

# 今治港ビジョン・デザイン

Resilient Port Imabari の実現へ向けて

～ 提 言 ～

概要版

平成26年3月

今治港ビジョン・デザイン検討委員会

## ～ 目 次 ～

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	5
3-1	港勢	5
3-2	定期航路	6
	(1) 外航(コンテナ) (2) 内航(コンテナ) (3) 旅客航路	
3-3	利用状況	8
	(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	10
4-1	現状	10
	(1) 物流(今治港と周辺諸港における取扱貨物量等の比較)	
	(2) 災害 (3) 市民・企業のニーズ	
4-2	将来展望	12
	(1) 交通 (2) 災害	
5	今治港の特徴と課題	14
5-1	特徴	14
5-2	課題	15
6	基本理念と将来目標および基本方針	16
6-1	基本理念	16
6-2	将来目標	16
6-3	基本方針	17
7	主要施策(参考イメージ)	19
8	ビジョン実現に向けての留意点	28
	参考資料	30
	参考資料1 今治港に関するアンケート調査結果	31
	参考資料2 組織体制、経過、検討フロー	36

# 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、風水害や地震に対しての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。

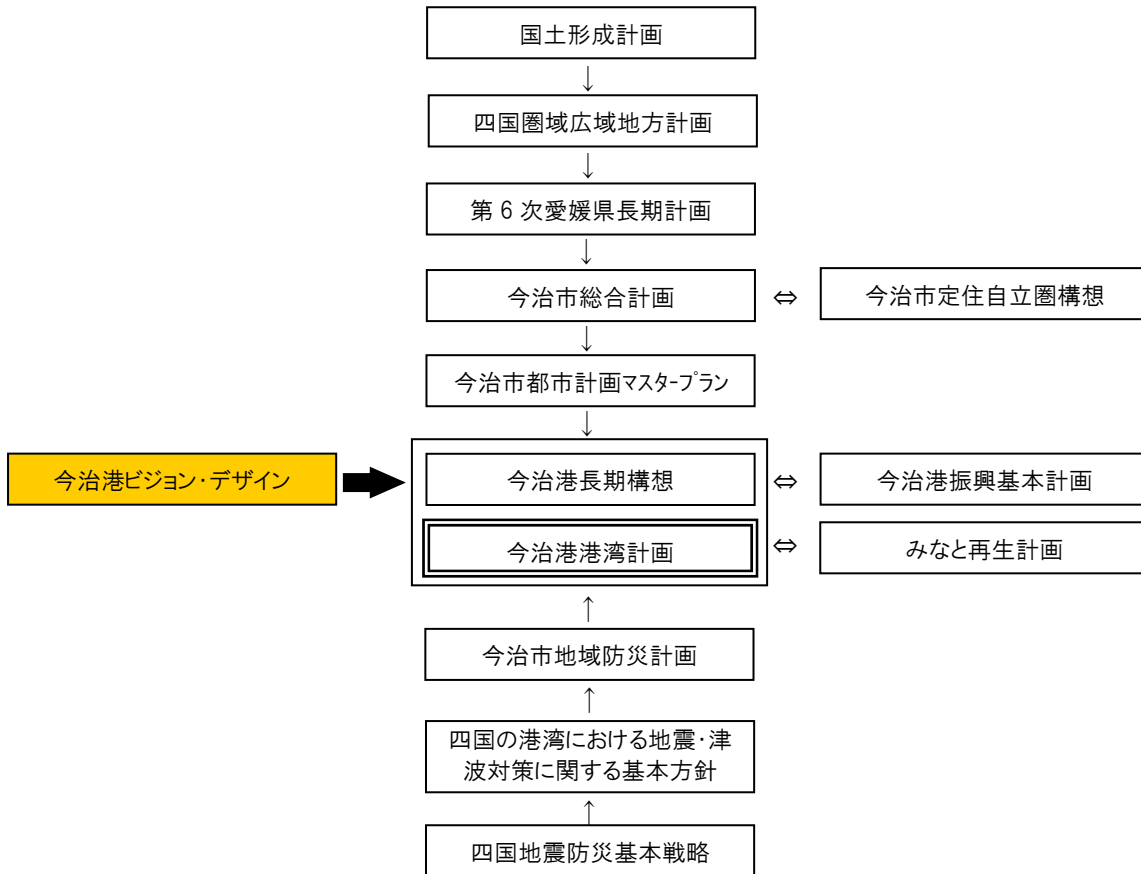
このような背景のなか、これからの港には、港に関わる者の連携を深め相互作用によってアイデアを創発・融合し、上位概念をつくりあげ、外部の変化に対して屈しない強さ・しなやかさ・回復力を持ち合わせ対応していく強靱さが求められています。

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。



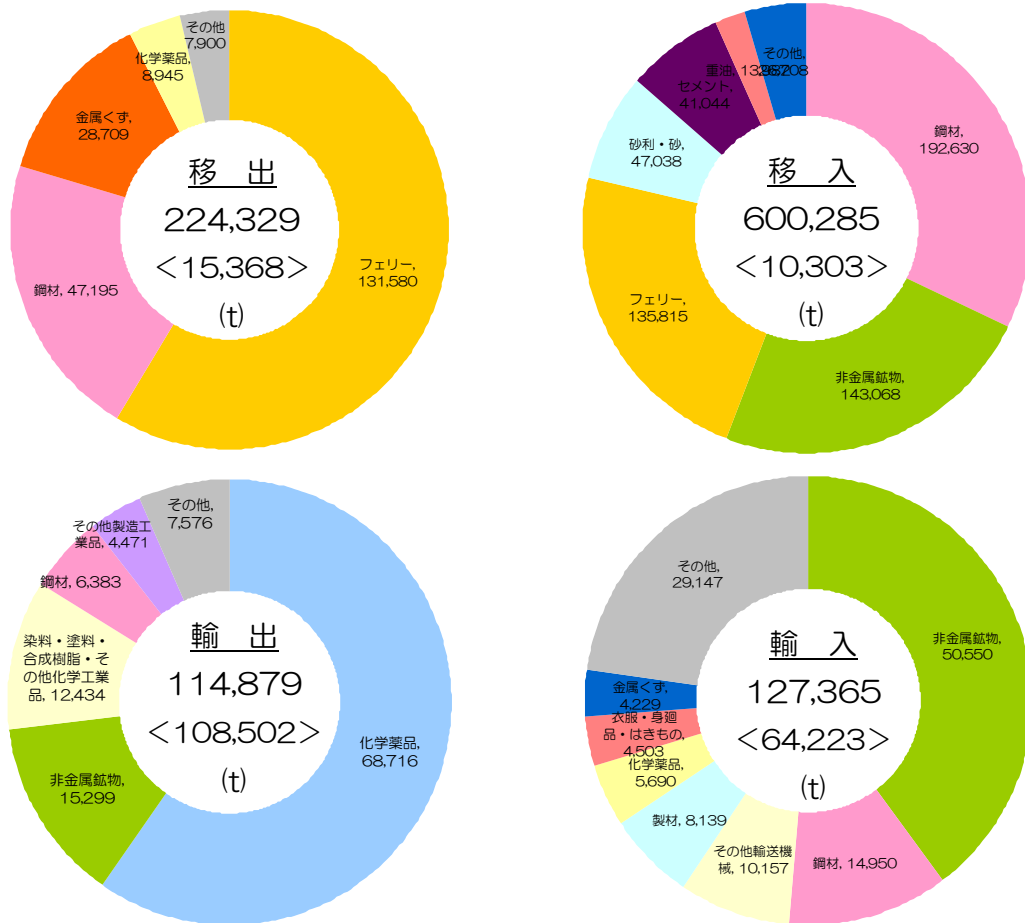
今治地区再開発完成イメージ図

### 3 今治港の現況

#### 3-1 港勢

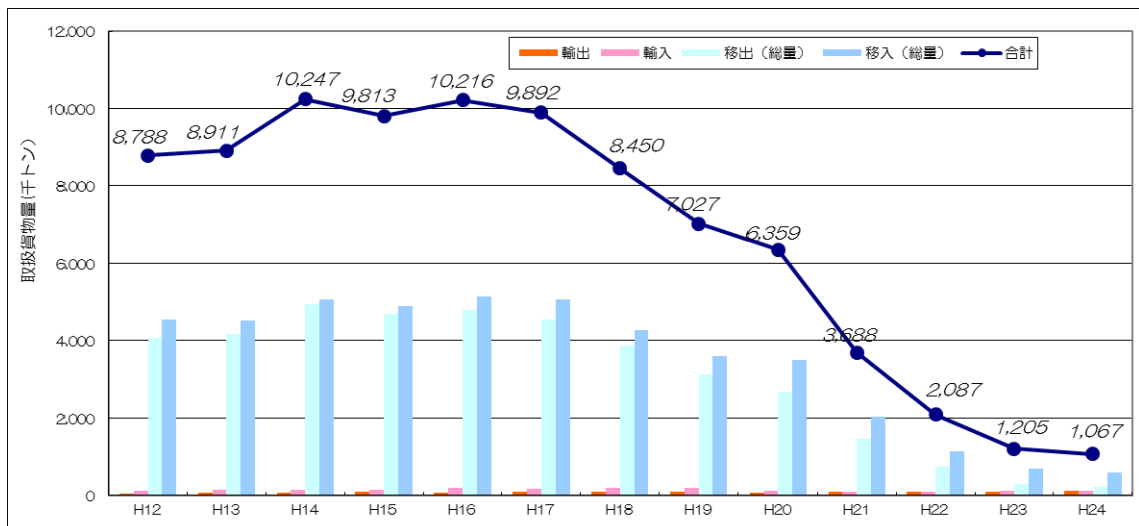
今治港の平成 24 年取扱貨物量は、106 万 7 千トンであり、年々に減少しています。特徴として移出：輸出入＝8：2 となっており、輸出と輸入の割合はバランスが保たれている一方、移出と移入の割合は 3：7 となっており、一方通行の物流体系となっています。

