



港湾整備事業

港湾整備事業

松山港

PORT OF MATSUYAMA

概要

松山港は、四国西北部、愛媛県の中央部に位置し、県都松山市の海の玄関口として、古来瀬戸内海航路の要衝を占め、本州と九州を結ぶ交通、産業上、瀬戸内海における重要港の1つとして発展してきた港です。

外港地区から吉田浜地区にかけての臨海部にはLNG、石油等のエネルギー関連や化学工業の工場が立地しています。外港地区は、コンテナ船や工場の熱源などに使用する石炭を運ぶ石炭船、東京行きRORO船*等が就航し、コンテナ貨物、完成自動車などの輸送拠点として利用されています。また、クルーズ船の寄港地にもなっています

内港地区は、松山港発祥の地であり、現在でも山口県の柳井や瀬戸内海に所在する周辺の離島を結ぶ人流拠点として利用されています。

高浜地区は、広島県の広島・呉と結ぶフェリー・高速船、福岡県の小倉と結ぶフェリー、興居島と結ぶフェリーが就航しています。

今出地区は、原木が主に取り扱われ、背後には木材加工産業が立地しています。

沿革

- 江戸時代 (1635) ◎松平定行が松山藩主となり、三津に船奉行所を設置
- 明治39年 ◎高浜港が供用開始
- 大正5年 ◎内港地区（三津浜）の修築工事に着手
- 昭和19～20年 ◎外港地区の修築工事に着手するが、連合軍が船舶の航行に対して制約を行ったため中止となる
- 昭和26年 ◎重要港湾になり、外港地区の改修事業に着手
- 昭和48年度 ◎外港地区第一ふ頭の整備完了。水深10メートル岸壁が完成
- 昭和52年度 ◎今出地区の整備完了。水深10メートル岸壁が完成
- 平成5年 ◎高浜地区にフェリー岸壁（水深8メートル）が完成
- ◎港湾計画（改訂）
- 平成13年 ◎外港地区新ふ頭において、耐震強化岸壁（水深10メートル）、ガントリークレーンが完成
- 平成29年 ◎外港地区新ふ頭において、2基目のガントリークレーンが完成し、岸壁（水深13メートル）の供用開始
- 平成31年 ◎外港地区第一ふ頭2号岸壁において、大型クルーズ船受入のための岸壁改良工事が完了

*RORO船：貨物をトラックやフォークリフトで積み卸すために船尾や船舶の側面にゲートを有する船舶



国際物流ターミナル整備事業 施工状況



泊地（水深13メートル）の浚渫



岸壁（水深13メートル）のエプロン*舗装

*エプロン：岸壁の陸側において、背後の上屋や野積場などまでのスペース

松山港 外港地区 国際物流ターミナル整備事業

私たちの事務所では、平成6年度より外港地区国際物流ターミナル整備事業に着手し、港湾機能のさらなる拡充を図っています。

本ターミナルの整備により、松山港背後圏に立地する企業の産業活動を支えるため、貨物の輸送の効率化を図るとともに、大規模地震発生時において緊急物資等の海上輸送を確保します。

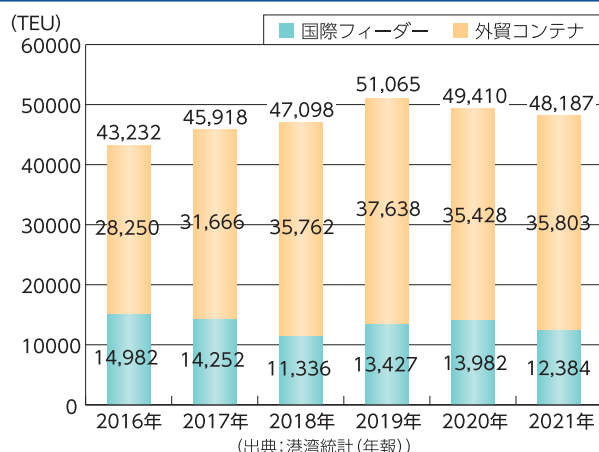
施設名	施設規模
岸壁 (水深13m)	310m
岸壁 (水深10m) (耐震)	190m
泊地 (水深13m)	19.1ha
防波堤	500m
防波堤 (延伸)	330m



