

八幡浜港港湾計画書（案）

— 改 訂 —

平成27年3月

八幡浜港港湾管理者

八幡浜市

目 次

I	港湾計画の方針	1
II	港湾の能力	4
III	港湾施設の規模及び配置	5
1	公共埠頭計画	5
2	フェリー埠頭計画	7
3	水域施設計画	7
IV	土地造成及び土地利用計画	9
1	土地利用計画	9
V	その他重要事項の計画	10
1	大規模地震対策施設計画	10
2	港湾の再開発	12
(1)	利用形態の見直しの必要な区域	12
3	港湾施設の利用	12
(1)	物資補給等のための施設	12
4	港湾の開発の効率化	13
5	その他の港湾の開発、利用及び保全に関する事項	13
(1)	開発空間の留保	13

I 港湾計画の方針

八幡浜港は、四国の西部、佐田岬半島の付け根に位置する天然の良港で、古くから海上交通の基地として栄え、明治10年（1877年）には外輪船による八幡浜・大阪間の運輸業が始められ、以来、愛媛県南予地方における最大の商港に発展した。その後、昭和35年（1960年）には重要港湾に指定され、四国及び九州経済圏を結ぶ輸送基地として港勢は著しく進展した。しかし、平成12年（2000年）に地方港湾へと港格変更され、産業分野で地域の振興と活性化を図る港湾として、特定地域振興重要港湾に指定された。

八幡浜港の平成25年における港湾取扱貨物量は、内貿1,230万トンで、内フェリーによる輸送が1,210万トンである。八幡浜港の主要取扱貨物は、フェリーによる複合一貫輸送貨物であり、海上輸送と陸上輸送の結節点として重要な役割を果たしている。フェリーは、八幡浜港から一日あたり大分県別府港へ6便、大分県臼杵港へ14便、計20便が就航している。

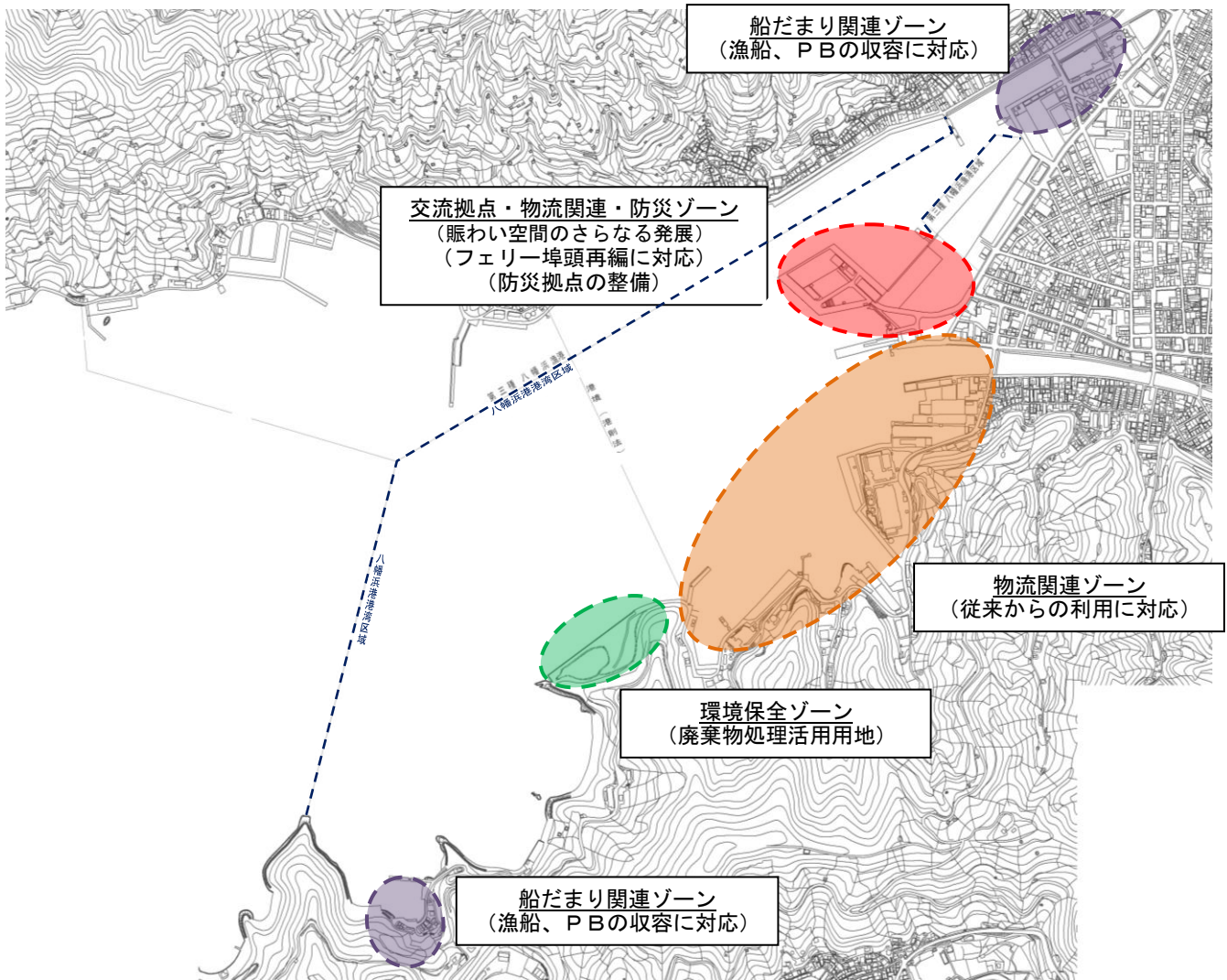
このように八幡浜港は、フェリー航路を主軸に四国・九州間の海上輸送による交通と物流を支え、四国の西の玄関口として重要な役割を担っており、将来は、八幡浜市に地域高規格道路が整備されること、九州に東九州自動車道が完成することにより、九州と京阪神を結ぶ第二国土軸の結節点としての機能にも期待が寄せられている。