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。



取扱貨物量の内訳(平成 24 年)

※< >はコンテナ貨物の内数

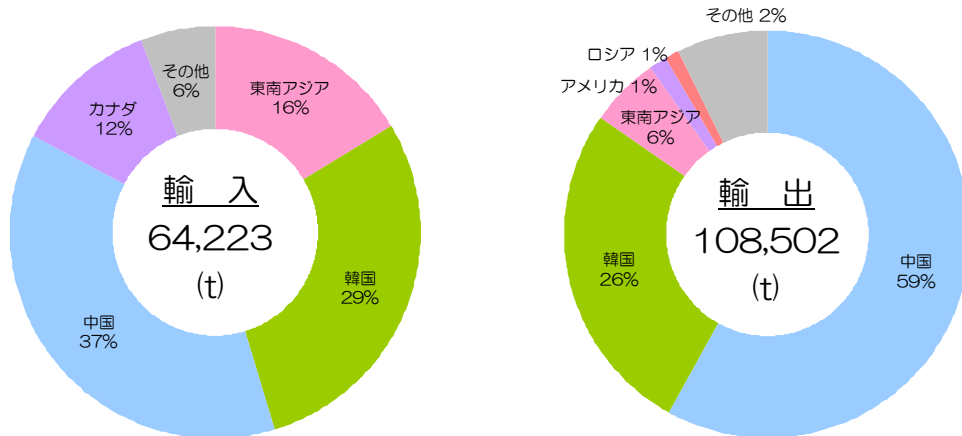


取扱貨物量の推移

### 3-2 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。



釜山トランシップ貨物の出発地・目的地(平成24年)

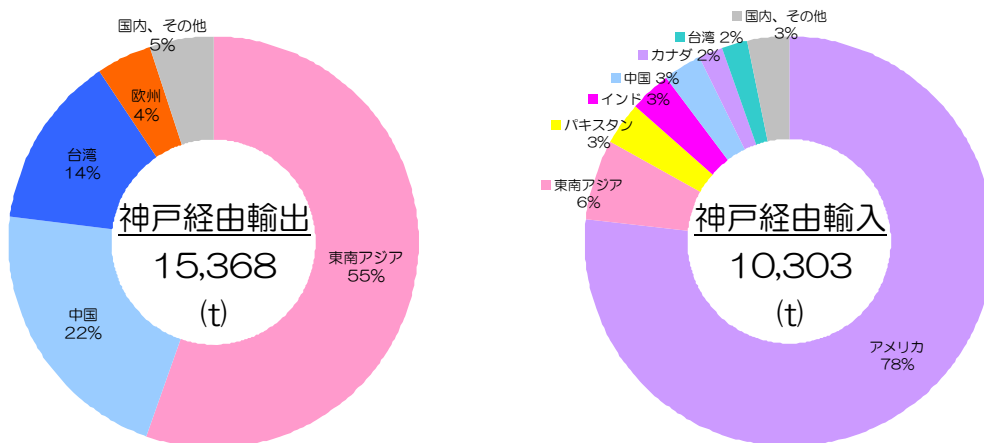
外航定期コンテナ航路

平成26年1月現在

#### (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。



神戸トランシップ貨物の目的地・出発地(平成24年)



### (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。

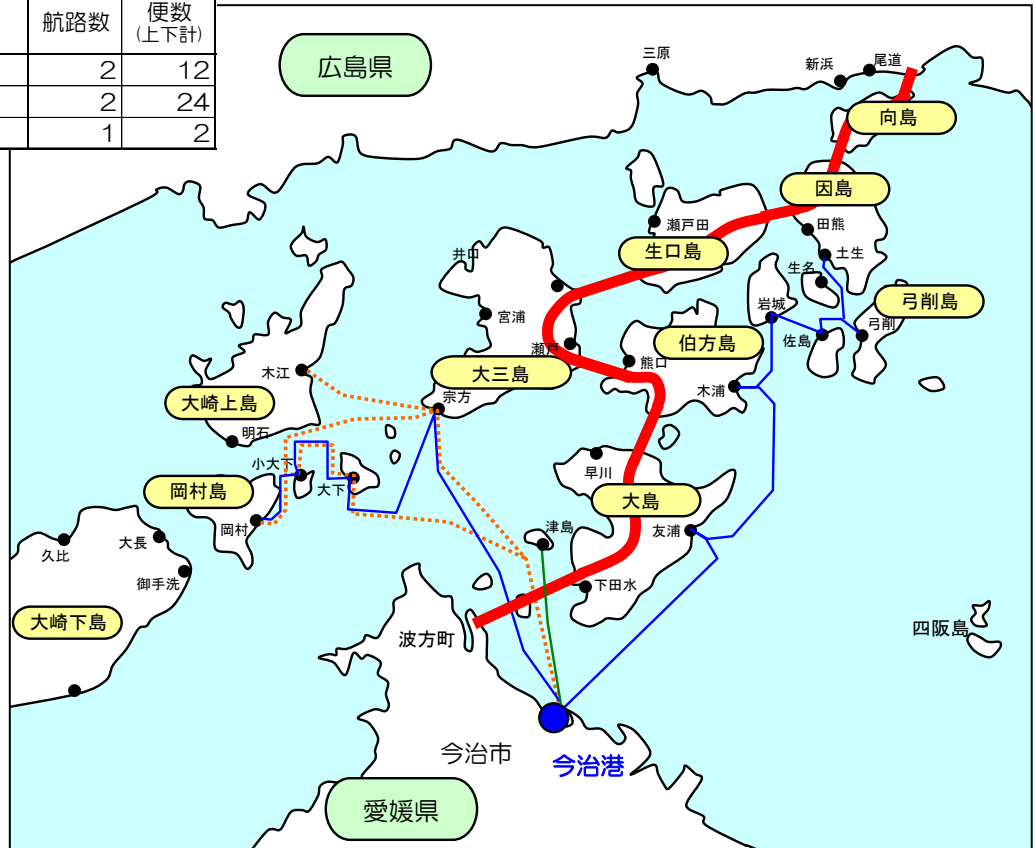
凡例	航路数	便数 (上下計)
..... フェリー	2	12
—— 快速・高速船	2	24
—— 渡船	1	2



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)

### 3-3 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、前面島しよ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) 物流（今治港と周辺諸港における取扱貨物量等の比較）

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※2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	輸 入	移 出	移 入	取扱量	外 貿		内 貿			
		(千トン)	(千トン)	(千トン)	(千トン)	下段実入	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) 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。

※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。

(3) 市民・企業のニーズ

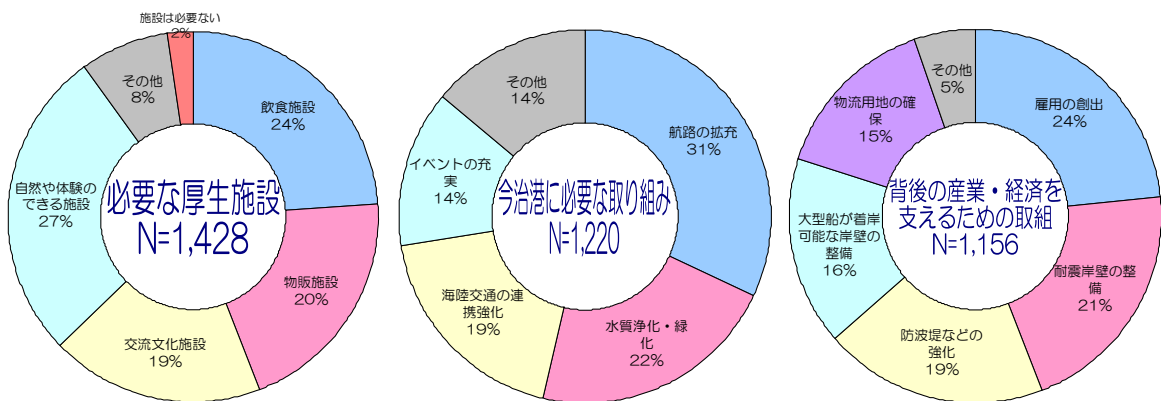
各年代による今治港にたいくイメージ、要望の整理

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 ・海事都市らしいさが足りない	・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：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。