◆外貿コンテナ・国際フィーダー*コンテナ貨物の効率化



松山港のガントリークレーン



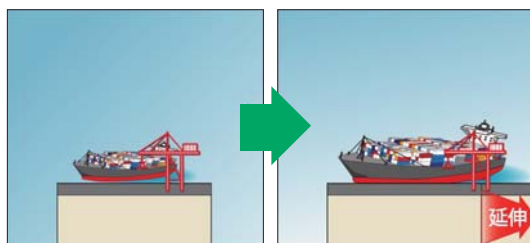
*国際フィーダーとは、国際コンテナ戦略港湾等で外貿コンテナ船に積み替えられて輸出入されるコンテナ取扱貨物。

◆コンテナ貨物の輸送効率化

- 1) 他港を経由して輸送していた外貿コンテナ貨物を、松山港から直接輸送することが可能となる。

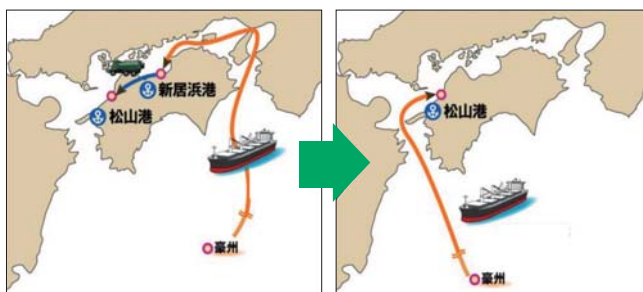


- 2) 岸壁延伸により、コンテナ船を大型化することが可能となり、一度に輸送できる貨物量が増える。

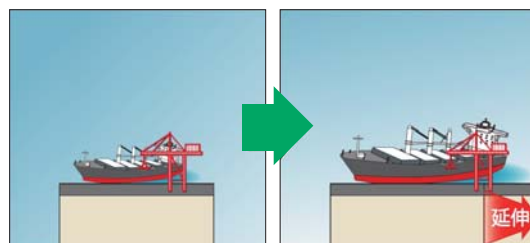


◆石炭の輸送効率化

- 1) 他港からのトラックによる陸上輸送や内航船による二次輸送をしていた石炭を、松山港へ直接輸入することが可能となる。



- 2) 岸壁延伸により、石炭運搬船を大型化することが可能となり、一度に輸送できる貨物量が増える。





港湾整備事業

港湾整備事業

東予港

PORT OF TOYO

概要

東予港は、愛媛県の東部に位置して、瀬戸内海の本航路に接する海上交通の要衝にあり、古くから小型船舶を対象とする内貿商港として発展してきました。

昭和39年に旧東予市と旧西条市が東予新産業都市の指定を受けたことを契機に旧壬生川港と旧西条港を統合し、重要港湾東予港となりました。昭和44年、新居浜港の一部が東予港東港地区として、港湾計画に編入され、現在の形となりました。

東港地区は、背後に非鉄金属（ニッケル等）を精錬する企業が立地し、原料となる金属鉱や非鉄金属などの輸送拠点として、西条地区は、臨海部に工業団地が形成されており、背後の造船会社に関連した鋼材や金属製品等の輸送拠点として、壬生川地区も同様、臨海部を中心に企業が立地し、愛媛県の工業活動の中核として重要な地位を占めています。中央地区には、四国で唯一、阪神方面（大阪港）へのフェリーが就航しており、背後企業をはじめ広域的な物流拠点として機能するとともに、人流拠点としての役割も果たしています。