一方、港湾施設の管理面では、昭和40年代（1970年代）に築造された港湾施設の老朽化が著しく、大規模な修繕または更新が必要な施設や、耐震性が確保できていない施設があるなどの問題を抱えており、今後、四国南西部における物流・防災の拠点港としての役割を果たしてい

くためには、耐震化を含め港湾施設の再整備が強く求められている。

以上のような情勢に対処すべく、平成30年代後半を目標年次として、以下のように港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂するものである。

- (1) 人と物の交流をより一層促進し、市街地の活性化を図るため、内
 貨物流機能の強化を図る。
- (2) 陸上交通体系と連携した海上輸送機能の強化に対応するとともに
 環境負荷の低減に資するため、フェリー埠頭機能の強化を図る。
- (3) 港湾と背後地域との連絡強化を図るため、臨港交通体系の充実を
 図る。
- (4) 大規模地震災害時の救援活動や復旧活動において、海上輸送によ
 る機能を十分に発揮するために、大規模地震対策施設の強化を図る。
- (5) 安全・安心に港空間を利用するために、老朽化した施設の安全性
 の向上を図る。
- (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、港
 湾空間を以下のように利用する。
 - ① 沖新田地区は、交流拠点・物流関連・防災ゾーンとする。
 - ② 栗野浦地区は、物流関連ゾーンとする。
 - ③ 内港地区は、船だまり関連ゾーンとする。
 諏訪崎地区は、環境保全ゾーン、船だまり関連ゾーンとする。



八幡浜港空間利用ゾーニング

II 港湾の能力

目標年次における取扱貨物量、港湾利用者数を次のように定める。

貨取 物扱 量	内 貿 (うちフェリー)	1,350 万トン (1,330 万トン)
利港 用者 数 湾	旅客施設利用者	45 万人

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

港湾の能力に適切に応じるとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成するため、既存の港湾施設の良好な維持管理とその有効利用を図りつつ、新たに港湾施設の規模及び配置を以下のとおり計画する。

1 公共埠頭計画

1-1 沖新田地区

沖新田地区に計画する新たなフェリー埠頭計画に対応するため、以下の施設について計画を変更する。

水深 5.5 m	岸壁 2 バース	延長 186 m [既設]
水深 4 m	岸壁 1 バース	延長 70 m [既設]
埠頭用地	1 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) (うち 1 ha 既設) [既設の変更計画]	

