

松山港中・長期ビジョン検討委員会 第3回委員会資料



令和7年2月21日
愛媛県

総目次

1.	これまでの検討経緯	
1.1	第2回委員会での検討結果	p. 1- 1
1.2	第3回幹事会報告	p. 1- 5
2.	第2回委員会以降の主な動向	
2.1	松山港での港湾脱炭素化の取組み	p. 2- 1
2.2	国の物流に対する取組み	p. 2- 3
2.3	愛媛県の物流に対する取組み	p. 2- 4
2.4	みなと緑地PPP等の活用	p. 2- 5
2.5	気候変動への適応	p. 2- 6
3.	松山港中・長期ビジョン（素案）	
3.1	松山港の将来像	p. 3- 1
3.2	松山港の基本方針	p. 3- 2
3.3	空間利用計画（ゾーニング）	p. 3- 3
3.4	松山港の基本施策及び取組内容	p. 3- 4
3.5	松山港の基本方針と上位計画・関連計画	p. 3-19

第1回委員会（令和5年2月20日）

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

第2回委員会（令和5年8月30日）

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

港湾脱炭素化推進協議会での検討を反映

第3回委員会（令和7年2月21日）

- 松山港中・長期ビジョン（素案）

パブリックコメント実施

第4回委員会（未定）

※第3回委員会及びパブリックコメントの状況に応じて開催

松山港中・長期ビジョン策定

1. これまでの検討経緯

1.1 第2回委員会での検討結果 p. 1- 1

1.2 第3回幹事会報告 p. 1- 5

1. これまでの検討経緯

1.1 第2回委員会での検討結果（1）

第2回委員会での検討内容

- 松山港中・長期ビジョン素案
 - 松山港の将来像
 - 松山港の基本方針と基本施策
 - 空間利用計画（ゾーニング）

- 具体的な取組内容
- 中・長期ビジョン実現に向けたスケジュール

第2回委員会での主な意見(1)

項目	主な意見	対応	
物流・産業	外港第1ふ頭の再整備	・クルーズ船が入港すると、外港第1ふ頭にクルーズ関係者が集まり混雑するため、いつも通りの荷役ができない。	➤ 新たに岸壁を整備し、貨客分離を図るとともに、荷役作業に影響が少ないクルーズ関係者の導線を計画する。 ➡p. 3-4, 3-11参照
	物資補給岸壁の整備	・緑地から貨物船が見えるというところは日本でも少ない。松山港で緑地の外で船が給水や物資補給で休んでいるところが見えるようにすれば、内航海運の認知度向上になる。	➤ 海の仕事が見える場所として、既存の岸壁を物資補給岸壁に転換するとともに、外港第2ふ頭のふ頭用地を緑地に転換する。 ➡p. 3-4, 3-11, 3-13参照
	物流用地の平面配置	・現在は複合一貫輸送の時代に入っており、松山港でも、船、港湾、仮置き、トラックが一連で流れるような物流用地の確保を検討してほしい。	➤ 外港地区において埠頭再編及び新規埋立てにより、複合一貫輸送が可能な土地利用を計画する。 ➡p. 3-4参照
交流・賑わい	市民もターゲットに	・賑わい創出には観光客を呼び込むだけでなく、その地域に住む人々に利用され、親しまれる港にしていくことが重要。	➤ ターゲットに市民を追加し、利用促進を図る。 ➡p. 1-3, 3-11～12参照
	交通アクセスの向上	・愛媛に来る人にとって、観光資源としての最大の魅力は瀬戸内海だと思うが、これを活かしていない。最大のポイントはアクセス面。高浜駅～松山観光港の鉄道延伸を実施すべき。	➤ 松山観光港を核とした旅客等の受入・交流拠点の形成をはじめ、内港～高浜地区を広く「みなとオアシス」と位置付け、みなとオアシス域内・域外の繋がりやアクセス面を考慮した「みなとオアシス構想」を計画する。
	島しょ部との連携	・「みなとオアシス」が、興居島や中島へ波及する観光地となると良い。	
	ゾーニングと人の流れについて	・広域な「みなとオアシス」が点のままでうまく活用できないので、人の流れを考えるとよい。	
		➡p. 1-4, 3-9～11参照	

1.1 第2回委員会での検討結果(2)

第2回委員会での主な意見(2)

項目	主な意見	対応	
交流・賑わい	賑わいのソフト対策	・クルーズ船誘致にあたってはハード面だけでなく、キャッシュレス決済などのソフト面での対策も必要。	➤ クルーズ船誘致に係るソフト対策については「松山港クルーズ振興会」での協議や関係機関との協議により、ソフト面の対策の検討を進める。
	景観・認知度の向上	・緑地から貨物船が見えるというところは日本でも少ない。松山港で緑地の外で船が給水や物資補給で休んでいるところが見えるようにすれば、内航海運の認知度向上になる。(再掲)	➤ 海の仕事が見える場所として、既存の岸壁を物資補給岸壁に転換するとともに、外港第2ふ頭のふ頭用地を緑地に転換する。(再掲) ➡p. 3-11参照
全体	物流検討会との相互連携	・愛媛県でも「持続可能な効率的物流検討会」が立ち上がっているのので、この検討会で議論されたことも連携するとよい。	➤ 物流検討会での議論も注視し、連携を図っていく。 ➡p. 2-4参照
	優先順位について	・10年、20年という短期・中期の視点でいうと、どこから手をつけるかというのを一つ決めないと難しいのではないか。	➤ まずは現在実施している事業を着実に進めるとともに、これに関連する事業に着手したり、要請の重要度や実施に要する期間・費用等を総合的に検討し、対応していく。
	全体的な印象	・わくわく感がない、もう少し、夢を見られるような、楽しくなるようなものになっていると良い。	➤ 特に「賑わいづくり」について、地区毎のメインターゲットを設定し、内港地区、高浜地区を中心とした施策を展開する。 ➡p. 1-3, 1-4, 3-9~12参照
	フォローアップについて	・平成5年の基本計画について、現実化されていないものがあり、進捗のフォローアップ体制の確立が必要である。	➤ 今後は当該ビジョンをベースとして「港湾計画」(目標期間15年程度)を改訂し、随時港湾計画の見直しを行うことで進捗のフォローアップを図っていく。 ➡下図参照

取組みイメージ

中・長期ビジョン

ソフト対策／既設施設の活用／関係機関と協議 等

施設整備

港湾計画改訂

事業化

事業化

事業化

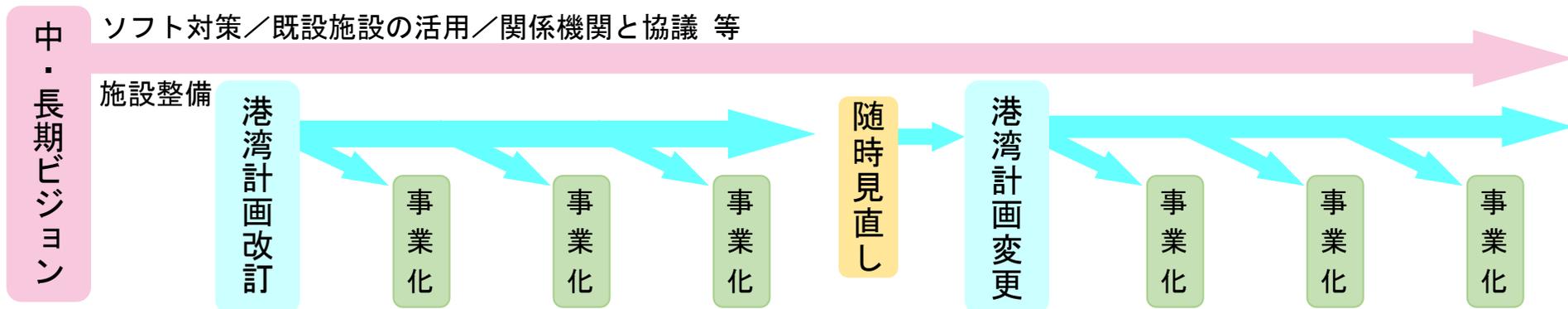
随時見直し

港湾計画変更

事業化

事業化

事業化



1.1 第2回委員会での検討結果(3)

