漁船物揚場
蔵敷 鳥生	国内物流ゾーン	27% 6%	積載重量 500～10,000(DWT)貨物船岸壁など 積載重量 2,000(DWT)貨物船岸壁
富田	国際物流ゾーン	40%	総トン数 200(GT), 積載重量 15,000～30,000(DWT)貨物船岸壁など

※各地区の取扱貨物量/今治港総取扱貨物量×100 (平成 24 年)

国際物流ゾーン

富田



富田地区は、国際物流ターミナルとして定期コンテナ航路が韓国釜山と神戸との間にあり、四国の国際物流拠点となっています。

国内物流ゾーン

蔵敷  
&  
鳥生



蔵敷・鳥生地区は、国内物流ターミナルとして、主に鋼材やセメント、砂利・砂などを取り扱っており、海事産業などを支えています。また、蔵敷は、耐震強化岸壁計画が位置づけられており、防災拠点としての役割を担う地区に指定されています。

人流・水産活動ゾーン

今治



今治地区は、今治港の中で最も歴史があります。昔時より、前面島しょ部との間に航路があり、離島生活を支え、今もなお姿を変えながらその役割を果たしています。また、当該地区は、水産活動が盛んであるほか、「いまばり海の駅」として認定されており、市民にとって最も身近な空間となっています。



富田地区  
国際物流ゾーン

蔵敷・鳥生地区  
国内物流ゾーン

今治地区  
人流・水産活動ゾーン

各地区の概要

## (2) その他の主な取り組み

### ものづくり産業を発信する港（蔵敷地区）

今治港は、地域産業を支える物流・流通拠点というだけでなく、海事都市今治らしさを前面に出した国際海事展「バリシップ」のイベント会場として利用されています。

バリシップは、

1. 海事都市今治から先進の技術を発信する。
2. 次世代の海事人材育成を目指した海事啓発事業を行う。
3. イベント日は今治を海事一色に染める。
4. バリシップで海事産業を元気にする。

を目指しています。



バリシップ 2013

### 豊かさを体験できる港（今治地区）

今治港は、地域住民の生活を支える人流拠点というだけでなく、地域の交流や豊かさも体験できる場として利用されています。

本地区は、今治市の中心市街地と一体となって市域の発展に貢献してきたという歴史と今治市民のプライドが集積したエリアです。そのため、このエリアでは、中心商店街での朝市や夜市、広小路での催しをはじめ、今治市民の祭り「おんまく」が開催されています。その他、水産資源を活用し地産地消を推進する「今治漁協祭り」の開催や船舶を活用したディナークルーズなどを誘致しています。



市民のまつり「おんまく」



ディナークルーズ



今治漁協祭り

### 環境と調和した港（富田地区）

今治港は、親水空間を創出し瀬戸内の豊かな自然と人が共生する場として市民に親しまれています。



親水護岸を利用したレクリエーション

## 4 今治港を取り巻く現状と将来展望

### 4-1 現状

#### (1) 県内主要都市の人口・経済・産業

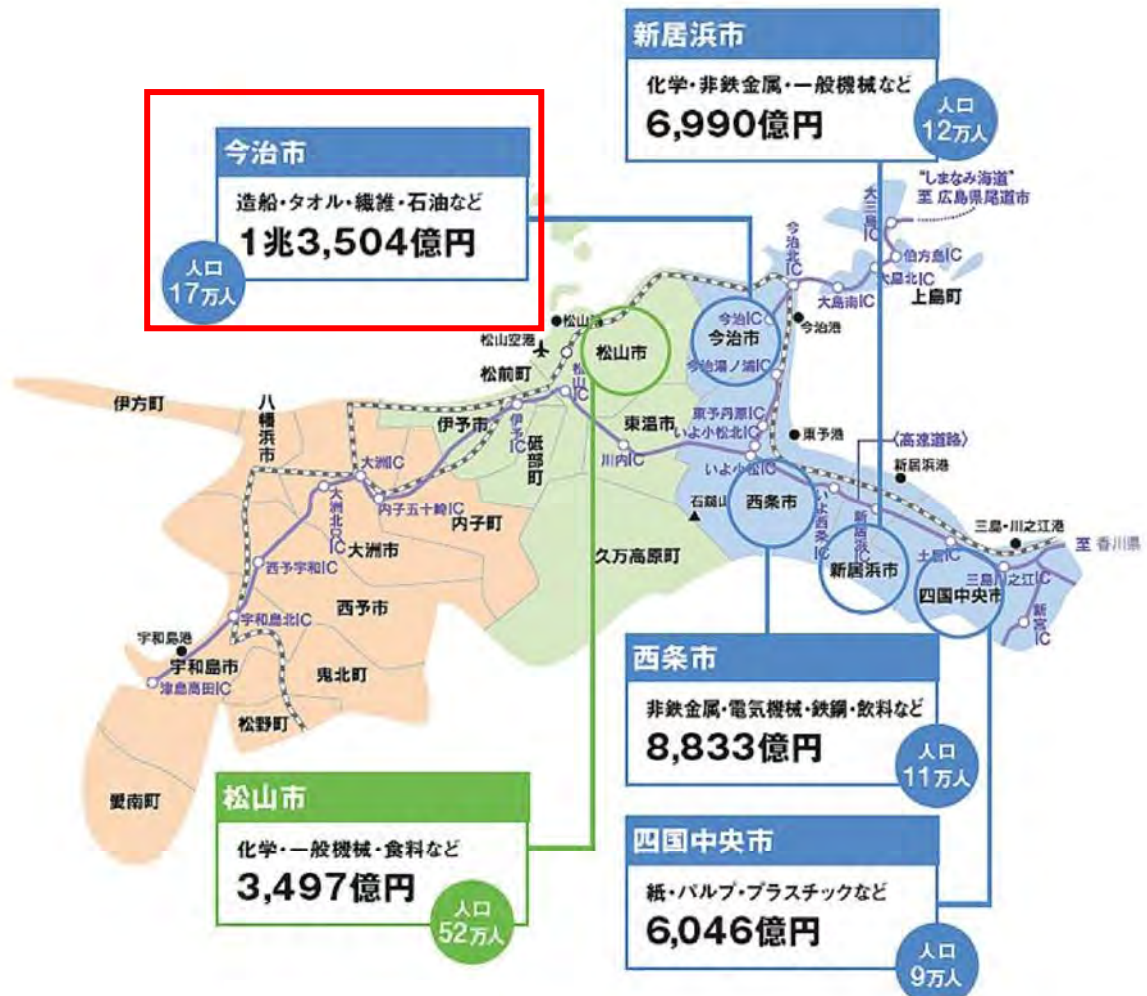
##### 1 市の比較

今治市の人口は、松山市に次ぐ規模となっています。今治市における平成13年から10年間の経済成長は、他市がマイナス成長を示していることを考慮すると、比較的安定しているといえます。今治市の製造品出荷額等は、県内の約30%を占めています。

県内主要都市の人口および経済状況

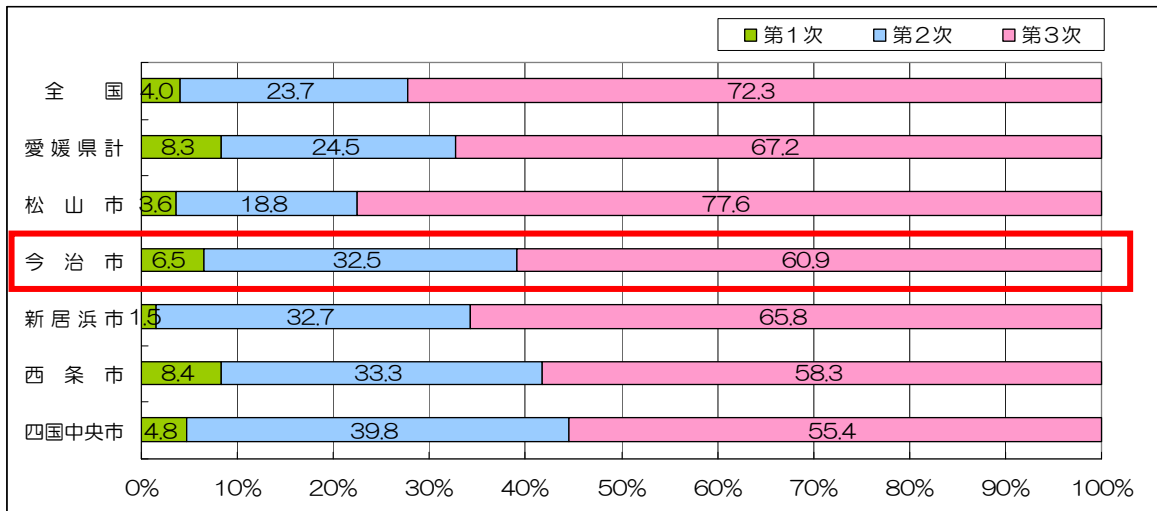
	平成22年	平成22年	平成23年	平成22年	平成13年～平成	平成22年	
	人口	人口密度	1人当り所得	市内総生産	22年成長率	総生産/人口	対今治比
	(人)	(人/km <sup>2</sup> )	(千円)	(百万円)	(%)	(千円)	
松山市	517,231	1,206	2,467	1,635,345	-7.0	3,162	0.81
西条市	112,091	220	2,867	424,588	-5.8	3,788	0.98
新居浜市	121,735	520	2,840	460,261	+2.4	3,781	0.97
四国中央市	90,187	215	3,137	439,694	-15.9	4,875	1.26
今治市	166,532	397	2,937	646,803	-0.4	3,884	-

(平成22年国勢調査を基本としながら、最新データを使用)



県内主要都市の製造品出荷額等(平成23年)





全国・県内主要都市の産業別人口の割合(平成 22 年国勢調査)

(統計出典：愛媛県統計 BOX)

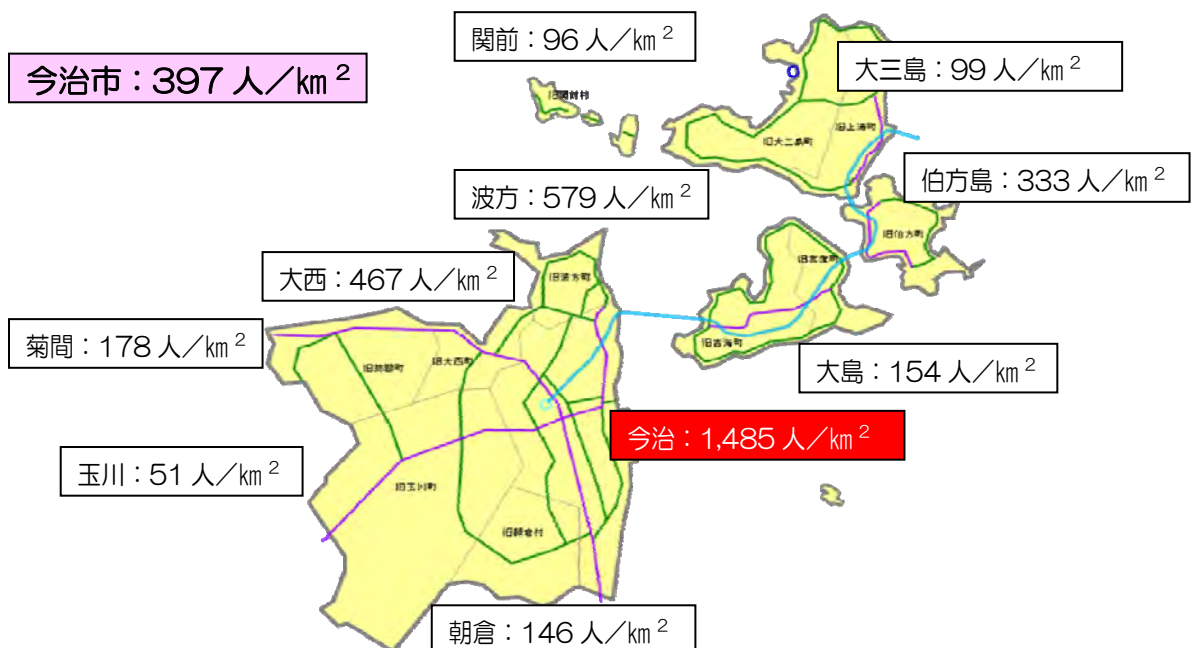
## 2 港湾背後の比較

今治港の背後の旧今治市は、人口密度が高くコンパクトな都市が形成されています。

県内港湾背後の人口および人口密度

港湾名	対象	人口(人)	人口密度(人/km <sup>2</sup> )
松山港	旧松山市	484,908	1,676
東予港	旧東予市・旧西条市	90,492	298
新居浜港	旧新居浜市	121,562	844
三島川之江港	旧伊予三島市・旧川之江市	73,584	289
今治港	旧今治市	111,136	1,485

(平成 22 年国勢調査)



(参考)今治市の人口密度

(平成 22 年国勢調査)

### 3 産業の動向

項目	動向																								
主要経済指標の動向	<p>2013 年に入って景気は持ち直しに転じており、長引くデフレから反転する兆しが現れている。まず、大胆な金融政策と機動的な財政政策の実施によって家計や企業のマインドが急速に改善した。その影響は実体経済にも及んでおり、個人消費などの支出の増加が生産の増加につながり、それが所得の増加をもたらすという好循環の芽が出ている。デフレ状況にも変化が見られており、消費者物価の前年比下落幅が縮小している。成長戦略も動き始めており、マクロ経済環境の好転と成長戦略の着実な実行が好循環をなして持続的な成長へつながると期待される。</p> <p>また四国内では 2013 年 10 月と比べ 2014 年 1 月は雇用・所得環境に支えられた個人消費の改善等から判断を引き上げる報告があった。</p> <p>(出典:内閣府 平成 25 年度年次経済財政報告) (出典:日本銀行地域経済報告(さくらレポート)2014 年 1 月)</p>																								
工場立地動向	<p>平成 25 年上期の四国管内の工場立地(1,000 m<sup>2</sup>以上の用地を取得(借地を含む)したものの。以下同じ。)の件数は42件で、平成8年下期(48 件)以来の件数となった。工場立地の面積は132.2ha で、前年同期(51.2ha)に比べ158.4%増、前年下期(53.7ha)に比べて146.0%増と大幅に増加し、平成18年上期(137.0ha)以来の面積となった。</p> <p>業種別にみると、件数では、電気業が33件と最も多く、次いで食料品、生産用機械器具がともに3件などとなっている。また、面積では、電気業(124.6ha)が最も大きく、次いで食料品(3.7ha)、木材・木製品(1.6ha)などとなっている。</p> <p>(出典:四国経済産業局 2013 年 11 月)</p>																								
造船業の動向	<p>外航などは、2 年半程度の手持工事量を有している。海外船主を中心に中・小型バルカーなどの引き合いが堅調。国内大手オペレーターから大型の自動車運搬船を受注するなど、回復の動きが見られる。</p> <p>内航は、大半の造船所が 1～1 年半程度の手持工事量を有している。貨物船やセメント船のリプレース需要が旺盛なほか、タンカーの引き合いも続いている。しかしながら船価は低水準で推移し、鋼材価格上昇によるコスト増が懸念される。</p> <p>(出典:いよぎん地域経済研究センター2014 年 2 月)</p>																								
タオル産業の動向	<p>11 月の綿糸受け渡し数量は 5,686 梱で前年同月比 13.2%増となり、昨年の 2 月を除き前年実績を上回って推移している。タオルの生産は好調が続いているものの、染色や糊付け、プリント、縫製など周辺業界で処理能力を超えているところもあり、納期に遅れが出るなど影響が出ている。</p> <p>(出典:いよぎん地域経済研究センター2014 年 2 月)</p>																								
愛媛の業況判断 DI	<p>業況判断DIは、改善しているが、2014 上期は消費税の影響を受け、悪化する見通しである。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2013 上期</th> <th>2013 下期</th> <th>2014 上期見込み</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>企業全体</td> <td>▲26</td> <td>▲ 6</td> <td>▲14</td> </tr> <tr> <td>タオル</td> <td>0</td> <td>25</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td>縫製</td> <td>▲25</td> <td>▲20</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>化・石油</td> <td>▲71</td> <td>▲33</td> <td>▲44</td> </tr> <tr> <td>造船</td> <td>▲50</td> <td>▲13</td> <td>▲13</td> </tr> </tbody> </table> <p>(出典:いよぎん地域経済研究センター2013 年 12 月)</p>		2013 上期	2013 下期	2014 上期見込み	企業全体	▲26	▲ 6	▲14	タオル	0	25	31	縫製	▲25	▲20	0	化・石油	▲71	▲33	▲44	造船	▲50	▲13	▲13
	2013 上期	2013 下期	2014 上期見込み																						
企業全体	▲26	▲ 6	▲14																						
タオル	0	25	31																						
縫製	▲25	▲20	0																						
化・石油	▲71	▲33	▲44																						
造船	▲50	▲13	▲13																						

## (2) 物流

### 1 世界の流れ

日本主要5港湾(東京・横浜・名古屋・大阪・神戸)でのコンテナ取扱量は、昭和55年(1980)の327万TEU※2から平成24年(2012)の1,493万TEUと約4.6倍の増加にとどまっているのに対して、東・東南アジア主要港湾は、10.0~651.6倍と大幅に増加しています。東・東南アジアは、世界経済に対する存在感は高まる一方、日本の存在感は低下しているといえます。

日本と東アジア主要港湾のコンテナ取扱量

(単位:万TEU)

港湾	1980	2009	2012	2012/1980
日本(東京・横浜・名古屋・神戸・大阪)	327	1,281	1,493	4.6倍
韓国釜山	63	1,195	1,702	27.0倍
中国上海	5	2,500	3,258	651.6倍
台湾高雄	98	858	978	10.0倍
香港	146	2,104	2,310	15.8倍
シンガポール	92	2,587	3,165	34.4倍



東アジア主要港湾でのトランシップ

(出典：国土交通省港湾局「国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー」)

