

新居浜港

新居浜港務局

〒792-0023 新居浜市繁本町3番5号

☎0897-65-1350(直通)

URL: <http://www.city.niihama.lg.jp/soshiki/kouwan/>



1. 概況

新居浜港は、四国の中央部瀬戸内海の燧灘に面し、気候の温暖な風土のなかにある。

その昔、伊予の一漁村に過ぎなかったが、元禄4年、住友家による別子銅山開坑以来、その産銅と諸需要物資の運搬、中継港として利用され栄えた。明治以降は銅山の採掘技術の近代化により生産が大幅に増加するとともに、入港船舶も増加、大型化した。そして昭和5年からの第1次築港計画及び昭和17年からの第2次築港計画に基づき、住友金属鉱山(株)が施行した臨海部の工業用地造成、外かく施設、けい留施設、水域の浚渫などにより現在の本港地区は工業港としての基礎が確立した。

戦前は銅山、精銅工業及び化学肥料、機械などの関連事業が立地し、主として中国、東南アジアなどとの交易が盛んであったが、戦後は技術革新により、石油化学などを中心とした臨海工業地帯として発展した。

新居浜港は上記のように、住友企業の工場立地に併せて築造されてきたため、当然「私港」的性格が強く、その活用がきわめて限定されてきた。そのため港湾管理者の設立について市と住友金属鉱山(株)との間で協議した結果、港湾法第4条第2項を適用し新居浜市が設立母体となつて、昭和28年に新居浜港務局を設立し、従来の私港的性格からの脱皮を図つた。

当初の港湾区域は現在の本港地区のみであった。そして、昭和39年に新居浜市を中心とする東予地区が新産業都市に指定されたのに伴い、その中核都市としての機能を充実するため、新居浜市が多喜浜地区の廃止塩田跡地を主体に一部臨海部の埋立てによる工業用地を造成し、それと連携し港務局が内貿用の公共埠頭を整備することを主題として、昭和41年に港湾区域を東港地区にまで拡張するとともに、港湾計画を定めた。

その後、東港地区の整備は、昭和48年度着工以来進められ昭和56年度に完成した。

しかし、本港が民間企業の専用埠頭を中心として生成されてきたという歴史的経緯から公共埠頭が著しく不足しており、背後地域の経済活動、中小企業の生産活動を支える流通機能の強化拡充に対応する公共埠頭等の整備が望まれた。また、中距離フェリー施設の要望や近年のレクリエーション需要に対処するための公共マリーナ、緑地等の整備要望も強まるな

か、昭和56年8月に東港地区を中心とした港湾計画の改訂を行った。

同計画に基づき整備が進められた結果、昭和63年4月から神戸・大阪間にフェリーが就航を開始し、周辺工業団地も平成元年には、170社を超える企業へ分譲が完了し、操業が行われている。平成2年度からは、内貿貨物を取り扱う水深7.5m及び5.5mの公共埠頭も供用を開始した。また、外貿コンテナ貨物の需要増大に対応して、平成11年8月から東港地区の水深7.5mの公共埠頭を利用して神戸港向けの内航フィーダー輸送を週2便運行しており、着実に取扱貨物量は増加傾向にある。平成30年10月には、内航フィーダー輸送網の強化と物流コストの低減、港湾運送事業の振興を図るため、大型船対応のコンテナクレーンが整備された。

一方、レクリエーション需要に対応し四国最大級の収容規模を有する公共マリーナ施設(マリナパーク新居浜)も平成8年4月から供用されており、背後緑地(キャンプ場・多目的広場)、人工海浜等の利便施設を段階的に供用、平成17年に全面供用を開始するなかで利用者也順調な伸びを示している。平成30年7月には、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われている施設として、みなとオアシスに登録されている。

平成11年7月に改訂した港湾計画では、経済のグローバル化による物流需要の増大や、コンテナ化をはじめとした輸送革新に対応した物流機能のより一層の強化・充実を図るとともに、地域の環境保全のための廃棄物受入空間の確保や大規模地震時の防災機能構築等を基本方針としており、平成20年4月に廃棄物処理場、平成25年5月に耐震強化岸壁を含む黒島ふ頭の全面供用を開始している。新居浜港の背後地域は、高速交通体系の充実により広域的な交流や連携が活発化しており、新居浜港は東予地域の中核として、今後ますます発展することが期待されている。