地区毎の役割分担 (メインターゲット)



1. これまでの検討経緯

1.1 第2回委員会での検討結果 (4)



1. これまでの検討経緯

1.2 第3回幹事会報告

幹事会

〔松山港中・長期ビジョン検討委員会設置要綱〕

第7条 委員会のもとに、関係行政機関からなる幹事会を置く。

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

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

○第3回 幹事会：令和7年2月7日（金）13:30～15:00 開催

項目	主要意見	対応
物流・産業	<ul style="list-style-type: none"> 「企業用地」という表現について、工場が立地するイメージに感じられるため、幅広く企業立地や物流関係の立地もできるような記載にしてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 「企業用地」の記載を「物流・産業用地」に修正する。
	<ul style="list-style-type: none"> 今出地区の水面貯木場を埋立用地として利活用する場合は、背後河川の排水機能が確保されるよう調整いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 検討にあたっては排水機能等に配慮した計画とする。
	<ul style="list-style-type: none"> 用地埋立てに関しては、シャーシ置場やバルク貨物置場など十分な用地を確保を行った上で、施設計画を検討いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 物流に必要な用地については十分な用地を確保できるよう検討を進める。
交流・賑わい	<ul style="list-style-type: none"> クルーズを松山観光港でどのように受け入れていくのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存施設を活用・拡張し、クルーズ船とフェリーが共存できるような施設整備を検討していく。
環境	<ul style="list-style-type: none"> 次世代エネルギーの対応について、具体的な貨物需要や水素、アンモニアを受け入れるのかなど実際の需要を見込んだ上で計画を作成いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後の需要動向等を確認しながら検討を進める。
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> 定期RORO船や定期フェリー船が停泊する場所においては、幹線貨物輸送対応も含めた耐震強化岸壁の検討もお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾利用者の利用状況や需要を考慮しながら、検討する。

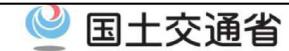
2. 第2回委員会以降の主な動向

- 2.1 松山港での港湾脱炭素化の取組み p. 2- 1
- 2.2 国の物流に対する取組み p. 2- 3
- 2.3 愛媛県の物流に対する取組み p. 2- 4
- 2.4 みなと緑地PPP等の活用 p. 2- 5
- 2.5 気候変動への適応 p. 2- 6

2.1 松山港での港湾脱炭素化の取組み

○ 港湾における脱炭素化の取組みを進めるため、松山港においても「港湾脱炭素化推進協議会」を立ち上げ、松山港での脱炭素化の取組みを検討している。

港湾における脱炭素化の取組の体制構築

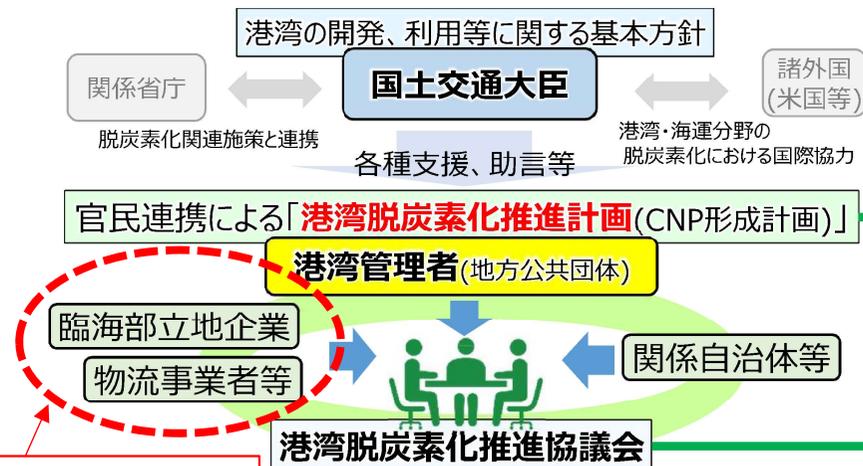


背景・必要性

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

改正内容

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



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

「港湾脱炭素化推進計画」に定める事項

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

「港湾脱炭素化推進協議会」の構成員

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

松山港港湾脱炭素化推進協議会

項目	内容
目的	松山港において、官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るための計画（港湾脱炭素化推進計画）の作成及び実施に関し必要な協議を行う。
協議会構成員	学識経験者、金融機関、港湾関係団体、臨海部立地企業、物流事業者、行政機関の職員等
開催状況	第1回 令和6年2月8日 / 第2回 令和6年8月5日 / 第3回 令和7年1月28日

温室効果ガス排出量削減目標 (KPI)

➤ 温室効果ガス排出量の短・中・長期目標

基準年	現状	短期目標	中期目標	長期目標
2013年度	2022年度	2026年度	2030年度	2050年
162.1	118.7 (26%削減!!)	98.6 (39%削減!!)	87.5 (46%削減!!)	0 (100%削減!!)

(単位：万トン)

※温室効果ガス排出量は、電気・熱配分後の数字
※船舶・車両については、公共ふ頭以外の専用岸壁の利用分も含む

次世代エネルギー需要量推計結果

➤ 水素・アンモニア需要量

①松山港港湾脱炭素化推進計画の対象範囲における温室効果ガス排出量の削減目標の達成に必要な水素・アンモニア需要量 (単位：万トン)

目標年	水素 (万トン)	アンモニア (万トン)
中期目標：2030年度	0.5	2.8
長期目標：2050年	8.8	49.4

■ 水素 (化石燃料がすべて水素に置き換わると想定)
■ アンモニア (化石燃料がすべてアンモニアに置き換わると想定)

温室効果ガス排出量について、水素・アンモニアの利活用が増加するものとして、2022年度の化石燃料がすべて置き換わるものとして推計

出典：第2回松山港港湾脱炭素化推進協議会資料より抜粋

2. 第2回委員会以降の主な動向

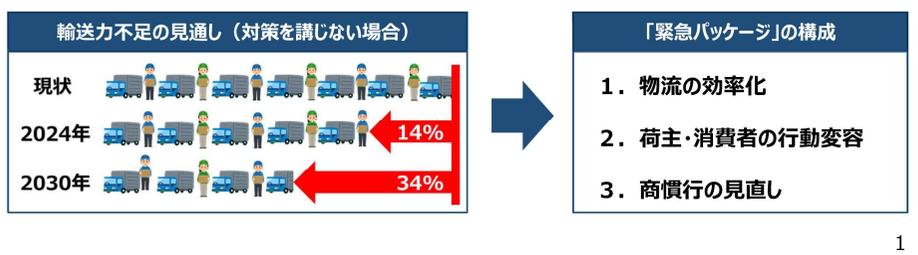
2.2 国の物流に対する取組み

物流革新緊急パッケージ（令和5年10月6日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）

物流革新緊急パッケージのポイント

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議決

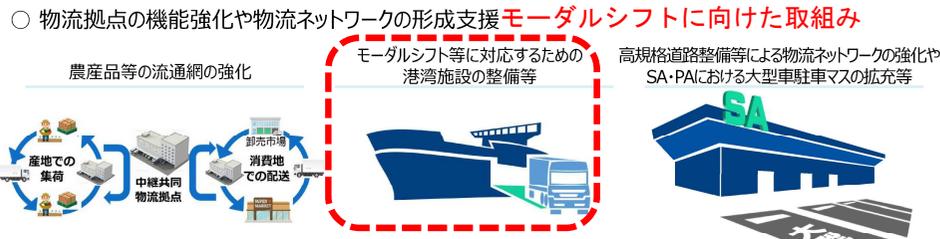
- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。



