



IMABARI PORT

重要港湾 今治港

2026



CONTENTS

- ① 目次
- ③ みなと・まちの歴史
- ⑤ 今治港の概要
- ⑨ 今治港の港勢
- ⑪ 四国の中核を担うコンテナふ頭
- ⑬ 世界に広がるコンテナ航路
- ⑮ 交流のみなと
- ⑯ 今治港港湾計画の概要
- ⑰ 今治港港湾計画図
- ⑲ 今治港のあゆみ
- ⑳ 港湾マップ



ごあいさつ

Greeting

今治港は瀬戸内海のほぼ中央に位置し、「瀬戸内のクロスポイント」とも言える立地的な特性を生かし、古くから海上交通の要衝として栄えてまいりました。1922年に四国初の開港場として指定を受け、開港から100年が経過した現在においても、国内外の海上輸送の物流拠点として地域の発展に欠くことのできない役割を果たしております。

現在、内・外貿合わせて週5便のコンテナ定期航路が就航する国際物流ターミナルである富田地区では、ガントリークレーンをはじめとする荷役機械の整備に取り組み、荷役の安定化促進・物流の効率化を図っております。また、国内物流ターミナルである蔵敷・鳥生地区では、災害時における人や緊急物資の安全な輸送を確保し、市内の経済活動を支える物流機能を維持するため、既存岸壁の耐震強化を進めております。

一方、再開港を終えた今治地区では、中心市街地の賑わいを創出する『交流のみなと』としての役割を担っており、2025年には本市初となる外国クルーズ船が寄港しました。加えて、持続可能な港づくりを目指し、NPO法人との協働によりブルーカーボン生態系の活用に向けた取り組みを進めているところです。

今後とも港湾利用者や地域の要請を確実に捉えながら一層の発展に努めてまいりますので、皆さまにはより一層のご支援ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

今治市長 徳永 繁樹

Greeting

The Port of Imabari, located in almost the center of the Seto Inland Sea, has long flourished as a key point of maritime transportation. The Port takes full advantage of its location at the "Crossing Point of the Seto Inland Sea." Imabari Port was the first port established in the Shikoku region in 1922. And even now, 100 years later, the port plays an indispensable role in the development of the region as a logistics hub for domestic and international maritime transportation.

The Tomita area is an international logistics terminal with five regular weekly container service routes for both domestic and international trade. Currently, the Tomita area is working to improve its gantry cranes and other cargo handling machinery to promote more stable cargo handling and improve logistics efficiency. In the Kurashiki-Toryu areas, where there are domestic distribution terminals, seismic strengthening of the existing wharves is underway to ensure the safe transport of people and emergency supplies in the event of a disaster. This will also serve to maintain logistics functions that support economic activities in the city.

In recent years, the Imabari area, where redevelopment has been completed, serves as a "hub for interaction", fostering vibrancy in the city center. In 2025, the city welcomed its first-ever foreign cruise ship, marking a memorable milestone. In the Imabari area, where redevelopment has been completed, we are working to create a bustling hub at the front area of the central city, where the area plays a key role as a "port of exchange". In addition, with the aim of creating a sustainable port, we are working with a non-profit organization to utilize the blue carbon ecosystem.

We will continue to make efforts for further development, while ensuring that we meet the needs of port users and the local community. We would appreciate your further support and cooperation.

Shigeki Tokunaga - Mayor of Imabari City



太平記に「今張の湊に舟をそろへ」云々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ることは、地形上今治が港を生命として発展することを約束されていたと言えるであろう。

旧今治港の起源は、慶長 5 年藤堂高虎公が関ヶ原の戦功により、20 万 3 千石をもってこの地に築城し、城下町今治を建設、その城の北隅に舟入船頭町を築造したことにさかのぼる。天保 2 年、御用係郡奉行堀江七太夫正義により防波堤が築造されこの地を天保山と呼び、今なおその名をとどめている。

ところで、本港は明治初年までは小舟の出入する一小港に過ぎなかったが、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った。当時は施設不備のためこれらの船舶は沖に碇繋して、はしけ舟にて貨物の積み降ろしをしなければならない状況であった。

大正 3 年今治町で港湾修築を計画、大正 9 年市制施行と共に今治市の事業として継承、最も急を要する東防波堤の築造に着工した。翌大正 10 年には重要港湾に指定され、続いて同 11 年には開港場の指定を受け、神戸税関今治税関支署の設置を見るに至った。そして、大正 12 年から 9 年間の継続事業として、国の直接施工により港湾の拡大改修が行われ、現在の観光港に近いものとなった。

以来、本港は愛媛県を代表する港湾として港勢も進展し、昭和 14 年には入港船舶 30,748 隻、その総トン数は 1,937,569GT、海上出入貨物 1,201,572 トンに達し、戦前最高を現出したが、戦後の変動期にあつては、当地方が繊維を中心とする産業であったためと戦後中国貿易の再開が見送られたため、港勢も一時挫折の姿となった。

しかも、戦後はこれという目ばしい港湾改良工事が行われず、港形も狭隘で僅かに 3,000 トン級 1 バースの他は機帆船のみが対象であり、市街は港周辺に延び臨港地区は利用し尽された形となった。

昭和 26 年 1 月港湾法に基づく重要港湾の指定を受け、昭和 27 年 11 月今治市が管理することを認可されたほか、阪神、関門を結ぶ瀬戸内海本航路の安全宣言に引き続き、昭和 27 年 2 月今治港の安全宣言が告示され開港場今治港の本態に復帰した。

本港は背後地に綿糸紡績、タオル、広巾織物、縫製品などの繊維産業と造船業や関連産業の著しく発達した工業地帯を有し、そのための原材料と製品の移出入を中継する商港として、また瀬戸内海国立公園を擁する観光港としてはなかなか脚光を浴びた。

また、昭和 30 年 12 月植物防疫港に指定され、農産物の輸入港としてその将来の躍進が期待された。さらに昭和 37 年 5 月、植物防疫法による木材輸入港に指定された。次いで、港則法により波止浜港の港域編入が告示され、昭和 37 年 7 月から施行されることになった。

カーフェリー時代の幕開け昭和 34 年に、民営では全国で初めて今治、三原を結ぶカーフェリーが就航して以来、昭和 45 年島しょ部航路、昭和 47 年神戸航路、昭和 51 年大島（下田水）航路の各施設が完備した。

海上交通もスピード化が要求され、昭和 39 年尾道航路に水中翼船が就航して以来、ほとんどの航路に高速艇が就航するに至った。

一方、昭和 30 年代後半には、船舶の大型化と貨物量や乗降客の急激な増大に伴って、港内が狭隘となり取扱貨物の荷さばきに支障をきたすため、港湾施設の緊急な拡張整備が必要となり、昭和 45 年港湾区域の拡張が認可され、続いて蒼社川河口の蔵敷地区に貨客分離を目指した貨物専用港の建設に着手、昭和 55 年にすべての施設が完成した。

また、港湾施設の整備に並行して、蔵敷・鳥生地区に都市再開発などの用地造成を行い港湾機能施設も完備した。さらに、昭和 50 年代後半の船舶の大型化、貨物のコンテナ化など流通の大きな変化に対応するために、昭和 59 年 8 月に今治港湾計画を改訂し（同 12 月一部変更）富田地区に新新港湾の建設を計画、昭和 61 年 8 月に港湾区域の変更が認可され、翌 62 年 4 月から工事に着手した。

そして、平成 7 年 6 月に富田地区埋立しゅん工認可、コンテナ専用バースと 3 万トン級の船が接岸できる外貿ふ頭が 7 月に供用を開始した。平成 8 年 10 月には、四国で最初のガントリークレーンが設置され、コンテナ荷役の効率化が図られた。

それと同時に貨物のコンテナ化は今治港においてもますます進み、平成 4 年 6 月に四国では最初の日韓定期コンテナ航路が開港され、その後も便数の拡充が図られている。

他方、旅客航路については、平成 11 年に西瀬戸自動車道（しまなみ海道）が部分開通、また、平成 18 年に全線開通すると、航路の再編が進み、今治地区を取り巻く環境は大きく変化することとなった。

そのため、「交通」の港から「交流」の港を基本コンセプトとして、港を『海事都市 今治』に相応しい海の玄関口として整備するため、今治地区の再生事業を推進することとなった。平成 27 年 12 月にはその中核を担う施設として「みなと交流センター」が竣工し、市民や来訪者が憩い集うことのできる賑わい創出空間の実現に向け現在も周辺施設の整備が進んでいる。

令和 4 年 2 月に開港 100 周年を迎えた今治港では、令和 5 年 5 月にガントリークレーンの世代交代を行うなどこれからの 100 年をしっかりと見据えながら、新たなステージへと果敢に挑戦を続けている。

Imabari is closely linked to the port history and its name first appeared in the Taiheiki, a 14th century war tale. The original port was built in 1600 by Takatora Todo for the victory of the Battle of Sekigahara. When he built Imabari castle, he built a boatmen's town in the north corner. During the Edo Period, the port had hardships in spite of growing demand.

Recently, however, the port has been prosperous thanks to local industries, especially textile, towel, shipbuilding and their related businesses. Expansion projects and construction have never stopped.

Imabari is geographically a natural port and was considered an important location for trade, quarantine, tourism and various other purposes.

In 1922, the Imabari Branch Office of Kobe Customs was set up, and in 1930 the port recorded peak demand. But after the World War, the port area was not successfully developed, partly because the city heavily relied on the textile industry, and partly because trade between China had stopped.

In 1952, the port was revived and played an important role as a tourist port for the Seto-Inland Sea National Park. In 1955, the port was designated as a plant quarantine center and the import of agricultural products began, followed by lumber imports a few years later.

