

## 新旧対照表

新	旧
<p><b>3 地域再生計画の区域</b>            今治市及び愛媛県越智郡上島町の区域の一部(古江港、上浦港、伯方港、立石港、生名港、桜井漁港及び岩城漁港)</p>	<p><b>3 地域再生計画の区域</b>            今治市及び愛媛県越智郡上島町の区域の一部(古江港、上浦港、伯方港、立石港、桜井漁港及び岩城漁港)</p>
<p><b>4 地域再生計画の目標</b></p> <p>今治市は、愛媛県の北東部に位置し、瀬戸内海のほぼ中央部に突出した高縄半島の東半分を占める陸地部と、芸予諸島の南半分の島嶼部からなり、緑豊かな山間地域を背景に、中心市街地の位置する平野部から世界有数の多島美を誇る青い海原まで、変化に富んだ地勢となっている。平成17年1月16日、今治市と越智郡11か町村との合併により、人口約18万人となり、松山市に次ぐ県下第2の都市となった。瀬戸内海の風光明媚な自然景観と、大山祇神社や村上水軍に代表される歴史文化遺産を誇る観光都市として、また造船、海運業の産業集積を活かした海事都市として、新しいまちづくりが進んでいる。</p> <p>古江港は、今治市伯方町の東部に位置した天然の良港で、昭和31年に地方港湾に指定され、昭和46年までは、背後に江戸時代末期に築造された塩田の塩の移出港として利用されていた。昭和46年4月に塩業近代化臨時措置法が成立し、同年12月に塩田が廃止となったが、それに代わり塩田跡地を利用した水産業（車エビ養殖・養殖用各種稚魚生産）が活況を呈している。また工場跡地では、石炭を原料とした活性炭製造業、岩塩を原料とした塩製造業が操業されている。しかし一方、古江港の物揚施設は、昭和46年当時のままで</p>	<p><b>4 地域再生計画の目標</b></p> <p>今治市は、愛媛県の北東部に位置し、瀬戸内海のほぼ中央部に突出した高縄半島の東半分を占める陸地部と、芸予諸島の南半分の島嶼部からなり、緑豊かな山間地域を背景に、中心市街地の位置する平野部から世界有数の多島美を誇る青い海原まで、変化に富んだ地勢となっている。平成17年1月16日、今治市と越智郡11か町村との合併により、人口約18万人となり、松山市に次ぐ県下第2の都市となった。瀬戸内海の風光明媚な自然景観と、大山祇神社や村上水軍に代表される歴史文化遺産を誇る観光都市として、また造船、海運業の産業集積を活かした海事都市として、新しいまちづくりが進んでいる。</p> <p>古江港は、今治市伯方町の東部に位置した天然の良港で、昭和31年に地方港湾に指定され、昭和46年までは、背後に江戸時代末期に築造された塩田の塩の移出港として利用されていた。昭和46年4月に塩業近代化臨時措置法が成立し、同年12月に塩田が廃止となったが、それに代わり塩田跡地を利用した水産業（車エビ養殖・養殖用各種稚魚生産）が活況を呈している。また工場跡地では、石炭を原料とした活性炭製造業、岩塩を原料とした塩製造業が操業されている。しかし一方、古江港の物揚施設は、昭和46年当時のままで</p>

あり、簡易荷揚施設での荷役は満潮時に限定されるため、多大な労力を必要とし、地元企業からは、背後圏域(木浦地区)へ資材等の安定的かつ効率的な供給が可能となるよう、公共物揚場の整備要望が強く、現在大型船に対応すべく整備を進めている。また、係留施設を整備したことにより、海洋性レクリエーション機能の強化が図られ、プレジャーボート・遊漁船・観光遊覧船等の観光目的での利用も増加している。

