

長浜港内港埋立事業について

基本計画ベース



本資料の目的

なぜ長浜で、なぜ今、この事業を進めるのか。
ご理解を深めていただくために、本事業の全体像を分かりやすくご説明します。

【目次】

現 状 の 課 題	：大洲市と長浜地域が抱える課題
-----------	-----------------

事 業 の 必 要 性 ：なぜ「埋立て」という手法が必要なのか

事業の具体的内容	：どのような施設を整備するのか
----------	-----------------

将 来 の 展 望 ：期待される効果と懸念点への対応

大洲市全体が直面する共通課題

本事業は、長浜地域だけの問題ではなく、大洲市全体に関わる課題解決の一環です。

1. 人口減少と高齢化の進行

市の人口は、平成25年の47,244人から令和5年には40,255人へ、過去10年間で約15%減少。高齢化率は約38%に達し、社会の活力低下が懸念されています。

2. 公共施設の老朽化と分散

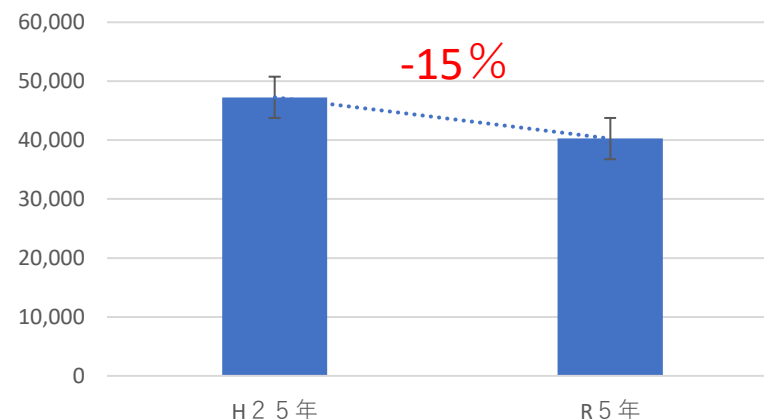
市内公共施設の約55%が築30年以上。10年後にはこの割合が83%に達する見込みです。特に長浜地域は67%と市内で最も高く、施設の維持管理費の増大と市民サービスの低下が大きな課題となっています。

※令和元年現在、延べ床面積での割合

3. 防災・減災機能の強化

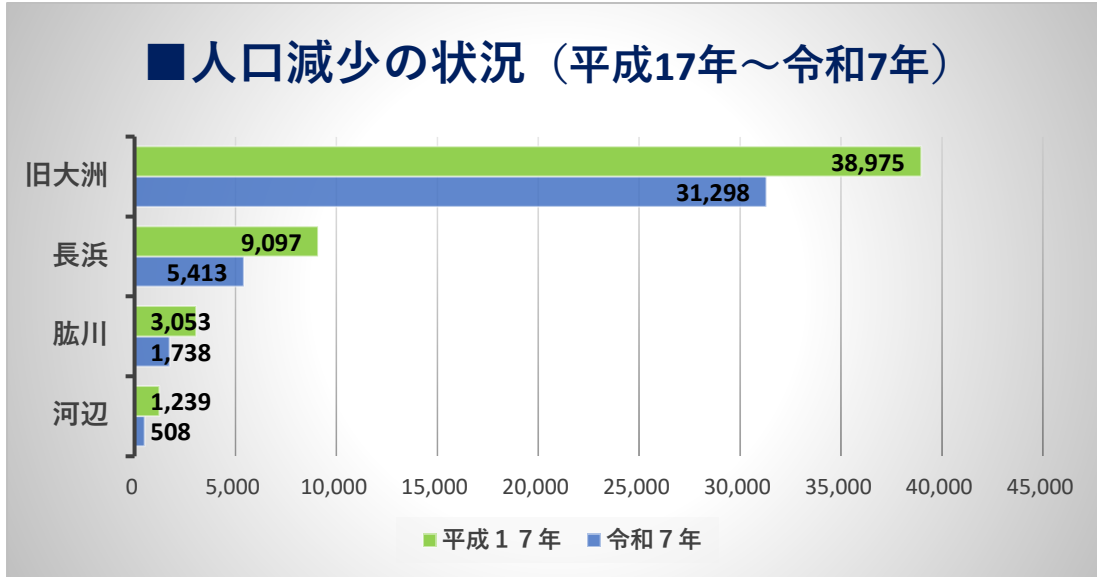
西日本豪雨災害の教訓から、災害時に広域的な避難や支援活動の拠点となるオープンスペースの確保が急務となっています。