【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

(平成 23 年に実施した今治港に関する市民・企業アンケート結果より)

## 4-2 将来展望

### (1) 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>※3</sup>は解消されるとともにマルチモーダル<sup>※4</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)

※3 未整備区間で、途中で途切れている区間。

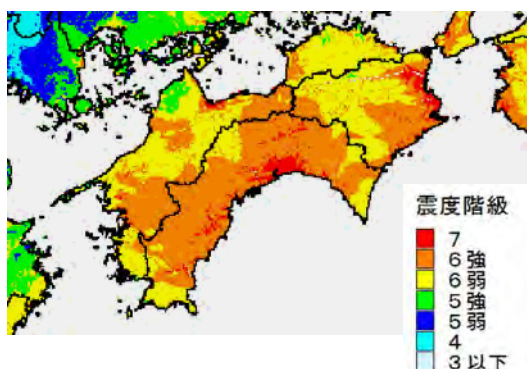
※4 複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系のこと。

(2) 災害

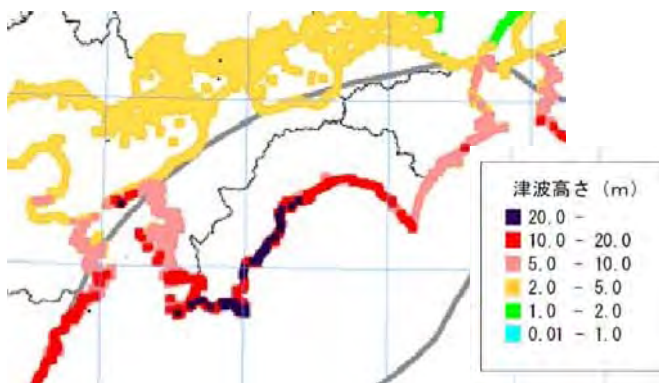
南海トラフ地震（M8～9 クラス）は、今後 30 年以内に 70%（10 年以内：20%，50 年以内：90%）程度の確率で発生すると予想されています。（地震調査研究推進本部「海溝型地震の長期評価の概要（算定基準年 平成 26 年 1 月）」）さらに、南海トラフ沿いで発生する最大クラス（千年に一度またはそれよりもっと発生頻度が低いもの）の巨大地震・津波についても検討され、今治市の最大震度は 6 強、最大津波は 4m（T.P.）と予想されています。（内閣府 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ）

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。

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>※5</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>※6</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>※7</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。

※5 「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。

※6 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。

※7 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）

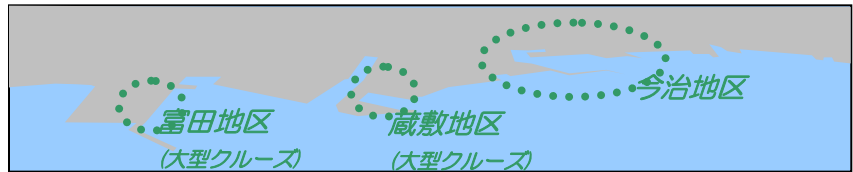
- ▶ 船舶流出による津波二次被害などを軽減するため、不法係留対策を検討します。

## 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

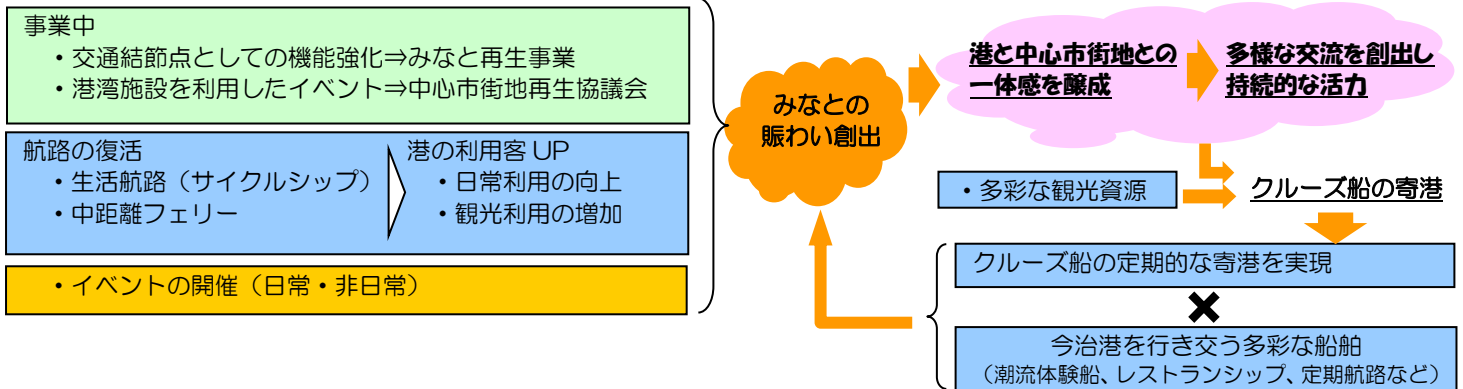


目的：港を拠点とした「にぎわい」と「ときめき」を回復・創出することで「ひと」「もの」「資産（お金）」の動きを活性化し、地域内で連携・相乗効果を高めます。

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



※8 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。

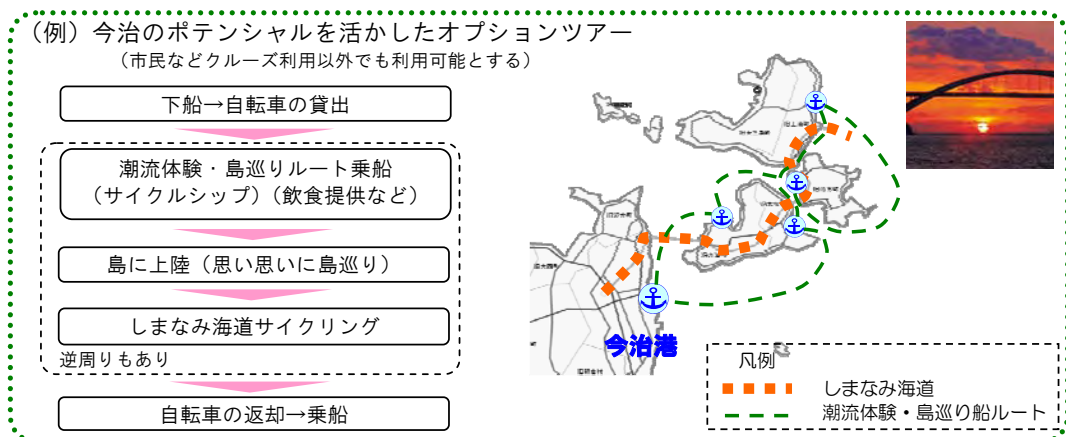
## 【施策内容】

### ●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※9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、サ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。



※9 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目指します。
  - c 歴史的な建造物などを活かし、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。



