

松山港中・長期ビジョン（案）に寄せられた意見と県の考え方

松山港中・長期ビジョン（案）について、令和7年3月27日（木曜日）から令和7年4月26日（土曜日）までの期間でパブリック・コメントを実施したところ、1人の方から18件の意見をいただきました。

案に対する意見と考え方は、次のとおりです。

なお、いただいた意見は、適宜集約・要約しております。

寄せられた意見と県の考え方

No.	寄せられた意見の要旨	県の考え方
2章 松山港の現況		
1	航路の撤退とともに貨物量も減少している中で本計画を策定する意味はあるのか。	【原案のとおり】 脱炭素化の推進や、物流の2024年問題を背景としたモーダルシフト推進等の全国的な動きに加え、松山港ではクルーズ船の寄港が増加するなど、現港湾計画の策定時と比較し、松山港を取り巻く情勢は大きく変化しています。それに伴う新たな課題に対応するため、港湾計画を改訂する必要があると考えており、港湾計画改訂に先立ち、松山港の中長期的な将来像として、本ビジョンを策定したものです。
2	コンテナ個数の多い三島川之江港、高松港と松山港の違いは何か。	【原案のとおり】 取扱う品目が異なっています。三島川之江港や高松港では取合せ品が多く、一方、松山港では背後地域の貨物である化学工業品や産業機械など、多様な品目を取り扱っています。
3	「クルーズ船寄港は地域の活性化に一役買う」としているが具体的にはどういうものが挙げられるのか。また、経済効果やこういった業種にメリットがあるのか。	【原案のとおり】 クルーズ船の寄港により、愛媛県各地の観光地を訪れる観光客が増加し、飲食業や小売業、交通業など地域経済全体に経済効果をもたらすことが期待されます。また、地元企業の活性化や雇用の創出等、地域振興につながるものと考えています。

4	コロナのような感染症が再び世界を襲った時、クルーズ船の乗客頼りの観光振興を続けて良いのか。	【原案のとおり】 今回のビジョンでは、「賑わい創出」を一つの柱としており、クルーズ旅客のみならず、市民もターゲットとし、松山港の魅力を向上させ、国内外からの観光客の増加を図ることとしています。
5	緑地を整備しての費用対効果はいくらなのか。「休日の釣りを楽しむ市民」のためだけに税金を費やすつもりなのか。	【原案のとおり】 港湾の緑地は、良好な港湾環境を形成し、港湾利用者や市民等への休息の場の提供や、港湾活動が自然環境へ与える影響の緩和等を目的として整備するものです。 上記以外に、港湾緑地には市民等が利用することで地域の賑わい創出に寄与することが期待されている側面があることから、今回「みなとオアシス」登録を目指して、新たな緑地を計画しているものです。 なお、現段階では構想案の検討のみであることから、費用対効果までは算定していません。
3章 松山港を取り巻く情勢変化		
6	松山外環状道路の松山港延伸はいつ完了と想定しているのか。	【原案のとおり】 松山外環状道路の延伸時期やルート等については現段階では未定です。
7	「松山港を市内中心部に次ぐ第2の観光地となるような賑わい拠点を目指す」とあるが具体的な観光スポットはどこか。	【原案のとおり】 内港地区から高浜地区一帯をみなとオアシスとして登録し、賑わい拠点としたいと考えており、具体的な観光スポットとしては三津浜商店街や三津浜フェリーターミナルに隣接する新たな緑地、また松山観光港のフェリーターミナル等を想定しています。