上浦港は、古くから漁業と海運業を中心とした海上交通基地、荒天時における漁船・貨物船舶等の避難場所として重要な役割を担ってきたが、瀬戸内しまなみ海道の開通に合わせて、近隣に多々羅しまなみ公園が整備され、遊漁船、観光遊覧船の運航等の観光レクリエーション拠点施設としての役割も担うようになった。しかし近年の上浦港は、物揚場の老朽化、貨物船舶の大型化への対応の遅れ等により、港湾施設利用に支障が生じており、このままでは地場産業の発展を阻害するだけでなく、観光レクリエーション拠点施設としての機能が低下することも懸念されている。

伯方港は、北方及び西南の三方を山に囲まれた自然の良港であり、海運業が非常に盛んな港として発展してきた。現在では、内航海運の基地としての役割を担っているほか、今治市本土、上島町、及び広島県尾道市を結ぶ高速艇の定期航路の発着港として、1日に高速艇が9便就航しており、学生や高齢者など、島民の生活を支える重要な交通基盤となっており、伯方島の海の玄関口としての役割を担っている。

桜井漁港は、日本三大急潮の一つで海の難所として知られる来島海峡東の好漁場燧灘を前面に有し、「日本の渚・百選」にも選定されている桜井海岸

あり、簡易荷揚施設での荷役は満潮時に限定されるため、多大な労力を必要とし、地元企業からは、背後圏域(木浦地区)へ資材等の安定的かつ効率的な供給が可能となるよう、公共物揚場の整備要望が強く、現在大型船に対応すべく整備を進めている。また、係留施設を整備したことにより、海洋性レクリエーション機能の強化が図られ、プレジャーボート・遊漁船・観光遊覧船等の観光目的での利用も増加している。

上浦港は、古くから漁業と海運業を中心とした海上交通基地、荒天時における漁船・貨物船舶等の避難場所として重要な役割を担ってきたが、瀬戸内しまなみ海道の開通に合わせて、近隣に多々羅しまなみ公園が整備され、遊漁船、観光遊覧船の運航等の観光レクリエーション拠点施設としての役割も担うようになった。しかし近年の上浦港は、物揚場の老朽化、貨物船舶の大型化への対応の遅れ等により、港湾施設利用に支障が生じており、このままでは地場産業の発展を阻害するだけでなく、観光レクリエーション拠点施設としての機能が低下することも懸念されている。

伯方港は、北方及び西南の三方を山に囲まれた自然の良港であり、海運業が非常に盛んな港として発展してきた。現在では、内航海運の基地としての役割を担っているほか、今治市本土、上島町、及び広島県尾道市を結ぶフェリー、高速艇の定期航路の発着港として、1日にフェリーが4便、高速艇が9便就航しており、学生や高齢者など、島民の生活を支える重要な交通基盤となっており、伯方島の海の玄関口としての役割を担っている。

桜井漁港は、日本三大急潮の一つで海の難所として知られる来島海峡東の好漁場燧灘を前面に有し、「日本の渚・百選」にも選定されている桜井海岸

の中心に位置する第一種漁港で、地域水産物供給港として重要な役割を担っている。漁業種類は小型底引き網漁業を主とし、カレイ・エビ等が主要漁獲魚種で、中でも「桜井のワタリガニ」は冬の風物詩として全国的に知られている。平成16年港勢によると、登録漁船78隻・利用漁船96隻が存在するが、係留施設・用地等の不足により、漁業活動の効率化・安全性が阻害されており早急な整備が望まれている。

上島町は、愛媛県の東北部、広島県境に位置し瀬戸内海のほぼ中央に浮かぶ上島諸島（有人島：6、無人島：10）及び魚島群島（有人島：2、無人島：2）から構成されており、弓削町・生名村・岩城村・魚島村の離島の4町村が合併し、平成16年10月1日に誕生した。様々な歴史的背景を持った4町村が合併し誕生した上島町であるが、江戸期は、今治藩・松山藩に属し、民間航路の要衝でもあった当地域では、諸大名の参勤交代の要路で、港を中心として商業や廻船業で大いに賑わっていたと伝えられている。古くは、農業・漁業が主産業であったが、上島地域では、近隣の造船関連産業の発達により、その中心地であった尾道市（因島）との結び付きを強め、ベッドタウン的な傾向を持っていたが、オイルショックとそれに続く造船海運不況により、離職者が相次ぎ、本町経済に深刻な打撃を与えた。「島が沈む」とまでいわれるほどの厳しい状況の中で、旧生名村は「スポーツ合宿村」を核とする基本構想を策定し、村民が一体となり観光立村実現に向け積極的に取り組み、旧岩城村においては、漁業、農業、造船業等の産業振興、観光振興に力を入れてきた。