- 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。

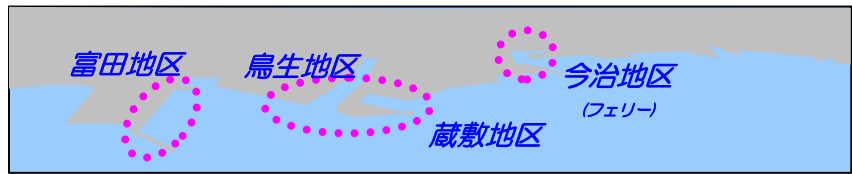
●役割分担の最適化

- 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。

## 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

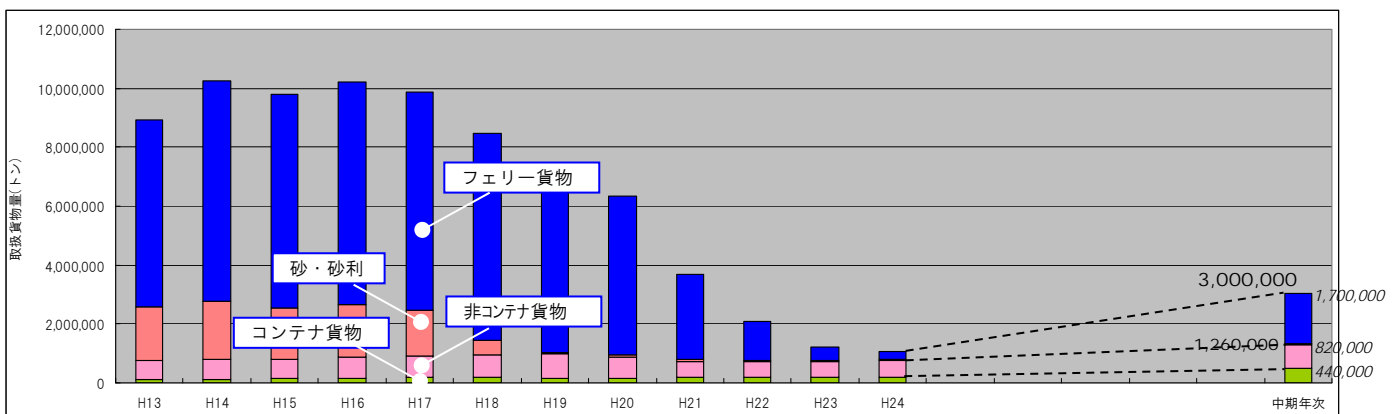
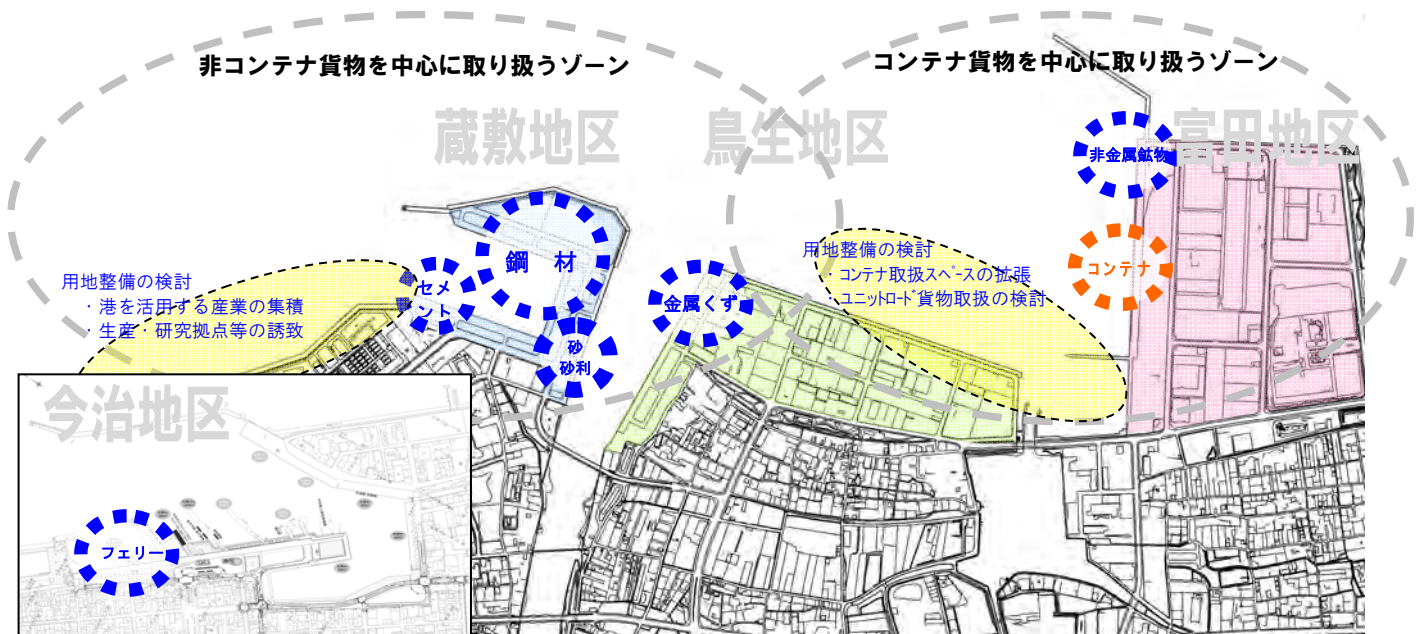


目的：今治港の利用価値・サービス向上を図ることで、物流体系・産業競争力を強化し、ものづくり（生産・研究・開発）産業を活性化します。

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。



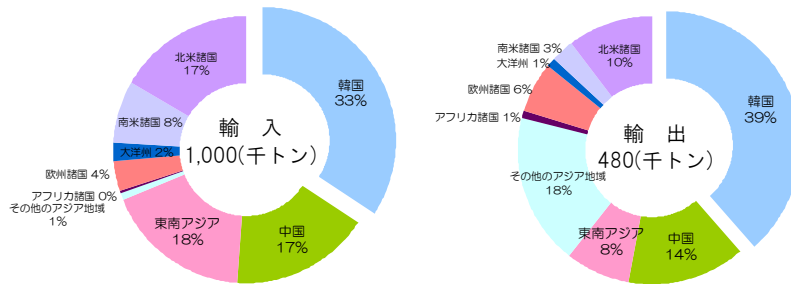
## 【施策内容】

### ●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>※10</sup>施設)の融通と合わせて、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>※11</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>※12</sup>)を整備し、今治港をストックポイント<sup>※13</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)の韓国を經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。

※10 海上における人命の安全のための国際条約。

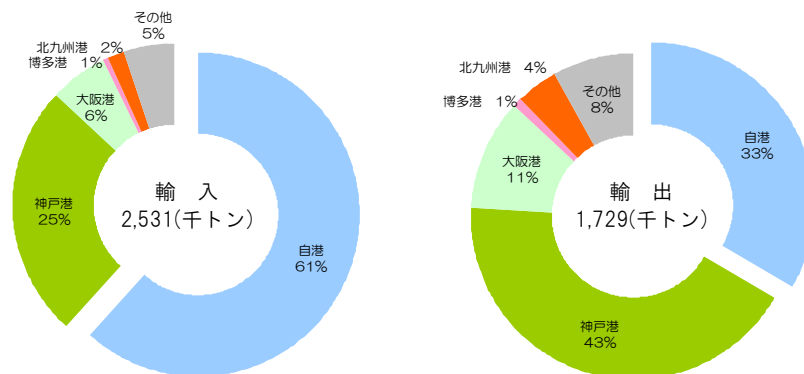
2001年のアメリカ同時多発テロを受けて、テロ対策として港湾関連施設についても侵入防止等の保安対策を強化することが義務付けられました。富田地区では外航船が入出港することから、条約に対応したフェンス、ゲートを備え、入退場管理を行っています。

※11 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。

※12 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。

※13 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>※14</sup> 船により神戸港や北九州港でトランシップ<sup>※15</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>※16</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>※17</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>※18</sup>・マネジメントで必要となるフォワード<sup>※19</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>※20</sup>や外部への情報発信を目指します。

※14 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。

※15 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。

※16 調達時間のこと。

※17 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。

※18 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。

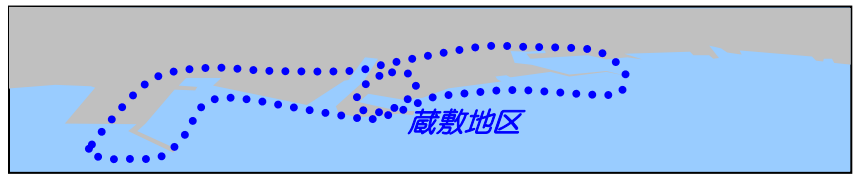
※19 荷主の仲介人で輸出入などに関連する書類を作成する代理業者のこと。

※20 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。

### 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

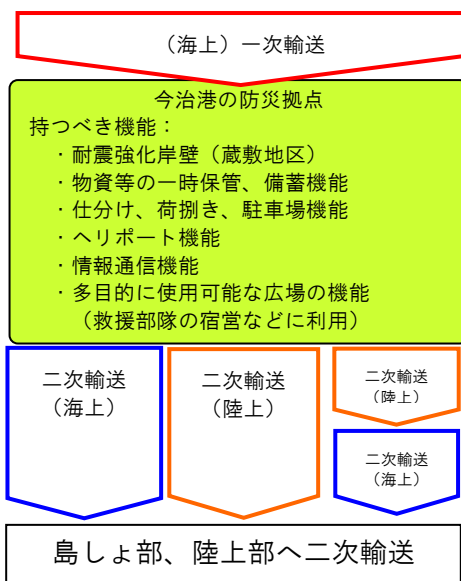


目的：今治港を今治圏域の災害支援拠点とした「減災」と「防災」対策を講じることで、今治圏域の住民と企業の被害を最小化します。

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<sup>※21</sup>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



※21 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>※22</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>※23</sup>」）策定に向けて検討します。

