

An aerial photograph of Tokushima City, Japan, showing the city's layout, the Seto Inland Sea, and the surrounding mountains. The city is built on a peninsula, with the sea to the east and south. The mountains are visible to the west and north.

徳島小松島港長期構想検討委員会 (第1回委員会・幹事会)

資 料

令和8年7月8日

徳島県県土整備部港湾政策課

はじめに 徳島小松島港長期構想の策定目的と概要について

第1章 徳島小松島港及び周辺地域の現況特性の整理

第2章 徳島県及び我が国経済社会の新たな潮流と
世界経済を取り巻く環境変化の把握・検討

第3章 上位・関連計画の把握

第4章 徳島小松島港への要請・意見

第5章 徳島小松島港の課題

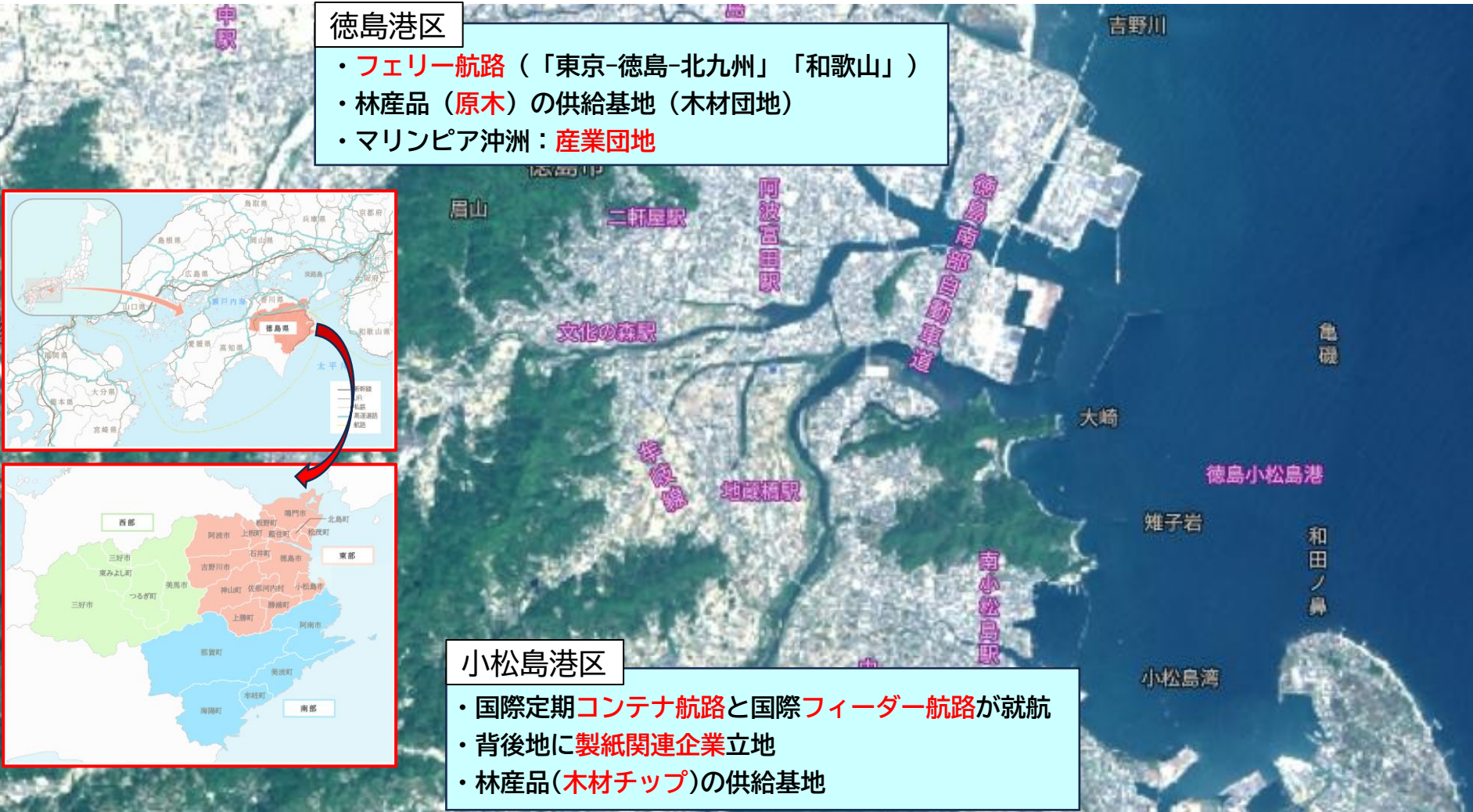
第6章 徳島小松島港の将来像と目指すべき方向性

徳島小松島港長期構想の策定目的と概要について

徳島小松島港の概要・重要性

徳島県は、大阪・神戸・和歌山など「**近畿経済圏**」との結びつきが強く、古くから**海運を通して、文化・産業・経済**の交流を深めてきた。

特に、**徳島小松島港**は、四国東部の**紀伊水道の中央**に位置し、「**四国の東の玄関口**」として、海上交通の要衝の役割を果たしてきたところ。



港湾計画の位置づけ

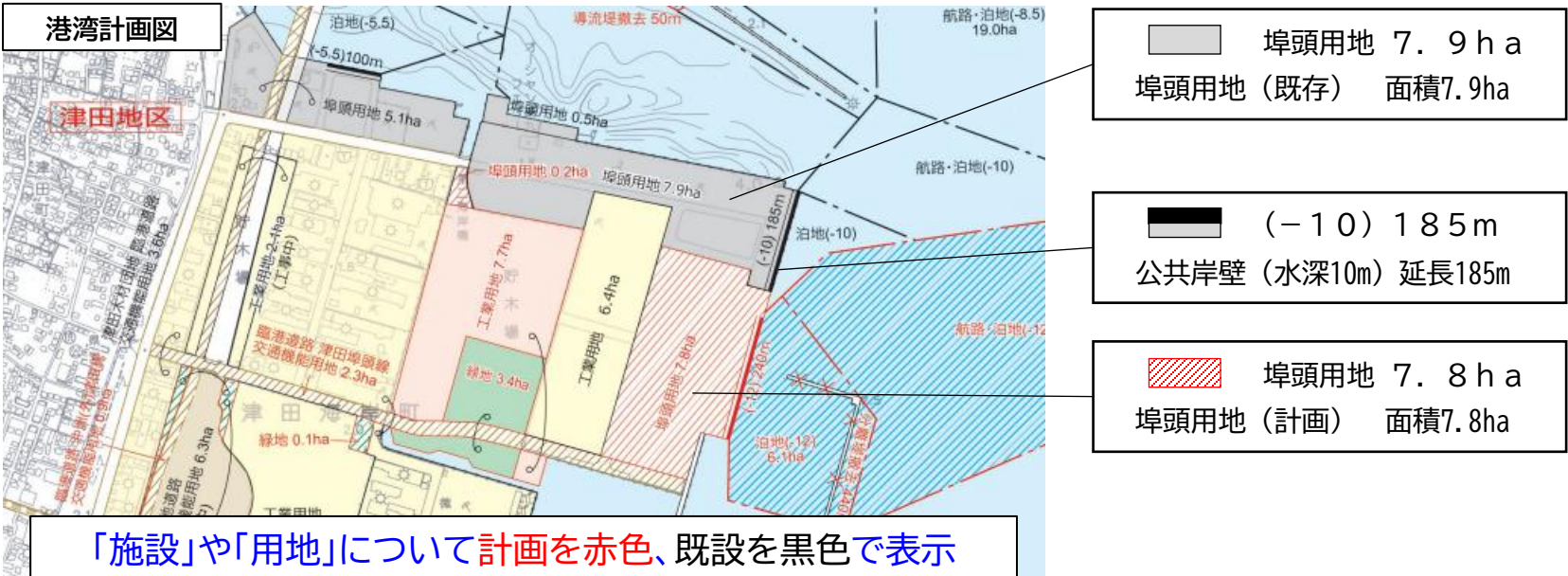
●重要港湾では、港湾管理者が「港湾計画」を定める必要がある

[港湾法 第3条の3]

国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画（以下「港湾計画」という。）を定めなければならない。

●「港湾計画とは」

- ① 一定の水域と陸域からなる港湾空間において、開発、利用及び保全を行うに当たっての指針となる基本的な計画
- ② 通常、10年から15年程度先の将来を目標年次とする
- ③ 取扱可能貨物量などの能力、その能力に応じた港湾施設の規模及び配置、港湾の環境の整備及び保全に関する事項、港湾の効率的な運営に関する事項などを規定する
- ④ 国土交通大臣が定める「基本方針」に適合している必要がある
- ⑤ 港湾計画の内容は、「港湾計画図」として示される



港湾計画改訂の必要性

- 2001年の改訂から約25年が経過。

○徳島小松島港の港湾計画変更の履歴(主なもの)

年月	改訂・変更	
昭和33年(1958年)12月	策定(新規)	約6年
昭和39年(1964年) 7月	改訂	
昭和47年(1972年) 5月	改訂	約8年
一部変更(5回)、輕易変更(2回)		
昭和62年(1987年)11月	改訂	約15年
一部変更(2回)、輕易変更(2回)		
平成13年(2001年) 7月	改訂	約14年
一部変更(1回)、輕易変更(12回)		
令和8年(2026年) 現在		前回改訂から 約25年経過

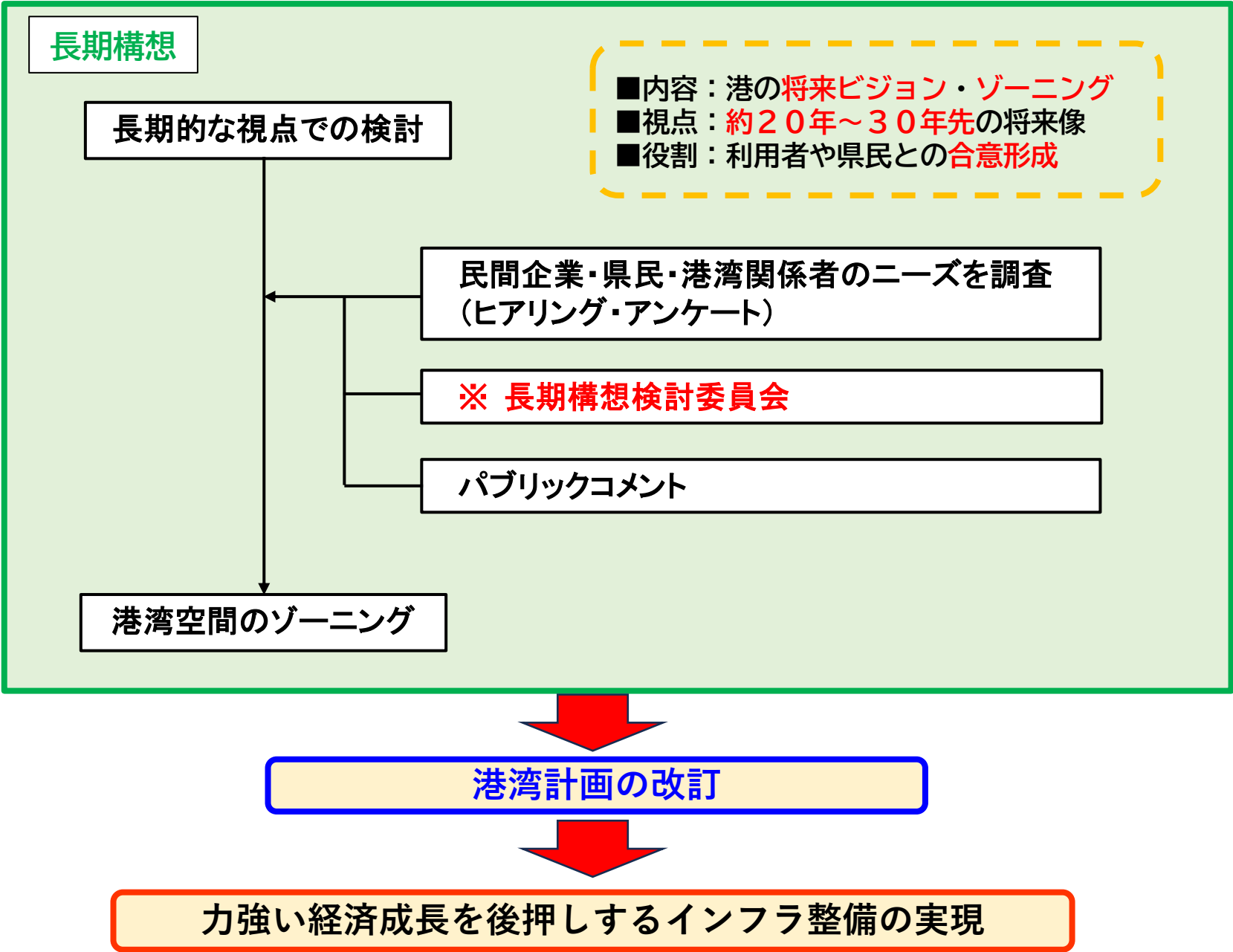
- 産業や物流の動向・形態が大きく変容
 - ⇒ 諸課題の対応に向け、港湾機能の再編が必要
 - ⇒ 港湾法に基づく「港湾計画」の改訂に着手

※ 港湾計画は、物流やまちづくりの基礎となり企業立地の呼び水となる

【参考】 港湾計画の変更の区分

- 港湾計画の変更は「改訂」、「一部変更」、「軽易な変更」の3つに区分
- 「軽易な変更」：港湾法施行規則第一条の九で規定されている
- 「改訂」：目標年次の変更、取扱貨物量等の港湾の能力を著しく変更する場合やそれに伴う港湾施設の規模及び配置を著しく変更する場合
- 「一部変更」：上記以外

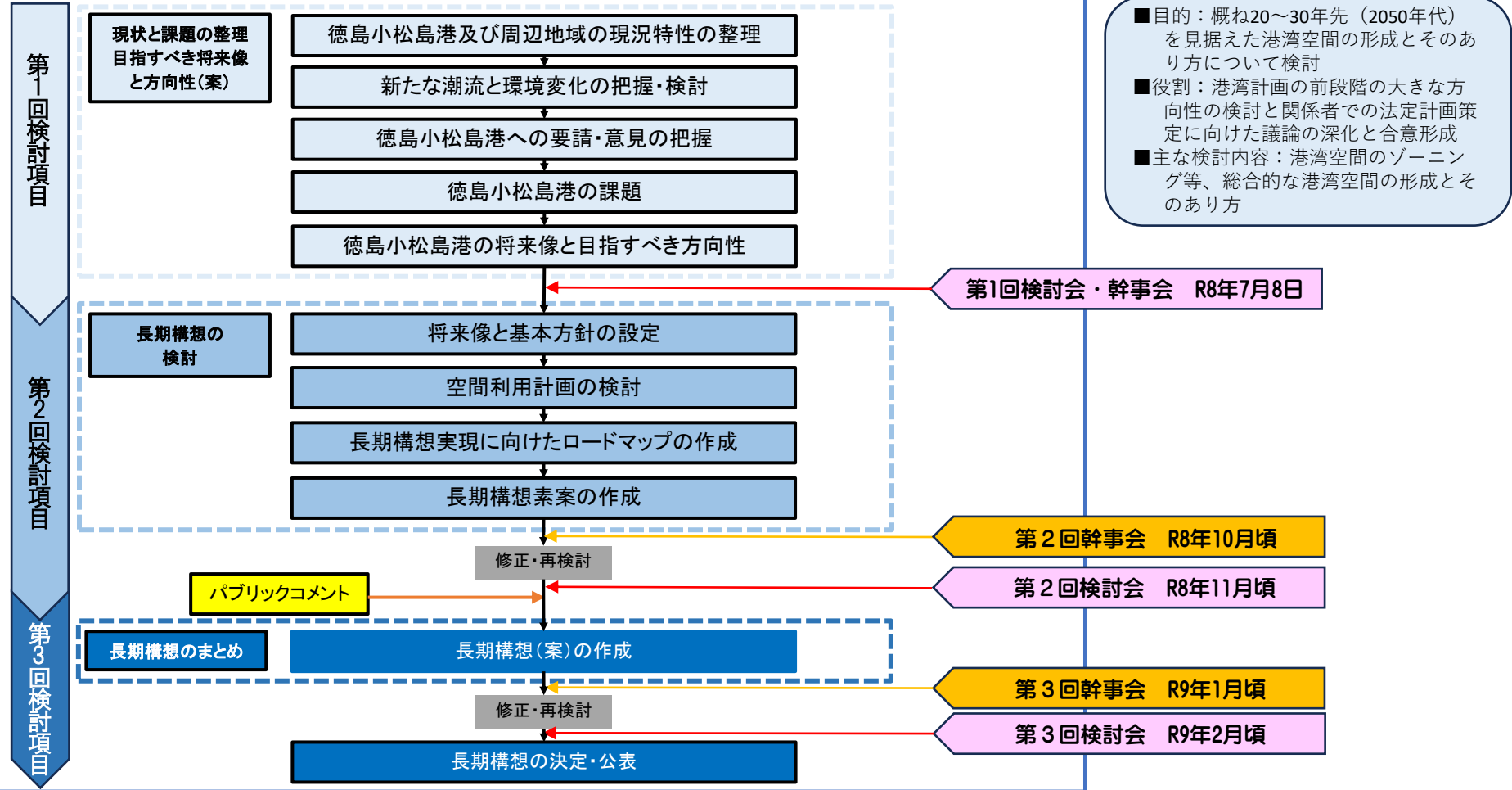
港湾計画改訂の流れ



長期構想委員会の進め方とスケジュールについて

- 長期構想は、法定計画である港湾計画の改訂にあたり土台となる役割を有するものであり、長期構想の策定は、円滑な港湾計画の変更に資するための重要、かつ、必要な前段階として検討の性格を持つ。

長期構想の策定



港湾計画の変更

- 概ね10～15年先（2030年代後半）を目標年次とした港湾計画（法定計画）について検討
- 主な検討内容：港湾の開発、利用及び保全の方針を明らかにし、取扱可能貨物量などの能力、その能力に応じた港湾施設の規模及び配置、さらに港湾の環境の整備及び保全に関する事項

<産業・物流>

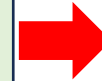
- ・船舶の大型化への対応、物流拠点の機能強化
- ・企業用地の確保
- ・港へのアクセス機能向上



- 【岸壁機能の確保】
- 【埋立による用地拡大】
- 【アクセス道路の確保】

<観光・にぎわい>

- ・港を核とした「にぎわい創出」
- ・魅力的な水辺空間の創出、民間活力の活用



- 【交流空間の創出】
- 【みなと回廊・緑地の創出】

<防災>

- ・南海トラフ地震等自然災害に強い港
- ・災害時の拠点となる港湾空間



- 【施設の強靱化】
- 【津波・高潮対策】

<環境>

- ・官民連携による温暖化対策

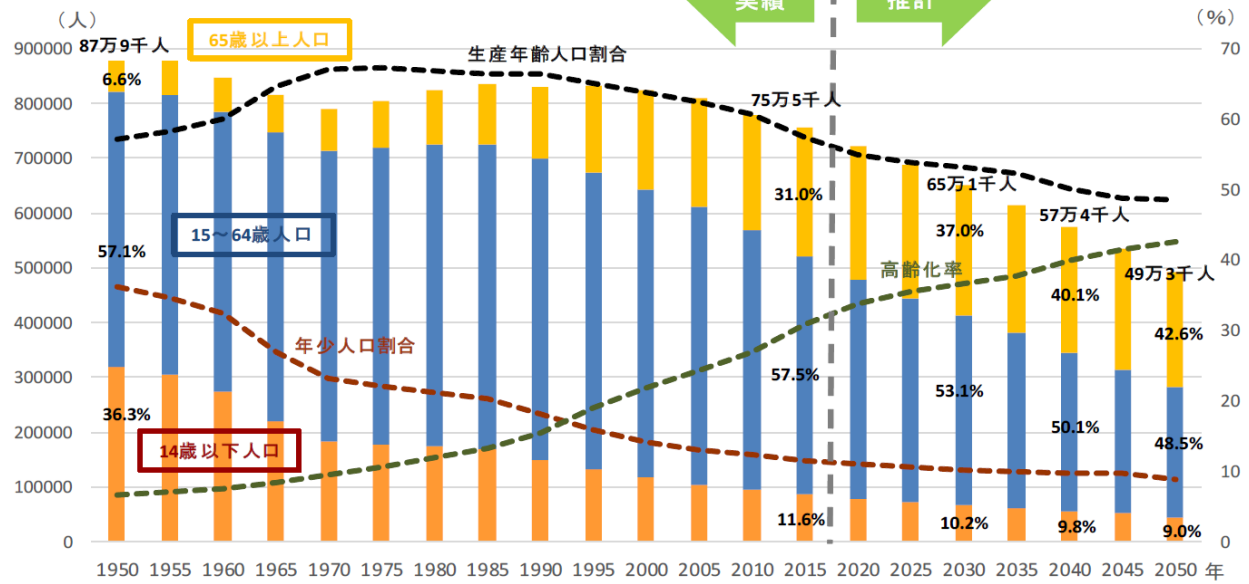


- 【カーボンニュートラル】

第1章 徳島小松島港及び周辺地域の現況特性の整理

① 地域の現況整理

徳島県における人口推移と人口推計



（出典）総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」、国土交通省「国土のグランドデザイン2050」（結果をもとに徳島県が一部再集計） ※端数処理のため合計が合わないことがある。

出典：徳島県「新たな総合計画（長期ビジョン編）」

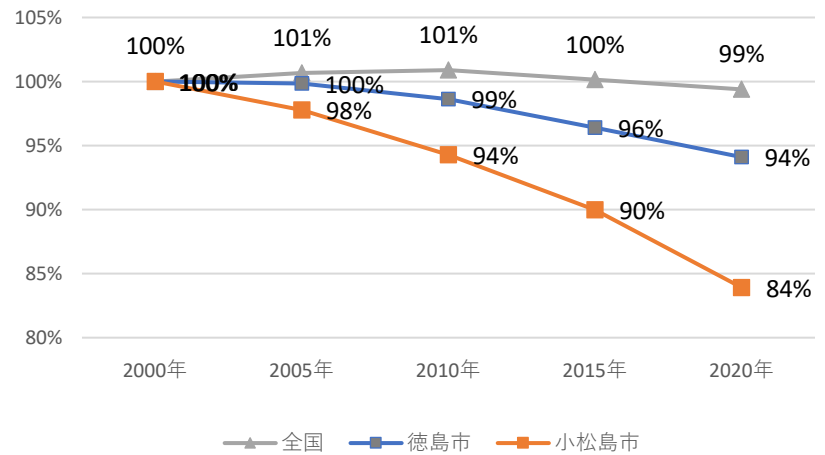
人口減少

2050年には人口3割減の推計

少子高齢化

生産年齢人口の減少

2000年を1としたときの人口比率の推移

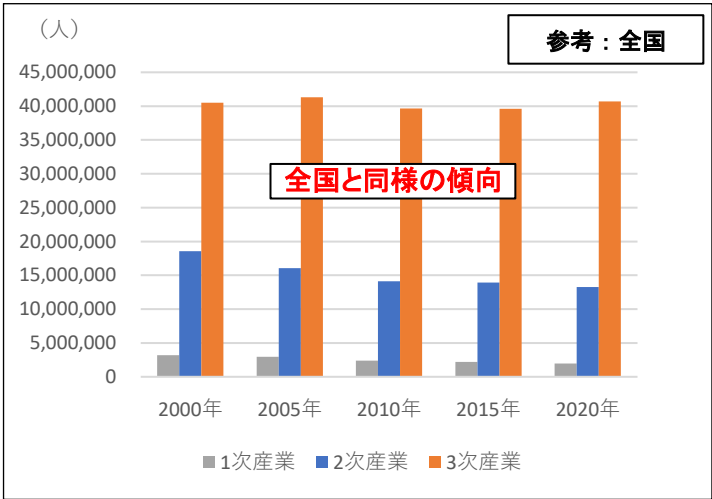
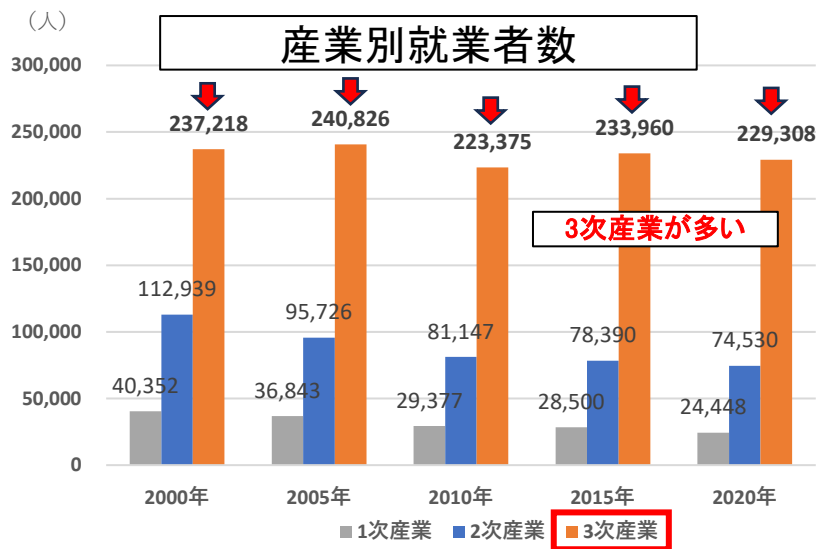


全国との比較

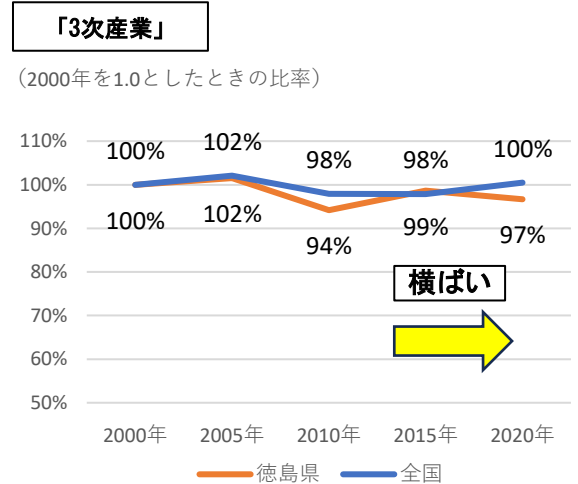
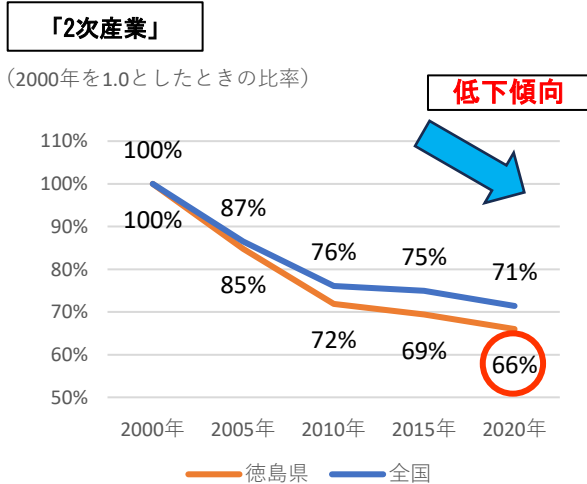
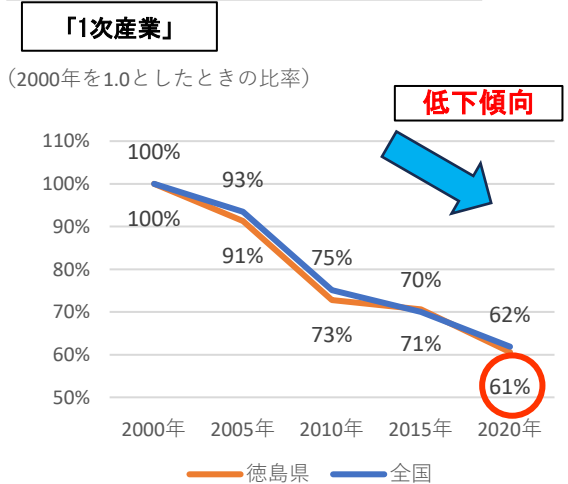
全国より早いペースで進む人口減少

出典：総務省統計局「平成12年～令和2年国勢調査 調査の結果」

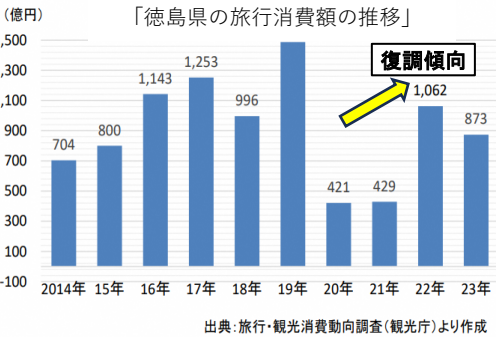
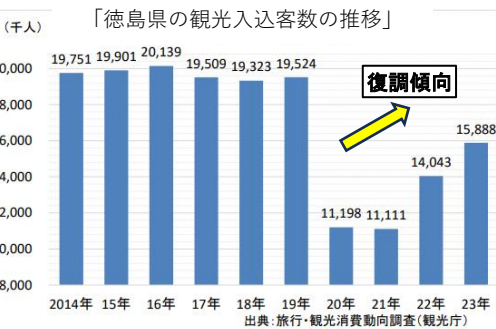
- 徳島県は3次産業就業者が多い。(全国傾向と同様)
- 徳島県の産業別就業者比率の推移は全国と同様の傾向。1次・2次産業就業者は**低下傾向**である。