### 2 今治港と周辺諸港

平成23年の今治港の取扱貨物量は120万5千トンであり、周辺諸港の利用に比べ大幅に劣っています。また、コンテナ貨物は取扱量21,920TEUであり、松山港、三島川之江港には劣っていますが、取扱量をコンテナヤード(CY)面積で割った数をコンテナヤードの稼働率として考えると、今治港の利用水準は愛媛県内諸港と同等程度であることがわかります。

また、特徴として、実入コンテナが多いことがあげられます。

平成23年 周辺諸港の取扱貨物量

港湾名	取扱貨物量 (千トン)	外 貿		内 貿		コンテナ貨物(TEU)				CY面積 (ha)	稼働率 TEU/ha	
		輸 出 (千トン)	輸 入 (千トン)	移 出 (千トン)	移 入 (千トン)	取扱量 下段実入	外 貿		内 貿			
							輸 出	輸 入	移 出			移 入
松山港	10,405	702		9,702		48,725	28,286		20,439		約 8.9	5,474
		302	400	4,235	5,467	34,545	15,743	12,543	8,437	12,092		
東予港	15,822	2,544		13,278		—	—		—			
		1,381	1,163	5,808	7,470	—	—	—	—	—		
新居浜港	12,053	3,201		8,852		11,485	—		11,485			
		389	2,812	5,588	3,264	5,255	—	—	5,686	5,799		
三島川之江港	9,576	5,609		3,966		72,684	45,631		27,054		約 16.3	4,459
		72	5,537	1,610	2,356	45,915	19,984	25,647	16,775	10,279		
今治港	1,205	213		992		21,920	17,158		4,762		約 4.8	4,566
		101	112	302	690	15,924	8,964	8,194	2,437	2,325		

(出典：国土交通省 港湾統計)

※2 コンテナ船の積載能力やコンテナターミナルの貨物取扱能力を示すために使われる単位。20フィート(長さ6.1m、幅2.4m、高さ2.6m)コンテナ1個分を1TEUと表します。

周辺諸港の外航定期コンテナ航路(平成 25 年 4 月 1 日時点)

港名	航路名	運 行 会 社	開 設 年 月	調 査 時 期	就 航 便 数	寄 港 地
松山港	韓国航路	興亜海運 (Heung-A)	平成6年7月	平成25年4月	2便/週	松山(火)→水島→釜山→今治→松山
		高麗海運 (KMTC)			(火・土)	松山(土)→釜山→徳島小松島→高松→福山→今治→松山
		長錦海運 (SINOKOR)	平成13年7月	平成25年4月	1便/週(水)	松山(水)→釜山→三島川之江→水島→岩国→松山
		南星海運 (Num-Sung)	平成13年6月	平成25年4月	1便/週(金)	松山→釜山→三島川之江→今治→松山
	台湾・マニラ航路	日本郵船/愛媛オーシャンライン	平成7年8月	平成25年4月	1便/週(水)	松山→広島→基隆→マニラ→高雄→基隆→那覇→志布志→門司→三田尻中間→松山
上海航路	新海豊集装箱運輸 (SITC)	平成15年5月	平成25年4月	1便/週(金)	松山→上海→大阪→神戸→松山	
三島川之江港	韓国航路	南星海運 (Num-Sung)	平成21年1月	平成25年4月	1便/週	三島川之江→釜山→今治→博多→釜山→今治→広島→大竹→三島川之江
		南星海運 (Num-Sung)	不明	平成25年4月	1便/週	三島川之江→釜山→大分→志布志→油津→釜山→岩国→松山→三島川之江
		長錦海運 (SINOKOR)	平成20年6月	平成25年4月	2便/週(火・金)	三島川之江(火)→今治→広島→大竹→釜山→三島川之江(金)→今治→松山→釜山→三島川之江
		東進エージェンシー	平成22年2月	平成25年4月	1便/週(水)	三島川之江→岩国→釜山→徳山下松→三島川之江
		天敬海運 (CK Maritime)	平成23年7月	平成25年4月	1便/週(水)	三島川之江→宇部→北九州→釜山新港・北港→北九州→博多→釜山→釜山新港→釜山北港→北九州→三島川之江
高松港	韓国航路	高麗海運 (KMTC)	平成9年6月	平成24年	1便/週(金)	高松(金)→福山→今治→松山→釜山→徳島小松島→高松
		興亜海運 (Heung-A)	平成21年10月	平成24年	1便/週(木)	高松(木)→高知→釜山→広島→徳島小松島→福山→高松
		高麗海運 (KMTC)				
		汎洲海運 (Pan-Con-Line)	平成13年8月	平成24年	1便/週(木)	高松(木)→水島→蔚山→釜山→広島→神戸→大阪→高松
	天敬海運 (CK Line)					
中国航路	民生輪船公司 (Minsheng)	平成14年4月	平成24年	1便/週(月)	高松(月)→三田尻中間→大連→青島→福山→水島→高松	
		平成16年2月	平成24年	1便/週(火)	高松(火)→広島→岩国→上海→福山→水島→高松	
今治港	韓国航路	興亜海運 (Heung-A)	平成4年6月	平成25年5月	2便/週	今治(火)→松山→水島→釜山→今治
		高麗海運 (KMTC)			(火・土)	今治(土)→松山→釜山→徳島小松島→高松→福山→今治
		長錦海運 (SINOKOR)	平成19年6月	平成25年5月	1便/週(水)	今治(水)→松山→釜山新港→釜山→三島川之江→水島→今治
		南星海運 (Num-Sung)	平成20年6月	平成25年5月	2便/週(月・金)	今治(月)→広島→大竹→釜山→三島川之江→今治(金)→松山→釜山

※平成 26 年 1 月現在、今治港は、週 4 便に変更されています。

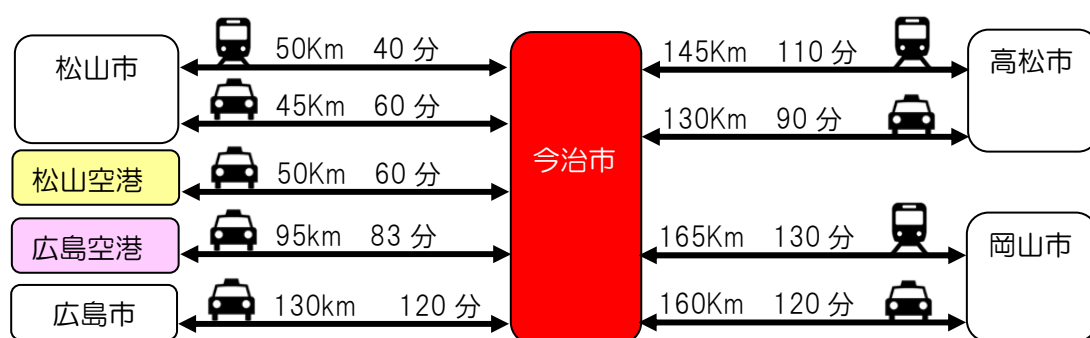
周辺諸港の内航定期コンテナ航路(平成 25 年 4 月 1 日時点)

港名	船種	運 行 会 社	開 設 年 月	調 査 時 期	就 航 便 数	寄 港 地
松山港	コンテナ船	井本商運(株)	昭和56年7月	平成25年4月	3便/週	松山→神戸→大阪
	コンテナ船	OOCL	不明	平成25年4月	1便/週	松山→神戸→(高雄→香港→蛇口→神戸)→松山
	RORO船	日本通運(株) 商船三井フェリー(株)	不明	平成25年4月	1便/週	松山→岩国→博多→東京→松山
三島川之江港	貨物・コンテナ船	大王海運(株)	不明	平成25年4月	3便/週	三島川之江→水島→神戸→大阪
	コンテナ船	(株)ユニエックス	不明	平成25年4月	1~2便/週	三島川之江→水島→神戸→三島川之江
	コンテナ船	(株)ユニエックス	不明	平成25年4月	1便/週	三島川之江→水島→神戸→三島川之江
	貨物・コンテナ船	南日本汽船(株)	不明	平成25年4月	1便/週	三島川之江→、水島→高松→新居浜→那覇→呉→三島川之江
	コンテナ船	丸三海運(株)	不明	平成25年4月	1便/週	三島川之江→大阪→那覇→三島川之江
	RORO	大王海運(株)	不明	平成25年4月	6便/週	三島川之江→堺泉北→千葉→堺泉北→(宇野)→三島川之江
新居浜港	貨物・コンテナ船	南日本汽船(株)	不明	平成25年4月	1便/週	新居浜→那覇→呉→三島川之江→玉島→高松→新居浜
	貨物・コンテナ船	井本商運(株)	平成7年6月	平成25年4月	2便/週	新居浜→神戸→新居浜
高松港	RORO	日本通運(株)	昭和55年4月	平成25年4月	1便/週	高松→苫小牧→釧路→石巻→大阪→水島→高松
	貨物・コンテナ船	南日本汽船(株)	不明	平成25年4月	1便/週	高松→新居浜→那覇→呉→三島川之江→玉島→高松
今治	コンテナ船	OOCL	平成21年3月	平成25年4月	1便/週(月)	今治→岩国→宇部→徳山→広島→水島→若山→神戸→高松→徳島小松島→松山→今治
		西日本フィーター	平成24年7月	平成25年4月	1便/週程度	不定期 今治→神戸→今治

### (3) 交通

今治港背後の今治都市圏は、海上交通と陸上交通の結節点として利便性の高い交通体系を有しており、四国・中国地方の主要都市まで約2時間以内でアクセスできます。

また、90分圏内にある松山空港・広島空港を介して、ソウル、上海、北京、台北など東アジアの主要都市へアクセスできます。



(出典：道路時刻表などより作成)

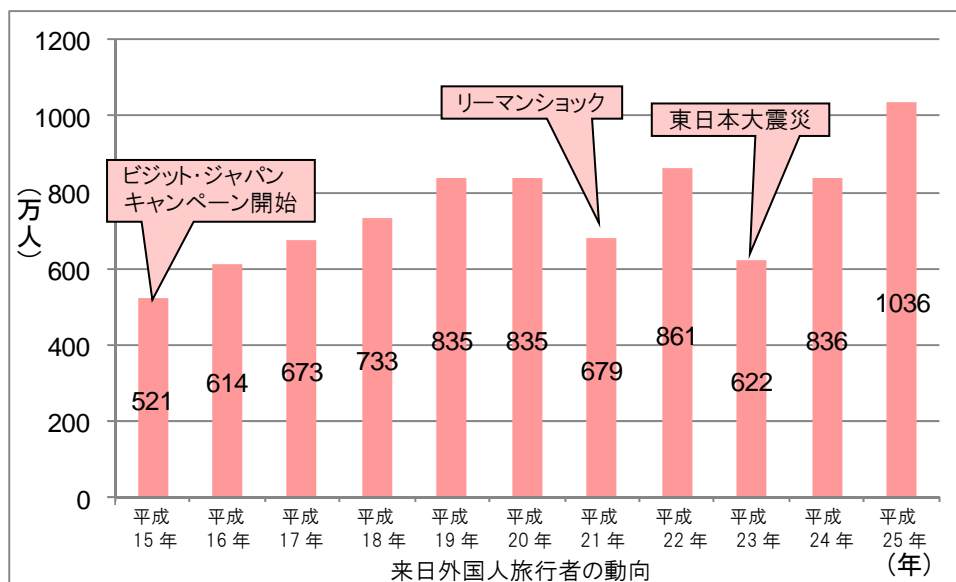
松山空港および広島空港路線網(平成26年2月現在)

	松山空港			広島空港		
	路線名	往復	所要時間	路線名	往復	所要時間
国内線	東京(羽田)	12便/日	約75分	東京(羽田)	17便/日	約85分
	東京(成田)	2~3便/日	約100分	東京(成田)	2便/日	約100分
	名古屋(中部国際)	3便/日	約65分			
	大阪(伊丹)	12便/日	約50分			
	大阪(関西)	2便/日	約55分			
	福岡	8便/日	約45分			
	鹿児島	1便/日	約60分			
	沖縄	1便/日	約110分	沖縄	1便/日	約110分
国際線				札幌	2便/日	約120分
				仙台	2便/日	約90分
	ソウル	3便/週	約100分	ソウル	7便/週	約90分
	上海	※1便/週	約100分	上海-成都	7便/週	
			※1~3月は運休	大連-北京	5便/週	
			台北	7便/週		
			グアム	2便/週		

(出典：松山・広島空港HP)

#### (4) 観光

平成 25 年の来日外国人旅行者数は、約 1,036 万人（対前年比 23.9%増、200 万人増）となり、過去最高値を更新しました。そのうち、東アジアが占める割合は約 65%（韓国 23.7%、台湾 21.3%、中国 12.7%）と全体を牽引しています。



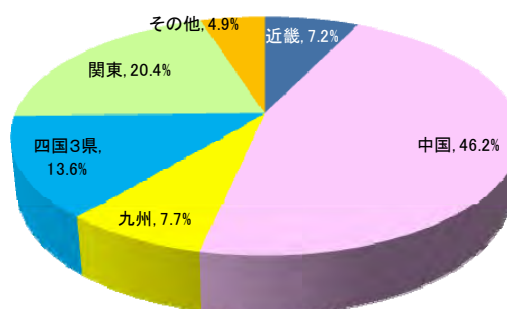
（出典：日本政府観光局（JNTO））

平成 24 年における、今治圏域（今治市・上島町）の総観光客数は 463 万 2 千人（県外客 231 万 2 千人、県内客 232 万人）となっており、ここ数年ほぼ一定で推移しています。今治圏域で観光客が消費する額は、約 235 億円と推計されます。

今治圏域への来訪者は、中国地方が約 46%を占め、続いて関東が約 20%となっています。

今治圏域の観光客数とその消費額

	平成 24 年	過去 5 年間の平均(平成 20 年～平成 24 年)	平成 24 年/5 年間の平均
総観光客数	4,632(千人)	4,433(千人)	1.04 倍
県外観光客数	2,312(千人)	2,017(千人)	1.15 倍
県内観光客数	2,320(千人)	2,416(千人)	0.96 倍
総消費額	23,491(百万円)	21,461(百万円)	1.09 倍
1 人当り消費額(県外)	9,388(円)	9,597(円)	0.98 倍
1 人当り消費額(県内)	770(円)	871(円)	0.88 倍



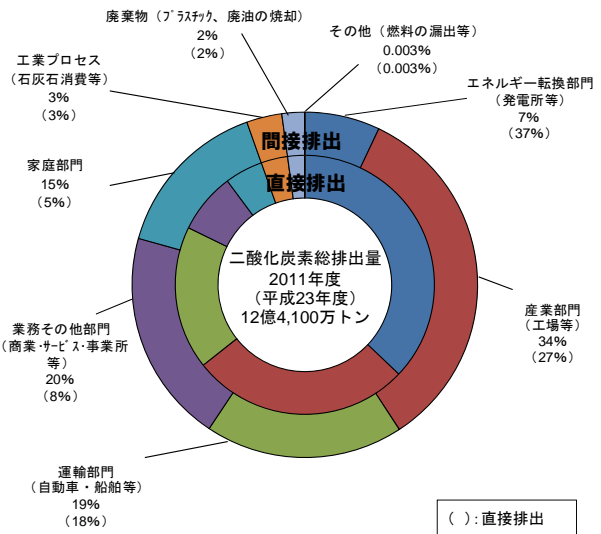
今治圏域における観光客地区別割合

（出典：平成 24 年観光客数とその消費額 愛媛県）

項 目	動 向
観光の動向	<p>平成 24 年(2012 年)の世界全体の国際観光客数は、厳しい世界経済にもかかわらず、前年比約4%の増加となり、史上初めて 10 億人を突破した。平成 25 年(2013 年)については、引き続き3~4%の堅調な増加となると予測されている。地域別に見ると、平成 24 年の国際観光客受入数のシェアは、欧州が 51.6%と世界全体の半分以上を占めている。アジア太平洋地域は 22.6%で、欧州に次ぐ規模となっている。日本は、東日本大震災の影響を受けて 2010 年の 861 万人から 622 万人まで大きく減少したことにより、世界で 39 位(アジアで 10 位)となった。</p> <p>平成 24 年の日本人の国内観光旅行者数は、日帰り旅行については延べ 2 億 430 万人(前年比 3.8%増、前々年比 0.6%減)、宿泊旅行については延べ 1 億 7,876 万人(前年比 5.2%増、前々年比 4.3%増)となった。いずれも、昨年を上回り、東日本大震災前の水準と比べてもほぼ同じ又は上回る結果となった。</p> <p>(出典 観光庁 観光白書平成 24 年度版)</p>
クルーズ誘致の動向	<p>平成 24 年(2012 年)の我が国のクルーズ人口(邦人のクルーズ旅行利用者数)は、外航クルーズの利用者 12 万人、国内クルーズの利用者 9.6 万人となり、合計 21.7 万人(前年比 16.2%増、3 万人増)となった。平成 24 年(2012 年)の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数は、外国船社運航のクルーズ船が 476 回、日本船社運航のクルーズ船が 629 回、合計 1,105 回(前年比 297 回増)となり、過去最高を記録するとともに、初めて 1,000 回を超えた。</p> <p>(出典:国交省資料)</p>
愛媛の動向	<p>11 月の道後温泉旅館宿泊客数は、前年同月比 1.7%増の 78,791 人と、2 カ月連続で前年を上回った。12 月や年末年始も堅調で、前年を上回った模様。</p> <p>11 月の県内主要施設の入込み客数は、東・中・南予ともに前年を上回り、全体では前年同月比 10.2%増となった。</p> <p>(出典:いよぎん地域経済研究センター2014 年 2 月)</p>