### ●適切な港湾管理体制

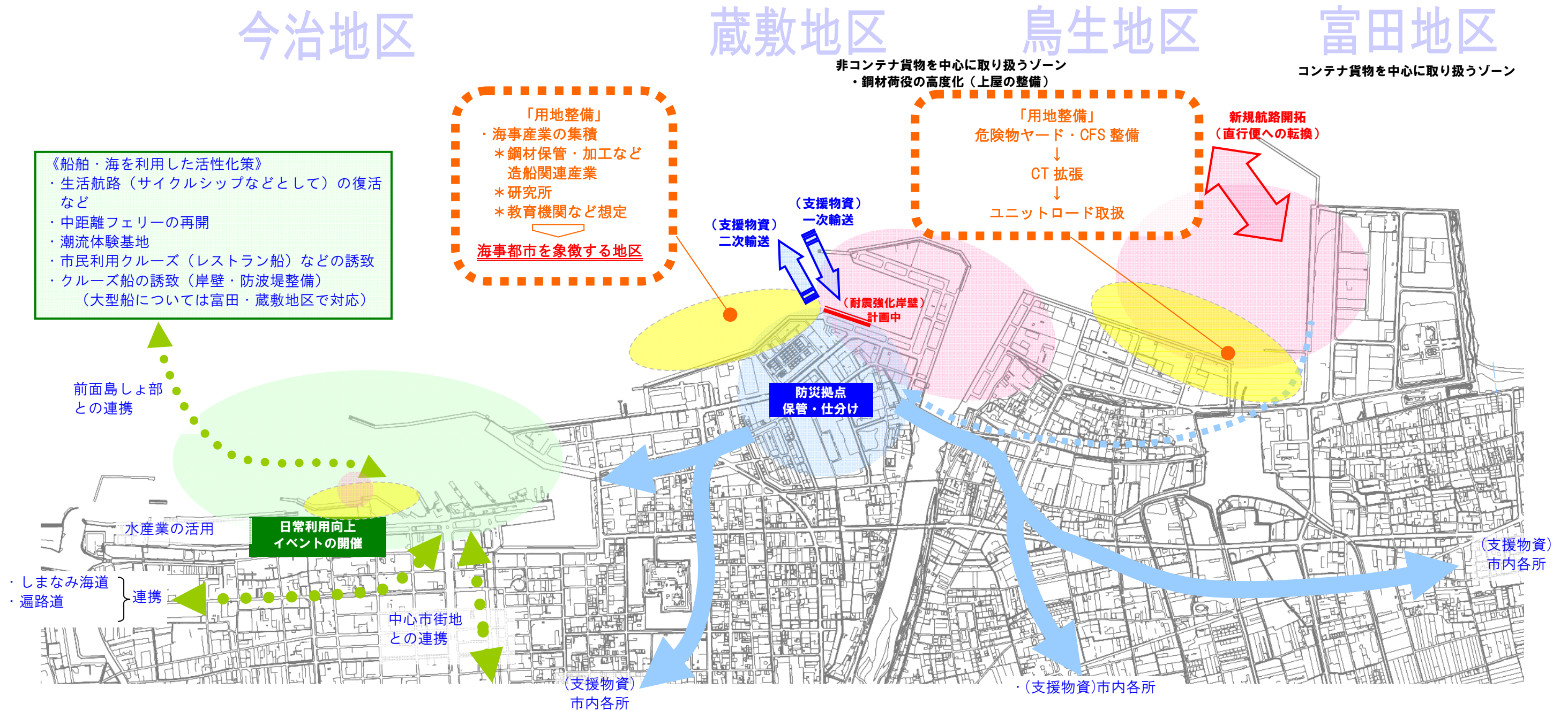
- 1 津波や高潮など異常な海面上昇によって引き起こされる二次被害を防止するため、プレジャーボートの放置艇対策をハード・ソフトの両面で検討を推進します。

-----  
※22 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。

※23 事業継続計画のこと。

#### 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	●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
富田		●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



## 8 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>※24</sup>（サプライチェーン・マネジメント）に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>※25</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。

※24 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。

※25 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するためには、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>※26</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。

-----  
※26 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。

## 参 考 資 料

---

参考資料 1 今治港に関するアンケート調査結果 .....	31
1-1 市民アンケート .....	31
1-2 企業アンケート .....	34
参考資料 2 組織体制、経過、検討フロー .....	36
2-1 組織体制 .....	36
2-2 経過 .....	42
2-3 検討フロー .....	43



## 参考資料1 今治港に関するアンケート調査結果

今治港に対するニーズについて、市民および企業の2つの視点で分析を行った。

### 1-1 市民アンケート

平成23年9月に今治港へのイメージ、課題とニーズなどを問う市民アンケートを実施した。その概要は以下のとおりであった。

- (i) 配布対象：市内在住の15歳以上の方1,600人（無作為抽出）
- (ii) アンケートの内容：今治港の利用に関する現状や課題、問題と将来に向けて期待する今治港の役割などを把握する。
- (iii) アンケートの回収結果：628、回収率：39.3%

Q	構成	質問内容(案)	質問概要	質問目的	回答の形式(案)
1	「みなとづくり・親水空間」の観点における今治港と市民との関わり	どのくらいの頻度で海辺を訪れますか。	訪問頻度	港との関わり方の分析	択一
2		どんな場所へ行きますか	訪問場所	//	3つ選択
3		どんな目的で海辺を訪れましたか。	訪問目的	//	3つ選択
4		現在の今治港の全体イメージとして強い印象を感じているものは何でしょうか。	現在のイメージ	現状分析	3つ選択
5		海辺に行ってみて感じた問題点は何ですか。	問題点	施設整備の要請	3つ選択
6		どんな施設があれば海辺に行ってみたいですか。	希望施設	港の施設に対するニーズの把握	3つ選択
7		今治港が、親しみ、にぎわいのある港になるために、今後どんな取り組みが必要だと思いますか。	にぎわい創出	港の取り組みに対するニーズの把握	3つ選択
8		今後「行ってみたい」、または行って「楽しかった」と思うみなとはどこですか。また「行ってみたい」、または行って「楽しかった」理由をお聞かせ下さい。	他港の事例	港に対する具体的な要望の把握	自由記述
9	「産業・物流・防災」の観点における今治港と市民の関わり	今治港が果たしている次の役割についてご存じですか。 (物流や産業について、枝問を3つ設定)	役割の認知度	港湾施設の役割を認識させる 港湾について、興味を抱かせる	Y/N
10		市民生活や経済活動を支えている今治港ですが、今後何が必要だと思いますか。	物流機能強化 防災施設	港湾機能強化、防災機能に対するニーズの把握	3つ選択
11	市民が希望する今治港の将来ビジョン	港は、物流や産業活動、くらしやレジャー、国内外の交流や文化の創出などあらゆる分野で、都市の発展と深くかかわっています。また離島に住んでいる方々にとって大変重要な玄関口です。これからの今治港の役割として、どんなことを期待しますか。	将来像	港に対して期待しているニーズの把握	自由記述
12	回答者属性	年齢・性別・職業、住居地区について	回答者属性	年齢・性別・職業による回答内容の違いの把握	択一