産業別就業者比率



- 徳島は様々な観光資源を有している。夏季には阿波踊り祭りが開催され、県内外あるいは国外からも観光客が訪れ、**徳島小松島港を利用したクルーズ客の訪日もみられる。**
- コロナ禍に観光入込数は落ち込んだが、**近年は復調傾向。**



【凡例】

観光資源来場者数
(2025年お盆期間)

- ~5,000人
- 5,001人~10,000人
- 10,001人~50,000人

吉野川ハイウェイオアシス
うだつの町並み
あすたむらんど徳島
鳴門市ドイツ館
渦の道
大塚国際美術館
文化の森総合公園
大鳴門橋架橋記念館エディ
アスティとくしま
阿波十郎兵衛屋敷
日和佐うみがめ博物館カレッタ
川口ダム自然エネルギーミュージアム
とくしま動物園
阿波おどり会館
海洋自然博物館 マリンジャム
眉山ロープウェイ
神山森林公園
藍住町歴史館 藍の館
眉山ロープウェイ
祖谷のかずら橋
妖怪屋敷と石の博物館



- 徳島県は、農産品の「徳島すだち」、「木頭ゆず」、「なると金時」、畜産品の「阿波尾鶏」、「阿波牛」、海産品の「鳴門わかめ」、林産品の「徳島しいたけ」といった県産品を多く有する。
中でもとくに魅力や価値を有した商品を「とくしま特選ブランド」として県内外へアピール推進。
- 国内では幕張メッセで試食商談会や展示商談会を実施。
- 海外はタイ、香港、台湾、ドバイ、フランス等でプロモーション活動を実施。
大規模出展会・海外EXPO・現地アンテナショップでの徳島ブースの出展や開設を行う。

とくしまブランド



天恵菇



鳴門
しそわかめ



すだち胡椒



木頭ゆず
胡椒



徳島
スイートポテト



阿波尾鶏
スモークハム



本格芋焼酎
鳴門金時里娘



阿波牛



阿波とん豚

国内



展示商談会
(幕張メッセ)

海外



香港「イオン香港ジャパニフーズ」
令和6年12月



タイ「バンコク日本博」
令和6年8月



台湾awaギャラリー商談会



フランス「アンテナショップGOËN」
令和6年5月

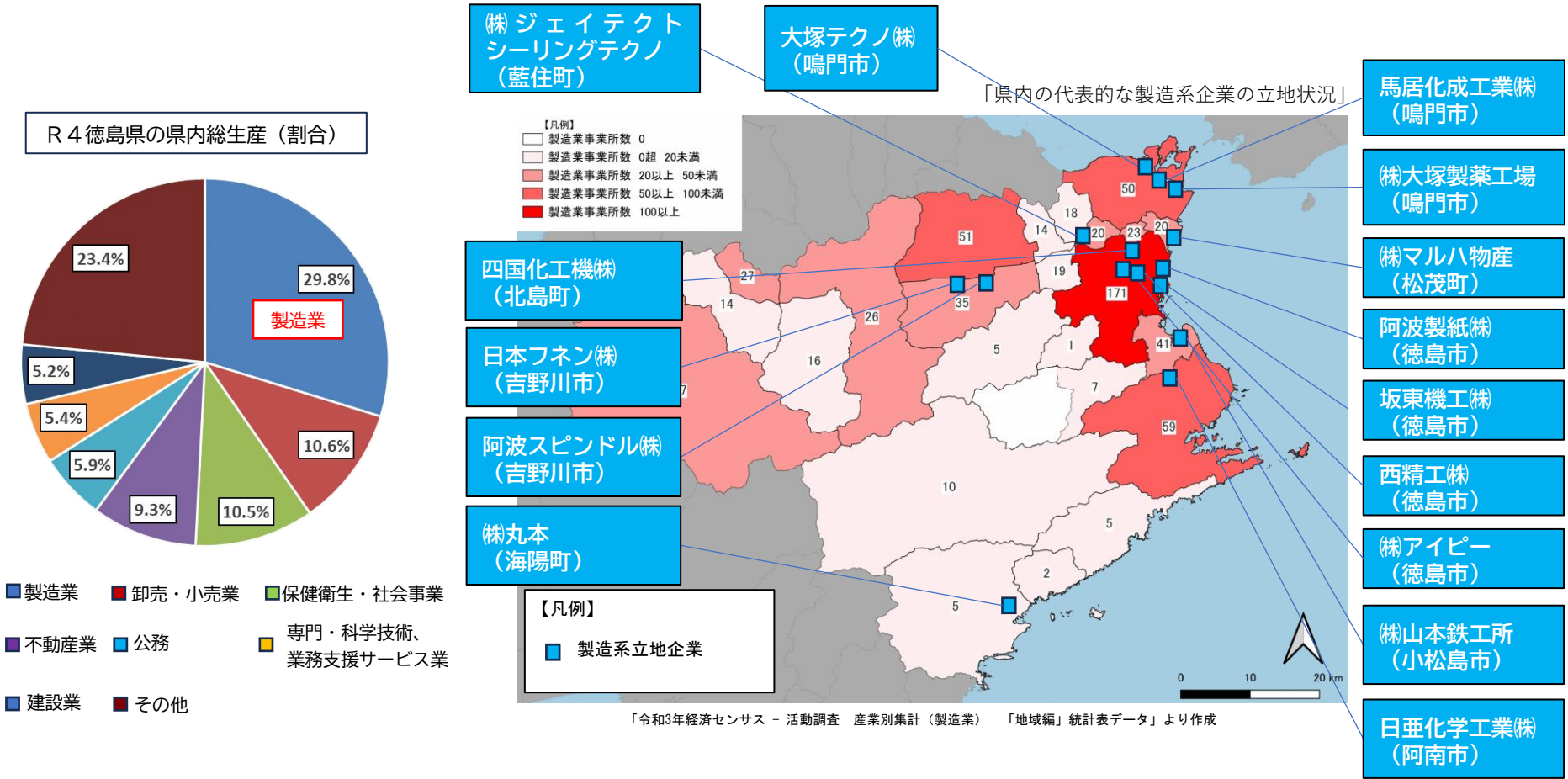


フランス「SIAL Paris 2024」
令和6年10月

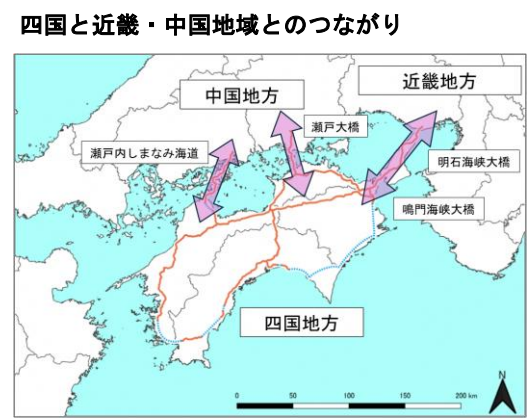


フランス「遊山箱料理教室」
令和6年11月

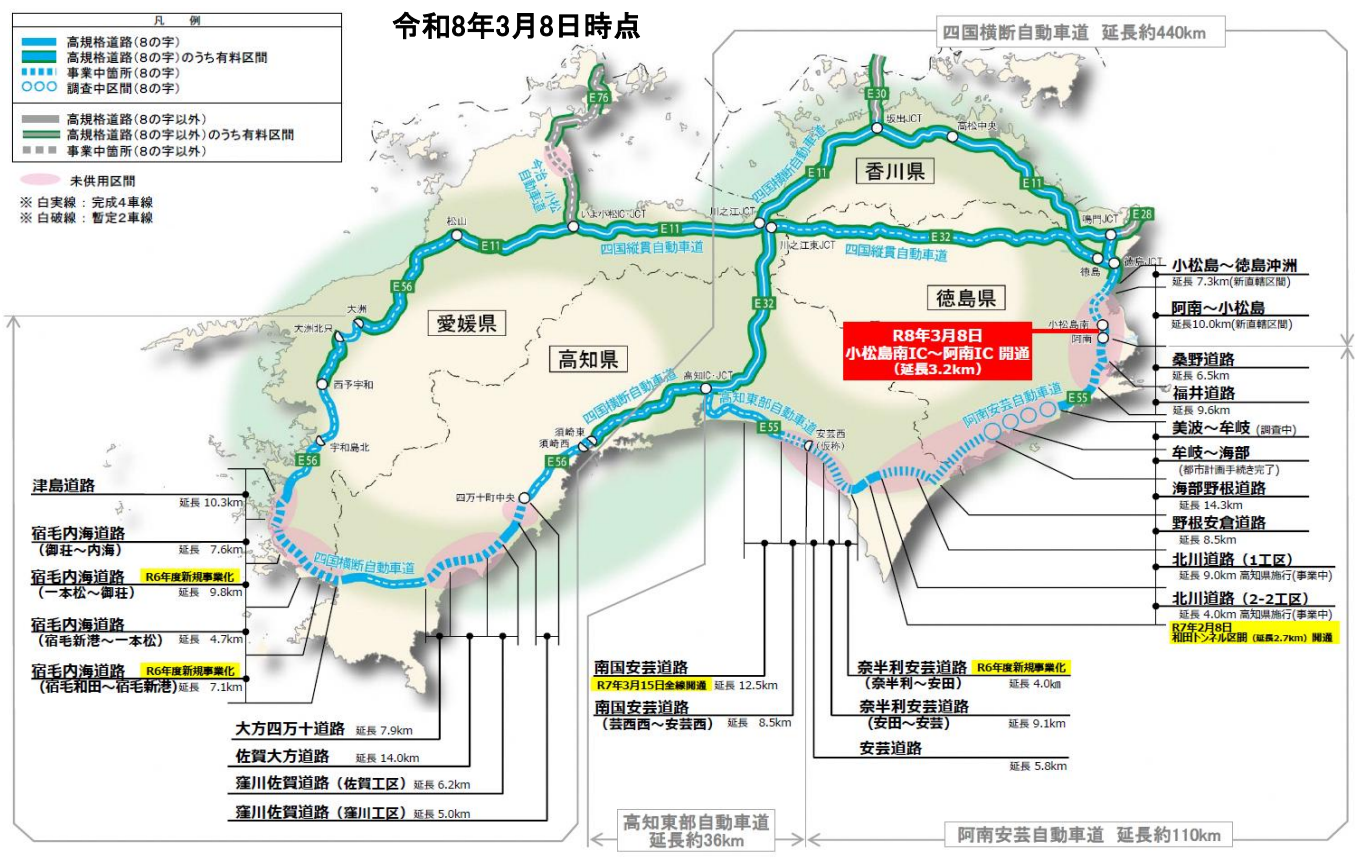
- 県内総生産の業種別割合では「**製造業**」が最も割合が高い。
- 徳島県には**製造業が多く立地し、原材料、製品が国内外に輸送**されている。



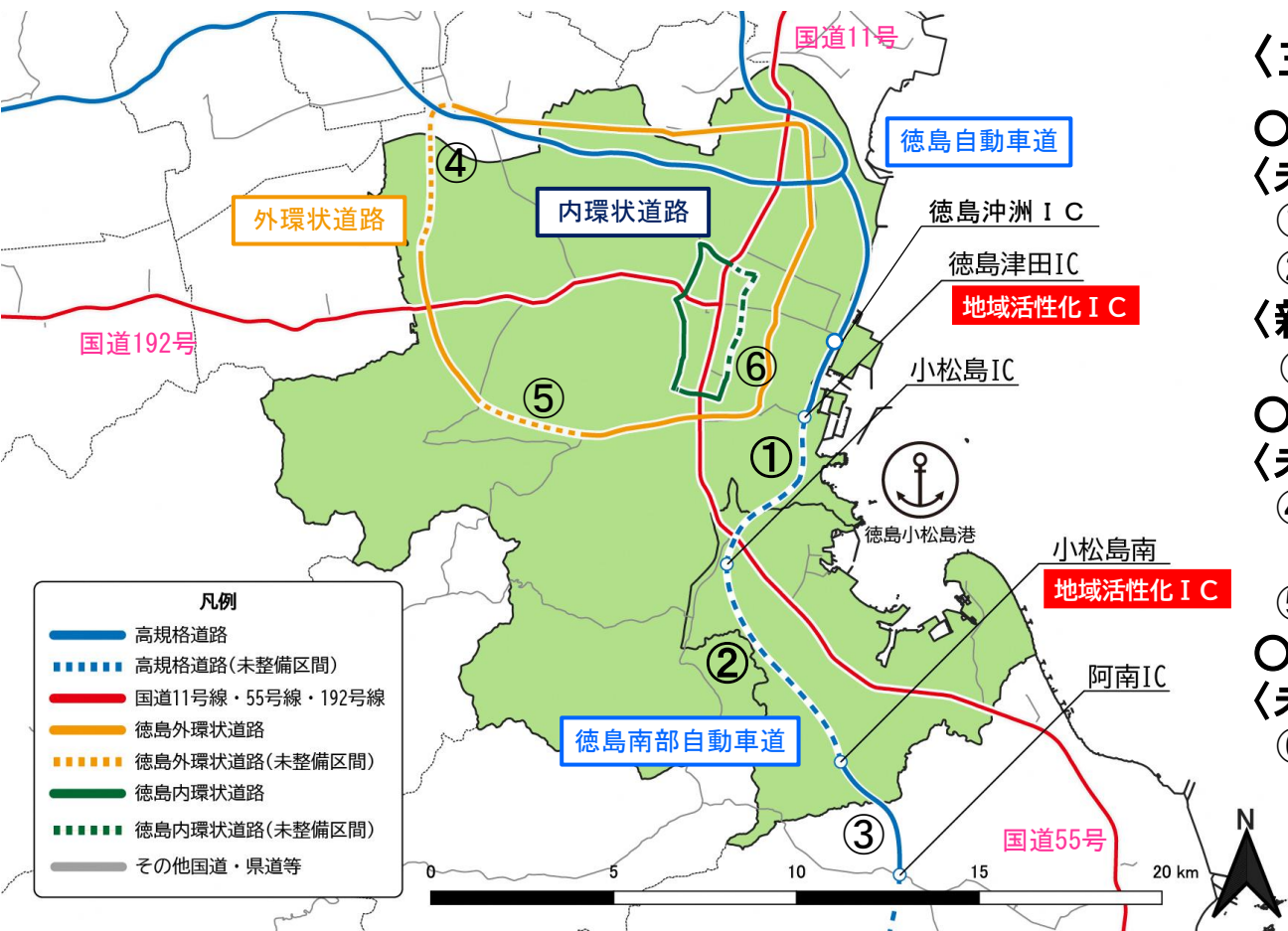
- 瀬戸内海によって隔てられた本州との交通は海上輸送が主流だった。しかし、本州四国連絡橋※によって陸上交通は大幅に改善したことで、**大阪・神戸・岡山・広島等の主要都市との陸上ネットワークが結束**。
 - 四国8の字ネットワークは**四国4県の県庁所在地を高規格道路で結ぶ高速交通の愛称**で、現在も**高知県や徳島県、愛媛県**で整備が継続。
 - 四国全体での整備率は、**約77%**。※2026年3月時点
- ※本州四国連絡橋：鳴門海峡大橋・明石海峡大橋、瀬戸大橋、瀬戸内しまなみ海道の総称。



- 高規格道路網の整備目的と徳島県における効果
- 四国の主要都市間の移動時間短縮
徳島市～高知県東洋町間(約90km)の所要時間が約66分短縮される。
※整備前は2時間13分で、全線開通後は1時間7分
 - 周辺道路の渋滞緩和
主に国道11号線及び国道55号線において交通転換され慢性的な渋滞が緩和される。
 - 災害時における緊急輸送道路の確保
医療機関への搬送や災害援助に係る移動時間が大幅に短縮される。
 - 産業および観光活動の活性化
徳島県内の農水産品の輸送や県内に点在する観光地間の移動時間が短縮される。



- 徳島市の中心市街地では、かつてより慢性的な交通渋滞の解消・緩和に向けて、**徳島外環状道路**及び**徳島内環状道路**を整備。
- 高規格道路の**徳島沖洲IC～徳島津田IC**間が2021年、**小松島南IC～阿南IC**間が2026年に供用開始（港へのアクセス機能が向上）。
- 環状道路の整備及び徳島南部自動車道の**南進**を推進中。



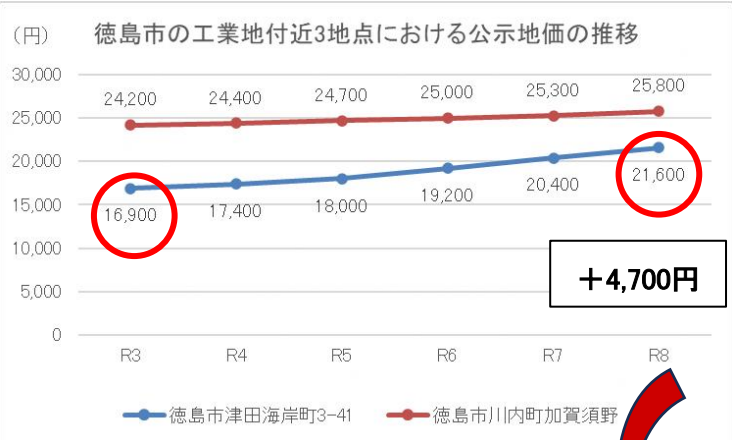
〈主な道路の整備状況〉

- 徳島南部自動車道
- 〈未整備区間〉
 - ①徳島津田IC～小松島IC
 - ②小松島IC～小松島南IC
- 〈新整備区間〉
 - ③小松島南IC～阿南IC (R8.3.8開通済)
- 徳島外環状道路
- 〈未整備区間〉
 - ④徳島市国府町日開～板野郡藍住町東中富
 - ⑤上八万IC～僧津山IC(仮称)
- 徳島内環状
- 〈未整備区間〉
 - ⑥徳島市福島1丁目～昭和町4丁目

資料: 国土数値情報(重要物流道路データ)(国土交通省)(<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N12-2021.html>)を加工して作成
資料: 四国地方整備局徳島河川国道事務所「徳島南環状道路」 <https://www.skr.mlit.go.jp/tokushima/road/b/jigyuu/tokusimaring/index.html>

- 徳島市内の工業地における公示地価が近年上昇傾向。
- 臨港地区に指定されている津田海岸町の公示地価は過去5年間で4,700円の上昇（27.8%の増加率）。
- 今後も港の背後圏の産業構造は変化すると見込まれ、**港湾空間再編の検討が必要**。

公示地価の推移



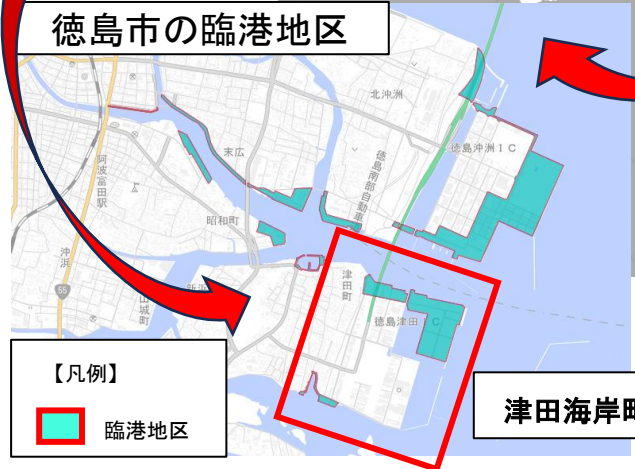
徳島県の都市計画区域



臨港地区のある都市計画区域

R6. 3. 31時点			
都市計画区域名	都市名	臨港地区	面積 (ha)
徳島東部	徳島市	○	115.8
	鳴門市	○	10.2
	小松島市	○	78.6
	阿南市	○	202.6
	吉野川市	—	—
	石井町	—	—
	松茂町	○	1.8
日和佐	北島町	○	3.3
	美波町	○	4.2
牟岐	牟岐町	—	—
藍住	藍住町	—	—
脇	美馬市	—	—
真光	つるぎ町	—	—
池田	三好市	—	—

徳島市の臨港地区



津田海岸町のある区域

徳島県「徳島県の都市計画」より作成

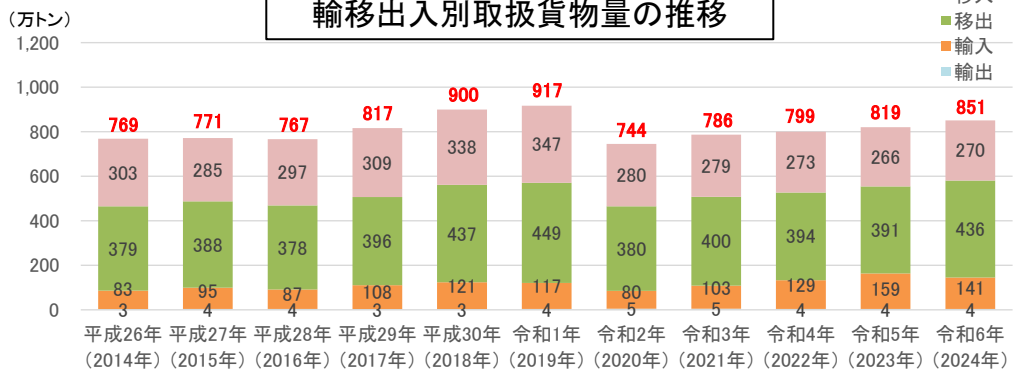
第1章 徳島小松島港及び周辺地域の現況特性の整理

② 港湾の現況整理

徳島小松島港の取扱貨物量【全体】

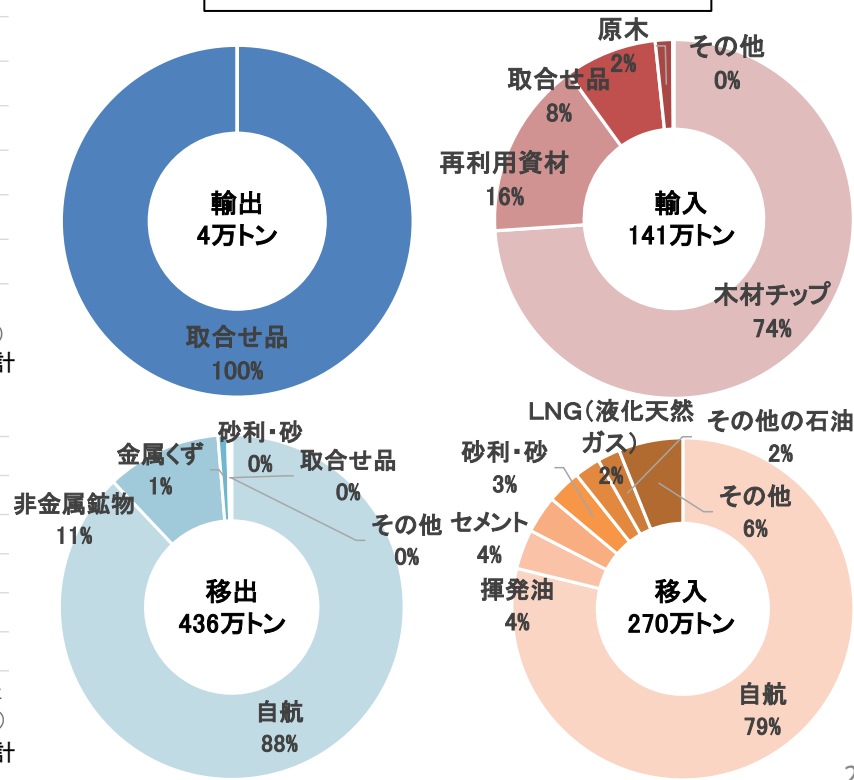
- 徳島小松島港の港湾取扱量は、2016年から2019年まで順調に増加していたが、2020年は新型コロナウイルスの影響を受け、744万トンまで減少した。その後、2024年には**851万トンまで回復**している。
- また、総貨物量のうち、**8割が内貨貨物**となっており、そのうち、**8割が自航(フェリー)貨物**となっている。
- 外貨貨物では輸出においては、取合せ品(コンテナ)のみ、輸入においては、**木材チップが7割**、再利用資材が2割である。

輸移出入別取扱貨物量の推移



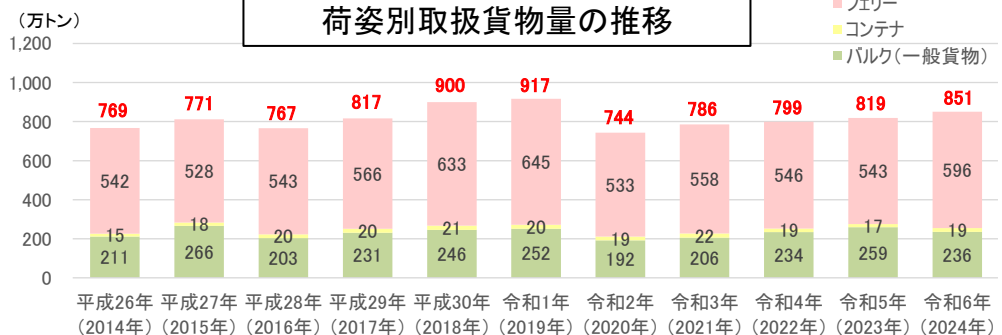
資料: 徳島県港湾統計

品目別取扱貨物量の割合(R6)



資料: 徳島県港湾統計

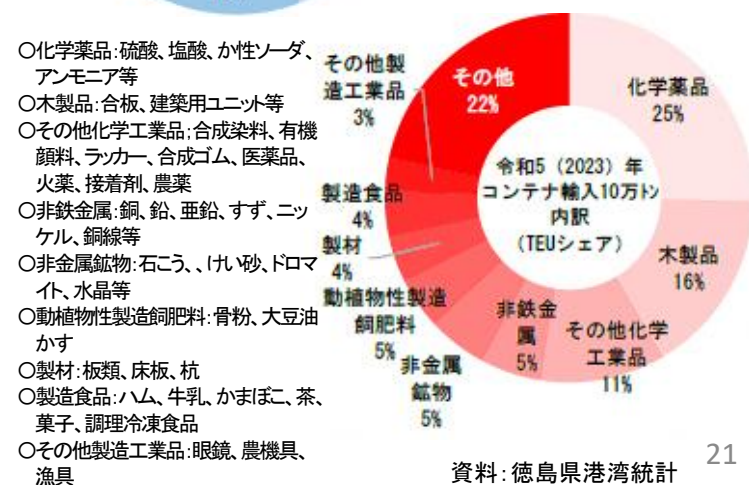
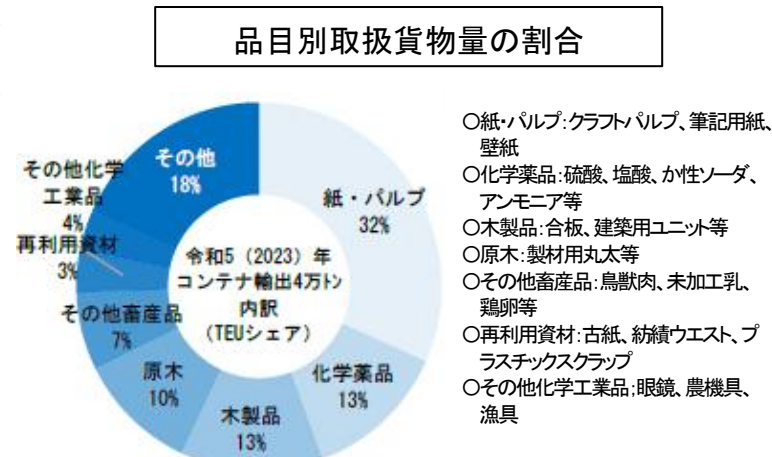
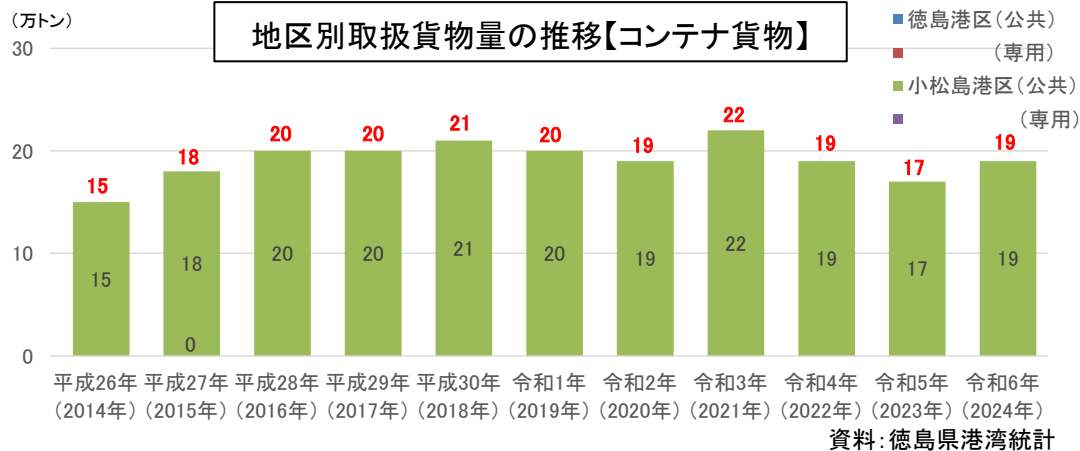
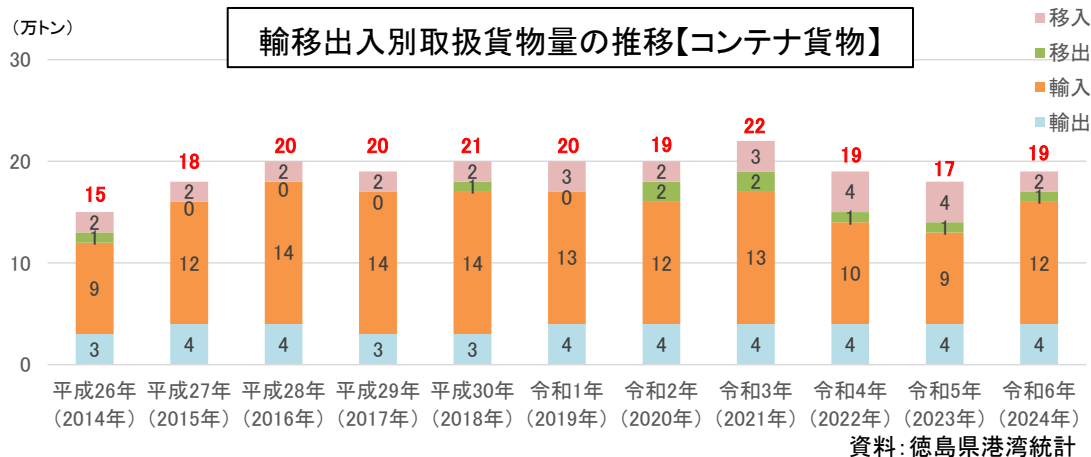
荷姿別取扱貨物量の推移