大洲市 人口推移
(平成25年-令和5年)



市内4地域の人口動向と長浜地域の「維持・成長可能性」

人口減少は全市的な課題ですが、長浜は再生・成長の可能性を秘めた地域です。



	平成17年		令和7年	
旧大洲	38,975人	⇒	31,298人	19.7%減
長浜	9,097人	⇒	5,413人	40.5%減
肱川	3,053人	⇒	1,738人	43.1%減
河辺	1,239人	⇒	508人	59.0%減

長浜・肱川・河辺の人口減少は特に深刻です

■なぜ長浜に可能性があるのか

若者の存在 長浜高校（全国から若者が集まっている）

観光資源の集積 海・川・橋・歴史

交通アクセス 国道378号・県道大洲長浜線・JR

長浜地域は、若者・観光資源・交通という成長の核となる要素を併せ持っており、戦略的な投資による再生効果が期待できます。

長浜地域の現状分析：強みと弱み、そして解決すべき課題

長浜の持つポテンシャルを最大限に活かし、課題を克服するための方向性を見定めます。



強み（ポテンシャル）	弱み（現実の課題）	導き出される「解決すべき課題のテーマ」
<ul style="list-style-type: none">○観光資源が集中（海、肱川あらし、赤橋）○長浜高校という若者の存在○港町の美しい景観	<ul style="list-style-type: none">○観光客の受け皿(拠点)が不足○若者の活動・滞在の場が不足○中心市街地が空洞化し、活気がない○港湾・公共施設が老朽化し、分散○防災拠点となる平地が不足	<ul style="list-style-type: none">○観光の“入口”となる交流拠点が必要○若者が集い、活動できる魅力的な場が必要○賑わいを創出し、人が滞在できる空間が必要○機能を集約し、安全で便利な施設が必要○災害時に命を守るオープンスペースが必要



課題解決のために 長浜に「必要な機能」

これらの課題を解決するには、複数の機能を一体的に備えた新たな拠点が必要です。

1. 観光・交流機能
(観光案内、物産販売、飲食)



2. 活動・賑わい機能
(スポーツ、イベント、市民の憩いの場)



5. 港湾機能
(漁業活動の効率化・安全性向上)



4. 防災機能
(広域避難場所、支援活動拠点)



3. 公共サービス機能
(行政窓口、図書館、コミュニティセンターの集約)



これら全ての機能を集約することで、相乗効果が生まれ、地域の魅力を最大化できます

必要な機能を実現するための「用地」の課題

これらの機能を一体的に整備するには、広大で連続した平地が不可欠です。

【求められる用地条件】

- ・広さ : 複数の機能を集約するため、まとまった平地が必要
- ・アクセス: 国道378号や市街地に隣接し、誰もが利用しやすい立地
- ・形状 : 駐車場や多目的広場を確保できる連続した平坦地

【長浜の地理的制約】

- ・長浜地域は山と海に挟まれ、平地が極めて少ない地形です
- ・既存の市街地は建物が密集しており、大規模な用地を確保することは現実的に困難です。



用地確保の選択肢と「内港埋立て」という結論

あらゆる選択肢を検討した結果、内港の埋立てが最も現実的かつ効果的な解決策です。

選択肢	メリット	デメリット・課題	評価
A. 既存市街地の再編	・空き家活用で小規模な活性化は可能	・広大な用地確保は不可能 ・権利関係が複雑で時間がかかる	✗
B. 点在する用地の活用	・個別の施設整備は可能	・機能が分散し相乗効果が低い ・駐車場不足など課題は残る	△
C. 内港の一部埋立て	・必要な面積を確保できる ・港湾機能の更新と一体で整備可能 ・海辺の景観を活かせる	・費用や環境への配慮が必要	◎