1

1. 物流の効率化（2）

- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
 - テールゲートワッシャー等、荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化
 - 大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援



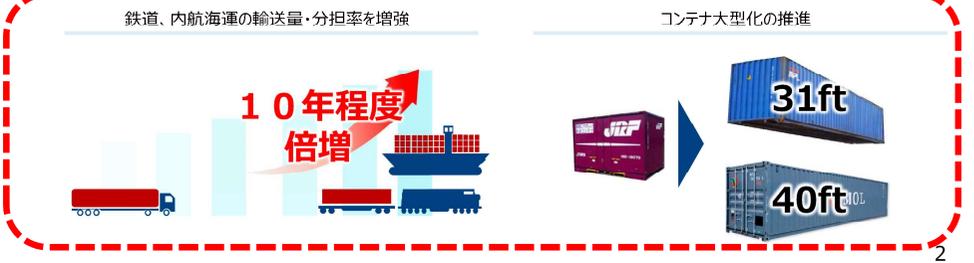
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

3

1. 物流の効率化（1）

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
 - 物流施設の自動化・機械化の推進
 - 【自動フォークリフト】
 - 【AGV・ピッキングロボット】
 - 港湾物流手続等の電子化の推進（サイバーポート）
 - 【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】
 - 自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験
 - 【合流支援情報】
 - 【落下物情報】
 - 【工事規制情報】

○ モーダルシフトの推進 モーダルシフトに向けた取組み



2

2. 荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組
 - ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業
-
- 【消費者の行動変容を促す仕組み】
- 【消費者が受取方法等を選択】
 - 【コンビニ受取等柔軟な受取方法】
 - 【ポイント還元】
- 【再配達率を半減】
- 12%
- 6%目標

- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

- トラックGMンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）
- 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）
 - ・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ
- 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
 - ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
 - ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
 - ・トラック事業者における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

4

2. 第2回委員会以降の主な動向

2.3 愛媛県の物流に対する取組み

- 「物流の2024年問題」に対応するため、愛媛県では「愛媛県持続可能な効率的物流検討会」を立ち上げるとともに、トラック事業者支援のための「愛媛県トラック物流効率化等支援事業」や、荷主のモーダルシフト促進のための「愛媛県海運利用トライアル事業」等を実施している。

愛媛県持続可能な効率的物流検討会

項目	内容
目的	「物流の2024年問題」が県内産業にも様々な影響を及ぼすおそれがあることを踏まえ、各分野における対策を検討。
協議会構成員	県企画振興部、物流事業者等、経済労働関係、農林水産関係
開催状況	第1回 令和5年8月28日／第2回 令和5年11月2日／第3回 令和6年2月19日／第4回 令和6年8月26日／第5回 令和7年2月19日
検討結果	経済労働部と農林水産部のワーキングチームを設置して「物流の2024年問題」等の影響や課題、また各分野での取組みについて情報を共有し、対策を検討中。

愛媛県トラック物流効率化等支援事業

- 営業用トラック事業者が実施する物流効率化や人材の確保に関する事業の内容に応じて補助金を交付。

【補助率】2分の1以内

【補助上限額】200万円 【補助下限額】50万円

【補助対象事業者】県内に本社又は営業所を有する営業用トラック事業者

【補助事業対象】

- (1) 輸送の効率化に資する機器・システムの導入
- (2) 荷役作業の効率化を図る機器等の導入
- (3) 共同配送や中継輸送の実施
- (4) 若年層・女性その他の多様な人材の活躍を促進するための環境を整備する事業
- (5) 人材確保重点支援メニュー

愛媛県海運利用トライアル事業

- 県内の荷主企業又は物流事業者が、新たに県内港を利用する貨物輸送に対して、その海上輸送経費の一部を補助することで、トラック等の輸送から船舶輸送への転換（モーダルシフト）を図るほか、県内港利用をより一層促進し、航路の維持・拡充を図ることを目的とする。

【対象者】愛媛県内に工場等を有する荷主・物流事業者

【対象期間】交付決定日～令和7年2月28日

【対象事業】

- (1) フェリー航路、RORO船航路、内貿コンテナ航路
 - ・申請日以前1年間に輸送実績のない県内各航路を利用する事業
 - ・減便・休止した県内航路から他の県内各航路に転換する事業
- (2) 外貿コンテナ航路(内航フィーダー航路を含む)
 - ・国内を陸上輸送していた外貿貨物のうち、
 - ① 県内港の内航フィーダー航路を利用する事業
 - ② 県外港から県内港に転換して利用する事業

【補助額】上限額100万円、下限額10万円

2. 第2回委員会以降の主な動向

2.4 みなと緑地PPP等の活用

○国土交通省では、官民連携による賑わい空間を創出するため、港湾緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益還元として港湾緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、緑地等の貸付けを可能とする港湾環境整備計画制度（みなと緑地PPP※）を令和4年12月に創設するなど、臨海部の魅力向上に向けた公共空間の有効活用を図る取組みを実施しており、こうした制度の積極的な活用を検討していきたいと考えている。（※PPP=Public Private Partnership、官民連携）

民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備



背景・必要性

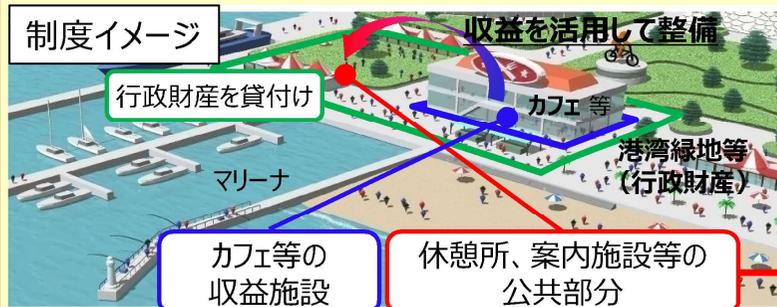
- ▶ 緑地等の老朽化、陳腐化が進展。財政制約から公共による更新投資も限界
 - ▶ 他方、民間能力を活用して魅力ある賑わい空間としたいニーズが顕在化
- ⇒ 既存制度では民間投資を呼びこむための環境が不十分

【老朽化・陳腐化した港湾緑地の例】



改正内容

港湾緑地等において、**収益施設(カフェ等)の整備**と当該施設から得られる**収益を還元して緑地等のリニューアル**を行う民間事業者に対し、**緑地等の行政財産の貸付**を可能とする認定制度を措置



従前	民間資金	公的資金	
新制度	民間資金	収益を充当	公的資金

民間事業者が**収益施設と公共部分を一体的に整備・運営**

⇒ **民間活用の更なる推進により、水際線を生かした質の高い賑わい空間を創出**

認定を受けた民間事業者に対する支援措置

- ▶ 緑地等の行政財産の貸付け(国有財産法等の特例)
貸付け可能な行政財産の範囲拡大(建物所有目的の土地に加え、広場等のオープンスペースや海上構造物(釣り桟橋)等の貸付けが可能)
- ▶ 港湾区域内の占用等許可の特例
釣り施設等の設置に必要な許可手続をワンストップ化

公共還元により整備する港湾施設の例(イメージ)



2. 第2回委員会以降の主な動向

2.5 気候変動への適応

○令和6年4月に告示された「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」では「気候変動に起因する外力強大化への対応」が追加されており、「協働防護」の考え方を前提とした気候変動への適応に取り組むことが求められている。