回答者の構成は陸地部が全体の80%を占めた。また年齢構成については50歳代、60歳代の回答が多かった。

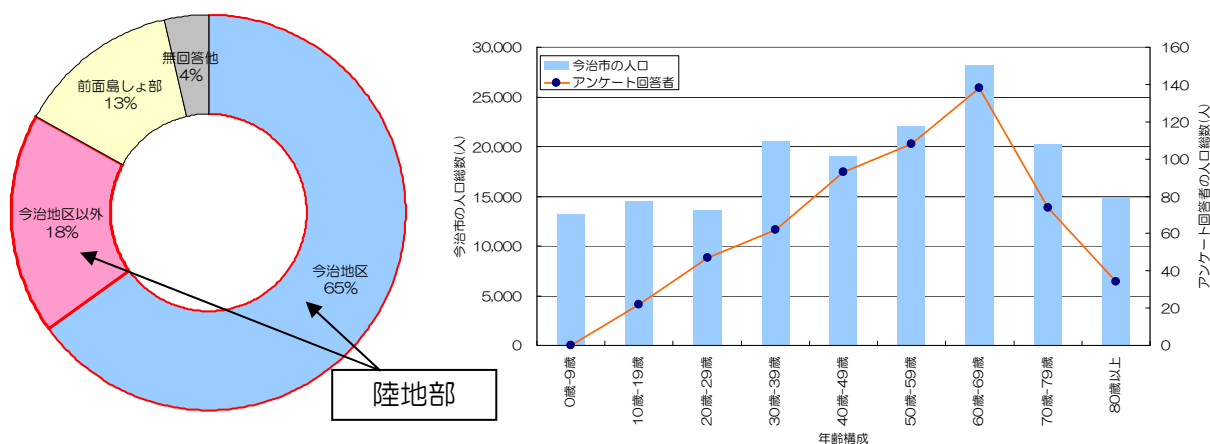


図 アンケート回答者の住居・年齢構成

回答結果から、各年代によって今治港のイメージ・要望に違いがあることが明らかになった。

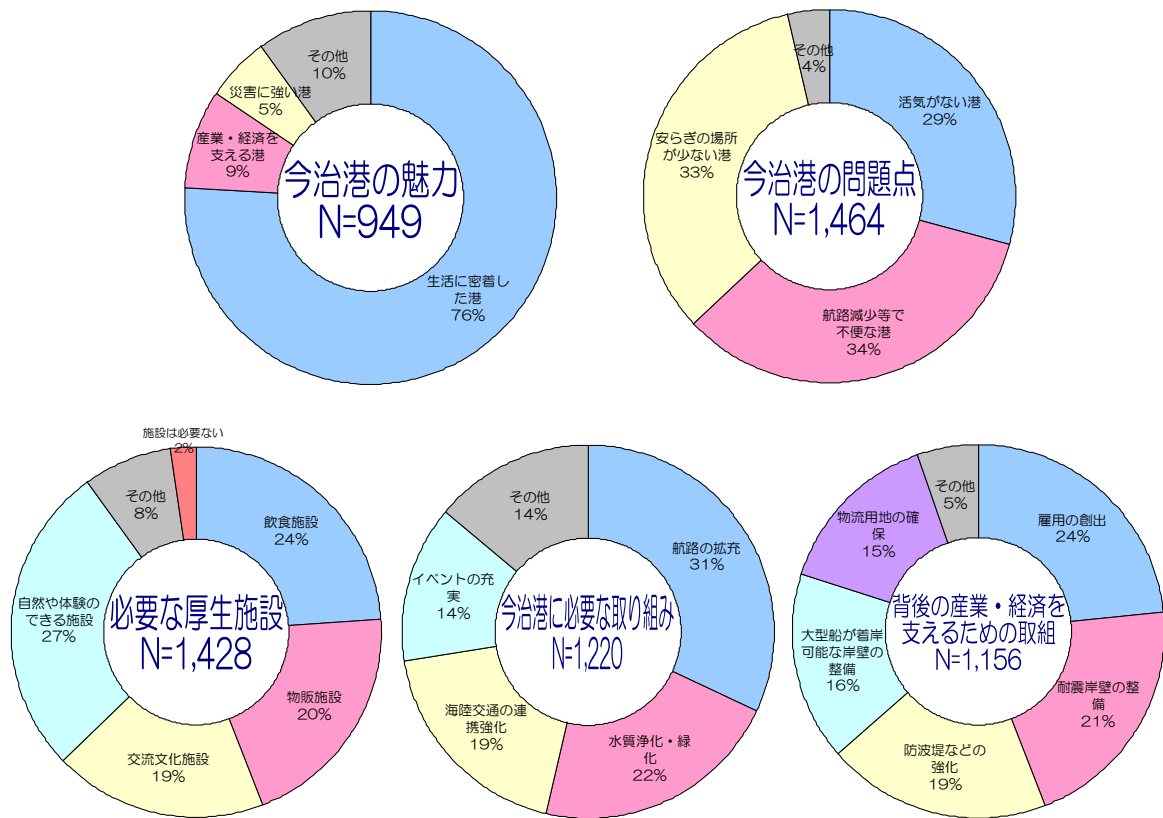
その傾向を示すと、今治港に求めるものとして若年層は、イベントや飲食施設といったレジャー空間、中間層・高齢者は、お魚市場や航路拡充など生活空間として活力を見出すといった内容であった。

また、港湾空間は背後の産業・経済活動を支えていくための重要な施設との認識もあり、観光産業の構築を図るための大型船に対応した岸壁の整備や改良、物流の効率化を図るための上屋・倉庫の拡充、防災機能強化を図るための耐震強化岸壁整備といった要望があった。そのほか、雇用の創出と企業誘致のための用地確保が必要といった意見もあった。

アンケート調査で得られた代表的な内容を次に示す。

表 市民アンケート調査結果における年齢層別ニーズの傾向

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>離島からの玄関口</li> <li>災害に強い港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>活気がない</li> <li>食事など取る場所がない</li> <li>安らげる場所が少ない</li> <li>航路が少なく不便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>景色を眺められるレストランなど</li> <li>水族館、文化交流施設</li> <li>航路の拡充</li> </ul>
～概ね30歳前後	<ul style="list-style-type: none"> <li>イベント会場として活用されている港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物が老朽化している</li> <li>市民が海へ親しめない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>夜景スポット</li> <li>海水浴場</li> <li>情報の積極的な発信</li> <li>イベントの充実</li> </ul>
30歳前後～50歳前後	<ul style="list-style-type: none"> <li>臨海部に工場などがたくさん立地した港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民が海へ親しめない</li> <li>海事都市らしさが足りない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>フィッシャーマンズワーフ、お魚市場</li> <li>自然や体験ができる施設</li> <li>陸上交通との連携強化</li> </ul>
50歳前後～	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心商店街と直結しており利用しやすい港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海と市民が親しめない</li> <li>公共交通アクセスが悪い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>フィッシャーマンズワーフ、お魚市場</li> <li>ゆっくりと回遊できる歩道</li> <li>陸上交通との連携強化</li> </ul>



※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。

図 今治港に対する市民アンケート調査の結果(抜粋)

## 1-2 企業アンケート

平成23年11月には、今治港を利用する企業各社に対し、その使い勝手や要望などを問うアンケート調査を実施し、その中から数社についてはヒアリング調査を実施した。その概要は以下のとおりであった。

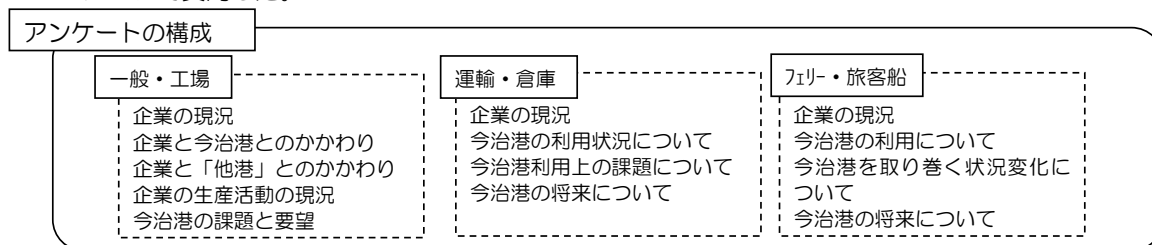
### (i) 配布対象

- ・今治市内事業所：従業員数20名以上の企業
- ・今治市近隣市事業所：従業員100名以上の事業所
- ・今治市近隣市の造船関連企業：従業員20名以上の事業所

(海事産業の集積を目指す今治市にとって近隣市の造船関連企業の動向については規模の小さい事業所の意見も吸い上げておくべきとの観点で(ウ)を設定)

・一般・工場：294社、運輸・倉庫：116社、フェリー・旅客船：18社、合計：428社

### (ii) 「一般・工場」「運輸・倉庫」「フェリー・旅客船」の3つに分類し、今治港の利用状況、課題点などについて質問した。



### (iii) アンケートの回収結果：220、回収率：24.1%

	送付数		回答数		回答率	
	全体	市内	全体	市内	全体	市内
1. 工場・一般	294	169	46	35	15.6%	20.7%
2. 運輸・物流	116	41	37	14	31.9%	34.1%
3. フェリー・旅客	18	10	8	4	44.4%	40.0%
計	428	220	91	53	21.3%	24.1%

その結果、今治港の課題としては、港湾背後の高度化、物流の効率化、施設の健全性維持・改善などが浮かび上がった。

その解決策としては、市民が海辺や港へ集まってくるような活性化対策、直行便の開設や寄港頻度の向上とともに不足している倉庫・上屋への拡充、港湾ビルをはじめとする港湾施設の老朽化対策を望む意見が多く聞かれた。

また、造船関連の鋼材を扱う工場からは、塩害防止のために必要とされる上屋の不足を指摘されたほか、関連工場を一箇所に集積し、荷揚げから保管・加工・運搬・出荷までを一連でスピーディに行えるような特区を設ければより効率的な製品造りに役立つといった提案も聞かれた。