沿革

- 寛永13年（1636） ◎御本陣川の改修を行い、河口港を築造（西条港）
- 明暦年間 ◎新田開発、築造（壬生川港）、年貢米移出港として利用
- 元禄15年（1702） ◎別子銅山の諸物資輸送港（新居浜港）
- 昭和5年 ◎新居浜港が指定港湾となる
- 昭和9年 ◎西条港が指定港湾となる
- 昭和13年 ◎壬生川港が指定港湾となる
- 昭和39年 ◎壬生川港と西条港を重要港湾「東予港」として指定
- 昭和44年 ◎港湾計画を一部変更し、新居浜地区（現在の東港地区）を編入
- 昭和47年 ◎阪神方面のフェリーが就航
- 平成17年 ◎港湾計画（改訂）
- 平成26年 ◎中央地区において、複合一貫輸送ターミナル整備事業に着手
- 平成30年 ◎中央地区において、耐震強化岸壁（水深7.5メートル）が供用開始



複合一貫輸送ターミナル整備事業 施工状況



岸壁（水深7.5メートル）のケーソン据付



泊地（水深7.5メートル）の浚渫

東予港中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

私たちの事務所では、平成26年度より貨物需要の増大及び船舶の大型化に対応するとともに、大規模地震発生時の緊急物資輸送拠点を確保することを目的として、複合一貫輸送ターミナル整備事業を行っています。

※複合一貫輸送：貨物を輸送の中継地で一度も開封することなく、荷受人まで届ける輸送形式

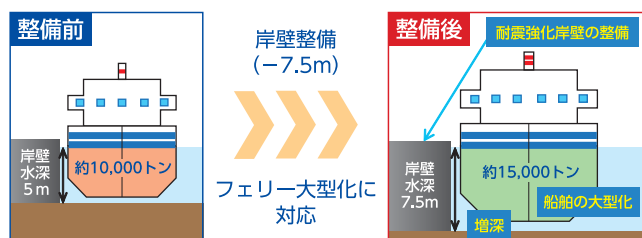
施設名	施設規模
岸壁（水深7.5m）（耐震）	260m
泊地（水深7.5m）	12.7ha
航路（水深7.5m）	190m



◆船舶の大型化に対応し、より効率的な物流体系の構築が可能に！

新たにターミナルを整備することで、今後のフェリー貨物の増加や船舶の大型化に対応することが可能になります。これにより、シャーシの積載台数（12m換算）が4割程度増加するなど、物流の効率化に繋がり、経済活動の活性化が期待されます。

平成28年4月に東九州自動車道（北九州市～宮崎市）が開通し、陸送及びフェリー輸送を活用した九州～四国～関西を結ぶネットワークが強化され、更なる物流効率化が期待されます。



◆震災後すぐに海上輸送が可能に！

耐震強化岸壁を整備することで、震災後すぐに緊急物資等を海上から搬入することができ、また、震災後の物流機能を確保し経済活動を支えます。

東日本大震災時の事例



耐震強化岸壁（仙台塩釜港 仙台港区）の効果

地震発生後、通常の岸壁は海側に移動し、陸側が沈下するなどの被害が発生しました。（写真手前）一方、耐震強化岸壁は、被害を小さくすることができました（写真奥）



緊急物資搬入状況（秋田港）

※愛媛県は愛媛県旅客船協会と『災害時の船舶による輸送等に関する協定』を締結し、被災者及び救援物資、災害応急対策要員・資機材等の輸送業務にフェリーを活用することとしています。



港湾整備事業

港湾整備事業

三島川之江港

PORT OF MISHIMA-KAWANOE

概要

三島川之江港は、愛媛県の東端、香川県との県境近くに位置し、昭和45年8月合併により三島川之江港となるまでは、三島港、川之江港として独立して発展してきました。三島港（村松地区、金子地区）は戦後、製紙工業の急速な発達により重要な商工業地となり、港湾施設の整備が進められました。川之江港（川之江地区、大江地区）は天然の良港として古くから開け、活発に利用されてきました。昭和5年には両港とも愛媛県の指定港湾となっています。その後、船舶の大型化が進むなどして施設不足が生じてきたため、両港を一体として整備し一層の発展を図ることを目的に合併し、昭和46年に重要港湾に指定され今日まで発展を続けています。