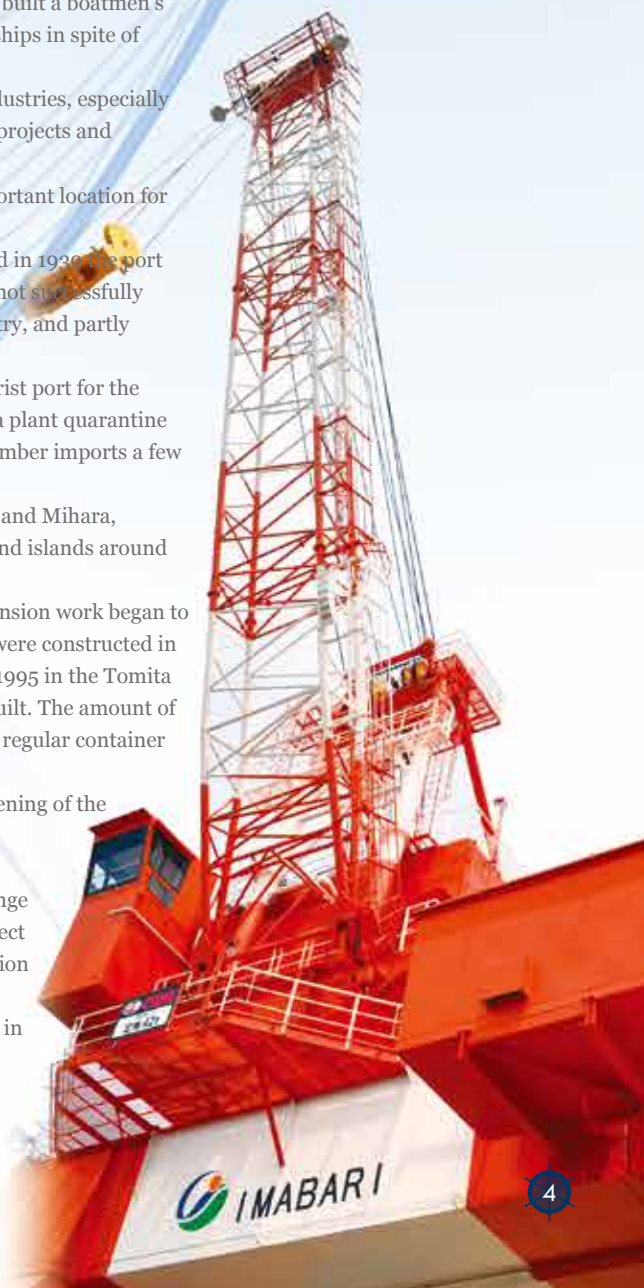
Japan's first private car ferry service began in 1959 linking Imabari and Mihara, Hiroshima. Additional routes were added, connecting major ports and islands around the area as ferries and hydrofoils were replaced by high-speed craft.

As business opportunities increased in the early 1960s, further expansion work began to meet the demand. New port facilities, including a freighters wharf, were constructed in the Kurashiki and Toryu areas of Imabari throughout the 1970s. In 1995 in the Tomita Area, an exclusive container berth and a 30,000t. class wharf was built. The amount of container trade had increased drastically, and the first Japan-Korea regular container service started in June 1992.

Regarding passenger service, routes were reorganized due to the opening of the Shimanami Kaido (Sea Route), and as a result, the business environment of Imabari has drastically changed.

Subsequently, with the new concept of the port as a 'place for exchange activities' rather than a 'place for distribution', a revitalization project of the Imabari area has been promoted, which included the completion of the 'Minato Exchange Center' in December 2015.

Imabari Port, which celebrated the 100th anniversary of its opening in February 2022, is boldly taking on the challenge of entering a new stage, with an eye on the next 100 years, including a generational change of gantry cranes in May 2023.





今治地区
Imabari Area

今治港
Imabari Port

蔵敷地区
Kurashiki Area

鳥生地区
Toryu Area

富田地区
Tomita Area

港湾の位置

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、九州及び阪神のほぼ中心に位置する、瀬戸内海の本航路に接した重要港湾です。背後は蒼社川の下流域に開けた今治平野を控え、前面には日本三大急潮の一つ来島海峡があります。

港湾区域

許可年月日 昭和61年8月21日

大浜潮流信号所(北緯34度05分12秒、東経132度59分38秒)から120度3,200メートルの地点まで引いた線、同地点から148度3,110メートルの地点まで引いた線、同地点から231度引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに蒼社川東門橋下流の河川水面。ただし、漁港法の規定により指定された大浜漁港の区域を除きます。(面積616ha)

法 令	指 定 状 況	指 定 年 月 日
関税法	開港	大正11年 2月10日
港則法	適用港湾、特定港	昭和23年 7月16日
港湾法	重要港湾	昭和26年 1月19日
港湾運送事業法	適用港湾、三種港	昭和26年 6月14日
出入国管理法	出入国港	昭和27年 7月31日
植物防疫法	植物防疫港	昭和30年12月14日
植物防疫法	木材輸入港	昭和37年 5月15日
公有水面埋立法	乙号港湾	平成 2年 4月 2日
検疫法	無線検疫対象港	平成 8年11月 1日
家畜伝染病予防法	稲わら等輸入港	平成12年12月28日

今治地区

今治港(今治地区)は、四国初の開港場となった最も歴史の古い地区で、現在では、芸予の島々を結ぶフェリー・高速船が就航しているほか、海の駅としても利用されています。2023年にはクルーズ船を誘致していくため、今治地区埠頭保安規程を策定しました。

Imabari Port, Imabari Area, is the most historical open port in Shikoku. Small ferries and speedboats for Geiyo islands go into services here. Imabari port is also used as Umi-no-eki or designated sea station. In order to attract cruise ships in 2023, we have formulated the Imabari District Wharf Security Regulations.



蔵敷・鳥生地区

今治港(蔵敷・鳥生地区)は、主に内国貿易の貨物専用港で、鋼材やセメント、砂利・砂などを取り扱っています。

Imabari Port, Kurashiki and Toryu Area, is mainly for the domestic cargos, such as steel products, cement, gravel, sand and so on.



富田地区

今治港(富田地区)は、平成7年に供用開始した国際物流ターミナルで、-12m岸壁と-10m岸壁を備え、コンテナ貨物や石膏(バルク貨物)を取り扱っています。

Imabari Port, Tomita Area, is an international logistics terminal brought into service in 1995 and has a 12-meter and a 10-meter quay. It mainly deals container cargos and bulk cargos.





今治市では、物流ニーズの高度化と多様化に対応するため、港湾や幹線道路網の整備を積極的に推進し、海陸一貫複合輸送の展開による効率化と流通コストの低減化に取り組んでいます。

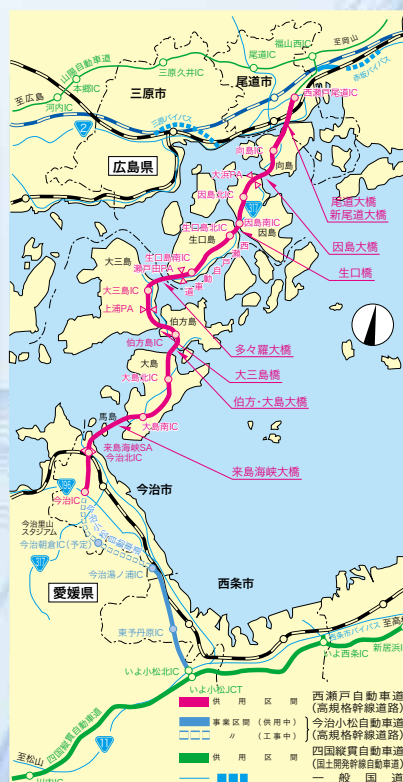
現在、西瀬戸自動車道や今治小松自動車道などの高速道路網の整備と連携して、港湾の物流機能の整備と拡充を図ることにより、今治港が中・四国の物流拠点として、更に発展するよう努めています。

In order to address continuing development and diversification of distribution requirements, Imabari City is striving to establish an efficient system for consistent integrated transportation and distribution over land and sea, with a major focus on distribution cost reduction.

We are actively moving ahead on port and highway system development. We have been making all effort for the Imabari Port to expand, to be the key distribution base in the Chugoku and Shikoku regions, through the development and expansion of port distribution facilities, together with the expressway systems, such as Nishi Seto and Imabari-Komatsu Expressways.

物流の核となる中・四国高速道路網

Key Component of Local Distribution Network



港湾施設の現況

1 水域施設（大型船舶泊地）

（管理者：今治市）

種 別	被覆物名称	泊地面積 (㎡)	水深別内訳 (m)		
			-1.0m～-7.5m未満	-7.5m～-9.0m未満	-9.0m以上
被覆内	大型船舶泊地 東防波堤 片原町地先護岸	84,000		84,000	
	大型フェリー泊地 東防波堤 大型フェリー岸壁	15,000	15,000		
	蔵敷大型船舶泊地 蔵敷防波堤 蔵敷岸壁	56,500	6,300	13,300	36,900
被覆外	鳥生大型船舶泊地	56,000	56,000		
	富田大型船舶泊地①	121,000			121,000
	富田大型船舶泊地②	58,000			58,000
計		390,500	77,300	97,300	215,900

（小型船舶泊地）

（管理者：今治市）

泊地名	被覆水域		
	所在地	泊地面積(㎡)	水深(m)
内港船溜	恵美須町地先	30,200	-3.0
浅川船溜	大新田町地先	24,000	-1.5
美保町船溜	美保町地先	40,000	-2.5
美保町船溜	美保町地先	5,000	-1.5
中・小型フェリー泊地	片原町地先	4,500	-4.0
天保山泊地	天保山町地先	5,000	-2.0
蔵敷小型船舶泊地	天保山町地先	10,000	-4.0
富田物揚場泊地	富田新港1丁目地先	21,000	-4.0
計		139,700	

2 外郭施設

（管理者：今治市）

名 称	延長(m)	構 造	
		様 式	主要用材
東防波堤	497	混成堤	ケーソン
美保町第1防波堤	269	混成堤	捨石・消波ブロック
美保町第2防波堤	456	混成堤	捨石・消波ブロック
北浜第1防波堤	200	重力式特殊防波堤	直立消波函塊
第2北浜防波堤	60	直立堤	直立消波函塊
浅川南防波堤	16	傾斜堤	捨石
浅川第1～3防波堤	125	混成堤	ケーソン
天保山防波堤	40	混成堤	コンクリートブロック
蔵敷防波堤	110	混成堤	ケーソン
富田第1防波堤	496	重力式特殊防波堤	スリットケーソン
富田第2防波堤	140	重力式特殊防波堤	直立消波函塊

3 係留施設（大型船係留施設）

（管理者：今治市）

地区名	名 称	公専別	水深(m)	延長(m)	バース数	対象船型
今 治	天保山岸壁	公	-5.5	100	1	2,000G/T
	大型フェリー岸壁	公	-6.1	130	1	10,000G/T
蔵 敷	蔵敷岸壁①(耐震強化岸壁)	公	-9.0	165	1	10,000D/W
	蔵敷岸壁②	公	-7.5	130	1	5,000D/W
	蔵敷岸壁③	公	-5.5	180	2	2,000D/W
	蔵敷岸壁④	公	-5.5	270	3	2,000D/W
鳥 生	鳥生岸壁①	公	-5.5	180	2	2,000D/W
	鳥生岸壁②	公	-5.5	180	2	2,000D/W
富 田	富田岸壁①	公	-12.0	240	1	30,000D/W
	富田岸壁②	公	-10.0	185	1	15,000D/W