立石港は生名島の北側に位置し、広島県尾道市土生港(因島)に対峙する港

の中心に位置する第一種漁港で、地域水産物供給港として重要な役割を担っている。漁業種類は小型底引き網漁業を主とし、カレイ・エビ等が主要漁獲魚種で、中でも「桜井のワタリガニ」は冬の風物詩として全国的に知られている。平成16年港勢によると、登録漁船78隻・利用漁船96隻が存在するが、係留施設・用地等の不足により、漁業活動の効率化・安全性が阻害されており早急な整備が望まれている。

上島町は、愛媛県の東北部、広島県境に位置し瀬戸内海のほぼ中央に浮かぶ上島諸島（有人島：6、無人島：10）及び魚島群島（有人島：2、無人島：2）から構成されており、弓削町・生名村・岩城村・魚島村の離島の4町村が合併し、平成16年10月1日に誕生した。様々な歴史的背景を持った4町村が合併し誕生した上島町であるが、江戸期は、今治藩・松山藩に属し、民間航路の要衝でもあった当地域では、諸大名の参勤交代の要路で、港を中心として商業や廻船業で大いに賑わっていたと伝えられている。古くは、農業・漁業が主産業であったが、上島地域では、近隣の造船関連産業の発達により、その中心地であった尾道市（因島）との結び付きを強め、ベッドタウン的な傾向を持っていたが、オイルショックとそれに続く造船海運不況により、離職者が相次ぎ、本町経済に深刻な打撃を与えた。「島が沈む」とまでいわれるほどの厳しい状況の中で、旧生名村は「スポーツ合宿村」を核とする基本構想を策定し、村民が一体となり観光立村実現に向け積極的に取り組み、旧岩城村においては、漁業、農業、造船業等の産業振興、観光振興に力を入れてきた。

立石港は生名島の北側に位置し、広島県尾道市土生港(因島)に対峙する港

である。旧日立造船の企業城下町として栄えた生名島から因島への交通の拠点として、立石港は重要な役割を果たして来た。現在、生名・土生航路に加え、弓削・尾道航路、三原航路が就航しており、通勤通学時には、船舶・乗降客車等で大変混雑し、静穏性が確保できない状況にある。当地域においても、急激な高齢化が進行しており、高齢者の定期船への乗降の際の安全性の確保、大型化する車両のスムーズな乗降、安全な荷役等を確保するため、浮棧橋のバリアフリー化が求められている。また平成21年度の上島架橋完成により、弓削島・佐島からの利用者の増加が見込まれ、港付近の道路の混雑解消や駐車場・緑地不足への対応が将来への大きな課題として残っているが、離島(上島町)から本州・四国(しまなみ海道)への玄関口としての役割は益々高まってきている。

生名港は生名島の南側に位置し、今治、伯方、岩城、弓削及び因島への交通の拠点として、生名港は重要な役割を果たして来た。現在、今治・因島(土生)航路に加え、弓削航路が就航しており、通勤通学時には、船舶・乗降客車等で大変混雑している。当地域においても、立石港同様急激な高齢化が進行しており、高齢者の定期船への乗降の際の安全性の確保、安全な荷役等を確保するため、浮棧橋のバリアフリー化が求められている。平成16年10月の弓削町・生名村・岩城村・魚島村の四島が合併し上島町となり、その町内を結ぶ航路を抱える重要な港としての役割は益々高まってきており、高齢化社会に対応した港湾整備が求められている。