資料: 徳島県港湾統計

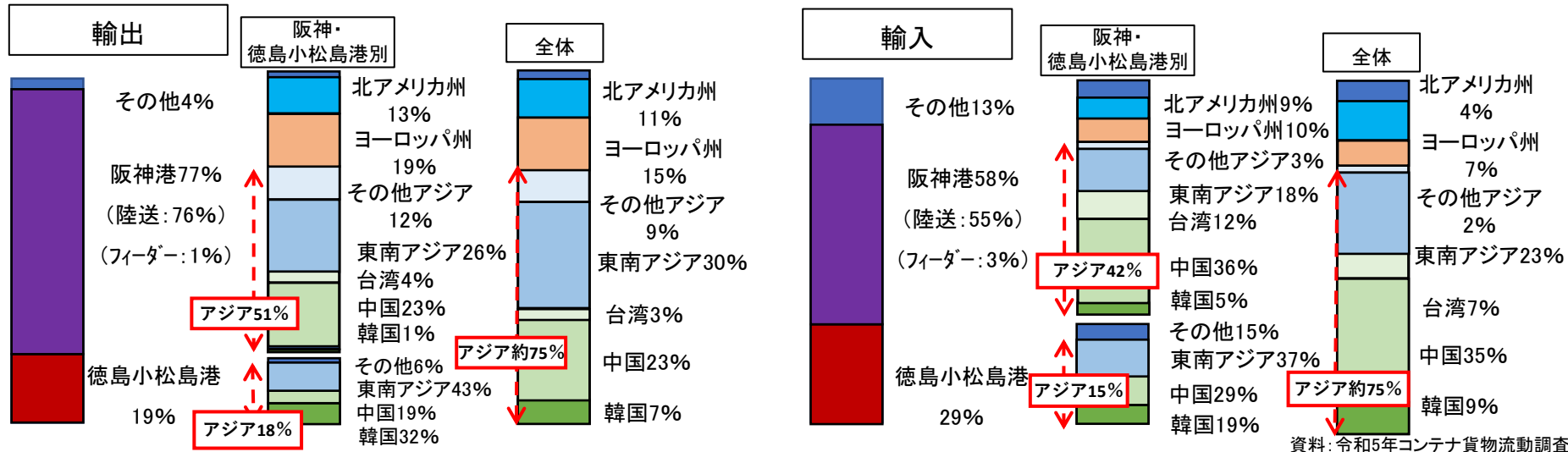
徳島小松島港の取扱貨物量【コンテナ貨物】

- コンテナ貨物量は、2014年から2024年の間、15万トンから22万トンで推移している。
- 取扱量の6割を輸入貨物が占めており、輸入貨物は化学工業品(化学薬品、その他化学工業品)、雑工業品(木製品)が多い。
- 輸出貨物は、軽工業品(紙・パルプ)、化学工業品(化学薬品)、雑工業品(木製品)を多く取り扱っている。
- コンテナ貨物は、赤石地区の公共ターミナル(水深10m)のみの取扱いとなっている。



徳島小松島港の取扱貨物量【コンテナ貨物】

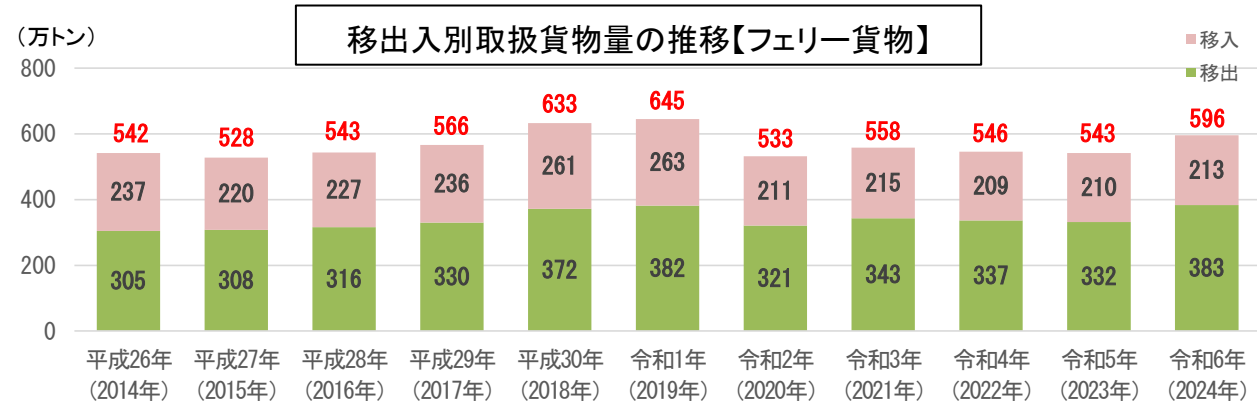
- 現在、徳島県から半数以上の輸出入貨物が阪神港にまでトラックで輸送されている。徳島県の貨物のうち、**徳島小松島港**で取り扱っている貨物は**輸出**において**約19%**、**輸入**において**約29%**。
- 徳島小松島港を発着港とする輸出入貨物において、輸出入どちらにおいても**約7割とアジア諸国が最も多く**を占めており、特に、**中国、韓国、東南アジア**との貨物が多い。
- 物流産業においては、少子高齢化と生産年齢人口の減少により労働力不足が問題となるなか、2024年度からトラックドライバーに対して、時間外労働の上限規制が適用されており、トラックドライバーの労働需給はさらに逼迫する恐れがあり、今後、**モーダルシフト**の進展により、徳島小松島港の取扱量が増える可能性がある。



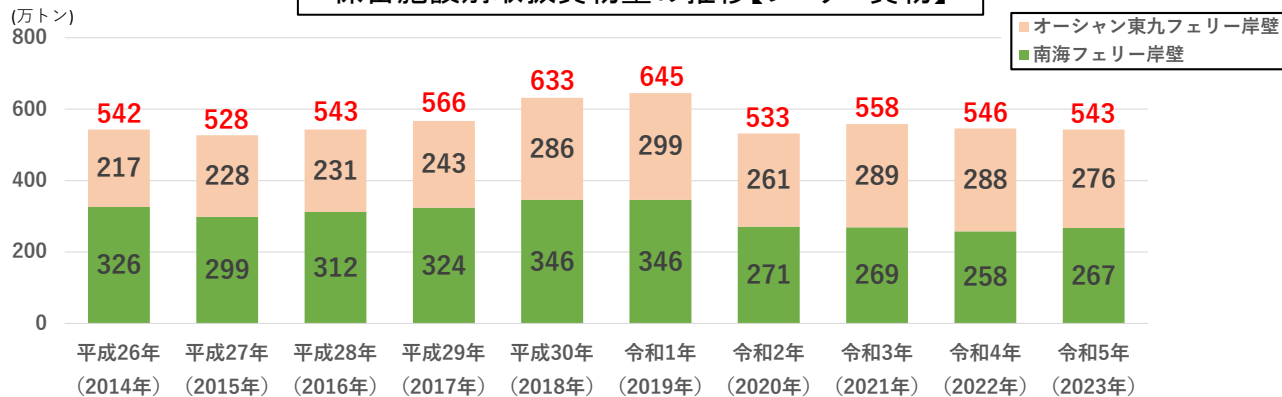
航路	船社名	スケジュール (曜日)	船舶・集荷代理店
韓国航路	興亜LINE(株)、長錦商船(株)	釜山 (日) - 釜山新港 (月) - 徳島 (水) - 釜山 (日)	日本通運四国支店小松島営業課、徳島港湾荷役(株)
韓国航路	高麗海運(株)	釜山 (木) - 徳島 (日) - 釜山 (水)	共同港運(株)
国際フィーダー航路	OOCL	神戸 (金) - 徳島 (金) - 神戸 (金)	日本通運四国支店小松島営業課

徳島小松島港の取扱貨物量【内航フェリー貨物】

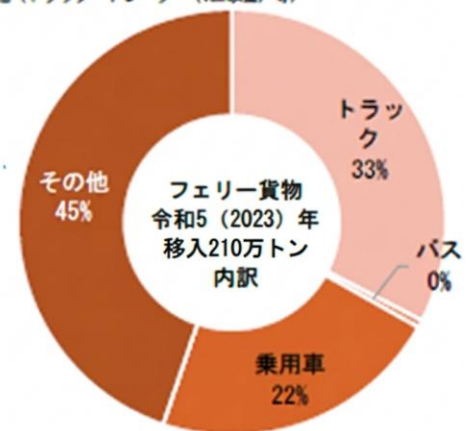
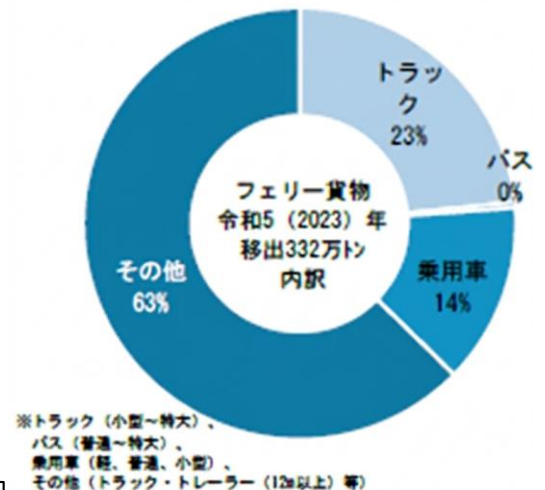
- フェリー貨物は微増しており2024年で**596万トン**と全貨物の7割を占める。
- フェリー貨物は、南海フェリー岸壁貨物(専用)、沖洲外地区-8.5m岸壁(公共)の2施設で取り扱われている。オーシャン東九フェリーは、2017年に専用岸壁から沖洲外地区-8.5m岸壁への移転に伴い、**船舶を大型化し、取扱量は220万トンから260万トン～290万トンに増加**している。



係留施設別取扱貨物量の推移【フェリー貨物】



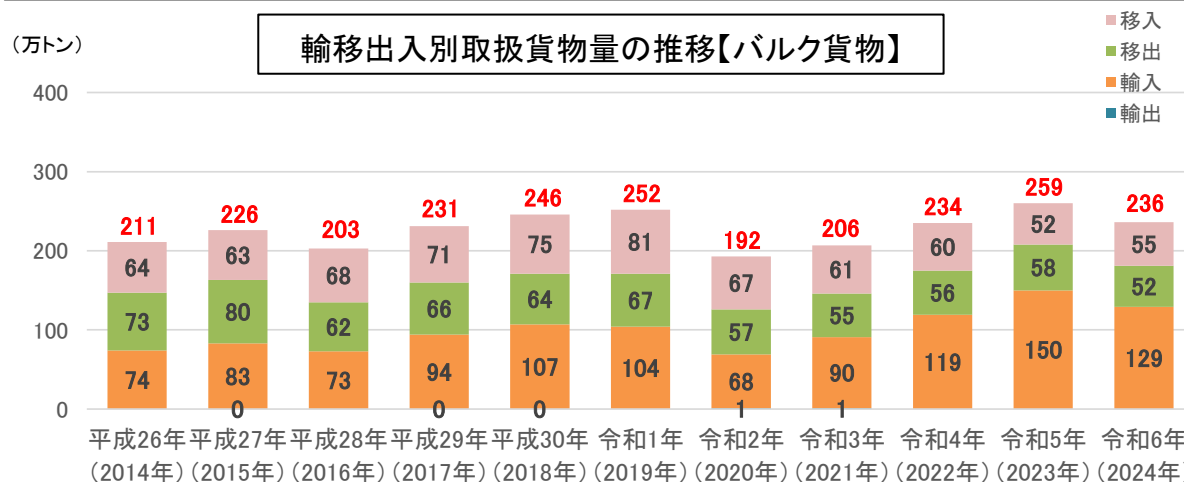
資料: 徳島県港湾統計



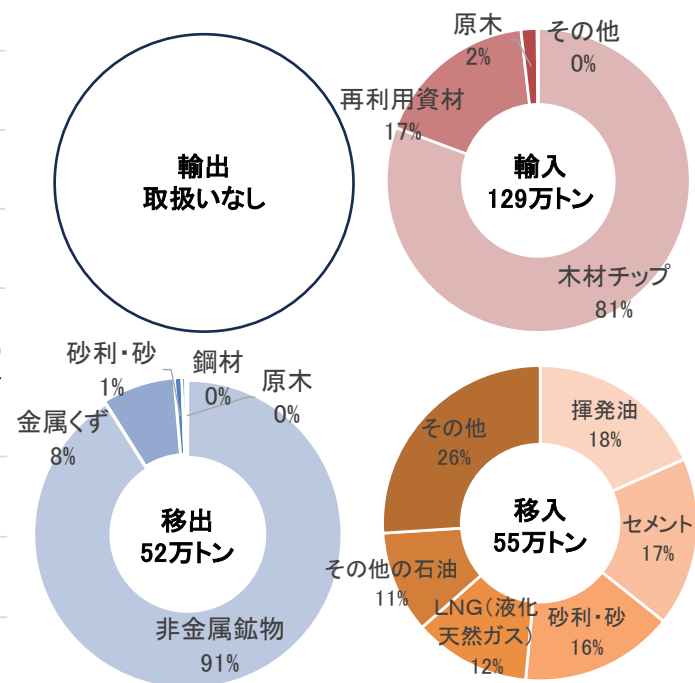
徳島小松島港の取扱貨物量【バルク貨物】

- 徳島小松島港のバルク貨物量(一般貨物量)は、コロナ渦を除けば、**220万トン～260万トンで推移**している。
- 輸入貨物が全体の6割を占めており、**木材チップ、再利用資材**が大半を占める。これらは、製紙および発電用途の木材チップと再利用資源である。
- 移出貨物は、非金属鉱物、移入貨物は、建設資材(砂利、セメント)、エネルギー貨物(揮発油、その他石油、LNG)を主に扱っている。

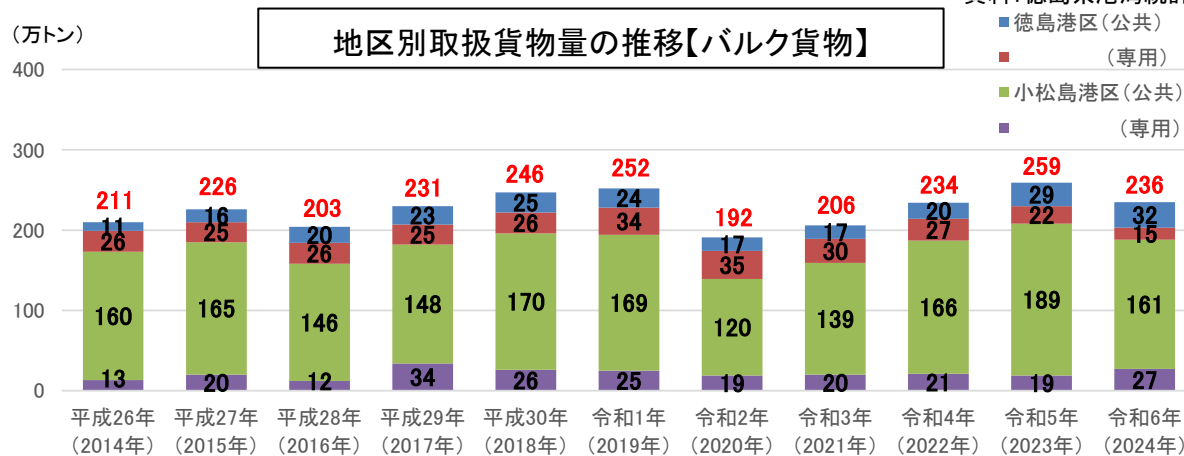
輸移出入別取扱貨物量の推移【バルク貨物】



品目別取扱貨物量の割合 (R6)



地区別取扱貨物量の推移【バルク貨物】



資料: 徳島県港湾統計

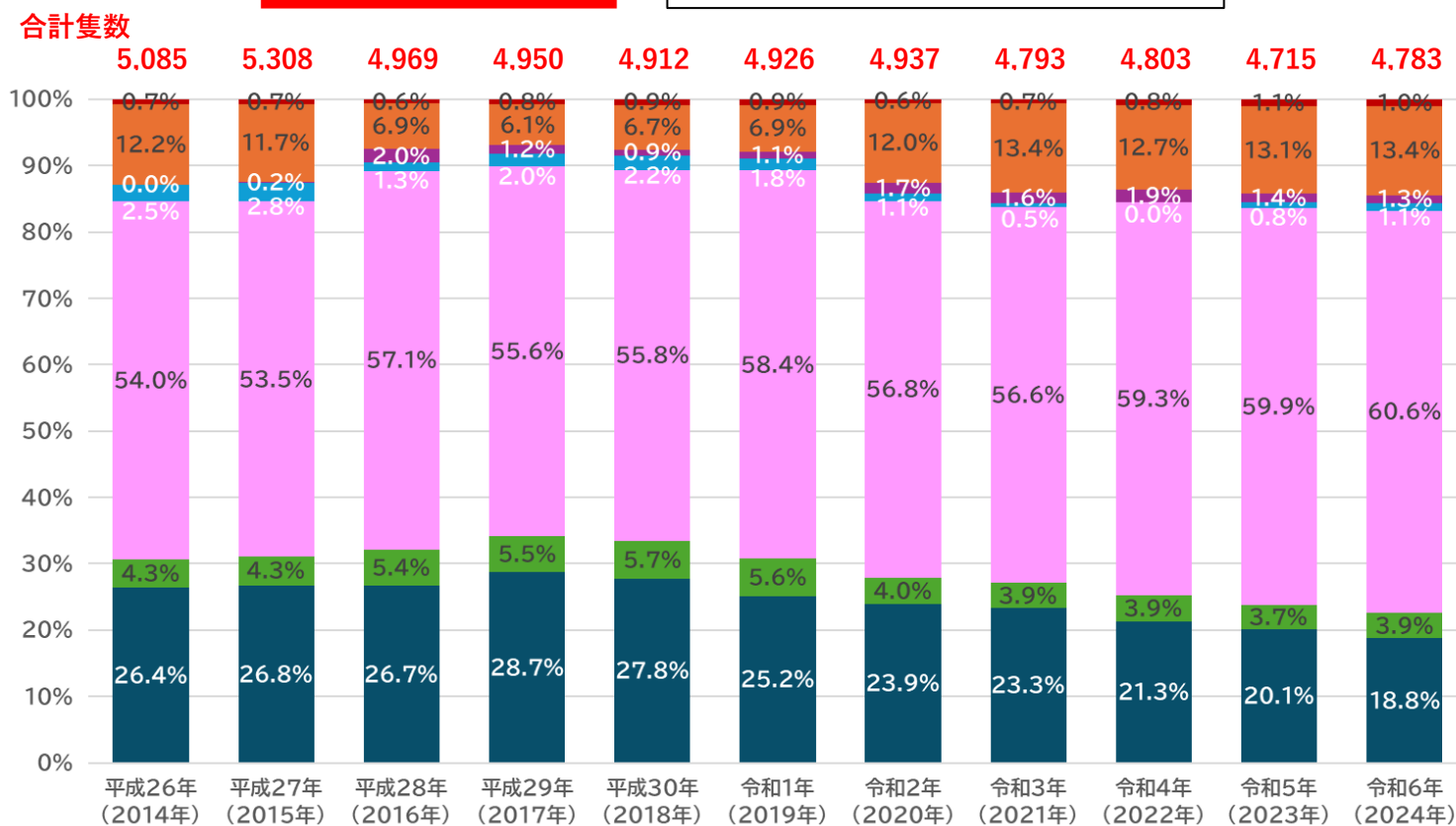
資料: 徳島県港湾統計

徳島小松島港のトン階級別入港船舶

- 徳島小松島港の入港隻数の推移としては、2015年をピークに減少後、近年は横ばいに推移しており、2024年には、4,783隻となっている。
- 「5総トン以上500総トン未満」、「500総トン以上1,000総トン未満」の**入港割合が年々減少**している。
- 一方、「10,000総トン以上30,000総トン未満」、「30,000総トン以上」の入港割合が増加しており、**徳島小松島港の入港船舶が大型化している**ことが伺える。

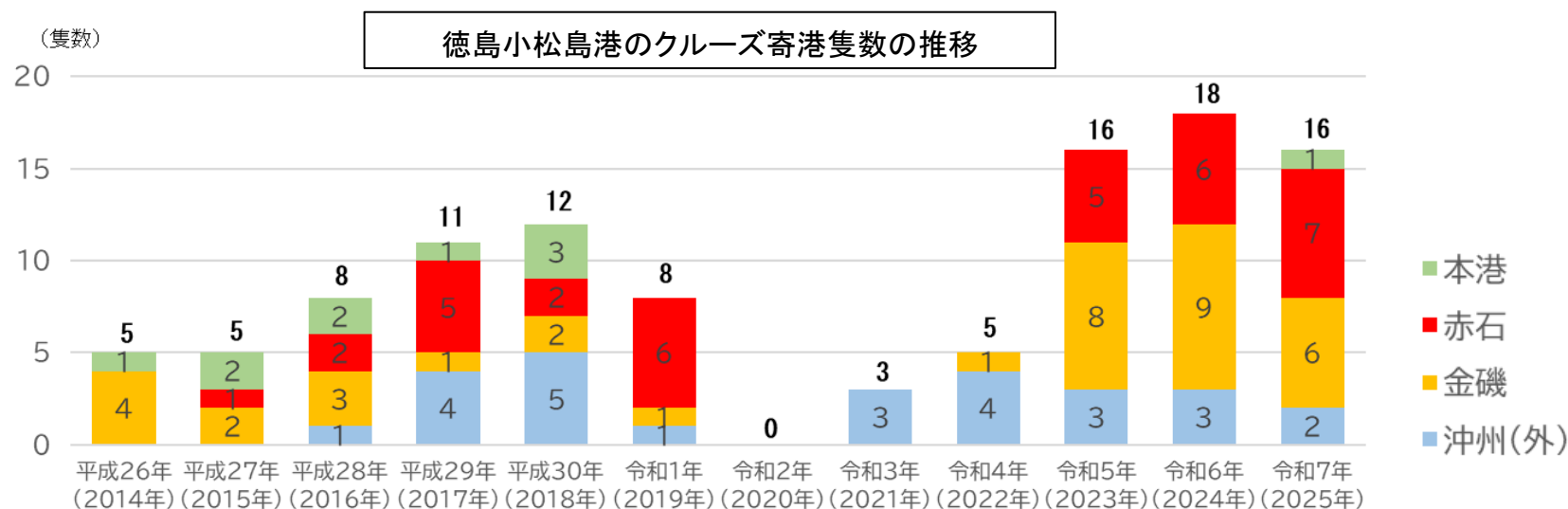
船舶大型化の傾向

トン階級別入港隻数の推移



賑わい創出における取り組みの現況【クルーズ】

- 徳島小松島港におけるクルーズ船の寄港隻数は、**2024年に過去最多の19隻、2025年は16隻**となっている。
- 複数の岸壁でクルーズ船を受入れており、直近3年間では**金磯地区と赤石地区が多い**。
- 近年、**初寄港のクルーズ船**が相次いでおり、直近3年間で計10隻に達している。
オプションルツアー等を通じた背後観光地の魅力が、こうした寄港を促進している。



徳島小松島港に初寄港したクルーズ船

年	初寄港数	船名
2023	2隻	チャイナ・マーチャンツ・エデン、コーラル・アドベンチャー
2024	3隻	シルバー・ムーン、コーラル・ジオグラファー、ノルウェー・ジャン・スピリット
2025	5隻	シーボーン・アンコール、リビエラ、シーボーン・クエスト、三井オーシャンフジ、飛鳥Ⅲ

クルーズ客の訪れる観光地

○スポット

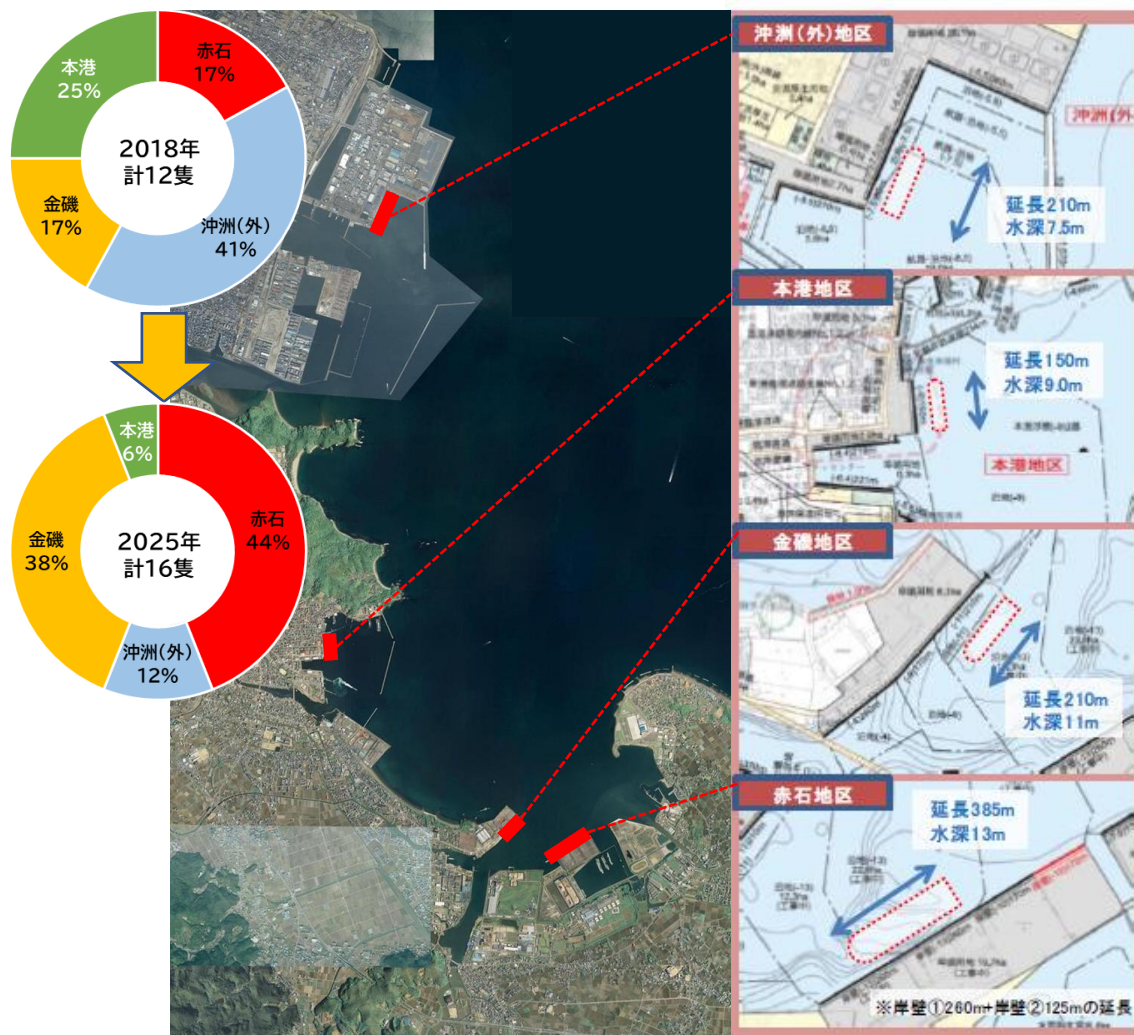
- ・ しおかぜ公園
- ・ 小松島ステーションパーク
- ・ 日峰山展望台 等