結論：

**長浜の未来に必要な複合拠点を創出するためには、
内港の埋立てが唯一の選択肢です。**



「なぜ今なのか」～千載一遇の好機

周辺の公共事業と連携することで、埋め立て費用を劇的に圧縮できる、またとない機会が訪れています。

費用問題

通常、埋立てに必要な土砂の購入・運搬には莫大な費用がかかります。

約80万m³の土砂購入費：約25.8億円

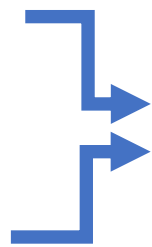
しかし、今なら・・・



松山自動車道
四車線化工事
(NEXCO西日本)



肱川河道
掘削工事
(国土交通省)



長浜港内港



合計で約**35億円**の財政効果

【もたらされる財政効果】

- ・土砂購入費**約25.8億円**が**不要**に
- ・さらに、土砂受入料として**約9.6億円**の収入が見込める

この事業連携のタイミングは、まさに「今」しかありません。
地域の将来を見据え、この好機を活かすべきと判断しました。

埋立地に描く未来の姿：整備施設のイメージ



長浜港内港埋立事業がもたらす効果

長浜の再生は、大洲市全体の活性化へとつながっていきます。

経済波及効果（県内）

建設投資(92.8億円)による

短期的な効果（フロー効果）



生産誘発額：約136億円

創出される雇用：約920人



中長期的な効果（ストック効果）



年間生産誘発額：約5億円/年

維持・創出される雇用：約67人/年



※収益施設での消費額等に基づく試算

質的な効果



にぎわい創出：
交流人口の増加による地域経済の活性化



若者の定着：
活動・活躍の場の創出によるUターン・Iターン促進



観光振興：
大洲市の北の玄関口として、市内への周遊を促進



安全・安心の向上：
防災機能の強化と国道378号の線形改良による安全な交通網の整備



市民サービスの向上：
公共施設の集約による利便性向上と行政コストの削減

懸念される点と市の考え方・今後の対応

市民の皆様の不安や疑問に対し、誠実にお答えし丁寧な事業推進に努めます。

Q1. 98億円の財政負担が大きすぎるのでは？

A1. 総事業費98.2億円は愛媛県が施工する岸壁等の工事費を含んだものであり、また、国の補助金や有利な起債等を最大限活用します。市が実際に負担するのは埋立造成に約5億円、施設整備に約20億円の計、約25億円となる見込みです。いずれ更新が必要な公共施設の整備も含まれており、市の財政計画の中で十分に実施可能な事業です。

Q2. 埋立てによる環境への影響は？

A2. 埋立免許の申請に際し、環境影響調査を実施し、環境への負荷がなるべくかからないよう対策を検討した上で埋立てを行います。瀬戸内海の環境保全に十分配慮した計画とし、埋立事業によって、環境に影響がないか愛媛県の厳正な審査を受けることとなります。

Q3. 施設が完成しても、本当に人は来るのか？

A3. 近隣市町の同様のスポーツ施設（人工芝グラウンド）は、大会や練習で予約がほぼ埋まるなどの高い需要があります。また、長浜高校水族館部という全国区のコンテンツを核に据えることで、ほかにはない魅力を持つ拠点を目指します。

Q4. 市民への説明が不十分ではないか？

A4. これまで基本計画策定の検討会での傍聴やパブリックコメントの実施に加え、市政懇談会の場で埋立事業についてご説明するなど、事業の進捗に応じて、あらゆる機会を通じて丁寧な情報提供と意見聴取に努めてまいります。

まとめ：未来への投資として

この埋立事業は、長浜の、そして大洲市全体の未来を拓くための必要不可欠な投資です。

なぜ長浜か？

再生・成長の可能性を秘めているからです。

なぜ埋立てか？

**必要な複合機能を実現する用地を確保する、
唯一の現実的な選択肢だからです。**

なぜ今か？

**周辺事業との連携により、財政負担を最小限
に抑えられる二度とない好機だからです。**

この埋立事業を核として、市民の皆様と共に将来に希望を持てるまちづくりを推進してまいります。

皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。