岩城漁港は、漁場の宝庫とも言うべき燧灘に面しており、岩城島周囲の漁場ではマダイ・アコウ・メバル等が生息し、一本釣り、刺し網、採介藻、養

である。旧日立造船の企業城下町として栄えた生名島から因島への交通の拠点として、立石港は重要な役割を果たして来た。現在、生名・土生航路に加え、弓削・尾道航路、三原航路が就航しており、通勤通学時には、船舶・乗降客車等で大変混雑し、静穏性が確保できない状況にある。当地域においても、急激な高齢化が進行しており、高齢者の定期船への乗降の際の安全性の確保、大型化する車両のスムーズな乗降、安全な荷役等を確保するため、浮棧橋のバリアフリー化が求められている。また平成21年度の上島架橋完成により、弓削島・佐島からの利用者の増加が見込まれ、港付近の道路の混雑解消や駐車場・緑地不足への対応が将来への大きな課題として残っているが、離島(上島町)から本州・四国(しまなみ海道)への玄関口としての役割は益々高まってきている。

岩城漁港は、漁場の宝庫とも言うべき燧灘に面しており、岩城島周囲の漁場ではマダイ・アコウ・メバル等が生息し、一本釣り、刺し網、採介藻、養

殖業など多種に渡る漁業が営まれている。これらの中心に位置する岩城漁港は、上島町の水産物の供給に重要な役割を果たしており、水産物の安定した市場への供給施設を整備することで、今後も当漁港は重要な役割を担っていくことが期待されている。また岩城地区において、瀬戸内の島々の中でも1、2を争う標高を有する積善山は、桜の名所としても知られており、春には三千本桜などの地域資源を活用した観光客誘致の取組みや、昭和60年に「青いレモンの島」のネーミングで、地域特産のレモンを利用した産業振興策や、グリーンツーリズム活動等にも力を入れている。この岩城漁港において、物揚場は昭和47年度に栈橋式物揚場として建設され、道路（栈橋式）は昭和43年から55年にかけて整備された。物揚場、道路とも、上部工の床版及び梁のコンクリート剥離により、鉄筋が露出し錆及び腐食により非常に危険な状態となっており、崩壊すれば漁業活動が著しく損なわれるだけでなく、観光面でのマイナスも大きいと予測され、物揚場の補修及び道路の早期改良が求められている。

そこで、本計画では、これらの各港の施設課題を克服するとともに、港の特性を活かした整備を行うことで、地場産業の基盤整備と活性化を推進し、産業・生活基盤の安定化を目指す。またこれまで個々に整備を行ってきた各施設を有機的に連携（他の港湾や漁港とのネットワーク）させ、更なる有効活用を図ることにより、産業面・観光面での地域の発展と共に、今治、尾道圏域(本土)と上島町(離島)との地域間交流が一層活発になり、そこに住む人々に息づくにぎわいと活力が盛り返し、地域の連帯感、一体感が醸成され、新たなにぎわいの創出が期待出来る。

殖業など多種に渡る漁業が営まれている。これらの中心に位置する岩城漁港は、上島町の水産物の供給に重要な役割を果たしており、水産物の安定した市場への供給施設を整備することで、今後も当漁港は重要な役割を担っていくことが期待されている。また岩城地区において、瀬戸内の島々の中でも1、2を争う標高を有する積善山は、桜の名所としても知られており、春には三千本桜などの地域資源を活用した観光客誘致の取組みや、昭和60年に「青いレモンの島」のネーミングで、地域特産のレモンを利用した産業振興策や、グリーンツーリズム活動等にも力を入れている。この岩城漁港において、物揚場は昭和47年度に栈橋式物揚場として建設され、臨港道路（栈橋式）は昭和43年から55年にかけて整備された。物揚場、臨港道路とも、上部工の床版及び梁のコンクリート剥離により、鉄筋が露出し錆及び腐食により非常に危険な状態となっており、崩壊すれば漁業活動が著しく損なわれるだけでなく、観光面でのマイナスも大きいと予測され、物揚場の補修及び臨港道路の早期改良が求められている。

