

三島 川之江港

愛媛県土木部河川港湾局港湾海岸課

〒790-8570 愛媛県松山市一番町4-4-2

☎089-941-2111(代)

URL : <http://www.pref.ehime.jp/>



1. 概況

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する。昭和45年9月、合併により三島川之江港となったが、それぞれ三島港、川之江港として発展してきた。

すなわち三島港(村松地区、金子地区)は江戸時代初期より商業港として、また海路連絡の要衝として栄えた。大正6年鉄道の開通に伴い商工業の発展とともに港内の混雑が甚しくなり大正15年修築計画が立てられ、これにより港内面積の拡大及び港湾施設の整備などが行われ、昭和7年に完成した。戦後、製紙工業の急速な発達により四国中央市(旧伊予三島市)は四国中央部の重要な商工業地となり、都市の発展とともに港の利用度が増大した。昭和28年県に移管後も引き続き改修工事が行われている。

一方、川之江港(川之江地区、大江地区)は自然の良港として平安時代から舟運の便が開け、江戸時代には土佐藩主の参勤交代の乗船地として使用された。大正5年の鉄道開通までは四国中央部の要港として活発に利用され、港の繁栄とともに施設も次第に整備されてきた。さらに昭和5年県の指定港湾になり、昭和7年にかけて修築工事が行われた。その後、港勢の伸展により港湾施設の改築が要望され、修築計画を樹立、昭和31年より工事に着手、その後引き続き修築工事が行われた。

以上のように両港の整備が進められてきたが、産業の伸展とともに港湾活動も活発となり、企業の合理化、船舶の大型化に伴い、量的にも質的にも狭あいとなり、港湾施設の不備を生じてきた。そのため両港を一体として港湾のいっそうの発展をはかるため昭和45年9月に合併した。その後昭和46年4月に重要港湾となり、東予新産業都市東部の流通基地として整備が進められている。

本港の周辺の地質は、地形同様、中央構造帯の断層によりその北側と南側では異なる様相を呈する。北側は、東と西に和泉層群と呼ばれる砂岩・頁岩の層が分布し、その間に泥・砂・礫などの沖積堆積物の層が広がっている。一方、南側は三波川と呼ばれる黒色片岩、緑色片岩、砂岩片岩などの変成岩層となっている。

また、本港周辺海域の土質は、金子、村松地区ではシルト混り砂礫、大江地区では玉石・粘土混り砂礫、川之江地区では砂礫が主体となっている。

風向・風速は年内通じて、E及びNW～N方向の出現頻度

が高いが、風速10m/sec以上の強風の出現率は2%未満であり、年間を通じてW方向が卓越している。

防波堤外の潮流は、上げ潮時に北東、下げ潮時に南西に向かう沿岸に平行な往復流である。流速は0.1～0.5ノットと比較的小さい。

本港の背後地は、平成11年5月に開通したエクスハイウェイの結節点にあり、また東予新産業都市東部地域の拠点となっていることから、今後も所要の整備を図るとともに環境改善のための諸施策を積極的に受け入れ、また輸送需要の増大、輸送形態の近代化、港湾の再開発などの要請に対応し、当地域の流通の拠点としての機能を拡充していく必要がある。

これらの背景をふまえ本港港湾計画の基本方針は次のとおりである。

1. 東予地区新産業都市東部地域の流通拠点として、物流需要の増大及び輸送の効率化の要請に対処するため、外貿及び内貿の物流機能の充実を図る。
2. 市街地における住工混在の状況を解消し、地域環境の改善を図るための用地を確保するとともに、港湾における快適な環境の創造を図るための親水空間の確保や地域住民の交流に配慮した緑地の整備を図る。
3. 港湾と背後地域及び港湾内の円滑な交通を確保するための臨港道路の整備、小型船舶の適正な収容のための施設の整備及び港湾における諸活動の安全を確保するための外郭施設の整備等を行う。
4. 効率性、安全性、快適性の高い空間を形成するため、陸域400haと水域1,000haからなる港湾空間を物流関連・生産・緑地レクリエーション・船だまり関連・停泊の各ゾーンに分類し、利用を行う。