（小型船舶係留施設）

（管理者：今治市）

地区名	名 称	管理者	水深(m)	延長(m)	対象船型
今 治	税関桟橋	今治市	-3.0	20	25G/T
	保安庁桟橋	今治海上保安部	-3.0	72	25G/T
	保安庁桟橋	今治海上保安部	-3.0	60	100G/T
	第1桟橋	今治市	-5.5	198	3,000G/T
	第2桟橋	今治市	-3.0	176	300G/T
	第3桟橋	今治市	-3.0	92	500G/T
	片原町物揚場	今治市	-1.5	53	5G/T
	小型フェリー物揚場	今治市	-4.0	60	600G/T
	内港物揚場	今治市	-3.0	562	500G/T
	浅川物揚場	今治市	-1.5	213	10G/T
	浅川物揚場	今治市	+1.0	286	100G/T
	天保山物揚場	今治市	-2.0	85	20G/T
	美保町物揚場	今治市	-2.5	530	5G/T
	中型フェリー物揚場	今治市	-4.0	137	700G/T
	片原町物揚場	今治市	-1.5	60	3G/T
	内港物揚場	今治市	-4.0	455	500G/T
	天保山物揚場	今治市	-4.0	137	500G/T
	北浜船揚場	今治市	-2.5	71	5G/T
	北浜物揚場	今治市	-2.5	360	5G/T
蔵 敷	蔵敷物揚場	今治市	-4.0	300	500G/T
富 田	喜田村物揚場	今治市	-2.1	173	20G/T
	富田物揚場	今治市	-4.0	100	-

4 荷さばき施設・保管理施設（上屋）

地区名	管理者	名 称	種類	棟数	総床面積 (㎡)	構造様式		主要取扱貨物
						主要用材	階数	
蔵敷	今治市	蔵敷上屋1号	営業用	1	990	鉄骨	平屋	綿糸・雑貨
	今治市	蔵敷上屋2号	営業用	1	660	鉄骨	平屋	鋼材
	今治市	蔵敷上屋3号	営業用	1	990	鉄骨	平屋	鋼材

（倉庫）

地区名	管理者	名 称	種類	棟数	総床面積 (㎡)	構造様式		主要取扱貨物
						主要用材	階数	
今治	一宮運輸株	天保山倉庫	専用	1	202	鉄骨コンクリート	平屋	雑貨
	一宮運輸株	天保山倉庫	専用	1	324	鉄骨コンクリート	平屋	食糧
蔵敷	太平洋セメント株	セメントサイロ	専用	1	346	鉄骨コンクリート	-	セメント

（荷役機械）

地区名	管理者	名 称	台数	能力(つり下げ荷重など)
富田	今治市	ガントリークレーン	1	コンテナ35.6t 重量物40t
		ジブクレーン	1	コンテナ32t 重量物42t
		コンテナ用リフト	1	4段積30.5t
		リーチスタッカー	1	5段積45t

（荷さばき地）

地区名	管理者	名 称	敷地面積(㎡)	主要取扱貨物
蔵敷	今治市	蔵敷荷さばき地	27,859	砂・鋼材
鳥生	今治市	鳥生荷さばき地	8,166	砂・鋼材
富田	今治市	富田荷さばき地	46,656	コンテナ

（野積場）

地区名	管理者	名 称	敷地面積(㎡)	主要取扱貨物
蔵敷	今治市	蔵敷野積場	27,863	鋼材
	今治市	蔵敷野積場	5,623	鋼材

（貯木場）

種 別	所在地	管理者	敷地面積(㎡)	最大貯能力(トン)
陸上	浅川	今治市	9,131	5,606
水面	浅川	今治市	9,524	13,200
	浅川	今治市	1,980	1,350
	喜田村	今治市	33,655	11,111

5 旅客施設

地区名	管理者	名 称	棟数	総床面積 (㎡)	構造様式	
					主要用材	階数
今治	今治市	みなと交流センター	1	3,300	鉄骨コンクリート	4階

6 船舶給水施設

所在地	管理者	種 類	数量	供給能力(トン/時間)
第1桟橋	今治市	営業用	1	30
第2桟橋	今治市	営業用	1	20
第3桟橋	今治市	営業用	1	4
小型フェリー物揚場	今治市	営業用	1	15
大型フェリー岸壁	内海曳船株	専用	1	100
蔵敷岸壁①	今治市	営業用	1	30
蔵敷岸壁④	今治市	営業用	1	10
鳥生岸壁⑦	今治市	営業用	1	30
富田岸壁①	今治市	営業用	1	50
富田岸壁②	今治市	営業用	1	50

種 別	単 位	使 用 料
係 船 料	係留1回総トン数1トンにつき24時間までごとに ①浮桟橋 ②岸壁 ③大型フェリー岸壁	ア)定期/1.6円 イ)不定期/3.4円 ア)定期/1.6円 イ)不定期/3.4円 ア)定期/3.1円 イ)不定期/ 4円
船 客 通 行 料	旅客 1人1回につき12歳以上 1人1回につき6歳以上12歳未満	2.1円 1円
貨 物 通 過 料	①貨物(②を除く)積降し1回ごと1トンにつき 一般貨物 砂、砂利等貨物 ②フェリー貨物である車両1台につき 大型車(全長8m以上) 中型車(全長5m以上8m未満) 小型車(全長5m未満) 2輪車(自転車を除く)	11円 16.4円 35.3円 23.5円 17.7円 5.9円
フェリー可動橋使用料	係留1回総トン数1トンにつき	1.2円
船 舶 給 水 料	給水1立方メートルにつき	393円
荷 役 機 械 使 用 料	①ジブクレーン(30分までごとに) ②ガントリークレーン(30分までごとに) ③コンテナ用リフト(30分までごとに)	9,830円 33,100円 6,400円
冷凍コンセント使用料	1時間までごとに	320.3円
屋外コンセント使用料	1口12時間までごとに	510円
水 道 設 備 使 用 料	1口12時間までごとに	510円
岸 壁 敷 使 用 料	一時使用 使用期間15日まで(1平方メートルにつき) 1日 使用期間16日以上1月以内 使用開始の日から(1平方メートルにつき) 1日 長期使用 使用開始の日から(1平方メートルにつき) 1日 使用開始の日から3日までは、使用料を徴収しない。4日以上引き続き使用する場合は、使用開始の日にさかのぼり使用延べ面積を計算して使用料を徴収する。	4.5円 9円 9円
荷 さ ば き 地 使 用 料	1平方メートルにつき 1日	3.8円
野 積 場 使 用 料	1平方メートルにつき 1日	3.4円
貯 木 場 使 用 料	①水面貯木 長期使用:龍登川(1平方メートルにつき) 1月 長期使用:浅川(1平方メートルにつき) 1月 一時使用:(1平方メートルにつき) 1日 ②陸上貯木 長期使用:(1平方メートルにつき) 1月 一時使用:(1平方メートルにつき) 1日	14.4円 8.8円 0.5円 15.1円 1円
危 険 物 置 場 使 用 料	1平方メートルにつき 1月	70.6円
上 屋 使 用 料	蔵敷上屋 長期使用(1平方メートルにつき) 1月 一時使用(1平方メートルにつき) 1日	590.1円 30.5円
駐 車 場 使 用 料	①フェリー駐車場(1平方メートルにつき) 1月 ②恵美須町駐車場 定期駐車(1台につき) 1月 ③今治港第1駐車場・今治港第2駐車場 (1)定期駐車(1台につき) 1月 (2)普通駐車 ア)駐車時間が2時間以内の場合 1台につき 1回30分までごとに イ)駐車時間が2時間を超える場合 1台につき 1回 駐車時間が24時間を超える場合は、24時間を超えるごとに1回の出庫があったものとする。	113.2円 6,440円 6,440円 100円(20分以内は無料) 500円
海のコンコース使用料	1平方メートルにつき 1日	3.4円
交流厚生用地使用料	1平方メートルにつき 1日	3.4円
売 店 使 用 料		市長が別に定める額
事 務 室 使 用 料		市長が別に定める額

備 考

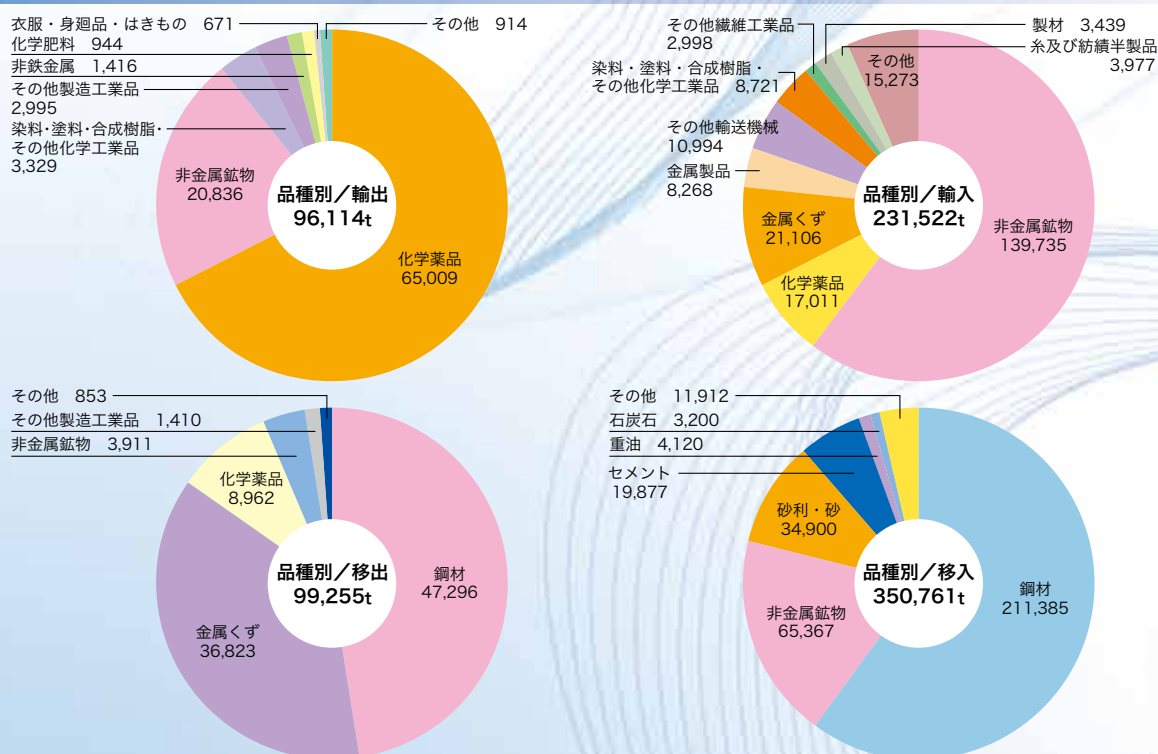
- ①この表にかかわらず、海難により、又は給水に限定して係留した船舶に係る係船料は、無料とする。
- ②この表にかかわらず、今治市に船籍を有する船舶に係る係船料は、定期の料金と同額とする。
- ③この表にかかわらず、船客の携帯する手荷物に係る貨物通過料については、無料とする。
- ④この表にかかわらず、定期券を有する者に係る船客通行料は、一般1月30回と、学生1月9回と、2輪車等の貨物通過料は1月25回と、それぞれみなして算定する。
- ⑤日又は月をもって定める期間の計算に当たっては、初日を算入する。
- ⑥期間の計算については、月を単位とするものにあつては、1月に満たない端数は1月とし、年を単位とするものにあつては、1年に満たない期間は月割計算(1月に満たない端数は、1月とする。)によるものとする。
- ⑦長さ、面積等の計算については、1メートルに満たない端数は1メートルと、1平方メートルに満たない端数は1平方メートルと、1トンに満たない端数は1トンと、それぞれみなして算定する。
- ⑧液体貨物については、トンキロリットルと読み替える。
- ⑨荷役機械を同一日に2回以上使用したときの荷役機械使用料については、それぞれの使用時間を合算して算定する。
- ⑩外航船舶に係る係船料、船客通行料、貨物通過料、フェリー可動橋使用料及び船舶給水料にあつては、この表により算出した額に110分の100を乗じて得た額とする。
- ⑪1件の使用料に1円未満の端数が生じたときは、その端数を切り捨てる。