そこで、本計画では、これらの各港の施設課題を克服するとともに、港の特性を活かした整備を行うことで、地場産業の基盤整備と活性化を推進し、産業・生活基盤の安定化を目指す。またこれまで個々に整備を行ってきた各施設を有機的に連携（他の港湾や漁港とのネットワーク）させ、更なる有効活用を図ることにより、産業面・観光面での地域の発展と共に、今治、尾道圏域(本土)と上島町(離島)との地域間交流が一層活発になり、そこに住む人々に息づくにぎわいと活力が盛り返し、地域の連帯感、一体感が醸成され、新たなにぎわいの創出が期待出来る。

### ○にぎわい創出

- ・本土と離島の港の連携によるにぎわいづくり、地域間の交流(今治市・上島町)

現在、7つの港(古江港・上浦港・伯方港・立石港・生名港・桜井漁港・岩城漁港)をそれぞれ結ぶ航路はなく、「近くて遠い島」となっているが、しまなみ海道の開通により、その距離はだんだん近づいてきている。さらに、港湾と漁港の整備を図ることにより、港を中心として栄えてきた地域の交流をより深め、港ににぎわいを創出する。

- ・しまなみ海道周辺のイベントへの積極的な取組みによる観光客数の増加(今治市)

しまなみ海道関連イベントに周辺地域が積極的に参加することで、観光客数の増加を図る。またイベントに参加することにより地域間の連携・交流も深まる。

- ・減少する観光客数に歯止め(上島町)

しまなみ海道の架橋効果を上島架橋に波及するよう施設整備を行い、減少する観光客数に歯止めをかける。

### ○生活基盤の整備

- ・フェリー・高速艇航路のための港湾施設の安全性強化(伯方港・生名港)

老朽化した浮棧橋および道路の改良を行い、フェリー・高速艇の接岸及び乗降時の安全性を向上させることで、島民の生活基盤の安

### ○にぎわい創出

- ・本土と離島の港の連携によるにぎわいづくり、地域間の交流(今治市・上島町)

現在、6つの港(古江港・上浦港・伯方港・立石港・桜井漁港・岩城漁港)をそれぞれ結ぶ航路はなく、「近くて遠い島」となっているが、しまなみ海道の開通により、その距離はだんだん近づいてきている。さらに、港湾と漁港の整備を図ることにより、港を中心として栄えてきた地域の交流をより深め、港ににぎわいを創出する。

- ・しまなみ海道周辺のイベントへの積極的な取組みによる観光客数の増加(今治市)

しまなみ海道関連イベントに周辺地域が積極的に参加することで、観光客数の増加を図る。またイベントに参加することにより地域間の連携・交流も深まる。

- ・減少する観光客数に歯止め(上島町)

しまなみ海道の架橋効果を上島架橋に波及するよう施設整備を行い、減少する観光客数に歯止めをかける。

### ○生活基盤の整備

- ・フェリー・高速艇航路のための港湾施設の安全性強化(伯方港)

老朽化した浮棧橋および臨港道路の改良を行い、フェリー・高速艇の接岸及び乗降時の安全性を向上させることで、島民の生活基盤

定を図るとともに、伯方島を含むしまなみ海道周辺地域への観光入込客数増加を目指す。

- ・昇降時の安全性確保のための浮棧橋の整備と地域環境の向上(立石港)

浮棧橋・道路・駐車場等の整備を行うことにより、高齢化する利用者、大型化する車両等に対しての安全で安定した本土と離島の交通環境を確保提供し、地域生活・地域経済の安定を図るとともに、近代化する港に緑地を整備し地域環境の向上を図る。

- ・立石港の船舶乗降客数・駐車場利用台数の増加(立石港)

安全な港環境の創出により、離島から本土へ向かう船舶の乗降客数の増加が見込まれ、温泉ブームにより、周辺の観光地(多々羅温泉、大山祇神社、鼻栗瀬戸、伯方の塩、レモン狩り等)へ向かう人が増加することが見込まれる。

#### ○地域産業基盤の整備

- ・入港可能船舶の拡大と港の安全な利用(古江港)