「協働防護」による港湾の気候変動適応



3つのポイント

- ・気候変動により将来にわたり外力が増加
- ・外力が経年変化することを考慮した設計を導入
- ・官民の多様な関係者が合意して「協働防護」を推進

外力の設定の考え方

平均海面水位・潮位偏差・波高の将来変化

(気温の2℃上昇シナリオの場合)
 ・2040年までの間は、①平均海面水位、②潮位偏差、③波高が増加
 ・2040～2100年の間は、①平均海面水位のみが増加

①平均海面水位の上昇
→気温上昇に伴う南極・グリーンランド等の氷の溶解及び海水の熱膨張

②潮位偏差の増加
→台風等の強度の増大に伴う海水面の吸い上げ・吹き寄せの増大

③波高の増加
→台風等の強度の増大に伴う風速等の増大

※1 東京港沿岸の防波堤における、モデル台風により推計した潮位偏差・波高に対する必要高上げ高さのうち、最大値の1.4mを例示 (出典：東京港沿岸保全施設整備計画 (令和5年3月東京都港湾局))

①平均海面水位の設定方法
 ・「日本の気候変動2020」(文部科学省・気象庁)等に示されている将来推計値を使用

②潮位偏差・③波高の設定方法
 ・方法1：気候変動を考慮したモデル台風により推計 (例：気候変動を考慮した伊勢湾台風級の台風による潮位偏差・波高を推計)
 ・方法2：気候変動を考慮した不特定多数の台風等による推計結果を基に、統計解析を行い設定 (例：d4PDF※2を用いて推計された潮位偏差・波高について、統計解析を行い将来推計値として設定)
 ※2「地球温暖化対策に資するアンサンブル気候予測データベース」(文部科学省気候変動リスク情報創生プログラム)

港湾の施設の設計の考え方

○気候変動に伴い設計供用期間内に想定される作用の経年変化に対し、施設の要求性能を確保する。
 ○それに対応する方策として、①設計供用期間の初期段階で対応する「事前適応策」と、②設計供用期間中に段階的に対応する「順応的適応策」がある。

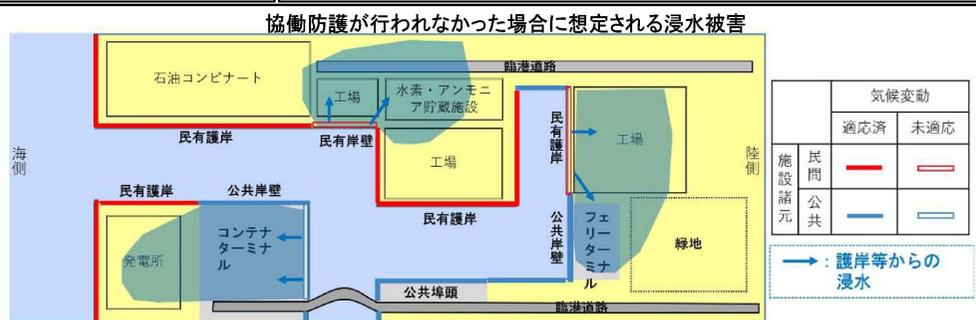
(a)設計供用期間中の作用の変化を踏まえ、設計供用期間の初期で構造側の対応を行う。

(b)供用後X年後の作用変化を考慮した安全性を確保する。

(c)X年後に、設計供用期間末の安全性を確保できる構造諸元とするよう、追加工事を行う。

協働防護の推進について

- 港湾には、公共・民間の多様な主体が集積。
- 一部の主体が所有する護岸の嵩上げ等が不十分である場合、浸水被害が港湾全体に及ぶため、物流機能や産業機能に支障が生じる恐れ。
- すべての関係者の合意のもと、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定め、各々が施設の改良等を行う「協働防護」を推進することにより、物流機能や産業機能の維持が可能。



3. 松山港中・長期ビジョン（素案）

- 3. 1 松山港の将来像 p. 3- 1
- 3. 2 松山港の基本方針 p. 3- 2
- 3. 3 空間利用計画（ゾーニング） p. 3- 3
- 3. 4 松山港の基本施策及び取組内容 p. 3- 4
- 3. 5 松山港の基本方針と上位計画・関連計画 p. 3-19

3.1 松山港の将来像

松山港が果たすべき役割

松山港の課題

【物流・産業】
地域産業の競争力強化に資する *物流拠点*

【交流・賑わい】
観光と地域の交流の場としての *賑わい拠点*

【環境】
持続可能な社会に資する *環境と調和した港湾*

【安全・安心】
安全・安心な暮らしと企業活動を守る *防災拠点*

- 1) 効率的な物流機能の確保
- 2) 低利用施設と老朽化・狭隘化施設等の見直し
- 3) カーボンニュートラルポート(CNP)実現に向けた次世代エネルギー貨物への対応
- 4) 港湾内の物流・産業用地の確保
- 5) アクセシビリティの向上

- 6) クルーズ需要・プレジャーボート需要への対応
- 7) フェリー航路の維持・拡大
- 8) 賑わいの創出

- 9) 海辺の景観を楽しめる空間の確保
- 10) カーボンニュートラルポート(CNP)実現に向けたCO2削減対策

- 11) 防災拠点としての機能強化
- 12) 放置艇の収容
- 13) 気候変動への対応

松山港の将来像

えがお
愛顔広がる松山港

～にぎわいと活力あふれるウォーターフロントを目指して～

3.2 松山港の基本方針

基本方針		基本施策	
物流・産業	I. 港湾物流機能向上による地域産業の競争力強化	①ふ頭再編や港湾施設整備による物流機能強化	   
		②松山外環状道路との連携・アクセス道路の見直しによる物流効率化	   
	II. 新たな臨海部用地を活用した地域産業の振興	③新規埋立て・低利用施設の利用見直し等による物流・産業用地の確保	   
交流・賑わい	III. 国内外来訪者の受入・交流拠点の形成	④クルーズ旅客等の受入拠点形成 ⑤フェリー旅客等の交流拠点形成	  
	IV. 県民に親しまれる新たな臨海部の賑わい空間の創出	⑥官民連携による地域活性化 ⑦既存施設を活かした賑わい空間の創出	  
環境	V. 豊かな海辺空間の活用	⑧海辺の景観を活かした空間整備	  
	VI. カーボンニュートラルポート実現に向けた取組みの推進	⑨港湾脱炭素化に向けた港湾機能の高度化	      
安全・安心	VII. 防災・減災機能の強化による安心・安全の確保	⑩緊急物資受入機能の強化 ⑪大規模災害発生時の災害廃棄物受け入れへの対応 ⑫協働防護による気候変動への対応	  

3. 松山港中・長期ビジョン（素案） 3.3 空間利用計画（ゾーニング）

平成5年港湾計画改訂時



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

今回計画(案)



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

※第2回委員会以降の追加＝松山空港を「交流拠点・人流関連ゾーン」に位置付け

物流・産業 **【基本方針Ⅰ】 港湾物流機能向上による地域産業の競争力強化**

【基本施策①】 ふ頭再編や港湾施設整備による物流機能強化（1）



背景課題

- 松山外環状道路の延伸に伴う松山港へのアクセス性向上や、トラックドライバー不足によるモーダルシフトの加速により、取扱貨物の増加が見込まれており、取扱貨物の増加に対応するための新たな港湾インフラの整備が求められている。
- 外港第1ふ頭では、大型クルーズ船寄港時に貨物船との入港調整が必要であり、貨物船の利用に制約が生じている。また、背後のふ頭では貨物の荷役作業とクルーズ旅客や見学者等が輻輳し危険な状態にある。
- 松山港内では、岸壁や上屋の老朽化が進んでいるほか、低利用の施設も多くある。