令和6年 港勢

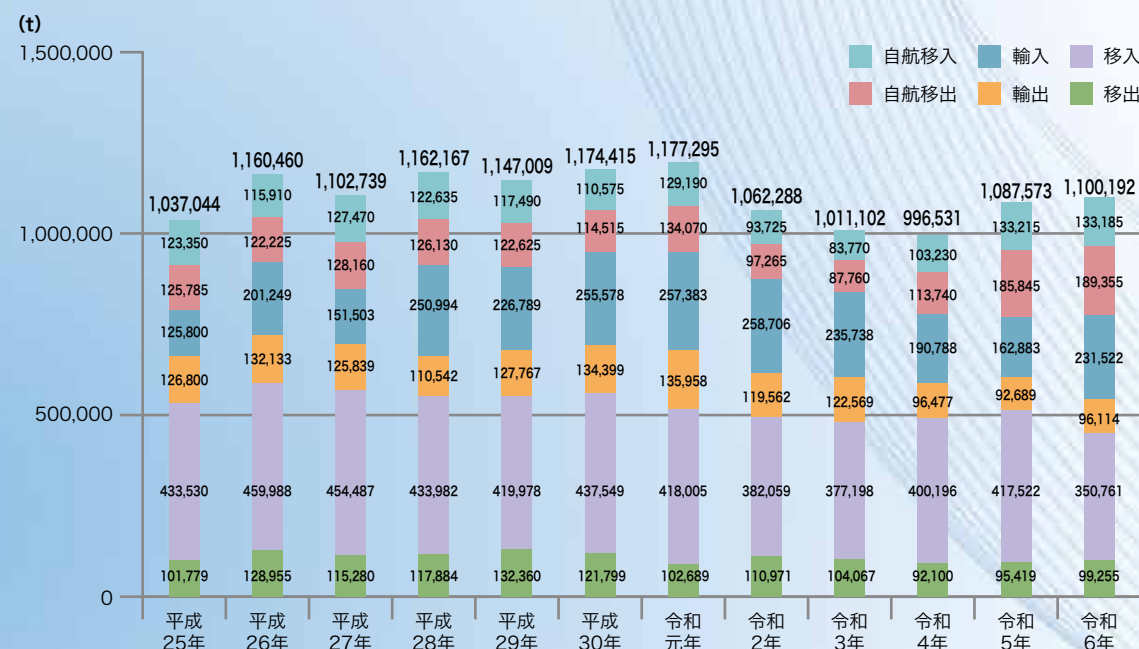
区 分	内 訳	令和6年
入 港 船 舶 隻 数	外 航 商 船	241
	内 航 商 船	7,848
	自 航	3,027
	そ の 他	4,456
	合 計	15,572
入 港 船 舶 総 ト ン 数	外 航 商 船	1,478,754
	内 航 商 船	509,821
	自 航	646,284
	そ の 他	526,201
	合 計	3,161,060
船 舶 乗 降 人 員	乗 船	45,953
	上 陸	46,140
	合 計	92,093
自 動 車 航 送 車 両 台 数	乗 船	8,312
	上 陸	7,695
	合 計	16,007

海上出入貨物トン数	区 分	令和6年	
		コンテナ貨物	その他貨物
	輸 出	96,114	0
	輸 入	91,787	139,735
	輸出入計	187,901	139,735
	移 出	14,725	84,530
	移 入	9,135	341,626
	移出入計	23,860	426,156
	自航移出	0	189,355
	自航移入	0	133,185
	自航移出入計	0	322,540

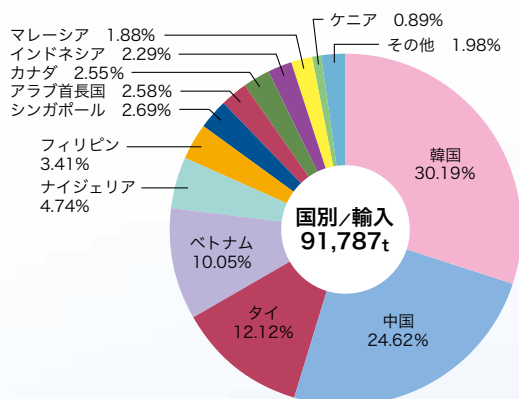
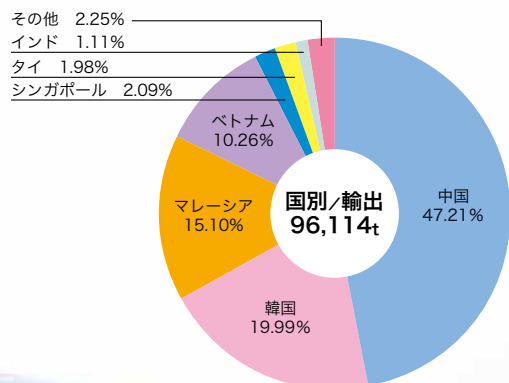
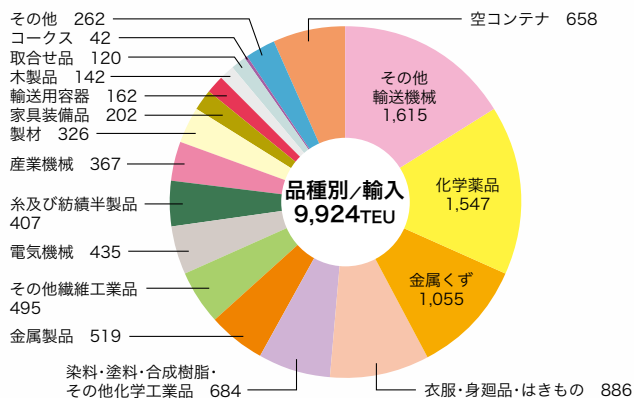
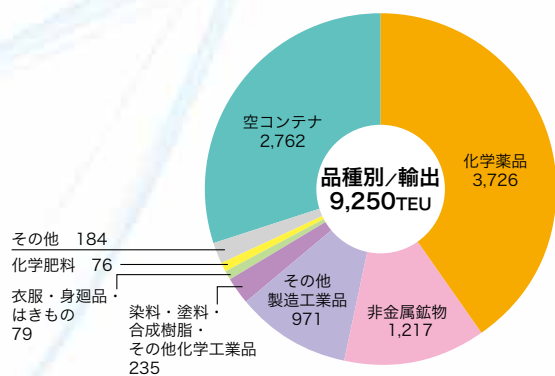
令和6年 取扱貨物量



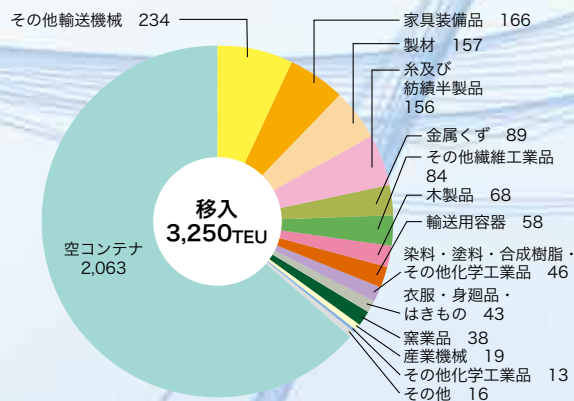
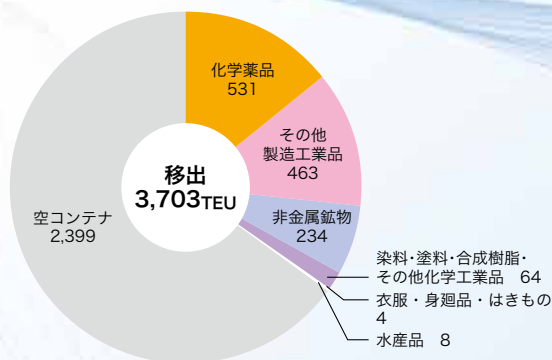
港湾取扱貨物量の推移



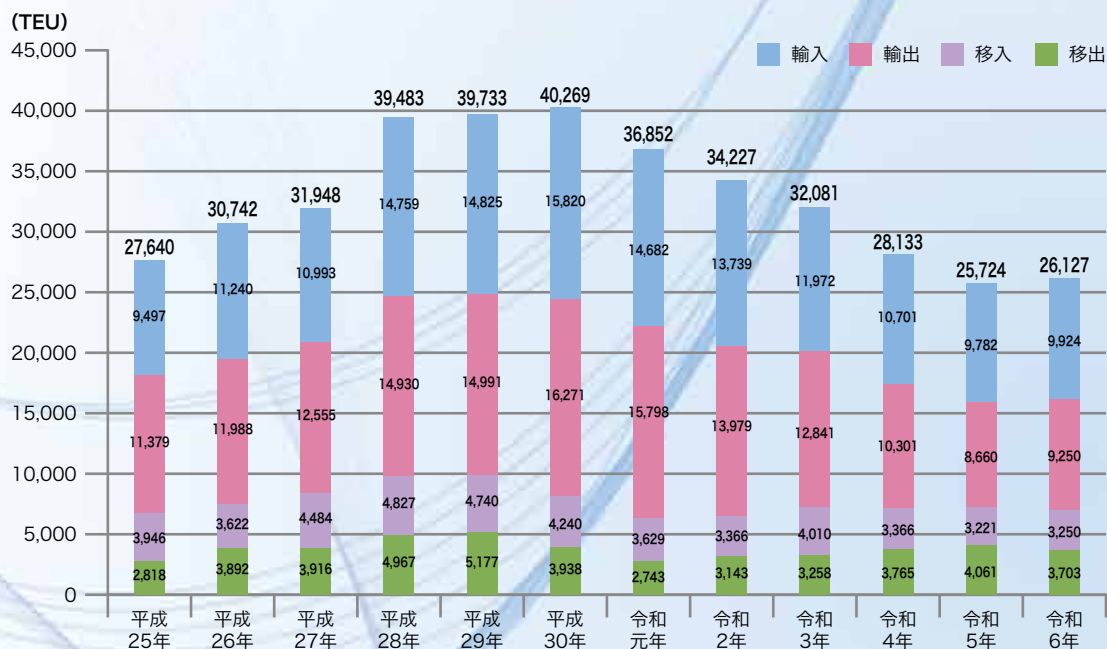
令和 6 年 コンテナ輸出／輸入



令和 6 年 コンテナ移出／移入



コンテナ取扱量の推移



富田ふ頭は、大型船舶や増加するコンテナ貨物などに対応するため、水深12m岸壁(延長240m)と水深10m岸壁(延長185m)の2バースが整備され、平成7年に供用を開始しました。

ふ頭の背後地には港湾関連企業をはじめ、貿易を通じて地域経済の発展を支える企業が数多く立地しています。

To accommodate large-sized ships and to increase container freight, two berths with docking access of 12m depth, length 240m and 10m depth, length 185m started service at Tomita Wharf in 1995.