作業船の大型化に対応した泊地への航路水深を確保し、物揚場の利用可能時間等を向上することにより、労力の節減が図られ、港の安全な利用が図られる。また、港機能の充実により、港の海洋性レクリエーション機能強化が図られ、生名島、岩城島をはじめとする芸予諸島の小型船舶の「いこいの港」となる。

- ・取扱貨物量の増加(上浦港)

物揚場を改良することによって、老朽化を解消することにより、

の安定を図るとともに、伯方島を含むしまなみ海道周辺地域への観光入込客数増加を目指す。

- ・昇降時の安全性確保のための浮棧橋の整備と地域環境の向上(立石港)

浮棧橋・臨港道路・駐車場等の整備を行うことにより、高齢化する利用者、大型化する車両等に対しての安全で安定した本土と離島の交通環境を確保提供し、地域生活・地域経済の安定を図るとともに、近代化する港に緑地を整備し地域環境の向上を図る。

- ・立石港の船舶乗降客数・駐車場利用台数の増加(立石港)

安全な港環境の創出により、離島から本土へ向かう船舶の乗降客数の増加が見込まれ、温泉ブームにより、周辺の観光地(多々羅温泉、大山祇神社、鼻栗瀬戸、伯方の塩、レモン狩り等)へ向かう人が増加することが見込まれる。

#### ○地域産業基盤の整備

- ・入港可能船舶の拡大と港の安全な利用(古江港)

作業船の大型化に対応した泊地への航路水深を確保し、物揚場の利用可能時間等を向上することにより、労力の節減が図られ、港の安全な利用が図られる。また、港機能の充実により、港の海洋性レクリエーション機能強化が図られ、生名島、岩城島をはじめとする芸予諸島の小型船舶の「いこいの港」となる。

- ・取扱貨物量の増加(上浦港)

物揚場を改良することによって、老朽化を解消することにより、

今後安定した荷役が出来るようになり、地場産業の発展に寄与するものとなる。観光資源の豊富な大三島の西の玄関口の整備により、温泉客や大山祇神社への参拝客が増加することが考えられ、加えて、古江港、立石港、桜井漁港、岩城漁港等との連携を深めることで、観光の幅も広がる。

・地域水産物供給基盤の整備（桜井漁港）

係留施設・用地等の整備により、漁業活動の効率化・安全性の向上が図られるとともに漁村の生活環境の改善が可能となる。これにより、地域住民に良質な水産物を合理的な価格で安定的に供給できる体制が整い、水産業の健全な基盤整備による地域活性化が推進される。

・地場産業の振興(岩城漁港)

老朽化が著しい施設の改良を行うことにより、出漁回数の増加に伴う陸揚量の増加、避難回数の削減、作業時間（陸揚げ・出漁準備）の短縮、漁船の耐用年数の延長等が考えられ、漁業従事者の安全で快適な漁業地域の形成が図られ、岩城漁港に頼る離島航路の安全性も高まり、地域間交流の一助となる。

このような「しまなみ海道周辺地域」におけるそれぞれの港の有機的な連携、共生により、当該地域の活性化を図り、ひいては瀬戸内海全体の活性化につなげる

今後安定した荷役が出来るようになり、地場産業の発展に寄与するものとなる。観光資源の豊富な大三島の西の玄関口の整備により、温泉客や大山祇神社への参拝客が増加することが考えられ、加えて、古江港、立石港、桜井漁港、岩城漁港等との連携を深めることで、観光の幅も広がる。

・地域水産物供給基盤の整備（桜井漁港）

係留施設・用地等の整備により、漁業活動の効率化・安全性の向上が図られるとともに漁村の生活環境の改善が可能となる。これにより、地域住民に良質な水産物を合理的な価格で安定的に供給できる体制が整い、水産業の健全な基盤整備による地域活性化が推進される。

・地場産業の振興(岩城漁港)