施策の内容／整備効果	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
①-1. 複合一貫輸送ターミナルの整備による移転・集約 【外港地区】 <ul style="list-style-type: none"> 新規バースを築造することで貨物船の利用制約が解消され、効率的な物流機能が確保されるとともに、大型クルーズ船の更なる寄港拡大により賑わい創出につながる。 港湾物流の集約化・効率化により、輸送コストの低減が見込まれ、松山港の利便性向上・利用者の競争力強化につながる。 		→	



物流・産業 **【基本方針Ⅰ】 港湾物流機能向上による地域産業の競争力強化**

【基本施策①】 ふ埠頭再編や港湾施設整備による物流機能強化（2）



背景課題

- カーボンニュートラルの実現に向けて、松山港において水素・アンモニア等次世代エネルギーの受入体制を確保し、カーボンニュートラルポート(CNP)の形成を推進する必要があるが、次世代エネルギー貨物に対応した受入施設や物流用地がない。
- 松山港コンテナターミナルにおいて、リーファーコンテナや危険物コンテナ等に対応した用地が不足しており、貨物増加に対応できない。

施策の内容／整備効果	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
①-2. 次世代エネルギー対応受入施設及び用地の整備 【外港地区】 ● 水素・アンモニア等の次世代エネルギー需要に対応可能となり、背後企業の脱炭素化・競争力強化につながる。			→
①-3. コンテナターミナル内用地の利用見直し 【外港地区】 ● 効率的なコンテナターミナルの利用を図ることで貨物増加に対応可能となり、松山港の利便性向上につながる。	→		



物流・産業 **【基本方針Ⅰ】 港湾物流機能向上による地域産業の競争力強化**

【基本施策②】 松山外環状道路との連携・アクセス道路の見直しによる物流効率化（1）



背景課題
 ・ 現在、松山外環状道路の計画段階評価を進めるための調査が進められている中で、松山港においても、交通アクセスの改善に向けて松山外環状道路に接続する臨港道路等の見直しを行い、一体的かつ効率的な港湾物流輸送網を構築する必要がある。

施策の内容／整備効果	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
<p>②-1. 松山港と松山外環状道路をつなぐ港湾物流輸送網の整備 【港全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 松山港と松山外環状道路を接続する効率的なルートを検討して港湾物流輸送網を構築することにより、リードタイムの短縮や輸送コストの削減が見込まれ、地域企業の競争力強化につながるほか、松山港の価値を高め、松山港の利用拡大や企業誘致による地域活性化につながる。 			



②-1
 計画段階評価※を進めるための調査中の松山外環状道路と松山港との接続箇所等について、関係機関と協力して検討を進める



出典：愛媛県HPより

- 凡例
- : 取組箇所
 - : 市道
 - : 県道
 - : 国道
 - : 松山外環状道路(開通済)
 - - - : 松山外環状道路(事業中)

※計画段階評価とは、達成すべき政策目標を明確化した上で、概略ルートや構造を決定するために、複数案の比較・評価を行うプロセス

※赤字：第2回委員会以降に修正

物流・産業 **【基本方針Ⅰ】 港湾物流機能向上による地域産業の競争力強化**

【基本施策②】 松山外環状道路との連携・アクセス道路の見直しによる物流効率化（2）



背景課題

- 背後地と臨海部を結ぶ県道22号は交通量が多く、特に外港新埠頭や吉田浜ふ頭用地から県道22号に接続する臨港道路の交差点では、大型車が集中し慢性的な渋滞が発生している。

施策の内容／整備効果	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
<p>②-2. 県道等へのアクセス道路の見直し 【吉田浜地区～外港地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> 外港新埠頭及び吉田浜ふ頭と県道の道路アクセスを改善して慢性的な渋滞を解消し物流の効率化を図ることで、リードタイムの短縮や輸送コストの削減が見込まれ、地域企業の競争力強化につながるるとともに、松山港の利便性が向上し、松山港の利用拡大につながる。 	→		



物流・産業 **【基本方針Ⅱ】 新たな臨海部用地を活用した地域産業の振興**

【基本施策③】 新規埋立て・低利用施設の利用見直し等による物流・産業用地の確保



背景課題
 ・ 松山港では、増産等による企業の事業所拡張や移転等が見込まれるほか、今後、松山外環状道路の延伸によるアクセス性向上に伴い、新たな企業立地が見込まれるなど、用地需要が高まっている一方で、松山港内でまとまった用地がなく対応できない状況にある。

施策の内容／整備効果	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
③-1. 新規埋立て等による物流・産業用地の確保 【外港地区・今出地区】 ● 物流・産業用地を確保し、企業の拡張・移転ニーズに対応することで、地域産業の振興につなげる。			→
③-2. 水面貯木場の有効活用を検討 【今出地区】 ● 水面貯木場を物流・産業用地に転換し、企業の用地ニーズに対応することで、地域産業の振興につなげる。			→



③-1-(1) 既存埠頭用地は物流・産業用地へ転換する

③-1-(2) 不足する用地については埋立てによる確保も検討する



③-2 利用されていない水面貯木場を物流・産業用地に転換する

③-1-(3) 新規埋立てにより物流・産業用地を確保する

物流・産業用地

凡例
 ○ : 埋立計画地

※赤字：第2回委員会以降に追加

交流・賑わい

【基本方針Ⅲ】国内外来訪者の受入・交流拠点の形成

【基本施策④】クルーズ旅客等の受入拠点形成



背景課題

- ・ 今後、増加が見込まれるクルーズ船の受入れにあたり、ターミナル機能を備えた受入施設がない状況にある。
- ・ 大型プレジャーボートについても対応できる受入施設がなく、受入環境が不十分である。
- ・ 松山港内各所で放置艇が確認されており、航行船舶の支障となるほか自然災害時に船体流出による二次災害の恐れ等があり対策が必要である。

施策の内容／整備効果

スケジュール

短期(10年) 中期(20年) 長期(30年)

④-1. 既存施設を活用したクルーズ船受入環境の整備 【高浜地区】

- ・ クルーズ旅客の受入環境を整備してクルーズ船の寄港拡大を図り、国内外からの新たな観光客を呼び込むことで、松山観光港の活性化や、観光を通じた愛媛県の経済活性化につなげる。



④-2. プレジャーボートの受入環境の整備 【高浜地区】

- ・ 大型プレジャーボートの寄港拡大を図るとともに、小型船だまりを整備し中型・小型のプレジャーボートの利用を促進して、より国内外からの新たな観光客を呼び込むことで、松山観光港の活性化や、観光を通じた愛媛県の経済活性化につなげる。また、小型船だまりの整備により放置艇の解消も可能となる。



④-3. 受入・交流拠点へのアクセスの更なる向上（鉄道延伸等） 【高浜地区】

- ・ 旅客等の受入環境整備状況に応じた松山観光港へのアクセス方法を検証・検討し、松山観光港の更なる利便性の向上を図る（鉄道延伸等）。 ※基本施策⑤、⑥-2にも寄与



④-2
大型プレジャーボートの受入施設を整備するとともに、小型船だまりを整備する

④-1
既存フェリーターミナルをフェリー兼クルーズ旅客ターミナルへリノベーションするとともに、新たな交流・商業施設を誘致し、松山観光港の活性化を図る

凡例
○ : 取組箇所
■ : 既設岸壁

高浜旧港
フェリーターミナル
高浜駅

高浜地区

クルーズ船

広島フェリー (-6) 160m
(-8) 238m

緑地 1.4ha

④-3
松山観光港と高浜駅を結ぶアクセス方法を検証・検討する（鉄道延伸等）

松山観光港
フェリーターミナル

クルーズターミナルの事例

金沢港クルーズターミナル



出典：日本政府観光局（JNTO）HP

※赤字：第2回委員会以降に追加

交流・賑わい

【基本方針Ⅲ】国内外来訪者の受入・交流拠点の形成

【基本施策⑤】フェリー旅客等の交流拠点形成



- 背景課題
- フェリー航路の相次ぐ休止・減便により、松山観光港の利用者が減少し、海の玄関口としての賑わいに乏しい。
 - 離島航路については、人々の生活に必要不可欠であり、今後も維持が必要である。