8	パナマックス級の石炭船が入港しており岸壁の延伸工事とあるが脱炭素化を推進するのであれば石炭の取扱は減少するのではないか。	【原案のとおり】 近年の脱炭素化の進展に伴い、将来石炭の取扱いが減少する可能性があります。他方で、石炭に代わる燃料の取扱いが見込まれるなど、松山港で取扱う貨物は、将来的に変化していくものと考えております。今後も港湾を取り巻く情勢の変化等に対応した施設整備を進めて参ります。
9	みなとオアシスとみなと緑地 PPP の松山港におけるメリット・デメリットは何か。	【原案のとおり】 メリットとしては、みなとオアシスへの登録により認知度が向上し、交流人口が増加することで、地域経済の活性化が期待できます。また、みなと緑地 PPP は、民間資金を活用することで緑地等の整備、管理にかかる財政負担が軽減されるとともに、民間の創意工夫を取り入れることで、水際線を生かした質の高い賑わい空間を創出できることが期待できます。 デメリットとしては、運営企業の撤退等により長期的な運営や適切な維持管理が行われない可能性等が挙げられます。
5章 市民・港湾利用者からの要請・意見		
10	市民の意向調査で道の駅が 64%とあるのに対し道の駅の検討がなされていないのはなぜか。	【原案のとおり】 道の駅は主に道路利用者のための休憩施設となります。また松山港の 20km 圏内に既に道の駅「風早の郷・風和里」が立地していることから、今回は「みなと」を核としたまちづくりを促進するみなとオアシスを検討したものです。
6章 松山港が果たすべき役割と将来に向けた課題		

11	大型プレジャーボートは 1 年間にどのくらい寄港しているのか。また、伊予鉄道を観光港まで延伸させるということか。(一般企業への忖度なのか)	【原案のとおり】 大型プレジャーボートについては、県管理港湾で、近年、年間 5 隻程度が寄港しております。松山港近隣では、過去に堀江港に寄港した実績があり、その後も寄港の要望は寄せられておりますが、受入れ環境が不十分なため、寄港要望に対応できていない状況です。 高浜駅から松山観光港へのアクセスの向上については、鉄道延伸に限らず、その手法について引き続き関係機関等と協議しながら、検討を進めて参ります。
12	新たなフェリー航路を誘致する必要があるのか。観光への誘致は松山空港の役割とすることはできないのか。	【原案のとおり】 フェリー航路は、人流のみならず物流面でも重要な役割を果たすことから、誘致を行いたいと考えています。
13	放置艇を收容するために整備して税金をつぎ込むつもりなのか。	【原案のとおり】 放置艇は航行船舶の支障となるほか自然災害発生時に船体流出による二次災害が発生する恐れがあるなど、様々な問題を引き起こす要因となるものであり、早期に解決すべき課題であると認識しています。 今回、小型船だまりを整備することで、放置艇の收容を図り、港内の航行の安全を確保すると同時に、プレジャーボートの受入環境を整備することで、賑わい創出を図り地域振興にもつなげたいと考えています。
7 章 松山港中・長期ビジョン		
14	既存施設の活用とは具体的に何か。	【原案のとおり】 主に松山観光港ターミナルの活用を想定しています。

15	国際会議等の誘致とあるが年間どれくらいを想定しているのか。今治港で進められているMICEで良いのではないのか。それぞれの港で考えるのではなく県全体を1として港毎に役割を分けることは考えないのか。	【原案のとおり】 現段階では国際会議等の年間回数の想定はありません。 また、各港の背後圏域の地域特性を踏まえ、各港が果たすべき県全体での役割を認識し、課題を解決することが重要と考えており、松山港においても、本県における役割を整理した上でビジョンを作成しております。 なお、松山空港に近く、またフェリーが寄港する松山観光港フェリーターミナルはユニークベニユーとしてのポテンシャルが高いものと考えています。
16	養浜とあるが松山港周辺にはどのような生態系になっているのか。	【原案のとおり】 松山港及び興居島周辺などではアマモなどの藻場が確認されており、海洋生物の生息地となっています。また隣接する重信川河口には多くの水鳥が確認されるなど、松山港周辺には多様な生態系が存在しています。
17	埋立地で災害廃棄物受入れとあるが周辺住民、周辺企業からの理解は得られているのか。	【原案のとおり】 現段階では災害廃棄物の受入れ規模等は未定のため、今後具体的な検討を進めていく中で、周辺住民や企業の皆様にご理解をいただけるよう周知活動を行っていく予定としています。
18	全体的に何を1番に行いたいビジョンなのか分かりにくい。	【原案のとおり】 松山港の将来像である、「愛顔(えがお)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～」の実現のため、「賑わい」のためのみなとオアシス構想、及び「活力」のための新たな岸壁や用地整備等を中心として、「物流・産業」、「交流・賑わい」、「環境」、「安全・安心」の各分野の課題を解決する中・長期ビジョン(構想)としています。