老朽化が著しい施設の改良を行うことにより、出漁回数の増加に伴う陸揚量の増加、避難回数の削減、作業時間（陸揚げ・出漁準備）の短縮、漁船の耐用年数の延長等が考えられ、漁業従事者の安全で快適な漁業地域の形成が図られ、岩城漁港に頼る離島航路の安全性も高まり、地域間交流の一助となる。

このような「しまなみ海道周辺地域」におけるそれぞれの港の有機的な連携、共生により、当該地域の活性化を図り、ひいては瀬戸内海全体の活性化につなげる



(目標1) しまなみ海道周辺観光入込客数の増加

約630千人(H17年度)⇒約700千人(H21年度)

(目標2) 取引貨物量の増加 上浦港 約5,300t(H18年度)

⇒ 約6,400t(H21年度)

古江港 0 t(H16年度)

⇒ 約5,000t(H21年度)

(目標3) 立石港利用者数の増加 約233,000人(H17年度)

⇒ 約252,000人(H22年度)

(目標4) 生名港利用者数の増加 約 19,000人(H18年度)

⇒ 約 20,000人(H22年度)

(目標1) しまなみ海道周辺観光入込客数の増加

約630千人(H17年度)⇒約700千人(H21年度)

(目標2) 取引貨物量の増加 上浦港 約5,300t(H18年度)

⇒ 約6,400t(H21年度)

古江港 0 t(H16年度)

⇒ 約5,000t(H21年度)

(目標3) 立石港利用者数の増加 約233,000人(H17年度)

⇒ 約250,000人(H21年度)

## 5 目標を達成するために行う事業

### 5-1 全体の概要

しまなみ海道周辺の地域活性化を行うため、産業、観光等に関連した施策を行い、本土と離島を含めた地域の一体的な発展を図るものである。

交付金事業として、古江港では、作業の効率化に伴い大型化した船舶に対応するための航路水深を確保するために浚渫を行い、安全安心な荷役作業を確保することで、これまで抜港していた貨物量を引き受けるとともに、港湾業務量の増加、背後圏域(木浦地区)への安定した貨物の供給により地域産業の活性化を図る。上浦港では、老朽化している物揚場を改修すると同時に、大型船への対応も行い、利用する船舶の安全性、作業の効率化を図る。伯方港及び生名港では、老朽化した浮棧橋および道路の改良を行い、フェリー・高速艇の接岸及び乗降時の安全性を向上させる。桜井漁港では、防波堤、物揚場、船揚場、泊地、用地、道路の整備により、漁業者の作業効率及び安全性の向上と生鮮水産物の安定供給港としての役割を目指す。一方、立石港は、将来、上島架橋により弓削島・佐島を背後圏とする、諸物資の円滑な流通を確保するための拠点として十分に機能が発揮できるように浮棧橋のバリアフリー化、道路、駐車場の整備を行うとともに、近代化する港周辺の環境の緑化を図る緑地整備を行う。岩城漁港では道路の改修を行い、漁業者の負担軽減、定期連絡船利用者の安全確保及び本土との流通ルートの確保を図る計画とする。

これらの施策により、地場産業の向上及び本土と離島との交通ルートの確保等を図り、今後更なる地域間交流の活性化を図るものである。

## 5 目標を達成するために行う事業

### 5-1 全体の概要

しまなみ海道周辺の地域活性化を行うため、産業、観光等に関連した施策を行い、本土と離島を含めた地域の一体的な発展を図るものである。

交付金事業として、古江港では、作業の効率化に伴い大型化した船舶に対応するための航路水深を確保するために浚渫を行い、安全安心な荷役作業を確保することで、これまで抜港していた貨物量を引き受けるとともに、港湾業務量の増加、背後圏域(木浦地区)への安定した貨物の供給により地域産業の活性化を図る。上浦港では、老朽化している物揚場を改修すると同時に、大型船への対応も行い、利用する船舶の安全性、作業の効率化を図る。伯方港では、老朽化した浮棧橋および臨港道路の改良を行い、フェリー・高速艇の接岸及び乗降時の安全性を向上させる。桜井漁港では、防波堤、物揚場、船揚場、泊地、用地、道路の整備により、漁業者の作業効率及び安全性の向上と生鮮水産物の安定供給港としての役割を目指す。一方、立石港は、将来、上島架橋により弓削島・佐島を背後圏とする、諸物資の円滑な流通を確保するための拠点として十分に機能が発揮できるように浮棧橋のバリアフリー化、臨港道路、駐車場の整備を行うとともに、近代化する港周辺の環境の緑化を図る緑地整備を行う。岩城漁港では臨港道路の改修を行い、漁業者の負担軽減、定期連絡船利用者の安全確保及び本土との流通ルートの確保を図る計画とする。