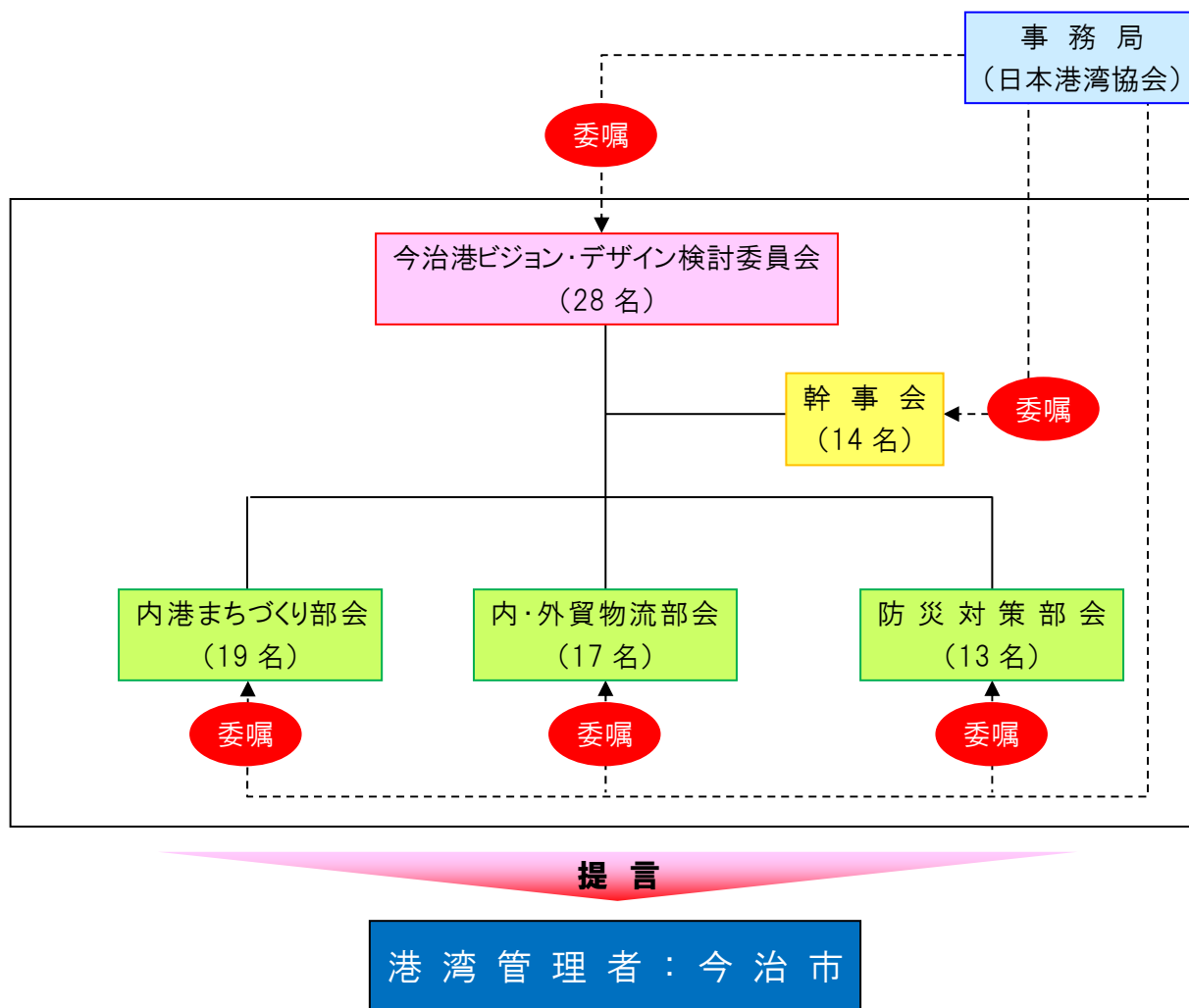
アンケート調査で得られた代表的な内容を示す。

表 業種別アンケート調査結果におけるニーズの傾向

アンケート対象	今治港の使い勝手について		要望
	(利点)	(欠点)	
一般・工場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港へのアクセスが良い</li> <li>・港運・倉庫業者が集積している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船の寄港頻度が少ない</li> <li>・目的地までの直行便がない（または少ない）</li> <li>・トランシップに時間を要す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・寄港頻度の多頻度化</li> <li>・直行便の開設</li> <li>・上屋・倉庫の整備拡充</li> </ul>
運輸・倉庫		国内物流ターミナルの <ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁の老朽化</li> <li>・岸壁の規格が小さい</li> <li>・ふ頭用地が狭い</li> <li>・上屋が不足している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ物流センター</li> <li>・流通センター</li> </ul>
フェリー・旅客船		主に旅客船ターミナルの <ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁背後の駐車場用地が狭い</li> <li>・交通結節点としての機能が脆弱</li> <li>・岸壁の老朽化</li> <li>・バリアフリーへの対応の遅れが目立つ（ターミナルビル）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・陸側から海へ人を呼ぶ仕掛け</li> <li>・観光船、クルーズ船の就航</li> <li>・航路の拡充</li> </ul>

## 参考資料2 組織体制、経過、検討フロー

### 2-1 組織体制



## 今治港ビジョン・デザイン検討委員会 委員名簿

(順不同・敬称略)

	氏 名	所 属	職 名	摘 要
委員長	金近 忠彦	公益社団法人日本港湾協会	理事	
委員	森 敏明	公益財団法人えひめ地域政策研究センター	所長	
委員	池田 弘子	株式会社人間科学研究所	代表取締役	
委員	柏谷 増男	愛媛大学	名誉教授	
委員	鈴木 茂	松山大学 経済学部	教授	
委員	原 映子	今治明德短期大学 ライフデザイン学科	教授	
委員	森 伸一郎	愛媛大学 大学院理工学研究科	准教授	
委員	村上 景一	今治商工会議所	会頭	
委員	河野 義光	今治漁業協同組合	代表理事組合長	
委員	宮内 裕治	今治港港運協会	会長	
委員	赤尾 宣宏	愛媛旅客船協会	副会長	
委員	瀬野 恵三	四国開発フェリー株式会社	副社長	
委員	森 恒雄	公益社団法人今治地方観光協会	会長	
委員	丹下 貴啓	社団法人今治青年会議所	理事長	
委員	渡邊 小百合	さくらんぼの会	会長	
委員	南條 高輝	今治市 PTA 連合会	会長	
委員	東島 義郎	国土交通省四国地方整備局 港湾空港部	部長	
委員	石原 洋 嶋倉 康夫	国土交通省四国運輸局 交通環境部	部長	人事異動
委員	及川 誠 栗谷 美則	第六管区海上保安本部 今治海上保安部	部長	人事異動
委員	延本 郁典	神戸税関 今治税関支署	支署長	
委員	玉井 秀昌	愛媛県 東予地方局 産業経済部	部長	
委員	杉浦 久夫 栗原 明彦	愛媛県 東予地方局 今治土木事務所	所長	人事異動
委員	長野 和幸	今治市	副市長	
委員	矢野 巧 渡辺 英徳	今治市 総務部	部長	人事異動
委員	胡井 裕志	今治市 総合政策部	部長	
委員	檜垣 達哉	今治市 産業部	部長	
委員	豊嶋 博	今治市 都市建設部	部長	
委員	阿部 宏	今治市 農水港湾部	部長	

上段は前任者

## 幹事会名簿

(順不同・敬称略)

	氏名	所属	職名	摘要
幹事長	東平 伸 香川 泰良	国土交通省四国地方整備局 松山港湾・空港整備事務所	所長	人事異動
幹事	玉石 宗生 種村 誠之	国土交通省四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 国土交通省四国地方整備局 港湾空港部	課長 沿岸域管理官	人事異動等
幹事	近藤 伸弥	国土交通省四国運輸局 愛媛運輸支局 今治海事事務所	所長	
幹事	阿部 智 高木 大成	第六管区海上保安本部 今治海上保安部 警備救難課	課長	人事異動
幹事	加藤 嘉朗 高瀬 進	愛媛県 東予地方局 今治土木事務所 建設企画課	課長	人事異動
幹事	脇水 宏 岩井 誠司	愛媛県 東予地方局 今治支局 商工観光室	室長	人事異動
幹事	渡辺 英徳 渡邊 徹	今治市 総務部 総務調整課	課長	人事異動
幹事	渡邊 文夫 秋山 直人	今治市 総合政策部 企画課	課長	人事異動
幹事	三品 貴裕	今治市 総合政策部 市街地再生課	課長	
幹事	横山 正都 新居田 昌彦	今治市 産業部 商工労政課	課長	人事異動
幹事	二宮 浩	今治市 産業部 海事都市推進課	課長	
幹事	大澤 篤司	今治市 都市建設部 都市政策課	課長	
幹事	曾我部 通	今治市 農水港湾部 港湾建設課	課長	
幹事	北村 則男	今治市 農水港湾部 港湾管理課	課長	

上段は前任者



## 内港まちづくり部会 委員名簿

(順不同・敬称略)

	氏 名	所 属	職 名	摘 要
部会長	甲斐 朋香	松山大学 法学部	准教授	
委 員	安孫子 尚正	リージョナルデザイン株式会社	代表取締役	
委 員	谷川 昭司	公益財団法人えひめ地域政策研究センター	研究部長	
委 員	川上 昭一	今治市中心市街地再生協議会	会長	
委 員	赤尾 宣宏	愛媛旅客船協会	副会長	
委 員	河野 義光	今治漁業協同組合	代表理事組合長	
委 員	小林 明美	今治商工会議所 女性会	会長	
委 員	高須 泰裕	今治商工会議所	専務理事	
委 員	丹下 貴啓	社団法人今治青年会議所	理事長	
委 員	渡邊 小百合	さくらんぼの会	会長	
委 員	友田 康貴	今治商店街協同組合	副理事	
委 員	矢野 晴詩	今治地方観光旅館ホテル同業組合	代表理事長	
委 員	香川 泰良	国土交通省四国地方整備局 松山港湾・空港整備事務所	所長	
委 員	岩井 誠司	愛媛県 東予地方局 今治支局 商工観光室	室長	
委 員	三品 貴裕	今治市 総合政策部 市街地再生課	課長	
委 員	新居田 昌彦	今治市 産業部 商工労政課	課長	
委 員	二宮 浩	今治市 産業部 海事都市推進課	課長	
委 員	大澤 篤司	今治市 都市建設部 都市政策課	課長	
委 員	阿部 宏	今治市 農水港湾部	部長	