A large number of companies to support development of the local economy through trade, including port and harbor facilities, are at the back of the wharf.



R5年5月供用開始
Installed in May 2023

ガントリークレーン Multipurpose Gantry Crane

クレーン形式	ローブトローリー式橋形クレーン		
定格荷重	コンテナ		35.6t (テレスコピック式スプレッド)
	ハッチカバー		35.6t (テレスコピック式スプレッド)
	重量物		40.0t (重量つりビーム下)
定格速度	巻上げ	高速 (無負荷)	120m / min
		低速 (全負荷)	50m / min
	横 行		150m / min
主要寸法	レールスパン		16.0m
	アウトリーチ (海側レール中心から海側へ)		36.0m (13列4段積)
	バックリーチ (陸側レール中心から陸側へ)		9.5m
	ポータル下面有効高さ		14.0m
	脚間有効幅		16.5m

ジブクレーン Jib Crane

クレーン形式	塔形ジブクレーン		
定格荷重	主 作	業半径	9.8~32.0m
		コンテナ	32t
	巻 荷	重 重	重量物 42t
定格速度	巻上げ 18~36m/min		
	起 伏 20.0m/min		
	旋 回 1rpm		



H23年8月設置
Installed in August 2011

コンテナ用リフト Container Lift

性 能	単 位	能 力
最大荷重	kg	4 段積 30500
揚高 (スプレッダ下)	mm	2300~12000
マスト傾斜角 (前-後)	度	3-5
上昇速度 (全負荷)	mm/s	230
走行速度 (前進/後進)	km/h km/h	30/30
最小旋回半径 (車体最外端)	mm	7950
登坂能力 (負荷 1.6km/h)	%	16.6



H30年6月購入
Purchased in June 2018

リーチスタッカー Reach Stacker

性 能	単 位	能 力
定格荷重 (1 段目 1 列/2 列/3 列)	kg	45000/31000/16000 -5段
ブーム角度 (上昇/下降)	度	59/0
ブーム上昇速度 (負荷時)	mm/s	240
走行速度 (前進/後進)	km/h km/h	27/19
最小回転半径 (車体)	mm	8600
登坂能力	%	19

※R8年1台増設予定



R7年6月購入
Purchased in June 2025

冷凍コンセント Freezer outlet

電 圧	口 数
440V	30
220V	30



H7.H15年設置
Installed in 1995 and 2003

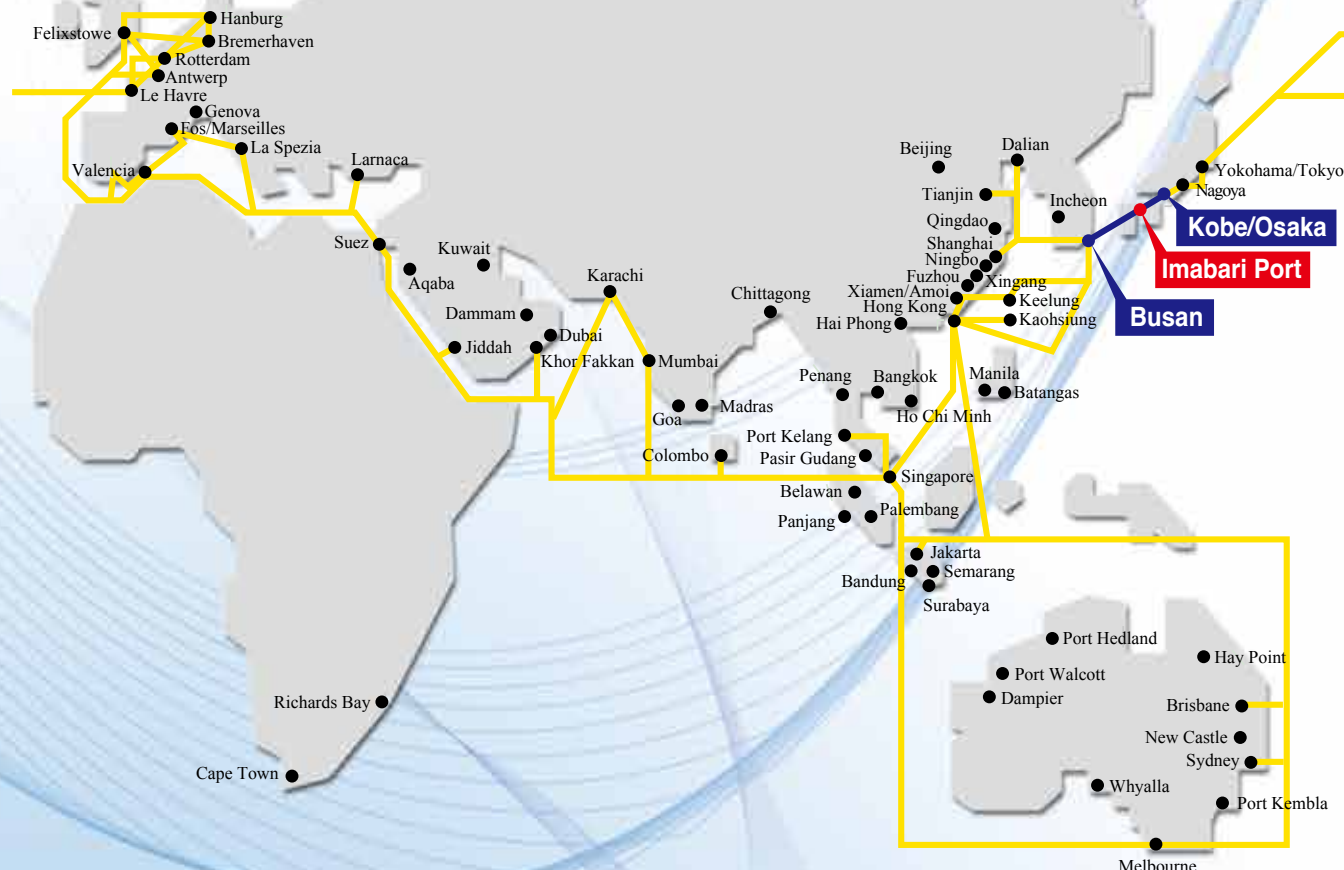
インセンティブ制度 Incentive

対 象	①新規利用促進助成事業	②利用拡大助成事業
	前年度に今治港コンテナ航路を利用したことがなく、当年度に今治港コンテナ航路を利用した荷主	(ア) 当年度のコンテナ取扱量が、前年度におけるコンテナ取扱量と比較して増加している荷主 (イ) 当年度において、前年度輸出実績のない最終船卸港への輸出、又は輸入実績のない最初船積港からの輸入により1コンテナ以上の取扱量があった荷主
内 容	1TEUにつき、20,000円 1荷主につき、200,000円を上限	1TEUにつき、10,000円 1荷主につき、200,000円を上限
備 考	※空コンテナについては助成対象外です。 ※予算に達した場合は終了しますのでご了承ください。	
実施主体	今治市港湾振興協会 TEL:0898-22-4120 FAX:0898-22-4121 HP:https://imabariports.jp/	