村松地区及び大江地区の臨海部には製紙工場が立地し、原料である木材チップや石炭、石灰石を大型船で輸入して、同工場で製造された製品を貨物船やRORO船、コンテナ船で輸出・移出しており、一大輸送拠点となっています。

沿革

- 江戸時代 ◎商業港として、また海路連絡の要衝として栄える（三島港）
◎土佐藩主の参勤交代の乗船地として使用されるなど、四国中央部の要港として栄える（川之江港）
- 昭和5年 ◎内務省指定港湾になる（三島港、川之江港）
- 昭和45年 ◎港湾法による地域港湾区域及び名称変更（三島川之江港）
- 昭和46年 ◎重要港湾に指定
- 平成6年 ◎港湾計画（改訂）
- 平成16年 ◎昭和57年度から実施していた村松地区防波堤完成
- 平成18年 ◎古紙リサイクル等の取り組みが評価され、四国内では、初めてリサイクルポートに指定
- 平成20年 ◎金子地区岸壁（水深14メートル）供用開始
- 平成26年度 ◎金子地区におけるふ頭用地、臨港道路の整備が完了（金子地区国際物流ターミナル整備事業完了）
- 令和3年 ◎金子地区ふ頭にガントリークレーン設置



金子地区 国際物流ターミナル整備事業

私たちの事務所では、平成14年度より金子地区に50,000トン級の貨物船が接岸できる水深14メートルの岸壁、泊地、防波堤などの施設整備に着手し、平成22年度まで実施しました。

また、村松地区に就航していた一部の外貿航路（釜山）を平成24年から金子地区国際物流ターミナルに振り替えたことにより、荷役・輸送の効率化が図られています。ふ頭用地には、コンテナターミナルが完成し、ターミナル内の四国中央市整備の上屋も平成27年に完成しました。また、背後用地を利用する企業の上屋も順次完成しています。さらに、令和3年にはガントリークレーンが設置され、さらなる利用が期待されています。





概要

今治港は、愛媛県の東北部、高縄半島の先端部に位置し、阪神と九州を結ぶ瀬戸内海の本航路に接した重要港湾です。大正11年に四国で最初の開港場に指定、昭和26年には港湾法に基づく重要港湾に指定され、発展してきました。

今治地区は、上島町などの離島を結ぶフェリーや旅客船が発着する人流拠点として利用されています。

鳥生地区、蔵敷地区は主に鋼材や砂利・砂、セメントなどを取り扱っており、背後の海事産業などを支えています。

富田地区は平成4年に四国で初めて外貿コンテナ定期航路が就航し、国際物流拠点となっています。国際物流ターミナル整備事業の一環として整備した防波堤は、台風等の非常時における港内への進入波を防ぎ、高潮時における背後地域の浸水被害を低減するとともに、防護柵や照明設備を備えた親水性防波堤として整備され、市民の安らぎや憩いの場として利用されています。

沿革

- 慶長5年(1600) ◎藤堂高虎が、今張の浦に城を築造し、その北側に舟入船頭町を築造
- 大正11年 ◎四国最初の開港場に指定
- 昭和9年 ◎国の直轄施工により、今治地区に東防波堤、荷揚場、浮桟橋、貯木場、内航船溜等が完成
- 昭和26年 ◎港湾法に基づく重要港湾に指定
- 昭和34年 ◎民営では全国初となるカーフェリーが今治・三原間に就航
- 昭和47~51年 ◎モータリゼーションに対応してフェリー施設を増設
- 平成4年 ◎富田地区に四国で初めての定期コンテナ航路が開港
- 平成7年 ◎富田ふ頭供用開始
- 平成8年 ◎富田ふ頭に四国で初めてのガントリークレーン1基を設置
- 平成11年 ◎港湾計画(改訂)
◎内航フィーダー航路開設
- 平成22年度 ◎富田地区の防波堤完成(富田地区国際物流ターミナル整備事業完了)