○オプションルツアー例

- ・ 阿波踊り体験、観覧
- ・ 鳴門海峡のうずしお観光
- ・ 脇町 うだつの町並み観光
- ・ 四国八十八カ所

賑わい創出における取組の現況【クルーズ】

- 沖洲(外)地区と本港地区には、比較的小さい総トン数のクルーズ船が着岸。
- 金磯地区と赤石地区には比較的大きい総トン数のクルーズ船が着岸しており、9万総トンを超えるクルーズ船も着岸。



○2025年寄港実績

■沖洲(外)地区

船型	寄港回数
10,000～30,000総トン	2

■本港地区

船型	寄港回数
10,000～30,000総トン	1

■金磯地区

船型	寄港回数
30,000～50,000総トン	4
50,000～70,000総トン	2

■赤石地区

船型	寄港回数
30,000～50,000総トン	1
50,000～70,000総トン	1
70,000～90,000総トン	4
90,000～120,000総トン	1

賑わい創出における取組の現況【みなとオアシス】

- 本港地区に位置する「小松島みなと交流センターkocolo」を中心として、「港まつり」や「小松島みなとマルシェ」など多種多様なイベントが行われ、にぎわいを創出している。
- 本港地区においては、「本港地区みなとまちづくり基本構想」が策定されている。
また、この基本構想に基づき、屋内プール機能と子供の遊び場機能を備えた複合施設を整備するため、施設のコンセプトや導入機能、事業手法などの整備方針を示す「小松島市屋内プール等整備基本計画」が策定された。
現在は、この基本計画に基づき、本港地区において屋内プール等整備事業が進められている。
- みなと交流センターkocoloについては、海沿いに立地する絶好のロケーションを活かし、本港地区のさらなる魅力向上に質するべく、民間活力による活用を見据えた検討を行う。



【代表施設・構成施設】



小松島みなと交流センターkocolo



しおかぜ公園

イベント名	開催場所
みなとマルシェ	小松島みなと交流センターkocolo周辺
小松島港まつり	小松島みなと交流センターkocolo周辺
帆船みらいへ 体験航海イベント	小松島新港
こまつしま 秋の阿波踊り	小松島みなと交流センターkocolo周辺
小松島「逆風」 ハーフマラソン	JAあいさい緑地
その他：小松島金長狸まつり、立江八幡神社例祭、JAZZバル 等	

【主なイベント】

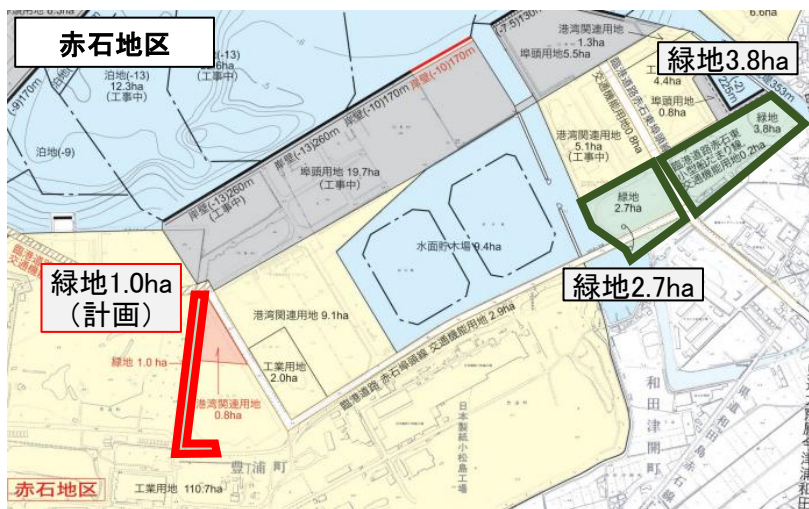
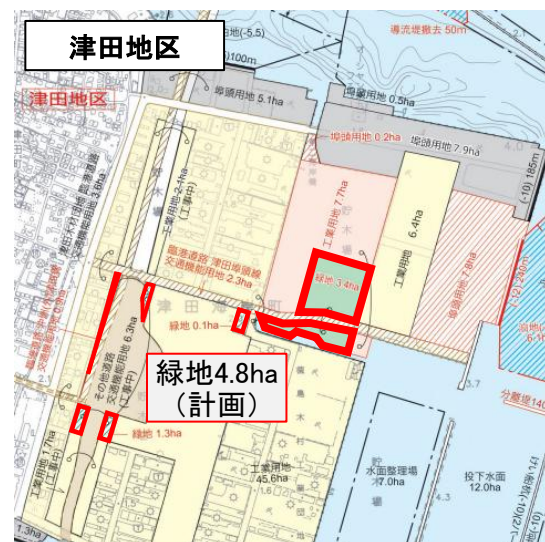


みなとマルシェ



小松島港まつり

- 徳島小松島港には、各地区に緑地が整備(※整備中を含む)(全23.1ha)されており、津田地区と赤石地区に新たな緑地が整備される計画(全5.8ha)となっている(現計画)。



賑わい創出における取組の現況（マリーナ、プレジャーボート）

- 徳島小松島港は、プレジャーボート等の船舶に係留するマリーナ施設として**公共1カ所、民間5ヶ所のマリーナ施設が存在**している。
- 「徳島県係留施設検討会」において、吉野川南岸・小松島の放置艇とあわ・けんちょぴあ海の駅の許可艇を、津波による**市街地への影響が相対的に少ないエリアへ移動するため、沖洲地区と津田地区で「係留施設」の整備**を検討中。
- また、賑わいづくりを目的に、万代中央地区でビジターバース整備を検討。

徳島小松島港周辺のマリーナー一覧

名称	種別
あわ・けんちょぴあ海の駅	公共
小松島マリーナ	民間
マリーナ徳島	民間
眉山マリーナ	民間
マスダマリン	民間
四国マリーナ	民間

○「ケンチョピア」係留船舶の移動

- ・ 中心市街地に位置する「ケンチョピア」は、防災拠点となる「県庁」や緊急輸送道路である「国道55号」に隣接し、133隻の船舶が係留（R7.3時点）
- ・ 津波により船舶が流され、中心市街地への「二次被害」や緊急輸送道路へ船舶が乗り上げ、「発災時の応急対策活動への影響」が懸念される

●ケンチョピア



●係留状況



●現況水域の船舶係留状況

- ケンチョピア利用船隻数
- ・ 133隻
- （中州地区：85隻）
- （万代地区：48隻）

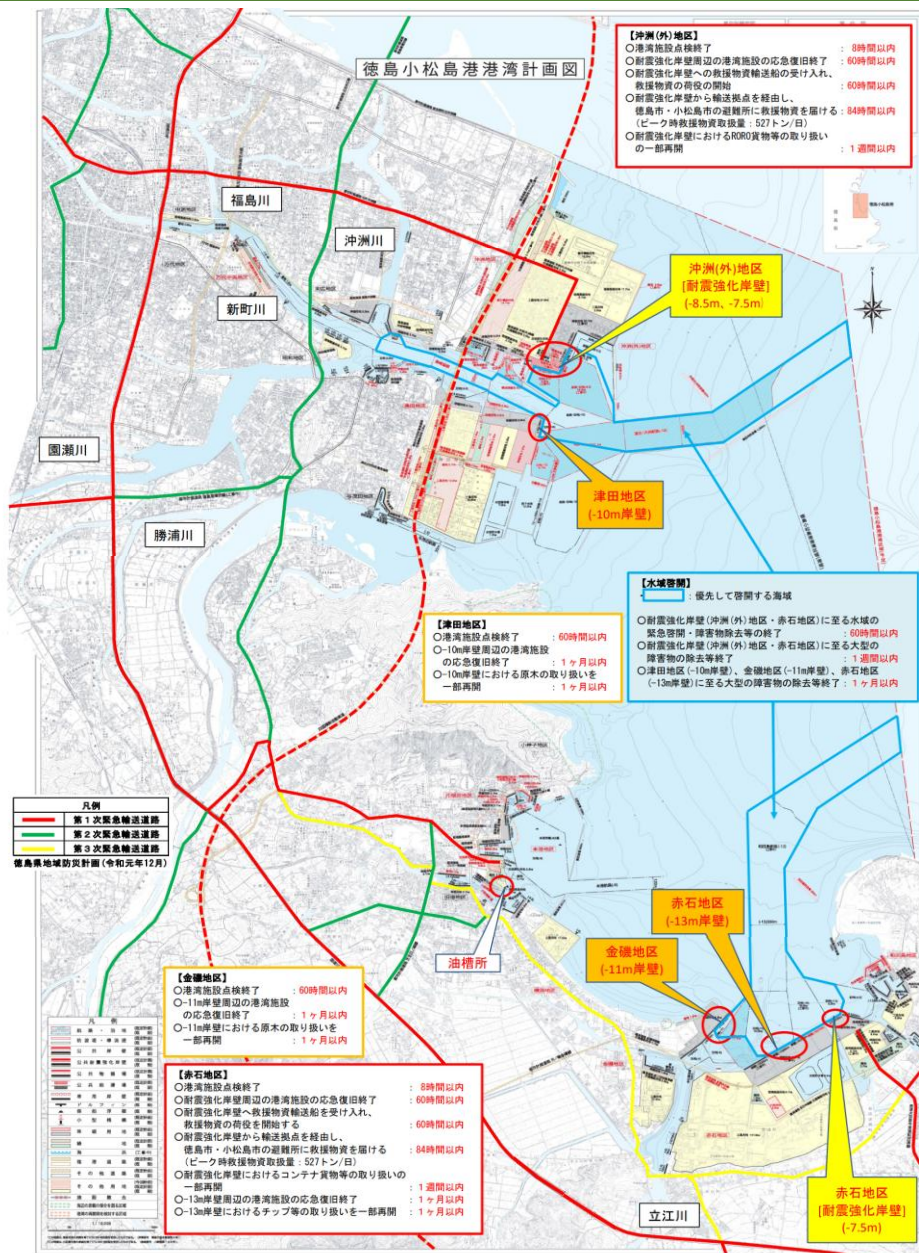
係留施設の整備方針



資料：徳島県係留施設検討会第3回検討会資料

防災における取組の現況【港湾BCP】

- 「大規模災害時における徳島小松島港の機能継続計画(港湾BCP)」では、南海トラフを震源とする地震・津波による災害が発生した場合や、台風などの来襲による高潮・暴風による災害発生が予見される場合、**救援物資の海上輸送を確保するとともに、人や物資輸送の機能低下抑制及び早期機能回復を最優先に対応することが基本方針。**
- 徳島小松島港の「**重要機能位置**」や「**優先啓開水域**」、災害時の各種活動の「**完了目標時間**」などを提示。
- 耐震強化岸壁が整備されている**沖洲(外)地区と赤石地区**は、大規模災害時の最重要拠点として、**優先的に機能復旧を行う。**
- 徳島県地域防災計画に基づいて、港湾と広域物資輸送拠点と連携し、民間事業者との災害時連携協定に基づいて輸送拠点での物資の受入れ、輸送等を実施。



重要機能の位置及び活動の目標

資料: 港湾BCP(徳島小松島港)

防災における取組の現況【耐震強化岸壁・緊急輸送道路】

- 「大規模災害時における徳島小松島港の機能継続計画(港湾BCP)」が2014年3月に策定(2024年1月改訂)されている。
- 徳島小松島港には、**沖洲(外)地区**及び**赤石地区**に**耐震強化岸壁**があり、**緊急物資輸送拠点**の役割を担う。
- 耐震強化岸壁につながる陸上ルートは**緊急輸送道路**に指定されており、優先的に道路啓開が実施される。

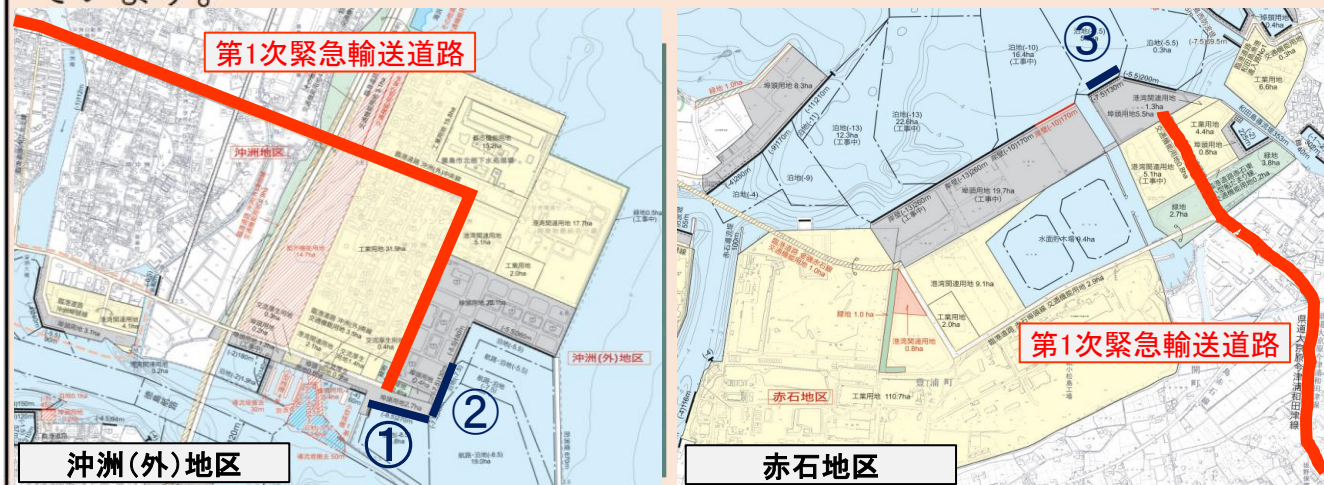
※**耐震強化岸壁**は、通常岸壁よりも耐震性を強化した係留施設であり、大規模地震の発災直後からの**緊急物資輸送**や、**経済活動の確保**を目的とする。

○耐震岸壁の一覧

- ① 沖洲(外)地区
ー7.5m岸壁
- ② 沖洲(外)地区
ー8.5m岸壁
(フェリー埠頭)
- ③ 赤石地区
ー7.5m岸壁

徳島小松島港の防災対策

徳島小松島港では、沖洲(外)地区及び赤石地区に、大規模地震発生時に緊急物資等が輸送できるよう、耐震強化岸壁を計3バース整備しています。





本港地区

⇒みなとオアシスに登録され、地域活性化の取り組みが積極的に行われているエリア



小松島みなと交流センター
kocolo (代表施設)

横須地区

⇒主に合板等の工業団地が位置するエリア

金磯地区

⇒主に原木の移入やクルーズ船の寄港地として利用されるエリア



国際コンテナターミナル

大神子・小神子地区

⇒豊かな自然と優れた景観を有するエリア
生物共生方策に関する検討会を実施

元根井・旧港・和田島地区

⇒小型船の船だまり施設が位置するエリア

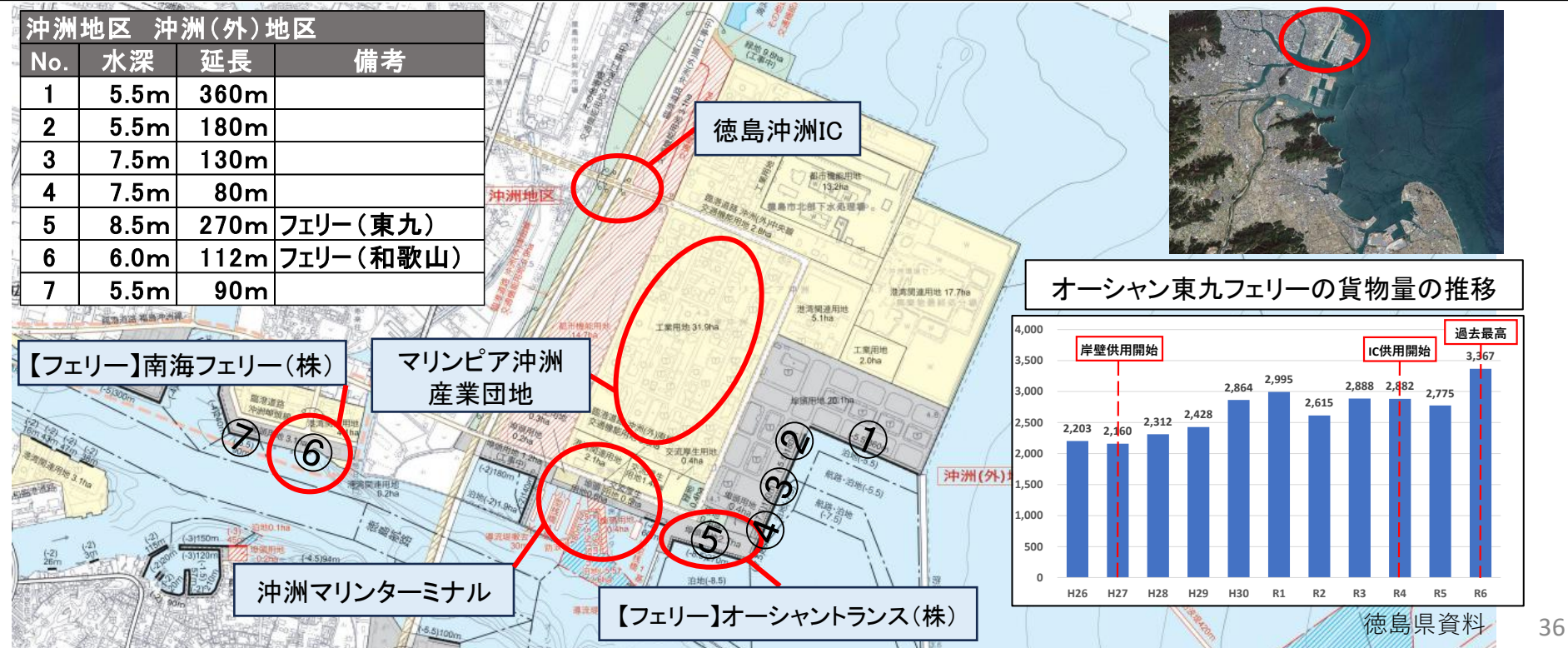
赤石地区

⇒多目的国際コンテナターミナルを有するエリア
コンテナ貨物に加え、従来からの原木、チップを取り扱う

- 徳島小松島港は、徳島港と小松島港が1964年に合併し、現在徳島港と小松島港の2港区で構成される。
- 近年では、徳島県における貿易拠点として赤石地区において水深13mと10mの大型岸壁が供用開始し、平成27年に耐震強化岸壁が供用開始した。

年代	徳島港区の沿革	小松島港区の沿革
1920年代		1923年 小松島港本港地区の修築工事が認められ、内務省直轄施行により修繕に着手
1930年代		1934年 小松島港本港地区が完成（3,000t級船舶が発着可能）
1940年代	1946年 新町川河口部 防砂導波堤 完成 中洲、万代地区から末広、沖洲地区へ順次下流に向けて整備	1949年 運輸省第三港湾建設部小松島港工事事務所 設置
1950年代	1951年 徳島港が地方港湾に指定	1951年 小松島港が重要港湾に指定
1960年代		1960年 本港地区 水深 9m岸壁 完成
	1964年 小松島・徳島の両港を合併し、新たに小松島港として重要港湾に指定	
		1968年 金磯地区 水深 9m岸壁 完成
1970年代		1973年 金磯地区 水深 11m岸壁 完成
1980年代	1981年 津田地区 水深10m岸壁 完成	
1990年代	1993年 マリンピア沖洲第一期工事 竣工 1995年 徳島コンテナターミナル 供用開始	1995年 赤石地区 整備事業着手
2000年代	2000年 港湾法一部改正により小松島港から徳島小松島港となる	
		2001年 赤石地区 水深 13m岸壁 1バース完成 2005年 赤石地区 水深 10m岸壁 完成
2010年代	2015年 沖洲（外）地区 水深 8.5m耐震強化岸壁 供用開始	2011年 赤石地区 国際物流ターミナル 供用開始 2014年 金磯地区 水深 11m岸壁 老朽化対策着手
2020年代	2021年 津田地区 第3水面貯木場 埋立造成の完了 2023年 津田地区 第2水面貯木場 埋立造成に着手	2022年 本港地区 水深 9m岸壁老朽化対策完了 2023年 金磯地区 水深 11m岸壁老朽化対策完了 2024年 赤石地区 国際物流ターミナル 事業着手

- 徳島港区の沖洲（外）地区は、中距離フェリー会社として**南海フェリー、オーシャントランス**の**フェリー発着拠点**となっている。小型のクルーズ船の寄港にも利用される。
- 徳島沖洲ICの供用開始後、オーシャン東九フェリー（オーシャントランス）は、貨物量が**増加傾向**にあり、**一部、満船状態**で需要に対応できていない面もある。
- 一方、**南海フェリー**は**2028年3月末**を目途に**事業撤退**との発表がなされ、本県においては、和歌山県をはじめ、関係自治体と連携し、今後の対応を検討している。
- マリンピア沖洲産業団地が立地しており、**100社以上の企業が集積**している。
- 沖洲マリンターミナル周辺には飲食店等も出店しており、**新たな係留施設**を検討するとともに、**周辺エリアとの連携**による**賑わいの創出**が期待される。



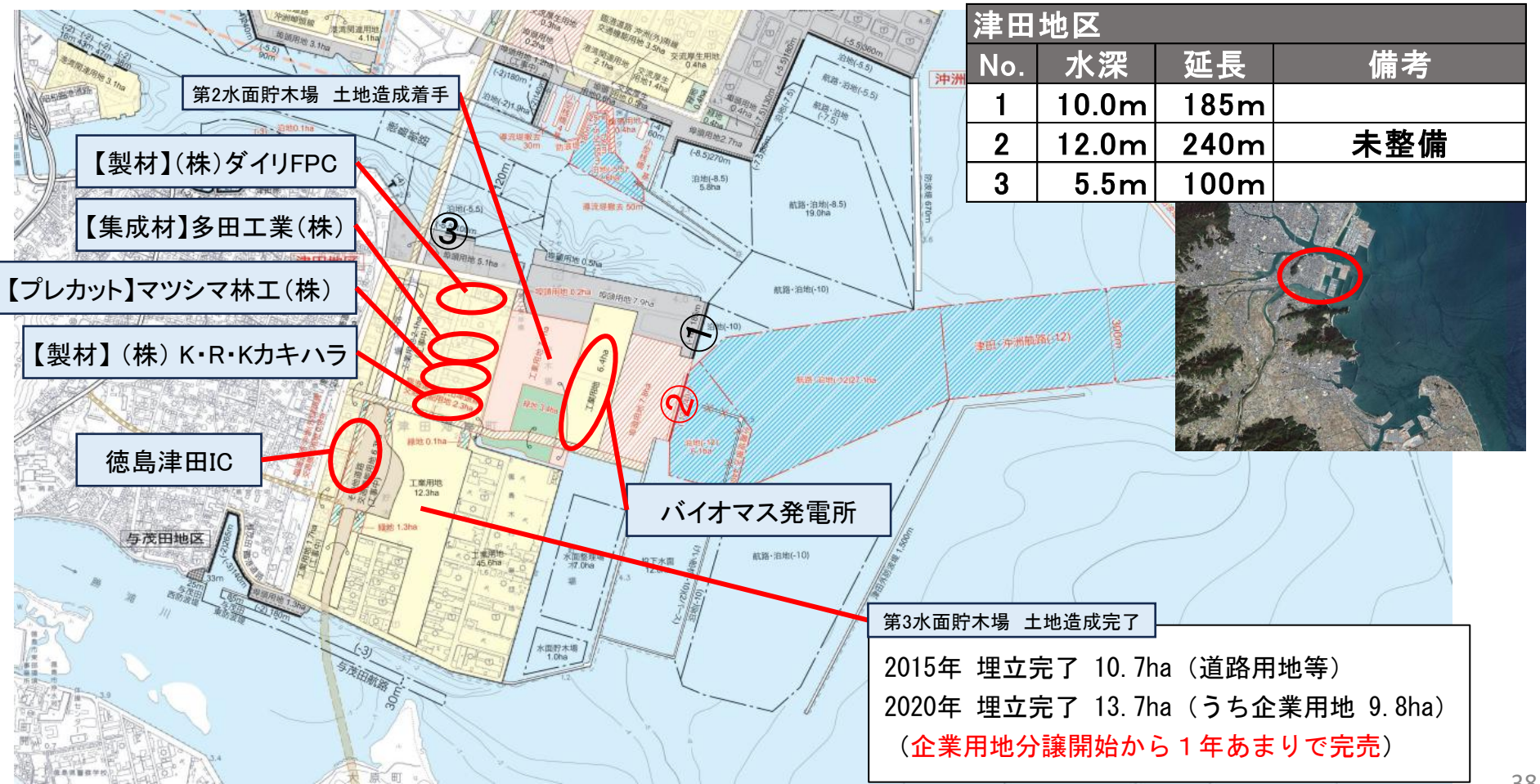
徳島小松島港の地区別の特徴【万代中央地区】

- 2012年に、賑わい転換による地域活性化や観光振興を図ることを目的とした「万代中央ふ頭にぎわいづくり構想」を策定(2024年に改訂)。
- 万代中央地区は、かつての港湾倉庫を倉庫以外の目的として使用することにより、賑わい空間への機能転換に地元でぎわいづくり協議会とともに取り組んでいる。
- 倉庫のにぎわい転換が進み、認知度向上等により、万代中央ふ頭の来訪者が増加。さらなる賑わいの創出に向け、現在は岸壁の緑地化を進めている。



地元事業者主催イベントの様子

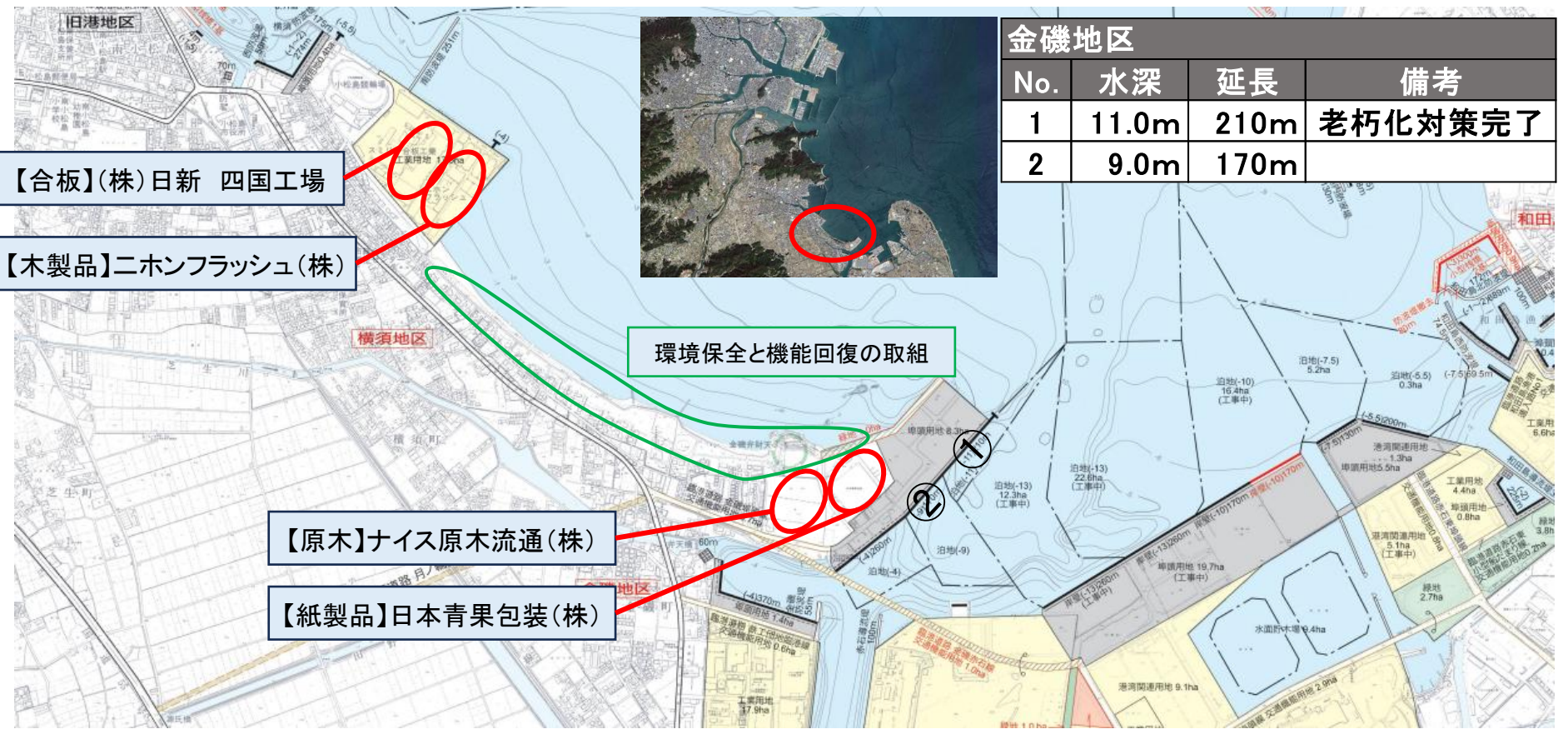
- 徳島港区の津田地区は、木材加工企業（製材・集成材・プレカット）が立地しており、原木の輸入拠点である。
- その他にも再利用資源、木材チップ等、バイオマス関連の拠点機能をもつ。
- 地域活性化ICの整備により、2021年に徳島沖洲IC～徳島津田IC間が供用開始している。