助成制度

※制度の内容等、詳しくはホームページをご覧ください。



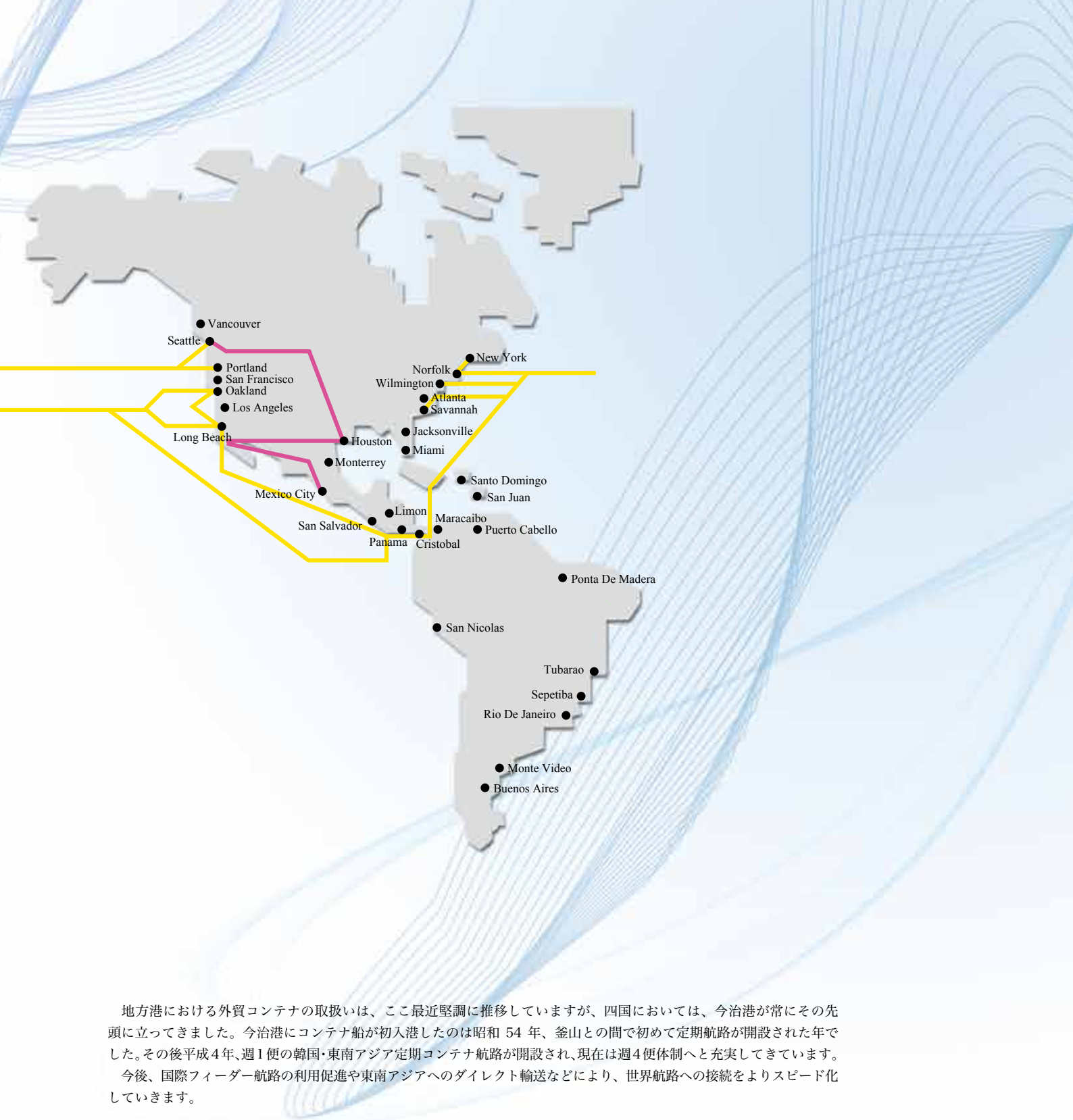
世界の主要港までの日数

Required days to the World main Ports

国名 Country name	港名 Harbor name	輸入 Importation	輸出 Export	国名 Country name	港名 Harbor name	輸入 Importation	輸出 Export
韓国	釜山 Busan	2~3日	2~3日	ドイツ	ブレーマーハーフェン Bremerhaven	36日	30日
中国	大連 Dalian	10~14日	10~14日	イギリス	フィリクストウ Felixstowe	36日	30日
	青島 Qingdao	10~14日	10~14日	ベルギー	アントワープ Antwerp	35日	30日
	新港 Xingang	10~14日	10~14日	フランス	ルアーブル Le Havre	33日	31日
	上海 Shanghai	10~14日	10~14日	イタリア	ジェノバ Genova	40日	34日
	廈門 Xiamen/Amoi	10~14日	10~14日	カナダ	バンクーバー Vancouver	25日	25日
	寧波 Ningbo	10~14日	10~14日	アメリカ	シアトル Seattle	25日	25日
	黄浦 Huangpu	10~14日	10~14日		ポートランド Portland	25日	25日
台湾	高雄 Kaohsiung	10~17日	12~17日		サンフランシスコ San Francisco	25日	25日
香港	香港 Hongkong	10~14日	10~14日		ロサンゼルス Los Angeles	25日	25日
ベトナム	ハイフォン Hai Phong	12~15日	12~15日		ロングビーチ Long Beach	25日	25日
	ホーチミン Ho Chi Minh	12~15日	12~15日		アトランタ Atlanta	30日	30日
シンガポール	シンガポール Singapore	12~15日	12~15日		ニューヨーク New York	30日	30日
インドネシア	ジャカルタ Jakarta	12~15日	12~15日		サバンナ Savannah	30日	30日
タイ	バンコク Bangkok	12~15日	12~15日	メキシコ	モンテレイ Monterrey	28日	18日
	レムチャバン Leam Chabang	12~15日	12~15日	オーストラリア	シドニー Sydney	27日	16日
マレーシア	ポートケラン Port Kelang	15~20日	15~20日		メルボルン Melbourne	24日	20日
インド	ムンバイ Mumbai	25日	25日		ブリスベン Brisbane	19日	23日
パキスタン	カラチ Karachi	25日	25日	ニュージーランド	ウェリントン Wellington	31日	26日
オランダ	ロッテルダム Rotterdam	35日	28日		オークランド Auckland	25日	24日

*中継港などでの積替えを含む日数

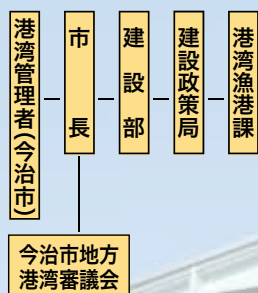
*所要日数は、季節や天候、運航各船会社のダイヤ改正により変更となる場合がありますので、港運業者、代理店などに確認してください。



地方港における外貿コンテナの取扱いは、ここ最近堅調に推移していますが、四国においては、今治港が常にその先頭に立ってきました。今治港にコンテナ船が初入港したのは昭和 54 年、釜山との間で初めて定期航路が開設された年でした。その後平成4年、週1便の韓国・東南アジア定期コンテナ航路が開設され、現在は週4便体制へと充実してきています。今後、国際フィーダー航路の利用促進や東南アジアへのダイレクト輸送などにより、世界航路への接続をよりスピード化していきます。

The amount of international commerce from the local ports is growing firmly these days. In the Shikoku region, Imabari Port has been always the main port leads the way. It was in 1979 when the first container docked at the port. In the same year, a regular liner service started to Pusan in Korea. In 1992, weekly container liner services began operation to Korea and Southeast Asia. The service is now increased to five times a week. International feeder-routes as well as direct transportations to Southeast Asia have been promoted, accelerating the transportation of sea-routes around the world from now on.

港湾管理者組織図



- ①港湾の改築及び改良に関すること。
- ②海岸保全施設等(国土交通省港湾局及び農林水産省水産庁所管)の新設及び改良に関すること。
- ③公有水面の埋立(市管理港湾区域及び市管理漁港区域に限る。)に関すること。
- ④港湾振興に関すること。
- ⑤港湾施設及び港湾施設用地の運営管理に関すること。
- ⑥港湾統計に関すること。
- ⑦海難事故の連絡に関すること。
- ⑧海上漂流物に関すること。
- ⑨国有財産法に基づく立入り及び境界確定(市管理港湾隣接地域及び市管理漁港区域に限る。)に関すること。
- ⑩みなと再生に関すること。
- ⑪みなと交流センターに関すること。
- ⑫今治港駐車場に関すること。
- ⑬漁港漁場の整備に関すること。
- ⑭漁港漁場の管理に関すること。

- 庶務係
- 計画係
- 建設担当
- 港湾振興係
- 港務係

港湾関係官公署

今治市港湾漁港課	片原町1丁目100番地3	TEL0898-22-4120 TEL0898-36-1545
蔵敷ふ頭事務所	天保山町5丁目3番地25	TEL0898-33-0149
富田ふ頭事務所	富田新港1丁目5番地	TEL0898-48-4941
四国運輸局愛媛運輸支局今治海事事務所	片原町1丁目3番地2	TEL0898-33-9001
今治海上保安部	片原町1丁目3番地2	TEL0898-32-2882
神戸税関松山税関支署今治出張所	片原町1丁目3番地2	TEL0898-23-0031
愛媛県東予地方局今治土木事務所	旭町1丁目4-9	TEL0898-23-2500

みなと交流センター使用料

使用時間 使用区分	8:30～ 12:00	12:00～ 17:00	17:00～ 22:00	8:30～ 17:00	12:00～ 22:00	8:30～ 22:00	入場料等を徴するとき及び商品の 展示又は営業の宣伝その他これに 類する目的に使用するとき	
みなとホール	5,780円	8,250円	11,000円	14,030円	20,170円	24,750円		
使用時間 使用区分	8:30～ 13:00	13:00～ 18:00	18:00～ 22:00	8:30～ 18:00	13:00～ 22:00	8:30～ 22:00		
キッチンスタジオ	2,290円	2,800円	2,440円	4,840円	5,040円	6,880円		各所定料金の8割増
会議室・ セミナールーム1	1時間までごとに 180円					2,060円		
会議室・ セミナールーム2	1時間までごとに 140円					1,650円		
切符売場	1平方メートルにつき 1月 1,770.4円							

備 考

- ①使用時間とは、実際に使用する時間のほか、その準備及び原状に回復するために要する時間を含む。
- ②入場料等を徴するときとは、入場料、観覧料、寄附、入場券、優待券、資金募集その他名目のいかなを問わず、入場について直接、間接に金銭を徴する場合をいう。
- ③使用者が使用時間を超過して使用したときは、1時間につき申請した使用時間区分における所定の使用料を所定の時間で除した額の15割相当額を徴収する。この場合において、1時間に満たない時間の算定は、30分未満は切り捨て、30分以上は1時間とする。
- ④冷暖房設備を使用するときは、各所定料金の6割相当額を加算する。
- ⑤各区分の使用料の額に10円未満の端数が生じたときは、それぞれの端数を切り捨てる。



みなと交流センター(愛称『はーぱりー』)は、みなと再生事業コンセプト「交通のみなとから交流のみなとへ」実現に向けた新しいみなとの市民交流拠点です。

みなとホールは、コンサートや講演会、展示会、結婚披露宴など多目的に利用されています。また、キッチンスタジオ、セミナールームの利用も年々増加しています。

船を利用して安芸灘とびしま海道やゆめしま海道へ渡るサイクリストの姿も数多く見られ、交流拠点としての認知はますます広がっています。



基本方針

- (1) 背後地域の流通拠点として、船舶の大型化、フェリー輸送によるユニット化等の進展に対応するため、大型フェリー施設の強化を図る。
- (2) 地域住民の生活環境を改善するため、物流と人流の分離を図りつつ、アメニティー豊かな多様な機能が集積した賑わいのある空間を形成するため、過密化する港湾施設の再開発を進める。
- (3) 本港及び本港を取り巻く地域の環境の保全のため、廃棄物受入空間を確保するとともに、海面埋立の用材として活用を図る。
- (4) 企業の用地需要に対応するため、工業用地の確保を図る。
- (5) 大規模地震災害時の緊急避難及び緊急物資輸送等の対策を進める。
- (6) 多様な機能が調和し、連携する質の高い空間を形成するため、陸域100haと水域600haからなる港湾空間を以下のように利用する。

- ① 今治(大新田～浅川)地区は、船だまり関連・緑地レクリエーションゾーンとする。
- ② 今治(内港)地区は、交流拠点・人流関連ゾーンとする。
- ③ 今治(外港)地区は、物流関連・生産・廃棄物処理ゾーンとする。
- ④ 蔵敷地区・鳥生地区及び富田地区は、物流関連ゾーンとする。

港湾の能力

取扱貨物量	外 貨	50 万トン
	内 貨 (うちフェリー)	1,010 万トン (760 万トン)
	合 計	1,060 万トン
入港最大標準船型		3万D/W級
港湾利用者数	旅客施設利用者	110 万人