既設		
水深 7.5 m	岸壁 1 バース	延長 130 m
水深 5.5 m	岸壁 2 バース	延長 186 m
水深 4 m	岸壁 1 バース	延長 70 m
埠頭用地	2 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)	

また、次の既設の施設を廃止する。

既設		
水深 7.5 m	岸壁 1 バース	延長 130 m

1 - 2 栗野浦地区

港湾施設の利用ニーズの変化から、栗野浦地区の次の既定計画を削除する。

既定計画

水深 5.5 m 岸壁 1 バース 延長 90 m

埠頭用地 1 h a (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

2 フェリー埠頭計画

2-1 沖新田地区

フェリーの船舶大型化に対処するとともに、老朽化した施設の安全性の向上を図るため、フェリー埠頭を次のとおり計画する。

水深 7 m 岸壁 2 バース 延長 380 m

(うち、船首尾係船岸 60 m) [新規計画]

埠頭用地 2 ha (うち、旅客施設用地 1 ha、荷さばき施設用地及び保管施設用地 1 ha) [既設の変更計画]

〔 既設
水深 5.5 m 岸壁 2 バース 延長 280 m 〕

3 水域施設計画

フェリー埠頭計画に対応するため、航路・泊地を次のとおり計画する。

3-1 航路・泊地

沖新田地区 水深 7 m [新規計画]

IV 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、質の高い港湾空間の形成を図るため、土地造成及び土地利用を次のとおり計画する。

1 土地利用計画

単位：ha

用途 地区名	埠頭地	港湾 関連地	交流 厚生 用地	都市 機能 用地	交通 機能 用地	緑地	合計
内港	(1) 1			4	(1) 1	(1) 1	(3) 7
沖新田	(3) 3	(1) 1	(2) 2		(1) 1	(1) 1	(7) 7
栗野浦	(2) 2			2	(1) 1		(2) 4
諏訪崎	(1) 1					(2) 2	(2) 2
合計	(6) 6	(1) 1	(2) 2	6	(2) 2	(3) 3	(13) 20

注 1) () は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区域の保全に、特に密接に関連する土地造成計画で内数である。

注 2) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

V その他重要事項の計画

1 大規模地震対策施設計画

1-1 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設

大規模地震等の発生時において、緊急物資等の輸送機能を確保するために必要な施設を次のとおり計画する。

沖新田地区

水深 7 m 岸壁 1 バース 延長 190 m

(うち、船首尾係船岸 30 m) [新規計画]

緑地 1 ha [既設]

道路 臨港道路 1 号線 [既設]

起点 沖新田埠頭 終点 主要地方道八幡浜港線

1-2 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設は次のとおりである。

沖新田地区

水深 7 m 岸壁 1 バース 延長 190 m

(うち、船首尾係船岸 30 m) [新規計画]

2 港湾の再開発

本港の既存施設の有効な活用が図られるよう、港湾の再開発について以下のとおり計画する。

(1) 利用形態の見直しの必要な区域

諏訪崎地区においては、土地利用の見直しが必要であることから、「利用形態の見直しの必要な区域」を設定する。

3 港湾施設の利用

(1) 物資補給等のための施設

貨物船、作業船の待機並びに物資補給の用に対応するため、既存施設を有効に活用し、物資補給等のための施設を次のとおり計画する。

沖新田地区

水深 5.5 m 岸壁 1 バース 延長 96 m

(物資補給岸壁) [既設]

水深 5.5 m 岸壁 2 バース 延長 280 m

(物資補給岸壁) [既設]

水深 2 m 物揚場 延長 190 m (物資補給岸壁) [既設]