- 小松島港区の本港地区は、
「小松島みなと交流センターkocolo」を中心として賑わい創出の拠点となっている。
- 2023年3月には、本港地区みなとまちづくり基本構想が示され、継続的な取り組みであるみなとまちづくりプロジェクトや今後の整備方針が具体化されている。



- 小松島港区の金磯地区は、木材加工企業(合板)が立地し、原木移入の拠点であり、再利用資源、非金属鉱物等も扱っている。
- 金磯岸壁は広大な荷捌き場となっており、広大な敷地であるために、飛鳥Ⅱ等の中型のクルーズ船の寄港時のイベントに利用されている。
- 市民の憩いとしての歴史と景観を活かし、再び親しまれる場を目指して、環境保全と機能回復に取り組んでいる。



- 小松島港区の赤石地区は、木材加工企業（製材・繊維板等）が立地している等、**製紙用木材チップの輸入拠点**となっている。
- また、化学工業品など多種にわたる**コンテナ貨物の輸送拠点**として機能している。
- さらに、大型のクルーズ船の接岸岸壁としての利用もある。

赤石地区			
No.	水深	延長	備考
1	13.0m	260m	整備中（一部）
2	13.0m	260m	
3	10.0m	170m	コンテナ
4	10.0m	170m	未整備
5	7.5m	130m	
6	5.5m	200m	

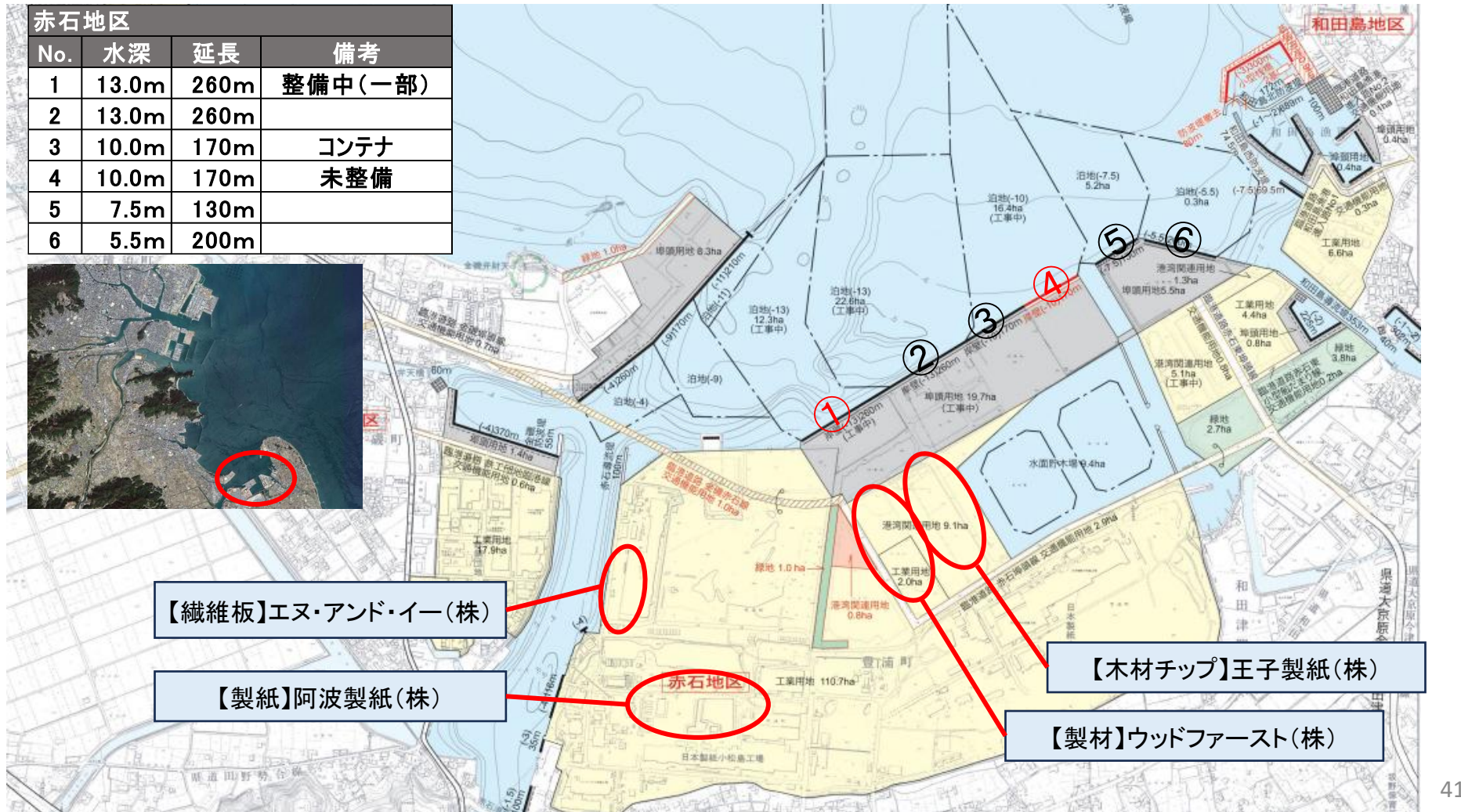


【繊維板】エヌ・アンド・イー（株）

【製紙】阿波製紙（株）

【木材チップ】王子製紙（株）

【製材】ウッドファースト（株）



第2章 徳島県及び我が国経済社会の新たな潮流と 世界経済を取り巻く環境変化の把握・検討

【課題・論点】

■ 物流・産業振興

- 人口減少・高齢化の進行と港湾における労働力不足
- サプライチェーンの強靱化
- 陸上交通ネットワークの進展と物流問題
- 農林水産物・食品の輸出拡大

■ 賑わい創出

- 外国人旅行者(インバウンド)の増加
- 大型のプレジャーボート等の寄港の拡大の可能性
- みなとオアシスの活性化
- 港湾緑地活用への期待
- 魅力的な水辺空間の創出

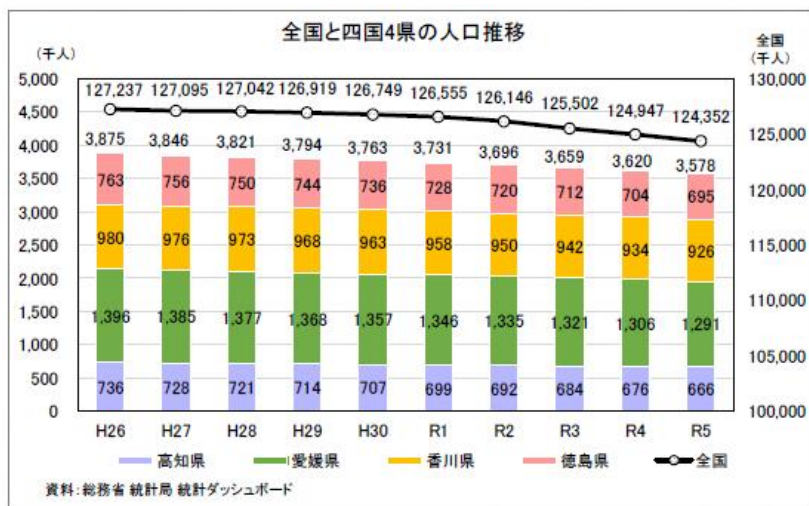
■ 防災

- 南海トラフ地震等の災害への備え
- 気候変動に伴う海面上昇への適応
- インフラの老朽化への対応

■ 環境

- 2050年カーボンニュートラルに向けて港湾の環境対策の推進
- 港湾脱炭素化推進計画における取り組み
- 自然環境の保全・再生に向けた取り組み

- 我が国の総人口は、2050年代頃には1億人を切ると見込まれている。人口の推移として、H26年を基準年とした場合の2023年の減少率は、全国が2%減に対し、**徳島県は9%減と、減少率が高い**。
- 少子高齢化と生産年齢人口の減少による労働力不足に加えて、2024年度からトラックドライバーに対して、時間外労働の上限規制が適用されており、**トラックドライバーの労働需給はさらに逼迫する恐れがあり、モーダルシフトへの対応が求められる**。
- 港湾労働者や船員においても、働き方改革が進められており、**将来的な労働力不足が懸念されており、次世代技術の導入等による作業効率化への対応が求められている**。

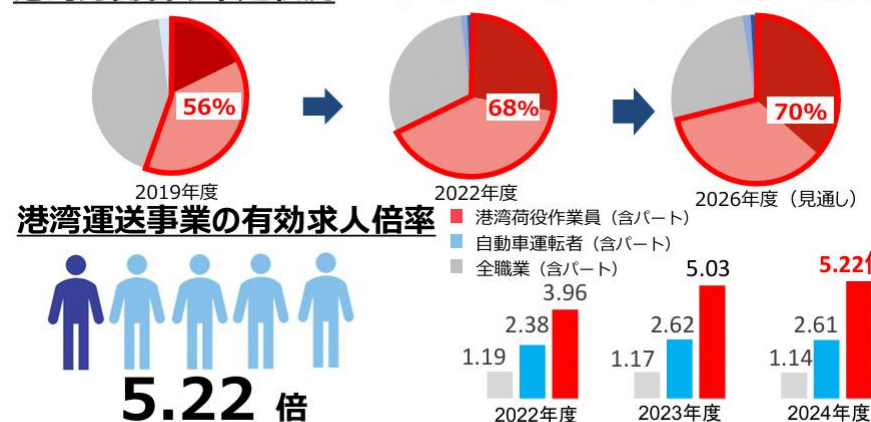


○改善基準告示（改正）が適用された場合の影響

	不足する輸送能力の場合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年データ	14.2%	4.0億トン

資料: 「『物流の2024年問題』の影響について(2)」 2022年11月11日、㈱NX総合研究所より作成

港湾労働者の不足状況

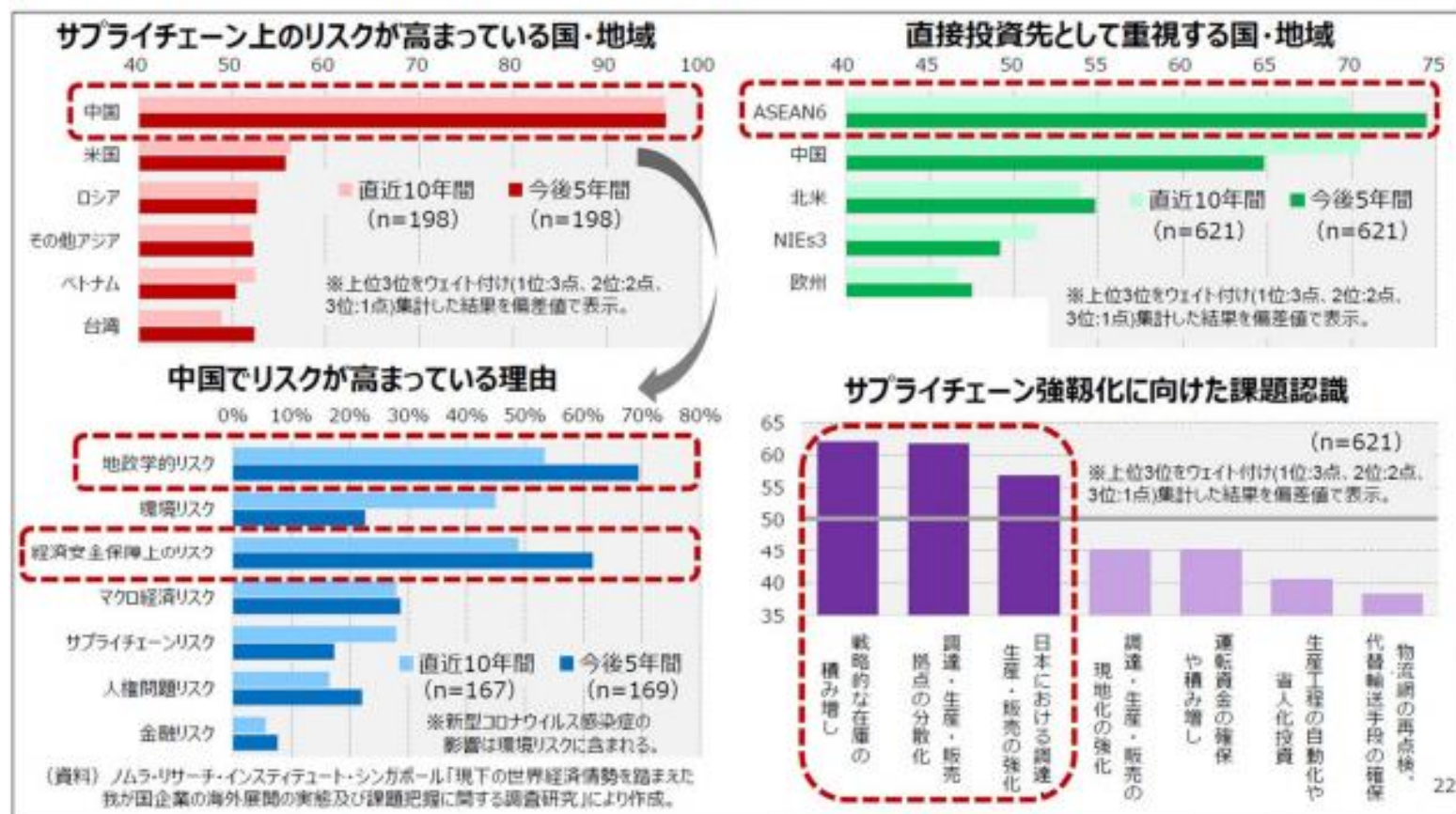


※港湾荷役作業員: 厚生労働省職業安定局提供データを基に国土交通省において作成
 ※自動車運転者、全職業: 厚生労働省「職業安定業務統計」を基に国土交通省において作成

資料: 港湾労働者不足対策等 アクションプラン2025
 ~未来の港湾物流の維持・発展のために~、
 2025年6月、国土交通省港湾局

- 新型コロナウイルス感染症流行により、一部の部品生産の停滞やコンテナ船の減便等によるサプライチェーンの混乱が発生したことに加え、直近の経済安全保障上のリスクの高まり等、**サプライチェーンの多元化・強靱化の必要性**が強く認識されている。
- サプライチェーンの多元化・強靱化に向け、**調達・生産・販売拠点の分散化**や、**調達・生産の日本国内への回帰**、**代替輸送手段の確保**等が進むとみられる。

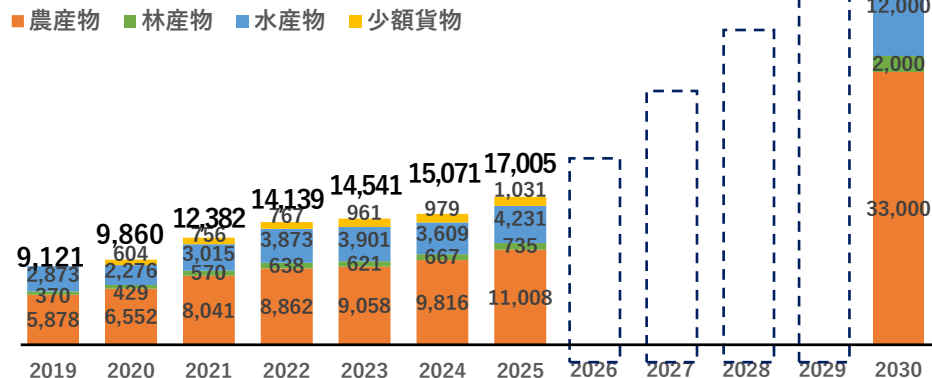
【サプライチェーンリスクに対する認識の高まり】



- 46

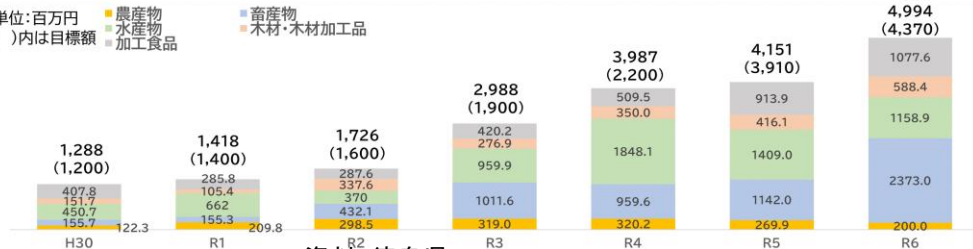
- 「食料・農業・農村基本計画」(2025年4月11日閣議決定)において、農林水産業・食品産業の「海外から稼ぐ力」を強化するとの方針が示され、2030年目標として農林水産物・食品の輸出額5兆円が設定されている。
- 2024年12月には、**地域商社「公益社団法人徳島県産業国際化支援機構」**を設立して、県の一次産品や加工品を国内外に売り込み、観光セールス、県内企業の海外拠点の構築の後押しにも取り組んでいる。
- 徳島県において農林水産業のウェイトは高いことから、**農林水産業の海上輸送による輸出促進と供給体制の構築**を進めることによる地域経済の活性化を求められている。

農林水産物・食品 輸出額の推移



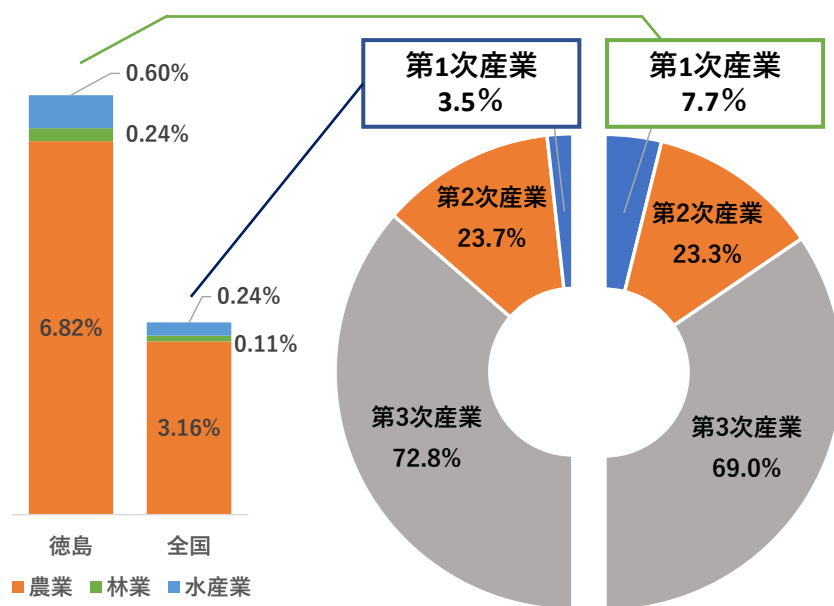
資料：農林水産省「農林水産物・食品の輸出に関する統計情報」

単位：百万円
()内は目標額



資料：徳島県

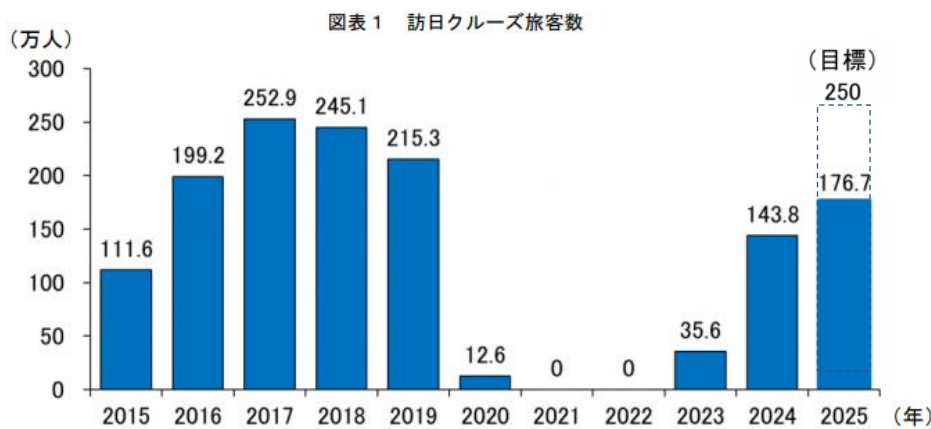
就業者の産業別構成比較(令和2年)



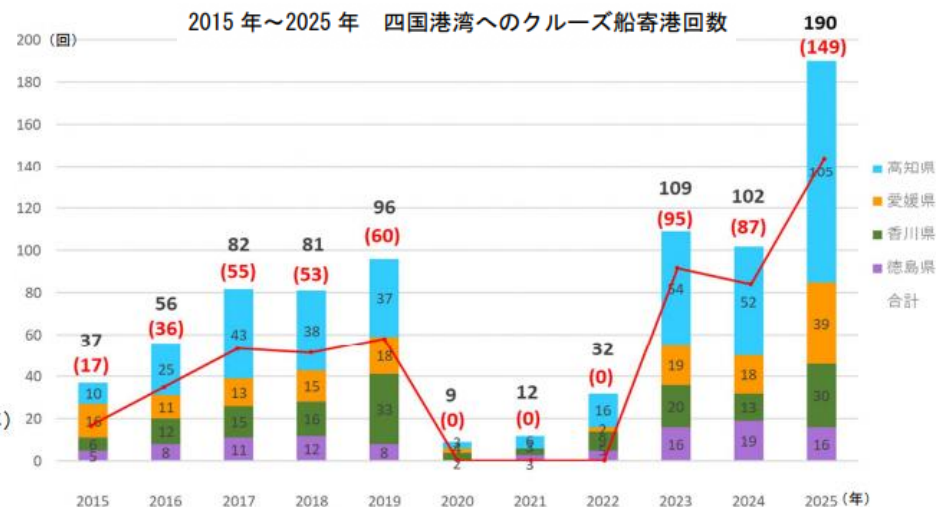
注：割合は、分母から「分類不能の産業」を除いて計算している。

資料：総務省統計局「令和2年国勢調査」

- コロナ禍で激減したインバウンド需要の回復に向けてクルーズ船寄港の誘致を進めており、**観光立国推進基本計画**（2023年3月31日閣議決定）では、2025年に訪日クルーズ旅客数250万人を目標に掲げている。
- 瀬戸内海では、2025年4月に「**瀬戸内海クルーズ新アクションプラン（Ver.1）**」が策定され、クルーズ船の誘致等による当該海域・地域全体の振興を目指している。
- 四国地方の港湾へのクルーズ船の寄港回数は、コロナ禍以前の2019年の水準に回復、**徳島小松島港でも寄港回数が増加**。徳島小松島港におけるクルーズ船の受入は、クルーズターミナルを有していない港湾の中で、**上位6番目の寄港数**を誇る。
- 今後、クルーズ船の寄港が増えるなか、港湾地域に賑わいなどの拠点施設や二次交通（小型船やバス、タクシー、電車等）の活用に加え、**アクセス路の強化により交通渋滞緩和**などの取り組みが求められる。



資料：国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（2025年速報値）」に加筆



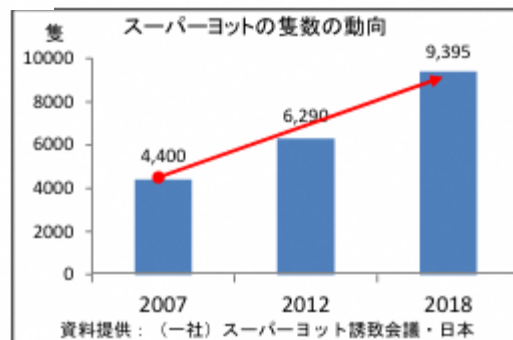
※ () 書きと赤の折れ線グラフは、外国船社の運航する船舶の寄港回数を示している。
 ※上記寄港回数は株式会社瀬戸内クルーズが運航している「ガンツウ」を除く。

資料：国土交通省四国地方整備局「四国港湾へのクルーズ船寄港回数」

- 世界的に大型のプレジャーボート（一般的に外国人富裕層などが個人所有する全長80フィート以上（24m以上）の大型クルーザー）の増加が著しく、近年、日本への寄港も増加傾向にあり、**日本国内でもその受入施設の確保が進められつつある。**
- 徳島小松島港は優れたクルージング海域である瀬戸内海の入口に位置し、民間マリーナやケンチョピアもあり、**プレジャーボート活動も盛んな地域**であるため、これらの受入れを含めた**クルージング拠点が求められる。**

●大型のプレジャーボート（スーパーヨット）とは

- ・ 一般的に外国人富裕層などが個人所有する全長80フィート以上（24m以上）の大型クルーザーが「スーパーヨット」あるいは「メガヨット」と呼ばれている。
- ・ 2018年におけるスーパーヨットの隻数は世界で9,395隻。2007年（4,400隻）と比較して、11年間で2.14倍の伸び。訪問先はカリブ海、地中海が人気。



スーパーヨットによる国内消費の事例

来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績
2013	113.14m	17日	¥27,500,000
	26.26m	10日	¥5,700,000
	40.22m	10日	¥15,230,000
2015	44.94m	10日	¥17,525,000
	54.45m	3日	¥3,428,360
	91.50m	30日	¥45,000,000
2016	27.00m	10日	¥2,500,000
	54.00m	3日	¥12,000,000
	54.00m	22日	¥25,000,000

資料提供：（一社）スーパーヨット誘致会議・日本



万代中央地区 寄港状況（R7.10.22～R7.10.27）

●日本への来訪実績

- ・ 2018年は10隻が確認されており、2019年は15～20隻が見込まれている。
- ・ 滞在期間は長期になる。

●経済効果の具体例

- ・ 寄港地での食事や観光、土産物等の購入
- ・ 船内で料理する食材の調達
- ・ 船・船用品のメンテナンスや給油等
- ・ 離島、地方における経済の活性化

●徳島県への寄港実績

- ・ 令和5年9月15日～16日 マリンピア沖洲
- ・ 令和5年10月13日～14日 マリンピア沖洲
- ・ 令和5年10月17日 本港地区
- ・ 令和6年12月30日～令和7年1月1日 亀浦港-5.5m岸壁
- ・ 令和7年10月22日～令和7年10月27日 万代中央地区

- 徳島小松島港の本港地区に位置する「小松島みなと交流センターkocolo」を中心に「みなとオアシス」として登録されており、多種多様なイベントが行われ、にぎわいを創出しているが、みなとの賑わいをより高める方策が求められており、「本港地区みなとまちづくり基本構想」等の計画が策定されている。



人を呼び込む工夫(核となる人材確保、コンテンツ作り)

- ① 定期的なイベント開催
⇒ 来訪目的を作り、港に集客
- ② 周辺施設(あいさい広場、大正館)・関係団体と連携したサービス
⇒ 市内のにぎわい創出、若手事業者の起業支援
- ③ 港周辺の観光コンテンツを創出、紹介
⇒ 観光案内(多言語に対応)による利便性の向上
- ⇒ 目的施設や利用施設(トイレや手洗い、休憩場)の紹介
- ④ 情報誌やHPを使った情報発信
- ⑤ 休憩バスとしての活用による、内航船を誘致
⇒ 寄港中の乗組員の生活需要、港の賑わい
- ⑥ 津波等大規模災害への事前対策
⇒ リーン計画(避難路に看板設置)、観光マップに避難場所記載

小松島港本港地区の活性化に向けた提案



イベント名	開催場所
みなとマルシェ	小松島みなと交流センターkocolo周辺
小松島港まつり	小松島みなと交流センターkocolo周辺
帆船みらいへ体験航海イベント	小松島新港
こまつしま秋の阿波踊り	小松島みなと交流センターkocolo周辺
小松島「逆風」ハーフマラソン	JAあいさい緑地
その他:小松島金長狸まつり、立江八幡神社例祭、JAZZバル 等	