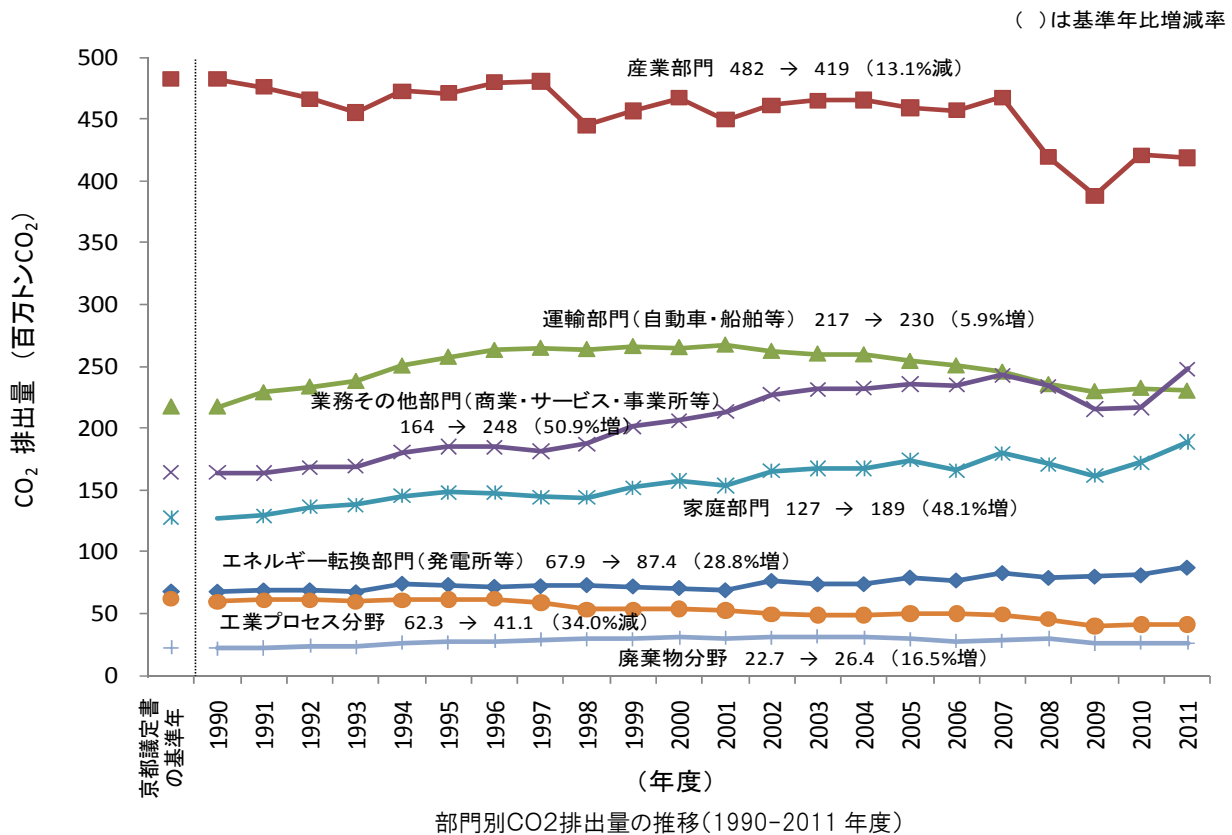
(5) 環境

地球温暖化・大気汚染は、現代社会全体の大きな課題となっています。平成9年(1997)、京都議定書を承認し、地球温暖化ガスの排出量削減に取り組んでいる我が国の二酸化炭素の排出状況は、全体の34%を占める産業部門においては減少傾向にあります。他方、全体の19%を占める運輸部門においては、平成12年(2000)度以降減少傾向に転じたものの、平成2年(1990)度からは約6%の増加となっています。そのうちの約9割を自動車占めているため、二酸化炭素の排出が少なくエネルギー効率のよい海運へのモーダルシフトが求められています。



2011年度の部門別CO2排出量のシェア

港湾における環境問題は、地球温暖化・大気汚染だけでなく、交通環境整備・自然環境保全・就労者の労働環境など広範に渡ります。今治港では交通・物流インフラだけでなく、環境にも配慮した緑地・広場整備などに取り組んできましたが、環境問題が社会全体の問題となってきた現代社会においては、その適合の面で十分といえる状況ではありません。



(出典：国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィス「国内温室効果ガス排出量」)



(6) 災害

港湾において想定される主な災害は、大きく「自然災害」、「事故災害」、「その他」に分類できます。今治港では、高潮対策・テロ対策をはじめとする防災対策を講じていますが、大規模地震対策となるハードは整備されていません。

四国地域の地震履歴

発生時期	名称	規模
慶安 2年 (1649年) 3月	安芸・伊予	M7.0
貞享 3年 (1686年) 1月	安芸・伊予	M7.2
宝永 4年 (1707年) 10月	宝永	M8.4
安政元年 (1854年) 12月	安政南海	M8.4
	伊予西部	M7.5
安政 4年 (1857年) 10月	安芸・伊予	M7.0
明治38年 (1905年) 6月	芸予	M7.2
昭和21年 (1946年) 12月	昭和南海	M8.0
平成13年 (2001年) 3月	芸予	M6.7



港湾で想定される主な災害

(7) 国・愛媛県・今治市における上位・関連計画の概要

計 画 名 称	概 要
国土形成計画 平成 20 年 7 月	<p>「開発」基調を目指すものから、「成熟社会型の計画」へ転換した計画。</p> <p>これまでの一極一軸型の国土構造の是正を目指し、多様なブロックが自立的に発展するとともに、美しく、暮らしやすい国土の実現を図る。そのために、5 つの戦略目標を掲げ、多様な主体の協働によって、効果的に計画を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東アジアとの円滑な交流・連携</li> <li>・持続可能な地域の形成</li> <li>・災害に強いしなやかな国土の形成</li> <li>・美しい国土の管理と継承</li> <li>・「新たな公」を基軸とする地域づくり</li> </ul>
四国圏域広域地方計画 平成 21 年 8 月	<p>圏域の持続的発展に向けて、「四国はひとつ」という意識を共有して、産業の連携、文化継承、地域振興、子育てなどの分野で具体的な取組を担う人材の育成とそのため の環境づくりに、四国圏が連携して取り組んでいく計画。</p>
四国地震防災基本戦略 平成 23 年 12 月	<p>来るべき巨大地震による広域的大災害の発生に備えて、四国の実情に即し四国が 一体となり取り組むべき施策や各機関が重点的に取り組むべき施策などを示したも の。人の命を最優先に考え、従来から取り組んできた施設整備等を着実に進めると ともに、その規模を超える外力が発生した場合でも住民生活や地域経済への影響を最 小限に食い止めるために、減災の考え方を重視し、ハード施策とソフト施策を総合的 に取り組むことを基本とする。</p>
四国の港湾における地 震・津波対策に関する 基本方針 平成 25 年 12 月	<p>四国の港湾における地震・津波対策について基本的な方針を定めたものであり、ま た今後、港湾に係る事業者や自治体、国の関係機関等がそれぞれの役割に応じ た計画の策定や対策の実施にあたっての指針として参考とできるように、とりまとめた もの。</p>
第 6 次愛媛県長期計画 平成 23 年 9 月	<p>県民と目標を図りながら、みんなが一丸となって愛媛の未来づくりを進めていくため、 平成 23 年に、概ね 10 年後を見据えた長期ビジョンを策定し、目指すべき愛媛の将 来像やその基本的な考え方などを示した計画。</p>
今治市総合計画 平成 18 年 12 月  後期基本計画 平成 23 年 3 月	<p>今治市の今後 10 年間の進むべき方向と基本施策、重点事業などを明らかにする 計画・主な枠割は、次のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・合併した今治市にふさわしい総合的かつ計画的な市政運営の指標となる。</li> <li>・市民および企業など市政の方向性を示し、参画と協働によるまちづくりを進め市民 活動や企業活動の指針となる。</li> <li>・国、県や関係機関に対して市政の方向性を示し、各種施策の実現を促進する。</li> </ul>
今治市都市計画 マスタープラン 平成 21 年	<p>社会が安定・成熟へ移行していることに対する質的充実への転換を図るため、都市 づくりの指針として、目指すべき都市像と取り組みの方向を明確にし、行政と住民がそ れらを共有しながら実現していくことを目的とした基本計画。</p>
今治市地域防災計画 平成 24 年修正	<p>市民の生命・身体・財産を災害から守り、速やかな復旧・復興を図るための基本的 な指針。</p>
今治市定住自立圏構想 平成 22 年	<p>地方圏から三大都市圏への人口流出を食い止め、地方圏への人の流れを創出す るための構想。本構想では、圏域ごとに「集約とネットワーク」の考えに基づき、圏域全 体の暮らしに必要な中心市の都市機能と周辺市町村の農林水産業や歴史・文化・自 然環境など、それぞれの魅力の融和を図り、互いの役割分担のもと、連携・協力して 圏域全体の活性化を図ることを目的としている。</p>
今治港振興基本計画 平成 7 年 2 月	<p>今治港の国際貿易港としての商業港的機能をさらに充実させるとともに、今治市民 に親しまれる港湾を目指し、今治港の振興をより計画的・効率的に実施するために策 定した今治港の港湾運営の指針となる計画。</p>
みなと再生計画 平成 21 年	<p>今治市の海の玄関口である今治港に、施設整備や仕掛けづくりを行うことで日常的 なにぎわいや交流を生み出すことを目的とした計画。</p>

## (8) 市民・企業のニーズ

### 1 市民意識調査

#### 【目的】

今治市総合計画後期計画策定のため（平成22年1月4日から平成22年1月25日）

#### 【調査方法】

18歳以上の今治市民3,000人（回収票数1,259通 回収率42.0%）

#### 【結果概要】

- ・今後も今治市での居住を約80%の市民が望んでいる
- ・日常生活に対しては、自然環境、上水道、幹線道路の満足度は高い。一方、中心商店街、公共交通機関、雇用の創出などについては、不満が多い
- ・市の施策の重要度に関して「今治港の再生」については、約40%の市民が「重要」と回答しており、「重要ではない（やや重要ではない）」と回答した市民の約2倍を占めた

### 2 今治港に対する市民・企業へのアンケート調査

#### 【目的】

今治港の物流・交流における利用の現状と利用向上を阻害している要因を究明するため（市民：平成23年9月，企業：平成23年11月）

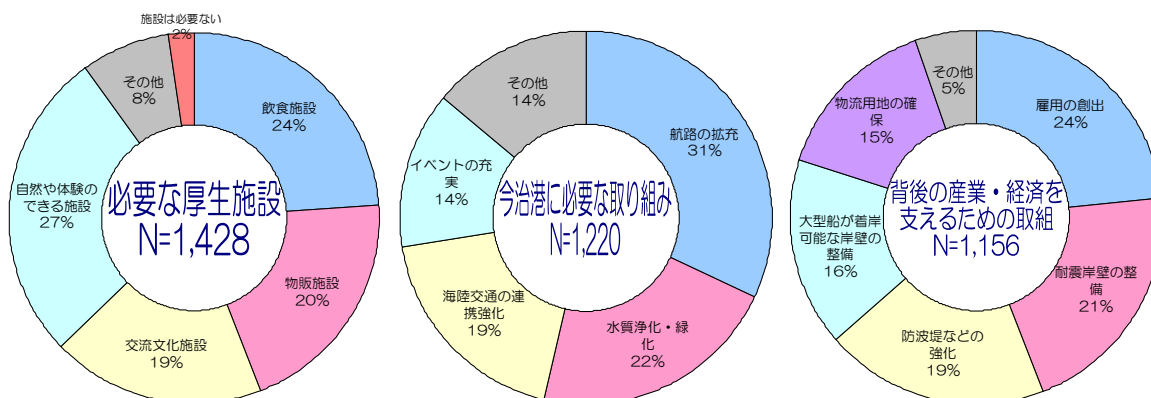
#### 【調査方法】

- ①調査対象 市民：15歳以上の今治市民1,600人（回収票数628通 回収率39.3%）  
企業：今治市内事業所：従業員20人以上の企業  
今治市近隣事業所：従業員100人以上の事業所  
今治市近隣市の造船関連企業：従業員20人以上の事業所  
428社（一般工場294社、運輸・倉庫116社、フェリー・旅客船18社）  
（回収票数：91 回収率21.3%）

#### 【結果概要：市民】

##### ■市民が今治港へ求めるもの

- ・飲食施設、水産物を扱う施設への要望
- ・航路の拡充
- ・陸上交通との連携強化など



※上記の問いは、回答者が3つまで回答を選択できるように設問しているため、回収票数と回答数（N）とは一致していない。

各年代による今治港にたいくイメージ、要望の整理

年齢層	今治港について		要 望
	(イメージ・魅力)	(問題点・欠点)	
各年齢層共通	・離島からの玄関口 ・災害に強い港	・活気がない ・食事など取る場所がない ・安らげる場所が少ない ・航路が少なく不便	・景色を眺められるレストランなど ・水族館、文化交流施設 ・航路の拡充
～概ね 30 歳前後	・イベント会場として活用されている港	・建物が老朽化している ・海と市民が親しめない	・夜景スポット ・海水浴場 ・積極的な情報の発信 ・イベントの充実
30 歳前後～ 50 歳前後	・臨海部にたくさんの工場が立地した港	・海と市民が親しめない ・海事都市らしさが足りない	・フィッシャーマンズワーフ、お魚市場 ・自然や体験ができる施設 ・陸上交通との連携強化
50 歳前後～	・中心商店街と直結しており利用しやすい港	・海と市民が親しめない ・公共交通アクセスが悪い	・フィッシャーマンズワーフ、お魚市場 ・ゆっくりと回遊できる歩道 ・陸上交通との連携強化

【結果概要：企業】

■ 港湾を利用する企業が今治港へ求めるもの

- ・ 直行便の開設
- ・ 上屋倉庫の拡充など

● 今治港を利用しない理由

- ・ 他の輸送機関のほうが早く目的地に到着するため
- ・ 海運（コンテナ）を利用するほどロットがまとまらない

● 何が改善されれば今治港を利用するか

- ・ 鋼材など自社専用で使用できる岸壁があれば利用する
- ・ 目的地までの直行便ができれば利用する
- ・ 品質確保が求められる貨物を保管するための上屋や倉庫、バンニング<sup>※3</sup>／デバンニング<sup>※4</sup>できる倉庫が整備されれば利用する

● 今治港に不足しているもの

- ・ 品質確保が求められる貨物を保管するための上屋
- ・ バンニング／デバンニングできる倉庫
- ・ 岸壁背後の埠頭用地  
（公共埠頭であるためかもしれないが、蔵敷・鳥生地区は、現状では狭い（荷揚げ後の保管や加工といったことができない））
- ・ 岸壁の規格が小さいこと  
（船舶が大型化していく中で、岸壁規模はそのままである（今治地区物揚場））

● 今治港（あるいはその周辺）に整備を進めるべき施設

- ・ 貨物を集約、保管、分別、発送できる流通センター
- ・ コンテナの物流基地

※3 コンテナに荷物を詰め込む作業のこと。

※4 コンテナから荷物を取り出す作業のこと。

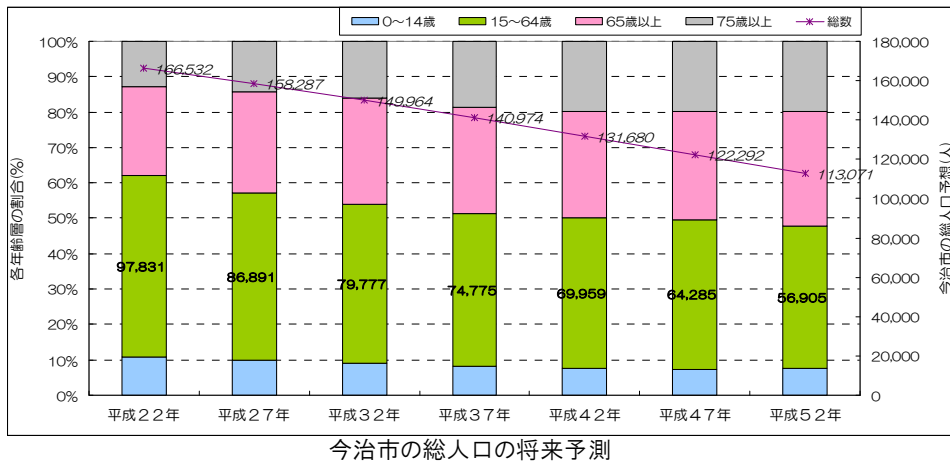
## 4-2 将来展望

### (1) 人口

我が国の人口は、現状が継続することを前提とした場合、平成42年には1億1,661万8千人（平成22年比8.9%減、1,143万9千人減（以下、平成22年比で示す））、平成52年には1億727万6千人（16.2%減、2,078万1千人減）と推計されています。

今治市の人口は、中期年次頃である平成42年には約13万2千人（20.9%減、3万5千人減）、長期年次頃である平成52年には約11万3千人（32.1%減、5万4千人減）と推計されています。

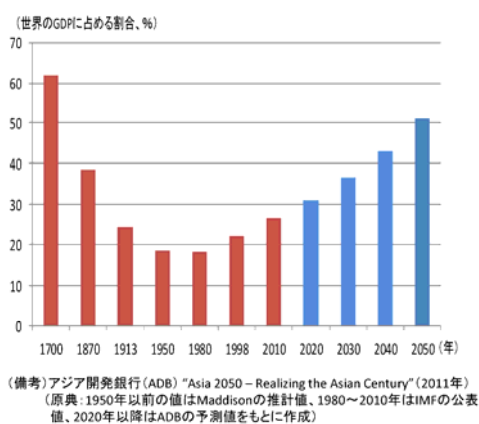
世代別では、世の中の商品やサービスを生み出して経済を支えている生産年齢層（15～64歳）は、平成42年には約7万人、平成52年には約5万7千人まで減少するとされています。それに対して高齢者人口（65歳以上）の割合は、平成52年には50%を超えると推計されています。そのため今後は、消費力の低下、税収の減少および社会保障費の増大などによる財政負担の増加が懸念されるだけでなく、ものづくり産業をはじめとする産業構造にも大きな変化をもたらすと考えられます。



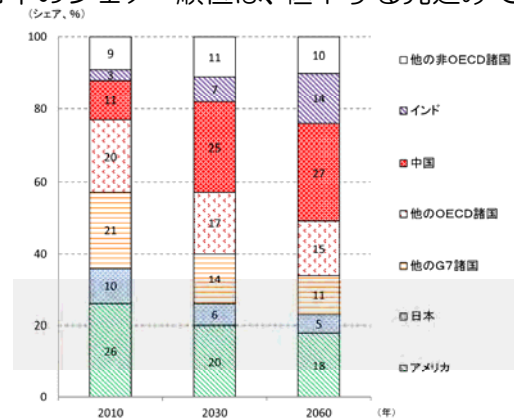
（出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」平成25年3月推計）