富田地区 国際物流ターミナル整備事業

私たちの事務所では、昭和59年度より富田地区において物流の効率化を図ることを目的に30,000トン級の貨物船が入港できる水深12メートル岸壁と、水深10メートル岸壁、泊地、防波堤などの施設整備に着手し、平成22年度まで実施しました。

また、岸壁背後の臨海造成地にはターミナルを利用する荷主企業及びその関連企業などが立地し、新たな雇用が創出されています。





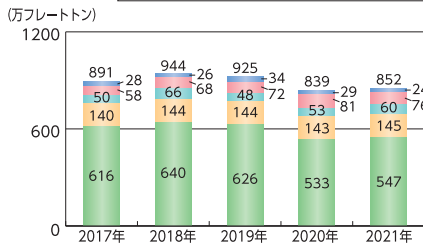
港湾整備事業

港湾整備事業

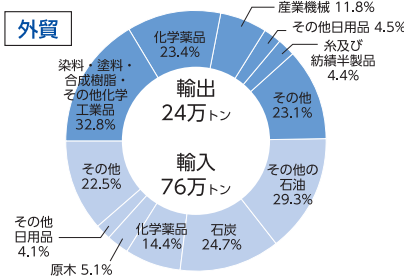
データでみる県内重要港湾の取扱貨物量

総取扱貨物量の推移・品目内訳 (2021年)