資料: 徳島県・小松島市『徳島小松島港小松島港区活性化プラン』R2.3

- 徳島駅を中心に、眉山、新町川、万代中ふ頭などを結ぶ交流軸を形成し、人が行き交う回遊性の向上を図るため、「居心地が良く、歩きたくなる」ウォーカブルな空間づくりを推進。
- 港湾エリアでは、万代中央ふ頭のにぎわいの活性化や万代橋の架橋により、にぎわい空間の拡大（中洲地区・末広地区 他）が期待される。
- 現状、施設の老朽化・陳腐化が進んでおり、魅力的な水辺空間としてのポテンシャルを発揮させるため、施設改修や民間開発と合わせた再整備が必要。



- 港湾緑地等において官民連携により、みなとの賑わい空間を創出するための港湾環境整備計画制度である、みなと緑地PPP（Public Private Partnership）が創設されたことから、賑わいの形成への活用が期待される。

背景・必要性

- 緑地等の老朽化、陳腐化が進展。財政制約から公共による更新投資も限界
 - 他方、民間能力を活用して魅力ある賑わい空間としたいニーズが顕在化
- ⇒ 既存制度では民間投資を呼びこむための環境が不十分

【老朽化・陳腐化した港湾緑地の例】



改正内容

港湾緑地等において、**収益施設(カフェ等)の整備**と当該施設から得られる**収益を還元して緑地等のリニューアル等を行う民間事業者**に対し、**緑地等の行政財産の貸付**を可能とする認定制度を措置



認定を受けた民間事業者に対する支援措置

- 緑地等の行政財産の貸付け(国有財産法等の特例)
貸付け可能な行政財産の範囲拡大(建物所有目的の土地に加え、広場等のオープンスペースや海上構造物(釣り桟橋)等の貸付けが可能)
- 港湾区域内の占用等許可の特例
釣り施設等の設置に必要な許可手続をワンストップ化

公共還元により整備する港湾施設の例(イメージ)



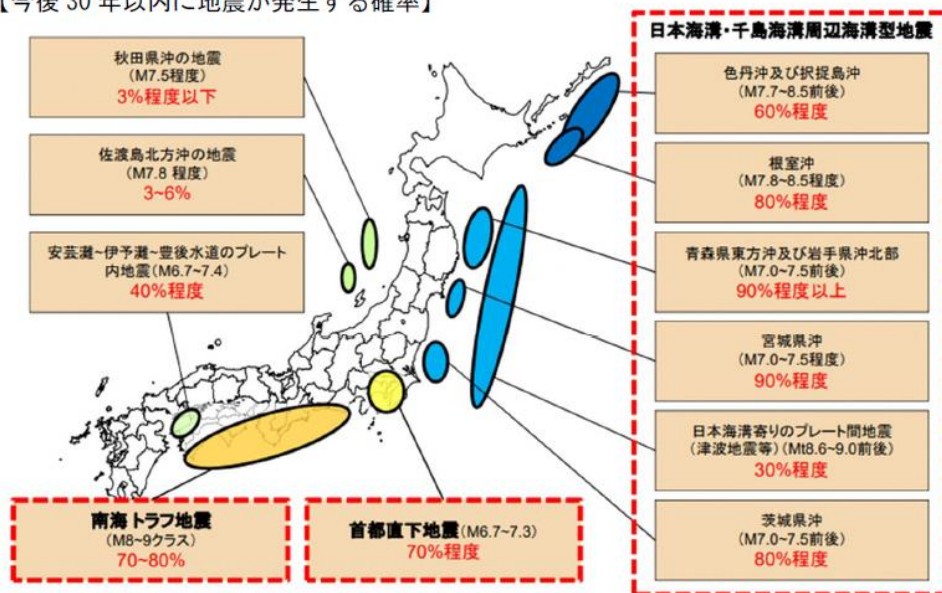
従前	民間資金	公的資金
新制度	民間資金	収益を充当 公的資金

民間事業者が収益施設と公共部分を一体的に整備・運営

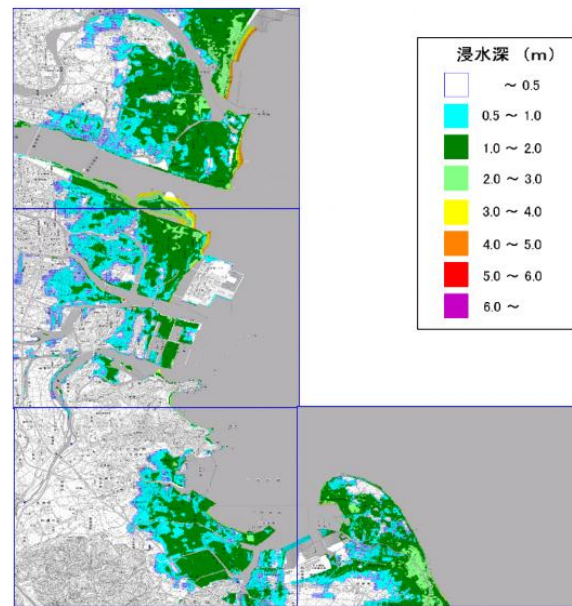
⇒ **民間活用の更なる推進により、
水際線を生かした質の高い賑わい空間を創出**

- 2018年の台風21号や、2019年の房総半島台風、東日本台風をはじめ、港湾における台風被害が**激甚化・頻発化**している。
- 2022年1月に国の地震調査研究推進本部地震調査委員会が公表した長期評価において、南海トラフ沿いの大規模地震(M8～M9クラス)の発生確率(今後40年以内)が「80～90%」から「90%程度」に引き上げられた。
- 上記のような災害時に備えて**徳島小松島港沖洲(外)地区、赤石地区で耐震強化岸壁を整備**。大規模地震が発災した際に、発災直後から緊急物資等の輸送や経済活動の確保を目的とした、通常岸壁よりも耐震性を強化した係留施設となる。
- また、徳島県では津波での二次被害の防止のために、**放置艇対策**を進めており、受入場所となる**新たな係留施設整備**の検討が進められている。

【今後 30 年以内に地震が発生する確率】



出典：地震調査研究推進本部事務局(文部科学省研究開発局地震・防災研究課)
活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧(2023年1月1日での算定)
URL: <https://www.jishin.go.jp/main/choukihyoka/ichiran.pdf>



津波浸水想定(徳島県：津波浸水予測調査結果、平成15年、中防モデル)
資料：港湾BCP(徳島小松島港)

- 2024年4月に告示された「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」では「気候変動に起因する外力強大化への対応」が追加。「協働防護」の考え方を前提とした気候変動への適応に取り組むことが求められている。

外力の設定の考え方

平均海面水位・潮位偏差・波高の将来変化

- (気温の2℃上昇シナリオの場合)
- ・ 2040年までの間は、①平均海面水位、②潮位偏差、③波高が増加
 - ・ 2040～2100年の間は、①平均海面水位のみが増加



①平均海面水位の設定方法

- ・ 「日本の気候変動2020」(文部科学省・気象庁)等に示されている将来推計値を使用

②潮位偏差・③波高の設定方法

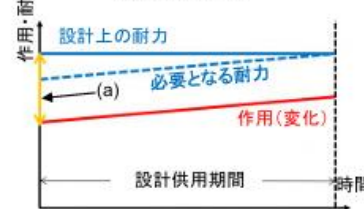
- ・ 方法1：気候変動を考慮したモデル台風により推計
(例：気候変動を考慮した伊勢湾台風級の台風による潮位偏差・波高を推計)
- ・ 方法2：気候変動を考慮した不特定多数の台風等による推計結果を基に、統計解析を行い設定
(例：d4PDF※2を用いて推計された潮位偏差・波高について、統計解析を行い将来推計値として設定)

※2「地球温暖化対策に資するアンサンブル気候予測データベース」(文部科学省気候変動リスク情報創生プログラム)

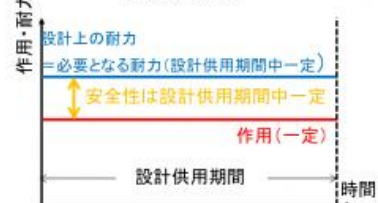
港湾の施設の設計の考え方

- 気候変動に伴い設計供用期間内に想定される作用の経年変化に対し、施設の要求性能を確保する。
- それに対応する方策として、①設計供用期間の初期段階で対応する「事前適応策」と、②設計供用期間中に段階的に対応する「順応的適応策」がある。

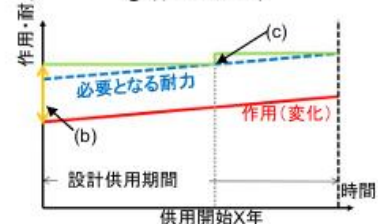
①事前適応策



従来の考え方



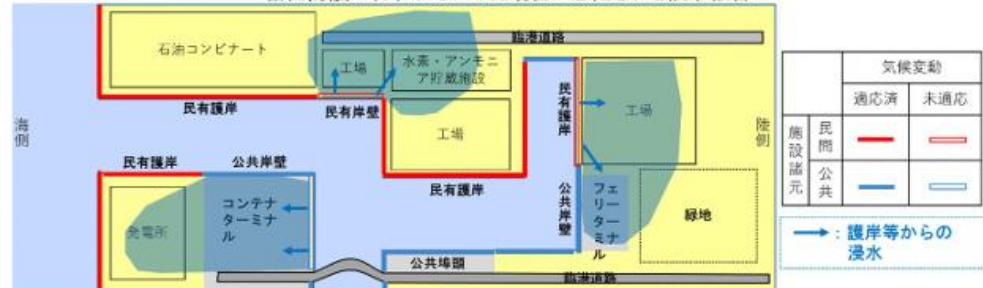
②順応的適応策



協働防護の推進について

- 港湾には、公共・民間の多様な主体が集積。
- 一部の主体が所有する護岸の嵩上げ等が不十分である場合、浸水被害が港湾全体に及ぶため、物流機能や産業機能に支障が生じる恐れ。
- すべての関係者の合意のもと、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定め、各々が施設の改良等を行う「協働防護」を推進することにより、物流機能や産業機能の維持が可能。

協働防護が行われなかった場合に想定される浸水被害



- 国内の港湾施設は、今後20年で供用50年以上を経過する岸壁割合が急増する見通しであり、これら施設の予防保全が急務となっている。
- 徳島小松島港においても、各バースで老朽化が進展しているため、港湾施設(岸壁や物揚場等)について、防食工や岸壁補強などを実施している。



※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数(水深4.5m以深)：国土交通省港湾局調べ

○ 港湾施設(岸壁、物揚場など)について、防食工や岸壁補強などを実施



徳島小松島港(末広地区)【物揚場の舗装補修・中詰固化処理】

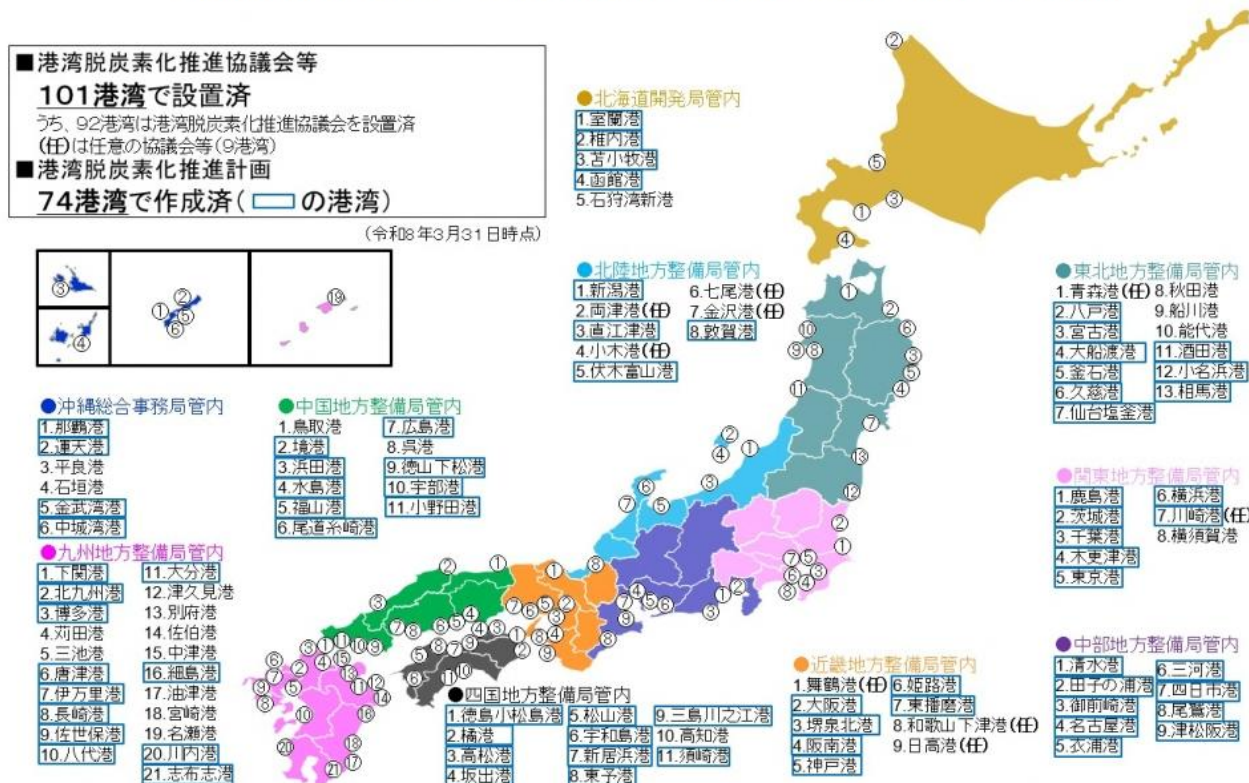
港区名	地区名	施設名	公専別	水深	延長	2024年時点 経過年	2016 以前	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
徳島港区	沖洲(外)	沖洲外地区(-7.5m)岸壁	公共	-7.5	130	33	B							
		沖洲外地区(-5.5m)岸壁	公共	-5.5	540	33	C							
		沖洲外地区(-8.5m)岸壁	公共	-8.5	270			C				D		
	沖洲	沖洲岸壁	公共	-5.5	90	53	C							
		沖洲物揚場(1)	公共	-4.0	240	55	B							
	末広	末広岸壁	公共	-5.0	300	60	A							
		末広物揚場	公共	-4.0	200	59	A		A					
	津田	津田物専岸壁	公共	-10.0	185	43	A					A		
		津田東物揚場	公共	-1.5	57	50	A							
		津田西物揚場	公共	-2.0	55	42	C							
小松島港区	本港	新港岸壁	公共	-9.0	150	64			A					
	元根井	元根井物揚場	公共	-1.5	298	38			B					
	横須	横須物揚場	公共	-1.0	274	46		B						
	金磯	金磯岸壁(1)	公共	-11.0	210	51			D					D
		金磯岸壁(2)	公共	-9.0	170	57	A					A		
		金磯北物揚場	公共	-4.0	260	58							B	
		金磯南物揚場	公共	-4.0	370	57							A	
		金磯防波護岸												C

- A 施設の性能が相当低下している状態
- B 施設の性能が低下している状態
- C 変状はあるが、施設の性能の低下がほとんど認められない状態
- D 変状は認められず、施設の性能が十分に保持されている状態

資料: 定期点検診断結果(徳島県提供)

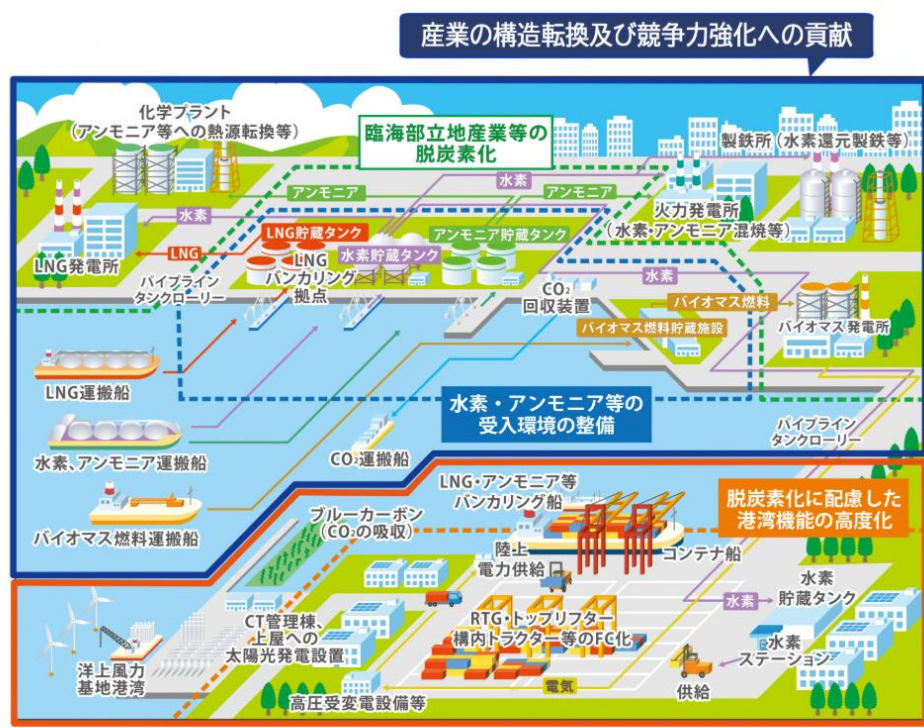
- 我が国の政策では、2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする脱炭素社会・カーボンニュートラルの実現「グリーン社会」を目指すことを掲げている。
- 国内港湾においては、港湾脱炭素化推進協議会および計画策定を行っている。2026年3月時点においては、**101港湾で港湾脱炭素化推進協議会が設置**されており、**74港湾で港湾脱炭素化推進計画を策定**している。
- 徳島小松島港では、**港湾脱炭素化推進協議会の設置、計画策定ともに行われており、**港湾の脱炭素化に向けて取組を進めている。

「港湾脱炭素化推進協議会」等の設置状況及び「港湾脱炭素化推進計画」の作成状況

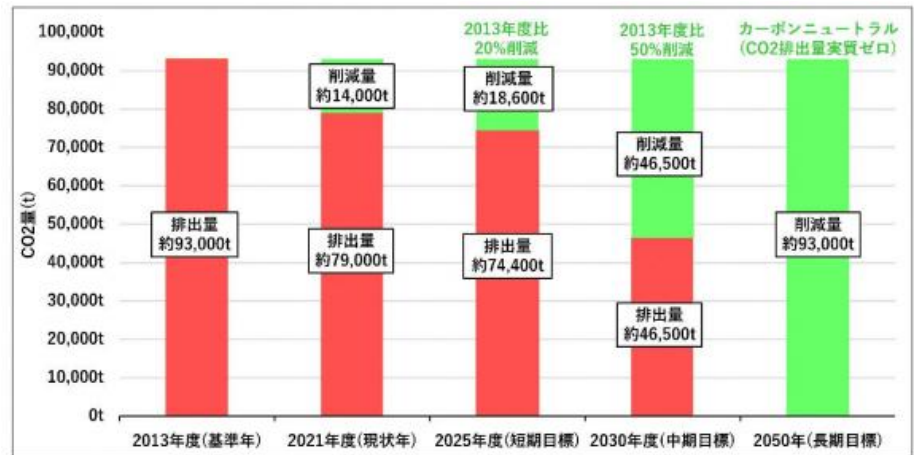


- 国の「2050 年カーボンニュートラル宣言」の下、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等、次世代エネルギーの受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートを推進するため、全国の港湾で「港湾脱炭素化推進計画」の検討が進む。
- 徳島小松島港では、2024年11月に**港湾脱炭素化推進計画**を策定している。例えば、バイオマス発電所の取り組み方針として、津田地区に立地するバイオマス発電所で使用する**発電用木材チップの受入環境を整備**することを挙げている。

CNPの形成イメージ



徳島小松島港のCO2排出量の削減目標



徳島小松島港 CO2 排出量の削減目標

資料：徳島県「徳島小松島港港湾脱炭素化推進計画」

- 環境価値の高い港湾形成に向け、自然環境保全の取組に加え、新たな自然環境の創出が必要。その一環として、海域環境の改善やCO2吸収源等として効果的なアマモ・コンブ、マングローブ、干潟等の「**ブルーカーボン生態系**」の活用推進に期待。
- 徳島小松島港では、風光明媚な自然環境が残される日峯大神子広域公園（大神子・小神子地区）や金磯弁財天（金磯地区）等において**海岸景観保全のため、開発行為に対して「徳島市景観計画」による適切な規制・誘導を行うとともに、「小松島市都市計画マスタープラン」によって港湾の景観を活かしたまちづくりを進める方針を提示。**
- 沖洲地区では、埋立てられる沖洲海岸の親水機能等のミティゲーション措置として「**マリニピア人工海浜**」が2010年に完成。また、「徳島小松島港における生物共生方策に関する検討会」において**藻場造成の事業実施箇所の選定に向けた実証実験計画の検討**（計画案：津田地区・小神子地区・横須地区）を実施。



資料: 公益社団法人土木学会 環境賞
「マリニピア沖洲第2期事業におけるルイスハンミョウのミティゲーション」

第3章 上位・関連計画の把握

区分	名称	機関	公表時期
国	港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針	国土交通省	令和7年10月
	四国圏広域地方計画中間とりまとめ(案)		令和7年10月
	港湾の中長期政策「PORT2030」		平成30年7月
	物流革新緊急パッケージ		令和5年10月
	四国港湾ビジョン2040	四国地方整備局	令和2年6月
県	徳島新未来創生総合計画	徳島県	令和7年版
	徳島県バッテリーバレイ構想		令和6年7月
港湾	徳島小松島港港湾計画	徳島県	平成13年7月
	徳島小松島港港湾脱炭素化推進計画		令和6年11月
	徳島小松島港中期構想(R7.3更新)		令和2年3月
	徳島小松島港津田地区活性化推進計画		令和3年6月
	万代中央埠頭にぎわいづくり構想改訂版		令和6年
	大規模災害時における徳島小松島港の機能継続計画(港湾BCP)改訂版		令和6年1月
	徳島小松島港 小松島港区活性化プラン	徳島県・小松島市	令和2年3月
	本港地区みなとまちづくり基本構想	小松島市	令和5年3月

- 本基本方針は**国の港湾行政の指針**となる。また、港湾法第3条に基づき、**港湾計画は当該基本方針に適合しなければならない**。
- 2019年6月より、「PORT2030」の取りまとめを契機に新たな状況認識を基に、基本方針の抜本的な見直しが行われ、それ以降4回の見直しが実施。
- 2020年の変更では、発電事業者による長期的かつ安定的な利用の確保及び災害等の事由に伴う利用の在り方等を追加。
- 2023年には脱炭素化への取組み・パンデミック等へのBCP対応強化・民間活力を生かした緑地再整備の推進・気候変動に対する臨海部の防災減災対策及び、港湾における電子化の推進・本格的なクルーズ再開を目指した取組みについての事項を追加。

○令和2年3月13日告示(港湾法の一部改正に伴う見直し)

「Ⅴ 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項」の「2 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項」において、「(3) 海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点となる港湾」を追加し、発電事業者による長期的かつ安定的な利用の確保及び災害等の事由に伴う利用のあり方等を明示。

○令和5年3月30日告示(港湾法の一部改正に伴う変更)

- ・港湾における脱炭素化の推進を図るため、港湾の役割や官民の関係者による脱炭素化への取組等について内容を追加。港湾における脱炭素化への取組みについての内容を追加。
- ・パンデミック・災害の際の港湾機能の確実な維持を図るため、感染症の感染拡大等の新たなリスクが発生した場合の国による体制強化に関する事項を更新。
- ・港湾の管理、利用等の効率化と質の向上を図るため、民間の活力を最大限活かして、緑地等の再整備等を効果的に推進することについて内容を追加。
- ・気候の変動への適応として港湾等の役割を果たすため、臨海部の防災・減災対策等について内容を追加。また、港湾における電子化の推進を図るため、「サイバーポート」の構築等の取組等について内容を更新。
- ・その他、本格的なクルーズの再開を目指した取組等に関する事項を追加又は更新。

- 2024年には、クルーズの安全・安心の確保、総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備への対応等に関する方針を追加・修正した。
- 2025年には、災害時の海上支援ネットワークの形成、洋上風力発電設備設置の拠点となる港湾の利用効率化等、広域的な循環資源の促進等に関する方針の追加修正した。
- 2024年及び2025年ともに**気候変動等に対応した臨海部の強靱化についての追加・修正**が行われた。

○令和6年4月1日告示

交通政策審議会港湾分科会での審議等を踏まえ、気候変動等を考慮した臨海部の強靱化、クルーズの安全・安心の確保、総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備への対応等に関する方針を、追記・修正した。

○令和7年10月1日告示

交通政策審議会港湾分科会での審議等を踏まえ、気候変動を考慮した臨海部の強靱化、災害時の海上支援ネットワークの形成、洋上風力発電設備設置の拠点となる港湾の利用効率化等、広域的な循環資源の促進等に関する方針を、追記・修正した。

- 本計画に掲げる港湾に関連する取組は、以下の表に示す。
- 物流産業面における取組みは、国際的な物流拠点の整備や国内外の物流効率化に向けた**施設強化やネットワーク構築、維持管理等の電子化等**。
- 観光賑わい面における取組みは、**大型クルーズや大型PBの受入環境整備やみなと緑地PPPの活用**。
- 災害安全面における取組みは、**南海トラフ地震等の大規模災害や気候変動に対応した港湾施設の整備強化**。
- 環境エネルギー面における取組みは、**脱炭素化に向けた港湾整備**。

項目	取組内容
①物流・産業	・四国圏のゲートウェイとなる港湾の機能強化 ・四国圏域における国際的な物流拠点の形成に向けた大型船舶に対応する国際物流ターミナルの整備等の推進 ・モーダルシフトの推進に向けた港湾施設整備や海上輸送航路の維持・高質化、情報通信記述を活用したターミナルの機能強化 ・港湾における各種手続きや施設の計画・維持管理の情報の電子化及び、「サイバーポート」の機能改善及び利用促進 ・西日本の他圏域と連携した広域的な物流ネットワークの効率化(複合一貫輸送サービスの機能強化、ダブル連結トラックの普及促進、物流DXの推進)
②観光・賑わい	・大型クルーズ船や大型プレジャーボートの受入環境の整備・改善 ・みなと緑地PPPを活用した賑わい創出に向けた取組みの推進
③災害・安全	・災害時の海上輸送確保のための耐震強化岸壁の整備の推進 ・海上支援ネットワーク形成のための防災拠点の整備の推進 ・気候変動による海面水位上昇等の影響を考慮した「協働防護※」の推進 ※港湾に関わる全ての関係者の合意の下、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定め、関係者各々が施設の改良を行うこと。 ・「南海トラフ地震に対応した四国の広域的な海上輸送の継続計画」に基づき、四国圏の港湾が総体として継続的な物流機能の確保・発揮し、社会経済活動への影響を最小限に抑制する
④環境・エネルギー	・脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や隣接圏域の港湾との連携によるCNP形成の推進及び、CNP形成計画の策定の推進 ・モーダルシフト等の物流のグリーン化

- 物流面では**東南アジアへの多様な航路拡充**、国内の物流効率化に向けた**先進技術の導入**及び官民が連携した輸送を見据えた**港湾施設の強化**を推進。
- 観光賑わい面では、国際クルーズ客の満足度向上に向けた、**フライ&クルーズ等の発着クルーズの拡大**、**みなと緑地PPPを活用した水域との一体利用**及び**観光資源の有効活用等**を推進。

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築

- ・ 東南アジア等へのシャトル航路を戦略的重要航路として、主要港からの直航サービスを強化
- ・ 国際コンテナ戦略港湾について更なる機能強化、国内外からの集貨を促進
- ・ 国際フェリー・RO-RO航路など多様な速度帯での重層的サービスを提供



3. 列島のクルーズアイランド化

- ・ 国際クルーズ拠点と合わせ、フライ&クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行者の満足度向上のための施策を展開



2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

- ・ 自動離着岸、自動決済、GPSによるシャーシ管理システムを実施した「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成
- ・ 内航海運の生産性向上を進めるため、国・地域・改革に意欲的な運輸事業者による連携体制の構築、先導的取組の推進
- ・ 産地と連携した農林水産品の輸出・移出促進のための港湾強化



4. ブランド価値を生む空間形成

- ・ 民間資金を活用したマリーナ開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化
- ・ 様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行者の満足度向上、地域への経済効果の最大化



- 65

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流停滞が懸念される「2024年問題」に直面している。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性があるため、2023年に、「**物流革新に向けた政策パッケージ**」を策定している。
- 賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、**2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととしている。**

1. 物流の効率化

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
- モーダルシフトの推進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・促進の連携
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