施策の内容／整備効果

スケジュール

短期(10年) 中期(20年) 長期(30年)

⑤. フェリー施設の利便性向上による航路の維持・拡大 【高浜地区・内港地区・由良地区】

- 現在の航路を維持し、新たなフェリー航路の誘致を目指すことで、県民の利便性向上を図り、フェリーを核とする賑わい創出につなげるほか、観光客を呼び込むことで、フェリーターミナルの活性化や観光を通じて、愛媛県の経済活性化につなげる。



⑤-(1)
フェリー岸壁を拡張し、新たなフェリー航路を誘致する



⑤-(2)
フェリー棧橋を拡張して利便性を向上させ、フェリー航路の維持を図る



⑤-(3)
新規埋立てにより車両待機スペースを確保して、利便性を向上させ、フェリー航路の維持を図る

※赤字：第2回委員会以降に追加

交流・賑わい

【基本方針Ⅳ】県民に親しまれる新たな臨海部の賑わい空間の創出

【基本施策⑥】官民連携による地域活性化



背景
課題

- 松山港沖には、瀬戸内の多島美など、観光資源ともなり得る魅力ある景観があるが、臨海部に景観等を楽しめる公園がなく活かされていない。
- 臨海部に目的地となり得る集客施設がないほか、駐車場も少ないため、市民が日常的に気軽に訪れることができず、賑わいに乏しい。

施策の内容／整備効果

スケジュール

短期(10年) 中期(20年) 長期(30年)

⑥-1. **みなと緑地PPP制度を活用した収益施設の誘致及び周辺環境の整備** 【外港地区】

- 目的地となるような緑地や集客施設を整備して、市民や観光客が訪れたいと思う場所をつくることで、三津浜商店街と一体となった賑わいを創出し、地域活性化につなげる。



⑥-2. **松山港みなとオアシスの登録** 【内港地区・高浜地区】

- みなとオアシスに登録することで知名度の向上を図り、海辺の空間を観光資源として活用するなど、地域住民とともに賑わい創出に取り組むことで、県内外からの人を呼び込み、地域活性化につなげる。



⑥-1-(2)
外港第1ふ頭から第2ふ頭へクルーズ船旅客歩行者を誘導するための方法（埋立てや歩道橋など）を検討する

歩道橋は港のランドマークとして活用可能

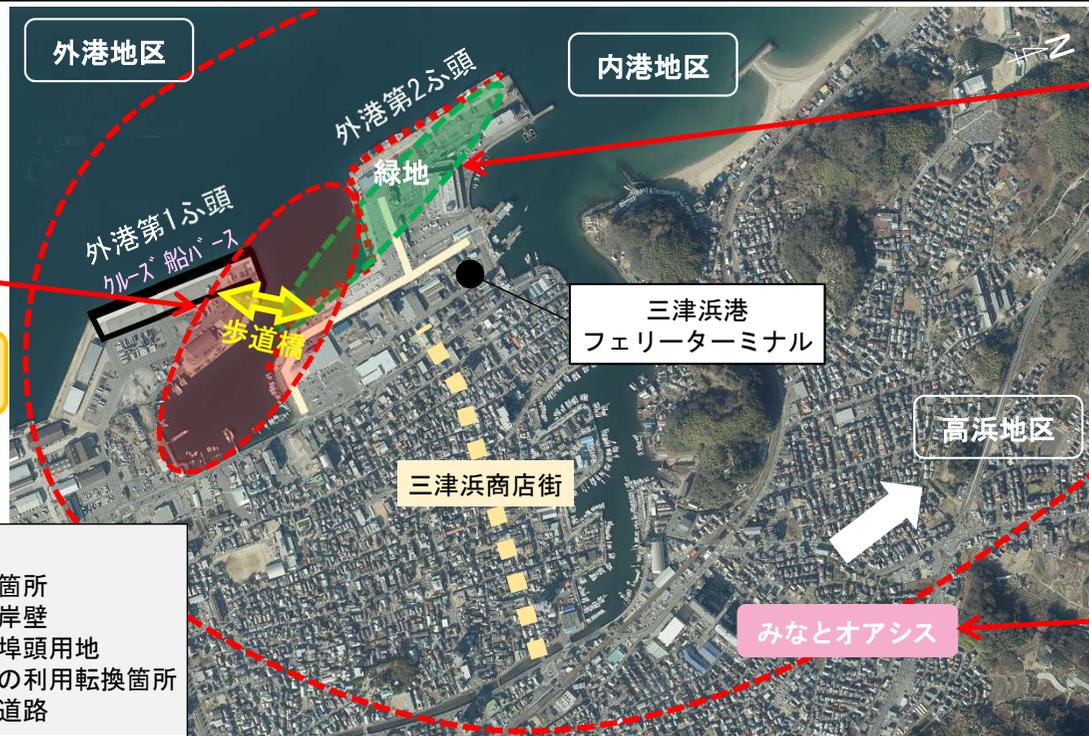
海上歩道橋の事例



出典：千葉県木更津市HP

凡例

- 取組箇所
- 既設岸壁
- 既設埠頭用地
- 岸壁の利用転換箇所
- 臨港道路



⑥-1-(1)
「みなと緑地PPP制度」を活用し、ふ頭用地から転換した緑地に収益施設を誘致する

みなと緑地PPP活用事例



出典：神戸市HP

⑥-2
三津浜商店街のある内港地区から高浜地区までのエリア一帯を「みなとオアシス」として登録し、地域住民とともに地域振興を図る

※赤字：第2回委員会以降に追加

交流・賑わい

【基本方針Ⅳ】県民に親しまれる新たな臨海部の賑わい空間の創出

【基本施策⑦】既存施設を活かした賑わい空間の創出



背景課題

- 松山港内に公園や堀江海水浴場等の施設や、三津の渡しや三津浜商店街内の歴史的建造物等の観光資源があるが認知度が低く、施設等が十分に利用されていない状態である。
- 情報発信不足により賑わいの機会を喪失している可能性があり、施設の利用機会を創出し、認知度を向上させるための取組みが必要である。

施策の内容／整備効果

スケジュール

短期(10年) 中期(20年) 長期(30年)

⑦. 既存施設の活用による地域活性化

【港全体】

- 松山港に関するホームページやSNSによる情報発信を強化するとともに、既存施設を活用したイベントの開催や、ユニークベニューとして国際会議等を誘致したり、松山港内の移動手段を検討するなど、既存施設の活用等に取り組むことで松山港の活性化や観光振興を図り、愛媛県の経済活性化につなげる。



既存施設活用の事例

⑦-(1)

松山観光港フェリーターミナルビルでのイベント開催や、瀬戸内海の景観を楽しむユニークベニューとして国際会議等を誘致するなど、既存施設を活用した賑わい創出を図る

ユニークベニュー事例：松山城山頂広場



出典：日本政府観光局（JNTO）HP

高浜地区



松山観光港
フェリーターミナル

⑦-(2)

室町時代から伝わる「三津の渡し」を参考に、松山港内の移動手段として、船による海上移動を検討する

港内の海上移動の事例：三津の渡し



出典：松山市HP

⑦-(3)

松山港に関するホームページやSNS等による情報発信を強化し、認知度向上を図る



ユニークベニュー

(Unique Venue: 特別な場所)