### (2) 経済

今後の世界経済の展望は、アジアとりわけ中国とインドの世界GDPに占めるシェアが高まる見込みです。そうしたなか、現在世界第三位の日本のシェア・順位は、低下する見込みです。



世界経済に占めるアジア経済の割合



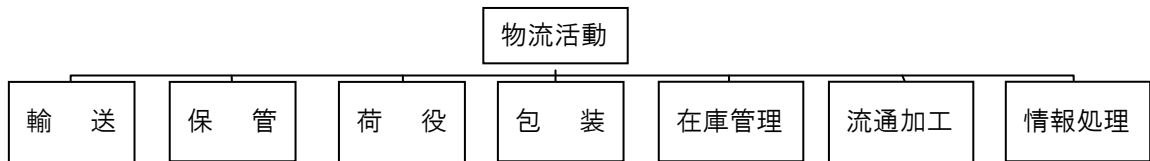
GDPの長期的なシェア変化

（出典：内閣府「将来的な発展につながる構造」平成25年12月24日）

### (3) 物流

世界的に活発化するF T A（自由貿易協定）に対応して、我が国は、F T Aを含む包括的な二国間の経済協定であるE P A（経済連携協定）の締結を進めています。こうした市場のグローバル化に伴い我が国の物流は、日本で製品化し輸出するという従来の考えから、製造コストの安いあるいはマーケットに近い地域・国で製品化し顧客に届けるというビジネスが一般化してきており、ボーダーレス化<sup>※5</sup>が進展すると同時に、コスト低減とサービス向上を目指し、業務全体を一括してアウトソーシング<sup>※6</sup>する動きが加速すると考えられています。

物流システムを構成する活動においては、流通加工が最も取り組みが遅れている領域であり、物流効率化に向け大きく改革されると予想されています。今治港では、造船業における鋼材などがこれに該当すると考えられます。



物流システムを構成する活動

### (4) 交通

今治道路（今治 IC～今治湯ノ浦 IC：延長 10.3 km）は、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である「今治小松自動車道」の一部であり、地域の活性化を図ることを目的としています。現在、関係者の理解と協力の下、早期供用を目指しています。当該道路が供用されると、今治市における高規格幹線道路網のミッシングリンク<sup>※7</sup>は解消されるとともにマルチモーダル<sup>※8</sup>な交通体系が構築され、本市で効率的で高能力な物流活動が行える見込みです。



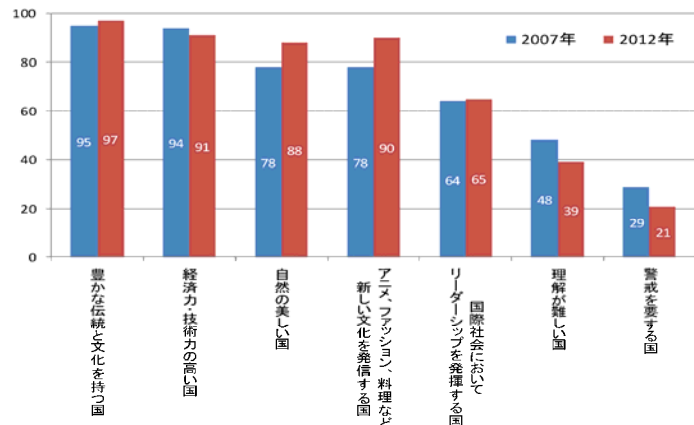
今治小松自動車道 平面図

(出典：国土交通省四国地方整備局「一般国道 196 号今治道路事業再評価」平成 25 年 10 月 15 日)

- ※5 企業の事業展開が国境を越えて世界規模に広がり、国籍が意味をなさないほど活動の場が国際的に広がっている現象。
- ※6 自社の業務や機能の一部または全部を、それを得意とする外部の企業などに委託すること。
- ※7 未整備区間で、途中で途切れている区間。
- ※8 複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系のこと。

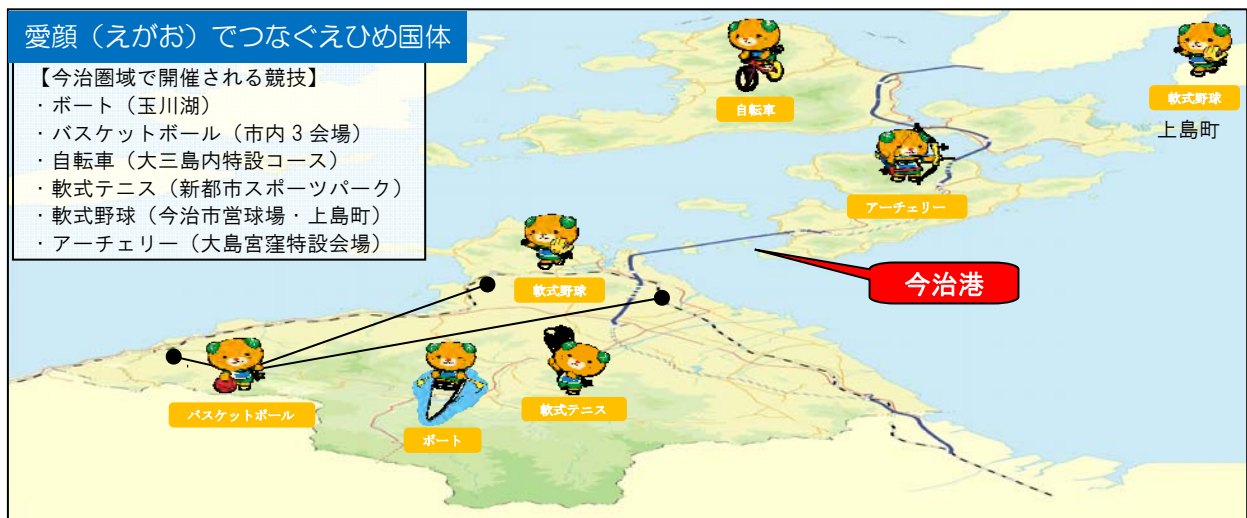
## (5) 観光

多くの外国人は日本に対して、よいイメージを抱いています。「豊かな伝統と文化」「自然の美しさ」「アニメやファッションなど新しい文化」などが高く評価されるようになってきています。温暖で豊かな自然と歴史から生まれた瀬戸内の風土と文化は、外国人が抱く日本像と適合する部分が多いという点で、外国人旅行者の増加が期待されます。



米国人における対日世論調査 2012年(外務省)

愛媛県では、平成26年に「瀬戸内しまのわ2014」、平成29年に「愛顔（えがお）でつなぐえひめ国体」が開催され、選手、演技出演者や競技役員など多くの大会関係者が来県する見込みです。島しょ部をメイン会場としたイベントの開催は、しまなみ海道や島しょ部生活航路を組み合わせ新たな魅力を創出し、外部に発信していくひとつのチャンスと捉えることができます。今治市では、戦略的な取り組みを行うことで、交流を広げそれを持続しまちの発展につなげていくことができると考えられます。

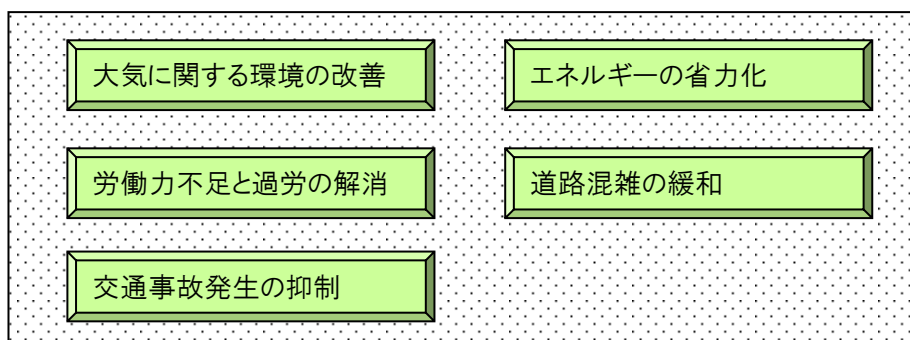


愛媛国体 今治開催予定競技(一・二次内定)

## (6) 環境

大気汚染、温室効果ガス、交通安全や都市環境などは、大きな社会的テーマとなっています。今後は、さらなる物流効率化や労働事情も加わり、法の改正・強化、規制や対策の義務化などが講じられるものと推察されます。こうした動きは、輸送部門にとって大きなコストアップの要因となります。

輸送部門では、社会的責任を果たしながらコストを吸収する方法としてモーダルシフトが考えられ、海運（船舶）への期待は高まっていくと予想されます。



モーダルシフトによる主な効果

また、今後は、超高齢化社会到来に対応した輸送サービスを提供するため、バリアフリー新法に基づいた交通環境整備、豊かで快適かつ便利で質の高い空間を実現するため、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考えを踏まえた施策が深化すると考えられます。

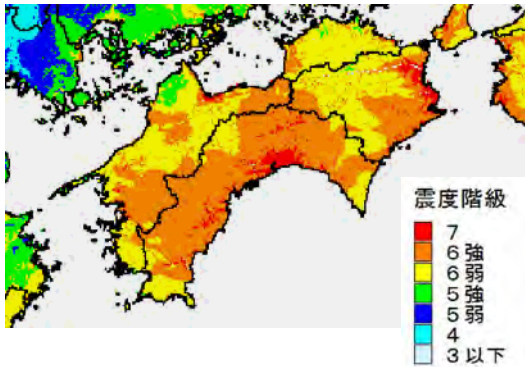


(7) 災害

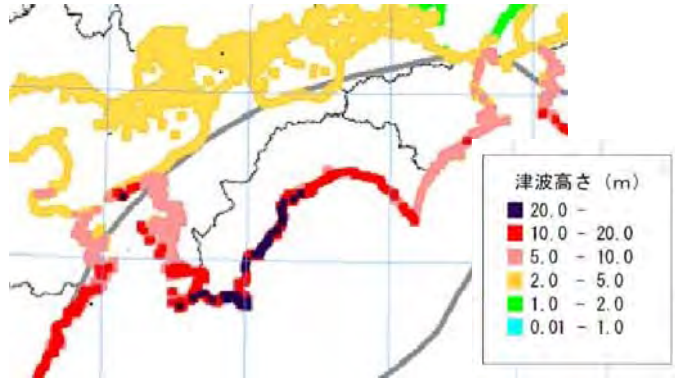
南海トラフ地震（M8～9 クラス）は、今後 30 年以内に 70%（10 年以内：20%，50 年以内：90%）程度の確率で発生すると予想されています。（地震調査研究推進本部「海溝型地震の長期評価の概要（算定基準年 平成 26 年 1 月）」）さらに、南海トラフ沿いで発生する最大クラス（千年に一度またはそれよりもっと発生頻度が低いもの）の巨大地震・津波についても検討され、今治市の最大震度は 6 強、最大津波は 4m（T.P.）と予想されています。（内閣府 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ）

南海トラフ地震の規模

	南海トラフの巨大地震		中央防災会議 (2003)強震断層域
	津波断層モデル	強震断層モデル	
面積	約 14 万km <sup>2</sup>	約 11 万km <sup>2</sup>	約 6.1 km <sup>2</sup>
マグニチュード	9.1	9.0	8.7



陸側ケースの震度分布



津波高分布図「四国沖～九州沖に大すべり+超大すべり域を設定」

(出典：南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ)

愛媛県では、平成 25 年 12 月、国の想定と愛媛県の地域特性を整合し本県に最大クラスの被害をもたらす地震の規模や被害状況を明らかにした「愛媛県地震被害想定調査結果（最終報告）」を発表しました。この中で、最も被害が大きいとされた南海トラフ巨大地震では、最大死傷者数 63,502 人（死者数：16,032 人，負傷者数：47,470 人）と予想しています。愛媛県では、耐震化や避難意識の向上などを備えていくことで、限りなく死者『ゼロ』へ軽減できるとしています。

今治港の最大津波水位は 3.1m（T.P.）、今治市の被害状況は死傷者数 5,303 人（死者数 641 人，負傷者数 4,662 人）と予想されており、被害は他市より少ないと想定されています。

津波到達時間

	最短津波到達時間(分)		
	±20 cm	+1m <sup>※</sup>	最大津波水位(3.1m)
今治港	16	329	439

※津波水位から初期潮位を引いた波高が+1mになった時間

南海トラフ地震(陸側ケース)による被害

風速：強風時

	人的被害(死者数)冬深夜 (人)					人的被害(負傷者数)冬深夜 (人)				
	建物倒壊	土砂災害	津波	火災	合計	建物倒壊	土砂災害	津波	火災	合計
今治市	351	3	284	3	641	4,601	3	50	7	4,662

(出典：愛媛県地震被害想定調査結果)

## 5 今治港の特徴と課題

---

### 5-1 特徴

#### 交通環境

- ▶ 瀬戸内海のほぼ中央に位置するとともに本航路に接しており、船舶の寄港の条件を備えています。
- ▶ 今治港の前面には多くの島があり、生活航路の必要性和必然性が高い地域といえます。
- ▶ 海上交通と陸上（鉄道、自動車）交通の結節点であるとともに、航空交通（松山空港・広島空港）まで片道 90 分程度でアクセス可能であり、人・物の移動性に優れています。

#### 自然環境

- ▶ 台風襲来による波浪・土砂・洪水被害、地震活動による揺れ・津波被害など、自然災害の影響は比較的小さいとされています。

#### 産業

- ▶ 背後には造船業をはじめとするものづくり企業が多数集積しており、港と産業の関わりは昔時から続いています。

#### 観光資源

- ▶ 風光明媚な風景、伝統・食をはじめとする郷土文化、歴史など、五感を刺激する資源が豊富にあります。

#### 市民性

- ▶ 港と生活空間が近く、港に対する市民意識は強く持たれています。

## 5-2 課題

<b>現状 1</b>	<b>航路減便に伴う利用客の減少・滞在時間の減少による活力の低下</b> 港湾施設のストック状況は充実していますが、社会情勢の変化に対応できず、利用客が減少しています。
<b>課題 1</b>	<b>港を拠点とした「にぎわい」と「ときめき」の回復</b> <ul style="list-style-type: none"><li>生活航路の維持存続</li><li>港湾施設の機能維持および向上</li><li>まちなか活力の創出</li><li>港周辺にある資源の活用</li><li>人と人、港と港の連携</li></ul>
<b>現状 2</b>	<b>取扱貨物量の減少による港を介した物流活動の衰退</b> 周辺諸港の港湾施設の拡充により今治港との利便性格差が縮小されたほか、社会経済情勢の影響を受け、今治港の取扱貨物量が減少しています。
<b>課題 2</b>	<b>港を活かしたものづくり産業の活性化</b> <ul style="list-style-type: none"><li>コンテナ荷役の利便性向上</li><li>原材料の品質確保</li><li>生産拠点の強化ならびに研究・開発拠点の充実</li><li>地盤産業への支援および寄与</li><li>ローカルポートとしての持続的発展</li></ul>
<b>現状 3</b>	<b>今治圏域における大規模地震に対する不安</b> 今治圏域の島しょ部（島数 18）人口は約 3 万人（全体の約 16%）という地域特性を有しているなかで、大規模地震の発生の可能性は高まっており、市民・企業の不安は大きくなっています。
<b>課題 3</b>	<b>港を拠点とした大規模地震発生時の市民・企業の被害を最小化</b> <ul style="list-style-type: none"><li>迅速かつ正確な情報伝達方法の確立</li><li>島しょ部への対応</li><li>緊急輸送ルート of 早期整備</li><li>広域的災害への対応</li><li>被害の拡大防止</li></ul>

## 6 基本理念と将来目標および基本方針

### 6-1 基本理念

# レジリエント ポート イマバリ Resilient Port Imabari (Re-今治港)

～ 今治港の Resilience (ハツラツさ、しなやかさ※、回復力) をアップ!! ～

※タオルをイメージし「しなやかさ」を使用

今治市の最大の個性は、「海のまち」であり、全国でも唯一の「海峡が真ん中にあるまち」であることです。この海峡を囲んで、港があり、町があり、島があり、その後背地には集落、ものづくりや商業、食と農・漁の取り組みが展開し、市民の暮らしがあります。今治市総合計画（平成 18～27 年度）では、今治市を持続的に発展させ、ゆとりと彩りあるまちづくりを実現するため、産業・観光・生活などの多様な交流が交り合いお互いに響き合う「海響都市 いまばり」を将来像としています。

このような個性を持った今治市の海の玄関である今治港は、先人たちの先駆的な取り組みによって日々成長し、海上交通の要衝として栄えてきました。また、それは、今治市の発展にも大きく貢献してきました。今後も、このような姿勢と築き上げられた貴重な資産を継承し、今治港は今治市の持続的な発展に貢献し続けなければなりません。つまりそれは、「既存施設を最大限に活用しながら社会経済の変動と地域からの要請に柔軟かつ迅速に対応し、そして適正にマネジメントしていく」という考えに言い換えられることができます。それを「Resilient」という言葉に置き替え、将来の基本理念を「Resilient Port Imabari (Re-今治港)」とします。

### 6-2 将来目標

3つの港づくりによって、「365日動き続ける港」を目指します。「365日動き続ける」には、定期利用の継続性という意味だけでなく、不定期に行われる市民活動を推進する、発災後においても港湾活動の継続を可能にする、港湾施設性能の健全性維持に努めるといった意味が込められています。



## 6-3 基本方針

3つの港づくりを具現化するため、基本方針を次のとおり設定します。

### 方向性

## I. 多様な人材が集積する持続可能な港づくり

### 方針1：マネジメント

- ▶ 公共交通のシームレス化<sup>※9</sup>・バリアフリー化に取り組み、交通結節点としての機能を強化し、安全安心で円滑なモビリティ社会の実現を目指します。
- ▶ 港湾として機能維持すべき施設、利用転換すべき施設、スクラップ化すべき施設の見極めに向け検討します。
- ▶ グローバリズム<sup>※10</sup>を背景とした画一的な都市づくりを見直し、スローシティ（地域の固有文化・風土を尊重し生活の質と楽しさを求めたまちづくり）の概念を導入することで、産業・観光資源を活用した多くのコミュニティ（産業交流・観光交流など）の創出を目指します。