4 港湾の開発の効率化

本港において効率的な港湾の開発を図るため、港湾の開発の効率化に関する事項について以下のとおり計画する。

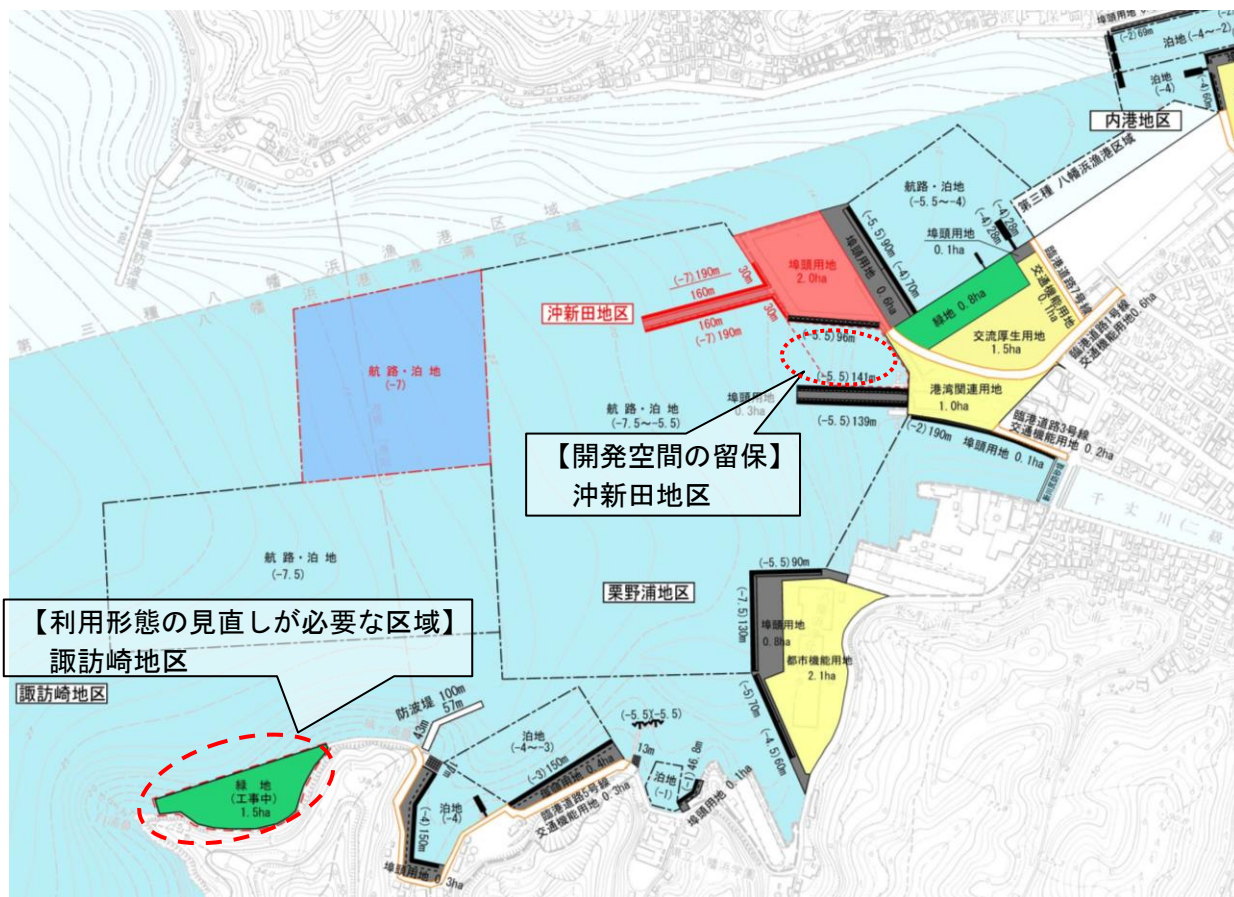
港湾における物流機能の強化を図るため、沖新田地区のフェリー埠頭の整備を促進し、四国と九州を結ぶフェリーターミナルとしての機能を拡充させることで、九州－四国－関西をつなぐネットワーク（太平洋新国土軸（第二国土軸））を強化し、輸送ルート・モードの多様性を確保する。

これと合わせ、大規模地震対策施設整備として、フェリー埠頭の耐震化を図ることにより、万が一陸上交通網が寸断した場合でも、災害時の支援物資等の輸送の担い手として、海上フェリー航路を活用する。

5 その他の港湾の開発、利用及び保全に関する事項

（1）開発空間の留保

沖新田地区の一部を将来の貨物需要・土地需要に対応するための開発空間として留保し、今後、その具体化を検討する。



利用形態の見直しの必要な区域、開発空間の留保