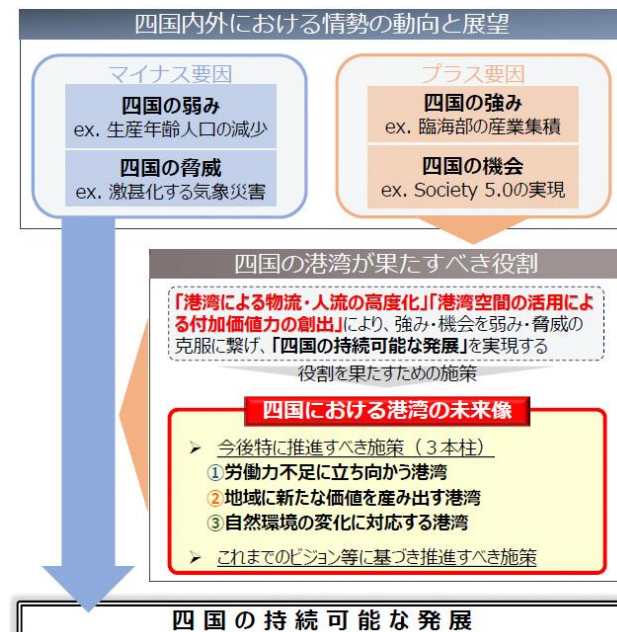
2. 荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商習慣の見直し

- トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」の創設）
- 現下の物流動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ
- 適正な運賃の収受、賃上げに向け、次期通常国会での法制化を推進

- 本計画では、四国を取り巻く情勢の変化や新たな要請に対応するため、四国港湾の次なる10年から20年を見据え、今後推進すべき施策を策定。
- 四国を取り巻く情勢や港湾の変化等を分析し、「強み」「弱み」「機会」「脅威」に整理し、**四国のプラス要因（強み、機会）を基に役割・施策を策定。**
- 四国の港湾の未来像では、**貨物量の増大や人手不足に対応した港湾物流の作業効率向上や、港湾の付加価値創出に向けた住環境や交通環境等の利便性向上、自然環境変化に対応した災害対応・環境負荷軽減等の方針を策定。**



四国の持続可能な発展に向け港湾が果たすべき役割

四国における港湾の方針

未来像	今後特に推進すべき施策の方針	これまでのビジョン等に基づき推進すべき施策の方針
①労働力不足に立ち向かう港湾 (物流・産業)	・貨物量の増大に伴う荷役作業効率の向上やヤード不足の解消 ・人手不足への対応や荷主・トラック事業者の利便性向上 ・データの利活用を標準とする事業環境の形成 ・フェリー・ROROターミナルのポテンシャルを最大限引き出し、徹底的な輸送の効率化	・地域の国際競争力の強化 ・瀬戸内海などにおける航行の安全性、安定性の確保
②地域に新たな価値を生み出す港湾 (賑わい・観光・生活)	・臨海部における定住・交流人口の拡大や、付加価値の高い新たな設備投資を誘発するための港湾空間の確保や港湾機能の強化・再配置 ・港湾を活用した賑わい創出や外部からの需要の呼び込みや観光客の快適性確保 ・陸海の交通結節点である港湾を活用した地域交通の利便性向上 ・地域の農林水産品の付加価値の向上	・クルーズ船の寄港を質・量ともに拡大 ・地域活性化に資する「みなと」を核とした街づくりの実現 ・港湾空間の適正な管理の推進 ・旅客や地域住民、港湾で働く人々等に配慮した港湾の実現 ・離島における港湾の暮らしと安心の支え
③自然環境の変化に対応する港湾 (安全・環境)	・大規模災害からの早期の復旧・復興の支援 ・地球温暖化等により激甚化・頻発化する高潮や豪雨災害への対応 ・温室効果ガスの削減	・大規模災害への対応 ・セキュリティ水準の高い国際物流・旅客輸送の実現 ・海域環境の保全や船舶航行の安全確保

- 四国の港湾において、物流面では、フェリーの増加・大型化や施設の老朽化に対応した、**ターミナルの立体化等の施設整備**、物流効率化に向けた**港湾施設内外での情報化技術の利用**を推進。
- 賑わい面では港が持つ特色を生かし、**老朽化した倉庫等の利活用**による**賑わいの創出**や港湾利用の円滑化に向け、**バースウィンドウの予約管理システムの導入等**を促進。
- 安全面では、**災害廃棄物の処理**に対応した**処理場の体制強化**や**災害規模に応じた段階的な対策**についての検討を推進。

未来像	整備区分	四国が先駆けて実現を目指す施策	これまでのビジョン等に基づき推進すべき施策	その他施策
労働力不足に立ち向かう港湾 (物流・産業)	ハード	・作業効率化に向けたターミナル整備(立体化等) ・フェリーやROROターミナルにおける自動化技術の導入	・コンテナ船やバルク船等の大型化等に対応した港湾整備による物流効率化	・施設整備に伴う港湾空間の再編 ・背後都市の幹線道路網との円滑な接続
	ソフト	・背後都市の交通を含めた有機的な連動	・開発保全航路の整備・保全	・「港湾関連データ連携基盤」の活用
地域に新たな価値を生み出す港湾 (賑わい・観光・生活)	ハード	・遊休化した施設を活用した賑わい施設の確保	・クルーズ船の受入環境整備 ・小型の放置艇対策の推進 ・バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の促進 ・離島地域に対する輸送機能の確保	・地域の特色や既存ストックを活かしたみなとまちづくりや港湾空間の再編
	ソフト	・陸海交通の利便性向上に向けた予約管理システムの導入ならびにMaasとの連携	・クルーズ船の誘致活動 ・「みなとオアシス」の活性化推進	・情報技術を導入した農林水産物に対する品質維持の効率化
自然環境の変化に対応する港湾 (安全・環境)	ハード	・災害廃棄物の処分場の確保	・各種港湾施設の強靱化及び老朽化対策	・「みなとオアシス」の災害拠点化 ・洋上風力発電の導入促進
	ソフト	・災害廃棄物の再資源化等の体制強化 ・災害規模に応じた段階的な災害対策についての検討	・災害に対する体制強化 ・港湾施設でのあらゆる被害に対する保安対策の実施 ・海域環境の保全及び監視の実施	・被災後の社会経済活動の維持に向けた体制強化 ・環境資源の活用に向けた技術開発・実装

資料:「四国港湾ビジョン2040」を基に整理

- 本構想の目的は徳島県の産業において新たに蓄電池産業を確立し、関西地域に集積する蓄電池関連産業との連携による「人材育成」と「産業基盤」の強化を図り、グローバルなカーボンニュートラルの進捗や我が国の経済安全保障への貢献。
- 国は蓄電池を「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」で特定重要物資の一つに政令指定（2022年5月18日公布）。
- 本構想では以下の4つの戦略及び推進する施策の方向性を策定。

戦略	推進する施策の方向性
1. 生産性向上	・共同研究への支援 ・設備導入等への支援 ・新規参入企業への人材育成支援 ・リサイクル企業への支援 ・グリーンエネルギー導入への支援
2. 人材育成・確保	・関西蓄電池人材育成等コンソーシアムと連携し、蓄電池教育カリキュラムの導入 ・リカレント教育・研修の環境を整備 ・他企業への従業員出向によるスキルアップへの支援 ・新事業展開を行う際の新たな専門知識・技能の修得への支援
3. 新事業展開・誘致促進	・製造ライン、工場増設の促進 ・生産に必要な関連企業や事業所の誘致推進 ・域外事業所の県内移転の促進 ・研究開発企業、リサイクル企業の誘致推進 ・港湾整備、用地確保、道路網整備の推進
4. 情報発信・普及拡大	・県内展示会や各種セミナーの実施 ・県内蓄電池関連企業の魅力紹介 ・工場訪問の実施や従業員との交流機会の創出 ・低中学年層向けの高等教育機関イベントの実施 ・県有施設や商業施設への蓄電池の導入促進 ・一般住宅への「ZEH」の普及拡大

- 本計画は、2001年に策定された港湾計画。
- 本港湾を取り巻く情勢や地域住民、港湾利用者の要請や、上位計画となる「新しい全国総合開発計画」、「徳島県新長期計画」及び「大交流時代を支える港湾」等を踏まえ、基本理念及び将来像を決定。

○上位計画

21世紀の国土のグランドデザイン

徳島県新長期計画

大交流時代を支える港湾

○徳島小松島港の現状における問題点

船舶の大型化・過密化への対応、水面貯木場の利用低下と荷捌き用地や野積場の狭隘化、コンテナヤードが手狭、県内の外貨コンテナ貨物の利用割合が低い、旅客ターミナルが分散し不便、港湾施設までのアクセスが不便、静穏度が低い、快適な水辺空間が確保されていない、岸壁の老朽化や背後地の狭隘化、既存施設の遊休化・利用低下、放置艇の問題、漁業関連施設の不整備、災害緊急時に対応した施設が十分でない

○徳島小松島港の要請

・港湾物流機能の充実、港湾環境の改善、防災拠点の充実 等

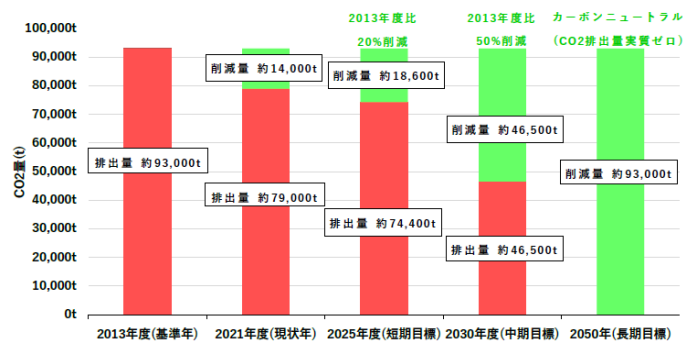
○21世紀の主な潮流

〈徳島小松島港の将来像〉

世界に開かれた活気と賑わいあふれる徳島小松島港

- 本計画は、港湾法第50条の2第1項の規定に基づき、本港湾におけるCNP形成の推進、「徳島小松島港脱炭素化推進協議会」における協議を踏まえ策定。
- CO2総排出量の85%が化石燃料や電気消費量による排出が大きく、荷役機械等の主な動力源はディーゼル。そこで、グリーン電力の活用や太陽光発電の導入、低・脱炭素化を取組として、企業や港湾運送事業者、船社、港湾管理者が排出量を削減。
- CO2排出量目標は、中期(2030年度)で約46,500t/年(2013年度比50%減)とし、2050年には実質0%。

CO2排出量の削減目標

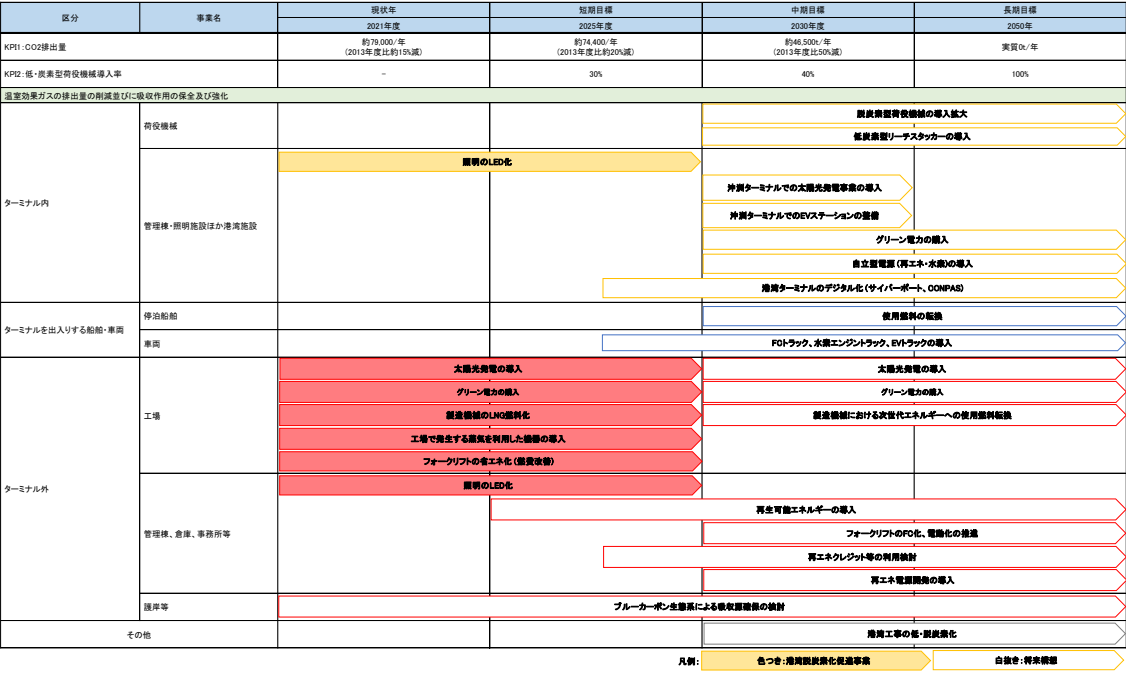


水素・アンモニアの供給目標

ケース	中期(2030年度)		長期(2050年)	
	水素	アンモニア	水素	アンモニア
ケース1	約4,800t	-	約9,600t	-
ケース2	-	約30,250t	-	約60,500t

※ケース1: 全て水素に換算すると想定
ケース2: 全て液化アンモニアに換算すると想定

脱炭素化推進計画のロードマップ



凡例: 色つき: 港湾脱炭素化促進事業 白抜き: 将来構想

- 本中期構想では2040年を目標年とした長期的なイメージと、概ね10年程度を見据えた施設整備等の行動計画としての中期構想を策定。
- 徳島小松島港は、長期的なイメージと果たすべき3つの役割を踏まえ、「産業振興に貢献する付加価値の高い港湾へ」という将来像を構想。



〈徳島小松島港の長期的なイメージ〉

新しい価値観を発信する「とくしま『未知』知るべ戦略」を支える徳島小松島港からの創造

徳島小松島港が果たすべき役割

時代の転換期に
対応した港湾へ

〈未来の姿〉

- ①次世代高規格ユニットロードターミナルの拠点
- ②AI国際物流ターミナルの拠点
- ③災害時の港湾機能継続

徳島ならではの歴史・文化
を活かした魅力ある港湾へ

〈未来の姿〉

- ①クルーズ船を迎える海の玄関
- ②内航船の安全支援拠点

次世代技術による環境負荷
低減に資する港湾へ

〈未来の姿〉

- ①次世代エネルギー活用拠点
- ②地場産業を支える物流拠点

産業振興に貢献する付加価値の高い港湾へ

- 中期構想では、「物流」「賑わい・観光」「産業振興」「防災※」「環境※」の分類ごとに将来像を定め、基本方策及び施策を策定。※R7.3報告書より追加の項目
- 「物流」の施策は、**バース・ふ頭の整備**や**航路の充実**、大型船舶に対応した**大水深岸壁の整備**、老朽化・陳腐化した**港湾施設の再整備・点検**、IC整備に合わせた**アクセス道の連結**、**フェリー貨物の誘致・ヤードの拡張**や**次世代ULターミナルの機能形成**の検討。
- 「賑わい・観光」の施策は、**来訪者のニーズ**を基に岸壁や背後地の充実、**大型PBの受入態勢の充実**、滞在時間の拡大や旧客増大等に向けた**港の周辺施設の充実・適正利用**。
- 「産業振興」の施策は、**企業誘致**や状況に応じた**新規用地造成**の検討、**ふ頭用地の拡大・整備**、**地域商社の輸出促進**に対する**支援体制の強化**。
- 「防災」の施策は、**港湾BCPの周知・更新**や**海上輸送訓練**の推進等の**港間連携**による輸送網構築、気候変動等に備えた**港湾施設の防護**に係る方策等の検討や、**外郭施設の強靱化**。
- 「環境」での取り組みは、**脱炭素燃料化**に向けた協議会の運営や事業支援、**民間投資による港湾緑地の改修**や**浚渫土砂を活用した豊かな海の創出**。

分類	将来像	基本方策
物流	次世代技術の導入による物流効率化により、四国地域全体の活力増大を実現	船舶の大型化や老朽化した港湾施設の再整備などによる物流機能の強化、強靱化 四国横断自動車道の開通による物流機能の強化 次世代技術の導入による港湾機能の強化
賑わい・観光	世界各地から寄港するクルーズ船寄港増大による、「世界に誇れる徳島・小松島」と近海を航行する内航船の寄港による、「日本に誇れる徳島・小松島」を実現	クルーズ船・内航船の寄港増大や賑わい施策充実などによる海上からの集客機能の強化 来訪する観光客のアクセス道改善などによる陸域の周遊機能の強化
産業振興	徳島小松島港と背後地域の特色を生かした産業振興による「アジア地域等世界との繋がり」を実現	新規需要及び関連する産業の誘致などによる産業振興の強化
防災	背後地域の防護と災害支援機能を備えた「自然災害に強い港湾都市」を実現	被災時及び被災後の初動体制の構築による災害拠点機能の強化
環境	環境に優しい物流、産業活動、市民生活を下支えする「CN拠点港」を実現	CNエネルギー利用体制や自然環境の整備による環境共生機能の強化

※表中の赤字は「徳島小松島港整備検討業務 報告書 R7.3」より追加された内容

- 本計画の目的は、津田地区を取り巻く状況の変化等を反映及び具体的なゾーニングの検討を行ない活性化計画のブラッシュアップ。
- 基本理念を基に方向性を定め、拠点の整備・強靱化に向けた活性化推進計画を策定。

本計画の基本理念

- ・ ハーフ・インターチェンジの設置により、「県都の玄関口」としての機能を担う、新たな「陸海空の結節点」が誕生
- ・ 活用できる既存ストックが豊富

地方創生の起爆剤

大きな潜在力を持つ津田木材団地のリノベーション

「まち・ひと・しごと」の好循環を全県下に波及させ、「一歩先の未来」を具現化する
津田木材団地を「とくしま回帰先進地」として再生

本計画が目指すべき方向性

○「とくしま回帰」をリードする複合型先進拠点づくり

- ・ 地域の資源を活かし、地域イノベーションを加速させる新たな産業拠点
- ・ 水と緑と笑顔があふれる交流拠点
- ・ 四国の新たな玄関口となる交通結節点

○南海トラフ巨大地震等の大規模災害を迎え撃つ県土強靱化

○地球環境にやさしいスマートな地域社会の構築

本計画の用地位置図



- 「万代中央ふ頭にぎわいづくり構想」は、民間活力を導入し、物流機能を終えた倉庫街を倉庫以外の目的として使用することにより、「にぎわい空間」の創出を図ることで、「地域活性化」や「観光資源」を目指す目的として2012年に策定した。
- 構想策定から概ね10年が経過し、にぎわいのある「水辺の倉庫街を活かした街づくり」が進む一方で、想定していなかった課題等を踏まえ、更なる認知度及びブランド力の向上を目指すため、改訂を行った。

①アクセス強化

②オープンスペース(岸壁)の活用

③にぎわいのさらなる創出

④街並み形成期への移行

⑤認知度向上のための情報発信

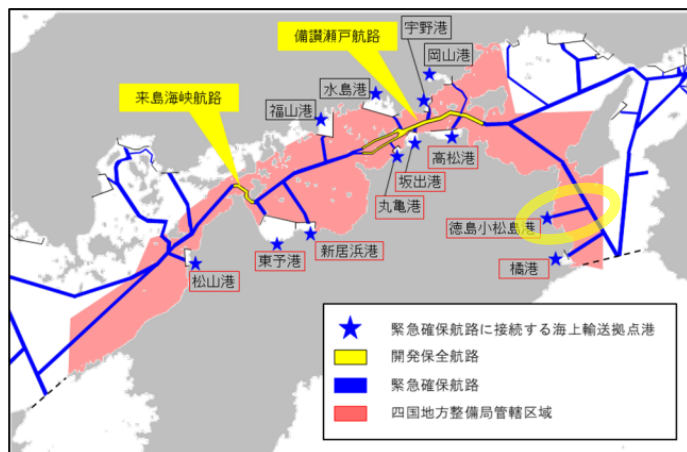
⑥占使用料の見直しの検討

万代中央ふ頭の更なるブランド力向上



- 本計画の目的は、**大規模災害発生時**における港湾の機能低下による社会的・経済的影響を考慮し、「被災地の**住民の生活支援**」「港湾の背後地の**産業復興の支援**」「港湾を拠点とする**サプライチェーンの停止防止**」に留意して港湾関係者の連携のため具体的な**体制の構築**、**事前の準備**に資すること。
- 本計画の対象となる危機的事象は、「**南海トラフ**を震源とする**地震・津波**」「**高潮・暴風**」「**感染症のまん延※**」を想定。※「感染症のまん延」に関するBCP計画は別冊【感染症対策編】による
- 本計画の方針は、危機的事象が発生した場合に、**救援物資の海上輸送の確保**及び、**人や物資輸送の機能低下抑制**及び**早期機能回復**を最優先に対応すること。

緊急確保航路



四国地方整備局 港湾空港部

港湾BCP



【沖洲(外)地区】

活動の目標

- 港湾施設点検終了 : 8時間以内
- 耐震強化岸壁周辺の港湾施設の応急復旧終了 : 60時間以内
- 耐震強化岸壁への救援物資輸送船の受け入れ、救援物資の荷役の開始 : 60時間以内
- 耐震強化岸壁から輸送拠点を經由し、徳島市・小松島市の避難所に救援物資を届ける : 84時間以内
 (ピーク時救援物資取扱量 : 527トン/日)
- 耐震強化岸壁におけるRORO貨物等の取り扱いの一部再開 : 1週間以内

- 小松島港区の活性化プランの策定にあたり、港湾計画で「**再開発・交流ゾーン**」に位置付けられている「**本港地区**」を代表エリアに検討。
 - 「本港地区」において、自動車や歩行者、クルーズ客船の乗客等、陸や海からのアクセスに対して、交流や体験、食事等の機能が複合する施設「**kocolo**」の**機能強化**や**クルーズ船受入環境の整備**等を検討。
- 以上の方策を、**金磯地区**や**赤石地区**に応用し、小松島港区全体に**賑わいを展開**。



- 海や港、公園や多目的ホール等の施設が集積する、**本港地区**及び一部の**中心市街地**の**一体的な整備**。
- 港空間では親水性が高い**港町らしい光景の創出**及び**交流拠点の整備**、**みなと空間を活かした子育て世代を中心の交流空間**の形成を検討。



第4章 徳島小松島港への要請・意見

【企業アンケート・ヒアリング調査結果】

地区	主な要請事項
沖洲地区	□ 用地・ヤード確保 ✓ 数年前に工場の移転を検討し、沖洲周辺の土地を探したが買える土地がなかった。（C社） ✓ 貨物の一時置場や車両待機スペース等の用地が決定的に不足。 近隣にある臨港地区内の緑地等の有効活用（駐車場等への転用）を強く要望。（K社） □ ヤード補修 □ 航路泊地の浚渫（計画水深維持） ✓ 就航船舶の更新・大型化や、次世代燃料船等の導入に伴う喫水変化への対応が必要。 将来を見据えたゆとりのある航路水深の確保・計画水深の維持を要望。（K社）
津田地区	□ 用地・ヤードの確保 ✓ 廃電池のリサイクル等のための施設、あるいは、海外輸出の割合の増加等により、港湾に近い場所に工場を立地するという選択もある。（B社） ✓ 燃料の取扱量増加に伴い、発電所側の燃料保管ヤードがギリギリの状態で運用されている。 港湾機能として在庫保管できる倉庫への要望は高く、発電所側で保管倉庫を拡張するといった、具体的な土地需要に繋がる可能性が高い。（I社） ✓ 弊社では国内材も扱っており、船舶の受け入れができない国内他地域の発電所向けに、徳島小松島港を一時保管・集約拠点（ハブ）として活用し、そこからトラック配送を行うといった提案も検討可能である（I社） □ 大型船への対応 ✓ 自社専用岸壁の老朽化が進む中、就航船舶の大型化トレンドに対応するため、 これらを受入可能な十分な水深（13m等）を有する公共岸壁整備を整備してほしい（A社） ✓ 木質ペレットの取扱量は大幅に増加する計画であり、配船の大型化（3万8000～4万2000 DWT規模）に伴い、丸太船との荷役がバッティングし、タイミングによっては滞船が生じる事例がある。（H社） □ 水面貯木場跡の有効活用 ✓ 運搬手段の変化などから水面貯木の必要性がなくなっており、中途半端に遊休化している。 ✓ 脱炭素社会の流れを受け、リチウムイオン電池の再資源化材料（ブラックマス）への注目が高まっており、複数の商社が使用済み電池の回収・解体・再資源化の拠点として四国での立地を検討している。バッテリーバレイ構想に関連し、リサイクル工場や保管倉庫のニーズがある（G社） □ 堤防の嵩上げ □ クルーズ船専用バースとしての活用 ✓ ICや市内に近く、観光客の利便性が高いため、「クルーズ船専用バース」としての活用も検討すべき（G社） □ 施設の老朽化

【企業アンケート・ヒアリング調査結果】

地区	主な要請事項
本港地区	❑ 販わいの創出 ✓ ドック入渠前後の休憩・待機用として、船舶版アイドリングストップ（陸上電源設備）の導入を要望
金磯地区	❑ B C P の観点から、代替機能として、使用できる公共岸壁があればよい ❑ 用地・ヤードの確保
赤石地区	❑ 国際フィーダー航路の増便・コスト低減 ✓ 元々は徳島小松島港を利用しており、会社の方針として全部徳島港揚げにしようとして運用を行っていたが、現在小松島港には国際フィーダー便が週 1 便寄港しており、インドネシアからだ、マレーシア等を経由して神戸港にくる。この神戸ルートが 1 日でも遅れると、内航船に乗り継ぎができなくなり、一週間ずれるということが頻発。結果、コストより安定性を重視し小松島港利用をやめた（E社） ❑ 船舶の大型化への対応 ✓ 現在、岸壁の延伸が進められており、3 隻同時着岸により荷役効率の向上が期待できる。ただし、チップ船の大型化も並行して進んでおり、3 隻同時着岸が困難なケースが発生する恐れもある。現在の事業において当面の課題は解決できるものの、今後も更なる大型船の入港が見込まれており、早期の整備を強く要望する（G社） ❑ 外貿コンテナ航路の増便・拡充（方面：中国、マレーシア、台湾、インドネシア） ❑ 荷役の効率化と物流機能強化 ✓ 背後の船溜まりは、年間数隻しか利用がなく機能していない状況。木材需要の減少で不要となった背後の水面貯木場を埋め立てて、既存岸壁（-7.5mと-10m間）を繋ぐ形での整備をすることで、分断されている土地・倉庫を一体化することを希望する。（G社） ❑ 倉庫の整備 ✓ 港の近くにたくさん倉庫は欲しい。いま神戸では倉庫が全然足りない状況。今後コンテナ船の定期便が増加して、利便性が向上するのであれば、それに合わせて倉庫はあった方がよい。神戸港でピックアップした荷物が入れられないという事案があり、無理を言ってお客さんの倉庫に入れてもらった。道と倉庫はしっかりとしたい大きいものが欲しい。（F社） ❑ 用地の確保、港湾へのアクセス道路の整備 ✓ 徳島工場が大分古いため、新しい工場は必要になってくる 港の近くに広い道があって、アクセスのいい用地があれば理想。（D社） ❑ 倉庫の整備 ✓ 働き方改革により、荷役作業員の確保が難しくなっている。

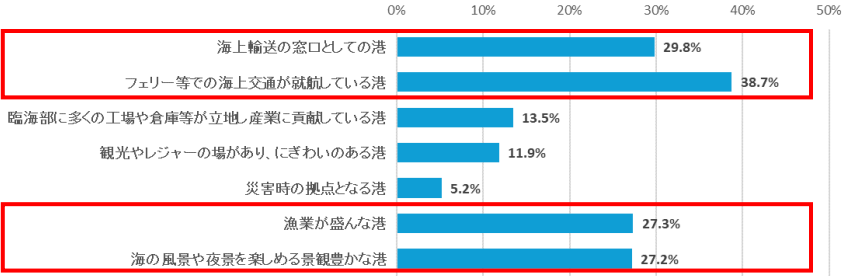
●県民アンケート調査結果

徳島小松島港の利用状況や現状の課題、将来に向けた期待等について、徳島県の住民を対象にアンケート調査を実施。調査期間は、令和7年4月28日～令和7年5月19日。

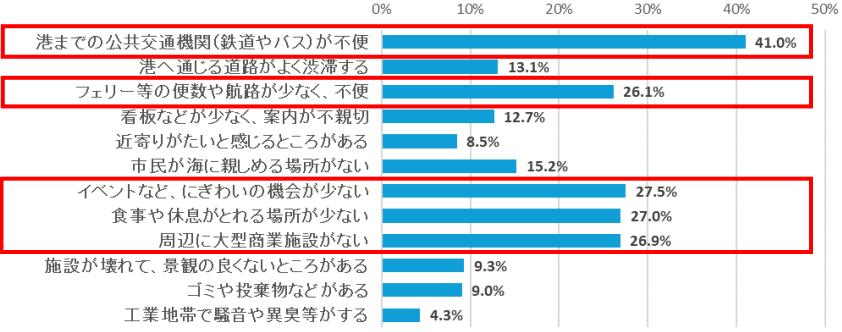
【徳島小松島のイメージ】

徳島小松島のイメージはフェリーが就航している海上交通の窓口のイメージが最も強く、漁業が盛ん、景観が豊かといったイメージもある。一方、公共交通機関が不便、フェリー等の便数・航路の少ない等の利便性の低さやイベント、食事、商業施設の不足が課題。