### 方針2：日常利用の向上＋イベントの上乗せ

- ▶ 港湾施設の利用客数ならびに港湾空間の滞在時間の増加を図り、安定的な消費が得られるよう検討します。
- ▶ 瀬戸内海の自然・文化・歴史を活かし、観光の促進を目指します。
- ▶ 多様な市民活動団体などが港湾施設・空間を利活用したイベントを展開し、地域内外からの来訪者にとって「楽しい」と感じる空間の創出を目指します。

### 方針3：リノベーション<sup>※11</sup>

- ▶ 港湾規制の緩和ならびに柔軟性に富んだ運営を図り、すでに検討されている活性化対策と協働または支援を目指します。

### 方針4：役割分担の最適化

- ▶ 事業や公共的サービスについて、公共性・収益性の観点から官民の適切な役割分担を図り、持続可能な取り組みを目指します。

※9 「継ぎ目のない」の意。

ここでは公共交通機関を違和感なく（何の障害も感じずに）乗り換えできたり利用できること。

※10 国家や地域単位ではなく、それらに関連した一つのシステムとして捉える考え方。

※11 リフォームよりも大規模な改修工事のこと。ここでは、みなとの骨格を残し大幅な機能（運用方法）を向上させるという意味で使用。

## 方向性

# Ⅱ.地域産業を支援する四国一のサービス港づくり

### 方針 1：港湾物流機能の拡充

- ▶ 輸送の効率化およびコンテナ貨物の需要増大に対応するため、ふ頭用地の狭隘さの解消ならびにふ頭背後のストックスペースの確保を検討します。
- ▶ 港湾施設の高度化を図り、品質・顧客満足度の向上を目指します。

### 方針 2：地域産業の競争力向上

- ▶ 地域産業の競争力を高めるため、新規航路の開拓に努めます。
- ▶ 今治港の競争力の向上を図るため、ターミナルの整備を検討します。
- ▶ 地域産業の競争力を高めるため、関連事業所の集積による効率化を検討します。
- ▶ 学校教育・研究機関および地域産業が連携・融合し、生産拠点の強化、研究・開発拠点の充実を図り産業クラスターの確立を目指します。
- ▶ 企業間競争力を強化するため、今治港の利用促進に向けた有効な支援策を検討します。

### 方針 3：今治港の強みを活かす

- ▶ きめ細やかな物流サービスの維持・向上を目指します。
- ▶ 市管理港湾の利点を最大限に活かします。
- ▶ 管理者と利用者の対話を継続し、外部に情報発信していきます。

## 方向性

# Ⅲ.大規模地震に対応した安全・安心で信頼性が高い港づくり

### 方針 1：正確な情報発信（防災・減災対策）

- ▶ フォーマットなどをルール化し、発災後の被害・安否状況を正確に伝えられるよう検討します。
- ▶ 発災時迅速かつ正確な情報伝達を可能にする施設整備を検討します。

### 方針 2：地域防災計画の具体化・見える化（減災対策）

- ▶ 防災拠点港・関連施設および緊急物資輸送路を明確に位置付けることを目指します。
- ▶ 緊急物資海上輸送ネットワークの明確化、今治市域の島しょ部の支援策の具体化を目指します。
- ▶ 緊急物資輸送の冗長化を図り、災害に強いネットワークの構築を目指します。
- ▶ 地域防災計画の見える化の促進に取り組みます。

### 方針 3：協定の締結（減災対策）

- ▶ 行政が有していない資源を民間企業などから支援いただけるよう協定の締結を検討し、防災対策（ハード）の無力化を防ぎます。
- ▶ 発災直後から支援体制が整うまで、緊急物資の備蓄や輸送ネットワークの耐震化・冗長化など今治市だけで完結（自立）できる仕組みの構築に向けた検討を行います。

### 方針 4：施設の性能状況・重要度の把握（防災対策）

- ▶ 現在保有している施設の性能および重要度を把握することによって、港湾および企業活動を早期再開・支援ができる仕組みを検討します。
- ▶ 防災拠点における附帯施設の免震化、電源の冗長化に向けた検討を行います。

### 方針 5：適切な港湾管理体制（防災対策）

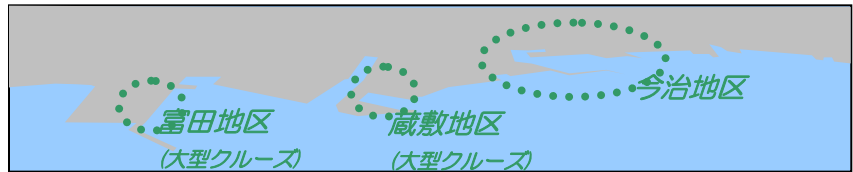
- ▶ 船舶流出による津波二次被害などを軽減するため、不法係留対策を検討します。

## 7 主要施策（参考イメージ）

### I. 多様な人材が集積する持続可能な港づくり

対象となる地区：

- ・今治地区
- ・蔵敷地区、富田地区

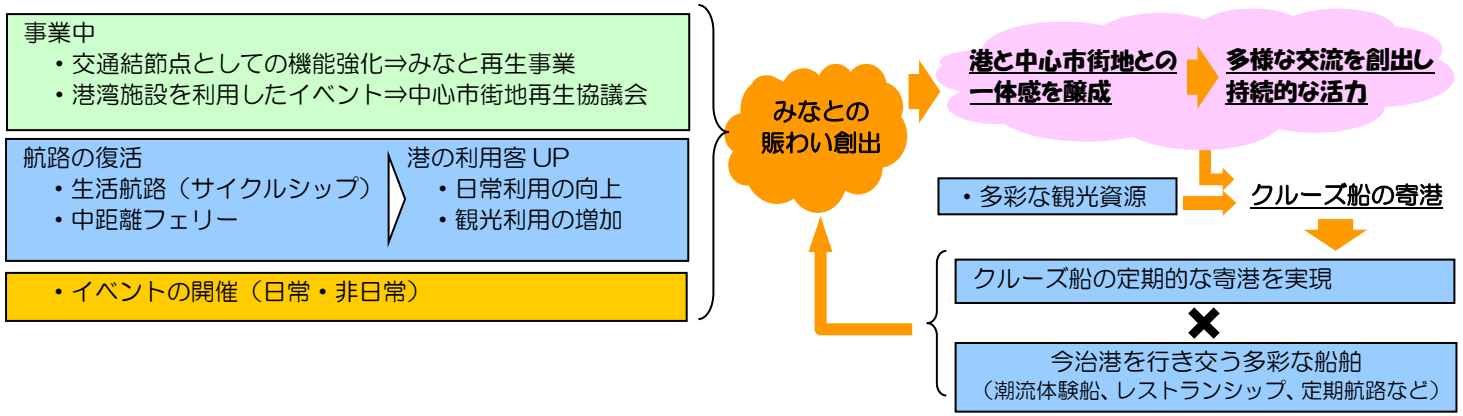


目的：港を拠点とした「にぎわい」と「ときめき」を回復・創出することで「ひと」「もの」「資産（お金）」の動きを活性化し、地域内で連携・相乗効果を高めます。

施策方針：

**にぎわいの回復**：中距離フェリー・生活航路の復活、潮流体験船、食の体験などによる港の日常利用の回復

**ときめきの創出**：島々を繋ぐ船舶の往来による利用者の回復とイベントの開催による相乗効果によって港へ人の流れを誘導



## 【施策内容】

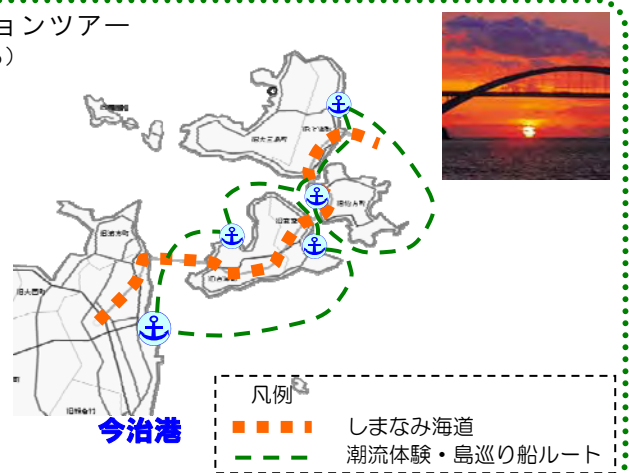
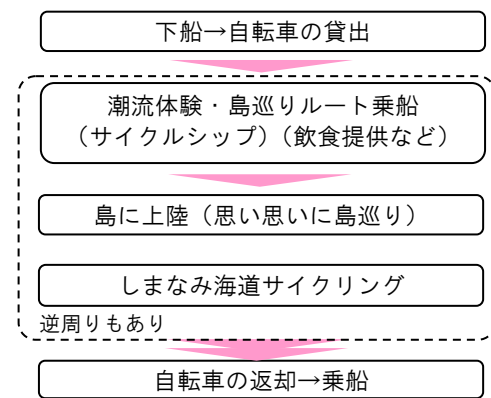
### ●マネジメント

- 1 みなと再生事業による都市機能の再編に合わせ、円滑な移動に配慮した棧橋利用の再編を行い、交通結節点としての機能を強化します。
- 2 既存ストックを最大限に活用するとともにスクラップアンドビルド<sup>※12</sup>化の考えを導入し、港湾利用と管理の集中化・効率化に向けた検討を行います。
- 3 四国の文化であるお遍路や、今治の歴史、文化、産業、しまなみ海道、現代建築という地域資源について「みなと交流センター（仮称）」を中心とした情報発信を検討します。
- 4 多島海景や船舶の往来などをゆったりと観賞できる港湾空間の提供を目指します。
- 5 伝統的な食材や質の良い素材として知られている今治産水産物を、消費者との距離を縮め提供できる場の創出を目指します。
- 6 人を中心とした港湾空間を創出し、市民の主体的な関与や交流を持続していきます。

### ●日常利用の向上とイベントの上乗せ

- 1 航路の復活によって日常利用の向上を目指します。
  - a 市民・企業・行政が強く連携して、中距離フェリーの寄港再開を目指します。
  - b 中距離フェリー・旅客船の誘致に向け、船型に対応した港湾施設整備を検討します。
  - c 交通手段に対する多様なニーズや冗長性の観点から、休廃止された航路の必要性を見直し、イクルシップなど新たなかたちでの再開を目指します。
- 2 船の上で急潮のスリルを体験できる、潮流体験基地としての活用を目指します。
- 3 クルーズ船を誘致し「ときめき」の創出を目指します。
  - a 瀬戸内地域の魅力と今治市の特性を積極的に発信し、クルーズ船寄港への活動を続けます。
  - b 当面、寄港に際しては、着岸可能な岸壁（大型船は富田地区・蔵敷地区）で寄港実績をつくります。寄港時には、今治ならではのオプションツアーを考案・実施し、瀬戸内の寄港地としての地位を築いていきます。
  - c 今治地域が持つポテンシャルを活かし、誰もが楽しめるランチ・ディナークルーズの誘致を推進します。

(例) 今治のポテンシャルを活かしたオプションツアー  
(市民などクルーズ利用以外でも利用可能とする)



※12 設備や組織などで採算や効率の悪い部門を整理し、新たな部門を設けること。  
ここでは、今治港の中で使用頻度の低い施設など対象に施設の廃止や集約・改良などを加え新たな用途へ転換を図ること。



- 4 市民のライフスタイルに組み込まれ利用される空間・仕組みを提供し、「にぎわい」の回復を目指します。
- a 読み聞かせ・演奏会など、子供を中心とした利用の促進を目指します。
  - b ウォーキングなど日常生活の活動拠点とすることを旨します。
  - c 歴史的な構造物などを活かし、来訪者に関心を持ってもらうことで今治港の価値を高めていくことを目指します。



今治港周辺は今治城の城郭の一部を利用して築造されており、天保山やドンドビといった名称も残されています。堀を活用した施設としては水路があります。こうした歴史的土木資源の有効活用を検討します。



(事例) 横浜市象の鼻パーク  
 横浜港開港初期の石積み防波堤等を活用  
 新たな公園（人が憩う施設）として再整備

- 5 イベントの開催による「ときめき」の創出を目指します。
- a 今治港の背後空間を利用したイベントを開催し、今治港へ人を呼び込みます。
  - b 「瀬戸内しまのわ 2014」を契機とし、連携して持続できるソフトの開発を検討します。



### ●リノベーション

- 1 市街地再生協議会や多様な人材と連携・協働しながら、より利用しやすく親しみやすい水際空間の運営へ向けた検討を行います。

### ●役割分担の最適化

- 1 官民共同で法人格を持った組織を整備し、新たな担い手の育成を目指します。
- 2 公益性が高く収益性が低い施策は行政が担当し、公益性が低く収益性が高い施策は民間のノウハウを活かすことを検討します。
- 3 情報発信ツールとして、行政は「海の駅」や「みなとオアシス」制度の活用を検討します。民間は、ツイッターやフェイスブックなどインターネットを通じた口コミなどの活用を目指します。

## 【今治市におけるMICEの振興について】

### 1 MICEとは

MICEとは、Meeting(会議・研修・セミナー)、Incentive tour(報奨・招待旅行)、ConventionまたはConference(大会・学会・国際会議)、Exhibition/Event(展示会)の頭文字をとった造語で、ビジネストラベルの一形態を指します。一度に大人数が動くだけでなく、一般の観光旅行に比べ参加者の消費額が大きいことなどから、MICEの誘致に力を入れる国や地域が増えています。

### 2 今治におけるMICE開催・誘致の可能性

#### 【今治市におけるMICE振興の視点】

- 大きな国際会議などはないが、ものづくり産業を活かし国内外から多くのビジネス客が訪れている。
- 造船を含む海事産業の集積は日本最大であり、多くの人・情報が集まる場所である。

- ・海事産業、タオル関連産業の集積地であるとともに、食品工業、石油精製業などが立地しており、国内外から多くのビジネス来訪者が訪れています。
- ・今治市およびその周辺地区の造船所では年間約100隻の船舶が建造され、その契約や引渡しなどの公式行事においては国内外から多くの要人が訪れています。

Meeting (会議・研修・セミナー)	Incentive tour (報奨・招待旅行)	Convention/ Conference (大会・学会・国際会議)	Exhibition / Event (展示会)
企業などのミーティングや社員研修、セミナー  (例) グループ企業の役員会議、海外投資家向けセミナーなど	企業や代理店などによる表彰や研修の目的で行われる旅行  (例) 成績優秀者に送られる招待旅行	国際団体、学会、協会などが主催する総会、学術会議など  (事例) 九州・沖縄サミット、世界水フォーラム、国際解剖学会	文化・スポーツイベント・展示会・見本市  (事例) 東京国際映画祭、東京モーターショー、世界陸上
今治におけるMICEの開催・誘致(案)			
・船舶の契約・引渡し式 ・企業グループの営業会議 ・各種セミナーなど	・懸賞旅行 ・企業の研修など	・(案) お城サミット ・(案) タオル展示会 ・(案) 港湾協会総会	・バリシップ ・(案) サイクルフェスタなど

### 3 MICE振興戦略

#### 【今治市におけるMICE振興の方向性】

MICE振興に向け、海と港と船の連携を核としながらも、誘致体制の基盤となるハードの充実ならびに今治のPR雑誌(英語版)や市民と一体となった「おもてなし」などのソフトの改善・強化など、こうした環境をオール今治で整えていく必要があります。

MICEプログラム案  
『外国船社の進水式などをイメージ』

造船所で船舶の竣工を祝う進水式を行い、その後メガヨットで瀬戸内の景観を愉しみ、今治港へ。今治港からバスなどを利用して鈍川温泉へ移動し、山並み景観や温泉・日本食といった純和風の文化体験を提供。



海からの絶景を優雅な雰囲気提供

今治港



移動

移動

【クルーズ船の寄港について】

1 瀬戸内地域に寄港するクルーズ船の実績

平成 24 年に瀬戸内の各港に寄港したクルーズ船の隻数は、下表のとおりであり、明石海峡大橋～来島架橋大橋間には、**比較的小型とされているクルーズ船**が寄港しています。

瀬戸内地域のクルーズ船寄港地と寄港回数(平成 24 年)

寄港回数	寄港地(太字は明石海峡大橋～来島海峡大橋間の港)
10回以上	別府(34)、広島(24)
5～10回	<b>宇野(8)、高松(6)</b> 、下関(6)、厳島(5)
3回	<b>姫路、小豆島(沖止め)</b>
2回	尾道糸崎、徳山下松、岩国、宮浦(沖止め)、松山
1回	坂出、三田尻中関、呉

架橋内寄港地と寄港したクルーズ船の緒元(平成 24 年)

寄港地	船名	船籍	全長/喫水	総トン数	寄港回数
宇野港	ばしふいっくびいなす	日本	183.4 / 6.6	26,518	2
	につぼん丸	日本	166.7 / 6.6	22,000	3
	オリオンⅡ	マルタ	88.0 / 4.5	4,077	3
高松港	につぼん丸	日本	166.7 / 6.6	22,000	2
	飛鳥Ⅱ	日本	241.0 / 7.5	50,142	1
	ふじ丸	日本	167.0 / 6.6	23,235	1
	ばしふいっくびいなす	日本	183.4 / 6.6	26,518	1
	オリオンⅡ	マルタ	88.0 / 4.5	4,077	1
姫路港	ハンセアティック	ハバマ	122.8 / 4.8	8,378	1
	ふじ丸	日本	167.0 / 6.6	23,235	2
尾道糸崎港	ばしふいっくびいなす	日本	183.4 / 6.6	26,518	1
	につぼん丸	日本	166.7 / 6.6	22,000	1
坂出港	ふじ丸	日本	167.0 / 6.6	23,235	1