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

環境 **【基本方針V】豊かな海辺空間の活用**

【基本施策⑧】海辺の景観を活かした空間整備（1）



背景課題

- 松山港沖には、瀬戸内の多島美など、観光資源ともなり得る魅力ある景観があるが、臨海部に景観等を楽しめる公園などが少ない。
- 内港地区の梅津寺海岸では浸食傾向があり、浸食を防止し海浜を維持するための対策が必要である。

施策の内容／整備効果	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑧-1. 低利用のふ頭用地を緑地へ転換 【外港地区】 ● 海辺の景観を楽しめる空間を創出し「目的地として訪れる場所」を整備することで、フェリー旅客以外の市民の利用を促し、松山港のイメージアップや認知度向上につなげるとともに、三津浜商店街と一体となった賑わいを創出し、地域活性化につなげる。	→		
⑧-2. 養浜による海浜の維持保全 【内港地区(梅津寺海岸)】 ● 養浜により美しい砂浜を保つことで自然環境の保全を図るとともに、観光資源としての価値を高め、地域活性化につなげる。	→		

⑧-1
低利用となっているふ頭用地を緑地に転換し、瀬戸内の多島美や海の仕事が一望でき、海辺の景観を楽しめる空間を創出する



⑧-2
養浜により、浸食傾向にある海岸の維持保全を図り、市民が親しめる海辺の空間を守る

凡例
⬭ : 取組箇所
⬭ : 岸壁の利用転換箇所

環境 **【基本方針Ⅴ】 豊かな海辺空間の活用**

【基本施策⑧】 海辺の景観を活かした空間整備（2）



背景課題
 ・ 緑地が少なく、港湾臨海部の景観が悪いため、市民から港全体が暗い印象との声がある。

施策の内容／整備効果	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑧-3. 埋立地内に緑地を確保・臨港道路の緑化 【今出地区】 ● 緑地等を増やすことで景観を改善し、臨海部で働く人々の環境改善につなげるほか、松山港のイメージアップにつなげる。			→



⑧-3-(2)
 海へ続く臨港道路を緑化し、
 景観の改善を図る

⑧-3-(1)
 新規埋立地内に緑地を確保し、
 景観の改善を図る

凡例
 ○ : 埋立計画地
 ○ : 取組箇所

環境 **【基本方針VI】カーボンニュートラルポート実現に向けた取組みの推進**

【基本施策⑨】港湾脱炭素化に向けた港湾機能の高度化

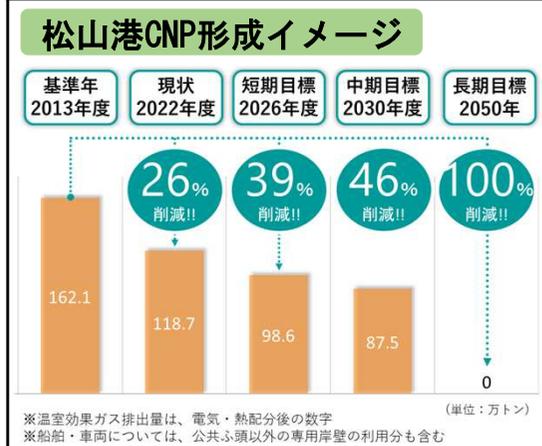


背景課題

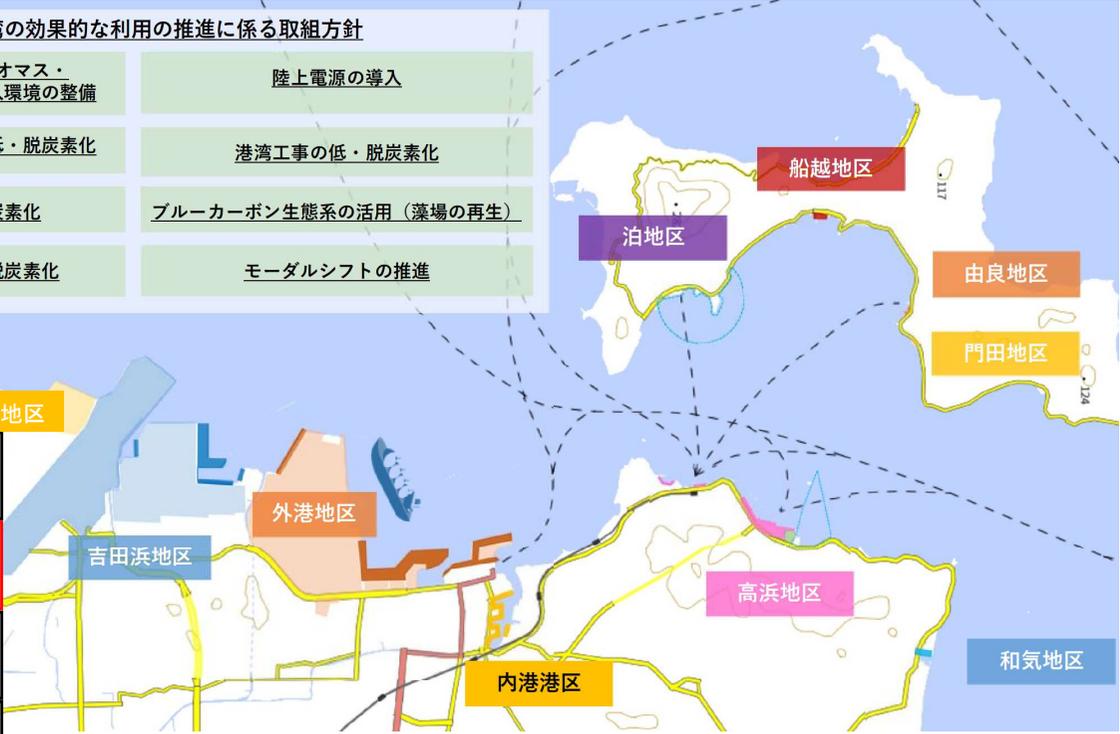
- 臨海部にはCO2排出量の多い産業が集積しており、世界が目標とするカーボンニュートラル達成には港湾での取組みが非常に重要となる。
- CO2削減対策のひとつとしてブルーカーボンが注目されている。

施策の内容／整備効果	スケジュール		
	短期(10年)	中期(20年)	長期(30年)
⑨-1. 低・脱炭素化に対応する荷役機械や陸上電源等の導入【港全体】	→		
⑨-2. モーダルシフトの推進【外港地区、内港地区、高浜地区】	→	→	
⑨-3. ブルーカーボンの活用【港全体】	→	→	→
⑨-4. 次世代エネルギー対応の施設整備【外港地区】	→	→	→

● 2050年カーボンニュートラルを実現させることで松山港の価値を高める。
(関係機関と調整)



- ### 脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進に係る取組方針
- 水素・アンモニア・バイオマス・e-メタン等の利用拡大、受入環境の整備
 - 陸上電源の導入
 - 火力発電所等の工場設備の低・脱炭素化
 - 港湾工場の低・脱炭素化
 - 船舶における低・脱炭素化
 - ブルーカーボン生態系の活用（藻場の再生）
 - 荷役機械・車両の低・脱炭素化
 - モーダルシフトの推進



- ⑨-1 低・脱炭素化に対応する荷役機械や陸上電源等を導入する
- ⑨-2 RORO船やフェリー等の利便性を向上させ、モーダルシフトの推進を図る
- ⑨-3 藻場造成を行う等、ブルーカーボン生態系を活用する
- ⑨-4 次世代エネルギーに対応した施設を整備する