港湾計画

計画	地区	今 治 地 区 ・ 蔵 敷 地 区
フェリーふ頭計画		●水深7.5m 岸壁1バース 延長200m(公共) ●ふ頭用地 4ha (旅客施設用地1ha、荷捌施設用地及び補完施設用地3ha)
水域施設計画		●泊地 水深7.5m 面積1ha これに伴い、東防波堤310mを撤去する。
外郭施設計画		●外港防波堤 延長100m
臨港交通施設計画		●臨港道路 今治港外港線 起点：今治地区外港ふ頭 終点：市道天保山線 2車線 ●臨港道路 内港大通線 起点：今治地区内港ふ頭 終点：市道天保山線 2車線 ●臨港道路 片原町ふ頭線 起点：第三棧橋ふ頭 終点：臨港道路内港大通線 2車線
港湾環境整備施設計画		●緑地 4ha
廃棄物処理計画		●廃棄物処理・活用用地 4ha 廃棄物は、土地造成の埋立用材として有効活用を図り、廃棄物処理の終了した用地については、港湾関連用地1ha、都市機能用地1ha、危険物取扱施設用地1ha、緑地1haとして土地利用を図る。
大規模地震対策施設計画		●今治地区 水深7.5m 岸壁1バース 延長200m ●蔵敷地区 水深9m 岸壁1バース 延長165m

土地造成及び土地利用計画

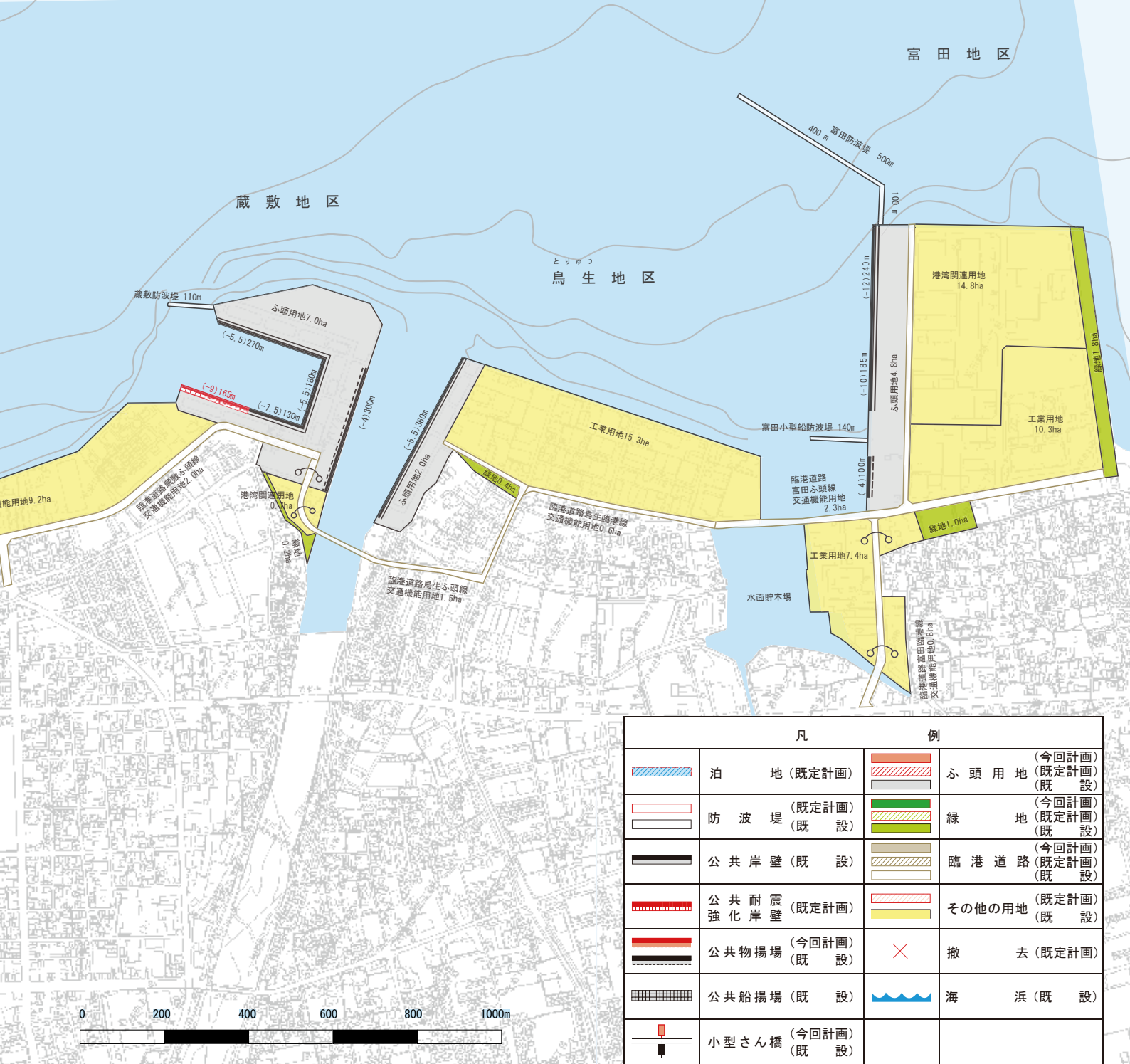
(単位：ha)

地区名	用途	ふ頭用地	港湾関連用地	交通厚生用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	危険物取扱施設用地	緑地	合計
今治地区		8 (4)	6 (4)	3 (1)	6 (3)	11 (1)	4 (1)	1 (1)	4 (2)	44 (16)
蔵敷地区		7	1				2		0	10
鳥生地区		2			15		2		0	20
富田地区		5	15		18		3		3	43
合 計		22 (4)	21 (4)	3 (1)	39 (3)	11 (1)	11 (1)	1 (1)	8 (2)	117 (16)

(注) 1. () は、土地造成計画の数値である。 2 端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計と一致しない。

[illegible]

100%



凡		例	
	泊地 (既定計画)		ふ頭用地 (今回計画)
	防波堤 (既定計画)		ふ頭用地 (既定計画)
	防波堤 (既定計画)		緑地 (今回計画)
	公共岸壁 (既定計画)		緑地 (既定計画)
	公共耐震強化岸壁 (既定計画)		臨港道路 (今回計画)
	公共物揚場 (今回計画)		臨港道路 (既定計画)
	公共物揚場 (既定計画)		その他の用地 (既定計画)
	公共船揚場 (既定計画)		撤去 (既定計画)
	公共船揚場 (既定計画)		海浜 (既定計画)
	小型さん橋 (今回計画)		
	小型さん橋 (既定計画)		

位置図

S=1:2,500,000

0 40km



<凡例>

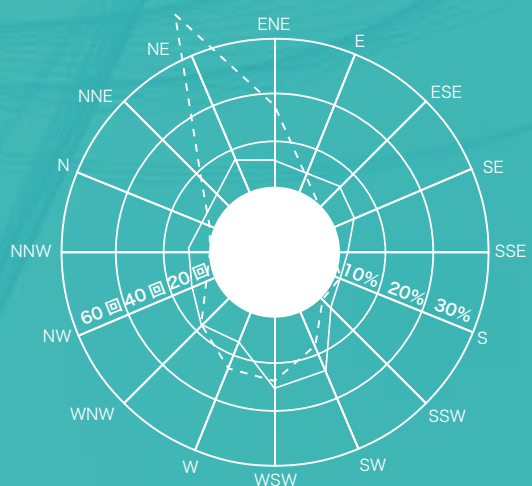
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

風向風速図

平成3年～平成7年観測 (1日24回)

場所/今治市喜田村4丁目

全風速 (出現頻度) 38.125回
10m/sec以上の風 (出現回数) Calm 2.551回





明治 43 年	今治・尾道間鉄道連絡船就航
大正 3 年	港湾修築計画
9 年	2 月 市制施行
	2 月 第一期工事に着手(東防波堤築造)
10 年	6 月 重要港湾に指定される
11 年	2 月 開港場に指定される
	2 月 神戸税関今治税関支署設置
12 年	第一期工事完成
	第二期工事が内務省神戸土木出張所の 所管により着工される
13 年	8 月 今治港務所開設
昭和 9 年	8 月 第二期工事完成 (東防波堤100m延長、荷揚場、浮さん橋、貯木場、内港船溜り)
20 年	8 月 戦災により沖洲倉庫2棟焼失
22 年	11 月 第一さん橋取替え(軍艦「摂津」改造)
23 年	5 月 今治海上保安署設置
	7 月 港則法に基づく特定港の指定を受ける 沖洲倉庫2棟再築(837㎡)
25 年	1 月 港務所3階建に改築
	3 月 天保山倉庫5棟完成
26 年	1 月 新港湾法に基づく重要港湾の指定を受ける
	7 月 港湾運送事業法に基づき三種港の指定を受ける
27 年	7 月 出入国港の指定を受ける
	11 月 運輸大臣の認可により今治市管理となる
30 年	12 月 植物防疫港に指定される
34 年	2 月 第二さん橋新調取替え
	9 月 今治・三原間フェリー就航
37 年	4 月 港則法に基づき波止浜港を今治港域に編入
	4 月 今治海上保安部に昇格
	5 月 植物防疫法に基づき木材輸入港に指定される
38 年	7 月 今治・下田水間フェリー就航
39 年	3 月 港湾法に基づき港湾隣接地域を指定する
	11 月 今治・尾道間水中翼船就航
40 年	2 月 第一さん橋新調取替え(3浮函)
	3 月 都市計画法に基づき今治臨港地区の指定を受ける
41 年	3 月 新たな港湾計画を策定
41 年	11 月 片原町フェリーさん橋築造
42 年	3 月 一文字防波堤700m完成
	3 月 今治港湾ビル完成 (鉄筋コンクリート造地上5階、塔屋1階建)