2 瀬戸内海の航行制限

【瀬戸内海特有の問題点】

- マスト高さ 65m 以上の船舶航行不可
- 入港時間帯の制限
- 警戒船の配備によるコストの増大

《航路の航行制限：海上交通安全法》

航路	対象船舶	運航時間帯の基準
来島海峡航路	巨大船 (全長 200m以上)	昼間の憩流時または弱順潮時に中水道を航行すること。
備讃瀬戸東、宇高東、宇高西、備讃瀬戸北、備讃瀬戸南および水島の各航路	同上	昼間に航路を航行すること。
航路航行中の警戒船配備 巨大船(全長 250m以上)に対し、特別の事情がある場合を除き、当該船舶が航路を航行している間、進路警戒船を配備すること。		

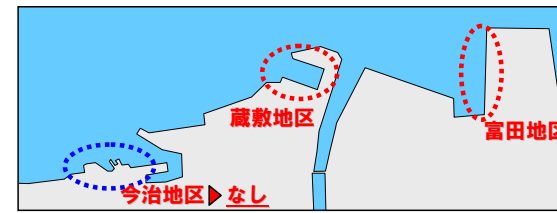
《橋梁桁下高さによる制限》



3 今治港で大型旅客船の入港可能な岸壁

【今治港港湾施設状況】

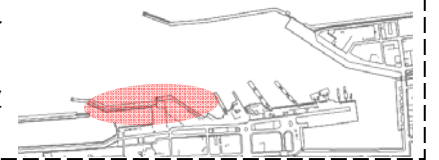
- 大型フェリー岸壁(-6.1m)の水深・延長の改良を行うことで、中距離フェリーおよびクルーズ船(30,000GT級)の接岸が可能
- 大型クルーズ船(概ね飛鳥Ⅱ以上)については、他地区の既存岸壁で接岸可能



今治地区

大型客船を安全に寄港し、安心して利用するために、新規に岸壁と停泊する場所の穏やかさを確保する防波堤の整備が必要不可欠。

(イメージ)



4 今治港背後圏のポテンシャル

【今治でのツアー】

ショッピングツアーでなく、産業・自然・歴史・文化など独自の風土に触れた「おもてなし」を基本としたオプションツアー

- ・国内トップの造船・海運業、タオル・繊維業などものづくり産業が集積
- ・山並み、ダイナミックな潮流、多島美など多彩な景観が形成
- ・村上水軍、今治城(藤堂高虎)、芸予要塞などの歴史、伝統行事、神社仏閣(遍路)などの文化が蓄積
- ・地元産の農水産品を活かした食文化

5 今治港に寄港を誘致する客船のターゲット

4つの視点から、今治港に寄港を誘致する客船を下記のようにターゲットを定め、実現に向けて取り組んでいきます。

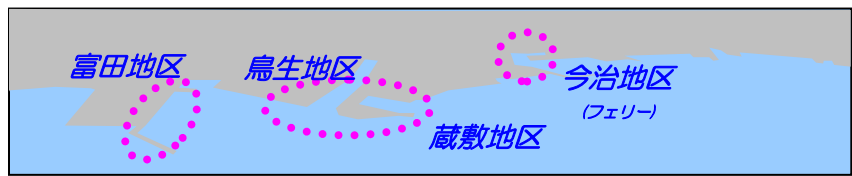
- 【寄港場所】 船舶の規格と乗船客のニーズに応じて3地区を利用
- 【ターゲット】 今治地区には、歴史や文化・食を楽しむ層が利用する小型で上質な船舶

船名				
船籍	日本	日本	ハバマ	ハバマ
総トン数(GT)	22,000	26,518	4,200	5,218
全長・喫水	166m、-6.6m	183.4m、-6.5m	90.6m、4.3m	103.6m、-4.7m
主な寄港地	日本各地(他)	日本各地(他)	宇野、高松、神戸	宇野、高松他

## Ⅱ. 地域産業を支援する四国一のサービス港づくり

対象となる地区：

- ・ 蔵敷地区・鳥生地区
- ・ 富田地区
- ・ 今治地区

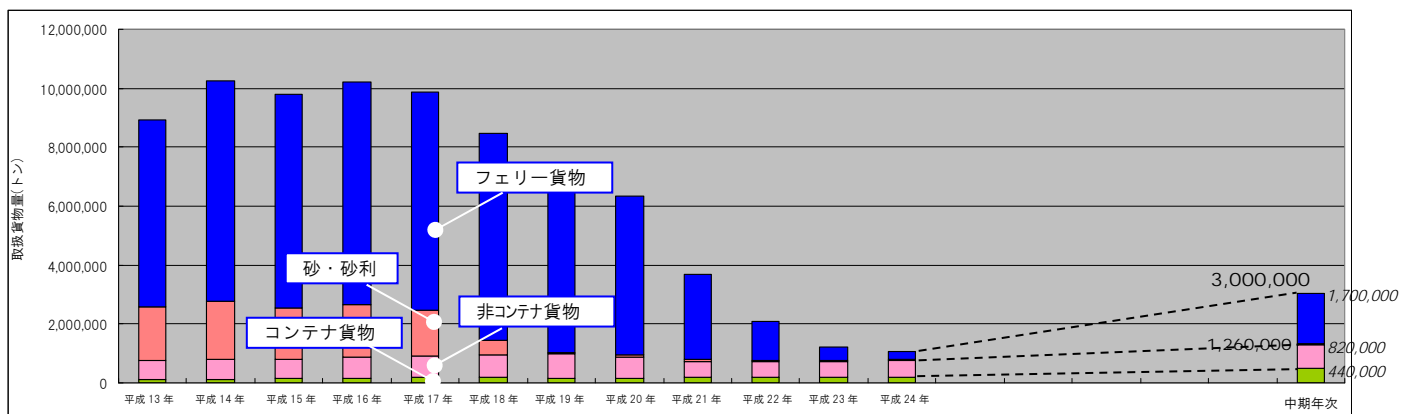
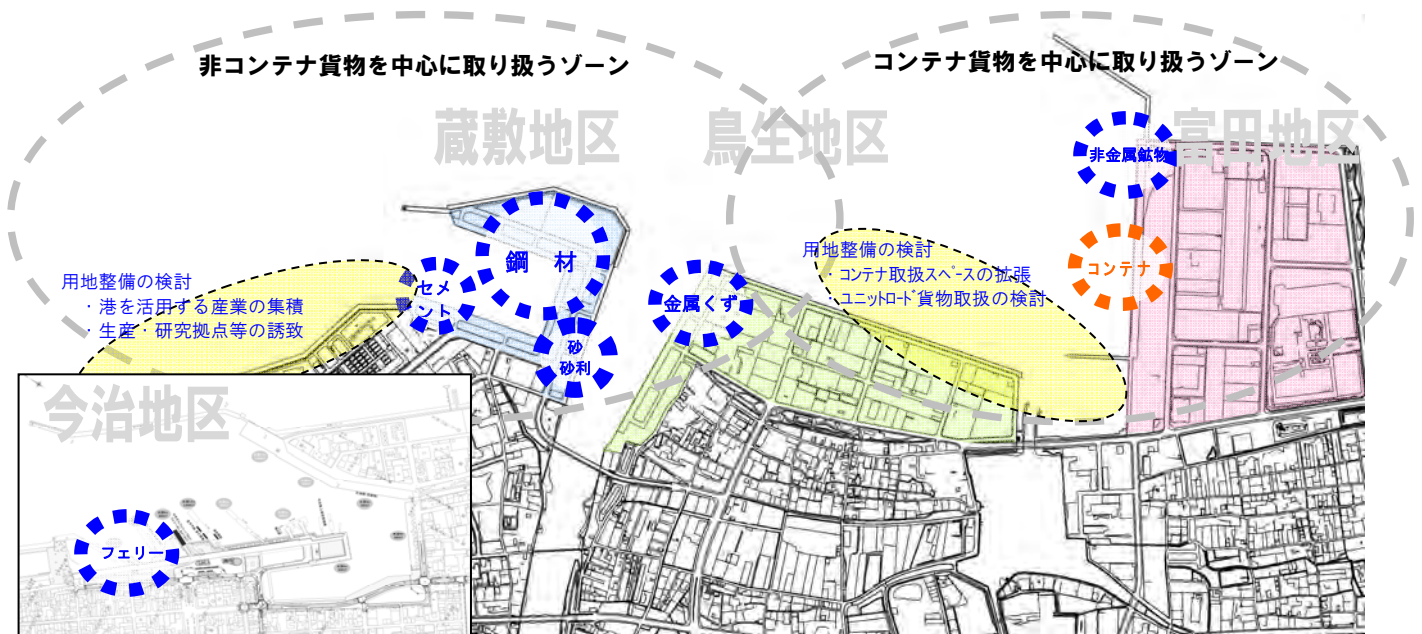


目的：今治港の利用価値・サービス向上を図ることで、物流体系・産業競争力を強化し、ものづくり（生産・研究・開発）産業を活性化します。

施策方針：

**利用価値の向上**：要請されている施設（コンテナ取扱スペース、上屋、施設の高度化など）を整備・改良し、効率化および品質・顧客満足度を向上

**サービスの向上**：新規航路の開拓やフェリーの寄港再開、関連事業所を集積し、他港との差別化



**今治港の目標年次における取扱貨物量 (試算) ≒ 3,000,000 (トン)**

(コンテナ貨物：440,000 (トン)、非コンテナ貨物：820,000 (トン)、フェリー貨物：1,700,000 (トン))

概ね 15年 で、平成 21 年取扱貨物量と同等レベルまで回復することを目指します。

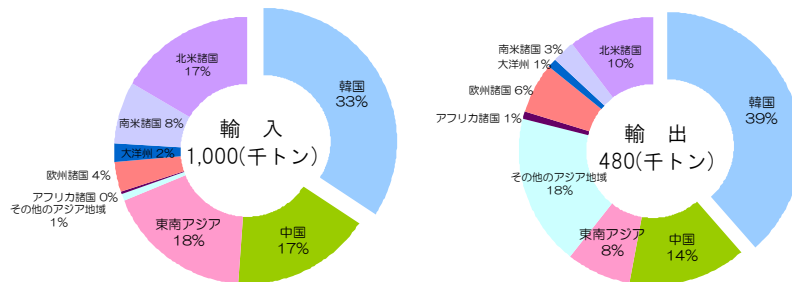
## 【施策内容】

### ●港湾物流機能の拡充

- 1 富田地区コンテナふ頭出入口(Solas<sup>※13</sup>施設)の融通と合せて、ふ頭レイアウトを見直し、コンテナ荷役作業の効率性・安全性の向上を検討します。
- 2 富田地区コンテナふ頭を拡張し、国際物流ターミナルとしての能力の向上を目指します。さらに、長期的視点に立って、鳥生地区を含め、ユニットロード<sup>※14</sup>貨物の取り扱いを目指します。
- 3 富田地区コンテナふ頭背後または内陸部の沿道において倉庫(CFS<sup>※15</sup>)を整備し、今治港をストックポイント<sup>※16</sup>にするとともに、さらには耐震性倉庫も整え、その地位の確立を目指します。
- 4 富田地区に危険物蔵置スペースを確保し、危険物貨物が柔軟に取り扱える環境の整備を検討します。
- 5 蔵敷地区に全天候型のバースおよび上屋を整備し、在来貨物の品質確保による顧客満足度の向上を目指します。

### ●地域産業の競争力向上

- 1 地域でのニーズが多い中国・東南アジア方面への直行便就航を検討します。



瀬戸内海地域(4県)の韓国を経由した貨物の発着地

(出典：平成20年コンテナ流動調査(国交省))

- 2 今治地区で中距離フェリーの寄港を再開し、誰もが海上輸送のメリットを享受できる物流体系の構築を目指します。
  - a フェリーは、小ロット貨物で陸上輸送を余儀なくされている企業でも利用できます。
  - b フェリーは、農水産品などにおいて、大消費地までの輸送に伴う荷痛みを抑え、素材を活かしたブランド化の推進を手助けできます。
  - c フェリーは、日々利用貨物の定時性を確保し信頼性を向上できます。
  - d 船舶は交通モードのなかで事故が少ないうえ、フェリー輸送に転換することで長距離トラック運転の過労による事故を回避でき、企業活動の継続を可能にします。
  - e 海上輸送は温室効果ガス排出量を削減でき、環境負荷低減に貢献する企業として経営の安定化を図ります。

※13 海上における人命の安全のための国際条約。

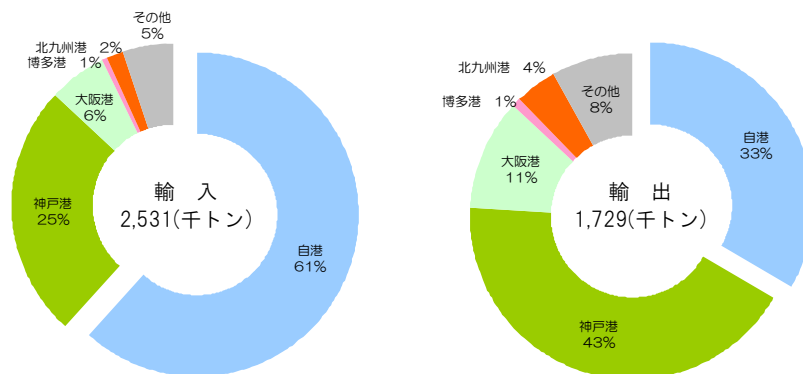
2001年のアメリカ同時多発テロを受けて、テロ対策として港湾関連施設についても侵入防止等の保安対策を強化することが義務付けられました。富田地区では外航船が入出港することから、条約に対応したフェンス、ゲートを備え、入退場管理を行っています。

※14 複数の貨物を、機械や器具によって荷役したり、輸送するのに適した単位にまとめたもの。代表的なものはコンテナやパレット。フェリーやRORO(ロールオン・ロールオフ)船で運ばれます。

※15 コンテナ・フレイト・ステーション。船会社が小口混載貨物をコンテナに詰め、またはコンテナから取り出す場所。

※16 配送のために貨物を短時間だけ保管する流通拠点。

- f 陸上輸送や国際フィーダー<sup>※17</sup>船により神戸港や北九州港でトランシップ<sup>※18</sup>して目的地に向かうコンテナ貨物をフェリー輸送へ転換することで、輸送にかかる総コストの低減やリードタイム<sup>※19</sup>の短縮を図ることができます。



愛媛・広島県における輸出入貨物の自港依存率

(出典：平成20年コンテナ流動調査(国交省))

- 3 岸壁別の取扱貨物品目を見直し、港湾背後の配置替えによって関連企業の集積を検討します。
- 4 海事産業など港を活用する産業の集積を図り、生産拠点として競争力を高めるため、新たな用地整備を検討します。
- 5 研究・開発拠点として、産業クラスターの確立を推進していきます。
  - a 住・教育環境を整え、地場産業に関係する研究機関・企業の誘致を進めます。
  - b 教育・研究・産業が連携し、実と学の融合により研究・開発拠点としての充実を目指します。
- 6 企業の物流体系を見直すことで競争力強化に繋がることを目指し、港湾利用促進に向けたインセンティブ<sup>※20</sup>制度の拡充を検討します。

#### ●今治港の強みを活かす

- 1 ロジスティクス<sup>※21</sup>・マネジメントで必要となるフォワード<sup>※22</sup>を地場で育成することを目指し、その支援策を検討します。
- 2 計画・実施・管理運営を市が一元化している利点を活かし、利用者の目線に立った柔軟で機敏な対応を目指します。
- 3 利用者と管理者の対話を継続し、双方によるポートセールス<sup>※23</sup>や外部への情報発信を目指します。

※17 メインポートから、隣接港への支線航路を運送するサービス。

※18 積荷港から荷卸港まで、同一船舶で運送されずに、途中港で積み替えされること。

※19 調達時間のこと。

※20 人や組織のモチベーションを引き上げるもの。補助金などはその一例。

※21 市場の動きに合わせて生産や仕入れ活動を行い、ローコストで供給していく経営手法。

※22 荷主の仲介人で輸出入などに関連する書類を作成する代理業者のこと。

※23 通常、港の管理者が関連企業などに自らの所有する港のメリットを説明し、船舶や貨物を誘致すること。

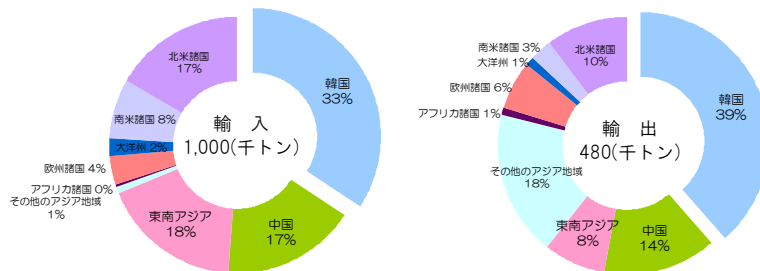
【新規航路開設への試算】

1 トランシップの現状（平成24年今治港の取扱貨物量より）

発着地	輸 入(t)		輸 出(t)		計
	釜山トランシップ	神戸トランシップ	釜山トランシップ	神戸トランシップ	
東南アジア(台湾含)	13,000	500	6,000	8,400	27,900(t)
	13,500		14,400		(1,860TEU/年)
中 国	25,600	300	64,800	3,060	93,750(t)
	25,900		67,860		(6,250TEU/年)

（今治港の港湾統計より 15 t / TEU（実績値）とした）

ただし、東南アジア航路については今治圏域からの貨物のほか、周辺地域（香川・愛媛・岡山・広島など(下記参照)）から発生する東南アジア方面の貨物も取り込んでいきたいと思います。



瀬戸内海地域(4県)の韓国を経由した貨物の発着地

出典：平成20年コンテナ流動調査(国交省)