※赤字：第2回委員会以降に追加 出典：松山港港湾脱炭素化推進計画（案）より作成

安全・安心

【基本方針Ⅶ】防災・減災機能の強化による安心・安全の確保

【基本施策⑩】緊急物資受入機能の強化



背景課題
 ・ 松山港は、大規模地震発生時に、背後圏域の緊急物資受入拠点として重要な役割を担うが、耐震強化岸壁が1バースしか整備されておらず、必要となる緊急物資や支援の受入れができない懸念がある。

施策の内容／整備効果

スケジュール

短期(10年) 中期(20年) 長期(30年)

⑩. 耐震強化岸壁の整備

【外港地区・高浜地区】

- 大規模地震発生時において複数の岸壁が使用でき、陸路が寸断された場合でも緊急物資や支援の十分な受入れが可能となり、県民の安心・安全な暮らしにつながる。



安全・安心

【基本方針Ⅶ】防災・減災機能の強化による安心・安全の確保

【基本施策⑪】大規模災害発生時の災害廃棄物受入れへの対応



背景
課題

- 大規模災害発生時には、大量に出る災害廃棄物の処分が重要となるが、松山港周辺で受入れ可能な箇所がない。

施策の内容／整備効果

スケジュール

短期(10年) 中期(20年) 長期(30年)

⑪. 埋立地での災害廃棄物受入れ

【今出地区】

- 災害廃棄物の受入箇所をあらかじめ確保することで、災害発生時のスムーズな廃棄物処理を可能とし、早期復旧につなげる。



⑪ 新規埋立地の一部で災害廃棄物を受入れる

凡例
 : 埋立計画地
 : 臨港道路
 : 臨港道路以外

安全・安心

【基本方針Ⅶ】防災・減災機能の強化による安心・安全の確保

【基本施策⑫】協働防護による気候変動への対応



背景課題
 ・ 地球温暖化の影響による海面上昇に対応するため、浸水対策が必要となるが、港湾には公共・民間の多様な管理者が集積しており、一部の護岸の嵩上げ等が不十分である場合、浸水被害が港湾全体に及び、物流機能や産業機能に支障が生じる恐れがある。

施策の内容／整備効果

スケジュール

短期(10年) 中期(20年) 長期(30年)

⑫. 協働防護の推進

【港全体】

- 港全体が一体となって気候変動に対応することで、護岸等からの浸水を防ぎ、物流機能や産業機能を維持する。



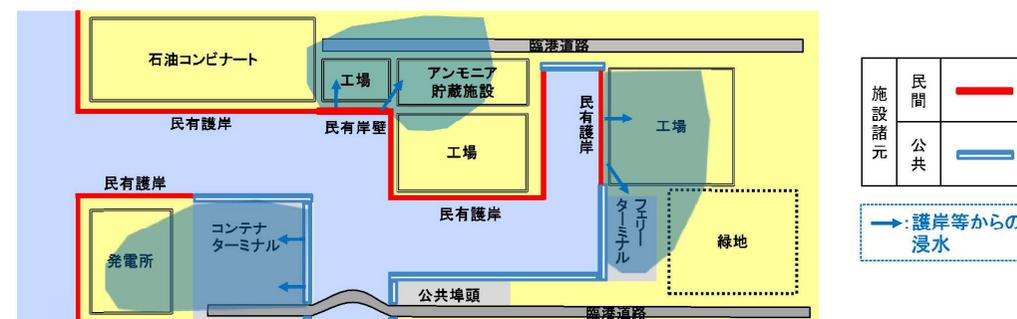
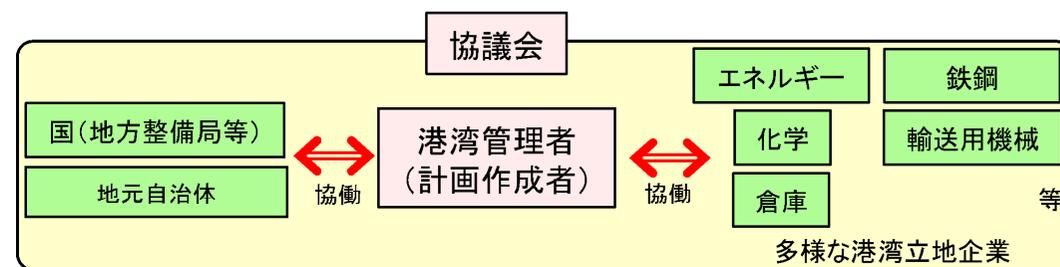
⑫ 協働防護を推進し、港全体で気候変動に対応する

「協働防護計画(仮称)」の作成に対する支援制度の創設

気候変動を考慮した施設の性能照査、浸水想定 of 作成及び適応水準や適応時期に係る共通の目標等の決定等を含む協働防護計画(仮称)の作成に対する港湾管理者への支援制度を創設(対象港湾:国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾 補助率1/2以内)

【協働防護計画(仮称)の主な記載項目】

- ✓ 協働防護区域の位置及び区域
- ✓ 基本的な方針・目標(適応水準・適応時期等)
- ✓ 目標を達成するために必要な事業及びその実施主体
- ✓ 達成状況の評価に関する項目(項目・進捗管理方法等)
- ✓ 計画期間



出典：国土交通省HP

※赤字：第2回委員会以降に追加

3. 松山港中・長期ビジョン（素案）

3.5 松山港の基本方針と上位計画・関連計画

分野	基本方針	上位計画・関連計画（代表例）	
		計画名	計画内容
物流・産業	I. 港湾物流機能向上による地域産業の競争力強化	【国】 四国圏広域地方計画 【国】 四国港湾ビジョン2040 【県】 愛媛県総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮 ・ 労働力不足に立ち向かう港湾 ・ 活力ある産業づくり ・ 交通ネットワークの整備
	II. 新たな臨海部用地を活用した地域産業の振興	【県】 松山広域都市計画区域マスタープラン 【県】 愛媛県新広域道路交通計画 【市】 第六次松山市総合計画 【市】 松山市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な物流を担う流通業務地 ・ 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化 ・ 事業所立地と雇用創出の推進 ・ 交通基盤の整備 ・ 空港や臨海部工業地のある、活力あるまち
交流・賑わい	III. 国内外来訪者の受入・交流拠点の形成	【国】 PORT2030 【国】 四国圏広域地方計画 【国】 四国港湾ビジョン2040	<ul style="list-style-type: none"> ・ 列島のクルーズアイランド化 ・ 歴史・文化、風土を活かした個性ある地域づくりを進める ・ 地域に新たな価値を産み出す港湾
	IV. 県民に親しまれる新たな臨海部の賑わい空間の創出	【県】 愛媛県総合計画 【市】 第六次松山市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光・交流の拡大 ・ 観光産業の振興
環境	V. 豊かな海辺空間の活用	【市】 松山市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歴史文化や自然が身近に広がる地域環境の形成 ・ 北西部地域の核となる生活拠点の形成
	VI. カーボンニュートラルポート実現に向けた取組みの推進	【国】 PORT2030 【県】 松山港港湾脱炭素化推進計画（案） 【市】 第六次松山市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾・物流活動のグリーン化 ・ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や次世代エネルギーの受入環境整備 ・ 低炭素・循環型まちづくりの推進
安全・安心	VII. 防災・減災機能の強化による安心・安全の確保	【国】 四国港湾ビジョン2040 【国】 四国圏広域地方計画 【県】 愛媛県総合計画 【県】 松山広域都市計画区域マスタープラン 【県】 愛媛県地域防災計画 【市】 松山市地域防災計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自然環境の変化に対応する港湾 ・ 南海トラフ地震への対応力の強化等、安全で安心して暮らす ・ 災害に強い強靱な県土づくり ・ 避難路・緊急輸送道路等の整備 ・ 耐震強化岸壁の整備 ・ 市民の生命を確保するための輸送を最優先に行うことを原則

※赤字：第2回委員会以降に追加