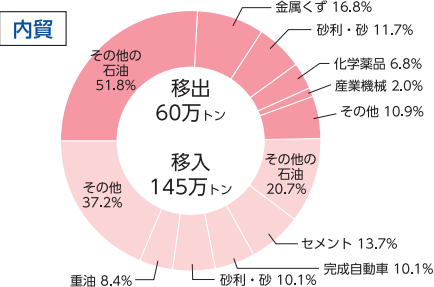
■松山港



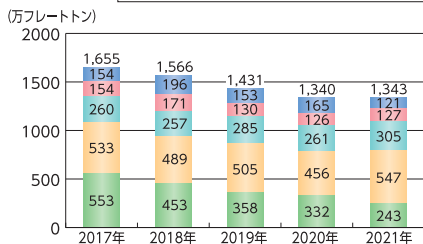
■外買



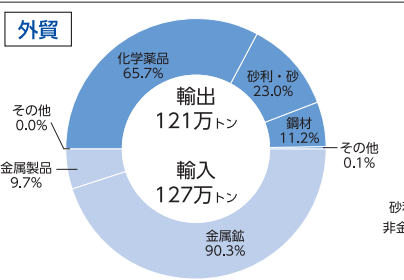
■内買



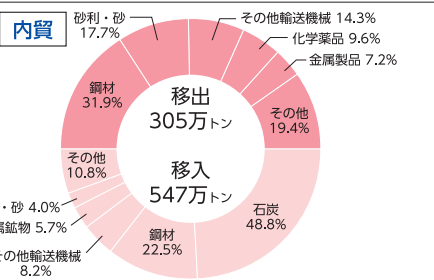
■東予港



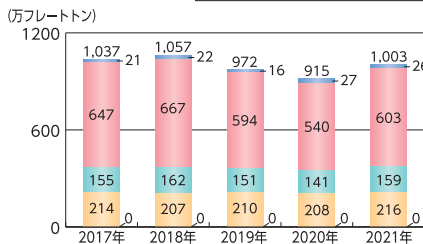
■外買



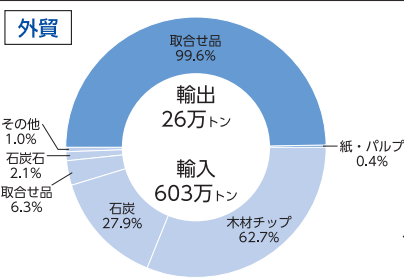
■内買



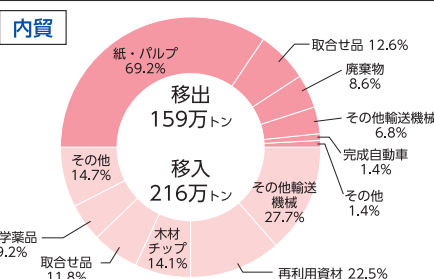
■三島川の江港



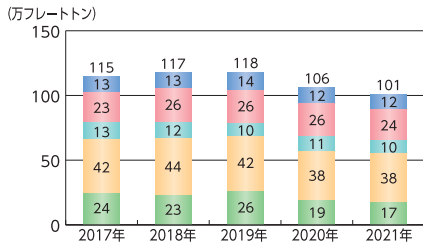
■外買



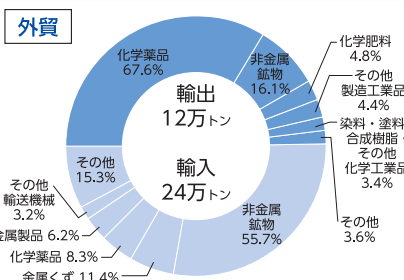
■内買



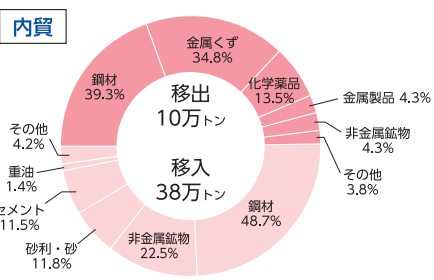
■今治港



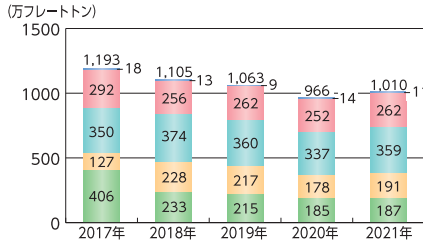
■外買



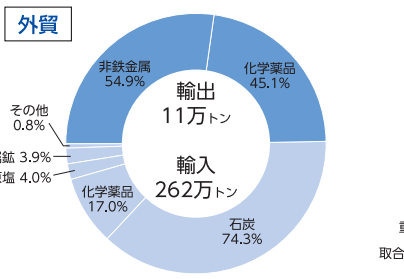
■内買



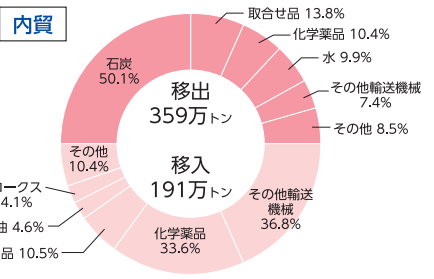