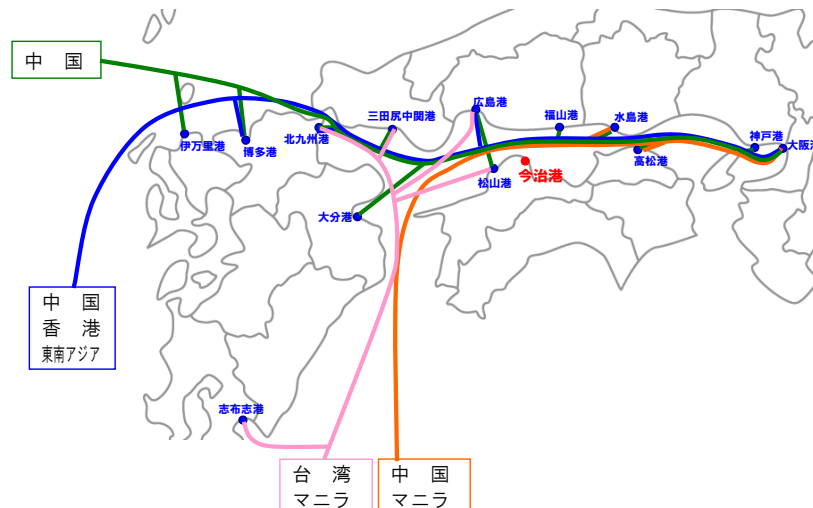
2 今後の航路のあり方

1 新規航路（中国航路・東南アジア航路）

現在の主な中国航路・東南アジア航路は、阪神港あるいは北部九州の港湾を起終点に水島・広島（一部高松・松山）といった目的地も経由しています。今治港は、主航路に面しており寄港による時間的・燃料消費の観点からのロスが少ないと考えられること、今治圏域から東南アジア方面へは自動車部品などジャストインタイム<sup>※24</sup>を求められる製品の輸出入があり確実な納期が要求されることから、輸出入のダイレクト化を進めます。

2 既存航路

- a 韓国航路：韓国向け貨物を中心とした需要に対応します。
- b 神戸航路：欧州、米国向け貨物を中心とした需要に対応します。

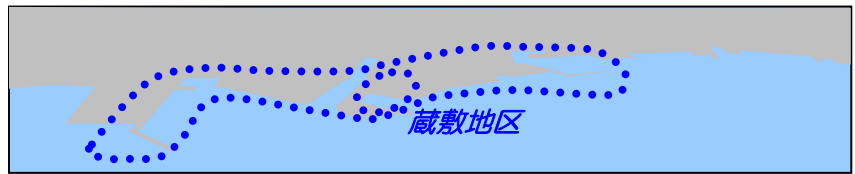


※24 必要な時に必要な量だけ生産して在庫を極力持たない生産管理手法。

### Ⅲ. 大規模地震に対応した安全・安心で信頼性が高い港づくり

拠点となる地区：

- ・ 蔵敷地区をはじめとした今治港全域
- ・ 島しょ部を含めた今治市(圏域)全体



目的：今治港を今治圏域の災害支援拠点とした「減災」と「防災」対策を講じることで、今治圏域の住民と企業の被害を最小化します。

施策方針：

**減災対策（ソフト）**：大規模災害に対する備えを継続的に講じ、災害リスクを低減

**防災対策（ハード）**：耐震強化岸壁※25を中心とした防災拠点の整備ならびに緊急輸送ネットワークを確立し、災害リスクを低減



(海上) 一次輸送

今治港の防災拠点

持つべき機能：

- ・ 耐震強化岸壁（蔵敷地区）
- ・ 物資等の一時保管、備蓄機能
- ・ 仕分け、荷捌き、駐車場機能
- ・ ヘリポート機能
- ・ 情報通信機能
- ・ 多目的に使用可能な広場の機能（救援部隊の宿営などに利用）

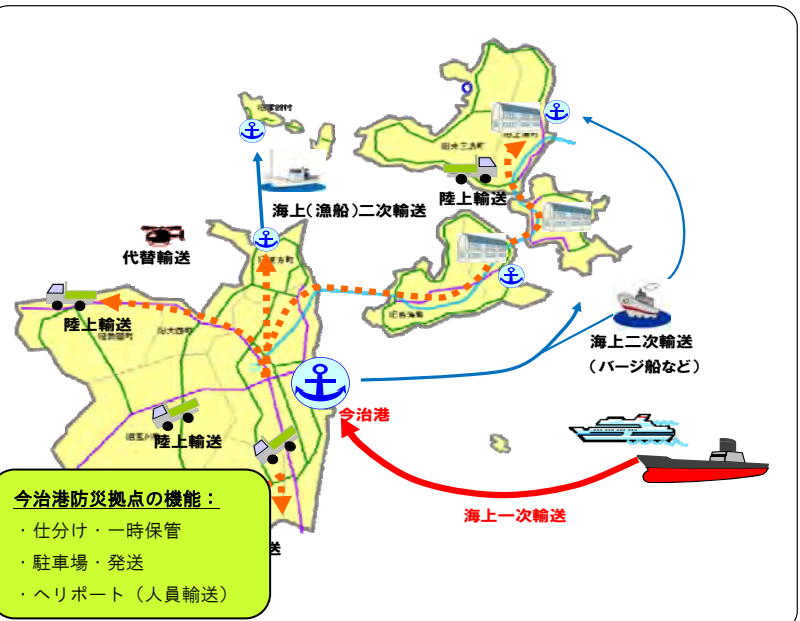
二次輸送  
(海上)

二次輸送  
(陸上)

二次輸送  
(陸上)

二次輸送  
(海上)

島しょ部、陸上部へ二次輸送



※25 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。



## 【施策内容】

### ●正確な情報発信

- 1 被害の最小化に向け行動シナリオをルール化し、正確な情報を基にした適切な初動対応を目指します。
  - a 発災後の情報伝達フォーマットを作成し、訓練を通じてフォーマットの精査・記載方法の統一化および汎用性を検証します。
  - b 発災時の正確かつ迅速な情報伝達を行うため、港内各所にサイレンなど情報発信設備の整備を検討します。

### ●地域防災計画の具体化・見える化

- 1 リスクの特定に努め、行政・企業の防災計画の諸元整理することを提案します。
- 2 今治港を今治圏域の防災拠点と位置付け、耐震強化岸壁整備が計画されている蔵敷地区背後から津波浸水被害想定を基に、防災拠点を構成する施設の候補を提案します。
- 3 防災拠点を構成する施設が位置づけられることを前提に、緊急輸送路の候補を提案します。
- 4 港湾特性を鑑みた緊急物資海上輸送ネットワーク案とシナリオを提示します。
- 5 1島2港または2施設の対策による冗長化案を提示し、災害に強いネットワークの構築を目指します。
- 6 上記内容を踏まえたマッピングを提示し、地域防災計画の具体化・見える化の推進に向け連携していきます。

### ●協定の締結

- 1 今治圏域の造船所などで利用されている台船や作業船を緊急物資輸送や荷捌き地などとして活用できるよう協定の提案を行い、防災対策（ハード）の無力化の防止を目指します。
- 2 今治港港運協会との協定に向け、支援していきます。
- 3 「瀬戸内海の路ネットワーク<sup>※26</sup>」など、広域的な災害支援体制の構築を目指します。

### ●施設の性能状況、重要度の把握

- 1 施設の性能および重要度から、蔵敷地区での耐震強化岸壁が整備されるまでの対策として、富田岸壁を暫定的な防災拠点施設と位置付けることを検討します。
- 2 復興活動に支障を来さないように、富田岸壁における荷役クレーンの免震化ならびに電源の冗長化について検討します。
- 3 港湾および企業活動の早期再開を支援していくために、港湾施設の復興プログラム（「港湾BCP<sup>※27</sup>」）策定に向けて検討します。

### ●適切な港湾管理体制

- 1 津波や高潮など異常な海面上昇によって引き起こされる二次被害を防止するため、プレジャーボートの放置艇対策をハード・ソフトの両面で検討を推進します。

-----  
※26 平成3年5月、瀬戸内地域の更なる振興と発展を図ることを目的に設立されました。

※27 事業継続計画のこと。

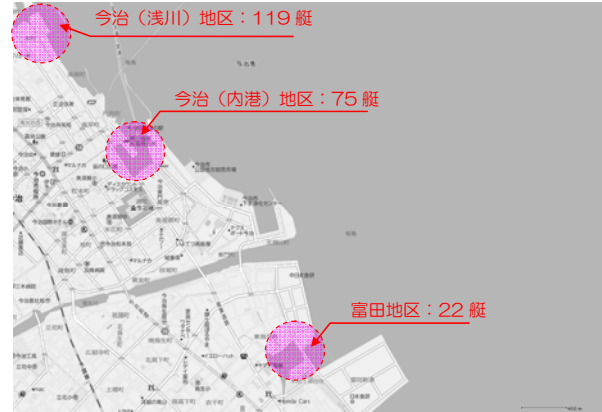
【まちづくりと連動した放置艇対策（案）】

1 現状と課題

プレジャーボートの放置艇は、港湾の利用や開発、施設の健全性の維持に悪影響を及ぼしています。今治港周辺においても、216艇の放置艇が確認されています（平成22年調査）。

【課題】

- 放置艇を抑制するためのルールづくり
- 収容するための施設の確保
- 運営する主体の確立



2 問題点と解決に向けた方針

【問題点】

- 対策の遅れから、放置艇の係留・保管場所の既得利用化
- 放置艇の所有者が不明で移動措置が困難
- 港湾管理者による運営は採算性が乏しい

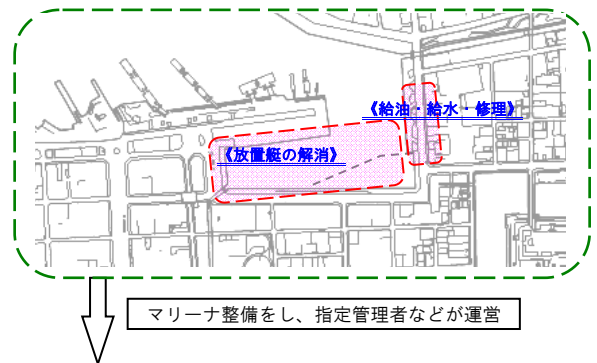
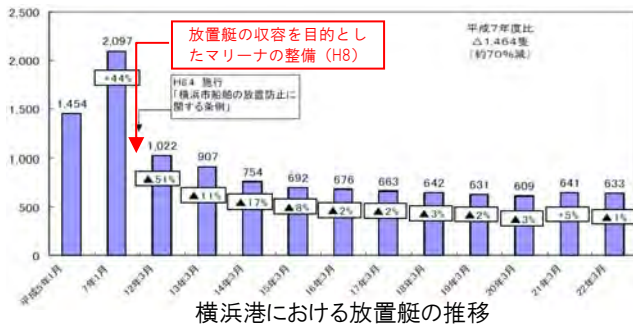
【方針】

3つの方針を解決案として推進していきます。

- 港湾・河川・漁港の横断的な連携・協働による禁止区域の指定
- 上記三者による保管場所確保の義務化
- PFI※28、指定管理者制度※29の活用

3 放置艇対策が街づくりに貢献した事例

横浜港、神戸港では放置艇の収容を目的とした収容施設（マリーナ）整備をしたことで地区の付加価値が増し、集客施設を誘致できました。また、マリーナと集客施設を組み合わせることが放置の抑止効果となり、放置艇の大幅な削減に寄与しています。今治港においても内港物揚場周辺の遊歩道整備とあわせ、放置艇収容施設を整備することで、内港周辺の景観向上に寄与できると思われます。



（事例）神戸港における放置艇対策施設と集客施設

※28 プライベート・ファイナンス・イニシアティブ。公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。

※29 地方自治体が所管する公の施設について、管理、運営を民間事業者を含む法人やその他の団体に、委託することができる制度。

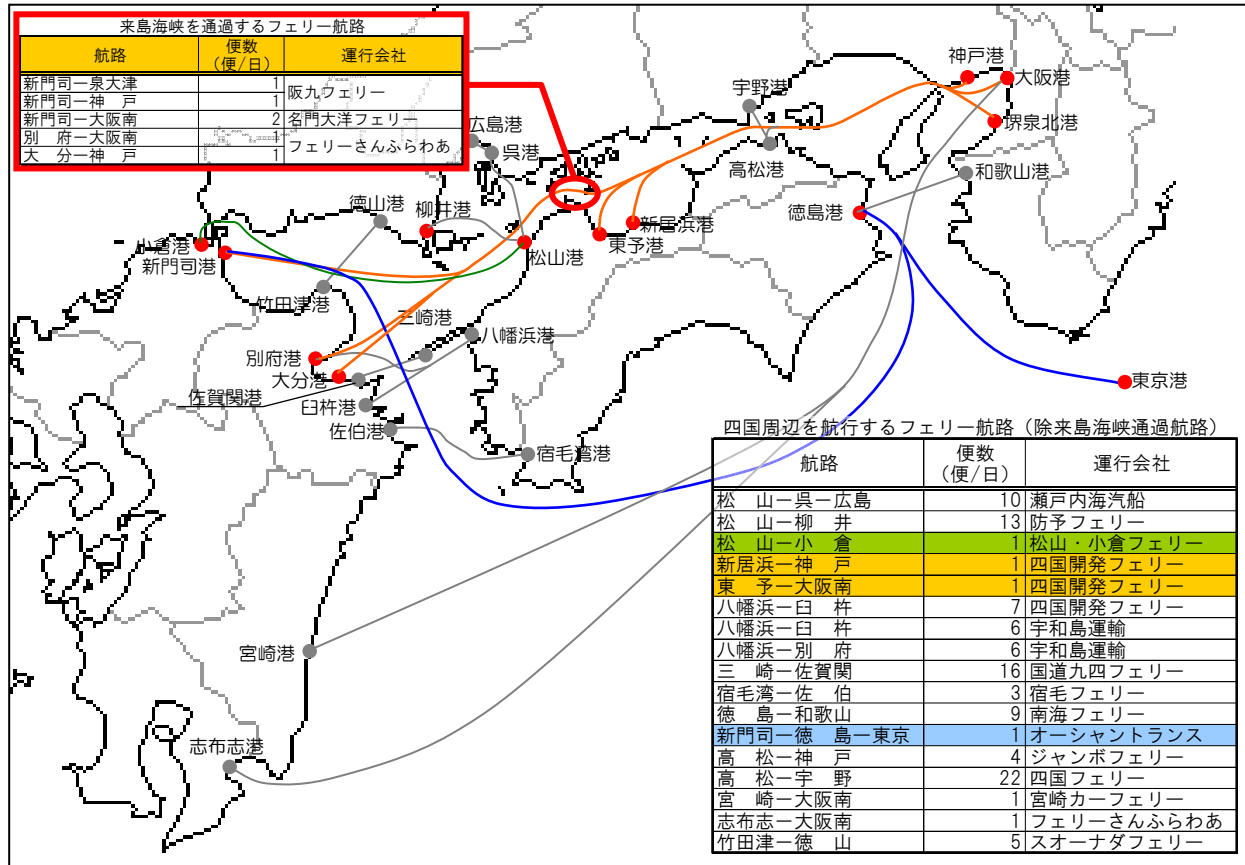
【中距離フェリー寄港について】

1 四国周辺を航行するフェリーの現況

【瀬戸内海を航行するフェリーと今治港の関係】

- 今治港は、関西～九州のほぼ中央に位置し主航路に面するため、寄港に伴う時間・燃料ロスが少ない
- 今治港の眼前を関西～九州航路5航路（6便/日）が通過

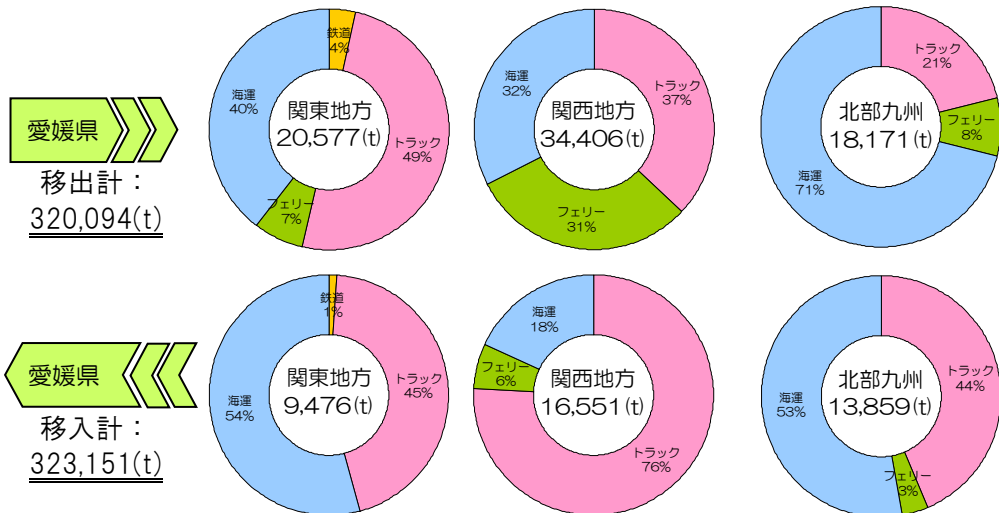
現在、四国周辺を航行するフェリーは17航路あり、四国と関西を結ぶ航路数は4航路となっています。関西と九州を結ぶ航路数は5航路ありますが、四国には寄港しません。松山と九州を結ぶ航路数は1航路、そのほか九州から徳島を経由して関東を結ぶ航路数は1航路となっています。



2 愛媛県から各地への貨物量の現状

【貨物輸送】

各方面へトラックの割合が高く労働環境、地球環境の改善の観点からモーダルシフトが求められています。



平成20年に実施された物流センサス資料(国交省)によると、愛媛県から関東地方(1都6県)、関西地方(2府4県)および北部九州地方(4県)との貨物量は左記のようになっており、移動手段はトラックが大勢を占めています。