①徳島小松島港の魅力や良さ



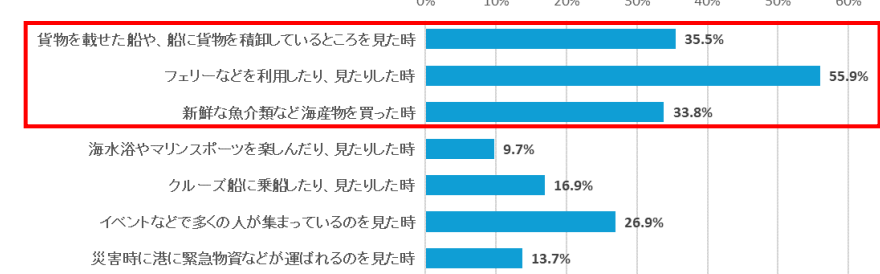
②徳島小松島港の課題



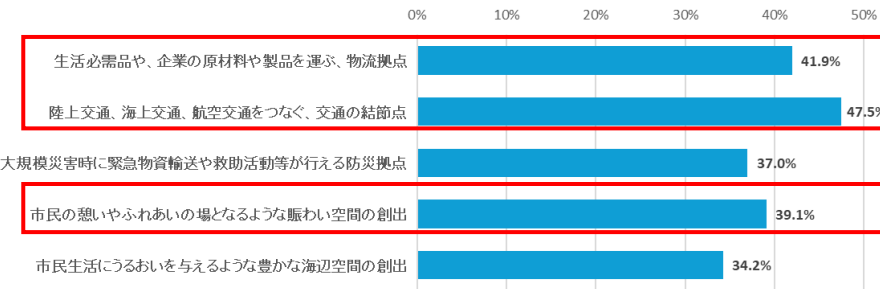
【徳島小松島港の役割】

徳島小松島の役割はフェリー、貨物船、海産物等に関連した役割が大きくイメージされており、役割としては交通結節点、物流拠点、にぎわい空間等の期待が大きい。防災拠点、豊かな海辺空間等の役割も期待されている。

①どんな時に港が暮らしに役立っているか



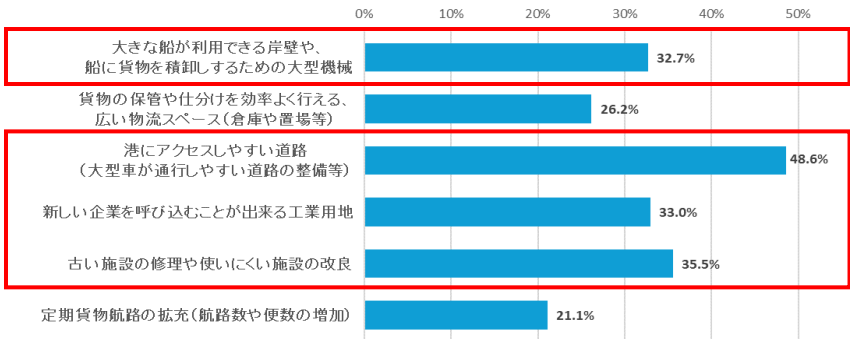
②港の役割への期待



【徳島小松島への要望】

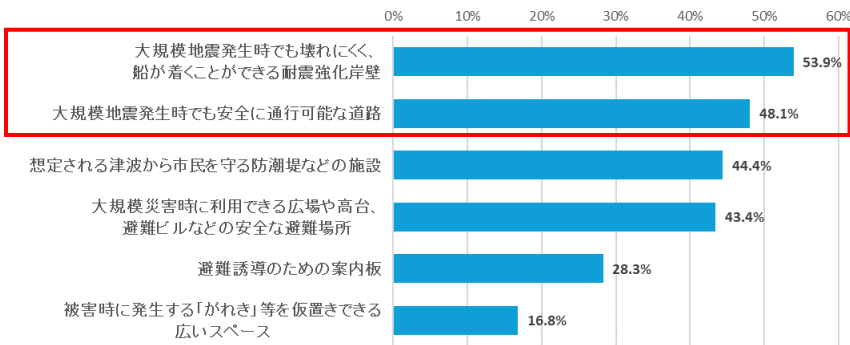
①港をより良くするための施設整備や取組

港にアクセスしやすい道路(大型車が通行しやすい道路の整備等)を望む意見が最も多く、次いで、古い施設の修理や使いにくい施設の改良、新しい企業を呼び込むことができる工業用地、大きな船が利用できる岸壁や、船に貨物を積み卸しするための大型機械が求められている。



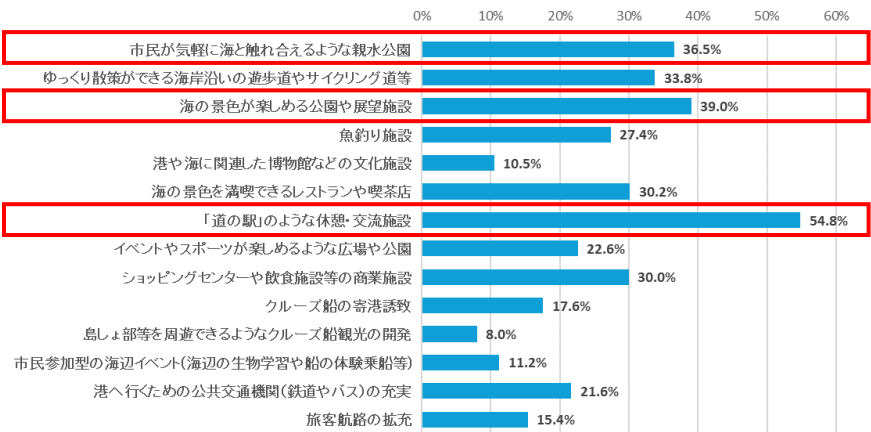
②災害対策に必要な施設整備や取組

大規模地震発生時でも壊れにくく、船が着くことができる耐震強化岸壁の整備が必要と考えている市民が最も多く、次いで、大規模地震発生時でも安全に通行可能な道路の整備が求められている。



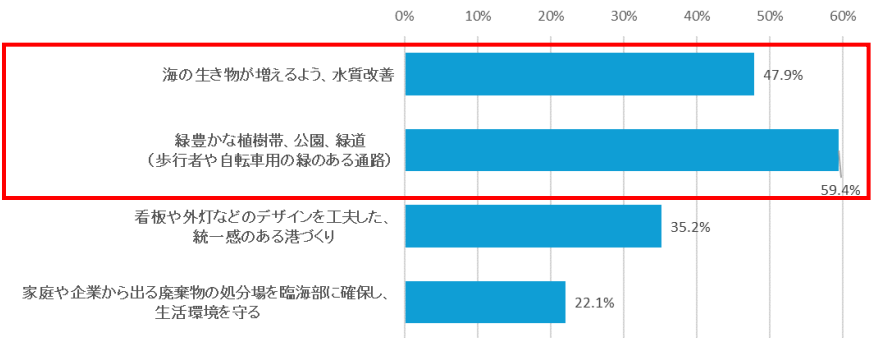
③港の賑わい創出等に必要な施設整備・取組

道の駅のような休息・交流施設を望む意見が最も多く、次いで、海の景色が楽しめる公園や展望施設、市民が気軽に海と触れ合えるような親水公園が求められている。



④港の景観や環境改善等に必要な施設整備・取組

緑豊かな植樹帯、公園、緑道(歩行者や自転車用の緑ある通路)の整備を望む意見が最も多く、次いで、海の生き物が増えるよう、水質改善が求められている。



第5章 徳島小松島港の課題

大項目	小項目	課 題
港湾物流	内貿ユニット ロード	・ モーダルシフトに対応した航路の充実 ・ 次世代技術の活用による港湾システムの強化 ・ 南海フェリーの事業撤退への対応
	外貿コンテナ	・ コンテナ貨物の集荷増と国際コンテナ輸送機能の充実 ・ コンテナターミナルの取扱機能の強化・拡充
	バルク	・ バルク貨物取扱機能の強化・拡充
アクセス		・ 背後地との道路ネットワーク強化
産業振興		・ バッテリーバレイ構想や輸出入関連産業等の立地の促進
にぎわい創出		・ クルーズ船受入機能の充実によるインバウンド需要の取り込み ・ みなとオアシス、みなと緑地PPP等制度を活用した観光振興の促進 ・ マリーナや大型艇の受け入れ施設の充実
防災		・ 港湾施設の老朽化・陳腐化への対応 ・ 激甚化・頻発化する自然災害等への対応 ・ 放置艇や作業船の安全な係留 ・ 災害時における緊急輸送ルートの確保
環境		・ 温室効果ガス削減に向けたカーボンニュートラルの実現 ・ みなと緑地PPP制度等を活用した港湾緑地のリニューアル ・ 自然環境の再生・保全

徳島小松島港の課題

■ 港湾物流の課題(内貿ユニットロード)

【モーダルシフトに対応した航路の充実】

- 徳島小松島港には、南海フェリーとオーシャン東九フェリーの2船社が就航している。
物流2024年問題等に端を発した**モーダルシフト**の動きが今後活発になり、活用の可能性も広がることから、**ヤードの拡大、機能強化**に併せ、**リーファの需要**に対応することも課題となる。

【次世代技術の活用による港湾システムの強化】

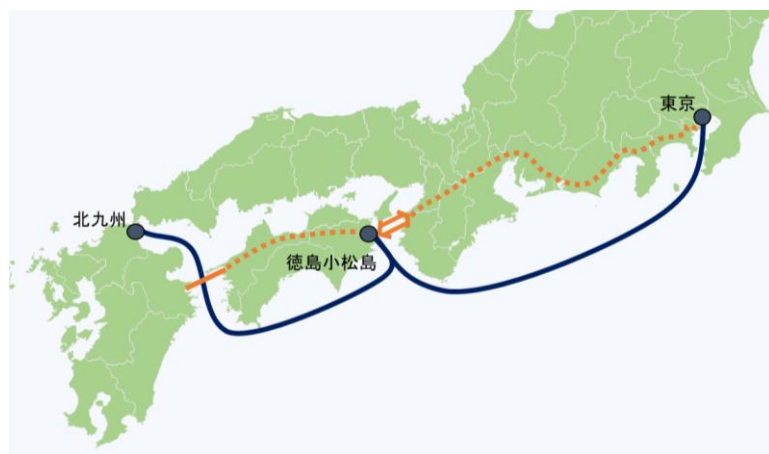
- オーシャン東九フェリーは平時の土日は余裕があるが、満載運航もあり、将来的に船舶の**大型化の可能性**もある。
効率的な運航のための**DX化**や**機械化・自動化**への取組が課題となる。

【南海フェリーの事業撤退への対応】

- 南海フェリーは**2028年3月末**を目処に**事業撤退**との発表がなされ、今後の動向を注視する必要がある。

【広域的な物流ネットワークの維持と今後の対応】

- 本港は、四国・近畿間のみならず、九州や関東方面を結ぶ**広域的な物流ネットワーク**の**重要な結節点**となっている。今後の**海上輸送の動向や環境変化を注視**しつつ、物流ネットワークへの影響を最小限に抑え、内貿ユニットロードを中心とした輸送機能を安定的に確保・強化するための対応策の検討が求められる。



モーダルシフトを想定した内貿ユニットロード航路の活用イメージ

次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた当面の取組 (イメージ)

出典：次世代高規格ユニットロードターミナル検討会最終とりまとめ概要
(R6年3月 国土交通省港湾局)

■港湾物流の課題(外貿コンテナ)

【コンテナ貨物の集荷増と国際コンテナ輸送機能の充実】

- 赤石地区のコンテナターミナルでは、阪神港とのフィーダー航路も就航しているが、**徳島県内の生産消費コンテナ貨物の多くは、阪神港にトラックで輸送。**
- 荷主は費用や所要時間を勘案し輸送手段を選択しているため、徳島小松島港の利便性の向上による、**フィーダー航路等の利用促進が不可欠。**

【コンテナターミナルの取扱機能の強化・拡充】

- 定期コンテナ船、バイオマス燃料・木材チップの輸入船、大型クルーズ船が接岸する赤石地区では、沖待ち解消に向けた木材チップ船、フィーダー船、外貿コンテナ船の3隻が同時着岸できるよう施設整備が進行。
- 将来的には、さらなる船舶の大型化を見据え、**引き続き複数船舶の同時着岸、同時荷役に対応した港湾機能の高度化**に期待。



赤石地区のコンテナターミナルへの3隻同時着岸イメージ

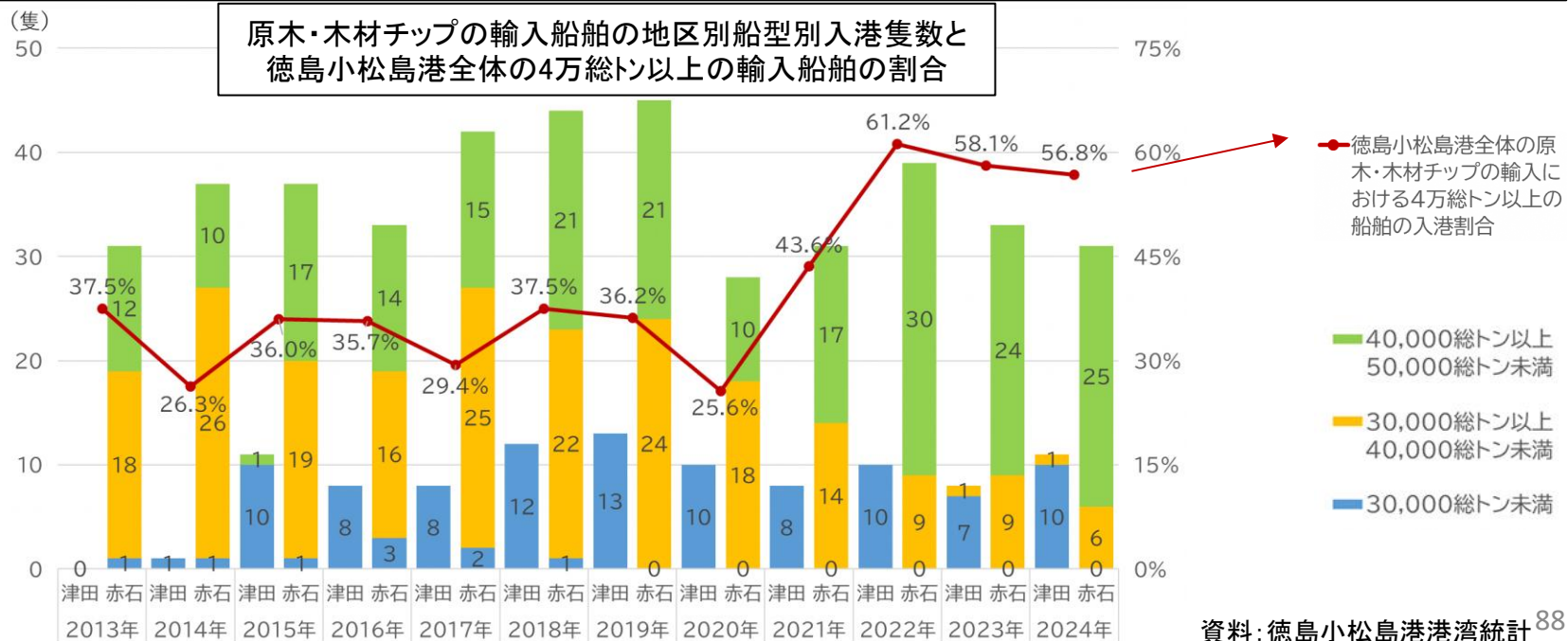


国際コンテナ航路の展開イメージ

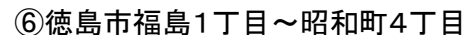
■港湾物流の課題(バルク)

【バルク貨物取扱機能の強化・拡充】

- 原木・木材チップを取り扱う地区は、津田地区・金磯地区・赤石地区の3地区、そのうち、**原木・木材チップの輸入**は、主に**津田地区・赤石地区**を利用。
- 徳島小松島港全体の原木・木材チップの輸入における**4万総トン以上の船舶の入港割合は2021年以後上昇**しており、赤石地区における原木・木材チップの輸入船舶は大型化傾向にあるが、津田地区では大型船舶の入港は限定的。
加えて**外航船の複数着岸**もできず、**沖待ちが発生**。
- 津田地区の**外航船の大型化**に対応した**施設整備(水深・岸壁延長等)**が必要。



- 徳島小松島港背後地では、2022年3月に四国横断自動車道の徳島JCT～徳島津田ICまで開通、2024年3月には臨港道路沖洲線が全線開通した。
- 地域活性化ICとして、徳島津田ICと小松島南ICの整備を進めるとともに、ICと港湾空間とのアクセスなど、アクセス機能の強化が重要である。
- 小松島地域は四国横断自動車道や国道55号から港湾への進入路が限定的であり、港湾利用者から改善要望があるとともに、クルーズ船の利用者の観光地へのアクセス等物流、人流の効率化に向けた背後幹線道路とのアクセス機能の強化が必要である。



89

- 産業振興の課題
- 【バッテリーバレイ構想や輸出入関連産業等の立地の促進】
- 徳島小松島港では、倉庫等の建設需要はあるものの、全体的に用地不足となっており、沖洲(外)地区や赤石地区では、ほぼ空き用地のない状況である。
 - 津田地区においては、2016年3月に「津田地区活性化計画」を策定し、高速ICの建設に合わせ第3水面貯木場跡地(13.7ha)の埋立を実施。2021年6月には「津田地区活性化推進計画」を策定し、2023年からは、第2水面貯木場跡地(11.5ha)の埋立に着手している。
 - 赤石地区は、水面貯木場や日本製紙工場跡地など活用可能な空間もある。
 - 徳島県が推進している「バッテリーバレイ構想」や「農林水産品の輸出企業の立地」等に基づいた用地需要を想定し、これらの用地と一体となった港湾の活用が期待される。



■賑わい創出の課題

【クルーズ船受入機能の充実によるインバウンド需要の取り込み】

- クルーズ船**専用の岸壁**を有していないため、**荷役業者との調整が必要**であり、クルーズ船の**受入数に上限がある**ことが課題となっている。
- 特にお盆など、県内の繁忙期においては、**岸壁から観光地**までの二次交通で、**道路渋滞**や**駅に人が集中する**などが課題となっている。
また、**岸壁の待合施設やトイレ**などの**受入環境整備も不足**している。

【みなとオアシス、みなと緑地PPP制度等を活用した観光振興の促進】

- 徳島県では、「**万代中央ふ頭にぎわいづくり構想**」を策定し、徳島小松島港万代中央地区における「**物流拠点**」から「**にぎわい空間**」への**機能転換**に取り組んでいる。
小松島市では、2023年3月に本港地区に人を呼び込み活性化を図るため、「**本港地区みなとまちづくり基本構想**」を策定。
- これら計画の促進を図りつつ、**みなとオアシス、みなと緑地PPP等**の制度を活用した**賑わいづくり**に向けた取組を**推進**していくことが重要。

【マリーナや大型プレジャーボート等の受入施設の充実】

- マリーナやボートパークの整備を進めるとともに、大型のプレジャーボートも含めた**ビジター艇、大型艇**の受入施設を確保することで、**背後地の利用と一体となったみなとの賑わい**を形成。

【緑地空間の再編と緑地回廊の形成】

- 新町川付近の緑地空間は、過去の整備から**老朽化・陳腐化**が進んでおり、賑わいに乏しい現状もあることから、**緑地空間の再編**が求められている。
- 今後予定されている「**万代橋**」の整備による新たな人流を見据え、水辺を歩いて楽しめる「**緑地回廊**」を形成し、**中心市街地から港湾へ連続した賑わい空間**を創出していく必要がある。

■防災の課題

【激甚化・頻発化する自然災害等への対応】

- 港湾エリアは堤外地も多く、施設利便性を確保した上で、
民間施設を含めた**防護ライン**の検討が必要である（**協働防護**）。
- 高潮・津波の災害等から背後地住民や企業等を守るため、
海岸保全施設の強靱化に向けたさらなる取組が必要である。
- 港湾施設の耐震化、液状化対策の推進や、
港内静穏度の向上に向けた**外郭施設の整備**が急務である。

【港湾施設の老朽化・陳腐化への対応】

- 徳島小松島港には、整備後40年以上経過した施設が多くあり、今後、さらに老朽化が進む中、**予防保全型の維持管理**により、
港湾施設の老朽化対策を計画的・効果的に行う必要がある。

【放置艇や作業船の安全な係留場所の確保】

- 津波や高潮時に流失による二次被害が危惧される放置艇や作業船に対して、
安全で静穏な水域に係留場所を確保する必要がある。

【災害時における緊急輸送ルートの確保】

- 被災時及び被災後の初動体制の構築による**災害拠点機能の強化**や
港間連携による**輸送ネットワークの構築**を進める必要がある。

■環境の課題

【温室効果ガス削減に向けたカーボンニュートラルの実現】

- 徳島小松島港では、2024年11月に**港湾脱炭素化推進計画**が策定され、官民連携して港湾及び物流に関する**CO2削減**に向け、**具体的な行動**が求められている。

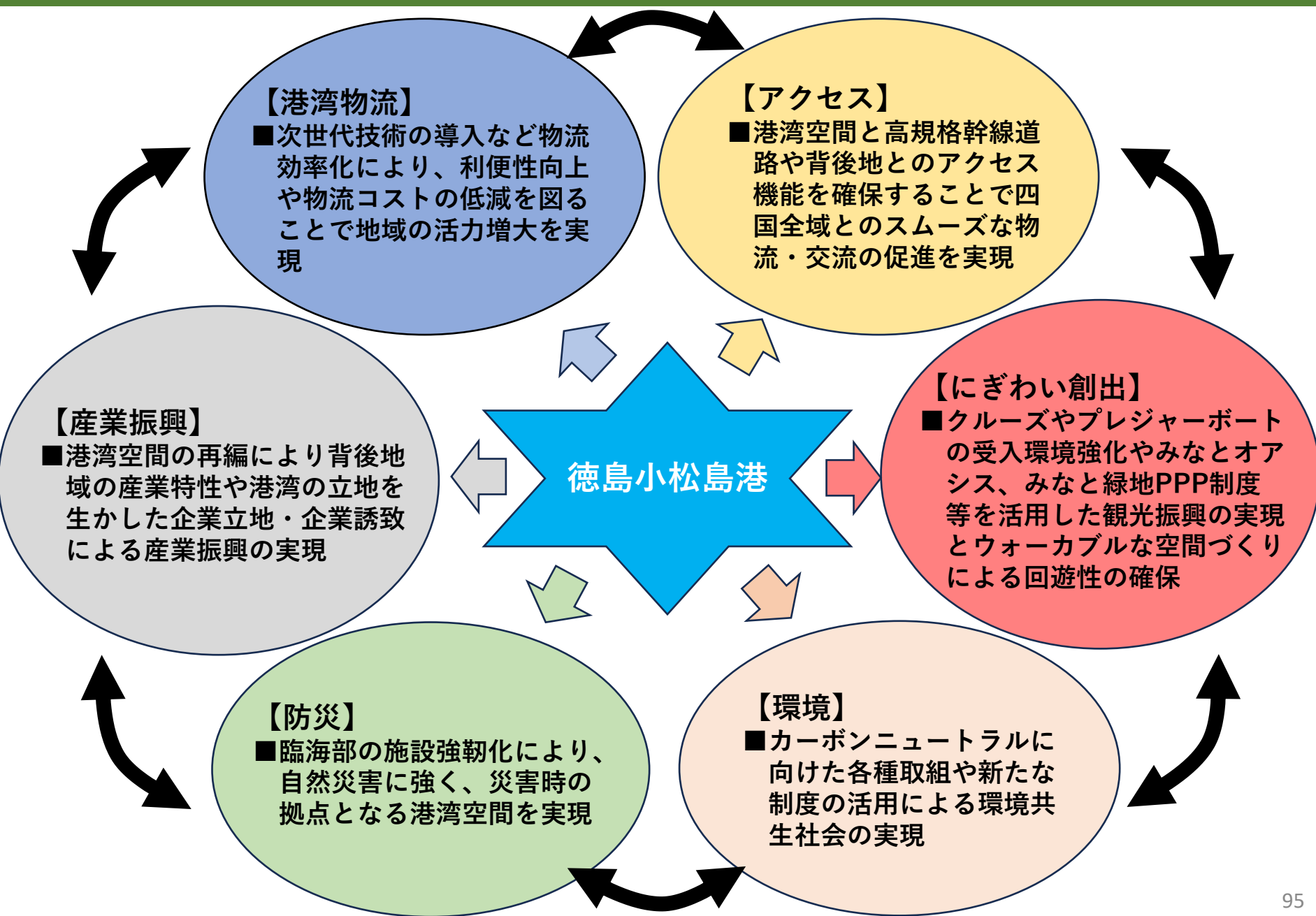
【みなと緑地PPP制度等を活用した港湾緑地のリニューアル】

- 良質な港湾環境を創造するとともに、高いレベルでの維持・更新を実現するためには、**民間活力**の活用の観点も重要となる（**港湾緑地のリニューアル**など）。

【自然環境の再生・保全】

- 徳島小松島港では、**日峯大神子広域公園**（大神子・小神子地区）や**金磯弁財天**（金磯地区）などの風光明媚な自然環境が残され、「**徳島市景観計画**」において開発行為に対して適切な規制・誘導を行っており、**海岸景観保全**を進めている。
- 沖洲地区では、埋立てられる沖洲海岸の親水機能等のミティゲーション措置として「**マリンピア人工海浜**」が2010年に完成した。また、「徳島小松島港における生物共生方策に関する検討会」において**藻場造成の検討**に取り組んでいる。

第6章 徳島小松島港の目指すべき方向性



大項目	目指すべき方向（将来像）	施策	
港湾物流	■次世代技術の導入など物流効率化により、利便性向上や物流コストの低減を図ることで地域の活力増大を実現	内貿ユニットロード	・モーダルシフトに対応したフェリー・RORO航路の輸送の品質の維持・向上とターミナル機能の自動化等効率化の実現
		外貿コンテナ	・貨物集荷と国際コンテナ輸送機能の充実による徳島小松島港の利用促進 ・岸壁・荷役施設の複数船舶対応等、地域の産業を支援する外貿コンテナ輸送体系の強化の実現
		バルク	・立地企業や背後企業の原材料、製造品の効率的な輸送を実現するための船舶の大型化等に対応した岸壁や航路等の機能の確保
アクセス	■港湾空間と高規格幹線道路や背後地とのアクセス機能を確保することで、四国全域とのスムーズな物流・交流の促進を実現	・背後との貨物輸送のアクセスの向上、港湾背後交通網の充実 ・インバウンドを含めた観光客の周遊のための港湾と幹線道路とのアクセスの向上	
産業振興	■港湾空間の再編により背後地域の産業特性や港湾の立地を生かした企業立地・企業誘致による産業振興の実現	・港湾機能の再編による用地確保と企業の誘致 ・バッテリーバレイ構想や輸出入関連産業等の徳島県の地場産業の振興	
にぎわい創出	■クルーズやプレジャーボートの受入環境強化やみなとオアシス、みなと緑地PPP制度等を活用した観光振興の実現とウォークアブルな空間づくりによる回遊性の確保	・クルーズターミナルの整備等、大型クルーズ船の受け入れ環境の向上 ・周遊観光地との連携によるクルーズ寄港の増大とクルーズ客の満足度の向上 ・みなとオアシス、みなと緑地PPP等を活用した港観光の充実による観光振興の促進 ・マリーナ、ボートパーク等のプレジャーボートの受け入れ施設の確保とビジター艇や大型プレジャーボート等の受け入れ環境整備によるマリンレジャーの充実	
防災	■臨海部の施設強靱化により、自然災害に強く、災害時の拠点となる港湾空間を実現	・南海トラフ等の災害対策のための防潮堤等の整備とメンテナンスの充実 ・エリア防災の取り組みと施設の耐震化 ・放置艇や作業船の安全な係留水域の確保	
環境	■カーボンニュートラルに向けた各種取組や新たな制度の活用による環境共生社会の実現	・臨海部産業のカーボンニュートラル化 ・四国全体のカーボンニュートラルに向けた水素、アンモニア等の拠点の形成 ・サーキュラーエコノミーポートの実現 ・みなと緑地PPP等を活用した港湾緑地のリニューアルの高質化と維持管理の高度化 ・大神子海岸、小神子海岸の保全 ・浚渫土砂を活用した豊かな海の創出	