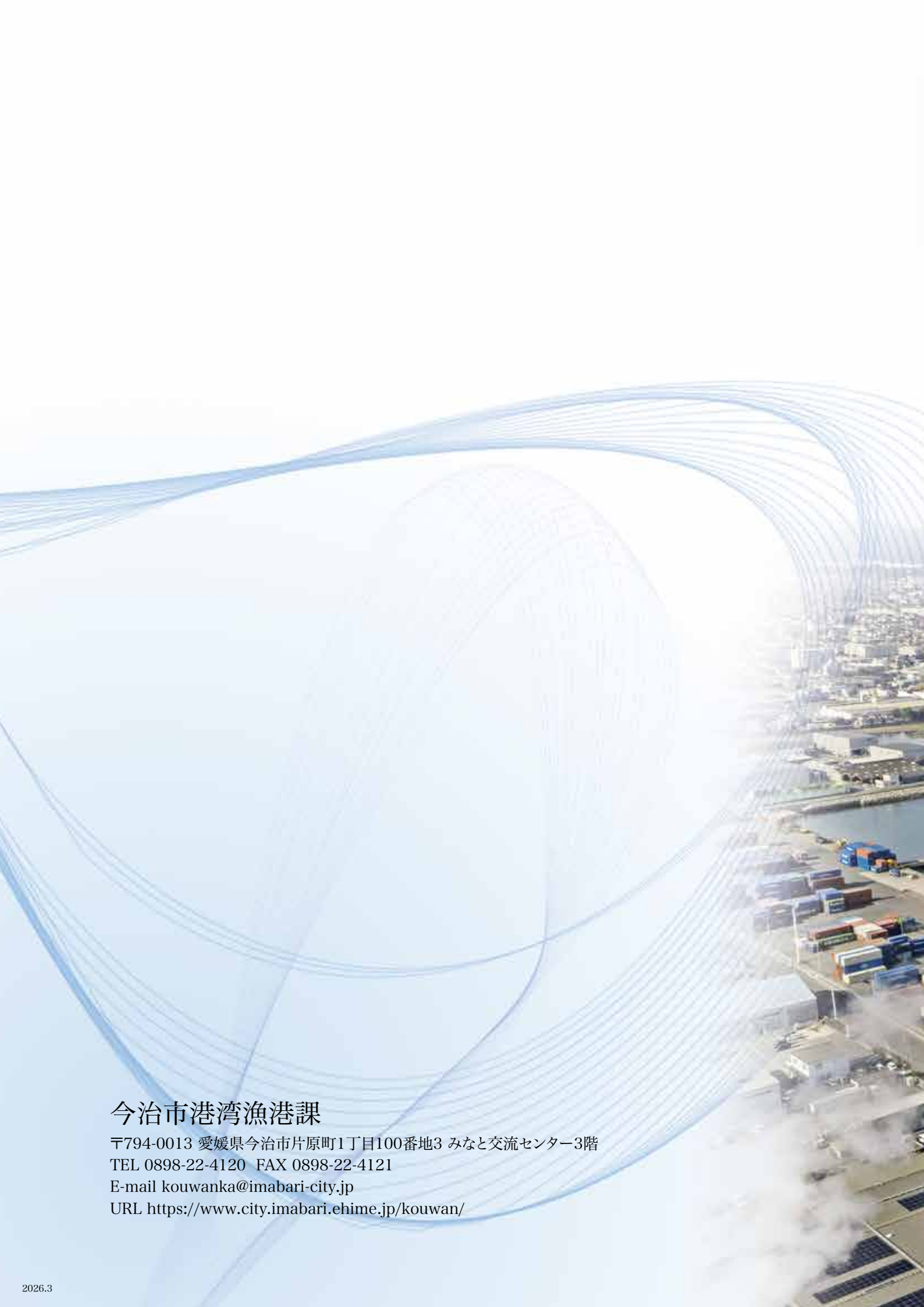
昭和 43 年	10 月 農林省神戸植物防疫所今治出張所開設
44 年	5 月 喜田村水上貯木場(33,655㎡)完成
	7 月 沖洲上屋倉庫 (鉄筋コンクリート造、地上2階一部3階)完成
45 年	2 月 第三さん橋をフェリー専用さん橋に改良
	7 月 港湾法に基づく港湾区域変更の許可を受ける
	8 月 台風10号により東防波堤、第一さん橋、 第二さん橋、片原町フェリーさん橋が 流失、沈没、クレーン全壊
	10 月 片原町フェリーさん橋復旧
	11 月 新港湾建設工事着工
46 年	3 月 第一さん橋渡橋、さん橋3函
	3 月 第二さん橋1函新造復旧
	8 月 港湾計画を改訂
	9 月 東防波堤(幅員9.8m)復旧
47 年	4 月 今治・三原高速艇就航
	7 月 大型フェリー施設岸壁(-6.0m)完成
	8 月 今治・神戸大型フェリー就航
48 年	2 月 蔵敷地区臨海土地造成工事完成
49 年	1 月 港湾計画を一部変更
	9 月 台風16号により中型フェリー可動橋故障、廃棄処分 第一さん橋沈没・引揚げ復旧
50 年	5 月 今治・竹原間高速艇就航
	10 月 港湾計画を一部変更
51 年	5 月 蔵敷地区一部供用開始 (物揚場・4.0m・300m)
	6 月 第三さん橋待合所(131.76㎡)完成
	7 月 今治・井口間高速艇就航
	9 月 蔵敷地区護岸(防波)完成
	9 月 今治臨港地区を変更
	12 月 蔵敷地区岸壁(-7.5m)完成
52 年	4 月 今治・伯方間高速艇就航
	9 月 鳥生臨海土地造成事業着手
	12 月 港湾計画を一部変更
53 年	1 月 今治臨港地区の指定(変更)を受ける
	1 月 蔵敷地区岸壁(-9.0m)完成
	4 月 蔵敷地区岸壁供用開始 (-9.0m・165m/-7.5m・140m)
	12 月 蔵敷地区岸壁(-5.5m)完成



昭和 55 年頃の今治港

昭和 54 年	1 月	港則法に基づく港域拡張	平成 10 年	3 月	港湾ビル緑地完成
	3 月	植物防疫所指定輸入木材消毒実施区域 (8,284㎡) 完成		4 月	富田緑地 (多目的広場・ゲートボール場) 供用開始
	3 月	鳥生地区岸壁 (-5.5m) 完成		11 年	3 月 港湾計画を改訂
	4 月	蔵敷岸壁 (-5.5m・450m) 供用開始		5 月	西瀬戸自動車道開通
	4 月	鳥生岸壁 (-5.5m・180m) 供用開始		12 年	12 月 家畜伝染病予防法に基づき稲わら等輸入港に指定される
	4 月	コンテナ船入港開始 (高麗海運)		13 年	5 月 朝陽商船の運航停止
	11 月	蔵敷コンテナヤード (保税上屋) 1,600㎡完成		7 月	東南亜海運が航路開設
	55 年	3 月 蔵敷上屋 3 棟 (2,640㎡) 完成		15 年	7 月 興亜海運・高麗海運が共同配船
	9 月	鳥生地区臨港道路完成		7 月	日韓定期コンテナ航路開設 (高麗海運)
	10 月	鳥生地区臨海土地造成 (183,000㎡) 完成		10 月	コンテナ用リフト (トップリフター) 購入
57 年	10 月	港大橋開通	16 年	6 月	富田埠頭・蔵敷埠頭保安規程策定
	10 月	蔵敷ふ頭事務所 (474㎡) 完成		8 月	台風 10 号により第一さん橋 3 函沈没引揚げ復旧
	2 月	東防波堤 100m 延長完成		17 年	2 月 沖洲上屋倉庫解体撤去
	11 月	港湾計画の軽易な変更		2 月	今治臨港地区の指定 (変更) を受ける
	58 年	3 月 鳥生岸壁 (-5.5m) 完成		3 月	富田ふ頭管理棟 (鉄骨造、地上 2 階) 完成
	11 月	内港物揚場 (-4.0m) 完成		19 年	6 月 日韓定期コンテナ航路開設 (南星海運)
	59 年	8 月 港湾計画を改訂		20 年	6 月 シエンライン (旧東南亜海運)・長錦商船が共同配船
	12 月	港湾計画を一部変更		10 月	シエンラインが撤退、長錦商船の単独配船
	61 年	3 月 蔵敷岸壁にジブクレーン 1 基設置		22 年	7 月 今治地区第 2 棧橋に「いまばり海の駅」を開設
	8 月	港湾法に基づく港湾区域変更の許可を受ける		23 年	3 月 富田地区防波堤完成 (延長 496m)
62 年	10 月	臨港橋開通		8 月	富田岸壁に荷役機械 (ジブクレーン) 設置
	3 月	富田地区公有水面埋立免許	24 年	2 月	荷役機械 (リーチスタッカー) 購入
	4 月	富田地区港湾整備に着手		3 月	港湾計画の軽易な変更
	7 月	港則法に基づく港域拡張		11 月	今治地区 (北浜) 小型船だまり供用開始
	7 月	港湾計画の軽易な変更		25 年	9 月 南星海運・長錦商船が共同配船
	63 年	1 月 伯方・大島大橋完成に伴い航路が再編 (縮少) される		27 年	3 月 港湾計画の軽易な変更
	6 月	小型フェリー施設改良 (-4.0m・78m)		12 月	みなと交流センター竣工
	平成 2 年	3 月 中型フェリー施設改良 (-4.0m・27m延長)		28 年	2 月 富田埠頭保安規程変更
	3 月	美保町物揚場完成 (-2.5m・530m)		29 年	5 月 高麗海運・南星海運が共同配船
	4 月	公有水面埋立法に基づき 2 号港湾の指定を受ける		8 月	南星海運・長錦商船の共同配船終了
	4 年	6 月 日韓定期コンテナ航路開設 (興亜海運)	30 年	6 月	コンテナ用リフト (トップリフター) 購入
6 年	9 月	港湾計画の軽易な変更		令和 元年	12 月 興亜海運・長錦商船のコンテナ部門が統合 興亜ライン配船開始
	10 月	片原町緑地 (ふれあいマリン広場) 完成		2 年	6 月 海のコンコース完成
	8 月	日韓定期コンテナ航路開設 (朝陽商船)		3 年	11 月 片原町緑地 (KATAHARA WOOD BASE) 完成
	7 年	3 月 浅川物揚場工事完成 (-1.5m・169m)		4 年	2 月 開港 100 周年
	3 月	コンテナ用リフト (トップリフター) 購入		5 年	5 月 富田岸壁のガントリークレーン更新
	6 月	富田地区埋立竣工認可		9 月	今治地区埠頭保安規程策定
	7 月	富田ふ頭供用開始 (-12.0m・240m/-10.0m・185m/-4.0m・100m)		10 月	蔵敷埠頭保安規程廃止
	8 年	10 月 富田岸壁にガントリークレーン 1 基設置		7 年	6 月 コンテナ用リフト (リーチスタッカー) 購入
	11 月	無線検疫対象港に指定される		8 年	3 月 港湾計画の軽微な変更



An aerial photograph of a port area, showing a large number of colorful shipping containers stacked in rows. In the background, there are industrial buildings and a body of water. A large, stylized blue fishing net is superimposed over the entire image, with its mesh pattern visible. The net's handle and frame are thicker lines, while the mesh itself is made of many thin, curved lines.

今治市港湾漁港課

〒794-0013 愛媛県今治市片原町1丁目100番地3 みなと交流センター3階

TEL 0898-22-4120 FAX 0898-22-4121

E-mail kouwanka@imabari-city.jp

URL <https://www.city.imabari.ehime.jp/kouwan/>