■新居浜港



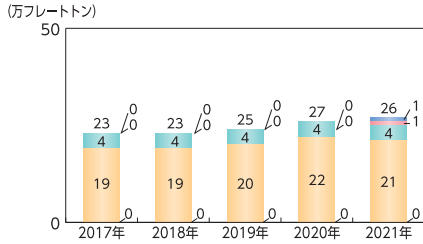
■外買



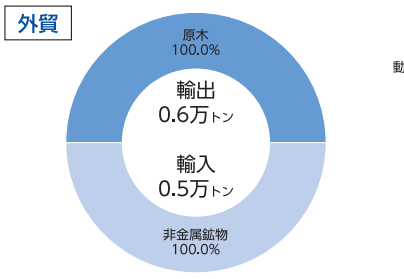
■内買



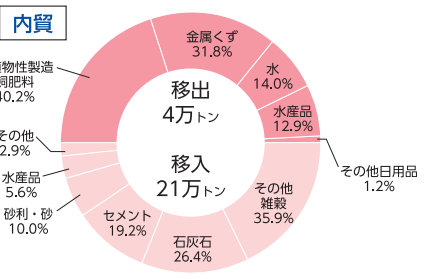
■宇和島港



■外買

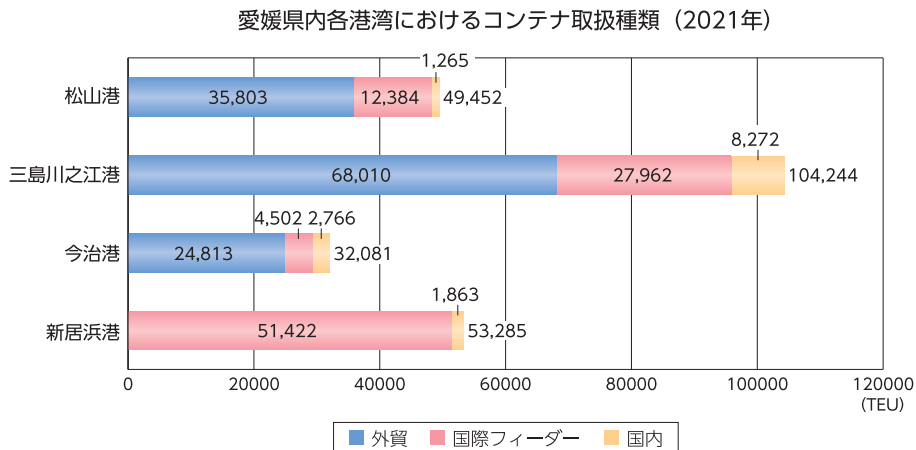
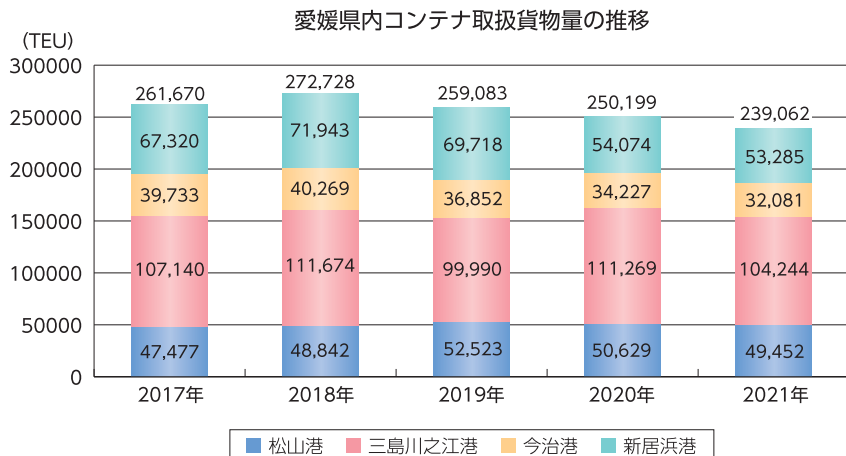


■内買



(出典：国土交通省港湾局調べ)

コンテナ取扱貨物量の推移



(出典：国土交通省港湾局調べ)

※国際フィーダー：国際コンテナ戦略港湾等で外貨コンテナ船に積み替えられて輸出入されるコンテナ取扱貨物。
 ※国内：国内の2地点間を輸送されるコンテナ取扱貨物（国際フィーダー除く）。

コンテナ定期航路一覧 (2023年5月現在)

(便/週)

航路種別	航路名	松山港	三島川之江港	今治港	新居浜港
外貨コンテナ航路	韓国航路	5	6	4	0
	中国航路	1	1	0	0
	台湾航路	1	0	0	0
	ロシア航路	0	0.5	0	0
国際フィーダー航路	阪神航路	3	6	1	2
合計		10	13.5	5	2



松山港
(写真提供：愛媛県)



三島川之江港