これらの施策により、地場産業の向上及び本土と離島との交通ルートの確保等を図り、今後更なる地域間交流の活性化を図るものである。

## 5-2 法第五章の特別の措置を適用して行う事業

港整備交付金を活用する事業

[施設の種類と事業主体]

- ・港湾施設 古江港, 上浦港(今治市), 伯方港(愛媛県)  
立石港, 生名港(上島町)
- ・漁港施設 桜井漁港(今治市), 岩城漁港(上島町)

[整備量]

- ・港湾施設 航路、物揚場、浮棧橋、道路、駐車場、緑地
- ・漁港施設 防波堤、物揚場、船揚場、泊地、用地、道路、護岸

[事業期間]

- ・港湾施設 平成18年度～平成22年度
- ・漁港施設 平成18年度～平成21年度

[事業費]

- ・総事業費 1,512,500千円
- 港湾施設 1,161,500千円(うち、交付金625,200千円)
- 漁港施設 351,000千円(うち、交付金177,250千円)

※なお、上記事業の整備箇所等については、別添の整備箇所を示した図面による。

## 5-2 法第五章の特別の措置を適用して行う事業

港整備交付金を活用する事業

[施設の種類と事業主体]

- ・港湾施設 古江港, 上浦港(今治市), 伯方港(愛媛県)  
立石港(上島町)
- ・漁港施設 桜井漁港(今治市), 岩城漁港(上島町)

[整備量]

- ・港湾施設 航路、物揚場、浮棧橋、道路、駐車場、緑地
- ・漁港施設 防波堤、物揚場、船揚場、泊地、用地、道路、護岸

[事業期間]

- ・港湾施設 平成18年度～平成21年度
- ・漁港施設 平成18年度～平成21年度

[事業費]

- ・総事業費 1,715,000千円
- 港湾施設 1,105,000千円(うち、交付金556,800千円)
- 漁港施設 610,000千円(うち、交付金307,500千円)

※なお、上記事業の整備箇所等については、別添の整備箇所を示した図面による。

### 5-3 その他の事業

#### 上島架橋

佐島と生名島を結ぶ生名橋が平成21年度完成予定で、弓削島、佐島、生名島が陸続きになり、各島々の交流が盛んになるとともに、しまなみ海道を利用し、今治市、尾道市等との交流も多くなる。

#### 「地域交流センター」の整備(立石港)まちづくり交付金

立石港内に「地域交流センター」を整備し、上島町内の人々の交流はもとより、上島町を訪れる観光客との交流や古江港・上浦港・伯方港・桜井漁港・岩城漁港との連携における交流の拠点施設の一つとして整備する。

### 6 計画期間

平成18年度～22年度(5ヵ年)

### 5-3 その他の事業

#### 上島架橋

佐島と生名島を結ぶ生名橋が平成21年度完成予定で、弓削島、佐島、生名島が陸続きになり、各島々の交流が盛んになるとともに、しまなみ海道を利用し、今治市、尾道市等との交流も多くなる。

#### 「地域交流センター」の整備(立石港)まちづくり交付金

立石港内に「地域交流センター」を整備し、上島町内の人々の交流はもとより、上島町を訪れる観光客との交流や古江港・上浦港・伯方港・桜井漁港・岩城漁港との連携における交流の拠点施設の一つとして整備する。

### 6 計画期間

平成18年度～21年度(4ヵ年)