## 内・外貿物流部会 委員名簿

(順不同・敬称略)

	氏名	所属	職名	摘要
部会長	上羽 博人	松山大学 経営学部	教授	
委員	宮内 裕治	日本通運株式会社 今治支店	支店長	
委員	日野 文夫	今治商運株式会社	代表取締役社長	
委員	青野 賢治	青鬼運送株式会社	代表取締役社長	
委員	大澤 宅也	伊豫運送株式会社	代表取締役社長	
委員	小沢 正剛	株式会社吉忠本社	代表取締役社長	
委員	山本 岳史	吉野石膏株式会社 今治工場	工場長	
委員	野口 直幹	住友化学株式会社 愛媛工場	副工場長	
委員	小田 雅人	渦潮電機株式会社	代表取締役社長	
委員	木元 陽一 木元 裕行	伯方造船株式会社	代表取締役	代表者交代
委員	平尾 浩一郎 近藤 聖司	四国タオル工業組合	代表理事	代表者交代
委員	香川 泰良	国土交通省四国地方整備局 松山港湾・空港整備事務所	所長	
委員	延本 郁典	神戸税関 今治税関支署	支署長	
委員	岩井 誠司	愛媛県 東予地方局 今治支局 商工観光室	室長	
委員	神野 秀夫	今治市 産業部 企業立地推進課	課長	
委員	大澤 篤司	今治市 都市建設部 都市政策課	課長	
委員	阿部 宏	今治市 農水港湾部	部長	

上段は前任者

## 防災対策部会 委員名簿

(順不同・敬称略)

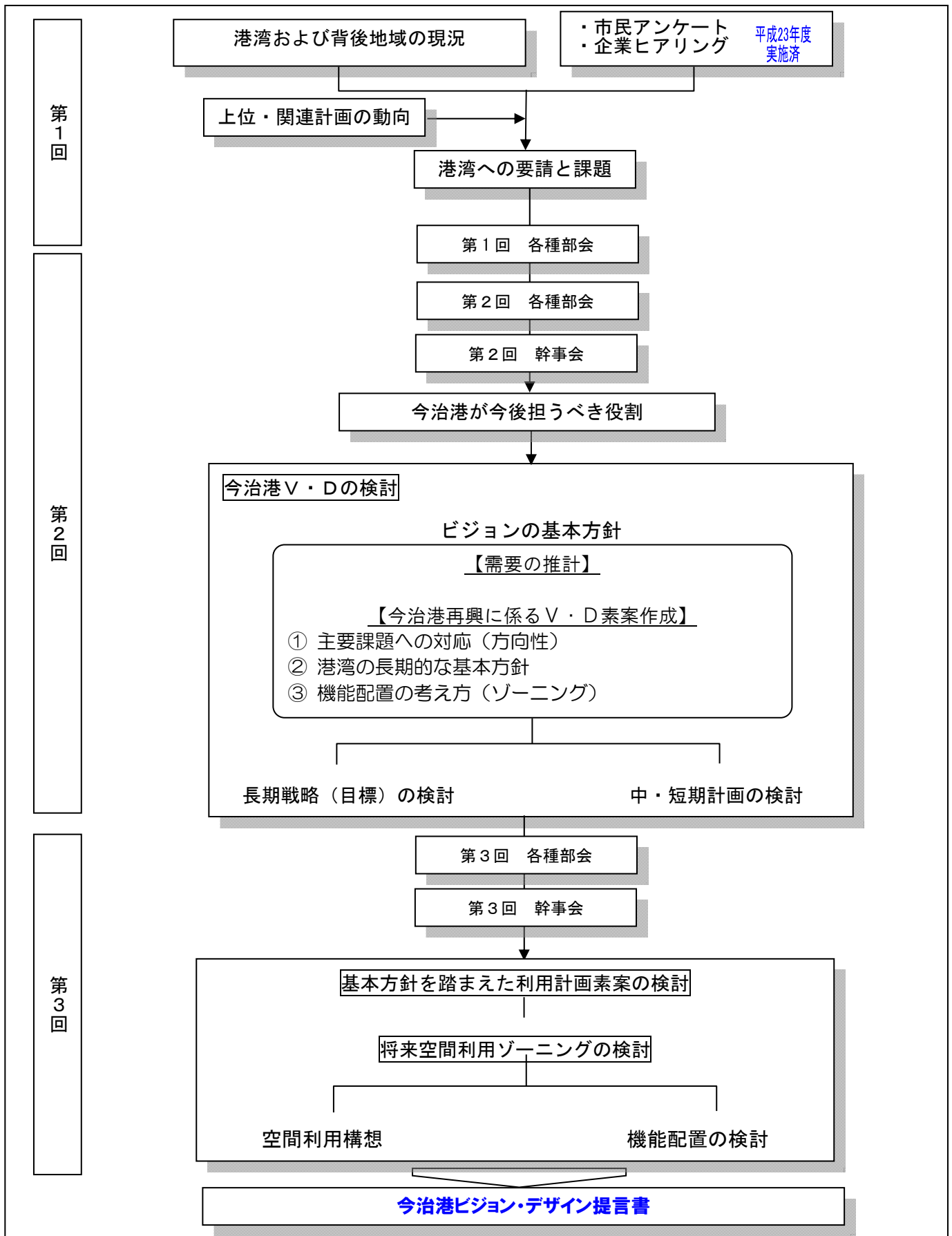
	氏 名	所 属	職 名	摘 要
部会長	森 伸一郎	愛媛大学 大学院理工学研究科	准教授	
委 員	瀬野 恵三	四国開発フェリー株式会社	副社長	
委 員	竹内 正彦	波方ターミナル株式会社 環境安全部	部長	
委 員	白石 真	四国ガス株式会社 供給グループ	マネージャー	
委 員	門田 大	今治地区トラック協会 今治支部	地区会長	
委 員	大岩 義晴	アイエン工業株式会社	専務取締役	
委 員	香川 泰良	国土交通省四国地方整備局 松山港湾・空港整備事務所	所長	
委 員	高木 大成	第六管区海上保安本部 今治海上保安部 警備救難課	課長	
委 員	高瀬 進	愛媛県 東予地方局 今治土木事務所 建設企画課	課長	
委 員	金子 浩一	愛媛県 東予地方局 今治支局 総務県民室	室長	
委 員	山崎 秀喜	今治市 総務部 防災危機管理課	課長	
委 員	麻生 准一	今治市 消防本部 総務課	課長	
委 員	阿部 宏	今治市 農水港湾部	部長	

## 2-2 経過

### 今治港ビジョン・デザイン検討委員会の開催経過

名 称		開催日	検 討 内 容
市民・企業アンケート調査		平成 23 年	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の究明
第 1 回委員・幹事合同委員会		平成 25 年 2 月 28 日	今治港に対する要請と課題
第 1 回 部 会	内・外貿物流部会	平成 25 年 5 月 28 日	貿易、物流面から見た今治港の現状と課題・要請の抽出
	防災対策部会	平成 25 年 6 月 7 日	防災面から見た今治港の現状と課題・要請の抽出
	内港まちづくり部会	平成 25 年 6 月 11 日	まちづくりの面から見た今治港の現状と課題・要請の抽出
第 2 回 部 会	内・外貿物流部会	平成 25 年 9 月 13 日	取扱貨物量を増加させるための方策
	防災対策部会	平成 25 年 9 月 25 日	災害時に今治圏域の港が担うべき役割を明確化
	内港まちづくり部会	平成 25 年 10 月 1 日	今治港～中心市街地までを活性化させるための方策
第 2 回幹事会		平成 25 年 10 月 17 日	行政的側面から第 2 回部会までの内容の妥当性整理、上位概念のつくり上げ・統合
第 2 回委員会		平成 25 年 11 月 7 日	今治港の基本方針、長期的な目標、中短期計画案の策定
第 3 回 部 会	内港まちづくり部会	平成 25 年 12 月 13 日	基本方針に沿ったアクションプランの検討
	防災対策部会	平成 25 年 12 月 19 日	基本方針に沿ったアクションプランの検討
	内・外貿物流部会	平成 25 年 12 月 20 日	基本方針に沿ったアクションプランの検討
第 3 回幹事会		平成 26 年 1 月 23 日	行政的側面から第 3 回部会までの内容の整理、基本方針、主要施策の妥当性の確認
第 3 回委員会		平成 26 年 2 月 27 日	今治港ビジョン・デザイン提言書の確認

2-3 検討フロー



今治港ビジョン・デザイン検討委員会検討フロー