3 今治港におけるフェリーの入港可否の検証

近年の船舶大型化によって、今治地区の既存岸壁は能力が不足しています。今治港(今治地区)大型フェリー岸壁の諸元: 延長 130m 水深 6.1m

瀬戸内海周辺を航行する大型フェリー

航路	大阪～東予	神戸～大分	新門司～東京	神戸～新門司など	神戸～新門司など
船名	おれんじ8	さんふらわあ ごーど・ぱーる	おーしゃん いーすと/うえすと	フェリー せつつ/すおう	フェリー きょうと/ふくおか
総トン数(GT)	9,975	11,178	11,114	15,188	9,788
全長/喫水(m)	156.0/5.0	165.5/6.0	166.0/6.37	189.0/6.65	167.0/6.0
要求される岸壁規模(全長/水深 m)	180/5.5	190/7.0	190/7.5	220/7.5	190/7.0
可否 今治地区	×(長さ)	×	×	×	×

船舶の緒元は船舶明細書(社)日本海運集会所に拠った。

4 フェリー寄港に向けた方針・効果

市民・企業・港湾管理者が一丸となって、フェリー寄港再開を目指し運航会社に働きかけます。「集荷」「創貨」「誘客」を柱とし、3者(市民・企業・港湾管理者)一体となったフェリー寄港に向けたハード・ソフトの政策展開

フェリーの寄港は、立場によってつぎの効果が期待されます。

- (港湾管理者)
  - ・港湾施設の利用による安定的な利用料収入
  - ・港本来の活力の回復
  - ・災害時の物資・人員輸送面での活用
- (運行会社)
  - ・利用客による運賃収入
  - ・中継地での燃料、水などの補給が可能
- (市民・地域企業)
  - ・ひと、ものの移動の選択肢、利便性が増加
  - ・周辺の飲食店、商店街の利用(売上)が向上
  - ・移動によって排出されるCO<sub>2</sub>の削減
  - ・長距離運転による過労の軽減
  - ・将来のトラック輸送の人手不足への対応
  - ・日々利用貨物の定時性確保による信頼性の向上

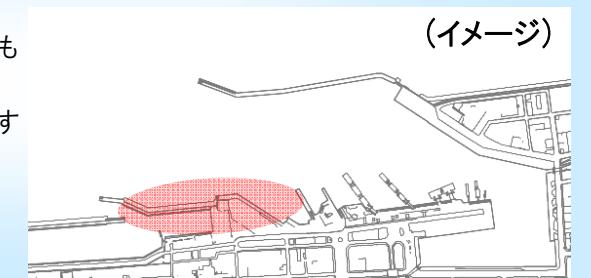
【温室効果ガス削減量の試算】

今治港～大阪港:  
 内航海運=238.9km; 38\*239≒9.1(kg)  
 陸路距離=353.0km; 153\*353≒54.0(kg)  
 ・貨物1tあたり45(kg)のCO<sub>2</sub>削減効果  
 ・年間170(万t)の貨物をフェリーで運ぶとき  
 ⇒ **76,500(t)CO<sub>2</sub>削減(今治市の1/4の世帯数から出るCO<sub>2</sub>排出量に相当)**



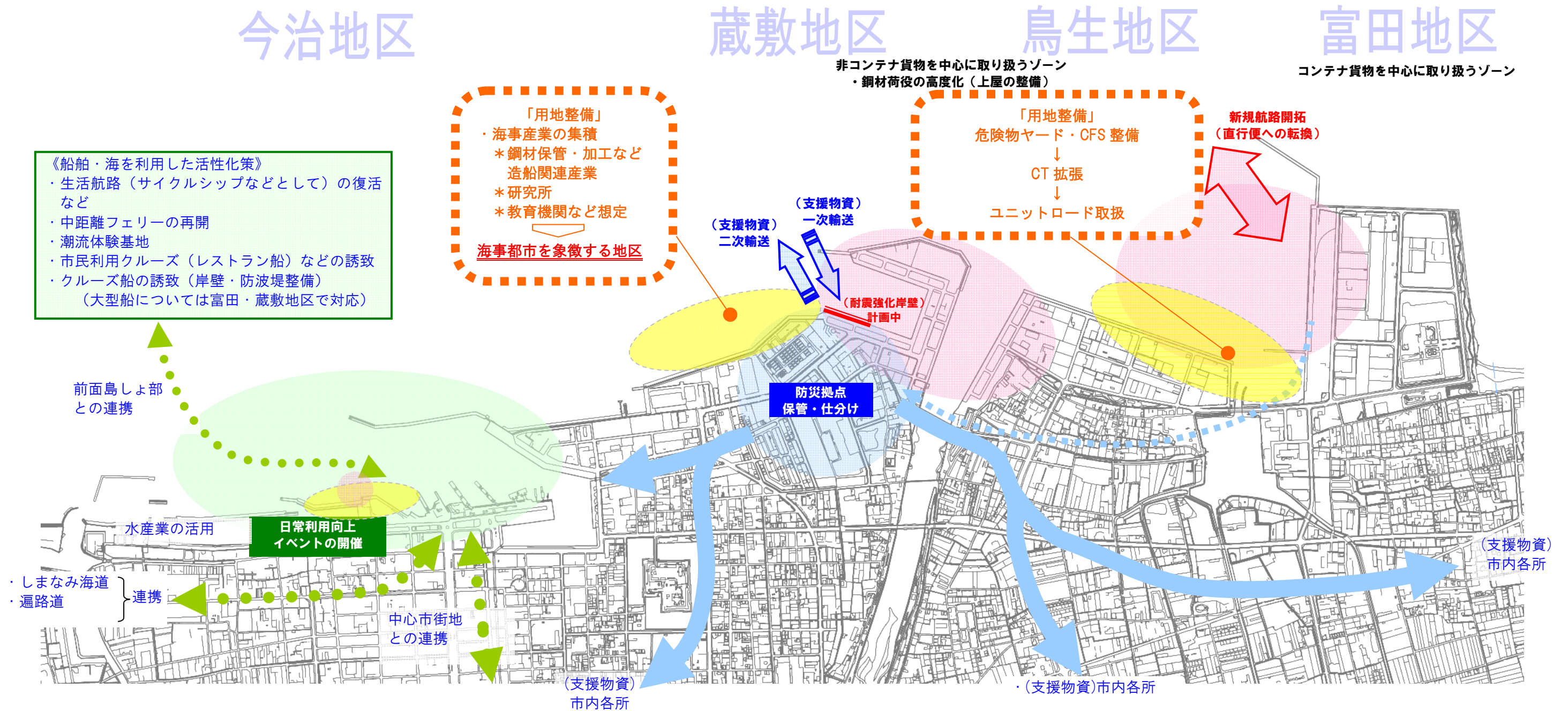
今治地区にはフェリー岸壁の整備が必要です。あわせて、不定期旅客船対応とすることを目指します。

- 関西～九州航路を航行している船型を参考に、クルーズも接岸可能な岸壁整備を検討します。
- 船舶停泊場所の静穏度を確保する防波堤整備を検討します
- 港口部で入港に支障がない施設配置を検討します
- 船舶利用に応じたふ頭規模を検討します



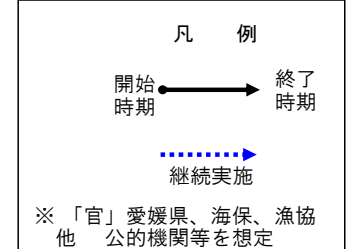
#### IV. ゾーニング(案)

地区名	主な機能	概要
今治	多様な人材が集積する持続可能な港づくりゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中距離フェリー・生活航路の復活、潮流体験船、食の体験などによる港の日常利用の回復</li> <li>●島々を繋ぐ船舶の往来による利用者の回復とイベントの開催による相乗効果によって港へ人の流れを誘導</li> </ul>
蔵敷	大規模地震に対応した安全・安心で信頼性の高い港づくりゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大規模災害に対する備えを継続的に講じ、災害リスクを低減</li> <li>●耐震強化岸壁を中心とした防災拠点の整備ならびに緊急輸送ネットワークを確立し、災害リスクを低減</li> </ul>
鳥生	地域産業を支援する四国一のサービス港づくりゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>●要請されている施設（コンテナ取扱スペース、上屋、施設の高度化など）を整備・改良し、物流活動の効率化および品質・顧客満足度の向上</li> <li>●新規航路の開拓やフェリーの寄港再開（今治地区）、関連事業所を集積し、他港との差別化</li> </ul>
富田		



8 行動計画（案）

主要施策				主要施策				主要施策						
施策内容		ハード / ソフト (H/S)	主体(案) 民 国 官 市	時間軸 実 短 中 長 施 中 期 期 期	施策内容		ハード / ソフト (H/S)	主体(案) 民 国 官 市	時間軸 実 短 中 長 施 中 期 期 期	施策内容		ハード / ソフト (H/S)	主体(案) 民 国 官 市	時間軸 実 短 中 長 施 中 期 期 期
<b>I. 多様な人材が集積する持続可能な港づくり</b>				<b>II. 地域産業を支援する四国一のサービス港づくり</b>				<b>III. 大規模地震に対応した安全・安心して信頼性が高い港づくり</b>						
<b>マネジメント</b>				<b>港湾物流機能の拡充</b>				<b>正確な情報発信</b>						
棧橋利用の再編、交通結節点としての機能強化	H	●	●	→	富田地区コンテナふ頭出入口の融通およびレイアウトの見直し	H/S	●	●	→	行動シナリオをルール化した適切な初動対応による被害の最小化	S	●	●	→
港湾利用と管理の集中化・効率化、既存ストックの有効活用	H/S	●	●	→	富田地区コンテナふ頭の拡張	H	●	●	→	訓練を通じてフォーマットの精査・記載方法の統一化	S	●	●	→
「みなと交流センター（仮称）」を中心とした情報発信	S	●	●	→	富田・鳥生地区でのユニットロードの取り扱い	H/S	●	●	→	港内各所にサイレンなど情報発信設備の整備	H	●	●	→
多島海景や船舶の往来などをゆったりと観賞できる港湾空間の提供	H	●	●	→	今治港のストックポイント化（CFS、耐震倉庫整備）	H	●	●	→	<b>地域防災計画の具体化・見える化</b>				
今治産水産物を消費者との距離を縮め提供できる場の創出	H/S	●	●	→	富田地区に危険物蔵置スペースの確保	H/S	●	●	→	リスクおよび行政・企業の防災計画の諸元の特定化	S	●	●	→
市民の主体的な関与や交流の持続に向けた人を中心とした港湾空間の創出	H/S	●	●	→	蔵敷地区に全天候型バースおよび上屋の整備	H	●	●	→	今治圏域の防災拠点を構成する候補施設の提案	S	●	●	→
<b>日常利用の向上とイベントの上乗せ</b>				<b>地域産業の競争力向上</b>				<b>緊急輸送路候補の提案</b>						
航路の復活による日常利用の向上				→	コンテナ定期航路の見直しおよび中国・東南アジア方面へ直行便の就航	S	●	●	→	港湾特性を鑑みた緊急物資海上輸送ネットワーク案とシナリオの提示	S	●	●	→
集荷・誘客による中距離フェリー寄港の再開	H/S	●	●	→	今治地区に中距離フェリー寄港再開（Iに掲載）				→	島しょ部における冗長化案（1島2港または2施設の対策）の提示	S	●	●	→
休廃止された航路をサイクルシップなど新たなかたちでの再開	S	●	●	→	岸壁別の取扱貨物品目の見直しおよび港湾背後の配置替えによる関連企業の集積	H/S	●	●	→	地域防災計画の具体化・見える化の推進に向けたマップの提示	S	●	●	→
潮流体験基地としての活用	S	●	●	→	海事産業など港を活用する産業の集積するための新たな用地整備	H	●	●	→	<b>協定の締結</b>				
クルーズ船の誘致による「ときめき」の創出				→	研究・開発拠点として、産業クラスターの確立・推進				→	防災対策（ハード）の無力化防止に向けた協定の提案	S	●	●	→
瀬戸内地域の魅力と今治市の特性を積極的に発信	S	●	●	→	住・教育環境を整え、地場産業に関係する研究機関・企業の誘致	H/S	●	●	→	今治港港運協会との協定に向けた支援	S	●	●	→
今治ならではのオプションツアーの考案・実施	S	●	●	→	教育・研究・産業が連携、研究・開発拠点の集積	S	●	●	→	広域的な災害支援体制（瀬戸内海の路ネットワークなど）の構築に向けた活動	S	●	●	→
誰もが楽しめるランチ・ディナークルーズの誘致	S	●	●	→	企業競争強化に繋がるインセンティブ制度の拡充	S	●	●	→	<b>施設の性能状況、重要度の把握</b>				
ライフスタイルに組み込まれる空間・仕組みの提供 歴史的な構造物などを活かし、今治港の価値向上に取組む	H/S	●	●	→	<b>今治港の強みを活かす</b>				蔵敷地区での耐震強化岸壁完成までの対策として、富田岸壁の暫定的位置付け					
今治港背後空間でのイベント開催	S	●	●	→	地場のフォワードナー育成を目指した支援	S	●	●	→	富田岸壁における荷役クレーンの免震化および電源の冗長化	H	●	●	→
「瀬戸内しまのわ2014」を契機とし、連携して持続できるソフトの開発	S	●	●	→	利用者の目線に立った柔軟で機敏な対応	S	●	●	→	港湾および企業活動早期再開の支援のための復興プログラム（港湾BCPI）の策定	S	●	●	→
今治版MICE振興（港を核としたMICEの実現）	H/S	●	●	→	利用者と管理者の対話を継続、双方によるポートセールスや外部への情報発信	S	●	●	→	<b>適切な港湾管理体制</b>				
<b>リノベーション</b>								津波・高潮など海面異常時における二次被害防止に向けたプレジャーの放置艇対策						
市街地再生協議会や多様な人材と連携・協働し、より利用しやすい水際空間の施設運営	S	●	●	→										
<b>役割分担の最適化</b>														
官民共同で法人格を持った組織の整備による新たな担い手の育成	S	●	●	→										
公益性が高い施策は行政が担当、収益性が高い施策は民間のノウハウを活用	S	●	●	→										
情報発信ツールとして、行政は「海の駅」や「みなとオアシス」制度、民間はSNSをそれぞれ活用	S	●	●	→										



## 9 ビジョン実現に向けての留意点

### しまなみ海道の活用

しまなみ海道が開通して、15 年を迎えようとしています。その間、しまなみ海道が今治港へもたらした影響は大きく、今治港の利用者は大幅に減少しました。こうした衰退傾向から今治港が抜け出すためには、港を基点とした観光のあり方の検証・視点の変革なしには難しいと考えます。瀬戸内の観光といえば、船が不可欠です。今後は、この2つの社会資本がお互いの持てる特徴を認識し、連携・活用を図りながら共存できる仕組みを構築していくことが求められます。

### 国の重要施策

今治港は、約 35 年間、韓国釜山航路を大切にしてきました。一方国では、わが国の港湾の競争力の強化などを図るため、「国際戦略港湾」を重要施策に掲げています。このように大きく変化する時代の潮流を見据えながら、今治港では、オールジャパンによる物流システムの最適化と企業の SCM<sup>※30</sup>（サプライチェーン・マネジメント）に答えられる取り組みが求められます。

### 物流・生産体系の変化

わが国は、TPP<sup>※31</sup> 参加への協議を開始しました。これにより、今後、物流・生産拠点の姿が大きく変化すると予想されます。今治港では、雇用や地場企業流出防止に向けた対策が求められます。

### 企業誘致

瀬戸内に面する重要港湾のなかには、背後企業による港湾利用の増加に伴って港湾施設機能の拡充を行い、これを好循環サイクルの起点にして近隣港からの集荷へと繋げている港湾も見受けられます。今治港において同サイクルを構築するためには、ポートセールスなどによる集荷活動と併せて港を利用する企業の誘致が重要だと考えられます。企業誘致に向け、自然災害に対するリスクの低減、エネルギーの安定供給、住宅・医療・教育といった住環境の整備を市全体で取り組むことが求められます。

### 災害対策

災害リスク低減には、自然災害による影響の大きさを小さくする管理手法が必要であり、災害に対する備えが急務とされています。災害の備えとしては、施設整備による防災対策が必要不可欠となりますが、主に3つの減災対策「災害教育・避難訓練」、「マニュアルの作成・整理・見直しによる標準化の徹底」、「人員配置・手順・ルール作成による運用の改善」を講じることで、要求されるレベルの効果を発揮します。災害対策では、地域特性を考慮したハード・ソフト対策を両輪とした、被害の最小化が求められています。

※30 自社内あるいは取引先との間で受発注や在庫、販売、物流などの情報を共有し、原材料や部材、製品の流通の全体最適を図る管理手法。

※31 日本・米国を中心とした環太平洋地域による経済連携協定。

## 港湾計画の変更

今治港港湾計画は、平成 11 年に策定され目標年次を平成 20 年代前半としています。本委員会により、今治港ビジョン・デザインは策定されましたが、今後現場に反映していくためには港湾計画の変更が必要となります。港湾管理者には、地域の要請に的確に応えられるよう変更時期の適切な判断が求められます。

## 投資効果の検証

事業実施にあたっては、需要の動向や費用対効果を検証し、優先順位を見極めながら整備することが求められます。

## 対話の継続

昨今の社会情勢の変化の振れ幅は大きく、しかもスピーディです。そのため、全体的なトレンドの把握は非常に難しく、今後何をするのが正解なのか分からない時代といえます。こうした時代に対応していくためには、繰り返し検証していくことが大切です。関係者ならびに今回本検討にご協力賜りました方々との対話を長く継続し、そして深く関わっていただき、今治港への愛着を抱きながらPDCA<sup>※32</sup>を回し将来ビジョンの見直しを行っていくことが求められます。

-----  
※32 Plan、Do、Check、Actionの頭文字を揃えたもので、計画→実施→検証→改善の流れを次の計画に活かしていくプロセスのこと。

## おわりに

---

今治港の関係者の皆様がもう一度港の将来をじっくりと見据え本当に必要な整備、施策を確実にスピード感を持って実施し今治港の再興が実現することを望んでいます。

みなと再生事業が始まり、建設される施設内外での活用方法が検討されるなど港への想いが強まっている今、今治港へ抱く想いを深化させ、この提言も活用頂きながら、可能性という様々な種から芽を出すときです。

最後になりましたが、今治港の将来像について熱い想いで臨んでいただいた委員の皆様方に心から感謝申し上げます。